제349회국회
(임시회)

국토교통위원회회의록

제 1 호

국 회 사 무 처

일 시 2017년2월13일(월)

장 소 국토교통위원회회의실

의사일정

1. 간사 선임의 건
2. 2017년도 업무현황 보고
   가. 국토교통부
   나. 행정중심복합도시건설청
   다. 새만금개발청
   라. 국토분야 소관기관
      - 한국토지주택공사
      - 한국수자원공사
      - 한국감정원
      - 주택도시보증공사
      - 제주국제자유도시개발센터
      - 국토교통과학기술진흥원
      - 한국국토정보공사
      - 한국시설안전공단
   마. 교통분야 소관기관
      - 한국도로공사
      - 한국철도공사
      - 한국철도시설공단
      - 인천국제공항공사
      - 한국공항공사
      - 교통안전공단

상정된 안건

1. 간사 선임의 건 ····· 3
o 간사(이학재) 인사 ····· 3
2. 2017년도 업무현황 보고 ····· 3
   가. 국토교통부
   나. 행정중심복합도시건설청
   다. 새만금개발청
   라. 국토분야 소관기관
      - 한국토지주택공사
      - 한국수자원공사
      - 한국감정원

- 주택도시보증공사
- 제주국제자유도시개발센터
- 국토교통과학기술진흥원
- 한국국토정보공사
- 한국시설안전공단

마. 교통분야 소관기관

- 한국도로공사
- 한국철도공사
- 한국철도시설공단
- 인천국제공항공사
- 한국공항공사
- 교통안전공단

(10시08분 개의)

○위원장 조정식 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제349회 임시회 제1차 국토교통위원회를 개의하겠습니다.

먼저 입법조사관으로부터 보고가 있겠습니다.

○입법조사관 김민엽 보고사항을 말씀드리겠습니다.

(보고사항은 끝에 실음)

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 지난번 사무처 인사이동으로 우리 위원회에 새로 보임된 직원들을 소개하겠습니다.

먼저 김승기 수석전문위원입니다.

다음 최시억 전문위원입니다.

서호진 입법조사관입니다.

(직원 인사)

오늘 의사일정에 들어가기 전에 위원장으로서 간단히 몇 말씀 드리겠습니다.

정유년 새해가 밝은 지 이미 한 달 반 가까이 지났습니다만 오늘은 금년 들어 첫 번째 회의이니만큼 여기에 계신 모든 분들께 다시 한번 새해 인사를 드립니다.

새해 복 많이 받으시고 항상 건강하시기 바랍니다.

모두들 잘 알고 계시는 바와 같이 2017년은 모든 우리 국민, 정부와 소관기관 모두에게 국가적·역사적 변화와 대전환의 시기라 아니할 수 없습니다. 지난해 박 대통령에 대한 국회의 탄핵가결 이후 헌법재판소의 심리와 특검과 재판 등으로 국가적 위기를 수습해 가고 있는 상황입니다.

국토교통부를 비롯한 모든 기관들이 헌재 판결 여부와 조기 대선 등과 같은 국정의 유동성 때문에 업무에 매진하는 데 어려움이 있을 수 있을 것입니다. 그렇기 때문에 지난해 임시회에서도 본 위원장은 공직자 여러분의 각별한 주의와 본연의 임무에 충실할 것을 요청드린 바 있습니다. 그럼에도 불구하고 정부기관 간 갈등 등 정책 수행과 공직기강에 문제점이 드러나고 있습니다.

강호인 국토부장관과 공직자 여러분들께서는 국가적 위기 극복과 정상화를 위해 소명의식을 갖고 그 소임을 다하도록 공직기강을 바로잡고 업무에 진력해 주실 것을 엄중히 요청드리는 바입니다.

끝으로 점차 기대감이 커지고 있는 해외 건설시장에 대해 한 말씀 드리겠습니다.

터키 현지 언론에 따르면 대림산업과 SK건설이 터키업체 등과 컨소시엄을 구성해서 공사비만 3조 5000억 원에 이르는 터키 차나칼레 현수교 프로젝트의 우선협상대상자로 선정되었다고 합니다. 이는 아베 총리가 지원한 일본 업체들과 마지막까지 치열한 경쟁을 펼친 끝에 얻은 쾌거라 할 수 있습니다. 불확실한 국내 상황과 맞물려 어려움이 가중되고 있는 경제환경에서 해외 건설산업현장에서의 낭보는 좋은 소식이 아닐 수 없습니다.

유가가 회복세를 보이면서 중동 산유국들의 건설프로젝트가 점증할 것으로 기대되고 있습니다. 그렇지만 건설사들만의 힘으로 해외건설 수주를 한다는 것은 이제는 쉽지 않은 일이 되고 있습니다. 민간기업의 노력과 더불어 정부와 소관기관들의 적극적이고도 적절한 지원으로 시너지 효과가 있어야 우리 기업들의 수주 경쟁력이 증대될 수 있습니다.

해외 건설시장에서의 수주 증대가 경제 회복에 큰 도움이 될 수 있도록 이 자리에 계신 강호인 장관을 비롯한 모든 공직자들과 공공기관장들께서 보다 큰 관심과 노력을 보여 주시기를 당부드립니다.

오늘 회의는 먼저 바른정당의 간사를 선임한 다음 국토교통부, 행정중심복합도시건설청, 새만금건설청과 14개 주요 소관기관으로부터 2017년도 업무현황 보고를 듣는 순서로 진행하겠습니다.

---

1. 간사 선임의 건

(10시13분)

○위원장 조정식 그러면 먼저 의사일정 제1항 간사 선임의 건을 상정합니다.

국회법 제50조의 규정에 따라 바른정당에서 간사로 추천한 이학재 위원을 우리 위원회 간사로 선임하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 바른정당 이학재 위원께서 우리 위원회의 간사로 선임되었음을 선포합니다.

---

o 간사(이학재) 인사

○위원장 조정식 그러면 새로 선임되신 이학재 간사님으로부터 인사말씀을 듣도록 하겠습니다.

○이학재 위원 간사로 선임해 주셔서 감사합니다.

먼저 우리 조정식 위원장님 또 강호인 장관님을 비롯한 여기 계신 모든 분들, 새해 복 많이 받으시고요.

위원장님 그리고 선배 간사님들 그리고 여기에 계신 위원님들 잘 모시고 우리 국토위가 바르게 잘 갈 수 있도록 저도 열심히 하겠습니다.

감사합니다.

○위원장 조정식 고맙습니다.

---

2. 2017년도 업무현황 보고

가. 국토교통부

나. 행정중심복합도시건설청

다. 새만금개발청

라. 국토분야 소관기관

- **한국토지주택공사**
- **한국수자원공사**
- **한국감정원**
- **주택도시보증공사**
- **제주국제자유도시개발센터**
- **국토교통과학기술진흥원**
- **한국국토정보공사**
- **한국시설안전공단**

마. 교통분야 소관기관

- **한국도로공사**
- **한국철도공사**
- **한국철도시설공단**
- **인천국제공항공사**
- **한국공항공사**
- **교통안전공단**

(10시15분)

○위원장 조정식 다음은 의사일정 제2항 2017년도 업무현황 보고를 상정합니다.

교섭단체 간사 간 합의에 따라 먼저 국토교통부장관으로부터 인사말씀과 간부 소개 및 업무현황 보고를 듣고, 이어 행복중심복합도시건설청장, 새만금개발청장 및 소속기관장들로부터 인사말씀과 간부 소개를 듣되 업무현황 보고는 유인물로 대체하도록 하겠습니다.

그러면 먼저 강호인 국토교통부장관 나오셔서 인사와 함께 소속 간부직원을 소개해 주시고 업무현황 보고를 해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 존경하는 조정식 위원장님 그리고 여러 위원님!

바쁘신 일정에도 불구하고 2017년도 국토교통부 주요 업무계획에 대해 보고드릴 기회를 주신 데 대하여 감사드립니다.

올해 국토교통부는 경제활력 제고, 서민 주거안정, 안전 강화, 편리한 교통, 포용·공존의 확산, 미래 준비에 역점을 두고 업무를 추진하겠습니다.

첫째, 경제 살리기에 총력을 기울이겠습니다. 이를 위해 인프라 예산 18조 1000억 원 중 60.5%인 11조 원을 상반기에 조기 집행하겠습니다.

판교 창조경제밸리 등 혁신형 기업입지의 확산, 토지이용규제 합리화 등을 통해 기업의 투자여건을 개선하고 드론과 공간정보 관련 창업지원 등 좋은 일자리를 적극 창출하는 한편 철도와 항공 등 기존 산업의 부가가치를 높이는 노력도 지속적으로 추진하겠습니다.

해외 건설시장의 경우에는 투자개발형 사업 전환 등 글로벌 변화에 대응하여 전담지원기구의 설립, 글로벌 인프라벤처펀드 조성 등을 추진하겠습니다.

둘째로 집 걱정을 덜어 드리겠습니다.

행복주택과 뉴스테이는 공급물량을 전년 대비 대폭 확대하여 현 정부 공급목표를 차질 없이 달성하고 본격적인 입주를 통해 체감성과도 확산시켜 나가겠습니다.

공공임대주택은 금년 12만 호를 공급하여 역대 정부 최대 수준인 55만 1000호 공급을 달성하고 주거급여의 금액 상향, 전세대출 지원 확대 등 서민 주거비 지원을 지속하는 한편 주거복지의 사각지대를 해소하고 계층별 맞춤형 주거지원 강화를 위한 주거복지 청사진을 상반기 중에 마련하겠습니다.

주택시장의 안정적인 관리를 위해 상황별 대응방안을 포함한 시장안정시스템의 구축, 청약제도 개선, 상시점검팀 운영 등을 추진하고 공공택지 매각물량 조정 등 주택의 적정 공급도 유도하겠습니다.

셋째, 국민 생활의 안전을 강화하겠습니다.

주요 SOC 내진보강을 당초 '24년에서 '20년까지 조기에 완료하고 홍수와 가뭄 예보 고도화 등 자연재해 대응능력을 강화하는 한편 교통사고 사망자 수 감축 등 교통안전 강화를 위해 안전취약구간 시설 개선, 전세버스·화물업체 특별점검, 운전미숙자 렌터카 대여 제한, 택시 고령 종사자 자격검사제 도입 등을 추진하겠습니다.

아울러 시설물 안전관리도 첨단기술을 활용한 스마트인프라관리시스템 구축, 지하공간통합지도 확대 등을 통해 보다 선진적인 관리기법을 도입하겠습니다.

넷째, 교통을 편리하게 생활을 품격 있게 만들겠습니다.

수도권의 교통혼잡 완화를 위해 광역 급행철도망의 본격 구축, 출퇴근 전용 M버스 도입 등을 추진하겠습니다. 시외버스 전 노선에 대한 모바일 예·발매 실시, 인천공항 셀프 수하물 처리, 서울외곽순환도로 북부구간 통행료 인하 등 교통서비스 품질을 높여 가겠습니다.

또한 자동차 제작사의 리콜 강화, 택배소비자 보호 종합대책 마련 등 소비자 권리도 확대해 나가겠습니다.

다섯째, 함께 사는 사회를 만들겠습니다.

주거취약지역을 대상으로 한 새뜰마을사업과 도시재생사업을 지속 확대하고 교통약자를 위한 이동권 확대와 함께 교통사고 피해지원도 강화하겠습니다.

주택임대차분쟁조정위원회를 설치하여 임대차 관련 분쟁을 효과적으로 조정하며 용산공원 조성계획 수립 과정에 국민참여단 등 소통창구를 대폭 확대하여 세계적 공원을 만드는 기틀을 마련하겠습니다.

건설업계 불공정 관행을 지속 개선하는 한편 택시와 전세버스 종사자 보호를 위한 불법 사납금 단속, 전세버스 참고원가제 도입도 추진하겠습니다.

여섯째, 국토교통의 미래를 준비하겠습니다.

자율주행차 도심 무인셔틀 운행, 드론 공공수요 추가 발굴, 스마트시티 서비스인증제 도입 등 국토교통 신산업의 성과를 가시화하겠습니다. 인공지능과 사물인터넷 등을 활용한 스마트 건설·관리 기술을 개발하고 교통물류도 효율성 제고를 위해 빅데이터를 활용한 관리방안을 마련하겠습니다.

온실가스 감축과 미세먼지 저감을 위해 건축물 그린리모델링 확대, 수소·전기차 충전인프라 확산 등도 적극 추진하겠습니다.

이상으로 2017년도 국토교통부 주요 업무계획을 간략히 보고드렸습니다만 위원님들께서 양해해 주신다면 보다 상세한 내용은 기획조정실장으로 하여금 보고드리도록 하겠습니다.

보고에 앞서 국토교통부 주요 간부를 소개해 드리겠습니다.

기획조정실장 손병석입니다.

국토도시실장 김재정입니다.

주택토지실장 박선호입니다.

교통물류실장 이승호입니다.

항공정책실장 서훈택입니다.

공공기관지방이전추진단 부단장 김일평입니다.

건설정책국장 김형렬입니다.

도로국장 김정렬입니다.

(간부 인사)

이상으로 주요 간부 소개를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 조정식 강호인 장관 수고하셨습니다.

손병석 기획조정실장 나오셔서 핵심사항 위주로 간략히 보고해 주시기 바랍니다.

○국토교통부기획조정실장 손병석 국토교통부 기획조정실장입니다.

지금부터 2017년 국토교통부 주요 업무계획을 보고드리겠습니다.

2017년 국토교통부 업무계획은 목차에서 보시

는 바와 같이 6개의 핵심과제 순으로 보고드리겠습니다.

1페이지입니다.

핵심과제 첫 번째, 경제 살리기입니다.

재정 조기 집행을 통해 경제활력을 지원하겠습니다. 상저하고의 경기 흐름에 대응하기 위해 도로·철도 등 인프라 예산 18조 1000억 원의 60.5%인 11조 원을 상반기에 조기 집행하겠습니다.

국토의 경쟁력을 강화하겠습니다. 판교에 첨단 벤처기업 육성을 위한 기업지원허브를 조성하고 각 지역 도시첨단산단에 판교 모델을 확산하겠습니다. 토지이용체계 간소화, 입체도로개발제도 도입, 서울역 복합개발 등을 통해 국토의 체계적 활용을 위한 기반을 마련하고, 원주-강릉 복선전철 개통, 김해신공항 건설 착수 등 주요 인프라를 적기에 구축하겠습니다.

청년창업 등 일자리 창출을 지원하겠습니다. 도시재생과 관련하여 예비 사회적 기업을 육성하고 빈집 등을 활용한 지역 청년창업을 활성화하겠습니다.

2페이지, 드론실용화지원센터 구축, 공간정보 창업지원, 물류스타트업 지원사업 체계화 등을 통해 분야별 창업을 적극 지원하겠습니다. 건설산업, 항공산업, 물류산업 등 분야별로 발전전략을 마련하여 국토교통산업의 부가가치를 높여 나가겠습니다. 이와 함께 전략적 해외 진출도 강화하겠습니다.

단순 도급공사에서 투자개발형 사업으로 전환하는 해외 건설시장 패러다임 변화에 대응하여 정부·공기업·민간을 아우르는 협업체계를 구축하겠습니다. 공기업의 운영 노하우와 민간의 설계·시공 역량을 결합한 민관 협력모델을 마련하고 전담지원기구를 설립하겠습니다. 사업 초기 금융지원을 강화하기 위해 글로벌 인프라벤처펀드도 조성하겠습니다.

3페이지 핵심과제 두 번째, 주거복지 및 주택시장 대책입니다.

행복주택과 뉴스테이의 성과를 확산하겠습니다. 행복주택은 사업승인과 입주자 모집 모두 전년보다 1만 호 늘려 당초 목표를 차질 없이 완수하겠습니다. 뉴스테이는 사업승인 물량을 대폭 확대하고 하반기 첫 입주를 시작으로 성과를 확산하겠습니다.

서민 주거부담 완화를 위해 공공임대주택은 금년 중 12만 호를 공급하고 창업지원주택, 공공실버주택 등 맞춤형 임대주택도 확대하겠습니다. 주거급여 지원, 버팀목 전세대출 지원을 확대하여 주거비 부담을 낮추고 마이홈센터 확충, 공공임대 입주기준 정비 등을 통해 주거복지 전달체계도 강화하겠습니다.

주거복지 사각지대를 해소하고 계층별 맞춤형 주거지원을 강화하기 위해 상반기 중 주거복지 청사진을 마련하겠습니다.

4페이지, 주택시장을 안정적으로 관리하겠습니다.

청약제도를 탄력적으로 적용할 수 있도록 제도를 개선하는 한편 관계기관 상시점검팀도 지속 운영하겠습니다. 공공택지 매각물량 조정, 택지수급계획 수립 등을 통해 적정 공급을 유도하고 시장 과열·위축 시 상황별 대응방안을 포함한 시장안정시스템을 구축하겠습니다.

핵심과제 세 번째, 국민 생활 안전 강화입니다.

지진·홍수·가뭄 등 자연재해 대응능력을 강화하겠습니다. 교량 등 주요 SOC에 대한 내진보강을 조기 완료하고 신축건물 내진설계 대상 확대와 동시에 민간의 자발적 내진보강을 유도하기 위해 제도적 인센티브를 제공하겠습니다. 홍수·가뭄 예방을 위해 홍수 예보 고도화, 댐-보-저수지 연계운영 확대 등을 추진하고 녹조 대응을 위한 펄스방류 및 녹조 저감시설 설치, R&D 투자를 확대하겠습니다.

5페이지입니다.

교통사고 사망자 수 감축 등 교통안전을 강화하겠습니다. 사고 잦은 곳 등 안전취약구간 개선에 올해 2740억 원을 투입하겠습니다. 노후 철도시설과 훈련용 비행인프라 등 사고 우려 부문에 대한 개선방안도 마련하겠습니다.

사고 치사율이 높은 전세버스·화물차 안전 강화를 위해 특별점검과 더불어 보험료 할증을 확대하고 운전미숙자 렌터카 대여 제한, 택시 고령종사자 자격검사제 도입도 추진하겠습니다. 사고정보 실시간 제공 등 안전정보를 활용한 안전사고 저감정책도 병행하겠습니다.

시설물, 지하공간, 건설현장 등의 안전 확보를 위해 스마트인프라관리체계 도입, 지하공간통합지도 구축 확대, 건설현장 주체별 안전책임 강화 등도 추진하겠습니다.

6페이지입니다.

핵심과제 네 번째, 교통편의 및 쾌적한 생활환

경 조성입니다.

교통혼잡을 완화하고 출퇴근 시간을 줄이기 위해 수도권 광역교통개선대책을 수립하고 신안산선, GTX 등 광역 급행철도망을 본격 추진하겠습니다. 출퇴근 전용 M버스·M버스 좌석예약제 도입과 아파트·역세권 카셰어링사업도 확대 추진하겠습니다.

교통서비스에 대한 만족도를 높이기 위해 시외버스 전 노선 모바일 예·발매 실시, 프리미엄 고속버스, 인천공항 셀프 수하물 처리, 서울외곽 북부구간 통행료 인하, 서울-부산 무정차 프리미엄 열차 도입 등을 추진하겠습니다.

소비자 권리 보호를 확대하겠습니다. 자동차 제작사의 신속한 리콜을 유도하기 위해 자료제출 의무를 강화하고 연비 과장 시 경제적 보상 의무를 법제화하는 방안도 추진하겠습니다.

7페이지, 택배소비자 보호 종합대책, 국제이사 서비스 개선안을 마련하고 항공기 결항 최소화를 위한 시설 개량을 추진하는 한편 소비자 피해가 우려되는 운송약관도 개선하겠습니다.

공동주택 생활환경을 개선하기 위해 인근 단지의 공동관리를 확대하고 층간 흡연 자율조정기구가 설치·운영되도록 유도하겠습니다. 국토경관 헌장 제정을 통해 국가이미지를 제고하고 민영공원 활성화를 위한 시책도 추진하겠습니다.

핵심과제 다섯 번째, 함께 사는 사회 조성입니다.

소외지역 지원을 확대하겠습니다. 새뜰마을사업, 도시재생사업을 지속 확대하고 교통소외지역에 수요응답형 여객서비스 확대, 노후도로 개량 등을 지원하겠습니다.

사회적 약자 보호도 강화하겠습니다. 교통약자의 이동권 보장을 위해 중형 저상버스 시범운행을 실시하고 버스터미널 무장애 시범사업도 계속 추진하겠습니다.

8페이지, 교통사고 피해자 보호를 위해 공제조합의 투명성을 강화하고 피해지원사업의 실효성을 높이는 방안을 강구하겠습니다.

도시계획 수립, 지역개발사업 추진 과정에 지역 주민의 참여를 확대하고 그 일환으로 용산공원 조성을 위한 국민참여단 등 소통창구를 늘려나가겠습니다.

전국 6개 법률구조공단 지부에 주택임대차분쟁조정위원회를 설치·운영하여 임대차 관련 분쟁을 신속하고 효과적으로 조정하겠습니다.

동반성장의 기반도 만들어 가겠습니다. 건설업계의 불공정관행, 대금체불 등을 근절하기 위한 정책을 지속 추진하고 택시·전세버스 등 영세 운송업 종사자 보호를 위한 택시 불법사납금 일제단속, 전세버스 참고원가제도 도입하겠습니다.

9페이지입니다.

핵심과제 여섯 번째, 국토교통의 미래 준비입니다.

국토교통 신산업의 성과를 가시화하겠습니다. 자율주행차는 도심 무인셔틀을 운행하고 평창동계올림픽에 활용하기 위한 시험운행도 실시하겠습니다. 드론은 공공수요를 발굴하여 활용을 확대하고 스마트시티는 중장기 로드맵 마련과 함께 국제 네트워크를 강화하겠습니다.

자율차 상용화를 위한 정밀도로지도 확대, 제로에너지건물 인증제 시행 및 실증단지 입주, 대산산단 해수담수화 타당성조사 등도 차질 없이 추진하겠습니다.

첨단기술 기반의 성장동력을 지속 발굴하겠습니다.

인공지능 등을 활용한 스마트 건설·관리, 교통·물류 분야 빅데이터 연계·활용, 스마트워터시티 시범사업을 추진하겠습니다.

10페이지입니다.

기후변화 등 환경 이슈에 대한 대응력을 높이겠습니다.

건축물 그린 리모델링 확대, 교통 분야 온실가스 감축과 함께 CNG 버스 확산을 위한 보조금 시스템 구축, 전기·수소 충전 복합 휴게소 조성 등 미세먼지 저감 대책도 차질 없이 추진하겠습니다.

미래를 대비하는 국토교통 계획을 수립하겠습니다.

R&D 사업 체계를 성과 중심으로 개편하고 SOC 투자는 인프라의 양적·질적 수준을 종합적으로 평가하는 인프라 종합성능지수를 개발하여 효율적인 투자를 도모하겠습니다.

2021년부터 계획 기간이 새로 시작되는 국토종합계획과 수도권 정비계획의 준비작업도 차질 없이 추진하고 시설투자 중심의 국가기간교통망계획을 정책·운영까지 포괄하는 국가종합교통계획으로 전환하겠습니다.

이상 2017년 국토교통부 업무계획 보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 이충재 행정중심복합도시건설청장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부 직원을 소개해 주시기 바랍니다.

○행정중심복합도시건설청장 이충재 존경하는 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

2030년까지 3단계에 걸쳐 추진되는 행복도시 건설사업은 그동안 위원님들의 깊은 애정과 관심으로 40개 중앙행정기관과 15개 정부출연연구기관 이전을 성공적으로 마무리하였습니다. 또한 주민 생활에 필요한 교통·편익·문화·복지 시설 등 도시 인프라가 크게 확충되었으며 주택도 5만 5000호가 입주해서 현재 인구가 14만 7000명에 이르는 등 행복도시는 빠르게 성장하고 있습니다.

2017년에는 그동안 안정적으로 확충한 도시 인프라를 바탕으로 자족기능 확충과 성장동력 강화를 위해서 다음 세 가지 과제를 중점 추진해 나가고자 합니다.

첫째로 건축물의 디자인 특화 등을 모든 생활권으로 확대하고 BRT, 버스, 자전거 등의 유기적인 연계를 통해서 대중교통을 활성화하여 모두가 살고 싶은 고품격 도시로 조성해 나가겠습니다.

두 번째로 국립박물관단지와 아트센터 등 문화시설 건립을 착수하고 경쟁력 있는 기업 유치를 위한 산학연 클러스터의 본격 조성과 국내외 우수 대학 유치를 위한 공동캠퍼스 사업을 적극 추진하여 도시의 자족성과 경쟁력을 제고하겠습니다.

세 번째로 첨단기술 및 친환경 에너지 등을 도시 전체로 확대 적용하고 제로에너지 타운을 조성하는 등 첨단 미래 스마트 도시로 발전시켜 나가겠습니다.

이와 같이 행복도시가 차질 없이 건설되고 발전할 수 있도록 위원님들의 지속적인 관심과 지원을 부탁드리면서, 저희 청 간부를 소개하겠습니다.

차장 안시권입니다.

기획조정관 김우종입니다.

도시계획국장 김명운입니다.

기반시설국장 김용석입니다.

(간부 인사)

이상 보고를 마치겠습니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 이병국 새만금개발청장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부 직원을 소개해 주시기 바랍니다.

○새만금개발청장 이병국 존경하는 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

저희 청의 2017년도 업무계획을 보고드리게 되어서 매우 뜻깊게 생각합니다.

지난 2013년 9월 개청 이후 사업 기반을 다지는 한편 투자 여건을 개선하기 위하여 청의 역량을 집중하여 오고 있습니다.

국내외 어려운 경제상황 또 장기간에 걸친 대규모 매립사업으로 사업 여건이 그리 녹록지만은 않은 실정입니다만 차근차근 업무를 추진하고 있으며 부족하지만 성과도 조금씩 나타나고 있습니다.

이러한 성과를 바탕으로 금년도는 새만금 사업이 한 단계 더 도약할 수 있도록 주요 과제를 선정하여 중점 추진하겠습니다.

우선 동서도로에 이어서 남북도로 공사를 금년내에 착공해서 십자형 간선도로 체계를 구축해 나가겠습니다. 또한 일자리 창출과 지역경제 활성화를 위하여 신·재생에너지 클러스터를 조성해 나가겠습니다.

아울러 산업단지를 속도감 있게 조성하고 투자유치 업종 확대 등을 통하여 비즈니스 하기 좋은 용지를 적기에 공급하는 한편 새만금을 누구나 가고 싶은 그런 공간으로 조성해 나가겠습니다.

또한 새만금을 한중 FTA 수출 전진기지로 육성하기 위해 한중 공동개발 방안을 마련하고 시범 협력사업도 선정하겠습니다.

마지막으로 장기 임대용지 추가 확보와 함께 5개년 추진계획을 수립하는 등 체계적이고 효율적인 새만금 개발을 추진하겠습니다.

대규모 국책사업을 추진함에 있어 아직 부족한 부분도 많습니다만 위원님들의 많은 관심과 지원을 부탁드립니다.

오늘 지적해 주시는 사안은 적극 보완·개선해 나가도록 하겠습니다.

끝으로 저희 청의 간부들을 소개하겠습니다.

차장 권병윤입니다.

기획조정관 이철입니다.

투자전략국장 어명소입니다.

개발사업국장 배호열입니다.

(간부 인사)

이상으로 간부 소개를 마치겠습니다.

저희 청의 업무보고는 배포해 드린 금년도 업

무계획을 참고하여 주시기 바랍니다.

감사합니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 국토 분야 8개 소관기관으로부터 업무보고를 받도록 하겠습니다.

그러면 먼저 박상우 한국토지주택공사 사장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부 직원을 소개해 주시기 바랍니다.

○한국토지주택공사사장 박상우 존경하는 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

2017년 국토교통위원회의 첫 번째 전체회의에서 저희 공사 업무현황을 보고드릴 기회를 주신 데 대해 깊이 감사드립니다.

지난해 저희 공사는 공공택지 공급 축소, 부동산 경기 위축 등 대내외적으로 어려운 여건이었지만 부채 증가 없는 정책사업 수행을 위해 전사적 판매 촉진과 사업방식 다각화에 힘쓰는 한편 행복주택 등 맞춤형 공공임대주택의 공급을 확대하고 지역 개발과 도시 재생사업을 적극 추진하는 등 국민주거 향상과 국가경제 발전을 위해 노력했습니다. 그 결과 정책목표를 차질 없이 이행하면서도 3년 연속 부채를 감축하는 경영성과를 거둘 수 있었습니다.

저희 공사가 국민이 부여한 업무 수행에 전력을 다할 수 있도록 관심과 지원을 아끼지 않아 주신 위원님들께 다시 한번 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

올해도 저희 공사는 임대주택의 지속적 공급과 주거복지 서비스 강화로 서민 주거 불안을 해소하고 맞춤형 기업 개발과 혁신형 산업단지 조성 등을 통해 경제 활성화에 기여할 수 있도록 최선을 다하겠습니다. 아울러 지속 가능한 사업 수행 기반을 구축하기 위해 재무 개선과 기업 경쟁력 강화에도 더욱 박차를 가하겠습니다.

위원님들의 변함없는 관심과 격려를 부탁드립니다.

오늘 주시는 고견과 정책대안은 업무에 충실하게 반영하여 추진하겠습니다.

위원님들께서 양해해 주신다면 업무보고는 유인물로 갈음하고 공사 주요 임원진을 소개해 드리겠습니다.

부사장겸기획재무본부장 송태호입니다.

경영혁신본부장 방성민입니다.

주거복지본부장 신동철입니다.

도시환경본부장 박수홍입니다.

공공주택본부장 조성학입니다.

(임원 인사)

감사합니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 이학수 한국수자원공사 사장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부 직원을 소개해 주시기 바랍니다.

○한국수자원공사사장 이학수 존경하는 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

지난해 어려운 여건하에서도 국가와 국민을 위한 물 관리 정책을 실현하고자 제시해 주신 많은 고견과 지원에 깊은 감사를 드립니다.

K-water는 지난 반세기 동안 국가 수자원의 종합적인 개발·관리로 국민 물 복지 증진과 국가 경제 발전에 최선의 노력을 기울여 왔습니다. 2017년 금년은 공사가 창립 50주년을 맞이하는 해로서 새로운 50년 미래 비전을 수립했습니다. 급격한 기후변화로 물 관리 고도화의 중요성이 그 어느 때보다도 높아지고 있는 최근의 상황에 대처해서 경쟁력 있는 물 관리 혁신을 선도하고자 합니다.

이를 위해 먼저 본사를 핵심기능 중심으로 정예화하고 현장조직을 한강, 낙동강 그리고 금강, 영산강, 섬진강을 묶어 3개 권역본부로 재편하였으며 한국수력원자력이 소유한 수력발전용댐을 다목적댐과 연계 운영함으로써 K-water가 국가 통합 물 관리의 기반을 확립하도록 노력하겠습니다.

또한 열악한 농어촌 지역을 중심으로 광역과 지방상수도 연계 운영을 확대하는 등 국민 물 복지 사각지대 해소와 형평성 제고에도 최선을 다하겠습니다. 아울러 지방상수도 수탁 운영으로 유수율을 높이고 노후된 수도 시설을 적극 개선하면서 물 공급 전 과정에 ICT를 접목한 스마트 워터시티 사업을 지속 추진하여 국민들에게 한층 품질 높은 물 서비스를 제공하도록 하겠습니다.

4대강 사업 이후 개선된 물 관리를 위해서는 국내외 전문가들이 참여하는 Post 4대강 관리·개선 TF를 구성하여 보 안전성, 수량, 수질, 수생태, 관광·레저 편익 등을 아우르는 종합 마스터플랜과 로드맵을 수립·추진함으로써 미흡한 점을 보완하고 우려를 불식시키며 국가와 국민을 위한 발전적 대안을 강구하도록 하겠습니다.

특히 녹조 문제는 전담조직인 녹조기술센터를 신설하고 기존 녹조 기술에 빅데이터, 사물인터

넷, 인공지능, 드론 등 첨단기술을 융·복합하여 녹조를 저감할 수 있는 다양한 조치를 대폭 확대하며 녹조 R&D 집중 투자, 거버넌스 구축, 홍보 활동 등도 더욱 내실화하도록 하겠습니다.

또한 장기간 축적된 물 관리 역량과 신뢰도를 바탕으로 민간과 긴밀하게 협력하여 친환경 수변공간 조성, 신·재생에너지 개발 확대 그리고 내실 있는 해외사업 가속화 등을 통하여 우리나라가 글로벌 물 관리 강국으로 거듭나기 위한 노력도 게을리하지 않도록 하겠습니다.

끝으로 경영혁신과 성과를 극대화함으로써 4대강 부채 상환 계획도 차질 없이 이행하고 안정적인 재무구조와 지속 가능한 발전을 도모하겠습니다.

존경하는 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

앞으로 K-water 임직원은 물로부터 국가를 안전하게 하고 국민을 행복하게 할 수 있도록 본연의 직분에 최선을 다할 것이며 뼈를 깎는 자구노력과 경영혁신을 상시화하여 더욱 국민의 신뢰와 사랑을 받는 공기업으로 자리매김할 수 있도록 노력하겠습니다.

그러면 이어서 K-water의 경영진을 소개해 드리도록 하겠습니다.

부사장 김선영입니다.

경영부문이사 곽수동입니다.

사업관리부문이사 김봉재입니다.

사업개발부문이사 박병돈입니다.

한강권역본부이사 임성호입니다.

(간부 인사)

감사합니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 서종대 한국감정원 원장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부 직원을 소개해 주시기 바랍니다.

○한국감정원장 서종대 평소 존경해 오던 조정식 위원장님과 여러 위원님들을 모시고 인사말씀을 드릴 기회를 주신 데 대하여 깊이 감사드립니다.

한국감정원은 작년 9월 한국감정원법 제정 시행으로 감정평가 전문기관에서 부동산시장 관리 전문기관으로 기능을 전환하고 설립 47년 만에 진정한 공적기관으로 새롭게 출발하게 되었습니다.

감정평가 철수로 줄어드는 480억 원 상당의 수익은 부동산 가격 공시와 보상수탁 및 녹색건축 관련 수익 확대 및 부동산 시세 조사, 해외사업 등으로 보강해서 2년 연속 창립 이래 사상 최대의 수익과 흑자를 기록하였습니다.

또한 모든 부동산의 가격을 자동 산정하는 e-시세 정보시스템을 개발해서 서민 대출 비용 절감에 기여하는 한편 국민 맞춤형 부동산 서비스인 부동산정보 앱을 지속 개선한 결과 정부 연계 공공서비스 앱 197개 중 최우수 앱으로 선정되었고 정부3.0 평가에서도 2년 연속 최우수기관으로 선정이 되었습니다.

올해는 바르고 공정한 부동산 시장질서 확립을 위해 부동산거래 허위신고 검증 지원을 강화하고, 아파트 관리비 투명화에 앞장서면서 부동산 전자계약시스템을 이용자 위주로 개선해서 부동산 거래의 필수 시스템으로 정착시켜 나가겠습니다.

또한 감정평가 타당성조사 및 평가서 검토업무를 엄정하게 수행해서 부실평가를 근절하고, 과세정의 실현을 위해 부동산 공시가격의 적정성과 균형성을 높이는 한편, 실거래가 기반 가격공시제도와 비주거용 부동산 가격공시제도가 조속히 시행되도록 만반의 준비를 다하겠습니다.

부동산 통계 사각지대가 발생하지 않도록 미분양 및 오피스텔 통계를 개선·확대하고 민감지역은 세분화된 지가변동률 통계를 생산하는 한편 비주거용 부동산 관련 신규통계를 개발하고 대국민 정보제공 플랫폼을 개선하는 등 부동산 정보서비스의 접근성 및 활용도를 높이겠습니다.

오늘 여러 위원님께서 제시해 주시는 고견은 적극적으로 경영에 반영하여 국가정책에 부응하고 국민에게 사랑받는 모범적인 공공기관이 되도록 하겠습니다.

마지막으로 위원님들께서 양해해 주신다면 최근 보도된 성희롱 관련 사항에 대해서 간략히 보고드리고자 합니다.

먼저 이러한 논란이 야기된 데 대해 매우 송구스럽다는 말씀을 올립니다.

결론부터 말씀드리면, 저는 결코 보도된 내용과 같은 발언을 한 적이 없으며 같은 자리에 있었던 사람들 중 그런 말을 들었다고 증언하는 사람도 아무도 없는 것으로 알고 있습니다.

한국감정원장에 보임된 지난 3년간 혼탁한 감정평가 질서를 바로잡고 고객들로부터 외면받아온 감정원을 바로세우기 위해 빠르고 강력한 개

혁을 추진하다 보니 저에 대해 반감을 갖는 사람들이 생겨났고 자기들의 지위와 생존권을 위협받았다고 생각되는 사람들은 터무니없는 내용으로 저를 계속 음해해 왔습니다.

감정평가업계와 갈등이 한창이던 2014년 9월에는 대여섯 가지의 허위사실로 저를 음해하는 투서가 여러 기관에 전달된 바 있고, 감정원법 시행령 제정으로 업계와의 갈등이 극에 달했던 작년 여름에도 또 다시 네다섯 가지의 음해 투서가 전달된 걸로 알고 있습니다.

작년 9월의 음해 중에는 제가 대구에서 모 여성과 살림을 차렸다는 내용이 있다는 말을 듣고 제 숙소의 CCTV 열람을 허용한 적도 있습니다.

○윤후덕 위원 잠깐, 위원장님!

○위원장 조정식 자, 저기……

○윤후덕 위원 업무보고 아닌데 저걸 그냥 위원회 위원들이 듣고 있어야 되겠어요? 저지 좀 시켜 주세요.

○박덕흠 위원 좀 들어 보지요, 뭐.

○위원장 조정식 원장님, 지금 어쨌든 업무보고 시간이니까 이따가 위원님들의 질의 시간에 혹시 그에 대한 질의가 나오면 그때 소상하게 말씀을 주시고 지금은 압축적으로 정리를 좀 해 주시기 바랍니다.

○한국감정원장 서종대 예, 마무리하겠습니다.

저는 이번에도 그의 연장선상으로 보고 제 결백을 증명하기 위해 당일 감사실장에게 상급기관에 감사를 요청하라고 지시했으며, 당일 국토부에서 감사에 착수하여 현재 감사가 진행 중이므로 조만간 모든 사실이 명백히 밝혀질 것으로 생각합니다.

사실 여하에 불구하고 이런 논란이 야기된 데 대해 저의 부덕의 소치로 생각하고 다시 한번 송구스럽다는 말씀을 드립니다.

이상으로 인사말씀과 보고를 마치고 간부 소개를 드리겠습니다.

부원장 변성렬입니다.

부동산가격공시본부장 박상열입니다.

전략사업본부장 정건용입니다.

부동산연구원장 채미옥입니다.

(간부 인사)

감사합니다.

○위원장 조정식 다음은 김선덕 주택도시보증공사 사장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부 직원을 소개해 주시기 바랍니다.

○주택도시보증공사사장 김선덕 존경하는 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

공사다망한 일정에도 불구하고 이렇게 오늘 주택도시보증공사의 업무현황을 보고드릴 기회를 주신 데 대하여 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

우리 공사는 2015년 7월부터 공사 전환과 함께 주택도시기금을 전담 운용함에 따라 서민 주거안정을 위한 공적 역할을 차질 없이 수행해 나가고 있습니다.

금년에는 그간 분양시장 호황으로 주택공급 규모가 지속적으로 증가함에 따라 미입주 리스크 관리 등 안정적인 주택시장 관리가 매우 중요한 시점이라 생각됩니다.

올해는 정부의 가계부채 관리방안에 따라 도입된 분양보증 예비심사제도를 내실화하고 미분양 지역 관리를 강화하는 등 선제적인 보증리스크 관리를 위해 최선의 노력을 다하겠습니다.

또한 무주택 임차인 보호를 위해 전세금 보호상품에 대한 적극적인 홍보 및 보증한도 확대, 보증료 인하 등을 통해 보증가입 및 보증공급을 확대하고 실수요자 중심의 중도금 대출보증 운용을 통해 서민 주거안정을 더욱 강화해 나가겠습니다.

아울러 다양한 방식의 임대리츠를 통해 정부의 지속 가능한 임대주택 공급정책도 차질 없이 지원해 나가도록 하겠습니다.

존경하는 여러 위원님!

이번 업무보고를 통해 주시는 고견은 우리 공사 업무에 적극 반영하여 서민 주거안정의 역할과 책임을 다할 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

앞으로도 위원님들의 변함없는 성원을 부탁드리며, 마지막으로 이 자리에 배석한 우리 공사 임원을 소개해 올리겠습니다.

상근감사위원 조재훈입니다.

관리본부장 강병권입니다.

금융사업본부장 손종철입니다.

경영전략본부장 김기돈입니다.

기금사업본부장 박종홍입니다.

(임원 인사)

감사합니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 이광희 제주국제자유도시개발센터 이사장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부 직원을 소개해 주시기 바랍니다.

○제주국제자유도시개발센터이사장 이광희 존경

하는 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

바쁘신 일정에도 저희 제주국제자유도시개발센터에 대한 업무보고 기회를 주신 데 대해 깊이 감사드립니다.

그간 저희 개발센터는 여러 위원님들의 성원과 지도편달에 힘입어 제주국제자유도시개발사업의 성공적 추진에 매진하고 있습니다.

자연환경 등 제주도만이 가지고 있는 가치가 증진되는 성숙한 개발사업을 주도함으로써 질적 수준이 높은 국제자유도시를 조성하여 제주도의 발전과 국가경쟁력을 한 단계 높여 나간다는 목표 아래 저희들은 영어교육도시 및 첨단과학기술단지 조성 그리고 신화역사공원과 헬스케어타운 등의 계획된 사업을 차질 없이 추진해 가고 있습니다.

이와 함께 사업성과의 확산과 재무건전성 강화 등 기관의 내실을 다지기 위한 업무에도 최선을 다하고 있습니다.

앞으로도 JDC는 제주도가 지속 가능한 매력적인 국제자유도시로 도약하도록 노력함으로써 국가와 제주지역 발전에 효과적으로 기여하는 국가공기업으로서의 모범된 역할을 강화해 나가겠습니다.

이와 관련, 제주의 아름다운 자연환경을 보전하고 독창적인 전통문화를 살리며 그것들과 조화를 이루는 친환경적인 개발사업으로 제주의 가치를 더욱 증진시켜 나가는 개발사업을 실천해 나가겠습니다.

아울러 정부정책에 부합하고 모두가 공감하는 미래형 신규사업을 적극 발굴·가시화시킴으로써 경쟁력 높은 국제자유도시로의 발전을 도모하겠습니다.

존경하는 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

아무쪼록 금번 업무보고를 통해 미흡한 점은 기탄없이 지적하여 주시기 바랍니다. 잘못된 점은 즉시 바로잡고 부족한 부분은 조속히 보완해 나가도록 하겠습니다. 그리고 지속적이고 애정어린 지도편달을 부탁드립니다.

그러면 업무보고에 앞서 본 기관의 임원진을 소개하겠습니다.

상임감사 김치영입니다.

경영기획본부장 임춘봉입니다.

투자개발본부장 박현철입니다.

(임원 인사)

이상으로 임원진 소개를 마치겠습니다.

저희 기관의 금년도 주요업무계획은 보고된 유인물로 갈음해 주시면 감사하겠습니다.

저희 임직원은 금년에도 열과 성의를 다해 제주도 개발에 매진할 것을 약속드립니다.

감사합니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 김병수 국토교통과학기술진흥원 원장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부 직원을 소개해 주시기 바랍니다.

○국토교통과학기술진흥원장 김병수 존경하는 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

바쁘신 중에도 저희 진흥원의 업무현황에 대해 보고드릴 수 있는 기회를 주신 데 대하여 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

저희 진흥원은 국토교통과학기술 육성법에 따라 국토교통기술 연구개발사업의 기획·평가·관리와 신기술 인증업무를 수행하고 있으며, 올해부터는 유망한 국토교통 R&D 기술에 대한 투자금융이 연계될 수 있도록 기술가치 평가업무도 수행하게 될 예정입니다.

그동안 저희 진흥원은 국토교통 분야 연구개발사업을 통해 국민의 삶의 질을 높이고 국가 성장동력을 창출하는 데 기여해 왔습니다.

아울러 건설교통 분야 신기술 인증사업을 수행하면서 심사의 공정성 및 활용성 제고를 위한 제도 개선에도 지속적인 노력을 기울여 왔습니다.

특히 올해는 4차 산업혁명의 시대를 맞아 국토교통산업의 미래 먹거리 창출을 위해 자율주행자동차, 드론, 스마트시티 등 신산업 분야에 투자를 확대함과 동시에 지진, 풍수해 등 자연재해에 대비한 시설물 유지 관리 및 보수·보강 기술 등 국민의 안전을 제고하고 지속 가능한 미래를 대비하기 위한 R&D 투자도 지속적으로 확대해 나갈 계획입니다.

또한 공공부문 기술로서의 연구개발 성과가 국민 실생활에 정착될 수 있도록 연구과제 전 주기에 걸친 체계적인 성과 관리와 실용화를 위한 테스트베드 기반 실증연구도 활발히 추진할 예정입니다.

아울러 중소기업이 R&D를 통해 개발한 기술의 국내외 판로 개척을 지원하고 우수한 기술의 사업화를 위한 자금 지원 및 기술금융 연계도 확대 추진할 계획에 있습니다.

저희 진흥원의 업무에 대해서 여러 위원님들께서 관심을 가지시고 많은 지도를 부탁드리면서

지적해 주신 말씀은 적극 반영해 나가도록 하겠습니다.

업무현황보고는 양해해 주신다면 자리에 올려드린 서면자료로 대신하도록 하겠습니다.

마지막으로 저희 진흥원 간부들을 소개해 올리겠습니다.

부원장 이종국입니다.

산업진흥본부장 이갑재입니다.

국토사업본부장 유영화입니다.

교통사업본부장 박정순입니다.

(간부 인사)

감사합니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 박명식 한국국토정보공사 사장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부 직원을 소개해 주시기 바랍니다.

○한국국토정보공사사장 박명식 안녕하십니까?

한국국토정보공사 사장 박명식입니다.

먼저 올바른 국정과 국민행복을 위해 불철주야 노력하시는 조정식 위원장님과 여러 위원님들께 이 자리를 빌려 인사를 드리게 되어 매우 영광스럽게 생각합니다.

저는 국토교통부와 행정중심복합도시건설청에서 경험을 쌓고, 지난달 2일 국토정보공사 사장이라는 막중한 임무를 부여받았습니다.

존경하는 여러 위원님!

앞으로 저희 공사는 세계적인 일류기업으로 한 단계 더 발전해야 한다는 사명감을 가지고 미래융·복합 산업시대를 이끌어 갈 국토·공간정보 인프라 구축을 위해 최선을 다하겠습니다.

이를 통하여 우선 국민의 토지재산권을 보호하고 국토를 효율적으로 관리하는 한편 국민 누구나 편리하게 활용할 수 있도록 국토정보를 개방하여 국책사업이 신속히 추진될 수 있도록 지원하며 국민의 일자리 창출을 돕겠습니다.

더불어 우리나라의 우수한 토지제도와 공간정보기술을 해외 시장에 수출하고 그간의 경험과 노하우를 바탕으로 민간 기업이 글로벌 시장에 보다 쉽게 진출할 수 있도록 지원하겠습니다.

이와 함께 국토정보공사가 변화에 능동적으로 대처하고 국가와 국민을 위해 봉사하는 모범적인 공공기관으로 거듭날 것을 약속드리며 존경하는 위원님들의 애정 어린 관심과 지원을 부탁드립니다.

다음은 공사 주요 간부를 소개해 올리겠습니다.

감사 이문수입니다.

부사장 안종호입니다.

지적사업본부장 최종만입니다.

경영지원본부장 권기중입니다.

공간정보사업본부장 김순태입니다.

(간부 인사)

감사합니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 강영종 한국시설안전공단 이사장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부 직원을 소개해 주시기 바랍니다.

○한국시설안전공단이사장 강영종 한국시설안전공단 이사장 강영종입니다.

2017년도 업무보고를 통해서 존경하는 조정식 위원장님과 위원님들께 공단의 주요업무를 보고드리고 위원님들의 고견을 듣는 시간을 갖게 돼서 매우 뜻깊게 생각합니다.

1994년 비극적인 성수대교 붕괴사고를 교훈으로 삼아서 1995년 설립된 한국시설안전공단은 설립 이래로 완공 후 시설물의 안전 확보라는 중요한 임무를 성실하게 수행하여 지난 22년간 완공 후 시설의 무사고를 이루었습니다.

2014년부터는 건설공사 중 안전통합관리 임무가 추가돼서 안전관리계획서 검토 등 건설안전 수준을 향상하기 위한 여러 임무들을 성실하게 수행하고 있습니다.

공단은 최근 사회적인 이슈가 되고 있는 각종 안전 관련 문제에 대한 대응에도 최선을 다하고 있습니다.

도시지역의 지반침하 문제를 사전에 예방하기 위하여 지자체의 요청에 따라 위험예상지역의 지반탐사를 지속적으로 실시하고 있습니다.

작년에는 국민에게 큰 불안감을 안겨준 9·12 경주 지진으로 대한민국이 더 이상 지진 안전지대가 아니라는 것이 증명되었습니다. 이에 따라 공단은 시설물의 내진안전 확보를 위하여 국가내진센터설립추진단을 신설하였으며 국가시설물 내진안전 관리체계 전반의 개선을 위하여 최선을 다하겠습니다.

공단이 설립된 1995년에 시특법에 따른 1종·2종 시설물의 수는 불과 1만 2000개 정도였습니다. 2016년 말을 기준으로 1종·2종 시설물은 약 8만 개에 육박하였으며 시설물은 국가의 가장 큰 자산 중 하나로 우리나라 국가경쟁력에 크게 기

여하고 있습니다.

시설물의 안전관리 일원화를 위해서 그동안 재난법에 의해 관리되던 특정관리대상 시설물 중 17만 개 정도의 시설물이 시특법의 전부 개정을 통하여 3종 시설물로 편입되었습니다.

이제 필연적으로 신규 건설에 의한 시설물의 양적 증가율은 상대적으로 둔화된 시대에 진입하였으나 이미 양적으로 거대해지고 노후도가 가속되고 있는 시설물의 효율적 관리가 과거 어느 때보다도 중요해졌습니다. 시설관리의 패러다임도 안전이라는 단일성능에서 내구성능과 사용성능이 더해진 복합성능 중심 관리의 시대로 진입하였습니다.

공단은 앞으로 시설안전과 건설안전에 관한 현재 임무를 더욱 충실히 함은 물론이고 내진안전 확보를 위한 체계 정립과 시설물의 안전관리 일원화와 성능 중심 관리에 만전을 기하여 막대한 국가시설물의 기능이 지속발전 가능하도록 혼신의 노력을 다하겠습니다.

위원님들의 지속적인 관심과 지원을 진심으로 부탁드립니다.

이어서 저희 공단의 간부진을 소개하겠습니다.

경영지원본부장 문동주입니다.

건설안전본부장 박구병입니다.

진단평가본부장 조노영입니다.

국가시설관리본부장 유동우입니다.

시설연구원장 신철식입니다.

(간부 인사)

감사합니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 교통 분야 6개 소관 기관으로부터 업무보고를 받도록 하겠습니다.

그러면 먼저 김학송 한국도로공사 사장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부 직원을 소개해 주시기 바랍니다.

○한국도로공사사장 김학송 한국도로공사 사장 김학송입니다.

존경하는 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

오늘 국회에서 저희 공사 주요업무를 보고드릴 기회를 주신 데 대해서 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

저희 공사 임직원들은 국민 모두가 365일, 24시간 언제나 안전하고 쾌적하게 고속도로를 이용할 수 있도록 불철주야로 긴장의 끈을 놓지 않고 있습니다.

지난 3년간 한국도로공사는 국민의 눈높이에서 국민행복을 위해 부단한 혁신을 거듭하였습니다. 고속도로 주유소의 유가를 획기적으로 낮춘 ex-oil, 하이패스 단말기를 저가에 보급한 국민행복단말기, 노후화된 화장실 전체 시설을 호텔 수준으로 개선하는 등 국민이 감동할 수 있는 업무를 적극적으로 추진해 왔습니다. 하지만 저희 공사는 여기에 안주하고 않고 국민행복을 위한 변화와 혁신을 멈추지 않겠습니다.

이를 위해서 2017년 경영목표를 국민행복을 위한 새로운 도전으로 확정하고 다음 과제들을 중점 추진하고자 합니다.

첫째, 2조 2750억 원의 건설 예산을 조기 투입하는 등 경제 활성화에 앞장서겠습니다.

둘째, 본사에 24시간 상황실 운영 등 국민이 더욱 안전한 고속도로를 만들겠습니다.

셋째, 갓길차로 설치 등 시설 개선을 통해서 고품격 교통서비스를 제공하겠습니다.

넷째, 국민행복을 위해 변화와 혁신하겠습니다. 휴게소 광장부 표준모델을 확대 시행하고, 포장 평탄성 향상을 위해서 상향된 품질관리 기준을 적용하겠습니다.

다섯째, 다가올 4차 산업혁명에 대비하여 미래 고속도로를 선도하겠습니다. 세종-포천 간 건설공사를 통해서 ICT 융합형 첨단고속도로의 신모델을 제시하고 자율협력주행과 스마트톨링의 성공적 시행을 위한 단계적 준비에 만전을 기하겠습니다.

마지막으로 금일 업무보고에 참석한 저희 공사 임원진을 소개해 드리겠습니다.

부사장 신재상입니다.

기획본부장 최광호입니다.

경영본부장 박승갑입니다.

도로교통본부장 김광수입니다.

(임원 인사)

이상으로 인사말씀 및 임원 소개를 마치고, 업무현황보고는 서면자료로 갈음하겠습니다.

감사합니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 홍순만 한국철도공사 사장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부 직원을 소개해 주시기 바랍니다.

○한국철도공사사장 홍순만 존경하는 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

오늘 저희 철도공사의 2017년도 업무계획에 대해 보고드릴 기회를 주셔서 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

지난해 저희 공사는 역대 최고의 철도안전 수준을 달성하였습니다. 또한 IT, 디자인 등 각 분야 전문가들과 최고 경영자부터 실무 담당자까지 자유롭게 토론하고 정책에 반영하는 문화도 정착시켰습니다.

하지만 지난해 74일간 최장기 파업은 직원들에게 깊은 상처와 아픔을 남겼고 코레일을 사랑해 주시는 국민 여러분들께도 큰 실망과 불편을 드렸습니다. 이에 대해서는 대단히 죄송하다는 말씀을 드립니다.

금년에는 SR 개통에 따른 매출액 감소가 약 4000억 정도가 예상이 돼서 2016년보다 당기손순실 규모가 더 커질 것으로 우려되는 상황입니다.

이에 따라 마일리지 제도 도입, 광명역 활성화 등 적극적인 신규수요 확충 대책을 추진하고 있으며, 전 직원이 일치단결하여 새로운 창업이라는 각오로 당기순손실 규모 축소에 최선을 다하겠다는 약속을 드립니다.

이어서 금년도 저희 공사의 주요업무계획을 보고드리도록 하겠습니다.

저희 공사는 철도산업의 발전을 선도하고 국민을 행복하게 하는 코레일이 되겠습니다. 이를 위해 5대 중점과제를 선정하여 전 직원의 역량을 집중하고 있습니다.

첫째, 절대 안전체계를 확립하도록 하겠습니다.

IT와 GPS 기능 등을 연계한 안전시스템 구축으로 사각지대 없는 완벽한 철도안전체계를 구축하고 최첨단 과학기술을 접목하여 안전성을 향상시키도록 하겠습니다.

둘째, 최적의 운송체계를 구축하도록 하겠습니다.

SR 개통에 따른 고속철도 열차운행체계를 개선하여 미래 수요 증가에 대비하도록 하겠으며 원강선을 조기에 안정화하여서 평창동계올림픽의 성공적인 개최를 지원하겠습니다.

셋째, 창조적 고객가치를 구현하겠습니다.

코레일톡 서비스 개선 등 고객 체감 중심으로 서비스를 개혁하고 광명역 KTX 셔틀버스 운행 등 지자체 협업과 협력사 성과공유제를 확산하겠습니다.

넷째, 혁신적 조직체질을 개선하겠습니다.

다양한 직무와 역할을 수행할 수 있는 멀티인재 양성과 근무체계 개편, 주요 기능 통합 등 조직의 효율성 제고로 미래 지향적인 조직문화로 혁신하겠습니다.

마지막으로 미래 성장동력을 확대하겠습니다.

핵심역세권의 단계적 개발, 용산국제업무지구 개발사업 등을 본격 추진하겠으며 인프라 기반 다원사업을 확대해 나가겠습니다.

계열사는 핵심역량 중심으로 사업을 육성하고 해외 철도시설 개량과 철도기술 컨설팅사업 등 해외 사업을 적극 추진하겠습니다.

다음으로 저희 공사 주요 간부진을 소개하겠습니다.

부사장 유재영입니다.

안전혁신본부장 나민찬입니다.

광역철도본부장 권태명입니다.

기술본부장 정인수입니다.

사업개발본부장 김천수입니다.

(간부 인사)

이상으로 인사말씀 및 임원 소개를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 강영일 한국철도시설공단 이사장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부직원을 소개해 주시기 바랍니다.

○한국철도시설공단이사장 강영일 존경하는 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

오늘 이 자리에서 저희 한국철도시설공단의 업무현황을 보고드리고 위원님들의 관심과 지도를 받게 되어 감사드리며 매우 뜻깊게 생각합니다.

저희 한국철도시설공단은 지난해 수서고속철도를 비롯한 성남-여주 등 6개 신규 노선을 개통하여 국민 교통편의 증진은 물론 국토 균형발전에도 많은 성과를 이루어 냈습니다.

무엇보다도 지난해에는 수서-평택 간 수서고속철도를 성공적으로 개통함으로써 서울 강남, 경기 남동부 지역에 고속철도 서비스 제공과 철도운영 117년 만에 경쟁시대를 여는 매우 의미 있는 성과도 있었습니다.

금년에도 저희 한국철도시설공단은 우선 원주-강릉 간 고속화철도 건설사업과 인천공항-원주 간 기존선 고속화사업을 연내 개통하여 평창올림픽 참가 선수들과 대회 관계자는 물론 국내외 관광객들이 편리하게 이용할 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

또한 호남고속철도 2단계, 도담-영천, 대구선, 서해선, 보성-임성리 등 47개 건설사업도 계획대로 추진하는 한편, 존경하는 위원님들께서 확보해 주신 금년도 사업비 약 7조 원 중 61.6%인 4조 2600억 원을 상반기에 조기 집행해서 경제활성화에도 기여하겠습니다.

특히 자체 개발한 체불e제로 시스템을 통해 공사대금을 하도급사와 장비업체, 최종 근로자까지 적기에 지급되도록 하겠습니다.

또한 합리적이고 과학적인 건설사업 관리로 설계단계에서부터 시공, 유지·보수, 시설관리에 이르기까지 안전하고 품질 높은 철도를 만드는 데 모든 역량을 집중하겠습니다.

그리고 고속철도 건설 부채도 내실 있는 대책을 마련해서 착실하게 감축해 나가겠습니다.

아울러 말레이시아-싱가포르 간 고속철도사업은 위원장님과 여러 위원님들의 각별하신 관심에 힘입어 수주활동을 활발히 전개해 나가는 등 해외시장 진출에 선도적인 노력도 지속해 나가겠습니다.

보다 상세한 업무계획은 미리 배부해 드린 업무현황 보고서를 참조해 주시면 감사하겠습니다.

존경하는 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

저희 한국철도시설공단 임직원 모두는 철도시설의 건설과 관리라는 기본 임무를 충실히 수행하기 위하여 혼신의 노력을 다하겠습니다.

이번 상임위원회를 통해 위원님들께서 주시는 고견에 대해서는 적극적으로 검토하겠습니다.

끝으로 저희 공단의 주요 간부들을 소개하겠습니다.

상임감사 김형원입니다.

기획재무본부장 이종도입니다.

건설본부장 이수형입니다.

기술본부장 김상태입니다.

시설본부장 김계웅입니다.

(간부 인사)

감사합니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 정일영 인천국제공항공사 사장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부직원을 소개해 주시기 바랍니다.

○인천국제공항공사사장 정일영 인천국제공항공사 사장 정일영입니다.

존경하는 조정식 위원장님과 여러 위원님을 모시고 인천국제공항 현황을 보고드리게 되어 진심으로 기쁘게 생각합니다.

우리 인천국제공항은 지난해 위원님들의 관심과 격려에 힘입어 많은 분야에서 괄목할 만한 성과를 이루었습니다.

여객은 5777만 명으로 전년보다 17% 이상 늘었고, 화물도 271만 t으로 역대 최고 실적을 거두었습니다.

동·하계 성수기에도 큰 혼잡이 없었으며 감소하던 환승객도 작년 말부터 반등하고 있습니다.

글로벌 복합리조트의 투자 유치에도 성공하였고, 제2터미널 건설을 차질 없이 진척시켰습니다.

하지만 이러한 성과에도 불구하고 올해 인천공항의 여건은 낙관할 수만은 없습니다.

대외적으로는 중국 등 주변 경쟁 공항이 공격적인 투자로 인천공항을 추격하고 있으며 대내적으로는 6000만 명 이상의 여객이 이용하도록 현재의 터미널을 효율적으로 운영하면서 제2터미널도 성공적으로 오픈해야 하기 때문입니다.

이에 저를 비롯한 임직원 모두는 국민의 공항, 진정한 글로벌 리딩공항을 만들기 위해 최선을 다할 것입니다.

이를 위해 첫째, 가장 안전하고 편리한 공항을 만들겠습니다.

터미널 운영을 총괄 컨트롤하는 통합상황센터를 상반기 내 가동하겠으며 재난·재해에 더욱 신속히 대응할 수 있도록 대응 체계를 강화하고 각종 보안 시스템은 더욱 첨단화할 것입니다.

또한 첨단 IT 기술을 적극 도입하여 인천국제공항을 4차 산업의 거점으로 발전시킴으로써 국민들이 공항을 더 빠르고 편리하게 이용할 수 있도록 할 것입니다.

둘째, 인천공항의 미래 성장동력을 강화하겠습니다.

델타 등 글로벌 거대 항공사의 아시아 허브 유치를 적극 추진하여 항공 네트워크와 환승을 지속적으로 확대할 것입니다.

제2터미널의 오픈과 복합리조트 등 에어시티 개발사업도 차질 없이 완수하여 글로벌 리딩공항 도약은 물론 고용 창출과 경제활성화에도 기여할 것입니다.

셋째, 배려와 상생의 경영을 적극 추진하여 지역과 사회 약자를 위한 공헌을 확대하고 협력사 직원의 처우는 내실 있게 개선할 것입니다.

끝으로 금일 위원님들께서는 주시는 고견은 향

후 공항 운영에 적극 반영토록 하겠습니다.

저희 공사의 임원진을 소개해 올리겠습니다.

부사장 이광수입니다.

경영혁신본부장 임남수입니다.

운항서비스본부장 김종서입니다.

시설운영실장 김영웅입니다.

건설본부장 김영규입니다.

(임원 인사)

업무현황은 양해해 주신다면 배포된 자료를 참고해 주시면 감사하겠습니다.

이상으로 보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 성일환 한국공항공사 사장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부직원을 소개해 주시기 바랍니다.

○한국공항공사사장 성일환 한국공항공사 사장 성일환입니다.

존경하는 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

오늘 국토교통위원회에서 저희 공사 업무현황을 보고드리고 여러 위원님의 고견을 듣게 된 것을 매우 영광으로 생각합니다.

저희 공사는 그간 여러 위원님의 다양한 정책적 지원과 성원에 힘입어 지난해 소기의 성과를 거둘 수 있었습니다.

먼저 공사가 운영하는 전국 14개 공항의 항공여객이 7800만 명을 돌파하였고 무안·양양공항에 항공기 취급업을 개시하여 LCC 경쟁력 향상에 기여하였으며 지방공항 활성화를 통해 대구·청주공항을 흑자로 전환시키는 큰 성과를 이루어 내었습니다.

아울러 전국 공항의 재난, 대테러 상황을 24시간 통합 감시하고 대응할 수 있도록 안전보안본부 조직을 신설하고 종합상황실 기능을 대폭 강화하는 한편 주말·공휴일을 포함한 항공기 운항시간대에 간부직원이 항상 근무하는 현장중심 경영체계를 도입·운영하는 등 안전·보안 및 서비스 향상에 만전을 기하였습니다.

존경하는 위원장님과 여러 위원님!

올해 저희 공사는 2025년을 목표로 '새로운 고객가치로 미래를 선도하는 공항그룹'이라는 새로운 비전을 선포하고 여객 수 1.2억 명, 운영공항 20개 및 8대 신기술 도입, 매출액 2조 원, 청렴·안전·서비스 최상위라는 4대 목표를 수립하여 더 큰 도약을 준비하고 있습니다.

이를 달성할 수 있도록 첫째, 항공기 안전운항과 고객 서비스 향상을 위해 공항시설에 대한 투자를 적극 추진하겠습니다.

먼저 노후화된 김포공항과 포화상태인 김해·제주공항의 인프라를 2018년까지 대폭적으로 개량·확충하고 지방공항의 노후화된 시설도 2019년까지 적극 개선해 나가겠습니다.

둘째, 최근 각지의 테러 및 지진 발생과 관련해서는 대테러·경비인력 보강은 물론 보안장비를 지속 현대화하여 감시 및 대응체계를 더욱 강화하고 내진성능이 부족한 공항시설은 2018년까지 조기 보강토록 하여 공항의 안전 및 보안에 더욱 만전을 기하겠습니다.

셋째, 공사의 핵심역량으로 자체 개발된 항행장비, 탑승교 등 고부가가치 장비를 해외로 수출하여 선진 항공기술국으로서의 대외적 위상을 높여 가는 한편 중소 규모의 지방공항을 운영한 경험과 노하우를 바탕으로 해외 유사 규모 공항의 위탁운영, 교육컨설팅 등 해외사업 수주를 적극 추진하여 글로벌 경쟁력을 더욱 강화해 나가겠습니다.

넷째, 지난해 발족한 사회공헌 혁신센터를 통해 공항 인근지역 주민들과 함께하는 체육행사, 공항견학 등 다양한 활동으로 소통과 유대를 강화하고 장학사업, 환경개선사업 등 주민지원사업도 확대하는 등 공기업으로서의 사회적 책임을 다하겠습니다.

아울러 금년 6월부터 조종사 양성을 위한 제트전환 비행교육 과정을 운영하여 조종사 인력난 해소와 양질의 청년일자리 창출에도 기여하겠습니다.

끝으로 금년부터 김해·제주 신공항 건설이 추진됩니다.

이에 저희 공사는 철저한 준비와 역량을 집중해 나가겠습니다.

위원님들의 많은 관심과 지속적인 지원을 부탁드리겠습니다.

오늘 여러 위원님께서 주시는 정책 대안은 충실히 검토해서 공항 운영에 적극 반영해 나가겠으며 상세한 업무보고는 유인물로 갈음하겠습니다.

그러면 공사 간부를 소개해 드리겠습니다.

상임감사위원 정오규입니다.

부사장 윤왕로입니다.

전략기획본부장 임귀섭입니다.

건설시설본부장 정세영입니다.

영업본부장 박순천입니다.

(간부 인사)

이상으로 소개를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 마지막으로 오영태 교통안전공단 이사장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부직원을 소개해 주시기 바랍니다.

○교통안전공단이사장 오영태 존경하는 국토교통위원회 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

이번 국회(임시회)를 통해 공단 업무현황을 보고드리고 위원님들의 고견을 들을 수 있는 기회를 주신 데 대해서 깊은 감사를 드립니다.

저희 공단은 1981년도에 설립이 되어 교통사고로부터 국민의 안전과 행복을 지키기 위해 도로·철도·항공 등 교통안전 전 분야에서 다양한 사업을 수행하고 있습니다.

특히 지난해에는 지자체·경찰·유관기관 등과의 유기적 협업체계를 주도하고 현장중심의 사고위험구간 시설 개선, 디지털 운행기록분석 강화 등을 통한 과학적 운수회사 관리 등을 집중적으로 전개하였습니다.

그 결과 지난해 교통사고 사망자 수는 자동차 보급이 활성화되기 시작한 1978년 이후 가장 낮은 4307명으로 추정되고 있습니다.

저희 공단의 모든 임직원은 이에 만족하지 않고 보다 획기적으로 교통사고를 줄여 국민 모두가 안전하고 행복한 삶을 누릴 수 있도록 최선의 노력을 기울이겠습니다.

이를 위해서 올해 3월 경북 상주에 이어 두 번째로 문을 여는 화성 교통안전체험교육센터의 성공적 운영으로 인적 요인에 의한 사고위험을 근본적으로 개선해 나가고, 하반기에는 자율주행 실험도시인 K-City 준공을 통해 자율주행 자동차의 안전성 확보와 국제경쟁력 강화를 동시에 이루겠습니다.

또한 검사인력의 전문성을 높이고 검사장비와 시설 등의 인프라 확충으로 대형 승합차 전담검사를 차질 없이 준비해 나가겠습니다.

철도와 항공 분야에 있어서도 철도안전관리체계 승인검사의 엄정한 시행과 항공안전보고제도 활성화 등을 통하여 세계 최고 수준의 안전성을 확보할 수 있도록 노력하겠습니다.

무엇보다도 이러한 공단의 사업활동이 투명하게 이루어질 수 있도록 공정과 청렴이 모든 업무 프로세스를 관통하는 효율적이고 건전한 재정구조를 확립시켜 나가겠습니다.

오늘 위원님들께서 미진하다고 지적해 주신 사항은 향후 업무수행에 소중한 지침으로 삼아 적극 개선하고 발전시켜 나가겠다는 말씀을 드리면서 저희 공단 간부진을 소개해 올리겠습니다.

기획본부장 장상순입니다.

철도항공교통안전본부장 김재영입니다.

자동차검사본부장 백흥기입니다.

(간부 인사)

감사합니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 위원님들의 질의 순서입니다.

질의에 앞서 자료 요구를 하실 위원님 계십니까?

이원욱 위원님.

○이원욱 위원 이원욱입니다.

새해 모두 복 많이 받으시고요.

LH하고 주택협회 등을 통해서 전국적으로 중도금 대출 납입 기간이 지났거나 기일이 도래한 사업장 등 이런 것에 대한 자료를 좀 구할 수 있겠습니까?

LH가 갖고 있을까요, 아니면 주택도시보증공사(HUG)가 갖고 있을까요?

○국토교통부장관 강호인 LH는 가지고 있습니다.

주택도시보증공사, 자료 뭐 가지고 계시는 거 있나요?

○주택도시보증공사사장 김선덕 공공기관은 저희들이 보증을 안 하기 때문에요……

○이원욱 위원 예? 못 들어서……

○주택도시보증공사사장 김선덕 민간은 저희들이 보증 자료를 가지고 있습니다. 공공기관은 저희들한테 보증을 하지 않습니다.

○이원욱 위원 하여튼 민간과 관련된 그것도 한 번 좀 저희한테 자료를 제출해 주시고, 제가 오후에 질의할 것 같은데 오후 질의 전에 주시고요.

8쪽에 보니까 전세버스 참고원가제 도입하신다고 했는데 그것 관련된 세부적 내용 좀 알려 주십시오.

이상입니다.

○위원장 조정식 다음은 강훈식 위원님.

○강훈식 위원 더불어민주당 충남 아산을 출신의 강훈식입니다.

철도공사에 제가 지난 11월, 12월 외부나 또는 자체 감사 실시 현황 결과보고서를 한 부 제출해 달라고 그랬는데 답변이 '외부감사 없음, 내부감사는 철도노동조합 파업으로 감사 미시행'이라고 보내 왔습니다. 그런데 저희가 공문서를 죽 확인해 보니까 감사원 재정·경제감사국 1과에서 지난 12월 19일 날 감사 조사 개시를 통보했고 또 전산 분야 감사도 실시하는 등 감사 업무가 실제로 있었습니다.

저는 매우 위중한 사안이라고 생각하고요. 국회가 요구한 자료 요청에 대해서 제대로 확인도 안 하고 형식적으로 답변을 보내오는 경우다 저는 이렇게 생각하는데 이에 대한 명확한 해명이 필요하다고 봅니다.

철도공사가 지난해부터 올해 지금 이 시간까지 실시한 외부감사와 자체 감사 일체의 결과를 보고서로 한 부 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 국토부는 3차 철도산업발전기본계획, 지난 1월 달에 행정기관에 협의 공문 보낸 것으로 알고 있는데요. 행정기관이 제출한 검토의견 회신 공문을 한 부씩 오전 중으로 제출해 주시기 바라고요.

또 국토부 아까 업무계획 보고 자료에서 16페이지에 있는 KTX경제거점사업하고 19페이지에 있는 철도역사복합개발사업, 이 사업이 어떻게 추진되고 있는지 기획안을 좀 제출해 주시고요. 특히 19페이지의 철도 유휴부지 수요조사 실시계획 자료도 좀 제출해 주시기 바랍니다.

마지막으로 61페이지에 보면 택시요금 체계 다각화 관련해 가지고 미터기 요금을 제외해서 시간제 구간제 협정제를 도입한다는데 구체적인 방안에 대한 자료도 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○위원장 조정식 다음은 전현희 위원님.

○전현희 위원 남해 EEZ 골재 채취가 2017년 1월 15일에 기간이 만료된다고 들었습니다. 그래서 EEZ 골재 채취가 기간 만료된 이후에 국토부에서 골재 채취에 대해서 어떤 대안을 가지고 있는지 그 자료 좀 제출을 해 주시고요.

그리고 우리나라 국토 전반의 골재 채취에 관한 수급 현황과 앞으로 또 이 부분에 대한 계획에 관한 자료 일체를 오후 질의에 제가 준비를 하고 있으니까 그때까지 자료 제출 부탁드립니다.

○위원장 조정식 또 자료 요구하실 위원님 계십니까?

윤후덕 위원님.

○윤후덕 위원 업무계획을 보니까 코레일의 자회사와 하청, 외주화 이런 계획들이 많이 있네요. 그런데 이 자료 하나만 좀 요청합니다.

외주화, 하청 이렇게 됐을 때 그 업체들에서 산업재해가 어느 정도 일어나는지를 자료로 만들어서 좀 제출해 주시길 바라고, 코레일이 직접 했을 때 산업재해는 어느 정도인지 합쳐서 자료를 좀 제출해 주시기 바랍니다.

○위원장 조정식 더 자료 요구하실 위원님 안 계십니까?

윤영일 간사님으로부터 발언 신청 있습니다.

○윤영일 위원 지난 12월 22일에 국토위 전체회의를 통해서 호남고속철도 2단계 사업 조기 완공 및 목포~제주 해저터널 건설 촉구 결의안을 상정하고 의결했었습니다. 당시 제목이 '호남고속철도 2단계 사업 조기 완공 및 목포~제주 해저터널 건설 촉구 결의안'이었습니다. 이것이 우리 간사 간의 협의 그리고 안건 상정, 대체토론, 의결이라는 정상적인 의결 과정을 거쳐서 결의안을 통과시켰는데 근거도 없이 본회의에 상정이 되고 있지 않습니다.

국회법 제66조제1항에 의하면 위원회는 안건의 심사를 마칠 때 당연히 심사보고서를 국회의장에게 보고하도록 하고 있습니다. 임의 조항이 아니고 강제 조항입니다. 그래서 정상적인 의결 절차를 거친 결의안 심사보고서를 제출하지 않고 있는 데 대해서 우리 위원장님께 심히 유감이라고 생각을 하고 있습니다.

호남고속철도 2단계 사업, 목포-제주 해저터널 모두 국토 균형발전을 바라는 호남인의 염원일 뿐만 아니고 국가 전체적인 대승적인 차원에서도 고려가 됐던 사항입니다. 왜냐하면 이러한 부분들이 박근혜정부하에서도 논의됐다고 하는 것은 이미 익히 알고 계시는 사항일 겁니다. 이것은 단순히 구간 차원에서 그 부분을 언급한 차원을 넘어서서 당초부터 철도업계에서 서울-제주 간의 해저터널 건설이라는 대전제하에 출발이 되었던 겁니다. 소위 말하는 JTX 사업입니다. 거기까지를 언급할 필요는 없다고 생각하는데요. 이러한 여러 가지를 고려해서 대승적인 차원에서 위원장님께 다음과 같이 제가 요구를 합니다.

첫째, 국토위 전체회의 의결까지 거친 사항에 대해서 본회의에 상정되지 않는 데 대한 위원장님의 유감 표명이 있어야 된다고 저는 생각을 하고요.

둘째, 만약의 경우 이러한 것들을 일괄해서 처리할 수 없는 사항이 있다고 하게 된다면, 당연히 첫째 전제조건하에 의결됐던 것에 대한 것을 일괄 처리해야 된다는 생각을 하지만 만약에 그게 어렵거나 한다면 호남고속철도 2단계 사업 조기 완공 및 목포~제주 해저터널 건설 촉구 결의안을 분리해서 처리하되 목포~제주 해저터널 건설 촉구 결의안을 위원장님께서 책임지고 통과시켜 주실 것을 요구합니다.

이상입니다.

○위원장 조정식 이 점에 대해서 다른 위원님들 말씀 있으세요?

○윤후덕 위원 간사 간에 협의하시지요.

○민홍철 위원 제가 말씀드리면……

○위원장 조정식 예, 민홍철 위원님.

○민홍철 위원 이 결의안에 대해서 존경하는 윤영일 위원님께서 말씀하신 그런 취지도 충분히 이해를 합니다.

그 당시에 호남고속철도 부분에 대해서는 아마 충분히 이해가 됐을 것으로 이해가 되고요. 그러나 제주-호남 해저터널 관련해 가지고는 그 이후에 여러 위원님들께서도 여러 가지 말씀이 있었고 이의 제기도 있었고요. 그리고 각 해당 지방자치단체, 광역자치단체에서도 완전하게 합의 사항이 아니다라는 게 위원회로 또 저한테도 연락이 왔습니다. 그래서 이런 부분에 대해서 사회적 공감대가 형성이 안 돼서 이것을 어떻게 할 것인가 상당히 고민이 있었다고 봅니다.

그리고 국회법에도 위원회에서 통과된 의안이라 하더라도 번안할 수 있는 근거 규정은 있습니다. 그런 차원에서 아마 다시 한번 여러 위원님들의 의견을 듣고 또 건설적이고 실효성 있는 결의안을 채택해야 되지 않느냐 그런 위원님들의 의견도 있고 그래서 위원회에서 다시 한번 논의할 수 있는 기회를 갖게 됐다 저는 그렇게 판단하고 있고요. 그래서 여러 위원님들께서 함께 고민을 할 수 있어야 된다 저는 그렇게 말씀을 드리고자 합니다.

이상입니다.

○위원장 조정식 더 다른 위원님들 말씀이 없으시면 제가 좀 말씀을 드리면요 위원 여러분들께서 잘 아시는 바와 같이 작년 12월 22일 제347회 임시회 제2차 전체위원회 회의에서 호남고속철도 2단계 사업 조기 완공 및 목포~제주 해저터널 건설 촉구 결의안을 가결한 바 있습니다.

이 결의안 중 목포-제주 해저터널 건설 촉구 부분에 대해서는 어찌됐든 경위를 떠나 절차상에서 유감스러운 점이 있다는 말씀을 일단 드립니다. 다만 우리 위원회 내에서도 다양한 의견이 있는 만큼 이에 대해서는 다시 논의할 필요가 있겠다 저는 이렇게 생각을 하고요.

방금 윤 간사님께서도 말씀하셨지만 호남고속철도 2단계 사업 조기 완공 촉구 부분은 별다른 이의가 없는 것 같습니다. 그래서 이에 대해서는 위원장과 간사들에게 맡겨 주시면 호남고속철도 2단계 사업 조기 완공 촉구에 대해서 문구를 다시 정리, 수정해서 다음 주 화요일 전체회의에서 국회법 제91조에 따라 번안 의결하는 것이 어떻겠나 이런 생각을 하고 있습니다.

이 점에 대해서 크게 다른 의견이 없으시면 좀 양해해 주시고 위원장과 간사들에게 맡겨 주시면 고맙겠습니다.

○김성태 위원 그렇게 하시지요.

○위원장 조정식 다른 이의 없으십니까?

(「예」하는 위원 있음)

고맙습니다.

그러면 위원님들의 질의에 들어가도록 하겠습니다.

오늘 질의 시간은 위원장과 간사 간의 합의에 따라 주질의 7분, 보충질의 3분으로 하도록 하겠습니다.

국토교통부장관을 비롯한 기관장들은 위원님들의 질의 시간이 한정되어 있고 답변 시간이 질의 시간에 포함된다는 점을 유념해서 핵심만 간단명료하게 답변함으로써 회의가 보다 효율적으로 진행될 수 있도록 협조해 주시기 바랍니다.

그러면 먼저 첫 번째로 강훈식 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○강훈식 위원 강훈식입니다.

지난해 저희가 국정감사에서 각 위원별로 관심 주제에 대해서 질의를 죽 해 왔습니다. 그리고 저 또한 저의 관심 분야에 대해서 질의를 했고 또 서면답변 형식으로 여러 가지 서면답변을 받았는데요. 향후의 계획들이 구체적으로 어떻게 추진되고 또 진행 중인 사항이 어떠한 건지가 추후에 보고가 전혀 안 되더라고요.

장관님, 국정감사 한 번 끝나고 나니까 이후에 이런 것들이 보고가 안 돼서 전혀 내용을 잘 모르겠습니다. 저는 국토부가 국정감사를 임시방편적으로 대응하는 게 아니냐, 그런 것 아니라면 지속적으로 관리가 되고 또 위원들 사이에 소통이 좀 됐으면 좋겠다 이런 말씀을 드리면서 지적사항 몇 가지에 대해서 검토 말씀을 좀 드립니다.

제가 질의했던 것 장관님도 기억하실 텐데 법정 계획에 관해서 먼저 질의드리겠습니다.

법정 계획 관련돼서 저희 의원실의 서면답변으로 보면 지적재조사 기본계획 관련해서 지적재조사 정상 추진을 위해서 기금 신설, 재원 다각화, 지적재조사 역할 분담의 추진 체계를 개선하겠다고, 개선 방안을 검토하겠다고 말씀드렸는데 현재 어떻게 되는지 별도로 한번 보고해 주시고요.

또 계획 기간이 10년 이상인 장기적 성격의 법정 계획 23건 중에 타당성 재검토와 관련 없는 3건의 계획에서 제도 개선을 하겠다고 이미 밝힌 적이 있었습니다. 그런데 올해 국토부의 입법 계획에는 이게 반영이 안 되어 있습니다. 그래서 어떻게 진행되는 건지 좀 여쭙고 싶습니다.

또 계획 간의 연계성에 대해서도 제가 그때 말씀을 드렸었는데요. 다각적으로 강화하고 검토하겠다고, '연구용역을 통해서 계획 주기, 중복성 여부, 계획 간의 연계성 이런 것들을 종합 재점검하겠다' 이렇게 답변하셨는데 이것도 어떻게 됐는지 좀 말씀을 해 주셔야겠습니다.

그리고 추가로 제가 이 문제를 굳이 또 말씀드리는 이유는 국정감사 끝나고 지난 11월에 감사원이 감사하면서 이 문제, 저와 같은 지적을 감사원이 했습니다. 그래서 감사원이 국토이용 및 개발계획 수립 추진 실태 감사보고서를 발표했는데 그 내용에 보면 국토계획 체계와 관련해서 국토종합계획의 기능과 위상이 저하됐고 또 상하위 계획 간의 계획 기간, 계획 인구 이런 것들이 다 상이하다고 나옵니다. 그래서 정합성을 제대로 확보하지 못하고 있다라는 거지요.

중요한 것은 결과적으로 보면 국토종합개발계획이 실효성이 있느냐 이렇게까지 가고 있는데 이 부분에 대해서 우리 장관님, 감사원 보고서는 확인해 보셨어요?

○국토교통부장관 강호인 감사원 보고서 아직 확인 못 해 봤습니다. 확인 못 해 봤지만 지난번 국감 시에 우리 강훈식 위원께서 지적하신 것에 대해서는 저도 전적으로 공감을 한 바 있고 그리고 직원들하고도 수차례 토의를 하고 있는데 아마 그런 내용들이 서면으로 제출하기에는 저희들 구체적인 개선 계획들, 안이 아직 여물어 있지 않기 때문에 그런데, 그런 것들은 위원님께서 요구하시면 저희들이 수시로 개별적으로 찾아 가서 보고를 좀 드리도록 하겠습니다.

그리고 국토부 소관 이런 것들이 대부분 다 법정 계획의 성격이다 보니까 저희들이 계획의 정합성을 유지하고자 하더라도 법률 체계 개편과 함께 맞물려야 되는 문제가 있어 가지고 조금은 그렇게 쉽지만은 않은 과제라는 것을 인식하고 있습니다.

그런데 다행히 국토종합계획이나 수도권정비계획들이, 다들 보면 장기계획들이 2021년부터 시행되는 것이기 때문에 적어도 한 3, 4년 안에 우리는 시간을 가지고 이런 부분에 대해서는 좀 더 심도 있게 검토를 할 수 있겠다, 그렇게 해서 법무담당관실을 비롯한 각 소관 실·국에서 열심히 토의가 진행 중인 것으로 알고 있습니다.

혹시라도 필요하시면 말씀하신 지적재조사 그 다음에 계획 간의 연계성 그다음에 감사원 지적사항에 대해서는 우리 위원님께 개별적으로 찾아가서 별도로 보고를 드리도록 하겠습니다.

○강훈식 위원 장관님 말씀대로 실제로도 감사원이 그런 지적들을 합니다. 예컨대 국토종합개발계획이 있는데 우리가 국가균형발전 특별법이라든지 아니면 동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법이라든지 공공 이전 혁신도시 건설 및 지원에 관한 특별법, 이런 다양한 특별법 때문에 국토종합개발계획 자체도 매끄럽게 못 만들고 있는 거거든요. 그러니까 계획보다 더 상위법에서 규정하고 있기 때문에 그런 충돌들이 좀 있는데 문제는 이것들을 효율적으로 풀어내는 게 어쨌든 국토부의 주관 업무이고 효율적으로 기능이나 역할을, 개선 방향을 잘 만들어 내서 우리가 담아야 되는 게 국토종합개발계획 아니겠습니까?

제가 국정감사 이전의 첫 번째 질의에서 국토 운영의 철학이 뭔지, 현 정부의 국토 운영 철학이 뭔지 여쭤봤던 것도 이런 계획들을 구체적으로 저희가 집행하기 위해서 필요한 게 아닌가 이렇게 생각이 들고요.

이 부분에 대해서 우리 장관님이 안 보셨다고 그러니까 제가 추가로 좀 말씀드리면 국토종합개발계획안의 하위 계획들이 정리가 안 되다 보니

까 어떤 상황이 벌어지냐면 각 시·군·구에서 개발계획이나 특·광역시 도시기본계획으로 잡고 있는 인구수, 2020년에 될 거라는 인구수가……

도시기본계획을 하면 통계청으로 우리가 추산한 것은 5100만 정도가 2020년 된다고 보는 겁니다. 그런데 각 시도 간에 했던 개발계획을 다 묶어놨더니 6200만 명이 되는 거예요. 그러면 어쨌든 통계청의 수치보다는 과대하게 개발계획들을 갖고 있다라는 거거든요. 1100만 이상 차이가 나는 거지요. 당장 2년, 3년 후에 1100만의 인구 차이가 나는 계획을 갖고 있다는 겁니다.

뒤집어 말하면 국토종합개발계획에 이런 것들을 정확하게 추진하고 관리를 하지 못하니까 국토의 전체적 운용을 그냥 지자체별로 하고 있다라는 겁니다. 2년 후에만, 3년 후에만 돼도 1100만의 인구가 늘어날 기미가 없거든요. 이것을 관리 못 한다는 것은 집행부가 제대로 국토 운용을 효과적으로 관리하고 있다고 보기 어렵다는 지적인 거고요.

이것과 맞물려서 우리가 매번 국토위에서 이야기하는, 아까 우리 기조실장님이 업무보고에서도 수도권정비계획 차질 없이 하겠다고 하시지만, 말씀은 그렇게 보고하셨습니다만 수도권정비계획도 전혀 정합성이 안 맞습니다. 예컨대 서울 경기 인천 여기 세 군데만 해도 국토종합개발계획이 서면 서울시장이나 경기도지사나 아니면 인천시장은 거기에 맞춰 갖고 개발계획들을 해 놔야 되는 것 아니겠습니까? 그런데 각자 개발계획들을 그냥 해 놓는 거지요. 그러다 보니……

수도권정비계획상의 목표 인구는 2375만 명입니다, 2020년에. 그런데 644만이 많은 3000만을 설정으로 해서 이 3개 광역단체들이 도시개발사업을 진행하고 있는 겁니다. 도시는 개발시켜 놓고 인구는 안 짜면 과도한 난개발 이런 것들에 대한 우려가 분명히 될 수밖에 없다라고 보여지거든요. 그래서 이런 것들에 대해서 정확하게 좀……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

살펴보셔야 된다고 생각하는데, 하위 계획이 무력화되는……

죄송합니다.

○위원장 조정식 좀 더 쓰세요.

○강훈식 위원 1분만 더 하고 마무리하겠습니다.

하위 계획이 무력화되는 것에 대해서 저는 장관님이 책임감을 가지고 이 문제를 다 점검 안 하시면 이후에도 남을 거라고 봅니다. 그래서 이 부분에 좀 책임감을 갖고 진행해 주시고요.

사후 관리 문제도 마찬가지입니다.

이렇게 해서 205개의 세부 실천 과제를 확정해 놓고 사후 관리도 안 되고 있거든요. 이러다 보니까 계획도 제대로 안 서고 지역별로는 난개발하고 국토부는 관리가 안 되고 그리고 지난 국정감사 이후에 아직도 토론 중이시고.

이래서 장관님이 좀 더 의지를 가지시고 이 문제에 대해서 좀 정합성을 맞추는 노력을 해 주십사 하는 당부를 좀 드리고, 이 부분에 대한 구체적인 전반적인 제도 개선에 대해서 추후에 좀 보고해 주시기 부탁드리겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 위원님 국정감사 시의 지적도 있고 저도 강조를 하고 해서 지금 국토교통부 내의 직원들 간에는 이런 부분들에 대한 고민을 상당히 많이 하고 있습니다.

예를 들면 저출산·고령화 추세하에서 인구가 과소해지는데 우리 전체적인 지역 균형 발전을 포함한 국토종합개발계획을 어떻게 세울 건지 그 다음에 4차 산업혁명이 이루어지고 있는데 이런 기술 발전을 감안했을 때 우리가 제조업 위주로 한 산단 위주의, 면적 위주의 그런 개발 방식에서 앞으로 지식 위주의 개발을 할 때는 입체 공간 활용들이 어떤 식으로 바뀌어야 될 건지 그리고 조만간 우리가 남북 관계 개선을 감안한다면 그런 SOC 시설을 포함한 국토 전반적인 국가계획은 어떻게 세워야 될 건지 이런 부분들에 대한 공감대는 상당히 많이 형성되어 있고 각 실·국에서도 열심히 공부를 하고 있습니다.

아까도 말씀드렸지만 그런 것들을 개별법에서 일일이 다 규정을 하고 있다 보니까 그런 법체계부터 먼저 정비를 해야 되는 문제가 있어 가지고 저희들이 이런 부분에 대해서까지도 많이 고민을 하고 있습니다.

쉽지는 않은 문제이고 시간이 좀 걸리는 문제라는 것은 우리 위원님께서도 염두에 두시고 우리 직원들하고 간부들 독려해 주시면 훨씬 더 체계적으로 그리고 또 좀 더 장기적으로 흔들림 없이 나갈 수 있지 않을까 생각합니다. 말씀하신 것 채찍으로 알고 저희들 열심히 분발해서 노력하겠습니다.

○위원장 조정식 다 마치셨나요?

수고하셨습니다.

다음은 김현아 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김현아 위원 먼저 올해 국토부의 업무보고 잘

보았습니다.

작년에 지적했던 내용들이 많이 담겨 있어서 굉장히 반갑고 감사했으며 특히 제가 이 자리와 다른 자리에서 많이 말씀드렸던 전세보증금 반환보증에 대한 부분들에 많은 노력을 해 주셔서 다시 한번 감사드립니다. 그럼에도 불구하고 제가 생각했던 것하고는 조금 다른 방향으로 진행되는 미비점이 있어서 오늘 좀 추가질의드리려고 합니다.

주택도시보증공사 사장님 좀 나와 주시기 바랍니다.

이번에 전세보증금 반환보증 보증료율을 인하하시고 대상도 확대했다고 보도자료가 나왔습니다. 그런데 제가 내용을 보니까 아파트는 0.15에서 0.128로 낮아졌는데 비아파트는 0.15에서 0.154로 다시 좀 높아졌습니다. 알고 계십니까?

○주택도시보증공사사장 김선덕 예.

○김현아 위원 물론 담보인정비율을 기존의 75에서 100%로 확대했다라고 변명하실 거라고 생각이 되는데요. 예전에 비아파트 부분에 굉장히 불합리하게 주었던 제도 관행이라서 그것을 100%로 올리는 것은 보증료율이 비아파트와 아파트를 차별하는 데 충분한 명분이 된다고 생각하지는 않습니다.

예를 들어서 아파트와 비아파트의 차별을 둘 수는 있는데 그래도 기존보다 동일한 보증료율을 내야지 오히려 조금 높아진 요율을 내는 것에 대해서는 저는 맞지 않다고 생각하는데, 이것에 대해서 어떻게 생각하십니까?

○주택도시보증공사사장 김선덕 저희들 용역을 통해서 나온 결과이긴 합니다마는 위원님 생각에 상당히 비슷한 생각을 저도 하고 있습니다.

다만 아까 말씀하신 대로 범위가 넓어지다 보니까 그만큼 리스크도 조금 올라간 것 아닌가 생각을 하고요. 앞으로 그 부분에 대해서 조금 더 낮출 수 있는 방안을 강구하도록 하겠습니다.

○김현아 위원 그리고 지금 보증 한도가 수도권에는 4억 원에서 5억 원, 기타 지역은 3억 원에서 4억 원으로 늘어났습니다. 혹시 4억 원에서 5억 원으로 늘렸을 때, 3억 원에서 4억 원으로 늘렸을 때 대상주택이 얼마나 되는지 파악하고 계십니까?

○주택도시보증공사사장 김선덕 제가 지금 자료를 가지고 있지는 않고요. 그것 할 때 시뮬레이션을 했을 것으로 보여지는데 자료를 파악해 보겠습니다.

○김현아 위원 제가 여기서 말씀드리고 싶은 것은 4억에서 5억 원으로 확대했을 때, 3억에서 4억 원으로 확대했을 때 대부분 혜택을 받는 것은 아파트라고 생각이 됩니다. 비아파트가 이 정도의 보증금을 갖고 있을 리가 없지요. 그렇게 흔하지 않습니다.

(조정식 위원장, 이우현 간사와 사회교대)

그러면 저는 민간보증회사가 아니고 일종의 공공 역할을 하는 허그(HUG)에 있어서 이렇게 대상은 중산층으로 확대하고, 정말 서민을 위한 비아파트 부분에 있어서는 보증료율을 조금 더 내리는 노력을 못 한다는 것은 굉장히 안타깝다고 생각이 되고요.

또 주택도시보증공사로 통합해서 나가시면서 보증한도를 30배에서 50배로 늘린 것 기억하시지요?

○주택도시보증공사사장 김선덕 예, 그렇습니다.

○김현아 위원 물론 주택에서 도시 쪽의 역할을 하시라고 보증한도를 높이기는 했지만 지금 보증한도가 45배 정도 찼습니다. 그렇지요?

○주택도시보증공사사장 김선덕 위원님 말씀 중에 30배, 50배 그것은 조금 부정확해서 제가 말씀을 올려도 되겠습니까?

○김현아 위원 예.

○주택도시보증공사사장 김선덕 저희들이 대한주택보증 시절에는 보증배수가 70배였습니다, 그다음에 주택금융공사가 30배고요. 기보나 다른 이런 회사들의 보증이 조금 낮은데 저희들하고는 보증대상이라든가 시스템, 이런 게 좀 다릅니다. 그래서 아까 말씀하신 것 중에 30배에서 50배로 간 게 아니라 70배에서 50배로 줄어들었습니다, 저희들은.

○김현아 위원 예, 알겠습니다.

그러면 일단 비아파트 부분 전세금반환 보증료율 인하에 대한 부분만 추가적으로 검토해서 저한테 보고해 주시기 바랍니다.

○주택도시보증공사사장 김선덕 예.

○김현아 위원 일단 질문은 마치겠습니다.

다음은 장관님께 여쭙겠습니다.

이번 업무보고에 임대관리업의 진입장벽을 완화하시겠다고 발표하셨습니다. 맞지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○김현아 위원 어떻게 완화하실 생각이신가요?

○국토교통부장관 강호인 저희들은 등록기준에

대한 규제를 완화한다든지 아니면 세제지원 등을 지속적으로 추진할 계획입니다.

○김현아 위원 아직 구체적인 내용은 명시된 게 없습니까?

○국토교통부장관 강호인 저희들 작년에도 두 차례 발표한 바가 있고요. 하여튼 임대관리업 등록기준을 완화해서 다양한 임대관리업체의 참여를 유도했고요. 그리고 자기관리형의 경우에는 자본금을 2억에서 1.5억 원으로 낮춰줬습니다. 그리고 부동산사업 서비스육성방안도 만들어서 민간 AMC 주택임대관리업 겸업을 허용한 바가 있습니다. 그리고 주택임대관리업의 전문인력 요건도 좀 완화를 했고요.

○김현아 위원 지금 정부에서 제시하고 있는 임대관리업에 등록을 하게 되면 사실은 일정 규모 이상일 때 중개업하고 겸업할 수 있는 정도 외에는 아무런 혜택이 없습니다. 맞지요?

○국토교통부장관 강호인 예, 아직은……

○김현아 위원 저는 정부가 이것을 등록하기로, 등록제로 관리를 한다라고 하면 이 등록을 하는 것에 대한 업체들의 의무와 권리 또는 혜택, 이런 것들이 골고루 주어져야 된다고 생각이 됩니다.

그런데 지금 청년들이 셰어하우스라든가 협동주택으로 해서 많은 주택임대관리업에 참여를 하고 있는데 지금 겸업을 할 수 있는 그런 기준에 청년주택사업가들은 들어갈 수 있는 방법이 도저히 없습니다.

지금 여기 자본금 1억, 2억 하셨는데요, 그네들은 시에서 주는 일종의 투자자금을 갖고 임대, 처음에 초기투자금을 확보하는 방안으로 활용하고 있습니다. 그래서 저는 아직 추가적인, 구체적인 내용이 마련되지 않았다고 해서 오히려 다행이라고 생각이 되는데, 동시에 단순히 임대관리업의 등록요건을 낮추는 데 있어서 지금처럼 이렇게 너무 회사 중심이라든가 중견기업 이상의 진입보다는 이런 청년들이, 지금 또 많이 일어나고 있는 셰어하우스와 협동주택의 임대관리가 법적 영역으로 들어와서 관리될 수 있도록 해 주시기를 부탁드립니다.

두 번째는 국토부가 4차 산업혁명에 대해서 굉장히 많이 관심을 갖고 계신 것에 대해서 저도 감사드립니다. 4차 산업혁명뿐만 아니라 지금 우리가 청년들의 스타트업에 대해서 많은 관심을 갖고 있는데요, 혹시 장관님은……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

스타트업에서 벤처 투자제한업종에 부동산업, 부동산임대업, 부동산관리업이 들어 있어서 창업투자회사로부터 투자가 제한되고 있다는 내용 알고 계십니까?

○국토교통부장관 강호인 그렇게 구체적으로까지는 제가 확인을 못 해 봤습니다.

○김현아 위원 이게 저희가 중소기업창업 지원법 안에서 확인한 내용인데요, 여기서는 투자제한업종에 들어가는데 크라우딩펀드에서는 사실상 이것을 빠져나갈 수 있는 조항이 있다고 합니다.

저는 크라우딩펀드가 훨씬 더 위험하다고 생각이 되고 벤처투자의 경우에 있어서는 정부가 적극적으로 지원할 수 있다라고 보면 이것을 사실은 여러 부분에서 좀 풀어달라고 제안을 했었는데, 국토부가 좀 나서셔서 아까 말씀드린 청년들의 임대관리업에 대한 스타트업을 지원할 수 있는 하나의 방안으로서 투자제한업종에서 적어도 부동산임대업이라든가 임대관리업은 제외가 될 수 있도록 힘써 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○국토교통부장관 강호인 저희들 부동산서비스산업 진흥법 제정을 통해서 이런 부동산임대업은 좀 더 체계적으로 육성할 계획이고 그다음에 이 청년들을 포함해서 이런 규제를 완화한다든지 아니면 스타트업을 진흥하는 문제는 저희들이 업계 및 전문가 의견 수렴을 통하고 그리고 또 중소기업청과도 협의해서 담을 수 있는 부분들은 최대한 지원해 나가도록 하겠습니다.

○위원장대리 이우현 김현아 위원님 수고하셨습니다.

다음은 민홍철 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○민홍철 위원 김해갑 출신 민홍철 위원입니다.

강호인 장관님을 비롯한 여러 기관장님, 먼저 새해 복 많이 받으십시오.

오늘 국토 분야의 업무보고 핵심과제 6개 분야를 저희들이 보니까, 일자리 창출에서부터 국토분야 미래전략까지 잘 봤습니다.

그와 관련해서 지금 김해공항 확장 문제, 신공항 문제에 대해서 올해부터 본격적으로 추진하시겠다고 보고가 됐는데요. 제가 그동안 국토부에 많은 말씀을 드렸고 또 공청회도 했습니다마는 그 추진과정에서 소음대책에 관련해서 주민들의 의견도 철저히 청취를 하시고 별도의 용역을 실

시해서 소음대책에 대해서 각별히 대책을 세워 주십사 말씀을 드립니다.

장관님, 별도로 좀 해 주시기를 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 저희들 기본계획 수립 및 전략환경영향평가 과정에서 소음영향분석 및 실태조사는 면밀히 실시하고 피해저감 방안을 마련하겠습니다마는 기본계획 수립 용역과 별도로 또 김해신공항에 대해서는 소음조사 및 전략환경영향평가의 용역을 별도로 시행해 나가겠습니다.

○민홍철 위원 예, 감사합니다.

그리고 업무보고 3페이지에 보면 서민주거부담 완화와 관련해서 공공임대주택 공급과 관련해서 금년도에 12만 호를 공급해서 역대 정부 최대인 55만 1000호를 공급하는 결과가 되겠다 이렇게 말씀을 하고 계시고 보고가 됐는데요.

내용을 분석해 보면 사실 이게 질적인 측면에서 자화자찬적인 내용이 아닌가 싶어서 지적을 하고 싶은데요. 지금 대출지원제도로 지탱을 하고 있는 전세임대물량 이것을 제외하면 예전과 다르지 않고요, 또 20년 이상 임대하는 장기공공임대주택 공급은 4년간 11만 6000호에 불과합니다.

그래서 역대 정부에 비해서 그렇게 장기임대, 공공임대아파트에 대한, 주택에 대한 것은 별 차이가 없고 지난 4년 동안 보면 단기임대가 오히려 더 높아지지 않았느냐. 역대 정부를 비교해 보면 노무현 정부 때는 단기임대가 33% 정도 그 다음에 장기임대가 67%였고 이명박 정부 때는 단기가 31%, 장기임대가 69%, 좀 높아졌습니다. 그런데 박근혜정부 들어와서 4년간 단기임대가 62%, 오히려 역전돼 버렸어요, 장기임대가 38%로 됐고. 그런 결과에 대해서는 어떻게 생각하십니까?

주거복지, 주거 문제에 대해서는 오히려 역전되지 않았느냐, 질적으로 저하되지 않았느냐 이렇게 지적을 하고 싶은데요, 거기에 대해서 장관님의 견해가 어떤지요?

○국토교통부장관 강호인 저희도 하여튼 공공임대 전체 절대적인 숫자는 역대 최대 수준으로 공급 중입니다마는 장기임대를 그렇게 막 단기간에 급속도로 확충을 못 하고 있고 그리고 또 전세임대 같은 경우에는 단기간에 전·월세 시장을 좀 안정시킬 필요가 있어 가지고 해 온 겁니다.

그렇지만 전세임대도 낮은 임대료로 도심 내에 즉시 입주가 가능한 장점이 있고 그렇기 때문에 저소득층 주거안정에는 장기임대 못지않게 효과가 크다고 생각하고 있습니다.

○민홍철 위원 결국은 전세임대 같은 경우는 빚내서 전세를 주는 결과가 돼 가지고 주거부담 완화 측면에서는 오히려 질적으로 나아진 것은 아니다 저는 그렇게 보는데요.

○국토교통부장관 강호인 그렇지만 전세임대도 20년까지는 재계약이 가능하고 그리고 임대료도 또 영구임대 수준이기 때문에……

○민홍철 위원 예, 그렇게 보신다고 해서……

○국토교통부장관 강호인 사실은 주거복지 확충에 많은 긍정적인 영향을 미쳤다고 생각하고 그리고 저희들 장기임대 공급량은 줄이는 것이 아니고 저희들도 여건이 허락하고 부지가 확보가 되고 건설업체의 그런 공급의사가 있다고 그러면 꾸준히 계속 확보해 나갈 계획입니다.

○민홍철 위원 예, 알겠습니다.

그런데 금년도부터 10년 장기 공공임대아파트의 분양전환이 지금 도래되지 않습니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○민홍철 위원 그게 아마 전국적으로 10만 호가 넘는데 그 분양전환 문제와 관련해서 저도 법개정안을 내놨습니다마는 분양전환가 문제와 관련해서 특별히 국토부에서의 대책이 필요하지 않겠느냐 이런 문제를 좀 말씀드리고 싶고요. 지금 민원도 많이 제기되고 그렇습니다.

그래서 적절한 조정의 제도를 마련함으로써 이익의 균형점, 그러니까 건설한 업체나 또 임차인들의 이익균형을 좀 잡아 줘야 되지 않겠느냐, 그런 말씀을 좀 드리고자 하고요.

그다음에 국토교통산업의 전략적 해외진출을 위해서, 지금 업무보고에도 나와 있습니다마는 건설업 분야에 대한 여러 가지 제도개선을 하기 위해서 전담지원기구를 설립하겠다, 저는 상당히 아주 좋은 내용이라고 봅니다.

그래서 현재 지금 미국의 트럼프 정부가 출범이 돼서 언론에 보도된 것을 보면 1조 달러 이상의 인프라 구축사업을 진행하겠다, 이런 부분에 대해서 업무보고에도 일부 나와 있습니다마는 철저히 대비를 해서 우리 건설업의 경쟁력을 제고시키는 방향으로 여러 가지 제도개선을 해야 되지 않겠느냐, 그런 측면에서 이 부분에 대해서는 대비를 철저히 해야 되겠다는 말씀을 드리고요.

특히 우리 해외수주에서 차지하는 부분에서 미

국 본토에서 직접 수주한 게 거의 없더라고요?

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 왜 그렇게 됐는지, 정말 그림의 떡인 것처럼 이렇게 돼 버리면 안 되지 않습니까? 그래서 올해가 정말 해외경쟁력을 제고할 수 있는 원년이 될 수 있도록 여러 가지 업역의 문제라든지 시행에서부터 마지막 관리까지 일관된 그런 부분에 있어서 건설업이 발전할 수 있는 계기가 됐으면 하는 그런 바람입니다.

그래서 철저히 준비를 해 주십사 말씀을 드리겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 좋은 말씀 감사합니다.

○위원장대리 이우현 민홍철 위원님 수고하셨습니다.

다음은 함진규 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○咸珍圭 위원 경기 시흥갑의 함진규 위원입니다.

우선 결론부터 말씀드리면 도시재생하고 도시정비사업이 정책의 우선순위가 돼야 된다는 말씀을 드리면서 질의를 시작하겠습니다.

대규모 택지개발 또는 신도시 개발로 인해서, 신도시 개발은 그런 식으로 2개 등등 여러 가지 방법으로 하고 있지만 기존의 구도심하고 붙어 있는 지역의 이런 신도시와의 격차 이게 도시병리현상을 낳고 있다고 저는 봅니다.

우선 제 지역만 봐도 시흥시에 현재 총 한 203만 평 면적에 4만 2250가구, 11만 8000명의 주민이 거주하는 보금자리 택지개발사업이 세 곳에 동시에 진행 중인 것 알고 계시지요, 장관님?

○국토교통부장관 강호인 예.

○咸珍圭 위원 목감 53만 평, 은계 61만 평, 장현 89만 평 등등, 이 말고도 또 있습니다.

그래서 신도시는 자체적 계획에 의해서 넓은 녹지공간, 공원, 각종 체육시설, 복지시설 그다음에 나름대로 편리한 교통망, 이에 따른 주차장, 사회기반시설이 부족하지만 그래도 충분히 갖춰져 있다고 봐요, 구도심에 비해서는.

(이우현 간사, 민홍철 간사와 사회교대)

그런데 구도심은 이에 비해서는 녹지공간이 턱없이 부족하고 날마다 주차전쟁을 치르고 있어요. 복지시설이 부족한 건 말할 필요도 없고요.

그러니까 저는 이런 신도시 개발 못지않게 연계돼서 같이 붙어 있는 지역의 구도심 또는 원도심하고 같이 정비사업을 할 필요가 있다 이렇게 생각을 하거든요.

그런데 최근에 장관님도 아시다시피 정비사업 추진 현황을 보면 세계경기 침체, 이에 따른 주택경기 침체 등으로 매년 그 숫자가 굉장히 줄어들고 있어요. 우리 경기도가 비교적 택지개발을 많이 하고 있는 광역도시 중의 하나인데 경기도를 보면 2013년에 335건이었던 것이 2014년 281건, 2015년에 201건 이렇게 줄어들고 있어요. 세부적으로 보면 지난 3년간 재개발은 187건에서 121건, 재건축은 108건에서 75건, 주거환경개선사업은 40건에서 5건으로 줄어들고 있어요. 예산도 국비예산이 계속 줄어들고 있습니다.

그래서 정부가 서민주택 또는 임대주택 공급이라는 명목으로 택지개발을 신도시 지역만 하고 빠져나가면 구도심은 더, 그렇지 않아도 자체적으로 있을 때는 비교 대상이 없었는데 옆에 붙어 있는 지역에 이렇게 하고 빠져나가 버리면 구도심에 대한 활성화 대책 이것은 더 열악한 상황이 돼 버리는 경우가 되고 결국 남아 있는 구도심 지역 주민들이나 지방자치단체가 떠안아야 되는 문제점이 있거든요.

여기 LH 사장님도 와 계실 텐데 이런 문제, 그다음에 정비사업을 또 민간에게만 맡겨 놓으면 공공성이라는 인식이 더 많이 떨어져요. 그것은 사실이지요? 장관님도 아시지요, 그 부분에 대해서는?

제가 요새 민원을 많이 받고 있는데 신·구도시가 붙어 있는 지역에 있어서 신규 지역은 일정 인구 내지는 면적 대비해서 의무적으로 학교를 얼마얼마 세워야 돼요. 그런데 상대적으로 바로 붙어 있는, 경계하고 있는 은계지구를 제가 말씀드리는데 거기는 기존 학교들이 다 비어 있어요. 그러니까 신도시에 입주하는 사람들은 그것을 이해를 못 합니다. 무조건 학교 세워라, 장관님 소관 사항은 아니지만…… 이런 식으로 학교 문제를 비롯해서 여러 가지 복지시설 등등이 굉장히 많이 부닥칩니다.

그래서 LH에도 많은 공무원들이 고생을 하고 있는데 장관이 학교 문제를 비롯해서 구도심과의 조화 문제 이것을 저는 굉장히 신경을 써야 된다고 보거든요. 그래서 향후에 정부가 대규모 택지개발을 할 때 구도심 활성화 대책도 붙어 있는 경우에는 반드시 같이 가야 된다고 보는데 이에 대한 생각을 말씀해 주실 수 있겠어요?

○국토교통부장관 강호인 위원님 의견에 전적으로 공감합니다. 저희들도 구도심 활성화를 위해서 앞으로 다양한 방안을 검토해 나가겠습니다.

우선 도시재정비촉진사업이라든지 도시재생사업 그다음에 주거환경개선사업 등을 통해서 저희들은 국비 지원을 해서 실시해 오고 있습니다. 그리고 특히 최근에는 뉴스테이 연계형 정비사업이나 아니면 소규모 주택정비사업 등을 활성화해서 구도심에 대한 주거환경개선을 저희들도 적극적으로 추진해 나가고자 합니다.

○咸珍圭 위원 구도심이 굉장히 어려운 것은 압니다. 제가 19대 때부터 4년간 국토위에 있으면서도 이와 관련된 법안 발의도 많이 했습니다만 정부에서 구도심에 대해서 관심을 안 가져 주면 이것 민간이나 지방자치단체에서 하기에는 굉장히 어렵습니다.

그래서 기존의 법만 보완이 더 되고 해서 우리 정부에서도 신규 택지개발보다는 구도심 택지개발로 유도를 해야 된다고 보는데 그렇게 생각하십니까?

○국토교통부장관 강호인 그렇습니다. 빈집 같은 경우도 최근에 보면 이게 사회문제화되고 있고 그렇기 때문에 저희들이 금년 2월 달에 이미 빈집 및 소규모주택 정비 특례법을 제정해서 금년 2월부터 공포한 바도 있습니다.

○咸珍圭 위원 장관이 말씀하시는 건 농촌 지역을 말씀하시는 것 같은데……

○국토교통부장관 강호인 아니요, 이것 전부다……

○咸珍圭 위원 그것은 한계가 있다고 보고요. 제가 말하는 것은 도시의 대규모 지역을 말씀드리는 겁니다.

그다음에 그린벨트 해제 및 관리의 중요한 기초 자료로 사용하는 환경등급평가제도 알고 계시지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○咸珍圭 위원 과거에 경지정리, 저희 지역 같은 경우에 한 30년, 40년 전에 했던 평가 방법을…… 그 이후에 어떻게 지역이 변했는지 별로 관심이 없는 것 같아요.

이것 한번 해 보셨어요? 1등급에서부터 몇 등급까지 있는데, 2등급 같은 경우에는 30~40년 전에 평가 한번 해 놓고 그것을 계속…… 그 이후에 추가적으로 면밀한 조사를 안 하는 것 같아요. 그래서 30~40년 전에 우량지역으로 평가해 놓고 그 이후에 도로가 나고 여러 가지 변경 사유가 생겼는데도 그냥 그대로 적용을 하고 있어요. 그것 좀 판단하셔서 30~40년 전 자료 갖고 그렇게 안 해 주셨으면 좋겠고요.

끝으로 인천공항·한국공항 사장님들, 보안검색요원하고……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

보안경비요원 있지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○咸珍圭 위원 이것에 대해서 신경을 많이 써 주세요. 이것을 외주를 줘서 아웃소싱 하다 보니까 경력자들이 굉장히 경력이 짧아요. 모든 지나가는 사람 다 할 수 없지 않습니까? 이렇게 눈만 보고도…… 노하우라는 게 그런 것 아니겠어요?

아웃소싱만 하지 마시고 정규직원화할 필요가 있다고 보는데 지금 어떤 생각을 갖고 계세요?

○국토교통부장관 강호인 보안검색요원 등이 전문성을 가지고 장기간 근무할 수 있도록 공항공사 등과 협의해서 개선방안을 마련하겠습니다. 교육훈련 체계를 개선한다든지 또 경력관리를 해 주고 피로관리나 처우 개선 그리고 업무처리 절차 개선 등 다방면에 걸친 개선방안 마련을 저희들이 추진해 나가도록 하겠습니다.

○咸珍圭 위원 경력 있는 사람들이 많이 포진하고 있어야 된다고 저는 생각합니다.

이상입니다.

……

○위원장대리 민홍철 함진규 위원님 수고하셨습니다.

다음은 김성태 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김성태 위원 서울 강서을의 김성태 위원입니다.

장관님, 특히 2015년 말부터 시작된 주택공급 과잉 논란과 또 지금 현재 금리 인상 그리고 국내적으로는 정치적 불안 이런 전체적인 대내외 불확실성에 따라서 주거안정대책에 상당히 만전을 기해야 될 시기인 것 같아요.

특히 대출 규제나 또 금리, 가계부채를 포괄하는 주택금융정책이 가장 큰 변수로 보여집니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다.

○김성태 위원 특히 또 미국의 금리 인상까지도 있지 않습니까, 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○김성태 위원 그래서 국내의 금리 인상도 앞으로 불가피할 것이고 더군다나 올해는 재건축 초과이익 부담금 유예 종료—그러니까 5년 기간, 이제 마지막이지요—또 LTV, DTI 이런 규제완화 종료도 7월 말이고 이런 여러 가지 규제완화 정책의 종료 시점과 맞물려 있어서 여러 가지 우려의 소리가 높은데 지금 정부 입장에서는 어떻게 보십니까?

○국토교통부장관 강호인 저희들은 하여튼 작년 11월 달에 11·3 대책을 발표하고 난 이후에 청약, 분양권 전매 이런 부분들에 대한 시장 점검을 강화함으로써 거품이 조금 제거되고 실수요 위주로 재편이 되고 주택시장은 안정적으로 운영이 되고 있습니다마는 일부 지역경제가 좀 침체된 부분 아니면 그다음에 또 공급이 그동안 과잉으로 이루어졌던 부분에 대해서는 하방리스크도 배제할 수는 없는 상황입니다.

거기에다가 지금 거시경제 상황이 워낙 불확실성이 커서 그런 부분들은 저희들이 모니터링을, 항상 면밀하게 관찰을 해서 선제적으로 대응해 나가야 될 부분이 아닌가 생각합니다.

○김성태 위원 11·3 대책 후속 조치로 지금 시장 상황 변화가 상당히 탄력, 맞춤형 정책이 필요한 것 같아요. 그래서 주택공급 유도를 위한 분양보증 예비심사제라든지 또 주택보증공사의 분양보증 강화 또 상시 모니터링 이런 여러 가지 조치를, 관계기관과 긴밀한 협력이 이루어져야 될 것 만전을 기해 주시기 바라겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 최선을 다하겠습니다.

○김성태 위원 지금 택시 운전자가 나이 많이 드신 운전자가 많아서 사고가 많이 발생한다는 겁니다. 65세 이상의 고령 택시 종사자가 5년 전만 하더라도 3만 1000명에서 지금 현재 작년 기준으로 6만 2000명, 딱 배가 됐습니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다.

○김성태 위원 그에 따라서 사고도 2011년에는 한 2400건인데 15년에는 한 4200건, 이것도 배로 늘어납니다.

그래서 버스처럼 자격유지검사제도를 도입하는데, 버스는 대체적으로 고용이 안정됩니다. 그래서 65세 이상은 3년에 한 번 하고 70세 이상은 1년에 한 번 하는데 이 기준을 택시도 그대로 적용하면…… 택시는 말 그대로 하루 벌어 하루 먹고 사는 사람들이 거의 다예요.

그래서 작년에도 제가 지적을 했는데 검사비 지원 이런 현실적인 대안을 확보해 가지고 교통안전공단에서 적절하게 잘 가져갈 수 있도록 대책을 세워 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 법인택시는 저희들이 사업자가 부담할 수 있도록 사업자 측과 협의하겠습니다마는 개인택시 같은 경우에는 개별 택시 운전자분들이 또 개별 사업자이기 때문에 사실 어떻게 보면 본인 부담이 불가피한 측면이 있습니다.

그렇지만 택시 운수종사자에게 이런 검사비용 부담이 하여튼 최소화될 수 있도록 비용 완화할 수 있는 방안이 있는지 저희들이 한번 검토해 보겠습니다.

○김성태 위원 장관님, 작년 현재 우리나라 해외건설사업 총수주량은 지금까지 누적 약 7400억 불입니다. 본 위원도 1980년대 초에 중동 건설현장 경험을 했습니다마는 최근 3년간 수주량을 보면 2014년도에 660, 15년도 461, 작년에는 282억 불……

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다. 급격히 줄어들고 있습니다.

○김성태 위원 아마 최악의 상황까지 떨어진 겁니다.

지금까지 250만 명의 해외 건설노동자들의 땀과 애환, 고충, 그 사람들의 기여가 있기 때문에 오늘날 대한민국 산업 기반이 이렇게 구축됐다고 해도 과언이 아니지요. 그래서 해외 건설인의 날을 만들기 위해서 작년에 예산도 3억을 반영해 놨지 않습니까, 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○김성태 위원 작년에 국토부 법안으로 기념일을 마련하는 부분에 대해서는 여러 가지 어려움이 있고 그래 가지고 행자부 기념일 반영을 정부와 또 국회가 힘을 모으기로 했지 않습니까? 그래서 작년 12월 28일 행자부에 국토부가 문서도 송부하고 했는데, 행자부 입장에서는 여러 타 산업 종사자와의 형평성 이런 것을 늘 하는 이야기입니다마는 해외 건설노동자의 날은 각별한 의미를 두고 있는 날인 만큼 장관께서 특단의 의지를 가지고 추진해 주시기를 부탁드리겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 안 그래도 연초부터 정부 내에서도 해외 건설 중흥을 위해서는 관계부처들도 관심을 가지고 또 권한대행께서도 정

부에 역점을 두고 많은 지원을 해 주셔 가지고 특명전권대사도 임명을 하시고 있기 때문에 아마 이런 부분에 대해서도 저희들이 노력하면 좋은 결과가 있지 않을까 생각합니다.

기념일 지정을 위해서 저희들이 소관 부처인 행자부와 협의해서 적극적으로 추진될 수 있도록 노력하겠습니다.

○김성태 위원 장관님께서 각별히 또 그렇게 의지를 가져 주셔서 감사드리고.

서부내륙철도는 아무래도 수도권 같은 경우는 가장 서민·취약계층 이런 지역부터 우선해서 노선이 확정될 수 있도록, 사업이 시작될 수 있도록 각별한 노력 기울여 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 관심 가지고 검토하겠습니다.

○김성태 위원 이상입니다.

○위원장대리 민홍철 김성태 위원님 수고하셨습니다.

다음은 윤후덕 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○윤후덕 위원 경기도 파주갑의 윤후덕 위원입니다.

장관님, 업무계획에서 두 가지만 확인 부탁드리겠습니다.

업무보고 1페이지에 '김해신공항·제주 2공항 착수'라는 표현을 쓰셨어요. 그러면 이 두 공항에 대한 타당성조사가 완료됐거나 또는 전략환경영향평가가 완료된 겁니까?

○국토교통부장관 강호인 제주공항은 예타가 완료되었고요, 김해신공항은 지금 KDI에서 여전히 예타 중입니다. 예타가 끝나는 대로 저희들은 기본계획 수립하고……

○윤후덕 위원 제주 2공항은 B/C가 어떻게 나왔나요?

○국토교통부항공정책실장 서훈택 1.24 나왔습니다.

○윤후덕 위원 1.24……

하여튼 차질 없는 추진을 부탁드립니다.

○국토교통부장관 강호인 저희들은 국책사업이니만큼 최대한 노력을 경주해서 조기에 완공이 될 수 있도록 하겠습니다.

○윤후덕 위원 3페이지입니다.

'집 걱정을 덜어 드리겠습니다' 이런 핵심과제를 보고했습니다. 그런데 최근에 가족 형태가 많이 바뀌었어요. 1인 가구가 2인 가구나 3인 가구, 4인 가구에 비해서 가장 많은 형태인 27.2%나 되는 것으로 최근 통계청이 발표했습니다.

우리가 주택정책을 수립하고 또 공급하는 데 있어서 4인 가구 기준인 것 같은 느낌이 아직도 많고 또는 소득의 차이에 따른 주택공급의 방식을 가지고 있는 것 같아요.

그런데 이제는 좀 변화해야 할 시점이다라는 생각이 듭니다. 이제 '혼밥', '혼술', '혼족'이지요.

○국토교통부장관 강호인 맞습니다.

○윤후덕 위원 1인 세대에 대한 주택공급정책을 특별하게 세울 필요가 있다고 보는데 장관님 견해는 어떻습니까?

○국토교통부장관 강호인 전적으로 동의합니다. 청년, 신혼부부 이런 부분들에 대해서 사실은 앞으로 많은 가구 분화가 이루어지고 이런 부분들을 중심으로 될 것이기 때문에 청년과 신혼부부 그리고 또 노령자분들 이런 부분들에 대해서는 별도의 맞춤형 주택공급정책이 이루어져야 된다고 생각합니다.

○윤후덕 위원 이 부분은 하나의 꼭지로 정책수립을 세밀화하는 노력이 필요하다고 생각이 됩니다.

○국토교통부장관 강호인 저희들이 그래서 이런 부분들에 대해서 주거실태조사를 좀 더 확대를 해서 아마 연수도 2년에 하던 것을 매년으로 하고 주택실태조사 요원도 많이 확보를 했습니다.

(민홍철 간사, 조정식 위원장과 사회교대)

○윤후덕 위원 걱정 중의 걱정이 미국 새 정부가 들어서고 금리 인상이 금년에 세 차례 예상돼 있습니다. 그에 따라서 국내 금리도 인상될 수밖에 없는 그런 분석들이 있습니다. 가계부채가 많이 늘어나고 있지요. 그리고 또 금리 인상에 따른 이자 부담의 증가 등을 우려하면서 또 집값 하락 등 우려가 많습니다.

이 부분에 대해서도 세심한 정책 대응이 필요하다고 그렇게 부탁을 드립니다.

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤후덕 위원 답변 필요 없고요.

자, 수서의 KTX가 시작이 됐습니다. SRT지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤후덕 위원 그런데 다 진행이 되고 있는데 일부 구간에서 진동이 심하다는 언론 보도도 있었고 또 이것에 대해서 각별히 조사해야 하는 필요성 이런 것들이 제기가 됐습니다.

어떤 요인에 의해서 이렇게 진동이 심한 것으

로 확인됐습니까?

○국토교통부장관 강호인 철도노선이 처음에 건설이 되고 나면 한 3개월간은 사실은 안정화가 필요한데 그 궤도 위에 아주 매끄럽게, 철저하게 다니면서 다져지지가 않으니까 한 3개월은 다니면서 그런 바퀴하고 마모가 아주 많이 일어납니다.

○윤후덕 위원 그게 3개월 지났으니까 이제 안정됐습니까?

○국토교통부장관 강호인 저희들이 그래서 그 부분은 일단 바퀴의 많은, 그러니까 할로(hollow) 현상이 생겨서 그런 부분들이 소음과 진동을 일으킨다고 보고 일단은 그 삭정을 전면적으로 실시를 하고……

○윤후덕 위원 하고 나서 괜찮아졌어요?

○국토교통부장관 강호인 좀 더 두고 봐야 됩니다.

○윤후덕 위원 일부 지적은 유지 보수 분야나 이런 부분에서 전문성이 떨어지거나 이런 부분에 대한 우려를 하고 있습니다. 이 부분도 함께 봐 주시기를 말씀드립니다.

○국토교통부장관 강호인 그렇습니다. SR은 유지보수도 철도공사에서 위탁을 해서 하고 있습니다.

○윤후덕 위원 자, 어쩔 수 없이 철도공사 사장님 나오시지요.

1월 31일 날 대전지방법원에서 가처분신청이 받아들여진 거지요?

○한국철도공사사장 홍순만 예, 그렇습니다.

○윤후덕 위원 그런데 1월 31일 또는 2월 1일자로 직원들에 대한 징계의결요구서가 날아갔어요. 징계의결요구서는 그런 가처분신청이 받아들여지기 전에 작성된 문건인가요, 아니면 그 후에 작성된 겁니까?

○한국철도공사사장 홍순만 전에 작성돼서 그날 발송된 겁니다.

○윤후덕 위원 전에 작성된 게 발송된 거지요?

○한국철도공사사장 홍순만 예.

○윤후덕 위원 그러면 가처분신청이 받아들여진 것에 따라서 이 징계에 대한 징계 절차, 징계 요구는 중지되거나 그래야 될 사유가 발생한 게 아닌가요?

○한국철도공사사장 홍순만 별개의 문제입니다.

○윤후덕 위원 예?

○한국철도공사사장 홍순만 별개의 문제입니다.

이게……

○윤후덕 위원 무슨 문제요?

○한국철도공사사장 홍순만 성과연봉제 효력정지 가처분 인용과 징계는 별개의 문제입니다.

○윤후덕 위원 아, 별개의 문제다? 어떻게 별개의 문제입니까?

○한국철도공사사장 홍순만 이것은 저희가 옛날 파업 때 '불법파업을 하지 말고 법원의 판단을 받자' 이렇게 했는데 성과연봉제에 대해서는 사법부 판단을 통해서 충분히 다툴 수 있는 그런 사안으로……

○윤후덕 위원 본안소송까지 해 보자는 그런 말씀이시네요, 어차피 진행되고 있고?

○한국철도공사사장 홍순만 아니, 그것하고는 다른 문제이고요.

○윤후덕 위원 다른 거예요?

○한국철도공사사장 홍순만 다른 문제이고, 그래서 사법적 판단을 다툴 수 있는 것은 권리분쟁이라 그래서 사실은 쟁의권이 제한이 되어 있습니다. 그런데 쟁의권을 남용해서 74일 동안 장기파업으로 막대한 불편하고 경제적 손실을 입혔기 때문에……

○윤후덕 위원 아니요, 그래서 본 위원이 하도 궁금해서 질의를 하는 겁니다.

징계요청서에 보면 이런 문구가 있어요. '노정협상 또는 정치적·사회적 합의기구를 제한하는 등 정부, 정치권과의 대화를 통한 문제의 해결을 주장하였으며 파업 기간 중 상급단체로부터 파업자금을 지원받고 파업이 장기화될수록 박근혜정부 퇴진 등 정치적 색채를 두드러지게 보이며 파업을 진행하였다' 이게 징계사유에 들어간다고 징계요청서에 명시를 해 놨어요.

그리고 징계요청서에 근거로 인사규정 52조를 제시하고 있습니다. 52조에 이 사항들이 어떻게 해당이 됩니까?

○한국철도공사사장 홍순만 지금 그것은 원래 파업은 사측을 압박하기 위해서 있는 것인데 대정부 투쟁이라든지 정부 정책 반대 등으로 파업이 진행됐기 때문에 이것은 불법파업이라는 얘기를 한 겁니다.

○윤후덕 위원 노조가 정치활동 할 수 있지요?

○한국철도공사사장 홍순만 노조가 정치활동은 할 수 있습니다마는……

○윤후덕 위원 그리고 정치적 표현을 할 수가 있지요?

○한국철도공사사장 홍순만 정치적 표현을 할 수 있습니다마는……

○윤후덕 위원 정치적 시위를 할 수 있지요?

○한국철도공사사장 홍순만 시위는 할 수 있지만 파업으로써 정치적 활동을 할 수 없다는 겁니다. 파업권을 행사했을 때는 사 측에 대한 압박 이것을 위해서 파업을 하는 것인데 그 파업으로써 정치적 활동을 할 수……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○윤후덕 위원 아니, 사 측에 대한 압박만이 노조의 활동은 아니지요. 국회에서, 이 상임위에서 노조가 자기들 문제를 어떻게든 협의·조정 또는 해결해 달라고 호소한 것이 징계사유가 되고 있다라고 명시하고 있는 겁니다.

○한국철도공사사장 홍순만 파업으로써 정치활동을 할 수는 없다는 거지요.

○윤후덕 위원 아니, 그런 얘기가 아니지요. 그러면 징계……

○한국철도공사사장 홍순만 그동안은 파업 기간이었습니다.

○윤후덕 위원 징계에 대한 근거로서 인사규정 52조를 들고 있습니다. 인사규정 52조의 내용이 다섯 가지로 되어 있지요.

첫 번째, '정관·사규 또는 다른 법령을 위반하였을 때' 이 경우는 아닌 것 같습니다. '2. 직무상의 의무를 위반하거나 직무를 태만히 할 때' 이 경우도 아닌 것 같아요. '직무의 내외를 불문하고 그 체면 또는 위신을 손상하는 행위를 한 때', 국회에 와서 자기들 문제를 좀 해결해 달라고 호소하는 게 체면 또는 위신을 손상하는 행위라고 볼 수 있으면 이 조항에 해당할 수 있겠네요. 그런데 본 위원은 그렇게 생각하지 않습니다. 그리고 '공사의 기밀을 누설하거나' 이런 경우도 아닌 것 같고.

이건 좀 재고되어야 된다고 봅니다. 사장님 말씀대로 가처분이 인용되기 전에 징계사유가 작성된 거라고 말씀하셨잖아요?

○한국철도공사사장 홍순만 그러니까 저는 가처분 인용 여부와는 상관없이 이게 파업의 불법성이 있기 때문에 징계를 할 수밖에 없다는 말씀을 드린 겁니다.

○윤후덕 위원 그전 파업에서도 결국은 노조가 승소했지요?

○한국철도공사사장 홍순만 무슨 승소 말씀하십니까?

○윤후덕 위원 파업에 대해서 불법파업이라고 한 것에 대해서 대법원 판결까지 나왔었지 않습니까?

○한국철도공사사장 홍순만 아, 그것은 업무방해죄에 대해서 무죄를 한 것이고……

○윤후덕 위원 그렇지요.

○한국철도공사사장 홍순만 불법파업에 대해서는 인정을 했습니다.

○윤후덕 위원 불법파업에 대해서?

○한국철도공사사장 홍순만 예, 불법…… 업무방해죄의 형사적인 사항에 대해서는 무죄가 됐지만……

○위원장 조정식 자, 윤후덕 위원님 이제 질의를 마무리해 주시기 바랍니다. 보충질의 활용하시고요.

○윤후덕 위원 예.

자, 제가 말씀드리는 것은, 이렇게 해서 징계 강행하려고 하는 것 아닙니까? 그것 좀 중지해 달라는 얘기이고, 징계 강행을 하면 부당징계에 대한 소를 또 낼 수밖에 없어요. 그런 갈등과 갈등이 연속되는 상태에 철도공사가 계속 놓이게 됩니다. 이 고리 한번 끊어 봅시다. 장관님도 관심을 가져 주시고요.

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤후덕 위원 이상입니다.

……

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 윤영일 위원님 질의하시기 바랍니다.

○윤영일 위원 고생이 많으십니다.

장관님, 업무보고를 보니까 주거급여 언급이 나오거든요, 3페이지에요. 그런데 기초생활보장법이 기초생계 차원의 복지시스템을 우리가 생계·주거·의료·교육 이렇게 두고 있지 않습니까? 그런데 유독 주거급여에서만큼은 중위소득 43%까지만을 주고, 거기서 선정해서 이렇게 주고 있잖아요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤영일 위원 그런데 복지시스템 체계상 50%까지 가고 있고 교육복지도 이렇게 하고 있다고 하는 것 아시지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤영일 위원 그런데 지금도 '주거급여의 지원대상 및 지원금액 확대' 해서 보니까 아직도

43%에 머물고 있는 81만 가구네요, 대상이?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤영일 위원 50%까지는 확대를 못 하는 겁니까?

○국토교통부장관 강호인 아닙니다. 저희들이 실태조사를 좀 더 정확하게 파악을 하고 그리고 주거복지의 사각지대에 놓여 있는 그 영향이 어떤지를 좀 더 파악을 해서 필요하다면 그건 올해 할 생각을 하고 있습니다.

○윤영일 위원 제가 그 말씀이거든요. 주거복지 사각으로 놓인 부분이 바로 그런 부분인데, 지난번에도 그런 논의가 있었고 긍정적으로 말씀까지 다 하셨던 건데 업무보고 내용이 그대로다……

그리고 임차료 같은 경우도 지금 실제로 지급되는 것이 한 11만 원선 정도라고 그랬는데요, 실비로 실제의 임차료는 한 15만 원선 정도가 되거든요. 그런데 여기에서 2.54% 인상하고 하는 게 커버할 수 있는 수준입니까?

○국토교통부장관 강호인 그것 뭐 평균적인 개념이니까 사실은 100% 다 실기준 임대료를……

○윤영일 위원 물론 압니다. 그런데 어찌 됐든 그런 부분은 주거, 우리 복지시스템 체계상의 생계·의료·주거·교육시스템의 권형을 맞추고 국민의 기본적인 생존 이런 것을 위해서 그게 정부의 책무다 하는 것을 꼭 유념해서 챙겨 봐 주셨으면 좋겠다는 말씀을 올리고요.

그다음에 이것을 좀 다시 한번 말씀을 드립니다.

호남고속철 1단계가 광주송정에서 고막원까지 국토부에서는 건설사업 실시계획 승인까지를 해냈지 않습니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤영일 위원 그게 지난 12월 16일입니다.

그런데 2단계 이 부분은 연혁적으로 보면 2012년 12월 박근혜 후보의 대선공약 사업이었기도 했거든요. 아시고 계십니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤영일 위원 그 이후로 이 추진 방안에 대해서 많은 논란이 있었고 했는데 최근에, 최근은 아니네요. 2016년 8월 9일에 '호남고속철도 2단계 사업계획 적정성 재검토' 의뢰, 그러니까 기재부가 KDI에 재검토 의뢰를 했거든요. 그 재검토한 사유를, 요청한 사유를 보면 전라남도·국토부하고 기재부 간에 의견이 있다, 물론 세부 내용은 여러 가지가 있습니다만 그런 말씀을 다 드리지는 않겠고요. 그러한 이유로 재검토 의뢰가 되어졌습니다.

그런데 우리 국회에서도 2단계 사업 예산 증액이 있었고, 무안공항을 경유해야 된다고 하는 것에 대한 부대의견을 달아서 명시해서 올라가 있고, 조기 완공에 대한 결의안도 통과가 됐었고 그다음에 서남해안권 행정협의회에서 2단계를 무안국제공항 경유노선 확정 조기 추진을 위한 건의문 그리고 전남 22개 시군 의장단 회의에서도 그에 대한 결의안 이것이 다 통과가 되고 채택되어졌던 것을 알고 계실 겁니다. 알고 계십니까?

○국토교통부장관 강호인 이야기 들었습니다.

○윤영일 위원 그리고 최근에, 또 다시 2017년도입니다. 직접 이해당사자인 무안군에서는 이게 무안국제공항 활성화의 차원에서도 그래야 된다 하는 것들을 건의하고 했습니다.

최근의 KDI 재검토 용역 결과가 당연히 호남고속철 2단계 노선을 확정하는 결정적인 역할을 할 것이지 않습니까?

그런데 우리 국토부가 하는 입장을 보면 그 결과를 그대로 기다리고 있고 그리고 이 용역결과 발표 시기를 지난 12월 달에 가능하다고 했는데 아직까지도 오리무중이고 그에 대해서 국토부로서는 어떤 액션을 취하고 있지 않다 이거지요.

국토부 어떠십니까? 장관님, 적극적인 입장을 취해서 제대로 추진이 될 수 있도록 해야 되는 것 아니겠어요?

○국토교통부장관 강호인 그렇습니다.

○윤영일 위원 아까 우리 철도시설공단에서도 적극 추진하겠다고 하는 업무보고 내용도 있던데요, 어떻습니까?

○국토교통부장관 강호인 예, 국토부 안이 사업계획 적정성 재검토 결과에 반영되도록 KDI 측과도 적극적으로 협의하겠습니다.

○윤영일 위원 왜냐하면 개별적인 부처의 일로만 맡겨 놓을 성질의 것이 아니라는 거지요, 제 말씀은. 제가 지금 철도시설공단도 끌어들였지 않습니까? 업무보고에 있어요.

그러면 국토부하고 산하기관 자체도 업무조율도 안 되고 있다고 하는 것을 방증하는 셈이 되거든요. 적극적으로 챙겨 봐 주시고, 사업 그 자체에 대한 관심이 국토부의 소관 사업이다 하는 것들을 유념해 주셨으면 좋겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 저희도 그래서 KDI·기재부하고 적극적으로 협의를 하고 그리

고 또 기존 선 활용하고 있는 광주송정과 고막원 구간에 대해서는 이미 작년 12월 달에 그 궤도 분야 공사는 착공을 했습니다.

○윤영일 위원 그리고 최근에 주택 문제인데요, 이것은 공지의 사실이고 주지의 사실입니다.

총가구수의 전세가구 비율, 얼마인지 아시지요? 총전세가구 비율……

○국토교통부장관 강호인 전·월세……

○윤영일 위원 예, 약 20%거든요.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

그리고 주택가격에 비해서 이 전세가격의 비율이 얼마 정도 가 있는지를 아시지요? 거의 집값에 육박한다는 것 알고 계시지 않습니까?

○국토교통부장관 강호인 한 72~73% 정도 되는 걸로 알고 있습니다.

○윤영일 위원 예, 70%를 상회합니다. 최근 조사된 결과로는 74.1%인데요.

그리고 서울 전체 아파트의 3분의 1 이상이 만약에 경매가 된다 한다면 통상 저들이 소위 얘기하는 깡통주택, 깡통전세 이게 예전에 논란이 됐던 그러한 것으로 그냥 치부할 성질의 것이 아니다, 인식을 하십니까?

○국토교통부장관 강호인 그렇습니다.

○윤영일 위원 인정을 하시지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤영일 위원 그런데 깡통전세주택 비율이 한 10% 가까이 되고 약 36만 가구입니다. 그 문제, 이 세입자 개인은 물론이지만 금융시스템과 직접 연관이 돼 있거든요. 아시지 않습니까? 대출 받아서 그렇게 하고 하는 거니까. 그래서 그것 때문에 또 다시 국민경제 전체에 미치는 영향이 심각하게 되는데……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

이에 대한 의견을 좀 말씀해 주시지요.

○국토교통부장관 강호인 그런 문제가 있어 가지고 이미 작년 재작년부터 전세금 반환보증 가입 대상과 범위를 넓혀 오고 있고, 김현아 위원님께서 아까 질문에도 지적을 하셨습니다마는 이런 부분에 대해서는 저희들이 주의를 기울여 와서 제도개선도 해 오고 있고요.

그다음에 또 전반적으로는 주택시장이 기본적으로 그런 하방리스크에 빠지지 않도록 저희들이 좀 더 선제적으로, 그리고 지역별로도 세분화해서 잘 살펴봐서 안정적인 관리대책 방안을 만들어 놓고 선제적으로 대응해 나가고자 합니다.

○윤영일 위원 제가 좀 마무리를 하겠습니다.

지난번에 대통령 업무보고 시에도 그와 관련해서 전세보증금반환보증제도를 활성화시키기로 말씀하셨잖아요. 그런데 지금 현재 보증보험 가입률이 1.2%에 불과하다는 건 알고 계시지요? 1.2%에 불과합니다.

○국토교통부장관 강호인 하여튼 최근 전·월세 거래량, 최근 것이 가장 전·월세가 많이 비쌀 거니까요. 작년 거래량이 134만 건인데 전·월세 거래량이 한 4.6%는 보증 가입……

○윤영일 위원 보증보험 가입률은 1.2% 정도에 불과합니다. 한번 보시고요.

제 말씀은 세입자 주거안정 그다음에 그러한 차원을 고려했을 때는 주택가격 대비 전·월세 보증금이 예를 들어서 70% 이상이다, 그러니까 그 비중이 굉장히 높아진다고 했을 때는 임대보증금보증 가입을 좀 의무화해야 되지 않겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 그 전세보증 가입, 전세보증금반환보험을 해 주는 그 자체는 의미가 있고 인센티브를 줘 가지고 넓히는 건 의미가 있는데 그것을 의무화하는 것에 대해서는 가입자의 의사를 조금 존중해 줘야 될 게 이게 전세가율이 70%라고 하지만 전세가율로 한 비율 자체는 주택가격의 시장가격에 따라서 왔다 갔다 하는 것이기 때문에 실제로는 의무가입을 몇 %까지 해 줘야 되는 건지, 만약에 60% 아니면 70%로 했는데 그 시장가격이 떨어지면 실제로는 더 올라갈 것이고요 시장가격이 올라가면 떨어져서 의무가입 대상 그 기준 자체를 우리가 정한다 하더라도 시가의 변동에 따라서 왔다갔다 할 것이기 때문에 그것 의무화시키기가 상당히……

○윤영일 위원 그렇기 때문에 심각하게 그런 부분에 대한 정책적인 심도 있는 검토가 반드시 필요하다……

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다. 그래서 저희들……

○윤영일 위원 왜냐하면 문제에 대한 근본 해결을 위해서는, 그런 말씀 하셔 가지고……

○국토교통부장관 강호인 예, 맞습니다.

……

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 오전 마지막 질의로 안호영 위원님 질

의하시기 바랍니다.

○안호영 위원 새만금 청장님께 질의하겠습니다.

청장님, 새만금 사업이 국책사업이기는 하지만 전라북도 입장에서 봤을 때는 전라북도의 미래가 달린 문제이고 또 지역의 최대 핵심 정책과제라는 점에 대해서는 인정을 하시지요?

○새만금개발청장 이병국 예, 그렇습니다.

○안호영 위원 저 역시 22조 원이 투입되는 새만금 개발사업에 지역업체들이 활발하게 참여를 해서 개발단계에서부터 지역발전에 기여할 수 있어야 된다 그렇게 생각하는데 청장님도 동의하시지요?

○새만금개발청장 이병국 예, 동의합니다.

○안호영 위원 그런데 지금 문제는 현재 새만금 개발사업이 지역기업의 참여가 부진해 가지고 여러 가지 비판과 지적의 목소리가 좀 있습니다.

지금 새만금 사업에 지역업체의 참여비율이 얼마나 되는지 혹시 아십니까?

○새만금개발청장 이병국 현재 남북도로, 작년에 발주 나간 그 물량에 대해서는 지금 제일 많은 데가 18% 정도, 적은 데는 5% 정도 이렇게 참여하는 걸로 알고 있습니다.

○안호영 위원 일부 나와 있는 부분만 말씀하시는데요, 현재 추진 중인 11개 사업에 지역업체 참여비율이 평균 한 17.3% 정도 되고요. 새만금 방조제 1에서 4공구의 지역업체 참여비율은 0%입니다. 그러면 방금 말씀하신 것처럼 남북2축의 경우에는, 3공구의 경우에는 0%에서 5% 정도 되고, 4공구가 지금 10%에서 18% 정도 이렇게 되는 걸로 나와 있습니다.

그래서 결국은 이 지역업체의 참여 비율을 좀 획기적으로 높일 필요가 있다고 보는데 이 부분에 관한 어떤 대책이 좀 있으신가요?

○새만금개발청장 이병국 바로 지난주에도 저희들이 새만금 현장에서 사업참여 기관들하고 머리를 맞대고 논의를 했고요. 현재 법제도적으로 좀 한계가 있는 부분은 있습니다. 그렇지만 여러 가지 방안을 현재 모색 중에 있다라는 말씀을 드립니다.

○안호영 위원 제가 알기로는 여러 가지 방법이 있지만 예를 들자면 국가계약법 72조에 따라서 기재부장관이 고시를 해서 고시한 사업으로 지정할 수 있는 방안이 있을 수 있다고 보는데요.

○새만금개발청장 이병국 예, 그렇습니다.

○안호영 위원 예를 들어서 4대강 사업이나 혁신도시 사업의 경우에도 기재부장관이 그렇게 고시해서 한 적 있지요?

○새만금개발청장 이병국 맞습니다. 그런 사례 있습니다.

○안호영 위원 그러면 이 새만금 사업에 대해서도 그렇게 할 수 있지 않습니까?

○새만금개발청장 이병국 그게 저희로서는 제일 바람직한데 이게 지역에 한정된 사업이다 이렇게 기재부에서는 해석을 하고 현재 고시를 해 주지 않고 있는 상황입니다.

○안호영 위원 조금 그렇다고 하더라도 기재부를 설득하는 노력이 필요하다고 생각이 드는데요.

○새만금개발청장 이병국 예, 계속 좀 협의하고 설득하도록 하겠습니다.

○안호영 위원 아까 말씀드린 건 기재부에서 하는 방법이고요.

두 번째는 현재 새만금 특별법이 있잖아요?

○새만금개발청장 이병국 맞습니다.

○안호영 위원 그 시행령을 개정해서 우대기준을 마련하는 그런 방법도 있다고 봅니다. 지금 시행령 34조에 그와 같은 방법이 나와 있거든요.

○새만금개발청장 이병국 있습니다.

○안호영 위원 그러면 결국은 우리 새만금 청장님께서 좀 더 의지를 내서 기재부하고 행자부하고 협의를 해서 지역업체 참여에 관련된 우대기준을 좀 더 적극적으로 마련해 줬으면 하는데 어떻습니까?

○새만금개발청장 이병국 그렇게 하겠습니다, 위원님.

○안호영 위원 좋습니다. 그러면 그렇게 좀 해 주시고요.

만약에 그것도 좀 여의치 않은 부분이 있다면 지금 새만금 사업 입찰공고 시에 대형 건설사들이 참여를 하지 않습니까? 그럴 때 지역업체가 좀 참여할 수 있도록 독려를 해 주시고, 제도 개선이 되기 전이라도요.

그래서 예를 들자면 특히 내년 2018년부터 남북도로 2단계 예산 확보를 합니다. 그때 지역업체가 최소 30% 이상 참여할 수 있도록 이렇게 좀 지침을 마련해서 독려를 해 주십사 그것 부탁 좀 드리겠습니다.

○새만금개발청장 이병국 예, 그렇게 노력하겠습니다, 위원님.

○안호영 위원 그리고 철도공사에 관련해서 한 번 좀 물어보겠습니다.

철도공사 사장님!

아까 윤후덕 위원님께서도 잠깐 질의를 했습니다마는 성과연봉제에 관련해서 대전지법에서 1월 31일 날 철도공사 노조가 청구한 효력정지 가처분 신청을 인용했지요?

○한국철도공사사장 홍순만 맞습니다.

○안호영 위원 그런데 그 이후에 바로 다시 징계절차에 들어가는 걸로 되어 있는데요, 다시 한 번 징계사유가 어떤 부분인지 말씀을 좀 해 주시겠어요?

○한국철도공사사장 홍순만 징계사유는 성과연봉제에 대해서 지난번에 중앙노동위원회에서도 조정하고 고용노동부에서 애기하듯이 '이것은 권리분쟁 사항으로 사법 판단을 받아야 될 사항이지 쟁의를 할 사항이 아니다' 그래서 '파업행위는 부당하다' 이렇게 돼 있습니다.

그래서 아까 성과연봉제의 효력정지 가처분과 파업에 따른 징계는 별개의 것이라는 말씀을 드리고요.

74일 동안 장기파업으로 인해서 국민들에게 막대한 불편, 경제적 손실을 끼쳤기 때문에 여기에 대해서는 징계가 불가피하다 이렇게 보고 있습니다.

○안호영 위원 좋습니다.

그런데 말이지요, 여기 징계사유 중에 74일간이나 파업을 하게 된 근본적인 동기를 보면 성과연봉제를 도입하는 것에 대해서 노조가 반대하기 위해서, 막기 위해서 한 것 아닙니까, 본질적으로?

○한국철도공사사장 홍순만 맞습니다.

○안호영 위원 그렇습니다.

그러면 과연 성과연봉제를 노조의 동의 없이 도입하는 것이 적법한 것인지 여부가 문제가 되는데 그게 가장 중요한 것 아닙니까? 그런데 그 측면에서 봤을 때 지금 철도공사에서는 그게 이익분쟁사항이 아니고 권리분쟁사항이기 때문에 단체교섭의 대상이 아니다 이런 입장인데 그 부분에 대해서 이번에 대전지법에서 판결난 것은 교섭대상이 되고 이익에 관계된다는 그런 것이거든요. 지금 이번에 판결이 그렇지 않습니까?

○한국철도공사사장 홍순만 판결 내용은 정확히 이렇습니다. 실제 불이익이 없으면 노동조합의 동의가 필요 없다 하는 것은 인정을 했고요. 그 다음에 가처분 결정의 실제 불이익 발생 여부는 본안소송에서 논의를 할 부분이다 그래서 본안소송에서 했으면 좋겠다 이렇게 한 겁니다. 그렇기 때문에 불이익이 있어서 노조의 동의를 받아야 된다는 것은 아닙니다.

○안호영 위원 물론 말한 것처럼 기본적으로는 본안소송에서 손해 발생 여부는 확정이 되겠지요. 그러나 가처분을 인용했다는 것은 그런 피해가 실제로 발생할 수 있는 가능성이 있기 때문에 가처분을 인용해 준 겁니다.

그렇다고 본다면……

○한국철도공사사장 홍순만 아니, 그러니까 지금 오히려……

○안호영 위원 아니, 판결 취지가 그래요, 그 결정문 취지가.

○한국철도공사사장 홍순만 가처분을 한 것이, 오히려 가처분 본안 소송이 성과연봉제 효력 다툼의 권리분쟁사항이라는 것을 확인해 준 겁니다. 그래서 파업 안에서 소송으로 다툴 수 있는 사안을 오히려 입증한 것이기 때문에 이 파업은 오히려 불법 파업으로 인정이 된, 불법 파업이라는 말씀을 드립니다.

○안호영 위원 아니, 그것을 지금 저는 반대로 해석을 하는데요.

○한국철도공사사장 홍순만 저번에 제가 여기서도 말씀드릴 때……

○안호영 위원 아니, 지금 이 가처분 결정의 인용 취지는 그것이 권리분쟁 대상이 아니고 실제로 노조원들의 권리를, 이익을 침해할 가능성이 있다는 전제하에 인용을 한 겁니다.

○한국철도공사사장 홍순만 저희가 규정을 고치고 나면 그 규정은 권리분쟁사항으로 가서 사법부의 판단을 다툴 수 있도록 되어 있습니다. 그럴 경우에는 사법부 판단을 받으라는 것이 중앙노동위원회의 결정이고 또 노동부의 유권해석입니다.

그래서 지난번에도 제가 국회에 와서 몇 번씩 말씀을 드렸듯이 이것은 사법부의 판단을 받아서 해결되는 문제를 왜 74일 동안 장기파업으로 끌고 가면서 성과연봉제 반대투쟁을 하느냐, 이것은 국민의 불편과 국가 경제에 엄청 큰 영향을 미치기 때문에 이 파업은 불법이다라고 제가 말씀을 수차례 드렸습니다. 그런 사항입니다.

○안호영 위원 그러니까 지금 이 결정의 취지는 오히려 반대라고요. 실제로 성과연봉제를 도입하

는 것이 여기 있는 노동자들의 이익을 침해할 가능성이 있기 때문에 그래서 효력을 발휘하는 것을 잠정적으로 중단시킨 겁니다.

○한국철도공사사장 홍순만 가능성이 있다, 가능성에 대해서는 본안 심의를 하라는 것이 가처분의 취지입니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○안호영 위원 현재 가능성이 있다는 전제에서 가처분을 인용한 것이고요. 나머지는 본안에 가서, 실제 확정되면 본안에서 따질 필요가 있다는 거예요.

그러니까 지금 시점에서는 오히려 성과연봉제를 도입하는 것이 잘못됐다고 판단을 하고 있는 취지니까 이런 점을 존중해서 징계절차에 들어가는 것은 말하자면……

○한국철도공사사장 홍순만 위원님, 불이익이 있다 없다 하는 것은 굉장한 고도의 회계적인 검증이 필요합니다. 그렇기 때문에 가처분에서는 불이익 가능성이 있을지 모르니 거기에 대해서는 본안에서 심의하는 게 좋겠다 하는 것이고 실질적으로 이에 앞서서 여섯 군데 지방법원에서 소송이 있었습니다. 전부 그것은 기각 처리가 되어서 13개 기관은 기각 처리를 했습니다.

그래서 저희들은 이번 재판이 여러 가지 객관성 측면에서 문제가 있다 해서 지금 이의 신청 중이라는 말씀을 드립니다.

○안호영 위원 그러면 만약에 이게 문제가 있다 그러면 이의 신청할 필요도 없지요. 만약에 이게 불법 파업임을 오히려 인정하는 취지라고 그러면 유리하게 원용을 하셔야지 왜 이의를 합니까?

○한국철도공사사장 홍순만 전체적으로 사법부 판단의 대상이 되느냐 안 되느냐 여부에 대해서는 사법부 판단이 되는 권리분쟁사항이기 때문에 이번 파업은 불법 파업이라고 인정이 된 것이다 그렇게 말씀을 드리는 겁니다, 성과연봉제 이의 여부와는 상관없이.

○위원장 조정식 안호영 위원님, 이제 정리해 주시지요.

○안호영 위원 정리해서 잠깐 말씀드리겠습니다.

지금 대전지법의 가처분 결정 취지는 오히려 권리분쟁이라기보다는 이익분쟁이라는 관점에서 보고 노조원들의 권리를 침해하는 취지에서 판단한 것이라고 저는 보고 있는데요. 이 점에 대해서 오히려 거꾸로 얘기를 하고 있어서 참 답답합니다.

다시 한번 판결 취지를, 결정문 취지를 보셔서 이게 노조원들의 권리를 침해하는 취지라고 본다면 여기에서 징계 절차를 계속하는 것은 판결 취지하고 안 맞는 거니까 징계 절차에 착수하는 것을 좀 더 신중하게 판단했으면 좋겠다는 게 제 의견입니다.

○한국철도공사사장 홍순만 알겠습니다.

……

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

그러면 이상으로 오전 질의를 모두 마치고 효율적인 회의 진행을 위해서 잠시 정회했다가 오후 2시 30분에 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(12시50분 회의중지)

(14시40분 계속개의)

○위원장 조정식 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

오전에 이어서 질의를 계속하도록 하겠습니다.

그러면 윤관석 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○윤관석 위원 인천 남동을의 윤관석 위원입니다.

먼저 정책질의 하나 하고 가겠습니다.

지난번 국정감사 때도 제가 장관님께 장수명주택 인증제도 관련해서 질의를 한번 한 적이 있었습니다.

벌써 이 제도 도입이 한 2년 지났지요, 장관님?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤관석 위원 아파트 설계 수명이 길게 만들어져서 장수명주택인데 그러나 현재까지 제대로 인증된 주택이 거의 없습니다. 비용이 아무래도 문제인 것 같고, 우리나라 주택 설계 수명이 한 30여 년에 불과하지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤관석 위원 서구에 비해서 많이 짧습니다.

○국토교통부장관 강호인 아니, 기간은 더 깁니다마는 아마 재건축을 30년으로 맞추어 가지고 해 주는 바람에 그렇습니다.

○윤관석 위원 하지만 실질적으로 신도시들도 거의 30년 지나면 다시 갈아엎고 새로운 설계를

해야 되는 과정인 것 같고 개선 차원에서 도입됐지만 아직 효과가 부족한데 세종시 LH 아파트에서 일부를 지금 장수명 실증단지로 추진 중에 있지요?

○국토교통부장관 강호인 예, 세종시에 116세대 건설 중에 있습니다.

○윤관석 위원 여기 한 몇 년 정도 되면 이것이 제대로 효과……

○국토교통부장관 강호인 계획상으로는 2019년 한 7월경 되면 건설될 것으로 생각하고 있습니다.

○윤관석 위원 그래서 시간도 좀 걸리고, 아직 규모도 그렇습니다마는 시간이 많이 걸리고 해서……

저는 장수명주택 인증제도는 굉장히 좋은 것이라고 생각을 합니다.

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤관석 위원 그래서 주택 인증을 최소한 '양호' 등급 이상으로 하고 설계 수명을 41년에서 50년 이상 된 주택으로 LH가 우선 공급하게 하는 일종의 공공분양 공급 쿼터 같은 것을 도입해서 장수명주택 인증제도를 정착을 시키고 시장을 선도하게 해서 민간이 따라오게 하는 방식은 어떨까 하는 생각을 해 봤는데 이런 방식에 대해서 장관님 견해는 어떻습니까?

○국토교통부장관 강호인 실정 결과 등을 토대로 해서 저희들이 장수명 쿼터제도 도입을 하고 또 인센티브 방안도 마련해서 활성화 정책을 적극적으로 추진해 나가도록 하겠습니다.

○윤관석 위원 인센티브 방안도 여러 가지가 있습니다마는 좀 더 풍부한 인센티브가 필요할 때는 예를 들면 HUG 보증수수료 인하라든지……

○국토교통부장관 강호인 분양보증수수료.

○윤관석 위원 예, 그다음에 감정원에서 가치를 더 높게 평가해 준다든지 또 장수명주택 건설을 주도하는 회사에 대해서는 입찰 인센티브라든지 이런 다양한 각도로의 제도도 추가로 검토를 해서 어쨌든 이 좋은 제도가 잘 정책될 수 있도록, 또 세종시에서의 성과가 다 나오고 그 뒤에 평가를 이렇게 하기보다는 미리미리 한번 준비해 보는 게 어떤가 하는 정책적인 질의를 드리겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 그 방안들이야 여러 가지 생각할 수 있는 것들이 있겠습니다마는 그런 것들이 시장에서 정착이 되고 평가가 검증이 돼야 되기 때문에 조금 시간은 걸리지 않을까 생각합니다마는, 즉 좋은 정책이기 때문에 저희들이 그런 활성화 방안은 적극적으로 검토해 나가도록 하겠습니다.

○윤관석 위원 11월 3일 부동산 대책, 시장 정상화 대책 관련해서 3개월 정도 시간이 지났고 어느 정도 성과를 거두고 있지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤관석 위원 이상 과열도 잠재우고 투기수요 억제 측면에서는 긍정적이다, 하지만 과연 부동산시장 정상화의 골든타임에 맞게 떨어졌는가 이것에 대해서는 국회에서도 많이 질의를 했습니다. 물론 부처 입장에서 여러 가지 또 다양한 영향이 있기 때문에……

○국토교통부장관 강호인 그렇습니다.

○윤관석 위원 신중할 수밖에 없다는 점을 감안하더라도 골든타임을 놓쳤다는 아쉬움을 저희들은 갖고 있습니다.

그런데 더 중요한 게 많은 지역의 아파트 분양가격이나 주택 매매가격이 이미 비정상적으로 상승을 해 버렸어요. 하나의 예를 들어서 미사 신도시가 최근의 예인데 LH공사 공공분양주택 분양가가 평당 1000만 원 수준이었는데 지난 10월 분양된 하남 과밀지구의 경우는 1600만 원 수준까지 올라가 버렸습니다.

이렇게 공공분양의 분양가가 치솟게 되면 실수요자인 삼사십 대의 경우 사실상 그림의 떡이 될 수밖에 없는 상태이기 때문에 여러 가지 추가적인 대책도 필요하지 않겠는가 이렇게 생각을 하는데 어떻습니까? 11·3 대책 효과는 좀 봤는데, 추후의 추가 대책들을 검토하는 것으로 알고 있는데 어떤 부분들을 검토를 하고 계신가요?

○국토교통부장관 강호인 추가 대책들은, 저희들은 하여튼 행복주택 그다음에 뉴스테이 이런 부분들이 다 삼사십 대 실수요자 층을 겨냥한 공급 대책이었고요. 그 외에도 노인들, 청년·신혼부부 주택들 이런 것들은 행복주택, 뉴스테이뿐만 아니라 고령자 공공 실버주택 그리고 청년 매입임대리츠……

○윤관석 위원 그것은 제가 업무보고 때 아까 다 봤습니다. 잘 보고해 주셨는데 문제는 지금 그런 부분도 필요하지만 공공분양주택의 확대 공급 분양은 어떻습니까, 이것이 계속 줄어들고 있던데?

○국토교통부장관 강호인 아닙니다. 저희들은

매년 장기임대주택도 한 4~5만 호 씩은 꾸준하게 공급을 하고 있고요. 아마 그런 특별히 1~2인 가구라든지 계층별로 특화를 시켜서, 심지어는 사회적기업까지 참여시키는……

○윤관석 위원 장관님, 그런데 LH 주택공급현황 보면 공공분양은 수치적으로 줄어들고 있습니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 공공분양은 줄어들고 있습니다.

○윤관석 위원 그래서 그런 부분들에 대한 대책은 더 세워야 되는 것 아니겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 저희들 일단 뭐……

○윤관석 위원 물론 임대에 관한 부분은 지금 말씀하신 것으로 되는데……

○국토교통부장관 강호인 공공분양도 저희들 택지 공급계획 같은 것들, 혹시 양해해 주시면 LH 사장 나와 계시는데 말씀을 한번……

○윤관석 위원 그러면 나와서 간단하게 답변해 주시지요.

○한국토지주택공사사장 박상우 LH공사 사장입니다.

저희가 매년 6만 호 정도의 아파트를 신규로 건설하고 있습니다. 그중에 한 4만 5000호 내지 5만 호는 각종 임대주택이고요, 위원님께서 지적하신 분양주택은 한 1만 호 정도로 줄어 있습니다.

사실은 전체적인 수지 균형이라든지 또 임대주택 공급을 위한 재원 확충이라든지 또 작은 평수의 분양주택을 원하시는 서민들도 많기 때문에 택지 사정이 허락하는 범위 내에서는 차차 늘려 나갈 계획으로 있고 또 정부에서도 그렇게 해 주시기를 부탁드리겠습니다.

○윤관석 위원 이따 자세한 것은 또 추가질의 때 그 부분은 하고요.

풍선효과 때문에 부산지역으로는 여전히 청약광풍과 시중자금이 흘러간다 이렇게 얘기되고 있는데 규제구역 확대에 대해서는 혹시 검토하는 것 없습니까?

○국토교통부장관 강호인 아니요, 이번에 주택법 개정안이 올라가면 부산지역도 건축정책심의위원회의 지역별 맞춤형 대책에 포함될 수 있는 지역으로 저희들 법 개정안을 올렸습니다.

○윤관석 위원 그렇습니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤관석 위원 하나 더 말씀드리겠습니다.

가계부채 대책 때문에 금감원에서 중도금 대출 규제를 강화하고 있지 않습니까, 중도금 대출 규제 강화?

○국토교통부장관 강호인 실지로 공식적으로는 안 들어가 있는데 아마 시중 은행들이 그것은 가계부채 대책 때문에……

○윤관석 위원 총량 때문에 그렇습니다, 총량.

○국토교통부장관 강호인 예, 영향을 좀 받고 있는 것으로 알고 있습니다.

○윤관석 위원 지난번 LH 분양 때도 중도금 대출 부분들에 대해서 한번 문제가 됐는데 이 부분에서는 총량으로 금감원이나 이쪽에서 하고 있으니까, 그런데 중간에 중도금 대출 규제 강화되니까 어려움이 많이 있거든요, 실 입주자들이. 여기에 대해서도 대책을 세워야 된다고 생각하는데……

○국토교통부장관 강호인 금융위랑 기재부랑 관계부처 간 협의를 통해서 그런 어려움들이 완화될 수 있도록 중간중간 저희들이 협의를 해 나가도록 하겠습니다.

○윤관석 위원 이번 11·3 대책이 만시지탄이지만 일종의 효과는 봤는데 거기에 착안해서 좀 더 추가적인 대책들 많이 만들어 주시기 바라고요.

홍순만 사장께 질의 좀 드리겠습니다.

앞에도 질의가 잠깐 나오기는 했습니다마는 1월 31일 날 대전지법에서 가처분신청 받아들였고 그러나 공사는 또 이의신청과 이런 것을 하는 겁니까?

○한국철도공사사장 홍순만 예, 하고 있습니다.

○윤관석 위원 이런 절차를 할 겁니까?

○한국철도공사사장 홍순만 예, 하고 있습니다.

○윤관석 위원 거기에 대해서 따져 보는 것은 시간관계상 제가 이따 하겠는데, 그런데 그렇다면 이렇게 법적인 가처분에 대한 판결이 다르게 나왔단 말이에요, 지난번 것하고 이번 것하고?

○한국철도공사사장 홍순만 예.

○윤관석 위원 내용은 제가 볼 때 판례로 봤을 때 이번 것이 훨씬 중요하다고 보는데, 하지만 법적 다툼에 있어서 이렇게 논란이 되고 있는 상태인데 그런데 징계는 그대로 강행한다, 이것이 안 맞지 않습니까?

○한국철도공사사장 홍순만 그래서 제가 아까도 말씀드렸듯이 성과연봉제 효력정지 가처분하고 본안소송 결과 여부와는 상관없이 불법파업에 대한 여부이기 때문에 이것은 별개이다, 징계는 별

개이다 이렇게 말씀을 드렸습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○윤관석 위원 그런데 이 부분은 지금 공사 쪽의 책임도, 지난번에 하여튼 최선을 다했다고 하지만 이렇게 대형 노사 문제로 간 것에 대해서 책임이 있는 거거든요, 노사 문제는 어떻든 간에.

그래서 이것을 무조건 불법이라고 해서 사측에서 대량 징계를 강행하는 것만이 능사가 될 수 없어요. 그 부분에 대해서 이따가 다시 한번 질의할 테니까 그때 신중하게 답변해 주시기 바랍니다.

○한국철도공사사장 홍순만 예.

○윤관석 위원 이상입니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 박완수 위원님 질의하시기 바랍니다.

○박완수 위원 장관님 또 산하기관장님들, 업무보고하시느라고 애 많이 쓰셨습니다.

장관님, 한 가지 여쭤 보겠습니다.

지금 우리 사회의 각종 SOC 시설들, 각종 인프라 시설들 노후된 시설들이 굉장히 많습니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다.

○박완수 위원 여러 가지 비율로 봐서도 그렇고 시설공단의 자료를 봐서도 그렇고.

그런데 해외 선진국들은 이 노후시설을 가지고, 노후 인프라를 관리하는 것을 새로운 성장동력으로 이렇게 만들고 있습니다. 미국 같은 경우에도 트럼프 대통령이 인프라 시설에 앞으로 많이 투자하겠다고 선언하고 했는데, 지금 우리 사회에 그동안 압축성장기에 일시적으로 많이 투자됐던 사회 인프라 시설들이 굉장히 노후되고 이것이 앞으로 큰 사회문제를 일으킬 것으로 이렇게 생각이 됩니다. 그래서 지금부터라도……

장관님, 아시다시피 지난해 말에 OECD에서도 한국 노후 인프라 보수·보강, 유지관리에 대해서 권유가 있었지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○박완수 위원 과감한 재정 투자를 해 달라고 권유가 있었던 것으로 알고 있는데, 국토교통부에서도 해외 선진국과 마찬가지로 인프라 관리 이것을 국가 성장동력으로 삼고 또 그렇게 함으로 인해 가지고 각종 재해나 안전사고를 방지함으로써 우리 사회에 안전도 기하고 이런 일거양득의 효과를 거둘 수 있다고 생각하는데 장관님 생각은 어떻습니까?

○국토교통부장관 강호인 위원님 의견에 전적으로 공감합니다. 특히 앞으로 자율주행차라든지 드론이라든지 기술 발전에 따른 신교통 수요에 대해서는 저희들이 선제적으로 투자를 해 가지고 미리미리 대응할 필요가 있다고 생각하고 있습니다.

○박완수 위원 그래서 한국건설산업연구원에 따르면 이 유지보수 시장을 민간 자본을 활용해 가지고 RTL이나 RTO 방식으로 추진해 보는 것이 바람직하다는 의견도 있었거든요.

장관님, 한번 참고해서 이것을 종합적으로 계획을 세워서……

○국토교통부장관 강호인 예, 그런 부분들에 대해서 저희들도 연구 검토할 단계가 되었다고 생각하고 있습니다. 그리고 이런 부분들이 또 새로운 안전관리 시장이라는 애프터마켓을 형성할 수 있는 계기도 되기 때문에 일자리 창출과도 연계시킬 수 있다고 생각합니다.

○박완수 위원 그것 종합적인 계획을 세워서 한번 추진해 주시면 좋겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 예.

○박완수 위원 이것은 장관님께 여쭤 봐야 되는지 모르겠는데, 그린벨트 관리 문제인데 지금 그린벨트 관리에 관해 가지고 국토교통부가 각종 지침을 만들어 놓고 있는데요. 실장님이나 국장님이 답변하셔도 좋습니다.

훼손지 복구 지침과 관련해서 지금 해제 면적의 10~20%를 복구하라고 지침에 되어 있다 보니까 복구 대상지가 없는 자치단체 같은 경우에 굉장히 애로를 많이 겪고 있다는 이야기지요. 그래서 이 부분에 대해서 그냥 훼손지 복구보다는 부담금 납부로 갈음할 수 있도록 해 주시면 안 좋겠나 하는 생각이 드는데요.

○국토교통부장관 강호인 양해해 주시면 국토도시실장으로 하여금 답변 올리도록 하겠습니다.

○박완수 위원 예.

○국토교통부국토도시실장 김재정 국토도시실장 답변드리겠습니다.

현재 지침에도 복구 대상 지역이 없다는 증빙자료를 제출하게 되면 복구를 하지 않고 보전부담금 납부로 갈음할 수 있도록 돼 있습니다.

○박완수 위원 나오신 김에 한 가지만 더 여쭤 보겠습니다.

그리고 그린벨트 대상지 면적 기준과 관련해 가지고 과거에 자치단체에서 2005년도부터 광역도시계획에 의해 가지고 조정가능지로 개발 준비를 해 왔던 그린벨트가 있지 않습니까?

○국토교통부국토도시실장 김재정 예.

○박완수 위원 그런데 그게 2009년도에 와 가지고 국토부의 개발제한구역 조정을 위한 도시관리계획 변경안 수립지침이 제정되다 보니까, 면적이 20만㎡가 아니면 이렇게 못 하도록 지침이 사후에 바뀌었어요. 그러다 보니까 그것보다 규모가 조금 작은 조정가능지를 자치단체가 개발해 오고 그 절차를 밟아오던 것이 제외되게 됐는데 이 부분에 대해서 지침을 완화시킬 필요가 있다고 생각되는데 실장님 생각은 어떻습니까?

○국토교통부국토도시실장 김재정 그러니까 현재도 일반적으로 20만㎡ 이상이 되어야 지정을 할 수 있는데 예외 규정이 있습니다. 실내체육관이라든지 아니면 시가지 가까이 있다든지 하면 20만㎡ 이하도 지정을 할 수 있고, 일례로 의왕산업단지의 경우에 18만㎡인데도 지정한 바가 있기 때문에 말씀하신 용정단지도 관련된 어떤 요건을 갖춘 경우에는 산업단지로 지정이 될 수 있다고 알고 있습니다.

○박완수 위원 감사합니다.

도시 개발 관련해 가지고 한 가지 더 질문하고 싶은데요 실장님이 하시든지, 답변을 해 주시면 좋겠습니다.

지금 도시개발법 43조 1항에 보면 도시개발 시행자가 환지처분 공고 후 14일 이내에 환지등기를 촉탁해서 등기하도록 의무화시켜 놓고 있는데 그렇게 하다 보니까 나중에 환지처분이 이루어지고 나서 징수청산금이, 환지 결과 청산금을 징수해야 되는데 그것을 환지해 가지고 등기를 해 버리고 나니까 청산이 안 되는 경우가 많이 있어요. 그래서 자치단체는 조례를 가지고 도시개발법에 의한 14일 이내 환지등기 촉탁 의무를 위배해서 오히려 등기를 보류시키고 있는 그런 편법 사례가 많이 있거든요.

그래서 제 생각에는 도시개발법상에 있는 징수청산금 징수 못 한, 징수하지 못한 환지에 대해서는 등기 촉탁을 일정 기간 보류할 수 있도록 법안을 개정해야 된다고 생각하는데 국토부 실장님 생각은 어떻습니까?

○국토교통부국토도시실장 김재정 그렇게 할 경우에 청산금의 원활한 징수를 하는 데 긍정적인 효과는 있을 것이라고 생각합니다. 다만 청산금 징수와 등기 촉탁은 법률상 엄연히 다른 절차이기 때문에 청산금을 납부하지 않았다고 해서 등기 촉탁을 보류할 수 있는 근거를 법률로 규정하는 것은 적절치 않은 것 같고요, 현재 있는 지침을 융통성 있게 활용하는 게 바람직하다고 생각합니다.

○박완수 위원 그런데 실질적으로 자치단체가 지금 조례에 의해서 법을 편법으로 운영하고 그 등기를 안 해 주고 있거든요, 14일 이내에. 법을 위반하고 있는 것 아닙니까?

○국토교통부국토도시실장 김재정 그런데 그때는 환지처분 자체를 약간 연기한다는 식으로 해서 어느 정도 융통성 있게 운영을 할 수가 있고요. 다만 아까 말씀드린 대로 등기 촉탁이라고 하는 게 재산권을 보장한다는 차원에서 이것을 청산 안 했다고 해서 연기하는 것은 문제가 있다고 생각합니다.

○박완수 위원 알겠습니다.

그것 융통성 있게 이렇게 운영을 해 주시면 좋겠다는 말씀을 드립니다.

○국토교통부국토도시실장 김재정 예, 그렇게 지도하겠습니다.

○박완수 위원 그다음에 또 한 가지가 제가 자치단체장 할 때도 많이 느낀 부분인데 지금 우리나라에 각종 도로시설물들이 굉장히 많이 설치가 되고 있거든요. 도로 관계 문제인데……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

1분만 더 쓰겠습니다.

○위원장 조정식 예, 더 쓰십시오.

○박완수 위원 장관님이나 도로 관계 부서장님이 답변을 해 주시면 좋겠는데요.

지금 도로시설물 중에 크게 도로교통법에 의해서 관리되는 게 있고 도로법에 의해서 관리되는 게 있는데 이 두 개의 법률이 관리 주체가 다르고 운영 주체가 다르다 보니까 지역에서 굉장히 혼선을 겪고 있거든요. 그리고 시설들이 너무 복잡해요, 무분별하게 설치되고. 똑같은 시설을 법이 다르다 보니까, 관리 주체가 다르다 보니까 예를 들면 교차로 같은 데에 신호등 설치하고 뭐 여러 가지, 그야말로 열몇 개 시설이 이렇게 중구난방으로 설치가 되는데 제가 생각할 때는 이 법률을 하나로, 도로교통법하고 도로법으로 이원화되어 있는 법령을 정비해서 관리 주체를 통합하든지 아니면 현행 법령을 유지하되 앞으로 도

로시설물 설치하는 경우에 협의체를 구성해서 공동으로 계획을 수립하고 운영하든지 이 두 가지 방법 중의 하나를 선택해야 될 것 같은데, 국토부가 적극적으로 중재 역할을 해서 두 개 법률안의 관리 주체를……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

동일화시킬 수 있는 이것을 빨리……

○국토교통부장관 강호인 예, 위원님 의견에 저희들 적극으로 공감하고 양해하여 주신다면 도로국장으로 하여금 답변 올리도록 하겠습니다.

○박완수 위원 예.

○국토교통부도로국장 김정렬 도로국장 김정렬입니다.

위원님 지적하신 대로 도로법에 의한 도로부속물과 도로교통법에 의한 교통안전시설이 완전히 일치되는 것은 아니고요, 상당히 다른 겁니다마는 별개로 설치되고 있으면서 비효율적인 경우가 다소 있습니다. 관련 기관과 경찰청과 협의해서 앞으로 효율적으로 설치·관리될 수 있는 방안으로 노력하겠습니다.

○박완수 위원 아니, 외국 같은 경우에는 전부 단일화해 가지고 효율적으로 운영하고 있는데 우리나라만 이렇게 딱 법령도 구분돼 있고 관리 주체도 구분돼 있다 보니까 교차로 같은 데 불필요한 시설물들 굉장히 남설되고 있거든요. 이것 이번에 고쳐야 된다고 생각합니다. 국장님, 적극적으로……

○국토교통부도로국장 김정렬 예, 그렇게 통합해서 가급적이면 효율적인 설치가 이루어질 수 있도록 경찰청과 유기적으로 잘 협의해 나가도록 하겠습니다.

○박완수 위원 알겠습니다.

……

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 박찬우 위원님 질의하시기 바랍니다.

○박찬우 위원 코레일 사장님, 잠깐 질의 좀 하겠습니다.

이번에 대전지방법원 가처분 결정이 파업의 어떤 합법성에 대한 판단입니까?

○한국철도공사사장 홍순만 아니, 효력 여부에 대한 판단입니다.

○박찬우 위원 그러니까 지방법원의 이번 가처분 인용 결정은 파업의 어떤 불법성, 합법성 이런 부분에 대한 판단은 아닌 거지요?

○한국철도공사사장 홍순만 예, 맞습니다.

○박찬우 위원 지난번에 일관되게 얘기했던 것들이 성과연봉제에 대한 이 파업이 권리분쟁사항이기 때문에 쟁의권 남용이다, 이게 정부의 일관된 입장이었던 거지요?

○한국철도공사사장 홍순만 맞습니다.

○박찬우 위원 그 부분에 대해서 사법부의 어떤 판단이 있었습니까?

○한국철도공사사장 홍순만 아직 판단이 없었습니다.

○박찬우 위원 지금 징계조치에 대해서 많은 의견들이 있으신데요 만약에 이 파업이 불법파업이라면, 쟁의권 남용이라면 당연히 징계책임을 물어야 되는 것 아닙니까?

○한국철도공사사장 홍순만 예, 그렇습니다.

○박찬우 위원 파업 기간이 74일간으로 유례없이 긴 기간이었고 이것으로 인한 국가경제에 대한 피해가 정말 천문학적인 손실일 것 같은데요. 코레일의 영업손실만 지금 1092억이지요?

○한국철도공사사장 홍순만 예, 맞습니다.

○박찬우 위원 국민경제에 미치는 피해라든지 이런 것들 혹시 예측해 놓은 게 있습니까?

○한국철도공사사장 홍순만 저희들은 엄청나리라고 봅니다.

○박찬우 위원 그래서 이런 것들이 앞으로 이렇게 반복적으로 재발되는 것은 사실 우리 국민 안전이나 국가산업이라는 측면에서 봤을 때 바람직하지 않다고 저는 생각되거든요.

특히 철도 같은 경우에는 국가 기간산업인데 국가 기간산업이 이렇게 노동자들의, 성과연봉제라는 것은 사실 일반 공무원들도 다 하고 있는 건데 국가 전체적으로 공공기관들이 다 하는 것을 일부 기관이 못 하겠다고 하면서 파업을 하는 이런 선례가 반복되는 것은 사실 국가적으로 큰 불행이라는 생각이 들어요. 그래서 원칙에 대한 문제인 만큼 정부와 코레일에서 확고한 입장을 가지고 대처해 줄 것을 요청드리겠습니다.

○한국철도공사사장 홍순만 예, 명심하겠습니다.

○박찬우 위원 장관님께 질의드리겠습니다.

건설용 강재 품질관리 제도에 대해서 몇 가지 말씀드리겠습니다.

마우나리조트 붕괴사고 때, 저강도의 강재를 사용해서 지붕이 그때 내려앉았었지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○박찬우 위원 울산 물탱크 폭발사고, 2013년도 7월에 발생했습니다마는 그때 수압을 견디지 못하고 물탱크가 폭발해서 18명에 대한 사상자가 발생했는데 그 당시에도 고장력 볼트를 사용해야 되는데 중국산 불량 자재를 사용하는 바람에 그런 사고가 발생했었고요. 또 정릉천 고가 폐쇄를 불러일으킨 사고 그 경우에도 강연선 부식이 일어나서 그런 일이 있었는데요.

이게 제도상의 문제인 것 같습니다. 우리 같은 경우에 건설기술 진흥법 시행령 95조 제1항에 보면 건설강재 품질관리 의무사항으로 관리하고 있는 것들이 철근, 에이치(H)형강, 두께 6㎜ 이상의 건설용 강판 이렇게 딱 세 가지 종류만 품질관리 의무 대상으로 해서 관리를 하고 계신데 이게 일본 제도하고 비교를 해 보면 상당히 비교가 됩니다. 일본 같은 경우에는 구조용 강재 및 주강, 고장력 볼트, 구조용 케이블, 철근, 용접재료, 턴버클, 태핑나사, 인장재…… 상당히 많은 내용들을 포괄적으로 전부 품질관리를 하고 있습니다.

그런데 우리 같은 경우에는 법령에서 상당히 빠져나가는 부분들이 많고 특히 가시설용에 대해서는 그나마 또 예외를 인정하고 있기 때문에 이런 것들이 잠재적으로 안전사고의 원인이 되고 있습니다.

관련되는 이 제도를 개선하실 의지가 있으신가요?

○국토교통부장관 강호인 예, 맞습니다. 이제 짓는 구조물 자체뿐만 아니라 건설구조물을 형성하는 건설 자재에 대해서도 친환경성 또는 에너지 절약성 그다음에 안전성 이런 것들을 좀 더 종합적으로 감안해서 건설 자재의 산업 내지는 건설 자재의 품질경쟁력 이런 쪽에도 저희들이 신경을 써야 될 때가 되지 않았나 생각합니다.

저도 그쪽에 대해서는 관심을 가지고 우리 직원들하고 많은 이야기를 하고 있습니다.

○박찬우 위원 KS 자재는 사실 큰 문제가 없는데 KS 미인증 건설부자재가 문제인 것 같습니다. 그런데 이런 것들이 품질검사기관들한테, 민간 기관의 품질관리 심사를 받도록 돼 있는데 이게 졸속으로 이루어지다 보니까 많은 잠재적인 위험요인이 있는 것 같습니다. 전반적으로 품질검사기관에 대한 제도를 정비해야 된다는……

○국토교통부장관 강호인 필요하다면 그런 품질인증제도도 한 번 더 검토를 하고 그다음에 검사장비라든지 이런 쪽도 필요하다면 보완을 해 나가서 전반적으로 건자재의 품질이 향상될 수 있도록 저희들 노력하겠습니다.

(조정식 위원장, 윤영일 간사와 사회교대)

○박찬우 위원 감사합니다.

4대강에 대해서 질의드리겠습니다.

4대강 사업에 22조의 막대한 돈을 들였는데 이게 녹조 문제로 여러 환경단체라든지 이런 데서 문제 제기를 많이 하고 있는데요. 녹조 문제를 해결하기 위해서 정부가 어떤 근본적인 대책을 가지고 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 아침에 서두에 수자원공사 사장님께서도 밝혔듯이 녹조에 대해서도 거기 수질에 만약에, 그것 매년 발생해서 국민들의 우려를 자아내고 있기 때문에 이 녹조에 대해서도 수자원공사에서 녹조 수질개선센터를 만들어서 저희들이 근본적인 대책 그다음에 시험연구 이런 것들을 같이해 나가고자 합니다.

○박찬우 위원 녹조 문제 해결하기 위해서 보 수문을 항구적으로 개방해야 된다 이런 주장도 있는데 어떻게 생각하시나요?

○국토교통부장관 강호인 보 수문은 수량을 해치지 않는 범위 내에서, 지하수 제한과 그 용수 확보에 지장이 없는 범위 내에서는 저희들이 보 수위를 낮추는 것도 시범적으로 해 볼 계획입니다.

○박찬우 위원 2014년도에 4대강 성과에 대해서 전반적으로 종합평가를 한 적이 있지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○박찬우 위원 그때 홍수예방 효과라든지 또 가뭄 대책이라든지 이런 부분에서는 상당 부분 기여를 하는데 일부 기술적인 문제 또 환경에 미치는 문제 이런 것들이 많이 제기가 됐었는데 이게 사실 4대강 만들어 놓고……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

마무리하겠습니다.

○위원장대리 윤영일 예.

○박찬우 위원 평가하기에는 사실 너무 이른 시기라고 생각이 되거든요. 그래서 실제 4대강 사업 막대한 국고가 들어간 만큼 효과가 극대화될 수 있도록 관련되는 어떤 지천과 연결되는 사업이라든지 실제 용수가 필요한 지역에 도수로를 건설하는 사업이라든지 이런 것들이, 후속사업이 저는 돼야 된다고 봅니다.

이런 종합적인 평가를 통해서 이미 투자된 내용들이 낭비되지 않도록, 최대한 효과를 발휘할

수 있도록 후속사업을 해야 된다고 보는데 어떤 계획을 가지고 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다. 위원님 지적에 적극적으로 공감합니다.

현재도 보령댐 도수로를 통해서 농업용수로 공급하는 그 방안은 저희들이 이미 활용 중에 있고요, 추가 수요에 대해서도 활용 방안을 검토해 나가겠습니다.

홍수예방 그다음에 수자원 확보 이런 쪽에는 상당히 성과가 있었기 때문에 이것을 토대로 하되, 수질 아니면 수생태계 영향 이런 것들은 장기적으로 시간을 두고 저희들이 조사를 해 나가면서 자료도 축적하고 대비책도 강구해 나가도록 하겠습니다.

○박찬우 위원 이상입니다.

○위원장대리 윤영일 박찬우 위원님 수고하셨습니다.

다음, 안규백 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○안규백 위원 바빠서 이제 왔습니다. 죄송합니다.

장관님, 요새 노고가 많으십니다, 애도 많이 쓰시고.

철도는 우리 국가기간 교통시설로서 어느 교통수단보다 공공성이 높은 시설물입니다. 공공성 측면에서 철도역사 노후화 이 문제에 대해서 제도 개선과 국토부의 보다 적극적인 대응이 필요하다는 것에 대해서 지적하고자 하는데요.

현재 철도역사 750개 중에서 315개가 공단이 관리하는 국가 소유 역사이고 나머지 435개가 공사에서 출자한 코레일의 자산이지요, 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다.

○안규백 위원 2차관님이랑 1차관님은 이 내용을 다 잘 아실 텐데 코레일 역사 중에서 이용객의 증대에 따라 혼잡도가 가중되고 노후화에 따른 시설 개량 이 상황이지만 정부에서는 코레일의 자산이라는 이유로 국비 지원이 지금 전혀 이루어지지 않고 있어요. 본 위원이 지적했던 외대앞역사와 전주역이 대표적인데 최근 들어서 대형사고의 우려가 있고 이러함에도 불구하고 현실적으로 시설 개선 부담이 코레일에만 전가되기 때문에 이러지도 저러지도 못하는 이런 어정쩡한 상태……

과거 철도구조개혁에 따라서 철도자산을 코레일에서 분리시켰기 때문에 기본적으로 코레일에서 비용을 투자해서 시설을 하는 것이 맞습니다마는, 잘 아시다시피 코레일의 지금 누적 부채가 280%에 달해서 재무상태가 안 좋지 않습니까? 그다음에 시설 투자가 지금 잘 안 되고 있잖아요.

○국토교통부장관 강호인 예.

○안규백 위원 이런 상황을 좀 개선, 어차피 국민들이 이용하는 건데 공공성이 있는 역사 시설에 코레일만 부담시키는 것은 현실적으로 한계가 있지 않냐 이런 생각을 갖습니다. 장관님, 어떻게 생각하십니까?

○국토교통부장관 강호인 하여튼 외대앞역은 수요가 폭주해서 사람들이 많이 몰리는데 노후화돼서 안전에도 문제가 있고 그런 사정은 저희들도 익히 알고 있습니다. 현재 노후화된 외대앞역은 저희들이 철도공사를 통해서 개선토록 하고 또 재개발과 관련해서는 출입구를 추가하는 방안도 저희들이 검토하겠습니다. 이것 코레일과 그다음에 지자체 등과 협의해 가지고 저희들이 적극적으로 개선될 수 있도록 방안을 검토해 나가도록 하겠습니다.

○안규백 위원 장관님이 현안 파악을 너무나 잘하셔 가지고 제가 중언부언할 필요가 없을 것 같습니다.

다음에 GTX B노선에 대해서 간략히 질문드리겠습니다.

송도-청량리역을 잇는 수도권 GTX B노선 사업인데요, 이게 당초 2014년도에는 B/C값이 낮게 나와서 문제가 있었는데 국토부 차관님과 실장님들이 여러 가지 지혜를 짜셔 가지고 국토부가 보완, 재계획을 해서 예타가 1.1 이상이 나왔어요.

그런데 금년 상반기의 기재부 예타 대상에서 GTX B노선 사업 선정이 제외됐더라고요. 이 대상 목록에서 제외된, 누락된 사유가 무엇인지 아십니까?

○국토교통부장관 강호인 이 GTX 노선 같은 경우에는 대규모 재원이 소요되는데 GTX A·B·C 노선이 동시에 추진되기에는 현실적으로 곤란하다는 입장인 것으로 알고 있습니다.

○안규백 위원 이게 향후 수요 예상에 대한 보완과 충족이 시급한 사항인데 그러면 지금 흑자를 보거나 아니면 인원이, 그러니까 이용객들이 증가되고 있는 이 구간, 예컨대 청량리-망우 구간 선로 용량이 포화 상태인데……

○국토교통부장관 강호인 그래서 말입니다……

○안규백 위원 이게 지금 B/C가 이미 오버돼

있고 이런…… 이 구간만이라도 하는 게 어떻겠나 싶은 생각인데요.

○국토교통부장관 강호인 예, 맞습니다.

저희들도 그 부분은 되게 시급한 노선이라고 생각하고 있는데 3개 노선이 한꺼번에 추진되기는 어렵다 보니까 이런 조치가 나온 건데, GTX A노선하고 GTX C노선이 금년 중에 추진이 가시화되면 하반기에는 B노선에 대해서도 저희들이 예타 재추진이 가능하지 않을까 생각하고 있습니다.

○안규백 위원 그러니까 왕십리-청량리-망우역 이 구간에 대해서는 숲만 보지 마시고 나무도 보는 이런 절차적 지혜가 필요하지 않은가 싶은데, 이 사업의 시급성을 감안해서 최우선적으로 왕십리-청량리-망우 구간이라도 분리해서 추진하는 방안을 마련할 수 없겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 하여튼 시급한 그 용량 부족 문제를 해소하고 사업의 추진 가능성도 재가할 수 있는 그런 실현 가능한 대안을 조속히 강구하도록 하겠습니다.

○안규백 위원 2차관님, 어떻게 생각하십니까?

○국토교통부제2차관 최정호 장관님 말씀대로 저희가 이번에 비록 선정은 안 됐지만 하반기에 다시 재신청을 해서 되도록 하겠습니다.

그런데 다만 공용을 통해서, 그러니까 양쪽이 같은 기능을, 하나의 철로를 GTX 쓰고 또 용산-망우 구간에, 양쪽이 공용으로 함으로써 B/C를 낮추는 방안을 저희가 구상해서 지금 진행을 하고 있습니다만, 그래서 B/C가 낮춰지는데 그 부분을 좀 더 검토해서…… 오히려 따로 할 경우에는 또 B/C가 낮아지는 문제가 있어서 면밀하게 검토해서 조치하겠습니다.

○안규백 위원 그렇습니다. 그래서 제가 숲만 보지 말고 나무도 같이 보라는 말씀이 그 말씀인데, 이 분야에서 차관님이나 실장님께서 전문가이시기 때문에 타의 추종을 불허하니까 지혜와 지략을 짜서 해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 최정호 예, 하겠습니다.

○안규백 위원 장관님, 65세 택시기사분들의 자격유지검사 도입을 골자로 해서 자동차법 시행규칙이 지금 입법예고 돼 있지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○안규백 위원 어느 정도까지 지금 되고 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 지금 저희들 4개 택시단체들을 불러서 간담회도 하고 적극적으로 이해관계자들 설득 과정에 있습니다.

○안규백 위원 차관님도 이 부분에 대해서 이해관계자들 불러서 이해와 설득 또 여러 가지 대응방안에 대해서 지금 논의를 하고 계신 것으로, 아주 좋은 현상이더라고요. 그렇게 해 주시는 게 제일 좋을 것 같고.

다만 65세라는 이유만으로 자격심사제도를 도입해서 하는 것은 약간 근시안적이다, 그래서 규제 강화가 아닌……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

한 30초만 더 하겠습니다. 조금만 더 할게요.

국민편의와 도로안전 환경 개선 측면도 신중히 검토해야 되지 않냐, 일본도 이런 사례가 있더라고요. 어차피 우리가 지금 초고령화·고령화 사회에 진입하는 단계이기 때문에 물질적·자연적 연세보다는 생체적 연세도 고려해야 되기 때문에 이런 부분들도 같이 하시면서 자격제도를 일정 부분 유예한달지 예고한달지 이런 탄력적 운영이 필요하다고 보는데 차관님, 어떻게 생각하십니까?

○국토교통부제2차관 최정호 장관님이 답변드렸는데요, 양쪽 병행 추진이 위원님 말씀대로 필요하다고 생각합니다.

○안규백 위원 차관님께서 내일모레인가 이쪽 택시업계들하고 간담회를 하신다고 말씀 들었는데……

○국토교통부제2차관 최정호 예, 계획을 잡아놨습니다.

○안규백 위원 그렇게 해서 소통하시는 것이 좋을 것 같습니다.

○국토교통부제2차관 최정호 예, 적극 소통하겠습니다.

○안규백 위원 어려운 시기에 노고 많으십니다.

○국토교통부제2차관 최정호 예, 감사합니다.

○국토교통부장관 강호인 감사합니다.

○위원장대리 윤영일 수고하셨습니다.

다음 박덕흠 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박덕흠 위원 수고가 많으십니다.

장관님, 대청댐 하천구역 편입 해제에 대해서 질의드리겠습니다.

아마 국토부가 2010년부터 금강 하천기본계획을 수립하면서 대청댐 최대 홍수빈도를 100년에서 200년으로 상향해서 지난해 10월 상류지역 하천구역을 확대 고시한 것은 알고 계시지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○박덕흠 위원 그런데 이게 보니까 절차가 잘못돼 가지고…… 뒤늦게 편입사실을 알게 된 주민들 전체가, 알고 있던 주민들이 거의 없더라고요. 주민들이 크게 반발하고 있습니다.

그래서 지난 1월 11일 날 저희가 주민간담회를 개최했는데 거기에 국토부 수자원국장 또 하천계획과장이 같이 참석해 주셨습니다. 우선 그 부분에 대해서 감사를 드리고.

그런데 지금 유성용 국장이 업무 과로로 뇌출혈……

○국토교통부장관 강호인 예, 지금 병원 중환자실에 입원가료 중에 있습니다.

○박덕흠 위원 제가 스트레스를 줘서 그런가 괜히 그런 생각도 들고 하여간 빠른 쾌유를 바라겠습니다.

그런데 간담회 이후에 대전청에서는 일단 제방축조를 통한 하천배제구역을 당초보다도 두 배 늘려 가지고 자체 측량 조정을 시행했고 또 향후 주민의견 수렴을 통하여 본격적으로 조정에 착수할 예정으로 알고 있습니다.

그래서 지금은 주민들이 뒤늦게 편입사실을 알고 반발하는 부분을 통해서, 하천구역이 해제돼서 재산권이 원상 회복되어야 된다는 민원이 많이 있거든요. 이것을 보니까 저는 절차상의 문제가 있다고 보고 있기 때문에 장관님이 관심을 갖고 해결방안을 잘 모색해 주시기를 부탁드리겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 저희들이 주민설명회라든지 공람이나 이런 법적 절차에는 하자가 없다고 생각하지만 아마 토지 소유주에 대해서는 충분한 설명이 좀 없지 않았나, 그 점에 대해서는 좀 미흡한 부분이 있습니다.

○박덕흠 위원 그것은 제가 시간관계상 논하지는 않겠습니다마는 어찌 됐든 제가 봤을 때에는 조금 문제가 있었던 것 같고요.

그래서 이게 향후 재조정 완료 후에 편입보상을 희망하는 주민이 있을 겁니다.

수자원공사 사장님, 거기서 보상하고 이렇게 하지요, 그렇지요? 이게 하천구역으로 편입이 돼 가지고 보상받으면 손해를 본다, 이게 주민들에게 인식이 돼 있어요. 그런데 사실 그렇지는 않지요?

○한국수자원공사사장 이학수 꼭 그런 것은 아닙니다.

○박덕흠 위원 그런 부분을 잘 주민들한테 설명해 주시고, 홍보해 주시기를 부탁드리겠습니다.

○한국수자원공사사장 이학수 예, 알겠습니다.

○박덕흠 위원 그다음에 충청권 광역철도 연장 조기추진에 대해서 질의드리도록 하겠습니다.

지난해 2월부터 12월까지 철도시설공단에서 사전 타당성조사 결과 옥천 연장까지 B/C가 0.94로 경제성 평가를 통과한 것에 대해서 일단 국토부와 철도시설공단에 감사드리겠습니다.

지난해 착수해서 2021년에 개통 예정인 신탄진-계룡, 이게 서부 측입니다, 서부 측. 그리고 옥천까지는 동부 측이라고 하는데 그것도 경제성 평가를 통과해서 매우 고무적인 일이 생겼습니다.

그래서 서부 측 철도를 새로 까는 데에는 한 2100억이 들거든요. 그런데 동부 측 옥천 연장은 기존에 있는 경부선을 그대로 이용하기 때문에 200억 안팎으로 예산이 소요된다는 겁니다.

또 특히 기재부 예타 면제사업이고 그래서 옥천 연장이 개통되면 상당한 효과가 있을 것으로 보고, 특히 대전시의 오정역 신설로 인해 가지고 대전조차장-오정역-대전역-옥천역으로 연결되면 아마 2025년도에 대전 지하철 2호선이 오정역하고 이렇게 교차할 예정입니다.

(영상자료를 보며)

지금 앞의 화면을 보면 서부 측, 동부 측이 이렇게 연결되는 거거든요. 아마 그렇게 되다 보면 당초보다 효용이 극대화될 것으로 보입니다.

그래서 국토부의 철도국 의견에 따르면, 동 사업의 시너지 효과를 크게 극대화시키기 위해서는 2021년도에 서부 측 충청권 광역철도가 개통되는데 이때 동시에 개통되는 것이 바람직하다고 봅니다. 어떻습니까, 장관님?

○국토교통부장관 강호인 사전 타당성조사 결과에 의하면 어느 정도 타당성이 확보되고, 따라서 동시 개통 검토는 필요하다고 판단됩니다.

그렇지만 또 이 사업은 지자체가 운영해야 되는 사업이기 때문에 지자체의 추진 의지도 중요한 사업입니다. 저희들이 한번 해당 지자체랑도 적극적으로 협의하겠습니다.

○박덕흠 위원 그래도 국토부가 주도적으로 역할을 해야만 지자체도 같이 따라오니까 국토부에서 주도적으로 역할을 해 주십사 하는 부탁의 말씀을 드리겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇게 하겠습니

다.

○박덕흠 위원 그래서 국토부 기본계획에 조속히 반영시킬 필요가 있습니다. 국토부가 적극적으로 나서 주시기를 부탁드리겠습니다. 그럴 용의가 있으시지요, 장관님?

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇게 하겠습니다.

○박덕흠 위원 그리고 저희가 또 이걸 하려면…… 국토부하고 철도시설공단, 저희들이 간담회도 할 예정이니까 많이 협조 좀 해 주십사 하는 부탁의 말씀을 드리겠습니다.

그다음 세 번째 질의인데요, 공기연장 추가비용 지급규정에 대해서 질의드리겠습니다.

총사업비관리지침의 보완 필요성에 대해서 말씀드리는데, 지금까지는 발주기관의 귀책에 의해서 공기가 연장이 돼도 추가 비용에 대한 법령상 조정 근거가 없었습니다. 그런데 그런 부분에 대해서 건설업체가 손실을 감내하는 부당함이 계속됐었는데, 지난 12월 달 상황을 보면 건설업체가 발주기관에 추가비용 지급을 요구하는 소송이 33건입니다. 그게 약 2400억 원에 달하는데……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

1분만 쓰겠습니다.

○위원장대리 윤영일 예, 그러시지요.

○박덕흠 위원 이것을 국토부도, 정부도 문제점을 인식하고 총사업비관리지침을 개정하신 것 같은데 이런 부분에 대해서는 고무적인 일이라고 생각하고 적극적으로 추진해 주셔서 감사하다는 말씀을 드립니다.

그런데 이게 문제가 좀 있는 것 같아요.

첫 번째 문제는 올해 1월 1일 이후 입찰공고사업으로 한정하고 있습니다. 그래서 현재 계속 중인 공사에서 발주기관 귀책사유로 공기연장이 될 경우에 지금 소송을 하고 있는 부분이 문제가 될 우려가 많이 있습니다. 그래서 이 부분 제한을 철폐해야 되지 않나 이런 생각을 갖고 있고요.

두 번째는 추가비용의 약 40%를 선회하는 일반관리비 및 이윤을 추가지급 대상에서 제외하고 있습니다. 그런데 만약에 정부나 발주처에서 감액을 하면……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

일반관리비 및 이윤은 다 같이해서 감액을 하거든요. 이런 부당성이 있습니다. 이 부분도 좀 고려해야 될 것 같고.

30초만 더 쓰겠습니다. 추가질의 안 할게요. 마무리를 해야 되니까요.

○위원장대리 윤영일 그러시지요.

○박덕흠 위원 세 번째, 신청횟수를 1회로 제한하고 있거든요. 그 신청시기를 준공 전년도 5월 말일로 제한하고 있습니다. 그래서 공기연장 사유가 전년 5월 31일 이후 발생한 부분에 대해서는 구제받을 길이 없습니다.

특히 준공이 12월인 경우에는 극단적으로 1년 6개월분의 추가 비용을 전혀 받을 수 없는 부당함이 발생되거든요. 그래서 이런 부분에 대해서도 좀 깊게 생각해서 대책을 마련해 주십사 하는 부탁의 말씀을 드리겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 알겠습니다.

○위원장대리 윤영일 수고하셨습니다.

다음은 임종성 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○임종성 위원 장관님, 지난 4년간 국토부의 중점과제 중 하나가 서민 주거안정이었습니다.

또 취임사에서도 역시 '서민·중산층 주거안정에 정책 역량을 집중하겠다'고 얘기했고 오늘 업무보고에서도 '집 걱정을 덜어 주겠다' 이렇게 얘기했는데 서민들이 느끼는 주거정책 같은 경우는 체감하는 경기 자체가 주택가격의 벽은 현실적으로 너무 높습니다. 알고 계시지요?

집 없는 서민을 위하겠다던 정부의 주택정책이 건설업계 부양을 포함한 경기부양책으로 둔갑했기 때문에 그렇지 않나 생각되는데 동의하십니까?

○국토교통부장관 강호인 ……

○임종성 위원 동의 안 하세요?

○국토교통부장관 강호인 하여튼 저희들은 주택시장의 안정적 관리를 위해서 최선을 다하고 있고, 자산시장 같은 경우 가격 급등기에는 가격을 좀 낮춰서 주거비 안정을 시켜야 되고 또 가격이 너무 급락해 가지고 건설업계나 아니면 다른 임대인들 집값 보전이 문제가 될 때는 그런 부분들도 회복시켜 드려야 되고, 그래서 시장 안정이라는 차원에서 저희는 일을 하고 있습니다.

○임종성 위원 지금 정부에서 부동산 정책으로 가장 혜택을 보는 사람들이 누구라고 생각하세요? 건설사이지요?

○국토교통부장관 강호인 아닙니다. 하여튼 저희들은 일반 국민들의 주거안정이 최대의 목표입니다. 그 과정에서 일부 건설사들도 이익을 볼 수 있고 또 분양권 전매라든지 청약 과열을 통해

서 일부 투기자들도 이익을 볼 수는 있겠지만 그렇더라도 저희 정책의 최종적인 타깃은 서민·중산층입니다.

○임종성 위원 그런데 지금 정책이 앞뒤가 좀 안 맞기 때문에 그렇고.

(영상자료를 보며)

화면을 보시면, 증권업계의 평가에 따르면 해외플랜트 적자로 기진맥진했던 건설사들이 지난 2년간 최대 규모에 달하는 분양물량을 쏟아내고 톡톡한 수익을 올렸습니다.

(윤영일 간사, 조정식 위원장과 사회교대)

특히 화면에서 보시다시피 현대·대림·GS건설 등 5대 건설사들이 재건축하고 뉴스테이를 비롯해서 아파트에서 번 돈으로 해외에서 손실 난 것을 메꿀 정도거든요.

지금 시중은행들도 마찬가지예요. 시중은행들도 실질적으로 주택담보대출 중심으로 해서 가계대출 증가에 따른 이자 이익이 태반입니다. 1300조 원에 달하는 가계부채 중 51%가 주택담보대출이었는데 알고 계시지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○임종성 위원 이처럼 정부의 부동산 정책은 건설사하고 은행들의 배만 불려 주지 않았나 생각되고요.

이번에 11·3 대책 역시 미봉책에 불과하지 않았나 생각되는데 지금 국토부가 실수요자 중심으로 주택시장을 재편하고 있다며 자평하는 11·3 대책을 보면 강남 재건축이 주도한 당장의 청약 광풍만 잠재우고 주택가격 하락을 막겠다는 정부의 의도가 있었던 것 아닌가 생각됩니다.

그리고 11·3 대책이 시행되기 전과 올해 아파트 가격 변화를 비교해 보면 직접적 규제를 받은 강남 4구의 매매가격지수는 0.3%가 하락했지만 서울과 수도권 내에서는 아파트 가격이 하락하고 있다고 보기가 어렵거든요.

그래서 전세가율은 11·3 대책 이후 오히려 상승세로 전환되고 있는 추세이고 서울의 중위 매매가 대비 아파트 전세가 비율은 12월보다 0.1% 올랐고 7개월간 하락세를 보이던 강남 4구의 아파트도 11월 이후 0.4% 상승했습니다. 이유가 뭐라고 생각하십니까? 전세가가 올랐기 때문에 그런 것 아닌가요?

○국토교통부장관 강호인 ……

○임종성 위원 아무래도 전세를 찾는 수요가 많아서 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 질문의 요지를 제가 확실하게 파악을 잘 못 하겠습니다마는 하여튼 지금 전세·월세가 다 안정돼 있고 그다음에 매매가격도 최근 들어서 아주 보합세를 유지하면서 주택시장은 안정세를 유지하고 있다고 판단하고 있습니다.

○임종성 위원 올해 아파트 거래 중 분양권이 차지하는 전매비율, 이게 지금은 오히려 서울보다 부산하고 제주도에 집중돼 있거든요. 주택정책 방점이 건설경기 부양에 찍혀 있다는 의심을 지우기가 힘든데……

○국토교통부장관 강호인 그렇지 않습니다.

○임종성 위원 탄력적으로 운영한다는 미명 아래 부동산 정책을 풀었다 조였다 이러면서 실질적으로 서민들은 그 정책에 의해서 혼란이 많이 오거든요?

실질적으로 주택 구입이…… 무주택자들은 지금 더 불안해져요. 왜 그러느냐 하면 주택을 담보로 해 가지고 집을 구하라고 했다가 이게 미봉책에 저기 하면서 주택정책이 바뀌다 보니까, 전세 대출이 안 되고 또 주택구입 대출이 안 되다 보니까 지금 서민들은 힘든 거예요. 어떤 것이 진짜 초점인지 흐려지고 있거든요?

앞으로 안정적으로 어떻게 해 나가실 건지 그거에 대해서 답변 부탁드립니다.

○국토교통부장관 강호인 안정적으로…… 전국의 집값, 전·월세 가격은 저희들이 아주 세밀하게 관찰하면서 이상 급등이나 이상 하락 지역에 대해서는 선제적으로 대응하겠고요.

서민들에 대해서는 기본적으로 자가주택 마련하는 데는 시간도 많이 걸리고 돈도 많이 드니까 이런 부분들은 저희들이 가급적이면 공공임대주택 공급을 일정 스톡 이상, 전체 주택 대비 한 10% 이상 공공임대주택의 스톡을 많이 늘려 나가서 이런 부분들이 결국은 나중에 시장의 안전판으로 작용할 수 있도록 만들어 드리는 목표가 저희들이 지금 현재 가지고 있는 주택정책의 기본 스탠스입니다.

○임종성 위원 국토부에서 공공임대주택을 좀 확대해 주시고요.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

1분만요.

○위원장 조정식 예, 쓰세요.

○임종성 위원 전에도 한 번 얘기를 드렸는데 실질적으로 분양가 상한제하고 전·월세 상한제

등 근본적인 주거안정 대책 마련이 필요하다고 보거든요?

본 의원이 발의한 주택법 개정안도 이런 내용을 담고 있기 때문에 장관님께서 이거에 대해서 각별히 신경써 주시고요, 주거안정을 위해서 체계적인 준비가 필요하고 정책적인 마련이 필요하지 않을까 생각됩니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 이원욱 위원님 질의하시기 바랍니다.

○이원욱 위원 장관님, 제가 지난번 국감 때 말씀드렸던 건데 필스 방류를 통해 가지고 수질개선이 좀 이루어졌지 않습니까, 4대강에 대해서?

○국토교통부장관 강호인 예.

○이원욱 위원 이번에 2월 2일 날 보니까 국토부·환경부·농림부 등등이 '2017년 댐-보-저수지 최적 연계운영 방안' 이런 거에 대해서 보고서를 냈고 거기에서 2017년부터는 보 수위의 활용 범위를 기존의 어도제약·양수제약 수위에서 지하수 제약 수위까지 확대하겠다라고 하는 것으로 결정하셨는데, 이거 올해 4월부터 연중 시행하겠다고 결정했고요, 굉장히 잘한 것 같은데 어찌 됐든 시범사업을 통해 가지고 저희가 한번 해봐야 되겠지만……

장관님, 세계적인 추세가 자연하천을 어떻게 만들어 낼 것인가라고 하는 게 선진국들의 추세이지 않습니까? 장기적으로는 보의 상시 개방…… 이게 시간을 확대하겠다고는 했지만 결국에는 일시적인 것 아니겠습니까, 4월부터? 그것이 아니고 상시적인 개방 그리고 보 철거까지도 고민해 봐야 되는 것 아닌가요? 낙동강 같은 경우는 보가 너무 많이 설치돼 있는 것 같다는 느낌이 없으십니까?

○국토교통부장관 강호인 선진국들의 자연하천 복원 추세 이런 것들은, 그쪽은 이미 기후가 안정돼서 수량이 일정한 상태를 유지하는 국가들의 경우에 해당되는 것이고 우리나라 같은 경우에는 지금 기후 급변동이 많이 심해져 가지고 사실은 해마다 홍수 아니면 가뭄 이런 쪽에서 우리가 많은 곤란을 겪어왔지 않습니까? 그래서 그쪽하고는 사정이 좀 다르다는 점을 감안해 주셨으면 좋겠고요.

보를 전면적으로 개방하거나 철거할 경우 과연 가뭄 시에 용수 공급 차질이나 아니면 지하수위 저하에 따른 문제들은 어떻게 할 건지 이런 쪽도……

○이원욱 위원 항상 똑같은 말씀 하시는데 사실상……

○국토교통부장관 강호인 하여튼 이원욱 위원님, 잘 생각해 보십시오. 저희들이 일단 수자원 확보와 홍수 이런 쪽에 어느 정도 불을 껐기 때문에 가급적이면 환경부랑 연계해 가지고도 수질 쪽, 녹조발생 쪽 이런 쪽에도 이제……

○이원욱 위원 장기적인 과제를 말씀드리는 겁니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 좀 더 시간을 두고 관찰해 가면서 나중에 또 그런……

○이원욱 위원 당장 엎으라는 거는 아니고 그런 것까지도 미리미리 한번 국토부에서는 검토를, 고민하시고 장기적인 계획을 세울 필요가 있다는 이런 말씀 드리는 거고요.

오늘 업무보고 때 보니까 두 번째 핵심과제가 서민 주거안정인데요. 그런데 지난 11월 대책으로 아파트 중도금 집단대출 규제가 굉장히 강화됐지 않습니까? 그것은 알고 계시지요, 장관님?

○국토교통부장관 강호인 이것은 일종의 비공식적인 규제인데, 하여튼 어려움을 겪고 있다면 이런 부분들도 저희들이 관계기관 협의 때 그런 입장을 전달하도록 하겠습니다.

○이원욱 위원 지금 주택도시기금 여유자금이 40조 원 이상이 쌓여 있는데요 이 주택도시기금의 수익률이 보통 2.5%, 2.8% 이 정도 되거든요, 작년도에는 2.53%였고? 이거를 중도금 대출에 좀 할애하면 어떨까 싶어요.

현재 시중금리가 보통 5% 이상 되고 실제 6~7%까지 받으려고 하고요, 작년도에 2금융권에서 86조의 대출이 증가됐는데 제가 세부적으로 보지는 못했습니다만 일반적으로 언론이라든가 이런 데서는 '중도금 대출 때문에 2금융권에서의 대출이 급격히 늘어났다' 이런 평가들이 있거든요?

그런데 주택도시기금을 쓰면 사실은 굉장히 낮출 수가 있고 그리고 이게 미상환으로 인해 가지고 떼일 가능성도 없는 게 중도금 대출 아니겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○이원욱 위원 그래서 주택도시기금을 활용하는 방안, 이것 한번 검토해 주시겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 하여튼 주택시장 여건과 가계부채 관리 등을 종합적으로 검토할 필요는 있습니다마는 지금 시중 금융기관에 그런 자금이 풍부한 상황이기 때문에 기금이 직접 이런

중도금 대출을 취급하기보다는 우선 디딤돌대출이나 아니면 보금자리론 등 기존 정책모기지 지원에……

○이원욱 위원 아니, 지금 워낙에 금리가 높다니까요, 장관님.

지금 중도금 대출 이율이 6~7% 그렇습니다. 그러면 서민 주거안정을 위해 가지고 정책적으로 굉장히 한번 검토해 볼 필요가 있는 문제라고 생각되거든요.

○국토교통부장관 강호인 이런 것들은 나중에 시장 상황을 봐 가면서……

○이원욱 위원 긍정적으로 검토해 보시겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 추가적으로 조치를 검토하는 것이 바람직하지 않나 생각합니다.

○이원욱 위원 전혀 검토해 보실 생각이 없으십니까?

○국토교통부장관 강호인 아니요, 이원욱 위원님 지적에 따라서 저희들도 한번 검토는 해 보겠습니다.

○이원욱 위원 이것 한번 정말 긍정적으로 검토해 보시고요. 어차피 주택도시기금이 40조 원 이상이 남아 있는 상태에서……

서민 주거안정이 이번에 두 번째로 말씀하신 보고서의 중점 과제인데 그 문제와 관련해서는 지금 서민들의 아주 중요한 문제가 걸려 있는 것 같습니다.

이것도 제가 지난번에 국감 때 말씀드렸던 건데 최근에 뉴스테이 분양된 것들도 보면 RIR 소득분위가 결국에는 8분위·9분위·10분위 정도뿐이 없을 정도로 임대료와 보증금이 굉장히 높습니다 최근에 인천 서창2, 수원 호매실, 대구 금호 이런 것들이.

그런데 지난번 국감 때 제가 말씀드렸을 때 장관님께서 '소득분위 6~7, 5~6 이런 중위권을 대상으로 해 가지고 한번 확대해 보겠다'고 하셨는데 실제 이것에 대한 정책 반영은 전혀 없어 보여요.

○국토교통부장관 강호인 아니요, 저희들이 이런 고민들을 많이 하고 있습니다. 사업자들의 참여 형태를 다양화하는 것도 저희들이 검토를 하고 있고 그다음에 뉴스테이 수요자들에 대한 제약들이 있는데 이런 제약들을 어떤 식으로 완화할 수 있을까, 그런데 그때 이 위원님께서 말씀하셨던 무주택자들에게 청약 우선권 주고 이렇게 하는 것까지는 사실 임대주택 공급 활성화하는 데 부정적 영향을 미칠 수가 있어서 조심스럽기는 하지만 다른 실수요자들, 특히 저소득층의 실수요자들도 참여시킬 수 있는 방안들에 대해서 저희들이 업계, 수요자들 간담회도 열고 하면서 많이 의견도 청취하고 대안도 강구 중에 있습니다.

○이원욱 위원 그런데 실제로는 최근에……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

아까 말씀드렸던 세 가지가 거의 비슷한 수준의 임대료로 책정이 돼 있습니다. 그래서 RIR, 소득분위도 전혀 변화가 없다고 보여집니다, 장관님 말씀은 그렇게 하셔도.

○국토교통부장관 강호인 저희들이 면밀하게 대책을 세울 시간을 주시면 고맙겠습니다.

○이원욱 위원 뉴스테이가 애초에 주택기금이 들어가는 만큼 중산층, 중상층이 아니고, 실제로 서민주거 안정을 위해서 많이 기여되는 방식으로 바뀌어야 된다고 생각합니다.

○국토교통부장관 강호인 뉴스테이가 도입 초기이고 올해 7월 달에 겨우 이제 입주자들이 들어와서 입주가 시작되거든요. 하여튼 입주 시작하는 그때의 시장 상황 이런 것들도 저희들이 살펴가면서 추가적으로 필요한 대책들이 있다면 저희들이 적극적으로 발굴해서 수요자 맞춤형으로 발전시켜 나가도록 하겠습니다.

저희들도 신경을 쓰고 있기 때문에 같이 고민해 주시면 고맙겠습니다.

○이원욱 위원 이상입니다.

……

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 이학재 위원님 질의하시기 바랍니다.

○이학재 위원 장관님, 고생 많으십니다.

공공임대주택에 살고 계시는 분들이 소득 수준이 낮든지 또 국가유공자나 유족들, 기초수급자, 한부모가족, 북한이탈주민, 장애인 이런 분들이 주로 많이 사시잖아요. 그래서 공공임대주택에 대한 관리나 지원을 잘 해야 되는데 제가 작년 예산심사 때도 이 지적을 했었는데 노후 공공임대주택 시설 개선을 위해서 그러니까 2014년도 7월에 수요조사 한 것 보면 1조 2000억 원 정도 들고 시급한 것만 해도 한 2500억 정도가 든다 그래서 작년도에 예산을 100억 정도 반영해서는

안 되고 한 500억 정도 반영을 해야지 이런 시급한 문제들을 해결할 수 있다고 했는데 결국은 150억 정도밖에 반영을 못 했습니다.

작년도에 지적을 했던 것이 사업을 즉흥적으로 1년 단위로 추진하다 보니까 이런 문제가 생긴다 그래서 종합적·체계적인 대응이 필요하다 이런 지적을 했었는데 어떻게 검토를 해 보셨나요?

○국토교통부장관 강호인 저희들이 원래는 중장기 계획을 세워 가지고 연차별로 이런 소요들이 반영돼야 되는데 아마 이게 2015년도까지는 그런 식으로 운영이 됐을 겁니다.

○이학재 위원 예, 맞습니다.

○국토교통부장관 강호인 그래서 일차적으로 대부분의 사업이 당초 계획의 목표를 달성했다고 보고 아마 재정당국에서는 2015년에 중단된 사업으로 알고 있습니다. 그런데 그러고도 수요가 계속 산발적으로 조금씩 조금씩 제기가 돼 가지고 이렇게 예산 요구를 하고 증액 반영이 되고 이런 과정을 겪고 있습니다.

○이학재 위원 그렇지요. 실질적으로 한 절반 정도도 채 해결이 안 됐고 또 수요조사 결과가 시급한 것만 2500억, 그런데 이것을 100억씩 하다 보면 2500억 다 하려면 25년 걸리는 거고요. 그래서 이렇게는 안 되고 아까 말씀드린 대로 지속적·안정적인 예산 확보를 위해서는 중장기 사업계획을 해야 된다고 생각합니다.

제가 이 법안을 발의하고 있는데 긍정적으로 검토해 주실 것을 부탁드립니다.

○국토교통부장관 강호인 의원님의 개정안 법안 취지에는 저희들도 공감을 하고 있습니다.

○이학재 위원 제3연륙교와 관련돼서 말씀을 드리겠습니다.

작년도 6월 달에, 장관님 부임하시고 얼마 안 돼서 제가 지금도 죄송한 생각을 가지고 있는데 도발적인 질문을 강하게 했던 적이 있습니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 기억하고 있습니다.

○이학재 위원 그만큼 이 문제가 안 풀리고 시급한 문제이기 때문에 그랬는데 그 이후로 최정호 2차관님께서 인천시하고 정말 적극적으로 잘 챙겨 주셔 가지고 가시적인 성과들이 나타나고 있습니다.

보고를 받으셨겠지만 2011년도에 추정했던 손실부담금이 2016년도 말에, 지금 용역 중에 있는데 대한교통학회에서 교통량 분석을 해 보니까 예전에는 약 2조 5000억 정도, 민간사업자들은 많게는 10조 정도 예산이 든다고 했었는데 실질적으로 대한교통학회 분석에 의하면 한 6000억 정도밖에 안 든다는 겁니다. 한 3분지 1 내지는 많게 보면 한 20분지 1 정도로 줄 수 있는 결과가 나왔는데요.

사업비 부담 때문에 여태까지 꼼짝을 못했던 건데 이렇게 파격적인 안이 교통량 분석을 통해서 나오고 있기 때문에 이제는 적극적으로 추진해야 되지 않나 싶어서 제가 드리는 말씀인데요.

대한교통학회 분석자료를 종합적으로 검토하고 또 이 사업을 구체적으로 어떻게 할지에 대해 인천시하고 국토부 간에 TF팀을 만들 필요가 있지 않나 하는 그런 생각 하나하고요.

또 두 번째로는 LH하고 인천시하고 협약까지 체결을 해 갖고 제3연륙교 건설 설계비 80억을 예산 책정해 놨는데, 국토부에서 그것을 가로막고 있는데 이제는 이것도 풀어 주셔야 되지 않나 하는 생각이 듭니다.

이 부분에 대해서 장관님, 어떻게 검토를 해 보셨나요?

○국토교통부장관 강호인 인천시와 전담 TF팀 구성하는 것은 현재 우리 부와 인천시가 긴밀하게 협의하고 있는 것으로 알고 있습니다. 필요시에 외부 전문가들과 함께 논의해 보겠습니다.

그다음에 제3연륙교, LH가 인천시에 자금 지급하는 내용에 대해서는 LH가 기본설계비를 지급하기 위해서는 제3연륙교 건설에 따른 손실보전 방안에 대해서도 합의가 아마 선결돼야 되는 것 아닌가 생각하고 있습니다. 기본설계는 법적 건설단계에 해당되기 때문에 손실보전 방안에 대해서도 합의한 후에 추진하는 것이 바람직하다고 생각합니다.

○이학재 위원 그런데 그것은 LH가 해결할 수 있는 부분은 아니고요. LH는 교량건설비를 현재 이미 예산 책정을 해 놨고, 아까도 말씀드렸다시피 손실부담금에 대한 가시적인 금액이 약 6000억 원 정도로 나왔거든요. 이것을 어떻게 인천시가 다 부담할지에 대한 방안을 찾는데 그건 LH한테 맡길 일이 아니라고 생각합니다. 국토부하고 인천시하고 찾아야 되는데 예를 들어서 인천시 같은 경우에 인천대교 부분에 대한 손실부담금은 인천시가 부담하겠다 이런 방안까지 지금 내놓고 있기 때문에 국토부도 적극적으로 나머지 영종대교 부분을 어떻게 할 건지에 대해서, 그게 다 인천시

일이라고만 떠맡길 일이 아니고 국토부하고 민간 사업자 간에 손실부담 협약 체결한 그런 문제이기 때문에 국토부가 나서서 해결해야 되거든요.

그래서 꼭 예산 반영뿐만이 아니고 전에 검토했던 공항공사에서 영종대교의 손실부담금 문제를 해결하는 방안이 하나 있고……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

또 민간사업자들의 사업기간 연장하는 부분부터 해서, '인천시가 다 해결해 오면 우리가 도장 찍어 주겠다' 이렇게 하시지 말고 국토부가 해결할 수 있는 방안을 찾아 주셨으면 좋겠습니다. 저는 막 이렇게…… 또 흥분하려고 하는데 국토부가 일하는 것 보면 '인천시가 다 해 와라. 그러면 우리가 해결해 줄게', 그러면 해결이 안 되는 거예요.

○국토교통부장관 강호인 이게 워낙 또 재정 부담을 누가 부담해야 되느냐 하는 주체의 문제가 있고……

○이학재 위원 그러니까 제가 예를 들어서 말씀드렸지만 재정 부담 갖고 안 되는 부분이 있으면, 그것 해결이 잘 안 되면, 전에 공항공사에서 실제로 검토를 다 했었잖아요. 거기에서 해결하는 방법이라든지 또는 사용기간 연장하는 부분이라든지 다 종합적으로 이것 어떻게 해서든지 장관님이 해결하겠다는 의지로 검토를 해 주시고요. 가급적이면 올 1/4분기 내에 이것 결론을 냈으면 좋겠습니다.

꼭 해결해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 원만한 해결방안을 찾을 수 있도록 적극적으로 노력하겠습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○이학재 위원 제가 이 질문하느라고 9호선 직결 다 못 했는데 이것 지금 발주조차 못 하고 있거든요. 서울시하고 갈등 때문에 못 하고 있는데 우리 주민들 다 데리고 가서 서울시청 앞에서 시위해야 합니까? 이것도 어떻게든지 해결을 해 줘야지, 매번 서울시 때문에 해결 못 한다고 하면 안 되거든요.

○국토교통부장관 강호인 저희들이 서울시하고 이견 해소가, 좁혀지지 않아서 저희들이 금년 1월 달에 감사원에다가 이 사업 추진을 위해서 감사청구를 했습니다.

○이학재 위원 그러면 이것 또 감사원이 해결해 줄 때까지 기다려야 되잖아요. 그러니까 국토부에서 차량 발주라도 어떻게 해 놓고, 진짜 서울시 찾아가서 빌든지 윽박을 지르든지 어떻게든 해야지, 이것 만날 국토부가 해야 될 일을 안 하고 누가 해결해 주면 하겠다, 이래서야 되겠습니까? 이것 국토부하고 서울시가 해결해야 되는 문제고, 더 큰 책임은 국토부가 해야 되는 겁니다.

○국토교통부장관 강호인 워낙 민주적인 법령 체계에서 투명하게 운영을 하다 보니까, 각 기관별로 다 권한과 책임들이 나눠져 있고 그러다 보니까 논의가 지연되고……

○이학재 위원 서울시를 어떻게 설득할 건지에 대해서 안을 마련해 주세요. 그러면 주민들이 가서 시위해 가지고 해결합니까?

○국토교통부장관 강호인 서울시에 여러 가지 현안들이 많아서 사실은 이런 것들을 터놓고 같이 협의를 해야 되는데 원만하게 잘 협의가 되지 못하는 부분이 있어서 저희들도 안타까울 때가 많습니다.

하여튼 저희들이 서울시, 아까 말씀드린 인천시 그런 지자체하고는 이런 현안 해결을 위해서 좀 더 전향적인 자세로 적극적으로 협의하고 대안을 마련하기 위해서 노력하겠습니다.

○이학재 위원 어떻게 해결하실지에 대해서 저한테 구체적으로 말씀을 해 주시기 바랍니다.

……

○위원장 조정식 이학재 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의는 이해찬 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이해찬 위원 서울-세종 고속도로 관련해서 질의를 할 텐데요.

자료를 보니까 서울하고 안성 사이 고속도로가 71㎞인데 민자로 할 경우 예상 요금이 7400원 정도 나오는 것으로 돼 있거든요. 그런데 현재 경부선 서울-천안이 80㎞입니다. 80㎞인데 4600원이거든요. 서울-천안이 80㎞에 4600원인데 지금 만드는 서울-안성 간은 요금이 7400원이면 2800원이 더 비싼 거거든요. 민자로 할 경우는 1.5배 정도가 비싸진다고요.

차입금리도 민자로 하니까 아무래도 높고, 또 연간 통행료 상승률도 민자로 하니까 수익률을 더 내야 되기 때문에 높고, 이렇게 해서 높아지는데 정부가 왜 이렇게 자꾸 민자를 고집하려고 그러지요?

○국토교통부장관 강호인 민자사업은 초기에 행정절차는 다소 복잡하지만 착공 후에는 실시협약에 따른 공사비가 적기에 투자될 수 있어서 완공이 빨리 될 수 있는, 그래서 국민들 편의를 앞당길 수 있는 장점이 있습니다.

도공이 추진하는 경우에는……

○이해찬 위원 그 대신 요금이 이렇게 비싸잖아요, 1.5배 이상.

○국토교통부장관 강호인 요금이 비쌉니다마는 과거에 아무래도 재정에서 장기간에 걸쳐 가지고 완공하는 그런 사업에 비해서는 집중적으로 초기에 빨리 투자를 하다 보니까 그런 부분이 있습니다마는……

○이해찬 위원 1.5배가 소비자한테로 다 전가된단 말이에요.

○국토교통부장관 강호인 최근에 보면 민자도로라 하더라도 적어도 재정사업에서 하는 것에서 1.2배 이상은 높아지지 않도록 저희들이 다양한 민자사업 방식을 강구해 가지고 이런 부분을 적용한다면……

○이해찬 위원 서울하고 안성 구간이 71㎞인데 7400원으로 이미 나와 있단 말이에요.

○국토교통부장관 강호인 그 구간요금에 대해서는 도로국장으로 하여금 답변 올리도록 하겠습니다.

○이해찬 위원 서울에서 안성까지 71㎞인데 얼마 받을 예정입니까?

○국토교통부도로국장 김정렬 도로국장입니다.

안성 이남에 대해서는 지금 민자로 추진한다는 방침만 서 있는 거고 세부적인 계획이 나와 있는 상태는 아닙니다. 민자 일부 제안을 하고 있는 업체에서 추산을 한 것입니다마는 그것은 많은 변동성이 있고요.

저희 국토부의 기본방향은 민자고속도로의 경우에, 특히 수익성이 있는 경우에는 도로공사 기준요금의 1.2배 이내에서 억제하는 것이 기본방침입니다.

○이해찬 위원 지금 1.2배로 억제된 데가 어디가 있어요?

○국토교통부도로국장 김정렬 최근에 이루어지고 있는 것들은 도공 요금보다 더 낮은 데도 있습니다. 용인-서울 같은 경우에는 0.98 정도 되고요.

○이해찬 위원 어디요?

○국토교통부장관 강호인 용인-서울 구간입니다.

○국토교통부도로국장 김정렬 그리고 서평택-수원 같은 경우에도 1.1 얼마가 되고 있습니다. 실제 예측 교통량보다 100%를 넘는 수준인 경우도 많이 나오고 있습니다.

○이해찬 위원 여기 같은 경우 민자가 7400원으로 통행료를 산정해 놓고 있는데 경부선 서울-천안이 80㎞인데 지금 4600원이라는 말이에요. 그 다음에 안성에서 세종까지는 처음부터 민자로 간다고 되어 있다는 말이에요, 지금. 그래서 공사기간은 2020년부터 2025년이라는 말이에요.

도로공사에서 차입을 해 가지고 하면 바로 할 수 있는데, 민자로 하니까 빠르다고 그러는데 민자로 하니까 오히려 더 늦는 것 아니에요? 서울하고 안성은 도공이 시작해 가지고 빨리 하고 나중에 민자로 전환한다는 것이고 안성하고 세종 간에는 민자로 한다면서 2020년에 할 이유가 뭐가 있어요? 빨리 하는 것이 목적이라면 오히려 도공으로 하여금 차입을 해서 하면 되지.

○국토교통부도로국장 김정렬 물론 위원님 지적대로 그럴 수도 있습니다마는 현재로서는 정부의 방침이 민자로 하는 방침으로 되어 있기 때문에 오히려 그것을……

○이해찬 위원 정부의 방침을 왜 그렇게 정했느냐 그런 얘기예요, 지금.

○국토교통부도로국장 김정렬 2012년도에……

○이해찬 위원 합리적이지 않은 결정을 하고서 왜 자꾸 그것을 고집을 하느냐 그런 얘기예요.

○국토교통부도로국장 김정렬 우선 도로공사의 부채 문제가 가장 크고요.

○이해찬 위원 도로공사 부채?

○국토교통부도로국장 김정렬 도로공사 부채가 현재 27.4조 원이 되겠습니다마는 원리금 전부 합치게 되면 일일 상환금액이 110억 원 정도 되고 있습니다.

그래서 물론 자금조달을, 정부에서 국채를 발행한다든가 이런 재원 조달에 차질이 없으면 문제가 없습니다마는 지금 전체적으로 7조 4000 정도의 총사업비가 되는 입장에서 우선은 민간자본을 투자하는 방법으로 하되 빨리 추진하기 위해서 안성까지는 우선 도공에서 선투자를 해서 추진을 하고 안성 이남은 민자로 확실히 처음부터 하겠다는 그런 계획이고요.

○이해찬 위원 그것이 안 된다고 내가 그러는데 자꾸…… 왜 똑같은 거리를 다니는데 민자로 한 데를 다니는 데는 1.5배를 더 내야 되느냐 지금

그런 얘기예요. 천안에서 논산 가는 구간은 이점 몇 배까지 그동안 받은 것을 잘못을 다 인정을 하면서도.

○국토교통부도로국장 김정렬 위원님, 아까도 설명 올렸습니다마는 저희는 일단 통행료를 도공 요금 대비 1.1~1.2를 목표로 하고 있습니다.

○이해찬 위원 1.2배도 안 된다는 말이에요, 도공만큼 받아야지. 1.2배 한 것이 왜 타당해요, 그게?

○국토교통부도로국장 김정렬 그런데 도로공사의 경우에는 부담금이라든가 세금 같은 것이 있기 때문에 또 원리금이 약간 싼 부분도 있고 해서 실질적으로 원가보상률이 85% 수준밖에 안 됩니다. 그래서 이보다 낮출 수는 없는 것이고요.

○이해찬 위원 도로공사가 고속도로 닦는 기술은 제일 최고의 선진화된 기술을 가지고 있잖아요?

○국토교통부도로국장 김정렬 그렇습니다.

○이해찬 위원 그러면 거기에다가 주면 되지, 지금 도공의 부채율이 얼마입니까?

○국토교통부도로국장 김정렬 부채비율은 지금 100%는 안 되고 있습니다.

○이해찬 위원 85% 정도 되지요? 그런데 그게 뭐가 높다고 그래요. 수자원공사는 부채비율이 지금 얼마인데?

○국토교통부도로국장 김정렬 수자원공사도 그 정도 되고 있습니다.

○이해찬 위원 뭐라고요?

○국토교통부도로국장 김정렬 수자원공사는 한 이십몇 %……

○이해찬 위원 250%예요, 250%.

수자원공사 사장님 나오셨지요?

부채비율이 얼마입니까?

○한국수자원공사사장 이학수 204%입니다.

○이해찬 위원 204%.

○국토교통부도로국장 김정렬 도로공사는 부채비율은 문제가 안 되고요, 부채규모가 문제인데……

○이해찬 위원 LH공사는 얼마예요, 부채규모가?

○한국토지주택공사사장 박상우 350% 정도 됩니다.

○이해찬 위원 그러니까 지금 주장이 타당하지 않다는 말이에요.

○국토교통부도로국장 김정렬 위원님 말씀에 일부 동감합니다마는 그러나 현실적으로 현 시점에서 다시 이것을 재정으로 바꾸려고 하면 시간이, 기획재정부라든가 정부 방침을 바꾸어야 되기 때문이 오히려 현재보다 더 늦어질 우려가 있고요. 초기에는 재정이 빠르지만 안성 이하의 경우에는 우선 민자 절차를 다 거친 다음에 실시하기 때문에 오히려 재정으로 하는 것보다 마지막 단계에서는 재원을 집중적으로 투자할 수 있기 때문에 사업을 빨리 추진할 수 있는 장점이 있습니다.

○이해찬 위원 들어가세요. 들어가시고……

장관님, 서울-세종 간 고속도로 사업은 근본적으로 아직 재정이 많이 투입된 것이 아니니까 도공하고 협의를 해서, 다 합쳐 봐야 이것이 예산이 얼마입니까? 다 합치면 예산이 6조 정도 들어갈 것 아니에요, 6조? 그러면 6조 들어가 보아야 도공 부채비율이 그렇게 높아지는 것 아니에요.

그리고 도로 130㎞를 닦는 것이…… 어떻게 보면 큰 도로는 다 닦았잖아요, 지금. 100㎞ 넘는 도로 계획은 지금 거의 없잖아요.

도로공사 사장님, 100㎞ 이상 고속도로 준비하고 있는 것이 몇 개나 있습니까?

○한국도로공사사장 김학송 개수로 정확하게 말씀드리면……

○이해찬 위원 앞으로 할 것이……

○한국도로공사사장 김학송 큰 장기적인 도로공사는 다 마쳤습니다.

○이해찬 위원 그러니까 이제는 100㎞ 이상 넘는 도로공사는 별로 없고 조그마한 연결도로라는 말이에요. 이것이 큰 사업인데……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

큰 사업을 할 적에 재정으로 하든가 아니면 도공이 차입해서 하든가 그렇게 해야 시간도 짧아지고 부당한 요금을 안 받게 되는데 그것을 잘못된 결정을 해 놓고 그것을 계속 고집을 해서는 안 된다 그런 얘기예요. 다시 한번 검토하세요. 검토하시겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 위원님, 다시 한번 말씀드리겠습니다.

도공의 금액 자체는 재정부담이 얼마 올라가지 않는다 하더라도 국가 전체적으로는 하여튼 이런 공기업을 포함해서 부채를 감축하거나 적어도 늘리지 않아야 되는 그런 큰 재정 측면에서의 문제점이 있고요.

그다음에 민자사업의 요금 가지고 말씀을 많이 하시는데요, 천안-논산도 2.1배이지만 서울북부 외곽순환고속도로의 요금체계를 저희들이 재조정을 해 가지고 적어도 고속도로 통행료의 1.2배 이하로 낮추는 방안을 지금 적극적으로 마련하고 있습니다. 그 방안이 마련되면 천안-논산에도 적용이 될 수 있을 것이고요.

지금 세종-안성 같은 경우에는 이미 민간 사업자들이, 이런 예측기법들이 많이 발달이 되어 가지고 실제로 요구하는 금액들이 도로공사에 비해서 1.1배 수준에 불과한 그런 민자사업 제안도 있습니다.

○이해찬 위원 지금 7400원으로 예정이 나왔잖아요, 71㎞인데?

○국토교통부장관 강호인 이것은 아직 민자사업이 확정이 안 된 부분이기 때문에 저희들이 이런 부분에 대해서 계속 협의를 해 가지고 도로공사의 통행료보다는 적어도 1.2배 이상 높지 않게 저희들이 결정해 나가도록 하겠습니다.

그러니까 이 요금체계에 대해서는 저희들이 그런 가이드라인을 가지고 추진을……

○이해찬 위원 의사결정을 언제 한 것입니까?

○국토교통부장관 강호인 이미 서울북부 민자고속도로가……

○이해찬 위원 아니……

○국토교통부장관 강호인 이것은 민자사업자가 확정이 되어서 민자적격성이 통과가 되어 가지고 나중에 확정이 되면 그때 요금체계도 결정이 될 것입니다.

○이해찬 위원 서울과 세종 간에 고속도로를 놓기로 정부가 의사결정한 지가 언제냐고요.

○국토교통부장관 강호인 2015년입니다.

○이해찬 위원 당시의 회의록을 자료제출해 주세요.

○국토교통부장관 강호인 예.

……

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 주승용 위원님 질의하시기 바랍니다.

○주승용 위원 전남 여수 출신 주승용 위원입니다.

방금 민자고속도로 말씀하셨는데요, 정부가 재정으로 추진해야 될 사업을 민자로 추진함으로 해 가지고 방금 '도로공사 부채가 많으니까 부채를 감축하기 위해서' 뭐 이렇게 핑계를 대는데 그 지역 주민들은 늦게 개발되고 늦게 혜택을 보는 데 대해서도 엄청 억울하고 분한 감을 느끼고 있는데 그나마 민자로 사업을 추진하다 보니까 통행료 부담을 2배 이상 물다 보니까 얼마나 이중삼중으로 부담이 됩니까?

천안논산고속도로도 주로 호남분들이 많이 이용을 하는데 언제부터 이렇게 9400원인가요? 지금 이용을 하고 있고 이에 대한 대책을 마련하겠다고 한 지가 오래 되었어요. 장관님, 대책이 언제 나옵니까?

○국토교통부장관 강호인 아마 서울북부 민자고속도로 요금 인하 방안이 발표되면 이어서 천안논산고속도로도……

○주승용 위원 장관님 임기 끝나버리면 끝나는 거 아니에요?

○국토교통부장관 강호인 하여튼 저의 임기에 관련 없이 국토교통부에서 이런 문제를 인식을 하고 있고……

○주승용 위원 근본적인 문제를 해결해야 되고 정부가 보전을 해 주든지 해야 돼요.

그리고 우리 국토교통위원회에서 지난해 12월달에 호남고속철도 2단계 사업 조기완공, 그리고 목포-제주 간 해저터널 건설 촉구 결의안을 통과를 시켰어요. 그랬는데 목포-제주 해저터널 건설 촉구 결의안을 삭제하는 번안동의안을 추진한다해서 저는 우리 위원회에 유감을 표명합니다.

당초에 이 결의안을 작성할 때도 목포-제주 해저터널은 '건설계획을 조속히 수립하고 적극 추진할 것을 촉구한다'라고 이렇게 당초 안에는 만들었다가 뒤에 '건설계획에 대해서 관련 지자체와 적극 협의할 것을 촉구한다' 해 가지고 상당히 많이 완곡한 표현으로 이렇게 수정을 했는데도 불구하고 일부 위원님들께서 의결 직후에 '내용을 잘 몰랐다' 그러면서 번복을 주장해 가지고 지금 번안동의안을 추진한다고 하는데 이것은 대단히 잘못됐고 이것은 번안동의할 사안이 아니다, 번안동의라는 것은 의결되고 나서 그 사정이 명백한 어떤 착오에 의해서 기인한 것이 밝혀졌을 때 번안동의를 하는 것인데 제대로 내용 파악을 못 했다는 이유로 결의안 번안을 추진한다는 것은 결국 우리 국토위 스스로 우리의 권위를 실추하는 것이다 이렇게 생각을 하고, 절차상으로나 내용상으로 아무런 문제가 없는 것이기에 이 번안동의안의 취지는 잘못되었다, 불가하다 저는 이렇게 말씀드리고 싶습니다.

지금 목포-제주 간 해저터널은 박근혜 대통령

의 공약사항이고, 맞지요?

공약사항 맞지요, 최 차관?

○국토교통부제2차관 최정호 제가 확인해 보겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 공약사항은 아닌 것으로, 아니라고 이야기합니다.

○주승용 위원 그리고 지난 2007년도에 전남과 제주가 함께 국책사업으로 선정해 줄 것을 대정부 공동 건의를 해서 거기서부터 출발된 사안입니다.

그리고 우리는 작년에 폭설과 강풍으로 인해 제주공항이 마비되어 가지고 2박3일 동안 9만 명이 제주공항에 발이 묶였고 그 이후에도 안개나 강풍 등으로 인해서 잦은 결항이 반복되고 기상이변이 일상화되고 있는 그런 상황 아니겠습니까?

그래서 언젠가는 목포-제주 간 해저터널이 필요하다고 하는 데 공감을 하고 있고 문제는 제주의 도민들께서 지금 제주공항이 너무 포화상태에 있다 보니까 제주신공항이 착공되고 나면, 제주2공항을 착공하고 나서 추진해도 늦지 않다라는 것에 대해서는 저희들도 충분히 공감을 하고 있지만 그 자체가 잘못되었다는 것은 아니다, 그러니까 제주발전연구원이 2011년도에 조사한 바에 의하면 제주도민의 70.2%가 해저터널 건설에 찬성을 했습니다.

저는 앞으로 이 목포-제주 해저터널은 제주 관광 활성화에 크게 기여할 것이고, 현재 성산읍에 추진하고 있는 제주신공항이 완공된 후에도 기상이변에는 속수무책일 수밖에 없습니다. 그리고 이 해저터널이 관광객의 제주도 체류를 줄이지 않을 것이고 오히려 대체 교통수단의 확보로 관광객 유인효과를 증대시킨다는 장점은 도버해협이라든지 일본 세이칸터널에서도 그 사례를 찾아볼 수가 있습니다.

그리고 지금 우리나라 경제성장률이 하락하고 있는 추세에서, 이것이 사업비가 한 15조 원 이상 들지요? 15조 원 정도로 예상되는 대형 국책사업은 한국 경제성장을 견인할 수도 있다라고 생각하고 있고, 지금 이것이 B/C가 0.84가 나와요. 0.84라고 한다면 호남에서 이 사업보다도 B/C가 높게 나오는 사업이 없습니다.

그렇기 때문에 장기적으로 추진해야 될 사업이고 국가 균형발전에도 저는 크게 기여할 사업이다라고 생각을 해서 지금 한국도 관광이 전부 다 서울과 수도권과 제주에만 관광객이 편중되어 있는 현상을 해소하기 위해서라도 남해안 관광발전에도 크게 도움이 될 것이다, 그래서 여러 가지 측면에서 본다면 저는 목포-제주 간 해저터널은 제주 방문을 하는 관광객의 증가뿐만 아니라 국토 균형발전 그리고 세계 최장의 해저터널이 됨으로 해 가지고 한국 건설업의 세계적 위상을 높여 줄 것이고 서울-제주 간 KTX를 개통하면 고속철도 건설기술도 세계적으로 인정받는 계기가 되어서 국가발전에도 크게 기여할 것이다 이렇게 생각하고 있는데 여기에는 공감을 하시지요, 장관님?

○국토교통부장관 강호인 일단 그런 대역사, 고도의 기술력을 요구하는 그런 사업을 하다 보면 우리 철도기술도 발전할 것이고 또 지역경제 활성화 차원에도 아주 중요한 역할을 할 것입니다 마는 그런 것들하고 또 들어가는 재원조달, 과연 우리 기술력이 심해터널을 감당할 수 있겠느냐 하는 현실적인 추진 가능성 이런 것들을 다 종합으로 감안해서 검토되어야 한다고 봅니다.

○주승용 위원 예, 적극 검토해 주시기 바랍니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음 질의는 정용기 위원님 질의하시기 바랍니다.

○정용기 위원 대전 대덕의 정용기 위원입니다.

장관님께 저희 대덕구 또 대전 전체와 관련된 현안 몇 가지 좀 짚고 넘어가겠습니다.

수고 많으시고요.

장관님, 충청권 광역철도 1단계 신탄진-계룡 구간 사업예산이 올해 100억 원이 반영되었지 않습니까? 현재 기본계획 수립 용역 준 것으로 알고 있고 기재부하고 총사업비 협의 진행 중이시지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○정용기 위원 총사업비 완료 후에 기본계획 고시할 예정이실 텐데 어떻게 협의 끝나고 바로 고시하실 계획이십니까?

○국토교통부장관 강호인 현재 기본계획 용역 중입니다. 총사업비 협의를 포함한 관계기관 협의를 5월까지는 완료할 계획입니다. 완료하고 나면 기본계획을 고시할 예정입니다.

○정용기 위원 저희가 실무적으로 알아본 것은 3월까지 완료 예정이라고 하던데 일부러 늦추실 리는 없을 것 같고 아무튼 서둘러서 진행해 주시

고, 이 관련해서 원래 당초 계획에 없던 오정 환승역을 신설하기로 이렇게 국토부에서 결정을 해 주셔서 그 노고에 대해서 치하와 감사의 말씀을 드리고요.

지금 오정역을 신설로 추가를 하게 된 것은 제가 누차 말씀드렸지만 대전의 도시철도 2호선하고의 환승 편의도 고려하고 주변의 영세·서민 밀집지역 이런 것들을 다 고려해서 계획을 하고 있는데, 거듭 말씀드립니다. 기재부하고 총사업비 협의 잘 마무리해서 차질 없이 진행될 수 있도록 장관님께서 꼼꼼하게 챙겨 주시기를 당부 드립니다.

○국토교통부장관 강호인 잘 챙기도록 하겠습니다.

○정용기 위원 역시 관련해서 2단계, 신탄진에서 북쪽으로 조치원까지가 3차 국가철도망 계획에 포함되어 있는데 이 부분도 아무튼 장기적인 차원에서 국가의 간선 교통망이 구축되는 것이니만큼 가뜩이나 잘 챙기시겠습니다마는 각별한 관심 좀 부탁을 드립니다.

그런데 3차 국가철도망 계획의 추가 검토사업으로 저희 대덕구 조차장역에서부터 옥천 구간의 복선전철화 사업이 선정이 되었습니다. 작년 연말에 한국철도시설공단에서 사전타당성조사 결과가 나왔는데 장관님, 혹시 그 B/C 결과 보고받으셨습니까?

○국토교통부장관 강호인 예, 조차장역을 추가하는 경우에는 타당성이 좀 감소하고 신설되는 오정역하고 역 간 1.6㎞밖에 안 되고 짧은 관계가 있어 가지고 오정역으로 통합해서 건설한다는 그런 계획으로 들었습니다.

○정용기 위원 그렇게 해서 하니까 B/C가 0.94 나왔습니다, 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○정용기 위원 0.94 나왔는데 사업구간이 옥천에서 조차장역인데 현재 그 사이에 역이 너무 적어서, 오정-대전-옥천 이렇게밖에 없어서 일단 지역민들이나 지자체 대전시의 입장도 B/C가 높게 나오게 하는 것까지는 이해를 하는데 이 긴 구간에 3개소밖에 정거장이 없는 것은 좀 문제가 있는 것이 아니냐 하는 지적과 여론이 있습니다. 그 부분은 전체적으로 다시 살펴볼 부분이 많이 있을 것이고요.

이 추가검토 사업 말고 본래 충청권 광역철도 사업 신탄진에서 계룡까지 가는 것에서도 조차장역의 여객기능이 필요하다라는 말씀을 그동안 누차 드렸었는데 B/C가 안 나온다라는 부분이 있고 또 들어보니까 여객기능을 하려면 설비를 새로 해야 되고 신호도 추가해야 되고 열차 2량이 증가되고 육교 만드는 데 60억 들어가고 해서 총 142억 원의 예산이 증가되는 것으로 보고 있다는 것입니다. 이렇게 하면 B/C가 0.69로 나온다는 것인데 이것이 원래 0.94 나오는 것하고의 차이가 140억 원 정도 됩니다.

여기 조차장에 기존 역이 있고 여기서부터 기차가 출발하는데 여기는 여객기능을 빼고, 이것이 140억이라는 그 비용 때문에 그런다면 그 140억의 비용 중의 일부를 지자체가 분담해서 하는 이런 방식을 검토를 좀 해 보실 수 있겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 사업타당성 확보와 함께 지자체의 그런 재원분담 합의 같은 것이 있으면 저희들이 한번……

그런데 그것이 지자체가 재원을 분담한다고 해서 타당성이 올라가는 것은 아닌 것으로 알고 있습니다.

○정용기 위원 그 말씀도 일견 이해는 됩니다. 그럴 수 있겠네요.

그런데 앞서 말씀드린 대로 만약에 그 구간을 전철화사업을 한다면 열차가 역 딱 3개를 가지고 운영한다는 것도 그렇고 열차가 출발하는 점인데, 그리고 거기에 인구가 상당히 밀집해서 사는 지역인데, 그리고 대전산업단지하고 바로 이렇게 되어 있고 그런데 여기를 출발하면서 사람은 안 태우고 굳이 가는 이 부분에 대해서는 분명히 검토는 할 필요가 있다고 생각됩니다.

○국토교통부장관 강호인 한번 검토해 보도록 하겠습니다.

○정용기 위원 그리고요, 행정중심복합도시건설청장님!

○행정중심복합도시건설청장 이충재 예.

○정용기 위원 올해로 행복도시 착공 10주년이 되시지요?

○행정중심복합도시건설청장 이충재 예, 그렇습니다.

○정용기 위원 청장을 비롯해서 그동안 전 직원들이 열정을 다해서 해 왔고 중앙부처 이전도 이제 거의 다 되었고 인구가 지난달 말 24만 8600명……

○행정중심복합도시건설청장 이충재 예, 그렇습니다.

○정용기 위원 성과가 분명히 있고 고생들 하셨습니다.

그런데 행복도시법 제1조 보면 '목적' 이렇게 나와 있습니다. '수도권의 지나친 집중에 따른 부작용을 해소하기 위해 행정중심복합도시를 새롭게 조성한다'라고 이렇게 되어 있습니다. 그런데 성장하기는 했지만 이 목적하고 다르게 성장해 왔다 이렇게 보여지는 것이 작년 연말까지 순 전입인구가 13만 7000명인데 이 중에 60%인 8만 1000명이 충청권에서 전입되었어요. 수도권은……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

1분만……

○위원장 조정식 마무리하세요.

○정용기 위원 마무리하겠습니다.

20%밖에 안 되는 4만 1000명인데 그래서 수도권 과밀해소를 위한 이런 행복도시 건설의 목표 이것하고는 달리 이렇게 되고 있습니다.

이제 정부기관 이런 것들 이전도 다 마무리가 되었기 때문에 앞으로도 수도권에서 어떤 저기가 될 것이 없을 것이라고 봐요. 그래서 대전·청주의 베드타운으로서의 세종시, 이것은 우리가 어차피 그림 그리고 꿈꿔왔던 것이 아니지 않습니까?

저는 수도이전 부분, 이번에 개헌 논의가 정치권에서 있습니다마는 개헌을 하면서 관습헌법의 틀에서 이것을 성문헌법으로 끌어내서 개헌을 통해서 수도이전을 행복도시로 하는 이런 것들이 필요하다고 보는데 청장님, 이와 관련해서 의견이 있으십니까?

○행정중심복합도시건설청장 이충재 위원님이 말씀하셨다시피 지금 행복도시는 인구비율로 보면 한 60% 정도가 충청권에서 왔습니다만 그동안의 비율을 보면 중앙행정기관 이전 초기에는 한 50%까지로 수도권에서 오는 비율이 높았습니다만 현재 30% 정도 되고 기타 지역에서는 오히려 지금 비율이 굉장히 상승해 가고 있습니다.

그래서 저희가 그동안에는 행복도시 내의 지역주민에게 우선분양을, 거주지 우선을 주었는데 그것을 50%로 작년 7월 정도에 제한하고 전국으로 풀었기 때문에 그 효과가 내년부터 나타나면 전국적으로 또 수도권에서 인구가 많이 유입되리라고 보고요.

지금 위원님이 말씀하셨다시피 수도이전 문제는 언론을 통해서 제가 듣기는 했습니다마는 저희가 당초에 신행정수도에서 출발을 했기 때문에 언제라도 다양한 기능을 수용할 수 있도록 만반의 준비를 다해 나가도록 하겠습니다.

○정용기 위원 예.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 전현희 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○전현희 위원 장관님, 그리고 이 자리에 계신 공무원 여러분!

그리고 회의실 밖에서 상임위에 참석하시는 우리 공무원 여러분들!

정말 고생 많으십니다. 국민을 대신해서 진심으로 감사드리고요. 그리고 모두 새해 복 많이 받으십시오.

질의드리겠습니다.

수서 역세권 개발에 관해서 장관님께 질의드리겠습니다.

지난해부터 본 의원실과 국토부, LH공사, 한국철도시설공단이 수도 서울의 새로운 관문인 수서역세권 개발에 관해서 수차례 협의를 계속해 오고 있습니다.

그간 애써 주신 관계자 여러분께 감사드리며 장관님께 두 가지 제언을 드리고자 합니다.

첫 번째로 주민친화적 개발을 당부드립니다. 인근 세곡지구 개발과정에서 교통대책이나 주민편의시설 마련을 외면해서 이 지역 주민들의 불편이 매우 큰 상황입니다.

본 위원이 국토부의 관계기관 협의에서 도서관이나 문화센터, 체육시설 등을 포함한 10여 개의 주민편의시설을 요청드린 바 있습니다. 이에 대해서 국토부 측 기관들은 '주민 공공편의시설 설립을 수서역세권 개발해서 적극 추진하겠다' 이렇게 답변을 해 왔습니다. 이에 대한 장관님의 입장 여쭙고요.

둘째로 수서역세권은 수도 서울의 관문이라는 상징성이 있습니다. 그래서 이런 교통, 즉 지리적 여건을 활용해서 국가정책의 신성장동력의 중심이 될 수 있는 개발을 요청드립니다. 특히 4차 산업혁명은 대한민국의 새로운 먹거리 창출을 위해서 거부할 수 없는 시대적 흐름이고 또 교통의 중심지인 수서역세권이 그 핵심 역할을 해야 한다라고 생각을 합니다.

그래서 본 위원의 요청에 따라서 LH공사 측에서는 청년창업시설을 역세권에 반영하기로 하였고 이곳을 시대적 흐름에 맞춰서 창업 중에서도

바이오메디컬이나 자율주행자동차 또 스마트홈 등 인공지능 AI를 기반으로 한 4차 산업혁명 분야에 특화된 공간으로 설계할 것을 국토부 측에 제안드립니다.

미국 등 선진국에서는 이미 AI에 기반한 무인 자동차가 상용화 직전에 있고 또 차세대 주거문화인 스마트홈이 대세인 만큼 교통·주거의 주무부처인 국토부가 그 핵심적 역할을 해야 되고 AI 기술개발에도 적극적으로 나서야 한다 생각을 합니다. 그리고 AI에 기반한 첨단의료기술, 진단기술도 4차 혁명의 중요한 분야인 만큼 이곳에 이와 관련된 병원, 연구소 등을 유치한다면 이 수서역세권의 이웃 판교테크노밸리의 드론지원센터와 더불어서 대한민국 4차 혁명의 새로운 중심지가 될 수 있다 생각을 합니다.

이런 수서역세권의 미래성장동력지향적이고 주민친화적인 개발에 대한 장관님의 의견을 질의하겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 위원님 말씀하신 취지에 대해서 전적으로 공감합니다. 수서역세권 공공주택지구 지구계획 수립과정에서 위원님이 말씀하신 내용들이 추진될 수 있도록 적극적으로 검토하겠습니다.

지구계획 수립과정에서 관계기관 협의를 통해서 도서관이라든지 복합체육시설이라든지 이런 공공시설 설치를 위한 용지 반영도 검토를 하고 또 전문가 용역 등을 통해서 청년창업시설 등 이런 AI와 같은 미래지향적 설계도 적극 반영되도록 최대한 노력하겠습니다.

○전현희 위원 감사합니다.

LH 서울본부가 지금 강남구에 있습니다.

(영상자료를 보며)

제가 여기에 직접 방문을 해서 현황을 살펴봤는데요 건물이 노후하고 협소하고 지어진 지 43년째라 사무실이라든지 주차장 규모라든지 턱없이 부족한 상황입니다. 그리고 민원인들의 방문 또한 용이하지 않아서 업무의 효율이 저해되고 있습니다. 그리고 제가 살펴본 바에 의하면 더욱 원활한 업무를 위해서는 신축 이전이 필요한데 이 지역에서 관련규제로 재건축 또한 용이하지 않다고 합니다.

그래서 본 위원은 LH 서울지역본부가 수서역세권 개발에 포함이 돼서 이전을 할 것을 제안을 드립니다. 그러면 이 지역의 주거정책 발전과 또 1000만 서울시민의 주거복지 편의를 위해서도 상당히 효율적이지 않을까 생각하는데 장관님의 견해는 어떠신지요?

○국토교통부장관 강호인 고객 불편 해소를 위한 접근성 제고 그리고 업무 효율성뿐만 아니라 또 건물의 매각 가능성까지도 종합적으로 고려해서 검토할 필요가 있다고 생각합니다.

○전현희 위원 좀 적극적으로 추진 부탁드리겠습니다.

감사합니다.

그리고 아까 오전에 제가 자료제출 요구드린 EEZ 골재 채취에 관해서 질문드리겠습니다.

남해안 EEZ에서 2008년부터 2016년까지 6만 2000㎥가량의 많은 양의 바닷모래를 지금까지 채취를 해오고 있습니다. 그런데 먹이사슬 최하단에 있는 멸치 등의 어획량이 절반가량 감소했고 이에 대해서 어민들이 매우 심각한 피해를 호소하고 있습니다.

인근지역 건설업을 위한 바다골재 채취의 중요성은 이해를 합니다. 하지만 또 어민들의 희생이나 수산자원의 훼손도 방치되어서는 안 된다 생각을 합니다.

바닷모래 채취가 손쉬운 골재 취득방법이다 이래서 근본적인 대안 없이 기간만 자동적으로 연장을 하는 것은 문제가 있다고 봅니다. 피해 수산업 종사자들과 적극적으로 협의하고 협의 완료 이전까지는 일단 골재 채취를 중단하고 현 상태를 유지하면서 대안을 찾기를 요청드립니다.

장관님의 견해는 어떠신지요?

○국토교통부장관 강호인 하여튼 저희들로서도 향후에 지자체와 또 골재업계와 적극 협력해서 바다골재 사용은 점진적으로 줄이고 골재원도 다변화해 나갈 계획입니다. 그리고 동남권 골재 부존량에 대해서 조사를 한다든지 하천골재단지 지정 협의라든지 아니면 또 재생(순환)골재 품질기준 강화 등 다양한 방법을 강구해 나가겠습니다.

그렇지만 또 건설골재 채취 중단으로 인해서 지역 건설사업에 미치는 영향, 나아가서는 국민경제 활성화와 재정 조기투입에도 미치는 영향이 크기 때문에 그런 부분들도 균형 잡힌 시각에서 봐야 될 필요가 있기 때문에 해양수산부라든지 국무총리실, 관계부처와 적극적으로 협의해서 조만간 원만하게 타결되도록 최대한 노력하겠습니다.

○위원장 조정식 전현희 위원님 수고하셨습니다.

다음은 이헌승 위원님 질의하시기 바랍니다.

○李憲昇 위원 장관님, 김해신공항 수요예측 관련해서 질의를 한번 드리겠습니다.

작년 6월에 영남권 신공항 사전타당성조사를 발표했는데 당시에 공항시설 대폭 신설뿐만 아니고 공항으로 접근교통망도 함께 개선해 가지고 향후에 3800만 명 규모의 신공항을 건설하겠다고 발표를 한 바 있는데요.

최근 KDI가 예비타당성조사를 추진 중이지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○李憲昇 위원 이 결과가 언제 나옵니까? 이번 달에 나옵니까?

○국토교통부장관 강호인 조만간 나올 수 있도록 저희들이 최대한 노력하고 협의를 진행 중에 있습니다.

○李憲昇 위원 제가 알기로는 1월까지 원래 결과가 나오기로 되어 있는데 아직까지 결과가……

○국토교통부장관 강호인 저희들이 1월 달까지 결과가 되게 요청을 했습니다마는……

○李憲昇 위원 지금 좀 늦어지고 있는데 일각에서는 작년 6월에 발표했던 여객수요보다도 낮게 잡아 가지고 신공항 건설사업이 리모델링 수준의 반쪽짜리 사업에 그치지 않을까 이런 의혹이 제기되고 있는데 지금 KDI가 예측한 여객수요는 어느 정도로 전망을 하고 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 KDI의 정확한 수요예측은 저희들 알고 있지 못합니다.

○李憲昇 위원 작년에 김해공항 여객수요가 1500만에 가까운 것 알고 계시지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○李憲昇 위원 이것은 지난 2014년에 ADP가 2020년도 여객수요로 전망한 수치인데요. 최근 10년간에 김해공항의 여객 증가율이 7.7%, 정부에서는 4.7%로 예상을 했는데 2배 가까이 늘어난 수치입니다.

이처럼 전망치보다 빠르게 여객수요가 성장하고 있는데 사전타당성조사 수치하고 현재 예타하고 차이가 어느 정도 날 것 같습니까, 수요?

○국토교통부장관 강호인 그것은 나중에 결과가 나와 봐야 될 것 같은데요. 저희들로서는 하여튼 작년에 발표했던 계획이 충분히 실현될 수 있도록 KDI 측과 협의하고 노력하겠습니다.

○李憲昇 위원 그렇지요? 만약에 작년에 발표한 항공수요보다도 적게 검토되고 있다면 문제가 있는 것 아니겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 그런 부분이 생기지 않도록……

○李憲昇 위원 지금 현재 총사업비는 어느 정도 규모로 검토되고 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 4.2조 정도……

○李憲昇 위원 그러면 거기에는 활주로 규모라든지 접근교통망, 터미널 규모, 보상이주비 다 포함이 되어 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다.

○李憲昇 위원 제가 알기로는 작년에 국토부가 제안했던 접근교통망들, 지금 현재 기재부하고 협의가 잘되고 있는 겁니까?

○국토교통부장관 강호인 그것은 우리 정부 내에서 합의를 봐서, 협의를 거쳐서 예타 신청을 한 것이기 때문에 문제없습니다.

○李憲昇 위원 그런데 만약에 예타에 이 부분이 빠져 가지고 계산이 된다면 어떻게 하시겠어요? B/C가 잘 안 나오면 접근교통망을 뺀다는 설이 있는데 그것도 확인이 안 됩니까?

○국토교통부장관 강호인 아직까지는 그런 이야기할 단계는 아닌 걸로 알고 있습니다.

하여튼 저희들이 제출했던 기본구상이 그대로 다 통과가 돼서 예타를 통과하기 위해서 저희들 최대한 노력하고 있습니다.

○李憲昇 위원 예타 결과가 발표될 텐데 만약에 작년의 국토부 발표보다도 축소돼서 발표되면 어떻게 할 예정입니까? 그래도 수용하고 향후 일정을 계속 추진하겠습니까, 아니면 재타당성조사를 요청하시겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 아직 결과가 안 나왔기 때문에, 하여튼 결과를 보고 거기서 아주 경미한 사항의 변경이라든지 이런 것은 나중에 생각해 봐야 되겠지만 기본적으로 큰 골격에서 차이가 난다면 그런 것들은 저희들이 당초 신청한 내용대로 통과될 수 있도록 노력하겠습니다.

○李憲昇 위원 반드시 그렇게 해 주셔야 됩니다. 왜냐하면 그동안 김해신공항 문제로 인해 가지고 영남권 주민들이 많은 갈등과 혼란을 빚어 왔습니다. 발표 이후에 많은 분들이 실망했음에도 불구하고 정부의 뜻을 존중해 왔는데 지금 새롭게 발표될 결과가 축소된다면 정말 부산시민들을 비롯한 영남권 주민들, 정부정책의 신뢰감을 상실하고 박탈감에 휩싸일 것 같습니다.

제대로 된 신공항 꼭 건설해 주시기 바라겠고요.

지금 신공항 계획이 2026년까지로 되어 있지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○李憲昇 위원 그런데 지금 당장의 김해공항 국제선여객터미널 수용능력에 대해서 제가 한번 여쭤 보고 싶은데, 2014년 487만 명에서 작년에 778만 명으로 급증을 하고 있습니다. 현재 김해공항 국제선여객터미널 수용능력이 464만 명입니다.

올해 6월까지 1단계 증축사업을 완공하려고 하고 있지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○李憲昇 위원 완공되면 국제선여객 처리능력이 혹시 얼마인지 아십니까?

○국토교통부장관 강호인 630만 명인 걸로……

○李憲昇 위원 630만이지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○李憲昇 위원 630만인데 작년에 벌써 778만 명으로 수요가 초과를 했어요.

뿐만 아니고 또 2단계 증축계획도 있지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○李憲昇 위원 2단계는 2018년부터 21년까지인가요? 그때 만약에 완성을 하게 되면 얼마나 되는지 아세요, 처리능력이?

○국토교통부장관 강호인 ……

○李憲昇 위원 시간이 가니까, 제가 자료를 보니까, 국토부에서 받은 자료입니다. 733만으로 예정이 되어 있습니다. 그런데 2023년까지 733만인데 벌써 작년에 778만 명을 통과했어요.

이대로 그냥 놔두실 겁니까? 국제선시설 확충이 시급한데 어떻게 하시겠어요?

○국토교통부장관 강호인 저희들이 현재 그래서 그런 부분들 해결하기 위해서 일단 세계적인 공항엔지니어링 회사입니까, 영국의 ARUP사를 통해 가지고 일단 혼잡해소방안을 검토 중입니다. 그래서 상반기 중에 혼잡개선계획을 마련할 예정으로 있습니다. 또한 6월 달에 국제선청사 확충사업 1단계가 완료되고 나면 피크시간대의 혼잡은 많이 완화될 것으로……

○李憲昇 위원 금방 장관님께서 ARUP사가 추진한 컨설팅 결과에 따라서 시설개선계획을 마련하겠다는 입장인데 그런데 컨설팅 과업내용을 보면 여객터미널 운영실태 조사, 혼잡 분석, 용량평가, 용량 최대화방안 제시인데 시설확충계획은 들어 있지 않은 것 같아요.

그래서 국토부에서는 어쨌든 간에 김해신공항 건설될 때까지, 2026년까지 기다려 보자는 것 아닙니까?

○국토교통부장관 강호인 가급적이면 중복투자를 피할 수 있는 방법이 있으면 최선의 방법이 아닌가……

○李憲昇 위원 그런데 장관님, 제가 보기에 이것은 중복투자가 아니고요. 기존에 있는 김해공항 제1활주로를 확충시켜 놓고 새로이……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

조금만 시간 더 주시지요.

○위원장 조정식 예, 쓰십시오.

○李憲昇 위원 김해신공항이 2026년 건설되더라도 기존에 건설, 구축되어 있는 시설이 중복투자라고 저는 생각을 하지 않습니다.

그래서 2026년까지 기다리실 게 아니라, 작년도 김해공항 이용객들의 숫자가 2023년 확충을 해도 그 수요를 벌써 넘어버렸어요. 그래서 시급하게 국제선 확충계획을 마련해 주시기 바라겠습니다. 그렇게 해 주시겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 하여튼 국제선터미널을 추가 증축할 경우에는 신공항터미널 규모를 줄여야 되는 문제도 생길 수 있고 그렇기 때문에 기본계획과정에서……

○李憲昇 위원 일단 지금 현재 불편을 겪고 있으니까 그 불편을……

○국토교통부장관 강호인 그러니까 그런 걸 해결하기 위해서 저희들이 하여튼 이런 부분들, 용역을 통해서 혼잡도를 줄일 수 있다고 그쪽에서는 말을……

○李憲昇 위원 제가 말씀드렸지만 2023년 확충을 해도 모자란다는 겁니다. 그래서 당장 급하게 서둘러달라는 말씀입니다. 그렇게 해 주시겠어요?

○국토교통부장관 강호인 하여튼 터미널을 효율적으로 운영할 수 있는 방안들 감안해서 종합적으로 검토해서 최선의 방안을 강구하겠습니다.

○李憲昇 위원 그래 주세요.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 최인호 위원님 질의하시기 바랍니다.

○최인호 위원 준비된 뉴스 동영상을 잠시 보시고 질의를 하겠습니다.

(16시35분 동영상 상영개시)

(16시37분 동영상 상영종료)

아까 뉴스 마지막 부분만 확인하겠습니다.

골재협회 현재 상근부회장이 국토부 과장 출신

의 심재홍 전 과장이라는데 맞습니까?

○국토교통부장관 강호인 맞습니다.

○최인호 위원 국토의 효율적 이용과 보존을 관리 감독해야 될 국토부 간부 출신이 유관단체인 골재협회의 상근부회장으로 지금 돼 있다는 부분도 상식적으로 이해하기 어려운 그런 사항입니다. 장관님께서도 이 부분 잘 유의해서 답변해 주시기 바랍니다.

아까 보도된 대로 작년에 20년 만에 우리나라 수산업 어획고가 100만t 이하로 뚝 떨어졌습니다. 어민들은 그 주된 이유 중의 하나가 방금 바닷모래 채취로 인해서 바다 생태계, 먹이사슬의 구조가 깨져서 어획고가 급감했다……

아시다시피 바닷모래는 육지의 논농사에서 모판 역할을 합니다. 그래서 모래 채취 때문에 웅덩이가 생기고 또 그로 인해서 생태계가 교란이 된다면 당연히 이런 어획고는 줄 수밖에 없는 그런 상황이지요.

그런 측면에서 아까 전현희 위원님의 답변에 골재 채취의 다변화를 추진하겠다고 장관께서 말씀하셨는데 골재 채취의 다변화라는 것은 당연히 이전에 있어 와야 됩니다.

올해 부산 신항에 들어갈 모래용으로 2년간만 한시적으로 허가를 받았는데 지금 더 이어서 7년 넘게 민수용으로도 겸하고 있지요, 장관님? 지금 9년째 하고 있는 것 아닙니까?

그러면 지난 9년 동안에 골재 채취의 다변화를 전혀 준비 안 했다 하는 것은 일종의 국토부가 모래 채취 다변화에 대해서 직무유기 했다 이런 말을 들어도 변명의 여지가 없는 것 아니냐……

거기에 대해서 어떻게 생각하십니까, 골재 채취 다변화를 준비를 안 했다 하는 지적에 대해서?

○국토교통부장관 강호인 글쎄요, 골재 채취 문제가 이번에만 생긴 문제가 아니고 사실은 2000년대 초반, 90년대 말부터 우리 하천 모래, 골재가 거의 어느 정도 용량의 한계에 부닥쳐 가지고 그런 논의들이 많이 있어 왔습니다.

그래서 북한의 임진강 모래도 수입해다가 쓰고 또 서해안 모래도 채취해서 쓰고, 물론 그 안에 내륙 모래 또는 산, 바위를 깎아 가지고 파쇄해서 쓰기도 하고 나름대로는 그렇게 다변화된 채로 연구가 되어 가지고 와 있습니다.

그렇지만 어느 한 군데도 그렇게 장기적으로 대량의 물량을 확보할 수 있는 안정적인 채취원은 없습니다.

○최인호 위원 아니, 그러니까 지금 모래의 30%를 바닷모래를 쓰고 있거든요. 나머지 70%는 아까 말씀하신 파쇄 골재라든지 쓰고 있지 않습니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○최인호 위원 그런데 하천 모래가 지금 없다고 하는데 PPT 자료 사진을 한번 보시지요.

(영상자료를 보며)

지금 여주 쪽의 한강에서 준설토 야적장이 저렇게 죽 한 4~5㎞ 간에 모래산처럼 되어 있습니다.

그다음 사진 한번 보세요.

오른쪽 중반부에 보이는 저게 모래산입니다. 4대강 사업 했을 때 준설토를 앞으로 사업용으로 쓰겠다 해서 여주시 쪽의 강변에 지금 몇 ㎞에 걸쳐 가지고 약 3500만 루베가 있습니다. 3500만 루베의 양이라는 것은 작년에 1000만 정도 EEZ에서 모래 채취를 한 걸로 보면 약 4년 가깝게 바닷모래를 대신할 만한 그게 지금 여주에 쌓여져 있습니다.

장관님, 이것 파악하셨습니까?

○국토교통부장관 강호인 예, 알고 있습니다.

○최인호 위원 그런데 이런 걸 활용하면 되지요, 왜 다변화가 없다고 하십니까?

○국토교통부장관 강호인 알고는 있는데 모래라는 게 이동을 하는 데, 운송을 하는 데 있어 가지고 50㎞ 넘어가면 경제성이 급격히 막 떨어집니다. 그래서 운임이 두 배, 세 배씩 막 올라가기 때문에 여주에 있는 모래를 동남권으로 가져 오는 경우에는 아마 트럭당 3만 원이 호가해서 도저히 경제성을 못 맞추는 걸로 알고 있습니다.

○최인호 위원 그런데 장관님, 그렇게 말씀하시면 이게 1, 2년간 정도면 운송비가 많아서……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

죄송합니다.

조금만 더 주십시오.

○위원장 조정식 더 쓰십시오.

○최인호 위원 1, 2년 정도면 모르겠는데 지금 무려 9년간이나 바닷모래를 이렇게 하고 있거든요. 애초의 계획을 넘어서 7년간이나 하고 있습니다.

그러면 수산업도 우리나라의 주요한 산업이고요. 물론 건설업이나 이쪽도 중요한 산업입니다마는 그러나 한쪽을 위해서 한쪽을 일방적으로

피해를 입혀 가면서까지 이렇게 하는 것, 그리고 우리나라 어업인들이 거의 180만입니다. 그런 수산인들의 피해를 일방적으로 입혀 가면서까지……

저기 있는 모래도 그냥 골재채취업자가 단순히 운송비 더 든다는 것, 그런데 운송비 정도 더 든다고 해서 전체 건설원가에 차지하는 비중은 미미하게 증가할 뿐입니다. 그러면 결과적으로 골재채취업자들을 대변하는 기관밖에 안 되지요, 국토부가 그런 식의 논리로 자꾸 하면.

○국토교통부장관 강호인 아니요, 골재채취업자가 저희들 건의를 해서 파는 게 아니고 이런 동남권에는 서해안에서 골재를 가져오는 데도 운반비가 많이 들어 가지고 상당히 경제성이 떨어집니다.

그래서 사실은 부산에서 EEZ에서 골재를 채취하는데 그 골재 채취 협의, 환경영향평가를 저희들이 용역을 의뢰한 데가 전남대학교고 전남대학교는 골재 환경영향 협의기관인 해수부와 이런 관련 기관들, 환경단체에 그런 의뢰를 받아 가지고 저희들이 용역을 의뢰했고 그 용역 결과에 의하면 영향 피해가 그렇게 크지가 않기 때문에 계속 채취해도 된다는 결과가 나와서 저희들이 골재를 채취한 것입니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○최인호 위원 장관님, 그러면 전남대학 조사 결과 이전에 경상대에서 조사한 걸 보고받으신 적 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 아니요, 그것은……

○최인호 위원 경상대학에는 엄청난 피해가 있다고 조사가 나와 있는 걸 전남대로 옮기면서 수공이 전남대에 용역을 주면서 바뀐 거예요, 피해 조사의 정도가.

○국토교통부장관 강호인 글쎄요, 그 경위가 어떻게 됐는지는 모르겠는데 아마 그런……

○최인호 위원 모르겠다고 하지 마시고, 경상대 조사는 엄청난 피해가 있다고 나와 있습니다.

○국토교통부장관 강호인 협의기관인 해양수산부에서 지정한 자격을 갖추고 있는 그런 용역기관을 우리가 선택해서 용역을 의뢰한 것이고 저희들이 자의적으로 의뢰한 건 아닙니다.

○최인호 위원 그래서 수산업이……

○국토교통부장관 강호인 그리고 또 지정해 준 군산대에서 거기 감리를 다 했고요.

○최인호 위원 장관님, 그래서 어업인들이 무작정 중단하라는 말이 아니고요. 전남대 결과를 신뢰할 수 있고 경상대의 이전 조사 결과도 있으니 해수부와 동의하는, 어업인과 동의하는, 정부와 어업인들이 동의하는 객관적이고 신뢰 있는 기관에 맡겨서 그 피해 조사가 나올 때까지는 일방적으로 연장하지 말라는 그런 합리적인 주장을 하고 있습니다. 그래서 경상대의 피해 조사 그것도 장관님이 직접 살펴보십시오.

○국토교통부장관 강호인 아니요, 그래서 사실은 작년 12월 달에 그런 협의가 되어 가지고 추가적으로 보완 조사를 하되 일단 골재 채취는 하면서 추가적으로 보완 조사를 하기로 했는데……

○최인호 위원 골재 채취 진행 중단을 계속 하고 있지 않습니까?

○국토교통부장관 강호인 그게 1월 달에 와서 입장들이 갑자기 바뀌어서 사실은 저희들은 충분하게 협의를 했고 어민들과도 협의를 해서 저희들은 요구하는 것들을 대부분 다 충족시켰다고 생각하는데……

○최인호 위원 그것은 국토부의 일방적인 주장이에요.

○국토교통부장관 강호인 1월 15일 지나면서 다시 막 입장을 강경 선회를 하셔 가지고 그런데, 하여튼 저희들로서도 그런 부분들 보완을 할 계획은 충분히 있습니다.

○최인호 위원 그러니까 중단을 하시고 객관적인 피해 범위나 이런 게 나올 때까지, 그리고 수공하고 협의를 충분히 해서 그렇게 하십시오, 그렇게 일방적으로 하지 마시고.

○국토교통부장관 강호인 그런데 지금 우리 경제 활성화를 위해서 재정사업을 상반기 중에 61%를 조기 집행하자고 하고 있고, 특히 동남권에는 EEZ 저쪽 골재가 거의 지금도 공사의 한 90%를 의존하고 있습니다. 그게 안 되면 부산신항이나 어디에 다른……

○최인호 위원 다변화 준비를 안 한 국토부의 잘못을 왜 어업인들한테 계속 전가를 하는 겁니까? 대안을 찾으십시오, 골재 채취에 대한 다변화에 대한 대답을.

○국토교통부장관 강호인 글쎄, 그게 충분하게, 오래 전부터 골재 채취 때문에 어업 피해가 발생했다면 그게 미리부터 준비가 되고 대책이 마련되고 협의가 됐을 건데……

○최인호 위원 7년간이나 더 연장하면서 준비가 안 됐다는 건 이해를 못 하지요.

○국토교통부장관 강호인 지금 말씀 주시는 그런 어민들의 이야기는 다른 4개의 어민들은 이미 작년 연말에 다 합의하신 부분이고……

○위원장 조정식 이제 정리해 주시지요.

○국토교통부장관 강호인 올 초에 부산 수협에서 아마 이런 걸 문제를 갑자기 제기하셔 가지고 그런데 따지고 보면 어획량이 감소하고 있다면 저희들도 상당히 신경을 써 가지고 조심을 해야 되는데 그 어획량……

○최인호 위원 아니, 작년 하반기에 수천 명이 국토부 앞에서 시위한 건 뭡니까? 갑자기 그렇게 하셨다 하면 그것은 또 이해 못 할 말씀이지요. 작년 하반기에 국토부 앞에서 전국 수산인들이 수천 명이 모여서 항의했지 않습니까?

○국토교통부장관 강호인 항의했지만 그런 민원에 대해서 저희들이 4개……

○최인호 위원 아무 말 없이 고민을 하셨다니까 제가 자꾸 지적을 하지요.

○국토교통부장관 강호인 4개 시군의 어민단체들하고 합의가 원만히 돼 가지고 작년 연말에 어느 정도 이루어지고 있었어요.

○위원장 조정식 장관님!

○국토교통부장관 강호인 그리고 연근해 어획량이 전반적으로 감소 추세라는데……

○위원장 조정식 장관님, 최인호 위원님, 다음 위원님들 또 질의가 있으시니까 그것에 대해서는……

○국토교통부장관 강호인 나중에 혹시 궁금하신 사항이 있으면 제가 따로 말씀드리겠습니다.

……

○위원장 조정식 별도 논의도 하시고 필요하면 또 이따 추가질의하시기 바랍니다.

다음 질의는 이우현 위원님 질의하시기 바랍니다.

○이우현 위원 이우현 위원입니다.

장관님을 비롯한 공직자 여러분들, 기관장님들 새해 복 많이 받으시고요.

아까 2017년도 주요 업무계획을 보니까 장관님께서 경제 살리기에 총력을 기울이겠다고 하셨고요. 또 둘째로 집 걱정 덜어드린다고 했고, 셋째로 국민생활 안정을 강화하셨고요. 네 번째, 교통을 편리하게 품격 있는 걸 만들겠다고 하고, 다섯째 함께 사는 사회 만들겠다, 여섯 번째 국토교통의 미래를 준비하겠다고 하셨습니다.

아마 내용, 계획 저는 잘 세웠다고 보고요. 이 계획이 2017년도 차질 없이 진행되고 준비 잘 하셔서 일자리 많이 만드는 국토교통부가 되고 기관들이 돼 주시기 바랍니다.

몇 가지만 질의하겠습니다.

아까 김성태 위원께서도 말씀하셨는데 65세 이상 택시 종사자들의 자격유지검사 도입을 아마 시행하시려고 그러는 것 같은데 장관님, 65세면 대한민국 연령에 비해서 너무 이건 지나친 것 아닌가 이런 생각을 가져요.

지금도 검사로 보면 운전적성정밀검사도 있고 또 교통안전교육도 있고 운수종사자 교육도 있고 운전면허 적성검사, 운전면허 관련 특별교통안전교육도 있는데 굳이 택시 가지신 분들한테, 65세면 지금 한창 일들 하실 나이인데 그것 좀 지나치지 않나요? 다른 선진국들도 보면 70세 이상으로 검사 같은 것 이렇게 제한을 하는데.

그리고 65세 이상 되신 분들한테 새로운 걸 만드는 것은 좋은데 시험을 컴퓨터 및 시뮬레이션으로 해서 이렇게…… 그런 것은 좀 지나치다.

장관님 견해는 어떻습니까?

○국토교통부장관 강호인 고령자 운전적성검사를 하는 것 65세로 한 것은 저희들만 정한 게 아니고 사실은 외국 선진국들 추세를 반영해 가지고 정한 걸로 알고 있습니다.

다른 외국의 경우에도 대부분 65세를 기준으로 해서 그런 적성검사 재조사를 하든지……

○이우현 위원 그러니까 지금 우리도 적성검사 이런 제도가 기 되어 있는데 이렇게 또 시험을 컴퓨터 및 시뮬레이션으로 해 가지고 5가지, 6가지 연세 드신 분들이 하면 컴퓨터 세대의 젊은 사람들은 할 수 있지만 과연 지금 60대, 70대 되신 분들이 이것 하실 수 있다고 생각하세요?

○국토교통부장관 강호인 글쎄, 아마 그 적성검사 내용을 어디까지 세분화해서 자세하게 하는지는 저희들이 파악을 못 하고 있는데요……

○이우현 위원 이런 부분은요, 그냥 무조건 밀어붙이지 말고 택시업계하고 충분히 협의하셔서…… 나라를 위해서 가장 고생하신 분들이 60대, 70대이신 분들 아니에요? 그러면 그분들을 위한 배려도 있어야 된다고 생각을 가져서 우리 국토부가 좀 더 택시업계와 협의를 잘해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 위원님 말씀대로

저희들이 택시업계와 다시 한번 이렇게 긴밀하게 협의를 해서 조율을 하도록 하겠습니다.

○이우현 위원 그리고 이 PPT 좀 봐 줘요.

(영상자료를 보며)

이게 무분별하게 설치되어 있는데요. 건물 앞에, 도로에 이렇게 막 자동차 진입 억제를 위해서 말뚝을 많이 박았는데, 이런 걸로 인해서 장애를 갖고 계신 분들이나 또는 밤늦게 깜깜한 데서, 어두운 데서 사고 나는 경우가 많이 있는데 이런 부분은 국토부가 적극적으로 각 지방자치에다가 공문을 보내서라도 이것 막아야지 내 건물 앞이라고 다 말뚝 박아 가지고 이러면 결국은 사고도 많이 난다고 보는데 장관님 견해는 어떠세요?

○국토교통부장관 강호인 자동차 진입 억제용 말뚝 설치 관리주체는 지자체이지만 저희들이 이동편의 실태조사와 또 시행계획 등을 통해서 관리 중에 있습니다. 안전처라든지 이런 관계기관들하고 적극적으로 협의해서 지자체 시설물 개선방안을 마련하도록 하겠습니다.

○이우현 위원 꼭 좀 그렇게 해서 특히 시각장애 있으신 분들한테…… 우리 장애인들을 보호해야 되는데 내 땅, 내 건물 앞이라고 이렇게 막 하는 것은 옳지 않다는 생각을 갖습니다.

항공안전감독관이 우리나라 같은 경우는 지금 너무 부족한 것 같습니다. 우리나라 같은 경우는 운송하는 항공기가 347대 있는데요, 항공안전감독관이 15.1대, 한 사람이 15대 정도를 하고요. 선진국들을 보면 일본 같은 경우는 3.5대, 프랑스는 2.1대, 싱가포르는 1.6대 또 미국 같으면 1.8대, 캐나다 1.6대입니다.

왜 이렇게 차이가 많이 나나요? 이래서 안전사고…… 또 요즘에 항공사들 보면 결항이라든지 또 위험한 것이 며칠 전에도 뉴스 보니까 계속 나오고 그랬는데, 우리 국토부가 안전감독관을 더 모집해서 이것 해야 되는데 기재부가 승인을 안 해 주나요? 어떤 건가요? 안전이 되게 중요하다고 말씀하셨는데……

○국토교통부장관 강호인 저희들이 지금 외국에 비해서는 아직 많이 모자라는 숫자입니다마는 하여튼 항공안전감독 인력은 지속적으로 충원을 확대해 나가고 있습니다. 앞으로도 이 감독인력 충원을 위해서 관계부처와 지속적으로 협의하고 또 과학적인 감독을 통해서 안전감독을 효율화해 나가겠습니다.

○이우현 위원 한 사람이 말이에요 운항, 감항, 객실, 운항관리 이런 것 다 할 수 없다고 봐요. 15대를 어떻게 하겠습니까?

그리고 우리나라도 이제 외국인들이 많이 오는데 사고가 나서 국가적으로 이런 것이 문제가 안 되게끔 사전에 우리 국토부가 기재부와 잘 협의해서 항공안전감독관 충원하는 데 최선을 다해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇게 하겠습니다.

○이우현 위원 제가 누차 말씀드렸는데요. 예비타당성, 기재부에다가 말씀해서 KDI하고…… 지금 경주나 용인 이런 데는 주말에 너무 막힙니다. 그런데 예타를 월요일에서 금요일만 하고 있어요. 이런 관광도시는 토요일 날, 일요일 날에 예타가 들어가야 예타가 나오지, 예타가 안 나오잖아요. 경주 같은 데도 알아보니까 안 나온대요.

그런데 주말에 차가 두 시간, 세 시간씩 서 있습니다. 그러니까 이런 부분을, 우리 장관님 제가 여러 번 말씀드렸는데 이 부분에 대해서 어떻게 생각하세요?

○국토교통부장관 강호인 현재 이런 예타제도가 주로 경제성에 중점을 두고 평가하고 있어서 사실은 농어촌 지역이나 아니면 관광지 이런 쪽은 고려에 좀 한계가 있습니다마는 저희들이 예타제도 개선에 관한 연구용역을 시행한 바도 있고 이를 바탕으로 해서 종합적으로 대책 마련을 추진 중에 있습니다.

앞으로 지역 균형발전 측면이나 다른 필요한 산업적 측면에서도 필요한 사업이 추진될 수 있도록 개선방안을 마련해서 기재부와도 적극적으로 협의해 나가겠습니다.

○이우현 위원 수도권 같은 데는요, 요즘은 주말에 가족들이 다 야외에 많이 나가잖아요. 그러면 토요일 날, 일요일 날이 최고 많이 막히는데 그런 날은 예타에 안 들어가고 월요일~금요일 차도 없을 때 그런 때만 예타를 하니까 도로의 적정성에 안 맞지 않나 이런 말씀을 드리고요.

수도권 규제, 늘 주장했던 위원입니다. 지금 우리나라가 수도권 규제를 82년도에 추진해 가지고 지금까지 이렇게 많은 불이익을 받고 또 실업률이 가장 높은 곳이 수도권이고, 그래서 공장 규제 같은 경우도……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

6만 ㎡ 제한을 뒀는데 이런 것도 좀 늘려야 된다고 보고요. 과감한 규제 완화해서 경제 활성화에 최선을 다해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 예.

○이우현 위원 이상입니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음 질의는 주호영 위원님 질의하시기 바랍니다.

○주호영 위원 김학송 사장님, 몇 가지 여쭙겠습니다.

상주-영덕 고속도로 개통이 되었지요?

○한국도로공사사장 김학송 예.

○주호영 위원 한번 다녀 보셨습니까?

○한국도로공사사장 김학송 예, 다녀 봤습니다.

○주호영 위원 영덕 지역민들하고 지역신문 난리 난 것 보셨지요?

○한국도로공사사장 김학송 예.

○주호영 위원 그것 어떻게 하시렵니까?

○한국도로공사사장 김학송 본래 설계를 할 때 1일 이용차량을 2010~2013년도 조사한 결과 한 1만 800대 정도 되었습니다. 그런데 개통 후 수용을 하다 보니까 2만 9000대까지 몰리다 보니까 굉장히 혼잡스러운 문제가 발생이 됐습니다.

○주호영 위원 6개월 공사를 단축했지요?

○한국도로공사사장 김학송 예, 공기를 당겼습니다.

○주호영 위원 왜 당겼습니까?

○한국도로공사사장 김학송 지역민들이 빨리 개통을 원해서 공기를 당겼습니다. 특히 우리 국회 건설교통위원회에서 굉장히 거기에 대한 건의가 많이 있었습니다.

○주호영 위원 보통은 늦어지기가 일쑤인데 당긴 것은 잘했습니다마는 당겨서 하는 바람에 졸속이 돼서 문제가 생긴 것이 아니냐 그런 지적도 있고 또 원래 사장님 1차 임기가 연말에 끝나도록 돼 있었습니까?

○한국도로공사사장 김학송 예, 그렇습니다.

○주호영 위원 그것 맞추느라고 그랬다고 소문이 파다해요.

○한국도로공사사장 김학송 전혀 사실이 아니고요.

설계 추정치가 1만 800대였는데 개통을 하자마자 약 3만 대 가까운 차량이 몰렸고 지금은 7주차가 돼서 1만 대 이하로 떨어졌습니다. 그래도 혹시 주말에 복잡할 것을 대비해서 톨게이트에 추가 차로를 하나 더 확보, 지금 설계 중에 있습니다.

○주호영 위원 제일 문제되는 게 보니까 영덕 쪽 톨게이트의 출구가 좁아서 강구까지 8㎞ 이동하는 데 한 30분이나 걸린다는 거고 또 청송휴게소 같은 경우는 지금 주차면수가 겨우 43대에 불과한데 32면, 25면 늘려도 이게 대책이 별로 없다는 겁니다. 주차장이 완전히 손바닥만 하다고 그래요.

그다음에 가드레일, 충돌 시 추락 방지하는 가드레일의 높이가 다르고 들쭉날쭉하고 이렇다는 것부터 문제가 많습니다, 이게. 그러다 보니까 공기 단축에, 사장님 임기에 이것 뭐 빨리 끝내고 테이프 끊고 가려고 이랬다고 소문이 그렇게 나가지고 지금 불신이 아주 많거든요.

○한국도로공사사장 김학송 청송휴게소는 예상 차량보다 많이 진입을 했기 때문에 추가적으로 58면을 지금 현재 추가 확보하기 위해서 공사 준비 중에 있고요.

가드레일 부분은 아마 지역 언론에서 그 문제 제기가 있었습니다마는 지금 가드레일 기준이 국토부의 안전관리지침에 의해서 저희들이 그 지침에 따라서 하고 있습니다. 차량의 설계 속도하고 그쪽의 교통지형에 따라서 80㎝부터 시작해서 90, 100, 110, 120까지 다양한 종류로 설치되어 있습니다. 그 규격에 맞게끔 설치하고 있습니다.

○주호영 위원 청송이나 영덕군에 관계자들을 보내셔서 이런 설명을 좀 하고 홍보를 하셔 가지고 이해를 좀 더 시키도록 그렇게 해 주십시오. 다녀 봐도 난리예요. 심지어 이걸 고속도로라고 닦았느냐고 하는 그런 소리까지 있습니다.

○한국도로공사사장 김학송 알겠습니다.

○주호영 위원 빨리 좀 민원을 해소하도록 그렇게 하세요.

○한국도로공사사장 김학송 예.

○주호영 위원 국토부에서 부동산거래 전자계약 시스템이라는 것 개발했지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○주호영 위원 이게 한 30억 들었나요?

○국토교통부장관 강호인 금액은 제가 확인을 못 하겠습니다.

○주호영 위원 30억 들였다고 돼 있는데요. '내 손 안의 부동산 안심거래' 이렇게 해서 도입을

했는데, 시범기간 중에 이용실적이 국민은 1건도 없고 공인중개사만 0.2% 이용했어요. 그래서 돈은 30억 들이고 거의 무용지물이 됐다고 돼 있습니다. 왜 이렇습니까?

또 공인중개사들을 위해서 했다면 국비를 들일 이유가 없지 않습니까? 자기들 단체에서 해서 이용을 하면 되는데, 이것 어떻게 하시렵니까?

○국토교통부장관 강호인 저희들 시범사업으로 시스템 안정성이 확보되었고 또 실적도 0.2%라고 하지만 작년 처음 시작했을 때 5건에서 작년 여름에 서울 전역으로 확대해서 한 540건 정도 그렇게……

○주호영 위원 그런데 30억 들여서 오백몇 건 하면 그것도 하나 마나지요, 뭐.

○국토교통부장관 강호인 아니요. 하여튼 시스템 안정성이 확보가 되고 편리성이 제고되었기 때문에 실적도 점차 증가하고 있고 호응도도 조금씩 좋아지고 있습니다. 앞으로 전 국민에게 이용기회를 부여해서 서비스를 제공해 나갈 계획입니다.

○주호영 위원 이것 해 놓으시면 예를 들면 분기면 분기에 어느 정도 이용할 거라고 예상했습니까?

○국토교통부장관 강호인 저희들은 많은 사람들이 이용하기를 기대하고 편리하고……

○주호영 위원 아니, 그냥 '많은 사람' 그래서는 안 되고 30억 들여 해 놓으면 국민이 어느 정도 이용할 거라는 예상은 있었을 것 아닙니까? 그 예상도 없이 그냥 단순히 많이 이용할 거다 이러고 한 겁니까?

○국토교통부장관 강호인 저희들은 호응이 아주 좋을 거라고 봤습니다.

○주호영 위원 어느 정도 사람들이 이용하고 혜택을 볼 거라고 나와 있을 것 아닙니까?

○국토교통부장관 강호인 그 숫자는 우리가 예상한 건 없습니다. 없지만……

○주호영 위원 그게 이상한 거지요, 그게.

○국토교통부장관 강호인 아니, 그렇지만……

○주호영 위원 전반기에 다시 운영해 보시고 이용실적을 다시 한번 국회에 이야기를 해 주세요. 해 주고, 불편한 점이 없도록 더 좀 챙겨 봐 주세요.

○국토교통부장관 강호인 예.

○주호영 위원 그다음에 국적항공기가 고장이나 이런 걸로 회항이 좀 많아서 국민 전체가 불안하게 생각하고 있어요. 물론 더 안전을 위해서 회항을 하는 것이기는 하겠지만 회항할 동안에 거기에 탄 사람들이 느끼는 불안감이라든지 공포는 대단한 거거든요.

그래서 정비나 이런 것들이 제대로 안 돼서 이런 것이 아니냐 이런 우려들을 많이 하는데요. 항공감독을 더 강화해서 일단 비행기 뜨면 회항하는 사고가 안 일어나도록 좀 잘해 주세요.

○국토교통부장관 강호인 저희들도……

○주호영 위원 해 주되, 회항에 관해서도 엄하게 하면 또 회항할 일도 안 하고 무리하게 가다가 사고가 나는 수도 있어서 그것 참 완급 조절이 쉽지는 않은데, 항공감독관들이 전부 항공회사 출신들로 주로 많이 되어 있지요?

○국토교통부장관 강호인 그런 부분 일부…… 예, 그렇습니다.

○주호영 위원 그래서 그런 것도 좀 제도적으로 개선을 해서 아는 안면에 봐 주고 하는 이런 일이 없도록 좀 안전 강화를 하도록 하십시오.

○국토교통부장관 강호인 작년 봄부터 LCC 여행객들이 많이 늘어나고 LCC 비행대수가 늘어나면서 이런 안전문제가 많이 대두가 돼서 작년 봄부터 계속 꾸준하게 제도 개선을 해 오고, 특히 작년 말은 구정·신정 성수기를 앞두고 저희들이 안전지도를, 현장으로 인력을 배분시켜 가지고 죽 점검을 해 오고 있는데도 최근에 들어서 또 이런 회항 문제 아니면 잦은 운전 장애가 생겨서 죄송스럽게 생각합니다.

저희들도 계속 여기에, 정말로 지켜야 될 걸 못 지켰는지 그런 것, 정비 규정이나 고장 원인에 대해서 이런 매뉴얼 준수 여부를 철저히 조사 중에 있습니다.

그리고 만약에 위규사항이 발견되면 관련 법령에 따라서 엄정 조치하되 또 이런 것들은 나중에 항공사들의 운수권 배분실적까지 연결시켜서 평가를 해서 가급적이면 CEO에서부터 안전의 중요성에 대해서 관심을 가지고 경영을 할 수 있도록 독려해 나가고 있습니다.

○주호영 위원 마치겠습니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 최경환 위원님 질의하시기 바랍니다.

○최경환(국) 위원 국민의당 최경환 위원입니다.

먼저 아까 이우현 새누리당 간사 위원님께서 말씀하신 것 같은데요. 택시 자격유지검사제도, 제가 교통안전공단 자료도 받아 보고 또 개인택

시협회 자료도 받아 봤는데 65세 이상 고령자들이 사고를 많이 낸다, 위험하다, 문제는 이것 아니에요?

○국토교통부장관 강호인 그런…… 예.

○최경환(국) 위원 반응이 약하다 뭐 이런 건데, 고령자들의 경우 주행거리 대비해서 사고건수나 사망자 수가 어떤 데는 높게 나오고 또 전체 운전자 수나 사고건수에 대비해서는 큰 차이가 없고 오히려 65세 이상이 더 낮아요. 더 안전해요.

○국토교통부장관 강호인 근무시간을 줄이거나 아니면 조심해서 운전을 하시기 때문에 그런 경우도 있고요.

○최경환(국) 위원 그리고 사고내역을 보면 65세 이상은 사고율이 한 18% 되는데 64세 이하는 35%—이것은 택시공제조합 자료인데요—이걸 어떻게 해석을 해야 하지요?

○국토교통부장관 강호인 주행거리상으로는 하여튼 고령자의 사고율이 많이 높은 걸로 나오고 있습니다.

그래서 아까도 말씀드렸지만 고령 택시기사들의 경우에는 자기가 근무시간을 조절한다든지 아니면 조심운전을 한다든지 하기 때문에 그런 경향도 있을 수는 있겠지만……

○최경환(국) 위원 그래서 우리가 딱 65세…… 저도 65세 실제 한번 어떤 분들인가 몇 분 만나봤는데 운전 정도는 전혀 지장이 없는 나이예요. 한창 활동하실 나이인데 그렇게 낙인을 찍어 버린 것에 대해서 상당히 걱정들을 하시고……

○국토교통부장관 강호인 글쎄요, 그런데 이게 뭐 어제오늘……

○최경환(국) 위원 개인택시 같은 경우는 한 1억 정도의 자기 자산이 투여된 겁니다. 이런 것에 대해서 생계대책을 염려하시는데……

한 가지 여쭤 볼게요.

그러면 개인택시든 조합택시든 회사택시든 치매나 정신질환자를 걸러낼 장치가 있습니까, 지금 우리 제도에서? 치매환자나 정신질환자나……

○국토교통부장관 강호인 그건 기본적으로 안 되는 걸로 알고 있습니다.

○최경환(국) 위원 그러면 기관에서 어떻게 검사를 합니까, 치매환자인지 정신질환자인지?

그래서 제가 자료……

○국토교통부장관 강호인 자동차 담당자……

○최경환(국) 위원 괜찮습니다.

개인택시는 택시면허를 취득할 때에 건강진단을 받아요. 그런데 회사택시는 전혀 그런 절차도 없어요. 그냥 누구나 오는 대로 다 운전을 시켜 버리는 게 현실이에요.

그런 점에서 좀 급한 일은 그런 운전 부적합 질환을 가진 사람들을 어떻게 걸러내느냐 하는 부분인 것 같아요. 그래서 그것은 상황을 파악하시고 제도를 좀 정비해 보셨으면 좋겠어요.

○국토교통부장관 강호인 제가 답변 못 드린 내용, 혹시 궁금하신 사항이 있을 것 같아 가지고 저희 교통실장으로 하여금 답변 좀 올리도록 하겠습니다.

○국토교통부교통물류실장 이승호 교통물류실장입니다.

법인택시든 개인택시든 운전자격을 처음 취득할 때 일단 신체검사를 받고요. 한 번 신체검사를 받으면 그 뒤로 특별하게 영업용 택시를 운전한다고 해서 신체검사를 따로 받는 게 없습니다. 그래서 택시업계 종사를 하게 되면 연세가 좀 드신 분들도 아무런, 방금 말씀하신 치매라든지 이런 걸 걸러낼 수 있는 방법이 없기 때문에 저희들이 이번에 65세가 넘으면 정밀안전검사를 하도록 하고자 하는 거고요.

그런데 저희 직원들하고 직접 가서 일곱 가지 측정하는 것을 실제로 저희들이 체험을 해 봤습니다. 그런데 그게 물론 전자식으로 컴퓨터를 이용해서 하니까 좀 익숙하지 않아서 처음에 조금 불안해하실 우려는 저희들도 이해를 하는데요. 연습을 하고 하면 충분히 통과가 가능하고요. 버스의 경우에 5000여 명이 검사를 해서 90명이 탈락했습니다. 그것도 본인이 버스를 그만둔다고 포기하신 분들이 대부분이고요. 그래서 국민들이 너무 불안해하기 때문에, 또 검사받는 것 자체가 그렇게 까다로운 게 아니기 때문에 큰 문제는 없을 거라고 그렇게 생각합니다.

○최경환(국) 위원 국민들 불안해하는 걸 저희들이 외면하자는 게 아니고요. 저희들도 말씀드리기가 참 조심스럽습니다. 그런데 생계에 직면한 택시 종사자들의 불안감도 역시 같이 살펴서 봐야 된다는 생각을 하고 있습니다.

고맙습니다.

○국토교통부장관 강호인 그래서 끊임없이 택시업계랑 지속적으로 2차관을 비롯해서 간부들이 협의를 해 오고 있습니다.

○최경환(국) 위원 1차관님, 한 가지만 확인을

좀 할게요.

이게 뭔가 좀 잘못된 것 같은데, 작년 6월 달에 혁신도시 지원 특별법 시행령을 개정하면서 지역인재 우선채용 대상 이전지역의 범위를 정하는데, 광주·전남혁신도시의 경우 지역인재 우선채용 대상에서 광주가 배제되는 결과가 나왔어요.

광주·전남혁신도시는 잘 아시겠지만 타 지자체 혁신도시와는 다르게 처음부터 광주와 전남을 하나의 생활권으로 보고 추진했고 지금도 개발과정 운영에서도 공동으로 진행되고 있거든요.

그런데 지역인재 우선채용 범위를 할 때는 전남도만 하는 걸로 돼 버렸어요. 이게 상당히 잘못됐는데 그런데 시행령 30조의2를 보면 그렇게 해 놓고 단서조항이 하나 있는데 재미있습니다.

'대구시와 경상북도로 이전하는 공공기관의 경우에는 대구시와 경북을 하나의 권역으로 하여 해당 권역을 이전지역으로 한다' 이렇게 단서조항까지 붙여 놓고…… 뭔가 착오가 있었던 것 같은데 설명을 좀 해 주시지요.

○국토교통부제1차관 김경환 위원님, 지금 나주혁신도시는 광주와 전남이 똑같이 대우를, 지역인재로 인정을 받고 있습니다.

지금 말씀하신 대구·경북 이 문제는 작년에 일부에서 광역적으로 인재를 채용할 수 있도록 해 달라 그런 건의가 있어서 법안 심의를 했는데 심의 과정에서 일부 광역자치단체들은 같이하는 걸 원하지 않았기 때문에 원하는 곳은 하고 아닌 곳은 그대로 할 수 있도록 했는데……

○최경환(국) 위원 그러게요. 광주와 전남……

○국토교통부제1차관 김경환 광주와 전남은 지금 동등하게 지역인재 우대를 받고 있습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

○최경환(국) 위원 아니, 다시 처음부터요.

이것은 광주와 전남……

잠깐만요, 1분만.

○위원장 조정식 예, 더 쓰세요, 1분요.

○최경환(국) 위원 광주와 전남은 그걸 같이하자는 걸 원하지 않았다는 말씀이세요? 그건 아니지요?

○국토교통부제1차관 김경환 예.

그런데 지금 실제로 동등하게 지역인재로 우대를 받고 있다는 말씀……

○최경환(국) 위원 아니, 그러니까 그건 우리 국토부의 해석이고, 경북과 대구는 그렇게 규정까지 정해 놓고 광주와 전남은 해석으로 처리해 버리려고 하는 것 같은데 이건 잘못된 거예요. 바로 개정을 해서, 하나의 같은 권역이기 때문에 그렇게 해서 해야지 왜 경북하고 대구는 같이 단서조항까지 붙여 놓고 광주와 전남은 이렇게 해석으로 처리하려고 합니까?

○국토교통부제1차관 김경환 아니요, 지금 차별을 받고 있지 않습니다.

○국토교통부공공기관지방이전추진단부단장 김일평 위원님, 제가…… 공공기관이전단 부단장 김일평입니다.

설명드리겠습니다.

경북하고 대구는 두 개의 혁신도시라서 별도로 돼 가지고 그 규정이 필요했는데요, 나주혁신도시는 전남·광주 공동혁신도시이기 때문에 조항 자체가 필요가 없고 현재도 똑같이 우대를 해 주고 있습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○최경환(국) 위원 이건 해석으로 하고 있는데……

○국토교통부공공기관지방이전추진단부단장 김일평 해석이 아닙니다, 그것은.

○최경환(국) 위원 그것은 지금도 광주시도 그렇고 전남도도 그렇고 그걸 요청을 해요. 국토부와 시행령 개정을 협의하고 있다, 그래서 그걸 좀 같이……

○국토교통부공공기관지방이전추진단부단장 김일평 10개 혁신도시 중에 나주가……

○최경환(국) 위원 해석으로 하지 마시고 규정으로 확실히 해서 업무에 착오가 없도록……

○국토교통부공공기관지방이전추진단부단장 김일평 만약에 필요하다면 그렇게 하겠습니다.

○최경환(국) 위원 그렇게 해 주세요.

○국토교통부제1차관 김경환 저희가 조사를 해 보고요, 그게 문제가 되고 있으면 시행령에 반영하도록 하겠습니다. 그런데 저희가 알기로는……

○최경환(국) 위원 시와 도를…… 좀 협의를 해 보세요.

○국토교통부제1차관 김경환 예.

○최경환(국) 위원 이상입니다.

……

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음 질의는 박맹우 위원님 질의하시기 바랍니

다.

○박맹우 위원 울산 남구 박맹우 위원입니다.

장관님도 물론이고, 철도시설공단 이사장님 계십니까?

○한국철도시설공단이사장 강영일 예.

○박맹우 위원 같이 좀 답변을 부탁드릴게요. 정책 건의입니다.

현재 KTX가 울산을 경유하면서 여러 가지 많은 혜택을 입고 있는 것은 사실인데, 지금 와서 보니까 울산의 경우도 면적이 워낙 넓다 보니까 울산의 북부 쪽이나 동부 쪽은 KTX역하고 한 40㎞ 가까이 됩니다. 되고, 또 특히 북부 쪽과 부산을 잇는 해안선 쪽은 역시 또 멀어서 KTX 이용이 상당히 용이하지 못하고 공항을 이용한다든지 하는데 또 공항 편수가 많이 줄어서 어려움을 겪고 있어서……

제가 드리고 싶은 말씀은, 현재 청량리역에서 신경주까지 ITX 건설하고 계시지요?

○한국철도시설공단이사장 강영일 예, 저희가 지금 중앙선 복선전철화 사업을 추진하고 있습니다.

○박맹우 위원 해서 ITX식으로 운영을 한다고 들었는데, 그게 2020년도까지 아니겠습니까?

○한국철도시설공단이사장 강영일 예.

○박맹우 위원 되면, 현재 이와 또 다르게 무슨 일을 하고 있느냐 하면 울산-부산 복선전철화 또 울산-포항 복선전철화 하고 계신 것 알지요?

○한국철도시설공단이사장 강영일 예, 저희가 추진하고 있습니다.

○박맹우 위원 지금 상당히 진도가 나가고 있습니다.

만약에 신경주까지 된다면 바로 연결이 되는 겁니다. 울산-부산, 부산-포항 복선전철하고 바로 연결이 되는 겁니다.

그렇다면 ITX를 신경주까지만 할 게 아니라 거기에서 울산을 경유하고 동해남부선—과거 동해남부선, 지금도 동해남부선 해안선을 따라서 결국은 해운대까지 가겠습니다마는—이것까지를 같이 ITX 철도시설 운영을 해 준다면 시설투자별로 없이 그 지역에 상당히 많은 사람들이 사는데 ITX 철도교통 혜택을 많이 안 보겠나 하는 점에서 이 점을 지금 건의를 드리는데 어떻습니까, 이사장님?

○한국철도시설공단이사장 강영일 저희들이 중앙선 복선전철사업과 동해남부선사업은 거의 비슷한 시기에 개통이 되도록 지금 추진하고 있습니다. 그래서 시설 문제에 있어서는 직결운행이 되도록 되어 있기 때문에 ITX 운행에는 전혀 차질이 없습니다. 다만 이제 운영기관과 국토부하고 협의하는 문제가 좀 있겠습니다.

○박맹우 위원 그래서 아마 사전협의도 울산시에서 했고요, 지난해 보니까. 울산 중장기 발전계획에도 보면 이미 반영까지 되어 있는데 이 점에 대해서 좀 적극적으로 나서 주십시오.

보통 건의하면 많은 예산이 들거나 하는 문제인데 이것은 정말 절묘하게도 오래 전부터 양 사업들이 시행해 오면서 같이 비슷하게 이렇게 또 완공이 되어 가고 있고, 운영 체계만 바꾸면 얼마나 많은 혜택이 주어지느냐 하는 겁니다.

예를 들면 지금 ITX 그 노선을 인정하면 그 중심에 송정역 내지 태화강역이 있는데 송정역 하나만 보더라도 그 주변 한 7~8㎞ 내에 45만이 삽니다. 아까 말씀드린 것처럼 그런 분들이 울산 KTX역까지 가기에는 한 40㎞ 되니까 또 불편하고, 공항은 편수가 또 적고 이런 상황이니까……

이거 좀 적극적으로 검토해 보실 거지요?

○한국철도시설공단이사장 강영일 위원님, 철도라는 자체가 망 산업이기 때문에 네트워크가 제대로 갖추어질 수 있도록 저희가 최대한 노력을 하겠습니다.

○박맹우 위원 이거는 정말 의지에 관한 문제라고 보고, 운영을 같이하면…… 어차피 많은 시설비 들여서, 운영 효율화만 기하면 시설공단 수익도 훨씬 도움이 될 것이고 이것은 전부 다 윈윈하는 그런 계획이라고 봐서 꼭 좀 검토를 해 주시고.

우리들이 분석했던 자세한 계획을 서면으로 제출하겠습니다. 한번 참고해서 꼭 좀 입안을 부탁드리고, 하는 데 있어서는 아마 송정역이 그 중심에 있습니다.

지금 아마 복선전철화 설계를 하는 데 굉장히 작게 하는 것으로 알고 있는데 이참에 이것을 감안한다면, 규모도 좀 배려를 해 준다면 이중 낭비가 안 되고 좋지 않겠느냐 하는 말씀 드립니다. 꼭 좀 적극적으로 부탁드립니다.

장관님께도 부탁드립니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 알겠습니다.

○박맹우 위원 시간이 좀 남아서 한 가지 드리는 말씀은, 골재 파동 때문에 말씀을 드릴게요.

아마 간부들에게는 몇 차례 전화하고 또 얘기

드린 바가 있는데, 한번씩 자꾸 파동이 일어나는데 알다시피 골재채취 허가권자도 국토부장관이고 또 채취단지 지정도 국토부장관인데 다만 바닷모래의 경우 해수부의 협의를 거쳐야 하는 등 이런 것 때문에 매끄럽지 못하고 더러 지정이 늦게 되면서 파동도 일어나고 하는 것 같습니다.

지난해 일어났다가 연초에 또 되는데 또 지금도 아마 그렇다고 듣고 있는데 맞습니까?

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다.

○박맹우 위원 이거 어떤 소통의 묘를 좀 잘 살려서, 이게 잘못되면 막 파동…… 이것은 또 아파트, 공사장, 제2, 제3으로 계속 악순환이 됩니다. 그래서 소통을 잘 하셔 가지고 이 문제에 대해서 좀 미리미리…… 해수부하고 협의가 잘 되고, 또 이것은 어디까지나 내가 볼 때 어떤 모든 권한이 다 국토부에 있는 겁니다. 그쪽 의견을 너무 존중하지 마시고 좀 더러는 확고하게 해 가지고 문제없이 잘 처리해 주셨으면 고맙겠습니다.

잘 하시겠지요?

○국토교통부장관 강호인 하여튼 해수부나 어민 요구사항을 모두 수용하기로 합의했는데 아직, 협의 의견이 통보가 지연되면서 채취가 중단되어 있습니다.

○박맹우 위원 잘 하시도록 부탁드리고……

○국토교통부장관 강호인 조속히 협의를 완료해서 골재공급이 이루어지도록 노력하겠습니다.

○박맹우 위원 감사합니다.

하여튼 철도 문제, ITX 운영 문제는 정말 이런 것을 바로 해야 된다고 나는 봅니다. 예산 적게, 추가로 안 들면서 효율을 높이고, 다 윈윈이 되는 건데 꼭 좀 긍정적으로 검토 부탁드립니다.

○국토교통부장관 강호인 예.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음 질의는 정종섭 위원님 질의하시기 바랍니다.

○鄭宗燮 위원 장관님께 좀 질의하겠습니다.

제도·규정 정비 문제인데 전번에 동탄 화재사건도 있었지만 아파트 안전시설 그 기준에, 장관님 아시겠지만 국토부 소관 건축법에 보면 4층 이상 하향식 피난구 설치할 수 있다 이렇게 되어 있고 그다음에 국민안전처 소방시설법에 보면 그것은 제한되어 있는데, 지난 2015년에도 서로 간에 잘 맞지 않다 하는 게 지적이 됐는데 왜 아직까지도 이런 법령정비가 제대로 안 되고 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 국토부는 건축물 피난공간을 규정하고 있고 또 안전처는 피난기구를 규정하고 있어서 설치규정은 다르다 하더라도 이런 것들이 앞으로 유기적으로 연결되도록 노력하겠습니다.

○鄭宗燮 위원 내림 사다리 그것은 상당히 문제가 많다라고 하기 때문에 이것은 서로 부처 간에 빨리 협력을 해 가지고 정리하는 게……

○국토교통부장관 강호인 통일된 기준을 마련하겠습니다.

○鄭宗燮 위원 통일하는 게 빠를 거 같고 이것은 지체할 필요가 없을 것 같아요.

또 문제가 친환경 제설제 문제인데 지난 겨울에 염화칼슘이나 소금 같은 거 이거 사용 안 하는 것으로 한다 그렇게 해서 2013년에 조달청에서 친환경 제설제를 하겠다 했단 말이지요.

그런데 지금까지 그 통계를 보면—주로 국토관리청이겠지요—평균 2.2%이고, 도로공사 같은 경우에는 0.4%이고, 거의 친환경 제설제는 사용을 안 하는데 이게 원인이 뭡니까?

○국토교통부장관 강호인 제가 미처 그 내용에 대해서는 확인을 못 했습니다.

제가 조달청 있을 때는 이런 부분들 공급을 많이 늘리고 규정을 많이 강화한 것으로 알고 있는데 실제로……

○鄭宗燮 위원 주로 그쪽은 이런 것 같아요. 염화칼슘이나 이런 것은 제설효과가 큰데 친환경 제설제를 보니까……

○국토교통부장관 강호인 단가가 비싸지요.

○鄭宗燮 위원 아직까지 퀄러티가 별로, 시원치 않다 이런 얘기인데, 2013년에 그런 방침을 정했으면 이것을 국토부에서 좀……

○국토교통부장관 강호인 그것도 그렇고 염수분사로 하는……

○鄭宗燮 위원 친환경 제설제 그쪽을 연구를 좀 해서 이것이 제대로 될 수 있도록 그것을 하시는 게 중요하고……

○국토교통부장관 강호인 그 내용은 제가 파악을 좀 못 했는데 다시 파악을 해서……

○鄭宗燮 위원 한번 살펴보시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 위원님한테 별도로 보고를 올리도록 하겠습니다.

○鄭宗燮 위원 정부 방침하고 현장에 있는 그런 어려움하고는 이게 차이가 많이 나니까 그렇고.

○국토교통부장관 강호인 예.

○鄭宗燮 위원 전세버스 지입차량 이 문제는 너무 잘 아시지요, 장관님?

○국토교통부장관 강호인 예.

○鄭宗燮 위원 이거 너무 엄격하게 이렇게 묶어 둘 거냐, 그렇지 않으면 전세버스 소유자에게 개인사업자로 할 수 있는 것을 좀 풀어 줄 거냐 이 문제인데 이거 중간에 어떤 절충적으로 해서 좀 완화시켜 가지고 이것을 양성화시키는 방법이 없습니까? 안 그러면 결국은 전부 이게 음성화되어 가지고 문제는 문제대로 남고 그럴 텐데?

○국토교통부장관 강호인 사실은 이게 공급 과잉 때문에 생기는 문제인데 그것을 중간에 또 양성화시켜 주면 그런 부분들이…… 가급적이면 좀 직영을 유도해 가지고 그래서 공급 과잉을 억누르는 게 지금 제일 좋은 방법이 아닌가 하는데 중간에 어떤 제도를 만들어 버리면 그게 다시 양성화가 되면서……

○鄭宗燮 위원 국토부에서는 과거에 총량제로 그것을 관리를 했잖아요, 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○鄭宗燮 위원 그런데 전세버스 수요자 입장에서 볼 것 같으면 리스크가 굉장히 큰 거고 또 그 운송업체 사람들이…… 저번에도 사고가 났잖아요? 돈 가지고 도망가 버리고 나면 결국은 전세버스 소유자들만 피해를 왕창 보게 되고, 그러면 이것을 앞으로 계속 총량규제로 했을 때 나타나는 이런 어떤 문제점을 그냥 방치해 놓을 건가 이런 문제가 있을 것 같은데?

○국토교통부장관 강호인 글쎄요, 이런 것들 또 앞으로 전세버스 활용 같은 것들이 신교통 수단으로도, 신수요 정책으로도 쓰일 수가 있는 여지는 있는데 그런 부분들, 결국은 안전 문제 그다음에 공급 과잉 문제 이런 것들이 전부 다 맞물려 가지고……

○鄭宗燮 위원 그렇습니다.

그래서 그게 어떤 균형점에서 뭔가 해결책을 좀 찾아볼 수 있지 않을까?

한번 검토해 보시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 위원님께서도 좋은 의견 주시면 저희들 그것을 토대로 해서 적극적으로 한번 검토해 보겠습니다.

○鄭宗燮 위원 예.

그다음에 이것은 약간 좀 난센스 같은 규정 때문에 그런데, 부동산 실거래 허위신고 그러니까 다운계약서 작성하는 이런 게 있지 않습니까, 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○鄭宗燮 위원 그것에 대해서 만약에 당사자가 허위신고 한 것을 자진신고 하면 과태료를 감면해 준다 이렇게 합니다. 그러면 당사자가 다운계약서 맺어 놓고 이것을 자진신고 할 가능성은 전혀 없을 거고 결국은 공인중개사가 신고하면 과태료를 감면해 준다 이렇게 되어 있단 말이지요.

그러면 만약에 공인중개사가 과태료를 감면받기 위해서 신고하면 어떤 사태가 벌어지느냐? 과태료는 감면이 되는데 문제는 자진신고를 하게 될 것 같으면 자격정지나 등록취소 이런 제재가 따르기 때문에 공인중개사가 이거 할 리가 없습니다.

그래서 이게 어떤 문제를 해결하기 위해서 자진신고제도를 도입하자 이런 아이디어만 덜커덕 이렇게 갖다 놓고 기존에 있는 이런 방식하고 체계를 부조화스럽게 이렇게 규정해 놓으면 이것은 거의 난센스 같은 그런 제도가 현실에서 발생하는데 이 문제는 한번 좀 살펴보셔야 될 것 같아요.

○국토교통부장관 강호인 아니요, 그런 문제도 있고 또 임대인과 임차인의 입장도 다른 문제가 있어 가지고 리니언시가 좀 불합리한 것 같지만 한번……

혹시 허락해 주시면 주택토지실장으로 하여금 답변 올리도록 하겠습니다.

○鄭宗燮 위원 한번 보시지요. 현실에서는 왜 이게 제대로 작동 안 되나……

○국토교통부주택토지실장 박선호 중개사 말고 당사자 간에도 사실은 리니언시제도를 통해서 자진신고를 유도할 수 있는 여지가 있습니다.

어떤 경우냐 하면 저희가 실거래가 신고를 받았는데 정상적인 가격의 범주를 벗어난 것으로 판단되는 것은 1차 지자체에 통보를 해서 본인을 소환해서 소명조사를 하게 됩니다. 그래서 그 단계에서 조사에 응하기 직전 또는 응하는 과정 초기단계에서 자진신고를 하게 되면 그 처벌을 감경받을 수 있도록 하는 취지입니다.

○鄭宗燮 위원 이것을 허위신고 하는 것 그 자체를 문제 삼아서 강력하게 규제를 하고 오히려 공인중개사가 신고를 할 것 같으면 거기에는 혜택이 따라가는 것, 그러면 결국 공인중개사도 거기에 공범이 안 되겠지요.

그런데 자진신고제도만 이렇게 덜커덕 끌어들여 가지고 효과가 있겠느냐, 이 구조 안에서?

○국토교통부주택토지실장 박선호 저희들은 공인중개사보다는 거래 당사자 간의 어떤 허위신고에 대한 자진신고를 유도하기 위한 데 방점이 있습니다.

○국토교통부장관 강호인 임대인과 임차인의 그런 상반된 지위를 이용해서 리니언시를 활용하면 자진신고가 좀 활발해질 수 있을 것이다 이런 취지인데, 아마 위원님께서는 중개업소를 들고 이런 이야기를 하니까 조금 막히기는 막힙니다.

○위원장 조정식 정종섭 위원님 수고하셨습니다.

다음은 이제 1차 질의 마지막 순서로 황희 위원님 질의하시기 바랍니다.

○황희 위원 안녕하세요? 황희 위원입니다.

LH공사를 예를 좀 들자면 100억 원 이상 대형공사, 그러니까 총 558건이에요. 이 중에 설계 변경을 전체 1829회를 했어요. 이렇게 하다 보니까 개별적으로 나누면 큰 액수가 아닐 수도 있습니다, 공사별로. 그러나 전체를 따져 보니까 한 1조 2000억 원 정도 결국은 더 지출한 경우가 됐어요. 이게 보면 결국 원인은 저가입찰제 같아요.

그런데 과연 이런 식으로, 사실 심지어는 무조건 저가입찰로 집어넣고 나중에 설계 변경해서 수익을 보완하면 된다 이런 식으로 시공사들이 전략까지 세울 정도로 이렇게 관행화됐단 말이에요.

그런데 이제 500여 건에서 1800여 건이면 한 번도 아니고 1건당 한 세 번 이상씩 설계 변경한 거거든요. 그런데 이렇게 되면 저가입찰제도 자체가 무의미한 것 아닌가?

사실은 가격으로 업체가 많이 정해지는 것 아니겠습니까? 그런 경우에 정말 미묘한 차이로 이렇게 업체가 선정됐는데 막상 드는 돈은 그거 이상으로 더 든다 하면 입찰제도 자체가 상당히 무의미할 것 같아요. 심지어는 2위 업체 같은 경우는 소송까지 벌일 수 있는 것 아니겠어요? 그렇게 되면 결국은 분양가 상승으로도 이어질 수 있고, 사실은 안전 문제도 좀 있습니다.

그다음에 아까 장관님께서 발표하셨던 것처럼 앞으로 단순 도급공사에서 우리 건설사들의 전략을 개발형, 개발방식으로 이제 전환하시겠다 이렇게도 하셨는데 그럴 거면 앞으로 이렇게 저가입찰제 또는 저가입찰제를 고집한다 하시더라도 처음에 설계 그것을 반영할 때 이것을 좀 더 면밀하게 해야지 이게 이런 식으로 돼서 관행화될 정도다 이것은 좀 창피한 일 아닌가요?

○국토교통부장관 강호인 그렇습니다.

아까 말씀하셨다시피 우리나라 건설업체들이 워낙 대·중소기업 상생도 그렇고 또 지역 간의 상생 이런 것들을 강조하면서 규정이 되다 보니까 사실은 이런…… 글로벌 시장에 나가서는 글로벌 스탠더드에 따라 가지고 하면서 국내에 들어오면 이런 업역 간의, 아니면 지역 간의 그다음에 기업 규모 간의 이런 칸막이들이 많이 처해져 가지고 편법들이 많이 횡행한 게 또 사실입니다.

또 설계 변경은 이런 것들…… 하여튼 물가 변동, 설계 변동 사유를 인정해 가지고 자기들 최대한 하다 보니까 주로 물가 상승, 현지 여건 변동 이렇게 전부 넣어 가지고 사업비 증가를 시키는데……

○황희 위원 그러니까 설계 변경을 해서 거기에 기반해 변경된 설계안에 대해서 가격이 올라가는 것은 뭐라고 할 수 없어요. 그러나 시공사를 선정하는 데 있어서 이미 엄격한 기준에 의해서 1위, 2위 업체가 선정됐는데……

이런 것들이 간혹 간헐적으로 일어나는 것은 그렇다 할 수 있겠습니다. 여러 가지 공사 현장이라든가 여건의 변화에 따라서 그렇게 할 수 있는데, 이게 이 정도로 관행화될 정도다…… 미리 설계 변경을 예견하고 저가 입찰에 투찰을 하는데 이것은 상당히 창피한 일이고 앞으로 또 이런 건설산업 구조하에서 지금 말씀하신 대로 해외에 나가서 단순 도급 이상 넘어서서 투자개발형으로 나간다는데 이것은 상당한 장애 요소가 될 것 같아요.

그래서 이 부분에 대해서 LH공사 사장님도 뭔가 대책이 있으셔야 될 것 같아요. 이게 계속 반복되면 건설산업이 남아나겠습니까, 이런 식으로 관행화되면? 그런 부분에 있어서 개선 방향을 좀 만들어 주십시오. 관행을 계속 지속시킬 수는 없잖아요.

○국토교통부장관 강호인 그렇지요. 건설업 경쟁력 강화는 이런 불합리한 관행을 제거하는 데서부터 시작하는데 건설 부분에 대해서는 모든 사람들이 다 고쳐야 될 방향은 알면서도 어느 누구도 또 손 못 대는……

○황희 위원 그러니까 장관님이 해 주셔야지요.

아무도 못 하니까 가장 책임자이신 장관님이 좀 나서서 의지를 가지고 하셔야지요.

○국토교통부장관 강호인 그래서 작년부터 건설협회 회장님하고 또 건설업계……

○황희 위원 못 해서 안 하는 게 아니라 안 해서 못 하는 겁니다, 사실. 그런 부분이 있습니다.

그다음에 두 번째로 자동차가 고장 나서 1차로 수리를 하고 정비소에서 고쳐 줬어요. 고쳐 줬는데 또 고장이 난 겁니다, 2차로. 이 경우 정비사가 잘못해서 또 2차로 고장이 발생한 것은 어쩔 수 없습니다마는 부품 하자로 인해서…… 정비사는 잘 고쳤단 말이에요. 그런데 부품이 잘못돼서, 제작사가 제공한 부품이 잘못돼서 2차 고장이 발생한 경우에 있어서 제작사가 부품비는 주는데 공임비를 안 줘요. 이것은 너무 불공정한 사례 아닌가요? 그런데 이게 지금 여러 가지 이유로 조금……

특히 외국계 회사들인 것 같아요. 'FTA도 있고 여러 가지 문제가 있다.' 그러면 이런 부분에 있어서는 국내 소비자들의 어떻게 보면 이익을 위해서 이런 부분까지, 당연히 이것은 불공정한 부분인데 이것 누가 고쳐 주겠습니까? 이럴 거면 아예 안 고치려고 그럴 것 같은데요, 정비사들이.

부품비만 줘요. 고치는 공임은 안 줘요. 그런데 분명히 고장은 제작사가 제공한 부품 때문에 발생된 고장이에요. 이런 것 당연히 제작사가 공임까지 지급해야 되는 거 아닌가요?

어떻게 생각하세요?

○국토교통부장관 강호인 글쎄요, 이 문제를 보면 제작자와 정비업자 간의 거래에서 발생한 문제이기 때문에 일견 보면 자동차관리법보다는 제조물 책임법과 또 민법에서 규정하는 손해배상책임으로 해결하는 것이 바람직해 보입니다마는 영세 정비업자 보호를 위해서 국토교통부도 이런 쪽에 적극적으로 참여해서 제작자하고 정비업자 간에 협약을 체결한다든지 해결할 수 있는 방안을 적극적으로 모색해서 추진해 보겠습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○황희 위원 이것은 국내 영세업체뿐만 아니라 소비자한테도 상당한 피해가 가는 부분입니다. 그래서 이 부분에 대해서는 국토부에서 각별하게 신경을 써 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 좋은 지적 저희들 유념해서 추진하도록 하겠습니다.

○황희 위원 이상입니다.

……

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

이상으로 위원님들의 1차 본질의를 모두 마쳤습니다.

회의를 시작하고 한 3시간가량이 흘러서 효율적인 회의 진행을 위해서 잠시 정회했다가 오후 6시에 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(17시34분 회의중지)

(18시03분 계속개의)

○위원장 조정식 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

이어서 보충질의를 실시하겠습니다. 보충질의 시간은 3분입니다.

먼저 강훈식 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○강훈식 위원 더불어민주당 충남 아산을 강훈식입니다.

오전 질의에 이어서 장관님께 몇 가지 여쭤 보겠습니다.

먼저 업무계획 보고서 63페이지에 보면 '서울외곽 북부 통행료 인하방안 마련 후에 연내 협상을 한다. 천안-논산 등 타 사업으로 확대하겠다' 이렇게 나와 있는데 이것 현실적으로 올해 안에 진행을 하실 건지 일단 여쭙고 싶습니다.

○국토교통부장관 강호인 가급적이면…… 이게 금년도 업무계획 아닙니까?

○강훈식 위원 예, 그렇습니다.

63페이지입니다. 올해 진행을 하실 건지 여쭤보고 싶습니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 하여튼 이 서울외곽 북부 통행료 인하방안 마련해서 연내 통행료가 인하되면 이어서 천안-논산도…… 이것 성공, 그런 협상 모델 하나가 필요하기 때문에 일단 거기서 먼저 실마리를 잡아서 연결하도록 하겠습니다.

○강훈식 위원 알겠습니다.

제가 국감에서 지적했던 내용들인데요, 15페이지에 보면 2017년 편성된 예산 60.5%를 조기 추진하겠다고 했는데 그러면 벌써 2월 달인데 지금 현재 조기 추진 계획이라든지 방안 이런 것들이 구체적으로 어떤 사업들을 하겠다는 게 우선순위가 정해졌나요?

○국토교통부장관 강호인 연초에 이미 다 2/4분기까지는 조기집행 대상 계획들 그다음에 사업내역들 이런 것들은 확정을 시켜 놓았습니다.

○강훈식 위원 그리고 동시에 추가로 도로공사가 제출한 자료 보면, 대구순환고속도로 같은 경우에 과다 편성으로 1216억의 규모가 집행여력을 초과했다고 도로공사가 제출한 자료에 나와 있는데 이런 것도 조정하는 계획들까지 같이 내시는 거지요? 제출을 해 주십사 하고 말씀드리는 겁니다.

○국토교통부장관 강호인 예.

○강훈식 위원 철도공사 사장님께 여쭤 보겠습니다.

사장님 나오시면서 바로 제가 질의하겠습니다. 시간이 짧아서요.

지난 11월·12월 공개 문서 중에서 철도공사 사장님께서 결재하신 것은 단 12건이더라고요, 11월에 1건, 12월에 11건. 이게 아마 파업의 여파 때문에 그런 것 같은데 맞습니까?

○한국철도공사사장 홍순만 대부분의 사항이 위임돼 있기 때문에 실질적으로 사장이 직접 결재하는 서류는 거의 없습니다.

○강훈식 위원 그러면 실제로 월별로 늘 1건, 12건 이런 정도 하신다는 말씀……

○한국철도공사사장 홍순만 예, 그렇습니다.

○강훈식 위원 평균적으로?

○한국철도공사사장 홍순만 예.

○강훈식 위원 그러면 사장님이 하시는 동안에 공개적으로 공식적 라인을 통해서 경영을 좀 더 확인할 필요는 별로 못 느끼셨어요?

그 기간에 철도공사 직원들이 1만 5000건 정도의 문서를 만들었는데 사장님의 결재가 공개적이고 공식적으로 되는 것들의 숫자가 너무 작다고 생각 안 해 보셨어요?

○한국철도공사사장 홍순만 제가 그래서 중요한 의사결정은 전부 사장이 직접 결재하는 게 좋겠다 해서 가자마자 위임전결규정을 바꿨습니다.

○강훈식 위원 좋습니다.

제가 말씀드린 이유는 SRT가 새로 개통된 게 12월 달인데요, 이 과정 속에서 실제로 SRT 개통 이후에 철도운행 전반에 많은 변화가……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

있지 않았습니까?

○한국철도공사사장 홍순만 예.

○강훈식 위원 1분만 하고 끝내겠습니다.

○위원장 조정식 예, 그렇게 하세요.

○강훈식 위원 철도운행에 많은 변화가 있었는데 이 과정에서 사장님의 공개적인 어떤 의사결정이라든지 아니면 이 과정에서 철도운행 시간이라든지 이런 것들을, 어떤 과정을 통해서, SRT 개통되고 그다음에 KTX 열차의 시간 조정들이, 전반적으로 쭉 변화들이 오지 않았습니까? 어떤 과정을 통해서 이런 것들을 결정했는지요?

○한국철도공사사장 홍순만 일단은 조정안을 만들면 그게 용량의 한계가 있고 그렇기 때문에 국토부의 승인을 받도록 돼 있습니다. 그래서 국토부 승인을 받아서 시행한 것으로 알고 있습니다.

○강훈식 위원 좋습니다.

그러면 제가 바로 또 하나만 더 여쭤 보겠습니다. 시간이 없어서요.

최근에 SR 사장님 임기가 끝났지요?

○한국철도공사사장 홍순만 예, 끝났습니다.

○강훈식 위원 임기가 끝났고 이제 새로운 사장님을 임명해야 되는 거지요?

○한국철도공사사장 홍순만 예.

○강훈식 위원 그런데 지금 철도공사가 지분의 41%를 갖고 있지 않습니까?

○한국철도공사사장 홍순만 예.

○강훈식 위원 가장 큰 1대 주주인데 이 부분에 대해서 사장…… 지금까지는 민영화 논란에 대해서 SR 철도사업의 경쟁체제 도입이다 우리가 이렇게 철도공사의 입장들을 들었거든요. 그런 것들……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

이 부분에 대해서 입장은 어떠신지? 향후에…… SR 1대 주주로서 경쟁사 사장 인사에 대해서 입장을 어떻게 갖고 계신지 궁금합니다.

○한국철도공사사장 홍순만 저희하고 경쟁관계에 있기 때문에 사장이 모든 것을 결정하기에는 부담이 있었습니다. 그래서 국토부장관님하고 상의를 해서 저희들이 결정하도록 이렇게 하겠습니다.

○강훈식 위원 이 부분에 대해서 국토부장관님 말씀도 듣고 싶습니다.

○국토교통부장관 강호인 하여튼 SR 대표이사 임면은 정관에 따라서 대표이사 후보 추천을 해서 주주총회 의결을 거쳐서 또 이사회의 결의를 거쳐서 보임하도록 하겠습니다. 철도 경쟁체제

확립과 SR 출범 목적에 부합하는 전문성과 리더십을 갖춘 후보군을 폭넓게 검토해서 적격한 인사가 취임할 수 있도록 노력하겠습니다.

○강훈식 위원 알겠습니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 민홍철 위원님 질의하시기 바랍니다.

○민홍철 위원 간단하게 몇 가지만 말씀드리겠습니다.

제가 오후에 잠깐 한국시설안전공단을 다녀왔는데요, 시설 안전문제에 대해서 오늘 업무보고에도 나와 있습니다마는 정말 앞으로 국가의 어젠다로서 아주 중요한 업무라고 생각합니다.

그런데 안전공단이 시특법에 의해서 설립이 됐지만 현재 가스안전공사라든지 기타 기관처럼 이렇게 설립 근거가 명확한 모법이 없습니다. 그러다 보니까 현재 시설이나, 이게 안전진단을 하지만 대형사고나 붕괴사고나 지진이나 화재가 났을 때 그 안전진단의 책임이 불분명하더라고요, 각 부처마다 이렇게 칸막이가 돼 있고. 그래서……

○국토교통부장관 강호인 예. 학교, 병원……

○민홍철 위원 그렇습니다.

○국토교통부장관 강호인 이런 부분들은 각 주무부처가 책임을 지고 안전대진단을 실시하고……

○민홍철 위원 예.

범위는 또 넓어졌지 않습니까, 이제 3종까지?

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 그래서 가스안전공사라든지 기타 기관처럼 모법을 제정해서 업무를 명확하게 하고 관리 감독의 책임을 명확하게 할 수 있는 그런 게 필요하다 이렇게 보여지는데요 국토부에서 이 부분에 대해서 대책을 세워 주십사 당부의 말씀을 드리고요.

그다음에 또 오늘 업무보고에 낙동강 녹조 문제에 대해서도 보고가 돼 있습니다마는 문제는 서낙동강의 문제입니다. 사실상 대동수문에서부터 녹산수문까지 막혀 있지 않습니까. 그리고 에코델타시티 사업이 지금 계속되고 있고.

제가 알기로는 지난 2014년도에 용역을 한 것으로 알고 있는데요 서낙동강에 대한 정화문제 이것을 어떻게 할 것인지 대책이 필요하다 이런 말씀을 드립니다.

국토부에서 어떤 대책이 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 그래서 부산시에서도 지속적으로 문제 제기를 해 오고 있는데 부산시랑 또 경남도랑 입장이 좀 달라서 이런 부분에 대해서 양 자치단체 간의 의견이 통일되면 저희들도 용역을 실시할 계획 중에……

○민홍철 위원 그렇습니다. 그래서 최소한 그게…… 심하게는 오니가 한 2m 정도 쌓여 있는데요 그런 부분 준설이라도 해서 정화가 돼야 되지 않겠느냐 이런 말씀을 드리고요.

그다음에 현재 부산외곽순환고속도로가 건설 중에 있지 않습니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○민홍철 위원 그 명칭과 관련해서 저도 몇 번 말씀드렸습니다마는 최소한 기점과 종점의 명칭이 들어갈 수 있도록 고속도로 명칭을 변경해 주십사…… 경상남도에서도 그 건의를 한 것으로 알고 있는데요 그것을 적극적으로 검토해 주시기 바랍니다, 장관님.

○국토교통부장관 강호인 예, 이게 뭐……

○민홍철 위원 그것 아마 심의위원회에서 할 건데요, 관리지침에 따라서.

○국토교통부장관 강호인 하여튼 이게 지자체 간에 의견 대립이 아주 첨예한 부분이 있어 가지고 조정이 쉽지는 않습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○민홍철 위원 그러니까 최소한 중립적인 명칭으로라도 변경을 해 줘야 되지 않느냐 그런 말씀을 드리는 겁니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 다시 한번 그 협의를 시도해 보도록 하겠습니다.

○민홍철 위원 이상입니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 이헌승 위원님 질의하시기 바랍니다.

○李憲昇 위원 장관님, 김해공항 중장거리 노선 확충에 대해서 제가 한번 여쭤 보겠습니다.

현재 김해공항에서 취항하고 있는 노선 대부분이 중국이나 동남아 이런 단거리 노선인데요. 2500㎞ 미만 단거리가 26개 도시, 2500~5000㎞ 미만 중거리가 14개 도시로 40개 도시에 취항하고 있는데 지금 현재 김해공항에서 내항기를 이용해 가지고 인천공항으로 가서 국제선을 타는 여객수요가 2012년 19만 8000에서 16년도인 작년에는 37만 2000으로 약 배가량 늘었는데요 이것

은 결국 김해공항에 국제선 노선이 없으니까 인천으로 와서 이용하는 것 아니겠습니까?

실제 분석을 해 보니까 김해공항에 장거리 노선이 없어 가지고 김포공항까지 와서 이용하는 그 장거리 노선 이용객들의 경제적인 비용이 연간 1300억 이상에 달한다는 분석이 제기되고 있는데 이것 어떤 대책이 필요한 것 아니겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 저희들은 비행기 탑승 수요가 있고 그렇다면 항공사들이 그 노선은 결정하는 건데요 항공사들이 정기적인 그런 탑승 수요가 있다면 그 노선을 개설 안 할 이유가 없다고 생각하고 핀에어 같은 경우에는 사실은 그래서 부산에도 자기들 취항 확대를 해 달라고 요구하고 있고 저희들은 그것 긍정적으로 검토하고 있습니다.

○李憲昱 위원 알겠습니다.

제가 받은 자료에 의하면 김해공항에서는 헬싱키까지 주 8회, LA 주 9회, 싱가포르 주 8회, 두바이 하루 2회, 자카르타 주 7회를 운항할 수 있는 수요가 있다고, 이 자료를 가지고 있는데요.

또 부산시 같은 경우에는 만약에 신규 취항 항공사업자 공모를 해 가지고 적자가 나면 1년간 운영손실을 보전해 주겠다고까지 하고 있거든요. 그런데 이것 하려면 운수권 협상 해야 되지 않습니까?

지난번에 제가 '김해-헬싱키 노선 취항 적극 검토해 달라'고 그랬는데 항공실장님, 어떻게 되고 있습니까?

○국토교통부항공정책실장 서훈택 지난번에 말씀드렸듯이 작년에 ICAN에서 핀란드하고 항공회담을 했습니다. 그런데 몇 가지 사안에 대해서 서로 양국이 의견을 달리해서 금년도에 다시 회담을 하기로 했습니다.

○李憲昱 위원 지금 우리 국적 항공사가 소극적으로 대응하고 있는 이유가 뭡니까?

○국토교통부항공정책실장 서훈택 어떤 여러 가지 경영상 어려움이라든가 그런 것이 있기 때문에 일단 우리 국적 항공사가 직항 위주로 많이 운영하려고 하고 있고요.

○李憲昱 위원 현재 인천공항에서는 헬싱키 오가는 노선이 주 7회 하고 있지요?

○국토교통부항공정책실장 서훈택 예, 그렇습니다.

○李憲昱 위원 우리나라 국적사는 운항을 안 하고 있지요?

○국토교통부항공정책실장 서훈택 안 하고 있습니다.

○李憲昱 위원 지금 부산에서 요구하는데 부산-헬싱키 그거를 오픈해도 됩니까?

○국토교통부항공정책실장 서훈택 일단 그 사안에 대해서는 금년도에 핀란드하고 항공회담을 한 번 하면서 구체적인 방안을 논의해 보겠습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

○李憲昱 위원 조금만 더 넣어 주시겠습니까?

○위원장 조정식 예, 쓰십시오.

○李憲昱 위원 김해공항에도 충분한 수요가 있는 것으로 파악되고 있고, 인천공항에서만 운항을 허할 게 아니고 국토부가 김해공항에서 출발하는 핀에어 그것을 적극적으로 한번 검토해 보세요.

아니, 인천에서는 핀란드 오가는 게 있는데 왜 부산에서는 허가를 안 내줍니까?

○국토교통부항공정책실장 서훈택 예, 적극적으로 검토해 보겠습니다. 다만 핀란드 같은 경우에는 실제 헬싱키까지 OD 수요보다는 헬싱키에서 유럽에 뿌리는 수송 수요가 많기 때문에 조금 어려움이 있습니다.

○李憲昱 위원 아니, 그것은 항공사 입장이 아니고 수요, 승객 입장에서는 필요하다는 거지요, 제가 말씀드리는 거는. 그러니까 인천에서 헬싱키에 오가는 핀에어는 있는데, 우리 국적사는 저는 모르겠어요. 부산에서도 핀에어가 원한다면 오픈을 좀 시켜 주세요.

○국토교통부항공정책실장 서훈택 예, 적극적으로 협의해 보겠습니다.

○李憲昱 위원 정말 김해공항에서 중장거리 노선 취항을 위한 지자체의 의지가 굉장히 높습니다. 또 희망하는 항공사도 있으니까 지자체와 공동으로 대응해 가지고 국토부에서 적극적으로 임해 주십시오.

○국토교통부항공정책실장 서훈택 알겠습니다.

○李憲昱 위원 이상입니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 윤후덕 위원님 질의하십시오.

○윤후덕 위원 장관님, 지난해 9월에 경주에서 지진 났잖아요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤후덕 위원 그리고 그 후 많은 대책들이 나왔는데 그중의 하나가, 국토부 1차관님이 발표한 내용 중에 이런 게 있었어요. '국가SOC안전관리

본부를 설치하고 또 국가내진센터를 만들어서 이 둘을 다 한국시설안전공단에서 일을 볼 수 있게 하겠다'라고 발표하셨어요. 그것에 대해서 제가 또 국정감사 때 질문드렸는데 '하겠다'고 하셨는데 이게 영 추진이 안 되고 있네요. 왜 그래요?

○국토교통부장관 강호인 SOC시설안전본부를 한다니까 이게 또 조직과 인력의 확충이라고 이렇게 생각해서 다른 관계부처에서 조금 제동을 거는 면이 있었는데 SOC는 안전문제와 성능문제를 같이 종합적으로 검토하면서 이런 기능을 확보해야 되기 때문에 저희들은 계속 추진을 해 나갈 의지에는 변함이 없습니다.

○윤후덕 위원 국토부는 의지가 있는데 기재부가 말을 잘 이해를 못 하고 있는 것……

○국토교통부장관 강호인 아니, 설득을 많이 시켰습니다.

○윤후덕 위원 잘되기를 바랍니다.

이것 잘 관리가 되고 또 체제가 정비가 되어야 되는 게, 하여튼 현지에서 지진이 나고 위험한 순간이 지나고 나서…… 다 대피했을 것 아닙니까? 그런데 어느 건물, 어느 건물에 대한 안전진단을 빨리해 줘서 들어가도 좋다라는 인증이나 뭐를 해 줘야 되는데 그거를 어느 기관도 안 해 주고, 해 주는 법적 근거가 없다는 거예요. 그래서 대응체제 자체에 좀 더 체계적인 정비가 필요하다는 그런 말씀을 드립니다.

○국토교통부장관 강호인 안전에 대한 것은 국민들의 관심도 지속적으로 불러일으키고 또 우리 시설물이 그동안에 건설만 되어 있어 가지고 많이 노후되고 교체 시기에 도래했기 때문에 이런 부분들 유지보수, 성능개선 하는 것들하고 같이 맞물려 가지고 필요한 기능이라고 생각하고 저희들은 적극적으로 추진하겠습니다.

○윤후덕 위원 오후에 민홍철 간사님하고 같이 시설안전공단에 갔었어요. 그런데 이런 어려움을 얘기하네요. 주요 SOC가 중부권에 집중되어 있는데, 대체로 한 65%, 70%가 있는데 진주로 이전하면 먼 거리가 돼서 문제가 발생했을 때 진주에서부터 출동하려면 상당한 기간이 걸려서 골든타임을 놓친다는 거예요.

그래서 중부권 본부, 수도권 본부를 지금 현 위치에서 일부 잔류시키는 게 자기들의 과제이다라고 하더라고요. 그 부분을 좀 살펴볼 수 있나요?

○국토교통부장관 강호인 예, 작년부터 시설안전공단에서 이 문제를 적극 제기해 주셔 가지고 저희들이 내부적으로 검토는 열심히 하고 있습니다.

우리 차관님이 답변을 좀 드리겠습니다.

○윤후덕 위원 예.

○국토교통부제1차관 김경환 저도 얼마 전에 공단을 방문해서 이 내용에 대해서 논의했고요. 그래서 이걸 지역발전위원회 또 공공기관이전추진단 그다음에 해당 지역 이렇게 협의해서 추진하도록 노력하겠습니다.

○윤후덕 위원 차관님, 하여튼 작년 9월 21일날 발표하신 것 꼭 좀 책임지세요.

○국토교통부제1차관 김경환 예, 열심히 하고, 아까 말씀하신 것도 시설공단에서 내부적으로 일단 설립되기 전까지 준비조직을 만들어서 이미 검토를 하고 있습니다. 그래서 저희가 적극적으로 협의하겠습니다.

○윤후덕 위원 나머지는 서면질의하겠습니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 안호영 위원님 질의하시기 바랍니다.

○안호영 위원 장관님께 여쭤 보겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 예.

○안호영 위원 2015년 4월 호남고속철도가 완전히 개통돼서 지금 전라북도에서는 익산역하고 정읍역에 정차하고 있습니다.

그런데 지금 익산역이 접근성이 부족하다는 문제 때문에 인근에 있는 전주시·완주군·김제시 이런 여러 자치단체의 의회하고 또 시민단체를 중심으로 해서 호남고속철도 개통 이후에 이용객이 급격히 떨어진 김제역을 이전해서 김제시 공덕면 부근에다가 혁신도시역을 만들어야 된다라는 이런 요구가 지금 있거든요. 혹시 알고 계십니까?

○국토교통부장관 강호인 예, 들었습니다.

○안호영 위원 그래서 만약에 이런 혁신도시역이 만들어지면 인근 지역에서 거기까지 가는 데 거의 30분 이내이면 주요한 도시에 다 가거든요? 그래서 도민들의 교통이용 편의가 높아지고 또 역세권 개발을 통해서 지역발전에도 도움이 될 것으로 기대하고 있는데요. 이러한 효과나 이유에 대해서 어떻게 좀 적극적으로, 긍정적으로 생각하십니까?

○국토교통부장관 강호인 역 신설은 우선 역간의 거리 그다음에 고속열차가 얼마나 빨리 효율적으로 운행할 수 있겠느냐, 그다음에 또 이 역

을 세움으로 해 가지고 인접 역에 미치는 영향이 어떻게 되는지 이런 것들을 종합적으로 검토해서 신중하게 판단할 사항이 아닌가 생각합니다.

○안호영 위원 그런데 말이지요, 지금 혁신도시 말고도 논산시하고 세종시에서도 논산훈련소역하고 세종역에다가 고속철도 역사 신설을 요구하고 있고 그것에 대해서 지금 타당성조사를 시행하고 있지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○안호영 위원 그런데 제가 알기로는 두 곳 모두 최소 역간 거리 또 적정 역간 거리를 충족하지 못하는 것으로 알고 있습니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다.

○안호영 위원 그런 관점에서 봤을 때 단지 어떤 역간 거리만을 이유로 해서 신설을, 역을 만들 것인지 말 것인지를 판단해서는 안 되고 여러 가지를 종합적으로 봐야 된다고 보는데요. 어차피 논산훈련소역하고 세종역에 대해서 타당성조사를 시행하고 있으니까 이쪽 혁신도시역에 대해서도 타당성조사를 한번 적극적으로 검토해 주십사 부탁드리려고 합니다.

○국토교통부장관 강호인 검토해 보겠습니다.

○안호영 위원 마지막으로 4대강 관련해서 하나만 물어보겠습니다.

지금 국토부에서 최근에 '2017년 댐-보-저수지 최적연계 운영방안'을 발표했지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○안호영 위원 그 방안에 의하면 지하수위까지 녹조 저감을 위해서 방류하는 내용으로 되어 있지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

○안호영 위원 30초만 하겠습니다.

○위원장 조정식 예, 쓰십시오.

○안호영 위원 그런데 이제까지 했던 펄스형으로 방류를 했거나 댐-보를 연계해서 방류했던 효과를 보면 일시적으로는 녹조의 저감 효과가 있지만 바로 또 회복이 돼서 별로 효과가 없는 것으로 나타났습니다.

그런 점에서 봤을 때 실제 물의 유속이 정상적으로 흘러갈 때 녹조가 근본적으로 발생하지 않기 때문에 근본적인 해결책으로는 4대강 보의 수문을 열어서 정상적으로 물을 흐르게 하는 것이 근본적인 해결책이라고 생각하는데 이러한 방안을 적극적으로 시행할 생각은 없으십니까?

○국토교통부장관 강호인 아까 전에도 답변드렸습니다마는 보를 전면적으로 개방하거나 철거하는 경우에는 가뭄 시에 용수공급 차질이라든지 또는 지하수위 저하 등 새로운 문제가 야기될 수 있기 때문에 좀 더 신중하게 접근하는 것이 필요할 것 같고요.

그리고 녹조의 근원적인 저감을 위해서는 이런 펄스 방류나 보-저수지 연계운영과 함께 환경부 등과 협력해서 하·폐수 처리시설 확충이라든지 또는 비점오염 관리 강화 등 이런 부분들도 지속적으로 강화해 나가야 한다고 생각합니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 윤관석 위원님 질의하시기 바랍니다.

○윤관석 위원 늦게까지 수고 많으십니다.

최근 인천국제공항 제2터미널 입점 면세점 사업자 선정을 놓고 관세청하고 갈등이 좀 있었습니다.

정일영 사장님께 질의하겠습니다.

원만하게 해결은 된 것으로 알고 있는데 어떻게 잘 정리가 됐습니까?

○인천국제공항공사사장 정일영 예, 여러 가지 곡절은 좀 있었습니다만 합의가 잘됐습니다. 그래서 문제없이 될 것으로 봅니다.

○윤관석 위원 보완할 점이 어떤 게 있을까요?

○인천국제공항공사사장 정일영 저희가 100% 하고 관세청에서 추인하던 것을 일단 저희가 50% 점수를 관세청에 넘기면 관세청에서 하기로 했는데요. 법적인, 여러 가지 제도적인 장치가 조금 더 만들어졌으면 좋겠습니다.

○윤관석 위원 제가 관세청에서 주장했던 논리를 죽 살펴보니까, 예를 들어서 시장지배적 사업자 제재 문제는 시내 면세점 독과점 방지를 위한 것인데 이번에 적용하려고 했던 것이라든가 또 지금 관세법하에 시행령이 돼 있는데 그게 지금 명확한 규정이 없고 고시에도 사전 협의로 돼 있지요, 합의가 아니고요?

○인천국제공항공사사장 정일영 예, 협의로 돼 있습니다.

○윤관석 위원 제가 볼 때에는 이런 부분들이 논리적으로 좀 받아들이기 어려운 점이 있었을 것 같은데 앞으로 그런 부분도 좀 더 명확하게 보완되기를 바라시는 거지요?

○인천국제공항공사사장 정일영 예, 그렇습니다.

○윤관석 위원 이 부분이 재발되지 않도록 부처에서도 노력하고 또 공항 측에서도 노력할 필요

가 있을 것 같습니다. 국회에서도 잘 살펴보도록 하겠습니다.

들어가시고요.

○인천국제공항공사사장 정일영 예, 알겠습니다.

○윤관석 위원 장관님께 이 문제와 관련해서 질의하겠습니다.

공항공사의 면세점 선정 방식에 대해서는 얘기를 들으셨을 거고. 특히 공항은 지금 면세점 수익이 전체 수익에서 한 40% 정도 차지하더라고요, 1조 원 정도 임대료가 있던데. 그러다 보니까 더 큰 위기감이 있었을 거고, 또 제2공항 확장이럴 때 정부 쪽의 재정 출연 없이 공항 자체사업으로 하는 것 아니겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤관석 위원 이 문제에 대해서 장관님께서도 많이 살펴보시고 앞으로 이런 갈등이 발생하지 않게 사전에 잘 정리하는 게 필요할 것 같습니다.

잘 부탁드리고 촉구드리겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤관석 위원 건설산업 보증서비스 경쟁력 강화를 위한 부분에 대해서 장관님께 질의 하나 하겠습니다.

건설기술진흥법 개정이 필요하다는 판단에서 지금 건설기술용역공제조합이라는 게 국토부 산하에 있습니다. 그런데 지금 보증서비스는 감리단 한 분야만 하고 있거든요. 결국 건설업체들은 보증서비스를 받아야 하니까 산업부 산하의 엔지니어링공제에도 또 가입할 수밖에 없는 현실인데 이러다 보니까 경쟁이 없고 독점만 키우는 꼴이라는 지적이 있습니다.

그래서 건설기술용역공제조합의 보증 범위를 전 분야로 확대하는 개정안이 논의될 예정이고 이게 좀 더 적정 가격으로 보증해 주고 서비스도 확대한다는 방안이라고 얘기할 수 있겠는데 장관님 견해는 어떠십니까?

○국토교통부장관 강호인 위원님 말씀대로 건설기술용역공제조합의 업무 범위를 현 건설사업 관리에서 설계 등 전 분야로 넓혀 나가야 된다는 취지에 공감하고 있습니다. 특히 엔지니어링공제조합의 경쟁 체제 도입을 통해서 공제 및 보증서비스 질을 향상시킬 수 있다는 측면에서도 바람직하다고 생각합니다.

○윤관석 위원 답변됐기 때문에 질의 마치겠습니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 임종성 위원님 질의하시기 바랍니다.

○임종성 위원 본 위원이 지난해부터 자연환경을 보전하겠다는 입법목적으로 자연보전권역으로 지정해 놓은 수정법이 오히려 난개발을 유발하고 광주시에 입지한 공장 100%가 하천오염 위험성이 큰 개별 입지 형태로 건설되는 등 자연보전권역 지정 자체가 규제 목적상 상반되는 결과를 초래하고 있다는 점을 국정감사에서 지적했었거든요.

그래서 산업단지가 전혀 없는 광주시에 개별입지에 돼 있는 공장들을 한 곳으로 모을 수 있도록, 총량은 유지하되 면적은 완화하는 방안에 대해서 검토 요청했었거든요, 기억하시지요?

○국토교통부장관 강호인 저희들은 위원님 취지에 적극적으로 공감하고 저희들도 방법이 있으면 그런 부분으로 노력하겠다고 말씀드린 바 있습니다.

○임종성 위원 그런데 물류단지 개발할 때 지역별 총량제로 적용하다가 실수요 검증으로 바뀐 거는 알고 계시지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○임종성 위원 (영상자료를 보며)

화면 한번 보시지요.

한국산업단지공단에서 제공하는 경기도 산업단지 현황입니다.

전역이 자연보전권역인 경기도 광주시에는 수정법 때문에 제대로 된 산업단지가 하나도 없는 상황인데 물류단지는 전국에서 광주가 제일 많습니다. 산업단지는 안 되고 물류단지는 괜찮은 건지 이것에 대해서 답변 부탁드리겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 하여튼 전자상거래가 활성화됨에 따라서 아무래도 인구가 밀집된 수도권 인근에 물류단지 수요가 몰리는 불가피한 그런 현상이 아닌가 생각합니다.

○임종성 위원 실수요 검증 도입 이후에 전국에 한 열세 개 중의 아홉 개가 경기도인데 그중에 세 개가 광주시에 입지할 예정이거든요? 전국에 네 개만 늘어나는데 광주시에 세 개가 들어옵니다. 상당한 교통대란이 일어날 거는 불을 보듯 뻔할 것 같고요.

지역경제 활성화 측면에서 물류단지가 고용효과도 좋고 지역경제에도 큰 도움이 된다면 지방에 많이 생기면 좋을 텐데 산업단지에 대해 입지 면적 완화는 반대하면서 물류단지는 광주에 몰아

주는 이런 의도가 어디에 깔려 있는지 궁금하고요.

어차피 광주시에 물류단지를 몰아줄 거라면 차라리 광주시가 수도권의 물류 거점도시로 성장할 수 있도록 국토부에서 체계적인 계획을 세워 주는 게 필요하지 않을까 생각되거든요.

○국토교통부장관 강호인 하여튼 경기도에서 지역물류기본계획 수립을 해서 국토부와 협의할 경우에 광주지역의 그런 실정이 감안될 수 있도록 경기도와 적극적으로 협의하겠습니다.

○임종성 위원 그래서 본 위원은 광주시에 물류단지가 집중화되는 상황을 공익사업답게 긍정적인 방향으로……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

30초만요.

○위원장 조정식 예, 더 쓰세요.

○임종성 위원 더 발전시키려면 도로와 기타 기반시설을 만들어 주시고요. 그리고 광주시가 물류단지 입지를 통해 발전할 수 있는 방안을 국토부 차원에서 좀 검토해 주실 것을 정식적으로 건의드리겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 물류서비스 산업은 신서비스 산업 중에 핵심 서비스산업이기 때문에 범정부적으로도 물류서비스 산업에 대해서는 관심을 가지고 지원할 계획을 가지고 있습니다.

○임종성 위원 이것에 대한 기반시설도 같이 갖춰 주실 수 있게끔 그것을 좀 토의해 주시기 바라겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장 조정식 임종성 위원님 수고하셨습니다.

다음은 이원욱 위원님 질의하시기 바랍니다.

○이원욱 위원 이원욱입니다.

아까 이해찬 위원님이 안성-세종 노선에 대해서 집중적으로 질의해 주셨는데요. 제가 약간 다른 차원에서 질의를 한번 드리겠습니다.

아까 이해찬 위원 질의에 장관님께서 '사업의 조기 추진 그다음에 도로공사의 부채문제 등등을 이유로 민자사업을 안 할 수가 없다'라고 말씀하셨는데 이 민자사업이라고 하는 게 결국은 대부분 들어오는 것들이 금융자본들이잖아요? 한국자본도 금융자본, 교원공제회·국민연금·맥쿼리·교보생명·국민은행 등등. 이게 많게는 100%, 적게는 40~50% 이렇게 들어오고 있는데 이 금융자본이 돈 벌러 들어오니 결국에는 자기 수익금을 극대화시키기 위해서 노력할 수밖이 없다라고 하는 게 이 SOC 민자사업의 특징 같습니다, 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 그것은 금융자본뿐만 아니라 사실은 건설사, 시공사들이 참여하는 경우에도 마찬가지지요.

○이원욱 위원 그런데 특히나 더 금융자본의 특징이 그럴 수밖이 없다라고 보여지고요.

(영상자료를 보며)

저희가 각종 민자고속도로사업 열아홉 개에 대해서 일반차입금과 주주대여금—주주대여금은 후순위채입니다—이거를 같이 합산해 봤더니 70~80% 이상 대부분의 자금조달 구조가 차입금으로 돼 있는 것이 나오고요.

그리고 아까 하셨던 말씀 중에서 수익성, 도로공사의 부채문제를 말씀하셨는데 이 민자사업들에 들어오는 금융자본들의 특징은 단일사업만을 고려해서 들어온다라고 하는 겁니다, 단일사업. 예를 들어서 도로공사는 어쩔 수 없이 적자 노선을 운영할 수밖이 없는 이런 한계들이 좀 있는 거지요.

그래서 그 단일사업만을 가지고 평가한다면 그것에 대해서 사실상 아까 이해찬 위원님도 지적하셨듯이 특혜성, 하여튼 개별적 기업에 대한 특혜는 아니라 하더라도 결국 민자사업이 가질 수밖이 없는 한계, 그럼으로 해서 생기는 특혜성 시비를, 그리고 국민이 이 손실을 결국은 감당하는 제도일 수밖이 없다라고 느껴집니다.

예를 들어서 도로공사 철도공사 수자원공사…… 이런 것들을 사업 전체, 회사 전체의 수익으로가 아니고 단일사업으로만 평가한다면 도로공사도 그렇게 쓸데없는, 돈 안 벌리는 거는 안 했지 않았겠습니까?

거기다가 제2경부라고 하는 것은 결국에는 경부와 중부에서 사람들을 빼서, 이용객을 빼 가지고 제2경부로 몰릴 텐데……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

조금만 더 할게요.

○위원장 조정식 예, 하세요.

○이원욱 위원 그러면 도로공사 입장에서는 그나마 수익성이 괜찮게 예상되는 제2경부를 결국 민자에 뺏기고 이중의 손해를 보게 되는 거지요.

아까 부채를 말씀하셨는데 경부나 중부에서 생길 수 있는 예상되는 기대손실금, 이런 것들을

다 뺏길 수뿐이 없기 때문에, 이용객을 뺏길 수뿐이 없기 때문에 이중의 손실을 보게 되고 그러면서 결국 부채를 더 갚기 어렵게 될 것이다 이렇게 느껴지거든요. 거기에 대한 생각은 어떠세요?

○국토교통부장관 강호인 저희들이 이때까지 민자는 민자 초기사업에 있어 가지고, 그것을 실시하면서 그런 시행착오를 많이 겪었습니다마는 이제는 그런 MRG 제도가 폐지되어 있고 또 수요예측에 대한 정확도들도 상당히 제고되어 있고 그동안의 민자사업 실시 경험을 통해서 사업비에 대한 검증도 강화되어 있습니다.

그래서 이런 여러 가지 측면에서 다각적인 개선이 이뤄지고 있기 때문에 사실은 민자를 통해서 고속도로를 건설하나 재정을 투입해서 고속도로를 건설하나 그 비용은, 조건은 거의 비슷해야 되는 것 아닌가 생각해요.

단지 재정을 투입하는 경우에는 재정투입 여력의 한계상 그만치 시간이 많이 길어져 가지고 그 편익을 국민들이 늦게 받는 것이고요, 민자로 하는 경우에는 집중적으로 투입함에 따라서 그 편익을 빨리 받으면서 대신 비용이 조금 늘어나는 그런 대가관계가 있는데 그 대가관계가, 트레이드오프가 적어도 앞으로 1.2 이상은 되지 않도록 하겠다, 그리고 그 1.2도 앞으로 다양한 민자방식을 통해서 리스크와 수익을 같이 분담한다든지 해서 더 낮춰 나갈 방법도 있으리라고 생각합니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○이원욱 위원 아니, 아까도 장관님이 그 말씀하셨는데 2009년도에 MRG 폐지 전과 폐지 이후, 물론 많이 줄었습니다.

폐지 전에 8~9%의 경상사업수익률을 보였다면 그 이후에 한 것도, 예를 들어 안양-성남 이런 거는 6.41에 계약했고요, 봉담-송산은 5.19 등등 해 가지고 5% 이하로 계약된 게 하나도 없습니다. 그 당시에 채권이 어땠습니까? 채권 발행이율이 2%, 3% 이랬지 않습니까? 어마어마한 혜택을 주고 있는 겁니다.

지금 그렇게 말씀하시지만 실제로 국토부에서 그렇게 해 가지고 계약한 게 하나도 없다라고 하는 거예요.

○국토교통부장관 강호인 그런데 이런 것들이 그냥 은행에서 일반 금리대로 운용하는 것하고 이런 사업을 통해서 한다면 시장 리스크라든지 또 사업 리스크라든지 이런 것들까지 다 감안해서 하기 때문에 당연히 그런 리스크 프리미엄이 더 붙어서 일반 채권수익률이나 정기예금 수익률보다는 올라가기 마련입니다.

○이원욱 위원 제가 하나만 더 질문드리겠습니다.

지금 인덕원-수원선이 계속 표류 중에 있는데 국가철도망구축계획, 도로망구축계획 이런 것 세울 때 기재부하고 협의 안 합니까?

○국토교통부장관 강호인 합니다.

○이원욱 위원 그런데 그런 것 다 하고 나서 또 그다음에 타당성 검사하고…… 이것 인덕원선 같은 경우는 기재부에서 타당성 재검토를 요청해 가지고 지금 완전히 표류 중에 있지 않습니까? 타당성 재검토를 요청해 가지고 완전히 표류 중에 있잖아요, 차관님?

○국토교통부제2차관 최정호 그게 잘 아시는 대로 기본계획……

○이원욱 위원 사전에 협의했음에도 불구하고 기재부가 SOC 사업에 대해서 이렇게 자꾸 태클을 걸고 나오는 것에 대해서 그것에 대한 국토부의 대책이 뭐냐는 거예요.

○국토교통부제2차관 최정호 사업 절차상 잘 아시는 대로 기본계획 수립 최종 마무리 과정에서 총사업비도 협의하고 하는 과정이 있습니다. 그런데 기본계획 수립 과정에서 역을 3개 정도 추가 설치하는 안이 제시됐고, 그러면서 사업비가 상당부분 늘어나는 걸로 돼 있습니다. 그래서 사업비 증가분에 대해서 적정성을 KDI에서 검토하고 있는 상황입니다. 그래서 추가 정차역이 필요한 것이냐 등등을 지금 보고 있습니다.

저희가 적극적으로 협의를 하고 있다는 말씀드리겠습니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 최인호 위원님 질의하시기 바랍니다.

○최인호 위원 수자원공사 사장님, 바다골재와 관련해서 추가질문을 잠시 드리면, 2010년도에 경상대를 바닷모래 골재채취에 따른 피해 조사기관으로 선정하고 난 뒤에 조사범위라든지 항목이라든지 이런 이견 때문에 무려 2년 반이 넘도록 용역이 사실상 진행 못 됐습니다. 그러다가 13년도 1월 29일 날 골재채취단지 변경 고시 후에 용역비용 삭감을 요구해서 사실상 용역을 포기하도

록 만들었지요.

그 뒤에 전남대하고 용역계약서를 체결했는데 거기에도 발주자의 과업지시서에 용역업무에 대한 정기 또는 수시 점검하고 지적사항을 시정토록 해서 객관적 조사를 불가능하게 해서 결국은 전남대가 어업에 피해가 없다 하는 식으로 결론이 나왔고요.

그런데 이게 불신을 사자 다시 경상대 등 전문가들이 검토한 결과 과학적 근거가 없다고 결론이 나왔고 결국은 15억 6000만 원이라는 예산을 낭비한 결과를 초래했는데, 그런데 현재 또 골재협회의 부담으로 8개 항목에 대해서만 추가조사를 하자, 그런데 골재협회의 부담으로 조사한다는 게 과연 그 결과가 객관적으로 얼마나 신뢰가 될지 이것도 지금 또 불신을 사고 있어요.

장관님께서도 참고하십시오. 경상대·전남대 이런 연혁이 있기 때문에 어업인들은 전남대 결과나 뭐나, 특히나 골재채취협회가 발주하는 그 용역결과에 대해서는 신뢰를 못 하겠지요.

이 과정들에 대해서 도대체 이게 어떻게 된 겁니까?

○한국수자원공사사장 이학수 그동안 여러 가지 우여곡절을 겪었습니다.

○최인호 위원 시간이 없어서 조금 짧게 해 주십시오.

○한국수자원공사사장 이학수 그런데 이해관계들이 다 첨예하다 보니까 그 객관성을 어떻게 담보하느냐 하는 문제 때문에 애기가 많이 있었습니다.

○최인호 위원 아니, 그런데 경상대학 같은 경우는 2년 반 동안 조사범위나 항목 그것 가지고 실랑이 벌이다가 아무런 조사가 안 됐거든요. 그걸 어떻게 설명합니까?

○한국수자원공사사장 이학수 그 과정에서 해수부하고 저희하고 어민대표하고 이해관계자들이 다 지속적으로……

○최인호 위원 그래도 십몇억을 용역을 줬는데 그것을……

○한국수자원공사사장 이학수 협의과정을 진행하고 있었습니다.

○최인호 위원 협의한다고 2년 반 동안 보내고 아무런 조사결과가 안 나왔다는 것은 국토부가 관리를 잘못한 거지요.

○한국수자원공사사장 이학수 그래서 그 부분들에 대해서 시행착오가 있어서……

○최인호 위원 앞으로 골재협회 부담의 조사도 신뢰를 못 합니다. 그래서 경상대라든지 아니면 어민이라든지 또 객관적으로 신뢰할 만한 서로 합의되는 기관에 빨리 맡겨서 피해조사 결과가 나오기 전까지는 중단을 하십시오.

○한국수자원공사사장 이학수 그 관계는 더 검토하도록 하겠습니다.

○최인호 위원 그리고 장관님, 철도민영화 우려가 지금 자꾸 고조되고 있습니다. 유지보수·관제·물류·차량까지 해서 다 자회사 또는 공단으로 이관한다, 결국 이게 민영화를 전제로 하고 이관하는 것 아니냐라는 의구심이 지금 높습니다.

○국토교통부장관 강호인 아닙니다. 민영화는 철도회사 소유권을 이전하는 게 민영화고요. 예를 들면 그동안 철도청에서 철도공사로 전환하면서 그 당시에 정리 안 됐던 부분들, 그런 것들을 지금 철도공사에서 같이 겸임하고 있는데, 예를 들면 관제권 같은 것들은 정부가 직접 컨트롤타워가 돼 가지고 책임을 지고 조정을 해 줘야 되는 기능들입니다. 항공 같은 경우에는 관제가 분명히 국가기관이고 국가에서 컨트롤하는 것이고요. 철도 관제도 당연히 정부가 직접 컨트롤해야 되는 그런 상황이고.

그다음에 운영, 유지보수 같은 부분은 실제로는 건설하는 부분에서 자기들이 유지보수를 담당해서 자기가 건설한 것들의 성능이 계속 유지되도록 해 줘야 되는 건데 그동안에는 철도청이 모든 부분을 다 관장하고 자기들 노하우가 제일 많다 보니까 그런 부분들이 철도공사로 이관되면서도 잠정적으로 철도공사에서 담당을 하고 있었는데 이제는 다른 파트에서 그런 건설이라든지 관제나 이런 것들이 체제가 좀 더 정비가 돼 가지고 테이크오버(takeover)가 될 수 있는 상황이 됐다면 그런 부분들은 제대로 거버넌스 체제를 구축해 주는 게 맞지 않나 생각합니다.

그리고 그런 것들은 절대로 민영화하고는 관계가 없는 것입니다. 그러니까 거기에 대해서는 오해를 안 하시는 게 좋을 것 같습니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음 보충질의 마지막 순서로 최경환 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○최경환(국) 위원 지난 국정감사에서도 제가 제기를 했던 문제인데 부영의 경우입니다. '임대아파트 내 보육시설 임대료를 부영이 받는 것에

대해서 부당이득이다', 판결이 이렇게 나왔어요. 재판 화해결정이 나왔는데, 그렇게 해 가지고 부영이 전국 54개 어린이집의 임대료를 안 받겠다 이렇게 진전은 잘되는 것 같은데, 이것을 국토부에서 정리를 해 줘야 될 것 같아요.

부영은 지금도 화해권고결정을 수용해 가지고 지급하면서 '우리가 부당이득을 반환한 게 아니라 그냥 입주민 영유아를 위해 사용할 수 있도록, 용도로 쓰기 위해서 준 거다' 이런 입장이거든요. 그런데 재판부 입장은 '이미 보육시설 부분도 주민공동시설의 일부이기 때문에 임대료를 받는 것은 부당이득이다. 그것을 반환하라' 이런 거거든요. 부당이득이라고 한 법원의 판단과 부영의 시각은 엄청난 차이가 있어요. 그래서 이것을 정리해 주셔야 될 것 같은데……

마치 선의로 하는 것처럼, 재판부는 부당하게 이득을 취했으니까 돌려주라고 이야기했는데 부영은 자기가 자선사업하는 것처럼 이야기하는데, 이게 어떻게 된 겁니까? 아시는 분……

○국토교통부주택토지실장 박선호 주택토지실장입니다.

위원님 지적하신 그 판결문 내용은 제가 아직 접하지 못했습니다마는 위원님 지적 내용이 사실에 부합하는 것으로 제 상식으로는 추측이 됩니다. 그래서 그 판결문 내용을 저희가 입수해 보고요 현행법상에 주민공동시설로서 보육시설이 운영되고 있는 취지에 어긋나게 사후처리가 이루어지고 있다면 이런 부분들이 바로잡힐 수 있도록 조치하겠습니다.

○최경환(국) 위원 이상입니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

이상으로 위원님들의 보충질의를 모두 마쳤습니다.

그런데 지금 두 분 위원님께서 추가질의에 대한 요청이 있으셔서 이헌승 위원님과 윤관석 위원님 두 분께 추가질의 3분 더 드리도록 하겠습니다.

먼저 이헌승 위원님 질의하시기 바랍니다.

○李憲昇 위원 장관님, 철도터널 노후화 문제에 대해서 질의를 하겠는데 작년도 기준 철도터널 768개소 중에서 30년 이상 된 터널이 전체의 약 40%를 차지하고 있고, 50년 이상 된 터널이 215개소로 약 25% 정도를 차지하고 있습니다.

뿐만 아니고 현재 건설된 지 80년이 지난 터널도 아직 보수가 필요한데요. 가야선에 주령터널이라고 있습니다. 이게 1934년에 준공됐는데 현재 도심 주택가 밀집지역에 위치하고 있어 가지고 지하수가 유입되고 노후화도 심각해 가지고 균열·누수 현상이 발생하고 있습니다. 부분적으로 보수는 하고 있겠지만 전기 합선, 안전사고 위험, 언제 어떻게 될지 모르는 상황인데요.

더 큰 문제는 일부 구간의 터널 단면이 축소돼 있어 가지고 안전운행 확보가 곤란하다는 것인데, 철도국장님 계신가 모르겠는데 철도건설규칙에 따르면 직선구간의 터널건축 한계는 최소한 높이가 645㎝ 정도 돼야 되는데 현재 주령터널 높이는 6m밖에 되지 않고 있거든요.

뿐만 아니고 철도시설 기준에는 최소 폭 0.7m 이상, 높이 2.1m 이상의 대피로를 확보하도록 돼 있는데 이것을 확보할 수 있는 추가 공간도 없습니다. 그런데 앞으로 이 주령터널을 지나는 가야선 구간이 부산신항하고 또 동해남부선을 연결하는 노선인데 2020년 정도가 되면 열차운행 빈도가 현재보다 훨씬 늘어난다고 합니다.

하루빨리 터널 개량을 조속하게 해야 되는데 국토부에서 제가 제기하는 문제를 잘 연구하셔 가지고 적극적으로 검토하셔서 어떻게 개량을 할 것인지 그 개량 계획을 밝혀 주시고 내년도 예산에 꼭 반영해서 개량이 이루어질 수 있도록 해 주시기 바라겠습니다.

이것 파악을 해서 보고를 별도로 해 주시겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇게 하겠습니다.

저희들이 작년에 정밀점검을 실시해서 보강공사 중에 있는 것으로 알고 있습니다마는 추가로 점검을 실시해서 필요한 경우에는 보수·보강도……

○李憲昇 위원 제가 제기한 문제가 몇 가지 되지요? 그 부분에 대해서 답변 한번 해 주세요.

○국토교통부장관 강호인 예.

○李憲昇 위원 이상입니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음 윤관석 위원님 마지막 질의해 주시기 바랍니다.

○윤관석 위원 한국철도공사 안전 문제 관련해서 질의하겠습니다.

홍순만 사장께서 답변해 주시기 바랍니다.

혹시 지금 철도공사에서 KTX 정비 관련 대규모 외주화 계획을 추진하고 있습니까?

○한국철도공사사장 홍순만 대규모는 아니고요 일부 외주화 계획을 하고 있습니다.

○윤관석 위원 7개 부문에서 3개 부문, 일하시는 분들은 한 140여 명에 달한다는데 그렇게 3개 부문 추진하는 게 맞습니까? 핵심 정비업무 7개 분야에서 3개 분야 전기·공조, 차체 승강문, 기계주행장치 등……

○한국철도공사사장 홍순만 그것 정비는 백이십몇 명인데……

○윤관석 위원 하여튼 그 계획은 자세한 것 있으면 저한테 주시기 바라고요.

그다음에 KTX는 한 번에 한 1000명 이상의 승객들이 타는 중요한 운행 수단이고 또 16년도에 안전 문제가 철도에서 많이 나왔지 않습니까? 그래서 우리가 그 원인 중의 하나를 외주화해 가지고 안전에 문제가 있다 이런 점을 많이 지적했었어요. 도로 쪽도 그런 것 지적을 하고 그랬었는데.

제가 볼 때 외주화 규모가 대규모로 알고 있는데 나중에 자료 주시고, 확대하게 되면 안전문제가 담보됩니까?

○한국철도공사사장 홍순만 수도권정비단 외주화 계획에 대해서 말씀하시는 것 같은데 지금 부산하고 호남 차량관리단은 기 시행에서 안전성이 검증된 외주화에 한해서 수도권정비단에 적용하려고 하는 겁니다. 주로 부산과 호남 차량관리단에서 외주를 주는 것은 불량부품을 단순히 교환, 주기적 교환이라든지 승강문 점검, 그다음에 공기조화장치……

○윤관석 위원 그것 자세한 자료는 주시고요.

○한국철도공사사장 홍순만 예, 드리겠습니다.

○윤관석 위원 그다음에 현재 계획대로 한다면 외주화 비율이 무려 53%로 확대한다고 하는데, 이게 맞습니까?

○한국철도공사사장 홍순만 그렇게까지는 안 될 겁니다. 그리고 이번에도 직원들이 상당히 걱정을 많이 해서 저희가 외주화를 조금 늦춰서 시행하는……

○윤관석 위원 언제 하려고 했는데 어느 정도 늦추려고 하는 것이지요?

○한국철도공사사장 홍순만 그러니까 저희가 142명이었는데 올해는 58명만……

○윤관석 위원 58명 일부만, 언제 시행하는 겁니까?

○한국철도공사사장 홍순만 2017년 올해 그렇게 하는 것으로……

○윤관석 위원 자세한 계획 한번 줘 보시고요.

그다음에 아까 다른 노선에서, 수도권 말고 다른 지역에서 안전이 확보된 상태에서 하는 거다라고 얘기를 하시는데 그것 근거자료도 주시기 바랍니다.

16년 9월 달에 김천 선로에서 사고 나지 않았습니까? 그래서 사망하고 그랬습니다. 요즘은 사고가 나면 외주화로 인해서 이것도 생긴 거라고 많이 원인을 얘기하는데, 사망으로 또 연결이 된단 말이에요. 안전에 대한 국민들의 걱정이 많은데 외주화가 효율만이 아니라 안전문제에 대해서 확실하게 장치를 갖고 가야 되기 때문에 자세한 계획 주시고 이 부분에 대해서 다시 또 질의하도록 하고요.

장관님께서도 이 부분에 대해서 관심을 갖고 확인을 해서 보고를 받아 보시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 그러겠습니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

이제 더 이상 질의하실 위원님이 안 계시면 질의를 종결하도록 하겠습니다.

간단하게 한 말씀만 드리면 오늘 여러 위원님들 질의와 관계해서 철도공사의 민영화 문제 내지는 SOC 사업의 민영화에 대한 여러 의견들이 있으셨어요.

예컨대 도로나 이런 SOC 사업을 함에 있어서 정부 재정에 한계가 있기 때문에 민자사업을 활용해서 하는 방식들은 충분히 이해가 갑니다만 어쨌든 정부, 국민에 대해서 서비스하는 국가가 책임져야 될 국가 SOC 관계해서 크게 두 가지 기준은 첫 번째는 공공성일 것이고 두 번째가 국민 안전이라고 봅니다. 그래서 정부에서는 국가 SOC에 대해서 공공성과 국민 안전 두 가지 기본 원칙의 골간이 흔들리지 않는 기조를 항상 가져가야 된다고 봅니다. 그런 점에서 혹시 민영화에 그것을 저해하는 요소가 있다라면 그것에 대해서는 정말 신중하게 검토하는 것이 필요하다고 생각합니다. 그런 점도 장관께서, 국토부에서 유념해 주시기를 당부드립니다.

그리고 오늘 업무현황 보고와 관련돼서 여러 위원님들로부터 서면질의가 있었습니다. 김성태 위원, 함진규 위원, 박덕흠 위원, 주승용 위원, 이해찬 위원, 윤관석 위원, 김현아 위원, 박완수 위원, 박맹우 위원, 윤영일 위원, 강훈식 위원, 전현희 위원, 박찬우 위원, 임종성 위원, 이학재 위원,

민홍철 위원, 안호영 위원, 윤후덕 위원, 이우현 위원 그리고 조정식 위원장…… 또 빠진 분 있으십니까?

빠진 분 없지요?

이상 위원님들로부터 서면질의가 있었습니다.

강호인 장관을 비롯한 기관장들께서는 서면질의와 서면답변 요구사항에 대한 답변서를 성실하게 작성하여 일주일 내에 제출하여 주시기 바랍니다. 서면질의의 내용과 답변서 내용은 회의록에 게재토록 하겠습니다.

오늘 원만한 회의 진행에 협조해 주신 여러 위원님들께 감사드립니다. 그리고 금년도 업무현황 보고와 관련하여 위원님들의 질의에 성실하게 답변해 주신 강호인 장관과 이충재 청장, 이병국 청장 그리고 산하 공공기관장을 비롯한 관계자 여러분께도 진심으로 감사를 드립니다.

그러면 이상으로 국토교통부와 행정중심복합도시건설청, 새만금개발청 및 14개 소관 기관에 대한 2017년도 업무현황 보고를 마치겠습니다.

다음 전체회의는 내일 오전 10시에 개의해서 법률안을 상정하여 심사한 후 물관리기본법 제정을 위한 공청회를 개최하도록 하겠습니다.

산회를 선포합니다.

(18시57분 산회)

○출석 위원(29인)

강훈식	김성태	김현아	민홍철
박덕흠	박맹우	박완수	박찬우
안규백	안호영	윤관석	윤영일
윤후덕	이우현	이원욱	이학재
이해찬	이헌승	임종성	전현희
정용기	정종섭	조정식	주승용
주호영	최경환(국)	최인호	함진규
황희			

○출석 전문위원

수석전문위원	김승기
전문위원	최시억

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

장관	강호인
제1차관	김경환
제2차관	최정호
기획조정실장	손병석
국토도시실장	김재정
주택토지실장	박선호
교통물류실장	이승호
항공정책실장	서훈택
건설정책국장	김형렬
도로국장	김정렬
공공기관지방이전추진단부단장	김일평

행정중심복합도시건설청

청장	이충재
차장	안시권
기획조정관	김우종
도시계획국장	김명운
기반시설국장	김용석

새만금개발청

청장	이병국
차장	권병윤
기획조정관	이철
투자전략국장	어명소
개발사업국장	배호열

한국토지주택공사

사장	박상우
부사장겸기획재무본부장	송태호
경영혁신본부장	방성민
주거복지본부장	신동철
도시환경본부장	박수홍
공공주택본부장	조성학

한국수자원공사

사장	이학수
부사장	김선영
경영부문이사	곽수동
사업관리부문이사	김봉재
사업개발부문이사	박병돈
한강권역본부이사	임성호

한국감정원

원장	서종대
부원장	변성렬
부동산가격공시본부장	박상열
전략사업본부장	정건용
부동산연구원장	채미옥

주택도시보증공사

사장	김선덕
상근감사위원	조재훈
관리본부장	강병권
금융사업본부장	손종철
경영전략본부장	김기돈
기금사업본부장	박종홍

제주국제자유도시개발센터

이 사 장	이 광 희
상 임 감 사	김 치 영
경영기획본부장	임 춘 봉
투자개발본부장	박 현 철

국토교통과학기술진흥원

원 장	김 병 수
부 원 장	이 종 국
산업진흥본부장	이 갑 재
국토사업본부장	유 영 화
교통사업본부장	박 정 순

한국국토정보공사

사 장	박 명 식
감 사	이 문 수
부 사 장	안 종 호
지적사업본부장	최 종 만
경영지원본부장	권 기 중
공간정보사업본부장	김 순 태

한국시설안전공단

이 사 장	강 영 종
경영지원본부장	문 동 주
건설안전본부장	박 구 병
진단평가본부장	조 노 영
국가시설관리본부장	유 동 우
시설연구원장	신 철 식

한국도로공사

사 장	김 학 송
부 사 장	신 재 상
기 획 본 부 장	최 광 호
경 영 본 부 장	박 승 갑
도로교통본부장	김 광 수

한국철도공사

사 장	홍 순 만
부 사 장	유 재 영
안전혁신본부장	나 민 찬
광역철도본부장	권 태 명
기 술 본 부 장	정 인 수
사업개발본부장	김 천 수

한국철도시설공단

이 사 장	강 영 일
상 임 감 사	김 형 원
기획재무본부장	이 종 도
건 설 본 부 장	이 수 형
기 술 본 부 장	김 상 태
시 설 본 부 장	김 계 웅

인천국제공항공사

사 장	정 일 영
부 사 장	이 광 수
경영혁신본부장	임 남 수
운항서비스본부장	김 종 서
시설운영실장	김 영 웅
건 설 본 부 장	김 영 규

한국공항공사

사 장	성 일 환
상임감사위원	정 오 규
부 사 장	윤 왕 로
전략기획본부장	임 귀 섭
건설시설본부장	정 세 영
영 업 본 부 장	박 순 천

교통안전공단

이 사 장	오 영 태
기 획 본 부 장	장 상 순
철도항공교통안전본부장	김 재 영
자동차검사본부장	백 홍 기

【보고사항】

○의원 퇴직

의원명	선거구	교섭단체	사유	연월일
김종태	경북 상주시군위군 의성군청송군	새누리당	퇴직 (당선무효)	2017. 2. 9.

○의원 당적 변경

의원명	변경전	변경후	사유	연월일
김성태	새누리당	바른정당	제적	2016. 12. 27.
이학재				
주호영			가입	2017. 1. 9.

○의안 회부

공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률 일부개정법률안(함진규 의원 대표발의)

(2016. 12. 15. 함진규·박덕흠·정용기·정유섭·김병기·이채익·김기선·염동열·이명수·권석창 의원 발의)

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(유승희 의원 대표발의)

(2016. 12. 15. 유승희·박홍근·추혜선·인재근·이동섭·정성호·김정우·박찬대·박선숙·황주홍 의원 발의)

이상 2건 12월 16일 회부됨

도시개발법 일부개정법률안(남인순 의원 대표발의)

(2016. 12. 16. 남인순·김해영·윤관석·장정숙·박남춘·심재권·서형수·전혜숙·이학영·황주홍·기동민 의원 발의)

물 기본법안(주승용 의원 대표발의)

(2016. 12. 16. 주승용·김경진·김동철·정동영·이용주·최도자·박주현·장정숙·황주홍·정인화·윤영일·이동섭·김관영·조배숙·김수민·강창일·최경환(국)·김종회·천정배·장병완·박지원·박주선·손금주·김중로·이용호·박준영·김성찬·변재일·오세정·이개호·곽대훈·권은희·신용현 의원 발의)

이상 2건 12월 19일 회부됨

공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률 일부개정법률안(원혜영 의원 대표발의)

(2016. 12. 19. 원혜영·안규백·강창일·안호영·윤후덕·김종민·이인영·황주홍·서영교·김철민·정인화·장정숙·김정우·김상희·김경협·김종대·박남춘 의원 발의)

건축법 일부개정법률안(송희경 의원 대표발의)

(2016. 12. 19. 송희경·정운천·신보라·이태규·이종배·조훈현·유승민·변재일·김현아·최연혜·윤종필·서청원·신용현·이현재 의원 발의)

공동주택관리법 일부개정법률안(이우현 의원 대표발의)

(2016. 12. 19. 이우현·김현아·조경태·김성원·박덕흠·홍철호·김명연·권석창·박찬우·곽대훈 의원 발의)

이상 3건 12월 20일 회부됨

수도권정비계획법 일부개정법률안(김성원 의원 대표발의)

(2016. 12. 20. 김성원·권석창·김영우·김현아·박정·박명재·박인숙·서청원·윤상현·이우현·정유섭·조훈현 의원 발의)

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(서영교 의원 대표발의)

(2016. 12. 20. 서영교·강창일·조배숙·박남춘·김상희·김종훈·서형수·박재호·안규백·윤후덕·손혜원·고용진 의원 발의)

새마을도로편입토지 보상 등에 관한 특별조치법안(박준영 의원 대표발의)

(2016. 12. 20. 박준영·주승용·황주홍·신용현·김수민·윤영일·정인화·김경진·이용주·이개호·김성식·손금주 의원 발의)

이상 3건 12월 21일 회부됨

공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(황희 의원 대표발의)

(2016. 12. 21. 황희·인재근·김영호·서영교·황주홍·강창일·위성곤·박홍근·주승용·김상희·남인순 의원 발의)

도시공원 및 녹지 등에 관한 법률 일부개정법률안(이종배 의원 대표발의)

(2016. 12. 21. 이종배·이종명·전희경·조훈현·함진규·권석창·문진국·지상욱·이양수·신보라 의원 발의)

건설기계관리법 일부개정법률안

기업도시개발 특별법 일부개정법률안

동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법 일부개정법률안

감정평가 및 감정평가사에 관한 법률 일부개정법률안

화물자동차 운수사업법 일부개정법률안

(이상 5건 2016. 12. 21. 정부 제출)

이상 7건 12월 22일 회부됨

도시 및 주거환경정비법 일부개정법률안(박맹우 의원 대표발의)

(2016. 12. 22. 박맹우·이명수·정병국·윤영석·안상수·정갑윤·김현아·김종석·권석창·박덕흠 의원 발의)

화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(박맹우 의원 대표발의)

(2016. 12. 22. 박맹우·이명수·정병국·윤영석·안상수·정갑윤·김현아·김종석·정양석·조경태·권석창·박덕흠 의원 발의)

자동차관리법 일부개정법률안(홍철호 의원 대표발의)

(2016. 12. 22. 홍철호·윤영석·이우현·윤종필·윤영일·박덕흠·정진석·조훈현·박완수·김재경 의원 발의)

항공보안법 일부개정법률안(민병두 의원 대표발의)

(2016. 12. 22. 민병두·박홍근·제윤경·박광온·어기구·윤호중·이찬열·김부겸·박용진·김상희 의원 발의)

도시공원 및 녹지 등에 관한 법률 일부개정법률안(전현희 의원 대표발의)

(2016. 12. 22. 전현희·조배숙·문미옥·김삼화·소병훈·김종대·안규백·서영교·금태섭·김정우·전혜숙·박홍근 의원 발의)

이상 5건 12월 23일 회부됨

항공보안법 일부개정법률안(남인순 의원 대표

발의)

(2016. 12. 23. 남인순·김병기·박경미·박재호·백혜련·윤호중·이찬열·이춘석·이학영·장정숙 의원 발의)

항공보안법 일부개정법률안(서청원 의원 대표발의)

(2016. 12. 23. 서청원·박덕흠·이현재·김성원·이우현·원유철·이양수·민경욱·조원진·성일종·이만희 의원 발의)

기업도시개발 특별법 일부개정법률안(이종배 의원 대표발의)

(2016. 12. 23. 이종배·윤종필·원유철·박완수·지상욱·이양수·신보라·박준영·곽대훈·함진규·이현재 의원 발의)

이상 3건 12월 26일 회부됨

유료도로법 일부개정법률안(민경욱 의원 대표발의)

(2016. 12. 26. 민경욱·권석창·김도읍·주호영·조훈현·김정재·이은권·전희경·이만희·윤상현·유동수 의원 발의)

개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법 일부개정법률안(이현재 의원 대표발의)

(2016. 12. 26. 이현재·조정식·정성호·권석창·김성찬·서청원·김정재·이채익·이찬열·김도읍 의원 발의)

이상 2건 12월 27일 회부됨

건설산업기본법 일부개정법률안(이찬열 의원 대표발의)

(2016. 12. 27. 이찬열·변재일·박정·전현희·윤후덕·김선동·김해영·민병두·신경민·이춘석 의원 발의)

항공보안법 일부개정법률안(박대출 의원 대표발의)

(2016. 12. 27. 박대출·정갑윤·김정재·성일종·염동열·홍문종·김석기·송희경·임이자·유민봉 의원 발의)

이상 2건 12월 28일 회부됨

항공보안법 일부개정법률안(이원욱 의원 대표발의)

(2016. 12. 28. 이원욱·김영진·신경민·소병훈·권칠승·김상희·강창일·윤관석·이학영·김정우·황희 의원 발의)

공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(강창일 의원 대표발의)

(2016. 12. 28. 강창일·이종걸·박홍근·박남춘·인재근·남인순·황주홍·전해철·주승용·심재권 의원 발의)

건설기계관리법 일부개정법률안(윤후덕 의원 대표발의)

(2016. 12. 28. 윤후덕·박정·강병원·임종성·김경협·강훈식·최운열·안규백·전현희·우원식 의원 발의)

건축법 일부개정법률안

물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안

(이상 2건 2016. 12. 28. 정부 제출)

지하수법 일부개정법률안(이학재 의원 대표발의)

(2016. 12. 28. 이학재·김학용·홍철호·정성호·정병국·윤종필·김도읍·조훈현·박덕흠·홍문종 의원 발의)

화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(임종성 의원 대표발의)

(2016. 12. 28. 임종성·이찬열·윤후덕·김경협·강훈식·이원욱·안호영·소병훈·전현희·김철민 의원 발의)

국토의 계획 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안(이우현 의원 대표발의)

(2016. 12. 28. 이우현·박덕흠·홍철호·조경태·윤영석·박찬우·김성원·함진규·권석창·박완수 의원 발의)

이상 8건 12월 29일 회부됨

건축사법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)

(2016. 12. 29. 김도읍·이현재·이은권·김석기·조경태·이채익·정갑윤·김태흠·전희경·박찬우 의원 발의)

공사중단 장기방치 건축물의 정비 등에 관한 특별조치법 일부개정법률안(강훈식 의원 대표발의)

(2016. 12. 29. 강훈식·임종성·어기구·정춘숙·강병원·안호영·원혜영·고용진·윤후덕·한정애·양승조 의원 발의)

감정평가 및 감정평가사에 관한 법률 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)

(2016. 12. 29. 김도읍·이현재·이은권·김석기·조경태·이채익·정갑윤·김태흠·전희경·박찬우 의원 발의)

하천법 일부개정법률안(조정식 의원 대표발의)

(2016. 12. 29. 조정식·김정우·민홍철·이찬열·임종성·윤관석·김종태·안규백·신창현·남인순·박덕흠·안호영 의원 발의)

항공보안법 일부개정법률안(박병석 의원 대표발의)

(2016. 12. 29. 박병석·이춘석·김정우·김병관·김경협·박남춘·이찬열·조배숙·조응천·심재권 의원 발의)

항공보안법 일부개정법률안(김병기 의원 대표발의)

(2016. 12. 29. 김병기·이철희·장정숙·윤호중·홍익표·백혜련·신경민·신창현·표창원·변재일·남인순·김해영·황희·강훈식·정인화 의원 발의)

지하수법 일부개정법률안(박완주 의원 대표발의)

(2016. 12. 29. 박완주·이동섭·김상희·김철민·김정우·정인화·김영호·전혜숙·박남춘·윤관석·신창현·안규백·노웅래 의원 발의)

재건축초과이익 환수에 관한 법률 일부개정법률안(김현아 의원 대표발의)

(2016. 12. 29. 김현아·홍문종·신보라·김성원·조경태·권석창·주호영·김도읍·함진규·문진국 의원 발의)

이상 8건 12월 30일 회부됨

유비쿼터스도시의 건설 등에 관한 법률 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)

(2016. 12. 30. 민홍철·손금주·정인화·이훈·황주홍·서형수·안규백·이개호·주승용·설훈·노웅래·고용진 의원 발의)

공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률 일부개정법률안(이명수 의원 대표발의)

(2016. 12. 30. 이명수·함진규·김석기·김도읍·유민봉·박인숙·홍문표·이채익·이은권·박순자 의원 발의)

개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법 일부개정법률안(함진규 의원 대표발의)

(2016. 12. 30. 함진규·정용기·박덕흠·김기선·정유섭·염동열·이명수·권성동·이우현·김현아 의원 발의)

부동산투자회사법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)

(2016. 12. 30. 민홍철·주호영·이찬열·박재호·서형수·임종성·윤관석·홍문표·김현아·이우현 의원 발의)

대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(이원욱 의원 대표발의)

(2016. 12. 30. 이원욱·이찬열·백재현·최명길·김영진·신경민·민병두·권칠승·박재호·고용진 의원 발의)

개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법 일부개정법률안(심재철 의원 대표발의)

(2016. 12. 30. 심재철·이종명·정성호·황주홍·김성찬·윤종필·성일종·박덕흠·김승희·주광덕 의원 발의)

주택법 일부개정법률안(정동영 의원 대표발의)

(2016. 12. 30. 정동영·김종회·박주현·김관영·황주홍·김광수·김병욱·김성식·신용현·박영선·최경환(국)·심상정 의원 발의)

지속가능 교통물류 발전법 일부개정법률안(전현희 의원 대표발의)

(2016. 12. 30. 전현희·박홍근·김정우·김상희·윤관석·기동민·윤호중·이원욱·최도자·손혜원 의원 발의)

건축법 일부개정법률안(전현희 의원 대표발의)

(2016. 12. 30. 전현희·이해찬·김정우·안규백·윤관석·임종성·기동민·윤호중·최도자·이찬열 의원 발의)

물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(전현희 의원 대표발의)

(2016. 12. 30. 전현희·박홍근·김정우·서영교·김상희·윤관석·문미옥·기동민·윤호중·이원욱 의원 발의)

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김현아 의원 대표발의)

(2016. 12. 30. 김현아·김재경·조훈현·정성호·김도읍·이종배·문진국·김석기·함진규·주호영 의원 발의)

공동주택관리법 일부개정법률안(박찬우 의원 대표발의)

(2016. 12. 30. 박찬우·김성찬·김현아·박덕흠·박맹우·박명재·이우현·이찬열·지상욱·홍문표 의원 발의)

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안

(2016. 12. 30. 정부 제출)

자동차관리법 일부개정법률안(전현희 의원 대표발의)

(2016. 12. 30. 전현희·박홍근·이원욱·김정우·임종성·김상희·윤관석·문미옥·기동민·윤호중 의원 발의)

이상 14건 2017년 1월 2일 회부됨

자동차관리법 일부개정법률안(정용기 의원 대표발의)

(2017. 1. 2. 정용기·이현재·김정훈·유승민·

배덕광·김정재·조훈현·강석호·황영철·신상진 의원 발의)

1월 3일 회부됨

건설기술 진흥법 일부개정법률안(박찬우 의원 대표발의)

(2017. 1. 3. 박찬우·김도읍·김성찬·김현아·박덕흠·박명재·안상수·이명수·이우현·이찬열·임종성·정인화·정태옥·홍문표 의원 발의)

1월 4일 회부됨

항공안전법 일부개정법률안

항공사업법 일부개정법률안

(이상 2건 2017. 1. 4. 정부 제출)

이상 2건 1월 5일 회부됨

건축법 일부개정법률안(김현아 의원 대표발의)

(2017. 1. 5. 김현아·주호영·김도읍·권석창·박덕흠·함진규·문진국·정양석·민홍철·박찬우 의원 발의)

건축법 일부개정법률안(김영주 의원 대표발의)

(2017. 1. 5. 김영주·이정미·최명길·박용진·윤관석·노회찬·김현미·윤소하·조정식·박선숙 의원 발의)

이상 2건 1월 6일 회부됨

건설산업기본법 일부개정법률안(윤관석 의원 대표발의)

(2017. 1. 6. 윤관석·조정식·문미옥·이재정·장정숙·박찬대·신경민·박남춘·박재호·한정애·금태섭·안규백·이철희 의원 발의)

1월 9일 회부됨

도시철도법 일부개정법률안(박덕흠 의원 대표발의)

(2017. 1. 9. 박덕흠·김현아·김성찬·박맹우·이우현·황영철·함진규·김승희·엄용수·홍철호·김성원 의원 발의)

1월 10일 회부됨

자동차관리법 일부개정법률안(노웅래 의원 대표발의)

(2017. 1. 10. 노웅래·이개호·장정숙·정동영·서영교·최명길·민홍철·박정·김민기·김두관 의원 발의)

1월 11일 회부됨

국토의 계획 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안(노회찬 의원 대표발의)

(2017. 1. 12. 노회찬·김종민·박정·황주홍·추혜선·윤소하·심상정·이정미·김종대·윤종오·김종훈 의원 발의)

특정건축물 정리에 관한 특별조치법안(김병욱 의원 대표발의)

(2017. 1. 12. 김병욱·이찬열·윤호중·김영호·윤후덕·김경협·강훈식·양승조·임종성·김병관·정성호 의원 발의)

화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(김영호 의원 대표발의)

(2017. 1. 12. 김영호·서영교·이철희·김현권·문미옥·김상희·김정우·표창원·소병훈·전혜숙 의원 발의)

공항시설법 일부개정법률안(박완수 의원 대표발의)

(2017. 1. 12. 박완수·윤한홍·함진규·박명재·유기준·김정재·주호영·유민봉·윤후덕·이현재 의원 발의)

이상 4건 1월 13일 회부됨

택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(문진국 의원 대표발의)

(2017. 1. 13. 문진국·장석춘·김종대·김석기·황주홍·성일종·신상진·주광덕·김현아·임이자 의원 발의)

1월 16일 회부됨

주택법 일부개정법률안(정동영 의원 대표발의)

(2017. 1. 17. 정동영·김관영·이용호·윤영일·김광수·채이배·천정배·우원식·김경진·김삼화·노회찬·도종환·추혜선·조배숙·황주홍 의원 발의)

건축법 일부개정법률안(정동영 의원 대표발의)

(2017. 1. 17. 정동영·도종환·추혜선·조배숙·김관영·이용호·윤영일·김광수·채이배·천정배·우원식·김경진·김삼화·황주홍 의원 발의)

이상 2건 1월 18일 회부됨

공동주택관리법 일부개정법률안(김현아 의원 대표발의)

(2017. 1. 18. 김현아·홍문종·신보라·김성원·조경태·권석창·주호영·김도읍·함진규·문진국·정양석 의원 발의)

교통안전법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)

(2017. 1. 18. 민홍철·주승용·김경수·조정식·안규백·조경태·전현희·김현권·황주홍·이원욱 의원 발의)

이상 2건 1월 19일 회부됨

항공보안법 일부개정법률안(이원욱 의원 대표

발의)

(2017. 1. 20. 이원욱·김영진·황희·유민봉·서영교·이종걸·박정·권칠승·김병욱·안규백·설훈·권미혁·소병훈·전혜숙 의원 발의)

1월 23일 회부됨

항공보안법 일부개정법률안(김영호 의원 대표발의)

(2017. 1. 23. 김영호·조배숙·윤소하·김상희·김정우·정성호·추혜선·김영춘·위성곤·손혜원·소병훈 의원 발의)

1월 24일 회부됨

자동차관리법 일부개정법률안(함진규 의원 대표발의)

(2017. 1. 24. 함진규·박덕흠·이우현·강석진·김승희·최연혜·김종석·정유섭·강석호·권석창 의원 발의)

건설산업기본법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)

(2017. 1. 24. 민홍철·이찬열·조배숙·서형수·윤후덕·황주홍·윤관석·김관영·김현아·김현권 의원 발의)

이상 2건 1월 25일 회부됨

건설산업기본법 일부개정법률안(김수민 의원 대표발의)

(2017. 1. 25. 김수민·이찬열·김동철·김관영·김종회·이동섭·신용현·오세정·김광수·백재현 의원 발의)

1월 26일 회부됨

민간임대주택에 관한 특별법 일부개정법률안(안호영 의원 대표발의)

(2017. 1. 26. 안호영·최인호·이용호·김상희·김경협·강훈식·백재현·원혜영·김현권·이석현 의원 발의)

화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(김현아 의원 대표발의)

(2017. 1. 26. 김현아·김성원·주호영·곽대훈·경대수·문진국·김석기·박명재·강석호·이종구·이학재 의원 발의)

건설기계관리법 일부개정법률안(김현아 의원 대표발의)

(2017. 1. 26. 김현아·박명재·박성중·김상훈·성일종·박인숙·경대수·문진국·정양석·주호영 의원 발의)

항공보안법 일부개정법률안(김현아 의원 대표발의)

(2017. 1. 26. 김현아·박명재·이종명·성일종·박인숙·경대수·문진국·정양석·주호영·강석호 의원 발의)

이상 4건 1월 31일 회부됨

건설산업기본법 일부개정법률안(어기구 의원 대표발의)

(2017. 1. 31. 어기구·권칠승·김상희·박명재·박정·박재호·박찬대·최운열·강훈식·한정애 의원 발의)

건설기술 진흥법 일부개정법률안(어기구 의원 대표발의)

(2017. 1. 31. 어기구·이찬열·박정·권칠승·김상희·박명재·박재호·박찬대·최운열·한정애 의원 발의)

항공보안법 일부개정법률안(최경환(국) 의원 대표발의)

(2017. 1. 31. 최경환(국)·김삼화·김종회·박준영·송기석·윤영일·이동섭·인재근·장병완·정인화·황희 의원 발의)

개발이익 환수에 관한 법률 일부개정법률안(박덕흠 의원 대표발의)

(2017. 1. 31. 박덕흠·홍철호·이은권·함진규·정운천·홍문표·이학재·박명재·박찬우·정태옥 의원 발의)

이상 4건 2월 1일 회부됨

수도권정비계획법 일부개정법률안(김영우 의원 대표발의)

(2017. 2. 1. 김영우·전희경·신보라·정성호·김종석·김현아·정병국·이현재·홍철호·김성원 의원 발의)

공항시설법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)

(2017. 2. 1. 민홍철·김경수·조정식·안규백·조경태·전현희·김현권·황주홍·이원욱·강훈식 의원 발의)

이상 2건 2월 2일 회부됨

항공보안법 일부개정법률안(함진규 의원 대표발의)

(2017. 2. 3. 함진규·이우현·박덕흠·최연혜·김기선·곽대훈·강석진·지상욱·이철규·이채익 의원 발의)

항공보안법 일부개정법률안(이우현 의원 대표발의)

(2017. 2. 3. 이우현·김성원·박덕흠·이완영·김진태·김명연·박찬우·권석창·홍철호·염동열 의원 발의)

공유토지분할에 관한 특례법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)

(2017. 2. 3. 민홍철·강훈식·이원욱·이우현·양승조·정동영·박덕흠·조정식·박찬우·김태흠·윤관석 의원 발의)

항공보안법 일부개정법률안(박주민 의원 대표발의)

(2017. 2. 3. 박주민·박남춘·박재호·황희·신경민·전혜숙·윤관석·김정우·전현희·권미혁 의원 발의)

철도안전법 일부개정법률안(안규백 의원 대표발의)

(2017. 2. 3. 안규백·안호영·전혜숙·윤후덕·이원욱·이찬열·윤관석·윤영일·원혜영·전현희·민홍철·강훈식 의원 발의)

이상 5건 2월 6일 회부됨

공유토지분할에 관한 특례법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)

(2017. 2. 6. 민홍철·강훈식·이원욱·이우현·양승조·정동영·박덕흠·조정식·박찬우·김태흠 의원 발의)

교통안전법 일부개정법률안(전현희 의원 대표발의)

(2017. 2. 6. 전현희·이원욱·서영교·박정·윤관석·신창현·임종성·최도자·소병훈·김정우·김영춘 의원 발의)

건축법 일부개정법률안(전현희 의원 대표발의)

(2017. 2. 6. 전현희·홍의락·이원욱·서영교·박정·윤관석·신창현·임종성·소병훈·김정우·김영춘 의원 발의)

이상 3건 2월 7일 회부됨

자동차관리법 일부개정법률안(박성중 의원 대표발의)

(2017. 2. 7. 박성중·엄용수·이진복·박명재·김현아·윤영석·장제원·강석호·이종구·금태섭 의원 발의)

건설기계관리법 일부개정법률안(박찬우 의원 대표발의)

(2017. 2. 7. 박찬우·김태흠·김용태·박덕흠·이명수·박성중·이우현·신상진·김선동·문희상 의원 발의)

이상 2건 2월 8일 회부됨

자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(박용진 의원 대표발의)

(2017. 2. 8. 박용진·민병두·최명길·강병원·박찬대·김관영·김해영·정성호·이종걸·이철희 의원 발의)

2월 9일 회부됨

물류정책기본법 일부개정법률안(정유섭 의원 대표발의)

(2017. 2. 9. 정유섭·유동수·이찬열·유기준·김정우·안상수·이진복·이종배·남인순·정인화 의원 발의)

용산공원 조성 특별법 일부개정법률안(이명수 의원 대표발의)

(2017. 2. 9. 이명수·권석창·홍문표·함진규·정태옥·한선교·경대수·박찬우·성일종·강효상 의원 발의)

공공토지의 비축에 관한 법률 일부개정법률안(이명수 의원 대표발의)

(2017. 2. 9. 이명수·권석창·홍문표·함진규·정태옥·한선교·경대수·박찬우·성일종·강효상 의원 발의)

유비쿼터스도시의 건설 등에 관한 법률 일부개정법률안(이명수 의원 대표발의)

(2017. 2. 9. 이명수·권석창·홍문표·함진규·정태옥·한선교·경대수·박찬우·성일종·강효상 의원 발의)

공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률 일부개정법률안(신창현 의원 대표발의)

(2017. 2. 9. 신창현·위성곤·김영주·송기헌·윤관석·권미혁·정재호·김한정·안호영·소병훈·강창일·심재권·박정·박찬대·윤후덕·권칠승 의원 발의)

공공기관 지방이전에 따른 혁신도시 건설 및 지원에 관한 특별법 일부개정법률안(이철규 의원 대표발의)

(2017. 2. 9. 이철규·염동열·이종배·이은재·강길부·전희경·곽상도·김석기·이장우·황영철 의원 발의)

공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(이명수 의원 대표발의)

(2017. 2. 9. 이명수·권석창·홍문표·함진규·정태옥·한선교·경대수·박찬우·성일종·강효상 의원 발의)

물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(이명수 의원 대표발의)

(2017. 2. 9. 이명수·권석창·홍문표·함진규·정태옥·한선교·경대수·박찬우·성일종·강효상 의원 발의)

이상 8건 2월 10일 회부됨

○**의안 철회**

건설기술 진흥법 일부개정법률안(박찬우 의원 대표발의)

(2016. 12. 30. 박찬우·김도읍·김성찬·김현아·박덕흠·박명재·안상수·이명수·이우현·이찬열·임종성·정인화·정태옥·홍문표 의원 발의)

2017년 1월 3일 발의자 철회 요구

유료도로법 일부개정법률안(송기헌 의원 대표발의)

(2016. 10. 28. 송기헌·민홍철·유동수·우원식·박재호·박정·권칠승·홍의락·김경수·김종훈·어기구 의원 발의)

2017년 1월 5일 발의자 철회 요구

자동차관리법 일부개정법률안(김규환 의원 대표발의)

(2017. 1. 13. 김규환·김석기·엄용수·윤종필·송석준·김도읍·백승주·최교일·전희경·홍문종 의원 발의)

2월 7일 발의자 철회 요구

○**청원 제출**

택시운송사업의 발전에 관한 법률의 개정에 관한 청원

(2016. 12. 29. 전국개인택시운송사업조합연합회 대표 유병우 외 81,243인으로부터 유기준·금태섭·김광수·김도읍·김선동·김성식·김성원·金成泰·김세연·김영진·김영춘·김정훈·김종회·김해영·문희상·민병두·박광온·박영선·박용진·박재호·박준영·박지원·박홍근·배덕광·서영교·손금주·심재권·안규백·오신환·유성엽·유재중·윤상직·윤영일·이개호·이명수·이언주·이용주·이인영·이정현·이찬열·이현재·이훈·인재근·임종성·장제원·전재수·전현희·정성호·정양석·정운천·정인화·조정식·주승용·진선미·최경환(국)·최명길·최인호·하태경·한정애·함진규·홍문종·황주홍 의원의 소개로 제출)

12월 29일 회부됨

농가주택 건축신고서류 간소화에 관한 청원

(2017. 1. 9. 류주열로부터 김종회 의원의 소개로 제출)

1월 9일 회부됨

도시 및 주거환경정비법 개정에 관한 청원

(2017. 1. 10. 조태원 외 6인으로부터 노회찬·이원욱 의원의 소개로 제출)

1월 10일 회부됨