

국토교통부 국정감사

2013

<국정감사 목표>

교통 · 항공 · 철도 정책분야

‘국민이 행복한 교통정책’ 진단

국회의원 이 명 수 (충남 아산)

1. 천안아산 KTX역 택시영업권 갈등
2. 비상사태시 필요한 디젤기관차 보유량 감소에 따른 대책
3. 유류할증료 부과기준·부과액 항공사가 결정, 정부차원 관리
대책 필요
4. ‘거리 난립 지주이용 간판’ 컨트롤타워 부재로 행정혼선
5. 도로·항공 안개발생 대책의 일환인 안개소산장치 도입 미흡

- ① 정부, 「대중교통 정책 위주」 교통정책 표명·국민, 실제 대중교통 활용 미흡
 - ▶ 「과감한 대중교통정책」 강화, (예) 「자가용 多 보유가중과세」 등 도입 필요
- ② 「공급위주」 교통정책으로 교통수요에 뒤따라 가는 사후적 보완에 한계
 - ▶ 교통수요를 줄이고, 교통수요에 부응하는 「수요자 중심의 정책」 전환 필요
- ③ 전국 도심 주차 공간 미흡, 주차관련 민원 다수 등 「주차난」 심각
 - ▶ 과감한 민간 주차사업 촉진, 주차수요 감소 방안 등 종합대책 강구
- ④ 「차량위주」 도로건설 등으로 교통사고 유발 등 위험 상존
 - ▶ 4차선 이상 도로 人道 확보 의무화 등 「사람위주」, 「안전위주」 전환
- ⑤ 각종 교통시설 설치, 도로 주변관리 등 산만하고 비효율적 교통행정 지속
 - ▶ 교통시설 관련 기관간 협조, ICT등 접목, 도로변 정비 등 추진 체계 강화

○ 현황 및 문제점 - 기술용역의 질·수준 저하로 신뢰성 의문

- '02년~ '30년까지 부정확한 예측으로 10조여원<추정> - 혈세 낭비
- 대부분 과다예측 : 부산~울산, 인천공항 고속도로 50%에 불과
- ※ 대표사례 : 부산~김해 경전철 사업, 실제수요가 예측수요의 20.5%에 불과
- 과소예측(수도권·서해안고속도 구간) - 개통시부터 상시정체

교통수요 과다예측

민자고속도로

구 분		'12년 교통량	비 율
부산-울산	예측 / 실적	52,265 / 25,228	48.3%
대구-부산	예측 / 실적	74,564 / 39,051	52.4%
인천공항	예측 / 실적	98,936 / 52,970	53.5%

교통수요 과소예측

일반고속도로

노선(노선번호)	구 간	개통년도	분석년도	교통량('12년)		
				예측	실제	이용률
서해안선(15)	안산~서평택	1996	1990	96,743	108,902	113%
중부내륙선(45)	상주~김천	2001	1988	39,158	56,752	145%
	양평~여주	2012	1994	40,268	45,387	113%

➡ 각종 교통용역 정부 지침 법제화와 제3의 검증장치 마련 필요

○ 현황 및 문제점

- 매년 통행료 인상 추세 - 문제는 ‘비싼 통행료 부과’
 - ※ 국가재정 고속도로와 비교, 최소 1.3배에서 최대 2.8배 비싸
- 공공기관 50%이상 투자 ‘무늬만 민자도로’ 공공성 문제 제기
 - ※ 국민연금공단, 대구-부산(59.08%) · 서울외곽(86%) 고속도로 최대 주주
 - ※ 한국도로공사, 민자 투자참여, 부산-울산고속도로 51% 보유 중

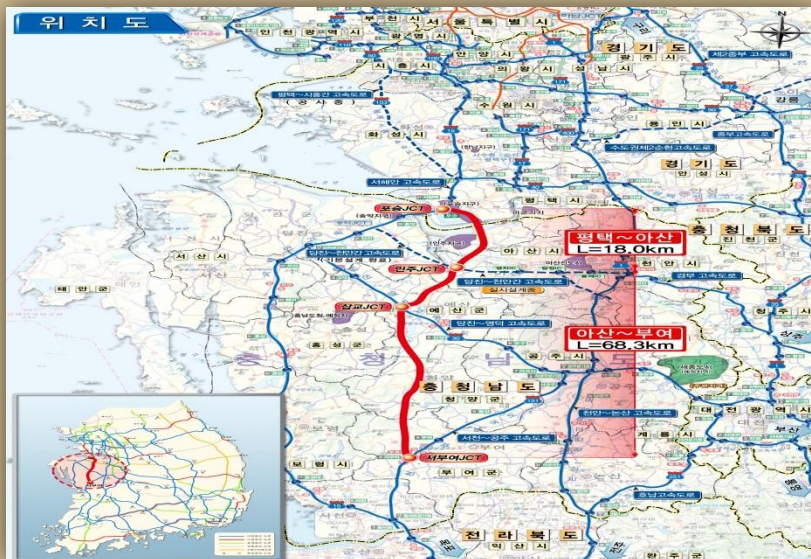
**민자고속도로 對
국가재정(일반)
고속도로별 요금단가**

구 분	총 길이(A)	요금총액(B)	km당 요금
인천대교	21.3km	6,000원	281.7 원/km
인천공항	40.2km	7,600원	189.1 원/km
서울외곽	36.3km	4,800원	132.2 원/km
대구-부산	82.05km	10,100원	123.1 원/km
재정 고속도로	경부고속도로 / 서울-수원:99.4원/km / 서울-천안:62.0원/km (거리 693km, 요금 4,300원)		

- ➔ **실공사비에 대한 철저한 검증(설계 · 시공 · 감리) 장치 필요**
- ➔ **‘공공기관의 운영에 관한 법률’ 상 민자법인, 준공공기관 지정 검토**
- ➔ **‘물가안정에 관한 법률’ 상 통행료를 공공요금으로 설정 검토**

○ 현황 및 문제점 – 신산업지대의 기본적 기반체계 미비

- 서해안 고속도로 안산~서평택 구간, 교통수요 과소예측 대표사례
 - ※ 서해안고속도로(안산~서평택), 2002년 실제 교통예측량 170%까지 치솟음
- 만성적인 정체구간 해소와 상대적 저발전 · 낙후지역에 대한 SOC투자 필요
 - ※ 서평택~아산~부여 구간, 간이예타 진행 중
- 현재 기획재정부, 민자유치 고속도로 적극 검토 중



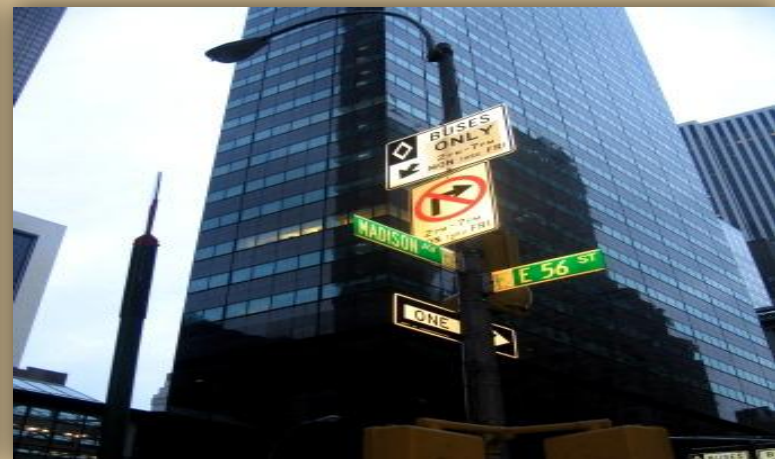
➡ 서해안 제2고속도로, ‘국가재정 고속도로’ 건설방식이 최선책

○ 실태와 문제점 - 거듭된 지적 불구, 개선 시도조차 미이행

- 도시미관 해치는 교통안전 · 도로안내 · 가로등 · 사설안내 표지 난립
- 일부 지자체, 통합지주 활용하여 실용성과 도시디자인 정비 중
- 부처별 따로 행정 - 안행부 ‘옥외광고물 관리법’, 국토부 ‘경관법’



[도시미관을 해치는 이정표, 입간판 등 지주시설물]



[미국 뉴욕: 가로등에 통합지주 이용]

➡ 소관부처 · 관련법, 일원화와 **통합지주 확충** 통해 **국토미관 정비** 시급

○ 현황

- LPG 비해 연비 40% ▲ 가격 6% ▼ - 택시 1대당 月22만원 유류비 절감 효과
- 정부, 안전성 검증 완료. 관련법 입법예고로 CNG택시 개조 및 지원 가능
- 본 의원실, 지난 9월 CNG 내압용기 파열시험(전주) 참관 - 안전성 재확인

▶ 버스용 용기(Type2) · 택시용용기(Type4)의 내부압력 파열시험 장면



Type2. 돔부 파열 (557bar) - 강철(금속)



Type4. 몸통부 파열 (614bar) - 비금속
(탄소섬유복합재-신소재)

➡ 충전소 확보 및 확충비용 · CNG 개조비용 국고 지원 근거 등 제도 보완

○ 필요성 – 외교·안보·교통·물류 차원, 적극 대응

- 수세기 동안 러시아=남하정책, 일본=대륙진출, 중국=해양진출 현실화
- 북한과의 ‘냉전 지속’ 으로 ‘반도국가의 장점’ 인 대륙진출길 막혀
- 해외 인적·물적 교류와 교역 활성화 - ‘국가생존의 제1목표’



▲ 외레순대교(Oresund Bridge)
스웨덴 말뫼와 덴마크 코펜하겐간 연결



▲ 한·중·일 국제교통 구축 예상

➡ **한·중·일 국제교통 FTA 네트워크구축 적극 검토 필요**

- **현황과 실태** – 많은 문제점 제기 불구, 개선노력 가시화 미흡
 - 대다수 광역버스, 교통혼잡시간대 승차정원 초과 운행 관행화
 - 과속질주 · 안전벨트 미착용 · 전용도로 불법입석 – **대형참사 예고**
 - 바이모달 트램, 굴절버스 도입 등 시범사업만 되풀이



➡ **한국적 도로여건과 특성에 맞는 대용량 버스 도입 등 종합 대책**

○ 현황과 실태

- 정부, 세종시에 기차와 버스 중간 형태인 바이모달 트램 도입
- 대당 19억원 고가 제작차량, 잦은 고장 등 사유로 반품·방치상태
- 사전 도로운행 안전성 인증 절차 무시, 현재 CNG 버스로 대체상태



▲ 한국철도기술연구원에 방치상태인 세종시 바이모달 트램(Bi-modality Tram)

➡ 차세대 교통신기술 선정 등 **탁상공론 행정 대표사례** 재발방지책 필요

○ 현황과 실태

- 新정부, ‘수서발KTX’ 자회사 설립으로 변종 민영화 추진 밝혀
- 철도공사, 철도시설공단 이원화에 자회사 설립까지 ‘三分정책’
- 對국민 불신, ‘흑자KTX사업노선만의 민영화 추진’ 으로 인식

수서발 KTX 개요

대상 노선	서울 수서~부산·전남 목포
철도운임	코레일 대비 초기년도 15%를 인하, 이후에도 물가상승률보다 0.5% 낮게 올려 코레일 대비 평균 20% 낮은 수준 유지
선로 임대료	매년 운송수입의 40%를 하한선으로 정하고 보다 많은 임대료 징수(코레일은 31%)
운송수입 제한	110%를 초과하는 운송수입에 대해서는 선로임대료 요율에서 1.3배를 적용해 추가 환수
운영수입 보장	없음
평가	매년 안전 및 서비스를 평가하고, 5년마다 종합평가를 실시. 일정 수준에 미달하면 선로임대료 할증, 운행 축소 등 패널티 부과



자료: 국토해양부

코레일 분할 자회사 구조



➡ **철저한 준비와 홍보, KTX 노조와의 대화 등 단계적 접근·추진 필요**

○ 현황과 실태

- 대심철도, 선진국 대도시 광역권 핵심 교통수단으로 자리 잡아
- 프랑스 파리GPX(32조원) · 영국 런던 크로스레일 (27조원) 적극 추진
- 우리나라 수도권 광역급행철도 GTX(13조원), 6년째 ‘검토’ 중

▶ 국내외 수도권 광역철도망 추진 계획

구 분	프랑스파리 GPX	영국런던 크로스레일	한국수도권 광역급행철도
총 사업비	33조원	27조원	13조원
노선 총길이	155km	118.5km	145.5km
공사기간	2013~2023년	2008~2017년	미정
최고속도	110km/h	160km/h(지상) 100km/h(터널)	200km/h
수송인원·역수	200만~300만명 / 40개	55만명 / 37개	76만명 / 25개

(자료: 한국교통연구원)

➡ 서울시 추진, 「Smart Way」 와의 협의 통해 조속추진 필요

○ 현황과 실태

- 전시 등 비상사태시 전기기관차 대체 위해 디젤기관차 비축 중
- 지난 6월 사용연한 도래로 46량 폐차, 소요량 313량 이하로 감소
- 국토부, 향후 부족분 대책 - ‘전기기관차로 대체 비축계획(?)’

▶ 디젤기관차 보유현황

연도	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
도입	-	-	-	-	-	--	-
폐차	16	26	61	5	9	6	46
보유	422	396	335	330	321	315	269

➡ **‘디젤기관차 비축 특수성’ 인식,**
근시안적인 전기기관차 배치 재검토 필요

○ 현황과 실태

- 택배시장, 급격한 성장세로 ‘필수 유통물류 서비스업’ 으로 정착
- 상위5개사 택배물량만 9억9천9백만 건, 택배종사자 근로여건은 열악
- ‘無 법적근거 · 허가 요건’ - 화물자동차 운송사업 허가면 O · K

▶ 택배 물동량 분석

구 분	‘07년	‘08년	‘09년	‘10년	‘11년	‘12년
상위 5개사 물량(만 개)	51,837	59,238	74,639	83,157	90,548	99,991
상위 5개사 비중(%)	64.8%	66.4%	69.1%	69.4%	69.7%	71.1%

※ ‘12년 까지 상위 5개사(CJ 대한통운, CJ GLS, 우체국, 한진, 현대)

➡ **‘택배법’ 제정** 통한 체계적인 시스템하의 물류유통 서비스 돼야

○ 현황과 필요성

- ‘항공사 편의 중심 허브공항정책’ 으로 승객 불편 · 불만 극심
- 단거리(2천km²이내 · 90분 내외) 국제선 탑승 위한 준비시간만 5시간
- 일본 · 중국, ‘승객편의 중심 新제2공항정책’ 으로 적극 전환 중

▶ [비교] 인천국제공항 對 김포국제공항 이용시 단거리 국제선 여행시간

구 분		시내→공항	출입국수속시간	비행시간	공항→시내	합 계
출발	김포→하네다	50분	11분	2시간	30분	3시간31분
	인천→나리타	1시간20분	60분	2시간15분	1시간30분	6시간 5분
	차이	30분	49분	15분	1시간	2시간34분
도착	김포→홍차오	50분	11분	1시간50분	50분	3시간11분
	인천→푸둥	1시간20분	1시간	1시간50분	1시간	5시간10분
	차이	30분	49분	0분	10분	1시간29분

※ 출처: 2007 항공우주법학회, 김포~하네다~홍차오 셔틀 운항의 의미와 전망

➡ **‘허브공항 인천국제공항’ 전제, ‘승객편의 중심 공항정책’ 보완 필요**

○ 현황 및 문제점

- 한국도로공사, 급증하는 부채 만큼 걱정스러운 4, 5등급 청렴성
- 한국철도공사, 2010년 '우수' 에서 2012년 '3등급' 으로 추락

▶ 2010년도 국토분야(2차관) 산하 공기업 · 준정부기관 부패방지 시책 평가 결과

구분	공기업	준정부기관
매우우수	한국공항공사	교통안전공단
우수	한국철도공사, 인천국제공항공사	-
보통	한국도로공사	한국건설교통기술평가원
미흡	-	한국철도시설공단

▶ 2012년도 국토분야(2차관) 산하 공공기관 청렴도 측정 결과

구분	종합청렴도	외부평가 청렴도	내부평가 청렴도
1등급	해당 산하기관 없음	해당 산하기관 없음	해당 산하기관 없음
2등급	한국공항공사, 인천국제공항공사	한국공항공사	한국철도공사, 인천국제공항공사
3등급	한국철도공사	인천국제공항공사	한국공항공사, 한국도로공사
4등급	한국도로공사	한국철도공사	-
5등급	-	한국도로공사	-

➡ 산하 공공기관의 **공공성 확보와 청렴성 회복** 위한 특단의 조치 필요

○ 실태 및 문제점 – ‘고객’ 은 안중에 없이 업자간 수익다툼

- ‘슈퍼 甲’ 휴게소 운영권자 임대수수료(을),
 - ‘짜통 甲’ 공사엔 평균 12%지불, ‘힘없는 乙’ 임대매장엔 평균 40%징수
- ‘짜통 甲’ 도로공사, ‘슈퍼 甲’ 휴게소 운영권자에게 계약기간 평균 15년
 - 수익 보장 위해 ‘묶음식 휴게소 제공에 낮은 재계약 심사기준 등 특혜’
- ‘슈퍼 甲’ 휴게소 운영권자, ‘힘 없는 乙’ 임대매장에 1년 단기계약 강요
 - 총 매출의 90% 이상 차지 식·음료매장 임대수수료(을) 평균 47% 징수



➡ ‘짜통 甲’ 혁신 · ‘슈퍼 甲’ 횡포 규제 · ‘힘 없는 乙’ 보호시급

○ 실태 및 문제점

- 國內국제공항, 대부분 면세점, 상업시설 활용 수익창출에만 전력투구
- 인천국제공항, 세계 각국 공항 전례 없는 ‘해외 유명브랜드 매장’ 일색
- ※ 지난 해 3대 재벌면세점 총 매출 5조원, 해외 유명브랜드 판매만 4조원
- 인천공항공사, 한국관광공사 국산특산품 매장 철수 통보 - 國籍不明 空社
- ※ 이명박 정부, ‘선진화 방침’ 근거, 국산품 죽이고 해외 명품 판매가 선진화(?)



COSMETICS				LEATHER				LIQUOR			
	2010	2011	2012		2010	2011	2012		2010	2011	2012
1위	SK-II	SK-II	SK-II	1위	구찌	구찌	루이비통	1위	발렌타인	발렌타인	발렌타인
2위	에스티로더	아모레퍼시픽	아모레퍼시픽	2위	샤넬	루이비통	구찌	2위	조니워커	헤네시	헤네시
3위	랑콤	에스티로더	에스티로더	3위	까르띠에	까르띠에	프라다	3위	로알살루트	조니워커	조니워커
4위	아모레퍼시픽	랑콤	랑콤	4위	에르메스	샤넬	샤넬	4위	헤네시	로알살루트	쿠르브와제
5위	샤넬	샤넬	샤넬	5위	버버리	에르메스	에르메스	5위	쿠르브와제	쿠르브와제	로알살루트

▲ 2012년 인천국제공항 면세점 판매 1위 품목(출처 : 에어스타에비뉴)

➡ ‘대한민국 없는 단기 수익 보다, **대한민국 있는** 중 · 장기 이익이 정답’