

철도건설법 일부개정법률안 심사보고서

2013. 6. .
국토교통위원회

1. 심사경과

가. 제안일자 및 제안자 : 2013년 4월 5일, 조현룡의원 등 10인

나. 회부일자 : 2013년 4월 8일

다. 상정 및 의결일자

제316회 국회(임시회) 제2차 국토교통위원회(2013. 6. 18.)

상정 · 제안설명 · 검토보고 · 대체토론 · 소위원회부

제316회 국회(임시회) 제1차 교통법안심사소위원회(2013. 6. 20.)

상정 · 축조심사 · 수정가결

제316회 국회(임시회) 제3차 국토교통위원회(2013. 6. 21.)

상정 · 소위심사보고 · 찬반토론 · 수정가결

2. 제안설명의 요지

(제안설명자 : 조현룡의원)

최근 철도건설사업의 규모가 급격히 확대됨에 따라 각 부문별 품질·안전 확보를 위해 철도건설공사의 전문성 도입이 시급하나, 현행 법에서는 건설 부문별 분리발주에 대한 원칙이 명확하게 규정되어 있지 않음.

한편, 국토해양부는 일반철도의 신호, 전차선 등 일부 시설을 개량하여 선형조건에 따라 시간당 230킬로미터 또는 250킬로미터 내외로 고속화하려는 계획을 발표·추진함에 따라 고속철도와 일반철도의 품질·안전 구분이 사실상 무의미해진 상태임.

이에 철도건설공사 중 건축·궤도·전력·신호 및 정보통신 공사 등은 각 부문별 품질 및 안전성 향상을 위해 분리발주 시행을 명확히 하고, 철도건설공사의 품질·안전 확보를 위해 품질향상 적용 범위를 현행 고속철도의 건설사업에서 모든 철도의 건설사업으로 확대하려는 것임(안 제18조).

3. 전문위원 검토보고 요지

(전문위원 김요환)

1) 고속철도 건설촉진을 위한 안전관련 특례조항의 일반철도 확대 적용(안 제18조제1항)

현행법 제18조는 고속철도 건설사업의 효율적인 추진을 위해 철도산업위원회의 심의를 거친 경우 소방 및 방재와 관련한 타법상의 기준을 적용하지 않도록 규정한 특례조항임.

이 조항은 (구)고속철도건설촉진법이 1996년 제정될 당시 일반건축물과 상이한 고속철도시설의 구조 및 형태에 동일한 기준 적용 시 본래기능에 지장을 줄 수 있어, 특수기술/특수장치를 사용한 경우 소방·방화·방재 등에 대한 일반적인 기준을 적용하지 않도록 특례조항을 두었던 것이 2004년 고속철도건설촉진법 및 공공철도건설촉진법을 폐지하고 이를 포괄하는 철도건설법이 제정되면서 유지된 조항임.

즉, 당시의 고속철도 건설사업의 특수성을 인정하여 소방안전관리체계의 특별한 예외를 인정한 것이므로 그 범위를 최소화해야 할 필요가 있으므로, 이를 일반철도 건설사업에까지 확대 적용하는 것은 신중히 접근해야 할 문제임. 소방방재청에서도 화재안전을 위해 현행법 원안 유지가 바람직하다는 의견을 제시하였음.

2) 철도건설사업의 분리발주 명확화(안 제18조제2항)

개정안은 철도건설공사 발주 시 건축·궤도·전기·신호 및 정보통신 공사 등 전문공사에 대하여 분리발주의 원칙을 명시하고자 함. 이는 철도 건설사업의 규모가 급격히 확대됨에 따라 분리발주 원칙을 통해 전문성을 확보함으로써 각 부문별 품질 및 안전을 확보하기 위한 것으로 보임.

현재 「건설산업기본법」에서는 건설공사의 발주 형식에 대해서 일률적으로 규정하고 있지 않으며, 이에 따라 민간공사의 경우 경제적 효율성 등을 이유로 거의 모든 공사가 통합 발주되고 있음.

공공공사의 경우 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 시행령에 따라 통합발주가 원칙이나, 예외조항에 따라 발주자가 판단하여 분리발주가 광범위하게 시행되고 있음.

다만 전기공사의 경우 「전기공사업법」 제11조에서, 정보통신공사의 경우 「정보통신공사업법」 제25조에서 분리발주 원칙을 규정하고 있으나, 고속철도 건설사업의 경우 현행 「철도건설법」 제18조제2항에서 건축·전기 및 정보통신공사를 통합 발주할 수 있는 예외규정을 마련하고 있음.

즉, 고속철도건설사업의 건축·전기 및 정보통신공사에 대하여는 타법 (전기공사법, 정보통신공사법)의 규정과 같이 분리발주를 원칙으로 하되 공사의 성질 또는 기술관리 상 분리하여 발주하기 곤란한 경우로서 대통령령으로 정하는 경우에는 통합하여 발주할 수 있도록 규정하고 있음.

이처럼 현행 법체계는 공사 발주의 방식에 대해 해당 공사의 성질 및 기술관리 등의 요소를 감안하여 발주자의 선택권을 인정하고, 일부 개별법에서 분리 또는 통합 발주에 대한 규정을 마련하고 있는 상황임.

특히 최근 3년간 한국철도시설공단의 철도건설 공사 발주현황을 살펴 보면, 총 313건의 공사에서 16건을 제외한 모든 공사를 분리발주하고 있다는 점에서 개정안의 목적은 어느 정도 달성되고 있다고 할 수 있으며, 현행법과 개정안에서 공히 통합발주와 분리발주의 두 가지 방식이 가능한 점에서 큰 차이점이 없음.

3) 고속철도 건설촉진을 위한 건설자재 생산시설 관련 특례조항의 일반철도 확대적용(안 제18조제3항)

현행법 제18조제3항은 고속철도건설사업에 직접 필요한 건설자재 생산시설의 경우 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」에도 불구하고

하고 고속철도 실시계획에 포함된 사업구역이나 그 인근에 신설, 증설 또는 이전할 수 있는 특례조항을 두고 있음.

개정안은 이러한 특례조항의 적용범위를 일반철도 건설사업의 경우 까지 확대하고자 하는 것임.

「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」 제20조에서는 「수도권 정비계획법」 상 과밀억제권역·성장관리권역 및 자연보전권역에서는 건축면적 500㎡ 이상의 공장을 신설, 증설 또는 이전하지 못하도록 하고 있음.

이 조항은 (구)공업배치법에서 산업의 밀집도와 인구증가율이 높은 지역에서 공장의 신설, 증설 또는 공장용지의 조성을 금지하기 위해 처음 규정된 이후 현재의 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」 제 20조에 이르면서 점차 기준이 개선, 완화되어왔음.

현재 「수도권정비계획법」 상 과밀억제권역·성장관리권역 및 자연보전권역에서의 공장 신설, 증설 및 이전 등을 제한하고 있는데, 해당 권역들은 수도권의 인구와 산업을 적정하게 배치하기 위해 지정된 것으로서 일정규모 이상의 공장 설립을 제한하는 조항은 여전히 의미 있다고 할 수 있음.

한편 철도건설에서 현장에 생산시설 설치를 필요로 하는 자재는 레미콘, 숏크리트, 골재 등으로 제한적이며 이 중 수도권지역에 설치된 생산시설은 숏크리트 B/P장¹⁾ 뿐임.

레미콘은 「중소기업제품 구매 촉진 및 판로지원에 관한 법률」에 따라 「철도건설법」과 무관하게 자재 생산시설의 현장 설치가 불가능함. 현재 레미콘 B/P장이 설치되어 있는 20개 공구는 호남고속철도(17개)와 경부고속철도 2단계 구간(3개)으로 「중소기업제품 구매 촉진 및 판로지원에 관한 법률」의 시행('09.11월) 이전에 B/P장을 설치한 현장임.

또한 숏크리트의 경우 대부분 생산시설의 면적이 500m² 이하로서 「철도건설법」과 무관하게 설치가 가능하며, 골재의 경우 수도권지역에서는 현실적 여건에 따라 외주구매가 유리함.

이러한 점을 고려할 때, 개정안 제18조제3항과 같이 예외규정을 마련하는 것은 수도권 공장 신·증설 억제시책과 철도건설사업의 촉진 필요성을 종합적으로 고려하여 필수 불가결한 범위 내에서 제한적으로 적용할 필요가 있음.

1) 숏크리트 : 압착 공기에 의한 스프레이 시공에 쓰이는 콘크리트.
B/P(Batcher Plant) : 대형 공사장에서 레미콘 등을 자체 생산하기 위한 시설

4. 대체토론의 요지

없 음.

5. 소위원회 심사내용

(소위원장 박상은)

특례조항 중 소방 및 방재와 관련한 조항은 화재안전을 위해 일반철도까지 확대 적용하는 것을 배제하고, 철도건설 분리발주 의무 부분은 분리발주할 전문공사의 종류를 한정하고 강행규정을 임의규정으로 수정하여 의결함.

6. 심사결과

수정가결

7. 소수의견의 요지

- (심재철의원) 철도건설에서 전문공사의 분리발주 원칙을 명시하는 것은 전기·신호·정보통신 분야의 기술 발전 등의 이유로 통합발주가 필요할 수 있으므로 타당하지 않다고 판단됨.

8. 법제사법위원회 체계·자구심사 내용

체계·자구 심사과정을 거쳤음.

※ 심사보고서 붙임서류 :

철도건설법 일부개정법률안 수정안

철도건설법 일부개정법률안

철도건설법 일부개정법률안에 대한 수정안

제안연월일 : 2013. 6.

제안자 : 국토교통위원장

수정이유 및 수정주요내용

개정안은 철도건설공사 중 건축·궤도·전력·신호 및 정보통신 공사 등은 각 부문별 품질 및 안전성 향상을 위해 분리발주 시행을 명확히 하고, 고속철도 특례조항을 일반철도에 확대 적용하려는 것임.

이에 대해 특례조항 중 소방 및 방재와 관련한 조항은 화재안전을 위해 일반철도까지 확대 적용하는 것을 배제하고, 철도건설 분리발주 의무 부분은 분리발주할 전문공사의 종류를 한정하고 강행규정을 임의규정으로 수정함. (안 제18조).

철도건설법 일부개정법률안에 대한 수정안

철도건설법 일부개정법률안 일부를 다음과 같이 수정한다.

안 제18조제1항 각 호 외의 부분 및 제2호 중 “철도시설”을 현행대로 하기 위하여 각각 “고속철도시설”로 하고, 같은 조 제2항 중 “정보통신 공사 등 전문공사는 분리하여 발주하여야 한다”를 “정보통신 공사는 분리하여 발주할 수 있다”로 한다.

에 따른 소방·방재·방화·대피 등에 관한 기준과 같은 수준 이상이라고 인정하는 경우

② 사업시행자는 고속철도 역 시설 등 다양한 기능과 특성을 갖는 고속철도시설의 건설공사를 발주(發注)할 때 공사의 성질상 또는 기술관리상 건축·전기 및 정보통신 공사를 분리하여 발주하기 곤란한 경우로서 대통령령으로 정하는 경우에는 통합하여 발주할 수 있다.

② 사업시행자는 철도 역 시설 등 다양한 기능과 특성을 갖는 철도시설의 건설공사를 발주(發注)할 때 건축·궤도·전기·신호 및 정보통신 공사 등 전문공사는 분리하여 발주하여야 한다. 다만, 공사의 성질상 또는 기술관리상 분리하여 발주하기 곤란한 경우로서 대통령령으로 정하는 경우에는 통합하여 발주할 수 있다.

② 사업시행자는 철도 역 시설 등 다양한 기능과 특성을 갖는 철도시설의 건설공사를 발주(發注)할 때 건축·궤도·전기·신호 및 정보통신 공사는 분리하여 발주할 수 있다. 다만, 공사의 성질상 또는 기술관리상 분리하여 발주하기 곤란한 경우로서 대통령령으로 정하는 경우에는 통합하여 발주할 수 있다.

③ 사업시행자는 고속철도건설사업에 드는 각종 건설자재의 생산시설로서 국

③ -----철도건설사업-----

③ (개정안과 같음)

철도건설법 일부개정법률안

철도건설법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제18조의 제목 중 “고속철도건설사업”을 “철도건설사업”으로 하고, 같은 조 제2항을 다음과 같이 하며, 같은 조 제3항 전단 중 “고속철도건설사업”을 각각 “철도건설사업”으로, “고속철도건설 실시계획”을 “실시계획”으로 한다.

- ② 사업시행자는 철도 역 시설 등 다양한 기능과 특성을 갖는 철도 시설의 건설공사를 발주(發注)할 때 건축·궤도·전기·신호 및 정보통신 공사는 분리하여 발주할 수 있다. 다만, 공사의 성질상 또는 기술관리 상 분리하여 발주하기 곤란한 경우로서 대통령령으로 정하는 경우에는 통합하여 발주할 수 있다.

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

제2조(철도건설사업의 촉진 및 품질향상 등을 위한 특례에 관한 적용례) 제18조제2항의 개정규정은 이 법 시행 이후 최초로 시행하는 철도시설의 건설공사부터 적용한다.

<p>포함된 사업구역이나 그 인근 에 신설·증설 또는 이전할 수 있다. 이 경우 그 건설자재의 생산시설은 공사용 목적으로 건설 기간 중에 설치되는 것만 해당한다.</p>	<p>----- -----. ----- ----- ----- -----.</p>
--	--