

도시철도 유통·물류산업 발전을 위한
「철도물류산업의 육성 및 지원에 관한
법률」 개정 촉구 건의안

심 사 보 고

의 안 번호	1974
-----------	------

2021년 2월 25일
교 통 위 원 회

1. 심사경과

가. 제 안 자 : 추승우 의원 외 40명

나. 제안일자 : 2020년 10월 16일

다. 회부일자 : 2020년 10월 26일

라. 상정일자

○ 제299회 임시회 제1차 교통위원회(2021년 2월 25일 상정·의결)

2. 제안설명의 요지(제안설명자 : 추승우 의원)

가. 주 문

- 서울특별시의회는 도시철도 운영기관의 유통·물류산업 발전을 위해 「철도물류산업의 육성 및 지원에 관한 법률」을 개정하여 차량기지 내에 물류시설을 구축하고 민간 유통·물류기업이 활용할 수 있는 법적 근거를 마련해 원활한 국가 정책을 이행할 수 있도록 건의함

나. 제안이유

- 코로나19 사태로 인해 지역 간 화물의 이동에서 지역 내 생활물류의 이동으로 물류 트렌드가 변화함에 따라 국토교통부는 생활물류서비스 발전 법안을 마련하여 지원할 계획이 있음
- 지역 간 이동인 광역철도에 기반을 둔 코레일의 경우 「철도물류산업의 육성 및 지원에 관한 법률」에 의해 물류시설 투자에 대한 정부지원을 명확히 하고 있으나, 권역 내 이동에 기반을 둔 도시철도운영기관의 경우 동일한 사업을 영위하고 있음에도 정부지원에 대한 근거 법령이 미비한 상황임
- 이에 서울특별시의회 의원 일동은 도시철도 차량기지 내 물류 인프라 확충 등 한국판 뉴딜정책의 원활한 정책 이행을 위해, 철도물류산업법의 철도물류와 철도물류사업에 도시철도를 포함하여 재정 지원의 근거를 명확히 할 수 있도록 「철도물류사업의 육성 및 지원에 관한 법률」의 조속한 개정을 건의함

3. 참고사항

가. 관계법령 : 「도시철도법」, 「철도사업법」

나. 기타사항 : 해당 없음

다. 관련부서 의견조치 결과 : 원안동의

- ‘철도물류산업법’ 상 국비 지원대상이 되는 물류사업은 철도물류로만 한정되어 있어 ‘도시철도’가 제외됨

※ 철도 : 한국고속철도건설공단, 국가철도공단, 한국철도공사가 운영하는 철도

- 본 건의안은 정부 재정지원을 받을 수 있도록 ‘철도물류산업법’에 ‘도시철도’를 포함하도록 법률을 개정하는 것으로, 건의안 취지에 동의함

라. 이 송 처 : 국회, 국토교통부, 서울시

4. 검토의견(수석전문위원 장훈)

가. 개요

- 동 개정건의안은 도시철도 차량기지 내 물류 인프라 확충 및 한국판 뉴딜 정책의 효율적 이행을 위해 「철도물류산업의 육성 및 지원에 관한 법률」(이하 ‘철도물류산업법’)에 도시철도를 포함하도록 함으로써 도시철도 물류 사업에 대한 재정지원이 가능하도록 관련 법령의 개정을 건의하는 것임

나. 검토 의견

- 최근 코로나19 사태로 인해 비대면 경제활동과 전자상거래가 활발해지면서 도심생활물류 증가는 물론 물류 및 유통 관련 산업이 급속도로 발전함으로써 도시철도 차량기지를 활용한 물류시설의 단계적 구축이 중요 정책으로 주목받고 있는 상황임
- 정부도 택배 등 생활물류 수요 증가에 대비하기 위해 지난 ‘18년 ‘제3차 물류시설개발 종합계획’¹⁾을 수립하여 도시권 물류 인프라 조성을 위해 노력하고 있고, ‘19년 ‘물류산업 혁신방안’ 발표 및 ‘20년 개발제한구역 특별법 시행령 개정’을 통해 도시철도 차량기지에 물류시설 개발 근거를 마련한 바 있으며, ‘20년 7월경에는 ‘한국판 뉴딜’ 정책²⁾의 28

1) ‘제3차 물류시설개발 종합계획’(2018.3 국토교통부)

- 계획기간: 2018. 1~2022.12(5년)

- 주요내용: 물류시설의 공급정책 등에 관한 사항, 물류시설의 공동화·집단화에 관한 사항 등

2) ‘한국판 뉴딜’ 정책(‘20년 7월 14일)

개 세부 과제 중 하나로 ‘스마트 물류체계 구축’을 추진하고 있음

- 서울시도 「물류정책기본법」 제14조³⁾에 따라 '18년 ‘서울특별시 물류 기본계획’ 수립한 바 있으며, ‘20년에는 ‘도시철도시설 활용 생활물류 시설 확보계획’⁴⁾을 통해 서울교통공사 차량기지 3개소(지축·도봉·모란)에 공동 택배분류장인 물류센터의 건립을 추진함으로써 도시물류기반시설 조성과 함께 경기도 대비 5% 수준인 서울의 물류시설 부족 문제 해결을 위해 노력하고 있음

- 이와 관련하여 ‘철도물류산업법’ 제17조⁵⁾에서는 “철도물류산업의 육성을 위해 국토교통부 장관이 철도물류사업자가 시행하는 사업에 대해 그 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다”고 규정하고 있음

- 코로나19 사태 이후 경기 회복을 위해 마련한 국가 프로젝트이다. 이는 2025년까지 디지털 뉴딜, 그린 뉴딜, 등에서 분야별 투자와 일자리 창출, 안전강화 등을 도모하는 국가계획

3) 「물류정책기본법」 제14조(지역물류기본계획의 수립)

- ① 특별시장 및 광역시장은 지역물류정책의 기본방향을 설정하는 10년 단위의 지역물류기본계획을 5년마다 수립하여야 한다.
- ② 특별자치시장·도지사 및 특별자치도지사는 지역물류체계의 효율화를 위하여 필요한 경우에는 제1항의 지역물류기본계획을 수립할 수 있다. <개정 2013. 8. 6.> ③ 지역물류기본계획은 국가물류기본계획에 배치되지 아니하여야 하며, 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

4) ‘도시철도시설 활용 생활물류시설 확보계획’ 택시물류과-41148(2020.10.14.)

- 대상지 및 사업비: 20년 지축차량기지(39억) ▶ 21년 도봉차량기지(39억) ▶ 22년 모란차량기지(20억)
- 사업비 분담: 국비(30%), 시비(30%), 공사(40%)

5) 「철도물류산업의 육성 및 지원에 관한 법률」 제17조(비용의 보조·감면) ① 국토교통부장관은 철도물류사업자가 시행하는 다음 각 호의 사업에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다. 1. 선로 및 철도화물역의 건설 및 개량 2. 철도를 이용하는 화물의 운송·보관·하역을 위한 시설 투자 3. 철도물류시설의 현대화·자동화 및 표준화를 위한 투자 4. 철도화물을 운송하기 위한 철도차량 및 수송용기의 도입 및 개량 5. 그 밖에 철도물류의 효율성을 높이기 위한 국토교통부령으로 정하는 시설의 확충 및 개량

- 다만, ‘철도물류산업법’ 제2조제2항6)에서 규정하는 철도물류시설은 「철도산업발전기본법」 (이하 ‘철도산업법’) 제3조제2호7)에 따르도록 하고 있으나 ‘철도산업법’ 은 한국고속철도건설공단 및 한국철도공사가 소유·건설·운영하는 철도에만 적용되고8) 있는 상황임
- 따라서, 동 개정건의안은 서울교통공사가 도시철도 및 차량기지 등을 활용하여 추진하는 물류사업에 대해서도 중앙정부의 예산지원 근거를 마련하도록 관련 법령 개정을 건의하는 것으로 이를 통해 도시철도 차량기지 내 물류 인프라 확충 등 한국판 뉴딜정책의 원활한 정책 이행을 위해 필요할 것으로 판단됨

6) 「철도물류산업의 육성 및 지원에 관한 법률」 제2조(정의) 2. "철도물류시설"이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설로서 철도물류와 관련된 시설을 말한다.

가. 「철도산업발전기본법」 제3조제2호에 따른 철도시설

나. 「물류정책기본법」 제2조제1항제4호가목부터 다목까지에 따른 물류시설

7) 「철도산업발전기본법」 제3조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음 각호와 같다.

1. "철도"라 함은 여객 또는 화물을 운송하는 데 필요한 철도시설과 철도차량 및 이와 관련된 운영·지원체계가 유기적으로 구성된 운송체계를 말한다.
2. "철도시설"이라 함은 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설(부지를 포함한다)을 말한다. -이하 생략-

8) 「철도산업발전기본법」 제2조(적용범위) 이 법은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 철도에 대하여 적용한다. 다만, 제2장의 규정은 모든 철도에 대하여 적용한다.

1. 국가 및 한국고속철도건설공단법에 의하여 설립된 한국고속철도건설공단(이하 "고속철도건설공단"이라 한다)이 소유·건설·운영 또는 관리하는 철도
2. 제20조제3항에 따라 설립되는 국가철도공단 및 제21조제3항에 따라 설립되는 한국철도공사가 소유·건설·운영 또는 관리하는 철도

5. 질의 및 답변요지 : 없음

6. 토론요지 : 없음

7. 심사결과 : 원안가결

8. 소수의견 요지 : 없음

9. 기타 필요한 사항 : 없음

도시철도 유통·물류산업 발전을 위한

「철도물류산업의 육성 및 지원에 관한 법률」 개정 촉구 건의안

서울시 도시철도의 '19년 말 부채는 4조 6천억원에 달하고, 코로나19 여파로 인해 작년과 비교할 때 승객수요는 28%가 줄고, 운영수입 또한 26.1%가 감소하여 상반기 손실만 4,817억원으로 '20년 한해 적자는 1조원에 이를 것으로 추정됩니다.

그러나 서울시 도시철도는 시민 부담 경감, 공공성 확보 등으로 인해 적정 수준의 운수수익을 확보하지 못해 요금 인상만으로는 도시철도 재무구조 개선에 한계가 있는 실정입니다.

현재 여객운수수입 중심으로 운영되고 있는 사업구조를 탈피하기 위해서는 사업다각화 및 새로운 방식의 수익사업모델 발굴을 통해 수익성 제고가 필요하며, 경쟁 교통수단의 등장으로 '사람'에서 '화물' 수송으로의 운수사업 패러다임 변화가 절실합니다.

또한 유례없는 코로나19로 온라인시장이 확대되면서 택배·물류산업이 급성장하였습니다. '서울시 물류기본계획 수립연구(한국교통연구원, 2017)'에 따르면, 서울시 택배 물동량은 향후 5년간 374% 증가될 것으로 예상되지만, '27년 기준 119,532㎡의 물류시설 부지가 부족하다고 합니다.

이에 국토교통부는 '물류산업 혁신방안' 발표('19년 6월)와 '개발제한구역 특별법 시행령' 개정('20년 2월)으로 차량기지 내 물류시설을 개발할 수 있는 근거를 마련하였고, 차량기지 물류시설 개발에 3년 간 약 29억 원 국비지원을 결정하며, 코로나19 이후 물류산업을 비대면 경제 활성화를 위한 핵심정책으로 발표하였습니다.

따라서 서울특별시의회의는 도시철도 유통·물류산업 분야의 발전을 위해,

철도물류산업법에 도시철도를 명시하여 재정 지원의 근거를 명확히 할 수 있도록 「철도물류산업의 육성 및 지원에 관한 법률」의 조속한 개정을 건의합니다.

2020. 10. 16.

서울특별시의회 의원 일동