

도시철도 유통·물류산업 발전을 위한 「도시철도법
시행령」 개정 촉구 건의안

심 사 보 고

의안 번호	1975
----------	------

2021년 2월 25일
교 통 위 원 회

1. 심사경과

가. 제안자 : 추승우 의원 외 39명

나. 제안일자 및 제안자 : 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

「도시철도법 시행령」을 개정하여 차량기지 내에 물류시설을 구축하고 민간 유통·물류기업이 활용할 수 있는 법적 근거를 마련해 원활한 국가 정책을 이행할 수 있도록 건의함

나. 제안이유

- 코로나19사태 이후, 온라인 쇼핑 등 비대면 경제 활성화로 수도권 택배물량이 급증하고 있음. 이에 정부에서는 2020년 7월, 서울교통공사 차량기지 10개를 포함한 11개 부지에 ‘스마트 물류체계 구축’을 포함한 한국판 뉴딜종합계획을 발표하였음
- 이와 함께 국토교통부에서는 유통·물류산업의 발전을 저해하는 수도권 물류시설 부지 부족문제를 해결하기 위해 개발제한구역 내 환경적 보존기능을 상실한 도시철도 차량기지에 ‘택배화물 분류관련 시설’의 설치를 허용하는 ‘개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법 시행령’을 개정하였음(’20.02.22.)
- 하지만 도시철도법의 부대사업 정의에서는 ‘차량기지 내에 물류시설을 구축하여 민간 유통·물류기업이 활용’할 수 있는 법적 근거가 미비하여 정책 이행이 어려운 사항임
- 이에 서울특별시의회 의원 일동은 도시철도 유통·물류산업 발전을 위해, 도시철도 운영기관이 영위할 수 있는 부대사업의 정의에 ‘지방자치단체 정책으로 시행하는 사업’을 명시하고, 대통령령으로 정하는 물류

사업의 범위를 물류시설운영업, 해운·항만운송 관련 사업을 제외한 물류서비스업, 종합물류서비스업으로의 개정이 선행되어야 할 것인 바, 「도시철도법 시행령」의 조속한 개정을 건의함

3. 참고사항

가. 관계법령 : 「도시철도법」, 「물류정책기본법」

나. 기타사항 : 해당 없음

다. 관련부서 의견조회 결과 : 원안동의

- 본 건의안은 ‘도시철도법 시행령’에 정의된 도시철도 부대사업에 스마트 공동 물류센터 조성사업 등 市 정책으로 시행하는 사업이 포괄적으로 포함되도록 ‘도시철도법 시행령’에 근거 조항을 명시하고
- 도시철도 물류사업의 범위를 ‘물류서비스업’, ‘종합물류서비스업’으로 확대하고자 하는 것으로 정부의 현대판 뉴딜정책의 원활한 추진 및 도시철도 운영기관의 유통·물류산업 발전을 위해 필요한 사항으로 건의안 취지에 동의함

라. 이 송 처 : 국토교통부, 서울시

4. 검토의견(수석전문위원 장훈)

가. 개요

- 동 개정건의안은 도시철도 부대사업의 정의에 지방자치단체가 추진하는 정책 사업을 포함시키는 것은 물론 도시철도 물류산업의 범위를 물류서비스업 등으로 명확히 하도록 관계 법령의 개정을 건의하여 도시철도 차량기지에 구축하는 물류시설의 법적 근거를 명확히 하고자 하는 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

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)

28개 세부 과제 중 하나로 '스마트 물류체계 구축'을 추진하고 있음

- 서울시도 「물류정책기본법」 제14조³⁾에 따라 '18년 '서울특별시 물류 기본계획을' 수립한 바 있으며, '20년에는 '도시철도시설 활용 생활물류시설 확보계획'⁴⁾을 통해 서울교통공사 차량기지 3개소(지축·도봉·모란)에 공동 택배분류장인 물류센터의 건립을 추진함으로써 도시물류 기반시설 조성⁵⁾과 함께 경기도 대비 5% 수준인 서울의 물류시설 부족 문제 해결을 위해 노력하고 있음
- 다만, 서울교통공사가 물류기반시설 조성 사업을 효과적으로 추진하기 위해서는 동 사업이 관련 법령에 따른 '도시철도부대사업'에 해당되어야 하나

「도시철도법」 제2조제6호의2바목⁵⁾ 및 「도시철도법 시행령」 제2조의2 제3항⁶⁾에서는 물류사업과 관련한 부대사업의 범위를 「물류정책기본법

- 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) 「도시철도법」 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 6의2. "도시철도부대사업"이란 도시철도시설·도시철도차량·도시철도부지 등을 활용한 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사업을 말한다. 바. 「물류정책기본법」에 따른 물류사업으로서 대통령령으로 정하는 사업

6) 「도시철도법 시행령」 제2조의2(도시철도부대사업) ③ 법 제2조제6호의2바목에서 "대통령령으로 정하는

시행령」 제3조(이하 ‘법 시행령’)7)에 따른 사업 중 도시철도운영이나 도시철도와 다른 교통수단과의 연계수송을 위한 사업으로 규정함에 따라 서울교통공사가 추진하는 물류사업이 도시철도부대사업에 해당하는지에 대한 일부 이견이 존재할 수 있는 상황임

- 따라서, 동 개정건의안은 도시철도부대사업의 범위에 ‘지방자치단체 정책으로 시행하는 사업’ 등을 명시하고 물류사업의 범위를 확대하도록 함으로써 서울교통공사가 추진하는 물류사업의 효율적 추진과 함께 도시철도 유통·물류 산업의 발전에 기여할 수 있을 것으로 판단됨

사업”이란 「물류정책기본법 시행령」 제3조에 따른 물류사업 중 도시철도운영이나 도시철도와 다른 교통수단과의 연계수송을 위한 사업을 말한다.

7) 「물류정책기본법 시행령」 제3조 법 제2조제2항에 따른 물류사업의 범위는 별표 1과 같다.
※ 별표 1에는 화물운송업, 물류시설운영업, 물류서비스업, 종합물류 서비스업 등 물류사업의 범위를 구체적으로 정하고 있음

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 「도시철도법 시행령」 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 활성화 위한 핵심정책으로 발표하였습니다.

따라서 서울특별시의회의는 도시철도 유통·물류산업 분야의 발전을 위해,

도시철도 운영기관이 영위할 수 있는 부대사업의 정의에 ‘지방자치단체 정책으로 시행하는 사업’을 명시하고, 대통령령으로 정하는 물류사업의 범위를 물류시설운영업, 해운·항만운송 관련 사업을 제외한 물류서비스업, 종합물류서비스업으로 개정하여 도시철도 운영기관이 원활한 국가 정책을 이행할 수 있도록 「도시철도법」의 조속한 개정을 건의합니다.

2020. 10. 16.

서울특별시의회 의원 일동