

2018년 11월 1일(목) 16시이후
보도하여 주시기 바랍니다.

국토부 주요 정책에 대한 3차 개선권고안

2018. 11. 1.

국토교통분야 관행혁신위원회

I. 위원회 구성 및 활동경과

- 과거 국토교통 행정의 잘못된 관행을 살펴보고 앞으로의 정책방향을 제시하고자, 지난해 11월8일 구성되어 운영해 온 '국토교통분야 관행혁신위원회'(이하, '위원회')의 제3차 권고안을 발표하겠습니다.
- 지난 3월29일 발표한 주택정책, 재건축제도, 공공임대주택 공급문제, 아라뱃길 사업, 친수구역 사업에 대한 1차 권고안에 이어
 - 7월10일에는 부동산가격공시제도, 철도안전 및 철도산업, 민자사업 제도에 대한 2차 발표를 하였고,
 - 오늘 3차 발표에서는 ① 민간기업에 대한 과도한 특혜 논란이 있었던 기업형 민간임대주택, ② 최근 붕괴사고와 같이 인명과 재산 피해로 이어지는 건축물 안전 문제, ③ 불공정 관행이 지속되는 건설산업, ④ 장시간 운전으로 의존하는 노선버스 운전관행, ⑤ 국토의 난개발을 초래하고, 각종 개발사업에 활용되는 도시분야 규제완화 및 개발제한구역제도, ⑥ 감독 행정관행에 대해 문제가 제기된 항공산업에 대한 권고안을 제시하고자 합니다.
- 위원회가 3차례에 걸쳐 발표한 권고내용 중 일부는 국토부가 바로 이행하기 곤란한 사항일 수도 있으나, 장기적으로 개선할 필요가 있음을 인지하여 향후 관련 정책을 수립하거나 집행 시 충분히 검토해 주시기를 부탁드립니다.

II. 3차 개선권고안 주요 내용

1. 기업형 민간임대주택 정책

가. 민간사업자에 대한 과도한 특례

- (문제제기) 국토부는 2015년 「기업형 주택임대사업 육성방안」을 통해 중산층의 주거안정과 민간임대주택 활성화를 위한 기업형 임대주택(이하, '뉴스테이') 공급 활성화 정책을 추진하였습니다.
- 그러나 “민간사업자의 참여를 통한 장기임대주택 활성화”라는 정책 목표를 단기간에 달성하기 위해 공공임대에 비해 지나치게 과도한 특례를 부여하였다는 등의 많은 비판이 있어, 위원회는 뉴스테이 정책에 대한 평가와 더불어 제도개선이 필요하다고 보았습니다.

가-1) 국토부는 기업형 임대 사업자에 대한 개발제한구역(이하 'GB') 해제 제안권을 부여하였고, 이를 통하여 민간사업자가 제안한 1개 지구가 GB해제되어 개발된 바 있습니다. 위원회는 민간사업자의 GB해제 제안권이 도시개발 등 다른 개발 사업에서는 허용되지 않는 특례로 개선할 필요가 있다고 지적하였습니다.

< GB해제 기업형임대 촉진지구 현황 >

| 지구 | 승인권자 | 시행자 | 면적(천 m ²) | 호수 | 해제면적(천 m ²) |
|---------|------|-------------------|-----------------------|--------|-------------------------|
| 계(총 4개) | | | 1,751 | 10,865 | 1,536 |
| 과천주암 | 국토부 | LH | 929 | 5,249 | 712 |
| 의왕초평 | 국토부 | LH | 387 | 2,427 | 390 |
| 부산기장 | 국토부 | LH | 140 | 1,100 | 139 |
| 대전대덕 | 대전시 | 대전용산개발 (민간사업자) | 295 | 2,089 | 295 |

가-2) 또한, 기업형 임대 사업자에게 조례보다 높은 용적률 등 도시건축 특례를 적용할 수 있도록 한 바, 이는 지가상승 등 개발이익이 예상됨에도 불구하고 공공기여에 대한 의무가 없어 공공성과 공익이 훼손되는 특례이므로 개선할 필요가 있다고 보았습니다.

가-3) 국토부는 중산층 주거안정을 위한 뉴스테이에 대해, 중산층 이하의 열악한 주거계층을 대상으로 하는 공공임대(10년)보다도 오히려 낮은 용자금리를 부여하였고, 85㎡ 이상의 대형평형 임대주택에도 용자를 지원하는 등 과도한 특례를 부여하였습니다.

- 위원회는 공공임대보다 뉴스테이의 용자금리를 높게 조정하고, 임대주택 정책취지에 맞게 대형평형에 대한 용자지원은 중단할 필요가 있다고 지적하였습니다.

○ (개선방향) 국토부는 작년 11월 발표한 '주거복지로드맵'에서 밝힌 바와 같이, 민간사업자에게 부여한 과도한 특례를 조정하여 장기 민간임대주택 정책의 공공성을 지속적으로 확보할 계획입니다.

가-1) 법령 개정을 통해 이미 금년 7월 민간사업자에 부여한 GB해제 제안권을 폐지하였고, 이와 더불어 LH 등 공공시행자의 경우에도 GB해제를 통한 사업 추진을 최대한 지양할 예정입니다.

가-2) 용적률 상향 등 건축특례는 청년·신혼·고령자 등 정책지원 계층의 주거 안정을 위한 공익적 목적이 큰 경우에만 부여하도록 정책방향을 수정할 방침입니다.

- 또한 건축특례 부여 시에도 공공임대주택을 기부채납하거나, 20년 이상 장기로 임대주택을 운영하게 하는 등 공공성을 최대한 확보할 수 있도록 개선하겠습니다.

- 더불어, 도심 외곽의 대규모 단지 개발보다는 청년·신혼부부 등 정책적으로 지원이 필요한 계층의 임대수요가 많은 역세권 등 도심 내 지역을 중심으로 추진하겠습니다.

가-3) 10년 공공임대보다 낮은 수준으로 뉴스테이에 대해 부여한 용자금리는 상향조정하였고, 85㎡ 이상의 대형평형에는 용자지원을

중단하였습니다.

- (추가 의견) 국토부의 개선방향은 뉴스테이 존속을 전제로 한 부분적 개선안으로 여전히 특혜는 많은 반면, 정책을 통해 달성하고자 하는 공익 목적은 명확하지 않은 측면이 있습니다.
- 위원회는 법령개정을 통해 금년 7월 민간의 GB해제 제안권을 폐지한 것과 더불어, LH나 지방공사의 GB해제 제안권도 폐지하는 것이 바람직하다고 권고하였습니다.

나. 민간이 아닌 공공사업자 위주의 외곽·단지형 개발

- (문제제기) 뉴스테이는 민간사업자의 참여를 통해 중산층·실수요자에게 장기간 안정적으로 거주가능한 임대주택을 공급하기 위해 추진되었습니다.
- 그러나, 당초의 정책 취지인 민간사업자 중심의 개발보다는 「공공사업자가 개발이 쉬운 도시외곽에 택지를 개발하고, 민간사업자가 대규모 단지를 건설하는 방식」으로 상당수의 사업들이 추진되었습니다.

* LH가 시행한 촉진지구 9개 중 3개인 33%가 도심지 외곽지역

- 위원회는 민간사업자가 8년의 임대 의무기간 이후에는 임대주택을 분양방식으로 전환할 수 있도록 해줌으로써 당초 정책 취지인 장기임대 유도와는 상반되는 문제점이 발생할 수 있음을 지적하였습니다.
- (개선방향) 국토부는 앞으로 공공사업자의 공공택지에 임대주택을 공급하던 개발방식을 벗어나 민간임대사업 본연의 취지에 맞추어 민간사업자 위주로 사업이 추진될 수 있도록 하겠습니다.

- 택지개발 등 다른 공공택지지구 내에 민간임대용지를 확보토록 하고 있는 규정을 재검토하고, 공공택지 공급가격도 조성원가에서 감정가로 조정하는 등 민간사업자의 공공 택지 활용비중을 점진적으로 축소해 나가겠습니다.
- 더불어, 민간사업자가 제안하는 촉진지구 외, 공공에서 추진하는 대규모 단지개발 방식의 촉진지구 지정은 지양하겠습니다.
- 또한, 민간사업자로 하여금 청년·신혼부부 등의 임대수요가 많은 도심·역세권·산업단지·대학 인근 등을 중심으로 원룸이나 세어형 등 소형주택을 공급할 수 있도록 유도해 나갈 계획입니다.

다. 대형 건설사 중심의 참여

- (문제제기) 위원회는 뉴스테이 도입 당시 공공택지를 민간사업자에게 원가로 공급하는 등 각종 인센티브를 통해 건설사의 참여를 유도한 것은 문제가 있다고 보았습니다.
 - 공공택지 분양은 대기업 건설사*의 참여도만 높여 당초 임대주택 사업 저변 확대 및 관련 산업 육성이라는 취지가 퇴색되었으며,
 - * 30대 건설사 기준 65%, 10대 건설사 기준 36% 참여
 - 공공택지를 원가로 공급하는 특례에도 불구하고 초기임대료 제한 등과 같은 별도의 공적 규제가 없어, 분양전환 수익을 추구하는 건설업체의 이익만 높여주는 문제점이 발생하였습니다.
- (개선방향) 국토부는 앞으로 사회적 경제주체, 중소 건설사 등 새로운 주체들의 사업 참여와 장기 임대를 유도할 수 있는 방안을 마련하겠습니다.

- 특히, 공공성을 가진 비영리단체의 참여를 유도하여 새로운 민간 임대사업자를 육성하고 장기민간임대주택의 공공성 회복을 위해 노력해 나갈 계획입니다.
- 공공성을 가진 민간주체(사회적 경제주체 등)와 주거복지 가치를 취지로 설립된 비영리 단체에 기금지원 등 다각적인 지원 방안을 마련하고, 임대주택 사업 본연의 목적인 장기 임대 유도를 위한 정책수단도 지속적으로 발굴해 나가겠습니다.
- 또한, 공공성을 강화하고 균형 잡힌 도시개발이 이루어지도록 새로운 사업 모델도 만들 계획입니다.

라. 높은 임대료 문제

- (문제제기) 위원회는 뉴스테이 공급 활성화를 위해 임대 의무기간, 연간 임대료 상승률 제한 외에 입주자격, 초기임대료 제한 등 임대주택에 대한 다수의 의무를 폐지한 점도 문제가 있다고 보았습니다.
 - 특히 초기임대료에 대한 제한이 없어 평균 보증금 1.1억 원, 평균 월임대료 50만원 수준으로 공급된 뉴스테이는 중산층 주거안정이라는 정책취지에 맞지 않게 중산층도 부담하기 어려운 수준의 임대료라는 지적이 있습니다.
- (개선방향) 국토부는 민간사업자에 대해 임대료 제한 등 공공성이 확보된 사업에만 기금·택지 등을 지원하는 방향으로 개선할 방침입니다.
 - 특히, 초기임대료를 시세의 95%이하로 제한하고, 청년·신혼부부 등 정책지원계층에 대해서는 시세의 85%이하의 임대료로 특별공급할 (전체 세대수의 20%이상) 계획입니다.

< 주요 사업장 임대료 현황 >

| 사업명 | 세대수 | 전용면적 | 사업장 임대료 | | | | | | 인근 시세 | | | |
|----------|-------|------|---------|------|--------|-----|--------|----|--------|--------|-----|-----------|
| | | | 보증금 | 월세 | 전세 환산가 | | 평균 | | 보증금 | 월세 | ㎡ 당 | 임대 조건율(%) |
| | | | | | 호당 | ㎡ 당 | 보증금 | 월세 | | | | |
| 인천도화 | 549 | 59 | 5,000 | 43.0 | 11,973 | 146 | 5,964 | 50 | 3,000 | 65 | 168 | 86.45 |
| | 608 | 72 | 6,000 | 48.0 | 13,784 | 144 | | | 3,000 | 70 | 154 | 93.95 |
| | 948 | 84 | 6,500 | 55.0 | 15,419 | 141 | | | 3,000 | 80 | 154 | 91.47 |
| 수원권선 | 2,400 | 84 | 5,000 | 75 | 16,250 | 160 | 5,000 | 75 | 5,000 | 79~104 | 157 | 101.53 |
| 동탄2 (대우) | 658 | 59 | 10,000 | 47 | 17,020 | 213 | 11,681 | 53 | - | - | 253 | 84.16 |
| | 477 | 84 | 14,000 | 62 | 23,285 | 207 | | | - | - | 224 | 92.58 |
| 위례 | 69 | 84 | 44,500 | 44 | 51,100 | 467 | 49,673 | 44 | 40,000 | 70 | 432 | 108.04 |
| | 291 | 84 | 50,900 | 44 | 57,500 | 521 | | | 59,000 | 0 | 475 | 109.58 |
| 화성반월 | 457 | 59 | 4,200 | 58 | 18,120 | 221 | 5,429 | 64 | 3,000 | 80 | 271 | 81.52 |
| | 728 | 84 | 6,200 | 68 | 22,520 | 196 | | | 5,000 | 85 | 229 | 85.49 |
| 동탄2 (롯데) | 612 | 74 | 11,000 | 48 | 18,200 | 179 | 11,000 | 48 | 10,000 | 65 | 181 | 98.89 |
| 동탄2 (GS) | 116 | 98 | 28,000 | 47.5 | 39,400 | 399 | 29,520 | 48 | 27,000 | 46 | 384 | 103.69 |
| | 367 | 104 | 30,000 | 48.5 | 41,640 | 400 | | | 27,000 | 50 | 375 | 106.78 |
| 화성기산 | 222 | 59 | 9,000 | 47 | 20,510 | 342 | 10,591 | 54 | 3,000 | 80 | 400 | 85.46 |
| | 864 | 84 | 11,000 | 56 | 24,714 | 292 | | | 5,000 | 85 | 319 | 91.54 |
| 충북혁신 | 1,345 | 70 | 10,240 | 13 | 11,874 | 125 | 10,240 | 13 | 3,000 | 70 | 108 | 116.37 |

○ (추가 의견) 시세의 95%이하라는 초기 임대료 규제는 시세와 거의 차이가 없을 뿐 아니라 주변 시세가 높은 곳을 기준으로하기 때문에 큰 의미를 부여하기 어렵습니다.

- 해외의 사례에서도 시세 대비 95% 수준만큼이나 임대료가 높은 민간임대주택에 대해 정부차원의 지원을 하는 경우는 없습니다. 따라서 고액 임대료 논란이 발생하지 않도록 다양한 방법으로 임대료를 더 낮출 방안을 강구하는 등 임대료 규제를 개선할 필요가 있습니다.

- 또한, 위원회는 향후 뉴스테이 및 공공지원 민간임대주택의 의무 임대기간 종료 후 민간사업자의 선택에 따라 분양전환을 시행할 경우 발생할 문제에 대비하여 분양전환 시 기준 등 가이드라인을 마련할 필요가 있다고 권고하였습니다.

2. 건축물 안전 문제

가. 안전사고 원인 등의 분석을 통한 안전기준 개선 필요

- (문제제기) 최근 건축물의 안전문제가 사회적으로 큰 이슈가 되고 있는데, 건축물 안전사고 중 인명과 재산 피해를 가져오는 주요 원인은 화재사고와 붕괴사고입니다.

<연도별 화재 사고 인명피해현황>

(년, 명)

| 구분 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 계 | 2,342 | 2,180 | 2,459 | 2,716 | 2,441 | 1,892 | 1,862 | 2,223 | 2,180 | 2,181 | 2,090 | 2,024 | 2,197 |
| 사망 | 505 | 446 | 424 | 468 | 409 | 304 | 263 | 267 | 307 | 325 | 253 | 306 | 345 |
| 부상 | 1,837 | 1,734 | 2,035 | 2,248 | 2,032 | 1,588 | 1,599 | 1,956 | 1,873 | 1,856 | 1,837 | 1,718 | 1,852 |

* 행정안전부 화재통계연감

<건축물 및 기타 시설 등을 포함한 붕괴사고로 인한 인명 및 재산 피해현황>

| 구분 | 발생건수 | 인명피해(명) | | | 재산피해 (억원) |
|-------|------|---------|----|-----|--------------|
| | | 계 | 사망 | 부상 | |
| 2015년 | 431 | 255 | 19 | 236 | 4.0 |
| 2016년 | 557 | 210 | 29 | 181 | 3.5 |
| 2017년 | 350 | 194 | 32 | 162 | 4.75 |

* 2015-2017 재난 연감

- 특히 방화문, 스프링클러 등 화재 안전장치가 건축물 화재 발생 시 작동하지 않았던 비극적 사건이 수차례 발생하였습니다. 관련 기관들은 그때마다 후속대책을 마련해 오고 있으나 화재 발생건수나 인명 피해 규모는 별로 개선되지 못하였습니다.
- 건축물 화재는 주로 사용 중인 기존 건축물에서 발생하는데, 대책 방안들은 신규 건축물을 기준으로 마련되고 있을 뿐만 아니라, 부분적·지엽적 개선대책에 국한됨에 따라 실효성을 기대하기 어렵기 때문입니다.

- 위원회는 화재·붕괴 등 건축물 안전사고의 원인과 기존 건축물의 유지관리 실태를 고려하여 화재안전기준을 포함한 건축물 안전 기준을 종합적으로 개선할 필요가 있다고 지적하였습니다.
- 또한, 기존 건축물에도 소급 적용 여부를 검토하는 등 기존 건축물의 관리도 강화할 필요가 있다고 보았습니다.
- (개선방향) 국토부는 건축물 화재안전기준에 대한 종합적인 개선안을 마련하였습니다. 소방청·한국건설기술연구원·건축사협회·관련업계 등과 함께 TF를 구성하여, 화재로 인한 인명피해 원인을 분석하고, 건축법령 전반에 대한 개선을 추진하고 있습니다.
 - 먼저, 화재가 건축물 내·외부 마감재료에 착화되어 수직 확산되는 것을 방지하기 위해, 가연성 마감재료 사용 제한 대상을 확대하고 있습니다. 특히 그간 「외벽 마감재료 기준」 적용 대상이 아니었던 6층 미만 건축물과 피난약자 이용시설에 대해서도 가연성 마감재료 사용을 제한하기 위하여 건축법령을 개정 중입니다.
 - 둘째, 화재가 건축물 내부(수평, 층간)로 확산되는 것을 방지하기 위해 건축물 방화구획 기준도 전면적으로 개선 중입니다. 주차장 화재 시 필로티 건축물로 화염이 확산되는 것을 방지하기 위해 필로티 주차장 건축물 1층 부위에 방화구획을 하도록 하고, 층간 방화구획을 전 층을 대상으로 확대하는 방안 등의 내용에 대해 입법예고를 통하여 의견을 청취하고 있습니다.
 - 셋째, 재실자의 신속하고 안전한 피난과 소방관의 화재진압활동을 지원할 수 있도록 법령을 개정 중입니다. 소방관이 건축물 내부로 신속하게 진입할 수 있도록 「소방관 진입창 기준」을 마련하고 있으며, 일체형 방화셔터 등 재실자 피난에 유리하지 않은 일부 시설에 대해서는 사용을 제한하는 방안을 추진하고 있습니다.

- 넷째, 건축자재의 품질관리를 위한 방안도 논의하고 있습니다. 단열재, 내화충전구조 등에 대해서는 연중 불시점검을 의무화하고, 품질관리확인서를 도입하는 등 일련의 건축과정에서 품질관리가 이루어 질 수 있도록 제도 도입을 모색 중이며, 방화문은 현재 건축법령 개정을 추진 중입니다.
- 또한, 기존 건축물 중 화재 시 대형 인명피해가 우려되는 의료시설, 노유자시설 등 피난약자 이용시설과 불특정 다수 이용시설에 대하여 화재안전성능 확보를 위한 성능보강 비용을 지원하는 방안*을 검토하고 있습니다.

* (예시안) 3층 이상으로서 가연성 외장재료를 사용하고 스프링클러가 설치되지 않은 필로티 구조 건축물 등

- (추가 의견) 위원회는 건축물 화재안전 사고는 이미 사용 중인 기존 취약 건축물에서 주로 발생하고 있으므로, 기존 건축물에 대한 화재안전등급을 평가하고 시민 다수가 이용하는 건축물 등 일부 건축물에 대해서는 화재안전기준을 강화할 것을 권고하였습니다.

나. 안전한 건축물을 공급하기 위해 현장 중심의 건축 인허가 필요

- (문제제기) 위원회는 정부가 건축물 관련 안전 기준을 강화하고 있음에도 불구하고 부실 설계가 계속되고 있으며, 건축인허가 과정에서 이를 걸러내지 못하는 사례가 발생하는 주요 원인으로
 - 첫째, 저가 덤핑 수주로 인해 구조·기계·전기·토목 등 엔지니어들의 참여 없이 서류상의 건축 인허가만을 위한 부실 건축 설계가 이루어지는 것(특히 소형건축물)
 - 둘째, 인허가 담당 공무원의 전문성이 부족할 뿐만 아니라 제한된 시간 내에 문서의 적법성을 확인하는 형식적인 검증으로 인허가가

이루어짐으로써 부실설계를 확인하지 못하는 것으로 보았습니다.

- 위원회는 공무원의 전문성을 보완하고 현장 중심의 검증방식으로 인허가를 전환함으로써 설계 부실을 방지하고 실효성 있는 건축 인허가 과정이 되도록 혁신할 필요가 있다고 지적하였습니다.
- (개선방향) 국토부는 지자체별 지역건축안전센터의 설치를 지원하여 건축 인허가 담당 공무원의 전문성을 보완하고, 건축 인허가 서류 검토가 보다 심층적으로 이루어질 수 있도록 할 계획입니다.
- 서울시와 협업을 통하여 표준 조례안 및 운영매뉴얼을 제공하고, 시범사업 운영결과를 공유한 바 있으며, 서울시는 건축물 안전 전담조직으로 지역건축안전센터를 설치할 예정입니다.
- 앞으로 국토부는 지역건축안전센터의 확산을 유도하기 위하여 설명회 개최, 운영사례 공유 등의 노력을 지속할 계획입니다.

※ 現 지역건축안전센터 개요('18.4.19 시행)

- 근거법령 : 건축법 제87조의2(지역건축안전센터 설립)
- 설치주체 : 시·도지사 및 시장·군수·구청장/ 이행강제금 등을 활용 특별회계운영 가능
- 주요업무 : 건축물의 건축관련 기술적인 사항에 대한 보고·확인·검토·심사 및 점검
공사감리에 대한 관리·감독, 주택의 유지관리에 따른 기술지원 및 정보제공 등
- 인력배치 : 업무신중한 건축사 또는 기술사 등 전문인력을 배치(세부기준 국토부령으로 규정)

- 또한, 필로티구조 건축물에 대한 부실 설계·시공을 방지하기 위해 3층 이상 필로티 건축물 설계 시에는 건축구조기술사가 참여토록 할 예정이며, 공사감리 시에는 설계단계에서 건축구조기술사의 협력을 받은 사항의 이행여부에 대한 확인을 강화할 예정입니다.
- 건축물 등에 대한 구조설계 적정성 여부를 집중 관리하기 위하여 구조안전 모니터링을 확대('19년 1천여 건) 실시하고, 모니터링에서 위법사항이 확인되는 경우 위반자에 대한 처벌을 강화하여 건축물

구조안전을 확보할 예정입니다.

- (추가 의견) 위원회는 설계허가도서 작성 시 건축안전과 관련된 영역에 대해서는 엔지니어가 의무적으로 참여하는 방안을 마련할 필요가 있다고 보았습니다.

- 지역건축안전센터는 건축인허가 행정 개선과 건축물 안전강화에 큰 도움이 될 것으로 기대되나, 국가가 일부 비용을 지원하더라도 센터 설치 확산이 어렵고, 장시간 소요되며 인력구조도 취약할 가능성이 있어 이를 보완하는 대책을 마련할 것을 권고하였습니다.

다. 건축물 공사 현장조사 및 검사 강화 필요

- (문제제기) 위원회는 부실 공사를 막아 안전한 건축물을 공급하기 위해서는 건축물 공사 현장조사 및 검사를 강화할 필요가 있다고 보았습니다.

다-1) 부실건축물을 공사 감리단계에서 제대로 걸러내지 못하는 주요 원인으로 감리자가 건축주 등 건축 이해관계자에게 휘둘리면서 건축물의 적법성과 안전을 담보할 수 있는 현장조사 및 검사의 역할을 제대로 하지 못한다는 점을 지적하였습니다.

다-2) 감리 부실의 또 다른 원인 중 하나로 과중한 감리업무로 인해 문서중심으로만 감리업무가 진행되어 실질적인 공사 유효성을 검증하기에는 미흡하다는 점을 지적하면서 문서중심의 형식적 감리업무를 탈피하고 감리업무 수행자가 현장을 직접 확인하는 품질·안전 검증체계를 구축할 필요가 있다고 보았습니다.

※ 건축공사 감리제도 개요(건축법 제25조)

| 감리대상 | 감리자 자격 | 업무형태 |
|--|---------------------|--------|
| · 다중이용건축물 건축공사(16층 이상인 건축물, 문화·집회시설, 판매시설 등의 용도로서 5천㎡이상 건축물) | · 건설기술용역업자 · 건축사 | 책임상주감리 |

| | | |
|--|--|--------|
| <ul style="list-style-type: none"> · 바닥면적 합계 5천㎡ 이상인 건축물 건축공사 · 연속된 5개층 이상으로서 바닥면적 합계 3천㎡ 이상인 건축물 건축공사 · 아파트 건축공사 | <ul style="list-style-type: none"> · 건축사 (분야별 건축사보 상주 배치) | 상주감리 |
| <ul style="list-style-type: none"> · 기타 건축물 건축공사(리모델링공사 포함) | <ul style="list-style-type: none"> · 건축사 | 비상주 감리 |

다-3) 위원회는 감리 업무가 부실해지는 원인 중 하나로 현행 감리 업무가 사실상 디자인 감리까지 포함하면서 감리업무가 과중해지는 점을 고려하여 설계자의 현장참여 방식인 설계의도 구현제도를 확대하고, 감리업무 조정을 통해 설계자와 감리자의 이중적인 감시체계를 구축할 필요가 있음을 지적하였습니다.

※ **설계의도 구현제도 개요**(건축서비스산업기본법 제22조)

- (시공참여내용) 설계도서의 해석 자문, 자재 · 장비의 선정 · 변경 등에 대한 검토 등
- (건축주 의무) 설계자와의 계약서 및 현장참여 설계자의 업무내용 확인서 제출

○ **(개선방향)** 국토부는 건축물 공사 현장조사 및 검사를 강화하여 안전한 건축물을 공급할 수 있도록 노력할 계획입니다.

다-1) 감리 부실을 방지하기 위하여 허가권자가 공사감리자를 지정하는 건축물을 서민 주거용 건축물까지 확대하는 「건축법 시행령」 개정을 추진 중입니다.

* 최근 건축법이 일부 개정('18. 8. 4. 공포)됨에 따라 주택으로 사용하는 건축물 중 대통령령으로 정하는 건축물은 허가권자가 감리자를 지정할 수 있게 됨

- 「주택법」상 사업승인권자 지정 감리가 적용되지 않고 있는 도시형생활주택, 주상복합건축물 및 임대 목적의 주택 등에 대해서는 감리의 독립성을 강화하여 건축물의 부실을 예방할 계획입니다.

다-2) 또한, '17.2월부터 감리 체크리스트가 도입되어 체계적인 감리업무의 수행과 건축주의 확인이 용이해졌으며, 지자체 공무원 및 건

축사를 대상으로 교육을 실시하는 등 개정된 제도의 조속한 정착을 위하여 노력하고 있습니다.

다-3) 허가권자가 공사감리자를 지정하는 건축물은 설계자가 아닌 자를 감리자로 지정하도록 하고 있어, 설계자의 의도를 온전히 구현하는데 한계가 있는 바,

- 허가권자가 공사감리자를 지정하는 건축물은 설계자의 의도구현을 위해 설계자가 시공단계에 참여할 수 있도록 의무화하는 방향으로 시행령을 개정하고 있으며,

- 이와 더불어 국가건축정책위원회도 관련 전문가 등과 심도있는 논의를 통해 설계자의 의도구현체계를 강화하는 방안을 검토할 계획입니다.

○ (추가 의견) 위원회는 현재 운영 중인 감리 체크리스트의 효과적인 적용을 위하여 건축물 규모별 안전과 품질 관련 항목을 중심으로 재정리함으로써 감리 업무가 현장 확인업무 중심으로 이루어지도록 할 필요가 있다고 권고하였습니다.

라. 기존 건축물의 안전관리 강화

○ (문제제기) 건축물 안전을 위협하는 불법 건축물은 대부분 “사용승인 이후 단계”에서 발생*하며, 건축물 노후화도 빠르게 진행되고 있습니다.

* 예) 불법 구조변경 및 용도변경, 인테리어 개량 등과 관련해 난연 성능이 없는 마감재료로의 변경, 건축물 이격거리 미준수, 피난통로 미확보 등

- 반면, 현행 건축물 관리체계는 대형건축물 및 다중이용건축물 등 극히 일부 건축물을 대상으로 하고 있고, 그 외에는 일부 소형건축물 등에 대하여 직권으로 안전점검을 실시하거나 안전점검을

요구할 수 있을 뿐입니다.

- 이로 인해 일부 대형건축물을 제외한 대부분의 건축물에 대해서는 관리상태와 안전상태를 종합적으로 확인할 수 있는 정보가 없고, 관리자·건물주가 점검자를 선정함에 따라 형식적 점검에 그칠 여지가 많아 정기점검의 실효성도 부족한 실정입니다.
- 위원회는 이러한 상황을 개선하고 기존 건축물을 안전한 상태로 유지·관리할 수 있도록 대형건축물을 위주로 한 건축물 관리시스템을 소형건축물까지 포괄하는 '규모·용도별 맞춤형 관리시스템'으로 정착시킬 필요가 있다고 지적하였습니다.
- (개선방향) 국토부는 「건축물관리법」을 제정하여, 건축물의 준공 이후부터 멸실까지 효과적인 유지관리체계를 제도화하고, 건축물 관리주체의 책임을 강화할 예정입니다.
- 200㎡ 이상 건축물에 대하여 건축주는 준공 신청 시 건축물 현황, 생산자, 마감재료 및 장기수선 계획 등이 포함된 건축물 관리계획을 수립·제출하고, 이에 따라 건축물이 유지·보수되도록 할 예정입니다.
- 다중이용건축물, 3,000㎡ 이상인 집합건물 등의 최초 점검시기를 현행 「건축법」상 “준공 후 10년”에서 “준공 후 5년”으로 단축하여 위반사항 등이 오랜 기간 방치되는 것을 방지할 예정입니다.
- 또한, 안전에 취약하거나 재난의 위험이 있다고 판단되는 사용승인 후 30년 이상 경과된 100㎡ 미만 소규모 노후 건축물 등에 대하여 지자체장이 직접 점검하고 개선이 필요한 경우 소요비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있도록 할 예정입니다.
- 현행 건축법에 따른 정기·수시점검은 건축주가 점검기관을 선정토록 하고 있으나, 점검기관이 건축주에 예속되는 문제를 방지하기 위해

점검을 수행하는 점검기관을 건축주가 아닌 지자체가 지정하도록 개선할 예정입니다.

- 아울러, 각 부처·기관별로 분산된 건축물 관리이력 및 점검결과 정보를 통합관리하기 위한 '건축물 생애이력 관리시스템'을 구축하여, 건축물 중개 시 매입자 또는 임차인이 중개 대상 건축물의 생애이력 정보를 확인할 수 있도록 할 예정입니다.
- (추가 의견) 위원회는 국민의 알 권리를 충족하는 차원에서라도 특히 분양, 임대 목적의 시설에 대해서는 규모에 관계없이 안전상태를 정기적으로 점검·공개하는 방안 마련이 필요하다고 권고하였습니다.

3. 건설산업

가. 불법재하도급 난무 관행 근절

- (문제제기) 우리나라 건설산업은 종합건설업에 한하여 1차례 하도급을 할 수 있고, 전문건설업체는 하도급 받은 공사를 모두 직접 수행해야 합니다.
- 그럼에도 실상은 발주자의 서면 승인없이 다시 하도급(=불법 재하도급)하는 관행이 굳어져 있으며, 이러한 불법재하도급은 현장노동자에 대한 노무관리 사각지대를 발생시켜 안전사고 발생가능성이 높아질 뿐만 아니라 외국인노동자 불법취업 유인통로로 이용되는 등 불법 재하도급에 대한 실효적인 예방장치가 부실하다고 위원회는 지적하였습니다.

* '99년 9월경 일명 십장(什長)으로 불리는 재하도급자를 양성화함과 아울러 부실방지 책임을 부여하겠다는 취지로 시공참여자 제도를 도입하였으나, 불법 다단계 만연, 각종 체불 및 부실시공 등의 사회적 문제를 유발시켜 도입 8년만인 '07년5월에 폐지되었음

○ 또한, 불법재하도급 적발시 재하도급 업체에 대한 처벌규정(영업정지 또는 과징금)은 상당하나, 관리감독 책임권자인 원도급자에 대한 처벌규정은 매우 미흡합니다. 일례로, 원도급자에게는 위법 사실을 사전에 인지하였을 경우에만 100~150만원 과태료를 처분할 수 있어 처벌규정이 매우 낮은 수준입니다.

- 건설공사는 그 특성상 사업참여자(발주자, 건설사업관리자*, 원·하도급자 등) 외에는 현장에서 불법행위 인지·적발이 사실상 불가능한데도, 관리·감독권자에 대한 책임부여가 미흡하여 불법재하도급이 반복·재생산되는 관행이 사라지지 않고 있습니다.

* 건설사업관리자 : “건설사업관리를 수행하는 건설기술용역업자”의 약칭으로서, 舊 감리업자를 포함하는 개념임(건설기술진흥법 제7조)

○ (개선방향) 국토부는 건설현장 안전 관리에 소홀한 발주자와 원도급자의 책임을 강화하고, 불법 하도급에 대한 적발 및 처벌도 강화할 계획입니다.

- 첫째, 「건설기술진흥법」을 개정하여 발주자와 건설사업관리자(舊 감리업자)의 건설현장 안전관리 등 의무를 부여하고 안전관리 의무를 이행하지 않을 경우 제재처분을 신설하며, '19년 3월부터는 발주청에 대한 불법 하도급 등 현장관리 강화 교육도 의무화할 계획입니다.

- 둘째, 원도급자의 책임을 강화하기 위해 「건설산업기본법」을 개정하여 불법 하도급을 지시·공모한 원도급자는 하도급자와 같은 수준의 처벌(영업정지·과징금, 징역 또는 벌금)을 부과하고, 원도급자의 목인이나 과실이 있는 경우에도 제재처분을 강화·신설할 계획입니다.

- 셋째, 이면계약 등을 통해 은밀하게 이루어지는 불법 하도급 적발 강화를 위해 「건설산업기본법」을 개정하여 신고 포상금제를 도입하고 단속의 실효성 제고를 위해 국토부·지자체 공무원에게

특별사법경찰권을 부여하는 방안도 적극 추진하겠습니다.

- 더불어, 건설산업정보망(Kiscon) 등을 통해 업체 기술능력 및 재무 여력에 비해 실적이 많은 전문업체 등을 집중 단속하고, 「건설산업기본법」을 개정하여 불법 재하도급 등 질서 교란행위로 2회 이상 적발된 상습적 위반업체는 건설업 등록을 말소하는 처분을 도입할 예정입니다.
- 근본적으로 발주자가 임금과 하도급대금을 시스템을 통해 직접 지급하는 '발주자 직불제'(하도급지킴이 등)를 공공 공사에 의무화하여 십·반장을 통한 임금 중간편취를 방지해나갈 계획입니다.
- (추가 의견) 건설공사 사업장에서 불법재하도급 관행을 개선하기 위해서는 건설사업장에 대한 상시 관리체계가 필요합니다.
- 위원회는 국토부가 제시한 개선방향에서는 건설사업장의 실질적 권한자인 발주자와 건설사업관리자에 대한 규정이 여전히 모호하므로, 실효적인 예방시스템 강화가 필요하다고 권고하였습니다.
- * 현행 불법재하도급 관행은 하도급자에 대한 처벌수준이 낮기 때문이 아니라, 예방 및 적발체계가 전혀 갖추어져 있지 않기 때문임

나. 하도급에 의존하는 관행 개선 및 직접시공 활성화

- (문제제기) 위원회는 건설공사는 복합적인 공종으로 구성되어 원수급자가 도급받은 공종을 모두 직접 이행하는 것은 곤란한 측면이 있으나, 현행 시공방식은 원도급자가 직접시공을 거의 하지 않고 하도급자에 전적으로 의존하여 원도급자의 기술·현장관리 역량 저하, 위험과 손실의 하위 전가 등 다양한 부작용이 발생하고 있음을 지적하였습니다.
- 하도급에 의존하는 생산구조와 페이퍼컴퍼니 등 부실업체 관련

문제점이 대두되어, 2004년 12월 「건설산업기본법」 개정을 통해 의무하도급제 폐지와 직접시공의무제가 도입되었습니다.

- 그러나, 종합건설업체의 직접시공 능력향상을 위해 도입된 직접시공의무제가 50억원 미만 소규모 공사로 제한되고 경비성 지출을 통한 편법 이행사례도 많아, 생산구조의 근본적인 변화를 가져오기 어려웠습니다.
- 또한, 건설산업을 선도해야 할 중견·대형 건설업체는 여전히 하도급에 의존하는 오랜 관행에서 벗어나지 못해 시공기술 개발 노력도 저하되고 있는 상황입니다.
- **(개선방향)** 국토부는 우선 원도급자의 직접시공을 활성화하기 위해 「건설산업기본법 시행령」을 개정하여 현행 50억원 미만에서 적용되는 직접시공 의무제를 100억원 미만까지 단계적으로 확대해 나가고, 직접시공 비율 산정기준을 노무비 산정방식으로 개편하여 실효성을 높이겠습니다.
 - * 단계적 확대 : 70억 미만('19) → 100억 미만('20 업역 개편 등 추이를 고려)
- 또한, 공공이 이용하는 시설물의 안전과 품질 확보를 위해 제1종 시설물*의 경우 공공발주자가 계약조건 등을 통해 직접시공을 의무화할 수 있도록 하고, 직접시공한 실적에 대해서는 인센티브를 부여함으로써 대형공사에서도 직접시공을 활성화하도록 하겠습니다.
 - * 제1종 시설물: 공중의 이용편의와 안전을 도모하기 위하여 특별히 관리할 필요가 있거나 구조상 안전 및 유지관리에 고도의 기술이 필요한 대규모 시설물(「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」 제7조)
- **(추가 의견)** 위원회는 일정 공사금액 이상의 제2종 시설물에 대해서도 계약조건 등을 통해 직접시공을 유도할 수 있는 방안을 마련할 것을 권고하였습니다.

- 예를 들면, '17년말 기준 제1종 시설물은 417개 27조원에 불과하고 이중 130개가 건축물로써 민간건축물을 제외하면 대상시설물 건수가 현저히 줄어들어 직접시공제의 효과를 견인하기에는 매우 부족하므로, 제2종 시설물까지 직접 시공을 확대하더라도 대상시설물 건수가 많지 않아* 건설업계의 직접시공 부담은 높지 않을 것으로 사료됩니다.¹⁾

* 제2종 시설물 3,803개 74조원 중 2,996개가 건축물로서 이중 민간건축물을 제외

- 아울러 100억원 이상 중·대형공사에 대하여도 선진국과 같이 계약조건 등을 통하여 직접시공을 유도할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있다고 보았습니다.

다. 건설업체의 영업범위를 제한하는 칸막이식 업역규제 개선

- (문제제기) 우리나라 건설제도는 종합건설업과 전문건설업으로 원-하도급 시공자격 및 영업범위를 구분(이하 '칸막이식 업역규제')하고 있는데, 이러한 칸막이식 업역규제는 고도성장기 공사물량 배분을 통하여 업종 보호·성장을 목적으로 지난 수십 년 동안 운영되어 왔습니다.

- 이는 종합-전문건설업간 갑을 관계를 고착화시켜 여러 불공정 행위의 핵심원인으로 작용하였으며, 나아가 직접시공체계를 확

1) 2017년도 1,2종 시설물 현황[‘18.3.31. FMS 등록된 시설물 기준]

| 구분 | 총합계 | 교량 | 터널 | 항만 | 댐 | 건축물 | 하천 | 상하수도 | 옹벽 | 절토사면 | 공동구 | |
|----------------|-----|-----------|---------|---------|-------|-----|---------|--------|-------|--------|--------|-----|
| 제1,2종 시설물 수 | 소계 | 4,220 | 413 | 200 | 4 | - | 3,126 | 110 | 27 | 177 | 159 | 4 |
| | 1종 | 417 | 177 | 100 | 1 | - | 130 | 2 | 7 | - | - | - |
| | 2종 | 3,803 | 236 | 100 | 3 | - | 2,996 | 108 | 20 | 177 | 159 | 4 |
| 시공비 (억원) | 소계 | 1,018,549 | 187,075 | 131,442 | 2,549 | - | 603,578 | 15,035 | 6,994 | 38,143 | 33,258 | 474 |
| | 1종 | 272,303 | 68,086 | 83,193 | 295 | - | 119,581 | 113 | 1,036 | - | - | - |
| | 2종 | 746,246 | 118,989 | 48,249 | 2,254 | - | 483,997 | 14,922 | 5,959 | 38,143 | 33,258 | 474 |

립하는데 걸림돌이 되고 있습니다.

- 위원회는 현재 우리나라 건설산업이 세계 10대 수주 규모를 달성하는 등 양적·질적 성장을 얻었으므로, 선진국에는 없는 칸막이식 업역 제한은 후진국형 규제로서 조속히 개선할 필요가 있다고 보았습니다.
- * 미국(캘리포니아주) : 일반엔지니어링(A), 일반건축(B), 전문(C, 49종) 3가지로 분류하여 업종별 면허를 받도록 함. 일반(A,B)의 하도급과 전문(C)의 원도급 모두 가능하여 업역에 따른 시공자격 구분이 없음
- * 유럽(영국, 독일) : 건설업을 영위하기 위한 별도의 면허·등록제도가 없어 업역·업종도 없고, 발주자와 건설업자 간 계약에 따라 공사 수행
- (개선방향) 국토부는 「건설산업기본법」을 개정하여 원도급은 종합공사만, 하도급 및 전문공사는 전문업체만 수행하여야 하는 경직적인 업역규제를 개편하고, 종합건설업체와 전문건설업체가 상호 시장에 자유롭게 진출할 수 있도록 개선하여 선진국과 같이 발주자가 건설업체를 시공역량에 따라 자유롭게 선택할 수 있도록 하겠습니다.
- 업역·업종규제 관련 선진국 사례를 분석하고 시장 영향, 업계 충격 등을 감안하여, 다양한 대안에 대한 충분한 논의를 거쳐 국내 건설산업에 맞는 구체적인 방안을 마련토록 하겠습니다.
- 현재 대안으로 종합-전문 간 업역규제를 전면 폐지하는 방안, 발주주체별(공공, 민간)·공종별(토목, 건축 등)로 일부 구간에 대해 업역규제를 우선 폐지하고 단계적으로 확대하는 방안을 검토하고 있습니다.
- 또한, 시장 혼란을 최소화하기 위해 일정기간 동안 개정 법령의 적용을 유예하고, 유예기간 동안 종합-전문 간 실적 인정 기준과 '공공발주 가이드라인' 등을 마련하는 방안도 검토할 계획입니다.

4. 노선버스 운전관행

가. 장시간 운전 관행 개선과 안정적 버스 운행체계 구축

- (문제제기) 현재 노선버스 근로자는 하루 1일 15시간을 운전하는 등 과도한 노동시간에 노출되어, 과로운전 등에 따른 안전사고 발생 우려가 있다는 점이 제기되었습니다.
 - 특히, 서울, 부산 등 준공영제를 시행하고 있는 지역을 제외하고, 대다수의 지역에서 격일제 또는 복격일제 근무를 유지하고 있는 등 근로자가 과로 운전을 할 수 밖에 없는 상황입니다.
 - 이에 정부는 '17.7월 경부고속도로 광역버스 사고를 계기로 졸음 운전 대책을 마련하여, 노선버스를 근로시간 특례 업종에서 제외하기로 검토하였고, 이는 지난 2월 개정 「근로기준법」에 반영되었습니다.
 - 그 결과 금년 7월부터 노선버스가 근로시간 특례 업종에서 제외되었고, 내년 7월부터는 업종 규모 별로 주 52시간이 단계적으로 적용될 계획입니다.
 - 위원회는 근로기준법 준수를 위해서는 '19.7월까지 약 1.7만명의 운전인력 추가 채용이 필요(교통연구원)하나 지난 7개월간 채용인원은 약 2.5천명에 그치는 등 인력 충원에 한계가 있어, 버스 운행의 안정적 유지를 위해서는 기존의 장시간 근로 관행을 유지할 수 밖에 없는 불가피한 상황을 개선할 필요가 있다고 보았습니다.
- (개선방향) 국토부는 근로시간 단축의 연착륙을 위해 지난 5월 노사정과 탄력근로제 적용, 현 운송수준 유지 등을 내용으로 하는 노사정 선언문을 도출했습니다. 또한, 민관 전문가로 구성된 '버스 산업 발전 협의체'와 '노사정 실무협의체'를 구성하여 근로시간 단

축에 선제적 대응을 위한 방안을 검토 중에 있습니다.

- 금년 연말까지 '버스 공공성 및 안전 강화 대책'을 마련할 예정이며, 그 대안으로 준공영제 확대, 종사자 처우개선, 버스 운전인력 양성체계 고도화를 반영할 계획입니다.
- 이를 통해, 근로시간 단축에 따른 장시간 근로 관행 개선과 더불어 안정적인 버스 운행체계를 구축함으로써, 보다 질 좋은 버스 대중교통 서비스를 제공할 수 있을 것으로 사료됩니다.
- (추가 의견) 위원회는 '버스 공공성 및 안전 강화 대책' 마련 시 노사정 의견을 충분히 수렴하고, 관련 전문가들의 의견을 적극 검토하여 현실적으로 현장에 적용 가능한 실행방안을 수립할 것을 권고하였습니다.

나. 노선버스에 대한 국가의 조정 역할 및 지원 강화

- (문제제기) 인건비 및 유가 상승 등으로 버스 원가는 지속 증가함에도 버스 요금 인상은 현실적으로 제한되고 있어 이는 버스 업계의 재정구조 악화 요인으로 작용하고 있습니다.
- 위원회는 버스 서비스의 안정적 공급과 종사자의 처우 개선을 위해서는 현 버스 산업 구조 하에서 국가의 역할 확대가 불가피하다고 보았습니다.
- 특히, 노선버스 대부분은 지자체에서 관할하기 때문에, 지자체의 재정 여건 등에 따라 서비스 수준이 다르게 나타나 지역 간 대중교통 서비스의 격차가 발생할 여지가 있습니다.
- 또한, 현행 「여객자동차 운수사업법」 등 관련 법령상 중앙정부의 권한이 대부분 지자체로 위임되어, 근로시간 단축 등 국가 차원의

외생변수가 발생하였더라도 지자체가 전적으로 대응해야 하는 문제가 발생하고 있습니다.

- 따라서, 지역 간 대중교통 서비스 격차 해소, 국가 정책차원의 효과적 대응을 위해서도 국가의 지원과 조정 등이 필요합니다.
- (개선방향) 국토부는 국가와 지자체의 역할 재정립 방안을 마련하여 '버스 공공성 및 안전 강화 대책'에 반영할 계획입니다.
- 광역버스 등 복수의 지자체에서 운행하는 버스 등에 대해서는 중앙정부의 협의 및 조정역할을 강화하는 방안을 검토 중에 있습니다.
- 또한, 기존에 재정지원이 불가능했던 지자체의 버스 운송 사업 운영에 대해 일정 부분 국가가 지원할 수 있는 방안을 마련하여 관계부처와 협의도 지속 진행할 계획입니다.
- (추가 의견) 위원회는 지자체의 재정여건을 감안하여 국가의 역할이 중요한 점을 강조하면서, 지자체 및 관련부처와 면밀히 검토하여 국가의 역할에 대해 구체화할 것을 권고하였습니다.
- 더불어, 향후 정부의 지방분권 정책 방향에 맞추어 국가와 지자체간 구체적인 역할 분담 방안에 대해 고민할 필요가 있습니다.

5. 도시분야 규제완화 및 개발제한구역제도

가. 규제 완화시 부작용에 대한 평가

- (문제제기) 국토부의 업무는 공공의 복리증진과 질서유지, 그리고 국토의 지속가능성을 위해 계획과 규제를 포함하고 있습니다. 대

부분의 규제는 장기적인 목표를 세우고 이를 달성하기 위해 필요한 사항들을 정하고 있거나, 공공의 이익을 위해 상호간에 지켜야 하는 수준을 정한 것으로, 규제내용이 바뀌면 계획 달성에 영향을 주거나 공공의 이익을 침해할 수도 있습니다.

- 규제완화에 대한 다양한 요구는 오랫동안 지속되어 온 것으로, 지난 정부에서 받아들여지지 않던 규제가 정부가 바뀌면서 받아들여지기도 합니다. 국가차원에서 규제에 대해 공공의 적으로 규정하고, 심한 경우에는 암적 존재로 묘사하면서 규제완화를 촉구하였고, 제도를 통해 규제완화를 중앙정부의 평가기준으로 활용하기도 하였습니다.
- 위원회는 불필요한 규제는 당연히 없애야 하고, 불합리한 규제는 개선해야 하지만, 이런 결정을 도출하기 위해서는 먼저 합리적이고 객관적인 평가를 하고 이로 인해 야기되는 영향을 검토해야 함을 지적하였습니다.
- 정부는 도시·산업적 토지 수요 증가에 따른 개발 가용 토지를 확대하기 위해 일부 非시가화지역(계획관리지역)까지 입지규제를 네거티브 방식으로 전환하고, 기존 공장 등에 대해 일정기간 특례를 부여하는 한시적 규제완화를 연장하거나 도로사선 제한 폐지, GB 관련 제도를 완화하는 등 토지이용 규제를 지속적으로 완화하여 왔습니다.

| 구 분 | 주요 규제완화 내용 |
|-----------|---|
| 네거티브 입지규제 | △ 계획관리지역의 입지규제 방식 변화 ○ ('93.12) 준농림지역 도입 당시 네거티브 방식(불허용도 나열식) 규정 ○ ('03.1) 준농림지역 폐지, 관리지역 도입 당시 포지티브 방식으로 개선 ○ ('14.1) 관리지역 중 계획관리지역의 규제를 네거티브 방식으로 규정 |
| 한시적 규제완화 | △ 선제적 규제정비 방안 일환('16.5)으로 한시적 규제완화 연장 ○ (주요사례) 기존 공장 건폐율 완화 2년간 한시적 규제완화 도입('09.7)→2년 연장('11.7)→폐지('13.7)→2년 완화 재도입('14.10)→2년연장('16.6) |

- 개발압력이 높고 수요가 밀집한 수도권 등 대도시 주변지역을 중심으로 공장·주택 등의 건축물이 난립하는 경향이 있고, 도시 외곽에 개별 건축물이 증가하다 보니 관리·감독 상 한계와 함께 이로 인한 불법행위가 증가하는 등 악순환에 대한 문제점을 지적하였습니다.

○ (개선방향) 규제를 신설, 강화 또는 재구성하는 경우 규제영향분석* 제도를 통하여 규제의 타당성을 판단하도록 되어 있지만, 규제를 완화하는 경우에는 법적인 평가 또는 분석 제도는 마련되어 있지 않습니다.

* 규제로 인하여 국민의 일상 생활과 사회·경제·행정 등에 미치는 제반영향을 객관적이고 과학적인 방법을 사용하여 미리 예측·분석함으로써 규제의 타당성을 판단하는 기준을 제시하는 것(행정규제기본법 제2조제1항제5호)

- 국토부는 계획관리지역의 네가티브 규제 전환 등 중요한 규제 완화 사안에 대해서는 대한국토·도시계획학회 및 국토연구원과 같은 전문가 집단의 연구용역* 을 통해 규제 완화 방법 및 우려되는 부작용에 대해 사전 검토를 거쳐 왔습니다. 이를 통해 규제 완화시 우려되는 부작용 등에 대한 검토도 병행하였습니다.

* 도시 분야 규제완화 관련 연구용역

| 연도 | 과제명 | 활용결과 | 연구기관 |
|------|---|---|----------------|
| 2013 | • 국토포용력 향상을 위한 용도지역 등에서의 입지, 행위제한 기준에 관한 연구 | • 국토계획법 시행령 개정(14.1, 용도지역별 행위제한의 네가티브 방식 전환) | 국토연구원 |
| | • 토지이용 인허가절차 개선방안 연구 | • 토지인허가간소화법 제정('15.1, 사전심의, 안건처리기한 명시, 일괄심의제도 도입) | (사)대한국토 도시계획학회 |
| 2014 | • 국토이용 및 도시계획체계 개편 연구 | • 지구단위계획수립지침개정(14.7, 5년 통제규정 폐지, 지정대상 확대) | (사)대한국토 도시계획학회 |
| | • 사회·경제환경변화를 반영한 도시계획시설제도개선연구 | • 도시계획시설규칙 개정(14.12, 부대시설 및 편익시설의 설치 기준 마련) | 한국도시계획 기술사회 |
| 2015 | • 입지규제최소구역 지정 및 관리 방안 연구 | • 입지규제최소구역 지정 등에 관한 지침 제정('15.1) | (사)대한국토 도시계획학회 |

| 연도 | 과제명 | 활용결과 | 연구기관 |
|------|----------------------------|--|----------------|
| | • 장기미집행 시설 해소방안 연구 | • 장기미집행 도시계획시설 해제 가이드라인(14.12) | 한국도시계획 기술사회 |
| | • 여건변화에 따른 공장 입지기준 개선방안 연구 | • 국토계획법 개정(15.7, 환경오염이 낮은 공장입지 허용, 도시계획 수단을 활용한 공장입지규제 완화) | 국토연구원 |
| 2016 | • 용도지구 제도의 합리적인 운영 방안 마련 | • 국토계획법 개정(17.4, 용도지구 통폐합) | 국토연구원 |

- 완화된 규제를 다시 강화하자는 의견이 있으나, 현재 난개발 등 문제 상황이 전국적 현상이라기보다는 수도권 등 대도시 주변 지역에서 국지적으로 발생하고 있는 점, 기업 활동 및 고용창출에 영향을 미치는 점 등에 대해서도 고려할 필요가 있습니다.
- 특히, 중소기업의 경우 비시가화지역에 개별 입지하는 경향이 있어, 규제를 강화할 경우 중소기업 활동에 큰 제약으로 작용할 우려가 있습니다. 또한, 자치분권이 강화되면서 토지이용 규제의 상당 부분이 지자체에 위임되어 조례로 운영되고 있으므로, 지자체 조례 운영 수준과 지자체장 관심 정도에 따라 토지 이용에 대응하는 방법도 차이가 나는 상황입니다.
- 국토부는 이러한 문제 해결을 위해 여건에 맞는 도시계획의 수립을 유도하고 도시계획의 공공성을 강화해나가겠습니다. ‘인구감소시대 도시계획체계 개편’ 연구(‘18.5.~’19.2.)를 통해 광역계획의 기능을 강화하고, 기본계획 유연화 방안도 마련할 계획입니다. 난개발 지역의 개발행위허가에 대해 실태를 조사(화성시, 광주시, 김해시, 아산시 등)하고, 개발행위 허가 지침 개정 등 즉시 적용 가능한 개선방안도 도출해 나가겠습니다.
- 또한, 지자체가 계획적 입지를 하도록 유도하는 전략적인 규제방안에 대해서도 검토하고, 지자체가 집행하고자 하는 공원에 대해 지방채 이자지원·국고지원 사업 연계 등을 통해 최대한 조성을 지원하는 등 장기미집행 시설에 대한 지원·관리도 강화하겠습니다.

- (추가 의견) 행정규제기본법 일부개정법률안(17.12.26, 정부)에 국민에게 꼭 필요한 생명·안전·환경 관련 규제가 폐지·완화되지 않도록 심사제를 도입하여 관리를 강화하는 내용이 포함된 만큼, 위원회는 국토계획법상의 규제를 완화·폐지할 경우에도 규제완화의 필요성이나 적정성 등에 대한 검토가 필요하다고 권고하였습니다.

나. 개발제한구역의 보전

- (문제제기) 위원회는 정부와 지자체가 공익사업을 위해 GB를 지속적으로 해제하고 있는데, GB의 낮은 토지가격으로 인해 정부가 계속해서 GB를 해제하여 개발을 하는 것은 문제가 있다고 보았습니다.

- GB는 70년대에 5,397km²을 지정하고 김대중 정부 이후 중소도시권 1,103km²은 전면 해제하여 대도시권 4,294km²가 남았습니다. 이중 공공주택 공급, 집단취락 등을 위해 448km²*를 해제하여 2017년 현재 3,846km²가 남아 있습니다.

* 김대중 정부 : △ 136km², 노무현 정부 : △ 196km², 이명박 정부 : △ 88km², 박근혜 정부 : △ 20km², 문재인 정부 : △ 8km²

- (개선방향) 국토부는 환경적으로 보전가치가 높은 곳은 GB로 철저히 보전하고, 불가피하게 해제하는 경우 공공주택 등 공공성이 높은 사업만을 해제 가능한 대상사업으로 제한하며, 개발 시에도 주변 지역에 공원·녹지를 최대한 확충하도록 하겠습니다.

다. 개발제한구역 해제 시 공공성 확보

- (문제제기) 위원회는 GB가 해제된 지역에서 기업형 임대사업자를 통한 민간개발을 허용*하고, 임대주택의 분양주택으로 전환을 용이하게 하는 등** 지난 몇 년간 시행되었던 GB 해제 지역에서의 규제

완화는 GB 제도의 공공성을 훼손한 측면이 있다고 지적하였습니다.

* 기업형 임대주택('뉴스테이')의 경우 100% 민간개발도 허용('15.12~'17.12)

** 미분양 임대주택용지→분양주택용지, 중소기업 전용단지→일반 분양단지 전환이 용이

○ (개선방향) 국토부는 국민의 편익을 위해 GB를 철저히 관리하고, GB를 활용한 개발 시 그 이익을 보다 많은 국민이 공유할 수 있도록 공공성을 강화하겠습니다.

- GB를 해제하여 추진하는 사업의 이익이 보다 많은 국민들에게 돌아갈 수 있도록 국가·지자체 등을 중심으로 하는 공공개발 원칙을 강화하겠습니다.

- 또한, GB를 활용한 개발 시에는 임대주택 등 공공주택, 중소기업 전용단지 등 공공성이 높은 시설을 최대한 확보하여 더 많은 국민들이 개발의 이익을 향유할 수 있도록 하겠습니다.

- 현 정부의 '공공성 강화' 정책기조에 맞추어 지난 8월 위와 같이 GB의 공공성을 높이는 방향으로 제도를 개선하였으며, 향후에도 GB 제도의 공공성을 확보하기 위한 노력을 지속해 나갈 계획입니다.

<'18.8월 제도 개선 주요 내용>

| 구분 | 주요 내용 |
|-------------|---|
| 공영개발 원칙 강화 | ○(사업시행자 조정) 기업형 임대사업자의 GB해제지역에서 사업추진을 제한하고, SPC의 공공비율 강화 ⇨ 국가·지자체·공공기관·지방공기업·공공비율 50%이상인 SPC가 사업추진 가능 |
| 공공시설의 설치 강화 | ○(임대주택 비율 상향) 경제자유구역·친수구역 개발 시 임대주택 비율 10% → 35% 이상 ○(분양주택 전환절차 강화) 임대주택 용지가 6개월 동안 매각되지 않을 경우 분양용지 전환 → 12개월 이상 공고 후, 지자체·LH 등에 확인하여 전환 ○(중소기업 전용단지 활성화) 중소기업 전용단지 공급대상 확대 및 방식 다양화 - 입주하려는 중소기업이 없는 경우에도 1년 이상 공고 후 전환 |
| GB내 녹지 확충 | ○(훼손지 복구대상 확대) 공원·녹지로 복구하는 대상지에 미집행 도시공원과 소규모 훼손지를 추가 ○(녹지 면적 확대) 음식점·제과점 등 휴양·편익시설의 설치면적을 제한 |

- **(추가 의견)** 위원회는 공공성 확보를 위해 GB가 해제된 지역에서 조성된 공공택지 중 공동주택용지에 대해서는 민간에 택지분양을 자제하고 공영개발 원칙을 준수할 것을 권고하였습니다.

<참조의견 : 규제완화의 배경, 절차, 부처간의 이견 >

- **(검토요청)** 위원회는 선거 시기마다 개발 공약이 제기되어 왔는데, 위원회는 행정의 신뢰성 확인차원에서 개발공약의 실현을 위해 도시계획이나 환경규제가 완화되거나 규제의 필요성을 주장하는 관계부처의 의견을 배제하는 행정절차가 추진된 경우가 있는지 살펴볼 것을 요청하였습니다.
- **(검토의견)** 국토계획법은 국토의 이용·개발과 보전을 위한 계획의 수립 및 집행 등에 필요한 사항을 정하여 공공복리를 증진시키고 국민의 삶의 질을 향상시키는 것을 목적(제1조)으로 하는 법률로 광역도시계획, 도시·군기본계획, 도시·군관리계획 및 개발행위허가 등에 관한 사항을 규정하고 있습니다.
 - 이에 따라 국토계획법 상의 규제는 용도지역·지구·구역 상의 건축제한, 건폐율, 용적률에 관한 것이나 개발행위허가 기준 등에 관한 것으로서 대규모의 개발 공약 이행에 관한 사항보다는 개발행위의 가능 여부에 대한 민원성 요구가 국토계획법령 개정 등 규제완화의 배경으로 작용하고 있습니다.
 - 역대 정부의 대통령 공약 사항에도 국토계획법령 개정 사항은 없었으며, 국토계획법령의 규제완화 요구는 주로 중소기업음부즈만(중소벤처기업부), 민관합동 규제개선추진단(국무조정실) 등 정부부처의 중소기업 소통 창구를 통해 접수되고 있습니다. 박근혜 정부 3년차인 2015년을 기준으로 볼 때 정부부처를 통한 개정 요구는 검토자료 기준으로 70여건* 수준이었으며, 대부분 국토계획법의 취지에 맞지 않아 불수용한 바 있습니다.

* 용도지역에서의 건축제한 완화 요구(시행령 별표 2~22), 기존 건축물 특례(영 제84조의2, 제93조, 제93조의2), 용도지역안에서의 건폐율(영 제84조) 및 용적률(영제85조) 완화 요구가 대부분임

- 도시 분야 규제 완화는 국토계획법령의 개정을 통해 이루어지고 이는 입법예고 및 관계부처 협의 절차를 거치게 됩니다. 국토부는 규제완화 시 입법예고, 관계부처 의견 조화 등 절차를 빠짐없이 이행하였으며, 앞으로도 충실히 절차를 이행하겠습니다.

* 국토계획법 시행령 개정시 환경부 반대 사례

| 국토계획법 시행령 | 환경부 의견 및 후속 검토 |
|---------------------|--|
| 18.6.28~8.7 입법예고 | <ul style="list-style-type: none"> • (의견) 한시적 기존공장 특례 연장 반대 • 협의 진행 중 |
| 17.09.19, 공포 | <ul style="list-style-type: none"> • (의견) 기존공장에 확장부지를 포함하여 건폐율 특례 완화 반대 • (수용) 기존안 유지 |
| 16.03.22, 공포 | <ul style="list-style-type: none"> • (의견) 보전녹지지역 야영장시설 추가시 공공하수처리시설로 유입되도록 단서 규정 신설 • (대안검토) 관광진흥법 시행령 야영장 등록기준에 야영장 시설 설치기준을 보완 |
| 15.07.06, 공포 | <ul style="list-style-type: none"> • (의견) 보전용도지역 성장관리방안에서 제외 필요 • (수정수용) 성장관리방안 수립 면적의 20% 범위 내에서 보전용도 지역을 포함할 수 있도록 규정 |

6. 항공산업

가. 항공산업 경쟁체제 강화 필요

- (문제제기) 항공산업은 다수 저비용항공사가 진입하여 외견상 경쟁체제로 전환되었으나, 진에어·에어부산·에어서울은 대형항공사의 자회사로 실질적으로 여전히 독과점 체제에 해당된다고 볼 수 있습니다.
- 위원회는 최근 정부가 추진하고 있는 공정한 경쟁을 강조하는 공정경제 기조에도 불구하고, 대한항공에서 나타난 다양한 불공정 사건, 갑질문화 등 독과점체제에 기인한 문제가 계속 발생하고 있어 항공산업의 독과점체제를 해소할 필요가 있다고 지적하였습니다.
- (개선방향) 항공운송사업자로 영업하는 국적항공사는 9개(여객8, 화물1)로 외견상 경쟁체제로 전환되었으나 저비용항공사 3곳은 대형항공사의 자회사로 여전히 2개 대형항공사가 우리 항공산업에서 차지하는 비중과 영향력이 높은 상황입니다.
- 이러한 가운데 항공수요 증가에 따라 최근 다수 업체들이 신규 항공사 설립을 준비하고 있습니다. 그러나 국토부는 작년 12월 에어로케이, 플라이양양의 항공운송사업 면허신청을 반려한 후, 면허기준 현실화(항공기 확보 수: 3→5대 등)를 추진하며 신규 진입 준비 중인 업체들의 면허심사를 미뤄왔습니다.
- 국토부는 면허신청을 준비 중인 업체의 충실한 준비를 위해 「항공운송사업 신규면허 심사 추진계획」을 발표(10.8) 하였습니다. 진행 중인 면허제도 개선을 조속히 마무리 짓고 10월 중 면허 신청을 받아 안전하고 국민편의도 향상시킬 건설한 기업이 진입할 수 있도록 공정하고 투명하게 면허심사를 추진할 계획입니다.

나. 항공사 감독행정

○ (문제제기) 항공사 감독행정은 전문성이 요구된다는 이유로 항공사 출신이 항공안전감독관으로 많이 임용되고 있고, 특히 국토부 감독관 중 특정 항공사 출신(대한항공 79%, 대한항공 이외의 복수경력 포함)이 편중되어 국토부와 항공사와의 유착의혹이 지속 제기되고 있습니다. 항공사와의 유착의혹을 해소하고 감독행정의 투명성을 높이는 개선대책이 필요합니다.

- 다만, 항공안전 감독관 기준은 ICAO(국제민간항공기구)에서도 “기장으로서 5천 시간 이상의 비행경력을 가진 자”*로 정하고 있어 현재까지 국내에서 이를 충족하는 인력은 설립기간이 오래된 대형항공사 출신 경력자가 다수를 차지할 수밖에 없는 현실적 한계를 확인하였습니다.

* 국제기준 준수는 ICAO 항공안전평가 등 국제사회의 우리 항공안전 시스템에 대한 신인도에 큰 영향을 주는 요소임

○ (개선방향) 국토부는 선진국 수준*으로 안전감독관을 단계적으로 확충하고, 후발항공사의 성장추이 등을 감안하여 안전감독 인력이 균형있게 채용되도록 노력하여 특정 항공사 출신에 편중된 비율을 개선하고 감독행정의 질을 높이겠습니다.

* 감독관 1인당 감독항공기: 주요 선진국은 1.5~3.5대 ↔ 한국은 17.5대

※ [참고] 대한항공 출신 항공안전감독관 비율

- 대한항공과 타사 경력 포함 : '14년 15명(88%) → '18년 19명(79%)
- 대한항공 단수 경력자 : '14년 8명(47%) → '18년 8명(33%)
- ☞ '15년 감독관 경력요건 완화(10년→5년) 및 외부 전문가(전원)를 통한 채용 노력 등에도 불구하고, 큰 폭으로 개선되지 않았음('14, 88% → '18, 79%, 약 9%p↓)
- ICAO 국제기준에서 정한 감독관 자격요건이 높아 상대적으로 역사와 규모가 큰 대한항공(49년) 출신이 많을 수 밖에 없는 현실적인 한계가 있음
- * 항공사 역사 : 대한항공 49년, 아시아나 30년, 제주항공 13년, 티웨이 8년 등

다. 땅콩, 외국인 등기 임원 등 감독 행정 부실

- (문제제기) “땅콩회항” 사건에 대한 제재처분이 사건발생 후 상당기간 지연되고, 외국인인 조현민의 등기임원 사실을 몇 년간이나 파악하지 못하는 등 부실한 항공사 감독행정이 계속 지적되고 있습니다. 그 동안 사고·준사고 등 안전 문제가 발생하면 사건에 따라서는 1년 이상의 사실조사 기간이 소요되는 등 감독행정의 정확성·즉시성이 저하되는 관행이 있어, 감독행정 측면에서 효율성을 제고하는 방안이 필요하다고 보았습니다.
- (개선방향) 항공사 변경면허 등은 그간 과장급에서 관리되던 것을 고위공무원 책임 하에 관리될 수 있도록 하는 등 관리책임을 강화하고, 감독행정의 결과 차원에서 항공사의 변경면허 취득 이력이나 주요 정보 변동내역 등은 반기별로 대외 공개할 예정입니다.
- 또한, 사고·준사고 등 안전문제를 인지한 후 6개월 내에 사실조사와 행정처분을 완료할 수 있도록 하는 등 처분기간 단축 노력도 병행하겠습니다.

라. 총수일가의 불공정행위 감독 관련 협력행정

- (문제제기) 대한항공 오너일가는 기내면세품 등과 관련하여 총수일가의 계열사에 일감 몰아주기를 하거나, 상표권을 지주회사가 보유하도록 하여 매년 300억의 수수료를 지급하는 등 지속적으로 부당지원행위를 해 왔습니다. 불공정거래는 공정위의 업무이나, 국토부 또한 감독기관으로서 부당지원 행위를 근절하여 항공사의 서비스 경쟁력을 제고할 필요가 있다는 점에 대해 논의하였습니다.
- (개선방향) 국토부는 공정위, 고용부, 복지부 등과 함께 관계부처 TF를 구성하고 항공산업 체질개선을 위한 종합대책을 발표(6.29일)

한 바 있습니다. 이후에도 TF 회의를 통해 추진상황을 철저히 점검하여 부당한 내부거래나 오너일가의 갑질경영 등이 반복되지 않도록 할 계획입니다.

[항공산업 체질개선 종합대책 내용]

- ① (경영체질 개선) 전체 항공사의 그룹 및 계열사들의 지배구조를 점검하고 투명하고 독립적인 의사결정시스템으로 개선 추진
 - (공정위) 지주회사와 계열사, 계열사 간의 불법 또는 부당한 거래행위에 대해 점검하고, 적발시 엄정한 법적 제재 조치
 - 항공사-계열사 간 ‘일감 몰아주기’ 등의 부당행위 여부 조사, 그룹 총수일가의 공정거래법령 위반사항이나 사익편취 혐의에도 대해서 엄정히 조사해서 확인 시 형사고발 등 검토
 - (복지부) 국민연금은 스튜어드십 코드 도입 후에도 기업주주가치 훼손 이슈 등이 해소되지 않는 경우 주주권을 적극 행사
 - (국토부) 항공사 대표이사의 경력과 자격 기준을 신설하여 전문 경영인이 회사를 운영할 수 있도록 점차 유도
- ② (근로환경 개선) 총수일가 및 경영자의 ‘갑질’, ‘근로자 폭행’ 등 위법·불합리한 근로환경 개선 추진
 - (고용부) 직장 내 괴롭힘 등 불합리한 관행이 근절될 수 있도록 기업의 ‘직장내 괴롭힘 근절 종합대책’ 마련·시행(’18.7월)
 - 근로감독을 통해 확인된 노동관계법 위반사항과 불합리한 근로환경 개선을 위해 필요한 사항에 대해서는 후속조치 진행
 - (국토부) 총수일가의 갑질근절 등을 위해 형법, 공정거래법 등을 위반하여 ‘금고이상의 형을 받은 자’는 항공사 등기임원을 못하도록 항공법령 정비

- 특히, 국토부는 항공법령 개정을 통해 그간 항공 관련법 위반에 국한된 범죄경력자의 범위를 형법, 공정거래법, 관세법 등의 위반까지 확대하여 임원제한을 강화하는 등 항공사 임원자격도 엄정히 관리해 나갈 예정입니다.

- (추가 의견) 위원회는 앞으로도 공정위와의 협력행정을 통해 항공사 내부의 부당한 내부거래 등 잘못된 경영관행이 답습되지 않도록 철저히 관리·감독할 것을 권고하였습니다.

마. 외국인 임원재직에 대한 제재수단 다양화

- (문제제기) 현행 법령에서는 외국인 임원이 1명 재직하는 경우에도 항공사의 면허를 필요적으로 취소하도록 하여 제재수단이 확실적인 문제가 있었습니다. 이로 인해 실제로 제재가 필요한 경우에는 비례원칙 등을 이유로 제재수단을 활용하지 못하는 전례가 있었습니다. 따라서 확실적인 규제의 도입배경을 조사하고 해당 규제를 합리적으로 개선할 필요성이 있다는 점에 대해 논의하였습니다.
 - (개선방향) 항공산업은 국가기간산업으로서 외국인의 지배로부터 산업을 보호하여야 할 특수성이 있어 외국인 임원 재직 및 지분 등과 관련된 결격사유 조항이 도입된 바 있습니다.
 - 다만, 항공산업의 세계화 추세 등을 고려할 때 외국인 임원이 한 명도 재직하지 못하도록 하는 것은 과도하며, 이를 위반시에 제재하는 수단이 확실적인 것 역시 개선할 필요가 있다는 지적이 있었습니다.
- * 해외사례 : 미국 1/3, 일본 1/3, EU 1/2 미만 외국인 임원 허용
- 국토부는 항공운송사업뿐만 아니라 소형항공운송사업, 항공기사용사업 등 항공 관련 제반 업종에 대해 해외 입법례와 타 업종 사례를 검토하여 합리적인 개선방안을 마련할 계획입니다.
- (추가 의견) 위원회는 외국인 임원재직 제한과 관련 규정 위반시 제재수단의 실효성을 강화하기 위하여, 「철도사업법」, 「전기통신사업법」 등 유사 기간산업 등을 참고하되, 제재사유에 비례한 제재조치 방안을 마련하도록 권고하였습니다.

Ⅲ. 향후 계획

- 위원회에서는 주택, 건축, 건설, 철도, 항공 등 다양한 분야의 14개 과제를 선정하여 살펴보고 3차례에 걸쳐 권고안을 발표하였습니다.
- 위원회는 권고안에 제시된 개선방향과 추가의견에 대한 국토부의 이행상황과 이행계획을 제출받아 권고내용이 본래 취지대로 이행되고 있는지 점검할 계획이며, 이제까지의 활동과정, 내용, 결과물 등을 모아 백서도 발간할 계획입니다.
- 위원회는 각각의 과제에 대해 과거의 관행을 벗어나 공정하고 공공성이 확보되는 사회를 만들자는 측면에서 의견을 제시하였으며, 제시 의견 중 일부 사항은 국토부가 즉시 수용하기 곤란할 수도 있으나, 공정사회를 위해 반드시 필요한 사항임을 항상 염두에 두시기 바랍니다.
- 이상으로 국토교통분야 관행혁신위원회의 권고안 발표를 마치겠습니다. 감사합니다.