

세종 Law



강영일 고문
법무법인(유) 세종

행정고시(23회)로 공직을 시작해 건설교통부 항공정책심의관, 육상교통국장, 도로국장, 물류혁신본부장, 국토해양부 교통정책실장을 역임했다. 공직 퇴임 후 민간부문에서 (재)한국부동산연구원 원장, 새서울철도(주) 대표이사를 지냈다. 공직에 다시 돌아와 한국철도시설공단(현 국가철도공단) 이사장을 역임한 후 현재 우송대 철도경영학과 석좌교수를 겸하고 있다.

PROFILE

학력

- 1975 용산고 졸업
- 1979 한국외국어대 무역학 학사
- 1986 서울대 행정대학원 행정학 석사
- 2011 단국대 대학원 도시계획및부동산학 박사 수료

경력

- 1979 제23회 행정고시 합격
- 1991-1992 교통부 안전지도과 과장
- 1992-1994 영국 교통연구원(TRRL) 파견
- 1994-1996 건설교통부 지역교통과 과장, 국무총리실 파견, 화물운송과 과장
- 1997-1999 대통령비서실 건설교통행정관
- 1999-2001 건설교통부 육상교통기획과 과장
- 2001 건설교통부 항공국 항공정책과 과장
- 2001-2002 건설교통부 국제항공협력관
- 2002-2003 건설교통부 수송정책실 항공정책심의관
- 2003-2004 건설교통부 육상교통국 국장
- 2004-2005 건설교통부 도로국 국장
- 2006 건설교통부 생활교통본부 본부장
- 2007-2008 건설교통부 물류혁신본부 본부장
- 2008-2009 국토해양부 교통정책실 실장
- 2009 한국철도대학 초빙교수, 한국교통연구원 초빙선임연구위원
- 2009-2012 한국부동산연구원 원장
- 2012-2014 새서울철도(주) 대표이사
- 2014-2017 한국철도시설공단 이사장
- 2016-2018 한국철도협회 회장
- 2018-2020 우송대 철도경영학과 초빙교수
- 2020-현재 우송대 석좌교수
- 2020-현재 법무법인(유) 세종 고문

수상내역

- 1990 대통령표창
- 1996 홍조근정훈장

모빌리티 활성화법 제정을 기다리며

이제 우리나라도 교통망의 확충, 대중교통 서비스, 교통관리 시스템 분야는 주요 선진국과 어깨를 견줄 정도로 발달했다는 평가를 대내외적으로 받고 있다. 그러나 집이나 직장에서 버스정류장 또는 지하철역까지 즉 퍼스트·라스트 마일 구간에서의 모빌리티, 모빌리티 연계·통합, 비대면 모빌리티 플랫폼, 모빌리티의 디지털화 등에 대해서는 사각지대가 된 듯 정책적 관심과 배려가 충분치 않았다고 해도 과언이 아니다.

‘모빌리티’는 사람의 이동을 편리하게 하는 각종 서비스나 이동 수단을 통칭하는 용어로서 출발지에서 목적지까지의 다양한 모빌리티를 연계한 ‘MaaS(Mobility as a Service)’ 또는 이용자 취향과 필요에 맞게 언제 어디서나 누릴 수 있다는 ‘Streaming Mobility’ 개념 등을 토대로 발전하고 있다. 모빌리티에 대한 니즈(needs)나 원츠(wants)의 변화 및 관련 ICT의 혁신은 새로운 서비스 창출의 원동력이 되어 국민의 이동 편의를 증진할 수 있을 텐데 이를 적극적으로 유도하고 지원하는 법적·제도적 장치가 아쉬운 실정이다.

마침 2020년 9월 의원입법 방식으로 ‘모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률안’이 발의되었고 공청회를 거쳐 현재 국회 국토교통위원회 법안소위에 계류 중이다. 정부는 물론 여야 모두 법 제정의 필요성을 공감하고 있어 올해 상반기 중에는 제정되리라 예상한다. 법안에는 모빌리티 활성화를 위한 국가와 지방자치단체의 역할과 책무, 새로운 모빌리티 수단·기반 시설·서비스 및 기술(이하 ‘모빌리티 수단 등’)의 도입과 확산을 위한 제도, 기구 등에 관한 사항을 담았으며 핵심적 내용은 아래와 같다.

첫째, 모빌리티 정의를 ‘지역 내에서 사람 또는 물건을 한 장소에서 다른 장소로 이동하거나 운송하는 행위, 기능 또는 과정으로서 이와 관련한 수단, 기반시설 및 일련의 서비스를 통하여 확보할 수 있는 이동성’으로 규정하고 있다.

둘째, 모빌리티 정책을 합리적으로 수립·시행하기 위해 국토교통부장관이 매년 모빌리티에 관하여 전국적으로 조사를 실시



하고 지방자치단체의 장은 이를 토대로 모빌리티 개선계획을 수립하여야 하고 모빌리티 개선사업을 시행할 수 있게 된다.

셋째, 일정 규모 이상 개발사업 등을 추진하는 경우 사업시행자에게 모빌리티 활성화 대책을 수립하도록 하고, 국토교통부장관은 그 이행 상황을 검토하여 지자체 또는 사업시행자에게 필요한 개선을 권고하거나 시정을 요청할 수 있다.

넷째, 도로를 신설, 개량할 때에는 모빌리티 친화적인 설계 원칙과 기준을 마련하여야 한다.

다섯째, 새로운 모빌리티 수단 등을 활용하여 사업을 하려는 자는 규제 확인을 요청할 수 있고 규제가 없거나 기존 규정을 적용하는 것이 부적절한 경우 국토교통부장관에게 규제 특례를 신청할 수 있다. 또한 국토교통부장관은 모빌리티 수단 등의 이용·보급을 촉진하기 위한 시범사업을 할 수 있다.

여섯째, 규제 특례 부여 등의 심의·의결을 위해 국토교통부에 '모빌리티위원회'를 설치할 수 있다. 끝으로, 모빌리티 활성화 및 지원을 위한 행정적·재정적·기술적 지원 근거를 두고 있다.

한편, 법안에는 규제 특례를 위한 '규제샌드박스'의 운영을 국토교통부가 관장하도록 규정하고 있다. ICT와 융합된 '규제샌드박스' 제도는 2019년 1월 시행 당시부터 현재까지 과학기술정보통신부에서 총괄하고 있으나 국토교통부가 직접 책임지고 신속히 추진하라는 모빌리티 업계의 기간 단축 및 절차 간소화 건

의와 소관 부처별로 법적 근거를 갖는 것이 더 효율적이라는 의견 등을 고려하여 법안대로 조정된 것으로 보인다.

법·제도의 신설과 보완은 후행적으로 이루어지기 마련이라 이 법이 제정되더라도 기술 발달의 속도, 수준, 범위 등을 미리 다 품을 수는 없을 것이다.

필자는 본 법안이 미래 성장동력이 될 모빌리티 산업 육성을 위해 다소 미흡하지만 우선 시작이라도 하자는 마음으로 국회의 법안 심의가 조속히 진행되기를 학수고대하고 있다. 개인적으로 바라건대, 주관부처가 되는 국토교통부에서는 "운수사업 인·면허 등 규제 권한을 갖는 부처가 '규제샌드박스'를 운영하는 것은 불합리하며 기득권 보호 때문에 소극적으로 대처할 수 있다"라는 비판과 우려를 경청하면서 섬세한 갈등 관리 방안도 준비해야 할 것이다.

모빌리티 사업자는 사업의 위험관리와 효율적 진척을 위해 규제 확인, 특례 적용, 규제 정비 요청 등 '규제 샌드박스' 각각의 단계마다 전문적인 법률 조력을 받아보는 것이 바람직하겠다는 생각이 든다.

아울러 윤석열 대통령 당선인이 '과학기술 선도국가'라는 기치 아래 "다양한 미래 지능형 모빌리티 산업으로의 빠른 전환에 필요한 기술과 인프라를 대대적으로 확충하여 신산업으로 발전을 지원하고 규제를 폐지한다"라고 공약한 만큼, '모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률' 제정이 그러한 공약 이행의 의미 있는 발걸음이 되길 기대한다. **Ev**