

보다 안전한 미래  
(사)한국시설물안전진단협회

(우)06367 서울시 강남구 광평로56길 14, 6층(수서동, 하나빌딩) / Tel 02-567-1307/ Fax 02-567-1337  
[www.assi.or.kr](http://www.assi.or.kr) E-Mail : [assi1337@naver.com](mailto:assi1337@naver.com) 담당 : 박용복 국장

문서번호 시험 2021 - 157호

시행일자 2021. 4. 19.

수 신 국토교통부장관

참 조 철도시설안전과장

선			지	
결			시	
접	일자		결	
	시간		재	
수	번호		공	
처	리	과	공	
담	당	자	람	

제 목 「철도의 건설 및 철도시설의 유지관리에 대한 법률 시행령」 및 「시행규칙」 일부개정안 반대 의견 제출

1. 국가 시설물의 안전과 국민행복을 위해 노력하시는 귀 부에 경의를 표합니다.
2. 귀 부에서 국토교통부 공고 제 2021-336호(2021.3.12.) 및 제 2021-337호(2021.3.12.)로 입법 예고한 위 「법률 시행령」 및 「시행규칙」 일부 개정안을 검토한 바 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법(이하 ‘시설물안전법’)」이 있음에도 불구하고 기존의 제도를 이중으로 시행하여 법 집행을 혼란스럽게 하고, 시설물 안전관리의 분산으로 구조물, 건축분야는 전문성이 결여된 부실한 용역 관리가 될 것으로 예상되는 바 아래와 같은 사유로 강력히 반대하는 바입니다.

- 아 래 -

가. 국토안전관리원의 ‘2020 시설물 통계연보’에 따르면 2019년 기준 「시설물안전법」에 의한 전체 안전진단시장은 전체 4,291억 원이고, 이 중 정밀안전진단 성능평가 용역은 철도시설물을 포함하여 1,358억 원 정도이며 2020년도 철도분야 안전용역 총 발주금액은 약 500억 원 정도임. 현재 전체 안전진단전문기관(이하 ‘진단기관’) 1,319개사 중 교량 및 터널이 749개사나 되며 전체 교량 및 터널 시설의 10~20% 정도인 철도 시설물 용역 입찰에 3%도 안 되는 약 20개사 정도만이 참여하고 있는 실정에서 「시설물안전법」의 진단기관과 유사한 철도시설 안전진단전문기관을 별도로 등록하는 것은 규모가 작은 현 시장을 양분하게 될 것임.

나. 현재 안전진단전문기관의 등록과 정밀안전진단·성능평가의 교육, 하도급제한, 용역결과보고서의 평가는 귀 부의 「시설물안전법」에서 시스템이 갖춰져 이미 시행되고 있으며, 대상도 얼마 되지 않은 인원에 대한 교육을 전문성도 갖춰져 있지 않은 철도협회·철도안전전문기관, 정보통신공사협회로 하여금 실시토록 하고, 평가를 교통안전공단에 위탁 하도록 하는 것은 기존의 귀부 산하 국토안전관리원의 기능을 무력화시키고 진단기관의 비용을 증대시킬 것임.

다. (1) 귀 부는 추진배경에 ‘기존의 전문기관에 대한 등록·감독 등 관리 제도가 미흡하고 정밀진단 등이 부실하게 시행될 우려가 있다’는 이유를 들고 있으나 그 근거를 명확하게 제시하고 있지 않고 있으며, 1995년 「시설물안전법」 시행 이후 안전진단전문기관이 수행한 철도안전진단·성능평가 용역 중에 부실용역으로 사회적으로 물의를 일으킨 안전사고가 단 한 건도 없었음.

(2) 귀 부는 대안 선택 및 근거로 ‘철도시설 안전진단전문기관 등록에 따른 안전사고 예방 및 이용객의 안전확보’ 편익이 ‘등록요건 구비’ 및 ‘철도시설 관리자의 행정소요 비용’ 보다 큰 것으로 판단된다고 하였으나, 그 산출근거를 제시하지 않았으며 오히려 그 비용이 증대될 것임.

(3) 기존의 철도시설 안전진단 성능평가 실적이 있는 안전진단전문기관에 대한 이중 등록 및 유지에 대한 광역지자체와 안전진단전문기관의 비용추가와 혼란에 대하여는 전혀 검토가 되어 있지 않음.

(4) 귀 부는 규제검토를 하면서 피규제자에 현행법에 따른 진단기관을 배제시키고, 설립되지도 않은 철도시설 안전진단전문기관과 철도시설관리자를 넣고, 이해관계자로 귀 부 산하의 국토안전관리원과 진단기관이 있음에도 전문기술업체 철도안전전문교육기관이라는 모호한 대상을 세움으로써 그들에게 유익하게 하여 마치 이 법안이 필요한 것처럼 하고, 현행법에 의한 피규제자, 이해관계자의 의견을 전혀 청취하지 않은 것으로 확인되었음.

(5) 지금도 얼마 안 되는 철도분야 용역발주에 교량 및 터널 분야의 경우 749개 진단기관 중 사업수행능력평가(PQ)로 10개 이내 정도만이 입찰 참여를 하고 있는 실정인데 철도시설 안전진단전문기관을 따로 등록하게 하면 안전진단전문기관을 특정한 몇 개사만이 등록하게 함으로써 가까스로 형성된 공정한 경쟁구도와 안전진단 시장을 왜곡시킬 가능성이 있음.

라. 구조물, 건축분야 정밀진단 및 성능평가를 두 법에서 모두 규정할 경우 같은

분야에 두 개의 면허를 등록해야하므로 시설물의 발주, 시행, 평가, 행정처분 등에 공정성 등으로 혼란이 가중될 것으로 예상됨.

마. 하나의 철도 시설물에 대해 「시설물안전법」과 동일한 규정을 두는 것은 정부의 체계적인 시설물 안전관리 체계구축을 어렵게 할 것이며, 도로구조물, 항만, 댐, 하수처리장 등 철도분야 못지않게 다양하고 주요한 시설물에 대하여도 주관부서마다 따로 관리할 명분을 줌으로써 25년간 힘들여 제3자에 의해 견제와 감시기능 역할을 해온 「시설물안전법」이 유명무실해질 것으로 예상됨.

바. 따라서 「시설물안전법」 상에 미비된 철도시설의 특화시설인 궤도, 전철전력, 신호제어, 정보통신 분야를 관리하려면 「시설물안전법」 규정을 보완하거나 구조물, 건축분야 등을 제외하여 이 분야만 별도의 규정을 두는 것이 타당할 것으로 사료됨.

- 첨 부 : (1) 「시설물안전법」과 「철도유지관리법(안)」 비교 1부.  
(2) 협회의견 참여사 명단 1부. 끝.

(사)한국시설물안전진단협회장

