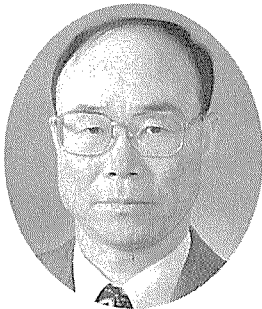


특집 Ⅲ

# 『電源開發에 관한 特例法』이란

- 발전소·변전소·송전선로 건설을 위한 개발 법령
- 지역사회와 관계기관이 함께 협의·승인하는 태도



산업자원부 전력산업과  
서기관 이 승 락

## ■ 電源開發事業의 필요성

전기는 우리의 문화생활과 국가 경제성장에 필수적입니다

- 우리나라의 전기사용량은 선진국에 비하여 낮습니다
  - 우리의 1인당 전기사용량은 미국의 1/3, 캐나다의 1/4, 일본·대만·프랑스에 비해 2/3 수준에 불과합니다.
  - 그러므로 국민 생활수준 향상과 경제발전을 위해서는 더 많은 전기가 필요합니다.
- 전기수요는 앞으로도 계속 늘어날 것입니다.
  - 2000년대 초반까지는 연평균 약 5% 수준으로 증가할 것으로 예상하고 있습니다.
- 정부와 전기사업자는 값 싸고, 질(質) 좋은 전기를 안정적으로 공급할 의무가 있습니다.
- 따라서 정부는 전기소비절약 정책을 추진함과 동시에 발전소, 변전소와 송전선로를 건설하기 위한 전원개발사업을 계속 추진하고 있습니다.
  - 매년 발전소 300~500만kW, 변전소 30개소, 송전선로 500km를 추가로 건설하여야 합니다.

## ■ 電源開發에관한特例法 (이하 “電源開發法”)

- 제정 배경
  - 전원개발사업자가 발전소, 변전소, 송전선로 등을 건설하기 위한 전원개발사업을 추진하기 위해서는 최대 40여개 법률에 의한 100여건

의 인·허가를 받아야 합니다.

- 이들 인·허가 취득을 위해서는 많은 인력, 시간과 비용이 소요되며 이로 인해 건설비가 증가됩니다.

발전소    변전소    송전선로

표준건설기간 9~13년    5~7년    5~7년

- 이를 개선하기 위하여 인·허가권자인 관계 행정기관들이 함께 검토·협의하여 해결토록 하는 행정절차 간소화 제도가 필요하게 되었습니다.

○ 제정·개정

- 1978년 12월 5일 법률 제1331호로 제정·공포되어 이후 7차의 개정을 하였습니다.

전원개발사업은 장기간이 소요되며, 발생하는 모든 비용은 전기요금에 부과되므로 효율적인 전원개발사업 추진은 전기의 안정공급, 전기요금 인상억제와 국가 경제발전을 가져옵니다.

■ 電源開發事業實施計劃 承認節次는

○ 전원개발 입지선정 (전원개발사업자)

- 전원개발사업에 필요한 적정규모의 입지를 전문기관과 함께 圖上확인, 현지조사와 타당성 조사를 거쳐 최적지를 선정합니다.
- 선정한 입지를 해당 지방자치단체, 관계기관 등과 적절한 입지를 협의하여 최종 결정합니다.

↓↓

○ 환경영향평가, 환경부 협의(전원개발사업자, 승인기관)

- 결정된 입지의 전원개발사업계획은 환경평가 전문기관에 의뢰하여 환경영향평가서를 작성합니다.
  - 평가서 작성과정에서 설명회 또는 공청회 등을 통하여 주민과 관계기관의 의견을 수렴하여 반영합니다.
- 작성된 환경영향평가서는 환경부와 협의하는 과정에서 엄격한 검토를 받습니다.
  - 환경영향평가법에서 일정규모이하의 전원개발사업에 대해서는 평가대상에 포함하고 있지 않습니다.

↓↓

○ 전원개발사업 기본계획 확정 (전원개발사업자)

- 전원개발사업 추진을 위한 각종 기본사항을 최종적으로 확정합니다.
  - 환경영향평가서에 반영된 내용과 환경부가 검토한 협의내용도 사업계획에 포함됩니다.

↓↓

○ 전원개발사업 실시계획 신청·승인

- 電源開發法 규정에 의하여 전원개발사업자가 승인기관에 신청합니다.
- 승인기관은 우선 신청된 실시계획의 타당성을 검토한 후, 해당 지방자치단체의 의견을 듣습니다.

니다.

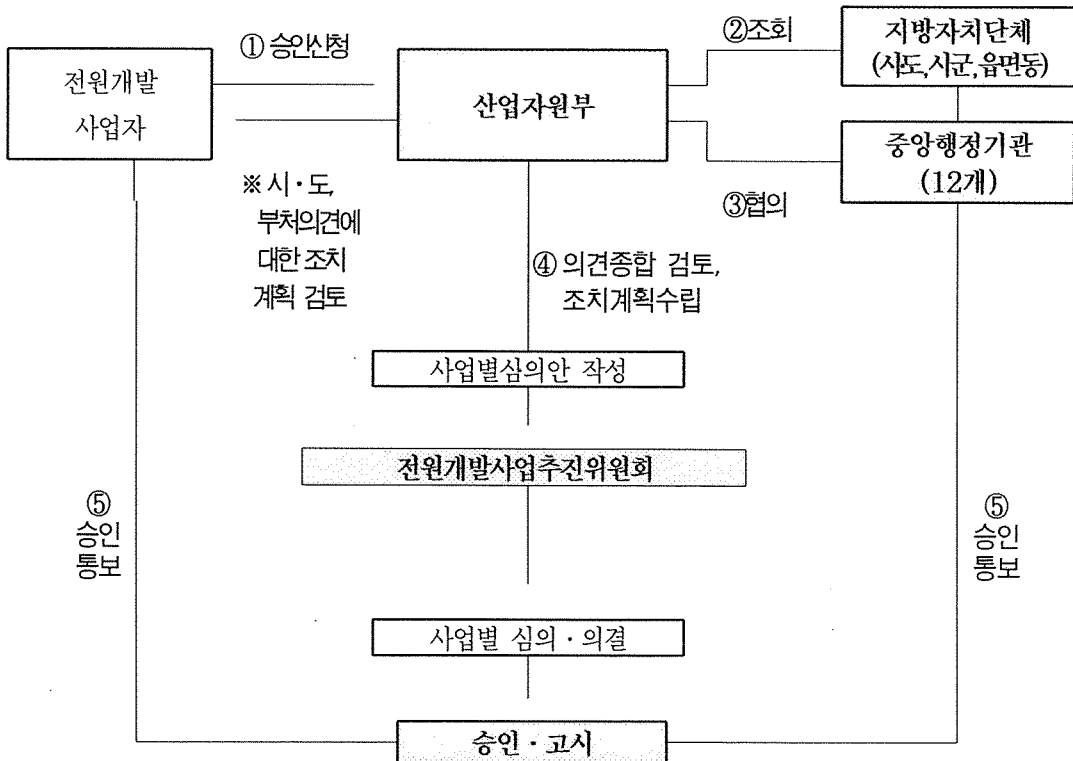
- 시·도에서는 기초 지방자치단체(시·군 ↔ 읍·면·동)의 의견을 종합한 검토의견을 제출하게 됩니다.
- 제출된 지방자치단체 의견에 대하여 검토 및 조치계획을 수립하여 행정자치부, 농림부, 건설교통부 등 12개 중앙행정기관과 협의합니다.
- 협의결과를 토대로 각 기관이 제시한 의견의 적정성 검토와 조치계획을 최종적으로 작성합니다.
- 신청된 전원개발사업 실시계획과 각 기관의 제의의견에 대한 조치계획을 종합하여 「전원개발사업 추진위원회」에서 심의합니다.

- 위원회 구성기관은 실시계획 승인시 의제되는 인·허가 관련 법률을 운용하는 중앙정부의 담당기관입니다.
- 일정규모이하의 전원개발사업과 관계기관과의 협의에서 異見이 없는 사업은 위원회 심의대상에서 제외됩니다.
- 최종적으로 실시계획을 승인·고시 하며, 그 내용을 지방자치단체를 포함한 관계기관 모두에게 통보합니다.
- 지방자치단체에서는 통보된 해당지역 전원개발사업에 대하여 공고하고 공고내용을 토지소유자 및 이해관계인에게 통지합니다.

### 전원개발사업 실시계획 승인절차도

(전원개발에관한특례법)

〈 검토 〉



전원개발사업추진위원회

- 구 성 : 위원장 산업자원부 차관,  
          위원 12개 중앙행정기관의 2~3급 공무원
- 기 능 : 아래사항을 심의하여 의결
  - 전원개발사업의 필요성, 사업규모 및 구역의 적정성
  - 국토자연환경 보전에 관한 사항
  - 승인시 의제되는 인·허가에 관한 사항
  - 전원개발사업 예정구역 지정에 관한 사항 등

■ 行政節次 簡素化 內容은

- 電源開發法에 의거 실시계획 승인을 얻은 경우 21개 법률에 의한 각종 인·허가를 받은 것으로 되어 있습니다.
  - 이를 위해서는 사전에 인·허가권자 관계기관과 반드시 협의합니다.
    - 都市計劃法 규정에 의한 형질변경 등의 허가, 도시계획의 결정등
    - 道路法 규정에 의한 도로공사 시행허가, 도로점용의 허가 등
    - 河川法 규정에 의한 하천공사 시행허가, 하천점용 등의 허가
    - 農地法의 규정에 의한 농지전용의 허가
    - 山林法 규정에 의한 벌채 등의 허가, 국유림대부또는 사용의허가 등
  - ※ 이들 의제되는 인·허가는 전원개발사업추진을 위한 준비 및 건설초기 단계에서 득하여야 할 행정절차입니다.
- 의제되는 인·허가 사항은 사전에 해당 법률에 의한 서류를 구비하여 관계기관에 신고후 시행하도록 되어 있습니다.

- 이후에는 해당 법률이 정하는 바에 따라 관리청의 관리·감독을 받으면서 사업을 진행하게 됩니다.

비용, 인력과 시간절약(건설원가 저렴) ⇒ 전기 안정공급, 전기요금 인상억제 ⇒ 국가 경제발전

■ 다른 公共事業開發 관련 法律과의 비교

- 발전소, 변전소, 송전선로 등을 건설하기 위한 전원개발사업을 효율적으로 추진하기 위해 電源開發法이 있습니다.
- 電源開發法은 철도, 항만, 공항, 다목적댐, 공장입지, 택지 등 다른 공공사업개발 관련법률과 승인절차, 방법 및 내용 등이 대동소이 합니다.
  - 승인절차 : 지방자치단체 의견수렴 → 관계 중앙행정기관협의 → 관계 위원회 심의 → 승인·고시
  - 사업승인시 행정절차 간소화 내용
    - 의제되는 법률과 인·허가 사항도 유사합니다.



사업내용	관련 법률명	효과(인 허가 의제법률)
철도건설	공공철도건설촉진법	14개 법률
항만개발	신항만건설촉진법	24개 법률
공항건설	수도권신공항건설촉진법	25개 법률
다목적댐건설	특정다목적댐법 한국수자원공사법	19개 법률
공장입지개발	산업입지 및 개발에 관한법률	20개 법률
택지개발	택지개발촉진법	22개 법률
발전소등 건설	전원개발에 관한 특례법	21개 법률

※ 그러므로 電源開發法은 특별한 법률이 아닙니다.

### ■ 送電鐵塔건설을 위한 進入道路 開設

#### ○ 전원개발사업 구역으로 지정하지 않은 이유

- 진입도로는 철탑건설에 필요한 대량의 자재 수송과 건설용 장비 이동을 위해 설치합니다.
- 개설한 도로는 일시 사용한 후, 복구하거나 산림관리 및 보호를 위한 임도(林道)로 활용하게 됩니다.
- 그러므로 진입도로를 電源開發法 규정에 의해 전원개발사업구역으로 지정하는 것은 불합리하므로 별도 山林法 규정에 따라 개설 및 관리·감독을 받도록 하였습니다.

※ 발전소 및 변전소용 진입도로는 전원개발 사업자가 매수하여 사용하고 있습니다.

#### ○ 山林法에 의할 경우 효율성

- 국유림은 산림청(해당 지방청), 군(郡)유림 및 사유림은 지방자치단체(시·군)에서 관리·감독하고 있습니다.

- 임야의 진입도로 노선(路線)선정과 향후 활용 여부 등 효율적인 검토를 위해서는 현지실정을 잘 파악하고 있는 관리청(지방산림청, 시·군)에서 허가·신고 및 관리·감독함이 가장 바람직 합니다.

#### ○ 진입도로에 대해 환경영향평가를 하지 않은 이유

- 진입도로는 송전철탑 건설시에만 일시 사용하는 구역이므로, 해당 관리청에서 개설을 위한 허가·신고시에 산림훼손 등 피해가 최소화되도록 관리할 수 있습니다.
- 또한, 도로개설시 발생할 수 있는 산사태, 벌채 또는 복구도 전원개발사업자의 완벽한 공사와 관리청의 철저한 관리·감독으로 피해를 최소화 할 수 있기 때문입니다.
- 앞으로, 진입도로도 피해최소화를 위해 환경영향평가를 적극 검토할 예정입니다.

#### ○ 진입도로 개설 억제대책은

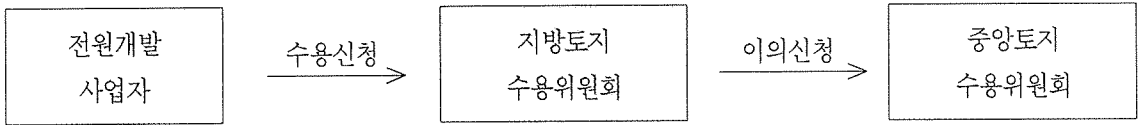
- 진입도로는 가급적 개설하지 않음이 바람직하나, 경제적·기술적·지리적 여건으로 현재 국립공원지역과 녹지등급이 높은 일부지역에 한하여 헬기와 모노레일을 이용하여 송전철탑을 건설하고 있습니다.
  - 헬기, 모노레일 등을 이용할 경우 진입도로 개설시 보다 비용이 2~5배 추가 소요됩니다.
  - 헬기를 이용시에는 소음(騒音)이 크며, 모노레일 이용은 경사가 완만한 300~500m의 짧은 거리에 적합합니다.
- 앞으로 진입도로 개설을 억제하기 위하여 헬기, 삭도, 모노레일 시공을 점차적으로 확대할 예정입니다.

■ 電源開發事業 區域의 土地등 매수는

- 電源開發法 규정에 의한 전원개발사업 실시계획을 승인받으면 전원개발사업자는 전원개발사업구역내의 토지 등에 관한 권리를 매수할 수 있습니다.
- 다만, 승인시 土地收用法 규정에 의한 공익사업으로서 “사업인정”은 받은 것으로 간주될 뿐, 강제로 매수할 권한은 없습니다.
- ※ 승인전이라도 전원개발사업자는 토지 등의

소유자와 협의하여 매수할 수 있습니다.

- 토지 등의 매수는 “公共用地的取得및損失補償에 관한特例法” 규정에 따라 보상토록 되어 있으며, 전원개발사업자와 소유자간에 협의매수를 원칙으로 하고 있습니다.
- 그러나, 협의매수에 장기간이 소요됨에 따라 공공에 미치는 영향이 매우 클 경우에는, 土地收用法 규정이 정하는 절차를 거쳐 수용할 수 있습니다.
- 이 경우 사업의 공공성이 입증되고, 협의매수에 충분한 노력을 하였는지를 확인할 것입니다



※ 대용량 발전소·변전소와 2이상 市道에 걸치는 전원개발사업은 중앙토지수용위원회에 직접 수용신청합니다.

