



제395회 국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

교통안전법 일부개정법률안 검 토 보 고

- 소병훈의원 대표발의(의안번호 제2112090호)
- 안규백의원 대표발의(의안번호 제2112485호)
- 송언석의원 대표발의(의안번호 제2112642호)
- 권칠승의원 대표발의(의안번호 제2112876호)

2022. 4.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 이 지 민

목 차

I. 소병훈의원 대표발의(의안번호 제2112090호)	1
1. 제안경위	1
2. 제안이유 및 주요내용	1
3. 검토의견	2
가. 특별실태조사 결과에 따른 통행 금지·제한 등(안 제33조의2제2항)	2
나. 교통사고 위험지역 지정(안 57조의4 신설)	7
II. 안규백의원 대표발의(2112485)	16
1. 제안경위	16
2. 제안이유 및 주요내용	16
3. 검토의견	18
가. 단지내도로에 「고등교육법」 제2조에 따른 학교 내의 도로를 포함(안 제2조제10호)	18
III. 송언석의원 대표발의(2112642)	23
1. 제안경위	23
2. 제안이유 및 주요내용	23
3. 검토의견	24
가. 교통안전 담당자에 대한 전문교육 의무화(안 23조의2 신설)	24

※ 참고자료

1. 교통안전담당자를 지정해야 하는 교통시설설치·관리자 및 교통수단운영자 현황	38
2. 교통안전담당자 교육 현황	39

IV. 권철승의원 대표발의(2112876)	40
1. 제안경위	40
2. 제안이유 및 주요내용	40
3. 검토의견	42
가. 국가교통안전기본계획에 고령운전자의 안전운전 및 교통사고 예방에 관 한 사항 포함(안 제15조제2항제11호의2 신설)	42
나. 고령운전자 교통안전에 필요한 시책의 강구 및 재정적 지원의 근거 마 련(안 제24조의2 신설)	47

I. 소병훈의원 대표발의(의안번호 제2112090호)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 소병훈의원 등 12인

나. 제 안 일 : 2021. 8. 18.

다. 회 부 일 : 2021. 8. 19.

2. 제안이유 및 주요내용

현행법은 교통안전 증진을 위한 여러 사항을 규정하고 있으며, 이에 따라 보행자 사망사고 상시점검체계의 구축 등 교통사고를 예방하고 보행자의 안전을 확보하기 위한 각종 정책이 시행되고 있음.

그러나 2019년 우리나라의 교통사고 사망자 중 보행자 사망자 수는 1,302명으로 전체 교통사고 사망자 수의 38.9%를 차지하고 있으며, 인구 10만 명당 보행중 사망자 수는 3.3명으로 OECD 평균 대비 3.3배에 이르는 등 우리나라 보행자의 교통안전은 여전히 위협받고 있음.

이에 지정행정기관의 장이 교통행정기관에 보행자전용길의 지정 등 보행자의 안전확보 조치를 요청할 수 있도록 하고, 시장·군수·구청장 등은 교통사고가 자주 발생하거나 발생할 우려가 있는 곳을 교통사고 위험지역으로 지정·관리할 수 있도록 하여 보행자 교통사고 발생 가능성을 낮추려는 것임(안 제33조의2제2항 및 제57조의4 신설 등).

3. 검토의견

가. 특별실태조사 결과에 따른 통행 금지·제한 등(안 제33조의2제2항)

1) 개정안의 내용

안 제33조의2는 교통안전의 확보를 위하여 필요한 경우 국토교통부장관 등 지정행정기관의 장¹⁾이 관할 교통행정기관²⁾에게 「도로교통법」에 따른 통행의 금지 및 제한, 보행자전용길의 지정 등의 조치를 요청할 수 있도록 하고 이에 필요한 행정적 지원을 할 수 있도록 하는 내용임.

현행	개정안
제33조의2(교통안전 특별실태조사의 실시 등) ① (생략)	제33조의2(교통안전 특별실태조사의 실시 등) ① (현행과 같음)
② 지정행정기관의 장은 제1항에 따라 특별실태조사를 실시한 결과 교	② ----- -----

1) 「교통안전법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. ~ 4. (생략)

5. “지정행정기관”이라 함은 교통수단·교통시설 또는 교통체계의 운행·운항·설치 또는 운영 등에 관하여 지도·감독을 행하거나 관련 법령·제도를 관장하는 「정부조직법」에 의한 중앙행정기관으로서 대통령령으로 정하는 행정기관을 말한다.

「교통안전법 시행령」

제2조(지정행정기관) 「교통안전법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제5호에 따른 지정행정기관은 다음 각 호와 같다.

1. 기획재정부 2. 교육부 3. 법무부 4. 행정안전부 5. 문화체육관광부 6. 농림축산식품부
7. 산업통상자원부 8. 보건복지부 8의2. 환경부 9. 고용노동부 10. 여성가족부
11. 국토교통부 12. 해양수산부 13. 경찰청 14. 국무총리가 교통안전정책상 특히 필요하다고 인정하여 지정하는 중앙행정기관

2) 「교통안전법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. ~ 5. (생략)

6. “교통행정기관”이라 함은 법령에 의하여 교통수단·교통시설 또는 교통체계의 운행·운항·설치 또는 운영 등에 관하여 교통사업자에 대한 지도·감독을 행하는 지정행정기관의 장, 특별시장·광역시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다) 또는 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)을 말한다.

통안전의 확보를 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 관할 교통행정기관에 대하여 교통시설 등의 교통체계를 개선할 것을 권고할 수 있다. 이 경우 지정행정기관의 장은 관할 교통행정기관에 개선권고의 이행에 필요한 행정적 지원을 할 수 있다.

<신 설>

<신 설>

③ 제2항에 따라 지정행정기관의 장의 개선권고를 받은 관할 교통행정기관은 이행계획서를 작성하여 지정행정기관의 장에게 제출하여야 하고, 지정행정기관의 장은 이를 이행하는지 확인 또는 점검하여야 한다.

④ (생 략)

⑤ 지정행정기관의 장은 예산의 범위에서 제2항에 따른 개선권고의 이행에 필요한 재원의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.

⑥ (생 략)

-----다음 각 호의 사항
을 요청-----.

-----요청사항-----
-----.

1. 교통시설 등의 교통체계를 개선할 것

2. 「도로교통법」에 따른 통행의 금지 및 제한, 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에 따른 보행자전용길의 지정 등 관계 법률에 따른 보행자의 안전확보를 위한 조치를 할 것

③ -----
-----요청을-----

-----.

④ (현행과 같음)

⑤ -----
-----요청사항-----

-----.

⑥ (현행과 같음)

2) 국토교통부 의견

보행자 등의 교통안전 확보를 위하여 개정안의 취지에 공감함.

3) 검토의견

현행 제33조의2³⁾에 따르면 지정행정기관의 장은 교통안전이 취약한 시·군·구에 대하여 교통체계에 대한 특별실태조사를 실시할 수 있고, 조사 결과 필요한 경우 관할 교통행정기관에게 교통시설 등의 교통체계 개선을 권고하고 그 이행에 필요한 행정적 지원을 할 수 있음. 개정안은 개선의 “권고”를 “요청”으로 변경하면서 교통체계 개선 외에 “「도로교통법」에 따른 통행의 금지 및 제한, 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에 따른 보행자전용길의 지정 등 관계 법률에 따른 보행자의 안전 확보를 위한 조치”도 요청할 수 있도록 추가하려는 것임.

통행 금지 및 제한, 보행자전용길의 지정 등의 조치를 통하여 교통안전이 취약한 시·군·구의 교통안전을 강화하려는 개정안의 취지는 바람직한 측면이 있으나, 다음과 같은 점들을 고려할 필요가 있음.

첫째, 개정안은 지정행정기관의 장이 교통사업자에 대한 지도·감독을 행하는 지정행정기관의 장(국토교통부는 국토교통부장관, 행정안전부장관 및 경찰청장으로 해석하고 있음), 시·도지사 또는 시장·군수·구청장

3) 「교통안전법」

제33조의2(교통안전 특별실태조사의 실시 등) ① 지정행정기관의 장은 교통사고가 자주 발생하는 등 교통안전이 취약한 시(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제10조제2항에 따른 행정시를 포함한다. 이하 이 항에서 같다)·군·구에 대하여 필요하다고 인정하는 경우 해당 시·군·구의 교통체계에 대한 특별실태조사(이하 “특별실태조사”라 한다)를 실시할 수 있다.

② 지정행정기관의 장은 제1항에 따라 특별실태조사를 실시한 결과 교통안전의 확보를 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 관할 교통행정기관에 대하여 교통시설 등의 교통체계를 개선할 것을 권고할 수 있다. 이 경우 지정행정기관의 장은 관할 교통행정기관에 개선권고의 이행에 필요한 행정적 지원을 할 수 있다.

에게 「도로교통법」에 따른 통행의 금지 및 제한을 요청할 수 있도록 규정하고 있으나, 「도로교통법」 제6조4)에 따른 통행 금지 및 제한 조치는 시·도 경찰청장이나 경찰서장 등 경찰청의 권한이며 국토교통부장관이나 행정안전부장관, 지자체장의 권한이 아님. 따라서 「도로교통법」에 따른 통행의 금지 및 제한 요청의 대상은 시·도 경찰청장 또는 경찰서장으로 한정하는 것이 적절할 것으로 보임.

둘째, 개정안은 지정행정기관의 장이 국토교통부장관, 행정안전부장관, 경찰청장, 시·도지사 또는 시장·군수·구청장에게 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에 따른 보행자전용길의 지정을 요청할 수 있도록 규정하고 있음. 그런데, 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제16조⁵⁾

4) 「도로교통법」

- 제6조(통행의 금지 및 제한)** ① 시·도경찰청장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 구간(區間)을 정하여 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한할 수 있다. 이 경우 시·도경찰청장은 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한한 도로의 관리청에 그 사실을 알려야 한다.
- ② 경찰서장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 우선 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한한 후 그 도로관리자와 협의하여 금지 또는 제한의 대상과 구간 및 기간을 정하여 도로의 통행을 금지하거나 제한할 수 있다.
- ③ 시·도경찰청장이나 경찰서장은 제1항이나 제2항에 따른 금지 또는 제한을 하려는 경우에는 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 그 사실을 공고하여야 한다.
- ④ 경찰공무원은 도로의 파손, 화재의 발생이나 그 밖의 사정으로 인한 도로에서의 위험을 방지하기 위하여 긴급히 조치할 필요가 있을 때에는 필요한 범위에서 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 일시 금지하거나 제한할 수 있다.

5) 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」

- 제6조(보행안전 및 편의증진 실태조사)** ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시의 관할구역에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 “특별시장 등”이라 한다)는 보행자의 안전확보 및 편의증진 정책을 수립·시행하기 위하여 5년의 범위에서 대통령령으로 정하는 기간마다 관할 지역의 보행자길에 대하여 다음 각 호의 사항에 대한 실태조사를 하여야 한다.

- 제16조(보행자전용길의 지정 등)** ① 특별시장등은 보행자길 중에서 보행자의 안전과 쾌적한 보행환경을 확보하기 위하여 특별히 필요하다고 인정되는 보행자길을 보행자전용길로 지정할 수 있다. (이하 생략)

에 따른 보행자전용길의 지정은 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수의 권한이므로 국토교통부장관, 행정안전부장관 및 경찰청장은 요청 대상에서 제외될 필요가 있음.

또한, 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제7조의2제1항6)에 따르면 특별시장등은 지역 보행자의 안전 및 편의증진을 위하여 지역보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립하여야 하고 같은 조 제2항 및 같은 법 시행령 제3조제7항제2호7)에 따르면 보행자전용길의 지정은 지역보행안전 및 편의증진 기본계획에 포함되어야 하는 사항인데, 같은 법 제7조의2제6항8)에 따르면 행정안전부장관과 국토교통부장관은 특별시장등이 수

6) 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」

제7조의2(지역보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립) ① 특별시장등은 기본계획 및 제6조제1항에 따른 실태조사 결과를 기초로 대통령령으로 정하는 절차와 방법에 따라 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년마다 지역보행안전 및 편의증진 기본계획(이하 “지역계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. (이하 생략)

7) 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」

제7조의2(지역보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립) ② 지역계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. ~ 7. (생략)
8. 그 밖에 보행자의 안전확보 및 편의증진을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항

「보행안전 및 편의증진에 관한 법률 시행령」

제3조(지역보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립 등) ⑦ 법 제7조의2제2항제8호에서 “대통령령으로 정하는 사항”이란 다음 각 호의 사항을 말한다.

1. 보행환경개선지구의 지정과 법 제10조제1항에 따른 보행환경개선사업계획(이하 “보행환경개선사업계획”이라 한다)에 관한 사항
2. 법 제16조에 따른 보행자전용길의 지정 및 법 제17조에 따른 보행자전용길의 구성에 관한 사항
3. 보행안전 및 편의증진 관련 사업의 추진성과
4. 그 밖에 보행안전 및 편의증진을 위한 시책에 관한 사항

8) 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」

제7조의2(지역보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립) ⑥ 행정안전부장관과 국토교통부장관은 제5항에 따라 지역계획안을 제출받으면 「지속가능 교통물류 발전법」 제38조에 따른 보행교통 개선계획, 「교통약자의 이동편의 증진법」 제7조에 따른 지방교통약자 이동편의 증진계획, 그 밖에 다른 법률에 따른 교통·보행 관련 계획과의 연계성 및 통합성을 강화할 필요가 있거나 지방자치단체 간 협력 강화 또는 지역계획의 효율적인 시행 등을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 해당 특별시장등에게 지역계획안을 변경하도록 요청할 수 있다.

립한 지역보행안전 및 편의증진 기본계획의 변경을 요청할 수 있으므로
 현행법에 따라서도 행정안전부장관과 국토교통부장관은 지자체장에게
 보행자전용길의 지정을 요청할 수 있다는 점을 고려할 필요가 있음.

나. 교통사고 위험지역 지정(안 57조의4 신설)

1) 개정안의 내용

안 제57조의4는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 교통사고가 자주
 발생하였거나 발생할 우려가 높은 지역을 교통사고 위험지역으로 지정
 하고 필요한 경우 차량 운행을 금지·제한할 수 있도록 하며, 안 제65조제
 2항제14호는 이러한 운행 제한을 위반한 차량의 운전자에게 500만원 이
 하의 과태료를 부과하는 내용임.

현행	개정안
<신설>	제57조의4(교통사고 위험지역의 지정 등) ① 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 교통사고가 자주 발생하였거나 발생할 우려가 높은 관할구역 내의 지역을 교통사고 위험지역으로 지정할 수 있다. ② 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 제1항에 따라 지정된 교통사고 위험지역(이하 이 조에서 “교통사고 위험지역”이라 한다)의 교통안전을 확보하기 위하여 교통사고 위험지역에 교통시설을 설치하는 등 필

제65조(과태료) ① (생략) ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. ~ 13. (생략) <u><신설></u> ③ (생략)	<u>요한 조치를 하여야 한다.</u> ③ <u>시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 교통사고를 예방하고 보행자의 안전을 확보하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우 교통사고 위험지역의 차량운행을 금지·제한할 수 있다. 이 경우 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 미리 관계 교통행정기관과 협의하여야 한다.</u> ④ <u>시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 교통사고 위험지역으로 지정된 구역의 교통사고 발생 상황 및 보행자 안전 현황 등을 고려하여 교통사고의 발생 위험도가 낮다고 판단되는 경우에는 교통사고 위험지역의 지정을 해제하여야 한다.</u> ⑤ <u>교통사고 위험지역의 구체적인 지정 및 지정해제의 기준, 절차와 제3항에 따른 차량 운행 제한의 방법, 절차 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.</u> 제65조(과태료) ① (현행과 같음) ② ----- ----- -----. 1. ~ 13. (현행과 같음) 14. <u>제57조의4제3항에 따른 운행제한을 위반한 차량의 운전자</u> ③ (현행과 같음)
--	--

2) 정부 및 관계기관 의견

가) 국토교통부 의견

교통사고 예방을 위하여 지자체장이 지역 실정에 맞게 교통사고 위험 지역을 지정·관리할 필요성에 공감함. 다만, 교통사고 위험지역에 국도와 고속도로를 포함할 수 있도록 교통사고 위험지역 지정 주체를 「도로법」에 따른 도로관리청으로 수정할 필요가 있음.

나) 경찰청 의견

차량의 통행 금지·제한 조치는 「도로교통법」에 따라 시·도경찰청장 또는 경찰서장의 권한이므로 지자체장이 교통사고 위험지역의 차량 운행을 금지·제한할 수 있도록 하는 것은 적절하지 않으며, 필요한 경우 지자체장의 요청을 받아 시·도경찰청장 또는 경찰서장이 통행 금지·제한 조치를 하도록 규정하는 것이 타당함.

3) 검토의견

개정안은 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 교통사고가 자주 발생하였거나 발생 우려가 높은 지역을 교통사고 위험지역으로 지정할 수 있도록 하고, 교통사고 위험지역에 교통시설⁹⁾을 설치하는 등 필요한 조치를 하도록 하며, 보행자의 안전을 위하여 필요한 경우 교통사고 위험지역 내 차량 운행을 금지·제한할 수 있도록 하려는 것임.

9) 「교통안전법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. “교통시설”이라 함은 도로·철도·궤도·항만·어항·수로·공항·비행장 등 교통수단의 운행·운항 또는 항행에 필요한 시설과 그 시설에 부속되어 사람의 이동 또는 교통수단의 원활하고 안전한 운행·운항 또는 항행을 보조하는 교통안전표지·교통관제시설·항행안전시설 등의 시설 또는 공작물을 말한다.

국토교통부는 1998년부터 국무조정실, 행정안전부, 경찰청, 도로교통공단, 한국도로공사와 함께 5년 단위로 “교통사고 잦은 곳 개선사업 추진계획”을 수립하고, 일정 기준 이상의 교통사고가 발생하는 지점을 교통사고 잦은 곳으로 선정하여 사고요인 분석·현장조사 및 이를 통한 개선대책 수립 등을 시행하고 있음.

구체적으로는 경찰청에서 전년도 교통사고 자료를 도로교통공단에 통보하면 도로교통공단에서 이를 정밀 조사하여 교통사고 잦은 곳을 선정한 뒤 사고 원인을 분석하고 개선안을 마련하며, 이러한 개선안을 도로관리청¹⁰⁾에 통보하면 도로관리청에서 그 개선안에 따라 개선공사를 실시하는 방식으로 이루어짐.¹¹⁾

10) 「도로법」

제23조(도로관리청) ① 도로관리청은 다음 각 호의 구분에 따른다.

1. 제11조 및 제12조에 따른 고속국도와 일반국도: 국토교통부장관
 2. 제15조제2항에 따른 국가지원지방도(이하 “국가지원지방도”라 한다): 도지사·특별자치도지사(특별시, 광역시 또는 특별자치시 관할구역에 있는 구간은 해당 특별시장, 광역시장 또는 특별자치시장)
 3. 그 밖의 도로: 해당 도로 노선을 지정한 행정청
- ② 제1항에도 불구하고 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도 또는 시의 관할구역에 있는 일반국도(우회국도 및 지정국도는 제외한다. 이하 이 조에서 같다)와 지방도는 각각 다음 각 호의 구분에 따라 해당 시·도지사 또는 시장이 도로관리청이 된다.
1. 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도 관할구역의 동(洞) 지역에 있는 일반국도: 해당 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사
 2. 특별자치시 관할구역의 동 지역에 있는 지방도: 해당 특별자치시장
 3. 시 관할구역의 동 지역에 있는 일반국도 및 지방도: 해당 시장

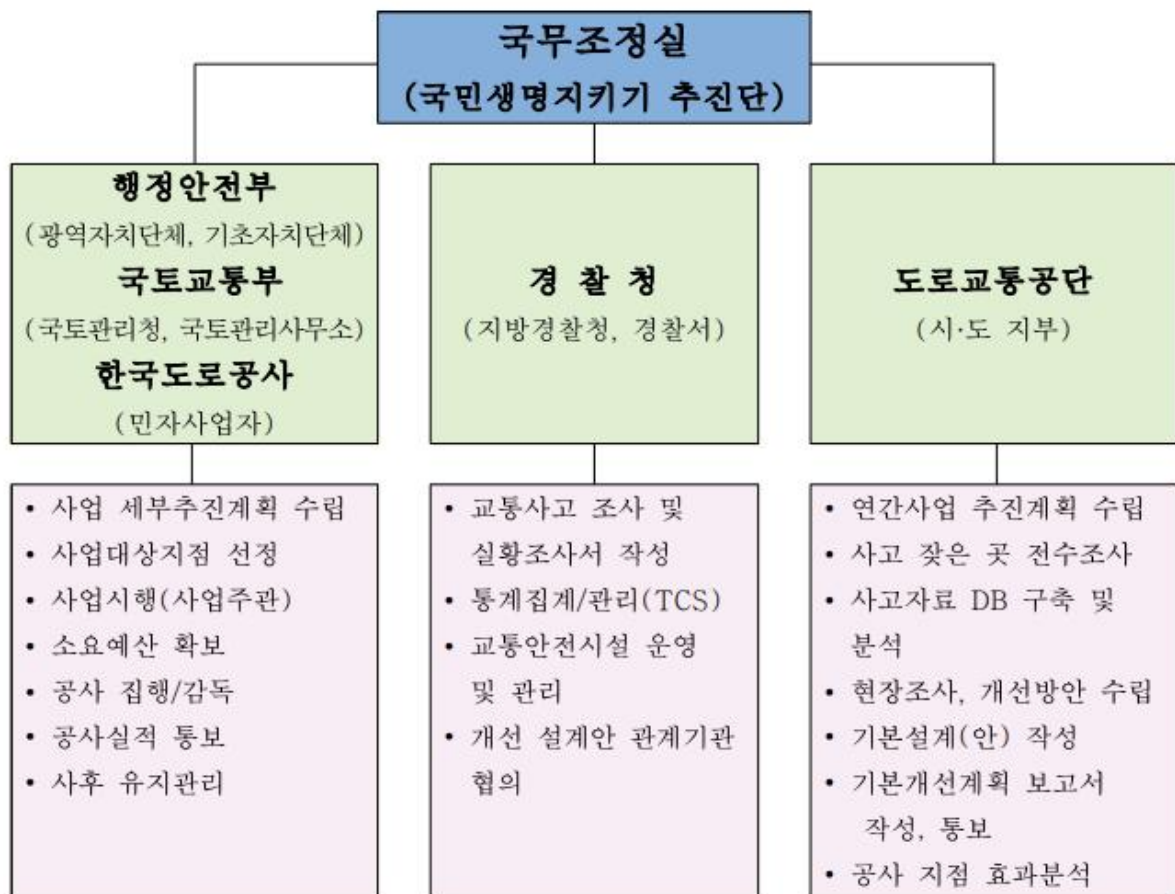
11) 출처: 제7차 교통사고 잦은 곳 개선사업 추진계획 (2020.12. 국무조정실 관계부처 합동)

【 교통사고 잦은 곳 선정기준 】

구 분			1, 2차사업	3, 4차사업 (2008년 이전)	4차사업(2008년) 이후
행정 구역	특별시		10건 이상	7건 이상	5건 이상
	광역시		7건 이상		
	일반시		5건 이상	5건 이상	3건 이상
	기 타		3건 이상	3건 이상	
도로 형태	교차로 및 횡단보도		차량 정지선에서 후방으로 30m 이내		
	단일로	시가지	반경 100m 이내		
		고속도로	반경 100m 이내	반경 200m 이내	
대 상 사 고			인적피해사고	인적+물적피해사고	인적피해사고

- 주) 1. 국무총리실 안전환경정책기획관실, 교통사고 잦은 곳 선정기준 변경(2008.06.25.)
 2. 사망사고 2건 이상 발생한 지점은 현행 선정기준보다 1건씩 적게 적용
 3. 도로환경적 요인이 아닌 자동차 결함, 음주가 교통사고 원인이 되는 경우는 제외
 4. 광역시중 '군'지역은 기타지역과 동일하게 3건 적용

【 기관별 사업 추진체계 】



자료: 제7차 교통사고 잦은 곳 개선사업 추진계획 (2020.12. 국무조정실 관계부처 합동)

다만, 개정안은 이러한 개선조치만으로는 교통사고를 방지하는 데 미흡하다는 문제의식 하에, 지자체장이 교통사고 위험지역을 지정하고 교통사고 예방 및 보행자의 안전 확보를 위하여 필요한 경우 차량 운행을 금지·제한할 수 있도록 하려는 것임.

교통사고 예방을 위하여 지자체장이 지역마다 다른 교통상황에 맞게 교통사고 위험지역을 지정·관리하도록 하는 개정안의 취지는 바람직한 측면이 있는 것으로 보이나, 다음과 같은 점들을 고려할 필요가 있음.

첫째, 안 제57조의4제3항은 교통사고를 예방하고 보행자의 안전을 확보하기 위하여 필요한 경우 지자체장이 교통사고 위험지역의 차량 운행을 금지·제한할 수 있다고 규정하고 있는데, 「도로교통법」 제6조¹²⁾에 따라 시·도 경찰청장이나 경찰서장 등이 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 통행 금지 및 제한 조치를 내릴 수 있다는 점을 감안하면 두 행정관청의 조치가 중복되어 혼선이 발생할 우려가 있음.

12) 「도로교통법」

- 제6조(통행의 금지 및 제한)** ① 시·도경찰청장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 구간(區間)을 정하여 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한할 수 있다. 이 경우 시·도경찰청장은 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한한 도로의 관리청에 그 사실을 알려야 한다.
- ② 경찰서장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 우선 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한한 후 그 도로관리자와 협의하여 금지 또는 제한의 대상과 구간 및 기간을 정하여 도로의 통행을 금지하거나 제한할 수 있다.
- ③ 시·도경찰청장이나 경찰서장은 제1항이나 제2항에 따른 금지 또는 제한을 하려는 경우에는 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 그 사실을 공고하여야 한다.
- ④ 경찰공무원은 도로의 파손, 화재의 발생이나 그 밖의 사정으로 인한 도로에서의 위험을 방지하기 위하여 긴급히 조치할 필요가 있을 때에는 필요한 범위에서 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 일시 금지하거나 제한할 수 있다.

둘째, 안 제57조의4제3항 후단은 지자체장이 교통사고 위험지역의 차량 운행을 금지·제한할 경우 미리 관계 교통행정기관과 협의하여야 한다고 규정하고 있고 동법 제2조제6호에 따르면 교통행정기관이란 “교통사업자에 대한 지도·감독을 행하는 지정행정기관의 장(국토교통부장관, 행정안전부장관 및 경찰청장), 시·도지사 또는 시장·군수·구청장”을 말하는데, 「도로교통법」에 따라 통행금지·제한 권한을 보유하고 있는 것은 경찰청장이 아니라 시·도 경찰청장 또는 경찰서장이므로 시·도 경찰청장 또는 경찰서장과의 사전협의의무를 부여하는 것이 보다 적절할 것으로 보임.

셋째, 차량 운행의 금지·제한은 국민의 기본권을 제한하는 조치이므로 필요최소한의 형태로 이루어질 필요가 있으며, 이러한 이유로 「도시교통정비 촉진법」 제34조¹³⁾는 시장에게 도시교통정비지역 내 자동차 운행 제한 권한을 부여하되 30일 이내의 기간, 사전 고지 의무 등의 요건을 두고 있음. 이러한 점을 고려할 때 “관계 교통행정기관과의 협의” 외에 별다른 요건을 두지 않은 채 지자체장에게 광범위하게 차량 운행의 금지·제한 권한을 부여하는 것은 신중하게 논의할 필요가 있을 것으로 보임.

13) 「도시교통정비 촉진법」

제34조(자동차의 운행제한) ① 시장은 도시교통정비지역 안의 일정한 지역에서 자동차의 운행을 억제하여야 할 필요가 있다고 인정되면 1회에 30일 이내의 기간을 정하여 자동차의 운행을 제한할 수 있다.

② 시장은 제1항에 따라 자동차의 운행을 제한하려면 미리 그 목적, 기간, 대상지역, 자동차의 종류·용도·사용목적, 그 밖에 필요한 사항을 고시하여야 한다.

넷째, 「도로법」 제23조에 따르면 고속국도와 일반국도의 관리청은 국토교통부장관이고 그 밖에 일반국도·지방도 등은 지자체장이 관리청이 된다는 점을 감안하면, 고속국도 및 일반국도에 대하여 관리청이 아닌 지자체장에게 교통사고 위험지역 지정 및 통행 제한 등의 권한을 부여하는 것은 적절하지 않은 것으로 보임.

다섯째, 안 제65조제2항제14호는 교통사고 위험지역 내 운행 제한을 위반한 차량의 운전자에게 500만원 이하의 과태료를 부과하도록 규정하고 있는데, 유사 입법례의 경우 「도로교통법」에 따른 통행 금지·제한 조치를 위반한 자는 20만원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료에 처하고¹⁴⁾ 「도시교통정비 촉진법」에 따른 운행 제한을 위반한 자에게는 10만원 이하의 과태료를 부과한다¹⁵⁾는 점을 감안하여 과태료의 적절한 상

14) 「도로교통법」

제6조(통행의 금지 및 제한) ① 시·도경찰청장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 구간(區間)을 정하여 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한할 수 있다. 이 경우 시·도경찰청장은 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한한 도로의 관리청에 그 사실을 알려야 한다.
② 경찰서장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 우선 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한한 후 그 도로관리자와 협의하여 금지 또는 제한의 대상과 구간 및 기간을 정하여 도로의 통행을 금지하거나 제한할 수 있다.
③ 시·도경찰청장이나 경찰서장은 제1항이나 제2항에 따른 금지 또는 제한을 하려는 경우에는 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 그 사실을 공고하여야 한다.
④ 경찰공무원은 도로의 파손, 화재의 발생이나 그 밖의 사정으로 인한 도로에서의 위험을 방지하기 위하여 긴급히 조치할 필요가 있을 때에는 필요한 범위에서 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 일시 금지하거나 제한할 수 있다.

제156조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 20만원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료(科料)에 처한다.

2. 제6조제1항·제2항·제4항 또는 제7조에 따른 금지·제한 또는 조치를 위반한 차 또는 노면전차의 운전자

15) 「도시교통정비 촉진법」

제34조(자동차의 운행제한) ① 시장은 도시교통정비지역 안의 일정한 지역에서 자동차의 운행을 억제하여야 할 필요가 있다고 인정되면 1회에 30일 이내의 기간을 정하여 자동차의

한을 정할 필요가 있음.

운행을 제한할 수 있다.

제60조(과태료) ③ 제34조에 따른 자동차의 운행제한을 위반한 자에게는 10만원 이하의 과태료를 부과한다.

II. 안규백의원 대표발의(2112485)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 안규백의원 등 10인

나. 제 안 일 : 2021. 9. 8.

다. 회 부 일 : 2021. 9. 9.

2. 제안이유 및 주요내용

아파트 단지과 대학교 캠퍼스 등의 내부에 설치되어 있는 도로는 다수의 차량 및 보행자가 ‘도로’의 용도로 이용하는 곳임에도 불구하고 도로교통법상 ‘도로’가 아닌, 도로 외 구역으로 분류되고 있음. 이로 인하여 아파트 단지과 대학교 캠퍼스 내에서 발생하는 교통사고의 피해자는 「도로교통법」 및 「교통사고처리 특례법」의 보호 대상에서 벗어나 있음.

이와 관련하여 개정 「교통안전법」의 시행(2020.11.27.)으로 아파트 단지 내 도로의 경우에는 교통안전시설 설치·관리 및 실태조사에 관한 근거가 마련되었으나 다수의 학생 및 교직원이 통행하는 학교 내 도로는 여전히 교통안전의 사각지대로 남아있음.

그러나 학교 내 도로에서도 교통사고는 빈번히 발생하고 있고, 학생들의 전동킥보드 등 이륜차 사용 증가 및 배달 오토바이의 교내 진입

증가 등으로 인해 오히려 학교 내 교통사고 우려는 더욱 증가하고 있음.

이에, 「고등교육법」 제2조에 따른 학교 내의 도로를 「교통안전법」상 ‘단지내도로’에 포함함으로써 학교 내 도로의 교통안전을 확보하고자 함(안 제2조제10호 개정).

3. 검토의견

가. 단지내도로에 「고등교육법」 제2조에 따른 학교 내의 도로를 포함(안 제2조제10호)

1) 개정안의 내용

개정안은 이 법의 “단지내도로”의 범위에 대학 등 「고등교육법」 제2조16)에 따른 학교 내의 도로를 포함하려는 것임.

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. ~ 9. (생략) 10. “단지내도로”란 「공동주택관리법」 제2조제1항제3호에 따른 공동주택단지 등에 설치되는 통행로로서 「도로교통법」 제2조제1호에 따른 도로가 아닌 것을 말하며, 그 종류와 범위는 대통령령으로 정한다.	제2조(정의) ----- -----. 1. ~ 9. (현행과 같음) 10. ----- -----공 동주택단지, 「고등교육법」 제2조 에 따른 학교----- ----- ----- -----.

16) 「고등교육법」

제2조(학교의 종류) 고등교육을 실시하기 위하여 다음 각 호의 학교를 둔다.

1. 대학
2. 산업대학
3. 교육대학
4. 전문대학
5. 방송대학·통신대학·방송통신대학 및 사이버대학(이하 “원격대학”이라 한다)
6. 기술대학
7. 각종학교

2) 국토교통부 의견

교통안전 사각지대인 학교 내 도로를 단지내도로에 포함하여 실태 점검, 사고관리 등을 통해 교통안전을 확보하는 것이 필요하므로 개정안에 동의함.¹⁷⁾

3) 검토의견

최근 대학 내 개인형 이동장치·스쿠터 등 이용, 버스·택시 등 교내 차량 통행 및 보행 중 휴대전화 사용 등 교통안전을 위협하는 요인이 증가하고 있으며, 학내 교통사고도 꾸준히 발생하고 있음.

【 2020년 도로 및 도로 외 연간 교통사고 발생현황 】

구분	도로	도로 외	아파트	학교	공공기관	기업체	병원	기타
사고(건)	209,654	7,143	2,728	124	124	721	178	3,268
비율	96.7%	3.3%	38.2%	1.7%	1.7%	10.1%	2.5%	45.8%

자료 : 경찰청

대법원 판례¹⁸⁾ 등에 따르면 외부인의 출입이 통제되는 아파트 단지, 대학교 캠퍼스 내 도로 등의 경우 「도로교통법」 상의 도로¹⁹⁾로 볼 수 없어

17) 교육부, 한국대학교육협의회, 한국전문대학교육협의회의 의견을 조회하였으나 제출하지 않음.

18) 대법원 판례(2005도7293, 2005도3781, 2004도6779, 2000두6909 등)가 제시하는 기준은 공공의 일반교통을 위한 사용 여부, 즉, ① 공공에 의해 관리되고(공공성), ② 불특정의 사람이나 차량의 통행을 위해 공개(개방성)되는 공간은 도로로 인정되는 반면, 자주적으로 관리되고 특정한 목적에 기초하여 일부 사람의 통행만 허용되는 장소는 도로에 포함되지 않음.

19) 「도로교통법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "도로"란 다음 각 목에 해당하는 곳을 말한다.

가. 「도로법」에 따른 도로

나. 「유료도로법」에 따른 유료도로

같은 법에 따른 교통법규가 적용되지 않을 뿐만 아니라 도로에서의 위험을 방지하기 위한 신호기나 안전표지 등 교통안전시설의 설치·관리²⁰⁾ 대 상에서도 제외되어 보행자 등의 안전 보호가 취약한 상황임.

우리 위원회는 이러한 문제의식을 바탕으로, 지난 2019년 「교통안전법」 개정²¹⁾을 통해 공동주택단지 등에 설치되는 통행로를 “단지내도로”로 정의(제2조제10호 신설)²²⁾하면서

현행 제57조의3²³⁾²⁴⁾을 신설하여 설치·관리자로 하여금 단지내도로에

다. 「농어촌도로 정비법」에 따른 농어촌도로

라. 그 밖에 현실적으로 불특정 다수의 사람 또는 차마(車馬)가 통행할 수 있도록 공개된 장소로서 안전하고 원활한 교통을 확보할 필요가 있는 장소

「도로법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “도로”란 차도, 보도(步道), 자전거도로, 측도(側道), 터널, 교량, 육교 등 대통령령으로 정하는 시설로 구성된 것으로서 제10조에 열거된 것을 말하며, 도로의 부속물을 포함한다.

제10조(도로의 종류와 등급) 도로의 종류는 다음 각 호와 같고, 그 등급은 다음 각 호에 열거한 순서와 같다.

1. 고속국도(고속국도의 지선 포함)
2. 일반국도(일반국도의 지선 포함)
3. 특별시도(特別市道)·광역시도(廣域市道)
4. 지방도
5. 시도
6. 군도
7. 구도

20) 「도로교통법」

제3조(신호기 등의 설치 및 관리) ① 특별시장·광역시장·제주특별자치도지사 또는 시장·군수(광역시의 군수는 제외한다. 이하 “시장등”이라 한다)는 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 신호기 및 안전표지(이하 “교통안전시설”이라 한다)를 설치·관리하여야 한다. 다만, 「유료도로법」 제6조에 따른 유료도로에서는 시장등의 지시에 따라 그 도로관리자가 교통안전시설을 설치·관리하여야 한다. (이하 생략)

21) 법률 제16629호 교통안전법 일부개정법률(2019.11.26. 개정, 2020.11.27. 시행)

22) 「교통안전법 시행령」

제2조의2(단지내도로의 종류와 범위) 법 제2조제10호에 따른 단지내도로는 「공동주택관리법」 제2조제1항제2호가목부터 라목까지의 규정에 따른 의무관리대상 공동주택단지에 설치되는 통행로로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것으로 한다.

1. 차도
2. 보도
3. 자전거도로

서의 자동차 통행방법을 정하고(제1항), 그 방법을 게시하며(제2항), 단지내교통안전시설을 설치·관리하도록 하고(제3항), 시장·군수·구청장이 단지내도로에 대한 교통안전 실태점검을 하여 권고·개선 요청 등을 할 수 있도록 하며(제4항부터 제6항까지), 국가등이 단지내도로의 교통안전에 대한 시책을 강구하고 필요한 경우 예산의 범위에서 안전시설 설치·보완 비용을 지원할 수 있도록 하며(제7항), 단지내도로에서 중대한 사고가 발생한 경우 이를 시장·군수·구청장에게 통보하도록 하였음(제8항).

개정안은 공동주택단지에 더하여 대학 내 도로 등도 “단지내도로”의

23) 「교통안전법」

제57조의3(단지내도로의 교통안전) ① 단지내도로를 설치·관리하는 자로서 대통령령으로 정하는 자(이하 “단지내도로설치·관리자”라 한다)는 단지내도로에서의 자동차의 통행방법을 정하여야 한다.

② 단지내도로설치·관리자는 제1항에 따라 정해진 통행방법을 단지내도로를 이용하는 자동차 운전자가 쉽게 알아볼 수 있도록 게시하여야 한다.

③ 단지내도로설치·관리자는 자동차의 안전운전 및 보행자 등의 안전을 위하여 대통령령으로 정하는 안전시설물(이하 “단지내교통안전시설”이라 한다)을 설치·관리하여야 한다.

④ 시장·군수·구청장은 단지내도로에서의 교통안전을 확보하기 위하여 관계공무원으로 하여금 교통안전 실태점검을 실시하게 할 수 있다. 이 경우 단지내도로에 접속되는 「도로교통법」 제2조제1호에 따른 도로의 일부 구간(이하 “접속구간”이라 한다)을 실태점검의 범위에 포함시킬 수 있다.

⑤ 생략 (점검계획 통지 및 공무원의 증표 제시 등 관련)

⑥ 시장·군수·구청장은 제4항에 따른 실태점검을 실시하고 필요한 경우에는 다음 각 호의 조치를 취할 수 있다. 이 경우 미리 단지내도로설치·관리자의 의견을 들어야 한다.

1. 단지내도로설치·관리자에 대한 단지내도로에서의 통행방법의 내용, 게시 장소·방법의 개선 및 단지내교통안전시설의 설치·보완 등 권고

2. 접속구간의 개선 또는 관할 교통행정기관에 대한 접속구간의 개선 요청

⑦ 국가등은 단지내도로의 교통안전에 관한 시책을 강구하여야 하며, 필요한 경우 예산의 범위에서 단지내교통안전시설의 설치 또는 보완에 필요한 비용의 일부를 지원할 수 있다.

⑧ 단지내도로설치·관리자는 단지내도로에서 자동차로 인하여 발생한 사고로서 대통령령으로 정하는 중대한 사고가 발생한 경우에는 이를 시장·군수·구청장에게 통보하여야 한다.

⑨ 제1항부터 제8항까지의 규정에 따른 통행방법의 기준, 게시 장소·방법, 단지내교통안전시설의 설치·관리 기준, 실태점검의 대상·절차·방법·항목, 의견청취 절차 및 중대한 사고의 통보절차는 국토교통부령으로 정한다.

24) 또한, 제57조의3제2항을 위반하여 통행방법을 게시하지 아니한 자와(제65조제2항제12호 신설), 제57조의3제8항을 위반하여 중대한 사고를 통보하지 아니한 자(제65조제2항제13호 신설)에게는 500만원 이하의 과태료를 부과하도록 하였음.

범위에 포함하여 단지내도로의 교통안전에 관한 현행 규정이 적용되도록 하려는 것으로, 대학 내 교통안전을 확보한다는 점에서 바람직한 것으로 보임.

Ⅲ. 송언석의원 대표발의(2112642)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 송언석의원 등 11인

나. 제 안 일 : 2021. 9. 23.

다. 회 부 일 : 2021. 9. 24.

2. 제안이유 및 주요내용

국가 및 지방자치단체, 교통시설설치·관리자 등은 교통안전에 관한 지식을 보급하고 의식을 제고하는 활동을 통해 교통안전에 관한 국민의 건전하고 자주적인 조직 활동을 촉진하고 있음.

그런데, 2021년 현재 국가 및 지방자치단체의 교통안전 업무담당자 현황을 살펴보면 대부분이 행정, 통신 등 비전문 직렬이며, 잦은 인사 이동 등으로 교통안전에 관한 업무 수행의 전문성 및 대국민 행정서비스 제공에 한계가 존재함.

특히, 2018년 시행한 국민생명 지키기 3대 프로젝트(자살, 교통사고, 산재사고 3대 분야 사망자 감축) 일환으로 전문조직이 신설(보건복지부 자살예방정책과) 되었고, 재난안전분야 종사자에 대한 법정 의무교육을 실시하는 등 조직 및 업무담당자의 전문성을 강화하고 있음.

이에 교통안전 분야에서도 교통안전 전문교육 의무화를 통해 전문성 한계를 해소하고 보다 양질의 대국민 교통안전 서비스를 제공하기 위함(안 제23조의2 신설).

3. 검토의견

가. 교통안전 담당자에 대한 전문교육 의무화(안 23조의2 신설)

1) 개정안의 내용

개정안은 지정행정기관 및 교통행정기관, 교통시설설치·관리자 등은 교통안전지식 보급과 전문성 향상을 위해 교통안전에 관한 업무를 담당하는 공무원이나 직원이 국토교통부장관이 실시하는 교통안전교육을 정기적으로 받도록 하려는 것임.

현행	개정안
<신설>	<u>제23조의2(교통안전 전문교육등의 실시) ① 지정행정기관 및 교통행정기관, 교통시설설치·관리자 등은 교통안전지식 보급과 전문성 향상을 위하여 교통안전에 관한 업무를 담당하는 공무원이나 직원이 제23조에 따른 국토교통부장관이 실시하는 교통안전교육을 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 정기적으로 받도록 하여야 한다.</u> <u>② 교통안전교육의 실시에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.</u>

2) 국토교통부 의견

교통사고로부터 국민의 안전이 확보될 수 있도록 교통안전업무 담당자의 역량 제고를 위한 정기적인 교통안전 전문교육을 실시할 필요가 있음.

다만, 교통안전 전문교육의 종류 및 대상, 방법 등에 대해서는 국토교통부령에서 구체화할 필요가 있음.

3) 검토의견

교통안전 부문의 직무 전문성 확보는 국민의 안전 및 생명보호와 직결된다는 점에서 그 중요성이 점차 커지고 있으나, 순환보직제도를 근간으로 하는 현행 국가 및 지방자치단체의 인사운영은 교통안전 업무에 대한 전문성 확보를 어렵게 하는 요인이 되고 있음.

이에 개정안은 지정행정기관(국토교통부 등 중앙행정기관)²⁵⁾ 및 교통행정기관(지정행정기관 및 지방자치단체)²⁶⁾ 등에서 교통안전 업무를 담당하는 공무원 등은 국토교통부장관이 실시하는 교통안전 전문교육을 정기적으로 받도록 의무화하려는 것으로, 순환보직으로 인한 전문성의 한계를 해소하고 양질의 대국민 교통안전 서비스를 제공하기 위한 취지로 이해됨.

한국교통연구원 조사에 따르면, 현재 국가 및 지방자치단체 소속 교

25) 「교통안전법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

5. “지정행정기관”이라 함은 교통수단·교통시설 또는 교통체계의 운행·운항·설치 또는 운영 등에 관하여 지도·감독을 행하거나 관련 법령·제도를 관장하는 「정부조직법」에 의한 중앙행정기관으로서 대통령령으로 정하는 행정기관을 말한다.

26) 「교통안전법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

6. “교통행정기관”이라 함은 법령에 의하여 교통수단·교통시설 또는 교통체계의 운행·운항·설치 또는 운영 등에 관하여 교통사업자에 대한 지도·감독을 행하는 지정행정기관의 장, 특별시장·광역시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다) 또는 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)을 말한다.

통안전업무 담당 공무원 등에 대한 교육은 국토교통인재개발원, 한국교통안전공단, 일부 시·도 지역별 교통연수원에서 분산하여 시행되고 있는 것으로 파악됨.²⁷⁾ 그런데, 최근 5개년(2017년 ~ 2021년) 간 한국교통안전공단이 실시한 교통안전담당 공무원에 대한 교육 인원은 매년 약 50인 내외에 불과한 것으로 나타나는 등 교통안전 업무를 수행하는 공무원 등에 특화된 체계적인 직무교육 프로그램은 부족한 것으로 보임.

개정안과 같이 교통안전 전문교육을 의무화하는 근거를 마련할 경우 교통안전 업무 담당 공무원 등에 대한 체계적인 직무교육이 가능할 것으로 기대됨. 다만, 개정안은 교통안전 업무를 담당하는 중앙행정기관, 지방자치단체, 교통시설설치·관리자 등에 소속된 공무원과 직원을 아우르는 전국단위의 법정 의무교육을 국토교통부 주관으로 실시하려는 것이므로, 교육대상 기관 및 교육대상자 범위, 교육기관의 선정 등 교통안전교육의 실효성 제고를 위한 방향 정립이 선행되어야 할 것으로 보임.

참고로, 안전 분야 직무를 담당하는 공무원 등을 대상으로 전문교육

27) “교통안전 신사업 발굴 기획연구”, 한국교통안전공단, 2021.12. p.54~63

교통안전 공무원 등을 대상으로 하는 교육과정의 기관별 현황을 보면, 국토교통인재개발원은 국토교통 분야 공무원, 공공기관 임직원 등을 대상으로 2021년 기준 교통 및 도로정책, 철도 및 항공안전 등을 포함한 10개의 교통 관련 집합교육프로그램을 개설하고 있음. 국토교통인재개발원에 따르면, 현재 교통안전에 특화된 교육프로그램으로는 ‘교통안전관리과정(8시간)’이 이러닝(비대면 비실시간) 방식으로 실시되고 있으며, 2021년도 수료 인원은 1,067명임. 한국교통안전공단의 경우 지방국토관리청 및 지자체 교통안전담당 공무원 등을 대상으로 교육과정(5일, 35시간)을 운영하고 있는데, 연간 교육인원은 50인 내외임. 그 밖에, 일부 시·도 지방교통연수원(전북·경남·경북)에서도 지자체 공무원을 대상으로 교통 관련 교육프로그램을 개설하고 있는데, 예를 들어, 전북교통문화연수원의 경우 도내 5급 이하 공무원을 대상으로 교통전문교육과정(3일, 21시간)을 운영중이며, 연간 교육 인원은 480명 내외임.

을 의무화하는 입법례로는 「재난 및 안전관리 기본법」 제29조의2²⁸⁾에 따른 재난안전분야 종사자 교육이 있으며, 동 교육은 중앙행정기관, 지방자치단체, 공공기관 등 재난관리책임기관²⁹⁾에서 재난 및 안전관리업무를 담당하는 공무원이나 직원이 행정안전부장관이 실시하는 전문교육을 정기적으로 또는 수시로 받도록 규정하고 있음.

개정안과 관련하여 다음 사항에 대한 세부 검토가 필요한 것으로 보임.

첫째, 개정안은 교통안전교육 대상기관을 ‘지정행정기관 및 교통행정기관, 교통시설설치·관리자³⁰⁾ 등’으로 규정하고 있는데, 지정행정기관 및 교통행정기관 외 ‘교통시설설치·관리자 등’은 그 범주가 명확하지

28) 「재난 및 안전관리 기본법」

제29조의2(재난안전분야 종사자 교육) ① 재난관리책임기관에서 재난 및 안전관리업무를 담당하는 공무원이나 직원은 행정안전부장관이 실시하는 전문교육(이하 “전문교육”이라 한다)을 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 정기적으로 또는 수시로 받아야 한다.

② 행정안전부장관은 필요하다고 인정하면 대통령령으로 정하는 전문인력 및 시설기준을 갖춘 교육기관으로 하여금 전문교육을 대행하게 할 수 있다.

③ 행정안전부장관은 정당한 사유 없이 전문교육을 받지 아니한 자에 대하여 소속 재난관리책임기관의 장에게 징계할 것을 요구할 수 있다.

④ 전문교육의 종류 및 대상, 그 밖에 전문교육의 실시에 필요한 사항은 행정안전부령으로 정한다.

29) 「재난 및 안전관리 기본법」

제3조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

5. “재난관리책임기관”이란 재난관리업무를 하는 다음 각 목의 기관을 말한다.

가. 중앙행정기관 및 지방자치단체(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제10조제2항에 따른 행정시를 포함한다)

나. 지방행정기관·공공기관·공공단체(공공기관 및 공공단체의 지부 등 지방조직을 포함한다) 및 재난관리의 대상이 되는 중요시설의 관리기관 등으로서 대통령령으로 정하는 기관

30) 「교통안전법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

4. “교통사업자”라 함은 교통수단·교통시설 또는 교통체계를 운행·운항·설치·관리 또는 운영 등을 하는 자로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자를 말한다.

가. 여객자동차운수사업자, 화물자동차운수사업자, 철도사업자, 항공운송사업자, 해운업자 등 교통수단을 이용하여 운송 관련 사업을 영위하는 자(이하 “교통수단운영자”라 한다)

나. 교통시설을 설치·관리 또는 운영하는 자(이하 “교통시설설치·관리자”라 한다)

다. 교통수단운영자 및 교통시설설치·관리자 외에 교통수단 제조사업자, 교통관련 교육·연구·조사기관 등 교통수단·교통시설 또는 교통체계와 관련된 영리적·비영리적 활동을 수행하는 자

않아 예측 가능성을 저해할 우려가 있으므로 법 적용대상이 되는 대상의 범주를 법률에서 규정하되, 세부내용은 하위법령에 위임하여 구체화하도록 할 필요가 있는 것으로 보임.

이와 관련하여 국토교통부는 개정안에 따른交通安全 전문교육 대상기관 및 교육 대상자를 국토교통부, 지방자치단체, 한국도로공사 및 한국交通安全공단³¹⁾에 소속된交通安全 업무 담당자와 「도로법」 제77조³²⁾ 등에 따라 도로관리청 등에서 과적 차량의 운행제한 등 업무를 수행하는 운행제한단속원을 포함할 필요가 있다는 의견임.

【 개정안에 따른交通安全 전문교육 수요 추정(국토교통부 제시) 】

구 분	국토부	지자체	공사/공단	단속원	소 계
인원(명)	216	12,185	688	2,231	15,320

국토부: 본부(도로국) 및 지방청(운영지원과 등 지원부서 제외)

지자체: 도로·교통 관련 부서

공사/공단: 한국도로공사·한국交通安全공단 본사 및 지역본부 도로·교통 담당부서

단속원: 「도로법」 제77조 등에 따른 운행제한단속원

* 자료: 국토교통부

31) 「交通安全법」 제2조제4호다목에 따른 교통관련 교육·연구·조사기관에 해당함.

32) 「도로법」

제77조(차량의 운행 제한 및 운행 허가) ① 도로관리청은 도로 구조를 보전하고 도로에서의 차량 운행으로 인한 위험을 방지하기 위하여 필요하면 대통령령으로 정하는 바에 따라 도로에서의 차량 운행을 제한할 수 있다. 다만, 차량의 구조나 적재화물의 특수성으로 인하여 도로관리청의 허가를 받아 운행하는 차량의 경우에는 그러하지 아니하다.

②·③ (생략)

④ 도로관리청은 제1항에 따른 운행제한에 대한 위반 여부를 확인하기 위해서 관계 공무원 또는 운행제한단속원(도로관리청, 한국도로공사 또는 민자도로 관리자가 고용하거나 위탁한 업체의 직원 중에서 차량 운행제한 업무를 담당하는 공무원이 아닌 사람을 말한다. 이하 같다)으로 하여금 차량에 승차하거나 차량의 운전자에게 관계 서류의 제출을 요구하는 등의 방법으로 차량의 적재량을 측정하게 할 수 있다. 이 경우 차량의 운전자는 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

⑤ ~ ⑧ (생략)

이는 ‘국토교통부’ 소속 또는 산하 기관 및 지방자치단체에서 ‘도로 및 교통’ 관련 업무를 담당하는 공무원 등이 주된 교육대상인 것으로 보임. 그런데, 현행 「교통안전법」에 따른 교통안전³³⁾은 도로·철도 등 육상교통뿐만 아니라 해상교통 및 항공교통의 안전을 포괄하고 있고, 국토교통부 외에 행정안전부, 해양수산부, 경찰청 등이 현행 제2조제5호³⁴⁾ 및 동법 시행령 제2조³⁵⁾에 따른 지정행정기관으로서 소관 교통안전 정책을 추진하고 있다는 점 등을 고려할 때, 개정안에 따른 교육대상 기관 및 교육대상자 범위를 국토교통부 소속 및 지방자치단체 등의 도로·교통 분야 담당자에 대한 직무교육으로 한정하는 것이 적절한지 논의가 필요

33) 「교통안전법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

9. “교통시설안전진단”이란 육상교통·해상교통 또는 항공교통의 안전(이하 “교통안전”이라 한다)과 관련된 조사·측정·평가업무를 전문적으로 수행하는 교통안전진단기관이 교통시설에 대하여 교통안전에 관한 위험요인을 조사·측정 및 평가하는 모든 활동을 말한다.

34) 「교통안전법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

5. “지정행정기관”이라 함은 교통수단·교통시설 또는 교통체계의 운행·운항·설치 또는 운영 등에 관하여 지도·감독을 행하거나 관련 법령·제도를 관장하는 「정부조직법」에 의한 중앙행정기관으로서 대통령령으로 정하는 행정기관을 말한다.

35) 「교통안전법 시행령」

제2조(지정행정기관) 「교통안전법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제5호에 따른 지정행정기관은 다음 각 호와 같다.

1. 기획재정부
2. 교육부
3. 법무부
4. 행정안전부
5. 문화체육관광부
6. 농림축산식품부
7. 산업통상자원부
8. 보건복지부
- 8의2. 환경부
9. 고용노동부
10. 여성가족부
11. 국토교통부
12. 해양수산부
13. 경찰청
14. 국무총리가 교통안전정책상 특히 필요하다고 인정하여 지정하는 중앙행정기관

한 것으로 보임.

한편, 「도로법」 제77조 등에 따른 운행제한단속원³⁶⁾은 도로관리청 등에서 과적 차량의 운행제한 위반 여부 및 교통안전장치(운행기록장치, 차로이탈경고장치, 최고속도제한장치) 장착 여부 등 교통안전 관련 단속업무³⁷⁾를 수행하고 있다는 점에서 개정안의 교통안전 전문교육 대상

36) 도로법 제77조제4항에 따른 운행제한단속원은 '도로관리청, 한국도로공사 또는 민자도로 관리자가 고용하거나 위탁한 업체의 직원 중에서 차량 운행제한 업무를 담당하는 공무원이 아닌 사람'을 말하며, 도로법 제77조의 과적 차량 운행제한 업무 외에 「화물자동차 운수사업법」 제12조의2 및 「교통안전법」 제55조의3에서 운행제한단속원에게 '운행 중인 화물자동차에 대한 조사' 및 '운행기록장치 등 장착여부에 대한 조사'를 하게 할 수 있도록 관련 규정두고 있음.

「화물자동차 운수사업법」

제12조의2(운행 중인 화물자동차에 대한 조사 등) ① 국토교통부장관은 공공의 안전 유지 및 교통사고의 예방을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 다음 각 호의 사항을 확인하기 위하여 관계 공무원, 「자동차관리법」 제73조의2제1항에 따른 자동차안전단속원 또는 「도로법」 제77조제4항에 따른 운행제한단속원(이하 이 조에서 “관계공무원등”이라 한다)에게 운행 중인 화물자동차를 조사하게 할 수 있다.

1. 제11조제20항 또는 제12조제1항제8호를 위반하여 덮개·포장·고정장치 등 필요한 조치를 하지 아니하였는지 여부
2. 제11조제23항 또는 제12조제1항제9호를 위반하여 전기·전자장치(최고속도제한장치에 한정한다)를 무단으로 해체하거나 조작하였는지 여부

② ~ ④ (생략)

「교통안전법」

제55조의3(운행기록장치 등의 장착 여부에 관한 조사) ① 국토교통부장관 또는 교통행정기관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사항을 확인하기 위하여 관계공무원, 「자동차관리법」 제73조의2제1항에 따른 자동차안전단속원 또는 「도로법」 제77조제4항에 따른 운행제한단속원(이하 이 조에서 “관계공무원등”이라 한다)으로 하여금 운행 중인 자동차를 조사하게 할 수 있다.

1. 제55조제1항을 위반하여 운행기록장치를 장착하지 아니하였거나 기준에 적합하지 아니한 운행기록장치를 장착하였는지 여부
2. 제55조의2를 위반하여 차로이탈경고장치를 장착하지 아니하였거나 기준에 적합하지 아니한 차로이탈경고장치를 장착하였는지 여부

②·③ (생략)

37) 「도로법」 제109조 등에서는 운행제한단속원이 과적 차량의 운행제한 위반 여부 등 조사 권한을 근거법령에서 부여받고 있다는 점을 고려하여 공정한 업무수행을 위해 「형법」 제129조부터 제132조까지 규정을 적용하는 경우 공무원으로 의제하도록 규정을 두고 있음.

「도로법」

제109조(벌칙 적용에서 공무원 의제) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 「형법」 제129조부터 제132조까지의 규정을 적용할 때에는 공무원으로 본다.

1. 제77조제4항에 따른 운행제한단속원

2. 제110조제3항에 따라 도로와 관련된 기관 또는 단체가 위탁받은 업무에 종사하는 해당 기관 또는 단체의 임직원

에 포함하려는 취지로 보임.³⁸⁾

다만, 운행제한단속원 중 도로관리청 등이 직접 고용하지 않고 위탁업체에서 고용한 직원의 경우 개정안의 교육대상인 ‘공무원 및 직원’에 포함되는지 여부가 불명확하다는 점에서 필요한 경우 개정안의 의무교육 대상에 ‘「도로법」 제77조제4항에 따른 운행제한단속원을 포함’하도록 조문에 명시하는 방안을 검토할 필요가 있는 것으로 보임.

둘째, 개정안 중 ‘교통시설설치·관리자 등’에 소속되어 교통안전 업무를 담당하는 직원에 대한 교육은 현행 제54조의2³⁹⁾에 따라 교통시설설치·관리자 등이 지정한 교통안전담당자에 대한 교육과 일부 중복의 소지가 있고, 유사한 용어의 사용으로 법 적용에 혼선이 우려되므로 개정안의 교통안전 전문교육 대상자에서 현행 제54조의2제1항에 따라 지정된 교통안전담당자는 제외하도록 명시하는 등의 보완이 필요한 것으로 보임.

38) 「도로법」 제77조 등에서 규정하고 있는 운행제한단속원 외 자동차안전단속원의 경우 자동차 검사·정비산업기사 이상의 자격증을 소지하고, 자동차검사원 근무경력 7년 이상인 자가 수행하고 있는데 반하여, 운행제한단속원의 경우 자동차 전자제어장치 등에 대한 전문지식이 없다는 점을 고려하여 사전교육이 필요한 것으로 평가되고 있음(“교통안전법 일부개정법률안(조오섭의원 대표발의, 의안번호 제2105833호) 검토보고서, 2021.2, 국토교통위원회).

39) 「교통안전법」

제54조의2(교통안전담당자의 지정 등) ① 대통령령으로 정하는 교통시설설치·관리자 및 교통수단운영자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람을 교통안전담당자로 지정하여 직무를 수행하게 하여야 한다.

1. 제53조에 따라 교통안전관리자 자격을 취득한 사람
2. 대통령령으로 정하는 자격을 갖춘 사람

② 제1항에 따른 교통시설설치·관리자 및 교통수단운영자는 교통안전담당자로 하여금 교통안전에 관한 전문지식과 기술능력을 향상시키기 위하여 교육을 받도록 하여야 한다.

③ 교통안전담당자의 직무, 지정 방법 및 교통안전담당자에 대한 교육에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

즉, 현행 제54조의2에서는 대통령령⁴⁰⁾으로 정하는 교통시설설치·관리자 및 교통수단운영자는 현행 제53조⁴¹⁾에 따른 교통안전관리자 등 자격 요건을 갖춘 사람을 교통안전담당자로 지정하여 직무를 수행하도록 하고, 교통안전 관련 전문지식과 기술능력 향상을 위해 교통안전담당자로 하여금 교육⁴²⁾을 받도록 의무화하고 있음. 2022년 1월 현재 한국도로공사 등 54개 교통시설설치·관리자 및 20대 이상 사업용 자동차를 사용하는 여객자동차운수사업자 등 2,200여 개 교통수단운영자가 교통안전담당자를 지정하고 있는데, 개정안에 따르면 교통시설·설치관리자 소속

40) 「교통안전법 시행령」

제44조(교통안전담당자의 지정) ① 법 제54조의2제1항에 따라 같은 항에 따른 교통안전담당자(이하 “교통안전담당자”라 한다)를 지정해야 하는 교통시설설치·관리자등의 범위와 그 지정 인원은 별표 8의2와 같다.

② 법 제54조의2제1항제2호에서 “대통령령으로 정하는 자격을 갖춘 사람”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람을 말한다.

1. 「산업안전보건법」 제17조에 따른 안전관리자
2. 「자격기본법」에 따른 민간자격으로서 국토교통부장관이 교통사고 원인의 조사·분석과 관련된 것으로 인정하는 자격을 갖춘 사람

③ 교통시설설치·관리자등은 법 제54조의2제1항에 따라 교통안전담당자를 지정 또는 지정해지하거나 교통안전담당자가 퇴직한 경우에는 지체 없이 그 사실을 관할 교통행정기관에 알리고, 지정해지 또는 퇴직한 날부터 30일 이내에 다른 교통안전담당자를 지정해야 한다.

41) 「교통안전법」

제53조(교통안전관리자 자격의 취득 등) ① 국토교통부장관은 교통수단의 운행·운항·항행 또는 교통시설의 운영·관리와 관련된 기술적인 사항을 점검·관리하는 교통안전관리자 자격 제도를 운영하여야 한다.

② ~ ⑤ (생략)

42) 「교통안전법 시행령」

제44조의3(교통안전담당자에 대한 교육) ① 교통시설설치·관리자등은 법 제54조의2제2항에 따라 교통안전담당자로 하여금 한국교통안전공단이 실시하는 다음 각 호의 구분에 따른 교육을 받도록 해야 한다.

1. 신규교육: 교통안전담당자의 직무를 시작한 날부터 6개월 이내에 1회
2. 보수교육: 교통안전담당자의 직무를 시작한 날이 속하는 연도를 기준으로 2년마다 1회
- ② 제1항에 따른 신규교육은 16시간으로, 보수교육은 회당 8시간으로 한다.
- ③ 한국교통안전공단은 다음 연도 교육일정 및 장소 등 계획을 수립해 매년 11월 30일까지 국토교통부장관에게 제출한 후 12월 31일까지 교통시설설치·관리자등에게 알려야 한다.
- ④ 한국교통안전공단은 전년도 교육인원 등 실적을 다음 연도 2월 말일까지 국토교통부장관에게 제출해야 한다.
- ⑤ 제1항부터 제4항까지에서 규정한 사항 외에 구체적인 교육 과목·내용 및 그 밖에 교육에 필요한 사항은 한국교통안전공단이 정해서 공고해야 한다.

의 교통안전담당자는 현행 제53조에 따른 교통안전담당자 교육 외에 개정안에 따른 교통안전 업무 담당자 교육을 중복하여 이수해야 하는 것으로 보임(참고1: 교통안전담당자를 지정해야 하는 교통시설설치·관리자 및 교통수단운영자 현황, 참고2: 교통안전담당자 교육 현황).

【 개정안과 현행 제54조의2(교통안전담당자의 지정 등) 비교 】

구 분	개정안(안 제23조의2)		제54조의2 (교통안전담당자의 지정 등)	
교육대상 및 규모	교통안전담당 공무원	교통시설설치·관리자 소속 직원 등	교통시설설치·관리자 소속 교통안전담당자	교통수단운영자 소속 교통안전담당자
	약 1.5만 명 내외로 추정		약 50여명	약 2,200여명
교육대상 중복여부	교통시설설치·관리자 소속의 교통안전담당자(약 50여명) 중복			

자료: 국토교통부

셋째, 개정안은 교통안전 담당 공무원 등에 대한 전문교육을 국토교통부장관이 실시하도록 하면서 해당 교육을 직접 시행할 교육기관에 대한 규정을 두고 있지 않은데, 국토교통부에 따르면 교통안전전문기관인 한국교통안전공단에 위탁하여 운영한다는 계획임.

현행 제59조제3항에서는 국토교통부장관의 업무의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 교통안전과 관련된 전문기관·단체에 위탁할 수 있도록 근거를 규정하고 있으므로 개정안에 따른 전문교육의 위탁에 관한 사항을 현행 제59조제3항을 근거로 대통령령⁴³⁾에서 규정할 수 있을

43) 「교통안전법」

제59조(권한의 위임 및 업무의 위탁) ①국토교통부장관 또는 지정행정기관의 장은 이 법에 따른

것으로 보임.

다만, 국토교통부에 따르면 교통안전 업무를 담당하는 공무원 등 교육 대상자 규모가 약 1.5만명 정도로 추산되고 있고, 현재 국토교통부 소속 교육훈련기관인 국토교통인재개발원 및 시·도 지역별 교통연수원 등 기관에서도 교통안전업무 담당 공무원 등에 대한 직무교육과정을 개설·운영하고 있는 점 등을 고려할 때, 개정안에 따른 전국 단위의 법정 의무 교육을 단일기관에서 시행하는 것이 적절한지 교육의 효과성 측면에서 면밀한 검토가 필요한 것으로 보임.

권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 소속 기관의 장 또는 시·도지사에게 위임할 수 있다.

②시·도지사는 제1항의 규정에 따라 국토교통부장관 또는 지정행정기관의 장으로부터 위임받은 권한의 일부를 국토교통부장관 또는 지정행정기관의 장의 승인을 얻어 시장·군수·구청장에게 재위임할 수 있다.

③국토교통부장관, 교통행정기관 또는 시장·군수·구청장은 이 법에 따른 업무의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 교통안전과 관련된 전문기관·단체에 위탁할 수 있다.

「교통안전법 시행령」

제48조(업무의 위탁) ① 국토교통부장관은 법 제59조제3항에 따라 다음 각 호의 업무를 한국교통안전공단에 위탁한다.

1. 법 제33조제6항에 따른 교통수단안전점검
2. 법 제35조의2제1항 및 제3항에 따른 교통안전우수사업자의 지정 및 지정 취소
3. 법 제45조제1항 및 제2항에 따른 교통시설안전진단 실시결과의 평가와 평가에 필요한 관련 자료의 제출 요구

4. 법 제53조제2항에 따른 시험의 실시 및 자격증명서의 발급

② 교통행정기관의 장의 업무 중 다음 각 호에 관한 국토교통부장관의 업무와 제1호 및 제4호에 관한 시·도지사등의 업무는 법 제59조제3항에 따라 한국교통안전공단에 위탁한다.

1. 법 제21조제1항·제3항에 따른 교통안전관리규정의 접수 및 준수 여부에 대한 확인·평가
2. 교통안전정보관리체계의 구축·관리
3. 삭제 <2017.9.19>
4. 운행기록등(자동차의 운행기록등만 해당한다)의 제출 요청 및 점검·분석
5. 교통안전체험연구·교육시설의 설치·운영
6. 교통문화지수의 개발·조사·작성 및 결과의 공표
7. 법 제33조제3항에 따른 교통수단안전점검에 필요한 관련 자료의 제출 요구
8. 법 제33조의2제1항부터 제4항까지의 규정에 따른 특별실태조사의 실시, 교통체계 개선권고와 그 이행에 필요한 행정적 지원, 이행계획서의 접수와 그 이행의 확인·점검 및 이행결과보고서의 접수

③·④ (생략)

한편, 내실있는 교통안전교육을 위한 교육기관 선정의 중요성을 고려할 때 전문인력, 시설기준 등 교육기관의 요건을 하위법령에서 구체화하도록 관련 근거를 법률에 명시하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

참고로, 「재난 및 안전관리 기본법」 제29조의2⁴⁴⁾에 따른 재난안전분야 종사자 교육의 경우 재난관리책임기관에서 재난안전분야 업무를 담당하는 공무원 등 교육대상자가 연간 2.2만명에 이르고 있으며, 같은 조 제2항 및 동법 시행령 제37조의2⁴⁵⁾에 따라 54개 재난안전 전문교육 대행기관⁴⁶⁾을 통해 분산하여 재난안전교육을 실시하고 있음.

넷째, 개정안은 ‘지정행정기관 등’이 소속 교통안전 담당 공무원 등으로 하여금 국토교통부장관이 실시하는 전문교육을 정기적으로 받게 하

44) 「재난 및 안전관리 기본법」

제29조의2(재난안전분야 종사자 교육) ① 재난관리책임기관에서 재난 및 안전관리업무를 담당하는 공무원이나 직원은 행정안전부장관이 실시하는 전문교육(이하 “전문교육”이라 한다)을 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 정기적으로 또는 수시로 받아야 한다.

② 행정안전부장관은 필요하다고 인정하면 대통령령으로 정하는 전문인력 및 시설기준을 갖춘 교육기관으로 하여금 전문교육을 대행하게 할 수 있다.

③ 행정안전부장관은 정당한 사유 없이 전문교육을 받지 아니한 자에 대하여 소속 재난관리책임기관의 장에게 징계할 것을 요구할 수 있다.

④ 전문교육의 종류 및 대상, 그 밖에 전문교육의 실시에 필요한 사항은 행정안전부령으로 정한다.

45) 「재난 및 안전관리 기본법 시행령」

제37조의2(재난안전분야 종사자 교육을 위한 전문교육기관) 법 제29조의2제2항에 따라 전문교육을 대행하게 할 수 있는 교육기관은 다음 각 호와 같다.

1. 행정안전부, 관계 중앙행정기관 또는 시·도 소속의 공무원 교육기관

2. 재난관리책임기관(행정기관 외의 기관만 해당한다) 소속의 교육기관

3. 재난 및 안전관리 분야 교육 운영 실적이 있는 민간교육기관으로서 행정안전부장관이 지정하는 교육기관

46) 중앙부처 소속 및 공공 교육기관 28개, 지방자치단체 소속기관 16개, 민간 교육기관 10개 (“2022년도 재난안전 전문교육 운영 기본계획”, 행정안전부, 2022.1)

도록 의무화하면서 해당 의무를 위반한 경우 벌칙 등 제재규정을 별도로 두고 있지 않은데, 개정안에 따른 의무 교육의 실효성 제고를 위해 제재 근거를 마련할 것인지 여부 및 제재 방식에 대한 검토가 필요한 것으로 보임.

예를 들어, 현행 제65조제2항제9의3호⁴⁷⁾에 따르면, 제54조의2제2항을 위반하여 교통안전담당자 교육을 받게 하지 않은 교통시설설치·관리자 등에 대하여 500만원 이하의 과태료를 부과하도록 하고 있음. 또한, 「재난 및 안전관리 기본법」 제29조의2제1항 및 제3항⁴⁸⁾에서는 재난안전책임기관 소속 ‘공무원 및 직원’에게 직접 전문교육 이수 의무를 부과하면서 정당한 사유 없이 전문교육을 받지 아니한 자에 대하여 행정안전부장관이 소속 재난관리책임기관의 장에게 징계를 요구할 수 있도록 규정하고 있음. 반면, 국가와 지방자치단체 소속 공무원 등에게 성인지 교육의 실시를 의무화하고 있는 「양성평등기본법」⁴⁹⁾등에서는 교육의무

47) 「교통안전법」

제65조(과태료) ① (생략)

②다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

9의2. 제54조의2제1항을 위반하여 교통안전담당자를 지정하지 아니한 자

9의3. 제54조의2제2항을 위반하여 교육을 받게 하지 아니한 자

48) 「재난 및 안전관리 기본법」

제29조의2(재난안전분야 종사자 교육) ① 재난관리책임기관에서 재난 및 안전관리업무를 담당하는 공무원이나 직원은 행정안전부장관이 실시하는 전문교육(이하 “전문교육”이라 한다)을 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 정기적으로 또는 수시로 받아야 한다.

② 행정안전부장관은 필요하다고 인정하면 대통령령으로 정하는 전문인력 및 시설기준을 갖춘 교육기관으로 하여금 전문교육을 대행하게 할 수 있다.

③ 행정안전부장관은 정당한 사유 없이 전문교육을 받지 아니한 자에 대하여 소속 재난관리책임기관의 장에게 징계할 것을 요구할 수 있다.

④ 전문교육의 종류 및 대상, 그 밖에 전문교육의 실시에 필요한 사항은 행정안전부령으로 정한다.

49) 「양성평등기본법」

제18조(성인지 교육) ① 국가와 지방자치단체는 사회 모든 영역에서 법령, 정책, 관습 및 각종 제

위반에 대해 별도의 제재규정을 두고 있지 않음.

그 밖에, 안 제23조의2제2항에서는 “교통안전교육의 실시에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다”라고 규정하고 있는데 예측 가능성 제고를 위해 교육대상자, 교육내용, 교육방법 등 하위법령에서 정하도록 위임할 사항을 근거법률에서 보다 구체적으로 명시하는 것이 바람직한 것으로 보임.

참고로, 국회예산정책처에 따르면 개정안과 같이 교통안전업무를 담당하는 공무원, 직원이 정기적으로 교통안전교육을 받도록 할 경우 교육비, 인건비, 임차료 등을 감안한 추가 재정소요는 2023년부터 2027년까지 5년 동안 총 64억 2,100만원으로 연평균 12억 8,400만원으로 추계됨.⁵⁰⁾

도 등이 여성과 남성에게 미치는 영향을 인식하는 능력을 증진시키는 교육(이하 “성인지 교육”이라 한다)을 전체 소속 공무원 등에게 실시하여야 한다.

② 국가와 지방자치단체는 성인지 교육을 한국양성평등교육진흥원 또는 대통령령으로 정하는 관련 전문기관에 위탁할 수 있다.

③ 성인지 교육의 내용·방법 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

50) “교통안전법 일부개정법률안(의안번호 2112342) 비용추계서”, 국회예산정책처, 2021.12.29.

참고1

교통안전담당자를 지정해야 하는 교통시설설치·관리자 및 교통수단운영자 현황

■ 교통안전법 시행령 [별표 8의2]

사업 구분		교통안전담당자 지정 인원
1. 교통시설 설치·관리자	가. 「한국도로공사법」에 따른 한국도로공사 나. 「도로법」 제2조제1호 및 제2호에 따른 도로 및 도로부속물에 대해 「사회기반시설에 대한 민간투자법」에 따른 민간투자사업을 시행하고, 같은 법 제24조에 따라 이를 관리·운영하는 법인 다. 「도로법」 제36조에 따라 도로관리청의 허가를 받아 도로공사를 시행하거나 유지하는 자로서 도로관리청이 아닌 자 라. 「유료도로법」 제6조에 따라 유료도로를 신설 또는 개축해 통행료를 받는 비도로관리청	1명 이상
2. 교통수단 운영자	다음 중 어느 하나에 해당하는 자로서 사업용으로 20대 이상의 자동차(피견인자동차 및 다목의 일반화물자동차 운송사업의 허가를 받은 자가 위·수탁으로 관리하는 자동차는 제외한다)를 사용하는 자 가. 「여객자동차 운수사업법」 제4조에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받거나 등록을 한 자 나. 「여객자동차 운수사업법」 제13조에 따라 여객자동차운송사업의 관리를 위탁받은 자 다. 「화물자동차 운수사업법」 제3조 및 같은 법 시행령 제3조제1호에 따라 일반화물자동차 운송사업의 허가를 받은 자	1명 이상

참고2

교통안전담당자 교육현황

□ 교육개요

○ (관련근거) 「교통안전법」 제54조의2 및 같은 법 시행령 제44조의3

「교통안전법」 제54조의2(교통안전담당자의 지정 등) ① 대통령령으로 정하는 교통시설설치·관리자 및 교통수단운영자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람을 교통안전담당자로 지정하여 직무를 수행하게 하여야 한다.

② 제1항에 따른 교통시설설치·관리자 및 교통수단운영자는 교통안전담당자로 하여금 교통안전에 관한 전문지식과 기술능력을 향상시키기 위하여 교육을 받도록 하여야 한다.

「교통안전법 시행령」 제44조의3(교통안전담당자에 대한 교육) ① 교통시설설치·관리자등은 법 제54조의2제2항에 따라 교통안전담당자로 하여금 한국교통안전공단이 실시하는 다음 각 호의 구분에 따른 교육을 받도록 해야 한다.

○ (대상) 교통시설설치·관리자에서 “교통안전담당자”로 지정된 자

- * 한국도로공사 및 민자법인 소속 약 50여명
- * 교통수단운영자(운수업체 등) 소속 약 2,200명

○ (과정) 신규교육(최초, 16시간), 보수교육(격년, 8시간)

○ (내용) 교통관련 법규, 도로/교통안전시설 등으로 구성

구 분	교육내용
신규교육 (16시간)	· 교통관련 법규 · 도로 기하구조 및 속도관리 · 교통사고 조사분석 · 교통안전관리론 · 교통안전관리규정 · 도로/교통안전시설 · 교통시설 유지관리 · 현장실습
보수교육 (8시간)	· 교통관련 법규 · 도로/교통안전시설 · 교통안전관리규정 실무 · 교통사고 조사분석 실무

□ 교육실시 현황

구 분			교육인원	교육방법
교통시설설치·관리자	2019-2020년 (누적)	신규교육	61명	집합교육 또는 온라인교육
교통수단운영자 (운수업체 등)			2,487명	

* 보수교육은 2021년부터 격년으로 실시

자료: 한국교통공단, “2021년도 교통안전연차보고서”, 국토교통부(2021.8)

IV. 권칠승의원 대표발의(2112876)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 권칠승의원 등 11인

나. 제 안 일 : 2021. 10. 18.

다. 회 부 일 : 2021. 10. 19.

2. 제안이유 및 주요내용

급속도로 진행되고 있는 인구고령화 현상에 따라 만 65세 이상 고령운전자의 교통안전이 사회문제로 대두되고 있음. 고령운전자의 교통사고 건수 및 사고율은 증가 추세에 있으며, 가해 운전자의 연령대가 높아질수록 교통사고에 따른 치사율이 상승한다는 연구결과도 있음.

그런데 「도로교통법」상의 고령운전자 관련 교통안전제도는 교통안전교육 및 정기 적성검사의 강화에 그치며, 점차 운전자 중 높은 비중을 차지할 것으로 예상되는 고령운전자에 관련한 체계적이고 종합적인 대책이 마련되어 있지 않아 고령운전자의 교통안전에 대한 국가 책임을 강화해야 한다는 지적이 있음.

이에 5년 단위의 국가교통안전기본계획 수립 시에 고령운전자의 안전운전 및 교통사고 예방에 관한 사항이 포함되도록 하는 한편, 고령운전자의 교통안전을 위하여 도로환경 개선과 교통안전시설 정비·확

충에 필요한 시책을 강구하도록 하고 필요한 경우 예산의 범위에서 재정적으로 지원할 수 있도록 함으로써, 고령자에 대한 체계적이고 종합적인 교통안전 대책을 마련하려는 것임(안 제15조제2항제11호의2 및 제24조의2 신설 등).

3. 검토의견

가. 국가교통안전기본계획에 고령운전자의 안전운전 및 교통사고 예방에 관한 사항 포함(안 제15조제2항제11호의2 신설)

1) 개정안의 내용

안 제15조제2항은 국가교통안전기본계획 수립 시 만 65세 이상의 차량운전자(개정안에서 “고령운전자”로 약칭)의 안전운전 및 교통사고 예방에 관한 사항을 포함하도록 하려는 것임.

현행	개정안
제15조(국가교통안전기본계획) ① (생략) ② 국가교통안전기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 교통안전에 관한 중·장기 종합정책방향 2. 육상교통·해상교통·항공교통 등 부문별 교통사고의 발생현황과 원인의 분석 3. 교통수단·교통시설별 교통사고 감소목표 4. 교통안전지식의 보급 및 교통문화 향상목표 5. 교통안전정책의 추진성과에 대한 분석·평가 6. 교통안전정책의 목표달성을 위한 부문별 추진전략	제15조(국가교통안전기본계획) ① (현행과 같음) ② ----- -----. 1. ~ 11. (현행과 같음)

7. 부문별·기관별·연차별 세부 추진계획 및 투자계획 8. 교통안전표지·교통관제시설·항행안전시설 등 교통안전시설의 정비·확충에 관한 계획 9. 교통안전 전문인력의 양성 10. 교통안전과 관련된 투자사업계획 및 우선순위 11. 지정행정기관별 교통안전대책에 대한 연계와 집행력 보완방안 <u><신 설></u> 12. 그 밖에 교통안전수준의 향상을 위한 교통안전시책에 관한 사항 ③ ~ ⑦ (생략)	<u>11의2. 만 65세 이상의 차량운전자(이하 “고령운전자”라 한다)의 안전운전 및 교통사고 예방에 관한 사항</u> 12. (현행과 같음) ③ ~ ⑦ (현행과 같음)
---	--

2) 국토교통부 의견

고령운전자 등에 대한 체계적인 교통안전 정책의 추진이 필요하나, 고령운전자뿐만 아니라 고령자 전반(운전자, 보행자 등)에 대한 교통안전을 고려할 필요가 있음.

3) 검토의견

우리나라는 2017년 고령사회(65세 이상 인구가 7% 이상) 진입에 이어 2025년이면 초고령사회(20% 이상)가 될 것으로 예상되는 등 고령화가 가속화되고 있으며, 운전자 중 65세 이상의 고령운전자는 더 빠른 속도로 증가하여 그 비중이 매년 증가 추세에 있음.

특히, 경찰청에 따르면 2019년 전체 교통사고 사망사고 중 고령운전자가 야기한 비율은 22.9%에 달하였고, 사고 발생 시 치사율도 다른 연령대에 비해 높은 실정임.⁵¹⁾

【 고령 운전자 면허소지 및 사망자 비교 】

(단위: 명)

연도	면허소지자			교통사고 사망자		
	전체	고령자	비율(%)	전체	고령운전자 야기	비율(%)
2019	32,649,584	3,337,165	10.2	3,349	769	22.9
2018	32,161,081	3,070,650	9.5	3,781	843	22.1
2017	31,665,393	2,797,409	8.8	4,185	848	20.3
2016	31,190,359	2,492,776	8.0	4,292	759	17.7
2015	30,293,621	2,294,058	7.6	4,621	815	17.6

개정안은 이러한 인구구조 변화 및 고령운전자의 특성 등을 반영한 체계적이고 종합적인 교통안전 대책이 필요하다는 문제의식 하에, 관련 사항을 국가교통안전기본계획(이하 “기본계획”)에 포함하도록 법률에 명시하려는 것임.

현행 기본계획의 수립 및 추진 체계를 보면, 지정행정기관⁵²⁾이 국

51) 치사율은 사고 100건당 사망자 수를 의미하며, 2019년 전체 평균은 100건 당 1.9명이었으나 고령자의 경우 100건 당 3명으로 나타남. (「22개 기관 합동 고령자 교통안전 종합계획 마련」, 경찰청 브리핑, 2020.9.24.)

52) 「교통안전법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

5. “지정행정기관”이라 함은 교통수단·교통시설 또는 교통체계의 운행·운항·설치 또는 운영 등에 관하여 지도·감독을 행하거나 관련 법령·제도를 관장하는 「정부조직법」에 의한 중앙행정기관으로서 대통령령으로 정하는 행정기관을 말한다.

「교통안전법 시행령」

제2조(지정 행정기관) 「교통안전법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제5호에 따른 지정행정기관

토교통부장관의 지침에 따라 소관별로 제출한 계획을 종합·조정하여 5년 주기로 기본계획을 수립하여 공고하면, 이에 따라 모든 지정행정기관의 장과 시·도지사가 그 집행을 위해 시행계획 등을 수립·시행토록 하고 있으므로⁵³⁾,

은 다음 각 호와 같다.

1. 기획재정부 / 2. 교육부 / 3. 법무부 / 4. 행정안전부 / 5. 문화체육관광부 /
6. 농림축산식품부 / 7. 산업통상자원부 / 8. 보건복지부 / 8의2. 환경부 / 9. 고용노동부 /
10. 여성가족부 / 11. 국토교통부 / 12. 해양수산부 / 12의2. 삭제 / 13. 경찰청 /
14. 국무총리가 교통안전정책상 특히 필요하다고 인정하여 지정하는 중앙행정기관

53) 「교통안전법」

제15조(국가교통안전기본계획) ①국토교통부장관은 국가의 전반적인 교통안전수준의 향상을 도모하기 위하여 교통안전에 관한 기본계획(이하 “국가교통안전기본계획”이라 한다)을 5년 단위로 수립하여야 한다.

② (생략)

③국토교통부장관은 국가교통안전기본계획의 수립을 위하여 지정행정기관별로 추진할 교통안전에 관한 주요 계획 또는 정책에 관한 사항이 포함된 지침을 작성하여 지정행정기관의 장에게 통보하여야 하며, 지정행정기관의 장은 통보받은 지침에 따라 소관별 교통안전에 관한 계획을 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

④국토교통부장관은 제3항에 따라 제출받은 소관별 교통안전에 관한 계획을 종합·조정하여 국가교통안전기본계획안을 작성한 후 국가교통위원회의 심의를 거쳐 이를 확정한다.

⑤국토교통부장관은 제4항의 규정에 따라 확정된 국가교통안전기본계획을 지정행정기관의 장과 시·도지사에게 통보하고, 이를 공고(인터넷 게재를 포함한다. 이하 같다)하여야 한다. (이하 생략)

제16조(국가교통안전시행계획) ①지정행정기관의 장은 국가교통안전기본계획을 집행하기 위하여 매년 소관별 교통안전시행계획안을 수립하여 이를 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

②국토교통부장관은 제1항의 규정에 따라 제출받은 소관별 교통안전시행계획안을 국가교통안전기본계획에 따라 종합·조정하여 국가교통안전시행계획안을 작성한 후 국가교통위원회의 심의를 거쳐 이를 확정한다.

③국토교통부장관은 제2항의 규정에 따라 확정된 국가교통안전시행계획을 지정행정기관의 장과 시·도지사에게 통보하고, 이를 공고하여야 한다.

(이하 생략)

제17조(지역교통안전기본계획) ①시·도지사는 국가교통안전기본계획에 따라 시·도의 교통안전에 관한 기본계획(이하 “시·도교통안전기본계획”이라 한다)을 5년 단위로 수립하여야 하며, 시장·군수·구청장은 시·도교통안전기본계획에 따라 시·군·구의 교통안전에 관한 기본계획(이하 “시·군·구교통안전기본계획”이라 한다)을 5년 단위로 수립하여야 한다.

(이하 생략)

18조(지역교통안전시행계획) ①시·도지사 및 시장·군수·구청장은 소관 지역교통안전기본계획을 집행하기 위하여 시·도교통안전시행계획과 시·군·구교통안전시행계획(이하 “지역교통안전시행계획”이라 한다)을 매년 수립·시행하여야 한다.

②시·도지사는 시·도교통안전시행계획을 수립한 때에는 국토교통부장관에게 제출한 후 이를 공고하여야 하며, 시장·군수·구청장은 시·군·구교통안전시행계획을 수립한 때에는 시·도지사에게 제출한 후 이를 공고하여야 한다.

고령운전자의 안전운전 및 교통사고 예방에 관한 사항이 기본계획에 필수적으로 포함되는 경우 관련 정책이 보다 체계적이고 지속적으로 추진될 수 있다는 점에서 개정안의 취지는 긍정적인 것으로 보임.

참고로, 국토교통부는 이미 제6차 국가교통안전기본계획(2007~2011)에서 고령운전자에 대한 교육제도와 실버존(노인보호구역) 시행을 도로교통부문 중점과제로 설정한 이래, 제7차(2012~2016)에서 고령운전자 자가진단 매뉴얼 제작 및 교통안전 교육프로그램 개발·시행, 제8차(2017~2021)에서 고령운전자 운전면허 갱신주기 조정 및 노인성 질환자 면허관리 강화 등을 중점과제로 설정하였음⁵⁴⁾.

한편, 국토교통부는 고령운전자뿐만 아니라 고령자 전반(운전자, 보행자 등)에 대한 교통안전을 고려할 필요가 있다는 점에서 모든 만 65세 이상인 “고령자⁵⁵⁾”의 안전운전 및 교통사고 예방에 관한 사항을

제19조(지역교통안전기본계획 등의 조정) ①국토교통부장관은 시·도교통안전기본계획 또는 시·도교통안전시행계획이 국가교통안전기본계획 또는 국가교통안전시행계획에 위배되는 경우에는 해당 시·도지사에게 시·도교통안전기본계획 또는 시·도교통안전시행계획의 변경을 요구할 수 있다.

②시·도지사는 시·군·구교통안전기본계획 또는 시·군·구교통안전시행계획이 시·도교통안전기본계획 또는 시·도교통안전시행계획에 위배되는 경우에는 해당 시장·군수·구청장에게 시·군·구교통안전기본계획 또는 시·군·구교통안전시행계획의 변경을 요구할 수 있다.

54) 국토교통부는 제9차 국가교통안전기본계획(2022~2026)의 경우 2022년 상반기 내 수립을 완료할 예정이라는 설명임.

55) 현행 제23조에서는 동일한 의미로 “노인”이라는 용어를 사용하고 있음.

「교통안전법」

제23조(교통안전지식의 보급 등) ③ 국가등은 어린이, 노인 및 장애인의 교통안전 체험을 위한 교육시설을 설치할 수 있다. 이 경우 해당 교육시설을 설치하고자 하는 교통행정기관의 장은 관계 행정기관의 장과 협의하여야 한다.

기본계획에 포함할 필요가 있다는 의견이나,

장애인, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 다른 교통약자⁵⁶⁾와 달리 고령자만을 기본계획에 포함하도록 명시하는 것이 바람직한지 논의가 필요한 것으로 보임.

나. 고령운전자 교통안전에 필요한 시책의 강구 및 재정적 지원의 근거 마련(안 제24조의2 신설)

1) 개정안의 내용

안 제24조의2는 국가등(국가 및 지방자치단체)이 도로환경 개선 및 교통안전시설 확충·정비 등 고령운전자의 교통안전에 필요한 시책을 강구하도록 하고, 그 추진을 위하여 필요한 경우 재정적 지원을 할 수 있도록 근거 규정을 마련하려는 내용임.

현행	개정안
<신설>	제24조의2(고령운전자의 교통안전 등) ① 국가등은 도로환경을 개선하고 교통안전시설을 확충·정비하는 등 고령운전자의 교통안전에 필요한 시책을 강구하여야 한다. ② 국가등은 제1항에 따른 고령운전

56) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “교통약자”란 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 말한다.

	<u>자의 교통안전 시책을 추진하기 위하여 필요한 경우 예산의 범위에서 재정적 지원을 할 수 있다.</u>
--	---

2) 국토교통부 의견

고령운전자뿐만 아니라 고령자 전반(운전자, 보행자 등)에 대한 교통 안전을 고려할 필요가 있음(안 제15조제2항 신설에 대한 의견과 동일).

3) 검토의견

국가등에 고령운전자의 교통안전에 필요한 시책을 강구하도록 법적인 의무를 부여하는 한편, 구체적인 사업 추진에 필요한 재정적 지원을 할 수 있는 근거를 함께 마련함으로써 보다 적극적으로 고령운전자 교통안전 관련 시책을 개발·시행하도록 하려는 개정안의 취지는 바람직한 측면이 있는 것으로 보임.

다만, 현행 제9조제1항⁵⁷⁾에서 이미 국가등으로 하여금 “교통안전에 관한 시책의 원활한 실시를 위하여 예산의 확보, 재정지원 등 재정·금융상의 필요한 조치를 강구”하도록 규정하고 있으므로, 안 제24조의2제2항은 그 개정 실익이 크지 않은 것으로 보임.

57) 「교통안전법」

제9조(재정 및 금융조치) ①국가등은 교통안전에 관한 시책의 원활한 실시를 위하여 예산의 확보, 재정지원 등 재정·금융상의 필요한 조치를 강구하여야 한다.

② 국가등은 이 법에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 교통안전장치 장착을 의무화할 경우 이에 따른 비용을 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다.

(이하 생략)

문 의 처
02)6788-5584