



제439회 국회 (정기회)
제1차 국토교통위원회

도시철도법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 도시철도운송사업의 위탁 대상기관 한정 및 재위탁 금지 등〉
■ 윤종오의원 대표발의(의안번호 제2218065호)

2026. 9.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 윤중오의원 대표발의(의안번호 제2218065호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. 다른 법률에 우선 적용 규정 신설(안 제4조)	3
2. 운영인력 기준 설정 시 근로조건 등 고려 및 의견수렴절차 마련 (안 제27조)	7
3. 도시철도운송사업의 위탁 대상기관 한정 등(안 제42조 및 제47조)	12

□ 윤종오의원 대표발의(2218065)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 윤종오의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2026. 4. 2.
3. 회 부 일 : 2026. 4. 3.

II. 제안이유 및 주요내용

제안이유

현행법은 도시철도의 건설·운영 및 안전관리에 관한 사항을 규정하고 있으나, 민간이 참여하는 도시철도의 경우 운영 과정에서 비용 절감 중심의 관리로 인해 인력 운영, 안전관리 및 서비스 수준 저하에 대한 우려가 제기되고 있음.

또한 공공 인프라 및 재정이 투입되는 사업임에도 불구하고 운영의 공공성과 책임성을 충분히 확보하기 위해 제도적 장치가 미흡하다는 지적이 있음.

이에 도시철도 운영의 공공성과 안전성을 강화하기 위하여 관련 기준과 관리체계를 정비하려는 것임.

주요내용

- 가. 개정된 도시철도법이 도시철도의 건설·운영 등에 관하여 다른 법률에 우선 적용되도록 함(안 제4조).
- 나. 운영인력 기준 설정 시 안전을 담보할 수 있도록 규모 및 근로조건 등 노동환경을 고려하고 의견수렴 절차를 마련함(안 제27조).
- 다. 재정이 투입되는 도시철도운송사업의 위탁 대상을 공공기관 및 지방공기업으로 한정하고, 재위탁을 제한하여 운영의 공공성을 강화함(안 제42조 및 제47조).

Ⅲ. 검토의견

1. 다른 법률에 우선 적용 규정 신설(안 제4조)

개정안은 도시철도의 건설 및 운영, 도시철도차량 등의 관리에 관하여 이 법에서 정한 사항에 대하여는 다른 법률에 우선하여 이 법을 적용하도록 하려는 것임.

현행	개정안
제4조(다른 법률과의 관계) <신설> (생략)	제4조(다른 법률과의 관계) ① 도시철도의 건설 및 운영, 도시철도차량 등의 관리에 관하여 이 법에서 정한 사항에 대하여는 다른 법률에 우선하여 이 법을 적용한다. ② (현행 제목 외의 부분과 같음)

가. 검토의견

현행법은 도시철도의 건설, 도시철도운송사업 등에 대해 규정하고 있고, 제4조에서는 도시철도의 안전에 관하여는 「철도안전법」을 적용하도록 하고 있음.¹⁾

개정안은 도시철도의 건설 및 운영, 도시철도차량 등의 관리에 관한 사항에 대해 다른 법률에 우선하여 이 법을 적용하도록 명시하려는 것

1) 「도시철도법」

제4조(다른 법률과의 관계) 도시철도의 안전에 관하여는 「철도안전법」을 적용한다.

으로, 도시철도의 건설·운영, 도시철도차량 관리에 관해서는 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」, 「사회기반시설에 대한 민간투자법」(이하 “민간투자법”이라 함) 등이 적용될 수 있으므로, 개정안과 같이 「도시철도법」의 우선 적용을 규정하기 위해서는 다른 법률 간의 중복·모순이 발생하는 지 등을 검토할 필요가 있음.

먼저, 철도 건설 및 유지 관리에 관한 일반법인 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제3조²⁾는 “다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 법에서 정하는 바에 따른다.”고 규정하고 있어 「도시철도법」에서 우선 적용 규정을 두더라도 해당 법률과의 적용상 우선순위 등에 모순이 발생할 우려는 없어 보임.

다음으로, 「민간투자법」 제3조³⁾에서는 이 법은 민간투자사업에 관하여 관계법률에 우선하여 적용하도록 하고 있고, 관계법률은 민간투자사업과 관련된 법률 및 「민간투자법」 제2조제14호⁴⁾에서 열거되어 있는

2) 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」

제3조(다른 법률과의 관계) 철도(「철도사업법」 제2조제5호에 따른 전용철도는 제외한다. 이하 같다)의 건설과 철도시설의 유지관리에 관하여는 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 법에서 정하는 바에 따른다.

3) 「사회기반시설에 대한 민간투자법」

제3조(관계법률과의 관계 등) ① 이 법은 민간투자사업에 관하여 관계법률에 우선하여 적용한다.

4) 「사회기반시설에 대한 민간투자법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

14. “관계법률”이란 사회기반시설사업을 시행할 때 민간투자사업과 관련된 법률 및 다음 각 목에 해당하는 법률을 말한다.

가. 「유료도로법」

나. 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」

다. 삭제 <2016. 3. 29.>

라. 「전기통신사업법」

마. 「전파법」

바. 「학교시설사업 촉진법」

사. 「주택법」

법률을 의미하는데, 「도시철도법」은 민간투자사업과 관련한 법률로서, 「도시철도법」에서 우선 적용 규정을 두는 경우 「민간투자법」과의 적용상 우선순위 등에 모순이 발생할 가능성이 있음.

따라서 도시철도의 건설·운영 등에 관하여 「도시철도법」을 다른 법률에 포괄적으로 우선하도록 규정하기보다는, 다른 법률과 달리 규율할 필요가 있는 사항에 대해서 개별적인 특례를 두는 방안을 검토할 필요가 있음.

나. 관계 기관 및 단체 의견

1) 국토교통부

도시철도는 건설·운영과정에서 도시철도법 및 철도사업법, 철도안전법, 민간투자법 등 관련 법령이 상호 보완적으로 적용되는 체계임.

법 전반에 대한 포괄적 우선 적용은 법령 해석 상 혼선 우려가 있으므로, 특례가 필요한 사항에 한하여 개별적으로 규정하는 것이 바람직함.

2) 부산광역시, 경기도(의정부시 포함)

도시철도 운영은 「지방공기업법」, 「국가계약법」, 「철도안전법」, 「대중교통법」, 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 등 다양한 개별 법률과 연계되어 운영되는 분야로 특정 법률의 우선 적용을 포괄적으로

아. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」
자. 「산림자원의 조성 및 관리에 관한 법률」
차. 「산지관리법」
카. 「국유림의 경영 및 관리에 관한 법률」

규정할 경우 관계 법령 간 충돌 및 해석상 혼선 발생 가능성이 있음.

이에 “다른 법률에 우선 적용”이라는 포괄 규정보다는 적용범위를 구체적으로 명확히 해야 할 필요가 있음.

2. 운영인력 기준 설정 시 근로조건 등 고려 및 종사자 의견수렴절차 마련 (안 제27조)

개정안은 국토교통부장관이 운영인력에 관한 기준을 정하는 경우 철도운수종사자의 건강 및 이용자의 안전을 보장하기 위한 근무형태·인력의 규모 등을 종합적으로 고려하여야 하며, 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 철도운수종사자의 의견을 듣도록 하려는 것임.

현행	개정안
제27조(면허의 기준) (생략) <신설>	제27조(면허의 기준) ① (현행 제목 외의 부분과 같음) ② 국토교통부장관은 제1항제2호에 따라 운영인력에 관한 기준을 정하는 경우에는 「산업안전보건법」 및 관계 법령의 취지를 고려하여 철도운수종사자의 건강 및 이용자의 안전을 보장하기 위한 근무형태·인력의 규모 등을 종합적으로 고려하여야 하며, 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 철도운수종사자의 의견을 들어야 한다.

도시철도운송사업⁵⁾은 도시철도시설을 이용한 여객 및 화물 운송, 도시철도차량의 정비 및 열차의 운행 관리 등의 사업을 말하고, 현행법 제

5) 「도시철도법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

6. “도시철도운송사업”이란 도시철도와 관련된 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사업을 말한다.

가. 도시철도시설을 이용한 여객 및 화물 운송

나. 도시철도차량의 정비 및 열차의 운행 관리

26조⁶⁾는 국가 또는 지방자치단체가 아닌 법인으로서 도시철도운송사업을 하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 도시철도운송사업계획을 제출하여 시·도지사에게 면허를 받도록 하고 있음.

한편, 현행법 제27조⁷⁾는 도시철도운송사업의 면허기준을 ①해당 사업이 도시교통의 수송수요에 적합할 것, ②해당 사업을 수행하는 데 필요한 도시철도차량 및 운영인력 등이 국토교통부령으로 정하는 기준에 맞을 것으로 규정하고 있음.

동법 시행규칙 별표⁸⁾에서는 도시철도 운영인력에 관한 기준과 관련하여 “도시철도운송사업의 안전 및 이용자 편의를 보장할 수 있다고 인

6) 「도시철도법」

제26조(면허 등) ① 국가 또는 지방자치단체가 아닌 법인으로서 도시철도운송사업을 하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 도시철도운송사업계획을 제출하여 시·도지사에게 면허를 받아야 한다.

② 도시철도운송사업의 사업구간이 인접한 시·도에 걸쳐있는 경우에는 해당 시·도지사 간 협의에 따라 면허를 줄 시·도지사를 정하되 협의가 성립되지 아니한 경우에는 국토교통부장관이 조정할 수 있다. 이 경우 시·도지사는 특별한 사유가 없으면 국토교통부장관의 조정에 따라야 한다.

③ 시·도지사는 제1항에 따라 면허를 주기 전 도시철도운송사업계획에 대하여 국토교통부장관과 미리 협의하여야 한다.

④ 시·도지사는 제1항에 따라 면허를 줄 때에는 도시교통의 원활화와 이용자의 안전 및 편의 증진을 위하여 필요한 조건을 붙일 수 있다.

7) 「도시철도법」

제27조(면허의 기준) 도시철도운송사업의 면허기준은 다음 각 호와 같다.

1. 해당 사업이 도시교통의 수송수요에 적합할 것
2. 해당 사업을 수행하는 데 필요한 도시철도차량 및 운영인력 등이 국토교통부령으로 정하는 기준에 맞을 것

8) 「도시철도법 시행규칙」 [별표1] 도시철도운송사업의 면허기준(제5조 관련)

구분	면허기준
도시철도 차량의 대수	법 제6조에 따라 시·도지사가 수립한 노선별 도시철도기본계획에서 정한 도시철도차량의 대수 또는 법 제7조제1항에 따라 국토교통부장관의 승인을 받은 도시철도사업계획에서 정한 도시철도차량의 대수
운영인력	도시철도운송사업계획서에 포함된 도시철도차량의 종류·대수 및 운행계획 등을 고려할 때 도시철도운송사업의 안전 및 이용자 편의를 보장할 수 있다고 인정되는 도시철도종사자를 보유할 것

정되는 도시철도종사자를 보유할 것”으로 추상적으로 규정하고 있고, 구체적인 근무형태, 인력의 규모 등에 대해서는 규정하고 있지 않음.

도시철도 운영인력의 규모와 근무형태는 종사자의 업무부담뿐만 아니라 도시철도의 안전한 운행에도 영향을 미칠 수 있다는 점에서, 운영인력 기준을 정할 때 이를 고려하도록 한 개정안의 취지는 타당한 측면이 있음.

다만, 도시철도운송사업 면허는 운송의 안전 및 이용자 편의 등을 확보하기 위하여 도시철도운송사업자로서 갖추어야 할 요건을 심사하는 제도라는 점에서, 운영인력의 근무형태 등이 도시철도의 안전한 운행에 미치는 영향을 면허기준에 반영하는 것과 별개로, 개정안과 같이 ‘철도 운수종사자의 건강 보호’ 자체를 면허기준 설정 시 고려하도록 하는 것이 면허제도의 목적에 부합하는지 검토할 필요가 있음.

참고로 「산업안전보건법」 9)에서는 근로자의 작업환경을 점검하기 위한 안전보건관리체제를 마련하도록 하고 있고, 「근로기준법」 10)에서는

9) 「산업안전보건법」

제1절 안전보건관리체제

제14조(이사회 보고 및 승인 등) ① 「상법」 제170조에 따른 주식회사 중 대통령령으로 정하는 회사의 대표이사는 대통령령으로 정하는 바에 따라 매년 회사의 안전 및 보건에 관한 계획을 수립하여 이사회에 보고하고 승인을 받아야 한다.

② 제1항에 따른 대표이사는 제1항에 따른 안전 및 보건에 관한 계획을 성실하게 이행하여야 한다.

③ 제1항에 따른 안전 및 보건에 관한 계획에는 안전 및 보건에 관한 비용, 시설, 인원 등의 사항을 포함하여야 한다.

제15조(안전보건관리책임자) ① 사업주는 사업장을 실질적으로 총괄하여 관리하는 사람에게 해당 사업장의 다음 각 호의 업무를 총괄하여 관리하도록 하여야 한다.

1. 사업장의 산업재해 예방계획의 수립에 관한 사항
2. 제25조 및 제26조에 따른 안전보건관리규정의 작성 및 변경에 관한 사항
3. 제29조에 따른 안전보건교육에 관한 사항
4. 작업환경측정 등 작업환경의 점검 및 개선에 관한 사항

근로조건을 보호하기 위한 근로감독관 제도를 마련하고 있는 등 근로자의 근무환경, 근로조건 등에 대해서는 다른 법률에서 규정하고 있음.

한편, 개정안 제27조제2항은 ‘철도운수종사자’의 건강 및 이용자의 안전을 보장하기 위한 근무형태·인력규모 등을 고려하고 철도운수종사자의 의견을 듣도록 하고 있으나, 현행 「도시철도법」은 도시철도차량의 운전·운행관리 및 정비, 승무 및 역무서비스, 도시철도시설의 유지보수 등의 업무에 종사하는 자를 ‘도시철도종사자’로 정의하고 있으므로, 개정취지 및 현행법의 용어체계에 맞게 ‘철도운수종사자’를 ‘도시철도종사자’로 수정할 필요가 있음¹¹⁾.

나. 관계 기관 및 단체 의견

1) 국토교통부

철도운수종사자의 건강 및 안전 확보와 관련된 사항은 「산업안전보건법」 등에서 기 규율 중이므로 중복규제 소지가 우려됨.

10) 「근로기준법」

제101조(감독 기관) ① 근로조건의 기준을 확보하기 위하여 고용노동부와 그 소속 기관에 근로감독관을 둔다.

제102조(근로감독관의 권한) ① 근로감독관은 사업장, 기숙사, 그 밖의 부속 건물을 현장조사하고 장부와 서류의 제출을 요구할 수 있으며 사용자와 근로자에 대하여 심문(尋問)할 수 있다.

② 의사인 근로감독관이나 근로감독관의 위촉을 받은 의사는 취업을 금지하여야 할 질병에 걸릴 의심이 있는 근로자에 대하여 검진할 수 있다.

11) 「도시철도법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

9. “도시철도종사자”란 도시철도차량의 운전·운행관리 및 정비 업무, 도시철도 이용자를 상대로 하는 승무 및 역무서비스 업무, 도시철도시설의 유지보수 업무, 그 밖에 도시철도차량의 안전운행 또는 질서유지에 관한 업무에 종사하는 자를 말한다.

또한, 면허 발급은 철도운송사업의 특성을 반영하여 철도사업법 등 관련 법령에 따라 절차 및 발급 기준의 형평성을 일치시킬 필요가 있음.

면허발급 이후 철도안전법 제7조에 근거한 철도안전체계 검토시 근무 형태, 인력 규모 등이 충분히 반영되는 구조임.

2) 부산광역시

본 개정안은 운영 인력 기준 설정 시 안전 및 노동환경을 고려하도록 하고 있으나, 운영 효율성 및 재정 여건에 대한 고려가 부족하여 인력 과다 산정 및 운영비 증가로 이어질 우려가 있음.

3) 경기도(의정부시 포함)

도시철도 안전 확보를 위한 적정 인력기준 마련 필요성에는 공감하나, 운영기관별 자동화 수준(무인운전 여부), 운영환경 등이 상이함에도 획일적 기준 적용 시 운영 효율성 저하 우려가 있음.

또한 노동환경 중심의 기준 강화가 과도하게 적용될 경우 운영비 증가로 이어질 가능성이 있으며, 결국 지자체 재정부담 확대 우려가 있음.

3. 도시철도운송사업의 위탁 대상 한정 등(안 제42조 및 제47조)

개정안은 국가나 지방자치단체가 도시철도운송사업을 공공기관 및 지방공기업에만 위탁할 수 있도록 한정하고, 국토교통부장관 또는 지방자치단체의 장의 승인을 받은 경우를 제외하고 위탁받은 업무의 재위탁을 금지하며, 이를 위반한 자에 대해서는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 하려는 것임.

현행	개정안
제42조(도시철도운송사업의 위탁) ① 국가나 지방자치단체가 도시철도운 영자인 경우에는 <u>도시철도운송사업</u> <u>을 법인에 위탁할 수 있다.</u>	제42조(도시철도운송사업의 위탁) ① - ----- ----- <u>다음 각 호의 어느</u> <u>하나에 해당하는 자에게 대통령령으</u> <u>로 정하는 바에 따라 도시철도운송</u> <u>사업을 위탁할 수 있다.</u>
<신 설>	1. 「 <u>공공기관의 운영에 관한 법률</u> 」 <u>에 따른 공공기관</u>
<신 설>	2. 「 <u>지방공기업법</u> 」에 따른 <u>지방공</u> <u>기업</u>
② 제1항에 따라 제2조제6호가목 또 는 나목의 사업을 위탁받은 <u>법인</u> 은 제26조에 따라 도시철도운송사업 면 허를 받아야 한다.	② ----- ----- <u>자</u> 는----- ----- -----.
<신 설>	③ 제1항에 따라 도시철도운송사업 <u>을 위탁받은 자는 위탁받은 업무의</u> <u>전부 또는 일부를 재위탁하여서는</u> <u>아니 된다. 다만, 국토교통부장관 또</u>

현행	개정안
③ 제1항의 위탁에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. 제47조(벌칙) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. ~ 4. (생략) <신설> 5. (생략) ②·③ (생략)	는 지방자치단체의 장의 승인을 받은 경우에는 위탁받은 업무의 일부를 재위탁할 수 있다. ④ 제1항의 위탁 및 제3항의 재위탁 -----. 제47조(벌칙) ① ----- ----- ----- 1. ~ 4. (현행과 같음) 5. 제42조제3항을 위반하여 위탁받은 업무의 전부 또는 일부를 재위탁한 자 6. (현행 제5호와 같음) ②·③ (현행과 같음) 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(도시철도운송사업의 위탁에 관한 적용례) 제42조의 개정규정은 이 법 시행 이후 도시철도운송사업을 위탁한 경우부터 적용한다.

가. 검토의견

현행법 제42조¹²⁾는 국가나 지방자치단체가 도시철도운영자인 경우에

12) 「도시철도법」

제42조(도시철도운송사업의 위탁) ① 국가나 지방자치단체가 도시철도운영자인 경우에는 도시철도운송사업을 법인에 위탁할 수 있다.

② 제1항에 따라 제2조제6호가목 또는 나목의 사업을 위탁받은 법인은 제26조에 따라 도시철도운송사업 면허를 받아야 한다.

는 도시철도운송사업을 법인에 위탁할 수 있도록 하고 있음. 이에 따라 지방자치단체는 지방공기업 또는 민간운영사 등에 도시철도운송사업을 위탁하고 있고, 의정부, 용인전철의 경우 위탁받은 운송사업을 다시 다른 법인에 위탁하여 운영하고 있음.(참고자료 참조)

그런데 민자도시철도 사업장에서 다단계 위탁구조 등에 따라 인력부족 등 열악한 노동조건이 문제가 지속적으로 확인되고 있어 민자도시철도 제도에 대한 개선이 필요하다는 의견이 있었음.¹³⁾

개정안은 국가나 지방자치단체가 도시철도운영자인 경우 운송사업을 위탁받을 수 있는 자를 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관, 「지방공기업법」에 따른 지방공기업으로 한정하고, 위탁받은 자는 국토교통부장관 또는 지방자치단체의 장의 승인을 받은 경우를 제외하고는 재위탁을 금지함으로써 도시철도 운영의 공공성과 책임성을 제고하려는 취지임.

다만, 개정안에 대해서는 다음과 같은 사항에 대한 고려가 필요함.

먼저, 개정안은 지역별로 재정수준 및 운영여건이 상이한 상황에서 지방자치단체의 도시철도 운영 자율성을 제한하는 측면이 있음.

③ 제1항의 위탁에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

13) 이영수·김상철·이석, 「민간도시철도의 사회적 규제와 공영화 추진방향」, 2024.3. p.45
, 정소희, “도시철도, 지방공기업 운영이 원칙이어야”, 매일노동뉴스, 2025년 11월 20일자.

특히, 도시철도운송사업의 위탁 대상을 공공기관 및 지방공기업으로 제한할 경우, 도시철도를 운영할 수 있는 능력을 갖춘 지방공기업이 부족한 지방자치단체의 경우 실질적으로 적합한 위탁기관을 확보하기 어려운 문제가 있음.

이와 관련하여 부산광역시, 울산광역시, 경기도 등(일부 기초 지자체 포함)은 보유 차량 등이 지방공기업 설립 기준에 미달하여 자체 공기업 설립이 불가능한 경우(울산광역시)도 있고 지방공기업이 있다 하더라도 실제 참여 가능한 사업자가 축소되어 사업자 간 경쟁이 저해될 우려가 있으며, 지자체가 상황에 맞추어 최적의 운영방식을 선택할 수 있는 자율권을 제한한다는 의견을 제출하였음.

다음으로, 개정안은 도시철도운송사업을 위탁받은 자의 재위탁을 원칙적으로 금지하고, 예외적으로 국토교통부장관 또는 지방자치단체의 장의 승인을 받은 경우에는 재위탁을 허용하고 있는데, 현재 운송사업을 위탁받은 운영사들이 효율적인 운영을 위해 차량 유지관리, 청소, 결재 등 업무 중 일부에 대해서는 전문업체에 재위탁을 하고 있는 상황임을 고려할 때, 이러한 업무까지 재위탁을 금지한다면 도시철도운송사업의 운영 효율성 및 유지관리의 전문성을 저하시킬 가능성이 있음.

따라서 도시철도 운영의 공공성 및 안전과 직접 관련되어 수탁자가 직접 수행할 필요가 있는 업무와 차량 유지관리 등 전문성·효율성 측면

에서 외부 전문업체의 활용이 필요한 업무를 구분하여 재위탁 제한의 범위를 합리적으로 조정하는 방안을 검토할 필요가 있음.

이와 관련하여 경기도는 도시철도 운영은 차량정비·신호·통신·PSD·관제 등 고도의 전문분야가 포함되어 있어 일부 전문분야 외부위탁은 현실적으로 불가피한 측면이 있다는 의견을 제출하였음.

한편, 부칙 제2조의 적용례를 보완할 필요가 있음. 개정안은 제42조의 개정규정을 이 법 시행 이후 도시철도운송사업을 위탁한 경우부터 적용하도록 하고 있으나, 시행 전에 체결된 위탁계약의 기간이 만료되어 이를 갱신·연장하는 경우 등에 개정규정이 적용되는지 명확하지 않음. 따라서 기존 위탁계약의 갱신·연장·변경 등에 대한 개정규정의 적용 여부를 부칙에서 명확히 규정할 필요가 있음.

나. 관계 기관 및 단체 의견

1) 국토교통부

위탁 대상을 공공부문으로 일률 제한 시, 지방공기업이 부재한 지자체는 적합한 위탁기관 확보에 제약이 발생할 우려가 있으며, 특히 지역별 재정여건과 운영환경이 상이한 상황에서 지자체의 자율적인 사업 운영이 제한될 가능성이 있음.

또한 재위탁 금지 시 분야별(유지보수, 청소 등) 전문업체 활용이 제

한되어 운영 효율성 및 전문성 저하가 우려되며, 운영기관의 대규모 직접 고용이 불가피해짐에 따라 조직의 비대화 및 운영비 증가로 국가와 지자체의 재정 부담이 확대될 가능성이 있음.

2) 부산광역시

본 개정안은 도시철도운송사업의 위탁 대상을 공공기관 및 지방공기업으로 한정하고 재위탁을 제한하는 내용으로, 다양한 운영방식 선택을 제약함. 이는 「공공기관의 운영에 관한 법률」 및 「지방공기업법」에서 규정한 자율적 경영 원칙과 상충될 소지가 있음.

또한 기존 민간위탁 및 혼합형 운영체계를 일률적으로 제한하는 것은 사업 여건에 따른 효율적 운영을 저해할 가능성이 있으므로 신중한 검토가 필요함.

3) 울산광역시

울산 도시철도의 경우 보유 차량이 18량(9편성)으로 현행 「지방공기업법」상 설립 기준¹⁴⁾에 크게 미달하여 자체 공기업 설립이 원천적으로 불가능함.

또한, 울산시는 공기업의 철도 운영 경험 부재로 초기 5~10년은 민간 위탁을 통해 기술력을 확보하고 단계적으로 공영화를 검토하는 것이 타당하다고 판단하고 있음.

14) 궤도사업(도시철도사업을 포함)의 경우 보유차량 50량 이상

따라서, 법 적용의 실효성을 높이기 위하여 지자체의 재정 여건과 규모에 맞는 유연한 도시철도 운송사업의 운영 방식을 선택할 수 있도록 별도 법인에 위탁할 수 있는 예외 조항 반영이 필요함.

4) 경기도

도시철도 운영의 공공성·안전성 강화 취지에는 공감하나 위탁대상을 공공기관·지방공기업으로만 제한할 경우 운영 전문성 저하, 신규 운영기관 확보 한계, 재정부담 증가, 기술혁신 제한 등의 부작용 발생 우려가 있음.

특히 경기도연장구간 신설노선의 경우 기존 공공사업자(서울교통공사)가 서울시계외 구간에 대한 운영불가입장을 표하는 상황에서 개정안이 통과될 경우 경기도 신규노선 운영사업자 선정에 있어 상당한 차질이 예상됨에 따라 공공성 확보를 기본으로 하되, 일정 자격요건을 갖춘 민간 전문기관 참여 및 공공-민간 협력형 운영모델을 병행할 수 있도록 제도적 유연성 확보가 필요함.

또한 도시철도 운영은 차량정비·신호·통신·PSD·관제 등 고도의 전문분야가 포함되어 있어 일부 전문분야 외부위탁은 현실적으로 불가피한 측면이 있음.

5) 경기도 용인시

도시철도운송사업의 위탁 대상을 공공기관 및 지방공기업으로 한정하는 경우, 민간 전문 운영사의 참여가 제한되어 운영 경험과 기술력을 갖춘 전문인력 확보에 어려움이 발생할 우려가 있음.

6) 경기도 의정부시

운영기관의 한정은 운영참여 주체의 감소, 경쟁구조 약화, 운영비 상승이 우려되며, 개정안은 기존 민간투자사업 방식으로 운영 중인 도시철도와 충돌할 수 있음.

7) 경기도 하남시

민간 위탁이라는 대안이 사라지는 경우 서울교통공사 등(기존 운영사)가 독점적 지위를 갖게 되며, 기존 운영사가 운영을 거부할 경우 지자체는 대안이 없어 무조건적인 수용이나 막대한 비용이 드는 자체 공사 설립 외엔 방법이 없음.

또한 지자체 재정 상황에 맞춰 최적의 도시철도 운영방식을 선택할 수 있는 행정 자율권을 과도하게 침해하는 측면이 있음.

문 의 처
02)6788-5582

참 고

도시철도 위탁 현황

시·도	노선	구간	위탁기관		비고 (재위탁)
			지방공기업	그 외	
서울시	1호선	서울역~청량리	서울교통공사		
	2호선	신설동~성수, 시청앞~시청앞	서울교통공사		
	3호선	벽제~양재동	서울교통공사		
	4호선	상계동~과천	서울교통공사		
	5호선	방화~상일동/마천	서울교통공사		
	6호선	응암~봉화산	서울교통공사		
	7호선	장암~온수	서울교통공사		
	8호선	암사~모란	서울교통공사		
	우이신설선	북한산우이~신설동		우이신설도시 철도(주)	
	신림선	샛강~서울대 앞		남서울경전철 (주)	
	9호선 1단계	개화~신논현		서울메트로9 호선(주)	
	9호선 2,3단계	연주~중앙보훈병원	서울교통공사		
경기도 의정부시	의정부경량전 철	발곡~탑석		의정부경량전 철(주)	우진메트로 (주)
경기도 용인시	용인경량전철	기흥~전대		용인경량전철 (주)	용인에버라 인(주)
경기도 김포시	김포골드라인	양촌역~김포공항		김포골드라인 SRS(주)	
경기도 남양주시	별내선	장자호수~동구릉	서울교통공사 남양주도시공 사		
경기도 구리시	별내선	다산~별내	서울교통공사 구리도시공사		
경기도 하남시	하남선	미사~하남검단산	서울교통공사		
인천광역시	7호선연장	까치울~상동	인천교통공사		
	인천도시철도 1호선	검단호수공원역~송 도달빛축제공원역	인천교통공사		
	인천도시철도 2호선	검단오류역~운연역	인천교통공사		
	서울도시철도 7호선	삼산체육관역~석남 역(인천구간)	인천교통공사		

시·도	노선	구간	위탁기관		비고 (재위탁)
			지방공기업	그 외	
부산광역시	부산도시철도 1호선	다대포해수욕장 ~ 노포	부산교통공사		
	부산도시철도 2호선	장산 ~ 양산	부산교통공사		
	부산도시철도 3호선	대저 ~ 수영	부산교통공사		
	부산도시철도 4호선	미남 ~ 안평	부산교통공사		
대구광역시	대구도시철도 1호선	설화명곡~하양	대구교통공사		
	대구도시철도 2호선	문양~영남대	대구교통공사		
	대구도시철도 3호선	칠곡경대병원~용지	대구교통공사		
대전광역시	대전도시철도 1호선	판암~반석	대전교통공사		
광주광역시	광주지하철1 호선	녹동~평동	광주교통공사		
경상남도 김해시	부산김해경전 철	가야대역~사상역		부산-김해경 전철주식회사	
경상남도 양산시	양산도시철도 (26년하반기 개통예정)	북정역~노포역		주식회사 우진메트로양 산	