



제428회 국회(임시회)
제2차 국토교통위원회

궤도운송법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 궤도시설 안전검사 강화 〉

■ 진중오의원 대표발의(의안번호 제2209373호)

2025. 8.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 임 중 수

목 차

□ 진중오의원 대표발의(제2209373호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. 집중검사 제도 신설 및 정밀안전검사 주기 단축(안 제19조)	3

□ 진중오의원 대표발의(2209373)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 진중오의원 등 11인
2. 제 안 일 : 2025. 3. 26.
3. 회 부 일 : 2025. 3. 27.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 궤도 시설의 사고예방과 안전성 확보를 위하여 궤도 시설에 대하여 정기검사, 수시검사, 정밀안전검사 등 안전검사를 실시하고 있으며, 궤도사업자 또는 전용궤도운영자에게 안전검사를 받을 의무를 규정하고 있음.

그런데 궤도시설의 경우 노후 궤도시설의 비율이 높으며, 사고가 발생할 경우 구조와 사고 수습에 많은 시간이 소요되어 2차 사고로 이어질 가능성이 크기 때문에, 안전검사를 강화하여 사전에 사고 발생을 예방할 필요가 있다는 지적이 제기되고 있음. 특히, 동절기에는 기온 변화 및 수요 증가 등으로 인하여 사고 발생 빈도가 높은 것으로 나타나고 있어 동절기에 대하여 추가적인 점검이 필요함.

이에 정밀안전검사의 주기를 기존 5년에서 3년으로 단축하고, 궤도사업자 또는 전용궤도운영자에게 동절기 월 1회 안전검사를 받을 의무를 추가하여 안전검사의 실효성을 높이고 궤도 시설의 안전한 운행에 기여하려는 것임(안 제19조).

Ⅲ. 검토의견

1. 집중검사 제도 신설 및 정밀안전검사 주기 단축(안 제19조)

현행법은 궤도시설 준공검사일부터 10년이 지난 경우 정밀안전검사를 받아야 하며 수검 후 5년 주기로 검사를 받도록 함. 개정안은 이 주기를 3년으로 단축하면서, 이와 별도로 동절기(12월~2월)에 월 1회 이상 실시하는 집중검사 제도를 신설하려는 것임.

현행	개정안
제19조(안전검사) ① 궤도사업자 또는 전용궤도운영자는 해당 궤도시설에 대하여 시장·군수·구청장 또는 특별시장·광역시장이 실시하는 다음 각 호의 안전검사를 받아야 한다.	제19조(안전검사) ① ----- ----- ----- -----.
1.·2. (생략)	1.·2. (현행과 같음)
3. 정밀안전검사: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우 실시하는 검사	3. ----- -----
가. (생략)	가. (현행과 같음)
나. 준공검사일부터 10년이 지난 경우. 이 경우 정밀안전검사를 받고, 그 후 <u>5년마다</u> 정기적으로 정밀안전검사를 받아야 한다.	나. ----- -----. ----- <u>3년마다</u> ----- -----.
다. (생략)	다. (현행과 같음)
<신설>	4. 집중검사 : 매년 동절기(12월 1일부터 다음해 2월 말일까지를 말한

현행	개정안
② ~ ⑥ (생략) <신설> ⑦ (생략)	다)에 실시하는 검사. 월 1회 이상 실시하여야 한다. ② ~ ⑥ (현행과 같음) ⑦ 제1항제4호에 따른 집중검사는 같은 항 제1호에 따른 정기검사 및 제3호에 따른 정밀안전검사와 별도로 시행하여야 한다. 다만, 동절기에 정기검사 및 정밀안전검사를 받은 경우 해당 월의 집중검사를 면제한다. ⑧ (현행 제7항과 같음) 부칙 이 법은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행한다.

가. 검토의견

현행법에 따른 궤도시설 안전검사 제도는 정기검사, 수시검사 및 정밀안전검사로 구성됨. 정기검사는 매년 1회 실시하고, 수시검사는 궤도의 중요 장치(차량, 제동장치 등)를 교체한 경우 등에 실시하며, 정밀안전검사는 준공검사일부터 10년이 지난 경우 등에 실시함.

【 궤도시설 안전검사 유형 】

검사종류	내 용	시행자
정기검사 (1년)	○ 인허가기관인 지자체가 궤도시설의 안전과 안전관리 이행여부를 1년마다 안전검사요령에 따라 확인하여 「궤도시설의 건설에 관한 설비기준」 및 「궤도시설의 안전검사기준」에 따른 적합 여부를 확인하는 검사 - 삭도시설 : 15개항목(지주, 수삭장치, 와이어로프, 차량 등) - 궤도시설 : 12개항목(선로, 차량, 신호·통신 설비 등)	지자체 (교통안전 공단위탁)
임시검사 (수시)	○ 운행중 운송사고가 발생하였거나, 사고가 발생할 우려가 있는 경우 지자체에서 일부 항목에 대해 수시로 실시하는 검사	
정밀안전 검사 (정기, 수시)	○ 준공검사일부터 10년이 지난 경우(한 번 정밀안전검사를 받은 이 후부터는 5년마다 정기적으로 실시) ○ 정기검사·수시검사 결과 결함 원인이 불명확하거나 궤도 성능저하 등의 이유로 사고예방과 안전성 확보를 위해 지자체장이 필요하다고 인정하는 경우 실시	

궤도시설 현황을 살펴보면, 2024년 12월 기준 66.8%의 궤도시설이 10년을 초과하였고, 궤도시설 탑승객 중 53.9%가 겨울철 스키장용 삭도를 이용하고 있는 상황임. 이에 개정안은 정밀안전검사 주기를 단축하고 동절기 집중검사 제도를 신설하여 사고를 미연에 방지하려는 것으로 궤도시설 안전을 강화한다는 점에서 취지가 긍정적인 것으로 보임.

【 궤도시설 노후화 현황 】

(단위: 기수, '24.12월 기준)

구 분	~5년	~10년	~15년	~20년	~30년	~40년	40년~	합계
삭도(케이블카, 곤돌라 등)	13	16	5	40	53	39	6	172
궤도(모노레일 등)	22	30	9	11				72
계	35	46	14	51	53	39	6	244
비율(%)	14.3	18.9	5.7	20.9	21.7	16.0	2.5	100

※ 자료: 국토교통부

【 궤도시설 탑승객 현황 】

(단위: 천명)

연도	궤도(모노레일 등) 시설 탑승객 수	삭도(케이블카, 곤돌라 등) 시설 탑승객 수	소계	스키장용(겨울철) 삭도 탑승객 수	비율(%)
'20	2,339	20,473	22,812	8,489	37.2
'21	3,613	37,243	40,856	21,589	52.8
'22	6,228	43,087	49,315	22,721	46.1
'23	6,082	44,357	50,439	23,346	46.3
'24	5,947	49,788	55,735	30,021	53.9

※ 자료: 국토교통부

다만, 다음의 사항에 대한 검토가 필요해 보임.

첫째, 정밀안전검사 주기를 단축하는 개정안은 궤도시설의 안전도 제고라는 측면에서 긍정적인 측면이 있으나, 정밀안전검사는 2024년 8월 법률 개정¹⁾을 통해 처음 도입된 제도²⁾로 정밀안전검사 제도의 시행 후 효과를 분석하는 방안도 고려할 수 있어 보임.

한편, 정밀안전검사의 주기 단축과 관련하여 국토교통부는 궤도시설 사고의 예방 및 이용객의 안전 확보를 위해 단축이 필요하다는 입장이나, 한국삭도협회는 3년마다 정밀검사를 의무화하는 것은 과중한 부담이라는 의견을 제출하였음.

1) 법률 제19675호 「궤도운송법 일부개정법률」 2023. 8. 16. 개정, 2024. 8. 17. 시행

2) 2025. 8.12. 기준 검사사례가 7건에 불과함.

둘째, 정밀안전검사가 최근에 신설된 상황에서 동절기 집중검사 제도를 추가 도입하는 것이 해당 업체들에 과도한 부담을 주는 것은 아닌지 검토할 필요성이 있는바, 이와 관련하여 한국삭도협회는 모든 삭도가 스키용은 아니며, 정기검사·수시검사가 시행되고 있는 상황에서 동절기 집중검사를 추가로 도입하는 것은 신중할 필요가 있다는 의견을 제출하였음.

셋째, 개정안을 도입하려는 경우 부칙을 보완할 필요가 있어 보임. 정밀안전검사 주기를 3년으로 변경하는 내용의 경우 이 법 시행 후 정밀안전검사를 받는 경우부터 적용하도록 하는 등 적용 시점을 명확하게 하기 위한 적용례가 필요해 보임.

또한, 동절기 집중검사 신설의 경우 「궤도시설 안전검사기준」 등 검사 실시를 위한 관련 지침·매뉴얼을 수립·정비할 필요가 있으므로 개정안과 같이 3개월 유예기간은 부족할 것으로 보여 시행일을 조정할 필요가 있어 보임. 참고로 정밀안전검사를 신설한 「궤도운송법 일부개정법률」(법률 제19675호, 2023.8.16. 개정)에서는 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행하도록 규정한 바 있음.

나. 관계기관 의견

1) 국토교통부

궤도시설 사고 예방 및 이용객 안전 확보를 위해 궤도시설 정밀안전 검사 주기를 단축(5년 → 3년)할 필요성이 인정되나, 시행을 위한 충분한 유예기간을 둘 필요가 있음.

또한, 정기검사와 수시검사를 실시하는 상황에서 동절기 집중검사를 신설하는 것은 과중하므로 신중한 검토가 필요하고 대안적으로 노후 궤 도시설의 검사 강화를 위하여 노후 궤도시설의 정기검사 주기를 단축하는 방안을 고려할 수 있음.

2) 한국삭도협회

「궤도의 건설 및 궤도시설 유지관리에 관한 법률」에 따른 정밀검사는 궤도시설 성능 등급에 따라 4년에서 6년마다 실시하도록 하고 있는데 시설 상태와 관계없이 3년마다 정밀검사를 의무화하는 것은 과중한 부담으로 판단됨.

동절기 집중검사의 경우 동절기에 스키용은 성수기이나 관광용, 전용(방송사 삭도, 화물용 삭도)의 경우 사용량이 적어 일률적인 규제가 적절하지 않은 측면이 있고, 정기검사, 수시검사가 있는 상황에서 집중검사를 신설하는 것은 업체에 과도한 부담을 주는 것으로 신중한 검토가 필요함.

3) 한국스키장경영협회

개정안에 대해 안전 강화라는 취지에는 공감하나, 스키장 업계의 현실과는 괴리가 크며 시행 시 업계 경영에 심각한 타격을 줄 우려가 있음.

스키장 업계는 최근 이용객 감소, 인건비·전기료·대부료 상승 등 복합적인 부담으로 이미 경영 압박이 극심한 상황으로, 이러한 상황에서 성수기에 매월 점검을 법으로 강제하여 영업에 직접적 규제를 가하는 것은 과도함.

안전점검은 정기점검·수시점검·정밀안전검사 등으로 다층적으로 이루어지고 있으며, 사고 발생 시 국토교통부, 지자체 등의 특별점검도 이미 시행하고 있음.

문 의 처
02)6788-5582