



제428회 국회 (임시회)
제2차 국토교통위원회

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률안 검 토 보 고

〈 농어촌 등 교통소외지역 주민의 이동권 보장〉
■ 윤준병의원 대표발의(의안번호 제2209515호)

2025. 8.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 윤준병의원 대표발의(제2209515호)	1
I. 제안경위	1
II. 제안이유	1
III. 주요내용	2
IV. 검토의견	5
1. 제정안의 취지와 필요성	5
2. 제정안의 구성체계	14
3. 주요 조문별 검토	16
가. 제1장 총칙(안 제1조부터 제5조까지)	16
나. 제2장 기본적인 교통서비스의 설계(안 제6조 및 제7조)	28
다. 제3장 기본계획과 시행계획의 수립 및 시행(안 제8조부터 제11조까지) ...	35
라. 제4장 농어촌 주민 등의 이동권 보장을 위한 사업지원(안 제12조부터 제14조까지)	40
마. 제5장 보칙 및 제6장 벌칙(안 제15조부터 제17조까지)	46

I. 제안경위

가. 제 안 자 : 윤준병의원 등 20인

나. 제 안 일 : 2025. 4. 1.

다. 회 부 일 : 2025. 4. 2.

II. 제안이유

국민의 이동권은 정부가 최선을 다해 보장해야 할 헌법상 국민의 기본권 중 하나임.

그러나, 최근 지방 중소도시 및 농어촌 지역은 인구감소 및 고령화가 심화되어 2024년 기준 전체 228개 시·군·구 중에서 소멸위험지역은 130곳(57.0%)으로, 지난 2021년(108곳)보다 22개 시·군·구가 증가한 것으로 드러났음.

또한 인구감소가 두드러진 농어촌·도서·벽지 지역 등에서의 교통 수요 역시 현저히 감소하다 보니 수도권 및 대도시 중심의 대중교통(도시철도 및 노선버스 등)으로는 인구소멸이 진행되고 있는 대다수 농어촌 지역에 거주하는 주민의 이동권을 담보할 수 없는 상황이 더욱 심화되고 있음.

산업혁명과 경제발전이 이동의 자유를 획득한 때로부터 본격화되었듯이 수도권 및 대도시 집중현상을 완화하고 국토의 균형발전을 뒷받침하기 위해서는 의료·교육 등과 함께 교통서비스의 제공이 제대로

이루어져야 하는 바, 우선 국민이 향유해야 하는 기본적인 교통서비스 수준을 설정하고 기본계획과 시행계획을 수립하여 이러한 기본적인 교통서비스를 제공할 책무를 국가와 지방자치단체가 부담하도록 하는 새로운 제도의 구축이 시급함.

이에 농어촌 등 공공교통소외지역에서 기본적인 교통서비스를 안정적이고 체계적으로 제공하기 위하여 필요한 사항들을 규정함으로써 공공교통소외지역을 비롯한 농어촌 주민 등의 이동권을 보장하고 국민생활의 균등한 향상과 국가균형발전에 기여하기 위하여 이 법을 제정하려는 것임.

Ⅲ. 주요내용

가. 농어촌 등 공공교통소외지역에서 기본적인 교통서비스를 안정적이고 체계적으로 제공하기 위하여 필요한 사항을 규정함으로써 공공교통소외지역 주민 등의 이동권을 보장하고 국민생활의 균등한 향상과 국가균형발전에 이바지함을 목적으로 함(안 제1조).

나. 국가 및 지방자치단체는 국민의 이동권이 보장될 수 있도록 누구에게나 기본적인 교통서비스를 제공하여야 하고, 대도시권과 공공교통소외지역간의 지역적 차이에 따라 기본적인 교통서비스 제공에 차별을 받지 아니하도록 필요한 조치를 하여야 함(안 제3조).

다. 기획재정부장관은 공공교통소외지역에 대한 지원사업을 신속하고 원활하게 추진하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 예비타당

성조사를 면제할 수 있도록 함(안 제5조).

라. 국가 및 지방자치단체는 모든 국민이 이동권을 보장받을 수 있도록 기본적인 교통서비스를 설계·관리하고, 이를 제공하여야 함(안 제6조).

마. 국토교통부장관은 인구감소 등에 따른 교통수요 부족으로 공공교통수단이나 공공교통시설의 공급이 원활하지 못하여 주민의 일상적인 이동에 제약이 발생하는 지역을 공공교통소외지역으로 지정·고시할 수 있도록 함(안 제7조).

바. 국토교통부장관은 공공교통소외지역의 주민 등의 이동권을 보장할 수 있도록 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사의 의견을 들어 5년 단위의 ‘농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역의 지원에 관한 기본계획’을 수립하여야 함(안 제8조).

사. 시·도지사는 기본계획에 따라 매년 9월 30일까지 다음 연도의 ‘농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역 지원에 관한 시행계획’을 수립하여 국토교통부장관에게 제출하여야 함(안 제9조).

아. 시행계획에 필요한 비용은 국고에서 보조하거나 부담하여야 하고, 국가는 지방자치단체가 공공교통소외지역 교통체계의 운영에 소요되는 비용의 100분의 50 이상을 부담하여야 함(안 제12조).

자. 정부는 도시철도가 운행되지 않는 공공교통소외지역의 교통수단을 이용하는 65세 이상 어르신 등의 교통요금을 무임으로 하며, 면제

된 공공교통수단의 운임 비용의 100분의 60 이상을 부담하도록 함
(안 제13조).

카. 농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역의 지원에 필요한 재원을 확보하고, 효율적으로 운용·관리하기 위하여 지방자치단체에 공공교통소외지역지원특별회계를 설치하도록 함(안 제14조).

타. 국토교통부장관 및 시·도지사는 이 법에 따른 업무의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 공공교통과 관련하여 전문성을 보유한 기관이나 법인 또는 단체에 위탁할 수 있도록 함(안 제16조).

IV. 검토의견

1. 제정안의 취지와 필요성

가. 검토의견

농어촌 등 인구 감소에 따른 교통수요 부족으로 여객운송의 공급이 원활하지 못하여 주민 등의 일상적인 이동에 제약이 발생하는 교통 소외지역이 증가하고 있음에 따라 기본적인 교통서비스의 안정적이고 체계적인 제공을 위한 제도적 대응이 요구되고 있음.

이에 제정안은 독립적인 법률을 제정하여 농어촌 등 교통소외지역 주민이 기본적인 수준의 교통서비스를 제공받을 수 있도록 국가 및 지방자치단체가 관련 정책을 수립·시행하고 필요한 행정적·재정적 지원을 할 수 있는 제도적 체계와 법적 기반을 마련하려는 것으로 그 제정 취지는 타당하다고 봄.

다만, 다음의 사항을 고려할 필요가 있어 보임.

첫째, 국가 교통정책의 기본방향 및 추진체계를 확립하기 위하여 교통정책의 기본이념과 정책방향을 명문화하고, 교통 관련 개별 법률에 따른 교통정책들을 종합·조정하는 법률적 기반으로서 교통분야의 최상위 기본법의 제정 필요성이 제기됨에 따라 「교통정책기본법안」¹⁾ 및 「교통기본법안」²⁾이 발의되어 국토교통위원회에 계류 중임.

1) 염태영의원 대표발의, 제2201691호

따라서, 농어촌 등 교통소외지역 주민의 이동권 보장에 관한 법률의 제정에 대한 논의는 교통 관련 기본법 제정 논의를 바탕으로 추진될 필요성이 있고, 세부적인 내용 역시 기본법의 이념과 기본방향, 법체계 등에 부합하도록 규정되어야 한다는 점에서 교통 관련 기본법의 심사 내용을 고려할 필요가 있음.

제정안 규정 중 이동권을 정의하고 있는 안 제2조, 국가 및 지방자치단체의 모든 국민의 차별 없는 이동권 보장 의무를 규정하고 있는 안 제3조, 기본적인 교통서비스 기준 설정에 관한 안 제6조, 공공교통소외지역 지정에 관한 안 제7조 등은 현재 국토교통위원회에 계류 중인 2건의 교통 기본법안과 중복·유사한 내용이므로 법규의 체계성을 확보하고, 용어의 통일성 등을 기하기 위한 조정이 필요함.

【 제정안과 타 법률안의 유사 규정 】

제정안	교통정책기본법안 (엄태영의원 대표발의)	교통기본법안 (윤준병의원 대표발의)
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 2. “이동권”이란 누구든지 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 일반 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로 등을 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 원하는 목적지로 이동할 수 있는 권리를 말한다.		제3조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 7. “교통권”이란 국민들이 보편적이고 편리하며 안전하게 육상·해상·항공 교통수단 및 교통시설 등을 이용한 교통서비스를 제공받아 이동할 수 있거나 본인의 자유의사에 따라 교통수단을 선택하고 교통정보에 접근할 수 있는 권리를 말한다.

2) 윤준병의원 대표발의, 제2211040호

제정안	교통정책기본법안 (엄태영의원 대표발의)	교통기본법안 (윤준병의원 대표발의)
제3조(국가 및 지방자치단체의 책무) ① 국가 및 지방자치단체는 국민의 이동권이 보장될 수 있도록 누구에게나 기본적인 교통서비스를 제공하여야 한다. ② 국가 및 지방자치단체는 대도시권과 공공교통소외지역간의 지역적 차이에 따라 기본적인 교통서비스 제공에서의 차별을 받지 아니하도록 하고, 모든 국민이 적절한 기본적인 교통서비스를 제공받을 수 있도록 필요한 조치를 하여야 한다.	제5조(교통의 균형발전 강화) 국가 및 지방자치단체는 수도권과 비수도권, 도시와 농촌·산촌·어촌, 대도시와 중소도시 간의 균형 있는 교통발전을 이룩할 수 있도록 교통체계를 구축·운영하여야 한다.	제2조(기본이념) 이 법은 교통이 국민의 삶의 질을 향상시키며 경제발전과 사회통합의 중요한 원동력임을 인식하고, 다음 각 호의 사항을 구현하는 것을 기본이념으로 한다. 2. 국민이 안전하고 자유롭게 이동하기 위한 교통권의 보장 및 진흥을 위한 시책 마련 제14조(교통권 보장 및 시책) ① 국가와 지방자치단체는 이 법 또는 다른 법률에서 정하는 바에 따라 공공의 안전보장·질서유지와 복리증진을 저해하지 아니하는 범위에서 모든 국민이 편리하고 쾌적하며 안전하게 교통서비스를 누릴 수 있도록 교통권을 보장하여야 한다. ② 국가와 지방자치단체는 모든 국민이 신체적 장애, 성별, 나이, 종교, 사회적 신분 또는 경제적·지역적 사정 등에 따라 교통서비스의 차별을 받지 아니하도록 필요한 조치를 마련하여야 한다. 제15조(최저교통서비스의 지표 및 기준) ① 국토교통부장관은 최저교통서비스를 측정·평가·관리하기 위한 지표(이하 “최저교통서비스 지표”라 한다) 및 기준(이하 “최저교통서비스 기준”이라 한다)을 설정하여 고시하여야 한다. (이하 생략)
제6조(기본적인 교통서비스의 설계 및 제공) ① 국가 및 지방자치단체는 모든 국민이 이동권을 보장받을 수 있도록 기본적인 교통서비스(이하 “기본서비스”라 한다)를 설계·관리하고, 이를 제공하여야 한다. ② 국토교통부장관은 기본서비스를 측정·설계·관리하기 위한 지표 및	제24조(교통서비스 모니터링) ① 국토교통부장관은 교통서비스의 질을 일정한 수준으로 유지하거나 향상시키기 위하여 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도 및 시·군에 대하여 매년 교통서비스에 대한 모니터링을 실시하고 그 결과를 공표하여야 한다.	

제정안	교통정책기본법안 (엄태영의원 대표발의)	교통기본법안 (윤준병의원 대표발의)
기준을 설정하여 고시하여야 한다. 이 경우 사전에 관련 전문가의 의견을 수렴하고, 관계 중앙행정기관의 장 및 특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)와 협의한 후 「국가통합교통체계효율화법」 제106조에 따른 국가교통위원회의 심의를 거쳐야 한다. 고시된 기본서비스지표 및 기준을 변경하려는 경우에도 또한 같다. (이하 생략) 제7조(공공교통소외지역의 지정·고시) ① 국토교통부장관은 대도시권 이외의 지역으로서 인구감소, 고령화 등에 따른 교통수요 부족으로 공공교통수단이나 공공교통시설의 공급이 원활하지 못하여 주민 등의 일상적인 이동에 제약이 발생하는 지역을 직접 또는 시·도지사의 요청에 의하여 공공교통소외지역으로 지정·고시할 수 있다. (이하 생략)		제17조(교통서비스 취약지역의 지정 및 지정 요청) ① 국토교통부장관은 제16조에 따른 국가교통서비스에 관한 조사·평가를 시행한 결과, 해당 지역의 교통서비스 여건이 해당 지역주민에게 최저교통서비스를 제공하지 못한다고 판단되면 해당 지역에 대하여 교통서비스 취약지역으로 지정할 수 있다. (이하 생략)

둘째, 현행 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률(이하 “대중교통법”）」은 오지·도서·벽지 등에 대한 대중교통서비스 강화를 국가 및 지자체의 책무로 명시하고 있고³⁾, 「대중교통법」에 따른 ‘대중교통기

3) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

제3조(국가 등의 책무) ①국가 및 지방자치단체는 모든 국민이 편리하고 안전하게 대중교통을 이용할 수 있도록 대중교통을 육성하고 지원하기 위하여 다음 각호의 사항에 대한 정책을 수립하고 이를 시행하여야 한다.

6. 오지·도서 및 벽지 등의 지역에 대한 대중교통서비스의 강화

본계획’(국토교통부장관이 5년 단위 수립) 및 ‘지방대중교통계획’(지자체장이 대중교통기본계획에 따라 5년 단위 수립)과 대중교통현황조사(국토부장관이 매년 ‘대중교통취약지역’ 발표) 등을 통해⁴⁾ 현재 대중교통 취약지역에 대한 국가 및 지자체의 교통서비스 지원 정책이 이루어지고 있음.

따라서, 법체계 상 제정안과 같이 교통소외지역 주민의 이동권 보장을 목적으로 별도의 독립적인 법률을 제정할 것인지, 현행 「대중교통법」을 개정할 것인지에 대하여 앞서 살펴본 교통 관련 기본법과의 조율과 함께 종합적인 논의가 필요해 보임.

또한 이와 관련하여 제정안의 적용대상에는 「대중교통법」에 포함되지 않은 택시, 전세버스, 수요응답형 여객자동차운송 차량 등도 포함되어 있으므로 교통소외지역에 대한 교통정책의 대상 및 범위에 관한 논의와도 연계하여 검토되어야 할 것으로 보임.

4) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

제5조(대중교통기본계획의 수립) ②기본계획에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.

6. 비수익 노선 대중교통수단의 현황과 향후 운행조정 및 지원 방향

9. 농어촌 및 벽지 주민의 이동권 보장과 대중교통이용의 편의증진에 관한 사항

제7조(지방대중교통계획의 수립) ①특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장(이하 “시장”이라 한다) 또는 군수(광역시에 소재하는 군수는 제외한다. 이하 같다)는 기본계획에 따라 관할 지역의 대중교통을 체계적으로 육성·지원하고 주민의 대중교통 이용을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 지방대중교통계획(이하 “지방대중교통계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. (이하 생략)

제16조(대중교통현황조사) ①국토교통부장관은 대중교통의 육성·지원을 위한 정책의 효과적인 수립에 필요한 기초자료로 활용하기 위하여 매년 다음 각 호의 사항을 조사하고 그 결과를 공표하여야 한다.

1. 대중교통관련 사회·경제적 지표
 2. 대중교통운영자의 경영여건
 3. 대중교통수단 및 대중교통시설의 현황
 4. 대중교통의 이용실태
 5. 차종별 교통량 현황 및 대중교통수단의 시간대별 도로별 운행속도
 6. 그 밖에 대중교통의 개선을 위하여 필요한 사항
- (이하 생략)

제정안	현행 「대중교통법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 6. “공공교통수단”이란 대중 일반을 운송하는 데 이용되는 것으로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다. 가. 「여객자동차 운수사업법」 제3조 제1항제1호부터 제3호까지에 해당하는 노선 여객자동차운송사업·구역 여객자동차운송사업·수요응답형 여객자동차운송사업에 사용되는 자동차 나. 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도 차량 다. 「철도산업발전기본법」 제3조제4호에 따른 철도차량 중 여객을 운송하기 위한 철도차량 라. 「해운법」 제2조제1호의2에 따른 여객선 중 같은 법 제3조제1호에 따른 내항 정기 여객운송사업에 사용되는 여객선 마. 「유선 및 도선 사업법」 제2조제2호에 따른 도선사업에 사용되는 도선 바. 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 택시운송사업에 사용되는 일반택시 및 개인택시 사. 그 밖에 대통령령으로 정하는 운송수단	제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. 2. “대중교통수단”이라 함은 일정한 노선과 운행시간표를 갖추고 다수의 사람을 운송하는데 이용되는 것으로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다. 가. 「여객자동차 운수사업법」 제3조 제1항제1호에 따른 노선여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차(이하 “노선버스”라 한다) 나. 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도중 차량 다. 「철도산업발전기본법」 제3조제4호에 따른 철도차량중 여객을 운송하기 위한 철도차량 라. 「해운법」 제2조제1호의2에 따른 여객선(같은 법 제3조제1호에 따른 내항 정기 여객운송사업에 사용되는 경우에 한정한다) 마. 「유선 및 도선 사업법」 제2조제2호에 따른 도선사업에 사용되는 도선 바. 그 밖에 대통령령으로 정하는 운송수단

셋째, 제정안은 신설되는 법률의 제명을 “농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률”로 정하고 있어 주된 적용대상이 ‘농어촌’ 지역의 주민으로 이해되나, 공공교통소외지역 지정제도 등 제정안에 따른 주요 제도 및 정책의 대상은 ‘공공교통소외지역’임.

따라서, 제정안에 따른 지원 대상인 교통소외지역에는 농어촌뿐 아니라 인구 감소 등의 위기에 처한 소도시 등도 포함된다는 점을 고려하여 법률 제명에 포함된 대상 지역 표현 방안을 검토할 필요가 있어 보임.

제정안의 주요 규정
제3조(국가 및 지방자치단체의 책무) ① 국가 및 지방자치단체는 국민의 이동권이 보장될 수 있도록 누구에게나 기본적인 교통서비스를 제공하여야 한다. ② 국가 및 지방자치단체는 대도시권과 공공교통소외지역간의 지역적 차이에 따라 기본적인 교통서비스 제공에서의 차별을 받지 아니하도록 하고, 모든 국민이 적절한 기본적인 교통서비스를 제공받을 수 있도록 필요한 조치를 하여야 한다. ③ 국가와 지방자치단체는 공공교통소외지역의 주민 등이 기본적인 교통서비스를 제공받을 수 있도록 공공교통을 운영하여야 한다. ④ 국가 및 지방자치단체는 공공교통소외지역의 주민 등이 비용부담 없이 기본적인 교통서비스를 제공받을 수 있도록 노력하여야 한다. 제5조(예비타당성조사 실시에 관한 특례) 기획재정부장관은 공공교통소외지역에 대한 지원사업을 신속하고 원활하게 추진하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다. 제6조(기본적인 교통서비스의 설계 및 제공) ④ 국가와 지방자치단체는 제7조제1항에 따라 지정·고시된 공공교통소외지역에 기본서비스를 제공하기 위하여 공공교통소외지역 내 공공교통수단 및 공공교통시설을 활용하고, 효율적인 교통체계를 구축·운영하여야 한다. 다만, 공공교통소외지역의 효율적인 교통체계를 운영하기 위하여 불가피한 경우에는 「여객자동차 운수사업법」 제81조부터 제83조까지의 규정에도 불구하고 자가용자동차를 이 법에 따른 공공교통수단으로 활용할 수 있다. 제7조(공공교통소외지역의 지정·고시) ① 국토교통부장관은 대도시권 이외의 지역으로서 인구감소, 고령화 등에 따른 교통수요 부족으로 공공교통수단이나 공공교통시설의 공급이 원활하지 못하여 주민 등의 일상적인 이동에 제약이 발생하는 지역을 직접 또는 시·도지사의 요청에 의하여 공공교통소외지역으로 지정·고시할 수 있다. 제8조(농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역의 지원에 관한 기본계획의 수립) ② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 기본계획의 목표 및 단계별 추진전략에 관한 사항 2. 국민의 이동권을 보장하기 위한 기본서비스 수준의 설계 및 제공에 관한 사항 3. 지역별 공공교통 현황 및 교통 여건의 전망과 교통수요의 예측·분석에 관한 사항 4. 지역별 인구구조변화 및 인구감소에 따른 장기적인 교통수요의 예측·관리에 관한 사항 5. 대도시권과 공공교통소외지역의 기본서비스 제공 현황 및 불균형 극복에 관한 사항 6. 공공교통소외지역의 공공교통수단 및 공공교통시설 확보 방안과 다른 교통수단·시설과의 연계에 관한 사항 7. 공공교통소외지역 기본서비스 수준의 정립·유지 및 지원에 관한 사항

8. **공공교통소외지역**의 원활한 교통서비스 제공을 위하여 필요한 공공교통 영역 설정 및 공공교통의 구축·운영에 관한 사항
9. **공공교통소외지역**의 수요 응답형 교통서비스 확대·발전 및 기존 공공교통수단과의 연계, 정량적 시행효과 예측·분석에 관한 사항
10. 기본계획의 추진에 필요한 재원의 확보·운영과 투자의 우선순위에 관한 사항
11. 그 밖에 농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역 해소를 위하여 대통령령으로 정하는 사항

제12조(농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역 지원 및 해소를 위한 재정지원 등) ① 국가는 제9조에 따라 시행계획이 수립되는 경우 해당 계획에서 실시하는 사업에 필요한 비용의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 부담할 수 있다.

② 제1항에 따른 시행계획의 시행에 필요한 비용은 대통령령으로 정하는 바에 따라 국고에서 보조하거나 부담하여야 한다. 이 경우 국가는 지방자치단체가 **공공교통소외지역** 교통체계의 운영을 위하여 부담하는 비용의 100분의 50 이상을 부담하여야 한다.

③ 국가와 지방자치단체는 제1항에도 불구하고 지방자치단체의 재정상황 등을 고려하여 다음 각 호의 사업에 해당되는 사업에 대하여서는 예산을 편성할 때 우선 반영하고 사업별로 지원규모나 보조비율 등에 차등을 둘 수 있다.

1. 둘 이상의 지방자치단체의 관할구역에 효과가 미치는 사업을 해당 지방자치단체가 공동으로 추진하는 사업
2. 그 밖에 **공공교통소외지역**의 경쟁력을 향상시키기 위하여 필요한 사업

넷째, 제정안에 따라 지방자치단체에 공공교통소외지역지원특별회계를 설치하기 위해서는 다른 법률의 개정이 함께 이루어져야 함. 즉, 교통시설특별회계 및 지역균형발전특별회계에 공공교통소외지역계정 설치를 위한 「교통시설특별회계법」 및 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」의 개정, 교통·에너지·환경세의 배분 비율을 규정하고 있는 「교통시설특별회계법」, 「환경정책기본법」, 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」 또는 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」의 개정, 혼잡통행료 및 교통유발부담금을 지방도·시교통사업특별회계의 세입으로 규정하고 있는 「도시교통정비 촉진

법」의 개정, 복권수익금의 배분 대상을 규정하고 있는 「복권 및 복권 기금법」의 개정 등이 병행되어야 하므로, 이에 관한 검토 및 소관 부처 등과의 협의가 필요한 것으로 보임.

나. 국토교통부 의견

대중교통 사각지대에 놓인 농어촌 주민의 이동권 보장을 위해 국가·지자체가 공공교통을 제공하도록 하는 제정안의 취지에 공감함.

다만, 법안이 기존의 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」과 현재 국회에 발의된 「교통기본법안」(윤준병의원 대표발의, '25. 6) 및 「교통정책기본법안」(엄태영의원 대표발의, '24. 7)와 중복·유사한 점이 있어 대중교통 및 이동권과 관련한 법률 체계에 대한 논의가 선행될 필요가 있음.

2. 제정안의 구성체계

제정안은 6개의 장(章)에 총 17개의 조문으로 구성되어 있음.

제1장(총칙)에서는 목적, 정의, 국가 및 지방자치단체의 책무, 다른 법률과의 관계, 예비타당성조사 실시에 관한 특례에 관한 규정을 두고 있음.

제2장(기본적인 교통서비스의 설계)에서는 기본적인 교통서비스의 설계 및 제공, 공공교통소외지역의 지정·고시에 관한 규정을 두고 있음.

제3장(기본계획과 시행계획의 수립 및 시행)에서는 국가 및 지방자치단체의 계획 수립 및 시행에 관한 규정을 두고 있음.

제4장(농어촌 주민 등의 이동권 보장을 위한 사업지원)에서는 교통소외지역에 대한 재정지원, 교통요금 감면, 특별회계 설치에 관한 규정을 두고 있음.

제5장(보칙) 및 제6장(벌칙)에서는 보고·검사, 권한의 위임·위탁 등 보칙규정과 과태료규정을 두고 있음.

제정안의 조문순서 등 구성은 대체적으로 바람직한 것으로 보이나, 조문 수가 20개 이하로서 많지 않기 때문에 장을 구분하지 않거나 장 수를 줄이는 것이 법규의 이해 및 법체계 상 더 바람직해 보임.

【 제정안의 구성체계 】

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률안	
제1장 총칙	
제1조(목적)	제4조(다른 법률과의 관계)
제2조(정의)	제5조(예비타당성조사 실시에 관한 특례)
제3조(국가 및 지방자치단체의 책무)	
제2장 기본적인 교통서비스의 설계	
제6조(기본적인 교통서비스의 설계 및 제공)	제7조(공공교통소외지역의 지정·고시)
제3장 기본계획과 시행계획의 수립 및 시행	
제8조(농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역의 지원에 관한 기본계획의 수립)	제10조(시행계획의 실적평가 및 사후관리)
제9조(농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역의 지원에 관한 시행계획의 수립)	제11조(다른 계획과의 관계)
제4장 농어촌 주민 등의 이동권 보장을 위한 사업지원	
제12조(농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역 지원 및 해소를 위한 재정지원 등)	제14조(공공교통소외지역지원특별회계 설치)
제13조(공공교통소외지역 공공교통요금 감면)	
제5장 보칙	
제15조(보고·검사 등)	제16조(권한의 위임·위탁)
제6장 벌칙	
제17조(과태료)	

3. 주요 조문별 검토

가. 제1장 총칙(안 제1조부터 제5조까지)

1) 검토의견

가) 목적 및 정의(안 제1조 및 제2조)

제정안은 이 법의 목적을 농어촌 등 공공교통소외지역에서 기본적인 교통서비스를 안정적이고 체계적으로 제공하기 위하여 필요한 사항을 규정함으로써 공공교통소외지역 주민 등의 이동권을 보장하고 국민생활의 균등한 향상과 국가균형발전에 이바지하는 것으로 규정하고(안 제1조), 이 법에서 사용하는 농어촌, 이동권, 기본적인 교통서비스, 교통체계, 공공교통, 공공교통수단, 공공교통시설, 공공교통운영자, 공공교통소외지역에 관한 용어의 뜻을 규정하고 있음(안 제2조).

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률안

제1장 총칙

제1조(목적) 이 법은 농어촌 등 공공교통소외지역에서 기본적인 교통서비스를 안정적이고 체계적으로 제공하기 위하여 필요한 사항을 규정함으로써 공공교통소외지역 주민 등의 이동권을 보장하고 국민생활의 균등한 향상과 국가균형발전에 이바지함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “농어촌”이란 「농업·농촌 및 식품산업 기본법」 제3조제5호에 따른 농촌과 「수산업·어촌 발전 기본법」 제3조제6호에 따른 어촌을 말한다.
2. “이동권”이란 누구든지 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 일반 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로 등을 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 원하는 목적지로 이동할 수 있는 권리를 말한다.
3. “기본적인 교통서비스”란 주민 등이 원하는 목적지로 안전하고 편리하게

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률안

이동할 수 있도록 하기 위하여 제공되어야 하는 교통수단 운영과 비용지급 서비스를 말한다.

4. “교통체계”란 「국가통합교통체계효율화법」 제2조제6호에 따른 교통체계를 말한다.

5. “공공교통”이란 국가나 지방자치단체의 책임 아래 국민의 이동권을 보장하기 위하여 이 법에 따른 공공교통수단 및 공공교통시설에 의하여 이루어지는 교통체계를 말한다.

6. “공공교통수단”이란 대중 일반을 운송하는 데 이용되는 것으로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다.

가. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호부터 제3호까지에 해당하는 노선 여객자동차운송사업·구역 여객자동차운송사업·수요응답형 여객자동차운송사업에 사용되는 자동차

나. 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도 차량

다. 「철도산업발전기본법」 제3조제4호에 따른 철도차량 중 여객을 운송하기 위한 철도차량

라. 「해운법」 제2조제1호의2에 따른 여객선 중 같은 법 제3조제1호에 따른 내항 정기 여객운송사업에 사용되는 여객선

마. 「유선 및 도선 사업법」 제2조제2호에 따른 도선사업에 사용되는 도선

바. 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 택시운송사업에 사용되는 일반택시 및 개인택시

사. 그 밖에 대통령령으로 정하는 운송수단

7. “공공교통시설”이란 대중 일반의 교통수요를 처리하기 위한 교통시설로서 다음 각 목의 시설을 말한다.

가. 터미널·정류소·차고지 등 제6호가목에 따른 여객자동차운송사업에 사용되는 자동차의 원활한 운행에 필요한 시설 또는 공작물

나. 「도시철도법」 제2조제3호에 따른 도시철도시설

다. 「철도산업발전기본법」 제3조제2호에 따른 철도시설

라. 「도시교통정비 촉진법」 제2조제3호에 따른 환승시설

마. 여객터미널, 선착장, 도선장, 접안시설 및 승하선 보조시설 등 여객선과 도선의 원활한 운항에 필요한 시설 또는 공작물

바. 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제5호 및 제6호에 따른 택시공영차고지와 택시공동차고지

사. 「주차장법」 제2조제1호에 따른 자동차의 주차를 위한 주차장 중 공공

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률안

교통소외지역 교통의 중심이 되는 도시에 위치한 철도역(鐵道驛) 인근에 설치되는 주차장이나 「여객자동차 운수사업법」 제2조제5호에 따른 여객자동차터미널 인근에 설치되는 주차장 또는 「공항시설법」에 따른 공항·비행장의 인근에 건설되는 주차장

아. 그 밖에 대통령령으로 정하는 시설 또는 공작물로서 공공교통수단의 운행과 관련된 시설 또는 공작물

8. “공공교통운영자”라 함은 공공교통수단을 운행하거나 공공교통시설을 경영·관리하는 자로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자를 말한다.

가. 「여객자동차 운수사업법」, 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」, 「해운법」, 「유선 및 도선 사업법」 및 그 밖의 법률에 따라 공공교통수단 또는 공공교통시설의 사업에 대한 면허·허가·인가·위탁 등을 받거나 등록·신고 등을 한 자

나. 공공교통수단의 운행 또는 공공교통시설의 경영·관리를 위하여 관련 법률에 따라 설립된 법인

다. 「여객자동차 운수사업법」에 따라 여객자동차운송사업 또는 여객자동차운송플랫폼사업에 등록·신고 등을 한 자

라. 그 밖에 대통령령으로 정하는 공공교통운영자

9. “공공교통소외지역”이란 인구감소, 고령화 등에 따른 교통수요 부족으로 공공교통수단 및 공공교통시설의 공급이 원활하지 못하여 지역 주민의 일상적인 이동에 제약이 발생하는 지역으로서 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」의 대도시권(이하 “대도시권”이라 한다) 이외의 지역 중 제7조제1항에 따라 지정·고시된 지역을 말한다.

부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

제2조(다른 법률의 개정) ① 국가통합교통체계효율화법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제2조제5호 중 “공공교통시설”을 “공공기관교통시설”로 한다.

제18조제1항 중 “공공교통시설의”를 “공공기관교통시설의”로, “공공교통시설”을 각각 “공공기관교통시설”로 하고, 같은 조 제3항 중 “공공교통시설”을 각각 “공공기관교통시설”로 하며, 같은 조 제5항 중 “공공교통시설”을 “공공기관교통시설”로 한다.

제19조제1항 본문 중 “공공교통시설”을 각각 “공공기관교통시설”로 하고, 같은 조 제3항 중 “공공교통시설”을 “공공기관교통시설”로 하며, 같은 조 제5항 중

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률안

“공공교통시설”을 “공공기관교통시설”로 한다.

제21조제1항 중 “공공교통시설”을 “공공기관교통시설”로 하고, 같은 조 제2항 중 “공공교통시설”을 각각 “공공기관교통시설”로 한다.

제77조제1항 각 호 외의 부분 중 “공공교통시설을”을 “공공기관교통시설을”로 한다.

제113조 중 “공공교통시설”을 “공공기관교통시설”로 한다.

안 제2조에 따른 용어 정의에 관하여 다음과 같은 점들을 고려할 필요가 있어 보임.

첫째, 안 제2조제2호에서는 “누구든지 ~ 이동할 수 있는 권리”라는 “이동권”의 정의를 규정하고 있는데, 이러한 정의규정 외에 「교통약자의 이동편의 증진법」 제3조의 사례와 같이 이 법에 따른 ‘교통소외지역 주민’을 대상으로 이동권의 개념 및 보장에 관한 별도의 규정을 마련하여 교통소외지역 주민의 이동권 보장에 관한 사항을 명확히 하는 방안도 검토할 수 있을 것으로 봄.

「교통약자의 이동편의 증진법」

제3조(이동권) 교통약자는 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장 받기 위하여 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 가진다.

둘째, “공공교통수단”(안 제2조제6호), “공공교통시설”(안 제2조제7호), “공공교통운영자”(안 제2조제8호), “공공교통소외지역”(안 제2조제9호)의

용어 정의와 관련하여, 일반 여객운송 수단인 버스, 도시철도, 철도, 여객선, 택시 등의 교통수단을 “공공교통수단”으로, 터미널, 역사 등 관련 시설을 “공공교통시설”로, 관련 사업자를 “공공교통운영자”로, 이들 공공교통수단과 공공교통시설 등의 공급이 원활하지 못한 지역을 “공공교통소외지역”으로 정의하고 있음.

안 제2조제6호에 따른 “공공교통수단”은 버스, 도시철도, 철도, 택시 등 현재 관련 법령에 따라 민간사업자가 운영하는 교통수단을 통칭하는 용어로 정의하고 있는데, ‘공공’을 붙임으로써 교통수단 등의 운영 주체가 국가나 지방자치단체 등 공적 기관인 것으로 이해 될 수 있어 실제 의미와 사용하는 용어 간에 혼란이 있을 수 있으며, 이는 “공공교통수단”과 관련된 용어인 “공공교통시설”, “공공교통운영자”, “공공교통소외지역” 등도 마찬가지임.

한편, 다수의 교통 관련 법률에서는 버스, 도시철도, 철도, 여객선 등을 “교통수단”이라는 용어로 표현하고 있고, 다만 각 법률에서 “교통수단”에 포함되는 버스, 철도 등의 교통수단의 종류를 조금씩 다르게 포함시키고 있음.

따라서, 제정안에서도 ‘공공’을 붙이지 않고 “교통수단”, “교통시설”, “교통운영자”, “교통소외지역”의 용어를 그대로 사용하는 것이 용어의 의미나 다른 교통 관련 법률 간의 체계에도 더 합치되는 것으로 보임.

법률	“교통수단”의 정의
「국가통합교통체계효율화법」	3. “교통수단”이란 사람 또는 화물을 운송하는 데에 이용되는 자전거·자동차·열차·항공기 및 선박 등을 말한다.
「교통약자의 이동편의 증진법」	2. “교통수단”이란 사람을 운송하는 데 이용되는 것으로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다. 가. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차(이하 “버스”라 한다) 나. 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도의 운행에 사용되는 차량 다. 「철도산업발전기본법」 제3조제4호에 따른 철도차량 중 여객을 운송하기 위한 철도차량 라. 「궤도운송법」 제2조제3호나목의 궤도차량 중 사람을 운송하는 궤도차량 마. 「항공안전법」 제2조제1호에 따른 항공기 중 민간항공에 사용되는 비행기 바. 「해운법」 제2조제2호에 따른 해상여객운송사업에 사용되는 선박 사. 그 밖에 대통령령으로 정하는 운송수단
「교통안전법」	1. “교통수단”이라 함은 사람이 이동하거나 화물을 운송하는데 이용되는 것으로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다. 가. 「도로교통법」에 의한 차마 또는 노면전차, 「철도산업발전기본법」에 의한 철도차량(도시철도를 포함한다) 또는 「궤도운송법」에 따른 궤도에 의하여 교통용으로 사용되는 용구 등 육상교통용으로 사용되는 모든 운송수단(이하 “차량”이라 한다) 나. 「해사안전기본법」에 의한 선박 등 수상 또는 수중의 항행에 사용되는 모든 운송수단(이하 “선박”이라 한다) 다. 「항공안전법」에 의한 항공기 등 항공교통에 사용되는 모든 운송수단(이하 “항공기”라 한다)

나) 국가 및 지방자치단체의 책무, 다른 법률과의 관계(안

제3조 및 제4조)

안 제3조에서는 국가 또는 지방자치단체의 책무로서 ① 국민의 이동권이 보장될 수 있도록 누구에게나 기본적인 교통서비스 제공, ② 지역적 차이에 따라 기본적인 교통서비스 제공에서의 차별을 받지 아니하도록

하고, 모든 국민이 적절한 기본적인 교통서비스를 제공받을 수 있도록 조치, ③ 공공교통소외지역의 주민 등이 기본적인 교통서비스를 제공받을 수 있도록 공공교통 운영, ④ 공공교통소외지역의 주민 등이 비용부담 없이 기본적인 교통서비스를 제공받을 수 있도록 노력할 것 등을 규정하고 있음.

안 제4조에서는 다른 법률과의 관계에 관하여 ① 이 법은 공공교통소외지역의 교통여건 개선에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용하되, ② 다른 법률에 이 법의 규제에 관한 특례보다 완화되는 규정이 있으면 해당 법률을 따르도록 규정하고 있음.

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률안
제3조(국가 및 지방자치단체의 책무) ① 국가 및 지방자치단체는 국민의 이동권이 보장될 수 있도록 누구에게나 기본적인 교통서비스를 제공하여야 한다. ② 국가 및 지방자치단체는 대도시권과 공공교통소외지역간의 지역적 차이에 따라 기본적인 교통서비스 제공에서의 차별을 받지 아니하도록 하고, 모든 국민이 적절한 기본적인 교통서비스를 제공받을 수 있도록 필요한 조치를 하여야 한다. ③ 국가와 지방자치단체는 공공교통소외지역의 주민 등이 기본적인 교통서비스를 제공받을 수 있도록 공공교통을 운영하여야 한다. ④ 국가 및 지방자치단체는 공공교통소외지역의 주민 등이 비용부담 없이 기본적인 교통서비스를 제공받을 수 있도록 노력하여야 한다. 제4조(다른 법률과의 관계) 이 법은 공공교통소외지역의 교통여건 개선에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다. 다만, 다른 법률에 이 법의 규제에 관한 특례보다 완화되는 규정이 있으면 해당 법률에서 정하는 바에 따른다.

이와 관련하여, 안 제3조제1항에서 “국가 및 지방자치단체는 ~ 누구에게나 기본적인 교통서비스를 제공하여야 한다”라고 국가 및 지방자치단체의 교통서비스 제공의무를 규정하고 있는데, 안 제2조제3호5)에서 ‘기본적인 교통서비스’를 “~하기 위하여 제공되어야 하는 교통수단 운영과 비용지급서비스”로 정의하고 있기 때문에 결국 국가 및 지방자치단체에게 교통수단을 운영할 의무를 부여하는 것으로 해석될 수 있어 보임.

그런데 국가 및 지방자치단체가 모든 교통수단의 직접적 운영 주체가 될 수 없으므로 적절한 표현으로 수정할 필요가 있음.

또한, 안 제3조제1항과 제2항에서 책무의 내용이 일부 중복되는 부분이 있으므로 이를 정비할 필요가 있음.

다) 예비타당성조사 실시에 관한 특례(안 제5조)

안 제5조에서는 기획재정부장관이 공공교통소외지역에 대한 지원사업을 신속하고 원활하게 추진하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있도록 특례를 규정하고 있음.

5) “기본적인 교통서비스”란 주민 등이 원하는 목적지로 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 하기 위하여 제공되어야 하는 교통수단 운영 및 비용지급서비스를 말한다.(안 제2조제3호)

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률안

제5조(예비타당성조사 실시에 관한 특례) 기획재정부장관은 공공교통소외지역에 대한 지원사업을 신속하고 원활하게 추진하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다.

이와 관련하여 첫째, 「국가재정법」 제38조제1항에 따라 현재 총사업비 500억원 이상, 국비 300억원 이상인 건설사업은 일반적으로 예비타당성조사 대상이나, 같은 조 제2항에서 제정안 취지와 유사하게 지역 균형발전의 측면에서 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업은 일정한 요건과 절차를 거쳐 예비타당성조사를 면제할 수 있는 근거를 두고 있는 점6),

6) 「국가재정법」

제38조(예비타당성조사) ① 기획재정부장관은 총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 신규 사업으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 대규모사업에 대한 예산을 편성하기 위하여 미리 예비타당성조사를 실시하고, 그 결과를 요약하여 국회 소관 상임위원회와 예산결산특별위원회에 제출하여야 한다. 다만, 제4호의 사업은 제28조에 따라 제출된 중기사업계획서에 의한 재정지출이 500억원 이상 수반되는 신규 사업으로 한다.

1. 건설공사가 포함된 사업
2. 「지능정보화 기본법」 제14조제1항에 따른 지능정보화 사업
3. 「과학기술기본법」 제11조에 따른 국가연구개발사업
4. 그 밖에 사회복지, 보건, 교육, 노동, 문화 및 관광, 환경 보호, 농림해양수산, 산업·중소기업 분야의 사업
- ② 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업은 대통령령으로 정하는 절차에 따라 예비타당성조사 대상에서 제외한다.
 1. 공공청사, 교정시설, 초·중등 교육시설의 신·증축 사업
 2. 「국가유산기본법」 제3조에 따른 국가유산 복원사업
 3. 국가안보와 관계되거나 보안이 필요한 국방 관련 사업
 4. 남북교류협력과 관계되거나 국가 간 협약·조약에 따라 추진하는 사업
 5. 도로 유지보수, 노후 상수도 개량 등 기존 시설의 효용 증진을 위한 단순개량 및 유지보수 사업
 6. 「재난 및 안전관리기본법」 제3조제1호에 따른 재난(이하 “재난”이라 한다)복구 지원, 시설 안전성 확보, 보건·식품 안전 문제 등으로 시급한 추진이 필요한 사업
 7. 재난예방을 위하여 시급한 추진이 필요한 사업으로서 국회 소관 상임위원회의 동의를 받은 사업
 8. 법령에 따라 추진하여야 하는 사업
 9. 출연·보조기관의 인건비 및 경상비 지원, 융자 사업 등과 같이 예비타당성조사의 실익이 없는 사업
 10. 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이

둘째, 제정안은 교통소외지역 지원 관련 불특정 사업을 대상으로 하여 포괄적·항구적 예비타당성조사 면제 규정을 마련하고 있는데, 가덕도 신공항 건설 및 달빛철도 건설과 같이 개별·특정 SOC 건설 사업 추진에 제한적으로 예비타당성조사 면제 규정을 둔 개별법 사례⁷⁾와 「국가첨단전략산업 경쟁력 강화 및 보호에 관한 특별조치법」에 따라 국가경제·안보 등을 위해 특히 신속하게 추진하여야 하는 사업에 대한 예비타당성조사 면제를 규정한 한시법(20년) 사례⁸⁾ 등에 비추어 예비타당성

필요한 사업(중전에 경제성 부족 등을 이유로 예비타당성조사를 통과하지 못한 사업은 연계사업의 시행, 주변지역의 개발 등으로 해당 사업과 관련한 경제·사회 여건이 변동하였거나, 예비타당성조사 결과 등을 반영하여 사업을 재기획한 경우에 한정한다)으로서 다음 각 목의 요건을 모두 갖춘 사업. 이 경우, 예비타당성조사 면제 사업의 내역 및 사유를 지체 없이 국회 소관 상임위원회에 보고하여야 한다.

가. 사업목적 및 규모, 추진방안 등 구체적인 사업계획이 수립된 사업

나. 국가 정책적으로 추진이 필요하여 국무회의를 거쳐 확정된 사업

7) 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」

제7조(예비타당성조사 실시에 관한 특례) 기획재정부장관은 신공항건설사업의 신속하고 원활한 추진을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다.

「달빛철도 건설을 위한 특별법」

제7조(예비타당성조사 실시에 관한 특례) 기획재정부장관은 달빛철도 건설사업의 신속하고 원활한 추진을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다.

8) 「국가첨단전략산업 경쟁력 강화 및 보호에 관한 특별조치법」

제27조(예비타당성조사에 관한 특례) ① 기획재정부장관 및 과학기술정보통신부장관은 전략산업등의 신속한 경쟁력 강화를 위하여 다음 각 호의 사업이 위원회의 심의·의결을 거친 경우에는 「국가재정법」 제38조 및 관련 법령과 「과학기술기본법」 제12조의3에 따른 예비타당성조사 대상사업으로 우선 선정할 수 있다.

1. 제20조제1항에 따른 특화단지 지원 사업

2. 제25조제1항에 따른 기술개발사업

3. 그 밖에 전략산업등의 경쟁력 강화를 위하여 사업 목적, 규모, 추진방안 등 구체적인 사업계획이 수립된 사업

② 기획재정부장관 및 과학기술정보통신부장관은 제1항에 따라 예비타당성조사 대상사업으로 선정된 사업에 대하여 예비타당성조사가 신속히 추진되도록 노력하여야 한다.

③ 기획재정부장관 또는 과학기술정보통신부장관은 제1항 각 호에 따른 사업 중 국가·경제 안보, 안정적인 산업 공급망 확보, 미래 경쟁력 확보 등을 위하여 특히 신속하게 추진될 필요성이 있다고 인정된 사업에 대하여는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다. 이 경우 예비타당성조사 면제 사업의 내역 및 면제 사유를 지체 없이 국회 소관 상임위원회에 보고하여야 한다.

부칙 <법률 제18813호, 2022. 2. 3.>

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

제2조(유효기간) 이 법은 2042년 12월 31일까지 효력을 가진다.

조사제도 자체의 취지와 다른 사업들과의 형평성 측면에서 신중한 접근이 필요한 것으로 보임.

2) 관계 기관 등의 의견

가) 국토교통부

제정안은 국가 및 지자체가 교통서비스를 직접 제공하도록 규정하나, 교통서비스운영자(버스회사 등)와의 역할 등을 감안, 「대중교통법」 상 국가·지자체 및 교통서비스운영자의 역할 체계를 유지할 필요가 있음.

나) 기획재정부

공공교통소외지역 지원사업에 대한 예비타당성조사 면제 특례(안 제5조)는 국가 전체적으로 종합적인 시각에서 재정운용의 효율성·통일성 제고 등을 위해, 개별법보다는 예비타당성 조사제도가 규정되어 있는 국가재정법 체계에서 운영할 필요가 있음.

현행 국가재정법 체계에서도 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업은 국무회의를 거쳐 면제 가능하며, 개별법에서 국가재정법의 예비타당성 조사에 관한 규정과 상이하거나 유사·중복되는 내용을 규정하는 것은 신중할 필요가 있음.

아울러, 개별 법률로써 특정 분야의 예비타당성조사 면제를 규정하는 것은 예비타당성조사제도의 형해화를 초래할 우려와 유사사례로의 법제화 파급 가능성 등을 고려하여 신중할 필요가 있음.

나. 제2장 기본적인 교통서비스의 설계(안 제6조 및 제7조)

1) 검토의견

가) 기본적인 교통서비스의 설계 및 제공(안 제6조)

안 제6조에서는 국가 및 지방자치단체는 모든 국민이 이동권을 보장받을 수 있도록 기본적인 교통서비스(이하 “기본서비스”)를 설계·관리·제공하도록 규정하고 있음.

국토교통부장관은 기본서비스 측정·설계·관리를 위한 지표 및 기준을 설정하여 고시하여야 하고, 이 경우 전문가의 의견 수렴, 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사와의 협의 및 국가교통위원회의 심의를 거쳐야 함.

또한, 국가와 지방자치단체는 공공교통소외지역에 기본서비스 제공을 위하여 공공교통수단 및 공공교통시설을 활용하고 효율적인 교통체계를 구축·운영하여야 하며, 시·도지사는 지역의 특수성을 고려하여 기본서비스 기준을 강화하거나 변경할 수 있음.

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률안

제2장 기본적인 교통서비스의 설계

제6조(기본적인 교통서비스의 설계 및 제공) ① 국가 및 지방자치단체는 모든 국민이 이동권을 보장받을 수 있도록 기본적인 교통서비스(이하 “기본서비스”라 한다)를 설계·관리하고, 이를 제공하여야 한다.

② 국토교통부장관은 기본서비스를 측정·설계·관리하기 위한 지표 및 기준을 설정하여 고시하여야 한다. 이 경우 사전에 관련 전문가의 의견을 수렴하

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률안

고, 관계 중앙행정기관의 장 및 특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)와 협의한 후 「국가통합교통체계효율화법」 제106조에 따른 국가교통위원회의 심의를 거쳐야 한다. 고시된 기본서비스 지표 및 기준을 변경하려는 경우에도 또한 같다.

③ 기본서비스 지표 및 기준을 설정할 때에는 다음 각 호의 사항을 종합적으로 고려하여야 한다.

1. 지역별 교통서비스 제공 및 운영 실태
2. 농어촌의 공공교통수단 및 공공교통시설 현황과 기본서비스 제공 실태
3. 대도시권의 공공교통수단 및 공공교통시설 현황과 기본서비스 제공 실태
4. 그 밖에 기본서비스 지표·기준 설계를 위하여 대통령령으로 정하는 사항

④ 국가와 지방자치단체는 제7조제1항에 따라 지정·고시된 공공교통소외지역에 기본서비스를 제공하기 위하여 공공교통소외지역 내 공공교통수단 및 공공교통시설을 활용하고, 효율적인 교통체계를 구축·운영하여야 한다. 다만, 공공교통소외지역의 효율적인 교통체계를 운영하기 위하여 불가피한 경우에는 「여객자동차 운수사업법」 제81조부터 제83조까지의 규정에도 불구하고 자가용자동차를 이 법에 따른 공공교통수단으로 활용할 수 있다.

⑤ 시·도지사는 지역의 특수성을 고려하여 필요하다고 인정하면 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 지역의 특성을 반영하여 기본서비스 기준을 강화하거나 변경할 수 있다. 이 경우 미리 「국가통합교통체계효율화법」 제110조에 따른 지방교통위원회 심의를 받아야 한다.

⑥ 시·도지사는 제5항에 따라 기본서비스 기준을 강화하거나 변경하였을 때에는 그 사실을 지체 없이 국토교통부장관에게 통보하여야 한다.

안 제6조와 관련하여서는 다음 사항을 고려할 필요가 있음.

첫째, 제1항에서 “국가 및 지방자치단체는 ~ 기본적인 교통서비스를 설계·관리하고, 이를 제공하여야 한다”라고 규정하고 있는데, 이는

안 제2조제3호⁹⁾에서 ‘기본적인 교통서비스’를 “ ~하기 위하여 제공되어야 하는 교통수단 운영과 비용지급서비스”로 정의하고 있다는 점에서 국가 및 지방자치단체에게 교통수단을 운영할 의무를 부여하는 것으로 해석될 수 있는데, 국가 및 지방자치단체가 모든 교통수단의 직접적인 운영 주체가 될 수 없다는 점에서 적절한 표현으로 수정할 필요가 있음.

둘째, 제4항에서 공공교통소외지역의 효율적인 교통체계를 운영하기 위하여 불가피한 경우 자가용자동차를 공공교통수단으로 활용할 수 있도록 규정하고 있는데, 이는 공공교통소외지역에서 다른 교통수단의 운영 여건이 열악한 경우 자가용자동차를 기본서비스 제공을 위한 수단으로 사용하도록 하려는 것으로 보이나,

현행 「여객자동차 운수사업법」 제81조¹⁰⁾에서 사업용 자동차가 아닌 자가용자동차를 사용하여서는 유상 운송을 할 수 없는 것을 원칙으로

9) “기본적인 교통서비스”란 주민 등이 원하는 목적지로 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 하기 위하여 제공되어야 하는 교통수단 운영 및 비용지급서비스를 말한다.(안 제2조제3호)

10) 「여객자동차 운수사업법」

제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지) ① 사업용 자동차가 아닌 자동차(이하 “자가용자동차”라 한다)를 유상(자동차 운행에 필요한 경비를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)으로 운송용으로 제공하거나 임대하여서는 아니 되며, 누구든지 이를 알선하여서는 아니 된다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 유상으로 운송용으로 제공 또는 임대하거나 이를 알선할 수 있다.

1. 출·퇴근시간대(오전 7시부터 오전 9시까지 및 오후 6시부터 오후 8시까지를 말하며, 토요일, 일요일 및 공휴일인 경우는 제외한다) 승용자동차를 함께 타는 경우
2. 천재지변, 긴급 수송, 교육 목적을 위한 운행, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사유에 해당하는 경우로서 시장·군수·구청장의 허가를 받은 경우
- ② 시장·군수·구청장은 제1항제2호에 따른 허가의 신청을 받은 날부터 10일 이내에 허가 여부를 신청인에게 통지하여야 한다.
- ③ 시장·군수·구청장이 제2항에서 정한 기간 내에 허가 여부 또는 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신청인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 허가를 한 것으로 본다.
- ④ 제1항제2호의 유상운송 허가의 대상 및 기간 등은 국토교통부령으로 정한다.

하고, 출·퇴근시간대 및 천재지변 등의 사유에 대해서만 예외적으로 자가용자동차의 유상 운송을 허용하고 있다는 점을 고려할 때, 자가용자동차를 활용할 수 있는 불가피성에 대한 구체적인 기준을 명시할 필요가 있어 보이며, 일정 지역에서 상시적인 자가용자동차의 유상 운송을 허용할 경우 그 방법, 비용부담, 운송책임, 손해배상 등 관련 문제에 대한 논의가 필요할 것으로 보임.

나) 공공교통소외지역의 지정·고시(안 제7조)

안 제7조에서는 국토교통부장관이 직접 또는 시·도지사의 요청에 의하여 공공교통소외지역을 지정·고시할 수 있도록 하고, 사전에 행정안전부장관·농림축산식품부장관·해양수산부장관과 협의 및 국가교통위원회 심의를 거치도록 규정하고 있음.

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률
제7조(공공교통소외지역의 지정·고시) ① 국토교통부장관은 대도시권 이외의 지역으로서 인구감소, 고령화 등에 따른 교통수요 부족으로 공공교통수단이나 공공교통시설의 공급이 원활하지 못하여 주민 등의 일상적인 이동에 제약이 발생하는 지역을 직접 또는 시·도지사의 요청에 의하여 공공교통소외지역으로 지정·고시할 수 있다. ② 국토교통부장관이 제1항에 따라 공공교통소외지역을 지정하는 경우에는 다음 각 호의 사항을 고려하여야 한다. 1. 일일 공공교통 운행 횟수 2. 주택의 버스정류장 평균 접근률 3. 공공교통 요금 수준 4. 공공교통 배차시간 및 운행빈도 5. 인구감소 및 고령화율

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률

6. 총 사업체 수

③ 국토교통부장관은 제1항에 따른 공공교통소외지역을 지정하려면 미리 행정안전부장관·농림축산식품부장관·해양수산부장관과 협의한 후 「국가통합교통체계효율화법」 제106조에 따른 국가교통위원회의 심의를 거쳐야 한다.

④ 그 밖에 공공교통소외지역의 지정기준·방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

⑤ 국토교통부장관은 제1항에 따라 지정된 공공교통소외지역이 제4항에 따른 지정기준에 적합하지 아니하게 된 경우에는 그 지정을 해제할 수 있다.

⑥ 국토교통부장관은 관계 시·도지사에게 공공교통소외지역의 지정·해제를 위하여 필요한 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 시·도지사는 특별한 사유가 없는 한 이에 따라야 한다.

안 제7조에 따른 공공교통소외지역 지정제도는 농어촌 등 교통소외지역 주민의 이동권 보장이라는 제정안의 목적 달성을 위한 기초적인 제도로써 안 제7조제1항에 따른 공공교통소외지역으로 지정·고시되면, 국토교통부장관의 공공교통소외지역 지원에 관한 기본계획의 수립(안 제8조), 시·도지사의 기본계획에 따른 시행계획 수립(안 제9조), 시행계획 시행에 필요한 국가의 재정지원(안 제12조) 등 국가 및 지방자치단체의 정책적 지원 및 재정적 지원의 대상이 되는 효과가 있게 됨.

【 제정안의 관련 규정 】

제8조(농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역의 지원에 관한 기본계획의 수립) ① 국토교통부장관은 공공교통소외지역의 주민 등의 이동권을 보장할 수 있도록 관계 중앙행정기관의 장 및 공공교통소외지역이 포함된 행정구역을 관할하는 시·도지사의 의견을 들어 5년 단위의 ‘농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역의 지원에 관한 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)’을 수립하여야 한다.

(이하 생략)

제9조(농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역의 지원에 관한 시행계

획의 수립) ① 시·도지사는 기본계획에 따라 매년 9월 30일까지 다음 연도의 ‘농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역 지원에 관한 시행계획(이하 “시행계획”이라 한다)’을 수립하여 국토교통부장관에게 제출하여야 한다. 다만, 둘 이상의 특별자치시·도·특별자치도에 걸쳐 시행계획이 필요한 경우에는 해당 시·도지사는 대통령령으로 정하는 바에 따라 서로 협의하여 광역 단위의 시행계획을 수립할 수 있다.

(이하 생략)

제12조(농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역 지원 및 해소를 위한 재정지원 등) ① 국가는 제9조에 따라 시행계획이 수립되는 경우 해당 계획에서 실시하는 사업에 필요한 비용의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 부담할 수 있다.

② 제1항에 따른 시행계획의 시행에 필요한 비용은 대통령령으로 정하는 바에 따라 국고에서 보조하거나 부담하여야 한다. 이 경우 국가는 지방자치단체가 공공교통소외지역 교통체계의 운영을 위하여 부담하는 비용의 100분의 50 이상을 부담하여야 한다.

③ 국가와 지방자치단체는 제1항에도 불구하고 지방자치단체의 재정상황 등을 고려하여 다음 각 호의 사업에 해당되는 사업에 대하여서는 예산을 편성할 때 우선 반영하고 사업별로 지원규모나 보조비율 등에 차등을 둘 수 있다.

1. 둘 이상의 지방자치단체의 관할구역에 효과가 미치는 사업을 해당 지방자치단체가 공동으로 추진하는 사업
2. 그 밖에 공공교통소외지역의 경쟁력을 향상시키기 위하여 필요한 사업

따라서, 공공교통소외지역 지정 또는 지정해제의 절차나 방법 등은 타당성과 공정성 등의 확보가 중요한 바, 안 제7조제1항에서는 공공교통소외지역 지정 시 관계 행정기관과의 협의 및 국가교통위원회의 심의 절차를 두고 있으나, 제5항에서 제1항에 따른 지정을 해제하는 경우 별도의 절차를 두고 있지 않으므로 이에 관한 보완이 필요해 보임.

또한, 안 제7조제2항 각 호에서는 공공교통소외지역 지정 시 기준이 되는 고려사항을 여섯 가지만 규정하고 있는데, 지정 목적 및 지정 효과 등을 감안하여 합리적인 지정기준을 추가 보완할 필요가 있어 보이고, 각 호 중 ‘일일 공공교통 운행 횟수’(제1호)와 ‘공공교통 배차시간 및 운

행빈도’(제4호)는 중복되는 부분이 있으므로 정비가 필요하며, 기타 고려사항을 하위 법령에서 정할 수 있도록 위임규정을 두어 행정 효율을 기할 필요가 있어 보임.

2) 국토교통부 의견

자가용차를 공공교통수단으로 활용 시 자가용자동차의 유상운송 및 노선운행을 금지하는 등의 「여객자동차 운송사업법」 상 운송사업의 질서가 훼손될 우려가 있고, 운수종사자격을 취득하지 아니한 자가 자가용차로 교통서비스 제공 시 승객 안전 및 서비스 품질 저하도 우려됨.

한편, 「대중교통법」에 따라 매년 대중교통현황조사를 실시하여 대중교통취약지역을 조사·발표 중이므로, 제정안의 공공교통소외지역 지정제도와 내용이 중복되는 측면이 있음.

다. 제3장 기본계획과 시행계획의 수립 및 시행(안 제8조부터 제11조까지)

1) 검토의견

제3장에서는 국토교통부장관이 5년 단위의 농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역의 지원에 관한 기본계획(이하“ 기본계획”)을 수립하도록 하고(안 제8조), 시·도지사가 기본계획에 따라 매년 9월 30일까지 다음 연도의 농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역 지원에 관한 시행계획(이하 “시행계획”)을 수립하도록 하며(안 제9조), 국토교통부장관이 시·도지사가 시행계획을 시행한 실적을 평가할 수 있도록 하고(안 제10조), 기본계획 및 시행계획은 「국가통합교통체계효율화법」에 따른 국가기간교통망계획 등과 조화를 이루도록(안 제11조) 규정하고 있음.

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률
제3장 기본계획과 시행계획의 수립 및 시행 제8조(농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역의 지원에 관한 기본계획의 수립) ① 국토교통부장관은 공공교통소외지역의 주민 등의 이동권을 보장할 수 있도록 관계 중앙행정기관의 장 및 공공교통소외지역이 포함된 행정구역을 관할하는 시·도지사의 의견을 들어 5년 단위의 ‘농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역의 지원에 관한 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)’을 수립하여야 한다. ② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 기본계획의 목표 및 단계별 추진전략에 관한 사항 2. 국민의 이동권을 보장하기 위한 기본서비스 수준의 설계 및 제공에 관한 사항 3. 지역별 공공교통 현황 및 교통 여건의 전망과 교통수요의 예측·분석에 관

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률

한 사항

4. 지역별 인구구조변화 및 인구감소에 따른 장기적인 교통수요의 예측·관리
에 관한 사항
 5. 대도시권과 공공교통소외지역의 기본서비스 제공 현황 및 불균형 극복에
관한 사항
 6. 공공교통소외지역의 공공교통수단 및 공공교통시설 확보 방안과 다른 교통
수단·시설과의 연계에 관한 사항
 7. 공공교통소외지역 기본서비스 수준의 정립·유지 및 지원에 관한 사항
 8. 공공교통소외지역의 원활한 교통서비스 제공을 위하여 필요한 공공교통 영
역 설정 및 공공교통의 구축·운영에 관한 사항
 9. 공공교통소외지역의 수요 응답형 교통서비스 확대·발전 및 기존 공공교통
수단과의 연계, 정량적 시행효과 예측·분석에 관한 사항
 10. 기본계획의 추진에 필요한 재원의 확보·운영과 투자의 우선순위에 관한
사항
 11. 그 밖에 농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역 해소를 위하
여 대통령령으로 정하는 사항
- ③ 국토교통부장관은 기본계획의 수립에 필요한 기초자료를 수집하기 위하여
관계 중앙행정기관의 장, 시·도지사 및 공공교통운영자에게 자료의 제출을
요구할 수 있다. 이 경우 관계 중앙행정기관의 장, 시·도지사 및 공공교통운
영자는 특별한 사유가 없는 한 이에 따라야 한다.
- ④ 국토교통부장관은 기본계획을 결정하거나 변경하려면 「국가통합교통체계
효율화법」 제106조에 따른 국가교통위원회의 심의를 거쳐야 한다. 다만, 대통
령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 위원회의 심의를 거치지
아니한다.
- ⑤ 국토교통부장관은 제4항에 따라 기본계획을 결정하거나 변경할 때에는 위
원회의 심의 전에 공청회를 열어 주민과 관계 전문가 등으로부터 의견을 들어
야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하
지 아니하다.
- ⑥ 국토교통부장관은 제4항에 따라 결정하거나 변경한 기본계획을 대통령령으
로 정하는 바에 따라 고시하고 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 통
보하여야 한다.
- ⑦ 국토교통부장관은 기본계획 수립에 필요한 조사를 효율적으로 수행하기 위
하여 필요하다고 인정하는 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 교통관

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률

런 업무를 주업무로 하는 기관 또는 단체에 제2항 각 호의 사항 전부 또는 일부에 대한 조사를 의뢰할 수 있다.

⑧ 그 밖에 기본계획의 수립 절차·방법·공표 및 시행 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제9조(농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역의 지원에 관한 시행계획의 수립) ① 시·도지사는 기본계획에 따라 매년 9월 30일까지 다음 연도의 ‘농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역 지원에 관한 시행계획(이하 “시행계획”이라 한다)’을 수립하여 국토교통부장관에게 제출하여야 한다. 다만, 둘 이상의 특별자치시·도·특별자치도에 걸쳐 시행계획이 필요한 경우에는 해당 시·도지사는 대통령령으로 정하는 바에 따라 서로 협의하여 광역 단위의 시행계획을 수립할 수 있다.

② 국토교통부장관은 시행계획을 협의·조정한 후 매년 11월 30일까지 다음 연도의 시행계획을 확정하고 이를 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 알려야 한다.

③ 그 밖에 시행계획의 내용과 수립·변경·시행 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제10조(시행계획의 실적평가 및 사후관리) ① 국토교통부장관은 시·도지사가 시행계획을 시행한 실적을 평가할 수 있다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 실적평가를 실시하기 위하여 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 필요한 자료의 제출을 요구할 수 있다. 이 경우 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사는 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

③ 국가는 제1항에 따른 실적평가를 실시한 결과 그 평가결과가 우수한 지방자치단체에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 이 법에 따른 재정지원을 우선적으로 할 수 있다.

④ 국토교통부장관은 제1항에 따른 실적평가를 실시한 결과를 토대로 시행계획의 원활한 시행을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 개선을 권고하거나 시정을 요청할 수 있다. 이 경우 개선의 권고나 시정의 요청을 받은 관계 중앙행정기관의 장이나 시·도지사는 이에 필요한 조치를 하여야 한다.

⑤ 시행계획의 실적평가에 대한 구체적인 기준·방법 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제11조(다른 계획과의 관계) 이 법에 따라 수립되는 기본계획과 시행계획은 다

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률
음 각 호의 모든 계획과 조화를 이루도록 수립하여야 한다. 1. 「국가통합교통체계효율화법」 제4조에 따른 국가기간교통망계획 2. 「국가통합교통체계효율화법」 제6조에 따른 중기 교통시설투자계획 3. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제5조에 따른 대중교통기본계획

이와 관련하여 첫째, 교통 관련 법률에 따라 다수의 법정계획이 존재하므로 행정력과 예산이 낭비되지 않도록 유사·중복을 피하고, 계획의 내용, 수립 주체, 수립 주기, 수립 절차 등을 정함에 있어 다른 교통계획들 간의 위계를 고려하는 한편, 다른 교통계획들과 어떻게 통합·연계할 것인지 논의가 필요한 것으로 보임.

【 교통 분야 법정 계획 현황 】

구분	국가	대도시권	도시 * 인구 10만명 이상	대중교통	농어촌
근거 법령	「통합교통체계법」	「광역교통법」	「도시교통정비법」	「대중교통법」	제정안
기본계획 <수립권자/주기>	국토부장관/20년 (국가기간교통망계획)	국토부장관/20년 (광역교통기본계획)	시장·군수/20년 (도시교통정비기본계획)	국토부장관/5년 (대중교통기본계획)	국토부장관/5년 (공공교통소외지역 기본계획)
시행계획 <수립권자/주기>	국토부장관/5년 (중기교통시설투자계획)	국토부장관/5년 (광역교통시행계획)	시장·군수/5년·1년 (중기계획·시행계획)	시장·군수/5년·1년 (지방대중교통계획· 시행계획)	시·도지사/1년 (공공교통소외지역 시행계획)

자료 : 국토교통부

둘째, 안 제9조제2항에서는 시·도지사가 시행계획 수립 시 국토교통부장관과 협의를 거쳐 국토교통부장관이 시행계획을 확정하도록 하고 있는데, 시·도지사가 시행계획의 수립권자임에도 국토교통부장관에게 협의권에 더하여 시행계획 확정 권한을 부여하는 것은 중앙-지방 간 합리적인 권한 배분과 각 지역 여건에 맞는 계획 수립 필요성, 지방자치권의 보장·강화 측면에서 그 적절성을 검토할 필요가 있어 보임.

2) 국토교통부 의견

현행 교통관련 법률에 따라 국토교통부장관은 ‘국가기간교통망계획(전국)’, ‘광역교통계획(대도시권)’, ‘대중교통기본계획’ 등을, 지자체장은 ‘도시교통정비계획(도시인구 10만명 이상)’, ‘지방대중교통계획’ 등을 수립 중임.

그간 부재했던 인구 10만명 미만 도시에 대한 교통 관련 법정계획으로서 의의를 가지는 제정안에 따른 공공교통소외지역 기본·시행계획에 대해서는 현행 법정계획과 조화를 이룰 수 있도록 계획 간 위계, 수립주체·시기·내용 등에 관한 추가적인 검토가 필요함.

라. 제4장 농어촌 주민 등의 이동권 보장을 위한 사업지원(안 제12조부터 제14조까지)

1) 검토의견

제4장에서는 시·도시자가 수립한 시행계획의 시행에 필요한 비용을 국가가 지원하도록 하고(안 제12조), 공공교통소외지역의 65세 이상 자에 대해서는 교통요금을 면제하고, 면제 비용의 60% 이상을 국가가 부담하도록 하며(안 제13조), 공공교통소외지역 지원에 필요한 재원 확보를 위하여 지방자치단체에 특별회계를 설치하도록(안 제14조) 규정하고 있음.

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률안
제4장 농어촌 주민 등의 이동권 보장을 위한 사업지원 제12조(농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역 지원 및 해소를 위한 재정지원 등) ① 국가는 제9조에 따라 시행계획이 수립되는 경우 해당 계획에서 실시하는 사업에 필요한 비용의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 부담할 수 있다. ② 제1항에 따른 시행계획의 시행에 필요한 비용은 대통령령으로 정하는 바에 따라 국고에서 보조하거나 부담하여야 한다. 이 경우 국가는 지방자치단체가 공공교통소외지역 교통체계의 운영을 위하여 부담하는 비용의 100분의 50 이상을 부담하여야 한다. ③ 국가와 지방자치단체는 제1항에도 불구하고 지방자치단체의 재정상황 등을 고려하여 다음 각 호의 사업에 해당되는 사업에 대하여서는 예산을 편성할 때 우선 반영하고 사업별로 지원규모나 보조비율 등에 차등을 둘 수 있다. 1. 둘 이상의 지방자치단체의 관할구역에 효과가 미치는 사업을 해당 지방자치단체가 공동으로 추진하는 사업 2. 그 밖에 공공교통소외지역의 경쟁력을 향상시키기 위하여 필요한 사업

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률안

제13조(공공교통소외지역 공공교통요금 감면) ① 공공교통소외지역에 거주하는 65세 이상의 자가 공공교통수단을 이용하는 경우 그 이용요금은 무료로 한다.

② 국가는 제1항에 따라 면제된 공공교통수단의 운임 비용의 100분의 60 이상을 부담한다.

제14조(공공교통소외지역지원특별회계 설치) ① 농어촌 주민 등의 이동권 보장 및 공공교통소외지역의 지원에 필요한 재원을 확보하고, 효율적으로 운용·관리하기 위하여 지방자치단체에 공공교통소외지역지원특별회계(이하 “특별회계”라 한다)를 설치한다.

② 특별회계는 다음 각 호의 재원으로 조성한다.

1. 일반회계로부터의 전입금과 그 밖의 수입
2. 제12조에 따른 국고보조금 및 지방자치단체의 분담사업비
3. 「교통·에너지·환경세법」에 따른 세입결산분 중 공공교통소외지역계정 분담금
4. 「교통시설특별회계법」 제5조의2에 따른 공공교통소외지역계정에 대한 보조금
5. 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」 제79조제2항에 따른 공공교통소외지역계정에 대한 보조금
6. 「복권 및 복권기금법」 제23조제1항에 따라 배분된 복권수익금
7. 「지방자치단체 기금관리기본법」 제25조에 따른 지방소멸대응기금 중 기초지원계정
8. 「도시교통정비촉진법」 제35조에 따른 혼잡통행료, 같은 법 제36조에 따른 교통유발부담금, 같은 법 제60조제1항제3호에 따른 과태료
9. 그 밖에 특별회계로 조성 가능한 다른 특별회계 또는 기금

③ 제1항 및 제2항에서 규정한 사항 외에 특별회계의 운용 및 관리에 필요한 사항은 지방자치단체의 조례로 정한다.

④ 특별회계의 수입금은 농어촌 주민 등의 이동권 보장을 위한 기반 조성 및 교통서비스 제공, 공공교통소외지역 공공교통수단 및 시설의 확충과 교통체계 구축 및 운영 개선을 위한 사업에 사용할 수 있다.

이와 관련하여 첫째, 안 제12조제1항에서 ‘시행계획에서 실시하는 사업에 필요한 비용’을 국가가 재량으로 일부를 부담할 수 있도록 규정하고 있는 반면, 같은 조 제2항에서는 제1항과 유사한 ‘시행계획의 시행에 필요한 비용’을 국가가 50% 이상 의무적으로 부담하도록 규정하고 있어 상호 불합치한 문제가 있고, 국가 부담 비율을 법률로 의무화할 경우 재정 운영 상 경직성과 부담이 초래될 우려가 있다는 점에서 충분한 논의가 필요해 보임.

둘째, 안 제13조에서 공공교통소외지역 거주 고령자에게 교통수단 이용요금을 전면 무료로 하고, 그 비용의 60% 이상을 국가가 부담하도록 규정하고 있는데, 제정안에 따른 교통수단에는 택시를 포함하여 대부분의 교통수단이 포함되어 있어 국가와 지방 재정에 상당한 부담이 될 수 있다는 점과 여객운송시장에 미칠 영향 및 장애인, 어린이 등 다른 교통약자와의 형평성 등을 고려하여 면밀히 검토할 필요가 있어 보임.

셋째, 안 제14조제2항에서는 지방자치단체에 신설하려는 공공교통소외지역지원특별회계의 재원으로 「교통·에너지·환경세법」에 따른 세입결산분 중 공공교통소외지역계정 부담금(제3호), 「교통시설특별회계법」 제5조의2에 따른 공공교통소외지역계정에 대한 보조금(제4호), 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」 제79조제2항에 따른 공공교통소외지역계정에 대한 보조금(제5호) 등을 규정하고 있는데, 이들 계정 및 재원은 해당 법률에는 근거가 없는 계정 및 재원들로서 이에

관한 근거를 신설하는 관계 법률 개정이 병행되어야 함.

특히 「교통·에너지·환경세법」에 따른 교통·에너지·환경세¹¹⁾는 근거 법률에 규정된 비율(현행 교통시설특별회계 68%, 환경개선특별회계 23%, 지역균형발전특별회계 2%, 기후대응기금에 7%)¹²⁾대로 각 회계·기금으로 전입되고 있으므로 그 일부를 제정안에 따른 공공교통소외지역지원특별회계의 재원으로 활용하기 위해서는 동 배분비율의 조정에 관한 논의를 거쳐 「교통시설특별회계법」, 「환경정책기본법」,

11) 「교통·에너지·환경세법」

제1조(목적) 이 법은 도로·도시철도 등 교통시설의 확충 및 대중교통 육성을 위한 사업, 에너지 및 자원 관련 사업, 환경의 보전과 개선을 위한 사업에 필요한 재원(財源)을 확보함을 목적으로 한다.

제2조(과세대상과 세율) ① 교통·에너지·환경세를 부과할 물품(이하 “과세물품”이라 한다)과 그 세율은 다음과 같다.

1. 휘발유와 이와 유사한 대체유류: 리터당 475원
 2. 경유 및 이와 유사한 대체유류: 리터당 340원
- ② 과세물품의 세목과 종류는 대통령령으로 정한다.
(이하 생략)

12) 「교통시설특별회계법」

제8조(일반회계로부터의 전입) ① 정부는 회계연도마다 다음 각 호의 금액에 해당하는 세입 예산액을 일반회계로부터 이 회계에 전입하여야 한다.

1. 「교통·에너지·환경세법」에 따른 교통·에너지·환경세의 1천분의 680에 해당하는 금액(이하 “교통·에너지·환경세전입액”이라 한다)

「환경정책기본법」

부 칙

제4조의2(일반회계로부터 환경개선특별회계로의 전입에 관한 경과조치) 제48조의 개정규정에도 불구하고 교통·에너지·환경세 전입액과 관련하여서는 2024년 12월 31일까지는 다음 각 호에 따른다.

1. 정부는 회계연도마다 일반회계로부터 「교통·에너지·환경세법」에 따른 교통·에너지·환경세의 1천분의 230에 해당하는 금액(이하 “교통·에너지·환경세전입액”이라 한다)을 환경개선특별회계에 전입하여야 한다.

「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」

제36조(일반회계 또는 다른 특별회계로부터의 전입) ① 정부는 매 회계연도마다 「교통·에너지·환경세법」에 따른 교통·에너지·환경세의 1000분의 20에 해당하는 금액을 일반회계로부터 이 회계에 전입하여야 한다.

「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」

제71조(일반회계로부터의 전입) 정부는 매 회계연도마다 「교통·에너지·환경세법」에 따른 교통·에너지·환경세의 1천분의 70에 해당하는 금액을 일반회계로부터 기금에 전입하여야 한다.

「지방자치분권 및 지역균형발전 특별법」 및 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 개정이 병행되어야 함.

또 다른 재원인 「복권 및 복권기금법」 제23조제1항¹³⁾에 따라 배분된 복권수익금(제6호)과 「도시교통정비 촉진법」 제35조에 따른 혼잡통행료 및 같은 법 제36조에 따른 교통유발부담금(제8호)¹⁴⁾¹⁵⁾을 공공교

13) 「복권 및 복권기금법」

제23조(복권기금의 배분 및 용도) ① 매년 복권수익금 가운데 100분의 35는 다음 각 호의 기금 등에 배분하되 그 배분 비율은 대통령령으로 정한다. 다만, 복권위원회는 다음 각 호의 기금 등의 자금소요 및 제22조제3항에 따른 평가 결과 등을 고려하여 각 기금 등의 배분비율에 대하여 100분의 20의 범위에서 대통령령으로 정하는 바에 따라 가감 조정할 수 있다.

1. 「과학기술기초법」 제22조에 따른 과학기술진흥기금
 2. 「국민체육진흥법」 제19조에 따른 국민체육진흥기금
 3. 「근로복지기본법」 제87조에 따른 근로복지진흥기금
 4. 삭제
 5. 「중소기업진흥에 관한 법률」 제63조에 따른 중소기업창업 및 진흥기금
 6. 「국가유산보호기금법」 제3조에 따른 국가유산보호기금
 7. 지방자치단체
 8. 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제160조에 따른 제주특별자치도개발사업특별회계
 9. 「사회복지공동모금회법」에 따른 사회복지공동모금회
 10. 「산림자원의 조성 및 관리에 관한 법률」 제58조제1항에 따른 산림환경기능증진자금
 11. 「한국보훈복지의료공단법」에 따른 한국보훈복지의료공단
- ② 제1항에 따라 복권수익금을 배분받은 기금 등은 이를 별표에 규정된 용도에 사용하여야 한다.
(이하 생략)

14) 「도시교통정비 촉진법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

8. “**혼잡통행료**”란 교통혼잡을 완화하기 위하여 교통혼잡이 심한 도로나 지역을 통행하는 차량이이용자에게 통행수단 및 통행경로·시간 등의 변경을 유도하기 위하여 부과하는 경제적 부담을 말한다.
9. “**교통유발부담금(交通誘發負擔金)**”이란 교통혼잡을 완화하기 위하여 원인자 부담의 원칙에 따라 혼잡을 유발하는 시설물에 부과하는 경제적 부담을 말한다.

제35조(혼잡통행료의 부과·징수 등) ① 시장은 통행속도 또는 교차로 지체시간 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 혼잡통행료 부과지역을 지정하고, 일정 시간대에 혼잡통행료 부과지역으로 들어가는 자동차에 대하여 혼잡통행료를 부과·징수할 수 있다.

제36조(교통유발부담금의 부과·징수) ① 시장은 도시교통정비지역에서 교통혼잡의 원인이 되는 시설물의 소유자로부터 매년 교통유발부담금(이하 “부담금”이라 한다)을 부과·징수할 수 있다.

15) 혼잡통행료 및 교통유발부담금은 「도시교통정비 촉진법」 제49조제2항에 따라 지방도시교통사업특별회계의 세입예산에 계상되고 있음.

「도시교통정비 촉진법」

제49조(지방도시교통사업특별회계의 설치) ① 기본계획의 시행 및 도시교통의 개선에 필요한 재원을 확보하고, 효율적으로 운용·관리하기 위하여 도시교통정비지역에 소재하는 특별시·광

통소외지역지원특별회계 재원으로 하기 위해서도 동 재원의 배분에 관한 「복권 및 복권기금법」 및 「도시교통정비 촉진법」 상 관련 규정의 개정이 필요함.

2) 관계 기관 등 의견

가) 국토교통부

공공교통소외지역에 대한 국비 부담 의무화 등 재정지원 사항은 재정 당국 및 이해관계자 등과 세부적인 논의가 필요함.

나) 행정안전부

모든 자치단체에서 일률적으로 공공교통소외지역특별회계 설치를 의무화(안 제14조)하는 것은, 특별회계는 특정세입·세출을 일반 세입·세출과 구분하여 회계처리할 필요가 있을 때에 필요 최소한으로 설치하여야 한다는 원칙에 비추어 재정 운용 효율성을 저해할 우려가 있고, 공공교통소외지역특별회계의 각 재원에 관한 개별 근거 법률에 공공교통소외지역특별회계로의 전출에 관한 근거가 부족하므로 수용이 곤란함.

역시·특별자치시·특별자치도 및 시에 지방도시교통사업특별회계(이하 “특별회계”라 한다)를 설치할 수 있다.

② 특별회계는 다음 각 호의 수입을 세입으로 한다.

1. 제35조에 따른 혼잡통행료
2. 제36조에 따른 교통유발부담금
3. 제60조제1항제3호에 따른 과태료
4. 그 밖에 일반회계로부터의 전입금 및 도시교통과 관련한 수입
(이하 생략)

마. 제5장 보칙 및 제6장 벌칙(안 제15조부터 제17조까지)

1) 검토의견

제5장(보칙)에서는 국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수가 공공교통운영자에게 보고 또는 서류제출을 명령할 수 있도록 하고, 서류 그 밖의 물건을 검사하게 하거나 관계인에게 질문하게 할 수 있도록 하고(안 제15조), 국토교통부장관 및 시·도지사의 권한을 다른 행정기관 또는 민간에 위임·위탁할 수 있도록(안 제16조) 규정하고 있음.

제6장(벌칙)에서는 안 제8조 및 제15조에 따른 자료 등의 제출 또는 검사에 불응·방해하는 자에 대한 과태료 부과 규정을 두고 있음(안 제17조).

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률안
제5장 보칙
제15조(보고·검사 등) ① 국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수는 필요하다고 인정하는 경우에는 공공교통운영자에 대하여 공공교통수단 또는 공공교통시설의 소유·운영과 보조금·요금에 관한 사항에 대하여 보고 또는 서류제출을 명할 수 있다. 이 경우 공공교통운영자는 특별한 사유가 없는 한 이에 따라야 한다.
② 국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수는 필요하다고 인정하는 경우에는 소속공무원으로 하여금 공공교통운영자의 시설·장부·서류 그 밖의 물건을 검사하게 하거나 관계인에게 질문하게 할 수 있다.
③ 제2항의 경우에는 해당 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다.
제16조(권한의 위임·위탁) ① 이 법에 따른 국토교통부장관의 권한은 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 시·도지사에게 위임할 수 있고, 시·도지사의 권한은 시장·군수 또는 자치구의 구청장에게 위임할 수 있다.
② 국토교통부장관 및 시·도지사는 이 법에 따른 업무의 일부를 대통령령으

농어촌 주민 등의 이동권 보장에 관한 법률안

로 정하는 바에 따라 공공교통과 관련하여 전문성을 보유한 기관이나 법인 또는 단체에 위탁할 수 있다.

제6장 벌칙

제17조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제8조제3항에 따른 자료의 제출을 하지 아니하거나 거짓으로 한 자
2. 제15조제1항에 따른 보고 또는 서류제출을 하지 아니하거나 거짓으로 한 자
3. 제15조제2항에 따른 검사 또는 질문에 불응하거나 이를 방해 또는 기피한 자

안 제15조(보고·검사 등)는 국토교통부장관 및 지자체장의 공공교통 운영자에 대한 감독을 위한 규정이지만, 제정안에 공공교통운영자에 대한 의무 부과나 규제 등의 규정이 없고, 「여객자동차 운수사업법」, 「도시철도법」 등 관련 법률에서 제정안에 따른 공공교통운영자에 대한 행정기관의 관리·감독에 관한 규정을 따로 두고 있으며¹⁶⁾,

16) 「여객자동차 운수사업법」

제79조(보고·검사 등) ① 국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 여객자동차 운수사업자에게 그 사업에 관한 사항이나 자동차의 소유 또는 사용에 관한 사항에 대하여 보고하거나 서류를 제출하도록 명할 수 있다.

1.~ 6. (생략)

7. 교통사고 대응 및 예방 또는 이용자의 교통안전을 위하여 필요한 경우

8. 그 밖에 여객자동차 운수사업 관련 정책수립을 위하여 필요한 경우

② 국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수는 필요하다고 인정하면 소속 공무원으로 하여금 여객자동차 운수사업자 또는 운수종사자의 장부·서류, 그 밖의 물건을 검사하게 하거나 관계인에게 질문하게 할 수 있다.

③ 제2항의 경우에 그 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다.

「도시철도법」

제45조(보고 및 검사) ① 국토교통부장관은 필요하다고 인정하면 도시철도건설자 및 도시철도운영자로 하여금 그 업무 및 자산 상태에 관하여 보고를 하게 하거나 소속 공무원에게 도시철도건설자 및 도시철도운영자의 사무소나 그 밖의 사업소에 출입하여 업무 상황 또는 장부·서류나 그 밖에 필요한 물건을 검사하게 할 수 있다.

② 국가·지방자치단체나 도시철도공사가 아닌 도시철도건설자 및 도시철도운영자에 대한 경우에는 시·도지사가 도시철도건설자 및 도시철도운영자로 하여금 보고를 하게 하거나 도시철

제정안에 따라 국가 또는 지방자치단체가 지원하는 보조금 등에 대한 행정기관의 관리·감독 규정도 「보조금 관리에 관한 법률」에 근거를 두고 있으므로¹⁷⁾ 안 제15조의 보고·검사 규정은 필요성이나 실익이 크지 않아 보임.

안 제16조는 행정 권한의 위임·위탁은 법률에 의하여 권한을 부여 받은 행정기관이 그 권한의 일부를 다른 행정기관·지방자치단체 등에 맡겨 수임·수탁기관의 명의로 책임으로 그 권한을 행사하도록 하는 것으로 그 근거를 법률에 명시하는 것은 바람직한 것으로 보임.

문 의 처
02)6788-5584

도건설자 및 도시철도운영자를 검사할 수 있다.

③ 제1항 및 제2항에 따라 사무소나 그 밖의 사업소에 출입하여 검사를 하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 관계인에게 보여주어야 한다.

17) 「보조금 관리에 관한 법률」 제25조(보조사업의 수행 상황 점검), 제26조의3(자료 또는 정보의 제공 요청 등), 제27조(보조사업 또는 간접보조사업의 실적 보고), 제27조의2(특정사업자에 대한 회계감사) 등