



제417회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

교통약자의 이동편의 증진법 전부개정법률안 검 토 보 고

< 교통약자 이동권 보장을 위한 법률로 전면개정 >
■ 서미화의원 대표발의(의안번호 제2200001호)

2024. 8.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 관 현 준

목 차

□ 서미화의원 대표발의(2200001)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유	1
Ⅲ. 주요내용	2
Ⅳ. 검토의견	6
1. 총괄검토	6
1) 전부개정안의 입법취지와 필요성	6
2) 전부개정안의 구성체계 및 주요 변경내용 비교	14
2. 주요 사항별 검토	21
1) 법률명	21
2) 목적 및 정의(안 제1조 및 제2조)	23
3) 이동권, 국가 등의 책무, 교통사업자의 의무, 사회적 인식개선 등 (안 제3조에서 제6조)	40
4) 국가·광역·기초 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등 (안 제7조부터 제10조까지)	51
5) 국가교통약자이동지원센터 설치·운영 등(안 제11조부터 제13조까지)	80
6) 이동편의시설의 설치 대상 등 (안 제14조에서 제17조까지)	101
7) 교통이용편의서비스의 제공 (안 제18조)	111
8) 교통수단 등 인증 등 (안 제19조에서 제25조까지)	116

9) 교통사업자 등에 대한 교육 (안 제26조 및 안 제27조)	124
10) 노선버스의 이용 보장 등 (안 제28조, 제29조 및 제31조) ..	136
11) 버스의 교통약자서비스 및 택시의 이용 보장 등 (안 제30조, 제32조 및 제33조)	148
12) 철도, 도시철도, 항공 및 해운의 이용 보장 (안 제34조부터 제37조까지)	154
13) 교통약자 이동지원 차량의 종류 (안 제38조)	167
14) 교통약자이동지원 차량의 예산 지원 등 (안 제39조 및 안 제40조) ..	179
15) 장애인전용주차구역의 설치 등 (안 제41조)	187
16) 휠체어지원 차량 및 이동서비스지원차량 운전업무 종사요건(안 제42조) ...	189
17) 보행우선구역의 지정 등 (안 제43조부터 제48조까지, 안 제50조 및 제51조)	194
18) 개인형 이동수단 정비 (안 제49조)	202
19) 실태조사, 교통복지지표의 조사 및 활용, 연구·개발의 촉진 등 (안 제52조부터 제54조까지)	205
20) 보고·검사 등, 시정명령, 이행강제금 (안 제56조부터 제58조까지)	210
21) 장애인 등의 자가운전 지원 등 (안 제55조)	223
22) 권한의 위임 또는 위탁 (안 제59조)	224
23) 벌칙, 양벌규정, 과태료 (안 제60조부터 제62조까지)	226
24) 부칙 (시행일)	229

□ 서미화의원 대표발의(2200001)

I. 제안경위

가. 제 안 자 : 서미화의원 등 28인

나. 제 안 일 : 2024. 05. 30.

다. 회 부 일 : 2024. 06. 11.

II. 제안이유

‘이동권’은 모든 국민에게 기본권으로 보장되어야 할 권리임에도 불구하고 정부와 정치권이 그 책임을 다하지 않아 지하철 시위를 비롯한 장애인단체의 요구가 지속되고 있음. 게다가 사회적 갈등 양상으로 표출되고 정치와 일부 언론을 중심으로 장애인에 대한 혐오와 양극화는 심화되고 있음.

이에 장애인단체의 지하철 시위를 멈추고, 사회적 갈등을 종식시키기 위한 교두보로 「교통약자의 이동편의 증진법」의 전부개정을 제안함.

현행 「교통약자의 이동편의 증진법」(이하 ‘교통약자법’)은 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리 보장을 위해 교통수단, 여객시설, 도로 등에 있어 이동권이 보장되어야 함을 명시하고 있음에도 불구하고 제한적인 이동편의시설과 서비스를 규정하고 있음. 이에 따라 교통약자들에게는 여전히 이동에 대한 물리적, 사회적 차별이 해소

되지 않음.

특히 이동권은 헌법에 명시된 자유권 그 자체이자 사회권 보장을 위한 전제임에도 불구하고 법령명에는 ‘편의’라는 용어가 사용되어 권리로서의 이동권의 의미를 퇴색시킴. 이에 교통약자법의 명칭을 ‘교통약자 이동권 보장을 위한 법률’로 변경하고 비장애인이 이용하고 있는 모든 교통수단과 여객시설 및 도로 등에 대해 교통약자가 차별받지 않고 시민으로서 그 권리를 보장받을 수 있도록 법률을 전면 개정하고자 함.

Ⅲ. 주요내용

가. 교통약자 이동권 보장을 위한 주요 개념 추가 및 변경(안 제2조)

- 1) 교통수단 등에 택시, 광역철도 등을 추가하여 교통약자도 비교통약자와 동일하게 모든 환경에서 이동권을 보장받도록 하고자 함.
- 2) 이동편의서비스 개념을 명시하며 교통약자가 교통수단 및 여객시설 이용 시 지원을 받을 수 있도록 근거를 마련하고자 함.
- 3) 교통약자 이동지원차량의 정의를 구체화하여 특성에 따라 관련 서비스를 지원받을 수 있게 하고자 함.

나. 국가 교통약자 이동편의 증진계획 체계화 및 내용 구체화(안 제7조 등)

- 1) 혼재되어 있는 지원계획의 수립 주체를 국가, 광역, 기초 단위로 구분하여 명확히 정리하고자 함.
- 2) 계획에 시각장애인 등 다양한 특성의 교통약자와 미래 교통수단에

대한 내용을 포함하여 정책 수립 시 사각지대가 없도록 하고자 함.

- 3) 계획 수립 과정에서 교통약자 이동권 관련 단체가 참여하여 당사자
· 이용자 중심의 실효성 있는 방안이 검토될 수 있게 하고자 함.

다. 교통약자 이동권 보장을 위한 전달체계 마련(안 제11조 등)

- 1) 교통약자 이동권 보장을 위한 국가 및 지방자치단체의 역할을 명시
하고 이를 집행할 수 있는 기관을 체계적 형태로 설치하고자 함.
- 2) 국가, 광역, 기초 단위의 교통약자지원센터가 교통약자 이동지원
차량 뿐 아니라 이동과 관련된 전반 업무를 관장하여 공백을 최
소화하고 책임소재를 명확하게 하고자 함.

라. 이동편의시설·서비스 관련 기준 추가 및 인증 체계화(안 제15조 등)

- 1) 이동편의시설 및 서비스 제공 시 발달장애인 등 사각지대의 교통
약자를 고려해 읽기 쉬운 표지, 시·청각서비스 등을 추가하고
국토교통부가 관련 서비스의 전면 보급을 위해 교재 등을 개발하게 함.
- 2) 시설 및 서비스의 원활한 수행을 위한 기관을 운영 및 지정하게 함.

마. 교통사업자 및 승무원 교육(안 제26조 등)

- 1) 교육을 의무적으로 이수해야 하는 범위를 도시철도, 궤도운송, 해운
까지 확대하여 서비스 제공에 공백이 발생하지 않게 함.
- 2) 교통사업자 및 승무원 교육 시 서비스 뿐 아니라 교통약자의 인권
및 특성 관련 내용을 추가하여 교통약자에 대해 이해시키고자 함.
- 3) 국토교통부가 교육 여부 및 결과를 의무적으로 수합하고 이를 공개
하여 취지에 따라 운영될 수 있도록 점검하고자 함.

바. 버스 및 택시에 대한 교통약자의 이용 보장(안 제6장제1절)

- 1) 교통사업자 및 승무원이 교통약자의 버스 이용 시 관련 서비스를 차별 없이 제공할 수 있도록 승하차 지원 및 적재물 제거 등의 내용을 명시함.
- 2) 「여객자동차 운수사업법」에 따른 모든 버스(시외·고속버스 포함)에 휠체어 탑승설비가 설치된 차량을 의무 도입하고 유예 시 개선 및 대안마련 기간을 명시하여 휠체어 이용자의 접근권을 보장하고자 함.
- 3) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따른 모든 택시에 휠체어 탑승설비가 설치된 차량을 의무화하고 관련 서비스를 적시하여 택시 이용 시 교통약자에 대한 차별이 발생하지 않게 하고자 함.

사. 철도, 항공, 해운에 대한 교통약자의 이용 보장(안 제6장제2절)

- 1) 교통약자의 철도, 도시철도, 항공, 해운 이용을 위한 별도의 조항이 기존 법안에 마련되어 있지 않음에 따라 좌석 및 전용구역 확보, 승강장까지의 이동방안, 시각장애인을 위한 표지 설치 등 교통수단 내 편의시설 및 서비스 기준을 명시함.
- 2) 해운, 항공 등 교통약자 이동권 보장을 위한 비용 필요 시 국토교통부에서 관련 자금을 지원할 수 있게 함.

아. 교통약자 이동지원차량의 종류별 목적 및 이용자의 특성을 고려한 전달체계의 역할과 응급의료 및 위급한 상황 시의 이동지원 명기
(안 제38조)

- 1) 휠체어 이동지원차량, 이동서비스 지원차량, 단순이동 지원차량의 종류별 정의와 이용자를 구분함.
 - 2) 교통약자 이동지원차량의 원활한 이용을 위해 등록 및 배차 등의 역할을 국가교통약자이동지원시스템으로 일원화하고, 국토교통부장관 및 지방자치단체의 의무를 명기함.
 - 3) 응급의료 및 위급한 상황을 대비한 상시운행 및 지원체계를 만들고자 함.
- 자. 개인형 이동수단 이용 및 관련 사업자에 대한 책임 명시(안 제49조)
- 1) 개인형 이동수단으로 인한 교통약자의 보행환경 제한을 해결하기 위해 이동수단 주차 시 점자보도 블록, 진로 등을 확보하고자 함.
 - 2) 개인형 이동수단으로 인한 사고 및 상해 발생 시 교통약자 지원을 위해 사업자의 책임으로 명시하고자 함.
- 차. 법률 미이행에 대한 제재 방안 정비(안 제57조 등)
- 1) 법 미이행 시 교통약자의 이동권이 제대로 보장되고 재발을 방지하기 위해 이동편의시설 및 서비스 설치·관리, 교통수단 이용 등 관련 상황과 내용을 구체적으로 정비하고자 함.

IV. 검토의견

1. 총괄검토

1) 전부개정안의 입법취지와 필요성

현행 「교통약자의 이동편의 증진법(이하 ‘교통약자법’)」은 장애인·고령자·임산부 등 교통수단의 이용 및 보행에 어려움을 겪고 있는 교통약자의 비율이 점차 증가함에 따라, 이들이 생활을 영위하는 데 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록, 교통수단·여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 사람중심의 선진교통체계를 구축함으로써 이들의 사회참여와 교통복지 증진에 이바지하기 위해¹⁾ 2005년 1월 27일 제정되어 2006년 1월 28일부터 시행되었음.

현행법에서는 “교통약자”를 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람으로 정의하였으며, 이러한 교통약자의 이동권, 국가와 지방자치단체의 책무를 규정하고 있음.

또한, 5년 단위의 교통약자 이동편의 증진계획 및 지방교통약자 이동편의 증진계획 수립에 관한 사항과, 이동편의시설 설치·관리 및 교통이용편의 서비스 제공에 관한 사항을 규정하고 있음.

1) 「교통약자의이동편의증진법」 제정안 제정이유 발췌

아울러, 노선버스 대폐차 시 저상버스 도입²⁾과 특별교통수단 운행을 강행규정으로 두고 있으며, 교통약자 관련 교육 의무, 실태조사, 연구·개발 촉진 등에 관한 내용을 담고 있음.

이와 같은 현행법에 따라 저상버스³⁾ 도입, 특별교통수단⁴⁾ 확충, 이동편의시설 설치, 장애물 없는 생활환경인증, 보행우선구역 지정, 실태조사 등과 같이 교통약자의 이동편의 증진을 위한 다양한 정책이 추진되고 있음.

그런데, 전국 저상버스 도입률은 2023년도말 기준 40%로, 2026년까지 62% 도입을 목표로 하는 ‘제4차 교통약자이동편의 증진계획(2022~2026)’에 미치지 못하고 있으며, ‘제3차 교통약자이동편의 증진계획(2017~2021)’의 목표치인 42%에도 미달하는 것으로 나타남⁵⁾.

특별교통수단의 법정운행대수⁶⁾ 도입률은 2023년도말 기준으로

2) 2023년 1월 시행, 다만, 광역 시내버스 노선은 2027년 1월부터 의무화 적용

3) 계단이 없고 차체가 낮아 휠체어 이용자 및 고령자 등의 승·하차가 용이한 버스를 말함

4) 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량으로 통칭 ‘장애인콜택시’를 말함.

5) 제4차 교통약자이동편의 증진계획(2022~2026) 목표치는 2026년까지 저상버스 도입률 62% 달성 (지역별 목표 : 서울 90%, 광역시 61%, 도지역 41%)

6) 2023년도 기준, 중증보행장애인 150명당 1대 이상. 2024년 1.1. 이후 인구 10만명 이하 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시·군(광역시에 있는 군은 제외)의 경우 100명당 1대

「교통약자의 이동편의 증진법」

제16조(특별교통수단의 운행 등) ① 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다. (이하 생략)

「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」(2023년 7월 20일 개정 전 규정)

제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 “국토교통부령으로 정하는 대수”란 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 150명당 1대를 말한다. (이하 생략)

「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」(2023년 7월 20일 개정, 2024년 1월 1일 시행)

제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 “국토교통부령으로 정하는 대수”란

100.5%로 나타나나, 지역별로는 시·도별 편차(세종시 122.7%, 부산 63.2%)가 최대 59.5%p 수준으로 크게 나타나고 있음.

휠체어 탑승설비 등을 설치한 고속·시외버스는 현재 1대도 운영되고 있지 않은 등⁷⁾ 교통약자를 위한 교통수단 보급이 미진한 부분이 존재함.

또한, 현행 「교통약자법」은 제3조⁸⁾에서 교통약자는 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리, 즉 이동권을 가진다고 명시하고 있음.

그런데 실제로는 동 법은 교통약자의 보편적인 이동권을 보장하기 보다는, 제한적인 이동편의시설, 서비스 규정에 국한하고 있어 여전히

다음 각 호의 기준에 따른 대수를 말한다. <개정 2023. 7. 20.>

1. 인구가 10만명 이하인 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시·군(광역시에 있는 군은 제외하며, 이하 이 조 및 제6조에서 “시·군”이라 한다)의 경우: 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인(이하 이 조 및 제6조에서 “중증보행장애인”이라 한다) 100명당 1대
 2. 인구가 10만명을 초과하는 시·군의 경우: 중증보행장애인 150명당 1대
- ② 제1항에도 불구하고 해당 지방자치단체의 조례로 중증보행장애인 중 특정 종류의 장애인에 대해 법 제2조제8호에 따른 특별교통수단(이하 “특별교통수단”이라 한다) 외의 방법으로 이동편의를 제공하고 있는 경우에는 해당 장애인 수를 특별교통수단 운행 대수 산정대상에서 제외할 수 있다.
- 7) 2019년 시범사업을 통해 서울-부산(3대), 서울-강릉(2대), 서울-전주(2대), 서울-당진(3대) 4개 구간에 10대의 고속버스가 휠체어 탑승이 가능하도록 개조되어 운행을 시작하였으나, 2024년 8월 기준 실제 운행 중인 노선은 없음. (서울-당진 1개 노선 1대가 2023. 4.1.까지 운행하였으나 지금은 운행을 중지함)
- 8) 「교통약자의 이동편의 증진법」
- 제3조(이동권)** 교통약자는 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 가진다.

교통약자 이동에 대한 물리적, 사회적 차별이 해소되지 않고 있는 측면이 존재한다는 문제제기가 있어왔음.

이 때문에 최근 기본권으로서의 이동권 보장을 위한 지하철 시위를 비롯한 장애인단체의 요구가 지속적으로 이루어지며 사회적 갈등 양상으로 표출되고 있기도 함.

이에 개정안은 ‘이동권’의 의미를 실질적으로 살리기 위해 법의 명칭을 현행 「교통약자의 이동편의 증진법」에서 「교통약자 이동권 보장을 위한 법률」로 변경하고,

비장애인이 이용하고 있는 모든 교통수단과 여객시설 및 도로 등에 대해 교통약자가 차별받지 않고 시민으로서 그 권리를 보장받을 수 있도록 현행법을 전면 개정하고자 하려는 것임.

인간은 누구나 독립적인 생활을 유지하고 사회참여를 위해 개인이 의지에 따라 어떠한 제약도 받지 않고 자유롭게 목적지까지의 이동이 가능하게 하는 이동수단과 효율적인 동선을 확보할 권리가 있음⁹⁾.

‘장애인 이동권 연대’를 비롯하여 이동권 관련 연구자들은 이동권의

9) 박창석, “기본권으로서의 장애인의 이동권”, 法學論叢 第38輯 第4號, 2021.12. p. 86.

확보는 장애인에게 있어 생존의 전제적인 요소이며, 궁극적으로는 사회구성원으로서 완전한 참여와 통합을 이루기 위한 선결적인 요소라고 설명함¹⁰⁾. 장애인 및 교통약자들에게 이동의 제약은 곧 헌법에 명시된 노동, 교육, 참정 등 사회권의 제약으로 이어지기 때문임¹¹⁾.

2006년 유엔 총회에서 채택된 유엔장애인권리협약(Convention on the Rights of Persons with Disabilities, CRPD)¹²⁾에서도 전문에서 장애인이 모든 인권과 기본적인 자유를 완전히 향유할 수 있도록 하는데 있어 물리적, 사회적, 경제적, 문화적 환경 및 조건과 교육, 그리고 정보와 통신에 대한 접근성의 중요성을 인정하고 있음¹³⁾¹⁴⁾.

아울러, 해외에서 장애인의 이동권과 관련한 법령·정책을 살펴보면,

영국은 「2010년 평등법」(Equality Act 2010)¹⁵⁾ 등 장애인에 대한

10) 박창석, “기본권으로서의 장애인의 이동권”, 法學論叢 第38輯 第4號, 2021.12. p. 87.

11) 권달주 전국장애인이동권연대 대표, “모두의 이동을 위한 교통약자이동편의증진법 전부개정 토론회” 2024.6.18. 토론회 자료 인사말 중 발췌

12) 국회 비준동의 : 2008. 12. 2., 국내 발효일 : 2009. 1. 10.(조약 제1928호)

* 2022년 선택의정서 비준(유엔 진정, 직권조사 등)

13) 또한, 장애인권리협약 제20조에서는 개인의 이동성에 대해 규정하면서, 당사국은 장애인에 대하여 가능한 최대한의 독립적인 개인적 이동성을 보장하기 위하여 효과적인 조치를 취하도록 하며, 가. 장애인이 선택한 방식과 시기에, 그리고 감당할 수 있는 비용으로 장애인이 개인적으로 이동하는 것을 촉진할 것, 나. 장애인이 감당할 수 있는 비용으로 이용하게 하는 것을 포함하여 양질의 이동 보조기, 장치 및 보조기술 그리고 사람 및 동물에 의한 보조 및 매개자에 대한 장애인의 접근을 촉진할 것, 다. 이동 보조기구, 장비 및 보조기술을 생산하는 주체가 장애인 이동의 측면을 고려하도록 장려할 것을 당사국의 의무로 두고 있음.

* 자료: 「UN 장애인권리협약(CRPD)에 근거한 장애인권리 기본법 제정을 위한 토론회」 (2020.12.8. 한국장애인연맹·최혜영의원·이종성의원 주최) 자료

14) 자료: 「UN 장애인권리협약(CRPD)에 근거한 장애인권리 기본법 제정을 위한 토론회」 (2020.12.8. 한국장애인연맹·최혜영의원·이종성의원 주최) 자료

15) 제1조. 공공 당국은 업무수행방법에 관한 전략적 결정을 내릴 때, 사회경제적 불리함으로부터의 결과로 인한 불평등을 줄이기 위해 고안된 방식으로 수행하는 것이 바람직함을 고려하

차별방지를 위한 합리적 조정을 요구하고 있으며¹⁶⁾, 2030년까지 장애인이 장애가 없는 사람과 동일하게 교통체계를 이용하는 것을 목표로 하고 있으며¹⁷⁾, 독일에서는 2013년 모든 지자체들이 대중교통의 완전한 ‘배리어 프리(Barrier Free)’를 구현할 것을 의무로 하는 여객운송법을 통과시킨 바 있음¹⁸⁾.

일본에서는 유니버설사회¹⁹⁾ 실현이라는 관점에서 장애인과 고령자와 관련된 여러 시책을 종합적이고도 일체적으로 추진할 수 있는 구조를 만들기 위하여 2019년 「유니버설사회 실현을 향한 여러 시책의 종합적 및 일체적 추진법률」을 가결한 바 있음²⁰⁾.

미국에서는 누구나 보편적으로 이용할 수 있는 ‘유니버설 디자인’(Universal design, UD)²¹⁾의 정의에 대해 미국 연방 법률에 관련 규정을 두고 있으며 각 주(州)에서는 공원, 주택, 교통 등의 건설 시 유니버설 디자인을 고려하도록 하는 입법례를 두고 있음²²⁾.

도록 규정하고 있음.(자료 : 국회도서관 의회정보회답)

16) 모든 택시(통칭 ‘블랙캡’) 등의 운전자에게 승객의 승하차 및 이동보조기구 운반을 포함한 합리적인 이동 지원을 제공하도록 법적 의무를 부과하며, 런던·버밍엄·맨체스터 등 주요 대도시 는 모든 택시가 휠체어 이용이 가능하도록 지정되어 있음

(자료 : 국회도서관 의회정보회답)

17) “교통약자 이동편의 정보관리시스템 구축 ISP 수립 최종보고서”, 2023년, 국토교통부. p.90.

18) “교통약자 이동편의 정보관리시스템 구축 ISP 수립 최종보고서”, 2023년, 국토교통부. p.90.

19) ‘장애의 유무나 연령 등과 관계없이 국민 한 사람 한 사람이 사회의 대등한 구성원으로서 그 존엄성을 존중받으면서 사회 활동에 참여할 수 있는 기회를 확보하고 서로 의지하며 공생할 수 있는 사회’. (자료 : 국회도서관 의회정보회답)

20) ユニバーサル社會の實現に向けた諸施策の總合的かつ一体的な推進に關する法律

자료 : 국회도서관 의회정보회답

21) 유니버설 디자인(Universal Design, UD)이란 ‘장애·연령·성별·언어 등과 관계없이 모든 사용자가 시설물과 제품이나 서비스를 편리하게 이용할 수 있도록 이용 환경을 설계하는 것을 의미’함

(자료 : 「공공청사 유니버설디자인 적용 안내책자」, 2018. 행정안전부)

우리나라도 과거에는 공급자 중심으로 편의시설을 설치하였으나, 모든 시설이용자가 안전하고 편리하게 시설을 이용할 수 있도록 보장하기 위한 “장애물 없는 생활환경(Barrier Free) 인증제”를 도입하는 등 소비자 중심으로 정책이나 제도가 변화하고 있음²³⁾.

또한, 우리나라는 급격하게 고령화가 진행되고 있는 사회로²⁴⁾²⁵⁾, 장애인만이 아니라 향후 초고령화된 사회구성원의 사회활동 참여를 유도하기 위해서도 교통약자의 이동권을 보다 보편적으로 보장하고자 하는 개정안의 취지는 바람직한 것으로 보임.

다만, 국토교통부는 교통약자 이동편의 증진의 필요성에 대해서는 공감하며, 교통수단에 광역철도 추가, 홍보사업 실시근거 마련, 교통약자 서비스교육 대상확대 및 교육내용 확충 등 일부 조문에 대해서는 수용할 수 있으나,

철도·선박·택시 등 교통수단·여객시설 등 민간 사업자에게 의무를

22) 미국 연방법률에 해당하는 연방법전(USC) 제29편 제3002조에서 장애인을 위한 보조기술과 관련하여 ‘유니버설 디자인’을 정의함.

(자료 : 국회도서관 의회정보회답)

23) 김인순, “장애물 없는(Barrier Free) 생활환경 인증제도의 이해”, 2023년, 한국장애인개발원, p.3.

24) 2022년 기준 교통약자 인구는 전국 15,633천명으로 총 인구대비 약 30%의 비율

- 교통약자의 유형별로 살펴보면 고령자 18.0%, 어린이 6.2%, 영유아 동반자 3.5%, 장애인* 2.2%, 임산부 0.5% 순으로 교통약자 중 고령자가 과반수(59.3%)이상을 차지하고 있음.

(자료 : 국토교통부 2022년 교통약자 이동편의 실태조사)

25) 고령인구(65세 이상) 비중 : 2000년 7.2%(고령화 사회 진입), 2017년 14.2%(고령 사회 진입), 2025년 20.3% 예상(초고령 사회 진입 예정), 2060년 44.2% 예상

(자료 : 김인순, “장애물없는(Barrier Free) 생활환경 인증제도의 이해”, 2023년, 한국장애인개발원, 통계청 인구상황판 2024.4.11.일자 자료로 통계자료 업데이트)

부과하는 등 규제를 강화하는 내용과 재정을 수반하는 규정에 대해서는
신중한 검토가 필요하다는 입장임.

2) 전부개정안의 구성체계 및 주요 변경내용 비교

가. 전부개정안의 구성체계 비교

전부개정안은 10개의 장(章), 62개의 본칙, 1개의 부칙으로 구성되어 있으며, 본칙의 62개 조문은 총칙규정(6개 조문), 실체규정(48개 조문), 보칙 및 벌칙 규정(8개 조문)으로 구성되어 있음.

이 중 현행법과 동일한 조문은 23개, 현행법의 내용을 일부 개정한 조문은 26개이며, 신설된 조문은 13개임.

< 「교통약자법」 전부개정안의 체계 >

현행	개정안	비고
제1장 총칙	제1장 총칙	
제1조 목적	제1조 목적	현행과 동일
제2조 정의	제2조 정의	일부 개정
제3조 이동권	제3조 이동권	일부 개정
제4조 국가 등의 책무	제4조 국가 등의 책무	현행과 동일
제5조 교통사업자 등의 의무	제5조 교통사업자 등의 의무	일부 개정
-	제6조 사회적 인식개선 등	신설
제2장 교통약자 이동편의 증진계획	제2장 교통약자 이동편의 증진계획	
제6조 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등	제7조 국가 교통약자 이동편의 증진 계획의 수립 등	일부 개정
제7조 지방교통약자 이동편의 증진 계획의 수립 등	제8조 광역 교통약자 이동편의 증진 계획의 수립 등	일부 개정
제7조의2 교통약자 이동편의 증진 지원 계획의 수립 등	제9조 기초 교통약자 이동편의 증진 계획의 수립 등	일부 개정

현행	개정안	비고
제8조 연차별 시행계획의 수립	제10조 연차별 시행계획의 수립	현행과 동일
	제3장 교통약자 이동지원센터	신설
-	제11조 국가교통약자이동지원센터	신설
-	제12조 광역교통약자이동지원센터	신설
-	제13조 기초교통약자이동지원센터	신설
제3장 이동편의시설 설치기준 등	제4장 이동편의시설 및 서비스	
제9조 이동편의시설의 설치 대상	제14조 이동편의시설의 설치 대상	현행과 동일
제10조 이동편의시설의 설치기준	제15조 이동편의시설의 설치기준	일부 개정
제11조 이동편의시설의 설치 등	제16조 이동편의시설의 설치 및 관리 등	일부 개정
제12조 기준적합성 심사	제17조 기준적합성 심사	현행과 동일
제17조 교통이용편의서비스의 제공	제18조 교통이용편의서비스의 제공	일부 개정
제17조의2 교통수단 등 인증	제19조 교통수단 등 인증	일부 개정
-	제20조 교통수단 등의 인증기관의 지정·운영	신설
제17조의3 인증 표시 등	제21조 인증 표시 등	일부 개정
제17조의4 인증의 유효기간	제22조 인증의 유효기간	현행과 동일
제17조의5 인증의 사후관리	제23조 인증의 사후관리	현행과 동일
제17조의6 인증의 취소	제24조 인증의 취소	현행과 동일
제17조의7 청문	제25조 청문	현행과 동일
-	제5장 교육	
제13조 교통사업자 등에 대한 교육	제26조 교통사업자 등에 대한 교육	일부 개정
제13조의2 승무원 등에 대한 교육	제27조 승무원 등에 대한 교육	일부 개정
-	제6장 교통수단 이용 보장	
-	제1절 버스 및 택시	
제14조 노선버스의 이용 보장 등	제28조 노선버스의 이용 보장 등	일부 개정
제14조의2 전세버스의 이용 보장 등	제29조 전세버스의 이용 보장 등	현행과 동일
-	제30조 버스의 교통약자서비스	신설
제14조의3 휠체어 탑승설비의 장착 등	제31조 휠체어 탑승설비의 장착 등	현행과 동일
-	제32조 택시의 이용 보장 등	신설
-	제33조 택시의 교통약자서비스	신설

현행	개정안	비고
-	제2절 철도, 항공, 해운	신설
-	제34조 철도의 이용 보장	신설
제15조 도시철도의 이용 보장	제35조 도시철도의 이용 보장	일부 개정
-	제36조 항공의 이용 보장	신설
-	제37조 해운의 이용 보장	신설
-	제3절 교통약자 이동지원차량 등	
제16조 특별교통수단의 운행 등	제38조 교통약자 이동지원차량의 종류 및 운행 등	일부 개정
제16조의2 교통약자의 이동 지원	제39조 교통약자이동지원차량의 예산 지원 등	일부 개정
-	제40조 휠체어 및 이동서비스 지원차량의 서비스 등	신설
제16조의3 장애인전용주차구역의 설치 등 (시행예정)	제41조 장애인전용주차구역의 설치 등	현행과 동일
제16조의4 특별교통수단 운전업무 종사요건 (시행예정)	제42조 휠체어지원차량 및 이동서비스 지원차량 운전업무 종사요건	일부 개정
제4장 보행우선구역 및 보행안전시설물의 설치 등	제7장 보행우선구역 및 보행안전시설물의 설치 등	
제18조 보행우선구역의 지정	제43조 보행우선구역의 지정	현행과 동일
제19조 보행우선구역에서의 조치	제44조 보행우선구역에서의 조치	현행과 동일
제20조 보행우선구역의 지정 해제 등	제45조 보행우선구역의 지정 해제 등	현행과 동일
제21조 보행안전시설물의 설치	제46조 보행안전시설물의 설치	현행과 동일
제22조 도로 점용물의 이설 등	제47조 도로 점용물의 이설 등	일부 개정
제23조 불법시설물의 정비	제48조 불법시설물의 정비	일부 개정
-	제49조 개인형 이동수단 정비	신설
제24조 보행우선구역 관리대장의 작성·보관	제50조 보행우선구역 관리대장의 작성·보관	현행과 동일
제24조의2 보행교통연구센터의 지정	제51조 보행교통연구센터의 지정	현행과 동일
제5장 보칙	제8장 조사 및 연구	
제25조 실태조사	제52조 실태조사	현행과 동일
제25조의2 교통복지지표의 조사 및 활용 (시행예정)	제53조 교통복지지표의 조사 및 활용	일부 개정
제26조 연구·개발의 촉진 등	제54조 연구·개발의 촉진 등	일부 개정

현행	개정안	비고
	제9장 보칙	
제27조 장애인 등의 자가운전 지원 등	제55조 장애인 등의 자가운전 지원 등	현행과 동일
제28조 보고·검사 등	제56조 보고·검사 등	현행과 동일
제29조 시정명령	제57조 시정명령	일부 개정
제29조의2 이행강제금	제58조 이행강제금	일부 개정
제30조 권한의 위임 또는 위탁	제59조 권한의 위임 또는 위탁	일부 개정
제6장 벌칙	제10장 벌칙	
제31조 벌칙	제60조 벌칙	현행과 동일
제32조 양벌규정	제61조 양벌규정	현행과 동일
제33조 과태료	제62조 과태료	일부 개정
	부 칙	
	제1조 시행일	

* 현행법 조문 순서는 이해를 돕기 위해 개정안 조문 순서를 기준으로 유사 내용에 맞게 순서를 조정함

나. 주요 변경 내용

현행법 대비 개정안에서 추가·변경된 주요 내용을 살펴보면 다음과 같음.

첫째, 정의 규정에서 교통수단에 택시, 광역철도 등을 추가하고, ‘이동 편의서비스’, ‘교통약자 이동지원차량’의 정의를 구체화하여 교통약자들이 특성에 따라 관련 서비스를 지원받을 수 있도록 하였음.

구 분	현행법 제2조(정의)	개정안 제2조(정의)
교통수단	노선 버스 도시철도 차량 여객운송 철도차량 사람운송 궤도차량	노선 버스 도시철도 차량 여객운송 철도차량 사람운송 궤도차량

구 분	현행법 제2조(정의)	개정안 제2조(정의)
	민간항공 비행기 해상여객선 그 밖에 대통령령	민간항공 비행기 해상여객선 그 밖에 대통령령 + 택시, 광역철도 (신설)
여객시설	여객자동차터미널 및 노선버스 정류장 도시철도시설(차량 제외) 철도시설 궤도시설(차량 제외) 환승시설 공항 및 공항시설 연안항 항만시설 그 밖에 대통령령	여객자동차터미널 및 노선버스 정류장 도시철도시설(차량 제외) 철도시설 궤도시설(차량 제외) 환승시설 공항 및 공항시설 연안항 항만시설 그 밖에 대통령령 + 광역철도 제외 광역교통시설(신설)
	-	이동편의서비스 (신설)
	특별교통수단	교통약자 이동지원차량 (개정)

둘째, 이동권에 대하여 교통약자를 포함한 모든 사람이 동등하게 이동할 수 있는 보편적인 권리를 자유권과 평등권 및 사회권을 보장하는 측면에서 명확히 하고자 제3조를 개정하였으며, 사회적 인식개선에 관한 내용을 제6조로 새롭게 신설하였음.

셋째, 교통약자 이동편의 증진계획을 국가-광역-기초 3단계 구조로 체계화하고 증진계획에 포함되어야 하는 내용을 구체화하며, 계획수립 과정에서 교통약자 이동권 관련 단체 등 관계자가 참여하도록 하였음 (제7조~제9조).

< 교통약자 이동편의 증진계획 개편 >

현행법	개정안
국가 교통약자 이동편의 증진계획 (국토교통부장관)	국가 교통약자 이동편의 증진계획 (국토교통부장관)
지방교통약자 이동편의 증진계획	
특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 도(道) 내 시장·군수	광역 교통약자 이동편의 증진계획 (특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사)
교통약자 이동편의 증진 지원계획 (도지사)	기초 교통약자 이동편의 증진계획 (시장·군수·구청장)

또한, 국가-광역-기초 단위의 교통약자지원센터가 교통약자 이동지원차량뿐 아니라 이동과 관련된 전반적인 업무를 체계적으로 관장하여 업무 공백을 최소화하고 책임소재를 명확하게 하였음(제3장 신설).

< 이동지원센터 개편 >

현행법	개정안
이동지원센터	국가교통약자이동지원센터 (국토교통부장관)
특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 도(道) 내 시장·군수	광역교통약자이동지원센터 (특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사)
광역이동지원센터 (도지사)	기초교통약자이동지원센터 (시장·군수·구청장)

넷째, 현행 ‘특별교통수단’을 ‘교통약자 이동지원차량’으로 개정하였는데, 종류별 목적과 이용자의 특성을 고려하여 이용 범위를 새롭게 정하고, 교통약자 이동지원 차량의 원활한 이용을 위해 등록 및 배차 등의 역할을 국가교통약자이동지원시스템으로 일원화하며, 교통약자 이동지원 차량의 일일운행률 제고와 운전원 확보를 위한 재정지원 근거를 마련하였음(제38조~제39조).

< 교통약자 이동지원차량 개편 >

현행법		개정안	
특별교통수단	지자체 운행 (의무)	휠체어 이동지원차량	지자체 운행 (의무)
특별교통수단 외 차량	지자체 운행 (자율)	이동서비스 지원차량	
택시비 지원	지자체 이용요금지원 (자율)	단순이동 지원차량	지자체 이용요금지원 (의무)

다섯째, 이동편의시설 설치·관리 및 교통이동편의서비스 제공 시 시각·청각 장애인 및 발달 장애인 등 다양한 교통약자를 고려하도록 하고, 이용 보장의 대상에 택시, 철도, 항공, 해운을 추가하며, 모든 노선버스와 택시에 저상버스나 휠체어 탑승설비 설치를 의무화하고, 교통사업자와 승무원 교육 시 교통편의서비스뿐만 아니라 교통약자의 인권 및 특성 관련 내용을 추가하였음(제16조, 제26조, 제30조, 제34조, 제38조 등).

2. 주요 사항별 검토

1) 법률명

개정안은 「교통약자의 이동편의 증진법」인 현행 법률의 제명을 「교통약자 이동권 보장을 위한 법률」로 개정하려는 것임.

현 행	개 정 안
교통약자의 이동편의 증진법	교통약자 이동권 보장을 위한 법률

개정안의 제안이유에 따르면, 이동권은 헌법에 명시된 자유권 그 자체가 이자 사회권 보장을 위한 전제임에도 불구하고 법령명에는 ‘편의’라는 용어가 사용되어 권리로서의 이동권의 의미를 퇴색시키는바,

법률 제명의 ‘교통약자의 이동편의 증진’을 ‘교통약자 이동권 보장’으로 변경하여 비장애인이 이용하고 있는 모든 교통수단과 여객시설 및 도로 등에 대해 교통약자가 차별받지 않고 시민으로서 그 권리를 보장받을 수 있도록 하려는 것임.

다만, 국토교통부는 이에 대해 「교통약자법」은 교통약자를 위한 교통 여건을 조성하기 위해 제정된 것으로, 이미 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률(이하 “장애인등편의법”)», 「장애인복지법」

에서 장애인 등의 일상적인 이동을 보장토록 규정되어 있으며, 법의 목적 자체가 이동 관련 전반적 권리를 보장하려는 것이 아닌 점을 감안하여 신중하게 접근할 필요가 있다는 의견임.

장애인개발원에서도 「교통약자의 이동편의 증진법」은 「장애인등편의법」에서 도로, 교통수단, 여객시설이 분리·제정된 법으로, 이동권 확대를 위한 편의시설 설치 대상과 종류, 설치기준 등을 규정하고 있으며,

동 전부개정법률안에서도 제목에서는 ‘편의’라는 용어가 삭제되었으나 세부 규정 내용에는 ‘편의’가 포함되어 있어 제목에서 용어를 삭제하는 것은 보다 신중한 검토가 필요하다는 의견임.

또한, 한국지체장애인협회에서는 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따라서 정의해 온 “이동편의시설”이란 휠체어 탑승설비, 장애인용 승강기, 장애인을 위한 보도(歩道), 임산부가 모유수유를 할 수 있는 휴게시설 등 교통약자가 교통수단, 여객시설 또는 도로를 이용할 때 편리하게 이동할 수 있도록 하기 위한 시설과 설비인바, 지금까지 확산되어 온 “편의시설”의 개념이 법률명 개정으로 인해 오히려 약화될 우려가 있으므로 반대하며, 현행 법률과 동일하게 유지하도록 하여야 한다는 의견을 제시함.

2) 목적 및 정의(안 제1조 및 제2조)

개정안은 제2조 정의 규정 중 ‘교통수단’에 현행법에 규정되어 있는 ①노선버스, ②도시철도 차량, ③철도차량, ④궤도차량, ⑤민간항공기, ⑥여객선 외에, ⑦택시와 ⑧광역철도를 추가하고, ‘여객시설’에 광역교통 시설을 추가하며, ‘교통사업자’에 이와 관련한 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」과 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」에 따라 면허 등을 받은 사업자를 추가하려는 것임.

또한, ‘이동편의서비스’ 정의 규정을 신설하고, 현행 ‘특별교통수단’ 정의 규정을 ‘교통약자 이동지원차량’으로 수정하여, 교통약자의 이동을 지원하기 위한 차량을 지방자치단체가 운영하는 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량인 특별교통수단에 한정하지 않고, 지방자치단체가 직접 운행하거나 이용요금 및 관련 서비스를 제공하기 위하여 비용을 지원하는 차량 또는 택시까지 확대하여 정의하려는 것임.

현 행	개 정 안
제1조(목적) 이 법은 교통약자(交通弱者)가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단, 여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 사람중심의 교통체계를 구축함으로써 교통약자의 사회참여와 복지 증진에 이바지함을 목적으로 한다.	제1조(목적) (현행과 같음)

현행	개정안
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. 2. “교통수단”이란 사람을 운송하는데 이용되는 것으로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다. 가. 「여객자동차 운수사업법」 제3조 제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차(이하 “버스”라 한다) <u>< 신 설 ></u> 나. 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도의 운행에 사용되는 차량 <u>< 신 설 ></u> 다. 「철도산업발전기본법」 제3조제4호에 따른 철도차량 중 여객을 운송하기 위한 철도차량 라. 「궤도운송법」 제2조제3호나목의 궤도차량 중 사람을 운송하는 궤도차량	제2조(정의) (현행과 같음) 1. (현행과 같음) 2. (현행과 같음) 가. (현행과 같음) 나. 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 택시운송사업에 사용되는 자동차(이하 “택시”라 한다) 다. (현행과 같음) 라. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제2조제2호나목에 따른 도시철도 또는 철도(이하 “광역철도”라 한다) 마.~자. (현행과 같음)

현행	개정안
마. 「항공안전법」 제2조제1호에 따른 항공기 중 민간항공에 사용되는 비행기 바. 「해운법」 제2조제2호에 따른 해상여객운송사업에 사용되는 선박 사. 그 밖에 대통령령으로 정하는 운송수단 3. “여객시설”이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설로서 여객의 교통수단 이용을 위하여 제공되는 시설 또는 인공구조물을 말한다. 가. 「여객자동차 운수사업법」 제2조제5호에 따른 여객자동차터미널 및 같은 법 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업에 사용되는 정류장 나. 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도 중 차량을 제외한 도시철도시설 다. 「철도산업발전기본법」 제3조제2호에 따른 철도시설 <u>< 신 설 ></u> 라. 「궤도운송법」 제2조제3호에 따른 궤도시설 중 궤도차량을 제외한 시설	3. (현행과 같음) 가. ~ 다. (현행과 같음) 라. 「<u>대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법</u>」 제2조제2호에 따른 <u>광역교통 시설</u> 중 같은 법 제2조제2호나목에 따른 <u>광역철도를 제외한 광역교통시설</u> 마.~자. (현행과 같음)

현행	개정안
마. 「도시교통정비 촉진법」 제2조제3호에 따른 환승시설 바. 「공항시설법」 제2조제3호 및 제7호에 따른 공항 및 공항시설 사. 「항만법」 제2조제2호에 따른 무역항 및 같은 조 제3호에 따른 연안항에 설치되어 있는 항만시설 아. 그 밖에 대통령령으로 정하는 시설 또는 인공구조물 4. “도로”란 「도로법」 제2조제1호에 따른 도로(「도로법」 제2조제2호에 따른 도로의 부속물을 포함한다) 및 같은 법 제108조에 따라 같은 법이 준용되는 도로를 말한다. 5. “교통사업자”란 「여객자동차 운수사업법」, 「도시철도법」, 「철도사업법」, 「궤도운송법」, 「항공사업법」, 「공항시설법」, 「항만법」, 「해운법」 등의 관계 법령에 따라 교통행정기관으로부터 면허·허가·인가·위탁 등을 받거나 교통행정기관에 등록·신고 등을 하고 교통수단을 운행·운항하거나 여객시설을 설치·운영하는 자를 말한다. 6. “교통행정기관”이란 교통수단의 운	4. (현행과 같음) 5. “교통사업자”란 「여객자동차 운수사업법」, 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」, 「도시철도법」, 「철도사업법」, 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」, 「궤도운송법」, 「항공사업법」, 「공항시설법」, 「항만법」, 「해운법」 등의 관계 법령에 따라 교통행정기관으로부터 면허·허가·인가·위탁 등을 받거나 교통행정기관에 등록·신고 등을 하고 교통수단을 운행·운항하거나 여객시설을 설치·운영하는 자를 말한다. 6. (현행과 같음)

현행	개정안
행·운항 또는 여객시설의 설치·운영에 관하여 교통사업자를 지도·감독하는 중앙행정기관의 장, 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다) 또는 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)을 말한다. 7. “이동편의시설”이란 휠체어 탑승설비, 장애인용 승강기, 점자블록 등 장애인을 위한 보도(歩道), 임산부가 모유수유를 할 수 있는 휴게시설 등 교통약자가 교통수단, 여객시설 또는 도로를 이용할 때 편리하게 이동할 수 있도록 하기 위한 시설과 설비를 말한다. <u>< 신설 ></u> 8. “특별교통수단”이란 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 말한다.	7. (현행과 같음) 8. “이동편의서비스”란 목적지 도착 및 승하차 지원, 탑승 대기 등 교통약자가 교통수단, 여객시설 또는 도로를 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 하기 위하여 제공되는 교통서비스를 말한다. 9. “교통약자 이동지원차량”이란 보행 불편, 정보 접근, 행동 문제 등으로 이동에 심한 불편을 느끼며 대중교통 이용을 제한받는 교통약자를 지원하기 위하여 지방자치단체가 직접 운행하거나 이용요금 및 관련 서비스를 제공하기 위하여 비용을 지원하는 차량 또는 택시를 말한다.

안 제1조는 목적 규정으로 이 법의 목적을 현행법과 동일하게 ‘교통약자(交通弱者)가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단, 여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 사람중심의 교통체계를 구축함으로써 교통약자의 사회 참여와 복지 증진에 이바지함’을 내용으로 하고 있음.

안 제2조 정의 규정에서는 ‘교통약자’(제2조제1호), ‘도로’(제2조제4호), ‘교통행정기관’(제2조제6호), ‘이동편의시설’(제2조제7호²⁶⁾)은 현행법과 동일하게 규정하고 있음.

안 제2조제2호는 ‘교통수단’에 ‘「택시운송사업의 발전에 관한 법률(이하 “택시발전법”)」 제2조제1호에 따른 택시운송사업에 사용되는 자동차(이하 “택시”)(안 제2조제2호나목 신설)와 ‘「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법(이하 “광역교통법”)」 제2조제2호나목²⁷⁾에 따른 도시철도 또는 철도(이하 “광역철도”)(안 제2조제2호제라목 신설)를 추가하고 있음.

26) 다만, 현행법 제2조제7호 ‘이동편의시설’ 정의 규정 중 ‘장애인을 위한 보도(歩道)’ 부분은 2023.9.14.일 ‘점자블록 등 장애인을 위한 보도(歩道)’로 개정되었으며 2024.9.15.일부터 시행될 예정임. 개정안은 시행예정 법률과 동일한 내용임을 참고.

27) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」

제2조(정의) 이 법에서 사용되는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. “광역교통시설”이란 대도시권의 광역적인 교통 수요를 처리하기 위한 교통시설로서 다음 각 목의 시설을 말한다.

나. 둘 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 도시철도(「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도를 말한다. 이하 같다) 또는 철도(「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 철도를 말한다. 이하 같다)로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 도시철도 또는 철도(이하 “광역철도”라 한다)

「교통약자법」에서 정하고 있는 이동권, 국가 등의 책무, 교통사업자의 의무, 교통약자 이동편의 증진계획, 이동편의시설의 설치 등은 정의에서 규정하고 있는 ‘교통수단’과 ‘여객시설’, ‘도로’를 대상으로 하고 있음.

따라서, 일반적인 운송수단으로 많이 이용되고 있는 택시와 광역철도를 교통약자 이동편의 증진의 대상인 교통수단에 추가하여 국가가 5년 단위의 교통약자 이동편의 증진계획을 수립할 시 이를 고려하고, 해당 교통사업자에게 이동편의시설을 설치·관리하는 의무를 부여하는 등 교통약자의 이동을 보다 체계적이고 광범위하게 증진·보장하고자 하려는 개정안은 바람직한 측면이 있음.

다만, 다음과 같은 점에서 세부적인 검토가 필요할 것으로 보임.

가. “교통수단” 추가 항목 관련 사항

먼저, 현행법 제2조제2호사목 ‘그 밖에 대통령령으로 정하는 운송수단’에 따라 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령(이하 ‘시행령’)」 제2조28)에서는 이미 “광역철도”를 대중교통수단에 포함하고 있음.

다만, 시행령에서는 ‘광역철도 중 여객을 운송하기 위하여 사용되는

28) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」

제2조(교통수단) 「교통약자의 이동편의 증진법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제2호사목에서 “대통령령으로 정하는 운송수단”이란 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제2조제2호나목에 따른 도시철도 또는 철도(이하 “광역철도”라 한다) 중 여객을 운송하기 위하여 사용되는 차량을 말한다.

차량'으로 한정하여 교통수단의 범위에 포함하고 있는바,

이는 현행법에서 교통수단은 '승합자동차', '도시철도 차량', '여객운송 철도차량', '사람운송 궤도차량', '민간항공 비행기', '해상여객운송사업 선박'과 같이 여객운송에 이용되는 차량을 한정하여 포함하고 있는 것과 동일한 형태임.

그런데 안 제2조제2호제라목에서는 '도시철도 또는 철도'라는 문구를 사용하고 있는데, 도시철도와 철도는 차량만이 아니라 선로·역·차량 정비기지 등의 교통시설을 포함하고 있는 개념임²⁹⁾.

따라서, 개정안과 같이 교통수단에 광역철도를 포함하고자 하는 경우, 현행 시행령과 같이 '도시철도 또는 철도 중 여객을 운송하기 위하여 사용되는 차량'으로 한정하여 정의하는 것이 적절할 것으로 보임.

다음으로, 안 제2조제2호나목에서는 '택시'를 이 법에 따른 교통수단으로 추가하고 있는데, 국토교통부는 교통수단에 추가되는 경우 '이동

29) 「도시철도법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. “도시철도”란 도시교통의 원활한 소통을 위하여 도시교통권역에서 건설·운영하는 철도·모노레일·노면전차(路面電車)·선형유도전동기(線形誘導電動機)·자기부상열차(磁氣浮上列車) 등 궤도(軌道)에 의한 교통시설 및 교통수단을 말한다.

「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 다만, 이 법에 특별한 규정이 있는 것을 제외하고는 「철도산업발전 기본법」에서 정하는 바에 따른다.

1. “철도”란 여객 또는 화물을 운송하는 데 필요한 철도시설과 철도차량 및 이와 관련된 운영·지원체계가 유기적으로 구성된 운송체계를 말한다.

편의시설 설치 의무' 등이 부과되는바 이에 대해서는 신중한 검토가 필요하다는 입장임. 이에 관해서는 안 제32조(택시의 이용보장 등) 검토 의견에서 보다 세부적으로 살펴보도록 하겠음.

한편, 「광역교통법」에서는 간선급행버스체계를 광역교통시설로 포함하고 있는데(「광역교통법」 제2조제2호바목³⁰⁾), “간선급행버스체계(Bus Rapid Transit, BRT)”는 버스전용차로, 편리한 환승시설, 교차로에서의 버스우선통행 그 밖의 국토교통부령으로 정하는 사항을 갖추어 급행으로 버스를 운행하는 교통체계를 말함(「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제2조제5호).

이러한 간선급행버스체계는 「간선급행버스법」 제19조³¹⁾에 따라 운송사업의 면허를 받도록 되어 있어, 일반적인 「여객자동차 운수사업법」에 따라 면허 등을 받는 여객자동차운송사업과는 별도의 교통수단임.

그런데 현행법에서는 이러한 BRT를 교통수단에 포함하고 있지 않아,

30) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」

제2조(정의) 이 법에서 사용되는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. “광역교통시설”이란 대도시권의 광역적인 교통 수요를 처리하기 위한 교통시설로서 다음 각 목의 시설을 말한다.

바. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제2조제5호에 따른 간선급행버스체계로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 시설

31) 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」

제19조(운송사업 면허 등) ① 간선급행버스체계를 이용하여 유상으로 여객을 운송하는 사업(이하 “운송사업”이라 한다)을 경영하려는 자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 사업계획을 작성하여 해당 체계건설사업의 실시계획승인권자(이하 “운송사업면허권자”라 한다)로부터 운송사업의 면허를 받아야 한다.

개정안에 포함되어 있지는 않으나 「간선급행버스법」에 따른 간선급행 버스체계 중 차량에 관련한 부분은 「교통약자법」에 따른 “교통수단”에 포함하는 것을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

나. “여객시설” 추가 항목 관련 사항

안 제2조제3호라목은 여객시설에 ‘「광역교통법」 제2조제2호에 따른 광역교통시설 중 같은 법 제2조제2호나목에 따른 광역철도를 제외한 광역교통시설’을 추가하려는 것임.

현행법 제2조제3호아목에서는 여객시설에 ‘그 밖에 대통령령으로 정하는 시설 또는 인공구조물’을 포함하도록 하면서, 시행령 제3조에서 ‘광역철도의 시설 중 여객을 위하여 제공되는 시설’을 여객시설로 규정하고 있음.

개정안에서는 「광역교통법」 제2조제2호³²⁾에서 규정하고 있는 ①

32) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」

제2조(정의) 이 법에서 사용되는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. “광역교통시설”이란 대도시권의 광역적인 교통 수요를 처리하기 위한 교통시설로서 다음 각 목의 시설을 말한다.

가. 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시 및 도(이하 “시·도”라 한다)에 걸치는 도로로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 도로(이하 “광역도로”라 한다)

나. 둘 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 도시철도(「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도를 말한다. 이하 같다) 또는 철도(「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 철도를 말한다. 이하 같다)로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 도시철도 또는 철도(이하 “광역철도”라 한다)

다. 대도시권 교통의 중심이 되는 도시의 외곽에 위치한 광역철도 역(驛)의 인근에 건설되는 주차장

라. 「여객자동차 운수사업법」 제2조제2호에 따른 여객자동차 운수사업 또는 「화물자동차 운수사업법」 제2조제2호에 따른 화물자동차 운수사업에 제공되는 차고지로서 지방자치단체의 장이 설치하는 공영차고지

광역도로, ②광역철도, ③광역철도 역 인근 주차장, ④여객 또는 화물 운수사업에 제공되는 공영차고지, ⑤화물자동차 휴게소, ⑥간선급행버스체계 중 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 시설, ⑦환승센터·복합환승센터까지를 법률에 여객시설로 명시하려는 것임.

그런데, 이 중 광역도로, 광역철도, 광역철도 역 인근 주차장, 간선급행버스체계, 환승센터 등은 여객이 빈번하게 이용하는 장소가 포함되어 있어 교통약자를 위한 이용편의 증진 대상인 여객시설에 포함하는 것이 적절할 것으로 보이나,

공영차고지나 화물자동차 휴게소는 일반 여객의 이용과는 무관한 시설로 이러한 시설까지 동 법에 따른 여객시설에 포함할지에 대해서는 검토가 필요할 것으로 보임.

국토교통부도 화물자동차 휴게소와 같은 여객과 관련이 없는 시설까지 여객시설에 포함하는 것은 신중한 검토가 필요하다는 의견을 제시함.

마지막으로, 체계·자구 측면에서 앞에서 검토한 바와 같이 안 제2조

-
- 마. 「화물자동차 운수사업법」 제2조제10호에 따른 화물자동차 휴게소로서 지방자치단체의장이 건설하는 화물자동차 휴게소
 - 바. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제2조제5호에 따른 간선급행버스체계로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 시설
 - 사. 「국가통합교통체계효율화법」 제2조에 따른 환승센터·복합환승센터로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 시설(이하 “환승센터·복합환승센터”라 한다)
 - 아. 그 밖에 대통령령으로 정하는 교통시설

제2호라목을 ‘광역철도 중 여객을 운송하기 위하여 사용되는 차량’으로 한정하는 것으로 수정할 경우, 안 제2조제3호라목의 문구도 이에 맞춰 수정이 필요할 것으로 보임.

다. “교통사업자”의 면허 등 근거 법률 추가 사항

현행법 제2조제5호는 「여객자동차 운수사업법」 등 교통사업자의 면허 등의 근거 법률을 법률에 명시하고 있음. 안 제2조제5호는 안 제2조제2호에서 교통수단에 택시와 광역철도를 추가함에 따라 이에 대한 근거 법률로 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」과 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」을 추가하려는 것임.

그런데, 택시운송사업의 경우 면허 관련 규정은 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」이 아니라 「여객자동차 운수사업법」 제4조제1항³³⁾에 근거하고 있고, 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」에서도 광역교통시설의 면허 등의 근거는 각기 다른 법률에서 규정하고 있어 이를 고려하여 근거 법률을 추가할 필요성이 있을 것으로 보임.

33) 「여객자동차 운수사업법」

제4조(면허 등) ① 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 면허를 받아야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 한다.

< 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 광역교통시설 근거 법률 >

광역교통시설	면허 등의 근거법률	비고
광역도로	「도로법」	
광역철도	「도시철도법」, 「철도사업법」	
공영차고지	「여객자동차 운수사업법」 「화물자동차 운수사업법」	지자체장 설치
화물자동차 휴게소	「화물자동차 운수사업법」	지자체장 건설
간선급행버스체계	「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」	
환승센터·복합환승센터	「국가통합교통체계효율화법」	

또한, 앞서 “교통수단” 항목에서 언급한 「간선급행버스법」 제19조에 따라 면허를 받아 운영하는 간선급행버스체계에 관한 내용이 정의 규정에 포함된다면, 「간선급행버스법」도 교통사업자 면허 등의 근거 법률로 추가될 필요성이 있음.

라. ‘이동편의서비스’ 정의 규정 신설

안 제2조제8호에서는 ‘이동편의서비스’ 정의 조항을 신설하면서, 이를 ‘목적지 도착 및 승하차 지원, 탑승 대기 등 교통약자가 교통수단, 여객시설 또는 도로를 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 하기 위하여 제공되는 교통서비스’로 규정하고 있음.

그런데, 현행법 제17조³⁴⁾와 개정안 제18조에서는 ‘교통이용편의서비스

34) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제17조(교통이용편의서비스의 제공)① 교통사업자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 교통약자 등이 편리하고 안전하게 교통수단, 여객시설 또는 이동편의시설을 이용할 수 있도록 안내정보 등 교통이용에 관한 정보와 한국수어·통역 서비스, 탑승보조 서비스 등 교통이용과 관련된 편의(이하 “교통이용편의서비스”라 한다)를 제공하여야 한다.<개정 2016. 2. 3., 2019. 4. 23.>

스의 제공' 조항을 두고 있음. 여기서 교통이용편의서비스란 '교통사업자가 제공하여야 하는 교통약자등이 편리하고 안전하게 교통수단, 여객시설 또는 이동편의시설을 이용할 수 있도록 하는 안내정보 등 교통이용에 관한 정보와 한국수어·통역 서비스, 탑승보조 서비스 등 교통이용과 관련된 편의'를 말함.

현행 시행령 제15조에서는 현행법 제17조에 근거하여 교통사업자가 교통약자에게 제공하여야 하는 교통이용편의서비스를 다음 표와 같이 구체적으로 정하고 있음.

< 「교통약자법 시행령」 제15조에 따른 교통이용편의서비스 종류 >

구 분	교통이용편의서비스 종류
교통수단을 운행·운항하는 교통사업자 (버스, 도시철도, 철도, 궤도, 비행기, 선박 등)	노선·운임·운행 또는 운항에 관한 정보 탑승보조 서비스
여객시설을 설치·운영하는 교통사업자 (여객자동차터미널, 버스정류장, 도시철도·철도·광역철도 역사, 궤도 정거장, 공항시설, 항만시설 등)	(교통이용정보) 1. 노선·운임·운행 또는 운항에 관한 정보 2. 타는 곳, 갈아타는 곳 및 나가는 곳 등의 유도·안내에 관한 정보 3. 엘리베이터·에스컬레이터 등 이동편의시설의 위치에 관한 정보 4. 이동편의시설을 이용하여 갈아탈 수 있는 최적 경로에 관한 정보 (교통약자 제공 편의) 1. 한국수어·통역서비스 2. 휠체어·점자안내책자·보청기기 3. 공중팩스 4. 탑승보조 서비스

② 국가는 교통사업자가 교통이용편의서비스를 효율적으로 제공할 수 있도록 정보통신기술을 기반으로 한 교통이용 정보체제를 구축하는 등 필요한 지원을 할 수 있다.<개정 2019. 4. 23.>

③ 교통이용편의서비스의 제공방법, 운영기준 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

이와 같이 현행법 제17조(개정안 제18조)와 시행령에서 정하고 있는 교통이용편의서비스는 개정안 제2조제8호에서 정하고 있는 ‘이동편의 서비스’와 대부분 유사한 것으로 보임.

참고로, 개정안에서 ‘이동편의서비스’라는 용어를 사용하고 있는 것은 안 제5조의 교통사업자 등의 의무 규정과 안 제11조 국가교통약자이동지원센터 규정의 두 군데임.

따라서, ‘이동편의서비스’ 항목을 정의 규정에서 별도로 정의할지, 아니면 안 제18조의 ‘교통이용편의서비스’ 조항에 정의를 두고 다른 조항에서는 이를 인용하는 형식으로 규정하는 것이 효과적일지에 대해 검토가 필요할 것으로 보임.

국토교통부는 ‘이동편의서비스’ 정의규정은 현행법 제17조에서 이미 ‘교통이용편의서비스’로 규정하고 있어 별도 신설이 불필요하다는 입장임.

마. ‘교통약자 이동지원차량’ 정의 규정 신설

안 제2조제8호에서는 ‘교통약자 이동지원차량’에 대한 정의를 신설하고 있음.

현행법 제2조제8호에서는 ‘특별교통수단’을 정의하면서 이를 ‘이동에

심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승 설비 등을 장착한 차량'으로 규정하고 있음.

이러한 특별교통수단은 통칭 '장애인 콜택시'를 말하는 것으로, 현행 법 제16조제1항³⁵⁾에서는 시장이나 군수가 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상³⁶⁾의 특별교통수단을 운행하도록 의무화되어 있음.

또한, 현행법 제16조의2³⁷⁾에서는 '교통약자의 이동 지원' 조항을 두어, 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 교통약자의 이동편의를 증진하기 위하여 ①특별교통수단 외의 차량을 운행하거나 ②교통약자가

35) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제16조(특별교통수단의 운행 등) ① 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다. (이하 생략)

36) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」

제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 “국토교통부령으로 정하는 대수”란 다음 각 호의 기준에 따른 대수를 말한다. <개정 2023. 7. 20.>

1. 인구가 10만명 이하인 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시·군(광역시에 있는 군은 제외하며, 이하 이 조 및 제6조에서 “시·군”이라 한다)의 경우: 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인(이하 이 조 및 제6조에서 “중증보행장애인”이라 한다) 100명당 1대
2. 인구가 10만명을 초과하는 시·군의 경우: 중증보행장애인 150명당 1대

② 제1항에도 불구하고 해당 지방자치단체의 조례로 중증보행장애인 중 특정 종류의 장애인에 대해 법 제2조제8호에 따른 특별교통수단(이하 “특별교통수단”이라 한다) 외의 방법으로 이동편의를 제공하고 있는 경우에는 해당 장애인 수를 특별교통수단 운행 대수 산정대상에서 제외할 수 있다.

37) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제16조의2(교통약자의 이동 지원) ① 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 교통약자의 이동편의를 증진하기 위하여 특별교통수단 외의 차량을 운행하거나 교통약자가 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 택시운송사업에 사용되는 자동차를 이용하는 데에 소요되는 비용을 지원할 수 있다. 다만, 구청장이 이동 지원을 하는 경우에는 관계 특별시장·광역시장과 사전에 협의하여야 한다. <개정 2020. 10. 20., 2022. 1. 18.>

② 제1항에 따른 차량의 운행 또는 비용의 지원에 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.

택시를 이용하는 데에 드는 비용을 지원할 수 있는 근거를 두고 있음.

개정안은 “교통약자 이동지원차량”을 ‘보행 불편, 정보 접근, 행동 문제 등으로 이동에 심한 불편을 느끼며 대중교통 이용을 제한받는 교통약자를 지원하기 위하여 지방자치단체가 직접 운행하거나 이용요금 및 관련 서비스를 제공하기 위하여 비용을 지원하는 차량 또는 택시’로 규정하고 있음.

이는 현행 제16조와 제16조의2에서 규정하고 있는 특별교통수단과 특별교통수단 외로 지방자치단체에서 지원하고 있는 차량 또는 택시를 통합하여 ‘교통약자 이동지원 차량’으로 규정하고 이를 개편하고자 하려는 취지로 보여짐.

안 제38조에서는 이러한 교통약자 이동지원차량의 종류, 운영 범위 및 대상 교통약자의 범위 등에 대하여 구체적으로 규정하고 있는바, 안 제38조의 검토와 연동하여 정의 규정 개정에 대해 결정할 필요가 있을 것으로 보임.

국토교통부는 이와 관련하여 안 제 38조에서는 이동지원차량 세부 종류에 따라 이용할 수 있는 대상을 구분하여 정하였는데, 이용자를 획일적으로 구분하는 것은 오히려 차별 및 선택권 제한 문제가 발생할 우려가 있어 신중할 필요가 있다는 입장임.

3) 이동권, 국가 등의 책무, 교통사업자의 의무, 사회적 인식개선 등
(안 제3조에서 제6조)

개정안은 제3조(이동권)의 문구를 ‘모든 교통수단 등’에서 ‘장애 등을 이유로 차별받지 아니하고’, ‘동등한 이용’, ‘원하는 목적지로 안전하고 편리하게’ 이동할 수 있는 권리를 가지는 것으로 수정하려는 것임.

또한, 교통사업자 등의 의무(제4조)에서 기존의 ‘교통약자의 이동편의 증진’이라는 목적을 ‘교통약자의 이동권 보장’으로 수정하고, 이동편의 시설 설치기준만이 아니라 이동편의서비스 기준도 준수하도록 추가하며, ‘교통약자의 서비스 개선’이 아니라 ‘교통약자의 이동권 보장’을 위하여 지속적으로 노력하도록 개정하려는 것임.

아울러, 교통수단을 개발·연구·제작하는 사업자가 교통약자가 편리하게 이동할 수 있는 구조·설비 또는 장치를 갖춘 교통수단을 이 법에서 정하는 바에 따라 개발·연구·제작하도록 하려는 것임.

마지막으로, 교통약자의 이동권에 대한 사회적 인식개선을 위한 교육 및 공익광고 등 홍보사업, 실태파악을 위한 조사·연구사업 등을 실시하도록 하려는 것임.

현 행	개 정 안
제3조(이동권) <u>교통약자는 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 가진다.</u>	제3조(이동권) <u>교통약자는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 이용하는 경우 장애 등을 이유로 차별받지 아니하고 교통약자가 아닌 사람들과 동등하게 이용하고 원하는 목적지로 안전하고 편리하게 이동할 수 있는 권리를 가진다.</u>
제4조(국가 등의 책무) 국가와 지방자치단체는 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단과 여객시설의 이용편의 및 보행환경 개선을 위한 정책을 수립하고 시행하여야 한다.	제4조(국가 등의 책무) (현행과 같음)
제5조(교통사업자 등의 의무) ① 교통사업자는 <u>교통약자의 이동편의 증진을 위하여 이 법에서 정하는 이동편의시설 설치기준을 준수하고 교통약자에 대한 서비스 개선을 위하여</u> 지속적으로 노력하여야 한다.	제5조(교통사업자 등의 의무) ① 교통사업자는 <u>교통약자의 이동권 보장을 위하여 이 법에서 정하는 이동편의시설 설치 및 이동편의서비스 기준을 준수하고 교통약자의 이동권 보장을 위하여</u> 지속적으로 노력하여야 한다.
② <u>교통수단을 제작하는 사업자는</u> 교통약자가 편리하게 이동할 수 있는 구조·설비 또는 장치를 갖춘 교통수단을 <u>개발·제조하기 위하여 노력하여야 한다.</u>	② <u>교통수단을 개발·연구·제작하는 사업자는</u> 교통약자가 편리하게 이동할 수 있는 구조·설비 또는 장치를 갖춘 교통수단을 <u>이 법에서 정하는 바에 따라 개발·연구·제작하여야 한다.</u>
< 신 설 >	제6조(사회적 인식개선 등) ① 국토교통부장관은 국회의원, 학생, 공무원, 근로자, 그 밖의 일반국민 등을 대상으로 교통약자의 이동권에 대

현 행	개 정 안
< 신 설 > < 신 설 >	<u>한 인식개선을 위하여 교육 및 공익광고 등 홍보사업을 실시하여야 한다.</u> ② <u>국토교통부장관은 교통약자의 이동권 실태를 파악하기 위한 모니터링 및 조사·연구사업을 실시하여야 한다.</u> ③ <u>국토교통부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 제1항 및 제2항에 따른 업무를 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관 또는 교통약자 이동권 관련 단체·법인에 위탁할 수 있다. 이 경우 국토교통부장관은 예산의 범위에서 업무수행에 필요한 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.</u>

가. 안 제3조 ‘이동권’ 조항 개정

현행법 제3조 이동권 조항에서는 ‘교통약자는 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 가진다’고 규정하고 있음.

개정안은 이를 ‘교통약자는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 이

용하는 경우 장애 등을 이유로 차별받지 아니하고 교통약자가 아닌 사람들과 동등하게 이용하고 원하는 목적지로 안전하고 편리하게 이동할 수 있는 권리를 가진다'고 수정하고 있음.

현행법과 개정안의 문구 자체는 유사하게 보일 수 있으나, 개정안은 이 법에서 말하는 이동권이 단순히 교통약자의 이동편의 증진을 통한 자유권적인 측면만을 가진 것이 아니라, 궁극적으로는 교통약자와 교통약자가 아닌 사람이 동등하게 이동할 수 있는 권리로서 헌법에서 규정하는 평등권 또는 사회권을 보장하는 측면을 가지도록 함으로써 국가의 적극적 개입 노력을 명확히 하기 위한 취지로 이해됨³⁸⁾.

「장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률」 제1조³⁹⁾에서도 ‘모든 생활영역에서 장애를 이유로 한 차별을 금지하고 장애인의 완전한 사회 참여와 평등권 실현을 통한 인간으로서의 존엄과 가치를 구현함’을 목적으로 하고 있음을 감안할 때, 장애인 등의 이동에 있어서의 권리를 더욱 강화하고자 하는 개정안의 입법취지는 바람직한 것으로 보임.

38) 김기룡 중부대학교 교수, 「교통약자의 이동편의 증진법 전부개정법률안의 의의 및 과제」, “모두의 이동을 위한 교통약자이동편의 증진법 전부개정 토론회” 2024.6.18. 토론회 자료에서도, “이와 같은 정의는 이동할 권리(이동권)을 다른 사람들과 동등하게 보장받아야 하는 평등권 또는 사회적 권리의 일부로 표현함으로써 이동권이 신체의 자유와 거주이전의 자유를 의미하는 자유권에 국한되지 않고, 국가와 사회의 적극적인 개입과 노력을 통해 평등한 조치를 취하여야 할 대상임을 명확히 제시하기 위한 차원으로 해석”된다고 하고 있음.

39) 「장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률」

제1조(목적) 이 법은 모든 생활영역에서 장애를 이유로 한 차별을 금지하고 장애를 이유로 차별 받은 사람의 권익을 효과적으로 구제함으로써 장애인의 완전한 사회참여와 평등권 실현을 통하여 인간으로서의 존엄과 가치를 구현함을 목적으로 한다.

나. 안 제5조 ‘교통사업자의 의무’ 조항 개정

현행법 제5조제1항에서는 교통사업자의 의무를 ‘교통약자의 이동편의 증진을 위하여’, ‘이동편의시설 설치 기준을 준수’하고, ‘교통약자에 대한 서비스 개선을 위하여 지속적으로 노력’하도록 하고 있음.

안 제5조제1항은 이러한 교통사업자의 의무를 ‘교통약자의 이동권 보장을 위하여’, ‘이동편의시설 설치 및 이동편의서비스 기준을 준수’하고, ‘교통약자의 이동권 보장을 위하여 지속적으로 노력’하는 것으로 개정하려는 것임.

이는 이 법의 목적이 단순히 교통약자의 이동편의를 증진시키는 것에서 그치는 것이 아니라 궁극적으로 교통약자의 이동권을 완전히 보장하고자 하려는 것임을 분명히 하려는 취지로 이해됨.

다음으로, 현행법 제5조제2항에서는 ‘교통수단을 제작하는 사업자’에게 교통약자가 편리하게 이동할 수 있는 구조·설비 또는 장치를 갖춘 교통수단을 개발·제조하기 위한 노력을 하도록 하고 있음.

안 제5조제2항에서는 교통수단을 제작하는 사업자 외에도 교통수단을 개발하거나 연구하는 사업자를 대상으로 추가하고 있으며, 이러한 사업자는 이 법에서 정하는 바에 따라 교통수단을 개발·연구·제작하도록 의무화하고 있음.

이는 교통약자가 편리하게 이용할 수 있는 연구·개발의 필요성을 강조하고, 교통수단의 개발·연구·제작을 이 법에서 정하는 기준에 따라 반드시 실시하도록 하려는 취지로 이해됨.

다만, 안 제5조제2항의 문구를 살펴보면, ①교통수단을 개발하는 사업자, ②교통수단을 연구하는 사업자, ③교통수단을 제작하는 사업자가 주체로 보임.

그런데 개정안의 취지가 ‘교통수단을 제작하는 사업자’에게 교통약자가 편리하게 이동할 수 있는 구조·설비 또는 장치를 갖춘 교통수단을 이 법에서 정하는 바에 따라 개발하고 연구하여 제작하라는 취지라면, 그 점을 명확하게 하기 위해 주체는 ‘교통수단을 제작하는 사업자’로 두는 것이 적절할 것으로 보임.

또는, 개정안의 취지가 ‘교통수단을 개발하는 자’, ‘교통수단을 연구하는 자’, ‘교통수단을 제작하는 사업자’로 각각 다른 주체에게, 임의로 개발·연구·제작을 하지 말고 이 법에서 정하는 기준 등에 따라 교통약자가 편리하게 이동할 수 있는 구조·설비 또는 장치를 갖춘 교통수단을 개발·연구·제작을 하여야 한다는 의무를 두려고 하는 취지라면,

개정안의 문구를 ‘교통수단을 개발·연구 또는 제작하는 자’ 등으로 수정하여 각각의 주체가 다른 점을 명확하게 하는 것이 필요할 것으로 보임.

한편, 개정안은 교통수단을 개발·연구하거나 제작하는 모든 사업자에게 의무적으로 교통약자가 편리하게 이동할 수 있는 구조·설비 또는 장치를 갖춘 교통수단을 개발·연구 또는 제작하도록 하는 강행규정으로 볼 수 있음.

이 경우 교통수단의 개발·연구·제작 목적 및 사업자의 규모 등 제반 사항을 고려하지 않고 모든 사업자를 대상으로 이를 강제하려는 규정은 적절성과 실효성 측면에서 신중하게 검토할 필요성이 있을 것으로 보임.

다. 안 제6조 ‘사회적 인식개선’ 조항 신설

안 제6조는 “사회적 인식개선”에 관한 내용을 신설하여, 안 제6조제1항을 통하여 교통약자의 이동권에 대한 인식개선을 위하여 국토교통부장관이 국회의원, 학생, 공무원, 근로자, 그 밖의 일반국민 등을 대상으로 교육 및 공익광고 등 홍보사업을 실시하도록 의무화를 두려는 것임.

“유엔장애인권리협약 대한민국 제2·3차 국가보고서에 대한 최종견해(2022년)⁴⁰⁾”에서도 유엔 장애인권리위원회는 ‘모든 장애인의 존엄성과 능력 및 기여에 대한 존중을 증진하기 위해, 정책입안자, 사법부, 법집행관, 언론인, 정치인, 교육자, 장애인과 함께 혹은 장애인을 위해 일하는 종사자, 그리고 일반대중을 대상으로 장애인 권리에 대한 정기적

40) 유엔은 「장애인권리협약」에 관하여 각 나라별로 4년에 1번씩 장애인 인권에 대한 ‘국가보고서’를 만들어 유엔 장애인권리위원회에 보내도록 하고 있으며, 이를 확인하여 협약을 더 잘 지키기 위해 바뀌어야 하는 법, 제도, 정책 사항에 대한 의견을 주고 있음. 이를 ‘최종견해’라고 함.

인 교육과 인식개선 교과목을 교육의 전(全) 단계에서 모든 접근 가능한 형식으로 장애인의 적극적인 참여를 통해 도입할 것'을 권고하고 있음.

따라서 '사회적 인식개선' 조항을 신설하여 교통약자의 이동권에 대한 정기적인 인식개선 교육과 홍보 등에 대한 내용을 강화하고자 하는 개정안의 취지는 바람직한 측면이 있음.

다만, 「장애인복지법」 제25조⁴¹⁾에서 “사회적 인식개선 등” 조항을 두고 있고, 같은 법 제26조의3⁴²⁾에서는 “홍보영상의 제작·배포·송출”

41) 「장애인복지법」

제25조(사회적 인식개선 등) ①국가와 지방자치단체는 학생, 공무원, 근로자, 그 밖의 일반국민 등을 대상으로 장애인에 대한 인식개선을 위한 교육 및 공익광고 등 홍보사업을 실시하여야 한다.

② 국가기관 및 지방자치단체의 장, 「영유아보육법」에 따른 어린이집, 「유아교육법」·「초·중등교육법」·「고등교육법」에 따른 각급 학교의 장, 그 밖에 대통령령으로 정하는 교육기관 및 공공단체(이하 “국가기관등”이라 한다)의 장은 매년 소속 직원·학생을 대상으로 장애인에 대한 인식개선을 위한 교육(이하 “인식개선교육”이라 한다)을 실시하고, 그 결과를 보건복지부장관에게 제출하여야 한다. <신설 2015. 12. 29., 2019. 12. 3.>

③ 보건복지부장관은 인식개선교육의 실시 결과에 대한 점검을 대통령령으로 정하는 바에 따라 매년 실시하여야 한다. <신설 2019. 12. 3.>

④ ~ ⑥ (생략)

⑦ 보건복지부장관은 인식개선교육을 효과적으로 실시하기 위하여 전문강사를 양성하고 교육 프로그램을 개발·보급하여야 한다. <신설 2019. 12. 3.>

⑧ 보건복지부장관은 인식개선교육의 효율적 지원 및 실시 결과의 관리 등을 위하여 인식개선교육 정보시스템을 구축·운영할 수 있다. <신설 2019. 12. 3.>

⑨ 국가는 「초·중등교육법」에 따른 학교에서 사용하는 교과용도서에 장애인에 대한 인식개선을 위한 내용이 포함되도록 하여야 한다. <개정 2015. 12. 29., 2019. 12. 3.>

⑩ · ⑪(생략)

42) 「장애인복지법」

제25조의3(홍보영상의 제작·배포·송출) ① 보건복지부장관은 장애인에 대한 차별·편견 및 학대의 예방과 방지 등에 관한 홍보영상을 제작하여 「방송법」 제2조제23호의 방송편성책임자에게 배포하여야 한다.

② 보건복지부장관은 「방송법」 제2조제3호에 따른 방송사업자에게 같은 법 제73조제4항에 따라 대통령령으로 정하는 비상업적 공익광고 편성비율의 범위에서 제1항의 홍보영상을 채널별로 송출하도록 요청할 수 있다.

③ 보건복지부장관은 「방송법」 제2조제12호의 전광판방송사업자에게 같은 법 제73조제4항에 따라 대통령령으로 정하는 비상업적 공익광고 편성비율의 범위에서 제1항의 홍보영상을 전광판으로 송출하도록 요청할 수 있다.

④ 제2항에 따른 방송사업자와 제3항에 따른 전광판방송사업자는 제1항의 홍보영상 외에 독자적인 홍보영상을 제작하여 송출할 수 있다. 이 경우 보건복지부장관에게 필요한 협조 및 지원

조항을 두어, 국가와 지방자치단체에게 학생, 공무원, 근로자, 그 밖의 일반 국민 등을 대상으로 장애인에 대한 인식개선을 위한 교육 및 공익광고 등 홍보사업을 실시하도록 하는 등의 규정이 이미 존재하고 있음을 참고할 필요가 있을 것으로 보임⁴³⁾.

“제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026)”에서도 심리적 장애물 없는 환경조성을 목표로 교통약자 이동권에 대한 홍보자료 배포 및 국민 참여형 인식개선 행사 개최 등에 관한 사항을 「장애인복지법」에 따른 ‘장애인 인식개선 교육’에 포함하는 내용을 검토하도록 하고 있음⁴⁴⁾.

따라서, 동 법에 ‘교통약자 이동권에 관한 인식개선’에 관한 내용을 별도로 신설할지, 아니면 「장애인복지법」에 따른 교육 및 홍보 등의 내용에 교통약자 이동권에 관한 내용을 포함하는 것이 효과적일지 검토가 필요할 것으로 보임.

한편, 국토교통부에서는 교통수단 등을 소관하는 부처가 국토교통부, 해양수산부 등 다양하므로 홍보사업 실시의 주체를 국토교통부장관이 아닌 국가로 수정이 필요하다는 입장임.

을 요청할 수 있다.

43) 「장애인복지법」 제25조제2항에서는 국가기관 및 지방자치단체의 장, 어린이집, 각급 학교의 장, 그 밖에 대통령령으로 정하는 교육기관 및 공공단체(이하 “국가기관등”)의 장은 **매년 소속 직원·학생을 대상으로 장애인에 대한 인식개선을 위한 교육**(이하 “인식개선교육”)을 실시하고, 그 결과를 보건복지부장관에게 제출하도록 의무화되어 있음.

이에 따라 **국회의원 및 보좌직원도 국회 소속으로 동 장애인 인식개선교육의 대상임.**

44) 국토교통부에 따르면 현재까지 추진된 사항은 없으며 향후 검토 및 협의를 예정중에 있다는 설명임.

다음으로, 안 제6조제2항에서는 교통약자의 이동권 실태를 파악하기 위한 모니터링 및 조사·연구사업 실시 의무화에 관한 사항을 신설하고 있음.

현행법 제25조에서는 국토교통부장관이 교통약자의 이동편의 증진을 위한 정책을 효과적으로 수립하는 데 필요한 기초자료로 활용하기 위하여 교통약자 이동실태에 관한 조사를 하도록 규정하고 있으며, 이에 근거하여 매년 ‘교통약자 이동편의 실태조사’를 수행하여 발표하고 있음.

개정안에서도 안 제52조에 현행 제25조와 같은 실태조사에 관한 내용을 두고 있어, 안 제6조제2항과 중복적인 측면이 있는 것으로 보임. 이러한 이동권 실태조사는 사회적 인식개선 만이 아니라 교통약자 이동편의 증진 전반에 대한 기초조사로 이루어질 것임을 고려할 때, 안 제6조제2항에 위치하는 것보다는 안 제8장 조사 및 연구에 포함되어 있는 안 제52조 실태조사 조항에서 규정하는 것이 더욱 적절할 것으로 보임.

다음으로, 안 제6조제3항은 교육 및 공익광고 등 홍보사업 및 모니터링 및 조사·연구사업에 대한 공공기관 또는 교통약자 이동권 관련 단체·법인에의 위탁근거와 재정지원 근거를 마련하려는 것임.

유사 입법례를 살펴보면, 「장애인복지법」 제25조제10항⁴⁵⁾에서는 보

45) 「장애인복지법」

제25조(사회적 인식개선 등) ⑩ 보건복지부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 업무를 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관 중 장애인 복지향상을 설

건복지부장관이 인식개선교육 실시 결과에 대한 점검, 전문강사 양성 및 교육프로그램 개발 등에 관한 업무를 장애인 복지향상을 설립목적으로 하는 공공기관에 위탁할 수 있도록 하고, 필요 경비에 대한 재정 지원 근거를 두고 있음.

따라서, 안 제6조를 입법에 반영하는 경우, 「장애인복지법」의 입법례를 참고할 수 있을 것으로 보임.

립목적으로 하는 공공기관에 위탁할 수 있다. 이 경우 보건복지부장관은 예산의 범위에서 업무 수행에 필요한 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다. <신설 2019. 12. 3.>

1. 제3항 및 제4항에 따른 인식개선교육 실시 결과에 대한 점검과 관리자 특별교육
2. 제7항에 따른 전문강사 양성 및 교육프로그램 개발·보급
3. 제8항에 따른 인식개선교육 정보시스템 구축·운영

4) 국가·광역·기초 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등(안 제7조 부터 제10조까지)

개정안은 현행 ‘교통약자 이동편의 증진계획’의 체계를, ①국토교통부장관이 수립하는 ‘국가 교통약자 이동편의 증진계획’, ②시·도지사가 수립하는 ‘광역 교통약자 이동편의 증진계획’, ③시장·군수·구청장이 수립하는 ‘기초 교통약자 이동편의 증진계획’의 3단계로 개편하려는 것임.

또한, 계획수립 시 사전에 관련 단체 등의 의견을 듣거나 협의하는 절차를 추가하려는 것임.

현 행	개 정 안
제6조(교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등) ① 국토교통부장관은 교통약자의 이동편의 증진을 위한 5년 단위의 계획(이하 “교통약자 이동편의 증진계획”이라 한다)을 수립하여야 한다 ② 교통약자 이동편의 증진계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 교통약자 이동편의 증진정책의 기본방향 및 목표에 관한 사항 2. 이동편의시설의 설치 및 관리 실태 3. 보행환경 실태 4. 이동편의시설의 개선과 확충에 관한 사항 5. 저상(底床)버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스의 도입에 관한 사항	제7조(<u>국가</u> 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등) ① (현행과 같음) ② 교통약자 이동편의 증진계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. ~ 4. (현행과 같음) 5. 저상(底床)버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스 <u>도입 및 도로</u>

현행	개정안
6. 보행환경 개선에 관한 사항 <u>7. 특별교통수단 도입에 관한 사항</u> <u>7의2. 특별교통수단 운영의 지역 간 연계 등 교통약자의 이동권 확대에 관한 사항</u> <u>< 신설 ></u> <u>< 신설 ></u> 8. 교통약자 이동편의 증진계획의 추진 재원(財源) 조달 방안 9. 그 밖에 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 대통령령으로 정하는 사항 ③ 국토교통부장관은 교통약자 이동편의 증진계획을 수립할 때에는 미리 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사의 의견을 들은 후 「국가통합교통체계효율화법」 제106조에 따른 국가교통위원회(이하 “국가교통위원회”라 한다)의 심의를 거쳐야 한다. 수립된 교통약자 이동편의 증진계획을 변경할 때에도 또한 같다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다. <u>< 신설 ></u>	<u>개선 등에 관한 사항</u> 6. 보행환경 개선에 관한 사항 <u>7. 교통약자 이동지원차량 도입 및 지역 간 연계에 관한 사항</u> <u>8. 점자안내판 설치, 문자 또는 수어 표시 지원, 이해하기 쉬운 표지 제공 등 교통 정보 접근에 관한 사항</u> <u>9. 자율주행차량 등 미래 교통수단 이용 및 기술 활용한 교통 정보 접근 향상에 관한 사항</u> <u>10. (현행 제8호와 같음)</u> <u>11. (현행 제9호와 같음)</u> ③ (현행과 같음) ④ 국토교통부장관은 <u>제3항에 따라 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하거나 변경할 때에는 국가교통위원</u>

현행	개정안
④ 국토교통부장관은 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사에게 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 또는 변경을 위하여 필요한 자료의 제출을 요구할 수 있다. 이 경우 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사는 특별한 사유가 없으면 요구에 따라야 한다. ⑤ 국토교통부장관은 제3항에 따라 수립 또는 변경된 교통약자 이동편의 증진계획을 대통령령으로 정하는 바에 따라 고시하고 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사에게 알려야 한다. 제7조(지방교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등) ① <u>특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장(이하 “시장”이라 한다) 이나 군수(광역시에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 같다)는</u> 교통약자 이동편의 증진계획에 따라 관할 지역에 있는 교통약자의 이동편의 증진을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민과 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 지방교통약자 이동편의 증진계획(이	<u>회의 심의 전에 공청회를 열어 주민, 관계 전문가 및 단체 등으로부터 의견을 들어야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.</u> ⑤ (현행 제4항과 같음) ⑥ (현행 제5항과 같음) 제8조(광역 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등) ① <u>시·도지사는</u> 관할 지역에 있는 교통약자의 이동편의 증진을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민과 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 <u>광역 교통약자 이동편의 증진계획</u>(이하 “광역 교통약자 이동편의 증진계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.

현행	개정안
하 “<u>지방교통약자 이동편의 증진계획</u>”이라 한다)을 수립하여야 한다. 다만, 시장이나 군수가 지방교통약자 이동편의 증진계획의 내용을 다른 교통 관련 계획에 반영하여 수립한 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받아 해당 지방교통약자 이동편의 증진계획을 따로 수립하지 아니할 수 있다. ② <u>지방교통약자</u> 이동편의 증진계획에는 제6조제2항 각 호의 사항과 관한 지방자치단체의 지역적 특성을 고려한 교통약자의 이동편의 증진에 관한 사항이 포함되어야 한다. ③ <u>시장이나 군수가 지방교통약자</u> 이동편의 증진계획을 수립할 때에는 미리 <u>관계 교통행정기관과 협의</u>하여야 한다. ④ <u>특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사</u>는 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립하려면 「국가통합교통체계효율화법」 제110조에 따른 지방교통위원회(이하 “지방교통위원회”라 한다)의 심의를 받아야 한다. ⑤ <u>시장이나 군수가</u> 제3항 및 제4항에 따라 <u>지방교통약자</u> 이동편의 증진계획을 수립하였을 때에는 <u>대통령령으로 정하는 바에 따라 특별시장·</u>	② <u>광역 교통약자</u> 이동편의 증진계획에는 제7조제2항 각 호의 사항과 관한 지방자치단체의 지역적 특성을 고려한 교통약자의 이동편의 증진에 관한 사항이 포함되어야 한다. ③ <u>시·도지사가 광역 교통약자</u> 이동편의 증진계획을 수립할 때에는 미리 <u>관계 교통행정기관 및 관련 단체와 협의</u>하여야 한다. ④ <u>시·도지사가 광역 교통약자</u> 이동편의 증진계획을 수립하려면 <u>미리 관련 단체의 의견을 들은 후</u> 「국가통합교통체계효율화법」 제110조에 따른 지방교통위원회(이하 “지방교통위원회”라 한다)의 심의를 받아야 한다. ⑤ <u>시·도지사가</u> 제3항 및 제4항에 따라 <u>광역 교통약자</u> 이동편의 증진계획을 수립하였을 때에는 <u>국토교통부장관에게 해당 계획을 제출</u>하여야

현 행	개 정 안
<u>광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사</u>는 <u>국토교통부장관</u>에게, <u>시장(특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사</u>는 제외한다) 또는 <u>군수</u>는 <u>도지사</u>에게 각각 이를 제출하여야 한다. ⑥ <u>국토교통부장관</u>이나 <u>도지사</u>는 제5항에 따라 <u>지방교통약자</u> 이동편의 증진계획을 받으면 교통약자 이동편의 증진계획에 부합하는지 등을 검토한 후 부합하지 아니한 내용이 있거나 <u>지방교통약자</u> 이동편의 증진계획 간의 연계성 및 통합성을 유지하기 위하여 필요하다고 판단되는 내용이 있을 때에는 국가교통위원회 또는 지방교통위원회의 심의를 거쳐 해당 <u>시장</u>이나 <u>군수</u>에게 <u>지방교통약자</u> 이동편의 증진계획의 수정·보완을 요청할 수 있다. ⑦ <u>시장</u>이나 <u>군수</u>는 제6항에 따른 요청이 없으면 제5항에 따라 제출한 <u>지방교통약자</u> 이동편의 증진계획을 확정하며, 제6항에 따른 요청을 받았을 때에는 특별한 사유가 없으면 요청받은 내용을 반영하여 <u>지방교통약자</u> 이동편의 증진계획을 확정하여야 한다. ⑧ <u>시장</u>이나 <u>군수</u>는 제7항에 따라 <u>지방교통약자</u> 이동편의 증진계획을 확정할 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 내용을 고시하고 일반	한다. ⑥ <u>국토교통부장관</u>이 제5항에 따라 <u>광역시 교통약자</u> 이동편의 증진계획을 받으면 교통약자 이동편의 증진계획에 부합하는지 등을 검토한 후 부합하지 아니한 내용이 있거나 <u>광역시 교통약자</u> 이동편의 증진계획 간의 연계성 및 통합성을 유지하기 위하여 필요하다고 판단되는 내용이 있을 때에는 <u>국가교통위원회 또는 지방교통위원회의 심의</u>를 거쳐 해당 <u>시·도지사</u>에게 <u>광역시 교통약자</u> 이동편의 증진계획의 수정·보완을 요청할 수 있다. ⑦ <u>시·도지사</u>는 제6항에 따른 요청이 없으면 제5항에 따라 제출한 <u>광역시 교통약자</u> 이동편의 증진계획을 확정하고, 제6항에 따른 요청을 받았을 때에는 특별한 사유가 없으면 요청받은 내용을 반영하여 <u>광역시 교통약자</u> 이동편의 증진계획을 확정하여야 한다. ⑧ <u>시·도지사</u>가 제7항에 따라 <u>광역시 교통약자</u> 이동편의 증진계획을 확정할 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 내용을 고시하고 일반인

현행	개정안
인이 열람할 수 있도록 하여야 한다. ⑨ <u>시장이나 군수</u>는 <u>교통약자 이동편의 증진계획</u>이 변경되거나 <u>지방교통약자 이동편의 증진계획</u>에 포함된 사항을 변경할 필요가 있는 경우에는 <u>지방교통약자 이동편의 증진계획</u>을 변경할 수 있다. ⑩ <u>지방교통약자 이동편의 증진계획</u>의 변경에 관하여는 제3항부터 제8항까지의 규정을 준용한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다. 제7조의2(교통약자 이동편의 증진 지원계획의 수립 등) ① <u>도지사</u>는 <u>교통약자 이동편의 증진계획</u> 및 <u>지방교통약자 이동편의 증진계획</u>의 <u>실시를 지원하기 위하여</u> 대통령령으로 정하는 바에 따라 5년 단위의 <u>교통약자 이동편의 증진 지원계획(이하 “교통약자 이동편의 증진 지원계획”이라 한다)</u>을 수립하여야 한다. ② <u>교통약자 이동편의 증진 지원계획</u>에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. <u>관할 행정구역 내 시·군의 교통</u>	이 열람할 수 있도록 하여야 한다. ⑨ <u>시·도지사가</u> <u>교통약자 이동편의 증진계획</u>이 변경되거나 <u>광역교통약자 이동편의 증진계획</u>에 포함된 사항을 변경할 필요가 있는 경우에는 <u>광역교통약자 이동편의 증진계획</u>을 변경할 수 있다. ⑩ <u>광역교통약자 이동편의 증진계획</u>의 변경에 관하여는 제3항부터 제8항까지를 준용한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다. 제9조(기초 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등) ① <u>시장·군수·구청장은</u> <u>교통약자 이동편의 증진계획</u> 및 <u>광역교통약자 이동편의 증진계획</u>의 <u>실시를 지원하고, 관할 지역의 교통약자의 이동편의 증진을 위하여</u> 대통령령으로 정하는 바에 따라 5년 단위의 <u>기초교통약자 이동편의 증진계획(이하 “기초교통약자 이동편의 증진계획”이라 한다)</u>을 수립하여야 한다. ② <u>기초교통약자 이동편의 증진계획</u>에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. <u>시·군·구의 교통약자이동편의</u>

현행	개정안
약자이동편의시설 설치·관리 지원에 관한 사항 및 시·군 간 균형적 지원에 관한 사항 2. <u>특별교통수단 도입·확충 지원에 관한 사항</u> 3. <u>광역이동지원센터 운영 등 특별교통수단의 광역적 이용을 위한 협력체계 구축 방안</u> ③ <u>도지사가 교통약자 이동편의 증진 지원계획을 수립하고자 하는 때에는 미리 국토교통부장관 및 관할하는 행정구역 내의 시장·군수와 협의하여야 한다.</u> 수립된 <u>교통약자 이동편의 증진 지원계획을 변경하고자 하는 때에도 또한 같다.</u> 제8조(연차별 시행계획의 수립) ① <u>시장이나 군수는 지방교통약자 이동편의 증진계획을 집행하기 위한 연차별 시행계획을 수립하여야 한다.</u> ② 제1항에 따른 연차별 시행계획의 수립·변경·시행 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	시설 설치·관리 지원에 관한 사항 및 시·군·구 간 균형적 지원에 관한 사항 2. <u>시·군·구 교통약자 이동지원 차량 운영에 관한 사항</u> 3. <u>시·군·구 교통약자 이동지원 차량 운전원 확충과 지원에 관한 사항</u> 4. <u>저상버스 도입 및 예외노선 관련 지방도 개선에 관한 사항</u> 5. <u>기초이동지원센터 운영 등 교통약자 이동지원 차량의 광역적 이용을 위한 협력체계 구축 방안</u> ③ <u>시장·군수·구청장이 기초 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하고자 하는 때에는 미리 국토교통부장관 및 관할 시, 관련 단체와 협의하여야 한다.</u> 수립된 <u>기초 교통약자 이동편의 증진계획을 변경하고자 하는 때에도 또한 같다.</u> 제10조(연차별 시행계획의 수립) ① <u>지방자치단체의 장은 지방자치단체의 교통약자 이동편의 증진계획(이하 “지방 교통약자 이동편의 증진계획”이라 한다)을 집행하기 위한 연차별 시행계획을 수립하여야 한다.</u> ② (현행과 같음)

가. 현행법과 개정안에 따른 교통약자 이동편의 증진계획의 체계 비교

현행법 제6조에서는 국토교통부장관이 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 5년 단위의 “교통약자 이동편의 증진계획”을 수립하고, 현행법 제7조에서는 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장(이하 “시장”) 이나 군수(광역시에 있는 군의 군수는 제외)가 국토교통부장관이 수립한 교통약자 이동편의 증진계획에 따라 관할 지역에 있는 교통약자의 이동편의 증진을 촉진하기 위하여 주민과 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 “지방교통약자 이동편의 증진계획”을 수립하도록 하고 있음.

또한, 현행법 제7조의2에서는 도지사가 교통약자 이동편의 증진계획 및 지방교통약자 이동편의 증진계획의 실시를 지원하기 위하여 5년 단위의 “교통약자 이동편의 증진 지원계획”을 수립하도록 하고 있음.

그리고 현행법 제8조에 따라 시장이나 군수는 지방교통약자 이동편의 증진계획을 집행하기 위한 연차별 시행계획을 수립하도록 되어 있음.

현행법 상의 교통약자 이동편의 증진계획의 체계를 정리하면 다음과 같음.

<현행법 상의 교통약자 이동편의 증진계획 수립 절차>

구 분	수립권자	사전절차	심의	고시 등
교통약자 이동편의 증진계획	국토교통부장관	관계 중앙행정기관의 장, 시·도지사 의견	국가교통위원회* 심의	고시 및 관계 중앙 행정기관의 장과 시·도지사 통보
지방교통약자 이동편의 증진계획	시장(특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장)이나 군수(광역시 군수 제외)	주민과 관계 전문가 의견, 관계 교통 행정기관 협의	지방교통위원회* * 심의	국토교통부장관 또는 도지사 제출 (수정·보완 요청 가능) 고시 및 일반인 열람
교통약자 이동편의 증진 지원계획	도지사	국토교통부장관 및 관할하는 행정구역 내 시장·군수와 협의	-	-
연차별 시행계획	시장이나 군수	-	-	-

* 「국가통합교통체계효율화법」 제106조

** 「국가통합교통체계효율화법」 제110조

개정안은 ‘교통약자 이동편의 증진계획’ 체계를 국토교통부장관이 수립하는 ‘(국가) 교통약자 이동편의 증진계획’(안 제7조), 시·도지사가 수립하는 ‘광역 교통약자 이동편의 증진계획’(안 제8조), 시장·군수·구청장이 수립하는 ‘기초 교통약자 이동편의 증진계획’(안 제9조)으로 개편하려는 것임.

개정안에 따른 교통약자 이동편의 증진계획의 체계는 다음과 같음.

<개정안에 따른 교통약자 이동편의 증진계획 수립 절차>

구 분	수립권자	사전절차	심의	고시 등
(국가) 교통약자 이동편의 증진계획	국토교통부장관	관계 중앙행정기관의 장, 시·도지사	국가교통위원회 심의	고시 및 관계 중앙 행정기관의 장과

구 분	수립권자	사전절차	심의	고시 등
		의견, 공청회 개최(주민, 관계 전문가 및 단체 의견)		시·도지사 통보
광역 교통약자 이동편의 증진계획	시·도지사	주민과 관계 전문가 의견, 관계 교통 행정기관 협의 관련 단체 협의 관련 단체 의견	지방교통위원회 심의	국토교통부장관 에게 제출 (수정·보완 요청 가능) 고시 및 일반일 열람
기초 교통약자 이동편의 증진계획	시장·군수· 구청장	국토교통부장관, 관할 시, 관련 단체와 협의	-	-
연차별 시행계획	지방자치단체의 장	-	-	-

현행법은 국토교통부장관이 교통약자 이동편의 증진계획을 세우면, 시장(특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장)이나 군수(광역시 군수는 제외)가 바로 이에 따라 지방교통약자 이동편의 증진계획을 세우도록 하고, 광역자치단체장인 도지사는 교통약자 이동편의 증진을 지원하는 계획을 수립하도록 하고 있음.

이에 따라 특별시에 속하는 자치구청장과 광역시에 속하는 자치구청장·군수는 지방교통약자 이동편의 증진계획의 수립 주체에서 제외되어 있으며, 도의 경우에는 광역지방자치단체장인 도지사가 아니라 도에 속하는 시장이나 군수가 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립하는 주체로 되어있음⁴⁶⁾.

46) 국토교통부에 따르면, 2006년 「교통약자법」 제정 당시, 버스·택시의 경우 일반적으로 「여객자동차 운수사업법(법률 제7712호 등)」 제67조에 따라 도지사는 같은법 제4조에 따른 면허 등의 업무를 시장·군수에게 위임하였고, 특별시장·광역시장의 경우는 구청장에게 업무를 위임하지

이에 따라 경기도와 같은 도 지역에서는 도에 속하는 기초지방자치단체인 시·군이 각각 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립하고 있어, 같은 광역 지방자치단체에 속하면서도 교통약자가 주거하는 시·군의 정책과 재정적 능력에 따라 이용할 수 있는 교통수단과 서비스에 차별이 있을 수 있음.

현행법에서는 이러한 같은 도 내에서의 시·군 간 편차를 줄이고 광역적 이용을 위한 협력적인 체계 구축 등을 위하여 제7조의2에서 도지사가 5년 단위의 ‘교통약자 이동편의 증진 지원계획’을 수립하도록 하고 있는 구조임.

개정안은 이처럼 혼재된 교통약자 이동편의 증진계획 수립 주체를 국가-광역-기초로 현행 지방자치단체의 체계와 맞게 구분하여 명확히 정리하려는 취지로 이해됨⁴⁷⁾.

즉, 개정안은 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도와 도(道)가 광역지방자치단체로서 동일하게 먼저 광역 교통약자 이동편의 증진계획을 수립[시·도지사(특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치

않아 버스·택시의 면허 업무를 특별시장·광역시장·시장·군수가 수행하게 되었으며, 「교통약자법」에서도 특별교통수단 업무의 책임을 입법례 및 행정적 관례에 따라 특별시장·광역시장·시장·군수에게 부여한 것으로 판단된다는 설명임.

47) 「지방자치법」

제2조(지방자치단체의 종류) ① 지방자치단체는 다음의 두 가지 종류로 구분한다.

1. 특별시, 광역시, 특별자치시, 도, 특별자치도
2. 시, 군, 구

도지사) 수립」하고, 이에 따라 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말함)⁴⁸⁾이 기초 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하는 체계로 개편하여 광역과 기초 지방자치단체의 권한과 의무를 명확하게 구분하려는 것으로 보임.

< 교통약자 이동편의 증진계획 개편 >

현행법	개정안
국가 교통약자 이동편의 증진계획 (국토교통부장관)	국가 교통약자 이동편의 증진계획 (국토교통부장관)
지방교통약자 이동편의 증진계획 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 도(道) 내 시장·군수	광역 교통약자 이동편의 증진계획 (특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사)
교통약자 이동편의 증진 지원계획 (도지사)	기초 교통약자 이동편의 증진계획 (시장·군수·구청장)

한편, 현행법 제7조제1항 단서 조항에서는 시장이나 군수가 지방교통약자 이동편의 증진계획의 내용을 다른 교통관련 계획에 반영하여 수립한 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받아 해당 지방교통약자 이동편의 증진계획을 따로 수립하지 않을 수 있는데,

48) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

6. “교통행정기관”이란 교통수단의 운행·운항 또는 여객시설의 설치·운영에 관하여 교통사업자를 지도·감독하는 중앙행정기관의 장, 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다) 또는 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)을 말한다.

*개정안 제2조제6호 동일

개정안에서는 이와 같은 단서 규정을 삭제하여 반드시 개별 지방자치단체 별로 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하도록 하였음.

개정안은 국가 및 지방자치단체의 역할을 명확하게 하고 교통약자의 이동권 보장을 위한 정책 수립과 이행을 강화하여 교통약자가 보다 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 지원하는 체계를 강화하는 측면에서 긍정적인 효과가 있을 것으로 보임.

다만, 현행법 체계에서는 버스·도시철도 등 교통수단의 인·허가와 특별교통수단의 운행의 주체인 ‘시장이나 군수(광역시+기초시·군)’가 지방교통약자 이동편의 증진계획 수립의 주체로 서로 일치하고 있는데, 개정안과 같이 증진계획 주체를 개편하는 경우 교통수단 인·허가권자와 이동편의 증진계획 수립 주체가 불일치하는 경우가 발생할 것으로 예상됨.

이와 관련하여 국토교통부는 버스·도시철도·특별교통수단의 인·허가권을 갖고있는 시·군(광역시+기초시·군)이 증진계획을 수립하고 도는 보조금 배분 등 지원계획을 수립하는 현 체계가 바람직하다는 입장임.

다음으로는, 개정안의 내용을 내용·절차적 측면에서 나누어 살펴볼도록 하겠음.

나. 단계별 교통약자 이동편의 증진계획의 내용적 개정사항 검토

개정안의 단계별 교통약자 이동편의 증진계획의 내용적인 측면을 살펴보면 다음과 같음.

① 국가 교통약자 이동편의 증진계획 개정 사항

개정안은 국토교통부장관이 수립하는 국가 교통약자 이동편의 증진 계획에 포함되어야 하는 내용으로, 현행법 제6조제2항에 따른 내용 외에 ①‘도로 개선 등에 관한 사항’, ②‘점자안내판 설치, 문자 또는 수어 표시 지원, 이해하기 쉬운 표지 제공 등 교통 정보 접근에 관한 사항’, ③ ‘자율주행차량 등 미래 교통수단 이용 및 기술 활용한 교통 정보 접근 향상에 관한 사항’을 추가하였음.

또한, 현행법 제6조제2항제7호의 ‘특별교통수단 도입에 관한 사항’ 및 제6조제2항제7호의2 ‘특별교통수단 운영의 지역 간 연계 등 교통약자의 이동권 확대에 관한 사항’을 안 제7조제2항제7호에서는 ‘교통약자 이동 지원차량 도입 및 지역 간 연계에 관한 사항’으로 개정하고 있음.

먼저, 현행법 제6조제2항제5호에서는 ‘저상(底床)버스 및 휠체어 탑 승설비를 장착한 버스의 도입에 관한 사항’을 증진계획에 포함하도록 하고 있는데, 안 제7조제2항제5호에서는 여기에 추가하여 ‘도로 개선 등에 관한 사항’도 같이 포함하도록 하고 있음.

이와 관련하여 안 제28조제7항에서는 노선버스 운송사업자가 노선 버스를 대·폐차하는 경우 저상버스로 도입하는 의무를 두면서, 단서로 도로의 구조·시설 등이 저상 버스의 운행에 적합하지 아니하는 경우 유보할 수 있는 규정을 두고 있으며, 안 제28조제8항은 지방자치단체가 3년 내 관련 도로를 개선하거나 우회노선 등 대안을 마련하도록 의무를 두고 있음.

안 제7조제2항제5호는 안 제28조제8항에 관한 내용을 증진계획에도 포함하도록 하려는 취지로 이해됨.

다음으로, 안 제7조제2항제8호는 ‘점자안내판 설치, 문자 또는 수어 표시 지원, 이해하기 쉬운 표지 제공 등 교통 정보 접근에 관한 사항’을 증진계획에 추가하도록 하고 있으며, 안 제7조제2항제9호에서는 ‘자율주행차량 등 미래 교통수단 이용 및 기술 활용한 교통 정보 접근 향상에 관한 사항’을 추가하고 있음.

이는 휠체어 이용자 등의 물리적 불편을 해소하는 이동편의시설의 설치·관리 운영만이 아니라, 교통 정보에의 접근과 관련된 사항도 교통약자 이동편의 증진의 중요한 요소로 증진계획에 포함하도록 하고,

현재 자율주행차량, 드론택시 등 미래 교통수단이 점차 주목받고 있는

상황에서 이를 장애인 이동권과 관련하여 선제적으로 정책을 수립하도록 명시적으로 포함하려는 취지로 이해됨.

특히, 교통약자도 편리하게 이용할 수 있는 보편적인 교통수단 디자인이나 설계를 위해서는 미래교통수단이 상용화되기 이전부터 교통약자를 고려한 개념과 설계가 반영되어야 할 것을 감안할 때 개정안의 취지는 바람직한 것으로 보임.

국토교통부는 교통정보 접근에 관한 사항은 현행법 제6조제2항제2호(개정안 제7조제2항제2호 동일) ‘이동편의시설의 설치 및 관리 실태’ 항목에 관련 내용을 포함하고 있어 제8호 신설이 아닌 개정안 제7조제2항제2호에 교통정보 접근에 대한 예시를 추가하는 방안이 필요하고,

미래교통수단 관련은 “제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026년도)”의 세부과제 내용으로 ‘교통약자 이동지원을 위한 자율주행 모빌리티서비스 개발⁴⁹⁾’ 등 내용이 이미 포함되어 있으므로 개정안에 동의한다는 입장임.

49) 도시규모 리빙랩에서 교통약자 이동지원을 위한 자율주행 및 원격제어를 통한 모빌리티서비스 개발 및 실증’(~'26년), 「자율주행기술개발혁신사업」의 ‘교통약자 이동지원 모빌리티 서비스 기술 개발’과 연계하여 휠체어 탑승가능 자율주행차량 실증운영

② 광역 교통약자 이동편의 증진계획 및 기초 교통약자 증진계획 개정사항

안 제8조제2항에서는 광역 교통약자 이동편의 증진계획에, 안 제7조 제2항의 국가 교통약자 이동편의 증진계획에 포함되어야 하는 내용과 함께 관할 지방자치단체의 지역적 특성을 고려한 교통약자의 이동편의 증진에 관한 사항이 포함되도록 하고 있음.

안 제9조제2항에 따른 기초 교통약자 이동편의 증진계획의 내용에는 ① 시·군·구의 교통약자이동편의시설 설치·관리 지원에 관한 사항 및 시·군·구 간 균형적 지원에 관한 사항, ② 시·군·구 교통약자 이동지원 차량 운영에 관한 사항, ③ 시·군·구 교통약자 이동지원 차량 운전원 확충과 지원에 관한 사항, ④ 저상버스 도입 및 예외노선 관련 지방도 개선에 관한 사항, ⑤ 기초이동지원센터 운영 등 교통약자 이동지원 차량의 광역적 이용을 위한 협력체계 구축 방안이 포함됨.

이는 현행법 제7조의2제2항에 따라 도지사가 수립하는 교통약자 이동편의 증진 지원계획에 포함되어 있는, 1) 관할 행정구역 내 시·군의 교통약자이동편의시설 설치·관리 지원에 관한 사항 및 시·군 간 균형적 지원에 관한 사항, 2) 특별교통수단 도입·확충 지원에 관한 사항, 3) 광역이동지원센터 운영 등 특별교통수단의 광역적 이용을 위한 협력 체계 구축 방안의 내용 중 ‘특별교통수단’ 관련을 ‘교통약자 이동지원

차량' 관련으로 수정하고, 교통약자 이동지원 차량 운전원 확충 등의 내용과 저상버스 도입 및 예외 노선 관련 지방도 개선에 관한 사항을 추가한 것임.

그런데, 이러한 '광역'과 '기초' 교통약자 이동편의 증진계획의 내용 배분에 대해서는 다음과 같은 점에서 검토가 필요할 것으로 보임.

먼저, 내용적인 면에서 현행법의 '지방교통약자 이동편의 증진계획'은 개정안의 '광역교통약자 이동편의 증진계획'과 유사하고, 현행법의 '교통약자 이동편의 증진 지원계획'의 내용과 개정안의 '기초교통약자 이동편의 증진계획'의 내용이 유사함.

그런데, 수립 주체에는 변동이 있음. '광역교통약자 이동편의 증진계획'은 수립주체가 현행 시장(특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장)이나 군수(광역시 군수 제외)에서, 시·도지사(특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사)로 변경됨.

즉, 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사는 동일하나, 도지사가 추가되고 시장과 군수는 제외됨. '광역교통약자 이동편의 증진계획'의 주체에서 제외된 시장·군수에 더해 광역시 내 군수 그리고 자치구의 구청장은 기초 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 주체가 됨.

따라서, 예를 들어 서울시 같은 경우에는 현행법에 따라 서울시장은 ‘지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립’하며, 서울시의 자치구청장은 계획수립 의무가 없으나,

개정안에 따라서는 서울시장은 ‘광역교통약자 이동편의 증진계획’을 수립하여야 하고, 서울시 자치구청장은 ‘기초 교통약자 이동편의 증진계획’을 별도로 수립하여야 하는 의무가 신설됨.

경기도의 경우에는 현행법에 따라 ‘교통약자 이동편의 증진 지원계획’을 수립하고 있었으나, 개정안에 따라서는 ‘광역 교통약자 이동편의 증진계획’을 수립하여야 하며,

또한, 현행법에 따라 ‘지방교통약자 이동편의 증진계획’을 수립하고 있던 도에 속하는 시장과 군수는 ‘기초 교통약자 이동편의 증진계획’을 새롭게 수립하여야 함.

< 현행법과 개정안에 따른 증진계획 수립 주체 >

구분	현행법	개정안
특별시장·광역시장· 특별자치시장·특별자치도지사	지방교통약자 이동편의 증진 계획	광역 교통약자 이동편의 증진 계획
도지사	교통약자 이동편의 증진 지원 계획	광역 교통약자 이동편의 증진 계획
도(道) 내 시장·군수	지방교통약자 이동편의 증진 계획	기초 교통약자 이동편의 증진 계획
특별시·광역시 내 자치구청장 또는 군수	해당 없음	기초 교통약자 이동편의 증진 계획

* 참고로, 제주특별자치도는 특별자치도 내에 지자체인 시·군이 없으나, 강원특별자치도나 전북특별자치도는 특별자치도 내에 지자체인 시·군이 존재하는 차이가 있음.

개정안의 ‘기초 교통약자 이동편의 증진계획’은 현행법에 따른 도의 ‘교통약자 이동편의 증진 지원계획’의 내용과 유사한바, 개정안에서는 광역 지자체가 관할 지역의 교통약자 이동편의 증진계획을 세우고, 기초 지자체가 이를 지원하는 구조로 되어있음.

따라서 경기도 같은 경우 광역 지방자치단체의 장인 경기도지사가 증진계획을 수립하고, 기초 지방자치단체의 장인 도 내의 시장이나 군수가 경기도지사가 수립한 증진계획을 지원하는 계획을 수립하도록 되어 둘의 역할이 바뀌는 것으로 이해됨.

이를 세부적으로 살펴보면, 개정안은 현행법에서는 도지사가 수립하는 교통약자 이동편의 증진 지원계획에 포함되도록 되어 있는 ‘시·군간 균형적 지원에 관한 사항’을 시장·군수·구청장이 수립하는 기초 증진

계획에서 ‘시·군·구 간 균형적 지원에 관한 사항’으로 포함하고 있음.

그런데 현행법에서 시·군 간 균형적 지원에 관한 사항이 들어간 이유는, 현행법에서는 도의 경우 광역 지방자치단체장이 아닌 도 내의 시장이나 군수가 각 시·군 별 지방교통약자 이동편의 증진계획을 별도로 정하고 있음에 따라 같은 도 내에서도 서로 격차가 벌어질 수 있는 점을 고려하여 들어간 내용으로 보여짐.

또한, 현행법 제7조의2제2항제3호의 광역이동지원센터 운영 등 특별교통수단의 광역적 이용을 위한 협력체계 구축 방안도 마찬가지로, 현행법에서 시·군 별로 이루어지는 지방교통약자 이동편의 증진 정책을 도지사가 광역 지방자치단체의 장으로서 지원하고 관리·감독할 수 있는 방안으로 들어간 것으로 보여짐.

따라서 개정안에서 기초 증진계획에 들어가 있는 시·군·구 간 균형적 지원이나 광역적 협력체계 구축 방안 등과 같은 광역지방자치단체에서 수립하는 것이 적절한 내용은, 개정안 제8조의 광역 교통약자 이동편의 증진계획에 포함될 내용으로 수정하는 것을 검토할 필요성이 있는 것으로 보임.

한편, 안 제9조제2항제3호의 시·군·구 교통약자 이동지원 차량 운전원

확충과 지원에 관한 사항과, 같은항 제4호의 저상버스 도입 및 예외 노선 관련 지방도 개선에 관한 사항도 기초 지자체의 예산 확보 가능성 등을 고려할 때 기초 단계에서 계획을 하는 것보다 광역 단계에서 계획을 수립하는 것이 적절할 수 있는바 이에 대해서도 검토가 필요할 것으로 보여짐.

<개정안에 따른 ‘광역’ 과 ‘기초’ 교통약자 이동편의 증진계획 포함 내용 비교 >

광역 교통약자 이동편의 증진계획	기초 교통약자 이동편의 증진계획
- (국가) 교통약자 이동편의 증진계획 각 호의 사항 1. 교통약자 이동편의 증진정책의 기본방향 및 목표에 관한 사항 2. 이동편의시설의 설치 및 관리 실태 3. 보행환경 실태 4. 이동편의시설의 개선과 확충에 관한 사항 5. 저상(底床)버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스 도입 및 도로 개선 등에 관한 사항 6. 보행환경 개선에 관한 사항 7. 교통약자 이동지원차량 도입 및 지역 간 연계에 관한 사항 8. 점자안내판 설치, 문자 또는 수어 표시 지원, 이해하기 쉬운 표지 제공 등 교통 정보 접근에 관한 사항 9. 자율주행차량 등 미래 교통수단 이용 및 기술 활용한 교통 정보 접근 향상에 관한 사항 10. 교통약자 이동편의 증진계획의 추진 재원(財源) 조달 방안 11. 그 밖에 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 대통령령으로 정하는 사항 - 관할 지방자치단체의 지역적 특성을 고려한 교통약자의 이동편의 증진에 관한 사항	1. 시·군·구의 교통약자이동편의시설 설치·관리 지원에 관한 사항 및 시·군·구 간 균형적 지원에 관한 사항 2. 시·군·구 교통약자 이동지원 차량 운영에 관한 사항 3. 시·군·구 교통약자 이동지원 차량 운전원 확충과 지원에 관한 사항 4. 저상버스 도입 및 예외노선 관련 지방도 개선에 관한 사항 5. 기초이동지원센터 운영 등 교통약자 이동지원 차량의 광역적 이용을 위한 협력체계 구축 방안

참고로, 국토교통부는 특별교통수단 운영 및 저상버스 도입 등 대민 업무를 비롯한 종합행정을 수행하는 시·군이 현행과 같이 증진계획을 수립하고 도는 특별교통수단 차량 도입, 시·군간 자원 배분 등 지원이 바람직하다는 의견임.

다. 단계별 교통약자 이동편의 증진계획의 절차적 개정사항 검토
단계별 교통약자 이동편의 증진계획의 절차적인 개정사항을 살펴보면,

첫째, 개정안은 제7조제4항을 신설하여 국토교통부장관은 증진계획을 수립하거나 변경할 때 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우를 제외하고는 국가교통위원회의 심의 전에 공청회를 열어 주민, 관계 전문가 및 단체 등으로부터 의견을 의무적으로 듣는 절차를 추가하고자 함.

현행법 제7조제1항에 따라 지방교통약자 이동편의 증진계획의 경우 증진계획을 수립할 때에는 사전에 주민과 관계 전문가 의견을 듣는 절차가 마련되어 있으나, 국토교통부장관이 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하거나 변경할 때에는 사전에 관계 중앙행정기관의 장과 시·도 지사의 의견을 들은 후 국가교통위원회⁵⁰⁾의 심의를 거치도록만 하고 있음.

50) 「국가통합교통체계효율화법」

제106조(국가교통위원회의 설치 및 기능 등) ① 국가교통체계에 관한 중요 정책 등과 다른 법령에서 정한 교통 관련 정책을 심의하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 국가교통위원회를 둔다.

“유엔장애인권리협약 대한민국 제2·3차 국가보고서에 대한 최종견해(2022)”에서도 유엔 장애인권리위원회는 장애 관련 법, 정책, 프로그램에 대한 의사결정 과정에 있어서 다양한 장애인단체를 비롯한 장애인 대표 단체를 통한 장애인의 참여 부족을 우려한다고 표방한 바 있음.

개정안은 교통약자의 삶에 밀접하게 영향을 미치는 국가 교통약자 이동편의 증진계획에 주민과 관계 전문가 및 단체 등으로부터 의견을 듣는 절차를 마련하려는 것임.

그런데, 현행 “제4차 교통약자이동편의증진계획” 수립을 위한 연구용역 진행 과정에서도 각 분야(도로교통, 철도교통, 항공교통, 해양교통)별 교통약자 당사자그룹, 교통수단 제작사, 교통사업자 등의 주기적 의견수렴 및 관계기관 의견 조회 등을 실시한 바 있음.

따라서, 의견수렴 절차의 방식을 반드시 공청회로 법률에 명시적으로 규정하는 것이 적절할지, 아니면 법률의 조문에는 ‘주민, 관계 전문가 및 단체 등의 의견을 들어 수립’하는 것으로 하고 구체적인 의견수렴 방식은 정부가 적절하고 효율적인 방법을 택할 수 있도록 하는 것이 효과적일지에 대해 검토가 필요할 것으로 보임.

참고로, 국토교통부에서는 국가 계획임을 감안하여 의견을 들어야 하는

대상을 ‘주민’이 아닌 ‘국민’으로 수정할 필요가 있다는 의견을 제시함.

둘째, 안 제8조제3항에서는 광역 교통약자 이동편의 증진계획을 수립할 때에는 시·도지사가 미리 관계 교통행정기관 및 관련 단체와 협의하여야 한다고 정하고 있으며,

안 제8조제4항에서는 시·도지사가 광역 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하려면 미리 관련 단체의 의견을 들은 후 「국가통합교통체계효율화법」 제110조⁵¹⁾에 따른 지방교통위원회의 심의를 받아야 한다고 규정하고 있음.

교통약자 이동편의 증진계획을 수립할 때 이해관계가 높은 관련 단체의 의견을 미리 듣고 계획에 반영하고자 하는 개정안의 취지는 바람직한 것으로 보임.

다만, 안 제8조제3항과 제4항에서 ‘관련 단체와의 협의’와 ‘관련 단체의 의견을 수립’하는 절차가 중복적으로 규정되어 있어, 안 제3항에서 관련 단체와 협의 과정을 의무적으로 거치는 경우 안 제4항의 관련 단체의 의견 청취 절차를 추가로 거칠 필요성은 적은 것으로 보임.

51) 「국가통합교통체계효율화법」

제110조(지방교통위원회) ① 지방자치단체 소관 주요 교통정책 등을 심의하기 위하여 시·도지사 소속으로 지방교통위원회를 둔다.

셋째, 안 제8조제5항에서는 시·도지사가 광역 교통약자 이동편의 증진 계획을 수립하였을 때에는 국토교통부장관에게 해당 계획을 제출하도록 하며, 안 제8조제6항에서는 국토교통부장관이 이를 (국가) 교통약자 이동편의 증진계획에 부합하는지 등을 검토한 후 필요시 ‘국가교통위원회’ 또는 ‘지방교통위원회’의 심의를 거쳐 해당 시·도지사에게 광역 교통약자 이동편의 증진계획의 수정·보완을 요청할 수 있도록 하고 있음.

그런데 지방교통위원회는 지방자치단체 소관 주요 교통정책 등을 심의하기 위하여 시·도지사 소속으로 두는 위원회임. 따라서 안 제8조 제6항에서는 국토교통부장관이 국가교통위원회의 심의를 걸치는 절차만 두는 것이 적절할 것으로 보임.

넷째, 안 제9조제3항에서는 시장·군수·구청장이 기초 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하고자 하는 때에는 미리 국토교통부장관 및 관할 시, 관련 단체와 협의를 하도록 하고 있음.

그런데 여기서 ‘관할 시’라는 부분이 불명확한 측면이 존재함. 현행 법 제7조의2제3항에서는 도지사가 교통약자 이동편의 증진지원계획을 수립하고자 할 때 국토교통부장관 및 관할하는 행정구역 내의 시장·군수와 협의하도록 하는 규정을 두고 있음.

개정안은 현행법의 입법례와 유사한 규정을 두고 있는 것으로 보이는데, 개정안에서는 수립 주체가 도지사가 아니라 시장·군수·구청장으로 변경된바, 주체 변경에 따라 ‘관할 시’가 아니라 광역 지방자치단체인 ‘시·도지사’와 협의하도록 하는 것이 적절할 것으로 보임.

이와 관련하여 경기도에서도 기초 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하는 경우 관할 도와 협의하도록 수정이 필요하다는 의견을 제시함.

한편, 현행법 제7조제3항에서는 시장이나 군수가 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립할 때에는 미리 관계 교통행정기관과 협의하도록 하고 있는데, 개정안에 따른 기초 교통약자 이동편의 증진계획을 수립할 시에도 관계 교통행정기관과 협의가 추가되어야 할지에 대한 검토가 필요할 것으로 보임.

아울러, 현행법 제7조제5항에서는 시장이나 군수가 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립하였을 때에는 국토교통부장관 또는 도지사에게 제출하여 계획이 상위 계획에 부합하는지 여부 등을 확인하고 필요시 수정·보완 하는 절차가 규정되어 있으며, 현행법 제7조제7항 및 제8항에는 지방교통약자 이동편의 증진계획의 확정, 고시 및 일반인 열람에 관한 내용을 규정하고 있음.

개정안에는 안 제9조의 기초 교통약자 이동편의 증진계획의 경우 이러한 절차가 포함되어 있지 않아 내용 보완에 대해 검토가 필요할 것으로 보임.

참고로, 국토교통부에서는 광역·기초 지방자치단체에서 증진계획을 수립할 시에 장애인단체 등 관련 단체와 반드시 협의토록 하는 규정은 과도한 측면이 있다는 의견을 제시함.

라. 시행일 관련

현행법에 따라 수립된 “제4차 교통약자 이동편의 증진계획”의 기간은 2022년부터 2026년까지임.

개정안은 부칙에 시행일(공포 후 1년 후) 만을 두고 있는데, 개정안이 입법에 반영되어 국가-광역-기초 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하고자 한다면, 현행 제4차 교통약자 이동편의 증진계획을 변경해야 하는지, 향후 2027년부터 5년 동안의 증진계획인 “제5차 교통약자 이동편의 증진계획”부터 반영하여 수립하면 될지에 대해 검토와 적용례가 필요할 것으로 보임.

5) 국가교통약자이동지원센터 설치·운영 등(안 제11조부터 제13조까지)

개정안은 국토교통부장관이 설치·운영하는 ‘국가교통약자이동지원센터’, 시·도지사가 설치·운영하는 ‘광역교통약자이동지원센터’, 시장·군수·구청장이 설치·운영하는 ‘기초교통약자이동지원센터’에 관한 내용을 신설하려는 것임.

현 행	개 정 안
<u>제16조(특별교통수단의 운행 등) ②</u> <u>시장이나 군수는 특별교통수단을</u> <u>이용하려는 교통약자와 특별교통수</u> <u>단을 운행하는 자를 통신수단 등을</u> <u>통하여 연결하여 주는 이동지원센</u> <u>터를 설치하여야 한다. 다만, 도지</u> <u>사가 특별교통수단의 효과적 운영을</u> <u>위하여 관할 행정구역 내의 시장·</u> <u>군수와 협의하여 이동지원센터를 제</u> <u>3항에 따른 광역이동지원센터와 통</u> <u>합하여 운영하는 경우에는 그러하</u> <u>지 아니하다.</u> <u>③ 도지사는 특별교통수단의 효과적</u> <u>운영 및 관할 행정구역 내 시·군</u> <u>간 특별교통수단의 원활한 환승·연</u> <u>계를 지원하기 위하여 광역이동지원</u> <u>센터를 설치하여야 한다.</u> <u>⑧ 국가 또는 도(道)는 제1항에 따</u> <u>른 특별교통수단의 확보 또는 제2항</u> <u>에 따른 이동지원센터 및 제3항에</u> <u>따른 광역이동지원센터의 설치·운</u> <u>영에 소요되는 자금의 일부를 대통</u>	<u>제11조(국가교통약자이동지원센터)</u> <u>① 국토교통부장관은 이동편의시설</u> <u>확충 및 이동편의서비스 점검 등 교</u> <u>통약자의 이동권 보장에 필요한 다</u> <u>음 각 호의 사업을 수행하기 위하여</u> <u>국가교통약자이동지원센터(이하</u> <u>“국가센터”라 한다)를 설치·운영하</u> <u>여야 한다.</u> 1. <u>교통약자 이동지원차량의 이용자</u> <u>등록·차량 배차 위한 국가교통</u> <u>약자이동지원시스템 운영</u> 2. <u>교통사업자, 승무원 및 관련 종사자</u> <u>등의 교통약자에 대한 인식 증진 및</u> <u>서비스 개선을 위한 교육·연수 프로</u> <u>그램 운영 및 관련 교육 자료 개발</u> 3. <u>기존 교통 정보를 점자, 문자 또는</u> <u>수어로 제공하거나 이해하기 쉬운</u> <u>형식으로 제공하는 시스템 개발</u>

현행	개정안
<u>령령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다.</u>	4. <u>휠체어 등을 이용하는 교통약자를 포함한 모든 교통약자가 탑승 가능한 교통수단에 대한 인증 절차 운영</u> 5. <u>교통약자의 이동권 보장과 관련된 교통수단, 여객시설 및 도로와 교통 정보 체계 등에 대한 정보 수집·관리 및 데이터베이스 구축·제공</u> 6. <u>교통약자의 이동권 보장 실태 모니터링 및 이동권 증진을 위한 관련 정책 연구·개발</u> 7. <u>이동편의시설 및 이동편의서비스에 대한 민원 및 차별사례 접수</u> 8. <u>제12조에 따른 광역교통약자이동 지원센터의 운영 지원</u> 9. <u>제13조에 따른 기초교통약자이동 지원센터 운영 지원</u> 10. <u>그 밖에 국토교통부장관이 정하는 교통약자의 이동권 증진 관련 사업</u>
⑪ <u>시장, 군수 또는 도지사는 제2항에 따른 이동지원센터 및 제3항에 따른 광역이동지원센터의 운영을 대통령령으로 정하는 기관 또는 단체에 위탁할 수 있다.</u> <u>< 신설 ></u>	② <u>국토교통부장관은 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관에 국가센터의 운영을 위탁할 수 있다.</u> ③ <u>제2항에 따라 국가센터의 운영을 위탁하는 경우 국가는 예산의 범위에서 국가센터의 설치 및 운영에 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.</u> ④ <u>국토교통부장관은 국가센터의 설치·운영 시 관계 전문가 및 교통약</u>
<u>< 신설 ></u>	

현행	개정안
⑫ 특별교통수단과 제2항에 따른 이동지원센터 및 제3항에 따른 광역이동지원센터의 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 지방자치단체의 조례로 정한다. < 신설 > < 신설 >	자 이동권 관련 단체 등의 의견을 수렴하기 위하여 국가센터에 교통약자 관련 위원회를 설치하여야 한다. ⑤ 그 밖에 국가센터의 설치·운영, 인력 배치 및 제4항에 따른 위원회의 구성·운영 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. 제12조(광역교통약자이동지원센터) ① 시·도지사는 다음 각 호의 업무를 수행하기 위하여 <u>광역교통약자이동지원센터</u>(이하 “<u>광역센터</u>”라 한다)를 <u>설치·운영</u>하여야 한다. 1. 교통약자 이동지원차량 도입·운영 및 운전원 관리 2. 교통약자 이동지원차량의 이용 등록·차량 배차 3. 버스, 도시철도 등 교통약자의 이동권 보장을 위한 시·도 내 <u>교통 인프라 개선</u> 4. 교통사업자 및 제27조의 승무원 등에 대한 <u>교육 점검</u> 5. 기존 교통 정보를 <u>점자, 문자 또는 수어로 제공</u>하거나 읽고 이해하기 쉬운 형식으로 제공하는 시스템 운영 6. <u>휠체어 이용자의 공공 이동 지원 버스 운영</u> 7. 제11조에 따른 국가센터가 수행하는 사업에 대한 협력 8. 제13조에 따른 기초교통약자이동

현행	개정안
< 신설 >	지원센터 운영 지원 9. 그 밖에 시·도지사가 정하는 교통약자의 이동권 증진 관련 사업 ② 시·도지사는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관에 운영을 위탁할 수 있다.
< 신설 >	③ 제2항에 따라 광역센터의 운영을 위탁하는 경우 국토교통부장관과 시·도지사는 예산의 범위에서 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.
< 신설 >	④ 시·도지사는 광역센터의 설치·운영 시 교통약자, 관계 전문가 및 이동권 관련 단체의 의견을 수렴하기 위하여 광역센터에 교통약자 관련 위원회를 관련 둘 수 있다.
< 신설 >	⑤ 그 밖에 광역센터의 설치·운영, 인력 배치 및 제4항에 따른 위원회의 구성·운영 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.
< 신설 >	제13조(기초교통약자이동지원센터) ① 시장·군수·구청장은 다음 각 호의 업무를 수행하기 위하여 기초교통약자이동지원센터(이하 “기초센터”라 한다)를 설치·운영하여야 한다. 1. 교통약자 이동지원차량 도입·운영 및 운전원 관리 2. 저상버스 도입을 위한 도로 개선 계획 수립
< 신설 >	

현행	개정안
	3. <u>교통사업자 및 승무원 등에 대한 교육 점검</u> 4. <u>기존 교통 정보를 점자, 문자 또는 수어로 제공하거나 읽고 이해하기 쉬운 형식으로 제공하는 시스템 운영</u> 5. <u>제11조에 따른 국가센터가 수행하는 사업에 대한 협력</u> 6. <u>제12조에 따른 광역센터가 수행하는 사업에 대한 협력</u> 7. <u>그 밖에 시장·군수·구청장이 정하는 교통약자의 이동권 증진 관련 사업</u>
< 신설 >	② <u>시장·군수·구청장은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관에 운영을 위탁할 수 있다.</u>
< 신설 >	③ <u>제2항에 따라 기초센터의 운영을 위탁하는 경우 국토교통부장관, 시·도지사 및 시장·군수·구청장은 예산의 범위에서 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.</u>
< 신설 >	④ <u>시장·군수·구청장은 기초센터의 설치·운영 시 지역 교통약자, 관계 전문가 및 이동권 관련 단체 등의 의견을 수렴할 수 있도록 관련 위원회를 구성해야 한다.</u>
< 신설 >	⑤ <u>그 밖에 기초센터의 설치·운영, 인력 배치 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.</u>

현행법 제16조제2항에서는 시장이나 군수가 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수단을 운행하는 자를 통신수단 등을 통하여 연결하여 주는 이동지원센터를 설치하도록 하며, 현행법 제16조제3항에서는 도지사가 특별교통수단의 효과적 운영 및 관할 행정구역 내 시·군 간 특별교통수단의 원활한 환승·연계를 지원하기 위하여 광역이동지원센터를 설치하도록 하고 있음.

< 사례 : 서울특별시 이동지원센터(장애인콜택시) >

*자료: 서울특별시 서울시설공단 장애인콜택시 홈페이지 (https://www.sisul.or.kr/open_content/calltaxi/)

개정안은 이러한 이동지원센터와 광역이동지원센터로 이루어진 구조를 ‘국가’-‘광역’-‘기초’ 교통약자이동지원센터로 개편하고 각각의 이동지원센터의 역할을 구체적이고 명확하게 제시하고자 하려는 것임.

< 이동지원센터 개편 >

현행법	개정안
이동지원센터 특별시장·광역시장·특별자치시장 ·특별자치도지사 <u>도(道) 내 시장·군수</u> 광역이동지원센터 (<u>도지사</u>)	국가교통약자이동지원센터 (국토교통부장관) 광역교통약자이동지원센터 (특별시장·광역시장·특별자치시장· <u>도지사</u>·특별자치도지사) 기초교통약자이동지원센터 (<u>시장·군수·구청장</u>)

개정안에 따라 국토교통부장관이 설치·운영하는 ‘국가교통약자이동지원센터(이하 “국가센터”)’와, 시·도지사가 설치·운영하는 ‘광역교통약자이동지원센터’(이하 “광역센터”) 그리고 시장·군수·구청장이 설치·운영하는 ‘기초교통약자이동지원센터(이하 “기초센터”)’에서는 소관하는 업무는 다음 표와 같음.

국가-광역-기초 교통약자이동지원센터 소관 업무

국가교통약자이동지원센터	광역교통약자이동지원센터	기초교통약자이동지원센터
1. 교통약자 이동지원차량의 이용자 등록·차량 배차 위한 국가교통약자이동지원 시스템 운영 2. 교통사업자, 승무원 및 관련 종사자 등의 교통약자에 대한 인식 증진 및 서비스 개선을 위한 교육·연수 프로그램 운영 및 관련 교육 자료 개발 3. 기존 교통 정보를 점자, 문자 또는 수어로 제공하거나	1. 교통약자 이동지원차량 도입·운영 및 운전원 관리 2. 교통약자 이동지원차량의 이용 등록·차량 배차 3. 버스, 도시철도 등 교통약자의 이동권 보장을 위한 시·도 내 교통인프라 개선 4. 교통사업자 및 제27조의 승무원 등에 대한 교육 점검 5. 기존 교통 정보를 점자, 문자 또는 수어로 제공하거나 읽고 이해하기 쉬운 형식으	1. 교통약자 이동지원차량 도입·운영 및 운전원 관리 2. 저상버스 도입을 위한 도로 개선 계획 수립 3. 교통사업자 및 승무원 등에 대한 교육 점검 4. 기존 교통 정보를 점자, 문자 또는 수어로 제공하거나 읽고 이해하기 쉬운 형식으로 제공하는 시스템 운영 5. 국가센터 수행 사업 협력 6. 광역센터 수행 사업 협력

국가교통약자이동지원센터	광역교통약자이동지원센터	기초교통약자이동지원센터
이해하기 쉬운 형식으로 제공하는 시스템 개발 4. 휠체어 등을 이용하는 교통약자를 포함한 모든 교통약자가 탑승 가능한 교통수단에 대한 인증 절차 운영 5. 교통약자의 이동권 보장과 관련된 교통수단, 여객시설 및 도로와 교통 정보 체계 등에 대한 정보 수집·관리 및 데이터베이스 구축·제공 6. 교통약자의 이동권 보장 실태 모니터링 및 이동권 증진을 위한 관련 정책 연구·개발 7. 이동편의시설 및 이동편의 서비스에 대한 민원 및 차별사례 접수 8. 광역센터 운영 지원 9. 기초센터 운영 지원 10. 그 밖에 국토교통부장관이 정하는 교통약자의 이동권 증진 관련 사업	로 제공하는 시스템 운영 6. 휠체어 이용자의 공공 이동 지원 버스 운영 7. 국가센터 수행사업 협력 8. 기초센터 운영 지원 9. 그 밖에 시·도지사가 정하는 교통약자의 이동권 증진 관련 사업	7. 그 밖에 시장·군수·구청장이 정하는 교통약자의 이동권 증진 관련 사업

또한, 현행법 제16조제2항에 따르면 이동지원센터의 업무는 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수단을 운행하는 자를 통신수단 등을 통하여 연결하여 주는 역할을 하기 위한 것이며, 광역이동지원센터의 역할은 특별교통수단의 효과적 운영 및 관할 행정구역 내 시·군 간 특별교통수단의 원활한 환승·연계를 지원하기 위함임.

개정안은 이러한 이동지원센터의 역할을 단순 통신수단을 통해 차량과 이용자를 연결하는 것을 넘어서 보다 구체적이고 다양한 교통약자 이동

편의 증진과 관련한 전반적인 업무를 관장하도록 하려는 것으로,

주무부처나 지방자치단체에서 수립한 교통약자 관련 정책을 실제 이행하는 단위를 명확히 하고 정책개발 및 실제 이를 집행·점검할 수 있는 전달체계를 마련하려는 취지로 이해됨⁵²⁾.

다만, 다음과 같은 사항에 대해 세부적인 검토가 필요할 것으로 보임.

가. 교통약자이동지원센터 업무내용 관련 검토

먼저, 개정안은 광역센터와 기초센터의 업무에 일부 중복적인 내용이 존재함.

안 제11조제1항제1호에서 국가센터는 교통약자 이동지원차량의 이용자 등록·차량 배차 위한 국가교통약자이동지원시스템을 운영하도록 하고 있으며, 안 제12조제1항제1호 및 제2호에서 광역센터는 교통약자 이동지원차량 도입·운영 및 운전원 관리, 교통약자 이동지원차량의 이용 등록·차량 배차에 관한 업무를 하도록 하고 있음.

이는 국가가 이용자 등록 및 차량 배차를 위한 종합적인 시스템을 구축·운영⁵³⁾하고, 광역(시·도)에서 이를 활용하여 교통약자 이동지원차량

52) 이재민((사)전국장애인동권연대), 「교통약자이동권보장법의 취지와 주요내용 및 해설」, “교통약자이동편의증진법 전부 개정 토론회”, 2024.6.18. 자료, p. 11.

53) 참고로, 국토교통부는 이미 현행법 제17조제2항에 따라 ‘교통약자 이동편의 통합관리시스템’

도입·운영 및 차량 이용 등록, 배차 등의 업무와 운전원 관리 업무를 수행하도록 하려는 것으로 보임.

그런데, 개정안은 안 제12조제1항제1호에서 광역센터의 업무로 교통약자 이동지원차량 도입·운영 및 운전원 관리 업무를 두면서, 안 제13조제1항제1호에서 기초센터의 업무로도 교통약자 이동지원차량 도입·운영 및 운전원 관리 업무를 두고 있어 업무의 중복이 있는 것으로 보임.

예를 들어, 광역센터에서는 차량 도입과 운영, 운전원 관리의 전반적인 관리·감독을 수행하고, 실제 이동지원차량의 구매, 수리, 주차 등의 차량관리, 운전원의 채용 및 인사·급여 등의 업무를 기초센터에서 맡는다는 것으로 볼 수도 있으나, 개정안의 문구만 놓고 보면 이러한 세부적인 업무분담에 대한 내용이 드러나 있지 않음.

또한, 안 제12조제1항제5호와 안 제13조제1항제4호에서는 광역 및 기초센터에서 기존 교통정보를 점자, 문자 또는 수어로 제공하거나 읽고 이해하기 쉬운 형식으로 제공하는 시스템 운영을 운영하도록 하고 있고,

구축을 진행하고 있음. 동 시스템에 따라 전국 어디서나 One-number(전화·문자), 앱 등으로 편리하게 이용자 등록, 예약·접수, 배차 등 특별교통수단 통합예약 서비스를 제공하고, 매년 교통약자 실태조사로 수집되는 이동편의시설 현황(위치 등), 교통약자 서비스교육 실적 등 데이터 통합 관리시스템을 구축할 예정임.

동 시스템을 통하여 개정안에서 규정하고 있는 ‘교통약자 이동지원차량의 이용자 등록·차량 배차 위한 국가교통약자이동지원시스템 운영(안 제11조제1호)’과 ‘교통약자의 이동권 보장과 관련된 교통수단, 여객시설 및 도로와 교통 정보 체계 등에 대한 정보 수집·관리 및 데이터 베이스 구축·제공(안 제11조제5조)’ 업무는 수행이 가능할 것으로 보임.

안 제12조제1항제4호와 안제13조제1항제3호에서는 광역 및 기초 센터에서 각각 교통사업자 및 승무원 등에 대한 교육 점검을 담당하도록 하고 있어, 이 경우에도 광역센터와 기초센터의 업무에 중복적인 측면이 존재함.

따라서 각 광역센터와 기초센터 업무 범위에 대해 명확하게 구분하는 논의가 필요할 것으로 보임.

다음으로, 현행법 규정에 따라서는 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사(이하 '시·도지사')와 도(道)내 시장이나 군수가 이동지원센터를 운영하고 있으며, 도지사는 광역이동지원센터를 운영하고 있음.

예를 들어 서울시에서는 시장이 이동지원센터를 운영하면서 특별교통수단 도입·운영, 운전원 관리, 이용등록 및 배차 등의 업무를 수행하고 있으며, 경기도는 경기도 내의 시장이나 군수가 해당 업무를 수행하고 있음.

개정안과 같이 국가-광역-기초 3단계 체계로 이동지원센터를 개편하여 광역센터는 시·도지사가, 기초 센터는 시장·군수·구청장이 업무를 구분하여 수행하는 경우 일부 지방자치단체의 업무가 현재와는 변경될 것으로 보임.

예컨대, 개정안에 따라 만약 기초센터에서 차량 도입과 운전원 관리

등을 수행하게 되는 경우, 경기도는 도 내 시장이나 군수가 현재와 유사한 업무를 수행할 것이나, 서울시는 현재 시장이 하고 있는 업무가 자치구청장의 업무로 이관되어야 할 것임.

반대로, 향후 광역센터가 차량 도입이나 운전원 관리 등을 수행하게 되는 경우 서울시는 서울시장이 현행과 유사하게 업무를 수행할 것이나, 경기도는 도내 시장이나 군수가 수행하던 업무가 경기도지사에게 이관되어 수행하게 되는 것임.

이처럼, 현재 광역과 기초 지방자치단체의 업무가 도와 도가 아닌 지역에서 차이가 있는바, 개정안이 입법에 반영되는 경우 혼란이 없도록 법률안 심사 단계에서부터 광역-기초 센터의 업무 배분에 대한 면밀한 검토가 필요할 것으로 보임.

국토교통부에서는 개정안과 관련하여 이동지원센터 간 업무분장이 불명확하여 비효율이 우려되며, 교육(지자체), 인증(BF인증기관)은 이미 현재 담당하고 있는 기관에서 충분히 수행하고 있는 사항이라는 의견을 제시함.

한국지체장애인협회에서는 교통약자 이동지원센터의 체계적인 관리를 위해서 국가, 광역, 기초로 구분하여 구체적인 업무수행을 구분하도록

하는 개정안에 동의한다는 의견임.

서울시에서는 현재 광역지자체는 지하철, 버스, 택시 등 주요 운송수단의 효율적인 정책 시행 및 집행을 위하여 지역 및 상황적 특성에 기반한 적정 조직형태를 갖추고 있고, 운송수단별 운영기관, 운영방식, 운영범위, 운영체계 등이 상이하고 복잡하여 교통약자 이동과 관련한 업무 전반을 관장하는 전담기관을 신설하는 것은 부적절하며,

기존 운영중인 조직 업무와 중복될 뿐만 아니라 광역지자체별 고유 조직운영권을 침해할 우려가 있어 안 제12조의 광역교통약자이동지원센터 조항을 삭제할 필요가 있다는 의견을 제시함.

경기도에서는 광역센터 업무 중 교통약자 이동지원차량 도입 운영 및 운전원 관리 업무는 기초 지자체 업무로 광역센터에서는 기초센터를 지원하는 체계로 업무를 명확하게 구분하는 것이 필요하다는 의견임.

또한, 교통약자 이동지원차량의 이용 등록·차량 배차 등의 이용 등록은 시·군에서 추진이 필요하므로 광역센터 업무에서 삭제가 필요하며, 버스, 도시철도 등 교통인프라 개선을 광역센터에서 추진하는 것은 어려움이 있으므로 이에 관한 내용도 삭제가 필요하다는 입장이며,

도로 개선 계획은 도로관련 부서에서 추진할 필요가 있고, 교육점검, 교통정보 제공 등의 사항은 관련 기관에서 추진할 필요가 있어 센터의 업무에서는 삭제가 필요하다는 의견임.

충청남도에서도 이동지원차량 도입 등의 업무는 시·군에서 수행하므로 광역센터 업무에서는 해당 내용을 삭제할 필요가 있다는 의견임.

나. 교통약자이동지원센터 업무 위탁 관련 검토

현행법 제16조제11항에서는 시장, 군수 또는 도지사는 이동지원센터 및 광역이동지원센터의 운영을 대통령령으로 정하는 기관 또는 단체에 위탁할 수 있도록 하고 있으며,

시행령 제14조의5⁵⁴⁾에 따라 ① 공공기관, ② 지방공기업, ③ 여객자동차운송사업자, ④ 여객자동차운송플랫폼사업자, ⑤ 여객자동차 운수사업 관련 조합 또는 연합회, ⑥ 그 밖에 교통약자 이동지원 전문성을 갖춘 기관 또는 단체에 위탁이 가능함.

이에 따라, 광역이동지원센터의 경우, 2022년도 말 기준으로 9개 도 중 충청북도를 제외한 8개 도에서 운영하고 있는데, 위탁운영 기관은 크게 지방공기업(공단, 공사), 교통사업자(택시, 시내버스 등), 단체(장애인협회, 이동지원센터 등)로 구분됨.

54) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」

제14조의5(이동지원센터 및 광역이동지원센터 운영의 위탁) ① 법 제16조제11항에서 “대통령령으로 정하는 기관 또는 단체”란 교통약자 이동지원 관련 업무를 수행하는 데에 필요한 전문성을 갖춘 기관 또는 단체로서 다음 각 호의 기관 또는 단체를 말한다. <개정 2023. 11. 16.>

1. 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관
 2. 「지방공기업법」에 따른 지방공기업
 3. 「여객자동차 운수사업법」에 따른 여객자동차운송사업자
 4. 「여객자동차 운수사업법」에 따른 여객자동차운송플랫폼사업자
 5. 「여객자동차 운수사업법」 제53조에 따른 조합 또는 같은 법 제59조에 따른 연합회
 6. 그 밖에 교통약자 이동지원 관련 업무를 수행하는 데에 필요한 전문성을 갖추었다고 인정되어 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 기관 또는 단체
- ② 시장, 군수 또는 도지사는 법 제16조제11항에 따라 이동지원센터 및 광역이동지원센터의 운영을 위탁하는 경우 위탁받는 기관과 위탁할 업무의 내용을 해당 시·군 또는 도의 공보에 고시해야 한다.

< 이동지원센터 운영현황 (2022년도 실태조사) >

구분		운영방식	위탁기관	접수수단				운영 인력 (인)
				전화	문자	홈페이지	어플	
서울특별시		위탁운영	서울시설공단	○	○	○	○	861
부산광역시		위탁운영	부산시설공단	○	X	X	○	208
대구광역시		위탁운영	대구공공시설관리공단	○	○	○	○	216
인천광역시		위탁운영	인천교통공사	○	○	○	X	228
광주광역시		위탁운영	광주교통약자이동지원센터	○	X	○	○	140
대전광역시		위탁운영	대전광역시 사회서비스원	○	○	○	○	139
울산광역시		위탁운영	(사단법인)울산장애인복지서비스지원협회	○	X	○	○	103
세종특별자치시		위탁운영	세종도시교통공사	○	○	○	○	34
광역 센터	경기도	위탁운영	경기교통공사	○	X	○	○	2
	강원도	위탁운영	(주)케이티아이에스	○	○	○	○	19
	충청북도	-	-	-	-	-	-	-
	충청남도	위탁운영	(주)케이티아이에스	○	○	X	○	21
	전라북도	위탁운영	(주)케이티아이에스	○	X	○	○	26
	전라남도	위탁운영	(재)전라남도사회서비스원	○	○	○	○	26
	경상북도	위탁운영	한국교통장애인협회	○	○	○	X	18
	경상남도	위탁운영	경상남도택시운송사업조합	○	○	X	○	31
제주특별자치도		위탁운영	(사)제주특별자치도교통약자 이동지원센터	○	○	○	○	104

자료 : 각 지자체 내부자료(2022년 12월 기준)

* 출처 : 2022년도 교통약자 이동편의 실태조사 연구

그런데 개정안에서는 국가센터의 운영, 광역센터의 운영 및 기초센터의 운영을 각각 국토교통부장관 또는 지방자치단체의 장이 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관(이하 “공공기관”)에만 위탁할 수 있도록 하고 있음.

그러나 교통약자이동지원센터 업무에 대한 전문성을 가지고 있는 공공기관은 한정적일 것으로, 국가-광역-기초로 서로의 역할과 책임을

명확히 구분하고자 하는 입법취지와 달리, 업무가 대부분 동일한 기관으로 집중될 수 있을 것으로 보임.

또한, 국가센터의 경우에는 공공기관 위탁이 적절할 수 있으나, 광역 또는 기초 센터의 경우 현재 광역이동지원센터를 위탁받아 운영하고 있는 서울시설공단이나 부산시설공단과 같은 지방공기업, 또는 장애인 관련 협회 등에도 위탁할 수 있도록 위탁 범위를 확대하는 것이 더욱 실효성이 높을 것으로 보임.

충청남도, 경기도 하남시에서도 현행 법령에 따라 시·군의 이동지원센터는 민간위탁으로 운영되고 있음을 고려하여, 민간단체에도 광역교통약자 이동지원센터의 위탁이 가능하도록 수정이 필요하다는 의견임.

한편, 한국지체장애인협회에서는 해당 업무의 위탁 시에는 교통약자의 편의시설에 대한 이해도와 업무 경험 등을 바탕으로 실무에 적합한 기관이 운영을 할 수 있도록 객관적인 평가를 바탕으로 한 외부 공개 공모가 필요하다는 의견을 제시함.

다. 교통약자이동지원센터 내 위원회 설치 관련 검토

안 제11조제4항에서는 국토교통부장관은 국가센터의 설치·운영 시 관계 전문가 및 교통약자 이동권 관련 단체 등의 의견을 수렴하기 위

하여 국가센터에 교통약자 관련 위원회를 설치할 하도록 하고 있음.

안 제12조제4항에서는 시·도지사가 광역센터의 설치·운영 시 교통약자, 관계 전문가 및 이동권 관련 단체의 의견을 수렴하기 위하여 광역센터에 교통약자 관련 위원회를 둘 수 있도록 하고 있음.

안 제13조제4항에서는 시장·군수·구청장이 기초센터의 설치·운영 시 지역 교통약자, 관계 전문가 및 이동권 관련 단체 등의 의견을 수렴할 수 있도록 관련 위원회를 구성해야 한다고 하고 있음. 즉, 국가센터와 기초센터에는 위원회 구성을 의무화하고 있으며, 광역센터의 위원회 구성은 임의규정임.

이와 관련하여 먼저, 교통약자이동지원센터에 두는 위원회의 성격에 대해 검토가 필요할 것으로 보임.

「행정기관 소속 위원회의 설치·운영에 관한 법률」(이하 ‘행정기관위원회법’)⁵⁵⁾에 따르면, 행정기관 소속 위원회란 행정기관 소관 사무에 대한 자문, 조정, 협의, 심의 또는 의결 등을 하기 위해 복수의 구

55) 「행정기관위원회법」

제2조(기본원칙) ① 행정기관의 장은 위원회(위원회, 심의회, 협의회 등 명칭을 불문하고 행정기관의 소관 사무에 관하여 자문에 응하거나 조정, 협의, 심의 또는 의결 등을 하기 위한 복수의 구성원으로 이루어진 합의제 기관을 말한다. 이하 같다)를 공정하고 적절하게 운영함으로써 주요 정책에 관한 이해를 원활하게 조정하고, 관계 행정기관 간의 합의 및 협의회 체계적으로 이루어지도록 하며, 민주적이고 효율적인 행정이 되도록 하여야 한다.

② 위원회는 법령에 규정된 기능과 권한을 넘어서 국민의 권리를 제한하거나 의무를 부과하는 내용 등의 자문에 응하거나 조정·협의·심의·의결 등을 하여서는 아니 된다.

성원으로 이루어진 합의제 기관임. 이는 크게 행정위원회와 자문위원회로 구분⁵⁶⁾됨.

개정안에서 말하는 위원회는 ‘교통약자, 관계 전문가 및 이동권 관련 단체의 의견을 수렴하기 위하여’ 두는 위원회를 말하고 있는데, 이는 자문위원회의 성격을 지닌 것으로 보임.

그런데 개정안에서는 교통약자이동지원센터 소속으로 위원회를 두는 것으로 되어있어, 센터가 위탁근거 규정에 따라 공공기관에 위탁하여 운영될 경우 동 위원회는 공공기관 소속으로 구성·운영되는 것인지가 불분명한 부분이 존재함.

또한, 개정안에서 각 센터에 위원회를 설치하도록 하는 이유는 교통약자·관계 전문가 및 이동권 관련 단체의 의견을 수렴하기 위해서인데, 의견수렴을 위한 방안으로 모든 국가-광역-기초 센터에 위원회를 개별적으로 구성하는 것이 적절한 방식인지에 대해 검토가 필요할 것으로 보임.

다음으로, 개정안은 국가센터와 기초센터에는 위원회를 의무적으로 두도록 하면서, 광역센터에는 위원회를 임의로 구성할 수 있도록 하고 있음.

56) 행정위원회는 행정기관 소관사무의 일부를 독립하여 수행할 필요가 있을 때 법률이 정하는 바에 따라 설치되는 위원회이며, 자문위원회는 행정위원회를 제외한 위원회로 위원회의 결정이 행정기관을 기속하면 의결위원회, 불기속하면 심의위원회로 구분됨.

그런데 동 개정안의 구조를 살펴볼 때, 광역지방자치단체와 광역센터의 역할이 기초자치단체와 기초센터의 역할보다 더 범위가 크고 상위에 위치하는 구조로 보임. 따라서 개정안에 따라서는 오히려 광역센터에 설치하는 위원회를 의무로 하고 기초센터에 설치하는 위원회를 임의로 하는 편이 적절할 수도 있을 것으로 보임.

참고로, 유사 입법례로 「장애인복지법」 제59조의11⁵⁷⁾에서는 국가가 중앙장애인권익옹호기관을 설치·운영하도록 하고, 지역장애인권익옹호기관을 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도 등 광역 지방자치단체에 두도록 하고 있음.

또한, 「발달장애인 권리보장 및 지원에 관한 법률」 제33조⁵⁸⁾에서는

57) 「장애인복지법」

제59조의11(장애인권익옹호기관의 설치 등) ① 국가는 지역 간의 연계체계를 구축하고 장애인 학대를 예방하기 위하여 다음 각 호의 업무를 담당하는 중앙장애인권익옹호기관을 설치·운영하여야 한다.

1. ~ 7. (생략)

② 학대받은 장애인을 신속히 발견·보호·치료하고 장애인학대를 예방하기 위하여 다음 각 호의 업무를 담당하는 지역장애인권익옹호기관을 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도에 둔다. (이하 생략)

58) 「발달장애인 권리보장 및 지원에 관한 법률」

제33조(발달장애인지원센터) ① 보건복지부장관은 제4조에 따른 책무를 효과적으로 수행하고 발달장애인에 대한 통합적 지원체계를 마련하기 위하여 중앙발달장애인지원센터를 설치하여야 한다.

② 시·도지사는 발달장애인의 권리보호 활동, 당사자와 그 가족에 대한 상담 등을 담당하는 지역발달장애인지원센터를 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도에 설치하여야 한다. 이 경우 시·도지사는 필요성을 고려하여 지역발달장애인지원센터를 시·군·구에 설치할 수 있다.

③ 시·도지사는 지역발달장애인지원센터를 시·군·구에 설치하는 경우 둘 이상의 시·군·구를 통합하여 하나의 지역발달장애인지원센터를 설치·운영할 수 있다. 이 경우 시·도지사는 지역발달장애인지원센터의 설치·운영에 필요한 비용을 관할 구역의 발달장애인 수 등을 고려하여 시장·군수·구청장에게 공동으로 부담하게 할 수 있다.

④ 제1항 및 제2항에 따른 발달장애인지원센터의 설치기준과 운영, 직원의 자격과 배치기준 및 절차 등에 필요한 사항은 보건복지부령으로 정한다.

⑤ 발달장애인지원센터는 발달장애인(보호자를 포함한다)이 참여하는 운영위원회를 구성·운영할 수 있다.

⑥ 제5항에 따른 운영위원회 설치·운영에 필요한 사항은 보건복지부령으로 정한다.

보건복지부장관이 발달장애인에 대한 통합적 지원체계를 마련하기 위하여 중앙발달장애인지원센터를 설치하도록 하고, 시·도지사가 지역발달장애인지원센터를 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도에 설치하게끔 하면서, 이 경우 시·도지사는 필요성을 고려하여 지역발달장애인지원센터를 시·군·구에 설치할 수 있도록 하고 있는바, 이러한 구조를 참고할 수 있을 것으로 보임.

한편, 행정안전부는 지방자치단체가 해당 지자체 여건, 설치 필요성, 타 위원회와의 기능 중복 여부 등을 고려하여, 해당 위원회 설치 여부를 결정할 수 있도록 하고, 설치한 경우에도 개최건수, 운영 효율성 등을 고려하여 위원회 정비가 가능하도록 임의규정으로 변경이 필요하며,

지자체에 위원회 설치 시 위원회 운영의 효율성 제고를 위해 해당 자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 기존에 설치한 위원회 중 설치하고자 하는 위원회와 기능, 목적 등이 유사한 위원회에서 해당 기능을 함께 수행하도록 하는 것이 바람직하며, 위원회의 구성·운영에 관한 사항은 지방자치단체의 자율성을 존중하여 해당 지방자치단체의 조례로 정하도록 하는 것이 바람직하다는 입장임.

⑦ 국가와 지방자치단체는 예산의 범위에서 발달장애인지원센터의 설치 및 운영에 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.

6) 이동편의시설의 설치 대상 등 (안 제14조에서 제17조까지)

개정안은 이동편의시설의 설치 종류를 ①안내시설, ②내부시설, ③그 밖의 시설로 구분하여 법률에 명시적으로 규정하려는 것임.

또한, 안 제16조 조문의 제목에 ‘관리’를 추가하고, 현행법의 장애인을 위한 보도 이용을 방해하거나 훼손하는 행위 금지 규정을 ‘이동편의시설 설치’ 관련 조문에서 안 제48조 불법시설물의 정비 조항으로 이동함.

다음으로, 교통행정기관이 교통수단과 여객시설에 대한 면허·허가·인가 등을 하면서 교통수단과 여객시설에 설치된 이동편의시설이 설치기준에 맞는지를 심사할 때에는 장애인 등 교통약자 이동권 관련 법인 또는 단체의 의견을 반드시 수렴하도록 의무화하려는 것임.

현 행	개 정 안
제9조(이동편의시설의 설치 대상) 이동편의시설의 설치 대상(이하 “대상시설”이라 한다)은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것으로서 대통령령으로 정하는 것으로 한다. 1. 교통수단 2. 여객시설 3. 도로	제14조(이동편의시설의 설치 대상) (현행과 같음) 1.~ 3. (현행과 같음)
제10조(이동편의시설의 설치기준) ① 대상시설별로 설치하여야 하는 이동편의시설의 종류는 대상시설의 규모	제15조(이동편의시설의 설치기준) ① <u>설치하여야 하는 이동편의시설의 종류는 다음 각 호와 같으며 설치</u>

현행	개정안
<u>와 용도 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.</u>	<u>여부 및 시설의 규모와 용도 등을 고려하여 대상시설은 대통령령으로 정한다.</u> 1. 안내시설 가. 안내방송 나. 전자문자 안내판 다. 목적지 표시 라. 시·청각 및 휠체어 이용자용 버스식별 표시 마. 읽기 쉬운 표지 2. 내부시설 가. 휠체어 승강 설비 나. 휠체어 보관함 다. 교통약자용 좌석 라. 교통약자가 이용 가능한 화장실 3. 그 밖의 시설 가. 손잡이 나. 장애인 접근가능 표시 다. 출입구 통로
② 대상시설별로 설치하여야 하는 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준은 국토교통부령으로 정한다. ③ 이동편의시설에 관하여 이 법에서 특별히 규정한 사항을 제외하고는 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」 등 다른 법률에서 정하는 바에 따른다.	② · ③ (현행과 같음)
제11조(이동편의시설의 설치 등) ① 교통사업자 또는 도로관리청 등 대상시설을 설치·관리하는 자(이하	제16조(이동편의시설의 설치 및 관리 등) 교통사업자 또는 도로관리청 등 대상시설을 설치·관리하는 자

현행	개정안
“설치·관리자”라 한다)는 대상시설을 설치하거나 대통령령으로 정하는 주요 부분을 변경할 때에는 <u>제10조</u>에 따른 설치기준에 맞게 이동편의시설을 설치하고 이를 유지·관리하여야 한다. ② 누구든지 장애인을 위한 보도에 물건을 쌓거나 공작물을 설치하는 등 그 이용을 방해하거나 장애인을 위한 보도를 훼손하여서는 아니 된다. 제12조(기준적합성 심사) ① 교통행정기관은 교통수단과 여객시설에 대한 면허·허가·인가 등을 하는 경우 교통수단과 여객시설에 설치된 이동편의시설이 <u>제10조</u>에 따른 설치기준에 맞는지를 심사하여야 한다. ② 교통행정기관은 제1항에 따른 심사를 하는 경우 미리 대통령령으로 정하는 바에 따라 장애인 등 <u>교통약자 관련</u> 법인 또는 단체의 <u>의견을 들을 수 있다</u>. ③ 교통행정기관은 제1항에 따른 심사 결과 교통수단과 여객시설에 설치된 이동편의시설이 <u>제10조</u>에 따른 설치기준에 맞지 아니한 경우에는 상당한 기간을 정하여 교통사업자에게 보완을 요구하여야 한다. ④ 제1항에 따른 이동편의시설 설치의 기준적합성 심사에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.	(이하 “설치·관리자”라 한다)는 대상시설을 설치하거나 대통령령으로 정하는 주요 부분을 변경할 때에는 <u>제15조</u>에 따른 설치기준에 맞게 이동편의시설을 설치하고 이를 유지·관리하여야 한다. <u><삭 제></u> 제17조(기준적합성 심사) ① 교통행정기관은 교통수단과 여객시설에 대한 면허·허가·인가 등을 하는 경우 교통수단과 여객시설에 설치된 <u>이동편의시설이 제15조에 따른 설치기준에 맞는지를 심사</u>하여야 한다. ② 교통행정기관은 제1항에 따른 심사를 하는 경우 미리 대통령령으로 정하는 바에 따라 장애인 등 <u>교통약자 이동권 관련</u> 법인 또는 단체의 <u>의견을 수렴</u>하여야 한다. ③ 교통행정기관은 제1항에 따른 심사 결과 교통수단과 여객시설에 설치된 이동편의시설이 <u>제15조</u>에 따른 설치기준에 맞지 아니한 경우에는 상당한 기간을 정하여 교통사업자에게 <u>보완을 요구</u>하여야 한다. ④ (현행과 같음)

가. 안 제14조 이동편의시설의 설치 대상

현행법 제9조에서는 이동편의시설의 설치 대상(이하 “대상시설”)을 ①교통수단, ②여객시설, ③도로의 어느 하나에 해당하는 것으로 하고 구체적인 것은 대통령령⁵⁹⁾으로 정하고 있음.

안 제14조는 이러한 이동편의시설의 설치 대상에 대해서는 현행법과 동일함.

< 이동편의시설을 설치하여야 하는 대상시설 >

1. 교통수단

- 가. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호 및 같은 법 시행령 제3조제1호에 따른 시내버스운송사업·농어촌버스운송사업·마을버스운송사업 및 시외버스운송사업에 사용되는 승합자동차
- 나. 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도의 운행에 사용되는 차량
- 다. 「철도산업발전기본법」 제3조제4호에 따른 철도차량 중 여객을 운송하기 위하여 사용되는 철도차량
- 라. 「궤도운송법」 제2조제3호나목에 따른 궤도차량 중 사람을 운송하는 궤도차량(삭도의 경우 폐쇄식 차량으로 한정한다)
- 마. 「항공안전법」 제2조제1호에 따른 항공기 중 민간항공에 사용되는 비행기
- 바. 「해운법」 제2조제2호에 따른 해상여객운송사업에 사용되는 선박

2. 여객시설

- 가. 「여객자동차 운수사업법」 제2조제5호에 따른 여객자동차터미널
- 나. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업에 사용되는 정류장
- 다. 「도시철도법」 제2조제3호에 따른 도시철도시설 중 역사(驛舍)
- 라. 「철도산업발전기본법」 제3조제2호에 따른 철도시설 중 역사
- 마. 「궤도운송법」 제2조제3호가목에 따른 정거장(환승시설과 편의시설을 포함하며, 삭도의 경우 폐쇄식 차량을 운영하는 정거장으로 한정한다)
- 바. 「도시교통정비 촉진법」 제2조제3호에 따른 환승시설
- 사. 「공항시설법」 제2조제7호에 따른 공항시설(여객이 직접 이용하는 시설로 한정한다)
- 아. 「항만법」 제2조제2호에 따른 무역항 및 같은 조 제3호에 따른 연안항에 설치되어 있는 항만시설 중 같은 조 제5호나목3)에 따른 여객이용시설 및 같은 호 라목에 따른 항만친수시설
- 자. 광역철도의 역사

3. 도로

- 가. 「도로법」 제2조제1호에 따른 도로(같은 조 제2호에 따른 도로의 부속물을 포함한다)
- 나. 「도로법」 제108조에 따라 「도로법」이 준용되는 도로

*교통약자의 이동편의 증진법 시행령 [별표 1] <개정 2024. 1. 16.>

59) 교통약자의 이동편의 증진법 시행령

제11조(대상시설) 법 제9조에 따라 이동편의시설을 설치하여야 하는 대상시설은 별표 1과 같다.

나. 안 제15조 이동편의시설 설치기준

현행법 제10조에서는 대상시설별로 설치하여야 하는 이동편의시설의 종류를 대통령령으로 대상시설의 규모와 용도 등을 고려하여 정하도록 하고 있음.

시행령 별표2에 따른 대상시설별 이동편의시설의 종류는 개별 교통수단, 여객시설 및 도로에 따라 세부적인 차이가 있을 수 있으나 공통적으로 교통수단에는 ① 안내시설, ②내부시설, ③ 손잡이 등의 그 밖의 시설이며, 여객시설에는 ①매개시설, ②내부시설, ③위생시설, ④안내시설, ⑤매표소, 승강장 등 그 밖의 시설이고,

도로의 경우 교통약자가 통행할 수 있는 보도·지하도 및 육교, 장애인전용주차구역, 교통약자가 이용할 수 있는 휴게실·지하도 상가·음향 신호기임.

대상시설 별 이동편의시설의 세부적인 종류는 다음 표와 같음.

< 대상시설별 이동편의시설의 종류 >

대상시설	이동편의시설	세부내역	개정안 비교
교통수단	안내시설	안내방송 전자문자안내판 목적지표시	개정안에 현행법 외에 추가사항 有
	내부시설	휠체어 승강설비 휠체어 보관함 교통약자용 좌석 교통약자가 이용 가능한 화장실	개정안 동일

대상시설	이동편의시설	세부내역	개정안 비교
	그 밖의 시설	손잡이 장애인 접근가능 표시 출입구 통로	개정안 동일
여객시설	매개시설	보행 접근로 교통약자가 이용 가능한 출입구 장애인 전용주차구역	개정안에 관련 내용 없음
	내부시설	통로 경사로 승강기 에스컬레이터 계단	개정안에 관련 내용 없음
	위생시설	교통약자가 이용 가능한 화장실 (대변기, 소변기, 세면대)	개정안에 관련 내용 없음
	안내시설	점자블록 유도 및 안내시설 경보 및 피난시설	개정안에 관련 내용 없음
	그 밖의 시설	매표소 판매기 음료대 개찰구 승강장 보안 검사장 여객 탑승교 대기시설 임산부휴게시설	개정안에 관련 내용 없음
도로	교통약자가 통행할 수 있는 보도 교통약자가 통행할 수 있는 지하도 및 육교 장애인전용주차구역 교통약자가 이용할 수 있는 휴게실 및 지하도 상가 교통약자가 이용할 수 있는 음향신호기		개정안에 관련 내용 없음

* 교통약자의 이동편의 증진법 시행령 [별표 2] <개정 2024. 1. 16.>

안 제15조에서는 설치하여야 하는 이동편의시설의 종류를 법률로 구체적으로 규정하면서, 이를 설치할 대상시설은 설치 여부 및 시설의 규모와 용도 등을 고려하여 대통령령으로 정하도록 하고 있음.

개정안에서 법률에 구체적으로 규정하고 있는 설치 의무 이동편의

시설의 종류는 다음 표와 같음. 구체적으로는 현행 시행령 별표2에서 정하고 있는 교통수단에 설치하여야 하는 이동편의시설을 법률로 상향하여 규정하면서, 추가로 ‘시·청각 및 휠체어 이용자용 버스식별 표시’와 ‘읽기 쉬운 표지’를 포함하고 있음.

< 안 제15조제1항에 따른 이동편의시설 및 현행 시행령 포함 여부 >

이동편의시설	세부내역	현행 시행령 포함여부
안내시설	가. 안내방송	포함
	나. 전자문자 안내판	포함
	다. 목적지 표시	포함
	라. 시·청각 및 휠체어 이용자용 버스식별 표시	신설
	마. 읽기 쉬운 표지	신설
내부시설	가. 휠체어 승강 설비 나. 휠체어 보관함 다. 교통약자용 좌석 라. 교통약자가 이용 가능한 화장실	포함
그 밖의 시설	가. 손잡이 나. 장애인 접근가능 표시 다. 출입구 통로	포함

개정안은 반드시 설치하여야 하는 이동편의시설의 종류를 법률에 명시하여 교통약자에게 필요한 편의시설이 누락되는 일이 없도록 명확하게 하기 위한 취지로 이해되며, 이는 바람직한 측면이 있음.

다만, 현행 시행령에서는 대상시설을 ‘교통수단’, ‘여객시설’, ‘도로’로 나누어서 각각의 대상시설에 설치하여야 하는 이동편의시설의 종류를 세부적으로 나눠 놓고 있는데,

개정안에서는 시행령의 ‘교통수단’에 설치하는 이동편의시설의 내용만을 법률에 규정하고 있어, 여객시설과 도로에 설치하여야 하는 이동편의시설이 법률에 명시되어 있지 않아 오히려 현행 시행령보다 이동편의시설의 범위가 축소된 것으로 보임.

또한, 교통수단과 여객시설, 도로에 설치해야 하는 이동편의시설의 종류는 다양하고 복잡한 측면이 있어, 현행과 같이 시행령에서 규정하되 개정안에서 추가하고 있는 안내시설에 들어가야 하는 ‘시·청각 및 휠체어 이용자용 버스식별 표시’와 ‘읽기 쉬운 표지’를 포함하여 시행령을 개정하는 방안을 검토할 필요성이 있을 것으로 보임.

또는, 여객시설 및 도로에 설치해야 하는 이동편의시설의 종류도 추가하여 법률에 명시하거나, 안 제15조제1항제4호로 ‘그 밖에 대통령령으로 정하는 시설’ 항목을 추가하여 여객시설 및 도로에 설치해야 하는 이동편의시설의 경우는 대통령령에서 정하도록 하는 방안도 있을 수 있을 것임.

이와 관련해서 국토교통부는 이동편의시설은 현행과 같이 버스·철도 등 교통수단에 따라 다양한 적용이 필요하며, 여건변화에도 유연하게 대응할 수 있도록 현행처럼 시행령에서 규정하는 것이 바람직하다는 의견임.

다. 안 제16조 이동편의시설의 설치 및 관리

현행법 제11조는 조 제목으로 ‘이동편의시설의 설치 등’을 규정하면서, 제1항에서 교통사업자 또는 도로관리청 등 대상시설을 설치·관리하는 자(이하 “설치·관리자”)는 대상시설을 설치하거나 대통령령으로 정하는 주요 부분을 변경할 때에는 제10조에 따른 설치기준에 맞게 이동편의시설을 설치하고 이를 유지·관리하도록 하고 있음.

안 제16조는 현행법의 조 제목을 ‘이동편의시설의 설치 및 관리 등’으로 변경하여 설치만이 아니라 관리의 중요성을 강조하려는 것으로 취지로 이해됨. 조문의 내용은 현행법 제11조제1항과 동일함.

현행법 제11조제2항에서는 장애인을 위한 보도에 물건을 쌓거나 공작물을 설치하는 등 그 이용을 방해하거나 장애인을 위한 보도를 훼손하는 행위를 금지하고 있음⁶⁰⁾.

안 제16조에서는 현행법 제11조제2항의 내용을 삭제하고, 이를 안 제48조 ‘불법시설물의 정비’ 제2항으로 이동하여 규정하고 있음. 그런데, 안 제48조는 ‘보행우선구역 및 보행안전시설물의 설치 등’을 규정하고 있는 제7장에 포함되어 있음.

60) 현행법 제11조제2항은 2023년 9월 14일 본회의에서 의결되었으며 2024년 9월 15일 시행될 예정이다.

그러나 장애인을 위한 보도 이용 방해나 훼손 관련 조항의 경우 보행 우선구역만이 아니라 모든 구역의 장애인을 위한 보도에 해당되는 것이므로, ‘제4장 이동편의시설 및 서비스’에 포함되는 안 제16조 ‘이동편의시설의 설치 및 관리 등’에 규정하는 것이 보다 적절할 것으로 보임.

라. 안 제17조 기준적합성 심사

현행법 제12조에서는 교통행정기관은 교통수단과 여객시설에 대한 면허·허가·인가 등을 하는 경우 교통수단과 여객시설에 설치된 이동편의시설이 제10조에 따른 설치기준에 맞는지를 심사하도록 하고 있으며, 현행법 제12조제2항에서는 이러한 심사를 하는 경우 미리 장애인 등 교통약자 관련 법인 또는 단체의 의견을 들을 수 있다고 하고 있음.

개정안 제17조제2항에서 현행법에서는 임의 조항인 의견 수렴을 의무 조항으로 수정한 것은 교통행정기관이 기준적합성 심사를 하는 경우 장애인 등 교통약자 이동권 관련 법인 또는 단체의 의견을 필수적으로 수렴하도록 하려는 취지로 이해됨.

7) 교통이용편의서비스의 제공 (안 제18조)

개정안은 법률에 교통이용편의서비스의 예시로 ‘승하차 서비스’,와 ‘읽기 쉬운 표지’를 추가하고, 국토교통부장관이 점자 및 시청각 정보와 읽기 쉬운 표지 보급이 원활하게 이루어지도록 관련 자료를 개발하는 의무규정을 신설하려는 것임.

현 행	개 정 안
제17조(교통이용편의서비스의 제공) ① 교통사업자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 교통약자 등이 편리하고 안전하게 교통수단, 여객시설 또는 이동편의시설을 이용할 수 있도록 안내정보 등 교통이용에 관한 정보와 한국수어·통역 서비스, <u>탐승 보조 서비스 등</u> 교통이용과 관련된 편의(이하 “교통이용편의서비스”라 한다)를 제공하여야 한다. <u>< 신 설 ></u> ② 국가는 교통사업자가 교통이용편의서비스를 효율적으로 제공할 수 있도록 정보통신기술을 기반으로 한 교통이용 정보체제를 구축하는 등 필요한 지원을 할 수 있다. ③ 교통이용편의서비스의 제공방법, 운영기준 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.	제18조(교통이용편의서비스의 제공) ① 교통사업자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 교통약자 등이 편리하고 안전하게 교통수단, 여객시설 또는 이동편의시설을 이용할 수 있도록 안내정보 등 교통이용에 관한 정보와 한국수어·통역 서비스, <u>탐승 보조 서비스, 승하차 서비스, 읽기 쉬운 표지 등</u> 교통이용과 관련된 편의(이하 “교통이용편의서비스”라 한다)를 제공하여야 한다. ② 국토교통부장관은 점자 및 시청각 정보와 읽기 쉬운 표지 보급이 원활하게 이루어지도록 관련 자료를 개발하여야 한다. ③ (현행과 같음) ④ (현행과 같음)

현행법 제17조제1항⁶¹⁾에 따라 교통사업자⁶²⁾는 교통약자 등이 편리하고 안전하게 교통수단, 여객시설 또는 이동편의시설을 이용할 수 있도록 안내정보 등 교통이용에 관한 정보와 한국수어·통역 서비스, 탑승보조 서비스 등 교통이용과 관련된 편의(이하 “교통이용편의서비스”)를 제공하도록 되어 있음.

시행령 제15조에 따라 교통사업자가 제공하여야 하는 교통이용편의 서비스는 다음 표와 같음. 또한, 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」 [별표 1의4]에서는 시행령 제15조에서 규정하고 있는 ‘교통사업자 별 제공 탑승보조 서비스’에 대해 세부적으로 규정하고 있음.

< 시행령 제15조에 따른 교통이용편의서비스의 종류 등 >

구 분	교통이용편의서비스 종류
교통수단을 운행·운항하는 교통사업자 (버스, 도시철도, 철도, 궤도, 비행기, 선박 등)	노선·운임·운행 또는 운항에 관한 정보
	탑승보조 서비스*

61) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제17조(교통이용편의서비스의 제공) ① 교통사업자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 교통약자 등이 편리하고 안전하게 교통수단, 여객시설 또는 이동편의시설을 이용할 수 있도록 안내정보 등 교통이용에 관한 정보와 한국수어·통역 서비스, 탑승보조 서비스 등 교통이용과 관련된 편의(이하 “교통이용편의서비스”라 한다)를 제공하여야 한다. <개정 2016. 2. 3., 2019. 4. 23.>

② 국가는 교통사업자가 교통이용편의서비스를 효율적으로 제공할 수 있도록 정보통신기술을 기반으로 한 교통이용 정보체제를 구축하는 등 필요한 지원을 할 수 있다.

③ 교통이용편의서비스의 제공방법, 운영기준 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

62) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

5. “**교통사업자**”란 「여객자동차 운수사업법」, 「도시철도법」, 「철도사업법」, 「궤도운송법」, 「항공사업법」, 「공항시설법」, 「항만법」, 「해운법」 등의 관계 법령에 따라 교통행정기관으로부터 면허·허가·인가·위탁 등을 받거나 교통행정기관에 등록·신고 등을 하고 교통수단을 운행·운항하거나 여객시설을 설치·운영하는 자를 말한다.

구 분	교통이용편의서비스 종류
여객시설을 설치·운영하는 교통사업자 (여객자동차터미널, 버스정류장, 도시철도·철도·광역철도 역사, 궤도 정거장, 공항시설, 항만시설 등)	(교통이용정보) 1. 노선·운임·운행 또는 운항에 관한 정보 2. 타는 곳, 갈아타는 곳 및 나가는 곳 등의 유도·안내에 관한 정보 3. 엘리베이터·에스컬레이터 등 이동편의시설의 위치에 관한 정보 4. 이동편의시설을 이용하여 갈아탈 수 있는 최적 경로에 관한 정보
	(교통약자 제공 편의) 1. 한국수어·통역서비스 2. 휠체어·점자안내책자·보청기기 3. 공중팩스 4. 탑승보조 서비스*
* 탑승보조 서비스 [시행규칙 별표 1의4]	- 발권지원(탑승수속) - 여객시설 내 이동 및 이동편의시설 이용지원 - <u>승·하차 지원</u> - 좌석안내 - 교통수단 내 편의시설 이용 및 이동 지원 - 출·입국 수속 지원 - 목적지(환승지) 하차지원 * "이동편의시설" : 휠체어 리프트, 승강기, 에스컬레이터 등 * "승하차 지원" : 차량과 승강장 사이의 간격이나 높이의 차이 등을 해소하기 위한 시설제공 등 교통약자의 승하차를 도와주는 것을 말함.

한편, 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」 제7조제2항⁶³⁾에서는 법령에 따라 교통약자에게 제공하는 교통이용정보는 교통약자가 쉽게 알 수 있도록 문자 및 기호를 굵은 글씨체로 표시하고 바탕색과 구별하기 쉬운 색상을 사용해야 한다고 정하고 있음.

63) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」

제7조(교통이용편의서비스의 제공방법 등) ② 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」(이하 “영”이라 한다) 제15조제1항 및 제2항에 따라 교통약자에게 제공하는 교통이용정보는 교통약자가 쉽게 알 수 있도록 문자 및 기호를 굵은 글씨체로 표시하고 바탕색과 구별하기 쉬운 색상을 사용해야 한다.

개정안은 시행규칙의 탑승보조 서비스 중 하나로 규정되어 있는 ‘승하차 서비스’를 법률에 명시하고, 시행규칙 제7조제2항과 유사한 ‘읽기 쉬운 표지’를 교통이용과 관련된 편의 중 하나로 예시를 추가하려는 것임.

승·하차 서비스는 휠체어를 이용하거나 보행이 불편한 교통약자에게 가장 필수적일 수 있는 서비스이고, ‘읽기 쉬운 표지’ 역시 시·청각 장애인 또는 발달 장애를 가진 교통약자가 교통을 이용하는데 있어 중요한 점을 고려할 때,

개정안은 법률에 명시하여 교통수단 또는 여객시설 종사자가 이를 실질적으로 제공할 수 있도록 하려는 것으로 필요한 측면이 있는 것으로 보임.

그런데 이 중 ‘읽기 쉬운 표지’는 안 제18조제1항 본문 중 ‘안내 정보 등 교통이용에 관한 정보’에 해당할 수 있으므로 체계·자구 측면에서 ‘안내정보·읽기 쉬운 표지 등 교통이용에 관한 정보’와 ‘한국수어·통역 서비스, 탑승보조 서비스, 승하차 서비스 등 교통이용과 관련된 편의’로 수정하는 것이 적절할 것으로 보임.

관련하여, 국토교통부와 한국철도공사는 ‘읽기 쉬운 표지’는 안내판(표

지)를 일컫는 용어로서, 서비스의 개념보다는 시설물로 보는 것이 타당하므로, 교통이용편의서비스가 아니라 안 제15조의 이동편의시설의 종류에 포함되는 것이 보다 적절하다는 의견을 제시함.

다음으로, 안 제18조제2항은 국토교통부장관이 점자 및 시청각 정보와 읽기 쉬운 표지 보급이 원활하게 이루어지도록 관련 자료를 개발하여야 한다고 규정하고 있음.

앞서 살펴본 시행규칙 제7조제2항에서는 교통이용정보와 관련하여 쉽게 알 수 있도록 문자 및 기호를 굵은 글씨체로 표시하고 바탕색과 구별하기 쉬운 색상을 사용해야 한다고만 정하고 있는데,

교통약자의 혼란을 줄이고 공평한 서비스를 제공하기 위해, 개정안과 같이 국토교통부장관이 교통이용과 관련한 점자 및 시청각 정보, 읽기 쉬운 표지 보급을 위한 관련 자료를 개발하여 전국적으로 통일된 기준을 만들어 주는 것이 필요할 것으로 보임.

다만, 이와 관련하여 국토교통부는 ‘읽기 쉬운 표지’ 등의 용어와 국토교통부가 개발하여야 하는 자료의 의미가 명확하지 않은 측면이 있어 신중한 검토가 필요하다는 의견을 제시함.

8) 교통수단 등 인증 등 (안 제19조에서 제25조까지)

개정안은 교통수단·여객시설 및 도로가 “장애물 없는 생활환경인증”을 받기 위한 조건에 이동편의 시설 설치 외에도 교통이용편의서비스 제공을 추가하려는 것임.

또한, 현행법에서는 국토교통부장관은 필요하다고 인정하면 인증 및 인증기관의 지정 등을 보건복지부장관과 공동으로 할 수 있도록 하고 있는데, 개정안은 이를 국토교통부장관이 단독으로 하도록 하고 있음.

한편, 인증업무를 효과적으로 수행하기 위한 인증기관에 대해 운영에 필요한 예산을 지원할 수 있는 근거 규정을 마련하려는 것임.

현 행	개 정 안
17조의2(교통수단 등 인증) ① 국토교통부장관은 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 <u>이동편의 시설을 설치한</u> 교통수단·여객시설 및 도로에 장애물 없는 생활환경 인증(이하 “인증”이라 한다)을 할 수 있다. ② 국토교통부장관은 교통약자의 안전하고 편리한 이동을 위하여 교통수단·여객시설 및 도로를 <u>계획 또는 정비한 시·군·구(자치구를 말한다. 이하 같다)</u> 및 대통령령으로 정하는 지역에 대하여 인증을 할 수 있다.	제19조(교통수단 등 인증) ① 국토교통부장관은 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 <u>이동편의시설을 설치하고 교통이용편의서비스를 제공하는</u> 교통수단·여객시설 및 도로에 장애물 없는 생활환경 인증(이하 “인증”이라 한다)을 할 수 있다. ② 국토교통부장관은 교통약자의 안전하고 편리한 이동을 위하여 <u>교통수단·여객시설 및 도로를 계획 또는 정비할 의무가 있는 시·군·구</u> 및 대통령령으로 정하는 지역에 대하여 인증을 할 수 있다.

현행	개정안
③ 제1항에 따라 대상시설에 대하여 인증을 받으려는 설치·관리자는 국토교통부장관에게 인증을 신청하여야 한다. 이 경우 대상시설 설치·관리자는 인증 신청 전에 대상시설의 설치계획 또는 설계도서 등에 반영된 내용을 대상으로 예비인증을 신청할 수 있다. ④ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 설치하는 대상시설로서 대통령령으로 정하는 시설의 경우에는 의무적으로 인증(제3항 후단에 따른 예비인증을 포함한다)을 받아야 한다. 1. 국가·지방자치단체 2. 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관 3. 「지방공기업법」에 따른 지방공기업 4. 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제2조제8호에 따른 사업시행자 ⑥ <u>국토교통부장관은 필요하다고 인정하면 제1항부터 제4항까지의 규정에 따른 인증 및 제5항에 따른 인증기관의 지정을 보건복지부장관과 공동으로 할 수 있다.</u> ⑤ <u>국토교통부장관은 제1항부터 제4항까지의 규정에 따른 인증업무를 효과적으로 수행하기 위하여 인증기관을 지정할 수 있다.</u>	③ (현행과 같음) ④ (현행과 같음) 1. ~ 4. (현행과 같음) ⑤ <u>제1항부터 제4항까지에 따른 인증의 신청과 인증 기준 및 절차, 제20조에 따른 인증기관의 지정, 그 밖에 인증제도의 실시에도 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.</u> <u>제20조(교통수단 등의 인증기관의 지정·운영)</u> ① <u>국토교통부장관은 제19조에 따른 교통수단 등의 인증업무를 효과적으로 수행하기 위하여 국토교통부령으로 정하는 기준을 충족하는 기관을 인증기관으로 지</u>

현행	개정안
<u>< 신설 ></u> ⑦ 제1항부터 제4항까지의 규정에 따른 인증의 신청과 인증 기준 및 절차, 제5항에 따른 인증기관의 지정, 그 밖에 인증제도의 실시상 필요한 사항은 국토교통부령(제6항의 경우 보건복지부와 공동부령)으로 정한다. 제17조의3(인증 표시 등) ① 제17조의2제1항·제4항에 따라 인증을 받은 교통수단·여객시설·도로(이하 “인증시설물”이라 한다)의 설치·관리자와 같은 조 제2항에 따라 인증을 받은 시·군·구 및 지역(이하 “인증지역”이라 한다)의 지방자치단체의 장은 인증시설물과 인증지역에 대통령령으로 정하는 바에 따라 인증의 표시를 할 수 있다. ② 인증시설물의 설치·관리자와 인증지역의 지방자치단체의 장이 아닌 자는 인증 표시 또는 이와 유사한 표시를 하여서는 아니 된다. 제17조의4(인증의 유효기간) ① 인증의 유효기간은 인증을 받은 날부터 10년으로 한다. ② 인증의 유효기간을 연장받으려는 자는 유효기간이 끝나기 전에 국토교	<u>정·위탁할 수 있다.</u> ② 국토교통부장관은 제1항에 따른 교통수단 등의 인증 업무 수행기관의 <u>운영에 필요한 예산을 지원할 수 있다.</u> ③ 제1항 및 제2항에 따른 교통수단 등의 인증 업무 수행기관의 구체적인 운영에 관한 사항은 국토교통부령으로 정한다. 제21조(인증 표시 등) ① 제19조제1항·제4항에 따라 인증을 받은 교통수단·여객시설·도로(이하 “인증시설물”이라 한다)의 설치·관리자와 같은 조 제2항에 따라 인증을 받은 시·군·구 및 지역(이하 “인증지역”이라 한다)의 지방자치단체의 장은 인증시설물과 인증지역에 대통령령으로 정하는 바에 따라 인증의 표시를 할 수 있다. ② (현행과 같음) 제22조(인증의 유효기간) ①·② (현행과 같음)

현행	개정안
통부령으로 정하는 바에 따라 연장신청을 하여야 한다. 제17조의5(인증의 사후관리) ① 국토교통부장관은 인증시설물 또는 인증지역이 <u>제17조의2제7항</u>에 따른 인증기준에 적합하게 유지·관리되고 있는지 여부를 조사할 수 있다. ② 국토교통부장관은 제1항에 따른 조사 결과 인증기준에 적합하지 아니하게 유지·관리되고 있는 인증시설물 또는 인증지역에 대하여 그 내용을 인증시설물의 설치·관리자 또는 인증지역의 지방자치단체의 장에게 통보하고 기간을 정하여 시정을 명하는 등 필요한 조치를 할 수 있다. ③ 제1항에 따른 조사의 절차·방법 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. 제17조의6(인증의 취소) 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 인증을 취소하여야 한다. 1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 인증을 받은 경우 2. 정당한 사유 없이 <u>제17조의5제2항</u>에 따른 조치를 이행하지 아니하여 <u>제17조의2제7항</u>에 따른 인증기준에 적합하지 아니하게 된 경우 제17조의7(청문) 국토교통부장관은 <u>제17조의6</u>에 따라 인증을 취소하려는 경우에는 청문을 실시하여야 한다.	제23조(인증의 사후관리) ① 국토교통부장관은 인증시설물 또는 인증지역이 <u>제19조제5항</u>에 따른 인증기준에 적합하게 유지·관리되고 있는지 여부를 조사할 수 있다. ②·③ (현행과 같음) 제24조(인증의 취소) (현행과 같음) 1. (현행과 같음) 2. 정당한 사유 없이 <u>제23조</u>에 따른 조치를 이행하지 아니하여 <u>제19조제5항</u>에 따른 인증기준에 적합하지 아니하게 된 경우 제25조(청문) 국토교통부장관은 <u>제24조</u>에 따라 인증을 취소하려는 경우에는 청문을 실시하여야 한다.

현행법 제17조의2제1항에 따라 국토교통부장관은 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있는 이동편의시설을 설치한 교통수단·여객시설 및 도로에 “장애물 없는 생활환경 인증”(이하 “인증”)을 할 수 있음.

2024년도 6월 현재 기준으로 인증 건수는 총 16,192건이며, 이 중 여객시설·교통수단·도로는 345건(국토교통부), 건축물·공원 등은 15,847건(보건복지부)임.

안 제19조제1항은 이러한 인증의 기준에 이동편의 시설의 설치만이 아니라 교통이용편의서비스 제공도 포함하려는 것임. 교통이용편의서비스란 안 제18조제1항에 따른 안내정보 등 교통이용에 관한 정보와 한국수어·통역 서비스, 탑승보조 서비스, 승하차 서비스, 읽기 쉬운 표지 등 교통이용과 관련된 편의를 말함.

이러한 개정안은 시설만이 아니라 실질적으로 교통약자가 교통수단 등을 이용하는데 필요한 교통이용편의서비스 제공을 인증 기준에 포함하여 인증제도를 강화하고자 하려는 취지로 이해됨.

특히, 안 제19조제4항(현행법 제17조의2제4항과 동일)에서는 ①국가·지방자치단체, ② 공공기관, ③ 지방공기업, ④ 민간투자시설이 설치하는 대통령령으로 정하는 대상시설의 경우 의무적으로 인증을 받도록 되어

있어⁶⁴⁾, 공공시설에서 교통이용편의서비스가 보다 적극적으로 제공되는 긍정적인 효과가 있을 것으로 보임.

다음으로, 인증 등을 보건복지부장관과 공동으로 할 수 있는 규정을 삭제한 것과 관련하여, 현행 「장애인등편의법」 제10조의2⁶⁵⁾에서는 보건복지부장관과 국토교통부장관은 장애인등이 대상시설을 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 편의시설의 설치·운영을 유도하기 위하여 대상시설에 대하여 인증을 할 수 있다고 규정하고 있음.

현행 「교통약자법」 제17조의2제6항에서는 국토교통부장관은 필요하다고 인정하면 인증 및 인증기관의 지정을 보건복지부장관과 공동으로 할 수 있도록 하고 있음.

64) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제17조의2(교통수단 등 인증) ④ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 설치하는 대상시설로서 대통령령으로 정하는 시설의 경우에는 의무적으로 인증(제3항 후단에 따른 예비인증을 포함한다)을 받아야 한다. <신설 2020. 10. 20.>

1.~3. (생략)

4. 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제2조제8호에 따른 사업시행자

「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」

제15조의4(의무인증 대상시설의 범위) 법 제17조의2제4항 각 호 외의 부분에서 “대통령령으로 정하는 시설”이란 다음 각 호의 시설을 말한다.

1. 「여객자동차 운수사업법」 제2조제5호의 여객자동차터미널
2. 「도시철도법」 제2조제3호가목에 따른 도시철도시설
3. 「철도산업발전기본법」 제3조제2호가목에 따른 철도시설
4. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제2조제2호나목에 따른 광역철도
5. 「도시교통정비 촉진법」 제2조제3호의 환승시설
6. 「공항시설법」 제2조제3호의 공항 및 같은 조 제7호의 공항시설
7. 「항만법」 제2조제2호의 무역항 및 같은 조 제3호의 연안항에 설치되어 있는 같은 조 제5호의 항만시설

65) 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」

제10조의2(장애물 없는 생활환경 인증) ① 보건복지부장관과 국토교통부장관(이하 이 조, 제10조의5부터 제10조의9까지에서 “보건복지부장관등”이라 한다)은 장애인등이 대상시설을 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 편의시설의 설치·운영을 유도하기 위하여 대상시설에 대하여 장애물 없는 생활환경 인증(이하 “인증”이라 한다)을 할 수 있다.

< 장애물 없는 생활환경 인증기관 현황 >

연번	기관명	소재지	인증범위	유효기간
1	한국장애인개발원	서울특별시 영등포구 의사당대로 22(여의도동)	전체	'22. 9. 28. ~ '25. 9. 27.
2	한국장애인고용공단	경기도 성남시 분당구 구미로173번길 59(구미동)	건축물	'22. 9. 28. ~ '25. 9. 27.
3	한국생산성본부 인증원	서울특별시 중구 세종대로 39, 대한상공회의소빌딩 12층	건축물	'22. 9. 28. ~ '25. 9. 27.
4	(사)한국건물에너지기술원	서울특별시 서초구 반포대로 30길 81 웅진타워 7F, 8F	전체	'22. 9. 28. ~ '25. 9. 27.
5	한국농어촌공사	전라남도 나주시 그린로20 (빛가람동)	건축물	'22. 9. 28. ~ '25. 9. 27.
6	(주)크레비즈인증원	서울특별시 영등포구 양평로127(양평동5가, 7층)	건축물	'22. 9. 28. ~ '25. 9. 27.
7	한국부동산원	서울특별시 강남구 연주로79길13(역삼동)	건축물	'23. 3. 28. ~ '26. 3. 27.
8	한국환경건축연구원	서울특별시 송파구 법원로9길 26(문정동)	건축물	'23. 3. 28. ~ '26. 3. 27.
9	한국교육녹색환경연구원	서울특별시 광진구 아차산로36길 5(자양동)	건축물	'23. 3. 28. ~ '26. 3. 27.

*자료: 국토교통부 (2024.6월 기준)

또한, 현행법 제17조의2제7항에서는 이러한 제17조의2제6항과 관련한 내용은 국토교통부와 보건복지부의 공동부령으로 정하도록 하고 있음. 이에 따라 현행 「장애물 없는 생활환경 인증에 관한 규칙」은 공동부령으로 되어 있음.

개정안은 이처럼 인증과 관련하여 보건복지부와 공동으로 할 수 있는 내용을 삭제하고 있는데, 이는 교통약자의 이동권에 관련된 내용은 「교통약자법」에 따라 국토교통부장관이 단독으로 수행하여 명확한 책임을 가지고 신속하게 이루어질 수 있도록 하려는 취지로 이해됨.

그런데 현행 법령에 따라서도 인증 및 인증기관의 지정 자체는 국토교통부장관이 단독으로도 시행할 수 있으며, 현행 공동부령인 「장애물 없는 생활환경 인증에 관한 규칙」은 인증에 관한 신청·심사·기준·인증서 발급·인증기관의 지정·인증운영위원회의 구성 등 공통적인 절차 및 기준 등에 관한 사항을 정하고 있는 것으로 이를 개별 부령으로 별도로 정할 필요성이 그리 크지는 않은 것으로 보임.

국토교통부도 보건복지부에서 「장애인등편의법」에 따라 일반 건축물의 인증을 규율하고 있어 공동운영이 효과적이라는 입장임⁶⁶⁾.

그 밖에 안 제21조(현행법 제17조의3)에서는 인증 표시 등, 안 제22조(현행법 제17조의4)에서는 인증의 유효기간, 안 제23조(현행법 제17조의5)에서는 인증의 사후관리, 안 제24조(현행법 제17조의6)에서는 인증의 취소, 안 제25조(현행법 제17조의7)에서는 청문에 대하여 규정하고 있으며, 현행법의 관련 조항과 동일함.

66) 2023.12.31. 기준, 「교통약자법」에 따른 인증은 여객시설 등 345건(2%), 「장애인등편의법」에 따른 인증은 건축물 등 1.5만건(98%)

9) 교통사업자 등에 대한 교육 (안 제26조 및 안 제27조)

개정안은 안 제26조 교통사업자 등에 대한 교육, 안 제27조 승무원 등에 대한 교육에 관한 내용을 제5장을 신설하여 별도의 장으로 규정하고자 하는 것임.

또한, 교통사업자 및 승무원 교육 시 ‘교통약자서비스’ 뿐 아니라 ‘교통약자의 인권 및 특성 관련 내용’을 추가하고, 이러한 교육의 운영 과정 또는 교육 교재 등을 개발할 때에는 교통약자 이동권 관련 단체 등의 의견을 수렴하여 반영하도록 하였음.

다음으로, 교통사업자가 받아야 하는 교육에 ‘교통약자 인권 및 서비스에 관한 교육’과 ‘성폭력 예방교육’을 추가하였으며, 교육을 의무적으로 이수해야 하는 승무원의 범위를 도시철도, 궤도운송, 해운까지 확대하였음.

한편, 국토교통부가 교육 실시결과를 의무적으로 점검하고 그 내용을 매년 1월 30일까지 공개하도록 하려는 것임.

현 행	개 정 안
제13조(교통사업자 등에 대한 교육) ① 교통사업자는 <u>시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 실시하는 이동편의시설의 설치 및 관리 등에 관한 교육</u> 을 받아야 한다.	제26조(교통사업자 등에 대한 교육) ① 교통사업자는 <u>국토교통부장관, 시·도지사 및 시장·군수·구청장이 실시하는 다음 각 호의 교육</u> 을 받아야 한다. <u>이 경우 해당 교육의 운영</u>

현행	개정안
<u>< 신 설 ></u> ② <u>특별교통수단을 운행하는 운전자는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 실시하는 다음 각 호의 교육을 받아야 한다.</u> 1. 교통약자서비스에 관한 교육 2. 성폭력 예방교육 ③ 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제4호에 따른 택시운수종사자는 <u>시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 실시하는 교통약자서비스에 관한 교육을 받아야 한다. 다만, 택시운수종사자가 「여객자동차 운수사업법」 제25조제1항에 따른 운수종사자 교육을 통하여 교통약자서비스에 관한 교육을 이수한 경우에는 이 법에 따른 교육을 받은 것으로 본다.</u> ④ 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 교육수요의 부족 등으로 인하여 교육의 실시가 곤란한 경우에는	<u>과정에 교통약자 이동권 관련 단체 등의 의견을 수렴하여 반영하여야 한다.</u> 1. <u>이동편의시설의 설치 및 관리 등에 관한 교육</u> 2. <u>교통약자 인권 및 서비스에 관한 교육</u> 3. <u>성폭력 예방 교육</u> ② <u>교통약자이동지원차량을 운행하는 운전자는 국토교통부장관, 시·도지사 및 시장·군수·구청장이 실시하는 다음 각 호의 교육을 받아야 한다. 이 경우 해당 교육의 운영 과정에 교통약자 이동권 관련 단체 등의 의견을 수렴하여 반영하여야 한다.</u> 1. <u>교통약자 인권 및 서비스에 관한 교육</u> 2. <u>성폭력 예방교육</u> ③ 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제4호에 따른 택시운수종사자는 <u>국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 실시하는 교육을 받아야 한다.</u> <u><단서 삭제></u> ④ (현행과 같음)

현행	개정안
다른 지방자치단체의 장과의 협의를 통하여 제1항에 따른 교육 실시에 관한 사무를 다른 지방자치단체의 장에게 위탁할 수 있다. ⑤ 제1항부터 제3항까지에 따른 교육을 실시하는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 국토교통부령으로 정하는 교육 실시 관련 자료를 3년간 보관하여야 한다. 이 경우 교육 실시 관련 자료는 「전자문서 및 전자거래기본법」 제2조제1호에 따른 전자문서로 작성·보존할 수 있다. ⑥ 국토교통부장관은 제1항부터 제3항까지에 따른 <u>교육 실시결과에 대한 점검을 할 수 있다.</u> ⑦ 제1항부터 제3항까지에 따른 교육의 방법, 내용 및 경비 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 해당 지방자치단체의 조례로 정한다. 제13조의2(승무원 등에 대한 교육) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람을 고용하는 자는 해당 종사자에 대하여 <u>교통약자서비스에 관한 교육(이하 이 조에서 “교통약자 서비스교육”이라 한다)</u>을 실시하여야 한다. (2025.1.17. 시행 예정) 1. 「항공안전법」 제2조제17호에 따른 객실승무원	⑤ (현행과 같음) ⑥ 국토교통부장관은 제1항부터 제3항까지에 따른 <u>교육 실시결과를 점검하여야 하며 그 내용을 매년 1월 30일까지 공개하여야 한다.</u> ⑦ (현행과 같음) 제27조(승무원 등에 대한 교육) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람을 고용하는 자는 해당 종사자에 대하여 <u>교통약자 인권 및 서비스에 관한 교육(이하 이 조에서 “교통약자인권서비스교육”이라 한다)</u>을 실시하여야 한다. 1. ~ 3. (현행과 같음)

현행	개정안
2. 「철도안전법」 제2조제10호다목에 따른 여객승무원 3. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사람 가. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업의 운전업무에 종사하는 사람 나. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제2호에 따른 구역 여객자동차운송사업 중 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업의 운전업무에 종사하는 사람 다. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제3호에 따른 수요응답형 여객자동차운송사업의 운전업무에 종사하는 사람 <u>< 신 설 ></u> <u>< 신 설 ></u> 4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사람 ② 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 같은 항에 따라 실시하는 <u>교통약자서비스교육</u>을 받아야 한다. 다만, 제1항제3호에 해당하는 사람이 「여객자동차 운수사업법」 제2	4. 「<u>궤도운송법</u>」 제2조제11호에 따라 궤도운송과 관련하여 운전자, 이용자 탑승 보조자 및 매표 업무자 관련 서비스를 제공하는 자 5. 「<u>해운법</u>」 제2조제11호에 따라 선장, 해원 등 여객선 안전운항을 위한 직무를 수행하는 자 6. (현행 제4호와 같음) ② 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 같은 항에 따라 실시하는 <u>교통약자인권서비스교육</u>을 받아야 한다. 다만, 제1항제3호에 해당하는 사람이 「여객자동차 운수사업

현행	개정안
5조제1항에 따른 운수종사자 교육을 통하여 <u>교통약자서비스교육</u>을 이수한 경우에는 이 법에 따른 교육을 받은 것으로 본다. ③ <u>교통약자서비스교육</u>을 실시하는 자는 국토교통부령으로 정하는 교육 실시 관련 자료를 3년간 보관하여야 한다. 이 경우 교육 실시 관련 자료는 「전자문서 및 전자거래 기본법」 제2조제1호에 따른 전자문서로 작성·보존할 수 있다. ④ 국토교통부장관은 제1항에 따른 <u>교통약자서비스교육 실시결과에 대한 점검</u>을 할 수 있다. ⑤ 국토교통부장관은 제4항에 따른 점검을 위하여 <u>교통약자서비스교육</u>을 실시하는 자에게 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 교통약자서비스교육 실시결과 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 자는 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다. ⑥ 국토교통부장관은 <u>교통약자서비스교육</u>이 원활하게 이루어지도록 교육교재 등을 개발하여 보급하여야 한다.	법」 제25조제1항에 따른 운수종사자 교육을 통하여 <u>교통약자인권서비스교육</u>을 이수한 경우에는 이 법에 따른 교육을 받은 것으로 본다. ③ <u>교통약자인권서비스교육</u>을 실시하는 자는 국토교통부령으로 정하는 교육 실시 관련 자료를 3년간 보관하여야 한다. 이 경우 교육 실시 관련 자료는 「전자문서 및 전자거래 기본법」 제2조제1호에 따른 전자문서로 작성·보존할 수 있다. ④ 국토교통부장관은 제1항에 따른 <u>교통약자인권서비스교육 실시결과를 점검하여야 하며 그 내용을 매년 1월 30일까지 공개하여야 한다.</u> ⑤ 국토교통부장관은 제4항에 따른 점검을 위하여 <u>교통약자인권서비스교육</u>을 실시하는 자에게 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 교통약자서비스교육 실시결과 제출을 요청하여야 한다. 이 경우 요청을 받은 자는 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다. ⑥ 국토교통부장관은 <u>교통약자인권서비스교육</u>이 원활하게 이루어지도록 교육교재 등을 개발하여 보급하여야 한다. <u>이 경우 국토교통부장관은 교통약자 이동권 관련 법인 등의 의견을 수렴하여 교육교재 개발에 반영하여야 한다.</u>

현 행	개 정 안
⑦ 제1항에 따른 <u>교통약자서비스교육</u> 의 방법 및 내용 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.	⑦ 제1항에 따른 <u>교통약자인권서비스교육</u> 의 방법 및 내용 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

현행법 제13조는 교통사업자와 특별교통수단을 운행하는 운전자, 택시 운수종사자에 대한 교육 관련 내용을 규정하고 있음.

교통사업자는 제13조제1항에 따라 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 실시하는 이동편의시설의 설치 및 관리 등에 관한 교육을 받도록 하고 있으며, 특별교통수단을 운행하는 운전자는 현행법 제13조제2항에 따라 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 실시하는 ① 교통약자서비스에 관한 교육, ② 성폭력 예방교육을 받도록 되어 있음⁶⁷⁾.

또한, 현행법 제13조제3항⁶⁸⁾에 따라 택시운수종사자는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 실시하는 교통약자서비스에 관한 교육을 받도록 되어있으며, 다만 택시운수종사자가 「여객자동차 운수사업법」에 따른 운수종사자 교육에서 교통약자서비스 교육을 포함하여 이수한 경우에는 이 법에 따른 교육을 받은 것으로 보도록 예외 조항을 두고 있음.

67) 2024.1.16. 개정, 2025.1.17. 시행 예정

68) 2024.1.16. 개정, 2025.1.17. 시행 예정

안 제26조제1항은 교통사업자가 받아야 하는 교육을 ‘국토교통부장관, 시·도지사 및 시장·군수·구청장이 실시하는 교육’으로 수정하고, 교통사업자가 받아야 하는 교육에 ‘교통약자 인권 및 서비스에 관한 교육’과 ‘성폭력 예방 교육’을 추가하려는 것임.

이는 교통사업자에게도 교통약자의 인권 및 서비스에 관한 기본적인 교육을 받도록 함으로써 교통수단 등을 운영할 시 장애인의 인권과 이동편의 증진에 관한 이해를 바탕으로 실질적인 서비스 제공 등이 이루어질 수 있도록 하는 데 긍정적인 측면이 있을 것으로 보임.

다만, 교통사업자란 관계 법령에 따라 교통행정기관으로부터 면허 등을 받아 교통수단을 운행·운항하거나 여객시설을 설치·운영하는 자(현행법 제2조제5호)로서,

실제 교통약자를 접촉하고 서비스를 제공하는 자가 아닌바, 교통사업자에게 동 법에 따른 성폭력 예방 교육을 의무적으로 듣게 하는 것에 대해 장단점을 비교할 필요가 있을 것으로 보임.

또한, 현행법은 교통사업자가 ‘시·도지사 또는 시장·군수·구청장’이 실시하는 교육을 듣도록 하고 있어, 해당 교통사업자의 면허 등을 주관하는 지방자치단체의 장이 실시하는 교육을 들으면 되는 것으로 보임.

그런데 안 제26조제1항에서는 이를 ‘국토교통부장관, 시·도지사 및 시장·군수·구청장’으로 수정하고 있어, 문구상 국가-광역-기초에서 실시하는 교육을 모두 들어야 하는 것으로 이해될 소지가 있음.

안 제11조제1항제2호에서는 국가센터가 교통사업자 등에게 실시할 교육·연수 프로그램 운영 및 관련 교육 자료를 총괄하여 개발하도록 하고 있어 각 교육의 내용은 유사할 것으로 추측되는바, 현행법과 같이 해당 교통사업자의 면허 등을 주관하는 지방자치단체의 장이 실시하는 교육만 들으면 되는 것으로 하는 편이 효율적일 것으로 보임.

국토교통부도 교통사업자에 대한 이동편의시설 교육은 이동편의시설 등을 소관하고 있는 지자체가 현행과 같이 시행할 필요가 있다는 입장임.

다음으로, 현행법 제13조의2에서는 교통약자서비스교육을 받아야 하는 승무원 등을 ① 항공기 객실승무원, ② 철도 여객승무원, ③ 노선버스 운전업무 종사자, ④ 전세버스 운전업무 종사자, ⑤ 수요응답형 여객자동차운송사업 운전업무 종사자⁶⁹⁾와, 시행령 제13조의2에 따른 ⑥ 저상버스등⁷⁰⁾⁷¹⁾의 승무원, ⑦ 선원으로 정하고 있음.

69) 현행법 제13조의2제1항제3호에서 규정하는 ③ 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업의 운전업무에 종사하는 사람, ④ 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제2호에 따른 구역 여객자동차운송사업 중 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업의 운전업무에 종사하는 사람, ⑤ 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제3호에 따른 수요응답형 여객자동차운송사업의 운전업무에 종사하는 사람은 2025.1.17. 시행 예정

70) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제14조(노선버스의 이용 보장 등) ① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 “노선버스 운송사업자”라 한다)는 교통약자가 안전하고

개정안은 현행법의 승무원 등에 ‘궤도운송과 관련하여 운전자, 이용자 탑승 보조자 및 매표 업무자 관련 서비스를 제공하는 자’, ‘선장, 해원 등 여객선 안전운항을 위한 직무를 수행하는 자’를 추가하려는 것임.

현행법 제2조제2호제라목과 제2조제2호마목에는 교통수단 중 하나로 ‘사람을 운송하는 궤도차량’과 ‘해상여객운송사업에 사용되는 선박’이 포함되어 있는바, 개정안과 같이 궤도운송과 선박에 관련한 종사자를 교육 대상에 추가하는 것은 필요할 것으로 보임.

다만, 이와 관련하여 국토교통부는 교육 의무범위 확대에는 찬성하나, 이용자와 대면하지 않는 여객선 선장까지 교육의무를 부과하는 것은 과도하다는 의견임.

한국삭도협회는 삭도⁷²⁾운전자, 매표원 등 교통약자에게 서비스를 직접적으로 제공하지 않는 종사자는 교육대상에서 제외할 필요가 있으며,

편리하게 버스를 이용할 수 있도록 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다.

3. 저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스 등 교통약자가 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 구조를 가진 버스(이하 “저상버스등”이라 한다)를 보유하고 있는 경우 일반버스와 저상버스등의 배차순서를 적절히 편성할 것

71) 다만, 저상버스등의 승무원의 경우, 2025.1.17.일 노선버스와 전세버스 운전자에 대한 교육 의무에 관한 규정이 시행되는 경우 이에 흡수될 예정임.

72) ‘삭도’란 공중에 설치한 와이어로프에 궤도차량을 매달아 운행하는 방식으로, 관광용 케이블카, 스키장의 리프트 기기 등을 말하며, 「궤도운송법」상 궤도에 포함됨.

「궤도운송법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “궤도”란 사람이나 화물을 운송하는 데에 필요한 궤도시설과 궤도차량 및 이와 관련된 운영·지원 체계가 유기적으로 구성된 케이블철도, 노면전차, 모노레일 및 자기부상열차 등 국토교통부령으로 정하는 운송 체계를 말하며, 삭도(索道)를 포함한다.

현행법의 택시와 유사하게 「궤도운송법」 제27조⁷³⁾에 따른 삭도종사원 교육 시 교통약자인권서비스교육 관련 내용을 포함시키고 이를 이수한 경우 교육을 받은 것으로 같음하는 조항이 필요하다는 입장임.

다음으로, 안 제26조제2항과 안 제26조제3항은 교통약자이동지원차량을 운행하는 운전자와 택시운수종사자가 현행법에 따른 시·도지사 또는 시장·군수·구청장 외에 국토교통부장관이 실시하는 교육을 들을 수 있다고 추가하고 있음.

그런데 개정안에 따른 교통약자이동지원차량을 운행하는 운전자는 광역 또는 기초 지방자치단체에서 관리를 하는 것으로 되어 있으며, 택시운수종사자는 「여객자동차 운수사업법」 제24조⁷⁴⁾에 따른 택시운전업무종사자격을 갖추고 택시운송사업의 운전업무에 종사하는 사람으로⁷⁵⁾, 시·도지사(도의 경우 시·군에 위임)가 면허권을 가지고 관리하고

73) 「궤도운송법」

제27조(궤도운송종사자 등의 의무) ① 궤도운송종사자는 운송의 안전과 이용객의 편의를 도모하여야 한다.

② 궤도사업자 또는 전용궤도운영자는 궤도시설의 안전사고 예방 등을 위하여 안전업무와 관련된 궤도운송종사자를 대상으로 하는 교육(이하 “안전교육”이라 한다)을 실시하여야 한다. (이하 생략)

74) 「여객자동차 운수사업법」

제24조(여객자동차운송사업의 운전업무 종사자격) ① 여객자동차운송사업의 운전업무에 종사하려는 사람은 제1호 및 제2호의 요건을 모두 갖추고, 제3호 또는 제4호(국토교통부령으로 정하는 여객자동차운송사업에 한정한다)의 요건을 갖추어야 한다.

1. 국토교통부령으로 정하는 나이와 운전경력 등 운전업무에 필요한 요건을 갖추는 것

2. 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관이 시행하는 운전 적성(適性)에 대한 정밀검사 기준에 맞을 것

3. 국토교통부장관 또는 시·도지사가 시행하는 여객자동차 운수 관계 법령과 지리 숙지도(熟知度) 등에 관한 시험에 합격한 후 국토교통부장관 또는 시·도지사로부터 자격을 취득할 것

4. 국토교통부장관이 「교통안전법」 제56조에 따른 교통안전체험에 관한 연구·교육시설에서 교통안전체험, 교통사고 대응요령 및 여객자동차 운수사업법령 등에 관하여 실시하는 이론 및 실기 교육을 이수하고 자격을 취득할 것

75) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」

있는바 현행과 같이 지방자치단체의 장이 실시하는 교육을 받도록 하는 것이 효율적일 것으로 보임.

또한, 안 제26조제3항은 택시운수종사자가 받아야 하는 교육의 내용이 빠져 있어 보완이 필요할 것으로 보이며, 택시운수종사자가 「여객자동차 운수사업법」 제25조제1항에 따른 운수종사자 교육을 통하여 교통약자서비스에 관한 교육을 이수한 경우에는 이 법에 따른 교육을 받은 것으로 보는 현행법의 단서 조항이 삭제되어 있어 추가가 필요할 것으로 보임⁷⁶⁾.

전국개인택시운송사업조합연합회에서도 중복 교육 방지 및 효율성 확보를 위하여 「여객자동차 운수사업법」 제25조에 따라 운수종사자로서 관련 교육을 받은 경우에는 이 법의 교육을 받은 것으로 하는 내용의 단서가 필요하다는 의견임.

다음으로, 안 제26조제6항과 안 제27조제4항에서는 국토교통부에서 교통약자인권서비스교육 실시결과를 점검하고 매년 1월 30일까지 그 내용을 공개하도록 의무화 하고 있음.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

4. “택시운수종사자”란 「여객자동차 운수사업법」 제24조에 따른 운전업무 종사자격을 갖추고 택시운송사업의 운전업무에 종사하는 사람을 말한다.

76) 안 제27조제2항에서 버스 및 수요응답형 여객자동차운송사업의 운전업무에 종사하는 사람은 「여객자동차 운수사업법」에 따른 교육을 받은 경우 등 법에 따른 교육을 받은 것으로 갈음하는 규정을 두고 있어 통일성을 위해 단서를 넣는 것이 적절할 것으로 보임.

안 제27조제6항에서는 국토교통부장관이 교육교재 등을 개발하여 보급할 때, 교통약자 이동권 관련 법인 등의 의견을 수렴하여 교육교재 개발에 반영하도록 하고 있음.

이는 교통약자 관련 교육이 실질적으로 이루어질 수 있도록 관리·감독을 강화하고, 수요자 중심의 교육교재 개발이 될 수 있도록 하려는 취지로 이해되며 적절한 측면이 있는 것으로 보임.

다만, 국토교통부에서는 교육 실시결과는 지방자치단체 등 교통행정기관을 통해 공개하는 것이 필요하며, 교육교재 개발 보급 시 ‘교통약자 이동권 관련 법인’의 의견을 듣도록 하고 있는데, 그 대상이 한정되므로 ‘교통약자 관련 법인’으로 문구의 수정이 필요하다는 입장임.

10) 노선버스의 이용 보장 등 (안 제28조, 제29조 및 제31조)

개정안은 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 “노선버스 운송사업자”)의 준수 사항에 ‘교통약자의 탑승 및 하차를 지원하고 승객에게 안내할 것’과 ‘휠체어 탑승공간의 적재물 발생 시 이동시킬 것’을 추가하려는 것임.

또한, 도로의 구조·시설 등 저상버스의 운행에 적합하지 아니하여 해당 노선의 노선버스 운송사업자가 소관 교통행정기관의 승인을 받아 휠체어 탑승설비가 설치된 차량 도입을 유예한 경우, 지방자치단체는 3년 내 관련 도로를 개선하거나 우회노선 등 대안을 마련하도록 의무화하려는 것임.

현 행	개 정 안
제14조(노선버스의 이용 보장 등) ① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 “노선버스 운송사업자”라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다. 1. 교통약자에게 승하차 시간을 충분히 줄 것 2. 교통약자에게 승하차 편의를 제공할 것 3. 저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스 등 교통약자가 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 구조를 가	제28조(노선버스의 이용 보장 등) ① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 “노선버스 운송사업자”라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다. 1. 교통약자에게 승하차 시간을 충분히 줄 것 2. 교통약자에게 승하차 편의를 제공할 것 3. 저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스 등 교통약자가 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 구조를

현행	개정안
진 버스(이하 “저상버스등”이라 한다)를 보유하고 있는 경우 일반버스와 저상버스등의 배차순서를 적절히 편성할 것 <u>< 신 설 ></u> <u>< 신 설 ></u> ② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 「여객자동차 운수사업법」 제4조에 따른 여객자동차운송사업 면허를 할 때에는 같은 법 제5조에 따른 면허기준을 갖추고 저상버스등을 대통령령으로 정하는 대수(臺數) 이상 운행하려는 자에게 우선적으로 노선 여객자동차운송사업 면허를 할 수 있다. ③ <u>시장·군수가 지방교통약자</u> 이동편의 증진계획을 수립하거나 <u>도지사가 교통약자 이동편의 증진 지원계획을 수립할 때에는</u> 저상버스등의 도입, 저상버스등의 운행 및 교통약자의 접근성을 고려한 버스정류장과 도로 등 시설물의 정비 계획을 반영하고, 이에 따라 저상버스등을 도입하여야 한다. ④ 국가와 지방자치단체는 제3항에 따라 저상버스등을 도입(휠체어 탑승 설비를 기존 버스에 장착하는 경우를 포함한다)할 경우 대통령령으로 정하는 노선버스 운송사업자에게 예산의	가진 버스(이하 “저상버스등”이라 한다)를 보유하고 있는 경우 일반버스와 저상버스등의 배차순서를 적절히 편성할 것 <u>4. 교통약자의 탑승 및 하차를 지원하고 승객에게 안내할 것</u> <u>5. 휠체어 탑승공간의 적재물 발생 시 이동시킬 것</u> ② (현행과 같음) ③ <u>시장·군수·구청장이 기초 교통약자</u> 이동편의 증진계획을 수립하거나 <u>시·도지사가 광역 교통약자 이동편의 증진계획을 수립할 때에는</u> 저상버스등의 도입, 저상버스등의 운행 및 교통약자의 접근성을 고려한 버스정류장과 도로 등 시설물의 정비 계획을 반영하고, 이에 따라 저상버스등을 도입하여야 한다. ④ (현행과 같음)

현행	개정안
범위에서 재정지원을 하여야 한다. 이 경우 국가와 지방자치단체의 부담비율은 교통약자의 인구현황과 국가 및 지방자치단체의 재정여건 등을 고려하여 대통령령으로 정한다. ⑤ 도로관리청은 저상버스등의 원활한 운행 및 교통약자의 접근성 개선을 위하여 필요한 경우에는 버스정류장과 도로를 정비하는 등 필요한 조치를 하여야 한다. ⑥ 국가는 제5항에 따른 버스정류장의 정비 등 필요한 조치에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있다. ⑦ 노선버스 운송사업자가 대통령령으로 정하는 운행형태에 사용되는 버스를 「여객자동차 운수사업법」 제84조제2항에 따라 대폐차하는 경우에는 <u>저상버스로 도입하여야 한다.</u> 다만, 도로의 구조·시설 등이 저상버스의 운행에 적합하지 아니하여 해당 노선의 노선버스 운송사업자가 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 소관 교통행정기관의 승인을 받은 경우에는 그러하지 아니하다. <u>< 신 설 ></u>	⑤·⑥ (현행과 같음) ⑦ 노선버스 운송사업자가 대통령령으로 정하는 운행형태에 사용되는 버스를 「여객자동차 운수사업법」 제84조제2항에 따라 대폐차하는 경우에는 <u>저상버스 등 휠체어 탑승설비가 설치된 차량으로 도입하여야 한다.</u> 다만, 도로의 구조·시설 등이 저상버스의 운행에 적합하지 아니하여 해당 노선의 노선버스 운송사업자가 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 소관 교통행정기관의 승인을 받은 경우에는 그러하지 아니하다. ⑧ 도로의 구조·시설 등 저상버스의 운행에 적합하지 아니하여 해당 노선의 노선버스 운송사업자가 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 소관 교통행정기관의 승인을 받아 휠체어 탑

현행	개정안
⑧ 노선버스 운송사업자가 제7항 본문에 따라 저상버스를 도입하는 경우에는 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 환경친화적 자동차를 우선 도입하도록 노력하여야 한다. 제14조의2(전세버스의 이용 보장 등) ① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제2호에 따른 구역 여객자동차운송사업 중 전세버스운송사업(운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 정하여 1개의 운송계약에 따라 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업을 말한다)을 경영하는 자(이하 이 조에서 “전세버스 운송사업자”라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 휠체어 탑승설비 등 이동편의시설을 설치할 수 있다. ② 국가와 지방자치단체는 제1항에 따라 이동편의시설을 설치할 경우 전세버스 운송사업자에게 예산의 범위에서 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 비용을 지원할 수 있다.	<u>승설비가 설치된 차량 도입을 유예한 경우, 지방자치단체는 3년 내 관련 도로를 개선하거나 우회노선 등 대안을 마련하여야 한다.</u> ⑨ (현행과 같음) 제29조(전세버스의 이용 보장 등) ①·② (현행과 같음)

현 행	개 정 안
제14조의3(휠체어 탑승설비의 장착 등) 제14조제4항 및 제14조의2에 따라 버스에 장착되는 휠체어 탑승설비의 구조·재질 및 성능 등에 관한 규격 및 기준은 국토교통부령으로 정한다.	제31조(휠체어 탑승설비의 장착 등) 제28조제4항 및 제29조에 따라 버스에 장착되는 휠체어 탑승설비의 구조·재질 및 성능 등에 관한 규격 및 기준은 국토교통부령으로 정한다.

가. 노선버스 운송사업자 준수사항 관련

현행법 제14조제1항에서는 노선버스 운송사업자의 준수사항으로, ① 교통약자에게 승하차 시간을 충분히 줄 것, ② 교통약자에게 승하차 편의를 제공할 것, ③ 저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스 등 교통약자가 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 구조를 가진 버스(이하 “저상버스등”)를 보유하고 있는 경우 일반버스와 저상버스등의 배차순서를 적절히 편성할 것을 규정하고 있음.

안 제28조제1항은 이러한 준수사항에 ‘④교통약자의 탑승 및 하차를 지원하고 승객에게 안내할 것’과 ‘⑤휠체어 탑승공간의 적재물 발생 시 이동시킬 것’을 추가하려는 것으로, 교통약자가 실제 버스를 이용할 때 발생할 수 있는 어려움을 제거하여 실질적인 이동편의를 증진시킬 수 있을 것으로 보임.

다만, 안 제28조제1항은 ‘노선버스 운송사업자’의 준수사항인데, 개

정안의 내용은 운송사업자가 아니라 버스를 운전하는 운수종사자가 제공해야 할 사항으로 보임.

노선버스 운수종사자의 준수사항을 신설하고 있는 안 제30조제1항에서도 개정안과 유사한 내용의 ‘교통약자의 승하차 지원 및 승객에 대한 안내’, ‘휠체어 탑승공간의 적재물 이동 및 좌석 확보 지원’이 포함되어 있음.

따라서, 안 제28조제1항제4호 및 제5호는 안 제30조제1항의 노선버스 운수종사자 준수사항에서 규정하는 것이 적절할 것으로 보임.

한편, 국토교통부는 안 제28조제1항제4호의 ‘교통약자의 탑승 및 하차를 지원하고 승객에게 안내할 것’에 대해서는 이미 현행법 제14조제1항제2호(개정안 제28조제1항제2호 동일)에서 ‘교통약자에게 승하차 편의를 제공할 것’이라는 내용이 포함되어 있어 별도 규정 신설은 불필요하다는 입장임.

나. 노선버스 대·폐차 시 저상버스 도입 의무화 관련

현행법 제14조제7항은 노선버스 운송사업자가 대통령령으로 정하는 운행형태에 사용되는 버스를 대·폐차 하는 경우에는 저상버스로 도입하도록 의무화하고 있음.

현행 시행령 제14조제4항⁷⁷⁾에 따라 저상버스로 대폐차가 의무화되어 있는 운영형태는 시내버스 또는 농어촌버스로⁷⁸⁾, 고속·시외버스는 의무화 대상에서 제외되어 있음.

이러한 고속·시외버스의 경우 교통약자를 고려한 형태로 저상버스가 아닌 휠체어 탑승설비를 장착하는 형태의 버스⁷⁹⁾가 존재함. 다만, 현재 운영되고 있는 사례가 없음⁸⁰⁾.

국토교통부는 2019년도 시범사업을 시작으로 휠체어 이용자 등 교통약자의 장거리 이동 편의 증대를 위해 고속·시외버스에 휠체어 탑승설비·고정장치 등을 설치하는 비용을 지원하는 ‘교통약자 장거리 이동지원

77) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」

제14조(저상버스 등의 운행 대수 등) ④ 법 제14조제7항에서 “대통령령으로 정하는 운행형태”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 운행형태를 말한다. <신설 2023. 1. 3.>

1. 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제1호가목 후단 또는 같은 호 나목 후단에 따라 국토교통부령으로 정하여 구분하는 시내버스운송사업 또는 농어촌버스운송사업의 운행형태 중 광역급행형·직행좌석형 및 좌석형
2. 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제1호가목 후단 또는 같은 호 나목 후단에 따라 국토교통부령으로 정하여 구분하는 시내버스운송사업 또는 농어촌버스운송사업의 운행형태 중 이 항 제1호 외의 운행형태
3. 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제1호다목에 따른 마을버스운송사업의 운행형태

[전문개정 2012. 11. 27.] [시행일: 2027. 1. 1.] 제14조제4항제1호

78) 다만, 광역 시내버스 또는 농어촌버스의 경우 자동차 전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스의 연구·개발이 필요하여 2027년 1월 시행될 예정임.(현재 국토교통부 R&D 사업 진행중, 2023~2026년)

(버스가 자동차전용도로를 주행하기 위해서는 「도로교통법」 제50조제1항 및 「여객자동차 운수사업법」 제27조의2제1항에 따라 운전자 및 승객 모두에 좌석안전띠의 착용의무가 발생함. 즉, 자동차 전용도로를 주행하는 버스를 위하여 좌석 안전띠가 설치된 저상버스가 필요한 실정임. 또한, 모든 승객들이 좌석안전띠를 착용하기 위해서 입석이 가능한 형태는 적정하지 않아 ‘저상 좌석 버스’로 운영할 필요가 있음.)

79) “휠체어 사용자가 탑승가능한 고속·시외버스 개조차량 표준모델 및 운영기술 개발 (2017.04.28.~2019.09.27.)”연구를 통해 개발 완료

80) 2019년 시범사업을 통해 서울-부산(3대), 서울-강릉(2대), 서울-전주(2대), 서울-당진(3대) 4개 구간에 10대의 고속버스가 휠체어 탑승이 가능하도록 개조되어 운행을 시작하였으나, 2024년 8월 기준 실제 운행 중인 노선은 없음. (서울-당진 1개 노선 1대가 2023. 4.1.까지 운행하였으나 지금은 운행을 중지함)

사업'을 매년 실시하였으나 공모 참여자가 없어 2020년부터 지금까지 예산이 집행된 실적이 없음.

안 제28조제7항은 노선버스 운송사업자가 대폐차를 하는 경우 저상버스 외에도 휠체어 탑승설비가 설치된 차량 도입에 관한 내용을 추가하려는 것인데, 고속 및 시외버스에도 대·폐차 시 휠체어를 사용하는 교통약자도 이용할 수 있는 버스의 도입을 의무화하려는 취지로 이해됨⁸¹⁾.

현행법령에 따라 단거리 이동에 관해서는 대폐차 시 시내버스 저상버스 도입의무화, 특별교통수단 확충, 대중교통 이동편의시설 설치·관리 등 다양한 정책이 이루어지고 있으나 휠체어 이용자의 장거리 이동권은 아직 부족한 부분이 많은바 개정안의 취지는 긍정적인 것으로 보임.

다만, 휠체어 탑승설비를 장착하는 경우 일반좌석 축소 등으로 인해 운송수익이 감소할 우려가 있는 상황에서 모든 사업자에게 휠체어 탑승설비 장착을 의무화하는 것은 법률강제의 적정성과 현실성을 면밀하게 검토할 필요성이 있을 것으로 보임.

전국버스연합회는 「여객자동차 운수사업법」에 따른 모든 버스에 휠체어 탑승설비가 설치된 차량을 의무도입 하는 안에 대해서는 반대의견을 제시함.

81) 다만, 시행령 개정이 필요한 사항임.

다. 노선버스 대·폐차 시 저상버스 도입 예외 승인 관련

현행법 제14조제7항은 단서 규정으로 도로의 구조·시설 등이 저상버스의 운행에 적합하지 아니하여 해당 노선의 노선버스 운송사업자가 국토교통부령⁸²⁾으로 정하는 바에 따라 소관 교통행정기관의 승인을 받은 경우를 대·폐차 시 저상버스 도입 예외로 두고 있음(안 제28조제7항 단서 규정 동일).

2023년 12월 말 기준, 전체 노선 중 예외로 승인된 노선 수는 전체 12,321개 노선 중 2,233개 노선으로 18.1%를 차지하고 있음.

82) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」

제4조의2(저상버스예외승인 신청 및 결과 통보 등) ① 노선버스 운송사업자는 법 제14조제7항 단서에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 소관 교통행정기관에 저상버스 도입 예외 승인(이하 “저상버스예외승인”이라 한다)을 신청할 수 있다.

1. 해당 노선에 설치된 「도로법 시행령」 제2조제2호에 따른 시설이나 공작물의 높이가 저상버스 높이 보다 낮아 저상버스의 운행에 적합하지 않은 경우
2. 해당 노선에 도로의 종단경사도가 급격히 변화하여 도로와 버스 하부의 마찰이 발생하는 구간이 포함된 경우
3. 그 밖에 도로의 시설·구조 등이 해당 노선의 저상버스의 운행에 적합하지 않은 경우

②·③ (생략)

④ 교통행정기관은 저상버스예외승인을 하려면 미리 교통약자 관련 법인 또는 단체와 교통분야 관계 전문가의 의견을 들어야 한다.

⑤ (생략)

<저상버스 도입 예외승인노선 현황 >

지자체	전체노선 수	저상버스 예외노선 수	비율(%)
서울	389	38	9.7
부산	286	82	28.6
대구	122	0	0
인천	215	20	9.3
광주	102	0	0
대전	104	0	0
울산	173	15	8.6
세종	59	0	0
경기	2,583	146	5.7
강원	913	149	16.3
충북	902	384	42.6
충남	1,063	582	54.8
전북	780	247	31.7
전남	1,411	441	31.3
경북	1,822	125	6.9
경남	1,197	4	0.3
제주	200	0	0
합 계	12,321	2,233	18.1

*자료 : 국토교통부 (2023.12 말 기준)

현행 「교통약자법 시행규칙」 제4조의2제4항에 따라 교통행정기관은 저상버스예외승인을 하려면 미리 교통약자 관련 법인 또는 단체와 교통 분야 관계 전문가의 의견을 들어야 하며,

시행규칙 제4조의3제4항⁸³⁾에 따라 저상버스예외승인을 한 노선에 대하여 매년 1월 31일까지 저상버스예외승인 노선 및 사유와, 사유에 대한

83) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」

제4조의3(저상버스예외승인에 대한 사후 관리 등) ④ 교통행정기관은 저상버스예외승인을 한 노선에 대하여 매년 1월 31일까지 다음 각 호의 자료(전년도 12월 31일 기준으로 현행화한 자료를 말한다)를 국토교통부장관에게 제출하고, 소관 교통행정기관의 인터넷 홈페이지에 이를 게시해야 한다.

1. 저상버스예외승인 노선 및 사유
2. 제1호의 사유에 대한 개선 계획 또는 교통약자 이동지원 대책(개선이 곤란한 경우로 한정한다)

개선 계획 또는 개선이 곤란한 경우에 한정하여 교통약자 이동지원 대책을 국토교통부장관에게 제출하고 소관 교통행정기관의 인터넷 홈페이지에 게시하도록 하고 있음.

즉, 저상버스예외승인은 저상버스 도입의무를 배제한 것이 아니라 개선 또는 대체 방안을 마련하기 위한 유예기간을 준 것으로 볼 수 있음.

안 제28조제8항은 이처럼 승인을 받아 휠체어 탑승설비가 설치된 차량 도입을 유예한 경우, 지방자치단체는 3년 내 관련 도로를 개선하거나 우회노선 등 대안을 마련하도록 의무를 두는 규정을 신설하고 있는바,

이를 통해 저상버스 도입이 유예된 노선에 대한 개선 또는 대책 마련이 신속하게 이루어질 수 있도록 하려는 취지로 이해됨.

다만, 각 노선의 상황에 따라 개선에 필요한 기간은 다를 수 있어 일률적으로 3년이라는 기간 내에 개선 또는 우회노선을 마련하도록 하는 것이 적절한지에 대해 검토가 필요할 것으로 보이며, 도로의 개선이나 우회 노선 마련이 물리적으로 불가능한 경우에는 예외를 인정해 주는 방안도 검토가 필요할 것으로 보임.

국토교통부에서도 개정안에 따르면 저상버스 승인을 받은 경우 지

방자치단체는 반드시 3년 이내 도로를 개선하거나 우회노선을 마련하여야 하는데, 산간 지역 경사 등 도로 개선이 물리적으로 불가능한 경우 등을 고려할 필요가 있으며, 해당 도로가 국도·지방도 등 관리 주체가 다양한 경우가 있을 수 있어 도로 개선 주체를 지방자치단체로 한정하는 개정안은 검토가 필요하다는 의견을 제시함.

서울시에서도 노선을 운행하는 것이 필수적임에도 불구하고 급경사 구간 등으로 저상버스 운행이 불가능한 예도 있어, 이처럼 도로구조 개선 및 우회노선 등 대안 마련이 물리적으로 불가능한 지역의 경우에는 소관 교통행정기관의 승인을 받은 때에는 의무에서 제외해 주는 예외 조항이 필요하다는 입장임.

충청남도 금산군에서도 서울시와 유사하게 노선을 이루는 도로는 국도·지방도·군도로 이루어지는데 도로의 관리 주체가 각각 다르고, 금산군은 노선 대부분이 산간도로를 끼고 있어 도로 개선이 어려우며 우회 도로가 존재하지 않아 우회 노선을 만들 수 없는바, 이처럼 물리적으로 개선 또는 대안 마련이 불가능한 경우에 대한 고려가 필요하다는 의견을 제시함.

11) 버스의 교통약자서비스 및 택시의 이용 보장 등 (안 제30조, 제32조 및 제33조)

개정안은 노선버스 운수종사자와 택시 운수종사자의 교통약자서비스 제공의무를 신설하려는 것임.

또한, 택시운송사업자가 휠체어 탑승 설비가 장착된 차량을 의무적으로 운행하도록 하고 이에 대한 국가와 지방자치단체의 재정지원 근거를 마련하려는 것임.

개 정 안
<u>제30조(버스의 교통약자서비스) ① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업의 운수종사자는 다음 각 항목의 서비스를 교통약자에게 제공하여야 한다.</u> <u>1. 교통약자의 승하차 시 경사로 설치가 가능한 정차</u> <u>2. 교통약자의 승하차를 위한 경사로 설치</u> <u>3. 교통약자의 요청 시 휠체어 이동 지원</u> <u>4. 교통약자의 승하차 지원 및 승객에 대한 안내</u> <u>5. 휠체어 탑승공간의 적재물 이동 및 좌석 확보 지원</u> <u>6. 그 밖에 국토교통부장관이 정하는 교통약자의 버스 이용 관련 편의 제공</u> <u>② 제1항에 따른 운수종사자는 장애 등의 이유로 교통약자의 탑승을 거부하거나 무정차하여서는 아니된다.</u>
<u>제32조(택시의 이용 보장 등) ① 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제2호에 따라 택시운송사업면허를 받은 자는 휠체어 탑승 설비가 장착된 차량을 운행하여야 한다. 이 경우 택시의 탑승에 적합한 휠체어의 기준 등은 국토교통부령으로 정한다.</u> <u>② 국가와 지방자치단체는 제1항에 따라 휠체어 탑승 설비가 장착된 차량을 운행하는 경우 택시운송사업면허를 받은 자에게 대통령령으로 정하는 바에</u>

개 정 안
<u>따라 필요한 비용을 지원할 수 있다.</u> 제33조(택시의 교통약자서비스) ① 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제4호에 따른 <u>택시운수종사자</u>는 교통약자가 안전하고 편리하게 택시를 이용할 수 있도록 다음 각 호의 서비스를 <u>제공하여야 한다.</u> 1. <u>교통약자에게 충분한 승하차 시간 제공</u> 2. <u>교통약자에게 승하차 편의 제공</u> 3. <u>교통약자의 최종 목적지 도착에 필요한 편의 제공</u> 4. <u>그 밖에 국토교통부장관이 정하는 편의 제공</u> ② <u>택시운송종사자는 장애 등의 이유로 교통약자의 탑승을 거부하거나 무정차하여서는 아니 된다.</u>

현행법 제14조제1항에서는 노선버스 운송사업자에게 노선버스의 이용 보장을 위한 준수사항을 두고 있음. 안 제30조는 노선버스의 운수종사자에게도 교통약자 서비스 제공의무를 신설하려는 것임.

또한, 현행법 제14조의 노선버스의 이용 보장 등 조항과 유사하게 안 제32조에서 택시에도 이용 보장 등의 조항을 신설하여, 모든 택시가 휠체어 탑승설비가 장착된 차량으로 운행될 수 있도록 의무화하고, 이를 위한 국가와 지방자치단체의 재정지원 근거를 마련하려는 것임.

아울러, 택시운수종사자의 교통약자서비스 제공의무를 신설하고, 장애 등의 이유로 탑승 거부나 무정차하는 것을 금지하는 규정을 두려는 것임.

이를 통해 교통약자가 버스 또는 택시를 이용하는 데 있어 실질적인 지원을 받을 수 있을 것으로 보임.

다만, 다음과 같은 점에 대해 검토가 필요할 것으로 보임.

먼저, 서울시는 안 제30조제1항제2호에서 정하고 있는 ‘교통약자의 승하차를 위한 경사로 설치’ 규정의 경우 현재 저상버스에는 경사판이 설치되어 출시되고 있으며 현행법에 따라 향후 노선버스를 대체차 하는 경우 저상버스가 의무적으로 도입되는바, 해당 조항의 필요성은 낮은 것으로 보인다는 의견임⁸⁴⁾.

다음으로, 안 제32조제1항에서는 모든 택시에 대해 휠체어 탑승 설비가 장착된 차량 운행을 의무화하고 있는데, 이에 대해 다음과 같이 신중한 검토가 필요하다는 의견들이 제시됨.

국토교통부는 현재 택시 차량의 90%가 중형차량을 이용하고 있어 휠체어탑승설비 설치를 의무화할 경우 업체에서는 차량을 대부분 교체해야 할 것으로 영세한 택시업계에 재정부담이 크고, 설비설치로 인한 탑승인원 감소도 고려할 필요가 있다는 입장임.

84) 고상버스의 경우 경사판 설치 시 경사가 지나치게 높아 오히려 안전사고 발생이 우려된다는 의견임.

또한, 휠체어 탑승설비를 장착한 택시에 대해서는 「교통약자법」을 통해 규율하기보다는, 규제 샌드박스 등을 통해 유니버설 차량 개발·확대를 유인할 계획이라는 설명임.

전국개인택시운송사업조합연합회에서도 교통약자의 택시 이용비율은 2.8%⁸⁵⁾에 불과할 뿐만 아니라, 국내 택시차량의 약 90%를 차지하고 있는 중형택시의 경우 협소한 공간으로 인하여 휠체어 설비 장착이 물리적으로 불가능한 상황이며, 현재 교통약자를 위한 특별교통수단으로 각 지자체에서는 장애인 콜택시, 교통약자 바우처 택시 운영 및 관련 예산 매년 지속 확대하고 있는바,

모든 택시에 휠체어 탑승설비 장착을 의무화하는 것은 현실적으로 정책의 실효성이 없으며, 특히 막대한 정부 예산 소요가 불가피하고 정부지원이 없을 때는 택시사업자의 부담을 가중시킬 수 있으므로 모든 택시에 대해 의무적으로 휠체어 탑승설비를 장착하는 개정안의 내용은 수용이 곤란하다는 입장임.

서울시는 다양한 승객 유형별 수요를 고려하지 않고 휠체어 탑승설비 장착 택시만을 운행할 경우, 과도한 차량구매 비용 등 자원낭비, 승객의 승차감 저하 등 여러 문제점이 야기 될 수 있는바,

85) 2021년도 교통약자 이동편의 실태조사 연구

택시를 대폐차 하는 경우 일정비율을 휠체어 탑승설비 장착 차량으로 도입하도록 하는 것은 필요해 보이나, 도입목표 물량, 연도별 시기, 교체 예산 지원 방안 등 종합적인 계획을 수립한 후에 추진하는 것이 타당해 보인다는 입장임.

경기도 수원시·부천시 등에서도 유사하게 현재 휠체어 탑승설비가 장착된 차량인 특별교통수단이 전국적으로 충분히 운행되고 있으며, 일반택시까지 휠체어 탑승 설비 장착을 의무화하는 것은 비효율적이라는 의견임.

다음으로, 안 제33조에 따른 택시 운수종사자의 교통약자 서비스 제공 의무에 대하여 국토교통부와 전국개인택시운송사업조합연합회, 전국택시운송사업조합연합회 측에서는 택시 운수 종사자의 불친절, 승차거부, 중도하차, 부당요금 등 이용 승객에 대한 부당행위에 대하여 현행 「여객자동차법」 관련 법령⁸⁶⁾에서 규정하고 있음을 고려할 필요가 있다는 입장임.

86) 「여객자동차 운수사업법」

제26조(운수종사자의 준수 사항) ① 운수종사자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다. <개정 2013. 3. 23., 2014. 1. 28., 2017. 10. 24., 2019. 8. 27.>

1. 정당한 사유 없이 여객의 승차(제3조제1항제3호의 수요응답형 여객자동차운송사업의 경우 여객의 승차예약을 포함한다)를 거부하거나 여객을 중도에서 내리게 하는 행위(구역 여객자동차운송사업 중 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업은 제외한다)
2. 부당한 운임 또는 요금을 받는 행위(구역 여객자동차운송사업 중 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업은 제외한다)
3. 일정한 장소에 오랜 시간 정차하여 여객을 유치(誘致)하는 행위
4. 삭제 <2014. 1. 28.>
5. 문을 완전히 닫지 아니한 상태에서 자동차를 출발시키거나 운행하는 행위
6. 여객이 승하차하기 전에 자동차를 출발시키거나 승하차할 여객이 있는데도 정차하지 아니하고 정류소를 지나치는 행위
7. 안내방송을 하지 아니하는 행위(국토교통부령으로 정하는 자동차 안내방송 시설이 설치되어 있는 경우만 해당한다)
- 7의2. 여객자동차운송사업용 자동차 안에서 흡연하는 행위
- 7의3. 휴식시간을 준수하지 아니하고 운행하는 행위
8. 택시요금미터를 임의로 조작 또는 훼손하는 행위

한편, 법률의 체계·자구 측면에서 안 제32조제1항에서는 택시운송사업자를 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제2호에 따라 택시운송사업면허를 받은 자로 규정하고 있는데, 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」은 제2조제3호에서 택시운송사업면허를 받아 택시운송사업을 경영하는 자로 택시운송사업자에 대한 정의 규정을 두고 있어, 인용조문을 이에 맞춰 수정하는 것이 적절할 것으로 보임.

9. 그 밖에 안전운행과 여객의 편의를 위하여 운수종사자가 지키도록 국토교통부령으로 정하는 사항을 위반하는 행위

■ 여객자동차 운수사업법 시행규칙 [별표 4] <개정 2023. 4. 18.>

2. 운수종사자의 준수사항

가. 택시운송사업의 운수종사자는 승객이 탑승하고 있는 동안에는 미터기를 사용하여 운행해야 한다. 다만, 다음의 어느 하나에 해당하는 자의 경우에는 그렇지 않다.

1) 구간운임제 시행지역 및 시간운임제 시행지역의 운수종사자

2) 대형(승합자동차를 사용하는 경우로 한정한다) 및 고급형 택시운송사업의 운수종사자

3) 운송가맹점의 운수종사자(플랫폼가맹사업자가 확보한 운송플랫폼을 통해서 사전에 요금을 확정하여 여객과 운송계약을 체결한 경우에만 해당한다)

파. 여객의 안전한 승차·하차 여부를 확인하고 자동차를 출발시켜야 한다.

12) 철도, 도시철도, 항공 및 해운의 이용 보장 (안 제34조부터 제37조까지)

개정안은 철도 좌석의 20분의 1이상을 휠체어 이용자 전용좌석으로 배정하는 등 철도의 이용 보장과 관련한 조항을 신설하려는 것임. 또한, 도시철도 이용 보장을 강화하고, 항공·해운 이용 보장 조항을 추가로 신설하려는 것임.

현 행	개 정 안
< 신 설 >	<u>제34조(철도의 이용 보장) ① 「철도 산업발전기본법」 제3조제1호에 따른 철도 중 여객을 운송하는 철도의 운영자는 전체 좌석의 20분의 1 이상에 해당하는 부분을 휠체어 이용자 전용좌석으로 배정하여야 한다.</u>
< 신 설 >	<u>② 제1항에 따른 휠체어 이용자 전용좌석의 시설기준, 운영방법 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다</u>
< 신 설 >	<u>③ 제1항에 따른 철도운영자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 철도차량은 휠체어 이용자를 위한 통로 및 편의시설을 구비하고 시·청각장애인을 위한 좌석 식별 점자표지, 화면서비스 등을 제공하여야 한다.</u>

현행	개정안
<u>< 신설 ></u> 제15조(도시철도의 이용 보장) ① 「도시철도법」 제26조에 따라 도시철도운송사업의 면허를 받은 자는 도시철도사업에 사용되는 차량의 10분의 1 이상에 해당하는 부분을 교통약자 전용구역으로 배정하여야 한다. ② 제1항에 따른 교통약자 전용구역의 시설기준, 운영방법 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. <u>< 신설 ></u> <u>< 신설 ></u>	④ 제1항에 따른 철도운영자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 「철도산업발전기본법」 제3조제2호에 따른 철도시설에 승강장까지 이동할 수 있는 승강기, 환승을 위한 경사로 등을 설치하여야 하며, 관련 편의시설은 휠체어 이용자를 우선으로 한다. 제35조(도시철도의 이용 보장) ① . ② (현행과 같음) ③ 「도시철도법」 제2조제8호에 따른 도시철도운영자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 도시철도의 역사에 교통약자가 지상에서 승강장까지 이동할 수 있는 승강기, 환승을 위한 경사로 등을 설치하여야 하며, 관련 편의시설은 휠체어 이용자를 우선으로 한다. ④ 「도시철도법」 제2조제8호에 따른 도시철도운영자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 교통약자가 도

현행	개정안
< 신설 >	<u>제37조(해운의 이용 보장) ① 「해운법」 제2조제2호에 따른 해상여객운송사업을 경영하는 자는 국토교통부령에 따라 여객선 내에 휠체어 이용자의 이동을 위한 통로 및 편의시설을 구비하고, 시·청각장애인을 위하여 좌석 식별 점자표지, 화면서비스 등을 제공하여야 한다.</u>
< 신설 >	<u>② 「해운법」 제2조제2호에 따른 해상여객운송사업을 경영하는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 교통약자의 특성에 따른 좌석 및 수하물 처리 비용을 달리 정할 수 있다.</u>
< 신설 >	<u>③ 제2조제3호아목에 따른 무역항 및 항만시설을 관리하는 자는 해당 시설에 휠체어 이용자의 여객선 접근권 보장을 위한 기립 장치 등의 보조기구와 경사로를 우선 제공하여야 한다.</u>
< 신설 >	<u>④ 국가와 지방자치단체는 제1항에 따라 편의시설 등을 설치할 경우 해상여객운송사업을 경영하는 자에게 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 비용을 지원할 수 있다.</u>

현행법은 제15조에서 도시철도의 이용 보장에 대해 규정하고 있으나, 제2조 정의 규정에서 교통수단 및 여객시설에 포함하고 있는 ‘철도’, ‘항공’, ‘해운’과 관련해서는 이용보장에 관한 규정이 존재하지 않음.

개정안은 ‘철도’, ‘항공’, ‘해운’의 이용을 위한 별도의 조항을 마련하고, 좌석 및 전용구역 확보, 승강장까지의 이동방안, 시각장애인을 위한 표지 설치, 관련 편의시설의 휠체어 이용자 우선 이용 등 교통수단 내 편의시설 및 서비스 기준을 명시하려는 것임.

또한, 현행법 제15조에서 규정하고 있는 도시철도의 이용 보장에도 도시철도운영자가 승강기, 환승을 위한 경사로 등을 설치하도록 하고, 관련 편의시설을 휠체어 이용자를 우선으로 하도록 하며, 안전발판을 설치할 수 있는 도시철도종사자 배치를 의무화하는 내용을 추가하여 도시철도의 이용 보장을 강화하려는 것임.

아울러, 국가와 지방자치단체가 항공운송사업자와 해상여객운송사업을 경영하는 자에게 필요한 비용을 지원할 수 있는 근거를 마련하였음.

이를 통해 다양한 교통수단을 이용하는 교통약자의 실질적인 이동 편의 증진을 도모하고 궁극적으로 이동권을 실현하는 측면에서 긍정적인 취지로 보임.

다만, 다음과 같은 점에서 검토가 필요할 것으로 보임.

가. 철도의 이용보장 관련

안 제34조제1항에서는 여객을 운송하는 철도에 전체 좌석의 20분의 1이상에 해당하는 부분을 휠체어 이용자 전용좌석으로 배정하도록 하는 의무 규정을 신설하고 있음.

현행 시행규칙 [별표 1]에 따라 일반철도(새마을호, 무궁화호)의 경우에는 열차편성당 휠체어 이용자를 위한 전용좌석을 4개 이상 설치하여야 하며, 고속철도의 경우에는 열차편성당 수동휠체어 이용자를 위한 전용좌석을 3개 이상 설치하고 전동휠체어 이용자를 위한 전용 공간을 2곳 이상 설치하도록 의무화되어 있음.

개정안에 따라 전체 좌석의 20분의 1 이상을 휠체어 전용좌석으로 배정할 시 KTX의 경우는 열차당 총 좌석수 955석 중 48석이, 에스알의 경우는 열차당 총 410석 중 20.5석이 배정될 것으로 보임.

그런데 한국철도공사에 따르면 현재 휠체어 전용좌석(일반휠체어 및 전동휠체어)은 고속열차 5석, 일반열차 4석을 배정하여 운영 중이나, 실제 이용률은 배정좌석수 대비 평균 3.8%('24.1~5월)이며,

에스알(SR)에 따르면 현재 SRT 1호차 내 장애인 3석, 전동휠체어 2석 등 총 5석을 운영중인데 2023년도 기준 연간 휠체어 석 이용률은

7.5%이고, 전동휠체어석 이용률은 3.6%로, 이용률이 높지는 않은 것으로 보임.

이처럼 현행 이용률을 고려할 때 법률에서 의무적으로 전체 좌석의 20분의 1 이상을 휠체어 이용자 전용 좌석으로 강제적으로 배정하는 것이 적정한지에 대해서 검토가 필요할 것으로 보임.

국토교통부는 교통약자 이동편의 증진을 위해서 휠체어 전용좌석을 배정하는 법의 취지에는 공감하나, 현행 이용현황 및 일반석 좌석 부족 등을 고려할 때 안 제34조제1항과 같이 전체 좌석의 20분의 1에 해당하는 부분을 휠체어 이용자 전용좌석으로 배정하는 것은 과도한 측면이 있다는 입장임.

한국철도공사에서도 현행 휠체어 전용좌석의 실제 이용률은 배정좌석 수 대비 평균 3.8%('24.1~5월)로 열차당 이용인원으로 환산하면 0.2명이나, 전체 간선철도⁸⁷⁾의 일반석 공급 대비 이용인원 비중은 '24.1~5월 기간 평균 약 123%로 오히려 일반석 추가 공급이 필요한 상황이나, 휠체어석 이용자 배려 및 편의를 위하여 현행을 유지하고 있는 상황이라는 설명임.

87) 간선철도[幹線鐵道] :철도 노선망 중에서 수송량도 많고 기간적(基幹的)인 것.
[네이버 지식백과]

에스알(SR)에서도 이용률이 저조한 사항에서 모든 열차에 고정적으로 20분의 1 이상을 휠체어 전용좌석으로 운영할 시 공급좌석 부족으로 인해 고객의 이용에 큰 불편을 초래할 것이 예상되며, 현재 운영 중인 차량의 재설계가 필요하여 개조비용과 시간이 요구될 것이라는 의견을 제시함.

나. 도시철도의 이용 보장 관련

현행법 제15조제1항(안 제35조제1항과 동일)에서는 도시철도 차량의 10분의 1 이상에 해당하는 부분을 교통약자 전용구역으로 배정하도록 하고 있음⁸⁸⁾.

안 제35조는 이러한 도시철도 차량 내 교통약자 전용구역 배정에 관해서는 현행법과 동일하게 규정하고 있으며, 안 제35조제3항을 신설하여 교통약자 이동편의를 위한 승강기·경사로 등의 설치, 관련 편의 시설의 휠체어 이용자 우선 의무화 등을 추가하고 있음.

또한, 안 제35조제4항에서는 교통약자가 도시철도에 탑승하는 경우 차량과 승강장 간 단차 및 간격으로 인하여 안전에 위협받지 아니하도록 안전발판을 설치할 수 있는 도시철도종사자를 승강장 내에 배치하도록 의무 규정을 신설하고 있음.

88) 「교통약자법 시행규칙」 [별표1]에 따라 도시철도차량 및 광역전철의 경우 교통약자용 좌석을 승강구 부근의 앉기 편리한 위치에 차량당 12개(좌석수가 50개 미만인 경우에는 좌석수의 20 퍼센트) 이상 설치를 의무화하고 있으며, 휠체어 사용자를 위한 전용공간이 설치되어 있는 차량은 전용공간 1개소당 교통약자용 좌석 3개를 설치한 것으로 보고 있음.

국토교통부는 이와 관련하여 승강기 등의 이동편의시설은 장애인·고령자 등 교통약자 전반을 위한 시설로, 휠체어이용자를 포함한 교통약자가 우선 이용할 수 있는 대상이 되도록 수정이 필요하다는 의견임.

또한, 국토교통부, 한국철도공사, 네오트랜스(신분당선)에서는 안 제35조제4항은 안전발판을 설치하기 위하여 도시철도종사자가 승강장 내에 상시 배치되어야 하는 것으로 해석될 수 있는바, 역사 내 근무인원을 현실적으로 고려할 때 모든 승강장에 상시 배치하는 것보다는 교통약자가 요청하는 경우 안전발판을 설치하도록 하는 방안 등을 검토할 필요가 있다는 입장임.

다. 항공의 이용보장

안 제36조는 항공운송사업자가 민간항공에 사용되는 비행기에 휠체어 이용자의 기내 이동을 위한 편의시설 등을 구비하고, 시·청각장애인을 위하여 좌석 식별 점자표지, 화면서비스 등을 제공하도록 의무규정을 신설하고 있음.

안 제36조제2항에서는 항공운송사업자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 교통약자의 특성에 따른 좌석 및 수하물 처리 비용을 달리 정할 수 있도록 하고 있으며,

안 제36조제3항에서는 공항운영자가 공항 및 공항시설에 활체어 이용자의 비행기 접근권 보장을 위한 기립 장치 등의 보조기기와 탑승교를 우선 제공하도록 하고 있음.

또한, 안 제36조제4항에서는 이러한 편의등을 제공하는 항공운송사업자에 대한 국가와 지방자치단체의 재정지원 근거를 마련하고 있음.

이러한 개정안은 교통수단별로 교통사업자가 교통약자의 이동권 보장을 위하여 구체적으로 제공해야 할 사항을 명확히 하려는 취지로 이해됨.

국토교통부는 현행법 제27조제2항⁸⁹⁾에서는 교통사업자가 장애인의 경제적 부담을 덜어 주기 위하여 관계 법령에서 정하는 바에 따라 운임이나 요금을 감면할 수 있도록 하고 있으며, 「교통약자법」의 목적은 교통약자의 안전하고 편리한 이동을 증진하기 위함이 목적인바, 개별 교통수단 운임 등에 관한 사항은 「교통약자법」이 아니라 개별 법령에서 규정하는 것이 적절하다는 의견임.

또한, 항공기 내 교통약자 서비스를 강화하는 것은 필요하나 설치비용의 국비 지원은 곤란하다는 의견임.

89) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제27조(장애인 등의 자가운전 지원 등) ② 교통사업자는 장애인의 경제적 부담을 덜어 주기 위하여 관계 법령에서 정하는 바에 따라 운임이나 요금을 감면할 수 있다.

라. 해운의 이용 보장

안 제37조제1항은 해상여객운송사업자가 여객선 내에 휠체어 이용자의 이동을 위한 통로 및 편의시설을 구비하고, 시·청각장애인을 위하여 좌석 식별 점자표지, 화면서비스 등을 제공하도록 의무 규정을 신설하고 있으며, 교통약자의 특성에 따른 좌석 및 수하물 처리 비용을 달리 정할 수 있도록 하고 있음.

또한, 무역항 및 항만시설을 관리하는 자는 해당 시설에 휠체어 이용자의 여객선 접근권 보장을 위한 기립 장치 등의 보조기기와 경사로를 우선 제공하도록 하며,

안 제36조제4항에서는 이러한 편의등을 제공하는 해상여객운송사업자에 대한 국가와 지방자치단체의 재정지원 근거를 마련하고 있음.

국토교통부는 앞서 항공의 이용 보장에서와 같이, 현행법 제27조제2항에서는 교통사업자가 장애인의 경제적 부담을 덜어 주기 위하여 관계 법령에서 정하는 바에 따라 운임이나 요금을 감면할 수 있도록 하고 있으며, 「교통약자법」은 교통약자의 안전하고 편리한 이동을 증진하기 위함이 목적인바, 개별 교통수단 운임 등에 관한 사항은 「교통약자법」이 아니라 개별 법령에서 규정하는 것이 적절하다는 의견임.

또한, 여객선 내 교통약자 서비스를 강화하는 것은 필요하나 설치비용의 국비 지원은 곤란하다는 의견임.

해양수산부와 한국해양교통안전공단에서는 「선박설비기준」 제12조제1항90)에 따라 여객이 탑승하는 선박에는 객석(여객의 수용에 적합한 장소) 설비를 하여야 하며, 이러한 객석설비는 ‘침대, 좌석 또는 의자석’ 등의 형태로 구분되고 있어, 안 제37조에서 사용하고 있는 ‘좌석’이라는 용어는 여객선에서는 방바닥 형식으로 되어 있는 객실을 의미한다고 설명함.

즉, 여객선은 객실이 좌석, 의자석, 침대 등 여러 가지 형태로 설치되어 있으며, 선박별로 상이한 형태로 구획이 나뉘어 있어 좌석 식별 점자표지를 설치할 수 없거나 설치의 효과가 없는 경우가 대부분으로 시·청각 장애인을 위해서 필수적으로 설치되고 있는 안내방송이 예시로

항해구역	항해예정시간	객석설비종류
원양구역	-	침대
근해구역	24시간 이상	침대 또는 좌석
	24시간 미만	침대, 좌석 또는 의자석
연해구역 및 평수구역	24시간 이상	침대 또는 좌석
	3시간 이상 24시간 미만	침대, 좌석 또는 의자석
	3시간 미만	침대, 좌석, 의자석 또는 입석

90) 「선박설비기준」

제7조(여객실의 구조 등) ① 여객실은 폐위된 구조의 것이어야 하며 여객실내에는 여객의 수용에 적합한 장소(이하 "객석"이라 한다)를 지정하고 제12조의 규정에 의한 객석설비를 하여야 한다. 다만, 신기술 선박 및 여객운송만의 목적이 아닌 관광, 유람 등에 사용되는 새로운 개념의 선박운항 특성상 필요한 경우로서 해양수산부장관이 여객을 수용하는 장소의 구조 및 설비가 안전에 지장이 없다고 인정하는 경우에는 폐위되지 아니한 장소를 여객실로 지정할 수 있다. (이하 생략)

제12조(객석설비의 종류 등) ① 여객이 탑승하는 선박에는 동 선박의 항해구역 및 항해예정시간에 따라 다음 표의 구분에 의한 객석설비를 하여야 한다.

바람직하다는 의견임.

또한, 교통약자에 대한 운임과 요금에 대한 할인사항은 「해운법」 제11조의2 및 「해운법 시행규칙」에 따라 정하는 내항해운에 관한 고시, 운송약관 등에 반영하여 운영하고 있으므로 국토교통부령에서 별도로 정하도록 하는 규정은 불필요하다는 입장임.

13) 교통약자 이동지원 차량의 종류 (안 제38조)

개정안은 교통약자 이동지원 차량의 종류를 ① 휠체어 이동지원차량, ② 이동서비스 지원차량, ③단순이동 지원차량으로 구분하고, 지방자치단체의 장의 운행 의무, 이용 가능 교통약자의 범위, 운영범위와 형태, 국가교통약자이동지원시스템 일원화 운영, 응급의료 등 위급한 상황을 위한 상시 운행·지원 등의 내용을 신설하려는 것임.

현 행	개 정 안
제16조(특별교통수단의 운행 등) ① 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.	제38조(교통약자 이동지원차량의 종류 및 운행 등) ① <u>교통약자 이동지원 차량의 종류는 다음 각 호와 같다.</u>
제16조의2(교통약자의 이동 지원) ① 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 교통약자의 이동편의를 증진하기 위하여 특별교통수단 외의 차량을 운행하거나 교통약자가 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조 제1호에 따른 택시운송사업에 사용되는 자동차를 이용하는 데에 소요되는 비용을 지원할 수 있다. 다만, 구청장이 이동 지원을 하는 경우에	1. <u>휠체어 이동지원차량: 보행에 심한 불편을 느끼며 휠체어 등 이동보조기기를 이용하는 교통약자를 지원하기 위하여 지방자치단체가 운영하는 휠체어 탑승설비 차량</u> 2. <u>이동서비스 지원차량: 보행은 가능하나 시·청각 등의 정보 접근, 행동 문제 등으로 승하차 및 목적지 도착 등의 서비스가 필요한 교통약자를 지원하기 위하여 지방자치단체가 운영하는 차량</u>

현행	개정안
는 관계 특별시장·광역시장과 사전에 협의하여야 한다. ② 제1항에 따른 차량의 운행 또는 비용의 지원에 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다. 제16조(특별교통수단의 운행 등)② 시장이나 군수는 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수단을 운행하는 자를 통신수단 등을 통하여 연결하여 주는 이동지원센터를 설치하여야 한다. 다만, 도지사가 특별교통수단의 효과적 운영을 위하여 관할 행정구역 내의 시장·군수와 협의하여 이동지원센터를 제3항에 따른 광역이동지원센터와 통합하여 운영하는 경우에는 그러하지 아니하다. ③ 도지사는 특별교통수단의 효과적 운영 및 관할 행정구역 내 시·군 간 특별교통수단의 원활한 환승·연계를 지원하기 위하여 광역이동지원센터를 설치하여야 한다. ⑤ 특별교통수단을 운행하는 자는 교	3. <u>단순이동 지원차량: 장거리 거동 불편 및 동반자로 인하여 대중교통 이용이 어려운 교통약자를 지원하기 위하여 지방자치단체가 이용요금을 지원하는 택시</u> ② <u>시장·군수는 교통약자 특성에 맞는 이동권을 보장하기 위하여 제1항에 따라 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 교통약자 이동지원차량을 종류별로 운행하여야 한다.</u> ③ <u>국토교통부장관 및 지방자치단체의 장은 교통수단 이동지원차량 운영 및 지원을 위하여 제11조, 제12조, 제13조에 따라 교통약자이동지원센터를 설치하며 제1항제1호 및 제2호에 따른 교통약자 이동지원차량은 원활한 환승·연계를 위하여 이용자 등록·차량 배차를 국가교통약자이동지원시스템으로 일원화한다.</u> ④ <u>교통약자 이동지원차량을 운행하는</u>

현행	개정안
통약자의 거주지를 이유로 이용을 제한하여서는 아니 된다. ⑥ 지방자치단체는 제5항에도 불구하고 특별교통수단의 운행 대수, 운행 횟수 등을 고려하여 그 운영의 범위를 인근 특별시·광역시·도 등으로 하며, 구체적인 운영의 범위 및 운영 방법 등은 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 지방자치단체의 조례로 정한다. ⑦ 시·도지사는 인근 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도와의 특별교통수단 환승·연계 체계 구축을 위하여 관계 시·도지사와의 상호 협력하여야 한다. ⑨ 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위, 특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류, 특별교통수단에 장착하여야 하는 탑승설비의 구조·재질 및 성능 등에 관한 규격 및 기준은 국토교통부령으로 정한다.	<u>자는 교통약자의 거주지를 이유로 이용을 제한하여서는 아니되며 이용 횟수를 정하지 아니하여야 한다.</u> <u>⑤ 지방자치단체는 교통약자 이동지원차량의 운영 범위를 인근 특별시·광역시·도 등으로 하며, 구체적인 운영의 범위는 대통령령으로 정하는 범위에 따라 지방자치단체의 조례로 정한다.</u> <u>⑥ 교통약자 이동지원차량을 이용할 수 있는 교통약자의 범위는 운영 목적에 맞게 다음 각 호와 같이 구분한다.</u> <u>1. 휠체어 이동지원차량: 보행에 심한 불편을 느끼며 휠체어 등 이동보조기기를 이용하는 자</u> <u>2. 이동서비스 지원차량: 보행은 가능하나 시·청각 및 문해 등의 정보 접근 제한 및 행동 문제로 승하차 및 목적지 도착 등의 서비스가 필요한 교통약자</u>

현 행	개 정 안
	3. <u>단순이동 지원차량: 장거리 거동 불편 및 동반자로 인해 대중교통 이용이 어려운 노인, 영유아 동반자 등</u> ⑦ <u>교통약자 이동지원차량은 응급의료 등 위급한 상황 시 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 상시 운행 및 지원되어야 하며 필요에 따라 휠체어 운반 등을 지원할 수 있다.</u>

현행법 제2조제8호에서는 ‘특별교통수단’을 정의하면서 이를 ‘이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승 설비 등을 장착한 차량’으로 규정하고 있음.

【 특별교통수단 】



자료 : 서울시 특별교통수단 사례 (서울시설공단 장애인콜택시 홈페이지)

특별교통수단은 통칭 ‘장애인 콜택시’를 말하는 것으로, 현행법 제16조제1항91)에서는 시장이나 군수가 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의

이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상⁹²⁾의 특별교통수단을 운행하도록 의무화되어 있음.

또한, 현행법 제16조의2⁹³⁾에서는 ‘교통약자의 이동 지원’ 조항을 두어, 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 교통약자의 이동편의를 증진하기 위하여 ①특별교통수단 외의 차량을 운행하거나 ②교통약자가 택시를 이용하는 데에 드는 비용을 지원할 수 있는 근거를 두고 있음.

91) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제16조(특별교통수단의 운행 등) ① 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다. (이하 생략)

92) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」

제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 “국토교통부령으로 정하는 대수”란 다음 각 호의 기준에 따른 대수를 말한다. <개정 2023. 7. 20.>

1. 인구가 10만명 이하인 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시·군(광역시에 있는 군은 제외하며, 이하 이 조 및 제6조에서 “시·군”이라 한다)의 경우: 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인(이하 이 조 및 제6조에서 “중증보행장애인”이라 한다) 100명당 1대
2. 인구가 10만명을 초과하는 시·군의 경우: 중증보행장애인 150명당 1대

② 제1항에도 불구하고 해당 지방자치단체의 조례로 중증보행장애인 중 특정 종류의 장애인에 대해 법 제2조제8호에 따른 특별교통수단(이하 “특별교통수단”이라 한다) 외의 방법으로 이동편의를 제공하고 있는 경우에는 해당 장애인 수를 특별교통수단 운행 대수 산정대상에서 제외할 수 있다.

93) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제16조의2(교통약자의 이동 지원) ① 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 교통약자의 이동편의를 증진하기 위하여 특별교통수단 외의 차량을 운행하거나 교통약자가 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 택시운송사업에 사용되는 자동차를 이용하는 데에 소요되는 비용을 지원할 수 있다. 다만, 구청장이 이동 지원을 하는 경우에는 관계 특별시장·광역시장과 사전에 협의하여야 한다. <개정 2020. 10. 20., 2022. 1. 18.>

② 제1항에 따른 차량의 운행 또는 비용의 지원에 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.

【 현행법에 따른 특별교통수단 및 대체수단 】

종류	운용 형태	내 용
특별 교통수단	장애인콜택시: 슬로프나 리프트를 장착한 보행 교통약자 전용 택시	법정 대수 이상 운영 의무, 국가/도가 차량 확보 비용 지원 가능 (국비로 약 50% 비용 보조)
그 외 차량 또는 택시비 지원	임차택시: 비휠체어 교통약자 전용 택시	자율적 운영
	택시바우처: 교통약자가 지정 택시 이용 시 택시비 일부를 보조	

자료 : 국토교통부 제출자료 재구성

개정안은 안 제2조제9호에서 ‘교통약자 이동지원차량’의 정의를 신설하면서, ‘보행 불편, 정보 접근, 행동 문제 등으로 이동에 심한 불편을 느끼며 대중교통 이용을 제한받는 교통약자를 지원하기 위하여 지방자치단체가 직접 운행하거나 이용요금 및 관련 서비스를 제공하기 위하여 비용을 지원하는 차량 또는 택시’로 정의하고 있음.

즉, 현행법 제16조제1항의 특별교통수단과 현행법 제16조의2제1항의 교통약자 이동지원에 사용되는 그 외 차량 또는 택시를 통합하여 ‘교통약자 이동지원차량’으로 변경하고, 안 제38조제1항에서 이를 ①휠체어 이동지원차량, ②이동서비스 지원차량, ③단순이동 지원차량의 세가지 형태로 구분하여 새롭게 체계를 신설하고 있음.

①‘휠체어 이동지원차량’은 보행에 심한 불편을 느끼며 휠체어 등 이동보조기기를 이용하는 교통약자를 지원하기 위하여 지방자치단체가 운행하는 휠체어 탑승설비 차량으로, 현행법의 특별교통수단과 거의

유사하다고 볼 수 있음.

② ‘이동서비스 지원차량’은 보행은 가능하나 시·청각 등의 정보 접근, 행동 문제 등으로 승하차 및 목적지 도착 등의 서비스가 필요한 교통약자를 지원하기 위하여 지방자치단체가 운행하는 차량을 말함.

③ ‘단순이동 지원차량’은 장거리 거동 불편 및 동반자로 인하여 대중교통 이용이 어려운 교통약자를 지원하기 위하여 지방자치단체가 이용요금을 지원하는 택시를 말함.

현행법에서는 특별교통수단 운행은 강행규정, 특별교통수단 외 차량의 운행이나 택시 비용지원은 임의규정으로 되어 있으나, 개정안에서는 ‘교통약자 이동지원차량’운행을 모두 의무화하고 있음.

【 개정안에 따른 교통약자 이동지원차량 】

종류	내 용	운용형태
휠체어 이동지원차량	보행에 심한 불편을 느끼며 휠체어 등 이동보조기기를 이용하는 교통약자를 지원하기 위하여 지방자치단체가 운행하는 휠체어 탑승설비 차량	지방자치단체가 운행
이동서비스 지원차량	보행은 가능하나 시·청각 등의 정보 접근, 행동 문제 등으로 승하차 및 목적지 도착 등의 서비스가 필요한 교통약자를 지원하기 위하여 지방자치단체가 운행하는 차량	지방자치단체가 운행
단순이동 지원차량	장거리 거동 불편 및 동반자로 인하여 대중교통 이용이 어려운 교통약자를 지원하기 위하여 지방자치단체가 이용요금을 지원하는 택시	지방자치단체가 이용요금 지원

현재 특별교통수단을 이용하고자 하는 교통약자의 이동수요가 점차 증가하고 있으나 특별교통수단 공급만으로는 한계가 있어 대기시간이 긴 것이 문제점으로 지적되고 있음.

이에 휠체어 탑승이 가능한 특별교통수단은 휠체어 장애인 위주로 탑승하도록 하고, 비휠체어 장애인이나 노인, 유아차, 영유아 동반자 등의 경우에는 특별교통수단 외의 다른 형태의 이동지원차량을 이용할 수 있도록 하는 것이 필요한 측면이 있음⁹⁴⁾.

또한, 현행 특별교통수단은 이동에 심한 불편을 느끼는 휠체어를 이용하는 중증보행장애인을 지원하는 데에 특화된 경향이 있어, 시각이나 청각에 장애가 있거나 발달 장애 등으로 인해 일반적인 교통수단 이용이 불편한 장애인 또는 교통약자를 위한 맞춤형 설비나 이동 편의를 위한 서비스에 대한 고려가 부족한 측면이 존재함.

따라서, 교통약자 이동지원 차량을 이용할 수 있는 교통약자의 범위에 따라 종류를 명확히 하고, 교통약자의 특성에 따라 편의설비와 서비스를 제공⁹⁵⁾할 수 있도록 지방자치단체가 직접 운행하는 차량의 형태를 확

94) 서울특별시 분야별 정보자료 “장애인 바우처택시 이용편의 대폭 개선…대기시간 단축” 2023.10.31. 일부 발췌
“2022년 전체 장애인콜택시(특장차) 이용건수는 1,347천건이며, 이중 약 23%(310천건)는 비휠체어 장애인이 이용한 것으로 나타나 특장차를 휠체어 장애인 전용으로 사용하도록 운영개선이 필요”

95) 안 제40조제1항에서는 안 제38조제1항제1호의 휠체어 이동지원차량 및 안 제38조제1항제2호의 이동서비스 지원차량의 경우 운수종사자에게 교통약자 편의를 위한 서비스를 제공하도록 의무화하고 있음.

안 제40조(휠체어 및 이동서비스 지원차량의 서비스 등) ① 제38조제1항에 따른 휠체어 이동지원차량 및 이동서비스 지원차량의 운수 종사자는 다음 각 항목의 서비스를 교통약자에게 제공하여야 한다.

대하는 등의 내용을 담은 개정안은 교통약자를 위해 운영하는 이동지원차량의 효율적인 운영과 실제 이를 이용하는 교통약자의 이동권 증진을 위해 필요한 측면이 있는 것으로 보임.

다만, 다음과 같은 점에 대해 검토가 필요할 것으로 보임.

가. 교통약자 이동지원차량 이용 가능 교통약자 범위 관련

개정안은 안 제38조제6항에서 교통약자 이동지원차량의 종류별로 이용 가능 교통약자의 범위를 구분하여 정해놓았음.

안 제38조제6항제2호에 따라 ‘보행은 가능하나 시·청각 등의 정보 접근, 행동 문제 등으로 승하차 및 목적지 도착 등의 서비스가 필요한 교통약자’의 경우 지방자치단체가 운영하는 ‘이동서비스 지원차량’만 이용이 가능하게 되어, 지방자치단체가 이용 금액을 지원하는 형태의 ‘단순이동 지원차량’을 이용하지 못하는 것으로 보임.

즉, 현행 법령에 따라 지방자치단체가 운영하는 바우처 택시와 같은 비용지원 형태의 차량 이용이 불가할 것으로 보임.

-
1. 교통약자에게 충분한 승하차 시간 및 편의 제공
 2. 교통약자 특성에 맞는 정보 전달 및 안내 제공
 3. 교통약자의 차량 및 최종 목적지 이동에 필요한 편의 제공
 4. 그 밖에 국토교통부장관이 정하는 편의 제공
- ② 국가 또는 지방자치단체는 교통약자가 제1항에 따른 서비스를 제공받지 못하였거나 차별받을 시, 교통약자이동지원센터를 통하여 이용자의 의견을 수렴하고 재발을 방지하여야 한다.

반대로, 안 제38조제6항제3호에 해당하는 ‘장거리 거동 불편 및 동 반자로 인해 대중교통이 어려운 교통약자’의 경우 개정안에 따르면 ‘단순이동 지원차량’만 이용할 수 있어, 현재 지방자치단체가 특별교통 수단 대체수단으로 운행하고 있는 임차택시 형태의 차량 이용이 어려울 것으로 보임.

향후 ‘이동서비스 지원차량’ 운영을 위해 시·청각 등의 정보 접근 등 으로 이동이 어려운 교통약자를 위한 설계를 반영한 맞춤형 차량이 개 발되거나, 또는 특화된 서비스를 제공하는 형태로 지방자치단체가 운영 할 수도 있을 것이긴 하나,

현행 제도를 기준으로 볼 때에는 지방자치단체가 운행하는 임차택 시와 일반택시 이용요금을 지원하는 바우처 택시는 외관이나 기능이 유사한 형태인바 이를 이용할 수 있는 교통약자의 범위를 통합하여 운영하는 것이 보다 효율적일 수도 있어 이에 대한 검토가 필요할 것 으로 보임.

이에 대해 국토교통부도 차량별로 이용 대상을 법률에서 규정하는 경우 이용자의 선택권이 제한되며 자원의 이용 효율성도 떨어질 것으 로 보여, 현행과 같이 시군에서 교통약자의 수요, 운영 효율 및 재정 등을 종합적으로 고려하여 임차 또는 바우처택시를 운영하는 방안이

바람직할 것으로 보인다는 의견임.

나. 교통약자 이동지원차량 설치·운영 주체 관련

안 제38조제2항은 시장·군수가 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 교통약자 이동지원차량을 종류별로 운행하도록 하고 있음.

개정안은 안 제7조부터 제9조까지에서 국가(국토교통부장관)-광역시·지방자치단체(시·도지사)-기초지방자치단체(시장·군수·구청장)의 3단계로 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하도록 하고, 안 제11조부터 제13조까지에서도 교통약자이동지원센터를 국가센터-광역시센터-기초센터의 3단계 구조로 설치·운영하도록 하고 있는데,

안 제38조제2항에서는 교통약자 이동지원차량의 운행 주체를 기초자치단체의 장인 시장과 군수로만 한정하고 있어, 교통약자 이동편의 증진계획 수립 및 교통약자 이동지원센터 설치·운영의 주체와 부합하지 않는 측면이 있음.

한편, 현행법은 제7조제1항에서 ‘특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장’을 “시장”으로 약칭하고, 광역시에 있는 군의 군수를 제외한 ‘군수’를 “군수”로 하고 있어 ‘시장이나 군수’에 도지사를 제외한 광역자치단체의 장과 도내의 시장 및 군수가 포함되어 있음.

그러나 개정안에서는 이러한 약칭 조항이 없는데, 광역지방자치단체를 지칭하기 위해서는 ‘시·도지사’, 기초지방자치단체를 지칭하기 위해서는 ‘시장·군수·구청장’으로 규정하거나, 광역과 기초를 아우르는 ‘지방자치단체의 장’ 등으로 문구를 수정할 필요가 있음.

다. 응급의료 등 위급한 상황시 대응 관련

안 제38조제7항에서는 응급의료 등 위급한 상황 시 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 교통약자 이동지원차량은 상시 운행 및 지원되어야 하며 필요에 따라 휠체어 운반 등을 지원할 수 있도록 하고 있음.

이와 관련하여 국토교통부는 응급의료 등 위급한 상황 시 이용자 안전을 위해 인력 및 기구 등을 갖춘 구급차를 이용함이 바람직하다는 의견을 제시함.

경기도, 부천시, 충청북도 청주시, 장애인개발원에서도 응급의료 등 위급한 상황 시에는 교통약자 이동지원차량의 운전원은 응급 처치 등 대응이 어렵고 응급환자 이송에 필요한 기구 등도 준비되어 있지 않은바, 이에 대해서는 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

14) 교통약자이동지원 차량의 예산 지원 등 (안 제39조 및 안 제40조)

개정안은 국가 또는 도(道)에서 기초지방자치단체가 교통약자 이동지원 차량을 확보 또는 운행할 시 자금의 일부를 지원하도록 하고, 교통약자 이동지원차량 중 ‘휠체어 이동지원차량’과 ‘이동서비스 지원차량’은 차량별 일일운행률이 2/3 이상이 되도록 지원을 의무화하는 한편,

국가 또는 지방자치단체는 교통약자 이동지원차량 대기시간 단축 등을 위하여 차량 한 대당 2.5명 이상의 운전원 확보를 위하여 자금을 지원하도록 하려는 것임.

또한, 휠체어 이동지원차량 및 이동서비스 지원차량의 운수 종사자의 교통약자 서비스 제공 준수사항과 교통약자 민원 수렴 및 재발 방지 등의 내용을 신설하려는 것임.

현 행	개 정 안
제16조(특별교통수단의 운행 등) ⑧ 국가 또는 도(道)는 제1항에 따른 특별교통수단의 확보 또는 제2항에 따른 이동지원센터 및 제3항에 따른 광역 이동지원센터의 설치·운영에 소요되는 자금의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다.	제39조(교통약자이동지원차량의 예산 지원 등) ① 국가 또는 도(道)는 제38조제2항에 따라 기초지방자치단체가 교통약자 이동지원차량을 확보 또는 운행할 시 자금의 일부를 지원하여야 한다. 단, 제38조제1항에 따른 휠체어 및 이동서비스 지원차량은 차량별 일일운행률이 2/3 이상 되도록 자금을 지원한다.

현 행	개 정 안
<u>제16조의2(교통약자의 이동 지원) ②</u> 제1항에 따른 차량의 운행 또는 비용의 지원에 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다. < 신설 > < 신설 > < 신설 >	② 국가 또는 지방자치단체는 교통약자가 이동지원차량 이용 시 대기시간 등으로 차별을 경험하지 아니하도록 차량 한 대당 2.5명 이상의 운전원 확보를 위하여 자금을 지원하여야 한다. <u>제40조(휠체어 및 이동서비스 지원차량의 서비스 등) ①</u> 제38조제1항에 따른 휠체어 이동지원차량 및 이동서비스 지원차량의 운수 종사자는 다음 각 항목의 서비스를 교통약자에게 제공하여야 한다. 1. 교통약자에게 충분한 승하차 시간 및 편의 제공 2. 교통약자 특성에 맞는 정보 전달 및 안내 제공 3. 교통약자의 차량 및 최종 목적지 이동에 필요한 편의 제공 4. 그 밖에 국토교통부장관이 정하는 편의 제공 ② 국가 또는 지방자치단체는 교통약자가 제1항에 따른 서비스를 제공받지 못하였거나 차별받을 시, 교통약자이동지원센터를 통하여 이용자의 의견을 수렴하고 재발을 방지하여야 한다.

현행 시행령 제14조의2⁹⁶⁾에서는 해당 지방자치단체의 조례로 특별교통수단의 구체적인 운영의 범위 및 운영방법을 정할 때 ① 운행 시간은 매일 24시간으로 할 것, ② 해당 지방자치단체와 관할구역 경계를 접하는 지역 등의 기준에 따르도록 하고 있는바,

법령에 따른 24시간 운행 및 광역 운행을 위해서는 이를 운전할 차량 운전원 충당이 필요함. 일정 수준 이상의 운전원 수를 확보해야 지역에서 확보한 특별교통수단의 차량별 일일운행률을 높일 수 있을 것이기 때문임⁹⁷⁾.

96) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」

제14조의2(특별교통수단의 운영의 범위 및 운영방법) ① 법 제16조제6항에 따라 해당 지방자치단체의 조례로 특별교통수단의 구체적인 운영의 범위 및 운영방법을 정할 때 적용되는 기준은 다음 각 호와 같다. <개정 2023. 11. 16.>

1. 특별교통수단의 운행 시간은 매일 24시간으로 할 것
2. 특별교통수단의 운영의 범위는 다음 각 목의 구분에 따른 지역으로 할 것
 - 가. 시(특별시·광역시·특별자치시·제주특별자치도는 제외한다. 이하 이 호에서 같다)·군의 경우: 다음의 지역
 - 1) 해당 시·군의 관할구역 안
 - 2) 해당 시·군의 관할구역 밖의 지역 중 다음의 지역
 - 가) 해당 시·군을 관할하는 도의 다른 시·군
 - 나) 해당 시·군과 관할구역 경계를 접하는 시·군
 - 다) 해당 시·군과 관할구역 경계를 접하는 특별시·광역시·특별자치시
 - 라) 해당 시·군(관할구역 경계를 접하는 특별시·광역시·특별자치시가 없는 시·군으로 한정한다)의 인근 특별시·광역시·특별자치시. 이 경우 해당 시·군의 조례로 1개 이상의 지역을 정해야 한다.
 - 마) 그 밖에 생활권이나 지역의 특수성 등을 고려하여 특별교통수단의 운영 범위에 포함해야 할 필요성이 있다고 인정되는 지역으로서 해당 시·군의 조례로 정하는 지역
 - 나. 특별시·광역시·특별자치시·제주특별자치도(이하 이 목에서 “특별시등”이라 한다)의 경우: 다음의 지역
 - 1) 해당 특별시등의 관할구역 안
 - 2) 해당 특별시등의 관할구역 밖의 지역 중 다음의 지역
 - 가) 해당 특별시등과 관할구역 경계를 접하는 특별시·광역시·특별자치시·시·군
 - 나) 해당 특별시등과 관할구역 경계를 접하는 도. 이 경우 해당 특별시등의 조례로 1개 이상의 지역을 정해야 한다.
 - 다) 그 밖에 생활권이나 지역의 특수성 등을 고려하여 특별교통수단의 운영 범위에 포함해야 할 필요성이 있다고 인정되는 지역으로서 해당 특별시등의 조례로 정하는 지역
- ② 제1항의 기준에 따라 조례로 정하는 사항 외에 특별교통수단의 운영의 범위 및 운영방법에 관한 세부 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.

97) 특별교통수단 차량 운전원에게는 1일 근로시간(8시간) 및 법정 근로 휴일 등이 보장되어야 할

그런데 지방자치단체의 인건비 부족 등에 따라 실질적으로 법령상 기준에 따른 시행이 되지 못하고 있다는 문제가 제기되고 있음.

현행법 제16조제8항에서는 국가 또는 도(道)가 특별교통수단의 확보 또는 이동지원센터 및 광역이동지원센터의 설치·운영에 소요되는 자금의 일부를 지원할 수 있도록 하고 있으나⁹⁸⁾, 현행 시행령과 「특별교통수단 도입지원 보조금 업무처리지침(2023.7)」에서는 보조금 지원 대상에서 운전원 인건비는 제외하고 있는 상황임⁹⁹⁾.

안 제39조제1항은 이러한 문제를 해소하기 위하여 국가 또는 도가 기초지방자치단체의 교통약자 이동지원차량을 확보 또는 운행 자금의 일부를 지원하도록 하면서, 안 제38조제1항제1호의 휠체어 이동지원차량 및 제2호의 이동서비스 지원 차량의 경우 차량별로 일일운행률이 2/3 이상이 되도록 자금을 지원하도록 의무화하고 있음.

것인바, 전국장애인차별철폐연대는 24시간 운영을 위해서는 차량 1대당 일일운행시간 16시간과 8시간 근무 운전원 2인이 보장되어야 한다는 주장임.

(「장애인 이동권 보장을 위한 실태조사 결과 발표 및 제언 토론회(2023.11.9.)」 자료(“2023년 장애인 이동권 보장을 위한 실태조사 결과발표” 전국장애인이동권연대 사무국장 발표자료 p.27)

98) 이에 따라 국토교통부는 2024년도 예산에 특별교통수단 법정대수(약 5,100대) 달성을 위한 도입비 및 서비스 개선을 위한 운영비 국비 지원을 위해 전년도 대비 264억 9,800만원이 증액된 603억 5,000만원의 예산을 편성한 바 있음.

이 중 130억 8,700만원은 차량 구입 지원이며, 472억 6,300만원은 특별교통수단 운영비 지원예산으로 1대당 지원단가는 1,900만원으로 이 중 서울은 40%(760만원), 그 외 지역은 50%(950만원) 보조율로 국비를 지원하고 있음.

99) 현행 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」 제14조의3제1항에서는 국토교통부장관 또는 도지사가 예산의 범위에서 ① 특별교통수단의 도입비, ② 특별교통수단의 유류비·정비비 등 유지관리비, ③ 특별교통수단의 예약·배차 시스템 운영비, ④ 이동지원센터 등의 설치비, ⑤ 그 밖에 특별교통수단의 운영과 이동지원센터 등 운영에 필요한 자금 일부를 지원할 수 있도록 하면서, 국토교통부의 「특별교통수단 도입지원 보조금 업무처리지침(2023.7)」에서 보조금의 용도 외 사용금지에 대해 정하면서 지원 대상에서 운전원 인건비는 제외하고 있음.

아울러, 안 제39조제2항에서는 국가 또는 지방자치단체가 교통약자가 이동지원차량 이용 시 대기시간 등으로 차별을 경험하지 아니하도록 차량 한 대당 2.5명 이상의 운전원 확보가 가능하도록 자금을 지원하도록 하려는 것임.

이를 통해 지방자치단체가 충분한 운전원을 확보하여 대기시간을 줄이고 광역 이동 및 24시간 운행 등을 현실적으로 시행할 수 있도록 하며, 교통약자의 이동 불편을 해소하고 전국적으로 유사한 수준의 운영이 가능할 것이라는 점에서 개정안은 긍정적인 측면이 있는 것으로 보임.

다만, 다음과 같은 점에 대해 검토가 필요할 것으로 보임.

먼저, 안 제39조제2항에서는 전체 ‘교통약자 이동지원차량’의 운전원인 차량 한 대당 2.5명 이상이 되도록 자금을 지원하도록 의무화 조항을 신설하고 있는데, 이와 관련하여 다음과 같은 관계 기관 의견이 있음.

먼저, 국토교통부는 일일운행률 기준 및 차량 1대당 적정 운전원 비율은 지자체 여건에 따라 다양한 의견이 있으며, 객관적인 근거를 토대로 기준의 검토가 필요하다는 입장이며, 국가 또는 지방자치단체의 의무적인 자금지원 규정은 지자체 재정 부담 등을 고려시 신중한 검토가 필요하다는 의견을 제시함.

경기도의 경우 심야시간 등을 고려하여 차량 한 대당 운전원 1.5명 수준이 적정할 것으로 보고 있으며, 지자체 예산 상황을 고려하여 운전원 확대를 점진적으로 추진할 필요가 있다는 입장임.

또한, 다른 지자체¹⁰⁰⁾에서도 지자체 예산 상황 등을 고려할 때 차량 1대당 2.5명 이상의 운전원 확보는 현실적인 어려움이 있으며, 차량 1대당 적정 운전원 숫자에 대해 1.3~1.5명 수준을 제시하고 있음.

아울러, 지자체 예산 상황을 고려하여 운전원 확대의 점진적 추진, 지자체가 직접 운영하지 않는 ‘단순이동 지원차량’의 운전원 확보 대상에서의 제외, 운전원 임금에 대한 국비 지원 규정 명확화, 운전원 증원뿐 아니라 대수·운전원 근무조 등 차량 가동률 상향을 위한 다양한 방안 모색이 필요하다는 의견들이 제시됨.

다음으로, 안 제39조제1항은 국가 또는 도에만 기초지방자치단체의 확보 또는 운행 시 자금지원에 대해 규정하고 있음.

그런데, 개정안은 교통약자 이동편의 증진계획 및 교통약자이동지원 센터를 국가-광역시-기초의 3단계 구조로 수립 및 설치·운영하도록 하고 있음.

100) 경기도 부천시, 평택시, 오산시, 충청북도 청주시, 광주광역시 의견 제출

따라서, 도(道)만이 아니라 특별시·광역시 등을 포함하여 광역지방자치단체인 시·도가 자금을 지원하도록 하는 것이 적절할 것으로 보임.

다음으로, 안 제39조제2항은 국가 또는 지방자치단체가 차량 한 대 당 2.5명 이상의 운전원 확보를 위하여 자금을 지원하도록 하고 있는데, 자금지원의 객체가 명시되어 있지 않아 누구에게 자금을 지원하도록 하는 것인지가 불분명한 측면이 있음.

특히, ‘교통약자 이동지원차량’ 중 ‘단순이동 지원차량’의 경우 기존 택시를 이용하는 비용을 지원하는 방식이라 지방자치단체가 직접 운전원을 확보해야 하는 구조가 아닌바, 이를 고려하여 문구를 수정할 필요성이 있는 것으로 보임.

다음으로, 안 제40조에서는 ‘휠체어 이동지원차량 및 이동서비스 지원차량의 운수종사자’의 교통약자서비스 제공 의무를 신설하면서, 이러한 의무가 제대로 지켜지지 않을 시 국가 또는 지방자치단체에게 의견 수렴 및 재발방지 의무를 두고 있음.

이를 통해 지방자치단체가 운행하는 휠체어이동지원차량 등이 교통약자 맞춤형 서비스를 제공함으로써 이용자 중심의 운행이 가능할 것으로 긍정적인 측면이 있는 것으로 보임.

다만, 안제40조제2항에서 국가 또는 지방자치단체가 주체가 되어 교통약자가 서비스를 제공받지 못하거나 차별을 받을 시 교통약자이동지원센터를 통하여 이용자의 의견을 수렴하고 재발을 방지하도록 하고 있는 것에 대하여,

체계·자구 상 안 제40조제2항은 이용자인 교통약자가 휠체어 이동지원차량 등을 이용할 시 서비스를 제공받지 못하거나 차별을 받을 경우 교통약자이동지원센터를 통해 이를 신고할 수 있는 근거를 마련하고, 국가나 지방자치단체가 그 재발을 방지하도록 절차를 구분하여 신설하는 것이 보다 적절할 것으로 보임¹⁰¹⁾.

101) 예시) ② 제1항에 따른 서비스를 제공받지 못하였거나 차별을 받은 교통약자는 교통약자이동지원센터를 통하여 이를 신고할 수 있다.

③ 국가 또는 지방자치단체는 제2항에 따른 신고 내용에 대해 재발을 방지하여야 한다.

15) 장애인전용주차구역의 설치 등 (안 제41조)

개정안은 현행법과 동일하게 ‘장애인전용주차구역의 설치 등’에 관한 사항을 규정하려는 것임.

현 행	개 정 안
<u>제16조의3(장애인전용주차구역의 설치 등)</u> ① <u>제9조제2호 및 제3호</u>의 시설을 설치하는 자는 「주차장법」과 <u>제10조</u>에 따른 이동편의시설의 설치기준에 따라 장애인전용주차구역을 설치하여야 한다. ② 누구든지 다음 각 호의 어느 하나에 해당하지 아니하는 차량을 제1항에 따라 설치된 장애인전용주차구역(이하 “장애인전용주차구역”이라 한다)에 주차하여서는 아니 된다. 1. 특별교통수단(특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자가 탑승하지 아니한 경우는 제외한다) 2. 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」 제17조제2항에 따른 장애인전용주차구역 주차표지를 붙인 자동차(장애인전용주차구역 주차표지를 발급받은 보행에 장애가 있는 사람이 탑승하지 아니한 경우는 제외한다) ③ 누구든지 장애인전용주차구역에 물건을 쌓거나 그 통행로를 가로막는 등 주차를 방해하는 행위를 하여서는	<u>제41조(장애인전용주차구역의 설치 등)</u> ① <u>제14조제2호 및 제3호</u>의 시설을 설치하는 자는 「주차장법」과 <u>제15조</u>에 따른 이동편의시설의 설치기준에 따라 장애인전용주차구역을 설치하여야 한다. ② ~④ (현행과 동일)

현 행	개 정 안
아니 된다. ④ 제3항에 따른 주차 방해 행위의 기준은 대통령령으로 정한다.	

개정안 제41조는 현행법 제16조의3의 내용과 동일하나, 개정안에서는 ‘특별교통수단’을 ‘휠체어 이동지원차량’으로 변경한바, 이에 맞춰 안 제 41조제2항제1호의 문구도 수정해야 할 것임.

16) 휠체어지원 차량 및 이동서비스지원차량 운전업무 종사요건(안 제42조)

개정안은 현행법과 유사하게 ‘휠체어 이동지원차량’ 및 ‘이동서비스 지원차량’을 운행하는 운전자의 종사요건과 종사제한 사유를 규정하려는 것임.

현 행	개 정 안
<u>제16조의4(특별교통수단 운전업무 종사요건)</u> ① <u>특별교통수단을 운행하는 운전자</u>는 국토교통부령으로 정하는 운전경력 등 운전업무에 필요한 요건을 갖추어야 한다. ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 제1항에 따른 <u>특별교통수단을 운행하는 운전자</u>가 될 수 없다. 1. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 죄를 범하여 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 끝나거나(집행이 끝난 것으로 보는 경우를 포함한다) 면제된 날부터 최대 20년의 범위에서 범죄의 종류, 죄질, 형기의 장단 및 재범위험성 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 기간이 지나지 아니한 사람 가. 「특정강력범죄의 처벌에 관한 특례법」 제2조제1항 각 호에 따른 죄	<u>제42조(휠체어지원차량 및 이동서비스지원차량 운전업무 종사요건)</u> ① <u>제38조제1항에 따른 휠체어 이동지원차량 및 이동서비스 지원차량을 운행하는 운전자</u>는 국토교통부령으로 정하는 운전경력 등 운전업무에 필요한 요건을 갖추어야 한다. ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 제1항에 따른 <u>휠체어 이동지원차량 및 이동서비스 지원차량을 운행하는 운전자</u>가 될 수 없다. 1. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 죄를 범하여 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 끝나거나(집행이 끝난 것으로 보는 경우를 포함한다) 면제된 날부터 최대 20년의 범위에서 범죄의 종류, 죄질, 형기의 장단 및 재범위험성 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 기간이 지나지 아니한 사람 가. 「특정강력범죄의 처벌에 관한 특례법」 제2조제1항 각 호에 따른 죄

현 행	개 정 안
나. 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의2, 제5조의4, 제5조의5, 제5조의9 및 제11조에 따른 죄 다. 「마약류 관리에 관한 법률」에 따른 죄 라. 「형법」 제332조(제329조부터 제331조까지의 상습범으로 한정한다), 제341조에 따른 죄 또는 그 각 미수죄 마. 「성폭력범죄의 처벌 등에 관한 특례법」 제2조제1항제2호부터 제4호까지, 제3조부터 제9조까지, 제14조, 제14조의2, 제14조의3 및 제15조에 따른 죄 바. 「아동·청소년의 성보호에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 죄 2. 제1호 각 목의 어느 하나에 해당하는 죄를 범하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 집행유예기간 중에 있는 사람 3. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 처분을 받은 후 5년이 경과되지 아니한 사람 가. 「도로교통법」 제93조제1항제1호부터 제4호까지에 해당하여 운전면허가 취소된 사람 나. 「도로교통법」 제43조를 위반하여 운전면허를 받지 아니하거나 운전면허의 효력이 정지된 상태로 같은 법 제2조제21호에 따른 자동	나. 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의2, 제5조의4, 제5조의5, 제5조의9 및 제11조에 따른 죄 다. 「마약류 관리에 관한 법률」에 따른 죄 라. 「형법」 제332조(제329조부터 제331조까지의 상습범으로 한정한다), 제341조에 따른 죄 또는 그 각 미수죄 마. 「성폭력범죄의 처벌 등에 관한 특례법」 제2조제1항제2호부터 제4호까지, 제3조부터 제9조까지, 제14조, 제14조의2, 제14조의3 및 제15조에 따른 죄 바. 「아동·청소년의 성보호에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 죄 2. 제1호 각 목의 어느 하나에 해당하는 죄를 범하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 집행유예기간 중에 있는 사람 3. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 처분을 받은 후 5년이 경과되지 아니한 사람 가. 「도로교통법」 제93조제1항제1호부터 제4호까지에 해당하여 운전면허가 취소된 사람 나. 「도로교통법」 제43조를 위반하여 운전면허를 받지 아니하거나 운전면허의 효력이 정지된 상태로 같은 법 제2조제21호에 따른 자동

현행	개정안
차등을 운전하여 벌금형 이상의 형을 선고받거나 같은 법 제93조 제1항제19호에 따라 운전면허가 취소된 사람 다. 운전 중 고의 또는 과실로 3명 이상이 사망(사고발생일부터 30일 이내에 사망한 경우를 포함한다) 하거나 20명 이상의 사상자가 발생한 교통사고를 일으켜 「도로교통법」 제93조제1항제10호에 해당하여 운전면허가 취소된 사람 4. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 처분을 받은 후 3년이 경과되지 아니한 사람 가. 「도로교통법」 제93조제1항제1호에 해당하여 행하여진 운전면허 효력 정지처분 나. 「도로교통법」 제93조제1항제5호 및 제5호의2에 해당하여 행하여진 운전면허 취소처분 ③ 시장이나 군수는 제1항에 따른 운전경력 및 제2항에 따른 범죄경력을 확인하기 위하여 필요한 정보에 한정하여 시·도경찰청장 또는 경찰서장에게 운전경력조회 및 범죄경력조회를 요청할 수 있다. ④ 제16조제11항에 따라 같은 조 제2항에 따른 이동지원센터 또는 제3항에 따른 광역이동지원센터의 운영을 위탁받은 기관 또는 단체의 장은 제1	차등을 운전하여 벌금형 이상의 형을 선고받거나 같은 법 제93조 제1항제19호에 따라 운전면허가 취소된 사람 다. 운전 중 고의 또는 과실로 3명 이상이 사망(사고발생일부터 30일 이내에 사망한 경우를 포함한다) 하거나 20명 이상의 사상자가 발생한 교통사고를 일으켜 「도로교통법」 제93조제1항제10호에 해당하여 운전면허가 취소된 사람 4. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 처분을 받은 후 3년이 경과되지 아니한 사람 가. 「도로교통법」 제93조제1항제1호에 해당하여 행하여진 운전면허 효력 정지처분 나. 「도로교통법」 제93조제1항제5호 및 제5호의2에 해당하여 행하여진 운전면허 취소처분 ③ (현행과 같음) ④ 제11조제2항, 제12조제2항, 제13조제2항에 따른 이동지원센터 운영을 위탁받은 기관 또는 단체의 장은 제1항에 따른 운전경력 및 제2항에 따른

현 행	개 정 안
항에 따른 운전경력 및 제2항에 따른 범죄경력을 확인하기 위하여 본인의 동의를 받아 소재지를 관할하는 시·도경찰청장 또는 경찰서장에게 운전경력조회 및 「형의 실효 등에 관한 법률」 제6조에 따른 범죄경력조회를 요청하여야 한다. 다만, <u>특별교통수단을 운행하는 운전자 또는 운행하려는 자가</u> 운전경력조회 및 범죄경력조회 신청서를 해당 기관 또는 단체의 장에게 직접 제출한 경우에는 운전경력조회 및 범죄경력조회를 한 것으로 본다. ⑤ 제3항 및 제4항에 따라 운전경력조회 및 범죄경력조회를 요청받은 시·도경찰청장 또는 경찰서장은 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다. ⑥ 제3항부터 제5항까지에 따른 운전경력조회 및 범죄경력조회 절차·범위 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	범죄경력을 확인하기 위하여 본인의 동의를 받아 소재지를 관할하는 시·도경찰청장 또는 경찰서장에게 운전경력조회 및 「형의 실효 등에 관한 법률」 제6조에 따른 범죄경력조회를 요청하여야 한다. 다만, <u>휠체어 이동지원차량 및 이동서비스 지원차량을 운행하는 운전자 또는 운행하려는 자가</u> 운전경력조회 및 범죄경력조회 신청서를 해당 기관 또는 단체의 장에게 직접 제출한 경우에는 운전경력조회 및 범죄경력조회를 한 것으로 본다. ⑤·⑥ (현행과 같음)

현행법 제16조의4에서는 특별교통수단을 운행하는 운전자가 운전경력 등 운전업무에 필요한 요건을 갖추도록 하고 있으며, 강력범죄·성범죄 등의 중대한 범죄 경력이 있는 경우 일정한 기간을 정하여 종사를 제한하는 결격사유를 두고 있음¹⁰²⁾.

102) 2024.2.20. 신설, 2025.1.17. 시행 예정

안 제42조는 지방자치단체가 운행하게 되어 있는 안 제38조제1항제 1호 및 제2호에 따른 휠체어 이동지원차량 및 이동서비스 지원차량을 운행하는 운전자가 운전경력 등 자격을 갖추고, 중대한 범죄경력 등의 종사 제한 사유에 해당하지 않도록 현행법과 동일한 내용을 규정하고 있음.

그런데 안 제42조제3항에서는 운전경력조회 및 범죄경력 조회의 요청 권한을 시장이나 군수에 한정하고 있는데, 개정안은 앞서 언급한 바와 같이 교통약자 관련 정책의 주체를 국가-광역-기초 3단계 구조로 개편하고 있음.

따라서 개정안에 따른 교통약자 이동지원차량의 운행 주체가 시장이나 군수에 한정되는지 아니면 광역 및 기초지방자치단체의 장이 모두 해당 되는지에 대해 검토가 필요할 것으로 보이며 이에 따라 운전경력조회 및 범죄경력 조회의 요청권자도 수정이 필요할 것으로 보임.

17) 보행우선구역의 지정 등 (안 제43조부터 제48조까지, 안 제50조 및 제51조)

개정안은 보행우선구역의 지정 및 해제, 보행안전시설물의 설치, 도로 점용물의 이설 등, 불법시설물의 정비, 보행우선구역 관리대장의 작성·보관, 보행교통연구센터의 지정과 관련한 사항에 대하여 일부 조항을 제외하고는 현행법과 동일하게 규정하고 있음.

현행	개정안
제18조(보행우선구역의 지정) ① 시장이나 군수는 교통약자를 포함한 보행자의 안전하고 편리한 보행환경을 위하여 필요하다고 인정할 때에는 도로의 일정 구간을 보행우선구역으로 지정할 수 있다. ② 시장이나 군수는 제1항에 따라 보행우선구역을 지정하려면 보행우선구역의 지정 및 유지·관리를 위한 계획(이하 “지정계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. ③ 지정계획에는 해당 보행우선구역의 위치·면적, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사항이 포함되어야 한다. ④ 시장이나 군수는 지정계획을 수립할 때에는 미리 해당 지역을 관할하는 시·도경찰청장 또는 경찰서장 등 관계 행정기관의 장과 협의한 후 해당 지역주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 지정계획을 확정·고시하여야 한다.	제43조(보행우선구역의 지정) ①~⑦ (현행과 같음)

현행	개정안
⑤ 시장이나 군수는 지정계획의 수립 과정에서 제4항에 따른 의견청취를 위하여 필요한 경우 해당 지역주민 및 관계 전문가 등으로 구성된 협의체(이하 이 조에서 “보행우선구역지정협의체”라 한다)를 설치할 수 있다. ⑥ 보행우선구역의 지정기준, 의견청취 절차, 보행우선구역지정협의체의 구성·운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. ⑦ 국가는 시장 또는 군수가 지정계획을 수립한 경우 예산의 범위에서 보행우선구역 정비에 필요한 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다. 제19조(보행우선구역에서의 조치) ① 시장이나 군수는 보행우선구역에서 보행자의 안전 또는 편의를 도모하기 위하여 시·도경찰청장이나 경찰서장에게 다음 각 호의 조치를 요청할 수 있다. 1. 자동차의 일방통행 등 통행 제한 2. 자동차 운행속도 제한 3. 자동차의 정차나 주차의 금지 ② 제1항에 따른 요청을 받은 시·도경찰청장이나 경찰서장은 특별한 사유가 없으면 요청에 따라야 한다. 제20조(보행우선구역의 지정 해제 등) ① 시장이나 군수는 <u>제18조제1항에</u> 따라 보행우선구역을 지정한 목적이 상실되거나 보행우선구역의	제44조(보행우선구역에서의 조치) ① ·② (현행과 같음) 제45조(보행우선구역의 지정 해제 등) ① 시장이나 군수는 <u>제44조제1항에</u> 따라 보행우선구역을 지정한 목적이 상실되거나 보행우선구역의

현 행	개 정 안
규모를 변경할 필요가 있을 때에는 보행우선구역의 지정을 해제하거나 변경할 수 있다. ② 보행우선구역의 지정을 해제하거나 변경하는 방법·절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. 제21조(보행안전시설물의 설치) ① 시장이나 군수는 보행우선구역에서 보행자가 안전하고 편리하게 보행할 수 있도록 다음 각 호의 보행안전시설물을 설치할 수 있다. 1. 속도저감시설 2. 횡단시설 3. 대중교통정보 알림시설 등 교통안내시설 4. 보행자 우선통행을 위한 교통신호기 5. 자동차 진입억제용 말뚝 6. 교통약자를 위한 음향신호기 등 보행경로 안내장치 7. 그 밖에 보행자의 안전과 이동편의를 위하여 대통령령으로 정하는 시설 ② 시장이나 군수는 보행자의 편리한 보행과 안전을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 보행우선구역 외의 지역에 제1항제5호의 자동차 진입억제용 말뚝을 설치할 수 있다. ③ 제1항에 따른 보행안전시설물의 구조, 시설기준 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.	규모를 변경할 필요가 있을 때에는 보행우선구역의 지정을 해제하거나 변경할 수 있다. ② (현행과 같음) 제46조(보행안전시설물의 설치) ① ~ ③ (현행과 같음)

현 행	개 정 안
제22조(도로 점용물의 이설 등) ① 시장이나 군수는 <u>제21조에</u> 따른 보행안전시설물을 설치하기 위하여 필요한 경우에는 「도로법」 제61조에 따라 도로 점용허가를 받은 자에게 도로 점용물을 옮길 것을 명할 수 있다. 이 경우 시장이나 군수가 그 도로의 관리청이 아닌 경우에는 그 도로의 관리청에 대하여 도로 점용허가를 받은 자에게 도로 점용물을 옮길 것을 명하여 줄 것을 요청할 수 있다. ② 제1항 후단에 따른 요청을 받은 도로관리청은 특별한 사유가 없으면 요청에 따라야 한다. <u>< 신 설 ></u> ③ 제1항에 따라 도로 점용물을 옮기는 데 드는 비용 부담 또는 손실보상 등에 관한 사항은 「도로법」의 관계 규정에서 정하는 바에 따른다. 제23조(불법시설물의 정비) ① 시장이나 군수는 보행우선구역에서 「도로법」 제61조에 따른 도로 점용허가를 받지 아니하고 설치되어 보행안전시설물의 설치 또는 보행에 장	제47조(도로 점용물의 이설 등) ① 시장이나 군수는 <u>제46조에</u> 따른 보행안전시설물을 설치하기 위하여 필요한 경우에는 「도로법」 제61조에 따라 도로 점용허가를 받은 자에게 도로 점용물을 옮길 것을 명할 수 있다. 이 경우 시장이나 군수가 그 도로의 관리청이 아닌 경우에는 그 도로의 관리청에 대하여 도로 점용허가를 받은 자에게 도로 점용물을 옮길 것을 명하여 줄 것을 요청할 수 있다. ② (현행과 같음) ③ <u>시장이나 군수는 불법시설물 정비를 위하여 필요하면 관계 행정기관의 장에게 협조 또는 지원을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 관계 행정기관의 장은 특별한 사유가 없으면 요청에 따라야 한다.</u> ④ (현행 제3항과 같음) 제48조(불법시설물의 정비) ① (현행과 같음)

현행	개정안
애를 주는 노상적치물(路上積置物) 등 관계 법령에 따라 적법하게 설치되지 아니한 시설물(이하 “불법시설물”이라 한다)을 「도로법」 등 관계 법령에서 정하는 바에 따라 정비하여야 한다. ② 시장이나 군수는 불법시설물 정비를 위하여 필요하면 관계 행정기관의 장에게 협조 또는 지원을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 관계 행정기관의 장은 특별한 사유가 없으면 요청에 따라야 한다. 제24조(보행우선구역 관리대장의 작성·보관) 시장이나 군수는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 보행우선구역 관리대장을 작성·보관하여야 한다. 제24조의2(보행교통연구센터의 지정) ① 국토교통부장관은 보행우선구역 사업의 전국적인 확산을 촉진하고 보행환경을 개선하기 위하여 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조제1항의 어느 하나에 해당하는 공공기관을 보행교통연구센터로 지정하여 운영할 수 있다. ② 제1항에 따른 보행교통연구센터는 다음 각 호의 업무를 수행한다. 1. 보행우선구역 사업의 중장기 추진 계획 수립 2. 보행우선구역 지정 지역의 현장조	② 누구든지 장애인을 위한 보도에 물건을 쌓거나 공작물을 설치하는 등 그 이용을 방해하거나 장애인을 위한 보도를 훼손하여서는 아니 된다. 제50조(보행우선구역 관리대장의 작성·보관) (현행과 같음) 제51조(보행교통연구센터의 지정) ① ~ ③ (현행과 같음)

현 행	개 정 안
사, 설계자문 등 사업지원 3. 보행우선구역 사업 시행의 효과 평가 4. 보행우선구역 지정 지역의 사후 관리 5. 보행우선구역 활성화 지원 등 보행 환경 개선을 위한 연구 6. 보행문화 형성을 위한 교육 및 홍보 7. 그 밖에 보행우선구역의 활성화를 위하여 필요한 사항으로서 국토교통 부령으로 정하는 사항 ③ 제1항에 따른 보행교통연구센터의 지정·운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	

현행법 제18조부터 제24조의2까지는 ‘제4장 보행우선구역 및 보행안전시설물의 설치 등’에 포함되는 내용으로, 시장이나 군수가 교통약자를 포함한 보행자의 안전하고 편리한 보행환경을 위하여 도로의 일정 구간을 보행우선구역으로 지정하고 해당 구역에서의 조치 및 지정 해제 등에 관한 사항을 규정하고 있으며,

보행우선구역에서의 보행안전시설물의 설치, 도로 점용물의 시설, 불법시설물의 정비, 보행우선구역 관리대장의 작성·보관 및 보행교통연구센터의 지정에 관한 사항을 규정하고 있음.

개정안 제43조부터 제51조까지는 ‘제7장 보행우선구역 및 보행안전

시설물의 설치 등'에 포함되는 내용으로, 안 제47조제3항과 안 제48조 제2항을 제외하고는 현행법과 동일하게 보행우선구역 관련 내용을 규정하고 있음.

이와 관련하여 다음과 같은 점에서 검토가 필요할 것으로 보임.

첫째, 개정안 제7장(보행우선 구역 및 보행안전시설물의 설치 등)에서는 주체가 현행법 관련 조항과 마찬가지로 시장 또는 군수로 되어있는데, 앞서 설명하였듯이 현행법과 개정안의 약칭 규정이 달라, 보행우선구역 지정 등을 할 수 있는 주체가 달라지게 됨. 따라서, 보행우선구역 지정 등과 관련하여 주체를 누구로 할지에 대해 검토가 필요할 것으로 보임.

둘째, 현행법 제23조(불법시설물의 정비) 제2항에서는 시장이나 군수가 불법시설물 정비를 위하여 필요하면 관계 행정기관의 장에게 협조 또는 지원을 요청할 수 있도록 하고 있음.

개정안에서는 안 제48조(불법시설물의 정비)가 아니라 안 제47조(도로 점용물의 이설 등) 제3항으로 불법시설물 정비를 위한 협조·지원 요청 내용을 옮기고 있는데, 이 조항은 현행법과 같이 안 제48조에 위치하는 것이 보다 적절할 것으로 보임.

셋째, 안 제48조에서제2항에서는 장애인을 위한 보도에 물건을 쌓거나 공작물을 설치하는 등 그 이용을 방해하거나 장애인을 위한 보도를 훼손을 행위에 대한 금지 규정을 두고 있음.

그런데, 안 제48조는 ‘보행우선구역 및 보행안전시설물의 설치 등’을 규정하고 있는 제7장에 포함되어 있는데, 장애인을 위한 보도 이용 방해나 훼손 관련 조항의 경우 보행우선구역만이 아니라 모든 구역의 장애인을 위한 보도에 해당되는 것이므로, ‘제4장 이동편의시설 및 서비스’에 포함되는 안 제16조 ‘이동편의시설의 설치 및 관리 등’에 규정하는 것이 보다 적절할 것으로 보임.

국토교통부도 안 제48조제2항의 장애인을 위한 보도 이용 방해나 훼손 관련 조항의 경우 안 제16조 ‘이동편의시설의 설치 및 관리 등’에 규정하는 것이 필요하다는 입장임.

18) 개인형 이동수단 정비 (안 제49조)

개정안은 전동킥보드, 전동이륜평행차, 자전거 등의 개인형 이동수단이 교통약자의 진로를 방해하지 못하도록 지방자치단체에게 관리의무를 부여하려는 것임.

또한, 개인형 이동수단 이용자의 주차 의무, 개인형 이동수단의 대여업자의 상해 또는 사고 발생 시의 피해자 지원 및 재발방지 대책 마련 의무에 대한 근거를 마련하려는 것임.

개 정 안
<u>제49조(개인형 이동수단 정비) ① 지방자치단체장은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 전동킥보드, 전동이륜평행차, 자전거 등의 개인형 이동수단이 점차 보도 및 횡차어 통로 등 교통약자의 진로를 방해되지 아니하도록 관리하거나 개인형 이동수단의 대여업자가 관리하도록 하여야 한다.</u>
<u>② 제1항에 따른 개인형 이동수단 이용자는 교통약자가 점차보도 및 횡차어 이용자의 통로 등을 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 이동수단을 주차하여야 한다.</u>
<u>③ 제1항에 따른 개인형 이동수단의 대여업자는 개인형 이동수단으로 인한 교통약자의 상해 또는 사고 발생 시 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 피해자에 대한 지원 등을 하여야 하며 사고의 재발방지를 위한 대책을 마련하여야 한다.</u>

최근 전동킥보드 등 개인형 이동수단 이용자와 보행자의 사고가 빈번하게 발생하고 있으며, 개인형 이동수단 대여사업이 기본적으로 장소의 제한 없이 자유롭게 세워놓고 갈 수 있도록 하는 운영방식(프리플로팅 방식)을 택하고 있음에 따라 보도를 점유하여 주차가 이루어지고 있는

상황에 대한 문제점이 꾸준히 지적되고 있음.

개정안은 전동킥보드 등의 개인형 이동수단이 특히 교통약자를 위한 점자 보도 및 휠체어 통로 등을 방해하거나, 안전을 위협하여 상해나 사고가 발생하는 것을 방지하고 대책을 마련하려는 취지로 필요성이 높은 것으로 보임.

다만, 현재 전동킥보드 등은 「도로교통법」에서 규율하고 있는데, 「도로교통법」 제2조제19의2에서는 “개인형 이동장치”라는 용어를 사용하고 있으며 구체적인 대상을 행정안전부령으로 정하고 있음¹⁰³⁾.

참고로, 제21대국회 때 발의된 전동킥보드 등의 개인형 이동장치(또는 수단)에 관한 3건의 법률안을 국토교통위원회에서 심사하여 「개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안」 대안으로 의결(2023.2.15.)한 바 있으나¹⁰⁴⁾, 법제사업위원회 심사 과정에서 임기만료로

103) 「도로교통법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

19의2. “개인형 이동장치”란 제19호나목의 원동기장치자전거 중 시속 25킬로미터 이상으로 운행할 경우 전동기가 작동하지 아니하고 차체 중량이 30킬로그램 미만인 것으로서 행정안전부령으로 정하는 것을 말한다.

「도로교통법 시행규칙」

제2조의3(개인형 이동장치의 기준) 법 제2조제19호의2에서 “행정안전부령으로 정하는 것”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것으로서 「전기용품 및 생활용품 안전관리법」 제15조제1항에 따라 안전확인의 신고가 된 것을 말한다.

1. 전동킥보드
2. 전동이륜평행차
3. 전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거

104) 동 위원회 의결안(대안)에서는 「도로교통법」 상의 “개인형 이동장치”에서 ‘전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거’를 제외한 전동킥보드, 전동이륜평행차와 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 이동수단을 “개인형 이동수단”으로 정의하였음.

폐기되었음.

따라서 현행법령의 체계에서는 “개인형 이동수단”이 아니라 「도로교통법」 제2조제19의2에 따른 “개인형 이동장치”로 용어를 통일하는 것이 필요할 것으로 보이며¹⁰⁵⁾, 향후 개인형 이동수단 관련 법률이 제정되는 경우 이에 맞춰 수정되는 것이 필요할 것으로 보임.

국토교통부는 현재 개인형 이동수단 대여사업자 관리 등을 위한 근거법이 마련되어 있지 않은바, 선언적 문구로 반영하는 것이 바람직하다는 입장임.

서울시에서는 개정안의 ‘전동킥보드, 전동이륜평행차, 자전거 등의 개인형 이동수단’은 현재 「도로교통법」에서 사용하는 “개인형 이동장치”의 용어와 개념이 다소 상이하고, 국토교통부에서 입법을 추진 중인 개인형 이동장치 관련 법안과도 충돌할 우려가 있어 이를 명확히 할 필요가 있다는 의견을 제시함.

105) 다만, 「도로교통법」 제2조제19의2에 따른 “개인형 이동장치”에는 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제1호의 자전거와 제2조제1호의2의 “전기자전거”는 포함되어 있지 않음.

「자전거 이용 활성화에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “자전거”란 사람의 힘으로 페달이나 손페달을 사용하여 움직이는 구동장치(驅動裝置)와 조향장치(操向裝置) 및 제동장치(制動裝置)가 있는 바퀴가 둘 이상인 차로써 행정안전부령으로 정하는 크기와 구조를 갖춘 것을 말한다.

1의2. “전기자전거”란 자전거로서 사람의 힘을 보충하기 위하여 전동기를 장착하고 다음 각 목의 요건을 모두 충족하는 것을 말한다.

가. 페달(손페달을 포함한다)과 전동기의 동시 동력으로 움직이며, 전동기만으로는 움직이지 아니할 것

나. 시속 25킬로미터 이상으로 움직일 경우 전동기가 작동하지 아니할 것

다. 부착된 장치의 무게를 포함한 자전거의 전체 중량이 30킬로그램 미만일 것

19) 실태조사, 교통복지지표의 조사 및 활용, 연구·개발의 촉진 등
(안 제52조부터 제54조까지)

개정안은 현행법과 동일하게 실태조사, 교통복지지표의 조사 및 활용, 연구·개발의 촉진 등에 관한 사항을 규정하고, ‘교통약자 이동지원차량’ 정의 규정 신설 등에 따른 문구 수정 등 일부 조항을 수정하려는 것임.

현행	개정안
제25조(실태조사) ① 국토교통부장관은 교통약자의 이동편의 증진을 위한 정책을 효과적으로 수립하는 데 필요한 기초자료로 활용하기 위하여 다음 각 호의 사항을 조사하여야 한다. 1. 교통약자의 숫자 등 현황 2. 교통약자의 이동 실태 2의2. <u>특별교통수단의 환승·연계 체계 구축 현황</u> 3. 이동편의시설의 설치 및 관리 현황 4. 보행환경 실태 5. 교통수단, 여객시설, 이동편의시설 및 보행환경에 대한 교통약자의 만족도 5의2. <u>제17조제1항에 따른 교통이용편의서비스의 제공 현황</u> 6. 그 밖에 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 필요한 사항 ② <u>시장 또는 군수는</u> 지방교통약자 이동편의 증진계획의 효과적인 수립에 필요한 기초자료로 활용하기 위하여 제1항 각 호의 사항을 조사할 수 있다. ③ 제1항에 따른 조사의 시기·방법 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통	제52조(실태조사) ① (현행과 같음) 1. (현행과 같음) 2. (현행과 같음) 3. <u>교통약자 이동지원차량의 환승·연계 체계 구축 현황</u> 4. (현행 제3호와 같음) 5. (현행 제4호와 같음) 6. (현행 제5호와 같음) 7. <u>제18조제1항에 따른 교통이용편의서비스의 제공 현황</u> 8. (현행 제6호와 같음) ② <u>지방자치단체의 장은</u> 지방 교통약자 이동편의 증진계획의 효과적인 수립에 필요한 기초자료로 활용하기 위하여 제1항 각 호의 사항을 조사할 수 있다. ③ · ④ (현행과 같음)

현행	개정안
부령으로 정하고, 제2항에 따른 조사의 시기·방법 등에 관하여 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다. ④ 국토교통부장관, 시장 또는 군수는 제1항 및 제2항에 따른 조사를 위하여 관계 행정기관과 교통사업자에 대하여 필요한 자료의 제출 또는 지원을 요청할 수 있다. 제25조의2(교통복지지표의 조사 및 활용) ① 국토교통부장관은 교통약자의 교통수단·여객시설 및 도로의 이동편의와 보행환경 수준을 객관적으로 측정하기 위한 지표(이하 “교통복지지표”라 한다)를 개발할 수 있다. ② 국토교통부장관은 교통복지지표를 활용하여 교통약자의 교통복지 수준에 관하여 조사하고 그 결과를 공표할 수 있다. <u>< 신 설 ></u> ③ 교통행정기관은 제2항에 따라 공표된 교통복지지표의 결과를 활용하여 교통복지수준 향상을 위한 사업을 실시할 수 있다. ④ 교통복지지표의 조사 항목 및 방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	제53조(교통복지지표의 조사 및 활용) ① · ② 현행과 같음) ③ 국토교통부장관은 제54조제1항에 따른 연구·개발의 결과를 지방자치단체와 교통사업자 등에게 보급하여 교통약자의 이동편의를 촉진할 수 있도록 노력하여야 한다. ④·⑤ (현행 제3항 및 제4항과 같음)

현행	개정안
제26조(연구·개발의 촉진 등) ① 국토교통부장관은 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 다음 각 호에 관한 연구·개발 사업을 추진하여야 한다. 1. 교통약자의 이동편의를 위한 교통수단, 여객시설 및 이동편의시설의 기준에 관한 사항 2. 저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스의 표준모델 개발 3. 장애인이나 고령자가 직접 운전하는 데에 필요한 운전장치 또는 차량의 개발 4. <u>특별교통수단</u>으로 이용할 수 있는 차량의 개발 4의2. <u>특별교통수단</u>에 장착되는 휠체어 탑승설비의 표준모델 개발 5. 보행환경의 개선 6. 그 밖에 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 대통령령으로 정하는 사항 ② <u>국토교통부장관은 제1항에 따른 연구·개발의 결과를 지방자치단체와 교통사업자 등에게 보급하여 교통약자의 이동편의를 촉진할 수 있도록 노력하여야 한다.</u> ③ 국토교통부장관은 제1항제2호에 따른 저상버스 표준모델의 개발을 위하여 차량 크기, 편의시설 등 저상버스 표준모델의 세부기준을 정하여 고시할 수 있다.	제54조(연구·개발의 촉진 등) ① (현행과 같음) 1. (현행과 같음) 2. (현행과 같음) 3. (현행과 같음) 4. <u>교통약자 이동지원차량</u>으로 이용할 수 있는 차량의 개발 5. <u>교통약자 이동지원차량</u>에 장착되는 휠체어 탑승설비의 표준모델 개발 6. (현행 제5호와 같음) 7. (현행 제6호와 같음) < 삭제 > ② 국토교통부장관은 제1항제2호에 따른 저상버스 표준모델의 개발을 위하여 차량 크기, 편의시설 등 저상버스 표준모델의 세부기준을 정하여 고시할 수 있다.

현행법 제25조에서는 국토교통부장관이 교통약자의 이동편의 증진을 위한 정책을 효과적으로 수립하는 데 필요한 기초자료로 활용하기 위하여 실태조사를 실시하도록 되어 있음. 이에 따라 국토교통부는 매년 ‘교통약자 이동편의 실태조사’를 실시하고 있음.

또한, 시장 또는 군수는 지방교통약자 이동편의 증진계획의 효과적인 수립에 필요한 기초자료로 활용하기 위하여 실태조사를 실시할 수 있음.

안 제52조는 현행법의 실태조사 규정을 동일하게 두면서, 이 중 ‘특별교통수단’에 관한 내용을 ‘교통약자 이동지원차량’에 관한 내용으로 수정하고, 지방교통약자 이동편의 증진계획을 위한 실태조사의 주체를 ‘시장 또는 군수’에서 ‘지방자치단체의 장’으로 변경하였음.

현행법 제25조의2에서는 국토교통부장관이 교통약자의 교통수단·여객시설 및 도로의 이동편의와 보행환경 수준을 객관적으로 측정하기 위한 지표(이하 “교통복지지표”)를 개발할 수 있도록 하고, 교통행정기관이 교통복지지표 결과를 활용하여 교통복지수준 향상을 위한 사업을 실시할 수 있는 근거를 마련하였음¹⁰⁶⁾.

안 제53조는 현행법에서 규정하고 있는 교통복지지표 관련 내용을

106) 현행법 제25조의2는 2023년 8월 16일 신설되어 2025년 2월 17일 시행될 예정임.

동일하게 규정하면서, 안 제53조제3항으로 국토교통부장관이 제54조제1항에 따른 연구·개발의 결과를 지방자치단체와 교통사업자 등에게 보급하여 교통약자의 이동편의를 촉진할 수 있도록 노력하도록 의무조항을 신설하고 있음.

그런데 안 제53조제3항의 내용은 현행법 제26조(연구·개발의 촉진 등) 제2항에 포함되어 있던 내용으로, 개정안에서도 안 제53조(교통복지지표의 조사 및 활용) 조항 보다는 안 제54조(연구·개발의 촉진 등)에 포함하는 것이 적절할 것으로 보여짐.

국토교통부도 법 체계상 현행 규정과 같이 유지할 필요가 있다는 입장임.

20) 보고·검사 등, 시정명령, 이행강제금 (안 제56조부터 제58조까지)

개정안은 시정명령의 대상을 현행법보다 확대하여 규정하려는 것임.

현행	개정안
제28조(보고·검사 등) ① 교통행정기관은 필요하다고 인정할 때에는 교통사업자에 대하여 이동편의시설의 설치 또는 유지·관리와 관련되는 사항에 관하여 보고하게 하거나 관련 자료를 제출하게 할 수 있다. ② 국토교통부장관은 제1항에 따라 교통사업자로부터 제출받은 자료를 대통령령으로 정하는 바에 따라 다른 교통행정기관이 공유·활용할 수 있도록 하여야 한다. ③ 교통행정기관은 필요하다고 인정할 때에는 소속 공무원으로 하여금 이동편의시설이 <u>제10조에</u> 따른 설치기준에 맞게 설치되거나 유지·관리되는지에 관하여 검사하게 하거나 관계인에게 질문하게 할 수 있다. ④ 제3항에 따른 검사 또는 질문을 하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 보여 주어야 한다. 제29조(시정명령) <u>교통행정기관은 제11조제1항을 위반하여 대상시설에 이동편의시설을 설치하지 아니하거나 설치한 이동편의시설을 제10조에 따른 설치기준에 맞지 아니하게</u>	제56조(보고·검사 등) ① · ② (현행과 같음) ③ 교통행정기관은 필요하다고 인정할 때에는 소속 공무원으로 하여금 이동편의시설이 <u>제15조에</u> 따른 설치기준에 맞게 설치되거나 유지·관리되는지에 관하여 검사하게 하거나 관계인에게 질문하게 할 수 있다. ④ (현행과 같음) 제57조(시정명령) <u>교통행정기관 및 교통사업자는 다음 각 호를 위반할 시 대통령령으로 정하는 바에 따라 1년 이내의 기간을 정하여 시정을 명할 수 있다.</u>

현행	개정안
<u>유지·관리한 교통사업자에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 1년 이내의 기간을 정하여 이동편의시설을 설치하도록 명하거나 제10조에 따른 설치기준에 맞게 이동편의시설을 개선할 것을 명할 수 있다.</u> 제29조의2(이행강제금) ① 교통행정기관은 제29조에 따라 시정명령을 받은 후 시정기간 이내에 이행하지	1. 제15조에 따른 시설을 갖추지 아니한 경우 2. 제16조에 따른 설치기준을 유지·관리하지 아니한 경우 3. 제18조제1항에 따른 교통이용편의 서비스를 제공하지 아니한 경우 4. 제28조제7항 및 제32조제1항에 따른 설비를 갖추지 아니한 경우 5. 제30조제1항 및 제33조제1항에 따른 교통약자서비스를 제공하지 아니한 경우 6. 제34조제1항 및 제4항에 따른 시설을 갖추지 아니한 경우 7. 제35조제3항에 따른 시설을 갖추지 아니한 경우 8. 제38조를 위반하여 교통약자 이동지원차량을 운행한 경우 9. 제40조에 따른 교통약자서비스를 제공하지 아니한 경우 10. 교통약자 이동편의 증진계획이 제2장에 따라 수립하지 아니할 경우 제58조(이행강제금) ① ~ ⑤ (현행과 같음)

현 행	개 정 안
아니한 자에게는 이동편의시설의 설치 비용을 고려하여 3천만원 이하의 이행강제금을 부과한다. ② 제1항에 따라 이행강제금을 부과하는 위반행위의 종류, 위반 정도에 따른 금액 및 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. ③ 교통행정기관은 제1항에 따른 이행강제금을 부과하기 전에 제1항에 따른 이행강제금을 부과·징수한다는 뜻을 미리 문서로 계고(戒告)하여야 한다. ④ 교통행정기관은 제1항에 따른 이행강제금을 부과할 때에는 이행강제금의 금액, 부과 사유, 납부기한, 납부기관, 이의제기 방법 및 기간 등을 구체적으로 밝힌 문서로 하여야 한다. ⑤ 교통행정기관은 최초의 시정명령을 한 날을 기준으로 하여 매년 1회 그 시정명령이 이행될 때까지 반복하여 제1항에 따른 이행강제금을 부과·징수할 수 있다. ⑥ 교통행정기관은 <u>제29조에 따라</u> 시정명령을 받은 자가 시정명령을 이행하면 새로운 이행강제금 부과를 즉시 중지하되 이미 부과된 이행강제금은 징수하여야 한다. ⑦ 교통행정기관은 제4항에 따라 이행강제금 부과처분을 받은 자가 납부기한까지 이행강제금을 내지 아니하	⑥ 교통행정기관은 <u>제57조에 따라</u> 시정명령을 받은 자가 시정명령을 이행하면 새로운 이행강제금 부과를 즉시 중지하되 이미 부과된 이행강제금은 징수하여야 한다. ⑦ 교통행정기관은 제4항에 따라 이행강제금 부과처분을 받은 자가 납부기한까지 이행강제금을 내지 아니하

현 행	개 정 안
면 국세 체납처분의 예 또는 「지방 행정제재·부과금의 징수 등에 관한 법률」에 따라 징수한다.	면 국세 강제징수의 예 또는 「지방 행정제재·부과금의 징수 등에 관한 법률」에 따라 징수한다.

보고·검사 등을 규정하고 있는 안 제56조는 현행법 제28조와 동일함.

현행법 제29조에서는 교통행정기관은 대상시설 설치·관리자가 법령에 따른 설치기준에 맞게 이동편의시설을 설치하고 이를 유지·관리하여야 하는 의무(현행법 제11조제1항)를 어긴 교통사업자에 대하여 1년 이내의 기간을 정하여 ① 이동편의시설을 설치하도록 명하거나, ② 법령에 따른 설치기준에 맞게 이동편의시설을 개선할 것을 명할 수 있는 근거를 두고 있음.

안 제57조는 현행법의 시정명령을 보다 세분화하여, 다음 표와 같은 사항을 지키지 못한 경우에 시정명령을 내릴 수 있도록 하고 있음.

< 안 제57조 시정명령의 대상 >

안 제57조	개정안의 해당조문
1. 제15조에 따른 시설을 갖추지 아니한 경우 (현행법 동일)	제15조(이동편의시설의 설치기준) ① 설치하여야 하는 이동편의시설 의 종류는 다음 각 호와 같으며 설치 여부 및 시설의 규모와 용도 등을 고려하여 대상시설은 대통령령으로 정한다. 1.~3. (생략) ②·③ (생략)
2. 제16조에 따른 설치기준을 유지·관리하지 아니한 경우 (현행법 동일)	제16조(이동편의시설의 설치 및 관리 등) 교통사업자 또는 도로관리청 등 대상시설을 설치·관리하는 자 (이하 “설치·관리자”라 한다)는 대상시설을 설치하거나 대통령령으로 정하는 주요 부분을 변경할 때에는 제15조에 따른 설치기준에 맞게 이동편의시설을 설치하고 이를 유지·관리하여야 한다. (이하 생략)

안 제57조	개정안의 해당조문
3. 제18조제1항에 따른 교통이용편의서비스를 제공하지 아니한 경우 (신설)	제18조(교통이용편의서비스의 제공) ① 교통사업자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 교통약자 등이 편리하고 안전하게 교통수단, 여객시설 또는 이동편의시설을 이용할 수 있도록 안내정보 등 교통이용에 관한 정보 와 한국수어·통역 서비스, 탑승보조 서비스, 승하차 서비스, 읽기 쉬운 표지 등 교통이용과 관련된 편의 (이하 “교통이용편의서비스”라 한다)를 제공하여야 한다.(이하 생략)
4. 제28조제7항 및 제32조제1항에 따른 설비를 갖추지 아니한 경우 (신설)	제28조(노선버스의 이용 보장 등) ⑦ 노선버스 운송사업자가 대통령령으로 정하는 운행형태에 사용되는 버스를 「여객자동차 운수사업법」 제84조제2항에 따라 대폐차하는 경우에는 저상버스 등 휠체어 탑승설비가 설치된 차량으로 도입하여야 한다. 다만, 도로의 구조·시설 등이 저상버스의 운행에 적합하지 아니하여 해당 노선의 노선버스 운송사업자가 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 소관 교통행정기관의 승인을 받은 경우에는 그러하지 아니하다.(이하 생략)
	제32조(택시의 이용 보장 등) ① 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제2호에 따라 택시운송사업면허를 받은 자는 휠체어 탑승 설비가 장착된 차량을 운행하여야 한다. 이 경우 택시의 탑승에 적합한 휠체어의 기준 등은 국토교통부령으로 정한다.(이하 생략)
5. 제30조제1항 및 제33조제1항에 따른 교통약자서비스를 제공하지 아니한 경우 (신설)	제30조(버스의 교통약자서비스) ① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업의 운수종사자는 다음 각 항목의 서비스를 교통약자에게 제공하여야 한다. 1. 교통약자의 승하차 시 경사로 설치가 가능한 정차 2. 교통약자의 승하차를 위한 경사로 설치 3. 교통약자의 요청 시 휠체어 이동 지원 4. 교통약자의 승하차 지원 및 승객에 대한 안내 5. 휠체어 탑승공간의 적재물 이동 및 좌석 확보 지원 6. 그 밖에 국토교통부장관이 정하는 교통약자의 버스 이용 관련 편의 제공 (이하 생략)
	제33조(택시의 교통약자서비스) ① 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제4호에 따른 택시운수종사자는 교통약자가 안전하고 편리하게 택시를 이용할 수 있도록 다음 각 호의 서비스를 제공하여야 한다. 1. 교통약자에게 충분한 승하차 시간 제공 2. 교통약자에게 승하차 편의 제공 3. 교통약자의 최종 목적지 도착에 필요한 편의 제공 4. 그 밖에 국토교통부장관이 정하는 편의 제공
6. 제34조제1항 및 제4항에 따른 시설을 갖추지 아니한 경우 (신설)	제34조(철도의 이용 보장) ① 「철도산업발전기본법」 제3조제1호에 따른 철도 중 여객을 운송하는 철도의 운영자는 전체 좌석의 20분의 1 이상에 해당하는 부분을 휠체어 이용자 전용좌석으로 배정하여야 한다. ④ 제1항에 따른 철도운영자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 「철도산업발전기본법」 제3조제2호에 따른 철도시설에 승강장까지 이동할 수 있는 승강기, 환승을 위한 경사로 등을 설치하여야 하며, 관련 편의시설은 휠체어 이용자를 우선으로 한다.

안 제57조	개정안의 해당조문
7. 제35조제3항에 따른 시설을 갖추지 아니한 경우 (신설)	제35조(도시철도의 이용 보장) ③ 「도시철도법」 제2조제8호에 따른 도시철도운영자 는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 도시철도의 역사에 교통약자가 지상에서 승강장까지 이동할 수 있는 승강기, 환승을 위한 경사로 등을 설치 하여야 하며, 관련 편의시설은 휠체어 이용자를 우선으로 한다.
8. 제38조를 위반하여 교통약자 이동지원차량을 운행한 경우 (신설)	제38조(교통약자 이동지원차량의 종류 및 운행 등) ① 교통약자 이동지원차량의 종류는 다음 각 호와 같다. 1.~3. (생략) ② 시장·군수는 교통약자 특성에 맞는 이동권을 보장하기 위하여 제1항에 따라 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 교통약자 이동지원차량을 종류별로 운행 하여야 한다. ③~⑦ (생략)
9. 제40조에 따른 교통약자 서비스를 제공하지 아니한 경우 (신설)	제40조(휠체어 및 이동서비스 지원차량의 서비스 등) ① 제38조제1항에 따른 휠체어 이동지원차량 및 이동서비스 지원차량의 운수 종사자 는 다음 각 항목의 서비스를 교통약자에게 제공 하여야 한다. 1. 교통약자에게 충분한 승하차 시간 및 편의 제공 2. 교통약자 특성에 맞는 정보 전달 및 안내 제공 3. 교통약자의 차량 및 최종 목적지 이동에 필요한 편의 제공 4. 그 밖에 국토교통부장관이 정하는 편의 제공
10. 교통약자 이동편의 증진계획이 제2장에 따라 수립하지 아니할 경우 (신설)	제2장 교통약자 이동편의 증진계획 제7조(국가 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등) 제8조(광역 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등) 제9조(기초 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등) 제10조(연차별 시행계획의 수립)

현행법에서는 이동편의시설의 설치와 유지·관리에 대해서는 시정명령을 내릴 수 있도록 하고 있으나, 교통이용편의서비스에 대해서는 시정을 명할 수 있는 근거 규정이 없었음. 개정안과 같이 교통이용편의서비스에도 시정을 명할 수 있는 근거 규정을 신설하는 경우 그 실효성을 높일 수 있을 것으로 보임.

다만, 다음과 같은 점에서 검토가 필요할 것으로 보임.

먼저, 안 제57조 각 호 외 본문에서는 ‘교통행정기관’ 및 ‘교통사업

자’는 다음 각 호를 위반할 시 대통령령으로 정하는 바에 따라 1년 이내의 기간을 정하여 시정을 명할 수 있도록 하고 있음.

현행법을 보면 시정명령의 주체는 ‘교통행정기관’ 이고 시정명령의 대상이 ‘교통사업자’임. 그런데 개정안은 ‘교통행정기관’과 ‘교통사업자’가 둘 다 시정명령의 주체로 되어 있으며 시정명령을 받는 대상이 생략되어 있음.

안 제57조제5호에서는 노선버스 운수종사자, 택시운수종사자가 교통약자에게 제공해야 하는 이동편의서비스를 규정하고 있으며, 안 제57조제9호에서는 휠체어 이동지원차량 및 이동서비스 지원차량의 운수종사자가 제공해야 하는 이동편의서비스를 규정하고 있는데, 개정안은 이러한 규정이 안 지켜질 경우 교통사업자가 고용하고 있는 운수종사자에게 시정명령을 내리도록 하려는 것일 수도 있음.

그러나 안 제60조 벌칙 조항에서는 안 제57조에 따른 시정명령을 받고 그 시정 기간 이내에 이행하지 아니한 자는 1천만원 이하의 벌금에 처하게 되어 있는데, 교통사업자가 본인이 고용한 운수종사자에게 법에 따른 시정명령을 내리고 이를 어길 시에 벌금을 과하는 것이 구조상 적정한지 검토가 필요할 것으로 보임.

한편, 법에 따른 교통약자 이동편의서비스를 제공하여야 하는 준수 사항을 지키지 못한 운수종사자에 대해서는 시정명령을 내리는 것보다는 「여객자동차 운수사업법」의 입법례¹⁰⁷⁾와 유사하게 교통행정기관이 과태료를 부과하는 것이 더욱 실효성 있는 제재규정일 수 있을 것으로 보임.

이러한 사항을 고려할 때, 안 제57조에서 시정을 명하는 주체는 ‘교통행정기관’으로 하고, 시정명령을 받는 대상을 ‘교통사업자’, ‘운수종사자’ 등으로 명확히 하는 것이 적절할 것으로 보임.

다음으로, 안 제57조제8호에서는 안 제38조 교통약자 이동지원차량의 종류 및 운행 등에 관한 규정을 위반하여 교통약자 이동지원차량을 운행한 경우 시정명령을 내릴 수 있도록 하고 있음.

107) 입법례) 「여객자동차 운수사업법」

제94조(과태료) ③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 50만원 이하의 과태료를 부과한다.

4. 제26조제1항 또는 제2항을 위반한 자

제26조(운수종사자의 준수 사항) ① 운수종사자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다. <개정 2013. 3. 23., 2014. 1. 28., 2017. 10. 24., 2019. 8. 27.>

1. 정당한 사유 없이 여객의 승차(제3조제1항제3호의 수요응답형 여객자동차운송사업의 경우 여객의 승차예약을 포함한다)를 거부하거나 여객을 중도에서 내리게 하는 행위(구역 여객자동차운송사업 중 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업은 제외한다)

2. 부당한 운임 또는 요금을 받는 행위(구역 여객자동차운송사업 중 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업은 제외한다)

3. 일정한 장소에 오랜 시간 정차하여 여객을 유치(誘致)하는 행위

4. 삭제 <2014. 1. 28.>

5. 문을 완전히 닫지 아니한 상태에서 자동차를 출발시키거나 운행하는 행위

6. 여객이 승하차하기 전에 자동차를 출발시키거나 승하차할 여객이 있는데도 정차하지 아니하고 정류소를 지나치는 행위

7. 안내방송을 하지 아니하는 행위(국토교통부령으로 정하는 자동차 안내방송 시설이 설치되어 있는 경우만 해당한다)

7의2. 여객자동차운송사업용 자동차 안에서 흡연하는 행위

7의3. 휴식시간을 준수하지 아니하고 운행하는 행위

8. 택시요금미터를 임의로 조작 또는 훼손하는 행위

9. 그 밖에 안전운행과 여객의 편의를 위하여 운수종사자가 지키도록 국토교통부령으로 정하는 사항을 위반하는 행위

그런데 안 제57조에서 시정을 명할 수 있는 주체인 교통행정기관은 교통사업자를 지도·감독하는 중앙행정기관의 장, 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이며, 안 제38조에 따라 교통약자 이동지원 차량을 운행하는 주체는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장인 지방자치단체임.

「지방자치법」 제188조¹⁰⁸⁾에 따르면 지방자치단체의 사무에 관한 지방자치단체의 장의 명령이나 처분이 법령에 위반되거나 현저히 부당하여 공익을 해친다고 인정되면 시·도에 대해서는 주무부장관이, 시·군 및 자치구에 대해서는 시·도지사가 기간을 정하여 서면으로 시정할 것을 명하고, 그 기간에 이행하지 아니하면 이를 취소하거나 정지할 수 있도록 되어 있음.

108) 「지방자치법」

제188조(위법·부당한 명령이나 처분의 시정) ① 지방자치단체의 사무에 관한 지방자치단체의 장(제103조제2항에 따른 사무의 경우에는 지방의회의 의장을 말한다. 이하 이 조에서 같다)의 명령이나 처분이 법령에 위반되거나 현저히 부당하여 공익을 해친다고 인정되면 시·도에 대해서는 주무부장관이, 시·군 및 자치구에 대해서는 시·도지사가 기간을 정하여 서면으로 시정할 것을 명하고, 그 기간에 이행하지 아니하면 이를 취소하거나 정지할 수 있다.

② 주무부장관은 지방자치단체의 사무에 관한 시장·군수 및 자치구의 구청장의 명령이나 처분이 법령에 위반되거나 현저히 부당하여 공익을 해침에도 불구하고 시·도지사가 제1항에 따른 시정명령을 하지 아니하면 시·도지사에게 기간을 정하여 시정명령을 하도록 명할 수 있다.

③ 주무부장관은 시·도지사가 제2항에 따른 기간에 시정명령을 하지 아니하면 제2항에 따른 기간이 지난 날부터 7일 이내에 직접 시장·군수 및 자치구의 구청장에게 기간을 정하여 서면으로 시정할 것을 명하고, 그 기간에 이행하지 아니하면 주무부장관이 시장·군수 및 자치구의 구청장의 명령이나 처분을 취소하거나 정지할 수 있다.

④ 주무부장관은 시·도지사가 시장·군수 및 자치구의 구청장에게 제1항에 따라 시정명령을 하였으나 이를 이행하지 아니한 데 따른 취소·정지를 하지 아니하는 경우에는 시·도지사에게 기간을 정하여 시장·군수 및 자치구의 구청장의 명령이나 처분을 취소하거나 정지할 것을 명하고, 그 기간에 이행하지 아니하면 주무부장관이 이를 직접 취소하거나 정지할 수 있다.

⑤ 제1항부터 제4항까지의 규정에 따른 자치사무에 관한 명령이나 처분에 대한 주무부장관 또는 시·도지사의 시정명령, 취소 또는 정지는 법령을 위반한 것에 한정한다.

⑥ 지방자치단체의 장은 제1항, 제3항 또는 제4항에 따른 자치사무에 관한 명령이나 처분의 취소 또는 정지에 대하여 이의가 있으면 그 취소처분 또는 정지처분을 통보받은 날부터 15일 이내에 대법원에 소를 제기할 수 있다.

따라서 지방자치단체가 수행하는 업무라 해도 시정명령의 대상이 될 수는 있을 것으로 보이나, 개정안에서는 안 제57조를 위반할 시 1천만원 이하의 벌금을 과하게 되어있는데, 국가와 지방자치단체, 지방자치단체와 지방자치단체 간의 시정명령에 대하여 벌금으로 제재 처분을 하는 것이 적절한지에 대해서는 검토가 필요할 것으로 보임.

다음으로, 안 제57조제10호는 교통약자 이동편의 증진계획이 제2장에 따라 수립되지 아니할 경우 시정명령을 내릴 수 있도록 하고 있음.

그런데 개정안 제2장에 따라 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하는 주체는 ‘국토교통부장관(국가 교통약자 이동편의증진계획)’, ‘시·도지사(광역 교통약자 이동편의 증진계획)’, ‘시장·군수·구청장(기초 교통약자 이동편의 증진계획)’임.

안 제7조에 따른 국가 교통약자 이동편의 증진계획의 경우 수립권자가 국토교통부장관임에 따라 시정을 명할 주체가 불분명한 측면이 있으며, 증진계획을 수립할 때에도 안 제7조의 절차에 따라 미리 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사의 의견을 듣고, 공청회를 열어 주민·관계 전문가 및 단체 등으로부터 의견을 수렴한 후에 국가교통위원회의 심의를 거쳐 수립하도록 되어 있음.

이처럼 교통약자의 의견 수렴과 전문적인 검토와 심의를 거쳐 수립된 국가 교통약자 이동편의 증진계획이 시정명령의 대상이 되는 것은 적절하지 않은 측면이 있는 것으로 보임.

안 제8조에 따른 광역 교통약자 이동편의 증진계획의 경우 수립권자는 시·도지사이며, 사전에 미리 미리 관계 교통행정기관 및 관련 단체와 협의를 하고 지방교통위원회의 심의를 거치며, 이를 국토교통부장관에게 제출 하도록 되어 있음.

국토교통부장관은 광역 교통약자 이동편의 증진계획이 국가 교통약자 이동편의 증진계획에 부합하는지 등을 검토한 후 부합하지 않거나 다른 광역계획 간 연계성 및 통합성 유지를 위하여 필요하다고 판단될 경우에는 국가교통위원회 등의 심의를 거쳐 수정·보완을 요청할 수 있으며, 시·도지사는 특별한 사유가 없을 때에는 이에 따라야 함.

따라서 안 제8조에도 이미 국토교통부장관이 시정을 요청하여 반영할 수 있는 절차가 마련되어 있는 것으로 보임.

안 제9조에 따른 기초 교통약자 이동편의 증진계획의 경우 수립권자는 시장·군수·구청장이며, 수립 전에 미리 국토교통부장관 및 관할 시, 관련 단체와 협의하도록 하는 내용을 포함하고 있음.

앞서 관련 조항의 검토사항에서도 언급하였듯이, 광역 교통약자 이동편의 증진계획과 같이 기초 교통약자 이동편의 증진계획 수립시에도 시·도지사가 이를 검토하고 수정·보완을 요청할 수 있는 절차를 마련한다면 안 제57조에서 별도로 시정을 명령하는 조항을 두지 않아도 법안의 취지가 반영될 수 있을 것으로 보임.

안 제57조와 관련하여 국토교통부에서는 법 미준수 사항에 대해 시정 명령 근거를 추가로 마련하고자 하는 취지에는 공감하나, 교통약자 서비스 제공 등 무형 서비스의 경우에는 미이행을 판단하는 것이 어려운 측면이 있는 점 등을 고려하여 신중한 검토가 필요하다는 입장이며, 교통사업자가 이동편의시설 설치·관리 등의 의무와 시정명령 권한을 동시에 부여받는 개정안은 법체계상 부적절하다는 의견임.

한국지체장애인협회에서는 교통행정기관으로부터 면허 등을 허가 받은 교통사업자가 시정명령의 권한까지 갖게 되는 것은 위반 사항을 바로 잡는데 태만할 수 있는 우려가 있으므로 반대한다는 의견을 제시함.

다음으로, 안 제59조에서는 이행강제금 부과에 관한 사항을 현행법 제29조의2와 동일하게 규정하고 있음. 다만, 현행법 제29조의2제7항에서는 이행강제금을 내지 아니한 경우 국세 체납처분의 예에 따라 징수하도록 하고 있는데, 「행정기본법」의 입법례¹⁰⁹⁾에 따라 이를 ‘국세

109) 「행정기본법」

강제징수의 예'로 수정하려는 것임.

국토교통부는 이행강제금과 관련하여, 개정안 제57조에 따라 수어·통역서비스, 탑승보조 등 무형의 서비스에도 이행강제금을 부과하도록 되어 있는데 이는 과도한 측면이 있다는 의견을 제시함.

제31조(이행강제금의 부과) ⑥ 행정청은 이행강제금을 부과받은 자가 납부기한까지 이행강제금을 내지 아니하면 국세강제징수의 예 또는 「지방행정체재·부과금의 징수 등에 관한 법률」에 따라 징수한다.

21) 장애인 등의 자가운전 지원 등 (안 제55조)

개정안은 장애인 등의 자가운전 지원 등에 관한 사항을 현행법과 동일하게 규정하고 있음.

현행	개정안
제27조(장애인 등의 자가운전 지원 등) ① 국가와 지방자치단체는 장애인이나 고령자가 직접 운전하여 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 운전면허제도를 정비하는 등 필요한 시책을 마련하여야 한다. ② 교통사업자는 장애인의 경제적 부담을 덜어 주기 위하여 관계 법령에서 정하는 바에 따라 운임이나 요금을 감면할 수 있다.	제55조(장애인 등의 자가운전 지원 등) ① ·② (현행과 같음)

22) 권한의 위임 또는 위탁 (안 제59조)

개정안은 중앙행정기관의 장이 이 법에 따른 업무의 일부를 위탁할 수 있는 대상을 현행법의 ‘기관이나 단체’에서 교통 관련 업무를 주업무로 하는 ‘기관’으로 수정하려는 것임.

현 행	개 정 안
제30조(권한의 위임 또는 위탁) ① 이 법에 따른 중앙행정기관의 장의 권한은 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사 또는 시장·군수·구청장에게 위임할 수 있다. ② 중앙행정기관의 장은 이 법에 따른 업무의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 교통 관련 업무를 주업무로 하는 <u>기관이나 단체</u>에 위탁할 수 있다.	제59조(권한의 위임 또는 위탁) ① 이 법에 따른 중앙행정기관의 장의 권한은 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사 또는 시장·군수·구청장에게 위임할 수 있다. ② 중앙행정기관의 장은 이 법에 따른 업무의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 교통 관련 업무를 주업무로 하는 <u>기관</u>에 위탁할 수 있다.

현행법 제30조는 이 법에 따른 중앙행정기관의 장의 권한 일부를 대통령령에서 정하는 바에 따라 시·도지사 또는 시장·군수·구청장에게 위임하거나, 업무의 일부를 교통 관련 업무를 주업무로 하는 기관이나 단체에 위탁할 수 있도록 하고 있음.

안 제59조에서는 현행법과 동일하게 권한의 위임 또는 위탁에 관련한 근거 조항을 두고 있는데, 안 제59조제2항에서는 중앙행정기관의 장이 업무의 일부를 위탁할 수 있는 대상을 교통 관련 업무를 주업무로 하는

‘기관’으로만 한정하고 있음.

현행 시행령 제21조의3제3항¹¹⁰⁾에서 현행법 제30조제2항에 따라 위탁을 받을 수 있는 자는 한국교통안전공단과 한국교통연구원으로 규정하고 있어 현행 법령에 따라서도 ‘기관’에만 한정하여 위탁이 이루어지고 있기는 하나, 향후 단체에도 위탁을 할 수 있는 가능성을 열어놓을 필요성에 대해서도 검토가 필요할 것으로 보임.

110) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」

제21조의3(권한의 위임 또는 위탁) ① 국토교통부장관 및 해양수산부장관은 법 제30조제1항에 따라 다음 각 호의 여객시설에 대한 법 제33조제2항에 따른 과태료 부과·징수 권한을 시장(특별시·광역시·자치구는 제외한다)·군수(광역시·광역시 관할구역에 있는 군의 군수를 포함한다)·구청장(자치구의 구청장을 말한다)에게 위임한다. <개정 2021. 6. 22., 2024. 3. 19.>

1. 「철도산업발전기본법」 제3조제2호에 따른 철도시설
2. 「공항시설법」 제2조제3호 및 제7호에 따른 공항 및 공항시설
3. 「항만법」 제2조제2호에 따른 무역항 및 같은 조 제3호에 따른 연안항에 설치되어 있는 항만시설

② 국토교통부장관이 법 제30조제2항에 따라 위탁할 수 있는 업무는 다음 각 호와 같다.

1. 법 제17조제2항에 따른 교통이용 정보체제의 구축 및 운영에 관한 업무
2. 법 제25조제1항에 따른 조사 및 같은 조 제4항에 따른 자료의 제출 또는 지원 요청 업무

③ 법 제30조제2항에 따라 이 조 제2항 각 호의 업무를 위탁받을 수 있는 자는 다음 각 호와 같다.

1. 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단
2. 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따른 한국교통연구원

④ 국토교통부장관은 법 제30조제2항에 따라 이 조 제2항 각 호의 업무를 위탁하는 경우에는 위탁받는 기관 및 위탁업무의 내용을 고시해야 한다

23) 벌칙, 양벌규정, 과태료 (안 제60조부터 제62조까지)

개정안은 제60조부터 제62조까지에서 벌칙, 양벌규정, 과태료에 관한 사항을 규정하고 있음.

현 행	개 정 안
제31조(벌칙) 제11조를 위반한 자로서 제29조에 따른 시정명령을 받고 그 시정기간 이내에 이행하지 아니한 자는 1천만원 이하의 벌금에 처한다. 제32조(양벌규정) 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인, 사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제31조의 위반행위를 하면 그 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 해당 조문의 벌금형을 과(科)한다. 다만, 법인 또는 개인이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다. 제33조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 200만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. 거짓이나 부정한 방법으로 인증을 받거나 제17조의2제4항을 위반하여 인증을 받지 아니한 자 2. 제17조의3제2항을 위반하여 인증 표시 또는 이와 유사한 표시를 한 자 3. 제28조제1항에 따른 보고 또는 자료	제60조(벌칙) 제57조에 따른 시정명령을 받고 그 시정기간 이내에 이행하지 아니한 자는 1천만원 이하의 벌금에 처한다. 제61조(양벌규정) (현행과 같음) 제62조(과태료) ① (현행과 같음) 1. 거짓이나 부정한 방법으로 인증을 받거나 제19조제4항을 위반하여 인증을 받지 아니한 자 2. 제21조제2항을 위반하여 인증 표시 또는 이와 유사한 표시를 한 자 3. 제56조제1항에 따른 보고 또는 자료

현행	개정안
제출의 요구에 따르지 아니하거나 거짓으로 보고 또는 자료 제출을 한 자 4. 제28조제3항에 따른 검사를 거부·방해 또는 기피한 자 ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 100만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. 제11조제2항을 위반하여 장애인을 위한 보도의 이용을 방해하거나 이를 훼손한 자 2. 제16조의3제3항을 위반하여 주차 방해 행위를 한 자 ③ 제16조의3제2항을 위반하여 장애인전용주차구역에 주차한 사람에게는 20만원 이하의 과태료를 부과한다. ④ 제1항부터 제3항까지에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 교통행정기관이 부과·징수한다.	제출의 요구에 따르지 아니하거나 거짓으로 보고 또는 자료 제출을 한 자 4. 제56조제3항에 따른 검사를 거부·방해 또는 기피한 자 ② (현행과 같음) 1. 제41조제3항을 위반하여 주차 방해 행위를 한 자 2. 제48조제2항을 위반하여 장애인을 위한 보도의 이용을 방해하거나 이를 훼손한 자 ③ 제41조제2항을 위반하여 장애인전용주차구역에 주차한 사람에게는 20만원 이하의 과태료를 부과한다. ④ (현행과 같음)

현행법 제31조에서는 현행법 제11조¹¹¹⁾를 위반한 자로서 현행법 제29조에 따른 시정명령을 받고 그 시정기간 이내에 이행하지 아니한 자는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 되어 있는데,

안 제60조는 안 제57조에 따른 시정명령을 받고 그 시정기간 이내에

111) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제11조(이동편의시설의 설치 등) 교통사업자 또는 도로관리청 등 대상시설을 설치·관리하는 자(이하 “설치·관리자”라 한다)는 대상시설을 설치하거나 대통령령으로 정하는 주요 부분을 변경할 때에는 제10조에 따른 설치기준에 맞게 이동편의시설을 설치하고 이를 유지·관리하여야 한다.

이행하지 아니한 자에 대하여 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있음.

현행법에서는 이동편의시설의 설치 및 관리의무를 제대로 이행하지 아니한 경우에만 시정명령을 내리고 있으나, 개정안에서는 안 제57조에서 시정명령을 내릴 수 있는 경우를 확대하여 규정하고 있음.

이에 따라 이동편의시설 설치·관리, 교통이용편의서비스 제공, 노선버스 및 택시에 휠체어 탑승설비 차량 도입·운행, 운수종사자의 교통약자서비스 제공, 철도·도시철도의 이용보장, 지방자치단체의 교통약자 이동지원차량 운행 및 교통약자 이동지원차량 운수종사자의 교통약자 이동편의서비스 제공 등에 대하여 시정명령을 내리고 이를 이행하지 아니한 자에 대하여 1천만원 이하의 벌금에 처할 수 있는 근거 규정을 마련하고자 하려는 것임.

각 항목이 시정명령의 대상으로 적합한지에 대해서는 앞서 안 제57조에 대한 검토의견에서 살펴본 바 있음.

안 제61조의 양벌규정과 안 제62조의 과태료 규정은 현행법과 동일함.

24) 부칙 (시행일)

부 칙
이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

개정안은 이 법의 시행일을 공포 후 1년이 경과한 날로 하고 있음.

그런데 앞서 ‘교통약자 이동편의 증진계획’ 항목에서 살펴본 바와 같이, 현행법에 따라 수립된 “제4차 교통약자 이동편의 증진계획”의 기간은 2022년부터 2026년까지임.

개정안이 입법에 반영되는 경우, 현행 “제4차 교통약자 이동편의 증진계획”을 변경하여 반영하여야 하는지, 아니면 향후 “제5차 교통약자 이동편의 증진계획”을 수립할 때부터 적용하는 것인지에 대한 적용례가 필요할 것으로 보임.

또한, 교통약자이동지원센터 설립이 입법에 반영되는 경우 하위법령 마련 및 센터설립 절차를 고려할 때, 부칙에서 정하는 1년이 적절한 기간인지 검토가 필요할 것으로 보임.

아울러, 국토교통부는 철도·항공·해운의 이용보장 항목이 신설되는 경우 교통사업자의 준비기간 등을 고려하여 시행일을 따로 정할 필요가 있다는 의견임.

문 의 처
02)6788-5584