

대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안 심 사 보 고 서

2025. 1.

국토교통위원회

1. 심사경과

가. 발의일자 및 발의자: 2024년 6월 14일, 송옥주의원 등 14인

나. 회부일자: 2024년 6월 17일

다. 상정 및 의결일자:

제417회 국회(임시회)

제1차 국토교통위원회(2024. 8.21.)

상정 · 제안설명 · 검토보고 · 대체토론 · 소위원회부

제418회 국회(정기회)

제3차 교통법안심사소위원회(2024.12.3.)

상정 · 축조심사 · 의결(수정가결)

제420회 국회(임시회)

제1차 국토교통위원회(2024.12.23.)

상정 · 소위심사보고 · 찬반토론 · 의결(수정가결)

2. 제안설명의 요지

(제안설명자 : 국회의원 송옥주)

현행법은 국토교통부장관이 대중교통을 육성·지원하고 그 이용을 촉진하기 위하여 대중교통기본계획(이하 “기본계획”)을 수립하도록 하고, 지자체가 추진하는 관련 시책을 평가할 수 있도록 하면서 평가 결과가 우수한 지자체를 우선하여 재정 지원하도록 규정하고 있음.

그런데 기본계획의 의무적 포함사항의 경우 농어촌 주민 등의 불편이나 도농 복합도시 내 읍·면·동 간의 불균형 해소에 미흡한 측면이 있고, 지자체 시책에 대한 평가제도의 경우 재량사항일 뿐만 아니라 결과의 활용 또한 제한적이어서 실효성이 떨어진다는 지적이 제기됨.

이에 기본계획에 의무적으로 포함되어야 할 사항을 추가하고, 지자체 시책에 대한 평가를 의무화하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 것임(안 제5조제2항제9의2호 신설 및 제17조 제2항 등).

3. 전문위원 검토보고 요지

(전문위원 곽현준)

1. 대중교통기본계획 수립 시 읍·면·동 간 불균형 해소 사항 등 포함

(안 제5조제2항제9호, 안 제5조제2항제9호의2 신설)

가. 개정안의 내용

개정안은 대중교통기본계획 수립 시 포함하여야 하는 사항에 ① 농어촌 및 벽지 주민의 이동권 보장에 관한 내용과 ②동일 지방자치단체 내 읍·면·동 간 대중교통 이용환경의 불균형 해소에 관한 사항을 추가하려는 것임.

현 행	개 정 안
제5조(대중교통기본계획의 수립) ① (생략)	제5조(대중교통기본계획의 수립) ① (현행과 같음)
② 기본계획에는 다음 각호의 사항 이 포함되어야 한다.	② ----- -----.
1. ~ 8. (생략)	1. ~ 8. (현행과 같음)
9. 농어촌 및 벽지 주민을 위한 대 중교통이용의 편의증진에 관한 사항	9. -----주민의 이동권 보장과----- -----
<신설>	9의2. 동일 지방자치단체 내 읍·면 · 동 간 대중교통 이용환경의 불 균형 해소에 관한 사항
10. ~ 14. (생략)	10. ~ 14. (현행과 같음)
③ (생략)	③ (현행과 같음)
	부 칙
	제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이

현행	개정안
	경과한 날부터 시행한다. 제2조(대중교통기본계획 수립에 관한 적용례) 제5조제2항제9호 및 제9호의2의 개정규정은 이 법 시행 이후 대중교통기본계획을 수립하는 경우부터 적용한다.

나. 검토의견

현행 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률(이하 “대중교통법”)」 제5조제1항¹⁾에서는 국토교통부장관이 대중교통을 체계적으로 육성·지원하고 국민의 대중교통 이용을 촉진하기 위하여, 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사²⁾의 의견을 들어 5년 단위의 대중교통기본계획을 수립하도록 하고 있음.

이러한 대중교통기본계획에는 법 제5조제2항과 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 시행령(이하 “시행령”)」 제3조에 따라, 대중교통의 현황과 전망, 대중교통정책의 기본방향과 목표 등 다음 표와 같은 내용을 포함하고 있음.

1) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

제5조(대중교통기본계획의 수립) ①국토교통부장관은 대중교통을 체계적으로 육성·지원하고 국민의 대중교통 이용을 촉진하기 위하여 관계 중앙행정기관의 장 및 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)의 의견을 들어 5년 단위의 대중교통기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. 이 경우 국토교통부장관은 수상대중교통에 관해서는 해양수산부장관 또는 행정안전부장관과 협의하여야 한다.

2) 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사

< 대중교통기본계획 포함내용 >

「대중교통법」 제5조제2항

1. 대중교통의 현황과 전망
2. 대중교통정책의 기본방향과 목표
3. 대중교통수단간 수송분담률의 현황과 목표
4. 대중교통시설 및 대중교통수단의 개선·확충에 관한 사항
5. 대중교통이용정보의 제공 등 대중교통정보화에 관한 사항
6. 비수익 노선 대중교통수단의 현황과 향후 운행조정 및 지원 방향
7. 자가용 승용자동차 이용자의 대중교통 이용촉진에 관한 사항
8. 자전거 이용과 대중교통 이용의 연계성 향상에 관한 사항
9. 농어촌 및 벽지 주민을 위한 대중교통이용의 편의증진에 관한 사항
10. 기본계획의 추진에 소요되는 재원의 조달방안
11. 「여객자동차 운수사업법」 제24조에 따른 여객자동차운송사업의 운전업무 종사자의 양성 지원 및 수급관리에 관한 사항
12. 「철도사업법」 제2조제7호에 따른 철도운수종사자의 양성 지원 및 수급관리에 관한 사항
13. 대중교통시설 및 대중교통수단의 감염병 등에 대한 안전·위생·방역 관리에 관한 사항
14. 그 밖에 대중교통서비스의 향상 및 이용촉진 등을 위하여 대통령령으로 정하는 사항

「대중교통법 시행령」 제3조

1. 장애인·노약자 등 교통약자에 대한 대중교통서비스의 개선
2. 교통카드 이용률 및 호환성 제고
3. 법 제13조의 규정에 의한 대중교통시범도시의 지정 및 지원
4. 대중교통으로 인한 교통사고발생의 감소 방안 등 대중교통의 안전성 향상에 관한 사항

이에 따라 2022년 3월 국토교통부장관은 “제4차 대중교통 기본계획 (2022~2026)”을 수립하여 포용적 모빌리티 서비스로의 전환을 비전으로 4대 정책목표와 15대 추진전략을 마련한 바 있음(참고 참조).

이러한 “제4차 대중교통 기본계획”의 첫 번째 목표는 국민의 이동권 보장으로, 촘촘한 대중교통망 구축을 위해 철도망 확충 및 단절·병목구간 해소, 광역버스 확대, 벽지노선 지원사업 확대, 소외 도서지역의 해상

교통권 확보 등을 추진과제로 두고 있음.

그런데, 2023년도 한국교통연구원에서 작성한 「교통서비스 지역 양극화 현상 진단 및 격차 해소방안」³⁾에서는 ‘이동성·접근성·편리성·안전성·지속가능성에 따라서 교통서비스 지표를 선정하여 교통서비스 측면에서 대도시-중소도시-농어촌 지역⁴⁾, 수도권과 비수도권 간의 격차를 진단하는 연구를 수행한바,

동 보고서에 따르면 승용차 대비 대중교통 서비스의 양극화가 심화되어 있는데, 대도시보다는 중소도시에서 양극화 수준이 더욱 크고, 농어촌 지역과 대도시 및 중소도시와의 격차도 상당히 벌어져 있어 농어촌 지역 대중교통 서비스의 상대적 열악한 수준을 파악할 수 있으며, 수도권과 비수도권의 격차도 상당한 수준으로 나타나, 국가 균형발전적 측면에서 비수도권의 교통서비스 개선이 시급한 수준으로 나타남⁵⁾.

이처럼 농어촌 및 벽지 지역의 대중교통 이용환경이 상대적으로 열악한바, 단순히 이동편의를 증진하는 것을 넘어서서 농어촌·벽지 주민의

3) 박경아·강동운, 「교통서비스 지역 양극화 현상 진단 및 격차 해소방안」, 한국교통연구원, 2023.5월.

4) 전국 249개 시군구에 대해 대도시(74개), 중소도시(99개), 농어촌도시(76개)로 구분하여, 각 지역 특성별로 양극화가 어떻게 진행되고 있는지 분석을 수행함. 대도시, 중소도시, 농어촌도시구분 기준은 보건복지부 기초연금 지역인 행정구역 단위로 기준으로 선정하였고, 대도시는 특별시 및 6대 광역시, 중소도시는 도의 시 지역, 세종특별자치시, 농어촌도시는 도의 군지역으로 분류. 그리고 수도권과 비수도권으로도 분류해 분석함.

(박경아·강동운, 「교통서비스 지역 양극화 현상 진단 및 격차 해소방안」, 한국교통연구원, 2023.5월. p.50.)

5) 박경아·강동운, 「교통서비스 지역 양극화 현상 진단 및 격차 해소방안」, 한국교통연구원, 2023.5월. p.105.

기본권으로서의 이동권을 보장하고자 하는 개정안은 긍정적인 측면이 있는 것으로 보임.

다만, 국토교통부는 현행 대중교통기본계획 수립 시 포함되어야 하는 사항으로 ‘농어촌 및 벽지 주민을 위한 대중교통이용의 편의증진에 관한 사항’이 존재하는바, 개정안과 같이 ‘주민의 이동권 보장’을 별도로 명시하지 않아도 현행 규정에 개정안의 취지가 이미 반영되어 있는 것으로 보고 있음.

다음으로, 2024. 1월 개최된 ‘서부권 교통 소외지역 해소를 위한 환경정책간담회’ 관련 기사에 따르면, 화성시 관내를 경유하는 시내·마을버스 노선 가운데 평일 배차간격이 90분 이상인 노선은 마을버스 88개, 시내버스 65개로 화성시를 경유하는 전체 369개 마을·시내버스 노선의 41%에 달하는데, 이 가운데 화성 서부권역을 경유하는 배차간격이 90분 이상인 버스노선은 무려 119개로, 특히 서부권에 거주하는 지역 주민들의 대중교통 이용 불편이 상당히 심각한 상황이라고 함⁶⁾.

즉, 같은 지방자치단체의 행정구역 내에서도 읍·면·동 간 대중교통 이용환경의 불균형이 있을 수 있는바, 개정안은 이를 고려하여 대중교통 기본계획 수립 시 ‘동일 지방자치단체 내 읍·면·동 간 대중교통 이용

6) 이정윤 기자, “송옥주 의원, ‘서부권 교통 소외지역 해소를 위한 환경정책간담회’개최”, 데일리환경, 2024.1.19. (출처 : <https://www.dailyt.co.kr/newsView/dlt202401190006>, 최종검색일 2024.8.1.)

환경의 불균형 해소에 관한 사항'을 의무적으로 포함하도록 하려는 것으로 바람직한 측면이 있음.

다만, 「대중교통법」 제7조7)에서는 시장이나 군수가 대중교통기본계획에 따라 관할 지역의 대중교통을 체계적으로 육성·지원하고 주민의 대중교통 이용을 촉진하기 위하여 5년 단위의 지방대중교통계획을 수립하도록 하고 있으므로,

안 제5조제2항제9호의2와 같이 동일 지방자치단체 내에서의 대중교통 이용환경 불균형 해소와 관련한 사항은 국가가 수립하는 '대중교통기본계획'보다는 지방자치단체가 해당 지역의 주민과 관계 전문가의 의견을 들어 수립하는 '지방대중교통계획'에 포함하여 수립하는 것이 보다 지역적 특성을 반영한 실효성있는 계획을 수립하는 데 적절할 수 있을 것으로 보임.

국토교통부도 지방자치단체 내에서 일어나는 대중교통 이용환경 불균형 해소에 관한 사항은 지방대중교통계획에 포함하는 것이 법률의

7) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

제7조(지방대중교통계획의 수립) ①특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장(이하 “시장”이라 한다) 또는 군수(광역시에 소재하는 군수는 제외한다. 이하 같다)는 기본계획에 따라 관할 지역의 대중교통을 체계적으로 육성·지원하고 주민의 대중교통 이용을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 지방대중교통계획(이하 “지방대중교통계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. 다만, 「도시교통정비 촉진법」 제5조에 따른 도시교통정비 기본계획, 같은 법 제8조에 따른 도시교통정비 중기계획, 「지속가능 교통물류 발전법」 제9조에 따른 지속가능 지방교통물류 발전계획, 「교통약자의 이동편의 증진법」 제6조에 따른 교통약자 이동편의 증진계획, 그 밖에 다른 법률에 따른 교통 관련 계획 수립 시 지방대중교통계획에 포함되어 반영되어야 할 사항을 반영한 경우에는 특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사는 국토교통부장관과, 시장(특별시장·광역시장·특별자치시장 및 특별자치도지사는 제외한다) 또는 군수는 도지사와 협의하여 해당 지방대중교통계획을 수립하지 아니할 수 있다.

위계 상 적절할 것으로 보이며, 국토교통부에서 대중교통기본계획 수립 시 작성하는 ‘지방대중교통계획 수립 가이드라인’에 해당 내용을 반영하여 이에 대한 권고 및 안내가 가능하다는 의견임.

2. 대중교통시책 평가 의무화 등(안 제17조)

가. 개정안의 내용

개정안은 국토교통부장관이 지방자치단체의 대중교통시책 평가를 의무적으로 실시하도록 하고, 평가 결과에 따라 지방자치단체별로 차등지원을 할 수 있는 근거를 마련하려는 것임.

현행	개정안
제17조(대중교통시책의 평가) ① 국토교통부장관은 지방자치단체가 도시교통의 원활한 소통과 교통편의의 증진을 위하여 추진하는 대중교통시책(이하 “대중교통시책”이라 한다)을 <u>평가할 수 있다</u>. ② 국가는 제1항에 따른 대중교통시책의 <u>평가를 실시한 결과 그 평가 결과가 우수한 지방자치단체에 대하여는 해당 지방자치단체가 제12조 각호의 사업을 하는 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 <u>우선적으로 재정지원을 할 수 있다</u></u>. ③ ~ ⑥ (생략)	제17조(대중교통시책의 평가) ① --- ----- ----- ----- ----- ---<u>평가하여야 한다</u>. ② ----- -----<u>평가결과에 따라</u>----- ----- ----- <u>차등하여</u>-----. ③ ~ ⑥ (현행과 같음) 부 칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 제2조 (생략) 제3조(대중교통시책의 평가에 관한 적용례) 제17조제1항 및 제2항의 개정규정은

현행	개정안
	이 법 시행 이후 대중교통시책을 평가하는 경우부터 적용한다.

나. 검토의견

현행법 제3조⁸⁾에 따라 국가 및 지방자치단체는 모든 국민이 편리하고 안전하게 대중교통을 이용할 수 있도록 대중교통을 육성하고 지원하기 위한 정책을 수립하고 이를 시행할 책무를 지니고 있음.

이러한 정책목표를 효과적으로 달성하기 위해 국토교통부 등 중앙정부는 큰 틀에서 정책방향을 제시하고 법령개정 등 제도개선과 재정지원의 역할을 담당하고 있으며, 지방자치단체는 국가가 제시한 정책목표와 추진전략을 실제로 시행하고 구체적인 사업집행을 담당하는 것으로 역할을 분담하고 있음.

이에 따라 현행법 제17조제1항에서 국토교통부장관은 지방자치단체가

8) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

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

1. 대중교통서비스 향상을 위한 다양하고 새로운 교통수단의 보급과 시설·장비의 확충 및 지원의 강화
2. 광역적인 대중교통서비스의 개선
3. 친환경적인 대중교통수단의 개발 및 보급
4. 대중교통수단간 환승의 편의증진
5. 지역균형개발및지방중소기업육성에관한법률에 의한 개발촉진지구에 대한 대중교통서비스의 강화
6. 오지·도서 및 벽지 등의 지역에 대한 대중교통서비스의 강화
7. 대중교통이용에 필요한 정보의 제공
8. 그 밖에 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위하여 대통령령으로 정하는 사항

②대중교통운영자는 국가 및 지방자치단체의 대중교통정책에 협력하고, 국민이 편리하고 안전하게 대중교통을 이용할 수 있도록 서비스 개선을 위하여 노력하여야 한다.

도시교통의 원활한 소통과 교통편의의 증진을 위하여 추진하는 대중교통시책을 평가할 수 있도록 하고,

제17조제2항에서는 이러한 평가 결과에 따라 결과가 우수한 지방자치단체에 대하여 법 제12조9)의 사업을 하는 경우 우선적으로 재정지원을 할 수 있도록 하고 있음.

대중교통시책평가는 지방자치단체의 대중교통시설, 대중교통 서비스, 대중교통 행정 및 정책지원, 대중교통 이용자 부문의 주요 대중교통 시책에 대한 정기적인 평가를 통해, 국가가 수립한 대중교통기본계획에 대한 효과적이고 체계적인 지방대중교통기본계획 및 시책 수립을 유도하고 지자체가 지역특성에 맞는 합리적인 목표 수립과 체계적인 시책 마련을 유도하는데 그 목적을 두고 있음.

9) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

제12조(대중교통육성을 위한 재정지원) 국가 또는 지방자치단체는 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위하여 지방자치단체, 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관 또는 대중교통운영자에게 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 사업에 필요한 소요자금의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조하거나 융자할 수 있다.

1. 제10조에 따른 대중교통수단의 우선통행을 위한 조치
2. 저상(底床)버스 또는 2층전기버스(국토교통부령으로 정하는 규격·기준을 갖춘 버스를 말한다)의 도입 등 대중교통수단의 고급화·다양화
3. 환승시설 등 대중교통시설의 확충·개선
4. 제10조의5에 따른 전국호환 교통카드의 설치·운용
5. 대중교통비 지원 및 환급 사업
6. 그 밖에 대통령령으로 정하는 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위한 사업

「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 시행령」

제12조(재정지원의 대상) 법 제12조제6호에서 “대통령령으로 정하는 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위한 사업”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 말한다.

1. 「도시교통정비 촉진법 시행령」 제14조제2호에 따른 대중교통 전용 지구의 조성
2. 「여객자동차 운수사업법」 등 관계법령에 의한 민간 대중교통운영자의 공적부담(학생·청소년 등에 대한 요금할인으로 인한 부담을 말한다)으로 인한 결손액 보전

현재 대중교통시책평가는 격년(최근 시책평가는 2023년도 실시)으로 실시되고 있으며, 평가 관련 업무는 한국교통안전공단이 대행하고 있음.

【 사례 : 2023년도 대중교통시책평가 정책 시사점 현황 】

구 분 (총 161개 지자체)		내 용
A그룹	특별시·광역시 (7개 지자체)	대중교통 인프라 확충 노력 지속 필요 대중교통 관련 자료 구축 체계화 및 활용 강화
B그룹	도시철도 운행 도시 (32개 지자체)	통행수요 대응 및 혼잡도 완화를 위한 대중교통수단 공급 확대 대중교통 이용 활성화를 위한 서비스의 고급화 추진
C그룹	인구 30만 이상 도시철도 비운행 도시 (9개 지자체)	교통인력 전문화 및 대중교통 투자 등 행정지원 확대 대중교통 이용률 향상에 따른 서비스 개선 노력 지속
D그룹	인구 30만 미만 도시철도 비운행 도시 (36개 지자체)	대중교통 정책의 체계적 수립·시행을 위한 교통인력 전문화 추진 교통약자 및 소외지역 내 대중교통 이용 편의성 증대
E그룹	군(郡) (77개 지자체)	수요응답형 교통모델(DRT)의 적극적 활용 대중교통시설 개선을 통한 이용자 편의증진

*자료 : “2023년 대중교통시책평가 최종보고서”, 국토교통부, 한국교통안전공단, 자료를 바탕으로 재구성

그런데, 현행법에 따른 대중교통시책평가는 임의규정이며, 종전에는 평가결과에 따라 우수한 성적을 거둔 지방자치단체에게 최대 3.5억원을 보통교부세로 지원하였으나, 행정안전부가 보통교부세를 포상금으로 활용할 수 없도록 「지방교부세법 시행규칙」을 개정(2019.12.31.)하면서 2019년부터는 우수지자체 재정지원이 폐지되었음.

이에 따라 대중교통시책평가에 참여하는 지방자치단체의 수는 2017년에

는 전체 161개¹⁰⁾ 지자체 중 146개소로 90.7%에 달하였으나, 2019년도에는 125개소(77.6%), 2021년에는 132개소(82%), 2023년도에는 129개소(80.1%)로 감소한 바 있음.

【 평가연도별 지방자치단체 참여율 】

(단위 : 개, %)

연도	대상	참여지자체	참여율
2023년	161개 지자체	129	80.1
2021년		132	82.0
2019년		125	77.6
2017년		146	90.7

*자료 : “2023년 대중교통시책평가 최종보고서”, 국토교통부, 한국교통안전공단, p.43. 자료를 바탕으로 재구성

또한, 대중교통시책평가 결과의 활용이 장관 표창과 우수시책 공유 등에 머무는 등 제한적이어서 실효성이 떨어진다는 지적이 제기됨.

개정안은 대중교통시책 평가를 국토교통부장관이 의무적으로 실시하

10) 대중교통시책평가 지방자치단체 대상

- 대중교통 시책평가는 「대중교통법」 제7조에 의하여 광역시 안에 소재하는 군을 제외한 지방대중 교통계획을 수립하는 지자체를 대상으로 실시하며, '22년 12월말 현재 전국 161개 지자체가 평가 대상이었음.

<표 1.1> 대중교통 시책평가 공간적 범위(행정계층)

구분	특별시	광역시	특별자치도	특별자치시	시	군	계
지자체수	1개	6개	1개	1개	75개	77개	161개

* 제주도 내 제주시와 서귀포시는 자치시가 아닌 행정시인 관계로 제주특별자치도를 평가

* 2023년 대중교통시책평가 최종보고서, 국토교통부, 한국교통안전공단, p.8.

「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

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

도록 하고, 평가결과에 따라 재정지원을 차등적으로 지원하도록 하여 지방자치단체별 대중교통시책 현황과 국가 예산 배분을 긴밀하게 연계함으로써 실효성을 제고하려는 취지로 보임.

개정안을 입법에 반영하는 경우, 전국 모든 지방자치단체의 대중교통시책이 적절하게 수립되고 시행되고 있는지를 정기적으로 평가하여 장·단점을 평가하고 부족한 측면을 보완할 수 있는 방안을 제시하며,

각 지방자치단체에 필요한 예산을 국가가 차등적으로 적절하게 배분함으로써 지역별 맞춤형 지방자치단체 시책의 실효성을 제고하고 국민의 대중교통이용 편의증진과 이동권을 보장하는 데 긍정적인 효과가 있을 것으로 보임.

다만, 현행법 제17조제2항에서는 평가결과가 우수한 지방자치단체에 대하여 우선적으로 재정지원을 할 수 있도록 하고 있는데, 안 제17조제2항은 국가가 대중교통시책 평가결과에 따라 차등하여 재정지원을 할 수 있도록 하고 있는 것과 관련하여,

개정안의 문구를 놓고 볼 때, 지방자치단체가 대중교통시책에서 우수한 결과를 받은 데 대한 보상적 성격의 재정지원이라기보다, 대중교통시책 평가 결과 부족한 부분에 대한 보완에 초점을 맞춘 것으로도

보이는데,

이 경우 대중교통시책이 잘 되어있는 우수한 지방자치단체일수록 오히려 재정지원을 상대적으로 낮게 받게 된다면 대중교통시책평가와 예산 배분을 연계하는 것이 지방자치단체의 시책의 질을 제고하는 유인책으로 효과를 보기 힘들 수 있는바, 이런 점을 고려하여 문구의 수정이 필요할 수 있을 것으로 보임.

국토교통부는 대중교통시책에 대한 연속성 있는 평가를 위해 대중교통시책평가 의무화에 동의하며, 현 규정으로도 평가결과에 따라 차등 지원이 가능하나¹¹⁾, 의미를 명확히 하고 평가제도 실효성을 강화하는 개정안에 동의한다는 의견임.

문 의 처
02)6788-5584

11) 2018년 지자체 규모에 따라 5개 그룹으로 나누어 평가 후 차등 지원한 사례가 존재함(각 그룹별 1위 3.5억원, 2위 2억원, 3위 1.5억원, 4위 1억원 등),

참고

제4차 대중교통기본계획 비전 및 정책 목표

비전	포용적 모빌리티 서비스로의 전환
목적	대중교통의 공공성 및 안전성 강화와 서비스 유연성 확대
4대 정책목표 15대 추진전략	① 국민의 이동권 보장 ■ 여객운송사업의 공공성 강화 ■ 촘촘한 대중교통망 구축 ■ 서비스 유연성 강화 ■ 교통약자 이동권 보장 ② 대중교통 안전성 향상 ■ 운수종사자 처우개선 ■ 대중교통 안전성 강화 ■ 감염병 대응 ■ 안전관리제도 강화 ③ 대중교통 경쟁력 강화 ■ 통행시간/속도 경쟁력 강화 ■ 요금 경쟁력 강화 ■ 이용자 편의성 향상 ■ 여객운송산업 지원 ④ 탄소중립 실현 등 대중교통 혁신 ■ 친환경 교통수단 도입 확대 및 인프라구축 ■ 신기술을 활용한 교통서비스 혁신 ■ 대중교통 시스템 고도화

4. 대체토론의 요지

생략

5. 소위원회 심사내용

(교통법안심사소위원장 문진석)

개정안은 대중교통기본계획에 농어촌·벽지 주민의 이동권 보장 내용을 추가하고 대중교통시책 평가를 의무규정으로 개정하려는 것으로, 동일 지자체 내 대중교통 불균형 해소에 관한 사항은 지방대중교통계획에 포함하는 것이 적절할 것으로 보이는바 이를 삭제하는 것으로 수정하여 의결함.

6. 찬반토론의 요지

생략

7. 심사결과

수정 가결

8. 소수의견 요지

해당사항 없음.

9. 법제사법위원회 체계·자구 심사내용

개정안의 체계와 자구에 대하여 검토한 결과, 경미한 자구수정 이외에는 별다른 문제점이 없는 것으로 보았음

10. 부대의견

해당사항 없음.

※ 심사보고서 불입서류

대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안에 대한 수정안 1부

대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안 1부

대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안에 대한 수정안

제안연월일 : 2024. 12.

제 안 자 : 국토교통위원장

수정이유 및 수정주요내용

‘동일 지방자치단체 내 읍·면·동 간 대중교통 이용환경의 불균형 해소에 관한 사항’은 ‘지방대중교통계획’에 포함하여 수립하는 것이 보다 적절할 것으로 보이는바, 현행대로 하기 위하여 삭제하여 수정의결함.

대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안에 대한 수정안

대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안 일부를 다음과 같이 수정한다.

안 제5조제2항제9호의2를 현행대로 하기 위하여 삭제한다.

안 부칙 제2조 중 “제5조제2항제9호 및 제9호의2의”를 “제5조제2항제9호의”로 한다.

수정안조문대비표

현행	개정안	수정안
제5조(대중교통기본계획의 수립) ① (생략)	제5조(대중교통기본계획의 수립) ① (현행과 같음)	제5조(대중교통기본계획의 수립) ① (개정안과 같음)
② 기본계획에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.	② ----- ----- -----.	② ----- ----- -----.
1. ~ 8. (생략)	1. ~ 8. (현행과 같음)	1. ~ 9. (개정안과 같음)
9. <u>농어촌 및 벽지 주민을 위한 대중교통이용의 편의증진에 관한 사항</u>	9. <u>농어촌 및 벽지 주민의 이동권 보장과 대중교통이용의 편의증진에 관한 사항</u>	
<u><신설></u>	9의2. <u>동일 지방자치단체 내 읍·면·동 간 대중교통 이용환경의 불균형 해소에 관한 사항</u>	<u><삭제></u>
10. ~ 14. (생략)	10. ~ 14. (현행과 같음)	10. ~ 14. (개정안과 같음)
③ (생략)	③ (현행과 같음)	③ (개정안과 같음)
	부칙	부칙
	<u>제2조</u> (대중교통기본계획)	제2조(대중교통기본계획)

	획 수립에 관한 적용례) <u>제5조제</u> <u>2항제9호 및 제9</u> <u>호의2의</u> 개정규 정은 이 법 시행 이후 대중교통기 본계획을 수립하 는 경우부터 적 용한다.	획 수립에 관한 적용례) <u>제5조제</u> <u>2항제9호의</u>----- ----- ----- ----- -----.
--	--	--

대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안

대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부를 다음과 같이 개정한다.

제5조제2항제9호 중 “주민을 위한”을 “주민의 이동권 보장과”로 한다.

제17조제1항 중 “평가할 수 있다”를 “평가하여야 한다”로 하고, 같은 조 제2항 중 “평가를 실시한 결과 그 평가결과가 우수한 지방자치단체에 대하여는 해당 지방자치단체가 제12조 각호의 사업을 하는 경우”를 “평가결과에 따라 제12조 각 호의 사업을 하는 지방자치단체에 대하여”로, “우선적으로”를 “차등하여”로 한다.

부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

제2조(대중교통기본계획 수립에 관한 적용례) 제5조제2항제9호의 개정규정은 이 법 시행 이후 대중교통기본계획을 수립하는 경우부터 적용한다.

제3조(대중교통시책의 평가에 관한 적용례) 제17조제1항 및 제2항의 개정규정은 이 법 시행 이후 대중교통시책을 평가하는 경우부터 적

용한다.

신 · 구조문대비표

현행	개정안
제5조(대중교통기본계획의 수립) ① (생략) ② 기본계획에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다. 1. ~ 8. (생략) 9. 농어촌 및 벽지 주민을 위한 대중교통이용의 편의증진에 관한 사항 10. ~ 14. (생략) ③ (생략)	제5조(대중교통기본계획의 수립) ① (현행과 같음) ② ----- -----. 1. ~ 8. (현행과 같음) 9. -----주민의 이동권 보장과----- ----- 10. ~ 14. (현행과 같음) ③ (현행과 같음)
제17조(대중교통시책의 평가) ① 국토교통부장관은 지방자치단체가 도시교통의 원활한 소통과 교통편의의 증진을 위하여 추진하는 대중교통시책(이하 “대중교통시책”이라 한다)을 평가할 수 있다. ② 국가는 제1항에 따른 대중교통시책의 평가를 실시한 결과 그 평가결과가 우수한 지방자치단체에 대하여는 해당 지방자치단체가 제12조 각호의 사업을 하는 경우 대통령령으	제17조(대중교통시책의 평가) ① ----- ----- ----- ----- -----평가 가하여야 한다. ② ----- -----평가결과에 따라 제12조 각 호의 사업을 하는 지방자치단체에 대하여----- ----- -----

로 정하는 바에 따라 <u>우선적으</u> <u>로</u> 재정지원을 할 수 있다. ③ ~ ⑥ (생 략)	----- <u>차등하여</u> ----- -----. ③ ~ ⑥ (현행과 같음)
--	---