



제432회 국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

모빌리티기본법안 검 토 보 고

■ 윤종오의원 대표발의(의안번호 제2213899호)

2025. 2.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 윤중오의원 대표발의(2213899)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유	1
Ⅲ. 주요내용	2
Ⅳ. 검토의견	4
1. 제정안의 취지와 필요성	4
2. 제명 및 제정안의 구성체계	11
3. 주요 조문별 검토	15
가. 제1장 총칙	15
나. 제2장 교통이동권의 보장	28
다. 제3장 모빌리티전환	32
라. 제4장 정보 공개 및 참여 보장	42
마. 제5장 재정계획의 수립	46

□ 윤종오의원 대표발의(2213899)

I. 제안경위

가. 제 안 자 : 윤종오의원 등 12인

나. 제 안 일 : 2025. 11. 4.

다. 회 부 일 : 2025. 11. 5.

II. 제안이유

기후위기 대응과 불평등 해소가 한국 사회의 중요한 과제가 되고 있음. 특히 기존의 공급자 중심의 교통정책은 수요자 중심의 모빌리티 정책으로 급격하게 변화하고 있으며 이 과정에서 그동안 교통정책에서 소홀히 다뤄온 교통이동권의 보장이 중요하게 제기되고 있음.

그러나 현재의 교통 관련 법률들은 국민의 이동권을 보편적으로 권리로 보지 않고 교통약자에게만 제한적으로 적용하고 있음. 또한 국가 및 지방자치단체의 책임이 모호하게 규정되어 있음. 아울러 교통의 공급자를 민간영역의 사업자로 한정하고 있어, 국가와 지방자치단체의 모빌리티 정책이 사업자에 대한 지원과 관리에 머무르고 있음.

이에 교통이동권을 국민의 기본권으로 보장하고, 기존 공급자 중심의 교통 정책을 수요자 중심의 모빌리티 정책으로 전환하며 이를 위한 국가와 지방자치단체의 책임을 명확히 하는 기본법의 제정을 통해서 기존 교통정책의 균형을 모색하고 기후위기와 불평등의 교통문제

를 해결하기 위한 방안을 마련하고자 하는 것임.

Ⅲ. 주요내용

가. 국민의 교통기본권을 보장하고 모빌리티 전환과 교통불평등 해소를 위한 국가 등의 책무를 규정하는 것을 이 법의 목적으로 함(안 제1조).

나. 기존 교통 관련 법률의 교통에 수요자 관점을 고려한 포괄적 이동성을 반영한 모빌리티의 정의를 규정함(안 제2조).

다. 교통이동권 보장에 대한 국민의 권리와 국가 및 지방자치단체의 책무를 규정함(안 제3조부터 제5조까지).

라. 교통이동권 보장을 위한 국가와 지방자치단체의 책무를 이행하는데 있어 유기적으로 고려하여야 하는 법률을 규정하여 통합적인 모빌리티 정책을 수립하도록 함(안 제7조).

마. 지역 간 교통 격차의 완화와 적정교통서비스 기준의 적용에 대한 기준을 마련하고 모빌리티 서비스의 최종적인 책임자로서 국가와 지방자치단체를 규정함(안 제9조부터 제14조까지).

바. 수송분야의 온실가스 감축을 위한 국가와 지방자치단체의 의무와 구체적인 과제를 규정함(안 제15조부터 제19조까지).

사. 공공교통의 확대와 보급을 위한 사항을 명확하게 하고 이를 기존의 교통수단과 효과적으로 연계하는 원칙을 제시함(안 제20조 및 제21조).

아. 교통데이터의 생산과 공개 원칙을 규정하고, 교통사업종사자를 비롯한 이해당사자의 권익 보장, 국민 참여를 위한 주민제안제도의 시행과 관련한 사항을 규정함(안 제23조부터 제26조까지).

자. 국가와 지방자치단체는 교통이동권 보장과 모빌리티전환을 위한 시책의 추진에 필요한 재정계획을 수립하도록 함(안 제28조).

IV. 검토의견

1. 제정안의 취지와 필요성

가. 제정안의 취지

현행 교통 관련 법률은 61개¹⁾에 달하고 있으나, 국민의 기본권으로서 이동권을 보장해야 하는 국가 등의 책무와 교통정책의 기본방향을 제시하고 개별법률의 교통정책들을 통합·조정할 수 있는 기본법은 마련되어 있지 않음.

최근 자율주행 기술 등 모빌리티의 기술 혁신, 기후위기, 고령화, 도시집중 등의 변화 속에서 기존의 공급자 중심의 ‘이동수단 공급’에서 벗어나 사용자 중심의 이동권 보장과 이동서비스 최적화, 지속가능한 환경 가치 등을 우선하는 방향으로 교통체계 및 교통정책의 전환이 필요한 시기라는 의견이 제기되고 있음.

이에 제정안은 교통 분야에 대한 기본법 제정 필요성과 함께 새롭게 요구되는 정책 방향을 반영하여, 국민의 기본권으로서 교통이동권 보장과 환경의 지속가능성 확보, 교통불평등 해소 등을 위한 육상·해상·항공 교통정책의 기본원칙과 방향을 확립하고자 하려는 것임²⁾.

1) 국가법령정보센터(<https://www.law.go.kr/main.html>)의 법률 분류체계에 따르면, 2026. 1월 현재 육운·항공 분야 50개, 해상운송 분야 11개의 법률이 존재함.

2) 참고로, 제정안과 유사한 취지의 「교통정책기본법안」(제2201691호) 및 「교통기본법안」(제2211040호)이 발의되어 국회 국토교통위원회에 계류 중임

나. 법률 제정 필요성에 대한 검토

기본법이란 특정 분야의 법 체계 및 정책에 적용되는 기본원칙, 방향, 이념 등을 정하여 해당 분야의 개별법률 및 정부 정책의 지향점을 제시하는 법률임.

현재, 국토, 교육, 환경, 행정, 고용, 건축, 문화 등 여러 분야에서 기본법이 마련되어 있으나³⁾, 교통 분야에는 기본법이 제정되어 있지 않음.

해외 사례를 살펴보면, 프랑스는 1982년 「교통기본법」을 제정하여 교통권을 사회권의 하나로 명기하고 그 실현방안을 규정하고 있으며, 2019년 「이동성 지향법」을 제정하여 교통정책 전반에 대한 장래 목표와 투자 방향 설정, 일상생활 속 교통수요를 충족시키기 위한 대책, 새로운 교통수단의 도입 및 이동성 혁신 등 교통정책에 대한 종합적인 발전계획 및 실현방안을 담고 있음.

일본은 2013년 「교통정책기본법」을 제정하여 교통의 국제 경쟁력 강화, 환경부담의 경감, 도시정비와의 연계 등까지 교통과 관련한 사항을 체계적으로 담으면서, 교통정책 시행의 기본이념과 그 실현을 위한 기본적인 사항을 정하고 있음⁴⁾.

3) 「국토기본법」, 「교육기본법」, 「환경정책기본법」, 「행정기본법」, 「청년기본법」, 「청소년기본법」, 「고용정책기본법」, 「건축기본법」, 「문화기본법」 등

교통 분야에서도 기술 혁신, 기후 위기 등에 대응할 수 있는 교통정책 이념과 방향을 명시한 기본법을 제정함으로써 개별법률의 제·개정이나 정책·계획 수립 시에 이를 고려하도록 할 필요성이 있으며, 체계적이고 통일성 있는 교통정책의 추진과 관련 개별 법규들 간의 연계·조정 등이 가능하다는 점을 고려할 때 교통 분야의 기본법 제정 필요성은 인정됨.

다만, 제정안은 총괄적 측면에서 다음 사항에 관한 검토가 필요한 것으로 보임.

첫째, 현재 육상·해상·항공 전 교통 분야 적용되는 최상위의 법률인 「국가통합교통체계효율화법」에서는 “교통”을 ‘사람 또는 화물을 한 장소에서 다른 장소로 이동하기 위한 행위, 활동, 기능 또는 과정’으로 정의하고 있음.

그리고, 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」(이하 “「모빌리티혁신법」”)에서는 “모빌리티”를 ‘사람 또는 물건을 한 장소에서 다른 장소로 이동하거나 운송하는 행위, 기능 또는 과정으로서 이와 관련한 수단, 기반시설 및 일련의 서비스를 통하여 확보할 수 있는 수요자 관점을 고려한 포괄적 이동성’으로 정의하고 있음⁵⁾.

4) 「교통정책기본법 제정안 마련을 위한 정책연구 용역」, 2023.12. 국토교통부, 한국법제연구원. p. 12.. p.111. 자료를 바탕으로 재구성.

5) “모빌리티”란 사람 또는 물건을 한 장소에서 다른 장소로 이동하거나 운송하는 행위, 기능 또

제정안은 「모빌리티혁신법」에 따른 ‘모빌리티’ 개념을 이 법에 도입하고 있는데, 이는 「모빌리티혁신법」에 따라 첨단모빌리티⁶⁾ 활성화 및 모빌리티 혁신⁷⁾ 지원 정책에 적용되고 있는 ‘모빌리티’ 개념을 교통 분야 기본법에 도입하여 교통 분야 개별법률 및 정책 전반에 적용하려는 취지로 이해됨.

이는 기존의 ‘교통’이라는 개념을 ‘모빌리티’로 대체하는 것이라고 할 수 있으며, 종전의 양적 측면과 인프라 및 공급자 위주의 개념을 서비스 부문까지 통합한 개념으로 확장하고 질적 측면과 수요자 위주의 개념으로 전환하고자 하는 것이라고 할 수 있음.

「국가통합교통체계효율화법」	제정안
“교통”이란 사람 또는 화물을 한 장소에서 다른 장소로 이동하기 위한 행위, 활동, 기능 또는 과정 등을 말한다.	“모빌리티”이란 사람 또는 물건을 한 장소에서 다른 장소로 이동하거나 운송하는 행위, 기능 또는 과정으로서 <u>이와 관련한 수단, 기반시설 및 일련의 서비스를 통하여 확보할 수 있는 수요자 관점을 고려한 포괄적 이동성</u> 을 말한다.

는 과정으로서 이와 관련한 수단, 기반시설 및 일련의 서비스를 통하여 확보할 수 있는 수요자 관점을 고려한 포괄적 이동성을 말한다.(「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」 제2조제1호)

- 6) “첨단모빌리티”란 첨단기술이 접목되어 기존 교통체계의 운행·제공·설치·운영 방식이나 형태 등과 차별성이 인정되는 모빌리티 수단·기반시설·서비스 및 기술을 말한다.(「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」 제2조제7호)
- 7) “모빌리티 혁신”이란 모빌리티에 자율주행, 인공지능, 정보통신기술 등 첨단기술을 결합하고 교통수단 간 연계성을 강화하여 수요자 관점에서 이동성을 증진하는 것을 말한다.(「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」 제2조제5호)

최근의 기술 혁신, 기후 위기, 인구구조 변화 등의 급격한 변화 속에서 교통정책의 패러다임을 전환할 필요성이 인정되나, 모빌리티라는 외래어의 개념이 보편적으로 정착되어 있지 않은 측면과 현행 다수의 법률에서 ‘교통’이라는 용어를 사용하고 있는데 교통 관련 기본법에서만 ‘교통’을 ‘모빌리티’로 대체할 경우 기본법과 개별법 간의 관계성, 관련 법규의 이해 및 해석상 혼란을 초래할 가능성이 있어 보임.

또한, 제정안 자체에서도 ‘모빌리티’와 ‘교통’, ‘모빌리티수단’과 ‘교통수단’, ‘모빌리티체계’와 ‘교통체계’, ‘모빌리티서비스’와 ‘교통서비스’, ‘모빌리티 정책’과 ‘교통 정책’ 등의 용어를 함께 사용하고 있는데, 각각의 두 용어 간의 개념 구분 없이 사용하고 있어 법체계상 또는 이해 및 해석상 바람직하지 않은 측면이 있어 보임.

둘째, 국가 등에 대해 구체적인 의무를 부과하는 경우 의무 수행의 주체, 대상, 범위 등이 명확하게 규정되지 않은 부분은 법규의 명확성, 실효성 확보를 위하여 이를 구체화하는 방안을 검토할 필요가 있어 보임.

구체적으로 보면, 안 제9조⁸⁾에서는 국가 등이 교통관련 계획 및 정

8) 제정안

제9조(교통이동권의 보장) 국가와 지방자치단체는 교통관련 계획 및 정책을 수립, 집행, 평가를 할 때 반드시 교통이동권의 보장 원칙과 수준 그리고 보장 방법을 구체화하여 명시하여야 한다.

책을 수립, 집행, 평가할 때 교통이동권의 보장 원칙과 수준, 보장 방법을 구체화하여 명시하도록 의무를 부과하고 있으나 그 대상이 되는 교통관련 계획 및 정책의 범위가 명확하지 않음.

또한, 안 제24조⁹⁾에서는 모빌리티 정책의 기획단계부터 평가단계까지의 전 과정에서 이해당사자의 참여를 보장하여야 한다고 하고, 그 절차 및 참여 방법을 공고하도록 국가 등에 대해 의무를 부여하고 있으나, 이해당사자의 범위, 참여를 보장하여야 하는 대상 정책 등이 명확하지 않음.

참고로, 제정안은 육상·해양·항공 등 교통 분야 전반에 적용되는 기본법으로서 국토교통부, 해양수산부, 행정안전부 등 다수의 부처가 제정안의 적용 대상 및 제정안에 따른 의무 주체에 포함됨.

다. 국토교통부 의견

국민 이동권 보장을 위해 교통분야 기본법 제정 필요성에는 공감하

9) 제정안

제24조(이해당사자의 참여) ① 국가와 지방자치단체는 모빌리티 정책의 기획, 입안, 집행, 평가 등 전 과정에서 대중교통을 주 교통수단으로 이용하는 이용자 등을 포함한 이해당사자 참여를 보장하여야 한다.

② 국가와 지방자치단체가 제1항의 이해당사자 참여를 고려할 때에는 반드시 해당 정책과정에 직접적으로 영향을 받는 당사자들을 포함하여야 하며 참여를 보장하기 위하여 절차 및 참여의 방법 등을 공고하여야 한다.

③ 국가와 지방자치단체는 교통 관련 법령에 따라 운영하고 있는 위원회 등 행정기구에 대하여 이해당사자의 참여 수준을 진단하여야 하고 이에 대한 개선 방안을 마련하고 시행하여야 한다.

나, 현재 「교통정책기본법안」(‘24.7, 임태영의원 대표발의), 「교통기본법안」(‘25.6, 윤준병의원 대표발의) 등 유사 법안이 발의된 만큼 법안에 대한 의견 수렴 및 대안 마련이 필요할 것으로 보임.

한편, 수송 분야 온실가스 감축의 내용에 대해서는 「탄소중립 기본법」등에서 기 규율된 사항을 다수 포함하고 있어 법안 간 중복이 우려됨.

2. 제명 및 제정안의 구성체계

제정안은 법률의 제명을 ‘모빌리티기본법’으로 하고, 5개 장(章) 및 29개 조문으로 구성되어 있음.

【 제정안의 조문 구성체계 】

모빌리티기본법안	
제1장 총칙	
제1조 목적	제5조 지방자치단체의 책무
제2조 정의	제6조 다른 법률과의 관계
제3조 국민의 권리	제7조 모빌리티 정책 수립 시행 상의 기본 원칙
제4조 국가의 책무	제8조 연차 보고
제2장 교통이동권의 보장	
제9조 교통이동권의 보장	제12조 교통수단의 적절한 분담 및 연계
제10조 교통격차의 해소	제13조 모빌리티 관련 사업자 및 시설 관리자의 의무
제11조 적정모빌리티서비스	제14조 서비스 제공의 최종 책임
제3장 모빌리티전환	
제15조 온실가스 감축목표의 이행	제19조 탄소보조금의 축소·폐지
제16조 수송분야 온실가스 감축계획의 수립	제20조 교통약자의 이동권 보장 우선 추진
제17조 모빌리티전환의 시책 마련	제21조 공공교통 이용확대
제18조 모빌리티전환의 추진	제22조 정의로운 전환
제4장 정보 공개 및 참여 보장	
제23조 교통데이터의 생산과 공개	제26조 주민제안제도의 시행
제24조 이해당사자의 참여	제27조 정보의 공개
제25조 교통사업종사자의 참여	
제5장 재정계획의 수립	
제28조 재정계획의 수립	제29조 재정계획의 내용 및 공고

먼저, 법률의 제명은 알기 쉽고 간결하되 법률에서 규율하는 내용을 대표할 수 있어야 하고, 가능한 한 우리말로 표현하는 것이 바람직함.

제정안은 교통분야의 기본법을 제정하려는 취지로서 안 제1조¹⁰⁾에서는 이 법에서 정하는 사항이 국민의 기본권 보장, 모빌리티 전환, 교통불평등 해소를 위한 국가·지방자치단체의 책무와 교통정책의 원칙임을 명시하고 있음.

그런데, 제정안의 제명 ‘모빌리티기본법’에 사용된 ‘모빌리티’라는 용어는 좁게는 디지털 기술이 결합된 차세대 새로운 형태의 이동수단, 넓게는 전통적 개념의 교통수단뿐 아니라 신기술이 결합된 새로운 형태의 이동서비스까지 포함하는 포괄적인 ‘이동성’ 등 쓰임에 따라 다른 의미로 사용되는 외래어임.

따라서, ‘모빌리티기본법’이라는 제명만으로 이 법이 국민의 기본권 보장, 모빌리티 전환, 교통불평등 해소를 위한 국가·지방자치단체의 책무와 교통정책의 기본원칙을 규정한 기본법임을 쉽고 직관적으로 알기 어렵고, 법률 제명 결정 원칙인 대표성 및 우리말 표현 원칙에 부합하지 않는 측면이 있다는 점을 고려할 필요가 있음.

10) 제정안

제1조(목적) 이 법은 국민의 교통기본권을 보장하며 기후위기로 인한 모빌리티 전환, 지역 간 불균형에 의하여 국민의 교통이동에 지역격차가 발생하는 등의 교통불평등을 해소하기 위한 국가 및 지방자치단체의 책무와 교통정책의 원칙을 정하는 것을 목적으로 한다.

다음으로, 장의 구분과 조문 구성은 대체적으로 바람직한 것으로 보이나, 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있어 보임.

먼저, 안 제13조¹¹⁾는 모빌리티 관련 사업자 및 시설 관리자에 대하여 안 제4조 및 제5조에 따른 국가 및 지방자치단체의 책무 실현에 최대한 협조할 책무가 있음을 명시한 조문이고, 안 제14조제1항¹²⁾은 국가와 지방자치단체의 교통서비스 제공에 관한 최종적인 책임을 명시한 조문으로서, 책무에 관한 규정은 총칙 부분에 두는 법제기준에 따라 제1장(총칙)으로 이관하는 방안을 고려할 필요가 있어 보임.

다음으로, 제3장(모빌리티 전환)에 규정된 안 제20조¹³⁾는 국가 등이 모빌리티 시설을 확충할 때 교통약자의 이동권 보장을 우선적으로 추진하도록 규정하고 있는데 이는 모빌리티전환 목적보다 교통이동권 보장 목적에 더 부합하는 내용으로 이해되므로, 교통이동권 보장에 관한 교통정책 원칙을 규정하고 있는 제2장으로 이관하는 것을 고려할 필요가 있어 보임.

11) 제정안

제13조(모빌리티 관련 사업자 및 시설 관리자의 의무) 모빌리티 관련 사업자와 시설 관리자는 제4조 및 제5조에 따른 국가와 지방자치단체의 책무 실현을 위하여 최대한 협조하여야 한다.

12) 제정안

제14조(서비스 제공의 최종 책임) ① 국가와 지방자치단체는 교통수단 및 교통체계의 상이함에도 불구하고 교통서비스를 지속적이고 안정적으로 국민들에게 제공하여야 할 최종적인 책임이 있다.

13) 제정안

제20조(교통약자의 이동권 보장 우선 추진) 국가와 지방자치단체는 공공교통 활성화를 위하여 모빌리티 시설을 확충할 때 반드시 「교통약자의 이동편의 증진법」 제3조의 이동권 보장을 우선적으로 추진하여야 한다.

다음으로, 제정안에서는 ‘반드시’(안 제4조제2항, 안 제9조, 안 제15조 제2항, 안 제20조, 안 제21조제2항, 안 제24조제2항, 안 제25조제2항), ‘특히’(안 제5조제3항, 안 제10조제2항, 안 제27조), ‘그리고’(안 제9조, 안 제12조) 등 법 조문에 사용하지 않는 단어를 사용하고 있으므로 이러한 부분에 대해 전반적인 자구 수정이 필요해 보임.

3. 주요 조문별 검토

가. 제1장 총칙

1) 목적 및 정의(안 제1조 및 제2조)

가) 검토의견

안 제1조는 이 법의 목적을 교통기본권을 보장하며 기후위기로 인한 모빌리티 전환, 지역 간 불균형에 의하여 국민의 교통이동에 지역격차가 발생하는 등의 교통불평등을 해소하기 위한 국가 및 지방자치단체의 책무와 교통정책의 원칙을 정하는 것으로 규정하고,

안 제2조는 모빌리티, 공공교통, 모빌리티수단, 모빌리티시설, 모빌리티서비스, 모빌리티체계, 교통이동권, 교통격차, 적정모빌리티서비스, 모빌리티전환, 교통사업종사자, 탄소보조금의 개념에 대한 정의를 규정하고 있음.

제정안
제1장 총칙
제1조(목적) 이 법은 국민의 교통기본권을 보장하며 기후위기로 인한 모빌리티 전환, 지역 간 불균형에 의하여 국민의 교통이동에 지역격차가 발생하는 등의 교통불평등을 해소하기 위한 국가 및 지방자치단체의 책무와 교통정책의 원칙을 정하는 것을 목적으로 한다.
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. “모빌리티”란 사람 또는 물건을 한 장소에서 다른 장소로 이동하거나 운송하는 행위, 기능 또는 과정으로서 이와 관련한 수단, 기반시설 및 일련의 서비스를 통

제정안

- 하여 확보할 수 있는 수요자 관점을 고려한 포괄적 이동성을 말한다.
2. “공공교통”이란 모빌리티를 위한 수단 중에서 국가와 지방자치단체가 직접 소유·운영하거나 재정의 지원 등을 통하여 국민의 교통이동권을 보장하기 위하여 이루어지는 교통체계를 말한다.
 3. “모빌리티수단”이란 모빌리티 활동을 위하여 이용하는 물리적 장치를 의미하며 보행, 자전거, 「도로교통법」 제2조제19호의2에 따른 개인형이동장치, 철도, 항공기 및 선박 등을 말한다.
 4. “모빌리티시설”이란 모빌리티수단을 통한 이동과정에서 필요한 도로, 철도, 공항, 항만, 터미널 등의 주요 시설과 그 시설에 부속되어 교통수단의 효과적인 운행을 보조하는 시설 또는 공작물 등의 부속 시설을 말한다.
 5. “모빌리티서비스”란 모빌리티 수단·기반시설을 이용하여 사람 또는 물건을 직접 이동하거나 타인이 이동할 수 있도록 하는 것 또는 이를 위하여 모빌리티 수단·기반시설을 타인에게 제공하는 것을 말한다.
 6. “모빌리티체계”란 모빌리티의 제공을 위하여 교통시설과 교통수단이 유기적으로 연계되어 있는 소유구조, 운영구조 등을 포괄하는 체계를 말한다.
 7. “교통이동권”이란 모빌리티서비스 이용자들이 경제적, 사회적, 문화적 차이에 구애 없이 자유롭게 교통체계를 활용하여 교통서비스에 접근할 수 있는 권리를 말한다.
 8. “교통격차”란 지역 간 교통체계의 차이에 의하여 발생하는 모빌리티 이용자 간의 지리적 차이를 말한다.
 9. “적정모빌리티서비스”란 지역 특성과 이용자 수요에 맞추어 제공되어야 하는 적절한 수준의 교통서비스를 말한다.
 10. “모빌리티전환”이란 교통이동권의 보장과 기후위기 대응을 위하여 모빌리티시설을 포함한 모빌리티체계의 변화를 모빌리티수단의 전환을 통하여 달성하고자 하는 일련의 과정을 말한다.
 11. “교통사업종사자”란 모빌리티수단과 모빌리티시설을 통해서 모빌리티서비스를 생산, 관리하는 과정에 직간접적으로 관여하는 근로자를 말한다.
 12. “탄소보조금”이란 탄소연료에 기반한 에너지의 사용비용을 낮추는 목적으로 지급하거나 사후적으로 비용 지원효과가 있는 국가 및 지방자치단체의 보조금을 말한다.

목적 규정과 관련하여 현행 교통 분야의 최상위 법률인 「국가통합교통체계효율화법」의 목적 규정에서는 ‘교통체계의 효율성·통합성 및 연계성’에 초점을 맞추고 교통정책 간의 종합적인 조정과 국가교통체계의 효율적인 개발·운영 및 관리 등 인프라의 양적 성장과 효율성에 중점을 두고 있으나,

이와 달리 안 제1조에서는 국민의 교통기본권 보장, 모빌리티 전환, 교통불평등 해소를 위한 국가 및 지방자치단체의 책무와 교통정책의 원칙을 정하는 것을 이 법의 목적으로 규정하여, 기본법으로서 국민의 권익 보장이 교통 관련 개별법률이나 정책의 최우선적인 기본방향임을 분명히 하고 있는 것으로 이해됨.

「국가통합교통체계효율화법」

제1조(목적) 이 법은 교통체계의 효율성·통합성 및 연계성을 향상하기 위하여 육상교통·해상교통·항공교통정책에 대한 종합적인 조정과 각종 교통시설 및 교통수단 등 국가교통체계의 효율적인 개발·운영 및 관리 등에 필요한 사항을 정함으로써 국민생활의 편의를 증진하고 국가경제 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

다음으로, 정의 규정(안 제2조)에 대해서는 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있어 보임.

먼저, 제정안은 ‘모빌리티’라는 용어를 도입하여 기존의 교통, 교통수단, 교통시설, 교통체계라는 용어를 모빌리티, 모빌리티수단, 모빌리티시설, 모빌리티체계라는 용어로 대체하여 정의하고 있는데, 이는 ‘교통’이라는 개

념을 수요자 및 질적 부분을 중요시하는 개념으로 확장·전환하려는 취지로 이해됨.

< 정의 규정 비교 >

제정안	「국가통합교통체계효율화법」
“모빌리티”이란 사람 또는 물건을 한 장소에서 다른 장소로 이동하거나 운송하는 행위, 기능 또는 과정으로서 이와 관련한 수단, 기반시설 및 일련의 서비스를 통하여 확보할 수 있는 <u>수요자 관점을 고려한 포괄적 이동성</u> 을 말한다.	“교통”이란 사람 또는 화물을 한 장소에서 다른 장소로 이동하기 위한 행위, 활동, 기능 또는 과정 등을 말한다.
“모빌리티수단”이란 모빌리티 활동을 위하여 이용하는 물리적 장치를 의미하며 보행, 자전거, 「도로교통법」 제2조제19호의2에 따른 개인형이동장치, 철도, 항공기 및 선박 등을 말한다.	“교통수단”이란 사람 또는 화물을 운송하는데에 이용되는 자전거·자동차·열차·항공기 및 선박 등을 말한다.
“모빌리티시설”이란 모빌리티수단을 통한 이동과정에서 필요한 도로, 철도, 공항, 항만, 터미널 등의 주요 시설과 그 시설에 부속되어 교통수단의 효과적인 운영을 보조하는 시설 또는 공작물 등의 부속 시설을 말한다.	“교통시설”이란 교통수단의 운영에 필요한 도로·철도·공항·항만·터미널 등의 시설과 그 시설에 부속되어 교통수단의 원활한 운영을 보조하는 시설 또는 공작물을 말한다.
“모빌리티체계”란 모빌리티의 제공을 위하여 교통시설과 교통수단이 유기적으로 연계되어 있는 소유구조, 운영구조 등을 포괄하는 체계를 말한다.	“교통체계”란 사람 또는 화물의 운송과 관련된 활동을 효과적으로 수행하기 위하여 서로 유기적으로 연계된 교통수단, 교통시설 및 교통운영과 이와 관련된 산업 및 제도를 말한다.

그런데, 교통 관련 기본법에서만 ‘교통’을 ‘모빌리티’로 대체할 경우 현재 대부분의 개별법에서 ‘교통’이라는 용어를 사용하고 있어 교통 관련 법규의 이해 및 해석상 혼란을 초래할 가능성이 있으며, 제정안 자체에서도 ‘모빌리티’와 ‘교통’, ‘모빌리티수단’과 ‘교통수단’, ‘모빌리티 서비스’와 ‘교통서비스’, ‘모빌리티체계’와 ‘교통체계’, ‘모빌리티 정책’과 ‘교통 정책’ 등의 용어를 함께 사용하고 있어 법체계상 또는 이해 및 해석상 바람직하지 않은 측면이 있다는 점을 고려할 필요가 있어 보임.

다음으로, 안 제2조제3호에서는 “모빌리티수단”을 모빌리티 활동을 위하여 이용하는 물리적 장치로 규정하면서 이와 일치하지 않는 ‘보행’을 모빌리티수단에 포함시키고 있으므로 수정이 필요해 보임.

다음으로, 안 제2조제7호에서는 “교통이동권”을 정의하고, 안 제3조 · 제9조 · 제12조 · 제23조 및 제28조 등에서 사용하고 있는데, 안 제1조 (목적)에서는 교통이동권과 유사한 개념으로 이해되는 “교통기본권”이라는 용어를 사용하고 있으므로 수정하는 방안에 대한 검토가 필요해 보임.

2) 국민의 권리, 국가 등의 책무 및 다른 법률과의 관계(안 제3조 부터 제6조까지)

가) 검토의견

안 제3조는 모든 국민의 교통이동권과 적정모빌리티서비스 요구 및 모빌리티 관련 정책과정에 대한 참여 권리를 규정하고 있고, 안 제4조와 제5조는 국가의 책무로서 환경영향 및 교통격차 최소화와 이해당사자의 의견수렴 노력, 지방자치단체의 책무로서 국가 정책에 대한 적극적인 협력과 주민들의 원활한 이동 보장 노력 및 지방자치단체 상호 간의 협력을 규정하고 있으며, 안 제6조는 다른 법률과의 관계에 관하여 규정하고 있음.

제정안
제1장 총칙
제3조(국민의 권리) ① 모든 국민은 교통이동권에 대한 보장으로 자유롭고 안전하게 이동을 함으로써 지역 사회에 대한 접근 및 기여, 사회적 관계의 유지와 강화 등을 할 수 있는 기회를 평등하게 갖는다.
② 모든 국민은 경제적, 사회적, 문화적, 지리적 차이에도 불구하고 제11조에서 정한 적정모빌리티서비스를 요구할 수 있으며 모빌리티 수단·시설·체계와 관련한 정책과정에 참여, 설명, 요구를 할 수 있는 권리를 가진다.
제4조(국가의 책무) ① 국가는 자유로운 일상과 사회 생활의 확보, 활발한 지역 간, 국제 간 교류 및 물자의 원활한 유통을 실현하는 데 있어 환경영향을 최소화하고 지역 간 교통격차를 최소화하기 위하여 노력하여야 한다.
② 국가는 제3조의 국민의 권리를 보장하기 위하여 주요한 정책을 추진하는 데에 반드시 교통관련 사업자, 교통시설 관리자, 이용자 등 주민과 같은 이해당사자의 효과적인 의견수렴과 협력을 위하여 노력하여야 한다.

제정안

제5조(지방자치단체의 책무) ① 지방자치단체는 제4조의 국가가 추진하는 시책에 적극적으로 협력하여야 한다.

② 지방자치단체는 교통수단의 도입, 교통체계의 수립 등 모빌리티 정책을 수립하거나 집행할 때 다른 지역으로 이동하는 주민들의 원활한 이동을 보장하기 위하여 노력하여야 한다.

③ 지방자치단체가 제2항을 위한 사업을 추진할 때에는 「지방자치법」 제164조제1항에 따른 협력을 강화하여야 하며, 특히 같은 법 제169조제1항에 따른 행정협의회 및 같은 법 제176조제1항에 따른 지방자치단체조합 등의 방법을 적극적으로 고려하여 실질적인 협력이 될 수 있도록 하여야 한다.

제6조(다른 법률과의 관계) ① 국가와 지방자치단체가 다른 법률에 따라 수립하는 모빌리티 정책 및 계획은 이 법의 목적과 조화를 이루어야 한다.

② 교통에 관한 다른 법률을 제정 또는 개정하는 경우에는 이 법의 목적에 맞도록 하여야 한다.

제정안은 이 법을 통하여 국민의 교통이동권을 구현하고자 하는 법률로서 안 제3조에서는 그러한 국민의 권리를 구체화하여 명시적으로 선언함으로써 교통 관련 개별법률이나 관련 정책 및 제도의 본질적 지향점을 구체적으로 제시하고 있고, 안 제4조 및 안 제5조에서는 입법목적의 효과적인 달성을 위하여 적극적인 정책 집행을 유도하려는 취지로서 국가 및 지방자치단체의 책무를 규정하고 있으며, 안 제5조는 이 법의 기본법적 성격을 감안하여 다른 법률의 제·개정 또는 정책·계획의 수립에 있어 이 법의 목적과 조화를 이루도록 규정하고 있는데, 이는 기본법의 총칙 부분에 규정할 내용으로서 바람직한 것으로 봄.

다만, 안 제4조에서 국가의 책무로 규정하고 있는 환경영향 및 교통
격차 최소화 책무(제1항) 및 교통 관련 시책 추진 시 이해당사자를 참여
하게 하고 이해당사자와 협력할 책무(제2항)는 국가뿐 아니라 지방자치
단체에도 해당되는 책무로 보이며,

안 제6조제1항에서는 국가와 지방자치단체가 수립하는 모빌리티 정
책 및 계획은 이 법의 목적과 ‘조화’를 이루어야 하는 것으로 규정하고
있는데, 이 법이 기본법 지위를 가지는 법률임을 고려할 때 이 법의 목
적에 ‘부합’하여야 하는 것으로 규정하는 것이 타당해 보임.

3) 모빌리티 정책 수립 시행상의 기본원칙 및 연차보고(안 제7조 및 제8조)

가) 검토의견

안 제7조는 모빌리티 계획 수립 시 국가기간교통망계획(「국가통합교통체계효율화법」), 지속가능 국가교통물류발전 기본계획(「지속가능 교통물류 발전법」), 대중교통기본계획(「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」), 교통안전 기본계획 및 교통안전 시행계획(「교통안전법」)과 온실가스 감축목표 및 정의로운 전환(「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」) 등을 유기적으로 고려하도록 하는 것을 기본원칙으로 규정하고 있고,

안 제8조는 안 제4조에 따른 국가의 책무, 안 제5조에 따른 지방자치단체의 책무에 근거한 국가 및 지방자치단체의 시책과 이행 현황에 대해 국가가 매년 국회에 보고서를 제출하도록 규정하고 있음.

제정안
제1장 총칙
제7조(모빌리티 정책 수립 시행 상의 기본 원칙) 국가와 지방자치단체는 교통 등 모빌리티 계획을 수립할 때 「국가통합교통체계효율화법」 제4조제1항에 따라 수립하는 국가기간교통망계획과의 통합성, 「지속가능 교통물류 발전법」 제7조제1항에 따라 수립하는 지속가능 국가교통물류발전 기본계획에서의 지속가능성, 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제8조제1항의 중장기 국가 온실가스 감축 목표 상의 수송부문 감축목표 및 같은 법 제2조제13호에 따른 정의로운 전환, 「대

제정안
중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제5조제1항의 대중교통기본계획 상의 대중교통 활성화, 「교통안전법」 제15조부터 제18조까지의 교통안전기본계획과 교통안전시행계획의 내용을 유기적으로 고려하여야 한다.
제8조(연차 보고) 국가는 제4조 및 제5조의 사항과 관련하여 국가 및 지방자치단체가 마련한 시책과 이행 현황 등을 포함한 보고서를 매년 국회에 제출하여야 한다.

안 제7조와 관련하여, 모빌리티 관련 정책은 수단, 시설, 사업자, 이용자, 서비스, 안전, 기술 등 여러 분야로 세분되지만 상호 관련성을 가지며 환경에 미치는 영향이 상당하다는 점을 고려할 때 교통 및 환경관련 정책들이 상호 유기적으로 연계되도록 하는 것은 타당성 및 필요성이 인정됨.

다만, 모빌리티 관련 정책의 범주가 넓어 안 제7조와 같이 유기적인 고려가 필요한 계획이나 목표를 구체적으로 나열하는 경우 오히려 연계가 필요한 대상이 제한될 수 있다는 점을 고려할 때, 기본법에는 국가 및 지방자치단체가 모빌리티 관련 계획을 수립하는 경우 이미 수립된 교통 및 기후위기 대응에 관한 다른 계획이나 목표와 조화를 이루고 효율적으로 연계되도록 하여야 한다는 원칙적 규정을 두고, 구체적인 연계성은 개별법률에서 해당 계획의 위계, 내용 등을 고려하여 구체화 하는 방안에 대해 검토할 필요가 있는 것으로 봄.

관련한 입법례로 「국가통합교통체계효율화법」에서는 이 법에 따른 국가기간교통망계획과 다른 법률에 따른 각종 계획과의 관계에 관한 규정을 구체적으로 규정하고 있음.

「국가통합교통체계효율화법」

제5조(다른 계획과의 관계) ① 국가기간교통망계획은 「국토기본법」에 따른 국토종합계획과 조화를 이루어야 한다.

② 국가기간교통망계획은 다른 법령에 따른 교통·물류 관련 계획보다 우선하며, 그 계획의 기본이 된다.

③ 제2항에 따라 다음 각 호의 계획을 수립 또는 변경할 때에는 국가기간교통망계획의 내용을 반영하여야 하며, 그 내용과 상충되지 아니하도록 하여야 한다.

1. 「도로법」 제5조에 따른 국가도로망종합계획
2. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조에 따른 대도시권 광역교통기본계획
3. 「물류정책기본법」 제11조에 따른 국가물류기본계획
4. 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제4조에 따른 국가철도망구축계획
- 4의2. 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법」 제4조에 따른 철도지하화통합개발에 관한 종합계획
5. 「공항시설법」 제3조에 따른 공항개발 종합계획
6. 그 밖에 다른 법령에 따른 교통·물류 관련 계획

④ 제3항제1호부터 제5호까지의 규정에 해당하는 계획의 수립 또는 검토는 국가기간교통망계획의 수립시기 또는 검토시기에 맞도록 하여야 한다.

⑤ 관계 중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장은 토지 이용에 관한 계획을 수립할 때에는 국가기간교통망계획을 우선 반영하여야 한다.

⑥ 국토교통부장관은 제3항 및 제5항에 따른 교통·물류 관련 계획이나 토지 이용에 관한 계획이 국가기간교통망계획과 맞지 아니하다고 판단되는 경우에는 관계 중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장에게 해당 계획을 조정할 것을 요청할 수 있으며, 요청을 받은 관계 중앙행정기관의 장 또는 지방자치단체의 장은 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

다음으로, 안 제8조는 국가로 하여금 국가 및 지방자치단체의 모빌리티 관련 시책의 이행 보고서를 매년 국회에 제출하도록 하려는 취지로, 이를 통해 국회가 국가 및 지방자치단체의 모빌리티 관련 정책 및 이행 현황을 파악하여 필요한 입법적 대응과 국정 감시 기능을 수행할 수 있

다는 측면에서 타당해 보임.

다만, 안 제4조¹⁴⁾ 및 제5조¹⁵⁾에서는 국가 및 지방자치단체에 대해 명확한 정책 마련의 의무를 부여하지 않고 노력 또는 협력할 의무를 추상적이고 선언적으로 규정하고 있어 보고할 내용 및 범위가 명확하지 않은 측면이 있으므로 다른 입법례와 같이 보고서에 포함되어야 하는 사항을 구체화하는 방안을 검토할 필요가 있어 보임.

< 국회 보고서 제출 관련 입법례 >

「환경정책기본법」

제11조(보고) ① 정부는 매년 주요 환경보전시책의 추진상황에 관한 보고서를 국회에 제출하여야 한다.

② 제1항의 보고서에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 환경오염·환경훼손 현황
2. 국내외 환경 동향
3. 환경보전시책의 추진상황
4. 그 밖에 환경보전에 관한 주요 사항

③ (생략)

14) 제정안

제4조(국가의 책무) ① 국가는 자유로운 일상과 사회 생활의 확보, 활발한 지역 간, 국제 간 교류 및 물자의 원활한 유통을 실현하는 데 있어 환경영향을 최소화하고 지역 간 교통격차를 최소화하기 위하여 노력하여야 한다.

② 국가는 제3조의 국민의 권리를 보장하기 위하여 주요한 시책을 추진하는 데에 반드시 교통관련 사업자, 교통시설 관리자, 이용자 등 주민과 같은 이해당사자의 효과적인 의견수렴과 협력을 위하여 노력하여야 한다.

15) 제정안

제5조(지방자치단체의 책무) ① 지방자치단체는 제4조의 국가가 추진하는 시책에 적극적으로 협력하여야 한다.

② 지방자치단체는 교통수단의 도입, 교통체계의 수립 등 모빌리티 정책을 수립하거나 집행할 때 다른 지역으로 이동하는 주민들의 원활한 이동을 보장하기 위하여 노력하여야 한다.

③ 지방자치단체가 제2항을 위한 사업을 추진할 때에는 「지방자치법」 제164조제1항에 따른 협력을 강화하여야 하며, 특히 같은 법 제169조제1항에 따른 행정협의회 및 같은 법 제176조제1항에 따른 지방자치단체조합 등의 방법을 적극적으로 고려하여 실질적인 협력이 될 수 있도록 하여야 한다.

나) 국토교통부 의견

안 제7조와 관련하여 모빌리티 정책의 구체적인 내용에 관한 규정 없이 관련 계획 내용을 유기적으로 고려하도록만 규정하여 기존계획과 중복 또는 명확성 저하가 우려됨.

나. 제2장 교통이동권의 보장

1) 검토의견

제정안은 안 제1조에서 교통정책의 원칙을 정하는 것을 이 법의 목적으로 규정하고 있음에 따라 안 제9조부터 제27조까지는 교통정책 수립 시 준수하여야 하는 원칙들을 ‘교통이동권의 보장(제2장)’, ‘모빌리티전환(제3장)’, ‘정보 공개 및 참여 보장(제4장)’으로 나누어 규정하고 있음.

제2장의 제9조부터 제14조까지는 교통이동권의 보장, 교통격차의 해소, 적정모빌리티서비스 기준 마련, 교통수단의 적절한 분담 및 연계, 모빌리티 관련 사업자·관리자의 의무, 교통서비스 제공의 최종 책임 등을 국민의 교통이동권 보장을 위한 교통정책의 원칙으로 제시하고 있음.

제정안
제9조(교통이동권의 보장) 국가와 지방자치단체는 교통관련 계획 및 정책을 수립, 집행, 평가를 할 때 반드시 교통이동권의 보장 원칙과 수준 그리고 보장 방법을 구체화하여 명시하여야 한다.
제10조(교통격차의 해소) ① 국가와 지방자치단체는 모빌리티 현황을 진단하고 이를 통해서 발생하는 교통격차를 진단하기 위한 시책을 마련하여야 한다. ② 국가는 제1항에 따라 진단된 교통격차를 해소하기 위한 다양한 시책을 마련하여야 하며 이를 진단하기 위한 다양한 공공데이터와 지표 등을 생산, 공표, 보급하여야 한다. 특히 지방자치단체가 공공교통의 수단을 통해서 정책이나 사업을 시행할 수 있도록 제도적, 재정적 내용을 포함한 적극적인 지원 방안을 제공할 수 있다. ③ 지방자치단체는 다른 지방자치단체와의 교통 격차를 완화하기 위하여 공공교통 확충을 위한 시책을 마련하여야 한다.
제11조(적정모빌리티서비스) ① 국가와 지방자치단체는 국민이 적절한 문화적, 경제

제정안
적 생활을 하는 데 필요한 교통서비스의 기준을 마련하여야 한다. ② 국가와 지방자치단체는 제1항에 따라 적정모빌리티서비스 기준을 마련할 때 국민들에게 보편적으로 보장되어야 하는 수준의 모빌리티서비스 수준을 기준으로 하는 적절한 생활의 기준을 고려하여야 한다. ③ 국가와 지방자치단체는 제2항에 따른 적정모빌리티서비스 수준을 제4조에 따라 수립한 시책의 주요한 정책목표로 설정하여야 한다. 제12조(교통수단의 적절한 분담 및 연계) 국가와 지방자치단체는 교통이동권의 보장과 적정모빌리티서비스의 제공을 위하여 교통수단의 제공 수준과 교통이용자의 접근성 수준을 진단하고 이를 개선하기 위한 교통수단의 분담목표와 추진계획 그리고 교통수단 간의 연계 계획을 수립하여야 한다. 제13조(모빌리티 관련 사업자 및 시설 관리자의 의무) 모빌리티 관련 사업자와 시설 관리자는 제4조 및 제5조에 따른 국가와 지방자치단체의 책무 실현을 위하여 최대한 협조하여야 한다. 제14조(서비스 제공의 최종 책임) ① 국가와 지방자치단체는 교통수단 및 교통체계의 상이함에도 불구하고 교통서비스를 지속적이고 안정적으로 국민들에게 제공하여야 할 최종적인 책임이 있다. ② 국가와 지방자치단체는 재난에 의한 교통인프라의 기능 훼손 및 다양한 모빌리티 사업자와 교통시설 관리자와의 갈등 상황으로 인하여 교통서비스의 제공이 중단되거나 축소되는 일이 없도록 시책을 마련하여 시행하여야 한다.

제정안은 국민의 교통기본권 보장과 교통불평등 해소를 위한 교통정책의 원칙을 정하는 것을 이 법의 목적 중 하나로 규정하고 있고¹⁶⁾, 교통이동권¹⁷⁾을 국민의 권리로 명시하고 있으며¹⁸⁾, 교통격차 최소화를

16) 제정안

제1조(목적) 이 법은 국민의 교통기본권을 보장하며 기후위기로 인한 모빌리티 전환, 지역 간 불균형에 의하여 국민의 교통이동에 지역격차가 발생하는 등의 교통불평등을 해소하기 위한 국가 및 지방자치단체의 책무와 교통정책의 원칙을 정하는 것을 목적으로 한다.

17) 제정안

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

7. “교통이동권”이란 모빌리티서비스 이용자들이 경제적, 사회적, 문화적 차이에 구애없이 자유롭게 교통체계를 활용하여 교통서비스에 접근할 수 있는 권리를 말한다.

국가의 책무로 규정하고 있음을¹⁹⁾ 고려할 때,

국가 등에 대하여 교통이동권 보장 수준과 방법을 구체적으로 명시한 정책을 추진하도록 하고(안 제9조), 교통격차 진단 및 해소 시책과 공공 교통 확충 시책을 추진하도록 하며(안 제10조), 적정 수준의 교통서비스 기준을 마련하여 정책목표로 설정하도록 하고(안 제11조), 교통수단의 적절한 분담과 연계 계획을 수립하도록 하며(안 제12조), 재난 등으로 인한 교통서비스 중단 예방 시책을 추진하도록 의무화하고(안 제13조), 국가와 지방자치단체의 교통서비스 제공에 관한 최종 책임을 명시하는 것은(안 제14조) 이 법의 목적과 방향에 부합하는 측면에서 타당성이 인정됨.

다만, 안 제9조에서 국가 등이 교통관련 계획 및 정책을 수립, 집행, 평가할 때 반드시 교통이동권의 보장 원칙과 수준, 보장 방법을 구체화하여 명시하도록 구체적인 의무를 부과하고 있는데, 그 대상이 되는 교통관련 계획 및 정책의 범위가 명확하지 않으므로 명확성 및 실효성 확보를 위하여 이를 구체화하는 방안을 검토할 필요가 있어 보임.

18) 제정안

제3조(국민의 권리) ① 모든 국민은 교통이동권에 대한 보장으로 자유롭고 안전하게 이동을 함으로써 지역 사회에 대한 접근 및 기여, 사회적 관계의 유지와 강화 등을 할 수 있는 기회를 평등하게 갖는다.

19) 제정안

제4조(국가의 책무) ① 국가는 자유로운 일상과 사회 생활의 확보, 활발한 지역 간, 국제 간 교류 및 물자의 원활한 유통을 실현하는 데 있어 환경영향을 최소화하고 지역 간 교통격차를 최소화하기 위하여 노력하여야 한다.

다음으로, 안 제13조에서는 모빌리티 관련 사업자 및 관리자에 대하여 국가 및 지방자치단체의 책무 실현에 최대한 협조할 책무를 규정하고 있고, 안 제14조제1항에서는 국가 및 지방자치단체에 교통서비스의 지속적이고 안정적인 제공 책임을 규정하고 있는데, 책무에 관한 규정은 총칙에 규정하는 법제기준에 따라 총칙(제1장) 부분으로 이관하여 규정하는 것을 고려할 필요가 있어 보임.

2) 국토교통부 의견

국민 이동권 보장이 필요하다는 점에서는 동의하나, 정책방향을 제시하는 수준에서 규정하거나 정책적 수단까지도 법령에 포함시킬 필요가 있음.

동 법안은 교통 이동권의 보장 수준과 방법 등을 모호하게 규정하고 있음에, 이를 강행규정으로 모든 계획·정책·집행·평가 시 교통이동권의 보장 원칙과 수준, 보장 방법을 명시하기에는 한계가 있으며, 국가 차원의 교통서비스 기준 마련 시에도 국민 및 지역 간 문화적, 경제적 생활의 차이와 교통수단별 특성 등에 대한 세부적인 고려도 필요함.

다. 제3장 모빌리티전환

1) 검토의견

제3장의 제15조부터 제22조까지는 수송분야의 온실가스 감축목표 이행과 수송분야 온실가스 감축계획 수립, 모빌리티전환 시책 마련 및 추진, 탄소보조금 축소·폐지, 교통약자의 이동권 보장 우선 추진, 공공교통 이용 확대, 정의로운 전환 등 모빌리티전환과 관련한 교통정책 원칙을 제시하고 있음.

제정안
제15조(온실가스 감축목표의 이행) ① 국가와 지방자치단체는 국가의 온실가스 감축 목표를 달성하기 위하여 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제8조에 따른 중장기 감축 목표, 부문별감축목표 및 연도별감축목표에서 수송분야에 할당된 목표에 대한 연도별 추진방안을 수립하여야 한다. ② 국가와 지방자치단체는 제1항에 따라 수립된 추진방안을 수립할 때 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제32조제6항에서 정한 교통수요관리대책에 대한 도입여부를 반드시 검토하여 반영하여야 하며, 이행여부와 진단을 담은 평가를 차년도 연도별 추진방안에 반드시 포함하고 이에 대한 개선방안이 포함되도록 하여야 한다. 제16조(수송분야 온실가스 감축계획의 수립) ① 국가는 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제11조에 따른 시·도계획과 같은 법 제12조에 따른 시·군·구 계획 중 수송분야의 감축계획과 관련한 사항을 종합하여 수송분야 온실가스 감축 계획(이하 이 조에서 “수송분야 감축계획”이라 한다)을 마련하여야 한다. ② 국가는 수송분야 감축계획을 수립할 때 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제10조에 따른 국가기본계획에서의 부문별 감축목표를 고려하여 다음 각 호의 내용을 포함하여야 한다. 1. 지방자치단체별 수송부문 온실가스 배출량 추정 및 예측의 적절성 평가

제정안

2. 지방자치단체별 수송부문 온실가스 감축 수단의 타당성 및 실현가능성 평가
 3. 지방자치단체 간 온실가스 감축 수단의 권한범위 설정의 타당성 평가
 4. 중앙정부와 지방자치단체, 지방자치단체 간 조정이 필요한 수송 부문 온실가스 감축 대상 및 이에 대한 조정 계획
 5. 국가 및 지방자치단체의 수송부문 온실가스 감축 계획에 대한 이해당사자 의견수렴 결과 및 평가 계획
 6. 국가 및 지방자치단체 간 수송부문 온실가스 감축을 위한 사업별 재정 투자계획
- ③ 국가는 제2항의 내용을 담은 수송분야 감축계획을 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제12조에 따른 시·군·구계획이 수립된 후 6개월 이내에 공개하여야 한다.

제17조(모빌리티전환의 시책 마련) ① 국가와 지방자치단체는 승용차 등 개인이동수단을 공공교통 수단으로 전환함으로써 자동차의 총주행거리를 줄이기 위하여 노력하여야 한다.

② 국가는 지방자치단체가 교통전환을 원활히 시행할 수 있도록 정책 및 재정지원 방안을 마련하여야 하며 이를 매년 3월 31일 이전에 지방자치단체에 공고함으로써 지방자치단체가 적극적으로 교통전환 사업을 추진할 수 있도록 한다.

제18조(모빌리티전환의 추진) ① 국가는 지방자치단체가 제17조의 모빌리티전환을 위하여 시행하는 다음 각 호의 사업에 대하여 보조금 등 예산의 지원, 용자 등의 방법을 포함한 지원 대책을 마련하여야 한다.

1. 지방자치단체가 노선을 소유하고 지방자치단체가 직접 또는 「지방공기업법」에 따른 지방직영기업·지방공사·지방공단을 통하여 노선버스를 운영하거나, 입찰을 통하여 「여객자동차 운수사업법」에 따른 운송사업자에게 그 운영을 위임하여 노선버스를 운영하는 사업
2. 「여객자동차 운수사업법」 제49조에 따른 공영터미널의 설치·운영
3. 「도시철도법」 제25조의 도시철도의 연계망 구축을 위한 사업
4. 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제5조의 철도망계획과 관련하여 지방자치단체가 시행하는 사업
5. 「지속가능 교통물류 발전법」 제31조에 따른 비동력·무탄소 교통수단의 활성화 및 같은 법 제34조에 따른 연계교통시설의 확보

제정안

6. 「지속가능 교통물류 발전법」 제42조의 특별지역대책의 수립·시행 및 같은 법 제50조의2의 지방자치단체 등에 대한 지원

7. 「교통약자의 이동편의 증진법」 제14조부터 제16조까지와 관련한 이용 보장 시책
 ② 국가는 광역교통수단 신설 및 통합요금제도의 운영 과정 등 지방자치단체 간의 권한충돌에 의하여 모빌리티전환이 지체되지 아니하도록 정기적으로 이에 대한 실태조사를 실시하고 개선 방안을 마련하여야 한다.

제19조(탄소보조금의 축소·폐지) 국가와 지방자치단체는 교통부문의 탄소보조금에 대한 정보를 공개하고 이를 축소·폐지하기 위한 계획을 수립하여야 한다.

제20조(교통약자의 이동권 보장 우선 추진) 국가와 지방자치단체는 공공교통 활성화를 위하여 모빌리티 시설을 확충할 때 반드시 「교통약자의 이동편의 증진법」 제3조의 이동권 보장을 우선적으로 추진하여야 한다.

제21조(공공교통 이용확대) ① 국가와 지방자치단체는 공공교통 이용의 활성화를 위한 다음 각 호를 포함한 시책을 마련하여야 한다.

1. 공공교통 이용자에 대한 요금 지원
2. 공공교통 이용 확대를 위한 교육 및 캠페인 추진
3. 공공교통 활성화를 위한 시민활동의 지원
4. 보행과 자전거 등 무동력·무탄소 모빌리티수단의 보급 및 활성화
5. 그 밖에 다른 법률에서 정한 교통 부담금 등의 감면 조치

② 국가와 지방자치단체는 제1항의 시책을 마련할 때 반드시 모빌리티수단 간의 연계성에 대한 적절한 기준을 마련하여 시행하여야 한다.

제22조(정의로운 전환) ① 국가와 지방자치단체는 제15조부터 제19조까지의 모빌리티 전환을 추진할 때 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제2조제13호에서 정한 정의로운 전환의 관점에서 추진되어야 한다.

② 국가와 지방자치단체는 제17조에 따라 시책을 마련할 때 탄소중립 사회로 이행하는 과정에서 직접적·간접적 피해를 입을 수 있는 지역이나 산업의 노동자, 농민, 중소기업인 등 이해당사자의 의견을 들어야 한다.

제정안은 기후위기에 대응한 모빌리티 전환을 위한 교통정책 원칙을 정하는 것을 이 법의 목적 중 하나로 규정하고 있고²⁰⁾, 환경영향 최소화

를 국가의 책무로 규정하고 있음을²¹⁾ 고려할 때, 수송분야의 온실가스 감축목표 이행 및 온실가스 감축계획 수립(안 제15조·제16조), 승용차 등 개인이동수단을 공공교통 수단으로 전환하는 사업 추진(안 제17조·제18조), 탄소보조금 축소·폐지계획 수립(안 제19조), 모빌리티 시설 확충 시 교통약자 이동권 보장 우선 추진(안 제20조), 공공교통 이용 확대 시책 수립(안 제21조) 등을 국가 등의 의무로 규정하고, 정의로운 전환²²⁾의 관점으로 추진하여야 하는 원칙을 규정하고 있는 것은(안 제22조) 대체로 이 법의 목적과 방향에 부합하는 것으로 보임.

다만, 안 제15조 및 제16조에서 국가 등에 대하여 수송분야 온실가스 감축목표에 대한 연도별 추진방안을 수립하도록 하고, 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」(이하 “「탄소중립기본법」”)에 따른 시·도계획 및 시·군·구계획을 종합한 수송분야 온실가스감축계획을 마련하도록 규정하고 있는 것은 「탄소중립기본법」에서 이미 부문별 온실가스감축목표·이행방안(제8조), 이행현황 점검(제9조), 국가-지자체 온실가스감축계획 간 연계(제10조부터 제12조), 온실가스감축

20) 제정안

제1조(목적) 이 법은 국민의 교통기본권을 보장하며 기후위기로 인한 모빌리티 전환, 지역 간 불균형에 의하여 국민의 교통이동에 지역격차가 발생하는 등의 교통불평등을 해소하기 위한 국가 및 지방자치단체의 책무와 교통정책의 원칙을 정하는 것을 목적으로 한다.

21) 제정안

제4조(국가의 책무) ① 국가는 자유로운 일상과 사회 생활의 확보, 활발한 지역 간, 국제 간 교류 및 물자의 원활한 유통을 실현하는 데 있어 환경영향을 최소화하고 지역 간 교통격차를 최소화하기 위하여 노력하여야 한다.

22) “정의로운 전환”이란 탄소중립 사회로 이행하는 과정에서 직·간접적 피해를 입을 수 있는 지역이나 산업의 노동자, 농민, 중소기업인 등을 보호하여 이행 과정에서 발생하는 부담을 사회적으로 분담하고 취약계층의 피해를 최소화하는 정책방향을 말한다.(「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제2조제13호)

계획 추진상황 점검(제13조)에 관한 규정을 두고 있으므로 중복 소지가 있어 보임.

< 안 제15조·제16조와 중복 소지가 있는 「탄소중립기본법」 관련 규정 >

제8조(중장기 국가 온실가스 감축 목표 등) ① 정부는 국가 온실가스 배출량을 2030년까지 2018년의 국가 온실가스 배출량 대비 35퍼센트 이상의 범위에서 대통령령으로 정하는 비율만큼 감축하는 것을 중장기 국가 온실가스 감축 목표(이하 “중장기감축목표”라 한다)로 한다.

② 정부는 중장기감축목표를 달성하기 위하여 산업, 건물, 수송, 발전, 폐기물 등 부문별 온실가스 감축 목표(이하 “부문별감축목표”라 한다)를 설정하여야 한다.

③ 정부는 중장기감축목표와 부문별감축목표의 달성을 위하여 국가 전체와 각 부문에 대한 연도별 온실가스 감축 목표(이하 “연도별감축목표”라 한다)를 설정하여야 한다.

④ 정부는 「파리협정」(이하 “협정”이라 한다) 등 국내외 여건을 고려하여 중장기감축목표, 부문별감축목표 및 연도별감축목표(이하 “중장기감축목표등”이라 한다)를 5년마다 재검토하고 필요할 경우 협정 제4조의 진전의 원칙에 따라 이를 변경하거나 새로 설정하여야 한다. 다만, 사회적·기술적 여건의 변화 등에 따라 필요한 경우에는 5년이 경과하기 이전에 변경하거나 새로 설정할 수 있다.

⑤ ~ ⑦ (생략)

제9조(이행현황의 점검 등) ① 위원회의 위원장(이하 “위원장”이라 한다)은 중장기감축목표 및 부문별감축목표를 달성하기 위하여 연도별감축목표의 이행현황을 매년 점검하고, 그 결과 보고서를 작성하여 공개하여야 한다.

② 제1항에 따른 결과 보고서에는 온실가스 배출량이 연도별감축목표에 부합하는지의 여부, 제1항에 따른 점검 결과 확인된 부진사항 및 그 개선사항과 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항이 포함되어야 한다.

③ 제1항에 따른 점검 결과 온실가스 배출량이 연도별감축목표에 부합하지 아니하는 경우 해당 부문에 관한 업무를 관장하는 행정기관의 장은 온실가스 감축 계획을 작성하여 위원회에 제출하여야 한다.

④ 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장 및 공공기관의 장은 제2항에 따른 부진사항 또는 개선사항이 있는 경우 해당 기관의 정책 등에 이를 반영하여야 한다.

⑤ 제1항에 따른 이행현황의 점검 방법 및 결과 보고서의 공개 절차, 제3항에 따른 온실가스 감축 계획의 제출 방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제10조(국가 탄소중립 녹색성장 기본계획의 수립·시행) ① 정부는 제3조의 기본원칙에 따라 국가비전 및 중장기감축목표등의 달성을 위하여 20년을 계획기간으로 하는 국가 탄소중립 녹색성장 기본계획(이하 “국가기본계획”이라 한다)을 5년마다 수립·시행하여야 한다.

② 국가기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 국가비전과 온실가스 감축 목표에 관한 사항
2. 국내외 기후변화 경향 및 미래 전망과 대기 중의 온실가스 농도변화
3. 온실가스 배출·흡수 현황 및 전망
4. 중장기감축목표등의 달성을 위한 부문별·연도별 대책
5. 기후변화의 감시·예측·영향·취약성평가 및 재난방지 등 적응대책에 관한 사항
6. 정의로운 전환에 관한 사항
7. 녹색기술·녹색산업 육성, 녹색금융 활성화 등 녹색성장 시책에 관한 사항
8. 기후위기 대응과 관련된 국제협상 및 국제협력에 관한 사항
9. 기후위기 대응을 위한 국가와 지방자치단체의 협력에 관한 사항
10. 탄소중립 사회로의 이행과 녹색성장의 추진을 위한 재원의 규모와 조달 방안
11. 그 밖에 탄소중립 사회로의 이행과 녹색성장의 추진을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항

③ 정부는 국가기본계획을 수립·변경하려는 경우 공청회 개최 등을 통하여 국민과 관계 전문가, 이해관계자 등의 의견을 듣고 이를 반영하도록 노력하여야 한다.

④ 국가기본계획을 수립하거나 변경하는 경우에는 위원회의 심의를 거친 후 국무회의의 심의를 거쳐야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 위원회 및 국무회의의 심의를 생략할 수 있다.

⑤ 기후에너지환경부장관은 국가기본계획의 수립·시행 등에 관한 업무를 지원하며, 원활한 업무수행을 위하여 관계 중앙행정기관의 장에게 필요한 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 관계 중앙행정기관의 장은 특별한 사정이 없으면 자료 제출에 협조하여야 한다.

⑥ 제1항부터 제4항까지의 규정에 따른 국가기본계획의 수립 및 변경의 방법·절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제11조(시·도 계획의 수립 등) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 및 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)는 국가기본계획과 관할 구역의 지역적 특성 등을 고려하여 10년을 계획기간으로 하는 시·도 탄소중립 녹색성장 기본계획(이하 “시·도계획”이라 한다)을 5년마다 수립·시행하여야 한다.

② 시·도계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 지역별 온실가스 배출·흡수 현황 및 전망
2. 지역별 중장기 온실가스 감축 목표 및 부문별·연도별 이행대책
3. 지역별 기후변화의 감시·예측·영향·취약성평가 및 재난방지 등 적응대책에 관한 사항
4. 기후위기가 「공유재산 및 물품 관리법」 제2조제1호에 따른 공유재산에 미치는 영향과 대응방안
5. 기후위기 대응과 관련된 지역별 국제협력에 관한 사항
6. 기후위기 대응을 위한 지방자치단체 간 협력에 관한 사항

7. 탄소중립 사회로의 이행과 녹색성장의 추진을 위한 교육·홍보에 관한 사항
8. 녹색기술·녹색산업 육성 등 녹색성장 촉진에 관한 사항
9. 그 밖에 탄소중립 사회로의 이행과 녹색성장의 추진을 위하여 시·도지사가 필요하다고 인정하는 사항

③ ~ ⑦ (생략)

제12조(시·군·구 계획의 수립 등) ① 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)은 국가기본계획, 시·도계획과 관할 구역의 지역적 특성 등을 고려하여 10년을 계획기간으로 하는 시·군·구 탄소중립 녹색성장 기본계획(이하 “시·군·구계획”이라 한다)을 5년마다 수립·시행하여야 한다.

② ~ ⑤ (생략)

제13조(국가기본계획 등의 추진상황 점검) ① 위원장은 국가기본계획의 추진상황 및 주요 성과를 매년 정성·정량적으로 점검하고, 그 결과 보고서를 작성하여 공개하여야 한다.

② 시·도지사 및 시장·군수·구청장은 시·도계획 및 시·군·구계획의 추진상황과 주요 성과를 매년 정성·정량적으로 점검하고, 그 결과 보고서를 작성하여 지방위원회의 심의를 거쳐 시·도계획은 기후에너지환경부장관에게, 시·군·구계획의 경우에는 기후에너지환경부장관과 관할 시·도지사에게 각각 제출하여야 하며, 기후에너지환경부장관은 이를 종합하여 위원회에 보고하여야 한다.

③ 위원장은 제1항 및 제2항에 따른 점검 결과 개선이 필요한 사항에 관하여 관계중앙행정기관의 장, 시·도지사 또는 시장·군수·구청장에게 개선의견을 제시할 수 있다. 이 경우 관계 중앙행정기관의 장, 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 특별한 사정이 없는 한 해당 기관의 정책 등에 이를 반영하여야 한다.

④ 제1항 및 제2항에 따른 점검 방법 및 공개 절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

다음으로, 안 제17조에서는 조제목을 ‘모빌리티전환의 시책 마련’으로 규정하고, 제1항에서 ‘국가와 지방자치단체는 승용차 등 개인이동수단을 공공교통 수단으로 전환함으로써 자동차의 총주행거리를 줄이기 위하여 노력하여야 한다’라고 규정하고 있어, ‘모빌리티전환’의 개념이 개인이동수단을 공공교통 수단으로 전환하는 것으로 이해되나,

안 제2조제10호에서는 “모빌리티전환”을 ‘교통이동권의 보장과 기후 위기 대응을 위하여 모빌리티시설을 포함한 모빌리티체계의 변화를 모빌리티수단의 전환을 통하여 달성하고자 하는 일련의 과정’으로 규정하고 있어 개념상 일치하는 것으로 이해되지 않는 측면이 있으므로 안 제17조에 따른 개념과 일치하도록 정의 규정을 수정하는 방안을 검토할 필요가 있어 보임.

다음으로, 안 제17조제2항에서 지방자치단체의 원활한 모빌리티전환 시행을 위한 국가의 재정지원 방안 마련 의무를 규정하고 있는데, 안 제18조에서도 지방자치단체의 모빌리티전환 사업에 대한 국가의 재정 지원 대책 마련 의무를 규정하고 있어 동일 취지의 규정을 조(條)를 분리하여 이중으로 규정하고 있으므로 한 조문으로 통합하는 방안을 검토할 필요가 있어 보임.

한편, 재정지원을 의무 부과 형식으로 규정하는 것은 예산 편성에 관한 재량 축소, 예산 집행의 효율성 저하 등을 초래할 수 있다는 점을 고려하여 재정지원을 법정 의무화할 필요성에 대해 충분한 논의가 필요해 보임.

다음으로, 안 제20조는 국가 등이 모빌리티 시설을 확충할 때 교통 약자의 이동권 보장을 우선적으로 추진하도록 규정하고 있는데 이는

모빌리티전환 목적보다 교통이동권 보장 목적에 더 부합한 내용으로서, 교통이동권 보장에 관한 교통정책 원칙을 규정하고 있는 제2장으로 이관하는 방안을 검토할 필요가 있어 보임.

2) 국토교통부 의견

수송분야 온실가스 감축목표 연도별 추진방안 및 종합온실가스 감축 계획 수립에 관한 안 제15조 및 제16조는 부문별로 개별적 추진방안 및 감축계획을 별도로 수립하기 보다 「탄소중립기본법」에 따라 부문별 계획을 묶어 하나의 단일 계획으로 수립하고 이를 관리 점검하는 것이 타당하며, 「탄소중립기본법」과 중복 또는 충돌 소지가 있음.

모빌리티전환에 관한 안 제17조는 「탄소중립기본법」에서 교통수단의 에너지·탄소 저감, 공공교통 지원, 감축 목표, 정책 지원 전반을 포괄적으로 규정하고 있어 중복 소지가 있으며²³⁾, 지자체의 모빌리티전환

23) 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」

제32조(녹색교통의 활성화) ① 정부는 효율적 에너지 사용을 촉진하고 온실가스 배출을 최소화하는 교통체계로서의 녹색교통을 활성화하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 온실가스 감축 목표 등을 설정·관리하고 내연기관차의 판매·운행 축소 정책을 수립·시행하여야 한다.

② 정부는 자동차의 평균에너지소비효율을 개선함으로써 에너지 절약을 도모하고, 자동차 배기가스 중 온실가스를 줄임으로써 쾌적하고 청정한 대기환경을 유지할 수 있도록 자동차 평균에너지소비효율기준 및 자동차 온실가스 배출허용기준을 각각 정하여야 한다. 이 경우 「대기환경보전법」 제46조제1항에 따른 자동차제작자는 자동차 평균에너지소비효율기준과 자동차 온실가스 배출허용기준 중 하나를 선택하여 준수하여야 한다.

③ 정부는 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호·제4호·제6호에 따른 전기자동차, 태양광자동차, 수소전기자동차 및 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호다목·마목에 따른 전기추진선박, 연료전지추진선박의 보급을 촉진하기 위하여 연도별 보급 목표 등을 설정하고, 그 이행 결과

에 대한 의무적 재정지원은 「지속가능교통물류법」 등 재량적 재정지원 근거를 둔 개별법과 충돌 소지가 있음²⁴⁾.

를 위원회에 보고하여야 한다.

④ 정부는 제3항에 따른 전기자동차 등의 보급을 촉진하기 위하여 재정·세제 지원, 연구개발, 구매의무화, 저공해자동차 보급목표제 등 관련 제도의 도입 및 확대 방안을 강구할 수 있다.

⑤ 정부는 철도가 국가기간교통망의 근간이 되도록 철도에 대한 투자를 지속적으로 확대하고 버스·지하철·경전철 등 대중교통수단을 확대하며, 철도수송분담률, 대중교통수송분담률 등에 대한 중장기 및 단계별 목표를 설정·관리하여야 한다.

⑥ 정부는 온실가스과 대기오염을 최소화하고 교통체증으로 인한 사회적 비용을 획기적으로 줄이며 대도시·수도권 등에서의 교통체증을 근본적으로 해결하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 사항을 포함하는 교통수요관리대책을 마련하여야 한다.

1. 혼잡통행료 및 교통유발부담금 제도 개선
2. 버스·저공해차량 전용차로 및 승용차진입제한 지역 확대
3. 통행량을 효율적으로 분산시킬 수 있는 지능형교통정보시스템의 확대·구축
4. 자전거 이용 및 연안해운 활성화 등 다양한 이동수단의 도입 방안

24) 예를 들어, 안 제18조제1항에 따르면 「지속가능교통물류법」에 따른 사업에 지원대책을 마련해야 하나(의무), 같은 법 제50조, 제50조의2에서는 지원을 할 수 있다로 규정(임의)하고 있음.

라. 제4장 정보 공개 및 참여 보장

1) 검토의견

제4장의 제23조부터 제26조까지는 모빌리티전환과 교통격차 해소 및 교통이동권 보장을 위한 정책의 기초가 되는 교통데이터의 생산과 공개, 모빌리티 정책의 기획부터 평가까지의 과정에 이해당사자의 참여, 교통사업종사자의 근로여건 개선 및 권익 보호를 위한 시책 마련과 모빌리티전환 과정에서의 교통사업종사자들에 미치는 영향 최소화 및 의견수렴, 교통문제 해결 및 모빌리티전환에 관한 주민제안제도 시행 등 모빌리티 정책 추진 시 정보 공개 및 참여를 보장하는 교통정책 원칙을 제시하고 있음.

제정안
제23조(교통데이터의 생산과 공개) ① 국가와 지방자치단체는 모빌리티전환과 교통격차를 해소하고 교통이동권을 보장하는 데 있어 정책의 기초가 될 수 있는 교통데이터를 생산하고 이를 공개하여야 한다. ② 국가와 지방자치단체는 제1항에 따른 교통데이터의 목록을 체계적으로 관리하고 가장 최근의 현황으로 유지하기 위하여 노력하여야 하며, 다양한 이해당사자들이 자유롭게 교통데이터에 접근하고 활용할 수 있도록 시책을 강구하여야 한다. 제24조(이해당사자의 참여) ① 국가와 지방자치단체는 모빌리티 정책의 기획, 입안, 집행, 평가 등 전 과정에서 대중교통을 주 교통수단으로 이용하는 이용자 등을 포함한 이해당사자 참여를 보장하여야 한다. ② 국가와 지방자치단체가 제1항의 이해당사자 참여를 고려할 때에는 반드시 해당 정책과정에 직접적으로 영향을 받는 당사자들을 포함하여야 하며 참여를 보장하기 위하여 절차 및 참여의 방법 등을 공고하여야 한다. ③ 국가와 지방자치단체는 교통 관련 법령에 따라 운영하고 있는 위원회 등 행정기

제정안
구에 대하여 이해당사자의 참여 수준을 진단하여야 하고 이에 대한 개선 방안을 마련하고 시행하여야 한다. 제25조(교통사업종사자의 참여) ① 국가와 지방자치단체는 「산업안전보건법」에 따른 안전조치들을 교통사업종사자에 적용하고 교통사업의 특수성을 고려한 별도의 근로여건 개선 및 권익 보호를 위한 시책을 마련하여야 한다. ② 국가와 지방자치단체는 제18조에 따른 모빌리티전환 과정에서 반드시 교통사업 종사자들에게 미치는 영향을 진단하고 이를 최소화하기 위한 방안을 마련하여야 하며 제22조제2항에 따른 의견수렴 절차를 마련하여야 한다. 제26조(주민제안제도의 시행) 국가와 지방자치단체는 다음 각 호의 내용을 포함하여 교통격차 해소 등의 교통문제의 해결과 모빌리티전환과 관련하여 주민청구, 토론회 및 공청회 개최 요구, 주민투표 등의 주민제안 제도를 마련하여 시행하여야 한다. 1. 「교통안전법」 제33조에 따른 교통수단안전점검 및 같은 법 제33조의2에 따른 교통안전 특별실태조사 실시 2. 「지속가능 교통물류 발전법」 제41조에 따른 특별대책지역 지정 제27조(정보의 공개) 국가와 지방자치단체는 모빌리티 정책에 대한 시민의 접근성을 향상하기 위하여 주요한 정보를 통합적이고 체계적으로 운영하여야 하며 특히 비공개 정보의 경우에는 「공공기관의 정보공개에 관한 법률」 제9조에 따른 비공개 정보의 세부 기준, 비공개 해제 기한, 비공개 정보의 세부 기준에 대한 진단 결과 등을 명확하게 공시하여야 한다.

국가 등이 모빌리티 정책을 추진하는 경우 정보 공개를 의무화하고 이해당사자 및 교통사업종사자의 참여를 법률로써 보장하는 것은 정책의 체계적이고 효과적인 추진을 통한 교통이동권 보장, 모빌리티전환, 교통격차 해소 등의 실현과 정책에 대한 신뢰성, 투명성 제고 측면에서 타당성이 인정됨.

다만, 안 제24조에서는 모빌리티 정책의 기획단계부터 평가단계까지의 전 과정에서 이해당사자의 참여를 보장하되 직접적 영향을 받는 당사자를 반드시 포함하도록 하고, 그 절차 및 참여 방법을 공고하도록 국가 등에 대해 의무를 부여하고 있는데, 의무가 적용되는 정책의 범위, 이해당사자의 범위, 직접적인 영향을 받는 당사자의 범위 등이 명확하지 않으므로 법규의 명확성, 실효성 확보를 위하여 이를 명확히 하는 방안²⁵⁾에 대한 검토가 필요해 보임.

또한, 같은 조 제1항에서는 “대중교통”이라는 용어를 사용하고 있는데, 안 제2조에서는 이와 유사한 개념의 “공공교통”에 관한 정의 규정을 두고 있으므로²⁵⁾ 용어를 통일하거나 공공교통과 구분되는 대중교통의 정의를 규정하는 방안²⁶⁾에 관한 검토가 필요해 보임.

25) 제정안

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. “**공공교통**”이란 모빌리티를 위한 수단 중에서 국가와 지방자치단체가 직접 소유·운영하거나 재정의 지원 등을 통하여 국민의 교통이동권을 보장하기 위하여 이루어지는 교통체계를 말한다.

26) 참고로, 현행 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」에 “대중교통”에 관한 정의규정을 두고 있음.

「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “**대중교통**”이라 함은 이 법에 의한 대중교통수단 및 대중교통시설에 의하여 이루어지는 교통체계를 말한다.
2. “**대중교통수단**”이라 함은 일정한 노선과 운행시간표를 갖추고 다수의 사람을 운송하는데 이용되는 것으로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다.
 - 가. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차(이하 “**노선버스**”라 한다)
 - 나. 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도중 차량
 - 다. 「철도산업발전기본법」 제3조제4호에 따른 철도차량중 여객을 운송하기 위한 철도차량
 - 라. 「해운법」 제2조제1호의2에 따른 여객선(같은 법 제3조제1호에 따른 내항 정기 여객운송사업에 사용되는 경우에 한정한다)
 - 마. 「유선 및 도선 사업법」 제2조제2호에 따른 도선사업에 사용되는 도선
 - 바. 그 밖에 대통령령으로 정하는 운송수단
3. “**대중교통시설**”이라 함은 대중교통수단의 운행에 필요한 시설 또는 공작물로서 다음 각목의

다음으로, 안 제25조에서 제1항은 교통사업종사자의 근로여건 개선 및 권익 보호에 관한 규정이고, 제2항은 모빌리티전환 과정에서 교통사업종사자들에 미치는 영향 최소화와 의견수렴 절차를 보장하는 규정인데, 조 제목을 “교통사업종사자의 참여”로만 규정하여 각 항의 내용을 대표하지 못하는 측면이 있으므로 수정이 필요해 보임.

2) 국토교통부 의견

교통 데이터 공개, 이해당사자 및 종사자의 참여 보장 등은 국가 정책의 투명성, 신뢰성 및 수용성 제고 측면에서 원칙적으로 동의함.

다만, “정책 전 과정에 이해당사자의 참여 보장”은 참여범위 등이 명확하지 않아 정책 수립 시 행정 비효율을 초래할 우려가 있음.

또한, 종사자 참여 규정은 모빌리티 전환 과정에서 종사자 영향 최소화를 우선할 경우 혁신 정책의 속도 및 유연성 저하가 우려됨.

어느 하나에 해당하는 것을 말한다.

가. 버스터미널·정류소·차고지·버스전용차로 등 노선버스의 원활한 운행에 필요한 시설 또는 공작물

나. 「도시철도법」 제2조제3호에 따른 도시철도시설

다. 「철도산업발전기본법」 제3조제2호에 따른 철도시설

라. 「도시교통정비 촉진법」 제2조제3호에 따른 환승시설(이하 “환승시설”이라 한다)

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

바. 그 밖에 대통령령으로 정하는 시설 또는 공작물로서 대중교통수단의 운행과 관련된 시설 또는 공작물

마. 제5장 재정계획의 수립

1) 검토의견

안 제28조 및 제29조에서는 국가 등이 교통이동권의 보장과 모빌리티전환을 위한 시책 추진 시 필요한 재정계획을 수립하여 매년 7월 이전에 공고하도록 의무를 부여하고 있음.

제정안
제28조(재정계획의 수립) 국가와 지방자치단체는 교통이동권의 보장과 모빌리티전환을 위한 시책의 추진에 필요한 재정계획을 수립하여야 한다.
제29조(재정계획의 내용 및 공고) 국가와 지방자치단체가 제28조에 따라 수립하는 재정계획에는 재정투자의 법적 근거, 일정 기간의 재정투자액, 지방자치단체 부담수준, 재원 마련방안 등이 구체적으로 포함되어야 하고, 이를 매년 7월 이전에 공고하여야 한다.

재정계획 수립은 국가 등의 교통이동권 보장과 모빌리티전환 시책의 체계성과 실효성을 확보할 수 방안으로서 타당한 측면이 있음.

다만, 중장기 재정계획이 아니라 연간 재정계획을 수립하는 것은 매년 예산편성을 통하여 재정계획이 수립되고 있다고 볼 수 있다는 점에서 제도화 필요성에 대한 검토가 필요해 보임

2) 국토교통부 의견

「국가통합교통체계효율화법」에 중기교통시설 투자계획 수립(5년 단위) 및 집행실적 평가(매년) 규정이 있어²⁷⁾ 계획 중복수립 우려가 있음.

문 의 처

02)6788-5584

27) 「국가통합교통체계효율화법」

제6조(중기 교통시설투자계획의 수립) ① 국토교통부장관은 국가기간교통망계획에서 정한 국가기간교통시설 개발사업과, 이와 연계되는 지방자치단체 소관 교통시설의 신설·확장 또는 정비사업(이하 “지방교통시설 개발사업”이라 한다) 등을 효과적으로 추진하기 위하여 5년 단위로 중기 교통시설투자계획(이하 “중기투자계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.

② 중기투자계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 교통시설의 공급 목표와 투자의 기본 방향
2. 국가기간교통시설 개발사업의 규모, 투자의 우선순위 및 소요 자원
3. 교통시설 간의 적정한 수송 분담구조 및 투자자원 배분의 설정
4. 국가기간교통시설 개발사업과 지방교통시설 개발사업 간의 연계개발
5. 지방교통시설 개발사업의 투자계획
6. 그 밖에 교통시설투자에 필요한 사항

제9조(중기투자계획의 집행 실적 평가) ① 공공기관의 장은 대통령령으로 정하는 바에 따라 매년 소관별 중기투자계획의 집행 실적 및 집행 효과에 대하여 집행 실적 평가보고서를 작성하여 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따라 받은 소관별 집행 실적 평가보고서를 종합분석하여 중기투자계획의 집행 실적 종합평가보고서를 작성하고, 국가교통위원회의 심의를 거쳐 그 결과를 공공기관의 장에게 통보하여야 한다.

③ 공공기관의 장은 제2항에 따라 통보받은 심의 결과에 따라 중기투자계획을 효율적으로 추진하기 위하여 필요한 조치를 하여야 한다.