

모빌리티기본법안

(윤종오의원 대표발의)

의안 번호	13899
----------	-------

발의연월일 : 2025. 11. 4.

발 의 자 : 윤종오 · 최혁진 · 정혜경
전종덕 · 김준형 · 손 솔
박수현 · 용혜인 · 황운하
김준혁 · 김종민 · 한창민
의원(12인)

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 통해

서 기존 교통정책의 균형을 모색하고 기후위기와 불평등의 교통문제를 해결하기 위한 방안을 마련하고자 하는 것임.

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).

모빌리티기본법안

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 통하여 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 구애없이 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.

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 모빌리티수단·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 시책을 추진하는 데에 반드시 교통관련 사업자, 교통시설 관리자, 이용자 등 주민과 같은 이해당사자의 효과적인 의견수렴과 협력을 위하여 노력하여야 한다.

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.

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, 「대중교통의 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.

제2장 교통이동권의 보장

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, 경제적 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 교통 이동권의 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.

제3장 모빌리티전환

제15조(온실가스 감축목표의 이행) ① 국가와 지방자치단체는 국가의 온실가스 감축목표를 달성하기 위하여 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제8조에 따른 중장기 감축 목표, 부문별 감축목표 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 부분별 감축목표를 고려하여 다음 각 호의 내용을 포함하여야 한다.

1. 지방자치단체별 수송부문 온실가스 배출량 측정 및 예측의 적절성 평가
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 수송부문 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, 융자 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
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 모빌리티전환을 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.

제4장 정보 공개 및 참여 보장

제23조(교통데이터의 생산과 공개) ① 국가와 지방자치단체는 모빌리

터전환과 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 행정기구에 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 교통사업종사자들에게 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.

제5장 재정계획의 수립

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, 자원 마련방안 등이 구체적으로 포함되어야 하고, 이를 매년 7월 이전에 공고하여야 한다.

부 칙

이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.