

학원버스 및 지입차량 관련  
입법동향 및 쟁점

경제산업조사실 국토해양팀

입법조사관 박 준 환

Tel. 788-4602/Fax. 788-4609

E-mail: [jumpball21@nars.go.kr](mailto:jumpball21@nars.go.kr)



# 요 약

## 질의 요지

학원버스 및 지입차량 관련 입법동향 및 쟁점

(회답일 2014. 11. 14)

### ■ 조사·분석 방향

- 관련 법령 및 사례 분석

### ■ 주 요 내 용

- 지입차량 및 운전자와 관련한 대표적 쟁점으로는 전세버스 지입제 문제를 들 수 있음
  - 전세버스는 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조에 따라 전국을 사업구역으로 정하여 개별 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업을 말함
- 위장직영 전세버스 업체가 지입차주에게 다음과 같은 횡포를 부리기도 함
  - 업체 대표가 임의로 지입차량을 담보로 대출을 받은 후 유용
  - 차량 담보 고액 대출 후 고의부도
  - 업체 대표 임의로 차량 소유권 이전
  - 지입기사가 업체의 지시에 저항하면 변호판 영치 및 차량 강제매각 등 불이익
  - 교통사고 시 사고보상의 1차적 책임을 공제조합이 아닌 지입기사에게 전가
- 지입제의 대안으로 정부는 '강력한 단속'과 '전세버스 총량제' 등을 고려하는 반면, 전세버스 종사자(지입차주)들은 '개별사업권' 허용을 주장함
  - '개별사업권'이나 '총량제', '강력한 단속' 등의 방안들은 각각 나름의 장점과 함께 문제점을 가지고 있어 최적대안을 선택하는데 있어서 어려움이 있음
- 대표적 학원버스인 어린이 통학버스의 운행과 관련하여, 2014년 1월 「도로교통법」이 다음과 같이 개정됨
  - 어린이의 통학 등에 이용되는 자동차는 일정한 요건을 갖춰 모두 신고토록 함
  - 어린이통학버스에 어린이나 유아가 탑승한 경우 어린이통학버스 운전자는 승차한 어린이나 유아 모두가 좌석 안전띠를 매도록 함
- (사)전국학원연합회는 지입차량 및 전세버스 관련 문제점을 지적하며, 지입제 및 전세버스의 양성화, 어린이 통학차량 내 동승자 의무화의 완화 등을 주장함

# 목 차

1. 질의 내용 및 회신 방향 .....	1
2. 지입차량 관련 현황 및 문제점 .....	1
1) 현황 및 쟁점 .....	1
2) 전세버스의 지입제 관련 해외 사례 .....	3
3) 시사점 .....	6
3. 학원버스의 현황 및 문제점 .....	8
1) 어린이 통학용 학원버스 현황 .....	8
2) 어린이 통학버스 관련 입법동향 .....	8
3) 관련 법률 개정에 대한 (사)전국학원연합회의 의견 .....	12

본 조사회답서는 국회의원님의 의정활동 지원을 위해 작성된 것입니다. 오직 의정활동을 위해서만 활용하여 주시기 바랍니다.

# 1. 질의 내용 및 회신 방향

## □ 질의 내용

- 학원버스 및 지입차량 관련 입법동향 및 쟁점

## □ 회신 방향

- 관련 법령 및 사례 분석

# 2. 지입차량 관련 현황 및 문제점

## 1) 현황 및 쟁점

### □ 지입차량 및 운전자와 관련한 대표적 쟁점으로는 전세버스 지입제 문제를 들 수 있음

- 전세버스는 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조에 따라 전국을 사업구역으로 정하여 개별 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업을 말함

「여객자동차 운수사업법 시행령」  
제3조(여객자동차운송사업의 종류) 법 제3조제2항에 따라 여객자동차운송사업은 다음 각 호와 같이 세분한다.  
1. 생략  
2. 구역 여객자동차운송사업  
가. 전세버스운송사업: **운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 정하여 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업.** 다만, 다음 어느 하나에 해당하는 기관 또는 시설 등의 장과 1개의 운송계약(운임의 수령주체와 관계없이 개별 탑승자로부터 현금이나 회수권 또는 카드결제 등의 방식으로 운임을 받는 경우는 제외한다)에 따라 그 소속원(산업단지 관리기관의 경우에는 해당 산업단지 입주기업체의 소속원을 말한다)만의 통근·통학목적으로 자동차를 운행하는 경우에는 운행계통을 정하지 아니한 것으로 본다.  
1) 정부기관·지방자치단체와 그 출연기관·연구기관 등 공법인  
2) 회사·학교 또는 「영유아보육법」에 따른 어린이집  
3) 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」에 따른 산업단지 중 국토교통부장관이 정하여 고시하는 산업단지의 관리기관

- 전세버스운송사업자는 시설 및 등록대수 등의 영업기준을 갖추어야 함
  - 전세버스는 중형 이상의 승합자동차(승차정원 16인승 이상)의 운행만 허용이 됨(「여객자동차운수사업법 시행규칙」 제7조, 별표1)
  - 전세버스 최소 등록대수는 특별시 및 광역시 20대, 시·군은 10대 이상(「여객자동차운수사업법 시행규칙」 제23조, 별표3)

## □ 지입제 현황

- 2010년 전세버스 현황 조사 결과, 다음과 같이 지입제가 운영되고 있는 것으로 추정됨<sup>1)</sup>
  - 조사 내용: 140개 전세버스 사업체, 70개 업체의 운전자 592명(서면조사), 수도권 전세버스 운전자 200명(현장조사)
  - 전체 사업체 중 25.5%의 사업체에서는 직영차량만 운영하는 것으로 나타났다으며, 나머지 74.5%의 사업체는 지입차량을 1대 이상 운영함<sup>2)</sup>
  - 직영차량대수와 지입차량대수를 이용하여 전체 전세버스 차량 중 지입차량의 비율을 산출한 결과 약 44.6%의 차량이 지입차량으로 추정됨
  - 운전자에 대한 면접 조사 결과 약 44.8%의 운전자가 지입차주인 것으로 추정됨

## □ 지입제로 인한 다양한 문제점이 제기되고 있는데, 특히 전세버스업체가 지입차주에게 부리는 횡포가 문제점으로 지적되고 있음<sup>3)</sup>

- 위장직영 전세버스 업체가 다음과 같은 횡포를 부려 지입차주들이 어려움을 겪음
  - 업체 대표가 임의로 지입차량을 담보로 대출을 받은 후 유용
  - 차량 담보 고액 대출 후 고의부도
  - 업체 대표 임의로 차량 소유권 이전
  - 지입기사가 업체의 지시에 저항할 때 차량번호판 영치 및 차량 강제매각 등 불이익
  - 공제조합이 있음에도 불구하고 교통사고 시 사고보상의 1차적 책임을 지입기사에게 전가
- 무리한 운행과 부실관리에 따른 사고위험성 증가<sup>4)</sup>
  - 버스면허 취득 즉시 전세버스 운행이 가능하게 되어 무경력자 채용으로 대형인명사고 위험성 증가
  - 업체의 안전관리체계 미흡(무자격 정비사 고용 등)으로 위험성 증가

1) 한국교통연구원, 『전세버스 안전관리 강화 및 기능활성화 방안 연구』, 2011

2) 이 조사는 사업체와 운전자에 대한 자발적 협조에 근거한 설문조사에 근거하였으므로, 실제 지입률은 이 보다 더 높을 수 있음. 업계에서는 2012년 지입 차량대수를 30,000여 대로 추정하고 있음

3) 신기남 의원실, 『2013년 국정감사 정책 자료집: 전세버스 지입제의 실태 및 피해사례』, 2013. 10.

4) 한국교통연구원, 『사업용 자동차 교통사고 감축 세미나 발표 자료』, 2012

## 2) 전세버스의 지입제 관련 해외 사례

### 가. 일본

#### □ 규제 및 진입요건

- 일본의 전세버스 운행에 있어서 운임요금은 사전신고제이며, 사업의 진입도 허가제로 우리나라와 다소 차이가 있음
- 「도로운송법」(「道路運送法」) 제9조의2 제1항에 따르면 여객의 운임 및 요금을 사전에 국토교통성에 제출하여야 하며, 변경 시에도 동일함

〈표 1〉 우리나라와 일본의 전세버스운송사업 법적기준 비교

구 분	일 본	한 국
법적 기준	도로운송법	여객자동차운수사업법
사업의 참가	국토교통대신의 허가 (제4조 제1항)	국토교통부장관에게 등록 (시행령 제4조)
운임·요금	국토교통대신에게 사전신고(제9조의2)	자율 요금제

자료 : 한국산업정보연구소, 「전세버스운송사업 경영합리화 방안」, 2008, p. 36.

#### □ 지입제 관련

- 일본의 「도로운송법」에서도 우리나라와 유사한 형태로 지입제를 금지하고 있음

<p>(名義の利用 `事業の貸渡し等)</p> <p>第三十三条 一般旅客自動車運送事業者は `その名義を他人に一般旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業のため利用させてはならない。</p> <p>2 一般旅客自動車運送事業者は `事業の貸渡しその他いかなる方法をもつてするかを問わず `一般旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業を他人にその名において経営させてはならない。</p>
<p>(명의 이용, 사업의 대여 등)</p> <p>제33조 ① 일반여객자동차운송사업자는 그 명의를 타인에게 일반여객자동차운송사업 또는 특정여객자동차운송사업을 위해 이용하게 해서는 안된다.</p> <p>② 일반여객자동차운송사업자는 사업의 대여 및 기타 어떠한 방법으로도 일반여객자동차운송사업 또는 특정여객자동차운송사업을 다른 사람에게 그 명의로 경영하게 해서는 안된다.</p>

#### □ 운전자 근로 시간

- 일본 후생노동성의 「버스운전자 근로시간 등의 개선 기준의 포인트」  
(バス運轉者の労働時間等の改善基準のポイント, 이하 ‘운전시간 고시’)5)

5) 일본 후생노동부 장관의 「자동차 운전자의 노동시간 등의 개선에 관한 기준」(「自動車

에서 제시한 버스 운전자의 운전시간 한도는 다음과 같음

- 1일 운전시간은 2일(업무시작 시각부터 기산하여 48시간을 말함) 평균하여 9시간을 초과해서는 안 되며, 4주간을 평균한 1주일 운전시간은 원칙적으로 40시간이 한도임
- 단, 전세버스 운전에 있어서 노사협정을 체결한 경우, 52주간 중 16주간까지는 52주간의 운전시간이 2,080시간을 초과하지 않는 범위 내에서 4주간을 평균한 1주일 운전시간을 44시간까지 연장할 수 있음

#### □ 운행관리자의 확보

- 「도로운송법」 제23조에 따라 일반여객자동차운송사업자는 사업용자동차 운행안전을 위해 영업소마다 운행관리자(운행관리자 자격증을 교부받은 자)를 선임해야 함

## 나. 영국

#### □ 전세버스 진입 규제

- 영국은 버스 사업운영자의 난립을 막고 정부차원의 관리를 하고자 운영권(면허증)을 발급받아 운영하는 허가제를 시행함
- 이러한 면허를 대중교통 운영자 면허(PSV(Public Service Vehicle) Operator Licence)라고 하고, 여기에 일정한 자격기준을 부여하여 관리함
- 이러한 PSV Operator가 관리해야 하는 항목은 주행안전을 위한 책임감, 일일 점검과 최초 검사, 정기 안전 점검, 차량의 정비 등임

#### □ 근로(운전)시간 규제

- 유럽의 경우, Directive 2002/15/EC<sup>6)</sup>에서 유럽 연합에 속하는 국가들이 지켜야 할 육상운송업 운전자의 근로시간 및 휴식시간을 규정하고 있음
- 동 법령의 Article 4(최대 근로 시간)에 따르면, 운전자의 근로시간<sup>7)</sup>은 원칙적으로 주(월요일 0시부터 일요일 24시 까지) 당 48시간을 초과해서는 안 됨
- ◆ 4개월 동안 주(週) 당 평균 48시간을 넘지 않는 한도 내에서 주간 최대 근로시간은 60시간까지 연장이 가능함

運轉者の労働時間等の改善のための基準」, 改善基準告示) 의 주요 내용을 설명한 자료

6) DIRECTIVE 2002/15/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 11 March 2002 on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities

7) 운전자의 근로시간이란, 운전시간, 화물 상하차 시간, 승객의 승하차를 도와주는 시간, 차량이나 장비의 청소와 보수, 기타 차량이나 승객의 안전을 위한 모든 활동 시간을 포함함

- 동 법령의 Article 5(휴식 시간)에 따르면, 운전자의 연속 근로시간이 6시간을 초과해서는 안 됨
- ◆ 6 ~ 9시간 사이의 근로를 하는 경우 최소 30분의 휴식이 필요하고, 9시간 이상의 근로를 하는 경우 45분 이상의 휴식시간이 제공되어야 함

#### □ 버스 운영자의 면허 종류

- 표준면허(Standard Licence) - For national operations only
  - 영국 대부분의 사업용 대중교통 운영자가 가진 면허로써 표준면허를 가진 자는 영국 내에서 대수에 관계없이 자유롭게 운영이 가능함
- 제한면허(Restricted licence) - For small operations only
  - 2대 이하의 차량을 보유한 업자에게 발급되는데, 차량의 크기가 최소 8인 이상의 승객을 수송하도록 제작된 차량을 운용하는 사업자에 해당됨
  - 예외적으로 운영자가 사업권을 승객 수송 사업의 한 부분으로서 차량들을 이용하지 않는다면 16인 까지 수송 가능함
  - 운영자는 이러한 사업용 운영권을 주 직업으로서가 아닌 보조의 용도로만 사용하도록 함
- 일반 면허와 소규모 운영 전용 제한 면허(이하 제한 면허)의 가장 큰 차이는 몇 대의 자동차를 운영할 수 있는가의 여부임
  - 일반 면허는 차량의 대수 제한 없이 사용할 수 있으나, 제한 면허는 오직 한 대 혹은 두 대의 차량만을 운영할 수 있음
  - 제한 면허는 16명 이상의 승객을 수송할 수 있는 차량도 운영할 수 없으며, 운영하려는 경우에는 일반 면허를 취득해야 함

#### 다. 독일

##### □ 독일 내 버스의 종류(「여객운수법」, Personenbeförderungsgesetz)<sup>8)</sup>

- 독일의 여객교통서비스는 정기노선과 임시노선으로 구분됨
  - 정기노선은 일반 도시의 버스와 같이 출발역과 종착역을 정기적으로 연결하고 승객들이 원하는 역에서 승차 또는 하차를 할 수 있는 교통서비스를 말함(제42조)
  - 정기노선 이외의 노선을 임시노선이라 하는데, 전세버스를 비롯하여 택시, 여행용 버스, 관광버스 등이 포함됨(제46조)
- 전세버스(Mietomnibussen; 제49조): 승객이 목적지와 운행 계획을 정한

8) 독일의 전세버스에 관한 사항은 동 법 §49. Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen에서 주로 다루고 있음

후 운수업자와 계약을 통해 버스를 임대하는 형태의 서비스임

- 「여객운수법」에서 전세버스는 도로나 공공장소에 대기하면서 승객을 모을 수 없고, 버스 영업소나 운수업자의 집에서 버스의 임대 접수를 받아야 하며, 택시와 구분되어야 한다는 점이 강조되고 있음
- 여행용 여객버스(Ausflugsfahrten; 제48조): 사업자가 정해진 목적지와 운행 계획에 따라 서비스를 제공하고, 이후 출발지로 돌아오는 왕복 버스
- 관광버스(Ferienziel-Reisen; 제48조): 사업자가 관광을 위해 목적지와 운행 계획을 정하여 승객을 모집하는 형태로 운영됨. 편도 혹은 왕복 서비스를 제공할 수 있으며 식사 등의 부가적 서비스를 포함할 수 있음
- 특수 노선버스(제43조): 통근버스(Berufsverkehr), 통학버스(Schülerfahrten), 시장운행버스(Marktfahrten), 극장용 버스(Theaterbesuchern)

#### □ 전세버스 허가 기준

- 독일 전세버스는 허가제로 운영되며, 허가의 유효기간은 최대 10년임
- 지역별 허가 기준에 다소 차이가 있으나, 주로 사업자등록증에 따른 회사 정보, 사업자, 행정직원, 운전기사의 개인 정보, 허가의 희망 유효기간과 차량에 대한 정보 등에 근거하여 판단함
- 전세버스 사업자는 사업을 운행하는 혹은 사업자등록이 이루어진 지역의 허가관청으로부터 승인받아야 하며, 해당 관청은 신청자의 전과 기록 등에 기반하여 추가적인 조사를 진행할 권리가 있음
- 차량 허가대수: 버스회사의 차량 소유대수에 대한 특별한 규제는 없는 것으로 파악됨
- 독일에서 개별사업권에 대한 명시적 규정은 없으나 허가 기준에 있어서 버스 대수에 대한 규제가 없다는 점 등을 고려할 때, 독일은 전세버스 운전자의 개별사업권이 허용되는 것으로 보임

### 3) 시사점

- 현재 국내 전세버스 시장은 다양한 문제점을 드러내고 있는데, 대표적으로 지입제에 의한 부작용이라 할 수 있음
- 지입제의 대안으로 정부는 ‘강력한 단속’과 ‘전세버스 총량제’ 등을 고려하고 있는 반면, 전세버스 종사자(지입차주)들은 주로 ‘개별사업권’ 허용을 주장하고 있음
- ‘개별사업권’이나 ‘총량제’, ‘강력한 단속’ 등의 방안들은 각각 나름의 장점과 함께 문제점을 가지고 있어 최적대안을 선택하는데 있어서 어려움이 있음

## □ '개별사업권'의 특징

- 개념: 전세버스운송사업의 등록기준최저대수를 '1대 이상'으로 완화하여 지입제도의 필요성과 문제점을 해소하고자 하는 방안인데, 해외 국가별로 도입 여부나 형태에 차이가 있음
- 기대효과: 개별사업권을 통해 기대할 수 있는 대표적 장점으로 지입제에 따른 지입차주의 피해를 방지할 수 있다는 점임
- 예상 문제점: 대표적 문제점으로 지적되는 사항은 전세버스의 교통안전과 관련한 문제임
  - ◆ 전세버스의 안전을 위해서는 차량의 시설·장비 관리, 운전자 근로 시간 준수 등과 같은 다양한 관리 체계가 필요하다는 의견이 많은데, 개별사업권에서 이러한 안전관리를 어떻게 담보할 수 있을지에 대한 문제제기가 존재함

## □ 지입제에 대한 '강력한 단속'과 함께 '총량제' 시행 방안의 특징

- 개념: 등록제를 유지하면서 사전에 적정공급량을 산정하여 차량공급을 제한·확대하는 총량규제 방안을 시행하면서, 강력한 단속을 통해 지입제 폐해를 줄여가는 방안임
- 장점: 총량제는 차량공급억제로 인해 전세버스 시장의 수요-공급 균형을 기대할 수 있고, 이에 따라 요금인상, 사업체의 수익성 증대 및 운전자의 소득 증대를 기대할 수 있음
- 예상 문제점: 총량제라는 시장 진입장벽이 형성되어 기존 사업자의 사업권이 높은 가격으로 매매되는 현상<sup>9)</sup>이 발생되고, 지입제의 폐해를 개선하는 효과는 기대하기 어려움
  - ◆ 지입제에 대한 강력한 단속 방안에 대해서는 단속의 실현 가능성이나 효과에 대한 의구심이 존재하고, 결국 지입차주의 피해가 증대될 것으로 우려하고 있음

□ 따라서 현재 제시된 대안 중에서 하나를 선부르게 결정하기보다는 보다 깊이있는 연구와 폭넓은 사회적 논의를 통해 더욱 합리적인 개선 방안을 모색하는 노력이 필요할 것으로 보임

9) 개인택시의 면허가 높은 가격으로 매매되는 것과 유사함

### 3. 학원버스의 현황 및 문제점

#### 1) 어린이 통학용 학원버스 현황

- 2013년 2월 현재, <표 2>과 같이 전국에 약 4만 6천여 대의 어린이 통학버스가 신고·운행이 되고 있고, 그 중 학원 버스는 1,331대 임
- 2014년 11월 현재, 어린이 통학버스의 신고는 의무사항이 아니기 때문에 전국에 운행되는 통학버스의 정확한 규모는 파악하기 어려움

<표 2> 어린이 통학버스 신고 현황(2013년 2월 기준)

(단위: 대)

지역 (지방경찰청)	계	보육시설	유치원	학원	초등학교	특수학교
계	46,279	35,968	4,330	1,331	4,190	460
서울	3,851	2,837	679	149	114	72
부산	2,052	1,760	194	18	30	50
경기	6,857	6,066	443	148	165	35
경기(2청)	3,124	2,704	198	91	105	26
강원도	2,122	1,393	280	117	300	32
충북	1,972	1,388	188	114	262	20
충남	2,840	1,821	313	80	586	40
전북	3,518	2,481	323	46	641	27
전남	2,902	1,727	405	55	679	36
경북	4,166	3,088	280	123	641	34
경남	4,866	3,615	491	227	505	28
제주	1,199	1,030	110	13	39	7
대구	1,452	1,235	89	83	30	15
인천	1,305	1,194	72	8	31	0
광주	1,495	1,286	129	21	39	20
대전	1,425	1,293	80	29	15	8
울산	1,133	1,050	56	9	8	10

자료: 경찰청

#### 2) 어린이 통학버스 관련 입법동향

- 어린이 통학버스의 안전에 대한 사회적 관심이 증대되면서, 2014년 1월 「도로교통법」의 관련 내용이 다음과 같이 개정됨

- 어린이의 통학 등에 이용되는 자동차는 일정한 요건을 갖춰 모두 신고토록 하고, 미신고시 운영자에 대한 처벌 규정을 신설하며, “어린이통학버스”로 용어를 일원화함(제2조, 제52조, 제160조)
- 신고 없이도 운행할 수 있는 ‘어린이통학용자동차’ 관련 규정을 삭제하고, 통학버스의 신고 의무화를 규정함

〈표 3〉 신·구조문 대비표

개정 전	개정 후
제52조(어린이통학버스의 신고 등) ① 어린이의 통학 등에 이용되는 자동차를 운영하는 자가 제51조에 따른 보호를 받으려는 경우에는 미리 관할 경찰서장에게 신고하고 신고증명서를 발급받아야 한다.	제52조(어린이통학버스의 신고 등) ① 어린이통학버스(「여객자동차 운수사업법」 제4조제3항에 따른 한정면허를 받아 어린이를 여객대상으로 하여 운행되는 운송사업용 자동차는 제외한다)를 운영하려는 자는 안전행정부령으로 정하는 바에 따라 미리 관할 경찰서장에게 신고하고 신고증명서를 발급받아야 한다.
제53조의2(어린이통학용자동차 운전자의 의무) 제2조제23호 각 목의 시설 가운데 어린이를 교육 대상으로 하는 시설에서 어린이의 통학 등에 이용되는 자동차(제52조에 따라 신고한 자동차는 제외한다. 이하 “어린이통학용자동차”라 한다)를 운전하는 사람은 어린이가 승차 또는 하차하는 때에 자동차에서 하차하여 어린이가 길가장자리구역 등 자동차로부터 안전한 장소에 도착한 것을 확인하여야 한다. 다만, 자동차에 어린이의 승차 또는 하차를 도와주는 성년인 사람이 동승한 경우에는 그러하지 아니하다.	제53조의2(보호자가 동승하지 않은 어린이통학버스 운전자의 의무) 어린이의 승차 또는 하차를 도와주는 보호자를 태우지 아니한 어린이통학버스를 운전하는 사람은 어린이가 승차 또는 하차하는 때에 자동차에서 내려서 어린이나 유아가 안전하게 승·하차하는 것을 확인하여야 한다.

- 어린이통학버스에 어린이나 유아가 탑승한 경우 어린이통학버스 운전자는 승차한 어린이나 유아 모두가 좌석 안전띠를 매도록 한 후 출발하도록 하고, 위반 시 운전자에 대한 처벌규정을 신설함(제53조제2항, 제160조)
- 어린이통학버스에 어린이나 유아를 태울 때 보호자를 함께 탑승하고 운행하도록 의무화하고, 동승한 보호자의 안전 확인 의무를 신설함(제53조제3항)

〈표 4〉 신·구조문 대비표

개정 전	개정 후
제53조(어린이통학버스 운전자 및 운영자의 의무) ① (생략)	제53조(어린이통학버스 운전자 및 운영자 등의 의무) ① (현행과 같음)
② 어린이통학버스를 운전하는 사람은 어린이나 유아가 어린이통학버스를 탈 때에는 어린이나 유아가 좌석에 앉았는지 확인한 후에 출발하여야 하며, 내릴 때에는 보도나 길가장자리구역 등 자동차로부터 안전한 장소에 도착한 것을 확인한 후에 출발하여야 한다. <단서 신설>	② ----- ----- 제50조제2항에도 불구하고 승차한 모든 어린이나 유아가 좌석안전띠(어린이나 유아의 신체구조에 따라 적절하게 조절될 수 있는 안전띠를 말한다. 이하 이 조 및 제156조제1호, 제160조제2항제4호의2에서 같다)를 매도록 한 ----- 다만, 좌석안전띠 착용과 관련하여 질병 등으로 인하여 좌석안전띠를 매는 것이 곤란하거나 안전행정부령으로 정하는 사유가 있는 경우에는 그러하지 아니하다.
③ 어린이통학버스를 운영하는 자는 어린이통학버스에 어린이나 유아를 태울 때에는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 보호자를 함께 태우고 운행하여야 한다.  1. ~ 5. (생략)	③ 어린이통학버스를 운영하는 자는 어린이통학버스에 어린이나 유아를 태울 때에는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 보호자를 함께 태우고 운행하여야 하며, 동승한 보호자는 어린이나 유아가 승차 또는 하차하는 때에는 자동차에서 내려서 어린이나 유아가 안전하게 승·하차하는 것을 확인하고 운행 중에는 어린이나 유아가 좌석에 앉아 좌석안전띠를 매고 있도록 하는 등 어린이 보호에 필요한 조치를 하여야 한다.  1. ~ 5. (현행과 같음)

- 어린이통학버스 운영자 및 운전자의 안전교육을 강화하기 위해 업무를 시작하기 전에 받아야 하는 신규 안전교육과 업무 시작 후 매 2년 마다 받아야 하는 정기 안전교육으로 구분하여 각각을 이수하도록 함
- 교육 미이수 운영자 및 운전자, 교육 미이수자에게 운전하도록 한 운영자에 대한 처벌규정을 신설하며, 교육 미이수 관련 과태료 부과권한을 시장등 및 교육감에게 부여함(53조의3제2·3·4항 신설, 제160조, 제161조)

〈표 5〉 신·구조문 대비표

개정 전	개정 후
제53조의3(어린이통학버스 및 어린이통학용자동차 운영자 등에 대한 안전교육) ① 어린이통학버스 및 어린이통학용자동차(이하 “어린이통학버스등”이라 한다)를 운영하는 사람과 운전하는 사람은 어린이통학버스등에 관한 안전교육을 받아야 한다.	제53조의3(어린이통학버스 운영자 등에 대한 안전교육) ① 어린이통학버스를 운영하는 사람과 운전하는 사람은 어린이통학버스의 안전운행 등에 관한 교육(이하 “어린이통학버스 안전교육”이라 한다)을 받아야 한다.
<신 설>	② 어린이통학버스 안전교육은 다음 각 호의 구분에 따라 실시한다. 1. 신규 안전교육 : 어린이통학버스를 운영하려는 사람과 운전하려는 사람을 대상으로 그 운영 또는 운전을 하기 전에 실시하는 교육 2. 정기 안전교육 : 어린이통학버스를 계속하여 운영하는 사람과 운전하는 사람을 대상으로 2년마다 정기적으로 실시하는 교육
<신 설>	③ 어린이통학버스를 운영하는 사람은 어린이통학버스 안전교육을 받지 아니한 사람에게 어린이통학버스를 운전하게 하여서는 아니 된다.
② 제1항에 따른 어린이통학버스등에 관한 안전교육의 방법·절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	④ 그 밖에 어린이통학버스 ----- -----.

- 어린이통학버스를 운영하는 시설에서 어린이통학버스 의무규정을 위반하거나, 이러한 의무규정 위반으로 어린이가 사상(死傷)하는 사고가 발생한 때에는 경찰서장이 어린이 교육시설을 감독하는 주무기관의 장에게 그 정보를 제공할 수 있도록 함(제53조의4 신설)

〈표 6〉 신·구조문 대비표

개정 전	개정 후
<신 설>	제53조의4(어린이통학버스의 위반정보 등 제공) ① 경찰서장은 어린이통학버스를 운영하는 사람이나 운전하는 사람이 제53조 또는 제53조의2를 위반하거나 제53조 또는 제53조의2를 위반하여 어린이를 사상(死傷)하는 사고를 유발한 때에는 어린이 교육시설을 감독하는 주무기관의 장에게 그 정보를 제공할 수 있다. ② 제1항에 따른 정보 제공의 구체적 기준·방법 및 절차 등 필요한 사항은 안전행정부령으로 정한다.

### 3) 관련 법률 개정에 대한 (사)전국학원연합회의 의견<sup>10)</sup>

□ 어린이 교통안전 측면에서 학원버스 운영 규제가 강화됨에 따라 학원버스 운영 주체인 (사)전국학원연합회는 다음과 같은 문제점을 지적하며 지입제 및 전세버스의 양성화, 어린이 통학차량의 동승자 의무화의 완화 등을 주장하고 있음

#### □ 지입차량 관련 문제

- 학원 어린이 통학차량은 ‘학원 설립·운영자 소유의 차량(합법)’과 ‘지입차(불법)’, ‘전세버스(불법)’로 나누어 볼 수 있음
  - 이 중 대다수의 어린이 통학차량은 법적 근거가 없는 지입차량 형태인데, 어린이 통학차량 신고 의무화가 시행될 경우 지입 형태의 차량운행을 할 수 없게 됨
  - 이로 인해 각종 편법운행이 난무하고 지입차량 운전자의 실업률 증가 및 학원에서의 차량 구입·기사 고용 등으로 인한 비용이 증가하여 학원 수강료의 인상이 불가피하게 될 것으로 예상됨

#### □ 전세버스 관련 문제

- 지입차와 더불어 학원의 어린이 통학차량 중 많은 비율을 차지하고 있는 전세버스의 경우, 학교나 어린이집과 달리 학원은 전세버스를 사용할 수 없음
  - 이로 인해 지입차 문제와 마찬가지로 각종 편법운행이 난무하고 전세버스 운전자의 실업률 증가 및 학원에서의 차량 구입·기사 고용 등으로 인한 비용이 증가하여 학원 수강료의 인상이 불가피할 것으로 예상됨

#### □ 어린이 통학차량의 동승자 의무화 문제

- 개정된 「도로교통법」에 따라 어린이 통학차량의 신고 의무화와 더불어 동승자 의무화가 규정됨
  - 이는 영세 학원의 경우 재정적 부담 등으로 차량운행을 포기해야 하거나 비용증가로 인하여 학원 수강료의 인상이 불가피하게 되어 학부모들에게 부담이 가중될 것으로 예상됨

□ 이러한 주장에 대해서는 어린이 안전, 학원버스의 교통 기능 등 다양한 측면에서의 검토가 필요할 것으로 보임

10) 학원버스 운영의 주체인 학원들의 모임인 ‘(사)전국학원총연합회’에서 제시한 『어린이 통학차량 관련법령의 문제점 및 정책 건의』의 주요 내용임