

철도 노선 및 역의 명칭 관리지침

<목 차>

1.역명부기 사용현황 제출

소관부처 및 작성자 인적사항	소관부처	국토교통부	작 성 자	이름	변민준
	담당부서 (과)	철도운영과		직급	5급
	국장	황성규		연락처	044-201-3971
	과장	박지홍		이메일	ex18010075@mail. go.kr

정책책임자 직위 철도국장

성명 황 성 규



< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	역명부기 사용현황 제출		
	2.규제조문	철도 노선 및 역의 명칭 관리지침 제21조 (제5항)		
	3.위임법령	철도사업법 및 철도사업법시행규칙		
	4.유형	신설	5.입법예고	2018.7.20 ~ 8.8
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	역명부기의 공공성 및 부기목적에 부합되도록 운영되는지 사후관리를 위하여 사용현황 확보		
	7.규제내용	수익권자는 당해연도 역명부기 사용연황(역명, 사용기관, 사용기간, 사용료 등)을 익년 1월 10일까지 국토교통부장관에게 제출		
	8.피규제집단 및 이해관계자	- 피규제자 : 한국철도시설공단, 철도공사, 민간투자자 - 피규제자외의 이해관계자 : - - 관련 정부기관 : 한국철도시설공단, 철도공사, 민간투자자		
	9.규제목표	역명부기의 공공성 확보와 더불어, 철도이용자가 철도역 인근 시설을 쉽게 이용할 수 있도록하여, 지역경제 활성화 도모		
규제의 적정성	10.영 향 평 가 여부	기술영향평가	중기영향평가	경쟁영향평가
		해당없음	해당없음	해당없음
기타	11.비용편익 분석 (정성분석)	역명부기 사용현황의 확인을 통한 역명부기 공공성 확보 및 문제점 발굴·개선, 문제발생에 대한 조속한 대응으로 사회적 논란 방지 가능		
	12.일 물 설 정 여부	해당없음		
기타	13.원 칙 허 용 예 외 금 지 규제 방식 적용여부	해당없음		

<조문 대비표>

현 행	개 정 안
<u><신 설></u>	제21조(역명부기 운영) ⑤ 수익권자는 별지 제3호서식에 따라 당해연도 역명부기 사용현황을 작성하여 익 년 1월 10일까지 국토교통부장관에 게 제출하여야 한다.

I. 규제 의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

(1) 추진배경

○ 현황

- 도시내 일상적인 여객 수요를 대량으로 처리하는 광역전철노선 (광역철도 및 광역철도 기능을 수행하는 철도의 노선)의 역명부기(안내방송 포함) 홍보효과가 높아짐에 따라 역사 인근 기관 (시설 등)의 역명부기에 대한 관심이 증가하는 추세

<역명부기 현황(2017.12말 기준)>

관리주체		노선종류	대상역 수	역명부기 역 수
국가	계	광역전철노선	319	62
	철도시설공단 및 철도공사		280	60
	민간투자자		39	2
서울교통공사		도시철도노선	307	30

* 자료출처 : 국토교통부 및 서울교통공사 내부통계 자료

- 현재는 “철도 노선 및 역의 명칭 관리지침”에 따라 행정구역명칭, 공공기관 또는 공공시설명칭, 지역대표명소, 대학 등으로 한정하고 있으며, 특정단체 및 기업 등의 홍보수단으로 사용하지 않는 것을 원칙으로 하고 있으며, 국토교통부 역명심의위원회 심의를 거쳐 표기 가능
- 따라서, 현재는 별도의 역명부기 사용현황을 제출하고 있지 않음

○ 문제점

- 역명부기는 역별로 1~3년 간격으로 수시로 역명부기를 결정하여야 하나, 단순한 사항(공공성, 인접성, 건전성 등) 확보를 위하여 국토교통부가 운영하는 역명심의위원회 의결을 거쳐 역명부기를 사용함에 따라 행정력 낭비 및 조속한 업무처리* 곤란

* 국토교통부 역명심의위원회 개최주기 : 연 2~3회 개최

- 역명(지역 안내)과 역명부기(역 인근 시설 인식도를 향상시켜 철도이용자의 이용 편의 증대) 목적이 상이하나, 역명부기를 역명 제개정 절차에 따라 표기하도록 하고 있어 민원유발 소지

* 국토부관리 역명부기 현황 : 62개소(대학 40, 병원7, 다중이용시설 15)

(2) 정부개입의 필요성

- 역명부기 사용기관 선정에 따른 행정력 낭비 방지 및 조속한 업무추진 지원을 위하여 금회 역명부기 제·개정 절차 간소화 제도 개선을 추진함에 따라
 - * 사용기관 선정 : (당초) 국토교통부장관이 운영하는 역명심의위원회 심의
→ (변경) 신청기관 요건을 규정하고 수익권자가 사용기관 선정
- 역명부기 공공성 확보 및 사후관리(문제점발굴 및 해결을 통한 제도개선)를 위한 사용현황 등 기초자료 확보 필요

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 내용 및 선택 근거

○ 규제대안의 내용

현행유지안	대안명	역명부기 사용현황 미제출
	내용	- 수익권자의 역명부기를 사용하고자 하는 경우, 국토교통부의 역명심의위원회 심의를 거쳐 역명부기 사용기관 결정
규제대안1	대안명	역명부기 사용현황 제출
	내용	- 신청기관 요건을 지침으로 규정하고, 수익권자가 요건에 부합되는 신청기관 중 적정한 기관을 사용기관으로 선정하고, 사용현황을 1년에 1회 제출

○ 규제대안의 비교

구분	장점	단점
현행유지안	· 역명부기의 사용현황 확보 가능	· 과다한 행정통제 및 행정력 낭비 · 조속한 업무추진 곤란
규제대안1	· 역명부기의 사용현황 확보 가능 · 수익권자의 자율성 확대 · 조속한 업무추진 가능	-

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	주요 내용	조치결과
수익권자 (한국철도시설공단, 철도공사)	· 역명부기는 단순 홍보명칭이나, 역명제정과 동일한 기준으로 제개정하도록 하고 있	· 역명제개정과 별도로 역명부기 신청기관 요건을 지침에 반영

민간투자자) 공통 * 서면의견수렴 : '18.4.18 * 토론회개최 : '18.4.23	어 모순	
	· 두 개 이상기관 신청시 선정 기준이 없어 업무추진 곤란	· 공모로 신청기관을 모집하도록하고, 수익권자가 세부운영 기준을 마련토록 지침에 반영
	· 역명부기 경합시 최고가 입찰자를 역명부기 사용기관으로 선정 필요	· 사용료 등은 수익권자가 세부운영지침을 마련하도록 지침에 반영
	· 수익권자가 역명부기 사용기관을 선정하고 사용현황을 제출하는 것이 효율적	· 지침에 반영

3. 규제목표

- 역명부기 신청기관 요건을 명확히 규정하여 역명부기 공공성 등을 확보하되, 수익권자가 절차 등에 따라 자율적으로 사용기관을 선정하도록 하여 역명심의위원회 개최에 따른 행정력 낭비를 방지하고, 조속한 업무추진을 지원하되,
- 역명부기 사용현황을 제출받아, 역명부기의 공공성 등 확보와 관련한 문제점 발굴·개선 및 민원발생 시 조속한 대응으로 사회적 논란 최소화

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- 역명부기의 공공성 등 확보와 관련한 문제점 발굴·개선 및 민원발생 시 조속한 대응으로 사회적 논란 최소화를 위한 것으로 최소한의 규제부담으로 규제목적 달성을 도모함

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가			시장유인적 규제설계	국제기준 정합성	일몰설정 여부	원칙허용· 예외금지
기술	경쟁	중기				
해당없음	해당없음	해당없음	해당없음	해당없음	해당없음	해당없음

o 영향평가

- 기술규제영향평가

해당없음

- 경쟁영향평가

해당없음

- 중기영향평가

해당없음

o 기타 고려사항

- 시장유인적 규제설계

해당없음

- 국제 기준 정합성

해당없음

- 일몰설정 여부

역명과 더불어 역명부기의 지역의 대표성 등을 고려할 때 역명부기 표기가 지속되는 한 공공성 확보등을 위하여 사용현황 확인을 통한 지속적인 관리가 필요한 연계적인 특성을 고려할 때 일몰설정은 비합리적임

- 원칙허용·예외금지 규제방식(네거티브 규제)적용 여부

해당없음

3. 해외 및 유사입법사례

o 해외사례

해당없음

o 타법사례

해당없음

Ⅲ. 규제 의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

- 역명부기 사용현황을 제출하는 것으로서 피규제자의 행정적, 재정적 부담이 경미하여 수용가능 하다고 사료 됨

○ 규제 차등화 방안

- 역명부기 수익권자로서의 의무에 해당하는 규제로 수익권자 모두에게 동일하게 적용함이 타당함

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

- 기존 역명부기 결정 최종 주체를 국토해양부에서 수익권자로 간소화 하는 것과 연계한 역명부기 사용현황을 제출로, 행정수요가 완화로 기존의 조직과 인력을 통하여 집행가능 함

○ 재정적 집행가능성

- 정부기관 및 지방자치단체에 추가적으로 집행되는 예산은 없음

Ⅳ. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- “철도 노선 및 역의 명칭 관리지침”개선 계획 수립(“18.2월)
- “철도 노선 및 역의 명칭 관리지침”방안 마련(“18.4.18)
- “철도 노선 및 역의 명칭 관리지침”개정방안 의견수렴(“18.4.18)
- “철도 노선 및 역의 명칭 관리지침”개정방안 토론회 개최(“18.4.23)
- “철도 노선 및 역의 명칭 관리지침”개정방안 메모보고(“18.5.31)
- “철도 노선 및 역의 명칭 관리지침”개정방안 내부결재(“18.6.28)

2. 향후 평가계획

- 정책지표 : 광역전철노선의 역명 부기 공공성 등을 확보하고, 역명 부기 사용기관 선정 투명성 및 조속하고, 효율적인 역명부기 업무추진 체계마련
- 규제 준수율 : 100%
- 사후평가 시점 : 3년
- 평가방법 및 평가지표 : 수익권자로부터 연 1회 역명부기 사용현황(역명, 부기역명, 사용기관, 수용기간, 사용료 등)을 제출받아, 역명부기 건수 및 공공성 등 확인

3. 종합결론

- 도시내 일상적인 여객 수요를 대량으로 처리하는 광역전철노선(광역철도 및 광역철도 기능을 수행하는 철도의 노선)의 역명부기(안내방송 포함) 홍보효과가 높아짐에 따라 역사 인근 기관(시설 등)의 역명부기에 대한 관심이 증가하는 추세
 - 현재 “철도 노선 및 역의 명칭 관리지침”에 따라 행정구역명칭, 공공기관 또는 공공시설명칭, 지역대표명소, 대학 등으로 한정하고 있으며, 특정단체 및 기업 등의 홍보수단으로 사용하지 않는 것을 원칙으로 하고 있으며, 국토교통부 역명심의위원회 심의를 거쳐 표기 가능
- 역명부기는 역별로 1~3년 간격으로 수시로 역명부기를 결정하여야 하나, 단순한 사항(공공성, 인접성, 건전성 등) 확보를 위하여 국토교통부가 운영하는 역명심의위원회 의결을 거쳐 역명부기를 사용함에 따라 행정력 낭비 및 조속한 업무처리* 곤란
 - * 국토교통부 역명심의위원회 개최 주기 : 연 2~3회 내외
- 철도시설은 공공시설이고, 역명부기는 지역을 대표하는 시설의 명칭으로 이용되고 있어 공공성, 인접성, 건전성 등 확보하되,
- 수익권자로부터 연 1회 역명부기 사용현황(역명, 부기역명, 사용기관, 수용기간, 사용료 등)을 제출받아, 역명부기 건수 및 공공성 등 확인으로 규제를 통한 사회적 편익향상 필요

별첨

비용편익분석 상세내역

가. 대안별 분석 비교표

가격기준연도	현재가치 기준연도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
2018	2018	10	5.5	백만원, 현재가치
규제대안1 :				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접	5.5		5.5
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계		5.5		5.5
기업순비용		5.5	연간균등순비용	0.69

나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안 1 : 역명부기 사용현황 제출>

① 피규제 기업·소상공인 :

☐ 직접비용 :

업무제목	역명부기 사용현황 제출
설명	

세분류	광역전철노선 수익권자
활동제목	역명부기 사용현황 제출
비용항목	행정부담
비용	5,502,951
활동비용 특성	반복적/연간균등

☐ 직접편익 :

(정량)제목	역명부기 사용현황 제출
금액	0
근거설명	사용현황을 제출하는 것으로 직접편익 비용없음

☐ 간접비용 :

(정량)제목	역명부기 사용현황 제출
금액	0
근거설명	역명부기 사용현황 통계자료를 제출하는 것으로 간접비용 없음

(정성)제목	역명부기 사용현황 제출
분석	해당 없음
근거설명	역명부기 사용현황 통계자료를 제출하는 것으로 간접비용 없음

☐ 간접편익 :

(정량)제목	역명부기 사용현황 제출
금액	0

근거설명	역명부기 사용현황 통계자료를 제출하는 것으로 간접편익 없음
(정성)제목	역명부기 사용현황 제출
분석	역명부기는 역명과 함께 지역을 대표하는 명칭으로 지역주민들의 관심이 높음 역명부기의 공공성 등과 관련한 제도개선 및 문제발생시 조속한 대응 및 해결을 통한 사회적 논란 및 비용발생 억제 가능
근거설명	역명부기와 관련한 민원은 지역민 전체와 관련된 사항으로 민원 발생시 과다한 사회적 비용 발생