

## 직무역량면접

### 1) 개인발표 면접과제

#### <응시자 유의사항>

- 당신에게는 지금부터 3페이지 가량의 자료가 주어집니다. 주어진 자료를 토대로 발표할 보고서를 정해진 시간 내에 1장 작성하셔야 합니다. 답안을 작성한 뒤 문제지는 감독관의 지시에 의해 반납하게 됩니다. 개인 발표는 8분 이내로 진행되며 발표가 끝나면 면접관의 지시에 의해 질의·응답을 진행하게 됩니다. 이러한 과정의 총 소요 시간은 약 15분입니다.
- 작성한 답안 원본은 본인이 소지하고 발표와 질의·응답 시 활용하게 됩니다. 답안 사본은 면접위원에게 제출합니다.
- 작성을 할 때 개인이 소지한 자료를 참고할 수 없습니다.
- 작성 후 별도의 면접장에 입실하여 면접위원의 질의에 답변하여 주십시오.

#### 1. 배경 상황

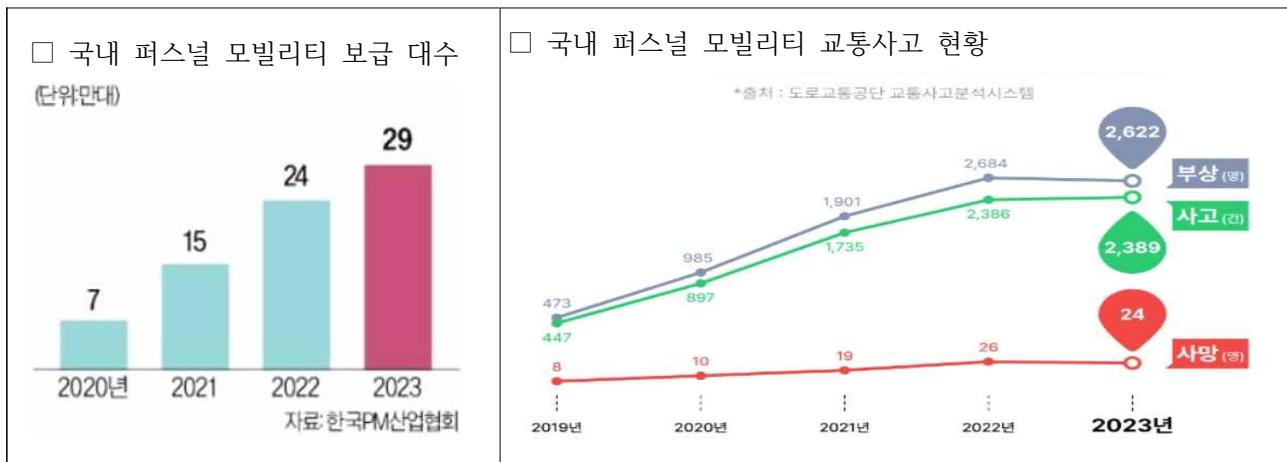
- 최근 퍼스널 모빌리티(PM)\* 서비스가 많아지고 이용자 수가 증가하면서, 관련 안전사고가 증가하고 사회적 우려가 커지고 있습니다.
- 당신은 국토교통부 사무관으로서 퍼스널 모빌리티와 관련된 업무 전반을 담당하고 있습니다.

\* 퍼스널 모빌리티: 전동킥보드, 전기자전거, 전동휠 등 전기를 동력으로 하는 1~2인용 개인형 이동 수단으로, 개인형 이동장치라고도 부름.

#### 2. 문제

- 퍼스널 모빌리티 관리 정책의 문제점을 분석하고, 해결 방안을 마련하시오.

### <자료 1> 퍼스널 모빌리티 현황



#### □ 퍼스널 모빌리티 시장 규모

글로벌 퍼스널 모빌리티 시장 규모는 2020년 115억 달러(약 13조) 수준에서 2028년까지 연평균 약 5.8% 성장이 예상된다.

국내 퍼스널 모빌리티 시장의 경우 더 가파른 성장세를 보이고 있다. 2020년 10월 기준, 퍼스널 모빌리티 이용자는 180만 명으로 1년 전에 비해 314%가량 급증하였다. 한국교통연구원은 국내 PM 시장이 연평균 20% 이상의 고속 성장을 통해 2022년에는 약 6,000억 원 규모의 시장이 형성될 것으로 예상하고 있다.

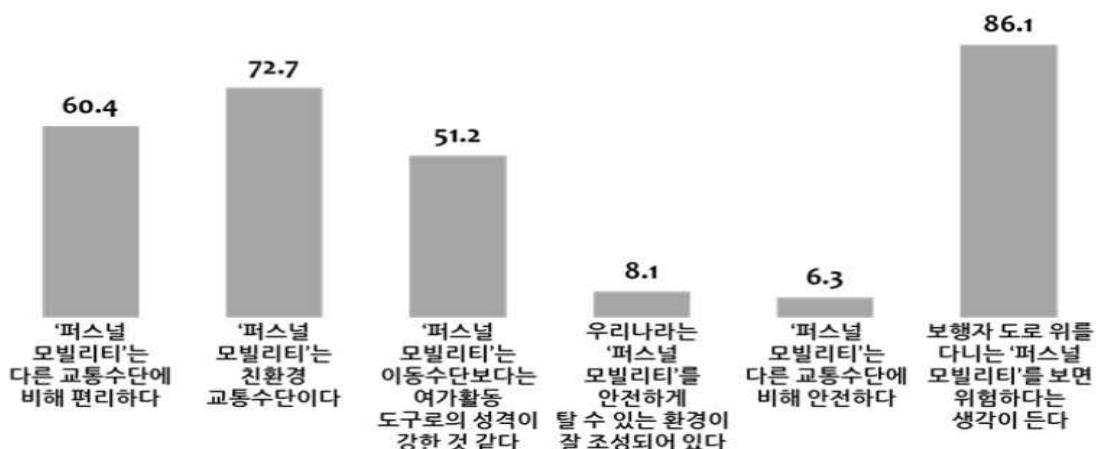
#### □ 퍼스널 모빌리티 교통사고 양상

2022년 한국도로교통공단 조사 결과, 퍼스널 모빌리티의 교통사고 100건당 사망자 수를 의미하는 치사율은 5.6%로 전체 교통사고 치사율 1.3%보다 4.3배 높다.

퍼스널 모빌리티 사고 유형별로는 차대 사람 사고가 차지하는 비율이 46%를 차지했다. 전체 차종을 기준으로 했을 때의 18.7%보다 2.5배 높은 수준이다. 퍼스널 모빌리티 운전자가 통행 방법을 위반한 채 보도로 통행하는 경우가 많기 때문에 다른 차종에 비해 차대 사람 사고 비율이 높은 것으로 풀이된다.

반면 퍼스널 모빌리티 사고 사망자의 경우 공작물 충돌이나 전도, 도로 이탈 등 단독사고로 발생한 사망자 비율이 62.5%로 매우 높게 나타났다.

#### □ 퍼스널 모빌리티 인식 조사(트렌드모니터, 2020)



## <자료 2> 문제점

○ 현행법은 전동킥보드 등 개인형 이동장치를 운전하기 위해서는 제2종 원동기장치자전거면허 이상의 면허를 보유하도록 의무화하고 있지만, 상당수 국내 공유킥보드 운영 업체들은 면허 의무 확인 없이 킥보드를 대여해주고 있는 실정이다. 특히 제2종 원동기장치자전거 면허 취득 가능 연령인 만 16세가 되지 않은 청소년들도 대부분 업체에서 전동킥보드를 대여할 수 있다.

공유킥보드 운영 업체는 원동기장치자전거면허 이상을 요구하는 현행 규정이 현실과 맞지 않다는 입장이다. 도로교통법에서 규정한 제2종 원동기장치자전거면허는 125cc 이하의 원동기, 즉 통상 오토바이를 운전하기 위한 면허다. 한국PM산업협회 박00 사무국장은 원동기장치자전거면허가 전동킥보드와는 "맞지 않는 면허"라고 말한다. 예를 들어, 자동차나 오토바이는 좌회전 신호에서 좌회전을 하는데, 개인형 이동장치는 자전거와 마찬가지로 좌회전 신호를 받을 수가 없다. 박 사무국장은 "원동기장치자전거면허를 따더라도 개인형 이동 장치를 어떻게 운행해야 되는지에 대한 지식은 없다"며, 전동킥보드를 포함한 퍼스널 모빌리티 총괄 규정을 도로교통법 내 별도로 마련해야 한다고 주장한다. 또한 자동차와 보행자만을 위한 도로로 구성된 상황에서 PM의 보행자 도로 운행 금지 등의 규제보다는 전용도로 설치 등 인프라 구축도 필요하다는 지적도 이어졌다.

○ 공유 킥보드는 대여와 반납 장소가 지정돼 있지 않고, 일부 사용자는 제대로 주차도 하지 않는 탓에 통행 불편이나 안전 문제 등 각종 민원이 끊이지 않고 있다.

전동킥보드와 같은 개인형 이동장치의 주정차 금지 구역은 도로교통법 제32조에 명시돼 있다. 해당 법령에 의하면 주로 통행에 방해가 되거나 안전 문제가 우려되는 장소에서의 주정차를 제한하고 있다. 사람이 다니는 인도, 안전지대, 버스여객 자동차 정류지의 10m 이내, 교차로의 가장자리나 도로의 모퉁이로부터 5m 이내 등이다. 주정차 금지 구역을 설정한 것 외에는 관련 법이나 제도가 마련되어 있지 않아, 지자체는 자체적으로 조례를 제정하거나 사후 견인조치를 취하는 수밖에 없다. 문제는 견인에 많은 비용이 들어간다는 것이다. 킥보드 한 대를 견인하는 데 드는 비용은 4만원으로, 지난해 서울시는 견인 비용으로만 35억5100만원을 사용했다. 2021년 7월부터 5년간 들인 비용은 100억원을 넘는다.

○ 현재 PM에 대해 부정적인 시선을 가진 이들 대부분은 PM의 상업적·친환경 가치에 대해서는 이견이 없지만, 이용객의 수준 낮은 안전 의식을 문제점으로 지목하고 있다. 일부 이용객들의 부적절한 보도 주행 및 점유(주차)로 인한 보행자와의 갈등이 유발되고, 이에 따른 안전사고 또한 증가하고 있기 때문이다.

게다가 국내에는 PM 관련 안전 교육이 전무해 국민 인식을 더 악화시키는 실정이다. 한국소비자원이 지난해 실시한 '전기자전거 공유서비스 안전실태조사'에 따르면, 500명 중 213명(42.6%)이 전기자전거 주차 시 통행에 방해를 줄 수 있는 버스정류장이나 지하철역 근처를 적절한 주·정차 장소로 잘못 인식하고 있는 것으로 나타났다. 현재 정부 차원에서 의무 혹은 정기적으로 행하는 안전 교육은 없으며, 지자체와 PM업체가 자체적으로 안전 교육 캠페인을 제공할 뿐이다.

### <자료 3> 정책사례

#### ○ 해외 사례

공유 전동킥보드 시장이 활성화된 유럽은 안전과 법규와 관련된 논의가 일찌감치 진행됐다. 주행과 관련한 법규도 정비됐다. 프랑스의 경우, 개인형 이동장치 한 대당 한 명의 주행자만 허용하고, 주행 중 휴대전화 사용과 착용은 금지된다. 지정 지역 외 인도 주행·주차는 금지된다. 인도 주행이 적발될 경우 벌금은 135유로(약 19만원)다. 주행 속도가 25km/h를 초과하는 경우 벌금은 1500유로(약 210만원)에 달한다. 파리에서도 인도 주행과 주차를 금지하고 있다.

미국 조지아주 애틀랜타시는 지난해 8월부터 밤 9시부터 새벽 4시까지 전동킥보드 운행을 금지했다. 시카고는 밤 10시부터 새벽 5시까지 운행이 금지된다.

독일은 속도에 따라 3가지로 분류해 보험에 가입하도록 하고 있다. 최고 속도 6~20km는 자율가입, 21~50km는 제3자 배상책임 의무 가입이다. 전기 보조 자전거 등을 이용하기 위해서는 만 15세 이상이어야 하며, 이론시험을 따로 시행하는 방식으로 취득하는 면허가 필요하다.

#### ○ 지자체 및 민간기업 사례

PM 업체와 지자체들이 손을 맞잡고 주차관리에 팔을 걷어붙였다. 기도는 주차시설 마련에 20억원(도비 50%, 시·군비 50%)을 투입한 바 있고, 청주시는 대학가를 중심으로 전용 주차구역 50여곳을 만들었다. 광주는 시니어세대 인력을 PM 이동·재배치 등 안전조치 요원으로 발탁했고, 김해는 시민을 대상으로 PM 교통안전 자원봉사 프로그램을 운영하는 등 각 지자체별로 지역 자원을 적극 활용하고 있다.

PM 주차 공간 확보에 앞장서는 기업으로는 LG전자의 사내벤처 '커런트닷'이 있다. 커런트닷은 누구나 PM 스테이션에 PM을 주차하면 포인트 형식으로 인센티브를 지급하는 서비스 '플러스팟'을 운영하고 있다. 공유킥보드를 이용하지 않은 사람도 길에 버려진 킥보드를 거치대로 옮기면 포인트를 받을 수 있다는 설명이다. 적립된 포인트는 카페·편의점 등에서 이용 가능한 모바일 쿠폰으로 교환된다. 세종시는 이를 지역화폐로 전환해 사용할 수 있도록 할 계획이다. 보행자도 직접 킥보드를 거치대에 주차시킬 수 있는 만큼 무분별하게 주차된 킥보드를 정리하는 효과가 클 것이란 전망이다.

#### ○ 전문가 인터뷰

안전과 편의를 모두 잡기 위해 현실에 적용 가능한 규제를 만드는 것이 필요하다. 우선 안전사고를 줄이는 데 집중해야 한다. 현재 법규상 주행 속도는 시속 25km 미만인데, 이를 15km까지 제한해야 한다고 본다. 일본은 보도에서 시속 6km로 제한하고 있고, 시속 7~15km까지는 자전거 도로와 차도에서 주행하게 돼있다.

이밖에도 18세 미만 청소년 운전자들을 대상으로 의무 안전교육과 면허 제도를 구축해야 한다. 전동킥보드 전용 온라인 시험, 교육 등 다양한 방법을 활용하고 있는 싱가포르 사례를 참고해 'PM전용 면허 제도' 구축을 도와야 한다. 다만 PM 면허 도입 시에는 접근성을 고려해야 한다. 현재 면허시험장이 전국에 27개밖에 없어 지방 거주자들에게는 부담이 크다. PM은 복잡한 조작이 필요하지 않으므로 실기시험보다는 이론 중심의 온라인 교육으로 주행 규칙과 안전수칙을 학습하는 것이 현실적이고 효과적이다.

## 2) 경험·상황 면접과제

「문제」 당신은 A부처에서 우주 발사체 개발 업무를 담당하는 사무관이다. 그동안 우주 발사체 개발은 정부와 연구기관 등 공공부문을 중심으로 진행되어 왔다. 정부는 우주기술 혁신과 산업 육성을 위해 우주 발사체 개발이 민간 주도로 이루어지도록 전환하려 한다. 국내 우주산업 관련 기업들 역시 글로벌 경쟁력 확보와 비용 효율화를 위해 민간 주도의 발사체 개발을 찬성하고 있다. 하지만, 학계와 일부 시민단체에서는 기술 유출 발생 시 국가 안보에 큰 악영향을 끼칠 수 있고, 민간 주도의 개발이 가능할 만큼 국내 우주산업 생태계가 구축되지 않았음을 근거로 이를 반대하고 있다. 또한 A부처의 산하기관인 B연구소는 발사체 개발의 주도권이 민간에 넘어갈 경우 연구 인력의 대규모 구조조정 발생을 우려하고 있다. 이러한 상황에서 당신은 어떻게 하겠는가?

## 공직가치 · 인성면접

「문제 1」 조직이나 집단에서 그동안 조직 내에서 아무도 하지 않았던 일을 해 본 경험에 대해 다음의 사항을 포함하여 기술하시오

- 해당 업무를 추진하게 된 계기
- 해당 업무를 추진한 과정 및 결과

「문제 2」 당신은 A부처에서 SNS<sup>\*</sup> 규제정책 업무를 하는 사무관이다. 최근 SNS의 사회적 영향력이 커짐에 따라 청소년이 SNS로 인해 직·간접적 피해를 입는 사례가 증가하고 있다. 이에 학부모 단체를 중심으로 만 18세 미만 청소년의 SNS 이용을 금지해야 한다는 주장이 제기되고 있다.

SNS 이용 금지에 찬성하는 측은 청소년들이 SNS에 지나치게 의존하거나 SNS를 이용한 범죄에 노출되는 일이 증가하고 있다는 설문 조사 결과와, 미국·호주 등의 선진국이 청소년의 SNS를 금지하고 있다는 근거를 들고 있다. SNS 이용 금지에 반대하는 측은 청소년에게도 SNS의 순기능이 분명히 존재하고, 중·고등학생의 SNS 이용률이 80% 이상이기에 지나친 표현의 자유 침해라는 근거를 들고 있다. 특히 SNS 산업계에서는 유해 컨텐츠를 사전 차단하는 등 산업계의 자체 노력으로 관련 문제를 해결할 수 있다고 주장하지만, 학부모 단체는 이를 불신하고 있다. 이러한 상황에서 당신은 어떻게 하겠는가?

\* SNS(Social Networking Service): 온라인을 통해 정보 공유, 인맥 관리, 자기 표현 활동을 하며 다른 사람과의 관계를 관리하는 서비스

「문제 3」 당신은 B부처 사무관이다. 당신은 부처 내 핵심 사업에 관한 내부 보고서를 작성하고 있다. 보고서를 작성하던 중 해당 사업에 대해 빠른 논의를 하라는 대통령의 지시가 있었고, 이에 보고서 마감 기한이 당신의 예상보다 앞당겨지게 되었다. 보고서 완성을 제때 하지 못할 위험이 높은 상황에서, 당신의 상사는 빠른 완성을 위해 보고서 작성 시 생성형 AI(인공지능)<sup>\*</sup>를 사용할 것을 적극적으로 종용하고 있다.

생성형 AI를 사용할 경우 자료 검색과 보고서 작성이 수월해지며, 마감 기한에 맞추어 보고서를 완성할 수 있다. 하지만 해당 사업은 보안 등급이 높은 사업으로 생성형 AI 사용 시 자료 유출 위험이 있으며, 현재 A부처 내 매뉴얼에서도 내부 보고서 작성 시 생성형 AI의 사용을 금지하고 있다. 이에 대해 당신은 어떻게 하겠는가?

\* 생성형 AI: 기존 데이터를 학습해 새로운 텍스트, 이미지, 음악 등의 콘텐츠를 만드는 인공지능으로, 이용자의 요구에 따라 능동적으로 데이터를 생산할 수 있는 인공지능