

의안번호	2218827
의 퇴 인	이연희의원
회 답 일	2026. 7. 15.
추계번호	26B2550

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안

【비용추계서 미첨부 사유서】



국회예산정책처
National Assembly Budget Office

I. 재정수반요인

연번	조·항(조제목)	주요내용	비고
1	안 제3조(여객자동차운송사업의 종류)	여객자동차운송사업의 종류는 다음 각 호와 같다.(제1항) 3. 수요응답형 여객자동차운송사업: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우로서 운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업 가. 「농업·농촌 및 식품산업 기본법」 제3조제5호에 따른 농촌과 「수산업·어촌 발전 기본법」 제3조제6호에 따른 어촌(이하“농·어촌”이라 한다) 내에서 운행하거나 <u>농·어촌과 농·어촌과 인접한 지역(「지방자치법」 제3조에 따른 동 지역을 포함한다) 간 교통편의 제고를 위하여 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하“시·도지사”라 한다)가 필요하다고 인정하는 경우</u> <u><신 설> 다. 기존 대중교통체계의 개편을 추진하면서 기존 노선 여객자동차운송사업의 일부를 수요응답형 여객자동차운송사업으로 대체하는 등 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우</u>	의무·재량 규정
2	안 제50조의2(수요응답형 여객자동차운송사업 정보체계의 구축·운영) 신설	국토교통부장관은 수요응답형 여객자동차운송사업의 효율적인 운영을 지원하기 위하여 차량 호출, 배차, 운임·요금의 결제 및 운행 관리 등을 위한 수요응답형 여객자동차운송사업 정보체계를 구축·운영할 수 있다.(제1항) 국토교통부장관은 수요응답형 여객자동차운송사업 정보체계 구축·운영 업무를 대통령령으로 정하는 바에 따라 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단 또는 교통 분야의 전문성을 보유한 기관에 위탁할 수 있다.(제2항)	재량규정

Ⅱ. 미첨부 근거 규정 및 상세 사유

1. 근거 규정

연번	조·항(조제목)	미첨부 근거 규정
1	안 제3조(여객자동차운송사업의 종류)	•제3호: 의안의 내용이 선언적·권고적인 형식으로 규정되는 등 기술적으로 추계가 어려운 경우
2	안 제50조의2(수요응답형 여객자동차운송사업 정보체계의 구축·운영) 신설	•제3호: 의안의 내용이 선언적·권고적인 형식으로 규정되는 등 기술적으로 추계가 어려운 경우

2. 상세 사유

□ 수요응답형 여객자동차운송사업의 요건 추가(안 제3조)

- 현행법¹⁾은 수요응답형 여객자동차운송사업을 ‘일정한 요건*에 해당하는 경우로서 운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업’으로 규정하고 있으며, 2025년 기준 총 13개 광역 지방자치단체에서 수요응답형 여객자동차운송사업을 실시하고 있음

* 수요응답형 여객자동차운송사업의 요건

- － 농촌 및 어촌을 기점으로 기점·종점으로 하는 경우
- － 신도시, 심야시간대 등 대중교통수단이 부족하여 교통불편이 발생하는 경우로서 대통령령으로 정하는 경우
- － 다른 법률에 따라 수요응답형 여객자동차운송사업 면허의 규제특례를 받아 운행 등 실증과정을 거친 지역에서 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우

1) 제3조(여객자동차운송사업의 종류) ① 여객자동차운송사업의 종류는 다음 각 호와 같다.

3. 수요응답형 여객자동차운송사업: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우로서 운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업
가. 「농업·농촌 및 식품산업 기본법」 제3조제5호에 따른 농촌과 「수산업·어촌 발전 기본법」 제3조제6호에 따른 어촌을 기점 또는 종점으로 하는 경우
나. 신도시, 심야시간대 등 대중교통수단이 부족하여 교통불편이 발생하는 경우로서 대통령령으로 정하는 경우
다. 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」 이나 그 밖에 다른 법률에 따라 수요응답형 여객자동차운송사업 면허의 규제특례를 받아 운행 등 실증과정을 거친 지역에서 특별시장·통합특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)가 필요하다고 인정하는 경우

[표 1] 수요응답형 여객자동차운송사업 실시 현황: 2025년 기준

(단위: 백만원)

지자체명	운행지역	사업명	국고 지원(2025년) ¹⁾
부산	기장군	타바라 기장	—
대구	동구, 북구	대구DRT	—
인천	서구	I-MOD	—
세종	신도시, 읍면	이응버스, 두루타	5,089
경기	고양시, 연천군 등 20개	똑버스, 타바용	—
강원	원주시	부름버스	275
충북	음성군, 진천군 등 5개	청주콜버스, 셔클버스 등	—
충남	보령시, 서산시 등 6개	불러보령, 행복버스 등	1,535
전북	전주시 등 10개	행복콜버스, 바로온 등	4,383
전남	나주시, 영암군	나주콜버스, 콜버스	530
경북	경주시, 울진군 등 6개	희망버스, 행복버스 등	—
경남	창원시, 함안군 등 8개	누비다버스, 아리랑버스 등	1,194
제주	제주시, 서귀포시	읍서비스	—

주: 1) 국가는 수요응답형 여객자동차운송사업이 지역균형발전특별회계의 도시형교통모델, 농촌형교통모델에 해당될 경우에 한하여 재정 지원을 하고 있으며, 해당 지방자치단체에서는 조례 및 협약 등에 따라 운행손실 등에 대한 재정 지원을 실시하고 있음

자료: 국토교통부

- 개정안은 수요응답형 여객자동차운송사업의 요건에 ‘농·어촌과 농·어촌 인접지역 간 교통편의 제고를 위해 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우, 기존 대중교통체계의 개편을 추진하면서 기존 노선 여객자동차운송사업의 일부를 수요응답형 여객자동차운송사업으로 대체하는 등 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우’를 추가하려는 것으로, 개정안에 따라 수요응답형 여객자동차운송사업이 확대될 경우, 해당 사업의 운영 등에 대한 국가 및 지방자치단체의 재정 지원이 증가할 수 있음

- 다만, 향후 농·어촌과 농·어촌 인접지역 간 교통편의 제고를 위해 수요응답형 여객자동차운송사업을 실시하는 지역, 기존 대중교통체계의 개편을 추진하면서 기존 노선 여객자동차운송사업의 일부를 수요응답형 여객자동차운송사업으로 대체하는 지역 등에 대한 계획이 수립되지 않았으므로, 현 시점에서는 개정안에 따라 신규 실시되는 수요응답형 여객자동차운송사업의 운영 비용 및 운영 수입, 국가 및 지방자치단체의 재정 지원 기준·규모 등을 합리적으로 예측하는 데 한계가 있음

□ 수요응답형 여객자동차운송사업 정보체계의 구축·운영(안 제50조의2)

- 개정안은 국토교통부장관이 수요응답형 여객자동차운송사업의 효율적인 운영을 지원하기 위하여 차량 호출, 배차, 운임·요금의 결제 및 운행 관리 등을 위한 수요응답형 여객자동차운송사업 정보체계를 구축·운영할 수 있도록 하고 있음
- 국토교통부 및 한국교통안전공단에 따르면 현재 수요응답형 여객자동차운송사업만을 위한 정보체계는 구축되어 있지 않으나, 한국교통안전공단에서 운용 중인 ‘수요응답형 대중교통 시스템(TS-DRT 시스템)’을 일부 수요응답형 여객자동차운송사업을 운용 중인 지방자치단체(군산시 등)가 이용 중인 것으로 파악²⁾됨
 - － 한국교통안전공단의 수요응답형 대중교통 시스템은 수요응답형 여객자동차운송사업 뿐만 아니라 공공형 택시, 바우처 택시 등 대중교통 취약지역을 대상으로 운영 중인 다양한 수요응답형 교통서비스의 데이터 기반 관리를 지원하고 있음

※ [참고자료 2] 한국교통안전공단의 수요응답형 대중교통 시스템 개요

- 개정안에 따른 재정소요를 추계하기 위해서는 한국교통안전공단 수요응답형 대중교통 시스템의 활용 여부, 수요응답형 여객자동차운송사업 정보체계의 구축 방식 및 기능 등에 대한 정보가 필요하나, 국토교통부는 현재 수요

2) 다만, 한국교통안전공단에 따르면 현재 TS-DRT 시스템을 이용 중인 지방자치단체 현황은 파악할 수 있으나, 해당 지방자치단체가 수요응답형 여객자동차운송사업을 운용 중인지 다른 공공형 교통체계(공공형 택시 등)를 운용 중인지에 대해서는 모두 파악하기 어렵다는 의견임

응답형 여객자동차운송사업 정보체계 구축 등을 위한 관련 연구용역을 수행 중에 있는 등 현 시점에서는 관련 계획이 확정되지 않아 수요응답형 여객자동차운송사업 정보체계 구축 및 운용에 따른 추가재정소요를 합리적으로 추계하는 데 한계가 있음

- 국토교통부는 현재 전국단위 수요응답형교통(DRT)의 공공플랫폼 구축·운영을 위한 사전기획 연구용역('26. 4. ~ 11.)을 실시 중에 있으며, 한국교통안전공단의 수요응답형 대중교통 시스템을 고도화하는 작업을 추진 중('26. 5. ~)에 있음
- 국토교통부는 시스템 구축 예산절감을 위해 한국교통안전공단의 수요응답형 대중교통 시스템을 활용 및 고도화하여 공공플랫폼 구축을 추진할 계획으로, 지방자치단체 운영비 부담 경감을 위해 운영비 예산 일부를 국비로 지원³⁾하는 방안 등을 계획 중이라는 의견임

[표 2] 국토교통부의 수요응답형 교통(DRT)의 공공플랫폼 구축·운영 연구용역 주요내용

○ 용역명: 수요응답형교통(DRT) 공공플랫폼 구축을 위한 기획 연구 용역
○ 용역 수행기관: 한국교통연구원
○ 용역 수행기간: 2026. 4. ~ 11.
○ 용역 주요내용
- 공공플랫폼 구축방향
- 공공플랫폼 세부 구축내용 설계
- DRT 플랫폼별 현황 비교 분석

자료: 국토교통부

3) 국토교통부는 연간 운영차량이 150대에서 400대 수준으로 점진적으로 증가한다는 가정하에 시스템 운영비로 연간 10억원~17억원이 추가로 소요될 것으로 전망하고 있음

Ⅲ. 부대의견

□ 없음

Ⅳ. 작성자

□ 성명

국회예산정책처	분석관	과장
경제비용추계과	최동완	예승우

□ 대표연락처

성명	전화번호	이메일 주소
최동완	02-6788-3746	dongwaniii@nabo.go.kr

[참고자료 1] 수요응답형 교통(DRT) 개요

(국토교통부 제출자료)

□ 추진배경

- 버스 운송손실 지원에 따른 지자체 재정부담 증가로 비수익노선 등 교통체계의 효율성 제고 필요
 - 저출산·고령화, 코로나19 등으로 대중교통 수요 감소에 대응하기에는 버스·택시 등 기존 교통체계는 일부 한계가 발생

□ 주요내용

- 수요응답형 교통(DRT)은 승객의 요구 및 수요에 따라 고정된 노선 없이 자유롭게 운행경로를 설정하는 유연화된 체계
 - 고정된 노선·배차시간에 따라 운행되는 버스와 노선·배차시간이 완전 자유로운 택시의 중간 단계에 해당되는 교통서비스
- 농어촌 지역 및 대중교통 부족지역으로 제한된 서비스 범위를 신도시와 심야시간대 등으로 확대('23.10. 시행, 여객차법 개정)
- 또한, 광역교통 사각지대를 해소하기 위해 대도시권의 둘 이 상의 시·도 간 DRT 운영을 허용('24.7, 여객차법 시행령 개정)

※ 이외 경우에도 규제 샌드박스 제도를 통해 수요응답형 서비스 가능

< 현행 : 획일화된 노선 중심 서비스 >



·특정 노선이 운영되는 생활권 외 이동 수요에 대응 곤란 → 수요자 이동 불편 야기

< 개선 : 수요응답형 서비스 >



·실시간 수요 분석을 통해 이동 수요 맞춤형 서비스 제공 → 대중교통 사각지대 해소

[참고자료 2] 한국교통안전공단의 수요응답형 대중교통 시스템 개요

(한국교통안전공단 제출자료)

- **(목적)** 기존 대중교통(택시·버스)을 활용하는 수요응답형 모빌리티 서비스 제공을 위한 시스템 운영으로 교통 사각지대 해소 기여
- **(방식)** 공공형 택시, 바우처 택시, 수요응답형 여객자동차운송사업 등 대중교통 취약지역을 대상으로 운영 중인 다양한 수요응답형 교통서비스의 데이터 기반 관리 지원
 - **(협약)** 지방정부 중심으로 운영되며, 공단과 협약을 통해 운영
- **(역할)** 지방정부는 택시형 DRT 기사 모집 및 콜센터를 운영하며, 공단은 지방정부 사업 운영지원을 위한 플랫폼 제공
- **(운영현황)** 2025년 말 기준 75개 지방정부 협약 체결, 67개 실이용
 - 택시형 DRT 65개, 버스형 DRT 2개 운영, 연간 총 235만 건 수준
- **(추진경과)** 택시형 DRT 서비스의 원활한 운영을 위해 지자체 활용 편의 중심의 수요응답형 대중교통 시스템(TS-DRT) 구축·운영(2018년~)
- **(운영실적 추세)** 매년 빠른 속도로 실적 증가 중

<연도별 운영 실적 현황(2021년~2025년)>

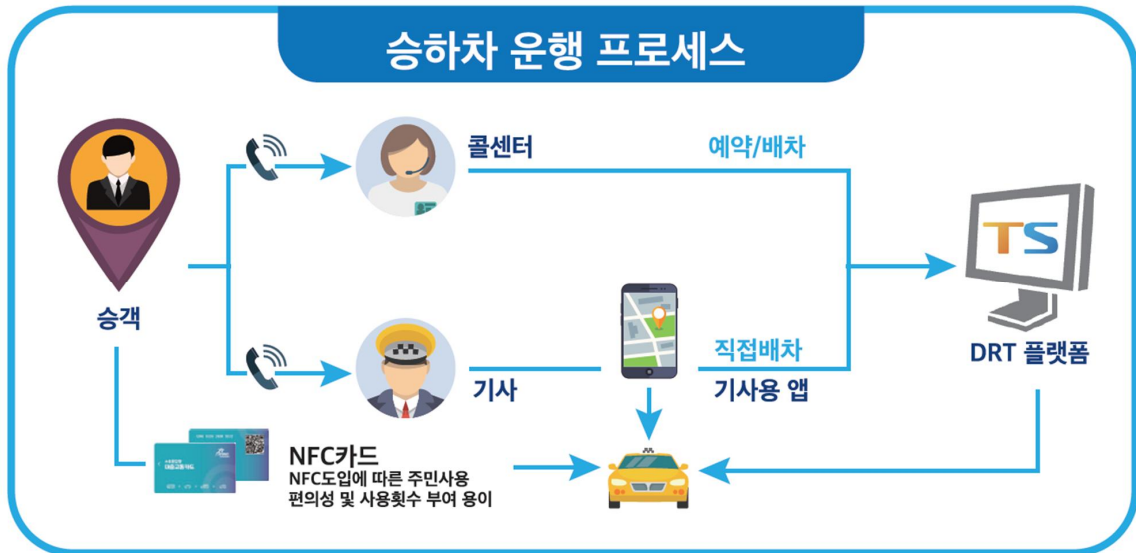
구분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	연평균증가율
운행 건수(건)	965,605	1,378,564	1,776,174	2,156,895	2,351,495	24.9%
협약 지자체(개)	59	70	77	72	75	6.2%

<2025년 말 기준 협약 지자체 현황>

구분		참여 지자체
대구광역시	1개	달성군
대전광역시	1개	대전광역시
울산광역시	1개	울주군
경기도	7개	남양주시, 시흥시, 안산시, 안성시, 포천시, 화성시, 가평군
경상남도	15개	거제시, 김해시, 밀양시, 사천시, 창원시, 거창군, 고성군, 남해군, 산청군, 의령군, 창녕군, 하동군, 함안군, 함양군, 함천군
경상북도	16개	경산시, 경주시, 구미시, 김천시, 문경시, 상주시, 안동시, 영주시, 영천시, 포항시, 고령군, 영양군, 예천군, 의성군, 청도군, 칠곡군
전라남도	8개	나주시*, 순천시, 여수시, 강진군, 무안군*, 진도군, 해남군, 고흥군*
전라북도	11개	김제시*, 남원시*, 전주시, 고창군, 무주군, 부안군, 순창군, 완주군, 임실군, 장수군, 군산시
충청남도	9개	계룡시, 공주시, 당진시, 보령시, 서산시, 부여군, 서천군*, 청양군, 홍성군*
충청북도	6개	제천시, 괴산군, 단양군, 보은군, 증평군, 진천군*
합계		75개

주: *표시 지자체: 협약은 완료하였으나, 시스템 이용 준비 중인 지자체

- (운행) 승객 배차신청(기사통화 또는 콜센터) → 예약배차 → 운행완료
 - (기사) 기사용 앱을 활용하여 운행 시작종료를 체크하고 지방정부 보조금의 정산 증빙(영수증 등 필요시) 자료 업로드
 - (승객) 승·하차시 개별 부여된 NFC카드* 태그(본인확인 및 승·하차 체크)
- * 전국 65개 시스템 사용완료 지자체 중 NFC 태그 지자체는 40개로 61.5% 도입 됨



- (지방정부 지원) 보조금 정산을 위해 플랫폼 활용
 - (프로세스) 운행 증빙자료 수집 → 담당자 확인 → 보조금 지급
 - * (운행 증빙자료) 기사용 앱 수집데이터(위치정보, 승객 탑승 내역), 기사 제출자료(운행영수증 등), 연계자료(필요시 택시정보관리시스템 영업정보)