



제439회국회(정기회)
제1차 국토교통위원회

택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 UD택시 도입 의무화에 따른 전환 비용 지원 〉
■ 김영배의원 대표발의(의안번호 제2217501호)

2026. 9.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 김영배의원 대표발의(의안번호 제2217501호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. UD택시 도입 의무화에 따른 전환 비용 지원(안 제7조제1항제3호의2 신설)	3

□ 김영배의원 대표발의(2217501)

I. 제안경위

가. 제 안 자 : 김영배의원 등 11인

나. 제 안 일 : 2026. 3. 16.

다. 회 부 일 : 2025. 3. 17.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 광역자치단체가 택시운송사업에 사용되는 자동차를 전기
차 등 환경친화적 자동차로 대체하는 사업에 필요한 자금의 전부 또
는 일부를 보조 또는 융자할 수 있도록 하고 있음.

한편, 휠체어 이용이 반드시 필요하여 특별교통수단 이용이 불가피
한 장애인의 경우에는 일반택시 이용이 불가하여 지자체에서 운행 중
인 특수교통수단을 이용해야 하는 실정임.

이에 택시운송사업자가 보유한 전체 택시의 일정 비율을 장애인이
휠체어에 탑승한 상태로 택시를 이용할 수 있는 차량으로 보유하도록
하고, 택시운송사업자가 차량을 구매, 개조, 운행할 경우에는 국가나
지자체가 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있도록 하여 장애인의
이동권을 보장하고자 함(안 제7조제1항제3호의2 신설).

참고사항

이 법률안은 김영배의원이 대표발의한 「교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안」(의안번호 제17502호)의 의결을 전제로 하는 것이므로 같은 법률안이 의결되지 아니하거나 수정의결되는 경우에는 이에 맞추어 조정되어야 할 것임.

Ⅲ. 검토의견

1. UD택시 도입 의무화에 따른 전환 비용 지원(안 제7조제1항제3호의2 신설)

가. 검토의견

개정안은 일반택시운송사업¹⁾을 영위하는 택시운송사업자(이하 “일반택시운송사업자”)가 전체 보유택시의 일정 비율 이상을 휠체어 탑승이 가능한 차량으로 전환하기 위한 차량 구매비, 개조비, 운행비 등을 국가 및 지자체가 지원할 수 있도록 하고, 이 경우 운행비 지원은 휠체어 사용이 필요한 장애인의 탑승비율에 따라 지원할 수 있도록 하려는 것임(안 제7조제1항제3호의2 신설).

현행	개정안
제7조(재정 지원) ① 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도(이하 “시·도”라 한다)는 택시운송사업의 발전을 위하여 택시운송사업자 또는 택시운수종사자단체(제4호의2에 따른 사업을 실시하는 경우로 한정한다)에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대하여 조례로 정하는 바에 따라 필요한 자금의 전부 또는 일부를 보조 또는 융자할 수 있다. 1. ~ 3. (생략) <u><신설></u>	제7조(재정 지원) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- 1. ~ 3. (현행과 같음) <u>3의2. 제2조제1호가목에 따른 일반택시운송사업을 영위하는 택시운</u>

현행	개정안
4. ~ 5. (생략) ② 국가는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자금의 전부 또는 일부를 시·도에 지원할 수 있다. 1. 시·도가 제1항에 따라 택시운송사업자 또는 택시운수종사자단체(이하 “택시운송사업자등”이라 한다)에 보조한 자금. 다만, 제1항제4호에 따른 시설·장비의 운영 사업에 보조한 자금은 제외한다. 2. (생략)	<u>송사업자가 전체 보유택시의 일정 비율 이상을 월채어 탑승이 가능한 차량으로 전환하기 위하여 차량 구매비, 개조비, 운행비 등에 대한 사업. 다만, 운행비의 경우 월채어 사용이 필요한 장애인 탑승 비율에 따라 차등지원할 수 있다.</u> 4. ~ 5. (현행과 같음) ② (현행과 같음) 부칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

1) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “택시운송사업”이란 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제2호에 따른 구역(區域) 여객자동차운송사업 중 다음 각 목의 여객자동차운송사업을 말한다.

가. 일반택시운송사업: 운행계통을 정하지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 사업구역에서 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업

나. 개인택시운송사업: 운행계통을 정하지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 사업구역에서 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차 1대를 사업자가 직접 운전(사업자의 질병 등 국토교통부령으로 정하는 사유가 있는 경우는 제외한다)하여 여객을 운송하는 사업

개정안과 상호 의결을 전제로 함께 발의된 「교통약자의 이동편의 증진법」(김영배의원 대표발의, 의안번호 제2217502호)에서는 일반택시운송사업자가 전체 보유택시 중 일정 비율(대통령령으로 정함) 이상을 휠체어 탑승이 가능한 차량으로 운영하도록 의무화하고 있음.

「교통약자의 이동편의 증진법」(김영배의원 대표발의, 의안번호 제2217502호)
신구조문대비표

현행	개정안
제16조의2(교통약자의 이동 지원) ①·② (생략) <u><신설></u> <u><신설></u> <u><신설></u>	제16조의2(교통약자의 이동 지원) ①·② (현행과 같음) <u>③ 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제1호가목에 따른 일반택시운송사업을 영위하는 택시운송사업자는 전체 보유택시 중 일정 비율 이상을 휠체어 탑승이 가능한 차량으로 운영하여야 한다.</u> ④ (생략) <u>⑤ 제3항에 따른 휠체어 탑승이 가능한 차량의 운영 비율, 제4항에 따른 구매비용의 지원 및 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</u> 부칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

동 법률안은 영국, 일본 등 주요 선진국과 같이 일반인뿐 아니라 휠체어 이용 교통약자도 탑승할 수 있는 범용디자인(Universal Design)의 택시(이하 “UD택시”)를 도입하여²⁾ 휠체어 이용 교통약자의 이동서비스

2) 영국 및 일본 사례 : 참고1. 참조

를 민간차원에서 분담함으로써 교통약자의 이동수단 다양화, 교통약자와 비교통약자 간의 차별 완화, 교통약자의 보편적 이동권 증진 등을 도모하려는 취지임.

이에 개정안은 UD택시 구매비, 개조비, 운행비 등을 국가 및 지자체가 지원할 수 있는 법적 근거를 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 마련하려는 것으로,

UD택시 도입·운영이 의무화됨으로 발생하는 경영 자율성 침해 소지를 최소화하고, 차량 교체 비용, 안전관리 비용, 수익률 저하 등 일반택시 운송사업자에게 가중되는 경제적 부담을 경감하며, UD택시의 보급 확대를 유도하는 효과가 있을 것으로 보임.

그런데, 동 법률안에 대한 국회예산정책처의 비용추계서에 따르면³⁾, 2027년 기준 전국 일반택시 8만 131대 중 6,688대에 대한 차량 교체비 지원에 약 1,244억원의 재정소요가 발생되고, 2027년부터 2031년까지 5년간 약 6,095억원(연평균 1,219억원)의 추가재정 소요가 발생하는 것으로 추산됨.

3) 동 비용추계서에 따르면, 연간 대폐차물량(대폐차율 16.05% 적용)의 52%를 UD택시로 구매하고, 이에 대해 국가와 지자체가 일반 차량 구매비용과의 차액(1대당 1,860만원)을 지원하는 것으로 가정하여 추산한 것임.

**< 휠체어 탑승설비 장착 일반택시 구매비 지원에 따른 추가재정소요:
2027~2031년 >**

(단위: 백만원, 대)

구 분	2027	2028	2029	2030	2031	합계
일반택시	80,131	79,322	78,521	77,728	76,943	392,645
휠체어 탑승 택시 구매 대수(a)	6,688	6,620	6,553	6,487	6,422	32,770
단가(b)	18.6	18.6	18.6	18.6	18.6	-
합계(a×b)	124,392	123,136	121,893	120,662	119,443	609,525

주: 개정안에 따른 다른 재정수반요인에 대하여는 구체적인 사업계획안이 나타나지 않아 추계하지 않고, 일부 재정수반요인에 대하여 유사사례 등을 바탕으로 추산한 결과로, 향후 지방정부별 조례가 제정되어 사업계획이 확정될 경우 사업비는 달라질 수 있음

자료 : 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」(의안번호 제17501호)에 대한 비용추계서〔표 3〕 및〔표 4〕 재구성

이는 차량 구매비 지원만을 중심으로 한 추계로서 구입비 외에 운행비의 지원 여부나 지원 규모, 의무비율 수준에 따라 재정소요는 더 커질 수 있음.

따라서, UD택시의 운영 의무화에 대해서는 국가재정 및 지방재정에 미치는 영향을 함께 고려하여 판단할 필요가 있음.

한편, 대규모의 재정적 부담, 업계의 반발 등을 고려할 때 UD택시 도입 초기부터 전체 일반택시운송사업자를 대상으로 일률적으로 일정비율의 전환을 의무화하기보다 비용지원 등 인센티브를 통하여 택시운송사업자의 자발적인 UD택시 도입을 유도한 후 점진적으로 도입을 확대해 나가는 방안도 고려해 볼 필요가 있음.

나. 관계 기관 및 단체 의견

1) 국토교통부

휠체어 이용자와 일반인이 모두 이용 가능한 UD(Universal Design) 택시 확대를 위해 비용 지원 근거 마련 필요성에 공감하나, 법인택시 중 일정 비율을 휠체어 탑승이 가능한 차량으로 전환하도록 규정하는 것은 업계 부담 등 우려가 있어 수정할 필요가 있음.

2) 부산광역시 택시운송사업조합

대다수 택시업체가 가동률 저하로 인해 경영상 어려움을 겪고 있는 부도 일보 직전인 법인택시업체에 교통약자 운송 담당을 전가하는 것은 택시업계 전체를 무너뜨리고 택시산업을 말살시키려는 것임.

또한, 휠체어 탑승 가능 차량을 운행하는 운수종사자에 대해 차내 각종 장비의 사용법 교육 및 장애인식교육 등 추가적인 교육 소요가 발생하는데, 운수종사자의 이직이 잦은 현 업계 실정상 자주 교육을 실시하여야 하는 비효율이 발생하고, 인력이 부족한 소규모 영세 택시회사에 추가적인 부담을 지우는 결과를 초래함.

운수종사자 고령화 문제도 심각하여 장비 오조작 위험성 등 탑승객의 안전한 이동을 담보하기 힘든 실정이며, 사고 발생 시 법적 분쟁에 휘말릴 가능성 등으로 운송사업자 및 운수종사자에게 큰 부담으로 작용함.

3) 울산택시운송사업조합

지자체별로 교통약자 바우처 택시 제도가 운영되고 있고, 민간사업자에게 장착을 강제하기보다는 기존 공공서비스의 지원금을 늘리는 정책이 효율성이 더 높음.

휠체어 탑승설비로 트렁크, 뒷자석 활용제한으로 영업범위가 제한될 수 있어 수익성이 저하됨.

운수종사자가 휠체어 탑승차량 배차를 기피하거나 이로 인한 노사 갈등이 발생할 우려가 있음.

따라서, 의무장착 보다는 선택적 도입에 대한 인센티브 방식 도입 필요함.

차량 구매비 전액 지원, 연료비 추가 지원, 교통약자 운송실적에 따른 추가적인 보조금 지급 등의 유인책이 선행되어 사업자가 자발적으로 참여할 수 있도록 해야함.

4) 전국택시운송사업조합연합회

법인택시는 이미 수익성 악화, 운수종사자 부족 등의 상황으로 투자에 어려움이 있음.

휠체어 탑승 가능 차량은 일반택시 대비 높은 차량가격·개조비용, 정비·유지비용·소모품 등 추가 발생함.

지역별로 장애인 이동 수요 편차가 크기에 전체 택시의 일정 비율을 의무 보유하도록 하는 것은 비효율적임.

운수종사자가 승하차보조, 장시간 대기, 저속운행을 하기에 일반적인 운행패턴과 다르고, 회전을 낮으며 일반택시영업과 병행에 어려움이 있고, 안전사고 발생 시 책임 부담 문제가 있으며 기사 이탈이 우려됨.

또한, 법인택시사업자에게는 수익성 낮은 차량을 의무적으로 많이 보유해야 하는 상황으로 부담이 됨.

문 의 처
02)6788-5584

참고1

UD택시 도입 해외 사례

<영국 블랙캡>	<일본 재팬택시>
 - 2000년부터 도입 - 2024년 기준 약 1만 4,500대 운행 (추정) - 정부 보조금 및 세금 감면 혜택	 - 2020년부터 도입 - 2024년 기준 약 1만 3,000대 운행(추정) - 정부 보조금 및 세금 감면 혜택

자료 : 국토교통부