



제439회국회(정기회)
제1차 국토교통위원회

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 교통약자의 이동권 보장 강화 〉

■ 최보운의원 대표발의(의안번호 제2217491호)

2026. 9.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 최보윤의원 대표발의(의안번호 제2217491호)	1
I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	3
1. 특별교통수단 외 대체수단 지원 의무화(안 제16조의2제1항)	3
2. UD택시 일정비율 도입 의무화(안 제16조의2제3항 신설)	11
3. 장애인의 휠체어 탑승설비 설치 차량 구매비 지원(안 제16조의2제4항 신설)	20
4. UD택시 도입비용 지원(안 제16조의3 신설 등)	23
※ 참고자료	29

□ 최보윤의원 대표발의(2217491)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 최보윤의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2026. 3. 16.
3. 회 부 일 : 2026. 3. 17.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 버스·철도의 이용과 관련하여 교통약자의 이용 보장에 관한 별도의 규정을 마련하고 있으며, 버스에 대해서는 휠체어 탑승설비 등 이동편의시설을 설치하는 경우 국가등이 필요한 비용을 지원할 수 있는 근거를 마련하고 있음.

한편 택시의 경우에는 장애인콜택시 등 특별교통수단을 통해 중증보행장애인의 이동편의를 도모하고 있으나, 가용한 차량 수가 제한적이고, 장애인용 이동수단을 특정하는 방식이 차별로 인식될 수 있다는 지적이 있음. 아울러 최근 제품·건축·서비스 이용 시 성별·나이·장애 등으로 인해 제약받지 않도록 하는 범용설계(Universal Design) 개념이 주목받으면서 이를 적용한 차량의 확대 필요성 또한 제기되는 상황임.

이에 택시의 경우에도 이용 보장 규정을 신설하여 휠체어 탑승설비

를 설치할 수 있도록 하고, 일반택시운송사업용 택시의 일정 비율 이상을 휠체어 탑승설비 설치 택시로 운행하도록 하며, 장애인이 휠체어 탑승설비 설치 차량을 구입하는 경우 이에 필요한 비용을 국가나 지방자치단체가 지원할 수 있는 근거를 마련함으로써 장애인의 이동편의를 제고하는 한편, 택시 이용에 있어 장애인에 대한 차별적 요소를 해소하려는 것임(안 제16조의3 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 특별교통수단 외 대체수단 지원 의무화(안 제16조의2제1항)

가. 검토의견

개정안은 교통약자¹⁾의 이동편의를 증진하기 위하여 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 특별교통수단(휠체어 탑승설비를 장착한 차량)²⁾ 외 대체수단으로서 ①특별교통수단 외의 차량을 운행하거나 ②택시 이용 비용을 지원할 수 있도록 규정하고 있는 현행 임의규정을 강행규정으로 개정하여 의무화하려는 것임(안 제16조의2제1항).

현행	개정안
제16조의2(교통약자의 이동 지원) ① 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 교통약자의 이동편의를 증진하기 위하여 특별교통수단 외의 차량을 운행하거나 교통약자가 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 택시운송사업에 사용되는 자동차를 이용하는 데에 소요되는 비용을 지원할 수 있다. 다만, 구청장이 이동 지원을 하는 경우에는 관계 특별시장·광역시장과 사전에 협의하여야 한다.	제16조의2(교통약자의 이동 지원) ① - ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----지원하여야 한다. ----- ----- ----- -----.
② 제1항에 따른 차량의 운행 또는 비용의 지원에 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.	② (현행과 같음)
	부 칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

현행법 제16조³⁾에서는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동수단으로 시장⁴⁾·군수가 법정 대수 이상의 특별교통수단을 의무적으로 운행하도록 규정하고 있음.

이와 함께 현행법 제16조의2에서는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 조례로 정하는 바에 따라 특별교통수단 외의 차량을 운행하거나(이른바 “임차택시” 사업이 이에 해당), 교통약자의 택시 이용 비용을 지원(이른바 “바우처택시” 사업이 이에 해당)할 수 있도록 특별교통수단 외의 대체수단 운영에 관한 임의규정을 두고 있는데,

개정안은 이를 강행규정으로 개정하여 모든 지자체에서 특별교통수단 뿐 아니라 임차택시나 바우처택시 등의 대체수단을 병행 지원하도록 의무화하려는 것임.

1) “교통약자”란 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 말한다.(「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조제1호)

2) “특별교통수단”이란 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 말한다.(「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조제8호)

3) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제16조(특별교통수단의 운행 등) ① 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.

② ~ ⑫ (생략)

4) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제7조(지방교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장(이하 “시장”이라 한다)이나 군수(광역시에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 같다)는 ~ (이하 생략)

< 대표적 대체수단 >

대체수단 운영 방법	대표적 대체수단	내 용
특별교통수단 외 교통약자 전용차량 운행	임차택시	지자체가 개인택시나 일반택시 운송사업자와 계약하여 일정 기간 비월체어 교통약자 전용으로 운행하는 방식
교통약자의 택시 이용 비용 지원	바우처택시	평소 일반적인 택시 영업을 하다가 교통약자의 호출 시 교통약자를 운송하고, 요금의 전부 또는 일부를 지자체가 보전하는 방식

※ 일부 지자체에서 시각장애인 지원차량 등 기타방식으로 운영

자료 : 국토교통부

현행법령에 따르면, 각 시·군에서 의무적으로 운행하여야 하는 특별교통수단의 법정 대수는 중증보행장애인을 기준으로 산정하면서⁵⁾, 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위에는 휠체어 이용자뿐 아니라 대중교통 이용이 어려운 노인 등도 포함하고 있는데⁶⁾, 특별교통수단을 배정할 때에는 휠체어 이용 교통약자를 우선 고려하여야 함⁷⁾.

5) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」

제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 “국토교통부령으로 정하는 대수”란 다음 각 호의 기준에 따른 대수를 말한다.

1. 인구가 10만명 이하인 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시·군(광역시에 있는 군은 제외하며, 이하 이 조 및 제6조에서 “시·군”이라 한다)의 경우: 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인(이하 이 조 및 제6조에서 “중증보행장애인”이라 한다) 100명당 1대
 2. 인구가 10만명을 초과하는 시·군의 경우: 중증보행장애인 150명당 1대
- ② (생략)

6) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」

제6조(특별교통수단의 이용대상자 등) ① 법 제16조제9항에 따라 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위는 다음과 같다. 다만, 제3호에 따른 교통약자(해당 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자를 포함한다)는 해당 시·군의 관할구역 안에서 특별교통수단을 이용하려는 경우로 한정한다.

1. 중증보행장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람
 2. 삭제 <2023. 7. 20.>
 3. 버스·지하철 등의 이용이 어려운 노인 등 특별교통수단을 이용하게 할 필요가 있다고 시·군의 조례로 정하는 사람
 4. 제1호 및 제3호에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자
- ② ~ ⑥ (생략)

따라서, 지자체장 재량으로 규정하고 있는 임차택시나 바우처택시와 같은 대체수단을 운영하는 지역에서는 특별교통수단 외에 휠체어 비이용 교통약자가 이용할 수 있는 교통수단이 추가 제공됨에 따라 휠체어 비이용 교통약자의 이동 편의성이 증대되고, 휠체어 비이용 교통약자의 대체수단 이용에 따라 특별교통수단을 이용해야 하는 휠체어 이용자의 특별교통수단 이용 편의성도 높아짐.

즉, 지역별로 임차택시나 바우처택시와 같은 대체수단의 운영 여부나 운영 규모에 따라서 휠체어 이용 교통약자나 비이용 교통약자 모두의 이동 편의성에 편차가 발생하며 지역별로 교통약자 이동권의 불평등을 초래하는 측면이 있음.

2024년 12월 기준, 대체수단(임차택시 또는 바우처택시)을 운영하는 지역은 전국 160개 시·군 중 71개 시·군으로 절반에 못 미치고 있음.

< 특별교통수단 및 대체수단 운행 현황(2024년 12월 기준) >

구분	운행 지자체 수(개)		운행 대수(대)			
	특별교통수단	대체수단 (임차택시 또는 바우처택시)	특별교통수단	대체수단		
				임차택시	바우처택시	소계
계	160	71	5,073	238	17,754	17,992
서울	1	1	853	30	8,600	8,630
부산	1	1	232	-	2,850	2,850
대구	1	1	218	-	315	315

7) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제16조(특별교통수단의 운행 등) ⑩ 시장이나 군수는 특별교통수단을 배정할 때에는 휠체어를 이용하는 교통약자를 우선적으로 고려하여야 한다.

구분	운영 지자체 수(개)		운영 대수(대)			
	특별교통 수단	대체수단 (임차택시 또는 바우처택시)	특별교통 수단	대체수단		
				임차택시	바우처택시	소계
인천	1	1	276	-	330	330
광주	1	1	151	-	200	200
대전	1	1	136	60	87	147
울산	1	1	109	-	300	300
세종	1	-	41	-	-	0
경기	31	19	1,514	67	3,375	3,442
강원	18	-	318	-	-	0
충북	11	1	237	13	50	63
충남	15	6	267	-	117	117
전북	14	7	297	57	-	57
전남	22	16	330	5	394	399
경북	22	3	275	6	160	166
경남	18	11	529	-	802	802
제주	1	1	78	-	174	174

자료 : 국토교통부

이에 개정안에 따라 지자체의 대체수단 운영을 의무화할 경우, 교통 약자의 이동 편의성의 지역별 편차가 완화되고 보편적 이동권이 증진 되는 효과를 기대할 수 있을 것으로 보임.

다만, 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있음.

첫째, 특별교통수단에 추가하여 대체수단의 운영도 지자체의 의무로 규정함에 따라 재정 여건이 어려운 지자체에 부담으로 작용함.

둘째, 개정안에서는 대체수단의 최소한의 도입 대수 등 기준을 마련하지 않고 도입 자체만 의무화하고 있어 전국적으로 최저수준의 대체수단 도입이 보장되지 않으므로 지자체의 재정 여건이나 관심도에 따라 지역별 편차가 완화되는 효과가 크지 않을 수 있음.

셋째, 법체계적인 측면에서 개정안에서는 대체수단 운영을 임의규정에서 강행규정으로 전환하면서 대체수단 운영 의무의 이행 주체를 임의규정일 때의 주체인 광역지자체장(시·도지사) 및 기초지자체장(시장·군수·구청장)으로 동일하게 규정하고 있는데,

각 지역의 광역지자체장 및 기초지자체장을 중복하여 의무 이행 주체로 규정하는 것은 책임 소재가 명확하지 않아 바람직하지 않으므로 의무 이행 주체를 어느 하나로 명확히 할 필요가 있음.

나. 관계 기관 및 단체 의견

1) 국토교통부

현재 장애인 등 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자 지원을 위해 시·도는 특별교통수단을 운행하여야 하고, 국가는 보조금 지원 중임.

특별교통수단 외의 교통수단(바우처택시 등)에 대하여는 지자체가 재정 여건, 교통약자 현황 등을 고려하여 자율적으로 운영할 필요가 있음.

2) 행정안전부

교통약자의 이동편의 증진 취지에는 공감하지만, 국가 또한 취약계층의 이용권 보장 증진 의무가 있는 점, 같은 법 제4조에서 국가의 책임도 규정하고 있는 점, 예산 지원 의무화가 지방정부의 자치권을 침해할 수 있는 점 등을 고려할 때, 국가 예산 지원 근거 병기 및 현행 임의 규정을 유지하여 지방의 자율권을 보장하는 것이 바람직함.

3) 부산광역시

실제 시행을 위한 막대한 예산이 수반되기에 국가의 재정지원이 필요함.

4) 강원도

특별교통수단의 확충에도 불구하고 교통약자의 이동 수요가 급격히 증가함에 따라, 택시 등 대체수단을 활용한 이동지원 확대는 시급한 실정임.

다만, 현행 제16조의2에 ‘교통약자가 택시운송사업에 사용되는 자동차를 이용하는 데에 소요되는 비용 지원’을 의무사항으로 개정할 경우, 지자체별 재정 여건이나 조례 제정 방향에 따라 동일한 서비스이지만 지역간 격차가 심화될 우려가 큼.

따라서, 대통령령에 최소 기준 설정이 필요하다고 판단됨.

2. UD택시 일정비율 도입 의무화(안 제16조의2제3항 신설)

가. 검토의견

개정안은 일반택시운송사업⁸⁾을 경영하는 자(이하 “일반택시운송사업자”)가 대통령령으로 정하는 비율 이상의 택시에 휠체어 탑승설비를 장착·운행하도록 의무화하고, 국가와 지자체가 휠체어 탑승설비 설치 비용 일부를 지원할 수 있도록 하려는 것임(안 제16조의2제3항 신설).

현행	개정안
제16조의2(교통약자의 이동 지원) <u><신설></u>	제16조의2(교통약자의 이동 지원) ③ 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 택시운송사업자(같은 법 제2조제1호가목에 따른 일반택시운송사업을 경영하는 자를 말하며, 이하 “택시운송사업자”라 한다)는 택시 중 대통령령으로 정하는 비율 이상의 택시에 휠체어 탑승설비를 장착·운행하여야 한다. 이 경우 국가와 지방자치단체는 휠체어 탑승설비를 설치하는 데에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있다. 부칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

8) 「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 사업구역에

전국의 시·군에서는 교통약자의 이동편의를 위하여 현행법 제16조⁹⁾에 따라 이른바 “장애인 콜택시”라 부르는 특별교통수단을 법정 대수 이상 도입·운영하고 있음.

휠체어 탑승설비를 장착한 특별교통수단은 교통약자 특히, 버스, 택시 등 일반 교통수단 이용이 어려운 휠체어 이용 교통약자에게 주요한 이동 수단임.

그런데, 지자체에서 담당하고 있는 특별교통수단의 도입·운영에는 지속적인 공공재정 투입이 수반됨에 따라 휠체어 교통약자의 이동 수요에 충분하도록 특별교통수단을 확대해 나가는 데는 한계가 있음.

이에 개정안은 일반택시운송사업용 택시(이하 “일반택시”)의 일정비율 이상을 휠체어 탑승설비를 장착·운행하도록 의무화하여 일반인뿐 아니라 휠체어 이용 교통약자도 탑승할 수 있는 범용디자인(Universal Design) 택시(이하 “UD택시”)를 필수적으로 도입하려는 취지로

서 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차 1대를 사업자가 직접 운전 (사업자의 질병 등 국토교통부령으로 정하는 사유가 있는 경우는 제외한다)하여 여객을 운송하는 사업

9) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

8. “특별교통수단”이란 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 말한다.

제16조(특별교통수단의 운행 등) ① 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.

② ~ ⑫ (생략)

휠체어 이용 교통약자의 이동서비스를 민간차원에서도 분담함으로써 교통약자의 이동수단 다양화, 교통약자와 비교통약자 간의 차별 완화, 교통약자의 보편적 이동권 증진 등의 효과를 기대할 수 있음.

참고로, 영국이나 일본 등 주요 국가에서는 이미 UD택시를 도입하고 있음.

국토교통부의 조사에 따르면, 영국은 2000년부터 UD택시를 도입하여 2024년 기준 약 14,500대가 운행 중인 것으로 추정되며 정부 보조금 및 세금 감면 등의 혜택이 주어짐. 일본은 2020년부터 도입되었고, 2024년 기준 약 13,000대가 운행 중인 것으로 추정되며, 영국과 마찬가지로 정부 보조금 및 세금 감면 등의 혜택이 주어짐.

< UD택시 도입 해외 사례 >



자료 : 국토교통부

다만, UD택시의 도입 필요성이 인정된다고 하더라도 개정안에서는 일정비율(대통령령으로 위임) 이상의 UD택시 도입을 의무화하고 있는데, 이에 대해서는 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있음.

첫째, UD택시 도입이 처음 제도화되는 점을 고려할 때 안정적 시행을 위해서는 택시 이용자 측면에서 일반인 및 휠체어 이용자 모두에 대한 적합성, 만족도 등과 사업자 및 종사자 측면에서 수익성 변화, 안전성 확보, 근로여건에 미치는 영향 등에 대한 검증과 보완이 선행될 필요가 있음.

둘째, 개정안에 따르면, 기존 차량의 노후화나 차령 등에 관계 없이 일반택시운송사업자는 법 공포 후 6개월 이내에 의무비율만큼 일률적으로 UD택시로 교체하여야 하고, 안전관리 및 종사자 교육 등 일반택시운송사업자에게 상당한 경제적 부담과 영업상의 제약이 가중될 수 있음.

이에 안 제16조의2제3항 후단에서는 국가와 지자체가 휠체어 탑승설비를 설치하는 데 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있는 근거를 함께 마련하고 있음.

이는 UD택시 도입·운영이 의무화됨으로 발생하는 경영 자율성 침해 소지를 최소화하고, 차량 교체 비용, 안전관리 비용, 수익률 저하 등 일반택시운송사업자에게 가중되는 경제적 부담을 경감하며, UD택시의 보급

확대를 유도하기 위한 조치로 보임.

그런데, 동 법률안에 대한 국회예산정책처의 비용추계서에 따르면¹⁰⁾, 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.

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

(단위: 백만원, 대)

구분	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

따라서, UD택시 의무도입에 대해서는 국가재정 및 지방재정에 미치는 영향을 함께 고려하여 판단할 필요가 있음.

10) 동 법안의 비용추계서에 따르면, 연간 대폐차물량(대폐차율 16.05% 적용)의 52%를 휠체어 탑승설비 장착 차량으로 교체하고, 이에 대해 국가와 지자체가 일반 차량 구매비용과의 차액(1대당 1,860만원)을 지원하는 것으로 가정하여 추산한 것임.

한편, 안 제16조의2제3항 후단에서는 UD택시 도입 의무화에 따른 국가 및 지자체의 재정지원 범위를 휠체어 탑승설비 설치 비용의 전부가 아니라 일부로 규정하고 있는데, 휠체어 탑승설비 설치 비용 외에도 운행효율성 저하에 따른 경영상 손실을 고려할 때 차량교체 비용의 일부만 지원하여 민간 택시운송사업자의 경제적 손실에 대한 보전이 충분히 이뤄지지 않는 경우 민간의 경영 자율성 침해 소지가 제기될 수 있음.

셋째, 안 제16조의2제3항 후단에서는 재정지원 범위를 휠체어 탑승설비 ‘설치’ 비용으로 규정하고 있는데, 2026년 1월에 택시 차량으로 사용 가능하며, 좌석의 변형을 통하여 휠체어 이용자가 탑승할 수 있도록 설계된(휠체어 미탑승 시 일반 좌석으로 이용) 승합자동차가 출시되어, 차량 개조 없이 UD택시 도입이 가능한 상황이므로, 이를 반영하여 기존 차량을 UD택시로 ‘교체’하는 비용도 재정지원 범위에 포함시킬 필요가 있음. (참고1. 참조)

넷째, 택시업계에서는 운수종사자 감소¹¹⁾, 고령 운수종사자 증가¹²⁾,

11) 택시운수종사자 현황(단위: 명)

연도	개인	법인	전체
2016	163,114	112,890	276,004
2025	165,090	75,876	240,966
2016 대비 변화율	1.2%	-32.8%	-12.7%

자료 : 국토교통부

12) 고령 운수종사자(6 세 이상) 현황(단위: 명)

연도	개인	법인	전체
2016	46,880	13,532	60,412
2025	45,593	16,552	62,145
2016 대비 변화율	-2.7%	22.3%	2.9%

자료 : 국토교통부 / * (2025-2016)/2016

택시 가동률 저조¹³⁾ 등 경영 여건이 어려운 현실에서 수익성이 낮은 UD 차량을 의무적으로 도입하도록 하는 개정안에 대해 경영난 및 인력난 가중, 안전 확보 곤란 등의 이유로 반대의견을 제시하고 있으므로 업계의 UD택시 도입 여건에 대한 실태 파악이 선행될 필요가 있음.

나. 관계 기관 및 단체 의견

1) 국토교통부

택시업계는 운수종사자 급감, 경영 악화로 여건이 어려운 상황으로, 일정비율 이상 택시에 휠체어 설비 설치 의무화는 한계가 있음.

다만, 휠체어 이용자와 일반인이 모두 이용 가능한 범용택시 확대를 위해 범용택시 구입비에 대한 재정 지원 근거를 마련할 필요가 있음.

2) 부산광역시

일반택시 운수종사자 감소와 휴업차량 증가 등으로 일반택시산업 침체로 이어지고 있어, 의무적(일정비율)으로 휠체어 탑승설비 장착 제도 시행 시, 택시업계 경영난 가중이 예상됨¹⁴⁾.

13) 택시 가동률 현황(단위: %)

연도	개인	법인	전체
2023	71.0	81.6	74.4
2024	74.8	82.1	76.9
2025	75.3	80.6	78.3

※ 가동률 : 운행시간 가중치 적용 실제 운행대수 / 운행정보 수집대수

※ 운행시간에 따른 가중치(택시 사업구역별 총량제 지침)

4시간미만 : 0.375대, 5시간미만 : 0.500대, 6시간미만 : 0.625대, 7시간미만 : 0.750대,

8시간미만 : 0.875대

자료 : 국토교통부

3) 부산광역시 택시운송사업조합

교통약자 운송 담당을 대다수 택시업체가 가동률 저하로 인해 경영상 어려움을 겪고 있는 부도 일보 직전인 법인택시업체에 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 문제 또한 심각하여 장비 오조작 위험성 등 탑승객의 안전한 이동을 담보하기 힘든 실정이며, 사고 발생 시 법적 분쟁에 휘말릴 가능성 또한 운송사업자 및 운수종사자에게 매우 큰 부담으로 작용함.

4) 전국택시운송사업조합연합회

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

14) 부산 일반택시업계 현황(자료: 부산광역시)

▶(운수종사자 감소) '19년 10,600여명 → '25년 5,800여명(45% 감소)

▶(휴업차량 증가) '19년 2,700여대 → '25년 5,100여대(88% 증가)

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.

3. 장애인 휠체어 탑승설비 설치 차량 구매비 지원(안 제16조의2제4항 신설)

가. 검토의견

개정안은 장애인 및 그 가구원이 휠체어 탑승설비 설치 차량을 구매하는 경우 국가와 지자체가 구매비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있는 근거를 마련하려는 것임(안 제16조의2제4항 신설).

현 행	개 정 안
제16조의2(교통약자의 이동 지원) <u><신 설></u>	제16조의2(교통약자의 이동 지원) ④ <u>국가와 지방자치단체는 장애인 및 그 가구원(생계 또는 주거를 함께 하는 사람으로 한정한다)이 휠체어 탑승설비가 설치된 차량을 구매하는 경우 구매비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.</u> 부 칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

개정안에 대해서는 먼저, 차량의 구매비용 지원대상을 ‘장애인’ 및 그 가구원으로 규정하고 있으나, 구매대상 차량을 휠체어 탑승설비 설치 차량으로 규정하고 있어 구매비용 지원대상은 장애인 중 휠체어 이용 장애인 및 그 가구원으로 한정하는 것이 타당할 것으로 보임.

다음으로, 개정안에 따르면 휠체어 이용 장애인 개인에게 차량 구매

비용을 지원함으로써 휠체어 이용 장애인의 이동권 보장이 증진되는 측면이 있으나, 휠체어를 이용하지 않는 교통약자와의 형평성 문제, 차량 구매가 가능한 경제력이 있는 계층에 혜택이 집중되는 역차별 문제 등이 제기될 수 있고, 개인에 대한 재정지원 방식은 부정수급 리스크가 크고 사후 관리에 행정적 비용이 상대적으로 많이 소요된다는 점 등을 고려할 필요가 있음.

참고로, 현재 장애인이 구입하는 승용자동차에 대해서는 개별소비세를 면제하고 있음¹⁵⁾.

나. 관계 기관 및 단체 의견

1) 국토교통부

개인 휠체어 탑승설비 설치 차량 구매비용 지원은 교통약자 중 자가운전이 불가능하거나 차량 구매가 어려운 경제적 취약계층과의 형평성을 고려할 필요가 있음.

버스, 지하철 등의 이용이 어려운 교통약자의 이동 지원을 위해서는 보편적 교통수단으로서 특별교통수단 도입을 지속 확대할 필요가 있음.

15) 「개별소비세법」

제18조(조건부면세) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 물품에 대해서는 대통령령으로 정하는 바에 따라 개별소비세를 면제한다. 다만, 제3호가목의 물품에 대한 개별소비세(장애인을 위한 특수장비 설치비용을 과세표준에서 제외하고 산출한 금액을 말한다)는 500만원을 한도로 하여 면제하고, 같은 호 바목의 물품에 대한 개별소비세는 300만원을 한도로 하여 면제한다.

3. 승용자동차로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것

가. 대통령령으로 정하는 장애인이 구입하는 것(장애인 1명당 1대로 한정한다)

2) 기획예산처

휠체어 탑승설비를 장착한 차량의 구매비용 지원은 형평성, 대체수단 존재(특별교통수단) 등을 고려하여 신중한 검토가 필요함.

4. UD택시 도입비용 지원(안 제16조의3 신설 등)

가. 검토의견

개정안은 택시운송사업자(일반택시운송사업자 및 개인택시운송사업자 모두 포함)¹⁶⁾를 대상으로 택시에 휠체어 탑승설비를 설치할 수 있도록 하고, 국가와 지자체가 설치에 필요한 비용을 지원할 수 있는 근거를 마련하려는 것임(안 제16조의3 신설 등).

현행	개정안
<신설>	제16조의3(택시의 이용 보장 등) ① 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 택시운송사업을 경영하는 자는 교통약자가 안전하고 편리하게 택시를 이용할 수 있도록 휠체어 탑승설비를 설치할 수 있다. ② 국가와 지방자치단체는 제1항에 따라 휠체어 탑승설비를 설치할 경우 택시운송사업을 경영하는 자에게 예산의 범위에서 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 비용을 지원할 수 있다.
제16조의3(장애인전용주차구역의 설치 등) (생략)	제16조의4(장애인전용주차구역의 설치 등) (현행 제16조의3과 같음)
제16조의4(특별교통수단 운전업무 종사 요건) (생략)	제16조의5(특별교통수단 운전업무 종사 요건) (현행 제16조의4와 같음)
제33조(과태료) ① (생략)	제33조(과태료) ① (현행과 같음)
② 다음 각 호의 어느 하나에 해당	② -----

현행	개정안
하는 자에게는 100만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. (생략) 2. 제16조의3제3항을 위반하여 주차 방해 행위를 한 자 ③ 제16조의3제2항을 위반하여 장애인전용주차구역에 주차한 사람에게는 20만원 이하의 과태료를 부과한다. ④ (생략)	----- -----. 1. (현행과 같음) 2. 제16조의4제3항을----- ----- ③ 제16조의4제2항을----- -----. ④ (현행과 같음) 부칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

개정안은 일반택시 및 개인택시 모두를 대상으로 휠체어 탑승설비를 설치할 수 있도록 하고 이에 대한 재정지원 근거를 마련함으로써 일반인뿐 아니라 휠체어 이용 교통약자도 탑승할 수 있는 UD(Universal Design)택시의 보급을 확대하려는 취지임.

휠체어 이용 교통약자의 주요 교통수단이 되고있는 현행법 제16조17)

16) 「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

17) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

에 따른 특별교통수단은 시장·군수가 운영 주체로서 공공재정으로 휠체어 교통약자의 이동 수요에 충분하도록 특별교통수단을 확대해 나가는 데는 한계가 있음¹⁸⁾.

따라서, UD택시의 도입을 통해 휠체어 교통약자의 이동서비스를 민간 차원에서도 분담함으로써 교통약자의 이동수단 다양화, 교통약자와 비교통약자 간의 차별 완화, 교통약자의 보편적 이동권 증진 등의 긍정적 효과를 기대할 수 있을 것으로 보임.

다만, 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있음.

첫째, 안 제16조의2제3항에서 일반택시를 대상으로 일정비율(대통령령으로 위임)의 UD택시 필수 도입 및 도입비용에 대한 국가 및 지자체의 재정지원 근거를 두고 있으므로,

일반택시 및 개인택시 모두에 대해 UD택시 도입비용 지원에 관한 근거를 신설하고 있는 안 제16조의3의 규정은 일반택시에 대해 안 제16조의2제3항과 중복되므로 조정이 필요함.

8. “특별교통수단”이란 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 말한다.

제16조(특별교통수단의 운행 등) ① 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.

② ~ ⑫ (생략)

18) 2025년 기준 전국 중증보행장애인 수는 648,961명인데 비해 특별교통수단의 법정대수는 4,715대(중증보행장애인 수의 0.73%)에 불과한 수준임.

둘째, 안 제16조의3에서는 재정지원 범위를 휠체어 탑승설비 ‘설치’ 비용으로 규정하고 있는데, 2026년 1월에 택시 차량으로 사용 가능하며, 좌석의 변형을 통하여 휠체어 이용자가 탑승할 수 있도록 설계된(휠체어 미탑승 시 일반 좌석으로 이용) 승합자동차가 출시되어, 차량 개조 없이 UD택시 도입이 가능한 상황이므로, 이를 반영하여 기존 차량을 UD택시로 ‘교체’하는 비용도 재정지원 범위에 포함시킬 필요가 있음.(참고1. 참조)

셋째, 안 제16조의3제1항에 따라 택시운송사업자가 택시에 휠체어 탑승설비를 설치하는 경우 교통약자의 안전 등을 보장하기 위하여 그 탑승설비의 규격과 기준에 관하여 「교통약자법」에 따른 특별교통수단에 장착하는 탑승설비의 규격과 기준¹⁹⁾을 적용하거나 별도의 규격과 기준

19) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제16조(특별교통수단의 운행 등) ① ~ ⑧ (생략)

⑨ 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위, 특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류, 특별교통수단에 장착하여야 하는 탑승설비의 구조·재질 및 성능 등에 관한 규격 및 기준은 국토교통부령으로 정한다.

⑩ ~ ⑫ (생략)

「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」

제6조(특별교통수단의 이용대상자 등) ③ 특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류는 다음과 같다.

1. 현재 위치에서 목적지까지의 이동을 지원하는 차량
2. 정기적으로 지정된 노선을 순회 이동하는 차량

④ 특별교통수단에는 다음 각 호의 구분에 따른 탑승설비를 장착해야 한다.

1. 앉은 자세를 유지하기 어려운 교통약자가 이용하는 특별교통수단의 경우: 다음 각 목의 탑승설비
 - 가. 휠체어 리프트 또는 휠체어 기증기 등의 승강설비
 - 나. 이동식 간이침대
2. 그 밖의 경우: 다음 각 목의 탑승설비
 - 가. 교통약자가 휠체어를 탄 채 승차할 수 있는 휠체어 리프트 또는 휠체어 기증기 등의 승강설비
 - 나. 휠체어 고정설비
 - 다. 손잡이(교통약자가 휠체어를 탄 상태에서 사용할 수 있는 것을 말한다)

⑤ 제4항제1호나목에 따른 이동식 간이침대의 규격 및 기준에 관하여는 「구급차의 기준 및 응급환자이송업의 시설 등 기준에 관한 규칙」 별표 2 제1호가목 및 같은 표 제2호가목을 준용한다. 이 경우 “환자고정장치”는 “교통약자 고정장치”로 본다.

을 정하는 등의 법적 근거를 마련할 필요가 있음.

넷째, 「교통약자의 이동편의 증진법」이 아닌 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 개정안과 유사한 취지의 UD택시 도입비용 지원에 관한 근거를 신설하고 있는 「택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정 법률안」(최보운의원 대표발의, 제2217478호)이 발의되어 있으므로, 이를 종합하여 심사할 필요가 있음.(참고2. 참조)

< 유사 법률안 비교 >

구분	개정안 (최보운의원 대표발의, 제2217491호)	「택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안」 (최보운의원 대표발의, 제2217478호)
개정취지	UD택시 도입비 지원	
근거법률	「교통약자의 이동편의 증진법」	「택시운송사업의 발전에 관한 법률」
개정조문	안 제16조의3 신설	안 제7조제1항제3호의2 신설
UD택시 도입방식	개조	교체, 개조
재정지원 주체	국가 및 지방자치단체	시·도 (조례 근거)
기타	동 개정안에는 일반택시의 UD택시 필수도입 제도를 신설(안 제16조의2 제3항)	-

⑥ 제4항제2호나목에 따른 휠체어 고정설비의 규격 및 기준은 별표 1의3과 같다.

나. 국토교통부 의견

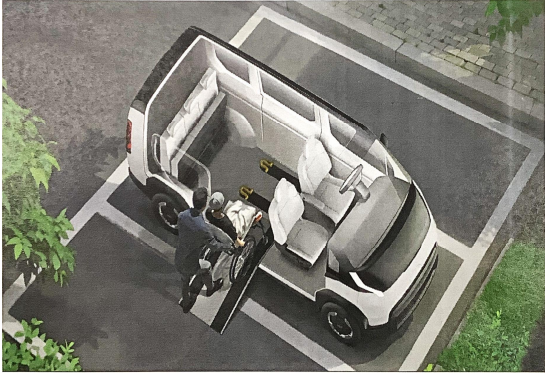
택시운송사업자가 여건에 맞춰 휠체어 탑승설비가 장착된 차량을 운행할 수 있도록 할 필요가 있음.

또한, 휠체어 이용자와 일반인은 모두 이용가능한 범용택시 확대를 위해 범용택시 구입비에 대한 재정지원 근거를 마련할 필요가 있음.

문 의 처
02)6788-5584

참고1

유니버설 디자인 출처 차량

구분	출시 차량 <예시 : 기아 PV5 WAV>	특별교통수단 차량 <카니발 등 개조 차량>
탑승 위치	  - 휠체어 이용자, 비장애인 모두 옆문 탑승	  - 휠체어 이용자는 차량 후면으로 탑승 - 인도가 아닌 차도에서 탑승하여 불편
좌석 배열	 - 휠체어 이용자 탑승 시, 시트 접은 후 탑승 - 동승자와 인접 착석 가능 - 휠체어 공간을 파내는 개조가 필요하지 않음	 - 휠체어 공간 개조 후 이 공간을 타 용도로 활용 불가(일반 좌석 등) - 동승자는 앞줄 시트에 착석
출시 차량 장점	○ 뒷문으로 탑승하는 특별교통수단과 달리 옆문으로 탑승(보도에서 탑승) ○ 특별교통수단보다 높은 천장으로 인해 차량바닥을 파내지 않아 승차감이 좋으며, 차고가 낮아서 휠체어 탑승이 편리하고 안전 ○ 휠체어 탑승 시에도 뒷좌석에 보호자 1명이 휠체어 옆에 함께 앉을 수 있어, 보호자는 휠체어 앞줄에 탑승해야 하는 현행보다 개선	

자료 : 국토교통부

참고2

「택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안」 (제2217478호, 최보운의원 대표발의) 신구조문대비표

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.	제7조(재정 지원) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
1. ~ 3. (생략)	1. ~ 3. (현행과 같음)
<u><신설></u>	<u>3의2. 택시의 휠체어 탑승설비 장착 차량으로의 교체 및 개조 사업</u>
4. ~ 5. (생략)	4. ~ 5. (현행과 같음)
② (생략)	② (현행과 같음)