



제388회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안 검 토 보 고

- 박주민의원 대표발의(의안번호 제2108699호)
- 천준호의원 대표발의(의안번호 제2108791호)

2021. 6.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 이 지 민

목 차

I . 박주민의원 대표발의(2108699)	1
1. 제안경위	1
2. 제안이유	1
3. 주요내용	2
4. 검토의견	3
가. 노선버스 대폐차 시 저장버스 도입 의무화(안 제14조제7항 신설)	3
나. 장거리 노선버스의 저장버스등 도입(안 제14조의2 신설)	9
다. 전세버스에 휠체어 탑승설비 등 설치(안 제14조의3 신설)	14
라. 이동지원센터 설치 의무화 등(안 제16조)	17
※ 참고자료: 전국 교통약자이동지원센터 현황	21
II . 천준호의원 대표발의(2108791)	27
1. 제안경위	27
2. 제안이유 및 주요내용	27
3. 검토의견	28
가. 노선버스 대폐차 시 저장버스 도입 의무화(안 제14조제7항 신설)	28

I. 박주민의원 대표발의(21086997)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 박주민의원 등 13인

나. 제 안 일 : 2021. 3. 11.

다. 회 부 일 : 2021. 3. 12.

2. 제안이유

자유롭게 이동·통행할 권리는 일상생활을 위한 기본적 요건일 뿐만 아니라 교육, 경제활동 등 사회적 기회와도 연계된다는 점에서 모든 시민들에게 보장되어야 하는 권리임. 이러한 측면에서 지적인 또는 신체적인 장애, 고령에 의한 신체기능 저하 등 개인적인 부자유로움으로 인해 공공 교통수단 이용에 제한이 있어서는 안됨.

‘교통약자법’의 제정 이후 장애인 등 교통약자의 이동 편의를 위하여 저상버스의 도입이 지속적으로 추진되었으나 2020년 9월 기준으로 전국 기준 저상버스 도입률은 28.4%에 불과함. 또한 시외·고속·전세버스 등 장거리 이동수단의 경우는 고가의 구입비용 및 운행비용 등으로 저상버스의 보급률이 전무한 실정임.

이에 시내버스 운송사업자로 하여금 차령에 따른 대폐차를 할 때에는 대통령령에 따라 저상버스로 우선 교체하도록 하고, 장거리 노선버스의 저상버스등의 도입을 의무화하도록 하며, 전세버스 운송사업자가 휠체어 탑승설비 등 이동편의시설을 설치하는 경우 국가와 지방자치

단체가 재정지원을 하도록 하는 등 장애인 등 교통약자가 시내버스, 장거리 버스, 전세버스 등의 이용에 있어서 차별 없이 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 제도를 개선하려는 것임.

3. 주요내용

가. 노선 여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차의 차령 제한에 따른 대폐차를 할 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 저상버스로 우선 교체하여야 함(안 제14조제7항 신설).

나. 장거리 노선버스 운송사업자는 해당 노선에 저상버스등을 도입하여야 하며 도입 및 운영 기준 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정함(안 제14조의2 신설).

다. 전세버스 운송사업자는 휠체어 탑승설비 등 이동편의시설을 설치할 수 있고, 이를 설치할 경우 국가와 지방자치단체는 전세버스 운송사업자에게 예산의 범위에서 재정지원을 하여야 함(안 제14조의3 신설).

라. 시장이나 군수가 시·군·구에 있는 교통약자의 이동지원을 위한 이동지원센터를 의무적으로 설치하도록 하고, 시·도 광역단체장은 이를 통합·운영할 수 있도록 이동지원통합센터의 설치·운영을 의무화함(안 제16조제2항·제3항 및 제6항)

4. 검토의견

가. 노선버스 대폐차 시 저상버스 도입 의무화(안 제14조제7항 신설)

1) 개정안의 내용

안 제14조제7항은 노선버스 운송사업자가 「여객자동차 운수사업법」 제84조¹⁾에 따라 차령(車齡)이 만료되거나 운행거리를 초과한 차량 등을 다른 차량으로 대체하는 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 저상버스로 우선 교체하도록 하는 내용임.

1) 「여객자동차 운수사업법」

제84조(자동차의 차령 제한 등) ① 여객자동차 운수사업에 사용되는 자동차는 자동차의 종류와 여객자동차 운수사업의 종류에 따라 대통령령으로 정하는 연한[이하 “차령”(車齡)이라 한다] 및 운행거리를 넘겨 운행하지 못한다. 다만, 시·도지사는 해당 시·도의 여객자동차 운수사업용 자동차의 운행여건 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 안전성 요건이 충족되는 경우에는 2년의 범위에서 차령을 연장할 수 있다.

② 여객자동차 운수사업의 면허, 허가, 등록, 증차 또는 대폐차(代廢車: 차령이 만료되거나 운행거리를 초과한 차량 등을 다른 차량으로 대체하는 것을 말한다)에 충당되는 자동차는 자동차의 종류와 여객자동차 운수사업의 종류에 따라 3년을 넘지 아니하는 범위에서 대통령령으로 정하는 연한(이하 “차령충당연한”이라 한다) 이내로 하여야 한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 노선 여객자동차운송사업의 면허를 받거나 등록을 한 자가 보유 차량으로 노선 여객자동차운송사업 범위에서 업종 변경을 위하여 면허를 받거나 등록을 하는 경우
 2. 대통령령으로 정하는 노선 여객자동차운송사업자 및 구역 여객자동차운송사업자가 대폐차하는 경우에는 그 차령이 6년 이내인 여객자동차운송사업용 자동차로 충당하는 경우
 3. 여객자동차 운수사업에 사용되었던 자동차로서 「자동차관리법」 제13조제7항 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유로 말소등록이 된 자동차를 여객자동차 운수사업자가 「자동차관리법」 제43조제1항제4호에 따른 임시검사에 합격한 후 다시 등록하는 경우. 다만, 차령을 초과한 자동차는 제외한다.
 4. 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 전기자동차 또는 같은 법 제2조제6호에 따른 수소전기자동차의 배터리를 신규로 교체한 경우. 다만, 차령을 초과한 자동차는 제외한다.
- ③ 시·도지사는 자동차의 제작·조립이 중단되거나 출고가 지연되는 등 부득이한 사유로 자동차를 공급하는 것이 현저히 곤란하다고 인정하면 6개월의 범위에서 제1항에 따른 차령을 초과하여 운행하게 할 수 있다.
- ④ 제1항에 따른 차령과 그 연장요건, 제2항에 따른 차령충당연한의 기산일(起算日) 및 계산 방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

현행	개정안
제14조(노선버스의 이용 보장 등) ① ~ ⑥ (생략) <신설>	제14조(노선버스의 이용 보장 등) ① ~ ⑥ (현행과 같음) ⑦ 노선버스 운송사업자가 「여객자동차 운수사업법」 제84조에 따라 노선 여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차의 차령 제한에 따른 대폐차를 할 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 저상버스로 우선 교체하여야 한다.

2) 정부 및 관련단체 의견

가) 국토교통부 의견

현재 저상버스 도입은 시내버스운송사업에 한정하여 추진되고 있으며, 장애인·노약자 등 교통약자의 이동편의를 제고하기 위해 저상버스 도입을 활성화할 필요가 있음.

나) 전국버스운송사업조합연합회²⁾ 의견

지방의 저상버스 운행 도로여건이 미비하고, CNG(압축천연가스) 충전소 등의 인프라가 전국적으로 구축되지 않은 상황이며, 고속 주행이 가능한 저상버스의 미개발과 운영 안전성이 확보되지 않아 실제 전국적으로 저상버스를 운행할 수 없는 상황 등 문제점이 많아 동 개정안에 반대함.

2) 전국 16개 시·도 버스운송사업조합 및 전국고속버스운송사업조합으로 구성

다) 한국교통장애인협회³⁾ 의견

현실적으로 낮은 저상버스 도입률 제고를 위해 의무화가 필요하고, 동시에 버스 승무원의 교통약자 배려 교육 강화 및 시민들의 배려 문화 함양 등 인식개선이 필요함.

3) 검토의견

저상버스는 계단이 없고 차체가 낮아 휠체어 이용자, 고령자 등의 승·하차가 용이하도록 제작된 버스로 교통약자의 이동편의를 증진하기 위한 것임.

「제3차 교통약자 이동편의 증진계획(2017년~2021년)」에 따르면 2020년 저상버스 보급대수는 12,926대(보급률 36%)를 목표로 하였으며, 2021년 저상버스 보급대수는 15,178대(보급률 42%)를 목표로 하고 있음.

【 제3차 교통약자 이동편의 증진계획에 따른 저상버스 연차별 보급 계획 】

(단위 : 대, %)

구분		총계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
당해연도 저상버스	도입대수	12,176	698	2,894	2,791	2,806	2,987
	폐차대수	3,445	498	878	773	561	735
저상버스 누적 보급대수(A)			6,647	8,663	10,681	12,926	15,178
시내버스 대수(B)			34,302	34,737	35,172	35,607	36,042
보급률(A/B * 100)			19	25	30	36	42

주1 : 도입대수 - 저상버스를 도입한 차량대수(신차,대폐차)

주2 : 3차 계획기간(5개년)동안 총 12,176대를 추가 보급하나, 3,445대가 폐차 예정으로 순증 보급은 8,731대임.

자료: 국토교통부

3) 한국장애인단체총연합회 산하 한국교통장애인협회

또한, 현행 「교통약자의 이동편의 증진법」 제14조제4항⁴⁾은 저상버스를 도입할 경우 노선버스 운송사업자에게 예산의 범위에서 재정지원을 하도록 하고 있으며, 이에 국가는 일반버스와 저상버스 가격의 차액(약 9천만원)을 지자체와 각각 50%(서울은 국가 40%) 매칭하여 운송사업자에게 보조하고 있고⁵⁾ 2004년부터 2020년까지 각 지방자치단체에 국고보조금 총 5,196억원을 지원하였음.⁶⁾

그러나 2019년말 기준 시·도별 저상버스 도입 현황을 보면, 보급대수는 9,016대로 26.5%의 보급률에 지나지 않아, 2019년 보급 목표치 30%에 미치지 못하는 등 교통약자가 안전하고 편리하게 이용할 수 있는 저상버스의 도입실적이 저조한 것으로 나타났다.

4) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제14조(노선버스의 이용 보장 등) ④ 국가와 지방자치단체는 제3항에 따라 저상버스등을 도입할 경우 노선버스 운송사업자에게 예산의 범위에서 재정지원을 하여야 한다. 이 경우 국가와 지방자치단체의 부담비율은 교통약자의 인구현황과 국가 및 지방자치단체의 재정여건 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.

5) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」

제14조(저상버스 등의 운행 대수 등) ① 법 제14조제2항에서 “대통령령으로 정하는 대수”란 다음 각 호의 구분에 따른 대수를 말한다.

1. 저상버스의 경우: 다음 각 목의 구분에 따른 대수
 - 가. 특별시와 광역시: 운행하려는 버스 대수의 2분의 1
 - 나. 시(특별시와 광역시는 제외한다)와 군: 운행하려는 버스 대수의 3분의 1
 2. 휠체어 탑승설비를 장착한 버스: 운행하려는 버스 대수의 2분의 1
- ② 법 제14조제4항 전단에서 “대통령령으로 정하는 노선버스 운송사업자”란 「여객자동차 운수사업법」 제4조제1항에 따라 노선 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자를 말한다.
- ③ 법 제14조제4항 후단에 따른 국가와 지방자치단체의 부담비율은 다음 각 호의 구분과 같다.
1. 특별시: 국가 40퍼센트, 지방자치단체 60퍼센트
 2. 제1호 외의 지방자치단체: 국가 50퍼센트, 지방자치단체 50퍼센트

6) 【저상버스 재정지원 내역】

(단위 : 년, 억원)

연도	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	누적
보조액	30	81	182	152	250	441	375	322	381	282	316	340	340	320	340	467	577	5,196

자료 : 국토교통부

【 시·도별 저상버스 도입 현황 】

('19년말 기준, 단위: 대, %)

구분	계	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
시 내 버스	34,086	7,316	2,489	1,599	2,331	1,032	1,005	827	281	10,460	539	628	795	820	715	1,167	1,697	385
저 상 버스	9,016	3,945	638	546	469	215	289	101	66	1,422	187	131	74	186	97	177	370	103
도입률	26.5	53.9	25.6	34.1	20.1	20.8	28.8	12.2	23.5	13.6	34.7	20.9	9.3	22.7	13.6	15.2	21.8	26.8

자료 : 국토교통부

현행 제14조⁷⁾가 저상버스의 운행을 제고하기 위해 노선 여객자동차 운송사업 면허 시 우대, 재정 지원 등의 장려책을 마련하고 있음에도 저상버스의 도입실적이 저조한 점을 고려하면 개정안과 같이 차령 도달 등에 따른 대폐차 시 저상버스를 도입하도록 하는 것은 저상버스 도입 활성화에 도움이 될 것으로 보임.

7) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제14조(노선버스의 이용 보장 등) ① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차 운송사업을 경영하는 자(이하 “노선버스 운송사업자”라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다.

1. 교통약자에게 승하차 시간을 충분히 줄 것
2. 교통약자에게 승하차 편의를 제공할 것
3. 저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스 등 교통약자가 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 구조를 가진 버스(이하 “저상버스등”이라 한다)를 보유하고 있는 경우 일반버스와 저상버스등의 배차순서를 적절히 편성할 것
- ② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 「여객자동차 운수사업법」 제4조에 따른 여객자동차운송사업 면허를 할 때에는 같은 법 제5조에 따른 면허기준을 갖추고 저상버스등을 대통령령으로 정하는 대수(臺數) 이상 운행하려는 자에게 우선적으로 노선 여객자동차운송사업 면허를 할 수 있다.
- ③ 시장·군수가 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립하거나 도지사가 교통약자 이동편의 증진 지원계획을 수립할 때에는 저상버스등의 도입, 저상버스등의 운행 및 교통약자의 접근성을 고려한 버스정류장과 도로 등 시설물의 정비 계획을 반영하고, 이에 따라 저상버스등을 도입하여야 한다.
- ④ 국가와 지방자치단체는 제3항에 따라 저상버스등을 도입(휠체어 탑승설비를 기존 버스에 장착하는 경우를 포함한다)할 경우 대통령령으로 정하는 노선버스 운송사업자에게 예산의 범위에서 재정지원을 하여야 한다. 이 경우 국가와 지방자치단체의 부담비율은 교통약자의 인구현황과 국가 및 지방자치단체의 재정여건 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.
- ⑤ 도로관리청은 저상버스등의 원활한 운행 및 교통약자의 접근성 개선을 위하여 필요한 경우에는 버스정류장과 도로를 정비하는 등 필요한 조치를 하여야 한다.
- ⑥ 국가는 제5항에 따른 버스정류장의 정비 등 필요한 조치에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있다.

다만, 현재 운행되는 저상버스 중 CNG 버스가 79.8%를 차지하고 있는 점을 고려하면⁸⁾ 개정안과 같이 대폐차 시 저상버스를 우선적으로 도입하기 위해서는 충전소 인프라 확보⁹⁾에 대한 고려가 선행될 필요가 있음.

또한, 안 제14조제7항의 노선버스 운송사업자에는 시내버스운송사업 뿐만 아니라 시외버스운송사업 역시 포함되는데¹⁰⁾, 국토교통부는 저상

8) 전국 저상버스 9,853대 중 CNG버스 7,867대(79.8%), 전기버스(수소전기) 1,776대(88대)(18%), 경유버스 210대(2.1%)(전국버스운송사업조합, 2021.4.기준). 「저상버스 표준모델에 관한 기준」(국토교통부 고시 2018.12.3.) 역시도 저상버스의 주된 연료원을 CNG, 전기 등으로 한정하고 있음.

9) 전국 광역자치단체별 CNG 충전소 현황은 경기(69개), 서울(32개), 부산(17개), 인천(16개), 경남(14개), 대구(9개), 전북(9개), 경북(7개), 울산(7개), 광주(6개), 전남(6개), 대전(5개), 충북(5개), 충남(2개), 세종(1개) 순으로 수도권에 밀집되어 있음. (한국천연가스수소충전협회 자료)

10) 「여객자동차 운수사업법 시행령」

제3조(여객자동차운송사업의 종류) 「여객자동차 운수사업법」(이하 “법”이라 한다) 제3조제2항에 따라 같은 조 제1항제1호 및 제2호에 따른 노선 여객자동차운송사업과 구역 여객자동차운송사업은 다음 각 호와 같이 세분한다.

1. 노선 여객자동차운송사업

가. 시내버스운송사업: 주로 특별시·광역시·특별자치시 또는 시(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제10조제2항에 따른 행정시를 포함한다. 이하 같다)의 단일 행정구역에서 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 광역급행형·직행좌석형·좌석형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

나. 농어촌버스운송사업: 주로 군(광역시의 군은 제외한다)의 단일 행정구역에서 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 직행좌석형·좌석형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

다. 마을버스운송사업: 주로 시·군·구의 단일 행정구역에서 기점·종점의 특수성이나 사용되는 자동차의 특수성 등으로 인하여 다른 노선 여객자동차운송사업자가 운행하기 어려운 구간을 대상으로 국토교통부령으로 정하는 기준에 따라 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업

라. 시외버스운송사업: 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업으로서 가목부터 다목까지의 사업에 속하지 아니하는 사업. 이 경우 국토교통부령이 정하는 바에 따라 고속형·직행형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제7조(자동차의 종류) 법 제3조 및 영 제3조에 따른 각 여객자동차운송사업에 사용되는 자동차의 종류는 별표 1과 같다.

[별표 1] 여객자동차운송사업에 사용되는 자동차의 종류(제7조 관련)

구 분	자 동 차 의 종 류
2. 시외버스운송사업	중형 또는 대형승합자동차. 이 경우 영 제3조제1호라목 후단에 따른 운행형태에 따라 자동차의 종류를 다음과 같이 구분한다.

버스를 고속버스 등 시외버스운송사업에 투입하기 위해서는 좌석안전띠 등 안전설비와 적재함 등의 설치를 위한 개선방안을 추가적으로 마련할 필요가 있다는 입장임.

나. 장거리 노선버스의 저상버스등 도입(안 제14조의2 신설)

1) 개정안의 내용

안 제14조의2는 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호의 노선여객자동차운송사업 중 시외버스운송사업의 운송사업자(이하 ‘장거리 노선버스 운송사업자’)로 하여금 해당 노선에 저상버스등¹¹⁾을 도입하도록 하고, 운영기준 등 필요한 사항은 대통령령으로 정하도록 하는 내용임.

가. 시외우등고속버스: 제8조제5항제1호에 따른 고속형에 사용되는 것으로서 원동기 출력이 자동차 총 중량 1톤당 20마력 이상이고 승차정원이 29인승 이하인 대형승합자동차
나. 시외고속버스: 제8조제5항제1호에 따른 고속형에 사용되는 것으로서 원동기 출력이 자동차 총 중량 1톤당 20마력 이상이고 승차정원이 30인승 이상인 대형승합자동차
다. 시외우등직행버스: 제8조제5항제2호에 따른 직행형에 사용되는 것으로서 원동기 출력이 자동차 총 중량 1톤당 20마력 이상이고 승차정원이 29인승 이하인 대형승합자동차
라. 시외직행버스: 제8조제5항제2호에 따른 직행형에 사용되는 중형 이상의 승합자동차
마. 시외우등일반버스: 제8조제5항제3호에 따른 일반형에 사용되는 것으로서 원동기 출력이 자동차 총 중량 1톤당 20마력 이상이고 승차정원이 29인승 이하인 대형승합자동차
바. 시외일반버스: 제8조제5항제3호에 따른 일반형에 사용되는 중형 이상의 승합자동차

11) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제14조(노선버스의 이용 보장 등) ① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 “노선버스 운송사업자”라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다.

1. 교통약자에게 승하차 시간을 충분히 줄 것
2. 교통약자에게 승하차 편의를 제공할 것
3. 저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스 등 교통약자가 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 구조를 가진 버스(이하 “저상버스등”이라 한다)를 보유하고 있는 경우 일반버스와 저상버스등의 배차순서를 적절히 편성할 것

현행	개정안
<신설>	제14조의2(장거리 노선버스의 저장버스 등 도입) ① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업 중 시외버스운송사업의 운송사업자(이하 이 조에서 “장거리 노선버스 운송사업자”라 한다)는 해당 노선에 저장버스등을 도입하여야 한다. ② 장거리 노선버스 운송사업자의 저장버스등의 도입 및 운영기준 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

2) 정부 및 관련단체 의견

가) 국토교통부 의견

장거리 노선버스(시외버스) 운행을 위해서는 좌석안전띠 등 안전설비, 적재함 등을 설치하여야 하나, 저장버스의 경우 이러한 시설의 설치가 곤란하고, 휠체어 탑승설비를 갖춘 차량의 경우 2021년 시범사업을 실시하고 있는 바 그 결과를 바탕으로 향후 개선방안 마련이 필요함.¹²⁾

나) 전국고속버스운송사업조합 의견

휠체어 탑승 시설 등 설치를 위한 비용 부담 증가, 운행 소요시간 증가로 인한 승무원 업무 가중, 휠체어리프트 설치로 인한 화물 수납공간

12) 국토교통부는 2021년 휠체어 탑승설비를 갖춘 고속버스 운행 시범사업을 실시중으로(4개 노선 10대, '19.10~21.6월 운행, '21년 하반기 시외버스 8대 추가운행 예정) 사업결과를 바탕으로 관련 제도개선을 추진할 예정임.

부족 등이 발생하는데, 2019년 10월부터 시행하고 있는 시범사업에서는 튜닝 비용 지원 외 영업 손실에 대한 보전이 이루어지지 않고 있음. 교통약자 보호를 위한 부담이나 비용은 고속버스운송사업자가 아닌 국가나 지방자치단체에서 부담해야 하는 것이므로, 단순 설치 비용 지원이 아닌 운영에 따른 손실비용에 대한 재정지원을 명확히 하는 것이 선행되어야 함.

다) 한국교통장애인협회¹³⁾ 의견

현실적으로 낮은 저상버스 도입률 제고를 위해 의무화가 필요하고, 동시에 버스 승무원의 교통약자 배려 교육 강화 및 시민들의 배려 문화 함양 등 인식개선이 필요함.

3) 검토의견

「여객자동차 운수사업법」, 동법 시행령 및 시행규칙은 노선 여객자동차운송사업 중 시내버스운송사업과 시외버스운송사업을 다음과 같이 구분하여 규정하고 있음.

【 시내버스와 시외버스의 구분 】

시행규칙 제8조제3항 시내버스	1. 광역급행형 : 별표 1 제1호가목에 따른 <u>시내좌석버스를 사용하고</u> 주로 고속국도, 도시고속도로 또는 주간선도로를 이용하여 <u>기점 및 종점으로부터 5킬로미터 이내의 지점에 위치한 각각 4개 이내의 정류소에만 정차하면서</u> 운행하는 형태. 다만, 관할관청은 도로상황 등 지역의 특수성과 주민편의를 고려하여 필요하다고 인정하는 경우에는 기점 및 종점으로부터 7.5킬로미터 이내	M버스, G버스, 서울시 간선 버스,
------------------------	---	----------------------

13) 한국장애인단체총연합회 산하 한국교통장애인협회

	에 위치한 각각 6개 이내의 정류소에 정차하면서 운행하게 할 수 있고, 법 제7조에 따른 운송개시 후 지역 여건 등이 변경되어 정류소를 추가할 필요가 있는 경우에는 국토교통부장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 기점으로 부터 7.5킬로미터 이내에 위치한 2개까지의 정류소에 추가로 정차하면서 운행하게 할 수 있다. 2. 직행좌석형: 별표 1 제1호가목에 따른 <u>시내좌석버스를</u> 사용하여 각 정류소에 정차하되, 둘 이상의 시·도에 걸쳐 노선이 연장되는 경우 지역주민의 편의, 지역 여건 등을 고려하여 정류구간을 조정하고 해당 노선 좌석형의 총 정류소 수의 2분의 1 이내의 범위에서 정류소 수를 조정하여 운행하는 형태 3. 좌석형: 별표 1 제1호가목에 따른 <u>시내좌석버스를</u> 사용하여 각 정류소에 정차하면서 운행하는 형태 4. 일반형: 별표 1 제1호나목에 따른 <u>시내일반버스를</u> 주로 사용하여 각 정류소에 정차하면서 운행하는 형태	시내 버스 등
시행규칙 제8조제6항 시외버스	1. 고속형: 별표 1 제2호가목 또는 나목에 따른 <u>시외고속버스 또는 시외우등고속버스를</u> 사용하여 <u>운행거리가 100킬로미터 이상이고, 운행구간의 60퍼센트 이상을 고속국도로 운행하며, 기점과 종점의 중간에서 정차하지 아니하는 운행형태</u>. 다만, 다음 각 목의 경우에는 운행계통의 기점과 종점의 중간에서 정차할 수 있다. 가. 고속국도 주변이용자의 편의를 위하여 고속국도변의 정류소에 중간정차하는 경우 나. 국토교통부장관이 이용자의 교통편의를 위하여 필요하다고 인정하여 기점 또는 종점이 있는 특별시·광역시·특별자치시 또는 시·군의 행정구역 안의 각 1개소에만 중간정차하는 경우. 다만, 특별시·광역시·특별자치시 또는 시·군의 행정구역 안의 중간정차지와 기점 간 또는 중간정차지와 종점 간의 이용 승객은 승·하차시킬 수 없다. 다. 고속국도 휴게소의 환승정류소에서 중간 정차하는 경우 2. 직행형: 별표 1 제2호다목 또는 라목에 따른 <u>시외우등직행버스 또는 시외직행버스를</u> 사용하여 기점 또는 종점이 있는 특별시·광역시·특별자치시 또는 시·군의 행정구역이 아닌 다른 행정구역에 있는 1개소 이상의 정류소에 정차하면서 운행하는 형태. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 정류소에 정차하지 않고 운행할 수 있다. 가. 운행거리가 100킬로미터 미만인 경우 나. 운행구간의 60퍼센트 미만을 고속국도로 운행하는 경우 3. 일반형: 별표 1 제2호마목 또는 바목에 따른 <u>시외우등일반버스 또는 시외일반버스를</u> 사용하여 각 정류소에 정차하면서 운행하는 형태	

개정안의 장거리 노선버스(시외버스)는 시내버스에 비하여 100킬로미터 내외 장거리를 운행하고 자동차 전용도로, 고속도로를 주로 이용하는 특징이 있어 저상버스등(저상버스 및 휠체어 탑승설비 장착 버스 등)

을 도입할 경우 교통약자의 중장거리 이동 편의를 증진시킬 수 있을 것으로 기대됨.

다만, 현행법 및 시행령은 저상버스등의 권장 대상으로 노선버스 운송사업자를 규정하고 있어 그 자체로는 특별히 시내버스와 시외버스를 구분하고 있지는 아니하나¹⁴⁾ 지금까지 도입된 저상버스는 주로 시내버스 등으로 이용되며 좌석안전띠에 대한 엄격한 규제를 받지 아니한 점¹⁵⁾, 현재 국토교통부는 휠체어 탑승설비를 갖춘 고속버스 운행 시범 사업을 실시하고 있어 그 결과를 바탕으로 안전기준, 편의시설 등의 제도 정비에 나설 필요가 있는 점¹⁶⁾ 등을 종합적으로 고려할 필요가 있는 것으로 보임.

14) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제14조(노선버스의 이용 보장 등) ① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 “노선버스 운송사업자”라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다.

1. 교통약자에게 승하차 시간을 충분히 줄 것
2. 교통약자에게 승하차 편의를 제공할 것
3. 저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스 등 교통약자가 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 구조를 가진 버스(이하 “저상버스등”이라 한다)를 보유하고 있는 경우 일반버스와 저상버스등의 배차순서를 적절히 편성할 것

15) 「자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙」

제27조(좌석안전띠장치등) ①자동차의 좌석에는 안전띠를 설치하여야 한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 좌석에는 이를 설치하지 아니할 수 있다.

1. 환자수송용 좌석 또는 특수구조자동차의 좌석 등 국토교통부장관이 안전띠의 설치가 필요하지 아니하다고 인정하는 좌석
2. 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제1호의 규정에 의한 노선여객자동차운송사업에 사용되는 자동차로서 자동차전용도로 또는 고속국도를 운행하지 아니하는 시내버스·농어촌버스 및 마을버스의 승객용 좌석

- 16) 국토교통부는 2021년 휠체어 탑승설비를 갖춘 고속버스 운행 시범사업을 실시중으로(4개 노선 10대, '19.10~21.6월 운행, '21년 하반기 시외버스 8대 추가운행 예정) 사업결과를 바탕으로 관련 제도개선을 추진할 예정임.

다. 전세버스에 휠체어 탑승설비 등 설치(안 제14조의3 신설)

1) 개정안의 내용

안 제14조의3은 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제2호에 따른 구역 여객자동차운송사업 중 국토교통부령으로 정하는 규모의 전세버스운송사업을 경영하는 자는 교통약자의 이용을 위하여 휠체어 탑승설비 등 이동편의시설을 설치할 수 있도록 하고, 국가 및 지방자치단체가 재정 지원을 하도록 하는 등의 내용임.

현 행	개 정 안
<신 설>	제14조의3(전세버스의 이용 보장 등) ① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제2호에 따른 구역 여객자동차운송사업 중 국토교통부령으로 정하는 규모의 전세버스운송사업을 경영하는 자(이하 이 조에서 “전세버스운송사업자”라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 휠체어 탑승설비 등 이동편의시설을 설치할 수 있다. ② 국가와 지방자치단체는 제1항에 따라 이동편의시설을 설치할 경우 전세버스 운송사업자에게 예산의 범위에서 재정지원을 하여야 한다. 이 경우 국가와 지방자치단체의 부담비율은 교통약자의 인구현황과 국가 및 지방자치단체의 재정여건 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.

	③ 전세버스 운송사업자의 이동편의 시설 설치 기준 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
--	--

2) 정부 및 관련단체 의견

가) 국토교통부 의견

휠체어 탑승이 가능한 장거리 버스에 대해서는 고속버스 노선에서의 시범운행 등을 통해 향후 안전기준 등 마련이 선행될 필요가 있음.

나) 전국전세버스운송사업조합연합회 의견

개정안의 취지에 찬성하며 적극적인 재정지원이 필요하다는 입장임.

다) 한국교통장애인협회¹⁷⁾ 의견

현실적으로 낮은 저상버스 도입률 제고를 위해 의무화가 필요하고, 동시에 버스 승무원의 교통약자 배려 교육 강화 및 시민들의 배려 문화 함양 등 인식개선이 필요함.

3) 검토의견

개정안은 일정 규모 이상의 전세버스운송사업자¹⁸⁾가 휠체어 탑승설

17) 한국장애인단체총연합회 산하 한국교통장애인협회

18) 「여객자동차 운수사업법 시행령」

제3조(여객자동차운송사업의 종류) 「여객자동차 운수사업법」(이하 “법”이라 한다) 제3조제2항에 따라 같은 조 제1항제1호 및 제2호에 따른 노선 여객자동차운송사업과 구역 여객자동차운송사업은 다음 각 호와 같이 세분한다.

2. 구역 여객자동차운송사업

가. 전세버스운송사업: 운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 정하여 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 다만, 다음 어느 하나

비 등 이동편의시설을 설치할 수 있도록 하고, 국가 및 지방자치단체가 예산의 범위 내에서 재정 지원을 할 수 있도록 하는 내용임.

휠체어 탑승설비 등 이동편의시설은 그 동안 시내버스 위주로 설치 및 운영되어 왔고, 전세버스의 대부분이 저상버스가 아닌 고속버스와 같은 일반 버스를 운용하고 있는 점을 고려하면, 전세버스의 경우도 국토교통부가 실시하고 있는 휠체어 탑승설비를 갖춘 고속버스 운행 시범 사업의 결과를 바탕으로 안전기준, 편의시설 등의 기준 마련이 선행될 필요가 있는 것으로 보임.¹⁹⁾

또한, 전세버스운송사업자의 경우 시내버스운송사업자 및 시외버스운송사업자에 비하여 상대적으로 소규모 사업자의 비중이 높은 점을 고려하여 대상 사업자의 기준 마련 및 재정지원 방식 등에 대한 종합적인 고려가 필요할 것으로 보임.

에 해당하는 기관 또는 시설 등의 장과 1개의 운송계약(운임의 수령주체와 관계없이 개별 탑승자로부터 현금이나 회수권 또는 카드결제 등의 방식으로 운임을 받는 경우는 제외한다)에 따라 그 소속원[「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 따른 산업단지, 준산업단지 및 공장입지 유도지구(이하 이 조에서 “산업단지등”이라 한다) 관리기관의 경우 해당 산업단지등의 입주기업체 소속원을 포함한다]만의 통근·통학목적으로 자동차를 운행하는 경우에는 운행계통을 정하지 아니한 것으로 본다.

- 1) 정부기관·지방자치단체와 그 출연기관·연구기관 등 공법인
 - 2) 회사, 「초·중등교육법」 제2조에 따른 학교, 「고등교육법」 제2조에 따른 학교, 「유아교육법」 제2조제2호에 따른 유치원, 「영유아보육법」 제10조에 따른 어린이집, 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률」 제2조의2제1항제1호에 따른 학교교과교습학원 또는 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」 제3조에 따른 체육시설(「유통산업발전법」 제2조제3호에 따른 대규모점포에 부설된 체육시설은 제외한다)
 - 3) 국토교통부장관 또는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)가 정하여 고시하는 산업단지등의 관리기관
- 19) 국토교통부는 2021년 휠체어 탑승설비를 갖춘 고속버스 운행 시범사업을 실시중으로(4개 노선 10대, '19.10~21.6월 운행, '21년 하반기 시외버스 8대 추가운행 예정) 사업결과를 바탕으로 관련 제도개선을 추진할 예정임.

【 주요 운수업 사업자 통계 (보유차량 대수별) 】

2019년 (대수,%)						
보유차량 규모	시내버스운송업		시외버스운송업		전세버스운송업	
합계	39,672	100	10,064	100	39,367	100
4대 이하	76	0	-	-	40	0
5 ~ 9	781	2.0	미상	미상	504	1.3
10~19	2,042	5.1	-	-	8,150	22.4
20 ~ 49	4,691	11.8	427	4.2	20,652	52.5
50 ~ 99	12,880	32.5	1,865	18.5	8,121	20.6
100 ~ 199	10,770	27.1	2,938	29.2	1,650	4.2
200 ~ 299	3,136	7.9	미상	미상	미상	미상
300대 이상	5,296	16.2	4,327	43.0	-	-
자료:통계청(2021.5.)						

라. 이동지원센터 설치 의무화 등(안 제16조)

1) 개정안의 내용

안 제16조는 이동지원센터(시·군 및 도)의 설치를 의무화하고 설치 및 운영에 필요한 자금의 일부를 국가 또는 도(道)가 지원하도록 하는 내용임.

현 행	개 정 안
제16조(특별교통수단의 운행 등) ① (생략)	제16조(특별교통수단의 운행 등) ① (현행과 같음)
② 시장이나 군수는 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수 단을 운행하는 자를 통신문 등 통하여 연결하여 주는 이동지원센터 를 설치할 수 있다.	② ----- ----- ----- ----- -----설치하여야 한다.
③ 도지사는 특별교통수단을 효과적	③ -----

으로 운영하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 관할 행정구역 내의 시장·군수와 협의하여 제2항에 따른 이동지원센터를 통합하여 운영하거나 별도의 이동지원센터를 <u>설치</u>할 수 있다. ④·⑤ (생략) ⑥ 국가 또는 도(道)는 제1항에 따른 특별교통수단의 확보 또는 제2항에 따른 이동지원센터의 <u>설치에 소요되는 자금의 일부를 지원할 수 있다.</u> ⑦·⑧ (생략)	----- ----- ----- ----- ----- <u>설치하여야 한다.</u> ④·⑤ (현행과 같음) ⑥ ----- ----- -----<u>설치와 운영에 소요되는 자금의 일부를 지원하여야 한다.</u> ⑦·⑧ (현행과 같음)
--	--

2) 국토교통부 의견

교통약자의 이동편의 증진을 위하여 시·군 및 도의 이동지원센터 설치를 의무화할 필요가 있으나, 운영 자금 지원의 경우 「보조금 관리 법률 시행령」 별표2가 장애인특별운송사업비(운영비)를 보조 제외로 규정하고 있음.

3) 검토의견

현행 제16조²⁰⁾는 시장(특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치

20) 「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 시장이나 군수는 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수단을 운행하는 자를 통신수단 등을 통하여 연결하여 주는 이동지원센터를 설치할 수 있다.

③ 도지사는 특별교통수단을 효과적으로 운영하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 관할 행정구역 내의 시장·군수와 협의하여 제2항에 따른 이동지원센터를 통합하여 운영하거나 별도의 이동지원센터를 설치할 수 있다.

④ 특별교통수단(특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자가 탑승하지 아니한 경우는 제외한다)이나 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」 제17조제2항에 따른 장

도지사·시장)이나 군수(광역시에 있는 군의 군수는 제외)가²¹⁾ 교통약자의 이동편의를 위하여 특별교통수단을 운행하도록 하고 이용자와 운행자의 연계를 위한 이동지원센터를 운영할 수 있도록 하고 있음.

2021년 5월 현재 광역 16곳, 기초 152곳의 이동지원센터²²⁾가 이미 설치되어 운영 중인 점(참고자료) 등을 고려하면 개정안과 같이 이동지원센터의 설치를 의무화하는 입법 취지가 이미 상당 부분 달성된 것으로 보임.

또한, 현행 제16조제6항이 국비 또는 도비에 의한 자금 지원의 대상을 이동지원센터 ‘설치에 소요되는 자금’에 한정하고 있는데 반해 개정

애인전용주차구역 주차표지를 붙인 자동차(장애인전용주차구역 주차표지를 발급받은 보행에 장애가 있는 사람이 탑승하지 아니한 경우는 제외한다) 외에는 제9조제2호 및 제3호의 시설에 설치된 장애인전용주차구역에 주차하여서는 아니 된다.

⑤ 특별교통수단을 운행하는 자는 교통약자의 거주지를 이유로 이용을 제한하여서는 아니 된다. 다만, 지방자치단체는 특별교통수단의 운행 대수, 운행 횟수 등을 고려하여 그 운영의 범위를 인근 특별시·광역시·도까지로 할 수 있다.

⑥ 국가 또는 도(道)는 제1항에 따른 특별교통수단의 확보 또는 제2항에 따른 이동지원센터의 설치에 소요되는 자금의 일부를 지원할 수 있다.

⑦ 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.

⑧ 특별교통수단과 이동지원센터의 운영 등에 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.

21) 「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 교통약자 이동편의 증진계획에 따라 관할 지역에 있는 교통약자의 이동편의 증진을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민과 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 지방교통약자 이동편의 증진계획(이하 “지방교통약자 이동편의 증진계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. 다만, 시장이나 군수가 지방교통약자 이동편의 증진계획의 내용을 다른 교통 관련 계획에 반영하여 수립한 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받아 해당 지방교통약자 이동편의 증진계획을 따로 수립하지 아니할 수 있다.

22) (국토교통부) 광역이동지원센터가 미설치된 충청북도는 현재 설치를 추진 중이고, 기초이동지원센터는 대상 지역 152곳 모두 설치 운영 중임.

안 제16조제6항은 지원 대상을 ‘설치와 운영에 소요되는 자금’으로 확대하고 있는바, 이는 「보조금 관리에 관한 법률」 제9조²³⁾, 동법 시행령 제4조제1항 단서²⁴⁾ 및 별표²⁵⁾가 국비 보조 대상에서 이동지원센터 운영에 해당하는 장애인특별운송사업(운영비)을 제외하고 있는 것과 상충하므로 신중한 논의가 필요할 것으로 보임.²⁶⁾

23) 「보조금 관리에 관한 법률」

제9조(보조금의 대상 사업 및 기준보조율 등) ①보조금이 지급되는 대상 사업, 경비의 종류, 국고 보조율 및 금액은 매년 예산으로 정한다. 다만, 지방자치단체에 대한 보조금의 경우 다음 각 호에 해당하는 사항은 대통령령으로 정한다.

1. 보조금이 지급되는 대상 사업의 범위
2. 보조금의 예산 계상 신청 및 예산 편성 시 보조사업별로 적용하는 기준이 되는 국고 보조율(이하 “기준보조율”이라 한다)

24) 「보조금 관리에 관한 법률 시행령」

제4조(보조금 지급 대상 사업의 범위와 기준보조율) ① 법 제9조제1항제1호에 따른 보조금이 지급되는 지방자치단체의 사업의 범위 및 같은 항 제2호에 따른 기준보조율(이하 “기준보조율”이라 한다)은 별표 1과 같다. 다만, 별표 2에서 정한 지방자치단체의 사업은 보조금 지급 대상에서 제외한다.

25) ■ 보조금 관리에 관한 법률 시행령 [별표 2]

보조금 지급 제외 사업(제4조제1항 단서 관련)

사업	
71.	장애인특별운송사업(운영비)

26) 국비 외에 도비(道費)에 의한 지원은 일부 지방자치단체를 통해 현재도 이루어지고 있음.

「경기도 교통약자 이동편의시설의 사전·사후 점검에 관한 조례」

제4조(이동편의시설 기술지원센터 설치 및 운영) ① 도지사는 교통약자 이동편의시설 설치에 관한 정보의 제공 및 상담, 기술지원 등을 위하여 경기도 이동편의시설 기술지원센터(이하 “이동편의기술센터”라 한다)를 설치 및 운영하여야 하며, 운영에 필요한 예산을 지원하여야 한다.
② 도지사는 경기도 내 시·군별 이동편의기술센터의 설치·운영을 장려하여야 한다.

참고

전국 교통약자이동지원센터 현황

구분		운영방식	위탁기관
서울특별시		위탁운영	서울시설공단
부산광역시		위탁운영	부산시설공단
대구광역시		위탁운영	대구시설공단
인천광역시		위탁운영	인천교통공사
광주광역시		위탁운영	광주교통약자 이동지원센터
대전광역시		위탁운영	대전광역시 사회서비스원
울산광역시		위탁운영	(사단법인)울산장애인 복지서비스지원협회
세종특별자치시		위탁운영	사)세종시지체장애인협회
경기도	광역센터 (운영시)	자체	
	수원시	위탁운영	수원도시공사
	성남시	위탁운영	성남시내버스㈜ 택시사업부
	의정부시	위탁운영	의정부시 시설관리공단 이동지원센터
	안양시	위탁운영	안양도시공사
	부천시	위탁운영	부천도시공사
	광명시	위탁운영	광명도시공사
	평택시	위탁운영	평택도시공사
	동두천시	위탁운영	동두천모범운전자회
	안산시	위탁운영	안산도시공사
	고양시	위탁운영	고양도시관리공사
	과천시	위탁운영	(사)과천시지체장애인협회
	구리시	위탁운영	구리도시공사
	남양주시	위탁운영	삼육재단
	오산시	위탁운영	오산시시설관리공단
	시흥시	위탁운영	시흥도시공사
	군포시	위탁운영	군포도시공사
	의왕시	위탁운영	의왕도시공사
	하남시	위탁운영	하남시장래인연합회
	용인시	위탁운영	용인도시공사
	파주시	위탁운영	파주도시관광공사
	이천시	위탁운영	이천시시설관리공단

구분		운영방식	위탁기관
	안성시	위탁운영	안성시시설관리공단
	김포시	위탁운영	김포도시관리공사
	화성시	위탁운영	화성도시공사
	광주시	위탁운영	광주도시관리공사
	양주시	위탁운영	양주시시설관리공단
	포천시	위탁운영	포천시시설관리공단
	여주시	위탁운영	여주도시관리공단
	연천군	위탁운영	연천군시설관리공단
	가평군	위탁운영	가평군 시설관리공단
	양평군	위탁운영	(사)경기도시각장애인연합회 양평군지회
강원도	광역센터 (운영시)	위탁운영	(주)케이티아이에스
	춘천시	위탁운영	봄내콜이동지원센터
	원주시	위탁운영	원주시시설관리공단 교통사업팀
	강릉시	위탁운영	개인택시강릉시지부
	동해시	위탁운영	(사)한국시각장애인협회 강원도지부 동해시지회
	태백시	위탁운영	(사)강원도장애인복지회(태백장애인근로사업장)
	속초시	위탁운영	속초시사회복지협의회
	삼척시	위탁운영	(사)강원도지체장애인협회 삼척시지회
	홍천군	위탁운영	(사)강원도지체장애인협회홍천군지회
	횡성군	위탁운영	(사)강원도지적발달장애인복지협회 횡성군지부
	영월군	위탁운영	(사)한국시각장애인연합회영월군지부
	평창군	위탁운영	(사)강원도지체장애인협회 평창군지회
	정선군	위탁운영	정선군장애인단체 총 연합회
	철원군	위탁운영	한국시각장애인연합회 철원군지회
	화천군	위탁운영	(사)화천군장애인연합회
	양구군	위탁운영	강원도지체장애인협회 양구군지회
	인제군	위탁운영	사)강원도지체장애인협회인제군지회
	고성군	위탁운영	사)강원도지체장애인협회고성군지회
	양양군	위탁운영	(사)한국지체장애인협회강원도협회양양군지회
			사)한국시각장애인연합회 양양군지회
충청북도	광역센터 (운영시)		
	청주시	위탁운영	청주시시설관리공단
	충주시	위탁운영	(사)행복천사
	제천시	위탁운영	지체장애인협회

구분		운영방식	위탁기관
	보은군	위탁운영	(사)충북지체장애인협회 보은군지회
	옥천군	위탁운영	(사)충북지체장애인협회 옥천군지회
	영동군	위탁운영	충북지체장애인협회 영동군지회
	증평군	위탁운영	(사)충북지체장애인협회 증평군지회
	진천군	위탁운영	(사)충북지체장애인협회 진천군지회
	괴산군	위탁운영	괴산군장애인연합회, 모범운전자괴산지회
	음성군	위탁운영	(사)음성군장애인복지관
			음성군장애인연합회
	단양군	위탁운영	단양군사회복지협의회
충청남도	광역센터 (운영시)	위탁운영	주식회사케이티아이에스
	천안시	위탁운영	(사)충남지체장애인협회 천안시지회
	공주시	위탁운영	(사)한국지체장애인협회 충남협회 공주시지회
	보령시	위탁운영	(사)충남지체장애인협회 보령시지회
	아산시	위탁운영	아산장애인단체연합회
	서산시	위탁운영	(사)한국지체장애인협회충남협회 서산시지회
	논산시	위탁운영	(사)충남지체장애인협회 논산시지회
	계룡시	위탁운영	(사)충남지체장애인협회 논산시지회
	당진시	위탁운영	(사)충남지체장애인협회 당진시지회
	금산군	위탁운영	(사)충남지체장애인협회 금산군지회
	부여군	위탁운영	(사)충남지체장애인협회 부여군지회
	서천군	위탁운영	(사)충남지체장애인협회 서천군지회
	청양군	위탁운영	(사)충남지체장애인협회 청양군지회
	홍성군	위탁운영	(사)한국지체장애인협회중앙회 충남협회홍성군지회
	예산군	위탁운영	(사)충남지체장애인협회 예산군지회
	태안군	위탁운영	(사)충남지체장애인협회 태안군지회
전라북도	광역센터 (운영시)	위탁운영	전라북도광역이동지원센터
	전주시	위탁운영	전주시시설관리공단
	군산시	위탁운영	(사)전북지체장애인협회 군산시지회
	익산시	위탁운영	(사)전북지체장애인협회 익산시지회
	정읍시	위탁운영	(사)전북지체장애인협회 정읍시지회
	남원시	위탁운영	(사)전북지체장애인협회 남원시지회
	김제시	위탁운영	(사)전북지체장애인협회 김제시지회
	완주군	위탁운영	전북지체장애인협회 완주지회
	진안군	위탁운영	꿈드래장애인협회 진안군지부

구분		운영방식	위탁기관
	무주군	위탁운영	사)무주군 지체장애인협회
	장수군	위탁운영	(사)장수군장애인연합회
	임실군	위탁운영	(사)임실군장애인연합회
	순창군	위탁운영	(사)전북지체장애인협회 순창군지회
	고창군	위탁운영	(사)한두레장애인자립생활협회 고창군교통약자이동지원센터
	부안군	위탁운영	부안군장애인부모회 부안군이동지원센터
전라남도	광역센터 (운영시)	위탁운영	(재)전남복지재단
	목포시	위탁운영	사)전남지체장애인협회 목포시지부
	여수시	위탁운영	(유)새보람관광
	순천시	위탁운영	(주)남도교통
	나주시	위탁운영	(사)한국시각장애인연합회 전남지부나주시회
	광양시	위탁운영	(사)전남지체장애인협회 광양시지회
	담양군	위탁운영	사)전남지체장애인협회 담양군지회
	곡성군	위탁운영	사)전남지체장애인협회 곡성군지회
	구례군	위탁운영	사)전남지체장애인협회 구례군지회
	고흥군	위탁운영	사)전남지체장애인협회 고흥군지회
	보성군	위탁운영	사)전남지체장애인협회 보성군지회
	화순군	위탁운영	사)전남지체장애인협회 화순군지회
	장흥군	위탁운영	사)전남지체장애인협회 장흥군지회
	강진군	위탁운영	사)전남지체장애인협회 강진군지회
	해남군	위탁운영	개인택시
	영암군	위탁운영	사)전남지체장애인협회 영암군지회
	무안군	위탁운영	(사)무안군장애인협회
	함평군	위탁운영	사)전남지체장애인협회 함평군지회
	영광군	위탁운영	사)전남지체장애인협회 영광군지회
	장성군	위탁운영	사)전남지체장애인협회 장성군지회
	완도군	위탁운영	전남개인택시 완도군지부
	진도군	위탁운영	사)전남지체장애인협회 진도군지회
	신안군	위탁운영	전남지체장애인협회 신안군지부
경상북도	광역센터 (운영시)	위탁운영	한국교통장애인협회
	포항시	위탁운영	포항시시설관리공단
	경주시	위탁운영	경주시장애인단체협의회
	김천시	위탁운영	경북지체장애인협회 김천시지회

구분		운영방식	위탁기관
	안동시	위탁운영	안동시시설관리공단
	구미시	위탁운영	구미시설공단
	영주시	위탁운영	한국교통장애인협회 영주시지회
	영천시	위탁운영	경북지체장애인협회 영천시지회
	상주시	위탁운영	한국교통장애인협회 상주시지회
	문경시	위탁운영	경북지체장애인협회 문경시지회
	경산시	위탁운영	경산교통(주)
	군위군	위탁운영	(사)한국교통장애인협회 군위군지회
	의성군	위탁운영	경북지체장애인협회 의성군지회
	청송군	위탁운영	한국교통장애인협회 청송군지회
	영양군	위탁운영	한국교통장애인협회 영양군지회
	영덕군	위탁운영	한국교통장애인협회 영덕군지회
	청도군	위탁운영	한국교통장애인협회 청도군지회
	고령군	직영	
	성주군	위탁운영	경북지체장애인협회 성주군지회
	칠곡군	위탁운영	한국교통장애인협회 칠곡군지회
	예천군	위탁운영	한국교통장애인협회 예천군지회
	봉화군	위탁운영	경북지체장애인협회 봉화군지회
	울진군	위탁운영	한국교통장애인협회 울진군지회
	울릉군	위탁운영	울릉택시
경상남도	광역시 (운영시)	위탁운영	경상남도택시운송사업조합
	창원시	위탁운영	창원시설관리공단
	진주시	위탁운영	세화택시, 동진택시
	통영시	위탁운영	(사)경남지체장애인협회 통영시지회
	사천시	위탁운영	(합)콜7000택시 (주)에스엠택시
	김해시	위탁운영	김해교통약자콜택시
	밀양시	위탁운영	대광택시(주)
	거제시	위탁운영	거제택시
	양산시	위탁운영	(재)양산시복지재단
	의령군	위탁운영	(사)경남지체장애인협회 의령군지회
	함안군	위탁운영	(사)경남지체장애인협회 함안군지회
	창녕군	위탁운영	(주)경일교통/ (유)영산택시
	고성군	위탁운영	(사)경남지체장애인 고성군지회
	남해군	위탁운영	남해군장애인연합회

구분		운영방식	위탁기관
	하동군	위탁운영	(사)경남지체장애인협회 하동군지회
	산청군	위탁운영	산청콜택시
	함양군	위탁운영	(합)함양콜택시
	거창군	위탁운영	(주)거창80번택시
	합천군	위탁운영	경남지체장애인협회합천군지회
제주특별자치도		위탁운영	(사)제주특별자치도 교통약자이동지원센터

II. 천준호의원 대표발의(2108791)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 천준호의원 등 40인

나. 제 안 일 : 2021. 3. 15.

다. 회 부 일 : 2021. 3. 16.

2. 제안이유 및 주요내용

저상버스는 계단이 없고 차체가 낮아 휠체어 이용자, 고령자 등의 승·하차가 용이한 버스로 제3차 교통약자 이동편의 증진계획에 따라 시내버스의 42%를 저상버스로 도입하게 되어있음.

그러나 2019년 전국 기준 저상버스 도입률이 26.5%에 불과하고, 53.9%를 도입한 서울을 제외하면 대부분의 지역이 30% 미만의 보급률을 기록하고 있는 실정임.

이에, 제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022년~2026년) 수립에 맞춰 저상버스 및 일반버스 대·폐차시 저상버스 도입을 의무화하여 장애인·고령자·임산부·영유아 동반자 등 교통약자의 편의증진을 도모하고자 함(안 제14조제7항).

3. 검토의견

가. 노선버스 대폐차 시 저상버스 도입 의무화(안 제14조제7항 신설)

1) 개정안의 내용

개정안은 노선버스 운송사업자가 「여객자동차 운수사업법」 제84조27)에 따라 차령(車齡)이 만료되거나 운행거리를 초과한 차량 등을 다른 차량으로 대체하는 경우 저상버스를 도입하도록 하는 내용임.

27) 「여객자동차 운수사업법」

제84조(자동차의 차령 제한 등) ① 여객자동차 운수사업에 사용되는 자동차는 자동차의 종류와 여객자동차 운수사업의 종류에 따라 대통령령으로 정하는 연한[이하 “차령”(車齡)이라 한다] 및 운행거리를 넘겨 운행하지 못한다. 다만, 시·도지사는 해당 시·도의 여객자동차 운수사업용 자동차의 운행여건 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 안전성 요건이 충족되는 경우에는 2년의 범위에서 차령을 연장할 수 있다.

② 여객자동차 운수사업의 면허, 허가, 등록, 증차 또는 대폐차(代廢車: 차령이 만료되거나 운행거리를 초과한 차량 등을 다른 차량으로 대체하는 것을 말한다)에 충당되는 자동차는 자동차의 종류와 여객자동차 운수사업의 종류에 따라 3년을 넘지 아니하는 범위에서 대통령령으로 정하는 연한(이하 “차령충당연한”이라 한다) 이내로 하여야 한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 노선 여객자동차운송사업의 면허를 받거나 등록을 한 자가 보유 차량으로 노선 여객자동차운송사업 범위에서 업종 변경을 위하여 면허를 받거나 등록을 하는 경우
 2. 대통령령으로 정하는 노선 여객자동차운송사업자 및 구역 여객자동차운송사업자가 대폐차하는 경우에는 그 차령이 6년 이내인 여객자동차운송사업용 자동차로 충당하는 경우
 3. 여객자동차 운수사업에 사용되었던 자동차로서 「자동차관리법」 제13조제7항 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유로 말소등록이 된 자동차를 여객자동차 운수사업자가 「자동차관리법」 제43조제1항제4호에 따른 임시검사에 합격한 후 다시 등록하는 경우. 다만, 차령을 초과한 자동차는 제외한다.
 4. 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 전기자동차 또는 같은 법 제2조제6호에 따른 수소전기자동차의 배터리를 신규로 교체한 경우. 다만, 차령을 초과한 자동차는 제외한다.
- ③ 시·도지사는 자동차의 제작·조립이 중단되거나 출고가 지연되는 등 부득이한 사유로 자동차를 공급하는 것이 현저히 곤란하다고 인정하면 6개월의 범위에서 제1항에 따른 차령을 초과하여 운행하게 할 수 있다.
- ④ 제1항에 따른 차령과 그 연장요건, 제2항에 따른 차령충당연한의 기산일(起算日) 및 계산 방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

현행	개정안
제14조(노선버스의 이용 보장 등) ① ~ ⑥ (생략) <u><신설></u>	제14조(노선버스의 이용 보장 등) ① ~ ⑥ (현행과 같음) ⑦ 노선버스 운송사업자가 「여객자동차 운수사업법」 제84조에 따라 <u>노선 여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차를 대체차할 때에는</u> <u>저상버스로 도입하여야 한다.</u>

2) 정부 및 관련단체 의견

가) 국토교통부 의견

현재 저상버스 도입은 시내버스운송사업에 한정하여 추진되고 있으며, 장애인·노약자 등 교통약자의 이동편의를 제고하기 위해 저상버스 도입을 활성화할 필요가 있음.

나) 전국버스운송사업조합연합회²⁸⁾ 의견

지방의 저상버스 운행 도로여건이 미비하고, CNG(압축천연가스) 충전소 등의 인프라가 전국적으로 구축되지 않은 상황이며, 고속 주행이 가능한 저상버스의 미개발과 운영 안전성이 확보되지 않아 실제 전국적으로 저상버스를 운행할 수 없는 상황 등 문제점이 많아 동 개정안에 반대함.

다) 한국교통장애인협회²⁹⁾ 의견

28) 전국 16개 시·도 버스운송사업조합 및 전국고속버스운송사업조합으로 구성

현실적으로 낮은 저상버스 도입률 제고를 위해 의무화가 필요하고, 동시에 버스 승무원의 교통약자 배려 교육 강화 및 시민들의 배려 문화 함양 등 인식개선이 필요함.

3) 검토의견

저상버스는 계단이 없고 차체가 낮아 휠체어 이용자, 고령자 등의 승·하차가 용이하도록 제작된 버스로 교통약자의 이동편의를 증진하기 위한 것임.

「제3차 교통약자 이동편의 증진계획(2017년~2021년)」에 따르면 2020년 저상버스 보급대수는 12,926대로 보급률은 36%를 목표로 하였으며, 2021년 저상버스 보급대수는 15,178대로 보급률은 42%를 목표로 하고 있음.

【 제3차 교통약자 이동편의 증진계획에 따른 저상버스 연차별 보급 계획 】

(단위 : 대, %)

구분		총계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
당해연도 저상버스	도입대수	12,176	698	2,894	2,791	2,806	2,987
	폐차대수	3,445	498	878	773	561	735
저상버스 누적 보급대수(A)			6,647	8,663	10,681	12,926	15,178
시내버스 대수(B)			34,302	34,737	35,172	35,607	36,042
보급률(A/B * 100)			19	25	30	36	42

주1 : 도입대수 - 저상버스를 도입한 차량대수(신차,대폐차)

주2 : 3차 계획기간(5개년)동안 총 12,176대를 추가 보급하나, 3,445대가 폐차 예정으로 순증 보급은 8,731대임.

자료: 국토교통부

또한, 현행 「교통약자의 이동편의 증진법」 제14조제4항³⁰⁾은 저상버스를 도입할 경우 노선버스 운송사업자에게 예산의 범위에서 재정지원을 하도록 하고 있으며, 이에 국가는 일반버스와 저상버스 가격의 차액(약 9천만원)을 지자체와 각각 50%(서울은 국가 40%) 매칭하여 운송사업자에게 보조하고 있고³¹⁾ 2004년부터 2020년까지 각 지방자치단체에 국고보조금 총 5,196억원을 지원하여 왔음.³²⁾

그러나 2019년말 기준 시·도별 저상버스 도입 현황을 보면, 보급대수는 9,016대로 26.5%의 보급률에 지나지 않아, 2019년 보급 목표치 30%에 미치지 못하는 등 교통약자가 안전하고 편리하게 이용할 수 있는 저상버스등의 도입실적이 저조한 것으로 나타났다.

30) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제14조(노선버스의 이용 보장 등) ④ 국가와 지방자치단체는 제3항에 따라 저상버스등을 도입할 경우 노선버스 운송사업자에게 예산의 범위에서 재정지원을 하여야 한다. 이 경우 국가와 지방자치단체의 부담비율은 교통약자의 인구현황과 국가 및 지방자치단체의 재정여건 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.

31) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」

제14조(저상버스 등의 운행 대수 등) ① 법 제14조제2항에서 “대통령령으로 정하는 대수”란 다음 각 호의 구분에 따른 대수를 말한다.

1. 저상버스의 경우: 다음 각 목의 구분에 따른 대수
 - 가. 특별시와 광역시: 운행하려는 버스 대수의 2분의 1
 - 나. 시(특별시와 광역시는 제외한다)와 군: 운행하려는 버스 대수의 3분의 1
 2. 휠체어 탑승설비를 장착한 버스: 운행하려는 버스 대수의 2분의 1
- ② 법 제14조제4항 전단에서 “대통령령으로 정하는 노선버스 운송사업자”란 「여객자동차 운수사업법」 제4조제1항에 따라 노선 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자를 말한다.
- ③ 법 제14조제4항 후단에 따른 국가와 지방자치단체의 부담비율은 다음 각 호의 구분과 같다.
1. 특별시: 국가 40퍼센트, 지방자치단체 60퍼센트
 2. 제1호 외의 지방자치단체: 국가 50퍼센트, 지방자치단체 50퍼센트

32) 【저상버스 재정지원 내역】

(단위 : 년, 억원)

연도	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	누적
보조액	30	81	182	152	250	441	375	322	381	282	316	340	340	320	340	467	577	5,196

자료 : 국토교통부

【 시·도별 저상버스 도입 현황 】

(‘19년말 기준, 단위: 대, %)

구분	계	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
시 내 버스	34,086	7,316	2,489	1,599	2,331	1,032	1,005	827	281	10,460	539	628	795	820	715	1,167	1,697	385
저 상 버스	9,016	3,945	638	546	469	215	289	101	66	1,422	187	131	74	186	97	177	370	103
도입률	26.5	53.9	25.6	34.1	20.1	20.8	28.8	12.2	23.5	13.6	34.7	20.9	9.3	22.7	13.6	15.2	21.8	26.8

자료 : 국토교통부

현행 제14조³³⁾는 저상버스의 운행을 제고하기 위해 노선 여객자동차운송사업 면허 시 우대, 재정 지원 등의 장려책을 마련하고 있음에도 저상버스의 도입실적이 저조한 점을 고려하면 개정안과 같이 차령 도달 등에 따른 대폐차 시 저상버스를 도입하도록 하는 것은 저상버스 도입 활성화에 도움이 될 것으로 보임.

33) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제14조(노선버스의 이용 보장 등) ① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 “노선버스 운송사업자”라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다.

1. 교통약자에게 승하차 시간을 충분히 줄 것
2. 교통약자에게 승하차 편의를 제공할 것
3. 저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스 등 교통약자가 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 구조를 가진 버스(이하 “저상버스등”이라 한다)를 보유하고 있는 경우 일반버스와 저상버스등의 배차순서를 적절히 편성할 것
- ② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 「여객자동차 운수사업법」 제4조에 따른 여객자동차운송사업 면허를 할 때에는 같은 법 제5조에 따른 면허기준을 갖추고 저상버스등을 대통령령으로 정하는 대수(臺數) 이상 운행하려는 자에게 우선적으로 노선 여객자동차운송사업 면허를 할 수 있다.
- ③ 시장·군수가 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립하거나 도지사가 교통약자 이동편의 증진 지원계획을 수립할 때에는 저상버스등의 도입, 저상버스등의 운행 및 교통약자의 접근성을 고려한 버스정류장과 도로 등 시설물의 정비 계획을 반영하고, 이에 따라 저상버스등을 도입하여야 한다.
- ④ 국가와 지방자치단체는 제3항에 따라 저상버스등을 도입(휠체어 탑승설비를 기존 버스에 장착하는 경우를 포함한다)할 경우 대통령령으로 정하는 노선버스 운송사업자에게 예산의 범위에서 재정지원을 하여야 한다. 이 경우 국가와 지방자치단체의 부담비율은 교통약자의 인구현황과 국가 및 지방자치단체의 재정여건 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.
- ⑤ 도로관리청은 저상버스등의 원활한 운행 및 교통약자의 접근성 개선을 위하여 필요한 경우에는 버스정류장과 도로를 정비하는 등 필요한 조치를 하여야 한다.
- ⑥ 국가는 제5항에 따른 버스정류장의 정비 등 필요한 조치에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있다.

다만, 안 제14조제7항의 노선버스 운송사업자에는 시내버스운송사업 뿐만 아니라 시외버스운송사업 역시 포함되고³⁴⁾, 시외버스운송사업에는 고속버스, 시외버스 등이 포함되는바, 고속버스 및 시외버스 등의 경우에도 대폐차 시 저상버스를 우선적으로 도입하도록 하기 위해서는 저상버스의 고속 운행의 안전성에 대한 기준 마련, 충전소 인프라 정비 등에 대한 고려가 선행될 필요가 있음.

34) 「여객자동차 운수사업법 시행령」

제3조(여객자동차운송사업의 종류) 「여객자동차 운수사업법」(이하 “법”이라 한다) 제3조제2항에 따라 같은 조 제1항제1호 및 제2호에 따른 노선 여객자동차운송사업과 구역 여객자동차운송사업은 다음 각 호와 같이 세분한다.

1. 노선 여객자동차운송사업

가. 시내버스운송사업: 주로 특별시·광역시·특별자치시 또는 시(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제10조제2항에 따른 행정시를 포함한다. 이하 같다)의 단일 행정구역에서 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 광역급행형·직행좌석형·좌석형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

나. 농어촌버스운송사업: 주로 군(광역시의 군은 제외한다)의 단일 행정구역에서 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 직행좌석형·좌석형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

다. 마을버스운송사업: 주로 시·군·구의 단일 행정구역에서 기점·종점의 특수성이나 사용되는 자동차의 특수성 등으로 인하여 다른 노선 여객자동차운송사업자가 운행하기 어려운 구간을 대상으로 국토교통부령으로 정하는 기준에 따라 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업

라. 시외버스운송사업: 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업으로서 가목부터 다목까지의 사업에 속하지 아니하는 사업. 이 경우 국토교통부령이 정하는 바에 따라 고속형·직행형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제7조(자동차의 종류) 법 제3조 및 영 제3조에 따른 각 여객자동차운송사업에 사용되는 자동차의 종류는 별표 1과 같다.

[별표 1] 여객자동차운송사업에 사용되는 자동차의 종류(제7조 관련)

구 분	자 동 차 의 종 류
2. 시외버스운송사업	중형 또는 대형승합자동차. 이 경우 영 제3조제1호라목 후단에 따른 운행형태에 따라 자동차의 종류를 다음과 같이 구분한다. 가. 시외우등고속버스: 제8조제5항제1호에 따른 고속형에 사용되는 것으로서 원동기 출력이 자동차 총 중량 1톤당 20마력 이상이고 승차정원이 29인승 이하인 대형승합자동차 나. 시외고속버스: 제8조제5항제1호에 따른 고속형에 사용되는 것으로서 원동기 출력이 자동차 총 중량 1톤당 20마력 이상이고 승차정원이 30인승 이상인 대형승합자동차 다. 시외우등직행버스: 제8조제5항제2호에 따른 직행형에 사용되는 것으로서 원동기 출력이 자동차 총 중량 1톤당 20마력 이상이고 승차정원이 29인승 이하인 대형승합자동차 라. 시외직행버스: 제8조제5항제2호에 따른 직행형에 사용되는 중형 이상의 승합자동차 마. 시외우등일반버스: 제8조제5항제3호에 따른 일반형에 사용되는 것으로서 원동기 출력이 자동차 총 중량 1톤당 20마력 이상이고 승차정원이 29인승 이하인 대형승합자동차 바. 시외일반버스: 제8조제5항제3호에 따른 일반형에 사용되는 중형 이상의 승합자동차

문 의 처
02)6788-5584

