

의안번호	2202237
의 퇴 인	이건태의원
회 답 일	2024.10.28.
추계번호	24B1328

대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안

【비용추계서】



국회예산정책처
National Assembly Budget Office

I. 비용추계 결과

- 개정안에 따라 국가 및 지방자치단체가 대도시권 내 둘 이상의 시도에 걸쳐 운영되는 수요응답형 여객운송사업자에 대하여 운영비를 지원하는 경우 추가재정소요는 2026년 43억 5,500만원, 2030년 47억 1,400만원 등 향후 5년 동안 226억 6,500만원(연평균 45억 3,300만원)으로 추계됨

[표 1] 개정안에 따른 추가재정소요: 2026~2030년

(단위: 백만원)

	2026	2027	2028	2029	2030	합계	연평균
안 제2조 (정의)	4,355	4,442	4,531	4,622	4,714	22,665	4,533
국비	2,178	2,221	2,266	2,311	2,357	11,333	2,267
지방비	2,178	2,221	2,266	2,311	2,357	11,333	2,267

II. 재정수반요인

연번	조·항(조제목)	주요내용	비고
1	안 제2조 (정의)	이 법에서 사용되는 용어의 뜻은 다음과 같음 3. “광역버스운송사업”이란 대도시권 내 둘 이상의 시·도에 걸쳐 운행되고 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호 및 제3호1) 에 따른 노선 여객자동차운송사업 및 <u>수요응답형 여객자동차운송사업</u>	의무규정

1) 「여객자동차 운수사업법」

제3조(여객자동차운송사업의 종류)

① 여객자동차운송사업의 종류는 다음 각 호와 같다. (제1호~제2호 생략)

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·

Ⅲ. 비용추계의 전제와 상세내역

1. 재정수반요인별 추계 여부

연번	조·항(조제목)	추계 여부	비고
1	안 제2조(정의)	○	• (추계) 국토교통부 및 시·도 제출자료를 바탕으로 추계

2. 비용추계의 총괄적 전제

- 개정안은 광역버스운송사업에 수요응답형 여객자동차 운송사업을 추가하고 있어 동법에 따른 광역버스운송사업 재정지원 대상이 확대됨에 따라 추가재정소요가 발생할 수 있음
- 현재 동법 제10조의2²⁾ 및 동법 시행령 제14조의3³⁾에 따라 광역버스운송사업자에 국가와 지방자치단체가 사업의 운영비를 부담할 수 있도록 규정(100분의 50씩 각각 부담)하고 있어, 수요응답형 여객자동차운송사업이 포함될 경우 추가재정소요가 발생할 수 있음
 - 관련한 현행 사업 : 광역버스 공공성 지원사업(2024년 997억 6,500만원)⁴⁾
- 본 추계에서는 국토교통부가 제출한 계획을 바탕으로 대도시권 내 둘

광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)가 필요하다고 인정하는 경우

2) 제10조의2(광역버스운송사업의 운영에 대한 재정 지원)

- ① 국가와 지방자치단체는 노선의 기능, **국가와 지방자치단체의** 재정 등을 고려하여 **광역버스운송사업 중 국토교통부장관이 지정한 사업의 운영비**를 대통령령으로 정하는 바에 따라 **분담**한다. 이 경우 재정 지원의 대상이 되는 광역버스운송사업의 지정요건은 대통령령으로 정한다.

3) 「대도시권광역교통 관리에 관한 특별법 시행령」

제14조의3(광역버스운송사업 운영비 지원에 관한 비용의 분담 등)

- ① 법 제10조의2제1항 전단에 따라 광역버스운송사업 중 국토교통부장관이 지정한 사업의 운영비는 국가와 해당 지방자치단체가 각각 **100분의 50씩을 부담**한다.
- ② 법 제10조의2제1항 후단에 따른 재정지원의 대상이 되는 광역버스운송사업은 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제37조제1항에 따라 대도시권광역교통위원회가 면허를 발급한 광역버스운송사업 중 국토교통부장관이 재정 지원 대상으로 고시한 운송사업을 말한다.

4) [참고자료]에서 관련 사업현황은 확인할 수 있음

이상의 시·도에 걸쳐 운영하게 되는 수요응답형 여객자동차 운송사업자의 운영비 지원은 운행손실분을 국가와 지방자치단체가 지원하는 것으로 가정함

- 동법 시행령 제14조의3에서는 사업자에 대한 운영비를 국가와 지방자치단체가 100분의 50씩 각각 지원하도록 규정
- 국토교통부가 제출한 자료에 따르면 광역구간을 운행하는 수요응답형 여객자동차 운송사업에 대한 운영비를 지원할 경우 예상되는 지역은 현재 시범사업 중인 5개 지방자치단체에 3개 노선씩 총 15개 노선⁵⁾에 대한 운영비 지원이 이뤄질 수 있을 것이라는 의견임
- 본 추계는 국토교통부의 계획안을 참고하여 연간 매년 3개 노선씩 5개 지방자치단체에 수요응답형 여객자동차 운송사업자에 대한 운영비 지원 소요비용을 추산함

□ 국회예산정책처 소비자물가상승률⁶⁾ 전망치 적용

□ 개정안 부칙은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행하도록 규정하고 있으므로 개정안에 대한 국회 심의 기간 등을 고려하여 추계기간은 2026년부터 2030년까지 5년으로 함

3. 재정수반요인별 상세 추계내역

□ (추계대상) 개정안에 따른 추계대상은 대도시권 내 둘 이상의 시·도에 걸쳐 운영되는 수요응답형 여객자동차 운송사업자에 대한 운영비 지원으로 국토교통부의 계획안을 바탕으로 5개 지방자치단체에 매년 3개노

5) 2024년 기준 대도시권 내 둘 이상의 시·도에 걸쳐 운행중인 수용응답형 여객서비스는 5개 지방자치단체(시흥시, 광주시, 수원시, 용인시, 화성시) 13개 노선이며, 국토교통부의 대도시권 수요응답형 광역 모빌리티 서비스 실용화 기술개발(R&D) 사업의 시범사업(실증사례)으로 시행중

6) 국회예산정책처 전망 소비자 물가상승률(%)

2025	2026	2027	2028	2029	2030
2.1	2.0	2.1	2.1	2.1	2.1

선에 대한 운영비를 지원할 때 소요비용을 추산함

- 추계대상 지방자치단체는 국토교통부의 실증사업 사례 지역인 5개 지방자치단체(시흥시, 광주시, 수원시, 용인시, 화성시)이며, 지역별 3개 노선씩 총 15개 노선이 운영되는 것으로 가정함
 - 국토교통부의 대도시권 수요응답형 광역 모빌리티 서비스 실용화 기술개발(R&D) 사업의 시범사업(실증사례)으로 대도시권 내 수용응답형 광역버스 사업이 운행중(2024년 기준 5개 지자체, 13개 노선 운영중)이며, 2024년 예산 11억 1,400만원(동 실증사업은 2024~2025년 실시)

[표 2] 국토교통부 대도시권 수요응답형 여객서비스 사업 관련 R&D 사업 현황
(단위: 백만원)

	2022	2023	2024
대도시권 수요응답형 광역 모빌리티 서비스 실용화 기술개발(R&D)	2,497	5,570	1,114

□ (지원단가) 국토교통부가 제출한 광역운송사업자 운영비 단가(대형차량 기준)에 국회예산정책처 소비자물가상승률 전망치 적용

- 국토교통부가 제출한 시범사업 대형차량 기준 연간 운송손실금을 국가와 지방자치단체가 5:5로 지원하는 것으로 가정함

[표 3] 광역운송 수요응답형 여객자동차 차량별 연간 평균손실금(표준안)
(단위: 원/대)

	차종별 연간 평균손실금(원/대)
대형	278,806,119
중형	217,366,480
소형	236,938,767

자료: 국토교통부

- (추계결과) 개정안에 따라 국가 및 지방자치단체가 대도시권 내 둘 이상의 시도에 걸쳐 운영되는 수요응답형 여객운송사업자에 대하여 운영비를 지원하는 경우 추가재정소요는 다음과 같이 추산됨

[표 3] 개정안에 따른 추가재정소요: 2026~2030년

(단위: 백만원)

	2026	2027	2028	2029	2030	합계
지방자치단체수 (a, 개)	5	5	5	5	5	—
노선수 (b, 개)	3	3	3	3	3	—
지원단가 (c, 백만원)	290	296	302	308	314	—
추가재정소요 (a×b×c)	4,355	4,442	4,531	4,622	4,714	22,665
국비	2,178	2,221	2,266	2,311	2,357	11,333
지방비	2,178	2,221	2,266	2,311	2,357	11,333

IV. 부대의견

- 개정안에 따른 추가재정소요는 국토교통부의 사업계획안을 바탕으로 추산한 결과로, 향후 광역운송사업자 대상 지역이 추가될 경우 추가재정소요는 달라질 수 있음

V. 작성자

□ 성명

국회예산정책처	분석관	과장
경제비용추계과	문지은	배아형

□ 대표연락처

성명	전화번호	이메일 주소
문지은	02-6788-4645	mtsophia@assembly.go.kr

[참고자료 1] 광역버스 공공성 강화지원 사업

□ 사업개요

- 광역버스 준공영제 사업
 - 대도시권 주민들의 출퇴근 광역교통 이용 불편을 해소하고, 안전 및 서비스 개선을 위한 광역버스 준공영제 시행
- 출퇴근시간대 증차 운행 지원
 - 수요가 집중되는 출퇴근 시간대 충분한 광역버스를 제공하기 위한 증차운행 지원
- 광역버스사업 지원
 - 광역버스의 안정적·효율적 운영을 위하여 광역버스 정보시스템 구축, 노선 신설의 타당성 평가 등을 위한 용역 추진
- 친환경 대용량 2층 전기버스 보급 지원
 - 광역버스 노선에 친환경 대용량 2층 전기버스가 운행되도록 지원함으로써 탄소배출 저감으로 탄소중립 실현에 기여하고, 좌석 공급량 대폭 확대로 안전성과 편의성 제고 및 도로혼잡도 완화

광역버스 공공성 지원사업: 2022~2024년

(단위: 백만원)

연도	2022	2023	2024
광역버스 준공영제사업	36,610	56,000	84,125
출퇴근시간대 증차운행 지원	1,225	1,842	2,394
광역버스사업 지원	-	250	1,246
친환경 대용량 2층 전기버스 보급지원	4,800	9,600	12,000
합계	42,645	67,692	99,765

자료: 국토교통부 예산사업설명자료

[참고자료 2] 대도시권 수요응답형 광역 모빌리티 서비스 실용화 기술개발(R&D)

□ 사업목적

- 광역통행의 대중교통 통행시간 및 환승시간 단축으로 수도권 2기, 3기 신도시 지역의 교통불편 해소 및 대중교통의 수송분담을 증대
 - * 기존 대중교통 이용시 통행시간 대비 15% 통행시간 절감 (수도권 광역 출퇴근 대중교통 평균 통행시간 74분)
 - * 실증 이용객 서비스 만족도 90% 이상 (2019년 전국 대중교통 만족도 4.87/7 점 (약 70점))
- 수요응답형 광역 모빌리티 서비스 도입으로 광역 대중교통의 사각지대를 해소하여, 이용자의 통행편의 향상, 운영비용 저감을 통한 대중교통 수단 분담률 제고
- 기존 커뮤니티형 수요응답형 모빌리티와는 차별화되는 배차 알고리즘 등 대도시권 광역 서비스에 적합한 플랫폼 기술 개발, 최저 서비스 수준을 확보하는 표준 기술 확보 및 핵심기술 공개를 통한 공공형 교통 서비스 생태계로의 패러다임 전환

□ 사업내용

- 광역대중교통 수단이 부족한 신도시 지역에 적기 광역대중교통 공급을 위해 속도·요금경쟁력을 가지면서도 광역교통 수요에 즉각적으로 대응이 가능한 대도시권 수요응답형 광역모빌리티 서비스 및 운영 기술 개발

① 대도시권 수요응답형 광역 모빌리티 서비스 실용화 기술 개념도



② 대도시권 수요응답형 광역 모빌리티 서비스 실용화 기술 연구내용



□ 정부정책 및 법정계획, 부처방침

- (국정과제 39. 「빠르고 편리한 교통 혁신」) 수요대응형 교통서비스 확대 등 대중교통 서비스 혁신으로 이용 편의 제고 및 교통비 부담 경감 기여

◆ (대중교통 서비스 혁신) 자가용처럼 편리한 대중교통을 위해 수요대응형 교통서비스 확대 및 통근서비스 활성화를 위한 통근버스 규제 완화 등 추진

- (제2차 대도시권 광역교통기본계획(2021-2040)) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조에 의거한 20년 단위의 장기 법정 계획으로, 최근 변화된 여건과 장래 변화 전망을 고려하여 광역교통운송산업 육성 및 광역교통 R&D 추진내용 반영

◆ 비정기적 출퇴근 등 이동수요 다양화에 대응하고, 여객운송시장 여건을 고려하여 플랫폼을 이용한 광역 모빌리티 서비스 모델 도입 추진

◆ 기존 광역교통 서비스와 수요응답형 모빌리티 서비스와의 연계를 통해 이용자의 광역교통 편의 제고

◆ 입주 초기 광역버스 노선이 부족한 신도시 등 광역 대중교통 취약지역에 대해 수요응답형 광역 모빌리티 제공

- (「2050 탄소중립」 추진전략)('20.12)) 전략1 경제구조의 저탄소화의 「3.미래 모빌리티로 전환」에 부합

◆ (모빌리티 혁신) 창의적 모빌리티 서비스 도입, 철도선박 등 비도로 부문까지 모빌리티 전반에 대한 친환경화 추진

－ (대중교통) 자가용 중심의 기존 교통체계를 보행자, 친환경, 교통수단 중심으로 전환하고, 창의적 운송사업자 등 모빌리티 서비스 도입확산

- (광역교통 2030 선포('19.10)) 광역거점간 통행시간 30분대로 단축, 통행비용 최대 30% 절감, 환승시간 30% 감소를 목표로 버스 환승 편의증진

및 공공성 강화

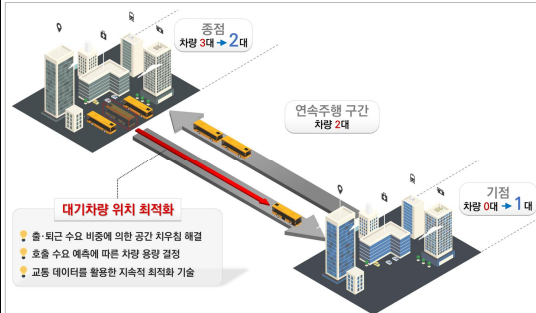
- (광역버스 국가사무화 및 준공영제 도입) 대도시권 광역버스의 인면허권 등 업무를 중앙정부에서 담당하게 되었고 이러한 취지에서 광역버스의 안전성 및 공공성 확보를 위한 노선입찰형 준공영제를 도입. 기존 운수사업자와 충돌을 최소화하고 상생할 수 있는 대안으로 수요응답형 광역 모빌리티 서비스 도입 합법화 추진

< As-is To-Be >

핵심항목	현재 수준(모습)	R&D 수행시 개선수준(모습)		향후 수준(모습)
		'23년 수준	최종 목표수준	
	~'22	'23	'25(종료년도)	'26(종료이후)~
대도시권 수요응답형 광역 모빌리티 운영 전략	■ 커뮤니티형 규제특례 기반 지역내 제한된 서비스로 운영 중이며, 안정적 재정 확보 어려움 ■ 민간기업의 배차 알고리즘에 의존, 이용자의 최저 서비스 수준 만족 여부 판단이 제한됨	■ 대도시권 수요응답형 광역 모빌리티 통합운영전략 수립 및 표준 모델 개발, 법제도 개정(안) 도출 ■ 국가차원의 “대도시권 수요응답형 광역 모빌리티 서비스”의 최저 서비스 정의, 보장 가능한 제도적 여건 마련	■ 대도시권 수요응답형 광역 모빌리티 서비스의 합법화를 위한 법제도 개선 ☞ 통합운영전략 수립에 따른 도시, 교통 관련 제도 개선 및 미래형 모빌리티 인프라 구축 기반 마련	■ 대도시권 수요응답형 광역 모빌리티 서비스 합법화 및 이용자 최저 서비스 수준 보장 ■ 광역버스 국가사무화 및 준공영제 기반 “수요응답형 광역 모빌리티 노선 신설 및 사업 추진 절차” 도입 예정 ☞ 대도시권 수요응답형 광역 모빌리티 서비스로 전환가능한 광역버스 입찰 계약 만료 노선(총 300개 노선에 대해 만료 시점을 기준으로 순차적 검토)
광역 모빌리티 표준 플랫폼	■ 배차 실패, 경로 우회, 대기시간 과다 등 기존 커뮤니티형 배차 알고리즘 문제 진단 필요	■ 대도시권 수요응답형 광역 모빌리티 배차 핵심 기술, 표준 플랫폼 개발	■ 선정된 지자체(5개 이상) 실증 운영을 통한 데이터 분석 및 핵심 배차 알고리즘 고도화 ☞ 광역 모빌리티 표준 플랫폼 인증	■ 표준 플랫폼 인증을 통한 광역 모빌리티 배차 알고리즘 최저 품질 확보 ☞ 광역 모빌리티 플랫폼 사업 비즈니스 모델 다양화 및 사업 생태계 구축
실증운영기술	■ 現, 수요응답형 모빌리티 서비스 내 이용자 안전, 편의 달성을 위한 기준 및 성능 목표 미흡	■ 수요응답형 광역 모빌리티 서비스 이용자의 승차차시 차량내, 정류장 연계 안전, 편의를 위한 최저 성능 기준 확보	■ 선정된 지자체(5개 이상) 실증 운영을 통한 이용자 안전, 편의 현장 점검 및 성능 개선 시스템 구축 ☞ 수요응답형 광역 모빌리티 의사결정시스템 구축	■ 해당부처 수요응답형 광역 모빌리티 서비스 품질 관리 및 모니터링 체계 확보 ☞ 수요응답형 광역 모빌리티 의사결정시스템 운영 안정화

As-Is

* 광역 통행 특성에 따른 차량 배정 치우침 현상으로 인한 배차 실패, 대기시간 증가 현상



To-Be

그림 * 다양한 차종 운영, 다양한 서비스 운영 (예약 방식), 고정형, 가변형 정류장 운영, 차등 요금제 적용 등 통합운영전략에 따른 표준 플랫폼 기술로 이용자의 최저 서비스 수준 확보

