

의안번호	2200723
의 퇴 인	민홍철의원
회 답 일	2024.9.11.
추계번호	24B0863

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

【비용추계서】



국회예산정책처
National Assembly Budget Office

I. 비용추계 결과

- 개정안에 따라 교통약자 이동편의 증진계획 등에 검용택시를 특별교통수단의 한 유형으로 포함하여 국가 또는 도가 검용택시 도입비용을 지원할 경우 추가재정소요는 2026년 68억 7,000만원 등 향후 5년 간 343억 5,000만원(연평균 68억 7,000만원)으로 추계됨

[표 1] 개정안에 따른 추가재정소요: 2026~2030년

(단위: 백만원)

		2026	2027	2028	2029	2030	합계	연평균
검용택시 특별교통수단의 도입 및 운영 (안 제6조제2항 및 안 제7조의2)		6,870	6,870	6,870	6,870	6,870	34,350	6,870
	국비	3,435	3,435	3,435	3,435	3,435	17,175	3,435
	지방비	3,435	3,435	3,435	3,435	3,435	17,175	3,435

주: 개정안에 따른 추가재정소요는 검용택시 도입 및 운영에 관한 구체적인 사업계획이 부재하여, 현행 특별교통수단 법정대수의 10%를 매년 도입할 경우 소요비용을 추산한 결과로, 검용택시 지원대수와 지원 단가는 향후 사업계획이 구체화됨에 따라 달라질 수 있음

II. 재정수반요인

연번	조·항(조제목)	주요내용	비고
1	안 제6조제2항제7호의3 신설 (교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등)	교통약자 이동편의 증진계획에는 검용택시(교통약자가 휠체어에 탄 채로 탑승이 가능한 택시를 말한다. 이하 같다)의 도입 및 운영에 관한 사항이 포함되어야 함(제2항제7호의3 신설)	의무규정
	안 제7조의2제2항제2호의2 신설 (교통약자 이동편의 증진 지원계획의 수립 등)	교통약자 이동편의 증진 지원계획에는 검용택시 도입·확충 지원에 관한 사항이 포함되어야 함(제2항제2호의2 신설)	

Ⅲ. 비용추계의 전제와 상세내역

1. 재정수반요인별 추계 여부

연번	조·항(조제목)	추계여부	비고
1	안 제6조제2항제7호의3 신설 (교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등)	○	· 개정안에 따라 교통약자 이동편의 증진 및 지원계획에 검 용택시 도입 및 운영에 관한 사항이 포함됨 · 검용택시는 동법 제2조1)에 따른 특별교통수단에 포 함 될 것으로 예상됨 · 본 추계에서는 검용택시가 특별교통수단에 포함될 경우 동법 제16조에 근거하여 국가 또는 도가 검용택시 도입 에 따른 비용지원을 할 수 있을 것으로 가정하여, 검용택 시 도입 비용 지원에 따른 소요비용을 추산함
	안 제7조의2제2항제2호 의2 신설 (교통약자 이동편의 증진 지원계획의 수립 등)		

2. 비용추계의 총괄적 전제

- 개정안은 휠체어로 탑승이 가능한 택시를 검용택시로 정의하고, 이에 대한 도입 및 운영에 관한 사항을 교통약자 이동편의 증진계획 및 교통약자 이동편의 지원계획에 포함하도록 규정하고 있음
- 현행법 제2조제8호는 특별교통수단의 정의를 다음과 같이 하고 있어, 개정안에 따른 검용택시도 이 특별교통수단의 유형에 포함될 것으로 예상됨
 - “특별교통수단”이란 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 말한다.
 - 현행법 제16조제7항²⁾은 국가 또는 도가 특별교통수단 도입 및 운영비용

1) 제2조(정의)

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

2) 제16조(특별교통수단의 운영 등)

- ① 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.
- ⑦ 국가 또는 도(道)는 제1항에 따른 특별교통수단의 확보 또는 제2항에 따른 이동지원센터 및 제3항에 따른 광역이동지원센터의 설치·운영에 소요되는 자금의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다.
- ⑧ 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위, 특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류, 특별교통수단에 장착하여야 하는 탑승설비의 구조·재질 및 성능 등에 관한 규격 및 기준은 국토교통부령으로

을 지원할 수 있도록 규정하고, 도입 비용을 예산³⁾으로 지원하고 있으며, 특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류와 지원현황⁴⁾은 다음과 같이 나타남

[표 2] 특별교통수단 도입보조사업: 2023~2024년

(단위: 백만원)

		2023	2024
특별교통수단도입보조		33,852	60,350
	특별교통수단 차량구입 지원	10,102	13,087
	특별교통수단 운영비 지원	23,750	47,263

자료: 국토교통부

- 겸용택시 도입에 관한 사항은 개정안이 시행된 후 수립되는 「교통약자 이동편의 증진계획」에서 구체적인 사항이 정해질 것으로 현재 재정지원의 대상, 방법 등을 확정하기가 곤란함
- 다만, 현재 특별교통수단의 법정대수를 충족하지 못한 지방자치단체가 존재하고 특별교통수단의 예약 및 배차에 관한 만족도⁵⁾가 충분하지 못한 점 등을 종합적으로 고려하여 겸용택시 도입 물량은 특별교통수단 법정대수의 10%를 매년 도입하는 것으로 가정함
 - 2023년 기준 휠체어탑승이 가능한 특별교통수단의 법정보급률이 100%에 미치지 못한 지방자치단체의 부족분은 351대로 나타나며, 2024년 예산상 도입대수 655대가 모두 도입될 경우 부족분은 상당수 해소될 수 있을 것

로 정한다.

- 3) 2024년 특별교통수단 도입예산은 648억 5,700만원
 특별교통수단 차량 도입비용: 149억원(차량 1대당 4,900만원), 특별교통수단 운영비 지원: 500억원(국비보조율 40~50%)

4)

[특별교통수단 및 대체수단의 휠체어탑승설비 설치여부 및 운행주체]

구분	특별교통수단	임차택시	바우처택시	시각장애인 생활이동 지원차량
휠체어-탑승설비	있음	없음	없음	없음
운영주체	지자체	지자체	택시사업자	지자체

주: 국토교통부

- 5) 「2022년도 교통약자 이동편의 실태조사 연구」의 특별교통수단의 요소별 만족도에서 ‘예약 또는 배차의 편리성’이 상대적으로 저조(53.5%)

으로 예상됨

- 그러나 국토교통부(2022)의 「교통약자 이동편의 실태조사 연구」 결과 특별교통수단의 예약 및 배차에 대한 교통약자의 어려움이 여전히 존재하고, 개정안은 이러한 교통약자의 불편을 개선하고 이용의 편의성을 확대할 수 있도록 겸용택시가 추가로 운영될 수 있도록 제안된 것이므로, 현행 매년 일정대수 이상을 도입하는 것으로 가정함

[표 3] 특별교통수단 법정기준 미충족 지방자치단체 현황: 2023년 기준

(단위: 대)

시도명	중증보행장애인 (2022년)	법정대수 (2023년)	운행대수 (2023년)	도입률 (2023년)	부족대수
서울	87,440	583	699	119.9	—
부산	47,651	318	201	63.2	117
대구	32,004	214	199	93.0	15
인천	38,241	255	215	84.3	40
광주	19,098	128	127	99.2	1
대전	19,983	134	101	75.4	33
울산	13,461	90	90	100	—
세종	3,235	22	27	122.7	—
경기	152,742	1,034	1,209	116.9	—
강원	27,434	191	218	114.1	—
충북	26,054	179	173	96.6	6
충남	34,226	236	204	86.4	32
전북	33,928	234	233	99.6	1
전남	35,095	236	207	87.7	29
경북	45,454	315	238	75.6	77
경남	50,051	340	391	115.0	—
제주	10,091	68	68	100.0	—
합계	676,188	4,577	4,600	100.5	351

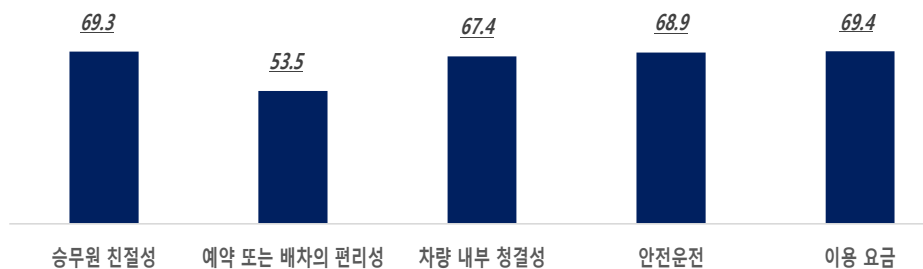
주 1. 음영은 도입률 100% 미만 지역

2. 특별교통수단 법정대수는 보행상 장애 정도가 심한 장애인 150명당 1대로 산정

3. 중증보행장애인수와 대당 이용실적은 「2022년도 교통약자 이동편의 실태조사」 자료임. 2023년도 실

[특별교통수단의 요소별 만족도]

(응답자 BASE: 교통약자)



자료: 국토교통부, 「2021년 교통약자 이동편의 실태조사 연구」, 2022. 12.

태조사는 현재 용역 중에 있음.
 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 국회예산정책처 재정리

- 공포 후 6개월이 경과한 후부터 시행하고, 제7호의3의 개정 규정은 이 법 시행 후 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하는 경우부터 적용하도록 규정한 개정안 부칙을 참고하여 추계기간은 2026년부터 2030년까지 5년으로 함

3. 재정수반요인별 상세 추계내역

- 개정안에 따른 추계 대상은 겸용택시 도입물량에 구매비용 지원단가를 곱하여 추산함

가. 도입물량

- 겸용택시 도입물량은 법정대수의 10%를 매년 겸용택시로 도입하는 것으로 가정함
 - 2023년 특별교통수단 법정대수(4,577대)의 10%는 458대이며, 추계기간 동안 매년 동 수준만큼 도입하는 것으로 가정함

[표 4] 겸용택시 도입물량 전망: 2026~2030년

(단위: 대)

	2026	2027	2028	2029	2030	합계
물량	458	458	458	458	458	2,290

나. 지원단가

- 현재 정부의 지원계획이 부재한 상황이고 겸용택시를 운행하는 사업자 측면에서 일반택시 차량보다 휠체어 장착 겸용택시의 구매가격이 높게 나타나고 있는 점을 감안하여 이들 간의 차액수준을 정부가 지원하는 것으로 가정함

- 일반택시의 경우 2,500~3,500만원 수준⁶⁾, 휠체어 탑승 장치가 장착된 차량의 경우 조달청 나라장터의 공개가격에 따르면 5,000만원 수준으로 약 1,500~2,500만원까지 차이가 발생
- 본 추계에서는 이들 차이의 최소값 1,500만원을 국가와 지방자치단체가 지원하는 것으로 가정(국가 750만원, 지방비 750만원)
- 재원부담: 특수교통수단 보조사업 국비보조율 50% 적용

다. 추계 결과

- 개정안에 따라 교통약자 이동편의 증진계획 등에 겸용택시를 특별교통수단의 한 유형으로 포함하여 국가 또는 도가 겸용택시 도입비용을 지원할 경우 추가재정소요는 2026년 68억 7,000만원 등 향후 5년 동안 343억 5,000만원으로 추계됨

[표 5] 겸용택시 도입비용 지원에 따른 추가재정소요: 2026~2030년

(단위: 백만원)

		2026	2027	2028	2029	2030	합계
지원대수(A)		458	458	458	458	458	2,290
지원단가(B)		15	15	15	15	15	—
합계(A×B)		6,870	6,870	6,870	6,870	6,870	34,350
	국비	3,435	3,435	3,435	3,435	3,435	17,175
	지방비	3,435	3,435	3,435	3,435	3,435	17,175

주: 개정안에 따른 추가재정소요는 겸용택시 도입 및 운영에 관한 구체적인 사업계획이 부재하여, 현행 특별교통수단 법정대수의 10%를 매년 도입할 경우 소요비용을 추산한 결과로, 겸용택시 지원대수와 지원단가는 향후 사업계획이 구체화됨에 따라 달라질 수 있음

6) A사 택시 2,480~3,600만원, B사 택시 3,500만원 수준으로 나타남(각 차량회사 홈페이지 검색 기준), 전기택시는 정부의 구매보조금을 지원받고 있으므로 가격 고려 시 제외함
조달청 나라쇼핑몰에 등록된 장애인콜택시(카니발, 저상리프트형)의 경우 5,000만원

IV. 부대의견

- 개정안에 따른 추가재정소요는 겸용택시 도입 및 운영에 관한 구체적인 사업계획이 부재하여, 현행 특별교통수단의 법정대수의 10%를 매년 도입할 경우 소요비용을 추산한 결과로, 겸용택시 지원대수와 지원단가는 향후 사업계획이 구체화됨에 따라 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