

의안번호	2214746
의 퇴 인	권영진의원
회 답 일	2026. 1. 26.
추계번호	25B6611

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안

【비용추계서】



국회예산정책처
National Assembly Budget Office

I. 비용추계 결과

□ (일부추계) 개정안에 따라 국토교통부장관이 필수노선 지정 타당성 평가를 실시하고, 노선여객자동차운송사업종합정보체계를 구축·운영하는 경우, 추가재정소요는 2027년부터 2031년까지 총 37억 9,500만원(연평균 7억 5,900만원)으로 추계됨

- 개정안의 다른 재정수반요인에 대해서는 추계가 곤란하여 일부 재정수반요인에 대해서만 추계한 결과로, 개정안의 전체적인 추가재정소요액은 추계된 금액을 상회할 수 있음

[표 1] 개정안에 따른 추가재정소요: 2027~2031년

(단위: 백만원)

구분	2027	2028	2029	2030	2031	합 계	연평균
필수노선 지정 타당성 평가 실시 (안 제50조의2)	250	250	250	250	250	1,250	250
노선여객자동차운송사업 종합정보체계의 구축·운영 (안 제50조의3)	1,245	1,000	100	100	100	2,545	509
합 계	1,495	1,250	350	350	350	3,795	759

주: 1. 국토교통부의 유사사례 및 '노선여객자동차운송사업종합정보체계 구축 계획(안)'을 참고하여 추계한 것으로, 실제 타당성 평가의 실시 주기, 내용 및 방식, 시스템 구축 계획 등에 따라 추가재정소요는 증감할 수 있음

2. 추계기간동안 평가 실시 비용 및 시스템 유지보수비용은 변동이 없는 것으로 가정함

3. 각 표의 합계는 단수조정으로 차이가 발생할 수 있음

자료: 국회예산정책처

Ⅱ. 재정수반요인

연번	조·항(조제목)	주요내용	비고
1	안 제50조(재정 지원)	특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 노선 여객자동차운송사업자가 제2조에 따른 필수노선을 운행하기 위하여 유류를 구매한 경우 그 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있음. 이 경우 보조금의 지급 기준·지급방법 및 지급절차는 대통령령으로 정함(제10항 신설)	재량·의무 규정
2	안 제50조의2(필수노선의 지정 및 관리) 신설	국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따라 필수노선을 지정하고자 하는 경우 노선 여객자동차운송사업의 노선별 이용 현황, 대체 교통수단 여부 및 필수노선 지정에 따른 교통편의 제고 효과 등에 대한 타당성 평가를 할 수 있음(제3항)	재량규정
3	안 제50조의3(노선 여객자동차운송사업 종합정보체계의 구축·운영) 신설	국토교통부장관은 국토교통부령으로 정하는 노선여객자동차운송사업 관련 정보의 효율적 처리 및 체계적 활용을 위하여 노선여객자동차운송사업종합정보체계를 구축·운영할 수 있음(제1항) 국토교통부장관은 노선여객자동차운송사업종합정보체계 구축·운영 업무를 대통령령으로 정하는 바에 따라 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단 또는 교통분야의 전문성을 보유한 기관에 위탁할 수 있음(제3항)	재량규정

Ⅲ. 비용추계의 전제와 상세내역

1. 재정수반요인별 추계 여부

연번	조·항(조제목)	추계 여부	비고(추계 미 실시 사유)
1	안 제50조(재정 지원)	×	•제3호: 의안의 내용이 선언적·권고적인 형식으로 규정되는 등 기술적으로 추계가 어려운 경우 – 개정안에 따라 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수가 노선 여객자동차 운송사업자의 필수노선 운행을 위한 유류 구매 비용을 보조할 경우 추가재정소요가 발생할 수 있으나, 현 시점에서는 필수노선 지정 수와 노선 여객자동차 운송사업자의 필수노선 운행을 위한 유류 구매량을 예측하기 어려우며, 보조금의 지급 기준·방법 등에 대한 구체적인 계획이 마련되지 않아 소요 비용 추계에 한계가 있음
2	안 제50조의2(필수노선의 지정 및 관리) 신설	○	•유사사례 및 국토교통부 제출자료를 참고하여 추계
3	안 제50조의3(노선 여객자동차운송사업 종합정보체계의 구축·운영) 신설	○	

2. 비용추계의 총괄적 전제

- 개정안 부칙은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 규정하고 있으나, 개정안에 대한 국회 심의 기간 등을 고려하여 추계기간은 2027년부터 2031년까지 5년으로 함

3. 재정수반요인별 상세 추계내역

□ 필수노선 지정 타당성 평가 실시(안 제50조의2)

- 개정안은 국토교통부장관 또는 시·도지사가 필수노선을 지정하고자 하는 경우 노선 여객자동차운송사업의 노선별 이용 현황, 대체 교통수단 여부 및 필수노선 지정에 따른 교통편의 제고 효과 등에 대한 타당성 평가(이하 “필수노선 지정 타당성 평가”)를 할 수 있도록 하는 것으로, 필수노선 지정 타당성 평가 실시에 따른 추가재정소요가 발생할 수 있음
 - － 개정안은 타당성 평가의 세부기준 등을 대통령령으로 정하도록 위임하고 있어 타당성 평가의 시기·범위 및 방법 등 세부적인 내용을 검토하기 어려우나, 본 추계에서는 국토교통부의 의견을 참고하여 국토교통부장관이 매년 1회 필수노선 지정 타당성 평가를 실시하는 것으로 가정함
- 개정안에 따른 필수노선 지정 타당성 평가의 소요비용은 유사 사례(광역버스 노선 타당성 평가 연구용역)의 소요비용을 참고하여 추계함

[표 2] 유사 사례 주요 내용

실시기관	용역명	실시 주기	실시 내용	사업예산(25년)
국토교통부 (대도시권 광역교통위원회)	광역버스 노선 타당성 평가 연구용역	매년 1회 실시	광역버스 노선 운행 현황 모니터링 및 광역버스 신설 검토 노선의 타당성 평가 등	250백만원

자료: 국가종합전자조달시스템(나라장터) 내용 참조

- 유사사례를 참고하면, 개정안에 따라 국토교통부장관이 필수노선 지정 타당성 평가를 실시할 경우, 추가재정소요는 2027년부터 2031년까지 총 12억 5,000만원(연평균 2억 5,000만원)으로 추계됨

[표 3] 필수노선 지정 타당성 평가 실시에 따른 추가재정소요: 2027~2031년

(단위: 백만원)

구분	2027	2028	2029	2030	2031	합 계	연평균
필수노선 지정 타당성 평가 실시	250	250	250	250	250	1,250	250

주: 1. 국토교통부의 유사사례를 참고하여 추계한 것으로, 실제 타당성 평가의 실시 주기, 내용 및 방식 등에 따라 추가재정소요는 증감할 수 있음

2. 추계기간동안 평가 실시 비용은 변동이 없는 것으로 가정함

자료: 국회예산정책처

□ 노선여객자동차운송사업종합정보체계의 구축·운영(안 제50조의3)

가. 시스템 구축비

- 개정안에 따른 노선여객자동차운송사업종합정보체계의 시스템 구축비용은 국토교통부가 제출한 노선여객자동차운송사업종합정보체계 구축 계획(안)을 바탕으로 시스템 구축·운영 비용을 추계함
 - － 개정안은 노선여객자동차운송사업종합정보체계의 구축 대상을 국토교통교통부령으로 정하도록 위임하고 있으나, 국토교통부의 의견 및 개정안의 제안이유¹⁾를 참고하여 구축 대상을 노선 여객자동차운송사업 중 ‘시외버스운송사업²⁾’으로 가정함
 - － 국토교통부는 2021년 ‘시외버스행정시스템’ 구축을 위한 ISP를 수립하였으며, ISP 결과 시스템 구축비용을 20억 4,500만원으로 산정함

[표 4] 국토교통부의 시외버스행정시스템 구축을 위한 ISP 수립 주요 내용

- 수립 개요
 - － 용역명: 시외버스행정시스템 구축을 위한 ISP 수립 용역
 - － 수행기간: '21. 4. ~ '21. 8.
- 수립 결과
 - － (시스템 구축·운영 비용) 총 2,045백만원
 - 시외버스 행정시스템 개발(시·도 버스노선관리시스템 연동 등) : 500백만원
 - 국가정보자원관리원 협조 인프라 구축 : 445백만원
 - *하드웨어 238백만원, 시스템소프트웨어 207백만원
 - 상용소프트웨어(UI Tool) : 100백만원
 - 시외버스 노선 GIS 정보 구축(노선조사 및 DB구축) : 1,000백만원

자료: 국토교통부

- 국토교통부는 시외버스행정시스템 구축을 위한 ISP 결과를 참고(일부 항목 현행화)하여, 다음과 같이 ‘노선여객자동차운송사업종합정보체계 구축 계획(안)’을 수립·제출하였음

1) 개정안 제안이유 및 주요내용

제안이유 및 주요내용

(...) 필수노선을 포함한 시외·고속버스 면허 및 노선의 효율적이고 체계적인 관리를 위한 노선여객자동차운송사업 종합정보체계의 구축 및 운영 근거도 마련하고자 함(안 제50조의3 신설).

2) 시외 고속·직행·일반버스를 사용하는 노선 여객자동차 운송사업 형태

- 시외버스행정시스템 구축을 위한 ISP 결과 중 시외버스 노선 GIS 정보 구축(노선 조사 및 DB구축)을 위한 인건비를 최근 ‘측량기술자 노임단가(한국공간정보산업협회, 2025.12.)’를 적용하여 현행화함

[표 5] 국토교통부의 노선여객자동차운송사업종합정보체계 구축 계획(안)

(단위 : 백만원)

구 분	연도별 구축비	
	1차년도	2차년도
시외버스 행정시스템 개발 (시·도 버스노선관리시스템 연동 등)	500	—
국가정보자원관리원 협조 인프라(하드웨어 및 시스템소프트웨어)	445	—
상용소프트웨어(UI Tool)	100	—
시외버스 노선 GIS 정보 구축 (노선조사 및 DB구축)	200	1,000
합 계	1,245	1,000

자료: 국토교통부

나. 시스템 유지보수비

- 개정안에 따른 노선여객자동차운송사업종합정보체계의 시스템 유지보수비용은 시스템 개발비에 용역유지관리 요율(약 10%)을 적용하여 2029년부터 매년 1억원이 소요되는 것으로 추계함
 - 시스템 개발비: 1,045백만원
 - *시외버스 행정시스템, 국가정보자원관리원 협조 인프라, 상용소프트웨어 등 개발비
 - 용역유지관리 요율: 약 10% 적용³⁾
 - 이때 시스템 유지보수비용은 시스템 구축이 완료되는 2027년 이후 무상 하자보수기간(1년)을 거쳐 2029년부터 발생하는 것으로 가정⁴⁾
 - *시스템 구축은 2027년에 완료되며, 이후 시외버스 노선 GIS 정보 구축을 위한 노선조사 및 DB구축 작업을 2027~2028년간 진행되는 것으로 가정

3) 요율제 유지관리비는 연간 소프트웨어 용역 유지관리 사업의 대가산정 시 적용하는 방법으로, 적용요율은 SW개발비 기준 용역유지관리 요율(10~15%)을 준용(한국소프트웨어산업협회, 「SW사업 대가산정 가이드(2025년 개정판)」)

4) 기획재정부의 「2026년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 S/W의 도입 후 1년간은 무상 하자보수기간이므로 원천적인 결함 및 하자에 대해서는 무상 보수하도록 함

다. 추계 결과

- 개정안에 따라 국토교통부장관이 노선여객자동차운송사업종합정보체계를 구축·운영하는 경우, 추가재정소요는 2027년부터 2031년까지 5년간 총 25억 4,500만원(연평균 5억 900만원) 발생할 것으로 추계됨

[표 6] 노선여객자동차운송사업종합정보체계 구축 및 운영에 따른 추가재정소요: 2027~2031년
(단위: 백만원)

구분	2027	2028	2029	2030	2031	합계	연평균
시스템 구축	1,245	1,000	—	—	—	—	—
시스템 유지보수	—	—	100	100	100	—	—
합 계	1,245	1,000	100	100	100	2,545	509

주: 1. 국토교통부의 '노선여객자동차운송사업종합정보체계 구축 계획(안)'을 바탕으로 시스템 구축 등 관련 비용을 추계한 것으로, 향후 실제 시스템 구축 계획 등에 따라 추가재정소요는 증감할 수 있음

2. 추계기간동안 시스템 유지보수 비용은 변동이 없는 것으로 가정함

3. 각 표의 합계는 단수조정으로 차이가 발생할 수 있음

자료: 국회예산정책처

IV. 부대의견

- 본 추계 결과는 국토교통부의 유사사례 및 '노선여객자동차운송사업종합정보체계 구축 계획(안)'을 참고하여 추계한 것으로, 실제 타당성 평가의 실시 주기, 내용 및 방식, 시스템 구축 계획 등에 따라 추가재정소요는 증감할 수 있음
- 개정안의 다른 재정수반요인에 대해서는 추계가 곤란하여 일부 재정수반요인에 대해서만 추계한 결과로, 개정안의 전체적인 추가재정소요액은 추계된 금액을 상회할 수 있음

V. 작성자

□ 성명

국회예산정책처	분석관	과장
경제비용추계과	최동완	김신애

□ 대표연락처

성명	전화번호	이메일 주소
최동완	02-6788-3746	dongwaniii@nabo.go.kr