



제417회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 교통약자 이동편의 증진계획에
겸용택시 도입에 관한 사항 추가 등 〉
■ 민홍철의원 대표발의(의안번호 제2200723호)

2024. 8.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 관 현 준

목 차

□ 민홍철의원 대표발의(2200723)	1
1. 제안경위	1
2. 제안이유 및 주요내용	1
3. 검토의견	2
가. 교통약자 이동편의 증진계획에 검용택시 도입에 관한 사항 추가 (안 제6조)	2

□ 민홍철의원 대표발의(2200723)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 민홍철의원 등 11인

나. 제 안 일 : 2024. 06. 20.

다. 회 부 일 : 2024. 06. 21.

2. 제안이유 및 주요내용

현행법에서 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운행하도록 하고 있음.

그런데 특별교통수단은 이용희망자가 많은 반면에 각 지방자치단체 사정상 그 공급이 충분하지 않아 특별교통수단을 이용하려는 교통약자가 필요한 때 이용하지 못하는 경우가 많고, 일반택시는 휠체어 장애인 이용할 수 있는 구조와 설비를 갖추지 못하고 있기 때문에 교통약자의 불편이 지속되어 개선이 필요한 상황임.

이에 국토교통부장관이 교통약자 이동편의 증진계획 수립 시에 교통약자가 휠체어에 탄 채로 탑승이 가능한 겸용택시 도입 및 운영에 관한 사항이 포함되도록 함으로써, 교통약자의 이동수단 선택의 폭을 확대하고 교통약자가 차별 없이 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 하려는 것임(제6조제2항제7호의3 및 제7조의2제2항제2호의2 신설).

3. 검토의견

가. 교통약자 이동편의 증진계획 및 지원계획에 겸용택시 도입에 관한 사항 추가(안 제6조 및 안 제7조의2)

1) 개정안의 내용

개정안은 교통약자가 휠체어를 탄 채로 탑승이 가능한 택시(이하 “겸용택시”)의 도입에 관한 사항을 교통약자 이동편의 증진계획 및 교통약자 이동편의 증진 지원계획에 포함하려는 것임(안 제6조제2항제7호의3 및 안 제7조의2제2항제2호의2 신설 등).

현행	개정안
제6조(교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등) ① (생략) ② 교통약자 이동편의 증진계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. ~ 7의2. (생략) <u><신설></u> 8.·9. (생략) ③ ~ ⑤ (생략)	제6조(교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등) ① (현행과 같음) ② ----- -----. 1. ~ 7의2. (현행과 같음) <u>7의3. 겸용택시(교통약자가 휠체어를 탄 채로 탑승이 가능하도록 휠체어 탑승설비 등을 장착한 택시를 말한다. 이하 같다)의 도입에 관한 사항</u> 8.·9. (현행과 같음) ③ ~ ⑤ (현행과 같음)
제7조의2(교통약자 이동편의 증진 지원계획의 수립 등) ① (생략) ② 교통약자 이동편의 증진 지원계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되	제7조의2(교통약자 이동편의 증진 지원계획의 수립 등) ① (현행과 같음) ② ----- -----

현행	개정안
어야 한다. 1. · 2. (생략) <u><신설></u> 3. (생략) ③ (생략)	-----. 1. · 2. (현행과 같음) <u>2의2. 겸용택시 도입 · 확충 지원에 관한 사항</u> 3. (현행과 같음) ③ (현행과 같음) 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(교통약자 이동편의 증진계획의 수립에 관한 적용례) 제6조제2항제7호의3의 개정규정은 이 법 시행 후 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하는 경우부터 적용한다.

2) 검토의견

현행 제16조제1항¹⁾은 시장(특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장)이나 군수(광역시 군수는 제외)²⁾가 교통약자의 이동 편의를 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 특별교통수단³⁾을 일정 대수 이상⁴⁾

1) 「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) 「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.

운행하도록 규정하고 있음(통칭 ‘장애인콜택시’를 말함).

【 특별교통수단 】



자료 : 서울시 특별교통수단 사례 (서울시설공단 장애인콜택시 홈페이지)

2023년도 기준 특별교통수단의 도입률은 100.5%이며, 지방자치단체별로는 다음 표와 같이 시·도별로 편차가 존재함.

【 2023년도 특별교통수단 도입보조 지역별 법정운행대수 】

(단위 : 백만원, %, 건/대)

구분	중증보행장애인 (2022년)	법정대수 (2023년)	운행대수 (2023년)	도입률 (2023년)	대당 이용실적 (2022년)
서울	87,440	583	699	119.9	2,311.8
부산	47,651	318	201	63.2	939.9
대구	32,004	214	199	93.0	1,870.2
인천	38,241	255	215	84.3	1,101.7

3) 「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.

4) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」

제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 “국토교통부령으로 정하는 대수”란 다음 각 호의 기준에 따른 대수를 말한다. <개정 2023. 7. 20.>

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

구분	중증보행장애인 (2022년)	법정대수 (2023년)	운행대수 (2023년)	도입률 (2023년)	대당 이용실적 (2022년)
광주	19,098	128	127	99.2	3,972.7
대전	19,983	134	101	75.4	1,313.0
울산	13,461	90	90	100	1,874.2
세종	3,235	22	27	122.7	1,799.2
경기	152,742	1,034	1,209	116.9	2,185.4
강원	27,434	191	218	114.1	1,940.9
충북	26,054	179	173	96.6	1,325.6
충남	34,226	236	204	86.4	1,649.3
전북	33,928	234	233	99.6	1,514.6
전남	35,095	236	207	87.7	1,999.1
경북	45,454	315	238	75.6	815.0
경남	50,051	340	391	115.0	1,995.9
제주	10,091	68	68	100.0	4,876.6
합계	676,188	4,577	4,600	100.5	1,872.8

* 음영은 도입률 90% 미만 지역

** 법정기준대수산정은 「교통약자 이동편의 증진법 시행규칙」 제5조 ①항의 (보행상의 장애인으로서 장애의 정도가 심한 장애인 150명당 1대)로 산정

*** 서울시의 중증보행장애인은 「교통약자 이동편의 증진법 시행규칙」 제5조 ②항에 의거하여 조정된 숫자임.

**** 중증보행장애인수와 대당 이용실적은 「2022년도 교통약자 이동편의 실태조사」 자료임.
2023년도 실태조사는 현재 용역 중에 있음.

* 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

국토교통부에 따르면 특별교통수단의 수도권 배차 대기시간은 60~80분에 달하며, 서울특별시의 자료에 따르면 2022년 전체 특별교통수단 이용건수는 1,347천건인데 이중 약 23%(310천건)는 비휠체어 장애인이 이용한 것으로 나타남⁵⁾.

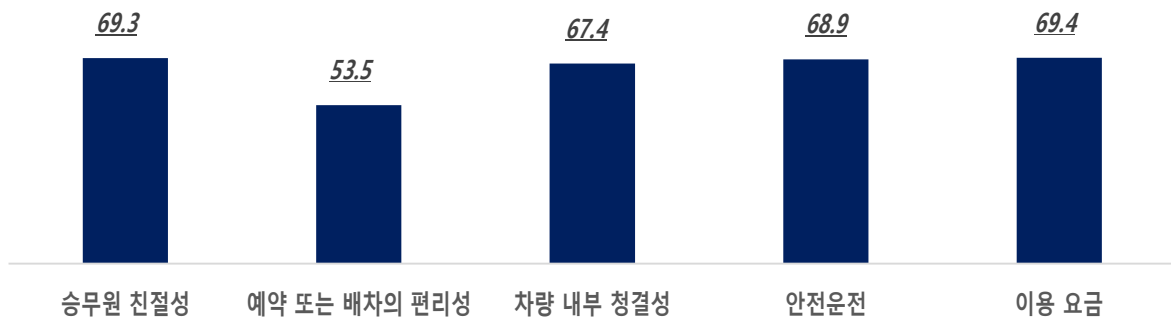
또한, 「2022년도 교통약자 이동편의 실태조사 연구」의 특별교통수단의

5) 서울특별시 분야별 정보자료 “장애인 바우처택시 이용편의 대폭 개선...‘대기시간 단축’” 2023.10.31. 일부 발췌
“2022년 전체 장애인콜택시(특장차) 이용건수는 1,347천건이며, 이중 약 23%(310천건)는 비휠체어 장애인이 이용한 것으로 나타나 특장차를 휠체어 장애인 전용으로 사용하도록 운영개선이 필요”

요소별 만족도에서 ‘예약 또는 배차의 편리성’이 상대적으로 저조(53.5%)하게 나타나는 등 이용에 불편을 느끼는 경우가 존재하며, 이동 지역이 해당 시·군과 인근 특별시·광역시·도 등으로 한정되는 제한이 있음⁶⁾.

【 특별교통수단의 요소별 만족도 】

(응답자 BASE : 교통약자)



※ 「2022년도 교통약자 이동편의 실태조사 연구」

이처럼 현행 특별교통수단은 이를 이용하려는 교통약자가 필요한 때 이용하지 못하는 경우가 많다는 지적이 제기되고 있음.

한편, 현행 제16조의2⁷⁾에서는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장으로

6) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제16조(특별교통수단의 운행 등) ⑤ 특별교통수단을 운행하는 자는 교통약자의 거주지를 이유로 이용을 제한하여서는 아니 된다. <개정 2023. 5. 16.>

⑥ 지방자치단체는 제5항에도 불구하고 특별교통수단의 운행 대수, 운행 횟수 등을 고려하여 그 운영의 범위를 인근 특별시·광역시·도 등으로 하며, 구체적인 운영의 범위 및 운영방법 등은 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 지방자치단체의 조례로 정한다. <신설 2023. 5. 16.>

7) 「교통약자의 이동편의 증진법」

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.

하여금 특별교통수단 외의 차량을 운행(현재 ‘임차택시’로 운행)하거나 교통약자의 택시비를 지원(현재 ‘택시바우처’로 운영)할 수 있도록 규정하고 있음.

그런데, 임차택시 및 택시바우처에 사용되는 일반택시는 휠체어 탑승설비가 장착되어 있지 않아 휠체어 이용 교통약자에게는 대체수단이 되기 어렵다는 한계가 존재함.

【 현행법에 따른 특별교통수단 및 대체수단 】

종류	운용 형태	내 용
특별 교통수단	장애인콜택시: 슬로프나 리프트를 장착한 보행 교통약자 전용 택시	법정 대수 이상 운영 의무, 국가/도가 차량 확보 비용 지원 가능 (국비로 약 50% 비용 보조)
그 외 차량 또는 택시비 지원	임차택시: 비휠체어 교통약자 전용 택시	자율적 운영
	택시바우처: 교통약자가 지정 택시 이용 시 택시비 일부를 보조	

자료 : 국토교통부 제출자료 재구성

개정안은 일반택시에 휠체어에 탄 채로 탑승할 수 있도록 하는 휠체어 탑승설비 등을 장착한 “겸용택시”를 정책적으로 도입하기 위하여 교통약자 이동편의 증진계획 및 지원계획 수립 시 겸용택시 도입 및 확충 지원 사항을 포함하도록 하려는 것임.

해외에서도 미국 시카고시의 휠체어 접근 가능 택시(Wheelchair

② 제1항에 따른 차량의 운행 또는 비용의 지원에 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.

Accessible Vehicles, WAV)⁸⁾, 일본의 Universal Design 택시⁹⁾, 영국의 블랙캡¹⁰⁾과 같이 휠체어를 탄 채 탑승이 가능한 형태의 택시가 일부 지역에서 운행되고 있는 사례가 있음.

< 휠체어 탑승 가능 택시 운영 해외 사례 >



자료 : 국회도서관 의회정보회답, 국토교통부 자료를 바탕으로 재구성

8) 2013년부터 조례를 통해 운행 중인 택시의 일정 비율을 휠체어 접근 가능 택시(Wheelchair Accessible Vehicles, WAV)로 운행하도록 하면서 보조금 등 인센티브 제공

* 자료 : 국회도서관 의회정보회답

9) ‘2020 도쿄 패럴림픽’에 대비해 2017년부터 전동휠체어 탑승이 가능한 ‘Universal Design 택시’ 도입 의무화

* 자료 : 백민 기자, “장애·비장애 구분 없는 ‘유니버설 디자인 차량 확대’ 법제화 추진”, 에이블뉴스(ablenews.co.kr). 2024.1.30.

(<https://www.ablenews.co.kr/news/articleView.html?idxno=210508>, 최종검색일 : 2024.8.12.).

10) 2022년 「택시 및 개인임대차량(장애인) 법(Taxis and Private Hire Vehicles(Disabled Persons) Act 2022」이 제정되면서 런던·버밍엄·맨체스터 등 주요 대도시는 모든 택시가 휠체어 이용이 가능하도록 지정

* 자료 : 국회도서관 의회정보회답

휠체어 탑승설비가 장착된 택시가 운행함에 따라 교통약자가 이용할 수 있는 교통수단을 다양하게 확대·확충하여 선택의 폭을 넓히고 시간과 공간의 제약을 벗어나 효율적인 이용과 이동권 보장을 제고할 수 있다는 측면에서 개정안의 취지는 바람직한 것으로 보임.

다만, 다음과 같은 점에 대해 검토가 필요할 것으로 보임.

첫째, 개정안에서 말하는 겸용택시 도입은 지방자치단체가 운영하는 특별교통수단과 달리, 민간사업자가 운행하는 일반택시를 휠체어 탑승이 가능한 ‘겸용택시’로 차량을 개조하여 운영하도록 하는 것으로 보임.

그런데 일반적인 승용자동차의 경우 휠체어 탑승시설 등을 설치하는 것이 현실적으로 어렵고, 일부 내부 공간이 넓은 차종의 경우에도 이를 설치하게 되면 일반 좌석이 협소해지게 됨. 즉, 휠체어 탑승이 가능하기 위해서는 택시 내 공간이 확보되어야 하고, 일반 승객이 탈 수 있는 공간은 줄어들게 되어 이에 휠체어를 탑승하지 않는 승객의 입장에서는 이용이 불편하다고 느낄 여지가 있음.

따라서 오히려 일반 승객의 이용률이 감소할 가능성도 존재하는바, 택시운송사업자의 입장에서는 겸용택시 도입에 적극적이지 않을 가능성이 클 것으로 보임.

또한, 특별교통수단은 요금이 일반택시 요금(서울 기준, 기본요금 1.6km 4,800원, 131m 100원) 대비 상대적으로 저렴(서울 기준 5km 이내 1,500원)한데 비해, 민간에서 겸용 택시를 운영할 경우 특수 개조차량의 구입비 및 연비, 장애인 승하차 서비스 제공 등을 감안하여 일반 택시요금 이상을 선호할 가능성이 커 수요자와 공급자 간에 간극이 클 우려가 있음.

【 특별교통수단 요금 사례 】

지자체	관내요금		관외요금	심야 요금
	기본요금	추가요금		
서울	5km이내 1,500원	5km~10km : 280원/km 10km 초과 : 70원/km	관내와 동일	-
부산	5km이내 1,800원	거리요금(422m) : 100원 시간요금(102초) : 100원	20% 할증	-
대구	3km이내 1,000원	3~10km : 300원/km 10km 초과 : 100원/km (한도 : 3,300원)	한도: 6,600원	-
인천	2km이내 1,200원	2km~10km : 200원/km 10km초과 : 300원/5km	관내요금 2배	-
광주	2km이내 660원	거리요금(150m) : 30원 시간요금(36초) : 30원	20% 할증	20% 할증

*지자체 조례로 규정, 통상 관내 시내버스요금 2배, 관외 시외버스 요금 2배 이하 수준
자료 : 국토교통부

따라서 겸용택시를 도입·확충하기 위해서는 먼저 겸용택시의 시장성 여부가 검토되어야 할 것이며, 또한 민간 택시운송사업자를 끌어들이기 위한 유인책으로 차량 개조비용 등의 도입 비용과 더불어 운영 비용의 일부 지원 등 재정부담이 필요할 여지가 있음.

둘째, 현재 특별교통수단은 2023년도 기준 4,600대로 도입률 100.5%를

달성하고 있으며, 전국 24시간 이용¹¹⁾, 광역 이동 의무화, 인구 10만명 이하 시·군의 법정대수 상향(중증 보행장애인 150명당 1대 → 100명당 1대¹²⁾), 운영비 일부 국비 지원 등의 제도개선을 통해 점차 서비스가 개선·확대되고 있음.

따라서, 실질적인 교통약자 이동 편의 증진 및 효율적인 한정된 자원

11) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」

제14조의2(특별교통수단의 운영의 범위 및 운영방법) ① 법 제16조제6항에 따라 해당 지방자치단체의 조례로 특별교통수단의 구체적인 운영의 범위 및 운영방법을 정할 때 적용되는 기준은 다음 각 호와 같다. <개정 2023. 11. 16.>

1. 특별교통수단의 운행 시간은 매일 24시간으로 할 것

2. 특별교통수단의 운영의 범위는 다음 각 목의 구분에 따른 지역으로 할 것

가. 시(특별시·광역시·특별자치시·제주특별자치도는 제외한다. 이하 이 호에서 같다)·군의 경우: 다음의 지역

1) 해당 시·군의 관할구역 안

2) 해당 시·군의 관할구역 밖의 지역 중 다음의 지역

가) 해당 시·군을 관할하는 도의 다른 시·군

나) 해당 시·군과 관할구역 경계를 접하는 시·군

다) 해당 시·군과 관할구역 경계를 접하는 특별시·광역시·특별자치시

라) 해당 시·군(관할구역 경계를 접하는 특별시·광역시·특별자치시가 없는 시·군으로 한정한다)의 인근 특별시·광역시·특별자치시. 이 경우 해당 시·군의 조례로 1개 이상의 지역을 정해야 한다.

마) 그 밖에 생활권이나 지역의 특수성 등을 고려하여 특별교통수단의 운영 범위에 포함해야 할 필요성이 있다고 인정되는 지역으로서 해당 시·군의 조례로 정하는 지역

나. 특별시·광역시·특별자치시·제주특별자치도(이하 이 목에서 “특별시등”이라 한다)의 경우: 다음의 지역

1) 해당 특별시등의 관할구역 안

2) 해당 특별시등의 관할구역 밖의 지역 중 다음의 지역

가) 해당 특별시등과 관할구역 경계를 접하는 특별시·광역시·특별자치시·시·군

나) 해당 특별시등과 관할구역 경계를 접하는 도. 이 경우 해당 특별시등의 조례로 1개 이상의 지역을 정해야 한다.

다) 그 밖에 생활권이나 지역의 특수성 등을 고려하여 특별교통수단의 운영 범위에 포함해야 할 필요성이 있다고 인정되는 지역으로서 해당 특별시등의 조례로 정하는 지역

② 제1항의 기준에 따라 조례로 정하는 사항 외에 특별교통수단의 운영의 범위 및 운영방법에 관한 세부 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.

12) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」 2024.1.1. 시행

제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 “국토교통부령으로 정하는 대수”란 다음 각 호의 기준에 따른 대수를 말한다. <개정 2023. 7. 20.>

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

배분의 관점에서 특별교통수단의 추가 확보 및 안정적 운영을 위한 재원 투입과 겸용택시 도입·확충에의 재원 투입 중 어떤 쪽이 효과적 일지 입법정책적으로 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

셋째, 현행 「여객자동차 운수사업법」에서는 여객자동차운송플랫폼사업 제도를 도입하면서, “여객자동차플랫폼운송사업(이하 “플랫폼운송사업”)”으로 운송플랫폼과 자동차를 확보하여 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 여객을 운송하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업을 규정하고 있음(「여객자동차 운수사업법」 제49조의2¹³⁾).

이러한 플랫폼운송사업은 사업계획이 새로운 운송수요를 창출할 수 있고, 기존 택시운송사업과 차별화된 서비스를 제공할 수 있는 내용을 포함하고 있을 것을 허가기준으로 요구하고 있음.

즉, 휠체어 탑승이 가능한 장치를 장착한 겸용택시의 경우 「여객자동차 운수사업법」에서 규정하고 있는 플랫폼운송사업에 포함될 여지가 있음¹⁴⁾.

13) 「여객자동차 운수사업법」

제49조의2(여객자동차운송플랫폼사업의 종류) 여객자동차운송플랫폼사업의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 여객자동차플랫폼운송사업: 운송플랫폼과 자동차를 확보(자동차대여사업자의 대여사업용 자동차를 임차한 경우를 포함하며, 이 경우 제34조제1항은 적용하지 아니한다)하여 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 여객을 운송(운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결하는 경우에 한정한다)하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업
2. 여객자동차플랫폼운송가맹사업: 운송플랫폼을 확보하여 다른 사람의 수요에 응하여 제49조의11에 따른 소속 여객자동차플랫폼운송가맹점에 의뢰하여 여객을 운송하게 하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업
3. 여객자동차플랫폼운송중개사업: 다른 사람의 수요에 응하여 운송플랫폼을 통하여 자동차를 사용한 여객운송을 중개하는 사업

14) 실제로 플랫폼운송사업으로 허가를 받은 ‘과파 모빌리티’에서는 새로운 운송수요를 창출하는

이러한 플랫폼운송사업은 기존 운송사업(택시)과 상생 차원에서 매출액의 5% 등 「여객자동차 운수사업법 시행령」에 규정된 금액¹⁵⁾을 납부하도록 기여금¹⁶⁾ 납부 의무를 규정하고 있는 등 조건을 동반하여 허가를 받고 운영을 하고 있음¹⁷⁾.

따라서, 개정안과 같은 겸용택시 도입 관련 사항은 기존 택시업계와 플랫폼운송업계의 이해관계와도 관련이 있어, 이와 같은 기존 제도와도 관계도 함께 검토할 필요성이 있을 것으로 보임.

서비스 내용 중 하나로 장애인 운송 택시를 제공하는 것을 포함하여 허가를 받은바 있음.

【 파파 모빌리티 : 파파(PAPA) 】

허가일자	2022-01-01
허가대수(실제운영대수)	100대(월제어 차량 5대)(100대, '23.2.기준)
서비스 지역	서울 및 인근 경기도 지역 (주로 서울 강남 위주 운행)
서비스 내용	· 11인승 카니발(렌터카) 활용 차량 호출·예약 서비스 · 어린이 등하교, 장애인 등 에스코트 서비스 등 제공 · 택시요금의 1.5~2배 정도의 요금 부과

자료 : 국토교통부

15) 「여객자동차 운수사업법 시행령」

제20조의7(여객자동차운송시장안정기여금의 산정기준) ① 법 제49조의3제1항에 따라 플랫폼운송사업의 허가를 받은 자(이하 “플랫폼운송사업자”라 한다)가 법 제49조의5제1항에 따라 납부해야 하는 여객자동차운송시장안정기여금(이하 “기여금”이라 한다)은 분기별로 해당 분기의 전체 운송매출액(운송에 부가되는 서비스를 제공하여 발생하는 매출액을 포함한다)에 100분의 5를 곱한 금액으로 한다. 다만, 플랫폼운송사업자의 신청에 따라 운행횟수당 800원이나 법 제49조의3에 따라 허가받은 사업용 자동차의 대수(이하 “허가대수”라 한다)당 월 40만원을 분기별로 계산한 금액으로 할 수 있다.

② 제1항에도 불구하고 플랫폼운송사업자가 다음 각 호의 기준을 모두 충족하는 경우의 기여금은 제1항 본문 또는 단서에 따라 계산한 금액의 100분의 50(허가대수가 200대 미만인 경우에는 제1항 본문 또는 단서에 따라 계산한 금액의 100분의 25)에 상당하는 금액으로 한다.

1. 「중소기업창업 지원법」에 따른 창업기업일 것
2. 허가대수가 300대 미만일 것

16) 고령 개인택시 감차, 택시운수종사자 근로개선 등에 활용 (자료 : 국토교통부 모빌리티 혁신위원회 “모빌리티 서비스 혁신을 위한 권고안)

17) 플랫폼운송사업자 제도화는 타다 등의 차량 대여사업자의 운전자 알선 예외 규정을 엄격히 하고자 하기 위한 내용으로 기존 택시 업계와 타다 서비스 등 새로운 유형의 운송사업 간의 갈등사항을 해소하기 위해 도입된 제도임.(2020.4.7. 공포, 2021년 4월 시행)

참고로, 제21대 국회에서 동 개정안과 유사한 내용의 「교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안」 총 2건(이종성의원 대표발의(제2115616호), 민홍철의원 대표발의(제2122297호))이 발의되었으나 소위원회에서 심사되지 않고 임기만료로 폐기되었음.

3) 관계 부처 등 의견

(국토교통부 의견)

휠체어를 이용하는 교통약자의 이동편의를 위해 휠체어 탑승이 가능한 택시 도입을 활성화하고자 한 입법 취지는 공감하나, 겸용택시 차량 미개발 상태에서 대중교통이 아닌 택시를 증진계획에 의무적으로 반영토록 한 것은 민간에 과도한 부담이 될 수 있음. 개정안과 같이 증진계획에 겸용택시를 반영하기 앞서 규제 샌드박스 등 민간이 주도하는 방법을 통해 유니버설 디자인(UD)차량 개발·확대를 선행적으로 추진할 예정임.

(한국지체장애인협회)

현행 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따른 교통약자 특별교통수단이 운행 중이나 수요에 비해 공급 부족에 대한 문제가 지속적으로 제기된바, 개정안과 같이 겸용택시 도입을 통한 교통약자의 이동권 확충에 찬성함. 이러한 겸용택시가 도입되게 되면 휠체어 사용자 뿐만 아니라 유모차 동반 탑승객 등도 편리하게 이용이 가능할 것으로 판단됨.

아울러 교통약자 겸용택시는 휠체어의 탑승설비를 장착한 택시로 장애인과 비장애인 모두가 이용이 가능하여 택시 운송자 측면에서도 탑승률을 높일 수 있는 긍정적인 효과가 기대됨.

(전국택시운송사업조합연합회)

교통약자의 이동권 개선 및 편의성 증진을 위하여 겸용택시의 필요성은 인정하나, 전체 택시 이용자 대비 교통약자의 겸용택시 이용률은 매우 낮으며, 그 중 휠체어 탑승 고객의 이용률은 더욱 낮은 점, 해당 장치 장착으로 인한 유지·보수·수리비 및 손실금 등 부담 우려, 일반 좌석이 협소해지는 문제 발생, 연비하락(택시연료는 운송원가의 30% 이상을 차지하기 때문에 연비하락은 사업자의 수익에 직격탄) 등의 문제를 고려하여 신중한 검토가 필요함.

또한, 대중교통이 아닌 택시가 공공목적수단으로 운영되는 겸용택시로 운행되는 것에 대한 적합성 문제도 존재함.

겸용택시 도입은 택시 사업자의 자율적 판단에 따라 추가재원(설치 및 유지·보수비용, 겸용택시 운행으로 인한 손실금 보전 등) 전액 지원을 전제로 운영될 필요성이 있음.

문 의 처
02)6788-5584