



제428회 국회(임시회)
제2차 국토교통위원회

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 지자체의 교통약자 이동 지원에 대한 재정지원 확대·강화 〉
■ 김문수의원 대표발의(의안번호 제2207891호)

2025. 8.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 김문수의원 대표발의(제2207891호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. 국가와 도(道)의 (광역)이동지원센터 인건비 포함 재정지원 의무화(안 제 16조제8항)	3
2. 지자체의 특별교통수단 외 이동 지원에 대한 재정지원 근거 신설(안 제 16조의2제2항 신설)	11
※ 참고자료	18

□ 김문수의원 대표발의(2207891)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 김문수의원 등 13인
2. 제 안 일 : 2025. 2. 4.
3. 회 부 일 : 2025. 2. 5.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자를 위해 시장·군수에게 특별교통수단 운행과 이동지원센터 설치를, 도지사에게는 광역이동지원센터 설치를 의무화하고, 필요한 비용을 국가 또는 도가 일부 지원할 수 있도록 규정하고 있음.

그러나 운영 자금 지원의 범위와 종류에 차량 운전원 인건비와 같은 핵심적인 항목이 포함되지 않아, 많은 지방자치단체가 충분한 운전원을 확보하고 있지 못한 실정임. 그로 인해 대기시간이 길어지고, 광역 이동 서비스와 24시간 운행이 제약되면서 교통약자들은 이동권을 제대로 보장받지 못하고 있음.

이에 국가 또는 도가 이동지원센터 등의 설치 및 운영에 필요한 자금의 일부를 의무적으로 지원하도록 하고, 운영비 지원의 범위에 차량 운전원 등 운영 인력의 인건비를 포함하도록 하였으며, 지방자치단체

의 재정 여건 등을 고려해 비용의 보조율을 정하게 함으로써 교통약자 이동권의 지역 간 격차를 해소하고자 함(안 제16조제8항).

또한 보행은 가능하지만, 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자를 위해 특별교통수단 외의 차량(임차·바우처 택시)의 운행 및 이용 비용 지원 근거를 마련함으로써 다양한 장애 유형의 교통약자 이동권을 보장하고자 함(안 제16조의2제2항 및 제3항).

Ⅲ. 검토의견

1. 국가와 도(道)의 (광역)이동지원센터 인건비 포함 재정지원 의무화(안 제16조제8항)

가. 검토의견

개정안은 교통약자의 이동 지원을 위하여 지자체가 설치·운영하는 이동지원센터 및 광역이동지원센터에 대하여 현행법에서는 국가 또는 도(道)가 설치비·운영비를 재량적으로 지원하도록 규정하고 있는 것을 설치비와 인건비를 포함한 운영비를 대통령령으로 정한 보조율에 따라 의무적으로 지원하도록 개정하려는 것임(안 제16조제8항).

현행	개정안
제16조(특별교통수단의 운행 등) ① ~ ⑦ (생략)	제16조(특별교통수단의 운행 등) ① ~ ⑦ (현행과 같음)
⑧ 국가 또는 도(道)는 제1항에 따른 특별교통수단의 확보 또는 제2항에 따른 이동지원센터 및 제3항에 따른 광역이동지원센터의 <u>설치·운영에</u> 소요되는 자금의 일부를 <u>대통령령으로 정하는 바에 따라</u> 지원할 수 있다. <후단 신설>	⑧ ----- ----- ----- ----- <u>설치와 운영인력의 인건비 등 운영-----</u> ----- <u>지원하여야 한다.</u> <u>다. 이 경우 국가와 도의 보조비율은 지방자치단체의 재정여건 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.</u>
⑨ ~ ⑫ (생략)	⑨ ~ ⑫ (현행과 같음) 부칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

교통약자 이동 지원을 위하여 지자체에 특별교통수단¹⁾의 도입·운행과 이동지원센터²⁾ 및 광역이동지원센터³⁾(이하 “센터”)의 설치·운행 의무화하고 있는 현행법에 따라⁴⁾, 전국에 4,882대(2024년 기준 잠정치)의 특별교통수단과 160개의 이동지원센터 및 8개의 광역이동지원센터가 운영 중임.

【 지자체별 특별교통수단 및 센터 현황 】

(단위 : 대, 명, 개소)

구 분		특별교통수단 보유대수(2024)	광역 이동지원센터	이동지원센터
합계		4,882	8	160
서울		699	-	1
부산		222	-	1
대구		218	-	1
인천		256	-	1
광주		127	-	1
대전		111	-	1
울산		95	-	1
세종		29	-	1
제주		68	-	1
경기	31개 시·군	1,220	1	31
강원	18개 시·군	243	1	18
충북	11개 시·군	195	1	11

1) “특별교통수단”이란 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 말함(「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조).

2) 특별시, 광역시, 특별자치시, 제주특별자치도 및 기초자치단체인 시에 설치

3) 각 도(道)에 설치

4) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제7조(지방교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장(이하 “시장”이라 한다)이나 (이하 생략)

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 통신회선 등을 통하여 연결하여 주는 이동지원센터를 설치하여야 한다. 다만, 도지사가 특별교통수단의 효과적 운영을 위하여 관할 행정구역 내의 시장·군수와 협의하여 이동지원센터를 제3항에 따른 광역이동지원센터와 통합하여 운영하는 경우에는 그러하지 아니하다.

③ 도지사는 특별교통수단의 효과적 운영 및 관할 행정구역 내 시·군 간 특별교통수단의 원활한 환승·연계를 지원하기 위하여 광역이동지원센터를 설치하여야 한다.

(이하 생략)

구 분		특별교통수단 보유대수(2024)	광역 이동지원센터	이동지원센터
충남	15개 시·군	228	1	15
전북	14개 시·군	257	1	14
전남	22개 시·군	229	1	22
경북	22개 시·군	255	1	22
경남	18개 시·군	430	1	18

※ 특별교통수단 보유대수는 잠정치임.

자료 : 국토교통부

지자체의 특별교통수단과 이동지원센터 및 광역이동지원센터(이하 “센터”)에 대한 재정지원 범위에 대해서는 지난 2023년 7월에 국가 또는 도가 특별교통수단 도입비와 센터 설치비를 지원할 수 있도록 법률에 규정하고 있던 것을 센터 운영비도 지원할 수 있도록 법 개정이 이루어짐에 따라(시행일 2023. 7.19)⁵⁾ 국토교통부는 2023년부터 지자체와 50%(서울은 국비 40%) 매칭으로 센터 운영비를 보조하고 있음.

2023년부터 지원이 시작된 센터 운영비의 국비 지원 예산은 연간 500억원 수준으로 지원 범위는 차량 유류비·정비비 등 유지관리비,

5) 장애인 특별운송사업 재정지원 관련 법 개정

교통약자의 이동편의 증진법 [시행 2020.4.24.] [법률 제16382호, 2019.4.23., 일부개정]	교통약자의 이동편의 증진법 [시행 2023.7.19.] [법률 제18784호, 2022.1.18., 일부개정]
제16조(특별교통수단의 운행 등) ⑥ 국가 또는 도(道)는 제1항에 따른 특별교통수단의 확보 또는 제2항에 따른 이동지원센터의 설치 에 소요되는 자금의 일부를 지원할 수 있다.	제16조(특별교통수단의 운행 등) ⑦ 국가 또는 도(道)는 제1항에 따른 특별교통수단의 확보 또는 제2항에 따른 이동지원센터 및 제3항에 따른 광역이동지원센터의 설치·운영 에 소요되는 자금의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다. <개정 2022.1.18.> <제6항에서 이동, 종전 제7항은 제8항으로 이동 2022.1.18.>

예약·배차시스템운영비 등이며, 인건비는 포함되어 있지 않음⁶⁾.

【 특별교통수단 지원사업 예산 현황(2021~2025) 】

(단위 : 대, 억원)

구 분		'21년	'22년	'23년	'24년	'25년
총액(A+B)		210	423	534	719	798
차량 구입	구입 대수	210	423	433	588	649
	지원 예산(A)	48	93	101	131	149
운영비 지원예산(B)		-	-	238	473	500

※ 2023년 7월부터 운영비 보조

자료 : 국토교통부

이와 같은 재정지원 확대와 함께 국토교통부는 지역 간의 특별교통수단 서비스 편차를 해소하고 전국적 서비스 수준을 제고하기 위하여 하위 법령 개정을 통하여 매일 24시간, 인근 광역권까지 특별교통수단 이동서비스를 제공하도록 운행방법의 기준을 마련하고(시행령 개정, 시행일 2023. 7.19)⁷⁾, 특별교통수단의 법정대수를 상향하여(시행규칙

6) 「2024년도 특별교통수단 보조금 업무처리지침(국토교통부)」 중

○ 보조금의 집행은 「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조제8항 및 같은 법 시행령 제14조의3에 따라 다음 사항에 한함.

- 특별교통수단의 도입비
- 특별교통수단의 유류비·정비비 등 유지관리비
- 특별교통수단의 예약·배차 시스템 운영비
- 이동지원센터 및 광역이동지원센터의 설치비
- 그 밖에 특별교통수단 보험료, 통행료, 주차비, 차고 임대료 및 공공요금 등 경비성 자금(운전원 인건비 제외)

7) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」(2023. 5.30. 개정, 2023. 7.19. 시행)에 특별교통수단 운영방법에 관한 기준을 규정한 제14조의3 신설

「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」

제14조의3(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.

1. 특별교통수단의 운행 시간은 매일 24시간으로 할 것
2. 특별교통수단의 운영의 범위는 다음 각 목의 구분에 따른 지역으로 할 것

개정, 시행일 2024. 1. 1)⁸⁾ 지자체가 이를 준수하도록 하였음.

교통약자의 이동편의 증진을 위한 최근의 이와 같은 제도 강화 및 재정지원 확대에도 불구하고 실제 특별교통수단 이용을 위한 대기시간을 보면 평균 30분 가량이 소요되고 있어, 운행률을 높이고 대기시간을 단축하는 등 교통약자의 특별교통수단 이용 편의를 실질적으로 개선하기 위한 대책 마련이 필요해 보이며, 현재 특별교통수단 1대당 운전인력이 1명 정도인 상황에서 운전원 등 인력 확충이 효과적인 방안이 될 수 있을 것으로 보임.

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. <개정 2023. 11. 16.>

[본조신설 2023. 5. 30.]

- 8) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」 제5조제1항 개정(2023. 5.30. 개정, 2024.1.1. 시행)
: 특별교통수단 운행 대수를 시·군별 중증보행장애인 150명당 1대에서 인구 10만명 이하 시·군은 중증보행장애인 100명당 1대로 상향

【 전국 특별교통수단 대기시간 현황 】

지역	승차대기(분)		지역	운전원 수(2024)		
	'24	'25Q1		특별교통수단 대수*	운전원 수 (명)	1대당 운전원 수(명)
서울	45.3	35.0	서울	699	887	1.27
부산	41.6	33.8	부산	222	222	1.00
대구	31.6	26.1	대구	218	213	0.98
인천	30.0	24.4	인천	256	255	1.00
광주	61.8	48.1	광주	127	151	1.19
대전	24.5	25	대전	111	131	1.18
울산	14.1	11	울산	95	110	1.16
세종	32.5	27	세종	29	34	1.17
경기	41.8	38.3	경기	1220	1,431	1.17
강원	23.1	20	강원	243	292	1.20
충북	19.3	20	충북	195	214	1.10
충남	42.5	36	충남	228	240	1.05
전북	27.6	28.1	전북	257	283	1.10
전남	50.5	46	전남	229	298	1.30
경북	55.0	—	경북	255	263	1.03
경남	44.6	47	경남	430	519	1.21
제주	21.9	19.5	제주	68	83	1.22
평균	35.7	30.3	합계	4,882	5,626	1.15

*특별교통수단 대수는 2024년도 잠정치임.

자료 : 국토교통부

이에 국가 등의 인건비 지원을 재량사항이 아닌 의무사항으로 법률에 명시하여 특별교통수단 운영에 대한 재정지원을 확대하려는 개정안의 취지는 타당한 측면이 있어 보임.

다만, 현재 국토교통부가 인건비를 제외한 센터 운영비를 지원하고 있는 것은 국토교통부의 「특별교통수단 보조금 업무처리지침」에 따른 것으로 재정지원 범위를 규정하고 있는 현행법령⁹⁾ 규정에서는 인건비를

9) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」

제14조의4(특별교통수단의 확보 등에 필요한 자금의 지원) ① 국토교통부장관 또는 도지사는 법 제16조제8항에 따라 예산의 범위에서 다음 각 호의 자금 일부를 지원할 수 있다.

특별히 제한하고 있지 않아, 근거 법령 개정 없이 예산편성만으로 인건비 지원이 가능하다는 점과 재정 지원 및 보조비율을 법률로써 의무화하는 것은 국가 및 광역자치단체의 재정 운영에 경직성과 부담을 초래할 수 있다는 점을 함께 고려하여 판단할 필요가 있음.

나. 관계 기관 등 의견

1) 국토교통부

특별교통수단 대기시간 단축 및 운행률 개선을 위해 인건비에 대한 추가지원이 필요함. 다만, 재정운영 탄력성 및 유연성을 위해 현행대로 재량지원을 유지할 필요가 있음.

2) 기획재정부

특별교통수단 운행은 지방 고유사무이므로 국비는 보충적으로 지원 되는 것이 바람직하여 국비 지원을 의무화하는 것은 부적절하며, 국비 지원은 교통약자들의 지역 간 서비스 격차가 발생하지 않도록 조정하는 부분에 한정되고 사무수행의 본질적인 부분인 인건비 부담 등은 법상 사무수행 주체인 지자체가 부담하도록 하는 것이 타당함.

1. 특별교통수단의 도입비

2. 특별교통수단의 유류비·정비비 등 유지관리비

3. 특별교통수단의 예약·배차 시스템 운영비

4. 법 제16조제2항에 따른 이동지원센터(이하 “이동지원센터”라 한다) 및 같은 조 제3항에 따른 광역이동지원센터(이하 “광역이동지원센터”라 한다)의 설치비

5. 그 밖에 특별교통수단의 운영과 이동지원센터 및 광역이동지원센터 운영에 필요한 자금

② 국토교통부장관 또는 도지사는 제1항에 따라 자금을 지원할 때에는 법 제25조제1항 또는 제2항에 따른 실태조사 결과 등의 자료로 확인되는 특별교통수단의 운행실적을 고려하여 차등 지원할 수 있다.

3) 경상남도

광역이동지원센터의 경우 도가 운영주체이나 특별교통수단의 경우 운영 주체는 시·군임. 특별교통수단 운영을 위한 인력 역시 해당 시·군 소속의 인력이며 인력 운용에 대한 권한과 책임, 그리고 보수 지급의 의무는 해당 기관에 있음. 시·군 소속 인력에 대한 인건비 지원 의무를 도에 부여하는 것은 과도한 조치임.

2. 지자체의 특별교통수단 외 이동 지원에 대한 재정지원 근거 신설
(안 제16조의2제2항 신설)

가. 검토의견

개정안은 교통약자에게 이동 편의를 제공하기 위하여 지자체가 현행 법에 따라 특별교통수단¹⁰⁾ 외의 차량을 운행하거나 교통약자의 택시 이용 비용을 지원하는 경우, 국가 또는 시·도가 소요 자금 일부를 지원할 수 있도록 재정지원 근거를 신설하려는 것임(안 제16조의2제2항 신설).

현행	개정안
제16조의2(교통약자의 이동 지원) ① 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 교통약자의 이동편의를 증진하기 위하여 특별교통수단 외의 차량을 운행하거나 교통약자가 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조 제1호에 따른 택시운송사업에 사용되는 <u>자동차</u> 를 이용하는 데에 소요되는 비용을 지원할 수 있다. 다만, 구청장이 이동 지원을 하는 경우에는 관계 특별시장·광역시장과 사전에 협의하여야 한다.	제16조의2(교통약자의 이동 지원) ① - ----- ----- ----- ----- ----- ----- --- <u>자동차(이하 “택시”라 한다)</u> --- ----- ----- ----- ----- -----
<신설>	② <u>국가 또는 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도는 제1항에 따라 특별교통수단 외의 차량을 운행하거나 택시를 이용하는 데에 소요되는 자금의 일부를 대통령령으로</u>

10) 특별교통수단이란 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 말함(「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조).

현행	개정안
② 제1항에 따른 차량의 운행 또는 비용의 지원에 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.	정하는 바에 따라 지원할 수 있다. ③ 그 밖에 제1항----- 운행----- ----- -----. 부 칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

교통약자의 이동편의를 위하여 현행법에서는 지자체가 특별교통수단을 도입하여 운행하도록 의무를 부여하고 있고, 이에 대하여 국가 또는 도의 재정지원을 받을 수 있는 근거를 두고 있음¹¹⁾.

또한, 비휠체어 교통약자가 이용할 수 있는 대체수단으로서 지자체가 재량으로 특별교통수단 외의 차량을 운행하거나, 교통약자의 택시비를 지원할 수 있도록 규정하고 있는데, 이에 대한 국가 등의 재정지원에 대해서는 법적 근거가 없음.

현재 ‘특별교통수단 외의 차량’의 경우 주로 임차택시(지자체가 택시 사업자와 협약을 맺고 장애인 전용택시로 활용)의 형태로 운행되고 있고,

11) 「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 ~ ⑦ (생략)

⑧ 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.

(이하 생략)

‘택시비 지원’의 경우 바우처택시(지자체가 택시사업자와 협약을 맺고, 평소 일반시민이 이용 가능한 택시를 교통약자가 우선적으로 이용하도록 하고 교통약자가 이용한 비용의 일부를 지자체가 부담)의 형태로 운영되고 있음.

2023년 기준 96개 지자체(8개 특별시·광역시, 88개 시·군)에서 총 369대의 임차택시와 15,616대의 바우처택시를 운영하고 있음.

【 교통약자 이동 수단 】

종류		운용 형태	외부 모습
특별교통수단 (장애인 콜택시)		지자체가 구입·운영하는 슬로프나 리프트를 장착한 보행 교통약자 전용 택시	
대체수단	임차택시	비휠체어 교통약자 전용 택시	
	바우처택시	교통약자가 일반 택시 중 지정 택시 이용 시 택시비 일부 보조	

자료 : 국토교통부

【 교통약자 대체수단 현황(2023) 】

(단위 : 대)

구분	대체수단			특별교통수단
	소계	임차택시 ^{주)}	바우처택시	
합계	15,985	369	15,616	4,600
서울	8,676	76	8,600	699
부산	1,000	—	1,000	201
대구	316	—	316	199
인천	300	—	300	215
광주	228	—	228	127
대전	250	90	160	101
울산	241	—	241	90
세종	—	—	—	27
경기	779	89	690	1,209
강원	2,007	21	1,986	218
충북	971	23	948	173
충남	77	—	77	204
전북	48	48	—	233
전남	396	16	380	207
경북	6	6	—	238
경남	540	—	540	391
제주	150	—	150	68

주) 일부 지자체에서 시각장애인, 신장장애인 등 특정 장애인을 대상으로 운영하는 임차택시 제외

자료 : 국토교통부

그런데, 이들 대체수단의 운행은 특별교통수단 운행이 법정 의무인 것과 달리 지자체의 재량사항으로서 대체수단을 운행하지 않는 지자체도 있고, 운행하는 경우에도 지역별 격차가 있음.

대체수단 중 비중이 큰 바우처택시의 경우, 세종, 전북, 경북 등 3개 지역에서는 운영 중인 차량이 없고, 도 지역 중 충남은 77대인데 비해 강원은 1,986대로 25배 이상 차이가 나며, 교통약자 전용 대체수단인

임차택시는 서울, 대전과 26개 시·군 등 아직 일부 지역에서만 운영하고 있음.

대체수단을 얼마나 운영하느냐에 따라서 그 지역의 교통약자의 이동 편의성은 큰 차이가 나타날 수 있으며, 현행법령에 따르면, 특별교통수단 이용대상자를 중증보행장애인뿐 아니라 대중교통 이용이 어려운 노인 등도 이용가능하도록 시·군 조례로 넓게 규정할 수 있어¹²⁾ 이런 지역은 대체수단을 적게 운영하는 경우 휠체어 교통약자의 특별교통수단 이용 기회도 줄게 되어 다른 지역과 비교하여 교통약자 전반의 이동권 보장이 취약해진다고 할 수 있음.

이에 개정안은 지자체의 대체수단(임차택시·바우처택시 등) 운영비에 대한 국가 등의 재정지원 근거를 마련하려는 것으로, 재정지원을 통해 지자체의 대체수단 도입을 촉진하여 교통약자에게 다양하고 충분한 이동수단을 제공하는 긍정적인 효과가 나타날 수 있을 것으로 봄.

다만, 국토교통부는 현재 특별교통수단이 담당하고 있는 휠체어 교통

12) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」

제6조(특별교통수단의 이용대상자 등) ① 법 제16조제9항에 따라 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위는 다음과 같다. 다만, 제3호에 따른 교통약자(해당 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자를 포함한다)는 해당 시·군의 관할구역 안에서 특별교통수단을 이용하려는 경우로 한정한다.

1. 중증보행장애인으로서는 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람
2. 삭제 <2023. 7. 20.>
3. 버스·지하철 등의 이용이 어려운 노인 등 특별교통수단을 이용하게 할 필요가 있다고 시·군의 조례로 정하는 사람
4. 제1호 및 제3호에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자

약자 이동서비스를 민간 차원에서도 분담할 수 있도록 해외 사례에서와 같이 휠체어·비휠체어 교통약자가 모두 이용할 수 있는 범용디자인¹³⁾의 택시 보급을 확대한다는 방침에 따라 범용디자인 차량 도입비에 대한 국비 지원이 필요하다는 의견이므로, 이를 고려하여 대체수단에 대한 재정지원의 범위에 관한 논의가 필요해 보임. (참고2. 참조)

나. 관계 기관 등 의견

1) 국토교통부

특별교통수단 외 교통약자의 이동수단을 확대하기 위해 국가·지자체가 운영비를 지원할 필요가 있음. 다만, 휠체어이용자와 비이용자가 모두 이용 가능한 범용디자인 택시 확대를 위해 도입비를 지원할 수 있도록 수정할 필요가 있음.

2) 기획재정부

국가는 노인, 장애인 등 교통약자의 이동권 보장을 위해 꼭 필요한 저상버스 도입, 특별교통수단 도입·운영 등을 이미 지원 중임. 그 외 부가적·보충적 교통약자 이동수단 지원에 해당하는 바우처택시, 임차 택시 등은 지자체에서 자율적으로 판단하여 추진할 사항임.

13) 기아자동차 PV5 차량 2025년말 출시 예정

문 의 처
02)6788-5584

참고 1

특별교통수단 지원사업(국토교통부)

□ 사업 개요

- (목적) 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위해 휠체어 탑승설비등을 장착한 차량인 특별교통수단 도입·운영 지원
- (운행) 시장·군수가 법정대수(보행 중증장애인 150명당 1대, 인구 10만명 미만 시군은 100명당 1대) 운행(교통약자법 시행규칙 제5조)
- (운영) 시·군에서 운영하는 이동지원센터에서 콜접수·차량배차, 안내 등

< 특별교통수단 내부 모습 >



- (도입현황) '23년 기준, 전국 총 4,600대 운행 중, 법정 기준 대비 101.4%

지역	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종
보유대수	699	201	199	215	127	101	90	27
경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
1,209	218	173	204	233	207	238	391	68

□ 지원내역

- (도입지원) 차량 구입비(49백만원/대) 국비 보조(서울 40%, 이외 50%)

- (운영비 지원) 국비 총 49,980백만원, 20백만원/대 매칭 보조*

* ('25년 예산) 500억원 = 5,160대 × 20백만원/대 × 40~50%(보조율, 서울 40%, 이외 50%)

※ '13~'25년 지자체에 국고보조금 총 2,162억원 지원

구분		계	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년	'21년	'22년	'23년	'24년	'25년
구입	대수	4,445	258	277	290	264	193	150	241	259	210	210	423	433	588	649
	억원	951	50	55	58	52	37	30	47	52	48	48	93	101	131	149
운영		1,211	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	238	473	500

참고 2

휠체어 탑승 택시 확대 방안(국토교통부)

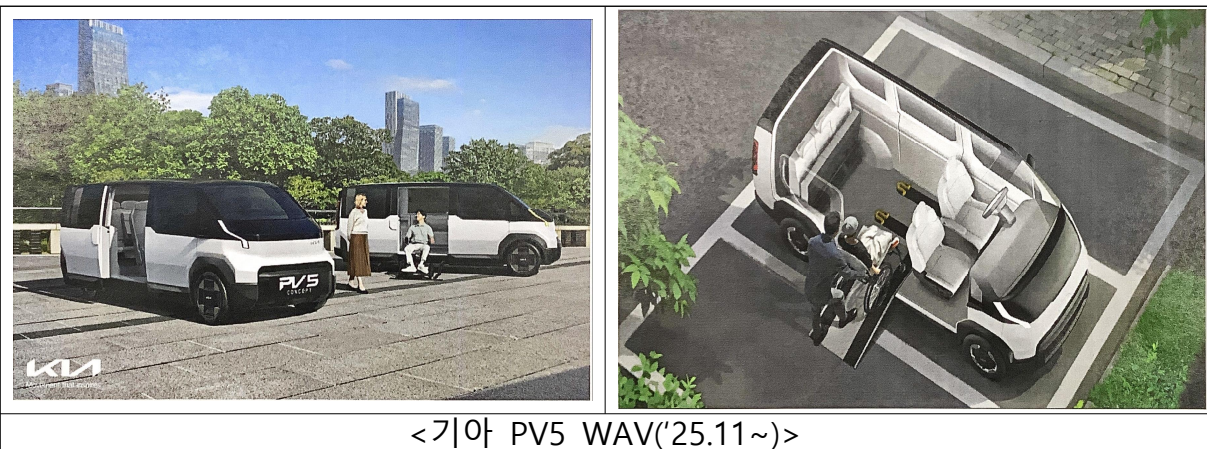
□ 추진배경

- 휠체어이용자 등을 위한 택시 등이 도입되지 않아 국가·지자체가 승합자동차 개조 특장차를 활용하여 특별교통수단 제공 중
- 휠체어이용자 등 교통약자의 수요가 지속적으로 증가하고 있어 민간차원의 교통약자 운송 역할 분담이 필요
- 개조 차량은 완성차보다 안전확보·승차감이 부족하며, 비휠체어에 대한 범용성이 없어, Universal Design 차량 개발이 필요

<해외 유니버설디자인 택시 도입사례>



□ Universal Design 차량 개발 현황



- 기아자동차에서 비장애인 탑승(5인) + 후단 좌석폴딩 후 휠체어 탑승이 가능한 PV5 WAV(Wheelchair Accessible Vehicle) '25년 출시

- 뒷문으로 탑승하는 특별교통수단과 달리 **옆문**으로 탑승(보도에서 탑승)
- 특별교통수단보다 높은 천장으로 인해 차량바닥을 파내지 않아 **승차감이 좋으며, 차고가 낮아서 휠체어 탑승이 편리하고 안전**
- 휠체어 탑승시에도 뒷좌석에 보호자 1명이 휠체어옆에 함께 앉을 수 있어, 보호자는 휠체어 앞줄에 탑승해야 하는 현행보다 개선