

의안번호	2207891
의 퇴 인	김문수의원
회 답 일	2025.7.16.
추계번호	25B0632

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

【비용추계서】

I. 비용추계 결과

□ (일부추계) 개정안에 따라 특별교통수단 확보, 이동지원센터 운영인력 인건비, 임차택시 운행에 대한 국가 등의 지원이 이뤄지는 경우 추가재정소요는 2026년 368억 8,900만원, 2030년 252억 2,800만원 등 향후 5년 동안 1,330억 2,900만원 이상(연평균 266억 600만원)으로 추계됨

- 국비: 향후 5년 동안 8,378억 6,600만원(연평균 1,675억 7,300만원) 지출 증가 예상
- 지방비: 향후 5년 동안 7,048억 3,700만원(연평균 1,409억 6,700만원) 지출 감소 예상

[표 1] 개정안에 따른 추가재정소요: 2026~2030년

(단위: 백만원)

구분		2026	2027	2028	2029	2030	합계	연평균
1.특별교통수단 확보		20,762	6,138	6,261	6,386	6,514	46,062	9,212
추가재정소요	국비	10,381	3,069	3,131	3,193	3,257	23,031	4,606
	지방비	10,381	3,069	3,131	3,193	3,257	23,031	4,606
2 이동지원센터 인건비 지원		16,127	16,737	17,367	18,022	18,714	86,967	17,393
현행(A)	국비	57,258	57,258	57,258	57,258	57,258	286,290	57,258
	지방비	266,158	276,224	286,627	297,433	308,858	1,435,301	287,060
	소계	323,416	333,482	343,885	354,691	366,116	1,721,591	344,318
개정안(B)	국비	198,400	203,739	209,255	214,986	221,044	1,047,424	209,485
	지방비	141,142	146,481	151,997	157,728	163,786	761,134	152,227
	소계	339,543	350,219	361,252	372,713	384,830	1,808,558	361,712
추가재정소요 (B-A)	국비	141,142	146,481	151,997	157,728	163,786	761,134	152,227
	지방비	-125,016	-129,744	-134,630	-139,706	-145,072	-674,167	-134,833
	소계	16,127	16,737	17,367	18,022	18,714	86,967	17,393
3. 임차택시 운행 지원(C)		-	-	-	-	-	-	-
현행(C)	지방비	19,140	20,272	21,442	22,650	23,898	107,402	21,480

구분		2026	2027	2028	2029	2030	합계	연평균
개정안(D)	국비	9,570	10,136	10,721	11,325	11,949	53,701	10,740
	지방비	9,570	10,136	10,721	11,325	11,949	53,701	10,740
	소계	19,140	20,272	21,442	22,650	23,898	107,402	21,480
추가재정소요 (D-C)	국비	9,570	10,136	10,721	11,325	11,949	53,701	10,740
	지방비	-9,570	-10,136	-10,721	-11,325	-11,949	-53,701	-10,740
	소계	-	-	-	-	-	-	-
4. 개정안에 따른 추가재정소요 합계		36,889	22,875	23,628	24,408	25,228	133,029	26,606
	국비	161,094	159,686	165,849	172,246	178,992	837,866	167,573
	지방비	-124,205	-136,811	-142,220	-147,838	-153,764	-704,837	-140,967

- 주 1. 개정안의 다른 재정수반요인에 대해서는 추계가 곤란하여 일부 재정수반요인에 대하여 추계한 결과로, 전체적인 재정소요액은 추계된 금액을 상회할 수 있음
2. 개정안에 따른 추가재정소요는 현행 국토교통부, 지방자치단체 사업을 참고하여 추산한 결과로, 사업에 대한 구체적인 방향이 결정될 경우 추계값은 달라질 수 있음

Ⅱ. 재정수반요인

연번	조·항(조제목)	주요내용	비고	
1	안 제16조제8항 (특별교통수단의 운행 등)	국가 또는 도(道)는 제1항에 따른 특별교통수단의 확보 또는 제2항에 따른 이동지원센터 및 제3항에 따른 광역이동지원센터의 설치와 <u>운영인력의 인건비 등 운영에 소요되는 자금의 일부를 지원하여야 함</u> . 이 경우 국가와 도의 보조비율은 지방자치단체의 재정여건 등을 고려하여 대통령령으로 정함(제8항 후단 신설)	의무규정	
		[표 1] 현행법과 개정안 비교표		
				조문내용
		현행		국가 또는 도는 특별교통수단 확보, 이동지원센터 및 광역이동지원센터 <u>설치 및 운영</u> 에 소요되는 자금의 일부를 <u>지원할 수 있음</u>
	개정안	국가 또는 도는 특별교통수단 확보, 이동지원센터 및 광역이동지원센터 설치 및 <u>운영인력의 인건비</u> 등 운영에 소요되는 자금의 일부를 <u>지원하여야 함</u>		
2	안 제16조의2 (교통약자의 이동 지원)	시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 교통약자의 이동편의를 증진하기 위하여 특별교통수단 외의 차량을 운행하거나 교통약자가 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 택시운송사업에 사용되는 자동차(이하 ‘택시’라 한다)를 이용하는 데에 소요되는 비용을 지원할 수 있음(제1항)	재량규정	
		국가 또는 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도는 제1항에 따라 특별교통수단 외의 차량을 운행하거나 택시를 이용하는 데에 소요되는 자금의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있음(제2항 신설)	재량규정	

Ⅲ. 비용추계의 전제와 상세내역

1. 재정수반요인별 추계 여부

	재정수반요인	추계현황	재정변동 현황
안 제16조제8항 (특별교통수단의 운행 등)	국가 또는 도의 특별교통수단 확보 지원 의무화	추계	• 추가재정소요: 특별교통수단 운행대수 법정 기준을 충족하게 되는 것으로 가정하여 소요비용을 추산
	국가 또는 도의 이동지원센터 운영인력 인건비 지원 의무화	추계	• 재정변동: 기존 운영인력 인건비에 대한 국비 지원이 의무화됨에 따른 국가와 지방자치단체간 부담 변동분 추계(총재정소요는 변동 없음) - (현행) 지방비→(개정안) 국비·지방비 • 추가재정소요 - 특별교통수단 운행대수 법정 기준 충족에 따라 증원되는 운전원의 인건비 추가재정소요를 추계
안 제16조의2 (교통약자의 이동지원)	특별교통수단 외의 차량 (임차택시) 운행 지원	추계	• 재정변동: 임차택시 운행에 대한 국비지원이 이루어짐에 따른 국가와 지방자치단체가 부담 변동분 추계(총재정소요는 변동 없음) - (현행) 지방비→(개정안) 국비·지방비
	택시 이용 비용 지원	미추계	• (제3호) 교통약자가 택시를 이용하는 데 소요되는 자금을 국가 또는 특별시장 등이 지원할 수 있도록 규정하고 있으나, 해당 택시(바우처택시)¹⁾에 대한 이용수요와 비용보조 현황이 지방자치단체별로 상이하여, 해당 비용을 합리적으로 추산하는 데 한계가 있음

1) 바우처 택시는 평소에는 일반시민도 이용 가능하나 이동지원센터 요청이 있는 경우 교통약자에게 배차하는 택시임

2. 비용추계의 총괄적 전제

- 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 규정하고 있는 개정안 부칙을 고려하여 추계기간은 2026년부터 2030년까지 5년으로 함
- 국회예산정책처 명목임금상승률 및 소비자물가상승률 전망치 적용²⁾

3. 재정수반요인별 상세 추계내역

가. 특별교통수단의 운행 등(안 제16조제8항) : 특별교통수단 확보 지원

- 안 제16조제8항에 따라 국가 또는 도가 특별교통수단의 확보에 필요한 자금의 일부를 의무적으로 지원하게 됨에 따라 특별교통수단 운행 대수의 법정 기준을 충족하게 되는 것으로 가정하여 추가재정소요를 추계함
 - 국토교통부는 특별교통수단 도입보조사업³⁾을 통해 휠체어 탑승설비 등 교통약자용 설비를 장착한 특별교통수단의 확보 및 운영을 지원하고 있음
 - 특별교통수단 차량구매비와 운영비는 국가가 총비용의 50%를 지원(서울 40%, 서울외 지역 50%)

2) 국회예산정책처 명목임금상승률 및 소비자물가상승률 전망(2025.4.)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
명목임금상승률(%)	3.2	3.9	3.8	3.8	3.8	3.8
소비자물가상승률(%)	1.9	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0

3) 특별교통수단 도입보조 사업은 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위해 휠체어 탑승설비등을 장착한 특별교통수단을 도입·운영하는 사업

▷ 특별교통수단 운행대수는 보행상의 장애인 중 장애의 정도가 심한 장애인 150명당 1대를 운행(시행규칙 제5조)

[표 2] 특별교통수단 도입보조사업 예산: 2022~2025년

(단위: 백만원)

		2022	2023	2024	2025
특별교통수단도입보조		9,361	33,852	60,350	64,857
	특별교통수단 차량구입 지원	9,361	10,102	13,087	14,870
	특별교통수단 운영비 지원	-	23,750	47,263	49,980

- 그러나 현행 특별교통수단 운행 대수는 동법 시행규칙에서 규정한 법정 기준에 미달하고 있어, 개정안의 시행으로 국가 또는 도의 특별교통수단 확보 지원이 의무화 될 경우 법정 기준을 충족하게 되는 것으로 가정하여 국가 또는 지방자치단체의 추가재정소요를 추계함
 - 특별교통수단 법정운행대수는 「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조제1항 및 같은 법 시행규칙 제5조제1항에 따라⁴⁾에 따라 인구 10만명 초과 시·군은 중증보행 장애인 150명당 1대 이상(인구 10만명 이하 시군은 100명당 1대 이상)임
 - 2025년 기준, 국토교통부는 특별교통수단 운행 대수가 법정 기준 대비 전국적으로 295대가 부족할 것으로 자체 추정하고 있으며 지역별 부족현황은 다음과 같음

4) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제16조(특별교통수단의 운행 등)

- ① 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.(이하 생략)

「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」

제5조(특별교통수단의 운행 대수)

- ① 법 제16조제1항에서 "국토교통부령으로 정하는 대수"란 다음 각 호의 기준에 따른 대수를 말한다.
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

[표 3] 특별교통수단 법정대수 및 부족대수: 2025년 기준

(단위: 개, 대)

시도명	특별교통수단 법정대수 추정 (2025년)	운행대수 추정치 (2025년)	2025년 법정대수 대비 운행대수 부족 지방자치단체수	2025년 법정대수 대비 운행대수 부족 차량수
서울	558	699	-	-
부산	312	232	1	80
대구	214	218	-	-
인천	256	276	-	-
광주	127	131	-	-
대전	131	121	1	10
울산	90	95	-	-
세종	24	31	-	-
경기(31개 시군)	1,051	1,239	2	6
강원(18개 시군)	234	265	1	1
충북(11개 시군)	206	202	6	16
충남(15개 시군)	273	251	10	45
전북(14개 시군)	268	286	1	1
전남(22개 시군)	300	250	16	53
경북(22개 시군)	349	269	20	81
경남(18개 시군)	377	434	1	2
제주	67	68	-	-
합계	4,837	5,068	59	295

주 1. 특별교통수단 법정대수는 보행상 장애 정도가 심한 장애인 150명당 1대로 산정(인구 10만 이하 시군은 100명당 1명으로 산정)

2. 법정대수는 「2023년도 교통약자 이동편의 실태조사」 기반 중증보행장애인 수를 적용하여 산정한 국토교통부 자체 추정치이며, 2024~2025년 실태조사 결과에 따라 변동될 수 있음

3. 법정대수 부족분은 광역시, 시군 단위로 추정되므로 광역 단위 전체 도입률이 100%를 넘은 곳의 시군에서 부족분이 발생할 수 있음

자료: 국토교통부 제출자료

□ (추계대상) 2024년 기준 특별교통수단은 4,879대가 운영중이며, 2025년 예산에 반영된 도입목표 대수(189대)가 모두 도입된다고 가정할 경우, 법정대수 대비 295대가 추가로 도입되어야 할 것으로 예상됨

○ 이 수치는 국토교통부가 「2023년 교통약자 이동편의 증진 실태조사」를 바

탕으로 추정된 것으로, 2024년과 2025년 실태조사 결과에 따라 변동될 수 있음

- 부족분인 295대는 2026년에 일괄 도입하는 것으로 가정하여 추계함

□ (지원단가) 2025년 특별교통수단 도입보조사업 예산상 지원단가인 6,900만원에 국회예산정책처 소비자물가상승률 전망을 적용하여 2026년 기준단가는 7,040만원으로 산정함

- 2025년 특별교통수단 도입보조사업 예산상 지원단가는 국비와 지방비 포함 단가이며, 차량구입 지원(4,900만원)과 운영비 지원(2,000만원)으로 구분됨
- 국비보조율은 서울 외 지역의 50%를 적용하며, 지방비는 차량구입비의 경우 도와 시·군이 함께 부담, 운영비의 경우 일부 도비가 지원되는 곳도 있고 그렇지 않은 곳도 있으나 이에 대한 분담비율이 상이하고, 별도의 정보가 부재하므로, 도와 시·군의 부담액을 합산한 금액을 지방비로 추계함

□ (추계결과) 이상의 가정에 따라 국가 또는 도의 특별교통수단 확보 지원 의무화로 특별교통수단 법정기준을 충족하게 되는 경우 국가 및 지방자치단체의 추가재정소요는 다음과 같이 추계됨

[표 4] 특별교통수단 도입에 따른 추가재정소요: 2026~2030년

(단위: 백만원)

구분		2026	2027	2028	2029	2030	합계
필요대수(A, 대)		295	295	295	295	295	—
지원단가 ($B=b+c$, 백만원, 대)	구매비용(b)	50.0	—	—	—	—	—
	운영비용(c)	20.4	20.8	21.2	21.6	22.1	—
합계($A \times B$)		20,762	6,138	6,261	6,386	6,514	46,062
추가재정소요	국비	10,381	3,069	3,131	3,193	3,257	23,031
	지방비	10,381	3,069	3,131	3,193	3,257	23,031

주: 개정안에 따라 국가 또는 도가 특별교통수단 도입에 따른 차량구매비 및 운영비 등의 일부 또는 전부를 지원하게 되며, 지방비 추계값에는 지방자치단체별로 재원배분 비율의 차이가 있어 도와 시·군 부담이 함께 포함되어 있으므로 지방비 분담구조 해석 시 유의할 필요가 있음

자료: 국회예산정책처

나. 특별교통수단의 운행 등(안 제16조제8항) : 이동지원센터 인건비 지원

(1) 추계 전제

□ 개정안에 따라 국가 또는 도의 이동지원센터 인건비 지원이 의무화되는
추가재정소요가 발생할 수 있음

- 현재 「복권 및 복권기금법」 5)에 따라 복권수익금의 일정 비율이 지방자치단체에 배분되어 사회적 소외계층에 대한 복지사업 등에 사용되고 있으며, 이를 통해 일부 지방자치단체에 특별교통수단 관련 사업비가 지원되고 있음
 - 2025년 예산 기준 지방자치단체의 이동지원센터 인건비로 편성된 금액은 572억원(전체 인건비의 약 17% 수준, 전국 지방자치단체 제출자료, 2025)으로 집계됨
- 개정안은 국가 또는 도의 이동지원센터 인건비 지원을 의무화하고 있어, 개정안이 시행되면 전체 이동지원센터로 인건비 지원이 확대될 것으로 예상됨
- 다만, 도가 시·군 이동지원센터에 인건비를 지원하는지 여부에 대한 정보가 부재하여, 도비 지원을 별도로 추계하기는 곤란하므로, 도와 시·군의 부담액을 합산한 금액을 지방비로 추계함

5) 제23조(복권기금의 배분 및 용도)

① 매년 복권수익금 가운데 100분의 35는 다음 각 호의 기금 등에 배분하되 그 배분 비율은 대통령령으로 정한다. 다만, 복권위원회는 다음 각 호의 기금 등의 자금소요 및 제22조제3항에 따른 평가 결과 등을 고려하여 각 기금 등의 배분비율에 대하여 100분의 20의 범위에서 대통령령으로 정하는 바에 따라 가감 조정할 수 있다

7. 지방자치단체

③ 제1항에 따라 배분된 복권수익금과 제4항에 따른 비용 및 경비를 제외한 복권기금은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 사용한다. 다만, 제5호의 사업에 사용되는 복권기금의 비율은 100분의 5 범위로 한다.

1. 임대주택의 건설 등 저소득층의 주거안정 지원사업
2. 국가유공자에 대한 복지사업
3. 저소득층, 장애인, 성폭력·가정폭력·성매매 피해여성, 불우청소년 등 소외계층에 대한 복지사업과 다문화가족 지원사업
4. 문화·예술 진흥사업
5. 공익사업으로서 대통령령으로 정하는 사업

「복권 및 복권기금법 시행령」

제17조(복권수익금의 배분 및 용도)

① 법 제23조제1항 각 호 외의 부분 본문에 따른 복권수익금 배분비율은 다음 각 호와 같다.

6. 지방자치단체: 100분의 17.267

(2) 이동지원센터 기존 인력 인건비에 대한 국비 지원

- 개정안에 따라 이동지원센터 운영인력 인건비 지원이 의무화됨에 따라, 기존에 지방자치단체가 부담하던 비용 중 일부가 국비로 전환되어 지방비 부담은 감소하고, 그만큼 국비 부담이 증가할 것으로 예상되며, 이에 따른 재정주체간 부담 변동분은 다음과 같이 추계할 수 있음
 - (현행 사업비) 이동지원센터 인건비는 현재 복권기금을 통해 일부 지방자치단체에 지원되는 국비 지원분과 각 지방자치단체의 자체 예산으로 구분
 - － (국비) 기획재정부 복권기금을 통해 2025년 572억원⁶⁾의 인건비 지원예산이 편성되었으며, 추계기간 동 수준이 유지되는 것으로 가정함
 - － (지방비) 2025년 기준, 전국 이동지원센터(광역센터 포함)의 인건비 중 지방자치단체가 부담하고 있는 금액은 2,563억원⁷⁾ 수준이며, 국회예산정책처 명목임금상승률 전망치를 적용함
 - 개정안에 따른 이동지원센터 인건비에 대한 국비 지원의 구체적인 계획이 나타나지 않으므로, 현행 지방비 부담 인건비의 50%를 국가가 지원하는 것으로 가정함
 - － 국비보조율은 현재 시행중인 특별교통수단 도입보조사업의 서울 외 지역 국비보조율 50%를 참고하여 50%로 가정함
- 개정안에 따라 이동지원센터 기존 인력 인건비에 대한 국비 지원이 의무화될 경우 재정부담 주체의 변화에 따라 국비는 향후 5년간 7,176억 5,100만원이 증가할 것으로 예상되고, 지방비는 7,176억 5,100만원이 감소할 것으로 예상됨
 - 국가와 지방자치단체간 재정부담 주체만 변동
 - 현행 복권기금에서 지원되는 예산 중 인건비 지원 수준이 추계기간 동일한 것으로 가정

6) 전국 지방자치단체(전북도 제외) 이동지원센터가 제출한 자료를 바탕으로 국회예산정책처 취합결과

7) 전국 지방자치단체 이동지원센터가 제출한 자료를 국회예산정책처가 취합한 결과이며, 전라북도는 2025년 예산 미제출로 2024년 예산 기준으로 합산함

[표 5] 이동지원센터 기존인력 인건비 추계결과 및 재정변동: 2026~2030년

(단위: 백만원)

구분		2026	2027	2028	2029	2030	합계
현행	국비 (복권기금, a)	57,258	57,258	57,258	57,258	57,258	286,290
	지방비(b)	266,158	276,224	286,627	297,433	308,858	1,435,301
	소계(a+b)	323,416	333,482	343,885	354,691	366,116	1,721,591
개정안	국비 (c=a+b/2)	190,337	195,370	200,572	205,975	211,687	1,003,941
	지방비 (d=b/2)	133,079	138,112	143,314	148,717	154,429	717,651
	소계(c+d)	323,416	333,482	343,885	354,691	366,116	1,721,591
추가재정소요	국비(A=c-a) (지출↑)	133,079	138,112	143,314	148,717	154,429	717,651
	지방비 (B=d-b) (지출↓)	-133,079	-138,112	-143,314	-148,717	-154,429	-717,651
	합계	-	-	-	-	-	-

- 주 1. 현행 국비사업은 복권기금을 통해 지방자치단체의 취약계층 사업의 일환으로 지원되고 있는 2025년 예산 기준 이동지원센터 인건비 예산액이 추계기간 유지되는 것으로 가정
2. 현행 지방비는 기 설치된 이동지원센터 및 광역이동지원센터의 지방자치단체가 부담하는 인건비를 의미함
3. 지방비 추계값에는 지방자치단체별로 재원배분 비율의 차이가 있어 도와 시·군 부담이 함께 포함되어 있으므로 지방비 분담구조 해석 시 유의할 필요가 있음
4. 추가재정소요는 개정안 시행 후 사업비에서 현행 사업비를 차감한 순증가액
- 자료: 국회예산정책처

(2) 특별교통수단 추가 도입에 따른 이동지원센터 추가인력 인건비 지원

□ 개정안에 따라 특별교통수단 운행 대수의 법정기준을 충족하기 위해 차량이 추가 도입될 경우 운전원 수도 이에 비례하여 증가될 것으로 예상되며, 이에 따라 이동지원센터의 운전원, 행정인력 등 인건비가 추가로 발생할 것으로 예상됨

- 다만, 센터별 차량 도입계획이 구체적으로 나타나지 않으므로 2026년 도입 예정으로 가정한 법정대수 부족분 295대를 기준으로 차량 운전원 증원

이 이뤄지는 것으로 간주하여, 인건비를 추계함

- 2025년 기준, 전국 특별교통수단 1대당 운전원 수는 평균 1.12명으로 나타나며, 해당 비율이 유지되는 것으로 가정함
 - 이에 따라 추가운전원 수는 2026년 330명($295\text{대} \times 1.12\text{대}$)으로 추정됨
 - 다만, 운전원 증가에 따른 운영비 등 기타비용은 별도로 추산하기 곤란하므로 추계에 포함하지 않음

□ (지원단가) 2025년 기준 이동지원센터 종사자 1인당 평균 인건비는 연간 4,700만원이며, 국회예산정책처 명목임금상승률을 적용하여 전망함

- 인건비에 대한 국비보조율은 유사사례를 참고하여 50%로 가정함

□ (추가재정소요) 이상의 가정에 따라 특별교통수단 추가 도입에 따라 필요한 신규 운전원 인건비를 지원하는 경우의 추가재정소요는 다음과 같이 추계됨

[표 6] 특별교통수단 법정대수 충족 시 이동지원센터 인건비 추가재정소요: 2026~2030년
(단위: 백만원)

구분		2026	2027	2028	2029	2030	합계
신규 운전원 수(a, 명)		330	330	330	330	330	-
인건비 평균단가(b, 백만원)		49	51	53	55	57	-
신규 운전원 인건비 증가액 ($A=a \times b$)		16,127	16,737	17,367	18,022	18,714	86,967
추가재정소요	국비 ($B=A \times 0.5$)	8,063	8,368	8,684	9,011	9,357	43,483
	지방비 ($C=A \times 0.5$)	8,063	8,368	8,684	9,011	9,357	43,483

주 : 2025년 추정 특별교통수단의 법정대수 부족분을 2026년 충족하는 경우 예상되는 운전원 인력 수와 인건비로 국비와 지방비 부담 비율은 유사사례를 참고하여 5:5로 가정하였으며, 지방비에는 도비와 시·군비가 함께 포함되어 있음

자료: 국회예산정책처

(3) 추계결과

- 개정안에 따라 이동지원센터 운영인력 인건비 지원 의무화에 따른 재정 주체별 추가재정소요는 향후 5년 동안 869억 6,700만원으로 추계됨
- 국비: 향후 5년 동안 7,611억 3,400만원 지출 증가 예상
 - 지방비: 향후 5년 동안 6,741억 6,700만원 지출 감소 예상

[표 7] 이동지원센터 인건비 지원에 따른 추가재정소요: 2026~2030년

(단위: 백만원)

구분		2026	2027	2028	2029	2030	합계
현행(A)	국비	57,258	57,258	57,258	57,258	57,258	286,290
	지방비	266,158	276,224	286,627	297,433	308,858	1,435,301
	소계	323,416	333,482	343,885	354,691	366,116	1,721,591
개정안(B)	국비	198,400	203,739	209,255	214,986	221,044	1,047,424
	지방비	141,142	146,481	151,997	157,728	163,786	761,134
	소계	339,543	350,219	361,252	372,713	384,830	1,808,558
추가재정소요 (B-A)	국비	141,142	146,481	151,997	157,728	163,786	761,134
	지방비	-125,016	-129,744	-134,630	-139,706	-145,072	-674,167
	합계	16,127	16,737	17,367	18,022	18,714	86,967

주. 개정안에 따른 추가재정소요는 현행 국토교통부, 지방자치단체 사업을 참고하여 추산한 결과로, 사업에 대한 구체적인 방향이 결정될 경우 추계값은 달라질 수 있음

다. 교통약자의 이동지원(안 제16조의2제2항 신설)

□ 개정안에 따라 특별교통수단 외 차량(임차택시, 바우처택시 등)⁸⁾을 운행하는 데 소요되는 자금을 지원할 수 있게 됨에 따라 추가재정소요가 발생할 수 있음

- 특별교통수단 외의 차량은 임차택시, 바우처 택시 등이 운행중이며, 현재 지방비로 전액 지원되고 있는 임차택시 운영비용을 국가가 지원하는 경우 추가재정소요를 추산하며, 개정안에 따라 국가가 일부 비용을 보조할 경우 국비는 증가하고, 지방비는 감소할 것으로 예상됨
- 2023년 기준 임차택시는 369대가 운행중이며 최근 5년간 연평균 16대씩 증가한 추세를 고려하여, 추계기간 동안 해당 증가추세가 유지되는 것으로 가정함

[표 8] 임차택시 도입대수: 2018~2023년

(단위: 대수)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	평균(5년)
임차택시 수	289	382	436	471	406	369	413
전년대비 증가대수	-	93	54	35	-65	-37	16

자료: 국토교통부, 「교통약자 이동편의 실태조사」 각 연도

- 임차택시 운영비 단가는 서울시와 군산시 사례를 참고하여, 해당 연간 4,500만원으로 가정하고, 국회예산정책처의 소비자물가상승률을 적용하여 산출
 - 서울시(2021년 기준): 80대 운영, 운영예산은 40억원 → 해당 연간 5,000만원
 - 군산시(2024년 기준): 10대 운영, 운영예산은 4억원 → 해당 연간 4,000만원
 - 두 사례의 평균값 4,500만원을 기준 단가로 설정함
 - 현재 시행중인 특별교통수단 도입보조사업을 유사사례로 참고하여 국비보조율 50%를 적용

8) 특별교통수단 외의 차량은 특별교통수단을 대체하는 수단으로 임차택시, 바우처택시 등이 운영되고 있음.이 중 지방자치단체가 운행비용을 부담하는 유형은 임차택시이며, 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 택시운송사업에 사용되는 자동차를 이용하는 데에 소요되는 비용을 지원받고 있는 차량은 '바우처택시'임. 임차택시는 지방자치단체가 개인택시기사와 협약을 통해 교통약자 전용으로 이용되는 차량으로 비월체어 이용자가 이용할 수 있는 차량이며, 바우처 택시는 이동지원센터 요청에 따라 교통약자에게 배차하는 택시로서, 평소에는 일반인도 이용가능한 택시임.

□ 개정안에 따라 임차택시 운영비에 대해 국가가 50%를 지원할 경우 추가재정소요는 국비는 향후 5년 간 537억 100만원이 증가할 것으로 예상되고, 지방비는 537억 100만원이 감소할 것으로 예상됨

○ 국가와 지방자치단체간 재정부담 주체만 변동

[표 9] 임차택시 지원에 따른 추가재정소요: 2026~2030년

(단위: 백만원)

		2026	2027	2028	2029	2030	합계
임차택시 운행대수(a,대)		417	433	449	465	481	-
임차택시 운영비 단가(b,백만원)		45.9	46.8	47.8	48.7	49.7	56.1
현행	지방비(a×b)	19,140	20,272	21,442	22,650	23,898	107,402
개정안	국비	9,570	10,136	10,721	11,325	11,949	53,701
	지방비	9,570	10,136	10,721	11,325	11,949	53,701
	합계	19,140	20,272	21,442	22,650	23,898	107,402
추가재정소요	국비	9,570	10,136	10,721	11,325	11,949	53,701
	지방비	-9,570	-10,136	-10,721	-11,325	-11,949	-53,701
	합계	-	-	-	-	-	-

- 주 1. 임차택시 운행대수는 최근 5년간 평균증가분(16대)을 반영하여 매년 증가하는 것으로 가정함
 2. 기존에는 임차택시 운영비 전액을 지방자치단체가 부담하였으나, 개정안에 따라 국가가 50%를 보조할 경우 국비는 신규 재정소요, 지방비는 재정부담 구조 전환에 따른 지출이 감소하여 총 재정소요는 변동이 없음
 3. 개정안에 따른 추가재정소요는 현행 국토교통부, 지방자치단체 사업을 참고하여 추산한 결과로, 사업에 대한 구체적인 방향이 결정될 경우 추계값은 달라질 수 있음

자료: 국회예산정책처

라. 추계결과

□ (일부추계) 개정안에 따라 특별교통수단 확보, 이동지원센터 운영인력 인건비, 임차택시 운행에 대한 국가 등의 지원이 이뤄지는 경우 추가재정소요는 2026년 368억 8,900만원, 2030년 252억 2,800만원 등 향후 5년 동안 1,330억 2,900만원 이상으로 추계됨

○ 국비: 향후 5년 동안 8,378억 6,600만원 지출 증가 예상

○ 지방비: 향후 5년 동안 7,048억 3,700만원 지출 감소 예상

[표 10] 개정안에 따른 추가재정소요: 2026~2030년

(단위: 백만원)

구분		2026	2027	2028	2029	2030	합계
1. 특별교통수단 확보		20,762	6,138	6,261	6,386	6,514	46,062
추가재정소요	국비	10,381	3,069	3,131	3,193	3,257	23,031
	지방비	10,381	3,069	3,131	3,193	3,257	23,031
2. 이동지원센터 인건비 지원		16,127	16,737	17,367	18,022	18,714	86,967
현행(A)	국비	57,258	57,258	57,258	57,258	57,258	286,290
	지방비	266,158	276,224	286,627	297,433	308,858	1,435,301
	소계	323,416	333,482	343,885	354,691	366,116	1,721,591
개정안(B)	국비	198,400	203,739	209,255	214,986	221,044	1,047,424
	지방비	141,142	146,481	151,997	157,728	163,786	761,134
	소계	339,543	350,219	361,252	372,713	384,830	1,808,558
추가재정소요 (B-A)	국비	141,142	146,481	151,997	157,728	163,786	761,134
	지방비	-125,016	-129,744	-134,630	-139,706	-145,072	-674,167
	소계	16,127	16,737	17,367	18,022	18,714	86,967
3. 임차택시 지원비용(C)		-	-	-	-	-	-
현행(C)	지방비	19,140	20,272	21,442	22,650	23,898	107,402
개정안(D)	국비	9,570	10,136	10,721	11,325	11,949	53,701
	지방비	9,570	10,136	10,721	11,325	11,949	53,701
	소계	19,140	20,272	21,442	22,650	23,898	107,402
추가재정소요 (D-C)	국비	9,570	10,136	10,721	11,325	11,949	53,701
	지방비	-9,570	-10,136	-10,721	-11,325	-11,949	-53,701
	소계	-	-	-	-	-	-
4. 개정안에 따른 추가재정소요 합계		36,889	22,875	23,628	24,408	25,228	133,029
	국비	161,094	159,686	165,849	172,246	178,992	837,866
	지방비	-124,205	-136,811	-142,220	-147,838	-153,764	-704,837

주 1. 개정안의 다른 재정수반요인에 대해서는 추계가 곤란하여 일부 재정수반요인에 대하여 추계한 결과로, 전체적인 재정소요액은 추계된 금액을 상회할 수 있음

2. 개정안에 따른 추가재정소요는 현행 국토교통부, 지방자치단체 사업을 참고하여 추산한 결과로, 사업에 대한 구체적인 방향이 결정될 경우 추계값은 달라질 수 있음

IV. 부대의견

- 개정안의 다른 재정수반요인에 대해서는 추계가 곤란하여 일부 재정수반요인에 대하여 추계한 결과로, 전체적인 재정소요액은 추계된 금액을 상회할 수 있음
- 개정안에 따른 추가재정소요는 현행 국토교통부, 지방자치단체 사업을 참고하여 추산한 결과로, 사업에 대한 구체적인 방향이 결정될 경우 추계값은 달라질 수 있음

V. 작성자

□ 성명

국회예산정책처	분석관	과장
경제비용추계과	문지은	김신애

□ 대표연락처

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