

의안번호	2210071
의 퇴 인	황운하의원
회 답 일	2025. 8. 13.
추계번호	25B2092

간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법 일부개정법률안

【비용추계서 미첨부 사유서】

I. 재정수반요인

연번	조·항(조제목)	주요내용	비고
1	안 제17조의2 (간선급행버스체계의 시설 및 운영에 대한 평가) 신설	국토교통부장관은 간선급행버스체계를 체계적으로 지원 · 육성하고 서비스를 개선하기 위하여 간선급행버스체계 의 시설 및 운영에 관한 사항을 정기적으로 평가하고 그 결 과를 인터넷 홈페이지 등에 공개하여야 함(제1항)	의무규정

II. 미첨부 근거 규정 및 상세 사유

1. 근거 규정

연번	조·항(조제목)	미첨부 근거 규정
1	안 제17조의2 (간선급행버스체계의 시설 및 운영에 대한 평가) 신설	제3호: 의안의 내용이 선언적·권고적인 형식으로 규정되는 등 기술적 으로 추계가 어려운 경우

2. 상세 사유

□ 간선급행버스체계의 개요

- “간선급행버스체계(Bus Rapid Transit, BRT)”는 저비용·고효율¹⁾의 교통수단 구축으로 대중교통 이용 활성화 및 대도시권 교통체증 완화를 목적으로 하고 있으며, 현행법²⁾에서는 ‘대도시권등에서 건설·운영하는 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제2조제5호에 따른 간선급행버스체계로서 전용주행로, 간선급행버스체계교차로, 정류소 등 대통령령으로 정하는 체계시설과 전용차량을 갖추고 운영하는 교통체계’로 정의하고 있음
- 현재 전국에서 운영 중인 간선급행버스체계는 광역 BRT(2개 이상의 시·도간을 연결) 4개 노선, 도시 BRT(단일 도시 내 운영) 26개 노선의 총 30개 노선이며, 추진 중인 노선은 6개 노선, 향후 계획 중인 노선은 46개 노선이 있음

[표 1] 간선급행버스체계(BRT) 구축·운영 현황('25. 6월말 기준)

구분		합계	운영단계	계획단계		
				추진중	계획중	소계
합 계		82	30	6	46	52
광역BRT	소계	29	4	3	22	25
	수도권	20	2	2	16	18
	부산·울산권	2	—	—	2	2
	대전권	7	2	1	4	5
도시 BRT	소계	53	26	3	24	27
	수도권	25	18	—	7	7
	부산·울산권	10	5	—	5	5
	대전권	10	3	1	6	7
	대구권	3	—	—	3	3
	광주권	1	—	—	1	1
	기타	4	—	2	2	4

자료: 국토교통부

- 1) 건설비는 지하철의 1/10 이하, 운영비는 1/7 이하로 가성비가 높은 교통수단 (출처: 대도시권광역교통위원회 홈페이지)
- 2) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
 1. “간선급행버스체계”란 대도시권등에서 건설·운영하는 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제2조제5호*에 따른 간선급행버스체계로서 전용주행로, 간선급행버스체계교차로, 정류소 등 대통령령으로 정하는 체계시설과 전용차량을 갖추고 운영하는 교통체계를 말한다.

* 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

5. “간선급행버스체계”라 함은 버스전용차로, 편리한 환승시설, 교차로에서의 버스우선통행 그 밖의 국토교통부령으로 정하는 사항을 갖추어 급행으로 버스를 운행하는 교통체계를 말한다.

□ 현행 간선급행버스체계 평가 제도

- 현행 「간선급행버스체계시설의 기술기준(국토교통부훈령 제1547호)」³⁾에 서는 계획 또는 운영 중인 간선급행버스체계의 시설과 운영 서비스 항목 중에서 개선이 필요한 요소들을 파악하여 서비스의 수준을 향상하기 위한 개선 방안을 마련하는 데 활용하기 위하여 간선급행버스체계에 대한 평가제도를 규정하고 있음
 - 이에 따라 국토교통부(대도시권광역교통위원회)는 간선급행버스체계의 시설 및 운영 서비스 항목에 대해 지방자치단체 자체평가를 실시하고 평가결과를 대도시권광역교통위원회 점검반을 편성하여 점검하는 등 관련 평가를 실시하고 있음
 - 현재 실시하고 있는 간선급행버스체계에 대한 평가는 ‘운영단계’와 ‘계획단계’로 구분하며, 운영단계는 운행개시일로부터 1년이 되는 간선급행버스체계 노선에 대한 평가가 이루어지며 계획단계는 설계 및 공사 구간에 대한 평가를 말함
 - 평가 항목은 크게 ‘시설물 평가’와 ‘운영 평가’로 구분되고, ①시설물 평가는 ‘전용

3) 제32조 (목적) 간선급행버스체계의 평가는 계획 또는 운영 중인 간선급행버스체계의 시설과 운영 서비스 항목 중에서 개선이 필요한 요소들을 파악하여 서비스의 수준을 향상하기 위한 개선 방안을 마련하는데 활용한다.

제33조 (평가 등급) 간선급행버스체계의 등급은 우등과 일반으로 구분되며 등급의 조건은 다음 각 호와 같다.

1. 우등형 간선급행버스체계 : 시설물(전용 주행로, 입체교차로, 평면교차로, 정류장, 추월차로)과 운영(친환경버스, 저상버스, 브랜드, 타수단과 연계, 이용가능성, 이동성, 안전도)의 12개 항목 중에서 7개 이상을 충족하는 경우. 다만, 시설물은 신도시에서는 4개 이상, 기존도시에서는 3개 이상을 충족할 것. 단, 우등형 간선급행버스체계 중에서 ‘고급 간선급행버스체계 표준가이드라인’의 조건을 충족하는 간선급행버스체계의 경우 ‘최우등 간선급행버스체계’로 별도 관리할 수 있다.

(표 생략)

2. 일반형 간선급행버스체계 : 전용 주행로 및 정류장이 도로 중앙에 설치되어 24시간 전일제로 운영하는 경우

제34조 (승급제도) 간선급행버스체계를 운영하는 단계에서 서비스 및 시설을 개선하여 서비스 수준을 높인 경우에는 우등으로 승급할 수 있으며 운영·유지관리에 소홀하여 서비스 수준이 낮아진 경우에는 일반으로 강등할 수 있다.

제35조 (평가 절차) ① 평가는 계획단계와 운영단계에서 시행한다.

② 계획단계에서 평가는 실시설계 준공 전에 1회 수행한다.

③ 운영단계에서 평가는 운행개시일로부터 1년이 되는 시점에 수행한다. 평가는 관할 지자체가 하는 것을 권장하며 여러 지자체에 걸쳐 있는 경우에는 협의하여 대표 지자체를 지정하여 평가할 수 있다.

④ 대표 지자체가 지정되지 않는 경우 대도시권광역교통위원회가 판단하여 지정할 수 있다.

⑤ 평가 결과는 평가 시점을 기준으로 1개월 이내에 대도시권광역교통위원회에 제출해야 한다.

⑥ 지자체가 관할 간선급행버스체계의 승급을 원하는 경우 자체적으로 평가를 수행하여 대도시권광역교통위원회에 제출한다.

⑦ 대도시권광역교통위원회는 간선급행버스체계의 운영 현황을 점검할 수 있고, 관할 지자체에 관련 자료를 요청하는 경우 이를 제출하여야 한다.

⑧ 대도시권광역교통위원회는 우등 간선급행버스체계를 대상으로 3년마다 운영 현황을 점검하여 등급을 조정할 수 있다.

제36조 (평가 결과의 활용) 대도시권광역교통위원회는 간선급행버스체계 평가 결과를 공표하고, 우등 간선급행버스체계에 인증서를 발급하여 운행 버스 및 정류장에 게시하도록 하는 등 인센티브를 제공할 수 있다.

주행로, 입체 교차로, 평면교차로, 정류장, 추월차로' 등 인프라 측면의 5개 항목을 평가하며, ②운영 평가는 '친환경 버스, 저상버스, 브랜드, 타 수단과의 연계, 이용가능성, 이동성, 안전도' 등 운영서비스 측면의 7개 항목을 평가하도록 되어 있음

※ [참고자료] '「간선급행버스체계시설의 기술기준」에 따른 시설물 및 운영 평가 기준' 참조

- 이러한 평가항목에 대한 조건충족 방식으로 평가하여 총 12개 항목에 대해 7개 이상 조건 충족 시 “우등” 판정을, 7개 미만 충족 시 “일반” 판정을 내리고 있음

□ 간선급행버스체계의 시설 및 운영에 관한 사항에 대한 정기적 평가 실시 (안 제17조의2제1항)

- 개정안은 국토교통부장관이 간선급행버스체계를 체계적으로 지원·육성하고 서비스를 개선하기 위하여 간선급행버스체계의 시설 및 운영에 관한 사항을 정기적으로 평가하고 그 결과를 인터넷 홈페이지 등에 공개하도록 하려는 것임
- 국토교통부에 따르면 현행 「간선급행버스체계시설의 기술기준」에 따른 평가는 간선급행버스체계간 서비스 수준 등을 상대적으로 비교(일반/우등)하기 위한 평가방법으로, 개정안에 따른 평가 실시 목적인 간선급행버스체계의 체계적 지원·육성 및 서비스 개선을 위해서는 「간선급행버스체계시설의 기술기준」에 따른 평가체계의 보완 또는 개선이 필요하다는 의견임
- 다만, 개정안에 따른 간선급행버스체계 평가에 소요되는 비용을 추계하기 위해서는 현행 「간선급행버스체계시설의 기술기준」에 따른 평가체계를 보완할지 또는 새로운 평가체계를 구축할지 여부, 평가의 대상·기준·방법 등에 대한 구체적인 정보가 필요하나, 이에 대한 계획이 수립되지 않았으며 개정안은 평가의 대상·기준·방법 등에 필요한 사항을 대통령령으로 정하도록 위임하고 있으므로, 현 시점에서 추가재정소요를 합리적으로 추계하기 어려움

Ⅲ. 부대의견

☐ 없음

Ⅳ. 작성자

☐ 성명

국회예산정책처	분석관	과장
경제비용추계과	최동완	김신애

☐ 대표연락처

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

[참고자료] 「간선급행버스체계의 기술기준」에 따른 시설물 및 운영 평가 기준

<표 1-6> 시설물 평가 기준

평가항목	평가 내용
전용 주행로	아래 항목 중 어느 하나에 해당하는 경우에는 기준 충족 1) 전체 전용 주행로 구간 중에서 60% 이상을 연석, 폴대 등 물리적인 분리대를 설치하는 경우 해당 2) 전체 전용 주행로 구간을 유색포장으로 설치하는 경우 해당
입체 교차로	전체 교차로 중에서 50% 이상을 고가 또는 지하로 입체화 시설을 설치하는 경우 해당
평면 교차로	아래 항목 중 어느 하나에 해당하는 경우에는 기준 충족 1) 전체 교차로 중에서 50% 이상을 우선신호로 설치하는 경우 해당 2) 좌회전 및 유턴금지를 다음 지역의 기준에 따라 설치하는 경우 해당 - 신도시는 60% 이상, 기존도시는 40% 이상
정류장	전체 정류장 중에서 50% 이상 정류장을 반개방형 이상으로 설치하는 경우 해당
추월차로	전체 정류장 중에서 60% 이상 정류장에 추월차로를 설치하는 경우 해당

<표 1-7> 운영 평가 기준

평가항목	평가 내용
친환경버스	전용 주행로를 운행하는 전체 버스 중에서 전기 및 수소 연료를 사용하는 친환경버스가 20% 이상 운행하는 경우 해당 (운행 횟수로 평가)
저상버스	전용 주행로를 운행하는 전체 버스 중에서 저상버스가 50% 이상 운행하는 경우 해당 (운행 횟수로 평가)
브랜드	운행 버스와 정류장을 하나의 고유 명칭 또는 심벌마크로 통일하는 경우 해당
타수단 연계	전용 주행로를 운행하는 노선이 4개 이상의 다른 교통수단의 유형과 연계하는 경우 해당
이용가능성	아래 항목을 모두 해당하는 경우에만 기준 충족 1) 전용 주행로를 운행하는 노선이 16시간 이상으로 운영하는 경우 해당 2) 전용 주행로를 운행하는 노선 중에서 70% 이상이 침두시 15분 이내로 운행하는 경우 해당
이동성	전용 주행로를 운행하는 노선 중에서 80% 이상이 평균 통행속도 25km/h 이상을 유지하는 경우 해당
안전도	전용 주행로를 운행하는 버스의 사고 발생 건수 및 피해 규모의 안전도가 0.012 이하인 경우 해당 (전년도 기준)