서울특별시 자율주행자동차 시범운행지구 운영 및 지원 조례안

검 토 보 고

1. 제안경위

가. 제 출 자 : 서울시장

나. 의안번호 : 2385호

다. 제출일자 : 2021. 05. 25.

라. 회부일자 : 2021. 05. 31.

2. 제안사유

○ 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제8조 및 제18조에 따라 서울특별시내 자율주행자동차 시범운행지구(이하 “시범운행지구”라 한다)의 운영 및 자율주행시설의 유지·관리 등에 관하여 필요한 사항을 규정하고, 자율주행자동차의 상용화 촉진 및 지원 등을 위해 조례안을 제정하고자 함

3. 주요내용

가. 시범운행지구 관련 정책을 자문 및 심의하기 위한 서울특별시 자율주행자동차 시범운행지구 운영위원회(이하 “위원회”라 한다)를 신설함(안 제4조부터 제9조까지)

1) 시범운행지구 정책 등의 자문 및 심의를 위한 위원회를 설치함(안 제4조)

2) 위원회의 구성 및 운영에 관한 사항을 규정함(안 제5조부터 제8조까지)

3) 안전분과위원회에 대한 설치 규정을 마련함(안 제9조)

나. 시범운행지구 내에서 여객운송사업을 위해 필요한 한정운수면허의 신청·발급 및 사업계획 변경, 면허기간 연장에 관한 사항을 규정함(안 제11조부터 제13조까지)

1) 한정운수면허의 신청·발급 절차를 정함(안 제11조)

2) 사업계획의 변경 및 면허기간 연장에 대한 사항을 마련함(안 제12조 및 제13조)

다. 자율주행자동차 운송플랫폼의 구축 및 운영 기준을 마련하면서, 민관 협력을 통하여 운송플랫폼에 민간 플랫폼 및 서비스를 활용·결합할 수 있는 근거를 마련함(안 제15조)

라. 자율주행자동차 운송사업의 정착과 활성화를 위해 자율주행 관련 시설의 설치·관리에 관한 사항 및 자율주행자동차 운송사업자에 대한 재정지원 근거를 신설함(안 제16조 및 제19조)

1) 자율주행시설의 설치·관리에 관한 규정을 둠(안 제16조)

2) 자율주행자동차의 상용화 촉진을 위한 재정지원 근거를 마련함(안 제19조)

마. 시범운행지구 내 자율주행자동차 전용주차구획의 지정 및 주차요금에 관한 사항을 규정함(안 제20조)

4. 참고사항

가. 관계법령

1)「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」

2)「자동차관리법」

나. 예산조치 : 비용추계서 참조

다. 입법예고

- 기　　간 : 2021. 1. 28. ~ 2. 17.

- 제출의견

입법예고결과 요약서		
의견제출자	제 출 의 견	조 치 내 용
이 **	○ 자율주행자동차 유상운송취지인 수요대응을 위해서는 실시간 사업계획 변경을 위한 제도마련이 필요함	○ 반영 - 실시간 승객의 예약·호출 등에 실시간 운행 노선 등을 변경될 수 있는 자율주행자동차 수요대응 유상운송 취지에 맞게 전자적 방법을 통해 실시간 노선 변경 신청이 가능하도록 조례에 규정 - 조례 제정안 제9조제3항을 신설하여 실시간 사업계획변경 규정 마련

5. 검토의견(수석전문위원 장훈)

가. 개 요

○ 동 제정조례안은 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」(이하 “자율주행자동차법”이라 한다)에서 조례로 위임한 자율주행자동차[1] 시범운행지구의(이하 “시범운행지구”라 한다) 운영 및 관리 등에 관한 사항을 조례로 규정하여 효율적인 지구지정 및 관리와 안전한 자율주행자동차 서비스 제공을 통해 자율주행자동차 상용화를 촉진하고자 하는 것임

나. 검토 의견

▌조례 제정의 필요성

○ 서울시는 “제4차 산업혁명”의 대표적인 기술집약체인 자율주행자동차 상용화에 선제적 대응을 위해 2018년부터 2020년까지 상암동에 자율협력주행 테스트베드 조성사업[2]을 추진하였으며 2020년 5월

---

1) 「자동차관리법」 제2조(정의) 1의3. **“자율주행자동차”**란 운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차를 말한다.

2) 교통정보과-14410호(2018.10.1.) “「자율협력주행 등 미래교통 혁신 기반 조성」을 위한 서울 C-ITS 실증사업 추진 계획” (당초 133.4km → 변경 121.4km)
- (추가) 상암 DMC 및 여의도 자율협력주행 테스트베드
- (제외) 올림픽대로, 영동대로 등 코엑스 주변 도로

「자율자주행자동차법」 시행[3] 이후 서울시 신청으로 국토교통부가 2020년 12월에 상암동 일대를 '시범운행지구'로 지정고시[4]한 바 있음

○ 동 제정조례안은 「자율주행자동차법」 제8조[5]와 제18조[6]에 따라 '시범운행지구'의 운영 및 관리와 자율주행자동차의 원활한 운행에 필요한 사항을 조례에 규정하여 자율주행자동차의 도입 및 확산과 안전 운행을 도모한다는 점에서 조례제정의 법적근거와 필요성은 인정된다 할 것임

○ 다만, 조례제정 이전에 '시범운행지구'가 지정고시 되고 2021년도 예산편성 시 '시범운행지구' 조성 및 운영 비용에 대한 예산편성의 근거 및 당위성이 부족하다는 시의회의 지적이 있었다는 점에서 조례제정의 시기가 다소 지연된 점이 있다고 볼 수 있으나

실제 '시범운행지구' 조성과 운영에는 다소 기간이 소요된다는 점에서 조속한 조례제정을 통해 시범운행지구에 대한 철저한 관리·감독이 필요하다 할 것임

---

3) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 2019.4.30.일 제정, 2020.5.1.일 시행

4) 국토교통부 고시 제2020-904호('20.12.8.) : 상암동 일원 6.2㎢ 범위 24개도로 총 31.3km를 "상암 자율주행자동차 시범운행지구(Sangam Autonomous Mobility Testbed)"로 지정

5) **「자율주행자동차법」 제8조(시범운행지구의 운영 및 관리 등)** ① **시범운행지구로 지정·고시된 구역을 관할하는 특별시**·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)는 제7조제1항에 따라 지정·고시된 **시범운행지구의 운영에 필요한 사항을 조례로 정할 수 있다.**

6) **「자율주행자동차법」 제18조(시설 관리 의무)** 시범운행지구를 관할하는 시·도지사는 자율주행자동차의 원활한 운행을 위하여 **시·도의 조례로 정하는 바에 따라 시범운행지구 내의 도로, 신호기 등 자율주행자동차 연구·시범운행과 관련된 시설을 유지·관리하여야 한다.**

※ 자율주행자동차 시범운행지구 지정 추진경과

○ '19. 4. 30 : 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 제정(약칭 : 자율주행자동차법)
○ '20. 5. 1 : 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 **법률 시행**
○ '20. 6. 28 : 국토부 주관 시범운행지구 관련 설명회 개최
○ **'20. 7. 30** : 시범운행지구 신청 및 운영계획서 제출(⇨ 국토부)
※ 서울, 경기, 세종 등 14개 특별·광역시·도에서 17개 지구를 신청
○ '20. 9. 6 : 시범운행지구 운영계획서 보완 제출(⇨ 국토부)
○ '20.11. 20 : 상암 일원 시범운행지구 지정 심의
○ **'20.12. 08 : 상암 일원 시범운행지구 지정 고시 완료**

▌조례 목적, 정의 규정, 다른 조례와의 관계 신설(안 제1조~제3조 관련)

○ 안 제1조는 상위법령인 「자율주행자동차법」 제8조와 제18조에서 조례에 위임한 시범운행지구 운영 및 관리 등에 필요한 사항을 규정하고 자율주행자동차의 상용화 촉진과 지원을 조례의 목적으로 명시하는 것으로 관련법에서 조례에 위임한 취지에 부합하다고 할 것임

○ 안 제2조제1항은 조례에 사용되는 용어의 의미를 명확히 하고자 “자율주행자동차 시험운행지구”와 “자율주행자동차 운송사업과 운송사업자”, “자율주행자동차 운송플랫폼”, “자율주행시설”에 대하여 정의하고 안 제2조제2항은 조례에서 따로 정하지 아니한 용어는 「자동차관리법」 및 「도로법」을 준용하도록 하는 것으로 그 필요성은 인정된다 할 것임

○ 다만, 안 제2조제2항에서 준용하는 법령의 종류에 조례 상위법령인 「자율주행자동차법」이 제외되어 있어 향후 조례에서 사용되는 용어

와 동법에서 사용되는 용어가 일치하지 않을 수 있다는 점에서 신규 용어 도입 시 주의가 필요하다 할 것임

○ 안 제3조는 시범운행지구 운영·관리 및 지원과 관련하여 다른 조례와의 관계를 규정하는 것으로 동 제정조례안의 해석과 적용상의 혼란 및 분쟁을 방지할 수 있게 한다는 점에서 그 필요성은 인정된다 할 것임

▌위원회 설치, 위원회의 구성 규정 신설(안 제4조, 제5조 관련)

○ 안 제4조는 시범운행지구 운영·관리 및 확대 등 관련 정책 추진에 대한 자문 및 심의를 위해 자율주행자동차 시범운행지구 운영위원회(이하 “위원회라 한다) 설치에 관한 사항을 규정하는 것으로 자율주행자동차의 상용화 촉진을 위한 다양한 정책과 지원에 관한 사항을 전문적이고 합리적으로 검토·판단하는데 기여할 수 있을 것임

○ 안 제5조제1항과 제2항은 위원회 구성인원을 위원장과 부위원장을 포함하여 15명 이내로 규정하고 위촉직 의원은 공공기관, 연구원, 학교, 기업, 민간단체 중에서 자율주행 및 여객운송 관련 전문가로, 당연직 위원은 시범운행지구 업무 소관 국장과 과장으로 위촉하도록 규정하고 있음

○ 본 조례안은 자율주행자동차 상용화와 자율주행을 이용한 여객운송 서비스를 시민들에게 제공하기 위한 필요사항을 규정하는 것으로 관련분야 전문가와 업무담당 국장 및 과장으로 위원회를 구성하고 있어 전문적이고 실효성 있는 심의 또는 자문이 가능할 것으로 판단됨

○ 다만, 위원회에서 자율주행자동차 활성화를 위해 다양한 정책수립과 자율자동차 운송사업에 대한 시 재정지원 정책 등을 균형적이고 효율적으로 심의 또는 자문하기 위하여 소관 상임위원회의 의원도 위원구성에 포함하는 것이 필요하다 할 것임

○ 안 제6항은 위원회의 존속기한을 설치한 날로부터 5년으로 한정하여 규정하고 있으나, 현재 자율주행자동차의 상용화 단계가 초기 단계라는 점에서 자율주행자동차 관련 정책과 상용화 촉진을 위한 지원의 연속성 확보를 위해 5년으로 한정하지 않고 필요시 추가 연장할 수 있도록 규정하는 것이 필요하다 할 것임

▌위원의 제척·기피·회피, 위원의 위촉 해제, 위원회 운영 규정 신설 (안 제6조~제8조 관련)

○ 안 제6조는 위원회의 심의·의결 사항과 관련하여 이해관계가 있다고 판단되는 경우 해당 위원의 제척·기피·회피 관련사항을 규정하는 것으로 위원회의 심의사항 중 자율주행자동차 운송사업과 관련한 재정지원과 요금정책 등에 관한 내용이 포함되어 있다는 점에서 공정한 심의를 위하여 동 조항은 필요하다 할 것임

○ 안 제7조는 시장이 정상적인 위원회 활동이 불가한 경우 임기 만료 전이라도 해당 위원을 위촉 해제할 수 있는 사항을 규정하는 것으로 위원회의 공정하고 원활한 운영에 기여할 수 있을 것임

○ 안 제8조는 위원회의 운영업무에 관한 일반적인 사항과 심의 안건과 관련된 공무원 또는 전문가, 이해관계인으로부터 의견을 들을 수 있도록 하고, 회의 등에 참석하는 위원과 전문가에게 「서울특별시 위원회 수당 및 여비 지급 조례」에 따라 수당 및 여비를 지급할 수 있도록 규정하는 것임

○ 위원회에서 심의 안건에 대한 종합적이고 실효성 있는 심의를 위해 다양한 의견을 수렴하는 것은 바람직한 행정으로 판단되며 또한, 효율적인 위원회 운영을 위하여 관련 조례에 의거 참석 수당 및 여비를 지급하는 것은 별도 문제가 없다 할 것임

▌분과위원회 규정 신설(안 제9조 관련)

○ 안 제9조는 자율주행자동차 관련 세부 기술적 검증 등을 위해 안전분과위원회 운영에 관한 사항을 규정하는 것으로 첨단기술 집약체인 자율주행자동차와 관련한 첨단기술 등에 대해 전문적이고 기술적인 분석 및 검토를 위해 안전분과위원회를 운영하는 것은 바람직하다 할 것임

○ 다만, 분과위원회 참여 위원자격과 인원 규모 등에 대하여 세부적으로 규정하고 있지 않아 다소 형식적이고 자의적인 위원회 운영이 될 소지가 있으므로 실효성 있는 안전분과위원회를 구성·운영할 수 있도록 세부적인 운영방안 마련이 필요하다 할 것임

▌안전운행 준수규정 신설(안 제10조)

○ 안 제10조는 시범운행지구 내에서 자율주행자동차를 운행하는 자가 안전운행을 위하여 「자동차관리법」, 「도로교통법」 등 안전운행 관련 법령을 준수하도록 하고, 시장이 필요 시 안전운행과 관련된 규정을 따로 정할 수 있도록 하며 자연재해 등 안전운행이 어렵다고 판단될 경우 자율주행자동차의 운행을 중지시킬 수 있도록 규정하는 것임

○ 자율주행차량의 특성상 기상환경 등의 영향을 많이 받는다는 점에서 시장이 폭우, 폭설 등 특수한 기상상황 등을 고려하여 일정기간 운행을 중지하도록 규정하는 것은 이용시민의 안전을 위해 필요하다 할 것임

▌면허신청, 사업계획 변경, 면허기간 연장, 준용규정 신설(안 제11조~제14조 관련)

○ 안 제11조는 「자율주행자동차법」과 동법 시행령 및 시행규칙에 따라 시범운행지구 내에서 자율주행자동차 여객운송사업의 한정운수면허 신청시 제출서류와 안전운행 계획서 등을 제출하고 시장은 면허발급 시 안전분과위원회를 통해 검증할 수 있도록 하며 동법 및 「자동차관리법 시행령」에 따라 5년 이내 범위에서 면허를 발급하도록 규정하는 것임

○ 한정운수면허 발급절차는 상위법에 따라 면허 발급에 필요한 자료를 제출토록 하는 것으로 법적 당위성을 확보한 것이며 안전관리요원 탑승 등 안전운행계획서를 제출토록 하는 것은 비상시 시민안전을 위해

수동운전 전환이 가능하도록 비상대응방안을 마련한다는 점에서 그 필요성은 인정된다 할 것임

○ 다만, 제11조제1항제4호의 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 규정」제9조제2항은 동규정의 개정[7]사항을 반영하여 제10조제2항으로 변경하는 것이 필요하다 할 것임

○ 안 제12조제1항은 한정운수면허를 받은 자가 운행노선·시간·요금 등 면허신청시 제출한 사업계획을 변경할 때 별지 제1호 서식을 시장에게 제출하여 인가를 받도록 하고, 안 제12조제3항은 제1항에도 불구하고 실시간 수요대응을 위한 단순 변경 사항은 자율주행자동차 운송플랫폼을 이용해 전자적 방법으로 변경 신청할 수 있도록 규정하는 것임

○ 여객운송사업계획 변경 관련 신·구 사업계획 대비 자료와 시장이 요구한 자료를 제출토록 규정하는 것은 사업계획 변경의 타당성을 종합적으로 검토하기 위해 필요한 사항이며 실시간 수요대응을 위해 노선과 정류소의 일시적 변경 승인요청을 운송플랫폼으로 할 수 있게 규정하는 것은 사업의 특성을 고려할 때 그 필요성이 인정된다 할 것임

---

7) 2021.5.25.일 시행 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 규정」 제10조(여객의 유상운송에 관한 특례) ① 법 제9조 및 영 제8조에 따른 유상운송 허가 또는 한정운수면허는 해당 시범운행지구를 관할하는 시·도지사가 제출한 시범운행지구 운영계획서의 내용과 부합하여야 한다.

② 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 시행규칙」(이하 "규칙"이라 한다) 제7조제1항제1호 마목에서 "국토교통부장관이 교통안전 및 운송질서 유지의 확인을 위하여 필요하다고 인정하는 사항"이란 다음 각 호의 사항을 말한다.

1. 여객유상운송에 활용하려는 자율주행자동차 운전자의 지정 및 관리에 관한 사항
2. 사고발생 대응 등 여객유상운송 안전관리 방안
3. 정류장 또는 통신설비 등 자율주행자동차를 활용한 여객운송에 필요한 부대시설
4. 운행계통·운행시간·운행횟수 및 운임 등 자율주행자동차를 활용한 유상여객운송의 운행행태

○ 다만, 사업계획 변경으로 인해 시민들의 이용불편이 발생하지 않도록 하기 위해서는 변경사항 등에 대한 종합적인 검토가 필요하며 변경사항에 대한 대시민 홍보기간을 고려한 변경신청 기간 및 사업자 조치사항 등에 관한 규정마련이 필요할 것임

○ 안 제13조는 한정운수면허를 받은 자가 5년 이내의 범위에서 면허기간을 연장하기 위해서 면허 만료되는 60일 이전에 별지 제2호서식인 연장 신청서 및 관련 서류를 제출토록 하고 시장은 연장 필요성을 검토하여 5년 이내에서 한 차례만 연장하도록 규정하는 것임

○ 면허 연장을 위해 면허 만료 최소 60일 이전에 연장신청을 하도록 하는 것은 시장이 연장의 필요성을 종합적이고 면밀하게 검토할 기간을 확보한다는 점에서 타당하며 한정운수면허 기간을 최장 10년으로 제한한 것은 면허의 독점 및 사유화를 방지하기 위해 그 필요성이 인정된다 할 것임

○ 안 제14조는 자율주행자동차 여객운송사업 관련 운송개시 및 사업개선명령에 관하여 「여객자동차 운수사업법」 제7조[8] 및 제23조[9]를

---

8)「여객자동차 운수사업법」 제7조(운송 개시) 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자는 국토교통부장관 또는 시·도지사가 지정하는 기일 또는 기간 안에 사업계획에 따른 수송시설을 확인받고 운송을 시작하여야 한다. 다만, 국토교통부장관 또는 시·도지사는 천재지변이나 그 밖의 부득이한 사유로 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자가 국토교통부장관 또는 시·도지사가 지정하는 기일 또는 기간 안에 운송을 시작할 수 없는 경우에는 그 면허를 받은 자의 신청에 따라 기일을 늦추거나 기간을 늘릴 수 있다

9)「여객자동차 운수사업법」 제23조(여객자동차운송사업의 개선명령 등) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사(제10호의 경우 대통령령으로 정하는 운송사업에 대하여는 시장·군수를 말한다)는 여객을 원활히 운송하고 서비스를 개선하기 위하여 필요하다고 인정하면 운송사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다. <개정 2012. 2. 1., 2013. 3. 23.>

준용하도록 규정한 것으로 법령체계의 정합성이 확보되었다고 할 것임

○ 다만, 자율주행자동차 여객운송사업자가 면허 신청시 제출한 안전운행 계획 등을 임의로 변경하거나 사업개선명령 등을 이행하지 않을 경우 제재할 규정이 없으므로 시민 안전 확보와 행정명령의 실효성을 담보하기 위한 벌칙 규정이 필요하다 할 것임

▌플랫폼 구축·운영, 자율주행시설의 설치·관리 등 규정 신설(안 제15~제16조 관련)

○ 안 제15조는 시장이 자율주행자동차 운송플랫폼[10]을 구축·운영하고 필요시 업무협약을 통해 민간의 유사 플랫폼 및 서비스를 활용·결합할 수 있고 자율주행차 운송사업자는 운송플랫폼 구축·운영에 필요한 데이터를 실시간으로 연계토록 조례에 명시하는 것으로 시장이 자율주행차 운송사업을 효율적으로 관리·운영할 수 있다는 점에서 그 필요성은 인정된다 할 것임

---

1. 사업계획의 변경(제85조제1항에 따른 노선폐지나 감차 등의 결과가 따르는 사업계획의 변경은 제외한다)
2. 노선의 연장·단축 또는 변경
3. 운임 또는 요금의 조정
4. 운송약관의 변경
5. 자동차 또는 운송시설의 개선
6. 운임 또는 요금 징수 방식의 개선
7. 공동운수협정의 체결
8. 자동차 손해배상을 위한 보험 또는 공제에의 가입
9. 안전운송의 확보와 서비스의 향상을 위하여 필요한 조치
10. 벽지노선(僻地路線)이나 수익성(收益性)이 없는 노선의 운행 - 이하 생략 -

10)「서울특별시 자율자동차 시범운행지구 운영 및 지원 조례안」제2조(정의) 4. **"자율주행자동차 운송플랫폼"**이란 수요에 대응하여 실시간으로 운송수단을 선택하고, 예약·결제를 체결하여 여객을 운송하게 하거나, 운송에 부가되는 서비스를 연결하는 정보시스템을 말한다.

○ 안 제16조는 자율주행자동차의 원활한 운행을 지원하기 위해 「자율주행자동차법」 제2조제1항제3호의 자율주행협력시스템[11]을 구축·운영하고, 안전사고를 예방하기 위해 경찰청 등과 협의하여 안전시설을 설치하도록 규정하는 한편 동법 제18조[12]에 따라 시장이 자율주행시설을 유지·관리토록 하는 등 시설운영 및 유지·관리계획을 수립·시행토록 규정하는 것임

○ 동 개정조례안은 자율주행자동차 연구·시범운행과 관련된 시설을 시장이 효율적으로 유지·관리하도록 기여할 수 있다는 점에서 그 필요성은 인정되나, 운영 및 유지·관리계획의 수립 주기는 동 제정조례안에 명시되어 있지 않아 시설물 관리가 부실할 수 있다는 점에서 계획 수립 기간을 규정하여 실효성 있는 시설관리가 필요하다 할 것임

▌성과공유, 민관협력 및 지원, 재정지원 규정 신설(안 제17조~제19조 관련)

○ 안 제17조는 자율주행자동차 관련 정책의 추진성과를 시민과 공유하기 위해 시민 체험행사 등의 개최근거를 마련하는 것으로 최근 자율주행에 대한 시민의 관심 증대를 고려할 때 대시민 행정 만족도 및 신뢰성 향상에 기여할 수 있을 것임

---

11) 「자율주행자동차법」 제2조(정의) 3. **"자율주행협력시스템"**이란 「도로교통법」 제2조제15호에 따른 신호기, 같은 조 제16호에 따른 안전표지, 「국가통합교통체계효율화법」 제2조제4호에 따른 교통시설 등을 활용하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 자율주행기능을 지원·보완하여 효율성과 안전성을 향상시키는 「국가통합교통체계효율화법」 제2조제16호에 따른 지능형교통체계를 말한다.

12) 「자율주행자동차법」 **제18조(시설 관리 의무)** 시범운행지구를 관할하는 시·도지사는 자율주행자동차의 원활한 운행을 위하여 **시·도의 조례로 정하는 바에 따라 시범운행지구 내의 도로, 신호기 등 자율주행자동차 연구·시범운행과 관련된 시설을 유지·관리하여야 한다.**

○ 안 제18조제1항은 민간의 혁신적인 기술·제품·서비스 홍보를 위한 해외진출 지원 사업에 대한 지원근거를 조례에 규정하는 것으로 「자율주행자동차법」에서는 해외진출을 위한 사업에 지원할 수 있는 기관을 '국공립 연구기관, 공단 및 공사 등 공공기관으로 한정하여 규정[13]하고 있다는 점에서 민간사업자에 대한 재정지원 필요성 여부와 함께 민간사업을 시가 지원할 경우 명확한 지원근거·대상·내용 등 세부적인 지원방안 마련이 필요할 것으로 판단됨

○ 안 제18조제2항과 제3항은 시범운행지구 정책을 효율적으로 추진하기 위해 공공기관, 연구원, 학교, 기업, 민간단체 등과 민간협의체를 구성하여 투자를 유치할 수 있도록 하고

협의체에 참여한 기관에 자율주행협력시스템 수집 데이터 제공과 전용 주차장구획 제공, 전기차 충전소 이용 등을 지원할 수 있도록 규정하는 것임

○ 효율적이고 실효성 있는 협의체 운영을 위해 참여기관에게 시가 수집한 각종 데이터와 편의시설 등을 제공하는 것도 필요하나 참여기관 등으로부터 관련 자료를 제공 받을 수 있도록 조례에 명시하는 것도 필요하다 할 것임

---

13) 「자율주행자동차법」 제22조(해외진출 및 국제협력) 법 제26조제2항에서 **"대통령령으로 정하는 기관이나 단체"**란 법 제24조제2항 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관 또는 단체를 말한다.

※ 기관이나 단체는 법 제24조제2항의 국공립 연구기관 및 연구소와 **시행령 제20조**의 국토과학기술진흥원, 연구원, 공단 및 공사 등 공공기관으로 한정

○ 안 제19조는 자율주행자동차 운송사업자에게 운송사업의 원활한 운영을 위해 정류소 표지판 설치 및 도색 등 시설 설치·유지비용, 안전운행을 위해 필요한 시스템 관련 비용, 데이터 연계비용, 지술지원 및 운행 관련 비용 등 운송사업에 필요한 제반 비용을 지원할 수 있는 근거를 명시하고 재정지원을 위한 원가산정, 재정지원 기준 및 절차 등을 별도로 마련할 수 있도록 규정하는 것임

○ 동법 제23조[14]에서 자율자동차의 도입·확산과 자율주행기반 교통물류체계의 발전을 위하여 행정적·재정적 지원을 할 수 있도록 규정하고 있으나 「여객자동차운수사업법」에 따른 "한정면허" 사업자에 대해서는 별도의 재정지원이 이뤄지지 않고 있다는 점에서 타 한정면허 사업자와의 형평성을 고려하여 재정지원 방안에 대한 면밀한 검토가 선행되어야 할 것임

▌자율주행자동차 전용주차구획 규정 신설(안 제20조 관련)

○ 안 제20조는 자율주행자동차 산업의 발전과 유상운송사업의 원활한 운영을 위해 시범운행지구 내 시영 노상·노외 주차장과 시 출자·출연

14) 「자율주행자동차법」 제23조(행정적・재정적 지원 등) 국토교통부장관은 자율주행자동차의 도입・확산과 자율주행 기반 교통물류체계의 발전을 위하여 다음 각 호의 사업을 하는 지방자치단체, 기관, 사업자단체 또는 사업자 등에게 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 행정적・재정적・기술적 지원이나 금융 관련 법률에 따른 자금 융자 등의 지원을 할 수 있다.
1. 자율주행자동차의 안전, 운행 지원을 위한 **인프라 및 자율주행 기반 교통물류체계에 관한 연구개발 사업**
2. 자율주행자동차의 **운행에 필요한 시설의 설치・운영 사업**
3. 자율주행자동차의 안전, 운행 지원을 위한 **인프라 및 자율주행 기반 교통물류체계 관련 산업의 육성에 필요한 사업**
4. 그 밖에 자율주행 기반 교통물류체계 발전을 위하여 필요한 사업으로서 국토교통부령으로 정하는 사업

기관이 운영하는 부설주차장의 일부를 자율주행자동차 전용주차구획으로 지정하고 요금을 면제할 수 있는 근거와 요금 면제에 필요한 사항을 규정하는 것임

○ 다만, 자율주행자동차가 노상·노외·부설주차장을 이용할 경우 일반차량과의 상충 등으로 사고발생 가능성이 높으므로 이에 대한 안전운행 방안을 마련하여 자율주행자동차의 주차장 이용으로 인한 일반시민의 불편과 교통사고가 발생되지 않도록 대책을 마련해야 할 필요가 있음

서울특별시 자율주행자동차 시범운행지구 운영 및 지원 조례안

비 용 추 계 서

Ⅰ. 비용추계 요약

1. 비용발생 요인

○ 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」(이하 “자율주행자동차법”이라 한다. 자율주행자동차 시범운행지구 조성을 위해서는 시범운행지구임을 알리는 표지판, 노면표시 등 교통안전시설, 교통신호개방 등 자율주행 운행 지원 인프라(자율주행 협력시스템) 구축 비용이 소요됨.

○ 또한, 자율주행자동차법 제9조제3항 등에 따라 자율주행자동차를 이용한 유상운송의 경우, 자율주행자동차의 특수성(고가의 차량, 안전관리자 배치 등)을 고려할 때 유상운송 초기 손실이 불가피함에 따라 자율주행 기술발전 및 지속가능한 유상운송 모빌리티 창출을 위해서는 일정 부분 지원이 필요함.

※ 현재 지원 범위(금액 등) 및 정확한 비용 산출을 위한 연구용역을 추진 중인 상황으로 해당 용역 결과에 따라 비용은 다소 변경될 수 있음.

○ 다만, 자율주행자동차 기술 및 모빌리티 발전과 연계하여 자율주행 업체 스스로가 자생력을 확보할 수 있도록 유상운송 초기 3년~5년 정도만 지원할 예정임 .

2. 비용추계의 전제 : 교통안전시설 등 인프라 구축 비용은 국비 60%, 자율주행 유상운송 지원은 국비 20% 지원을 전제로 작성함.

※ **자율주행자동차 시범운행지구 인프라 구축비는 국비 60%를 지원**받았으며, 향후에도 국토교통부에서는 시범운행지구의 구축비용은 60%를 지원할 예정임.

3. 비용추계의 결과 (단위 : 천원)

구분 \ 연도		1차년도	2차년도	3차년도	4차년도	5차년도	합계
세입	국비	1,920,000	240,000	240,000	150,000	150,000	2,700,000
	소계(a)	1,920,000	240,000	240,000	150,000	150,000	2,700,000
세출	인프라 구축	3,200,000	-	-	-	-	3,200,000
	유상운송 사업 지원	700,000	1,200,000	1,200,000	750,000	750,000	4,600,000
	소계(b)	3,900,000	1,200,000	1,200,000	750,000	750,000	7,800,000
□ 총 비용(a-b)		1,980,000	960,000	960,000	600,000	600,000	5,100,000

4. 재원조달 방안 (단위 : 천원)

구분 \ 연도		1차년도	2차년도	3차년도	4차년도	5차년도	합계
국비		1,920,000	240,000	240,000	150,000	150,000	2,700,000
시비	지방세수입	1,980,000	960,000	960,000	600,000	600,000	5,100,000
	세외수입						
	지방채 등						
민간							
기타							
합계		3,900,000	1,200,000	1,200,000	750,000	750,000	7,800,000

5. 덧붙이는 의견 : 없음

6. 작성자 : 도시교통실 교통정보과 김진구(02-2133-4963)

Ⅱ. 비용추계의 상세내역

1. 자율주행자동차 시범운행지구 조성(인프라 구축비용)

○ 인프라 구축 : 3,200,000천원

2. 자율주행자동차 여객운송 지원

○ 1차년도 : 14대 * 50,000천원/년 = 700,000천원

○ 2차년도 : 24대 * 50,000천원/년 = 1,200,000천원

○ 3차년도 : 30대 * 40,000천원/년 = 1,200,000천원

○ 4차년도 : 30대 * 25,000천원/년 = 750,000천원

○ 5차년도 : 30대 * 25,000천원/년 = 750,000천원

* 1차~2차년도는 대당 연간 50,000천원, 3차년도는 대당 연간 40,000천원, 4차년도~5차년도는 25,000천원, 6차년도부터는 미지원

⇨ 현재 수행 중인 학술용역 결과를 토대로 지원금액은 변경될 수 있음(축소 등)