

서울특별시 마을버스 재정지원 및 안전 운행기준 등에
관한 조례 일부개정조례안

검 토 보 고

I. 제안경위

1. 김성준 의원 대표발의안

가. 제 출 자 : 김성준 의원 외 18명

나. 의안번호 : 제2989호

다. 제출일자 : 2025. 8. 11.

라. 회부일자 : 2025. 8. 14.

2. 성흠제 의원 대표발의안

가. 제 출 자 : 성흠제 의원 외 15명

나. 의안번호 : 제3250호

다. 제출일자 : 2025. 10. 20.

라. 회부일자 : 2025. 10. 23.

II. 제안사유

1. 김성준 의원 대표발의안

- 서울특별시 마을버스는 지역 주민의 필수 교통수단으로, 안정적인 운행과 서비스 품질 유지를 위해서는 합리적이고 투명한 재정지원 체계가 필요함
- 현행 제도에서 기준운송원가 산정 시 인력 부족과 운행률 저하 등 현실 여건을 반영하고, 재정지원 기준액 결정의 지연을 최소화하는 한편, 관련 위원회의 기능과 운영 절차의 명확한 규정이 필요함
- 이에 따라 기준운송원가 산정의 법적 근거를 명확히 하고, 재정지원 원기준액 결정 시기를 구체화하며, 재정지원 집행 원칙과 위원회 운영규정을 체계적으로 마련함으로써 제도의 합리성과 투명성을 높이고 시민이 안전하고 안정적으로 마을버스를 이용할 수 있는 환경을 조성하고자 함

2. 성흠제 의원 대표발의안

- 현행 조례는 재정지원의 적용 범위나 친환경 차량 보급 과정에서의 행정 지원 절차에 대한 규정이 마련되어 있지 않아, 사업자의 차량도입 지연 및 행정 혼선이 발생하고 있음

- 또한, 환승제도 운영 과정에서 발생하는 운송수입 변동을 기준운송원가 산정에 반영할 근거가 조례상 명시되어 있지 않아, 재정지원 기준의 합리성과 투명성 확보가 어려운 실정임
- 특히, 전기버스 등 친환경 마을버스의 보급이 행정 절차 지연으로 원활히 추진되지 못해, 일부 사업자가 노후 차량을 계속 운행하는 등 보급 정책의 실효성이 떨어지고 있음
- 아울러, 경사도 높거나 폭이 좁은 도로 등 특수한 노선을 운행하는 마을버스의 특성상 차량 고장이나 비상상황 시 승객의 신속한 대피를 위한 매뉴얼 마련과 정기 교육이 필요함
- 이에, 행정지원 절차의 신속화 및 운송수입 변동 반영 기준을 마련하고, 안전운행 매뉴얼 마련 의무를 신설함으로써 마을버스의 안정적 운행과 시민 안전을 강화하고자 함

Ⅲ. 주요내용

1. 김성준 의원 대표발의안

- 마을버스 기준운송원가 산정시 관련 법령에서 정한 기준 등을 준수하여 반영토록 함(안 제3조제3항)
- 마을버스 재정지원 기준액을 매년 4월까지 정하도록 하고, 예산의

범위내에서를 삭제함(안 제3조제4항)

- 마을버스 관련 위원회의 구체적인 기능과 회의소집 요건을 신설함
(안 제13조제1항, 제2항)

2. 성흠제 의원 대표발의안

- 시장은 재정지원을 하는 경우, 사업자의 서비스 개선 계획을 함께 평가하도록 규정함(안 제4조제4항 신설)
- 시장은 전기자동차 등 환경친화적 마을버스의 보급이 지연되지 않도록 보조금 등 행정 지원 절차를 신속히 추진하도록 함(안 제10조제10항 신설)
- 시장은 환승제도로 인한 마을버스 운송수입 변동을 고려하여, 기준운송원가 산정 시 그 영향을 반영할 수 있도록 함 (안 제10조제11항 신설)
- 사업자는 차량 고장이나 비상상황 발생 시 승객의 안전 확보 및 대피조치를 위한 매뉴얼을 마련하고, 정기적인 교육을 실시하도록 함 (안제17조제6항 신설)

IV. 참고사항

1. 김성준 의원 대표발의안

가. 관계법령 : 「여객자동차 운수사업법」

나. 예산조치 : 해당사항 없음(비용추계 비대상사유서 참조)

다. 입법예고

○ 기 간 : 2025. 8. 20. ~ 2025. 8. 24.

○ 제출의견 : 없음

라. 관계기관 의견¹⁾

○ 제출의견 : 보류

- 재량행위인 보조금에 대하여 예산편성 전에 규모 등을 조례상 과도하게 특정하게 하는 것은 지방자치단체장의 고유 권한인 예산편성권 침해 소지
 - (제3조제3항) 기준운송원가는 시의 마을버스 재정지원기준 기초자료로서 용역을 통해 운수사의 실제 지출 운송비용(인건비, 유류비 등)을 기반으로 산정, 관련 상위 법령이 없어 해석상 혼란 유발
 - (제3조제4항) 여객자동차운수사업법 제50조 상 재량행위인 보조금 지급에 대하여 예산의 범위 내 삭제 시 지원금 확대로 해석될 여지
- 자치구 위임사무에 대한 위원회 심의는 월권 우려
 - (제13조) 「서울특별시 사무위임 조례」 제5조에 의거 노선과

1) 버스정책과-34862호('25.8.26.)

요금 외에 마을버스 업무 권한을 구청장에 위임한 바, 區 사무인 민원, 시설, 차량 등을 심의하는 것은 市-區 간 업무 중복 및 혼선 초래

2. 성흠제 의원 대표발의안

가. 관계법령 : 「여객자동차 운수사업법」

나. 예산조치 : 비용추계 미첨부 사유서 참조

다. 입법예고

○ 기 간 : 2025. 10. 28. ~ 2025. 11. 1.

○ 제출의견 : 없음

라. 관계기관 의견²⁾

○ 제출의견 : 보류

① 환승제도 고려 원가 산정 : 보류(조항 삭제)

- 기준운송원가(비용)는 업체별 운행실비(인건비 등), 외부회계 감사 자료 등을 근거로 용역을 통해 산출되므로 수입을 고려할 수 없음

- 또한 환승제도로 인한 수입변동은 이미 요금에 반영되어 있음

※ 마을버스요금 : (환승시행전) 450원 → ('04년 시행 후) 550원, 현금 기준 22% 인상

2) 버스정책과-51735호('25.12.9.)

② 친환경버스 보급 신속 의무 : 보류(조항 삭제)

- 전기버스 보조금은 '서울특별시 환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 조례'에 의해 근거하여 지원하며, 재량행위로 규정되어 있음
- 신속한 추진을 강제하는 규정은 재량권을 침해, 또한 전기보조금은 기후환경본부 예산으로 편성되어 있으므로 조항 삭제 필요

③ ~ ④ 신설 조항 : 이견 없음

- 재정지원 시 서비스 개선계획 평가, 사업자의 교육 의무

V. 검토의견(수석전문위원 장훈)

1. 김성준 의원 대표발의안

가. 개요

- 동 개정조례안은 마을버스 기준운송원가 산정시 관련 법령의 기준 등을 준수하고, 재정지원 기준액을 4월까지 산정하되 예산의 범위 내에서 지원토록 하는 규정을 삭제하는 한편 마을버스 위원회의 기능 명시와 회의소집 요건을 규정하고자 하는 것임

나. 검토의견

■ 마을버스운송사업 현황

- '25년 9월 기준 서울시 마을버스는 140개 업체, 252개 노선, 1,629대 차량을 운행하고 있으나 코로나19 이후 감소된 승객수가 회복되지 않고, 운수종사자 확보에도 어려움을 겪고 있는 등 경영 여건 악화에 따른 마을버스 재정지원을 지속 시행하고 있음

※ 마을버스 운행현황

구 분	'19년	'20년	'21년	'22년	'23년	'24년	'25년
노선별 운행횟수(일평균)	128	110	106	103	100	98	97
일 승객수(만명)	117	85	81	84	82	84	84
운수종사자(명)	3,394	3,261	2,992	2,843	2,851	2,836	3,020

※ 마을버스 재정지원 현황

구 분	'19년	'20년	'21년	'22년	'23년	'24년	'25년
지원액(억원)	192	350	430	495	455	361	412
업체수(개소)	59	100	112	118	105	91	101

■ 기준운송원가 산정 관련(안 제3조)

- 동 개정조례안 제3조제3항은 기준운송원가 산정시 법령에서 정한 기준을 준수·반영하도록 명문화하고자 하는 것임

기준운송원가³⁾는 운전직·정비직·관리직·임원 인건비, 연료비, 타이어비, 보험료, 차고지비, 적정이윤 등을 포함하는 비용으로 서울시는 기준운송원가에서 적정이윤을 뺀 ‘재정지원 기준액’⁴⁾ 보다 운송수입금이 적은 마을버스 운송사업자에 대해 재정지원을 함

동 개정조례안은 기준운송원가 산정시 법령기준 준수 및 반영을 선언적으로 규정하는 것이고, 마을버스운송사업을 영위하려면 「근로기준법⁵⁾」, 「여객자동차운수사업법⁶⁾」, 「자동차손해배상 보장법⁷⁾」 등 관련 법 준수가 필요하다는 점에서 동 조례개정은 적절한 것으로 판단됨

3) 제3조(기준운송원가 산정 및 정산)

② 제1항제3호의 기준운송원가 항목은 다음 각 호를 포함하여야 한다.

1. 운전직 인건비, 연료비, 타이어비
2. 정비직·관리직·임원 인건비
3. 차량보험료
4. 차량감가상각비
5. 차고지비
6. 정비비
7. 그 밖의 비용
8. 적정이윤
9. 그 밖에 시장이 필요하다고 정하는 항목

4) '24년도 486,098원/대/일, 한도액 23만원, '25년도 510,457원/대/일, 한도액 25만원

5) 근로기준법 : 1일 8시간 근무(제50조 근로시간), 주 52시간(제51조의2, 3개월을 초과하는 탄력적 근로시간제) 등

6) 여객자동차운수사업법 ; 차고 등 등록기준(제5조, 면허 등의 기준) 등

7) 자동차손해배상 보장법 : 의무보험 가입(제8조, 운행금지) 등

- 동 개정조례안 제3조제4항은 재정지원 대상업체의 선정기준 및 재정지원 기준액 산정을 매년 4월까지 하도록 명시하고, 재정지원 기준액에 미달하는 마을버스 운송사업자에 대한 지원시 ‘예산의 범위내에서 할 수 있다’는 규정을 삭제하는 것임

현행 조례는 ‘재정지원 대상업체의 선정기준 및 재정지원 기준액의 산정’을 정확한 날짜없이 매년 초에 정하도록 규정하고 있어 시기에 대한 모호함이 있는 바 향후 신속하고 예측가능한 운수업체 지원을 위해 4월까지로 시기를 명확히 할 필요가 있어 보임

또한 마을버스 운송사업자 지원시 ‘예산의 범위내에서’의 규정을 삭제하는 것은 마을버스 업계의 충분한 재정지원 요구에 대한 예산집행으로 업계 어려움이 완화될 수 있을 것으로 기대되나 일부에서는 과도한 예산지원이 우려된다는 의견⁸⁾도 있고, 동 조항이 임의조항이라는 점에서 개정실익이 크지 않을 수 있음

한편 동 개정조례안이 지방자치단체의 예산편성권⁹⁾을 침해한다는 의견도 있으나 ‘예산의 범위내에서’의 규정을 삭제하여도 운송사업자에게 재정지원 기준액 미달에 따른 부족분을 서울시가 의무적으로 지급하는 것이 아니고 여건에 따라 지급할 수 있다는 점이 계속

8) 연합뉴스('25.8.14.) : 서울시-마을버스 줄다리기 와중에... '지원상한 삭제' 조례 논란

9) 지방자치법 제13조(지방자치단체의 사무 범위)

② 제1항에 따른 지방자치단체의 사무를 예시하면 다음 각 호와 같다. 다만, 법률에 이와 다른 규정이 있으면 그러하지 아니하다.

1. 지방자치단체의 구역, 조직, 행정관리 등
사. 예산의 편성·집행 및 회계감사와 재산관리

유지되므로 지방자치단체의 예산편성권을 침해한다고는 보여지지 않는

■ 위원회의 기능 및 운영 관련(안 제13조)

- 동 개정조례안 제13조제1항과 제2항은 마을버스 위원회의 심의대상과 소집에 대한 세부규정을 신설하는 것임
- 동 개정조례안 제13조제1항은 마을버스 위원회가 심의하는 사항을 규정하는 것으로 유사한 기능을 수행하는 버스정책시민위원회의 심의 사항(※별첨 참조)과 비교해 볼 때 큰 문제는 없을 것으로 사료됨

다만 마을버스 차고지 및 정류소 등 마을버스운송사업 등록기준¹⁰⁾을 고려한 등록사무¹¹⁾, 민원처리 및 운수회사 안전관리는 자치구에서 수입하고 있고, 승차대의 경우 예산 재배정 후 자치구에서 시공¹²⁾하도록 하고 있어 동 개정조례안 제13조제1항제6호 및 제7호는 위원회 심의사항에서 제외하는 것이 적절할 것으로 보임

10) 여객자동차 운수사업법 시행규칙 별표 3 여객자동차운송사업의 등록기준

11) 서울특별시 사무위임 조례 별표 □ 교통실

주관부서	사 무 명	근거법령	수입기관
버스정책과	1. 마을버스운송사업의 등록에 관한 다음의 사무 (노선의 신설·폐지, 연장·단축 및 조정)에 관한 사무는 제외) 가. 마을버스운송사업 등록신청 접수·수리 나. 마을버스운송사업계획 변경등록 또는 신고의 접수·수리 다. 마을버스운송사업의 등록기준·요건 적합여부 및 마을버스운송 사업자의 자격사유 해당 여부에 대한 사실 확인<이하생략>	○ 「여객자동차운수사업법」(이하 16호까지 '여객자동차법'이라 한다) 제4조, 제6조, 제10조, 「여객자동차운수사업법 시행령」 제4조, 「여객자동차운수사업법 시행규칙」 제6조, 제22조, 제23조, 제24조, 제31조, 제33조	구청장
	5. 마을버스운송사업자에 대한 사업개선 명령과(마을버스 노선연장·변경에 관한 사무는 제외) 사업개선 명령으로 인한 손실보상에 관한 사무	○ 여객자동차법 제23조	구청장
	12. 여객자동차운송사업 등록 또는 면허의 취소(마을버스운송사업으로 한정함)	○ 여객자동차법 제85조	구청장

12) 가로변 정류소 유지관리 및 승차대 확대 설치계획(버스정책과-14166호, '18.5.28.)

- 아울러 동 개정조례안 제13조제2항은 위원장이 필요하다고 인정하거나 재적위원 과반수 이상의 요청이 있을 경우 마을버스 위원회를 소집하는 규정을 새로이 마련하는 것으로 「서울특별시 버스정책시민위원회 조례」 외 타 조례¹³⁾에서도 동 개정조례안과 유사한 조문이 운영된다는 점을 볼 때 별도 문제가 없을 것으로 보이나 재적위원의 소집요청 비율은 위원회의 특성을 고려하여 정할 필요가 있을 것으로 보임

13) 타 조례 유사조항 운영사례

조례명	유사조례
서울특별시 감사위원회 구성 및 운영에 관한 조례	제11조(감사위원회 회의) ② 회의는 재적위원 과반수로 요구하거나, 위원장이 필요하다고 인정하는 경우에 소집한다.
서울특별시 장애인 복지위원회 조례	제7조(회의) ② 정기회는 연 한 번 개최하며, 임시회는 위원장이 필요하다고 인정하는 경우와 재적위원 3분의 1이상의 회의소집 요청이 있을 때에 위원장이 소집한다.
서울특별시 수돗물평가위원회 조례	제6조(회의) ② 위원장은 시장 또는 위원 5분의 1 이상의 회의소집 요구가 있을 때에는 회의를 소집한다.

※ 별첨 : 타 조례 유사사항 비교

구 분	개정조례안(신설)	서울특별시 버스정책시민위원회 조례
심 의 사항	<p>제13조(위원회의 기능 및 운영) ① 마을버스 위원회는 다음 각 호의 사항에 대하여 심의한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 마을버스 정책방향에 관한 사항 2. 마을버스 노선 및 요금조정에 관한 사항 3. 보조금 등의 마을버스 재정지원 기준과 방법에 관한 사항 4. 마을버스 운영체계의 조정·개선에 관한 사항 5. 시민 만족도, 인센티브 평가제 등에 관한 사항 6. 차고지 및 승차대 등 버스관련 시설에 관한 사항 7. 마을버스 관련 시민제안 및 주요 민원사항 8. 마을버스 차량 개선 및 안전성 향상에 관한 사항 9. 그 밖에 마을버스 정책수립 및 집행과 관련되는 주요사항 	<p>제2조(위원회의 기능) 서울특별시 위원회는 다음 각 호의 사항에 대하여 심의하고, 시장의 자문에 응한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 시내버스 정책방향에 관한 사항 2. 시내버스노선 및 요금조정에 관한 사항 3. 보조금 등의 지원기준과 방법에 관한 사항 4. 시내버스 운영체계의 조정·개선에 관한 사항 5. 시민 만족도 평가 등 서비스평가제 및 시민참여에 관한 사항 6. 이해당사자간 갈등·조정·중재 및 합의 도출에 관한 사항 7. 노선체계 합리화 방안에 관한 사항 8. 차고지 및 승차대 등 버스관련 시설에 관한 사항 9. 시내버스 운송수입금 운영·관리·정산 및 지급 등에 관한 사항 10. 버스관련 시민제안 및 주요 민원사항 11. 시내버스 차량 개선 및 안전성 향상에 관한 사항 12. 그 밖에 시내버스 정책수립 및 집행과 관련되는 주요사항
위원회 소집	<p>제7조(회의) ① 위원회의 회의는 위원장이 필요하다고 인정하거나 재적위원 과반수 이상의 요청이 있을 때에 위원장이 소집한다</p>	<p>제7조(회의) ① 위원회의 회의는 시장 및 위원장이 필요하다고 인정할 때 또는 위원 과반수 이상의 요구가 있을 때 위원장이 소집한다</p>

2. 성흙제 의원 대표발의안

가. 개요

- 동 개정조례안은 시장이 마을버스 재정지원시 운송사업자의 서비스 개선 계획을 평가하고, 환경친화적 마을버스의 보급을 위한 행정 지원과 환승제도에 따른 운송수입 변동을 기준운송원가 산정에 반영하는 한편 차량 고장 및 비상상황에 운수종사자가 대처할 수 있도록 매뉴얼 마련과 교육실시를 규정하는 것임

나. 검토의견

■ 경영 및 서비스 평가 관련(안 제4조)

- 동 개정조례안 제4조제4항은 시장이 마을버스 운송사업자(이하 “사업자”)에게 재정지원시 사업자의 서비스 개선 계획을 평가하도록 하는 규정을 마련하는 것임
- 서울시와 마을버스 업계에서 마을버스 재정지원과 운행품질을 위해 지속적으로 협의한 결과 '25년 10월 2일 서울시와 마을버스조합은 재정지원의 투명성과 적정성 확보 및 마을버스 운송서비스 개선¹⁴⁾을 골자로 한 합의문¹⁵⁾을 발표한 바 있음

14) 市 보도자료('25.8.8.) : '시민의 발' 마을버스 운행 품질 높인다... 합리적 재정지원·회계 투명성도 확보

15) 마을버스 운송서비스 개선 위한 서울특별시-서울시마을버스운송사업조합 합의문('25.10.2.)

동 합의문 제6조제4항¹⁶⁾과 제5항¹⁷⁾에 따라 조합과 사업자는 운송 서비스 개선이 성실히 이행될 수 있도록 개선계획을 제출하는 한편 운행계통을 정상화하는 업체는 별도의 지원을 하고 개선계획을 준수하지 못하는 업체는 지원하지 않도록 명시하고 있음

서울시는 이를 위해 '26년도 예산안에 마을버스 서비스개선 인센티브 사업예산 70억원을 편성하는 등 마을버스 운송서비스 개선을 위해 노력하고 있는 바 동 개정조례안을 통해 시장이 사업자의 서비스 개선 계획을 평가하도록 규정하는 것은 적절한 것으로 보임

- 다만 현행 조례 제4조제1항 및 제2항¹⁸⁾은 시장이 사업자에 대해 경영 및 서비스 평가를 실시할 수 있고, 평가결과에 따라 인센티브를 차등지원 할 수 있도록 명시하고 있으며, 서울시와 마을버스 조합도 개선계획 준수 사업자에 대해 적자업체 재정지원 이외 별도 지원을 한다고 합의하였는 바,

동 개정조례안의 “재정지원”이 현행조례 제4조에 따른 “인센티브 지원”인지 아니면 제3조¹⁹⁾에 따라 운송수입금 등이 재정지원기준

16) 합의문 제6조(재정지원) ④ 조합과 업체는 운행 정상화를 위해 적극 협력한다. 다만 제3항에도 불구하고 조합의 요청에 의해 운수종사자 채용이 어려운 업체는 예외적으로 운행대수를 2026년도는 120%, 2027년도는 100%로 단계적 정상화를 일시적 허용한다. 운송서비스 개선이 성실히 이행될 수 있도록 개선계획을 10월 말까지 제출하여 공개한다. 본 계획에는 연도별 인가계획, 현재 노선별 운수종사자 현황, 운송원가상 인력투입을 고려한 연도별 채용계획, 채용 애로사항 등 시에서 요청하는 내용을 포함한다.

17) 합의문 제5조(재정지원) ⑤ 즉시 운행계통을 정상화하는 업체는 별도의 지원을 하고, 개선계획을 준수하지 못하는 업체는 그러지 아니한다.

18) 현행 조례 제4조(경영 및 서비스 평가)

① 시장은 사업자에 대하여 경영 및 서비스 평가를 실시할 수 있다.

② 시장은 제1항에서 규정한 평가결과에 따라 인센티브를 차등지원 할 수 있다.

액에 미달하는 사업자에 대한 “재정지원”인지에 대해 해석상 논란의 소지가 있을 수 있고, 제3조에 따른 재정지원으로 해석된다면 운송수입금 등이 재정지원기준액을 초과하는 사업자(이른바 ‘흑자업체’)는 서비스 개선 계획 평가에 포함되지 않아 전체 마을버스 업계 서비스 질 개선을 위한 서울시 정책과 다소 차이가 있어 이를 명확히 할 필요가 있음

■ 환경친화적 마을버스 보급을 위한 시장의 책무 관련(안 제10조 제10항)

- 동 개정조례안 제10조제10항은 시장이 마을버스 전기자동차 보급에 지연이 없도록 보조금 등의 행정절차를 신속히 하고, 필요한 행정지원을 하도록 규정하는 것임
- 서울시 마을버스 차량은 1,632대로 '25년 9월 기준 약 24%(386대)의 전기차량²⁰⁾이 운행중이고, 향후 대기환경 개선 등을 위한 서울시 정책²¹⁾에 따라 추가 도입이 필요한 상황임
- 마을버스 전기차량 도입절차는 관련 예산 확보 후 운수회사 수요조

19) 현행 조례 제3조(기준운송원가 산정 및 정산)

④ 시장은 재정지원 대상업체의 선정기준 및 재정지원 기준액(재정지원 대상업체의 운송원가에서 이윤을 제외한 금액)을 매년 초에 정하고, 예산의 범위에서 운송수입금 등이 재정지원기준액에 미달하는 사업자에게 그 부족분을 지급할 수 있다.

20) 서울시 마을버스 전기차량 도입현황

연 도	2021	2022	2023	2024	2025.9월
도입대수(대)	25	92	194	347	386
보급률(%)	2	6	12	22	24

21) 市 보도자료('25.1.4) : 서울시, 전기차 10만대 보급 달성...안전한 전기차 시대 본격화

사를 통해 도입물량을 배정하고, 차량구매계약 및 보조금 신청을 거쳐 보조금이 지급되고 있음

- '25년도 상반기²²⁾의 경우 환경부 국고보조금이 전년대비 대폭 축소(약 △64%)됨에 따라 마을버스 수요물량(106대)²³⁾ 대비 부족한 37대로 정해졌고, 이에 따라 차령만료 등을 고려해 운수회사에 배정하는 과정에서 협의 및 절차이행에 다소 기한이 소요되었음
- '25년도 하반기의 경우 환경부 보조금 지급절차 변경²⁴⁾으로 보조금 지원여부를 환경부 자체 위원회에서 결정하게 되어 신청물량(37대)²⁵⁾ 중 6대가 지원취소 되는 등 정부정책에 따라 서울시 업무처리에도 영향을 미치고 있음
- 전기버스 도입이 신속히 추진되려면 당해연도 전기버스 수요에 맞춰 서울시뿐만 아니라 정부지원²⁶⁾과 정책 수립도 신속히 이루어져야 한다는 점에서 환경부와 협의체계 마련 등 서울시의 노력이 필요할 것으로 보임

22) 2025년 상반기 친환경·저상버스 배정계획(버스정책과-14295호, '25.4.14.)

23) 마을버스 : 40개 운수사 106대 중 28개 운수사 37대 배정

24) 2025년 하반기 시내 전기버스 가배정 및 보조금 지급절차 변경 안내(버스정책과-33282호, '25.8.14)

변 경 전	변 경 후
① (환경부→서울시) 전기버스 예산 배정	① (서울시→조합, 운수사) 하반기 전기버스 배정(안) 통보 ※ 가배정
② (서울시) 예산 범위 내 배정대수 산출 및 운수사 배정	② (운수사, 제조사) 위 배정(안)에 따라 가계약 체결 및 무공해차 통합누리집 보조금시스템상 보조금 신청 접수(등록)
③ (운수사, 제조사) 배정내역에 따라 계약 체결 및 무공해차 통합누리집 통해 신청	③ (환경부) 자체 위원회 구성하여 평가 및 지원 여부 결정

25) 37대 중 6대는 지원취소, 1대는 차량 매각으로 배정 취소

26) '24년 국비 7 : 시비 3, '25년 국비 5 : 시비 5

■ 기준운송원가 산정에 대한 시장의 책무 관련(안 제10조제11항)

- 동 개정조례안 제10조제11항은 환승제도로 인한 마을버스 운송수입 변동을 기준운송원가 산정 시 반영할 수 있도록 하는 것임
- 현행 조례 제3조제2항에서 기준운송원가의 항목²⁷⁾은 운전직·정비직·관리직·임원 인건비, 연료비, 타이어비, 차량보험료, 차량감가상각비, 차고지비, 정비비, 그 밖에 비용, 적정이윤 등으로 구성되어 있고, 제4항²⁸⁾에서 시장은 운송수입금 등이 재정지원기준액²⁹⁾(재정지원대상업체³⁰⁾의 운송원가에서 이윤을 제외)에 미달하는 사업자에 대해 그 부족분을 지원할 수 있도록 하고 있음
- 이와 관련하여 마을버스의 환승제도 시행은 승객수와 운송기관간

27) 현행 조례 제3조(기준운송원가 산정 및 정산)

② 제1항제3호의 기준운송원가 항목은 다음 각 호를 포함하여야 한다.

1. 운전직 인건비, 연료비, 타이어비
2. 정비직·관리직·임원 인건비
3. 차량보험료
4. 차량감가상각비
5. 차고지비
6. 정비비
7. 그 밖의 비용
8. 적정이윤
9. 그 밖에 시장이 필요하다고 정하는 항목

28) 현행 조례 제3조(기준운송원가 산정 및 정산)

④ 시장은 재정지원 대상업체의 선정기준 및 재정지원 기준액(재정지원 대상업체의 운송원가에서 이윤을 제외한 금액)을 매년 초에 정하고, 예산의 범위에서 운송수입금 등이 재정지원기준액에 미달하는 사업자에게 그 부족분을 지급할 수 있다.

29) '24년 기준 마을버스 재정지원기준액 : 486,098원

항 목		원 가(원)	항 목		원 가(원)
운전직 인건비	급여	227,876	사무관리직, 임원인건비	급여	31,193
	퇴직급여	18,990		퇴직급여	2,600
	법정복리	19,953		법정복리	3,200
	기타복리	8,878		기타복리	1,905
연료비		71,406	차량보험료		19,008
타이어비		2,309	차량감가상각비		29,352
정비직인건비	급여	7,699	차고지비		5,122
	퇴직급여	642	정비비		11,992
	법정복리	894	기타비용		22,830
	기타복리	249	적정이윤		0

30) 현행조례 제2조제5호. “재정지원대상업체”란 운송수입금 등이 기준운송원가에 미달하는 업체를 말한다.

정산 등에 영향을 미쳐 마을버스 운송수입에 변동을 줄 수 있으나 현행 조례의 기준운송원가 항목은 운송비용을 반영하는 항목 위주로 구성되어 있어 환승제도에 따른 영향이 반영되어 있지 않고,

기준운송원가의 적정이윤 항목에 환승제도 영향을 반영하더라도 마을버스 재정지원금 산정시에는 기준운송원가가 아닌 재정지원기준액(기준운송원가에서 적정이윤 제외)을 적용한다는 점에서 운송원가 및 재정지원기준액 산정체계 변동이 수반되지 않는다면 동 개정안의 실익은 크지 않을 것으로 판단됨

- 다만, 동 개정조례안은 마을버스의 공공성에도 불구하고 업계의 어려운 실정을 정책에 반영하여 환승손실의 일부분을 재정지원하자는 취지로 보이나 '04년 7월 서울시와 마을버스조합은 '대중교통 환승 통합거리비례제 시행에 따른 운임 정산 합의서' 제5호³¹⁾에 따라 “환승통합거리비례제 시행에 따른 대중교통수단간 급격한 승객통행 패턴의 변화로 인해 기존 수입구조와의 현격한 불균형이 발생되었다고 판단될 경우 객관적인 검증을 거쳐 정산방식을 수정할 수 있다”라고 합의한 점을 감안할 때 우선 환승제로 인한 마을버스 승객 수요 증감에 따른 수입 변동에 대한 객관적 검증을 통해 정산방식, 지원액 등에 대해 논의 및 검토가 선행되어야 할 것으로 보임

31) 대중교통 환승통합거리비례제 시행에 따른 운임 정산 합의서('04.7.1.)

5. 이 협약의 유효기간은 협약일로부터 2004.12.31.까지로 하되, 만기 1개월전까지 전철·지하철 운영기관 쪼는 버스·마을버스조합의 별다른 의사표시가 없을 때에는 1년간 연장하고 이후에는 이 예에 따른다. 다만, 환승통합거리비례제 시행에 따른 대중교통수단간 급격한 승객통행패턴의 변화로 인해 기존 수입구조와의 현격한 불균형이 발생되었다고 판단될 경우에는 협약의 만기일 이전이라도 전철·지하철 운영기관과 버스·마을버스조합의 협의에 따라 객관적인 검증을 거쳐 정산방식을 수정할 수 있다.(서울시, 버스조합, 마을버스조합이 합의당사자)

■ 안전운행 방안 관련(안 제17조)

- 동 개정조례안 제17조제6항은 차량 고장 또는 비상상황 발생 시 운수종사자가 승객안전 확보 및 대피 등 조치를 할 수 있도록 사업자의 매뉴얼 마련 및 교육실시에 대해 규정하는 것임

- 「여객자동차운수사업법 시행규칙」 별표4³²⁾는 운수종사자가 교통사고를 일으켰을 때에는 긴급조치 및 신고의 의무를 충실하게 이행하도록 사업자의 지도·감독에 대해 규정하고 있고, 운수종사자가 자동차의 운행 중 중대한 고장을 발견하거나 사고가 발생할 우려가 있다고 인정될 때에는 즉시 운행을 중지하고 적절한 조치를 하도록 규정하고 있어 동 개정조례안은 승객 안전 확보 측면에서 법의 취지를 반영한 것으로 문제가 없을 것으로 보임

32) 여객자동차운수사업법 시행규칙 별표4

1. 운송사업자 준수사항 가. 일반적 준수사항

6) 운송사업자는 운수종사자로 하여금 여객을 운송할 때 다음의 사항을 성실하게 지키도록 하고, 이를 항상 지도·감독해야 한다.

라) 교통사고를 일으켰을 때에는 긴급조치 및 신고의 의무를 충실하게 이행하도록 할 것

2. 운수종사자 준수사항

다. 자동차의 운행 중 중대한 고장을 발견하거나 사고가 발생할 우려가 있다고 인정될 때에는 즉시 운행을 중지하고 적절한 조치를 해야 한다.