

서울특별시 마을버스 재정지원 및 안전 운행기준 등에
관한 조례 일부개정조례안

검 토 보 고

1. 제안경위

가. 제 출 자 : 송도호 의원 외 9명

나. 의안번호 : 제1723호

다. 제출일자 : 2020. 8. 11.

라. 회부일자 : 2020. 8. 21.

2. 제안사유

- 마을버스는 시내버스와 도시철도가 다니지 않는 동네 구석구석을 다니는 대표적인 생활밀착형 교통수단으로 고령자 등 교통약자가 많이 이용하고 있으나 저상버스가 다수 운행 중인 시내버스와 달리 마을버스에는 저상버스가 전혀 없어 이용에 불편을 초래하고 있음. 이에 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따라 고령자, 임산부, 어린이, 장애인이 편리하게 이용할 수 있도록 신규 마을버스로 저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스 등 교통약자가 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 구조를 가진 버스가 도입될 수 있도록

예산의 범위에서 별도의 지원시책을 시행할 수 있도록 함. 이를 통해 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 하여 교통약자의 사회참여와 복지 증진에 이바지함을 목적으로 함.

3. 주요내용

가. 신규 마을버스로 저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스 등 교통약자가 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 구조를 가진 버스가 도입될 수 있도록 예산의 범위 내에서 지원할 수 있는 재정지원 기준을 신설함(안 제10조제7항).

4. 참고사항

가. 관계법령 : 「교통약자의 이동편의 증진법」, 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

나. 예산조치 : 비용추계서 참조

다. 입법예고

○ 기 간 : 2020. 8. 26. ~ 2020. 9. 2.

○ 제출의견 : 의견 없음

라. 관련부서 의견조치 결과

- 서울시장(도시교통실 버스정책과) : 수정가결
- 마을버스는 시내버스와 도시철도가 다니지 않는 곳을 운행하는 대표적인 생활밀착형 교통수단으로 고령자 등 교통약자가 많이 이용하고 있음에도, 시내버스와 달리 저상버스가 전혀 도입되지 않아 이용에 불편을 초래하고 있으므로 마을버스에 저상버스 등을 도입하기 위한 근거마련은 필요함
- 다만, 휠체어 탑승설비를 장착한 버스의 경우 '19년도 10월 국토부에서 고속버스를 대상으로 시범사업을 추진한 적이 있으나, 시내·마을버스 등 대중교통수단으로 상용화하기에는 모델개발·안전성 등에 대한 충분한 검증이 이루어지지 않았으므로, 향후 정부의 표준모델개발 기준마련(시행령·시행규칙 개정사항) 이후 제작사의 개발 진행현황, 국비 등 재원확보 상황, 마을버스 도입 적정노선 등을 종합적으로 고려하여 추진함이 바람직함

5. 검토의견(수석전문위원 장훈)

가. 개요

- 동 개정조례안은 신규 마을버스 도입과 관련하여 저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 마을버스 도입에 따른 시장의 재정지원 근거를 마련하여 교통약자가 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 교통환경을 조성하고자 하는 것임

나. 검토의견

- 동 개정조례안은 장애인을 포함하는 교통약자들이 마을버스를 이용함에 있어 저상버스 등이 도입되지 않아 불편함을 겪고 있다는 점에서 신규 도입되는 마을버스를 저상버스 및 휠체어 탑승설비 등을 장착하는 경우 재정지원 등을 할 수 있도록 개정하고자 하는 것임
- 서울시는 시내버스에 저상버스 도입시 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」 제14조¹⁾에 따라 국비:시비(4:6) 매칭비율에 따른 예산확보를 통해 저상버스를 지속적으로 도입하고 있으며, 한발 더 나아가 '25년까지 운행가능노선의 모든 차량을 저상버스로 도입할 계획을 세운바 있음

1) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」 제14조(저상버스 등의 운행 대수 등) ① 법 제14조제2항에서 "대통령령으로 정하는 대수"란 다음 각 호의 구분에 따른 대수를 말한다. 1. 저상버스의 경우: 다음 각 목의 구분에 따른 대수 가. 특별시와 광역시: 운행하려는 버스 대수의 2분의 1 ③ 법 제14조제4항 후단에 따른 국가와 지방자치단체의 부담비율은 다음 각 호의 구분과 같다. 1. 특별시: 국가 40퍼센트, 지방자치단체 60퍼센트

○ 하지만, 현재 운행 중인 마을버스의 크기²⁾는 대부분 중형에 해당되고 그 동안 기술개발의 한계 등으로 인해 서울시는 저상 마을버스 도입에 대해 구체적인 계획을 가지고 있지 않았으나 최근 저상 중형 버스 개발도 일부 이뤄지고 있다는 점에서 저상 마을버스 도입에 대해서도 검토할 필요가 있을 것임

○ 참고로 국토교통부는 ‘제3차 교통약자 이동편의증진계획’을 통해 중형 저상버스를 마을버스에 도입하는 것을 연구과제로³⁾로 선정하여 중형저상버스 표준모델 개발을 지속적으로 추진하고 있음

또한, 「저상버스 표준모델에 관한 기준」⁴⁾도 마련하여 중형저상버스 재원은 물론 휠체어 탑승공간 및 고정 장치에 대한 기준을 규정하여 국비 지원의 근거를 마련한 바 있어 도입과 관련한 제도적인 기반도 일부 마련되어 있다고 할 것임

○ 현행 「교통약자 이동편의 증진법」 제4조⁵⁾에서는 지방자치단체가

2) 국토교통부 ‘제3차 교통약자 이동편의증진계획’_ 2016. 12.

현재 버스 종류는 대형버스(11m), 중형버스(9m)이며, 마을버스로 운행 중인 차량 (7m)이며 R&D로 개발 중인 중형저상버스는 7.5m임(46p)

3) 국토교통부 ‘제3차 교통약자 이동편의증진계획’_ 2016. 12.

<연구개발 및 제도개선> 2.중형저상버스 표준모델 개발 및 보급 확대: 시내버스 뿐 아니라 마을버스에도 중형 저상버스 운영이 가능하도록 중형 저상버스 보급을 확대 필요(중형 저상버스 연구개발시 예상되는 중형 저상버스 활용도는 시내버스, 마을버스 등)

4) 「저상버스 표준모델에 관한 기준」 제4조(국고보조금의 지원 등) ① 국토교통부장관은 저상버스 표준모델의 기준을 충족한 버스에 대하여 국고보조금을 우선 지원할 수 있다

5) 「교통약자의 이동편의 증진법」 제4조(국가 등의 책무) 국가와 지방자치단체는 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단과 여객시설의 이용편의 및 보행환경 개선을 위한 정책을 수립하고 시행하여야 한다.

교통약자의 이동에 있어 교통수단 등을 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 정책을 수립하고 시행하여야 한다고 규정하고 있어 저상 마을버스 도입과 관련한 개정의 취지는 인정된다 할 것임

- 또한, 마을버스는 일반버스가 다닐 수 없는 고지대, 주거 밀집지역 등 대중교통 사각지대를 운행하는 만큼 시민들에게 매우 중요한 교통수단이지만 저상 마을버스가 도입되지 않아 교통약자들의 이동권이 제약받고 있는 상황에서 동 조례개정을 통해 교통약자를 위한 제도 기반을 마련하는 것은 필요하다고 할 것임
- 다만, 마을버스 운행 환경의 특수성을 고려할 때 휠체어 탑승 등이 가능한 저상 마을버스 도입은 안전성에 대한 면밀한 검증이 선행되어야 하고 관련 기관과의 협의도 충분히 이루어져야 할 것으로 판단되므로 일부 조문 조정에 대한 검토도 필요할 것임