

종합교통 업무편람

MINISTRY OF LAND,
INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT



국토교통부

Ministry of Land, Infrastructure and Transport

목 차

제1장 일반현황 1

제1절	연 혁	8
제2절	기능 및 업무분장	11
제3절	조직 및 예산	22
제4절	소관 법령(10) 및 행정규칙	24
제5절	관련 위원회	25
제6절	관련 산하기관 및 단체	32

제2장 종합교통정책 33

제1절	법령의 운용	35
제2절	지속가능 교통물류정책	54
제3절	국가기간교통망 구축	96
제4절	교통시설투자의 효율화	122
제5절	국제협력	141
제6절	정부합동 특별교통대책	165

제3장 도시광역교통 169

제1절	대중교통 이용편의 증진	171
제2절	연계·환승 교통체계 구축	196
제3절	교통수요관리	236
제4절	주차관리 제도개선 및 운영	257
제5절	광역교통개선대책	269
제6절	광역교통시설부담금	277
제7절	교통영향평가	285

제4장 신교통개발

303

제1절	교통물류연구사업(R&D)	305
제2절	국가교통기술개발계획 수립	319
제3절	교통신기술 지정제도	324
제4절	지능형교통체계(ITS) 계획 수립 및 운영	338
제5절	광역 BIS 구축	345
제6절	국가 대중교통정보센터 운영	347
제7절	택시 운송사업	350
제8절	자동차 대여사업	384
제9절	승용차공동이용(카셰어링) 정책	395
제10절	자가용자동차 대리운전	402
제11절	신교통수단 선정 가이드라인 운영	410

제5장 대중교통

417

제1절	여객자동차 운수사업법 연혁	419
제2절	여객자동차 운수사업 개요	429
제3절	시내버스 운송사업	435
제4절	시외버스 운송사업	462
제5절	여객자동차 터미널 사업	470
제6절	전세버스 운송사업	473
제7절	특수여객 운송사업	489
제8절	유가보조금	500
제9절	운수종사자 자격요건	513
제10절	대중교통육성	516

1. 우리나라 SOC STOCK 현황	527
2. IMD 건설교통지수 연도별 평가순위	532
3. OECD & 우리나라 교통사고 대비	533
4. 교통산업서비스지수 (Transport Service Index)	534
5. World Bank 물류경쟁력 (2016 발표)	536
6. 교통물류관련 사회경제적 비용	537
7. Modal-Shift에 따른 사회적 비용 저감효과 (화물)	540
8. 철도화물 운임인하 수준별 탄력도	540
9. 교통시설별 연도별 투자현황(교특회계)	541
10. 교통시설특별회계 세입 추이	543
11. 교통에너지환경세 현황	544
12. 국내 여객·화물 수송실적	545
13. 시도별 통행 수단분담율	546
14. 연도별 자동차 일평균 주행거리 추이	547
15. 수송부문 에너지 소비 및 온실가스 배출 현황	547



제1장 일반현황

제1절 연혁

제2절 기능 및 업무분장

제3절 조직 및 예산

제4절 소관 법령(10) 및 행정규칙

제5절 관련 위원회

제6절 관련 산하기관 및 단체



(★ : 개명, ◆ : 신설)

근 거	주 요 개 정 내 용
1948.11.4 (대령 제26호)	교통부 신설 - 1실 : 비서실 - 6국 : 육운국, 해운국, 시설국, 工電국, 경리국, 자재국 - 육운국 : 서무과, 업무과, 운전과, 공로과
1951.1.18 (대령 제437호)	- 육운국 : 감리과★, 영업과★, 운전과, 공로과
1955.2.17 (대령 제1005호)	- 육운국 : 관리과, 영업과, 운전과, 관광과◆, 공로과
1961.10.2 (각령 제199호)	- 육운국 : 관리과, 영업과, 운전과
1962.6.29 (각령 제853호)	- 육운국 : 관리과, 여객과★, 화물과◆, 운전과
1963.8.31 (각령 제1442호)	- 육운국 : 감리과★, 공로운수과★, 기술과◆
1970.2.13 (대령 제4596호)	- 기획관리실 종합수송계획담당관, 기획예산담당관, 행정관리담당관, 감사담당관, 법무담당관 - 육운국 : 공로운수과, 차량과★, 육운진흥담당관★
1972.2.9 (대령 제5970호)	- 육운국 : 운수과★, 차량과, 지도과, 육운진흥담당관◆
1977.9.26 (대령 제8705호)	- 육운국 : 운수과, 여객과, 화물과, 차량과
1979.4.10 (대령 제9412호)	- 육운국 : 운수과, 업무과◆(여객과 + 화물과), 차량과 - 도시교통국 신설 기획과, 대중교통과, 지하철도과

근 거	주 요 개 정 내 용
1981.11.2 (대령 제10572호)	- 육운국 : 운수과, 업무과, 도시교통과, 지도과, 차량과 ※ 도시교통국을 육운국에 통합
1985.10.28 (대령 제11784호)	- 육운국 : 운수과, 업무과, 도시교통과, 택시과★, 차량과
1987.12.5 (대령 제12298호)	- 수송정책국 수송조정과, 해운정책과, 화물유통과, 국제협력과 - 안전관리국 신설 안전과★, 안전지도과◆, 차량과★, 차량기술과◆ - 육운국 : 운수과, 지역교통과★, 도시교통과, 운수지도과★
1989.8.24 (각령 제12787호)	- 안전관리국 안전과, 안전지도과, 차량과, 차량기술과 - 육운국 : 운수과, 지역교통과, 도시교통정책과★ 도시교통운영과, 운수지도과◆
1990.6.21 (대령 제13025호)	- 안전관리국 안전과, 안전지도과, 차량과, 차량기술과 ※ 육운국을 지역교통국, 도시교통국 분리 - 지역교통국 지역교통기획과, 여객과, 화물과, 지도보험과 - 도시교통국 도시교통정책과, 도시교통운영과, 도시전철과
1991.11.11 (대령 제13504호)	- 수송정책국을 수송정책실로 개편 - 안전관리국 안전과, 안전지도과, 차량과, 차량기술과 - 지역교통국 지역교통기획과, 여객과, 화물과, 지도보험과 - 도시교통국 도시교통정책과, 도시교통운영과, 도시철도과

근 거	주 요 개 정 내 용
1992.11.23 (대령 제13761호)	- 안전관리국 안전과, 안전지도과, 차량과, 차량기술과 - 지역교통국 지역교통기획과, 여객과, 화물과, 지도보험과 - 도시교통국 도시교통정책과, 도시교통운영과, 도시철도과, 교통영향평가과◆
1994.4.30 (대령 제14240호)	- 안전관리국 안전정책과★, 지도보험과◆, 자동차관리과★, 자동차기술과★ - 육상교통국◆(지역교통국+도시교통국) 육상교통기획과★, 교통영향평가과, 도시교통과★, 지역교통과★, 도시철도과
1994.12.23 (대령 제14447호)	- 수송정책실 수송기획관, 도로심의관, 물류심의관 - 수송기획관 조정1과, 조정2과, 국제협력과 - 육상교통국 육상교통기획과, 교통영향평가과, 도시교통과, 지역교통과, 도시철도과 - 교통안전국★ 안전정책과, 지도보험과, 자동차관리과, 자동차기술과, 건설기계과◆
1998.2.24 (건교부령 제129호)	- 육상교통국 육상교통기획과, 도시교통과, 지역교통과, 도시철도과, 자동차관리과◆(자동차기술과 흡수)
1998.2.28 (대령 제15736호)	- 교통안전국을 폐지하고 그 기능 일부를 수송정책실로 흡수하여 교통안전과를 둠
1999.05.24 (건교부령 제192호)	- 수송정책실 수송물류정책과, 물류시설과, 화물운송과, 교통안전과, 철도정책과, 고속철도과, 교통정보기획과 - 육상교통국 육상교통기획과, 운수정책과, 도시철도과, 자동차관리과

근 거	주 요 개 정 내 용
2005.09.01 (대령 제19031호) (건교부령 제468호)	- 물류혁신본부 • 직할팀(5개팀) 종합교통기획팀(전, 수송물류정책과), 물류정책팀, 물류지원팀, 물류산업팀, 고속철도팀 • 철도기획관(4개팀), 항공기획관(3개팀) - 생활교통본부 (※ 육상교통국을 생활교통본부로 명칭 변경: 본부장/팀제) • 직할팀(5개팀) 도시교통팀(전, 육상교통기획과), 대중교통팀(전, 운수정책과), 교통안전팀(전, 수송정책실 교통안전과), 교통정보기획팀(전, 수송정책실 교통정보기획과), 자동차팀(전, 자동차관리과) • 광역교통기획관(4개팀) 광역교통정책팀, 광역도로팀, 광역철도팀, 도시철도팀(전, 도시철도과)
2006.02.08 (대령 제19323호)	- 광역교통기획관실 3개팀(광역교통정책팀, 광역도로팀, 광역철도팀) 정규 직제화 • 광역교통정책팀 정원 5명 • 광역도로팀 정원 3명 • 광역철도팀 정원 5명 (도시철도팀에서 인원 2명 및 경량철도 업무 이관) • 도시철도팀 정원 8명(감2 : 5급1, 6급1)
2006.08.01 (대령 제19634호)	- 자동차팀 분팀 • 자동차팀 → 자동차팀, 자동차관리팀
2007.07.02 (대령 제20146호)	- 교통복지팀 신설 • 도시교통팀 → 도시교통정책팀, 교통복지기획팀으로 분팀
2008.02.29 (대령 제20722호)	- 교통정책실 신설(교통정책관, 도로정책관) - 교통정책관 • 종합교통정책과(전, 종합교통정책팀), 도시광역교통과(전, 도시교통정책팀 + 전, 광역교통정책팀), 대중교통과(전, 대중교통팀), 교통안전과(전, 교통안전팀), 교통복지과(전, 교통복지기획과), 자동차정책과(전, 자동차팀), 자동차관리과(전, 자동차관리팀), 자동차손해보장팀(전, 교통안전팀 보험업무와 전, 도시교통정책팀 자동차공제업무) - 도로정책관 • 도로정책과, 간선도로과, 광역도시도로과, 도로운영과, 도로환경과, 교통정보팀

근 거	주 요 개 정 내 용
2008.09.22 (내부방침)	- 교통정책실 안에 자동차정책기획단을 신설 • 교통정책관 소관의 자동차정책과, 자동차관리과, 자동차손해보장팀을 이관 • 자동차정책기획단 안에 자동차정책과, 자동차관리과, 자동차대외협력팀, 자동차손해보장팀을 둠
2009.05.06 (대령 제21473호)	- 교통정책실 안에 철도정책관을 이관 받음 • 철도정책과, 간선철도과, 광역도시철도과, 철도운영과, 고속철도과, 철도기술안전과를 둠 - 교통정책관을 종합교통정책관으로 명칭 변경
2011.09.15 (대령 제23138호)	- 교통정책실 종합교통정책관(자동차정책기획단) 소관의 자동차생활과를 자동차 운영과로 명칭을 변경
2013.03.23 (대령 제24443호)	- 교통물류실 신설(종합교통정책관, 물류정책관) - 실장 직할 : 자동차정책과, 자동차운영과, 교통안전복지과 - 종합교통정책관 : 교통정책조정과, 도시광역교통과, 신교통개발과, 대중교통과 - 물류정책관 : 물류정책과, 물류시설정보과, 물류산업과
2013.09.30 (국토교통부령 제30호)	- 택시업무를 대중교통과에서 교통정책조정과로 이관
2015.01.06 (국토교통부령 제174호)	- 택시업무를 교통정책조정과에서 신교통개발과로 자동차 대여사업 업무를 대중교통과에서 신교통개발과로 이관 - 대중교통 정책 업무를 도시광역교통과에서 대중교통과로 이관
2015.12.30 (대령 제26786호)	- 자동차관리관(고위공무원단) 신설
2016. 05.11 (국토교통부령 제308호)	- 첨단자동차기술과 신설, 자동차운영과→자동차운영보험과(명칭변경)

제 1 절 연 혁



1. 연 혁

2. 역대 교통물류실장 및 종합교통정책관

가. 교통물류실장

직 위	성 명	재임기간	비고
수송정책실장	이헌석	'94.12.24~'96.09.22	
"	김건호	'96.09.23~'97.03.26	
"	강운모	'97.03.27~'97.12.17	
"	정종환	'97.12.18~'98.03.07	'98.03.08 철도청장
"	정임천	'98.03.27~'99.06.02	
"	김세찬	'99.06.03~'01.10.29	
"	김종희	'01.10.30~'02.05.26	
"	김세호	'02.05.27~'03.03.19	
"	정수일	'03.03.20~'03.07.23	
"	박남훈	'03.07.24~'04.08.05	
"	최영철	'04.08.06~'05.06.21	
"	이성권	'05.06.22~'05.08.31	

↓ 분리

직 위	성 명	재임기간	직 위	성 명	재임기간
물류혁신본부장	이성권	'05.09.01~'06.12.28	기반시설본부장	남인희	'05.09.01~'06.12.28
"	강영일	'06.12.29~'08.03.19	"	황해성	'06.12.29~'07.11.25
			"	원인희	'07.11.26~'08.03.19

↓ 통합

직 위	성 명	재임기간	비고
교통정책실장	강영일	'08.03.20~'09.01.20	
"	홍순만	'09.01.21~'10.09.02	
"	정일영	'10.09.03~'11.06.30	
"	여형구	'11.07.01~'11.12.20	
"	김한영	'11.12.21~'13.04.11	
교통물류실장	박종흠	'13.04.12~'14.05.18	
교통물류실장	맹성규	'14.05.19~'15.07.05	
교통물류실장	이승호	'15.08.17~ '17.02.27	
교통물류실장	권병윤	'17.03.17~ 현재	

* 수송정책실('94.12.12) : 교통, 도로, 철도, 물류 (수송기획관, 물류심의관, 도로심의관)

* 수송정책실('99.05.24) : 교통, 철도, 물류, 자동차 (수송물류심의관)

* 본부장 체제('05.09.01) : 3개 본부장(생활교통본부장은 정책관급)

- 물류혁신본부장 : 철도정책, 철도운영, 철도산업
- 기반시설본부장 : 철도건설, 민자사업, 남북교통, 도로정책·건설·관리·환경
- 생활교통본부장 : 광역·대중교통, 교통안전, 자동차, 광역도로, 광역·도시철도

나. 종합교통정책관

직 위	성 명	재임기간	직 위	성 명	재임기간
수송기획관	이환건	'94.12.24~'95.04.06	육상교통국장	장부시	'94.02.18~'96.01.17
"	김세찬	'95.04.07~'96.09.23	"	이태열	'96.01.18~'96.03.26
"	남동익	'96.09.24~'98.03.26	"	정임천	'96.03.27~'98.03.25
"	추병직	'98.03.27~'98.07.20	"	김석균	'98.03.26~'99.01.25
"	장동규	'98.07.21~'99.01.26	"	김세찬	'99.01.26~'99.06.03
"	이필원	'99.01.27~'99.06.13	"	김종희	'99.06.14~'01.04.24
수송물류심의관	이찬재	'99.06.14~'99.12.19	"	이찬재	'01.05.09~'01.10.30
"	지광식	'99.12.20~'00.10.10	"	정수일	'01.10.30~'02.10.18
"	양성호	'00.10.11~'02.10.17	"	양성호	'02.10.19~'03.07.25
"	손봉균	'02.10.18~'03.07.24	"	강영일	'03.07.26~'04.08.08
"	이성권	'03.07.25~'04.01.28	"	남인희	'04.08.09~'05.01.23
"	이인수	'04.01.29~'05.06.27	"	황해성	'05.02.04~'05.06.30
"	정유섭	'05.06.28~'05.08.31	"	송용찬	'05.07.01~'05.08.31

* 수송물류심의관 : 교통 기본계획, 철도정책, 물류정책, 교통정책 연구개발

- 물류혁신본부장 소관('05.09.01~'08.02.28), 교통정책관 소관('08.03.13부터)

* 육상교통국장 : 대중교통, 도시광역교통, 도시철도, 자동차

↓ 통합

직 위	성 명	재임기간	비고
생활교통본부장	유덕상	'05.09.01~'06.01.19	
"	강영일	'06.03.20~'06.12.28	
"	홍순만	'06.12.29~'08.02.28	
교통정책관	김명국	'08.03.13~'08.09.28	도시철도, 자동차 제외
"	장만석	'08.09.29~'09.01.20	
종합교통정책관	조춘순	'09.01.21~'09.11.01	'09.05.06명칭변경
"	여형구	'09.11.02~'11.03.01	
"	유한준	'11.03.02~'11.07.19	
"	(김상도)	'11.07.20~'12.01.29	직무대리
"	윤학배	'12.01.30~'13.01.06	
"	(김상도)	'13.01.11~'13.03.04	직무대리
"	(안석환)	'13.03.05~'13.03.27	직무대리
"	(김용석)	'13.03.28~'13.04.11	직무대리
"	맹성규	'13.04.12~'14.05.18	
"	(김용석)	'14.05.19~'14.07.10	직무대리
"	서훈택	'14.07.11~'15.01.01	
"	권병윤	'15.01.02~'16.02.23	
"	장영수	'16.02.24~ 현재	

제2절 기능 및 업무분장

1. 종합교통정책관실 기능

가. 교통정책조정과

- 육상·항공 등 교통정책 및 계획의 종합·조정
- 국가기간교통망계획, 중기교통시설투자계획의 수립 및 연차별 집행 실적 평가
- 「국가통합교통체계효율화법」 운영 및 개선
- 육상·항공 교통조사의 실시, 국가교통데이터베이스의 구축·운영, 교통수요의 예측 및 교통산업서비스지수의 개발·관리
- 육상·항공 교통수단 간 수송분담의 종합·조정
- 국가교통위원회의 운용
- 교통시설특별회계제도, 교통시설 투자재원의 개발 및 배분에 관한 사항
- 육상·항공 교통수단별 세제·원가의 분석과 교통운임·요금제도의 개선
- 교통부문 주요투자사업의 우선순위 조정, 교통시설개발사업의 투자 분석·평가제도의 운영 및 제도개선에 관한 사항
- 지속가능한 교통물류발전과 관련된 법·제도의 운영
- 지속가능 교통물류 발전계획의 수립·조정 및 산·학·연 등 협력
- 지속가능 교통물류권역 지정, 교통부문 온실가스 배출관련 통계 작성 및 감축목표 설정·관리
- 지속가능성 관리지표 개발 및 특별대책지역의 관리
- 비동력 무탄소 교통대책의 수립, 제도 개선 및 운영에 관한 사항
- 비동력 무탄소 교통시설 관련 연계시설 확충에 관한 사항
- 경제운전 관련 제도의 운영 및 개선

- 국제교통장관회의 · 국제교통망 구축 등 양자간 · 다자간 국제교통협력에 관한 사항
- 지속가능한 교통물류정책 수립 및 추진
- 기후변화 및 에너지위기 대응 교통물류정책의 수립 및 시행
- 정부합동 특별교통대책의 수립 · 시행
- 그 밖에 교통물류실 내 다른 부서의 주관에 속하지 아니하는 사항

나. 도시광역교통과

- 도시교통 종합정책의 수립 · 시행
- 도시교통정비촉진법령 · 대도시권광역교통관리에 관한 특별법령 및 주차장법령의 운영 및 개선
- 대도시권광역교통기본계획 및 대도시권광역교통시행계획의 수립
- 도시철도기본계획의 확정, 도시교통정비 기본계획 및 도시교통정비 중기계획에 대한 의견 제시
- 광역교통 · 도시교통정책실무위원회의의 구성 · 운영
- 광역교통개선대책의 수립과 사후관리
- 교통유발부담금 · 혼잡통행료 · 원격근무 · 직주근접 등 교통수요의 관리를 위한 각종 정책의 추진 및 관련제도의 운용
- 광역교통시설부담금 제도의 운영 및 개선
- 환승센터 구축 지원 및 제도 개선
- 도시교통시설의 복합적 이용 및 개발에 관한 사항
- 교통카드 전국호환계획의 수립 · 시행
- 수도권교통본부 운영지원
- 대도시권 광역교통 시설 지정
- 교통영향평가 제도의 운용
- 대중교통시설 및 수단의 적합성 심사에 관한 업무
- 간선 급행버스체계 구축 지원 및 제도개선
- 대중교통전용지구의 계획수립 · 지원
- 주차장 수급실태조사 등에 관한 사항

- 주차장의 설치 및 설비기준 등에 관한 사항
- 자전거와 대중교통 연계시설 확충에 관한 사항
- 중기 연계교통체계 구축계획의 수립 및 주요 교통물류거점 간 연계교통 체계 구축
- 복합환승센터 개발 기본계획 수립 및 시행

다. 신교통개발과

- 육상·항공교통 분야 지능형교통체계 정책의 총괄·조정
- 육상·항공교통 분야 지능형교통체계기본계획 및 시행계획의 수립·운영
- 육상·항공교통 분야 국가교통통합정보센터의 설치·운영
- 육상·항공교통 분야 지능형교통체계 표준화 및 품질인증 관련 제도의 운영 및 개선
- 육상·항공교통 분야 지능형 교통체계 관련 업체·단체·협회의 육성 및 지원
- 육상·항공교통 분야 지능형 교통체계의 구축·운영에 관한 사항
- 버스 등 여객자동차 운송사업의 지능형 교통체계 구축·운영에 관한 사항
- 신교통시스템 관련 정책 개발 및 제도 운영
- 신교통시스템의 개발, 보급, 운영 및 안전에 관한 사항
- 교통 분야 연구개발의 총괄조정
- 국가 교통기술 개발계획 및 시행계획의 수립
- 교통기술 연구·개발사업의 추진 및 신교통기술의 지정·보호
- 교통기술의 표준화 및 시범사업의 추진
- 택시운송사업에 관한 정책 및 계획의 수립·시행
- 택시운송사업 관련 법령 및 제도에 관한 사항
- 택시의 수송력 공급 기준에 관한 사항
- 택시운송사업 운수종사자의 근로여건 개선 및 복지 향상에 관한 사항
- 택시 운수사업자단체의 설립·육성 및 지도·감독에 관한 사항
- 택시운송사업의 진흥·발전을 위한 현황조사 및 연구·개발
- 자동차 대여사업제도 운영 및 개선

라. 대중교통과

- 여객자동차 운수사업(택시운송사업은 제외)에 관한 정책의 수립·시행
- 시내버스, 농어촌버스 및 마을버스 운송사업제도의 운영 및 개선
- 버스 준공영제 도입·지원 및 확대 추진
- 여객자동차 운수사업의 시·도 협의사항에 대한 중재 및 조정
- 시외·고속버스 운송사업제도 운영 및 개선
- 시외·고속버스 운임·요금 조정
- 간선 급행버스체계의 운영 및 개선에 관한 사항
- 전세버스 및 특수여객자동차 운수사업제도 운영 및 개선
- 여객자동차터미널사업제도 운영 및 지원
- 벽·오지 등에서의 버스운송사업에 대한 재정지원
- 농어촌지역의 교통서비스 보장에 관한 정책의 수립·시행
- 여객자동차 운송사업에 대한 유가보조금 지원
- 여객자동차운수 행정지원 전산시스템의 구축·운영
- 자가용자동차 유상운송 및 노선운행 등에 관한 사항
- 운수종사자 자격 및 관리제도 운영 및 개선
- 여객자동차운수사업의 진흥·발전을 위한 현황조사, 연구·개발 및 단체지원
- 대중교통기본계획 및 대중교통육성정책의 수립·시행
- 대중교통육성법령의 운영 및 개선
- 대중교통평가실무위원회의 구성·운영
- 대중교통에 관한 국제협력 업무
- 대중교통에 관한 현황의 조사·분석
- 대중교통에 관한 지방자치단체의 주요 시책에 대한 평가
- 대중교통시설 운영자에 대한 경영·서비스 평가에 관한 제도의 운영 및 개

2. 과별 업무분장

가. 교통정책조정과

사 무 명	담 당	전화번호
○ 교통정책조정과 업무총괄	과 장 김영태	3804
○ 국회업무(정책·법안) 총괄 ○ 교통정책조정과 기획 ○ 국정과제(브랜드과제), CEO 과제 선정·관리 ○ 법령 및 규제개혁, 정부3.0 총괄 ○ 주요 업무계획 수립, 각종 장관회의 자료 총괄 ○ 2차관실, 교통물류실, 종합교통정책관 기획 총괄 ○ 유망관광서비스TF, 평창동계올림픽준비위 관련업무 ○ 관련단체(대한교통학회, 한국교통문화포럼) 관리 ○ 장·차관님 지시 등 기타사항	사무관 최정원 주무관 정진현	3792 3795
○ 국제교통협력 업무(총괄) ○ 국제교통 업무 총괄 - 다자(ITF, APEC, ESCAP, ASSEM, GTI 등) - 양자(한일/한미/한러 등 교통협력, FTA 등) ○ 한중/한일 해저터널 등 신규교통정책 개발 ○ 유라시아 복합교통물류네트워크 구축 ○ 유라시아 복합교통물류네트워크 전문가 포럼 ○ 통일대비 국제교통 업무 ○ 교통투자자원 확보 및 교통회계 운영 ○ 교통시설특별회계법령 개정·운영	사무관 황성필 주무관 정사랑	3788 3785

사 무 명	담 당	전화번호
○ 국회(예산·결산·법안) 총괄 ○ 예산·결산 요구자료 작성 ○ 재정성과계획 수립 및 평가 ○ 정책연구용역심의위원회 운영 ○ 중장기 녹색교통 계획 수립 ○ 녹색교통(지속가능교통물류) 업무 총괄 ○ 지속가능교통물류발전법 개정·운영 ○ 지속가능성 관리지표개발 및 조사평가 총괄 ○ 교통문화정책 및 제도발전 ○ 온실가스 감축 R&D 용역관리 ○ 고유가 에너지 대책 ○ Eco-Drive 제도 및 활성화 ○ 교통부문 온실가스 배출량 조사 총괄 ○ 온실가스 목표관리제 추진	사무관 김기택 3789 주무관 전영택 3794	
○ 국가통합교통체계효율화법령 개정·운영 ○ 교통SOC 투자 종합조정 ○ 국가기간교통망계획 수립·운영 ○ 중기교통시설투자계획 수립·운영 및 집행실적관리 ○ 교통시설 투자평가제도 운영 ○ 국가교통위원회 제도운영 ○ 국가교통 DB 구축사업 운영·관리 ○ 교통·SOC 통계 관리 ○ 관련단체(한국교통정책·경제학회, 교통투자평가협회)관리 ○ 각종 사업협의 총괄	사무관 양화승 3791 주무관 구현승 3784	
○ 평창동계올림픽개최지원 총괄 ○ 평창동계올림픽 관련 각종 행사계획 수립·시행	사무관 김선욱 3787	

사 무 명	담 당	전화번호
○ 교통물류실 서무 총괄 ○ 교통물류실 인사, 조직, 직제 업무 ○ 특별교통대책(설, 하계, 추석) 및 육운의날 행사 수립·시행 ○ 실국장회의, 전략홍보회의, 부재중 업무보고 ○ 을지훈련, 감염병, 원유수급 위기관리 대응 ○ 워크숍 등 각종행사 ○ 성과관리 시행계획 수립 및 평가 ○ 업무성과 평가(성과상여금, 근무평정, BSC 등) ○ 정책관내 관서경비, 경리, 문서, 보안, 정보공개 등 ○ 관련단체(교우회, 교통단체총연합회) 관리 ○ 그 밖에 교통물류실 내 다른 부서의 주관에 속하지 아니하는 사항	사무관 이성주 주무관 김용철 주무관 유예진	3786 3793 3796

나. 도시광역교통과

사 무 명	담 당	전화번호
○ 도시교통광역과 업무 총괄	과 장 박대순	3797
○ 주차장 제도 개선 및 운영 ○ 주차장 법령 개정 ○ 스마트주차정보시스템 확산 추진 등 ○ 교통수요관리 정책 총괄 ○ 광역교통시설부담금 제도 총괄 ○ 교통유발부담금 제도 총괄 ○ 정책업무 총괄 ○ 성과관리(BSC, CEO과제) 관련 업무	사무관 박선동 주무관 김대겸 주무관 정학희	3806 3807 3811
○ 도시교통정비 촉진법 총괄 ○ 교통영향평가 관련 제도 개선 및 운영 ○ 도시교통정비지역 및 교통권역 조정 ○ 자전거·대중교통 통합체계 구축 ○ 국회업무(예·결산 제외) 총괄	사무관 정준원 주무관 이윤수 주무관 이곡자	3812 3813 3805

사 무 명	담 당	전화번호
○ 보안 및 주무 업무 ○ 물품 관리 및 구매 ○ D-Brain 관리		
○ 전국호환 교통카드 정책 관련 업무 총괄 ○ 전국호환 교통카드 인증 및 인증요령 관리 ○ 교통카드 데이터의 공공성 확보방안 추진	사무관 김정한 직 원 신성필	3814 3798
○ 광역교통팀 업무 총괄	팀 장 안광열	3810
○ 광역교통정책 기획·개발 관련 업무 총괄 ○ 광역교통기본·시행계획 수립·시행 총괄 ○ 광역교통개선대책 관련 업무 총괄 ○ 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 개선·운영 ○ 환승시설 제도 개선 총괄 ○ 연계교통체계 구축 관련 업무 총괄 ○ 도시교통정비계획 검토·조정 ○ 수도권 교통본부 운영 지원 ○ 교통국장 회의 등 운영 지원 ○ 예·결산 관련(국회) 업무 ○ 복합·광역환승센터, BRT, 대중교통전용지구 사업 관리	사무관 김정한 사무관 증세원 주무관 설수연 주무관 이윤수	3814 3808 3815 3813

다. 신교통개발과

사 무 명	담 당	전화번호
○ 신교통개발과 업무총괄	과 장 신윤근	3817
○ 택시산업팀 업무총괄	서기관 박준상	4770

사 무 명	담 당	전화번호
○ 렌터카 및 카셰어링 제도 운영 ○ 대리운전업 관리 ○ 우버 등 신교통 서비스 대응 ○ 차세대 정밀위성항법 기술개발 및 상용화 ○ 자율주행차 등 교통 신기술 도입 ○ 예산 및 국회업무 총괄 ○ BSC 및 성과관리시행계획 ○ 개인형 이동수단 관리방안 마련	사무관 이호준 주무관 김연우	3820 3821
○ 교통분야 연구개발 총괄 조정 ○ 교통분야 신규과제 발굴 및 선정 ○ 교통신기술 지장·보호 제도운영, 홍보에 관한 사항 ○ 바이모달트램 등 신교통수단 개발 및 실용화 ○ 교통물류연구개발사업 총괄 조정 ○ 신교통수단 가이드라인 운영 ○ 국가교통기술개발계획·시행계획 수립 및 운영 ○ 국가첨단교통실무위원회 운영에 관한 사항 ○ 국토교통미래기술위원회 교통기술분과 운영	사무관 김태훈 주무관 김연우	3818 3821
○ 국가대중교통정보센터(TAGO) 운영·개선 ○ 수단별 대중교통정보의 통합서비스 관련 업무 ○ 지능형교통체계(ITS) 계획수립 등 총괄업무 ○ 국가대중교통정보센터 위탁계약, 예산관리 등 ○ 광역BIS 국고보조사업 시행 ○ 대중교통정보 민·관 협의체 구성 및 운영 ○ 고속도로 버스전용차로 제도관련 업무	사무관 이정식 주무관 임은애	3819 3822
○ 택시 법령·제도 ○ 택시 법령 관련 국회 대응 ○ 택시 국회요구자료 총괄 ○ 법령해석 및 법령관련 민원 ○ 사업자 단체 설립·육성 및 지도·감독 ○ 종사자 자격, 인면허, 고령자 자격유지검사 등 ○ 개인택시 대리운전 제도	사무관 유병철	4757

사 무 명	담 당	전화번호
○ 택시 사업구역관련 업무 일반 ○ 택시 사업구역별 총량제 시행 관리 ○ 택시 자율감차 및 감차재원 관리기관 관리 ○ 감차보상 기준마련 및 사업 시행 ○ 일반택시 부가세 경감세액 지급·운영 ○ 택시 사업구역조정위원회 운영 ○ 운송비용 전가금지 제도 운영 ○ 전국택시 통합콜센터 구축 및 운영 ○ 택시 공영·공동 차고지 건설 지원	사무관 김계수 (경기도 파견)	4758
○ 택시 정책 총괄 ○ 기본계획 수립·시행, 택시산업 종합발전대책 등 ○ 택시 국정과제, 성과관리, 규제개선 총괄 ○ 택시정책 국회 담당 ○ 기획·규제·비상·정보화·창조 등 일반 업무 ○ 국회 업무 (대정부질문·상임위전체회의 등) ○ 국무회의, 차관회의 등 각종회의 및 국제·대외협력 ○ 택시 요금체계 합리적 개편 ○ 택시정책위원회 구성·운영 ○ 택시 민원 업무 일반 ○ 택시 차령제도 합리화 ○ 정책연구용역 총괄·관리	사무관 이성훈 주무관 손완호	4756 4772
○ 택시운행정보관리시스템 구축 ○ CNG택시 개조지원 사업 ○ 택시 유가보조금 지급 제도 정비 ○ 예산 업무 일반 ○ 택시표시등 광고사업 추진	사무관 조문환 (대전시 파견) 주무관 손완호	4771 4772

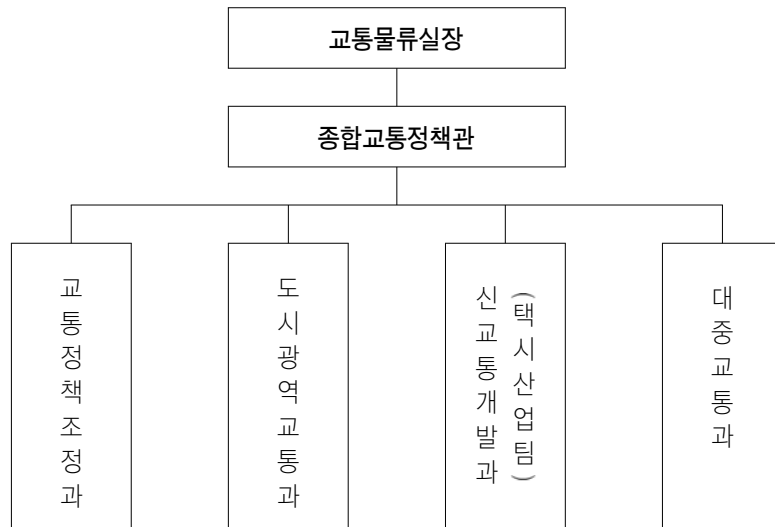
라. 대중교통과

사 무 명	담 당	전화번호
○ 대중교통과 업무총괄	과 장 안석환	3823
○ 대중교통기본계획 및 대중교통육성정책의 수립·시행 ○ 대중교통에 관한 현황의 조사·분석, 연구·개발 및 단체지원 ○ 대중교통에 관한 지방자치단체의 주요 시책에 대한 평가 ○ 대중교통시설 운영자에 대한 경영·서비스 평가 ○ 여객자동차운송사업에 대한 유가보조금 지원 ○ 여객자동차 운수종사자 자격 및 관리제도 운영 및 개선 ○ 여객자동차 운수사업 행정지원 전산시스템의 구축·운영 ○ 대중교통평가실무위원회의 구성·운영 ○ 자가용자동차 유상운송 및 노선운행 등에 관한 사항	사무관 홍종길 주무관 송태호 주무관 이상윤	3824 3825 4759
○ 여객자동차 운수사업에 관한 정책의 수립·시행 총괄 ○ 여객자동차운송사업의 시·도 협의사항에 대한 중재 및 조정 ○ 시내버스, 농어촌버스 및 마을버스 운송사업제도의 운영 및 개선 ○ 버스 준공영제 도입·지원 및 확대 추진 ○ 간선 급행버스체계의 운영 및 개선에 관한 사항 ○ 대중교통에 관한 국제협력 업무	사무관 권호정 주무관 김홍선	3826 3830
○ 전세버스 운송사업 제도 운영 ○ 산업단지 공동이용 통근버스 제도 운영 ○ 특수여객자동차 운수사업제도 운영 및 개선 ○ 여객자동차터미널사업제도 운영 및 지원 ○ 농어촌지역의 교통서비스 보장에 관한 정책의 수립·시행	사무관 임창호 주무관 김정원	3828 3829
○ 시외·고속버스 운송사업제도 운영 및 개선 ○ 시외·고속버스 운임·요금 조정 ○ 대중교통육성법령의 운영 및 개선 ○ 벽·오지 등에서의 버스운송사업에 대한 재정지원	사무관 문기성 주무관 안승현	3832 3827

제3절 조직 및 예산



1. 조 직



2. 정 원(총 48명)

(운영정원/현원)

구 분	계	고공	3급	4급	4·5급	5급	6급	7급	8급	사무 운영 등
합 계	44/48	2/2	2/2	2/2	5/3	16/17	13/6	1/11	1/0	3/5
교통정책조정과	15/18	2/2	1/1	-	2/1	5/5	3/2	0/3	1/0	1/4
도시광역교통과	9/10	-	1/0	0/1	1/1	3/3	3/2	0/2	-	1/1
신교통개발과	11/10	-	-	1/1	1/1	4/5	4/0	1/3	-	1/0
대중교통과	9/10	-	-	1/1	1/0	4/4	3/3	0/2	-	-

* 택시산업팀 : 서기관 1명, 사무관 2명(지자체 파견 2명), 주무관 1명

3. 예 산

(단위 : 백만원)

사 업 명	' 15예산	' 16예산	증·감	증·감율 (%)	비 고
◆ 종합교통정책관	114,014	137,849	23,835	20.9	
■ 국토교통연구개발(일반)	41,474	42,280	806	1.9	
• 교통물류연구사업	41,474	42,280	806	1.9	
■ 국토교통정보화(일반, 교특)	216	1,012	796	368.5	
• 교통정보시스템 구축 및 운영(일반)	51	787	736	1,443.1	
• 유가보조금 관리시스템운영(교특)	165	225	60	36.4	
■ 광역교통정책(광특)	36,948	70,622	33,674	91.1	
• 광역BRT 구축	3,500	12,300	3,500	251.4	
• 환승센터구축지원	10,250	6,232	△4,018	△39.2	
• 주차환경개선지원	22,438	45,280	22,842	201.8	
• 주차환경개선지원(제주)	-	3,800	3,800	순증	
• 주차환경개선지원(세종)	-	1,000	1,000	순증	
• 광역교통개선대책평가용역	760	560	△200	△26.3	
■ 자동차 및 교통정책(일반)	9,876	8,280	△1,596	△16.2	
• 교통정책 종합연구	1,825	1,320	△505	△27.7	
• 국가교통조사	6,027	6,960	933	15.5	
• 주차장설치기준조사연구	1,000	-	△1,000	순감	완료
• 중기교통시설투자계획수립	400	-	△400	순감	완료
• 대중교통기본계획수립	300	-	△300	순감	완료
• 교통신기술 지정	324	-	△324	순감	*과목조정
■ 대중교통육성(교특)	24,440	15,085	△9,355	△38.3	
• 대중교통체계 구축지원	1,970	2,035	65	3.3	
• 대중교통기본계획수립	-	300	300	순증	
• 전국택시통합콜센터구축 및 운영	2,000	-	△2,000	순감	완료
• 택시산업지원	16,970	9,900	△7,070	△41.7	
• 광역BIS 지원(보조)	3,500	3,150	△350	△10.0	
■ 국토교통정책지원(일반)	1,060	570	△490	△46.3	
• 국제교통포럼분담금	70	70	-	-	
• 유라시아 복합교통물류네트워크 국제심포지엄	990	500	△490	△49.4	

제4절 소관 법령(10) 및 행정규칙

〈소관 법령〉

- 국가통합교통체계효율화법
- 교통시설특별회계법
- 지속가능교통물류발전법
- 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률
- 도시교통정비 촉진법
- 주차장법
- 대도시권 광역교통관리에 관한 특별법
- 여객자동차 운수사업법
- 택시운송사업의 발전에 관한 법률
- 간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법

〈행정규칙〉

- 특별교통대책의 관리 및 운영규정
- 중기교통시설투자계획의 집행실적평가지침
- 교통형향평가 지침

제5절 관련 위원회



1. 국가교통위원회

가. 법적근거 : 국가통합교통체계효율화법 제106조

나. 설치일자 : 1999. 8. 9

다. 목 적 : 국가교통체계에 관한 중요정책 심의

라. 기 능

- 국가기간교통망계획의 수립 및 변경
- 중기투자계획의 수립 및 변경과 집행실적 평가
- 교통시설 개발사업의 투자재원 확보
- 지능형 교통체계 기본계획의 수립 및 변경
- 국가기간교통시설 개발사업 등 국가교통정책의 종합조정

마. 구 성

- 위원장(국토부장관), 부위원장(국토부제2차관)
- 당연직 위원 : 기획재정부 등 관련부처 차관급 12명
- 위촉직 위원 : 국책연구기관 원장 및 교통관련 전문가 18명

바. 실무위원회

- 국가교통정책조정실무위원회 : 위원장(교통물류실장), 부위원장(종합교통정책관),
위원 30명(당연직 13명, 위촉직 17명)

- 도시교통정책실무위원회 : 위원장(교통물류실장), 부위원장(종합교통정책관),
위원 28명(당연직 13명, 위촉직 15명)
- 대중교통평가실무위원회 : 위원장(종합교통정책관), 부위원장(대중교통과장),
위원 5명(위촉직 5명)
- 광역교통정책실무위원회 : 위원장(교통물류실장), 부위원장(종합교통정책관),
위원 30명(당연직 19명, 위촉직 11명)
- 국가첨단교통실무위원회 : 위원장(교통물류실장), 부위원장(종합교통정책관),
위원 25명(당연직 12명, 위촉직 13명)
- 국가교통안전실무위원회 : 위원장(교통물류실장), 부위원장(자동차정책기획단장),
위원 29명(당연직 15명, 위촉직 14명)

2. 국가교통정책조정실무위원회

가. 법적근거

- 국가통합교통체계효율화법 제108조 및 동법 시행령 제106조

나. 위원회 구성

- 위 원 장 : 교통물류실장
- 부 위 원 장 : 종합교통정책관
- 당연직위원 : 행정자치부 등 관계 중앙행정기관 국장급 공무원
- 위촉직위원 : 교통 관련 전문가

다. 위원회 기능

- 국가기간교통망계획의 수립 및 변경
- 중기투자계획의 수립 및 변경, 집행실적 평가
- 교통시설 개발사업의 투자재원 확보
- 국가교통조사계획의 수립 및 변경

- 중기 연계교통체계 구축계획의 수립 및 변경
- 교통물류거점 지정, 연계교통체계구축대책 수립 및 변경 등
- 복합환승센터 개발 기본계획의 수립 및 변경 등

라.위원의 임기

- 당연직 : 당해직위 재직기간
- 위촉직 : 2년(연임가능)

마. 회의

- 재적위원 과반수출석과 출석위원 과반수 찬성으로 의결
- 주로 서면심의로 운영
- 운영 빈도는 1년에 4~6회 정도

3. 도시교통정책실무위원회

가. 법적근거

- 국가통합교통체계효율화법 제108조 및 동법 시행령 제106조

나. 위원회 구성

- 위 원 장 : 교통물류실장
- 부 위 원 장 : 종합교통정책관
- 당연직위원 : 기획재정부, 행정안전부 등 관련부처 일반직고위 공무원
또는 3급 공무원
- 위촉직위원 : 도시교통 관련 전문가

다. 위원회 기능

- 도시교통정비지역 및 교통권역 지정·고시에 관한 사항
- 특별시·광역시·특별자치도 도시교통정비 기본계획 및 중기계획의 수립·변경에 관한 사항
- 도시철도망 구축계획의 수립·변경에 관한 사항
- 도시교통 개선을 위한 명령의 기준에 관한 사항
- 도시계획 등 도시교통정비계획과 관련이 있는 계획 간의 조정에 관한 사항
- 특별관리구역 또는 특별관리시설물의 지정에 관한 사항
- 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」에 따른 사항
- 기타 도시교통정책과 관련된 주요사항

라. 위원의 임기

- 당연직 : 당해직위 재직기간
- 위촉직 : 2년(연임가능)(임기 : '16. 4. 15.~' 18. 4. 14.)

마. 회의

- 재적위원 과반수출석과 출석위원 과반수 찬성으로 의결
- 주로 서면심의로 운영
- 운영 빈도는 1년에 1~2회 정도

4. 대중교통평가실무위원회

가. 법적근거

- 국가통합교통체계효율화법 제108조 및 동법 시행령 제106조

나. 위원회 구성 현황

- 위 원 장 : 국토교통부 종합교통정책관
- 임명직위원 : 국토교통부 대중교통과장
- 위촉직위원 : 대중교통에 관한 학식과 경험이 풍부한 외부전문가

다. 위원회 기능

- 지방자치단체의 대중교통시책평가에 관한 사항 심의
- 대중교통운영자의 경영 및 서비스평가에 관한 사항 심의

라. 위원의 임기

- 임명직 : 당해직위 재직기간
- 위촉직 : 2년(연임가능)(임기 : '15. 4~'17. 4)

마. 회의

- 재적위원 과반수 출석과 출석위원 과반수 찬성으로 의결, 가부동수인 경우에는 위원장이 결정
- 운영 빈도는 1년에 2~3회 정도이나 활용빈도 점증

5. 광역교통정책실무위원회

가. 법적근거

- 국가통합교통체계효율화법 제108조 및 같은법 시행령 제106조

나. 위원회 구성

- 위 원 장 : 교통물류실장
- 부 위 원 장 : 종합교통정책관
- 당연직위원(20명) : 기획재정부 및 경찰청의 3급 공무원, 도로공사·철도공사·철도시설공단의 임원, 시·도 국장급 공무원
- 위촉직위원(10명) : 교수, 연구위원 등 교통분야 전문가 중 위원장이 위촉

다. 위원회 기능

- 대도시권 광역교통기본계획·시행계획의 수립 및 변경 등 국가교통위원회 상정안건 검토
- 광역교통시행계획의 실행을 위한 소관별 추진계획 수립·변경에 관한 사항
- 광역교통개선대책의 수립·변경에 관한 사항
- 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」 제11조에 의한 광역교통시설 부담금의 사용계획 및 변경계획에 관한 사항

라. 위원의 임기

- 당연직 : 당해직위 재직기간
- 위촉직 : 2년(연임가능)(임기 : '16.3.17~'18.3.16)

마. 회의

- 재적위원 과반수출석과 출석위원 과반수 찬성으로 의결
- 주로 서면심의로 운영(필요시 대면심의)
- 운영 빈도는 1년에 4~5회 정도

6. 교통영향평가 심의위원회

가. 법적근거

- 도시교통정비 촉진법 제19조 및 동법 시행령 제13조의6

나. 위원회 구성

- 위 원 장 : 위원 중 호선
- 부 위 원 장 : 위원 중 호선
- 위촉직위원(40명) : 관계 행정기관의 공무원과 교통, 도로, 도시계획, 건축 등에 관한 학식과 경험이 풍부한 자 및 시민단체가 추천하는 사람 중에서 승인관청 또는 사업자가 임명하거나 위촉하는 사람

다. 위원회 기능

- 국토교통부장관이 승인관청의 지위에 있는 해당 사업의 교통영향평가에 따른 심의
- 「도시교통정비 촉진법」 제17조제4항제1호 내지 제3호에 따른 대상사업의 교통영향평가에 따른 심의

라.위원의 임기

- 위촉직 : 2년(연임가능)

마. 회의

- 재적위원 과반수의 출석과 출석위원 과반수의 찬성으로 의결
- 주로 대면심의로 운영(필요 시 서면심의)
- 운영 빈도는 1년에 9~10회 정도

제6절 관련 산하기관 및 단체

1. 산하기관 : 교통안전공단

2. 법정단체 : 11개

- 전국택시운송사업조합연합회
- 전국개인택시운송사업조합연합회
- 전국버스운송사업조합연합회
- 전국고속버스운송사업조합
- 전국전세버스운송사업조합연합회
- 전국마을버스운송사업조합연합회
- 전국렌터카사업조합연합회
- 전국여객자동차터미널사업자협회
- 전국특수여객자동차운송사업조합연합회
- 교통투자평가협회
- 교통영향평가 협회

3. 비영리법인 : 11개

- 전국교통단체 총연합회
- 대한교통학회
- 한국교통정책·경제학회
- 대중교통포럼
- 한국주차협회
- 국제주차협회
- 대한주차산업협회
- 한국주차관리협회
- 한국주차안전기술원
- 한국교통기술사협회
- 한국교통카드산업협회



제2장 종합교통정책

- 제1절 법령의 운용
- 제2절 지속가능 교통물류정책
- 제3절 국가기간교통망 구축
- 제4절 교통시설투자의 효율화
- 제5절 국제협력
- 제6절 정부합동 특별교통대책



제 1 절 법 령 의 운 용



1. 국가통합교통체계효율화법

가. 연 혁

(1) 1999.2 교통체계효율화법 제정

(2) 2001.1, 2008.3 2차례 개정

○ 2001년 주요개정 사항

- 교통조사 지침 제정
 - 교통조사의 객관성·통일성 확보를 위해 교통조사 방법·기준 등 표준화
 - 교통조사결과를 교통DB로 구축하여 교통량조사결과의 공동 활용
- 특별교통대책 수립
- 국가교통기술개발계획 수립, 신교통기술 지정
- 교통정책위원회 → 국가교통위원회로 변경, 위원수 25명으로 증원, 위원회 심의사항에 국가교통기술개발계획의 수립 및 변경 등을 추가
- 교통정보를 위작·변작한 경우 처벌
(2년이하 징역 또는 1천만원 이하 벌금)

○ 2008년 주요개정 사항

- 국가기간교통망계획 내용 확대(종합적 교통시설투자 방향 포함)
- 5년 단위로 국가교통조사계획 수립
- 관계 공공기관이 참여하는 국가교통데이터베이스협의회 구성
- 관계 행정기관 장과 협의하여 교통기술에 관한 표준을 제정·고시

나. 「국가통합교통체계 효율화법」으로 전면 개정

○ 배 경

- '99년 제정된 교통체계효율화법에 대하여 대내외 여건변화를 반영하고 제도적 미비점 보완을 위해 전면 개정
- '08년 부처통합을 통한 육상, 해상, 항공 통합교통행정체제 구축을 계기로 Intermodalism의 본격 추진 및 21세기 국가경쟁력 강화를 위해 SOC투자효율성 증대, 통합교통정책 선진화 기반 조성을 위해 법제도적 틀 마련 필요

○ 2015년 주요개정 사항

- 국가기간교통망계획 재검토 및 관련 교통계획 정합성 확보
- 복합환승센터 계획수립지침 제정
- 타당성 평가 대상사업 목록 제출의무 명시, 타당성 평가 수행시 건진법상 타당성 조사 수행 간주 규정, 타당성평가 중간점검 강화

다. 「국가통합교통체계효율화법」 주요내용

(1) 국가기간교통망계획 수립

- 계획기간 : 20년
- 대상시설 : 고속국도, 일반국도, 국도대체우회도로, 국가지원지방도, 철도, 공항, 무역항, 복합화물터미널
- 주요내용 : 교통수요 예측, 단계별 추진전략, 연계수송체계, 개략적 투자우선 순위, 자원확보 기본방향, 교통기술의 개발 및 활용 등
- 다른 계획과의 관계 : 국토계획과 상호조화를 이루며, 다른 법령에 의한 교통 계획에 우선하고 그 계획의 기본이 됨(국가교통위원회 심의확정)

(2) 중기 교통시설투자계획 수립

- 계획성격 : 국가기간교통망계획을 실현하기 위한 연동계획
- 계획기간 : 5년
- 대상시설 : 국가기간교통시설 및 이와 연계되는 지방교통시설
- 계획내용 : 국가기간교통시설사업의 규모, 투자우선순위 및 소요자원, 국가기간교통시설사업과 지방교통시설사업간 연계개발

- 다른 계획과의 관계 : 중장기 재정운용계획(예산회계법)과 조화
- 중기투자계획의 집행실적 평가 : 공공기관의 장은 매년 집행실적 및 집행 효과에 대한 집행실적 평가보고서를 작성, 국토부 장관에게 제출

(3) 국가교통 경쟁력지표 설정 및 정기조사 · 평가 실시

- 국토교통부장관이 국가교통 경쟁력지표를 설정 · 고시(국가교통위원회 심의)
 - 주요내용 : 교통시설의 효율적인 개발 · 관리, 여객 · 화물의 신속처리, 이동성 · 접근성 및 편리성, 교통물류산업의 경쟁력 등 지표
- 정기적인 국가교통 경쟁력지표 조사 · 평가 실시 및 발표

(4) 국가교통조사

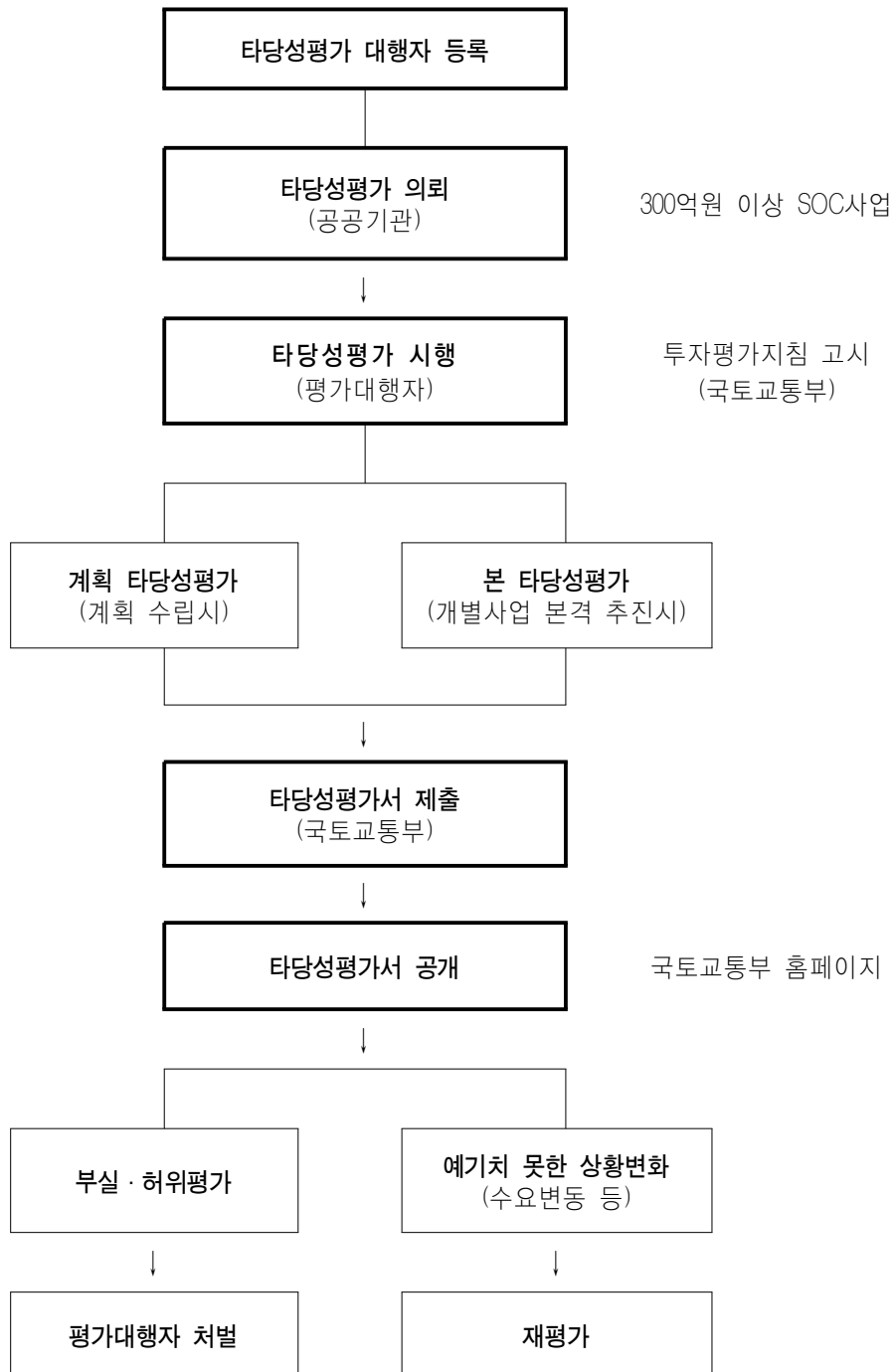
- 개 요
 - 조사권자 : 국토교통부장관
 - 조사시기 : 전국교통조사(5년단위), 특정지역 교통조사(수시)
 - 조사내용 : 교통시설운영실태, 교통량, 교통혼잡비용, 여객 · 화물 운송 형태, 온실가스 에너지 소비량, 교통수단 · 시설별 수송실적 및 분담율 등
- 교통조사업무 위탁 : 교통개발연구원, 해양수산개발원
- 교통조사의 실효성 확보 및 첨단기술 활용
 - 실효성 있는 교통조사 실시를 위해 운행중 교통수단(자동차 등) 정지
 - * 교통조사 목적으로 전기통신사업자, 교통카드사업자 등에 대한 이용자의 통행 실태에 관한 자료제출 요청, 특별한 사유가 없는 한 응함
 - 교통시설 또는 타인 소유 토지 출입이 가능하도록 하고, 교통조사자 권한 표시 증표착용 등 제반 절차 · 방법 규정
 - 첨단 IT기술*을 활용한 교통조사 도입(교통카드, 휴대용단말기, 무선 주파수인식시스템(RFID) 등)
 - * 위치노출 등 프라이버시 침해방지 위해 조사대상자의 신상, 사업비밀 등의 보호를 위한 제도적 보완조치 강구토록 규정
- 국토교통부장관의 교통조사지침 작성 · 고시
 - 주요내용 : 교통조사 종류, 항목, 주기, 대상, 방법, 절차, 교통조사의 체계, 결과 집계 · 분석 · 유통, DB구축 등

- 공공기관의 장이 소관업무 수행을 위해 개별교통조사 수행시 계획서를 작성, 국토부장관과 사전협의토록 의무화
 - 주요내용 : 조사 목적, 항목, 대상, 방법, 기준시점, 기간 및 주기, 조사표, 필요예산, 활용계획, 국가교통조사와 중복성 등

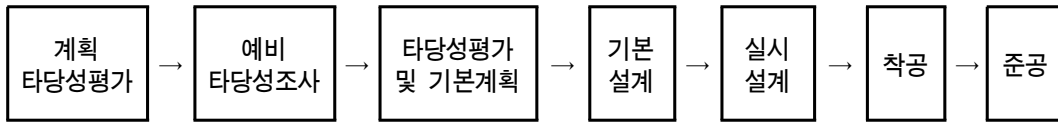
(5) 공공교통시설 개발사업 타당성 평가

- 타당성 평가 : 공공기관의 장 및 민투법에 따른 사업시행자는 공공교통 시설의 신설, 확장 또는 정비사업(300억 이상의 공공교통시설 개발사업)이 포함된 국가기간교통망계획 등 수립 또는 공공교통시설 개발사업을 시작 하기 전에 투자평가지침에 따라 사업의 타당성을 평가
- 타당성 평가의 구분 : 계획 타당성 평가, 본 타당성 평가
- 국토교통부장관이 교통수요, 비용·편익에 관한 합리적 투자분석 및 평가를 위해 공공교통시설 개발사업에 관한 투자평가지침 작성·고시, 사업의 타당성을 평가하도록 의무화
 - (지침내용) 투자평가의 대상 및 수행체계, 중장기계획의 단계별 투자 평가 평가의 방법 및 절차, 기타 교통수요예측기법 등
- 국토부장관에게 타당성평가서 제출 의무화 및 관련서류 첨부
 - 단, 중기투자계획에 포함된 교통시설개발사업 중 교통시설 투자평가 지침에 따라 타당성평가를 실시한 사업에 대해 건설기술진흥법 제48조에 따른 타당성조사 면제
- 재평가 : 타당성 평가 당시에는 예측하지 못한 교통 수요 등의 사유가 발생한 사업에 대하여 전문기관*에서 재평가 실시
 - 타당성 평가서 작성 당시에 비해 수요예측 결과가 100분의 30이상 감소, 물가인상분 및 손실보상비 증가분을 제외한 총사업비가 평가서 작성시 대비 100분의 20이상 증가
 - * 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따른 한국교통연구원
- 타당성평가의 전문성·공정성 확보
 - 공공교통시설 개발사업의 타당성 평가를 평가대행자*가 대행
 - * 「국가기술자격법」에 따른 교통 관련 자격을 취득한 자 등의 전문인력과 수행능력 등의 등록기준을 갖추어 국토교통부장관에게 등록한 자(교통투자평가협회 위탁)
 - 평가대행자의 준수사항과 결격사유, 등록취소 및 업무정지 등을 규정

《교통시설 투자평가제도 주요체계》



※ 교통시설 사업 흐름도



* 일부 사업에 대해서는 예타가 계획 수립(계획타당성) 이전에 포함되기도 함

(6) 교통투자평가협회

- 교통투자평가업무의 건전한 발전 도모를 위한 평가대행자 및 업무 종사자들의 교통투자평가협회 설립근거 마련
- 협회 사업 : 교통투자평가에 관한 조사연구, 홍보, 평가대행자 복리증진 및 권익보호, 국토부장관이 위탁하는 사업

(7) 특별교통대책

- 천재지변, 명절 등으로 국가교통관리에 중대한 차질이 발생하는 경우 효과적으로 대응하기 위해 교통수단의 운행 통제, 대체교통로의 지정
- 특별교통대책본부 설치 및 구성·운영
- 특별교통대책기간 중 긴급사태 대응조치
 - 예상하지 못한 교통수요의 폭증, 중대한 안전사고, 재해 등 긴박한 상황에 대처하기 위한 조치를 국토교통부 장관이 제한적인 시간내(상황호전시 즉시 해제) 긴급조치 시행토록 함
 - * 조치 : 교통수단 운행통제 및 대체교통로 지정, 여객 및 화물의 긴급수송, 전환 수송 및 연계수송 등 수송조치, 사업용 교통수단 증차·증회 및 노선조정, 주요 교통망의 사용제한 등
 - 효율적 조치시행을 위해 관계기관에 협조 요청 가능

(8) 교통물류거점 등에 대한 연계교통체계 강화

- 전국적 차원의 종합적인 연계교통체계 구축을 위해 5년 단위의 “중기 연계교통체계 구축계획”을 국가교통위원회 심의를 거쳐 수립·시행
 - 국토교통부장관 또는 시·도지사는 효율적인 연계교통체계를 구축·관리하기 위해 교통물류거점을 지정·고시
 - * 교통물류거점 : 항만, 공항, 복합화물터미널, 유통단지, 산업단지, 교체법 시행령제 32조에서 정하는 대규모 개발사업

《교통물류거점 유형》

유형	거점 역할기능 및 특성	지정권자	거점시설 예시
제1종 교통물류거점	국제교류 및 교역/ 권역간 대규모 교통물류 활동수행	국토교통부 장관	중추거점공항, 대규모무역항, 330만m ² 이상 산단, 복합물류 터미널, KTX정차역 등
제2종 교통물류거점	주로 지역간, 권역내 중소규모 교통물류활동 수행	시·도지사 (국토교통부 장관 승인)	지방공항, 중소규모 무역항, 100만~330만m ² 산단, 물류단지
제3종 교통물류거점	그 밖의 거점	시·도지사	연안항, 기타산단, 일반철도 역사

- 주요 교통물류거점 간 또는 교통물류거점과 주변 국가기간교통망 등 간의 연계 및 교통소통 개선을 위한 연계교통체계 구축대책 수립·시행

* 연계교통체계구축대책 주요내용 : 목표 및 기본방향, 주변지역 장래 교통수요 예측, 사업시행으로 예상되는 교통시설 문제점, 확충정비 개선대책, 연계교통 대책의 경제·기술적 타당성, 자원마련 및 주체 등

(9) 복합환승센터

- 복합환승센터 개발 기본계획 수립
 - 주요내용 : 추진방향, 기본 개발방향, 추정 사업비, 계획수립 단계별 특징 및 평가내용, 유형별 개발전략, 기능개선 및 활성화 등
 - 복합환승센터의 지정 및 고시
 - 지정대상 : 각 교통수단이 연계되는 주요 교통거점
 - 복합환승센터 지정권자 : 국토교통부장관 또는 시·도지사
 - 종류 : 국가기간복합환승센터, 광역복합환승센터, 일반복합환승센터
- * 구분기준 : 연계수송 거리, 환승규모, 복합기능 등을 감안하여 구분

《복합환승센터 유형 구분》

구 분	국가기간 복합환승센터	복합환승센터	일반환승센터
지정권자	국토교통부장관	시도지사(국토교통부장관승인)	시도지사
목 적	권역간 대용량 환승교통	권역내 환승교통 위주	지선교통
기 능	환승기능 + 상업·문화·주거·숙박 등 복합기능	환승기능 + 상업·문화 복합기능	환승기능 + 편의기능
규 모	대규모	중간규모	중소규모
위 치 (예시)	KTX 광명역사, 인천공항철도역사 등	일산, 평촌, 판교, 죽전 등 신도시 또는 구파발역, 도봉산역 등 서울시내 주요 환승역 등	강변역, 신도림역, 사당역, 인덕원역 등

- 사업절차, 재정지원, 토지 수용 등, 관리, 서비스기준 제정, 시범사업 전반사항 규정

(10) 지능형교통체계(ITS)

- ITS 기본계획 수립
 - 계획기간 : 기술발전추세 등을 감안 신축적으로 설정
 - 계획내용 : ITS 추진전략, 분야별 ITS 구축, 연구개발, 산업화, 표준화, 재원조달 등
- 효율적인 ITS 구축·운영 지원
 - ITS 종합기본계획 대상범위 명시(육상, 해상, 항공분야)
 - 지능형교통체계 인증제 도입, ITS 관련 장비·시스템 및 서비스 등에 대한 성능평가 수행
 - 지능형교통의 체계적인 개발·관리·보급 및 축진을 위하여 “국가통합 지능형교통센터” 구축·운영
 - 지능형교통체계 기술개발, 구축·운영 등과 관련된 관계 기관 및 전문가 구성된 협회 설립
- 지능형교통체계 표준화
 - ITS에 관한 표준을 제정·고시, 표준화 전담기관 지정, 표준의 보급
 - 지능형 교통체계의 표준인증 및 품질인증 및 담당기관 지정

- 지능형교통체계의 성능평가
 - 관련장비, 시스템, 서비스 성능 및 신뢰도를 평가하는 기준을 국토교통부장관이 지정·고시, 전담기관 지정

(11) 국가교통기술개발계획

- 계획기간 : 5년단위 계획
- 주요내용 : 교통기술의 개발방향·목표, 중장기 중점 기술개발 전략, 투자계획·재원확보, 인력수요공급·육성, 기술 실용화, 연구기관 지원 등
- 매년, 기술발전 추세 등을 감안하여 교통기술 시행계획 수립
- 교통기술개발 활성화를 위한 국제적 산·학·연 협조체계 구축
 - * 한국형 고속철도 신기술 등 신교통기술의 외국진출 지원근거 마련
- 연구개발과제의 수행포기, 위변조·표절 등 부정행위를 한 경우, 협약위반 등에 대한 연구개발사업 참여제한
- 신교통기술 지정취소(예 : 사위 또는 부정한 방법에 의한 신교통기술 지정 받은 경우 내용에 중대한 결함이 있어 활용이 불가능시 등)

(12) 국가교통위원회

- 국가교통체계 관련 중요정책을 심의하기 위해 국토부장관 소속 국가교통위원회 설치
 - * 국가교통안전정책심의위원회, 대도시권광역교통위원회, 중앙도시교통정책심의위원회, 대중교통평가위원회 ⇒ “국가교통위원회”로 통합
- 구 성
 - 위원장(국토부장관), 부위원장(국토부제2차관)
 - 당연직 위원 : 기획재정부 등 관련부처 차관급 및 국책연구기관 원장 16명
 - 위촉직 위원 : 교통관련 전문가 14명
- 주요 심의사항
 - 국가기간교통망계획 수립 및 변경
 - 중기투자계획의 수립 및 변경과 집행 실적 평가
 - 국가교통조사계획의 수립 및 변경

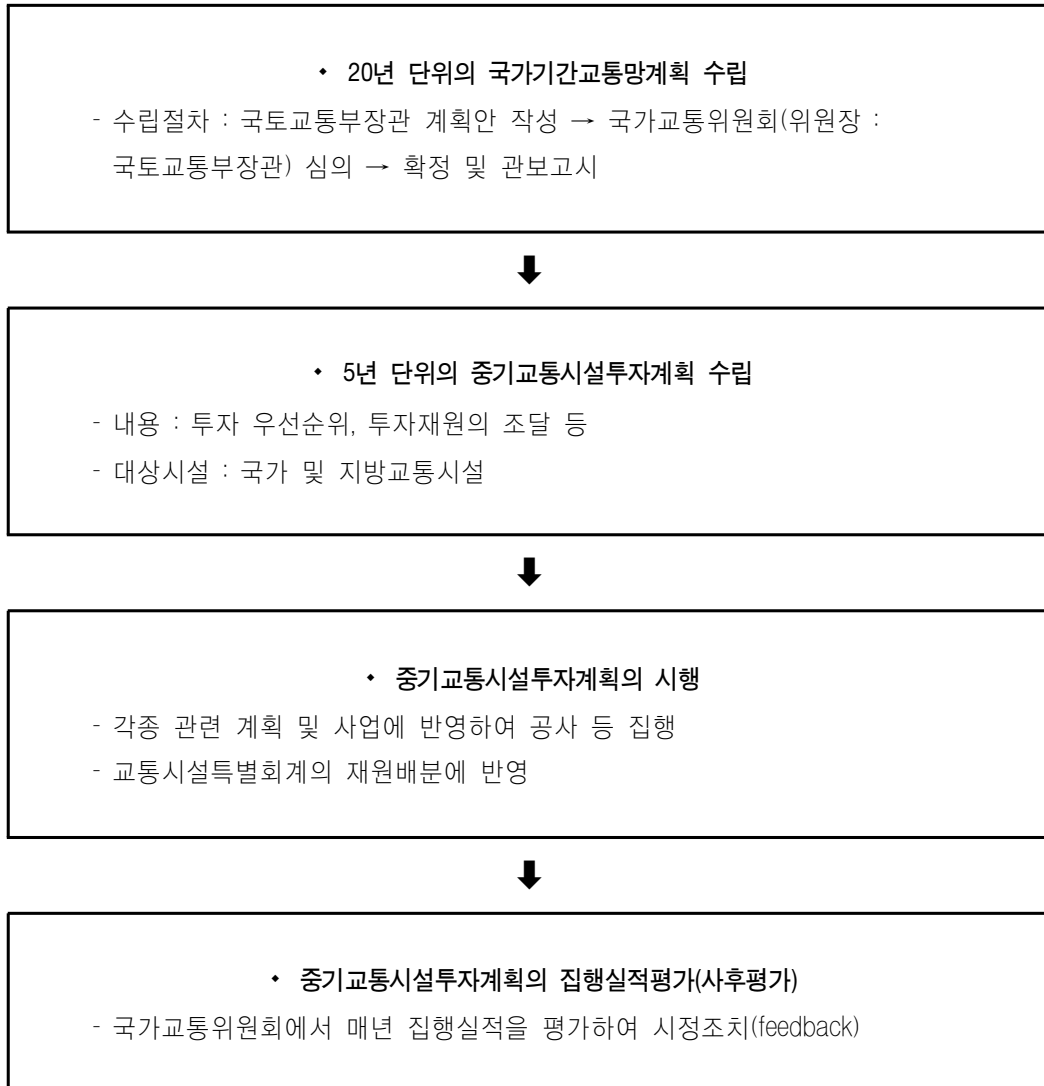
- 교통시설개발사업의 투자재원확보
- 중기 연계교통체계구축대책의 수립 및 변경
- 지능형교통체계기본계획 및 시행계획
- 국가교통기술개발계획 및 동 시행계획의 수립·변경
- 기타 교통체계에 관한 국가의 중요 정책
- * 분야별 국가교통실무위원회 운영 : 국가교통정책조정, 국가첨단교통, 국가교통안전, 광역교통정책, 도시교통정책, 대중교통평가실무위원회
- 지방자치단체 소관 주요 교통정책 심의기능 확보를 위해 지방교통위원회 설치



참고1

계획의 집행 및 관리

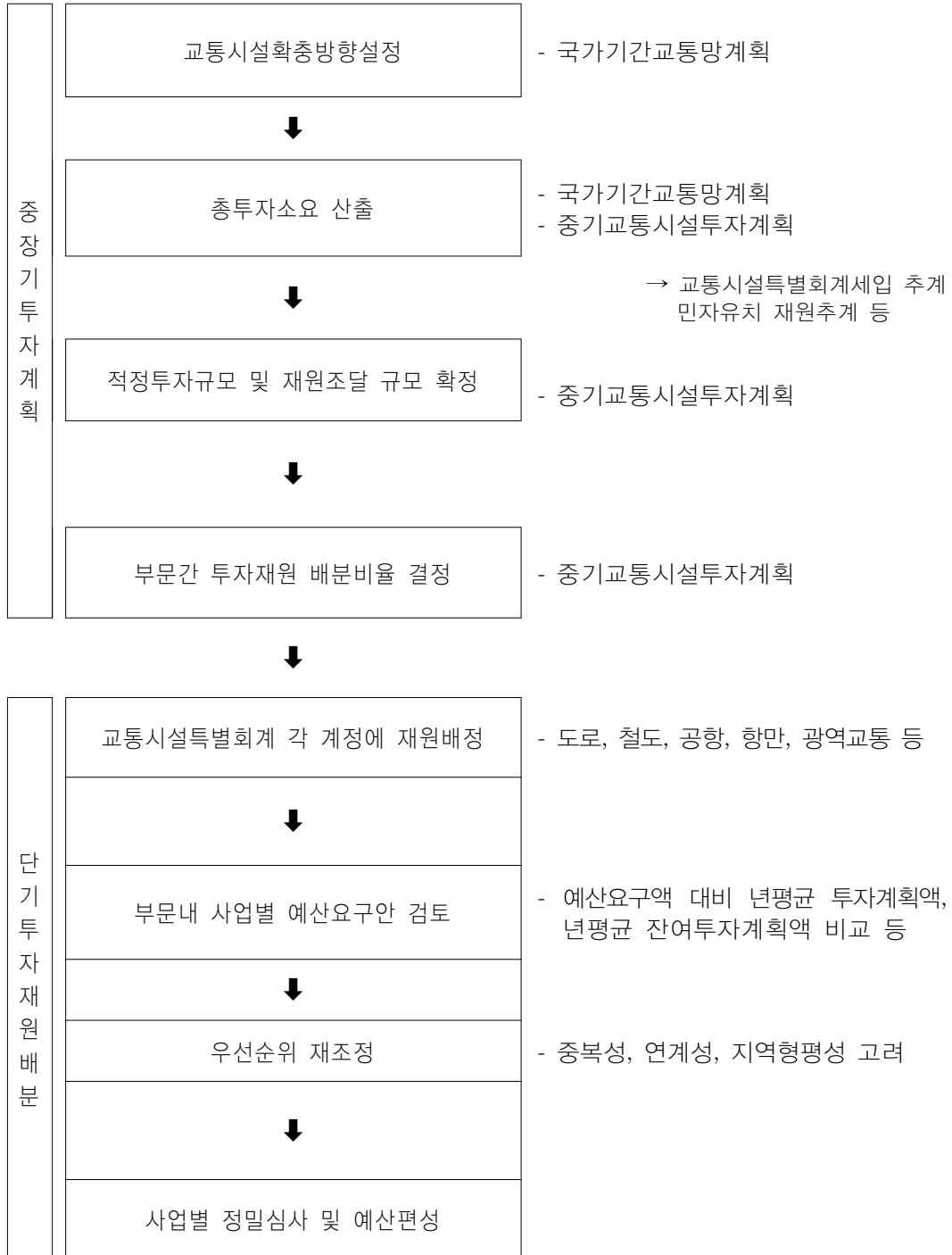
□ 계획의 수립 및 집행절차





참고2

교통시설투자 체계도



2. 교통시설특별회계법

가. 제정 배경

- '90년대 초반 들어 교통혼잡 증가와 그에 따른 물류비용 증대 등 국가경쟁력 약화라는 사회적 문제 발생
- 당시 도로 및 도시철도사업재원으로 유류(휘발유·경유) 특별소비세의 75%를 사용하고 있었으나, 급증하는 교통시설 투자소요를 충당하기에는 크게 미흡
 - 휘발유·경유 특소세의 74.93%는 도로 및 도시철도사업특별회계에 전입, 나머지 25.07%는 지방재정 및 지방교육재정교부금으로 할당

《교통세 도입당시('93) 우리나라 교통부문 경쟁력》

구 분	한 국	싱가폴	미 국	독 일
도 로 교 통 용 이 성	33	1	4	4
항 공 교 통 용 이 성	32	1	4	7
철 도 교 통 용 이 성	19	11	14	6
항 만 접 근 성	39	1	10	9

※ 자료출처 : OECD, 『국가경쟁력 비교』 1994

나. 목 적

- 도로·철도·공항 및 항만의 원활한 확충과 효율적인 관리·운영을 위해 휘발유·경유 특별소비세를 교통세(목적세)로 전환, 교통세를 주요세원으로 교통시설특별회계를 설치('93.12.31)

다. 연 혁

- '93.12 「도로 등 교통시설특별회계법」 제정
 - 기존의 도로사업특별회계·도시철도사업특별회계와 일반회계에서 지출되던 고속철도·공항사업을 흡수·통합
 - 설치당시에는 도로, 철도, 공항, 항만 4개 계정 운용
- '95.12 : 「교통시설특별회계법」으로 개정

- '97. 4 개정 : 광역교통시설계정 신설
- '03.12 개정 : 도시철도계정 분리·신설
- '05. 7 개정 : 도시철도계정을 대중교통계정으로 명칭 변경
- '06.12 개정 : 유효기간을 '09년까지 연장
- '09.12 : 한시법 체계를 영구법화(유효기간 삭제)

라. 교통시설특별회계 주요내용

- 도로·철도·공항 등 교통시설 확충에 소요되는 투자재원을 안정적으로 확보하기 위하여 교통세와 교통시설특별회계를 '94년부터 10년간 한시적 운영('94.1~'03.12)하기로 하였으나,
 - 교통세법 및 교통시설특별회계법을 개정('03)하여 존치기간을 '06년 12월 까지 연장하였으며, '06년 교통에너지환경세법으로 법명칭을 변경하면서 존치기간을 '09년까지 연장하였고, '09.12월 영구법화
 - 교통세법 시행기간 중에는 개별소비세법 적용을 배제(교통세법 부칙 1993. 12.31 제9조)

마. 교통세 전입액 배분비율 변천

- 통합전 배분('89~'93)
 - 도로사업 특별회계 : 휘발유 특소세의 90%, 경유특소세 전액 등
 - 도시철도사업 특별회계 : 휘발유 특소세의 10% 등(총 3.8천억원)
- 통합후 배분비율 산정('93.8 부처협의, 당정협의시)
 - 도로계정 67.5%, 도시철도계정 13.5%, 고속철도·공항계정 9%, 유보 10%
 - ※ 교통세는 교특법시행규칙 2조에 따라 계정간 배분
- 1996년
 - 고속철도계정이 철도계정으로 흡수
 - 철도계정 배분비율이 13.5%에서 18.2%로 증가, 고속철도·공항계정이 공항계정으로 변경되면서 배분비율이 9.0%에서 4.3%로 변경

- 1997년
 - 광역도로·광역철도 등 광역교통 관련시설 확충을 위해 광역교통계정 신설
 - 도로사업 중 광역도로사업이 분리되고 광역철도건설에 의한 도로사업 대체효과를 감안하여, 도로계정의 배분비율을 2.0% 축소(67.5% → 65.5%)하고 광역교통계정의 배분비율을 2.0%로 책정
- 2004년
 - 철도계정에서 도시철도계정을 분리하고, 도시철도 및 항만계정에 대한 교통세 배분비율 신설
 - 도로부문에 대한 교통세 배분비율을 축소하고, 철도 및 항만부문에 대한 투자확대
 - 교통부문별 투자수요에 신축적으로 대응하기 위해 부문별 교통세 배분 비율에 대한 Range제 도입('04.6)

《교통세 배분비율 개정내역(2004.6.15)》

계정별	도로	철도	도시철도	공항	광역 교통시설	항만
개정전(%)	65.5	18.2	- (철도에 포함)	4.3	2.0	10(유보)
개정후(%)	51~59	14~20	6~10	2~6	2~6	10~14

- 2005년
 - 도시철도계정을 대중교통계정으로 변경(대중교통수단의 고급화, 다양화를 위한 자금 및 대중교통시설의 확충, 개선을 위한 자금의 보조, 용자 등)
- 2010년
 - 2010년부터 광역교통시설계정을 폐지(광특회계 귀속)

계정별	도로	철도	공항	항만	교통체계관리
배분비율(%)	43-49	30-36	70이하	7-13	100이하



참고

교통에너지환경세

가. 조세의 분류

○ 국세의 분류



○ 지방세의 분류



나. 교통에너지환경세

- 근거 : 교통에너지환경세법
- 목적 :
 - 도로·도시철도 등 교통시설의 확충을 통하여 교통혼잡 증가와 물류비용 증대 문제를 해소하고자 도로, 휘발유·경유에 부과하던 개별소비세를 교통에너지환경세(목적세)로 전환
 - 교통세 과세시한은 2003년까지 10년간(1994~2003) 한시적이었으나 2006년까지 3년 연장(2004~2006)하고, 2009년까지 3년 더 연장(2007~2009)
 - ※ 교통세법 시행기간('94~'09)중에는 개별소비세법 적용을 배제
 - '09.12 : 정부의 목적세 폐지 방침에 따라 교통세법 폐지('13.1.1시행)토록 함
- 과세대상 : 휘발유 및 경유, 이와 유사한 대체유류
- 세율
 - 법정세율(휘발유 630원, 경유 454원)의 30% 범위내에서 탄력세율 적용(교통세법 제2조제1항 내지 제2항)
 - '09. 1월 이후 ㉔ 당 휘발유 525원, 경유 372원(교통에너지환경세법시행령 제3조의2)
 - ※ '08년은 한시적으로 ㉔ 당 휘발유 472원, 경유 335원 적용

《휘발유·경유 교통세(율) 변화 ('03년 이후, 원/㉔ 당)》

구 분	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09
휘발유	586원	545	535	526	505	472	525
경 유	232원	287	323	351	358	335	372

- 교통세에 주행세, 교육세 등이 부가
 - 주행세 : 교통세의 26% 부과(지방세법 제196조의17 및 동법시행령 제146조의14)
 - 교육세 : 교통세의 15% 부과(교육세법 제5조제1항)
 - 부가세 : 기본가격·교통세·주행세·교육세 총액의 10% (부가 치세법 제14조)

○ 세 출

- 교통세의 80%가 교통시설특별회계로 전입, 환경개선특별회계 15%, 에너지및자원사업특별회계 3%, 광역지역발전특별회계 2%

다. 주행세

○ 근거 : 지방세법

- 목적 : 지방자치단체의 자주재원을 확충하기 위하여 휘발유·경유에 대한 교통세에 부가하여 과세하는 조세로 2000년부터 시행

○ 납세의무자 : 교통세 납세의무자

- 세율 : 교통세액의 26%(2009.5.21) (지방세법시행령 제131조)

- 30% 범위안에서 대통령령으로 가감 조정

○ 교통세와의 관계

- 주행세 과세체계는 교통세에 대한 부가세 방식으로 운용되므로 독립적인 세제로 파악될 수 있으나, 한쪽(주행세)의 세율이 높아지면 다른 쪽(교통세)의 세율이 인하되는 상호 대체(반대)방식으로 운용

3. 지속가능교통물류발전법

가. 입법목적

기후 변화, 에너지 위기 및 환경보호 요구 등 교통물류 여건 변화에 대응하는 지속가능 교통물류정책의 기본방향과 그 수립 및 추진 등에 관한 사항을 규정함으로써 현재 세대와 미래 세대를 위한 교통물류의 지속가능 발전기반을 조성하고 국민경제의 발전과 국민의 복리향상에 이바지함.

나. 법률구성

총칙(제1장), 지속가능 국가교통물류발전 기본계획 등(제2장), 지속가능 교통물류체계로의 전환 촉진(제3장), 비동력·무탄소 교통수단의 활성화(제4장), 특별대책지역의 지정 및 관리(제5장), 보칙(제6장) 등 지속가능 교통물류발전에 관련된 전반적인 사항을 규정하고 있으며 총 6장 제52조로 구성됨.

다. 주요내용

- 지속가능 교통물류발전 기본계획 수립(10년) 및 전국을 3개 교통물류권역(기간·도시·지역)으로 지정·관리(법 제7조·제12조)
- 온실가스배출량, 교통혼잡정도 등 지속가능성 관리지표를 설정(법 제14조·제15조)
- 통행량 총량설정 및 자발적 감축, 전환교통(Modal shift)시 인센티브 부여 등 지속가능 교통물류 촉진(법 제18조~21조)
- 비동력·무탄소 교통(보행, 자전거) 활성화를 위한 5년 단위 종합계획 수립 및 환경친화적 교통기술 개발·전문인력 양성 추진(법 제27조·제31조·33조·제46조)

제2절 지속가능 교통물류정책

1. 기후변화에 대한 국제대응

가. 최근의 기후변화 현상

- 20세기에 지구의 평균기온은 0.6℃ 상승했는데도, 1998년 인도폭염으로 2,300명이, 2003년 유럽폭염으로 15,000명이 사망, 극지방의 얼음두께가 최근 수십년 동안 40%정도 얇아지고 있음
- 봄과 여름에 북반구의 빙산이 1950년 이래로 약 10~15% 감소
- 지난 133년 동안(1880~2012년) 지구 해수면의 높이는 19cm(IPCC 5차 평가 보고서) 상승하여 투발루, 키리바시 공화국의 일부도서, 몰디브, 파푸아뉴기니 등 남태평양 섬나라가 물에 잠기고 있음
 - 특히, 투발루란 섬나라는 해수면 상승으로 전 국토가 바다에 잠길 위협에 처해 뉴질랜드로 이주 중
- 폭염과 폭풍 등의 기상이변 및 사막화가 급속히 진행되고 있으며, 2013년에는 태풍 하이옌으로 7,890여명이 사망·실종됨
- 온실가스가 현재 추세로 배출(RCP8.5)된다면, 금세기 말(2081~2100년)에는 1986~2005년 대비 지구 평균기온은 3.7℃, 해수면은 63cm 상승 전망

나. 우리나라의 기후변화

- 최근 100년 동안 평균기온 상승폭이 1.5℃로 전 세계 평균기온 상승폭이 높음
- 1990년대의 겨울은 1920년대에 비해 약 30일 정도 짧아진 반면, 여름과 봄은 20일 정도 길어져 개나리, 벚꽃 등 봄꽃의 개화시기가 빨라졌음
- 제주도 고산의 이산화탄소(CO₂) 농도가 1991년 357.8ppm에서 2000년 373.6ppm으로 증가

다. 기후변화협약

(1) 기후변화협약채택('92) 및 발효('94)

- 현재 189개국 비준, 우리나라 ' 93.12월 가입

(2) 주요내용

- 공통의무사항 : 모든 당사국
 - 온실가스 배출저감시책의 자체적 수립·시행
 - 국가보고서 작성·제출(온실가스 통계 및 정책이행 등)
- 특정의무사항 : Annex I, Annex II 국가
 - Annex I 국가 : 2000년 온실가스 배출량을 ' 90년 수준으로 안정화
 - ※ Annex I 국가는 채택당시 24개 OECD 국가·동구권국가(총 39개국) 및 EC이며, 우리는 의무부담 없는 개도국(non-Annex I국가) 지위
 - Annex II 국가 : 개도국에 대한 재정 및 기술이전 의무
 - ※ Annex II : 채택당시 24개 OECD 국가 및 EC(유럽공동체)

라. 교토의정서

(1) 교토의정서 채택('97) 및 발효(2005.2월)

- 2005.7월 현재 151개국 비준, 우리나라 2002.11월 비준
- 의무이행 대상국 : 오스트레일리아, 캐나다, 미국, 일본, EU 등 37개국
 - 한국은 개발대상국으로 분류되어 의무대상국에서 제외

(2) 주요내용

- 온실가스 규정(Annex A)
 - 6대 온실가스 : 이산화탄소(CO₂), 메탄(CH₄), 아산화질소(N₂O), 수소불화탄소(HFCs), 과불화탄소(PFCs), 육불화황(SF₆)
 - 선진국의 구속력 있는 온실가스 감축 목표규정(Annex B)
 - 목표연도 : 2008-2012(1차 공약기간)
 - 감축목표 : 온실가스 배출량은 ' 90년대비 의무부담 국가 평균 5.2%를 감축하되 국가별로 차등화(구속적 의무)

- 신축성 메카니즘(Flexible Mechanism) 도입
 - 시장원리에 입각한 하기 교토 메카니즘(Kyoto Mechanism)을 도입하여, 의무이행의 유연성 부여

- 공동이행제도(Joint Implementation) : Annex I 국가가 다른 Annex I 국가에 투자하여 발생한 온실가스 감축실적을 자국의 실적으로 인정하는 제도
- 청정개발체제(Clean Development Mechanism) : Annex I 국가가 non-Annex I 국가에 투자하여 발생한 온실가스 감축실적을 자국의 실적으로 인정하는 제도
- 배출권거래제(Emissions Trading) : 온실가스 감축의무가 있는 국가(Annex B)간에 배출 권터의 거래를 허용하는 제도

마. 신기후체제

(1) 제21차 당사국총회(프랑스 파리)에서 파리협정(Paris Agreement) 채택('15)

- 감축 의무국가 : 선진·개도국을 포함한 197개 협약 당사국
- 적용 시기 : 2020년 이후 '신기후체제'

(2) 주요내용

- 지구 평균온도 상승폭 제한
 - 지구 평균온도 상승폭을 산업화 이전과 비교해 2℃까지 제한
- 가후 재원(climate finance) 마련
 - 2020년부터 개도국의 기후변화 대처사업에 선진국은 매년 최소 1000억 달러(약 118조 1천500억원) 지원 예정
- 감축 상황 보고
 - 2023년부터 5년마다 탄소 감축 상황 보고

2. 우리나라의 녹색성장 정책

가. 녹색성장의 개념

- 녹색성장은 경제와 환경이 조화를 이루는 성장(기본법 제2조), 특히 환경적으로 지속가능한 경제성장을 의미
 - 성장패턴과 경제구조의 전환을 통해, 에너지·환경 및 경제 간의 순환 구조로 전환
 - ① (경제 ➡ 환경) 환경을 훼손하지 않고 개선하는 경제성장
 - * 에너지·자원의 효율적 사용과 온실가스 배출 최소화
 - ② (환경 ➡ 경제) 환경을 새로운 동력으로 삼는 경제성장
- 작동원리 : 생산과정에서 녹색기술·지식의 투입으로 환경오염을 줄이고 에너지·자원을 확충, 생산력 지속적 제고

《기존성장모형 : 환경·자원위기에 의한 경제·환경 악순환》



《녹색성장모형 : 녹색기술·지식을 통한 경제·환경 선순환》



나. 녹색성장 정책 추진현황

- ‘저탄소 녹색성장’의 국가 비전 제시(VIP, 8·15 경축사)
 - 온실가스와 환경오염을 줄이는 지속가능한 성장으로, 녹색기술과 청정 에너지로 신성장 동력과 일자리를 창출하는 신 국가 발전 패러다임
- 「저탄소 녹색성장 기본법」 제정('10.1 제정, '10.4 시행)
 - 저탄소 녹색성장 국가전략 수립·시행, 녹색성장위원회 설치, 기후변화 대응 및 에너지의 목표관리, 온실가스 종합정보관리체계 구축 등
- 「녹색성장 국가전략」 및 「5개년계획」 수립('09.7)
 - 국가전략('09~'30) : 저탄소 녹색성장 비전의 체계적 달성을 위한 기본철학 및 목표 제시(녹색성장기본법 9조)
 - 5개년 계획('09~'13) : 녹색성장 국가전략의 효율적 운용을 위한 중기 실행계획(세부 실행방안 및 정책과제 포함)
- 「온실가스 배출권의 할당 및 거래에 관한 법률」 제정('12.5 제정, '12.11 시행)
 - 배출권거래제 기본계획 수립, 국가 배출권 할당계획 수립, 할당업체의 지정 및 배출권의 할당, 배출권의 거래, 배출량의 보고·검증 및 인증 등

《녹색성장 국가전략 및 5개년계획의 비전과 전략》

비전	2020년까지 세계 7대, 2050년까지 세계 5대 녹색강국 진입	
3대 전략 · 10대 정책 과제	기후변화 대응 및 에너지 자립	① 저탄소 사회 구축 ② 탈석유·에너지 자립 강화 ③ 기후변화 적응 역량 강화
	신성장 동력 창출	④ 녹색기술개발 및 성장동력화 ⑤ 산업의 녹색화 및 녹색산업 육성 ⑥ 산업구조의 혁신 ⑦ 녹색경제 기반 조성
	삶의 질 개선과 국가위상 강화	⑧ 녹색국토·교통의 조성 ⑨ 생활의 녹색혁명 ⑩ 세계적인 녹색성장 모범국가 구현

다. 제1차 기후변화대응 기본계획

- 수립 근거 : 저탄소녹색성장기본법 제40조
- 수립 배경 : 신기후체제에 부응하는 새로운 성장 패러다임으로 전환을 위해, 기후변화대응 기본계획을 수립하여 기존 에너지 및 기후변화 대응 정책의 전환에 착수
- 주요 내용
 - 국내외 기후변화 경향 및 미래 전망과 대기 중의 온실가스 농도변화
 - 온실가스 배출·흡수 현황 및 전망
 - 온실가스 배출 중장기 감축목표 설정 및 부문별·단계별 대책
 - 기후변화 감시·취약성평가 등 적응대책에 관한 사항
 - 기후변화대응 연구개발, 국제협력 및 인력 양성 등에 관한 사항
- 1차 기본계획의 의의로는 기존의 관련계획은 감축정책 실현에만 중점을 둔 반면, 1차 기본계획은 감축, 기후변화 적응, 국제협력 등을 총망라한 첫 번째 종합계획임
 - 특히, 신기후체제 하 우리나라의 2030 감축목표 달성을 위해 처음으로 업계·협회 등 정책수요자가 참여한 감축 이행계획을 반영
 - 기후변화 대응계획을 통해 국제사회의 기후변화 대응 노력에 적극 동참함으로써, 저탄소 사회구현 의지 표명과 국제사회 협력 강화
- 제1차 기후변화대응 기본계획은 효율적 기후변화 대응을 통한 저탄소 사회 구현을 비전으로 하면 각 주요과제를 통해 신기후체제에서의 우리나라 기후변화대응 추진전략 및 방향을 설정
- 주요과제 1. 저탄소 에너지 정책으로의 전환
 - (목표) 청정에너지 대체 및 효율적 에너지 사용을 통한 감축
 - (과제) 신재생에너지 보급 확대, 저탄소 전원믹스 강화, 에너지 효율 제고 등
- 주요과제 2. 탄소시장 활용을 통한 비용효과적 감축
 - (목표) 국내 탄소시장의 안착 및 국제 탄소시장과의 연계·활용을 통한 감축
 - (과제) 배출권거래제 활성화, 국제시장메커니즘(IMM) 활용

- 주요과제 3. 기후변화대응 신산업 육성 및 신기술 연구투자 확대
 - (목표) 에너지 신시장 · 일자리 창출과 온실가스 감축의 동시 달성
 - (과제) 민간의 신산업 창출 지원, 신기술 기반 · 투자 확대 등
- 주요과제 4. 이상기후에 안전한 사회 구현
 - (목표) 기후변화로 인한 위험감소 및 피해의 최소화
 - (과제) 과학적인 기후변화 영향 분석 · 관리, 기후변화에 안전한 사회 건설 등
- 주요과제 5. 탄소 흡수 · 순환 기능 증진
 - (목표) 산림의 온실가스 감축 기여를 통해 감축 부담 완화 및 상쇄
 - (과제) 탄소 흡수원 기능 증진, 자원순환사회 전환 촉진 등
- 주요과제 6. 신기후체제 대응을 위한 국제협력 강화
 - (목표) 우리나라의 기후변화 대응 노력의 국제적 인정 및 국가적 위상 제고
 - (과제) 범정부 기후변화 협상 대응력 강화, 감축 이행 점검 대응
- 주요과제 7. 범국민 실천 및 참여기반 마련
 - (목표) 국가적 기후변화 대응 네트워크 활성화
 - (과제) 기후변화 거버넌스 구축, 기후변화 대응 국민적 공감대 형성

라. 2030 국가온실가스감축 기본로드맵

- 국가 온실가스 감축목표가 ' 20년 30%에서 ' 30년 37% 감축(BAU대비)으로 재설정됨에 따라, 효율적인 목표 달성을 위한 체계적 이행방안 필요
 - 국내에서 25.7% 감축하고, 국외감축 등을 통해 11.3% 감축하여 37% 감축 목표 달성
- 2030년 국내 온실가스 배출전망은 851백만톤
 - 에너지 부문은 '30년 739백만톤으로 총 배출의 87%를 차지하고, 전망 기간에 연평균 1.32% 증가
 - 비에너지 부문은 '30년 112백만톤으로 총 배출의 13%를 차지하고, 전망기간에 연평균 1.43% 증가

《국가 온실가스 배출전망》

(단위 : 백만톤CO₂, %)

구분 (단위 : 백만톤)	2013	2020	2025	2030	연평균증가율(%)	
					'13~'20	'13~'30
에너지부문	592	678	700	739	1.94	1.32
비에너지 부문	88	105	109	112	2.59	1.43
총계	680	783	809	851	2.03	1.33

- 2030년 온실가스 감축목표는 배출전망치 851백만톤 대비 37% 감축
 - 국내 감축은 '30년 BAU 대비 25.7%, 219백만톤 감축
 - 국외 감축은 '30년 BAU 대비 11.3%, 96백만톤 감축

《부문별 감축량》

(단위 : 백만톤CO₂, %)

부문	BAU (백만톤)	감축량 (백만톤)	감축률(%)	
			부문 BAU 대비	국가 BAU 대비
전환	(333)*	64.5	(19.4)	7.6
산업	481	56.4	11.7	6.6
건물	197.2	35.8	18.1	4.2
에너지 신산업	—	28.2	—	3.3
수송	105.2	25.9	24.6	3.0
공공·기타	21	3.6	17.3	0.4
폐기물	15.5	3.6	23.0	0.4
농축산	20.7	1	4.8	0.1
국내 감축	851*	219	25.7%	
국외 감축		96	11.3%	

- 배출량 총계(851백만톤)은 부문별 BAU에 공정배출, 가스제조 등으로 인한 배출량(약 2백만톤) 및 탈루배출량(약 8.4백만톤)이 추가된 수치이며, 전환부문의 BAU는 각 부문별 배출량에 간접적으로 포함되어 있어 전체 배출량 산정에서는 제외

- 2030년 교통부문 온실가스 배출치는 ‘13년 대비 17.3% 증가한 105.1 백만톤(간접배출 포함)으로 전망
- ‘12년 배출량(86.33백만톤) 대비 ‘20년과 ‘30년에 각각 10.6%, 21.7% 증가

《교통부문 연도별 배출전망치(BAU)》

(단위 : 백만톤)

구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
BAU	93.9	94.8	95.7	96.4	97.2	98.0	98.8	99.6	100.5	101.4	102.3	103.3	104.2	105.1
직접배출	91.7	92.5	93.4	94.2	95.0	95.9	96.8	97.6	98.5	99.4	100.3	101.2	102.1	103.0
간접배출	2.2	2.3	2.3	2.2	2.2	2.1	2.0	2.0	2.0	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1



참고

저탄소 녹색성장 기본법

- **(제정·시행)** '10.1.13 제정, '10.4.14 시행(국무총리실 소관)
- **(제정 취지)** 경제·산업·기술·국토·환경·국민의식 등 전 부문에 걸쳐 녹색 사회 구축을 위한 기본방향 제시
 - 동일 취지의 관련법(에너지기본법·지속가능발전기본법 등)에 우선적으로 적용 되는 기본법으로서의 위상 부여
- **주요내용**
 - 저탄소 녹색성장 국가전략 및 추진계획 수립
 - 녹색성장위원회 구성·운영(국토부 장관은 당연직 위원)
 - 녹색기술·산업 육성 및 녹색금융 활성화
 - 에너지 자립도 제고 및 온실가스 감축 추진
 - 기후변화대응 기본계획, 에너지기본계획 수립
 - 녹색 국토 조성 및 녹색 교통체계·건축물 확대

《우리부 관련》

- (녹색국토의 관리) 국토종합계획 등 주요계획 수립시 녹색위 의견 청취(의무조항)
- (지속가능한 물관리) 물순환체계 정비, 물길의 자연친화적 복원, 수변 생태공간 확충, 물산업 육성·지원
- (녹색 교통체계 구축) 대중교통·철도의 수송분담률 제고를 위한 중장기·단계별 목표 설정
 - 연안해운, 자전거 등 비동력 교통수단 확대 노력
- (수송부문 온실가스 관리) 자동차, 항공, 해운 등 수송부문 온실가스·에너지의 효율적인 관리를 위해 목표설정·관리
 - 수송부문 온실가스 배출허용기준을 정하고 배출량 제한
- (녹색 건축물의 확대) 건물 녹색화를 위해 중장기·단계별 목표 설정·관리, 도시(재)개발시 녹색건축물 확대 보급

3. 교통물류 부문 에너지 소비 및 온실가스 배출 현황

가. 에너지 소비 현황

- 연간 최종에너지 소비량은 지속적으로 증가하였으나, 연평균 증가율은 1998년 IMF 위기를 기점으로 급격히 감소

* 평균증가율 : 9.0%('90~'99년) , 2.1%('00~'09년), 2.3%('10~'14년)

- 2014년의 총 최종에너지 소비량은 213,870천toe로 1990년에 비해 184.8% 증가하였음(1990~2014년 기준 연평균 4.5% 상승)

《분야별 연간 최종 에너지 소비량》

(단위 : 천toe, %)

분야	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
산업	36,150 (48.1)	62,946 (51.6)	83,912 (56.0)	94,366 (55.2)	97,235 (56.0)	104,327 (57.5)	106,458 (58.3)	106,119 (58.3)	116,910 (59.8)	126,886 (61.6)	128,324 (61.7)	130,906 (62.3)	136,086 (63.6)
가정 상업	21,971 (29.3)	29,451 (24.1)	32,370 (21.6)	36,861 (21.6)	35,986 (20.7)	35,916 (19.8)	36,225 (19.8)	35,722 (19.6)	37,256 (19.0)	37,542 (18.2)	37,884 (18.2)	37,341 (17.8)	35,476 (16.6)
수송	14,173 (18.9)	27,148 (22.3)	30,945 (20.7)	35,559 (20.8)	36,527 (21.1)	37,068 (20.4)	35,793 (19.6)	35,930 (19.7)	36,938 (18.9)	36,875 (17.9)	37,143 (17.8)	37,330 (17.6)	37,628 (17.6)
공공 기타	2,812 (3.7)	2,416 (2.0)	2,625 (1.7)	4,068 (2.4)	3,836 (2.2)	4,144 (2.3)	4,100 (2.3)	4,295 (2.4)	4,483 (2.3)	4,560 (2.2)	4,769 (2.3)	4,670 (2.2)	4,679 (2.2)
합계	75,107	121,962	149,852	170,854	173,584	181,455	182,576	182,066	195,587	205,863	208,120	210,247	213,870
증가율	14.0%	8.7%	4.7%	2.9%	1.6%	4.5%	0.6%	-0.3%	7.4%	5.3%	1.1%	1.0%	1.7%

* (자료) 2015년 에너지통계연보(산업통상자원부·에너지경제연구원, 2015)

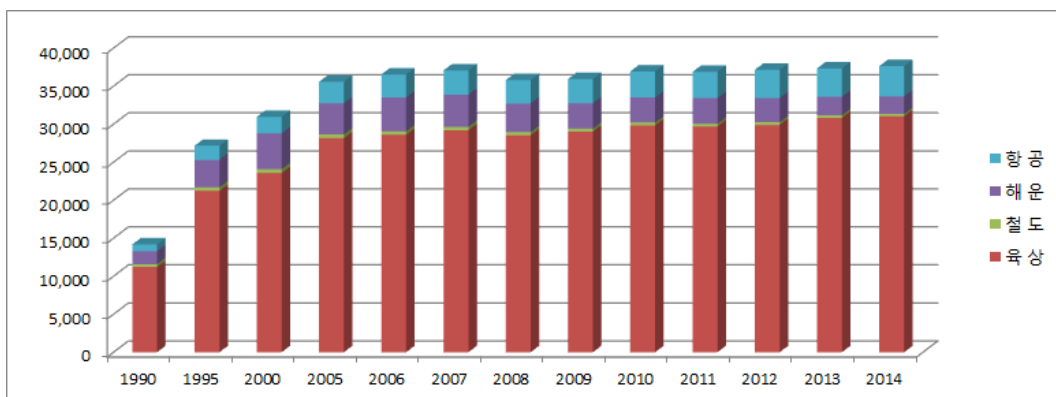
- 수송분야 2014년 에너지 소비량(37,628천toe)을 살펴보면 육상부문이 30,813천toe로 교통분야 에너지 소비량의 82.5%를 차지하고 있으며, 항공(10.0%), 해운(6.5%), 철도(0.9%)의 순으로 에너지를 소비

《수송분야 수단별 에너지 소비량》

(단위: 천toe, %)

구 분	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
육 상	11,205 (79.6)	21,218 (78.2)	23,554 (76.1)	28,144 (79.2)	28,588 (78.3)	29,195 (78.8)	28,532 (79.7)	29,030 (80.8)	29,820 (80.7)	29,672 (80.4)	29,886 (80.5)	30,813 (82.5)	31,037 (82.5)
철 도	391 (2.8)	463 (1.7)	513 (1.7)	505 (1.4)	474 (1.3)	441 (1.2)	424 (1.2)	388 (1.1)	383 (1.0)	371 (1.0)	370 (1.0)	342 (0.9)	302 (0.8)
해 운	1,669 (11.8)	3,618 (13.3)	4,705 (15.2)	4,092 (11.5)	4,437 (12.2)	4,235 (11.4)	3,762 (10.5)	3,321 (9.2)	3,282 (8.9)	3,366 (9.1)	3,154 (8.5)	2,433 (6.5)	2,319 (6.2)
항 공	908 (6.4)	1,849 (6.8)	2,174 (7.0)	2,819 (7.9)	3,028 (8.3)	3,197 (8.6)	3,074 (8.6)	3,191 (8.9)	3,453 (9.4)	3,467 (9.4)	3,733 (10.0)	3,742 (10.0)	3,971 (10.6)
전 체	14,173	27,148	30,945	35,559	36,527	37,068	35,793	35,930	36,938	36,875	37,143	37,330	37,628
증가율		13.8%	8.1%	2.7%	2.7%	1.5%	-3.4%	0.4%	2.8%	-0.2%	0.7%	0.5%	0.8%

* (자료) 2015년 에너지통계연보(산업통상자원부·에너지경제연구원, 2015)



나. 온실가스 배출 현황

□ 우리나라의 2014년 온실가스 총배출량은 690.6백만톤CO₂eq이며, 1990년 총배출량(293.1백만톤CO₂eq)에 비해 135.6% 증가

- 수송부문 온실가스 배출량은 1990년대 경제성장과 더불어 급격히 상승 (연평균 3.9%)하였으나, 2000년대 중반 이후 완만한 증가 추세를 보임 (최근 5년간 평균 1.0%)
- 수송부문은 에너지 부문 중 연료연소 부문에 속하며, 우리나라 온실가스 배출량의 12.8%를 차지하는 주요 배출원임(2014년 기준)

《분야별 온실가스 배출량》

(단위 : 백만톤CO₂eq, %)

구 분	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
■ 에너지	241.4 (82.4)	354.1 (81)	410.4 (82)	466.4 (83.5)	472.6 (83.8)	491.6 (84.8)	505.8 (85.3)	512.2 (85.8)	565.2 (86.1)	593.9 (87)	597.7 (87)	606.7 (87.1)	599.3 (86.8)
- 에너지산업	47.7 (16.3)	91.5 (20.9)	134.7 (26.9)	176.9 (31.7)	186.0 (33)	197.4 (34.1)	211.4 (35.7)	230.0 (38.5)	255.6 (38.9)	263.6 (38.6)	268.7 (39.1)	275.0 (39.5)	260.4 (37.7)
- 제조업 및 건설업	76.6 (26.1)	116.9 (26.7)	129.8 (25.9)	135.0 (24.2)	136.4 (24.2)	142.9 (24.7)	147.5 (24.9)	137.1 (23)	161.3 (24.6)	182.8 (26.8)	180.1 (26.2)	182.2 (26.2)	194.1 (28.1)
- 수 송	35.5 (12.1)	64.7 (14.8)	69.9 (14)	81.8 (14.6)	82.6 (14.7)	85.0 (14.7)	82.9 (14)	83.7 (14)	85.4 (13)	85.1 (12.5)	86.5 (12.6)	88.4 (12.7)	88.7 (12.8)
- 기 타	76.5 (26.1)	78.6 (18)	73.3 (14.6)	69.6 (12.5)	64.4 (11.4)	62.8 (10.8)	60.5 (10.2)	58.1 (9.7)	59.0 (9)	58.3 (8.5)	58.0 (8.4)	56.6 (8.1)	51.9 (7.5)
- 탈루성 배출	5.1 (1.7)	2.4 (0.5)	2.7 (0.5)	3.1 (0.6)	3.3 (0.6)	3.5 (0.6)	3.5 (0.6)	3.3 (0.6)	3.9 (0.6)	4.1 (0.6)	4.4 (0.6)	4.5 (0.6)	4.2 (0.6)
■ 산업공정	19.7 (6.7)	43.8 (10)	49.6 (9.9)	54.3 (9.7)	52.9 (9.4)	50.8 (8.8)	50.0 (8.4)	47.0 (7.9)	54.0 (8.2)	51.7 (7.6)	51.7 (7.5)	52.0 (7.5)	54.6 (7.9)
■ 농 업	21.6 (7.4)	23.4 (5.4)	21.8 (4.4)	21.1 (3.8)	21.2 (3.8)	21.4 (3.7)	21.5 (3.6)	22.0 (3.7)	22.4 (3.4)	21.5 (3.1)	21.9 (3.2)	21.9 (3.1)	21.3 (3.1)
■ 폐기물	10.4 (3.5)	15.8 (3.6)	18.9 (3.8)	16.7 (3)	17.1 (3)	15.7 (2.7)	15.5 (2.6)	15.5 (2.6)	15.1 (2.3)	15.5 (2.3)	15.8 (2.3)	16.0 (2.3)	15.4 (2.2)
배출량 합계	293.1	437.1	500.6	558.5	563.8	579.5	592.8	596.7	656.6	682.6	687.1	696.5	690.6
증가율		49.1	14.5	11.6	0.9	2.8	2.3	0.7	10.0	4.0	0.7	1.4	-0.8

* 배출량 합계는 LULUCF를 제외한 값임

(자료) 2015년도 국가 온실가스 인벤토리 보고서(온실가스종합정보센터)

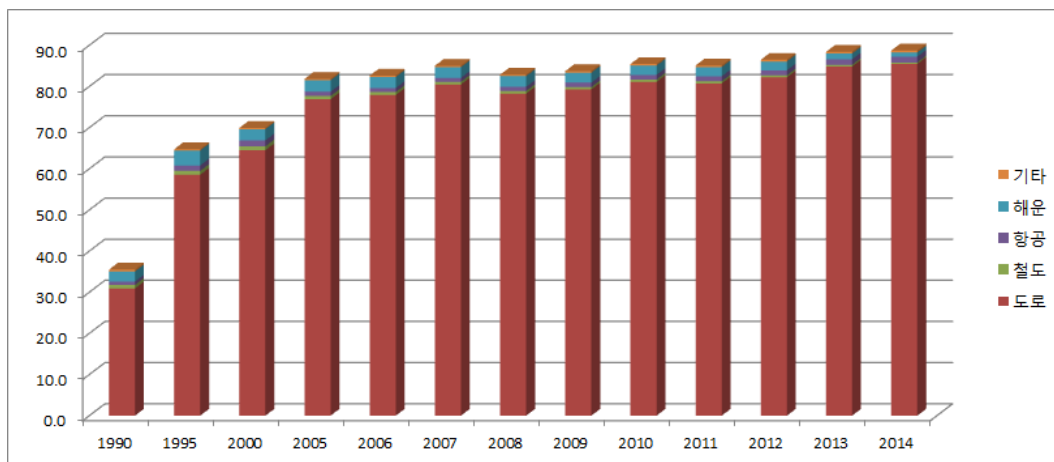
- 교통수단별로 살펴보면 교통분야 온실가스(88.7백만톤CO₂eq)는 대부분 도로 부분에서 배출(96.3%)되며, 해운 1.1%, 항공 1.6%, 철도 0.4%, 기타 수송¹⁾ 0.5%를 차지하고 있음(2014년 기준)

《교통수단별 온실가스 배출량 추이》

(단위 : 백만톤CO₂eq, %)

구 분	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
도 로	30.9 (87.1)	58.5 (90.4)	64.5 (92.2)	76.9 (93.9)	77.9 (94.3)	80.5 (94.7)	78.2 (94.4)	79.3 (94.7)	81.1 (94.9)	80.7 (94.9)	82.2 (95)	84.8 (95.9)	85.4 (96.3)
철 도	0.9 (2.5)	0.9 (1.4)	1.0 (1.4)	0.8 (1)	0.7 (0.9)	0.7 (0.8)	0.7 (0.8)	0.6 (0.7)	0.6 (0.7)	0.5 (0.6)	0.5 (0.6)	0.4 (0.5)	0.4 (0.4)
항 공	0.8 (2.3)	1.3 (2.1)	1.4 (2)	1.0 (1.3)	1.0 (1.2)	0.9 (1.1)	1.0 (1.2)	1.1 (1.3)	1.1 (1.3)	1.2 (1.4)	1.2 (1.4)	1.3 (1.5)	1.4 (1.6)
해 운	2.4 (6.9)	3.6 (5.6)	2.8 (3.9)	2.8 (3.4)	2.7 (3.2)	2.6 (3)	2.6 (3.2)	2.4 (2.9)	2.3 (2.7)	2.3 (2.7)	2.1 (2.5)	1.4 (1.6)	1.0 (1.1)
기 타	0.4 (1.3)	0.3 (0.5)	0.3 (0.4)	0.3 (0.4)	0.3 (0.4)	0.4 (0.4)	0.4 (0.4)	0.4 (0.5)	0.4 (0.4)	0.4 (0.5)	0.4 (0.5)	0.4 (0.5)	0.5 (0.5)
합 계	35.5	64.7	69.9	81.8	82.6	85.0	82.9	83.7	85.4	85.1	86.5	88.4	88.7

* 주 : 국제번커링 제외, 총배출량 적용, 전력사용에 의한 간접배출량 제외



1) 기타 수송분야는 환경부의 “2010년도 국가 온실가스 통계 산정·검증·보고지침”에 의해 추가된 부문으로 분류되지 않은 수송, 파이프라인 수송, 공항 및 항구의 지상 운송수단, 다른 카테고리에 포함되지 않는 비도로 수송 부분이 해당됨

4. 지속가능 교통물류발전정책 추진

가. 지속가능교통물류발전법 제정

- (1) **(제정·시행)** '09.6.9 제정, '09.12.10 시행
- (2) **(제정 취지)** 기후변화, 에너지 위기 및 환경보호 요구 등 교통물류체계의 여건 변화에 대비하여 기존의 교통물류체계를 환경친화적이고 에너지 절감형의 저탄소 교통물류체계로 전환
- (3) **주요내용**
 - 지속가능 국가교통물류발전 기본계획 및 시행계획 수립·추진
 - 국토부장관은 10년 단위의 지속가능 국가교통물류발전 기본계획과 매년 연차별 시행계획을 수립 추진
 - 시장·군수 등은 지속가능 지방교통물류발전계획 및 시행계획 수립 추진
 - 전국을 기간·도시·지역 등 3개 교통물류권역으로 구분하여 지정 관리
 - 지속가능 교통물류체계의 발전을 위하여 교통물류체계의 지속가능성 조사·평가 실시
 - 온실가스 배출 감축, 사회경제적 비용 산정·관리, 자동차 통행량 총량 설정 관리, 전환교통 지원, 대중교통 육성 및 이용촉진 등 지속가능 교통물류체계의 전환 촉진
 - 5년 단위 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획 수립, 보행교통실태 조사, 보행교통 개선계획 수립 추진
 - 녹색교통 특별대책지역 지정 관리, 경제운전 활성화

나. 제1차 지속가능 국가교통물류발전 기본계획

- (1) 수립근거 : 지속가능 교통물류 발전법 제7조
 - * 2010. 6. 30 기본계획 관보고시
- (2) 계획의 성격
 - 교통부문 온실가스 감축, 환경친화적·에너지 절감형 교통물류체계 구축을 위하여 10년 마다 수립하는 법정계획
 - 지속가능 교통물류발전 중장기 정책목표와 추진전략을 제시, 지방교통물류발전계획의 수립 방향을 제시하는 계획

(3) 계획기간 : 2011~2020(10년 계획)

(4) 계획의 주요내용

○ 계획지표

- '20년 교통부문 온실가스 감축목표:배출전망치(BAU)대비 34.3% 감축
- 자전거 분담률(1.2% → 4%), 철도 화물분담률(8.1% → 18.5%)

○ 주요내용(5대 전략 74개 세부과제)

- 교통수요관리 강화 및 교통시설운영 효율화(18개 과제)
- 생활밀착형 자전거·보행 활성화(8개 과제)
- 대중교통 인프라 확충 및 서비스 개선(14개 과제)
- 저탄소 녹색물류체계 구축(19개 과제)
- 친환경 교통물류 기술 개발(15개 과제)



참고

교통물류부문 온실가스 감축목표

구분	감축수단	' 20년 감축량 (만CO ₂ 톤)	산출근거
교통 정책 (41.4%)	• 철도망 확충	258	철도수송분담률 제고(실현률 70% 가정) 여객 15.9 → 27.3%
	• 항공기 연료효율 개선	18	연평균 항공기 연비개선 효과 1% 적용
	• BRT 확대, 환승시설 구축	2	BRT 516km 구축, 대도시·중소도시 환승주차장 8천면 설치(승용차 → 대중교통 전환)
	• 보행 및 자전거 활성화	88	통행거리 1km미만 승용차 15% 보행전환 통행거리 15km미만 13% 자전거 전환
	• 교통수요관리(원격 근무, 자동차 공동 이용 등)	65	7대도시 통근자중 2.8% 재택근무 가능 승용차 공동이용 설문조사 반영(5.1% 참여)
	• 철도 및 연안해운 전환	515	철도화물수송분담률 8.1 → 18.5% 연안해운 화물수송분담률 20.7 → 21.2%
	• 녹색물류체계구축(제3자 물류·공동 수배송 활성화 등)	223	영업용 수송실적 제고 36% → 45% 평균 화물 적재율 향상 69% → 75%
	• ITS 구축 확대	153	ITS 구축 도로 확대(12% → 25%) * 교통 흐름 개선 효과
	• 경제운전 활성화	203	경제적 운전방식으로 연료절감 * 참여율 약 30%(약 660만대)
	소계	1,525	
기술 개선 (58.6%)	• 바이오연료 확대 보급	215	바이오디젤 10%(' 10년 2%, ' 15년 6%, ' 20년 10%) 바이오에탄올 3%(' 10년 1%, ' 15년 1.75%, ' 20년 3%)
	• 그린카 도입 반영 연비개선 (기준)	1,391	평균연비(' 09년 14.8 → ' 15년 17km/ℓ) CO ₂ 배출(' 09년 159 → ' 15년 140g/km) ' 20년 그린카 10.7%(전기차, 하이브리드카 등)
	• 그린카 도입 반영 연비개선 (강화)	531	' 15년 이후 CO ₂ 배출 125g/km 적용 경유화물차 연비개선을 12.2% 반영
	• 해운부문 에너지 효율개선	19	태양광·풍력·소수력 등 신재생에너지 ' 15년부터 5% 도입 등 효율 개선
	소계	2,156	
감축량 합계		3,682	BAU 대비 34.3% 감축



참고

부문별 · 업종별 온실가스 감축목표

(단위 : 백만톤 CO₂e)

대분류	세분류		2007 배출량	2020 BAU	감축목표		
					감축량	감축후 배출량	감축율 (%)
산업	정 유		12.8	17.1	1.28	15.83	(7.5)
	광 업		1.0	0.68	0.027	0.655	(3.9)
	철 강		86.0	121.35	7.88	113.47	(6.5)
	시멘트		42.2	41.48	3.53	37.95	(8.5)
	석유화학		50.7	63.47	4.77	58.7	(7.5)
	제지,목재		8.7	7.73	0.55	7.18	(7.1)
	섬유/가죽		11.9	9.81	0.61	9.2	(6.3)
	유리/요업		4.5	5.50	0.22	5.28	(4.0)
	비철금속		5.4	5.02	0.21	4.81	(4.1)
	기 계		10.2	13.10	0.99	12.11	(7.6)
	전기/ 전자	에너지	9.7	12.09	0.96	11.14	(7.9)
		비에너지	18.0	29.25	24.55	4.70	(83.9)
	전자표시장치		6.3	71.65	28.32	43.33	(39.5)
	반도체		8.4	14.53	4.03	10.5	(27.7)
	자동차	에너지	6.7	8.72	0.68	8.04	(7.8)
		비에너지	2.9	3.62	3.25	0.36	(90.0)
	조 선		1.8	3.79	0.25	3.54	(6.7)
	기타제조		17.6	16.91	0.29	16.62	(1.7)
	음식료품		6.8	6.16	0.31	5.86	(5.0)
	건설업		2.5	3.22	0.23	2.99	(7.1)
	소 계		314.1	455.18	82.937	372.265	(18.2)
수송	운수, 자가용		87.7	107.25	36.82	70.43	(34.3)
건물	가 정		70.5	87.44	23.62	63.82	(27.0)
	상 업		67.6	91.52	24.44	67.08	(26.7)
	소 계		138.1	178.96	48.06	130.9	(26.9)
공공 기타	공공 기타		16.2	18.85	4.70	14.15	(25.0)
농림어업	농림어업		30.0	29.10	1.52	27.59	(5.2)
폐기물	폐기물		17.1	13.83	1.71	12.13	(12.3)
6대 부문			610	813 ¹⁾	175.7	637.3	(21.6)
전환 부문					68.2 ²⁾		
총계					243.9	569.1	(30.0)

1) 배출량 총계(813백만톤)는 도시가스(2.2백만톤) 및 탈루배출량(7.6백만톤)이 추가된 수치

2) 발전용 에너지 구성비율 변화(신재생 비중 등 증가)에 따른 추가적 감축량

※ 산업에너지연소 BAU 대비 감축율 7.1%

※ 일부 감축방안은 선행적인 기술개발 및 정부의 정책마련 등 필요

- 예) 전환(CCS·스마트그리드 보급), 산업(슬래그시멘트 비중확대, 포틀랜드 시멘트 혼합재 비율 증대) 등

다. 제1차 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획

(1) 수립근거 : 지속가능 교통물류 발전법 제31조

* 비동력·무탄소 교통수단 : 인력, 풍력 등 자연적 에너지에 의해 이동하는 교통수단(주로 보행·자전거를 말함)

(2) 계획의 성격

- 교통부문 온실가스 감축, 환경친화적·에너지 절감형 교통물류체계 구축을 위하여 5년마다 수립하는 법정계획
- 지자체의 비동력·무탄소 교통수단 활성화 시책의 방향을 제시하는 계획 (지자체는 보행교통개선계획, 자전거 이용 활성화 계획을 별도 수립 추진)

(3) 계획기간 : 2012~2016(5개년 계획)

(4) 계획의 주요내용

- 계획지표
 - 보행분담률(31.6% → 33%), 자전거분담률(1.7% → 4%), 자전거도로 연장 (13,037km → 24,400km), 보행·자전거 교통사고 사망자수(OECD평균수준)
- 주요내용(5대 전략 53개 세부과제)
 - 보행·자전거 기초 인프라 확충(21개 과제)
 - 보행·자전거와 대중교통과의 연계체계 구축(5개 과제)
 - 보행·자전거를 통근·통학 교통수단으로 활성화(6개 과제)
 - 비동력·무탄소 교통수단 교육·홍보·문화 확산(9개 과제)
 - 비동력·무탄소 교통수단 발전기반 구축(12개 과제)

라. 교통물류체계 지속가능성 조사·평가

(1) 조사·평가 개요

- (근거) 지속가능 교통물류 발전법 제15조 및 동법 시행령 제11조
- (목적) 인구 10만 이상 지자체의 교통물류체계 수준 및 정책을 진단·평가한 후 문제점을 개선하여 합리적 교통전략 수립 및 지속 가능한 교통기반 조성

- (평가대상) 인구 10만 이상의 지자체(총74개)를 대상으로 교통물류체계의 지속가능성 평가 실시

(2) 추진현황

- 교통물류체계의 지속가능성 조사·평가 관리지표 고시(' 10.4)
- 교통물류체계의 지속가능성 조사·평가 관리기준 고시(' 10.12)
- 교통물류체계의 지속가능성 조사·평가 관리지표 및 관리기준 개정·고시(' 13.2)
- 인구 10만 이상 도시교통물류권역을 대상으로 예비평가 실시(' 10~' 13)
- 지속가능 교통도시 평가(본평가) 첫 시행(' 14.3.19~' 14.12.31)
- 관리지표 및 관리기준 일부 개정·고시(' 14.10.8)
- 지속가능 교통도시 평가(본평가) 2년차 시행(' 15.4.8~' 15.12.31)
- 관리지표 및 관리기준 일부 개정·고시(' 15.8.12)
- 지속가능 교통도시 평가(본평가) 3년차 시행(' 16.4.14~' 16.12.31)
- 관리지표 개정·고시(' 16.10.6)
- 지속가능교통 시스템 시범운영(' 16.9.1~' 16.11.14)
- 지속가능 교통도시 평가 시상식 및 우수사례 경진대회 개최(' 16.12.15)

〈 2010~2016년 지속가능 교통도시 평가결과〉

구분	2010년	2011년	2012년
상위 도시	과천 군포 구리 광명	군포 과천 성남 광명	광명 동두천 군포 과천
하위 도시	경주 영천 안성 김제	김제 논산 나주 공주	논산 안성 김제 영천

구분	2013년			2014년			2015년			
	가 군	나 군	다 군	'가' 군	'나' 군	'다' 군	가 군	나 군	다 군	라 군
상위 도시	-	의정부	하남 군포 구리	서울	창원 수원 부천	광양 강릉 여수	서울	수원	용인 창원	순천 제천 서귀포 충주
하위 도시	대전	원주	영천 안동	광주	익산	안성 아산	인천	전주	익산	공주 여주
구분	2016년									
	'가' 군		'나' 군		'다' 군		'라' 군			
상위 도시	부산		부천		김포 포항		하남 여수 의왕 군포			
하위 도시	대구		광명		천안		이천 여주			
발전상	-		-		익산		공주			

* 2015년부터 가, 나, 다, 라 4개의 그룹으로 평가 시행

* 2016년부터 각 그룹 내 전년대비 순위상승이 가장 많이 이뤄진 도시에 '발전상' 수여

○ 2016년 우수사례 경진대회결과

수상 부문	상 격	수상 기관(그룹)
우수사례 경진대회 (최우수정책상)	한국교통연구원장상	서울특별시 (가) 대구광역시 (가) 인천광역시 (가)
	대한교통학회회장상	부천시 (나) 성남시 (나) 화성시 (다) 의왕시 (라)

(3) 향후 추진계획

- '17년은 이전년도에 도입한 지속가능교통 시스템의 수정·보완을 진행 하고, 평가체계 전반의 안정화를 통해 효율적이고 객관적인 평가를 시행



참고

교통물류체계 지속가능성 조사·평가 관리지표

국토교통부 고시 제 2016 - 649호

「지속가능 교통물류 발전법」 제14조 및 「국가통합교통체계효율화법」 제108조 및 같은 법 시행령 제106조의 규정에 따라 국가교통정책조정실무위원회의 심의를 거쳐 지속가능 교통물류체계의 발전을 위하여 교통물류체계의 지속가능성을 측정·평가·관리하기 위한 지표(지속가능성 관리지표, 국토교통부 고시 제 2015-588호, 2015.8.12)를 다음과 같이 개정·고시합니다.

2016년 10월 6일

국토교통부장관

1. 고 시 명 : 교통물류체계의 지속가능성 관리지표

2. 고시내용

가. 지속가능성 관리지표 설정

- (1) 교통물류체계의 지속가능성은 지속가능성 관리지표에 근거하여 조사·평가한다.
- (2) 지속가능성 관리지표는 현황평가와 정책평가로 구분하고, 환경·사회·경제 3개 부문의 12개 평가항목, 32개 평가지표로 구성된다.

구분	부문	평가항목	평가지표
현황 평가	환경	온실가스 배출량 감축	1. 인구당 도로부문 온실가스 배출량
			2. 시가화면적당 도로부문 온실가스 배출량
			3. 인구1인당 GRDP당 도로부문 온실가스 배출량
			4. 자동차등록대수당 도로부문 온실가스 배출량
		쾌적한 공기의 질 확보	5. 인구당 도로이동오염원 배출량
			6. 시가화면적당 도로이동오염원 배출량
			7. 인구1인당 GRDP당 도로이동오염원 배출량
			8. 자동차등록대수당 도로이동오염원 배출량
	사회	안전한 교통체계 구축	9. 인구당 도로교통사고 사망자수
			10. 인구당 도로교통사고 사고건수
			11. 교통문화지수
		생활밀착형 교통체계 구축	12. 시가화면적당 버스운행거리
			13. 시가화면적당 대중교통시설물 개소
			14. 인구당 버스운행거리
			15. 대중교통 수송분담률
			16. 그린교통(자전거+보행)수송분담률
	경제	교통부문 사회적비용 감소	17. 평균 통근시간
			18. 대중교통 경쟁력
		교통체계의 경쟁력 강화	19. 대중교통 이용자 만족도
			20. 인구당 도로교통 혼잡비용

구분	부문	평가항목	평가지표
정책 평가	환경	친환경 교통수단의 보급	21. 기존 차량의 온실가스 저감을 위한 정책적 노력
			22. 전기차 등 친환경 신규 교통수단 보급 노력
		교통수요관리 강화	23. 승용차 이용수요를 대중교통수요로 전환하기 위한 정책적 노력
			24. 주차수요관리를 위한 노력
	사회	교통의 형평성 제고	25. 교통약자를 위한 정책적 노력
			26. 교통안전 개선을 위한 정책적 노력
		비동력·무탄소 교통수단 활성화	27. 보행자 중심의 정책 평가
			28. 자전거 중심의 정책 평가
	경제	교통인프라 개선	29. 교통인프라 구축을 통한 대중교통 경쟁력 확보
			30. 교통환승요금(카드연계), 교통정보제공 제도 시행 노력
		효율적 교통체계 구축	31. 환승센터 등 연계교통망 구축 노력
			32. 교통관련 정부 정책과의 부합성 및 인접 시군 과의 협의 노력 등

나. 지속가능성 관리지표 측정산식

구분	부문	평가항목	평가지표	측정산식
현황 평가	환경	온실가스 배출량 감축	1. 인구당 도로부문 온실가스 배출량 ¹⁾	$\frac{\text{도로부문 온실가스 배출량}}{\text{인구 수}}$
				전년 대비 개선율
			2. 시가화면적 ²⁾ 당 도로부문 온실가스 배출량	$\frac{\text{도로부문 온실가스 배출량}}{\text{시가화 면적}}$
				전년 대비 개선율

구분	부문	평가항목	평가지표	측정산식
			3. 인구1인당 GRDP ³⁾ 당 도로부문 온실가스 배출량	$\frac{\text{도로부문 온실가스 배출량}}{\text{1인당 GRDP}}$ 전년 대비 개선율
			4. 자동차 등록대수 ⁴⁾ 당 도로부문 온실가스 배출량	$\frac{\text{도로부문 온실가스 배출량}}{\text{자동차 등록대수}}$ 전년 대비 개선율
		쾌적한 공기의 질 확보	5. 인구당 도로이동오염원 ⁵⁾ 배출량	$\frac{\text{도로이동오염원 배출량}}{\text{인구 수}}$ 전년 대비 개선율
			6. 시가화면적당 도로이동오염원 배출량	$\frac{\text{도로이동오염원 배출량}}{\text{시가화 면적}}$ 전년 대비 개선율
			7. 인구1인당 GRDP당 도로이동오염원 배 출량	$\frac{\text{도로이동오염원 배출량}}{\text{1인당 GRDP}}$ 전년 대비 개선율
			8. 자동차등록대수당 도로이동오염원 배출량	$\frac{\text{도로이동오염원 배출량}}{\text{자동차 등록대수}}$ 전년 대비 개선율
	사회	안전한 교통체계 구축	9. 인구당 도로교통사고 사망자수 ⁶⁾	$\frac{\text{도로교통사고 사망자수}}{\text{인구 10만명}}$ 전년 대비 개선율
			10. 인구당 도로교통사고 사고건수	$\frac{\text{도로교통사고 사고건수}}{\text{인구 10만명}}$ 전년 대비 개선율
			11. 교통문화지수	교통문화지수 전년 대비 개선율

구분	부문	평가항목	평가지표	측정산식
	생활밀착형 교통체계 구축		12. 시가화면적당 버스운행거리	$\frac{\text{버스노선연장} \times \text{운행횟수}}{\text{시가화 면적}}$ 전년 대비 개선율
			13. 시가화면적당 대중교통시설물 개소 ⁷⁾	$\frac{\text{대중교통시설물 개소}}{\text{시가화 면적}}$
			14. 인구당 버스운행거리	$\frac{\text{버스노선연장} \times \text{운행횟수}}{\text{인구}}$ 전년 대비 개선율
			15. 대중교통 수송분담률 ⁸⁾	$\frac{\text{대중교통 통행량}}{\text{총 여객통행량}} \times 100$ 전년 대비 개선율
			16. 그린교통 수송분담률 ⁹⁾	$\frac{\text{그린교통 통행량}}{\text{총 여객통행량}} \times 100$ 전년 대비 개선율
	경제	교통부문 사회적비 용 감소	17. 평균 통근시간	실시간 network 기반으로, 승용차 평균 통근시간(7~9시) 산정
			18. 대중교통 경쟁력	$\frac{\text{대중교통 평균 통행시간}}{\text{승용차 평균 통행시간}}$
		교통체 계의 경쟁력 강화	19. 대중교통 이용자 만족도	대중교통 현황 및 운영에 대한 이용자 만족도 조사 전년 대비 개선율
			20. 인구당 도로교통 혼잡비용	$\frac{\text{도로교통 혼잡비용}}{\text{인구 수}}$ 전년 대비 개선율

구분	부문	평가항목	평가지표	측정산식
정책 평가	환경	친환경 교통수단의 보급	21. 기존 차량의 온실가스 저감을 위한 정책적 노력	평가위원단 정성 평가
			22. 전기차 등 친환경 신규 교통수단 보급 노력	
		교통수요 관리 강화	23. 승용차 이용수요를 대중교통수요로 전환하기 위한 정책적 노력	
			24. 주차수요관리를 위한 노력	
	사회	교통의 형평성 제고	25. 교통약자를 위한 정책적 노력	
			26. 교통안전 개선을 위한 정책적 노력	
		비동력·무탄소 교통수단 활성화	27. 보행자 중심의 정책 평가	
			28. 자전거 중심의 정책 평가	
	경제	교통인프라 개선	29. 교통인프라 구축을 통한 대중교통 경쟁력 확보	
			30. 교통환승요금(카드연계), 교통정보 제공 제도 시행 노력	
		효율적 교통체계 구축	31. 환승센터 등 연계교통망 구축 노력	
			32. 교통관련 정부 정책과의 부합성 및 인접 시군과의 협의 노력 등	

※ 1. 현황평가에 이용되는 DB는 가장 최신년도의 DB를 활용함

2. 전년대비 개선을 평가는 평가기준년도 및 이전년도의 자료가 있는 경우에 한하여 시행함

1) 온실가스 배출량은 교통안전공단 KOTEMS에서 산정하는 자료를 이용하며, 이산화탄소(CO2), 메탄(CH4), 아산화질소(N2O), 수소불화탄소(HFCs), 과불화탄소(PFCs), 육불화황(SF6) 등의 온실가스 중 도로교통부문에서 배출되는 이산화탄소(CO2), 메탄(CH4), 아산화질소(N2O) 등 3종이 해당됨

2) 시가화면적은 용도지역 중 주거지역, 상업지역, 공업지역 면적의 합임

3) GRDP는 지역내 총생산(Gross Regional Domestic Product)을 말하며, 생산액, 물가 등 기초통계를 바탕으로 일정 기간 동안 해당지역의 총생산을 추계하는 종합경제지표

- 4) 자동차등록대수는 통계시점에 자동차등록원부에 등록하고 운행할 수 있는 자동차의 대수
- 5) 도로이동오염원이란 도로에서 주행하는 자동차로 인한 대기오염물질 배출량을 산정하는 부문임. 차종에 대한 분류는 국내의 자동차 관리법 규칙에 따라 분류(승용차, 승합차, 화물차, 특수자동차, 이륜차)하며 차종에 따라 경형, 소형, 중형, 대형으로 나누어 차종별 엔진가열 배출량, 엔진 미가열 배출량, 증발 배출량 등으로 분류하여 산정함
국립환경과학원에서는 대기오염물질을 일산화탄소(CO), 질소산화물(NOx), 황산화물(SOx), 미세먼지(PM10, PM2.5), 휘발성유기화합물(VOC) 등으로 구성됨을 정의하고 있음
- 6) 도로교통사고 사망자수는 전체 도로교통사고 사망자수 중 도로특성이 상이할 고속국도의 사망자수는 제외함
- 7) 대중교통 시설물 개소는 버스정류장과 지하철역의 수를 합산한 것을 의미함
- 8) 대중교통 수송분담률은 전 여객 통행량 중 버스, 전철(지하철) 통행량임
- 9) 그린교통 수송분담률은 전 여객 통행량 중 도보, 자전거 통행량임

3. 기준 시행일 : 관보 고시일

교통물류체계 지속가능성 조사 · 평가 관리기준

국토교통부 고시 제2015 - 587호

「지속가능 교통물류 발전법」 제14조 및 「국가통합교통체계효율화법」 제108조 및 같은 법 시행령 제106조의 규정에 따라 국가교통정책조정 실무위원회의 심의를 거쳐 교통물류체계의 지속가능성 관리기준(국토해양부 고시 제2014-610호, 2014.8.10)을 다음과 같이 개정 · 고시합니다.

2015년 8월 12일

국토교통부장관

1. 고 시 명 : 교통물류체계의 지속가능성 관리기준

2. 고시내용

가. 관리기준

(1) 교통물류체계의 지속가능성 평가 그룹의 구분은 다음과 같이한다.

가) “가” 그룹 : 특별시 및 광역시

나) “나” 그룹 : 인구 30만 이상이면서 도농복합시가 아닌 도시

다) “다” 그룹 : 인구 30만 이상이면서 도농복합시

라) “라” 그룹 : 인구 10만 이상~30만 미만인 도시

단, 세종특별자치시는 도시 특성 상 인구 10만이상
~30만 미만(‘라’ 그룹)에 포함시킨다.

(2) 교통물류체계의 지속가능성 관리기준은 교통물류체계의 지속가능성
관리지표를 조사 · 평가한 결과 상위 100분의 95로 한다.

나. 관리기준의 적용

교통물류권역에 대하여 지속가능성 관리지표를 조사·평가한 결과, 3회 연속하여 관리기준(상위 100분의 95)이내에 들지 못하는 경우 지속가능 교통물류발전법 제41조에 따라 해당 교통물류권역을 녹색교통개선 특별 대책지역으로 지정한다.

다. 특별대책지역 지정기한

녹색교통개선 특별대책지역 지정기한은 그룹별로 4년의 범위 이내에서 교통물류체계의 지속가능성 조사·평가 결과를 참고하여 국토교통부장관이 특별대책지역 지정 시 설정한다.

라. 특별종합대책 수립시기

녹색교통개선 특별대책지역으로 지정·고시된 지역의 해당 지방자치단체의 장은 특별대책지역으로 지정·고시된 날부터 10개월 이내에 지속가능성 관리지표 달성을 위한 특별종합대책을 수립하여 국토교통부 장관에게 제출 하여야한다.

3. 기준 시행일 : 관보 고시일

마. 온실가스 · 에너지 목표관리제

(1) 법적 근거

- 저탄소녹색성장기본법 제42조(기후변화 대응 및 에너지의 목표관리)
- 저탄소녹색성장기본법시행령 제29조(관리업체의 지정기준 등), 제30조(관리업체에 대한 목표관리 방법 및 절차), 제34조(명세서의 보고 · 관리 절차 등) 및 제35조(명세서의 공개 등)
- 온실가스 · 에너지 목표관리 운영 등에 관한 지침

(2) 대상업체 선정 기준

○ 업체(법인) 기준

구 분	온실가스 배출량 (kilotonnes CO ₂ -eq)	에너지 소비량 (terajoules)
2011년 12월 31일까지	125 이상	500 이상
2012년 1월 1일부터	87.5 이상	350 이상
2014년 1월 1일부터	50 이상	200 이상

○ 사업장 기준

구 분	온실가스 배출량 (kilotonnes CO ₂ -eq)	에너지 소비량 (terajoules)
2011년 12월 31일까지	25 이상	100 이상
2012년 1월 1일부터	20 이상	90 이상
2014년 1월 1일부터	15 이상	80 이상

3) 추진 절차

① 명세서 제출 · 공개

- (제출) 건물 · 교통 관리업체가 작성 3.31한 제출
- (공개) 명세서 공개심사위원회(센터) 심의를 거친 후 주요정보 공개

② 관리업체 선정 · 지정 고시

- (예비선정) 건물 · 교통부문 관리업체 신규 및 재선정
- (지정 · 고시) 예비선정후 중복 및 누락여부 확인후 지정 · 고시
- (이의신청) 지정에 대한 이의가 있을시 소명자료 첨부 이의신청 가능

③ 관리업체별 감축목표 부여

- (감축목표 설정) 관장기관은 9.30까지 감축목표설정 및 업체와 센터 통보
- (설정방법) 목표설정 협의체 구성 · 운영하여 업체별 목표설정

④ 이행계획서 작성 · 제출

- (추진일정) 감축목표에 대해 12.31일까지 다음연도 이행계획 작성 · 제출
- (이행계획 내용) 관리업체가 작성 관장기관에 제출, 관장기관은 센터제출

⑤ 이행계획 실적 제출

- (제출기한) 관리업체는 이행실적을 다음연도 3.31일까지 부문별 관장기관에 보고
- (개선명령) 이행실적이 목표에 미달하거나 측정 · 보고 · 검증방법이 미흡한 경우 개선명령 등 조치후 환경부장관에게 통보



참고

온실가스 · 에너지 목표관리제 시행 절차

구 분	절 차	비고
1 차 연 도	신규 관리업체 지정 기초 조사 및 대상 목록작성, 환경부 제출 (4.30)	
	↓	
	관리업체 지정 · 고시 (6.30)	
	↓	
	관리업체 지정 이의신청 접수 (고시 후 30일 이내)	사유발생시
	↓	
	이의신청 재심사 결과통보 (이의신청 후 30일 이내)	사유발생시
2 차 연 도	↓	
	전년도 온실가스 배출량 명세서 · 검증보고서 접수 (3.31) (최초지정 시 직전 4개년도 명세서 · 검증보고서 접수)	매년
	↓	
	전년도 온실가스 배출량 명세서 확인, 환경부 제출 (접수 후 60일 이내)	매년
	↓	
	2012년 감축목표 협상 · 설정 (9.30)	매년
	↓	
	2012년 온실가스 감축 이행계획서 접수 (12.31)	매년
3 차 연 도	↓	
	이행계획서 확인 · 시정요구, 환경부 제출 (1.31)	매년
	↓	
	조기감축실적 접수 · 확인 (7.31)	사유발생시
4 차 연 도	↓	
	전년도 온실가스 배출량 명세서 · 검증보고서 및 이행실적보고서 접수 (3.31)	매년
	↓	
	목표 미달성 시 개선명령	사유발생시



참고

교통부문 온실가스·에너지 목표관리 업체 현황(2016년 기준)

연번	업종	업체명	소재지	적용 기준	온실가스 배출량
1	교통 (버스)	금호고속	광주광역시 서구 무진대로 904	업체	177
2	"	대원고속	경기 광주시 광주대로 171	업체	160
3	"	경기고속	경기 광주시 광주대로 171	업체	173
4	"	동양고속	경기도 안양시 동안구 흥안대로 67	업체	64
5	"	중앙고속	경기도 화성시 동탄면 풀무골로 1	업체	60
6	"	경북코치서비스	대구광역시 서구 비산7동 서대구로 295	업체	58
7	"	금남고속	대전광역시 중구 유등천동로 340	사업장	40
8	"	삼화고속	인천광역시 중구 서해대로 418번길 70	사업장	31
9	"	천일고속	부산광역시 동구 중앙대로 168	사업장	29
10	"	경남고속	부산광역시 금정구 중앙대로 2008	사업장	26
11	"	한일고속	서울특별시 서초구 신반포로 194	사업장	17
12	"	경원여객자동차	경상남도 진주시 남강로 698	사업장	24
13	"	수원여객운수	수원시 장안구 창훈로60번길 22-2	업체	50
14	"	경원여객자동차	경기도 안산시 단원구 신원로 138	업체	55
15	"	경남여객	경기도 용인시 처인구 신기로 170	사업장	46
16	"	성남시내버스	경기도 성남시 중원구 순환로 233	사업장	40
17	"	소신여객자동차	경기도 부천시 원미구 부일로 490	사업장	36
18	"	대창운수	광주광역시 북구 첨단과기로 240	사업장	28

연번	업종	업체명	소재지	적용 기준	온실가스 배출량
19	교통 (철도)	한국철도공사	대전광역시 동구 중앙로 240	업체	1,689
20	"	서울메트로	서울특별시 서초구 효령로 5 서울메트로	업체	335
21	"	서울특별시 도시철도공사	서울특별시 성동구 천호대로 346	업체	291
22	"	부산교통공사	부산광역시 부산진구 중앙대로 664번길 20	업체	154
23	"	대구도시철도공사	대구광역시 달서구 월배로 250	업체	80
24	"	인천교통공사	인천광역시 남동구 경인로 674(간석동)	사업장	46
25	"	공항철도	인천광역시 서구 검바위로 26 코레일공항철도 빌딩	업체	53
26	"	서울시메트로9호선	서울특별시 강서구 개화동로 8길 28	사업장	40
27	"	광주도시철도공사	광주광역시 서구 상무대로 760 광주광역시도시철도공사	사업장	18
28	"	대전도시철도공사	대전광역시 서구 월드컵대로 480 대전광역시도시철도공사	사업장	19
29	"	신분당선	경기도 성남시 분당구 대왕판교로 606번길 33	사업장	20
30	종합물류	CJ대한통운	서울특별시 중구 세종대로9길 53 대한통운빌딩	업체	207
31	"	현대글로벌비스	서울특별시 강남구 강남대로 362	업체	72
32	"	한진	서울특별시 중구 남대문로 63 한진빌딩	업체	125
33	"	유성티엔에스	서울특별시 서초구 남부순환로 2583	업체	335
34	"	대신정기화물자동차	충청북도 청주시 청원구 중앙로 95	사업장	47
35	"	천일정기화물자동차	부산광역시 부산진구 전포대로 217	사업장	25
36	"	범한판토스	서울특별시 영등포구 여의대로 24	사업장	24
37	"	농협물류	서울특별시 서대문구 통일로 87	사업장	17
38	"	한국통운	경기도 여주시 주내로 841	사업장	28
39	"	동방	서울특별시 중구 남대문로 63 한진빌딩 23층	사업장	20
40	버스/ 종합물류	동부익스프레스	서울특별시 용산구 한강대로 372	업체	87

* 온실가스 배출량은 최근 3년('13~'15) 평균이며 단위는 천톤CO₂eq

바. 경제운전(Eco-Drive) 활성화

(1) 추진배경

- 교통부문 에너지 절약 및 온실가스 감축을 위하여 친환경·경제적 운전방식인 에코 드라이브를 범국민 참여 운동으로 전개

* 에코 드라이브를 통해 2020년 기준 203만톤 온실가스 감축(교통부문 전체 감축량 3,682만톤의 약 6%)

(2) 추진현황

- (체험교육) 사업용 운전자, 학원강사, 공공기관·기업체 관계자 등을 대상으로 에코 드라이브 실차 체험교육 실시

* 교통안전공단 안전운전체험센터(경북 상주) 내에 에코드라이브 체험교육 주행장 마련(2.7km)하여 '14년말까지 20,113명 교육

- (가상 체험관 운영) 에코 드라이브 가상체험관(시뮬레이터 배치)을 다중집합장소, 각종 행사장에 설치하여 에코드라이브를 홍보하고 간접 체험기회 제공

* (상설) 녹색성장체험관 등 7곳 운영, (순회) 일산킨텍스 등 21곳 운영

- (웹 사이트 운영) 누구나 쉽게 에코 드라이브에 관한 정보에 접근하고 에코드라이빙 요령을 습득할 수 있도록 하기 위해 에코 드라이브 웹사이트 개설(' 11.2)

* '14년말까지 웹사이트 방문객수 663,385명 달성

- (홍보사업) 언론홍보, 연비왕 선발대회, 에코드라이브 협약을 기관·단체와 체결*하는 등 에코드라이브 참여 확산을 위해 노력

* '14년말까지 2,635개 기관(단체)와 에코 드라이브 협약 체결

(3) 기대효과

- 경제운전 활성화 사업을 통한 온실가스 감축, 연료비 절감 및 교통사고 감소

* 체험교육생을 대상으로 교통사고발생건수 조사 결과 8~10% 감소



참고

경제운전(Eco-Driving) 실천 요령

구분	경제운전 실천항목	경제운전 가이드라인
교통 정보	1. 교통정보 생활화	- 교통정보 매체(지도, 인터넷, 교통방송, 내비게이션 등)를 활용하여 운행 전 최적경로 파악
운 전 습 관	1. 엔진예열 최소화	- 엔진 예열은 10초 정도가 적정하며, 최대 30초를 초과하지 않음
	2. 출발은 부드럽게 (e-start)	- 자동차 시동 5초후 시속 20km(1,500rpm)에 맞추어 출발
	3. 관성주행 활용	- 내리막길에서는 엔진브레이크 사용 - 오르막길은 사전에 가속시켜 관성으로 주행 - 교차로 신호를 예견하여 관성으로 정지
	4. 정속주행 유지	- 급가감속을 하지 않고 일정한 속도로 주행 - 앞차와 충분한 안전거리 확보
	5. 경제속도 준수	- 일반도로에서는 60~80km/h 준수 - 고속도로에서는 90~100km/h 준수
	6. 공회전 최소화	- 5초 이상 주정차 시 엔진 정지 - 신호대기시 주행모드(D)를 중립모드(N)로 전환
자 동 차 관 리	1. 적재물 다이어트	- 트렁크를 비우고 불필요한 짐 빼기 - 자동차 연료는 절반만 채워서 운행
	2. 타이어 공기압 체크	- 1개월 단위로 공기압을 주기적으로 검사 - 특히 겨울철은 여름철 대비 최대 40% 공기압이 줄게 되므로 철저한 검사 필요
	3. 에어컨 사용 자제	- 에어컨 사용은 최대한 억제 - 에어컨 사용시 고단에서 작동 후 저단으로 유지
	4. 소모품 관리 철저	- 각종 소모품 교환주기 준수 - 최소 1개월에 1회 차량 점검·정비 ※ 공기청정기, 연료필터, 점화플러그, 엔진오일, 에어컨 필터, 배터리, 산소센서, 공기흐름센서, 휠얼라이먼트 등

사. 교통물류 부문 온실가스 배출량 조사

(1) 근거

- 지속가능 교통물류발전법 제16조 및 같은법 시행령 제14조
- 저탄소녹색성장기본법 제42조 및 제45조

(2) 조사내용

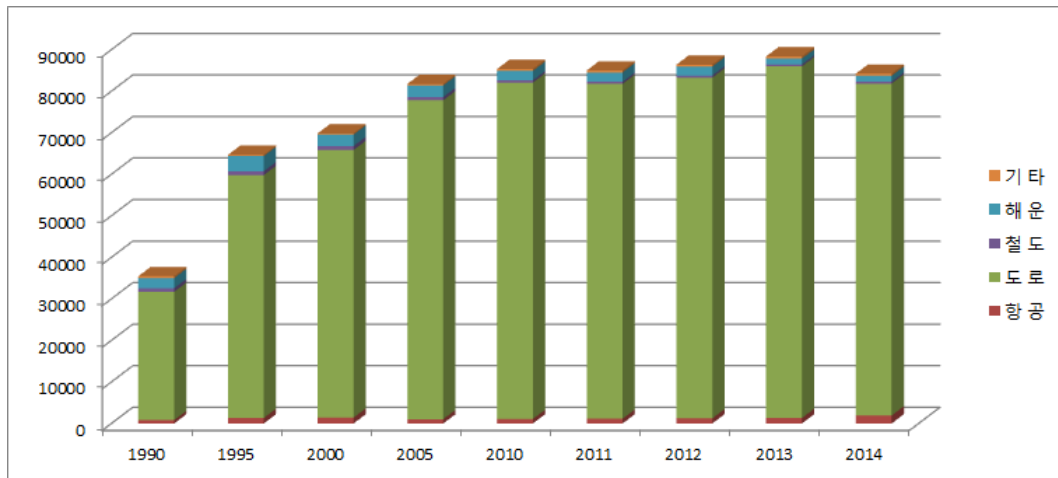
- 자동차, 철도, 항공, 선박 등 교통수단별 온실가스 배출량
 - 자동차의 경우 차종(승용차, 화물차, 이륜차)별로 세분화 조사
- 광역 및 기초자치단체별로 교통부문에서 발생하는 온실가스 배출량을 조사
- 인구당/면적당 교통부문 온실가스 배출량 조사 및 원단위 산출
- 우리나라 전체 교통부문 온실가스 배출량(86.2백만톤CO₂eq) 중 도로 부문은 92.7%(79.9백만톤CO₂eq)를 차지(2014년 기준, Tier 3)
- 도로부문 92.7%, 항공부문 2.2%(1.9백만톤CO₂eq), 해운부문 1.6%(1.4백만톤CO₂eq), 철도부문 0.5%(0.4백만톤CO₂eq), 기타부문 0.6%(0.5백만톤CO₂eq) 순으로 배출
- 최근 제주도 등 여행객 증가로 항공부문 배출량 전년대비 45.7% 증가

〈표〉 수송 부문 수단별 배출량(1990-2014)

(단위: 천톤 CO₂eq.)

구분	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
항 공	819	1,327	1,407	1,034	1,081	1,141	1,215	1,314	1,915
도 로	30,872	58,485	64,412	76,759	80,984	80,617	82,049	84,666	79,915
철 도	876	938	969	808	556	506	507	448	448
해 운	2,441	3,631	2,750	2,775	2,269	2,263	2,143	1,407	1,421
기 타	449	292	314	369	450	466	469	534	519
합 계	35,457	64,673	69,852	81,745	85,340	84,993	86,383	88,369	84,218

* 간접배출량(전력, 열)은 제외한다.



아. 교통부문 온실가스 배출계수 개발

(1) 배경

- (목적) 교통 부문의 온실가스 배출량을 정확히 산정하여, 지속가능 교통물류정책을 효율적으로 추진
- (근거) 지속가능 교통물류발전법 제16조 및 같은법 시행령 제14조

(2) 추진현황

- 교통수단별 온실가스 배출계수(Tier1) 고시('10.8)
 - IPCC의 가이드라인을 수용하여 고시
 - * (IPCC) 2006년에 회원국의 온실가스 배출량 산정시 객관성·정확성을 도모하기 위하여 Tier1, 2, 3 수준의 배출계수 설정원칙과 Tier1 수준의 배출계수 가이드라인을 제시
- 교통수단별 온실가스 배출계수(Tier2) 개발·고시('12.4)
- 자동차 온실가스 배출계수(Tier2) 개발·고시('13.10)
- 온실가스 배출계수(Tier3) 개발·고시('14.11)

(3) 향후계획

- 온실가스 배출계수(Tier3) 개발 및 신차, 연식별 판매량을 고려하여 미개발 자동차 배출계수 개발



참고

온실가스 배출계수 고시 현황

고시 년도	수준	차종	연료	CO ₂	CH ₄	N ₂ O
2010	Tier1	자동차	휘발유	69,300	25.0	8.0
			경 유	74,100	3.9	3.9
			액화석유가스	63,100	62.0	0.2
			등 유	71,900		
			윤활유	73,300		
			천연가스	56,100	92.0	3.0
		철도	경 유	74,100	4.15	28.6
			아역청탄	96,100	2.0	1.5
		항공기	항공용 휘발유	69,300	0.5	2.0
			제트용 등유	71,500		
		선박	휘발유	69,300		
			실내/보일러 등유	71,900		
			경 유	74,100		
			중유, 벙커C유	77,400		
			액화석유가스	63,100		
			정제가스	57,600		
			파라핀 왁스	73,300		
			백 유	73,300		
			기타 석유제품	73,300		
			천연가스	56,100		
			중유(원양 어선)		7.0	2.0
2012 2013	Tier2	자동차	휘발유	72,940	3.0	5.4
			경 유	73,170	1.5	4.2
			액화석유가스	66,070	4.4	3.9
			천연가스	55,380	243.8	3.2
		철도	경 유	73,170		
			C중유	76,300		
		항공기	JET-A1	71,530		
			JP-8	71,100		
		선박	휘발유	72,940		
			경 유	74,640		
			A-중유	74,940		
			C-중유	76,300		
			액화석유가스	66,070		
			천연가스	55,380		

비고 : 2010년 고시, 2012년 고시, 2013년 고시

국토교통부 고시 제2014 - 691호

지속가능교통물류발전법 제16조제2항 및 같은 법 시행령 제14조에 따라 자동차 온실가스 배출계수(Tier 3)를 다음과 같이 고시합니다.

2014년 11월 7일

국토교통부 장관

□ 고 시 명 : 자동차 온실가스 배출계수(Tier 3)

□ 고시내용 : Tier 3 승용·승합·화물자동차 온실가스(CO₂, CH₄, N₂O) 배출계수

① 승용자동차

- CO₂ 배출계수 산출식

[y : 배출량(g/km), x : 차속(km/h)]

차종	연료	배출계수 산출식	
		65.4km/h 미만	65.4km/h 이상
승 용	경형	휘발유 $y = 1019.04x^{-0.5771}$	$y = 0.0188x^2 - 2.7265x + 191.03$
		LPG $y = 1030.78x^{0.6039}$	$y = 0.0171x^2 - 2.4883x + 173.91$
	소형	휘발유 $y = 1284.39x^{-0.5963}$	$y = 0.0278x^2 - 4.3121x + 272.62$
		경유 $y = 1119.54x^{0.6006}$	$y = 0.0124x^2 - 1.0867x + 115.86$
		LPG $y = 1118.62x^{0.5785}$	$y = 0.0190x^2 - 2.8346x + 207.90$
	중형	휘발유 $y = 1492.46x^{-0.5820}$	$y = 0.0303x^2 - 4.9122x + 326.94$
		경유 $y = 1344.67x^{0.5869}$	$y = 0.0246x^2 - 3.5451x + 246.21$
		LPG $y = 1521.36x^{0.6128}$	$y = 0.0264x^2 - 4.1928x + 279.93$
	대형	휘발유 $y = 2070.16x^{0.6113}$	$y = 0.0362x^2 - 5.9279x + 396.93$
		경유 $y = 1606.66x^{0.5997}$	$y = 0.0133x^2 - 1.5039x + 180.11$
		LPG $y = 2465.16x^{0.7127}$	$y = 0.0302x^2 - 4.8941x + 317.78$

- CH₄ · N₂O 배출계수 산출식

[y : 배출량(g/km), x : 차속(km/h)]

차종	연료	배출계수 산출식	
		CH ₄ 배출계수 산출식	N ₂ O 배출계수 산출식
승 용	휘발유	$y = 0.0368x^{-0.9582}$	$y = 0.2207x^{-1.3883}$
	경유	$y = 0.1388x^{-1.1475}$	$y = 0.0007 + 0.1285/x$
	LPG	$y = 0.0396x^{0.9892}$	$y = 0.0217x^{0.9845}$

② 승합자동차

- CO₂ 배출계수 산출식

[y : 배출량(g/km), x : 차속(km/h)]

차종		연료	배출계수 산출식	
			65.4km/h 미만	65.4km/h 이상
승 합	중형	경유	$y = 1690.95x^{0.4964}$	$y = 0.0196x^2 - 2.2248x + 285.52$
	대형	경유	$y = 3766.36x^{0.4368}$	
		CNG	$y = 5774.10x^{0.5587}$	

- CH₄ · N₂O 배출계수 산출식

[y : 배출량(g/km), x : 차속(km/h)]

차종		연료	배출계수 산출식	
			CH ₄ 배출계수 산출식	N ₂ O 배출계수 산출식
승 합	중형	경유	$y = 0.0312x^{-0.7461}$	$y = 0.1353x^{-0.8895}$
	대형	경유	$y = 0.0786x^{-0.7981}$	$y = 0.4227x^{-1.0237}$
		CNG	$y = 53.05x^{-0.7242}$	$y = 1.5910x^{-1.3104}$

③ 화물자동차

- CO₂ 배출계수 산출식

[y : 배출량(g/km), x : 차속(km/h)]

차종		연료	배출계수 산출식	
			65.4km/h 미만	65.4km/h 이상
화 물	소형	경유	$y = 1177.12x^{0.4149}$	$y = 0.0575x^2 - 7.8992x + 479.21$
	중형	경유	$y = 1669.58x^{0.3527}$	$y = 0.0590x^2 - 6.7370x + 559.87$
	대형	경유	$y = 3626.25x^{0.3860}$	

- CH₄ · N₂O 배출계수 산출식

[y : 배출량(g/km), x : 차속(km/h)]

차종		연료	배출계수 산출식	
			CH ₄ 배출계수 산출식	N ₂ O 배출계수 산출식
화 물	소·중형	경유	$y = 0.0616x^{-0.8494}$	$y = 0.0023 + 0.1536/x$
	대형	경유	$y = 0.2779x^{-1.1104}$	$y = 0.0072 + 0.5258/x$

□ 시행일 : 관보 고시일

제3절 국가기간교통망 구축

1. 국가기간교통망계획 2차 수정계획 수립('11)

가. 계획의 개요

(1) 법적근거 : 국가통합교통체계효율화법 제4조

(2) 계획의 필요성

- 육상, 해상, 항공 교통정책과 도로, 철도, 공항, 항만 등 국가기간 교통 시설이 상호연관성 없이 부문별로 추진, 국가교통정책 목표 달성에 한계
 - 전체 수송수요 및 종합적인 시설대안 등에 대한 고려가 미흡하고 부문별 사업의 타당성 위주로 확충계획을 마련
 - 지역·부문별 소규모 분산투자로 한정된 재원의 효율적인 활용에 한계
 - 부문별 교통시설확충 등 교통정책을 집행한 후에는 상호 연계성과 보완성이 부족하여 국가교통체계의 효율성이 저하
- 교통시설확충과 병행하여 교통체계의 운영개선 등 효율적인 국가종합교통 체계를 구축해야 할 필요성 대두
 - 교통시설확충 등 양적 교통정책과 교통수요관리, 녹색교통 관련 첨단 기술의 활용 등 질적 교통정책을 병행 추진해야만 점차 다양화, 복잡화, 연쇄화되고 있는 교통문제를 효율적으로 해결이 가능
- 글로벌화의 급진전, 환경 및 에너지 문제 등에 대비 우리교통의 먼 미래를 내다보는 체계적인 장기 종합교통계획이 필요

나. 국가기간교통망계획 제2차 수정계획 수립

(1) 수정계획의 수립배경

- 1999년 국가기간교통망 계획(2000~2019)과 2007년은 국가기간교통망계획 제1차 수정계획은 교통시설 확충, 동북아 허브기반 마련 등 성과에 불구하고, 교통체계에 관한 종합적 고려 부족 지적
 - 부문별 계획간의 조정 및 연계가 가능하도록 국가기간교통망계획의 위상 및 통합기능을 강화할 필요성이 대두되어, 도로, 철도 등 개별 교통수단의 구체적인 세부 투자계획은 부문별 계획에서 수립하되, 국가 기간교통망계획의 투자방향과 조화되도록 수립
- 최근 기후협약에 대응한 녹색교통 추진전략, 인터모달리즘 등 교통여건 변화를 반영한 국가기간교통망계획의 새로운 수정이 필요

(2) 2차수정계획의 성격

- 2차수정계획은 기존계획을 변경·보완하고, 국가철도망구축계획, 도로정비 기본계획, 제3차 항만기본계획, 제4차 공항개발중장기종합계획 등 총괄 검토·조정을 통해 국가기간교통망계획의 정합성·일관성 제고

(3) 2차수정계획의 주요내용

- 기 수립된 국가기간교통망계획의 추진성과
- 국가기간교통시설 현황·문제점 및 장래 교통여건의 변화와 전망
- 국가기간교통망계획 제2차 수정계획 목표 및 과제별 추진전략
- 교통시설 최적투자 규모 및 재원확보 방안 등

(4) 수정계획의 범위

- 시간범위 : 당초 계획기간인 2000년~2019년(20년)을 2001년~2020년으로 변경하면서, 2011년~2020년(10년)기간을 중점 수정
- 공간적 범위 : 대한민국의 주권이 실질적으로 미치는 국토 전역을 대상으로 하며, 일부분야는 한반도, 동북아, 글로벌 지역으로 확대

- 대상시설 : 간선도로, 간선철도, 공항, 항만, 물류시설 등 국가의 주요 기간 교통·물류시설 등

다. 국가기간교통망계획 제2차 수정 주요내용

(1) 교통여건의 변화와 전망

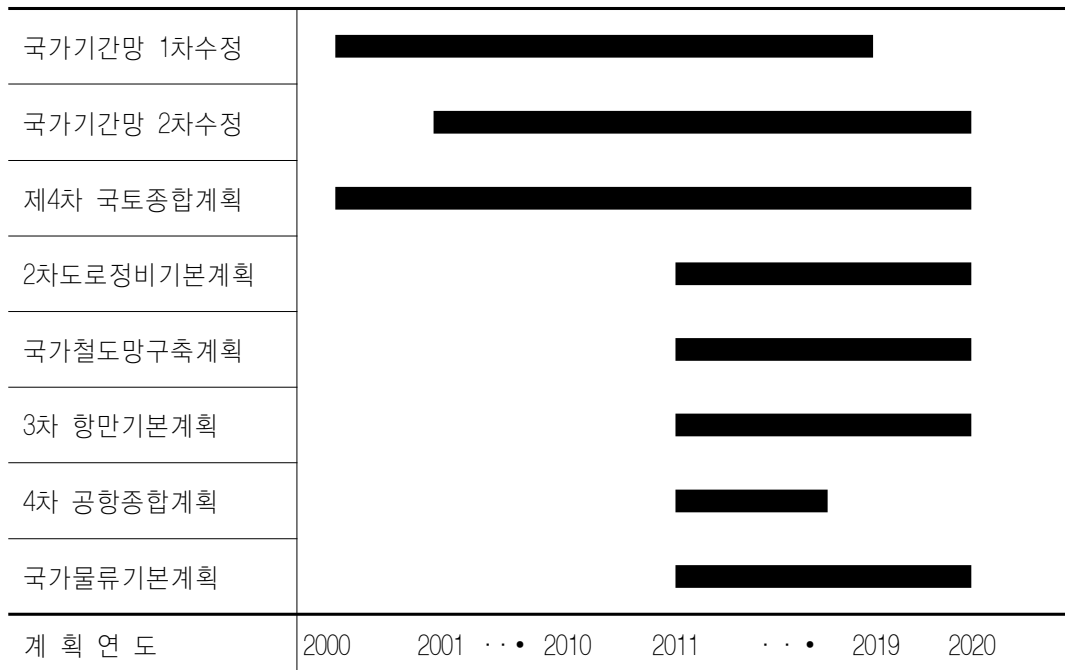
- (녹색성장) 기후변화로 국제적 온실가스 감축 압력 강화, 「저탄소 녹색성장」이 세계조류로 등장, 중·장기 온실가스 감축목표 설정·공포
- (SOC 투자확충) 주요 선진국은 경기부양, 녹색성장, 거대지역권 내 유기적 연계 등을 위해 교통SOC에 대한 집중 투자 중
- (글로벌 시장통합) 교통 및 정보통신 기술 발달로 전 세계적으로 시장 통합이 가속화되고, 동북아 물류허브 경쟁 치열
- (인터모달리즘) 주요 선진국들은 각 교통수단간 원활하고 효율적인 연계를 위한 종합교통체계 구축 추진
- (지역발전 전략) 5+2 광역경제권 개발계획, 세종시·혁신도시 등의 국토 공간구조 다변화에 대응하는 교통체계 구축 요구
- (교통서비스) 교통 기술의 발전으로 고속형 교통서비스 및 U-Transportation의 구축에 대한 요구 증대
- (교통약자) 고령자, 장애인, 어린이 등 교통약자에 대한 복지정책 강화 등 교통측면의 사회적 형평성 보장 요구 증대

(2) 과제별 추진계획

가) 부문간 효율적 스톡조정을 통한 국가 경쟁력 강화

- 국가교통체계의 종합조정 및 효율성 강화
- (계획시기 일치) 국토종합계획 및 부문별 계획과의 수립시기를 일치, 교통계획간 정합성·일관성 확보

* 국토종합계획('00~'20), 철도망('06~'15)·항만('12~'21) → ('11~'20)



- (수송 분담구조) 수송거리 및 화물특성에 따른 수송효율성을 기반으로 하여 교통수단에 대한 투자방향 정립

* (도로) 지역간, 지역내 중단거리 / (철도) 권역 연계, 중장거리 대량 수요 / (항만) 수출입, 대량/(공항) 고부가가치 긴급

○ KTX 중심 철도 고속화 및 도로 기능 효율화

- (철도) 국토 최단 연결 X자형과 해안권 연결 □자형을 결합한 국가 철도망 구축을 중심으로, 고속철도의 적기완공과 간선철도의 고속화·전철화를 통하여 속도경쟁력 확보

* 경부(대전-대구), 호남(오송-광주), 수도권(수서-평택) 고속철 14년 완공/ 건설·운영 중인 노선 180~230km/h로 고속화 등

- (도로) 지·정체 혼잡구간 개선 및 공사중인 사업의 완공, 교통 결절점의 연계도로망 정비 중심 투자

- ITS 등을 통해 도로 운영효율화 및 수요관리 병행

- (균형발전) 국토의 균형발전을 촉진하는 교통체계 구축

- KTX 정차역 중심으로 5+2 광역경제권의 특성화 발전을 지원하고 행복, 혁신도시 등의 접근 및 연계를 위한 도로망 확충

- 도시 개발시 대중교통지향형 도시개발 추진

- 항공·해운·물류 경쟁력 강화
 - (공항) 중추-거점-일반공항의 구분을 유지하되, 도서지역 등의 항공 수요를 처리하는 소형공항 개념 도입 추진
 - 중추·거점공항은 국제적 경쟁력 강화를 위해 시설확충, 국제선 유치 등을 추진하되 일반공항은 신규투자 최소화
 - (항만) 부산항, 광양항, 울산항을 동북아 허브항으로 집중 개발하고, 인천항 등 지역별 거점항만을 특화하여 수출입 경쟁력 제고
 - (물류) 철도, 연안해운 중심 수송체계를 활성화하고 내륙물류기지 기능을 재정비하여 비용절감형 물류체계 확립

나) 교통연계성 강화를 위한 인터모달리즘 구현

- 교통수단간 연계 환승체계 강화
 - (복합환승센터) 교통수단간 연계 환승체계를 강화하고 상업·문화·주거 등 고밀도 복합개발을 통한 지역발전 도모
 - (기타) KTX역 중심 연계교통체계 정비, 전국호환 교통카드 개발·보급, 고속도로 환승정류소, 인천공항까지 KTX 연결 등
 - 인터모달리즘 실현을 위한 물류거점 연계 교통체계 구축
 - (물류거점) 항만, 산업단지 등 교통물류 거점 중심 연계교통망의 구축을 위하여 연결도로·철도 노선 정비
 - (철도복합일관수송) 인입철도의 지속 확충을 통해 화물자동차로 수송되는 장거리 물량을 철도를 이용한 복합 운송형태로 전환
- * 철도는 중·장거리 간선운행, 도로는 단거리 셔틀수송 역할

다) 21세기 글로벌 교통·물류 강국 실현

- 육·해·공 통합 연계 국제교통망 구축
 - 한반도와 대륙연결 철도망(TCR, TSR) 및 도로망(AH)의 구축을 위해 결손구간(북한지역 등) 연결 및 실질적 국가간 협력 추진
- 국제 교통·물류시장 통합 대응
 - (1단계: 교통물류협력 기반조성) 한·중·일·러 등 동북아 교통장관 회의 설치 및 정례화

- (2단계 : 교통물류협력 본격화) TCR·TSR 연결, 통관 등 출입국절차 간소화 등 물리적, 제도적 장애요인 제거
 - * 표준화된 통관절차, 국가간 운송원활화를 위한 기구 신설 등
- (3단계 : 통합 교통물류시장으로 이행) 시장접근 자유화, 보조금·세제 표준화 등으로 단일교통물류시장으로 전환

라) 저탄소 녹색성장형 교통체계 구축

- 녹색성장형 교통체계 전환
 - (패러다임) 자동차·도로 중심에서 철도·해운·그린카·사람 중심 교통SOC 투자 패러다임 전환
 - (녹색물류) 철도·연안해운 화물운송량 증대 및 철도 수송력 증강을 위한 시설개량
 - (대중교통) BRT 및 광역급행버스 확대 등 대중교통 서비스 경쟁력 확보, 승용차 도심 진입억제 등 적극적 교통수요 감축
- 미래형 교통기술 개발 및 구현
 - (연구개발) 바이모달트램, 430km급 고속열차 등 녹색교통수단의 개발 및 상용화를 촉진하여 해외시장 진출 지원
 - (ITS) 세계 3대 ITS 기술강국을 목표로 ITS 기술 개발을 촉진하고 구축 범위를 지속적으로 확대하여 교통편의 증진

마) 선진국 수준의 교통서비스 제공

- 교통안전, 재난대응 및 보안검색 체계 강화
 - (안전) 교통안전수준을 '20년 OECD 10위권으로 진입하기 위하여 교통안전시설을 지속 확충하고 안전기준 강화
 - (보안) 지속적으로 지능화되고 있는 테러 등에 대비하기 위해 항공, 항만, 물류보안 관련 법·제도 보완
- 교통서비스의 사회적 형평성 강화
 - (교통기본법 제정) 육상·해상·항공 교통정책을 체계적으로 추진 하고, 교통발전 및 교통서비스 향상 도모 등을 위해 교통기본법 제정 추진
 - (교통약자 대비) 장애인·고령자·임산부 등 교통약자 중심 교통시설을 확대하여 교통약자의 이동편의 증진

(3) 투자 규모 및 투자 효과

가) 투자 규모

- '11~'20년까지 총 교통SOC 투자규모는 185조원 예상
 - 도로 70조(37.9%), 철도 72조(38.9%)로 철도에 대한 투자 증가

《2011~2020년 국고 기준 총 투자사업비》

	도로	철도	항만	공항	물류등 기타	계
투자비(조원)	70	72	18	1	24	185
비중(%)	37.9	38.9	9.7	0.5	13.0	100.0

주: 유지관리비 포함

나) 교통시설 확충

- (간선도로) 17,596km → 19,854km로 총 연장 2,258km 증가
- (철도) 3,378km → 4,955km로 총 연장 1,577km 증가
- (공항) 운항횟수 498천 → 825천 회/년으로 총 327천회 증가
- (항만) 하역능력 2,186만 → 3,412만 TEU/년, 총 1,226만 TEU 증가

다) 수송분담률 변화

- 철도의 수송분담률 증가(인·톤-KM 기준)
 - * 여객: 16%('08) → 27%('20), 화물: 8%('08) → 18.5%('20)

라) 투자 효과

- 차량운행비용·통행시간·환경비용 등 절감편익 연간 20조원
- 생산유발 효과 393조원, 고용유발 효과 350만명 발생

《제2차 수정계획에 따른 직접효과》

편익(억원/년)					CO ₂ 배출량 (천tCO ₂)
차량운행비용	통행시간비용	교통사고비용	환경비용	계	
19,125	169,076	1,354	9,555	199,110	104,831

주: 2021년 기준



〈그림〉 국가기간교통망계획 제2차 수정(2001~2020)

2. 중기 교통시설 투자계획의 수립

가. 법적 근거 : 국가통합교통체계효율화법 제6조

나. 계획의 성격

- 국가기간교통망계획을 5년단위로 실천하기 위한 연동계획
- 국가기간교통망계획상의 국가기간교통시설뿐 아니라 지방교통시설 포함하는 전국 교통시설투자계획
- 한정된 재원여건, 교통수요전망 등을 감안하여 5년간 최적 투자규모, 재원배분, 투자우선순위 등 제시
- 중복·과잉투자로 인한 예산낭비 방지, 완공 위주 집중투자, 녹색성장도모 등 투자효율성 극대화 도모

다. 계획의 범위

- 공간적 범위 : 전국
- 계획기간 : 5년 단위
- 대상시설
 - 국가기간교통시설 : 고속도로, 일반국도, 국도우회대체도로, 국가지원지방도, 철도(도시철도 제외), 공항, 무역항, 복합화물터미널
 - 지방교통시설 : 지방도(특별시도, 광역시도, 지방도, 시도, 군도), 도시철도, 연안항, 지방항, 유통단지, 환승센터, 공영차고지 등

라. 계획의 내용

- 교통시설의 공급목표와 투자의 기본방향
- 국가기간교통시설개발사업의 규모, 투자우선순위 및 소요재원
- 교통시설간 적정한 수송 분담구조 및 투자재원 배분의 설정
- 국가기간교통시설개발사업과 지방교통시설개발사업간 연계개발

마. 계획수립 경과

- 제1차 중기투자계획(2000~2004) 수립('01.3)
- 제2차 중기투자계획(2005~2009) 수립('06.3)
- 제3차 중기투자계획(2011~2015) 수립('11.9)
- 제4차 중기투자계획(2016~2020) 수립('16년 하반기 예정)

바. 제3차 중기투자계획의 주요 투자전략

(1) 도로 : 투자효율 중심의 간선도로망 구축

- 완공 및 혼잡개선 위주의 투자로 투자효율성 제고
 - 전주~광양 고속도로, 둔포~성안 확장사업 등 계속사업의 완공과 도시부 혼잡개선에 중점 투자
 - 신규사업은 국가정책(30대 선도사업, 국제행사 등) 및 산업경제 활성화에 필요한 사업 위주로 적기 추진
- 장래 교통수요 및 국토공간구조 변화, 철도 등 타 교통시설과의 연계성 등을 고려한 간선도로망을 확충
- 기존도로 용량보강, 2+1도로, 회전교차로, 지하도로 등 기존 교통시설의 운영효율화도 병행 추진

(2) 철도 : 철도경쟁력 강화를 위한 전국 고속화철도망 구축

- 철도의 고속화와 속도경쟁력 강화를 위해, 경부, 호남, 수도권 고속철도는 고속 주간선망으로 적기완공, 일반철도는 고속화를 통한 연계수송 담당
- 수도권 광역급행철도, 지하철 9호선 2단계 사업 등을 통해 수도권 교통난 해소 및 대중교통 분담율 제고

(3) 공항 : 글로벌 항공강국 실현을 위한 항공교통 서비스 구현

- 중추-거점공항은 적기 시설확충을 통해 국제 경쟁력을 확보하고, 일반 공항은 신규투자를 최소화하고 안전시설 개선에 중점

- 중추공항인 인천공항은 제2여객터미널 등 3단계 사업을 추진하고, 거점 공항은 6개로 축소하여 선택과 집중 투자
- 도서지역 신규수요 창출 및 이동 편의를 위해 소형공항 개발

(4) 항만 : 물류와 레저, 문화가 함께하는 고부가가치 항만 구축

- 물류허브로서 부산항 등을 중점 개발하고 배후권역의 특성에 맞게 권역별 거점항만을 개발하여 지역경제 활성화 중심으로 육성
- 부산항은 컨터브, 울산항은 오일환적허브 개발
- 크루즈부두 확충, 마리나항만 개발 등을 통해 해양관광산업 발전을 지원하고 낙후지역 생활개선을 위해 도서항만 확충

(5) 고효율 · 녹색 물류체계 구축

- 주요 운송거점의 배후물류시설 확충 및 기능 재정비 등을 통한 대량복합 일관수송체계 강화
- 전국 단위의 통합적 물류네트워크 구축을 위하여 5대 권역 내륙물류기지에 대한 확충 및 기능 재정비
- 공항 · 항만 등의 배후단지 활성화, 하역시설 및 장비의 선진화와 국가 물류정보화 및 네트워크화 추진

(6) 대도시권 광역교통체계 구축

- 교통혼잡 완화, 대중교통 중심의 교통체계 구축을 핵심으로 6개 권역 (수도권, 대전권, 대구권, 울산권, 광주권, 부산권)별 광역교통체계 구축

(7) ITS를 활용한 교통체계 효율성 향상

- ITS 구축범위를 지속 확대하여 실시간 교통정보 제공을 통해 기존 도로의 활용도 제고 및 교통안전 확보

- 고속국도↔일반국도↔도시부도로 간 교통정보 연계성 강화 및 단절구간 해소로 교통정보 활용효과 극대화

(8) 복합환승센터 본격 추진

- 주요 교통결절점에 IT를 접목한 첨단환승시스템을 구축하여 복합환승센터를 개발함으로써 One-Stop Living 생활공간 창출
- 유형별·권역별 기능 및 특성이 반영되고 공공성·사업 수익성이 조화될 수 있도록 다양한 방식으로 추진

(9) 신성장동력 창출을 위한 교통기술 개발

- 지속가능성, 녹색성장, 인터모달리즘, 안전, 편의 등 국가 교통정책 목표를 종합적으로 달성할 수 있는 신기술 개발 지원
- 자동차, 철도, 항공기, 해운·항만 각 분야의 경쟁력 확보를 위한 차세대 신기술 교통수단 개발 및 실용화에 중점 지원

사. 투자조정 및 자원 배분

- 계획기간 동안 146조원의 투자재원이 소요될 전망
 - 국비는 재정운용계획의 규모를 감안하여 약 86.8조, 지방비는 약 7.5조원, 자체조달 14조원, 민간투자 36.9조원 등 예상

《자원별 투자규모('11~'15년)》

(단위: 억원)

구 분	계	국 비	지방비	자체조달	민간투자 등
투자규모	1,455,526	867,583	74,983	143,584	369,376

주: 유지관리비 포함

- 부문별로는 도로가 49.3조, 철도가 49.4조로 유사하나 국비투자규모는 도로 34.3조, 철도 30.9조 수준으로 도로가 조금 큼

《부문별 투자규모('11~'15년)》

(단위: 억원)

구 분	계	도 로	철 도	공 항	항 만	도시철도	물류 등 기타
투자규모	1,455,526	493,136	494,007	21,808	201,628	84,298	160,649

주: 유지관리비 포함

《부문별 국비 투자규모('11~'15년)》

(단위: 억원)

구 분	계	도 로	철 도	공 항	항 만	도시철도	물류 등 기타
투자규모	867,582	342,695	308,729	3,601	84,527	38,503	89,528

주: 유지관리비 포함

- 도시철도와 물류등 기타를 제외한 국비기준 수단별 투자비율은 도로 46.3%, 철도 41.7%, 항만 11.4%, 공항 0.5%

아. 투자효과

(1) 교통시설 확충

- (간선도로) 17,596km → 18,651km로 총 연장 1,055km 증가
- (간선철도) 3,378km → 4,093km로 총 연장 715km 증가
- (항만) 컨 하역능력 94,125만 → 113,812만 톤/년, 총 19,696만톤/년 증가
- (공항) 여객수용능력 1.37억인/년 → 1.5억인/년으로 13백만인/년 증가

(2) 수송분담률 변화

- 철도의 수송분담률 증가(인·톤-KM 기준)

* 여객: 16%('08) → 21%('15), 화물: 8%('08) → 12.4%('15)

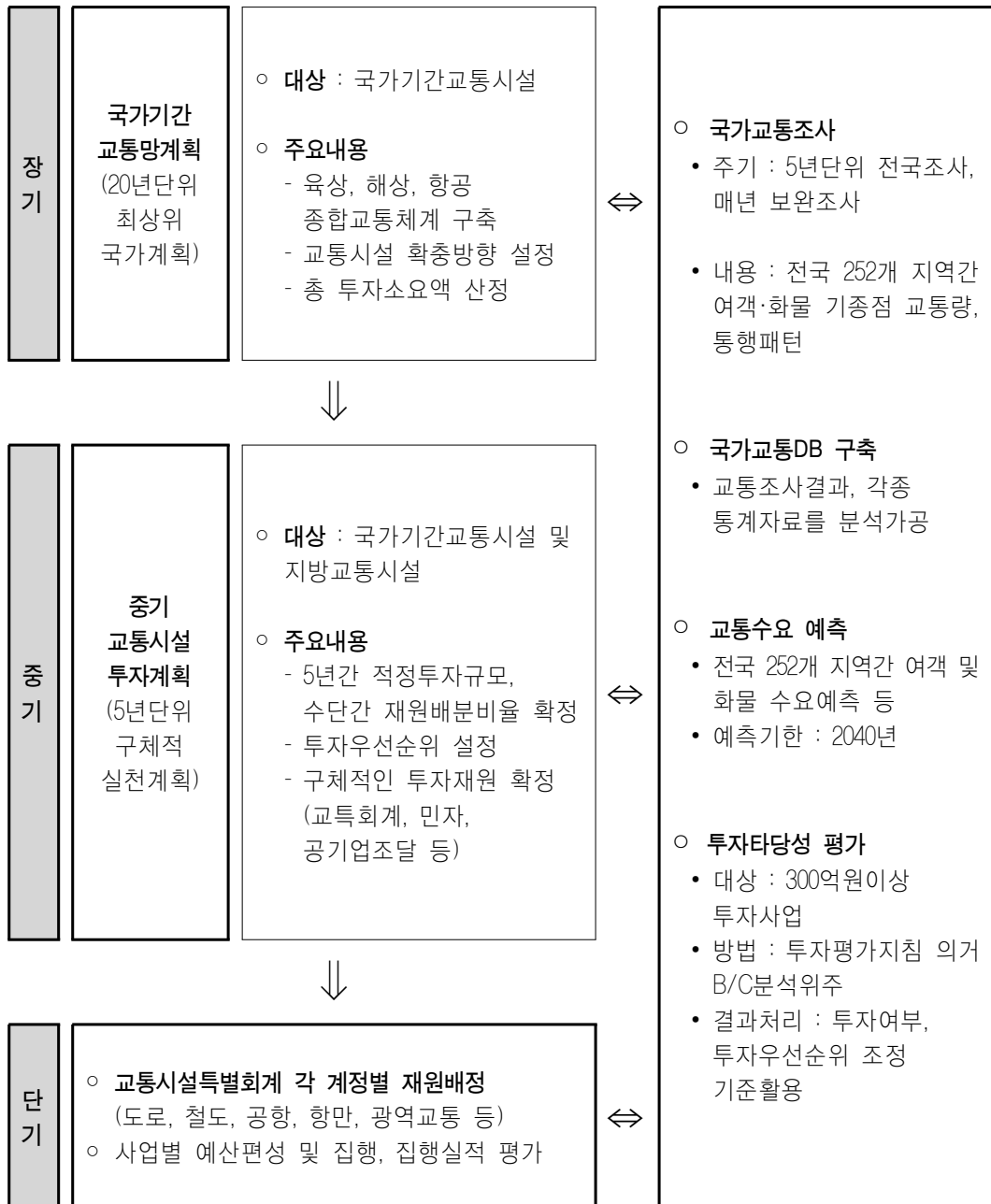
《수송분담률 변화 전망》

구 분		2008		2015	
		교통수요	분담률(%)	교통수요	분담률(%)
백만인-km/년 (여객)	도로	205,750	81.4	200,692	76.2
	철도	40,243	15.9	54,525	20.7
	항공	6,335	2.5	7,591	2.9
	해운	579	0.2	599	0.2
	계	252,907	100.0	263,408	100.0
백만톤-km/년 (화물)	도로	101,437	71.1	106,791	65.8
	철도	11,547	8.1	20,072	12.4
	항공	125	0.09	132	0.08
	해운	29,590	20.7	35,321	21.8
	계	142,699	100.0	162,316	100.0

(3) 투자 효과

- 차량운행비용 · 통행시간 · 환경비용 등 절감편익 80조원
- 생산유발 효과 194조원, 고용유발 효과 173만명 발생

《교통체계효율화법상의 교통투자 체계도》



3. 중기교통시설투자계획 집행실적 평가

가. 관련근거 및 목적

- 국가통합교통체계효율화법 제9조 및 동법시행령 제6조
- 「국가기간교통망계획 제2차수정(’01~’20)」의 구체적인 실천계획인 중기교통시설투자계획(5년단위)의 부문별 집행실적을 평가함으로써 교통시설투자의 효율성 확보

나. 평가범위 및 대상시설, 사업추진기관

(1) 평가범위

- 시간적 범위 : 5년단위, 매년도 말을 기준으로 평가
- 내용적 범위 : 도로·철도·공항·항만 및 물류기타 5개 교통부문으로 구분하여 계획에서 설정한 목표와 대비하여 평가

(2) 평가 대상시설

- 국가교통시설 : 도로(고속·일반국도·국대도·국지도), 철도(고속·일반철도), 공항, 항만, 화물터미널
- 국가기간교통시설과 연계되는 지방교통시설 : 지방도로(특별·광역시, 도 등 포함), 도시철도 및 기타 교통시설

(3) 사업 추진기관

- 국토교통부, 해양수산부, 시·도, 한국도로공사, 인천국제공항공사, 한국철도시설공단, 한국컨테이너부두공단, 교통안전공단, 도로교통공단 등

다. 업무 흐름도



라. 집행실적 평가방법

- 중기투자계획에 따른 사업 및 예산집행실적 평가와 제3차 중기투자계획의 목표대비 달성가능성과 더불어 교통SOC 투자에 따라 나타나는 각종 효과에 대한 평가를 병행 실시

평가지표	평가항목	비 고
교통투자계획 집행 효율성	사업추진실적	당해연도 시설공급실적, 부문별 시설공급실적
	예산집행실적	계획예산대비 자원별·부문별 집행예산
	사업관리실적	안전관리실적·안전사고건수 등

- 효과분석의 경우 국가기간교통망계획 혹은 중기투자계획의 목표 등의 달성도를 나타낼 수 있는 효과지표를 개량화하여 평가

평가항목(추진전략별 세부추진과제)		평가지표
국가교통체계의 효율성 및 연계성 강화	효율적인 수송분담구조 확립	• 목표대비 여객·화물 수송분담율
	국가교통체계 투자의 효율성 제고	• 교통시설투자 민간투자 자원 비율 • 기간망도로 혼잡도 • 철도 선로용량 대비 이용량 • 항공 처리능력 대비 운영실적 • 항만 처리능력 대비 처리물동량
	편리한 복합환승센터 구축	• 복합환승센터 이용객수
	교통결절점 중심의 연계교통체계구축	• 연계교통시설사업수 • 철도와 연계된 물류거점시설 비율(%)

평가항목(추진전략별 세부추진과제)		평가지표
육상간선교통망의 이동성 및 접근성 향상	반일생활권 실현을 위한 도로망 확충	• 기간교통망에 30분 이내에 접근가능한 인구비율 • 기간망도로(고속국도, 국도)평균통행속도 • 기간망도로 혼잡구간 비율
	고속화된 간선 철도망 확충	• 간선철도 평균운행 속도 • 복선화율 • 철도여객·화물 수송실적
	자립형 지역발전 및 사회비용 절감을 지원하는 간선교통체계	• 도시철도·광역철도 수송실적 • 단위수송비 • 가구 소득대비 가구교통비 비중 • 광역도로 혼잡도
글로벌 교통· 물류네트 워크 확충	간선교통망 확충	• 국토계수당 도로 연장 • 고속도로 및 일반국도 연장 • 철도영업거리 또는 연장
	공항 및 항만 물동량 처리능력	• 국제여객시설능력(만명/년) • 국제화물시설능력(만톤/년) • 항만시설능력(백만톤/년)
	대량화물수송체계확립	• 복합화물터미널처리능력(천톤/년) • 유통단지 처리능력(천톤/년)
동북아 단일 교통· 물류시장 단계적 조성	G-7 수준의 항공교통 실현	• 인천공항 수송실적 혹은 수송실적증가율 • 국제선 항공 정시율 • 국제선 환승율 • 국제선 취항 노선수
	동북아 중심 항만 및 글로벌 해운 네트워크 구축 강화	• 컨테이너 화물 물동량 • 컨테이너 환적 화물 물동량
	대륙연계 및 남북교통망 연결	• 대륙철도망 구축연장

평가항목(추진전략별 세부추진과제)		평가지표
지속가능한 국가교통체계의 실현	환경친화적 교통체계 구축	• 수송부문 에너지 소비량 • 대중교통수송 분담율 • 환경친화적 차량 도입율 • 철도 전철화율
	선진국 수준의 교통안전 확립	• GDP대비 교통사고비용 비율 • 연간 교통사고 사망자수 • 열차 10만km 주행당 사고건수 • 10만 비행횟수 당 사고건수 • 자동차 10만대 당 교통사고 건수
	이용자 중심의 교통체계구축	• 교통서비스에 대한 이용자만족도
	교통수요관리 시책의 확대	• 혼잡비용 • 대중교통 수송분담율
교통기술의 개발 및 국가교통 체계의 지능화	교통기술 선진화 및 실용화	• R&D 사업의 실용화 건수 • R&D 사업을 통한 사업화 건수 • R&D 투자규모 • 특허 출원 건수
	교통정보화 및 지능형 교통체계의 지속적 확산	• 무정차 지불체계(하이패스 등)이용건수 • 인터넷 교통정보사이트 접속건수 • VMS 이용자 만족도 • BIS 이용자 만족도
교통·물류산업 경쟁력 강화	교통산업의 경쟁력 강화	• 운수업 매출액 • 운수업분야 정부보조금규모 • 운수업 부문 고용인원
	물류산업의 경쟁력 강화	• 인증 종합물류기업 매출액 증가율 • 제3자 물류비중

마. 효과평가의 평가방법

(1) 평가 방법

- 효과평가는 국가기간망계획 혹은 중기투자계획의 목표 및 추진전략, 세부 추진과제, 평가지표간의 상대적 중요도에 기반한 각 항목의 가중치를 적용하여 평가점수를 산정하거나 투입예산을 기반으로 가중치를 적용하는 방법을 사용할 수 있다.
- 개별 효과평가지표에 대한 목표대비 달성도를 각 평가지표에 대한 점수로 환산한다.
 - 평가지표에 대한 평가점수 : $\frac{\text{실적치}}{\text{목표치}} \times 100$
 - 실적치는 기준년도의 지표값을 기준으로 산정한다.
 - 개별 효과평가지표에 대한 평가점수는 목표를 달성하거나 초과하여 달성하는 경우 100점이 되며 목표 미달 시 그 정도에 따라 점수가 줄어들게 되며, 기준년도와 평가년도의 지표값 차이가 없는 경우에는 0점이 된다.
- 세부추진과제에 대한 각 평가지표의 가중치를 이용하여 각 세부추진과제 달성도에 대한 평가점수 산정한다.
 - 세부추진과제평가점수 : $\sum \text{평가지표의 점수} \times \text{평가지표의 가중치}$
 - 세부추진과제의 평가점수는 0 - 100점 사이가 된다.
- 추진전략에 대한 각 세부추진과제의 가중치를 이용해 각 추진전략 달성도에 대한 평가점수 산정한다.
 - 추진전략의평가점수 : $\sum \text{세부추진과제의 점수} \times \text{세부추진과제의 가중치}$
 - 추진전략의 평가점수는 0 - 100점 사이가 된다.
- 각 전략목표에 대한 각 추진전략의 가중치를 이용해 각 전략목표 달성도에 대한 평가점수 산정한다.
 - 추진전략의 평가점수 : $\sum \text{추진전략의 점수} \times \text{추진전략의 가중치}$
 - 전략목표의 평가점수는 0 - 100점 사이가 된다.
- 전체 국가기간망계획(혹은 중기교통시설투자계획) 추진에 대한 각 전략목표의 가중치를 이용해 전체 국가기간망계획(혹은 중기교통시설투자계획) 추진의 달성도에 대한 평가점수 산정한다.

- 전체 평가점수 : $\sum$ 전략목표의 점수 $\times$ 전략목표의 가중치
- 전체 평가점수는 0 - 100점 사이가 된다.

바. 평가의 심의 및 사후관리

- 국가교통위원회 심의
 - 평가기관*에서 국가교통위원회 간사(종합교통정책관)에 제출하면, 이를 토대로 종합평가보고서를 작성하여 매년 4월말까지 국가교통정책조정실무위원회 심의를 거쳐 국가교통위원회에 제출
 - * 중기투자계획에 따라 사업을 집행하고 자체평가를 시행하는 관계행정기관
 - 국가교통정책조정실무위원회 및 국가교통위원회의 심의의견은 관련기관의 검토를 거쳐 위원장 보고시 첨부하여 보고
- 평가결과의 사후관리
 - 국가교통위원회의 종합평가보고서 심의결과를 관계행정기관의 장에게 통보하여 시정조치가 필요한 사항에 대하여는 시정을 요구
 - 시정요구를 받은 관계행정기관의 장은 30일 이내에 조치계획을 수립하여 국가교통위원회에 보고하고 차기계획 및 사업의 집행에 반영토록 조치
 - 국가교통위원회는 필요시에는 관계행정기관의 중기투자계획 집행상황에 대한 점검을 실시하여 그 점검결과를 중기투자계획의 집행실적평가에 대한 심의시 이를 반영할 수 있음

사. 중기교통시설투자계획 집행실적 평가체계 개선

(1) 평가체계 개선 추진배경

- SOC사업 연계교통투자의 활성화 등 국가교통시설 투자사업의 효율성 제고에 대한 요구가 증대
- 국가교통시설투자는 제1차 중기교통시설투자계획기간('00~'04년) 동안 약 99.9조원, 제2차 계획기간('05~'09년)에 약 118조원, 제3차 계획기간('11~'15)에 약 146조원의 투자재원이 계획되는 막대한 사회적 투자가 요구되는 사업

- 고령화 사회, 저성장 시대 등 사회·문화적 변화와 더불어 국가 총 예산에서 차지하는 SOC사업 투자규모가 축소됨에 따라 교통시설 투자 재원의 효율적인 투자와 집행 필요성 증대
- ‘중기교통투자계획 집행실적평가’에 대해 국가교통위원회와 감사원(평가연구원) 등에서 실효성에 대한 문제점 제기되어 있음
- 현행 평가체계는 매년 시행되는 추진계획에 대한 단순 실적평가 수준에 머무르고 있고, 평가대상기관이 서면으로 제출한 자체평가결과에 의존하고 있어 객관성과 신뢰성 확보에 미흡
 - 제출자료 검토, 현장검증 등의 확인절차가 없고, 평가기관별로 평가 지침을 다르게 해석하여 동일사업을 중복보고하거나 아예 보고에서 제외하는 사례 발생
 - 비계량 평가의 경우, 구체적인 평가기준 및 지침의 미비로 인해 자체 평가결과를 그대로 인용함으로써 객관성 확보가 어려움
- 평가제도의 본래 취지를 살릴 수 있도록 평가내용 정비가 필요
 - 현행 공정을 점검 위주의 평가지표를 개선하여 교통시설투자의 효과, 국가기간교통망 및 중기교통투자계획의 실현 여부, 장기적 성과측정을 위한 추적 평가 등이 가능하도록 평가지표 및 내용 개선 필요

(2) 평가체계 개선 주요내용

- 집행실적 평가항목 및 지표 개발
 - 모든 SOC사업에 공통 적용 가능한 공통 성과지표 개발
 - 국가기간교통망계획, 중기교통투자계획의 목표실현 연계성 등 상위 계획에 대한 기여도 관련 지표
 - 교통 부문간, 시설간 효율적인 연계체계 구축 여부 등 종합교통차원에서 효율적인 연계체계 구축관련 지표
 - 사업계획의 적정성, 사업의 타당성 관련 지표
 - 투자계획대비 집행실적, 공정률 등 사업 진도관리 관련 지표

- 도로, 철도 등 사업별 특성을 평가할 수 있는 고유 성과지표 개발
 - 신공법 도입 등 사업결과의 혁신성, 독창성 관련 지표
 - 경제적, 사회적 파급효과 및 기대효과 등 해당 사업의 우수성
 - ※ 해당 교통시설 건설 후 수송실적, 수송분담율, 통행비용, 통행량, 통행 단축시간, 이용자 만족도, 교통사고 감소여부, 병목지점 해소여부 등
- 집행실적 평가체계 개선 방안
 - 교통시설 투자계획 및 집행, 평가, 성과의 환류 등 통합체계의 중요한 일부로서 역할을 할 수 있도록 내용과 위상을 정립
 - ※ 매년 실적 평가한 결과를 차기년도 투자계획에 반영할 수 있는 방안과 년도별 집행실적평가 결과를 바탕으로 종합평가를(5년단위) 실시하여 차기 중기교통투자계획에 반영할 수 있는 방안 강구
 - 매년도 집중평가과제를 선정 전문기관에 의한 집중모니터링 및 평가
 - ※ 예시 : 특정구간의 철도시설 확충사업, 시설간 적정투자 여부 등
 - 매년 2월말 자체보고서 제출, 4월말까지 위원회 안전상정 및 심의를 마칠 수 있도록 평가절차 및 시기 개선
 - ※ 매년 1/4분기내 평가 완료를 위해 평가지침을 전년도말에 통보
 - 평가의 전문성, 객관성, 신속성과 효율성을 추구하기 위한 평가체계 수립 및 평가의 원활한 수행을 위한 평가예산확보 방안
 - ※ 평가의 이원화 : 공무원에 의한 자체 및 종합평가와 병행하여 전문 평가단 또는 평가전문기관을 통한 전문가 영역 중점 평가
- 집행실적평가 결과의 활용방안
 - 평가결과에 따른 사업예산 우선배정, 시정조치 등 수행기관에 대한 인센티브 제시 및 제재를 위한 합리적인 논리 개발
 - 일부사업의 완공·운영으로 인한 평가 혹은 중간평가를 통해 사업규모, 추진일정 조정이 가능하도록 평가체계 정비
 - 사업부문간 자원배분과의 연계 방안, 계획수립 및 예산확보와 연계하는 방안 마련

《집행실적평가서 작성기관》

구 분	대상기관	담당부서	비 고
가. 도로			
1) 고속국도	국토교통부/도로공사	도로정책과	
2) 국도·국대도·국지도	국토교통부	간선도로과	
㉡ 서울지방국토관리청	"	도로계획과	
㉢ 원주지방국토관리청	"	도로계획과	
㉣ 대전지방국토관리청	"	도로계획과	
㉤ 익산지방국토관리청	"	도로계획과	
㉥ 부산지방국토관리청	"	도로계획과	
3) 광역도로	"	광역도시도로과	
4) 산업도로	"	산업입지정책과	
나. 철도			
1) 고속철도, 일반철도	국토교통부/철도시설공단	철도건설과	
2) 광역철도	"	광역도시철도과	
3) 도시철도	"	광역도시철도과	
다. 공항			
	국토교통부	공항계획과	
라. 항만			
1) 항만 소관	해양수산부	항만정책과	
2) 컨테이너부두공단 소관	컨테이너부두공단	경영혁신팀	
마. 물류·교통기술 등 기타			
1) 물류시설	국토교통부	물류시설정보과	
2) ITS	"	첨단도로환경과	
3) 도시철도기술개발사업	"	광역도시철도과	
바. 지자체			
1) 서울시		교통정책과	
2) 부산시		교통정책과	
3) 대구시		교통정책과	
4) 인천시		교통기획과	
5) 광주시		교통정책과	
6) 대전시		교통정책과	
7) 울산시		교통정책과	
8) 세종시		도로교통과	
9) 경기도		교통정책과	
10) 강원도		도로교통과	
11) 충북도		교통물류과	
12) 충남도		도로교통과	
13) 전북도		도로공항과	
14) 전남도		도로교통과	
15) 경북도		민생경제교통과	
16) 경남도		교통정책과	
17) 제주도		교통항공과	
※ 기타참고			
	한국도로공사	기획조정실	
	인천공항공사	건설계획팀	
	철도시설공단	경영기획처	

제4절 교통시설투자의 효율화

1. 국가교통조사 및 DB구축

가. 사업의 법적근거 및 개요

- 법적근거 : 국가통합교통체계효율화법 제12조 및 제17조
- 국가교통조사를 수행하고 이를 데이터베이스로 구축
 - 교통정책 및 계획 수립 등에 필요한 기초자료 및 통계를 종합적·표준적으로 조사·분석 및 관리하기 위하여 사업을 추진
- 다양한 사업부문에 대한 국가교통DB활용 필요
 - 중앙부처 및 지자체의 교통관련 정책 및 계획의 효과적인 수립·집행을 위한 필수 기초자료로 활용
 - 산업계, 학계, 연구원 등이 교통관련 연구 수행시 분석자료로 활용
 - 각종 GIS정보, 통계자료 등을 일반국민에게 제공

나. 사업추진의 필요성

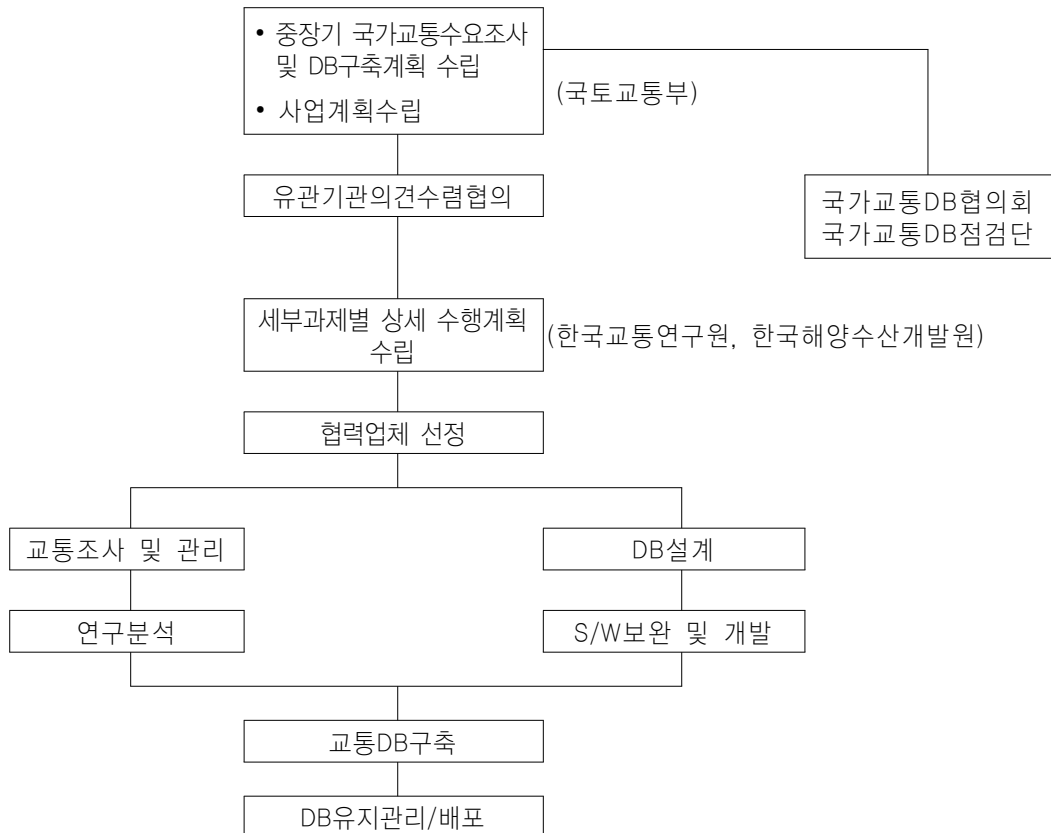
- 개별교통조사의 난립을 방지하고 국가교통DB에서 집중 관리
 - 산발적·비체계적인 개별교통조사로 인한 낭비와 비효율성을 막고 각종 조사결과의 공동활용 등을 위한 제반 제도정비 및 시스템 마련
 - 조사주체별로 행해지는 각종 개별교통조사에 대한 표준화된 수행체계 및 방법론 제시
 - 다양한 교통수요에 대응할 수 있는 교통기초자료 및 통계자료를 종합적이고 표준적으로 조사·분석·관리할 수 있는 체계 마련

- 비효율적인 SOC 투자평가체계 보완
 - 교통통계 및 표준 원단위자료 보완
 - 일관된 기준과 방법에 의해 조사·수집된 기초자료를 확보하여 교통수요 추정 결과 신뢰성 확보
 - GIS에 기반한 교통DB 구축을 통하여 향후 선진화되어가는 자료요구에 대한 효율적이고 신뢰성 있는 서비스 제공 필요

다. 사업추진 경위

- '98.9~'01.3 : '98년 경제위기 당시 공공근로사업으로 추진
- '01.3 ~ 현재 : 국가통합교통체계효율화법에 의한 국가교통DB 구축사업으로 추진

라. 사업추진체계 및 방법



마. 국가교통DB구축 절차 및 구축 내용

(1) 구축절차

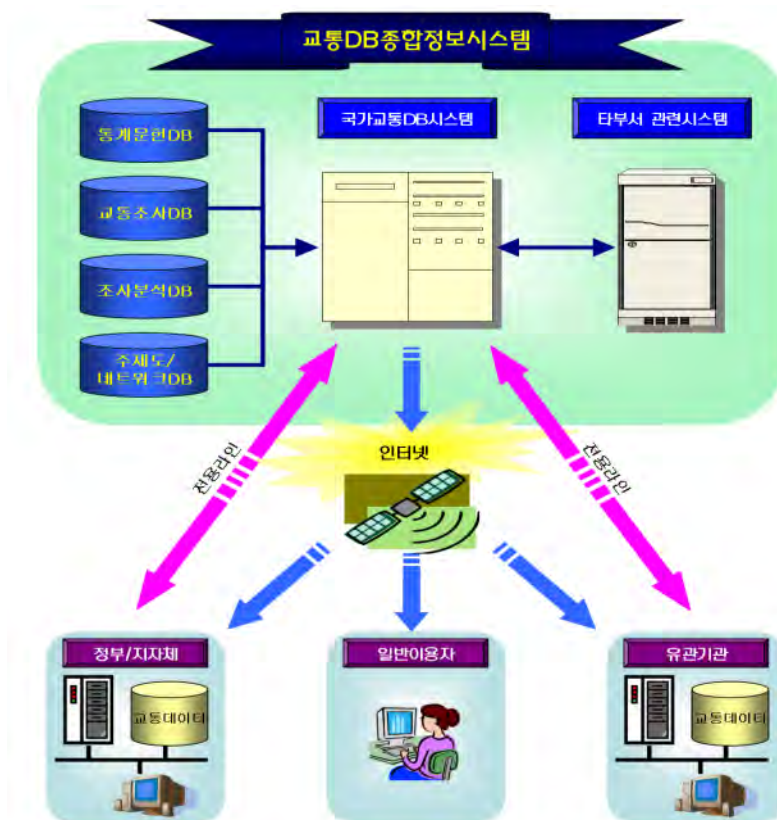
- 기종점통행량(O/D)
 - 전국단위 5년 정기교통조사를 통해 구축
 - * 조사연도(2010년) : 샘플조사수행->전수화
 - * 조사없는연도(2011년~2014년) : 필요시 보완조사, 기준년도 현행화
 - * 조사연도(2016년) : 샘플조사수행->전수화



- 네트워크(O/D) 및 교통주제도
 - 매년 준공도로·철도·공항·항만 및 장래개발계획을 반영하여 신규 구축
- 교통통계
 - 중앙정부, 지자체, 공사 및 공단 등에서 자료를 취합하여 주기적으로 업데이트 수행
- 교통조사 분석 및 연구개발
 - 매년교통조사 자료의 분석과 이를 기초로 구축된 DB를 활용하여 다양한 교통분석 및 평가모형 개발, 첨단장비조사기법 개발 및 응용시범사업 등 교통분야 각종 기초 연구개발사업 추진

(2) 국가교통DB 시스템 구축 내용

- 교통통계 : 8대분류 323여 항목
- 문헌자료 : 7대분류 22,000여 항목
- User 제공 DB
 - 기종점통행량(O/D) : 여객O/D, 화물O/D
 - * 여객 : 총통행, 통행시간거리분포, 목적별, 수단별
 - * 화물 : 화물자동차, 화물 품목별 물동량, 수단별물동량
 - 교통유발원단위 : 시설현황, 유발원단위, 유발통행특성
 - 교통량 : 권역별, 지점별, 시간대별, 지점도
 - 해상통행 : 해상화물내륙O/D, 해상여객통행패턴, 해상여객운항/결항패턴, 해상여객수송실적, 여객선보유현황, 화물선·해상화물 통행패턴
 - 교통분석용 네트워크 : Emme/2, Tranplan, TransCAD 네트워크
 - 교통주제도 : 교통망, 교통존, 교통·일반시설물, 행정경계 등



바. 국가교통 DB의 활용 및 효과

(1) 활용현황

- 중앙부처와 지자체를 포함한 공공기관의 교통관련 정책과 계획의 효과적 수립 및 집행을 위한 필수 기초자료
 - 국가기간교통망계획, 중기교통시설투자계획 등 각종 교통계획에 활용
 - 교통수요관리, 도로운영, 교통시설투자 타당성 검토 등의 교통정책 분야에 응용
 - 산업계, 학계, 연구원 등에서 교통관련 연구수행시 다양한 분석자료로 활용하며, 일반국민에게 교통관련 자료를 제공
 - 산·학·연 : 교통수요분석, 교통영향평가, 교통투자평가 등 연구기초자료
 - 일반국민 : 인터넷을 통한 교통연구자료 및 교통통계 등 서비스 활용
 - 특히, 개별교통사업의 수요분석에 활용 (연간 약 50건 이상)
 - 타당성분석시 국가교통DB 활용 의무화(국가통합교통체계효율화법)
 - O/D, N/W, VDF 등 기초자료 제공
 - 교통수요예측 기본 4단계*를 통해 DB를 구축한 후 사용자에게 3단계 까지 수행된 O/D 제공, 분석가의 자의적 판단 및 시대상황 고려 가능
- * 교통수요예측 4단계:통행발생->통행분포->수단선택->통행배정
- 교통통계부문은 정부의 정책 및 계획지표 설정에 활용

(2) 사업성과

- 교통기초통계 수집체계 확립
 - 중복조사 방지를 통한 예산절감
 - 여객과 화물 부문에 대한 정기/수시 국가교통조사체계 확립
 - 녹색성장 등 국내외 여건 변화에 대응한 조사 수행
 - 교통조사지침 마련과 갱신, 국가교통조사계획 수립 및 공포 등 국가 교통조사 표준화 및 체계화
 - 국가교통조사로부터 교통통계 발행

- 합리적 교통정책 평가기반 마련
 - 정부 교통SOC 관리의 효율화 달성(개별사업 및 종합교통계획)
 - 국가교통사업의 경제적, 재무적 효과를 분석하기 위한 공신력있는 기초자료 제공
 - 표준적인 입력자료와 분석방법을 제공하여 경제성 분석의 불신을 방지하고 예산 절감 유도
 - 교통관련 지리정보를 통합, 구축하여 중복투자를 방지하고 고효율, 저비용의 GIS DB 자료 공유
 - 교통조사 및 분석기준 정립으로 신뢰도가 향상된 DB 활용
 - KTDB 활용 전후 비교 : 약 17% 이내로 오차율 향상

사. 장기적 수요에 대한 국가교통DB 발전방안

- 교통수요예측, 교통DB의 신뢰도 및 활용도를 획기적으로 제고할 수 있도록 조사방법, 항목 등 개편(교통존 재구성, 첨단조사 도입, 녹색교통 연구 등)
- 도로 등 단일모드의 단편적인 교통조사와 분석체계에서 육,해,공 수단간 연계분석이 가능한 시스템으로 확장
- 지속적인 홍보 및 수요 관리로 국가교통DB위상 정립(예 : 원시자료 공개를 통한 공동활용 확대 등 소통 강화 등)
- 교통정책 선도형 각종 국가교통통계 및 관련 DB 체계 개선·구축
 - 사업타당성 평가, 계획수립 및 정책개발에 적합한 기초자료 집중 DB화

2. 교통시설 투자평가지침의 지속적 수정·보완

가. 사업의 법적근거 및 개요

(1) 법적 근거

- 도로·철도·공항·항만·물류시설 등 교통SOC 투자의 효율적 추진·집행하기 위해, 계획타당성평가, 본타당성평가 의무 실시

〈교통시설 투자평가제도 세부내용〉

- ① 법적근거 : 국가통합교통체계효율화법 제18조, 교통시설 투자평가지침
- ② 대상사업 : 300억원 이상의 도로·철도등 공공교통시설 개발사업
- ③ 평가주체 : 투자평가협회에 등록된 평가대행기관(일정요건 충족 업체)
- ④ 평가절차 : 수요예측 → 편익/비용추정 → 경제성분석 및 종합평가

- 국토교통부장관은 공공교통시설의 신설·확장 또는 정비사업의 합리적·객관적 투자분석·평가를 위해 교통시설투자평가지침 작성 고시
- 공공교통시설개발사업을 시행하는 공공기관의 장은 당해 사업을 시작하기 전에 제1항의 규정에 의한 교통시설 투자평가지침에 따라 당해 사업의 타당성을 평가 의무화

(2) 제도의 개요

- 대상사업 : 300억원 이상의 교통시설개발사업(도로·철도·공항·항만 등)
- 평가주체 : 일정요건의 평가대행기관(교통수요·비용산정분야 등의 전문인력을 갖춘 엔지니어링업체 등)
- 투자평가절차 : 전국교통량 조사 및 DB구축 ⇒ 투자평가지침 반영 ⇒ 교통시설사업 타당성 등 투자평가(교통계획수립 또는 개별사업추진시) ⇒ 사업추진여부 결정

(3) 연 혁

- '99.2 교통체계효율화법 제정시 교통시설 투자평가 제도 도입
- '02.1 공공교통시설 개발사업에 대한 투자평가지침 마련
 - 1차('04.4), 2차('07.12), 3차('09.12), 4차('11.11), 5차개정('13.12)
 - 지침의 정밀도 제고
 - * 1차 : 국가교통DB 사용 의무화, 교통존변경 등
 - ** 2차 : 수요예측 세분화, 비용/편익 재산정, 사회적 할인율 감소조정 등
 - *** 3차 : 정산기준 강화, 장래개발계획 반영기준 현실화 등
 - **** 4차 : 친환경·지속가능 교통투자 평가방법론 및 계획 타당성평가 방법 개괄규정 마련 등
 - ***** 5차 : 교통수요 예측 방법론 개선, 편익 원단위 정비, 계획타당성평가 분석 방법론 개선 등
 - ***** 6차개정('17.1) : 수요분석모형 원단위 갱신, 편익산정분석 방법론 개발, 의사결정 방법 정립 등

나. 개정지침 주요내용(5차개정)

- 타당성평가의 신뢰성을 높이고 부실예측 근절에 집중
 - 수요예측 방법론 개선 및 적정성 여부 검증방법 마련
 - 시나리오 설정방안을 구체적으로 제시, 수요예측결과 종합판단
 - 위험관리(Risk Management) 도입·권고로 불확실성 대응방안 마련
- 개별 편익 원단위를 갱신, 건설공사비의 비용분류체계 정비
 - 각종 편익 원단위를 최신 통계자료를 기반으로 갱신('09 → '11)
 - 동일 프로세스 동일 공종의 적용단가를 표준단가로 제시, 단순총액으로 제시되는 철도 운영유지비용을 원단위로 제시기준 마련
- 예비타당성조사 및 지침 개선 유도
 - 교통SOC 사업관련 주무부처 주관의 계획타당성 및 본타당성평가 위주로 타당성 검증이 이루어지도록 예타와 연계 및 개선 도모
 - 계획타당성평가의 실제 이행을 위한 세부기준 마련

(1) 교통수요 예측 분석 방법론 강화

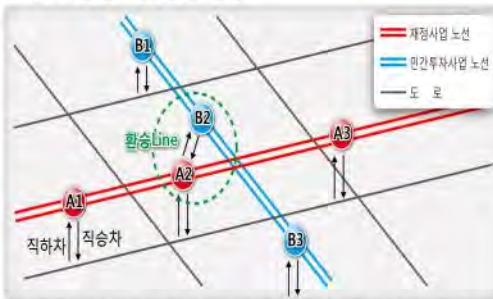
- (통행료 반영) 운영 주체(공공기관 또는 민간사업자)에 따라 달리 책정하고 있는 교통시설의 통행료 징수방식을 적용하는 기준 마련
 - * 민간사업의 경우 수익성확보를 위해 다양한 요금체계를 적용하고 있으므로 정확한 통행료 반영방안을 제시, 합리적 교통수요 예측과 과다수요예측 방지
- 도로 : 한국도로공사와 민간사업자가 운영하는 구간을 동시에 이용할 경우 기본요금 2회 징수(도로공사 1회, 민간사업자 1회)될 여지가 많으므로 이에 대한 반영방안 마련



- 철도 : 승차 유형별로 상이한 민간투자 사업구간 통행료 반영방안을 마련,
Hyper-Network 구축을 통해 승차유형별로 통행요금이 다르게 적용
되는 노선에 대한 정확한 통행료 반영방안 제시

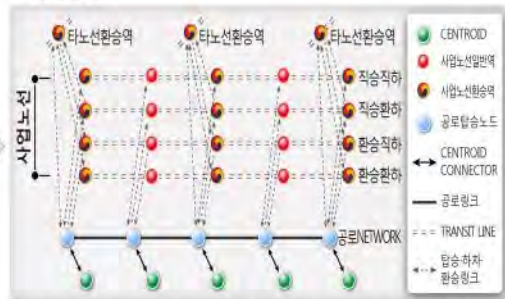
* Hyper-Network 구축을 통한 승차유형(직승직하, 직승환하, 환승직하, 환승환하)별 통행
요금이 다르게 적용되는 노선의 통행요금 산정

●예타 제시 요금반영 방법



▶ 문제점 : 신분당선과 같이 승차유형별로 다른 요금체계 반영 곤란

●개선방안

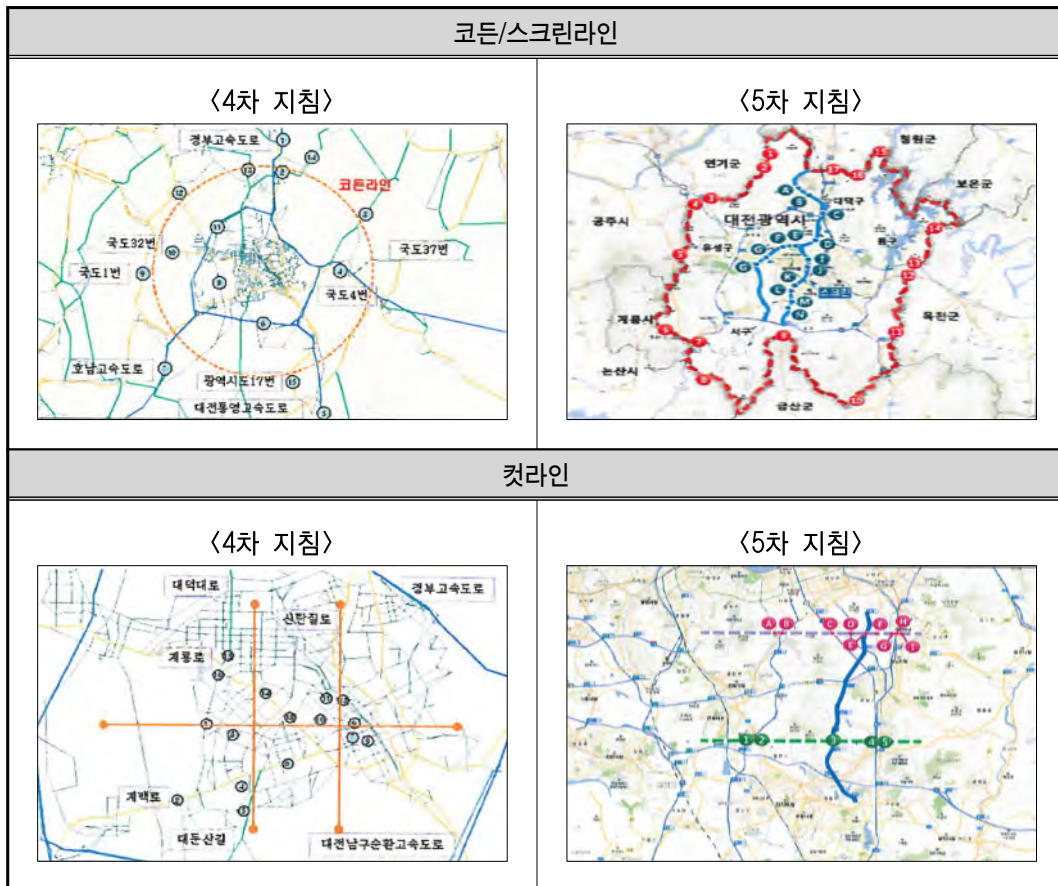


▶ 개선방안 : 승차유형별로 별도의 경로를 가지는 Hyper-Network 구축

- (교통현황 정산) 교통현황에서 발생하는 오차가 장래에도 영향을 미치므로
교통현황 패턴을 모형상에서 정확히 반영할 수 있도록 정산지점, 기준,
방법 개선
- (정산지점) 정산목적에 부합하도록 코든/스크린, 컷라인, 시종점/접속부,
기타지점으로 구분하도록 하고 선정방법을 개선

* 현황정산은 OD와 네트워크 자료의 현실묘사 능력을 평가하는 과정으로 영향권의
전체적인 교통흐름 검토를 위한 코든/스크린라인, 검토노선과 경쟁관계에 있는
도로의 상세검토를 위한 컷라인, 시종점/접속부로 구분하여 현황정산을 수행

〈코든/스크린라인, 컷라인 설정 사례 예시〉



- * 코든/스크린라인 : 코든은 행정구역을 경계로 설정하고, 스크린라인은 지역을 관통하는 하천 등 지형 지물을 경계로 설정하여 기중점통행량자료(O/D)와 연계검토할 수 있도록 함
- * 컷라인 : 대상시설과 경쟁관계에 있는 교통축을 선정하여 장래 사업노선 건설시 사업노선으로 전환이 가능한 교통량의 적정성을 검토하도록 함
- * 시중점/접속부 : 사업노선 건설로 인한 교통영향을 검토하기 위해 선정

○ (정산기준) 코든/스크린 및 컷라인의 총량 정산기준을 제시*하고, 교통량 크기 (5천대 이상/이하)에 따라 정산지점별 오차율을 차등제시

* 컷라인(경쟁도로)의 현황 총량이 -10%라면 장래 교통수요 예측 결과도 -10%의 오차가 발생할 수 있으므로 총량기준 검토가 필요(4차지침, 예타는 미제시)

- (정산방법) 철도사업의 역별수요 정산방법으로, 하나의 행정동에 2개 이상의 전철역이 존재하는 경우 1개 전철역으로 수요가 집중되는 현상을 해결하기 위해 존 세분화방법을 제시

〈역세권 존 설정방안〉

구분	내용	비고
정산방안	존 세분화 : 반경 500m 역세권 설정	
존세분	- 사회경제 지표 수집이 어려우므로 시가와 면적비를 적용하여 역세권 세분 * 범위 : 해당노선, 경쟁노선, 해당노선과 환승되는 노선	
교통존과 전철역 연결	- 도로를 통한 연결 - 센트로이드 길이 : 500m	
기대효과	역세권 지역의 차외시간/비용을 현실적으로 묘사가능	

(2) 교통수요 예측결과 적정성 검토

- (장래 이용가능통행량) 검토노선을 이용가능한 출발지와 도착지간 현황 통행량(O/D)이 적정하게 구축되었는지 여부, 장래 개발계획으로 인한 증가분이 합리적인지 판단하는 과정을 통해 예측 적정성 검증
- (이용가능통행 = 직접영향권) 사업노선과 지리적으로 인접하면서 동 노선을 이용할 가능성이 높은 지역으로 Select Link 분석기법을 통해 산출
- * 4차 지침, 예타지침 : 사업시행지역과 지리적으로 인접한 지역으로 규정

〈직접 영향권 산출방법 제시(용인-서울고속도로 사례)〉



〈서울~용인 고속도로를 이용하는 지역별 분포표〉

구분	강남, 송파, 서초	서울 남부	서울 북부	분당, 용인	팔달, 영통	화성, 오산	경기 남부	경기 북부	인천	기타	계
강남, 송파, 서초		0	0	40,964	26,629	7,438	5,546	238	0	732	81,547
서울남부	0.0%		0	4,412	5,445	538	514	13	0	0	10,922
서울북부	0.0%	0.0%		9,137	11,571	2,479	1,951	3	0	2	25,143
분당, 용인	27.4%	3.0%	6.1%		3,697	3,476	7,302	1,120	464	837	16,896
팔달, 영통	17.8%	3.6%	7.7%	2.5%		0	9,810	1,245	0	49	11,104
화성, 오산	5.0%	0.4%	1.7%	2.3%	0.0%		3,320	218	1	27	3,566
경기남부	3.7%	0.3%	1.3%	4.9%	6.6%	2.2%		148	12	103	263
경기북부	0.2%	0.0%	0.0%	0.7%	0.8%	0.1%	0.1%		0	0	0
인천	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		0	0
기타	0.5%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%		0
계	54.6%	7.3%	16.8%	11.3%	7.4%	2.4%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	

- (이용가능 현황통행량의 적정성) 검토노선과 경쟁관계에 있는 도로의 현황 교통량의 적정성을 검토하기 위해 동↔서간 2개의 컷라인을 설정, 컷라인상 노선의 관측교통량과 모형교통량의 총합을 비교
- (장래 이용가능 통행량 추정) 개발계획지역과 유사한 지역에서 저항함수를 산출하여 통행분포를 조정, 장래 관련계획 미반영으로 통행분포가 왜곡되는 것을 방지
- (검토노선 이용비율) 직접영향권 O/D 통행량 중 검토노선을 이용하는 통행량 비율을 산출하고, 경쟁노선과의 통행시간 비용 비교를 통해 검토노선 이용비율 적정성 여부 검토

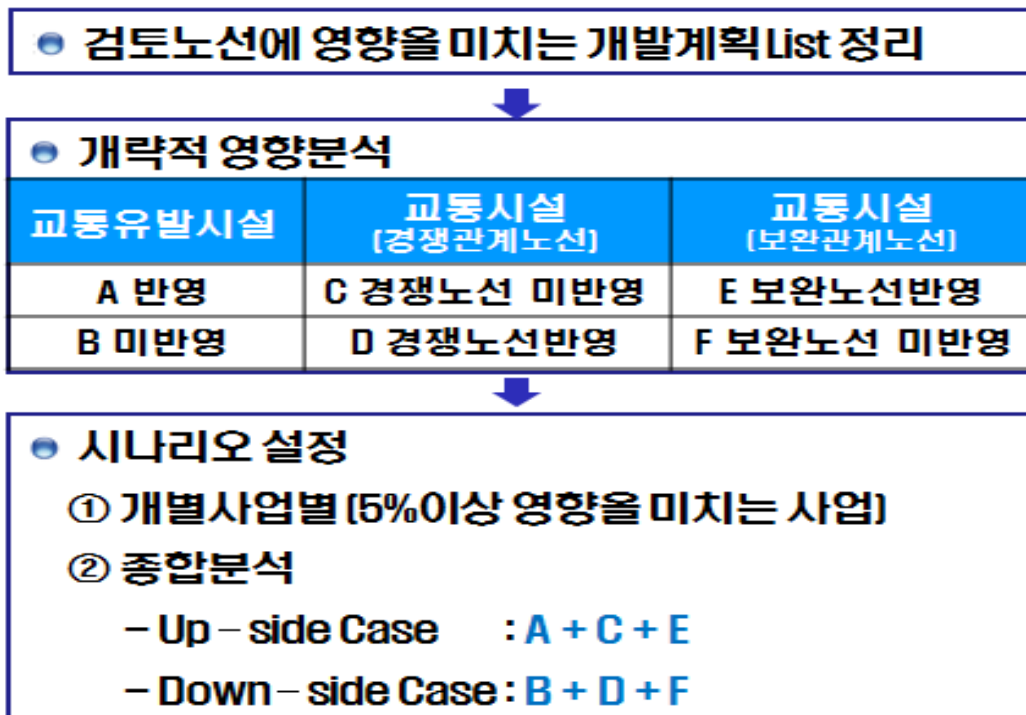
* 노선배정단계시 최단시간이 소요되는 노선을 선택하게 되는데 검토노선과 경쟁노선의 시간비용을 비교, 검토노선과 경쟁노선의 부담비율 적정성 판단

〈경쟁노선과의 통행시간 비용 비교검토 예시〉

	구분	경로노선	경쟁노선1	경쟁노선2
	거리(km)	44.51	54.21	53.30
	통행시간(분)	41.32	50.64	85.62
	운행속도(km/h)	64.63	64.23	37.35
	총 비용(원)	19,090	20,482	28,492
	시간비용(원)	9,635	11,808	19,964
	운영비용(원)	7,122	8,674	8,528
	통행요금(원)	2,333	0	0
	비교	-	▲1,392	▲9,402

- (시나리오 설정방안) 수요예측 오차 영향 중 관련계획이 가장 큰 요인인 점을 감안, 개발계획 반영 또는 미반영에 따른 결과를 복수(range)로 제시, 종합적 판단이 가능토록 시나리오 제시

〈시나리오 설정방안 예시〉



- (단계별 수요예측 검증방안) 장래 사업노선 교통수요 예측은 경쟁노선에서 전환되는 수요와 관련계획으로 변화되는 수요로 구분되므로 아래 3단계 검토를 통해 사업노선 수요예측의 적정성을 검증

	검증방법	검토사항
1단계	(현황O/D+현황 네트워크+사업노선) • 장래O/D와 장래 네트워크에 의한 영향을 배제, 현황정산이 완료된 현황 OD와 현황 네트워크에 사업노선만을 반영하여 통행을 배정	• 경쟁노선과 통행시간/비용 분석 및 TCS/TSD 자료를 이용하여 주변 경쟁노선과 통행분담률이 합리적인지 검토
2단계	(장래O/D+현황 네트워크+사업노선) • 1단계에서 검토된 사업노선 수요에 장래 O/D 증가율에 따른 사업노선 수요변화를 검토	• 사업노선을 주로 이용할 것으로 예상되는 통행량(O/D)의 증가율과 수요예측 결과 증가율이 합리적인지 검토
3단계	(장래O/D+장래 네트워크+사업노선) • 2단계에서 검토된 사업노선 수요에 장래 네트워크에 의한 변화를 검토	• 경쟁노선과 통행시간/비용 분석을 통해 주변관련계획(경쟁/보완노선 신설)에 따른 사업노선의 수요증감이 합리적인지 검토

* 단계별 검증방안은 분석가로 하여금 예측 단계별 결과를 투명하게 제시하도록 하여 상호 검토할 수 있는 기반을 마련한다는 측면에서도 긍정적

(3) 편익 원단위 정비

- 통행시간 절감편익, 운행비용 절감편익, 환경비용·소음비용 절감편익, 교통사고 감소편익의 원단위를 현실화(2009 → 2011년 기준가격)
 - 통행비용 절감편익 : 최신 통계자료로 원단위 갱신
 - 운행비용 절감편익 : 최근 유류비의 지속적인 증가세 반영
 - 환경비용, 소음비용 절감편익 : 소비자물가지수로 갱신
 - 교통사고 감소편익 : 시설개량에 따른 편익을 추가 반영

〈항목별 절감 편익〉

구 분	4차개정(2009년 기준) A	5차개정(2011년 기준) B	(B-A)/A
통행시간 절감편익 (업무) [원/시간·인]	20,144	20,718	+ 2.8%
운영비용 절감편익 [원/km]	209.9	238.9	+ 13.8%
환경비용 절감편익 [원/km]	51.3	54.9	+ 7.1%
소음비용 절감편익 [원/DB·년·m]	2,048	2,193	+ 7.1%
교통사고 감소편익(사망부상) [억 원]	56,546.1/1,835.5	54,319.3/1,920	- 3.9% / + 4.6%

주) 1. 통행시간, 운영비용, 환경비용 절감편익은 승용차 기준

(4) 건설공사비 및 운영비 적용기준 정비

- (개략적 비용모델 제시) 계획타당성평가 등 기획단계에서 개략적 공사비 산출을 위해 활용할 수 있는 표준화된 비용테이블 등 마련
 - * 도로 : 토공, 교량, 터널, 출입시설의 개략현황으로 공사비 산출
 - * 철도 : 각 공종별로 분류된 개략적 공사비의 비용테이블 제시
- (비용분류체계 재정립) 교통수단별 비용관련 지침 및 내역서 분석을 통해 공통부문을 신설하고, 동일공종간 표준단가 일관성 확보
 - * 현재 동일한 시공프로세스를 갖는 공종임에도 표준단가가 교통 수단별로 상이



- (철도 운영유지관리비 분류체계 정립 등) 운영비·유지관리비·유형자산 대체비로 구분된 비용분류체계 제시 및 실적자료를 근거로 유지보수 항목별 “원단위분석법” 제시를 검토

(5) 계획타당성평가 분석방법론 개선

- 내용 및 수행절차 제시) 교통계획 수립 과정에서 계획타당성 평가과정을 구체적으로 구분하되 계획별 수행절차를 제시*
 - * 일반적 계획타당성평가 수행절차로 평가 목적설정 및 수행방법론 정립 → 평가 대상 사업의 선정 → 평가대상사업의 교통수요예측 → 평가대상사업의 경제적 타당성검토 → 종합 타당성 평가 → 우선순위 선정 및 투자조정을 제시
- (대상사업과 범위 구체화) 계획타당성 평가시 취합·조정할 대상사업과 평가대상이 되는 사업의 종류를 제시

예타 지침 / 4차 개정

- 일반철도, 광역철도 등으로 구분하여 **합수식** 제시
 - 비용(원) = 42.731천원 × 궤도연장(km) + 124천원
 - × 여객운송수입(백만원) + 204천원
 - × 차량-km + 2,088.605천원 × 역수(개소)
- 합수식을 통한 운영유지관리비 총액만 산출
 - ➔ 다양한 철도사업의 **차별성을 반영할 수 없음**

교통시설 투자평가지침 5차 개정

- 운영비, 유지관리비, 유형자산대체비로 구분하여 **비용분류체계** 제시

운영비		유지관리비		유형자산대체비	
인건비	km당 비용	유지보수비	km당 비용	집기비용	역당 비용
경비	인건비 00%	대수선비	km당 비용	시스템설비	km당 비용
		점검비	km당 비용	유지보수장비	km당 비용
		기타유지보수비	역당 비용		
		전력수도비	역당 비용		

- 실적자료를 근거로 한 유지보수항목별 **“원단위분석법”** 제시 검토
 - ➔ 철도사업별 규모 및 특성을 반영하여 산출비용의 **신뢰성 및 차별성 확보**

- 사업유형 : 부문별(도로, 철도, 항공, 물류시설), 공장별(계획중, 설계중, 공사 중), 시행주체별(중앙정부, 지자체, 공사 및 공단, 민간)
- 평가유형 : 계속반영사업(설계중, 공사중 사업), 재평가 대상사업(계속 반영사업중 사업추진 필요성 재검토 사업), 분석대상사업 (미착공사업, 기 계획 후순위 사업, 신규사업)으로 구분
 - 계속반영사업은 별도 추가분석 없이 계획에 반영

- 재평가대상사업은 추가분석(교통수요예측, 경제성분석, 종합타당성평가, 투자우선순위 설정, 투자조정 등) 수행 후 계획반영여부 결정
- 분석대상사업은 추가분석(교통수요예측, 경제성분석, 종합타당성평가, 투자우선순위 설정, 투자조정 등) 또는 기존 분석결과(교통수요, 경제성)의 검토 필요
- (종합평가방법론 개발)경제성 뿐 아니라 교통시설의 사업특성을 고려하여 평가, 사업추진여부 외 투자우선순위·투자조정을 위한 기초자료로 활용
 - (대상사업) 분석대상사업과, 재평가대상사업
 - (평가절차) 평가항목 및 평가지표의 선정 → 평가항목의 가중치와 평가지표의 가산점수 선정 → 종합 타당성평가 절차를 거쳐 수행
 - (계획별 대상사업의 우선순위 선정) 종합타당성 점수를 근거로 국가기간 교통망계획은 단기·중기·장기사업으로, 중기교통시설투자계획은 1순위·2순위·3순위사업으로 유형화
 - (대상사업의 투자조정) 투자우선순위는 가용재원을 고려하여 투자조정 대상과 순서를 결정

〈종합평가 평가항목 및 평가지표〉

평가항목	평가지표	평가방법
경제적 타당성	경제성(B/C)	비용-편익분석을 기반으로 하는 경제성 분석을 통한 경제적 효율성
사업 효과	수단간 연계	인터모달리즘 구축으로 인한 수단간 연계 강화 정도를 평가
	교통수요	교통시설 및 교통수단 개통으로 인한 이용률 평가
	네트워크 효과	주변도로 접속 및 연결, 계획상 네트워크효과에 대한 고려, 국가교통체계에 미치는 영향 등을 종합적으로 평가
	교통안전성 향상	사업의 완료가 교통 안정성 향상에 기여하는 정도를 평가
	국제 경쟁력 강화	국제물류경쟁력 강화,국제교통수요 증가 등에 기여하는 정도를 평가
	지역 경쟁력 강화	지역의 경제, 관광, 문화 기능 강화에 기여하는 정도를 평가
	국제 기준 만족	사업 추진을 통해 국제 기준 만족 여부를 평가

평가항목	평가지표	평가방법
정책적 타당성	상위계획과의 부합성	국가기간교통망계획 및 관련 계획에 포함여부 및 부합 여부
	지역 낙후도 개선	투자평가지침상의 평가항목으로서 공간적 지역특성 평가
	국가정책 목표 달성	대통령 공약 사업, 국가행사지원 사업 등에 해당 여부 평가
	재난 및 국방 관련 사업	재난 극복 및 국방 관련 산업에 해당 여부를 평가
사업추진 용이성	사업추진 의지 및 선호도	정부 및 지자체의 사업 추진 의지를 평가
	예산집행의 용이성	재원의 확보 여부와 조달의 지속가능성을 종합적으로 평가
	공사의 용이성	민원발생 가능성 등 사업 추진에 저해되는 요소를 종합적으로 고려하여 평가
	사업의 준비성	사전예타 수행, 예타 통과 등 사업의 준비 정도를 평가
	사업 여건 변화	경제적, 환경적 사업 여건 변화 발생 가능성평가
지속 가능성	기존시설과 상충 배제	수단간, 수단내 부의 효과, 중복투자여부 평가, 주변노선과의 중복도 평가
	환경친화 교통수단	친환경 교통수단의 주요 편익으로서 주변 환경에 미치는 영향을 종합적으로 평가
	에너지 절감형 교통시설	에너지 절감에 기여하는 지 여부 평가
	고령화 및 인구감소 대응	고령화 및 인구감소에 대응하는 지 여부
	교통기본권 확보	교통기본권의 경제적, 공간적 확대에 기여하는 정도를 평가

(6) 타당성 평가 신뢰성 확보(위험관리방안 도입 등)

- (투자평가제도내 위험관리 도입) 개별사업의 종합평가지 교통수요 추정 결과에 대한 위험관리방안을 마련하도록 권고
 - 수요추정 단계별(기본(실시)단계, 공사중, 완료 후) 불확실성 위험요소를 분석하고, 위험요소에 대한 구체적인 해결방안을 모색
 - 위험대응방법으로 제시되는 위험회피, 위험감소, 위험전가, 위험보유 등 4개 대안에 대해 구체적 해결방안 제시 후 최적대안 선정

	위험회피	위험감소	위험전가	위험보유
설계 중	· 노선우회, 단계별 추진	· 규모 축소, 개통 연기	· 타당성 재조사	· 계속 진행
공사 중	· 시설용도 변경	· 사업비 감소	· 민간투자방안 검토	· 계속 진행
완공 후	· 개통 지연	· 일부 개통	· 운영보조금 지급	· 완전 개통

제5절 국제협력



1. 총괄

가. MOU 현황

- 체결 : 11개국(미국, 영국, UAE, 러시아 등 11개 국가)
- 추진중 : 6개국(인도네시아, 프랑스, 캐나다, 아제르바이잔, 미국, 투르크메니스탄)

나. 양자·다자 협력현황

- 양자 : 한-일 협력회의, 한-미 협력회의, 한-러 교통장관회의
- 다자 : 국제교통포럼(ITF), 광역두만강개발(GTI), 미국 교통연구협의회(TRB)

2. 양자·다자간 협력현황

가. 한·일 교통물류협력회의

(1) 한·일 교통물류협력회의 개요

- '99.10.23~24 『한·일 각료회의』에서 차관보급을 대표로 하는 『한·일 교통물류 협력회의』를 정기적으로 개최하여 교통·물류·자동차분야에 관한 정보를 교환하기로 합의
- 그간 한·일 양국에서 교대로 총 11차례 협력회의를 개최
 - * 1차('00.3, 동경), 2차('02.11, 서울), 3차('04.3, 동경), 4차('06.6, 서울), 5차('09.3, 하코네), 6차('10.3, 부산), 7차('12.3, 일본), 8차('13.4, 제주도), 9차('14.3, 오키나와), 10차('15.3, 서울), 11차('16.3, 마쓰야마)

(2) 양국 대표단 구성

- 수석대표 : (우리측)교통물류실장, (일측)국토교통심의관
- 대표단 : 교통, 물류, 철도, 자동차 등 분야별 국·과장 및 사무관 10명 내외

(3) 주요 협의의제

- 양국의 최신 교통물류정책 동향을 파악하고, 세부적인 정책 아이디어에 관한 정보를 교류
- 양국 정부가 추진 중인 정책과제 논의를 통해 상호 협력기반을 강화

(4) 추진현황

가) 제1차 협력회의

- 회의일시 및 장소 : '00.3.6(월)~3.9(목), 동경
- 참석자 : 수송정책실장의 8명 참가
- 회의의제
 - 물류 표준화사업·택배업 등 양국의 물류정책
 - 공항 건설·운영정책 및 항공안전대책
 - 국영철도 민영화 사례 및 고속철도 건설정책
 - 도시공통정책, 교통지도·기호 표준화, 선진안전자동차 등

나) 제2차 협력회의

- 회의일시 및 장소 : '02.11.21(목)~11.22(금), 과천·천안
- 참석자
 - 우리측 : 수송정책실장, 수송물류심의관 등 9명
 - 일본측 : 국토교통심의관, 국제업무과장 등 8명
- 회의의제
 - 국가교통 DB 구축 및 활용현황, 교통시설투자재원 현황 등

다) 제3차 협력회의

- 회의일시 및 장소 : '04.3.3(수)~3.5(금), 일본
- 참석자 : 수송정책실장 외 8명
- 회의의제
 - 물류정책, 화물운송제도, BRT, 교통약자대책 등

라) 제4차 협력회의

- 회의일시 및 장소 : '06. 6.21(수)~23(금), 서울
- 참석자
 - 우리측 : 물류혁신본부장(수석대표)
 - 일본측 : 히로시 마루야마 국토교통성 심의관(수석대표)
- 회의의제
 - 한·일 물류 MOU 체결, 교통카드 전국 호환 추진 시책
 - 한·일 양국의 물류정책, 복합운송체계 구축 협력
 - 한·일 철도&해운 복합일관운송사업 업무 지원
 - 공항의 서비스 혁신사례 의견 교환

마) 제5차 협력회의

- 회의일시 및 장소 : '09.3.24(화)~3.27(금), 일본
- 참석자
 - 우리측 : 교통물류실장을 수석대표로 총 9명 참가
 - 일본측 : 국토교통심의관을 수석대표로 총 10명 참가
- 회의의제
 - 교통부문 환경대책 분야
 - 국제화와 물류 분야
 - 교통결절점 개선대책 분야
 - 교통 안전 분야

바) 제6차 협력회의

- 회의일시 및 장소 : '10.3.17(수)~3.19(금), 부산
- 참석자
 - 우리측 : 교통물류실장을 수석대표로 총 14명 참가
 - 일본측 : 국토교통심의관을 수석대표로 총 10명 참가
- 회의의제
 - Eco-Drive 활성화방안(교통)
 - 교통인프라 민자유치 사례(도로)
 - 녹색물류 발전방안(물류)
 - 일반철도 고속화 계획(철도)

사) 제7차 협력회의

- 회의일시 및 장소 : '12.3.7(수)~3.9(금), 아오모리
- 참석자
 - 우리측 : 교통정책실장(김한영)을 수석대표로 총 9명 참가
 - 일본측 : 국토교통심의관(키타무라)을 수석대표로 총 10명 참가
- 회의의제
 - 한국의 녹색교통
 - 교통약자 안전 및 복지정책
 - 선진 버스교통 정책사례
 - 국가교통 DB구축현황 및 발전방안

아) 제8차 협력회의

- 회의일시 및 장소 : '13.4.23(화)~4.24(수), 제주
- 참석자
 - 우리측 : 교통물류실장(박종흠)을 수석대표로 총 10명 참가
 - 일본측 : 국토교통심의관(이시즈)을 수석대표로 총 10명 참가
- 회의의제
 - 택시면허 정책
 - 막힘없는 물류체계 실현을 위한 여건 조성
 - 카쉐어링 제도 소개
 - 국토교통부 조직개편(한국), 제8차 APEC 교통장관회의(일본)

자) 제9차 협력회의

- 회의일시 및 장소 : '14.3.12(수)~3.14(금), 일본 오키나와
- 참석자
 - 우리측 : 교통물류실장(박종흠)을 수석대표로 총 6명 참가
 - 일본측 : 국토교통심의관(류지 마쓰노)을 수석대표로 총 7명 참가
- 회의의제
 - 교통SOC 투자방향
 - 대리운전제도의 효과, 지장현황 등
 - 화주-물류기업 간 공생발전 추진정책
 - 국토교통부 조직개편(한국), 제8차 APEC 교통장관회의(일본)

자) 제10차 협력회의

- 회의일시 및 장소 : '15.3.11~3.13
- 참석자
 - 우리측 : 교통물류실장(맹성규)을 수석대표로 총 7명 참가
 - 일본측 : 국토교통심의관(히로시 무토)을 수석대표로 총 7명 참가
- 회의의제
 - 교통카드 이용현황과 정부 정책
 - 택시서비스의 다양화 정책
 - 택배산업의 선진화 정책
 - (한국)유라시아 복합교통물류네트워크 구축
 - (일본) 교통정책 기본계획과 지방대중교통의 활성화

자) 제11차 협력회의

- 회의일시 및 장소 : '16.3.20(일)~3.23(수), 일본 마쓰야마
- 참석자
 - 우리측 : 교통물류실장(이승호)을 수석대표로 총 7명 참가
 - 일본측 : 국토교통심의관(모리시게 도시야)을 수석대표로 총 9명 참가
- 회의의제
 - 자율주행자동차에 대한 양국 정책방향 공유
 - 인터넷 쇼핑물 발달에 따른 택배 재배달 감축 방안
 - (한국) 수도권 교통혼잡 해소 정책
 - (일본) 외국인 관광객 유치를 위한 대중교통 편리성 개선

나. 한·미 교통협력회의

(1) 개요

- 지난 '95년 6월 한·미 양국 간 교통협력약정을 체결하고 교통분야 과학·기술에 관한 협력을 증진기로 합의
- 그동안 양국을 오가며 국장급 협력회의를 5차에 걸쳐 개최
 - * 1차(미국, '99.8), 2차(미국, '03.1), 3차(한국, '04.5), 4차(미국, '06. 1), 5차(미국, '08.2), 6차(미국, '14.3), 7차(한국, '15.11)

(2) 추진현황

가) 제1차 협력회의

- 회의일시 및 장소 : '99.8.19~8.20, 워싱턴
- 참석자
 - 우리측 : 국제협력담당관 등 4명
 - 미국측 : 국제협력국장대리 등 17명
- 회의의제
 - 매년 정례적으로 교통협력회의 개최 합의
 - 복합운송, 지능형 교통체계(ITS), 교통안전, 철도, 대중교통 등 협력

나) 제2차 협력회의

- 회의일시 및 장소 : '03.1.17, 워싱턴
- 참석자 : 교통정보기획과장, 철도구조개혁과장, 김용석 사무관
- 회의의제
 - 교통 인프라 투자, ITS, 철도구조개혁

다) 제3차 협력회의

- 회의일시 및 장소 : '04.5.31~'05.6.2, 과천·부산
- 참석자
 - 우리측 : 수송물류심의관 등 16명
 - 미국측 : 미 교통부 과장 등 8명
- 회의의제
 - 교통약자의 대중교통수단 접근성 향상대책, 간선급행버스 기술
 - ITS/스마트카드 등 교통기술, 고속철도 협력/공항포장/교통DB 등

라) 제4차 협력회의

- 일시 및 장소 : '06. 1. 9~13, 미국 하와이
- 참석자
 - 우리측 : 홍순만 철도기획관을 수석대표로 총9명
 - 미국측 : Ms. Rita Dagulliard 미 대중교통성 국장을 수석대표로 총 14명
- 회의의제
 - 한미간 철도협력 양해약정 체결,
 - 교통분야 양국간 협력관계 발전방안 논의

마) 제5차 협력회의

- 일시 및 장소 : 2008.2.11(월)~2.15(금), 미국 하와이
- 회의 내용 : 7개 세션, 29주제 발표 및 토론
- 양국 대표단
 - 한국 : 철도기획관을 수석대표로 총 9명
 - * 자문단 : 미국 건교관, 행복청 1, 학계 및 연구기관 5, 산업계 2
 - 미국 : Mr. Ronald Hynes(연방대중교통청 부청장보)을 수석대표로 총 15명 참가

바) 제6차 협력회의

- 일시 및 장소 : 2014.3.27(목), 미국 워싱턴
- 회의 내용 : 녹색교통, 교통 R&D, 교통시설 투자 효율화, 철도안전 등
- 양국 대표단
 - 한국 : 맹성규 종합교통정책관 등 5명
 - 미국 : Susan Kurland 차관보(수석대표), FHWA, FAA, FTA, FRA, OST-P 등 교통관련 기관 전문가 21명
- 회의 의제
 - 한국 : 한국의 녹색교통 정책, 교통 R&D 투자전략, 교통투자효율화 전략, 철도안전정책
 - 미국 : 녹색교통전략, 항공분야 환경영향 저감 대책, ITS 발전 전략, 전기버스 등 녹색기술 개발정책, 도로분야의 투자정책 협력 체계, 환승계획과 투자, 철도안전정책

사) 제7차 협력회의

- 일시 및 장소 : 2015. 11. 2(월), 서울
- 양국 대표단
 - 우리측 : 제1차관(수석대표), 교통물류실장 등 8명
 - 미국측 : Victor Mendez 교통부 부장관(수석대표) 등 6명
- 주요내용
 - 한-미 교통협력 MOU 체결
 - ITS, 철도, 항공 등 교통분야 주요 협력사항 논의

다. 국제교통포럼(ITF, 구 ECMT)

(1) 포럼개요

가) 명칭 및 연혁

- 국제교통포럼(ITF : International Transportation Forum)
 - ※ 본부 : 프랑스 파리
- 1953년 Brussels Protocol에 의거 설립된 정부간 유럽교통장관회의(ECMT)를 소피아 각료회의('07.5)에서 국제교통포럼으로 확대개편

나) 회원국

- 회원국(53개국) : 기존 ECMT회원국 44개국, 비유럽 OECD국가(한국, 일본, 미국, 호주, 캐나다, 인도, 멕시코, 뉴질랜드) 9개국
 - * 우리나라는 '00년 10월 준회원국으로 가입, ITF로 확대개편('07.5)에 따라 ITF 정회원국 지위 획득

다) 주요 활동

- 효율적인 세계적 교통체계 구축, 교통안전 및 환경 등 회원국간 교통분야 관심사항 논의 및 공동 대응방안 모색
 - ITF 각료회의 개최(연 1회, 독일 라이프찌히 영구개최), 교통관리이사회 개최(연 1-2회)
 - ※ 교통관리이사회(TMB : Transport Management Board) : 국제교통포럼의 조직 구성, 예산, 포럼의제, 안건 등을 논의하는 실무조직임
- ☞ '07.1 한국은 교통정책조정과장을 TMB이사로 공식지명

(2) 추진현황

□ 제1차 ITF회의(구 ECMT 확대개편)

- 회의일시 및 장소 : '08.5.28~30, 독일 라이프찌히 개최
- 의제 및 내용
 - 의제 : 기후변화 대비 교통과 에너지
 - 의제관련 각료회의, 전시 및 학술회의 개최
- 참가국 : 51개국(유럽 44개국+ 한국 등 비유럽 7개국)
 - ※ 국제교통포럼(ITF : International Transportation Forum) : 1953년 Brussels Protocol에 의거 설립된 정부간 유럽교통장관회의(ECMT)를 소피아회의('07.5)에서 국제교통 포럼으로 확대개편
- 대표단 : 장관님 참석

□ 제2차 ITF회의

- 회의일시 및 장소 : '09.5.26(화)~'08.5.29(금), 독일 라이프찌히
- 회의 주제 : “글로벌 경제와 교통 : 경기침체 시기의 기회와 도전”
“Transport for a Global Economy : Challenges and Opportunities in the Downturn”
- 참가국 : 52개 회원국 장·차관(장관참석 : 37개국), 업계·학계 등 500여명
- 대표단 : 제2차관(수석대표) 등 5명

□ 제3차 ITF회의

- 회의일시 및 장소 : 2010.5.26~5.28, 독일 라이프찌히
- 회의 주제 : 교통과 혁신(Transport and Innovation)
- 참가국 : 52개 회원국 정부대표단·학계·업계 등 800여명
- 대표단 : 제2차관(수석대표) 등 5명

□ 제4차 ITF회의

- 회의일시 및 장소 : '11.5.25.(수)~5.27.(금), 독일 라이프찌히
- 회의 주제 : 교통과 사회(Transport for Society)
- 참가국 : 52개 회원국 교통 장·차관 등 각국 대표단, 업계, 학계 전문가 등
- 대표단 : 제2차관(수석대표) 등 5명

□ 제5차 ITF회의

- 회의일시 및 장소 : 2012.5.2(수)~5.4(금), 독일 라이프찌히
- 회의 주제 : 단절없는 교통(Seamless Transport)
- 참가국 : 52개 회원국 정부대표단 · 학계 · 업계 등 800여 명
- 대표단 : 장관님(수석대표) 등 9명

□ 제6차 ITF회의

- 회의일시 및 장소 : 2013.5.22(수)~5.24(금), 독일 라이프찌히
- 회의 주제 : 교통 투자(Funding Transport)
- 참가국 : 52개 회원국 정부대표단 · 학계 · 업계 등 800여 명
- 대표단 : 제2차관(수석대표) 등 6명

□ 제7차 ITF회의

- 회의일시 및 장소 : 2014.5.21(수)~5.23(금), 독일 라이프찌히
- 회의 주제 : Transport for Changing the World
- 참가국 : 54개 회원국 정부대표단 · 학계 · 업계 등 800여 명
- 대표단 : 제2차관(수석대표) 등 5명

□ 제8차 ITF회의

- 회의일시 및 장소 : '15.5.26(화)~6.1(월), 독일 라이프찌히
- 회의 주제 : Transport, Trade and Tourism
- 참가국 : 54개 회원국 정부대표단 · 학계 · 업계 등
- 대표단 : 장관님(수석대표) 등 7명

□ 제9차 ITF회의

- 회의일시 및 장소 : '16.5.16(화)~5.21(일), 독일 라이프찌히
- 회의 주제 : Green and Inclusive Transport
- 참가국 : 57개 회원국 정부대표단 · 학계 · 업계 등
- 대표단 : 제2차관(수석대표) 등 6명

라. 광역두만강개발(GTI: Greater Tumen Initiative)

(1) 개요

- 동북아 경제개발을 위해 한국·중·러·몽골 4개국이 참여하는 지역협력 협의체로서 UNDP 지역협력 프로그램의 일환
- ※ 북한도 회원국이었으나, 핵실험 관련 국제사회의 제재에 반발, '09.11월 탈퇴

(2) 추진경과

- 당초 UNDP 지원하에 『두만강개발계획』(TRADP: Tumen River Area Development Programme)으로 출범('92년)
 - '95.12월 『총회 설립 협정』을 체결, 사업 공식 추진
- '05.9월 사업대상 지역범위를 확대하고 공동기금을 설립하는 등 추진 체계를 강화하여 광역두만강개발계획(GTI)으로 전환
- 교통이사회 창립 회의('10.6.25, 부산)에 종합교통정책관 등 4명 참석
 - GTI 교통이사회 창립회의에서 아국의 종합교통정책관이 교통이사회 의장으로 선출됨(향후 2년 활동)
 - 지역간 교통 네트워크 구축 및 동북아 교통 수송로 활성화를 위해 『GTI-Japan 협력 체제』 설립에 합의
 - 동북아 교통 수송로 촉진방안 마련을 위한 『2010-2012 GTI 교통협력 프로그램』 채택
- 교통이사회 2차('12.7, 속초), 3차('13.8, 블라디보스톡), 4차('14.6, 중국 만주리), 5차('15.6, 몽골 울란바토르)회의 참석

〈사업대상지역〉

두만강개발계획(TRADP)	광역두만강개발계획(GTI)
1992~2005. 8	2005. 8 ~ 현재
	
(중국)연길 (북한)청진 (러시아)블라디보스토크 지역	(중국) 동북3성, 내몽골 (몽골) 동부지역(도르노드, 헨티, 수흐바타르) (북한) 나진·선봉 등 두만강유역 (러시아) 연해주 일부 (한국) 동해안지역(경북, 부산, 울산, 속초, 동해 등)

(3) 주요 추진기구

- (총회: Consultative Commission) 전반적인 사업을 기획·추진·조정하는 최고 의사결정기구(연1회 개최)
 - 각국의 차관급을 수석대표로 총 12회(2011년까지) 개최
- M(두만사무국 : Tumen Secretariat) 총회에서 결정된 사업 추진 및 행정 지원 (북경 소재)
- (분야별 위원회 : Sectoral Boards) 에너지·관광·환경위원회, 기업인 자문회의('07 블라디보스톡), 교통위원회('09 울란바타르), 무역원활화위원회('10 장춘), 지방협력위원회('11, 평창) 등 7개 분과위 설립

(4) 주요 활동

- 동북아 지역협력 촉진
 - 총회와 분야별 위원회 정례화 및 기업인간담회, 투자유치세미나 연계를 통해 동북아지역 산·학·민·관 교류협력 증진

- 투자, 교통, 관광, 환경 등 주요 분야별 다자간 협력을 위한 기초조사와 연구
 - 두만강지역 수송량 예측연구('99), 중·몽골 철도 사전 타당성 조사('98), 백두산 관광타당성조사('99), 훈춘환경영향평가('00), 두만지역 도로망연구('03) 등
 - 역내 개도국(북한, 몽골)을 대상으로 에너지·자원개발 역량강화 연수프로그램 제공 및 관광마케팅 기술훈련 실시
 - ※ 현재 원활한 물류 수송로 확보를 위한 교통인프라 확충(GTI 통합 교통 인프라 개발 연구 등), 환경보전프로그램(두만강 수자원 보호 타당성 평가), 에너지 및 무역·투자분야 역량강화 프로그램, 다국가 경유 관광상품 개발 사업 등 추진중

(5) GTI 교통관리이사회

- **교통이사회 창립 회의('10.6.25, 부산)**에 종합교통정책관 등 4명 참석
 - GTI 교통이사회 창립회의에서 아국의 종합교통정책관이 교통이사회 의장으로 선출됨(향후 2년 활동)
 - 지역간 교통 네트워크 구축 및 동북아 교통 수송로 활성화를 위해 『GTI-Japan 협력 체제』 설립에 합의
 - 동북아 교통 수송로 촉진방안 마련을 위한 『2010-2012 GTI 교통협력 프로그램』 채택
- **교통이사회 2차회의(' 12.7.5, 강원도 속초)**
 - 회의 주요내용 : GTI 교통코리더 연구' 컨설턴트들이 해당국가의 교통인프라 현황·문제점 및 향후 예측과 GTI 통합코리더 개발을 위한 제안 발표
- **3차회의(' 13.8.1, 러시아 블라디보스톡)**
 - 회의 주요내용
 - GTI 지역내 안전하고, 효과적이며 비용효율적인 통합교통망 형성을 위한 5가지 정책방향을 제안·채택, 관련된 투자/활동계획 제시
 - 회원국은 동 지역에서 진행중인 주요 교통정책 및 사업을 소개, GTI를 통한 각국 정부간 정책적 교류 및 협력 필요성에 공감, 사업의 경제성 검토를 위한 민간·연구소 참여 강조
 - 나진-하산 프로젝트의 전략적 추진 검토

○ 4차회의('14.6.19, 중국 Manzhouli)

- 일시/장소 : ' 14.6.19~20 / 중국 만주리(Manzhouli)
- 참 석 자 : ZHANG Xiaojie 중국 교통부 국제협력부국장 · WANG Weina GTI사무총장(공동 주재), 4개회원국(한국 · 중국 · 러시아 · 몽골) 대표 및 전문가 등 26명
 - ※ 한국 : 교통정책조정과장(수석대표), 김남균서기관·공기석사무관 3명
- 주요 논의내용 : GTI 지역내 연결성 제고를 위한 정책 방향, 각국 교통정책 추진 현황 및 그간 연구결과 후속조치 강구

○ 5차회의(' 15.6.15, 몽골 울란바토르)

- 일시/장소 : ' 15.6.14.~6.17 / 몽골(울란바토르)
- 참 석 자 : 한 · 중 · 러 · 몽 4개국 대표단 및 GTI전문가그룹(GTI Expert Group) 등 50여명 참석
 - ※ 한국 : 종합교통정책관(수석대표) 등 4명
- 주요 논의내용 : GTI Transport Strategy, GTI Transport Brief 등 보고서 발간, 나진-하산 F/S 결과보고, 동북아 수출입은행협의체 활동 보고 등
- 중국의 일대일로 정책, 러시아의 극동개발 정책 및 몽골 국경지역 철도사업 추진현황 등 주요 정책 추진현황을 공유
 - * (한국) “유라시아이니셔티브 추진현황” 및 ASEM정상회의에서 채택된 「한-ASEM 유라시아 국제심포지엄」 관련 회원국의 참석을 요청
- 「북한 및 북중 · 북러 지역 교통물류 인프라체계 실태조사」 필요성을 설명하고 '15년 GTI 정식과제로 제안
- 추가로 지자체 Committee에서 제안한 2가지 Draft 승인 :
 - ① 지역 Committee 내 물류분과위 신설(일본 돗토리현 제안),
 - ② 도로 F/S 프로젝트 신규 추진(몽골 도나드현 제안)
- 4개 회원국 간 순연하여 개최하는 관례에 따라 제6차회의를 ' 16.6월경 한국(인천)에서 개최하기로 잠정 결정

○ 6차회의('16.7.12, 한국 서울)

- 일시/장소 : '16.7.11~13 / 한국(서울)
- 참석자 : 장영수 종합교통정책관(의장) · WANG Weina GTI사무총장(공동주재), 4개 회원국(한국 · 중국 · 러시아 · 몽골) 대표 및 전문가 등 약30명
 ※ 한국 : 국토부 종합교통정책관(수석대표), 교통정책조정과장 등 5명, 유관기관 11명
- 주요 논의내용 : NEA 수출입은행 협의체 활동성과, 물류 소위원회 시범 교통 프로젝트 추진현황, 각국 교통정책 추진 현황 및 그간 연구결과 후속조치 강구, GTI 중기 교통 액션플랜 개정 및 승인 등

마. 미국 교통연구협의회(TRB)

(1) 개요

- TRB(Transportation Research Board)는 미국 교통학회로서 1920년 설립된 미국의 국가지원 교통분야 전문연구단체
- * 매년 1월에 미국에서 개최되며, 우리부는 정례적으로 참가하여 왔음

(2) 참가 목적

- 미국과 주요 선진국의 교통정책 현황, 기술 수준, 향후 기술개발 방향 등에 대한 정보 수집
- 선진국 교통정책현황 및 기술개발 방향에 대한 정보를 수집하고 이를 우리부의 교통물류 정책형성에 활용할 수 있도록 소관부서에 전파
- Session별 세미나 참석 및 제공 자료를 통해 선진국의 교통정책 현황 및 기술개발 방향에 대한 정보 수집
- 교통관련 시설 견학과 첨단교통체계 관련 워크샵 참석 등을 통해 선진교통산업 및 기술발전 동향 파악

(3) 참가현황

- 1920년 TRB가 설립된 이래 2014년까지 93차 회의 개최

○ 제91차 TRB 연차회의 개요

- (일자 및 장소) '12.1.22(일)~1.26(목), 미국 워싱턴DC
- (참가자) 세계 각국 민·관·연 교통관계자 1만여명, 650개 세션에 4,000여개 주제 발표
 - * 김용석 대중교통과장 등 6명 참석
- (주제) Transportation : Putting Innovation and People to Work
- 세션별 주요내용
 - (종합교통) 지난해와 마찬가지로 지속가능한 녹색교통·준대중교통수단 (Para-Transit)·BRT 등에 대한 높은 관심
 - (도로) 지속가능한 발전(sustainable growth)과 친환경 기술개발이 중요 주제로 논의됨
 - (철도) 경기 침체에 따라 철도 신규 투자보다는 기존 시설의 효율화, 안전 등이 주요 논제로 부각되었으며, 중국의 TRB 참여가 활발
 - (항만물류) 해운, 수운 분야의 온실가스 감축과 기존 시설의 재배치 및 최적화가 주요 주제
 - (자동차) 자동차의 성능 향상을 통한 교통 안전에 대한 높은 관심과 운전자의 행태에 대한 통계적 분석이 연구의 추세

○ 제92차 TRB 연차회의 개요

- (일자 및 장소) '13.1.13(일)~1.17(목), 미국 워싱턴DC
- (참가자) 세계 각국 정부·민간·학계 등 교통 관계자 1만 여명 참석, 750개 세션에서 4,100여개 주제 발표, 총 185개의 전시부스 운영
 - * 구본환 철도정책관 등 6명 참석
- (주제) Deploying Transportation Research -Doing Things Smarter, Better, Faster
- 세션별 주요내용
 - (종합교통) 주요 주제인 MAP-21의 시행(U.S surface transportation authorization law)과 관련된 교통부문 연구 진행계획들이 논의
 - (도로) 가열아스팔트 포장에 대한 연구와 함께 세계적인 이슈가 되고 있는 친환경 녹색 도로 포장기술 등에 대하여 집중 논의

- (자동차) 안전 부문에 대한 높은 관심으로 약 400여편 이상의 교통안전에 관한 다양한 논문 및 연구 결과가 발표
- (철도) 철도안전, 철도기술, 철도운영 및 건설 등 철도 전반에 대한 다양한 논의와 부스 홍보 등이 활발
- (항공) 항공기술(NEXTGen), 항공안전, 항공분야 기후변화 대응 등 전 세계적 항공분야 이슈 트렌드를 보여주는 다양한 연구 경향이 특징

○ 제93차 TRB 연차회의 개요

- (개요) 교통정책·자동차·물류·도로·철도 등 교통 전 분야에 대한 워크샵, 세미나, 전시회 등을 개최하는 교통관련 세계최대 포럼
- (일자 및 장소) '14.1.12(일)~16(목), 미국 워싱턴 DC
- (참가자) 세계 각국 정부·민간·학계 등 교통 관계자 1만 여명 참석, 800개 세션에서 4,000여개 주제 발표, 총 202개의 전시부스 운영
 - * 김용석 교통정책조정과장 등 6명 참석
- (주제) Celebrating our legacy, Anticipating our future
- 세션별 주요내용
 - (종합교통) 공공교통이 경제개발, 지역경제에 미치는 영향, 교통체계·도로·자동차의 자동화가 교통정책 수립에 미치는 영향 논의
 - (자동차) 장애인·고령자 등 교통약자의 이동편의 향상, 교통이 사회적 형평에 미치는 영향 등에 대한 다양한 연구결과 발표
 - (물류) 물류 효율화, 도시물류, 위험물 운송, 방재 등 물류의 다양한 분야에 관하여 학계 및 업계의 연구 결과가 발표
 - (도로) 주로 도로안전, 도로포장과 관련 연구가 활발히 진행중이며, 정책적 고찰, 방향 등에 대한 발표와 함께 전문화된 연구도 다수
 - (철도) 철도건설 및 운영 등에 대한 논의와 함께 철도운송사업자의 회사 성공사례 등 발표

○ 제94차 TRB 연차회의 개요

- (일시 및 장소) '14.1.10(일)~14(수), 미국 워싱턴 DC
- (참석자) 세계 각국 정부·민간·학계 등 교통 관계자 1만 여명 참석, 750개 세션에서 4,000여개 주제 발표, 총 202개의 전시부스* 운영

- (주제) Corridor to the Future: Transportation and Technology

- 세션별 주요내용

- (종합교통) 자율주행 및 교통자료 수집을 위한 교통인프라 현황과 기술 발전 동향, 미국 교통정책 방향* 및 대도시권 교통 혼잡 등 이슈화
- (도로) 포장 및 교통관련 탄소저감 등 환경분야와 도로 안전분야, 비용절감을 위한 급속시공 및 포장체 그리드망 공법 등 이슈화
- (철도) 신규 건설보다는 기 건설된 인프라의 유지보수, 환승 및 접근성 개선 등 효율적 활용방안과 안전문제에 높은 관심
- (교통재원·투자) 교통 SOC 유지보수 및 신설을 위한 **휘발유세 인상** (20년간 불변), **유지·보수 투자의 적정수준** 등이 주요 이슈화
- (물류) 미국 경기회복에 따른 수출입물동량 증가로 주요항만 대기지연이 발생하여 **물류흐름 개선 필요성** 이슈화

○ 제95차 TRB 연차회의 개요

- (일시/장소) '16. 1. 9(토) ~ 1. 16(토) / 미국 워싱턴 D.C

- (우리측 참석자) 교통정책조정과장 등 6명

- 세션별 주요내용

- (종합교통) 카셰어링, 바이크셰어링, 라이드셰어링 등 교통수단 공유가 활발히 진행중이며, 스마트폰 발달에 따라 앱 택시미터 등 새로운 기술 등장
- (물류) 전자상거래 활성화, 스마트폰 확산 등으로 급증하는 온디맨드 (On-demand) 경제와 연관된 도시물류 이슈 및 해결방안 논의
- (자동차)자율주행 자동차의 위험요소 분류 방법*, 다양한 충돌 시나리오에 대한 대응 등 자율차 기술에 대한 연구 및 개발 내용 논의
- (도로) 자율주행 비즈니스 모델, 교통 인프라 정책 등 새로운 트렌드 확산
- (철도) 대도시 혼잡해소를 위한 도시철도 관련 연구와 수요 정확도를 높이기 위한 예측 방법 연구가 증가하는 동향으로 한국과 유사한 문제를 고민

○ 제96차 TRB 연차회의 개요

- (일시/장소) '17. 1. 8(일) ~ 1. 12(목) / 미국 워싱턴 D.C*
- (우리측 참석자) 교통정책조정과장 등 8명
- 세션별 주요내용
 - (종합교통) 녹색교통, 대중교통 및 환승체계 등 지속가능교통 정책
 - (물류) 화물차 관련 안전제도, 전자상거래 관련 택배정책 등
 - (자동차) 자율주행자동차 관련 기술 및 규제 동향
 - (항공) 미국 항공시장 현황 및 무인기·드론 등 기술 동향
 - (도로) 민자사업 활용방법 연구 및 자율주행 기술 동향
 - (철도) 철도 수송능력 문제 파악 및 이해, 철도산업 발전방향
 - (재원) 교통 신기술 등 정부 R&D 지원 정책

3. 유라시아 복합교통물류 네트워크 구축

가. 추진배경

- VIP께서 유라시아 컨퍼런스('13.10)에서 유라시아 이니셔티브를 발표
 ‘하나의 대륙’을 위한 ‘실크로드 익스프레스’ 필요성 언급
 - * 철도를 중심으로 물동량 증가와 수송 효율화를 위해 도로·항만·물류·항공 등 한반도 중심의 효과적 복합교통물류네트워크 제시
- 국토교통부, 해수부, 환경부 업무보고 시 해양수산부에서 ‘유라시아 복합
 물류네트워크 추진계획’을 보고('14. 2.19)
 - * VIP가 유라시아 물류네트워크 구축을 국토교통부, 해양수산부 공동 주관으로 이행
 할 것을 지시*(VIP 업무보고 후속지시, '14. 2.21)
- ☞ 교통·물류 차원에서 한국이 허브로 기능하기 위해 유라시아 지역내 집중
 투자지역 및 교통인프라 연결 등에 대한 우선순위 선정 필요

나. 연구용역 추진

- (용역명) ‘유라시아 복합교통물류 네트워크 구축방안 연구’
- (기간 및 금액) 2014.4월~ 11월(8개월) / 3억
- (주관) 한국교통연구원, 대외경제정책연구원, 철도기술연구원, 한국해양수산개발원, 국토연구원 공동주관
 - ※ 종합편 : 네트워크 종합구상 및 시행전략(교통연, 대외경제정책연)
 - 철도편 : 철도망 구축 및 철도·항만 연계방안(철도기술연, 해양수산개발원)
 - 도로편 : 도로망, 도로와 철도·공항·물류·항만 연계방안 연구(교통연, 국토연)
- (지역범위) 아시아와 유럽을 포함하되, 실질범위는 한반도(북한 포함), 중국 동북 3성 및 극동러시아를 중점으로 몽골 및 중앙아시아지역 포함
- (연구내용) 철도를 주 노선으로 물동량 증가·수송 효율화를 위해 모든 수단을 포함*한 한반도 중심 복합교통물류네트워크 구축
 - * 도로·철도·항만·물류·항공 등 종합 검토
 - 통일대비 한반도 복합교통물류네트워크 구축, 대륙진출을 위한 북중·북러 접경 지역 교통망 연계방안, 다자간 산업협력방안
 - 유럽 등 주요 목적지까지의 국제운송로 비교·국제협력방안 도출 및 향후 중점 추진사업 도출

〈주요 연구내용〉

- ① 유라시아 주요국 교통물류 환경 및 한국과의 관계분석
 - 우리나라의 대 유라시아 정책추진 현황
 - 북한, 중국, 러시아, 몽골, 중앙아시아 5개국 사회경제 현황
 - 유라시아 주요 경제권(EU, ASEAN, CAREC 등) 및 발전방안
 - 유라시아 주요 국가의 중장기 교통전략 분석
 - 유라시아지역 주요 국제개발계획(GTI 등) 동향 분석
- ② 국제운송로 구축 협력사례 및 동향 분석
 - 주요 국가간 국제운송로 구축사례 분석
 - 범유럽 운송네트워크(TEN-T) 등 대륙 국제수송로 사례분석

〈주요 연구내용〉

③ 북한 교통인프라 체계 현황 및 문제점

- 북한 교통인프라 현황 및 문제점
- 북-중, 북-러 연계노선 현황 및 문제점

④ 유라시아 지역 주요 국제운송로 경쟁력 비교분석

- 기존의 주요 국제운송로 경쟁력 분석
- 국가별 주요 물류거점 경쟁력 분석
- 북극항로 등 신규 국제운송로 계획 검토

⑤ 유라시아 국제수송로 연계 구축방안

- 유라시아 화물 및 에너지 국제수송로 연계 방안 구상
- 한반도 교통인프라와 유라시아 국제수송로 연계 구축 방향

⑥ 유라시아 국제수송로 구축을 위한 실행계획 구상

- 유라시아의 경제활성화를 위한 자원, 에너지 수송로 구축 국제협력 방안
- 한반도 국제수송로 구축을 위한 양자·다자 협력 방안
- 향후 중점 추진사업 도출 및 단계적 추진전략

다. 유라시아 교통물류 국제심포지엄 개최

(1) 개요

- (배경) ASEM 교통장관회의('15.4, 라트비아)에서 장관선언문을 통해 '15. 9월 한국에서 유라시아 국제심포지엄의 개최를 선언
- (행사명) 유라시아 교통물류 국제심포지엄
- (일시·장소) '15.9.9(水수)~11(金), 2박 3일, 서울 신라호텔
(1일 고위급회의, 2일 심포지엄, 3일 현장견학)
- (참석자) 유라시아 교통물류 장·차관(장관급 7명, 차관급 11명 등), 연구기관장 등 전문가, UNESCAP·OECD·IRU·OSJD, TRACECA, GTI 및 WB, ADB, EBRD 등 국제기구 주요 인사, 민간업체 대표, 전문가 등 국내외 인사 500여 명

- (주제) 단절없는 교통물류체계를 통한 유라시아 이니셔티브 구현
 - ① 장관세션: 유라시아 국가별 정책과 전략
 - ② 전문가 세션: 1. 육상과 항공의 네트워크,
2. 해상과 물류의 네트워크
3. 통합된 대륙을 향한 제도 개선 및 재원조달 방안

(2) 주요 성과

- 유라시아 교통망 구축에 대한 의지 표명 및 아국 비전 제시
 - VIP 연설 통해 ① 각 국의 교통망 구축 전략 연계 강화, ② 통관 등 제도 간소화, ③ 교통기술 공유, ④ 전문가포럼 구성 등 제안
 - 각 국 전략 간 상호 연계에 관한 국제적 공감대 형성
 - 장관세션을 통해 참석자들은 자국 전략에 대한 협력을 요청하고 공동사업 발굴, 제도호환 등 필요성에 대한 공감대를 형성
 - 그 외 전문가 세션*을 통해 육상교통, 해운, 인프라 투자재원 등 분야별 세부 추진 전략을 모색
- * WB, ADB, ITF, UNESCAP, GTI, OSJD 등 국제기구 인사 및 중국 운수연구소장, 러시아 철도공사 부사장 등 전문가·민간업계 등이 참여하여 협조 과제 등 논의
- 후속조치 추진체계 마련 : 서울 선언문 채택, 전문가 포럼 구성 등
 - 후속조치 논의를 위한 전문가 포럼을 구성하고, 첫 회의를 내년 상반기 한국에서 개최할 것을 제안하는 내용의 ‘서울선언문’ 채택
 - 전문가 포럼은 ASEM 회원국의 고위급 회의 및 교통 인프라 및 물류, 검역·세관, 재원마련 등 3개의 실무그룹으로 나누어 운영
 - 교통물류 분야 국제협력 강화 및 한국기업의 해외 진출 지원
 - 양자회담(10개국), MOU체결(우크라이나 등) 등을 통해 교통 분야 협력기반 마련
 - 특히, 한-러 교통장관회의를 통해 유라시아 교통·물류체계 구축, 나진-하산 프로젝트 협력강화, ITS 기술협력, 영공통과권 확대 등을 합의

- 우수기술 홍보를 위한 전시관 운영 및 각국 대표단의 아국기업·연구기관 방문을 주선하여 아국기업의 유라시아 국가 진출 지원

* 한국형 고속열차·궤간가변열차 기술 등 홍보부스 설치, KTX 시승 등 현장투어 실시

□ 남·북 연결 필요성 인식 기회 제공

- 전문가 세션에서 TKR-TSR 연결의 중요성과 유라시아 친선특급 행사 소개 등을 통해 남북 철도 연결의 필요성을 설명
- 관문점, 개성공단 CIQ 현장방문 프로그램을 제공하여 남·북한 분단 상황을 체감하고 남·북연결의 중요성을 인식하는 기회를 제공

□ 유라시아 교통물류망 구축에 대한 국내외 인식 제고

- 장관회의가 아닌 심포지엄에 18명의 장·차관을 비롯한 50여개국 대표와 10여명의 국제기구 수장이 참석하는 등 성황리에 행사개최

* 개회식, 전문가세션 뿐만 아니라 장·차관 등 주요인사 전담 인력지원, 전용차량 제공 등 의전에 철저

- KBS, MBC, SBS 등 방송 3사 및 주요 일간지에 유라시아 교통물류 네트워크 구축 등에 대한 긍정적 보도

라. 유라시아 교통물류 국제전문가포럼 개최

- (일시/장소) '16.7.11~13 / 서울
- (참석자) ASEM 회원국 및 유라시아 지역 주요국 정부 관계자, 국제기구, 관련 전문가, 산·학·연 관계자 등
- (주최) 국토교통부
- (주제) 유라시아 교통물류 네트워크 구축을 위한 ①인프라 연계, ②통관·검역체계 간소화, ③투자재원 마련 등



참고

교통협력 MOU 체결현황

NO	상대국가	서명일자	서명 장소	서명 계기	발효일	비고
1	미국	'95.06.12	미국 워싱턴	-	'95.06.12	'15.11 실효
1-1	미국	'15.11.02	서울	세계도로대회 참석 양자회의	'15.11.02	
2	리투아니아	'09.05.28	독일 라이프찌히	ITF 참석 시 양자회담	'09.05.28	
3	영국	'09.05.28	독일 라이프찌히	ITF 참석 시 양자회담	'09.05.28	
4	캄보디아	'09.06.04	서울	한-아세안 정상회의	'09.06.04	
5	콜롬비아	'10.10.26	부산	ITS 세계대회	'10.10.26	
6	불가리아	'10.10.26	부산	ITS 세계대회	'10.10.26	
7	이집트	'11.01.26	이집트 카이로	한-이집트 경제장관회의	'11.01.26	
8	UAE 아부다비	'11.09.15	UAE 아부다비	해외건설 수주지원 출장	'11.09.15	
8-1	UAE	'12.06.24	우편	UAE 체결 요청	'12.06.24	'15.5 실효
9	UAE	'15.5.31	아부다비	중동지역 수주지원	'15.05.31	
10	미얀마	'13.04.10	서울	미얀마 교통부장관 방한 (교통인프라 시찰)	'13.04.10	
11	아프가니스탄	'13.07.04	국토교통부 (세종)	아프가니스탄 교통부장관 방한	'13.07.04	
12	러시아	'13.11.13	BH	한-러 정상회담	'13.11.13	
13	쿠웨이트	'15.03.02	쿠웨이트	한-쿠 정상회담	'15.03.02	
14	캐나다	'15.05.28	독일	ITF 참석 시 양자 회담	'15.05.28	
15	우크라이나	'15.09.10	서울	유라시아 교통물류 국제심포지엄	'15.09.10	
16	몰타	'15.11.03	서울	GlCC 참석 시 양자 회의	'15.11.03	
17	프랑스	'15.11.04	서울	한-불 정상회담	'15.11.04	
18	몽골	'16.3.24	서울	한-몽 공동위 참석 시 양국 장관면담	'16.03.24	
19	사우디	'16.05.22	사우디	국무총리 사우디 순방	'16.05.22	
20	에티오피아	'16.05.26	에티오피아	VIP 에티오피아 순방	'16.05.26	
21	체코	'16.08.30	체코	체코-폴란드 수주지원	'16.08.30	
22	카자흐	'16.11.10	서울	한-카자흐 정상회담	'16.11.10	

제6절 정부합동 특별교통대책

1. 목 적

- 설, 추석 등 교통수요급증 시에 범정부적으로 편리하고 안전한 교통체계 구축 및 국민의 교통편의 증진 도모

2. 법적근거

- 『국가통합교통체계효율화법(이하 “법”이라 한다)』 제33조~제35조 및 같은 법 시행령 제23조~제26조
- 『특별교통대책의 관리 및 운영규정(이하 “규정”이라 한다)』(훈령)

3. 구 분

- 특별교통대책은 정기특별교통대책과 임시특별교통대책으로 구분
 - “정기특별교통대책”이란 설·추석·하계휴가 기간의 교통수요 급증 등 비상 상황에 대처하기 위해 수립하는 대책
 - “임시특별교통대책”이란 정기특별교통대책 이외의 경우에 수립하는 대책

4. 적용범위 및 시기

- (적용범위) 정기특별교통대책
 - * 임시특별교통대책은 별도로 정하거나 이 규정을 준용
- (적용대상) 국토교통부 관련부서, 특별교통대책 관련기관·단체 및 특별교통대책본부에 편성·파견된 공무원, 관련 기관·단체 직원
- (적용시기) 설·추석 특별교통대책기간. 다만, 하계 휴가철(7.25~8.10)에는 특별교통대책 수립·홍보 등 일부 규정 준용

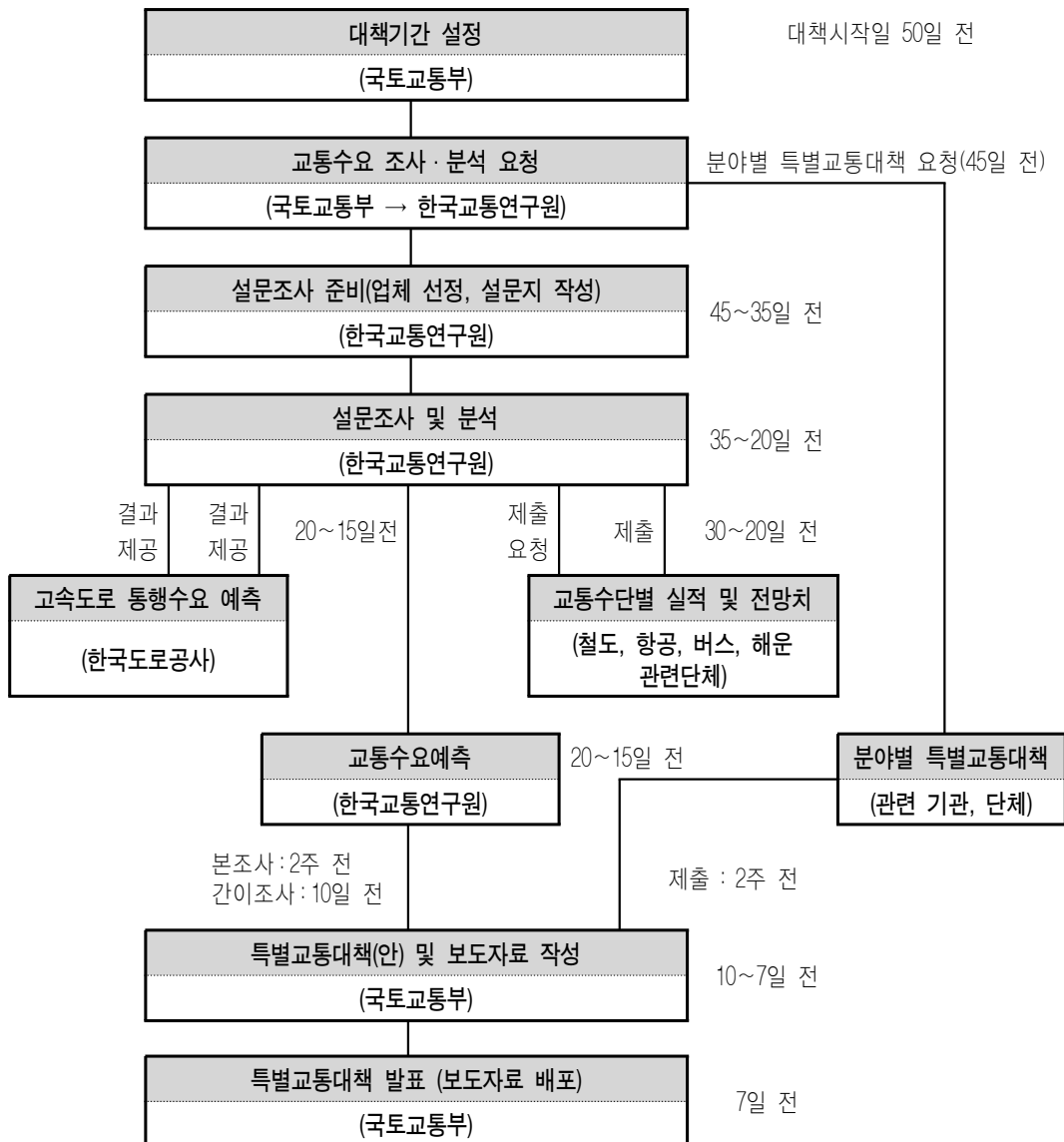
5. 주요내용

- 특별교통대책의 수립
 - 교통여건의 현황과 전망
 - 교통수요의 분산대책 및 조정대책
 - 교통수단의 운행통제, 대체교통수단의 운행, 사업용 교통수단의 증차·증회 및 노선조정
 - 전용차로의 지정·운영, 대체 교통교통로의 지정 등 교통시설운영개선대책
 - 교통안전대책 등
- 정기특별교통대책의 시행
 - 대중교통수단의 수송능력 증강
 - 교통수요 분산, 교통소통 및 교통량 분산, 휴게소·터미널 주변 등 교통관리, 긴급사태시 대응 조치, 비상교통수단 확보
 - 교통안전관리 및 편의제공 등
- 특별교통대책본부의 설치·운영
 - 국방부, 해양수산부, 경찰청, 경찰청, 한국도로공사 등 관계기관 합동으로 편성
 - 업무분장, 복무, 직무대행, 비상연락망 구축, 화상통화시스템 운영 등
- 기타 행정사항
 - 현장방문(VIP, 총리, 장차관)
 - 정기특별교통대책 보고 및 홍보, 비상상황보고, 시행결과보고
 - 근무자교육, 유공자 포상, 업무편람 작성 등

6. 대책수립 절차

- ① 특별교통대책 기간설정 ② 교통수요 조사·분석 (한국교통연구원) ③ 분야별 특별교통대책 제출(관련 기관·단체 → 국토교통부) ④ 특별교통대책 수립

〈업무 흐름도〉





제 3 장 도시광역교통

- 제1절 대중교통 이용편의 증진
- 제2절 연계·환승 교통체계 구축
- 제3절 교통수요관리
- 제4절 주차관리 제도개선 및 운영
- 제5절 광역교통개선대책
- 제6절 광역교통시설부담금
- 제7절 교통영향평가



제1절 대중교통 이용편의 증진

1. 간선급행버스체계(BRT)

가. 추진배경

- 대도시권 교통수요 처리와 교통혼잡 해소를 위한 도로·철도의 시설 투자는 비용 대비 효과가 크지 않은 상황

《교통시설 국비투자 및 도로혼잡비용》

시설구분	2003년	2005년	2007년
광역도로	778 억원	1,020 억원	1,480 억원
광역철도	1,875 억원	3,912 억원	5,303 억원
도로혼잡비용(7대도시)	13.7 조원	14.4 조원	16.5 조원

- 도로위주의 투자는 승용차 중심 이용패턴을 유발해 도심지의 교통혼잡 해소에 크게 기여하지 못하는 한편,
- 철도 투자는 교통혼잡 해소에 기여했으나, 과도한 건설비용으로 일부 지자체의 재정적 어려움을 초래
- 따라서, 교통난 해소를 위해 저비용·고효율의 대중교통 수단인 간선 급행버스체계(BRT)를 적극 확대할 필요

◎ BRT(Bus Rapid Transit)란 전용차로, BRT 우선신호, 지능형 교통체계(ITS) 등을 도입하여 통행속도, 정시성, 수송능력 등을 향상시킨 신교통수단

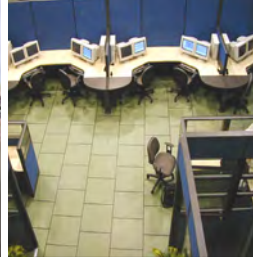
〈 주요 시설물 〉



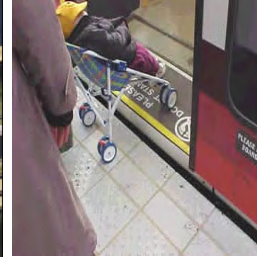
버스전용차로



BRT차량



버스사령실(BMS)



수평 승하차

나. 추진경과

○ BRT추진계획수립

- (기본구상) 대도시권 BRT 기초조사 실시('09년, 각 지자체)
- (확충계획수립) BRT를 전국 대도시권으로 확대하기 위한 “전국대도시권 BRT 확충계획” 수립('10.8)

* 우선 추진사업 20개소 선정(연장 L=515.5km, 총 사업비 18,914억원)

권역	노선수	연장	권역	노선수	연장
수도권	13	347.9km	울산권	1	31.6km
부산권	3	56.7km	대구권	1	39.0km
대전권	1	26.0km	광주권	1	14.3km

- (기술기준 고시) '06년 제정된 BRT 설계지침을 대폭 수정·개선하여 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」에 근거한 기술기준을 수립·고시. BRT 확대구축을 위한 기술적·제도적 기반조성
- (사업추진) 대도시권을 중심으로 광역BRT (2개 이상 시·도간연결)와 도시BRT(단일도시 내 구축) 사업추진
 - (광역BRT) 2개 시범사업과 대전~세종 BRT 사업추진

* (하남~천호) '06~'13.7, 천호역~하남창우동, L=10.5km, 445억원

* (청라~강서) '06~'20.12, 인천청라~서울강서, L=23.1km, 990억원

* (대전~오송) '09~'19, 대전역~와동IC, L=11.5km, 740억원

- (도시BRT) 서울, 경기 등에서 18개 노선(총연장 145.1km)을 구축·운영 중이며, 21개 노선(142.4km)을 신규로 추진 중임

다. 유형 결정

◆ BRT 유형은 신교통형과 일반형으로 구분되며 교통특성, 지역특성, 도로여건 등을 고려하여 결정하여야 함

- 기존 도로에 BRT를 구축하는 경우 (예 : 구도심)
 - 기존 도로의 경우 교통 제약조건이 많으므로 주로 일반형 BRT로 추진 하되, 서비스 수준 개선방안* 검토
 - * 버스우선신호 도입, 입체교차로, 버스운행정보체계(BMS, BIS) 구축 등
- 신규 도로에 BRT를 구축하는 경우 (예 : 신도시)
 - 고급화된 대중교통서비스를 제공하기 위해 신교통수단, 입체교차로 등 신교통형 BRT를 적극적으로 검토·추진

〈 BRT 유형 구분 (BRT 기술기준, '16.8) 〉

(유형 구분) 지역의 도로 및 교통여건, 기능 요구수준에 따라

- 광역형 BRT와 도심형 BRT로 구분
 - 광역형 : 대도시권에서 도시와 도시간을 연계하는 간선교통수단. 노선연장이 도심형에 비해 길
 - 도심형 : 도시의 주요 교통축을 대상으로 구축. 기존 버스보다 신속하고 대규모 수송 가능
- 전용형 BRT와 혼용형 BRT로 구분
 - 전용형 : 차량, 주행로, 정류장 등이 하나의 단일 시스템으로 형성되어 시스템에 포함되지 않는 버스는 진출입이 불가능한 경전철에 준하는 독립된 시스템
 - 혼용형 : BRT 인프라 구축 후 구간의 전부 또는 일부를 기존 또는 새로운 버스 노선이 운행토록 하는 시스템, 전용형에 비해 다양한 유형의 BRT 차량 운행 가능

• 유형별 기반시설

구분	BRT 자동차	주행로	교차로	정류장	환승시설	운영관리 시스템	기준 평균 통행속도(km/h)
광역	전용 맞춤형 BRT 차량	전용도로 또는 전용차로	입체 또는 우 선신호	폐쇄형, 반개 방형	포함	전용운영 시스템	35
	혼용 일반 BRT 차량		부분입체, 우선처리	개방형, 반개방형		BMS,BIS	
도심	전용 맞춤형 BRT 차량	전용차로	입체 또는 우 선신호	폐쇄형, 반개방형	필요시 포함	전용운영 시스템	25
	혼용 일반 BRT 차량		우선처리	개방형, 차량지불형		BMS,BIS	

주1) BRT 차량은 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법 시행령」 제3조에 규정된 자동차를 의미함

2) 우선처리는 BRT 진행방향으로의 신호시간 확대 조정, 회전금지, 연동 및 우선신호처리 등을 의미함

3) 전용운영시스템은 정류장지불형 요금체계, BIS, BMS, 교통약자정보안내체계가 운영되는 시스템임

라. 추진 방안

- (사업추진) 재원여건 등을 고려하여 단계별로 사업 추진
 - 현재 추진되고 있는 청라~강서 BRT, 대전~오송 BRT, 도시 BRT 사업이 원활히 진행될 수 있도록 관리
 - 대도시권 BRT 확충계획상 우선사업을 관련 계획(광역교통시행계획, 대중교통기본계획)에 반영하고 연차별 추진



참고

사업 현황

□ 광역BRT

- 천호~하남 BRT 개통('11.3.19)
 - 구간 : 서울 강동구(천호역)~경기 하남시 창우동(산곡2교)
 - 규모 : L=10.5km(서울 5.1km, 하남 5.4km)
 - 총사업비 : 445억원
 - 사업기간 : '06.1월~'13.7월
- 청라~강서 BRT 추진 중('13.7월 1단계 L=19.8km 개통)
 - 구간 : 인천 청라~부천 오정대로~서울 강서
 - 규모 : L=23.1km(서울 4.5km, 부천 6.2km, 인천 12.4km)
 - 총사업비 : 990억원
 - 사업기간 : '06.1월~'20.12월
- 대전~세종 BRT 추진 중
 - 구간 : 대전역~와동IC
 - 규모 : L=11.51km
 - 총사업비 : 740억원
 - 사업기간 : '09~'17년

□ 도시BRT

시·도명	운영중		운영예정	
	노선수(개)	연장(km)	노선수(개)	연장(km)
서울	12	110.20	17	113.2
대전	2	8.10	—	—
부산	—	—	1	14.5
경기	4	26.80	3	14.7
합계	18	145.1	21	142.4



참고

해외 사례

□ 콜롬비아 보고타 BRT

- ▶ 연장 : 8개 노선 84km 구축('06)
- ▶ 확충계획 : '15년까지 388km 구축 목표

- (버스전용차로) 도로중앙에 편도 2차로씩 할당하고, 중앙분리대(5m)가 설치되어 정류장 및 보행공간으로 활용
 - 도심부에서는 횡단보도를, 외곽지역에서는 육교를 이용하여 정류장으로 접근하도록 하고, 정류장에 스크린 도어 설치
- (전용차량) 차량 2대(160명 수송) 또는 3대(270명 수송)를 결합한 굴절버스를 활용하여 버스수송량을 증대
- (재원조달) 연방정부 70%, 보고타시 30%, 민간업체 차량 구매



〈 전용차로 및 정류장 〉



〈 전용버스 〉



〈 노선도 〉



〈 보고타 BRT 구축망('15년 목표) 〉

□ 브라질 꾸리찌바 BRT

- ▶ 연장 : 5개 노선 58km 구축
- ▶ 이용실적 : 200만명/일 수송(출퇴근 통행의 70% 수송)

- (버스전용차로) 물리적으로 분리된 전용차로로 구축
- (전용버스) 차량 3대를 결합한 굴절버스(대당 270명)를 도입·운영함으로써 버스 수송량 증대
- (정류장) 수평 승하차가 가능한 원통형 정류소를 설치하여 정류장 입장시 요금을 지불함으로써 승차시간 단축
- (운영) 민간회사에서 운영을 담당하며, 대중교통운송공사(URBS)에서는 신규노선개발, 운영 계획 등을 담당



〈 전용차로, 전용버스, 정류장 〉



〈 수평 승하차 시스템 〉



〈 원통형 버스정류장 〉



〈 정류장 요금지불 체계 〉



참고

BRT 도입에 따른 기대 효과

- 철도, 도로에 비해 저렴한 비용으로 빠르고 편리한 대중교통 서비스 제공으로, 대중교통 이용을 활성화 및 대도시권 교통난 완화에 기여
- 저비용으로 신속하게 대중교통시스템 구축 가능

* 교통수단간 비교

구 분	BRT	트램(노면전차)	경전철
건설비(억원)*	60~890	4,300	7,610

* 노선 연장 15km 기준 건설비(추정치)

- 버스의 접근성과 철도의 정시성, 신속성을 접목시켜 대중교통 서비스 수준 향상 및 활성화에 기여

* (서울시 도시BRT) 대중교통속도 36%증가(15.7km/h → 21.3km/h), 정시성 확보(운행시간 편차 1~2분), 버스 수단분담률 1.8%p 증가(26.0%('02) → 27.8%('09))

* (하남-천호 광역BRT) 버스속도 9.3%증가(19.2km/h → 21.0km/h), 버스승객수 23.5% 증가(47,001인/시 → 58,042인/시), 정시성 확보(운행시간편차 ±4분29초 → ±1분20초)

* (청라-강서 광역BRT) 버스속도 14.3%증가(20.83km/h → 23.82km/h), 버스승객수 7.6% 증가(11,650인/월 → 60,221인/월), 통행시간 단축(서울방향 5.5분~10.2분, 인천방향 4.4~8.9)

- 대중교통 중심의 녹색교통체계 구축

- 전기버스 등 친환경교통수단의 도입을 통한 탄소배출량 감소와 승용차 이용 감소에 따른 대기오염 저감 기대

* (콜롬비아 보고타 BRT) 교통분야에서 유일하게 청정개발체제 사업으로 UN의 승인('09)을 받았으며, 이 사업을 통해 환경피해 40% 감소

* (BRT 확충계획, '20년 기준) 이산화탄소 배출량 연간 약 119,689톤 감소



참고

BRT 유형별 조감도

《전용형 BRT》



《혼합형 BRT》



2. 대중교통전용지구

가. 개 요

- 도심지역 교통 혼잡으로 보행환경 악화, 대중교통 이용 불편, 소음·배기 가스 등의 문제가 유발됨에 따라 도심 내 교통환경 개선 필요
- 이에 따라, 혼잡한 기존 도심 도로의 폭을 줄여 보행 및 문화공간으로 전환 하고, 줄어든 도로는 버스와 비상차량만 이용하도록 제한한 지구를 「대중교통 전용지구」라 함

나. 법적 근거

- 「도시교통정비 촉진법」 제33조(교통수요관리의 시행)
- 「도시교통정비 촉진법」 시행령 제14조(통행량의 분산 또는 감소를 위한 사항)
- 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제12조
(대중교통육성을 위한 재정지원)

다. 국내 사례

(1) 대구시 중앙로 대중교통전용지구

- 위 치 : 중앙로(대구역~반월당 구간) 1.05km
- 사업기간 : 2008~2009(2008 설계, 2009 공사)
- 사 업 비 : 98억 원(국비 30, 시비 68)
- 사업내용
 - 대중교통전용구간으로 지정 운영(4→2차로 축소), 시내버스만 통행
 - 보도확대 등 보행환경개선(걷고 싶은 거리조성)
 - 보행자 편의시설 설치(대중교통 쉼터, 안내단말기, 관광안내소 등)

○ 시행효과

- 시내버스 이용객 : 43.6% 증가(489→701만명/2년간)
- 유동인구 : 평일 17.7%증가(56,311명→66,294명/12h),
휴일 15.2%증가(72,464→83,441명/12h)
- 대기환경 : 이산화질소(NO₂)는 약 54%감소(0.039→0.018ppm)
미세먼지는 36% 감소(67→43 μ g/m³)
아황산가스(SO₂) 감소(0.004→0.003ppm)

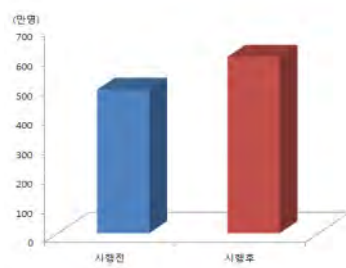
※ 대중교통전용지구 시행('09.12)이후 2009→2011년도 비교

구 분	2009년도	2010년도	2011년도	'09→'11(2년간)
대구전체(명)	285,306,462	293,184,156	293,740,844	8,434,382
증 감(%)	-	2.8	0.2	3.0
중 앙 로(명)	4,885,769	6,004,662	7,014,112	2,128,343
증 감(%)	-	22.9	16.8	43.6

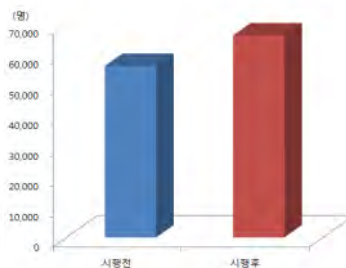
* 분석기간 : 2009~2011년도(2년간 대비)

* 분석방법 : 중앙로 버스승강장 승차인원(BMS자료 활용)

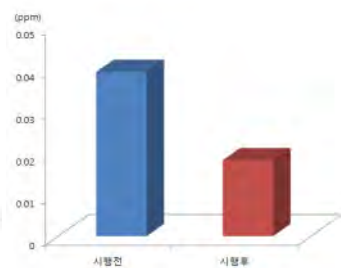
* 분석구간 : 중앙로 버스승강장('09년 9개소→'10년 4개소로 통합)



시내버스 이용수요 변화



평일 유동인구



이산화질소(NO₂)

○ 사업시행 전·후 현황 비교

〈 시행 전 〉



〈 시행 후 〉



(2) 부산시동천로대중교통전용지구

- 사업위치 : 부산광역시 부산진구 동천로(밀리오레~센트럴스타)
- 사업기간 : '09년2월 ~ '15년4월
- 총사업비 : 84.3억원(국비 22억지원)
- 사업규모 : L=740m, B=20~22m
- 사업시행주체 : 부산광역시
- 주요현황
 - 정류장시설 : 버스 5개소(17개 노선), 마을버스2개소(2개 노선)
 - 지하철1호선(서면역), 2호선(전포역)
- 추진연혁
 - 1980년대 후반 : 버스전용차로제 도입 시행, 광복로와 서면 1번가를 중심으로 한 차 없는 거리 시행

- 2002년 : 대중교통활성화 기본계획
- 2006년 : 대중교통계획에 대중교통전용지구 도입방안 제시
- 2009년 10월 : 대중교통전용지구 타당성 분석 및 기본계획 수립
- 2010년 7월 : 국토해양부 시범사업 선정
- 2011년 2월 : 동천로 대중교통전용지구조성 심포지엄 개최
- 2011년 4월 : 설계공모 및 당선자 선정
- 2011년 6월 : 기본 및 실시설계 완료
- 2011년 7월 : 주민설명회 개최(대구 중앙로 견학)
- 2012년 8월 : 기본 및 실시설계 완료
- 2013년 3월 : 한전지중화 공사 착공
- 2013년 4월 : 대중교통전용지구 지정고시
- 2013년 6월 : 공사 착공
- 2015년 4월 : 개통

○ 동천로 현황

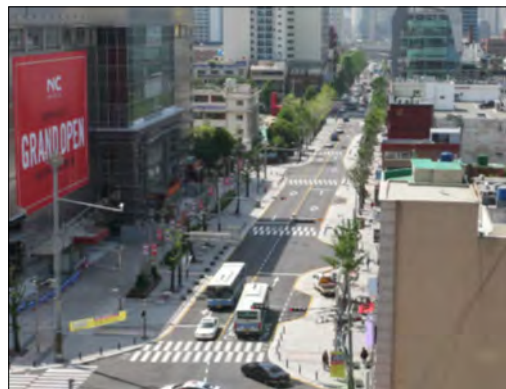


○ 사업시행 전·후 현황비교

〈시행전〉



〈시행후〉



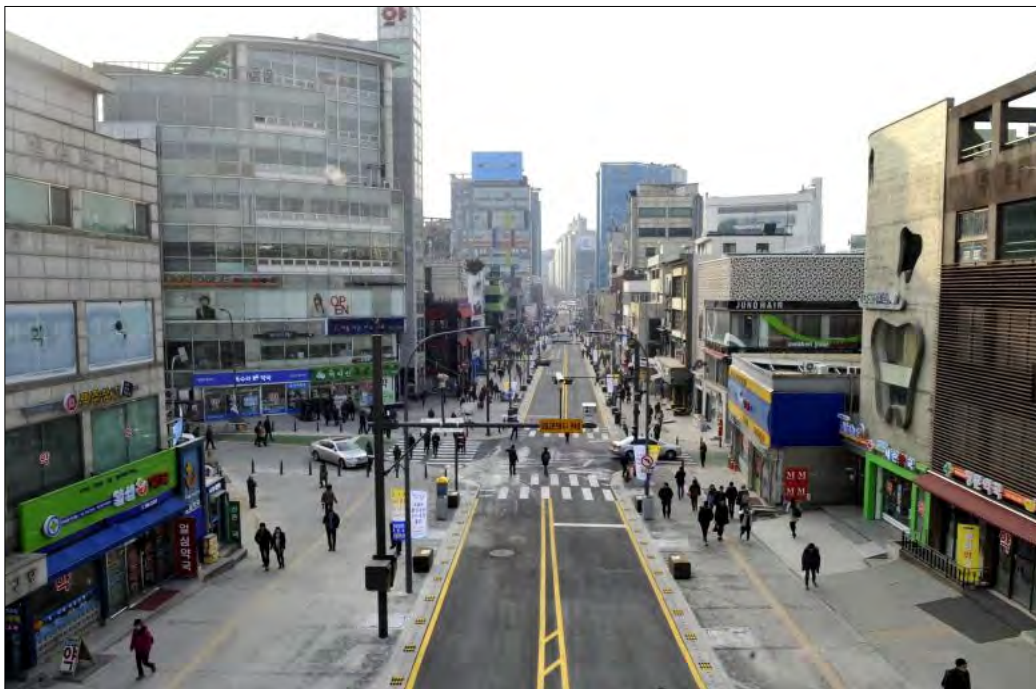
(3) 서울시 연세로 대중교통전용지구

- 위치 : 신촌 연세로 0.55km
- 사업기간 : 2008~2014년(2008년 설계, 2009년 공사)
- 사업비 : 73억원(국비14, 시비59)
- 사업내용
 - 대중교통전용구간으로 지정운영(4→2차로축소), 시내버스만 통행
 - 보행지장물 제거, 보행·대중교통편의시설설치
 - 대학문화의 거리조성
- 추진연혁
 - 2011년 4월 : “차 없는 거리” 시범운영 시행관련 주민설명회 개최
 - 2011년 5월 : 연세로 “차 없는 거리” 시범운영실시(10시~18시, 8시)
 - 2011년 11월 : 신촌지역 경제활성화대책회의 개최
 - 2012년 3월 : 기술용역착수
 - 2012년 7월 : 신촌 대중교통전용지구 조성사업 추진계획수립
 - 2012년 9월 : 사업추진위원회 구성 및 투융자 심사
 - 2012년 10월 : 주민공청회 시행
 - 2012년 11월~12월 : 기본계획수립
 - 2013년 2월 : 2차 주민공청회 시행
 - 2013년 3월~8월 : 실시설계 및 관련 행정절차시행
 - 2013년 8월 : 대중교통전용지구 지정공고
 - 2013년 9월 : 공사착공
 - 2014년 1월 : 연세로 대중교통전용지구 개통
 - 2014년 5월 : 신촌 대중교통전용지구 조성사업 완료
- 시행효과
 - 교통사고 전년 대비 34% 감소,(29건→19건), 시민만족도 58%p 대폭 향상 (12%→70%), 버스 이용해 찾는 시민 11% 증가(5만4천명→6만1천명), 신촌지역 점포 찾는 시민 28% 증가, 매출건수 10.6%, 매출액 4.2% 증가

○ 사업시행 전·후 현황 비교



〈시행전〉



〈시행후〉

라. 도입조건

- 대중교통전용지구는 폭이 15~30m, 도로의 연장은 여건에 따라서 200m 미만의 짧은 연장에서부터 1,000m가 넘는 긴 연장의 도로에도 적용이 가능함. 주변 토지이용은 노선형 상업중심지로 형성되었고 보행전용지구와 연계하여 노선형에서 구역형으로 확장할 수 있는 곳이 적당함
- 주변도로는 통과교통을 수반하는 간선도로이며, 주변에 주차장 확보
- 소매점과 음식점의 비율이 높은 상점가로 형성되어야 하며, 특히 핵이 되는 대형 점포나 교통터미널이 위치해 있는 것이 좋음
- 쇼핑객뿐만 아니라 대중교통을 이용하는 유동인구가 많은 지역이어야 함
- 신규 개발지(택지개발지, 신도시)를 대상으로 지구 도입을 검토할 수 있음
- 중소규모 도시의 특화거리나 승용차 관광수요가 많은 지역 등 특 수 여건에 서도 주변여건에 따라 도입여부 검토

《대중교통전용지구의 후보지 조건》

구 분		내 용
기본적 조건		1. 대중교통전용지구의 도로와 지구 주변도로가 정비되어 있을 것 2. 대중교통전용지구 주변 토지이용이 노선형 상업중심지로 되어 있을 것
도로 조건	대중교통전용지구 대상 도로	1. 폭원이 15 ~ 30m 2. 연장이 200 ~ 1,000m
	주변도로	1. 대중교통전용지구를 배제한 통과교통을 수반 2. 대중교통전용지구와 평행으로 상업지역에 접근할 수 있는 도로가 있을 것 3. 대중교통전용지구를 횡으로 가르는 간선도로가 있을 것
상점가 조건	상점가	1. 쇼핑형태의 상점가 2. 소매점, 음식점 등의 비율이 높을 것 3. 핵이 되는 대형 점포나 교통터미널이 있을 것 4. 패션성이 있는 상점가일 것 5. 상점가 환경 개선이나 활성화에 관심이 높은 지역
	보행자	1. 상점가를 걸어서 돌아다니는 사람이 많을 것 2. 상품 구매뿐만 아니라 상점에서의 체류를 즐기는 사람이 많을 것 3. 여러 상점에 대한 요구가 많은 지역 4. 쇼핑객들이 많은 지역
	주차장	1. 주차장 확보 2. 대중교통전용지구 주변에 배치
	대중교통	1. 대중교통 이용자가 많을 것 2. 대중교통전용지구를 통과하는 대중교통이 많을 것 3. 택시정류장을 가까이 배치

3. 교통카드 전국호환 추진

가. 교통카드 개요

- 교통카드는 대중교통수단의 운임이나 유료도로 등의 통행료를 지불할 때 주로 사용하는 일종의 전자화폐
- ※ '96. 7월 서울시내버스 교통카드제 전면 실시 이후 시·도별 또는 시·군 별, 고속도로 및 철도 등에서 시행
- 교통카드 사용대상이 시내버스와 지하철에서 고속도로, 택시, 철도, 혼잡 통행료, 주차장, 쇼핑 등으로 확대 중 → 전자화폐 기능 수행

《교통카드의 활용영역 및 기대효과》



나. 교통카드 관련 규정

- 교통카드업은 자율 업종으로 다수의 법률에 규정
 - 전자금융거래법(소관 : 금감위) : 선불식 교통카드 사업자의 등록 등
 - 여신전문금융업법(소관 : 금감위) : 후불식 교통카드(신용카드) 사업자의 등록 등
 - 산업표준화법(소관 : 산자부 국가기술표준원) : 카드 산업표준규격 등
 - 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률(소관 : 국토부) : 교통카드 전국 호환 계획, 전국호환성 인증 등

다. 국내 교통카드 시행 연혁

- '95. 5 : 지하철· 시내버스 등의 『교통요금 카드제 도입 추진방안』 발표 (토큰방식→카드방식) 【건교부】
- '97. 1 : 『여객자동차 운송사업 운임·요율 등 조정요령』 개정 【건교부】
 - 교통카드로 요금을 지불할 수 있는 법적근거 설치
- '99. 8 : 『교통권역별 교통카드 호환시스템 구축방안』 수립·시달 (건교부→지자체)

· 부산-김해권 호환('06. 1)	· 서울-인천-경기 호환('06. 11)
· 대구-경산권 호환('06. 1)	· 광주-전남권 호환('06. 12)

- '04. 1 : 교통카드와 단말기간 표준통신방식 확정 【산자부 기표원】
- '04. 7 : 서울시 교통체계개편 관련 신카드(T-money) 도입
 - '99. 8. 건교부 지침에 따라 '03. 5월부터 개편사업 추진

라. 교통카드 전국호환 추진

- (추진배경) '07년 당시 교통카드 사용이 일반화되었으나, 지역·수단·업체별 교통카드 간 호환성이 없어,
 - 타 지역 이동시나 타 교통수단으로 환승 시 다수의 교통카드를 소지해야 하는 불편을 초래

- 전국호환 교통카드(One Card All Pass)의 개발·보급을 통해 언제·어디서나 자유롭게 대중교통 등을 이용할 수 있는 환경을 구축하여, 대중교통 이용을 활성화하고 국민의 교통불편을 해소할 필요

【 추진연혁 】

- '05. 3 : 교통카드 전국호환 추진계획 업무보고 (건교부→대통령)
- '06.10 : 선불교통카드 KS규격 제정·고시(산자부 기표원)
 - 건교부의 요청에 의하여 '06. 2월부터 산자부 기표원과 학계, 업계가 공동추진한 성과
- '06.11 : 국정감사시 표준교통카드 조속 도입 제기
 - 건교위(최인가위원), 서울시(심재덕위원), 경기도(이낙연위원)
- '07.11 : 전국호환 표준기술개발 R&D(건교평 주관)
 - * R&D : 'One Card All Pass 표준기술 개발 및 테스트베드 운영' ('07.11~'09.9월, 36억원, 서울대 산학협력단 주관)
- '08. 3 : 「대중교통 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 개정
 - * 국가의 기본계획 수립, 지자체 지역계획 수립, 대중교통운영자의 전국호환카드 설치·운용의무, 재정지원, 인증제도 등을 규정
- '08. 9 : 「대중교통 육성 및 이용촉진에 관한 법률 시행령」 개정
 - * 인증 대행기관의 장비·인력기준을 국토부장관이 고시하도록 규정
- '08.12 : 교통카드 전국호환 기본계획 확정·고시
 - * '교통카드 전국호환 기본계획(안) 공청회 실시('08.7)
- '09.12 : 선·후불 통합 비접촉식IC카드 KS 표준 마련
- '10. 4 : 교통카드 관련 장비의 전국호환성 인증요령 고시
 - * 인증대행기관 지정(건교평, '10.4), 인증업무 추진('10.7~)
- '10. 6 : 교통카드 전국호환 특정부문계획 확정·고시
- '10.10 : 교통카드 호환인프라 설치 지원
 - * '09~'11년, 16개 시도 70억원 지원(국비 35억), 철도·고속도로 14억원 지원(국비 100%)
- '11. 3 : 전국호환용 교통카드 판매시작(광주, 한페이시스)
- '13.11 : 교통카드 전국호환 협약
 - * '13.6월부터 5차례에 걸쳐 17개 지자체, 운수단체 등과 협약을 체결
 - * 기존 교통카드의 도로·철도 사용(KS 준수 카드 한해 3년), 시스템수정 비용 진입사업자 부담

- '13.12 : 부산지역 전국호환 교통카드 서비스개통 및 시범운영(캐시비)
 - * '13.12월말 부산지역에서 1만장 한정 판매
- '14. 6 : 교통카드 전국호환 서비스 시행 확대
 - * 서울, 인천, 경기, 부산, 울산, 세종, 충북, 충남, 전북, 전남, 경북, 경남, 제주, 전국 철도역, 고속도로(일부 민자도로 제외)
- '15.11 : 교통카드 전국호환 서비스 적용 수단 확대
 - * 고속버스('15.3), 시외버스('15.11)
- '15.12 : 체계적인 교통카드데이터 관리를 위한 법적 기반 마련
 - * 대중교통 육성 및 이용촉진에 관한 법률 개정('15.12)
- '16.12 : 교통카드 빅데이터 통합정보시스템 1차년도 구축
 - * 구축기간 : '16.4~12, '16년 예산 : 4.33억원
 - * 시범사업으로 1개 교통카드정산사(한국스마트카드) 연계

【 추진절차 및 체계 】

- 국가·지자체는 전국호환을 위한 제도·기술기반 마련, 대중교통운영자에게 호환 의무를 부과하여 先인프라구축 後호환 완성('09~ '13)
 - 기본계획·특정부문계획 수립(국토부 장관), 지역계획 수립(시장·군수)
 - 교통카드 관련 장비의 인증요령 제정 및 인증대행기관 지정(국토부)
 - 전국호환 장비 보급 후 사업자 호환 협약을 거쳐 실질적 호환 실현

마. 교통카드 전국호환 추진실적

- (지역계획 수립) 전국 16개 시·도 중 15개 시·도 지역계획 수립 완료('11.12월)
 - * 미수립 지역 : 서울
- (전국호환성 인증) 교통카드 및 단말기 호환칩 59건을 인증('10.7~'14.5)
- (인프라 구축) 전국 17개 시·도의 교통카드 단말기에 전국호환 표준칩(SAM) 설치(~'12년말)
- (호환실시) 전국호환 인프라 구축이 완료된 도로공사 등에 대하여 우선 호환을 실시

- * 도로공사·광주시 호환개시('11.12), 도로공사·대구시 호환협약 체결('11.12), 도로공사·경기도 (이비카드) 호환협약 체결('12.1)
- (릴레이 협약) 지자체의 관심과 참여 유도를 위해, 17개 시·도 및 특정부문 (철도/도로/시외·고속버스)과 릴레이 협약* 체결
 - * (1차) 국토부·경기도·코레일·도공('13.6.2)
 - (2차) 국토부·7대 광역시(부산, 대구, 광주, 인천, 울산, 대전, 세종)·코레일·도공('13.7.9)
 - (3차) 국토부·8개도(강원도, 충북, 충남, 전북, 전남, 경북, 경남, 제주)·코레일·도공·시외연합/고속조합('13.9.3)
 - (4차) 21개 기관 실무협약(국토부, 16개 시·도, 철도/도로/시외/고속, '13.9.3)
 - (5차) 국토부·서울시·코레일·도공('13.11.12)
- (시범운영) 부산지역에 서비스 개통 및 시범운영('13.12.24, 캐시비)
- (확대시행) 수도권 서비스 개통 및 전국호환 교통카드 출시('14.6.20), 전국 대부분 지역(97.3%)에서 사용 가능하도록 확대 완료('14년 11월), 고속버스('15.3)와 시외버스('15.11)에 전국호환 교통카드 개통완료
 - * T머니, 캐시비, 레일플러스
 - * 미개통지역 : 진도, 군위, 청송, 영양, 영덕, 봉화(6개, 교통카드 단말기 미구축)
- (판매·사용량) 전국호환 교통카드 판매량은 기존 교통카드 대비 109.62% 증가, 사용량은 전년대비 98.65% 상승
 - * (판매량) 기존 교통카드 2,186,489매, 전국호환 교통카드 4,583,288매('15.1~10)
 - * (사용량) 18,680,478건('14.10월), 37,109,545건('15.10월)

바. 향후 계획

- 교통카드 빅데이터 통합정보시스템 2차년도 구축 사업
 - * 구축기간 : '17.3~11, '17년 예산 : 9.00억원

사. (사)한국교통카드산업협회

- 설립근거 : 민법 제32조
- 설립목적 : 교통카드산업 분야 회원 상호 간의 협력 촉진, 회원사의 권익 향상, 궁극적으로 교통카드산업 분야의 발전 및 육성에 기여

- 설립일자 : 2011. 2. 21.
- 기구 및 정원 : 회장, 부회장, 임원(7명), 사무국(사무국장 외 3명)
- 우리 부 관련업무 : 교통카드 전국호환
- 임원명단

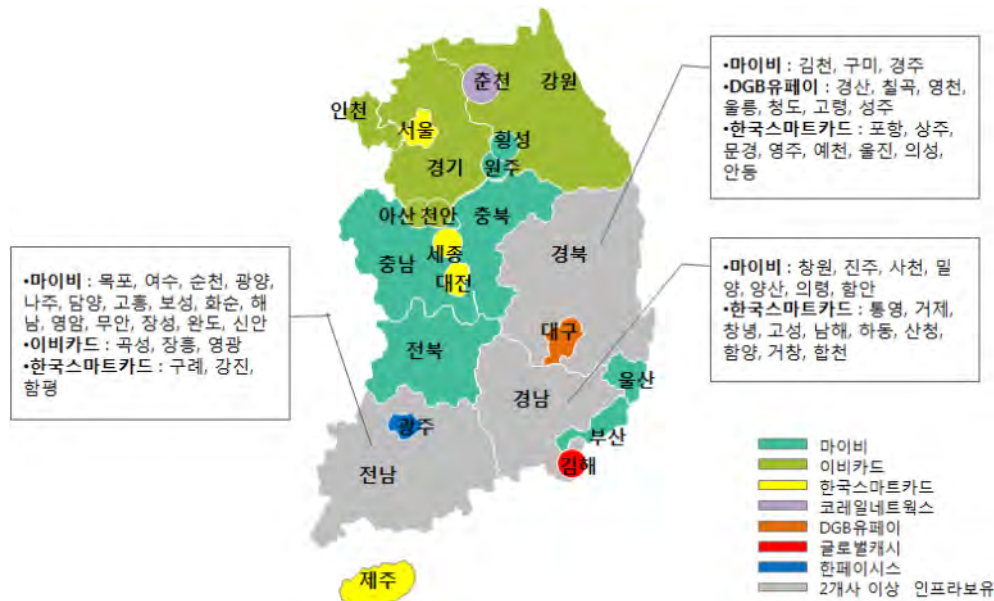
직 위	성 명	주 요 경 력	임 기
회장 (비상임)	최대성	· (주)한국스마트카드 대표이사(現)	' 16.12-' 18.12
부회장 (비상임)	이근재	· (주)이비카드 대표이사(現)	' 16.12-' 18.12
사무국장	민병권	· (前)항공안전본부 기획총괄팀장	'11.5~현재



참고

교통카드 사업현황

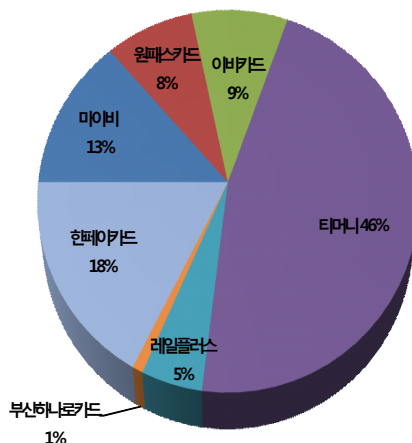
지역별 교통카드 인프라 사업자 현황(단말기, 정산)



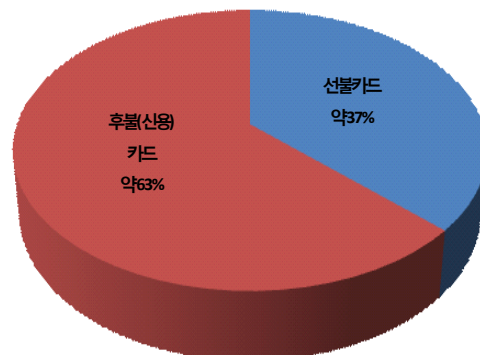
* 전남 진도, 경북 군위·청송·영양·영덕·봉화 교통카드 인프라 미구축지역
선불교통카드 발행 사업자 현황

- 한국스마트카드(T-money)
- 이비카드(Cashbee)
- 마이비(Cashbee)(舊 부산하나로카드)
- 한국철도공사(레일플러스)
- 한페이시스(한페이카드)
- DGB유페이 (Onepass, 대구)
- 하나은행 (신한꿈이카드, 대전)
- 하이플러스카드(hipass+카드)

전국호환 교통카드 사용량



선·후불 교통카드 이용현황



제2절 연계·환승 교통체계 구축

1. 연계교통체계 구축 대책 및 계획의 수립

가. 연계교통체계 개요

(1) 연계교통체계의 의미

- “연계교통”이란 승객과 화물이 출발지에서 목적지까지 이동하기 위하여 하나 이상의 교통수단 혹은 교통시설(도로, 철도)을 이용하는 경우, 흐름의 단절 없이 연속적으로 이동하는 모든 활동 또는 과정
- “연계교통체계”는 대상거점시설과 국가기간망(고속도로, 국도, 지역간 철도)을 연결하는 도로, 철도, 대중교통, 환승·환적센터, 기타 운영방안 등 승객물과 화물 수송하기 위한 모든 수단을 의미
- “연계교통 체계 구축 대책”은 연계교통체계를 구축하기 위한 수단으로서 교통시설 및 교통수단의 연결, 상호작용 및 이동성에 대한 문제를 해결하는 과정

※ 연계교통체계 구축은 도로, 철도 등 국가기간교통시설의 연계뿐만 아니라 전철, 버스, 승용차, 택시 등 교통 수단간 연계수송체계 및 환승체계 구축도 포함

(2) 계획의 필요성

- 교통수단간 네트워크 효과 극대화 등 교통투자 효율성 강화에 대한 사회적 요구에 적극적인 대응이 필요
- 체계적인 연계교통체계 구축을 위한 대상사업선정, 재원확보 방안, 평가 등 사후 관리 시스템 보완이 필요

(3) 법적 근거

- 「국가통합교통체계효율화법」 제37조(교통물류거점의 지정 및 연계교통체계의 구축) 및 제38조(연계교통체계 구축대책의 수립)

(4) 연계교통대책 주요내용

- 연계교통체계구축대책의 목표 및 기본방향
- 관련 계획 검토 및 현황조사 분석
- 사업지 및 주변지역의 장래교통수요 예측
- 사업 시행으로 예상되는 연계교통시설 공급 운영상의 문제점
- 연계교통시설의 확충·정비 및 운영·관리 개선대책
- 연계교통체계구축대책의 기술적 타당성 검토
- 연계교통체계구축대책을 시행하기 위한 재원의 마련 및 분담계획
- 연계교통체계구축대책의 시행주체 및 시행시기
- 그 밖에 효율적인 연계교통체계를 구축하기 위하여 필요한 사항

(5) 대상사업

- 「항만법」 제2조제1호에 따른 항만
- 「항공법」 제2조제7호에 따른 공항
- 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 물류터미널 중 복합물류터미널
- 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」 제2조제6호에 따른 물류단지
- 「산업입지 및 개발에 관한 법률」 제2조제8호에 따른 산업단지 중 100만 제곱미터 이상인 산업단지
- 시행령 제32조에 정한 100만제곱미터 이상인 대규모개발사업*

〈 * 대규모개발사업의 범위 〉

- 「택지개발촉진법」에 따른 택지개발사업
- 「주택법」에 따른 주택건설사업 및 대지조성사업
- 「도시개발법」에 따른 도시개발사업
- 「관광진흥법」에 따른 관광조성사업 및 관광단지조성사업
- 「지역균형개발 및 지방중소기업 육성에 관한 법률」에 따른 지역종합개발사업
- 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 시행령 제2조제1항제2호에 따른 유원지를 설치하기 위한 사업(도시·군 계획사업만 해당됨)
- “공장용지를 조성하기 위한 사업
- 「한국철도시설공단법」 제7조제4호 및 「한국철도공사법」 제13조에 따른 역세권 개발사업
- 「경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 특별법」에 따른 경제자유구역개발사업
- 「기업도시개발 특별법」에 따른 기업도시개발사업
- 「공공기관 지방이전에 따른 혁신도시 건설 및 지원에 관한 특별법」에 따른 혁신도시개발사업

나. 연계교통체계 구축대책(안) 마련

(1) 연계교통체계구축대책 수립권자

- 관계행정기관의 장 : 교통시설과 관련된 각종 개발사업 추진 시 연계 교통체계구축대책수립

(2) 연계교통체계구축대책의 수립시기(시행령 제33조제2항) - - - 『별표』

- 사업별 개발계획, 실시계획 수립 등 다양

(3) 연계교통체계 영향권의 설정범위(시행령 36조)

- 항만, 공항, 복합물류터미널, 물류단지, 산업단지로부터 40km 이내
- 대규모 개발사업 : 사업지로부터 30킬로미터 이내

(4) 타당성 평가

- 국토교통부에 등록된 타당성평가 대행자를 통하여 타당성을 평가하여야 함(법 제18조).
 - ※ 총사업비 300억원 이상 공공교통시설 개발사업(시행규칙 제4조)
- 본 타당성 평가를 실시해야 함(시행령 제17조)
 - ※ 국가기간교통망계획, 중기투자계획 등 교통 관련 계획은 타당성 평가 실시

(5) 관계기관 협의 및 대책(안) 국토교통부 제출

- 제출 내용은 목표와 기본 방향, 관련계획 검토 및 현황조사 분석, 사업지 및 주변지역의 장래교통수요 예측 등(시행령 제33조)
- 대책의 검토기준(연계교통체계 지침 제32조)
 - 사실과 일치하는 연계교통체계구축대책을 강구하였는지,
 - 실현 불가능한 계획을 토대로 대책을 수립하였는지 여부
 - 중·단기 대책의 규모·위치 등 구체적 시행방안 제시 여부
 - 교통수요 예측결과를 근거로 문제를 도출 여부
 - 장·단기 대중교통수단에 대한 대책이 수립되었는지의 여부
 - 최적의 연계교통체계구축대책을 제시하고 있는지의 여부
 - 자원부담은 적정하게 되었는지의 여부 등
- 전문적·효율적 실무검토가 필요할 경우에는 연계교통체계구축대책 검토 작업반을 구성·운영할 수 있음(작업반은 교통관련 전문가와 관련 지방자치단체 소속 공무원으로 구성).

(6) 연계교통체계구축대책(안) 국가교통위원회 심의

- 국가교통위원회의 심의를 거쳐 교통체계구축대책 확정(법 제38조제2항)

- 국가교통정책조정실무위원회는 국가교통위원회가 위임한 안건 『연계교통체계구축대책의 수립 및 변경』에 대하여 심의(시행령 제106조제2항8호)
- 실무위원회 심의는 “가결” , “조건부 가결” , “부결” 로 구분 의결
(시행령 113조, 지침 제26조)

(7) 연계교통체계구축대책(안) 심의 결과 통보 및 시행

- 심의 결과를 통보받은 대책수립권자는 매년 추진실적을 보고하고, 지연 판단 시 국토교통부장관은 시정을 요구(지침 제36조)
- 대책수립권자는 연계교통체계구축대책에 따라 건설되는 도로 및 철도에 대하여 노선 인정 또는 고시 등 관련법령이 정하는 절차를 우선 이행하여 연계교통시설의 추진에 지장이 없도록 조치함(지침 제38조)

다. 교통물류거점의 지정 및 연계교통체계의 구축

(1) 추진 배경

- 그 동안 고속도로, 국도, 철도 등 교통 혼잡 완화를 위해 간선교통망 확충을 중점적으로 추진함에 따라,
 - 연계환승·환적 등 대규모 교통물류 활동이 발생하는 철도역·산단 등 거점 주변의 연계교통망 확충은 미흡
- 이에, 거점주변의 교통혼잡 완화 등 원활한 소통확보와 물류비 절감을 위해 연계교통망 개선대책 수립추진

* 대상적 범위 : 국가산단, 무역항, 공항, 철도역, 복합물류터미널 등

(2) 현황 및 문제점

- 현 황
 - 철도역, 항만, 공항 등 교통물류활동이 이루어지는 전국의 교통물류거점은 총 1,198개소로 조사

《전국 교통물류거점 현황》
(단위 : 개소)

철도역	항만	공항	터미널	산업단지	합 계
383	52	17	411	335	1,198

* 자료 : 연계교통체계 구축계획 수립연구(국토해양부, 2008)

○ 문제점

- 거점의 주변지역 도시 확산 등으로 주변 교통수요가 도로용량을 초과하여 심한 교통체증을 유발
- 일부 철도역의 경우 타 교통수단과의 연계 부족 및 환승거리 과다로 대중교통이용 불편 초래
- m거점중심의 전체네트워크 효율성 증대를 위한 종합적, 체계적 연계망 확충이 미흡

(3) 제1종 교통물류거점 선정

○ 선정개요

- 전국의 교통물류거점을 교통물류기능 및 규모에 따라 1종·2종·3종으로 등급 분류하고 그 중 중요도가 높은 거점을 1종 교통물류거점으로 검토
- 1종 교통물류거점으로 검토된 거점중 20개를 선정하여 1종 교통물류거점 지정 및 필요시 연계교통체계 구축계획 마련

〈 교통물류거점의 구분 〉

- 제1종 : 국토교통부장관이 국가교통위원회 심의를 거쳐 지정·고시
- 제2종 : 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우 국토교통부장관 승인을 받아 지정·고시
- 제3종 : 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우 지정

○ 교통물류거점 등급 기준

- 국가교통체계효율화법 제2조 교통물류거점의 유형별 특성을 감안하여
교통물류거점 유형별 등급기준 마련

《 교통물류거점 등급선정 기준 》

구분	철도역	항만	공항	터미널	산업단지
제1종	·고속철도역	국가관리 무역항	·중추공항 ·지역중심공항	·복합물류터미널	국가 산업단지
제2종	·일반철도역 ·도시 및 광역철도역 중 2개 이상 일반철도 노선 결절점	지방관리 무역항	·일반공항	·일반물류터미널 ·여객자동차터미널 (1만명 이상)	일반 산업단지
제3종	·기타 철도역	연안항	-	·기타 물류터미널 및 여객자동차터미널	기타 산업단지

※ 실제 등급 지정은 해당 국토교통부 또는 시·도가 교통물류활동의 특성 등을 감안

《교통물류거점 유형별 등급특성(법 제2조)》

구분	교통물류영향권	활동규모	지정권자	연계교통체계
1종	국제 또는 국내 주요 권역 간	대규모	국토교통부장관 (국가교통위 심의)	국가기간교통망
2종	지역 간 또는 권역 내	중소규모	시·도지사 (국토교통부장관 승인)	국가기간교통망 또는 지선교통망
3종	지역 내	소규모	시·도지사	지선교통망

주) 3종 교통물류거점의 내용은 법 상에 명시된 내용이 아님

○ 제1종 교통물류거점 선정 공고

- “교통물류거점 등급선정 기준” 으로 전국 교통물류거점의 등급 분류

《 유형별 1종 교통물류거점 현황 》

구 분	철도역	항만	공항	터미널	산업단지	합계
유형별	15	14	6	6	38	79개

- 중요도가 높은 1종 교통물류거점 중 주요한 20개 교통물류거점 선정

- 유형별 1종 교통물류거점 개수비율을 기준으로 배분
- 수송실적, 연간생산액, 규모 등 거점으로서의 중요도를 기준으로 대상 교통물류거점 20개소 선정 · 공고

《 제1종 교통물류거점 선정 》

구 분	선정기준	대상 교통물류거점
20개소		
철도역(4)	여객수송량	· 서울역 · 동대구 · 대전역 · 부산역
항 만(4)	화물수송량	· 부산항 · 광양항 · 울산항 · 인천항
공 항(1)	여객수송량	· 인천공항
터미널(2)	면 적	· 군포·의왕 복합물류터미널 · 양산 복합물류터미널
산업단지(9)	연간생산액	· 울산미포 · 여수 · 구미 · 창원 · 온산 · 반월 · 시화 · 남동 · 포항국가산업단지

* 수송실적, 연간생산액, 규모 등 거점으로서의 중요도 기준

(4) 제1종 교통물류거점 지정·고시

- 유형별 1종 교통물류거점 선정(안)에 대한 관계기관과 협의 결과 지정개소 과다 의견에 따라 최종 7개소로 확정

〈 교통물류거점 지정·고시 절차 〉

- ① 교통물류거점 선정 ➡ ② 공고 ➡ ③ 관계 중앙행정기관의 장과 협의 ➡
④ 국가교통위원회 심의 ➡ ⑤ 지정내용 고시 ➡ ⑥ 지자체 통보

- 국가교통위원회 심의를 거쳐 제1종 교통물류거점 지정 고시

《 제1종 교통물류거점 지정·고시 》

계	시 설 유 형				지정일자
	철도역	항 만	공 항	산업단지	
7개소	2	2	1	2	'13. 1. 3.
	서울역 동대구	부산항 광양항	인천공항	군포·의왕복합물류터미널 양산복합물류터미널	

(5) 제1종 교통물류거점에 대한 연계교통체계 구축계획 수립

○ 수립 배경

- 「국가통합교통체계효율화법」 및 연계교통체계지침에 의거하여 제1종 교통물류거점 지정 이후 2년 이내 연계교통체계 구축계획을 수립하여 함
- 법 37조 3항에 의거하여 교통물류거점의 “연계교통시설” 을 선정 고시하여야 함
 - * (연계교통체계) 통행의 대상이 되는 임의의 기·종점 간 또는 다수의 기·종점 간의 통행에 사용되는 교통시설, 교통수단 및 운영체계를 말하며, 넓은 의미에서 환승체계를 포함
 - * (교통물류거점의 연계교통체계) 해당 교통물류거점을 통행의 발생지나 도착지 또는 중간 경유지로 하는 기·종점 통행에 의해 정의되는 연계교통체계를 의미
 - * (연계교통시설) 교통물류거점의 연계교통체계에서 교통물류거점 간 또는 교통물류거점과 연계교통결절점 간의 원활한 연계를 위한 도로, 철도 등의 교통시설(법 2조 11항)

○ 계획의 목적

- “연계교통체계지침(국토교통부 훈령)” 에 따라 기 선정된 제1종 교통물류거점의 “연계교통체계 구축계획” 수립
- 교통물류거점에서 발생하는 승객 및 물류 교통량을 원활히 처리하기 위한 연계교통계획 수립(교통물류거점 간 연계교통망, 교통물류거점과 국가기간망간 연계교통망)

○ 계획의 범위

- 공간적 범위는 제1종 교통물류거점으로부터 반경 40km를 기준 으로 하며, 10km 이내 범위에서 조정이 가능함
- 시간적 범위는 계획 수립 후 5년, 10년으로 함

○ 계획의 내용

- 영향권 설정, 관련계획의 검토, 교통시설 및 교통소통 현황 분석, 여객 및 물류 통행실태 분석, 연계 및 환승시설 현황 분석, 사회경제 및 교통 관련 지표 예측, 기종점 간 통행량 예측, 장래교통수요 예측, 연계교통체계 평가 및 개선대안 마련 등
- 연계교통시설 선정, 연계교통사업 시행자 결정 및 재원분담 마련

○ 그동안 추진사항

- 1종 교통물류거점 연계교통체계 구축 계획 수립을 위한 제1차 연구용역 수행을 완료(2013.5~2014.1)

* 교통시설 및 교통소통 현황 분석, 여객 및 물류 통행실태 분석 및 거점별 연계교통 시설 선정기준 마련 등

- 1종 교통물류거점 연계교통체계 구축 계획 수립을 위한 제2차 연계 교통 체계 평가 및 개선 연구 완료(2014.4~2014.12)
- 교통물류거점시설별 연계교통시설 9개 시설 선정(안)('14.12)
- 관계 행정기관(기재부) 협의('14.12~15.2)
- 교통물류거점시설별 연계교통시설 선정·고시('15.4)

《 제1종 교통물류거점 연계교통체계 구축지원 대상 》

거점명	구분	시 설 명	규모 (km)	총 사업비 (억원)	국비지원 (억원)
계		9개소	25.16	6,970	3,484
서울역	접속	한남대교 북단IC 연결램프 신설 사업	1.4	330	165
	도로	한강로~청파로간 연결도로 확장 사업	0.24	480	240
부산항	접속	부산 다대항배후도로 교차로입체화 사업 (감전교차로)	0.32	142	71
	접속	부산신항 제1배후도로 교차로입체화 사업(세산교차로, 지사산단 입구)	1.1	1,688	844
	도로	부산신항 제1배후도로 입체화 사업 (거가대교~송정IC)	1.1	1,000	500
동대구역	도로	대구 팔공산IC연계 도로 사업	3.5	867	433
	도로	동대구IC 연계 도로 사업	4	681	340
	도로	북대구IC 연계 도로 사업	4.4	422	211
양산ICD	도로	양산ICD 물금~원동 강변도로 개설사업	9.1	1,360	680

- 중기연계교통체계 구축계획 수립은 제4차 중기교통시설투자계획 (2016~2020년)반영·고시('16.10)

○ 문제점 및 개선방향

- 연계교통체계 구축 사업은 최초 시행되는 신규 사업으로 기재부는 신규 SOC사업 억제방침에 따라 중·장기 검토의견을 제시

- 장기적 관점을 갖고 거점 소재 시·도 협의 및 선택적 시범사업의 추진을 통해 단계적으로 사업을 추진

○ 향후 추진계획

- 연계교통체계 실효성 확보 및 개선방안 연구 용역 추진('17.4. ~)
- 법령 및 지침 개정(안) 검토 및 시행('18.2. ~)



참고

연계교통체계구축대책 수립시기

사업	수립시기
항만개발사업	「항만법」 제2조제1호에 따른 항만에 관한 항만기본계획 수립 시 또는 같은 법 제10조제1항에 따른 항만공사실시계획 수립 이전, 「신항만건설촉진법」 제3조제1항에 따른 신항만 건설 기본계획의 수립 시 또는 같은 법 제8조제1항에 따른 신항만 건설사업 실시계획 승인 이전
공항개발사업	「항공법」 제89조제2항에 따른 공항개발기본계획의 수립 이전, 「수도권신공항건설 촉진법」 제4조제1항에 따른 수도권 신공항건설에 관한 기본계획 수립 이전
복합물류터미널 개발사업	「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」 제9조제1항에 따른 복합물류터미널 공사시행인가 이전, 같은 법 제22조제1항에 따른 물류단지 지정 이전
물류단지 개발사업	
산업단지 개발사업	「산업입지 및 개발에 관한 법률」 제6조제1항, 제7조제1항 또는 제7조의2제1항에 따른 산업단지 지정을 위한 개발계획의 수립 시 또는 제출 시
택지개발사업	「택지개발촉진법」 제8조제1항에 따른 택지개발계획 수립 시
주택건설사업	「주택법」 제16조제1항에 따른 주택건설사업·대지조성사업의 사업계획 승인 이전
대지조성사업	
도시개발사업	「도시개발법」 제4조제1항에 따른 도시개발사업의 계획 수립 이전
관광지조성사업	「관광진흥법」 제54조제1항에 따른 조성계획 승인 이전
관광단지 조성사업	

사업	수립시기
지역종합 개발사업	「지역균형개발 및 지방중소기업 육성에 관한 법률」 제38조의3제1항에 따른 지역종합개발계획의 승인 이전
유원지설치사업	「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제88조제2항에 따른 도시계획 시설사업 실시계획 인가 이전
공장용지 조성사업	「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」 제13조제1항 본문에 따른 공장설립 등의 승인 이전
역세권개발사업	「철도건설법」 제22조제1항에 따른 역세권개발구역 지정 이전
경제자유구역 개발사업	「경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 특별법」 제4조제2항 및 제4항에 따른 경제자유구역의 지정을 위한 경제자유구역개발계 획 제출 시
기업도시 개발사업	「기업도시개발 특별법」 제4조제2항에 따른 개발구역 지정의 제안을 위한 계획 제출 시
혁신도시 개발사업	「공공기관 지방이전에 따른 혁신도시 건설 및 지원에 관한 특별법」 제11조제1항에 따른 혁신도시 개발계획 승인 이전



참고

연계교통체계 구축대책 수립 업무

진행 단계	업무 내용
사전 협의	- 사업 진행단계 및 수립 기준 확인 - 일정(접수일자) 및 필요자료(보고서 등) 협의 ※ 필요자료 : 보고서, 차트, 사업내용 요약
↓	- 초안 보고서 검토 → 보고서 검토 수정
접수	- 수립권자 → 도시광역교통과 접수
↓	- 제출 안건 보고(과장) • 사업개요, 교통량, 연계구축방안, 재원부담, 도면 - 검토 : 토지이용, 도면, 주변 계획, 타당성 평가 - 사전검토회의 개최준비 • 사전검토심의위원 및 관련부서 선정 • 부내 및 심의위원 검토의견 취합
사전검토 회의	- 검토작업반 의견에 대한 보완방안 마련(수립권자) - 보완서 작성 및 요약서 제출 ※ 실무위 상정, 이견 조정, 재보완 등 결정
↓	- 사전검토 개최결과 메모보고(정책관)
[조정회의]	※ 필요시 이견사항에 대한 조정회의 개최 (의견 조율 후 실무위 상정)
↓	- 사전검토 및 조정회의 결과보완 - 실무위 상정안건 작성 - 실무위 개최 방침결정(실장) • 심의 방법, 위원, 기간 등 결정
국가교통실무위원회	- 안건배포 및 설명(수립권자) - 심의의결서 취합(서면) - 심의결과 정리 및 보완방안 마련 ※ 필요시 이견사항에 대한 조정회의 개최 - 위원회 상정안건 작성 - 위원회 개최 방침결정(실장) • 실무위 결과 및 심의방법, 위원, 기간 등 결정
↓	국가통합교통체계효율화법 제108조제2항 제1호 국가교통위원회 심의 안건 검토·조정 제2호 국가교통위가 실무위원회에 위임한 사항 국가통합교통체계효율화법 시행령 제106조제2항 제6호 중기연계교통체계구축계획수립 및 변경 제7호 제1종 교통물류거점의 지정 및 변경 제8호 연계교통체계구축대책의 수립 및 변경
확정	- 위원회 결과 통보(우리과 → 수립권자) - 보도자료 작성 및 배포



참고

연계교통체계 구축대책 수립 업무 사후관리

진행 단계	업무 내용
개선대책 의결	- 관리대장 사업목록 등록 ※ 구축대책 확정시 조건사항 정리 등 1. 가 결 : 구축대책 내용 그대로 수용 의결 2. 조건부 : 특정의무부과내용 일부 수정하는 조건붙여 수용하는 의결 3. 부 결 : 개선대책의 내용에 중대한 영향을 미치는 사항을 보완하여야 할 경우에 국가교통위원회의 의견을 붙여 수용불가 의결
이행결과 보고	- 연계교통구축대책 추진실적보고(대책수립권자) - 실적 미흡, 시행 지연시 시정 요구(국토교통부장관) - 연계교통구축대책 수립에 있어 필요하다고 인정하는 경우에는 관계중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 또는 사업시행자에게 필요한 자료를 요청할 수 있음 (대책수립권자)
도로 및 철도의 노선 인정 또는 고시	- 대책수립권자는 연계교통체계구축대책에 따라 건설되는 도로 및 철도에 대하여 노선 인정 또는 고시 등 관련 법령이 정하는 절차를 우선 이행하여 연계교통시설의 추진에 지장이 없도록 조치하여야 함



참고

제1종 교통물류거점 지정 및 연계교통체계 구축 절차

구 분	추진절차(국토교통부)	주요내용
교통물류거점 지정·고시	교통물류거점 선정 관계 중앙행정기관의 장과 협의 국가교통위원회 심의 교통물류거점 지정·고시	-고시내용(시행령29조) • 지정사유 • 명칭 및 종류 • 위치 및 면적 • 시설 및 운영현황
연계교통체계 구축계획 수립	연계교통체계 구축계획 수립 관계기관의 장과 협의	-수립시기 • 교통물류거점 지정이후 2년 이내
연계교통시설 지정·고시	연계교통시설 지정·고시	-고시내용(시행령30조) • 지정사유 • 명칭 • 노선번호 • 가·종점 • 중요경유지 • 그밖에 필요한 사항
시행	연계교통체계 구축 시행	

2. 복합환승센터

가. 복합환승센터 추진배경

- (현황 및 문제점) 교통수단간 환승거리가 평균 285m 수준으로서, 선진국 (30~200m)에 비해 길고, 편의시설이 부족하여 이용불편
 - 교통수단이 산재하여 효율적인 교통체계 구축이 곤란하고, 교통시설과 주변 지역의 종합개발도 미흡
- (추진목적) 교통수단 간 연계·환승체계를 강화하고, 문화·상업·업무·주거 등 도시기능과 어우러진 지역발전의 신성장 거점 조성
 - * 「국가통합교통체계효율화법」 전부개정으로 추진근거 마련('09.6)

나. 복합환승센터 개념적 특성

〈복합환승센터 정의(법 제2조제15호)〉

열차·항공기·선박·지하철·버스 등 교통수단 간의 원활한 연계교통 및 환승활동과 상업·업무 등 사회경제적 활동을 복합적으로 지원하기 위하여 환승시설 및 환승지원 시설이 상호 연계성을 가지고 한 장소에 모여 있는 시설

- (환승시설) 연계·환승강화를 위해 철도역, 터미널, 주차장 등 조성
- (환승지원시설) 사회경제활동을 위한 상업·업무·문화·주거시설 등 구비
- (집단적 입지) 환승시설과 환승지원시설이 상호연계성을 갖고 한 단지내 집단적으로 입지





참고

해외 유사사례 및 시사점

미국	<u>뉴욕 펜 역</u> · 층별 정거장간 높이를 최소화, 엘리베이터로 연결 · 연계수단 : 철도(Amtrak), 롱아일랜드 철도, 지하철, 고속버스	
일본	<u>신요코하마역</u> · 역사개량, 빌딩건물 및 역 광장 재정비를 일체화 · 연계수단 : 신간선, 지하철, JR line, 버스 터미널	
독일	<u>베를린 중앙역</u> · 5층 규모의 본역 건물과 역 양측단에 12층 규모의 업무용 빌딩 배치 (24만 ~ 30만/일 이용) · 연계수단 : 고속/일반열차, 전철, 버스	

- ◆ 건물 내부에서 교통수단간 환승이 이루어지고 호텔, 쇼핑센터 문화공간 등이 갖춰져 이용객에게 다양한 편의 제공
- ◆ 수직이동시 대부분 에스컬레이터로 이루어지고 수평 이동시 환승거리가 길 경우 무빙워크 시설이 갖춰짐



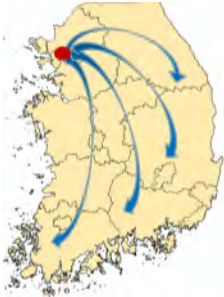
참고

민자역사 사업과의 비교

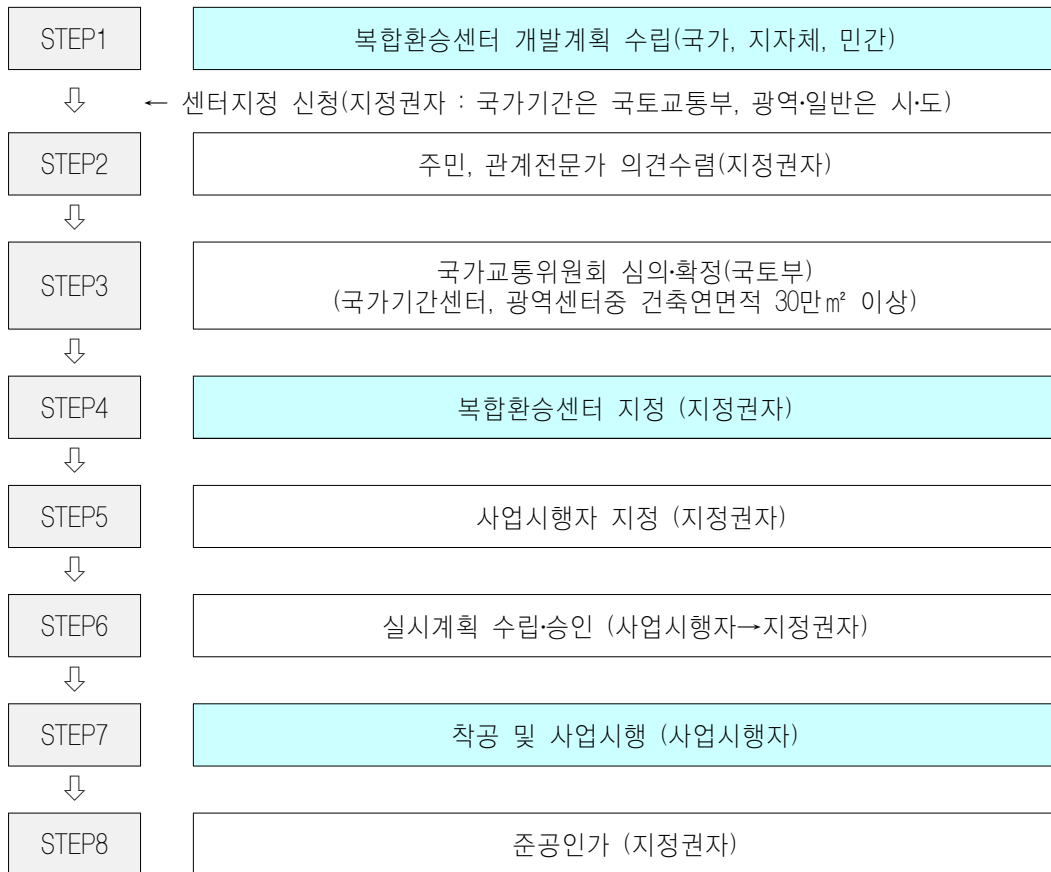
구분	복합환승센터	민자역사
사업 목적	■ 주요교통결절점의 연계환승 기능강화 ■ 문화·업무·상업시설의 복합개발로 지역성장 거점 조성	■ 국유철도 노후 협소한 역사 개량 ■ 유통·레저스포츠·호텔 등 영업시설 유치
관련 법령 등	■ 국가교통체계효율화법 ■ 복합환승센터 개발 기본계획 ■ 복합환승센터 설계 및 배치기준 ■ 교통시설 투자평가지침	■ 철도사업법 ■ 자산개발사업규정
사업 시행자	■ 국가 또는 지방자치단체 ■ 공공기관 또는 지방공사 ■ 특별법에 따라 설립된 법인 ■ 「사회기반시설에 대한 민간투자법」에 따른 사업시행자 ■ 「민법」 또는 「상법」에 따라 설립된 법인	■ 한국철도공사 또는 한국철도시설공단 ■ 한국철도공사 또는 한국철도시설공단이 출자·보조 또는 출연한 사업자
시행 절차	■ 개발계획 수립→복합환승센터, 사업시행자 지정신청 및 지정→개발실시계획 승인신청 및 승인 → 사업시행 → 준공인가	■ 사업추진계획 수립→사업주관자 모집 및 선정→사업추진 협약→출자회사의 설립→공사→점용허가·사용승인
사업 검토 사항	■ 연계환승체계 구상 ■ 환승시설의 설계 수준 ■ 연계환승정보 제공 수준 ■ 사업타당성	■ 역사 개량의 시급성 ■ 민자역사의 사업성
인센티브	■ 용도지역별 건폐율, 용적률 제한(150%) 완화 가능 ■ 실시계획 승인시 인허가 등의 의제처리 가능 ■ 민간사업자는 토지면적의 3분의 2이상 매입시 사업대상 토지 수용 가능	■ 민간사업자는 토지의 소유권한이 없으며 점용허가 및 개발시설의 사용승인을 득함
사업 보조금	■ 국가가 총사업비의 10% 이내에서 일부를 범위 내에서 보조 또는 융자 가능 (국가기간은 100분의 70, 광역은 100분의 50) * 보조사업 대상 - 연계교통수단 시설 - 환승편의시설 설치 등	■ 출자회사의 설립자본금 출연 (민자역사의 시설규모와 철도공사의 예산범위내)
개발 이익 환수	■ 공공시설(진입도로, 환승시설, 공원 등) 무상귀속	■ 개발면적의 10%를 역무시설로 기부채납

다. 복합환승센터 유형 및 개발절차

- 연계환승 대상이 되는 주교통수단의 종류, 환승특성, 지역개발 등을 종합적으로 판단하여 복합환승센터 유형을 결정

구 분	국가기간복합환승센터	광역복합환승센터	일반복합환승센터
지정권자	국토교통부장관	시도지사(국토부장관 승인)	시도지사
환승특성	권역간 대용량 환승교통	권역내 환승교통 위주	지선교통
대상시설	KTX역, 중추공항 등	일반철도, 여객터미널 등	도시철도 등
접근방식	국가적, 전략적 차원 접근	광역권 차원 접근	지역내 차원 접근
영향범위			

○ 개발절차



라. 복합환승센터 재정지원 및 기관별 역할

- 복합환승센터 총사업비의 10% 범위 내에서 환승시설 설치비용의 70% (국가기간), 50%(광역) 지원 가능(시행령 제54조)

* 사업시행자에게는 용적율·건폐율 완화, 조세감면, 토지수용권, 인·허가 의제 처리 등의 개발 인센티브 부여

○ 기관별 역할

- 국 가 : 복합환승센터 제도운용·정비, 재정지원 등
- 지자체 : 교통체계 개선 및 도시관리계획 등 행정·재정 지원
- 공기업·민간 : 교통관련 시설·부지확보, 투자재원 마련 및 경영마인드 등 창의성을 활용한 시설 개발

마. 복합환승센터 개발사업 추진경과

- 교통연계·환승시스템 기술개발 R&D사업(건교평 주관/'07~'11년)
 - * 복합환승센터 개발 기본계획 수립 연구(KOTI)
- 전국 1,000여개 환승거점 종합실태조사('08.11~ '09.3)
- 「국가통합교통체계효율화법령」 전부개정('09.6.9)
 - * 복합환승센터 개념, 개발절차, 시범사업 등의 법적 근거 마련
- 「복합환승센터 설계 및 배치기준」 제정·고시('10.7.21)
- 「제1차 복합환승센터 개발 기본계획('11~'15)」 고시('10.8.24)
- 복합환승센터 시범사업 공모('10.9~11)
- 복합환승센터 시범사업 8개소* 선정('10.11.26)
 - * '10년(동대구/익산/울산/광주송정역), '11년(부전/동래/대곡/남춘천역)
- 복합환승센터 개발관련 지침 마련('11.12)
 - * 복합환승센터 개발계획 수립지침('11.8), 실시계획 수립지침('11.12)
- 동대구역 및 동래역 복합환승센터 지정('12.8, '12.10)
- 동대구역 복합환승센터 착공('14.2)

바. 복합환승센터 시범사업 추진

- (목적) 복합환승센터 사업효과를 조기에 가시화하고 성공 모델을 확립·전파하기 위하여 추진

《시범사업 개요(8개소)》

구 분	동대구	익산	울산	광주송정	부전	동래	대곡	남춘천
부지면적	36,094	66,433	37,732	17,323	77,780	31,485	122,699	8,619
총사업비(억원)	7,070	2,879	4,667	1,900	5,920	2,578	7,684	700

* 시범사업에 대해 개발계획 수립 및 타당성 조사비용으로 총 65억원 국비지원('11.4)

- (추진현황) 준공 1개소(동대구역), 센터지정해제 1개소(동래역), 개발계획 수립 중 5개소, 사업포기 1개소(남춘천역)

〈 10년도 시범사업 : 4개소〉

- 동대구역 : '14.2월 착공, '16.12월 준공
- 익산역 : 개발계획 수립 중
- 울산역 : 개발계획 수립 중, '17년 복합환승센터 지정 신청 예정
- 광주송정역 : 개발계획 수립 중, '17년 복합환승센터 지정 신청 예정

〈 11년도 시범사업 : 4개소〉

- 부전역 및 대곡역 : 개발계획 수립 중
- 동래역 : 복합환승센터 지정('12.10), 복합환승센터 지정해제('17.1)
- 남춘천역 : 사업시행자 미유치로 사업포기

- (향후 추진계획) 시범사업 지자체별로 개발계획을 수립, 센터 지정 및 사업자 선정 등의 절차를 거쳐 개발사업 착수



참고

복합환승센터 개발사업 절차

기획단계	복합환승센터 개발 기본계획 수립(국토교통부) ① 관계 행정기관과 협의, 국가교통위 심의 후 고시
시범사업	시범사업 선정·지원(국토교통부) ① 시범사업 공모 및 평가, 관계기관협의, 국가교통위 심의를 거쳐 시범사업을 선정 ② 시범사업에 대한 행정·기술·재정지원
STEP1	복합환승센터 지정(국가기간 : 국토교통부/광역·일반 : 시·도) ① 복합환승센터 개발계획 수립(국가, 지자체, 민간) ② 주민 및 관계 전문가 의견수렴(지정권자) ③ 관계 행정기관과 협의, 국가교통위 심의(국가기간, 30만㎡이상의 광역복합환승센터) 후 고시 * 관계 행정기관 또는 사업시행자가 되고자 하는 자는 복합환승센터 개발계획을 수립하여 복합환승센터 지정 요청
STEP2	사업시행자 지정(국가기간 : 국토교통부/광역·일반 : 시·도) ① 사업시행자 공모 및 평가를 통해 사업시행자 지정 - 사업시행자 지정신청서 제출
STEP3	실시계획 수립(사업시행자) ① 복합환승센터 지정권자(국가기간 : 국토교통부/광역·일반 : 시·도)에게 복합환승센터 개발실시계획 승인 신청 ② 지정권자는 관계 행정기관과 협의, 실시계획 승인
STEP4	착공 및 사업시행(사업시행자)
STEP5	준공인가(국가기간 : 국토교통부/광역·일반 : 시·도) ① 사업시행자 준공인가 신청 ② 준공검사 후 준공인가, 관보 고시



참고

복합환승센터 시범사업 현황

○ '10년 시범사업

사업지	개발규모	연계교통체계	비고
동대구역 (대구시)	· 사업위치 : 대구 동구 신천동 · 부지면적 : 36,094m² · 총사업비 : 7,070억원	KTX, 도시철도, 고속·시외버스 등	
익산역 (전북익산)	· 사업위치 : 전북 익산시 송학동 · 부지면적 : 66,433m² · 총사업비 : 2,879억원	KTX, 고속·시외버스 등	
울산역 (울산시)	· 사업위치 : 울산 울주군 삼남면 · 부지면적 : 37,732m² · 총사업비 : 4,667억원	KTX, 시외버스, BRT, 경전철 등	
광주송정역 (광주시)	· 사업위치 : 광주 광산구 송정동 · 부지면적 : 17,323m² · 총사업비 : 1,900억원	KTX, 도시철도, 고속·시외버스 등	역무 시설 포함

○ '11년 시범사업

사업지	개발규모	연계교통체계	비고
부전역 (부산시)	· 사업위치 : 부산 부산진구 부전동 · 부지면적 : 77,780m² · 총사업비 : 5,920억원²	KTX, 일반철도, 도시철도 등	역무 시설 포함
동래역 (부산시)	· 사업위치 : 부산 동래구 온천동 · 부지면적 : 31,485m² · 총사업비 : 2,578억원	도시철도, 고속·시외버스, BRT 등	역무 시설 포함
대곡역 (경기도)	· 사업위치 : 경기 고양시 덕양구 대장동 · 부지면적 : 122,699m² · 총사업비 : 7,684억원	일반·도시철도, GTX, BRT 등	역무 시설 포함
남춘천역 (강원춘천)	· 사업위치 : 강원도 춘천시 퇴계동 · 부지면적 : 8,619m² · 총사업비 : 700억원	일반철도, 고속버스 등	사업 포기

3. 광역 환승 센터

가. 광역환승센터 추진배경

- 주요 환승발생 지점에 대중교통 환승센터를 구축하여 통행 및 환승시간을 감소시키고 편리하고 안전한 환승서비스 제공

나. 광역환승센터 정의 및 종류

- (정의) 교통수단 간의 연계교통 및 환승활동을 원활하게 할 목적으로 일정 환승시설이 상호 연계성을 갖고 한 장소에 집합되어 있는 시설(교체법 제2조제13호)
- 광역환승센터 종류(교체법 제2조제13호)
 - (주차장형 환승센터) 대중교통 이용자의 주차 및 환승활동 지원을 주된 기능으로 하는 환승센터
 - (대중교통 연계수송형 환승센터) 대중교통수단 간의 연계수송 및 환승 활동 지원을 주된 기능으로 하는 환승센터
 - (터미널형 환승센터) 터미널 및 환승활동 지원을 주된 기능으로 하는 환승센터

주차장형 환승센터(도봉산역)	대중교통 연계수송형 환승센터(송내역)	터미널형 환승센터(오산역)
		

다. 광역환승센터 개발절차

○ 개발절차



라. 광역환승센터 재정지원 근거

- 광역교통시행계획에 따라 지방자치단체의 장이 시행하는 환승시설의 건설 및 개량에 필요한 사업비의 30% 지원(대광법 제10조 및 같은 법 시행령 제12조제4호)

마. 광역환승센터 사업별 개요 및 추진현황

① 천왕역 광역환승센터(완료)

□ 사업개요

- 위 치 : 서울시 구로구 오류동 174-10번지 일원(수도권 7호선)
- 사업유형 : 주차장형 환승센터
- 사업규모 : 지하2층~지상3층(부지면적 3,714m², 건축연면적 12,834m²)
- * 환승 주차장 : 330면, 자전거주차 : 면적 646m², 458대
- * 환승편의시설 : 버스정류소, 배웅정차대, 택시정차대, 지하연결통로(B=3.5m, L=25m)
- 사업기간 : 2008. 8. ~ 2011.12.
- 시행주체 : 서울특별시(SH공사)
- 사 업 비 : 20,150백만원(국비 910, 지방비 19,240)
- * 주차장 포함 사업비
- 지원비율 : 국비 30% 보조

□ 추진일정

- '07.12. : 대도시권 광역교통 시행계획 반영(국토부)
- '08. 8. : 천왕역 환승주차장 건립 추진계획 수립
- '09. 7. ~ '10. 3. : 기본 및 실시설계
- '10. 7. ~ '11.12. : 공사 착공 및 완료

□ 사업효과

- 부천·광명축 수도권 유입 승용차량의 지하철· 시내버스로 전환

□ 현황사진



< 시행 전 >



< 시행 후 >

② 개화역 광역환승센터(완료)

□ 사업개요

- 위 치 : 서울시 강서구 개화동 490-3번지 일원(수도권 9호선)
- 사업유형 : 주차장형 환승센터
- 사업규모 : 지하1층~지상4층(부지면적 8,284㎡, 건축연면적 16,788㎡)
 - * 환승 주차장 : 330면, 자전거주차 : 면적 641㎡, 460대
 - * 환승편의시설 : 3베이, 지상3층~ 개화역 연결통로(B=5m, L=50m)
- 사업기간 : 2008. 5. ~ 2012. 4.
- 시행주체 : 서울특별시
- 사 업 비 : 36,076백만원[국비 3,754, 지방비 32,332(주차장 사업비 포함)]
- 지원비율 : 국비 30% 보조

□ 추진일정

- '07.12. : 대도시권 광역교통 시행계획 반영(국토부)
- '08. 5. : 개화역 복합환승센터 건립 세부추진계획 수립

- '08.12. ~ '09.10. : 기본 및 실시설계
- '10. 1. ~ '12. 4. : 공사 착공 및 완료

□ 사업효과

- 강서·김포축 수도권 유입 승용차량의 지하철· 시내버스로 전환

□ 현황사진



< 시행 전 >



< 시행 후 >

③ 도봉산역 광역환승센터(완료)

□ 사업개요

- 위치 : 서울시 도봉구 도봉동 288-19번지 일원(수도권 1호선)
- 사업유형 : 주차장형 환승센터
- 사업규모 : 지하2층~지상4층(부지면적 6,135㎡, 건축연면적 16,597㎡)
 - * 환승 주차장 : 368면, 자전거주차 : 면적 324㎡, 285대
 - * 환승편의시설 : 3베이, 지하연결통로(B=7.6m, L=82.5m)
- 사업기간 : 2008. 4. ~ 2013. 6.
- 시행주체 : 서울특별시

- 사업비 : 44,697백만원[국비 5,187, 지방비 35,510(주차장 사업비 포함),
기타 4,000]
- 지원비율 : 국비 30% 보조

□ 추진일정

- '07.12. : 대도시권 광역교통 시행계획 반영(국토부)
- '08. 4. : 도봉산역 복합환승센터 건립 세부추진계획 수립
- '08.10. ~ '09.10. : 기본 및 실시설계용역
- '10. 1. ~ '13. 7. : 공사 착공 및 완료

□ 사업효과

- 의정부축 수도권 유입 승용차량의 지하철· 시내버스로 전환

□ 현장사진



< 시행 전 >



< 시행 후 >

④ 산곡2교 광역환승센터(완료)

□ 사업개요

- 위치 : 경기도 하남시 창우동(하남-천호 BRT 종점부)
- 사업유형 : 터미널형 환승센터

- 사업규모 : 지하1층~지상3층(부지면적 13,163㎡, 건축연면적 11,554㎡)
- 사업기간 : 2009. 1. ~ 2013.11.
- 시행주체 : 경기도(하남시)
- 사업비 : 14,650백만원(국비 700, 지방비 13,675)
 - * 지방비에 용지비 및 농지전용·GB훼손 부담금 11,400백만원 포함
- 지원비율 : 국비 30% 보조

□ 추진일정

- '07.12. : 대도시권 광역교통 시행계획 반영(국토부)
- '09.12. ~ '10. 9. : BRT 차고지 설계변경 용역(환승시설 복합건설)
- '10.12. : 복합건설에 따른 사업범위 및 사업비 조정
 - * 총사업비 변경 : 20,087백만원 → 9,200백만원(공사비 2,332(국 700, 지1,632), 보상비 4,648, 부담금 2,220) <차고지 83.4%, 환승센터 16.6%>
- '11.11. : 보조사업 인수인계 승인(수도권교통본부→하남시)
 - * 시설물 운영 및 유지관리 기관인 하남시에서 사업을 시행하는 것이 효율적
- '12. 3. ~ '13.11. : 공사착공 및 완료

□ 사업효과

- 하남시 및 서울시 동남부 지역에 편리하고 안전한 환승체계 구축

□ 현장사진



< 시행 전 >



< 시행 후 >

⑤ 덕천역 광역환승센터(완료)

□ 사업개요

- 위 치 : 부산시 북구 구포동(지하철 2호선 : 부산 구포역 인근)
- 사업유형 : 대중교통 연계형 환승센터
- 사업규모 : 버스정류장 및 택시승강장 시설개선 L=90m
- 사업기간 : 2013. 9. ~ 2013. 12.
- 시행주체 : 부산광역시
- 사 업 비 : 760백만원(국비 150, 지방비 610)
- 지원비율 : 국비 30% 보조

□ 추진일정

- '11.12. : 대도시권 광역교통 시행계획 반영(국토교통부)
- '11.12. : 부산시 대중교통 기본계획
- '12. 9. ~'12.11. : 기본설계
- '13. 2. ~'13. 5. : 실시설계
- '13. 6. ~'13.12. : 공사 시행 및 완료

□ 사업효과

- 평균제어지체시간 30.4초/대(108.5초/대 → 78.1초/대) 감소로 연간 경제적 비용 33억원 절감

□ 현장사진



< 시행 전 >



< 시행 후 >

⑥ 부산역 광역환승센터(진행 중)

□ 사업개요

- 위 치 : 부산시 동구 초량2동 부산역광장 일원
- 사업유형 : 대중교통 연계수송형 환승센터
- 사업규모 : 승객대기시설(환승승강장) 4개소, 버스쉼터 2개소
지하연결통로 L=86m(무빙워크 37m, E/S, E/L)

- 사업기간 : 2010. 1. ~ 2018. 12.
- 시행주체 : 부산광역시
- 사업비 : 7,350백만원(국비 1,080, 지방비 4,920, 기타 1,350)
 - * 1단계 버스정류장 시설개선 : 500백만원, 2단계 지하연결통로 : 6,850백만원
- 지원비율 : 국비 30% 보조

□ 추진일정

- '06.12. : 부산광역시 대중교통계획 수립
- '07.12. : 대도시권 광역교통 시행계획 반영(국토부)
- '10. 1. ~ '10. 6. : 기본 및 실시설계
- '11. 7. ~ '11.12. : 1단계 공사
- '12. 3. : 보조사업 내용변경 승인(지붕형 연결통로→지하연결통로)
- '12. 3. ~ '12.11. : 2단계 실시설계, 도시관리계획 결정
- '13. 9. ~ '18.12. : 2단계 공사

□ 사업효과

- 버스정류소 통합(3개소→1개소)으로 환승거리 단축(220m→80m)

□ 현장사진



< 당초계획 >



< 변경계획 >

⑦ 송내역 광역환승센터(완료)

□ 사업개요

- 위 치 : 경기도 부천시 원미구 상동 464-2(수도권 1호선)
- 사업유형 : 대중교통 연계형 환승센터
- 사업규모 : 입체형 환승센터 3,200m², 교통광장 7,000m²
 - * 1층 전철 ↔ 택시, 2층 전철 ↔ 버스
- 사업기간 : 2010. 11. ~ 2015. 12.
- 시행주체 : 경기도(부천시)
- 사 업 비 : 29,170백만원(국비 6,147, 지방비 23,023)
 - * 국비 미지원 금액(8,680백만원)
 - ** '14년 기재부 예산심의시 필수구성시설에서 8,680백만원 제외
- 지원비율 : 국비 30% 보조

□ 추진일정

- '10.11. ~ '11. 9. : 타당성조사 및 기본계획 수립용역
- '11.12 : 제2차 대도시권 광역교통 시행계획 반영(국토부)
- '12. 2 ~ '12.12 : 기본 및 실시설계용역
- '13. 5 ~ '15. 12 : 공사 착공 및 완료

□ 사업효과

- 전철↔버스 환승체계가 기존 수직에서 수평으로 전환되어 환승거리
(90m~140m → 20m~120m) 및 환승시간(6~7분 → 4~5분) 단축

□ 현장사진



< 시행 전 >



< 시행 후 >

⑧ 오산역 광역환승센터(진행 중)

□ 사업개요

- 위 치 : 경기도 오산시 역광장로 59일원(수도권 1호선)
- 사업유형 : 터미널형 환승센터
- 사업규모 : 입체형 환승센터 3,725m², 대지면적 28,800m²
 - * 1층 전철/국철↔ 버스↔ 택시, 2층 전철/국철↔ 시내/시외/고속버스↔ 택시
- 사업기간 : 2012. 5. ~ 2017. 5.
- 시행주체 : 경기도(오산시)
- 사 업 비 : 41,400백만원(국비 11,640, 지방비 29,760)
- 지원비율 : 국비 30% 보조

□ 추진일정

- '12. 5. ~ '12.11. : 타당성조사 및 기본계획 수립(B/C 1.32)

- '12.12. : 국고보조금 예산 반영(국회 심의)
- '13. 4. ~ '13.12. : 기본 및 실시설계
- '13. 7. : 제2차 대도시권 광역교통 시행계획 변경 반영(국토부)
- '14. 11. ~'17. 5. : 공사 착공 및 완료

* 사업시행을 위한 유지관리협약(코레일) 일정에 따라 착공이 지연될 수 있음

□ 사업효과

- 평균 환승거리(220m→110m), 평균 환승시간(3분40초→1분50초) 단축

□ 현장사진



< 시행 전 >



< 시행 후 >

⑨ 수원역 광역환승센터(진행 중)

□ 사업개요

- 위 치 : 경기도 수원시 권선구 서둔동(수도권 1호선)
- 사업유형 : 터미널형 환승센터
- 사업규모 : 입체형 환승센터 35,163㎡, 대지면적 23,377㎡
 - * 지하1층 전철/KTX, 1층 택시/자전거/승용차, 2층 버스
 - * 지하 연결통로 L=119m(동·서측 환승), 진·출입 램프 L=330m(B=9.0m)

- 사업기간 : 2012. 4. ~ 2017. 6.
- 시행주체 : 경기도(수원시)
- 사 업 비 : 75,000백만원(국비 15,000, 지방비 49,900)
 - * 국비 미지원 금액(14,900백만원)와 총사업비 증가분(10,100백만원) 미반영
 - ** '14년 기재부 예산심의시 필수구성시설에서 14,900백만원 제외
- 지원비율 : 국비 30% 보조

□ 추진일정

- '12. 4. ~ '12.11. : 타당성조사 및 기본계획 수립(B/C 1.29)
- '12.12. ~ '13.12. : 기본 및 실시설계
- '13. 7. : 제2차 대도시권 광역교통 시행계획 변경 반영(국토부)
- '14. 7. ~ '17. 6. : 공사 착공 및 완료

□ 사업효과

- 평균 환승거리(378m→211m), 평균 환승시간(6분18초→3분30초) 단축

□ 현장사진



< 시행 전 >



< 시행 후 >

참고

복합환승센터와 광역환승센터 비교표

구분	복합환승센터	환승센터
사업 목적	- 교통결절점의 연계환승 기능강화 - 문화·업무·상업시설의 복합개발로 지역성장 거점 조성	교통결절점의 연계 환승 기능강화
관련 법·제도	- 국가교통체계 효율화법 - 복합환승센터 개발 기본계획 - 복합환승센터 설계 및 배치기준 - 복합환승센터 개발(실시)계획 수립지침 - 교통시설 투자평가지침	대도시권 광역교통관리에 관한 특별법
사업 시행자	- 국가 또는 지방자치단체 - 공공기관 또는 지방공사 - 특별법에 따라 설립된 법인 「사회기반시설에 대한 민간투자법」에 따른 사업시행자 「민법」 또는 「상법」에 따라 설립된 법인	지방자치단체
시행 절차	개발계획 수립→복합환승센터, 사업시행자 지정신청 및 지정→개발실시계획 승인신청 및 승인 → 사업시행 → 준공인가	광역교통계획 수립 →수요조사→국고보조금 교부→설계, 공사 및 유지관리
사업 검토 사항	- 연계환승체계 구성 - 환승시설의 설계 수준 - 연계환승정보 제공 수준 - 사업타당성	- 계획의 구체성 및 실현 가능성 - 지방비 부담능력, 사전 행정 절차 이행여부 - 연내 집행가능성
인센티브	- 용도지역별 건폐율, 용적률 제한(150%) 완화 가능 - 실시계획 승인시 인허가 등의 의제처리 - 민간사업자는 토지면적의 3분의 2이상 매입사업대상 토지수용 가능	-
사업 보조금	- 총사업비의 10% 이내에서 일부 범위 내에서 보조 또는 융자할 수 있음 (국가기간 100분의 70, 광역 100분의 50) * 보조사업 대상 - 연계교통수단 시설 - 환승편의시설 설치 등	E/V, E/S, M/W, 버스·택시정류장, 환승통로 등 환승센터와 직접 관련된 시설비 지원(30%) (환승주차장, 용지비 등은 제외)
개발 이익 환수	공공시설(진입도로, 환승시설, 공원 등) 무상 귀속	-
사업 추진 현황	시범사업 8개소(동대구, 익산, 울산, 광주 송정, 부전, 동래, 대곡, 남춘천역)	총 9개소 중 운영 4개소, 계속 5개소 ('09년부터 국고보조)

제3절 교통수요관리

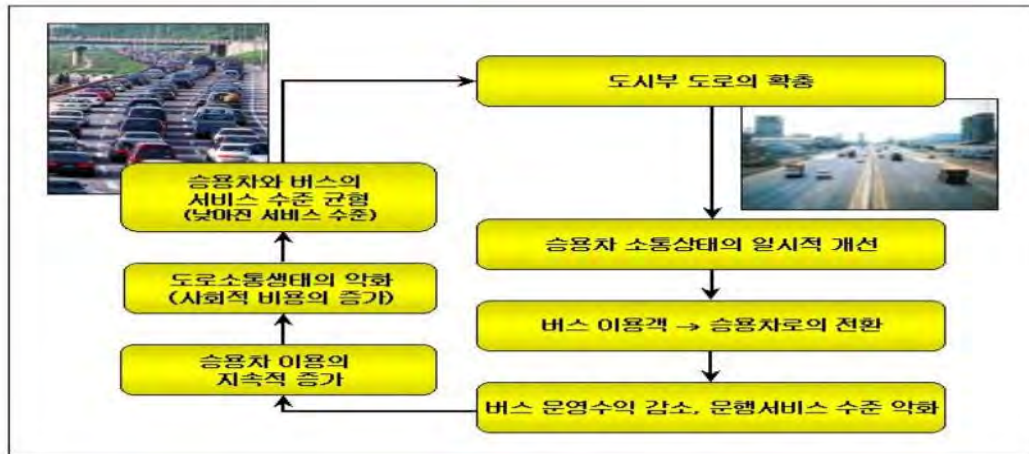


1. 교통수요관리

가. 교통수요관리의 개념

- 교통수요관리(TDM, Transport Demand Management)는 사람의 통행행태에 미치는 요소에 변화를 주어 통행수단의 선택과정에 영향을 줌으로써 교통혼잡을 감소시키는 방안으로 행해지는 광범위한 정책들(Strategies)
- TDM은 일반적인 용도의 새로운 도로 등을 건설하지 않고 기존에 존재하는 교통체계를 더욱 효율적으로 이용하는 정책들을 두루 포함
- TDM의 효과는 교통혼잡(Traffic Congestion) 개선, 도로 및 주차시설의 유지·관리비용을 감축, 공해비용과 에너지 절약 등
- 도시교통정비촉진법상 "교통수요관리"라 함은 교통 혼잡 완화를 위하여 교통 혼잡 발생의 주요 원인이 되는 자동차통행감축, 통행을 시간적·공간적으로 분산, 교통수단간 전환 유도하여 통행량을 분산·감소시키는 것

《도심부 도로투자의 악순환 관계》



나. 교통수요관리 시행권자

- 시장(市長)은 도시교통의 원활한 소통과 대기오염의 개선 및 교통시설의 효율적인 이용을 위하여 관할 지역안의 일정한 지역에서 자동차 운행제한, 승용차부제 등의 교통수요관리를 시행할 필요가 있다고 인정되는 때에는 지방도시교통정책심의위원회의 심의를 거쳐 이를 시행할 수 있음
(도시교통정비 촉진법 제33조)

다. 주요 교통수요관리 정책

- 자동차의 운행제한에 관한 사항
- 승용차부제
- 혼잡통행료의 부과·징수에 관한 사항
- 주차수요관리
- 승용차공동이용 지원
- 자가용 승용자동차 함께 타기
- 원격 근무와 재택 근무 지원
- 보행·자전거·대중교통 통합교통체계의 구축
- 보행자전용지구의 지정과 운용
- 대중교통전용지구의 지정과 운용
- 대중교통수단 이용안내를 위한 정보망 구축
- 기타 통행량분산 또는 감소방안

라. 교통수요관리의 적용기법

○ 다양한 교통수단 확보

방 안	내 용
차량공유시스템 도입 (Car Sharing)	• 특정지역이나 기업 등에서 공동으로 차량을 소유하여 운행하는 방안 • 회원가입형식으로 다양한 차종 단시간 이용가능
카풀	• 나홀로 차량 억제방안 • 다인승 전용차로 확보 및 다인승차량을 위한 주차공간 확보 등의 추가 대책과 함께 사용하면 활용도가 높을 것으로 예상
셔틀버스 시스템 도입	• 대중교통 거점과 주변지역을 연계하는 지선서비스 • 대단위 수요발생지와 대중교통 거점을 왕복운행하며 첨두시 및 비첨두시에 탄력적으로 운행가능
자전거 활성화	• 공용자전거 설치 및 자전거 전용도로의 구축으로 단거리 통행의 수단전환 유도
대중교통서비스 제공	• 거점도시와 주변도시를 빠르게 연결 • 구축에 많은 비용이 소요되나 광역교통수요를 처리하는데 적합
대중교통 및 도로교통정보 제공 활성화	• 교통혼잡상황 등의 정보 제공(VMS)으로 교통체계의 효율성 제고 기대
간선급행버스체계 (Bus Rapid Transit) 구축	• 기존 버스체계의 독립된 전용차로나 도로를 도입하여 운영하는 방안 • 버스서비스에 철도의 정시성과 신뢰성을 복합
택시서비스 개선	• 승용차 이용을 줄이고 택시이용 활성화 • 콜서비스 강화, 고급택시 도입, 택시 서비스 유형 다양화 등
	• 업무용택시 도입

○ 승용차 이용억제 및 교통수단 전환 장려

방 안	내 용
시차근무제	재택근무나 근무시간 조정으로 통근교통수요를 억제, 첨두시 통행 효율화 제고
운행비례 보험료	차량의 운행거리에 따라 세금이나 보험료 계산
차량운행 제한	승용차 요일제 및 승용차 부제 운행 등과 같이 승용차 이용 자체를 억제하는 방안
혼잡통행료 징수	- 교통혼잡이 심한 구간이나 지역을 대상으로 통행료 징수 - 다인승차량이나 대중교통에는 통행료를 면제하거나 할인하는 제도를 도입할 수 있음
다인승차량 우선차로제	- 다인승차량에 대한 통행권 확보 - 다인승차량에 대해 통행료 감면 혜택
환승센터 설치	교통수단간 연계교통 및 환승활동을 원활하게 할 목적으로 환승시설을 집합시킴
환승 주차장 설치	- 대중교통의 출발지점에 환승주차장 설치 - Park & Ride의 개념으로 대중교통이용자에게 주차료를 면제하거나 감면시켜주는 제도
버스전용차로 확대시행	- 버스의 통행속도 증가 및 정시성 확보로 승용차 이용객의 수단전환 유도 - 통행시간 단축으로 수송능력 증가
기업체 교통수요관리	주로 통근통행을 대상으로 통근버스를 제공하거나 대중교통요금에 대한 보조를 시행하여 승용차를 이용한 통근 통행의 발생을 억제하는 방안
승용차 통행제한	교통혼잡지역에 효율성이 낮은 승용차의 통행을 금지하고 대중교통만이 운행하도록 하여 승용차 이용자들의 수단 전환을 유도하는 방안

○ 주차 및 토지이용관리

방 안	내 용
주차관리 강화	• 주차장의 공급 및 사용제한으로 승용차 이용 억제 • 불법주차단속으로 주차관리 강화
교통정온화 (Traffic Calming)	• 자동차의 속도를 줄이는 방안
거주자 우선 주차제 도입	• 주차구획을 설정후 주민들에게 사용료를 받고 주차할 수 있도록 하는 계획적 주차관리제도
주차요금 징수	• 엄격한 주차관리를 전제로 승용차 이용 감소에 효율적인 방안
보행환경 개선	• 보행의 쾌적성과 대중교통 접근성 등을 향상시켜 승용차 이용객이 대중교통을 이용하도록 수단전환에 기여할 수 있는 방안
대중교통 중심 역세권 개발	• 신도시 또는 도심재개발 시 대중교통을 중심으로 개발

마. 해외사례

《교통수요관리정책의 해외사례》

해 외 사 례			내 용	
종류	국가	방안	주 요 내 용	
승용차 억제 방안	싱가 포르	도심통행 허가제	혼잡통행료의 부과 개념으로 승용차, 택시, 화물차, 노선외 버스 및 오토바이에 부과	
	미국	혼잡 통행료	L.A, S.F, 포틀랜드등 미국 각 지역에서 시행 일부지역에서 승용차의 경우 요금 차등화, 벤은 통행료 면제	
	노르 웨이	도심진입 통행료	베르겐	도심에 진입하는 모든 차량에 부과
			오슬로	1990년 들어 베르겐시와 비슷하게 시행
			트론드하임	교통개선의 재원확보 위해 시행

해 외 사 례			내 용	
종류	국가	방안	주 요 내 용	
주차 수요 관리 사례	미국		샌프란시스코	도심주차장설치규제, 주차장이용시간규제, 주차세 부과, 카풀/벤풀차량 우선주차, 주거지역 주차 허가제
			뉴욕	주차장상한제 + 주차요금정책 + 기타수요관리방안 강력한 불법주차 단속
	일본	주차장 안내시스템	일본의 주차수요관리정책중 대표적인 사례이며 시가지 진입차량을 대상으로 주차정보를 안내하는 시스템	
		주차시설 공급정책	일본은 일찍부터 적정시설의 주차시설을 공급하는데 노력했으며 주차사업의 채산성을 위해 세금감면 혜택 부여	
	영국		70년대 들어 주차장 공급 제한정책 시행, 새로운 건축물에 주차에 대한 규제 활발히 진행	
기업체 수요 관리 사례	미국		워싱턴	통근통행의 감축을 위해 통행량감소 프로그램을 시행
			캘리포니아	승용차 함께 타기 프로그램으로 통행량을 감소시키 고자 하였으며 평가보고서 발간
자동차 통행 제한 지구제	스웨덴		관광지인 Visby지역에서 대중교통수단 제외한 차량 진입금지하여 도심차량의 40%감소효과	
	독일		Achen과 Lubck지역은 토요일에 한해 도심부의 차량진입 금지하여 차량통행의 8%감소와 소음 및 대기오염의 감소효과	
통신 기술 이용한 재택 근무 방안	미국		캘리포니아주의 경우 주당1~2일 재택근무 시행 출퇴근 통행량의 30%감소, 통행시간은 주당 7시간 정도 감소	
	일본		은행이나 건설회사 같은 민간기업들이 처음에 관심 통근시간과 사무실 면적 감소에 비중을 두었으나 최근에는 새로운 근무문화와 생산성 향상에 관심	
	네덜란드		국토교통부에서 시험실시, 실제 전체업무중 20~60%가 재택근무로 대체 가능한 것으로 나타남	
	스위스		혼잡관리방안 차원에서 재택근무와 홈쇼핑 방안 제시	

바. 우리나라의 주요 교통수요관리정책

- 교통유발부담금 제도
 - 도시교통정비지역안의 교통유발원인이 되는 시설물의 소유자에게 사회적 경비의 일부를 부담하도록 하여 교통수요억제 도모, 도시교통개선을 위한 투자재원 확보
 - 교통량을 감축할 경우 부담금을 감면할 수 있도록 하여 교통수요관리를 유도
- 교통혼잡통행료 제도
 - 차량 운행자에게 경제적인 부담을 부과하여 도심으로 진입하는 자동차를 감축시키거나 우회 유도함으로써 도심의 교통 혼잡을 완화시키기 위한 제도

* 1996년에 도입, 현재 서울시 남산 1·3호 터널에서만 시행
- 교통혼잡특별관리구역제도(교통혼잡특별시설물제도)
 - 극심한 교통 혼잡이 발생하는 구역에 대해 자가용승용차 이용을 억제하거나 교통시설을 개선하기 위한 체계적이고 강화된 수요관리시책
 - 구역 지정 후 혼잡통행료 징수, 교통유발부담금 할증, 부설주차장 이용제한(유료화 및 주차部制), 대중교통 이용촉진 시책 등을 시행(2002년에 도입, 현재 시행지역 없음)

《외국의 교통혼잡관리특별구역 지정제도》

구 분	싱가포르	네덜란드	미국	영국	프랑스
주요 내용	도심진입시 차량통행허가증 필요 혼잡구역에 주차 가산금 추가 부과	교통시설 정비수준별 주차장 최대설치기준 규정	특별구내 기업체(종업원 25인 이상)에 교통사고감계획 제출의무 부과	도심을 5개 통행지구로 구분	간선도로로 특 정구간에 주정차금지
효 과	도심 진입차량 44%감소	승용차 통행 50%감축, 대중교통이용율 100% 증가	카풀 16%, 대중교통이용 24.5% 증가	도심주행거리 17%감소, 순환도로교통 속도 49%증가	교통사고 35%, 버스통행속도 16%증가

○ 차량 부제 운행

- 부제운행의 종류 : 10부제, 5부제, 2부제, 요일제

《차량 부제 운행 시행 사례》

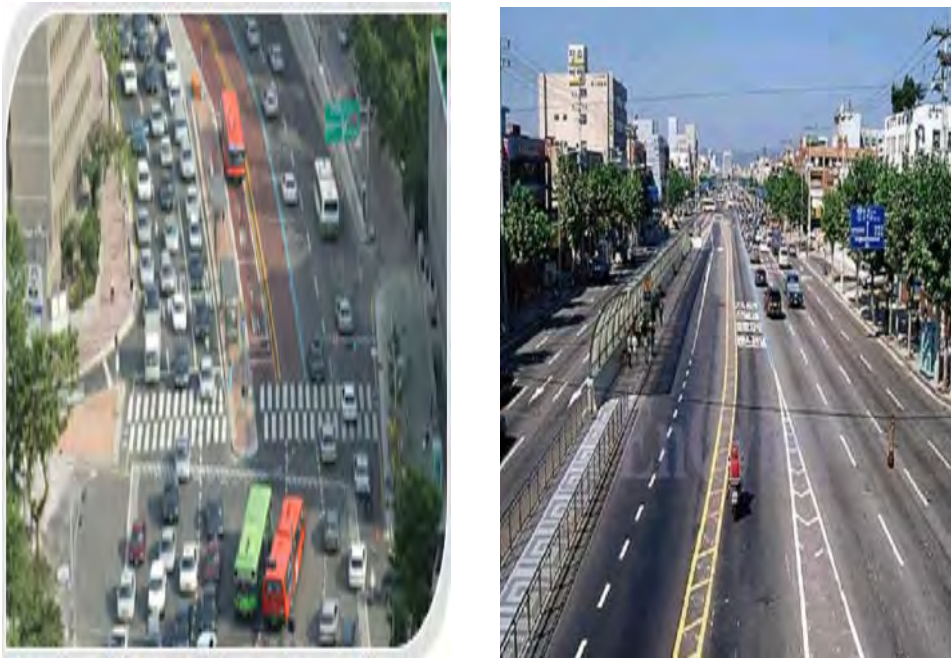
구분	'88올림픽	'91걸프전	'95 성수대교 붕괴	'97 동아시아 경기대회	'00 아셈회의	'02 부산 아시안게임	'05APEC 정상회의	'10 G20 정상회의
종류	자율2부제	강제10부제	강제2부제	강제2부제	강제2부제	강제 자율2부제	강제 2부제	자율2부제
근거	-	자동차 관리법	자동차 관리법	도시교통 정비 촉진법	도시교통 정비 촉진법	도시교통 정비 촉진법	도시교통 정비 촉진법	도시교통 정비 촉진법
시행 지역	'89.9.15~ 10.2 (18일)	'91.1.18~ 3.17 (59일)	'95.2.3~ 5.30 (95일)	'97.5.10~ 5.19 (10일)	'00.10.20~ 21 (2일)	'02.9.29~ 10.14 (16일)	'05.11.12~ 11.19 (8일)	'10.11.11~ 11.12 (2일)
시행 기간	서울시 전역	전국	서울시 전역	부산시 전역	서울시 전역	부산시 전역	부산시 전역	서울시 전역
대상 차량	자가용 승용차	비사업용 승용차, 승합차, 전세버스	관용 및 자가용 승용차	자가용 승용차	10인승 이하 비사업용	5인승이하 자가용 승용차	자가용 승용차, 10인이하 승합차	자가용 승용차 비사업용 승합차

○ 버스전용차로제 운영

- '85.10.17 한강대교~서울역간(4km) 시범실시 이후 '90년에 도로교통법에
법적인 근거를 마련

* 152개 구간 712km에서 시행중

- '96.1.20에 버스중앙전용차로제 시범실시(서울 천호대로 4.5km)



《버스중앙차로제 시행 사진》

- 주차장 상한제 시행
 - 교통이 혼잡한 도심지역의 차량진입을 억제하기 위하여 주차장 설치기준 (하한)에 불구하고 상한을 정하여 주차장 설치를 제한
 - 시행대상지역은 상업지역, 상업화된 준주거지역 및 교통혼잡특별관리구역

2. 교통유발부담금

가. 관련근거 : 「도시교통정비 촉진법」 제36조

나. 교통유발부담금 개요

- 도입 시기 : 1990년
- 부과 목적
 - 도시 내 교통유발원인이 되는 시설물의 소유자에게 사회적 비용의 일부를 부담하도록 하여 도시교통개선 투자재원을 확보하고
 - 교통량 감축 활동에 대한 부담금 경감 규정을 두어 교통량 감축 유도
- 부담금 부과 및 징수기관 : 시장
- 부담금 부과근거
 - 도시교통정비지역 안에서 교통유발의 원인이 되는 시설물의 소유자에게 교통유발부담금을 부과·징수할 수 있음(도시교통정비촉진법 제36조)
- 부담금 부과대상
 - 도시교통정비지역(인구 10만 이상)에서 각층 바닥면적을 합한 면적이 1,000㎡이상의 시설물의 소유자(도시교통정비촉진법 시행령 제16조)
- 부담금 산정기준
 - 시설물 각층 바닥면적 합(㎡) × 단위부담금* × 교통유발계수

* 단위부담금 : '14년부터 '20년까지 최소 350원에서 최대 1000원

** 단위부담금과 교통유발계수를 지자체 조례에 따라 100분의 100범위에서 상향조정 가능
- 연체요율 : 가산금(3%)

《교통유발부담금의 부과·징수실적》

(단위 : 건, 백만원, %)

	부 과		징 수		차 이		징수율
	건 수	금 액(a)	건 수	금 액(b)	건 수	금 액	(b/a)
합계	3,329,733	2,544,016	3,086,507	2,428,340	243,226	115,676	95.5
2015	222,245	228,387	206,644	221,071	15,601	7,316	96.8
2014	210,544	209,153	194,481	200,679	16,063	8,474	95.9
2013	277,694	205,986	251,160	197,057	26,534	8,929	95.7
2012	266,941	195,497	245,845	185,621	21,096	9,876	94.9
2011	256,822	187,933	226,228	175,155	30,594	12,778	93.2
2010 이전	2,095,487	1,517,060	1,962,149	1,448,757	133,338	68,303	95.5

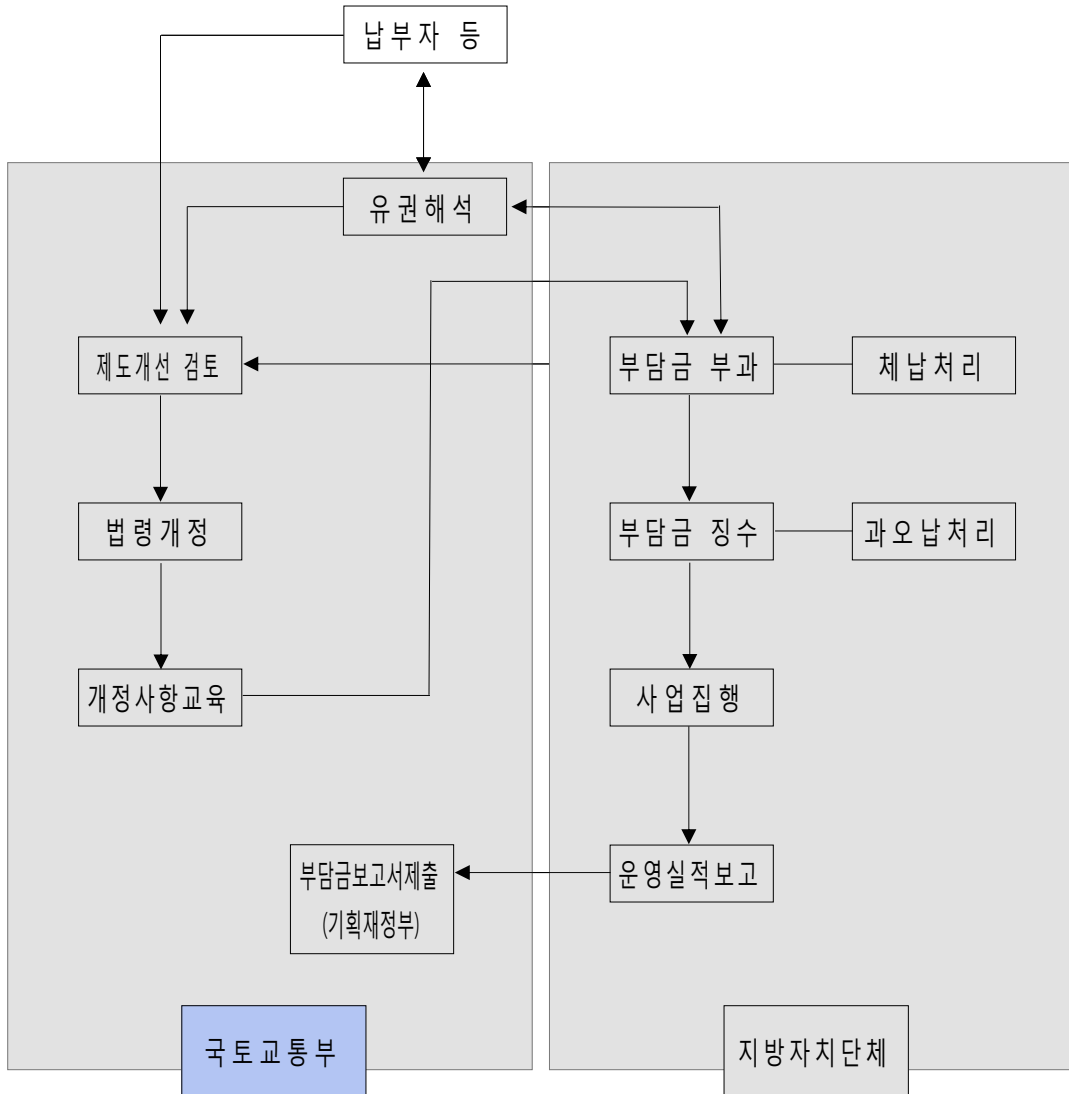
《교통량 감축활동 종류별 부담금 경감률(개정 2014.8.6)》

교통량 감축활동의 종류		참여자	이행조건	부담금 경감률(%)
주차수요 관리	주차장 유료화 시행	종사자 및 이용자	평일 9시간 이상	10
			평일 및 주말 각각 9시간 이상	20
	주차요금 부과수준	종사자 및 이용자	주차요금 부과	5
			동일지역 공영주차장 주차요금의 3배 이상 5배 미만	10
			동일지역 공영주차장 주차요금의 5배 이상	20
	주차면수 감축 비율	시설물 소유자	10퍼센트 미만	5
			10퍼센트 이상	10
	주차상한제 지역내 주차면수 감축비율	시설물 소유자	10퍼센트 이상 50퍼센트 미만인 경우	10
			50퍼센트 이상인 경우	20
	주차정보제공 시스템 구축·정보공유	시설물 소유자	주차정보제공 시스템 구축	20
			주차정보 제공	5

대중교통 이용촉진	대중교통 이용의 날 운영	종사자	월 1회 이상 3회 이하	2
			월 4회 이상	5
	대중교통 이용 지원	종사자	전체 종사자의 60퍼센트 이상 80퍼센트 미만에게 월 5만원 상당 이상의 교통카드 등 지급	10
			전체 종사자의 80퍼센트 이상에게 월 5만원 상당 이상의 교통카드 등 지급	20
	환승역 간 셔틀버스 운행	종사자 및 이용자	7시부터 20시까지 운행	10
승용차 수요 관리	10부제	종사자 및 이용자	100퍼센트 참여	10
	승용차 선택적 요일제 또는 5부제			20
	2부제			30
	승용차 공동이용 지원(전용주차공간을 제공하고 공동이용 승용차 상시배치)	종사자 및 이용자	승용차 1대 운행	2(다만, 전체 이용건수 30건당 0.2추가 최대 2까지 추가)
			승용차 2대 이상 운행	3(다만, 전체 이용건수 30건당 0.2추가 최대 2까지 추가)
	승용차 함께 타기	종사자	10퍼센트 이상 20퍼센트 미만 참여	5
			20퍼센트 이상 40퍼센트 미만 참여	10
			40퍼센트 이상 참여	15
원격근무 또는 재택근무	상시	종사자	10퍼센트 이상 20퍼센트 미만 참여	5
			20퍼센트 이상 참여	10
시차출근	오전 9시 기준, 1시간 이상 시차출근	종사자	60퍼센트 이상 80퍼센트 미만 참여	5
			80퍼센트 이상 참여	10
자전거 이용	상시	종사자	10퍼센트 이상 20퍼센트 미만 참여	10
			20퍼센트 이상 30퍼센트 미만 참여	20
			30퍼센트 이상 참여	30
통근버스 운행		종사자	출근 시 또는 퇴근 시간 운영	10
			출근·퇴근 시 운영	20
의무휴업 또는 자율휴무	법정 의무휴업일 또는 자율휴무 시행	시설물 소유자	매월 2일 이내	5
			매월 3일 이상	10
경차 주차운영	전체 주차면수 대비 경차 주차면수 비율	시설물 소유자	5퍼센트 이상 10퍼센트 미만인 경우	5
			10퍼센트 이상인 경우	10

다. 업무처리절차

《교통유발부담금 업무처리 흐름도》



3. 혼잡통행료제도

가. 관련근거 : 도시교통정비촉진법 제35조

나. 혼잡통행료 개요

- 도입시기 : 1996년
- 부과 목적
 - 차량 운행자에게 경제적인 부담을 부과하여 도심으로 진입하는 자동차를 감축시키거나 우회하도록 유도함으로써 도심의 교통혼잡을 완화
- 부과 근거 : 도시교통정비 촉진법 제35조 및 시행령 제15조
 - 시장은 혼잡통행료 부과지역을 지정하고, 일정시간대에 혼잡통행료 부과지역으로 진입하는 자동차에 대하여 혼잡통행료를 부과·징수할 수 있음
- 부과 대상 : 서울특별시 혼잡통행료 징수 조례 제5조
 - 운전자 포함 2명 이하 탑승 차량(승용차, 10인승이하 승합차)
- 부과 기준 : 서울특별시 혼잡통행료 징수 조례 제4조 및 제7조
 - 평일(토·일·공휴일 제외) 07:00~21:00, 2,000원 부과
- 감면 대상
 - 면 제 : 긴급·장애인·의전용·외교용·보도용·공무용·택시·경형승합·승용겸화물형·제1종(전기·태양광·연료전지 자동차) 및 제2종 저공해 자동차 등
 - 50%감면 : 제3종 저공해 자동차, 배출가스저감장치 및 저공해엔진을 부착한 차 중 저공해 자동차로 인정하는 자동차

《교통혼잡통행료의 징수 실적》

(단위 : 만건, 억원)

연 도	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15
건 수	756	786	764	764	1,055	916	884	853	850	820	814	810	799	790	819
징수액	151	156	155	138	146	145	161	156	158	152	153	152	150	149	156

《서울시 남산 1·3호터널》



4. 주차상한제

- 의의 : 주차장 설치로 교통혼잡이 가중될 우려가 있는 지역에 대하여 지자체장이 조례로 주차장 설치를 제한할 수 있는 제도(법 제12조6항, 제19조10항)
- 제한가능 지역 : 자동차 교통이 혼잡한 상업지역 또는 준주거지역, 「도시교통정비촉진법」 제42조에 따른 교통혼잡 특별관리구역으로 도시철도 등 대중교통수단의 이용이 편리한 지역
- 설치제한 기준
 - (노외주차장) 해당 지역의 자동차교통 여건을 고려하여 조례로 규정
 - (부설주차장) 지자체 조례로 시설물의 종류·규모 또는 해당 지역의 구역별로 설치제한 기준의 최고한도를 달리 정할 수 있고 주차장법에서 정하는 기준 이내로 하여야 함
- 지자체 운영현황

구 분	조례상 지정지역	실제 지정지역	제한 기준
서울	■ 1급지 중 준주거지역, 상업지역	■ 4대문 주변, 신촌, 영등포, 강남서초, 잠실, 천호, 청량리, 용산·마포, 미아, 목동지역, 교통혼잡특별관리구역으로서 전철역, 지하철역과 환승센터 또는 복합환승센터의 가장 가까운 출입구로부터 직선거리 500m 이내의 지역	부설주차장 설치기준의 50% 수준 적용 (서울시 주차장 설치 및 관리 조례)
부산	■ 1급지 중 상업지역	■ 1개구 5개동 - 중구(중앙, 광복, 동광, 부평, 남포)	부설주차장 설치기준의 67% 수준 적용 (부산시 주차장 설치 및 관리 조례)
대구	■ 도시계획선 1차순 환선 내에 위치한 숙박운동문화 및 집회·판매 및 영업·위락 시설	■ 반월당네거리 ~ 신남네거리 ~ 달성네거리 ~ 동인네거리 ~ 삼덕네거리 ~ 반월당네거리	부설주차장 설치기준의 80% 적용 (대구시 주차장 설치 및 관리 조례)

5. 도시교통정비지역 지정제도

가. 법적근거 : 「도시교통정비 촉진법」 제3조

나. 목적 : 도시교통의 원활한 소통과 교통편의의 증진

다. 도시교통정비지역 및 교통권역

- 기본적인 도시교통정비지역(중심도시)(법 제3조 제1항)
 - 상주인구 10만이상의 도시(도농복합형태의 시에 있어서는 읍·면지역을 제외한 지역의 인구가 10만 이상인 경우)
 - 국토교통부장관이 직접 또는 관계시장·군수의 요청에 의하여 도시교통 개선을 위하여 필요하다고 인정하는 지역
- 교통권역(법 제4조 제1항)
 - 법 제3조제1항에 의한 도시교통정비구역 중 같은 교통생활권에 있는 2개 이상의 인접한 도시교통정비지역사이에 연계된 교통관련 계획을 수립할 수 있도록 교통권역을 지정·고시

라. 관계기관협의 및 위원회 심의(법 제3조 제2항)

- 관계기관협의 : 행정자치부장관
- 위원회 심의 : 국가교통위원회

마. 지정·고시(법 제3조 제1항)

바. 효과

- 20년 단위의 도시교통정비기본계획 수립의무 부담(법 제5조 제1항)
- 10년 단위의 도시교통정비중기계획 수립의무 부담(법 제8조 제1항)
- 3년 단위의 연차별 시행계획 수립의무 부담(법 제10조 제1항)
- 다른 법률에 의한 계획(철도, 도시, 도로)의 제한(법 제11조)

사. 20년 단위 도시교통정비기본계획 수립(법 제5조 제1항)

- 수립시기(영 제5조)
 - 최초 : 도시교통정비 지역으로 포함된 날부터 2년 이내
 - 계속 : 당해계획의 개시전 까지
- 계획에 포함되어야 할 주요사항(법 제5조제2항 및 영 제6조)
 - 도시교통의 현황 및 전망
 - 다음 사항이 포함되는 부문별 계획
 - 유출입교통대책 및 도로·철도·도시철도 등 광역교통체계의 개선
 - 교통시설의 개선, 대중교통체계의 개선
 - 교통체계관리 및 교통소통의 개선
 - 주차장의 건설 및 운영
 - 자전거이용시설의 확충
 - 환경친화적 교통체계의 구축
 - 투자사업계획 및 재원조달방안
- 다른 시설과의 관계(법 제5조 제3항, 제11조)
 - 도시계획시설 : 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」(도시기본계획)
 - 도로 : 「도로법」(도로정비기본계획)
 - 철도 : 「도시철도법」(도시철도기본계획)
- 다른 기관과의 관계
 - 자료제출권(법 제5조 제4항)
 - 계획입안자가 교통권역에 속하는 시장·군수에게
 - 협의(법 제5조 제5항)
 - 해당 교통시설의 관리청
 - 교통권역에 속하는 관계시장·군수
 - 조정권(법 제5조 제6항 및 제7항)
 - 같은 도의 행정구역 안에 있는 경우 : 도지사
 - 2개 이상의 광역시도에 걸치는 경우 : 국토교통부장관(안전행정부 협의)
 - 도로에 관한 협의 미성립시 : 「도로법」 21조 준용

- (입안하고자 하는 경우) 절차
 - 기초조사(법 제9조 및 영 제10조)
 - 지방도시교통정책심의위원회 심의(법 제5조제8항)
 - 공보 또는 일간신문에 20일 이상의 기간(영 제7조)
 - 주민 및 전문가 의견 반영(법 제5조제8항 후단)
- 확정(법 제6조)
 - 시장 및 군수(기초자치단체)
 - 계획기간개시 1년 전까지 도지사에게 제출(영 제8조)
 - 지방도시교통정책심의위원회 심의(법 제6조제2항)
(도지사는 위원회를 통하여 의견 제시)
 - 위원회의 의견 제시(법 제6조제2항)
 - 의견반영 및 확정·고시(법 제6조제3항)
 - 특별시장 및 광역시장
 - 계획기간개시 1년 전까지 국토교통부장관에게 제출(영 제8조)
 - 계획(안)에 대한 관계기관 협의
 - 사전검토회의(관계부서, 지자체담당자, 심의회 민간위원)
 - 보완(관계기관, 부서, 위원)이 제시한 사항)
 - 중앙도시교통정책심의위원회 심의(법 제6조제2항)
(국토교통부장관은 위원회를 통하여 의견 제시)
 - 위원회의 의견 제시(법 제6조제2항)
 - 의견반영 및 확정·고시(법 제6조제3항)
- 계획변경(법 제7조)
 - 준용 : 법 제5조 5항·제6항·제7항·제8항, 법 제6조)
 - 다만 경미한 사항의 변경은 계획 제출로 같음
 - 도시계획 및 도로정비기본계획에 의한 변경(법 제7조제2항 단서)
 - 영 제9조의 규정에 의한 사항
 - 관계기관중앙행정기관 통보 (법 제7조제3항)

아. 5년 단위 도시교통정비중기계획 수립(법 제8조제1항)

- 수립시기(영 제5조)
 - 최초 : 도시교통정비 지역으로 된 날로부터 2년 이내
 - 계속 : 당해계획의 개시 전까지
- 계획에 포함되어야 할 주요사항(법 제8조제2항)
 - 기본계획의 부문별 계획에 대한 구체적인 추진방안
 - 기본계획에서 정한 투자사업계획 및 재원조달방안에 관한 세부 사항
 - 그밖에 기본계획을 이행하기 위하여 필요한 사항
- 중기계획의 수립·확정 및 변경에 관하여는 법 제5조제3항부터 제8항까지, 제6조 및 제7조를 준용

자. 3년 단위 연차별시행계획 (법 제10조제1항 및 영 제11조제2항)

- 수립 : 중기계획의 수립 시
- 시행계획에 포함되어야 할 사항
 - 교차로의 입체화 계획
 - 역세권 주차장 등 환승시설의 확충
 - 대중교통운행체계의 개선
 - 교통영향평가에 의한 교통개선대책 및 조치사항
 - 교통안전시설의 확충계획
 - 지역별 교통특성과 교통수요예측을 위한 단위로서의 교통지구의 설정 및 각 교통지구별 교통수요의 현황과 전망
- 시행계획의 수립 및 변경에 관하여는 법 제5조제5항부터 제8항까지 및 제7조를 준용

《도시교통정비지역 수립도》

계획수립과정		추진기관	비고
계획의 수립	계획안 작성	- 시장 - 지방도시정책심의위원회 - 시장	- 기본계획(20년) - 중기계획(10년) - 관보 또는 일간신문 - 기간 : 20일 이상
	계획의 심의		
	공고		
계획의 확정	장관에 보고	- 시장 - 관계부처 협의 - 도시교통정책실무위원회 - 시장	- 공고시 수렴된 의견 반영여부 첨부 - 국토교통부장관이 제시한 의견반영
	협의 및 심의		
	계획 확정		
계획의 시행	연차별 시행계획 수립	- 시장 - 시장 - 국토교통부장관	- 매년 연차별 시행계획을 검토·보완
	장관에 보고		
	행정안전부장관에 통보		

제4절 주차관리 제도개선 및 운영

1. 주차장법개요

가. 주차장법의 연혁

- '62.1 : 도시계획법에서 도시계획적인 차원에서 주차장 규정 도입
- '67.3.30 : 건축법에서 주차장설치 의무화
 - 연면적 2,000㎡ 이상 특정건축물에 대하여 일정규모(90㎡) 이상의 주차장 설치 의무화(2,500㎡ 초과 시 초과 500㎡마다 18㎡ 추가 확보)
- '79.4.17 : 주차장법 제정
 - 노상, 노외, 건축물부설주차장으로 구분
 - 도시계획에 의하여 주차장정비지구 지정
- '90.12.27 : 정부조직법 개정
 - 건설부장관 : 건축물의 부설주차장에 관한 사무
 - 교통부장관 : 노상, 노외, 부설주차장중 골프연습장 기타 주차수요를 유발하는 시설의 부설주차장에 관한 사무
- '94.12.23 : 정부조직법 개정
 - 건설부와 교통부 통합 : 국토해양부장관 소관 사무
- '95.12.29 : 주차장법 적용대상지역 확대
 - 도시계획지역을 준도시지역 및 준농림지역으로 확대
 - 기계식주차장의 안전기준
 - 노외·부설주차장 설치를 제한할 수 있는 주차장설치상한제 도입
- '03.7.29 : 교통난 해소, 에너지 절감, 건전한 소비문화의 정착 등의 목적으로 경형자동차의 보급을 활성화하기 위하여 경형자동차 주차요금감면 확대, 경형자동차 전용주차구획 설치 근거 마련

- '03.12.31 : 주거지역 주차환경개선 및 불법용도변경방지제도 도입
 - 주차환경개선지구지정제도, 부설주차장설치권고제도, 이행강제금제도
 - 기계식주차장인증권한을 시·도지사에게 시·군·구청장에게 부여
 - 기계식주차장치보수업 등록제도 도입

나. 주차장법의 구성

- 주차장법 법률 제3165호('79.4.17) 제정 (현재 법률 제12473호, '14.3.18)
 - 7장 32개조(부칙 제외) 구성
- 주차장법시행령은 현재 대통령령 제25935호('14.12.30)로 개정·공포
 - 19개조(부칙 제외) 구성
- 주차장법시행규칙은 현재 국토교통부령 제68호('14.2.6)로 개정·공포
 - 19개조(부칙 제외) 구성

다. 주차장법의 주요내용

- 주차환경개선지구지정 관리
- 노상·노외·부설주차장의 설치
- 기계식주차장의 설치 및 검사제도, 보수업 등록
- 주차장특별회계, 과징금처분, 과태료, 이행강제금 등

2. 주차장의 종류 및 형태

가. 주차장의 종류

- 노상주차장(路上駐車場) : 도로의 노면 또는 교통광장(교차점광장만 해당한다. 이하 같다)의 일정한 구역에 설치된 주차장으로서 일반(一般)의 이용에 제공되는 것
- 노외주차장(路外駐車場) : 도로의 노면 및 교통광장 외의 장소에 설치된 주차장으로서 일반의 이용에 제공되는 것
- 부설주차장 : 법 제19조에 따라 건축물, 골프연습장, 그 밖에 주차수요를 유발하는 시설에 부대(附帶)하여 설치된 주차장으로서 해당 건축물·시설의 이용자 또는 일반의 이용에 제공되는 것

나. 주차장의 형태

- 자주식주차장 : 운전자가 자동차를 직접 운전하여 주차장으로 들어가는 주차장
- 기계식주차장 : 기계식주차장치를 설치한 노외주차장 및 부설주차장
 - * 기계식주차장치 : 노외주차장 및 부설주차장에 설치하는 주차설비로서 기계장치에 의하여 자동차를 주차할 장소로 이동시키는 설비



3. 주차장의 설치기준

가. 일반적인 설치기준 : 주차장법 시행규칙 제3조

- 주차장의 주차단위구획(주차대수 1대)

구분		주차단위구획	
		너 비	길 이
평형의 주차형식 (직각, 대항 등)	일반형	2.3m 이상	5.0m 이상
	확장형	2.5m 이상	5.1m 이상
	경 형	2.0m 이상	3.6m 이상
	장애인전용	3.3m 이상	5.0m 이상
평행 주차형식	일반형	2.0m 이상	6.0m 이상
	경 형	1.7m 이상	4.5m 이상
	보·차도 구분이 없는 주거지역 도로	2.0m 이상	5.0m 이상
이륜자동차 전용		1.0m 이상	2.3m 이상

《주차단위구획의 변천》

변 경 일 시	'71.12.31	'88.2.24	'90.12.24	'95.8.5	'08.2.22
일 반(m)	2.6×6.0	2.5×5.5	2.3×5.0	—	—
확 장 형(m)	—	—	—	—	2.5×5.1
평행주차(m)	2.5×7.5	2.5×7.0	2.3×6.5	2.0×6.0	—

- 주차단위구획 표시
 - 백색실선으로 표시하고 경형자동차 전용주차구획은 파란색 실선으로 표시

나. 개별 설치기준

(1) 노상주차장 : 시행규칙 제4조

- 설치·폐지자 : 특별시장·광역시장, 시장·군수 또는 구청장
 - 설치기준 : 주간선도로, 너비 6m 미만 도로, 종단구배 4% 초과도로, 고속도로·자동차전용도로 또는 고가도로, 주정차 금지장소에는 설치할 수 없으며, 규모 20대 이상인 50대 미만인 경우에는 장애인전용주차구획을 1면 이상, 규모 50대 이상인 경우에는 2~4퍼센트 조례로 정하는 범위 내에서 설치해야 함
 - 관리·운영 : 설치자 또는 설치자로부터 관리를 위탁받은 자가 관리하고 선량한 관리자의 주의의무를 태만히 한 경우에는 손해배상 책임이 있음
 - 요금 : 주차요금은 조례로 정함. 단, 경형자동차는 50% 감면

(2) 노외주차장 : 시행규칙 제6조

- 설치·폐지자 : 누구나 설치 가능하나 설치·폐지한 날로부터 30일 이내에 시장 등 지자체장에게 개설 통보
- 설치제한 지역 : 녹지지역에는 설치할 수 없으나, 자연녹지지역 중 i) 하천구역 및 공유수면으로서 주차장을 설치하여도 당해 하천 및 공유수면의 관리에 지장이 없는 지역, ii) 토지의 형질변경 없이 주차장의 설치가 가능한 지역, iii) 주차장 설치를 목적으로 토지의 형질변경 허가를 받은 지역, iv) 지자체장이 특히 주차장의 설치가 필요하다고 인정하는 지역은 설치 가능
- 설치기준
 - 출입구 : 주차대수 400대를 초과할 경우 출구와 입구를 각각 따로 설치
 - 장애인전용 : 지자체장이 설치하는 노외주차장은 규모 50대 이상인 경우에는 2~4퍼센트 조례로 정하는 범위 내에서 설치해야 함

- 방법설비 : 주차대수 30대를 초과하는 규모의 주차장은 관리사무소 (경비실 포함)에서 주차장 내부전체를 볼 수 있는 폐쇄회로텔레비전 및 녹화장치를 포함한 방법설비 설치·관리

* 시장·군수 또는 구청장은 년 1회 이상 지도점검

- 부대시설 : 관리사무소, 휴게소 및 공중변소, 간이매점 및 자동차의 장식 품판매점, 관리운영상 필요한 편의시설, 조례가 정하는 이용자 편의시설
- 건폐율, 용적율 등 : 주차전용건축물의 건폐율, 용적율, 대지면적최소 한도 및 높이제한 등 건축제한은 ‘국토의 계획 및 이용에 관한 법률’ , ‘건축법’ 의 규정에 불구하고 기준을 따로 정할 수 있음(조례)

* 건폐율100분의 90 이하, 용적률 1,500% 이하 등

- 경형차량 : 단지조성사업 등으로 설치되는 노외주차장 총 주차대수의 5%이상 주차구획 설치
- 택지개발사업, 주택지조성사업, 아파트지구개발사업, 도시재개발사업, 산업단지개발사업, 도시철도건설사업, 도시개발사업 등 단지조성사업 시 지자체조례로 정하는 바에 따라 노외주차장 확보
- 이용요금 : 지자체장이 설치한 경우 조례로 정하되, 경형은 50% 감면

(3) 부설주차장 : 시행규칙 제11조

○ 설치기준

- 주차대수 400대 초과시 출구와 입구를 각각 따로 설치
- 차로높이는 주차바닥 면으로부터 2.3m이상(주차높이 2.1m이상)을 유지
- 경사로 차로너비는 직선형 3.3m 이상(2차선의 경우에 6m 이상), 곡선형 3.6m 이상(2차선의 경우에 6.5m 이상)이 되도록 설치하고 경사로 양측벽면으로부터 30cm 거리를 띄어 높이 10~15cm 연석 설치
- 내부공간의 일산화탄소농도는 주차장을 이용하는 차량이 가장 빈번한 시각의 전후 8시간의 평균치가 50ppm 이하 유지

- 용도변경 : 용도변경 시점의 주차장 설치기준에 따라 변경 후 용도의 주차대수와 변경 전 용도의 주차대수를 산정하여 그 차이에 해당하는 부설주차장을 추가 확보

* 불법용도변경시 1년에 2회 이내의 범위 안에서 이행될 때까지 이행강제금(설치비용의 50%)반복 부과·징수(총 5회)

- 인근설치 : 주차대수 300대 이하인 때에는 시설물 부지인근에 단독 또는 공동으로 부설주차장 설치 가능

* 시설물 부지인근범위 다음 범위 안에서 조례로 규정

- 설치면제 : 주차장 사용이 곤란한 장소 등은 주차장 설치에 소요되는 비용을 시장 등에게 납부함으로써 부설주차장 설치에 갈음

〈부설주차장의 설치기준(주차대수 산정, 시행령 별표 1)〉

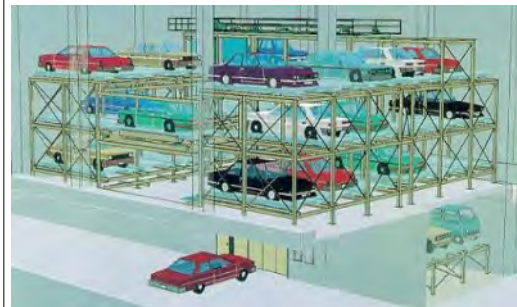
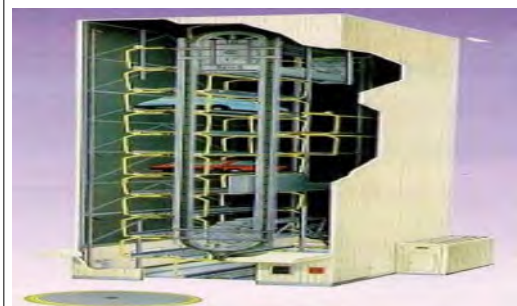
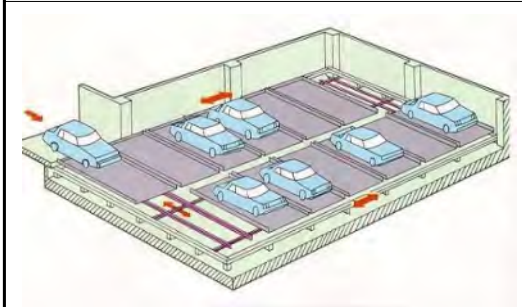
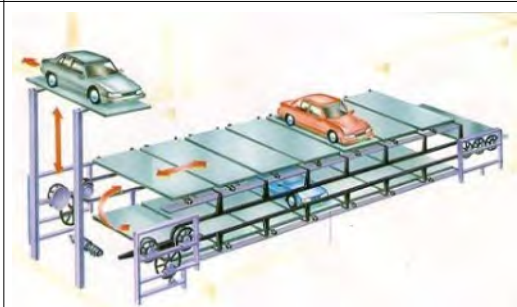
시 설 물	설 치 기 준
1. 위락시설	○ 시설면적 100㎡당 1대(시설면적/100㎡)
2. 문화 및 집회시설(관람장은 제외한다), 종교시설, 판매시설, 운수시설, 의료시설(정신병원·요양병원 및 격리병원은 제외한다), 운동시설(골프장·골프연습장 및 옥외수영장을 제외한다), 업무시설(외국공관 및 오피스텔은 제외한다), 방송통신시설중 방송국, 장례식장	○ 시설면적 150㎡당 1대(시설면적/150㎡)
3. 제1종 근린생활시설(건축법 시행령 별표 1 제3호 바목 및 사목(공중화장실, 대피소, 지역아동센터는 제외한다), 제2종 근린생활시설, 숙박시설	○ 시설면적 200㎡당 1대(시설면적/200㎡)
4. 단독주택(다가구주택은 제외한다)	○ 시설면적 50㎡초과 150㎡이하 : 1대 ○ 시설면적 150㎡초과 : 1대에 150㎡를 초과하는 100㎡당 1대를 더한 대수 $[1 + \{(시설면적 - 150㎡) / 100㎡\}]$
5. 다가구주택, 공동주택(기숙사는 제외), 업무시설중 오피스텔	○ 주택건설기준등에관한규정 제27조제1항의규정에 의하여 산정된 주차대수. 이 경우 오피스텔의 전용면적은 공동주택의 전용면적 산정방법을 따른다.
6. 골프장, 골프연습장, 옥외수영장, 관람장	○ 골프장 : 1홀당 10대(홀의 수×10) ○ 골프연습장 : 1타석당 1대(타석의 수×1) ○ 옥외수영장 : 정원 15인당 1대(정원/15인) ○ 관람장 : 정원 100인당 1대(정원/100인)
7. 수련시설, 공장(아파트형은 제외한다), 발전시설	○ 시설면적 350㎡당 1대(시설면적/350㎡)
8. 창고시설	○ 시설면적 400㎡당 1대(시설면적/400㎡)
9. 학생용 기숙사	○ 시설면적 400㎡당 1대(시설면적/400㎡)
10. 그 밖의 건축물	○ 시설면적 300㎡당 1대(시설면적/300㎡)

* 오지·벽지·도서지역, 도심지 간선도로변 기타 당해지역의 특수성 등의 경우 지자체 조례로 시설물 종류를 세분화거나 부설주차장 설치기준을 따로 정할 수 있음

(4) 기계식주차장

- 종류 : 수직순환식, 수평순환식, 다층순환식, 2단식, 다단식, 승강기(슬라이드)식, 평면왕복식, 특수형식
- 안전도인증 : 장치를 제작·조립 또는 수입하여 설치하고자 하는 자는 당해 기계식주차장치의 안전도에 관하여 안전도인증(변경 포함)을 받아야 함(시장·군수 또는 구청장)
 - * 안전도 인증심사기관 : 교통안전공단
- 사용검사 : 기계식주차장을 설치한 자 또는 당해 기계식주차장의 관리자는 검사(시장·군수 또는 구청장)를 받아야 함
 - * 검사유효기간 : 사용검사 3년, 정기검사 2년
 - * 검사대행기관 : 교통안전공단, 한국승강기관리원, 한국주차설비협회
- 장치철거 : 시장·군수 또는 구청장에게 신고
- 보수업 : 등록기준을 갖추어 시장·군수 또는 구청장에게 등록
 - * 기계식주차장치보수업등록자는 업무수행 중 고의·과실로 타인에게 손해를 입히는 경우 손해배상을 보장하기 위하여 보험 가입

〈기계식주차장치의 종류〉

	
승강기식 기계식주차장치	다단식 기계식주차장치
	
2단식 기계식주차장치	평면왕복식 기계식주차장치
	
승강기 슬라이드식 기계식주차장치	수직순환식 기계식주차장치
	
수평순환식 기계식주차장치	다층순환식 기계식주차장치

4. 주차관련 제도 및 정책

가. 주차장 수급실태조사

- (1) 의의 : 시장·군수·구청장은 주차장의 설치 및 관리를 위한 기초 자료로 활용하기 위하여 행정구역·용도지역·용도지구 등을 종합적으로 고려한 조사구역을 정하여 정기적으로 조사구역별 주차장수급실태를 조사(법 제3조1항)
- (2) 실태조사주기 : 3년
- (3) 조사구역 설정(시행규칙 제1조의2)
 - 조사구역은 사각형 또는 삼각형 형태로 하되 조사구역 바깥 경계선의 최대거리가 300미터를 넘지 않게 설정
 - 각 조사구역은 도로(건축법 제2조제2항제11호)를 경계로 구분
 - 아파트단지와 단독주택단지가 혼재된 지역 또는 주거기능과 상업·업무기능이 혼재된 경우에는 주차시설 수급의 적정성, 지역적 특성 등을 고려하여 동일한 특성을 가진 지역별로 설정
- (4) 조사방법(조례)
 - 조사구역별로 주차수요조사와 주차시설현황조사로 구분하여 대조·확인할 수 있도록 조사
- (5) 사후관리 : 주차실태조사입력대장(전산프로그램)에 기재하여 관리

나. 주차환경개선지구 제도

- (1) 지구지정 : 주차장수급실태조사결과 주거지역 및 주거지역과 인접한 지역으로서 주차장확보율이 조례로 정하는 비율이하인 조사구역에 대해 주차환경개선지구로 지정하고 관리계획을 수립하여 집중관리(법 제4조)

* 주차장확보율 : 주차단위구획의 수를 자동차의 등록대수로 나눈 비율

(2) 주차환경개선지구 지정·관리계획 수립

- (계획내용) i) 주차환경개선지구 지정구역 및 지정 필요성, ii) 관리 목표 및 방법, iii) 주차장수급실태 및 이용특성, iv) 장단기 주차수요에 대한 예측, v) 연차별 주차장 확충 및 재원조달 계획, vi) 노외주차장 우선 공급 등 지정목적 달성을 위하여 필요한 조치 등을 포함하여야 함
- (공청회 개최) 주차환경개선지구 지정·관리계획을 수립하고자 하는 경우(중요사항 변경 시) 미리 공청회를 개최하여 관계전문가 및 지역 주민 등의 의견 청취
 - * 중요사항 변경 : 지정구역의 10% 이상을 변경하거나 예측된 주차수요를 30%이상 변경하는 경우
- (수립 또는 변경고시) 주차환경개선지구 지정·관리계획 수립 또는 변경한 경우 고시
- (지정해제) 주차환경개선지구 지정목적을 달성한 경우 지정을 해제하고 그 사실을 고지

다. 주차장특별회계 설치

- (1) 의의 : 특별시장, 광역시장, 시장·군수 또는 구청장은주차장의 효율적 설치 및 관리·운영을 위하여 주차장특별회계를 설치할 수 있음(법 제 21조의21항)

(2) 재원 조성

특별시장·광역시장·특별자치도지사·시장 또는 군수 : 주차요금 등의 수입금, 부설주차장을 설치할 수 없는 경우 비용 납부금, 과징금 징수금, 해당 지자체 일반회계로부터의 전입금, 정부 보조금, 재산세 징수액의 10%, 도로교통법상 징수한 과태료, 이행강제금 징수금, 보통세 징수액의 1%

구청장 : 구청장이 설치한 주차장 주차요금, 부설주차장을 설치할 수 없는 경우 노외주차장 설치비용 납부금, 과징금 징수금, 해당 지자체 일반회계로부터의 전입금, 특별시 또는 광역시 보조금, 도로교통법상 과태료, 이행강제금 징수금

- (3) 운용 : 공영주차장의 관리를 위탁한 경우 관리·운영 비용의 일부 보조, 노외·부설주차장 설치비용의 일부를 보조하거나 용자(대상·방법 및 용자금의 상환 등에 필요한 사항은 지자체 조례로 규정)

제5절 광역교통개선대책



1. 배경 및 목적

- 신도시개발 등으로 대도시권의 생활권이 광역화됨에 따라 교통수요 지속 증가 및 입주민들의 교통불편 심화
- 이에 따라 대규모 개발사업에 따른 교통문제 완화와 선교통-후개발추진을 위해 “광역교통개선대책” 제도도입('97.4)

* 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」 2차 개정시행('01.4)

2. 법적근거

- 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」 제7조의2 및 시행령9조
- 광역교통개선대책수립지침(국토부훈령 462호)에 세부규정 마련

3. 대상사업

- 면적 100만^m² 이상 또는 인구2만 이상의 대규모 개발사업 등

* 대상사업 : 택지개발·도시개발, 경제자유구역·지역종합개발사업, 대지조성·주택건설, 온천·관광지·유원지·공원개발사업

4. 수립권자 및 심의절차

- (수립권자) 시·도지사 또는 국토교통부장관(주요사업)
- (심의·확정) 광역교통정책실무위원회(위원장 : 교통물류실장)

* 수립절차 : 제출(수립권자) → 전문가(평가센터)사전검토 → 심의

5. 광역교통개선대책의 작성

가. 개선대책 수립범위

- 시간적 범위 : 사업완공 목표연도1년 · 5년 · 10년까지로 하며,
- 공간적 범위 : 사업지구 경계선으로부터 20km 이내
(사업지구가 특별시 및 광역시에 소재하는 경우는 10km 이내)
 - 단, 광역교통에 미치는 영향이 20km(사업지구가 특별시 및 광역시에 소재하는 경우는 10km)가 넘거나 미달되는 경우에는 광역교통이 미치는 범위로 함.
- 내용적 범위 : 광역교통개선대책수립지침 별표2에 따라 사업의 유형 및 규모와 특성을 고려하여 개선대책을 수립하여야 함

※ 2개 이상의 대규모 개발사업이 각 사업지구 경계선으로부터 5km에 인접할 경우 사업 시행자와 협의를 거쳐 광역교통개선대책을 일괄수립 할 수 있음

나. 교통존 설정 및 O/D의 사용

- 단위교통지구 및 교통수요예측 : 「국가통합교통체계효율화법」 제17조에 따라 가장 최근에 구축된 「국가교통데이터베이스」를 사용하거나 국토교통부장관이 인정한 교통존 및 O/D를 사용하여야 함

다. 교통수요예측

- 대규모개발사업 실시이전의 교통수요는 당해 지역의 공간구조, 인구 증가율, 주변 개발계획 등을 고려하여 예측하여야 함.
- 대규모개발사업 실시 이후의 교통수요는 사업의 특성과 주변 교통여건 등을 토대로 예측하여야 함.

- 교통수요예측은 4단계 수용예측기법을 적용하되 특별한 사유가 있는 경우에는 다른 기법을 이용하여 예측할 수 있다. 이 경우 사업시행 시에도 동일한 방법을 적용함.

라. 사업시행으로 인한 예상문제점 도출

- 사업시행으로 인한 광역교통의 예상문제점은 교통수요예측결과, 관련계획 및 법령내용 등을 종합적으로 검토하여 개선대책에 제시하여야 함.
이 경우교통시설과 관련한 접속시설 및 환승시설 등을 포함하여야 함.

마. 개선대책 도출 등

- 개선대책은 문제점 분석결과 등을 토대로 개선대책을 도출
- 개선대책수립권자는 사업시행으로 인한 광역교통이 원활히 처리될 수 있도록 관련 시·도에 대한 대책도 충분히 검토반영
- 개선대책을 도출함에 있어 「국가통합교통체계효율화법」 제4조에 따른 국가기간 교통시설과 연계를 고려

바. 교통시설 확충 등의 대책

- 사업시행으로 인한 문제점 분석결과를 토대로 도로시설, 접속시설, 철도 시설, 교통수단, 환승시설 확충대책 마련

※ 제시된 시설확충계획은 현지조사 등을 거쳐 실현가능한 것이어야 하며, 서비스수준 분석 및 도면과 함께 제시

사. 교통시설 운영대책

- 도로, 접속시설, 철도, 신교통수단, 환승시설 및 대중교통의 운영 및 관리대책을 종합적으로 검토하여 반영하여야 함

6. 개선대책에 따른 타당성 검토

- 도로, 철도, 신교통수단 등은 각 개선대책별로 타당성검토를 수행하고 이를 종합적으로 평가하여 최적대안을 선정하여야 함
- 타당성검토방법은 「국가통합 교통체계 효율화법」 제18조에 따른 「교통시설투자평가지침」을 준용하여 검토(단, 비용추정은 개선대책수립시점의 산출 가능한 자료를 이용하여 합리적으로 산정)

7. 도로노선의 인정 등

- 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 확정된 광역교통 개선대책에 따라 건설되는 도로 기능 또는 목적에 따라 「도로법」에 따른 노선을 인정하고 이를 공고하여야 함

8. 재원부담

- 개선대책에 포함된 교통시설의 재원부담에 관하여 다른 법령에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 교통문제를 유발하는 자가 부담함을 원칙으로 함

※ 다만, 국가 또는 지자체에서 건설공사기본계획을 수립(건설공사기본계획을 수립하지 아니하는 사업의 경우 동법 시행령 제60조의 규정에 의거 기본설계를 착수)하여 추진 중인 사업은 국가 또는 지자체에서 부담하되, 추진 중인 사업의 조기완공이 필요한 경우 교통수요를 유발하는 자와 협의하여 재원을 분담할 수 있음.

9. 개선대책의 검토 및 심의

가. 개선대책 평가센터

- 개선대책(안)의 합리성평가 및 확정된 개선대책의 사후관리를 위하여 한국교통연구원에 광역교통개선대책평가센터를 둠

- 평가센터는 다음 각 호의 업무를 수행한다.
 - 개선대책 작성체계 검증, 교통영향대비개선대책 도출 과정, 개선효과의 적정성 등
 - 확정된 개선대책의 DB구축 및 운영 관리 등

나. 개선대책의 사전검토

- 광역교통정책실무위원회 심의 전에 전문적인 실무검토가 필요하다고 판단하는 경우 관계 연구기관의 연구원 및 전문가로 구성된 사전검토위원회를 구성·운영할 수 있음

※ 사전검토위원회위원장은 국토교통부 도시광역교통과장이 되며, 위원은 위원장이 임명 또는 위촉함

다. 개선대책보완 등

- 국토교통부장관은 개선대책을 사전검토 및 심의함에 있어 적합하지 아니하다고 인정되는 경우에는 시·도지사에게 그 사유를 명시하여 개선대책을 보완할 수 있음.
- 개선대책을 보완을 통보받은 시·도지시는 보완내용을 명확히 알 수 있도록 보완 항목별로 당초의 개선대책내용과 보완된 개선대책내용을 비교하여 개선대책보완서를 작성하고 이에 대한 요약서를 제출하여야 함
- 개선대책보완서가 수회에 걸쳐 작성되고 개선대책내용이 서로 다른 경우 최종 개선대책보완서의 내용을 우선으로 함.

10. 개선대책의 의결

- 가 결 : 개선대책의 내용을 그대로 수용하여 의결하는 경우
- 조건부 가결
 - 개선대책의 내용 외에 특정한 의무를 부과하거나 그 내용의 일부를 변경하여도 전체의 개선대책 내용에 영향이 없거나 경미하다고 판단되어 개선대책의 내용 일부를 수정하는 조건을 붙여 수용하는 의결을 하는 경우

○ 부 결

- 개선대책의 내용에 중요한 영향을 미치는 사항을 보완하여야 할 경우에 위원회의 의견을 붙여 수용불가 의결을 하는 경우

11. 개선대책의 변경

- 확정된 개선대책이 다음 각 호에 해당하는 경우 변경하여야 함.
 - 면적, 수용인구 또는 수용인원이 10% 이상 변경된 경우
 - 확정된 개선대책에 포함된 교통시설의 규모(면적, 길이, 폭, 주차면 수를 말한다.)가 100분의 30 이상 변경하는 경우(여러 번의 변경으로 100분의 30 이상 변경 하는 경우를 포함한다.)
 - 확정된 개선대책에서 확정된 교통시설의 구조물형식 또는 위치 및 노선의 주요 경유지를 변경하는 경우. 다만, 접속시설의 구조물형식을 변경하는 경우 중 고가구조물을 지하구조물로 변경하는 등의 입체형식만을 변경 하는 경우는 제외
 - 확정된 개선대책의 사업기간을 3년 이상 변경하는 경우, 다만, 해당 개발사업의 사업기간 변경에 따라 개선대책사업의 사업기간을 동일 시기로 맞추어 변경하는 경우는 제외
 - 확정된 개선대책의 이행이 불가능한 경우

※ 다만, 다음의 경우에는 변경하지 아니할 수 있음.

- 다른 사업의 광역교통개선대책 확정으로 개선대책이 변경된 경우
- 상위계획의 변경으로 개선대책 변경이 발생한 경우
- 당해 사업지 또는 근접지역에 천재·지변이 발생한 경우

12. 개선대책의 철회

- 개발사업이 취소되거나 개발사업의 면적 및 수용인구가 개선대책수립대상 미만의 규모로 축소된 경우 위원회의 심의를 거쳐 확정된 개선대책을 철회할 수 있음

13. 사후관리

가. 이행결과보고

- 개선대책수립권자는 개선대책에 대한 추진실적을 매 반기마다 별지 제1호 서식에 의하여 국토교통부장관에게 보고하여야 함
- 국토교통부장관은 추진실적을 검토하고 미흡하다고 판단하는 경우이의 시정을 개선대책수립권자에게 요구할 수 있음

나. 점검계획의 수립·시행

- 국토교통부장관은 개선대책의 효율적인 사후관리를 위하여 다음 사항이 포함된 사후관리점검계획을 수립하여야 함
 - 점검대상사업의 명칭
 - 점검기간
 - 점검반 편성내용
 - 점검내용



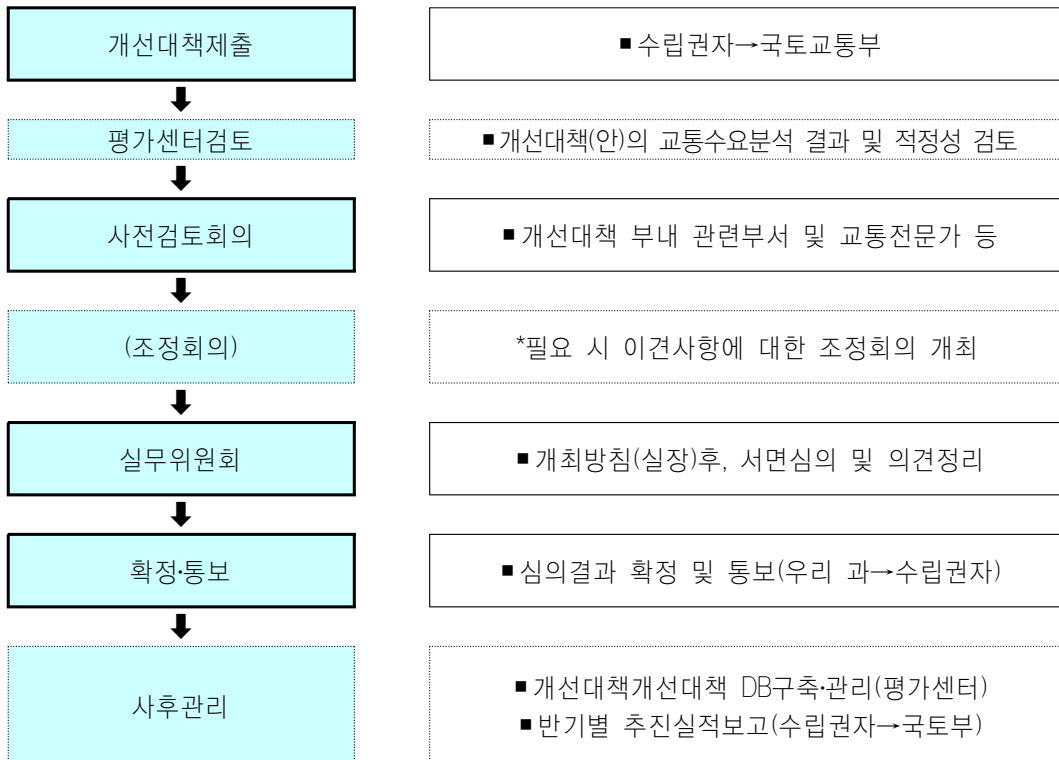
참고

광역교통개선대책 개요 및 수립절차

□ 개요

구분	광역교통개선대책
대상규모	면적100만㎡ 또는 수용인구 2만 이상의 택지 등
수립권자	시도지사 또는 국토부장관
제출시기	실시계획의 승인 이전
주요내용	교통수요예측, 교통시설개선·확충계획 및 재원부담계획 등

□ 수립절차



제6절 광역교통시설부담금

1. 법적 근거

- 대도시권 광역교통관리에 관한 특별법 제11조~제11조의7(동법 시행령 제15조~제17조의4)
 - 대도시권에서 택지개발 및 주택건설 사업 등을 시행하는 자는 광역교통시설 등의 건설 및 개량을 위한 광역교통시설부담금 납부해야 함

2. 배경 및 목적

- (배경) 택지개발 및 주택건설 등의 사업으로 통근생활권이 대도시권 전역으로 확대
 - 광역교통문제가 심화되어 이를 해결하기 위해 국가 및 지자체는 광역교통시설을 공공재원을 조달하여 확충하였으나, 공공재원만으로 광역교통문제를 해결하기에 재원마련에 한계
 - 입주민들이 주로 이용하게 될 광역교통시설을 공공투자만으로 건설할 경우 특정 개발 사업에 대해 공공재원을 과다 지원하는 형평성 침해 문제 발생
- (목적) 광역교통시설 공급을 위한 재원확충을 통해 광역교통시설을 적기에 공급하여 교통난 완화
 - 또한, 공공부문과 민간부문 사업간 형평성을 확보하며, 난개발을 완화하여 주민들의 주거만족도 제고

3. 제도 현황

- ‘광역전철부담금제’ 도입('97. 7.11 시행, '01. 4.30 폐지)
 - 대도시권의 30만㎡이상의 택지개발사업 및 대지조성사업 시행자에
- * 제도 시행 이후 부과된 사례 없음

- ‘광역교통시설부담금제’ 확대 개편(’01. 4.30 시행)
 - 대도시권 광역교통관리에 관한 특별법 개정안 공포(’01. 1.29) 및 동법 시행령 개정(’01. 4.30)
 - * 실효성이 없는 광역전철부담금제를 광역교통시설부담금제로 개편

4. 부과·징수

- 광역교통시행계획이 수립·고시된 대도시권(시행령 별표 1참조)에서 다음의 사업을 시행하는 자는 광역교통시설부담금(이하 “부담금”이라 한다)을 납부하여야 함
 - 「택지개발촉진법」에 따른 택지개발사업
 - 「도시개발법」에 따른 도시개발사업
 - 「주택법」에 따른 대지조성사업, 아파트지구개발사업
 - 「주택법」에 의한 주택건설사업(다른 법령에 따라 사업 승인이 의제되는 협의를 거친 경우를 포함)
 - 「도시 및 주거환경정비법」에 따른 주택재개발·재건축사업, 도시환경정비사업(단, 도시환경정비사업은 20세대 이상의 공동주택을 건설하는 경우에 한함)
 - 「건축법」 제11조의 규정에 의한 건축허가를 받은 주택 외의 시설과 20세대 이상의 주택을 동일 건축물로 건축하는 사업
- 관계 행정기관의 장(권한위탁의 경우 포함)은 부담금 부과대상사업의 사업계획을 수립하거나 준공완료한 때 또는 그에 관한 승인·인가·허가·준공검사·사용검사를 한때(변경포함)에는 관할 시·도지사에게 그 사실을 통보하여야 함

5. 감 면

- 다음 사업에 대하여는 부담금 면제
 - 법 제11조제1항제1호부터 제3호까지에 해당하여 부담금 부과대상으로 결정된 사업의 지구, 구역 또는 사업지역에서 시행되는 같은 항 제1호부터 제4호까지, 제6호 및 제7호의 사업
 - 「도시 및 주거환경 정비법」에 따른 주거환경개선사업
 - 「주택법」에 의한 주택건설사업 및 건축법에 의한 건축허가를 받아 주택 외의 시설과 20세대 이상의 주택을 동일 건축물로 건축하는 사업 중 4년 이상 임대하기 위하여 「민간임대주택에 관한 특별법」에 따른 민간임대주택 또는 「공공주택특별법」에 따른 공공임대주택을 건설하는 사업으로서 국민주택규모 이하의 임대주택건설사업
 - 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」 제78조에 따른 이주대책의 실시에 따른 주택지의 조성 및 주택의 건설
 - 부담금의 부과대상 사업 중 「사회간접자본시설에 대한 민간투자법」 제2조제1호 가목 내지 다목의 1에 해당하는 시설을 신설·증설 또는 개량하는 사업을 시행하는 자가 동법 제21조의 규정에 의하여 부대사업으로 시행하는 사업
 - 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 제11조에 따라 지정된 예정지역에서 시행되는 주택의 건설사업
- 다음 사업에 대하여는 부담금의 50/100을 경감
 - 국가 또는 지방자치단체가 시행하는 사업
 - 도시 및 주거환경정비법에 의한 주택재개발사업
 - 도시 및 주거환경정비법에 의한 재건축사업
 - 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제6조제1호에 따른 도시지역에서 시행되는 부담금 부과대상 사업
- 국가·지방자치단체가 시행하는 사업, 주택재개발·재건축사업이 도시지역 안에서 시행되는 경우 중복 적용하여 부담금의 75/100을 경감

6. 부담금의 산정기준

- 택지개발사업, 도시개발사업, 대지조성사업(아파트지구개발사업)의 부담금 계산식
 - $\{1\text{m}^2\text{당 표준개발비} \times \text{부과율} \times \text{개발면적} \times (\text{용적률}/200)\} - \text{공제액}$

- 개발면적이라 함은 당해 사업이 시행되는 지구·구역 또는 사업지역의 전체 면적에서 다음 용지면적을 제외한 면적으로 함
 - 법령에 의하여 국가 또는 지방자치단체에 무상으로 귀속되거나 부담금 부과대상사업을 시행하는 자(이하 “사업시행자”라 한다)가 국가 또는 지방자치단체에 기부채납하는 용지
 - 임대주택의 건설을 위한 용지
 - 이주대책 실시에 따른 주택지의 조성 및 주택의 건설을 위한 용지
 - 공용의 청사용지와 「학교용지 확보에 관한 특례법」 제1조에 따른 각급 학교용지
- 용적률이라 함은 당해 사업이 시행되는 지구·구역 또는 사업지역 안에서 「주택법」 제16조제1항에 따른 사업계획의 승인을 얻어 공동주택 또는 단독주택이 건립되는 용지의 평균용적률
- 공제액이라 함은 다음에 해당하는 금액의 합계로 함
 - 당해 사업과 관련하여 도시철도 또는 철도의 건설 및 개량에 소요되는 비용을 부담하는 경우에는 그 금액
 - 부담금 부과대상사업이 시행되는 지구·구역 또는 사업지역 밖에서 다음에 해당하는 도로를 설치하거나 그 비용의 전부 또는 일부를 부담하는 경우에는 그 금액
 - 도로관계 법령에 의한 고속국도, 자동차전용도로, 일반국도, 특별시도, 광역시도 또는 지방도
 - 광역도로에 해당하는 시·군·구도
 - 광역교통개선대책에 따라 건설 또는 개량되는 도로
 - 그 밖에 시·도지사가 광역교통에 영향을 미친다고 인정하는 도로
 - 해당 사업과 관련하여 주차장, 공영차고지, 간선급행버스체계의 구성시설, 환승센터의 구성시설을 설치하거나 그 시설의 건설 및 개량에 드는 비용의 전부 또는 일부를 부담하는 경우에는 그 금액
- 주택건설사업, 주택재개발사업 및 주상복합건축사업의 부담금 계산식
 - $(1\text{m}^2\text{당 표준건축비} \times \text{부과율} \times \text{건축연면적}) - \text{공제액}$
- 건축연면적이라 함은 전체연면적의 합계에서 다음에 해당하는 연면적의 합계를 제외한 면적으로 함

- 지하층(주거용인 경우 제외)과 건축물안의 주차장
- 공용의 청사와 「학교용지 확보에 관한 특별법」 제1조에 따른 각급 학교
- 「주택법」 제2조제8호에 따른 부대시설 및 같은 조 제9호에 따른 복리시설, 「주택건설기준 등에 관한 규정」 제2조제3호에 따른 주민공동시설
- 주택재개발사업, 재건축사업, 도시환경정비사업의 경우 해당 사업이 시행되는 구역 내 종전 건축물의 연면적
- 「주택법」 제2조제3호의 국민주택 규모 이하의 임대주택의 연면적
- 부담금의 부과율은 다음과 같음
 - 택지개발사업, 도시개발사업, 대지조성사업(아파트지구개발사업)
 - : 15/100, 다만 수도권의 경우는 30/100
 - 주택건설사업, 주택재개발·재건축사업, 도시환경정비사업, 주상복합건축사업
 - : 2/100, 다만 수도권의 경우는 4/100
 - 시·도지사는 조례가 정하는 바에 따라 부담금 부과대상사업의 위치·규모·특성 등에 따라 50/100 범위 안에서 부과율을 조정할 수 있음.
- 표준개발비는 단위당 개발비용으로서 생산자물가상승률 등을 고려하여 국토교통부장관이 고시하는 금액으로 산정하며, 표준건축비는 「공공주택 특별법」 제50조의3의 규정에 따라 공공건설임대주택의 분양전환가격을 산정하는 기준으로 국토교통부장관이 고시하는 표준건축비를 기준으로 산정함

7. 부담금의 납부 등

- 부담금은 사업이 시행되는 지역의 시·도지사가 부과·징수하되 사업시행자가 국가 또는 지방자치단체로부터 사업의 승인 또는 인가 등을 받은 날부터 60일 이내에 부과함
- 시·도지사가 부담금을 부과하고자 하는 때에는 납부대상·납부금액·납부기한·납부장소 등이 기재된 납부고지서를 발부하여야 함
- 부담금은 부과일로부터 1년 이내에 납부하여야 함. 단, 납부의무자의 신청을 받아 준공검사 또는 사용검사 등을 받은 날까지 분할 납부를 허용할 수 있음
- 시·도지사는 납부의무자가 부담금을 납부 기한 내에 납부하지 아니한 때에는 3% 가산금 징수 및 「지방세외수입금의 징수 등에 관한 법률」에 따라 징수할 수 있음

8. 부담금의 사용계획의 수립·시행

- 시·도지사는 부담금에 대한 사용계획을 수립하여 전년도 4.30까지 국토교통부장관에게 제출하여야 함
- 국토교통부장관은 제출받은 부담금의 사용계획을 광역교통위원회의 심의를 거쳐 전년도 11.15일까지 시·도지사에게 통보하여야 함

9. 부담금의 부과·징수사무의 위임

- 시·도지사는 조례가 정하는 바에 따라 부담금의 부과·징수에 관한 사무를 시장·군수 또는 구청장에게 위임할 수 있음
- 부담금의 부과·징수에 관한 사무를 위임시 징수한 부담금의 3/100의 범위에서 시·도의 조례가 정하는 금액을 교부 할 수 있음
 - 다만, 해당 시·도의 조례로 정하는 징수율 이상으로 부담금을 징수한 경우에는 징수한 부담금의 100분의 10의 범위에서 해당 시·도의 조례로 정하는 금액을 교부 할 수 있음

10. 부담금의 이의신청

- 부담금을 부과 받은 자가 부과 받은 사항에 대하여 이의가 있는 경우에는 부과 받은 날로부터 90일 이내에 시·도지사에게 증명할 수 있는 자료를 첨부하여 이의를 신청할 수 있음
- 이의신청을 받은 시·도지사는 신청을 받은 날부터 15일 이내에 심의하여 그 결과를 신청인에게 서면으로 통보

11. 부담금의 배분 및 사용

- 징수된 부담금의 40/100 교통시설특별회계 중 광역교통시설계정에 귀속되고 나머지 60/100은 지방광역교통시설특별회계에 귀속됨

12. 부담금의 사용용도

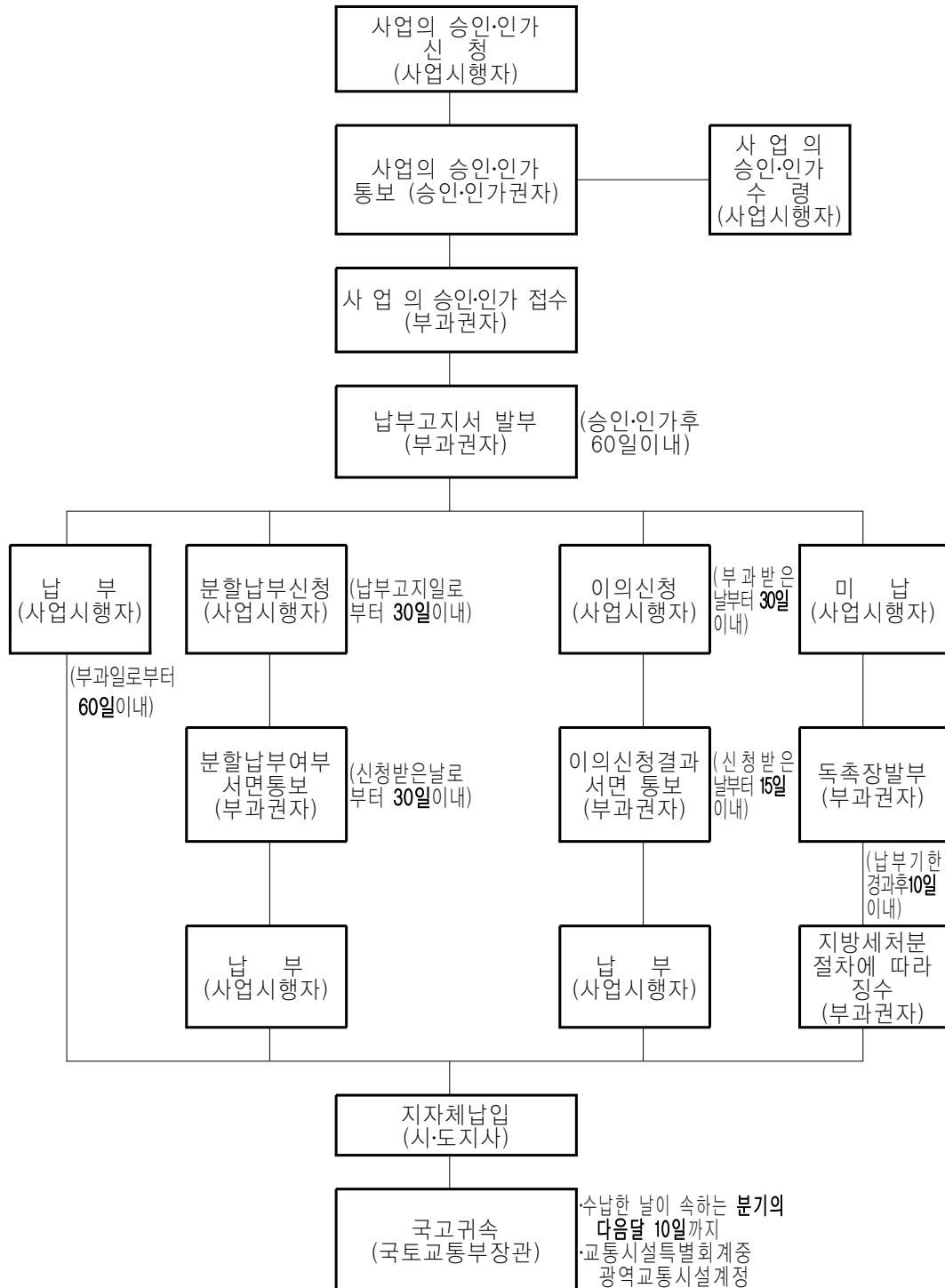
- 광역교통시설의 건설 또는 개량
- 광역교통개선대책의 이행을 위한 교통시설로서 광역교통위원회에서 구간 또는 위치를 지정한 교통시설의 건설 또는 개량 등

《광역교통개선 부담금의 징수 현황》

(단위 : 건, 백만원)

구 분	부 과		징 수		차 이		징수율
	건 수	금 액(a)	건 수	금 액(b)	건 수	금 액	(b/a)
합 계	10,433	2,353,798	8,004	1,679,403	2,429	674,395	71.3%
2014년	852	167,425	756	91,523	96	75,902	54.7%
2013년	999	138,246	767	66,734	232	71,512	48.3%
2012년	1,515	176,918	732	58,590	783	118,328	33.1%
2011년	1,003	190,104	355	113,325	648	76,779	59.6%
2010년	500	195,511	342	101,643	158	93,868	52.0%
2009년 이전	5,564	1,485,594	5,052	1,247,588	512	238,006	84.0%

《광역교통개선부담금 부과·징수절차 흐름도》



제7절 교통영향평가



1. 일반사항

가. 제도의 개요

- “교통영향평가”란 사업의 시행에 따라 발생하는 교통량·교통흐름의 변화 및 교통안전에 미치는 영향을 조사·예측·평가하고 그와 관련된 각종 문제점을 최소화하기 위하여 수립하는 것으로, 도시교통의 원활한 소통과 교통편의 증진에 이바지하는 데 있음
(「도시교통정비 촉진법」 제2조제5호)
- 해당 사업지구의 교통흐름은 물론, 주변지역의 교통여건 등을 향상시켜 원활한 교통소통과 쾌적한 보행권을 확보하기 위한 제도임

나. 제도의 필요성

- 도시의 교통문제를 해결하기 위하여 광역적으로 도시교통정비기본계획을 수립하고 이를 집행함으로써 해결을 할 수 있으나, 도시지역 내 개발사업 및 건축물의 건축으로 유발되는 국지적 교통문제는 별도 해결 필요
- 따라서, 사업의 시행으로 발생하는 교통상의 문제점 및 유발교통량을 종합적으로 조사·분석하여 주변 간선도로망에 미치는 영향을 최소화
 - 국지적인 교통망을 정비·확충하는 등 새로운 교통유발에 대한 전문적이고 효과적인 교통개선대책 수립방안 필요
- 교통혼잡 및 교통사고를 최소화시키고, 차량소통과 보행권을 확보하기 위한 교통여건을 개선
- 따라서, 교통문제는 국민의 생활불편 및 교통혼잡으로 인한 사회적, 경제적 비용을 줄이기 위하여 해결하기 위한 제도임

다. 도입 및 변경 경위

- 1982년 (舊)교통부가 ‘5대 도시교통 개선방안 연구용역’ 에서 교통영향평가제도 제안하여, 1986년 「도시교통정비 촉진법」 을 제정하여 도입
 - * IBRD 차관사업으로 전국 5대 도시의 교통개선방안에 대한 연구수행
- 1999년 환경·교통 등 영향평가가 각각 다른 법률에 의하여 별도로 시행됨으로써 동일한 사업이 2가지 이상의 영향평가의 대상이 될 경우 절차 중복과 비용 과다 등으로 사업자에게 시간, 경제적인 부담 가중,
 - 4대 영향평가제도의 통합·개선을 국민의 정부 「100대 국정과제」 로 선정, 「환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법」 을 제정하고 2001년부터 시행
- 2005년 감사원 감사 및 국무조정실 규제개혁위원회에서 환경·교통·재해·인구영향평가 등 성격이 다른 평가 제도를 운영하면서 평가제도 상호 간에 중복현상이 발생하는 등의 사유로 교통영향평가제도 개선 권고
- 2006년부터 개정안을 추진하여 「환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법」 에서 교통영향평가를 교통영향분석·개선대책으로 대체하면서 「도시교통정비 촉진법」 개정 공포(2008. 3. 28.), 2009. 1. 1.부터 시행
- 2013년 국민권익위원회에서 고충민원과 국민신문고, 관련 단체 건의 등 다음과 같은 사유로 우리 부에 제도 개선 권고

- ① 심의 대상 기준 명확화로 투명성 제고
- ② 심의위원회 운영 합리성 제고
- ③ 이행 확인 체계 개선 및 사후 관리 체계 도입으로 실효성 강화

- 2014년부터 「도시교통정비 촉진법」 개정을 추진하여 교통영향분석·개선대책을 교통영향평가로 환원하며 「도시교통정비 촉진법」 개정 공포(2015. 7. 24.), 2016. 1. 25. 시행

□ 교통영향평가 제도 연혁

- 1985. 9. : 서울시장의 행정명령으로 교통영향평가 실시
- 1986. 12. : 도시교통정비 촉진법 제정(법률 제3991호) : 교통영향평가제도 법제화
 - 1987. 7. : 도시교통정비 촉진법 시행령 제정(평가대상, 평가자 자격, 위원회 설치 등)
- 1990. 1. : 교통영향평가제도 1차 개선(중앙교통영향심의위원회 구성·운영 등)
 - ※ 1990. 1. 12.까지는 수도권, 부산권, 대구권, 광주권, 대전권에 실시
- 1992. 12. : 교통영향평가제도 2차 개선
 - 평가기관의 관리를 위한 등록제 시행
 - 평가대상지역의 확대(인구 30만 이상 ⇒ 10만 이상 도시)
- 1995. 12. : 교통영향평가제도 3차 개선(평가지침 마련 등)
- 1996. 6. : 교통영향평가제도 4차 개선
 - 평가대상 규모조정
 - ※ 도시교통정비촉진지구외의 사업도 교통영향평가대상에 포함
- 1999. 3. : 교통영향평가제도 5차 개선(평가자 자격완화 등)
- 2000. 12. : 교통영향평가제도 6차 개선 : 환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법
 - 환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법 제정하여 대규모 사업에 대한 주민의견 수렴제도 도입, 도시교통정비지역 내·외 구분 폐지 등
- 2004. 12. : 교통영향평가제도 개선 권고(규제개혁위원회)
 - 교통영향심의 대상이면서, 건축심의 대상이 되는 시설에 대해서는 건축위원회에서 통합심의 방안 권고
 - ⇒ 환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법 개정안 국회제출('05. 10.) 후 철회('07. 6.)
 - ※ 철회사유 : 환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법 폐지에 따름
- 2005. 10.~12. : 교통영향평가제도 개선 권고(감사원, 국무조정실)
 - 교통영향평가 제도를 폐지하고 그 교통대책처리(개선)방안 마련 권고
 - ⇒ 교통영향평가제도 대체방안 마련을 위한 연구용역 추진('05. 10.~ '06. 9.)
- 2008. 3. : 도시교통정비 촉진법 개정·공포(3. 28.), 시행 2009. 1. 1.
 - 평가대상 지역구분, 심의기관 변경, 건축물 통합심의, 의견수렴절차폐지 등
- 2015. 7. : 도시교통정비 촉진법 개정·공포(7. 24.), 시행 2016. 1. 25.
 - 교통영향평가 명칭 환원, 이의신청·사후관리제도 도입
- 2016. 1. : 도시교통정비 촉진법 시행령, 시행규칙 공포 및 시행

2. 제도의 주요내용

가. 대상지역

- 도시교통정비지역
 - 인구 10만 명 이상의 도시(도농복합형태의 시는 읍·면지역을 제외한 지역의 인구가 10만 명 이상인 경우를 말한다.)
 - 국토교통부장관이 직접 또는 관계 시장·군수의 요청에 따라 도시교통을 개선하기 위하여 필요하다고 인정하는 지역
- 도시교통정비지역의 교통권역
 - : 도시교통정비지역 중 같은 교통생활권역에 있는 둘 이상의 인접한 도시교통정비지역 간에 연계 교통 관련 계획을 수립하는 권역

나. 대상사업 : 총 67개 사업 및 건축물

- 사업 : 도시개발사업 등 34개 개발사업
 - 건축물 : 공동주택(아파트) 등 33개 건축물
- ※ 교통영향평가 대상사업 및 건축물 (붙임 참조)

다. 교통영향평가 대상의 범위 설정 기준

- 건축물의 입지특성 및 용도유형을 세분화하여 교통유발 원단위 조사결과, 첨두시 발생교통량이 100대/시간 이상인 건축물에 대하여 부지면적 또는 연면적으로 환산하여 설정
 - 100대/시간은 도심 내 도로 1개차로 용량의 15%에 해당하는 교통량으로 도로의 설계서비스 수준을 “D”에서 “E”로 변화시키는 교통량에 해당

※ 신호교차로의 서비스수준별 차로당 교통용량

서비스 수준	차로당 교통량	
	승용차 단위(pcu)	실교통량 단위
A~B	0~500	0~425
C~D	500~650	425~550
E이상	650~750	550~600

라. 대상사업의 규모 조정

- 시·도는 대상사업의 범위에 해당하지 아니하는 사업에 대하여도 지역의 특수성을 고려하여 교통영향평가를 할 필요가 있을 경우에는 시·도의 조례로 그 범위를 정할 수 있음
 - 대상사업의 규모의 100분의 50이상
 - 법령상에서 정하지 아니한 사업으로서 시·도지사가 미리 국토교통부장관과 협의한 범위(시행령 제13조의2제7항)

마. 교통영향평가의 내용 항목수립 내용(지침 제4조제2항)

- 1) 서 론
 - 가) 사업의 개요
 - 나) 교통영향평가 사유 및 시기의 적정성
 - 다) 교통영향평가범위(시간적·공간적 범위 및 중점분석항목)
 - 라) 교통영향평가 결과 요약
 - (1) 중점분석항목별 분석결과
 - (2) 교통영향평가 및 문제점
 - (3) 종합개선안
- 2) 교통환경조사 분석
 - 가) 교통시설 및 교통소통현황
 - 나) 토지이용현황·토지이용계획 및 주변지역개발계획
 - 다) 교통시설의 설치계획 및 교통관련계획
- 3) 사업지구 및 주변지역의 장래 교통수요
 - 가) 사업 미시행시 수요예측
 - 나) 사업시행시 수요예측
 - 다) 주차수요예측
- 4) 사업의 시행에 따른 문제점 및 개선대책(이 경우 대상 사업별로 다음과 같이 구분하여 작성한다)

건축물	일반 개발사업	도로사업	철도건설사업
가. 주변가로 및 교차로 나. 진·출입 동선 다. 대중교통 및 보행 라. 주차 마. 교통안전 및 기타 바. 사업지구의 외부 교통개선(수립 대상사업 범위의 10배 이상 범위에 해당하는 건축물에 대하여 작성한다)	가. 사업지구의 외부 나. 사업지구의 내부 다. 대중교통 및 보행 라. 주차 마. 교통안전 및 기타	가. 진·출입지점 나. 진·출입지점과 연결되는 주변가로 다. 대중교통 및 보행 라. 주차 마. 교통안전 및 기타 바. 지역분리 극복방안	가. 정거장 내부 1) 외부 ↔ 대합실 2) 대합실 ↔ 승강장 3) 승강장 4) 환승역은 환승통로 5) 환승시설 진·출입동선 나. 정거장 외부 1) 다른 교통수단과의 연계 2) 보행 다. 주차 1) 환승주차장 동선 2) 화물 하역공간 및 주정차 공간 라. 교통안전 및 기타 마. 지역분리 극복방안

5) 교통개선대책안의 시행계획

가) 사업시행주체 및 시행시기

나) 공사 중 교통처리대책

6) 참고자료

가) 교통량 조사자료

나) 원단위 조사자료

다) 기타 교통영향평가 내용의 근거가 되는 자료

바. 교통영향평가심의위원회 구성 및 운영

- 구 성(위원장 및 부위원장 1인을 포함하여 10명 이상 40명 이하)
 - 위원장 및 부위원장 : 위원 중에서 호선으로 결정(민간인 위원장)
 - 위 원 : 관계행정기관의 공무원과 교통, 도로, 도시계획, 건축 등에 관한 학식과 경험이 풍부한자 및 시민단체가 추천하는 사람 중에서 승인관청 또는 사업자가 임명하거나 위촉하는 사람
 - 위원회 운영 : 회의마다 위원장 또는 승인관청이 9명 이내의 무작위로 선정

※ 심의위원 pool제

다양한 분야의 관계전문가를 다수(정원의 3~5배)심의위원으로 위촉 후 위원회 개최 시마다 사업의 특성에 따라 일정수의 위원을 무작위로 선정하여 심의하도록 함으로써 사업자, 평가 대행자와 심의위원의 사전유착을 막아 부실심의를 방지하고 공정하고 내실 있는 교통영향 평가를 실시

- 임 무
 - 국토교통부장관이 승인관청의 지위에 있는 해당 사업의 교통영향평가에 따른 심의
 - 「도시교통정비 촉진법」 제17조제3항제1호 내지 제3호에 따른 대상 사업의 교통영향평가에 따른 심의

사. 교통영향평가 보고서의 작성 및 심의

- 교통영향평가 대상 사업을 시행하고자 하는 자(사업자)는 교통영향평가대행자(수립대행자)에게 요청(의뢰)·작성
- 사업자는 수립대행자가 작성한 보고서를 그 사업계획에 대한 해당 승인관청의 승인부서에 제출
- 승인부서는 승인관청 소속으로 설치된 교통영향평가심의위원회 또는 건축위원회에 보고서 제출

- 보고서 검토·보완
 - 승인판청은 보고서가 교통영향평가 지침에 맞지 아니하게 작성된 경우에는 보완하게 할 수 있으며, 필요한 경우에는 관련 전문기관 및 전문가의 의견을 들을 수 있음

아. 변경심의

- 사업자는 교통영향평가 후 개선필요사항을 통보받은 후 5년 이내에 착공하지 아니하거나, 아래 사유로 개선필요사항 등에 따라 사업을 시행하는 것이 부적합하게 된 경우 변경심의를 받아야 함
 - 변경되는 사업·건축물의 규모의 증가가 당초보다 100분의 30이상 증가한 경우(여러 번의 변경으로 100분의 30이상 증가하는 경우를 포함) 및 교통영향평가 대상의 사업규모 이상 증가하는 경우
 - 공사가 7년 이상 중지된 후 다시 공사를 시작하는 경우
 - 토지의 이용을 변경하거나 건축물의 배치를 변경하여 교통개선대책·개선필요사항에 반영된 교통개선대책의 실효성이 현저히 감소된 경우와 사업지구의 외부 교통개선대책의 이행이 불가능한 경우
 - 교통영향평가 지침에서 고시한 변경허용 인정 범위를 초과하여 교통개선대책이 변경되는 경우<표2-5-3 참조>

자. 심의절차 신속 및 투명성 제고

- 위원회는 보고서(보완접수 포함)를 접수한 날로부터 10일 이내에 심의위원회에 사전검토의뢰(지침 제25조제2항)
- 위원회는 보완의결의 경우 승인판청은 보완서류를 접수한 날로부터 10일 이내 위원회에 상정하여 심의하도록 하고, 심의 시 새로운 사항을 추가하여 재보완요구 금지(지침 제27조제7항)
- 교통영향평가를 한 사업지구내 건축하는 개별건축물에 대한 약식 교통영향평가 시 공간적 범위는 해당 건축물의 경우 대지와 직접 접하거나 연결되는 도로의 교차로 범위에 한하여 교통영향을 분석하도록 함(지침 제23조제2항제2호가목)

- 건축물에 대한 교통영향평가는 해당 건축물의 건축으로 영향을 미치는 최소한의 공간적 범위에 한하여 수립하도록 함
- 사업계획의 변경에 따라 교통개선대책의 실효성이 현저하게 감소하는 경우에 교통개선대책을 변경 수립하여 변경심의를 받도록 하고, 그 밖의 사항은 승인 관청의 책임 하에 변경신고로 갈음하도록 개선(지침 제28조 및 제29조)

차. 사업자의 의무

- 사업자는 사업계획에 반영된 교통개선대책의 개선필요사항을 성실히 이행하여야 함
- 사업자는 사업관리대장을 비치, 이행상황 점검·보고, 관리책임자를 지정하여야 함
 - 관리책임자 지정(변경)시 승인관청에 통보하여야 함
- 사업자가 변경된 경우에는 사업자의 의무는 변경된 사업자에게 승계되며 20일 이내에 승인관청에게 통보하여야 함

카. 개선필요사항의 관리·감독

- 승인관청은 교통영향평가에 따른 개선필요사항에 대한 이행여부를 확인하여야 하며, 사업자에게 개선필요사항의 이행에 관련된 자료를 제출하게 하거나 사업장에 출입하여 조사 확인할 수 있음
- 승인관청은 사업자가 개선필요사항을 이행하지 아니한 경우 그 이행에 필요한 조치를 취하여야 하며, 조치에 명령을 이행하지 아니하여 교통에 중대한 영향을 미치는 것으로 판단되는 경우 해당 사업에 대하여 이행이 완료될 때까지 공사중지를 명할 수 있음
- 승인관청은 교통개선대책의 개선필요사항 이행여부확인업무를 교통영향평가 대행자에게 대행하게 할 수 있으며, 이 경우 당초 교통영향평가를 대행한 자가 아닌 자에게 대행하여야 함

3. 교통영향평가 심의실적 및 시행효과

가. 교통영향평가심의 실적

- '87년~'13년 까지 심의실적 19,579건
 - 국토교통부 심의 893건(4.5%)
 - 시·도 심의 18,63건(95.5%)

※ 연도별 심의실적

(단위 : 건)

구 분	'87 ~'00	'01 ~'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	계
국 토 부	237	126	36	55	50	96	69	74	78	72	893
지 방	5,960	5,223	1,124	1,350	1,233	826	758	724	759	706	18,663
기 타	-	-	-	1	1	-	-	-	9	12	23
계	6,197	5,349	1,160	1,406	1,284	922	827	798	846	790	19,579

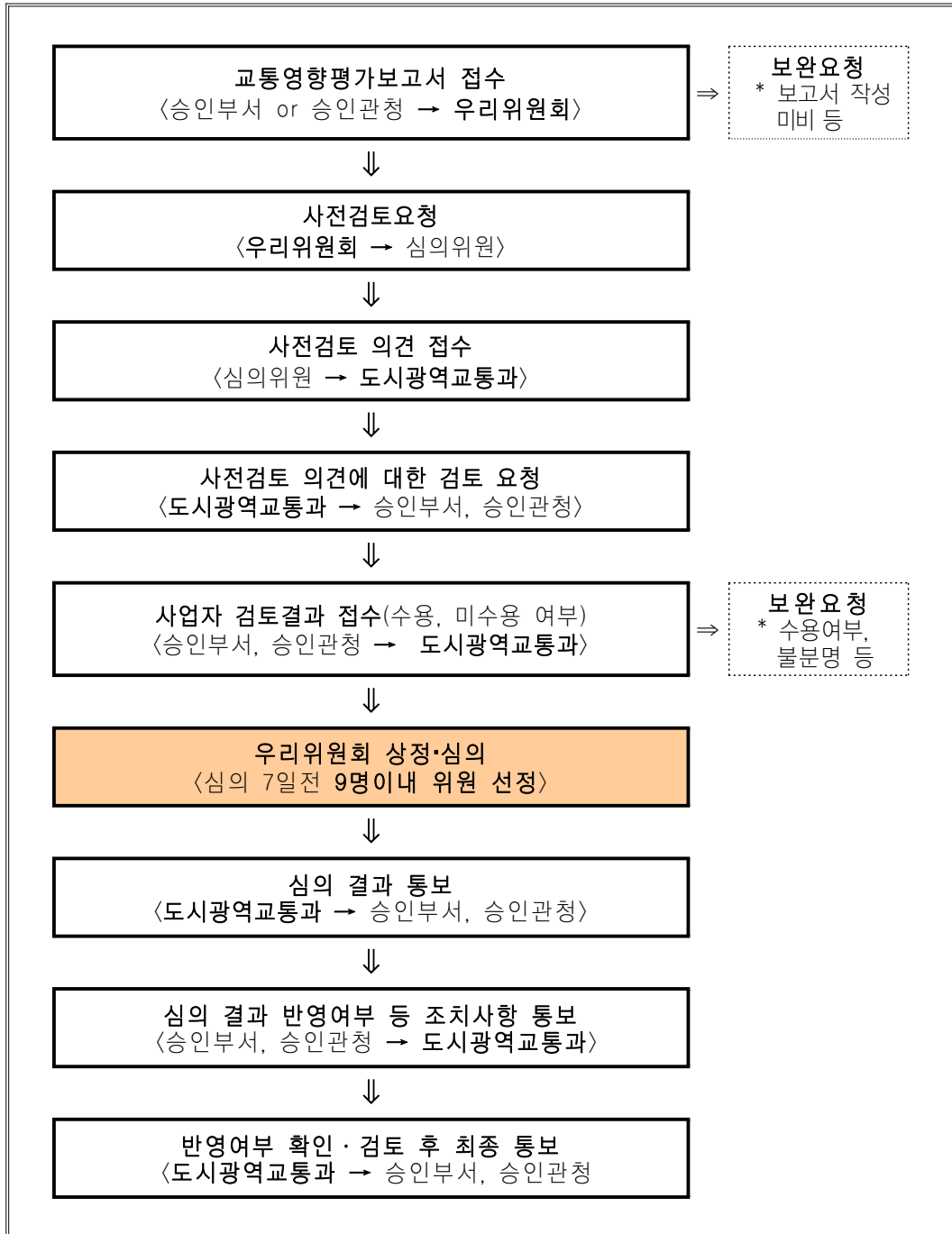
나. 교통영향평가 제도 시행효과

- 국가 등이 시행하는 다양한 개발사업은 토지이용율의 제고, 도시환경의 개선, 시민생활의 편의증진 등 많은 기대효과를 갖고 있으나, 이러한 사업 시행으로 발생하는 교통측면의 악영향이 그 시행 효과와 상쇄될 경우에는 사업시행의 타당성이 제기될 수 있음
- 교통영향평가는 사업시행에 따른 사업지역 내·외부의 가로망 정비, 적정규모의주차장 확보, 유·출입 동선체계 개선, 교통안전 등에 대한 종합적인 교통개선대책을 수립, 시행함으로써
 - 사업 완료후 이용자에게 편의 증진, 차량소통의 원활화, 교통사고 예방 등의 실질적인 효과를 증대시켜 주며, 이로 인해 사업의 여건이 개선되어 결국은 그 편익이 사업자에게 돌아가게 되며
 - 또한, 사회적으로도 인적·물적자원의 이동시간과 비용을 직·간접적으로 절감시켜 주는 효과를 주어 시간적·공간적 효용을 증대시켜 생활을 편리하고 풍요롭게 하는 기능 수행



참고

교통영향평가 심의 절차도



4. 교통영향평가대행자 등록

가. 대행자 등록

- 교통영향평가를 대행하고자 하는 자*는 관계법령에 따라 기술능력 등 일정한 자격을 갖추고 국토부장관에게 등록

* 사업자로부터 의뢰를 받아 교통영향평가를 하는 개인 또는 법인

- 교통영향평가 업무를 대행하고자 하는 자는 국토교통부장관에게 등록하여야 하며, 중요사항이 변경된 경우에는 변경사유가 발생한 날로부터 30일 이내에 변경등록을 하여야함

나. 등록 요건 및 현황

- 엔지니어링 활동주체 또는 교통에 관한 연구·조사 등의 업무를 수행하는 법인으로서 전문인력 자격요건을 구비하여야 함
- 전문인력 자격요건
 - 교통기술사 1인 이상
 - 정부 또는 지자체 출연 연구기관 10년 이상 경력자 중 교통관련 연구책임자로 5년 이상 근무한 자
 - 계약직 다급 이상 공무원으로서 교통소통 관련업무 5년 이상인 자 등 포함
 - 교통기사 2인 이상
 - 토목·건축·국토개발분야의 기술사·기능사·기사로 교통영향평가·교통체계관리·교통수요관리업무에 2년 이상 종사한 자 등 포함
- 수립대행업체 등록 현황('13.12월말 현재)

(단위 : 건)

계	수도권(127)			강원권 (6)	충청권(26)		호남권(24)		영남권(61)			제주권 (2)
	서울	경기	인천		대전 충남	충북	광주 전남	전북	대구 경북	부산 경남	울산	
247	62	50	15	6	20	6	12	12	23	35	3	2

5. 교통영향평가자료 D/B 시스템(tia.molit.go.kr) 유지·관리

가. 사업목적

- 기 수립한 교통영향평가자료 중 D/B로 관리 가능한 자료를 발굴하고 이를 시스템으로 구축함으로써 인근 지역 다른 사업에 대한 교통대책 수립 시 기초자료로 활용하여 시간적·경제적 비용을 절감

나. 시스템 구축 내용

- 교통영향평가에 필요한 표준 기초자료 9개 항목 D/B

①기하구조 ②가로 및 교차로 ③유사시설 ④활동인구 원단위 ⑤용도별, 시간대별 유출입 분포비
⑥주거시설 상주인구의 통행목적별 구성비 ⑦교통수단분담율 ⑧평균재차인원 ⑨ 주차발생원단위

- 국가교통D/B센터 등 유관 시스템 자료수집 및 변환
- 기존 사업 및 등록자료 검색 확인 및 활용

다. 연도별 집행현황 및 계획

(단위 : 백만원)

구 분	구축단계		초기단계	정착단계	합 계	비 고
	2011년	2012년	'13~'14년	'15~계속		
응용시스템 구축	492	130	-	-	622	
장비 및 S/W 구축	(222)	(60)	-	-	(282)	광주정부통합전산센터 집행
유지보수	-	-	110	-	계속	
합 계	714	190	110	-	계속	

- '09 : 정보화 전략계획(ISP) 수립
- '11 : D/B 시스템 1단계 구축 완료
- '12 : 유관기관* 자료에 대한 통합 DB화 및 표출 용역

* 한국건설기술연구원 교통량정보제공시스템, 한국교통연구원 국가교통DB 시스템, 서울지방경찰청 교통관리시스템

** 장비 및 S/W 구축사업은 행자부 광주정부통합전산센터에서 직접 수행



참고

교통영향평가 대상 개발사업 및 건축물

○ 개발사업(34개)

사 업 명	대상사업의 범위
(1) 도시개발사업	부지면적 10만㎡ 이상
(2) 주거환경개선사업	부지면적 5만㎡ 이상
(3) 주택재개발사업	부지면적 5만㎡ 이상
(4) 주택재건축사업	부지면적 5만㎡ 이상
(5) 도시환경정비사업	부지면적 5만㎡ 이상
(6) 도시계획시설사업 중 도로	총길이 5km 이상 신설노선 중 인터체인지, 교차부분 및 다른 간선도로와의 접속부
(7) 도시계획시설사업 중 유통업무설비	건축연면적1만5천㎡ 이상 또는 부지면적5만5천㎡ 이상
(8) 도시계획시설사업 중 공원	부지면적 30만㎡ 이상
(9) 도시계획시설사업 중 유원지	부지면적 15만㎡ 이상
(10) 대지조성사업	부지면적 10만㎡ 이상
(11) 택지개발사업 또는 공공주택지구조성사업	부지면적 10만㎡ 이상
(12) 물류단지개발사업	부지면적 5만㎡ 이상
(13) 물류터미널 또는 복합물류터미널 설치	부지면적 2만5천㎡ 이상
(14) 도시지역내 지구단위계획에 관한 도시·군관리계획의 결정	부지면적 10만㎡ 이상

사 업 명	대상사업의 범위
(15) 혁신도시개발사업	부지면적 10만㎡ 이상
(16) 역세권개발사업	부지면적 25만㎡ 이상
(17) 산업단지개발사업	부지면적 20만㎡ 이상
(18) 연구개발 특구개발사업	부지면적 20만㎡ 이상
(19) 전원개발사업	부지면적 300만㎡ 이상
(20) 항만의 건설	연간하역능력 150만톤 이상
(21) 도로의 건설	총길이 5km 이상 신설노선 중 인터체인지, 분기점, 교차부분 및 다른 간선도로와의 접속부
(22) 철도의 건설	정류장 1개소 이상을 포함하는 총길이 5km 이상
(23) 도시철도의 건설사업	정류장 1개소 이상을 포함하는 총길이 3km 이상
(24) 비행장 및 공항의 설치	연간 여객처리능력 30만명 이상
(25) 관광지 및 관광단지조성	시설계획 면적 5만㎡ 이상 또는 부지면적 50만㎡ 이상
(26) 온천의 개발	부지면적 5만㎡ 이상
(26) 지역개발사업	부지면적 10만㎡ 이상
(27) 국제화계획지구의 개발사업, 평택시개발사업	부지면적 10만㎡ 이상
(28) 행정중심복합도시 건설사업	부지면적 10만㎡ 이상
(29) 기업도시개발사업	부지면적 10만㎡ 이상
(30) 용산공원 조성 등 개발사업	부지면적 10만㎡ 이상
(31) 체육시설의 설치	부지면적 15만㎡ 이상
(32) 경륜 또는 경정시설의 설치	부지면적 15만㎡ 이상
(33) 경마장	부지면적 15만㎡ 이상
(34) 민간투자사업	해당사업 또는 시설규모이상

○ 건축물(33개)

건 축 물	대상사업의 범위	
	도시교통정비촉진지역	교통권역
(1) 공동주택(아파트)	건축연면적 6만㎡이상	건축연면적 9만㎡이상
(2) 제1종 근린생활시설 (의원, 한의원)	건축연면적 2만5천㎡이상	건축연면적 3만7천5백㎡이상
(3) 제1종 근린생활시설 (기타)	건축연면적 1만2천㎡이상	건축연면적 1만8천㎡이상
(4) 제2종 근린생활시설	건축연면적 1만5천㎡이상	건축연면적 2만2천5백㎡이상
(5) 공연장·집회장·관람장	건축연면적 1만5천㎡이상	건축연면적 2만2천5백㎡이상
(6) 예식장	건축연면적 3천㎡이상	건축연면적 4천5백㎡이상
(7) 전시장 (박물관, 미술관, 과학관, 기념관 등)	건축연면적 1만5천㎡이상	건축연면적 2만2천5백㎡이상
(8) 동·식물원	건축연면적 2만㎡이상	건축연면적 3만㎡이상
(9) 종교집회장 (교회, 성당, 사찰, 기도원)	건축연면적 1만5천㎡이상	건축연면적 2만2천5백㎡이상
(10) 도매시장	건축연면적 1만3천㎡이상	건축연면적 1만9천5백㎡이상
(11) 상점	건축연면적 1만1천㎡이상	건축연면적 1만6천5백㎡이상
(12) 할인점·전문점· 백화점·쇼핑센터	건축연면적 6천㎡이상	건축연면적 9천㎡이상
(13) 여객자동차터미널, 철도시설, 공항시설, 항만시설 및 종합여객시설	건축연면적 1만1천㎡이상	건축연면적 1만6천5백㎡이상
(14) 병원(종합병원, 병원, 치과병원, 한방병원, 정신병원 및 요양병원)	건축연면적 2만5천㎡이상	건축연면적 3만7천5백㎡이상
(15) 대학, 대학교	건축연면적 10만㎡이상	건축연면적 15만㎡이상
(16) 교육원, 직업훈련소, 학원, 연구소, 도서관	건축연면적 3만7천㎡이상	건축연면적 5만5천5백㎡이상

건 축 물	대상사업의 범위	
	도시교통정비촉진지역	교통권역
(17) 탁구장 등, 체육관, 운동장 (운동장 부속건축물포함)	건축연면적 1만㎡이상 또는 관람석 2천석이상	건축연면적 1만5천㎡이상 또는 관람석 3천석이상
(18) 공공업무시설	건축연면적 7천㎡이상	건축연면적 1만5백㎡이상
(19) 일반업무시설	건축연면적 2만5천㎡이상	건축연면적 3만7천5백㎡이상
(20) 호텔, 여관, 관광시설 등 숙박시설	건축연면적 4만㎡이상	건축연면적 6만㎡이상
(21) 주점영업, 단란주점, 「관광진흥법」에 따른 유원시설업의 시설, 이와 유사한 것	건축연면적 1만1천㎡이상	건축연면적 1만6천5백㎡이상
(22) 투전기업소 및 카지노업소, 무도장, 무도학원	건축연면적 6천㎡이상	건축연면적 9천㎡이상
(23) 공장	건축연면적 7만5천㎡이상	건축연면적 11만2천5백㎡이상
(24) 창고, 화물터미널, 집배송시설	건축연면적 5만5천㎡이상	건축연면적 8만2천5백㎡이상
(25) 하역장	부지면적 5만5천㎡이상	부지면적 8만2천5백㎡이상
(26) 주차장, 검사장, 정비공장	건축연면적 1만3천㎡이상	건축연면적 1만9천5백㎡이상
(27) 매매장	건축연면적 또는 부지면적 2만5천㎡이상	건축연면적 또는 부지면적 3만7천5백㎡이상
(28) 방송국, 전신전화국, 촬영소 등 통신용 시설	건축연면적 4만3천㎡이상	건축연면적 6만4천5백㎡이상
(29) 화장시설, 봉안당, 묘지와 자연장지에 부수되는 건축물	부지면적 1만2천㎡이상	부지면적 1만8천㎡이상
(30) 야외음악당, 야외극장	건축연면적 1만㎡이상	건축연면적 1만5천㎡이상
(31) 어린이회관, 관망탑, 휴게소, 공원·유원지 또는 관광지에 따린 시설	건축연면적 3만㎡이상	건축연면적 4만5천㎡이상
(32) 장례식장	건축연면적 6천㎡이상	건축연면적 9천㎡이상
(33) 복합용도의 건축물	건축연면적의 합계(Swa) 1만㎡ 이상 $Swa = \sum_{i=1}^{n_r} \frac{Pia_r}{Mia_r} \times 10,000$	



제 4 장 신교통개발

- 제1절 교통물류연구사업(R&D)
- 제2절 국가교통기술개발계획 수립
- 제3절 교통신기술 지정제도
- 제4절 지능형교통체계(ITS) 계획 수립 및 운영
- 제5절 광역 BIS구축
- 제6절 국가 대중교통정보센터 운영
- 제7절 택시 운송사업
- 제8절 자동차 대여사업
- 제9절 승용차공동이용(카셰어링) 정책
- 제10절 자가용자동차 대리운전
- 제11절 신교통수단 선정 가이드라인 운영



제1절 교통물류연구사업(R&D)

1. 사업의 법적근거 및 개요

가. 법적 근거

- 과학기술기본법(국가 R&D 추진의 기본법)
- 국가통합교통체계효율화법 제98조
 - 국토교통부장관은 국가교통기술개발계획 등을 효율적으로 추진하기 위하여 연도별·분야별 교통기술 연구·개발과제를 선정하여 연구기관 및 단체 등과 협약을 맺어 교통기술 연구개발 사업을 추진
 - 국토교통부장관은 교통기술 연구·개발 사업을 효율적으로 추진하기 위하여 분야별 전담기관(국토교통과학기술진흥원) 지정

나. 사업의 목적

- 교통수단과 시설의 개발·관리·운영 등에 관한 첨단 교통기술을 지속적 개발·적용하여 효율적이고 지속가능한 교통체계 구축, 국민의 교통편의 증진

다. 추진경위

- '99. 2 : 관련법 제정, 교통기술 연구개발사업 추진근거 설치
- '01. 12 : 과학기술기본계획('02~'06)에 신규사업으로 반영
- '03. 4 : 국가교통핵심기술개발사업 기본계획('03~'07) 수립
- '03.~'06 : 국가교통핵심기술개발사업 1차~4차년도 사업 수행

- '07. 1 : 건설교통R&D 혁신로드맵('06.5 수립)에 따라 “국가교통핵심기술개발사업”에서 “교통체계효율화사업”으로 분리
(국가교통핵심기술개발사업⇒교통체계효율화, 미래철도기술개발, 미래도시철도기술개발, 항공선진화 사업으로 사업관리체계개편)
- '07. 12 : 『제1차 건설교통R&D 중장기계획('08~'12)』 수립
- '12. 6 : 『제2차 건설교통R&D 중장기계획('13~'17)』 수립
- '13. 1 : 교통체계효율화사업을 교통물류연구사업으로 개편

2. 사업의 내용

가. 주요내용

- 사업기간 : 2007년~계속
- 연도별 투자실적(2007~2017)

(단위 : 억원)

구 분	계	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17
교통물류 연구사업	4,846	515	526	496	501	534	490	523	424	415	422	550

* 국가교통핵심기술개발사업(2003~2006) 557억원 투자

나. 분야별 연구내용

- 사고없는 안전교통
 - “교통사고 최소화 및 사망자 40% 감소”의 목표를 달성하기 위하여 운전자~차량~도로환경을 고려한 사고예방 및 피해경감 기술개발
- 막힘없는 첨단교통
 - 국민에게 막힘없는 도로주행환경을 제공하기 위하여 교통-차량-도로-통신 등의 융복합을 통한 차세대 교통 기술개발 추진
- 공해없는 청정교통
 - 온실가스를 획기적으로 감축하기 위하여 친환경 도로 교통수단·운영체계 등 쾌적한 교통환경 제공기술 개발

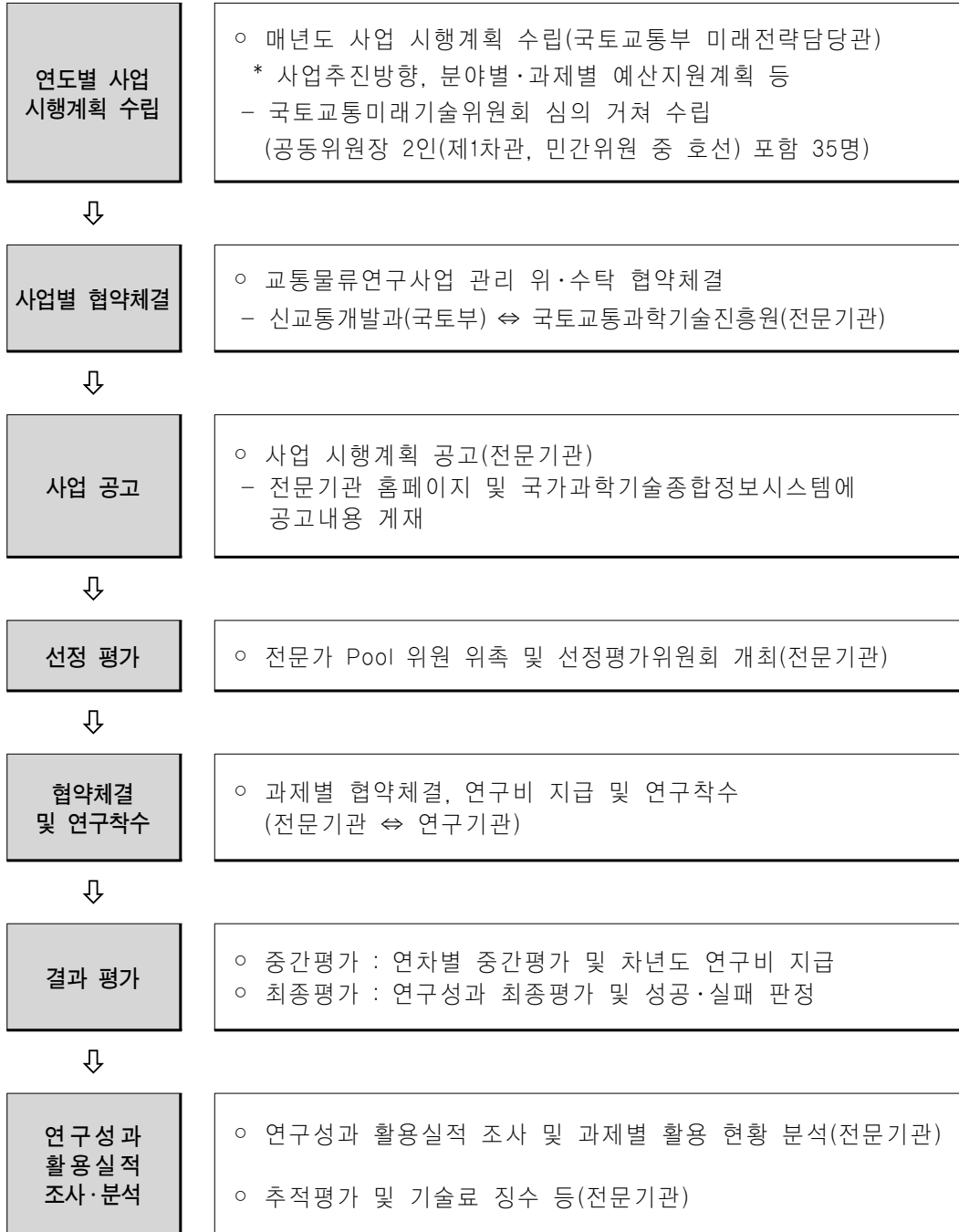
- 차별없는 복지교통
 - 소득, 거주지역, 신체상태와 관계없이 국민 누구나 공정하고 편안하게 이용이 가능한 인간중심의 교통서비스 기술 개발
- 단절없는 물류교통
 - 수송·하역·보관·포장 등 물류분야 프로세스 개선 및 물류에너지 감소 등을 통한 물류비용 최소화 기술 개발

다. 사업효과

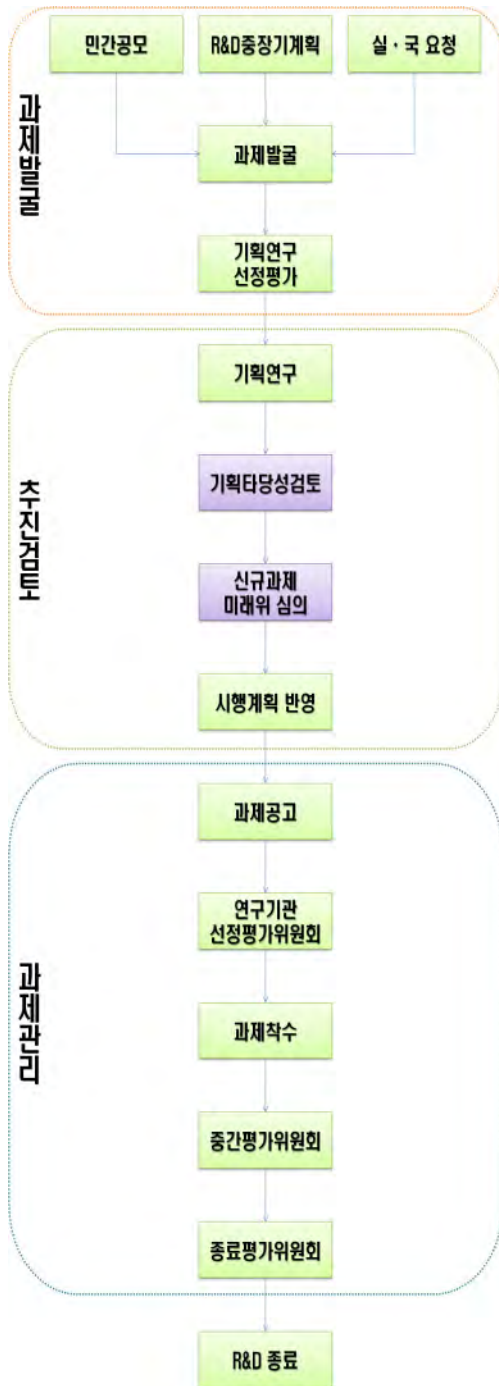
- 고효율·지속가능형 교통체계 구축으로 교통시설 투자비 절감, 혼잡·사고·환경오염·물류관련 교통비용 최소화, 국제기후변화협약 및 에너지 고갈 문제 등에 효과적 대응
- 기존 교통기술의 세계시장 점유율을 확대하고, 새로운 사업기회를 창출함으로써 국가경쟁력향상과 새로운 고용창출효과 증대

3. 사업추진 체계

가. 교통물류연구사업(R&D) 시행절차



나. 국토교통부 R&D사업 추진절차



□ 과제발굴

- Top-down(중장기계획·정책필요)
 - 사전 **기획연구** 추진 및 결과에 따라 본과제 추진(교통물류연구사업)
- Bottom-up(민간공모)
 - 미래 원천·핵심기술 및 사회이슈 해결 위한 자유공모(국토교통기술촉진사업)

□ 추진검토

- 기획연구는 별도 위원회를 구성하여 **타당성 검토** 등 지속관리
- 기획연구가 끝난 과제는 실·국 내부 검토를 거쳐 **미래위 심의**
 - * 총사업비 500억 이상, 정부지원 300억 이상일시 예비타당성조사 시행

□ 과제관리

- 과제공고 및 선정평가를 거쳐 **연구기관 선정**
- 지속적으로 진도관리를 시행하며 연차별 **중간평가** 시행
- **최종평가**를 거쳐 성공·실패 판정

다. 각 담당관의 역할(운영규정 제9조 및 제10조)

구분	사업담당관	과제담당관
직급	각 실·국의 과장이나 팀장 (교통물류연구사업 : 신교통개발과)	5급 이상 공무원 원칙 (부득이한 경우 7급 이상 가능)
역할	연구개발사업의 국토교통 정책과의 연계 강화	국토교통 정책과 연계된 연구개발과제의 방향 설정, 제도개선, 실용화 등을 효율적 추진
담당 업무	사업을 총괄 담당하는 것으로, • 전문기관과의 위탁협약에 관한 사항 • 예산편성과 지출 등에 관한 사항 • 차년도 사업예산 확보(미래부, 기재부) • 사업내 과제 총괄 조정 • 성과평가법에 따른 연구개발사업의 평가(자체, 상위, 특정평가)에 필요한 자료제출, 보고 및 타부처 대응 등에 관한 사항(미래부, 기재부) • 연구과제에 대한 과제담당관 지정에 관한 사항 • 국회 예·결산 대응 • 그 밖에 연구개발사업의 효율적인 수행을 위해 장관이 필요하다고 인정 하는 사항	사업내 연구과제를 총괄 담당하는 것으로, • 과제기획단계에서의 정책적 검토 및 판단 • 수행단계별로 진도관리·중간/최종 평가 및 성과관리에 관한 사항 • 성과평가 사항과 관련하여 사업담당관이 요구하는 자료 제출 및 보고 등 • 정책적 검토 및 방향 설정 • 그 밖에 연구개발 과제의 효율적인 수행을 위해 필요한 사항

라. 과제담당관의 지정·운영

- ※ 근거 : 「국토교통부 소관 연구개발사업의 과제관리 등 업무수행 지침」
- (지정시기 및 방식) 기획연구를 포함한 공고 이전의 신규과제에 대하여 사업담당관이 기술성격에 따라 과제담당관을 지정하여 미래전략담당관에 통보
 - 신규과제가 복합적 성격으로 과제담당관을 지정할 수 없을 경우에는 사업담당관이 담당 부서를 별도로 지정 가능
- (자격) 해당 연구개발과제와 관련한 5급 이상 공무원으로 지정함을 원칙으로 하되, 부득이한 사유가 있는 경우에는 7급 이상 공무원으로 지정 가능
- (담당 과제수) 담당관이 관리하는 과제는 6개 이내로 제한하며, 사업단과제 또는 연구단과제가 포함되어 있는 경우에는 최대 3개까지 제한
 - 다만, 과제담당관이 연구개발과제를 전담하여 업무를 수행하는 경우에는 담당부서장의 재량에 따라 관리 과제수를 달리 적용 가능
- (변경관리) 담당관의 인사발령 등으로 인하여 변경사항이 발생할 경우, 1개월 이내에 연구개발담당관에게 통보

4. 2017년도 교통물류연구사업

(단위: 백만원)

사업/분야/과제명	주관 연구기관	최초/최종협약 (총연구비)	~'15	'16	'17	'18~	[수행체계] 연구내용
							'17년 주요 연구내용
교통물류연구사업			442,445	42,280	54,978	104,323	
○ 사고없는 안전교통			77,607	15,439	22,992	42,301	
1. [종료] 고위험군 운전자 행동개선 및 위반억제 기술 개발	한국교통 연구원	'14.10 / '17.6 (6,785)	3,500	1,839	1,446	-	[연구단] 고위험군(사업용 운전자, 고령자, 초보자) 운전자의 위험 운전 행태 분석을 통하여 안전 운전 지원 S/W 및 고령 운전자 운전능력 평가기술 개발 ('17년) 실차기반 고위험군 운전자 상태 모니터링 시스템 최적화, 안전운전 교육체계·시뮬레이션 통합시스템 개발 및 고령운전자 운전면허관리 표준(안) 연구
2. [종료] 이륜자동차 안전기준 및 검사 장비 기술 개발	교통안전 공단	'15.5 / '17.1 (5,480)	500	3,000	1,980	-	[연구단] 이륜자동차 교통사고 위험경감 및 안전성 확보를 위한 안전성 평가기술 및 검사장비 개발 ('17년) 이륜자동차 검사제도 운영시설 구축, 시범운영 및 검사시행 방법 보완
3. [계속] 도로변 수직구조물 충돌 사고 및 도로 작업자 위험도 경감기술 개발	한국건설 기술 연구원	'15.5 / '19.1 (9,500)	750	3,000	2,475	3,275	[일반] 고위험 상황(차량단독사고-수직구조물 충돌사고, 도로작업구간)에 노출된 도로이용자 위험도 및 부상심각도 저감을 위한 인프라 기반 기술 개발 ('17년) 도로변 수직구조물(지주, 교각) 안전시설 충돌실험, 도로작업자 경보시스템 현장실험 및 작업자 보호시설 충돌실험, 도로낙하물 수거장비 시제품 제작 및 실험

사업/분야/과제명	주관 연구기관	최초/최종협약 (총연구비)	~'15	'16	'17	'18~	[수행체계] 연구내용 '17년 주요 연구내용
4. [계속] 도로함몰 위험도 평가 및 분석기술 개발	세종 대학교 산학 협력단	'15.7 / '19.1 (9,400)	2,200	3,012	2,062	2,126	[일반] 도로함몰을 사전에 탐지하 고 다양한 환경조건에 따른 도 로함몰 위험도 평가 기술 개발 ('17년) 도로함몰 복합탐지시스템 시작품 시험, 지하동공 자동진단 알고리즘 개발 및 도로함몰 위 험도 등급(안) 연구
5. [계속] 차량 ICT 기반 긴급 구난 체계 구축	한국 지능형 교통체계 협회	'16.4 / '19.1 (10,429)	-	1,000	4,124	5,305	[연구단] 차량 운행 중 교통사고 가 발생하면 자동으로 사고를 감지하고 관련 정보를 중앙센 터로 전송하여 사고를 처리할 수 있는 e-Call시스템 개발 ('17년) e-Call 서비스 통합시험 을 위한 사고판단 알고리즘 개 발 및 단말기, 센터 연계 기술 개발과 운영시나리오 도출
6. [계속] 자율주행자동 차 안전성 평가기술 및 테스트베드 개발	교통안전 공단	'16.6 / '18.1 (18,000)	-	2,000	8,905	7,095	[연구단] 자율주행기술 상용화 지원을 위한 차량 안전성 평가 및 테스트베드 구축 ('17년) 자율주행차 안전성 평가 플랫폼(시험차량, 더미) 기반 실 차 시험, 자율주행 상황(악의환 경) 인지성능 평가 시나리오 개 발·검증을 위한 도로교통 환경 조성 및 통신 시설 구축
7. [신규] 자율주행자동 차 차량·운전자 제어권 전환 안전성 평가 기술 및 사회적 수용성 연구	-	'17 / '20 (26,500)	-	-	2,000	24,500	[미정] 자율주행차에 대한 안전 한 차량-운전자 제어권 전환 시기 및 방법을 연구·제도화 함으로써 자율차의 사회적 수용 성 향상 및 법적 책임 등 사회 이슈 해결 ('17년) 제어권 전환시 위험유 형 분석 및 위험도 우선순위별 시나리오 개발, 자율주행 상황에서의 인적 오 류 특성 연구

사업/분야/과제명	주관 연구기관	최초/최종협약 (총연구비)	~'15	'16	'17	'18~	[수행체계] 연구내용 '17년 주요 연구내용
○막힘없는 첨단교통			107,406	8,125	9,983	15,017	
8. [계속] 스마트 자율협력주행 도로시스템 개발	한국도로 공사	'15.7 / '20.1 (27,500)	1,500	6,000	7,922	12,078	[연구단] 자율주행자동차가 도로 인프라와 협력하여 자동차 전용 도로에서 안전하고 효율적인 자 율주행이 가능하도록 지원하는 도로시스템 기술 개발 ('17년) ① LDM 플랫폼 도로노 변정보, 시험차량 연계 및 서 비스 검증(여주시험선), ② 도 로교통정보 수집시스템, 정밀측 위 도로인프라 구축 및 LDM 연 계, ③ 자율협력주행 실도로 시 험차량 제작 등
9. [계속] 차로구분 정밀위치 결정 교통인프라 기술 실용화 연구	한국항공 우주 연구원	'16.4 / '18.1 (6,000)	-	1,000	2,061	2,939	[일반] 차로구분 정밀측위 기술의 적용성을 높이기 위해 단일 클러스 터를 다중 클러스터로 확장하여 정확한 위치 정보를 광범위한 지 역에 제공할 수 있는 기술 개발 ('17년) 다중 클러스터 DMB 송 출시스템 구현·송출 이상 검 출 및 지역제어국 시스템 소프 트웨어 보완·적용
○공해없는 청정교통			81,691	4,702	4,839	15,274	
10. [계속] 온실가스 배출 최소화를 위한 친환경 포장도로	한국건설 기술 연구원	'14.7 / '19.1 (14,980)	5,665	4,102	3,839	1,374	[연구단] 자원 재활용 및 도로 포장 시공효율화를 통해 온실 가스 배출을 최소화하고, 유지 관리 비용절감과 장기공용 성 능이 확보되는 친환경 도로포장 기술 개발 ('17년) 현장 중온 표층재활용 포 장 장비 시운전 및 2층 콘크리 트 포장 장비 시스템 구축·현 장적용 시험 분석
11. [신규] 택배차량용 하이브리드 트럭 개발	-	'17 / '20 (14,900)	-	-	1,000	13,900	[미정] 택배 운송환경에 특화된 고효율·친환경·저가보급형 하이브리드 디젤-전기 트럭(1.5 톤 미만) 개발 ('17년) 개발대상차량 구조 분 석·개조 방안 연구 및 핵심 구성품·시스템의 통합설계

사업/분야/과제명	주관 연구기관	최초/최종협약 (총연구비)	~'15	'16	'17	'18~	[수행체계] 연구내용 '17년 주요 연구내용
○차별없는 복지교통			91,137	6,397	8,231	10,731	
12. [종료] 교통약자 보행지원 시스템 개발	한국교통 연구원	'14.6 / '17.4 (12,506)	5,493	3,493	3,520	-	[연구단] 교통약자의 안전하고 편리한 보행 이동권 확보를 위 한 보행환경 구축 기술 및 보행 지원시스템 개발 ('17년) 시각장애인을 위한 보행 상세지원시스템 테스트베드 적 용 및 안정화, 고령자 보행특성 분석 시스템 실용화 등
13. [계속] 이동불편 교통체계 개선기술	한국 지능형 교통체계 협회	'15.8 / '19.1 (10,192)	750	2,000	3,711	3,731	[연구단] 교통약자의 이동권을 저해하는 불합리한 대중교통체 계를 개선하고, 고령자 스스로 이동할 수 있는 개인교통수단 개발 ('17년) 휠체어, 유모차 안전고 정 표준 프레임·모듈 개발 및 안전고정장치 등 이동편의 증 진기술 성능평가·인증체계 개발
14. [신규] 휠체어 탑승가능한 고속/시외버 스 개조차량 표준모델 개발	-	'17 / '19 (8,000)	-	-	1,000	7,000	[미정] 고속·시외 버스용 휠체 어 승강장치 패키지, 편의시설 관련 운영기술 및 안전·검사 기준 개발 ('17년) 휠체어 탑승 승강구· 승강장치 설계 및 개조버스 구 조안전성 해석, 휠체어 리프트 장착 고속·시외버스 운행 관련 법제도 현황 조사 및 분석
○단절없는 물류교통			84,604	7,617	8,933	21,000	
15. [종료] 도로화물 운송 효율화를 위한 트레일러 경량화, 공기저항 저감 및 운송용기 최적화 기술개발	한국교통 연구원	'14.6 / '17.5 (8,133)	3,735	2,173	2,225	-	[연구단] 경량화 및 적재용량 향상 트레일러 기술, 공기저항 및 공기와류 저감장치, 무동력/ 에너지 고효율 온도유지 운송 용기 기술개발 ('17년) 적재용량 확장 좌우독립축 트레일러 기술개발 및 실용화, 덤 프 트레일러 경량화 기술 개발

사업/분야/과제명	주관 연구기관	최초/최종협약 (총연구비)	~'15	'16	'17	'18~	[수행체계] 연구내용 '17년 주요 연구내용
16. [종료] 물류센터 내 분류 및 피킹 작업속도 향상을 위한 고속자동화 물류장비 기술개발	한국해양 대학교 산학 협력단	'14.6 / '17.3 (10,585)	5,233	3,000	2,352	-	[연구단] 물류과정상 운송·보관·하역 능력을 향상(작업속도 2배, 작업오류율 40% 개선, 화물처리량 2배 증대)시키기 위한 고속 자동화 물류장비 개발 ('17년) No-레이형 이동랙 현장 적용 및 시험평가, 복수 운송로봇 통합운영 및 제어시스템 실험장 구축·통합테스트 등
17. [종료] 노동의존 물류환경 개선을 위한 하역, 운반 보조장비 기술개발	한국철도 기술 연구원	'14.6 / '17.5 (6,805)	3,530	1,919	1,356	-	[연구단] 고령화 및 과도한 노동의존형 물류현장 여건 개선을 위해 작업자 안전과 작업효율을 향상시키기 위한 인력보조 물류장비 기술 개발 ('17년) 에어쿠션 이송장비 시제품 보완 및 개선을 통한 신뢰성 향상, 스마트 파워 캐리어·모바일 파워카드 현장테스트 및 성능 평가·고도화
18. [신규] 인터모달 자동화물운 송 시스템 기술개발	-	'17 / '20 (13,500)	-	-	1,000	12,500	[미정] 하역작업을 단순화하고 인프라를 경량화 할 수 있는 무인자동 화물운송시스템 개발 ('17년) 궤도-구조물 인터페이스 확보기술 개발 및 운송대차·추진시스템 설계 등
19. [신규] 접이식 컨테이너 기술개발	-	'17 / '20 (6,000)	-	-	1,000	5,000	[미정] 수송 효율성 향상 및 물류비용 절감을 위한 40ft 접이식 컨테이너 개발 ('17년) 접이식 컨테이너 핵심부품 구조해석·설계 및 접혀진 컨테이너의 묶음(Bundling) 단위 체결방식 검토·설계
20. [신규] 운영환경에 유연한 레고형 서틀·포장 시스템 개발	-	'17 / '19 (4,500)	-	-	1,000	3,500	[미정] 다양한 운영환경에 적용 가능한 자동 화물 반출입 기술 및 One-Stop 다규격 포장기술 개발 ('17년) 레고형 서틀의 주행, 포킹, 모듈식 구조 설계 및 기술개발, 다규격 박스 재단 및 제함기술 분석 및 설계



참고

연구개발의 정의 및 범위

□ 연구개발(R&D)의 정의

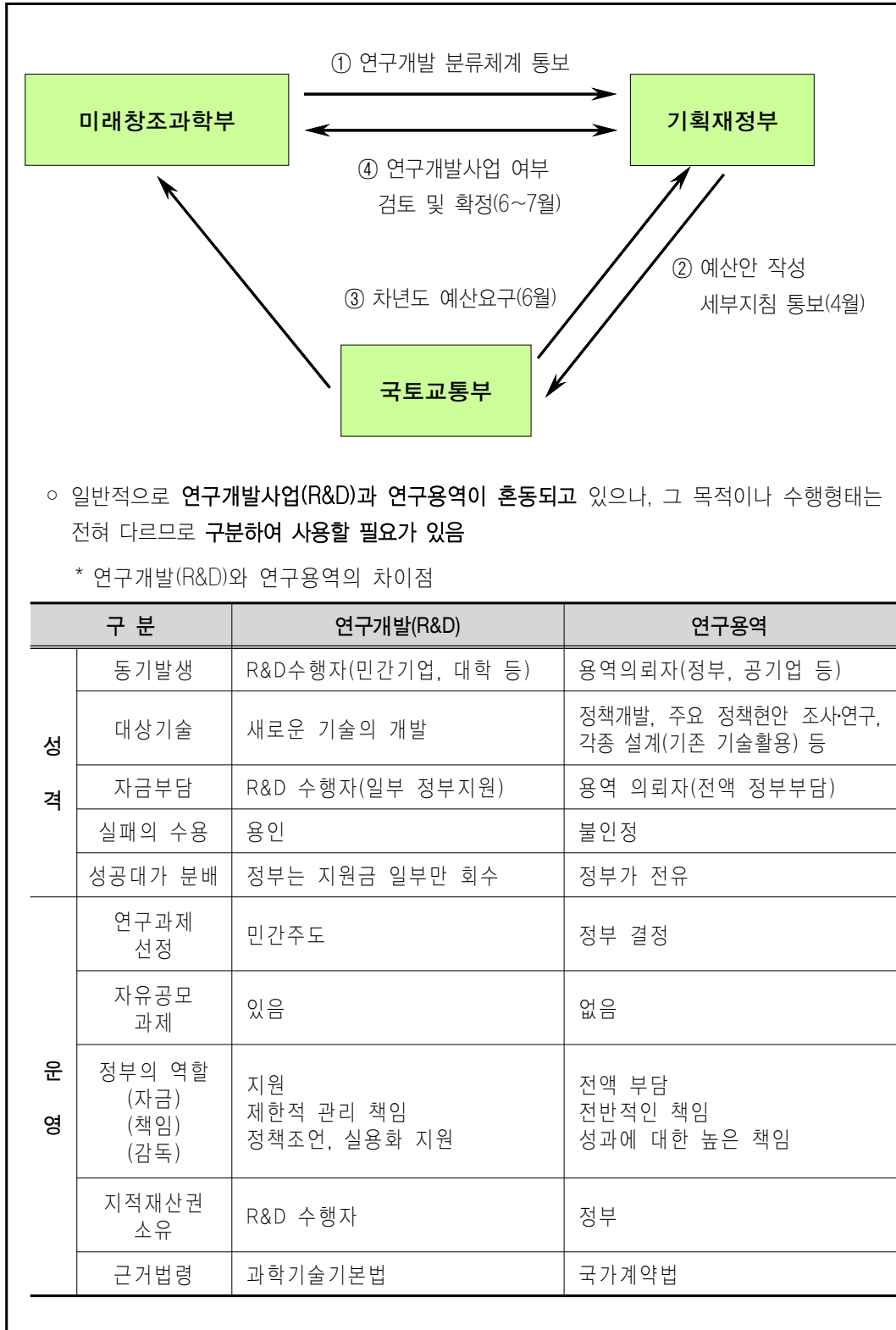
- 연구개발(Research & Development, 이하 R&D)의 정확한 법적 정의는 없으나, 일반적으로 OECD의 권고기준에 따라 기술개발을 지원하거나 연구시설을 구축하고 과학기술 분야 인력을 양성하는 등의 과학기술 활동을 총칭

* 연구개발의 개념 및 범위(OECD 권고기준)

대분류	소분류	내용	예시 사업
과학기술 활동	연구개발 (R&D)	사물에 대한 새로운 지식을 얻거나, 이미 얻은 지식을 이용해 응용하는 체계적이고 창조적인 활동	• 연구개발 과제 지원 • 연구기관 지원 • 고급인력양성 • 연구시설·장비 구축 등
	과학기술 교육훈련	과학기술 관련한 단순 교육훈련 활동 (고급인력 양성사업 제외)	• 이공계 장학사업
	과학기술 서비스	연구개발과 직접적인 관련이 없으나 과학기술활동을 지원하는 서비스 활동	• 엔지니어링기술자 경력관리 서비스

□ 연구개발(R&D) 사업의 범위

- 인력양성 등 특정분야를 제외한 일반적인 R&D 사업은 기술개발로 수익을 창출하기 위한 민간의 영역임
- 다만, ① 기술의 공공성·투자위험성·난이도 등으로 민간의 수행이 어렵거나 ② 국가의 미래 성장동력 확보를 위해 국가가 특별히 육성해야 할 필요성이 있는 기술의 개발에 국가가 자금을 일부 지원하는 사업을 국가 R&D 사업이라 할 수 있음
- 특정 사업을 R&D 사업으로 볼 수 있는지 여부는 각 중앙부서의 장이 「연구개발사업 분류 및 통계처리 기준」(참고자료)을 참조하여 일차적으로 판단하되, 예산편성과정에서 기획재정부와 협의·조정하도록 하고 있음



제 2 절 국가교통기술개발계획 수립

1. 법적근거 및 개요

가. 법적 근거

- 「국가통합교통체계효율화법」 제94조(국가교통기술개발계획 수립)

나. 계획의 성격

- 효율적인 교통체계를 위해 교통수단, 교통인프라, 교통운영기술 등 교통기반 기술 및 핵심기술개발을 통한 국가 미래교통체계의 고도화를 위한 계획
- 국가통합교통체계효율화법에 의거 향후 5년('14~'18)간 교통기술의 연구 개발을 촉진하기 위한 정부의 교통기술 관련 정책을 종합화하고 체계화 하는 법정계획
- 국토교통부에서 5년 단위의 중기 교통기술개발계획을 수립하고 관련 부처는 동 계획에 따라 소관분야 개발계획을 수립하는 최상위계획이며 기본이 되는 계획

* 교통기술 개발목표 및 투자분야에 있어 교통 관련 타 계획에 지침 제시

다. 계획의 필요성

- 교통기술 연구개발을 촉진하고 그 성과를 효율적으로 이용하기 위해 제1차('04~'08) 및 제2차('09~'13) 계획을 수립·시행
 - 2013년 제2차 국가교통기술개발계획 종료에 따른 차기 중장기계획에 대한 비전 및 목표의 재설정

- 정부의 국정목표인 「창조경제」 및 「국민행복」과의 연계성이 강화된 국가 교통기술을 지속해서 개발하기 위한 중장기계획 수립 필요
 - 교통수단/시설/운영/추진체계 등 교통기술 간 연계, 역할 등을 고려한 범국가적 차원의 중장기 교통기술개발 계획 필요
- 국토교통부, 해양수산부, 산업통상자원부, 환경부 등 단위부처의 교통기술 개발계획을 통합 · 조절하는 범국가적 차원의 교통기술개발계획 수립 필요
- 2011년 1월 제2차 수정 국가기간교통망계획('01~'20)에서 새로운 국가교통 기술개발 과제와 투자규모 등이 제시됨에 따라 이를 효과적으로 달성하기 위한 구체적인 개발계획 수립 필요
 - 인구구조 변화, 에너지 문제, 글로벌 시대, 기술의 융 · 복합 등 미래사회 변화 예측에 따른 구체적인 기술개발계획 필요
- 교통기술의 선진화 및 국가경쟁력과 직결된 교통혼잡비, 사고비용, 물류비 등을 감축하고, 국민의 교통편의 증진을 위해 교통기술을 적극적으로 개발 · 육성 계획 필요
- 지속가능하고 효율적인 교통체계 구축, 시설투자 효율화 등 전반적인 국가 교통기술개발 체계의 근본적 혁신 필요
 - 새로운 교통기술 개발목표 및 방향 설정, 추진전략, 투자계획 제시, 투자 효율화 방안, 기술개발 기반조성 등을 주요 내용으로 하는 차기 중장기 법정계획('14~'18) 수립

라. 계획의 주요내용

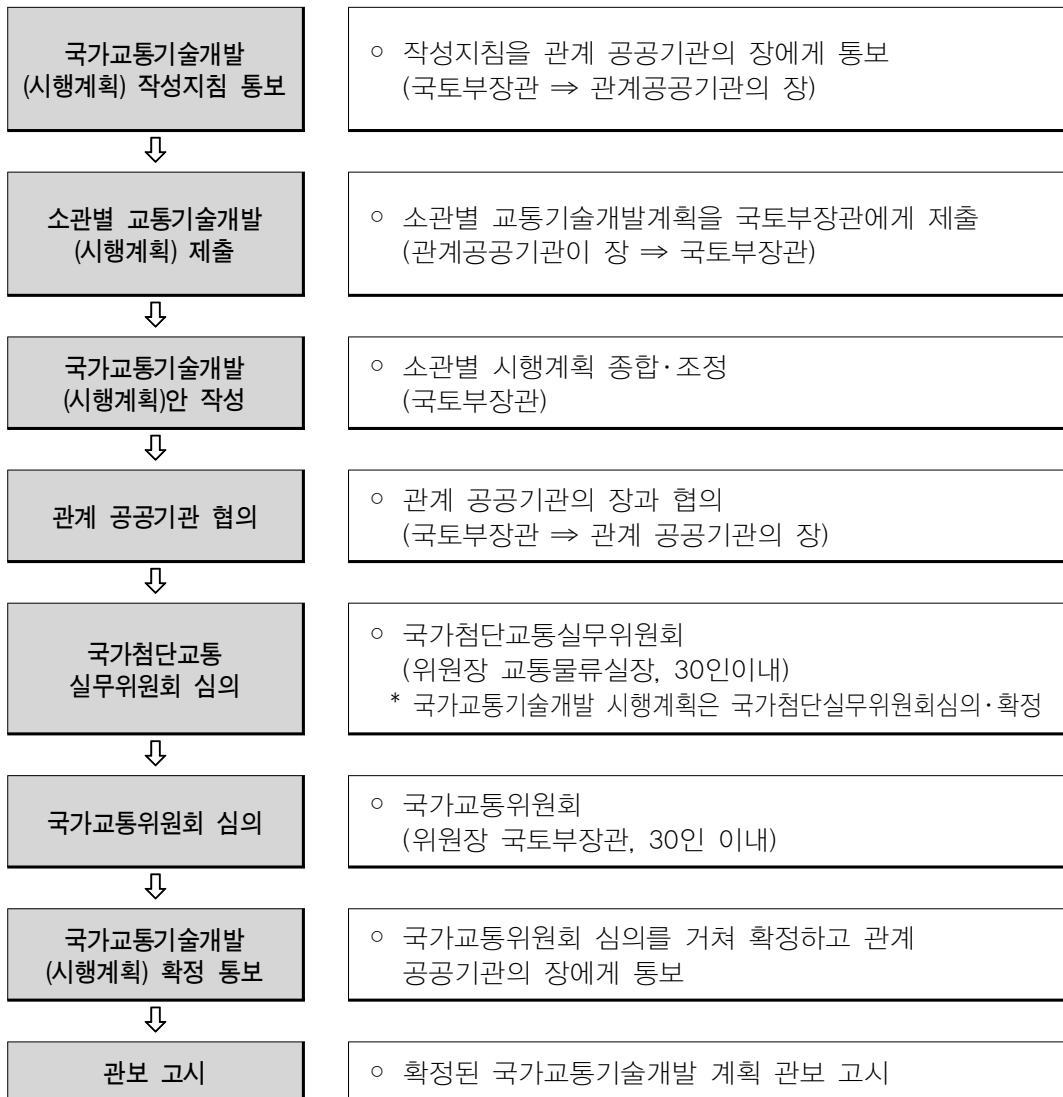
- 교통기술 정의, 미래사회 및 교통체계 변화와 전망
- 국내 · 외 교통기술 연구개발 현황 및 문제점 등 분석 · 평가
- 제2차 계획 기간 중 목표달성, 집행실적 및 성과 등 종합적 분석 · 평가
- 국가교통기술개발 비전, 목표, 추진방향, 및 추진전략 등 설정
- 교통기술개발 비전 등을 달성하기 위해 분야별 추진계획 수립
- 투자규모, 투자계획 및 투자 효율화 방안
- 교통기술 개발을 위한 기반조성 방안
- 국가교통기술개발로 인한 기대효과

마. 추진경위

- 2001. 1 : 교통체계효율화법에 국가교통기술개발계획 수립근거규정 마련
- 2003. 12 : 「제1차 국가교통기술개발계획」('04~'08) 수립
- 2010. 3 : 「제2차 국가교통기술개발계획」('09~'13) 수립
- 2014. 6 : 「제3차 국가교통기술개발계획」('14~'18) 수립

* 국가교통기술개발 시행계획 수립(매년 3월경)

2. 국가교통기술개발 시행계획 수립 절차



3. 제3차 국가교통기술개발계획('14~'18)의 주요내용

○ 부문별 비전 및 목표

	도로·자동차	물류	철도	항공	해운·항만
비전	안전하고 편리한 도로교통기술 구현	세계 시장을 선도하는 첨단물류기술 확보	국민 행복을 위한 빠르고, 안전하고, 경제적인 철도개발	차세대 항공기술을 선도하는 항공강국 실현	고부가가치 창조형 신성장 해운·항만 기술 육성
목표	- 혼잡비용 15% 감소 - 사망자 수 20% 감소 - 온실가스 배출량 15% 감소	- 선진국 대비 교통기술수준 90% 달성 - 국가물류비용 GDP 대비 10.5% 이내 - 물류시스템 자동화·고속화를 통한 생산성 30% 향상	- 선진국 대비 교통기술수준 95% 달성 - 열차운행 100만km당 사고건수 10% 저감 - 철도 수송용량 20% 확대, 수송분담률 20% 향상	- 국산 무인항공기 보급기반 구축 - 동아시아 최고 안전수준 확보 - 공역 수송량 30% 증대 및 공항 정시성 85% 달성	- 선진국 대비 교통기술 수준 90% 달성 - 물류비용 15% 절감 - 해양사고 30% 감소
중점 추진 분야	안전교통 첨단교통 청정교통 복지교통	수송시스템 혁신 물류장비 고도화	SMART Railroad SAFE Railroad ECONOMICAL Railroad	항공기시스템, 사고예방 항공관제 시스템, 공항운영 시스템	첨단항만 물류 해양안전 해양교통시설
부문	미래형자동차, ITS, 환경, 안전, 대중교통	운송, 보관, 포장/하역, 물류정보, 물류관리 연계운송	고속전철시스템, 초고속철도, 속도·수송력향상, 운영·관리 효율화, 철도 안전·철도시험인프라	항공기, 공항시스템, 항행시스템, 안전·환경·에너지	첨단항만, 물류, 해운항만 인프라 건설, 해양안전

○ 총 투자규모

- 제3차 계획기간('14~'18) 중 국가교통기술 연구개발에 총 3조 5,515억 원이 소요되는 것으로 산정
- 도로 및 자동차 1조 1,006억 원, 물류 1,105억 원, 철도 1조 738억 원, 항공 8,494억 원, 해운·항만 4,172억 원
- 연평균 투자규모는 7,103억 원으로 2014년도 5,154억 원에 비해 1.39배 증가

(단위: 백만 원)

구분		계 (‘14~’18)	2014	2015	2016	2017	2018	비율 (%)
도로· 자동차	정부	784,001	201,488	186,032	131,710	121,871	142,900	71
	민간	316,582	92,392	75,050	52,709	45,380	51,050	29
	소계	1,100,583	293,880	261,082	184,420	167,251	193,950	100
물류	정부	80,000	14,700	20,300	16,100	16,500	12,400	72
	민간	30,500	4,900	2,000	6,400	6,400	10,800	28
	소계	110,500	19,600	22,300	22,500	22,900	23,200	100
철도	정부	805,390	102,475	145,968	169,163	179,442	208,342	75
	민간	268,455	34,158	48,650	56,389	59,815	69,443	25
	소계	1,073,845	136,633	194,618	225,552	239,257	277,785	100
항공	정부	637,029	37,400	94,149	147,551	184,829	173,100	75
	민간	212,339	12,464	31,384	49,184	61,607	57,700	25
	소계	849,368	49,864	125,533	196,735	246,436	230,800	100
해운 항만	정부	350,720	14,250	55,595	92,700	108,550	79,625	84
	민간	66,525	1,175	12,975	13,775	13,700	24,900	16
	소계	417,245	15,425	68,570	106,475	122,250	104,525	100
합계	정부	2,657,140	370,313	502,044	557,224	611,192	616,367	75
	민간	894,401	145,089	170,059	178,457	186,902	213,893	25
	소계	3,551,541	515,402	672,103	735,682	798,094	830,260	100

제3절 교통신기술 지정제도

1. 법적근거 및 개요

가. 목 적

- 기술개발자(개인 또는 법인)의 교통기술 개발의욕 고취와 개발된 교통기술의 보급 및 활용 촉진으로, 국내 교통기술의 발전을 도모하여 기술경쟁력 등을 제고하기 위함

나. 관련법규

- 「국가통합교통체계효율화법」 제102조 및 제103조
- 「동법 시행령」 제96조 내지 제101조, 제114조제4항
- 「동법 시행규칙」 제42조 내지 제47조
- 「교통신기술 지정 및 보호 등에 관한 규정」 (국토부고시 제2013-624호)

2. 지정대상

- 국내에서 최초로 개발 또는 외국에서 도입하여 소화·개량한 교통기술로 국내에서 신규성, 진보성 등이 있다고 판단되고 그 기술을 보급·활용하는 것이 필요하다고 인정되는 기술로서, 이를 개발한 자(승계인 포함)가 지정을 요청한 기술

○ 지정대상 분류표

대분류	중분류	소분류
교통수단	자동차	승용차, 승합차, 대중교통수단(준대중교통수단, 신대중교통수단 포함), 화물자동차, 환경친화적 차량, 첨단지능형차량, 수륙양용교통수단, 수중교통수단, 기타 신교통수단, 특수자동차 등
	철도차량	고속철도차량, 도시철도차량(중량), 도시철도차량(경량), 도시철도차량(소형), 일반철도차량(동력차), 일반철도차량(객차), 일반철도차량(화차), 신궤도교통수단, 특수차량, 자기부상차량, Combi-Road, Double stack train, 전기·디젤겸용 다목적 기관차(Hybrid형 기관차), 전기·축전지 겸용 기관차, Super-Rail Cargo, Cargo-Sprinter, 발전차 등
	항공기	사업용 항공기, 개인용 항공기, 특수목적 항공기, 실험용 항공기, 초경량비행장치 등
	선박	여객선, 화객선, 일반화물선, 컨테이너선, 살물선, 광석운반선, 목재운반선, 철운반선, 냉장화물선, 자동차운반선, 원유운반선, 액화가스운반선, 어선, 바지선, 예인선, 위조선, 초고속선, 초대형선 등
교통시설	도로	교차로(신호교차로, 비신호교차로), 도로표지, 주차장, 노면표시, 안전표지, 주차시설, 도로시설(조명, 지주, 반사경, 중앙분리대, 가드레일, Crash cushion), 기타도로구조물, 보행자 보호시설, 터미널, 화물터미널, 집배송센터, 화물취급장, 유통단지, 복합화물터미널, 여객터미널, 도로 물류시설 등
	철도	궤도, 건널목, 차량기지, 부대시설, 여객터미널, 선로구조물(터널, 교량, 토공시설, 분기기 등), 선로보수기지, 역시설, 차량정비기지 및 차량유치시설(사무소, 기지), 전철전력시설, 송·변전시설, 신호제어시설, 정보통신시설, 비상대피설비, 철도물류시설 등
	공항	활주로, 유도로, 계류장, 착륙대, 항행안전시설, 통신관제시설, 하역보관시설, 부대지원시설, 여객터미널, 화물터미널, 도심공항터미널, 공항보안시설, 공항 물류시설 등
	항만	컨테이너부두, 항만보세창고, 냉장·냉동창고, 건하물부두, 재래부두, 항만장비, 하역장비, 연계운송장비, 피더항만, 굴입식터미널, 자동화터미널, 항만성능평가기술, 항만 물류시설, 내륙운하시설 등
운영 및 관리	도로 운영	시설물관리, 신호체계관리, 통행제어, 대중교통 운영관리, 교통류분석 및 시뮬레이션, 교통관리최적화, 전자지불처리, 교통정보유통활성화, 여행자정보고급화, 대중교통활성화, 화물운송효율화, 교통사고 예방 및 조사 분석, 교통재난 및 인명구호, 도로의 첨단화, 유지관리 효율화 등
	철도 운영	철도운영정보시스템, 철도관제시스템, 승차권예약발매시스템, 철도정보유통활성화시스템, 검수정보시스템, 훈련시스템, 면허시스템, 철도산업안전보건시스템, 유지보수/정비시스템 등
	항공 운영	운행정보, 관제시스템, 급유 및 정비시스템, 통신시스템, 기타항행보조시스템, 훈련시스템, 감항인증기술, 안전검사 등
	항만 운영	항만운영시스템, 수문관리시스템, 항만하역시스템, 해상시설물관리, u-port 시스템, RFID 기반 통합항만시스템, 항만운영 평가기술 등

※ 관련 용어(법 제2조)

- “교통수단”이란 사람 또는 화물을 운송하는 데에 이용되는 자동차·열차·항공기 및 선박 등을 말한다.
- “교통시설”이란 교통수단의 운행에 필요한 도로·철도·공항·항만·터미널 등의 시설과 그 시설에 부속되어 교통수단의 원활한 운행을 보조하는 시설 또는 공작물을 말한다.
- “교통기술”이란 교통수단 및 교통시설의 개발·운영 및 관리에 관한 기술을 말한다.

3. 신청자격

가. 신청자격이 있는 자

- 국내에서 최초로 기술을 개발하거나 외국기술을 도입하여 소화·개량한 자
(그 승계인 포함)
- 기술개발에 직접 참여한 자
 - 신청인은 지식재산권자와 동일하여야 함
 - 개인사업자는 개인 명의로 신청하여야 하며, 개인사업체 명의로 신청 불가
 - 법인이 지식재산권자인 경우, 법인 명의로 신청하여야 하며 개인 명의로 신청 불가
 - 법인에 소속된 개인이 지식재산권자인 경우, 개인 명의로 신청하여야 하며 법인 명의로 신청 불가
 - 지식재산권이 공동 소유인 경우, 원칙적으로 공동으로 신청하여야 하나, 지식재산권자의 일부만이 신청하고자 하는 경우 나머지 지식재산권자의 동의서 제출 필요(매뉴얼 제10호 서식)
 - 지식재산권 소유권자와 공동 신청시, 기술개발 참여사실을 확인할 수 있는 자료를 제시한 자
 - 국가연구개발사업 성과의 소유권자로부터 기술실시권 및 신기술 신청에 대한 동의를 받은 자
 - 보호기간 연장신청의 경우, 교통신기술 지정증서에 명시된 지 또는 그 승계인

나. 신청자격이 없는 자

- 「국가연구개발사업의 관리 등에 관한 규정」 따라 제재 기간 중에 있는 연구책임자, 연구기관·참여기업 또는 실시기업
- 규정 제31조제4항부터 제6항까지에 따라 지정신청 또는 연장신청을 제한 받는 자
- 기술개발에 직접 참여하지 않는 자

4. 심사절차

* 신청서 접수 및 지정심사 국토교통과학기술진흥원에 위탁시행

가. 지정심사 절차

- 신청서 접수(요건검토) ⇒ 공고(이해관계인 의견청취) 및 관계기관 의견
조회 ⇒ 기술심사 ⇒ 현장심사(품질검사) ⇒ 지정 · 고시 및 지정증서 교부
⇒ 홍보자료 관리(자료보관 및 활용)



나. 보호기간 연장심사 절차

- 신청서 접수(요건검토) ⇒ 공고(이해관계인 의견청취) 및 관계기관 의견
조회 ⇒ 현장심사(품질검사) ⇒ 연장고시 및 지정증서 재교부 ⇒ 홍보자료
관리(자료보관 및 활용)



5. 심사 기준

가. 지정심사 기준

[기술심사위원회]

- 신규성 : 최초로 개발하거나 소화·개량한 기술로 기존의 기술과 차별성이 있는 기술
- 진보성 : 기존의 기술과 비교하여 성능·품질이 우수하거나 편의성 및 편리성, 경제성 등의 향상이 있는 기술
- 경제성 : 기존의 기술과 비교하여 설계·시공 공사비, 유지관리비 등 비용 절감효과가 인정되는 기술

[현장심사위원회]

- 현장적용성 : 교통기술 이용자의 건강, 생명, 재산 등을 사고, 재해 등으로부터 보호, 예방할 수 있도록 기술공학적인 안전을 확보하고 있는 기술
- 보급·활용성 : 공익성, 시장성 등이 우수하여 기술보급과 활용이 필요한 기술

나. 연장심사 기준

- 활용실적 : 교통신기술 지정이 고시된 날부터 연장신청일 전까지 교통신기술의 범위에 해당되는 활용실적(판매실적 포함)이 있는 기술
- 품질검증 : 교통신기술 지정 시 제시한 성능 및 품질의 효과가 검증되고 우수성이 인정되어 지속적인 보급이 필요한 기술

6. 신청시기 및 처리기간

가. 신청시기

- 연중 수시 신청(국토교통과학기술진흥원 기술인증센터)

나. 처리기간

- 신청서 접수일로부터 120일 이내에 교통신기술의 지정 여부를 결정
 - 처리기간 산정시 제외기간(규정 제32조)
 - 신청서 보완, 이해관계인의 의견제출, 관계기관 의견조회, 심사에 따른 서류 보완, 품질검사 기간, 심사결과의 처리 등에 따른 기간
 - 관계기관 의견조회 기간이 공고기간(30일)을 초과하는 경우에는 그 초과하는 기간

7. 보호기간

- 최초 교통신기술의 지정을 고시한 날부터 5년(규정 제23조제1항)
- 교통신기술개발자(교통신기술의 지정을 받은 자)의 보호기간 연장신청이 있는 경우에는 최초 지정 보호기간 동안의 활용실적 등을 검증하여 그 보호기간을 7년의 범위에서 연장(영 제100조제2항, 규정 제23조제2항)
- 보호기간 연장의 평가기준
 - 종합평가점수에 따른 등급 및 보호기간

종합 평가점수	90이상 ~100	80이상 ~90미만	70이상 ~80미만	60이상 ~70미만	50이상 ~60미만	45이상 ~50미만	40이상 ~45미만
보호기간	7년	6년	5년	4년	3년	2년	1년

※ 심사위원의 평가점수 중 최고점수와 최저점수 각 1인을 제외한 나머지의 평균 점수로 보호기간 결정, 종합점수 40점 미만은 보호기간 연장 불인정

- 평가항목 및 배점기준

항목		배점기준	배점
활용 실적 (40)	활용건수 및 금액	신기술 활용건수 및 공사비 규모에 따라 배점	30
	기술보급 노력	대내외 지정기술 홍보 및 행사참여, 현장시험적용, 기술지원 등 지정기술 보급을 위한 노력	10
품질 검증 (60)	기술수준	국내·외 동종의 기술 대비 당해 기술의 수준에 따라 배점	15
	기술개량	지정시 대비 기술개량 여부 및 개선 정도 등에 따라 배점	15
	경제성	설계·시공·유지관리 등에서 원가절감효과가 뚜렷하거나 생애주기 전반에 걸쳐 기존기술 대비 비용절감효과의 우수성에 따라 배점	10
	시장성	국내외 시장수요 및 활용가능성 등 시장에서의 가능성에 따라 배점	10
	안전성	설계, 시공, 유지관리 등에서 기술(공법)의 안전성에 따른 배점	10
종합점수			100

- 활용건수 및 금액(30점)

- 신기술 내용 및 규모에 따른 시장 활용현황 및 동종업계에서 차지하는 비중 등을 검토하여 배점

배점기준	점수
국내 동종업계보다 활용실적이 우수하고 선진 외국시장에 활용한 실적이 있음	30
국내 동종업계보다 활용건수 및 활용금액이 10%이상 높음	25
국내 동종업계와 활용실적이 동등함	10
국내 동종업계보다 활용실적이 미흡함	0

- 기술보급 노력(10점)

배점기준	점수
지정이후 기술보급을 위한 행사나 기술지원, 사업참여 등이 10건 이상됨	10
지정이후 기술보급을 위한 행사나 기술지원, 사업참여 등이 5~7건 정도 진행됨	7
지정이후 기술보급을 위한 행사나 기술지원, 사업참여 등이 3~5건 정도 진행됨	5
지정이후 기술보급을 위한 행사나 기술지원, 사업참여 등이 1~3건 정도 진행됨	3

- 품질검증(60점)

항 목	배점기준	점수
기술수준 (15점)	선진외국기술(100%기준)을 능가하는 수준	15
	선진외국기술(100%기준)과 동등하여 수입대체가 가능한 수준	12
	국내 기존기술보다 10% 이상 우수한 수준	9
	국내 기존기술과 동등한 수준	6
	국내 기존기술보다 미흡한 수준	0
기술개량 (15점)	지정시 대비 30% 이상 개량·개선	15
	지정시 대비 30% 이내에서 개량·개선	12
	지정시 대비 20% 이내에서 개량·개선	9
	지정시 대비 10% 이내에서 개량·개선	6
	지정시 대비 개량·개선되지 않음	0
경제성 (10점)	기존기술 대비 경제성이 30% 이상 높음	10
	기존기술 대비 경제성이 20% 이상 높음	8
	기존기술 대비 경제성이 10% 이상 높음	6
	기존기술 대비 경제성이 유사	4
	기존기술 대비 경제성이 미흡	0
시장성 (10점)	국내외 시장수요가 기존기술 대비 30% 이상 높음	10
	국내외 시장수요가 기존기술 대비 20% 이상 높음	8
	국내외 시장수요가 기존기술 대비 10% 이상 높음	6
	국내외 시장수요가 기존기술과 유사	4
	국내외 시장수요가 기존기술 대비 미흡	0
안전성 (10점)	기존기술 대비 안전성이 30% 이상 높음	10
	기존기술 대비 안전성이 20% 이상 높음	8
	기존기술 대비 안전성이 10% 이상 높음	6
	기존기술 대비 안전성이 유사	4
	기존기술 대비 안전성이 미흡	0

8. 지정혜택

- 기술사용료 지급 청구
 - 교통신기술개발자는 교통신기술을 사용한 자에게 기술사용료의 지급을 청구할 수 있음(법 제102조제3항, 영 제99조제8항)
- 교통신기술 우선 적용 및 구매 권고
 - 국토교통부장관은 공공기관에 대하여 교통신기술의 기술이나 제품이 기존 기술이나 제품에 비해 효율성 등이 높은 경우 우선 적용 또는 의무 구매 권고를 할 수 있고, 교통신기술의 우선 적용이나 의무 구매를 권고 받은 공공기관의 장은 특별한 사유가 없는 한 그가 개발·운영 또는 관리하는 시설 등에 우선 적용하거나 구입하여야 함(영 제99조제1항제2호 및 제99조제2항)
- 시험시공 권고
 - 국토교통부장관은 교통신기술개발자 또는 공공기관의 장이 교통신기술로 지정받은 후 1년 이내에 시험시공을 요청하는 때에는 성능 및 시공방법 등에 관한 시험시공을 권고할 수 있음(영 제99조제5항)
- 시범사업에 우선 적용
 - 국토교통부장관은 시범사업을 실시할 경우는 교통신기술을 우선 적용하게 할 수 있고, 시범사업에 참여하는 교통신기술개발자에 대하여 재정적·행정적 지원을 할 수 있음(영 제99조제3항)
- 공사 입찰참가자격사전심사 시 가산점 부여
 - 교통시설공사를 시행하는 공공기관이나 사업자가 교통시설공사 또는 설계 용역을 발주하는 때에는 국토교통부장관이 정하여 고시하는 바에 따라 교통신기술에 입찰가점 부여 등의 우대조치를 할 수 있음(영 제99조제4항)
 - (기재부) 입찰참가자격 사전심사시 가점(개발·활용실적 4점)
 - * 단, 개발되어 활용되지 않은 신기술에 대하여는 2점배점
 - (도로공사) 입찰참가자격 사전심사시 가점(개발실적 1점, 활용실적 5점)
 - (조달청) 입찰참가자격 사전심사시 가점(개발실적 3점, 활용실적 3점)

- 자금 지원
 - 국토교통부장관은 교통신기술의 보급·활용 및 실용화를 촉진하기 위하여, 교통신기술개발자의 금융지원 요청이 있는 경우 관계기관에 대하여 기술개발자금, 신기술사업자금, 기술신용보증, 그 밖에 기술개발 및 보급 등을 위하여 정부 및 공공기관이 조성한 특별자금의 우선 지원 요청을 할 수 있음(영 제99조제1항)
- 우수조달물품으로 지정대상 포함
- 수수료 및 비용 지원
 - 국토교통부장관은 예산범위 안에서 중소기업에 대하여 심사과정에서 실시하는 성능 및 품질시험에 따른 비용이나 규정 제34조의 수수료 및 비용 등의 일부를 지원할 수 있음(규정 제24조제2항)
- 신기술 인증표시(마크) 사용
 - 신기술 인증을 받은 자는 신기술을 적용하여 제조한 제품이나 포장·용기 및 홍보물 등에 아래의 인증표시 사용 가능(신기술통합인증요령 제7조)





참고

교통신기술 지정현황(2016.12.31일 기준)

구분	명 칭	개발자	보호기간
제3호	콘크리트궤도용 열차선로 전환장치(분기기)에 적용되는 2중 탄성체결장치의 강성을 탄성패드의 접촉면적으로 조절하는 기술	삼표이앤씨 (주)	5년 연장(3년 → 8년) (‘10.11.22~’18.11.21)
제4호	가드레일판을 지주의 내외측에 복수열로 설치하고 원통형 충격흡수대와 레일 보강판으로 이루어진 노측용의 개방형 가드레일 제작기술	(주) 쓰리에스	4년 연장(3년 → 7년) (‘11.07.15~’18.07.14)
제5호	LED광원을 이용하여 문자표시부와 방향표시부를 독립적으로 발광시키는 도로표지판 제작 및 설치 기술	기동안전 (주)	4년 연장(3년 → 7년) (‘11.07.22~’18.07.21)
제6호	충격완충부와 도피홈이 형성된 받침대에 조립용 덮개를 사용하여 유도봉을 분리 가능하게 결합하는 조립식 시선유도봉	신도산업 (주)	5년 연장(3년 → 8년) (‘11.09.29~’19.09.28)
제8호	표준컨테이너를 하부에서 리프트하여 수평이송 환적하는 트레일러 구동형 시스템 기술	(주) 범창종합기술	5년 (‘12.04.18~’17.04.17)
제10호	바이모달트램 차량 및 마그네틱 전용도로 기술	한국철도기술 연구원외2	5년 (‘12.10.31~’17.10.30)
제11호	평단도로 개선한 채널식 도로표지판 제작기술	(주)현대표지	3년 (‘12.11.09~’ 15.11.08)
제12호	안개 발생시 전방차량 위치 안내시스템	한국전기 교통(주)	3년 (‘12.12.28~’ 15.12.27)

구분	명 칭	개발자	보호기간
제13호	연속패드와 레일공정수지를 이용한 매립형 철도궤도 시스템	한국철도기술 연구원외2	5년 ('13.01.11~'18.01.10)
제16호	자동으로 도로정보를 조사 분석하여 도면화하고, 도로의 안전을 점검할 수 있는 기술	한국건설기술 연구원외4	5년 ('13.06.27~'18.06.26)
제18호	LED광원과 광섬유를 이용하여 문자 및 문양표시 부와 방향표시부를 발광시키는 도로표지 및 교통 안전표지 제작 기술	(주)에에엘테크	5년 ('13.11.22~'18.11.21)
제19호	항공기를 위한 지상 전원공급장치(AC-GPS)	이화전기공업 (주)외1	5년 ('13.12.20~'18.12.19)
제20호	지능형 DCU와 기계식 잠금장치를 구비한 철도차량용 출입문 시스템	(주)소명	5년 ('14.04.24~'19.04.23)
제21호	비신호 생활도로 교차로에서 광센서와 LED 색상변화로 교통사고 예방기술	(주)지비	5년 ('14.06.05~'19.06.04)
제22호	상하 이동과 좌우 회전이 가능한 도로전광표지 지지구조물 기술	국민대학교 산학협력단	5년 ('14.08.19~'19.08.18)
제23호	결로저감용 유연성 합성수지를 사용한 도로표지와 회전식 지주 제작 기술	건기연, (주)제이에스컴	5년 ('14.10.24~'19.10.23)
제24호	에어챔버 및 에어튜브 기술을 적용하여 충격흡수 및 상하 조절이 가능한 자동 볼라드	동부 엔지니어링(주)	3년 ('14.12.04~'17.12.03)
제25호	노면 결빙방지 제설액 자동 및 원격분사 시스템	(주)리트코	5년 ('15.02.06~'20.02.05)

구분	명 칭	개발자	보호기간
제26호	스프링이 내장된 관절형 방호울타리의 지주 제작기술	(주)쓰리에스	5년 ('15.05.06 ~ '20.05.05)
제27호	횡단보도 보행자 교통사고 감소를 위한 조명확보 및 차량 감지 기술기반 안전시스템	한국건설기술 연구원, (주)온텍시스템, (주)아이라이트	5년 ('15.06.30 ~ '20.06.03)29
제28호	철제차륜 경량전철의 제3레일방식 전차선 제조 장치 및 제조기술	(주)포스코ICT, 오성기전(주)	5년 ('15.06.30 ~ '20.06.29)
제29호	용량가변형 지상설치 항공기 냉난방 공급 장치 (PC-AIR)	인천국제공항 공사, 서진공조(주)	5년 ('15.07.28 ~ '20.07.27)
제30호	복합환승센터 내의 이용자 위치기반 연계환승지원 정보 제공 기술	한국교통연구원, 씨티스(주)	5년 ('15.09.25 ~ '20.09.24)
제31호	브레이크 어웨이 지주가 구비된 중앙분리대 및 가드레일 단부 처리시설	(주)쓰리에스 신도산업(주)	5년 (16.01.05 ~ 21.01.04)
제32호	레이더 센서 기반 실시간 돌발상황 감지 시스템	메타빌드(주)	5년 (16.01.21 ~ 21.01.20)
제33호	아크릴계 주재와 부재의 중량비(%)가 50:50인 상 온경화형 도료를 2액 2공정용 차선도색 전용 장비로 상온 도포하는 아스팔트 콘크리트 차선 도색 및 노면 표시 기술	(주)태웅산업	5년 (16.03.30 ~ 21.03.29)
제34호	다형상 포장절단 장비 및 높이조절이 가능한 장치를 갖춘 전단면 초속경 콘크리트 맨홀인상 보수공법	(주)옥련건설	5년 (16.05.17 ~ 21.05.16)
제35호	짧은 토목섬유 보강재와 강성벽 힌지 일체형 철도 보강노반 시스템	한국철도기술연 구원 (주)한화건설	5년 (16.06.1 ~ 21.06.30)
제36호	전단하중 유도용 언더플레이트를 구비한 탄성 레일 체결장치(KR형 레일체결장치)	한국철도시설 공단, 한국철도기술 연구원	5년 (16.11.15 ~ 21.11.14)

제4절 지능형교통체계(ITS) 계획 수립 및 운영

1. 지능형교통체계(ITS) 기본계획 수립

가. 계획의 개요

- 법적근거 : 국가통합교통체계효율화법 제73조
- 계획의 필요성
 - 육상·해상·항공분야 지능형교통체계(ITS)의 개발·보급 추진을 위해 10년 단위의 국가차원 기본계획을 수립하고 체계적 추진
- 계획의 성격
 - 지능형교통체계의 추진방향을 제시하는 국가차원의 기본계획
 - 자동차·도로, 철도, 해상, 항공 교통분야별 계획의 상위계획
 - 지자체장이 수립하는 지방계획의 상위계획, 관계 중앙행정기관 장 및 지자체장이 수립하는 지능형교통체계 시행계획의 상위계획」
- 계획의 범위
 - (공간적 범위) 육상, 해상, 항공 교통수단과 이를 이용하기 위해 설치된 교통시설이 위치하는 전 국토(영해, 영공 포함)
 - (시간적 범위) 목표연도 2020년을 기준, 5년 단위 중장기 구분

나. 추진경위

- 기본계획 수립을 위한 연구용역 : '10.7~'11.7(교통연구원)
- 지능형교통체계 기본계획(안) 공청회 : '11.3
- 지능형교통체계 기본계획(안) 관계기관 협의 : '11.8~9
- 국가첨단교통실무위원회 심의 : '11.11

- 국가교통위원회 심의 : '11.12
- 지능형교통체계 기본계획 고시 : '11.12.30
- 지능형교통체계 기본계획 2020 수정계획 고시 : '17.01.10

다. 수정계획 주요내용

- 도로·자동차, 철도, 해양, 항공교통분야 및 수단간 연계분야의 32개 과제를 추진하고, 기술개발, 표준화 등 지능화의 기반조성
 - (자동차·도로) 돌발상황에 신속 대응하는 교통관리체계 확대, 도로위험 요소 관리를 위한 협력형 ITS 도입 확대 등 8개 과제 추진
 - (철도교통) 실시간 영상감지기반 철도안전 모니터링, 승객 맞춤형 정보서비스 제공, IT 기반열차운영체계 최적화 등 6개과제 추진
 - (해상교통) 차세대 해양안전 종합관리체계 기반 구축, 선박자동식별시스템 확충, 해운물류시스템 고도화 등 7개과제 추진
 - (항공교통) 위성을 이용한 항공기 운항체계 도입, 효율적 항공교통 통합관리체계 구축, 주변국간 호환 가능한 항공통신망 구축, 신속하고 안전한 항공화물 관리체계 구축 등 9개 과제 추진
 - (수단간 연계) 다수 교통수단 이용자에게 맞춤형 정보서비스 제공, 위험물질 이동경로 추적·관리 및 상황에 대응하는 수송정보 연계 관리체계 구축 2개 과제
 - (기반조성) 지능형교통체계 기술개발, 표준화, 관련산업 육성
 - (소요예산) 2020년까지 총 4조 2천억원의 공공부문 투자 필요
 - 자동차·도로교통에 2조 7천3백억(65%), 철도교통 4천1백억(10%), 해상교통 4천5백억(11%), 항공교통 5천 9백억(14%) 소요

라. ITS 분야 분류

- 도로·자동차 분야

분 야	주요 내용	제공주체
교통관리	◦ 도로소통·안전 등 실시간 수집정보를 기반으로 교통흐름을 유도·제어하고 운전자에게 정보를 제공 * 기본교통정보제공, 돌발상황관리, 주의운전구간관리, 자동교통단속, 실시간신호제어 등	도로관리청 (국토교통부, 한국도로공사, 지방자치단체), 경찰관서
대중교통	◦ 운행정보를 기반으로 대중교통 운영을 조정, 관리하고 여행자에게 정보를 제공	대중교통 운영 또는 관할기관
전자지불	◦ 교통수단, 교통시설의 이용요금을 전자화폐를 통해 자동으로 지불하는 서비스 * 통행료·주차요금·버스요금 지불 등	교통수단·시설 운영기관, 전자화폐사업자
교통정보 유통	◦ 공공기관이 수집하는 교통정보를 민간부문에 배포하거나 통합하여 여행자에게 제공하는 서비스 * 교통정보연계·관리, 통합교통정보제공 등	국토교통부, 지방자치단체, 경찰청
부가 교통정보	◦ 민간부문이 공공부문 교통정보 및 별도로 수집한 정보를 바탕으로 이용자의 요구에 맞춰 가공·제공하는 서비스	교통정보사업자, 방송·통신사업자
지능형차량· 도로	◦ 도로의 위험요소를 감지하여 운전자에게 경고하거나 차량이 스스로 위험요소를 피해 주행하는 서비스 * 안전운전차량, 안전운행도로, 자율운행 등	도로관리청, 자동차제작사
화물운송	◦ 화물운송차량의 운행정보를 수집하여 화물차량의 운행을 지원하거나 관리하는 서비스 * 화물차량운행지원, 위험화물차량안전관리 등	국토교통부, 도로관리청, 화물운송사업자

- 철도 분야

분 야	주요 내용	제공주체
철도교통관리	○ 철도운행계획, 운행정보를 기반으로 열차를 유도, 제어하는 서비스 * 철도관제시스템, 열차신호제어시스템 등	철도공사, 도시철도공사
철도정보제공	○ 열차운행계획, 운행정보를 승객에게 제공하는 서비스 * 열차운행계획정보제공, 열차운행정보제공 등	철도공사, 도시철도공사, 교통정보사업자
철도화물운송	○ 열차 및 철도시설내 화물정보를 기반으로 화물적하, 화물열차조성을 지원하는 서비스 * 화물수송관리, 화물열차관리 등	철도공사
철도안전관리	○ 철도차량 및 시설 내 영상기반 모니터링과 차상시스템으로 철도안전을 도모하는 서비스 * 차량 및 철도시설상태 감시, 차상제어 등	철도공사, 도시철도공사

- 해상 분야

분 야	주요 내용	제공주체
해상교통관리	○ 선박에 기상정보, 조류정보 등을 제공하는 선박의 항행지원, 선박의 안전항행을 유도, 해상의 교통안전 환경개선, 선박에 종합적인 해양안전정보를 제공하는 서비스 * 해상관제, 통합 해양교통 안전정보제공 등	해양수산부, 해양경찰청
해상교통정보	○ 선박 운항정보, 이동 및 위치정보를 관련 물류주체에게 제공하고, 여객여행자에게 인터넷 예매, 여객선 운항정보를 제공하는 서비스 * 선박동정정보, 연안여객선 운행정보제공 등	해양수산부, 항만공사, 해운조합
해상화물관리	○ 최첨단 정보통신기술을 활용하여 해상화물을 관리하고, 위험물의 안전을 통합적으로 관리하는 서비스 * 위험물 및 컨테이너 위치정보 제공 등	해양수산부, 해사위험물검사원, 터미널 운영사

- 항공 분야

분 야	주요 내용	제공주체
항공교통관리	○ 항공기의 운행정보, 기상 등 항공안전정보를 기반으로 항공기의 운항 및 이 · 착륙을 유도하는 서비스 * 항공관제, 항행, 항공안전관리 등	국토교통부, 항공사
공항관리	○ 공항 주변의 돌발상황을 관리, 항공기를 이용하는 여객의 출입국, 탑승수속을 등을 처리하는 서비스 * 공항안전관리, 출입국처리, 여객처리	공항공사
항공교통정보	○ 항공기 운행계획, 공항이용정보, 연계교통정보 등 항공교통이용에 필요한 서비스를 제공 * 항공교통정보제공 등	공항공사, 항공사
항공화물운송	○ 항공기, 공항에서 빠르고 안전한 화물의 적하, 환적을 지원하는 서비스 * 항공화물관리	공항공사, 항공사

2. 지능형교통체계(ITS) 시행계획 수립

가. 계획의 개요

- 법적근거 : 국가통합교통체계효율화법 제76조
- 계획의 필요성
 - 중앙행정기관 및 지방자치단체에서 시행하는 지능형교통체계 사업의 체계적인 추진
 - * 국토부장관은 해당기관이 수립한 ITS 시행계획을 ITS기본계획에 따라 종합·조정
- 계획의 성격
 - 중앙행정기관장 및 지방자치단체장이 기본계획, 분야별 계획 및 지능형 교통체계지방계획에 따라 매년 수립하는 세부계획

나. 주요내용

- 전년도 사업추진 실적 및 해당 연도 세부 사업계획
- 다음 연도 사업의 추진계획 및 재원조달계획

다. 추진절차

단계별 업무절차	수행주체	비 고
ITS시행계획(안) 수립	관계 중앙행정기관 및 지자체	• 「국가통합교통체계효율화법」 제76조 * 1년 단위 수립
↓		
ITS시행계획(안) 종합·조정	국토부	• ITS기본계획에 따라 종합조정
↓		
국가첨단교통 실무위원회심의	국토부	• 국가교통위원회에서 위임
↓		
ITS시행계획 확정·통보	국토부	• 관계 행정기관에 통보

라. 2016년 시행계획

- (기관별) 75개 기관이 180개 단위사업에 4,416억원 투자 중이며, '17년도 투자계획은 4,260억원으로 3.5% 감소 예상

(단위 : 억원)

구분	단위 사업	'15년(본예산집행액)				'16년(당해년도예산)				'17년(다음년도요구예산)			
		계	국비	지방비	기타	계	국비	지방비	기타	계	국비	지방비	기타
합 계	180건	3,552	1,801	945	806	4,416	2,235	1,091	1,090	4,260	2,380	1,067	813
국토부	12건	929	860	2	67	1,077	1,003	3	71	1,343	1,267	0	76
해수부	8건	112	65	0	47	265	177	0	88	400	285	0	115
안전처	1건	190	190	0	0	236	236	0	0	307	307	0	0
경찰청	1건	55	55	0	0	17	17	0	0	84	84	0	0
지자체	148건	1,119	156	939	24	1,402	225	1,086	91	1,327	260	1,063	4
도로공사	5건	951	289	0	662	1,258	418	0	840	716	98	0	618
철도공사	3건	126	126	0	0	121	121	0	0	26	26	0	0
철도공단	1건	64	60	4	0	40	38	2	0	57	53	4	0
공항공사	1건	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0

- (분야별) '16년도 기준, 도로분야 3,168억원(71.8%), 철도분야 206억원(4.7%), 해상분야 501억원(11.3%), 항공분야 245억원(5.5%), R&D분야 296억원(6.7%)

(단위: 억원)

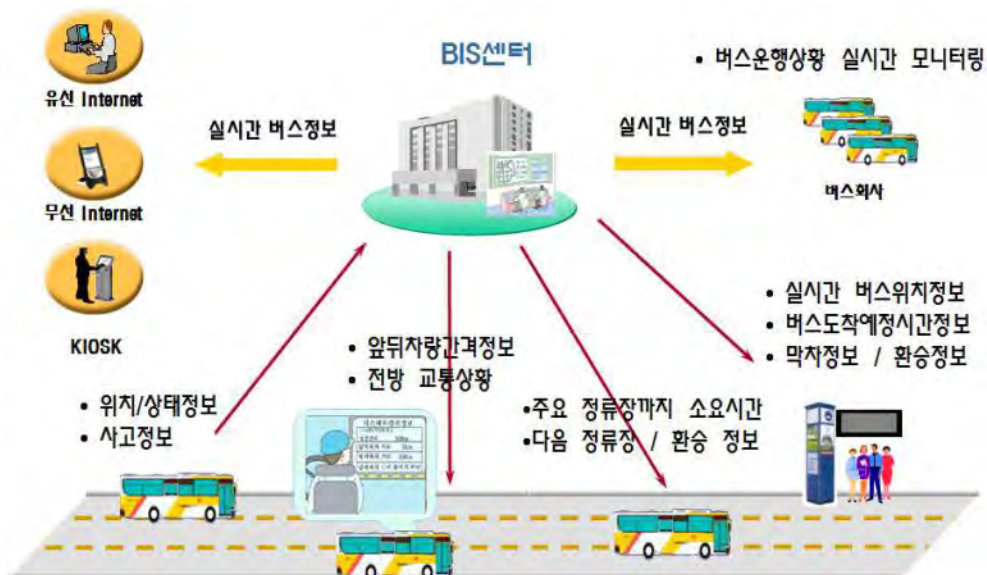
구분	단위 사업	'15년(본예산집행액)				'16년(당해년도예산)				'17년(다음년도요구예산)			
		계	국비	지방비	기타	계	국비	지방비	기타	계	국비	지방비	기타
합계	180건	3,552	1,801	945	806	4,416	2,235	1,091	1,090	4,260	2,380	1,067	813
도로부분	146건	2,666	1,062	928	676	3,168	1,204	1,075	889	2,878	1,203	1,058	617
철도부분	14건	205	189	6	10	206	159	5	42	87	79	4	4
해상분야	9건	301	254	0	47	501	413	0	88	708	592	0	116
항공분야	5건	137	112	0	25	245	232	0	13	263	261	0	2
R&D	6건	243	184	11	48	296	227	11	58	324	245	5	74

제5절 광역BIS 구축



1. 버스정보시스템(BIS) 개요

- 버스정보시스템(BIS, Bus Information System)이란 버스서비스에 대한 이용승객의 만족도 제고를 목적으로 운행 중인 버스의 차내단말기로부터 생성된 실시간 위치, 운행상태 등의 정보를 무선통신체계를 적용, 버스 정보센터로 수집하여 이를 가공, 분석을 통해 승객, 운전자, 운수회사, 시운영자 등 정보수혜자에게 유익한 정보를 제공하는 시스템을 말함



〈버스정보시스템(BIS) 구동 원리〉

2. BIS 도입 및 추진 현황

- 2016년말 현재 전국 162개(광역8, 기초154) 지자체 중 87개 지자체가 BIS 구축·운영 중에 있음
- 2016년말 현재 10개 지자체가 BIS 구축 중이며, 2017년 광역 BIS 사업으로 15개 지자체 신규 도입 예정에 있어 현재 계획된 지자체 포함 시 구축 지자체 112개 미 구축 지자체 50개로 전국 약 69.1%의 지자체가 BIS 구축(진행) 중인 것으로 나타남
- 수도권과 지방 광역지자체 중심으로 BIS가 확대 보급되었으며, 강원·충청·전라·경상 등 재정이 열악하고 시골 지역이 많은 지방의 BIS 보급이 더딘 실정임

〈전국 BIS 구축 현황 ('17.2.9 현재)〉

지자체	지자체 구분		구축 완료	구축중	미도입
	광역	기초			
서울특별시	1		1		0
부산광역시	1		1		0
대구광역시	1		1		0
인천광역시	1		1		0
광주광역시	1		1		0
대전광역시	1		1		0
울산광역시	1		1		0
세종자치시	1		1		0
경기도		31	31		0
강원도		18	5	13	0
충청북도		11	5		6
충청남도		15	5	2	8
전라북도		14	3	6	5
전라남도		22	12	3	7
경상북도		23	8	1	14
경상남도		18	8		10
제주도		2	2		0
합 계	8	154	87	25	50

제6절 국가 대중교통정보센터 운영

1. 연혁

가. 환승정보시스템(TAGO) 개발 및 초기운영 (' 05~ ' 11)

* TAGO : Transport Advice on GOing anywhere)

- 추진배경
 - 육·해·공 교통수단간 연계·환승 정보를 제공하여 이용시간·비용절감과 대중교통 활성화
- 사업내용
 - 전국 환승경로 안내서비스(인터넷, 앱, 키오스크)
 - * 시내버스, 고속버스, 지하철, 항공 등 노선정보 연계
 - 교통정보팀(교통정보센터)에서 업무수행
 - * 6년간 총 216억원 투자

나. TAGO 전담기관 지정(' 09~교통안전공단)

- 추진배경
 - '09.5 조직개편으로 종합교통정책관과 도로국이 분리
 - * 교통정보팀 기능이 첨단도로환경과와 신교통개발과로 분리
- 사업내용
 - 교통안전공단을 TAGO 운영 전담기관으로 지정하고, 교통정보센터에서 분리 (서버를 공단으로 이전)

다. 운영 민간위탁 추진 ('12.1)

- 추진배경
 - 네이버 등 민간포털 서비스와의 경쟁력 향상 및 수익모델 창출 필요성 제기되어, 민간전문기업에 위탁을 추진
- 사업내용
 - 교통안전공단에서 아로정보기술에 민간위탁 계약 ('12 ~ '16년)
 - 위탁비(년8억원, 2년간)는 공단이 부담하고, 연차적으로 민간위탁자의 수익으로 충당

라. 민·관 협력사업 추진 ('12.7~)

- 추진배경
 - 민간위탁도 단순 유지보수에 불과하여, TAGO 폐지 필요성 제기
 - 민간과의 경쟁이 아닌 협업을 통하여 대중교통 활성화 추진 필요성 제기
- 사업내용
 - 민·관 역할분담 협력방식으로 업무범위 변경
 - * (TAGO) 교통데이터 수집제공, (민간) 대민서비스 제공
 - 대전 버스정보(BIS)시범 서비스 개시('13.5)
 - * TAGO에서 정보 수집 → 포털에 제공 → 포털 서비스
 - 4개 민간업체(Naver, SK플래닛, 카카오, LG U+)를 통하여 교통정보서비스 제공 중

2. 운영 현황

가. 국가대중교통정보센터 전담운영기관 : 교통안전공단

※ 근거 : 국토교통부 고시 제2014-90호(2014.02.25.)

나. 전담운영기관 수행업무

- 대중교통정보센터 상시운영
 - 국가교통정보센터의 365일 24시간 안정적인 운영
 - 연계기관 정보연계 모니터링, 운영요원 센터 상주
 - 홈페이지, DB제공, OpenAPI 서비스 운영 및 정책관리
 - 대중교통정보 변경사항 파악, 오류지점 수정 등
 - 운영현황 통계자료 작성(월별, 연간) 등 정기보고
- 센터운영 효율화를 위한 기능보완
 - 버스정보시스템(BIS) 실시간 운행정보 연계전환 지속 확대
 - 고속버스의 실시간 운행정보 서비스 개시 시기에 맞춰 연계방식이 변경 될 수 있도록 추진
 - 신규 광역 BIS 구축 중계기능 개발 협조
 - 지자체간 BIS 정보 교환기능 구현
- 시스템 유지·보수
 - 센터장비, 연계망 장비 등에 대한 장애발생시 복구
 - 정기점검 및 상시점검
 - 바이러스, 해킹 등에 대한 시스템 보안관리
- 운영지원 및 민·관 협력체계 유지
 - 대중교통정보서비스 개선을 위한 ITS전문가 의견수렴 및 과제 발굴
 - 지자체, 운송조합, 포털업체 등 업무협력 강화를 위한 협의회 개최 지원 (연 1회 이상)
 - 센터 운영·관리 보고, 정보수집 통계 등 관리 보고서 작성
 - 대중교통정보 유통현황, 동향 조사
 - 국유 물품의 행정처리
- 노후장비 교체 등
 - TAGO시스템 중 노후화 되어 성능이 현저히 저하되는 장비 교체
 - 센터 운영 효율화를 위한 기능구현에 필요한 신규 장비 도입

제7절 택시 운송사업



1. 택시 운송사업

1. 택시 운송사업

① 개 념

- (일반택시운송사업) 운행계통을 정하지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 사업구역에서 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업
- (개인택시운송사업) 운행계통을 정하지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 사업구역에서 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차 1대를 사업자가 직접 운전하여 여객을 운송하는 사업

《일반택시 및 개인택시의 면허대수》

(' 16.12말 기준)

구분	일반택시			개인택시	합계	
	업체수	면허대수	운전자수	면허대수	면허대수	운전자수
7대도시	697	54,726	68,510	96,038	150,764	164,548
도지역	995	34,494	44,741	68,396	102,890	113,137
전 국	1,692	89,220	113,251	164,434	253,654	277,685

② 택시 사업구역

- 택시 사업구역은 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도 또는 시·군 단위로 함.
- 시·도지사는 지역주민의 편의를 위하여 필요하다고 인정하면 지역 여건에 따라 사업구역을 별도로 정할 수 있으며, 별도로 정하려는 사업구역이 관할 범위를 벗어나는 경우 관련 시·도지사와 협의
- 국토부장관은 고속철도역, 공항, 항만 또는 복합환승센터의 시설이 2개 이상 사업구역에 걸쳐 있는 경우, 조정 신청을 받은 경우, 사업구역 지역주민의 생활권과 사업구역의 경계가 일치하지 아니하는 등 사업구역의 지정·변경이 필요하다고 국토교통부장관이 인정하는 경우에는 사업구역심의위원회 심의를 거쳐 사업구역을 지정하거나 변경할 수 있음.
- 해당 사업구역에서 승객을 태우고 사업구역 밖으로 운행하는 영업, 사업구역 내에서 승객을 태우고 사업구역 밖으로 운행한 후 해당 사업구역으로 돌아오는 도중에 사업구역 밖에서 하는 일시적인 영업, 연계수송용 승차대를 이용하여 해당 사업구역으로 가는 여객을 운송하는 영업은 해당 사업구역에서 하는 영업으로 간주함.

③ 택시운송사업의 사업면허

- (면허권자) 특별시장·광역시장·특별자치도지사·특별자치시장, 도지사, 시장·군수
- (결격사유) 다음의 어느 하나에 해당하는 자에게는 면허 불가
 1. 피성년후견인
 2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자
 3. 이 법(여객자동차 운수사업법)을 위반하여 징역 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 끝나거나(집행이 끝난 것으로 보는 경우를 포함) 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자
 4. 이 법(여객자동차 운수사업법)을 위반하여 징역 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 집행유예 기간 중에 있는 자
 5. 여객자동차운송사업의 면허나 등록이 취소된 후 2년이 지나지 아니한 자

- (면허절차) 일반택시사업의 면허를 받으려는 자는 사업계획서, 사업용 고정자산의 총액 및 구체적인 내용, 차고를 설치하려는 토지의 소유권 또는 사용권을 증명할 수 있는 서류 등을 첨부한 면허신청서를 관할관청에 제출
 - 관할관청은 지역 내 택시총량 등을 종합적으로 검토한 후 적격자에 한해 면허 부여
- (일반택시의 면허기준) 특별시·부산광역시 50대 이상, 광역시 30대 이상, 시 30대 이상, 군 10대 이상
- (개인택시의 면허기준)

운전 형태	운전 경력	무사고 운전경력	여객자동차 운수사업법 과태료(3년간)	도로교통법 누산벌점 (3년간)
〈사업용〉 - 여객자동차 - 화물자동차 - 건설기계	5년 이상	5년이상	2회이하	180점이하
〈자가용(고용)〉 - 자가용자동차 - 화물자동차 - 건설기계	10년 이상	10년이상	해당 없음	180점이하
〈사업용+자가용(고용)〉	5년 이상	5년이상 (자가용자동차 무사고 경력은 1/2로 환산)	2회이하	180점이하

- (차고지 확보기준)
 - 일반택시 : 13㎡~15㎡/대
 - 개인택시 : 10㎡~13㎡/대
- * 다만, 관할관청은 해당 지역의 교통상황과 주차 여건 등을 고려하여 해당 지방자치 단체의 조례로 정하는 바에 따라 개인택시에 대하여는 보유 차고의 면적기준을 적용하지 아니할 수 있음

④ 개인택시운송사업 면허의 특례

- (면허의 특례) 개인택시운송사업자는 범죄신고, 범인체포 협조 등에 따른 신변보호의 필요성이 있거나 택시운송사업의 수급조절을 위하여 필요한 경우 등 관할관청이 특히 필요하다고 인정하는 사유로 면허를 받은 사업구역이 아닌 곳에서 개인택시운송사업을 하려는 경우 그 사업구역의 관할관청에 개인택시운송사업 면허를 신청할 수 있음.
- 관할관청은 신청사유가 타당하다고 인정되면 개인택시운송사업의 면허를 한 관할관청과 협의하여 이미 받은 개인택시운송사업의 면허를 폐지하게 한 후 새로 개인택시운송사업의 면허를 할 수 있음.

⑤ 개인택시운송사업의 대리운전

- (대리운전) 개인택시운송사업자가 직접 운전을 하지 아니하고 다른 사람으로 하여금 대리운전을 하게 할 수 있는 경우는 다음과 같음.
 1. 1년 이내에 치료할 수 있는 질병으로 본인이 직접 운전할 수 없는 경우
 2. 조합에서 급여를 받지 아니하는 상근직 임원(지부장과 조합장을 포함)으로 선출된 경우
- 다만, 급여를 받는 상근직 임원은 조합 규모, 조합원 수, 급여수준, 업무내용 및 적정 상근직 임원 수 등 국토교통부장관이 정하여 고시하는 기준에 적합한 경우로서 관할관청이 필요하다고 인정하는 경우

《급여를 받는 상근직 임원의 대리운전 허용기준》

구 분	대리운전 허용범위		
	특별시·광역시	도	시·군
급여 수준	전년도 연봉 2,160만원 이하	전년도 연봉 2,160만원 이하	전년도 연봉 2,160만원 이하

3. 「도로교통법」 제146조에 따라 무사고운전자 또는 유공운전자의 표시장을 받은 자로서 교통안전 봉사활동에 종사하는 모범운전자 단체의 장으로 선출되어 급여를 받지 아니하고 근무하는 경우
 - (대리운전의 제한) 개인택시사업자가 동일한 질병이나 합병증으로 인해 대리운전을 하게 하는 경우 그 합산기간은 최종의 대리운전신고를 한 날을 기준으로 하여 과거 3년 동안 1년을 초과할 수 없음.

⑥ 택시 총량제도

- (개요) 택시의 과잉공급 해소를 위해 전국 156개 택시 사업구역별 적정 공급량을 산정하고 이를 초과하지 않는 범위 내에서 택시공급을 유지(초과 공급일 경우 신규 택시운송사업면허 발급 및 증차 제한)하기 위한 제도
- (법적 근거) 택시운송사업의 발전에 관한 법률 제9조
 - 여객자동차 운수사업법 제5조
 - 택시 사업구역별 총량제 지침(국토교통부고시, 2015.7)
- (시행주체) 156개 사업구역별 면허권자사 실시하는 택시 총량조사 결과를 토대로 시·도지사가 수립·고시
- (수립시기) 총량조사 및 총량제 계획은 5년마다 수립해야 함(1차 총량제 : '05~'09, 2차 총량제 : '10~'14, 3차 총량제 : '15~'19)
- (수립절차) 시·도지사는 5년마다 총량제 계획을 수립한 후 국토부장관에게 보고하고, 국토부장관은 총량제 계획이 부적합하다고 판단할 경우 재산정 요구
 - 재산정을 요구받은 시·도지사는 이에 따라야 하며, 시·도지사가 이에 따르지 아니할 경우 국토교통부장관은 총량제 계획을 직접 재산정한 후 고시
- (총량 산정방식) 실차율과 가동률에 따른 산식에 의해서 택시 총량 산정

$$\text{택시총량} = \text{현재면허대수} \times \left\{ \left(\frac{\text{현재거리실차율}}{\text{목표거리실차율}} \times 0.8 \right) + \left(\frac{\text{현재시간실차율}}{\text{목표시간실차율}} \times 0.2 \right) \right\} \times \frac{\text{현재가동률}}{\text{안정적가동률}}$$

* 실차율 : (승객 승차 운행거리(시간) / 총 운행거리(시간))×100,

* 가동률 : (실제 영업대수 / 총 면허대수)×100

* 안정적 가동률 : 3~5부제 92%, 6~9부제 90%, 10부제 이상 88%

7 택시 감차보상 및 감차재원 조성

- (기본개념) 총량조사를 통해 사업구역별 감차계획을 수립한 후 정부·지자체 감차예산과 업계 부담금 등을 재원으로 하여 실거래가로 보상하는 제도
- (감차규모) 사업구역별 실태조사 및 총량제 계획 수립 결과 과잉공급 지역의 법인·개인택시 면허 총량을 초과한 차량의 대수
 - 감차규모가 해당 사업구역 면허대수의 20% 이상이 될 경우 시·도지사는 국토교통부장관의 승인을 받아 20%까지 조정 가능
 - * 업종별 감차규모는 감차위원회가 결정하되, 미합의시 업종별 면허비율로 배분
- (감차재원) 정부·지자체의 감차예산('16년 현재 대당 1300만원)과 택시 업계의 자체 출연금* 등으로 연도별 감차 소요재원 확보
 - * 기타 개인·단체·법인으로부터의 출연금 : 법인택시 부가세 5%p 감면 확대분 등
- (감차위원회) 사업구역별 감차위원회와 시·도 감차위원회를 설치하고 위원회는 위원장을 포함하여 총 10명 이내의 위원으로 구성
 - 위원장은 4급(시·도)·5급(시·군) 이상 공무원 중에서 지자체장이 임명하고, 위원은 업무 담당 공무원, 법인·개인·노조대표자 및 전문가 등으로 구성
 - 위원회는 감차보상금, 업종별 감차규모, 사업자 출연금 산정 적법성 등을 심의하고, 재적 과반수 출석과 출석 과반수 찬성으로 의결
- (감차계획) 사업구역별 지자체장은 총량이 고시된 날부터 30일 이내에 감차계획을 관할 시·도지사에게 제출해야 하며 시·도지사는 7일 내에 감차계획을 수립·확정 및 고시
- (시행기간) 기본적으로 5년 이내에서 감차위원회가 정하되, 지자체 여건에 따라 20년 이내 시행기간 연장 가능

8 택시 운임·요금

- (요금의 신고) 국토교통부장관 또는 시·도지사가 정하는 기준과 요금의 범위에서 사업자(조합 포함)가 시·도에 신고
- (요금체계) 기본요금 및 거리·시간병산제* 적용
 - * 시속 15Km/h 이상 운행 시에는 거리비례제만 적용, 이하 시 거리·시간 병산
 - 심야(00:00~04:00) 및 시외 운행에 대해 20% 할증 적용

《주요도시 운임요금(중형)》

시·도	구 분	기본요금	거리요금	시간요금 (15km/h 이하운행시)	시행일
서울	소 형	2,100원(2km)	155m당 100원	37초당 100원	'11.12. 3
	중 형	3,000원(2km)	142m당 100원	35초당 100원	'13.10.12
	모범·대형	5,000원(3km)	164m당 200원	39초당 200원	

- (요금 결정방식) 시계의 요금인상 신청에 대해 검증용역, 택시정책시민협의회·의회 의견청취, 물가정책위원회를 거쳐 최종확정

택시 요금현황(중형택시 기준)

(' 16년 현재)

구 분	기본요금현황	시 행 일	비고 (기존조정일)
부산시	2,800원	'13. 1. 1.	'08. 10. 1.
대구시	2,800원	'13. 1. 1.	'09. 3. 31.
울산시	2,800원	'13. 1. 1.	'08. 11. 1.
대전시	2,800원	'13. 1.15.	'08. 11. 15.
광주시	2,800원	'13. 3. 29.	'08. 12. 29.
세종시	2,800원	'13. 8. 1.	'10. 1. 20.

충청남도	2,800원	'13. 1. 9	'09. 4.28
충청북도	2,800원	'13. 2. 15	'09. 4.13
경상북도	2,800원	'13. 2. 20	'09. 3.31
전라북도	2,800원	'13. 3. 1.	'09. 3. 2
강 원 도	2,800원	'13. 5. 15.	'09. 5. 6
전라남도	2,800원	'13. 4. 5.	'09. 1.15
경상남도	2,800원	'13. 7. 1.	'08.12.29
제 주 도	2,800원	'13. 7. 1.	'09. 5. 1
서 울 시	3,000원	'13. 10. 12..	'09. 6. 1
경 기 도	3,000원	'13. 10. 19.	'09. 8
인 천 시	3,000원	'13. 12. 9.	'09. 6. 1

해외 택시 요금 비교('15 기준)

(2015년)

□ 영국(런던) : 3종류 시간·거리 병산제(시간대별 구분)

구 분		A	B	C
시 간		월~금 06~20시	월~금 20~22시 토~일 06~22시	매일 22~06시 및 공휴일
기본요금	£2.4	252.4m 또는 54.2초	205.0m 또는 22.0초	165.4m 또는 35.6초
추가요금	20펜스	126.2m 또는 27.1초	102.5m 또는 22.0초	82.7m 또는 17.8초

* 할증요금 : 전화 예약 £2, 히드로 공항에서 탑승 시 £2.40, 크리스마스·신년 £4, 카드 사용 시 최대 £1 또는 요금의 12.5% 별도 부과

□ 프랑스(파리) : 3종류 시간·거리 병산제(권역별 구분)

구 분		A	B	C
기본요금	1km	① 2.6		
최소요금	-	① 7.0		
추가요금	거리	① 1.06/km	① 1.30/km	① 1.58/km
	시간 (서행시)	① 32.05/h (30.77km/h)	① 38.10/h (29.63km/h)	① 35.80/h (22.79km/h)
요 일		도심	교외	교외 밖
월~토		10~17시 A	07~19시 B	C
		17~10시 B	19~07시 C	
일요일		00~07시 C	C	C
		07~24시 B		
공휴일		B	C	C

* 할증요금 : (인원할증) 5명 이상 4번째 승객부터 추가 1인당 4€ 부과, 5명 이상 시 5번째 승객부터 인당 4€ 부과

□ 미국(뉴욕)·일본(도쿄) : 단일 시간·거리 병산제

구분	기본요금	추가요금	할증요금	비고
뉴욕	\$ 2.50 (0.32km)	\$ 0.5 (0.32km당 또는 저속 시 60초당)	통과지역, 목적지별, 시간대별 \$ 0.5 부과	-
도쿄	710 (2km)	90 (288m당 또는 10km/h 이하 운행 시 105초당)	심야(23~05시) 20%, 화물(30kg 이내) 1,000	거리제, 시간제도 운영

9] 개인택시의 양도·상속 제한

- (개인택시 양도·상속 제한) 면허를 받아야 하는 운송사업자 중 개인택시운송사업을 새로이 면허(09.11.28이후)받은 경우 양도 및 상속 제한(기존 사업자는 종전대로 양도 및 상속 허용)
- (헌재 심판 결과) ' 10.11.27 경기도 성남시 소재 신규 개인택시 면허자 이보석 등 442명이 재산권 침해 등을 이유로 헌법재판소에 위헌 신청 하였으나 기각(12.3.29)

헌재결정서 검토

□ 검토배경

- 「개인택시운송사업 면허의 양도·상속 금지」 관련 헌법소원이 청구되었으나, ' 12.3.29 주문과 같이 헌재 결정(청구인의견 기각)
- (주문) 여객자동차 운수사업법(09.5.27. 법률 제9733호) 제14조제3항(양도 금지) 및 제15조제1항 단서(상속금지)에 대한 심판청구 기각

□ 추진경위

- ' 09. 5.27 여객자동차법 개정(면허의 양도·상속 금지, 시행령으로 정하는 사업)
- ' 09.11.27 여객자동차법 시행령 개정(개인택시면허 양도·상속 한정)
- ' 10.11.27 성남시 소재 이보석 외 55명 헌법소원 청구
- ' 11. 7. 8 우선홍 외 387명 헌법소원 청구
- ' 12. 3.29 헌재 결정(기각)

□ 기각사유

- 청구인이 개인택시면허의 양도 및 상속에 관하여 가졌던 신뢰는 보호가치가 그다지 크다고 할 수 없고, 시행령조항이 달성하고자 하는 공익은 청구인의 신뢰이익보다 중대하다고 할 것이므로 신뢰보호의 원칙에 위배된다고 볼 수 없음.

- 종전면허와 신규면허가 근본적으로 동일한 권리라고 하더라도, 종전면허에 관하여는 신뢰를 보호하여 그 양도 및 상속을 허용하고 신규면허의 양도 및 상속에 관하여는 신뢰를 보호하지 않는다고 하여 이를 자의적인 차별이라고 할 수 없음. 따라서, 평등권을 침해한다고 할 수 없음.

10 택시 운송수입금 전액관리제

〈법제화 과정 및 배경〉

- '93.6.1 전국택시노동자연맹에서 운송수입금 전액관리제도를 주로 하는 내용의 탄원서를 교통부 등에 제출
 - 당시 노조는 불법경영을 근절하고 택시운전기사의 완전월급제를 쟁취한다는 목표를 내세워 임금협상 등과 관련한 집단파업의 분위기를 대정부 압력수단으로 이용
 - '93.6.21 서울지역 노조간부 결의대회에 참석한 교통부 관계자가 동 제도를 도입하겠다고 약속하면서 법제화 진행
 - ※ 택시조합연합회는 '93.6.7 교통부장관 면담, '93.6.29 시도조합 이사장단 전원이 교통부 방문(전액관리제의 비현실성과 시행방침 철회 요구), '93.7.5 현안 개선건의서 제출, '93.7.20 중앙일간지에 호소문 게재 등 강력히 철회 주장
- '93.7.6 교통부는 민자당과 협의하여 동 제도도입을 결정하고, '93.8.14 운송수입 전액관리제 내용을 담은 자동차운수사업법 개정(안) 입법예고
 - ※ 택시연합회는 “비상대책위원회”를 구성하고, '93.8.18 사업자연명으로 된 탄원서(법 개정 반대)를 청와대, 국무총리실, 경제기획원, 교통부, 국회, 민자당 등에 제출
- '93.8.26, '93.9.8 2차례 당정회의에서 합의점 미도출
- 법 개정(안)의 일부를 수정한 정부안을 확정하여 국회에 제출하였으나 정기국회에서 심의 유보
 - ※ '93.10.26 전택노련은 수입금 전액관리제 수용을 촉구하는 집단집회를 여의도광장에서 개최하였고, 택시연합회는 '94.4.15 국회에 전사업자가 연서한 청원서를 제출하면서, 전액관리제의 문제점과 부당성 설명, 법제화 철회 요청

- 시행시기를 3년 내지 5년의 범위 내에서 유보하는 부칙조항을 삽입하는 수정안으로 국회 본회의에서 의결되어 '94.8.3 법률 제4780호로 개정 공포
- '94.10.31 시행시기를 '97.9.1부터로 하는 동법 시행령 개정(안)을 입법예고하고, '95.1.21 시행령 개정 공포

자동차운수사업법 제24조(사업자의 준수사항)

③ 대통령령이 정하는 자동차운송사업자는 운송사업자가 이용자로부터 수령한 운임과 요금의 전액을 당해 운수종사자로부터 납부받아야 한다.(신설 ' 94.8.3)

동법 제33조의5(운수종사자의 준수사항)

② 제24조제3항의 규정에 의한 자동차운송사업자의 운수종사자는 운송수입금의 전액을 자동차운송사업자에게 납부하여야 한다.(신설 ' 94.8.3)

※ 법 제24조제3항, 법 제33조의5제2항 위반시 각각 과태료 300만원

부칙('94.8.3) 이 법은 공포 후 6월이 경과한 날부터 시행한다. 다만, 제24조제3항 및 제33조의3제2항의 개정규정은 당해 자동차운송사업의 운임 및 요금의 수준과 기타 실시 여건을 감안하여 이법 공포 후 3년 내지 5년의 범위 내에서 대통령령이 정하는 날부터 시행한다.

〈현행〉 여객법 제21조(운송사업자의 준수사항) ① 대통령령으로 정하는 운송사업자는 운수종사자가 이용자에게서 받은 운임이나 요금(이하 "운송수입금"이라 한다)의 전액을 그 운수종사자에게서 받아야 한다.

〈현행〉 여객법 제26조(운수종사자의 준수사항) ② 제21조제1항에 따른 운송사업자의 운수종사자는 운송수입금의 전액을 운송사업자에게 내야 한다.

동법 시행령 제2조의8(운송수입금을 전액 수납·관리하여야 할 자동차운송사업) 법 제24조제3항에서 “대통령령이 정하는 자동차운송사업자” 라 함은 일반택시운송사업자를 말한다.

부칙 ② 법률 제4780호 자동차운수사업법중 개정법률 부칙 단서의 규정에 의하여 동법 제24조제3항 및 동법 제33조의5제2항의 개정규정은 1997년 9월 1일부터 시행한다.

- '97. 9 건설교통부 「택시제도개선 추진위원회」 3개월간 운영
 - 택시운송수입금 전액관리제 시행방안 마련(' 97.11.29)
- '98.8.5 새정치국민회의 「택시제도개선방안」 발표, 건교부 시달
 - 전액관리제의 철저한 시행, 지도감독 강화
- '98.8.25 택시제도 개선방안 수용거부 전국사업자 결의대회
- '00.1.28 여객자동차 운수사업법 개정으로 위반 시 처분기준 강화

- 개선명령 위반 시 과태료 1천만원이하 처분
- ' 00. 8. 2 동법 시행령 개정으로 郡지역 제외
- ' 00.9.14 운송수입금 전액관리제 시행요령(건설교통부령) 제정
 - 목적, 용어 정의, 사업자 및 종사자의 위반행위, 적용기준, 지도·감독 등 총 7개조로 구성

〈택시운송수입금 전액관리제 시행 사례〉

□ 1979년도 콜택시 사업

- 시행배경 : PATA(Pacific Area Travel Association, 아시아태평양관광협회) 총회 대비 고급서비스 제공 수단으로 25개사 1,250대 시행
- 면허조건 : 운송수입금 전액관리제 시행, 고정월급 지급
- 시행결과 : 운영 1년 6개월 만에 실패

〈실패원인〉

- 기사들이 단합하여 1일 수입금 납입액을 일정수준 이하로 축소
- 성실, 불성실 근로자 동일대우에 따른 동료 간 불화 초래
- 운전기사의 오랜 관습과 타성으로 회사통제 기피

□ 1983년도 교통부 시범택시 운영

- 시행배경 : 고정월급제 정착을 위하여 50대 시범 운행
- 시행내용 : 운송수입금 전액관리제 시행, 고정월급 지급
- 시행결과 : 시행 6개월 만에 실패하여 폐업

〈실패원인〉

- 성실운행 기피로 영업실적 부진
- 미터기 미사용 등 불법운행으로 수입금 수준 타 회사에 비해 저하
- 성실, 불성실 근로자 동일 대우로 성실근로자의 근로의욕 감퇴

□ 1998년, 1999년도 경남지역 전액관리제 시행

- 1998년도 진해시 1개사(진해교통 45대), 진주시 4개사(동진택시 52대, 신흥택시 73대, 경남택시 71대, 한일교통 73대) 시행하였으나, 진해교통 4개월, 동진택시 2개월, 나머지는 1개월 시행후 중지
- 1999년도 마산시(경일운수 34대), 진주시(동진택시 52대), 통영시(한려운수 62대), 밀양시(밀성택시 40대) 시행하였으나, 4개월이 지나지 않아 모두 중지

〈실패원인〉

- 근로자 실질수입 감소
- 근로통제 불가능 및 이직율 증가 등으로 노사가 시행중지에 합의

□ 2002년 경남택시조합과 민택노련의 임금협상 사례

- '02.2월부터 '03.2월까지 전액관리제 시행방안 마련을 위해 1년간 노사교섭을 하면서 중재결정에 의해 시행키로 최종 합의하였음에도 쌍방합의 중 재신청서('02.4.21)에 허위도장을 날인하여 중재신청서 반려
- 2차 교섭('02.5)에서 단지 양측 협정(안)만 교환하고 3차교섭을 약속하였음에도 일방적으로 쟁의조정 신청을 하였으며, 교섭내용이 없으므로 성실교섭하라는 지방노동위원회의 행정지도에도 불구하고 총파업 강행한 바 있음

□ 2004년 전북 남원지역 근로자들의 탄원

- '04.9 전북 남원시는 일반택시 6개 업체에 대해 “택시운송업 사용자와 종사자의 전액관리제 시행” 이라는 사업 개선명령을 시달함에 따라 각 업체에서는 노동조합과 운송수입금 전액관리제 시행 합의
- 인구감소와 택시 이용승객의 급감 등 시행이 불가능한 여건임을 이유로 노조에서 시행을 유보하여 줄 것을 요청함에 따라 노사합의로 시행 유보
- 남원시는 사업개선명령 미이행에 따른 과태료 처분

업체명	남원교통	남신교통	행운교통	대한교통	이화교통	춘행택시	계
총종사자	14	40	23	13	48	27	165
서명자	14	39	23	13	48	18	153(93%)

- 6개사 종사자 165명 중 153명(93%)의 서명을 받아 전주지방법원 남원지원에 진정서를 제출하였고, 법원은 과태료처분이 부당하다고 과태료처분 취소처분 결정

〈전액관리제 관련 판결 사례〉

- 전액관리제 시행여부는 택시운수종사자의 급여체계 및 근로조건과 관련된 것이어서, 이는 근로기준법 등 노동관계법이 정하는 바에 따라 노사 간의 자율적인 협의로 정할 사항이며, 여객자동차 운수사업법 소관부처 및 그 위임사무 처리기관에서 개별사업장의 급여체계나 급여수준에 관한 사항을 정하여 시달할 법령상의 권한이 있다고 보기 어려움
(서울지법 2001과2613, ' 02.5.2)
- 비록 전액관리제를 위반한 사실이 인정된다 할지라도 운수종사자의 임금체계 및 근로조건과 관련된 것은 근로기준법 등 노동관계법령이 정하는 바에 따라 노사 간에 자율적인 협의가 선행되어야 할 것임
(수원지법 2001과217, ' 02.1.7)

〈전액관리제 강화를 주요골자로 하는 의원입법 추진경위 등〉

- 2002.11.1 이호웅의원 등 25명 발의(16대 국회), 2004.8.31 송영길의원 등 70명, 2004.11.15 이호웅의원 등 61명, 2007.11.14 이영순의원 등 10명 발의(17대 국회)
 - 발의배경 : 택시수요의 급감으로 초유의 경영압박을 겪고 있는 상황에서 수입금이 감소되는 근로자들의 불만해소책으로 제출
 - ※ 송영길의원이 먼저 한국노총 계열의 전국택시노련과 합의하고, 이호웅의원 은 후발로 민주노총 계열의 민주택시노련과 합의하여 법안을 각각 제출 하였으나, 핵심내용은 동일
 - ⇒ 2005.2.23 국회 건설교통위원회 전체회의에서 계류 결정
- 2008.8.6 김성태의원 등 25명, 2008.8.26 송영길의원 등 21명 발의(18대 국회)
 - 발의배경 : 택시운송비용 사업자 부담 법제화(택시운송사업자가 당해 운송사업의 유지·관리에 필요한 비용을 운수종사자에게 부담토록 하는 행위 금지)
 - ⇒ 2011.12.23 국토해양위원회 법안심사소위에서 계류 결정

〈전액관리제 이행실태〉

- 정액제에서는 입금액(사납금)을 초과하는 수입이 모두 운전자의 수입으로 직결되나, 전액관리제에서는 자기 수입으로 직결되지 않음
- 운행 중 근로감독이 불가능한 택시운송업의 특성상 전액관리제 시행을 위해서는 디지털 운행기록장치 등의 제반장치 필요
- 다수업체는 처분 면탈을 위해 노사 합의에 따라 유사한 형태의 전액관리를 실시하고 있는 실정

〈그간의 평가〉

- 사업자는 수입금 및 종사자의 불성실 근무 등을 관리감독할 제반장치가 없어 시행이 불가능한 불합리한 제도라며 폐지를 요구하고,
- 운전자 다수는 실질적인 수입의 감소(세금 및 부담금의 증가)를 우려하여 반대(사납금제 선호)하는 실정이며,
- 노동조합은 지속적 시행 및 사업자 의무강화 입법을 요구하며, 문제점 개선 보완 등에도 반대하고 있음
- 사업자와 근로자 모두 적극적이지 않고, 법 시행 14년이 경과하였음에도 정착하지 못하고 있으며, 오히려 노사갈등 요인으로 작용
- 행정관청의 전액관리제 위반처분(운전자에게 유류비 등을 부담시킨 사업자에게 과태료 부과)에 대하여 법원의 행정처분 취소결정으로 집행에 혼란
 - ※ 전액관리제는 임금체계 및 근로조건과 관련된 것으로 건교부장관이 정한 위반기준 등은 법률상 권한이 있다고 보기 어렵다며 행정처분 취소결정 판결 (서울지방법원 2001과2613, 2002.5.2)

운수종사자의 전액관리제 관련 설문조사 결과

지역별	조사기간	조사방법	주 관	조사결과(%)		
				참가자	찬성	반대
서 울	'99.7.7-10일	전수조사	서울조합	35,728	4,609 (12.9)	31,119 (87.1)
부 산	'00.8.3- 4일	조합원투표	전택노련부산	11,743	1,687 (14.4)	10,056 (85.6)
대 구	'01.2월-4월	전수조사	대구조합	8,845	277 (3.3)	8,556 (96.7)
인 천	'02.102월	전수조사	대전조합	5,726	747 (13.0)	4,979 (87.0)
광주 (광주교통)	'01.12월	전수조사	단위 노조	102	29 (28.4)	73 (71.6)

11 택시운수종사자의 자격요건

- (사업용자동차 운전자의 자격요건) 여객자동차 운송사업용 자동차의 운전업무에 종사하려는 자는 다음 각 호의 요건을 갖추어야 함.
 1. 사업용 자동차를 운전하기에 적합한 운전면허를 보유하고 있을 것
 2. 20세 이상으로서 운전경력이 1년 이상일 것
 3. 운전적성에 대한 정밀검사 기준 또는 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」 제18조의2에 따른 운전적성에 대한 정밀검사기준에 적합할 것
 - 정밀검사 기준에 적합한지에 관한 검사(운전적성정밀검사)는 기기형 검사와 필기형 검사로 구분
 - 운전적성정밀검사는 신규검사와 특별검사로 구분
- 1. 신규검사의 경우에는 다음 각 목의 자
 - 가. 신규로 여객자동차 운송사업용 자동차를 운전하려는 자
 - 나. 여객자동차 운송사업용 자동차 또는 화물자동차 운송사업용 자동차의 운전업무에 종사하다가 퇴직한 자로서 신규검사를 받은 날부터 3년이 지난 후 재취업하려는 자. 다만, 재취업일까지 무사고로 운전한 자는 제외
 - 다. 신규검사의 적합판정을 받은 자로서 운전적성정밀검사를 받은 날부터 3년 이내에 취업하지 아니한 자

2. 특별검사의 경우에는 다음 각 목의 자

가. 중상 이상의 사상(死傷)사고를 일으킨 자

나. 과거 1년간 「도로교통법 시행규칙」에 따른 운전면허 행정처분기준에 따라 계산한 누산점수가 81점 이상인 자

다. 질병, 과로, 그 밖의 사유로 안전운전을 할 수 없다고 인정되는 자인지 알기 위하여 운송사업자가 신청한 자

- (택시운전자격의 취득) 일반택시운송사업 및 개인택시운송사업의 운전업무에 종사할 수 있는 자격을 취득하려는 자는 택시연합회가 시행하는 시험에 합격하여야 함.
- (자격시험의 시행 및 공고) 택시연합회는 매월 1회 이상 자격시험을 시행하되, 매년 최초의 시험시행일 30일 전까지 그 해의 시험시행계획을 공고. 다만, 택시연합회는 운전자의 수급사정을 고려하여 필요하다고 인정할 때에는 자격시험의 횟수를 조정하여 공고한 후 시험 시행
 - 택시연합회는 자격시험을 시행할 때에는 그 일시, 장소, 방법, 과목, 응시절차, 그 밖에 시험시행에 관한 사항을 모든 응시자가 알 수 있도록 시험시행일 20일 전에 공고하여야 하고, 다만, 불가피한 사유로 공고내용을 변경할 때에는 시험시행일 10일 전까지 그 변경사항을 공고
 - 자격시험은 필기시험 총점의 6할 이상을 얻은 자를 합격자로 함.

12 택시운송가맹사업

- (택시운송가맹사업) 사업계획을 작성하여 국토부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 면허를 받아야 하며, 다만, 2개 이상의 시·도에 걸치는 경우에는 국토교통부장관에게 면허를 받아야 함.

○ (가맹사업의 면허기준)

사업구역의 규모 구분	운송가맹점 자동차 확보기준
가. 특별시·광역시	일반 및 개인택시에 사용되는 총 자동차 대수의 8% 이상이거나 4천대 이상의 경우
나. 인구 50만 이상	일반 및 개인택시에 사용되는 총 자동차 대수의 12% 이상
다. 인구 50만 미만	일반 및 개인택시에 사용되는 총 자동차 대수의 16% 이상

○ (가맹사업자의 역할)

1. 운송가맹점에 대한 여객의 공정한 배정
2. 효율적인 여객 배정기법의 개발 및 보급
3. 여객의 원활한 운송을 위한 공동전산망의 설치·운영
4. 여객운송 부가서비스의 신규 개발

○ (가맹점의 역할)

1. 운송가맹사업자가 정한 기준에 적합한 운송서비스 및 운송부가서비스의 제공
2. 여객의 원활한 운송을 위한 차량위치의 통지

2. 택시운송사업의 발전에 관한 법률

① 추진배경

- 자가용 자동차 증가, 대중교통 발달 등으로 택시수요는 감소하였음에도, 택시 대수는 줄지 않고 계속 증가해 택시 수입구조는 지속 악화
 - 사업자와 종사자는 수입보전을 위해 불법도급·승차거부·난폭운전 등을 일삼아 서비스의 질이 저하되고 수요는 감소하는 악순환 반복
- 택시업계는 택시문제 해결방안의 일환으로 택시를 대중교통수단에 포함시키는 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」(이하 대중교통법) 일부개정법률안 처리를 강력히 주장
 - 국회는 정부·버스업계·여론의 반대에도 불구하고 「대중교통법」 개정안에 대해 상임위·법사위 및 본회의('13.1.1)에서 의결
- 정부는 입법취지 및 법률 상호간 일관성 훼손, 심각한 재정부담, 유사교통수단 간 형평성 저해 등을 이유로 재의를 요구('13.1.22)
 - 이와 관련하여, 개별·고급 교통수단으로서 택시기능 정상화를 위한 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제정안 마련

② 추진경과

- 입 안 : 2012. 12월 ~ 2013. 1월
- 부처협의 : 2012. 1. 23. ~ 2012. 2. 7.
- 입법예고 : 2013. 1. 24. ~ 2013. 2. 13.
- 규제위 심사 : 2013. 3. 7. ~ 2013. 4. 19.
- 법제처 심사 : 2013. 5. 31. ~ 2013. 6. 12.
- 차관회의(2013. 6. 14), 국무회의(2013. 6. 18), 국회제출(2013. 6. 24),
- 국회 상임위 상정(11.7), 교통법안소위 심사(11.15, 12.6, 12.9), 법안소위 (12.12) 및 상임위 통과(12.26), 전체회의 통과(12.31), 제정·공포(' 14.1.28)

3 주요내용

- 택시정책심의위원회 운영 및 택시운송사업 발전 기본계획 수립(안 제5조, 제6조)
 - 국토교통부장관 소속 택시정책심의위원회 설치
 - 면허제도, 택시 총량, 사업구역 조정, 택시운수종사자 근로여건, 택시운송사업 서비스 향상에 관한 사항 등 심의
 - 국토교통부장관은 택시운송사업의 체계적 육성 및 국민 교통편의 증진을 위해 5년 단위의 택시운송사업 발전 기본계획 수립
 - 택시운송사업의 정책, 여건·동향 전망, 제도 개선, 구조조정 등 수급 조절, 근로여건 개선 등 포함
 - 시·도지사는 기본계획 시행을 위한 5년 단위 시행계획 수립
- 재정 지원(안 제7조)
 - 시·도는 택시운송사업의 발전을 위해 사업자에게 자금의 전부 또는 일부를 보조 또는 융자할 수 있음
 - 구조조정 또는 경영개선 사업
 - 사업구역별 면허 총량을 초과한 차량의 감차사업
 - 환경친화적 자동차로의 대체
 - 서비스 향상을 위한 시설·장비의 확충·개선·운영 사업
 - 국가는 자금의 전부 또는 일부를 시·도에 지원할 수 있음
 - 시·도가 택시운송사업자에게 보조한 자금
 - 택시공영차고지 설치에 필요한 자금
- 사업구역별 면허 총량(안 제9조, 제10조)
 - 사업구역별 적정 공급량 유지를 위해 시·도지사에게 실태조사 및 사업구역별 총량계획 수립 의무 부과(매 5년)
 - 국토교통부장관에게 총량 재산정 권한 부여(안 제9조)
 - 과잉공급 지역에서는 신규 개인택시면허 발급 및 일반택시 증차수반 사업계획 변경 제한(안 제10조)
- 감차계획의 수립 및 시행(안 제11조)
 - 과잉공급 지역 시·도지사에게 감차계획 수립·시행 의무 부과
 - 감차보상금 산정 등 감차에 관한 사항 심의를 위해 감차위원회(소속 공무원, 택시운송사업자, 전문가 등으로 구성) 설치

- '09.11.28 이후 개인택시운송사업자도 감차보상 대상 포함, 다만 감차보상액 등 구체적인 사항은 감차위원회가 결정
- 감차보상을 신청하는 외에 택시운송사업 양도 금지
- 택시운송사업자에게 감차위원회가 정한 금액 출연 의무 부과
 - 정당한 사유 없이 출연을 하지 않을 경우 보조·용자 정지 가능
- 감차계획의 효과적 시행을 위해 시범사업 시행(1년 범위 내)
- 운송비용 전가 금지 등(안 제12조 및 제18조)
 - 사업자가 택지구입비·유류비·세차비 등 운송비용을 운수종사자에게 전가시키는 행위를 금지(안 제12조제1항)
 - * 시행시기 유예 : 특광역시 '16.10.1, 군(광역시의 군은 제외) 지역 제외 사업구역 '17.1.1
 - 사업자가 소속 운수종사자가 아닌 자에게 택시를 제공(일명 도급제)하는 행위를 금지 등(안 제12조제2항)
 - 운송비용 전가 금지 등 준수사항 위반 시 면허취소·사업정지·감차 등 행정처분(안 제18조제1항제1호 및 제2호)
- 택시 운행정보 관리(안 제13조)
 - 국토교통부장관 또는 시·도지사는 택시정책의 효율적 수행을 위하여 ‘택시 운행정보 관리시스템’을 구축·운영
 - 디지털 운행기록계(교통안전법) 및 택시요금미터(여객법) 활용
 - 시스템으로 처리된 자료는 공동이용 가능
- 운수종사자 복지기금 설치(안 제15조)
 - 택시운송사업자단체는 택시운수종사자의 근로여건 개선 등을 위해 택시운수종사자 복지기금을 설치·운영
 - (재원) 개인·단체·법인의 출연금, 기금운용 수익금 등
 - (용도) 건강관리 서비스 지원, 장학사업, 기금관리·운영 경비 등
- 운수종사자 준수사항 강화 및 과태료 상향 조정(안 제16조, 제23조)
 - 운수종사자에게 합승·승차거부·부당요금 징수 등의 행위를 하지 못하도록 의무 부과 (안 제16조)
 - 이를 위반할 경우 택시운전자격을 취소하거나 6개월 이내에서 자격을 정지하거나, 100만원 이하의 과태료 부과 (안 제23조)

3. 택시산업 발전 종합대책

① 추진배경

- 자가용 증가·대중교통 발달 등으로 택시수요는 감소하는데 반해, 택시 대수는 계속 증가하여 택시 수입구조 악화 지속

* 자가용 증가 : ('95년) 630만대 → ('05년) 1,180만대 → ('13.8월) 1,808만대

* 택시 증가 : ('95년) 205,835대 → ('05년) 246,251대 → ('13.8월) 255,162대

- 수입보전을 위한 불법도급·승차거부·난폭운전 등 불법행위로 인해 서비스가 저하되고, 이에 따라 수요가 감소하는 악순환 반복

* 악순환 구조 : 과잉공급 → 수입 감소 → 불법운전 → 서비스 저하 → 수요 감소

- 이러한 문제 해결을 명분으로 택시 노사는 대중교통 인정·감차보상 등 5개 사항^{*}을 요구하며 대규모 항의 집회(' 12.6.20, 3.3만명)

* ①대중교통 인정 ②LPG 가격 안정 ③연료 다양화 ④감차보상 ⑤요금 인상

- 국회는 정부·여론의 반대에도 불구하고, 택시업계의 요구를 수용하여 택시 「대중교통법안」을 본회의(' 13.1.1)에서 의결

- 정부는 「대중교통법안」 재의^{*}를 요구하면서 총량강화, 재정지원, 불법행위 처벌강화 등을 내용으로 한 「택시발전법」 초안 제시(1.22)

* 입법취지와 배치, 유사업종과 형평성 저해 및 재정부담 초래 등으로 재의요구

- 택시업계와의 논의 등을 토대로 「택시발전법안」 국회 제출(6.24)

▶ 「택시발전법안」의 구체적 시행 및 택시산업의 조속한 정상화를 위해 범정부 차원의 근본적이고 종합적인 대책 마련·시행 필요

② 그간의 추진경과

- 「대중교통법안」 재의요구 및 「종합대책(안)」 제안
 - 「대중교통법안」 국회통과(' 13.1.1) 및 재의요구 : 1.22일
 - 「택시발전법안」 및 「종합대책(안)」 초안 제시 : 1.22일

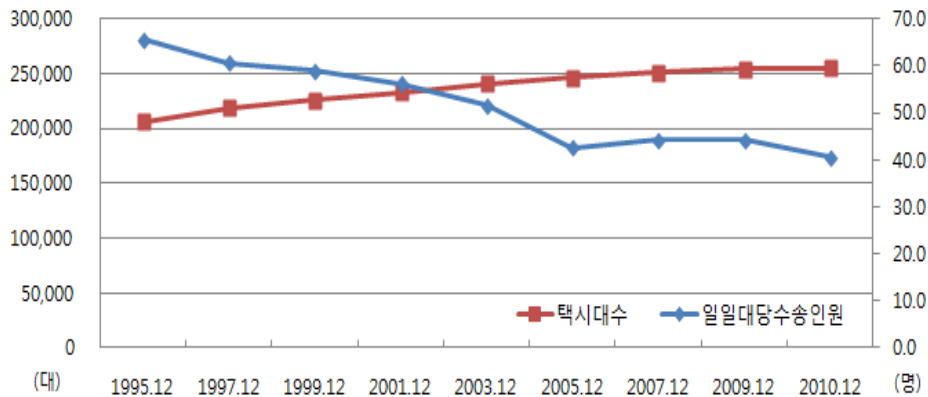
- 「택시산업 발전 종합대책(안)」 의견수렴
 - 전문가 간담회(2.4일) 및 시·도 택시 담당과장 간담회 : 2.7일
 - 택시 정책토론회(2.15일) 및 공청회 개최 : 2.28일
- 「택시발전법안」 국회 제출(6.18일 국무회의 통과) : 6.24일
- 「택시산업 발전 종합대책(안)」 추가의제 발굴
 - 택시 산업발전 실무 T/F팀 구성·발족 : 7.4일
 - * T/F 구성(7명) : 국토부(2), 서울시(1), 개인택시(2), 교통안전공단(1), 교통연구원(1)
 - 택시단체 대표자 의제 발굴 조정회의(7.5, 7.25, 8.19)
- 「택시산업 발전 종합대책(안)」 관계부처 협의
 - 택시 전문가 간담회 : 10.11일
 - 시·도 택시 담당과장 간담회 : 10.16일
 - 관계부처 협의 : 8.22일 ~ 11.27일

③ 택시 현황 및 문제점

가. 택시 현황

- (면허대수) '13년 255,088대(법인 90,752, 개인 164,242)로 '95년 205,835대보다 약 5만대 증가, 종사자는 287,756명(법인 123,420, 개인 164,242)
 - 법인택시와 개인택시의 비율은 '95년 42 : 58 → '12년 36 : 64로 법인택시의 비율이 지속적으로 감소 추세
 - * '11년 해외 주요도시(법인:개인) = 도쿄 65:35, 뉴욕 58:42, 런던 43:57
- (수송실적) 연간 36.9억명 수송('12년), 수송분담률 11.4%('11년)
 - * 수송분담률('11) : 자가용(45.5%), 버스(27.7%), 지하철·철도(15.4%), 택시(11.4%)
 - 지난 17년간 수송실적은 25% 감소했으나, 면허대수는 24% 증가해 1일 대당 수송실적이 65.5명 → 39.6명으로 감소
 - * 수송실적(억명) : 49.2('95) → 36.9('12), 면허대수(대) : 205,835('95) → 255,133('12)
 - ** 1일 대당 수송실적 : ('95년) 65.5명 → ('05년) 42.5명 → ('12년) 39.6명

《연도별 면허대수 및 1일 대당 수송실적》



○ (소득수준) 법인택시 월 158만원, 개인택시 월 180만원 수준으로 시내버스 (299만원)와 시외버스(276만원)의 약 1/2 ~ 2/3 수준

나. 문제점

- (공급과잉) 민선 지자체장 출범('95) 후 택시수요 감소에도 불구하고, 면허 과도 발급(특히 개인택시)으로 비정상적 공급과잉 상태
 - * 전국 택시의 20% 가량 공급과잉(25.5만대 중 5만대) 추정('09, KOTI)
 - ** 개인택시 증가 추이 : '95년 118,436 → '13년 164,242(45,806대, 38% 증가)
 - 특히, 개인택시(전체의 64%)는 양도·상속이 가능하여 감축 곤란('09.11월 이후 신규 개인택시('14.10월 현재 2,357대)는 양도·상속 금지)
- (요금관리) 그간 요금조정 주기가 비교적 길어(3~4년) LPG 가격 인상 등 운송원가 상승에 대해 신속하고 탄력적인 대응 곤란
 - * 서울요금(6km 주행기준, 5,100원), 외국 선진국 평균(18,319원) 대비 1/3.5 수준
 - ** '98~'12년 연평균 요금 인상 : 버스 500원→1,150원(6.1%), 택시 1,300원→2,400원(4.5%)
 - *** LPG 가격 '09~'12년간 33% 인상(대당 월 47만원), '01~'12년간 149% 인상
- (악순환 반복) 공급과잉 → 운송적자·저소득 → 불친절 → 수요 감소
 - 사업자는 과잉공급·원가상승 등에 따른 수익악화로 운전자에게 비용 전가, 불법 도급제 등 비정상·변칙 경영 중

- 운전자는 근로시간 대비 저소득·열악한 근로환경으로 이직률이 높고, 소득보전을 위해 승차거부·과속·신호위반 등 불법·난폭운행
* 일반택시 1년 이내 이직률 : 52.1%('12년), 운전자 확보율 : 59.5%('12년)
- 이용자는 심야 승차거부, 불친절 서비스, 교통사고 및 택시범죄 등으로 택시에 불만을 갖거나, 불안해하면서 택시 이용 기피

4 택시산업 발전 종합대책



4. 과잉공급 해소를 위한 수급조절 관리 강화

가. 택시면허 총량제도 엄격 시행

- 시·도별 총량계획* 수립 결과, 과잉공급 지역에서는 신규면허를 금지하고, 총량계획에 대한 국토부 장관의 재산정 요구권한 부여

* '05년부터 총량계획(5년 단위) 시행 중이나, 감차보상 외 과잉공급 해소방안 부재

- 총량계획 수립·시행에 적극적인 지자체와 소극적인 지자체에 대해 정부 보조금을 차등 지원함으로써 총량계획 시행 강화

* 감차보상, CNG택시 개조지원, 공영차고지 건설지원 등

《기존 총량제도와 신규 총량제도 비교》

구 분		기존 총량제도	신규 총량제도
관리감독		• 총량제 기준마련 외에는 국토교통부장관의 관리감독 권한 없음	• 국토교통부장관의 시·도별 총량계획 재산정 요구권한 부여 • 재산정 요구에 따르지 않을 경우 국토교통부장관의 재산정 권한 부여
수립예산		• 지자체	• 지자체 + 국고지원
과잉공급 해소기능		• 법적 규제 없음	• 과잉공급지역 신규면허 금지 • 감차재원을 통한 감차 시행
종합 검토	장점	• 지자체 자율성 부여	• 과잉공급 해소기능 강화 • 전국적 표준화된 기준으로 총량계획에 대한 사업자의 수용성 제고
	단점	• 과잉공급 해소기능 미약 • 중앙정부의 관리감독 약화 및 지역별 차이로 총량계획에 대한 사업자의 수용성 약화	• 지자체 자율성 약화

나. 감차재원 조성을 통한 감차 추진

- 정부·지자체 감차예산*과 택시업계 자체부담금 등을 감차재원으로 조성한 후 실거래가(프리미엄)로 보상하는 감차 추진
 - * '16년 감차예산 : 85.6억원(대당 1,300만원 = 국가 390만원 + 지자체 910만원)
 - 시범사업('14년, 대전광역시)을 통해 문제점 분석·보완한 후 전국으로 확대('15. 7~)
- 감차사업의 공정성·전문성·자율성을 부여하기 위해 사업구역별로 지자체 공무원·업계·전문가 등으로 구성된 감차위원회 구성·운영
 - 업종별(법인택시, 개인택시) 감차규모, 감차보상금의 수준, 감차재원 부담 규모, 감차 사업기간 등 구체적인 사항을 결정

다. 법인택시 우수업체 육성기반 마련

- 경영·서비스 평가 결과, 부실업체에 대해서는 행정지도 및 위법행위 단속을 강화하면서 시장 퇴출 유도(벌점 부과 및 처분 기준 상향)
 - * 경영·서비스 평가 : 시·도별 평가주기·기준 통일, 일정기준 미달시 감사
 - ** 벌점제도 : 2년 간 벌점 합이 2,400점 이상이면 감차, 3,000점 이상이면 면허 취소토록 되어 있으나, 전국적으로 대다수가 250점 미만
- 경영·서비스 평가 결과, 우수업체에 대해서는 우선 증차(과소공급 지역)를 추진하거나, 감차 할당(과잉공급 지역)을 배제
 - CNG택시 개조지원, 공영차고지 건설 등 정부보조 사업을 추진하거나, 공영차고지 등을 사용하는 데 있어서 우선권을 부여

5. 택시운수종사자 근로여건 개선

가. 법인택시운수종사자 임금체계 개선

- 운송수입금 전액관리제 실효성 확보
 - 종사자 처우개선 및 업계 투명성 확보 등을 위해 전액관리제*가 도입 ('97)되었으나, 종사자 관리감독 등의 문제로 대부분 불이행
 - * 사업자가 운송수입금 전액을 종사자로부터 받아 관리하는 제도
 - 종사자의 도덕적 해이 및 관리감독 문제를 해결할 수 있는 택시 운행정보관리시스템 구축을 통해 전액관리제 시행기반 조성
 - 전액관리제 시행을 위한 시스템적 여건을 조성해 가면서 위반 시 처벌을 강화하여 실효성 확보
- 운송비용의 운수종사자 전가 금지
 - 대부분 사납금제(수입금 중 일부만 사업자에게 납부)로 운영되면서 사업자의 운송비용 전가*(운수종사자)가 당연시되고 있는 실정
 - * 예) 하루 35ℓ LPG 사용 시 25ℓ 만 사업자가 부담, 10ℓ 종사자에게 전가
 - 유류비 등 운송비용을 종사자에게 전가시키는 행위를 금지하고, 위반 시 과태료 부과(5백만원) 및 최대 면허취소(3회 이상 적발)

나. 택시운수종사자 복지 및 세제지원 확대

- 운수종사자 복지기금 조성·설치
 - 택시운수종사자의 근로여건 개선 등을 위하여 복지기금 조성하고, 기금을 운영할 「택시운수종사자 복지재단」*을 설립하여 건강관리 서비스, 자녀 장학사업 및 기타 복지사업 추진
 - * 「화물운전자 복지재단」: '04부터 화물차 유류구매카드 매출액의 0.2% 운전자 개별할인 대신 기금으로 적립('13.6월 620억원), '10년부터 재단설립·복지사업

○ 법인택시 부가가치세 경감 확대

- 종사자에게 지급하는 법인택시 부가가치세 경감제도 시행 종료시점을 '15.12월 → '18.12월로 연장하고,
- 부가가치세 경감비율을 현행 90% → 95%까지 확대하여 추가 경감액 5% 포인트는 전액(매년 약 90억원) 감차재원으로 활용
- * 조세특례제한법 개정안 국회 통과('14.12월)
- 부가가치세 환급금의 종사자 지급 방식 및 절차 개선(현금 또는 기본급 · 수당으로 지급 → 현금 지급)

* '12년 상반기 부가세 환급금 부담 수취 적발규모 : 34개 업체, 107,186만원

6. 택시산업의 경쟁력 향상

가. 택시 요금체계 합리적 개편

○ 요금조정 예측가능성 제고

- 유류비 등 원가변동 요인이 제때 반영되도록 하기 위해 택시요금 조정 여부를 2년마다(현재 3~4년*) 검토**하도록 개선

* 서울시 택시요금 조정 추이 : '95년부터 '13년까지 5회 인상(평균 3.6년 소요)

구 분	기본요금 (2km까지)	주행요금 (100원)	시간요금 (15km/h 이하 주행시 100원)	인상률(%)
1995. 9. 1	1,000원	247m당	60초	10.00%
1998. 2. 20	1,300원	210m당	51초당	20.06%
2001. 7. 2	1,600원	168m당	41초당	25.28%
2005. 6. 1	1,900원	144m당	35초당	17.52%
2009. 6. 1	2,400원	144m당	35초당	12.64%
2013.10.12	3,000원	142m당	-	10.90%

** 여객자동차 운송사업 운임·요금 등 조정요령(국토부 훈령) 개정('14. 11.)

○ 수요맞춤형 탄력요금제 도입 검토

- 업계 경영개선 및 종사자 소득수준 향상을 위해 심야 할증시간 확대 및 할증시간대별 할증률 차등 부과 등 탄력요금제 중장기 검토

☞ 할증시간대 확대 및 시간대별 할증률 차등 부과(예시)

구 분	현행	개선	
할증시간	24시 ~ 04시	23시 ~ 01시	01시 ~ 04시
할증률	20%	20%	30%
할증률(일요일·공휴일)	20%	30%	40%

* 영국(런던)의 3단계 택시 요금체계

- ① 월-금 06시 ~ 20시 (요일1 : 20펜스/129.9m)
- ② 월-금 20시 ~ 22시, 토-일 06시 ~ 22시 (요일2 : 20펜스/105.4m)
- ③ 매 일 22시 ~ 6시 및 공휴일 (요일3 : 20펜스/85m)

나. 택시 연료 다양화

○ CNG 차량 개조 및 충전소 설치 지원

- CNG 개조(480만원/대) 및 충전소 건설(5억원/개소)비용의 일부를 지원^{*}하되, CNG와 LPG의 가격^{**} 등을 보아가며 탄력적 추진

* 개조비용 : 국비 30%, 지방비 30%, 자부담 40%, 충전소 건설 : 국비 30%, 지방비 70%

** LPG(원/ℓ) 673.9('04) → 782.5('15.12), CNG(원/㎥) 515('04) → 1,084.9('14.12) → 852.4('15.12)

• 개조비용 부담 완화 등을 위해 중장기적으로 CNG차량 제작 유도

- CNG 충전소 부지 확보(LPG 및 CNG 충전소 병행설치 검토, 택시 차고지 내 설치 등)를 위한 제도^{*} 개선 추진

* 개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법 시행령 별표1 제3호 개정 (14.4.28)

- LPG가격 하락에 따른 수요 감소로 CNG택시개조 계획 축소('14년 448대, '15년 500대, '16년 100대)
- CNG충전소 설치지원 지자체 수요신청이 없어 '15년 이후 예산 미반영 ('14년 3억원)

○ 택시 사용 경우 유가보조금 지급

- 택시 사용 연료 다양화^{*}를 위해 '15.9월부터 경유택시에도 화물·고속버스 수준(345.54원/ℓ)의 유가보조금^{**} 지급

* 택시 LPG 사용 의존도 : '13.3월 현재 98.6%(전체 255,170대 중 251,892대)

** 연간 전환 대수를 최대 1만대(연간 대폐차 3.3만대의 30%)로 제한

*** 여객자동차 유가보조금 지급지침 개정('14.12월)

다. 택시 차령제도 합리화

○ 업종별·지역별 주행거리 차이 등이 상당하나, 주행거리와 무관하게 배기량에 따른 차령을 일률적으로 적용(여객자동차 운수사업법)

* 연간 주행거리 : 서울 법인 129,792km('10), 대구법인 79,248km('11), 전국 개인 35,015km('10)

- 국토교통부장관이 정하여 고시하는 산정방법에 따라 산정한 연장 또는 단축 가능기간의 범위에서 해당 사업구역을 관할하는 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도 또는 시·군의 조례로 차령을 달리 정할 수 있도록 개선

* 여객자동차 운수사업법 시행령 개정('16. 6.)

7. 안전하고 편리한 서비스 기반 확보

가. 택시 승차거부 근절

○ 심야시간대 승차거부 근절을 위해 승하차장 주요지점 CCTV 설치, 과태료·과징금 부과처분 등 택시 승차거부에 대한 단속 및 처벌 강화

- 차량에 신고번호(지자체 콜센터) 및 차량 식별번호가 표시된 스티커를 부착해 신고를 용이하게 하고, 택시 카파라치 도입 검토

- 필요 시 심야시간 버스 정류소를 택시 승하차장으로 활용(심야택시 승강장)

* 버스정류소에 심야택시 승강장 표시를 설치하고, 목적지 방면을 표기

나. 택시 이용 안전기반 강화

○ 운행 전 음주측정 검사 의무화

- (운송사업자) 종사자 운행 전 음주운전 여부 검사·확인을 의무화하고, 위반 시 사업일부정지 등 행정처분

- (운수종사자) 음주운행 금지 의무*를 부과하고, 위반 시 운전자격 취소, 음주운행 경력자에 대한 자격취득 제한 강화

* 現 여객법 : (음주운전 등으로) 운전면허 취소 시 자격 취소(개인택시 면허취소), 최근 5년 간 「도로교통법」 제93조제1항제1호부터 제4호까지에 해당하여 운전면허가 취소된 사람은 자격취득 금지

○ 택시 운행정보 실시간 관리시스템(TIMs) 구축

* TIMS : Taxi operation Information Management System

- 택시요금미터기와 디지털운행기록장치에 저장되는 수입금, 주행거리, 실·공차거리 등의 운행정보를 관리하는 시스템(교통안전공단)

* 서울시 '운송수입금 확인시스템(TIMs)' 구축('12.12, 카드사·통신사 등 수익자 비용부담)

- 사업자 투명성확보와 종사자 처우개선, 택시총량제 등 택시정책*의 근간이 되는 기초자료 수집·활용으로 택시산업발전 도모

* 택시수요·공급예측, 차량의 합리화, 요금조정, 업계 경영개선 등

- 정부차원에서 '택시 운행정보 관리 프로그램'을 개발한 후 각 지자체에 단계적(시범사업 → 특·광역시 → 도 단위) 전파

* 정부에서 프로그램을 개발·전파하므로 지자체별로 중복 개발에 따른 재정낭비요인 예방과 통일성 도모

** (구축) 대전시, 제주도, (구축 중) 부산·대구·인천·울산·세종시

《택시 운행정보관리시스템(TIMs)》

주요기능		기대효과
① 운행 및 수입금 정보 등을 통해 사업자 및 종사자 수입 구조 투명성 확보	➔	종사자 처우개선 및 도덕적 해이 방지
② 운행궤적(경로) 분석을 통해 지입·도급제, 사업구역 위반 영업 등 불법운행 계도	➔	건전한 여객질서 확립
③ 급출발, 급가속, 급차선 변경 등 과속·난폭운전 정보를 지수화한 후 보험료 차등 적용	➔	택시사고 감소 등 안전 확보
④ 전액관리제(모든 수입금 회사에 납부) 시행기반 마련 및 음성화된 수입금(사납금외 수입금) 양성화	➔	조세포탈 방지 (재정수입증가)

○ 운수종사자 정보관리 시스템(TDMS) 개선

* TDMS : Transportation Safety Drivers Management System

- 범죄경력 등 택시 운수종사자 취급정보를 3개 분야 9개 정보 → 4개 분야 12개 정보로 확대(범죄경력, 운전자격, 법정교육 정보 추가)

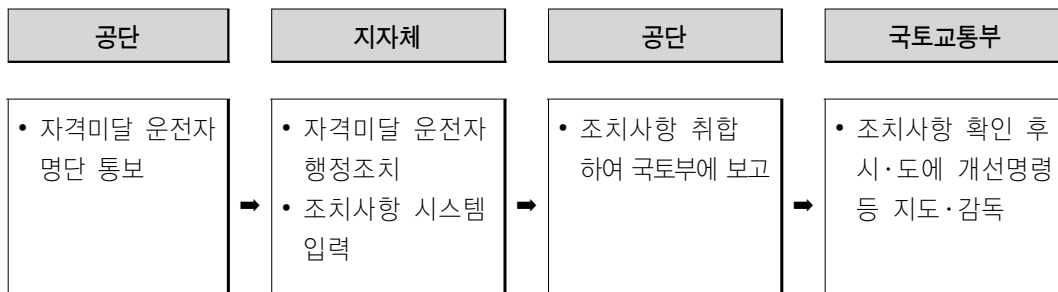
* 범죄경력 : (현행) 시스템 미등재 ⇒ (개선) 시스템 등재 · 관리

자격시험 : (현행) 시험결과 미통보 ⇒ (개선) 시험결과 통보(공단)의무 부과

법정교육 : (현행) 교육기관 미통보 ⇒ (개선) 교육기관 통보(공단)의무 부과

- 운수종사자 자격관련 행정처분 이행 모니터링체계를 구축하고, 취업자에 대한 자격정보를 택시회사에 온라인으로 실시간 제공

《시스템을 통한 행정처분 이행 모니터링 개념도》



제 8 절 자동차 대여사업



1. 자동차 대여사업의 개념

- 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 자동차를 대여하는 사업

※ 대여사업의 기능

- 자가용 자동차의 대체기능의 수행
- 레저 관광 등의 일시적 수요에 대응
- 회사의 업무를 위한 다양한 요구에 부응
- 대중교통 수단과의 원활한 연계수송

2. 자동차대여사업 제도의 변천과정

- 1969. 8. 4 : 자동차운수사업법 개정시 대여업을 운수사업의 일종으로 신설(면허최저기준대수 : 30대)
- 1975. 10. 21 : 자동차대여사업 개시(대한렌트카, 승용차 30대)
- 1980. 5. 20 : 자동차 대여차종 확대(승용차→승용/소형승합차)
- 1981. 6. 24 : 자동차 번호판 변경(자가용 ‘허’ 번호판)
- 1986. 12. 31 : 자동차 대여사업 등록제로 전환
- 1987. 9. 19 : 자동차 대여사업 등록기준 강화
(최저등록대수 : 30→150대, 자본금 5억, 사업구역 : 시·도→전국)
- 1991. 9. 27 : 자동차 대여차종 확대
(승용/소형승합→승용, 소형/중형승합자동차)
- 1993. 10. 30 : 자동차 대여사업 등록기준 완화
※ 자본금(5억→3억원), 최저등록대수(150대→100대), 영업소(4개소 이상→2개소 이상), 전산시설(의무화→자율화)
- 1998. 8. 20 : 자동차 대여사업 등록기준 완화(자본금 규정, 차량 충당조건 폐지)

3. 자동차대여사업 면허 및 영업기준

□ 자동차 대여사업의 등록제

- 자동차 대여사업을 경영하고자 하는 자는 사업계획을 작성하여 시·도지사에게 등록하여야 함

□ 자동차 대여사업 등록기준

- 등록대수 : 50대* 이상

* 등록 시 전기차에 가중치 1.67부여(전기차 30대로 사업 가능)

** 소정의 조건 충족시 50대미만의 범위에서 지자체 조례로 별도로 정할 수 있음

- 보유차고 기준 (면적 또는 주차면수)

- 면적 : 승용차(13㎡~16㎡/대당), 소형승합(15㎡~18㎡), 중형승합(23㎡~26㎡)
- 주차면수 : 『주차장법 시행규칙』 제3조제1항에 따른 주차단위구획의 수 또는 같은 항의 기준을 적용하여 산정한 주차면수

- 사무실(주사무소·영업소 및 예약소)

- 수입금 및 배차의 관리 등 대여사업의 수행에 필요한 사무설비 및 통신시설을 갖출 것 (다만, 무인 예약·배차·요금정산 시스템을 갖춘 영업소 및 예약소 제외)

□ 자동차의 대여사업 영업구역 : 전국

- 다만, 대여사업용 자동차를 상시 주차시켜 영업할 수 있는 장소는 주사무소 또는 영업소가 설치된 곳으로 함

- 자동차대여사업의 주사무소는 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도 또는 시·군 지역에 설치할 수 있음

- 호텔 등의 소유자와 주차장사용계약을 체결하고 예약소를 설치한 경우 그 주차장은 대여사업용자동차를 상시 주차시켜 영업할 수 있는 영업소의 일부로 봄

- 주사무소 또는 영업소를 설치한 지역안의 호텔·공항·항만·철도역·고속버스터미널·산업단지에서,
- 당해 호텔등의 소유자와 사용기간 및 주차대수를 정하여 주차장사용계약을 체결하고 예약소를 설치한 경우

- 대여사업용자동차의 편도 이용으로 인하여 주사무소 또는 영업소를 달리하여 반환된 대여사업용자동차를 반환된 주사무소 또는 영업소에서 15일을 초과하여 상시 주차시키거나 영업하는 행위 금지
- 1월 이내의 일시적인 초과수요를 위하여 필요한 때에는 차고의 수용능력의 범위 안에서 다른 지역의 주사무소 또는 영업소에 등록된 대여사업용자동차를 상시 주차시켜 영업 가능

□ 대여사업 자동차의 종류

- 승용자동차, 경형승합자동차, 소형승합자동차, 중형승합자동차(승차정원 15인승 이하의 것에 한함)

□ 대여사업 자동차의 운임

- 자동차 대여사업의 요금은 규제가 없는 자율요금제 채택
 - ※ 1997. 3월 기업활동 규제완화에 관한 특별조치법의 개정으로 자율화에 따라 1997. 12. 13 자동차운수사업법 개정

□ 자동차 대여약관

- 자동차대여사업자는 대여약관을 정하여 자동차대여사업을 개시하기 전까지 시·도 지사에게 신고하여야 함
- 대여약관의 기재사항
 - 대여사업용자동차의 종류
 - 요금 및 보증금의 수수 또는 환급에 관한 사항
 - 대여사업용자동차의 취급에 관한 사항
 - 대여책임의 시기 및 중기
 - 대여사업자와 임차인간의 책임 및 면책에 관한 사항
 - 보험가입 및 손해배상에 관한 사항
 - 기타 대여사업자 및 임차인의 준수사항 등 자동차대여에 관한 사항

□ 자동차 대여사업의 관리 위탁

- 자동차대여사업자는 자동차대여사업의 관리를 위탁하고자 하는 때에는 시·도지사의 허가를 받아야 함
 - 관리위탁은 자동차대여사업자가 아닌 자에 대하여 이를 하지 못함

□ 자동차대여사업의 개선명령

- 시·도지사는 자동차임차인의 보호, 안전운행의 확보, 서비스의 향상과 자동차대여사업의 적절한 관리를 위하여 필요하다고 인정되는 때에는 개선명령
 - 사업계획의 변경, 대여약관의 변경, 시설의 개선 및 변경

□ 유상운송의 금지 등

- 자동차대여사업자의 사업용자동차를 임차한 자는 당해 자동차를 유상으로 운송에 사용하거나 전대하여서는 아니 됨
- 자동차대여사업자는 자동차 임차인에게 운전자를 알선하여서는 아니 됨
 - 다만, 외국인, 장애인, 65세이상인 자, 국가 및 지자체, 자동차를 6월 이상 장기간 임차하는 법인, 11~15인승 승합차, 3,000cc 이상 웨딩카는 예외
- 누구든지 다른 사람의 수요에 응하여 사업용자동차를 사용하여 유상으로 여객을 운송하거나 알선해서는 안됨

□ 자동차대여사업자의 준수사항 등

- 자동차대여사업자는 고장 및 사고로 인한 자동차대여와 관련하여 자동차관리 사업자 또는 화물자동차 운송사업자 및 운수종사자와 부정한 금품을 주고 받아서는 아니 됨
- 자동차대여사업자는 임대차계약서상의 운전자에 대한 운전자격을 확인하여야 함('17.9~ 시행)

4. 자동차 대여사업 특성 분석

□ 업체수 및 차량 보유현황

- 2016년말 현재 자동차대여업체수는 전국적으로 1,040개사에 이르고 63만대가 등록되어 영업 중이며, 업체당 평균 등록대수는 614대
 - 최근 레저관광 수요의 증가, 자가용 자동차의 대체수요 증가에 따라 대여사업자 및 차량도 계속 증가 추세
 - ※ 등록업체 : 53사('90) → 271사('00) → 615사('07) → 686사('11) → 1,040사('16)
 - ※ 등록차량 : 6,735대('90) → 56,045('00) → 167,265('07) → 295,337('11) → 638,050('16)

- 보유차량 100대 이하의 중소기업자가 전체의 50.3%, 500대 이하 94.8%를 차지할 정도로 대부분 업체의 규모가 영세한 실정
- 1천대 이상 차량을 보유한 27개 대기업체(2.6%)가 전체 대여 차량의 76.9% 정도를 차지하여 비균형화
- 서울과 경기도에 본사를 둔 업체의 보유차량이 83.0%에 달해 수도권이 차지하는 비중이 큰 실정

□ 자동차 대여사업의 문제점 및 개선방안

- 낮은 수익성으로 서비스의 악화 및 과다 출혈경쟁으로 이어지고 이로 인하여 다시 수익성이 악화되는 악순환 구조
- 경영수지가 요금경쟁, 비용부담 등으로 300대 미만 업체의 경우 부(負)의 순이익율을 기록하고 있는 실정
- 이용자의 교통사고에 대해 업체에서 보험료를 납부해야 하고, 손보사의 인수거절, 보험료 인상 등에 취약
 - ※ 2013년 4월 1일 전국렌터카공제조합 사업개시
- 영업주체와 자동차를 운행하는 임차인이 구분되어 있어 사업자의 사고 예방노력에도 불구하고 사고는 증가 추세
 - ※ 렌터카 인적사고율 : 7.9%('97) → 10.6%('00) → 10.8%('03) → 11.1%('05) → 11.6%('14) → 12.6%('15)(렌터카공제조합 기준)
 - ※ 렌터카 보험료(대인 1/천원) : 327('97) → 364('00) → 406('05) → 332('13) → 225('15)
- '14년 1월 개별소비세법이 개정되어 3년이내 동일인 또는 동일법인에게 총합 6개월 이상 대여시 개별소비세 면제대상 제외
- 동일한 임대성격의 리스업과 달리 임대료에 부가세 부과
 - 부가세 부과로 연 1,200억원을 부담
 - ※ 버스는 부가세 면제, 개인택시는 간이과세자로 분류
- 차량대여 후 고객과 연락이 두절되거나 차량 미반납으로 인한 손실발생으로 경영악화
 - 연간 약 200대 발생으로 약 50억원의 피해발생
 - 말소등록 불가에 따른 추가부담(자동차보험, 자동차세 등) 및 소위 '대포차' 둔갑에 따른 범죄 악용소지 내포

- 대여차종이 제한되어 장거리 및 특수수요 등 다양한 대여수요에 부응할 수 없고 경영개선에도 한계
 - 대여 허용차량은 승용자동차, 소형 또는 중형 승합자동차 등 승차정원 15인승 이하로 한정
 - ※ 일본은 29인승 이하 버스, 화물자동차, 특수자동차까지 허용(대여사업자의 화물차 점유비 46%), 미국은 차종제한 없음
- 전국적 영업망을 갖춘 사업자의 수가 적어 렌터카 임차 및 반납에 불편(전국적 호환에 한계)
 - 차량 1,000대 이상을 보유하여 전국적인 영업망을 갖춘 업체는 27개로 전체 업체 1,040개의 2.6%에 불과
- 표준약관이 구체적이지 못해 사업자와 고객 간 마찰요인 내포 및 불량 임차인으로부터의 사업자보호에 취약
- 렌터카 운전자 알선이 외국인, 장애인 등으로 제한되어 있어, 다양한 대여 수요에 응답하지 못하여 시장 창출에 한계

5. 자동차 대여업과 리스업간 갈등

- 반환조건부 자동차리스업의 자동차대여업 허용으로 업종 간 갈등이 발생
 - 자동차리스 중 메인テナンス 리스(Maintenance Lease)의 성격이 대여업과의 구분이 불분명
 - ※ 자동차 리스

거래상대방에게 일정기간 동안 자동차를 사용하게 하고 그 기간에 걸쳐 정기적으로 분할하여 대가를 받으며, 기간 종료후 물건의 처분(반납, 구매, 재계약)에 대하여서는 당사자의 약정으로 정하는 방식의 금융
 - ※ 1990년 한국산업리스(현 산은캐피탈)에서 자동차리스 시장에 최초 진출한 이래 '15년 말 현재 26여개의 회사가 자동차리스업을 취급
 - 여객자동차운수사업법상 '자가용자동차 유상 임대금지' 조항과 상충되어 양 업계 간 갈등 발생

□ 실질적으로 동일한 자동차 임대업을 하는데도 등록요건, 소관부처, 법적체계 등이 상이하여 불공정 거래

- 대여업은 차령(5~9년), 차량검사, 등록기준(50대 이상, 차고지 보유)등에서 엄격한 기준을 적용하며 국토교통부가 담당
- 리스업은 등록기준(자본금 200~400억원)은 있으나, 차량에 대한 차령, 차고지 등의 제한이 없으며 금융위원회가 담당

구 분	자동차 대여업	자동차 리스
법적근거	여객자동차운수사업법	여신전문금융업법
사업분류	운수사업(국토교통부)	금융사업(금융위원회)
차 종	승용차, 승합차(15인승 이하)	제한 없음
소 유 자	렌트카 회사	리스회사
손해배상책임	렌트카 회사	이용자
보험료	고가(영업용 요율적용, 단체할인 할증)	저렴(자가용 요율적용, 개별할인할증)
부가세	과 세	면 세
임대기간	장·단기	장기(1년 이상)

□ 금융위원회에서는 리스업자에게 단기렌트업 허용시도

- 현재는 자동차 리스는 내용연수 20%(12개월)인 1년 이상 장기임대인 경우에만 허용
- 금융위원회에서는 리스업자의 렌트업 기간제한 규정을 폐지하거나 법인에 한해 단기 렌트업을 허용하자는 입장
 - 임대기간을 1년 이상 장기임대인 경우에만 허용하는 것은 제한적 경쟁 규제 사항에 해당한다는 이유
 - 현재 리스회사 중 12개회사가 렌트업을 등록하여 영업하고 있으나 1년 이하 단기 렌탈 허용 시 대다수 리스회사가 렌트업으로 진출할 것으로 예상
- ※ 리스회사의 렌트업 진출현황(현대캐피탈, 제이비우리캐피탈, 하나캐피탈, 케이비캐피탈, 삼성카드, 오릭스캐피탈코리아, 신한카드, 비엔케이캐피탈, 아주캐피탈, 메리츠캐피탈, 알씨아이파이낸셜서비스코리아, 미래에셋캐피탈)

- 리스회사에게 단기 렌탈 허용시 현재 공급과잉 상태에 있는 자동차 대여 시장을 크게 잠식하고, 기존 영세한 대여사업자 도산을 초래하여 대여 시장 질서가 극도로 문란해 질 우려
- 이에, 우리부는 1년 이하 단기리스를 허용하는 것은 금융업 본래의 취지에 위배되고 사실상 자동차 대여사업(렌트업)을 하는 것과 같으므로 수용불가 의견제시



참고1

자동차대여사업자 등록현황('16년말 기준)

시·도	업체수	등 록 대 수			비고
		계	승용	승합	
계	1,040	638,050	609,649	28,401	
서 울	290	506,216	485,736	20,480	
부 산	38	7,999	7,378	621	
대 구	55	7,665	7,047	618	
인 천	33	4,546	4,193	353	
광 주	60	8,991	8,641	350	
대 전	48	6,876	6,532	344	
울 산	11	1,217	1,098	119	
세 종	1	61	50	11	
경 기	207	23,203	21,564	1,639	
강 원	17	2,560	2,164	396	
충 북	23	4,955	4,610	345	
충 남	27	3,383	3,119	264	
전 북	28	21,629	21,173	456	
전 남	30	3,196	2,961	235	
경 북	28	3,384	3,082	302	
경 남	56	5,709	5,461	248	
제 주	88	26,460	24,840	1,620	

※ 울산, 세종, 전북은 조합 미 설립 지역으로 업체수 및 등록대수에 차이가 발생할 수 있음



참고2

자동차대여사업자 등록추이('16년말 기준)

시도별	업체수	등록대수			증감율(%)	
		계	승용차	승합차	업체수	등록대수
1999년도	170	38,884	30,239	8,645	29.77	30.47
2000년도	271	56,045	44,106	11,939	59.41	44.13
2001년도	334	68,601	56,380	12,221	23.25	22.40
2002년도	423	82,638	71,594	11,044	26.65	20.46
2003년도	493	91,584	82,395	9,189	16.55	10.83
2004년도	491	95,399	87,189	8,210	-0.41	4.17
2005년도	514	108,694	100,101	8,593	4.68	13.94
2006년도	563	133,934	124,648	9,286	9.53	23.22
2007년도	615	167,265	157,055	10,210	9.24	24.89
2008년도	675	201,457	189,852	11,605	9.76	20.44
2009년도	701	218,460	206,122	12,338	3.85	8.44
2010년도	757	257,751	243,012	14,739	7.99	17.99
2011년도	797	288,634	272,297	16,337	5.28	11.98
2012년도	838	325,334	306,175	19,159	5.14	12.72
2013년도	897	371,879	349,921	21,958	7.04	14.30
2014년도	959	459,028	434,241	24,787	6.91	23.43
2015년도	1,015	543,657	517,064	26,593	5.84	18.44
2016년도	1,040	638,050	609,649	28,401	2.46	17.36



참고3

리스카와 렌트카 비교

구 분	리스카(오토리스)	렌터카(오토렌탈)
사 업 명	시설대여업	자동차대여사업
법적근거	여신전문금융업법	여객자동차운수사업법
주무관청	기획재정부, 금융위원회	국토교통부
등록기준	자본금 : 200억원	자동차 50대이상, 차고보유 의무
차령제한	제한 없음	2000cc미만 : 5년 2000cc이상 자동차 : 8년 승합차 : 9년
차 종	제한 없음	승용차, 승합차(15인승이하)
임대기간	내용연수의 100분의 20이상 (12개월 이상)	제한없음
소유권	계약당사자간 약정	회사
유지관리 책임	이용자	회사
차량번호판	자가용번호판	“허, 하, 호” 표기
검사·점검	정기검사 : 최초4년, 이후2년 정기점검 : 없음 정밀검사 : 최초4년, 이후2년	정기검사 : 최초2년, 이후1년 정기점검 : 최초3년, 이후1년 정밀검사 : 최초2년, 이후1년
교통안전 계획	없음	수립/이행결과 보고
손해배상	이용자 : 책임보험외 선택가입	회사 : 대인, 대물, 자손 의무가입
보험료	저렴 : 자가용요율, 개별할인할증	고가 : 영업용요율, 단체할인할증
매출부가세	없음	과세
특별소비세	과세	조건부면세 (과세 : 3년내 6개월 이상 대여, 용도변경시)
연료	가솔린(연비평균 9km)	가솔린, LPG(연비평균 6km)

제9절 승용차공동이용(카셰어링) 정책

1. Car sharing의 정의 및 형태

가. (정의) 자동차 소유에 대한 대안으로서 회원들(개인 또는 단체)에게 시간 단위로 자동차를 제공하는 회원제 프로그램

- 비용절감과 주차난 해소 등을 위하여 ' 80년대 유럽에서 발전하여 현재 전세계로 확산중

나. 운영형태

- ① (사업자 방식) 자동차 대여사업자가 무인·단기 대여하는 방식으로 가장 보편적 (미국 ZipCar, 파리AutoLib, 일본 Time24, 한국 GreenCar 등)
⇒ 우리나라는 여객자동차운수사업법의 자동차대여사업 규정을 적용
- ② (조합 방식) 자동차를 공동으로 구입·사용하는 형태로서 유럽에서 발전한 전통적인 형태 (우리나라는 아직 성공사례 없음)
- ③ (개인간 세어방식) 개인의 유휴차량을 중개 시스템을 통하여 대여하는 방식 (유럽, 미국)으로서, 우리나라는 자가용 유상운송 금지

다. 일반 렌터카와 차이점

- 렌터카(rent-a-car)와 달리 단시간 대여가 가능하고, 스마트폰 앱, 인터넷 웹을 통해 무인으로 예약, 이용 가능

구 분	카셰어링	렌터카
이용시간	30분 또는 1시간 단위	1일 단위
대여장소	주로 예약소(시내 다수 거점)	영업소, 예약소 등
대여방식	웹, 스마트폰으로 예약·결제 (무인대여소 이용)	계약서 작성 (지정대여소 이용)
비용지불	이용료 (유류비, 보험료 통합지불)	임차료 (주로 유류비, 보험료 별도 지불)

2. Car sharing의 역사

가. (태동) 1947년 스위스 취리히의 한 주택조합이 만든 “Sefage” 프로그램이 최초이며, 1998년까지 운영됨

* 당시는 차량구입 능력부족으로 인하여 조합원이 차를 공유하는 형태로 시작

나. (발전) 이후 유럽, 북미에서 다양한 형태의 실험적 형태의 Car sharing이 진행되었으나, 대부분 중단됨

* 유럽 : Procotip(프랑스, 1971~1973), Witkar(암스테르담, 1973~1988), Green Cars(영국, 1977~1998), Bilpoolen(스웨덴, 1976~1979)

* 북미 : Mobility Enterprise(퍼듀대, 1983~1986), STAR(Short-Term Auto Rental)(샌프란시스코, 1983~1985)

다. (성장) 1980년대 이후, 자동차 소유, 환경 등에 대한 인식전환으로 유럽을 중심으로 성공적인 Car sharing 단체가 출현함

* 사례 1 : Mobility Switzerland(1987), 2000년 당시 최대 카 셰어링 단체

* 사례 2 : StattAuto Berlin(1988): 독일내 70,000, 스위스내 60,000 회원보유

라. (확산) 2000년대 이후 ICT 기술과 접목, 북미를 중심으로 전세계로 상업 서비스 확산중

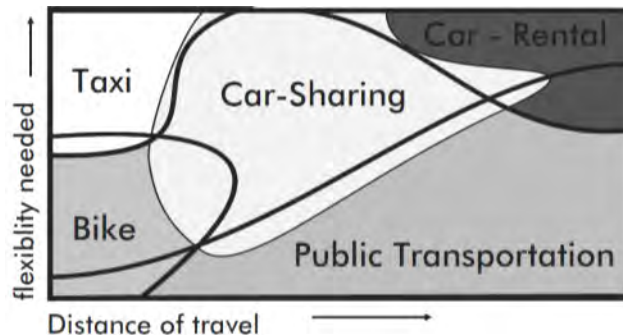
* 사례 1 : (Zip Car) 2000년 설립, '13년 현재 회원 81만명, 1만대 차량 보유, 미국, 캐나다, 영국, 오스트리아, 스페인 등에서 활동중

* 사례 2 : (Car2go/Car2gether) 자동차 메이커인 다임러의 car sharing 프로그램으로 각각 2009년, 2012년 설립

3. Car sharing의 역할 및 기대효과

가. Car sharing의 역할 (다른 교통모드와의 관계)

- 승용차의 대안으로서 도보, 자전거, 택시, 대중교통이 될 수 있으나, 승용차의 유연성이 필요한 경우, 상대적으로 우수한 대안
- Car sharing은 중거리 이동 수단으로서 수하물 운송 용이성, 대중교통이 가지지 못하는 편리성 측면에서 유연성을 가진 대안임
- 특히, 중거리 이동의 경우, 택시와 렌트카와 비교하여 비용측면에서 우수



〈그림〉 다른 교통수단과 car sharing과의 관계도

나. 기대효과 (세계 각국의 연구결과 총괄임)

① 자가용 자동차의 감소

- 1대의 공유 자동차가 4~23대의 자가용 수요 감축
 - * 1대당 자가용 감축효과 : (유럽) 4~10대, (북미) 6~23대, (호주) 7~10대
- Car sharing 가입이후 11~34%가 기존 자가용 매각 고려
 - * 유럽: 15.6~34%, 북미: 11~29%
- Car sharing 가입이후 12~68%가 자가용 구입 포기 또는 연기고려
 - * 유럽: 23~26.2%, 북미: 12~68%

② 온실가스 감축효과

- VKT(Vehicle Kilometer Travelled)가 약 40% 감소로 온실가스 감축
 - * 유럽: 28~45%, 북미: 7.6~80% (평균 44%)
- 유럽의 경우 Car sharing으로 1인당 CO₂ 배출량이 39~54%로 저감
- 전기 또는 하이브리드 방식의 공유 자동차 도입으로 온실가스 감축효과 증대

③ 기타 각종 사회적 효과 발생

- 상대적으로 적은 비용으로 자가용 승용차를 이용하는 효과
 - * (북미지역) 매년 10,000~16,093km를 이용하는 경우 자가용소유 또는 리스보다 유리
- 저소득층 및 대학생들에게 승용차를 이용할 수 있는 기회제공
- 공유 자동차 이용을 위한 자전거 및 보행 모드의 활성화

4. 최근 Car sharing 시장 동향

가. (세계시장) 카셰어링은 약 60여개국 1,000개 도시에서 운영 중, '14.6월 기준 494만명의 회원이 차량 92천대 공유중(Frost & Sullivan, '14)

- 최근 6년('08 ~'14) 동안, 매년 평균 40% 성장(회원수·차량수)하였으며, '20년 까지 회원수 33백만명, 차량수 44만대로 성장 예상(경기연구원, '15)

나. 지역별 동향

- (북미) '15.1 현재, 45개의 car sharing 프로그램이 운영중이며, 1,529,811명의 회원이 22,134대의 차량을 공유중임
 - * (미국) 프로그램 23개, 회원 1,181,087명, 공유차량 16,754대, (캐나다) 프로그램 20개, 회원 336,058명, 공유차량 5,264대, (멕시코) 프로그램 1개, 회원 8,980명, 공유차량 67대
 - 특히, Zip car의 등장으로 2000년대 이후 시장이 급성장 중임
 - * 최근 개인간 대여방식인 사이드카(SideCar), 플라이트카(FlightCar) 등 등장
- (유럽) 과거 조합 형태 자동차 공유 형태에서 대여 사업자의 무인·시간제 대여가 급속히 진행중임
 - * 프랑스 전기자동차 셀프서비스 운행 시행('11), 스위스는 조합형태 car sharing이 발전, 영국은 주택개발 정책과 연계되어 발전
- (독일) '15.1 기준, 업체수 150개, 회원수 104만명('14대비 37% 증가), 차량 15천대('14대비 10% 증가) 공유 중
 - Free-floating(자유 반납) 활성화로 Station-based(지정 위치 반납) 대비 회원수 2배
 - * 독일의 회원 수는 유럽 전체 수요의 절반 수준

- (일본) '14년 기준, 업체수 33개, 서비스존 7,568개소, 회원수 46만명(연 128% 증가), 차량수 12천대(연 70% 증가)에 달하는 시장으로 성장(타임즈24, 오릭스자동차 등 업체가 카셰어링 운영 및 확산중)

5. 우리나라 추진현황

가. 국내 현황

- (시장초기) '07 ~ '10년 조합형태의 차량대여방식으로 도입되었으나 호응이 낮아 확산되지 못하고, 사업자의 차량대여방식으로 활성화
 - * 성미산마을('07), 군포YMCA('09), LH임대아파트('10) 등에서 조합형태 시범사업
- '11년부터 그린카, 쏘카('12년) 등 사업자 서비스 시작
- (최근동향) 국내 시장은 그린카와 쏘카가 양분하고 있으며, '16.12월 기준 회원수는 450만명이며, 차량 11.6천여대 공유 중
 - * (그린카) 회원 210만명, 4,803대, (쏘카) 회원 240만명, 6,808대('16.12월 기준)
- (총괄성과) '11년 국내 서비스 시작 이후, '16년까지 매년 지속적으로 시장규모 증가(회원수는 연평균 2.3배, 차량수는 1.8배 증가)

구 분	' 11	' 12	' 13	' 14	' 15	' 16
회원수	11,701	59,346	172,340	399,348	2,500,000	4,500,000
서비스존	62	244	929	1,404	3,652	5,500
차량수	66	450	1,314	2,069	6,512	11,611

- (공공부문성과) '12년부터 민간사업자와 협약을 통해 서비스 제공
 - (서울시) 329곳 공영주차장 요금의 50% 할인하여 선정업체*에 주차면을 배정하였으며, '15.10월 기준 회원수 12.3배, 차량 4.4배 증가**
 - * 공모심사 선정 업체 : 그린카·쏘카(일반차), 에버온·한카·코레일네트웍스(전기차)
 - ** (회원수) 6만명('13) → 80만명('15.10), (차량수) 492대('13) → 2,675대('15.10)
 - *** 주차장(1,202개소) : 시(89개소), 구(240개소), 민간(873개소)
 - (인천시) 55곳 공영주차장 요금의 50%할인하여 선정업체(그린카)에 주차면 배정하였으며, '15년 기준 회원수 7.5배, 차량 6.1배 증가*
 - * (회원수) 6천명('13) → 51천명('15), (차량수) 49대('13) → 350대('15)
 - (이용수) 1,866명('13) → 77,567명('15), (차량 이용률) 22.5%('13) → 66.6%('15)
 - ** 주차장(146개소) : 시(9개소), 구(46개소), 공공부설(6개소), 민간(85개소)

- (수원시) '12.2월 그린카와 협약을 통해 서비스를 시작하였으며, '15년 기준 77개소에서 13.5천명의 회원이 100대의 차량 공유 중
 - * (회원수) 0.6천명('12) → 13.5천명('15), (차량수) 30대('12) → 100대('15), (주차장) 77개소('15) - 공영주차장, 주민센터 부설주차장 등
- (LH 행복카) '13.10월부터 임대아파트에서 입주민 대상 서비스를 시작, '15.12월 현재 55개* 단지, 회원 6천명 대상, 차량 67대 운영중
 - * 임대아파트(55단지) : 서울(15), 인천(6), 수원·성남·고양(5), 화성·파주(4) 등
- (시범도시) '16.6 카셰어링 최초 시범도시 세종시에 서비스 개시·운영중
 - * 정부청사·세종시청·국책연구단지·오송역·조치원 등 22개소, 59대 운영(쏘카·그린카)

나. 카셰어링 활성화를 위한 규제완화 추진현황

- '11.5 지자체 카셰어링 지원근거 마련(도시교통정비촉진법 제33조 개정)
 - * 이를 근거로, '13년 서울시, '14년 인천시는 카셰어링에 대해 공영주차장 요금을 감면할 수 있도록 「주차장 설치 및 관리조례」 개정
- '14.8 카셰어링 전용주차공간을 제공하는 시설에 대한 교통유발부담금 감면 근거 마련 (도시교통정비촉진법 시행령 제24조 개정)
 - * 도시교통정비지역에서 교통혼잡시설물 소유자(예: 백화점 등)가 카셰어링업체에 주차면 제공시, 지자체가 해당 시설물 소유자에게 교통유발부담금을 감면가능토록 개정
- '14.7, '14.11 카셰어링 관련 규제완화(여객자동차법 시행규칙 개정 완료)

- ① (차고등록기준 완화) 차고등록기준으로 기존의 면적기준 뿐만 아니라 주차장법에 의한 주차면수기준도 적용할 수 있도록 허용
- ② (주차장 임차기간) 차고지 확보를 위한 주차장의 최소 임차기간 단축(2년→1년)
- ③ (예약소면제) 무인예약시스템을 갖춘 경우, 예약소(사무실) 확보의무 면제

- '15.8.24 전기차를 활용한 카셰어링 활성화를 위해 전기차대여사업 등록기준 완화(여객자동차법 시행규칙 개정 완료)
 - * (개정사항) 렌터카업 등록 시 전기차에 가중치(1.67)를 부여하여 일반차량(50대)보다 적은 수로도 대여사업을 영위할 수 있도록 개선

- '15.11. '15.12 영업소 확보의무 면제 등 카셰어링 추가 규제완화 (여객자동차법 시행령 및 시행규칙 개정)

- ① (영업소면제) 무인예약시스템을 갖춘 경우, 영업소(사무실) 확보의무 면제
- ② (차고지 중복확보 문제 해소) 렌터카 예약소에 주차장을 확보한 경우, 그 주차면 수 만큼 주사무소·영업소의 주차면수 감면
- ③ (임시검사제도 개선) 렌트용 승용차의 차령연장을 위한 임시검사를 정기검사로 대체 가능토록 개선

- '16.7. 특정 지자체 내에서만 영업행위를 하는 경우, 해당 지자체 조례로 등록 기준 대수를 50대 미만으로 정할 수 있도록 규제 완화

6. 전망 및 과제

가. 카셰어링 이용 전망

- 카셰어링 상용화 1~3년의 초기단계로서 아직은 홍보와 인식부족으로 느린 증가세이나,
 - 젊은 층을 중심으로 확산중이며, 향후 인식변화나 경제여건에 따라 급속한 확대 가능성 있음
- 미국의 Zip카 성공을 감안, 대형 업체(KT금호, AJ렌트 등)에서도 본격적으로 사업 진출 준비 중으로 발전 가능성 매우 높음

나. 향후 과제

- (이해 관계조정) 현재 진행중인 조사연구 용역 결과를 토대로 Car sharing과 택시업계와의 이해관계 조정 추진
 - * 카셰어링 업계는 중장기적으로 택시승객이 증가할 것이라고 주장하고, 택시 업계는 감소할 것이라고 주장
- (제도개선) 무인·단기 대여를 고려한 대여사업 제도보완 추진
- (시범도시) Car sharing 활성화를 위하여 카셰어링 시범도시 운영방안 검토

제10절 자가용자동차 대리운전

1. 대리운전 현황

- (정의) 타인의 자동차를 유상으로 대신 운송해주는 행위로 주로 음주 후 이용하는 경우가 많음
- (시장규모) '13년 기준, 대리업체 3,851개, 대리운전자 86,500명, 일일 이용자 47만명, 연시장 규모 약 2조원으로 추산
- (연혁) 80년대 유흥업소에서 소속 운전자를 활용하여 대신 운전 → '90년대 후반 휴대폰이 발달함에 따라 전문중개 업체 등장 및 업역 확대 → 2000년 중반 PDA·스마트폰 확대와 더불어 급속성장
- (시장구성원) 대리업체(콜센터), 프로그램 업체, 대리운전자, 이용자
- (시장형태) 지역(수도권/지방)에 따라 다양한 방식 공존*, 동일 프로그램 사용업체간 연합을 구성하여 운전자를 공유하는 방식 다수

- * ① 이용자 → 대리업체 → 운전자(대리업체 소속 운전자) : 지방 중·소도시, 일본
- ② 이용자 → 대리업체 → 프로그램 업체 → 운전자 : 대도시(가장 일반적인 방식)
- ③ 이용자 → 대리운전자(스마트폰 앱) : 최근 등장, 중국
- ④ 이용자 → 대리운전자(길거리 대리운전) : 업체가입이 어려운 운전자 등

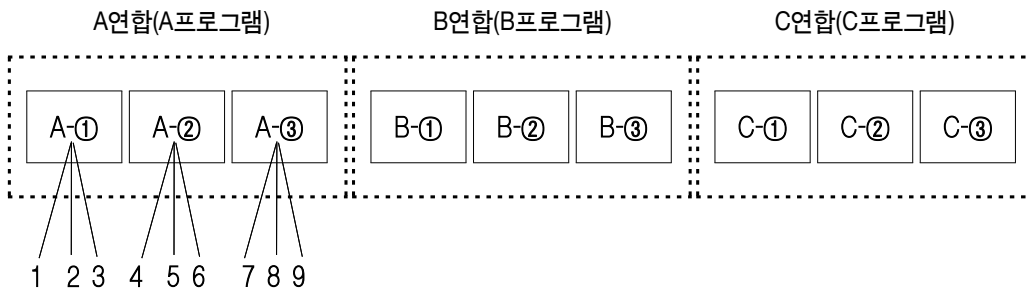
- 운행종료 후 이용자가 운전자에게 가격지불, 운전자는 대리업체에 수수료 (20~25%)를 지급하고, 프로그램 업체에 사용료 납부(월1.5만원)

- (해외사례) 일본은 '70년대 시장형성, 미국 등 국가도 최근 전문업체 성장
 - (일본) '75년 이후 지방 중·소도시에서 발전, 업체 8,838개, 운전자 81,834명, '02년 관련법률 제정, 5년마다 실태조사 실시
 - (미국) 과거 지명운전자 프로그램 등 지역차원의 자원봉사 형식이 많았으나, 최근 대도시를 중심으로 전문 서비스 제공업체 성장
 - (중국) 음주운전 처벌강화로 베이징 등 주요 대도시를 중심으로 대리운전 수요 및 업체 폭발적 증가세

《대리운전 서비스 흐름도》



《대리운전 연합시스템 개요》



- 이용자 근처의 운전자가 신속하게 서비스를 제공하기 위해 같은 프로그램을 사용하는 업체끼리 연합을 구성하여 운전자 공유

* A-①업체가 주문을 접수한 후 A프로그램에 주문정보를 공유하면 먼저 A-①소속 운전자(1~3)에게 정보가 공개되고, 이들 중 대리운전을 수행할 운전자가 없으면 4~9까지의 대리운전자에게도 정보가 공유

** 콜을 접수한 업체(A-①)와 운전자 소속업체(A-②, A-③)가 다를 경우도 보험처리 가능

2. 대리운전 관련 문제점

가. 이용자의 재산·신체상 피해 발생

- (보험관련 피해) 무보험, 보험료 할증 등으로 사고시 이용자 재산권 침해
 - (무보험 사고) 대인·대물피해, 자기 신체손해 등을 차주가 부담, 대리운전자잠적, 낮은 경제력 등으로 구상권 청구도 어려움
 - * 보험가입률(추정): ('05)37% → ('13)71%, 중·소도시, 길거리 대리운전은 낮을 것으로 예측
 - ** 보험에 가입한 경우도 보장한도가 낮은 경우 이용자 피해 발생(외제차 파손 등)

《대리운전 보험가입 유무에 따른 배상 주체》

가입여부	대인 I	대인 II	대물피해	자기신체 손해	자기차량 손해
O	차주 책임보험	대리운전 보험	대리운전 보험	대리운전 보험	대리운전 보험
X	차주 책임보험	차주 자비부담	차주 자비부담	차주 자비부담	차주 자비부담

- (보험정보 확인곤란) 이용자 특성(취객), 1회성 서비스 등으로 대다수가 보험가입 여부 미확인, 소수업체만 보험정보를 이용자에게 제공
- (기타) 높은 자기부담금*으로 사고발생시 대리운전자 미납사례 발생
 - * 손해액 일부를 보험계약자가 부담하도록 하는 제도(대리운전 보험은 20~40만원)
- (사고 및 범죄) 난폭운전, 미숙련 운전 등으로 인한 사고 증가추세*, 이용자 대부분이 취객으로 절도·성폭행 등 범죄에 취약
 - * 사고건수(손해보험협회): ('09) 21,509 → ('11) 25,212 → ('12) 27,379 → ('13) 31,420
 - 손해율(손해보험협회): ('09) 67% → ('10) 85% → ('11) 86% → ('12) 80% → ('13) 93%
- (기타) 요금시비(당초 금액보다 높은 금액 요구), 과태료·범칙금 등 부담*, 업체의 개인정보 매매 및 과도한 스팸문자 발송 등
 - * 소비자분쟁해결기준(공정위 고시)에 따라 과태료·범칙금은 대리업체가 부담해야하나, 이용자의 약 70%는 본인이 부담한 경우가 있는 것으로 조사

나. 업체수익률 하락, 업체-운전자간 갈등심화

- (업체 경영여건 악화) 업체난립, 영세업체의 가격덤핑 등으로 업체의 수익률 하락, 시장자체의 건전도·신뢰도가 낮은 문제
 - * 무등록·영세업체가 보험비용 등을 절약하여 가격덤핑을 시도하고, 사고발생시 번호 폐쇄·잠적한 후 타 지역에서 다시 영업하는 경우도 존재
- (대리운전자 권익침해) 업체의 수익률 하락, 시장규모 축소 등으로 인한 운전자간 경쟁심화로 업체-대리운전자간 갈등이 심화되는 양상*
 - * 권익위 민원현황: ('08년) 보험, 교통사고처리 등 이용자피해가 전체 민원의 48% → ('12년) 업체 부당행위 등 운전자 피해가 68%로 대리운전자 관련 민원 증가추세
 - (벌금·수수료 부과) 일부 업체가 콜취소수수료*, 업소소개비등 각종 부대비용을 대리운전자에게 부과하여 대리운전자 부담 증가
 - * 운전자가 콜을 수행하기로 결정한 뒤 취소할 경우 건당 500~1000원 부과
 - (불공정계약 등) 업체에 유리한 계약체결, 배차제한(프로그램 사용제한)으로 인한 영업활동 제약, 일부 업체의 보험료 횡령* 등
 - * 운전자가 지불한 금액보다 낮은 수준(기간, 상품내용)의 보험에 가입하여 차액 수취 (운전자단체와 대리업체간 의견이 상이하여 정확한 조사 필요)

《대리운전 관련 국토부 소관민원 현황》

구분	계	이용자피해	운전자피해	법제화	기타
2009	6	2	2	1	1
2010	12	-	8	2	2
2011	17	6	8	2	1
2012	12	4	5	-	3
2013	33	10	16	5	2

다. 정부의 적극적인 대책마련의 어려움

- (실태파악의 어려움) 법적근거 부재 등으로 시장규모, 사고·범죄 발생건수 등 기초통계 자료 구축이 어려워 정확한 판단이 어려움
- (관계부처 협조문제) 자율규제 종료('08.9) 후 부처 간 협조미흡으로 개선방안 마련에 애로

3. 그 간 논의연혁

가. 대리운전법 제정

- 무보험 이슈화 등으로 '03.4월 최초발의(목요상), 택시업계 건의*로 노사정위에서 대리운전 제도화에 관한 대정부 건의문 통보('05 ~ '06)

* 요금 현실화(택시 2배이상), 업체·운전자 자격 등 정부규제가 필요하다는 입장 피력

- 18대 국회까지('03 ~ '12) 유사내용의 법안 8차례 발의(전부 자동폐기), 19대에도 3건(강기윤·문병호·이미경)이 국토위 계류 중, '15.2월 김윤덕의원 대표 발의

* 주요내용: 업체등록(시·도), 운전자 자격요건 및 결격사유, 보험가입 의무화 등

※ 권익위는 이용자 보호 등을 위해 국토부에 대리운전 법제화를 권고('10.12)

나. 정책방향 연구 및 후속조치

- (합동연구) 국조실·건교부·경찰청·금감원 합동으로 2차례 연구('05.9 ~ '06.12)
- (주관부서) 경찰청-건교부간 논쟁이 있었으나, 건교부로 결정('07.2, 국조실)
- (자율규제 사업*) 보험가입확대, 사고단속, 시장동향 및 실태조사, 운전자 신상정보 제공(SMS) 등 추진('07.6 ~ '08.9)

* 평가: 보험가입 증가, 교통사고 감소 등 효과는 있으나 시행기간이 짧았고, 업계주도 시장관리를 위한 민간단체 설립 및 일본의 행정지침과 같은 규정필요(교통연, '08.9)

다. 대리운전 협회설립

- 자율규제사업 평가결과에 따라 협회설립 검토, 4개 단체*가 설립을 추진했으나, 대표성 부족, 사업계획 부실 등으로 모두 반려('07.2 ~ '15.2)

* 한국대리운전협회, 전국대리운전협회, 전국대리운전연합중앙회, 전국교통안전대리운전연합회

4. 정책대안 검토

가. 협회설립을 통한 시장 자율규제 : 협회가 주도적으로 대리운전 현황파악 및 통계관리, 보험가입유도, 표준약관 마련 등 시장 자율적인 관리 추진

- (장점) 건전한 협회 활동시 자유시장의 장점을 유지하면서 보험문제, 요금 시비 등 완화 가능*

* (보험가입 유도) 보험증서를 제출한 운전자만 협회회원으로 인정
(보험정보 제공) 협회주도로 보험정보, 소속사 등을 이용자에게 전송(SMS·MMS)
(운전자 소득증대) 업체의 과다한 벌금·수수료 조정, 합법적인 셔틀버스 운행 등
(시장질서 확립) 표준약관 마련 등을 통해 요금시비 등 문제개선

- (단점) 무보험 피해 등의 근본적인 해결이 어려워 법제화 요구가 지속될 가능성이 높고, 운전자 부담증가, 이익단체화 가능성 존재

- 단일협회 승인시 추가협회 설립 요구가 지속되고, 요금 및 수수료 등 이해관계가 첨예한 부분은 결국 정부개입 요구 예상

* 민법상 사단법인에 대한 정부의 통제수단이 미비한 점도 고려할 필요

- (일본사례) 업체 중심의 2개의 공익법인*이 정부승인을 받고 운영 중, 운전자 교육, 통계수집, 우량업체 평가제도 등 시행(예산지원 없음)

* 전국운전 대행협회(사단법인, 201업자), 운전대행 진흥기구(재단법인, 285업자)

나. 관계부처 협업을 통한 개선 : 금감원, 공정위 등 협업을 통해 관리

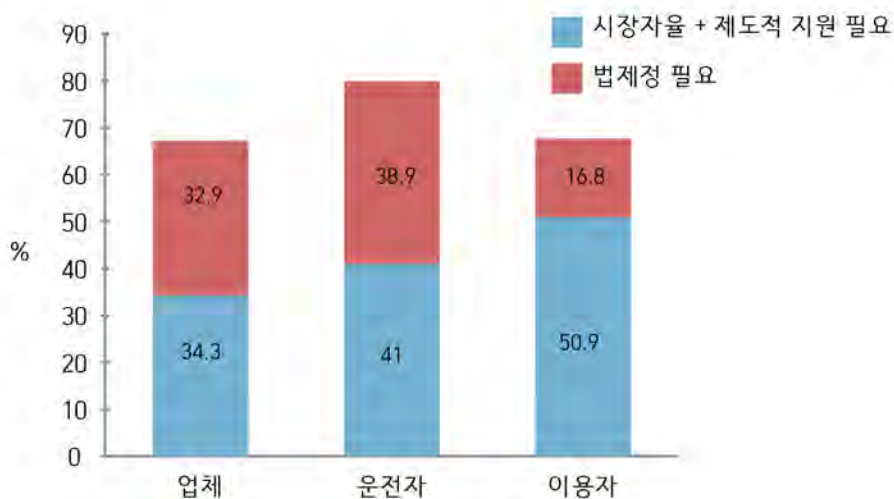
- (장점) 협회운영을 통해 해결이 어려운 문제(벌금·수수료 등)의 개선이 가능하며, 별도 규제신설 없이 자유시장의 장점 유지 가능

* (공정위) 불공정업체 조사(벌금·수수료 부과 적법여부 조사), 업체-운전자간 약관심사 등
(금감원) 보험가입 확대, 운전자 보험정보를 이용자에 제공(SMS·MMS)
(경찰) 보험료 횡령 등 불법업체 합동조사

- (단점) 법적근거 부재, 관심부족 등으로 관계부처의 협조가 미흡하여 단기 일내 근본적·가시적인 개선방안 마련이 어려울 가능성이 높음

다. 법률 제정 : 대리운전법 제정으로 시장전반을 정부 주도로 관리

- (장점) 보험가입 의무화, 운전자자격 신설 등으로 이용자 보호 강화, 업체 등록을 통한 업체난립 문제완화, 시장개입을 위한 근거 마련
- (단점) 업체 및 운전자부담 증가, 생계형 범죄양산, 실효적 관리의 어려움, 행정비용 증가 등 문제점 예상
 - 무자격 운전자의 길거리 대리운전 양산 가능성(타 업종으로의 전이가 어려움)
 - 운전자 자격심사, 업체등록 등으로 지자체 업무(시·도)가 증가하고, 보험가입 여부 등의 실시간 단속이 어려워 법안의 실효성 저하 가능성
 - 업체·운전자단체 이익집단화, 퀵서비스·택배 등 유사업종과의 형평성, 서비스 업종으로 시장구조 등의 빠른 변화속도 등도 고려 필요
- (외부의견) 국회, 권익위, 운전자단체 등의 집단은 시장정비, 이용자보호 등을 위해 법제화 필요성 주장
 - 업체·운전자·이용자를 대상으로 한 실태조사 결과, 시장자율원칙을 바탕으로 하여 정부의 제도적 관리가 필요하다는 의견이 법제화 요구보다 우세
 - 대리운전법 제정시 표준약관을 통한 시장질서의 확립, 업체 및 운전자의 체계적 관리, 보험가입 의무화로 인한 이용자 보호가 가능할 것으로 기대



- (일본사례) 범죄·교통사고예방, 업계요구 등으로 '02년 법률제정, 지도·단속의 어려움을 제외하고 이익집단화 등 심각한 문제는 없음

- 일본은 법제화전 경찰청-운수성 공동으로 행정지침 제정, 협회설립 추진*

* (일본 추진경위) 행정지침(실태파악, 보험가입 등) 제정('94) → 운전대행문제협의회(경찰-운수성) 설치('95) → 운전대행협회 승인('96) → 자율규제사업 추진(~'99)

《한·일 대리운전 법률 주요내용》

구분	한국(강기운 의원안)	일본
법안 목적	○ 대리운전업을 효율적으로 관리하고 대리운전으로 발생할 수 있는 피해를 예방하여 이용자 권익을 보호하고, 대리운전업을 건전하게 육성	○ 자동차운전대행업을 운영하는 자에 대하여 필요한 요건을 인정하는 제도를 실시하고 준수사항을 정해 업무의 적절한 운영을 확보하고 교통안전·이용자 보호 도모
업체 관리 · 업체 의무	○ 등록제: 영업소의 소재지를 관할하는 시·도에 등록 후 영업 - 시·도지사는 등록필증 교부 ○ 업체등록을 위해 결격사유(금치산자, 한정치산자, 중범죄 등) 없어야 할 것 ○ 등록된 전화번호를 양도·대여금지, 운전자에 대한 부당이익 취득 금지	○ 인정제: 지방 공안위원회에서 인정을 받아 영업(인정증 교부) ○ 결격사유(금치산자, 한정치산자, 중범죄 등)가 없고, 보험에 가입해야 하며 ○ 안전운전관리자를 선임해야 하며, 영업시 수반차량 동행 의무화
운전자 자격 요건	○ 만 18세이상, 운전면허 보유, 운전경력 3년이상, 결격사유(금치산자, 한정치산자, 중범죄 등) 없어야 할 것 - 시·도지사는 운전자에게 자격증 교부 ○ 대리운전자 교육을 이수하고 교육이수 증명서를 교부받아야 함	○ 제2종 면허 취득 의무화(우리의 제1종 면허와 동일) ○ 운전경력 및 교육이수 의무는 없으나, 결격사유(금치산자, 한정치산자, 중범죄 등)에 해당되지 않아야 함
운전자 신고	○ 업체는 소속 운전자를 시·도지사에 신고 - 시·도지사는 신고받은 운전자 각각에 대해 신고필증 교부	○ 소속 대리운전자 신고 조항 없음 - 다만, 운전자의 명부, 자동차 운전에만 관한 서류를 비치하여 필요사항 기재
보험 가입	○ 업체 또는 운전자가 보험가입 의무화 - 대리업자는 대리운전자가 보험에 가입하지 않고 발생한 피해에 대해 운전자와 연대하여 배상할 책임	○ 업자의 보험가입 의무화 - 업자는 운행에 의하여 발생하는 이용자의 피해를 배상하기 위한 조치를 해야 함
운전자 준수 사항	○ 신고필증, 보험가입 증명서, 요금표를 고객에게 사전제시 ○ 대리운전자자격증, 신고필증을 다른 이에게 양도 금지	○ 사전에 요금, 약관, 서비스조건에 대해 고객에게 사전설명
약관	○ 등록시 약관을 정해 시·도지사에 신고 - 표준약관 사용 가능	○ 영업개시전 약관을 정해 영업소에 게시해야 하며, 국토교통성이 정한 표준약관을 준수해야 함
민간 단체	○ 대리운전 업자는 국토부장관의 설립 인가를 받아 대리운전연합회 설립가능	○ 별도조항 없음

제11절 신교통수단 선정 가이드라인 운영

1. 제정 배경

- 지자체 등이 교통시스템 결정 이전 단계에서 활용할 수 있는 분석 모형을 제시하여 지역특성에 맞는 교통시스템 도입을 적극 유도
 - 현재 도시규모에 따라 개략적으로 제시되고 있는 교통수단간 비교를 보다 세분화·체계화 할 필요
 - * 독일의 경우 도시규모(20만이상), 교통축 인구밀도(2,000인/km²), 첨두시 차량 최대 인원(80~100인/량) 등을 경전철 도입 기준으로 제시
- 특히, 교통수단의 도입 단계에서 별도의 용역수행 없이 여러 가지 신교통수단을 합리적으로 비교·평가 할 수 있는 기준으로 활용

2. 주요 내용

Guide line I

특정 교통수단에 대한 타당성 분석을 하던 관행을 벗어나 도입·운영 시기에 활용가능한 모든 교통수단을 비교·검토

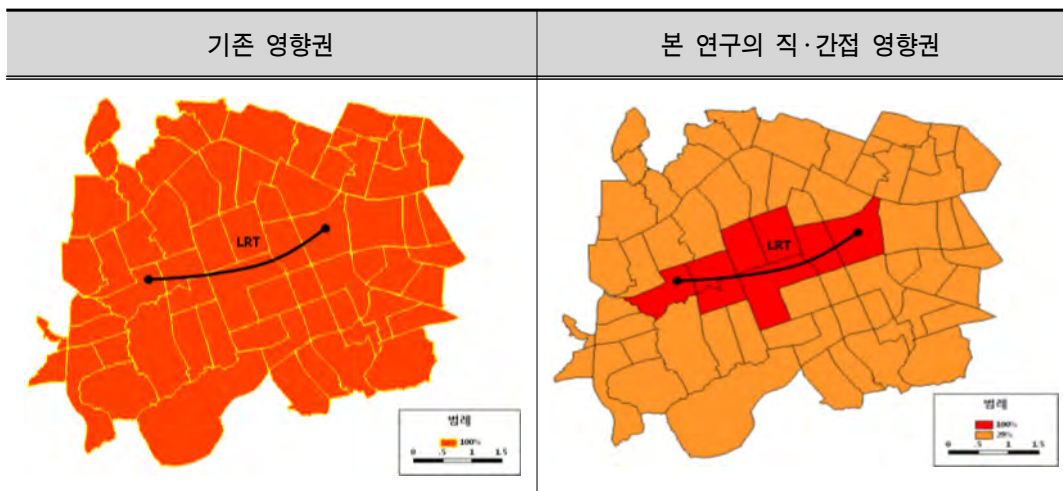
- BRT, 경전철 뿐 아니라 R&D로 개발 중인 신교통수단*을 포함
 - * 차량 및 운영시스템에 첨단기술을 적용한 대중교통수단으로서 가이드라인에서는 BRT, 바이모달트램, 노면전차, 경량전철을 검토대상으로 함

《R&D로 개발 중인 신교통수단》

차량시스템	개념	도입가능 시기
바이모달트램	일반도로와 전용궤도 모두 주행이 가능	'14년이후 도입가능
무가선티램 (노면전차)	전선 없이 운행하는 전차시스템	'15년 이후 도입가능

- 도입노선의 영향권 인구*를 기준으로 비교·검토
 - 영향권인구는 노선을 이용할 가능성이 있는 영역에 속하는 인구로 인당 수단통행발생률, 교통수단별 수단 분담율을 곱하여 이용자수요를 개략적으로 도출가능
 - * 도입노선에 보행접근이 가능한 직접영향권인구(동 단위)와 환승접근 가능한 간접 영향권인구(구 단위)로 구분하여 산출
 - ** 관광지 및 교통을 유발하는 대규모 시설이 있는 경우 일별 방문객수와 방문객의 대중교통이용률을 고려하여 영향권 인구에 반영 가능

《영향권 설정 개념도》



- * 도입노선 운영시기의 예측인구를 사용(KTDB 활용), 자료부재 시 현인구로 대체
- ** 신도시 등은 법적으로 승인된 개발계획(기본계획부터 가능)에 제시된 지구단위인구 활용

Guide line II

노선도입 시 예상수입이 연간운영비를 충족할 수 있는 신교통수단 선택

- 예상수입은 평균운임(1400원/회, 실제예상운임 적용가능), 교통수단별 수단 분담율, 인당수단통행발생률 등을 고려하여 산출
- * 예상수입 = 영향권인구 × 평균운임 × 수단별수단분담율 × 인당수단통행발생률

《수송형태별 수단분담율》

구분	서비스형태	지역	수단 분담율 적용치(%)
BRT,바이모달트램	버스 유사서비스 형태	서울	27.6
		수도권(서울제외)	26.7
		지방광역시	29.8
		기타	28.1
노면전차	버스와 지하철의 복합	서울	31.2
		수도권(서울제외)	19.0
		지방광역시	19.9
		기타	19.0
경량전철	지하철과 유사서비스 형태	서울	34.9
		수도권(서울제외)	11.3
		지방광역시	10.0
		기타	10.0

* KTDB에서 제공하는 전국권 OD를 활용하여 해당 지자체의 수단분담율 적용 가능

- 인당 수단통행발생률 : 총인구 대비 통행발생량 비율

* 수도권(서울포함, 1.86), 지방광역시(1.60), 기타지역(1.28)

** KTDB에서 제공하는 전국권 OD를 활용하여 해당 지자체의 통행발생률 적용 가능

○ 연간운영비는 실제도입노선의 운영비를 적용하되 실제운영비 산출이 어려운 경우 평균운영비와 노선연장으로 산출

- 단, 연간 평균운영비는 부대수입(광고수입, 운영보조금 등 국가 또는 지자체의 지원금 포함)을 차감

* 운영비 = 평균운영비 × 노선연장(평균노선연장 : 15km)

《교통수단별 연간 평균 운영비》

구분	BRT	바이모달트램	노면전차(5량)	경량전철(2량)
연간 평균운영비 (억원/년/km)	3.0	5.0	6.5	12

○ 연간운영비와 예상수입(원/년)이 같아지는 운영비 총족 영향권인구를 도출하고 도입 노선 영향권 인구와 비교

《교통수단별 연간평균운영비 총족 영향권 인구》

(단위 : 명)

영향권인구		BRT	바이모달트램	노면전차(5량)	경량전철(2량)
운영비총 족	서울	17,000	28,000	32,000	53,000
	수도권(서울제외)	18,000	29,000	53,000	164,000
	지방광역시	18,000	30,000	58,000	214,000
	기타	24,000	41,000	77,000	270,000

Guide line III

지자체는 총사업비충족을 위한 건설비지원규모와 교통수단별 국고보조 규모를 고려하여 부담할 수 있는 범위내의 신교통수단을 선택

- 도입 노선의 예상수입이 전체 총사업비 충족 가능 여부(30년 운영가정)를 판단하고 사업비 지원이 필요한 경우 이 중 지자체 등의 부담규모를 판단

* 지자체 등 자원부담규모 = 총건설비 × (건설비지원비율 - 국고보조비율)

- 총건설비는 실제도입노선의 건설비를 적용하되 실제건설비의 산출이 어려운 경우 평균건설비와 노선연장으로 산출

* 총사업비 = 평균건설비 × 노선연장(평균노선연장 : 15km)

《신교통수단별 평균 건설비》

구분	BRT	바이모달트램	노면전차(5량)	경량전철(2량)
건설비 (억원/km)	29	102	200	463

Guide line IV

교통수단별 최대수송용량을 기준으로 첨두시의 교통수요를 처리할 수 있는 신교통수단을 선택

- 첨두시 이용객수는 영향권 인구, 수단분담율, 인당 수단통행발생율, 첨두율, 방향분배계수를 고려하여 산출

* 첨두시 이용객수(명/시간/방향) = 영향권인구 × 수단분담율 × 인당수단통행발생율 × 첨두율 × 방향분배계수

- 최대수송용량은 최대승차인원, 차량편성, 최대운행횟수로 산출된 교통수단별 최대수송용량을 적용

《교통수단별 최대수송용량》

구 분	BRT	바이모달트램	노면전차(5량)	경량전철(2량)
최대수송용량 (명/시간/방향)	9,000	9,900	11,900	10,600

* 최대수송능력은 혼잡율 200% 수준으로 몸의 움직임이 어려움을 느끼는 정도

- 최대수송용량과 침두시 이용객수가 같아지는 침두시충족영향권 인구를 도출하고 도입 노선의 영향권인구 비교

《침두시 교통수요처리가 가능한 영향권 인구》

(단위 : 명)

영향권인구		BRT	바이모달트램	노면전차(5량)	경량전철(2량)
침두시 충족	서울	312,000	343,000	364,000	290,000
	수도권 (서울제외)	322,000	354,000	599,000	897,000
	지방광역시	333,000	366,000	659,000	1,168,000
	기타	444,000	488,000	866,000	1,470,000

Guide line V

재무적 타당성 및 침두시 수요처리가 가능한 경우 적정서비스 제공이 가능한 신교통수단 선택 권장

- 침두시를 제외한 운영시간에 정원승차를 기준으로 한 적정수송 능력의 범위 안에서 처리가능한지를 검토

《교통수단별 적정수송용량》

(단위 : 명)

구 분	BRT	바이모달트램	노면전차(5량)	경량전철(2량)
적정수송용량 (명/시간/방향)	6,800	7,500	6,600	5,800

Guide line VI

수단별 환경성, 상징성, 환승 연계성, 도입·활용의 신속성을 고려하여 해당 지역의 고유 특성에 부합하는 교통수단을 선택

- 지자체별 여건에 따라 환경성(소음, 대기오염 등), 상징성(이미지, 미관 등), 환승 편의성, 활용·도입 시기를 차별적으로 고려

《교통수단별 기타고려요소》

구분		BRT	바이모달트램	노면전차	경량전철
환경성	대기오염 (동력)	③ (화석연료)	② (CNG하이브리드)	① (전기)	① (전기)
	소음 (차륜)	② (고무)	② (고무)	③ (철제)	①/②/③ (자기부상/고무/철제)
상징성	시스템이미지	②	②	①	①
	도시 미관 (운행형태)	① (지상)	① (지상)	① (지상)	② (고가)
환승 연계성	환승편의 (환승형태)	① (수평)	① (수평)	① (수평)	② (수직)
도입·활용 신속성		①	②	③	③

(주: 수단간 상대적 우월성에 따라 ①)②)③ 을 부여)

3. 향후 추진과제

- 제도에 대한 낮은 인식도 및 강제적용 규정 부재 등으로 운영규정 활성화에 애로
- 도시계획, 신도시·택지개발시 신교통수단 선정 가이드라인을 적극적으로 활용 할 수 있는 방안 검토
 - 향후 각 수단별 건설비·운영비 등의 정확성이 입증되고, 지침의 유용성이 검증되면 「국가통합교통체계효율화법」 등에 근거규정 마련추진
 - * (경전철) 「경전철 민간투자사업 업무처리지침」에서 가이드라인에 따른 사전 사업 검토를 명시
 - ** (BRT) 광역교통개선대책 수립 시 BRT 등 신교통수단 도입계획에 가이드라인의 적용 명시



제 5 장 대중교통

제1절 여객자동차 운수사업법 연혁

제2절 여객자동차 운수사업 개요

제3절 시내버스 운송사업

제4절 시외버스 운송사업

제5절 여객자동차 터미널 사업

제6절 전세버스 운송사업

제7절 특수여객 운송사업

제8절 유가보조금

제9절 운수종사자 자격요건

제10절 대중교통육성



제1절 여객자동차 운수사업법 연혁

1. 여객자동차운수사업법 이전의 법령

가. 자동차 취체규칙(1915. 7.22)

조선총독부령으로 제정된 자동차에 관한 최초의 종합적인 법령으로서 자동차의 안전운행, 자동차구조의 허가, 자동차의 검사, 자동차운전면허, 자동차영업에 관하여 규정

나. 조선자동차교통사업령(1933.9.7)

일본의 자동차교통사업법(1931.4.제정)을 우리나라에 적용하도록 한 법령으로, 이에 따라 여객자동차운수사업, 화물자동차운수사업 및 자동차사업의 면허제가 실시. 이 사업령의 시행에 따라 조선여객자동차운수사업기준규칙 등 많은 부속 법령이 총독부령으로 제정

다. 택시업취체령 (1948. 7)

군정법령 제206호로 제정된 법령으로 택시업을 영위하고자 하는 자는 도지사의 면허를 받고 필요한 자동차검사를 받도록 규정하였으며 이에 배치되는 일제 하의 법령은 무효화

2. 자동차운수사업법의 제정(1962.12.30) : 법률 제916호

1948년8월 우리나라 정부수립 이후에도 종전의 법령을 한꺼번에 우리나라의 법령으로 바꾸지 못해 헌법에 저촉되지 않는 범위에서 종전의 일제 법령과 군정법령이 계속 그 효력을 유지하였으며 5. 16 이후 자동차운수사업법이 제정·공포
이 법에서 자동차운수사업을 자동차운송사업, 자동차도사업, 및 자동차운송알선사업으로 구분하고 이들 사업을 경영하고자 하는 자는 교통부장관의 면허를 받도록 하고 요금·약관·사업계획 등에 대한 행정기관의 개입을 상당히 폭넓게 인정하였으며 자가용자동차의 유상운송을 방지하기 위한 장치도 마련

3. 자동차운수사업법 개정경위

가. 제1차 개정 (1969.8.4) : 법률 제2138호

자동차운수사업의 일종으로 자동차 대여사업을 신설하여 면허제로 시행하였고 행정기관의 감독사항을 규정

나. 제2차 개정 (1975.12.31) : 법률 제2867호

합승여객자동차운송사업을 폐지하고, 면허 또는 허가 등을 신청하는 자가 납부하여야 하는 수수료에 관한 근거조항을 신설

다. 제3차 개정 (1981.12.31) : 법률 제3513호

자동차운수사업의 상속허가제와 종사원의 후생복지·교육·근무 및 제복에 관한 규정 마련. 사업정지에 갈음하여 과징금제도를 신설

라. 제4차 개정 (1986.12.31) : 법률 제3913호

공공성이 낮은 일부자동차운수사업의 면허제를 등록제로 전환

마. 제5차 개정 (1989.12.30) : 법률 제4190호

자동차운수사업을 재편하여 자동차운송사업, 자동차대여사업, 자동차운송알선 사업으로 구분

바. 제6차 개정 (1992.12.8) : 법률 제4333호

도시교통정비촉진법의 개정에 따라 일부내용이 개정

사. 제7차 개정 (1994.8.3) : 법률 제4780호

일부업종의 운임·요금인가제를 신고제로 전환 및 택시운송수입금 전액관리제를 도입하고(시행은 ' 97.9) 운수사업종사자 처벌규정을 신설

아. 제8차 개정 (1997.12.13) : 법률 제5448호

자동차운수사업법중 화물운수분야를 분리하고 육운진흥법 및 여객자동차 터미널법을 통합하여 「여객자동차운수사업법」으로 전문개정하고, 최저자본금에 관한 등록기준을 삭제하여 진입 제한 완화

자. 제9차 개정(2000.1.28) : 법률 제6240호

택시 운송수입금전액관리제 위반자에 대한 과태료를 사업자에 대하여는 최고 1천만원, 운전자에 대하여는 50만원으로 상향조정하고 공제분쟁조정위원회의 설치·운영 근거를 마련

차. 제10차 개정(2000.12.29) : 법률 제6321호

백화점등의 자가용셔틀버스 노선운행으로 인한 버스대중교통서비스의 기능 저하를 막고 자가용셔틀버스 이용자의 안전확보 등을 위하여 자가용자동차는 고객유치를 목적으로 노선을 정하여 운행하지 못하도록 하되, 일정한 요건에 해당하는 경우 시·도지사의 허가를 받아 운행할 수 있도록 예외인정

카. 제11차 개정(2000.12.30) : 법률 제6335호

사업용자동차의 사용연한(차령)을 제한하는 차령제한제도는 규제완화 차원에서 2001년부터 폐지하도록 법 부칙에 규정되어 있었으나, 노후차량의 사업용 등록증가와 이로인한 대형사고가 빈발함에 따라 승객의 안전과 서비스 유지를 위하여 차령제한제도를 계속 유지할 수 있도록 법 부칙조항을 삭제

타. 제12차 개정(2001.12.19) : 법률 제6536호

승객의 교통안전 확보를 위해 신규면허, 등록, 증차, 대폐차에 충당되는 자동차는 자동차의 종류와 여객자동차운수사업의 종류에 따라 3년범위내에서 대통령령이 정하도록 하였다(차량충당조건 강화)

※ 승용차 : 1년 이내, 승합차 : 3년 이내

파. 제13차 개정(2002.2.4) : 법률 제6655호

국토의계획및이용에관한법률에 의거 개정

하. 제14차 개정(2003.7.25) : 법률 제6942호

대폐차에 충당되는 자동차는 자동차의 종류와 여객자동차운수사업의 종류에 따라 3년을 초과하지 않는 범위내에서만 가능하도록 규정되어 있던 것을 대통령령이 정하는 노선여객자동차운수사업자가 자동차를 대폐차하는 경우에는 기존의 자동차보다 차령이 낮은 자동차로서 그 차령이 6년 이내인 여객자동차운수사업용 자동차로 충당하는 경우는 가능하도록 완화

가. 제15차 개정(2004.10.22) : 법률 제7240호

석유사업법 ⇒ 석유및석유대체연료사업법 으로 개정

나. 제16차 개정(2005.3.31) : 법률 제7474호(주승용의원 입법발의)

법명칭 변경 : 旅客自動車運輸事業法 → 여객자동차 운수사업법
자가용 자동차 유상운송 행위 가능대상 중 “보육시설” 을 “영육아보육법에 의한 보육시설” 로 변경

다. 제17차 개정(2005.12.7) : 법률 제7712호

마을버스운송사업 등록 등 국토교통부장관의 권한 일부를 시·도지사에게
이양하고, 자가용자동차의 유상운송허가 등 시·도지사의 권한 일부를 시·
군·구청장에게 이양
사업자가 운송수요에 탄력적으로 대응할 수 있도록 휴지기간을 6월에서 1년
으로 연장하고, 성범죄·마약사범 등 반사회적 범죄자가 일정기간 운전업무에
종사할 수 없도록 규정 등

라. 제18차 개정(2006.9.27) : 법률 제7988호

[전문개정] 소비자보호법

마. 제19차 개정(2006.12.26) : 법률 제8095호

여객자동차 운수사업의 건실한 육성과 국민에 대한 서비스를 향상시키기
위하여 경영 및 서비스 평가제도를 시행하는 한편, 자동차대여사업자가 감차
(減車) 처분 등의 사업계획변경명령을 받은 후 1년이 경과되지 아니한 경우
증차(增車) 등의 사업계획의 변경을 할 수 없도록 제한함으로써 행정처분의
실효성을 확보할 수 있도록 하고, 자동차대여사업에 대한 등록취소 등의
권한을 시·도지사에게 이양

바. 제20차 개정(2007.7.13) : 법률 제8511호

대중교통 활성화를 위하여 버스교통체계를 개선하는 경우와 경영이 어려운
여객터미널사업을 계속하게 하는 경우에는 여객자동차운수사업자에 대하여
소요자금의 일부를 보조 또는 융자할 수 있도록 하고, 자동차대여사업자에
대하여 여객유상운송행위와 여객알선행위 금지의무를 부과하며, 여객자동차
운수사업에 사용되는 자동차의 차령을 해당 지역의 시·도지사가 2년의 범위
에서 연장할 수 있도록 하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을
개선·보완

샤. 제21차 개정(2008.2.29) : 법률 제8852호

[전부개정] 정부조직법

야. 제22차 개정(2008.3.21) : 법률 제8980호

법 문장을 원칙적으로 한글로 적고, 어려운 용어를 쉬운 용어로 바꾸며, 길고 복잡한 문장은 체계 등을 정비하여 간결하게 하는 등 국민이 법 문장을 이해하기 쉽게 정비

자. 제23차 개정(2008.3.28) : 법률 제9070호

화물자동차, 특수자동차 또는 이륜자동차 등의 여객자동차 이외의 자동차를 사용하여 여객자동차운송사업 형태의 행위를 한 자에 대하여 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하는 점을 명확히 하여 여객운송질서를 확립

차. 제24차 개정(2009.2.6) : 법률 제9432호

[전부개정] 식품위생법

카. 제25차 개정(2009.5.27) : 법률 제9733호

시운송사업을 지원하기 위하여 국토교통부장관이 통보하는 수송력 공급에 관한 산정기준에 따라 시·도지사는 수송력 공급계획을 수립·공고하도록 하고, 국가는 지방자치단체가 수송력 공급계획을 초과하는 차량에 대하여 감차보상을 하는 경우 최초로 수립되는 공급계획을 초과하는 차량에 대한 감차보상에 한하여 이에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있도록 하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완

타. 제26차 개정(2011.4.14) : 법률 제10599호

[일부개정] 국토의계획및이용에관한법률

파. 제27차 개정(2011.5.19) : 법률 제10673호

공제조합 운영위원회에 일부 시·도 조합대표들의 참여가 배제되는 문제점을 해소하기 위하여 연합회가 공제사업을 하는 경우에는 운영위원회 위원 수를 시·도 조합대표 전원을 포함하는 35명으로 확대함으로써 시·도 조합대표가 모두 참여할 수 있도록 보완

하. 제28차 개정(2011.6.7) : 법률 제10789호

[일부개정] 영유아보육법

거. 제29차 개정(2012.2.1) : 법률 제11295호

기존 택시운송사업의 운전업무 종사자에게만 요구되던 여객자동차운수 관계 법령과 지리 숙지도에 대한 시험의 합격 및 자격증 취득 요건을 버스 등 전체 여객자동차운송사업의 운전업무 종사자로 확대하여 여객자동차운송사업의 운전업무 종사자의 전문성 강화를 도모하고, 살인, 성범죄 등 반사회적 범죄자와 상습 음주 운전자에 대한 여객자동차운송사업의 운전업무 종사자격 취득제한을 강화하여 여객의 안전을 보호하고 여객운송서비스 개선을 도모하고, 여객자동차운송사업자에게 지급하고 있는 유가보조금의 지급 근거를 마련하며, 여객자동차운송사업자의 부담 완화를 위하여 영업정지와 과태료 병과처분 규정을 완화하여 영업정지나 과태료 중 어느 하나만을 부과하도록 하는 한편, 여객자동차운송가맹사업의 면허권자를 조정하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선하려는 것임.

녀. 제30차 개정(2012.5.23) : 법률 제11447호

대형교통사고를 예방하기 위하여 운송사업자로 하여금 여객의 좌석안전띠가 정상적으로 작동될 수 있는 상태를 유지하도록 하고, 운수종사자에게 여객의 좌석안전띠 착용에 관한 교육을 하도록 의무화하며, 운수종사자로 하여금 차량 출발 전에 여객이 좌석안전띠를 착용하도록 안내하도록 하는 등 여객의 좌석안전띠 착용에 관한 규제를 신설하고, 공제조합 운영의 투명성과 공정성을

확보하기 위하여 공제조합 운영위원회 위원의 결격사유를 신설하는 한편, 도난으로 말소 등록한 차량을 회수한 경우 차령기한까지 운수사업용으로 등록하여 사용할 수 있도록 하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 것임.

더. 제31차 개정(2012.12.18) : 법률 제11556호

[타법 개정] 성폭력범죄의 처벌 등에 관한 특례법 전부개정법률

려. 제32차 개정(2013.3.23) : 법률 제11690호

[타법 개정] 정부조직법 전부개정법률

며. 제33차 개정(2013.8.6) : 법률 제11998호

[타법 개정] 지방세외수입금의 징수 등에 관한 법률

벼. 제34차 개정(2014.1.28) : 법률 제12377호

인구감소 등으로 인하여 교통복지 수준이 저하되는 지역에서 여객의 수요에 따라 운행계통, 운행시간, 운행횟수 등을 조정할 수 있는 수요응답형 여객자동차 운송사업 제도를 도입하고, 국토교통부장관이 여객자동차운송사업 수급계획을 수립함으로써 여객자동차운송사업의 수급을 정부가 체계적으로 관리하도록 하며, 노선 여객자동차운송사업자의 소화물 운송을 제한적으로 허용하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 미비점을 개선·보완하려는 것임.

셔. 제35차 개정(2014.5.21) : 법률 제12645호

전세버스 이용자의 요구가 있을 경우 운송사업자에게 전세버스 운전자와 자동차에 대한 기본적인 교통안전정보를 제공하도록 의무를 부과하여 이용자가 최소한의 안전정보를 확인할 수 있도록 함으로써 전세버스운송사업자의 자발적인 안전관리를 유도하고 전세버스의 교통안전을 제고하고, 여객자동차 운송사업용 자동차의 운전업무 종사자격 취득요건 중 하나인 자격시험을 「교통안전법」

제56조에 따른 교통안전체험에 관한 연구·교육시설이 실시하는 교통안전체험 교육으로 대체할 수 있도록 함으로써 자격취득자가 이론과 실기 능력을 겸비할 수 있도록 하는 한편, 택시의 운행제한 기준으로 차령과 함께 운행거리를 추가함으로써 운행제한 기준을 합리화하려는 것임.

여. 제36차 개정(2015.1.6) : 법률 제12982호

전세버스의 등록제 전환 이후 전세버스의 공급 과잉과 영업 수익의 감소로 인한 지입 형태의 불법 영업이 만연되고 있는바, 전세버스 운송사업자에게 운행기록증을 부착하여 운행하도록 하여 전세버스 이용자의 안전을 확보하는 한편, 공제분쟁조정위원회의 공정한 심의를 담보하기 위하여 위원회 제척·기피·회피에 관한 사항을 법률에 명시하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 것임

저. 제37차 개정(2015.6.22) : 법률 제13376호

2009년 11월 28일 이후 개인택시운송사업면허를 취득한 자의 권익 보호를 위하여 현행법에 따라 금지된 해당 면허의 양도·상속을 관할 지방자치단체의 조례로 허용할 수 있도록 하고, 전세버스 이용자의 안전 확보를 위하여 전세버스운송사업자가 이용자의 요청이 있는 경우 외에 이용자와 운송계약을 체결하는 경우에도 운수종사자의 운전자격, 차량의 차령 등 각종 안전 관련 정보를 제공하도록 하는 한편,

택시운송사업의 질서를 유지하기 위하여 자가용 유상운송의 알선, 자동차대여사업자 외의 자의 렌터카 유상운송의 알선, 자동차대여사업자 외의 자의 렌터카 임차인에 대한 운전자 알선 등 각종 유사택시운송사업에 대한 금지규정을 신설하고, 무면허 택시운송사업에 대하여 관할 지방자치단체장이 신고포상금을 지급할 수 있도록 하는 근거를 마련하려는 것임.

처. 제38차 개정(2015.6.22) : 법률 제13383호

[타법 개정] 수산업·어촌 발전 기본법

커. 제39차 개정(2015.8.11) : 법률 제13485호

사업용 자동차의 고장으로 운행을 재개할 수 없는 경우에도 운송사업자에게 대체운송수단 확보·제공의무를 부과하고, 시행령에 규정되어 있는 여객 자동차운송사업 운수종사자의 운전자격증명 게시의무를 법률에 명시하고, 위반 시 50만원 이하의 과태료를 부과하며,

여객자동차운송가맹사업 면허취소·정지 처분사유 중 포괄적 사유를 구체화하고, 공제분쟁조정위원회 민간위원에 대하여 「형법」상 뇌물죄 및 직무상 비밀누설죄를 적용하는 경우 공무원으로 의제하려는 것임.

터. 제40차 개정(2016.1.6) : 법률 제13717호

[타법 개정] 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률 일부개정법률

피. 제41차 개정(2016.1.19) : 법률 제13800호

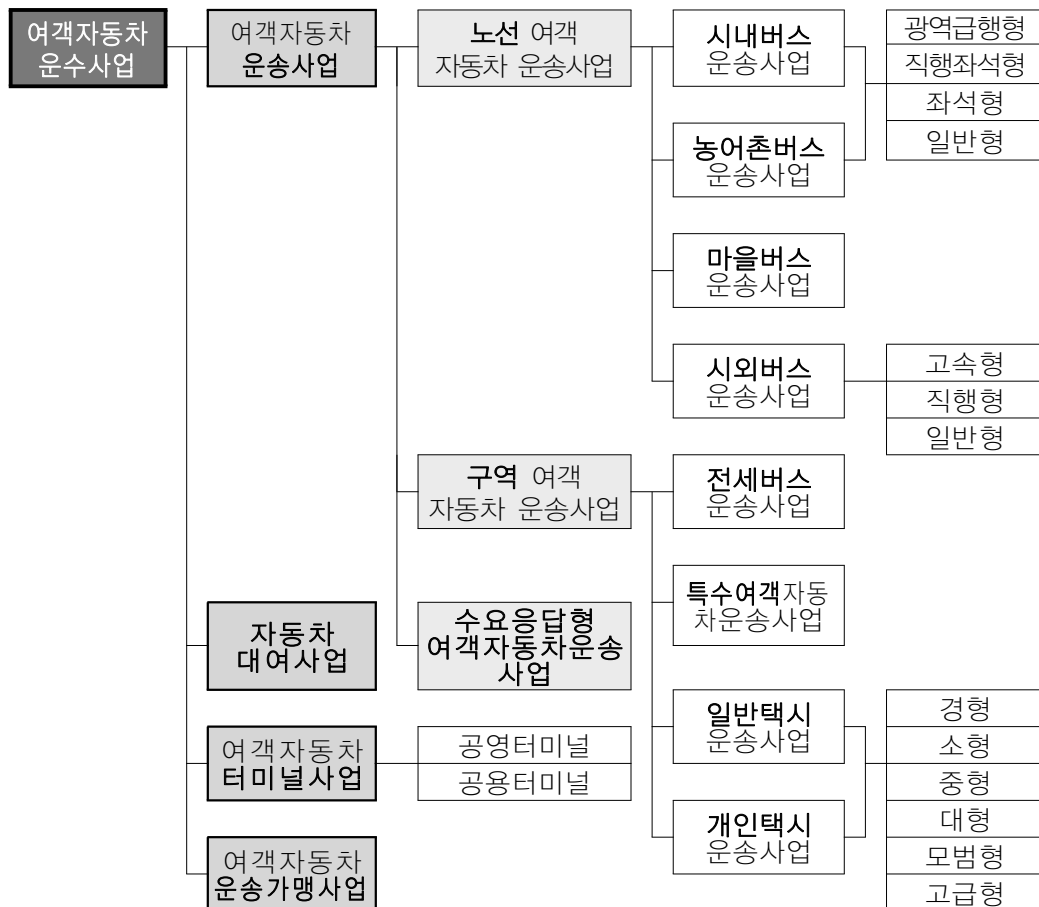
현행법에서는 원칙적으로 택시의 사업구역은 단일 행정구역을 기준으로 정하도록 하고, 교통생활권을 기준으로 하지 않음. 인구증가와 도심 기능 확대에 따라 주민 생활권이 기존 도시와 인접 도시로 확대되고 행정구역 사이를 이동하는 교통량이 지속적으로 증가하고 있으나, 단일 행정구역 중심의 택시사업구역은 국민의 이동권을 제약하고 있음.

이에 택시 이용 시민의 편의성을 확보하기 위하여 택시 사업구역을 지역주민의 교통편의를 고려하여 지정하거나 변경하도록 하려는 것임.

제2절 여객자동차 운수사업 개요

1. 여객자동차운수사업 체계

- 여객자동차운수사업은 1. 여객자동차운송사업, 2. 터미널사업, 3. 운송가맹사업, 4. 자동차대여사업으로 구성
- 여객자동차운송사업은 노선 여객자동차운송사업(시내버스, 농어촌버스, 마을버스, 시외버스), 구역 여객자동차운송사업(전세버스, 특수여객자동차, 일반택시, 개인택시) 및 수요응답형 여객자동차운송사업으로 세분



2. 여객자동차 운송사업의 종류

① 노선여객자동차운송사업

노선을 정하고 그 노선에 따라 사업용자동차를 운행하는 여객자동차운송사업을 말하며 다음과 같이 구분

가. 시내버스운송사업

- 특별시, 광역시 또는 시의 단일 행정구역 안에서 운행계통을 정하고 국토교통부령이 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업
- 원칙적으로 단일 행정구역 안에서 운행해야 하나 이용자의 편의를 위하여 관할관청의 직권 또는 신청에 의하여 30km(국제공항등 국토교통부장관이 고시하는 지역은 50km)이내의 범위내에서 다른 행정구역으로 운행할 수 있도록 규정
- 시내버스운송사업의 운행형태는 다음의 세 가지로 세분
 - ① 광역급행형 : 국토교통부령에 의한 시내좌석버스를 사용하여 기점 및 종점으로부터 5km이내의 지점에 위치한 각각 4개 이내의 정류소에 정차하고 그외의 지점에서는 정차하지 아니하면서 운행하는 형태. 다만, 관할관청이 도로상황 등 지역의 특수성과 주민편의를 고려하여 필요하다고 인정하는 경우에는 기점 및 종점으로부터 7.5킬로미터 이내에 위치한 각각 6개 이내의 정류소에 정차 가능
 - ② 직행좌석형 : 국토교통부령에 의한 시내좌석버스를 사용하여 각 정류소에 정차하되, 해당 노선 좌석형의 총 정류소 수의 2분의 1 이내의 범위에서 정류소 수를 조정하여 운행하는 형태
 - ③ 좌석형 : 국토교통부령에 의한 시내좌석버스를 사용하여 각 정류소에 정차하면서 운행하는 형태
 - ④ 일반형 : 국토교통부령에 의한 시내일반버스를 주로 사용하여 각 정류소에 정차하면서 운행하는 형태

나. 농어촌버스운송사업

- 군(광역시의 군은 제외)의 단일 행정구역 안에서 운행계통을 정하고 국토교통부령이 정하는 자동차(시내버스)를 사용하여 여객을 운송하는 사업을 말하며, 군 지역에서 운행된다는 점 외에는 시내버스운송사업과 사실상 차이가 없다.
- 농어촌버스운송사업의 경우에도 원칙적으로는 단일 행정구역 안에서 운행하여야 하나 이용자의 편의를 위하여 관할관청의 직권 또는 신청에 의하여 30km(국제공항 등 국토교통부장관이 고시하는 지역은 50km) 범위 내에서 다른 행정구역으로 운행할 수 있도록 하고 있다.
- 다만, 관할 도지사는 지역주민의 편의와 지역여건상 특히 필요하다고 인정하는 때에는 2이상의 시·군 지역을 단일 사업구역으로 하여 운행하게 할 수 있다. 농어촌버스운송사업의 운행형태는 시내버스와 마찬가지로 좌석, 직행좌석, 일반의 세 가지로 세분

다. 마을버스운송사업

- 자동차운행구간의 기점·종점의 특수성, 사용버스의 특수성 등으로 인하여 시내버스, 농어촌버스, 시외버스운송사업의 면허를 받은 자가 그 노선버스로 운행하기 어려운 구간을 주로 하여 주로 시·군 또는 구의 단일 행정구역 안에서 국토교통부령이 정하는 기준에 따라 운행계통을 정하고 국토교통부령이 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업
- 이러한 마을버스운송사업은 고지대마을, 벽지마을, 아파트단지, 산업단지, 학교, 종교단체의 소재지 등을 기점 또는 종점으로 하여 특별한 사유가 없는 한 이들 마을 등과 가장 가까운 철도역(도시철도역을 포함) 또는 노선버스 정류소간을 운행하는 사업으로 한다.
- 다만, 관할관청은 지역주민의 편의 또는 지역여건상 특히 필요하다고 인정되는 경우에는 당해 행정구역의 경계로부터 5킬로미터의 범위 안에서 연장하여 운행하게 할 수 있다.

라. 시외버스운송사업

- 운행계통을 정하고 국토교통부령이 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업 중 시내버스운송사업 및 농어촌버스운송사업, 마을버스운송사업이 아닌 여객자동차운송사업으로 운행형태는 다음과 같이 세분
 - ① 고속형 : 국토교통부령에 의한 시외고속버스 또는 시외우등고속버스를 사용하여 운행거리가 100km 이상이고 운행구간의 60% 이상을 고속국도로 운행하며 기점과 종점의 중간에서 정차하지 아니하는 시외버스운송사업. 다만, 이용자의 편의를 위하여 다음의 경우에는 운행계통의 기점과 종점의 중간에서 정차 가능
 - 고속국도 주변이용자의 편의를 위하여 고속국도변에 중간 정차 하는 경우
 - 국토교통부장관이 이용자의 교통편의를 위하여 필요하다고 인정하여 기점 또는 종점이 소재하는 특별시·광역시 또는 시·군의 행정구역안의 각 1개소에 한하여 중간정차 하는 경우
 - ② 직행형 : 국토교통부령에 의한 직행형 시외버스를 사용하여 50km를 기준으로 하는 운행거리마다의 정류소에 정차하면서 운행하는 시외버스버스운송사업. 다만, 관할관청이 주민 교통편의를 위하여 필요하다고 인정할 때에는 중간정류소의 수를 조정가능
 - ③ 일반형 : 국토교통부령에 의한 시외일반버스를 사용하여 각 정류소에 정차하면서 운행하는 시외버스운송사업

② 구역여객자동차운송사업

사업구역을 정하여 그 사업구역 안에서 여객을 운송하는 사업

가. 전세버스운송사업

전국을 사업구역으로 하여 운행계통을 정하지 아니하고 1개의 운송계약으로 국토교통부령이 정하는 자동차(전세버스)를 사용하여 여객을 운송하는 사업

나. 일반택시운송사업

시·군 단위의 사업구역 안에서 운행계통을 정하지 아니하고 1개의 운송계약으로 국토교통부령이 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업을 말하며, 흔히 회사택시 또는 법인택시를 지칭

다. 개인택시운송사업

시·군 단위의 사업구역 안에서 운행계통을 정하지 아니하고 1개의 운송계약으로 국토교통부령이 정하는 자동차 1대를 사업자의 질병 등 예외적으로 대리 운전하는 경우를 제외하고는 사업자가 직접 운전하여 여객을 운송하는 사업

※ 택시운송사업의 구분 (시행규칙 제9조, '09. 12. 2)

- 경 형 : 1,000cc이하 승용자동차, 5인승이하
- 소 형 : 1,600cc미만 승용자동차, 5인승이하
- 중 형 : 1,600cc이상 승용자동차, 5인승이하
- 대 형 : 2,000cc이상 승용자동차, 6인승이상 10인승이하
- 모범형 : 1,900cc이상 승용자동차, 5인승이하
- 고급형 : 3,000cc이상 승용자동차

라. 특수여객자동차운송사업

전국을 사업구역으로 하여 운행계통을 정하지 아니하고 1개의 운송계약으로 국토교통부령이 정하는 특수한 자동차를 사용하여 장래에 참여하는 자 및 시체(유골포함)를 운송하는 사업

③ 수요응답형 여객자동차운송사업

가. 개 념

「농어업·농어촌 및 식품산업 기본법」 제3조제5호에 따른 농어촌을 기점 또는 종점으로 하고, 운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업

나. 운영방식

한정면허로 운영, 지역실정에 맞게 운영될 수 있도록 구체적인 방법은 지자체 조례로 규정하도록 위임

④ 자동차대여사업

가. 개 념

다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 자동차를 대여하는 사업.

외국인, 장애인, 65세 이상인 자, 국가 또는 지방자치단체, 6월이상 장기 임차하는 법인에 해당하는 경우 이외에는 운전자 알선금지

나. 사업구역 및 차종

- 사업구역 : 전국
- 대여사업용 자동차의 종류 : 승용, 승합자동차(15인승 이하)

⑤ 여객자동차터미널사업

가. 개 념

여객자동차터미널을 여객자동차운송사업에 사용하게 하는 사업

※ 여객자동차터미널 : 도로의 노면 기타 일반교통에 사용하는 장소 외에서 승합자동차를 정류시키거나 여객을 승하차시키기 위하여 설치된 시설 및 장소

나. 종 류

- 공영터미널 : 자치단체에서 설치한 터미널(인천)
- 공용터미널 : 공영터미널외의 터미널

제3절 시내버스 운송사업

1. 시내버스운송사업 역사

가. 우리나라 시내버스의 역사적 태동

대구호텔 사장이던 일본인 베이무라 다마치로가 일본에서 버스4대를 들여와 1920년 7월 1일부터 국내 최초의 버스운행을 시작한 것이 우리나라 버스의 첫 역사라고 한다. 대구역을 중심으로 북쪽으로는 팔달교, 동쪽으로는 동촌까지 운행했으며 정류소가 있었지만 중간에 승객이 손을 들면 정차해 인기가 있었다고 한다.

하지만 정기적인 노선과 버스정류소 등의 시스템을 갖춘 실질적인 최초의 시내버스는 1928년 4월 22일 경성부청(현 서울시청)에서 20인승 마차형 버스 10대를 일본에서 들여와 서울 시내 주요 간선도로에 투입한 경성부영버스라고 할 수 있다. 이 검은색 상자형 버스의 노선은 경성역(서울역) → 경성부청(서울시청) → 조선총독부(광화문) → 종로 → 관수교(청계천3가) → 황금정3정목(을지로3가) → 경성헌병대(충무로)까지 배차간격은 20분이었다. 이후 운행개시 2년 뒤인 1930년 9개의 정규노선을 확대했는데 일본인 거주지역인 남대문, 을지로 및 서울 내 주요기관을 연계했다.

그러나 1932년 경영상의 어려움으로 노면 전차를 운영하는 경성전기주식회사(한국전력의 전신)에 매각되었고, 점차 쇠락의 운명으로 빠져들었다. 경성전기주식회사는 버스 이름을 경전버스로 바꾸고 전차노선과 차별화했으며, 전차와 버스를 한 장의 승차표로 환승이 가능하도록 했다. 우리나라 버스의 선진화는 이때부터 이루어지고 있었던 것이다.

위의 기록은 일제 강점기를 포함했을 경우이고 광복 이후를 기준으로 하면 1949년 8월 16일 서울승합 등 17개의 회사가 서울시로부터 사업면허를 받아 273대가 운행을 시작한 것이 서울시 최초의 시내버스 운행이다.

서울시는 이 기록을 공식기록으로 간주하고 있다.

한편, 80여 년 전인 1931년에 오늘날의 시티투어버스인 유람 버스가 등장했다. 정원 16명의 좌석 버스로 서울 주요 공원과 명승고적을 내려서 구경하고나 차에 앉아서 구경할 수 있었으며 총 5시간이 소요되었다.

나. 시내버스 산업의 발전과 시민의 발

1950년대는 미군폐차, 드럼통, 일본 중고 엔진을 이용해 수공업형태의 버스를 제작하던 시기였다. 쌍용자동차의 모체인 하동환공업사와 구 대우자동차의 전신인 신진공업사가 생겨났다.

1960년대는 정부의 강력한 정책에 힘입어 자동차 공업 5개년계획이 발표되고 자동차보험이 도입되었다. 1962년 신진공업사에서 개발한 16인승 버스는 1963년부터 대량생산을 했다. 또 1963년에는 대형버스를 규격화했는데 중간과 뒷부분 2곳에 문이 있었다.

1970년대에는 리어엔진 시내버스가 대도시를 중심으로 운행되었으며, 이어 1979년에는 좌석 버스제도가 도입되었다. 리어엔진 시내버스가 도입되면서 앞문이 생겨났다.

1980년대는 서울 지하철 1~4호선 개통으로 대중교통 수송 분담률 1위를 지하철에 내주게 되었다. 시내버스는 지하철 노선과 경합지역 노선을 줄이면서 외곽노선, 지하철 연계 등 노선이 다양해졌다. 1985년부터는 리어엔진형식의 버스도입이 의무화되었으며 앞문승차 뒷문하차 제도 도입, 안내양제도 폐지, 출입문 자동 개폐장치 등이 도입되었다. 또 버스 외부는 연하늘색 바탕에 진한 보라색 입석 버스로 도색 되었다.

다. 추억의 토큰과 회수권

1970년대 후반 정부는 버스산업 활성화 및 버스교통 서비스 제고를 위해 다양한 정책들을 시행했다. 그중 하나가 1977년 12월 1일 도입한 버스 승차권인 토큰이다. 토큰제도는 승하차 시간의 단축과 현금 취급의 위험성 감소가 주목적이었다. 그런데 시민들이 버스요금 인상에 대비해 토큰을 사재기하는 일이 일어났고 이런 폐단을 막기 위해 두 가지 색깔의 토큰을 교대로 사용했다.

서울시는 1996년 교통카드제를 본격적으로 실시하면서 1999년 10월 토큰 제를

폐지했고, 1983년 토큰 제를 도입한 대구광역시는 불과 몇 년 전인 2008년인 7월에 폐지했다.

참고로 토큰은 가운데에 구멍이 뚫려 있는데 이는 승객이 주머니에서 토큰을 꺼낼 때 동전과 쉽게 구별할 수 있도록 하기 위함이다.

또 회수권도 사용되었는데 어떤 학생들은 10장을 11장으로 잘라서 사용했다가 적발되는 일도 있었다. 그래서 8장을 한 세트로 대형화되기도 했다. 회수권은 초·중·고·대·일반·경로 등으로 구별되었다.

라. 다양한 시도와 경험

1958년 5월부터 8까지 서울 시내 6개 노선에 굴절버스 3대를 시범 운행한 적이 있었는데 효율성이 떨어진다는 연구결과로 조기 퇴출당했다. 그러다가 2004년 서울 시내버스 준공영제의 도입에 맞추어 20대의 굴절버스가 운행을 시작했다. 그러나 고가의 구입·유지비용, 낮은 수송 효율성, 소음, 엔진 출력 문제 등 여러 시행착오를 겪으며, 지금은 일부 버스만 운행되는 실정이다. 런던이나 홍콩에만 이층버스가 있는 건 아니다. 우리나라에도 시티투어용 이층버스가 아닌 정규 이층버스가 도입된 적이 있었다. 1991년에 과천-서울 시청 구간에 시범도입을 했으나 육교, 신호등, 표지판, 전선, 가로수 등을 피해서 노선설계를 하다 보니 효율성이 매우 낮았다. 지금은 서울, 부산 등에서 시티투어용으로 운행되고 있다.

□ 서울시내버스의 주요역사

시 기	주 요 내 용
1949.08.12	서울 시내버스 사업면허 : 17개사, 273대
1967.03.16	서울 시영버스 50대 운행
1977.12.01	버스 토큰제 시행
1979.06.10	좌석버스 신규 운행 : 10개 노선, 100대
1984.11.01	버스 요금선수제 실시(안내양 제도 폐지)
1992.12.14	심야버스 운행 : 11개사, 5개 노선, 70대
1993.11.01	직행좌석버스 운행 : 15개사, 6개, 노선 98대
1996.07.01	버스카드제 도입
1996.07.01	고급좌석버스 운행
1999.10.01	토큰제 폐지
2004.07.01	버스체계 개편
2007.07.01	수도권 대중교통 통합요금제

2. 시내버스운송사업 등의 구분

가. 시내버스운송사업

- 주로 특별시, 광역시 또는 시의 단일 행정구역에서 운행계통을 정하고 여객을 운송하는 사업

〈운행형태〉

구 분	운 행 형 태
광역급행형	시내좌석버스를 사용하고 주로 고속국도, 도시고속도로 또는 주간선도로를 이용하여 기점 및 종점으로부터 5km 이내의 지점에 위치한 각각 4개 이내의 정류소에 정차하고 그 외의 지점에서는 정차하지 아니하면서 운행하는 형태. 다만, 관할관청이 도로상황 등 지역의 특수성과 주민편의를 고려하여 필요하다고 인정하는 경우에는 기점 및 종점으로부터 7.5킬로미터 이내에 위치한 각각 6개 이내의 정류소에 정차할 수 있다.
직행좌석형	시내좌석버스를 사용하여 각 정류소에 정차하되, 둘 이상의 시·도에 걸쳐 노선이 연장되는 경우 지역 주민의 편의, 지역 여건 등을 고려하여 정류 구간을 조정하고 해당 노선 좌석형의 총 정류소 수의 2분의 1 이내의 범위에서 정류소 수를 조정하여 운행하는 형태
좌 석 형	시내좌석버스를 사용하여 각 정류소에 정차하면서 운행하는 형태
일 반 형	시내일반버스를 주로 사용하여 각 정류소에 정차하면서 운행하는 형태

- ※ 1. 시내버스 및 농어촌버스운송사업에 사용되는 자동차는 중형 이상의 승합자동차임
2. 시내좌석버스는 좌석이 설치된 것, 시내일반버스는 좌석과 입석이 혼용 설치된 것을 말함

나. 농어촌버스운송사업

- 주로 군(광역시의 군은 제외)의 단일 행정구역에서 운행계통을 정하고 여객을 운송하는 사업

〈운행형태〉

구 분	운 행 형 태
직행좌석형	위와 같음
좌 석 형	"
일 반 형	"

다. 마을버스운송사업

- 주로 시·군·구의 단일 행정구역에서 기점·종점의 특수성이나 사용되는 자동차의 특수성 등으로 인하여 다른 노선 여객자동차운송사업자가 운행하기 어려운 구간을 대상으로 국토교통부령으로 정하는 기준에 따라 운행계통을 정하고 여객을 운송하는 사업

〈운행기준〉

- 마을버스운송사업은 고지대 마을, 외지 마을, 아파트단지, 산업단지, 학교, 종교단체의 소재지 등을 기점 또는 종점으로 하여 특별한 사유가 없으면 그 마을 등과 가장 가까운 철도역(도시철도역 포함) 또는 노선버스 정류소 사이를 운행하는 사업으로 함
- 다만, 관할관청이 지역주민의 편의 또는 지역 여건상 특히 필요하다고 인정되는 경우에는 해당 행정구역의 경계로부터 5km의 범위에서 연장하여 운행하게 할 수 있음

※ 마을버스운송사업에 사용되는 자동차는 중형승합자동차임. 다만, 관할관청이 필요하다고 인정하는 경우에는 소형 또는 대형승합자동차로 할 수 있음

◆ 마을버스제도 연혁

- ' 81. 2.13 : 자가용자동차 **유상운송허가** (새마을버스 운행 허용)
 - ※ (구)자동차운수사업법 제58조, 동법시행규칙 제58조
- ' 91. 9.27 : **한정면허**(시내버스)로 마을버스 운행
 - ※ (구)자동차운수사업법 제4조(' 89.12.30 개정), 동법시행규칙 제14조의2(' 91.9.27 신설)
- ' 00. 8. 2 : 운행지역을 제한하여 시내버스의 한정면허 형태로 운영하던 마을버스를 새로운 업종으로 정하고, 면허제에서 **등록제로 전환**
 - ※ 등록요건 등에 관한 세부적인 사항은 시·도조례로 정함

3. 시내버스운송사업 등의 노선구역

- 시내버스운송사업과 농어촌버스운송사업은 특별시·광역시·시 또는 군의 단일 행정구역을 운행하는 사업으로 하되,
- 광역급행형 시내버스운송사업은 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법 시행령」에 별표1에 따른 수도권 내에서 둘 이상의 시·도를 운행하는 사업으로 함
- 다만, 관할관청이 지역주민의 편의 또는 지역여건상 특히 필요하다고 인정되는 경우에는 시내버스운송사업자 또는 농어촌버스운송사업자의 신청이나 직권에 의하여 해당 행정구역의 경계로부터 30km(국제공항·관광단지·신도시 등 지역의 특수성을 고려하여 국토교통부장관이 고시하는 지역을 운행하는 경우에는 50km)를 초과하지 아니하는 범위에서 해당 행정구역 밖의 지역까지 노선을 연장하여 운행하게 할 수 있음
- 관할 도지사는 지역주민의 편의 또는 지역 여건상 특히 필요하다고 인정되는 경우에는 둘 이상의 시·군 지역을 하나의 운행계통에 따라 운행하게 할 수 있음

4. 버스운송사업의 진입제도

가. 시내·농어촌버스운송사업

- 사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부장관의 면허를 받아야 하나,
 - 여객자동차 운수사업법 제75조 및 동법 시행령 제37조에 의거 동 사업의 면허 권한이 시·도지사에게 위임
 - ※ 광역급행형 시내버스운송사업은 국토교통부장관이 면허

나. 마을버스운송사업

- 사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 시·도지사에게 등록
 - ☞ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 면허나 등록하는 경우에 필요하다고 인정하면 운송할 여객 등에 관한 업무의 범위나 기간을 한정하여 면허(한정면허)할 수 있음

5. 한정면허의 요건 및 절차

가. 한정면허의 요건

- 버스운송사업의 한정면허는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에 가능
 - 여객의 특수성 또는 수요의 불규칙성 등으로 인하여 노선운송사업자가 노선버스를 운행하기 어려운 경우로서
 - 공항, 도심공항터미널 또는 국제여객선터미널을 기점 또는 종점으로 하는 경우로서 공항, 도심공항터미널 또는 국제여객선터미널 이용자의 교통 불편을 해소하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우
 - 관광지를 기점 또는 종점으로 하는 경우로서 관광의 편의를 제공하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우
 - 고속철도 정차역을 기점 또는 종점으로 하는 경우로서 고속철도 이용자의 교통편의를 위하여 필요하다고 인정되는 경우
 - 국토교통부장관이 정하여 고시하는 출퇴근 또는 심야 시간대에 대중교통 이용자의 교통불편을 해소하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우
 - 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」에 따른 산업단지 또는 관할 관청이 정하는 공장밀집지역을 기점 또는 종점으로 하는 경우로 산업단지 또는 공장밀집지역의 접근성 향상을 위하여 필요하다고 인정되는 경우
 - 수익성이 없어 노선운송사업자가 운영을 기피하는 노선으로서 관할관청이 법 제50조제2항에 따라 보조금을 지급하려는 경우
 - 버스전용차로의 설치 및 운행계통의 신설 등 버스교통체계 개선을 위하여 시·도의 조례로 정한 경우
 - 신규노선에 대하여 운행형태가 광역급행형인 시내버스 운송사업을 경영하려는 자의 경우

나. 한정면허의 기간

- 한정면허의 기간은 6년 이내
 - ※ 한정면허를 하는 경우 시내·농어촌버스운송사업의 면허기준 대수를 적용하지 아니할 수 있음
- 면허를 받은 자가 한정면허의 기간만료 후 사업을 계속하려면 기간만료일 3개월 전까지 면허의 갱신을 신청

다. 한정면허의 절차 등

- 관할관청이 한정면허를 하려는 경우에는 운행노선, 운행대수, 서비스의 수준, 면허기간, 보조금의 지급 등 한정면허에 관하여 필요한 사항을 공고하는 등 공개적인 방법으로 그 대상자를 선정하여야 하며,
- 이 경우 운송사업자와 대상 노선의 선정절차 및 방법, 그 밖에 필요한 사항은 시·도(시·도지사가 면허를 하는 경우만 해당)의 조례로 정하여야 함

6. 버스운송사업 효율 결정 및 운임·요금 신고

가. 시내·농어촌버스운송사업

- 면허를 받은 자가 국토교통부장관 또는 시·도지사가 정하는 기준과 효율의 범위에서 운임이나 요금을 정하여 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고
- 여객자동차 운수사업법 시행령 제37조에 의거 운임·요금의 기준 및 효율의 결정, 운임·요금의 신고의 수리 권한이 시·도지사에게 위임
- ※ 광역급행형 시내버스운송사업 운임·요금의 기준 및 효율은 국토교통부장관이 결정

나. 마을버스운송사업

- 마을버스운송사업의 등록을 한 자가 운임이나 요금을 정하려는 때에는 시·도지사에게 신고(변경시에도 동일)
- * 한정면허를 받은 자(광역급행형 시내버스 한정면허는 제외)의 경우도 위와 같음
- ☞ 운임·요금의 신고 또는 변경신고는 해당 운송사업자의 소속 조합을 통하여 할 수 있음

7. 시내버스운송사업 등의 면허기준

가. 면허기준 대수

업 종	지역별 자동차 면허기준 대수			
	특별시	광역시	시	군
• 시내버스운송사업	40대 이상	40대 이상	30대 이상	-
• 농어촌버스운송사업	-	-	-	10대 이상

※ 노선버스운송사업자는 상용자동차의 고장·검사·점검 등이나 교통체증으로 인하여 대체운행이 필요 하거나 일시적인 수송수요의 증가에 대응할 수 있도록 하기 위하여 상용자동차 대수의 30퍼센트 범위 에서 예비자동차를 확보할 수 있음

나. 보유 차고의 면적기준

업 종	대당 면적(최저)
• 시내버스운송사업, 농어촌버스운송사업	
1) 대형	36㎡~40㎡
2) 중형	23㎡~26㎡
3) 소형	15㎡~18㎡

- ※ 1. 차고는 자기 소유4일 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우 전용으로 사용하는 부분은 자기 소유로 본다.
- 가. 운송사업자가 터미널의 주차장소를 차고로 사용하는 계약을 체결하거나, 주차장의 일부를 2년 이상 사용하는 계약을 체결한 경우
 - 나. 운송사업자가 국가·지방자치단체·정부투자기관 또는 정부출연기관이 관리·운영하는 토지를 사용 허가 등을 받아 차고지로 사용하는 경우
 - 다. 타인이 소유한 토지(차고지를 포함한다)를 2년 이상 임대하여 차고로 사용하는 경우
2. 차고부대시설의 면적은 차고면적에 포함하지 않는다. 다만, 자동차정비업을 겸영하고 있는 경우 에는 그 정비업에 지장이 없는 범위에서 정비업에 사용되는 차고시설을 위 표의 차고 기준면적 으로 인정할 수 있다.
3. 차고면적기준은 면허 또는 인가를 받은 자동차 외에 예비자동차에도 적용한다.
4. 보유 차고의 면적기준은 차고의 위치, 보유한 자동차의 종류, 자동차의 원활한 출입 여부 등을 고려하여 위 표에 따른 대당 면적기준의 범위에서 관할관청이 정한다.

다. 운송 부대시설

구분	시설기준
가. 사무실 및 영업소	1) 수입금 및 배차의 관리 등 여객자동차운송사업의 수행에 필요한 사무설비 및 통신수단을 갖추어 것 2) 운행계통의 기점·종점 및 운행경로 등 여객자동차운송사업의 경영상 필요한 장소에 설치할 것
나. 정류소	정류소는 여객의 이용에 편리한 장소에 설치하되, 매표시설 및 표지 등을 설치할 것
다. 차고설비 및 차고부대시설	1) 차고는 포장을 할 것 2) 차고에는 일상의 점검·정비 및 세차를 할 수 있는 시설을 갖추어 것. 다만, 차고부지 외의 지역에 점검·정비시설 또는 세차시설을 설치하거나 임차사용하는 경우에는 자동차의 안전·배차 그 밖에 운송사업에 지장이 없다고 인정되는 경우에만 기준에 맞는 것으로 본다.
라. 휴게실 및 대기실	운송종사자가 대기하거나 휴식을 하기 위해 필요한 규모의 설비를 갖추어 것
마. 교육훈련시설	안전운행과 서비스의 향상 등 운수종사자에 대한 교육을 수시로 할 수 있는 교육시설을 갖추어 것

- ※ 1. 운수종사자가 5명 이하인 경우에는 가목 중 사무실과 다목의 차고설비 및 차고 부대시설의 시설기준에만 적용한다.
2. 한정면허를 받은 운송사업자에 대하여는 위 표의 기준을 적용하지 않는다. 다만, 관할관청이 필요하다고 인정하는 경우에는 부대시설의 기준을 따로 정할 수 있다.

8. 마을버스운송사업의 등록기준

가. 등록기준 대수

업 종	지역별 자동차 등록기준 대수		
	특별시 및 광역시	시	군(광역시의 군은 제외)
• 마을버스운송사업	7대 이상	5대 이상	5대 이상

※ 마을버스운송사업의 운행노선이 섬과 외딴 곳, 그 밖의 특수한 사정이 있는 지역인 경우에는 시·도의 조례에서 정하는 바에 따라 등록기준 대수를 완화할 수 있다.

나. 보유 차고의 면적기준

업 종	대당 면적(최저)
• 마을버스운송사 1) 대형 2) 중형	36㎡~40㎡ 23㎡~26㎡

※ 1. 차고는 자기 소유일 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에 전용으로 사용하는 부분은 자기 소유로 본다.

가. 운송사업자가 터미널의 주차장소를 차고로 사용하는 계약을 체결한 경우

나. 운송사업자가 국가·지방자치단체·정부투자기관 또는 정부출연기관이 관리·운영하는 토지를 사용허가 등을 받아 차고지로 사용하는 경우

다. 타인이 소유한 토지(차고지를 포함한다)를 2년 이상 장기 임대하여 차고로 사용하는 경우

라. 운송사업자가 주차장의 일부를 2년 이상 사용하는 계약을 체결한 경우

2. 차고부대시설의 면적은 차고면적에 포함하지 않는다. 다만, 자동차정비업을 겸영하고 있는 경우에는 그 정비업에 지장이 없는 범위에서 정비업에 사용되는 차고시설을 위 표의 차고 기준면적으로 인정할 수 있다.

3. 차고 및 운송부대시설은 주사무소 또는 영업소의 행정구역(특별시·광역시·시·군) 안에 설치해야 한다.

4. 보유 차고의 면적기준은 차고의 위치, 보유한 자동차의 종류, 자동차의 원활한 출입 여부 등을 고려하여 위 표에 따른 대당 면적기준의 범위에서 관할관청이 정한다.

다. 운송 부대시설 : 시내버스운송사업 등의 기준 적용

9. 자동차의 차령제한 및 차량충당 연한

가. 자동차의 차령제한

- 버스운송사업에 사용되는 자동차는 9년 [차령]을 넘겨 운행하지 못함
 - * 자동차의 차령기산일(자동차관리법 시행령 제3조)
 - 제작연도에 등록된 자동차 : 최초의 신규등록일
 - 제작연도에 등록되지 아니한 자동차 : 제작연도의 말일
 - ☞ 자동차의 제작·조립 중단, 출고 지연 등 부득이한 사유로 자동차의 공급이 현저히 곤란하다고 인정하면 6개월의 범위에서 차령 초과 운행가능
- 다만, 시·도지사가 자동차의 운행여건 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 안전성 요건이 충족되는 경우에는 2년의 범위에서 차령 연장 가능

《자동차의 차령과 연장요건》

차 종	사업의 구분	차 령
• 승합자동차	사업용 (특수여객자동차운송사업용 제외)	9년

〈비고〉

시·도지사가 해당 시·도의 자동차 운행 여건 등을 고려하여 해당 시·도의 공보에 차령 연장 등에 관한 고시를 한 경우 다음 각 목의 요건을 충족한 자동차의 차령은 위 표에서 정한 차령 기간에 해당 고시에서 정한 기간을 더한 기간으로 한다. 다만, 그 기간은 2년을 초과하지 못한다.

가. 위 표에서 정한 차령 기간이 만료되기 전 2개월 이내 및 연장된 차령 기간에 승용자동차는 1년마다, 승합자동차는 6개월마다 「자동차관리법」 제43조제1항 제4호에 따른 임시검사를 받아 검사기준에 적합할 것

나. 법 제21조제3항에 따른 운송사업자의 준수사항 중 자동차의 장치 및 설비 등에 관한 준수사항에 위반되지 않는다고 판정될 것

나. 차량충당연한

- 버스운송사업의 면허, 등록, 증차 또는 대체차(차령이 만료된 차량 등을 다른 차량으로 대체하는 것)에 충당되는 자동차의 ‘차량충당연한’ 은 3년 이내임
 - * 차량충당연한의 기산일(여객자동차 운수사업법 시행령 제40조제4항)

- 제작연도에 등록된 자동차 : 최초의 신규등록일
- 제작연도에 등록되지 아니한 자동차 : 제작연도의 말일
- 다만, 노선 여객자동차운송사업의 면허를 받거나 등록을 한 자가 보유 차량으로 노선여객자동차운송사업 범위에서 업종 변경을 위하여 면허를 받거나 등록을 하는 경우 등은 예외

10. 시내버스 준공영제

가. 추진배경

- 자가용 자동차 증가로 인해 버스 이용객이 감소하고, 이에 따른 운송수입 감소로 버스 서비스 질 저하 발생
 - * '90년 대비 '10년 시내버스 총 수송수요는 약 25% 감소
- 지자체 차원의 버스체계 개편 및 재정지원을 통해 버스 서비스의 질과 대중교통 편의 제고 필요
- 이와 함께 버스 근로자의 처우개선 및 경영 투명성을 확대하기 위해 버스 산업에 준공영제 도입

나. 준공영제의 개념 및 운영방식

- (개념) 노선개편, 수입금 공동관리, 서비스 평가 등 노선·운행 방식은 지자체가 결정·지원하고, 민간사업자가 버스를 운영하는 시스템(공영제는 운영까지 지자체가 직영)
- (수입금관리) 수입금 공동관리기구를 설치하여 수입금을 공동 관리하여 대당 운송수지적자에 대해 보전
- (모니터링) 준공영제에 따른 운영자의 도덕적 해이 방지를 위해 수입금 탈루 점검 및 처벌, 서비스 평가 및 인센티브 부여 등을 지자체별로 실시
- (시행현황) 서울(04.7), 대전(05.7), 대구(06.2), 광주(06.12), 부산(07.5), 인천 ('09.1)

다. 추진근거 및 지원

- 준공영제를 규정하고 있는 법령은 없으나, 관할관청 및 버스업계 (운수 종사자 동의) 합의에 따라 시행
 - 다만, 준공영제 시행에 따른 국가 및 지자체의 재정지원 근거는 여객자동차 운수사업법 제50조에 규정
 - 재정지원은 국고보조로 지원하다 지방이양사업으로 지정되어 ' 05년 이후 분권교부세(행자부)로 지원하였으나, 일몰제로 14.12.31 분권교부세가 폐지되어 지방교부세(정책수요)로 지원 중

《준공영제 시행지역별 주요내용》

구 분	서울	대전	대구	광주	부산	인천
시행일	04.7.1	05.7.4	06.2.19	06.12.21	07.5.15	09.1.1
① 버스 운영 등	4체계 (간선, 지선, 순환, 광역)	3체계 (좌석, 도시, 중형버스)	4체계 (급행, 순환, 간선, 지선)	3체계 (급행, 간선, 지선)	2체계 (급행, 일반)	5체계 (간선, 지선, 시내좌석, 좌석, 광역)
• 노선 관리주체	시(공동배차)	조합(노선별 업체지정)	시(노선별 업체지정)	시(노선별 업체지정)	시(노선별 업체지정)	시(노선별 업체지정)
② 수입금 관리	공동관리 (조합)	공동관리 (시, 관리기구)	공동관리 (시, 위원회)	공동관리 (시, 위원회)	공동관리 (시, 위원회)	공동관리 (시, 위원회)
③ 운송 원가산정	표준원가 산정(용역)	표준원가 산정(용역)	표준원가 산정(용역)	표준원가 산정(용역)	표준원가 산정(용역)	표준원가 산정(용역)
④ 무료환승	30분 이내, 5회	30분 이내 3회	30분 이내 무제한	30분 이내 무제한	30분 이내 2회 지하철 ↔ 버스 환승할인	30분 이내 4회

※ 외국사례 : 동경(도지역), 파리(공사 운영), 런던(노선관리형 준공영제)

11. 노선 여객자동차운송사업의 조정

가. 조정대상

- 둘 이상의 시·도에 걸치는 노선의 신설 또는 변경 등 관계 시·도지사
 협의하여야 하는 사항에 관하여 협의가 성립되지 아니한 경우
- ※ 노선이 둘 이상의 시·도에 걸치는 경우 노선의 신설 또는 변경이나 노선과 관련되는
 사업계획 변경의 인가·등록 또는 사업개선명령을 하려면 관계 시·도지사
 와 미리 협의하여야 함(관할 시·도 구역에만 해당되는 운행계통의 변경 등은 예외)

나. 조정신청자 및 조정신청 기일

- 조정신청자 : 시·도지사* 가 국토교통부장관에게 신청
 - * 국토교통부장관으로부터 여객자동차운송사업의 사업계획변경, 개선명령, 사업구역
 조정 등에 관한 권한을 위임받은 시·도지사
- 조정신청 기일
 - 상반기 : 매년 5월 10일까지
 - 하반기 : 매년 11월 10일까지
 - * 다만, 조정신청 이후 수송수요 등의 변동이 있는 경우로서 교통편의 증진을 위해
 필요하다고 인정되는 경우 수시 조정신청 가능

다. 조정절차

- ① 조정 신청(시·도지사 → 국토교통부장관)
 - 시내버스운송사업 조정신청시 조정신청서에 관련 시·도 협의공문사본, 노선도
 및 주변교통상황조서, 기타 조정에 필요한 참고서류 첨부
 - 기각조정의 원칙 및 업체간 과당경쟁을 유발하는 운행계통에 해당하는
 경우로서 관할관청이 주민교통편의 증진을 위해 특히 필요하다고 인정
 하는 경우에는 사유서를 첨부하여 조정신청 가능
- ② 조정사항의 처리
 - 조정신청을 받은 경우 최종 신청한 시·도의 접수일부터 40일 이내에 조정
 - * 다만, 경미한 사업계획의 변경 중 운행시간에 관한 조정은 10일 이내

- 여객자동차운송사업 조정위원회 구성·운영

- (임 무) 조정신청 사항의 조정에 관한 국토교통부장관의 자문 사항 심의
- * 다만, 운행계통의 분할·단축·통합 및 운행시간 등의 경미한 사업계획 변경은 조정위원회의 심의 생략 가능

◆ 조정위원회의 심의기준

- 지역주민의 교통편의를 증진시킬 수 있을 것
- 시·도 간 운송사업자의 균형적인 발전을 도모할 수 있을 것
- 노선의 연고권을 확보하기 위한 것이 아닐 것
- 운송사업자 간에 과도한 경쟁을 유발하지 아니할 것

※ 조정위원회는 위 기준에도 불구하고 지역주민의 교통편의와 관련 운송사업자의 경영상태 등 현실 여건과 교통정책을 고려하여 필요하다고 인정하면 조정신청 사항의 일부를 수정하여 심의 가능

• (구 성) 10인 이내로 구성

- * 장관이 위촉하는 외부 전문가와 교통관련업무 담당 국토교통부 소속 4급이상 공무원 3명으로 구성
- ** 위원장은 외부 전문가 중에서 장관이 지명, 위촉 위원 임기는 1년(연임 가능)
- *** 간사는 시내 또는 시외버스 사업계획변경 조정 업무 담당 4급 또는 5급 공무원

• (회 의) 위원장이 소집, 위원장을 포함한 위원 과반수 출석으로 개의

* 위원장이 관련 시·도 교통담당과장과 당해사업의 당사자·당해지역의 주민대표·기타 이해관계자 등의 조정위원회 참석, 설명 및 의견진술 기회 부여 가능(이해관계자에게 회의개최일 3일전까지 참석통지)

• (조정기준) 다음 각 호의 원칙에 따라 심의, 위원장을 포함한 출석위원 과반수로 기각 또는 인용조정 하여 장관에게 그 내용을 건의

〈기각조정의 원칙〉

- 도심교통체증을 유발하는 조정신청
- 하나의 사업자가 운행하고 있는 운행계통을 지속적으로 확대하고자 하는 조정신청
- 노선연고권 확보를 위한 조정신청
- 운송사업자간에 과도한 경쟁을 유발하는 조정신청

〈인용조정의 원칙〉

- 지역주민의 교통편의를 증진하기 위한 조정
- 지역간 업체의 균형적 발전을 도모하는 조정
- 원활한 운행계통을 유지하기 위한 조정

- (수당지급) 공무원이 아닌 심사위원에게 예산의 범위내에서 수당과 여비 지급
- ※ 시·도지사가 다음 각 호의 노선버스운송사업 인·면허 및 사업계획변경인가를 하고자 하는 경우 이를 준용하여 시·도 조정위원회의 심의를 받아 처리
 - 노선신설·폐지 등으로 주민교통에 중대한 영향을 미치거나 업체간 과당경쟁을 유발하는 경우
 - 2개 이상의 시·군간에 걸친 노선에 대하여 관련 시장·군수간에 협의가 되지 않는 경우

③ 조정 통보 또는 직접 처분

- 조정 후 관계 시·도지사에게 통보, 관계 시·도지사가 조정된 내용대로 따르지 아니하면 조정된 내용대로 국토교통부장관이 직접 처분
- 시·도지사가 조정 사항을 통보받았을 때 1개월 이내에 집행, 그 결과를 지체 없이 관계 시·도지사 통보 및 국토교통부장관에게 보고

12. 광역급행버스

□ 운행개요

- (도입배경) 출퇴근시간 자가용보다 빠르고 편리한 대중교통수단 제공, 수도권 교통난 완화 취지로 광역급행버스 제도 도입('08)
- (운행형태) 정류소 수를 대폭 축소(기·종점으로부터 5Km 이내 4개소)하여 정차시간 단축, 굴곡 노선 형성을 방지
 - * 관할관청이 인정하는 경우 7.5Km 이내 6개소에 정차 가능
- (운행성과) '09.8월 운행개시 후 현재 23개 노선, 일일 평균 66,000여명 이용, 출퇴근시간 10~20분 단축하는 등의 성과 달성

□ 운행절차

- (노선건의) 지역주민의 편의 및 지역 여건 상 M버스 노선이 필요한 경우 해당 시·도지사에게 노선신설 건의 : 3개월
 - * 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제17조제3항에 따라 노선신설 요청권 부여('14)

- (의견조회 및 심의) M버스 노선 신설에 대하여 관계기관 의견 조화를 거쳐 노선조정위원회 안건 상정·의결 : 3개월
- (사업자 선정) 사업자 공모·접수 및 사업자 평가위원회를 거쳐 노선별 사업자 선정 : 최소 2개월 소요
- (운행개시) 차량 구입 등 운행준비 및 운행개시 : 최소 3개월 소요
- 노선선정부터 운행개시까지 최소 11개월 소요

□ 광역급행버스 운행 현황(2015.12월 기준)

구분	노 선	대수/회수 (배차간격)	거리(km)/ 운행시간(분)	운행 개시일	관할청	승차인원 (대당/회당)	
인천	인천(송도)~강남역 M6405(인강여객)	25 / 125 (5~18)	56 / 90~100	'09.08.10	인천	276	55
	인천(청라)~서울역 M6118(선진여객)	12 / 72 (15~25)	32 / 60~75	'12.04.23	인천	140	23
	인천(논현)~강남역 M6410(경원여객)	12 / 95 (6~12)	50 / 70~80	'11.01.31	안산	203	39
	인천(송도)~신촌 M6724(청룡교통)	13 / 65 (15~20)	86 / 180~210	'13.09.02	인천	140	28
	인천(아너스빌)~서울(연대) M6628(수정관광)	4 / 20 (15~30)	62 / 140~180	'14.08.01	인천	120	30
경기	남양주(화도)~잠실역 M2316(경기고속)	10 / 56 (15~25)	31 / 50~60	'09.06.08	광주	203	36
	남양주(평내·호평)~잠실역 M2323(경기고속)	8 / 56 (10~20)	25 / 45~55	'13.10.14	광주	429	61
	분당~시청 M4102(경기고속)	17 / 136 (5~15)	33 / 60~75	'09.10.17	광주	311	39
	동탄~강남역 M4403(대원고속)	19 / 152 (5~12)	41 / 50~60	'09.08.10	광주	309	39
	동탄~서울역 M4108(대원고속)	18 / 108 (7~15)	53 / 60~80	'11.02.11	광주	242	40
	수원(영통)~서울역 M5107(경기고속)	22 / 136 (5~10)	47 / 60~80	'10.12.13	광주	324	52
	수원(광교)~서울역 M5115(경기고속)	10 / 60 (20~30)	50 / 60~80	'12.04.30	광주	158	26
	수원(삼성전자)~서울역 M5121(경기고속)	15 / 90 (10~15)	50 / 60~80	'13.01.10	광주	228	38
	수원(광교)~강남역 M5414(대원고속)	14 / 77 (15~20)	37 / 50~60	'12.04.30	광주	36	7

구분	노 선	대수/회수 (배차간격)	거리(km)/ 운행시간(분)	운행 개시일	관할청	승차인원 (대당/회당)	
	수원(삼성전자)~강남역 M5422(대원고속)	12 / 84 (12~20)	39 / 50~60	'13.01.10	광주	272	39
	용인(수지)~시청 M4101(경기고속)	22 / 126 (5~10)	36 / 60~70	'09.08.10	광주	224	39
	파주(운정)~서울역 M7111(신성여객)	17 / 109 (5~15)	45 / 60~70	'11.01.29	파주	210	33
	파주(운정)~여의도 M7625(파주선진)	8 / 40 (15~30)	46 / 70~80	'13.12.23	파주	130	26
	파주(운정)~양재역 M7426(파주선진)	11 / 51 (20~30)	55 / 90~100	'13.12.23	파주	124	27
	고양(정발산)~강남역 M7412(대원고속)	21 / 118 (6~15)	43 / 65~75	'10.11.29	광주	209	37
	고양(중산)~여의도 M7613(대원고속)	10 / 60 (10~20)	32 / 55~65	'10.11.29	광주	17	3
	고양(식사)~서울역 M7119(일산엠버스)	22 / 154 (5~12)	31 / 60~70	'12.11.19	고양	212	30
	고양(대화)~서울역 M7106(가온누리엠)	20 / 120 (5~10)	29 / 50~60	'09. 8.10	고양	204	34
	고양(능곡)~서울역 M7129(명성운수)	6 / 48 (15~25)	20 / 120~130	'15. 3.28	고양	110	14
	안산(단원구)~여의도 M5609(경원여객)	15 / 90 (15~40)	31 / 75~85	'11. 2.21	안산	59	10
	김포(한강)~서울역 M6117(김포운수)	30 / 200 (4~8)	37 / 70~80	'12. 5.22	김포	238	36
	김포(한강)~강남역 M6427(김포운수)	9 / 45 (20~45)	44 / 75~85	'14. 4. 1	김포	212	42



참고1

시내버스 등 면허·등록 현황

※ 전체(업체수: 335, 노선수: 7,589, 면허대수: 31,259)

(‘15.12.31.기준)

시·도	시내버스 계			광역급행형			직행좌석형			좌석형			일반형		
	업체	노선	면허대수	업체	노선	면허대수	업체	노선	면허대수	업체	노선	면허대수	업체	노선	면허대수
합계	335	7,589	31,259	8	22	338	58	206	2,670	91	684	1,751	279	6,644	21,349
서울	66	355	7,482	-	-	-	-	-	-	5	11	249	-	-	-
부산	-	-	-	-	-	-	12	11	168	1	2	8	33	127	2,341
대구	26	113	1,564	-	-	-	-	-	-	12	8	127	26	105	1,437
인천	41	213	2,330	-	-	-	5	19	259	10	21	223	36	173	1,848
광주	10	98	998	-	-	-	-	-	-	10	1	22	10	97	976
대전	13	91	965	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	91	965
울산	14	134	808	-	-	-	7	11	110	-	-	-	14	123	698
세종	1	73	126	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경기	60	2,094	10,555	8	22	338	29	154	2,083	14	35	381	55	1,883	7,753
강원	10	424	574	-	-	-	-	-	-	4	30	32	10	407	542
충북	10	463	578	-	-	-	-	-	-	6	6	61	10	457	517
충남	12	890	838	-	-	-	1	3	1	2	9	14	11	878	823
전북	13	708	826	-	-	-	-	-	-	3	10	24	13	698	802
전남	11	264	651										11	264	651
경북	16	982	1,150	-	-	-	-	-	-	9	519	320	9	694	521
경남	28	650	1,627	-	-	-	4	8	49	13	15	154	26	627	1,424
제주	4	37	187	-	-	-	-	-	-	2	17	136	2	20	51

※ 자료출처 : 지자체



참고2

한정면허 현황

(’15. 12. 31기준)

구 분	공항			관광			기타		
	업체	노선	면허 대수	업체	노선	면허 대수	업체	노선	면허 대수
합계	13	68	588	13	20	43	31	100	377
서울	4	39	371	-	-	-	-	-	-
부산	1	2	14	2	2	18	2	2	9
대구	-	-	-	2	2	6	-	-	-
인천	-	-	-	-	-	-	9	17	177
광주	1	1	16	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	1	5	5	7	34	99
세종	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경기	3	20	146	-	-	-	-	-	-
강원	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충남	-	-	-	1	1	1	2	3	4
전북	1	2	22	-	-	-	-	-	-
전남	1	1	1	3	6	5	2	4	4
경북	2	3	18	-	-	-	-	-	-
경남	-	-	-	2	2	4	3	4	6
제주	-	-	-	2	2	4	6	36	78

※ 자료출처 : 지자체

※ 기타 : 공영, 학생통학, 지역특성에 맞춘 면허(순환, 시티 등)



참고3

시내버스 요금

(단위 : 원, '15.12.31. 기준)

구분		일반버스			좌석버스			비고	
구분	최종 시행일자	일반인	중고생	초등생	일반인	중고생	초등생		
서울	'15.06.27.	1,300 (1,200)	1,000 (720)	450 (450)	2,400 (2,300)	1,800 (1,360)	1,200 (1,200)	-일반→간선, 지선 -좌석→광역버스	
부산	'13.11.23.	1,300 (1,200)	900 (800)	400 (350)	1,800 (1,700)	1,700 (1,350)	1,300 (1,200)		
대구	'11.07.01.	1,200 (1,100)	900 (770)	500 (400)	1,600 (1,450)	1,200 (1,010)	800 (650)	-일반→일반,좌석 -좌석→급행버스	
인천	'15.6.27	1,300 (1,250)	900 (870)	500	2,000 (1,300)	1,500 (900)	900 (530)	-지선(일반) 1,000(950)원 -좌석(광역) 2,500원 -좌석(공항) 2,400(1,650)원	
광주	'11.07.01.	1,200 (1,100)	900 (750)	400 (350)	1,800 (1,700)	1,500 (1,350)	1,000 (850)	-좌석버스 : '15. 6. 3. 신설	
대전	'15.07.01	1,400 (1,250)	900 (750)	400 (350)	-	-	-		
울산	'15.12.10	1,300 (1,250)	900 (820)	500 (450)	2,300 (2,080)	2,000 (1,700)	1,300 (1,300)	-좌석→직행좌석	
경기	'15.06.27	1,300 (1,250)	1,100 (1,000)	700 (630)	2,100 (2,050)	1,800 (1,780)	1,400 (1,370)		
세종	'12.2.25	1,200 (1,150)	950 (900)	600 (550)	-	-	-	-일반→간선, 지선 -좌석→광역버스	
강원	14.10.01.	1200 (1,080 ~1,140)	900~960 (640 ~900)	600 (500 ~570)	1400~1700 (1,300 ~1,580)	1200~1360 (1,120 ~1,260)	850~900 (790 ~840)		
		1,300 (1,150 ~1,190)	1,040 (890 ~950)	650 (500 ~590)	1,800 (1,620 ~1,690)	1,440 (1,300 ~1,350)	900 (810 ~840)	통합시 (춘천,원주,강릉,삼척)	
충북	'14.01.15	1,300 (1,200)	1,000 (900)	650 (550)	1,300 (1,200)	1,000 (900)	650 (550)		
충남	'13.08.01.	1,400 (1,350)	1,120 (1,070)	700 (650)	1,400 (1,350)	1,120 (1,070)	700 (650)	아산	
전북	'14.02.15.	1,200 (1,150)	950 (900)	600 (550)	일반형으로 통합 ('07. 2. 1)			전주, 완주	
	'14.02.15.	1,300 (1,250)	1,050 (1,000)	650 (600)	1,450 (1,350)	1,150 (1,050)	700 (600)	기타시 (익산시 일부 운행)	
	'14.02.15.	1,300 (1,250)	1,050 (1,000)	650 (600)	1,300 (1,200)	1,050 (950)	650 (550)	군지역 (부안군 일부 운행)	
전남	시	'13.10.01	1,200	950	600	1,700		목포	
		'13.10.01	1,200	950	600	1,800		여수, 순천, 나주, 광영	
	군	'13.10.01	1,200	950	600	1,600			
경북	시	'16.01.01	1300 (1200)	1000 (900)	700 (600)	1700 (1600)	1400 (1300)	800 (700)	포항
		'11.08.01	1200	900	600	1500	1200	700	
	군	'16.01.01.	1300 (1200)	1000 (900)	700 (600)	1700 (1600)	1300 (1200)	900 (800)	
경남	시	'15.08.01.	1,300 (1,250)	900 (850)	650 (600)	1,800 (1,750)	1,350 (1,300)	1,350 (1,300)	
	군	'15.08.01	1,250 (1,100)	850 (800)	600 (550)	-	-	-	
제주	'14.08.01	1,200 (1,150)	900 (850)	400 (350)	1,200 (1,150)	950 (900)	450 (400)		

※ 자료출처 : 지자체, ()는 교통카드 또는 승차권 기준

 참고4 시내버스 준공영제 추진현황

(단위:백만원 · 대수, '15.12.31.기준)

구분	시행일 (년/월/일)	대상노선 (대수)	'15년 재정지원(백만원)			비 고
			교부세	지방비	계	
서울	04.07.01.	355 (7,482)	18,490	232,671	251,161	
부산	07.05.15.	136	-	126,300	126,300	시내버스
대구	06.02.19.	113 (1,564)	-	103,024	103,024	
인천	09.08.01.	170 (1,823)	9,710	47,419	57,129	
광주	06.12.21.	95 (994)	-	58,000	58,000	
대전	05.07.04.	91 (965)	3,070	35,266	38,336	
울산	-	-	-	-	-	-
세종	-	-	-	-	-	-
경기	-	-	-	-	-	-
강원	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-
충남	-	-	-	-	-	-
전북	-	-	-	-	-	-
전남		(28)	36	0	36	
경북	-	-	-	-	-	-
경남	-	-	-	-	-	-
제주	-	-	-	-	-	

※ 자료출처 : 지자체



참고5

CNG 시내버스 보유현황 및 국비지원 현황

(단위:대 · 백만원, '15.12.31.기준)

구분	CNG 버스 보유현황	2015년 재정지원(집행액)			비고
		구분	국비	지방비	
서울	8,601	계	1,342	1,342	CNG하이브리드버스 5대 지원
		버스구입비	100	100	
		연료비	1,242	1,242	
부산	2,415	계	1,530	1,530	2015년부터 CNG 하이브리드 버스만 지원
		버스구입비	1,080	1,080	
		연료비	450	450	
대구	1,598	계	-	-	시내버스
		버스구입비	-	-	
		연료비	-	-	
	62	계	61	61	전세버스
		버스구입비	18	18	
		연료비	43	43	
인천	2,185	계	2,144	2,144	
		버스구입비 (일반)	30	30	
		버스구입비 (저상)	1,887	1,887	
		연료비	227	227	
광주	998	계	-	-	
		버스구입비	-	-	
		연료비	-	-	
대전	965	계	2,290	2,673	46대(신규 39, 대폐 7) * 저상버스구입비
		버스구입비	2,290	2,290	
		연료비	-	383	
울산	748	계	1,127.5	1,127.5	
		버스구입비	1,123	1,123	
		연료비	4.5	4.5	
세종	27대 (BRT)	계	-	-	'13년,'14년에 행복청 국비지원사업으로 버스구입사업 종료
		버스구입비	-	-	
		연료비	-	-	

구분	CNG 버스 보유현황	2015년 재정지원(집행액)			비고
		구분	국비	지방비	
경기	9,401 (7,712)	계	122,447.58	122,459.58	9,401대는 보급대수
		버스구입비	90,747	90,747	
		연료비	28,126	28,126	
강원	340	계	434	434	도비 : 116 시군비 : 318
		버스구입비	250	250	
		연료비	184	184	
충북	404	계	203	203	
		버스구입비	203	203	
		연료비	-	-	
충남	348	계	71.5	71.5	
		버스구입비	71.5	71.5	
		연료비	-	-	
전북	-	계	-	-	
		버스구입비	-	-	
		연료비	-	-	
전남	630	계	513	513	5개시만 해당 (목포, 여수, 순천, 나주, 광양)
		버스구입비	417	417	
		연료비	96	96	
경북	606	계	164.79	170.79	
		버스구입비	104	104	
		연료비	60.79	66.79	
경남	1,223	계	401	401	
		버스구입비	176	176	
		연료비	225	225	
제주	-	계	-	-	
		버스구입비	-	-	
		연료비	-	-	

* 환경부 천연가스자동차 국고보조 사업은 '차량구입비'와 '연료비'로 구분·지원되며, 이 중 '차량구입 지원'은 '버스',와 '청소차' 구입에 지원되고 있음.



참고6

운수종사자 급여 수준

○ 시내버스

(단위:원, '15.12.31.기준)

구분(지역)	월 급여			
	임금 계	기본급	제수당	상여금
서울 (3호봉 기준)	3,834,111	2,668,302	337,553	828,256

※ 자료작성 : 전국버스운송사업조합연합회

○ 마을버스

(단위:원, '15.12.31.기준)

구분(지역)	월 급여			
	임금 계	기본급	제수당	상여금
서울	1,936,900	985,600	786,800	164,500
부산	2,105,147	1,277,920	599,815	167,347
광주	1,600,000	1,200,000	300,000	100,000
평균	1,880,682	1,154,507	562,205	143,949

※ 자료작성 : 전국마을버스운송사업조합연합회

○ 시외버스

- 시외버스(일반·직행형)

(단위:원, '15.12.31.기준)

구분(지역)	월 급여			
	임금 계	기본급	제수당	상여금
전국	3,218,989	2,435,163	336,787	447,040

※ 자료작성 : 전국버스운송사업조합연합회

- 시외버스(고속형)

(단위:원, '15.12.31.기준)

구분(지역)	월 급여			
	임금 계	기본급	제수당	상여금
전국	4,117,180	1,966,500	1,003,560	1,147,120

※ 자료작성 : 전국고속버스운송사업조합



참고7

버스운전자격 취득현황

(단위 : 명)

연령대 별	2012년	2013년	2014년	2015년	비고
20대	790	572	800	1,098	
30대	12,902	6,142	5,149	4,955	
40대	47,044	16,210	11,228	10,197	
50대	62,065	18,671	11,361	10,121	
60대	18,916	7,609	4,114	3,872	
70대	1,537	698	247	244	
80대	14	6	2	4	
합계	143,268	49,908	32,901	30,491	
성별	2012년	2013년	2014년	2015년	비고
남	141,066	48,968	32,200	29,834	
여	2,202	940	701	657	
합계	143,268	49,908	5,949	30,491	

- 자료출처 : 교통안전공단

제 4 절 시외버스 운송사업

① 개 념

- (정 의) 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업으로 시내·농어촌·마을버스에 해당하지 않는 사업
- (종 류) 고속형·직행형·일반형으로 구분
 - (고속형) (우등)고속버스를 사용하여 운행거리가 100km 이상이고, 운행구간의 60% 이상을 고속국도로 운행하며, 기점과 종점의 중간에서 정차하지 않는 운행형태
 - * 다만, 다음의 경우에는 중간정차 가능
 - 1. 고속국도변 정류소에 중간정차 하는 경우
 - 2. 기점 또는 종점이 있는 행정구역 안의 1개소에만 중간정차 하는 경우
 - 3. 고속국도 휴게소의 환승정류소에서 중간정차 하는 경우
 - (직행형) 시외직행버스를 사용하여 기점 또는 종점 외의 행정구역(특별시·광역시·시·군)에 1회 이상 정차하는 운행형태
 - * 다만, 다음의 경우에는 중간정차 가능
 - 1. 운행거리가 100km 미만인 경우
 - 2. 운행구간의 60% 미만을 고속국도로 운행하는 경우
 - (일반형) 시외일반버스를 사용하여 각 정류소에 정차하는 운행형태
- (자동차) 고급고속버스(21인승 이하 대형 승합차), 우등고속버스(29인승 이하 대형 승합차), 고속버스(30인승 이상 대형 승합차), 우등직행·일반버스(29인승 이하 대형 승합차), 직행·일반버스(중형 이상 승합자동차)로 구분

② 관할관청

- (관할관청) 고속형은 국토교통부장관(일부 업무는 도지사에게 위임), 직행·일반형은 주사무소의 소재지를 관할하는 도지사(주사무소가 특별시·광역시에 있는 경우 인접한 도의 도지사)

《단위업무별 관할관청》

연번	단위업무	관할관청	
		고속형	직행형·일반형
1	면 허	장 관	도지사
2	수송시설 확인 및 운송개시일 연기 승인	도지사	도지사
3	운임·요금 결정	장 관	장 관
4	운임·요금 신고 수리	도지사	도지사
5	운송약관 신고 수리	도지사	도지사
6	사업계획변경 인가	장관(노선변경 등) 도지사(운행시간, 영업소, 정류소, 부대시설 변경)	도지사
7	사업계획변경 신고 수리	조 합	조합
8	관리위탁 신고 수리	조 합	도지사
9	양도·합병 신고 수리	장 관	도지사
10	상속 신고 수리	장 관	도지사
11	휴·폐업 허가	장 관	도지사
12	중대교통사고 보고 수리	도지사	도지사
13	개선명령	장 관 도지사(위임사항 한정)	도지사
14	차령 연장 및 초과운행	도지사	도지사
15	면허취소, 사업정지 노선폐지· 감차 명령	장 관 도지사(사업정지 한정)	도지사
16	사업 등에 관한 보고, 서류제출 명령	조 합	도지사
16	청 문	장 관	도지사
17	과징금 부과 징수	도지사	도지사
18	과태료 부과 징수	도지사	도지사

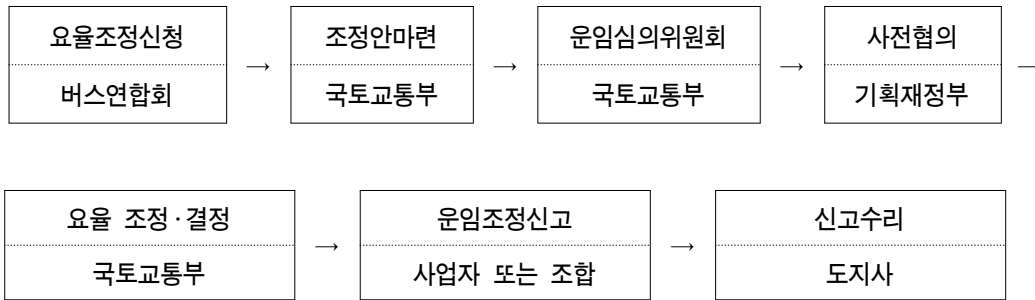
※ 도지사는 위임 받은 업무 수행 후 장관에게 보고

3 면 허

- (면허권자) 고속형은 국토교통부장관이 면허, 직행·일반형은 장관의 위임을 받아 도지사가 면허(법 제4조·제75조)
- (결격사유) 다음의 어느 하나에 해당하는 자에게는 면허 불가
 1. 피성년후견인
 2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자
 3. 이 법을 위반하여 징역 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 끝나거나(집행이 끝난 것으로 보는 경우를 포함) 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자
 4. 여객법을 위반하여 징역 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 집행유예 기간 중에 있는 자
 5. 여객자동차운송사업의 면허나 등록이 취소된 후 2년이 지나지 아니한 자
- (면허기준) 최저면허기준 대수 30대 이상이고, 차고지는 1대당 23㎡~40㎡ 이상이며, 운송부대시설을 갖추 것(시행규칙 별표2)
 - * 다만, 다음의 경우 면허기준대수 미적용 가능
 1. 시외버스운송사업자가 시내버스 또는 농어촌버스를 같이 경영하는 경우
 2. 운행노선이 섬이나 외딴 곳, 그 밖의 특수한 사정이 있는 지역인 경우
 3. 한정면허를 하는 경우
- (차량대수) 노선별로 산정기준(운행횟수×노선거리÷1일 운행거리)에 의한 최소 차량 대수 이상 운행(관할관청이 30% 범위에서 증감 적용 가능)
 - * 1일 운행거리 : 4차로 이상 고속국도(750km), 2차로 고속국도(700km), 4차로 이상 포장도로(650km), 4차로 미만 포장도로(550km), 비포장도로(400km)
- (운송개시) 도지사가 지정하는 기간 내에 차량·차고지 및 운송 부대시설 등 수송시설 확인을 받고 운송 개시(천재지변 등 부득이 한 사유로 연기 가능)
- (운송약관) 운임·운송책임·휴대품·승차권의 발행·금지행위 등에 관한 운송약관을 정하여 도지사에게 신고

4 운임·요금

- (결정방식) 업계의 요금인상 신청에 대해 운임심의위원회 등을 통하여 국토부가 조정하고 기재부와 협의를 거쳐 최종확정



- (운임체계) 고속국도 이외 구간에서는 거리비례제를 적용하고, 고속국도 구간에서는 거리체감제를 적용

* 고속국도 운행구간은 고속형 시외버스의 일반고속 요금 요율과 같게 조정

《시외버스 운임요율》

(단위 : 원/km)

구 분			운임요율
시외 일반·직행	일반국도 구간		116.14
	고속국도 구간	1~200km 까지	62.35
		201~400km 까지	55.17
		401km 이상	50.38
시외 고속	우등고속	1~200km 까지	91.14
		201~400km 까지	83.96
		401km 이상	76.75
	일반고속	1~200km 까지	62.35
		201~400km 까지	55.17
		401km 이상	50.38

※ 최저운임(10km 까지) 1,300원

- (적용시기) 도지사가 운송사업자의 운임 신고를 수리한 날로부터 10일 이후(운송사업자는 운임요율 조정일부터 신고 가능)

5 사업계획변경

- (사업계획) 해당 사업의 운행계통(기·종점, 운행경로, 운행거리, 시간표, 배차간격·운행대수·운행횟수 등)을 노선별로 정한 계획
- (사업계획변경) 변경 시 인가 또는 신고 필요
 - (인가사항) 신고사항을 제외한 기·종점 및 운행경로의 변경 등은 국토교통부장관(고속형) 또는 도지사(직행·일반형)의 인가 필요
 - (신고사항) 다음의 사항은 도지사 또는 조합에 신고

《사업계획변경 신고사항》

수리권자	신고사항
도지사 (고속형은 조합)	• 영업소의 설치·이전(관할구역 밖으로 이전) 및 폐지
	• 운행계통별 운행대수·횟수의 연간 10% 이내 증감 * 다만, 평일(토요일과 공휴일을 제외한 날을 말한다) 및 방학기간, 그 밖에 해당 운행계통의 수송수요와 수송력 공급 간에 큰 차이가 있을 때에는 사업자별로 다음의 구분에 따른다. 1. 운행횟수 20회 이상 : 기간 중 30% 이내의 운행횟수 증감 2. 운행횟수 5회 이상 20회 미만 : 기간 중 20% 이내의 증감
	• 일반형의 운행계통별 운행횟수의 50% 범위에서의 운행계통의 분할·단축
	• 일반형의 운행계통별 운행횟수의 30% 범위에서 직행형으로 전환(노선이 둘 이상 시·도에 걸칠 경우는 제외)
조합	• 관할구역에서의 주사무소 이전, 영업소·정류소·운송부대시설의 명칭·규모 및 위치 변경
	• 대폐차로 인한 자동차의 변경
	• 관련 운송사업자 간 합의에 의한 운행계통별 운행시간의 변경
	• 예비자동차 대수의 변경
	• 일반고속과 우등고속 상호간의 변경(운행계통별 전체 운행대수의 30% 이내의 전환)

- (신청기한) 매년 3.31일 또는 9.30일까지 사업계획변경을 신청하되, 수송 수요 등의 변동이 있어 교통편의 증진을 위해 필요하다고 인정하는 경우에는 수시로 신청 가능
- (변경기준) 다음의 기준에 따라 변경
 1. 노선 및 운행계통 신설 : 운행횟수 4회 이상(다만, 비수익노선·벽지노선 운행 명령의 경우에는 관할관청이 정하는 운행횟수 적용)
 2. 노선 및 운행계통 연장 : 연장거리는 기존 운행계통의 50% 이하
 3. 운행경로 변경 : 도로여건이 불가피한 경우를 제외하고는 운행거리 또는 운행시간이 단축되는 경우로 한정하고, 이용불편을 주지 않는 범위로 한정
 4. 고속형 또는 직행형의 사업계획변경 : 기존 고속형 또는 직행형의 운행계통과 동일하지 않아야 하되, 당해 운행계통에 하나의 사업자만 운행하고 있는 경우와 관할관청이 필요성을 인정하는 경우에는 예외
 5. 기존 노선 및 운행계통의 일시적 변경 : 주말·연휴 및 특송기간 등에 교통체증 등의 사유가 있는 경우로 한정(관할관청은 도로상태·노선상황 및 정류소 등을 고려하여 우회 운행할 수 있는 운행경로와 운행조건 지정)
 6. 신고사항을 초과하는 운행횟수 증감 : 둘 이상의 시·도에 걸치는 노선의 경우 관련 사업자 및 관할관청이 참여하여 수송수요를 조사·반영
- (변경제한) 다음의 어느 하나에 해당할 경우 변경 제한 가능
 1. 운송개시일 안에 개시하지 않아 행정처분을 받은 후 1년 간 해당 운행계통
 2. 개선명령을 이행하지 않아 행정처분을 받은 후 1년 간 해당 운행계통
 3. 노선폐지 사업계획변경명령을 받은 후 1년 간 해당 노선의 사업계획 전부
 4. 감차의 사업계획변경명령을 받은 후 1년 간 해당 운행계통
 5. 교통사고의 규모나 빈도가 다음에 해당하는 경우

구 분	세부기준
최근 1년간 중대교통사고 건수	• 보유자동차 300대 미만 : 1건 이상
	• 보유자동차 300대~600대 : 2건 이상
교통사고지수 (최근 1년간 교통사고건수 ÷ 보유차량대수 × 10)	• 보유자동차 600대 이상 : 3건 이상
	• 직행형·일반형 : 3 이상
	• 고속형 : 2 이상

※ 중대교통사고 : (사망 2 이상) 또는 (사망 1·중상 3 이상) 또는 (중상 6이상)

[6] 사업계획변경의 협의 및 조정

- (협 의) 둘 이상의 시·도에 걸치는 사업계획변경·개선명령 등은 관계 시·도지사 간 사전협의 필요(협의 신청 시 15 이내 회신의무)
- (협의제외) 다음의 사항은 협의 대상에서 제외
 1. 관할 시·도 구역에서의 운행계통의 단축·운행경로의 변경(관계 도지사의 면허를 받은 다른 사업자가 해당 운행계통을 운행하는 경우는 제외)
 2. 특별시·광역시에 걸치는 노선과 관련되는 사항(노선 신설 또는 연장으로 특별시·광역시에 기점 또는 종점이 있게 되거나 변경되는 경우는 제외)
 3. 일반형에서 직행형 또는 직행형에서 고속형으로의 형태 전환
 4. 직행형·일반형에서 시내버스·농어촌버스로 전환(전환으로 관할 시·도 구역 밖으로 운행계통이 걸치게 되는 경우는 제외)
- (조 정) 관계 시·도지사간 협의가 필요한 사항에 대해 협의가 이루어지지 않는 경우 국토교통부가 조정(의무적으로 조정신청)
 - (심 의) 조정 심의를 위해 조정위원회를 운영하되, 운행계통의 분할·단축·통합 및 운행시간 등의 경미한 사업계획 변경은 위원회의 심의 생략 가능
 - (운 영) 연 2회 정기 조정위원회를 개최, 필요시 수시 조정
 - * 상반기 조정신청 기일 : 5월 10일, 하반기 : 매년 11월 10일
 - (조정위원) 외부전문가와 4급 이상 공무원 3인을 포함하여 10인 이내의 조정위원으로 구성(현재 9명으로 운영 중)
 - (위원장) 외부위원 중 국토교통부 장관이 지명, 임기 1년(연임 可)
 - (간 사) 시외버스 사업계획변경 조정을 담당하는 4·5급 공무원
 - (조 정) 위원 과반수 출석으로 개의하여 출석위원 과반수로기각 / 인용 / 수정인용 조정 결정
- (조정기준) 다음의 조정기준에 따라 심의, 다만 지역주민의 교통편의와 관련 운송사업자의 경영상태 등 현실의 여건과 교통정책을 고려하여 필요하다고 인정하면 수정 심의 가능
 1. 지역주민의 교통편의를 증진시킬 수 있을 것
 2. 시·도 간 운송사업자의 균형적인 발전을 도모할 수 있을 것
 3. 노선의 연고권을 확보하기 위한 것이 아닐 것
 4. 운송사업자 간에 과도한 경쟁을 유발하지 아닐 것

- (조정사항처리) 국토교통부장관은 조정신청 접수일로부터 40일 이내에 조정 실시(운행시간에 관한 조정은 10일 이내에 조정)
- 시·도지사는 조정사항을 통보 받고 1개월 이내에 집행한 후 관계 시·도지사에게 통보 및 장관에게 보고
- 관계 시·도지사가 조정내용에 따르지 않으면 장관이 직접 처분

7 개선명령 : 法 제23조, 令 제13조~15조, 規則 제45조~제48조

- (명령권자) 고속형은 국토교통부장관, 직행형·일반형의 도지사
- (개선명령) 원활한 여객 운송과 서비스 개선을 위해 다음사항 명령
 1. 사업계획의 변경(노선폐지·감차 등 행정처분 제외)
 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. 벽지노선이나 비수익노선의 운행⇒이 경우 손실보상 필요
- (대체운행명령) 천재지변 등으로 대중교통운행이 곤란한 지역·노선에 긴급히 수송력 공급 증대가 필요한 경우 운송사업자에게 노선의 연장·변경 및 임시노선의 운행 등 대체운행명령

8 공동운수협정

- 여객의 원활한 운송과 서비스 개선을 위하여 다른 운송사업자와 공동 경영에 관한 계약 또는 협정 체결 가능
- 시외버스의 경우 주로 동일 노선을 다수 사업자가 운행하거나, 명절·연휴에 전세버스와 임시 공동배차를 하기 위해 이용

제5절 여객자동차 터미널 사업

① 터미널의 종류

- (공영터미널) 여객자동차운송사업의 승합자동차를 정류시키기 위한 공영 차고지로 사용하기 위하여 지자체가 설치한 터미널
- (공용터미널) 공영터미널 외의 터미널

② 면허기준

- 여객자동차터미널의 위치가 여객의 이용에 편리하고 다른 교통수단 간 연계가 용이할 것
- 터미널의 규모가 그 지역의 장기적인 수송수요에 적합할 것
- 당해 사업의 개시가 터미널이용객의 편의증진과 당해 지역의 여객자동차 운송 사업의 발전에 적합할 것

③ 공사 시행의 인가, 사용개시 및 사용약관

- (공사시행인가) 터미널사업자는 터미널에 관한 공사계획을 수립하여 시·도 지사가 정하는 기간까지 공사시행의 인가를 받아야 함
 - 시·도지사는 공사계획이 구조 및 설비기준 등에 적합하다고 인정되는 경우에는 공사시행을 인가하여야 함
- (시설확인) 터미널사업자는 인가받은 공사를 완료한 때에는 시·도지사의 시설확인을 받아야 함
- (사용개시) 터미널사업자는 시설확인을 받은 후 시·도지사가 지정한 기간 까지 터미널의 사용을 개시하여야 함
- (사용약관) 터미널사업자는 사용약관을 정하여 시·도지사에게 신고하여야 함

4 시설사용료

- 터미널사업자는 당해 터미널을 사용하는 터미널사용자로부터 시설사용료를 받고자 할 때에는 시·도지사의 인가를 받아야 함

5 터미널사업자의 준수사항 등

- 부당하게 터미널 시설의 사용을 제한하지 아니할 것
- 터미널 사용료를 부당하게 차별하지 아니할 것
- 대합실·화장실 등 부대시설을 터미널사용자 및 터미널이용객이 편리하게 사용할 수 있도록 유지·관리할 것
- 터미널의 구조 및 설비가 기준에 적합하도록 유지·관리

6 위치·규모 및 구조·설비의 변경 등

- 터미널사업자는 터미널의 위치·규모 및 구조·설비 등을 변경하고자 하는 때에는 시·도지사의 인가를 받아야 함

7 터미널사업의 개선명령

- 터미널의 규모 및 구조의 변경과 설비의 개선·변경
- 사용약관·시설사용료 또는 승차권위탁판매수수료의 변경
- 서비스 개선·질서유지 및 안전 확보를 위한 조치
- 종사원의 교육 등 자질향상을 위한 조치
- 휴일이 연속되는 경우 등 수송수요가 수송능력을 현저히 초과하는 경우 원활한 수송을 위하여 필요한 조치
- 터미널사업자가 경영부실 등으로 인하여 승차권판매를 할 수 없는 경우 승차권 판매에 관하여 필요한 조치

8 사용명령

- 시·도지사는 터미널 소재지의 주변지역을 운행하는 운송사업자가 당해 터미널을 사용하지 않는 경우 터미널 사용을 명령할 수 있음

9 승차권판매의 위탁

- 터미널사용자는 터미널사업자에게 승차권 판매를 위탁하여야 하나 다음의 경우에는 운송사업자가 직접 판매하거나, 터미널사업자 외의 자에게 승차권 판매 위탁 가능
 1. 터미널사업자가 여객의 승차권구입 편의를 위하여 터미널 이외의 장소에 승차권 판매소를 갖추지 아니한 경우
 2. 터미널사업자가 승차권을 판매하는 때에는 운송질서의 확립에 어려움이 있다고 시·도지사가 인정하는 경우
 3. 승차권 판매금액 정산의 상습적 지연 등 터미널사업자가 터미널사용자에게 현저한 손해를 끼칠 우려가 있다고 시·도지사가 인정하는 경우
 4. 터미널사용자와 터미널사업자간에 협의가 이루어진 경우
- 승차권판매를 위탁하는 경우의 위탁판매수수료는 운송사업자와 승차권판매의 위탁을 받는 자가 서로 협의하여 정함

10 공영터미널의 설치·운영

- 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 터미널 사업을 경영하고자 하는 자가 없는 경우에 직접 터미널 설치·운영이 가능
- 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수가 직접 설치하는 터미널의 관리·운영 등에 관하여 필요한 사항은 당해 지자체의 조례로 규정

제6절 전세버스 운송사업

1. 전세버스운송사업 제도

가. 제도 현황

□ 전세버스운송사업의 법적 정의

- 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조에서는 여객자동차 운수사업의 종류를 노선 여객자동차운송사업과 구역 여객자동차운송사업으로 구분
 - 구역 여객자동차운송사업은 특정 구역을 정하여 1개의 운송계약으로 국토교통부령이 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업을 말하며 전세버스사업은 구역 여객자동차운송사업에 속함
- 전세버스운송사업은 운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 하여 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업

□ 전세버스운송사업에 사용되는 자동차의 종류

- 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제7조에 따라 전세버스운송사업에 사용되는 자동차 종류는 승차정원 16인승 이상인 중형 이상의 승합자동차

□ 전세버스운송사업의 등록기준

- 전세버스운송사업의 등록기준은 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제23조에 따른 등록기준 대수와 보유 차고의 면적기준에 따름

〈등록기준 대수〉

- 별표3에 따라 전세버스운송사업의 등록기준 차량대수는 특별시 및 광역시 20대 이상, 기타 시와 군은 10대 이상
- * 제주특별자치도는 '08.3월부터 「제주특별자치도여객자동차운수사업조례」에 의거 20대 이상을 전세버스운송사업의 등록기준으로 정하고 있음
- ** 영업소 설치시 상주시켜야 할 자동차 대수는 5대 이상

〈보유차고의 면적 기준〉

- 별표3에 따라 전세버스운송사업의 등록기준 보유차고의 면적은 대형버스 1대당 36㎡~40㎡, 중형버스 1대당 23㎡~26㎡임

□ 전세버스운송사업의 운영

- 전세버스운송사업의 사업구역
 - 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조에 따라 전국을 사업구역으로 설정, 시행규칙 제11조에 따라 주사무소 소재지를 관할하는 행정구역 밖의 지역에서 상시 주차하여 영업을 할 시 영업소를 설치하여 운영 가능
- 전세버스운송사업의 요금제
 - '95년 자율요금제로 전환 후 자율요금제 유지
- 차량의 차령
 - 제주특별자치도의 경우 「제주특별자치도여객자동차운수사업조례」 제50조에 의거하여 12년으로, 제주도 외 지역에서는 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제40조제1항에 의거하여 9년을 기준으로 하고 있음
 - 만료 전 2개월 이내 및 연장된 차령 기간에 6개월마다 「자동차관리법」 제43조에 따른 임시검사를 받아 기준 적합시 2년까지 연장 가능

《제주도 외 지역의 사업용 승합자동차 차령과 연장요건》

차 종	사업의 구분	차 령
승합자동차	특수여객자동차운송사업용	10년 6개월
	그 밖의 사업용	9년

자료 : 「여객자동차운수사업법시행령」 별표2

○ 전세버스운송사업의 사업범위

- 운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 정하여 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업
- 다만, 다음 어느 하나에 해당하는 기관 또는 시설 등의 장과 1개의 운송 계약에 따라 그 소속원만의 통근·통학목적으로 자동차를 운행하는 경우에는 운행계통을 정하지 아니한 것으로 봄

- 1) 정부기관·지방자치단체와 그 출연기관·연구기관 등 공법인
- 2) 회사, 「초·중등교육법」 제2조에 따른 학교, 「고등교육법」 제2조에 따른 학교, 「유아교육법」 제2조제2호에 따른 유치원, 「영유아보육법」 제10조에 따른 어린이집, 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률」 제2조의2제1항제1호에 따른 학교교과교습학원 또는 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」 제3조에 따른 체육시설(「유통산업발전법」 제2조제3호에 따른 대규모점포에 부설된 체육시설은 제외한다)
- 3) 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」에 따른 산업단지 중 국토교통부장관 또는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)가 정하여 고시하는 산업 단지의 관리기관

○ 차량충당연한

- 「여객자동차 운수사업법」 제84조제2항 및 동법 시행령 제40조제3항에 의거하여 전세버스의 등록, 증차, 대폐차 시 차량의 차령은 3년 이내

○ 사업의 일부 양도·양수

- 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제35조에 의거하여 양도·양수는 해당 여객자동차운송사업의 전부를 그 대상으로 하지만, 면허 또는 등록기준 대수 이상을 보유한 운송사업자가 다른 운송사업자에게 면허 또는 등록기준 대수를 초과하는 부분을 양도·양수하는 경우는 가능

* 다만, 제주특별자치도는 「제주특별자치도여객자동차운수사업조례」 제24조에 따라 전세버스운송사업의 일부 양도·양수제도를 제한하고 있음

나. 전세버스운송사업의 관련제도 변화

□ 사업의 진입과 관련된 제도 변화

○ 진입방법

- '93년 이전에 허가제로 운영, '93.8.30 경제행정규제완화추진시책의 일환으로 신규사업자의 참여 기회를 확대하여 사업자의 편의를 도모하기 위해 기존 허가대상에서 등록대상 사업으로 변경
- 하지만 등록대상 자동차운송사업의 수송력 공급이 수송수요를 현저히 초과하여 운송질서를 문란하게 할 우려가 있을 시 일정기간 사업의 등록 또는 증차를 수반하는 사업계획의 변경등록을 제한 가능
- '98년 전세버스운송사업의 진입제한을 완화하기 위해 등록을 제한할 수 있었던 제도를 폐지하여 등록기준만 충족하면 사업 가능

○ 면허·등록기준 차량대수 변화

- '93년 이전 면허기준 최저차량대수는 대형승합자동차 기준으로 특별·광역시 20대, 기타 시는 10대, 군지역은 5대 이상
- '93.8월 등록제로 전환되어 등록기준 차량대수를 상향조정 했지만 '99년 시지역 이상의 전세버스 등록기준 차량대수를 조정함으로써 등록 관련 규제를 완화(특별·광역시 20대, 기타 시 10대이상)

○ 차고지 기준 변화

- '94년 이전에는 사업자 소유 토지 또는 공용여객터미널, 공공이 소유하고 있는 토지에 대해서만 차고지로 사용 가능

- ' 94.11월 3년 이상 임대한 타인소유 토지도 차고지로 사용할 수 있도록 개정
- ' 98.8월 임대차고지 기준이 3년에서 2년으로 완화

○ 등록기준 최저자본금 변화

- ' 93년 이전 면허시 재정적 기초가 기준에 적합해야 했음(특별시 40천만원, 시 20천만원, 군 10천만원 이상)
- ' 93.8월 등록제로 전환됨에 따라 진입은 용이해졌으나 최저자본금 상향 조정(특별시 50천만원 등)
- ' 98.6월 최저자본금에 관한 등록기준을 삭제하여 진입제한 완화

《전세버스운송사업 진입과 관련된 제도변화》

법령	연도	진입방법	등록최저차량대수	차고지 기준 (차량 1대당)	등록기준 최저자본금
자동차운수사업법	1993 이전	허가제	특별·직할시 20대 기타 시 10대 군 5대 (중형은 1/2대)	대형 36㎡ 중형 23㎡ (차고지는 자기 소유)	특별·직할시 4억 기타 시 2억 군 1억
	1993	등록제 전환 (‘93.8.30~) (자체 등록제한 가능)			
	}		특별·직할시 30대 기타 시 20대 군 10대 (‘93.10.30~)	대형 36~40㎡ 중형 23~26㎡ (3년 이상 임대 허용) (‘94.11.19~)	특별·직할시 5억 기타 시 3억 군 2억 (‘93.10.30~)
	1997				
여객자동차운수사업법	1998				
	}	자체 등록제한 폐지 (‘98.6.14~)	특별·광역시 20대 기타시·군 10대 (‘99.12.16~)	대형 36~40㎡ 중형 23~26㎡ (2년 이상 임대 허용) (98.8.20~)	폐지 (‘98.8.20~)
	2014				

□ 사업의 운영과 관련된 제도 변화

○ 사업구역 변화

- '93년 이전까지 사업구역이 지역별로 한정되어 해당 지역 이외에서는 영업 불가능, '93.8.30 등록제로의 전환되면서 전국으로 확대되었으며, 타 지역에서 영업소 설치하여 영업 가능
- '94.11월 영업소에서 상주하여야 할 차량대수를 규정하여 사업체의 무분별한 영업소 설치를 제한하였으나, '99년 영업소의 상주 차량대수를 지역 구분 없이 동일하게 5대 이상으로 완화

○ 요금제도 변화

- '95년 이전까지 운임과 요금을 신고 의무제, 95.2월 전세버스는 요금을 신고하지 않는 자율요금제로 전환되어 현재까지 유지

○ 차령제도 변화

- '94년 이전 승합자동차의 차령은 7년(단체구조로 된 승합자동차 경우는 10년), '94.10월 대기오염방지 및 대고객 서비스 향상 등을 위한 노후차량의 조기대체를 도모하기 위해 전세버스의 차령은 8년으로 단축
- '01년 전세버스의 차령은 9년으로 연장되었으며, '06년 임시검사 기준에 적합할 시 2년까지 초과연장이 가능

○ 사업범위 변화

- 전세버스운송사업은 운행계통을 정하지 않고, 1개의 운송계약으로 여객을 운송하는 사업이었으나 '01년 업종간 마찰을 방지하고 건전한 운송질서 확립을 유도하기 위해 통근·통학운송의 범위 명확히 규정
- '08.6월 영유아들의 교통사고 방지와 불법 여객운송행위를 방지하기 위해 전세버스운송사업의 사업범위를 보육기관까지 확장
- '16.1월 학원 및 체육시설 이용자들에 대한 교통안전 및 이용편의 제공을 위해 전세버스운송사업 범위를 학원,체육시설까지 확장

○ 차량충당조건

- '02년 승객의 교통안전을 확보하기 위해 차량충당조건 부활(승용자동차 1년, 승합자동차 3년)

○ 사업의 일부 양도·양수

- 양도·양수는 당 사업의 전부를 대상으로 하였지만, '98년 면허 또는 등록 기준대수이상을 보유한 운송사업자가 다른 운송사업자에게 면허 또는 등록기준대수를 초과하는 부분 양도·양수 가능

《전세버스운송사업 운영과 관련된 제도변화》

법령	연도	사업구역	요금제도	차령	사업범위	등록,증차, 대폐차시 차량충당조건	일부양도· 양수
자 동 차 운 수 사 업 법	1993 이전	시·도	신고요금제	10년	1개의 계약에 따라 운행계통을 정하지 않고 운행	-	-
	1993	전국(' 93.8.30~) (해당 시·도 외 지역에서 상주영업시 영업소 설치) (' 93.10.30~)					
	1994	영업소	자율요금제 (' 95.2.3~)	8년 (' 94.10.4~)		2년 이내 (' 97.3.17~)	
	}	차량기준 설정 (시 10대, 군 5대 이상)				폐지 (' 98.6.14~)	
	1997	(' 94.11.19~)					
여 객 자 동 차 운 수 사 업 법	1998	영업소 차량기준 완화 (5대 이상) (' 99.12.16~)	9년 (' 01.3.20~)	통근통학 운행 허용 (' 01.6.30~)	3년 이내 (' 02.6.20~)	등록기준 이상 차량보유 및 동일 시·도내 허용 ('14.7.29~)	
	}						9년+2년 (' 06.10.26~)
	2014			학원, 체육시설 운행허용 (' 16.1.6~)			
	2016						

2. 전세버스운송사업의 특징

□ 무형성

- 전세버스운송사업은 자동차를 이용하여 승객 또는 이용객을 이동시키는 무형재인 서비스를 생산하는 것으로 전세버스운송사업의 용역은 생산되는 순간에 판매되지 못하면 아무런 가치가 없어 손실을 보아야 하며, 또 아무리 값을 대폭 인하한다고 해서 판매되는 것은 아님
- 이용객의 수요에 응하여 항상 전세버스가 적당하게 존재하여야 하나 이용객의 수요가 항상 일정수준을 유지하는 것은 아니며, 시간 혹은 계절에 따라 불규칙함으로 규모의 적정성을 유지하기가 어려움

□ 수요의 편재성

- 전세버스의 수요는 이용객의 이동에 따라 불규칙적임
- 일반적으로 통근이나 통학 전세의 경우 성수기와 비수기의 수요는 대체로 일정하나 일반전세는 요일이나 월별, 계절별 또는 사회적, 경제적 여건에 따라 달라지기 쉽고 인간의 감정에 따라 좌우되기 쉬움
- 계절별로 보면 봄과 가을철이 수요가 많고 겨울철, 장마철에는 수요가 적게 나타나는 특징을 가짐

□ 인적·물적 자원 및 자본의 유희성

- 수요가 계절적으로 편재하고 성수기를 제외하고는 전세버스의 공급이 항상 넘치는 점에서 경영악화의 주원인이 되기도 함
- 전세버스운송사업의 총 비용 가운데 차지하는 인건비, 연료비, 감가상각비, 유지보수비, 지불이자 등 고정비의 지출이 높기 때문에 가동률의 증가에 수반하여 단위당 고정비의 감소가 강하게 작용함으로 그만큼 평균비용이 감소함
- 이것은 전세버스운송사업이 가격을 덤핑하여 사업을 경영하는 원인이 되며, 또 도로를 점유하지 않기 때문에 고정비율이 비교적 낮고 종사자들은 차량을 운행하면 음성적인 수입의 발생으로 업체간의 가격경쟁을 더욱 가속화시키는 원인이 되기도 함

3. 운영현황

□ 전세버스 운송사업의 규모

- 업체수 및 차량 등록대수 현황
 - 2015년 현재 전세버스 운송업체수는 1,923개, 차량대수는 46,360대이며, 업체당 차량대수를 산출한 결과 업체당 평균 24.11대의 차량을 보유하고 있음
 - 지역별로 사업체수 및 차량대수를 살펴보면 경기도가 가장 많은 사업체(557개, 28.97%)와 가장 많은 차량대수(14,180대, 30.59%)를 보유하고 있는 것으로 나타남

《전세버스 운송사업 등록 현황》

(‘15.12.31.기준)

구분	업체수			등록대수		
	계	주사무소	영업소	계	주사무소	영업소
합 계	1,923	1,599	376	46,360	40,913	5,947
서울	144	80	64	3,910	2,935	975
부산	56	26	82	2018	250	2,268
대구	58	55	3	2,192	2,173	19
인천	58	43	15	2,186	1,998	188
광주	47	31	16	1,277	1,124	153
대전	38	27	11	901	772	129
울산	28	25	3	979	962	17
세종	12	5	7	198	107	91
경기	557	490	67	14,180	12,970	1,210
강원	73	64	9	1,200	1,131	69
충북	103	84	19	2,130	1,988	142
충남	139	131	8	3,020	2,945	75
전북	109	96	13	2,316	2,233	83
전남	130	102	28	2,403	2,166	237
경북	153	144	9	1,997	1,938	59
경남	160	143	17	3,191	3,079	112
제주	58	53	5	2,262	2,142	120

※ 자료출처 : 지자체

○ 차량보유 규모별 사업체 현황

- 2015년 기준 10대이상~20대미만의 차량을 보유하고 있는 업체가 25.8% (777개)로 가장 높았으며, 최소기준인 10대 미만으로 보유하고 있는 사업체는 10.0%(302개)로 나타남
- 전체의 35.8%(1,079개)가 20대 미만의 차량을 보유하고 있음

(‘15.12.31.기준)

구분	10대미만	10대이상~ 20대미만	20대이상~ 30대미만	30대이상~ 50대미만	50대이상	계
합계	302	777	762	3,085	2,773	3,015
서울	34	29	39	24	18	144
부산	7	13	19	37	6	82
대구	3	1	22	19	13	58
인천	10	5	12	15	16	58
광주	13	4	14	10	6	47
대전	7	2	20	9	0	38
울산	3	0	7	13	5	28
세종	1	4	7	-	-	12
경기	36	214	143	122	42	557
강원	10	48	10	4	1	73
충북	17	43	22	20	1	103
충남	5	65	37	24	8	139
전북	15	27	47	15	5	109
전남	22	53	37	14	4	130
경북	13	114	25	14	2	168
경남	25	73	31	25	6	160
제주	-	-	23	23	12	58

※ 자료출처 : 지자체

○ 차종별 등록 현황

- 2015년 기준으로 대형 36인승 이상이 61.8%(28749대)로 대부분이고, 중형인 16인승은 5.5%(2575대), 25인승은 32.6%(15,169대)를 차지

(‘15.12.31.기준)

구 분	등록 대 수	중 형				대 형	
		16인승(대)	비율(%)	25인승(대)	비율(%)	36인승이상(대)	비율(%)
합계	46,493	2,575	5.5	15,169	32.6	28,749	61.9

※ 자료출처 : 지자체

○ 연도별 업체수 및 차량등록대수 변화추이

- 등록제 전환 이후 업체수 및 차량 등록대수는 꾸준히 증가추세이며, 2015년 기준으로 전년 대비 업체수는 1.8% 감소, 차량대수는 3.9%의 증가율을 보임
- 또한, 2015년 기준으로 면허제에서 등록제를 시행한 '93년과 대비하면 업체수는 357.4%, 차량대수는 451%의 대폭적인 증가율을 보임

《전세버스 등록제 전환이후 증가추이('93.10월 등록제 전환)》

연도별	업체현황		차량현황	
	업체수	전년대비(%)	차량대수	전년대비(%)
1993	305	-	7,481	-
1994	419	37.4	8,758	17.1
1995	491	17.2	10,604	21.1
1996	554	12.8	12,027	13.4
1997	592	6.9	12,738	5.9
1998	615	3.9	12,607	-1.0
1999	686	11.5	14,146	12.2
2000	843	22.9	16,914	19.6
2001	1,196	41.9	23,508	39.0
2002	1,240	3.7	25,461	8.3
2003	1,185	-4.4	24,164	-5.1
2004	1,114	-6.0	23,017	-4.7
2005	1,141	2.4	25,070	8.9
2006	1,152	1.0	28,557	13.9
2007	1,108	-3.8	28,259	-1.0
2008	1,284	15.9	33,319	17.9
2009	1,287	0.2	31,515	-5.4
2010	1,481	15.1	35,717	13.3
2011	1,468	-0.9	39,235	9.8
2012	1,421	3.2	41,824	6.6
2013	1,425	0.3	42,447	1.5
2014	1,420	-0.4	39,691	-6.5
2015	1,395	-1.8	41,220	3.9

※ 자료출처 : 통계청, 국가통계포털 운수업 조사

○ 운행형태별 수송비율

- 2003년 운행형태별 수송비율은 통근·통학운행이 33.7%, 관광 등 일반 전세운행이 66.3%로 일반전세운행이 주를 이루고 있었음
- 하지만 2014년 기준으로 통근·통학운행 차량대수는 전체 대비 69.9%로 전세버스사업은 예전과 같이 관광수요에 대응하기보다 학교, 회사 내 소속원의 원활한 출퇴근, 등하교를 위한 비중이 커짐

(단위:업체수·대수, '15.12.31.기준)

구분	통근·통학		일반전세	
	차량대수	업체수	차량대수	업체수
전국	31,923	1,479	13,747	1,579

※ 자료작성 : 전세버스운송사업조합연합회

□ 종사자 현황

- 전세버스 종사자는 임직원 15.4%, 교육·안전요원 1.3%, 정비직 0.6%, 운전자 86.5%, 기타 0.3%의 비율로 구성됨

(단위: 명·%, '15.12.31.기준)

구분	직무	인원수	구성비(%)	비고
임직원	임원	3,236	6.41	
	직원	4,239	8.40	
	소계	7,475	14.82	
교육훈련 및 안전관리	교육훈련	472	0.94	
	안전관리	178	0.35	
	소계	650	1.29	
정비직	정비관리자	177	0.35	
	정비원	123	0.24	
	소계	300	0.59	
운전자	운전자	41,851	82.96	
기타	기타	169	0.34	
총계		48,406	100	

※ 자료작성 : 전국전세버스운송사업조합연합회

4. 전세의 통근·통학 관련 버스업계와의 갈등

□ 문제의 제기

- 1993년 전세버스운송사업이 면허제에서 등록제로 전환되면서 전세버스 운송업체수와 차량이 급격히 증가
- 전세버스가 통근·통학을 위한 수송을 부담하면서 시내·시외버스의 운송 수요가 급격히 감소함에 따라 업종 간 갈등이 발생
 - 노선 버스업계의 수입감소 현상으로 심각한 경영난에 봉착
 - ※ 전세버스가 통근 목적으로 운행하게 된 것은 90년대 에너지 파동에 따른 에너지 절약대책의 일환으로 공무원 통근차량을 없애는 대신 전세버스와 계약하여 공무원을 통근시킨 것이 시초이며 발단이 됨

□ 전세버스의 불법운영 실태

- 정부기관·회사 또는 학교의 장과 전세버스 운송사업자간에 1개의 운송 계약에 의하여 통근·통학 목적으로 운행 가능
 - 이 경우에도 운임의 수령주체에 불구하고 개별탑승자로부터 운임을 수수할 수 없도록 규정
 - ※ 통근·통학의 경우 i) 정부기관, 회사 또는 학교의 장이 당해 기관의 재정으로 ii) 소속 인원이면 누구나 차별없이 이용하는 경우에만 가능하고 iii) 승차권 또는 개별운임 지불 등 여타의 노선형태 영업행위는 불가
- 그러나, 일선 전세버스 업체에서는 변칙 불법운행을 자행하고 있어 버스 업계와 갈등이 증폭되고 있는 실정
 - 학교에서 통학버스 운송계약을 체결하면서 학교의 장이 아닌 총학생회, 학부모 모임 등과 변칙계약을 체결
 - 개별탑승자로부터 현금·회수권 또는 카드결제 등의 방식으로 운임을 수수하는 사례가 빈번
 - 학교가 학교예산 편성에 따른 재정에서 통학버스 운행비용을 충당하지 아니하고 이용자를 상대로 요금을 징수하여 대납

□ 전세버스의 노선운행 관련 제도개선 방안

- 통근·통학 전세버스는 노선운행을 제한적으로 허용한 것이므로 법령 위반시 강력한 행정제재

5. 산업단지 통근용 전세버스 허용

가. 추진개요

- 산업단지 내 일반 중소기업 근로자들의 출·퇴근 불편을 해소하기 위하여 통근용 전세버스 운행 허용 추진(' 11.7월)

* 현재 통근용 전세버스 운행 허용은 공법인, 회사, 학교, 보육시설로 한정

** 회사의 경우 통근용 전세버스는 1개의 회사와 1개의 운송계약에 따라 그 회사의 소속 원만의 통근목적으로 운행하는 경우 허용(「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제2호)

- 업계 및 노조의 반대에 따라 우리부 주관으로 합동 T/F를 구성하여 버스·택시의 영향 최소화를 위한 조정안 방안 마련(' 11.9월)

- (당초) 산업단지에 통근용 전세버스 전면 허용
(변경) 교통 불편이 큰 산업단지에만 개별적 허용
(국토부장관 또는 시·도지사 고시)

나. 현황

- 산업단지는 국가·일반·도시첨단·농공단지로 총 1,150개소에 88,683개 업체가 입주하여 가동하고 있으며,

《산업단지별 현황》

구분	계	국 가	일 반	도시첨단	농 공
개소	1,150	41	620	20	469
업체수	88,683	48,909	32,705	258	6,811
종업원수	2,137,967	1,148,930	833,135	7,144	148,758

※ 2016년 3분기 전국산업단지 현황 (한국산업단지공단)

- 대부분 도심 외곽에 위치하여 교통수요가 적고 노선버스도 운영을 꺼려 중소기업 근로자의 출·퇴근 불편 가중
- 산업부, 노동부 등 산업단지내 근로자들의 출퇴근 불편을 해소하여 안정적인 일자리 제공을 위해 통근버스 운행허용 확대 요구
- 산업단지내 중소기업 근로자들의 출·퇴근 시 교통편의를 위해 '12년부터 통근용 전세버스 운행 허용

다. 추진경과

- '11년 우리부 업무계획에 포함('10.11월 VIP 규제완화 검토 지시)
- VIP 주재 민생점검 장·차관 토론회('11.6.17)시 노동부장관 건의
- 「여객자동차 운수사업법 시행령」 개정안 입법예고(7.14~8.5)
- 제26차 국가경쟁력강화위원회(7.22) “투자애로와 일자리 창출을 위한 규제 개선 방안” 과제로 채택
- 버스·택시 노사 반대의견 제출(8.5), 택시 대표자 의견 수렴(8.19)
 - 관련 실무조정협의회 구성 및 회의개최(8.26, 9.1, 9.6, 10.4)
- 「여객자동차 운수사업법 시행령」 개정 시행('11.12.30)
 - 통근용 전세버스 운행 허용 대상은 국토부장관이 고시하는 산업단지
- 「여객자동차 운수사업법 시행령」 개정 시행('16.1.6)
 - 통근용 전세버스 운행 허용 대상은 국토부장관·특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사가 고시하는 산업단지
- 산업단지 통근용 전세버스 선정·고시
 - 2012.01.12. : 9개소
 - 2013.12.26. : 25개소('12년 9개소 포함)
 - 2014.12.30. : 34개소('13년 25개소 포함)
 - 2015.08.04. : 41개소('14년 34개소 포함)
 - 2015.12.30. : 46개소(기존고시 39개소, 추가고시 7개소 포함)
 - 2016.12.31. : 64개소(기존 국토부 46개, '16년 시도 18개 포함)

라. 통근용 전세버스 허용 산업단지 현황

권역별	국토부 고시(46개소)	'16년 시·도 고시(18개소)
수도권 (12개)	반월특수지역(시화지구)국가산업단지 아산국가산업단지(포승지구) 수원산업단지(1단지) 수원산업단지(2단지) 수원산업단지(3단지) 파주출판문화정보국가산업단지 남동국가산업단지 시화MTV국가산업단지 동탄일반산업단지('16년)	반월특수지역(안산신도시)국가산업단지<경기> 성남일반산업단지<경기> 검단일반산업단지<인천>
부산권 (10개)	명지녹산국가산업단지 부산과학일반산업단지 화전지구산업단지 장안일반산업단지 신평·장림일반산업단지 명례일반산업단지	미음일반산업단지<부산> 정관일반산업단지<부산> 생곡일반산업단지<부산> 부산신항배후국제산업물류도시일반산업 단지<부산>
울산권 (1개)	-	신일일반산업단지<울산>
대구권 (7개)	달성제1차일반산업단지 달성제2차일반산업단지 성서1차일반산업단지 성서2차일반산업단지 성서3차일반산업단지 성서4차일반산업단지 성서5차일반산업단지	-
광주권 (4개)	하남일반산업단지 평동일반산업단지 광주첨단과학산업단지	진곡일반산업단지<광주>
충북권 (6개)	충주첨단산업단지 산수일반산업단지 신척일반산업단지	이월전기전자농공단지<충북> 금왕일반산업단지<충북> 원남일반산업단지<충북>
충남권 (6개)	아산테크노벨리일반산업단지 인주일반산업단지 양지제2농공단지 천안제5일반산업단지('16년) 홍성일반산업단지('16년)	갈산전문농공단지<충남>
전북권 (3개)	군산국가산업단지 군산2국가산업단지	익산제3일반산업단지<전북>
전남권 (5개)	죽청농공단지 화원조선농공단지 광양국가산업단지 구례자연드림파크('16년)	울촌제1일반산업단지<전남>
경북권 (3개)	왜관제1,2일반산업단지 경산1일반산업단지('16년) 경산2일반산업단지('16년)	-
경남권 (7개)	산막일반산업단지 어곡일반산업단지 함안일반산업단지 칠서일반산업단지('16년)	대합일반산업단지<경남> 대합농공단지<경남> 영산서리농공단지<경남>

제7절 특수여객 운송사업



1. 특수여객운송사업

가. 제도 현황

□ 특수여객운송사업의 법적 정의

- 「여객자동차 운수사업법」 제3조에서는 여객자동차 운송사업의 종류를 노선 여객자동차운송사업과 구역 여객자동차운송사업 및 수요응답형 여객자동차 운송사업으로 구분하며,
- 특수여객운송사업은 운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 하여 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 특수한 자동차를 사용하여 장래에 참여하는 자와 시체(유골을 포함한다)를 운송하는 사업임 (「여객법 시행령」 제3조2호나목)

□ 특수여객운송사업에 사용되는 자동차의 종류

- 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제7조에 따라 [별표 1]에 명시되어 있으며, 특수여객운송사업에 사용되는 자동차의 종류는 특수형 승합자동차 또는 승용자동차 이 경우 일반장의자동차 및 운구전용 장의자동차로 구분

□ 특수여객운송사업의 등록기준

- 특수여객운송사업의 등록기준은 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제23조에 따라 [별표 3]의 등록기준 대수와 보유 차고의 면적기준에 충족

〈등록기준 대수〉

- [별표 3]에 따라 특수여객운송사업의 등록기준 차량대수는 특별시 및 광역시, 시와 군 모두 1대 이상
- ※ 영업소 설치시 상주시켜야 할 자동차 대수도 1대 이상

〈보유차고의 면적 기준〉

- [별표 3]에 따라 특수여객운송사업의 등록기준 보유차고의 면적은 대형승합자동차 1대당 36㎡~40㎡, 중형승합자동차 1대당 23㎡~26㎡, 소형승합자동차 1대당 15㎡~17㎡, 승용자동차 1대당 13㎡~16㎡임.

□ 특수여객운송사업의 운영

○ 사업구역

- 「여객자동차 운수사업법」 제3조에 따라 전국을 사업구역으로 하며, 시행규칙 제11조에 따라 주사무소 소재지를 관할하는 시·도의 행정구역 밖의 지역에서 상시 주차하여 영업을 하려면 해당 지역에 영업소를 설치하여 운영 가능.

○ 요금제

- '95년 신고제에서 자율요금제로 전환 후 자율요금제 유지

○ 차량의 차령

- 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제40조제1항에 의거하여 승용은 10년, 승합자동차는 10년 6개월을 기준으로 하고 있음.
- 차령기간이 만료되기 전 2개월 이내 및 연장된 차령 기간에 승용자동차는 1년마다, 승합자동차는 6개월마다 「자동차관리법」 제43조 제1항 4호에 따른 임시검사를 받아 기준 적합시 2년까지 연장 가능.

○ 사업범위

- 운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 하여 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 특수한 자동차를 사용하여 장례에 참여하는 자와 시체(유골을 포함한다)를 운송하는 사업.

○ 차량충당연한

- 「여객자동차 운수사업법」 제84조제2항 및 동법 시행령 제40조제3항에 의거하여 특수여객의 등록, 증차, 대폐차 시 차량의 차령은 승용자동차는 1년, 승합자동차는 3년 이내

○ 사업의 일부 양도·양수

- 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제35조에 의거하여 양도·양수는 해당 여객자동차운송사업의 전부를 그 대상으로 하지만, 면허 또는 등록기준 대수 이상을 보유한 운송사업자가 다른 운송사업자에게 면허 또는 등록기준 대수를 초과하는 부분을 양도·양수하는 경우는 가능

나. 특수여객운송사업의 관련제도 변화

□ 사업의 진입과 관련된 제도 변화

○ 진입방법

- '93년 이전에 허가제로 운영, '93.8.30 경제행정규제완화추진시책의 일환으로 신규사업자의 참여 기회를 확대하여 사업자의 편의를 도모하기 위해 기존 허가대상에서 등록대상 사업으로 변경

* 사업구역 폐지(교통부령이 정하는 사업구역안에서 전국으로), 면허제에서 등록제로 전환(1993.8.30 대통령령 제13970호)

- 하지만 등록대상 자동차운송사업의 수송력 공급이 수송수요를 현저히 초과하여 운송질서를 문란하게 할 우려가 있을 시 일정기간 사업의 등록 또는 증차를 수반하는 사업계획의 변경등록을 제한 가능
- 1994년 정부의 경제행정규제완화추진시책의 일환으로 「자동차운수사업법」 개정으로 특수여객자동차운송사업의 요금이 신고제에서 자율요금제로 변경(일부개정 1994.8.3 법률 제4780호, 시행 1995.1.21.)

○ 면허·등록기준 차량대수 변화

- '93년 이전 이후 변화 없음(특별시·광역시, 시·군 모두 1대 이상)

○ 차고지 기준 변화

- '93.10.30. 이전에는 차고는 자기소유일 것. 다만, 자동차운송사업자가 공동자동차정류장을 차고로 사용하는 계약을 체결하거나 국가 또는 지방자치단체가 관리·운영하는 토지를 차고지로 사용하는 경우 차고로 인정.
- '93.10.30. 이후에는 차고는 자기소유일 것. 다만, 자동차운송사업자가 공용여객자동차터미널 또는 화물터미널을 차고로 사용하는 계약을 체결하거나 국가 또는 지방자치단체가 관리·운영하는 토지를 차고지로 사용하는 경우 차고로 인정.
- '94.11월 3년 이상 임대한 타인소유 토지도 차고지로 사용할 수 있도록 개정
- '98.8월 임대차고지 기준이 3년에서 2년으로 완화

○ 등록기준 최저자본금 변화

- '93년 이전 면허시 재정적 기초가 기준에 적합해야 했음(5천만원 이상)
- '98.6월 최저자본금에 관한 등록기준을 삭제하여 진입제한 완화

《특수여객운송사업 진입과 관련된 제도변화》

법령	연도	진입방법	등록기준차량대수	차고지 기준 (차량 1대당)	등록기준 최저자본금
자동차운수사업법	1993 이전	허가제	* '85.5.31 이전 : 제한 없음 * '85.5.31 이후 : 특별·직할시·시·군 1대	대형 32㎡ 중형 23㎡ (차고지는 자기 소유)	특별·직할시·시·군 5천만원
자동차운수사업법	1993	등록제 전환 ('93.8.30~) (자제 등록제한 가능)	특별·직할시·시·군 1대	대형 36㎡ 중형 23㎡ 소형 15㎡ (3년이상 임대 허용)	특별·직할시·시·군 5천만원 ('93.10.30~)
	1997			('94.11.19~)	

법령	연도	진입방법	등록기준차량대수	차고지 기준 (차량 1대당)	등록기준 최저자본금
여객자동차운수사업법	1998				
	}	자체 등록제한 폐지 (‘98.6.14)	특별·직할시·시·군 1대	대형 36~40m ² 중형 23~26m ² 소형 15m ² ~17m ² (2년이상 임대 허용) (98.8.20~2010.11.15.) (2010.11.15.~) 대형 36~40m ² 중형 23~26m ² 소형 15m ² ~17m ² 승용 13m ² ~16m ²	폐지 (‘98.8.20)
	2014				

□ 사업의 운영과 관련된 제도 변화

○ 사업구역 변화

- '93년 이전까지 사업구역은 지역별로 한정되어 해당 지역 이외의 영업은 불가능, ' 93.8.30. 등록제로 전환되면서 전국으로 확대 및 타 지역에서 영업소 설치하여 영업 가능

○ 요금제도 변화

- '95년 이전까지 운임·요금은 신고의무제, 95.2월부터 자율요금제로 전환

○ 차량제도 변화

- '95. 1월 장래서비스에 리무진 첫 도입.
- '96.12.30(대통령령 제15184호) '95년 리무진의 등장으로 승용자동차의 차량규정 신설(중·소형 : 5년, 대형 : 8년, 승합자동차 : 10년으로 변동없음)
- '01년 중·소형은 6년, 대형은 10년, 승합자동차는 10년 6개월로 연장됨 ('06년 임시검사 기준에 적합할 시 2년까지 초과연장이 가능)

○ 차량충당조건

- '01.12.19(법률 제6536호) 승객의 교통안전 확보를 위해 신규면허, 등록, 증차, 대폐차에 충당되는 자동차는 자동차의 종류와 여객자동차운수사업의 종류에 따라 3년 범위 내의 차량 충당(승용차 : 1년이내, 승합차 : 3년이내)

○ 사업의 일부 양도·양수

- 양도·양수는 당 사업의 전부를 대상으로 하였지만, '98년 면허 또는 등록 기준대수이상을 보유한 운송사업자가 다른 운송사업자에게 면허 또는 등록기준대수를 초과하는 부분 양도·양수 가능

《특수여객운송사업 운영과 관련된 제도변화》

법령	연도	사업구역	요금제도	차령	사업범위	등록, 증차, 대폐차시 차량총당조건	일부양도양수
자동차운수사업법	1993 이전	시·도			시·도		
	1997		신고요금제	10년(승합) (~'96.12.30)			
	1997			10년(승합) (~'96.12.30~) 중·소형은 5년 대형은 8년			
여객자동차운수사업법	1998	전국('93.8.30~) (해당 시·도 외 지역에서 상주영업시 영업소 설치) (~'93.10.30~)	자율요금제 (~'95.1.21~)	10년(승합) (~'01.3.20~) 중·소형은 6년 대형은 10년	1개의 계약에 따라 운행계통을 정하지 않고 운행 (~'93.8.30~)		등록기준 이상 차량보유 및 전국 허용
				10년 6개월(승합) (~'01.3.20~) 중·소형은 6년 대형은 10년		3년 이내 (~'01.12.19~)	
	2010			10년, 10년 6개월 + 2년 (~'06.10.26~)			

2. 특수여객운송사업의 특징

□ 무형성

- 특수여객운송사업은 자동차를 이용하여 장래에 참여하는 자와 시체 및 유골을 운송하는 서비스로 형태가 없으며, 공급과 소비가 동시에 이뤄짐
- 선진화된 의료기술과 현대 생활의 발달로 노령인구는 급격히 증가하는 반면 사망자수의 감소로 인해 항상 공급과잉 상태이며, 시간 혹은 계절별, 경기변동 등 여건 변화에 운행수요가 변하므로 수익 변동이 큼.

□ 수요의 편재성

- 특수여객의 수요는 사망자수의 변화에 따라 불규칙적임.
- 계절별로 보면 봄과 가을철이 수요가 많고 겨울철, 장마철에는 수요가 적게 나타나는 특징을 가짐.
- 또한, 요일이나 월별, 계절별 또는 사회적, 경제적 여건에 따라 달라지기 쉬움.
- 하지만, 최근에 들어서는 가정에서 보다는 병원에서 사망자가 많기 때문에 성수기와 비수기가 없어지고 수요는 대체로 일정함.

□ 특수성 및 자본의 유휴성

- 수요에 비해 공급이 넘치는 점에서 경영악화의 주원인이 됨.
- 특수여객운송사업의 총 비용 가운데 차지하는 인건비, 연료비, 감가상각비, 유지보수비, 지불이자 등 고정비의 지출이 높는데 반해 가동률의 저하는 매출감소로 이어져 수익성이 악화됨.
- 특수여객운송사업은 등록 기준대수가 1대로 영세업체의 난립으로 업체간 과당경쟁 심화로 요금덤펍 등 정상적인 운임가격 산정이 어려움.
- 운송대상이 시신이라는 업종의 특수성으로 사업자체가 영세업종이며, 투자 대비 사업의 수익성에도 한계가 있을 수밖에 없음.

3. 운영현황

□ 특수여객 운송사업의 규모

○ 업체수 및 차량 등록대수 현황

- 2015년말 현재 특수여객 운송업체수는 1,407개, 차량대수는 3,455대임.
- 지역별로 사업체수 및 차량대수를 살펴보면 경기도가 가장 많은 사업체 (189개, 13.4%)를 가지고 있으며, 서울시는 가장 많은 차량대수(672대, 19.5%)를 보유하고 있는 것으로 나타남

(단위:대 · 수, '15.12.31.기준)

구분	업체수			등록대수		
	계	법인	개인	계	법인	개인
합계	1,407	305	1,102	3,455	1,179	2,256
서울	146	64	82	672	515	157
부산	158	10	148	290	56	234
대구	56	8	48	173	41	132
인천	53	6	47	117	24	93
광주	63	10	53	185	52	133
대전	19	5	14	111	22	69
울산	16	2	14	41	3	38
세종	3	3	-	3	3	-
경기	189	51	138	458	172	286
강원	80	8	72	173	26	147
충북	83	23	60	157	42	115
충남	87	19	68	162	30	132
전북	84	35	49	190	62	128
전남	117	18	99	221	35	186
경북	100	13	87	186	24	162
경남	110	21	89	234	54	180
제주	43	9	34	82	18	64

※ 자료출처 : 지자체

○ 차종별 등록 현황

- 2015년말 기준으로 중·대형 장의버스(16인승이상)가 37%(1,281대)를 차지하며, 중형(2~3인승)인 운구전용 승합차는 46%(1,584대), 2~8인승 대형승용자동차인 리무진이 17%(587대)를 차지함.

(단위:대·수, '15.12.31.기준)

구분	등록대수	일반장의	운구전용		
		승합(중·대형)	승용		승합
			중형	대형	중형
합계	3,455	1,281	3	587	1,584
서울	672	222	1	155	294
부산	290	90	-	46	154
대구	173	84	-	29	60
인천	117	49	-	16	52
광주	185	41	-	34	110
대전	111	50	-	27	34
울산	41	22	-	5	14
세종	3	-	-	-	3
경기	458	130	-	91	237
강원	173	54	-	32	87
충북	157	48	2	27	80
충남	162	104	-	19	39
전북	190	76	-	29	85
전남	221	81	-	17	123
경북	186	108	-	21	57
경남	234	82	-	29	123
제주	82	40	-	10	32

※ 자료출처 : 전국특수여객연합회

○ 연도별 업체수 및 차량등록대수 변화추이

- 등록제 전환 이후 업체수 및 차량 등록대수는 꾸준히 증가하고 있으며, 2015년 기준으로 전년 대비 업체수는 0.2%가 줄어든 반면 차량대수는 2.2%의 증가율을 보임.
- 또한, 2015년 기준으로 면허제에서 등록제를 시행한 '93년과 대비하여 업체수는 354%, 차량대수는 296%의 대폭적인 증가율을 보임.

《특수여객 등록제 전환이후 증가추이('93.10월 등록제 전환) 및 가동률 변화》

구 분	업 체	증가율(%)	차 량(A)	증가율(%)
1993	310	-	873	-
1994	358	15.48%	947	8.48%
1995	428	19.55%	1,084	14.47%
1996	525	22.66%	1,327	22.42%
1997	687	30.86%	1,528	15.15%
1998	719	4.66%	1,596	4.45%
1999	794	10.43%	1,590	-0.38%
2000	1,049	32.12%	1,928	21.26%
2001	1,102	5.05%	1,972	2.28%
2002	1,148	4.17%	2,003	1.57%
2003	1,288	12.20%	2,362	17.92%
2004	1,330	3.26%	2,383	0.89%
2005	1,396	4.96%	2,544	6.76%
2006	1,420	1.72%	2,568	0.94%
2007	1,445	1.76%	2,959	15.23%
2008	1,458	0.90%	3,011	1.76%
2009	1,455	-0.21%	3,148	4.55%
2010	1,450	-0.34%	3,241	2.95%
2011	1,457	0.48%	3,272	0.96%
2012	1,430	-1.85%	3,287	0.46%
2013	1,434	0.28%	3,260	-0.82%
2014	1,410	-1.67%	3,382	3.74%
2015	1,407	-0.21%	3,455	2.16%

※ 자료출처 : 전국특수여객자동차운송사업조합연합회

□ 운수종사자 현황

(단위 : 명, %)

구분	운전자수(명)	증가율(%)
2011	1,870	-
2012	1,968	5.24%
2013	2,056	4.47%
2014	2,045	-0.54%
2015	2,169	6.06%

※ 자료출처 : 교통안전공단('15. 12. 31.)

제8절 유가보조금



1. 유가보조금 정의

① 유류세 연동 보조금

- 에너지 세제개편('01.7~'07.7)에 따른 유류세 인상분의 일부 또는 전부를 보조해 주는 유가보조금(' 01.7월~)

$$\text{지급단가(원/ℓ)} = \{\text{현재 유류세(원/ℓ)} - \text{'01.6월 유류세(원/ℓ)}\}$$

* 지방세법 제135조, 지방세법시행령 제133조제1항제2호

** 여객자동차운수사업법 제50조, 시행규칙 제94조제4호

*** 유가보조금 지급지침('11.6.29), 버스·택시 유류구매카드제 시행지침('09.5.16)

2. 추진 경과

- 제1차 에너지 세제개편 ('01.7 ~ '05.6)
- 유류세연동 보조금 지급개시 ('01.7~)
- 제2차 에너지 세제개편 ('05.7~'07.7)
- 유류세연동 보조금 지급기한 연장 ('07.6 → '08.6)
 - * 이후 매년 기획재정부와 협의하여 지급기한 연장 (~'17.12)
- 운수행정시스템 개발, 국가에 기부채납 ('08.4 , 신한카드)
 - * '08년부터 시스템 유지보수 용역 시행(트라이언소프트)
 - ** 『유가보조금 관리시스템』으로 명칭변경('12.2.1시행)
- 유류구매카드 사용 의무화 등 (' 08년~)

3. 에너지 세제 개편

① 제1차 에너지 세제 개편 ('01.7~'05.6)

□ 에너지 소비절약을 유도하고 환경오염 등 외부불경제 효과를 축소하기 위하여 에너지원에 대한 세율체계를 조정

□ 유종별 세율개편 방향

○ 수송용 유류 : 휘발유, 경유, 수송용 LPG

- 경유, 수송용 LPG 세율은 휘발유 가격을 기준으로 상향조정하여 왜곡된 현행 가격구조 시정

	휘발유	경유	LPG
2000. 6	100	47	26
2006. 7	100	75	60
(OECD 평균	100	80	51)

② 제2차 에너지 세제 개편 ('05.7~'07.7)

1. 개편 배경

□ 당초 에너지 소비절약 유도 및 환경오염 억제를 위하여 경유, LPG부탄 등의 세율을 단계적으로 인상하는 제1차 에너지세제개편('01.7 ~ '06.7)을 추진 중이었으나

○ '05년부터 시작되는 경유승용차 시판에 따른 환경오염악화를 방지하기 위하여 당초 계획을 수정하여 제2차 에너지 세제개편('05.7 ~ '07.7) 추진

2. 주요 내용

□ 향후 3년간 경유 가격은 휘발유 대비 85%에 이르도록 교통세율을 추가로 인상하고

○ LPG부탄 가격은 휘발유 대비 50% 수준을 유지할 수 있도록 특별소비 세율을 인하

* 휘발유 : 경유 : LPG부탄의 목표 상대가격비율 변경

100 : 75 : 60(제1차 개편) ⇒ 100 : 85 : 50(제2차 개편)

4. 유가보조금 재원

구분	재원	납세의무자	비고
노선버스 및 택시	지방세법 제135조 (자동차 주행에 대한 자동차세)	- 주행세 신설 ('99.12.28) - 자동차세(주행분) 변경('11.1.1)	
화물자동차	"		
연안화물선	에너지 및 자원사업 특별회계		

5. 유가보조금 지급근거

구분	지급근거	비고
노선버스 및 택시	여객자동차운수사업법 제50조, 시행규칙 제94조 제4호	재정지원
화물자동차	화물자동차운수사업법 제43조제2항	"
연안화물선	에너지 및 자원사업 특별회계법 제5조제2항	투자계정 세출

6. 유가보조금 지급대상

☐ 지급대상 (유가보조금 지급지침 제8조)

- 「여객자동차운수사업법」에 따라 면허를 받거나 또는 등록된 노선버스 및 택시로서 경유 및 액화석유가스(LPG)를 연료로 사용하는 차량
- ※ (노선버스) 시내버스, 시외버스(고속포함), 농어촌버스, 마을버스

☐ 지급제한 (유가보조금 지급지침 제8조)

- 유로(EURO)-6 경유택시로 전환하는 승용자동차(일반형)는 '15.9.1부터 유가보조금을 지급하되 매년 1만대로 제한
- 구조변경 차량 유가보조금 지급요령 (대중교통과-4385, '11.11.4)

업종	유종(사용비율)	등록대수	지급여부	비고
화물차	경유(30%) + LNG	207	경유만 지급	
택시	휘발유 + LPG		LPG만 지급	자동
택시	LPG(5~10%) + CNG	830	LPG만 지급	자동

7. 유가보조금 청구권자

유가보조금은 운송사업자에게 지급하는 것을 원칙으로 하되, 연료비를 부담한 자가 따로 있을 경우에는 그 자에게 지급할 수 있다. (유가보조금 지급지침 제17조)

- 일반택시의 경우 사업장별로 운송사업자와 운수종사자간 유류비 부담행태가 임금체계나 근로조건(근로계약 또는 노사협약)에 따라 다양하게 존재하여 일률적으로 정하기 곤란
 - 회사 제공 유류비에 대하여는 사업자에게, 운수종사자 부담 유류비에 대하여는 종사자에게 지급하는 것이 원칙
 - 근로기준법 등 노동관계법이 정하는 바에 따라 노·사간의 자율적인 협의로 정할 사항

8. 유가보조금 지급단가('16.12.31기준)

경 유

☐ 유류세 : 528.75원/ℓ

◆ 교통·에너지·환경세(375원/ℓ) + 교육세(56.25원/ℓ) + 주행세(97.5원/ℓ) = 528.75원/ℓ

- ※ 교통·에너지·환경세 : 375원/ℓ (교통·에너지·환경세법시행령 제3조의2제2호)
- ※ 교육세(교통·에너지·환경세의 15%) : 56.25원/ℓ (교육세법 제5조제1항)
- ※ 주행세(교통·에너지·환경세의 26%) : 97.5원/ℓ (지방세법시행령 제131조)

☐ 유류세연동보조금

- 고속버스, 화물자동차 및 경유택시 : 345.54원/ℓ

◆ 현재 유류세(528.75원/ℓ) - '01.6월 당시 유류세(183.21원/ℓ) = 345.54원/ℓ

- ※ 11.12.31일 BD(바이오디젤) 교통·에너지·환경세 면세 만료에 따른 반영
- ※ BD2%(10.57원/ℓ), BD20%(105.75원/ℓ) (조세특례제한법 제111조, '07~'11 면제)

- 일반버스(고속버스 제외) : 380.09원/ℓ

◆ 현재 유류세(528.75원/ℓ) - '01.6월 당시 유류세(183.21원/ℓ) + VAT환급액(34.55원/ℓ)
= 380.09원/ℓ

LPG(부탄)

□ 유류세 : 221.36원/ l

$$\begin{aligned} & \blacklozenge \text{ 개별소비세}(275\text{원/kg}) + \text{교육세}(41.25\text{원/kg}) + \text{판매부과금}(62.283\text{원/kg}) = 378.533\text{원/kg} \\ & = 221.36\text{원/l} \end{aligned}$$

※ 개별소비세 : 개별소비세법 시행령 제2조의2

※ 교육세 : 교육세법 제5조(개별소비세의 15%)

※ 판매부과금 : 석유 및 석유대체 연료사업법 시행령 제24조('05.7월 ~)

□ 유류세연동보조금

○ 택시 : 197.97원/ l

$$\blacklozenge \text{ 유류세}(221.36\text{원/l}) - \text{감면액}(23.39\text{원/l}) = 197.97\text{원/l}$$

※ 감면액(40원/kg → 23.39원/l) : 조세특례제한법 제111조의3(kg당 개별소비세 및 교육세의 합계액 중 kg당 40원 감면)

○ LPG 사용차량(택시제외) : 197.97원/ l

$$\blacklozenge \text{ 유류세}(221.36\text{원/l}) - \text{'01.6월 유류세}(23.39\text{원/l})$$

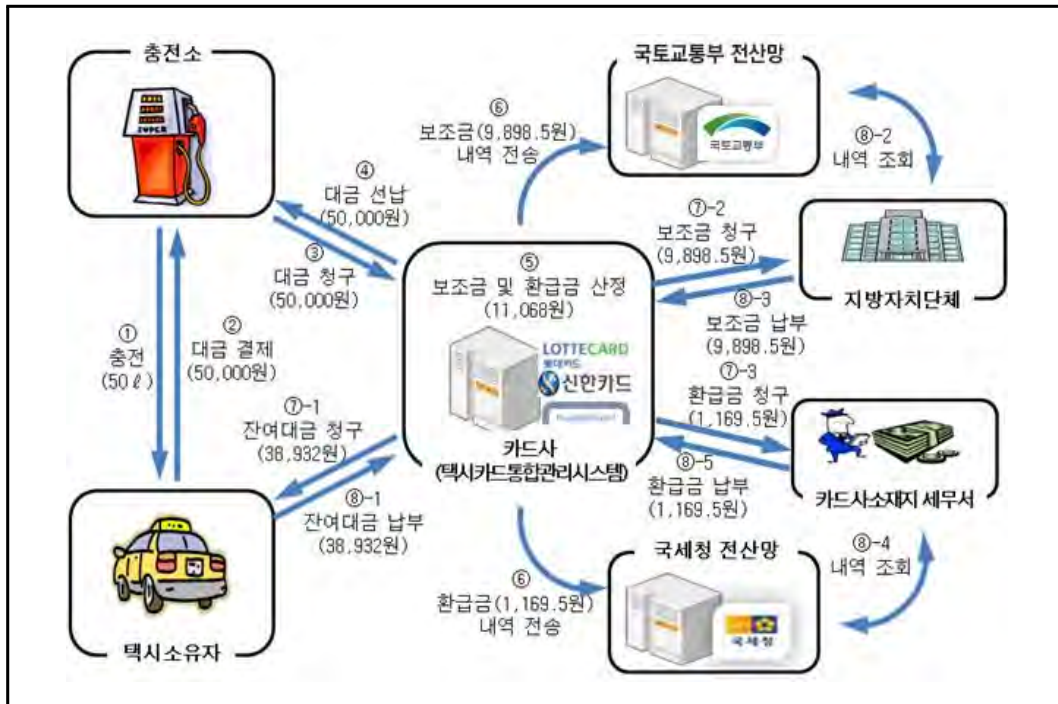
9. 연도별 유류세 및 유류세연동 보조금 단가

(금액단위 : 원)

기간별	교통세·개소세		유류세액		유가보조금단가	
	경유(ℓ)	LPG(kg)	경유(ℓ)	LPG(ℓ)	경유(ℓ)	LPG(ℓ)
'01.1~'01.6	155	40	183.21	23.4	-	-
'01.7~'01.12	185	114	234.00	87.6	50.8	64.2
'02.1~'02.6	191	114	241.60	87.6	58.4	64.2
'02.7~'03.6	232	203	294.60	151.5	55.7	64.1
'03.7~'03.12	261	297	339.17	216.64	100.24	129.2
'04.1~'04.2	261	297	339.17	216.64	100.24	129.2
'04.3~'04.6	255	297	339.15	216.67	100.22	129.2
'04.7~'05.6	287	382	391.76	282.18	152.83	194.71
'05.7~'06.6	323	306	448.97	241.93	210.04	154.46
'06.7~'07.6	351	306	494.17	241.93	283.11	186.50
'07.7~'08.3	358	275	525.41	221.36	342.20	197.96
'08.3~08.4	335	252	475.70	205.90	287.73	182.50
'08.5~'09.4	335	252	475.70	221.36	287.73	36.42
'09.5~'10.1	375	275	528.75	221.36	337.61	36.42
'10.2~'10.12	375	275	528.75	221.36	334.97	36.42
'11.1~'11.12	375	275	528.75	221.36	334.97	197.97
'12.1~현재	375	275	528.75	221.36	345.54	197.97

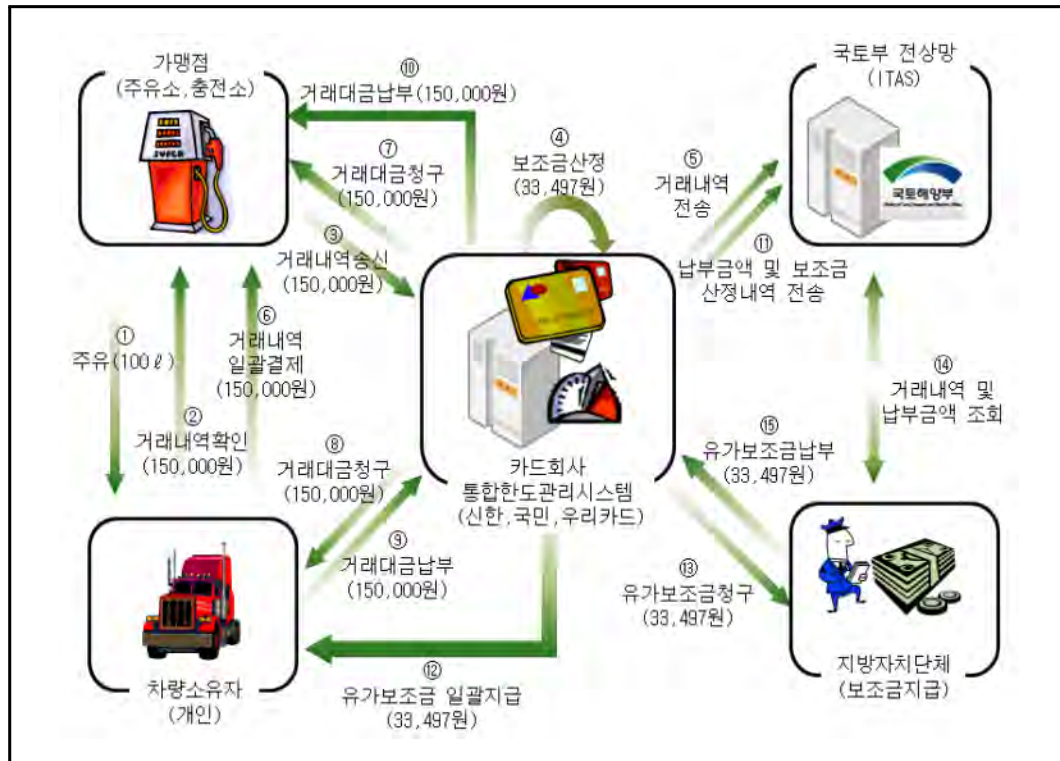
10. 유류구매카드 사용 및 유가보조금 지급 절차

□ 체크카드 사용(개인택시) ※ 아래 그림 교체함



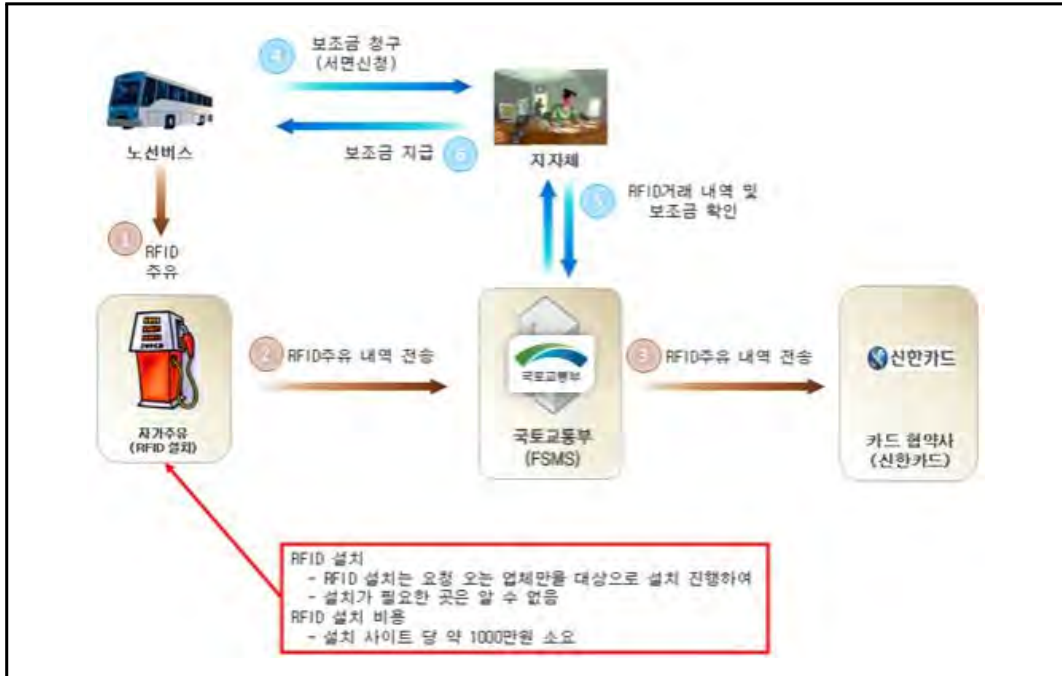
- 주 1. 단가 1,000원/ℓ 인 LPG를 50ℓ 충전한 후 유류구매카드로 50,000원 결제한 것으로 가정
 2. 택시소유자가 간이과세자로 부가가치세 18.49원/ℓ 를 받지 않는 것으로 가정
 3. ① LPG 충전 후 ② 유류구매카드로 결제를 하면 ③ 충전소에서 카드사에 대금을 청구하고 ④ 카드사에서는 수수료를 제외한 대금을 선지급하며 ⑤ 카드사에서 보조금 및 환급금을 산정한 후 ⑥ 국토교통부와 국세청 전산망으로 전산 내역을 전송하고 ⑦ 택시소유자, 관할 지방자치단체, 카드사 소재지 세무서에 대금을 청구하면 ⑧ 대금을 납부

□ 거래/체크카드 사용(버스, 일반택시)



- 주 1. 경유 단가가 1,500원/ℓ 인 주유소에서 100ℓ 를 주유한 경우를 산정
 2. 유가보조금은 34,554원(345.54원/ℓ ×100ℓ)
 3. 거래카드는 외상거래로서 거래시마다 ①~⑤단계가 발생하며 차량소유자가 체크카드로 결제를 하는 시점부터는 일반 체크카드로 결제할 때의 흐름과 동일
 4. 차량소유자에게는 거래내역을 일괄결제한 후 유가보조금을 일괄 지급하고, 월별 지급한 유가보조금은 누계하여 익월 10일 경에 지방자치단체에 청구

□ RFID 사용(자가주유 버스) ※ 아래 그림 교체함



11. 부정수급 처분근거

구분	여객법(개정전)	여객법 개정 (' 12.2.1공포, ' 12.8.2시행)
재정지원	법 제50조 시행규칙 제94조 제4호	법 제50조 제4항 (보조대상 유류세 명기)
유가보조금 지급지침	-	법 제50조 제4항 (장관이 정하여 고시)
부정수급액 환수	법 제51조 제3항 (장관, 시·도지사)	법 제51조 제3항 (장관, 시·도지사, 시장·군수)
지급정지	유가보조금 지급지침 제18조	법 제51조의2 (유가보조금의 지급정지)
포상금 지급	유가보조금 지급지침 제17조	법 제51조의3 (포상금의 지급)

12. 부정수급 지급정지(1년의 범위내) 처분대상

- ☐ 실제로 운행한 거리 또는 연료의 사용량보다 부풀려서 유가보조금을 청구하여 지급받은 경우
- ☐ 여객자동차운송사업이 아닌 다른 목적에 사용한 유류분에 대하여 유가보조금을 지급받은 경우
- ☐ 실제 주유·충전한 유종(油種)과 다른 유종의 단가를 적용하여 유가보조금을 지급받은 경우
- ☐ 유가보조금의 지급과 직접 관련하여 행하는 제79조에 따른 서류제출 명령에 따르지 아니하거나 검사나 질문을 거부·기피 또는 방해하는 경우
- ☐ 기타 국토교통부령으로 정하는 사항

13. 부정수급 방지대책 및 행위금지 사항

☐ 행위금지사항 (유가보조금 지급지침 제22조)

1. 실제로 운행한 거리 또는 연료사용량보다 더 부풀여서 유가보조금을 청구하여 지급받거나 이에 공모·가담하는 행위
2. 운수사업이 아닌 다른 목적에 사용한 유류분에 대하여 유가보조금을 지급받거나 이에 공모·가담하는 행위
3. 다른 사람 또는 업체가 구입한 연료 사용량을 자기가 사용한 것으로 위장하여 유가보조금을 지급받거나 이에 공모·가담하는 행위
4. 실제 주유·충전받은 유종과는 다른 유종의 단가를 적용하여 유가보조금을 지급받거나 이에 공모·가담하는 행위
5. 택시인 경우 부제일에 주유받는 행위. 다만, 차량 출고, 가스용기 수리 및 교체, 비상수송대책 등 관할관청의 부제 해재 시 등 실제 운송사업용으로 유류를 사용한 경우 및 부제시작 후 다음 영업준비를 위해 주유(충전)하는 경우로서 관할관청이 인정하는 경우는 그러하지 아니하다.

6. 유가보조금 청구와 관련된 관계서류를 제24조에서 정한 보존기간이 경과하지 아니한 상태에서 임의로 폐기처분하는 행위
7. 여객법 시행규칙 제94조의2에 따른 유가보조금의 지급정지사유(대수나 운행횟수를 늘려 운행, 보험 미가입)에 해당하는 경우
8. 유가보조금 지급과 직접 관련하여 행하는 서류제출 명령에 따르지 아니하거나 검사나 질문을 거부·기피 또는 방해하는 경우
9. 유류구매카드에 표기된 자동차등록번호 이외의 차량에 유류구매카드를 사용하거나 이에 공모·가담하는 경우
10. 동 지침 제16조제2항가목(거래금액을 결제카드로 결제)에 따른 거래내역 확인의무를 위반한 경우

□ 행정상 제재 (유가보조금 지급지침 제23조)

- ① 관할관청은 유가보조금을 부정한 방법으로 지급받은 것이 적발될 경우 해당 주유·충전 내역에 대하여 지급된 유가보조금 전액을 환수조치, 필요할 경우 형사고발
- ② 관할관청은 제1항과 별개로 다음 각호의 1에 해당하는 경우 행정상 제재 조치를 취하여야 한다.
 1. 제22조 제1항 사항 등을 위반하여 유가보조금을 부정한 방법으로 청구하여 지급받거나 유가보조금 청구관련 서류를 임의로 폐기처분한 경우
 2. 제20조 제2항에 의한 소명서 제출 또는 현장 확인을 요구받았으나 이에 응하지 아니하는 경우
 3. 유가보조금 지급 청구서에 거래내역을 입증할 수 있는 증빙자료를 첨부하지 아니하는 경우
 4. 집단적으로 불법 파업하거나 이에 동조하는 경우
 5. 주유업자가 제22조 제1항 제1호부터 제4호까지의 행위에 가담한 경우
 6. 〈삭 제〉
 7. 일반택시 운송사업자가 지정한 주유소 또는 충전소에서 주유받도록 강요하는 행위. 다만, 노사간에 협약을 통하여 2개 이상 주유소를 지정하는 경우에는 그러하지 아니하다.(운송사업자가 유류비 전부를 부담하는 경우 제외)

8. 유류구매카드를 제3자에게 양도·대여 또는 위탁보관하는 행위
9. 제15조제1항에 따른 유류구매카드 사용제한 초과 행위, 제15조제2항에 따른 불법운행 차량 등에 사용하는 행위
10. 제21조에 따라 정보공개를 거부하는 행위
11. 제3조제7호에 따른 주유량 확인시스템에서 주유정보(유종, 리터당 단가, 총 주유량 및 총 주유금액 등)가 제공되지 않은 경우
12. 제3조제9호에 따른 자가주유시설을 설치한 업체에서 RFID 시스템이 구축되지 않은 경우

③ 제2항의 행정상 제재조치는 위반횟수에 따라 다음과 같이 한다.

1. 제2항 제1호 및 제4호에 해당하는 경우

위반횟수	처분내용
1차	6월 보조금 지급정지
2차	1년 보조금 지급 정지

2. 제2항 제2호부터 제3호, 제7호부터 제10호, 제12호에 해당하는 경우

위반횟수	처분내용
1차	경고
2차	6월 보조금 지급 정지
3차	1년 보조금 지급 정지

3. 제2항 제5호 및 제11호에 해당하는 주유업자의 경우

위반횟수	처분내용
1차	6월 유류구매카드 거래기능 정지
2차	1년 유류구매카드 거래기능 정지
3차	영구 유류구매카드 거래기능 정지

14. 유가보조금 안분

- 1) 전년도 집행실적 파악 제출(~1.15, 관할관청 → 17개 시·도 → 국토교통부)
 - 자동차 등록대수, 유류사용량, 지급액 등 (e-호조 확인)
- 2) 당해연도 소요액 제출(~1.15, 관할관청 → 17개 시·도 → 국토교통부)
 - 당해연도 소요액 ± 전년도 과·부족액
- 3) 당해연도 소요액 검토(~1.30, 국토교통부)
 - 전년대비 과다증액, 집행잔액 여부 및 증액사유 등 확인·조정
- 4) 당해연도 안분액 및 안분비율 산정·통보(~2.15, 국토교통부)
 - (안분비율) 해당 지자체 소요액 / 전체 지자체 소요액
 - * 전년도 송금액의 예산편성 여부, 집행 잔액의 이월처리 여부 및 세입자금의 목적 외 사용 여부 등을 고려 패널티 부과
- 5) 유가보조금 재원(주행세) 세율조정 협의 (~2.30)
 - * 기획재정부(환경에너지세제과), 행정안전부(지방세운영과)
- 6) 전년도 지급액 확정 및 상반기 지급실적 제출 (~7.15)
 - 전년도 결산서 확인
- 7) 당해연도 추가소요액 제출(~7.15, 관할관청 → 17개 시·도 → 국토부)
- 8) 당해연도 안분액 및 안분비율 조정 (~9.30)
 - * 필요시 수시조정
 - ※ 당해연도 안분비율 산정·통보 전 까지는 전년도 안분비율 적용

15. 유가보조금 집행잔액 이월 등

관할관청은 유가보조금과 다른 세입·세출예산을 구분하여 처리하여야 하며, 당해연도 안분액 중 집행 잔액에 대하여는 다음연도에 유가보조금 지급용도만으로 사용하여야 한다. (유가보조금 지급지침 제6조)

제9절 운수종사자 자격요건

1. 운수종사자 자격요건

가. 사업용자동차 운전자의 자격요건

- 여객자동차 운송사업용 자동차의 운전업무에 종사하려는 자는 다음 각 호의 요건을 갖추어야 함.
 1. 사업용 자동차를 운전하기에 적합한 운전면허를 보유하고 있을 것
 2. 20세 이상으로서 운전경력이 1년 이상일 것
 3. 국토부장관이 정하는 운전 적성에 대한 정밀검사 기준 또는 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」 제18조의2에 따른 운전 적성에 대한 정밀검사 기준에 적합할 것
- 정밀검사 기준에 적합한지에 관한 검사(운전적성정밀검사)는 기기형 검사와 필기형 검사로 구분
- 운전적성정밀검사는 신규검사와 특별검사 및 자격유지검사로 구분
 - 1) 신규검사의 경우에는 다음 각 목의 자
 - 가. 신규로 여객자동차 운송사업용 자동차를 운전하려는 자
 - 나. 여객자동차 운송사업용 자동차 또는 화물자동차 운송사업용 자동차의 운전업무에 종사하다가 퇴직한 자로서 신규검사를 받은 날부터 3년이 지난 후 재취업하려는 자. 다만, 재취업일까지 무사고로 운전한 자는 제외
 - 다. 신규검사의 적합관정을 받은 자로서 운전적성정밀검사를 받은 날부터 3년 이내에 취업하지 아니한 자
 - 2) 특별검사의 경우에는 다음 각 목의 자
 - 가. 중상 이상의 사상(死傷)사고를 일으킨 자
 - 나. 과거 1년간 「도로교통법 시행규칙」에 따른 운전면허 행정처분기준에 따라 계산한 누산점수가 81점 이상인 자

- 다. 질병, 과로, 그 밖의 사유로 안전운전을 할 수 없다고 인정되는 자
인지 알기 위하여 운송사업자가 신청한 자
- 4. 운전자격시험에 합격하거나 교통안전체험교육을 수료하고 운전자격을
취득할 것
- 3) 자격유지검사의 경우에는 다음 각 목의 자
 - 가. 65세 이상 70세 미만의 사람(자격유지검사의 적합판정을 받고 3년이
지나지 아니한 사람은 제외)
 - 나. 70세 이상인 사람(자격유지검사의 적합판정을 받고 1년이 지나지
아니한 사람은 제외)

나. 운전자격 시험

- 시험시행기관
 - 택시운전자격시험 : 택시연합회
 - 버스운전자격시험 : 교통안전공단
- 자격시험의 시행 및 공고
 - 시험시행기관은 매월 1회 이상 운전자격시험을 시행하되, 매년 최초의
시험시행일 30일 전까지 그 해의 시험시행계획을 공고. 다만, 운전자의
수급사정을 고려하여 필요하다고 인정할 때에는 자격시험의 횟수를 조정
하여 공고한 후 시험 시행
 - 자격시험을 시행할 때에는 그 일시, 장소, 방법, 과목, 응시절차, 그 밖에
시험시행에 관한 사항을 모든 응시자가 알 수 있도록 시험시행일 20일 전
에 공고하여야 하고, 다만, 불가피한 사유로 공고내용을 변경할 때에는 시
험시행일 10일 전까지 그 변경사항을 공고
- 자격시험의 실시방법
 - 자격시험은 필기시험으로 하고, 총점의 6할 이상을 얻은 자를 합격자로 함
- 자격시험의 응시
 - 법 제87조에 따라 운전자격이 취소된 날부터 1년이 지나지 아니한 자는
운전자격시험에 응시할 수 없음. 다만, 도로교통법 제87조제2항에
따른 정기적성검사를 받지 아니하였다는 이유로 운전면허가 취소되어 운전
자격이 취소된 경우에는 예외

2. 버스운전자격

가. 버스운전자격시험

① 버스운전 자격시험

- (추진경위) 여객자동차운송사업의 운전업무 종사자의 안전운행과 전문성 및 자질향상을 위해 「버스운전 자격제도」 도입 ('12.8.2 시행)
* 여객자동차운수사업법 개정·공포('12.2.1.)
- (대상자) 노선 여객자동차운송사업(시내·농어촌·마을·시외), 전세버스 운송사업, 특수여객자동차운송사업에 사용되는 사업용 버스 운전업무에 종사하려는 운전자

나. 시험면제자 및 자격시험 대상자

《시험 면제자 및 자격시험 대상자 구분》

구분	자격기준	유의사항
자격시험 면제대상 운전자	2012년 2월 1일 당시 여객자동차 면제대상 사업용 버스운전업무에 종사한 운전자	○ 2012. 8. 2일 부터 '13. 2. 1일 사이의 기간에 해당 증빙서류를 제출하여 버스운전자격증(자격시험 면제)을 교부받아야 여객자동차 사업용 버스운전 업무에 종사할 수 있음 ※ 6개월간, 교부기간 경과시 면제자격증 신청 및 교부불가
자격시험 응시대상 운전자	2012. 2. 2일 부터 8.1일 까지 기간에 취업하여 현재까지 여객자동차 사업용 버스운전 업무에 종사하고 있는 운전자	○ 2012. 8. 2일 부터 '13.2.1일 사이의 기간에 시험에 합격하고 자격증을 교부받아야 여객자동차 사업용 버스운전 업무에 종사할 수 있음. ※ 2013. 2. 1일 까지 버스운전 자격증 미취득자는 2013. 2. 2일 부터 여객자동차 사업용 버스 운전자격이 상실됨.
	2012. 8. 2일 이후 여객자동차 사업용 버스운전 업무에 종사하고자 하는 운전자	○ 2012. 8. 2일 부터 여객자동차 사업용 버스업종 신규운전자는 시험에 합격하고 자격증을 교부받아야 여객자동차 사업용 버스 운전업무에 종사할 수 있음.

제10절 대중교통육성



1. 대중교통육성법

가. 대중교통육성법령 개요

- 제정 : '05.1.27 법률 공포 (영·규칙 : 05.7.27 공포)
- 시행 : '05.7.28일부터 시행 (공포 후 6월 경과한 날부터 시행)
- 구성 : 5장 24개 조문으로 구성
- 목적 : 대중교통의 체계적 육성·지원을 통한 이용 촉진
- 주요 내용
 - 대중교통계획 수립·시행
 - 지방대중교통계획 수립·시행
 - 지방대중교통기본계획의 연차별시행계획 수립·시행
 - 개발사업계획에의 대중교통시설기준에 관한 사항의 반영
 - 대중교통수단의 우선통행을 위한 조치
 - 노선여객자동차운송사업의 구조조정 지원
 - 대중교통육성을 위한 재정지원
 - 대중교통시범도시의 지정 및 지원
 - 대중교통 현황조사
 - 대중교통시책의 평가
 - 대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스 평가
 - 평가업무의 대행 등 법령운영에 관한 사항 등

나. 분야별 세부내용

(1) 용어의 정의(법 제2조)

- “대중교통”이라 함은 이 법에 의한 대중교통수단 및 대중교통시설에 의하여 이루어지는 교통체계
- “대중교통수단”이라 함은 일정한 노선과 운행시간표를 갖추고 다수의 사람을 운송하는데 이용되는 것으로 다음의 운송수단
 - 노선여객자동차 운송사업에 사용되는 승합자동차(노선버스)
 - 도시철도 차량
 - 여객운송 철도차량
- “대중교통시설”이라 함은 대중교통수단의 운행에 필요한 시설 또는 공작물
 - 버스터미널·정류소·차고지·버스전용차로 등 노선버스의 원활한 운행에 필요한 시설 또는 공작물
 - 도시철도 중 차량을 제외한 도시철도시설
 - 철도시설, 환승시설
- “대중교통운영자”라 함은 대중교통수단을 운행하거나 대중교통시설을 경영·관리하는 자
 - 대중교통수단 또는 대중교통시설사업에 대한 면허·허가·인가·위탁 등을 받거나 등록·신고 등을 한 자
 - 대중교통수단의 운행 또는 대중교통시설의 경영·관리를 위하여 관련 법률에 따라 설립된 법인
- “간선급행버스체계”라 함은 버스전용차로, 편리한 환승시설, 교차로에서의 버스우선통행 등 국토교통부령이 정하는 사항을 갖추어 급행으로 버스를 운행하는 교통체계

(2) 대중교통기본계획의 수립·시행(법 제5~6조, 영 제3~5조)

- 수립주체 : 국토교통부장관
- 수립주기 : 5년 단위(*3차 계획기간 2017~2021)
- 기본계획에 포함하여야 할 사항

- 대중교통의 현황과 전망
- 대중교통정책의 기본방향과 목표
- 대중교통수단간 수송 부담율의 현황과 목표
- 대중교통시설 및 대중교통수단의 개선·확충에 관한 사항
- 대중교통이용정보의 제공 등 대중교통정보화에 관한 사항
- 비수익노선 대중교통수단의 현황과 향후 운행조정 및 지원방향
- 자가용 승용자동차 이용자의 대중교통이용촉진에 관한 사항
- 자전거 이용과 대중교통 이용의 연계성 향상에 관한 사항
- 농어촌·벽지주민의 대중교통이용 편의증진에 관한 사항
- 기본계획 추진의 소요재원 조달방안
- 기타 대통령령으로 정하는 사항
 - 장애인·노약자 등 교통약자에 대한 대중교통서비스 개선
 - 교통카드 이용율 및 호환성 제고
 - 대중교통 시범도시의 지정 및 지원
 - 대중교통의 안전성 향상에 관한 사항
- 국토교통부장관은 관계 중앙행정기관 및 시·도지사, 대중교통운영자에게 기본계획 수립에 필요한 기초 자료를 요구할 수 있으며, 관계기관은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 함
- 대중교통기본계획의 확정·변경시 국토교통부장관은 관계 전문가의 의견을 들은 후 국가교통위원회의 심의를 거쳐 확정·변경(경미한 변경은 제외)하여야 함
 - 경미한 변경 : 기본계획에서 정한 사업별 사업규모의 100분의 5이하에서 변경하는 경우 등
- 국토교통부장관이 기본계획을 확정·변경한 때에는 주요내용, 변경사유, 기본계획 열람방법 및 장소 등을 관보에 고시하여야 함

(3) 지방대중교통계획의 수립(법 제7조, 영 제6~7조)

- 수립주체 : 시장·군수(광역시 소재 군수 제외)
- 수립주기 : 5년 단위
- 수립 절차

- ① 시장·군수는 지방대중교통계획(안) 마련
- ② 마련된 지방대중교통계획(안)에 대하여 인터넷·일간신문(당해 지역을 주된 보급지역으로 하는 2이상 일간신문)에 공고하고, 14일 이상 주민에게 열람 조치
 - 제시된 의견에 대하여는 열람기간 종료 후 60일 이내 통보
- ③ 시장·군수는 지방대중교통계획 수립시 관계 대중교통시설관리청 및 인접지역 관계 시장·군수와 협의
- ④ 특별시장·광역시장은 지방대중교통계획 수립시 지방교통위원회의 심의를 거쳐야 함
- ⑤ 시장·군수가 지방대중교통계획을 입안하는 경우 확정하기 전 다음 각 호의 서류를 첨부하여 특별시장·광역시장은 국토교통부장관에게, 시장·군수는 도지사에게 계획안을 제출
 - 주민 및 관계전문가의 의견청취 결과
 - 관계 대중교통시설 관리청 및 인접지역 관계 시장·군수와의 협의 결과
- ⑥ 국토교통부장관 또는 도지사는 기본계획 부합여부 및 중앙·지방계획간 연계성·통합성 여부 등을 검토, 국가교통위원회 또는 지방교통위원회의 심의를 거쳐 변경요청
- ⑦ 시장·군수는 국토교통부장관 또는 도지사가 변경요청 한 사항을 반영하여 지방대중교통계획을 확정·고시하고 일반이 열람할 수 있도록 하여야 함

(4) 연차별 시행계획의 수립(법 제8조, 영 제8조)

- 수립주체 : 시장·군수(광역시 소재 군수제외)
- 수립주기 : 1년 단위
- 세부 사항
 - 매년 2월말까지 수립하여야 함
 - 특별시·광역시장은 직접 국토교통부장관에게, 시장(특별시·광역시장 제외)·군수는 도지사에게 전년도 시행실적을 매년 1월말까지 제출하여야 하며, 도지사는 시장·군수가 제출한 시행계획을 취합·정리하여 매년 2월말까지 국토교통부장관에게 제출

(5) 개발계획에의 대중교통시설사항 반영(법 제9조, 영 제9~10조)

- 반영주체 : 개발사업에 관한 계획 수립·시행자
- 수립주기 : 수 시
- 대상 개발사업의 범위
 - 택지개발사업, 주택건설사업 및 대지조성사업, 도시개발사업, 관광단지조성사업, 산업단지개발사업, 지역개발사업 중 교통영향평가대상이 되는 사업
 - 기업도시개발사업, 행정중심복합도시 건설사업 중 부지면적 250,000㎡ 이상인 사업
 - 도로의 신설 또는 확장사업 중 편도 3차로 이상으로서 총길이 5km 이상인 사업
 - 철도건설사업, 도시철도의 건설사업 중 철도역사 또는 도시철도역사가 포함되는 사업
 - 공항 건설사업 중 여객터미널이 포함되는 사업
 - 항만 건설사업 중 여객터미널의 건축연면적이 5천 제곱미터 이상인 사업
- 대중교통 시설기준
 - 교통수요에 대처할 수 있도록 최적의 대중교통체계(도시철도운영체계, 간선급행버스체계, 노선버스운영체계 등)가 구축될 수 있도록 할 것
 - 여객자동차터미널, 차고지, 버스전용차로, 버스정류소, 철도역사, 환승시설 등 대중교통시설의 규모·입지 등을 반영할 것
 - 철도역(도시철도역 포함)·여객자동차터미널·환승시설 등 주요 대중교통시설을 설치하는 경우 다음 각 목의 사항을 고려할 것
 - 보행자전용도로·자전거보관대의 설치 등 접근성 제고방안
 - 시설 인근에 교통유발도 높은 타시설의 입지 가능성 및 연계성
 - 환승거리 및 시간을 단축할 수 있는 설계

(6) 대중교통의 이용촉진 및 지원(법 제10~14조, 영 제11~17조)

- 시장·군수는 관계 행정기관의 협의를 거쳐 대중교통수단의 우선 통행을 위하여 다음 조치를 하여야 함(법 제10조제1항)
 - 간선급행버스 체계의 구축
 - 고가 또는 지하도로 등 교차로의 입체화
 - 노선버스 중심의 지능형교통체계의 구축

- 도로의 노면을 이용하는 도시철도시설의 설치·운영
- 버스전용차로의 설치
- 국토교통부장관은 고속도로의 원활한 소통을 위하여 버스전용차로 설치를 경찰청장에게 요청할 수 있으며, 경찰청장은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 함(법 제10조제2항)
- 노선여객자동차운송사업자가 합병·분할 등을 통한 구조조정시 국가 또는 지자체에서 재정지원 가능(법 제11조)
 - 국토교통부장관 또는 시·도지사는 대중교통 서비스 평가 결과에 따라 노선여객자동차운송사업자에게 구조조정 권고 가능
- 국가 또는 지자체에서 다음 각 호의 사업에 필요한 소요자금의 일부 또는 전부를 보조·융자할 수 있음(법 제12조, 영 제12조)
 - 대중교통수단의 우선통행을 위한 조치
 - 저상버스의 도입 등 대중교통수단의 고급화·다양화
 - 환승시설 등 대중교통시설의 확충·개선
 - 전국호환 교통카드의 설치·운영
 - 대중교통전용지구의 조성
 - 대중교통운영자의 공적부담으로 인한 결손액 보전
 - ※ 보조·융자를 받고자 하는 자는 다음 각 호의 사항을 기재한 신청서를 국토교통부장관 또는 관계 지자체장에게 제출
 - 사업의 목적 및 필요성
 - 사업기간 및 사업규모
 - 총사업비 및 당해연도 소요자금
 - 연차별 투자계획 등 당해사업의 타당성을 설명하는 자료
- 국토교통부장관은 대중교통을 체계적으로 육성하여 대중교통 중심의 도시를 조성하기 위하여 직접 또는 시·도지사의 신청을 받아 대중교통시범도시를 지정할 수 있으며, 지정된 시범도시에 대하여는 재정지원 등을 할 수 있음(법 제13조, 영 제14~제17조)
 - 국토교통부장관이 직접 대중교통시범도시를 지정하고자 하는 경우 시장·군수를 대상으로 응모를 받아 국가교통위원회 심의

- 시·도지사는 주민의견 수렴 후 지방교통위원회의 심의를 거쳐 다음 각 호의 서류를 첨부하여 국토교통부장관에게 시범도시 지정 요청
 - 지정기준(파급효과, 주민호응도, 재원조달계획 등)에 적합함을 증명하는 서류
 - 시·도지사가 시범도시에 지원할 수 있는 예산·인력 내역
 - 주민의견 청취결과 및 지방교통위원회의 심의결과
- 국가 또는 지자체는 여객자동차터미널 및 공영차고지에 대하여 개발이익 환수에 관한 법률, 산지관리법, 농지법, 초지법이 정하는 바에 따라 개발 부담금, 대체산림자원조성비, 농지조성비, 대체초지조성비를 감면할 수 있음(법 제14조)

(7) 대중교통 현황조사(법 제16조, 규칙 제4~5조)

- 조사목적 : 대중교통의 육성·지원을 위한 정책의 효과적인 수립에 필요한 기초자료 활용
- 조사주체 : 국토교통부 장관(교통안전공단 대행)
- 조사주기 : 매 년
- 조사 내용
 - 대중교통관련 사회·경제적 지표
 - 대중교통운영자의 경영여건
 - 대중교통수단 및 대중교통시설의 현황
 - 대중교통의 이용실태
 - 차종별 교통량 현황 및 대중교통수단의 시간대별 도로별 운행속도
 - 그 밖에 대중교통의 개선을 위하여 필요한 사항

(8) 대중교통시책의 평가(법 제17조, 영 제19~제20조)

- 주 기 : 매 2년 마다
- 평가기관 : 국토교통부장관(교통안전공단 대행) 및 시·도지사
- 평가 내용
 - 지방대중교통계획 및 연차별시행계획의 수립·시행
 - 대중교통 수송 분담율
 - 대중교통시설의 확충·정비

- 대중교통수단간 연계 및 대중교통수단과 대중교통시설간 연계
- 대중교통 정보화
- 대중교통서비스 수준
- 대중교통의 경쟁력 강화
- 교통카드의 이용율 및 호환성 제고
- 버스전용차로의 확충 및 운영 효율화
- 대중교통시설에의 접근성 제고
- 대중교통에 대한 지방자치단체의 재정투자 노력
- 교통수요관리
- 교통약자의 대중교통이용편의 증진
- 실제 추진내용 및 향후 추진 대중교통시책을 구분하여 평가
 - ※ 세부평가항목, 평가지표 등은 국토교통부장관이 따로 정함
- 평가결과 우수한 지자체에 대하여는 대중교통육성을 위한 사업 추진시 우선적으로 재정지원

(9) 대중교통운영자 경영 및 서비스 평가(법 제18조, 영 제21~제25조)

- 목적 : 대중교통의 체계적 지원·육성 및 대중교통의 서비스 개선
- 내용 : 대중교통운영자의 경영상태와 대중교통운영자가 제공하는 서비스
 - 재무구조의 건전성, 운행의 정시성·친절도·이용자 만족도 등 고객 서비스에 관한 평가 포함
- 주 기 : 매 2년 마다
- 평가기관 및 대상사업
 - 국토교통부장관(교통안전공단 대행)
 - 도시철도법에 의한 도시철도사업
 - 철도사업법에 의한 철도사업(도시교통정비촉진법 제4조의 규정에 따라 지정·고시된 교통권역안에서 전동차로 여객을 수송하는 노선에 한함)
 - 여객자동차운수사업법에 의한 시외버스운송사업(고속형)
 - 시·도지사
 - 시내버스 및 시외버스(고속형 제외), 농어촌버스운송사업
 - 여객자동차운수사업법에 의한 여객자동차터미널사업

- 우수업체에 대한 포상
 - 대중교통경영 및 서비스 종합대상
 - 대중교통경영 및 서비스부문상(도시철도, 노선버스, 터미널 등)
 - ※ 노선여객자동차운송사업자가 수상시 노선신설 또는 조정시 우선권 부여
- 지방대중교통 경영·서비스 평가위원회의 구성·운영에 관한 사항은 당해 특별시·광역시 또는 도의 조례로 정함

(10) 업무의 대행(법 제19조, 영 제26조)

- “대중교통시책의 평가”와 “대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스 평가” 업무의 효율적 수행을 위하여 업무 대행 가능
 - 한국교통연구원 및 한국철도기술연구원
 - 교통안전공단 등 다른 법률에 의하여 교통과 관련된 업무를 수행하기 위하여 설립된 법인
 - 교통과 관련된 업무를 수행하는 학회·기관 또는 단체
 - 「고등교육법」에 의한 대학(교통 교육과정이 개설된 경우)
- 업무대행기관 또는 단체의 임·직원은 평가업무 수행에 있어 형법 제129조 내지 제132조 의 규정(수뢰 및 뇌물죄)에 의한 형벌의 적용에 있어서는 이를 공무원으로 봄
 - ※ 대중교통현황조사 및 평가업무 대행기관으로 교통안전공단 지정(06.1.5)

(11) 벌 칙(법 제24조)

- 보조금의 사용과 관련하여 다음의 경우 5백만원 이하의 과태료 처분
 - 대중교통수단 및 시설의 소유 또는 사용에 대한 보고 또는 서류제출을 하지 아니하거나 허위로 제출한 경우
 - 검사 또는 질문에 불응하거나 이를 방해 또는 기피한 자



제6장 통 계



1. 우리나라 SOC STOCK 현황

□ 교통시설 확충 현황

구 분		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
도로	계	104,236	104,983	105,565	105,930	105,703	106,414	105,673	107,526
	고속국도 (km)	3,447	3,775	3,859	3,912	4,043	4,112	4,139	4,193
	일반국도 (km)	13,905	13,819	13,812	13,797	13,765	13,843	13,950	13,948
	지방도 등 (km)	86,884	87,387	87,893	88,221	87,895	88,459	87,584	89,385
철도	계	3,885	3,911	4,094	4,208	4,187	4,222	4,286	4,596
	고속철도	240	240	368.5	368.5	368.5	368.5	368.5	596
	일반·광역철도	3,139	3,137	3,187	3,242	3,169	3,178	3,242	3,296
	도시공항철도	506	534	539	598	650	676	676	704
항공	국제노선수	274	256	273	286	314	317	324	342
물류	물류기업 (천개)	168	167	168	171	169	184	191	193
	내륙물류기지 (천㎡)	2,925	2,925	4,183	4,183	4,183	4,183	4,210	4,573

□ IMD 건설교통지수 연도별 평가순위

구분	평가항목	2012	2013	2014	2015	2016
기본 인프라	도로밀도 - 도로총연장(km) / 국토면적(km ²)	22	24	23	23	24
	철도밀도 - 철도연장(km) / 국토면적(km ²)	25	23	24	24	24
	항공탑승객수 - 해당 국가 주요 항공사 탑승객수	16	18	18	19	16
	항공이용 만족도	10	21	16	13	20
	유통인프라 효율성	28	29	29	27	25
	해운인프라 기업요구수준 만족도	16	18	26	20	21
	인프라 유지·개발에 관한 계획·재원 적절성	17	16	19	23	14

* 자료 : IMD 세계경쟁력 연감(2015)

□ 주요국가 도로보급율

국 명	국토면적 (천 km ²)	인구 (천명)	도로연장 (km)	국토면적당 도로연장 (km/km ²)	인구당 도로연장 (km/천명)	국토계수당도로밀 도 (km/√면적*천명)
한 국 ('15)	100.28	51,529	107,527	1.07	2.09	1.50
미 국 ('10)	9,831.51	315,791	6,545,326	0.67	20.73	3.71
일 본 ('10)	377.95	126,435	1,209,800	3.20	9.57	5.53
영 국 ('10)	243.61	62,798	419,628	1.72	6.68	3.39
프 랑 스 ('10)	549.19	63,458	1,028,446	1.87	16.21	5.51
독 일 ('10)	357.12	81,991	643,782	1.80	7.85	3.76
스 페 인 ('07)	301.00	60,964	667,064	2.22	10.94	4.92

주) 도로연장, 자동차대수 : IRF(world road statistic 2014, 외국 '07~'11 자료),
인구수, 국토면적 : 통계청(국제통계연감 2015)

□ 도로별 적정 교통량

(단위 : 대/일)

구 분			차 로 수			
			2	4	6	8
확장 계획 기준	고속국도(C수준 기준)		—	51,300	76,900	102,600
	일반국도(D수준 기준)		7,500	41,900	68,300	82,800
	국가지원지방도(D수준 기준)		7,300	41,100	61,000	81,300
교통량 수준	고속국도	A 수준	—	22,700	34,100	45,400
		B 수준	—	37,800	56,800	75,700
		C 수준	—	51,300	76,900	102,600
		D 수준	—	67,300	101,000	134,500
		E 수준	—	84,100	126,100	168,200
	일반국도	A 수준	1,600	13,900	20,700	27,600
		B 수준	3,300	22,300	36,400	44,200
		C 수준	5,300	32,400	52,800	64,000
		D 수준	7,500	41,900	68,300	82,800
		E 수준	9,400	55,800	91,100	110,400
	지방도	A 수준	1,500	13,700	20,300	27,100

구 분			차 로 수			
			2	4	6	8
		B 수준	3,200	21,900	32,500	43,400
		C 수준	5,100	31,800	47,200	62,900
		D 수준	7,300	41,100	61,000	81,300
		E 수준	9,200	54,800	81,300	108,400
능력 기준	고속국도(환산계수)		—	51,300 (6.8)	76,900 (10.3)	102,600 (13.7)
	일반국도(환산계수)		7,500 (1.0)	41,900 (5.6)	68,300 (9.1)	82,800 (11.0)
	국가지원지방도(환산계수)		7,300 (1.0)	41,100 (5.6)	61,000 (8.4)	81,300 (11.1)

※ 능력기준(환산계수)은 국도2차로 D급수준 교통량을 기준으로 각급도로별 확장계획기준 차로별 교통량 수준(고속국도 C급, 일반국도 및 국지도 D급)과의 비교수치로서 참고용으로 제시

□ 철도 연장 현황

구 분		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
철도 연장 (km)	합계	3,874.1	3,937.0	3,922.7	3,949.5	4,152.3	4,265.6	4,248.2	4,282.3	4,283.3	4,595.6
	고속	240.4	240.4	240.4	240.4	368.5	368.5	368.5	368.5	368.5	596.3
	일반	3,151.6	3,156.9	3,139.0	3,137.5	3,187.0	3,241.5	3,169.1	3,178.5	3,241.7	3,237.8
	광역 (순수)	39.8 (0)	41.6 (1.8)	41.6 (1.8)	82.2 (1.8)	100.1 (1.8)	123.7 (25.4)	157.6 (52.7)	158.0 (59.3)	156.8 (58.1)	164.8 (57.9)
	도시	482.1	500.3	503.9	534.0	537	572.2	596.9	615.0	615	642.6
	공항	-	37.6	37.6	37.6	61	61	61	61	61	61
복선 화율 (%)	합계	47.6	49.3	50.4	52.1	56.8	59.6	61.9	63.8	63.1	65.3
	고속	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	일반	36.0	36.8	38.0	39.7	43.7	46.9	49.9	51.2	51.2	50.8
	도시	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
전철 화율 (%)	합계	59.4	59.8	60.5	62.4	66.0	71.6	72.9	73.5	73.5	75.1
	고속	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	일반	50.1	49.9	50.7	52.7	55.7	62.6	64.5	64.3	65.0	64.6
	도시	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

* 선진국과의 비교(UIC 세계철도통계연감 2016)

구 분	한 국	프 랑 스	독 일	일 본
연 장(km)	3,668	29,921	33,331	19,200
복선화율(%)	56.7	57.1	54.6	39.5
전철화율(%)	69.1	53.3	60.0	60.1

□ 각국의 고속철도 비교

구 분	구 간 (연장)	공사기간	최고 속도 (km/h)	최소곡선 반경(m), 최급구배(%)	터널 단면 (㎡)	노반구성(km)		
						터널	교량	토공
경부고속철도 KTX	서울~부산 (418.7)	'92~'04 / '16	300	7,000 15(35)%	107.9	153.7 (36.3%)	114.1 (26.9%)	156.1 (36.8%)
호남고속철도 KTX	오송~광주 (182.3)	'06~'16	300	5,000 24%	96.7	45.9 (24.9%)	72.7 (39.4%)	65.9 (35.7%)
수도권고속철도 KTX	수서~평택 (61.1)	'08~'16	300	1,200 25%	89.5	56.8 (93.0%)	- (-%)	4.3 (7.0%)
일본	도후쿠센	도쿄~모리오카 (497km)	240 (275)	4,000 15%	-	114 (24%)	324 (70%)	28 (6%)
신 간 선	조예초센	이미야~니카타 (270km)	240 (275)	4,000 15%	-	106 (39%)	162 (60%)	2 (1%)
프 랑 스	지중해선	발롱스~ 마르세이유~돌 (250km)	300	6,250 35%	100	13 (5%)	17 (7%)	220 (88%)
T G V	북유럽선	파리~칼레 (333km)	300	6,000 25%	100	1.12 (0.3%)	5.4 (1.7%)	326.5 (98%)
독 일	ICE	켈른~ 프랑크푸르트 (135km)	250 (300)	4,000 (3,000) 40%	92	47 (22%)	6 (3%)	126 (75%)
스 페 인	AVE	마드리드~ 셀비아 (471km)	300	3,900 12.5%	75	16 (3%)	10 (2%)	445 (95%)
이 탈 리 아	딜렉시마	로마~피렌체 (237km)	250	3,000 8.5%	54/60 /68	71 (30%)	46 (20%)	120 (50%)
영 국	영불해협터널 연락철도	런던~폭스톤 (108km)	300	- 25%	-	26 (24%)	17 (16%)	66 (60%)
대 만	타이페이~고웅 (345km)	'99~'05	300	6,250 25(35)%	90 (레일 면상)	65 (19%)	247 (72%)	33 (9%)
중 국	우광 고속철도	우한~광저우 (1,068.6km)	320 (350)		100	163 (18%)	362 (39%)	393 (43%)
	경호 고속철도	북경~상해 (1,318km)	300 (350)	7,000 20%	100	16 (1%)	1,140 (87%)	162 (12%)

□ 국내 공항별 수용능력('1612월 기준)

공항		운항횟수 (회/년)	여객 (만명/년)		화물 (만톤/년)	
인천	국내	410,000	5,400	200	450	-
	국제			5,200		450
김포	국내	226,000	3,575	3,145	143.3	60.7
	국제			430		82.6
김해	국내	146,000	1,733	1,269	35.2	19.4
	국제			464		15.8
제주	국내	172,000	2,547	2,302	33	31.3
	국제			245		1.7
대구	국내	140,000	375	257	1.8	1.8
	국제			118		-
청주	국내	140,000	315	189	3.7	3.2
	국제			126		0.5
양양	국내	43,000	317	207	-	-
	국제			110		-
무안	국내	140,000	510	416	5	4.1
	국제			94		0.9
광주	국내	140,000	294		5.6	
여수	국내	60,000	272		1.1	
울산	국내	60,000	241		-	
포항	국내	100,000	357		-	
사천	국내	165,000	101		0.27	
군산	국내	140,000	44		-	
원주	국내	115,000	24		-	
계		2,197,000	16,105		679	

2. IMD 건설교통지수 연도별 평가순위

가. IMD지수 산정방법

- (산정주체·내용) IMD에서 매년 61여개국의 4개 분야(경제운용성, 정부 행정, 기업경영, 발전인프라 등 342개 통계 및 설문자료) 국가경쟁력 평가지수 산정 및 5~6월 발표

* 스위스 국제경영개발원(IMD: International Institute for Management Development)에서 기업의 경쟁력을 지속시킬 수 있는 국가의 능력 조사

- (우리부 관련지수) 발전인프라분야중 기본인프라(22개)의 7개 항목(통계 3, 설문 4)을 ‘교통 국가경쟁력 지수’로 관리

* 통계: 도로 및 철도밀도(연장 km/국토면적 km²), 국적 주요항공사 탑승객수

* 설문: 항공, 물류, 해운, 종합 등 4개 분야의 효율성·대응성 및 적절성 등을 설문조사, 대외경제정책연구원(KIEP)과 IMD에서 국내소재 기업 임원급에게 설문지를 배포, 결과는 IMD로 직접 송부

나. IMD 건설교통지수 연도별 평가순위

평 가 항 목(7개)		'10	'11	'12	'13	' 14	' 15	'16
통계	• 도로밀도	24	23	22	24	23	23	24
	• 철도밀도	25	25	25	23	24	24	24
	• 항공탑승객수	15	15	16	18	18	19	16
설문	• 항공이용 만족도	4	6	10	21	16	13	20
	• 물류인프라 효율성	25	28	28	29	29	27	25
	• 해운인프라 기업요구 만족도	23	24	16	18	26	20	21
	• 인프라의 유지와 개발적절성	18	17	17	16	19	23	14
교통 국가경쟁력지수(평균)		19	20	19	21	22	21	21

* 출처: IMD 세계경쟁력 연감(2016), OECD회원국 및 기타 주요 58개 국가 대상

3. OECD & 우리나라 교통사고 대비

구 분	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
○ 사망자수(명)	5,838	5,505	5,229	5,392	5,092	4,762	4,621
- 전년대비	-32	-333	-276	-163	-300	-330	-141
(%)	-0.5%	-5.7%	-5.0%	-3.1%	-5.6%	-6.5%	-3.0%
○ 자동차(만대)	2,083	2,145	2,145	2,260	2,315	2,385	2,475
○ 자동차 1만대당 사망자	2.80	2.56	2.39	2.39	2.2	2.0	1.9
(OECD 기준 적용)	2.86	2.64	2.44	2.46	-	2.1	1.9
- OECD중 우리나라 순위	29위	30위	31위	31위	32위	29위	-
- OECD 평균	1.25	1.06	1.09	1.05	1.1	1.0	-
○ 인구 10만명당 사망자	12.0	11.3	10.5	10.8	10.1	9.4	9.1
- OECD중 우리나라 순위	27위	30위	31위	31위	32위	28위	-
- OECD 평균	8.10	6.37	7.08	6.95	5.5	5.6	-
○ 자동차 10억주행km당 사망자	20	18.7	17.6	18.4	17.2	15.5	-

* 자동차와 인구기준은 총 34개국, 주행거리기준은 26개국, 자동차 1만대당 사망자수는 자동차 대수에 국제기준을 적용하여 건설기계와 농기계를 포함하여 산정

4. 교통산업서비스지수 (Transport Service Index)

가. 여객·화물 등 운임을 받고 수송서비스를 제공하는 교통산업부문의 수송실적을 지수화한 것

- 각 교통수단별 월별 및 분기별 수송실적 자료를 계절, 명절, 공휴일 등 변동특성을 반영하여 보정한 후 수단별 가중치를 고려하여 '00년 평균값을 기준(지수 100)으로 하여 산정
- 산정 분야 : 여객 및 화물분야(철도, 지하철, 고속버스, 항공, 해운)

나. 교통산업서비스지수 (2000년 기준, 계절변동조정지수)

년 도	분기	국내										국제					
		여객 지수						화물 지수				여객 지수			화물 지수		
			지하 철	철도	항공	해운	고속 버스		철도	항공	해운		항공	해운		항공	해운
1995	1분기	96.4	86.9	106.5	90.3	75.2	124.3	112.4	134.7	73.8	103.4	78.1	79.2	31.1	68.9	66.4	69.3
	2분기	97.5	85.7	107.9	93.8	74.1	125.8	104.3	130.1	73.9	93.7	77.7	78.7	33.8	70.3	65.4	71.0
	3분기	98.3	87.8	109.4	92.0	77.4	127.2	100.5	124.5	74.0	90.6	80.9	81.9	33.5	70.9	67.1	71.5
	4분기	95.7	85.3	104.1	91.7	74.6	124.0	103.7	121.9	74.5	96.3	83.7	84.8	37.4	71.9	66.9	72.7
2000	1분기	97.8	97.9	96.7	98.9	93.1	99.3	97.4	98.5	95.9	96.9	95.2	95.1	98.0	98.0	95.1	98.3
	2분기	100.2	99.1	102.6	100.5	95.0	100.3	103.9	104.2	101.3	103.9	101.2	101.3	100.5	99.7	100.5	99.6
	3분기	101.1	100.9	101.2	100.1	108.4	100.2	97.3	99.4	101.7	96.1	102.7	102.7	101.3	101.1	104.3	100.6
	4분기	100.9	102.1	99.6	100.5	103.5	100.2	101.5	97.9	101.1	103.1	100.9	100.9	100.2	101.3	100.1	101.5
2012	1분기	120.1	142.9	116.5	111.6	141.7	88.7	89.6	89.6	65.9	88.6	200.0	197.9	277.0	185.7	160.5	188.5
	2분기	119.2	143.4	116.2	109.9	139.7	83.7	88.2	89.1	64.6	86.7	206.4	203.7	325.3	190.3	160.8	193.8
	3분기	119.9	142.7	117.0	108.5	142.8	89.9	89.1	88.6	65.7	84.8	207.9	206.2	259.7	190.6	159.9	194.4
	4분기	121.2	143.5	119.1	111.3	144.0	90.2	90.4	89.0	66.8	85.8	195.4	193.4	274.2	191.5	163.9	194.7

년 도	분기	국내										국제					
		여객 지수						화물 지수				여객 지수			화물 지수		
			지하 철	철도	항공	해운	고속 버스		철도	항공	해운		항공	해운		항공	해운
2013	1분기	122.0	146.5	120.5	107.2	137.5	89.3	86.1	91.5	55.9	85.0	212.9	210.9	277.1	193.7	159.7	198.1
	2분기	124.1	148.1	122.7	111.0	153.6	85.5	87.1	89.6	58.2	86.8	211.9	210.0	258.9	190.2	162.2	193.5
	3분기	126.1	146.8	123.7	118.4	168.3	84.5	89.7	88.5	59.6	90.5	219.6	217.6	268.1	192.9	161.4	196.8
	4분기	125.7	150.4	121.9	116.6	151.2	85.1	85.9	78.6	59.3	88.3	221.0	219.2	253.8	198.3	166.1	202.3
2014	1분기	125.0	150.2	118.1	116.6	162.9	86.2	89.6	84.0	60.5	91.6	226.6	224.9	260.1	205.2	181.7	205.2
	2분기	120.8	151.0	121.2	111.9	109.7	86.7	86.5	80.6	62.2	88.4	232.0	230.4	256.9	205.4	168.9	201.2
	3분기	122.5	154.5	126.0	121.5	100.9	88.9	87.2	81.9	70.0	88.6	210.5	207.6	236.0	209.2	154.5	201.8
	4분기	123.4	153.9	124.4	122.3	110.3	86.9	87.0	80.7	69.4	88.8	238.7	236.7	282.2	211.7	182.3	208.9
2015	1분기	127.8	154.0	122.4	130.8	110.3	95.9	86.2	83.3	66.9	87.1	249.8	248.2	261.8	200.7	164.3	205.5
	2분기	122.3	150.7	120.5	96.5	110.8	116.9	87.0	79.8	65.0	89.2	246.4	244.8	252.1	205.8	166.3	211.2
	3분기	128.3	153.9	122.9	115.2	113.2	116.8	91.7	82.5	64.2	94.7	238.2	237.1	213.1	208.7	180.6	211.8
	4분기	131.2	154.7	127.4	117.9	124.9	120.7	93.2	81.6	67.1	96.8	260.9	259.6	248.2	210.2	178.0	214.0

주 : 1) 지수는 2000년 분기 평균을 기준(지수 100)으로 함

2) 본 지수 산정에서는 한국철도공사 관할의 수도권 전철을 철도부문이 아닌 지하철 부문에 통합하였음

3) 본 지수는 수송실적자료의 잠정치로 기초로 한 것으로, 공식 통계자료 발표에 따라 변경될 수 있으며 자료추가에 따른 계절변동 재조정 등에 의해서도 지수가 변경될 수 있음

- 매년 4/4분기 지수 산정시 전체 대상기간의 지수를 재산정

5. World Bank 물류경쟁력 (2016 발표)

가. 발표 개요

- 세계은행(World Bank)에서 통관·물류비용·물류인프라 분야 등 7개 지표를 평가하여 각국의 물류경쟁력 조사·발표
 - * 160개국, 1,000여개 포워더와 특송업체 등을 대상으로 설문조사
- 세계은행은 물류경쟁력이 높은 국가일수록 외국인 투자 유치 기반, 효율적인송루트, 해외시장 접근성이 높다고 평가

나. 세계 주요국의 물류 경쟁력 순위

1위~10위	11위~20위	21위~30위
1위 독일	11위 스위스	21위 이탈리아
2위 룩셈부르크	12위 일본	22위 노르웨이
3위 스웨덴	13위 아랍에미리트	23위 스페인
4위 네덜란드	14위 캐나다	24위 대한민국
5위 싱가포르	15위 핀란드	25위 대만
6위 벨기에	16위 프랑스	26위 체코
7위 오스트리아	17위 덴마크	27위 중국
8위 영국	18위 아일랜드	28위 이스라엘
9위 홍콩	19위 호주	29위 리투아니아
10위 미국	20위 남아프리카공화국	30위 카타르

6. 교통물류관련 사회경제적 비용

가. 전국총가구 교통비용

(단위 : 조원)

구 분	'09년	'10년	'11년	'12년	' 13년	' 14년	'15년
총가구교통비용	57.5	56.7	58.4	58.8	61.1	68.4	72.4
증감률(%)	8.9	-1.4	3.0	0.7	3.9	11.9	5.9

* 자료출처 : 통계청 가구당 월평균 가계수지

나. 가계소비지출 항목별 월평균 소비지출 변화

(단위 : 원)

실질 기준	2012	2013	2014	2015	비중	13년대비 14년증가율
소비지출	2,457,441	2,480,725	2,339,561	2,334,115	100%	-0.2
1. 식료품·비주류음료	349,190	348,240	308,814	306,249	13%	-0.8
2. 주류·담배	28,131	28,014	26,789	21,199	1%	-20.9
3. 의류·신발	165,883	169,490	146,118	137,846	6%	-5.7
4. 주거·수도·광열	256,147	266,970	227,326	239,796	10%	5.5
5.가정용품·가사서비스	93,075	99,238	95,850	93,846	4%	-2.1
6. 보건	158,854	163,805	162,195	165,933	7%	2.3
7. 교통	301,694	307,540	308,940	322,781	14%	4.5
8. 통신	152,359	152,792	157,073	154,637	7%	-1.6
9. 오락·문화	135,691	138,991	142,097	145,811	6%	2.6
10. 교육	288,543	283,453	268,694	262,976	11%	-2.1
11. 음식·숙박	311,576	319,833	307,990	305,075	13%	-0.9
12. 기타상품·서비스	216,300	202,359	207,207	202,565	9%	-2.2

* 자료 : 통계청 월별 가계소비지출 (2인 이상 가구, 실질)

다. 물류비용추이

(단위: 조원, %)

구분	' 08	' 09	' 10	' 11	' 12	' 13	'14
국가물류비	185.7 (121.4)	154.7 (116.9)	176.6 (132.9)	187.5 (151.5)	186.1 (149.6)	183.6 (152.0)	192.1 (162.8)
부가가치 총액	79.6 (66.7)	70.5 (65.7)	81.8 (75.6)	88.1 (82.2)	87.1 (81.8)	90.4 (84.9)	100.3 (93.9)
GDP대비 비중	16.8 (11.0)	13.4 (10.2)	14.0 (10.0)	14.1 (11.4)	13.5 (10.9)	12.9 (10.6)	12.9 (11.0)

* 「2014년 국가물류비 추이분석 및 전망」(2016 한국교통연구원), ()는 국내물류비 기준

라. 교통사고 사고비용(2013년)

(단위: 억원)

구 분	도로교통사고	철도사고	해양사고	항공사고	총합
사고비용	418,415	526	1,430	2,770	423,141
비중(%)	98.9	0.1	0.3	0.7	100.0

* 자료 : 2013년 교통사고비용 추정 및 추이분석, 한국교통연구원, 2016

바. 교통비용 추정(2014)

(단위: 억원)

구분	항목	세부항목		금액
내부비용	정부비용1)	도로부문		83,912
		철도부문		61,800
		도시철도 부문		6,232
		항만부문		15,052
		항공부문		1,008
		물류시설부문		12,683
		소 계		180,687
	민간비용	가구교통비용	명목	(739,700)6)
			실질	684,276
		기업비용3)	화물수송비3)	100,986
		소 계		785,262

외부비용	교통혼잡비용	도로혼잡2)	323,846
	교통사고비용3)	도 로	417,604
		철 도	457
		해 운	1,416
		항 공	171
		소 계	419,650
	교통환경비용	대기오염4)	142,250
		온실가스5)	152,186
		소 음	41,209
		소 계	335,645
총 교통비용			1,721,244

자료 : 한국교통연구원, 2015년 국가교통조사 및 DB구축사업, 2016:

- 주 1) 정부비용은 정부기관의 교통부문 SOC투자액으로 환산
 2) '2013-2014년 교통혼잡비용'은 한국교통연구원 보도자료 내 잠정치
 3) 교통사고비용은 교통사고 피해자 및 가족이 겪는 심리적, 육체적 교통비용(PGS: Pain, Grief & Suffering)을 포함하여 산정함
 4) 대기오염비용은 2014년도 자동차주행거리분석 자료의 미발행으로 2013년도 값을 사용함
 5) 교통시설 투자평가지침의 원단위(172,800원/ton) 활용하여 산정한 값(2013. 11월 5차 개정안)
 6) 가구교통비용의 ()안은 가계지출소비를 명목가격 기준으로 산정한 금액임

7. Modal-Shift에 따른 사회적 비용 저감효과 (화물)

(단위 : 억 원, 원/톤-km)

구 분	도로		철도		연안해운	
	비용	원단위	비용	원단위	비용	원단위
대기오염 비용	24,495	24.72	860	9.28	69	0.27
온실가스 비용	3,165	3.19	48	0.51	273	1.08
소음 비용	4,791	4.84	1,529	16.49	0	0
사고 비용	5,849	5.90	217	2.34	960	3.80
혼잡 비용	21,670	21.87	0	0	0	0
합 계	59,970	60.52	2,654	28.62	1,302	5.16
도로 대비 차액	-	-	57,316	31.90	58,668	55.36

주) 1. 원단위 기준은 2009년

자료 : 한국교통연구원, 전환교통지원사업 평가 및 제도개선 연구 용역보고서(2013. 1)

8. 철도화물 운임인하 수준별 탄력도

5% 인하	10% 인하	15% 인하	20% 인하
1.65	2.06	2.13	2.48

* 자료 : 한국철도공사, 『화물운임 제도개선 및 고객만족도지수개발 연구』, 2005.

* 화물운임이 20% 인하될 경우 수요는 49.6%(20%×2.48) 증가

9. 교통시설별 연도별 투자현황(교통회계)

(단위 : 억원)

구 분	'12년	'13년		'14년	'15년		'16년
		본예산	추경		본예산	추경	
교통회계 총규모 (교통세 전입액)	150,101 (127,691)	164,454 (97,437)	169,074 (97,437)	163,026 (108,890)	172,035 (109,704)	182,708 (111,367)	164,756 (113,290)
도로 계정	79,169	85,812	90,332	85,736	91,610	94,657	82,085
철도 계정	44,538	53,013	52,963	53,629	57,095	63,667	59,250
교통체계관리 계정*	11,817	8,604	8,604	7,030	7,356	8,311	5,171
공항 계정	1,207	4,181	4,181	4,121	3,088	3,088	3,358
광역교통시설 계정**	-	-	-	-	-	-	-
항만 계정	13,370	12,844	12,994	12,510	12,886	12,986	14,892

* 《한눈에 보이는 국토교통 예산 매뉴얼》 (2016)

** '07년까지는 '도시철도 계정', '08~'10년은 '대중교통 계정', '11년부터는 '교통체계관리 계정'으로 명칭 변경

*** 광역교통시설 계정은 '10년부터 폐지(광역회계 신설)

〈교통·에너지·환경세 교통회계 계정별 배분비율〉

(단위 : %)

현 행 ¹⁾			종 전 ('10.7.22 이전)		
계 정	배분율	'11년 교통에너지 환경세 배분	계 정	배분율	'10년 교통에너지 환경세 배분
도 로	43~49	50.3 ²⁾	도 로	51~59	53.0
철 도	30~36	32.3	철 도	14~20	24.0
교통체계관리	10 이하	7.9	대중교통	6~10	10.0
공 항	7 이하	0	공 항	6 이하	0
항 만	7~13	9.5	항 만	10~14	13.0
광역교통시설	-	-	광역교통시설	2~6	-

* 《한눈에 보이는 국토교통 예산 매뉴얼》 (2016)

1) 교통회계법 시행규칙 개정(' 10.7.22) (2011년 회계연도부터 적용)

* 종전에는 '교통·에너지·환경세 전입액' 의 배분기준이었으나 현행 규칙은 '재원' 의 배분기준으로 변경됨

2) 환경친화적 교통물류체계 구축 또는 투자 효율화 등을 위하여 필요한 경우에는 각 계정 간의 재원 배분비율을 1천분의 100의 범위에서 증감 가능(교통회계법 시행규칙 제2조 제2항)

10. 교통시설특별회계 세입 추이(교통정책조정과)

(단위 : 억원)

구 분	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계(교통에너지환경세)	170,780 (90,428)	146,999 (92,663)	144,899 (82,498)	151,101 (127,691)	164,454 (97,421)	163,026 (108,890)	172,035 (109,704)
□ 도로 계정	90,684	76,630	73,351	79,169	85,812	85,736	91,610
○ 재산수입 등	2,186	8,152	3,196	386	1,010	1,167	1,261
○ 교통에너지환경세	48,379	49,111	41,497	69,516	51,731	57,702	43,200
○ 승용차특소세	13,227	11,392	7,443	9,057	8,627	8,659	11,302
○ 기타 일반회계전입금	26,742	2,053	13,505	0	22,534	16,435	34,971
○ 공항계정 전입금	150	5,922	7,711	183	1,867	1,773	876
○ 기금예탁 이자수입	0	0	0	27	43	-	-
□ 철도 계정	33,303	35,395	38,042	44,538	53,013	53,629	57,095
○ 재산수입 등	2,361	2,245	2,451	2,510	12,614	673	710
○ 교통에너지환경세	14,920	22,239	26,647	36,137	31,175	35,874	48,538
○ 수입차관세	5,700	5,885	7,211	5,863	6,979	6,691	6,349
○ 기타 일반회계전입금	10,322	5,026	1,733	28	2,245	9,296	952
□ 교통체계관리 계정 ¹⁾	17,416	12,925	11,264	11,817	8,604	7,030	7,356
○ 재산수입 등	569	658	546	740	793	531	240
○ 교통에너지환경세	9,043	9,266	6,517	10,932	7,014	4,783	7,116
○ 기타 일반회계전입금	7,805	3,001	4,201	145	797	1,716	-
□ 공항 계정	974	6,843	8,717	1,207	4,181	4,121	3,088
○ 재산수입 등	974	933	1,324	1,207	4,181	4,121	3,088
○ 유가증권 매각대	0	5,909	7,393	0	0	-	-
○ 교통에너지환경세	0	0	0	0	0	-	-
○ 기타 일반회계전입금	0	0	0	0	0	-	-
□ 광역교통시설 계정 ²⁾	10,593	0	0	0	0	-	-
○ 재산수입 등	534	0	0	0	0	-	-
○ 교통에너지환경세	5,426	0	0	0	0	-	-
○ 기타 일반회계전입금	4,633	0	0	0	0	-	-
□ 항만 계정	17,830	15,205	13,524	13,370	12,844	12,510	12,886
○ 재산수입 등	2,006	2,888	2,200	2,009	4,227	1,979	2,036
○ 교통에너지환경세	12,660	12,046	7,837	11,107	7,501	10,531	10,850
○ 기타 일반회계전입금	3,164	271	3,487	254	1,116	-	-

1) '08년 이전은 '도시철도 계정', '08~'10년은 '대중교통 계정'이었음

2) 광역교통시설 계정은 '10년부터 폐지(광특회계 신설)

11. 교통에너지환경세 현황

가. 교통세율 현황

(단위 : 원/ℓ)

대 상	기본세율		탄력세율	실행세율						
	(03년)	(08년)		'03.7	'05.7	'06.7	'07.7	'08.3	'08.10	'10.5
휘발유(A)	630	475	±30%	572	535	526	505	525	514	529
경 유(B)	404	340	±30%	261	323	351	358	372	364	375
비율(B/A)	64.1	71.6	-	45.6	60.3	66.7	70.9	70.9	70.8	70.9

* '08.3-12월 한시적으로 유류세 인하(휘발유 472/ℓ , 경유335/ℓ)

나. 연도별 교통·에너지 환경세 징수실적

(단위 : 억원)

구 분	'13		' 14		' 15		' 16
	예산	결산	예산	결산	예산	결산	예산
교통세 세입	126,458	132,478	134,808	134,403	134,658	140,546	141,612
교통세 전입금	99,548	105,982	107,846	107,522	107,726	112,437	113,290

다. 교통회계 계정별 교통세 배분비율 변화추이

구 분	도로	철도	교통체계 관리	공항	항만	광역
배분비율(%) (‘04.6.15이전)	65.5	18.2	— (철도에포함)	4.3	10 (유보)	2
배분비율(%) (‘10.7.22이전)	51~59	14~20	6~10	2~6	10~14	2~6
배분비율(%) (현행)	43~49	30~36	100이하	70이하	7~13	‘10년부터 광특회계 귀속

1) 교통회계법 시행규칙 개정(‘10.7.22) (2011년 회계연도부터 적용)

* 종전에는 ‘교통·에너지·환경세 전입액’의 배분기준이었으나 현행 규칙은 ‘재원’의 배분기준으로 변경됨

2) 환경친화적 교통물류체계 구축 또는 투자 효율화 등을 위하여 필요한 경우에는 각 계정 간의 재원 배분 비율을 1천분의 100의 범위에서 증감 가능(교통회계법 시행규칙 제2조 제2항)

12. 국내 여객·화물 수송실적(인, 톤 기준)

(단위 : 천명, 천톤, %)

구 분			' 10	' 11	' 12	' 13	' 14	' 15
여 객	철도	수송량	1,060,941	1,118,621	1,149,340	1,224,820	1,263,472	1,269,417
		비중	8.2	3.8	3.9	4.1	-	4.1
		증가율	4.0	5.4	2.7	6.6	3.2	0.5
	지하철	수송량	2,273,086	2,358,758	2,410,931	2,476,394	2,526,167	2,522,900
		비중	17.7	8.0	8.2	8.2	-	8.1
		증가율	4.2	3.8	2.2	2.7	2.0	-0.1
	공로 ¹⁾	수송량	9,498,586	25,943,079	25,982,998	26,327,678	9,854,054	27,176,017
		비중	73.8	88.0	87.7	87.5	-	87.6
		증가율	-2.3	173.1	0.2	1.3	-	1.9
	해운	수송량	14,308	14,266	14,538	16,063	14,271	15,381
		비중	0.1	0.1	0.1	0.1	-	0.1
		증가율	-3.8	-0.3	1.9	10.5	-11.2	7.8
	항공	수송량	20,216	20,981	21,602	22,353	24,648	27,980
		비중	0.2	0.1	0.1	0.1	-	0.1
		증가율	11.9	3.8	3.0	3.5	10.3	13.5
화 물	철도	수송량	39,217	40,012	40,309	39,822	37,379	37,094
		비중	5.0	2.5	2.3	2.3	4.6	
		증가율	0.8	2.0	0.7	-1.2	-6.1	-0.8
	공로 ²⁾	수송량	619,530	1,439,625	1,568,354	1,546,407	655,046	
		비중	79.1	89.7	90.8	90.8	80.9	
		증가율	2.0	132.4	8.9	-1.4	-57.6	
	해운	수송량	124,225	125,588	119,057	117,860	117,920	128,611
		비중	15.9	7.8	6.9	6.9	14.5	
		증가율	3.5	1.1	-5.2	-1.0	0.1	9.1
	항공	수송량	262	281	265	253	283	288
		비중	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
		증가율	-2.6	7.3	-5.7	-4.5	11.9	1.8

* 자료: 2016 국토교통통계연보, 2016.12.

* 주 : 1) 공로여객 : 버스(고속, 시내, 시외, 전세)와 택시의 합('07~'10년), 11년부터 자가용승용차 통계 포함

2) 공로화물 : 영업용 화물자동차의 화물수송량('07~'10년), 11년부터 비영업용 화물자동차 통계 포함

3) 15년 공로 화물 비영업용 자동차 통계는 2017년 5월 공표예정

13. 시도별 통행 수단분담률

구분	육상교통					항공	해운
	승용차	버스	철도	택시	기타 (도보포함)		
서울특별시	20.0(20.0)	26.3(26.3)	21.8(21.8)	7.1(7.1)	24.8(24.7)	0.1	0.0
부산광역시	30.2(30.2)	23.9(23.9)	10.6(10.6)	8.9(8.9)	26.4(26.3)	0.1	0.0
대구광역시	37.2(37.2)	16.0(16.0)	6.1(6.1)	8.1(8.1)	32.6(32.6)	0.0	0.0
인천광역시	34.6(34.6)	23.0(23.0)	7.9(7.9)	6.3(6.3)	28.2(28.2)	0.0	0.1
광주광역시	43.8(43.8)	20.4(20.4)	1.4(1.4)	7.8(7.8)	26.6(26.6)	0.0	0.0
대전광역시	43.5(43.5)	18.4(18.4)	3.5(3.5)	6.6(6.6)	28.0(28.0)	0.0	0.0
울산광역시	43.3(43.3)	20.3(20.3)	0.3(0.3)	5.8(5.8)	30.3(30.3)	0.0	0.0
경기도	37.1(37.1)	23.1(23.1)	6.2(6.2)	4.5(4.5)	29.0(29.0)	0.0	0.0
강원도	51.1(51.1)	9.2(9.2)	0.5(0.5)	8.0(8.0)	31.1(31.1)	0.0	0.0
충청북도	47.8(47.8)	12.3(12.3)	0.3(0.3)	8.5(8.5)	31.1(31.1)	0.0	0.0
충청남도	48.7(48.7)	16.2(16.2)	1.5(1.5)	6.6(6.6)	27.0(27.0)	0.0	0.0
전라북도	42.2(42.1)	12.4(12.4)	0.3(0.3)	9.9(9.9)	35.3(35.3)	0.0	0.0
전라남도	45.6(45.4)	11.4(11.3)	0.2(0.2)	5.4(5.4)	37.4(37.2)	0.0	0.5
경상북도	46.5(46.5)	15.3(15.3)	0.7(0.7)	5.8(5.8)	31.6(31.6)	0.0	0.0
경상남도	44.2(44.1)	14.5(14.5)	0.7(0.7)	6.9(6.9)	33.8(33.8)	0.0	0.1
제주도	44.7(43.7)	9.8(9.6)	0.0(0.0)	18.2(17.8)	27.2(26.6)	1.9	0.3
전 국	35.7(35.7)	20.5(20.4)	8.2(8.2)	6.8(6.8)	28.8(28.8)	0.1	0.0

* 출처: 「2015년 국가교통조사 및 DB구축사업」 중 “전국 여객 OD 보완갱신연구”, 한국교통연구원 국가교통DB센터. 2015.12.

주: 1. ()은 항공, 해운을 포함한 수단 분담률임

2. KTDB 배포용 기종점통행량((O/D)252개 존 체계)을 기준으로 산출

3. 도보 등 기타 수단(도보, 자전거, 오토바이, 기타)을 포함한 수단분담률

4. 분담률 기준년도는 2014년이며, 2015년 자료는 2017년 5월 공표예정

14. 연도별 자동차 일평균 주행거리 추이

(단위 : km/대)

연 도	' 06년	' 07년	' 08년	' 09년	' 10년	' 11년	' 12년	' 13년	' 14년	'15년
승용차	45.9	40.9	35.5	35.7	34.2	32.6	34.1	33.0	33.8	33.2
전 체	57.6	54.8	47.8	47.6	46.2	44.1	41.0	39.7	40.2	39.8

* 출처 : 교통안전공단. 연도별 일평균 주행거리 추이

15. 수송부문 에너지 소비 및 온실가스 배출 현황

가. 우리나라 에너지 사용추이

(단위 : 천TOE(Ton of Oil Equivalent), %)

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
산업	92,992	94,366	97,235	104,327	106,458	106,119	116,910	126,886	128,324	130,906	136,086
수송	34,615	35,559	36,527	37,068	35,793	35,930	36,938	36,875	37,143	37,330	35,476
가정 상업	34,807	36,861	35,986	35,916	36,225	35,722	37,256	37,542	37,884	37,341	37,628
공공 기타	3,595	4,068	3,836	4,144	4,100	4,295	4,483	4,560	4,769	4,670	4,679
합계	166,009	170,854	173,584	181,455	182,576	182,066	195,587	205,863	208,120	210,247	213,870

* 자료 : 에너지경제연구원, 『에너지통계연보 2015』

나. 교통부문 수단별 에너지 소비량

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
육상부문	27,684 (80.0)	28,144 (79.2)	28,588 (78.3)	29,195 (78.8)	28,532 (79.7)	29,030 (80.8)	29,820 (80.7)	29,672 (80.4)	29,886 (80.5)	30,813 (82.5)	31,037 (82.5)
철도부문 (지하철 포함)	511 (1.5)	505 (1.4)	474 (1.3)	441 (1.2)	424 (1.2)	388 (1.1)	383 (1.0)	371 (1.0)	370 (1.0)	342 (0.9)	302 (0.8)
해운부문	4,120 (11.9)	4,092 (11.5)	4,437 (12.2)	4,235 (11.4)	3,762 (10.5)	3,321 (9.2)	3,282 (8.9)	3,366 (9.1)	3,154 (8.5)	2,433 (6.5)	2,319 (6.2)
항공부문	2,300 (6.6)	2,819 (7.9)	3,028 (8.3)	3,197 (8.6)	3,074 (8.6)	3,191 (8.9)	3,453 (9.3)	3,467 (9.4)	3,733 (10.0)	3,742 (10.0)	3,971 (10.6)
전체	34,615	35,559	36,527	37,068	35,793	35,930	36,938	36,875	37,143	37,330	37,628
전년대비 증가율	-0.05%	2.7%	2.7%	1.5%	-3.4%	0.4%	2.8%	-0.2%	0.7%	0.5%	0.8%

* 자료 : 국가에너지통계종합정보시스템(www.kesis.net) 에너지수급밸런스

* TOE(Ton of Oil Equivalent)는 석유, 가스, 석탄 등 에너지원들을 원유1톤이 발열하는 칼로리를 기준으로 표준화한 단위이며, 톤-km는 수송거리를 고려한 수송량 통계단위임.

다. 교통수단별 · 17개 광역시도별 온실가스 총배출량

(단위: tCO₂)

	철도	도로	해운	항공	기타	계
합계	374,521	85,278,367	1,007,642	1,409,958	471,506	88,541,994
	0.4%	96.3%	1.1%	1.6%	0.5%	100.0%
1.서울	55,074	8,731,964	334,021	498,585	98,025	9,717,669
	0.6%	89.9%	3.4%	5.1%	1.0%	100.0%
2.부산	34,759	4,697,495	150,059	160,187	48,004	5,090,504
	0.7%	92.3%	2.9%	3.1%	0.9%	100.0%
3.대구	36,449	3,653,114	-	37,452	6,977	3,733,991
	1.0%	97.8%	0.0%	1.0%	0.2%	100.0%
4.인천	-	4,561,329	53,692	29,619	71,169	4,715,809
	0.0%	96.7%	1.1%	0.6%	1.5%	100.0%
5.광주	12,128	2,620,579	209	43,989	3,332	2,680,238
	0.5%	97.8%	0.0%	1.6%	0.1%	100.0%

6.대전	50,519	2,285,793	168	4,469	7,613	2,348,563
	2.2%	97.3%	0.0%	0.2%	0.3%	100.0%
7.세종	-	2,209,858	109,922	19,585	7,829	2,347,194
	0.0%	94.1%	4.7%	0.8%	0.3%	100.0%
8.울산	-	293,336	-	-	78	293,414
	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
9.경기도	12,625	22,347,060	11,672	2,939	96,387	22,470,682
	0.1%	99.4%	0.1%	0.0%	0.4%	100.0%
10.강원	5,202	3,332,384	64,258	4,114	6,311	3,412,269
	0.2%	97.7%	1.9%	0.1%	0.2%	100.0%
11.충북	13,716	3,798,136	601	32,898	6,314	3,851,665
	0.4%	98.6%	0.0%	0.9%	0.2%	100.0%
12.충남	14,634	4,960,320	56,889	3,722	7,353	5,042,918
	0.3%	98.4%	1.1%	0.1%	0.1%	100.0%
13.전북	24,171	3,869,768	17,533	14,182	24,862	3,950,516
	0.6%	98.0%	0.4%	0.4%	0.6%	100.0%
14.전남	36,466	3,622,996	94,945	24,126	43,017	3,821,550
	1.0%	94.8%	2.5%	0.6%	1.1%	100.0%
15.경북	61,917	6,481,750	13,300	6,420	20,386	6,583,775
	0.9%	98.5%	0.2%	0.1%	0.3%	100.0%
16.경남	16,859	6,641,472	94,360	7,205	20,620	6,780,516
	0.2%	97.9%	1.4%	0.1%	0.3%	100.0%
17.제주	-	1,171,013	6,013	520,466	3,230	1,700,722
	0.0%	68.9%	0.4%	30.6%	0.2%	100.0%

주: 1) %는각 총계 내에서 해당 지역이 차지하는 비율임 2) 연료 소모량은 2010년을 기준으로 산정함/ 순발열량 기준 산정 3) 도로와 철도부문은 전체유종을 대상으로 산정한 수치임/ 4) 항공과 해운부문은 국제항공 톨링 제외 및 GWP 반영한 수치임 4) 기타부문은 교통수단을 제외한 파이프라인운송업, 육상운수보조 서비스업 등을 포함하였음

자료: 교통안전공단, 교통부문 온실가스 배출량 조사자료(2014년 기준), 2015.

라. 주요국가 교통부문 에너지 소비량 비교(2014 기준)

(단위 : 백만 TOE)

국 가	미국	멕시코	일본	영국	독일	이탈리아	호주	한국
최종에너지 소비	2216	187	441	179	306	146	125	268
교통부문	567.5	51.1	70.0	38.2	50.7	33.9	30.8	30.1
교통부문 비중	25.6	27.3	15.9	21.3	16.6	23.2	24.6	11.2

* 『Energy Balances of OECD・Non-OECD Countries』 IEA(2016) 자료

바. 교통수단별 온실가스 배출량 추이

(단위 : 백만tonCO₂eq, %)

부문	2011	2012	2013	2014	2015
합계	89.4	88.4	90.5	81.3	101.7
도로	83.1	82.4	85.0	76.5	97.2
	92.9%	93.2%	94.0%	94.1%	95.5%
철도	2.9	2.7	2.7	2.5	2.5
	3.2%	3.0%	3.0%	3.1%	2.5%
항공	1.2	1.3	1.3	1.3	1.6
	1.4%	1.4%	1.5%	1.6%	1.6%
해운	2.2	2.1	1.4	1.0	0.4
	2.5%	2.4%	1.6%	1.2%	0.4%

자료 : 교통안전공단, 온실가스산정 및 관리시스템 KOTEMS, 2016