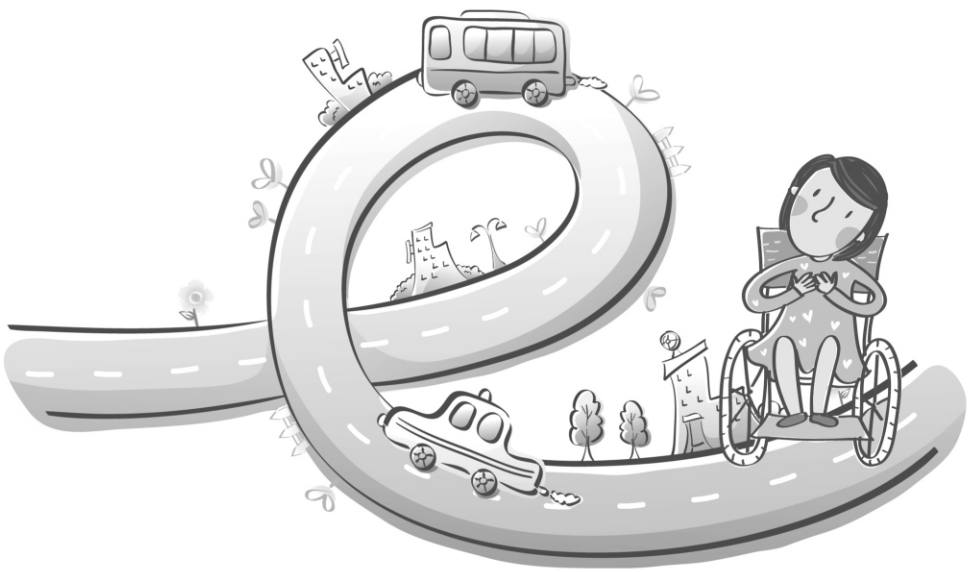
한국장총
www.kodaf.kr

장애인 이동권 보장을 위한
「교통약자이동편의증진법」
개정 촉구 토론회



■일　　시 : **2011년 10월 11일(화), 14:00**
■장　　소 : **국회의원회관 128호**
■공동주최 : 국회의원 윤석용, 국회의원 최규성, 국회의원 박은수
국회의원 정하균, 국회의원 강기갑, 국회의원 곽정숙
국회의원 이용경
장애물없는생활환경시민연대, 전국장애인차별철폐연대
한국뇌병변장애인인권협회, 한국장애인단체총연맹
한국장애인자립생활센터총연합회, 한국장애인자립생활센터협의회

한국장총
www.kodaf.kr

Contents

<기조발제>

- 장애인이동권 보장을 위한 「교통약자이동편의증진법」을 개정하라! …… 3
  박경석 상임공동대표(전국장애인차별철폐연대)

<토　　론>

- 토론1.「교통약자이동편의증진법」개정방향 …… 39
  배융호 사무총장(장애물없는생활환경시민연대)
- 토론2. 장애인 이동권 보장은 국가의 의무 …… 43
  이도건 이동권위원장(경기장애인차별철폐연대)
- 토론3.「교통약자이동편의증진법」개정에 대한 토론문 …… 51
  강현석 장애인위원장(민주노동당)
- 토론4.「교통약자이동편의증진법」의 개정에 대하여 …… 63
  김동희 대표(한국장애인자립생활센터총연합회)
- 토론5. 「교통약자이동편의증진법」개정에 대한 토론문 …… 67
  국토해양부 교통안전복지과

<별첨자료>

- 「교통약자이동편의증진법」개정안 자료 …… 73
- 「교통약자이동편의증진법」 …… 141
- 「교통약자이동편의증진법」시행령 …… 154
- 「교통약자이동편의증진법」시행규칙 …… 159

한국장총
www.kodaf.kr

기조발제

- **장애인이동권 보장을 위한 「교통약자이동편의증진법」을 개정하라!**

박경석 상임공동대표 / 전국장애인차별철폐연대

한국장총
www.kodaf.kr

기조발제

장애인이동권 보장을 위한 「교통약자이동편의증진법」을 개정하라!

박경석 상임공동대표 / 전국장애인차별철폐연대

한국장총
www.kodaf.kr

장애인이동권 보장을 위한 「교통약자이동편의증진법」을 개정하라!

박경석 상임공동대표(전국장애인차별철폐연대)

1. 장애인 이동권과 인간다운 삶의 권리

1) 들어가며

장애인의 권리들은 원래 마땅히 보편적으로 있어야 할 것이었으나 우리 사회에는 없었던 것이었다. 국어사전에 이동권이란 말은 없었다. 하지만, 장애인 스스로 이동의 권리를 찾아내고 투쟁으로 만들어내고, 결국 사회적으로도 인정을 받게 되었고, 마침내 2003년에는 국립국어원에서 이동권이란 단어를 '신어'로 수록하기에 이르렀다.

> 이동권(移動權) : 명사 〈신어, 2003년〉 국립국어원 '신어' 자료집에 수록된 단어입니다.
> [명사] 이동할 수 있는 권리.

[자료출처 : 네이버사전]

장애인의 이동권투쟁은 교통약자이동편의증진법 제정과 실행으로 결실을 맺었다.
제1차 교통약자이동편의증진 5개년계획이 시행되었고, 각 지자체에서도 조례가 만들어져 장애인에 대한 사회의 장벽이 상당히 해소되길 바랬으나, 현실은 기대와는 사뭇 달랐다.
법과 조례에 의해 수립된 계획이고, 정부가 수립한 계획이지만 예산이 없다는 이유로 계획은 이행되지 못했다.
제1차 교통약자이동편의증진 5개년계획에 의하면, 2011년까지 저상버스 31.5% 이상 도입, 법정특별교통수단의 45.8% 도입계획 등이 명시되어 있었으나, 실제 이행되지 않았다.

특별교통수단의 경우 국가와 도지사의 책임이 명시되지 않고 시장과 군수의 책임으로만 규정되어 있어 지자체가 예산부족을 이유로 도입과 운영에 대한 반발이 심한 상태이며, 그 운영의 방식 또한 천차만별이라 장애인의 이동권을 심각하게 위협하고 있다.

대도시 중에는 그나마 저상버스도 생기고 특별교통수단도 일정량이 운행되어 이동편의가 증진된 곳도 있지만, 대부분의 지역에서는 저상버스 도입량이 절대적으로 부족하여 그냥 '홍보용'으로만 기능하는 어이없는 상황도 발생하고 있다. 이용을 위한 대기시간이 너무나도 길거나, 혹은 장애인의 생활공간과 지역의 주요 지점을 잇는 노선이 확보되지 않은 것이 문제인 것이다.
시외버스, 고속버스, 마을버스 등에는 저상버스 도입에 대한 규정과 계획이 전혀 없고, 특별교통수단은 시군의 경계를 넘어서 이동을 금지시키고 있어나 혹은 절대적인 도입량이 부족하여, 장애인들이 지역간 이동을 하는 것은 대부분 불가능에 가까운 실정이다.

특별교통수단의 이용대상도 지역에 따라 제각각이고, 운행시간도 제각각, 요금도 제각각, 운행방식도 제각각이고, 운영주체도 제각각이고, 심지어 특별교통수단에 대한 규정도 제각각이다. 지역에서 장애인의 이동권은 지자체의 의지와 장애인운동의 힘에 의존할 수밖에 없게 된 것이다.
이런 상황에서 정부는 적극적인 개선대책을 세우기는 커녕, 오히려 2010년 법 시행규칙을 개정하여 특별교통수단 도입기준을 변경하여, 중소도시 등은 법정기준대수가 크게 줄어들었을 뿐 아니라, 휠체어탑승장비가 장착되지도 않고 이동지원센터 등에 의해 운영되지도 않는 개별 장애인단체의 장애인봉사차량 등도 특별교통수단에 포함시키도록 함으로써, 결국 장애인의 권리를 줄여 지자체의 재정부담을 완화하려 하고 있다.

교통약자이동편의증진법과 조례 등으로 규정된 저상버스와 특별교통수단 도입을 요구하는 장애인들의 투쟁이 서울시, 부산시, 경기도, 강원도, 전라북도 등 전국 각 지역에서 진행되고 있다.
경기도에서는 특별교통수단의 도입 및 광역이동지원센터 운영에 대한 도지사의 책임을 묻는 농성투쟁을 2개월 동안이나 전개한 결과 경기도청의 답변을 받은 바 있다. 그 외에도 전라북도와 강원도 등에서도 도지사의 책임을 묻는 장애인이동권투쟁이 진행되고 있다. 이런 투쟁이 발생한 원인도, 투쟁을 어렵게 만드는 것도 교통약자이동편의증진법에 이의 근거 조항이 없기 때문이다.

한국장총
www.kodaf.kr

특별교통수단의 도입과 운영에 대한 국가와 도지사의 책임을 명시하는 법개정이 절실히 요구되는 상황이다. 또한 시외버스, 고속버스, 마을버스 등에도 저상버스 도입을 규정하여 장애인의 지역간 이동과 구체적인 생활동선을 보장할 수 있도록 하여야 한다.
현재 국회에서는 무려 17개의 교통약자이동편의증진법 개정안이 계류중인 상태이다. 이중 곽정숙의원안, 이용경의원안 등에서는 특별교통수단의 도입과 (광역이동지원센터) 운영을 국가가 지원할 수 있는 근거를 명시하는 내용을 골자로 하고 있고, 안홍준의원안에서는 특별교통수단의 도입을 국가가 지원할 수 있는 근거를 명시하는 내용 등을 골자로 하고 있다.

이동의 권리는 무엇보다 기본적인 인간의 권리이며, 교통의 차별은 장애인에 대한 가장 심각한 차별이다. 때문에 장애인이동권 투쟁의 역사는 장애인의 인권선언 그 자체였던 것이다.
더 이상 법개정을 미룰 수 없다. 교통약자이동편의증진법을 개정하여, 장애인의 정당한 기본권을 되찾자.

2) 장애인이동권 투쟁의 경과

■ **장애인 이동권 투쟁의 시작**

- 2001년 1월, 오이도역(지하철 4호선)에서 장애인이 수직형리프트를 이용해 이동하다가 사망하는 사고 발생.
- 2001년 1월, 노들장애인야간학교 등을 중심으로 '오이도역장애인수직형리프트추락참사대책위원회'(4월 해산, '장애인이동권연대' 출범)를 구성, 장애인 이동권 확보를 위한 투쟁 전개.
- 그 동안 장애인이 이동하다가 죽거나, 이동하지 못해 평생을 집구석과 시설에 처박혀 살아야 하는 문제는 장애인 개인의 문제로만 치부되었지만, 오이도역 사고를 계기로 장애인들은 장애인의 이동의 문제는 인간으로서 살아가기 위해 기본적으로 보장되어야 하는 권리이며, 이는 분명히 사회가 책임져야 하는 문제임을 제기함.

■ **서울시의 약속**

- 2002년 5월, 발산역(지하철 5호선)에서 1급 중증장애인이 고정형리프트에서 추락해 사망하는 사고 발생. 장애인이동권연대, 서울시에 공개사과 촉구 및 장애인 이동권 쟁취를 위한 투쟁 전개.

- 2002년 8월, 발산역리프트 장애인추락참사 서울시 공개사과를 위한 무기한 단식 농성 돌입, 39일간의 단식 농성 진행.
- 장애인들의 목숨을 건 투쟁 앞에 서울시는 ▲2004년까지 모든 지하철 역사에 엘리베이터 설치 ▲'저상버스 도입 추진위원회'를 통한 일반 시내버스 노선내의 저상버스 도입 ▲특별 장애인용 교통수단으로 무료 셔틀버스, 심부름센터, '장애인 콜택시' 도입을 약속함.

■ **장애인 등의 이동권 보장을 위한 법률 제정 운동**

- 2002년 9월, '장애인·노인·임산부 등의 교통수단 이용 및 이동보장에 관한 법률(안)'(이하 '장애인등의 이동보장법률') 제정을 위한 활동 전개.
- 2003년 10월, '장애인등의 이동보장법률 입법추진 공동대책위원회' 출범.
- 장애인등의 이동보장법률 제정의 의미는 △장애인 이동권 정책이 지방자치단체가 아닌 중앙정부(건설교통부) 차원에서 마련 △권고조항으로 이루어진 '장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률'이 아니라 강력한 법률의 제정 △지하철 엘리베이터 설치, 저상버스 도입, 특별교통수단 도입 등 장애인 이동권 문제의 포괄적 대응 등임.

■ **교통약자의 이동편의증진법 제정**

- 2004년 7월, '장애인·노인·임산부 등의 교통수단 이용 및 이동보장에 관한 법률(안)' 민주노동당 현애자의원 대표발의로 국회 발의.
- 2004년 10월, 장애인등의 이동보장법률 제정을 위해 저상버스전국순회투쟁, 국회 앞 무기한 천막농성 진행.
- 2005년 1월, '교통약자의 이동편의증진법' 제정.
- 2006년 1월, '교통약자의 이동편의증진법' 시행. 시행령, 시행규칙 제정.
- 2001년부터 시작된 장애인들의 끈질긴 현장투쟁으로 교통약자의 이동편의증진법이 제정되었으며, 법에는 ▲장애인 등의 이동권이 분명한 권리로 명시되었고, ▲교통약자이동편의증진계획의 수립 등을 통해 전국의 이동권 보장의 기틀을 마련하게 됨. 또한 ▲저상버스 도입을 의무화함으로써 노선버스에 대한 이용보장을 규정하게 되었고, ▲특별교통수단 도입과 이동지원센터의 규정을 통해 교통수단을 확대·운영하도록 하며 ▲지하철 역사에 이동편의시설로 휠체어리프트가 아닌 엘리베이터 설치만이 명시되는 등 장애인 이동권은 법적 권리로 보장되게 됨.

한국장총
www.kodaf.kr

교통약자이동편의증진계획에 포함되어야 하는 사항

1. 교통약자이동편의증진정책의 기본방향 및 목표에 관한 사항
2. 이동편의시설의 설치 및 관리 실태
3. 보행환경 실태
4. 이동편의시설의 개선과 확충에 관한 사항
5. 저상버스 도입에 관한 사항
6. 보행환경 개선에 관한 사항
7. 특별교통수단 도입에 관한 사항
8. 교통약자이동편의증진계획의 추진에 소요되는 재원조달 방안
9-1. 교통약자의 인구현황 및 이동실태
9-2. 교통약자의 이동편의증진을 위한 연구·개발에 관한 사항
10. 지방자치단체의 지역적 특성을 감안한 교통약자의 이동편의증진에 관한 사항

■ **각 지역 이동권투쟁의 성과**

- 2007년 5월, '서울특별시 교통약자의 이동편의증진에 관한 조례' 제정됨.
- 이후 전국 각 지역에서 교통약자이동편의증진 조례가 제정됨. 투쟁으로 조례를 제정한 지역에서는 장애인의 이동권보장을 위한 적극적인 계획이 (2013년까지 저상버스 50%도입과 특별교통수단의 법정기준 도입과 24시간 운행 등) 명시됨.
- 2007년 4월, 중앙정부의 교통약자이동편의증진 5개년계획 발표. 2011년까지 저상버스 31.5%도입 등. 그러나, 예산부족을 이유로 법정기준과 정부계획조차 지켜지지 않는 상황에서 각 지자체를 상대로 한 투쟁을 통해 저상버스와 특별교통수단 등의 도입을 확보하고 있는 상황.

3) 투쟁으로 만든 교통약자이동편의증진법, 그러나...

■ 교통약자이동편의증진법의 주요내용

교통약자의 이동편의증진법

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. (1~7 생략)
8. "특별교통수단"이라 함은 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 말한다.

제7조(지방교통약자이동편의증진계획의 수립 등) ①특별시장 · 광역시장 · 특별자치도지사 · 시장(이하 "시장"이라 한다) 또는 군수(광역시에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 같다)는 교통약자이동편의증진계획에 따라 관할 지역의 교통약자의 이동편의증진을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 지방교통약자이동편의증진계획(이하 "지방교통약자이동편의증진계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.

제8조(연차별시행계획의 수립) ①시장 또는 군수는 지방교통약자이동편의증진계획을 집행하기 위한 연차별시행계획을 수립하여야 한다.
②제1항의 규정에 의한 연차별시행계획의 수립 · 변경 · 시행 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제16조(특별교통수단) ①시장 또는 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토해양부령이 정하는 일정 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.
②시장 또는 군수는 제1항의 규정에 의한 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수단을 운행하는 자를 통신수단 등을 통하여 연결하여 주는 이동지원센터를 설치할 수 있다.
③특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위, 특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류, 특별교통수단에 장착하여야 하는 탑승설비의 기준 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.
④특별교통수단 및 이동지원센터의 운영 등에 관하여 필요한 사항은 당해 지방자치단체의 조례로 정한다.

시행령

제14조(저상버스 등의 운행 대수) 법 제14조제2항에서 "대통령령이 정하는 일정 대수"라 함은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 대수를 말한다.
1. 특별시와 광역시 : 운행하고자 하는 버스 대수의 2분의 1
2. 시와 군 : 운행하고자 하는 버스 대수의 3분의 1

시행규칙 개정 2010.6.30

제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 "국토해양부령이 정하는 일정대수"란 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록한 제1급 및 제2급 장애인 200명당 1대를 말한다.

② 제1항에도 불구하고 해당 지방자치단체의 조례로 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록한 제1급 및 제2급 장애인 중 특정 종류의 장애인에 대해 특별교통수단 외의 방법으로 이동편의를 제공하고 있는 경우에는 해당 장애인수를 특별교통수단 운행 대수 산정대상에서 제외할 수 있다.

[전문개정 2010.6.30]

■ **그러나 현실은...**

최근 수년간 420투쟁에서부터 각 지자체 투쟁의 핵심 내용은 활동보조 추가지원과 이동권 보장이었다. 이동권 요구안의 내용은 법과 국가계획을 준수하라는 수준이었으나, 지자체 예산부담 등으로 인해 투쟁없이 저절로 만들어진 사례는 없다. 반대로 투쟁에도 불구하고 기준에도 미치지 못하는 사례까지 속출하고 있다.

최저수준의 5개년계획과 그것에 기반한 조례를 만들기 위해서는 지자체 담당부처와 시의회의 확인이 반드시 필요한 상황이다. 투쟁한 지역에서는 국토해양부 지침 이상의 계획과 조례를 쟁취하고 광역이동지원센터설치와 같은 성과를 만들어내고 있다.

투쟁하지 않은 지역에서는 특별교통수단 요금이 일반택시요금의 50% 이하로 결정되는 등 장애인에게 불리하게 정해지는 반면, 투쟁한 지역에서는 특별교통수단 요금이 시내버스요금의 2배 이하(경남지역 등), 혹은 도시철도의 3배 이하(서울, 대구 등) 등으로 결정되는 등 일관된 기준이 아닌 힘의 관계에 의해 장애인의 이동권이 결정되고 있는 상황이다.

투쟁한 지역에서는 시설관리공단 등 공적 운영체계를 갖추지만, 투쟁하지 않은 지역에서는 이권사업으로 인식되거나 기존 장애인이동봉사사업 등에 통합되는 부정적 사례도 발생하고 있다.

저상버스의 경우 국고 50%의 지원과 중앙정부의 계획에 의해 도입이 되기 때문에 지자체의 도입계획을 세우기에 유리한 측면이 있음에도 중앙정부가 계획을 이행하지 않고 예산을 삭감하여 도입률은 크게 미치지 못한 상황이다.

이에 반해 특별교통수단은 100% 지자체 예산으로 도입과 운영을 해야 하기 때문에 지자체 예산부담 등으로 지자체의 저항이 매우 강한 상황이다. 법과 중앙정부 계획보다 예산이 더욱 우선이라는 것이다.

2. 장애인 이동권의 현황과 문제점

1) 교통약자 현황

2009년 교통약자 이용편의 실태조사(2010년 1월 국토해양부 발표)에 의하면, 우리나라의 교통약자[1] 인구는 전체인구의 약 24%인 1,211만명 수준이며, 교통약자 중에서는 고령자(65세 이상)가 506만명으로 가장 높은 비율(41.8%)을 차지하는 것으로 나타났다.

2009년 교통약자 세부현황

	2008년	2009년	증가율
장애인	1,416,005	1,475,151	4.18%
고령자	4,861,476	5,069,273	4.27%
임산부	470,000	475,000	1.06%
어린이	2,955,048	2,806,805	-5.02%
영유아동반자	2,315,766	2,290,058	-1.11%
합 계	12,018,295	12,116,287	0.82%

주 : 교통약자인구의 중복산정을 피하기 위하여 장애인 중 65세 이상 고령자 제외
자료: 국토해양부, 2011.3.

교통약자는 통행 시 지하철(29.8%) 및 버스(24.9%)를 가장 많이 이용하는 것으로 나타났으며, 지체장애인은 자가운전비율(36.3%)이 가장 높고, 시각장애인(37.2%)과 청각장애인(49.7%)은 지하철의 이용비율이 가장 높은 것으로 조사되었다.

교통약자가 주로 이용하는 교통수단

(단위: %)

	버스	자가용	지하철	보도	택시	장애인콜택시	무료셔틀	철도
① 지체장애인	12.8	36.3	19.1	11.7	7.9	9.4	2.1	0.4
② 시각장애인	17.8	5.5	37.2	9.6	5.7	22.6	1.2	0.4
③ 청각장애인	30.0	15.5	49.7	2.7	2.2	-	-	-
④ 고령자	38.0	24.1	29.9	6.0	1.1	-	-	0.8
⑤ 임산부	26.3	32.7	13.1	13.5	14.4	-	-	-
합 계	24.9	22.8	29.8	8.7	6.2	6.4	0.6	0.3

1) 교통약자의 이동편의 증진법 제2조 (정의) 1. "교통약자"라 함은 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 자, 어린이 등 생활을 영위함에 있어 이동에 불편을 느끼는 자를 말한다.

한국장총
www.kodaf.kr

	버스	자가용	지하철	보도	택시	장애인콜택시	무료셔틀	철도
⑥ 일반인	37.8	32.1	21.4	5.1	2.9	-	0.7	0.1
총 계	29.8	29.6	23.8	7.4	4.9	3.4	0.9	0.2

자료: 국토해양부, 2010. 1, "2009년 교통약자 이용편의 실태조사"

2) 저상버스 현황과 문제

2010년말 국토해양부 통계자료에 의하면 저상버스 도입률은 전체 버스의 12.8%에 불과하며, 그나마 대부분이 서울과 수도권 등에 집중된 상황이다.

[저상버스 도입현황 ('10.12말 기준)]

구분	합계			'04~06년	'07년	'08년	'09년	'10년	'11년
	총버스수	저상 버스수	저상버스 비율(%)	저상버스 도입대수	저상버스 도입대수	저상버스 도입대수	저상버스 도입대수	저상버스 도입대수	저상버스 도입대수
계	31,928	4,080	12.8	586	304	500	978	838	874
서울	7,598	1,838	24.2	296	108	260	482	322	370
부산	2,532	182	7.2	15	7	5	25	60	70
대구	1,658	148	8.9	17	20	30	35	26	20
인천	2,077	184	8.9	44	30	17	28	30	35
광주	900	72	8.0	22	10	8	12	10	10
대전	965	112	11.6	34	8	8	12	25	25
울산	644	60	9.3	15	7	10	6	12	10
경기	9,484	853	9.0	77	89	125	200	226	136
강원	552	91	16.5	6	6	12	18	37	12
충북	539	83	15.4	3	8	6	36	8	13
충남	706	25	3.5	-	-	3	5	6	11
전북	819	27	3.3	-	-	4	5	8	10
전남	678	34	5.0	-	1	-	10	6	17
경북	1,098	22	2.0	8	1	2	3	4	4

경남	1,511	339	22.4	30	9	10	101	58	131
제주	167	10	5.9	10	-	-	-	-	-

- 2005년 교통약자이동편의증진법 제정. 2006년 시행령, 시행규칙 제정.

- 2007년 4월. 5개년 계획 발표.

* 저상버스 도입률 2013년까지 50%이상, 2011년까지 31.5%도입 계획 발표. 그러나 이행되지 않고 있음.

[저상버스 연차별 도입계획과 실제 도입 현황 비교]

(단위 : 대, %)

구 분		2006	2007	2008	2009	2010	2011
계획	대수	592	304	624	2,240	2,685	2,685
	누적보급율	2.0	3.1	5.2	13.0	22.2	31.5
실적	대수	586	304	500	978	838	874
	누적보급율	2.0	3.1	4.8	8.2	11	12.8

* 앞선 정부에서 2006년부터 2008년까지 도입계획의 91.4%의 이행률.
(2008년 예산은 앞선 정부에서 편성)
* 이명박정부 출범 이후 2009년부터 2011년까지 도입계획의 35.3%의 이행률.

[교통약자이동편의증진 5개년계획] ('07~' 11)

<표 5-5> 저상버스의 연차별 보급계획

(단위: 대, %)

구 분		총계	2006현재	2007	2008	2009	2010	2011
저상버스	대수	9,130	592	304	624	2,240	2,685	2,685
	보급율	31.5	2	3.1	5.2	13.0	22.2	31.5

주) 보급율은 전국 버스대수 29,000대를 기준으로 산정함

<표 5-6> 저상버스의 연차별 사업비 (2013년 최대 50% 확충목표 시)

(단위: 억원, 년)

	총 계	2007	2008	2009	2010	2011
국고보조	2,366.5	152	312	560	671.25	671.25
지방자치단체	2,366.5	152	312	560	671.25	671.25
총액	4,733	304	624	1,120	1,342.5	1,342.5

주) 2008년까지 1대당 0.5억원 지원, 2009년 이후 1대당 0.25억원 지원(대량생산체계구축을 전제)

(자료출처. 건설교통부. 2007년4월)

3) 특별교통수단 현황

각 지자체별로 장애인들의 강력한 투쟁으로 도입이 되고 있는 상황이다. 투쟁한 지역과 그렇지 않은 지역의 편차가 심각하게 나타나고 있다.

투쟁한 경남과 투쟁하지 않은 경북의 차이, 투쟁한 충북과 투쟁하지 않은 충남의 차이, 투쟁한 전북과 투쟁하지 않은 전남의 차이 등이 단적으로 증명하고 있다.

특별교통수단 지역별 운영현황운행대수 및 이용대상

	기준대수	운행대수	도입율(%)	이 용 대 상	운행구간
서울특별시	409	325	79.5	지체·뇌병변 1·2급 기타 휠체어 1·2급	시내 원칙, 인접지역,공항
부산광역시	205	118	57.6	1,2급중 중증장애인, 65세 이상중 일시적 휠체어 이용자	시내(왕복) 김해,양산편도
대구광역시	141	60	42.5	1~3급, 상이등급 3급이상 등	시내버스 운행지역
인천광역시	145	114	78.6	1,2급 3급 뇌병변 및 하지장애 지체장애인	시내 및 인접지역
광주광역시	78	30	38.5	1,2급 3급지적.자폐성, 65세이상 휠체어이용자	시내 및 인접지역
대전광역시	84	52	61.9	1·2급	시내
울산광역시	53	22	41.5	1·2급, 3급 지적·자폐성으로 다른 장애와 중복된 자	시내 및 일부 인근지역
경기도	562	176	31.3	시·군별 상이 (휠체어, 목발 사용자 등)	대부분 관내, 일부 인근지역
강원도	120	28	23.3	시·군별 상이 (1·2급, 65세 이상, 일시적 휠체어 이용자)	대부분 관내, 일부 인근지역
충청북도	109	49	44.9	시·군별 상이 (1·2급, 휠체어 이용자 등)	대부분 관내, 일부 인근지역
충청남도	146	39	26.7	1·2급, 65세이상 노인 교통약자 동반자 등	대부분 관내, 일부 인근지역
전라북도	142	33	19.7	시·군별 상이 (주로 1·2급, 1~3급)	대부분 관내, 일부 인근지역
전라남도	159	24	15.1	시·군별 상이 (1·2급, 노인, 임산부 등)	관내
경상북도	188	54	28.7	시·군별 상이 (1·2급, 노인, 임산부 등)	관내
경상남도	205	169	82.4	시·군별 상이 (1·2급, 노인, 임산부 등)	대부분 관내, 일부 인근지역
제주도	39		23.0	중증 지체, 뇌병변 및 지적장애인 노인 등	관내
합 계	2,785	1,302	46.7		

자료: 국토해양부, 2010.12 말 기준.

특별교통수단은 지자체장이 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 **'휠체어 탑승설비 등을 장착하여 운행하는 차량'**을 말한다[2]. 특별교통수단의 이용대상자는 **1급·2급 장애인으로서 버스·지하철 이용이 어려운자, 65세 이상의 자로서 버스·지하철 이용이 어려운 자, 기타 교통약자에 준하는 자**로서 조례로 정하는 자 등이다.

특별교통수단의 운행권자는 시장 또는 군수로서 **1·2급 장애인 200명당 1대 이상**의 특별교통수단을 운행할 의무가 있으며[3], 법적 기준에 따른 운행대수는 전국적으로 총 2,785대이며, 2010년 12월 말 현재 전국에서 운행 중인 특별교통수단은 1,302대로 도입률은 46.7%이다.

특별교통수단 지역별 운행횟수 및 이용요금

	운영단체	이용요금	일일 운행횟수	연간 이용자수('09)	휠체어 탑승설비 이용률(%)
평균/합계			7.2	2,015,636	53.6%
서울	시설관리공단	도시철도요금의 3배 이내	8.9	647,923	55.4%
부산	부산법인택시사업운송조합	택시요금의 35% 수준	7.7	643,939	49.3%
대구	시설관리공단	도시철도요금의 3배 이내	10	95,564	26.0%
인천	인천교통공사	도시철도요금의 3배 이내	7.9	173,029	65.0%
광주	(사)교통약자이동지원센터	택시요금의 35% 이내	6.3	37,651	37.5%
대전	시각장애인연합회	택시요금의 50% 이내	7.1	49,676	37.9%
울산	울산광역시장애인복지서비스지원협회	시내버스요금의 3배 이내	8.2	24,107	28.7%
경기도	운송사업자/시설관리공단	시·군별 상이	5.5	73,897	44.6%
강원도	개인택시조합, 지체장애인협회 등	시·군별 상이	6.1	36,489	79.5%
충청북도	장애인단체	시·군별 상이	7.3	31,715	71.4%
충청남도	지체장애인협회 등	시·군별 상이	5.4	42,390	39.6%
전라북도	장애인단체	시·군별 상이	7.7	46,977	98.0%
전라남도	장애인단체	시·군별 상이	10.7	24,309	63.4%
경상북도	장애인단체	시·군별 상이	4.0	18,556	58.9%
경상남도	택시업체위탁운영	시·군별 상이	6.0	47,011	64.0%
제주도	장애인단체	무료	6.5	22,403	38.3%

자료: 국토해양부, 2011.3.

2) 목적지까지 이동을 지원하는 차량 및 정기적으로 지정 노선을 순회하는 차량을 포함
3) 도입비(대당 40백만원 이상), 월운영비(대당 3백만원 이상)를 운행권자인 지자체에서 전액 부담

한국장총
www.kodaf.kr

특별교통수단 관련 예산현황

(단위 : 백만원)

	2009년도 예산집행현황	2010년도 예산집행계획
서울특별시	18,677	19,484
부산광역시	3210	3,840
대구광역시	1353	3,950
인천광역시	5,464	5,663
광주광역시	1,235	1,430
대전광역시	951	2,191
울산광역시	624	910
경기도	1,589	4,004
강원도	496	498
충청북도	1,200	1,817
충청남도	493	407
전라북도	536	957
전라남도	249	367
경상북도	849	663
경상남도	6,011	8,880
제주도	203	550

자료: 국토해양부, 2011.3.

■ **법의 이용대상 규정과 시행규칙의 도입기준이 상충**

특별교통수단의 이용대상자는 1급·2급 장애인 뿐 아니라, 노약자와 다양한 교통약자라고 시행규칙에서 규정을 하고 있으나, 또한 시행규칙에서 특별교통수단의 도입기준을 1·2급 장애인 200명당 1대로 규정하고 있다. 200명당 1대의 객관적 기준은 없다. 기존 도입기준과 총량을 유사하게 책정하기 위한 임의의 숫자인 것이다.

도입기준을 근거로 하면 이용대상자 중 일부를 배제하여야 하며, 이용대상자 기준을 따르면 도입기준을 전면적으로 개정하여야 한다. 실제 각 지역에서 조례를 만들고, 운행을 하는 과정에서 심각한 갈등과 혼란을 야기하고 있는 상황이다.

또, 법에서는 특별교통수단을 휠체어탑승설비 등이 장착된 차량으로 규정하고 있는데 반해, 시행규칙에서는 "특별교통수단 외의 방법으로 이동편의를 제공하고 있는 경우" 산정대상에서 제외할 수 있도록 하고 있다. 특별교통수단을 규정해놓고, 특별교통수단

이 아닌 것도 특별교통수단으로 인정한다는 어이없는 규정이다. 논리적으로도 전혀 말이 안 되는 시행규칙을 제정한 이유는 오직 지자체의 예산부담을 줄이려는 것이다.

■ **지역에 따른 편차 심각**

특별교통수단의 운영기준 등에 대한 중앙정부의 기준이 없이, 각 지자체의 조례로 규정됨에 따라 편차가 심각하다.

지자체 별로 각기 상이한 운영방식 등으로 장애인의 보편적 권리는 전혀 보장받지 못하고 있으며, 지역간 이동 등은 극히 어려운 실정이다.

장애인들의 투쟁이 없었던 지방 소도시의 경우, 요금은 비싸고, 운행시간은 짧고, 장거리 이용 안 되고, 대중교통이 아닌 복지사업처럼 인식되어 장애인단체에 위탁을 주어 불만도 장애인단체간 갈등처럼 왜곡되는 상황이다.

■ **국가의 책임과 국비지원을 명시할 필요**

현재 국회 국토해양위원회 법안소위에 특별교통수단 도입 및 운영 지원에 관한 국비지원을 주된 내용으로 하는 교통약자이동편의증진법 개정안이 상정되어 있다. 특히 곽정숙의원안, 이용경의원안 등에서는 특별교통수단의 도입 및 운영에 있어 국가의 지원을 내용으로 담고 있어, 법개정시 이러한 문제들을 크게 개선할 수 있을 것으로 기대된다.

■ **도지사의 책임과 도비지원을 명시할 필요**

현재 전국 각 지역에서 도지사의 책임을 묻는 장애인들의 투쟁이 진행되고 있으며, 경상남도와 경기도 등에서 광역이동지원센터 설치와 도비와 시비 메칭 등의 개선대책이 마련되고 있는 상황이다.

법개정을 통해 도지사의 책임과 도비지원의 근거를 명시할 필요가 있다. 시장,군수의 책임으로만 전가하는 것은 실질적으로는 법을 사문화하겠다는 것에 다름아니다.

■ **계획의 실질화를 위해 예산확보가 필요**

법개정 뿐만 아니다.

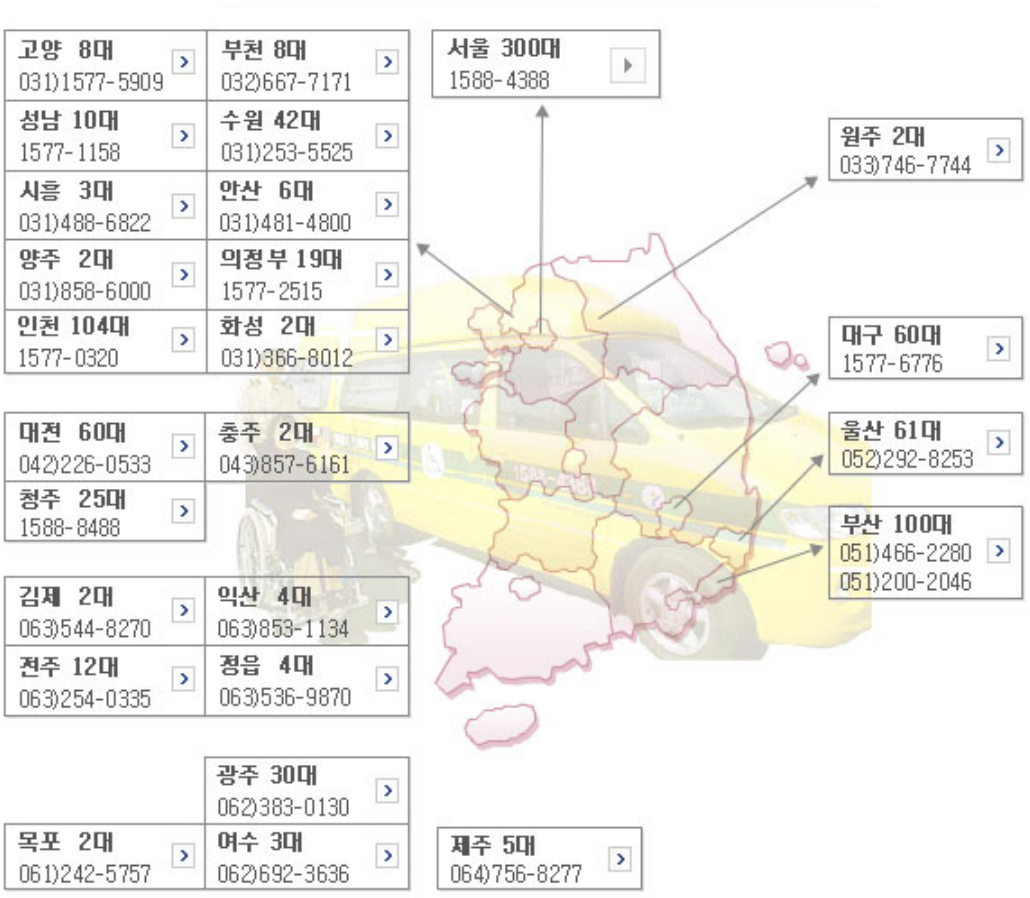
중앙정부 차원의 제대로 된 5개년계획을 수립하는 일, 그리고 계획을 실효성있게 집행하는 것도 커다란 과제이다. 실제 중앙정부의 예산을 확보하지 않으면 안된다.

도지사의 책임을 강제하여 도단위 계획수립과 집행이 필요하다. 특별교통수단 도입과 광역이동지원센터 설치와 운영 등에 구체적 예산확보가 필요하다.

한국장총
www.kodaf.kr

※ 특별교통수단 운영 현황

자료출처 : 비마이너 (www.beminor.com)



특별교통수단 운행현황 비교

자료출처 : 비마이너
* 법정기준은 정부기준과 달리 무조건 1,2급 중증장애인 200명당 1대로 계산함*
* 지자체 개별조사로 인한 통계이므로, 실제와 다소 차이가 있을 수 있음.

광역시/도	시	법정기준	운행대수		운행시간	이용요금	운행기관	이용대상	운행범위
			리프트	일반					
합계			754	77					
서울		500	300		24시간	기본요금 5Km 1,500원 / 대중교통요금의 3배이하	서울시설공단 (1588-4388)	1,2급 지체,뇌병변 / 시각	인접지역운행/ 인천국제공항
경기도									
경기도	고양시		8		24시간	고양시관내 2,000원 / 인접지역 1Km 500원	교통약자이동지원센터 (031-1577-5909)	1,2급 / 65세노인	인접지역 운행가능
	성남시		10		24시간	기본요금 1,150원	성남시 (1577-1158)	1,2급 / 3급 중 사고로 인한 휠체어 이용자	시내운행
	시흥시		3		평일 오전8~오후8시 / 주말 및 공휴일 오전9시~오후6시	기본요금 2Km 1,000원 / 2~10Km 1Km당 200원 / 10Km 이상 100원 / 시내최고요금 3,000원, 시외최고요금 6,000원	시흥시시설관리공단 (1~2일 사전예약) / (031 -488-6822)	1,2급 뇌병변, 지체 / 휠체어 이용장애인	시내운행 / 인접운행(인천, 부천, 안산) / 편도운행 가능
	양주시		2		오전8시~오후10시	중형택시요금의 50% 할인	㈜ 한영 (031 -858-6000)	휠체어/목발 사용자	양주시내(필요시 관외운영)
	부천시		8		오전8시~오후10시	중형택시요금의 50% 할인	관내법인택시 (032 -667-7171)	중증등록장애인	서울 운행가능
	수원시		42		24시간	기본요금 1,000원 / 초과시 일반택시요금의 40%	수원시설관리공단 이동편의지원센터 (031 -253-5525)	장애3급 이상 / 임산부와 65세 이상 의사진단서 제출시 가능	시내운행

한국장총
www.kodaf.kr

광역시/도	시	법정기준	운행대수		운행시간	이용요금	운행기관	이용대상	운행범위
			리프트	일반					
경기도	안산시		6		오전6시~오후10시 (심야는 특별한 경우 사전예약)	일반택시40%	안산시설공단 (031-481-4800)	1급 / 80세이상, 임산부 (진단서제출)	시내운행
	의정부		10		새벽시간대(오전5~7시) 사전예약	기본요금 10Km 1,000원 / 10Km 초과 시 1Km 100원	의정부시설관리공단 이동지원센터 (1577-2515)	1,2급	인접운행 (30Km 이내)
	화성		2		오전9시~오후8시	기본요금 5,000원 (수급권면제)	관내법인택시 (031-366-8012)	1, 2급	수원, 오산, 안산까지 운행가능
인천			104		24시간	기본요금 2Km 1,000원 / 2~10Km 1Km당 200원 / 10Km 이상 5Km당 300원	인천교통공사 (1577-0320)	1, 2급 / 3급 뇌병변 / 일시적 또는 65세 휠체어이용자	인전지역운행
대전			20	40	24시간	기본요금 3Km 1,000원 / 거리요금 440m 100원 / 시간요금 107초 당 100원	대전시시각장애인연합회 (042-226-0533)	1, 2급	시내운행
대구			60		24시간	기본요금 3Km 1,000원 / 3~10Km 300원 / 10Km 초과 1Km당 100원 / 요금한도 시내 3,300원, 시외 6,600원	대구시설관리공단 이동지원센터 (1577-6776)	1~3급	경산,칠곡 등 인접가능
부산			100		24시간	일반택시 35%	부산택시운송사업조합 (051-466-2280)	1, 2급 / 65세 이상 휠체어이용 / 일시적 장애 휠체어이용자	시내운행 (양산 운행가능)
울산			20	37	오전7시~오후10시	일반택시 35% / 요금상한-군지역 9,000원,시내 4,500원	울산시장애인복지서비스지원협회 (052-292-8253)	1,2급 / 3급 중복장애인	밀약역, 양산 소재 부산대 병원 가능

광역시/도	시	법정기준	운행대수		운행시간	이용요금	운행기관	이용대상	운행범위
			리프트	일반					
광주			30		24시간	기본요금 2Km 660원 / 거리요금 150m 30원 / 시간요금 36초 당 30원(15Km 이하)	교통약자이동지원센터 (062 -383-0130)	1, 2급 /3급 지적,자폐성 / 휠체어이용 65세 이상 노인	인접 시군운행 (1급장애인 시군도착지에서 30분 대기 출발 가능)
전북									
	전주		12		오전8시~자정 / 주말 오전8시~오후11시)	전북도 내 택시요금 50% / 기본요금 3Km 1,000원 / 1Km 당 100원 / 전북도 밖 택시요금 80%	전북 곰두리봉사대 (063 -254-0335)	1~3급	전북도 및 도 이외 지역까지 운행가능
전남									
	목포		2		오전7시~오후10시	기본요금 2Km 1,000원 / 400m 당 100원	목포시장애인연대 (061 -242-5757)	1, 2급 / 중복 3급	시내운행
	여수		3		24시간	기본요금 2Km 700원 / 164m 39초당 30원 / 할증 자정부터 새벽4시 20% / 시외요금 시외배스요금 3배	교통약자이동지원센터 (061 -692-3636 / 사전예약)	1,2급 / 일시로 휠체어이용 시민	전남 지역 운행가능
강원									
	원주		2		오전8시~오후8시	택시요금 30%	㈜원주개인택시복지사업부 (033 -746-7744)	1, 2급 / 기초수급권 우선	원주 시내운행

www.kodaf.kr 한국장총

3. 법개정 더 이상 미룰 수 없다!

1) 법개정의 방향

■ **특별교통수단 도입 및 운영에 국가책임와 국비지원 명시!**

- 현재 국회 국토해양위원회 법안소위에 특별교통수단 도입 및 운영 지원에 관한 국비지원을 주된 내용으로 하는 교통약자이동편의증진법 개정안이 다수 올라와 있는 상황
- 안홍준 의원안에는 국비로 특별교통수단 도입비 지원의 내용이, 그리고 곽정숙 의원안과 이용경 의원안에는 특별교통수단 확보 및 운영에 대한 국가의 재정지원 등을 내용으로 하고 있음.
- **곽정숙 의원안과 이용경 의원안과 같이 특별교통수단 확보 및 운영에 대한 국가의 재정지원을 주요 내용으로 하는 법개정이 시급히 필요.**

■ **특별교통수단 도입 및 운영 지원에 관한 도지사의 책무 명시!**

- 현재 특별교통수단의 도입 및 운영이 시장, 군수의 책임으로 규정되어 있어, 도입과 운영이 극히 저조한 상황임. 특별교통수단 보급률은 법정대수의 12.5%에 그치고 있으며, 이중 78%가 수도권과 부산시 등에 편중되어 있음.
- 또한 지자체 별로 각기 상이한 운영방식 등으로 장애인의 보편적 권리는 전혀 보장받지 못하고 있으며, 지역간 이동 등은 극히 어려운 실정으로 법제도의 취지가 무색해진 상황.
- 이러한 문제를 해결하기위해 현재 전국 각 지역에서 도지사의 책임을 묻는 장애인들의 투쟁이 진행되고 있으며, 경상남도와 경기도 등에서 광역이동지원센터 설치와 도비와 시비 메칭 등의 개선대책이 마련되고 있는 상황.
- 법개정을 통해 특별교통수단의 도입과 운영에 대해 도지사의 책무를 명시하고, 도비 지원의 근거를 명시해야 함.

■ 도지사의 책무 강화와 광역이동지원센터 설치

- 현재 각 시군에 따라 특별교통수단의 대상과 요금과 시간과 주체 등의 모든 운영방식이 상이한 상황.
- 도차원의 도입과 운행계획을 수립하고, 운영방식을 통일하고, 시군간 연계가 원활히 이루어질 수 있도록 하여야 함.

■ 특별교통수단 정의 및 도입기준 개정

- 국토해양부는 2010년 교통약자이동편의증진법 시행규칙을 개정하여, 특별교통수단 도입대수를 1급 및 2급 중증장애인 200명당 1대로 변경.

교통약자의 이동편의증진법 시행규칙 개정 2010.6.30

제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 "국토해양부령이 정하는 일정대수"란 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록한 제1급 및 제2급 장애인 200명당 1대를 말한다.
② 제1항에도 불구하고 해당 지방자치단체의 조례로 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록한 제1급 및 제2급 장애인 중 특정 종류의 장애인에 대해 특별교통수단 외의 방법으로 이동편의를 제공하고 있는 경우에는 해당 장애인수를 특별교통수단 운행 대수 산정대상에서 제외할 수 있다. **[전문개정 2010.6.30.]**

제6조(특별교통수단의 이용대상자 등) ①법 제16조제3항에 따라 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위는 다음과 같다. **〈개정 2011.3.29〉**
1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조제1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람
2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람
3. 제1호 및 제2호에 해당하는 교통약자에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람
4. 제1호부터 제3호까지의 규정에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자

②특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류는 다음과 같다.
1. 현재의 위치에서 목적지까지 이동을 지원하는 차량
2. 정기적으로 지정된 노선을 순회 이동하는 차량

③특별교통수단에는 교통약자가 휠체어를 탄 채 승차할 수 있는 휠체어리프트 또는 휠체어기중기 등의 승강설비, 휠체어 고정설비 및 손잡이를 설치하여야 한다.
④ 지방자치단체는 특별교통수단을 운영할 때 제1항 각 호에 해당하는 교통약자에게 해당 지방자치단체에의 거주 여부에 따른 차별을 두어서는 아니 된다. 다만, 지방자치단체는 특별교통수단의 운행 대수, 운행 횟수 등을 고려하여 그 운영의 범위를 인근 특별시·광역시·도까지로 할 수 있다. **〈신설 2011.3.29〉**

* 2009년 6월 30일 기준 변경 의무도입 대수 비교
- 기존 의무도입 대수 : 전국 2770대.
- 개정 의무도입 대수 : 전국 2961대. (1급 등록장애인 220,403명. 2급 등록장애인 371,600명)

한국장총
www.kodaf.kr

*2007년 정부의 5개년 계획에는 장애인콜택시 의무도입 대수의 45.8% 도입계획.
*2011년 현재 장애인콜택시 도입률은 32.2%.
*일반택시를 활용하여 장애인이동지원을 하는 경우를 포함하면 34.9%.

- 이에 따라 광역시를 제외한 대부분의 시에서 도입대수기준이 하락하여 장애인의 이동권이 심각하게 침해됨.
- 시행규칙 개정으로 인해 도입대수가 하락하여 결과적으로 장애인의 이동권이 심각히 침해된 지역에 대하여는 실질적 피해가 발생하지 않도록 하기 위해 시행규칙 개정전 도입대수 기준을 적용해야 함.
- 또한 국토해양부는 특별교통수단 도입대수에서 '특별교통수단외의 방법으로 이동편의를 제공하고 있는 경우에는' 대수 산정에서 제외할 수 있도록 하여 특별교통수단의 개념을 왜곡시키고 혼란을 가중시키고 있음.
- 특별교통수단 외의 방법으로 운영되는 방식의 대부분은 장애인단체가 운영하고, 제한된 구간 또는 이용자들이 제한된 방식으로만 이동하는 것을 지원하는 것으로서 대중적 교통수단이나 법률에서 정한 특별교통수단의 의미에 전혀 부합되지 않는 것임. 이는 장애인의 권익을 침해하여 지자체의 재정부담을 완화시키려는 의도일 뿐.
- 특별교통수단의 정의 및 대수 산정기준에 대하여 이동지원센터에서 운영하는 휠체어탑승장비가 설치된 차량으로 명확히 규정하여야 함.

■ **시외버스, 고속버스, 마을버스 등에도 저상버스 도입근거 명시**

- 현행 법에는 저상버스 도입에 대한 내용이 시내 노선버스로만 한정되어 장애인의 지역간 이동이나 생활동선 보장이 전혀 이루어지고 있지 않음.
- 시외버스, 고속버스, 마을버스 등에도 저상버스 도입 근거를 명시하여, 모델개발 및 도입계획이 구체적으로 이루어지도록 해야 함.

2) 개정안

■ **대통령 및 도지사에게 특별교통수단 운행할 책임을 법령에서 규정하여야 한다.**

- 「교통약자이동편의증진법 제16조(특별교통수단)」에서 특별교통수단을 운행할 책임을 시장 또는 군수로 규정하였다.
- 도차원에서 교통약자에 대한 이동지원이 체계적으로 마련되지 않음으로 인하여 종합적으로 이동을 지원하지 못한다.
- 각 시마다 특별교통수단의 요금체계와 운행시간이 다르다.
- 재정상황이 열악한 기초자치단체와 국토해양부와 도 차원에서 메칭펀드로 재정을 분담하여야 한다.
- 도차원의 단일한 이동지원센터를 구축함으로 각 기초단체에 콜센터를 설치함으로 이동지원을 효과적으로 진행할 수 있다.
- 각 기초단체마다 운영주체가 다르다. 시설관리공단, 장애인단체 또는 개인택시회사가 운영 등이 운영한다. 특별교통수단 운영주체는 세금으로 수익성보다 공공성이 우선하기에 공공성을 담보하는 곳에서 운영되어야 한다.

	개정 전	개정 후
제16조(특별교통수단)	① 시장 또는 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토해양부령이 정하는 일정 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다. 〈개정 2008.2.29.〉	① 대통령, 시장 및 도지사 또는 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토해양부령이 정하는 일정 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.

■ **특별교통수단의 운행 대수를 조정하고, 리프트 장착차량 이외의 방법으로 이동편의를 제공하는 있는 차량에 대하여 운행 대수 계산에서 제외하여야 한다. (시행규칙 개정)**

- 2010.6.30. 특별교통수단의 운행 대수를 인구 100만 이상의 시(80대), 인구 30만~100만의 시(50대), 인구 10만~30만의 시(20대) 기준에서 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록한 제1급 및 제2급 장애인 200명당 1대로 변경되었다.
- 변경된 기준에 의해 일부 대도시의 경우 기존의 법정대수보다 늘어나기도 했으나 늘어난 수준이 현재의 기준으로 도입한다고 중증장애인의 이동권을 보장하는 수준은 아니다.

한국장총
www.kodaf.kr

- 10만 이하 소도시에 대하여는 기준이 명시됨으로써 특별교통수단 도입의 근거가 확보된 의의가 있으나, 도입대수 기준에 있어서는 대부분의 중소도시의 경우에는 기존의 기준보다 특별교통수단 도입대수가 하락하였다.
- 중증장애인의 이동욕구에 맞추어진 특별교통수단 도입대수가 재조정되어야 한다.
- 다른 장애유형 이용을 위해 만든 리프트장착 차량이 아닌 경우 법적 산정대수로 취급하지 않도록 하여야 한다.

	개정 전	개정 후
교통약자의 이동편의증진법 시행규칙 제5조(특별교통수단의 운행 대수)	① 법 제16조제1항에서 "국토해양부령이 정하는 일정대수"란 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록한 제1급 및 제2급 장애인 200명당 1대를 말한다.	① 법 제16조제1항에서 "국토해양부령이 정하는 일정대수"란 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록한 제1급 및 제2급 장애인 100명당 1대를 말한다.
	② 제1항에도 불구하고 해당 지방자치단체의 조례로 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록한 제1급 및 제2급 장애인 중 특정 종류의 장애인에 대해 특별교통수단 외의 방법으로 이동편의를 제공하고 있는 경우에는 해당 장애인수를 특별교통수단 운행 대수 산정 대상에서 제외할 수 있다.	〈삭제〉

■ **시외버스, 고속버스, 마을버스 등에 대한 저상버스 도입을 명시하여야 한다.**

- 법제2조 정의, 법제14조 노선버스에 대한 이용보장 등 개정.

교통약자의 이동편의증진법

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. 생략
2. "교통수단"이라 함은 사람을 운송하는데 이용되는 것으로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다.
   가. 여객자동차운수사업법 제3조제1항제1호의 규정에 의한 노선여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차(이하 "버스"라 한다)

제14조(노선버스에 대한 이용보장) ①여객자동차운수사업법 제3조제1항제1호의 규정에 의한 노선여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 "노선버스운송사업자"라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 승·하차 시간을 충분히 제공하여야 한다.
② 생략
③시장 또는 군수는 제7조의 지방교통약자이동편의증진계획을 수립할 시에 저상버스 도입계획을 반영하고, 이에 따라 저상버스를 도입하여야 한다.
④국가 및 지방자치단체는 제3항에 따라 저상버스를 도입할 경우 노선버스운송사업자에게 예산의 범위안에서 재정지원을 하여야 한다.
⑤도로관리청은 저상버스등의 원활한 운행을 위하여 필요한 경우에는 버스정류장·도로의 정비 등 필요한 조치를 하여야 한다.

한국장총
www.kodaf.kr

3) 주요 법개정안 검토

■ **곽정숙의원 대표발의안**

현 행	개 정 안
제6조(교통약자이동편의증진계획의 수립 등) ① (생 략) ②교통약자이동편의증진계획에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다. 1. ~ 7. (생 략) 〈신 설〉 8.·9. (생 략) ③ ~ ⑤ (생 략) 〈신 설〉	제6조(교통약자이동편의증진계획의 수립 등) ① (현행과 같음) ② ---------- ---------- 1. ~ 7. (현행과 같음) 7의2. 특별교통수단 운영의 지역간 연계 등 교통약자의 이동권 확대에 관한 사항 8.·9. (현행과 같음) ③ ~ ⑤ (현행과 같음) 제7조의2(교통약자이동편의증진지원계획의 수립 등) ① **도지사·특별자치도지사는** 제6조 및 제7조에 따른 교통약자이동편의증진계획 및 지방교통약자이동편의증진계획의 실시를 지원하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 5년 단위의 교통약자이동편의증진지원계획(이하 "교통약자이동편의증진지원계획"이라 한다)을 수립하여야 한다. ② 교통약자이동편의증진지원계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 관할 행정구역 내 시·군의 교통약자이동편의시설 설치·관리 지원에 관한 사항 및 시·군간 균형적 지원에 관한 사항 2. 특별교통수단 도입·확충 지원에 관한 사항 3. **광역이동지원센터** 운영 등 특별교통수단의 광역적 이용을 위한 협력체계 구축 방안 ③ **도지사·특별자치도지사가** 교통약자이동편의증진지원계획을 수립하고자 하는 때에는 미리 국토해양부장관 및 관할하는 행정구역 내의 시장·군수와 협의하여야 한다. 수립된 교통약자이동편의증진지원계획을 변경하고자 하는 때에도 또한 같다

현 행	개 정 안
제13조(교통사업자에 대한 교육) ① (생 략)	제13조(교통사업자 등에 대한 교육) ① (현행과 같음)
〈신 설〉	② 저상버스 및 특별교통수단을 운행하는 운전자는 국토해양부장관이 실시하는 교통약자서비스에 관한 교육을 받아야 한다.
② 제1항의 규정에 의한 교육의 방법·내용 및 경비 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.	③ 제1항 및 제2항----------.
제14조(노선버스에 대한 이용보장) ①여객자동차운수사업법 제3조제1항제1호의 규정에 의한 노선여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 "노선버스운송사업자"라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 승·하차 시간을 충분히 제공하여야 한다.	제14조(노선버스에 대한 이용보장) ①----제공하고 승·하차 편의를 제공하여야 하며 일반버스와 저상버스의 배차순서를 적절히 편성하여야-----.
② ~ ⑤ (생 략)	② ~ ⑤ (현행과 같음)
제16조(특별교통수단) ① (생 략)	제16조(특별교통수단) ① (현행과 같음)
〈신 설〉	② **국가** 또는 지방자치단체는 제1항에 따라 특별교통수단을 확보·운영할 경우 예산의 범위 안에서 재정지원을 하여야 한다.
② (생 략)	③ (현행 제2항과 같음)
〈신 설〉	**④ 도지사 및 특별자치도지사는** 특별교통수단을 효과적으로 운영하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 관할 행정구역 내의 시장·군수와 협의하여 제3항에 따른 **이동지원센터를 통합하여 운영하거나 별도의 이동지원센터를 설치**할 수 있다.
③·④ (생 략)	⑤·⑥ (현행 제3항 및 제4항과 같음)

*** 핵심 내용**

- 특별교통수단 도입과 운영에 국가지원 근거 명시
- 도지사의 계획 수립 의무 명시
- 광역이동지원센터 설치 근거 명시

한국장총
www.kodaf.kr

■ 이용경의원 대표발의안

현 행	개 정 안
제14조(노선버스에 대한 이용보장) ① ~ ⑤ (생 략)	제14조(노선버스에 대한 이용보장 등) ① ~ ⑤ (현행과 같음)
〈신 설〉	⑥ 국가는 제5항에 따른 버스정류장 · 도로의 정비 등 필요한 조치에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있다.
〈신 설〉	제15조의2(도시철도 교통약자 이동편의시설의 설치기준 표준화 등) ① 「도시철도법」 제4조에 따라 도시철도사업의 면허를 받은 자(이하 "도시철도사업자"라 한다)는 다음 각 호의 사항을 포함한 교통약자의 이동편의시설의 표준화 설치기준을 마련하여야 한다. 1. 승·하차 위치 2. 열차내 교통약자전용구역의 위치 3. 그 밖에 이동편의시설의 표준화를 위하여 대통령령으로 정하는 사항 ② 도시철도사업자는 교통약자가 도시철도의 교통약자 이동편의시설의 위치를 쉽게 파악하고 접근·이용할 수 있도록 안내판을 설치·관리하여야 한다. ③ 제1항 및 제2항에 따른 구체적인 설치기준 및 절차 등은 대통령령으로 정한다.
제16조(특별교통수단) ① · ② (생 략)	제16조(특별교통수단) ① · ② (현행과 같음)
〈신 설〉	③ 국가는 제1항에 따른 **특별교통수단의 확보** 또는 제2항에 따른 **이동지원센터의 설치 · 운영에 소요되는 자금의 일부를 지원**할 수 있다.
〈신 설〉	④ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 제1항에 따른 특별교통수단을 이용할 수 있다. 1. 혼자서 외출 및 이동이 어려운 장애인 또는 65세 이상인 자로서 대통령령으로 정하는 자 2. 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자로서 제16조의2에 따른 위원회의 의결로 정하는 자

현 행	개 정 안
	3. 제1호 및 제2호에 해당하는 자를 동반하는 가족 또는 보호자
③ 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위, 특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류, 특별교통수단에 장착하여야 하는 탑승설비의 기준 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.	⑤ 특별교통수단 ----------.
④ (생 략)	⑥ (현행 제4항과 같음)
〈신 설〉	제16조의2(특별교통수단이용대상자심사위원회) ① 시장 또는 군수는 제16조제4항제2호에 따른 특별교통수단 이용대상자의 범위를 정하고 이용자격을 심사하기 위한 특별교통수단이용대상자심사위원회(이하 “위원회”라 한다)를 설치·운영하여야 한다. ② 제1항에 따른 위원회의 구성·운영 및 심사의 절차·기준에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

*** 핵심 내용**

- 특별교통수단의 도입과 이동지원센터 설치와 운영에 국가지원 근거 명시.

■ 안홍준의원 대표발의안

현 행	개 정 안
제16조(특별교통수단) ① (생 략) 〈신 설〉 〈신 설〉 ② (생 략) 〈신 설〉 ③·④ (생 략) 제33조(과태료) ①다음 각호의 어느 하나에 해당하는 자는 200만원 이하의 과태료에 처한다. 〈신 설〉 1.·2. (생 략) ② (생 략)	제16조(특별교통수단) ① (현행과 같음) ② 제1항에 따른 특별교통수단의 운행구역은 특별시·광역시의 경우 해당 특별시·광역시에 접해 있는 특별시·광역시·도(이하 시·도라 한다)까지, 시(특별시·광역시는 제외한다) 또는 군의 경우 해당 시·군을 관할하는 도에 접해 있는 시·도까지로 한다. ③ 시장 또는 군수, 시장·군수와의 계약 등에 따라 특별교통수단을 운영하는 자 및 이를 운행하는 운전자는 교통약자가 제2항에 따른 운행구역의 범위 안에서 운행을 요구하는 경우에는 이를 거부하여서는 아니된다. ④ (현행 제2항과 같음) ⑤ **국가는** 제1항에 따른 **특별교통수단 확보에 소요되는 자금의 일부를 지원**할 수 있다. ⑥·⑦ (현행 제3항 및 제4항과 같음) 제33조(과태료) ① ---------- ---------- -----. 1. 제16조제3항을 위반하여 교통약자의 운행 요구를 거부한 자 2.·3. (현행 제1호 및 제2호와 같음) ② (현행과 같음)

* **핵심 내용**

- 특별교통수단의 도입에 국가지원 근거 명시.

한국장총
www.kodaf.kr

토론

- 「교통약자이동편의증진법」 개정방향

  배융호 사무총장 / (사)장애물없는생활환경시민연대

- 장애인 이동권 보장은 국가의 의무

  이도건 이동권위원장 / 경기장애인차별철폐연대

- 「교통약자이동편의증진법」 개정에 대한 토론문

  강현석 장애인위원장 / 민주노동당

- 「교통약자이동편의증진법」 의 개정에 대하여

  김동희 대표 / 한국장애인주거지원연대

- 「교통약자이동편의증진법」 개정에 대한 토론문

  국토해양부 교통안전복지과

한국장총
www.kodaf.kr

토론문

「교통약자이동편의증진법」 개정방향

배융호 사무총장 / (사)장애물없는생활환경시민연대

한국장총
www.kodaf.kr

「교통약자이동편의증진법」 개정방향

배윤호 사무총장 / (사)장애물없는생활환경시민연대

이동편의증진법이 제정된 지도 이제 6년이 지났고, 시행된 지도 5년째이다. 이제는 한번쯤 법의 실효성과 문제점을 점검해 볼 필요가 있다.

1. 저상버스 보급 계획에 관한 부분

발제에서도 언급했지만, 현행 이동편의증진법에는 저상버스 보급의 의무에 대해서만 규정하고 있고, 보급 시기 또는 보급 대수에 관한 부분은 규정되어 있지 않다. 보급 시기와 보급 대수는 매 5년마다 수립되는 『교통약자의 이동편의증진5개년계획』(이동편의증진계획)에 의해서 정해지지만, 계획은 법적 효력을 갖지 않기에 계획대로 되지 않을 가능성이 높다. 제1차 이동편의증진계획에서 2011년까지 저상버스 보급 대수를 31.5%로 했지만, 올해 말까지 15% 넘기도 어렵다는 것이 그것을 반영해 주고 있다.

따라서 저상버스 보급에 대한 구체적인 시기를 법에서 정해줄 필요가 있다. 예를 들면, “2020년까지 전체 시내버스를 모두 저상버스로 보급해야 한다”라고 정해줄 수도 있고, 아니면, “2015년 이후에 신규 보급되는 버스는 모두 저상버스로 보급하여야 한다”라고 정해줄 수도 있다.

둘째는 현행 저상버스 보급의 걸림돌 가운데 하나가 유지비 등 운영비의 지출이다. 저상버스 구입비에 대해서는 국고와 지방정부 예산에서 지원이 되지만, 구입 이후의 부품 교체비, 수리비 등의 유지비에 대해서는 지원이 되지 않고 있다. 반면에 저상버스는 일반 시내버스에 비하여 유지비가 훨씬 더 든다는 것이 운송사업주의 주장이다. 따라서 이 부분에 대한 근거를 명확히 하고, 만약 실제로 이렇게 유지비가 일반 시내버스에 비해 더 소요가 된다면, 국고 지원의 범위를 구입비와 유지비 등으로 확대할 필요가 있다.

2. 대상 교통수단의 종류에 관한 부분

이동편의증진법의 대상 교통수단에 대해서는 법 제정 당시부터 논란이 있었다. 먼저 발제에서도 언급했듯이, 버스의 경우 시내버스만 대상 교통수단에 포함이 되어 다른 버스는 모두 장애인의 접근을 보장할 법적 근거가 없다는 것이다. 이에 따라 공항버스, 시외버스, 고속버스, 마을버스 등은 물론이고, 관광버스나 호텔 등의 셔틀버스 등과 같은 버스들은 여전히 장애인이 접근할 수 없는 대상으로 남아 있다. 따라서 이동편의증진법의 개정을 통해 버스의 범위를 확대해야 한다.

둘째는 일반 택시에 대한 접근 보장이다. 현재의 대상수단에는 택시가 제외되어 있다. 휠체어 사용자의 경우 시내버스 일부와 전철만을 이용해 시내 이동을 해야만 한다. 아무리 바쁘더라도 택시를 이용할 수 없기 때문이다. 일반 택시 가운데 일부를 휠체어 사용자가 이용할 수 있도록 하기 위해서는 관련법의 개정이 필요할 것이다. 하지만 중요한 것은 이제는 택시에 대한 이용을 보장해야 한다는 것이다.

3. 특별교통수단의 운영에 관한 부분

특별교통수단에 대해서는 이용자에 대한 규정을 법에서 정해줄 필요가 있다. 현행처럼 지방자치단체의 해석에 따라 이용자가 달라진다면, 이용자의 입장에서도 큰 혼란이 될 뿐 아니라 특별교통수단의 운영에 있어서도 혼란이 오게 된다. 결국 그 결과가 휠체어 승하차 설비를 갖추지 않은 차량도 특별교통수단으로 인정하자는 논란으로 이어지게 된 것이다.

특별교통수단의 이용자 대상의 범위는 단계적 확대로 가는 것이 바람직하다. 현재는 초기단계이다. 즉 저상버스의 보급율이 낮고, 택시에 대한 접근이 안 되는 시기이다. 이 시기에는 일반 시내버스와 택시를 이용할 수 없는(이용 불편이 아닌) 휠체어 사용자등을 이용대상자로 제한하여야 한다.

그 다음단계에 이르러 모든 시내버스가 저상버스로 보급이 되고, 택시 등에 대한 접근이 보장이 되었을 때는 다른 선진국의 사례처럼 치매 등 교통약자들 전체로 확대할 수도 있을 것이다.

한국장총
www.kodaf.kr

토론문

장애인 이동권 보장은 국가의 의무

- 또 다시 장애인들을 차가운 길거리로 내몰 요량인가 -

이도건 이동권위원장 / 경기장애인차별철폐연대

한국장총
www.kodaf.kr

장애인 이동권 보장은 국가의 의무

- 또 다시 장애인들을 차가운 길거리로 내몰 요량인가 -

이도건 이동권위원장 / 경기장애인차별철폐연대

삽질만 있고 인권은 없었다

지난 9월 24일 87일간 지속된 '경기도 장애인 이동권 쟁취를 위한 천막농성'이 일단락 됐다. 경기도지사가 시·군의 특별교통수단 도입 및 운영비를 일부 지원하기로 약속 했기 때문이다.

그러나 중증장애인들에게, 그리고 장애인활동가들에게 더 큰 시련의 시기는 이제 부터다. 또 다시 경기도 31개 시·군을 누비며 장애인 이동권 보장을 외쳐야 하기 때문이다. 특별교통수단의 도입과 운행은 시·군 기초지자체의 책무라고 법은 말하고, 그 책임을 가진 기초지자체들은 '돈'이 없다고 국가는 왜 아무 것도 안하냐며 태만하고 있기 때문이다. 국가나 지자체나 장애인권을 무시하고 있는 이 차별의 세상에서 무한 희생과 끊임없는 투쟁을 요구받는 장애인들은 또 다시 '미친사람들' 처럼 추운 겨울 거리에 나서 권리투쟁의 깃발을 휘날려야 한다는 것이다. 휠체어가 깨지고 살이 썩는 와중에도.

우리의 요구들. 국가의 특별교통수단 도입·운영비 지원. 장애인들의 이동권이 실질적으로 개선될 수 있는 통일된 운영방침 마련. 저상버스의 실질적 도입시책 이행. 사대강 삽질에 들어가는 수십 조원 예산의 다만 100분의 1이라도 예산을 투입 했더라면, 장애인 이동권-차별의 현실이 2011년 지금, 이처럼 냉혹하지는 않았을 것이다. 장애인도 사람답게 함께 이동하며 살아갈 수 있었을 것이다. 국가가 장애인의 인권에 조금만 눈을 돌렸더라도.

누군가 죽어야 법 고칠 것인가

2005년 제정된 「교통약자의 이동편의증진법」이 심각한 문제가 있다고 수 년 전부터 외쳐왔다. 하지만 정부 당국은 항상 같은 소리다. 말하는 사람도 지쳤다. 그져 치열하게 현장에서 싸워나갈 뿐이다.

지방자치단체에게만 책임을 떠넘기고, 국토해양부는 아무 일도 하지 않았다. 그나마 형편없는 도입비율마저 엉터리 실태조사로 부풀리는 난센스를 자행하고, 지자체가 법정대수 많다하니 그에 맞는 기준을 정해 장애인 이동권리를 1/2로 줄여 버렸다. 얼토당토 않은 잣대로 경기도에서만 45%의 특별교통수단 법정대수가 사라져 버렸다. 하긴 그 덕분에 2011년 9월 현재, 경기도는 법정대수의 14%를 도입했다는 통계를 가질 수 있었다. 참 대단하다. 31개 시·군 중 23 곳은 아직 이동지원센터 조차도 없고, 이동지원센터가 있는 곳도 하루 이틀, 길게는 2주일 이전에 예약을 해야 특별교통수단을 이용할 수 있다. 친지가 사망하여도 가 볼 수가 없고, 몸이 아파도 엠뷸런스가 아니면 움직일 수 없는 이런 비참한 현실, 대한민국이다.

정부는 어서 수 많은 의원들이 발의한 개정발의안을 면면히 검토하여 조속히 법을 개정하라. 교통수단, 여객시설, 보도환경에 대한 국가의 의무지원을 명시하고, 교통수단 도입에 대한 명확한 근거를 법령으로 제시하라. 무언가 이슈와 큰소리가 터져 나와야 법을 고칠 요량이라면, 그럼 또 장애인 몇 명이 죽으면 될 것인가? 기꺼이 나 먼저 죽어주겠다. 자신들이 누리는 권리만큼 장애인들이 권리를 빼앗겼다는 심정으로 즉시 법을 개정하라. 국가의 의무를 명시하라. 예산을 투입하라.

특별교통수단의 정의 어떻게 내릴 것인가?

특별교통수단은 중증장애인이 그들의 이동권을 보장 받기 위한 최후의 보루. 대중교통수단의 대체수단으로써 국가는 특별교통수단을 통해 장애인의 최소한의 이동권을 보장해야 한다. 그리고 그러한 특별교통수단을 정의 내리고 전국 각지에 도입시키는 역할을 해야 하는 것이 바로 국가이며, 국토해양부다. 그런데 지금 국토해양부는 특별교통수단에 대한 명확한 정의와 운영기준을 갖고 있지 않다. 시·군의 사무라며 법령의 핑계만 댈 뿐이다. 혹은 어느

한국장총
www.kodaf.kr

지역 국민은 매일 세 시간 기다려 간신히 특별교통수단을 이용하고, 어느 지역 국민은 특별교통수단이 뭔지도 모르고 있는 이 현실을 그대로 목도하고 있다. 이동할 기회마저도 지역 차별을 받아야 한단 말인가?

정부는 조속히 법개정과 더불어 특별교통수단의 정의를 명확히 내리고 통일되어 있지 못한 각 광역시와 시·군의 특별교통수단 운영기준을 정립해야 한다.

표. 특별교통수단의 개념 미비가 야기한 운영체계의 혼잡성 / 개선방안

특별교통수단 개념 혼재로 인한 문제점	개선기준 제시
기본정의 모호 '휠체어리프트등이 장창된 차량'	- door to door 서비스 - 24시간 365일 운행 - 휠체어리프트 등의 보조장치 장착 - 대중교통의 대체수단 - 즉시이용이 가능 -〉 위 개념이 포괄하는 정의 필요
운행시간 상이	24시간 365일 운행
즉시이용 불가	예약/즉시이용 가능
이용요금 상이	버스 요금 미만으로 요금 제한
운영주체 상이	국가 또는 광역자지단체가 총괄 운영
이용대상 상이	1,2급 장애인 (법정대수의 실질적 개선 후 추가 대상자 고려)

저상버스는 도입만 하면 되는 건가?

「교통약자이동편의증진계획」이 수포로 돌아갔다. 법 제정 후 2007년에서야 만들어진 5개년 계획이 대부분 제대로 지켜지지 않았다. 어디선가 불쑥 나타난 4대강 공사는 공기를 단축시켜 끝내는 마당에 장애인 등 최약자의 이동할 권리를 보장하는 교통약자 계획은 그 달성율이 형편 없이 저조하다.

교통수단 확보의 핵심인 저상버스도 마찬가지다. 계획한 바 국비가 투입되지도 않았을뿐더러, 도입만 시켰을 뿐 제대로 운행이 되는지, 무엇 때문에 도입이 더디고 운행이 안되는지 과연 상황파악이나 하고 있는지 의문이다.

저상버스는 도입 외에도 관리, 안전, 충전소 증설 등 수 많은 문제들을 가지고 있다. 서울

과 같은 준공영제를 운영하고 노선이 집약된 광역시의 경우 그나마 사정이 나을 수는 있겠지만 그 외 지방은 절대 도입비 지원만으로 저상버스가 굴러갈 수 없다. 시외·광역·고속·마을 버스는 0% 시내버스도 9%에 불과한 경기도의 저상버스 도입률이 이를 잘 설명해 준다. 정부의 저상버스 도입 계획은 때깔 마저도 맛이 간 개살구다. 부자감세만 안 했어도 노인·어린이·장애인·임산부 전 국민의 25%에 달하는 교통약자가 안전하고 편안하게 저상버스를 누리는 세상이 벌써 왔을 것이다.

제발 같이 이동하며 살자.

경기도 활동가들은 이 가을이 다 가기 전에 다시 시·군 투쟁을 전개해야 하는 형편이다. 중증장애인의 몸으로 백일 가까이 천막 살이를 하고, 상처도 곪아 있지만 또 다시 동서남북을 누비며 장애인 이동권 쟁취를 위한 투쟁의 깃발을 휘날려야 한다. 아마 다른 지역의 장애인들도 마찬가지일 것이다. 왜냐면 이동권은 생존권이고, 모두가 함께 누려야 할 권리이고, 정부도 도외시하는 마당에 시·군에서는 여전히 돈 타령으로 일관하고 있기 때문이다.

우리는 또 투쟁을 할 것이지만은 이즈음에 정부와 국회가 존재하는 이유를 다시 묻지 않을 수 없다. 수 십만 명 많게는 천 만 명이 넘는 인구집단의 권리 보장과 관련된 이 호소를 더 이상 정부와 국회는 묵살하지 말라. 정부가 특별교통수단 도입비로 70억원 가량을 복권기금에서 예산을 잡아보겠단다. 어림없는 소리다. 특별교통수단과 저상버스에 대한 정부의 명확한 도입·운영 방침을 마련하고, 국가와 광역자치단체의 재정지원을 분명히 의무화하라. 국회건 정부부처건 이젠 인권을 위해 제도를 바꾸고 예산을 투입하라. 만약 그렇지 않는다면 우리 모두는 「도가니」 속 교장과 전혀 다를바 없는 사람일 것이며, 또한 심판받아 마땅할 것이다. 이제는 같이 이동하며 살자.

한국장총
www.kodaf.kr

2011 경기도 장애인 이동권 쟁취 투쟁 경과 보고

천막농성 87일

2011. 5. 2. 420 공투단의 요구안에 성실한 답변을 하지 않는 도집행부에 항의, 경기도 장애인 생존권 투쟁을 도민들과 함께 만들어 가고자 수원역 앞 천막농성에 돌입

5. 5. 핵심 4대 요구안에 대한 도집행부의 의지가 명확히 전달되지 않아 김문수 도지사 따라잡기 행사 진행 : 안산 국제항공대전

5. 15. 활동보조, 발달장애성인지원, 성인장애인 교육권지원, 이동권과 관련하여 해당 부서에서 협의점을 제시함에 따라 천막농성 해제. 이동권의 경우 광역이동지원센터 설치와 특별교통수단의 도입 및 운영비 지원과 관련하여 7월 15일까지 답변을 주기로 협의. 13일간의 1차 천막농성을 철수.

6. 7. 및 6. 30. 두 차례의 협상 결과 경기도는 광역이동지원센터 설치와 특별교통수단 도입비에 대해서는 예산 수립을 검토할 수 있으나 운영비에 대해서는 힘들다는 주장 제기. 운영비 지원이 담보되지 않으면 특별교통수단의 법정 대수 이상 도입에 있어 현실적으로 힘든 부분이 자명하기에, 도의 운영비 지원을 강하게 요구.

6. 1. 부터 경기도의회 의원들을 대상으로 특별교통수단, 저상버스 도입 등에 있어 경기도의 의무를 강화하는 교통약자의 이동편의증진에 관한 조례 개정에 대해 의견 질의. 하지만 도의원들의 태도는 너무 실망적이었고, 이에 도의회 정례회가 열린 7.5. 부터 도의회앞 1인 시위 진행 및 7.12. 집중결의대회를 시작으로 다시금 천막농성 돌입.

7. 15. 도집행부는 당초 약속을 어기고 이동권과 관련한 예산 수립 계획을 제시하지 않음. 추후 일정에 대한 어떠한 언급도 없이 불성실하게 답변.

7. 18. 도집행부의 불성실하고 무책임한 자세에 항의하며 강연을 위해 인천시청을 방문한 김문수도지사 따라잡기를 시도. 도지사는 우리와의 대화를 외면. 관용차를 두고 줄행랑.

7. 26. 시· 군 이동권 확보를 위한 평택시 결의대회 연대참여

7. 27. 경기도의회 건설교통상임위원장 면담. 조례개정을 위한 토론회 개최 합의
도 교통건설국 신임계장 면담 -〉 운영비를 반영한 지원계획 제시 요구

7. 28. 전장연 전국장애인운동활동가대회 참가. 이동권 투쟁 결의 다짐.

8. 4. 도집행부 천막농성장 방문. -〉 운영비를 반영한 실질적인 계획 촉구.

8. 5. 도 교통건설국장 면담 및 협상. 운영비 지원 원칙 확인하였으나, 연차별 계획으로 사태의 시급성을 희석하는 도에 강력 항의. 협상 무산.

8. 9. 31개 시군 특별교통수단 의무대수 확보 등 답변 요구서 발송

8. 10. 부산장차연 출범식 및 부산시 대상 항의 집회 지지방문

8. 13. “우리도 지역을 넘어 이동하고 싶다” 수원역앞 301번 광역버스타기 행사 진행

8. 15. 김문수 따라잡기 - 광복절 기념식 중소기업지원센터 방문.

8. 19. 시· 군 이동권 확보를 위한 용인시 항의방문
김문수 따라잡기 - 한국지역언론사협의회 수련회 방문.

8. 25. “죽어서라도 기어서라도” 집중결의대회 개최
수원역로터리-농성장 기어가기 단행

9.14. 경기도청 일방적 「2012장애인 복지개선정책」 발표
- 경기도 특별교통수단 도입·운영비 지원 방침
경기장차연 5개년 계획 및 광역센터 예산 미포함 등을 이유로 규탄 성명 발표

9.19. 경기도 교통약자이동편의증진조례 개정을 위한 간담회

9.23. 경기도 이동권 투쟁중간보고대회 “우리는 투쟁을 멈출 수 없다” 진행

9.30. 경기도 교통약자이동편의증진조례 개정을 위한 도의회-경기장차연 연석회의

- 경기 투쟁은 지금부터.

한국장총
www.kodaf.kr

토론문

「교통약자이동편의증진법」 개정에 대한 토론문

강현석 장애인위원장 / 민주노동당

한국장총
www.kodaf.kr

「교통약자이동편의증진법」 개정에 대한 토론문

강현석 장애인위원장 / 민주노동당

전북장애인차별철폐연대는 2007년부터 전라북도와 전주시 등 각 시군을 상대로 이동권투쟁을 진행중이다. 그동안 전주시 등에서는 투쟁을 통해 조례를 제정하고 저상버스와 특별교통수단 도입을 강제해내는 등의 성과를 만들었지만, 전라북도 전체적으로는 장애인의 이동권은 매우 열악한 상황이다.
아래 첨부한 자료와 같이 전라북도의 저상버스 도입률은 3.4%에 불과하며, 그나마 인구규모가 작은 시군에는 전무한 실정이다.

특별교통수단 역시 법정기준의 54%에 불과한데, 이중 약40%는 셔틀버스와 휠체어리프트 미장착 차량으로 엄밀한 의미에서 특별교통수단으로 볼 수 없는 차량이다.
특별교통수단은 대부분 전주시 등에 집중되어 있고, 인구규모가 작은 시군에는 실질적 의미가 없을 무색할 정도로 도입량이 미미한 실정이다. 그조차 이용대상과 운영방식과, 운행시간과 요금 등도 제각각이다.

전북장애인차별철폐연대의 증차요구에 대해 전라북도는 시군의 예산부족을 이유로 2016년까지 연차적 도입계획을 밝히고 있다. 그러나 저상버스의 경우 2016년까지 도입계획조차 현실성이 의심스러운 상황이며, 특별교통수단의 경우에는 법개정을 통한 실질적 지원이 없다면 또다시 시군의 예산부족을 이유로 도입을 기피할 우려가 큰 상황이다.

* 첨부자료

전북장애인차별철폐연대 질의에 대한 전라북도의 답변서

귀 기관에서 질의한 6가지 항목에 대하여 답변 드립니다.

질의 1 전라북도 각 시·군 시내버스는 몇 대입니까?

➪ 6개시 822대

질의2 전라북도 각 시·군 저상버스는 몇 대입니까? : 28대

➪ 보유대수 현황

시군명	시내버스 보유현황	저상버스		
		법적보급대수	현보유대수	보급률(%)
계	822	259	28	3.4
전주시	405	128	23	5.7
군산시	112	35	2	1.8
익산시	164	51	3	1.8
정읍시	58	18	0	0.0
남원시	43	14	0	0.0
김제시	40	13	0	0.0

한국장총
www.kodaf.kr

질의3 각 시·군 특별교통수단(장애인콜택시)은 몇 대입니까? : 77대

➪ 보유대수 현황

시군명	장 애 인 콜 택 시		
	법적보급대수	현 보유대수	보급률(%)
계	142	77	54%
전주시	-	33	
군산시	-	4	
익산시	-	6	
정읍시	-	8	
남원시	-	2	
김제시	-	5	
완주군	-	2	
진안군	-	3	
무주군	-	4	
장수군	-	4	
임실군	-	1	
순창군	-	1	
고창군	-	2	
부안군	-	2	

질의4 도내 각 시·군 특별교통수단(장애인콜택시)운행 방식은 어떻게 됩니까?

1) 운영방법 및 운행대수

■ 운영방법

구분	운영방법	위탁현황			비고
		위탁기관	관리인원	운영위원회 구성여부	
계	위탁	6개단체	41		
전주시	위탁	사)전라북도곰두리봉사대	19	부	
군산시	위탁	사)군산시장애인연합회	5	부	
익산시	위탁	전북신체장애인협회익산지부	5	부	
정읍시	위탁	지체장애인협회	5	여	
김제시	위탁	사)전북지체장애인협회김제시지회	3	부	
장수군	위탁	장애인심부름센터,장애인협회	4	부	

■ 운행대수

구분	총대수	장애인 특별운송사업(비휠체어용 택시, 시각장애인협회운용등)			
		계	셔틀버스	휠체어 장비장착 차량	휠체어 장비 미장착 차량
계	77	77	12	47	18
전주시	33	33	3	28	2
군산시	4	4		4	
익산시	6	6		4	2
정읍시	8	8	1	5	2
남원시	2	2	1	1	
김제시	5	5	1	2	2
완주군	2	2			2
진안군	3	3	1	1	1
무주군	4	4	2		2
장수군	4	4	2	1	1
임실군	1	1			1
순창군	1	1			1
고창군	2	2		1	1
부안군	2	2	1		1

한국장총
www.kodaf.kr

2) 2010년 운영 예산 및 운전자, 콜센터 상담원 수 등

시군명	인건비 현황		비고
	구분	인원	
계	운전자	31	
	상담원	10	
전주시	운전자	15	
	상담원	4	
군산시	운전자	4	
	상담원	1	
익산시	운전자	4	
	상담원	1	
정읍시	운전자	4	
	상담원	1	
김제시	운전자	2	
	상담원	1	
장수군	운전자	2	
	상담원	2	

3) 운행시간 및 이용요금

시군명	구분	운행시간	기본요금	거리요금	시간요금
전주시	중형택시	-			
	특별교통수단	평 일 오전8시~오후12시 토요일 오전8시~오후11시 일요일 오전8시~오후10시	1,000원/3km	100원/1km	없음
군산시	중형택시	-	2,200원	100원/150m	100원/36초
	특별교통수단	오전8시~오후7시	1,100원	50원/150m	50원/36초
익산시	중형택시	-	2,200원	100원/150m	100원/36초
	특별교통수단	오전8시~오후10시	1,100원	50원/300m	100원/72초
정읍시	중형택시	-	2,200/2km	100원/150m	100원/36초
	특별교통수단	오전8시~오후8시	1,100/2km	50원/150m	50원/36초
김제시	중형택시	-	2,200	100원/150m	100원/36초
	특별교통수단	오전8시~오후10시	1,100	150원/150m	없음
장수군	중형택시	-	-	-	-
	특별교통수단	오전9시~오후6시	무료	무료	무료

※ 기타 참고자료 : 시계외 할증

4) 차량운행관계

■ 1일평균 운행현황

시군명	1일평균 주행거리	1일평균 주유량	1일평균 1대 운행횟수	비고
전주시	130km	20 ℓ	12회	
군산시	100km	40 ℓ	15회	
익산시	40km	50 ℓ	10회	
정읍시	90km	60 ℓ	10회	
김제시	92.4km	9.6 ℓ	6회	
장수군	70km	8 ℓ	10회	

■ 2010년 수송실적('10. 5월말 현재)

시군명	년 도 별	운행대수	접수건수	수송실적	비 고
계	2009년	20	60,552	54,891	
	2010년	28	29,296	27,628	
전주시	2009년	7	32,400	24,085	
	2010년	12	14,410	10,877	
군산시	2009년	3	4,415	4,185	
	2010년	4	2,249	2,169	
익산시	2009년	3	8,248	8,248	
	2010년	4	3,553	3,553	
정읍시	2009년	3	9,000	12,000	
	2010년	4	5,000	14,500	
김제시	2009년	2	2,439	2,323	
	2010년	2	1,165	1,110	
장수군	2009년	2	4,050	4,050	
	2010년	2	2,919	2,919	

한국장총
www.kodaf.kr

■ 2010년 수송실적별 상황('10.5월 현재 수송실적의 내용)

- 장애등급별

(단위 : 건)

시군명	계	지체, 뇌병변 1, 2급 장애인	시각장애	65세이상	일 시 적 교통약자
계	27,628	25,372(91.8%)	942(3.4%)	1250(4.5%)	64(0.3%)
전주시	10,877	10,768(99%)	109(1%)		
군산시	2,169	2,062(95%)	43(2%)		64(3%)
익산시	3,553	3,553(100%)			
정읍시	7,000	5,000(73%)	750(10%)	1,250(17%)	
김제시	1,110	1,070(96%)	40(4%)		
장수군	2919	2919(100%)			

- 이용목적별

(단위 : 건)

시군명	계	병원이용	개인용무	통근	통학
계	27,628	18,258(66.1%)	6,980(25.3%)	573(2%)	1,817(6.6%)
전주시	10,877	7,614(70%)	2,828(26%)	218(2%)	217(2%)
군산시	2,169	853(39.3%)	1316(60.7%)		
익산시	3,553	1,778(50%)	1,070(30%)	355(10%)	350(10%)
정읍시	7,000	4,500(64.2%)	1,250(16%)		1,250(16%)
김제시	1,110	886(80%)	224(20%)		
장수군	2,919	2,627(90%)	292(10%)		

5) 특별교통수단 주 이용대상

시군명	이용대상	중증장애인수	이용대상 자체규정여부
계		20,957	
전주시	- 장애인 1~3급 - 65세이상노인중 기초생활수급자	7,053	여
군산시	- 중증 1~2급 장애인	3,551	여
익산시	- 중증 1~2급 장애인	5,183	여
정읍시	- 1~2급 중증장애인 - 시각장애인, 장애인	2,514	여
김제시	- 1~2급 장애인 및 장애인을 동반한 가족과 보호자	2,219	여
장수군	- 1~2급 중증장애인	437	여

질의5 만약 법에 근거하여 저상버스 및 특별교통수단의 대수(비율)가 적다면 그 이유는 무엇입니까?

■ 저상버스의 경우

- 우리 도는 저상버스 운행을 위한 도로여건이 열악하고, 저상버스 연료인 CNG 충전소가 4개지 역(전주, 군산, 익산, 완주)에만 있다보니 충전소가 없는 기타 시·군은 연료공급에 따른 문제로 도입할 수 없는 실정임
- 또한, 저상버스가 일반버스 보다 차체가 무겁다 보니 연료비가 20% 정도 더 소요되어 시내버스 회사에서 구입을 기피하는 실정임

■ 특별교통수단(장애인콜택시)의 경우

- 교통약자이동편의증진법의 규정에 특별교통수단(장애인콜택시)도입은 법적의무사항으로 시장군수의 고유권한으로 되어 있음
- 도는 2007년부터 2010년까지 장애인콜택시 20대를 도입하였고, 2011년부터 시장·군수가 직접 도입하도록 유도하고 있으나, 장애인콜택시 구입비 및 운영비가 지속적으로 증가하고 있어 시·군 재정만으로는 충당하기에 어려움에 있음

질의6 이에 따른 전라북도 계획은 무엇입니까?

■ 저상버스의 경우

- 교통약자이동편의증진법에 의거 시내버스(822대) 보유대수의 3/1을 보유토록 한 법적의무대수가 259대로 현재 운행중인 28대를 제외한 231대를 버스 대폐차시 버스회사에게 저상버스 도입을 적극 권장하고 국비, 도비, 자체부담으로 2012년부터 2016년까지 연차적으로 시내버스 231대를 저상버스로 대체 계획이며,
- 현재 정부에서 농촌지역에도 운행이 가능한 중형 저상버스 모델을 개발중에 있으므로 모델개발이 완료되면 우리 도는 저상버스를 집중보급토록 할 계획임

※ 보급계획

(단위 : 백만원)

구 분	계	'09까지	'10년	'11년	'12년~16까지	비 고
보급대수	259	10	8	10	231	
지 원 액	25,475	900	789	987	22,799	

한국장총
www.kodaf.kr

■ 특별교통수단(장애인콜택시)의 경우

- 특별교통수단(장애인콜택시)도 시·군 5년단위 제2단계 교통약자이동편의증진계획 수립시('12~16) 장애인콜택시 도입을 연차별로 의무 반영하여 2012년부터 2016년까지 법적보유대수인 142대를 보유하기 위하여 현재 운행중인 77대를 제외한 65대를 2012년부터 2016년까지 5년간에 걸쳐 연차적으로 도입해 나갈 계획이며,
- 장애인콜택시 구입비 및 운영비가 지속적으로 증가하고 있어 시·군재정만으로는 도입에 어려움이 있으므로 지난 '11. 4. 2 국토부 16개 시·도 관계관 회의시 국토부 제2차 교통약자이동편의증진계획 수립시에('12~'16) 국비지원이 이루어 질 수 있도록 16개 시도에서 건의한 바 있음
- 앞으로 전라북도는 장애인 교통복지증진에 저상버스 및 장애인콜택시 도입 뿐만 아니라 보행자 교통사고 감소를 위해, 위험도로 구조개선, 보행우선구역 정비, 안전한 보행환경 개선, 어린이보호구역 정비사업 등 교통약자를 배려하는 사업을 적극 추진하고,
- 장애인 복지향상을 위해 보도포장, 보도기울기, 보도와 연석높이 조정 등 여객터미널 주변의 보행환경 개선을 정비함은 물론, 장애인콜택시 운영관리조례 표준안을 마련하는 등 교통복지행정 분야에 대해서도 적극 추진할 예정임을 알려드립니다

※ 장애인콜택시 보급계획

(단위 : 백만원)

구 분	계	'07이전	'07	'08	'09	'10	'11년	'12~'16년까지
해 당 시		14개시군	5개시	5개시	4개시	4개시	3개시	14개시군
보급대수	20대	57	5대	5대	5대	5대	4대	61대
지 원 액	1,280	3,648	320	320	320	320	추경반영	3,904

한국장총
www.kodaf.kr

토론문

「교통약자이동편의증진법」의 개정에 대하여

김동희 대표 / 한국장애인주거지원연대

한국장총
www.kodaf.kr

「교통약자이동편의증진법」의 개정에 대하여

김동희 대표 / 한국장애인주거지원연대

1. 정의

국어사전을 찾아보면 법(法)이란 "국가의 강제력을 수반하는 사회 규범. 국가 및 공공 기관이 제정한 법률, 명령, 규칙, 조례 따위[4]"라고 되어있다.

여기서 중요한 한 지점은 **"강제력을 수반하는"**이라는 것이다. 그래서 국가를 경영함에 있어 강력한 강제력을 갖고 있는 법을 집행함으로서 사회를 질서 있게 유지시키며 발전시킬 수 있는 것이다.

법이 본래의 목적인 강제력을 수반하지 못한다면 그것은 이미 법이라고 말하기 곤란한 것이다.

그렇다면 오늘 토론의 주제인 "교통약자의 이동편의 증진법"은 법이라고 말할 수 있는가? 법이라 말하기 어렵다.

물론 법 조항이 "강제성을 띠고 있는가?", 아니면 "임의조항으로 되어 있는가?"가 중요한데 오늘 발제내용을 보면 대부분 강제조항으로 되어 있을 뿐 아니라 시행령, 시행규칙에 일정 규모, 확보대수가 명시되어 있음에도 불구하고 시행 5년이 지난 현시점에서 검토해 볼 때 정상적으로 이행되지 않고 있다는 것은 법이라고 이름붙이기 어렵다.

4) 네이버 국어사전(http://krdic.naver.com/detail.nhn?docid=16468600)

2. 집행

법을 집행한다는 것은 예산과 밀접한 관계가 있다. 법은 있는데 예산확보가 되지 않는 것 또한 실효성 없는 껍데기 법이 되는 것이다.
저상버스 도입, 유지관리, 교육, 특별운송수단 운영, 이동지원센터 등등이 모두 예산이 확보되지 않으면 실행이 불가는 하다. 따라서 재원의 확보 방안이 법에 명시될 필요성이 있다.
예를 들면 이동편의기금을 만들어 LPG 또는 유류세의 일정비율을 적립하여 활용하는 등의 예산확보 방안이 명시되어야 한다.

- 저상버스의 경우 광역시, 도, 특별자치도에 책임 명시하고 그것을 감시할 수 있는 시스템을 통해 법 집행의 해이를 반듯이 막아야할 것이다.
  특히 시외버스의 저상버스 도입은 매우 중요하다. 현재 장애인 콜승합차의 경우 지방 운행을 하지 않기 때문에 이동에 상당한 제약을 받고 있다. 따라서 시외버스나 관광버스의 저상버스 도입을 언급할 필요성이 있다.
- 특별교통수단의 확대가 필요하다. 예를 들면 지자체에서 운행하는 장애인 콜택시와 민간에서 운영하는 장애인 콜택시를 만들어 질 높은 서비스와 시, 도의 경계 상관없이 운행될 수 있도록 하는 것도 고려할 수 있을 것이다.
- 발제문에서도 언급한바와 같이 특별교통수단은 지자체가 운영하여야할뿐만 아니라 성격을 명확히하여 이권사업이나 이동봉사차량이 포함되는 기형적 운영이 되지 않도록 철저한 규제가 이루어져야 할 것이다.
- 보행권과 관련하여 서울의 경우 오세훈 전 서울시장의 디자인서울을 만든다며 인도턱 단차를 매우 좁게 만들어 휠체어장애인을 다치게하거나 사용을 어렵게하고 있고 점자블럭을 노란색이 아닌 회색, 내지는 검정색으로 시공하여 시각장애인의 보행권을 심각하게 침해하는 사례가 재발되지 않도록 벌칙조항의 삽입도 고려되어야 한다.

한국장총
www.kodaf.kr

토론문

「교통약자이동편의증진법」 개정에 대한 토론문

국토해양부 교통안전복지과

한국장총
www.kodaf.kr

MEMO

MEMO

한국장총
www.kodaf.kr

별첨자료

- 「교통약자이동편의증진법」 개정안 자료
- 「교통약자이동편의증진법」
- 「교통약자이동편의증진법」 시행령
- 「교통약자이동편의증진법」 시행규칙

한국장총
www.kodaf.kr

「교통약자이동편의증진법」 개정안 자료

「교통약자이동편의증진법」 개정안 현황

18대 국회 국토해양위 심사 법안

	처리일자	제안의원	주요 내용
1	2009.4.3	박은수 외	법률상 주요교통수단에 '택시'를 포함 등
2	2009.4.22	윤석용 외	접근유도, 이용안내 표시 규정 등
3	**2009.4.29**	**곽정숙 외**	**특별교통수단 지역간연계, 광역이동지원센터 설치 특별교통수단 확보 및 운영에 국가와 지자체 재정지원**
4	2009.6.4	임동규 외	보행시설물 설치 및 재질
5	2009.7.23	이화수 외	보행우선구역 자동차진입억제 말뚝
6	**2009.9.4**	**이용경 외**	**국가가 도로정비 재정지원. 특별교통수단 확보 및 운영에 국가 재정지원. 특별교통수단 이용대상 규정**
7	2009.9.14	정부	보행우선구역 외에도 자동차억제용 말뚝 설치
8	**2009.9.15**	**안홍준 외**	**특별교통수단 확보에 국가 재정지원 특별교통수단 인접시도 운행**
9	2009.10.16	권경석 외	특별교통수단 이용대상을 대통령령 또는 지자체조례로 규정
10	2009.12.9	김우남 외	장애인운전지원센터 설치
11	2010.6.24	김소남 외	교통수단 별로 교통약자용 좌석과 휠체어탑승설비 강화
12	2011.3.9	김태원 외	지역거주자 이외에도 특별교통수단 이용
13	2011.3.28	장제원 외	도로정비사업 국고지원
14	2011.4.20	박기춘 외	보행교통연구센터 설립
15	2011.6.17	정부	지방교통약자이동편의증진계획 수립 의무 완화 이동편의시설에 관한 교육을 지자체로 이양
16	2011.7.29	홍정욱 외	택시 회사가 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 이용을 위하여 해당 택시를 운행하는 경우 운영비용을 지원
17	2011.9.14	유선호 외	저상버스 도입비용 국가지원을 교통약자의 인구현황과 국가 및 지방자치단체의 재정여건 등을 고려하여 정하도록 함

1. 박은수의원 대표발의안

교통약자의이동편의증진법 일부개정법률안

(박은수의원 대표발의)

의 안 번 호	4455

발의연월일 : 2009. 4. 3.

발 의 자 : 박은수·송민순·최철국 양승조·송영길·
백원우최영희·강명순·이미경
전현희·곽정숙 의원(11인)

제안이유 및 주요내용

‘장애’는 인간의 보편적이고, 자연스러운 현상의 하나이며, 하나의 작은 ‘차이’에 불과하다는 인식에 따라 장애인에 대한 차별을 금지하고, 장애인의 인권과 권익을 증진하기 위해 2007년 4월에 「장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률」(이하 “장차법”이라 한다)이 제정되어 2008년 4월부터 본격 시행되고 있음.

장차법은 미국(ADA - 장애인차별금지법 : American with Disability Act), 호주, 영국, 스웨덴, 노르웨이, 홍콩 등 전 세계 인권선진국 20여 개국에서 제정된 법률로, 법률의 제정 여부가 인권선진국이냐 아니냐를 가름하는 시금석으로 여겨지고 있음.

그러나, 장차법 제정으로 인해 우리나라가 장애인 인권 선진국의 기틀을 마련했음에도 불구하고, 아직도 장차법과 상충되는 현행 법률이 100개 가까이에 이르고 있어 시급히 개정이 요구되고 있음.

이에 따라 주요 장애인 단체와 협의를 거쳐 장차법과 상충하는 법령을 일괄적으로 정비하고자 하는 취지에서 동 법률개정안을 발의하게 된 것임.

「교통약자의 이동편의증진법」 제3조(이동권)에서 “장애인 등 교통약자는 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구 할 권리를 보장받기위하여 장애인 등 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 가진다.”라고 명시하고 있음. 그러나 제2조(정의)에서 주요 교통수단이라 할 수 있는 ‘택시’를 누락시키고 있음.

이에 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항에 따라 「교통약자의 이동편의증진법」 제2조(정의)에 주요 교통수단인 ‘택시’를 추가하려는 것임(안 제2조제2호가목).

한국장총
www.kodaf.kr

법률 제 호

교통약자의이동편의증진법 일부개정법률안

교통약자의이동편의증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제명 “교통약자의이동편의증진법”을 “교통약자의 이동편의증진법”으로 한다.

제2조제2호가목을 다음과 같이 한다.

가. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항에 따른 노선여객자동차운송사업 및 구역여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차(이하 “버스”라 한다)와 택시

부 칙

이 법은 공포한 날부터 시행한다.

< 신 · 구조문대비표 >

현 행	개 정 안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. 1. (생 략) 2. “교통수단”이라 함은 사람을 운송하는데 이용되는 것으로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다. 가. 여객자동차운수사업법 제3조제1항제1호의 규정에 의한 노선여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차(이하 “버스”라 한다) 나. ~ 바. (생 략) 3. ~ 8. (생 략)	제2조(정의)----------. 1. (현행과 같음) 2.----------. 가. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항에 따른 노선여객자동차운송사업 및 구역여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차(이하 “버스”라 한다)와 택시 나. ~ 바. (현행과 같음) 3. ~ 8. (현행과 같음)

2. 윤석용의원 대표발의안

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(윤석용의원 대표발의)

의 안 번 호	4650

발의연월일 : 2009. 4. 22.

발 의 자 : 윤석용·이한성·조윤선
안상수·이성헌·이해봉
안효대·유성엽·주광덕
신영수·임두성 의원 (11인)

제안이유 및 주요내용

현행법에 따라 여객시설 및 도로를 설치 또는 관리하는 자는 그 시설에 접근로, 경사로, 전용화장실 등 장애인 등 교통약자를 위한 이동편의시설을 설치하도록 의무화되어 있으며 이에 따라 저상버스 도입, 도시철도역사의 전용에스컬레이터 설치 등 장애인등을 위한 시설 환경이 점차 개선되고 있음.

그러나 교통약자 편의시설을 갖추고 있음에도 교통사업자 또는 관리청의 무성의로 동 시설의 위치와 접근방법 등이 알기 쉽도록 제대로 표시되어 있지 않아 동 시설을 찾거나 이용하는 과정에서 많은 장애인들이 곤란을 겪고 있으며 다치는 경우도 자주 발생하고 있음.

이에 교통사업자 또는 도로관리청 등 대상시설을 설치·관리하는 자에게 이동편의시설 설치 의무 외에 동 시설에 장애인등이 안전하고 쉽게 접근하여 이용할 수 있도록 접근유도·이용안내 표시를 하도록 규정함으로써 장애인 등 교통약자의 이동편의 서비스를 강화하려는 것임(안 제10조제2항 신설).

한국장총
www.kodaf.kr

법률 제 호

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제10조제2항 및 제3항을 각각 제3항 및 제4항으로 하고, 같은 조에 제2항을 다음과 같이 신설하며, 같은 조 제3항(종전의 제2항) 중 “구조·재질”을 “구조·재질, 접근유도·이용안내 표시의 설치방법”으로 한다.

② 교통사업자 또는 도로관리청 등 대상시설을 설치·관리하는 자는 교통약자가 이동편의시설에 안전하고 쉽게 접근하여 이용할 수 있도록 접근유도·이용안내표시를 하여야 한다.

제11조 중 “이동편의시설을”을 “이동편의시설 및 접근유도·이용안내 표시를”로 한다.

제29조 중 “대상시설에 이동편의시설을”을 “대상시설에 이동편의시설 및 접근유도·이용안내표시(이하 이 조에서 “이동편의시설등”이라 한다)를”로, “이동편의시설을 제10조의 규정에 의한”을 “이동편의시설등을 제10조에 따른”으로, “이동편의시설을 설치하도록”을 “이동편의시설등을 설치하도록”으로, “이동편의시설을 개선할”을 “이동편의시설등을 개선할”로 한다.

부 칙

이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

< 신 · 구조문대비표 >

현 행	개 정 안
제10조(이동편의시설의 설치기준) ① (생 략) 〈신 설〉 ② 대상시설별로 설치하여야 하는 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준은 국토해양부령으로 정한다. ③ (생 략)	제10조(이동편의시설의 설치기준) ① (현행과 같음) ② 교통사업자 또는 도로관리청 등 대상시설을 설치·관리하는 자는 교통약자가 이동편의시설에 안전하고 쉽게 접근하여 이용할 수 있도록 접근유도·이용안내표시를 하여야 한다. ③ ----------구조·재질, 접근유도·이용안내표시의 설치방법----------. ④ (현행 제3항과 같음)
제11조(이동편의시설의 설치 등) 교통사업자 또는 도로관리청 등 대상시설을 설치·관리하는 자는 대상시설을 설치하거나 대통령령이 정하는 주요부분을 변경하는 때에는 제10조의 규정에 의한 설치기준에 적합하게 이동편의시설을 설치하고 이를 유지관리하여야 한다.	제11조(이동편의시설의 설치 등)----------이동편의시설 및 접근유도·이용안내표시를----------.
제29조(시정명령) 교통행정기관은 제11조의 규정을 위반하여 대상시설에 이동편의시설을 설치하지 아니하거나 설치한 이동편의시설을 제10조의 규정에 의한 설치기준에 적합하지 아니하게 유지관리한 교통사업자에 대하여 대통령령이 정하는 바에 의하여 1년 이내의 기간을 정하여 이동편의시설을 설치하도록 명하거나 제10조의 규정에 의한 설치기준에 적합하도록 이동편의시설을 개선할 것을 명할 수 있다.	제29조(시정명령) ----------대상시설에 이동편의시설 및 근유도·이용안내표시(이하 이 조에서 “이동편의시설등”이라 한다)를----------이동편의시설등을 제10조에 따른----------이동편의시설등을 설치하도록----------이동편의시설등을 개선할----------.

한국장총
www.kodaf.kr

3. 곽정숙의원 대표발의안

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(곽정숙의원 대표발의)

의 안 번 호	4713

발의연월일 : 2009. 4. 29.

발 의 자 : 곽정숙·강기갑·이정희
홍희덕·권영길·강창일
양승조·김춘진·박은수
최문순·이성헌·유원일 의원(12인)

제안이유 및 주요내용

현행법에 따르면 시장 또는 군수는 교통약자의 이동편의를 위하여 특별교통수단을 운행하도록 의무화하고 있으나 이를 지방자치단체의 예산으로 충당하도록 하고 있어 재정이 열악한 시·군에서는 특별교통수단의 정상적 운영에 어려움을 겪고 있는 실정임.

또한, 특별교통수단을 운영하는 이동지원센터를 시·군별로 설치함에 따라 지역간을 이동하는 교통약자들에 대한 서비스가 원활히 지원되지 않는 등 제도운영상의 불합리한 측면이 개선되지 않고 있음.

이에 "교통약자이동편의증진계획" 내용에 특별교통수단 운영의 지역간 연계 등 교통약자의 이동권 확대에 관한 사항을 포함하도록 함. 그리고 도지사로 하여금 "교통약자이동편의증진지원계획"을 수립하게 하여 관할 행정구역 내 시·군간 교통약자이동편의시설을 균형적으로 지원하도록 하고 광역이동지원센터 운영 등 특별교통수단의 광역적 이용을 위한 협력체계를 구축할 수 있도록 함. 또한, 특별교통수단을 확보·운영할 경우 국가와 지방자치단체가 재정적 지원을 하도록 하고 도지사가 관할구역의 이동지원센터를 통합 설치·운영할 수 있도록 하고자 함.

저상버스 및 특별교통수단 운행기준 강화와 운전자 교육 등을 통해 교통약자의 이동편의 서비스를 보다 강화하려는 것임(안 제6조제2항제7호의2, 제7조의2, 제13조제2항, 제16조제2항·제4항 신설 및 안 제14조제1항).

법률 제 호

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제6조제2항에 제7호의2를 다음과 같이 신설한다.

7의2. 특별교통수단 운영의 지역간 연계 등 교통약자의 이동권 확대에 관한 사항

제7조의2를 다음과 같이 신설한다.

제7조의2(교통약자이동편의증진지원계획의 수립 등) ① 도지사·특별자치도지사는 제6조 및 제7조에 따른 교통약자이동편의증진계획 및 지방교통약자이동편의증진계획의 실시를 지원하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 5년 단위의 교통약자이동편의증진지원계획(이하 "교통약자이동편의증진지원계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.

② 교통약자이동편의증진지원계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 관할 행정구역 내 시·군의 교통약자이동편의시설 설치·관리 지원에 관한 사항 및 시·군간 균형적 지원에 관한 사항
2. 특별교통수단 도입·확충 지원에 관한 사항
3. 광역이동지원센터 운영 등 특별교통수단의 광역적 이용을 위한 협력체계 구축 방안

③ 도지사·특별자치도지사가 교통약자이동편의증진지원계획을 수립하고자 하는 때에는 미리 국토해양부장관 및 관할하는 행정구역 내의 시장·군수와 협의하여야 한다. 수립된 교통약자이동편의증진지원계획을 변경하고자 하는 때에도 또한 같다

제13조의 제목 중 "교통사업자"를 "교통사업자 등"으로 하고, 같은 조 제2항을 제3항으로 하며, 같은 조에 제2항을 다음과 같이 신설하고, 같은 조 제3항(종전의 제2항) 중 "제1항"을 "제1항 및 제2항"으로 한다.

② 저상버스 및 특별교통수단을 운행하는 운전자는 국토해양부장관이 실시하는 교통약자서비스에 관한 교육을 받아야 한다.

제14조제1항 중 "제공하여야"를 "제공하고 승·하차 편의를 제공하여야 하며 일반버스와 저상버스의 배차순서를 적절히 편성하여야"로 한다.

제16조제3항 및 제4항을 각각 제5항 및 제6항으로 하고, 같은 조 제2항을 제3항으로 하며, 같은 조에 제2항 및 제4항을 각각 다음과 같이 신설한다.

② 국가 또는 지방자치단체는 제1항에 따라 특별교통수단을 확보·운영할 경우 예산의 범위 안에서 재정지원을 하여야 한다.

한국장총
www.kodaf.kr

④ 도지사 및 특별자치도지사는 특별교통수단을 효과적으로 운영하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 관할 행정구역 내의 시장·군수와 협의하여 제3항에 따른 이동지원센터를 통합하여 운영하거나 별도의 이동지원센터를 설치할 수 있다.

부 칙

이 법은 2010년 1월 1일부터 시행한다.

< 신·구조문대비표 >

현 행	개 정 안
제6조(교통약자이동편의증진계획의 수립 등) ① (생 략) ② 교통약자이동편의증진계획에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다. 1. ~ 7. (생 략) 〈신 설〉 8.·9. (생 략) ③ ~ ⑤ (생 략) 〈신 설〉	제6조(교통약자이동편의증진계획의 수립 등) ① (현행과 같음) ②----------. 1. ~ 7. (현행과 같음) 7의2. 특별교통수단 운영의 지역간 연계 등 교통약자의 이동권 확대에 관한 사항 8.·9. (현행과 같음) ③ ~ ⑤ (현행과 같음) 제7조의2(교통약자이동편의증진지원계획의 수립 등) ① 도지사·특별자치도지사는 제6조 및 제7조에 따른 교통약자이동편의증진계획 및 지방교통약자이동편의증진계획의 실시를 지원하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 5년 단위의 교통약자이동편의증진지원계획(이하 “교통약자이동편의증진지원계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. ② 교통약자이동편의증진지원계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 관할 행정구역 내 시·군의 교통약자이동편의시설 설치·관리 지원에 관한 사항 및 시·군간 균형적 지원에 관한 사항

현 행	개 정 안
	2. 특별교통수단 도입·확충 지원에 관한 사항 3. 광역이동지원센터 운영 등 특별교통수단의 광역적 이용을 위한 협력체계 구축 방안 ③ 도지사·특별자치도지사가 교통약자이동편의증진지원계획을 수립하고자 하는 때에는 미리 국토해양부장관 및 관할하는 행정구역 내의 시장·군수와 협의하여야 한다. 수립된 교통약자이동편의증진지원계획을 변경하고자 하는 때에도 또한 같다
제13조(교통사업자에 대한 교육) ① (생 략)	제13조(교통사업자 등에 대한 교육) ① (현행과 같음)
〈신 설〉	② 저상버스 및 특별교통수단을 운행하는 운전자는 국토해양부장관이 실시하는 교통약자 서비스에 관한 교육을 받아야 한다.
② 제1항의 규정에 의한 교육의 방법·내용 및 경비 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.	③ 제1항 및 제2항----------.
제14조(노선버스에 대한 이용보장) ①여객자동차운수사업법 제3조제1항제1호의 규정에 의한 노선여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 "노선버스운송사업자"라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 승·하차 시간을 충분히 제공하여야 한다.	제14조(노선버스에 대한 이용보장) ①----------제공하고 승·하차 편의를 제공하여야 하며 일반버스와 저상버스의 배차순서를 적절히 편성하여야-----.
② ~ ⑤ (생 략)	② ~ ⑤ (현행과 같음)
제16조(특별교통수단) ① (생 략)	제16조(특별교통수단) ① (현행과 같음)
〈신 설〉 ② (생 략)	② 국가 또는 지방자치단체는 제1항에 따라 특별교통수단을 확보·운영할 경우 예산의 범위 안에서 재정지원을 하여야 한다.
	③ (현행 제2항과 같음)
〈신 설〉	④ 도지사 및 특별자치도지사는 특별교통수단을 효과적으로 운영하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 관할 행정구역 내의 시장·군수와 협의하여 제3항에 따른 이동지원센터를 통합하여 운영하거나 별도의 이동지원센터를 설치할 수 있다.
③·④ (생 략)	⑤·⑥ (현행 제3항 및 제4항과 같음)

한국장총
www.kodaf.kr

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안 비용추계서

Ⅰ. 비용추계 요약

1. 재정수반요인

국가 및 도지사는 시장 또는 군수가 제1항의 규정에 의해 특별교통수단을 도입할 경우 예산의 범위 안에서 재정적 지원을 하여야 한다(안 제16조제1항)

2. 비용추계의 전제

가. 개정안의 시행일이 공포 후 6월이 경과한 날이므로 비용추계기간은 2010년부터 2014년까지 5개년으로 한다.

나. 특별교통수단의 증가추세는 국토해양부에서 수립한 「교통약자이동편의 증진계획(07-'11)」을 기준으로 한다.

3. 비용추계 결과

추계결과, 2010년도부터 2014년까지 5년간 특별교통수단의 구입 및 유지를 위하여 추가로 소요되는 재정소요는 [표 1]과 같이 1,695억원으로 추정된다.

[표 1] 개정안에 따른 추가 소요비용 추계 결과

(단위: 억원)

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	합 계
특별교통수단 구입 및 유지를 위한 추가소요비용	217.5	314	333.5	387	443	1,695

4. 부대의견

없음.

5. 작성자

국회예산정책처 법안비용추계팀 팀 장 정 문 종
분석관 김 수 옥
(02-788-4647, bce@nabo.go.kr)

II. 비용추계 상세내역

가. 현행법 하에서의 재정소요

국토해양부에서 수립한 특별교통수단의 연차별 보급계획(2007-2011)은 [표 2]와 같다. 동 계획 수립 당시 특별교통수단의 법정대수는 2,680대 이었으나 2008년 현재 특별교통수단의 법정대수는 2,760대로 증가했다. 따라서 국토해양부의 연차별 보급률을 적용하되 새로 설정된 법정대수를 기준으로 [표 3]과 같이 2010년부터 2014년까지 특별교통수단의 보급계획을 설정한다. 이 경우, 2012년부터 2014년까지의 보급률은 2007년부터 2011년까지의 평균증가율 8%를 적용하였다.

[표 2] 특별교통수단의 연차별 보급계획(2006-2011년)

(단위: 년, 대, %)

구 분		2006 현황	2007	2008	2009	2010	2011	총 계
인구 100만 이상의 시[5]		155[6]	16	24	48	80	88	411
인구 30-100만의 시		0	22	44	88	132	154	440
인구10-30만의 시		0	0	47	94	94	141	376
총계	법정대수 2,680	155	38	115	230	306	383	1,227
	법정대수 2,760	155	39	123	238	314	395	1,264
보급률[7]		5.8	7.2	11.5	20.1	31.5	45.8	

5) 2006년 4월 집계한 수치임(지자체 운영 무료셔틀버스 및 장애인 콜택시), 2007년 이후는 연도별 추가 보급 계획
6) 보급률은 도시규모별 법정 총 대수(2,680대)를 기준으로 산정
7) 도시의 수 : 인구 100만 이상의 시 8개, 인구 30-100만의 시 22개, 인구 10만-30만의 시 47개
자료 : 국토해양부

한국장총
www.kodaf.kr

[표 3] 특별교통수단의 연차별 보급계획(2010-2014년)

(단위: 년, 대, %)

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	계
추가보급대수	314	395	221	221	220	1,371
총 보급대수	869	1,264	1,485	1,706	1,926	
보급률[8]	31.5	45.8	53.8	61.8	69.8	

한편, [표 4]와 같이 특별교통수단의 평균 구입비는 3,400만원이고, 특별교통수단 1대를 1개월간 운영하는 평균 유지비는 300만원이다. 이 단가는 국회예산정책처 중기경제전망에서 예상하고 있는 물가상승률(2.7%)을 반영할 경우 [표 5]와 같이 책정할 수 있다.

[표 4] 특별교통수단 1대당 구입비 및 유지비

지자체	구입비(천원)	유지비(천원): 1월간				
		운전자 인건비	유류비	유지비	기타[9]	계
가중평균/계	34,467	1,396	741	166	722	3,025
서울특별시	40,000	1,300	844	138	277	2,559
부산광역시	35,000	1,300	620	150	510	2,580
대구광역시						0
인천광역시	37,000	1,450	900	150	1,500	4,000
광주광역시	35,000	1,700	1,500	700	1,400	5,300
대전광역시	33,000	1,485	640	62	695	2,882
울산광역시	38,000	1,265	800	200	138	2,403
경기도	34,500	1,527	568	137	1,762	3,994
강원도						0
충청북도	30,000	1,303	288	76	137	1,804
충청남도	38,500	1,006	347	163	362	1,878
전라북도	39,000	1,569	619	224	269	2,681
전라남도	40,000	1,340	980	600	1,718	4,638
경상북도		1,464	700	243	406	2,813
경상남도	36,000	1,751	639	262	671	3,323
제주도		1,439	425	75	23	1,962

8) 보급률은 도시규모별 법정 총 대수(2,760대)를 기준으로 산정
9) 기타는 이동지원센터 운영비를 포함한다
자료 : 국토해양부

[표 5] 물가상승률을 고려한 연도별 특별교통수단의 구입 단가 및 유지비

구 분	기준가	2010	2011	2012	2013	2014
구입비	34,467	35,398	36,353	37,335	38,343	39,378
연간 유지비 (3,025* 12월)	36,300	37,280	38,287	39,320	40,382	41,472

따라서 현행법에 따라 특별교통수단을 구입하고 유지하기 위한 예산은 [표 6]와 같이 2010년부터 2014년까지 3,795억원이 소요될 것으로 예상된다.

[표 6] 현행법 상 특별교통수단 구입 및 유지 비용 추계

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	총 계
총 보급대수(대) : a	869	1,264	1,485	1,706	1,926	
추가구입대수(대) : b	314	395	221	221	220	1,371
유지비용(억원) : c	324	484	584	689	799	2,880
구입비용(억원) : d	111	144	83	85	87	510
총 비용(억원): c+d	435	628	667	774	886	3,390

c : a * 연도별 단가
d : b * 연조별 단가

나. 개정안(유효기간 연장)에 따른 재정소요

개정안에 따라 국가 및 도지사가 재정적 지원을 할 경우, 예산의 지원 범위와 방법 등에 대하여는 구체적인 논의가 필요하다. 그러나, 개정안의 취지대로 국가 및 도지사의 재정 지원을 통해 특별교통수단의 보급률을 높이기 위해서 국가나 도지사의 지원 비율은 특별교통수단의 구입 및 유지비의 50%로 하고, 시장과 군수는 당초 예산에서 절약되는 50%는 추가로 해당지역의 특별교통수단의 구입 및 유지비로 사용하는 것으로 가정한다.

참고로, 현재 운영되고 있는 저상버스의 경우 운송사업자가 저상버스 구입을 위하여 추가로 소요되는 비용의 50%를 국가 또는 도지사가 매칭펀드 방식으로 지원하고 있다.

따라서 개정안에 따라 특별교통수단의 구입 및 유지를 위하여 추가로 소요되는 예산은 1,695억원으로 예상된다.

한국장총
www.kodaf.kr

[표 6] 개정안에 따른 추가 소요 재정(2010-2014년)

(단위 : 억원)

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	총 계
현행법상 소요비용(a)	435	628	667	774	886	3,390
개정안에 따른 추가비용(b) : a의 50%	217.5	314	333.5	387	443	1,695

4. 임동규의원 대표발의안

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(임동규의원 대표발의)

의 안 번 호	5032

발의연월일 : 2009. 6. 4.

발 의 자 : 임동규·이명규·강석호손숙미·김기현·김성태
안상수·이인기·안경률·이해봉 의원(10인)

제안이유 및 주요내용

현행법에 따르면 보행자의 안전한 보행환경을 위하여 보행우선구역 안에 자동차 진입억제용 말뚝 등 보행시설물을 설치할 수 있도록 하고 있으나, 보행시설물의 설치 시 재질, 구조 등에 있어 시각장애인의 동선, 휠체어 폭 등 교통약자의 입장을 고려하지 않고 설치함으로써 동 시설들이 오히려 교통약자의 안전한 보행을 위협하고 있으며 이에 따른 사고도 빈발하고 있는 실정임.

이에 시장·군수가 보행시설물을 설치하는 경우 장애인 등 교통약자의 통행을 방해하지 않도록 설치하고 충돌 시 발생할 수 있는 상해를 방지하기 위하여 충격흡수 재질을 사용하도록 의무화함으로써 실질적으로 교통약자의 이동편의 증진에 기여하려는 것임(안 제21조제1항 후단 신설).

한국장총
www.kodaf.kr

법률 제 호

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제21조제1항 각 호 외의 부분에 후단을 다음과 같이 신설하고, 같은 조 제2항 중 “제1항의 규정에 의한 보행시설물의 구조, 시설기준”을 “제1항에 따른 보행시설물의 구조·재질·시설기준”으로 한다.

이 경우 보행시설물이 장애인 등 교통약자의 통행을 방해하지 아니하도록 하여야 하며 교통약자가 부딪힐 가능성이 있는 보행시설물에는 충격을 흡수할 수 있는 재질을 사용하여야 한다.

부 칙

이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

< 신·구조문대비표 >

현 행	개 정 안
제21조(보행시설물의 설치) ①시장 또는 군수는 보행우선구역안에서 보행자가 안전하고 편리하게 보행할 수 있도록 다음 각호의 보행시설물을 설치할 수 있다. 〈후단 신설〉	제21조(보행시설물의 설치) ①----------. 이 경우 보행시설물이 장애인 등 교통약자의 통행을 방해하지 아니하도록 하여야 하며 교통약자가 부딪힐 가능성이 있는 보행시설물에는 충격을 흡수할 수 있는 재질을 사용하여야 한다.
1. ~ 5. (생 략)	1. ~ 5. (현행과 같음)
② 제1항의 규정에 의한 보행시설물의 구조, 시설기준 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.	② 제1항에 따른 보행시설물의 구조·재질·시설기준----------.

5. 이화수의원 대표발의안

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(이화수의원 대표발의)

의 안 번 호	5520

발의연월일 : 2009. 7. 23.

발 의 자 : 이화수·윤 영·이춘식·유정현·김우남 정해걸·박종희·신학용·정갑윤·안형환 원유철·송훈석·여상규 의원(13인)

제안이유 및 주요내용

현행법은 안전한 보행환경을 위하여 보행우선구역 안에 자동차 진입억제용 말뚝 등 보행시설물을 설치할 수 있도록 하고 있음.

그러나 도로관리청인 지방자치단체들이 보행우선구역에 속하지 않은 보도에도 말뚝을 무분별하게 설치하고 있을 뿐만 아니라, 말뚝의 재질, 구조 등에 있어 이동의 취약성, 휠체어 폭 등 교통약자의 입장을 고려하지 않음으로써 동 시설들이 오히려 교통약자의 안전한 보행을 위협하고 있으며 이에 따른 사고도 빈발하고 있는 실정임.

이에 도로관리청이 도로의 보도에 자동차의 진입을 막기 위하여 말뚝을 설치하는 경우 충격흡수 재질, 반사도료를 사용하도록 하는 등 구체적인 설치기준을 규정함으로써 교통약자를 보호하고 보행자 중심으로 보도 관리를 개선하도록 하려는 것임(안 제10조의2 신설).

한국장총
www.kodaf.kr

법률 제 호

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제10조의2를 다음과 같이 신설한다.

제10조의2(자동차 진입억제용 말뚝) 도로관리청은 도로의 보도에 자동차의 진입을 막기 위하여 말뚝을 설치하는 경우 교통약자의 안전하고 편리한 통행을 방해하지 아니하도록 다음 각 호의 설치기준에 적합하게 설치하여야 한다.

1. 말뚝의 표면에 밝은 색의 반사도료를 칠하여 쉽게 알아 볼 수 있도록 할 것
2. 말뚝의 높이는 80센티미터부터 100센티미터까지, 말뚝의 간격은 1. 5미터 이상으로 할 것
3. 말뚝의 외부 재질은 교통약자 등 보행자가 충돌 시 충격을 흡수할 수 있도록 국토해양부령으로 정하는 재질을 사용할 것
4. 그 밖에 교통약자 등 보행자의 안전을 확보하기 위하여 필요하다고 인정되어 국토해양부령으로 정하는 설치기준

제21조제2항에 단서를 다음과 같이 신설한다.

다만, 자동차 진입억제용 말뚝에 관하여는 제10조의2를 준용한다.

부 칙

이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

< 신 · 구조문대비표 >

현 행	개 정 안
〈신 설〉	제10조의2(자동차 진입억제용 말뚝) 도로관리청은 도로의 보도에 자동차의 진입을 막기 위하여 말뚝을 설치하는 경우 교통약자의 안전하고 편리한 통행을 방해하지 아니하도록 다음 각 호의 설치기준에 적합하게 설치하여야 한다. 1. 말뚝의 표면에 밝은 색의 반사도료를 칠하여 쉽게 알아 볼 수 있도록 할 것 2. 말뚝의 높이는 80센티미터부터 100센티미터까지, 말뚝의 간격은 1. 5미터 이상으로 할 것 3. 말뚝의 외부 재질은 교통약자 등 보행자가 충돌 시 충격을 흡수할 수 있도록 국토해양부령으로 정하는 재질을 사용할 것 4. 그 밖에 교통약자 등 보행자의 안전을 확보하기 위하여 필요하다고 인정되어 국토해양부령으로 정하는 설치기준
제21조(보행시설물의 설치) ① (생 략) ② 제1항의 규정에 의한 보행시설물의 구조, 시설기준 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.	제21조(보행시설물의 설치) ① (현행과 같음) ②----------. 다만, 자동차 진입억제용 말뚝에 관하여는 제10조의2를 준용한다.

한국장총
www.kodaf.kr

6. 이용경의원 대표발의안

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(이용경의원 대표발의)

의 안 번 호	5868

발의연월일 : 2009. 9. 4.

발 의 자 : 이용경·박은수·김정권·유원일
김춘진·전혜숙·김창수·김영진
임영호·문국현 의원(10인)

제안이유 및 주요내용

현행법은 시장 또는 군수는 교통약자의 이동편의를 위하여 특별교통수단을 운행하도록 의무화하는 등 교통약자 이동편의와 관련된 정책 집행의 대부분을 지방자치단체에 부여하고 자체 예산으로 충당하도록 하고 있어 특별교통수단의 정상적인 운영에 큰 어려움을 겪고 있음.

서울시의 경우 2008년도 한해 장애인콜택시 1일 평균 이용희망자는 2,140명이나 실제 탑승률은 68%에 지나지 않았으며 실제 탑승자의 경우에도 콜택시 요청 후 평균 1시간가량을 기다려야 탑승이 가능한 실정임.

또한 국토해양부의 자료에 따르면 전국적으로 특별교통수단의 법정대수는 총 2,680대이나 이에 비해 실제 보급률이 12.5%에 지나지 않으며 이중 78%는 수도권과 부산에 편중되어 있음.

한편 도시철도의 교통약자 이동편의시설의 표준화 기준이 마련되어 있지 않아 이용자들의 불편을 초래하고 있으며 특별교통수단의 이용대상자를 시행규칙과 조례로 정하도록 하고 있는 바, 지방자치단체별로 기준이 달라 일부 지방자치단체에서는 거동에 큰 불편이 없는 장애인까지 이용자격을 주고 있어 정작 특별교통수단이 절실히 필요한 중증장애인이 이용하지 못하게 되는 사례가 빈발하고 있는 실정임.

이에 국가가 도로관리청이 행하는 버스정류장·도로의 정비에 소요되는 비용 및 지방자치단체의 특별교통수단·이동지원센터의 확보·운영에 필요한 자금 일부를 지원하도록 하는 한

편, 도시철도 교통약자 이동편의시설의 표준화 기준 및 특별교통수단을 이용할 수 있는 이용대상자의 범위를 법률로 명확히 규정하고 그 밖의 이용대상자에 대하여 심사하는 특별교통수단이용대상자심사위원회를 설치·운영하도록 함으로써 교통약자의 이동편의 서비스를 강화하려는 것임(안 제14조제6항, 제15조의2, 제16조제3항·제4항 및 제16조의2 신설).

한국장총
www.kodaf.kr

법률 제 호

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제14조 제목 중 “이용보장”을 “이용보장 등”으로 하고, 같은 조에 제6항을 다음과 같이 신설한다.

⑥ 국가는 제5항에 따른 버스정류장 · 도로의 정비 등 필요한 조치에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있다.

제15조의2를 다음과 같이 신설한다.

제15조의2(도시철도 교통약자 이동편의시설의 설치기준 표준화 등) ① 「도시철도법」 제4조에 따라 도시철도사업의 면허를 받은 자(이하 “도시철도사업자”라 한다)는 다음 각 호의 사항을 포함한 교통약자의 이동편의시설의 표준화 설치기준을 마련하여야 한다.

1. 승·하차 위치
2. 열차내 교통약자전용구역의 위치
3. 그 밖에 이동편의시설의 표준화를 위하여 대통령령으로 정하는 사항

② 도시철도사업자는 교통약자가 도시철도의 교통약자 이동편의시설의 위치를 쉽게 파악하고 접근·이용할 수 있도록 안내판을 설치·관리하여야 한다.

③ 제1항 및 제2항에 따른 구체적인 설치기준 및 절차 등은 대통령령으로 정한다.

제16조제3항 및 제4항을 각각 제5항 및 제6항으로 하고, 같은 조에 제3항 및 제4항을 각각 다음과 같이 신설하며, 같은 조 제5항(종전의 제3항) 중 “특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위, 특별교통수단”을 “특별교통수단”으로 한다.

③ 국가는 제1항에 따른 특별교통수단의 확보 또는 제2항에 따른 이동지원센터의 설치 · 운영에 소요되는 자금의 일부를 지원할 수 있다.

④ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 제1항에 따른 특별교통수단을 이용할 수 있다.

1. 혼자서 외출 및 이동이 어려운 장애인 또는 65세 이상인 자로서 대통령령으로 정하는 자
2. 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자로서 제16조의2에 따른 위원회의 의결로 정하는 자
3. 제1호 및 제2호에 해당하는 자를 동반하는 가족 또는 보호자

제16조의2를 다음과 같이 신설한다.

제16조의2(특별교통수단이용대상자심사위원회) ① 시장 또는 군수는 제16조제4항제2호에 따른 특별교통수단 이용대상자의 범위를 정하고 이용자격을 심사하기 위한 특별교통수단이용대상자심사위원회(이하 “위원회”라 한다)를 설치·운영하여야 한다.

② 제1항에 따른 위원회의 구성·운영 및 심사의 절차·기준에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

부 칙

이 법은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행한다.

< 신 · 구조문대비표 >

현 행	개 정 안
제14조(노선버스에 대한 이용보장) ① ~ ⑤ (생 략)	제14조(노선버스에 대한 이용보장 등) ① ~ ⑤ (현행과 같음)
〈신 설〉	⑥ 국가는 제5항에 따른 버스정류장 · 도로의 정비 등 필요한 조치에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있다.
〈신 설〉	제15조의2(도시철도 교통약자 이동편의시설의 설치기준 표준화 등) ① 「도시철도법」 제4조에 따라 도시철도사업의 면허를 받은 자(이하 “도시철도사업자”라 한다)는 다음 각 호의 사항을 포함한 교통약자의 이동편의시설의 표준화 설치기준을 마련하여야 한다. 1. 승·하차 위치 2. 열차내 교통약자전용구역의 위치 3. 그 밖에 이동편의시설의 표준화를 위하여 대통령령으로 정하는 사항 ② 도시철도사업자는 교통약자가 도시철도의 교통약자 이동편의시설의 위치를 쉽게 파악하고 접근·이용할 수 있도록 안내판을 설치·관리하여야 한다. ③ 제1항 및 제2항에 따른 구체적인 설치기준 및 절차 등은 대통령령으로 정한다.

한국장총
www.kodaf.kr

현 행	개 정 안
제16조(특별교통수단) ①·② (생 략)	제16조(특별교통수단) ①·② (현행과 같음)
〈신 설〉	③ 국가는 제1항에 따른 특별교통수단의 확보 또는 제2항에 따른 이동지원센터의 설치·운영에 소요되는 자금의 일부를 지원할 수 있다.
〈신 설〉	④ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 제1항에 따른 특별교통수단을 이용할 수 있다. 1. 혼자서 외출 및 이동이 어려운 장애인 또는 65세 이상인 자로서 대통령령으로 정하는 자 2. 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자로서 제16조의2에 따른 위원회의 의결로 정하는 자 3. 제1호 및 제2호에 해당하는 자를 동반하는 가족 또는 보호자
③ 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위, 특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류, 특별교통수단에 장착하여야 하는 탑승설비의 기준 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.	⑤ 특별교통수단 ----------.
④ (생 략)	⑥ (현행 제4항과 같음)
〈신 설〉	제16조의2(특별교통수단이용대상자심사위원회) ① 시장 또는 군수는 제16조제4항제2호에 따른 특별교통수단 이용대상자의 범위를 정하고 이용자격을 심사하기 위한 특별교통수단이용대상자심사위원회(이하 “위원회”라 한다)를 설치·운영하여야 한다. ② 제1항에 따른 위원회의 구성·운영 및 심사의 절차·기준에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안 비용추계서

Ⅰ. 비용추계 요약

1. 재정수반요인

가. 저상버스 운행을 위한 버스정류장 · 도로 등 정비를 위한 국가 보조

도로관리청은 저상버스 등의 원활한 운행을 위하여 필요한 경우에는 버스정류장 · 도로의 정비 등 필요한 조치를 하여야 하며, 이 경우 국가는 이에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있다(안 제14조제6항).

나. 특별 교통수단 등의 확보 비용에 대한 국가 보조

국가는 교통약자의 이동편의를 위한 특별교통수단 확보 및 이동지원센터의 설치·운영에 소요되는 자금의 일부를 지원할 수 있다(안 제16조제3항).

다. 특별교통수단이용대상자 심사위원회를 설치 · 운영

시장 또는 군수는 특별교통수단 이용대상자의 범위를 정하고 이용자격을 심사하기 위한 특별교통수단이용대상자심사위원회를 설치·운영하여야 하고, 위원회의 구성·운영 및 심사절차·기준에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다(안 제16조의2).

2. 비용추계의 전제

가. 안 제14조는 도로관리청이 저상버스 등의 원활한 운행을 위하여 버스정류장 및 도로를 정비할 경우 국가가 이를 보조할 수 있도록 규정하고 있으나, 이는 임의재량 규정으로 사실상 추정이 곤란하므로 추계대상에서 제외한다.

나. 특별교통수단의 증가추세는 국토해양부에서 수립한 「교통약자이동편의 증진계획('07-'11)」을 기준으로 한다.

다. 비용추계기간은 개정안의 시행일을 감안하여 2010년부터 2014년까지 5개년으로 한다.

한국장총
www.kodaf.kr

3. 비용추계 결과

추계결과, 개정안에 따라 2010년도부터 2014년까지 5년간 〔표 1〕과 같이 1,701억 6,000만원의 추가재정 소요가 발생할 것으로 추정된다. 추가 재정소요의 내역은 특별교통수단의 구입 및 유지를 위한 국고보조와 「특별교통수단 이용대상자 심사위원회」 운영을 위하여 지방자치단체〔특별시·광역시·특별자치도·시 또는 군(광역시에 있는 군은 제외)〕 부담하게 될 비용이다.

[표 1] 개정안에 따른 소요 재정 추계(2010-2014년)

(단위 : 억원)

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	총 계
특별교통수단 등의 구입 보조	217.6	313.7	333.2	386.8	442.7	1,694.1
위원회 설치·운영비용	1.4	1.5	1.5	1.5	1.6	7.5
계	219.0	315.2	334.7	388.3	444.3	1,701.6

4. 부대의견

없음.

5. 작성자

국회예산정책처 법안비용추계 1팀 팀 장 정문종
국회예산정책처 예산분석관 김수옥
(02-788-4647, bce@nabo.go.kr)

II. 비용추계의 상세내역

1. 특별 교통수단 등의 확보 비용에 대한 국가 보조

가. 현행법 하에서의 재정소요

국토해양부에서 수립한 특별교통수단의 연차별 보급계획(2007-2011)은 [표 2]와 같다. 동 계획 수립 당시 지방자치단체가 보유해야 할 특별교통수단의 법정대수는 2,680대이었으나 2008년 현재 특별교통수단의 법정대수는 2,760대로 증가했다. 따라서 국토해양부의 연차별 보급률을 적용하되 새로 설정된 법정대수를 기준으로 [표 3]과 같이 2010년부터 2014년까지 특별교통수단의 보급계획을 설정한다. 이 경우, 2012년부터 2014년까지의 보급률은 2007년부터 2011년까지의 평균증가율 8%를 적용하였다.

[표 2] 특별교통수단의 연차별 보급계획(2006-2011년)

(단위: 대, %)

구 분		2006 현황	2007	2008	2009	2010	2011	총 계
인구 100만 이상의 시[10]		155[11]	16	24	48	80	88	411
인구 30-100만의 시		0	22	44	88	132	154	440
인구10-30만의 시		0	0	47	94	94	141	376
총계	법정대수 2,680	155	38	115	230	306	383	1,227
	법정대수 2,760	155	39	123	238	314	395	1,264
보급률[12]		5.8	7.2	11.5	20.1	31.5	45.8	

10) 2006년 4월 집계한 수치임(지자체 운영 무료셔틀버스 및 장애인 콜택시), 2007년 이후는 연도별 추가 보급 계획

11) 보급률은 도시규모별 법정 총 대수(2,680대)를 기준으로 산정

12) 도시의 수 : 인구 100만 이상의 시 8개, 인구 30-100만의 시 22개, 인구 10만-30만의 시 47개
자료 : 국토해양부

한국장총
www.kodaf.kr

[표 3] 특별교통수단의 연차별 보급계획(2010-2014년)

(단위: 대, %)

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	계
추가보급대수	314	395	221	221	220	1,371
총 보급대수	869	1,264	1,485	1,706	1,926	7,251
보급률[13]	31.5	45.8	53.8	61.8	69.8	

한편, [표 4]와 같이 특별교통수단의 평균 구입비는 3,400만원이고, 특별교통수단 1대를 1개월간 운영하는 평균 유지비는 300만원이다. 이 단가는 국회예산정책처 중기경제전망에서 예상하고 있는 물가상승률(2.7%)을 반영할 경우 [표 5]와 같이 책정할 수 있다.

[표 4] 특별교통수단 1대당 구입비 및 유지비

지자체	구입비(천원)	유지비(천원): 1월간				
		운전자 인건비	유류비	유지비	기타1)	계
가중평균/계	34,467	1,396	741	166	722	3,025
서울특별시	40,000	1,300	844	138	277	2,559
부산광역시	35,000	1,300	620	150	510	2,580
대구광역시						0
인천광역시	37,000	1,450	900	150	1,500	4,000
광주광역시	35,000	1,700	1,500	700	1,400	5,300
대전광역시	33,000	1,485	640	62	695	2,882
울산광역시	38,000	1,265	800	200	138	2,403
경기도	34,500	1,527	568	137	1,762	3,994
강원도						0
충청북도	30,000	1,303	288	76	137	1,804
충청남도	38,500	1,006	347	163	362	1,878
전라북도	39,000	1,569	619	224	269	2,681
전라남도	40,000	1,340	980	600	1,718	4,638
경상북도		1,464	700	243	406	2,813
경상남도	36,000	1,751	639	262	671	3,323
제주도		1,439	425	75	23	1,962

주: 기타는 이동지원센터 운영비를 포함한다
자료 : 국토해양부

13) 보급률은 도시규모별 법정 총 대수(2,760대)를 기준으로 산정

[표 5] 물가상승률을 고려한 연도별 특별교통수단의 구입 단가 및 유지비

(단위: 천원)

구 분	기준가	2010	2011	2012	2013	2014
구입비	34,467	35,398	36,353	37,335	38,343	39,378
연간 유지비 (3,025* 12월)	36,300	37,280	38,287	39,320	40,382	41,472

따라서 현행법에 따라 지방자치단체가 특별교통수단을 구입하고 유지하기 위한 예산은 [표 6]과 같이 2010년부터 2014년까지 3,388억원이 소요될 것으로 예상된다.

[표 6] 현행법 상 특별교통수단 구입 및 유지 비용 추계

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	총 계
총 보급대수(대) : a	869	1,264	1,485	1,706	1,926	
추가구입대수(대) : b	314	395	221	221	220	1,371
유지비용(억원) : c	324.0	483.9	583.9	688.9	798.8	2,879.5
구입비용(억원) : d	111.1	143.6	82.5	84.7	86.6	508.6
총 비용(억원): c+d	435.1	627.5	666.4	773.6	885.4	3,388.1

주 : c : a * 연도별 단가(〔표 5〕 의 연도별 구입비)
d : b * 연도별 단가

나. 개정안에 따른 재정소요

개정안에 따라 국가 보조가 이루어질 경우, 예산의 지원 범위와 방법 등에 대하여는 구체적인 논의가 필요하다. 그러나, 개정안의 취지대로 국가의 재정 지원을 통해 특별교통수단의 보급률을 높이기 위해 국가의 지원 비율은 특별교통수단의 구입 및 유지비의 50%로 하고, 시장과 군수는 당초 예산에서 절약되는 50%는 추가로 특별교통수단을 구입하거나 교통약자 편의증진을 위한 다른 목적으로 이를 사용하는 것으로 가정한다. 참고로, 현재 운영되고 있는 저상버스의 경우 운송사업자가 저상버스 구입을 위하여 추가로 소요되는 비용의 50%를 국가 또는 도지사가 매칭펀드 방식으로 지원하고 있다.
따라서 개정안에 따라 특별교통수단의 구입 및 유지를 위하여 추가로 소요되는 예산은 〔표 7〕 과 같이 1,694억 1,000만원으로 예상된다.

한국장총
www.kodaf.kr

[표 7] 특별교통수단 구입 및 유지 비용 추가 소요 재정(2010-2014년)

(단위 : 억원)

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	총 계
현행법상 소요비용(a)	435.1	627.5	666.4	773.6	885.4	3388.1
개정안에 따른 추가비용(b) : a의 50%	217.6	313.7	333.2	386.8	442.7	1694.1

2. 특별교통수단 이용대상자 심사위원회 설치 · 운영

개정안은 특별시장 · 광역시장 · 특별자치도지사 · 시장 또는 군수(광역시에 있는 군의 군수는 제외한다)로 하여금 특별교통수단 이용대상자 심사위원회를 설치·운영하도록 하고 있으며 위원회의 구성·운영 및 심사의 절차·기준에 관하여 필요한 사항은 해당 대통령령으로 정하도록 하고 있다. 개정안에 따라 설치·운영될 169개[14]의 심사위원회는 각 지방자치 단체의 특성에 따라 구성 및 운영형태에 차이가 있을 수 있다. 그러나 대부분 위원회가 민간위원들에 대하여만 수당을 지급하고 있는 점을 감안하여 동 위원회가 분기별로 회의를 소집하고, 민간위원이 3인 포함된다고 가정한다. 따라서 연도별 물가상승률을 적용한 위원회 설치·운영비용은 〔표 8〕 과 같다.

[표 8] 위원회 설치·운영에 따른 소요 재정(2010-2014년)

(단위 : 억원)

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	총 계
위원회 설치·운영비용(a)	1.4	1.5	1.5	1.5	1.6	7.5

a: 70,000원(1회당 수당)*4회*3인*169개

3. 개정안에 따른 추가 소요재정

개정안에 따라 국가가 특별교통수단의 구입·운영비를 보조하고, 특별시 · 광역시 · 특별자치도 · 시 또는 군(광역시에 있는 군은 제외)에 특별교통수단 이용대상자 심사위원회를 설치·운영할 경우 추가로 소요되는 비용은 〔표 9〕 과 같이 1,701억 6,000만원으로 추정된다.

14) 1특별시, 1광역시, 1특별자치도(광역자치단체), 75시, 86군(기초자치단체)

[표 9] 특별교통수단 구입 및 유지 비용 및 위원회 설치 관련 추가 소요 재정(2010-2014년)

(단위 : 억원)

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	총 계
특별교통수단 등의 구입 보조	217.6	313.7	333.2	386.8	442.7	1,694.1
위원회 설치·운영비용	1.4	1.5	1.5	1.5	1.6	7.5
계	219.0	315.2	334.7	388.3	444.3	1,701.6

한국장총
www.kodaf.kr

7. 정부안

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 정 부

나. 제 안 일 : 2009. 9. 14

다. 회 부 일 : 2009. 9. 15

2. 제안이유 및 주요내용

여객시설 등 교통시설을 이용하는 교통약자의 이동권을 보장하기 위하여 교통시설에 설치된 장애인전용주차구역에 교통약자가 이용하는 차량 외에는 주차할 수 없도록 하고, 시각장애인 등의 보행불편을 완화하기 위하여 보행우선구역 외의 지역에서도 이 법의 기준에 따라 자동차 진입억제용 말뚝을 설치할 수 있도록 하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하는 한편,

어려운 용어를 쉬운 용어로 바꾸며, 길고 복잡한 문장을 간결하게 하는 등 국민이 법 문장을 이해하기 쉽게 정비하려는 것임.

※ 시행일 : 공포 후 3월이 경과한 날

3. 개정안

가. 특별교통수단 및 장애인자동차 이외 자동차에 대한 여객시설 등의 장애인전용주차장에서의 주차 금지(안 제16조제3항 신설)

현 행	개 정 안
제16조(특별교통수단) ① · ② (생 략) 〈신 설〉	제16조(특별교통수단의 운행 등) ① · ② (생 략) ③ 특별교통수단(특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자가 탑승하지 않은 경우는 제외한다)이나 「장애인 · 노인 · 임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」 제17조제2항에 따른 장애인자동차표지가 부착된 자동차(장애인자동차표지를 발급받은 보행에 장애가 있는 사람이 탑승하지 않은 경우는 제외한다) 외에는 제9조제2호 및 제3호의 시설에 설치된 장애인전용 주차구역에 주차해서는 아니 된다.

나. 보행우선구역 이외의 지역에 설치하는 자동차 진입억제용 말뚝에 대한 안전기준 적용(안 제21조)

현 행	개 정 안
제21조(보행시설물의 설치) ①시장 또는 군수는 보행우선구역안에서 보행자가 안전하고 편리하게 보행할 수 있도록 다음 각호의 보행시설물을 설치할 수 있다. 1. 속도저감시설 2. 횡단시설 3. 대중교통정보알림시설 등 교통안내시설 4. 보행자 우선통행을 위한 교통신호기 〈신 설〉 5. 그 밖에 보행자의 안전과 이동편의를 위하여 대통령령이 정하는 시설	제21조(보행안전시설물의 설치) ① 시장이나 군수는 보행우선구역에서 보행자가 안전하고 편리하게 보행할 수 있도록 다음 각호의 보행안전시설물을 설치할 수 있다. 1. 속도저감시설 2. 횡단시설 3. 대중교통정보 알림시설 등 교통안내시설 4. 보행자 우선통행을 위한 교통신호기 5. 자동차 진입억제용 말뚝 6. 그 밖에 보행자의 안전과 이동편의를 위하여 대통령령으로 정하는 시설
〈신 설〉	② 시장이나 군수는 보행자의 편리한 보행과 안전을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 보행우선구역 외의 지역에 제1항제5호의 자동차 진입억제용 말뚝을 설치할 수 있다.
② (생 략)	③ (생 략)

한국장총
www.kodaf.kr

8. 안홍준의원 대표발의안

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(안홍준의원 대표발의)

의 안 번 호	6028

발의연월일 : 2009. 9. 15.

발 의 자 : 안홍준·안상수·한선교·이한성·황영철·권영진 이진복·최철국·현경병·원유철 의원(10인)

제안이유 및 주요내용

현행법에 따르면 시장 또는 군수는 교통약자의 이동편의를 위하여 특별교통수단을 운행하여야 하나, 일부 지방자치단체에서는 운영재원의 부족 등을 이유로 운행지역을 해당 관할 구역 위주로 제한적으로 운영함으로써 교통약자들이 이동에 어려움을 겪고 있는 실정임.

이에 지방자치단체의 특별교통수단 운영 관련 재정 부담을 덜어주기 위하여 국가가 지방자치단체의 특별교통수단 확보에 소요되는 자금의 일부를 지원할 수 있도록 하는 한편, 특별교통수단의 운행구역을 해당 시·도에 접해 있는 시·도까지로 명확히 규정하고 특별교통수단을 운영하는 자 등에게 운행 거부 금지 의무를 부과함으로써 교통약자의 이동권의 실질적인 보장을 도모하려는 것임(안 제16조제2항·제3항·제5항 신설).

법률 제 호

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제16조제3항부터 제4항까지를 각각 제6항부터 제7항까지로 하고, 같은 조 제2항을 제4항으로 하며, 같은 조에 제2항·제3항 및 제5항을 각각 다음과 같이 신설한다.

② 제1항에 따른 특별교통수단의 운행구역은 특별시·광역시의 경우 해당 특별시·광역시에 접해 있는 특별시·광역시·도(이하 시·도라 한다)까지, 시(특별시·광역시는 제외한다) 또는 군의 경우 해당 시·군을 관할하는 도에 접해 있는 시·도까지로 한다.

③ 시장 또는 군수, 시장·군수와의 계약 등에 따라 특별교통수단을 운영하는 자 및 이를 운행하는 운전자는 교통약자가 제2항에 따른 운행구역의 범위 안에서 운행을 요구하는 경우에는 이를 거부하여서는 아니된다.

⑤ 국가는 제1항에 따른 특별교통수단 확보에 소요되는 자금의 일부를 지원할 수 있다.

제33조제1항제1호 및 제2호를 각각 제2호 및 제3호로 하고, 같은 항에 제1호를 다음과 같이 신설한다.

1. 제16조제3항을 위반하여 교통약자의 운행 요구를 거부한 자

부 칙

이 법은 2010년 1월 1일부터 시행한다.

한국장총
www.kodaf.kr

< 신 · 구조문대비표 >

현 행	개 정 안
제16조(특별교통수단) ① (생 략) 〈신 설〉 〈신 설〉 ② (생 략) 〈신 설〉 ③·④ (생 략)	제16조(특별교통수단) ① (현행과 같음) ② 제1항에 따른 특별교통수단의 운행구역은 특별시·광역시의 경우 해당 특별시·광역시에 접해 있는 특별시·광역시·도(이하 시·도라 한다)까지, 시(특별시·광역시는 제외한다) 또는 군의 경우 해당 시·군을 관할하는 도에 접해 있는 시·도까지로 한다. ③ 시장 또는 군수, 시장·군수와의 계약 등에 따라 특별교통수단을 운영하는 자 및 이를 운행하는 운전자는 교통약자가 제2항에 따른 운행구역의 범위 안에서 운행을 요구하는 경우에는 이를 거부하여서는 아니된다. ④ (현행 제2항과 같음) ⑤ 국가는 제1항에 따른 특별교통수단 확보에 소요되는 자금의 일부를 지원할 수 있다. ⑥·⑦ (현행 제3항 및 제4항과 같음)
제33조(과태료) ①다음 각호의 어느 하나에 해당하는 자는 200만원 이하의 과태료에 처한다. 〈신 설〉 1.·2. (생 략) ② (생 략)	제33조(과태료) ① ----------. 1. 제16조제3항을 위반하여 교통약자의 운행 요구를 거부한 자 2.·3. (현행 제1호 및 제2호와 같음) ② (현행과 같음)

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정 법률안 비용추계서

Ⅰ. 비용추계 요약

1. 재정수반요인

국가는 교통약자의 이동편의를 위한 특별교통수단 확보에 소요되는 자금의 일부를 지원할 수 있다(안 제16조제5항).

2. 비용추계의 전제

가. 특별교통수단의 증가추세는 국토해양부에서 수립한 「교통약자이동편의 증진계획('07-'11)」을 기준으로 한다.

나. 비용추계기간은 개정안 시행일인 2010년부터 2014년까지 5개년으로 한다.

3. 비용추계 결과

추계결과, 2010년도부터 2014년까지 5년간 특별교통수단의 구입 및 유지를 위하추가로 소요되는 재정소요는 [표 1]과 같이 1,695억원으로 추정된다.

[표 1] 개정안에 따른 추가 소요비용 추계 결과

(단위: 억원)

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	합 계
특별교통수단 구입 및 유지를 위한 추가소요비용	217.5	314	333.5	387	443	1,695

4. 부대의견

없음.

한국장총
www.kodaf.kr

5. 작성자

국회예산정책처 법안비용추계 1팀 팀 장 정문종
국회예산정책처 법안비용추계 1팀 예산분석관 김수옥
(02-788-4647, bce@nabo.go.kr)

II. 비용추계 상세내역

가. 현행법 하에서의 재정소요

국토해양부에서 수립한 특별교통수단의 연차별 보급계획(2007-2011)은 [표 2]와 같다. 동 계획 수립 당시 특별교통수단의 법정대수는 2,680대이었으나 2008년 현재 특별교통수단의 법정대수는 2,760대로 증가했다. 따라서 국토해양부의 연차별 보급률을 적용하되 새로 설정된 법정대수를 기준으로 [표 3]과 같이 2010년부터 2014년까지 특별교통수단의 보급계획을 설정한다. 이 경우, 2012년부터 2014년까지의 보급률은 2007년부터 2011년까지의 평균증가율 8%를 적용하였다.

[표 2] 특별교통수단의 연차별 보급계획(2006-2011년)

(단위: 대, %)

구 분		2006 현황	2007	2008	2009	2010	2011	총 계
인구 100만 이상의 시[15]		155[16]	16	24	48	80	88	411
인구 30-100만의 시		0	22	44	88	132	154	440
인구10-30만의 시		0	0	47	94	94	141	376
총계	법정대수 2,680	155	38	115	230	306	383	1,227
	법정대수 2,760	155	39	123	238	314	395	1,264
보급률[17]		5.8	7.2	11.5	20.1	31.5	45.8	

15) 2006년 4월 집계한 수치임(지자체 운영 무료셔틀버스 및 장애인 콜택시), 2007년 이후는 연도별 추가 보급 계획
16) 보급률은 도시규모별 법정 총 대수(2,680대)를 기준으로 산정
17) 도시의 수 : 인구 100만 이상의 시 8개, 인구 30-100만의 시 22개, 인구 10만-30만의 시 47개
자료 : 국토해양부

[표 3] 특별교통수단의 연차별 보급계획(2010-2014년)

(단위: 대, %)

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	계
추가보급대수	314	395	221	221	220	1,371
총 보급대수	869	1,264	1,485	1,706	1,926	
보급률[18]	31.5	45.8	53.8	61.8	69.8	

한편, [표 4]와 같이 특별교통수단의 평균 구입비는 3,400만원이고, 특별교통수단 1대를 1개월간 운영하는 평균 유지비는 300만원이다. 이 단가는 국회예산정책처 중기경제전망에서 예상하고 있는 물가상승률(2.7%)을 반영할 경우 [표 5]와 같이 책정할 수 있다.

[표 4] 특별교통수단 1대당 구입비 및 유지비

지자체	구입비(천원)	유지비(천원): 1월간				
		운전자 인건비	유류비	유지비	기타1)	계
가중평균/계	34,467	1,396	741	166	722	3,025
서울특별시	40,000	1,300	844	138	277	2,559
부산광역시	35,000	1,300	620	150	510	2,580
대구광역시						0
인천광역시	37,000	1,450	900	150	1,500	4,000
광주광역시	35,000	1,700	1,500	700	1,400	5,300
대전광역시	33,000	1,485	640	62	695	2,882
울산광역시	38,000	1,265	800	200	138	2,403
경기도	34,500	1,527	568	137	1,762	3,994
강원도						0
충청북도	30,000	1,303	288	76	137	1,804
충청남도	38,500	1,006	347	163	362	1,878
전라북도	39,000	1,569	619	224	269	2,681
전라남도	40,000	1,340	980	600	1,718	4,638
경상북도		1,464	700	243	406	2,813
경상남도	36,000	1,751	639	262	671	3,323
제주도		1,439	425	75	23	1,962

주: 기타는 이동지원센터 운영비를 포함한다
자료 : 국토해양부

18) 보급률은 도시규모별 법정 총 대수(2,760대)를 기준으로 산정

한국장총
www.kodaf.kr

[표 5] 물가상승률을 고려한 연도별 특별교통수단의 구입 단가 및 유지비

(단위: 천원)

구 분	기준가	2010	2011	2012	2013	2014
구입비	34,467	35,398	36,353	37,335	38,343	39,378
연간 유지비(3,025* 12월)	36,300	37,280	38,287	39,320	40,382	41,472

따라서 현행법에 따라 특별교통수단을 구입하고 유지하기 위한 예산은 [표 6]과 같이 2010년부터 2014년까지 3,795억원이 소요될 것으로 예상된다.

[표 6] 현행법 상 특별교통수단 구입 및 유지 비용 추계

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	총 계
총 보급대수(대) : a	869	1,264	1,485	1,706	1,926	
추가구입대수(대) : b	314	395	221	221	220	1,371
유지비용(억원) : c	324	484	584	689	799	2,880
구입비용(억원) : d	111	144	83	85	87	510
총 비용(억원): c+d	435	628	667	774	886	3,390

주 : c : a * 연도별 단가
d : b * 연조별 단가

나. 개정안에 따른 재정소요

개정안에 따라 국가 및 지방자치단체가 재정적 지원을 할 경우, 예산의 지원 범위와 방법 등에 대하여는 구체적인 논의가 필요하다. 그러나, 개정안의 취지대로 국가 및 도지사의 재정 지원을 통해 특별교통수단의 보급률을 높이기 위해서 국가나 도지사의 지원 비율은 특별교통수단의 구입 및 유지비의 50%로 하고, 시장과 군수는 당초 예산에서 절약되는 50%는 추가로 해당지역의 특별교통수단의 구입 및 유지비로 사용하는 것으로 가정한다.

참고로, 현재 운영되고 있는 저상버스의 경우 운송사업자가 저상버스 구입을 위하여 추가로 소요되는 비용의 50%를 국가 또는 도지사가 매칭펀드 방식으로 지원하고 있다.

따라서 개정안에 따라 특별교통수단의 구입 및 유지를 위하여 추가로 소요되는 예산은 1,695억원으로 예상된다.

[표 6] 개정안에 따른 추가 소요 재정(2010-2014년)

(단위 : 억원)

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	총 계
현행법상 소요비용(a)	435	628	667	774	886	3,390
개정안에 따른 추가비용(b) : a의 50%	217.5	314	333.5	387	443	1,695

한국장총
www.kodaf.kr

9. 권경석의원 대표발의안

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(권경석의원 대표발의)

의 안 번 호	6305

발의연월일 : 2009. 10. 16.

발 의 자 : 권경석·조진형·김성조원유철·정갑윤
최인기·이은재·이명수·김태원최규식
신지호·장제원·유정현·김소남·정수성
안경률·김충조·이범래의원(18인)

제안이유 및 주요내용

현행법은 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위를 국토해양부령으로 정하도록 규정하고 있으나, 교통약자의 범위는 국민의 권리·의무와 관련된 본질적인 사안으로서 이를 시행규칙에 위임한 것은 적절치 않음.

이에 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위를 국토해양부령이 아닌 대통령령 또는 지방자치단체의 조례로 정하도록 하려는 것임(안 제16조제3항).

법률 제 호

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제16조제3항 중 “범위”를 “범위는 대통령령 및 대통령령으로 정하는 기준에 따라 해당 지방자치단체의 조례로 정하고”로 한다.

부 칙

이 법은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행한다.

< 신 · 구조문대비표 >

현 행	개 정 안
제16조(특별교통수단) ①·② (생 략)	제16조(특별교통수단) ①·② (현행과 같음)
③ 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위, 특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류, 특별교통수단에 장착하여야 하는 탑승설비의 기준 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.	③ ----------범위는 대통령령 및 대통령령으로 정하는 기준에 따라 해당 지방자치단체의 조례로 정하고 ----------.
④ (생 략)	④ (현행과 같음)

한국장총
www.kodaf.kr

10. 김우남의원 대표발의안

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(김우남의원 대표발의)

의 안 번 호	6947

발의연월일 : 2009. 12. 9.

발 의 자 : 김우남·강기정·조경태이윤석·김동철·최규성
김재윤·양승조·이사철·송훈석·전혜숙 의원(11인)

제안이유 및 주요내용

장애인의 이동권 확보를 위해 대중교통 이용의 편리성이 강조되어 왔지만 운전이 가능한 장애인의 경우 자동차 이용이 훨씬 편리하기 때문에 이를 위한 기반 확대가 더욱 필요한 실정임.

그러나 장애인이 운전면허를 취득하는 하는 데에는 많은 현실적 제약요건들이 존재하고 있고, 특히 장애인의 특성을 고려한 적절한 운전 및 교통안전 교육이 실시되지 않고 있을 뿐만 아니라 일부 장애인 단체 등에서 시행하고 있는 장애인 운전교육도 전용교육장 및 시설 부족 등을 포함한 예산 확보 등의 문제로 어려움을 겪고 있는 상황임.

이에 따라 국가 및 지방자치단체는 장애인 단체 등이 장애인의 운전교육 및 운전면허 시험 지원 등의 업무를 체계적이고 종합적으로 수행하기 위해 장애인 운전지원센터를 설치·운영할 경우 운영비 등 필요한 사항을 지원할 수 있도록 하려는 것임(안 제27조의2 신설).

법률 제 호

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제27조의2를 다음과 같이 신설한다.

제27조의2(장애인 운전지원센터의 설치·운영) ① 국가 및 지방자치단체는 장애인 단체 등이 장애인의 운전교육 및 운전면허 시험 지원 등의 업무를 체계적이고 종합적으로 수행하기 위해 장애인 운전지원센터를 설치·운영할 경우 운영비 등 필요한 사항을 지원할 수 있다.
② 제1항에 따른 시설·운영, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

부 칙

이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

< 신·구조문대비표 >

현 행	개 정 안
〈신 설〉	제27조의2(장애인 운전지원센터의 설치·운영) ① 국가 및 지방자치단체는 장애인 단체 등이 장애인의 운전교육 및 운전면허 시험 지원 등의 업무를 체계적이고 종합적으로 수행하기 위해 장애인 운전지원센터를 설치·운영할 경우 운영비 등 필요한 사항을 지원할 수 있다. ② 제1항에 따른 시설·운영, 그밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

한국장총
www.kodaf.kr

11. 김소남의원 대표발의안

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(김소남의원 대표발의)

의 안 번 호	8660

발의연월일 : 2010. 6. 24.

발 의 자 : 김소남·신지호·권영진·이명수·신상진·이해봉 이성헌·이정선·황우여·강성종 의원(10인)

제안이유 및 주요내용

현행법은 교통약자 이동편의시설의 설치기준을 제시하는 한편 교통사업자에 대하여 그 기준을 준수하고 서비스 개선을 위하여 지속적으로 노력할 것을 규정하고 있으나, 교통수단 내 교통약자를 위한 전용좌석에 대한 기준이 일부 미비함.

즉 도시철도 외의 다른 교통수단에 대하여는 교통약자를 위한 전용구역 설치를 의무화하지 않고 있으며, 국토해양부령으로 위임되어 있는 이동편의시설 설치기준에 따르면 고속버스 등에는 휠체어 탑승설비 등에 대한 규정 등이 미비한 실정임.

이에 교통수단을 운행·운항하는 교통사업자는 사업용 차량 등에 교통수단 별로 정해진 교통약자용 좌석을 할당하도록 하는 한편, 특히 대통령령으로 정하는 교통사업자는 휠체어 이용자를 위한 전용공간을 할당하고 휠체어탑승설비 및 휠체어 이용자가 전용공간을 이용하는데 필요한 설비를 갖추도록 이동편의시설 기준을 강화함으로써 교통약자의 이동편의를 실질적으로 강화하려는 것임(안 제15조 및 제29조).

법률 제 호

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제15조를 다음과 같이 한다.

제15조(대중교통에 대한 이용보장) ① 교통수단을 운행·운항하는 교통사업자는 교통사업에 사용되는 차량·비행기·선박 등(이하 "사업용 차량등"이라 한다)에 교통수단 별로 대통령령으로 정하는 좌석비율 또는 좌석수 이상을 교통약자가 우선적으로 이용하는 좌석(이하 "교통약자용 좌석"이라 한다)으로 할당하여야 한다.
② 대통령령으로 정하는 교통수단을 운행·운항하는 교통사업자는 사업용 차량등 안에 휠체어 이용자를 위한 전용공간을 할당하고, 휠체어탑승설비 및 휠체어 이용자가 전용공간을 이용하는데 필요한 설비를 갖추어야 한다.
③ 교통수단을 운행·운항하는 교통사업자는 교통약자용 좌석 및 제2항에 따른 전용공간 및 설비를 교통약자가 우선적으로 이용할 수 있도록 운영하여야 한다.
④ 제2항에 따른 휠체어 이용자를 위한 전용공간의 크기 및 이용에 필요한 설비기준 및 제3항에 따른 운영방법 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.

제29조를 다음과 같이 한다.

제29조(시정명령) 교통행정기관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 1년 이내의 기간을 정하여 이동편의시설, 교통약자용 좌석 등을 설치하도록 명하거나 제10조 또는 제15조에 따른 설치기준 등에 적합하도록 이동편의시설, 교통약자용 좌석 등을 개선할 것을 명할 수 있다.

1. 제11조를 위반하여 대상시설에 이동편의시설을 설치하지 아니하거나 설치한 이동편의시설을 제10조에 따른 설치기준에 적합하지 아니하게 유지관리한 교통사업자
2. 제15조를 위반하여 사업용 차량등에 교통약자용 좌석, 휠체어 이용자를 위한 전용공간 및 이용에 필요한 설비를 갖추지 아니하거나 그 설비기준 등에 적합하지 아니하게 유지관리한 교통사업자

한국장총
www.kodaf.kr

부 칙

①(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

②(휠체어탑승설비 설치 등에 관한 적용례) 제15조제2항의 개정규정은 이 법 시행 후 최초로 교통사업에 사용되는 차량등부터 적용한다.

< 신 · 구조문대비표 >

현 행	개 정 안
제15조(도시철도에 대한 이용보장) ①도시철도법 제4조의 규정에 의하여 도시철도사업의 면허를 받은 자는 도시철도사업에 사용되는 차량의 10분의 1 이상에 해당하는 부분을 교통약자전용구역으로 할당하여야 한다. ② 제1항의 규정에 의한 교통약자전용구역의 시설기준, 운영방법 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.	제15조(대중교통에 대한 이용보장) ① 교통수단을 운행·운항하는 교통사업자는 교통사업에 사용되는 차량·비행기·선박 등(이하 "사업용 차량등"이라 한다)에 교통수단 별로 대통령령으로 정하는 좌석비율 또는 좌석수 이상을 교통약자가 우선적으로 이용하는 좌석(이하 "교통약자용 좌석"이라 한다)으로 할당하여야 한다. ② 대통령령으로 정하는 교통수단을 운행·운항하는 교통사업자는 사업용 차량등 안에 휠체어 이용자를 위한 전용공간을 할당하고, 휠체어탑승설비 및 휠체어 이용자가 전용공간을 이용하는데 필요한 설비를 갖추어야 한다. ③ 교통수단을 운행·운항하는 교통사업자는 교통약자용 좌석 및 제2항에 따른 전용공간 및 설비를 교통약자가 우선적으로 이용할 수 있도록 운영하여야 한다. ④ 제2항에 따른 휠체어 이용자를 위한 전용공간의 크기 및 이용에 필요한 설비기준 및 제3항에 따른 운영방법 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.
제29조(시정명령) 교통행정기관은 제11조의 규정을 위반하여 대상시설에 이동편의시설을 설치하지 아니하거나 설치한 이동편의시설을 제10조의 규정에 의한 설치기준에 적합하지 아니하게 유지관리한 교통사업자에 대하여 대통령령이 정하는 바에 의하여 1년 이내의 기간을 정하여 이동편의시설을 설치하도록 명하거나 제10조의 규정에 의한 설치기준에 적합하도록 이동편의시설을 개선할 것을 명할 수 있다.	제29조(시정명령) 교통행정기관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 1년 이내의 기간을 정하여 이동편의시설, 교통약자용 좌석 등을 설치하도록 명하거나 제10조 또는 제15조에 따른 설치기준 등에 적합하도록 이동편의시설, 교통약자용 좌석 등을 개선할 것을 명할 수 있다.

현 행	개 정 안
	1. 제11조를 위반하여 대상시설에 이동편의시설을 설치하지 아니하거나 설치한 이동편의시설을 제10조에 따른 설치기준에 적합하지 아니하게 유지관리한 교통사업자 2. 제15조를 위반하여 사업용 차량등에 교통약자용 좌석, 휠체어 이용자를 위한 전용공간 및 이용에 필요한 설비를 갖추지 아니하거나 그 설비기준 등에 적합하지 아니하게 유지관리한 교통사업자

한국장총
www.kodaf.kr

12. 김태원의원 대표발의안

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(김태원의원 대표발의)

의 안 번 호	11042

발의연월일: 2011. 3. 9.

발 의 자: 김태원·김정권·손범규·강용석·김호연·이한성
황우여·권경석·김소남·김기현·이종혁 의원(11인)

제안이유 및 주요내용

현행 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따라 시장 또는 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 중증장애인인 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 특별교통수단으로 장애인콜택시를 운행하고 있음.

그런데 수요에 비해 장애인콜택시의 운행대수가 부족해 지방자치단체에 따라 그 지역 거주자가 아닌 자는 이용할 수 없도록 하고 있음.

거주지역을 이유로 장애인콜택시 이용에 제한을 받는 것은 장애인의 이동권 보장을 위해 특별교통수단인 장애인콜택시를 운행하고 있는 취지에 부합하지 않으므로 그 지역에 거주하지 않는 자라 하더라도 이를 이용할 수 있도록 하고자 함(안 제16조제5항 신설).

법률 제 호

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제16조에 제5항을 다음과 같이 신설한다.

⑤ 특별교통수단을 운행하는 자는 교통약자의 거주지를 이유로 이용을 제한하여서는 아니된다.

부 칙

이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

< 신 · 구조문대비표 >

현 행	개 정 안
제16조(특별교통수단) ① ~ ④ (생 략)	제16조(특별교통수단) ① ~ ④ (현행과 같음)
〈신 설〉	⑤ 특별교통수단을 운행하는 자는 교통약자의 거주지를 이유로 이용을 제한하여서는 아니된다.

한국장총
www.kodaf.kr

13. 장제원의원 대표발의안

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(장제원의원 대표발의)

의 안 번 호	11325

발의연월일 : 2011. 3. 28.

발 의 자 : 장제원·윤석용·김세연·김정권·조승수
박은수·이한성·황우여·윤 영·고승덕
김정훈·안효대·송훈석 의원(13인)

제안이유 및 주요내용

현행 「교통약자의 이동편의 증진법」에서는 교통수단이나 도로 등에 이동편의시설을 설치하고 저상버스를 도입하는 등 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 노력하고 있으나, 정작 대부분의 보행자도로에서는 장애인의 전동휠체어가 교차하여 지나갈 폭이 확보되지 않은 곳이 많아 장애인 등의 이동권이 침해받고 있음.

이에 휠체어나 유모차를 이용하는 교통약자의 보행자도로에서의 이동편의를 위하여 지방자치단체로 하여금 도로 폭 정비사업을 시행하도록 하고 이에 대한 국고지원의 근거를 두고자 함(안 제16조의2 신설).

법률 제 호

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제16조의2를 다음과 같이 신설한다.

제16조의2(보행환경 개선) ① 시장 또는 군수는 유모차와 보행보조용 의자차가 안전하고 원활하게 통행할 수 있도록 보도(「도로교통법」 제2조제9호의 규정에 의한 보도를 말한다)를 정비하여야 한다.

② 국가는 예산의 범위에서 지방자치단체에 대하여 제1항에 따른 보도 정비에 필요한 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다.

부 칙

이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

< 신 · 구조문대비표 >

현 행	개 정 안
〈신 설〉	제16조의2(보행환경 개선) ① 시장 또는 군수는 유모차와 보행보조용 의자차가 안전하고 원활하게 통행할 수 있도록 보도(「도로교통법」 제2조제9호의 규정에 의한 보도를 말한다)를 정비하여야 한다. ② 국가는 예산의 범위에서 지방자치단체에 대하여 제1항에 따른 보도 정비에 필요한 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다.

한국장총
www.kodaf.kr

14. 박기춘의원 대표발의안

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(박기춘의원 대표발의)

의 안 번 호	11546

발의연월일 : 2011. 4. 20.

발 의 자 : 기춘·유선호·이윤석·김성곤·유성엽·최규성 이찬열·전현희·오제세·박주선 의원(10인)

제안이유 및 주요내용

현행 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따라 교통약자를 포함한 보행자의 안전하고 편리한 보행환경을 위하여 필요한 구간을 보행우선구역으로 지정하여 보행환경 개선사업이 추진되고 있음.

그러나 예산 문제 등으로 인해 지방자치단체가 사업 추진에 소극적이며, 해당 사업의 추진단계별 종합적인 관리체계가 부재하여 지속적인 사업으로의 추진이나 주변지역으로의 파급효과가 적은 실정임.

이에 보행우선구역 사업의 활성화를 위하여 보행안전과 관련한 연구, 교육 및 홍보 업무를 수행하고, 국가와 지방자치단체 간 가교 역할 및 보행우선구역 사업의 지원기능을 담당할 보행교통연구센터를 설립하고자 함(안 제24조의2 신설).

법률 제 호

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제4장에 제24조의2를 다음과 같이 신설한다.

제24조의2(보행교통연구센터의 설치) ① 국토해양부장관은 보행우선구역 사업의 전국적인 확산을 촉진하고 보행환경을 개선하기 위하여 보행교통연구센터를 설치·운영할 수 있다

② 제1항에 따른 보행교통연구센터는 다음 각 호의 업무를 수행한다.

1. 보행우선구역 사업의 중장기 추진계획 수립
2. 보행우선구역 지정 지역의 현장조사, 설계자문 등 사업지원
3. 보행우선구역 사업 시행의 효과 평가
4. 보행우선구역 지정 지역의 사후 관리
5. 보행우선구역 활성화 지원 등 보행환경 개선을 위한 연구
6. 보행문화 형성을 위한 교육 및 홍보
7. 그 밖에 보행우선구역의 활성화를 위하여 필요한 사항으로서 국토해양부령으로 정하는 사항

③ 제1항에 따른 보행교통연구센터의 설치·운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

부 칙

이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

한국장총
www.kodaf.kr

< 신 · 구조문대비표 >

현 행	개 정 안
〈신 설〉	제24조의2(보행교통연구센터의 설치) ① 국토해양부장관은 보행우선구역 사업의 전국적인 확산을 촉진하고 보행환경을 개선하기 위하여 보행교통연구센터를 설치·운영할 수 있다 ② 제1항에 따른 보행교통연구센터는 다음 각 호의 업무를 수행한다. 1. 보행우선구역 사업의 중장기 추진계획 수립 2. 보행우선구역 지정 지역의 현장조사, 설계자문 등 사업지원 3. 보행우선구역 사업 시행의 효과 평가 4. 보행우선구역 지정 지역의 사후 관리 5. 보행우선구역 활성화 지원 등 보행환경 개선을 위한 연구 6. 보행문화 형성을 위한 교육 및 홍보 7. 그 밖에 보행우선구역의 활성화를 위하여 필요한 사항으로서 국토해양부령으로 정하는 사항 ③ 제1항에 따른 보행교통연구센터의 설치·운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

15. 정부안

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

의 안 번 호	12258

제출연월일 : 2011. 6. 17.
제 출 자 : 정 부

제안이유

지방교통약자이동편의증진계획의 주요내용이 다른 교통 관련 계획에 포함된 경우 그 수립 의무를 면제하고, 이동편의 시설의 설치 및 관리 등에 관한 교통사업자 교육 사무를 지방자치단체에 이양하며, 지방자치단체의 장의 경우에도 계획 수립을 위한 실태조사를 실시할 수 있도록 하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 것임.

주요내용

가. 지방교통약자이동편의증진계획 수립 의무 완화(안 제7조제1항 단서 신설)

1) 지방교통약자이동편의증진계획의 주요내용이 다른 법률에 따른 교통 관련 계획에 반영된 경우에는 국토해양부장관의 승인을 받아 계획을 따로 수립하지 아니할 수 있도록 함.
2) 지방자치단체에서 수립하는 계획의 중복을 줄이고 연계성을 강화하여 행정의 효율성이 제고될 것으로 기대됨.

나. 이동편의 시설의 설치 및 관리 등에 관한 교육 사무의 이양(안 제13조)

1) 지방분권촉진위원회의 결정에 따라 교통사업자에 대한 이동편의 시설의 설치 및 관리 등에 관한 교육 사무를 국토해양부장관에서 지방자치단체의 장으로 이양함.

한국장총
www.kodaf.kr

2) 교통사업자가 관할 지방자치단체에서 교육을 받도록 하여 이동시간의 단축 등 교육 이수의 편의성을 제고하고 지방자치단체의 입장에서도 교육 수요 등의 파악이 용이하여 체계적인 계획의 수립이 가능할 것으로 기대됨.

다. 실태조사 실시권자의 확대(안 제25조)

1) 현재는 교통약자의 이동편의증진 정책 수립을 위한 실태조사를 국토해양부장관만 할 수 있도록 규정함으로써 지방교통약자이동편의증진계획 수립권자인 지방자치단체의 장이 지역실정에 맞는 계획을 수립하는 데 한계가 있음.

2) 지방교통약자이동편의증진계획 수립 시 지방자치단체의 장이 교통약자의 인구현황, 이동실태 등에 관한 실태조사를 할 수 있도록 하여 계획의 실효성을 높일 수 있을 것으로 기대됨.

라. 저상버스 표준모델 세부 기준 마련(안 제26조제3항 신설)

국토해양부장관이 저상버스 표준모델의 개발을 위하여 세부 기준을 정하여 고시할 수 있도록 하여 저상버스 표준모델 개발을 촉진하고 이를 효율적으로 보급 및 활용할 수 있을 것으로 기대됨.

법률 제 호

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제7조제1항에 단서를 다음과 같이 신설한다.
다만, 시장 또는 군수가 지방교통약자이동편의증진계획의 내용을 다른 교통 관련 계획에 반영하여 수립한 경우에는 국토해양부장관의 승인을 받아 해당 지방교통약자이동편의증진계획을 따로 수립하지 아니할 수 있다.
제7조제5항부터 제7항까지를 각각 다음과 같이 한다.
⑤ 시장 또는 군수는 제3항 및 제4항에 따라 지방교통약자이동편의증진계획을 수립하였을 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 특별시장 · 광역시장 또는 특별자치도지사는 국토해양부장관에게, 시장(특별시장 · 광역시장 또는 특별자치도지사는 제외한다) 또는 군수는 도지사에게 각각 이를 제출하여야 한다.
⑥ 국토해양부장관이나 도지사는 제5항에 따라 지방교통약자이동편의증진계획을 받으면 교통약자이동편의증진계획에 부합하는지 등을 검토한 후 부합하지 아니한 내용이 있거나 지방교통약자이동편의증진계획 간의 연계성 및 통합성을 유지하기 위하여 필요하다고 판단되는 내용이 있을 때에는 국가교통위원회 또는 지방교통위원회의 심의를 거쳐 해당 시장 또는 군수에게 지방교통약자이동편의증진계획의 수정 · 보완을 요청할 수 있다.
⑦ 시장 또는 군수는 제6항에 따른 요청이 없으면 제5항에 따라 제출한 지방교통약자이동편의증진계획을 확정하며, 제6항에 따른 요청을 받았을 때에는 특별한 사유가 없으면 요청받은 내용을 반영하여 지방교통약자이동편의증진계획을 확정하여야 한다.
제7조제8항 및 제9항을 각각 제9항 및 제10항으로 하고, 같은 조에 제8항을 다음과 같이 신설한다.
⑧ 시장 또는 군수는 제7항에 따라 지방교통약자이동편의증진계획을 확정한 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 내용을 고시하고 일반인이 열람할 수 있도록 하여야 한다.

제10조제3항 중 “장애인 · 노인 · 임산부등의편의증진보장에관한법률”을 “「장애인 · 노인 · 임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」”로 한다.

한국장총
www.kodaf.kr

제13조제1항 중 “국토해양부장관”을 “시 · 도지사 또는 시장 · 군수 · 구청장”으로 하고, 같은 조 제2항을 제3항으로 하며, 같은 조에 제2항을 다음과 같이 신설한다.

② 시 · 도지사 또는 시장 · 군수 · 구청장은 교육수요의 부족 등으로 인하여 교육의 실시가 곤란한 경우에는 다른 지방자치단체의 장과의 협의를 통하여 제1항에 따른 교육 실시에 관한 사무를 다른 지방자치단체의 장에게 위탁할 수 있다.

제25조제2항 및 제3항을 제3항 및 제4항으로 하고, 같은 조에 제2항을 다음과 같이 신설한다.

② 시장 또는 군수는 지방교통약자이동편의증진계획의 효과적인 수립에 필요한 기초자료로 활용하기 위하여 제1항 각 호의 사항을 조사할 수 있다.

제25조제3항(종전의 제2항)을 다음과 같이 한다.

③ 제1항에 따른 조사의 실시시기 · 실시방법 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정하고, 제2항에 따른 조사의 실시시기 · 실시방법 등에 관하여 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.

제25조제4항(종전의 제3항) 중 “국토해양부장관은 제1항의 규정에 의한”을 “국토해양부장관, 시장 또는 군수는 제1항 및 제2항에 따른”으로 한다.

제26조에 제3항을 다음과 같이 신설한다.

③ 국토해양부장관은 제1항제2호에 따른 저상버스 표준모델의 개발을 위하여 차량 크기, 편의시설 등 저상버스 표준모델의 세부 기준을 정하여 고시할 수 있다.

부칙

이 법은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행한다.

< 신 · 구조문대비표 >

현 행	개 정 안
제7조(지방교통약자이동편의증진계획의 수립 등) ①특별시장 · 광역시장 · 특별자치도지사 · 시장(이하 “시장”이라 한다) 또는 군수(광역시에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 같다)는 교통약자이동편의증진계획에 따라 관할 지역의 교통약자의 이동편의증진을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 지방교통약자이동편의증진계획(이하 “지방교통약자이동편의증진계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. 〈단서 신설〉	제7조(지방교통약자이동편의증진계획의 수립 등) ① ---------- ---------- ---------- ---------- ---------- ---------- ---------- --------. 다만, 시장 또는 군수가 지방교통약자이동편의증진계획의 내용을 다른 교통 관련 계획에 반영하여 수립한 경우에는 국토해양부장관의 승인을 받아 해당 지방교통약자이동편의증진계획을 따로 수립하지 아니할 수 있다.
② ~ ④ (생 략)	② ~ ④ (현행과 같음)
⑤시장 또는 군수가 제2항 및 제3항에 따라 지방교통약자이동편의증진계획을 입안한 때에는 해당 지방교통약자이동편의증진계획을 확정하기 전에 대통령령으로 정하는 바에 따라 특별시장 · 광역시장 또는 특별자치도지사는 국토해양부장관에게, 시장(특별시장 · 광역시장 또는 특별자치도지사는 제외한다) 또는 군수는 도지사에게 각각 지방교통약자이동편의증진계획안을 제출하여야 한다.	⑤ 시장 또는 군수는 제3항 및 제4항에 따라 지방교통약자이동편의증진계획을 수립하였을 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 특별시장 · 광역시장 또는 특별자치도지사는 국토해양부장관에게, 시장(특별시장 · 광역시장 또는 특별자치도지사는 제외한다) 또는 군수는 도지사에게 각각 이를 제출하여야 한다.
⑥국토해양부장관 또는 도지사는 제5항의 규정에 의하여 지방교통약자이동편의증진계획을 제출받은 때에는 국가교통위원회 또는 지방교통위원회의 심의를 거쳐 당해 시장 또는 군수에게 의견을 제시할 수 있다.	⑥ 국토해양부장관이나 도지사는 제5항에 따라 지방교통약자이동편의증진계획을 받으면 교통약자이동편의증진계획에 부합하는지 등을 검토한 후 부합하지 아니한 내용이 있거나 지방교통약자이동편의증진계획 간의 연계성 및 통합성을 유지하기 위하여 필요하다고 판단되는 내용이 있을 때에는 국가교통위원회 또는 지방교통위원회의 심의를 거쳐 해당 시장 또는 군수에게 지방교통약자이동편의증진계획의 수정 · 보완을 요청할 수 있다.

한국장총
www.kodaf.kr

현 행	개 정 안
⑦시장 또는 군수는 제6항의 규정에 따라 의견을 제시받은 때에는 특별한 사유가 없는 한 이를 반영하여 지방교통약자이동편의증진계획을 확정하고 이를 고시하여야 한다.	⑦ 시장 또는 군수는 제6항에 따른 요청이 없으면 제5항에 따라 제출한 지방교통약자이동편의증진계획을 확정하며, 제6항에 따른 요청을 받았을 때에는 특별한 사유가 없으면 요청받은 내용을 반영하여 지방교통약자이동편의증진계획을 확정하여야 한다.
〈신 설〉	⑧ 시장 또는 군수는 제7항에 따라 지방교통약자이동편의증진계획을 확정한 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 내용을 고시하고 일반인이 열람할 수 있도록 하여야 한다.
⑧·⑨ (생 략)	⑨·⑩ (현행 제8항 및 제9항과 같음)
제10조(이동편의시설의 설치기준) ①·② (생략)	제10조(이동편의시설의 설치기준) ①·② (현행과 같음)
③이 법에서 특별히 정하고 있지 아니한 이동편의시설에 관한 사항은 장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률 등 다른 법률이 정하는 바에 따른다.	③---------- 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」----------.
제13조(교통사업자에 대한 교육)①교통사업자는 국토해양부장관이 실시하는 이동편의시설의 설치 및 관리 등에 관한 교육을 받아야 한다.	제13조(교통사업자에 대한 교육) ①----------시·도지사 또는 시장·군수·구청장----------.
〈신 설〉	② 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 교육수요의 부족 등으로 인하여 교육의 실시가 곤란한 경우에는 다른 지방자치단체의 장과의 협의를 통하여 제1항에 따른 교육 실시에 관한 사무를 다른 지방자치단체의 장에게 위탁할 수 있다.
② (생 략)	③ (현행 제2항과 같음)
제25조(실태조사) ① (생 략)	제25조(실태조사) ① (현행과 같음)

현 행	개 정 안
〈신 설〉	② 시장 또는 군수는 지방교통약자이동편의증진계획의 효과적인 수립에 필요한 기초자료로 활용하기 위하여 제1항 각 호의 사항을 조사할 수 있다.
②제1항의 규정에 의한 조사의 실시시기 · 실시방법 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.	③ 제1항에 따른 조사의 실시시기 · 실시방법 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정하고, 제2항에 따른 조사의 실시시기 · 실시방법 등에 관하여 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.
③국토해양부장관은 제1항의 규정에 의한 조사를 위하여 관계 행정기관 및 교통사업자에 대하여 필요한 자료의 제출 또는 지원을 요청할 수 있다.	④국토해양부장관, 시장 또는 군수는 제1항 및 제2항에 따른----------
제26조(연구 · 개발의 촉진 등) ① · ② (생 략)	제26조(연구 · 개발의 촉진 등) ① · ② (현행과 같음)
〈신 설〉	③ 국토해양부장관은 제1항제2호에 따른 저상버스 표준모델의 개발을 위하여 차량 크기, 편의시설 등 저상버스 표준모델의 세부 기준을 정하여 고시할 수 있다.

한국장총
www.kodaf.kr

16. 홍정욱의원 대표발의안

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(홍정욱의원 대표발의)

의 안 번 호	12755

발의연월일 : 2011. 7. 29.

발 의 자 : 홍정욱·이한성·이낙연·윤석용·황진하 권영진·김호연·김충환·이정현·한기호 의원(10인)

제안이유 및 주요내용

현행 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따라 시장 또는 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 중증장애인인 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 특별교통수단을 운행하고 있는데, 수요에 비해 특별교통수단의 운행대수가 부족해 대기시간이 길어지는 등 이용자들이 불편을 겪고 있음.

그런데 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자 중에는 휠체어를 사용하지 않는 자들도 많아 휠체어 탑승설비 등이 장착되지 않은 차량이라도 이들이 편하게 이용할 수 있는 경제적 교통수단으로 제공이 가능함.

이에 택시 회사가 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 이용을 위하여 해당 택시를 운행하는 경우 그 운영비용을 지원하여 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 이동편의 증진을 도모하고자 함(안 제16조제5항 신설).

법률 제 호

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제16조의 제목 “(특별교통수단)”을 “(특별교통수단 등)”으로 하고, 같은 조에 제5항을 다음과 같이 신설한다.

⑤ 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제2호에 따른 구역여객자동차 운송사업 중 승용자동차를 사용한 운송사업을 경영하는 자(이하 “택시운송사업자”라 한다)가 해당 운송사업에 사용하는 승용자동차를 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 이용에 제공하는 경우 시장 또는 군수는 택시운송사업자에게 그 운영비용 중 일부를 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다.

부 칙

이 법은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행한다.

< 신 · 구조문대비표 >

현 행	개 정 안
제16조(특별교통수단) ① ~ ④ (생 략)	제16조(특별교통수단 등) ① ~ ④ (현행과 같음)
〈신 설〉	⑤ 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제2호에 따른 구역여객자동차 운송사업 중 승용자동차를 사용한 운송사업을 경영하는 자(이하 “택시운송사업자”라 한다)가 해당 운송사업에 사용하는 승용자동차를 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 이용에 제공하는 경우 시장 또는 군수는 택시운송사업자에게 그 운영비용 중 일부를 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다.

한국장총
www.kodaf.kr

17. 유선호의원 대표발의안

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(유선호의원 대.표발의)

의 안 번 호	13196

발의연월일 : 2011. 9. 14.

발 의 자 : 유선호·문학진·강기갑·김재균·최규식 김학재·조영택·박영선·김춘진·곽정숙 강창일·김영진 의원(12인)

제안이유 및 주요내용

현재 국가와 지방자치단체가 추진하고 있는 저상(底床)버스 도입보조 사업은 국가와 지방자치단체가 50 : 50으로 사업비를 부담하고 있음. 이에 재정여건이 열악한 지방자치단체는 저상버스에 대한 수요가 많음에도 불구하고 수도권에 비하여 도입이 미흡한 실정임.

따라서 국가와 지방자치단체의 부담비율을 교통약자의 인구현황과 국가 및 지방자치단체의 재정여건 등을 고려하여 정하도록 함으로써 교통약자가 많은 지방에 저상버스 도입을 활성화하려는 것임(안 제14조제4항 후단 신설).

법률 제 호

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제14조제4항에 후단을 다음과 같이 신설한다.
이 경우 국가와 지방자치단체의 부담비율은 교통약자의 인구현황과 국가 및 지방자치단체의 재정여건 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.

부 칙

이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

< 신 · 구조문대비표 >

현 행	개 정 안
제14조(노선버스에 대한 이용보장) ① ~ ③ (생 략)	제14조(노선버스에 대한 이용보장) ① ~ ③ (현행과 같음)
④국가 및 지방자치단체는 제3항에 따라 저상버스를 도입할 경우 노선버스운송사업자에게 예산의 범위안에서 재정지원을 하여야 한다. 〈후단 신설〉	④ ----------. 이 경우 국가와 지방자치단체의 부담비율은 교통약자의 인구현황과 국가 및 지방자치단체의 재정여건 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.
⑤ (생 략)	⑤ (현행과 같음)

한국장총
www.kodaf.kr

「교통약자이동편의증진법」

제1장 총칙

제1조(목적) 이 법은 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단·여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 인간중심의 교통체계를 구축함으로써 이들의 사회참여와 복지증진에 이바지함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.〈개정 2008.3.21, 2009.4.1, 2009.6.9, 2009.12.29〉

1. "교통약자"라 함은 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 자, 어린이 등 생활을 영위함에 있어 이동에 불편을 느끼는 자를 말한다.
2. "교통수단"이라 함은 사람을 운송하는데 이용되는 것으로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다.
   가. 여객자동차운수사업법 제3조제1항제1호의 규정에 의한 노선여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차(이하 "버스"라 한다)
   나. 도시철도법 제3조제1호의 규정에 의한 도시철도의 운행에 사용되는 차량
   다. 철도산업발전기본법 제3조제4호의 규정에 의한 철도차량중 여객을 운송하기 위한 철도차량
   라. 항공법 제2조제1호의 규정에 의한 항공기중 민간항공에 사용하는 비행기
   마. 해운법 제2조제2호의 규정에 의한 해상여객운송사업에 사용하는 선박
   바. 그 밖에 대통령령이 정하는 운송수단
3. "여객시설"이라 함은 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 시설로서 여객의 교통수단 이용을 위하여 제공되는 시설 또는 공작물을 말한다.
   가. 여객자동차운수사업법 제2조제5호의 규정에 의한 여객자동차터미널 및 동법 제3조제1항제1호의 규정에 의한 노선여객자동차운송사업에 사용되는 정류장
   나. 도시철도법 제3조제1호의 규정에 의한 도시철도중 차량을 제외한 도시철도시설
   다. 철도산업발전기본법 제3조제2호의 규정에 의한 철도시설
   라. 도시교통정비촉진법 제2조제3호의 규정에 의한 환승시설
   마. 「항공법」 제2조제7호 및 제8호에 따른 공항 및 공항시설
   바. 「항만법」 제2조제2호의 규정에 의한 무역항에 설치되어 있는 항만시설
   사. 그 밖에 대통령령이 정하는 시설 또는 공작물
4. "도로"라 함은 「도로법」 제2조의 규정에 의한 도로(같은 조의 규정에 의한 도로부속물을 포함한다) 및 같은 법 제7조의 규정에 의한 준용도로를 말한다.
5. "교통사업자"라 함은 여객자동차운수사업법·도시철도법·철도사업법·항공법·항만법·해운법 등의 관계법령에 의하여 교통행정기관으로부터 면허·허가·인가·위탁 등을 받거나 교통행정기관에 등록·신고 등을 하고 교통수단을 운행·운항하거나 여객시

설을 설치·운영하는 자를 말한다.
6. “교통행정기관”이란 교통수단의 운행·운항 또는 여객시설의 설치·운영에 관하여 교통사업자에 대한 지도·감독을 행하는 중앙행정기관의 장, 특별시장·광역시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 또는 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)을 말한다.
7. "이동편의시설"이라 함은 휠체어 탑승설비, 장애인용 승강기, 장애인을 위한 보도, 임산부가 모유수유를 할 수 있는 휴게시설 등 교통약자가 교통수단·여객시설 또는 도로를 이용함에 있어 이동의 편리를 도모하기 위한 시설 및 설비를 말한다.
8. "특별교통수단"이라 함은 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 말한다.

제3조(이동권) 장애인 등 교통약자는 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 장애인 등 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 가진다.

제4조(국가 등의 책무) 국가 및 지방자치단체는 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단과 여객시설의 이용편의 및 보행환경개선을 위한 정책을 수립하고 이를 시행하여야 한다.

제5조(교통사업자 등의 의무) ①교통사업자는 교통약자의 이동편의증진을 위하여 이 법에서 정하는 이동편의시설의 설치기준을 준수하고 교통약자에 대한 서비스 개선을 위하여 지속적으로 노력하여야 한다.
②교통수단을 제작하는 사업자는 교통약자가 편리하게 이동할 수 있는 구조·설비 또는 장치를 갖춘 교통수단을 개발·제조하기 위하여 노력하여야 한다.

제2장 교통약자이동편의증진계획

제6조(교통약자이동편의증진계획의 수립 등) ① 국토해양부장관은 교통약자의 이동편의증진을 위한 5년 단위의 계획(이하 "교통약자이동편의증진계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.〈개정 2008.2.29〉
②교통약자이동편의증진계획에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.
1. 교통약자이동편의증진정책의 기본방향 및 목표에 관한 사항
2. 이동편의시설의 설치 및 관리 실태
3. 보행환경 실태
4. 이동편의시설의 개선과 확충에 관한 사항
5. 저상버스 도입에 관한 사항
6. 보행환경 개선에 관한 사항
7. 특별교통수단 도입에 관한 사항
8. 교통약자이동편의증진계획의 추진에 소요되는 재원조달 방안
9. 그 밖에 교통약자의 이동편의증진을 위하여 대통령령이 정하는 사항

③ 국토해양부장관은 교통약자이동편의증진계획을 수립하고자 하는 때에는 미리 관계 중앙

한국장총
www.kodaf.kr

행정기관의 장과 시·도지사의 의견을 들은 후 「국가통합교통체계효율화법」 제106조에 따른 국가교통위원회(이하 “국가교통위원회”라 한다)의 심의를 거쳐야 한다. 수립된 교통약자이동편의증진계획을 변경하고자 하는 때에도 또한 같다. 다만, 대통령령이 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.〈개정 2008.2.29, 2008.3.28, 2009.6.9〉
④ 국토해양부장관은 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사에게 교통약자이동편의증진계획의 수립 또는 변경을 위하여 필요한 자료의 제출을 요구할 수 있다. 이 경우 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사는 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.〈개정 2008.2.29〉
⑤ 국토해양부장관은 제3항의 규정에 의하여 수립 또는 변경된 교통약자이동편의증진계획을 대통령령이 정하는 바에 의하여 고시하고 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도자시에게 통보하여야 한다.〈개정 2008.2.29〉

제7조(지방교통약자이동편의증진계획의 수립 등) ①특별시장·광역시장·특별자치도지사·시장(이하 "시장"이라 한다) 또는 군수(광역시에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 같다)는 교통약자이동편의증진계획에 따라 관할 지역의 교통약자의 이동편의증진을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 지방교통약자이동편의증진계획(이하 "지방교통약자이동편의증진계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.〈개정 2009.4.1〉
②지방교통약자이동편의증진계획에는 제6조제2항 각호의 사항과 관할 지방자치단체의 지역적 특성을 감안한 교통약자의 이동편의증진에 관한 사항이 포함되어야 한다.
③시장 또는 군수가 지방교통약자이동편의증진계획을 수립하고자 하는 때에는 미리 관계 교통행정기관과 협의하여야 한다.
④ 특별시장·광역시장 또는 특별자치도지사는 지방교통약자이동편의증진계획을 수립하려면 「국가통합교통체계효율화법」 제110조에 따른 지방교통위원회의 심의를 받아야 한다.〈개정 2008.3.28, 2009.4.1, 2009.6.9〉
⑤ 시장 또는 군수가 제2항 및 제3항에 따라 지방교통약자이동편의증진계획을 입안한 때에는 해당 지방교통약자이동편의증진계획을 확정하기 전에 대통령령으로 정하는 바에 따라 특별시장·광역시장 또는 특별자치도지사는 국토해양부장관에게, 시장(특별시장·광역시장 또는 특별자치도지사는 제외한다) 또는 군수는 도지사에게 각각 지방교통약자이동편의증진계획안을 제출하여야 한다.〈개정 2008.2.29, 2009.4.1〉
⑥ 국토해양부장관 또는 도지사는 제5항의 규정에 의하여 지방교통약자이동편의증진계획을 제출받은 때에는 국가교통위원회 또는 지방교통위원회의 심의를 거쳐 당해 시장 또는 군수에게 의견을 제시할 수 있다.〈개정 2008.2.29, 2009.6.9〉
⑦시장 또는 군수는 제6항의 규정에 따라 의견을 제시받은 때에는 특별한 사유가 없는 한 이를 반영하여 지방교통약자이동편의증진계획을 확정하고 이를 고시하여야 한다.
⑧시장 또는 군수는 교통약자이동편의증진계획이 변경되거나 지방교통약자이동편의증진계획에 포함된 사항을 변경할 필요가 있는 경우에는 지방교통약자이동편의증진계획을 변경할 수 있다.
⑨ 지방교통약자이동편의증진계획의 변경에 관하여는 제3항부터 제7항까지의 규정을 준용한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.〈개정 2009.4.1〉

제8조(연차별시행계획의 수립) ①시장 또는 군수는 지방교통약자이동편의증진계획을 집행하기 위한 연차별시행계획을 수립하여야 한다.
②제1항의 규정에 의한 연차별시행계획의 수립·변경·시행 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제3장 이동편의시설 설치기준 등

제9조(이동편의시설의 설치 대상시설) 이동편의시설의 설치 대상(이하 "대상시설"이라 한다)은 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 것으로서 대통령령이 정하는 것으로 한다.

1. 교통수단
2. 여객시설
3. 도로

제10조(이동편의시설의 설치기준) ①대상시설별로 설치하여야 하는 이동편의시설의 종류는 대상시설의 규모·용도 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.
② 대상시설별로 설치하여야 하는 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준은 국토해양부령으로 정한다.〈개정 2008.2.29〉
③이 법에서 특별히 정하고 있지 아니한 이동편의시설에 관한 사항은 장애인·노인·임산부 등의편의증진보장에관한법률 등 다른 법률이 정하는 바에 따른다.

제11조(이동편의시설의 설치 등) 교통사업자 또는 도로관리청 등 대상시설을 설치·관리하는 자는 대상시설을 설치하거나 대통령령이 정하는 주요부분을 변경하는 때에는 제10조의 규정에 의한 설치기준에 적합하게 이동편의시설을 설치하고 이를 유지관리하여야 한다.

제12조(기준적합성 심사) 교통행정기관은 교통수단 및 여객시설에 대한 면허·허가·인가 등을 하는 경우 교통수단 및 여객시설에 설치된 이동편의시설이 제10조의 규정에 의한 설치기준에 적합한지 여부를 심사하여야 한다.

제13조(교통사업자에 대한 교육) ① 교통사업자는 국토해양부장관이 실시하는 이동편의시설의 설치 및 관리 등에 관한 교육을 받아야 한다.〈개정 2008.2.29〉
② 제1항의 규정에 의한 교육의 방법·내용 및 경비 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.〈개정 2008.2.29〉

제14조(노선버스에 대한 이용보장) ①여객자동차운수사업법 제3조제1항제1호의 규정에 의한 노선여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 "노선버스운송사업자"라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 승·하차 시간을 충분히 제공하여야 한다.
② 국토해양부장관 또는 시·도지사는 「여객자동차 운수사업법」 제4조의 규정에 의한 여객자동차운송사업면허를 하는 때에는 같은 법 제5조의 규정에 의한 면허기준을 갖추고 저상(底床)버스 등 교통약자가 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 구조를 가진 버스(이하 "저상버스등"이라 한다)를 대통령령이 정하는 일정 대수 이상 운행하고 자 하는 자에 대하여 우선적으로 노선여객자동차운송사업면허를 할 수 있다.〈개정 2008.2.29, 2008.3.21〉

한국장총
www.kodaf.kr

③시장 또는 군수는 제7조의 지방교통약자이동편의증진계획을 수립할 시에 저상버스 도입계획을 반영하고, 이에 따라 저상버스를 도입하여야 한다.
④국가 및 지방자치단체는 제3항에 따라 저상버스를 도입할 경우 노선버스운송사업자에게 예산의 범위안에서 재정지원을 하여야 한다.
⑤도로관리청은 저상버스등의 원활한 운행을 위하여 필요한 경우에는 버스정류장·도로의 정비 등 필요한 조치를 하여야 한다.

제15조(도시철도에 대한 이용보장) ①도시철도법 제4조의 규정에 의하여 도시철도사업의 면허를 받은 자는 도시철도사업에 사용되는 차량의 10분의 1 이상에 해당하는 부분을 교통약자전용구역으로 할당하여야 한다.
② 제1항의 규정에 의한 교통약자전용구역의 시설기준, 운영방법 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.〈개정 2008.2.29〉

제16조(특별교통수단) ① 시장 또는 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토해양부령이 정하는 일정 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.〈개정 2008.2.29〉
②시장 또는 군수는 제1항의 규정에 의한 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수단을 운행하는 자를 통신수단 등을 통하여 연결하여 주는 이동지원센터를 설치할 수 있다.
③ 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위, 특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류, 특별교통수단에 장착하여야 하는 탑승설비의 기준 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.〈개정 2008.2.29〉
④특별교통수단 및 이동지원센터의 운영 등에 관하여 필요한 사항은 당해 지방자치단체의 조례로 정한다.

제17조(교통이용정보등의 제공) ①교통사업자는 대통령령이 정하는 바에 의하여 교통약자 등이 편리하게 교통수단·여객시설 또는 이동편의시설을 이용할 수 있도록 안내정보 등 교통이용에 관한 정보와 수화·통역서비스 등 교통이용과 관련된 편의(이하 "교통이용정보등"이라 한다)를 제공하여야 한다.
②국가는 교통사업자가 교통이용정보등을 효율적으로 제공할 수 있도록 정보통신기술을 기반으로 한 교통이용정보체제의 구축 등 필요한 지원을 할 수 있다.
③ 교통이용정보등의 제공방법, 운영기준 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.〈개정 2008.2.29〉

제17조의2(교통수단 등 인증) ① 국토해양부장관은 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 이동편의시설을 설치한 교통수단·여객시설 및 도로에 장애물 없는 생활환경 인증(이하 “인증”이라 한다)을 할 수 있다.
② 국토해양부장관은 교통약자의 안전하고 편리한 이동을 위하여 교통수단·여객시설 및 도로를 계획 또는 정비한 시·군·구(자치구를 말한다. 이하 같다) 및 대통령령으로 정하는 지역에 대하여 인증을 할 수 있다.
③ 국토해양부장관은 제1항 및 제2항에 따른 인증업무를 효과적으로 수행하기 위하여 인증기관을 지정할 수 있다.
④ 국토해양부장관은 필요하다고 인정하면 제1항 및 제2항에 따른 인증 및 제3항에 따른

인증기관의 지정을 보건복지가족부장관과 공동으로 할 수 있다.
⑤ 제1항 및 제2항에 따른 인증의 신청권자와 인증 기준·절차 및 취소, 제3항에 따른 인증기관의 지정, 그 밖에 인증제도의 실시에 필요한 사항은 국토해양부령(제4항의 경우 보건복지가족부와의 공동부령)으로 정한다.
[본조신설 2009.12.29]

제17조의3(인증 표시 등) ① 제17조의2제1항에 따라 인증을 받은 교통수단·여객시설·도로(이하 "인증시설물"이라 한다)의 소유자 또는 관리자와 같은 조 제2항에 따라 인증을 받은 시·군·구 및 지역(이하 "인증지역"이라 한다)의 지방자치단체의 장은 인증시설물과 인증지역에 대통령령으로 정하는 바에 따라 인증의 표시를 할 수 있다.
② 인증시설물의 소유자 또는 관리자와 인증지역의 지방자치단체의 장이 아닌 자는 인증 표시 또는 이와 유사한 표시를 하여서는 아니 된다.
[본조신설 2009.12.29]

제4장 보행우선구역

제18조(보행우선구역의 지정) ①시장 또는 군수는 교통약자를 포함한 보행자의 안전하고 편리한 보행환경을 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 도로의 일정구간을 보행우선구역으로 지정할 수 있다.
②시장 또는 군수는 제1항의 규정에 의하여 보행우선구역을 지정하고자 하는 때에는 보행우선구역의 지정 및 유지관리를 위한 계획(이하 "지정계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.
③ 지정계획에는 해당 보행우선구역의 위치·면적 그 밖에 국토해양부령이 정하는 사항이 포함되어야 한다.〈개정 2008.2.29〉
④시장 또는 군수는 지정계획을 수립하고자 하는 경우에는 미리 당해 지역을 관할하는 지방경찰청장 또는 경찰서장 등 관계 행정기관의 장과 협의 후 당해 지역주민 및 관계 전문가의 의견을 청취하여 이를 확정·고시하여야 한다.
⑤보행우선구역의 지정기준, 의견청취절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제19조(보행우선구역안의 조치) ①시장 또는 군수는 보행우선구역안에서 보행자의 안전 또는 편의를 도모하기 위하여 다음 각호의 조치를 지방경찰청장 또는 경찰서장에게 요청할 수 있다.
1. 자동차의 일방통행 등 통행 제한
2. 보행우선구역안에서의 자동차 운행속도 제한
3. 자동차의 정차나 주차의 금지

②제1항의 규정에 의한 요청을 받은 지방경찰청장 또는 경찰서장은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

제20조(보행우선구역의 지정해제 등) ①시장 또는 군수는 제18조제1항의 규정에 의하여 지정된 보행우선구역의 지정목적이 상실되거나 보행우선구역의 규모를 변경할 필요가 있는 때에는 보행우선구역을 해제 또는 변경할 수 있다.
②보행우선구역의 해제 또는 변경의 방법·절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

한국장총
www.kodaf.kr

제21조(보행시설물의 설치) ①시장 또는 군수는 보행우선구역안에서 보행자가 안전하고 편리하게 보행할 수 있도록 다음 각호의 보행시설물을 설치할 수 있다.

1. 속도저감시설
2. 횡단시설
3. 대중교통정보알림시설 등 교통안내시설
4. 보행자 우선통행을 위한 교통신호기
5. 그 밖에 보행자의 안전과 이동편의를 위하여 대통령령이 정하는 시설

② 제1항의 규정에 의한 보행시설물의 구조, 시설기준 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.〈개정 2008.2.29〉

제22조(도로점용물의 이설 등) ① 시장 또는 군수는 제21조의 규정에 의한 보행시설물의 설치를 위하여 필요한 경우에는 「도로법」 제38조의 규정에 의하여 도로점용허가를 받은 자에게 도로점용물의 이설을 명할 수 있다. 이 경우 시장 또는 군수가 당해 도로의 관리청이 아닌 경우에는 당해 도로의 관리청에게 도로점용허가를 받은 자에 대하여 도로점용물의 이설을 명하여 줄 것을 요청할 수 있다.〈개정 2008.3.21〉

②제1항 후단의 규정에 의한 요청을 받은 도로관리청은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

③제1항의 규정에 의한 도로점용물의 이설에 소요되는 비용부담 또는 손실보상 등에 관한 사항은 도로법의 관련규정이 정하는 바에 의한다.

제23조(불법시설물의 정비) ① 시장 또는 군수는 보행우선구역안에서 「도로법」 제38조의 규정에 의한 도로점용허가를 받지 아니하고 설치되어 보행시설물의 설치 또는 보행에 장애를 초래하는 노상적치물 등 관계법령에 의하여 적법하게 설치되지 아니한 시설물(이하 "불법시설물"이라 한다)에 대하여 「도로법」 등 관계법령이 정하는 바에 의하여 이를 정비하여야 한다.〈개정 2008.3.21〉

②시장 또는 군수는 불법시설물의 정비를 위하여 필요한 경우 관계 행정기관의 장에 대하여 필요한 협조 또는 지원을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 관계 행정기관의 장은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

제24조(보행우선구역 관리대장의 작성·보관) 시장 또는 군수는 국토해양부령이 정하는 바에 의하여 보행우선구역 관리대장을 작성·보관하여야 한다.〈개정 2008.2.29〉

제5장 보칙

제25조(실태조사) ① 국토해양부장관은 교통약자의 이동편의증진을 위한 정책의 효과적인 수립에 필요한 기초자료로 활용하기 위하여 다음 각호의 사항을 조사하여야 한다.〈개정 2008.2.29〉

1. 교통약자의 인구현황
2. 교통약자의 이동실태
3. 이동편의시설의 설치 및 관리 현황
4. 보행환경 실태

5. 그 밖에 교통약자의 이동편의증진을 위하여 필요한 사항

② 제1항의 규정에 의한 조사의 실시시기·실시방법 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.〈개정 2008.2.29〉

③ 국토해양부장관은 제1항의 규정에 의한 조사를 위하여 관계 행정기관 및 교통사업자에 대하여 필요한 자료의 제출 또는 지원을 요청할 수 있다.〈개정 2008.2.29〉

제26조(연구·개발의 촉진 등) ① 국토해양부장관은 교통약자의 이동편의증진을 위하여 다음 각호에 관한 연구·개발사업을 추진하여야 한다.〈개정 2008.2.29〉

1. 교통약자의 이동편의를 위한 교통수단·여객시설 및 이동편의시설의 기준에 관한 사항
2. 저상버스의 표준모델 개발
3. 장애인 또는 고령자의 자가운전에 필요한 운전장치 또는 차량의 개발
4. 특별교통수단으로 이용할 수 있는 차량의 개발
5. 보행환경의 개선
6. 그 밖에 교통약자의 이동편의증진을 위하여 대통령령이 정하는 사항

② 국토해양부장관은 제1항의 규정에 의한 연구·개발의 결과를 지방자치단체 및 교통사업자 등에게 보급하여 교통약자의 이동편의를 촉진할 수 있도록 노력하여야 한다.〈개정 2008.2.29〉

제27조(장애인 등의 자가운전 지원 등) ①국가 및 지방자치단체는 장애인 또는 고령자가 자가운전을 통하여 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 운전면허제도의 정비 등 필요한 시책을 강구하여야 한다.

②교통사업자는 장애인의 경제적 부담을 경감하기 위하여 관계법령이 정하는 바에 의하여 운임 또는 요금을 감면할 수 있다.

제28조(보고·검사 등) ①교통행정기관은 필요하다고 인정하는 때에는 교통사업자에 대하여 이동편의시설의 설치 또는 유지관리와 관련되는 사항에 관하여 보고를 하게 하거나 관련 자료를 제출하게 할 수 있다.

②교통행정기관은 필요하다고 인정하는 때에는 소속공무원으로 하여금 이동편의시설이 제10조의 규정에 의한 설치기준에 따라 적합하게 설치되거나 유지관리 되는지의 여부에 관하여 검사하게 하거나 관계인에게 질문하게 할 수 있다.

③제2항의 규정에 의한 검사 또는 질문을 하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다.

제29조(시정명령) 교통행정기관은 제11조의 규정을 위반하여 대상시설에 이동편의시설을 설치하지 아니하거나 설치한 이동편의시설을 제10조의 규정에 의한 설치기준에 적합하지 아니하게 유지관리한 교통사업자에 대하여 대통령령이 정하는 바에 의하여 1년 이내의 기간을 정하여 이동편의시설을 설치하도록 명하거나 제10조의 규정에 의한 설치기준에 적합하도록 이동편의시설을 개선할 것을 명할 수 있다.

제30조(권한의 위임 또는 위탁) ① 국토해양부장관은 이 법에 의한 권한의 일부를 대통령령이 정하는 바에 의하여 시·도지사에게 위임할 수 있다.〈개정 2008.2.29〉

한국장총
www.kodaf.kr

② 국토해양부장관은 이 법에 의한 권한의 일부를 대통령령이 정하는 바에 의하여 교통관련 업무를 주업무로 하는 기관 또는 단체에 위탁할 수 있다.〈개정 2008.2.29〉

제6장 벌칙

제31조(벌칙) 제11조의 규정을 위반한 자로서 제29조의 규정에 의한 시정명령을 받고 그 시정기간 이내에 이를 이행하지 아니한 자는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

제32조(양벌규정) 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인, 사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제31조의 위반행위를 하면 그 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 해당 조문의 벌금형을 과(科)한다. 다만, 법인 또는 개인이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다.
[전문개정 2009.4.1]

제33조(과태료) ①다음 각호의 어느 하나에 해당하는 자는 200만원 이하의 과태료에 처한다.〈개정 2009.12.29〉

1. 제17조의3제2항을 위반하여 인증 표시 또는 이와 유사한 표시를 한 자
2. 제28조제1항의 규정에 의한 보고 또는 자료제출의 요구에 불응하거나 허위의 보고 또는 자료제출을 한 자
3. 제28조제2항의 규정에 의한 검사를 거부·방해 또는 기피한 자

②제1항의 규정에 의한 과태료는 대통령령이 정하는 바에 의하여 교통행정기관이 부과·징수한다.
③삭제〈2009.4.1〉
④삭제〈2009.4.1〉
⑤삭제〈2009.4.1〉

제34조(이행강제금) ①교통행정기관은 제29조의 규정에 의하여 시정명령을 받은 후 시정기간 이내에 당해 시정명령을 이행하지 아니한 자에 대하여는 이동편의시설의 설치비용을 고려하여 3천만원 이하의 이행강제금을 부과한다.
②제1항의 규정에 의하여 이행강제금을 부과하는 위반행위의 종별과 위반정도에 따른 금액 그 밖의 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
③교통행정기관은 제1항의 규정에 의한 이행강제금을 부과하기 전에 제1항의 규정에 의한 이행강제금을 부과·징수한다는 뜻을 미리 문서로써 계고하여야 한다.
④교통행정기관은 제1항의 규정에 의한 이행강제금을 부과하는 경우에는 이행강제금의 금액·부과사유·납부기한·납부기관·이의제기방법 및 이의제기기간 등을 명시한 문서로써 행하여야 한다.
⑤교통행정기관은 최초의 시정명령이 있은 날을 기준으로 하여 매년 1회 당해 시정명령이 이행될 때까지 반복하여 제1항의 규정에 의한 이행강제금을 부과·징수할 수 있다.
⑥교통행정기관은 제29조의 규정에 의하여 시정명령을 받은 자가 시정명령을 이행하는 경우에는 새로운 이행강제금 부과를 즉시 중지하되, 이미 부과된 이행강제금은 이를 징수하여야

한다.
⑦교통행정기관은 제4항의 규정에 의하여 이행강제금 부과처분을 받은 자가 이행강제금을 기한 이내에 납부하지 아니하는 때에는 국세 또는 지방세체납처분의 예에 따라 이를 징수하여야 한다.

부칙 〈제7382호,2005.1.27〉

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

제2조(이동편의시설 설치에 관한 경과조치) ①이 법 시행 당시 대상시설에 이동편의 시설을 설치 또는 변경하기 위하여 건축허가신청 등 행정절차가 진행중이거나 시공중인 이동편의시설의 설치에 관하여는 종전의 장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률 제8조의 규정에 의한다.
②다음 각호의 어느 하나에 해당하는 이동편의시설은 이 법 제10조의 규정에 의한 설치기준에 적합한 것으로 본다.
1. 제1항의 규정에 의하여 설치되는 이동편의시설
2. 이 법 시행 당시 종진의 장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률 제9조의 규정에 의하여 설치된 이동편의시설

제3조(시정명령 및 이행강제금에 관한 경과조치) 이 법 시행전의 행위에 대한 시정명령 및 그에 따른 이행강제금의 부과에 관하여는 종전의 장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률의 규정에 의한다.

제4조(벌칙 및 과태료에 관한 경과조치) 이 법 시행전의 행위에 대한 벌칙 및 과태료 규정의 적용에 있어서는 종전의 장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률의 규정에 의한다.

제5조(다른 법률의 개정) 장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률중 다음과 같이 개정한다.

제2조제5호·제9호 및 제7조제1호·제5호를 각각 삭제한다.

부칙(정부조직법) 〈제8852호,2008.2.29〉

제1조(시행일) 이 법은 공포한 날부터 시행한다. 다만, 제31조제1항의 개정규정 중 “식품산업진흥”에 관한 부분은 2008년 6월 28일부터 시행하고, 부칙 제6조에 따라 개정되는 법률 중 이 법의 시행 전에 공포되었으나 시행일이 도래하지 아니한 법률을 개정한 부분은 각각 해당 법률의 시행일부터 시행한다.

제2조부터 제5조까지 생략

한국장총
www.kodaf.kr

제6조(다른 법률의 개정) ①부터 ㊻④까지 생략
㊻⑤ 교통약자의이동편의증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.
제6조제1항·제3항 전단·제4항 전단·제5항, 제7조제5항·제6항, 제13조제1항, 제14조제2항, 제25조제1항 각 호 외의 부분·제3항, 제26조제1항 각 호 외의 부분·제2항 및 제30조제1항·제2항 중 "건설교통부장관"을 각각 "국토해양부장관"으로 한다.

제10조제2항, 제13조제2항, 제15조제2항, 제16조제1항·제3항, 제17조제3항, 제18조제3항, 제21조제2항, 제24조 및 제25조제2항 중 "건설교통부령"을 각각 "국토해양부령"으로 한다.
㊻⑥부터 ㊼⑥까지 생략

제7조 생략

부칙(도로법) 〈제8976호,2008.3.21〉

제1조(시행일) 이 법은 공포한 날부터 시행한다. 〈단서생략〉

제2조부터 제8조까지 생략

제9조(다른 법률의 개정) ①부터 ⑩까지 생략
⑪ 교통약자의이동편의증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.
제2조제4호 중 "도로법 제2조"를 "「도로법」 제2조"로, "동법 제3조"를 "같은 조"로, "동법 제10조"를 "같은 법 제7조"로 한다.
제22조제1항 전단 중 "도로법 제40조"를 "「도로법」 제38조"로 한다.
제23조제1항 중 "도로법 제40조"를 "「도로법」 제38조"로, "도로법 등"을 "「도로법」 등"으로 한다. ⑫부터 ㊱까지 생략

제10조 생략

부칙(여객자동차 운수사업법) 〈제8980호,2008.3.21〉

제1조(시행일) 이 법은 2008년 7월 14일부터 시행한다.

제2조부터 제6조까지 생략

제7조(다른 법률의 개정) ①및 ② 생략
③ 교통약자의이동편의증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.
제14조제2항 중 "여객자동차운수사업법 제5조"를 "「여객자동차 운수사업법」 제4조"로, "동법 제6조"를 "같은 법 제5조"로 한다.
④부터 ⑩까지 생략

제8조 생략

부칙(도시교통정비 촉진법) 〈제9071호,2008.3.28〉

제1조(시행일) 이 법은 2009년 1월 1일부터 시행한다. 〈단서생략〉

제2조부터 제9조까지 생략
제10조(다른 법률의 개정) ①부터 ③까지 생략
④ 교통약자의 이동편의증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.
제6조제3항 및 제7조제4항 중 "「도시교통정비촉진법」 제32조"를 각각 "「도시교통정비 촉진법」 제50조"로 한다.
⑤부터 ㉖까지 생략

제11조 생략

부칙 〈제9606호,2009.4.1〉

이 법은 공포한 날부터 시행한다.

부칙(교통체계효율화법) 〈제9772호,2009.6.9〉

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

제2조부터 제4조까지 생략

제5조(다른 법률의 개정) ①및 ② 생략
③ 교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제6조제3항 전단 중 "「도시교통정비촉진법」 제50조의 규정에 의한 중앙도시교통정책심의위원회(이하 "중앙도시교통정책심의위원회"라 한다)"를 "「국가통합교통체계효율화법」 제106조에 따른 국가교통위원회(이하 "국가교통위원회"라 한다)"로 한다.

제7조제4항 중 "「도시교통정비 촉진법」 제50조에 따른 지방도시교통정책심의위원회(이하 "지방도시교통정책심의위원회"라 한다)"를 "「국가통합교통체계효율화법」 제110조에 따른 지방교통위원회"로 하고, 같은 조 제6항 중 "중앙도시교통정책심의위원회 또는 지방도시교통정책심의위원회"를 "국가교통위원회 또는 지방교통위원회"로 한다.
④부터 ⑬까지 생략

제6조 생략

한국장총
www.kodaf.kr

부칙(항만법) 〈제9773호,2009.6.9〉

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 다만, 부칙 제9조제17항은 2010년 3월 26일부터 시행한다.

제2조부터 제8조까지 생략

제9조(다른 법률의 개정) ①부터 ⑤까지 생략
⑥ 교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.
제2조제3호바목 중 "항만법 제3조제1항제1호"를 "「항만법」 제2조제2호"로 한다.
⑦부터 ㉘까지 생략

제10조 생략

부칙(항공법) 〈제9780호,2009.6.9〉

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행한다. 〈단서 생략〉

제2조부터 제10조까지 생략

제11조(다른 법률의 개정) ①및 ② 생략
③ 교통약자의 이동편의 증진법 일부를 다음과 같이 개정한다.
제2조제3호마목 중 "항공법 제2조제5호 및 제6호의 규정에 의한"을 "「항공법」 제2조제7호 및 제8호에 따른"으로 한다.
④부터 ⑲까지 생략

제12조 생략

부칙 〈제9868호,2009.12.29〉

①(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.
②(임산부 휴게시설 설치에 관한 적용례) 제2조제7호의 개정규정은 이 법 시행 후 최초로 설치·운영하는 대상시설부터 적용한다.

「교통약자이동편의증진법」 시행령

[시행 2010. 6.30] [대통령령 제22238호, 2010. 6.29, 일부개정]

제1조(목적) 이 영은 「교통약자의 이동편의증진법」에서 위임된 사항과 그 시행에 관하여 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

제2조(교통수단) 「교통약자의 이동편의증진법」(이하 "법"이라 한다) 제2조제2호 바목에서 "그 밖에 대통령령이 정하는 운송수단"이라 함은 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」 제2조제2호 나목의 규정에 의한 도시철도 또는 철도(이하 "광역전철"이라 한다) 중 여객을 운송하기 위하여 사용되는 차량을 말한다.

제3조(여객시설) 법 제2조제3호 사목에서 "그 밖에 대통령령이 정하는 시설 또는 공작물"이라 함은 광역전철의 시설 중 여객을 위하여 제공되는 시설을 말한다.

제4조(교통약자이동편의증진계획의 내용) 법 제6조제2항제9호에서 "그 밖에 교통약자의 이동편의증진을 위하여 대통령령이 정하는 사항"이라 함은 다음 각 호의 사항을 말한다.

1. 교통약자의 인구현황 및 이동실태
2. 교통약자의 이동편의증진을 위한 연구 · 개발에 관한 사항

제5조(교통약자이동편의계획의 경미한 변경) 법 제6조제3항 단서에서 "대통령령이 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우"라 함은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다.

1. 사업별 사업규모를 100분의 5이하에서 변경하는 경우
2. 계산착오 · 오기 · 누락 그 밖에 이에 준하는 사유로서 변경근거가 분명한 사항을 변경하는 경우

제6조(교통약자이동편의증진계획의 고시) 국토해양부장관은 법 제6조제3항의 규정에 의하여 교통약자이동편의증진계획을 수립 또는 변경한 때에는 그 주요내용, 변경사유(교통약자이동편의증진계획을 변경한 경우에 한한다) 및 교통약자이동편의증진계획을 열람할 수 있는 방법 · 장소를 관보에 고시하여야 한다. 〈개정 2008.2.29〉

제7조(주민 및 관계전문가의 의견청취) ①특별시장 · 광역시장 · 시장(이하 "시장"이라 한다) 또는 군수(광역시 관할구역에 있는 군의 군수를 제외한다. 이하 같다)는 법 제7조제1항의 규정에 의하여 지방교통약자이동편의증진계획안에 관하여 주민 및 관계전문가의 의견을 청취하고자 하는 때에는 지방교통약자이동편의증진계획안의 주요내용을 당해 특별시 · 광역시 · 시 또는 군(광역시 관할구역에 있는 군을 제외한다. 이하 같다)의 지역을 주된 보급지역으로 하는 2개 이상의 일간신문과 당해 특별시 · 광역시 · 시 또는 군의 인터넷 홈페이지에 공고하고 지방교통약자이동편의증진계획안을 14일 이상 일반이 열람할 수 있도록 하여야 한다. 이 경우 시장 또는 군수는 충분한 의견을 수렴하기 위하여 필요하다고 인정되는 때에는 공청회를 개최할 수 있다.

한국장총
www.kodaf.kr

②제1항의 규정에 의하여 공고된 지방교통약자이동편의증진계획안의 내용에 대하여 의견이 있는 자는 열람기간 내에 시장 또는 군수에게 의견서(전자문서로 된 의견서를 포함한다)를 제출할 수 있다.
③시장 또는 군수는 제2항의 규정에 의하여 제출된 의견을 지방교통약자이동편의증진계획안에 반영할 것인지의 여부를 검토하여 그 결과를 열람기간이 종료된 날부터 60일 이내에 당해 의견을 제출한 자에게 통보하여야 한다.

제8조(지방교통약자이동편의증진계획안의 제출) 법 제7조제5항의 규정에 의하여 지방교통약자이동편의증진계획을 입안한 때에는 지방교통약자이동편의증진계획안에 다음 각 호의 서류를 첨부하여 특별시장 또는 광역시장은 국토해양부장관에게, 시장(특별시장 및 광역시장을 제외한다) 또는 군수는 도지사에게 제출하여야 한다. 〈개정 2008.2.29〉

1. 법 제7조제1항의 규정에 의한 주민 및 관계전문가의 의견청취 결과
2. 법 제7조제3항의 규정에 의한 관계교통행정기관과의 협의 결과

제9조(지방교통약자이동편의증진계획의 경미한 변경) 법 제7조제9항 단서에서 "대통령령이 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우"라 함은 제5조 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다.

제10조(연차별시행계획의 수립 · 제출) ①시장 또는 군수는 매년 1월말까지 법 제8조제1항의 규정에 의한 연차별시행계획(이하 "시행계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.
②특별시장 또는 광역시장은 국토해양부장관에게, 시장(특별시장 및 광역시장을 제외한다) 또는 군수는 도지사에게 전년도 시행계획의 추진실적을 매년 1월말까지 제출하여야 한다. 〈개정 2008.2.29〉
③도지사는 제2항의 규정에 의하여 관할 시장(특별시장 및 광역시장을 제외한다) 또는 군수가 제출한 전년도 시행계획의 추진실적을 취합 · 정리하여 매년 2월말까지 국토해양부장관에게 제출하여야 한다. 〈개정 2008.2.29〉

제11조(대상시설) 법 제9조의 규정에 의하여 이동편의시설을 설치하여야 하는 대상시설은 별표 1과 같다.

제12조(이동편의시설의 종류) 법 제10조제1항의 규정에 의하여 대상시설별로 설치하여야 하는 이동편의시설의 종류는 별표 2와 같다.

제13조(주요부분의 변경) 법 제11조에서 "대통령령이 정하는 주요부분을 변경하는 때"라 함은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때를 말한다.

1. 법 제2조제3호의 규정에 의한 여객시설 중 승강장 · 대합실 또는 통로로 제공되는 시설부분을 증축 · 개축 · 재축 · 이전 · 대수선 또는 용도변경을 하는 때
2. 법 제2조제4호의 규정에 의한 도로를 개축 또는 수선하는 때

제14조(저상버스 등의 운행 대수) 법 제14조제2항에서 "대통령령이 정하는 일정 대수"라 함은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 대수를 말한다.

1. 특별시와 광역시 : 운행하고자 하는 버스 대수의 2분의 1

2. 시와 군 : 운행하고자 하는 버스 대수의 3분의 1

제15조(교통이용정보 등의 종류) ①제11조의 규정에 의한 교통수단을 운행 · 운항하는 교통사업자는 법 제17조제1항의 규정에 의하여 교통약자에게 노선 · 운임 · 운행 또는 운항에 관한 정보를 제공하여야 한다.
②제11조의 규정에 의한 여객시설을 설치 · 운영하는 교통사업자가 법 제17조제1항의 규정에 의하여 교통약자에게 제공하여야 하는 교통이용정보는 다음 각 호와 같다.
1. 노선 · 운임 · 운행 또는 운항에 관한 정보
2. 타는 곳, 갈아타는 곳 및 나가는 곳 등의 유도 · 안내에 관한 정보
3. 엘리베이터 · 에스컬레이터 등 이동편의시설의 위치에 관한 정보
4. 이동편의시설을 이용하여 갈아탈 수 있는 최적경로에 관한 정보
③제11조의 규정에 의한 여객시설을 설치 · 운영하는 교통사업자가 법 제17조제1항의 규정에 의하여 교통약자에게 제공하여야 하는 편의는 다음 각 호와 같다.
1. 수화 · 통역서비스
2. 휠체어 · 점자안내책자 · 보청기기
3. 공중모사전송기

제15조의2(인증대상지역) 법 제17조의2제2항에서 "대통령령으로 정하는 지역"이란 다음 각 호의 지역을 말한다.
1. 읍 · 면 · 동
2. 다음 각 목에 따른 사업지역(면적이 10만제곱미터 이상인 경우만 해당한다)
가. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조제11호에 따른 도시계획사업 지역
나. 「도시재정비 촉진을 위한 특별법」 제2조제2호에 따른 재정비촉진사업 지역
다. 「주택법」 제16조에 따른 주택건설사업 지역 또는 대지조성사업 지역
라. 「택지개발촉진법」 제7조에 따른 택지개발사업 지역
마. 「관광진흥법」 제55조에 따른 조성사업 지역
3. 그 밖에 법령상 10만제곱미터 이상의 개발이 수반되는 사업지역이나 둘 이상의 행정구역에 걸쳐 있는 지역 등 국토해양부장관이 고시로 정하는 지역
[본조신설 2010.6.29]

제15조의3(인증표시) ① 법 제17조의2제1항에 따라 인증을 받은 교통수단 · 여객시설 · 도로의 소유자 또는 관리자는 해당 시설물에 인증명판(人證名板)을 부착할 수 있으며, 같은 조 제2항에 따라 인증을 받은 시 · 군 · 구 및 지역의 지방자치단체의 장은 해당 지역에 인증안내판을 설치할 수 있다.
② 제1항에 따른 인증명판 및 인증안내판의 도안은 국토해양부장관과 보건복지부장관이 공동으로 정하여 고시한다.
[본조신설 2010.6.29]

제16조(보행우선구역의 지정기준) ①시장 또는 군수는 법 제18조의 규정에 의하여 간선도로 또는 보조간선도로에 의하여 둘러싸인 지역으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지역을 보행우선구역으로 지정할 수 있다. 이 경우 보행우선구역의 면적은 1제곱킬로미터를 초과할 수 없다.

한국장총
www.kodaf.kr

1. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 의한 주거지역 · 상업지역
2. 「초 · 중교육법」 제2조 또는 「고등교육법」 제2조의 규정에 의한 학교의 주변에 주택이 밀집되어 있는 지역
3. 제1호의 규정에 의한 주거지역과 인접한 지역으로서 교통약자가 대중교통을 쉽게 이용할 수 있도록 하기 위하여 지방자치단체의 조례가 정하는 지역

②제1항의 규정에 의하여 보행우선구역을 지정하는 경우에는 다음 각 호의 사항을 우선적으로 고려하여야 한다.

1. 도로의 교통량
2. 보행환경 및 대중교통접근로의 개선이 필요한 정도
3. 주차시설 설치의 난이도

제17조(주민 및 관계전문가의 의견청취) ①시장 또는 군수는 법 제18조제5항의 규정에 의하여 지역주민 및 관계전문가의 의견을 청취하고자 하는 때에는 보행우선구역지정계획안을 관할 특별시 · 광역시 · 시 또는 군의 게시판과 인터넷 홈페이지에 공고하고 14일 이상 일반이 열람할 수 있도록 하여야 한다. 이 경우 시장 또는 군수는 충분한 의견수렴을 위하여 필요하다고 인정되는 때에는 공청회를 개최할 수 있다.
②제7조제2항 및 제3항의 규정은 제1항의 규정에 의한 열람에 관하여 이를 준용한다.

제18조(보행우선구역의 해제 등) ①시장 또는 군수는 법 제20조제1항의 규정에 의하여 보행우선구역으로 지정된 지역의 도로노선이 변경되거나 당해 지역이 재개발 되는 등 그 지정목적을 상실하였다고 인정되는 경우에는 보행우선구역을 해제할 수 있다.
②시장 또는 군수는 법 제20조제1항의 규정에 의하여 지정된 보행우선구역의 규모를 10분의 1이상 확대하거나 축소하는 경우에는 지정된 보행우선구역을 변경할 수 있다.
③시장 또는 군수는 제1항 및 제2항의 규정에 의하여 지정된 보행우선구역을 해제하거나 변경하고자 하는 때에는 해제사유 또는 변경사항을 관할 특별시 · 광역시 · 시 또는 군의 게시판과 인터넷 홈페이지에 공고하고 14일 이상 일반이 열람할 수 있도록 하여야 한다.
④제7조제2항 및 제3항의 규정은 제3항의 규정에 의한 열람에 관하여 이를 준용한다.

제19조(보행시설물의 설치) 법 제21조제1항제5호에서 "그 밖에 보행자의 안전과 이동편의를 위하여 대통령령이 정하는 시설"이라 함은 다음 각 호의 시설을 말한다.

1. 보도용 방호울타리
2. 자동차 진입억제용 말뚝

제20조(연구 · 개발의 촉진 내용) 법 제26조제1항제6호에서 "그 밖에 교통약자의 이동편의증진을 위하여 대통령령이 정하는 사항"이라 함은 다음 각 호의 사항을 말한다.

1. 이동편의시설의 유지 · 관리 방법에 관한 사항
2. 교통이용정보체제에 관한 사항

제21조(시정명령) 교통행정기관은 법 제29조의 규정에 의하여 교통사업자에게 시정을 명하는 경우에는 다음 각 호의 구분에 따른 시정기간을 부여하여야 한다.

1. 법 제10조의 규정에 적합하게 이동편의시설을 설치하지 아니한 경우 : 1년 이내
2. 설치한 이동편의시설을 법 제10조의 규정에 적합하지 아니하게 유지 · 관리한 경우 : 6

개월 이내

제22조(과태료의 부과기준) ① 법 제33조제1항에 따른 과태료의 부과기준은 별표 3과 같다.
② 교통행정기관은 위반행위의 정도 및 횟수 등을 고려하여 별표 3에 따른 과태료 금액의 2분의 1의 범위에서 그 금액을 줄일 수 있다.
[전문개정 2010.6.29]

제23조(이행강제금의 산정기준 등) ①법 제34조제2항의 규정에 의하여 이행강제금을 부과하는 위반행위의 종별과 이행강제금의 산정기준은 다음 각 호와 같다.

1. 법 제10조의 규정에 적합하게 이동편의시설을 설치하지 아니한 경우 : 법 제10조의 규정에 적합하게 이동편의시설을 설치하는데 통상적으로 소요되는 것으로 인정되는 인건비 및 자재비 등 설치비용의 100분의 20에 상당하는 금액
2. 설치한 이동편의시설을 법 제10조의 규정에 적합하지 아니하게 유지·관리한 경우 : 제1호의 규정에 의한 해당 설치비용의 100분의 10에 상당하는 금액

②제1항의 규정에 의한 인건비·자재비 등 설치비용의 산정기준 그 밖에 이행강제금의 산정에 관하여 필요한 사항은 국토해양부장관이 이를 정하여 고시한다. 〈개정 2008.2.29〉

부 칙

〈제22238호, 2010. 6.29〉

이 영은 2010년 6월 30일부터 시행한다.

한국장총
www.kodaf.kr

「교통약자이동편의증진법」 시행규칙

[시행 2011. 6.30] [국토해양부령 제346호, 2011. 3.29, 일부개정]

제1조(목적) 이 규칙은 「교통약자의 이동편의증진법」 및 동법 시행령에서 위임된 사항과 그 시행에 관하여 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

제2조(이동편의시설의 세부기준) ①「교통약자의 이동편의증진법」(이하 "법"이라 한다) 제10조제2항의 규정에 의하여 대상시설별로 설치하여야 하는 이동편의시설의 구조 · 재질 등에 관한 세부기준은 별표 1과 같다.
②국토해양부장관은 이동편의시설에 관한 신제품의 개발 · 신기술의 도입 그 밖에 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 일정한 기간동안 시험적용을 할 필요가 있다고 인정되는 경우에는 제1항의 규정에 의한 세부기준에 대한 특례 또는 세부기준의 시행에 관하여 필요한 사항을 따로 정하여 고시할 수 있다. 〈개정 2008.3.14〉
③교통사업자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우로서 제1항의 규정에 의한 세부기준에 적합한 이동편의시설의 설치가 곤란하거나 불합리한 경우에는 세부기준을 완화한 별도의 기준을 정하고 교통행정기관의 승인을 얻어 이에 따라 이동편의시설을 설치할 수 있다.
1. 세부기준에 적합한 이동편의시설의 설치가 구조적으로 곤란한 경우
2. 세부기준에 적합하게 이동편의시설을 설치하는 경우에 안전관리에 중대한 위험을 초래할 우려가 있는 경우
3. 과학기술의 발전 등에 따라 세부기준보다 안전하고 편리한 대안을 제시하는 경우
4. 세부기준에 적합한 이동편의시설을 설치하는 경우에 「문화재보호법」 제2조제1항제1호 및 제3호의 규정에 의한 문화재로서의 역사적인 가치를 손상할 우려가 있는 경우
5. 대상시설의 용도 및 주변여건에 비추어 세부기준을 완화하여 적용하는 것이 적합하다고 인정되는 경우

④제3항의 규정에 의하여 세부기준을 완화한 별도의 기준에 대하여 승인을 얻고자 하는 교통사업자는 별지 제1호서식의 승인신청서에 다음 각 호의 서류 및 도서를 첨부하여 교통행정기관에 제출하여야 한다.
1. 대상시설의 구조 · 용도를 알 수 있는 설계도서 1부
2. 완화한 세부기준에 따른 이동편의시설의 설계도서 1부
3. 그 밖에 대상시설의 주변여건을 알 수 있는 서류 등 세부기준을 완화하여야 하는 사유를 설명하는 서류 및 도서 1부

⑤교통행정기관은 제4항의 규정에 의한 신청이 있는 때에는 적용의 완화여부 및 범위를 결정하고 지체 없이 그 결과를 신청인에게 통지하여야 한다.
⑥교통행정기관은 제5항의 규정에 의하여 적용의 완화여부 등을 결정함에 있어서는 이동편의시설 또는 교통약자의 복지에 관한 전문가 3인 이상의 의견을 들어야 한다.

제3조(교육의 방법 등) ①관계법령에 따라 새롭게 교통행정기관으로부터 면허 · 허가 · 인가 · 위탁 등을 받거나 교통행정기관에 등록 · 신고 등을 하는 교통사업자는 법 제13조제1항의 규

정에 의하여 면허 · 허가 · 인가 · 위탁 등을 받거나 등록 · 신고 등을 한 날부터 1년 이내에 이동편의시설의 설치 및 관리 등에 관한 교육을 받아야 한다.
②제1항의 규정에 의한 교육은 1회로 하고 교육시간은 4시간으로 한다.
③제1항의 규정에 의한 교육의 내용에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.
1. 교통약자의 이동편의증진에 관한 법령 및 정책에 관한 사항
2. 이동편의시설의 설치 및 유지 · 관리의 기술에 관한 사항
3. 그 밖에 교통약자의 이동편의증진을 위하여 필요한 사항
④교통행정기관은 매년 1월말까지 제3항의 규정에 의한 교육내용이 포함된 당해연도의 교육계획 및 전년도의 교육실적을 국토해양부장관에게 제출하여야 한다. 〈개정 2008.3.14〉

제4조(교통약자전용구역의 시설기준 등) ①법 제15조제1항의 규정에 의한 교통약자전용구역의 좌석은 교통약자가 이용하기 편리한 구조와 재질로 하고 색상은 일반좌석과 구분하여야 한다.
②교통약자전용구역으로 지정된 차량의 외부에는 교통약자가 이용할 수 있는 시설물임을 표시하는 그림표지(산업표준화법령의 규정에 의하여 기술표준원장이 고시하는 국가표준 그림표지를 말한다. 이하 같다)를 부착하여야 한다.
③교통약자전용구역에는 휠체어사용자를 위한 전용공간을 2곳 이상 지정하고 휠체어 고정설비 및 손잡이를 설치하여야 한다.

제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 "국토해양부령이 정하는 일정대수"란 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록한 제1급 및 제2급 장애인 200명당 1대를 말한다.
② 제1항에도 불구하고 해당 지방자치단체의 조례로 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록한 제1급 및 제2급 장애인 중 특정 종류의 장애인에 대해 특별교통수단 외의 방법으로 이동편의를 제공하고 있는 경우에는 해당 장애인수를 특별교통수단 운행 대수 산정대상에서 제외할 수 있다. [전문개정 2010.6.30]

제6조(특별교통수단의 이용대상자 등) ①법 제16조제3항에 따라 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위는 다음과 같다. 〈개정 2011.3.29〉
1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조제1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스 · 지하철 등의 이용이 어려운 사람
2. 65세 이상의 사람으로서 버스 · 지하철 등의 이용이 어려운 사람
3. 제1호 및 제2호에 해당하는 교통약자에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람
4. 제1호부터 제3호까지의 규정에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자
②특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류는 다음과 같다.
1. 현재의 위치에서 목적지까지 이동을 지원하는 차량
2. 정기적으로 지정된 노선을 순회 이동하는 차량

③특별교통수단에는 교통약자가 휠체어를 탄 채 승차할 수 있는 휠체어리프트 또는 휠체어 기중기 등의 승강설비, 휠체어 고정설비 및 손잡이를 설치하여야 한다.
④ 지방자치단체는 특별교통수단을 운영할 때 제1항 각 호에 해당하는 교통약자에게 해당 지방자치단체에의 거주 여부에 따른 차별을 두어서는 아니 된다. 다만, 지방자치단체는 특별

한국장총
www.kodaf.kr

교통수단의 운행 대수, 운행 횟수 등을 고려하여 그 운영의 범위를 인근 특별시 · 광역시 · 도까지로 할 수 있다. 〈신설 2011.3.29〉

제7조(교통이용정보 등의 제공방법 등) ①교통사업자는 법 제17조제1항 및 「교통약자의 이동편의증진법 시행령」(이하 "영"이라 한다) 제15조의 규정에 의하여 교통이용정보 등을 제공하는 경우에는 교통약자의 이용이 많은 정보 등의 우선순위를 고려하여 종합적으로 제공하여야 한다.
②제1항의 규정에 의하여 제공하는 교통이용정보 등은 교통약자가 쉽게 알 수 있도록 문자 및 기호를 두터운 글씨체로 표기하고 바탕색과 구별하기 쉬운 색상을 사용하여야 한다.
③제1항의 규정에 의한 교통이용정보 등은 무료제공을 원칙으로 하되, 휠체어 · 점자안내책자 및 보청기를 제공하는 경우에는 수리에 소요되는 비용 등을 고려하여 실비로 할 수 있다.

제8조(보행우선구역 지정계획의 내용) 법 제18조제3항에서 "그 밖에 국토해양부령이 정하는 사항"이라 함은 다음 각 호의 사항을 말한다. 〈개정 2008.3.14〉

1. 교통현황의 조사 · 분석에 관한 사항
2. 보행우선구역 안에 설치하여야 하는 속도저감시설 및 횡단시설 등 보행시설물의 종류 · 수량에 관한 사항
3. 보행우선구역 안에서 자동차의 일방통행 등 보행자의 안전 및 편의를 위한 조치계획에 관한 사항
4. 보행우선구역 안에 설치된 도로점용물의 이설계획에 관한 사항
5. 보행우선구역 안에 도로점용허가를 받지 아니하고 설치된 시설물의 정비계획에 관한 사항
6. 보행우선구역의 정비를 위한 소요예산에 관한 사항

제9조(보행시설물의 구조 등) 법 제21조제2항의 규정에 의한 보행시설물의 구조 및 시설기준은 별표 2와 같다.

제10조(보행우선구역 관리대장) ①특별시장 · 광역시장 · 시장 또는 군수(광역시의 관할구역 안에 있는 군의 군수를 제외한다)는 법 제24조의 규정에 의하여 별지 제2호서식의 보행우선구역 관리대장을 연도별로 작성 · 비치하고 3년간 보존하여야 한다.
②제1항의 규정에 의한 보행우선구역 관리대장에는 당해 보행우선구역 안에 설치된 보행시설물의 종류 및 수량을 기록하고, 교체 · 수리 등 변동사항이 있는 경우에는 수시로 이를 기록 · 정리하여야 한다.

제11조(실태조사의 실시시기 등) ①국토해양부장관은 법 제25조제1항의 규정에 의한 실태조사를 매년 전수조사 또는 표본조사의 방법으로 실시하되, 5년마다 1회는 전수조사의 방법으로 실시하여야 한다. 〈개정 2008.3.14〉
②제1항의 규정에 의한 실태조사의 기준일 등 실태조사에 관한 세부사항은 국토해양부장관이 정한다. 〈개정 2008.3.14〉

제12조(과태료의 징수절차) 영 제22조제4항의 규정에 의한 과태료의 징수절차에 관하여는 「국고금관리법 시행규칙」을 준용한다.

부칙 〈제346호, 2011. 3.29〉

이 규칙은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행한다.

한국장총
www.kodaf.kr

장애인 이동권 보장을 위한
「교통약자이동편의증진법」 개정촉구 토론회

발 행 일 : 2011년 10월 10일 발행
발 행 처 : **한국장애인단체총연맹**
서울시 영등포구 여의도동 17-13 (이룸센터 4층)
전 화 : 02-783-0067
팩 스 : 02-783-0069
이 메 일 : kodaf@korea.com
홈페이지 : http://www.kodaf.or.kr

편집·인쇄 : 블루애드 02) 6082-7076

ISBN 978-89-5983-182-1-93330