

제301회 서울특별시 강서구의회 임시회
도시·교통위원회 제5차 회의
【2024. 1. 31.(수) 10:00】

서울특별시 강서구 마을버스 긴급지원에 관한 조례
전부개정조례안

검 토 보 고 서



서울특별시 강서구의회 도시·교통위원회

서울특별시 강서구 마을버스 긴급지원에 관한 조례 전부개정조례안 검 토 보 고 서

2024년 1월 31일
전문위원 배 금 택

1. 회부경위

- 가. 의안번호: 2024 - 7
- 나. 제 출 자: 강서구청장
- 다. 제출일자: 2024년 1월 16일
- 라. 회부일자: 2024년 1월 22일

2. 제안이유

- 중대한 재난이 발생한 경우 이외에도 적자가 발생한 마을버스 업체를 재정지원함으로써, 마을버스의 지속적 운행과 교통약자 이동권 확보 등 강서구민의 교통복지를 증진하기 위하여 「서울특별시 강서구 마을버스 긴급지원에 관한 조례」를 「서울특별시 강서구 마을버스 재정지원에 관한 조례」로 전부개정하여 지원에 필요한 사항을 규정하고자 함.

3. 주요내용

- 가. 제명 변경
「서울특별시 강서구 마을버스 긴급지원에 관한 조례」
→ 「서울특별시 강서구 마을버스 재정지원에 관한 조례」

나. 목적 및 정의(안 제1조~제2조)

다. 재정지원(안 제3조)

라. 재정지원 신청 및 정산보고, 지원제외(안 제4조~제6조)

마. 준용규정(안 제7조)

4. 참고사항

가. 관계법령: 「여객자동차 운수사업법 제50조(재정지원)」
「서울특별시 마을버스 재정지원 및 안전 운행기준 등에
관한 조례」 제3조(기준운송원가 산정 및 정산)

나. 예산조치: 비용추계서 미첨부사유서 참조¹⁾

다. 합 의: 해당사항 없음

라. 기 타

1) 입법예고(2023. 11. 29.~12. 20.) 결과: 의견 없음

2) 규제심사(기획예산과): 해당 없음

3) 부패영향평가(감사담당관): 원안 동의

4) 성별영향평가(가족정책과): 해당 없음

5. 검토의견

가. 제정 취지

○ 본 개정조례안은 서울시 「2023년 마을버스 적자업체 재정지원 확대 계획('23.4)」에 의거 자치구 적자 업체에 대한 재정지원 분담 요청을 함에 따라 기존 중대한 재난(코로나19 등 사회재난) 발생 시로 한정되어 있던 마을버스 운송사업자에 대한 피해지원을 변경하는 것으로,

1) 연평균 1억원 미만이거나, 한시적인 경비로서 총 3억원 미만일 것으로 예상되어 비용추계서를 미첨부함.
- 마을버스 재정지원금 소요 예산액: 약 4,200천원 × 12개월 = 50,400천원

나. 주요 제정내용

○ 제명 변경

- 「서울특별시 강서구 마을버스 긴급지원에 관한 조례」에서 「서울특별시 강서구 마을버스 재정지원에 관한 조례」로 제명을 변경하고

○ 재정지원(안 제3조)

- 관내 사업자의 마을버스 1일 1대당 운송수입금이 기준운송원가보다 적은 경우 재정지원을 할 수 있도록 근거 규정을 두었고,
- 기준운송원가는 「서울시 마을버스 재정지원 및 안전운행 기준 등에 관한 조례」를 따르고,
- 대상업체 선정 및 지원에 관한 세부사항은 구청장이 정하도록 하였음.
- 이는 「여객자동차 운수사업법」 제50조에 따라 수익성 없는 노선을 운행하는 운수사업자에게 재정지원을 할 수 있게 되어 있어 상위법령에 저촉되지 않음.

○ 재정지원 신청 및 정산보고, 지원제외(안 제4조~제6조)

- 재정지원을 받기 위한 신청 방식과 업체 선정에 대해 규정하였으며, 재정지원금을 받은 업체의 정산서 제출 의무, 필요 시 소속 공무원 방문 조사, 자료 제출거부 업체에 대한 재정지원 중지 규정을 명시하였음.

○ 준용(안 제7조)

- 조례에서 정하지 않은 사항에 대한 준용 규정을 명시

다. 종합 의견

- 현행 조례는 코로나19 장기화에 따라 경영상 어려움을 겪고 있는 마을버스의 운행 중단 등을 예방하여 구민의 교통편의를 보장하고자 2021년 7월 시행된 바 있음.
 - 하지만, 그 지원 범위가 「재난 및 안전관리 기본법」에 의한 사회재난에 한정되어 있어 적자 운영되고 있는 마을버스 업체 지원에 한계가 있으며,
- 마을버스는 시내버스가 다니지 않는 지역을 운행하는 주민들의 대표적인 생활밀착형 교통수단으로,
 - 코로나19 발생 이후 일평균 승객수의 감소와 수년간의 요금동결²⁾, 운행비용 상승 등으로 운송사업자들의 적자 폭이 증가하여 어려움을 겪고 있음.

□ 서울시 일평균 마을버스 승객수 (환승제외, 단위: 천명)

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1,222	1,196	1,212	1,198	1,176	1,170	851	813	836

□ 강서구 마을버스(1일/1대) 승객수 · 수입금 현황

구 분	2019년	2020년	2021년	2022년
승객수(1일/1대)	739명	538명	514명	525명
수입금(1일/1대)	414,624원	303,890원	289,653원	298,994원

- 본 개정조례안의 주요 지원대상이 되는 업체는 1일 1대당 운송 수입금이 기준운송원가(457,040원)³⁾보다 적은 관내 운송사업자로,

2) 일반요금: 900원(2015년 이후 동결) → 2023년 8월 12일부터 1,200원으로 인상

3) 서울특별시 마을버스 재정지원 및 안전 운행기준 등에 관한 조례 제3조(기준운송원가 산정 및 정산)

현재 월 산정액의 85%를 서울시에서 전액 지원하고 있으며, 변경된 지원기준 적용 시 기존 85%에 나머지 15%에 대해서는 시와 구가 각각 절반씩(5:5) 추가지원 하여 최종적인 재정지원금 분담 비율은 시 92.5%, 구 7.5%임.

□ '24년도 우리 구 지원 예상액: 약 4,200천원×12개월=50,400천원/년

- 월별 우리 구 분담액(7.5%)산정 내역

(단위:천원)

구분	23. 7월분	23. 8월분	23. 9월분	비 고
대운교통	4,924	927	-	※ 8/12 마을버스 요금 300원 인상 (900원→1,200원)으로 적자 일부 해소.
염동운수	4,862	3,475	3,823	
화곡운수	692	-	-	
부민운수	1,074	-	-	
계	11,553	4,402	3,823	8~9월 평균 4,113

- 이에 지역 대중교통의 안정적인 기능 유지와 주민의 교통복지 증진을 위한 구 차원의 재정지원은 상위법령에 위배됨이 없는 것으로 사료됨⁴⁾.
- 다만, 마을버스 수익성이 낮아지면 재정지원금은 높아지는 구조임에 따라 마을버스의 경영환경을 개선하면서, 지원 비율 조정 등 구의 재정지원 부담을 경감하는 방안도 지속적으로 고려되어야 할 것임.
- 또한, 구 예산이 투입됨에 따라 마을버스의 운행여건(배차간격 등) 개선방안에 대해서도 면밀히 검토하여 주민을 위한 실질적인 교통서비스 개선이 이루어질 수 있도록 해야 할 것임.

4) 현재 서울특별시 25개 자치구 중 21개 자치구가 마을버스 재정지원 조례 제·개정 (성북구, 중구, 양천구, 강서구 관련 조례 없음)

참 고

서울특별시 강서구 마을버스 현황 등

□ 마을버스 현황(4개 업체, 8개 노선, 총 53대)

연번	업체명	노선번호	기점	종점	인가대수	주소	대표자
1	대운교통	강서05	강서농수산물시장	강서면허시험장	20	서울특별시 강서구 개화동로8길 17 (강서공영차고지)	이각노
		강서05-1	다솔마을	송정중학교	2		
2	염동운수	강서04	염창역1번출구	염창역2번출구	5	서울특별시 강서구 개화동로8길 17 (강서공영차고지)	김미희
		강서06	벽산아파트	벽산아파트	8		
		강서07	생태공원	생태공원	2		
3	화곡운수	강서01	약수터	약수터	7	서울특별시 강서구 개화동로8길 17 (강서공영차고지)	김미희
		강서02	남부시장	LG주유소	1		
4	부민운수				1	서울특별시 강서구 개화동로8길 17 (강서공영차고지)	하태장
		강서03	약수터	태창아파트	7		

※ (수익 보전)준공영제인 시내버스와 달리 마을버스는 민영제 방안으로 운영

□ 마을버스 재정지원

○ 지원방법: 산정액 85% 서울시 기본 지원

- 나머지 15% 부분 시·구 5:5 매칭지원 (최종분담비 시:구=92.5:7.5)

구분	기 존	변 경
대상확대	- '11년 1월 이전 등록 업체·차량	- '20년 2월까지 등록 업체·차량
비율확대	- 월 산정액의 85% 한도 시 전액 지원	- 월 산정액의 85% 시 지원(기본) - 나머지 15% 시:구 5:5 매칭(추가) ⇒ 최종 분담비율 시:구 = 92.5%:7.5%
한도상향	- 재정지원기준액 457,040원, 한도액 21만원	- 재정지원기준액 457,040원, 한도액 23만원

○ 우리 구 예상 최대 지원금: 약 333,701천원/년

⇒ 재정지원한도액(230,000원)×구 분담율(7.5%)×365일(1년)×운행대수(총53대)

○ '24년도 우리 구 지원 예상액 : 약 50,400천원/년

⇒ 월별 구 분담 예상액(약 4,200천원)⁵⁾ ×12개월

5) 요금인상 후 23년 8-9월 마을버스 전체 운영적자액 기준, 구 분담액(7.5%) 월 평균=4,113천원

참 고

서울특별시 마을버스 운영실태 현황

□ 최근 4년간 서울시 마을버스 적자업체 재정지원 현황

구 분	'19년	'20년	'21년	'22년
총 편성예산 (본예산/추경예산)	192억원 (192억원/-)	350억원 (240억원/110억원)	430억원 (245억원/185억원)	495억원 (245억원/250억원)
지원기준액/한도액	457,040원/19만원	411,336원/미적용	411,336원/미적용	457,040원/21만원
월평균 지원액	16억원	29억원	36억원	42억원
월평균 지원 업체수	59개	100개	112개	118개

□ 서울시 마을버스 승객수 · 수입금 현황

구 분	2019년	2020년	2021년	2022년
총 승객수 ('19년 대비 증감률)	42,702만명	31,162만명 (△27.0%)	29,684만명 (△30.5%)	30,534만명 (△28.6%)
총 수입금 ('19년 대비 증감률)	2,397억원	1,760억원 (△26.6%)	1,674억원 (△30.2%)	1,738억원 (△27.6%)

□ 서울시 마을버스 운전기사 및 운행횟수 현황

▶ 운전기사 현황: 2019년 대비 2022년 740명 감소로 1대당 1.72명

구 분	2019년	2020년	2021년	2022년
차 량 대 수	1,584대	1,590대	1,590대	1,596대
운전기사 수	3,496명	3,291명	2,992명	2,756명
1대당 기사 수	2.20명	2.07명	1.88명	1.72명
증감률	-	△5.9%	△9.1%	△7.9%

▶ 운행횟수 현황: 2019년 대비 운행횟수 평균 약 20% 감축

구 분	종로구	중구	용산구	성동구	광진구	동대문구	중랑구	성북구	강북구	도봉구	노원구	은평구	서대문구
업 체 수	6개	-	4개	7개	3개	3개	1개	6개	8개	3개	6개	3개	8개
감축비율	26%	-	16%	14%	37%	26%	18%	7%	20%	20%	16%	17%	25%
구 분	마포구	양천구	강서구	구로구	금천구	영등포구	동작구	관악구	서초구	강남구	송파구	강동구	X
업 체 수	10개	2개	4개	7개	4개	7개	10개	3개	11개	7개	-	2개	
감축비율	16%	16%	24%	13%	19%	15%	31%	15%	17%	26%	-	37%	

□ 여객자동차 운수사업법

제50조(재정 지원) ① 국가는 여객자동차 운수사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우에 재정적 지원이 필요하다고 인정하면 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

1. 자동차의 고급화나 터미널의 현대화
2. 수익성이 없는 노선의 운행
- 3.~9. 생략

② 생략

③ 시·군 또는 구(자치구를 말한다. 이하 같다)는 제1항제2호의 수익성이 없는 노선을 운행하는 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. 이 경우 보조 또는 융자의 대상 및 방법과 보조금 또는 융자금의 상환 등에 필요한 사항은 해당 시·군 또는 구의 조례로 정한다.

□ 여객자동차 운수사업법 시행령

제3조(여객자동차운송사업의 종류) 법 제3조제2항에 따라 같은 조 제1항제1호 및 제2호에 따른 노선 여객자동차운송사업과 구역 여객자동차운송사업은 다음 각 호와 같이 세분한다.

1. 노선 여객자동차운송사업

가. 시내버스운송사업: 주로 특별시·광역시·특별자치시 또는 시(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제10조제2항에 따른 행정시를 포함한다. 이하 같다)의 단일 행정구역에서 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 광역급행형·직행좌석형·좌석형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

나. 농어촌버스운송사업: 주로 군(광역시외의 군은 제외한다)의 단일 행정구역에서 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 직행좌석형·좌석형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

다. 마을버스운송사업: 주로 시·군·구의 단일 행정구역에서 기점·종점의 특수성이나 사용되는 자동차의 특수성 등으로 인하여 다른 노선 여객자동차운송사업자가 운행하기 어려운 구간을 대상으로 국토교통부령으로 정하는 기준에 따라 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업

라. 시외버스운송사업: 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업으로서 가목부터 다목까지의 사업에 속하지 아니하는 사업. 이 경우 국토교통부령이 정하는 바에 따라 고속형·직행형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

2. 구역 여객자동차운송사업

가. 전세버스운송사업: 운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 정하여 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 다만, 다음 어느 하나에 해당하는 기관 또는 시설 등의 장과 1개의 운송계약(운임의 수령주체와 관계없이 개별 탑승자로부터 현금이나 회수권 또는 카드결제 등의 방식으로 운임을 받는 경우는 제외한다)에 따라 그 소속원[「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 따른 산업단지, 준산업단지 및 공장입지 유도지구(이하 이 조에서 “산업단지등”이라 한다) 관리기관의 경우 해당 산업단지등의 입주기업체 소속원을 포함한다]만의 통근·통학목적으로 자동차를 운행하는 경우에는 운행계통을 정하지 아니한 것으로 본다.

1) 정부기관·지방자치단체와 그 출연기관·연구기관 등 공법인

2) 회사, 「초·중등교육법」 제2조에 따른 학교, 「고등교육법」 제2조에 따른 학교, 「유아교육법」 제2조제2호에 따른 유치원, 「영유아보육법」 제10조에 따른 어린이집, 「학원의 설립·운영 및 과외교습에

관한 법률」 제2조의2제1항제1호에 따른 학교교과교습학원 또는 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」 제3조에 따른 체육시설(「유통산업발전법」 제2조제3호에 따른 대규모점포에 부설된 체육시설은 제외한다)

3) 국토교통부장관 또는 시·도지사가 정하여 고시하는 산업단지등의 관리기관

나. 특수여객자동차운송사업: 운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 하여 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 특수한 자동차를 사용하여 장래에 참여하는 자와 시체(유골을 포함한다)를 운송하는 사업

다. 일반택시운송사업: 운행계통을 정하지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 사업구역에서 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 경형·소형·중형·대형·모범형 및 고급형 등으로 구분한다.

라. 개인택시운송사업: 운행계통을 정하지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 사업구역에서 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차 1대를 사업자가 직접 운전(사업자의 질병 등 국토교통부령으로 정하는 사유가 있는 경우는 제외한다)하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 경형·소형·중형·대형·모범형 및 고급형 등으로 구분한다.

□ 서울특별시 마을버스 재정지원 및 안전 운행기준 등에 관한 조례

제3조(기준운송원가 산정 및 정산) ① 서울특별시(이하 ‘시장’이라 한다)은 외부 기관으로 하여금 2년 단위로 마을버스 운행에 소요되는 기준운송원가 및 재정지원대상업체의 운송원가를 산정하여야 한다. 이 경우 시장은 기준운송원가 산정에 필요한 다음 각 호의 자료를 사업자에게 요구할 수 있다. 다만, 매년 변동되는 사항(직종별 임금인상률, 물가상승률 및 제반 법·제도 등의 변동에 따른 비용 변동 포함)에 대해서는 해

당 연도에 정산 반영한다.

1. 재무제표
 2. 경영실태 자료
 3. 기준운송원가 항목의 지출내역
 4. 그 밖에 시장이 필요하다고 정하는 자료
- ② 제1항제3호의 기준운송원가 항목은 다음 각 호를 포함하여야 한다.
1. 운전직 인건비, 연료비, 타이어비
 2. 정비직 · 관리직 · 임원 인건비
 3. 차량보험료
 4. 차량감가상각비
 5. 차고지비
 6. 정비비
 7. 그 밖의 비용
 8. 적정이윤
 9. 그 밖에 시장이 필요하다고 정하는 항목
- ③ 기준운송원가의 산정시 마을버스업계의 의견을 들은 후 서울특별시 마을버스 심의위원회(이하 “위원회“라 한다)의 심의를 받아야 한다.
- ④ 시장은 재정지원 대상업체의 선정기준 및 재정지원 기준액(재정지원 대상업체의 운송원가에서 이윤을 제외한 금액)을 매년 초에 정하고, 예산의 범위내에서 운송수입금 등이 재정지원기준액에 미달하는 사업자에게 그 부족분을 지급할 수 있다.
- ⑤ 시장이 여객자동차 운수사업의 면허 및 등록에 관한 권한을 구청장에게 위임한 경우에는 이를 수입한 구청장이 그 필요 비용을 보조하거나 융자할 수 있다. 이 경우 재정지원의 방법 및 절차 등에 관한 사항은 해당 구청장이 정하는 바에 따른다.