

서울특별시 강남구 어르신 등 교통비 지원에 관한 조례
일부개정조례안

심사보고서

의안 번호	392
----------	-----

2024. 9. 4.
행정안전위원회

1. 심사경과

가. 제출자 : 2024. 8. 23. 강남구청장(교통행정과)

나. 상정의결

- 제321회 강남구의회 임시회 행정안전위원회 제1차 회의(2024. 9. 4.)
“수정가결”

2. 제안이유(제안설명: 안전교통국장)

청년의 사회·경제적 활동을 위해 지원 대상을 확대하여 교통비 부담을 해소하고, 버스와 공유모빌리티 환승분 지원을 통해 대중교통 접근성 향상에 기여하고자 조례 일부를 개정하고자 함

3. 주요내용

가. 지원대상 추가 : 19세 이상 39세 이하인 청년(안 제2조제1호)

나. 교통비 지원수단 추가 : 시내버스, 마을버스 및 개인형 이동장치 등

(안 제2조제3호~6호)

다. 지원수단 확대에 따른 타 조항 용어 변경

(안 제9조제1항제3호)

4. 참고사항

가. 관계법령

- (1) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제3조(국가 등의 책무)
- (2) 「청년기본법」 제4조(국가와 지방자치단체의 책무)
- (3) 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제4조(국가와 지방자치단체의 책무)

나. 예산조치 : 2025년 예산 반영 예정

다. 합 의 : 해당없음

라. 기 타

- (1) 신·구조문대비표, 별첨
- (2) 입법예고(2024. 6. 7. ~ 6. 27.) 결과, 특기할 사항 없음
- (3) 규제심사 : 심사대상 규제사무 없음
- (4) 부패영향평가 : 특기할 사항 없음
- (5) 성별영향분석평가 : 특기할 사항 없음

5. 검토보고 요지(전문위원: 구경남)

가. 조례개정 취지

○ 본 안건은 청년의 사회·경제적 활동을 위해 지원 대상을 확대하여 교통

비 부담을 해소하고, 버스와 공유모빌리티 이용자에 대한 지원을 통해 대중교통 접근성을 향상시키고자 구청장이 제출한 개정조례안임.

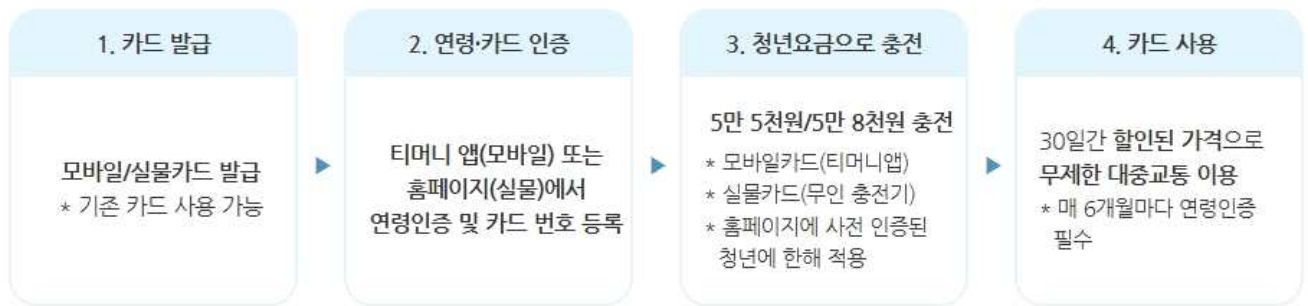
나. 검토내용

- 현재 우리나라는 자가용 보급이 일반화되어 시내버스, 고속버스 등 대중교통과 관련한 사업이 사양화(斜陽化)되어 가고 있어 정부의 주도로 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」을 2005. 7. 28. 시행하여 대중교통 이용을 활성화하려는 노력을 기울이고 있으나 자동차의 보급이 일반화되어 대중교통 관련 사업은 점점 쇠락하고 있음.
- 자동차의 증가는 이제 도시가 수용할 수 있는 한계를 넘어 환경문제까지 야기하고 있는 바 세계적으로 기후 위기 문제가 대두되면서 온실가스 배출을 줄이기 위해 대중교통 이용을 장려하는 정책들이 개발·시행되고 있음. 특히 우리 구는 상업지구와 업무지구가 밀집되어 있어 교통체증이 심한 지역으로, 승용차 이용량을 대중교통으로 흡수하여 대중교통 이용을 활성화하고 이를 통해 교통체증 감소 및 탄소 발생 저감 등으로 환경문제에 적극 대응하려는 정책적 노력이 필요해 보임.
- 환경문제는 이제 선택이 아니라 우리가 반드시 해결해야 할 과제로 부각되고 있음. 이러한 문제를 해소하기 위한 노력으로 정부와 서울시에서는 대중교통 이용률을 높여 기후 위기 문제에 대응하고자 국토교통부는 K-패스카드, 서울시는 기후동행카드를 발급하여 시행하고 있음. 다만, K-패스카드, 기후동행카드 사용자는 우리 구 교통비 지원에서 제외하고 있음.
- 특히, 서울시에서는 사회생활을 시작하는 청년들의 교통비 부담을 완

화하기 위해 청년들에게 무제한 이용이 가능한 기후동행카드를 발급하여 충전시 할인 및 추가혜택을 제공하고 있으며 교통비 지원사업의 특성비교 및 사용절차는 다음과 같음.

구분	국토교통부	서울시	강남구(예정)	화성시
사업명	K-패스	기후동행카드 청년할인	교통비 지원사업	화성시 무상교통
대상청년	19 ~ 34세 청년	19 ~ 39세 청년	19 ~ 39세 청년	19 ~ 23세 청년
지원내용	대중교통 금액 30% 환급 (전국 모든 대중교통)	월별 7,000원 환급 → 월 58,000원 무제한 이용 (서울시 내 버스, 지하철, 따릉이)	현금 연 24만원 (서울시 내 버스, PM)	무상 교통패스 발급, 월별 환급 (화성시 내 버스)
신청방법	별도신청 불요	온라인 신청 후 반기별 연령인증	분기별 온/오프라인 신청	별도신청 불요
사업개시	'24. 5. 1.	'24. 1. 27.	'24. 9. 2.	'20. 11. 1.

※ 서울시 추가혜택: -입장료 50% 할인: 서울시립과학관, 서울식물원, 서울대공원
-현장 예매 30% 할인: 빛의 시어터 -입장료 20% 할인: 페인터즈
-정기공연 티켓 10% 할인: 국립발레단



- 대중교통행정과 관련한 소관사무에 대해 살펴 보면 「지방자치법 시행령」 제10조제2항¹⁾에 따라 특별시가 처리하는 사무로, 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제7조²⁾에 따라 특별시장·시장·군수 등

1) 지방자치법 시행령

제10조(지방자치단체의 종류별 사무) ② 법 제2조제2항에 따라 시·군과 다르게 자치구에서 처리하지 않고 특별시·광역시에서 처리하는 사무는 별표 2와 같다. 다만, 법령에 이와 다른 규정이 있는 경우에는 그에 따른다.

<p>지방자치법 시행령 [별표 2] 자치구에서 처리하지 않고 특별시·광역시에서 처리하는 사무(제10조제2항 관련)</p> <p>12. 대중교통행정에 관한 사무 가. 도시철도의 설치·운영과 시민 이용에 관한 행정 나. 시내버스·시외직행버스의 운행 등 대중교통행정에 관한 사무 다. 대중교통수단의 조정·통제에 관한 사무</p> <p>14. 교통신호기, 안전표시 등의 설치·관리 등에 관한 사무</p>
--

은 지방대중교통계획 수립 주체로 명시하고 있음. 한편, 「공직선거법」 제112조³⁾에서는 대상·방법·범위 등을 구체적으로 정한 당해 지방자치단체의 조례에 의한 금품제공행위는 직무상의 행위인 바 해당 조례가 법령에서 규정하고 있는 의도에 부합하는지 살펴볼 필요는 있다고 보여짐.

- 또한 「사회보장기본법」 제26조⁴⁾에서는 사회보장제도를 신설 또는 변경하는 경우 보건복지부장관과 협의를 하도록 규정하고 있는 바 협의사항에 대한 설명은 필요해 보임.

- 우리 구 교통비 지원대상의 인구는 다음과 같으며

구분	합계 ('23.12. 기준)	6~12세 (이동)	13~18세 (청소년)	19~39세 (청년)	65세 이상 (어르신)
대상인원	312,447명	36,181명	37,485명	152,347명	86,434명

- 교통비 지원에 따른 소요예산 56억 중 청년은 26억원으로 추정됨.

2) 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률

제7조(지방대중교통계획의 수립) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장(이하 “시장”이라 한다) 또는 군수(광역시에 소재하는 군수는 제외한다. 이하 같다)는 기본계획에 따라 관할 지역의 대중교통을 체계적으로 육성·지원하고 주민의 대중교통 이용을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 지방대중교통계획(이하 “지방대중교통계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. (이하 생략)

제8조(연차별시행계획의 수립) ① 시장 또는 군수는 지방대중교통계획을 집행하기 위한 연차별시행계획을 수립하여야 한다.

3) 공직선거법

제112조(기부행위의 정의 등) ② 제1항의 규정에 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위는 기부행위로 보지 아니한다.

4. 직무상의 행위

나. 지방자치단체가 자체사업계획과 예산으로 대상·방법·범위 등을 구체적으로 정한 당해 지방자치단체의 조례에 의한 금품제공행위

4) 사회보장기본법

제26조(협의 및 조정) ② 중앙행정기관의 장과 지방자치단체의 장은 사회보장제도를 신설하거나 변경할 경우 신설 또는 변경의 타당성, 기존 제도와의 관계, 사회보장 전달체계에 미치는 영향, 지역복지 활성화에 미치는 영향 및 운영방안 등에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 보건복지부장관과 협의하여야 한다.

구분	어르신	청년	청소년	아동	비고
연간	24만원		16만원	8만원	
분기별	6만원(월2만원)		4만원(월1.3만원)	2만원(월0.67만원)	

- 한편, 한국도로교통공단이 집계한 통계자료에 따르면 전동 키포드 등 개인형 이동장치 사고 건수는 꾸준히 증가해 2017년 117건이던 사고 건수는 2022년 2,386건으로 늘어나 6년 만에 20배가량 증가했으며 최근 3년(2020~2022년) 동안 5,018건의 사고가 발생해 55명이 숨지고 5,570명이 다쳤음. 최근 이러한 안전상의 문제로 친환경 교통수단으로 주목받던 공유 전동키포드가 각국의 규제를 받으면서 유럽에서 최초로 공유 전동키포드를 허가했던 프랑스 파리는 사고가 속출하자 5년 만에 퇴출시켰고 최근 호주 멜버른에서도 도입 2년여 만에 금지하기로 결정했다는 언론보도가 있었음.

○ 본 조례안의 주요내용을 살펴보면

- 안 제2조(정의)에서는 위임조례가 아닌 자치조례에서 사용하는 용어를 정의하려는 바 제1호다목에 “19세 이상 39세 이하인 청년”을 신설하려는 것은 「서울특별시 강남구 청년 기본 조례」 제2조제1호⁵⁾에 따라 규정한 것으로 보임. 신설하는 제3호 “개인형 이동장치”는 「도로교통법」 제2조제19호의²⁶⁾에 해당하는 이동수단으로 전동키포

5) 서울특별시 강남구 청년 기본 조례

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “청년”이란 서울특별시 강남구(이하 “구”라 한다)에 거주하는 19세 이상 39세 이하인 사람을 말한다.

6) 도로교통법

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

- 19의2. “개인형 이동장치”란 제19호나목의 원동기장치자전거 중 시속 25킬로미터 이상으로 운행할 경우 전동기가 작동하지 아니하고 차체 중량이 30킬로그램 미만인 것으로서 행정안전부령으로 정하는 것을 말한다.

도로교통법 시행규칙(행정안전부령)

제2조의3(개인형 이동장치의 기준) 법 제2조제19호의2에서 “행정안전부령으로 정하는 것”이란 다

드, 전기자전거, 전동이륜평행차가 있음.

<개인형 이동장치>

종류	기기유형
	<p>전동킥보드</p> <ul style="list-style-type: none"> 개인형 이동장치의 하나로, 킥보드를 기본 형태로 취하고, 전기력으로 달릴 수 있는 탈 것입니다. 공유 PM 대여업체가 주로 사용하고 있는 기기 유형입니다.
	<p>전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 전기자전거</p> <ul style="list-style-type: none"> PAS 방식*의 전기자전거는 자전거로 분류되며, '전동기의 동력만으로 움직이는' 스로틀(Throttle)* 방식과 PAS/스로틀 혼합방식의 전기자전거는 개인형 이동장치에 해당합니다. <small>* PAS(Pedal Assist System) : 페달보조시스템</small> <small>* 스로틀(Throttle) : 페달을 돌리지 않고 전동기의 동력만으로 움직이는 시스템</small>
	<p>전동이륜평행차</p> <ul style="list-style-type: none"> 전동이륜보드에 조향장치가 장착된 형태(최대속도 6km/h~20km/h)입니다. 개인형 이동장치 중 비교적 기기가 크고 무거워 휴대하기 어렵습니다.

잡안! 개인형 이동장치와 혼동되는 이동기기

종류	제외 사유
	<p>전동외륜보드</p> <ul style="list-style-type: none"> 안전성이 더 낮은 전동외륜보드(원휠), 전동이륜보드(투휠), 전동스케이트보드 등은 자전거도로 통행을 허용할 경우 교통안전에 위험 요소가 되어 「도로교통법」 상에 따른 개인형 이동장치에 포함되지 않은 상태입니다.
	<p>전동이륜보드</p> <ul style="list-style-type: none"> 도로교통법상 원동기장치자전거에 속하기 때문에 자전거도로를 이용해서는 안 됩니다.

- 다만, 전동외륜보드, 전동이륜보드는 개인형 이동장치에 해당하지 않음. 제4호 “전기자전거”란 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제1호의27)에 따른 자전거로 사람의 힘이 보충되는 자전거를 의미함.

음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것으로서 「전기용품 및 생활용품 안전관리법」 제15조제1항에 따라 안전확인 신고가 된 것을 말한다.

1. 전동킥보드
2. 전동이륜평행차
3. 전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거

7) 자전거 이용 활성화에 관한 법률

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1의2. “전기자전거”란 자전거로서 사람의 힘을 보충하기 위하여 전동기를 장착하고 다음 각 목의 요건을 모두 충족하는 것을 말한다.

가. 페달(손페달을 포함한다)과 전동기의 동시 동력으로 움직이며, 전동기만으로는 움직이지 아니할 것

나. 시속 25킬로미터 이상으로 움직일 경우 전동기가 작동하지 아니할 것

다. 부착된 장치의 무게를 포함한 자전거의 전체 중량이 30킬로그램 미만일 것

- 제5호 “개인형 이동 장치 등”의 정의규정을 신설하려는 것으로 보이나 「도로교통법」 제2조제21호의2⁸⁾에 “자전거등”으로 유사하게 정의하고 있고 대여한 이동수단이 중요한 바 <예시>⁹⁾와 같이 정의하는 것이 바람직해 보임.
- 제6호 “교통비 지원”을 개인형 이동 장치 등으로 교통비를 확대 지원하기 위한 개정으로 보이나 ‘마을버스’에 대한 규정은 이미 제2조제2호 시내버스 정의규정에 포함되어 있는 바 삭제하는 것이 바람직해 보임. 또한 추가된 ‘개인형 이동 장치 등’은 시내버스 환승시에만 지원하는 것으로 보이나 조례에 이러한 이용범위나 이용제한에 대한 아무런 근거없이 운영하는 것은 바람직하다고 보기 어렵다 보여짐.

우리 구의 교통비 지원 절차는 다음과 같음.



- 안 제9조(지원중단)제1항제3호에서는 ‘버스요금을 지원받는’을 ‘교통비 지원을 받는’으로 개정하려는 바 지원범위 확대에 따른 사항으로 보여짐. 다만, 제3호는 (지원중단)이 아닌 (지원 제외대상)으로 규정하는 것이 바람직해 보임.

8) 도로교통법

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

19의2. “개인형 이동장치”란 제19호나목의 원동기장치자전거 중 시속 25킬로미터 이상으로 운행할 경우 전동기가 작동하지 아니하고 차체 중량이 30킬로그램 미만인 것으로서 행정안전부령으로 정하는 것을 말한다.

20. “자전거”란 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제1호 및 제1호의2에 따른 자전거 및 전기자전거를 말한다.

21의2. “자전거등”이란 자전거와 개인형 이동장치를 말한다.

9) <예시>

“개인교통수단”이란 대여 사업자로부터 제3호 또는 제4호에 해당하는 이동수단을 유상으로 이용하는 것을 말한다.

다. 종합의견

- 본 조례안은 교통비 지원대상을 청년까지 확대하고 교통수단도 개인형 이동 장치 등까지 확대하려는 것은 선택적 복지에서 보편적 복지를 지향하는 전향적인 정책으로 보이나 교통정책은 서울시의 고유사무로 자치구에서 시행하기에는 한계가 있다고 하겠음.
- 전국에서 지하철 체계가 가장 조밀하게 발달된 우리 구(33개 역사, 최대) 특성상 이용률 또한 높아 ‘지하철-버스로 연계된 대중교통환승체계’로의 전환은 대중교통정책의 핵심사업인 바 특정 교통수단만 지원하는 방향에서 서울시와 같이 버스와 지하철 환승에 따른 지원이 동반되어야 반쪽짜리 정책으로 전락하지 않을 것으로 판단됨. 아울러 서울시가 무제한 이용 기후동행카드를 청년에게 할인(7천원)하여 사용하고 있는 바 중복지원이 아닌지, 부정사용자에 대한 실효성 있는 대책이 있는지, 구체적이고 세부적인 규정을 구청장이 정하도록 위임규정은 필요하지 않는지, 복지 신청주의¹⁰⁾ 규정은 미비하지 않는지 등 전반적으로 살펴볼 필요는 있다고 보여짐.
- 또한 개인형 이동 장치 등으로 교통비 지원을 확대·시행하려는 바 이러한 정책이 교통사고 증가로 이어지지 않도록 교통안전시설 점검 및 개보수, 안전교육, 단속 등 관련 기관이나 업체 등과 안전사고 예방을 위한 유기적인 협력체계를 구축하는데 만전을 기해야 할 것으로 보여짐.

6. 질의 및 답변 요지 : “생략”

10) 사회보장 급여의 신청에 관해서는 수급권자가 반드시 법에 따라 신청을 하여야 급여를 받을 수 있는 신청주의와 국가나 지방자치단체가 수급권자의 신청 여부와 관계없이 직권으로 수급자격 여부를 조사한 후 급여를 제공하는 직권주의가 있다. 현재 사회보장 급여는 신청주의 원칙으로 하고 있으며, 예외로 국민기초생활 보장법에 의한 직권주의를 병행하고 있다.

7. 토론 요지 : “생략”

8. 심사 결과 : “수정가결”

9. 소수의견의 요지 : “없음”

10. 기타 사항 : “없음”

- 붙임 1. 서울특별시 강남구 어르신 등 교통비 지원에 관한 조례 일부개정
조례안에 대한 수정안
2. 서울특별시 강남구 어르신 등 교통비 지원에 관한 조례 일부개정
조례안. 끝.

서울특별시 강남구 어르신 등 교통비 지원에 관한 조례
일부개정조례안에 대한
수 정 안

관련의안번호
392

제안연월일: 2024. 9. 4.
제 안 자: 행정안전위원장

1. 수정이유

공유모빌리티 운영 제도와 관련된 현행 법령상 미비한 점이 많고 공유 모빌리티로 인한 안전사고가 증가하는 추세이므로 개인형 이동 장치와 전기 자전거를 이용하여 버스를 환승할 경우에 교통비를 지원하는 것은 지원대상에서 제외함.

2. 수정주요내용

- 가. 개인형 이동장치 등 교통비 지원수단 삭제(안 제2조제3호~5호)
- 나. 교통비 지원 관련 용어 정비(안 제6호 및 안 제9조제1항제3호)

서울특별시 강남구 어르신 등 교통비 지원에 관한 조례 일부개정조례안에 대한 수정안

서울특별시 강남구 어르신 등 교통비 지원에 관한 조례 일부개정조례안 일부를 다음과 같이 수정한다.

안 제2조 제3호부터 제5호까지를 각각 삭제하고, 같은 조 제6호(종전의 제3호)를 제3호로 하며, “ 시내버스, 마을버스 및 개인형 이동장치 등을”을 “ 시내버스를”으로 하며, 같은 조 제7호 및 제8호는 각각 제4조 및 제5조로 한다.

안 제9조제1항제3호 중 “교통비 지원을 받는”을 현행대로 하기 위하여 “버스요금을 지원받는”으로 한다.

수정안 조문대비표

현 행	개 정 안	수 정 안
<p>제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <p>1. “어르신 등”이란 서울특별시 강남구(이하 “강남구”라 한다)에 주민등록을 두고 있는 사람으로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사람을 말한다.</p> <p style="padding-left: 2em;">가.·나. (생략)</p> <p><신설></p> <p>2. (생략)</p> <p><신설></p> <p><신설></p>	<p>제2조(정의) ----- ----- -----.</p> <p>1. ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.</p> <p style="padding-left: 2em;">가.·나. (현행과 같음)</p> <p style="padding-left: 2em;">다. 19세 이상 39세 이하인 청년</p> <p>2. (현행과 같음)</p> <p>3. “개인형 이동장치”란 「도로교통법」 제2조제19호의2에 해당하는 이동장치를 말한다.</p> <p>4. “전기자전거”란 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제</p>	<p>제2조(정의) ----- ----- -----.</p> <p>1. ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.</p> <p style="padding-left: 2em;">가.·나. (현행과 같음)</p> <p style="padding-left: 2em;">다. (개정안과 같음)</p> <p>2. (현행과 같음)</p> <p><삭제></p> <p><삭제></p>

<신 설>

3. “교통비 지원”이란 시내버스 및 마을버스를 이용하면서 발생하는 교통비 중 일정 요금을 지원하는 것을 말한다.

4.·5. (생략)

제9조(지원중단) ① 구청장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 교통비 지원을 중단하고 부정하게 지급된 교통비 지원금을 환수하는 등 필요한 조치를 하여야 한다.

2조제1호의2에 따른 자전거를 말한다.

5. “개인형 이동장치 등”이란 제3호 또는 제4호에 해당하는 이동 수단 중 대여 사업자로부터 대여한 개인형 이동장치 또는 전기자전거를 말한다.

6. -----
시내버스, 마을버스 및 개인형 이동장치 등을 -----

-----.

7.·8. (현행 제4호 및 제5호와 같음)

제9조(지원중단) ① ---

-----.

<삭 제>

3. -----
시내버스를 -----

-----.

4.·5. (현행 제4호 및 제5호와 같음)

제9조(지원중단) ① ---

-----.

<p>1. 2. (생략)</p> <p>3. 국가 또는 다른 기관 등에서 <u>버스요금을</u> <u>지원받는 경우</u></p> <p>4. 5. (생략)</p> <p>② (생략)</p>	<p>1. 2. (현행과 같음)</p> <p>3. ----- ----- <u>교통비 지원</u> <u>을 받는</u> -----</p> <p>4. 5. (현행과 같음)</p> <p>② (현행과 같음)</p>	<p>1. 2. (현행과 같음)</p> <p>3. ----- ----- <u>버스요금을</u> <u>지원받는</u> -----</p> <p>4. 5. (현행과 같음)</p> <p>② (현행과 같음)</p>
---	---	--

서울특별시 강남구 어르신 등 교통비 지원에 관한 조례
일부개정조례안

서울특별시 강남구 어르신 등 교통비 지원에 관한 조례 일부를 다음과 같이 개정한다.

제2조제1호에 다목을 다음과 같이 신설하고, 같은 조 제3호 중 “시내버스 및 마을버스를”을 “시내버스를”으로 한다.

다. 19세 이상 39세 이하인 청년

부 칙

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

신 · 구조문대비표

현 행	개 정 안
<p>제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <p>1. “어르신 등”이란 서울특별시 강남구(이하 “강남구”라 한다)에 주민등록을 두고 있는 사람으로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사람을 말한다.</p> <p style="padding-left: 20px;">가.·나. (생략)</p> <p><신설></p> <p>2. (생략)</p> <p>3. “교통비 지원”이란 <u> 시내버스 및 마을버스를</u> 이용하면서 발생하는 교통비 중 일정 요금을 지원하는 것을 말한다.</p> <p>4.·5. (생략)</p>	<p>제2조(정의) ----- -----.</p> <p>1. ----- ----- ----- ----- ----- -----.</p> <p style="padding-left: 20px;">가.·나. (현행과 같음)</p> <p style="padding-left: 20px;"><u>다. 19세 이상 39세 이하인 청년</u></p> <p>2. (현행과 같음)</p> <p>3. ----- <u> 시내버스</u> <u>를</u> ----- -----.</p> <p>4.·5. (현행과 같음)</p>

서울특별시 강남구 어르신 등 교통비 지원에 관한 조례 일부개정조례안

의안 번호	392
----------	-----

제출연월일 : 2024. 8. 23.
제출자 : 강남구청장
제출부서 : 교통행정과

1. 제안이유

청년의 사회·경제적 활동을 위해 지원 대상을 확대하여 교통비 부담을 해소하고, 버스와 공유모빌리티 환승분 지원을 통해 대중교통 접근성 향상에 기여하고자 조례 일부를 개정하고자 함

2. 주요내용

- 가. 지원대상 추가 : 19세 이상 39세 이하인 청년(안 제2조제1호)
- 나. 교통비 지원수단 추가 : 시내버스, 마을버스 및 개인형 이동장치 등
(안 제2조제3호~6호)
- 다. 지원수단 확대에 따른 타 조항 용어 변경
(안 제9조제1항제3호)

3. 참고사항

가. 관계법령

- (1) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제3조(국가 등의 책무)
- (2) 「청년기본법」 제4조(국가와 지방자치단체의 책무)
- (3) 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제4조(국가와 지방자치단체의 책무)

나. 예산조치 : 2025년 예산 반영 예정

다. 합 의 : 해당없음

라. 기 타

- (1) 신·구조문대비표, 별첨
- (2) 입법예고(2024. 6. 7. ~ 6. 27.) 결과, 특기할 사항 없음
- (3) 규제심사 : 심사대상 규제사무 없음
- (4) 부패영향평가 : 특기할 사항 없음
- (5) 성별영향분석평가 : 특기할 사항 없음

서울특별시 강남구 어르신 등 교통비 지원에 관한 조례 일부개정조례안

서울특별시 강남구 어르신 등 교통비 지원에 관한 조례 일부를 다음과 같이 개정한다.

제2조제1호에 다목을 다음과 같이 신설하고, 같은 조 제3호부터 제5호까지를 각각 제6호부터 제8호까지로 하며, 같은 조에 제3호부터 제5호까지를 각각 다음과 같이 신설하고, 같은 조 제6호(종전의 제3호) 중 “시내버스 및 마을버스를”을 “시내버스, 마을버스 및 개인형 이동장치 등을”로 한다.

다. 19세 이상 39세 이하인 청년

3. “개인형 이동장치”란 「도로교통법」 제2조제19호의2에 해당하는 이동장치를 말한다.

4. “전기자전거”란 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제1호의 2에 따른 자전거를 말한다.

5. “개인형 이동장치 등”이란 제3호 또는 제4호에 해당하는 이동 수단 중 대여 사업자로부터 대여한 개인형 이동장치 또는 전기자전거를 말한다.
제9조제1항제3호 중 “버스요금을 지원받는”을 “교통비 지원을 받는”으로 한다.

부 칙

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

신 · 구조문대비표

현 행	개 정 안
<p>제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <p>1. “어르신 등”이란 서울특별시 강남구(이하 “강남구”라 한다)에 주민등록을 두고 있는 사람으로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사람을 말한다.</p> <p style="padding-left: 20px;">가.·나. (생략)</p> <p><신설></p> <p>2. (생략)</p> <p><신설></p> <p><신설></p> <p><신설></p>	<p>제2조(정의) ----- -----.</p> <p>1. ----- ----- ----- ----- ----- -----.</p> <p style="padding-left: 20px;">가.·나. (현행과 같음)</p> <p style="padding-left: 20px;">다. 19세 이상 39세 이하인 청년</p> <p>2. (현행과 같음)</p> <p>3. “개인형 이동장치”란 「도로교통법」 제2조제19호의2에 해당하는 이동장치를 말한다.</p> <p>4. “전기자전거”란 「자전거이용 활성화에 관한 법률」 제2조제1호의2에 따른 자전거를 말한다.</p> <p>5. “개인형 이동장치 등”이란 제3호 또는 제4호에 해당하는 이동 수단 중 대여 사업자로 부터 대여한 개인형 이동장치 또는 전기자전거를 말한다.</p>

3. “교통비 지원”이란 시내버스
 및 마을버스를 이용하면서 발
생하는 교통비 중 일정 요금
을 지원하는 것을 말한다.

4. 5. (생략)

제9조(지원중단) ① 구청장은 다
음 각 호의 어느 하나에 해당하
는 경우에는 교통비 지원을 중
단하고 부정하게 지급된 교통비
지원금을 환수하는 등 필요한
조치를 하여야 한다.

1. 2. (생략)

3. 국가 또는 다른 기관 등에서
 버스요금을 지원받는 경우

4. 5. (생략)

② (생략)

6. ----- 시내버스,
 마을버스 및 개인형 이동장치
 등을 -----
-----.

7. 8. (현행 제4호 및 제5호와
같음)

제9조(지원중단) ① -----

-----.

1. 2. (현행과 같음)

3. -----
 교통비 지원을 받는-----

4. 5. (현행과 같음)

② (현행과 같음)

비 용 추 계 서

I. 비용추계 요약

1. 비용발생 요인 : 사업 지원대상 및 교통비 지원수단 추가
2. 비용추계의 전제
 - 지원금 : 지원한도액 × 강남구 연령별 인구수 × 서울시 연령별 수단통행분포 버스비율
 - 개인형 이동장치 및 전기자전거는 버스 환승 시에만 지원(단독이용 시 지원 불가)
 - 19~39세의 청년은 K-패스를 이용하여 대중교통비 환급을 받을 수 있고 이 경우 교통비 중복지원이 제한되기에 신청률을 50%로 예상하여 산정
3. 비용추계의 결과 (단위 : 천원)

연도		1차연도 (2024년)	2차연도 (2025년)	3차연도 (2026년)	4차연도 (2027년)	5차연도 (2028년)	합계
세출	전산시스템 구축	305,962					305,962
	서버, 콜센터등운영	314,106	450,000	450,000	450,000	450,000	2,114,106
	버스요금 지원금	409,776	5,612,874	6,285,883	6,988,891	7,633,605	26,931,029
	소계	1,029,844	6,062,874	6,735,883	7,438,891	8,083,605	29,351,097
☐ 총 비용		1,029,844	6,062,874	6,735,883	7,438,891	8,083,605	29,351,097

4. 재원조달 방안 (단위 : 천원)

연도		1차연도 (2024년)	2차연도 (2025년)	3차연도 (2026년)	4차연도 (2027년)	5차연도 (2028년)	합계
구비	지방세수입	1,029,844	6,062,874	6,735,883	7,438,891	8,083,605	29,351,097
합계		1,029,844	6,062,874	6,735,883	7,438,891	8,083,605	29,351,097

5. 덧붙이는 의견 : 향후 시행연차별 버스이용률 및 인구변동 추이에 따라 비용추계 결과는 변동 가능하며, 이를 고려할 때 사업의 규모 등을 현재 시점에서 정확히 파악하기에 한계가 있음

6. 작성자 : 교통행정과 행정7급 윤호준 (☎ 02-3423-6377)

II. 비용추계의 상세내역 (단위 : 천원)

연도		1차연도 (2024년)	2차연도 (2025년)	3차연도 (2026년)	4차연도 (2027년)	5차연도 (2028년)	합계
전산시스템 구축		305,962					305,962
서버, 콜센터 등 운영		314,106	450,000	450,000	450,000	450,000	2,114,106
버스요금 지원금 (버스이용률)	65세 이상	275,265 (8.4%,2개월)	1,996,176 (10%)	2,359,412 (12%)	2,752,647 (14%)	3,145,882 (16%)	10,529,382
	19세~39세	0	2,685,762 (15%)	2,864,813 (16%)	3,043,864 (17%)	3,222,915 (18%)	11,817,354
	13세~18세	128,828 (13.6%,2개월)	874,392 (15%)	990,978 (16%)	1,107,564 (17%)	1,165,856 (18%)	4,267,618
	6세~12세	5,683 (1.2%,2개월)	56,544 (2%)	70,680 (2.5%)	84,816 (3%)	98,952 (3.5%)	316,675
	합계		1,029,844	6,062,874	6,735,883	7,438,891	8,083,605