

「서울특별시 서초구 어르신 교통비 지원에 관한 조례안(박미정의원 발의)」 심사보고서

(의안번호 제6호)

○ 2026. 7. 16.

○ 행정복지위원회

위 원 장

1. 심사경과

가. 제안일자 및 제안자 : 2026. 7. 1. 박미정 의원

나. 위원회 회부일자 : 2026. 7. 6.

다. 상 정 일 자 : 2026. 7. 16.

라. 위원회 개최회수 및 일수 : 제351회 임시회 제1차 행정복지위원회(1회 1일)

2. 제안설명의 요지 (제안설명자 : 박미정 의원)

○ 「노인복지법」 및 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」에 따라 서울특별시 서초구에 거주하는 어르신의 교통비 부담을 완화하고, 사회적 활동을 장려하고자 함.

○ 이에 시내버스 및 마을버스 이용 시 발생하는 교통비의 일부 또는 전부를 지원하여 일상생활의 이동 편의를 증진하고 교통복지 향상에 기여하고자 함.

3. 전문위원의 검토보고 요지 (보고자 : 전문위원 최충열)

■ 조례 제정 배경 및 취지

1. 초고령사회 진입에 따른 교통복지 정책 수요 확대

○ 우리나라는 고령인구 증가에 따라 고령사회에서 초고령사회로 빠르게 진입하고 있으며, 노인의 경제적·사회적 활동을 지원하기 위한 지방자치단체의 역할 또한 점차 확대되고 있음. 특히 노년층의 경우 신체기능 저하와 소득 감소 등으로 인해 이동권 보장이 단순한 교통편의 차원을 넘어 기본적인 생활권 및 사회참여권 보장의 문제로 인식되고 있으며, 이에 따라 국가 및 지방자치단체 차원의 교통복지 정책 필요성이 지속적으로 제기되고 있음.

○ 통계청 주민등록인구 자료 등에 따르면 전국 65세 이상 인구 비율은 지속적으로 증가하고 있으며, 서울시 또한 이미 초고령사회¹⁾에 진입한 상황으로 고령층의 일상생활 지원 및 이동편의 증진을 위한 다양한 정책 수요가 확대되고 있고, 특히 고령층의 경우 병원 이용, 복지시설 방문, 여가·문화활동 참여 등 일상생활 전반에서 대중교통 이용 의존도가 높은 반면, 교통비 부담은 상대적으로 크게 작용할 수 있어 이에 대한 공적 지원 필요성이 제기되고 있음.

2. 어르신 이동권 보장을 위한 법·제도적 필요성

○ 현행 「노인복지법」 제26조에서는 국가 또는 지방자치단체가 65세

1) '전국 65세 이상 인구 비중 21%돌파...이제 서울도 초고령사회' 중앙일보(2026.01.04.)

이상의 노인에게 수송시설 이용요금을 할인 또는 무료로 이용하게 할 수 있도록 규정하고 있으며, 「교통약자의 이동편의 증진법」에서도 고령자를 교통약자의 범위에 포함하여 이동권 보장을 위한 정책 수립 및 시행 의무를 부여하고 있고, 또한 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」에서는 국가 및 지방자치단체가 국민의 안전하고 편리한 대중교통 이용을 위하여 필요한 정책을 수립·시행하도록 규정하고 있는바, 어르신 교통비 지원사업은 이러한 상위 법령의 취지에 부합하는 지방자치단체 차원의 교통복지 정책으로 볼 수 있음.

3. 버스 교통수단에 대한 지원 필요성

- 서울시의 경우 이미 오래전부터 도시철도에 대하여 65세 이상 어르신 무임승차 제도를 운영해오고 있고, 최근 시내버스 및 마을버스에 대해서도 70세 이상 어르신에 대하여 교통비를 지원할 수 있도록 하는 「서울특별시 어르신 교통비 지원에 관한 조례안」이 2026. 6. 24. 서울특별시의회 본회의에서 원안 가결된 바 있음.
- 그러나 지하철과 버스는 같은 대표적인 대중교통 수단임에도 불구하고 서울시는 버스 교통비 지원에서만 70세 이상만 지원하도록 하여 65~69세 어르신들을 제외하고 있는바, 이는 교통복지 차별로 비추어질 소지도 없지마는 앓은 관계로 본 조례 발의자는 이러한 문제점 등을 직시하여 서울시 관련 조례의 지원 대상에서 제외되는 어르신(65~69세)들을 위한 교통비 지원책을 마련한 것으로 보이고,
- 아울러 실제 고령층의 이동 특성을 고려할 경우 버스는 근거리 생활권 이동 및 환승 교통수단으로 활용 빈도가 높고, 특히 경사 지형이나

지하철 접근성이 낮은 지역에서는 보다 중요한 생활형 교통수단으로 기능하고 있음에 따라 버스 이용에 따른 경제적 부담을 완화하고 이동권을 보장하기 위한 정책적 지원 필요성이 제기되고 있음.

4. 서초구 고령인구 증가 및 지역 특성

- 특히 서초구의 경우 2026년 기준 65세 이상 어르신 인구가 약 7만 3천여 명으로 전체 인구 대비 약 17% 이상을 차지하고 있으며, 향후에도 고령인구 비율은 지속적으로 증가할 것으로 예상되고 있고, 아울러 서초구는 지역 내 복지관, 경로당, 느티나무쉼터 등 노인복지시설 이용 수요가 높은 지역으로, 어르신들의 사회활동 참여 및 생활권 이동을 지원하기 위한 교통복지 정책 필요성이 점차 확대되고 있는 상황임.
- 또한 최근에는 고령운전자 교통사고 예방을 위하여 운전면허 자진반납 정책이 확대 추진되고 있으며, 이에 따라 자가용 이용을 대체할 수 있는 대중교통 지원정책의 중요성도 함께 증가하고 있고, 실제 버스 교통비 지원사업은 고령층의 경제적 부담 완화뿐만 아니라 대중교통 이용 활성화, 안전한 교통환경 조성, 사회적 고립 예방 및 지역사회 참여 확대 등 다양한 정책적 효과를 기대할 수 있다는 점에서 의미가 있음.

5. 서울시 및 관내 자치구 제도 도입 현황

- 이러한 흐름 속에서 최근 서울시가 교통비 지원 조례를 제정하여 그 시행을 앞두고 있고, 관내 자치구 가운데 중구, 강남구, 종로구 등은 이미 어르신 교통비 지원사업을 시행하고 있으며, 강동구 또한 관련

조례를 제정하여 사업 시행을 준비 중에 있고, 아울러 각 자치구별로 지원대상 및 지원범위에는 다소 차이가 있으나, 전반적으로 고령층 이동권 보장과 교통복지 확대를 위한 정책적 흐름은 전국적으로 확대되는 추세를 보이고 있음.

6. 조례 제정 취지

- 금번 조례안은 「노인복지법」 및 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 등에 근거하여 서초구에 거주하는 65세 이상 어르신에게 시내버스 및 마을버스 이용에 따른 교통비의 일부 또는 전부를 지원할 수 있는 근거를 마련하고, 지원체계 구축·운영, 지원계획 수립, 지원 중단 및 사후관리 등에 관한 사항을 규정함으로써 어르신의 교통복지 향상과 이동권 보장을 도모하고자 하는 것임.
- 아울러 동 조례안은 초고령사회 진입에 대응한 고령친화도시 정책의 일환으로서 어르신들의 안정적인 사회참여와 생활권 이동을 지원하고, 교통약자의 이동편의 증진 및 지역 내 복지체계 강화에 기여하기 위한 제도적 기반을 마련하려는 취지가 있는 것으로 보임.

■ 법적근거

- 본 조례안은 고령화 사회에 대응하여 어르신의 이동권 보장과 교통복지 증진을 도모하고, 대중교통 이용에 따른 경제적 부담을 완화하기 위한 것으로, 다음과 같은 상위법령 및 관계 조례를 근거로 추진될 수 있음.

○ 우선, 「노인복지법」 제4조(보건복지증진의 책임)제1항²⁾에서는 국가와 지방자치단체에 노인의 보건 및 복지증진에 관한 책임을 부여하고, 이를 위한 시책을 강구·추진하도록 규정하고 있으며, 같은 법 제26조제1항에서는 국가 또는 지방자치단체가 65세 이상의 자에 대하여 수송시설 등의 이용요금을 무료 또는 할인하여 이용하게 할 수 있도록 규정하고 있고, 또한 같은 조 제3항에서는 노인에게 이용요금을 할인하여 주는 자에 대하여 국가 또는 지방자치단체가 적절한 지원을 할 수 있도록 규정함으로써, 노인 교통비 지원사업의 법적 근거를 마련하고 있음.

○ 아울러, 「교통약자의 이동편의 증진법」 제3조(이동권)³⁾에서는 교통약자가 다른 사람과 차별 없이 안전하고 편리하게 교통수단 등을 이용하여 이동할 권리를 가진다고 규정하고 있으며, 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제3조(국가 등의 책무)제1항제1호⁴⁾에서는 국가 및 지방자치단체가 국민의 편리하고 안전한 대중교통 이용을 위하여 대중교통서비스 향상을 위한 다양하고 새로운 교통수단의 보급과 시설·장비의 확충 및 지원의 강화 등 이용 촉진 정책을 수립·시행하도록 규정하고 있음.

2) 제4조(보건복지증진의 책임) ①국가와 지방자치단체는 노인의 보건 및 복지증진의 책임이 있으며, 이를 위한 시책을 강구하여 추진하여야 한다.

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

[전문개정 2012. 6. 1.]

4) 제3조(국가 등의 책무) ①국가 및 지방자치단체는 모든 국민이 편리하고 안전하게 대중교통을 이용할 수 있도록 대중교통을 육성하고 지원하기 위하여 다음 각호의 사항에 대한 정책을 수립하고 이를 시행하여야 한다. <개정 2020. 6. 9.>

1. 대중교통서비스 향상을 위한 다양하고 새로운 교통수단의 보급과 시설·장비의 확충 및 지원의 강화

- 또한, 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 별표 1 제1호 및 제4호5)에서는 시내버스 및 마을버스의 운행 형태와 차량 기준 등을 규정하고 있어, 본 조례안의 지원대상 교통수단 범위를 설정하는 기준으로 작용할 수 있음.
- 한편, 「서울특별시 서초구 노인복지증진 및 고령친화도시 조성을 위한 기본 조례」 제1조(목적)6)에서는 노인복지정책의 효율적 추진과 고령친화도시 구현을 조례의 목적으로 규정하고 있으며, 같은 조례 제6조제1항제4호나목7)에서는 “노인의 안전한 이동을 위한 이동편의시설 및 보행환경 개선” 사업을 추진할 수 있도록 규정하고 있어, 어르신 교통비 지원사업 추진의 자치법규상 근거가 될 수 있을 것임.

5) ■ 여객자동차 운수사업법 시행규칙 [별표 1] <개정 2024. 12. 26.>

여객자동차운수사업에 사용되는 자동차의 종류(제7조 관련)

구 분	자 동 차 의 종 류
1. 시내버스운송사업 및 농어촌버스운송사업	중형 이상의 승합자동차(관할관청이 필요하다고 인정하는 경우 농어촌버스운송사업에 대해서는 소형 이상의 승합자동차). 이 경우 영 제3조제1호가목 후단 및 나목 후단에 따른 운행형태에 따라 자동차의 종류를 다음과 같이 구분한다. 가. 시내좌석버스: 제8조제6항제1호부터 제3호까지에 규정된 광역급행형, 직행좌석형 및 좌석형에 사용되는 것으로 좌석이 설치된 것 나. 시내일반버스: 제8조제6항제4호에 따른 일반형에 사용되는 것으로서 좌석과 입석이 혼용 설치된 것
4. 마을버스운송사업	중형승합자동차. 다만, 관할관청이 필요하다고 인정하는 경우에는 소형 또는 대형승합자동차로 할 수 있다.

- 6) 제1조(목적) 이 조례는 「노인복지법」, 「저출산·고령사회기본법」 및 그 밖에 노인 관련 법령에 따라 서울특별시 서초구의 노인복지정책을 효율적으로 추진하기 위한 기본적인 사항을 규정함으로써 고령친화도시 구현 및 노인복지 증진에 기여함을 목적으로 한다.
- 7) 제6조(지원사업) ① 구청장은 노인복지정책을 추진하기 위하여 다음 각 호의 사업을 시행할 수 있다.
- 4. 노인이 안전하고 편리하게 생활할 수 있는 환경 조성을 위한 다음 각 목의 사업
 - 나. 노인의 안전한 이동을 위한 이동편의시설 및 보행환경 개선

■ 주요 사항에 대한 검토

가. 안 제1조(목적)

제 정 안
제1조(목적) 이 조례는 서울특별시 서초구에 거주하는 어르신의 교통복지와 이동권 증진을 도모하고, 그 지원에 필요한 사항을 규정하는 것을 목적으로 한다.

- 안 제1조는 서울특별시 서초구에 거주하는 어르신의 교통복지와 이동권 증진을 도모하고, 그 지원에 필요한 사항을 규정함을 목적으로 정하고 있는 것으로, 이는 「노인복지법」 제4조에 따른 지방자치단체의 노인복지 증진 책임과 같은 법 제26조의 경로우대 제도, 「교통약자의 이동편의 증진법」 제3조에 따른 교통약자의 이동권 보장 취지 등을 반영한 것으로, 어르신의 이동편의 증진과 교통복지 향상을 위한 정책적 목적을 담고 있다는 점에서 조례 제정 취지와 부합하는 것으로 보이고,
- 또한 목적조항은 조례의 기본이념과 입법취지를 선언적으로 규정하는 조문이라는 점에서, 세부적인 지원내용이나 사업범위를 열거하기 보다는 조례가 지향하는 정책 방향을 간결하고 포괄적으로 규정하는 것이 일반적인 입법례에 부합하는 측면이 있으며,
- 이러한 점에서 안 제1조는 “교통복지”와 “이동권 증진”이라는 핵심 가치를 중심으로 조례의 목적을 비교적 간명하게 규정하고 있으며, 향후 다양한 교통복지 정책 수요에 탄력적으로 대응할 수 있도록 포괄적으로 규정하고 있다는 점에서 입법기술상 특별한 문제는 없는

것으로 보임.

나. 안 제2조(정의)

제 정 안
제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. “어르신”이란 서울특별시 서초구(이하 “구”라 한다)에 주민등록을 두고 거주하는 65세 이상의 사람을 말한다. 2. “버스”란 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제7조 및 별표1 제1호, 제4호에 따라 시내버스운송사업, 마을버스운송사업에 사용되는 자동차를 말한다. 3. “어르신 교통비 지원”이란 어르신이 제2호에 따른 버스를 이용하면서 발생하는 교통비의 일부 또는 전부를 지원하는 것을 말한다.

- 안 제2조는 조례에서 사용하는 주요 용어인 “어르신”, “버스”, “어르신 교통비 지원”의 의미를 규정함으로써 조례 적용범위와 지원대상을 명확히 하려는 취지의 규정이라 할 것이고,
- 먼저 제1호는 “어르신”을 서울특별시 서초구에 주민등록을 두고 거주하는 65세 이상의 사람으로 정의하고 있는 것으로, 이는 「노인복지법」 제26조의 경로우대 기준인 “65세 이상”과 동일한 기준을 적용한 것으로 상위법령과의 정합성 측면에서 타당한 것으로 보이며, 주민등록과 실제 거주 요건을 함께 규정함으로써 지원대상의 객관성과 행정적 확인 가능성을 확보하려는 취지로 이해되고,
- 제2호는 “버스”의 범위를 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제7조 및 별표 1에 따른 시내버스 및 마을버스운송사업에 사용되는 자동차로 정의하고 있는 것으로, 이는 지원대상 교통수단의 범위를 상위법령 체계에 연계하여 규정함으로써 법적 명확성과 객관성을 확보

하려는 취지로 보이며, 지원범위를 일반적인 지역 내 대중교통수단 중심으로 설정하고 있다는 점에서 입법 목적과의 관련성도 인정됨.

- 제3호는 “어르신 교통비 지원”의 의미를 어르신이 버스를 이용하면서 발생하는 교통비의 일부 또는 전부를 지원하는 것으로 정의하고 있으며, 이는 조례의 핵심 지원내용을 개념적으로 규정한 것으로, 지원의 기본 성격과 정책 방향을 간결하게 제시하고 있다는 점에서 정의규정으로서의 기능은 적절해 보이고,
- 전체적으로 안 제2조는 조례 운영에 필요한 기본 개념을 비교적 간명하게 규정하고 있으며, 상위법령과의 체계적 정합성을 고려하여 정의규정을 구성하고 있다는 점에서 특별한 문제는 없는 것으로 보임.

다. 안 제3조(지원 대상)

제 정 안
제3조(지원 대상) 어르신 교통비는 지원 기준일 현재 구에 주소를 두고 있는 어르신에게 지원할 수 있되, 구체적인 사항은 서초구청장(이하 “구청장”이라 한다)이 따로 정한다.

- 안 제3조는 어르신 교통비 지원의 적용대상을 “지원 기준일 현재 구에 주소를 두고 있는 어르신”으로 규정하고, 구체적인 사항은 구청장이 따로 정하도록 하고 있는 것으로, 이는 교통비 지원의 수혜 범위를 서초구에 주소를 둔 어르신으로 한정함으로써 지방자치단체의 재정책임 범위와 주민복지 증진이라는 자치사무의 성격을 반영한 것으로 보이며, 지원기준일을 기준으로 대상 여부를 판단하도록 함으로써 행정적 기준시점을 명확히 하려는 취지로 이해되고,

- 또한 지원대상의 기본 범위만 조례에서 정하고, 세부적인 사항은 구청장이 정하도록 규정한 것은 사회·경제적 여건, 예산 규모, 지원체계의 운영방식 등을 탄력적으로 반영할 수 있도록 하기 위한 것으로 보이며, 교통복지 정책의 집행과정에서 일정 수준의 행정적 재량과 운영 유연성을 확보하려는 측면이 있고,
- 특히 지원대상 규정은 조례의 적용범위를 설정하는 기본적인 사항을 규정하면서도, 세부적인 기준이나 절차까지 과도하게 열거하지 아니하고 비교적 간결하게 규정하고 있다는 점에서, 목적조항 및 정의조항과의 체계적 정합성을 유지하고 있는 것으로 보이며,
- 다만, “구체적인 사항은 구청장이 따로 정한다”는 부분은 지원대상과 관련된 세부기준의 범위를 폭넓게 위임하는 형태로 규정되어 있어, 향후 집행과정에서는 규칙이나 내부 지침 등에 의한 지원기준의 객관성과 예측가능성이 확보될 수 있도록 운영될 필요는 있을 것으로 보임.

라. 안 제4조(교통비 지원 등)

제 정 안
제4조(교통비 지원 등) 구청장은 제3조에 따른 어르신에게 예산의 범위에서 교통비의 일부 또는 전부를 지원할 수 있다.

- 안 제4조는 구청장이 제3조에 따른 어르신에게 예산의 범위에서 교통비의 일부 또는 전부를 지원할 수 있도록 규정하고 있는 것으로, 이는 「노인복지법」 제26조에 따른 경로우대 제도 및 노인복지 증

진 취지를 바탕으로, 지방자치단체가 노인의 이동편의 증진과 교통 복지 향상을 위하여 재정적 지원을 할 수 있도록 한 규정으로 이해 되고, 어르신의 경제적 부담 완화와 사회활동 참여 확대를 지원하려는 정책적 목적을 반영하고 있으며,

- 또한 “예산의 범위에서” 지원하도록 규정함으로써 지방재정의 건전성과 재정운영의 탄력성을 함께 고려하고 있고, “일부 또는 전부”를 지원할 수 있도록 규정한 것은 재정여건, 정책수요 및 지원체계 변화 등에 따라 지원 수준을 탄력적으로 조정할 수 있도록 하기 위한 것이며
- 아울러, 본 조문은 지원 여부와 범위를 “지원할 수 있다”라고 규정하여 임의규정의 형식으로 두고 있는바, 이는 지방자치단체의 재정 여건과 정책 판단을 고려한 입법형식으로 볼 수 있으며, 지방보조 및 복지지원 관련 자치입법에서 일반적으로 사용되는 규정 방식과도 유사한 측면이 있고,
- 특히 지원의 세부수준이나 방식 등을 조문에 지나치게 구체적으로 열거하지 아니하고 기본적인 지원원칙 중심으로 규정하고 있다는 점에서, 조례의 체계적 간결성과 향후 정책운영의 탄력성을 함께 고려한 규정으로 보임.
- 아울러 최근 서울특별시 차원의 어르신 교통비 지원 관련 제도가 시행 예정에 있는 상황에서, 향후 서울시 지원금액 및 지원체계와 자치구 지원수준 간 차이가 발생할 가능성도 있는바, 조례에서 지원금액이나 지원횟수 등을 일률적·고정적으로 규정할 경우 제도 운영의

경직성이나 지원 불균형에 따른 혼선이 발생할 우려도 있을 것으로,

- 따라서 본 조문과 같이 지원의 기본원칙만 규정하고, 구체적인 지원 수준은 재정여건, 서울시 정책방향 및 제도 운영상황 등을 종합적으로 고려하여 탄력적으로 운영할 수 있도록 한 것은 자치법규 운영의 실효성과 정책 조정 가능성을 함께 고려한 합목적적인 입법방식으로 볼 수 있을 것임.
- 참고로 본 조례안에 따른 교통비 지원과 관련하여 제출된 비용추계서를 살펴보면, 2027년 기준 65세 이상 어르신 77,214명으로 산출하여 소요예산 5,744,721천원으로 계상하였으나, 향후 서울시에 70세 이상 어르신에 대하여 같은 교통비 지원을 예정하고 있는 관계로 우리구는 65~69세 어르신에 대하여만 지원 대상으로 계상하면 그 비용추계 예산은 상당액 감액될 수 있을 것으로 예측되고, 이와 관련한 인구 분포 현황은 아래와 같음.

서초구 어르신 인구수 분포 현황

(행정안전부 주민등록인구 자료 '26년 6월 기준)

인구수 \ 계	65세 미만	65~69세	70세 이상
414,383	340,452	24,177	49,754

- 참고로 서울시 및 관내 자치구별 교통비 지원 현황은 아래와 같음.

서울시 및 관내 자치구별 교통비 지원 현황

	서울시	강남구	강동구	종로구	중구
지원금액	- 월 최대 14회까지 버스무료이용 - 지하철 무임승차연령 상향조정 (협의 중)	- 어르신: 연간 24만원 (분기별 지급상한액 6만원) - 청년: 연간 24만원 (분기별 지급상한액 6만원) - 청소년: 연간 16만원 (분기별 지급상한액 4만원) - 아동: 연간 8만원 (분기별 지급상한액 2만원)	- 연간 24만원 (분기별 지급상한액 6만원)	- 어르신: 연간 24만원 (분기별 지급상한액 6만원) - 청년: 연간 24만원 (분기별 지급상한액 6만원) - 청소년: 연간 16만원 (분기별 지급상한액 4만원) - 아동: 연간 8만원 (분기별 지급상한액 2만원)	- 연간 60만원 (분기별 지급상한액 15만원)
지원대상	- 서울시 주소로 둔 70세 이상 시민	- 관내 어르신(65세 이상) - 청년(19~24세) - 청소년(13~18세) - 아동(6~12세) - 기초수급권자 및 차상위계층	- 관내 어르신(65세 이상) - 기초수급권자 및 차상위계층	- 관내 어르신(65세 이상) - 청년(19~39세) - 청소년(13~18세) - 아동(6~12세) - 기초수급권자 및 차상위계층	- 관내 어르신(65세 이상)
지원방법	- 협의 중	서울시 어르신 우대용 교통카드 충전·사용, 후정산	서울시 어르신 우대용 교통카드 충전·사용, 후정산	신청자가 사용한 교통카드 비용을 후정산	서울시 어르신 우대용 교통카드 충전·사용, 후정산
적용교통수단	- 서울 내 시내버스 - 마을버스 - 지하철	- 서울 내 시내버스 - 마을버스 - 지하철	- 수도권(서울·인천·경기) 시내버스 - 마을버스	- 서울시 시내버스 - 마을버스	- 수도권(서울·인천·경기) 시내버스 - 마을버스 - M버스 - 서울면허 택시
지원시행	협의 중	2024년 10월	2026년 9월	2025년 10월	2023년 12월

마. 안 제5조(지원계획 수립)

제 정 안

제5조(지원계획 수립) ① 구청장은 어르신에 교통편의와 복지 증진을 위해 매년 어르신 교통비 지원계획을 수립하여야 한다.

② 제1항에 따른 지원계획에는 다음 각 호의 사항을 포함하여야 한다.

1. 지원 대상, 지원 시기, 지원 금액에 관한 사항
2. 지원 방법 및 신청에 관한 사항
3. 재원 조달에 관한 사항
4. 그 밖에 어르신 교통비 지원의 시행에 필요한 사항

○ 안 제5조는 구청장이 어르신의 교통편의와 복지 증진을 위하여 매년 어르신 교통비 지원계획을 수립하도록 하고, 그 계획에 포함되어야 할 사항을 규정하고 있으며, 이는 어르신 교통비 지원사업을 단년도·일회성 사업이 아닌 지속적·체계적인 정책사업으로 추진하기 위한 근거를 마련하려는 취지로 보이며, 지원대상·지원시기·지원금액·지원방법 및 재원조달 사항 등을 사전에 계획하도록 함으로써 사업 운영의 예측가능성과 행정적 체계성을 확보하려는 측면이 있는 것으로 보이고,

○ 또한 매년 지원계획을 수립하도록 규정한 것은 재정여건, 교통환경 변화, 서울특별시 정책방향 및 실제 이용수요 등을 종합적으로 반영하여 사업을 탄력적으로 운영할 수 있도록 하기 위한 것으로 이해되며, 특히 지원 규모나 방식이 사회·재정적 여건에 따라 변동될 가능성이 있는 교통복지 사업의 특성을 고려한 규정이라 할 것이고,

○ 아울러 제2항에서는 지원계획에 포함되어야 할 사항을 규정하고 있으

나, 지원대상·지원금액·지원방법·재원조달 등 기본적인 사항 중심으로 열거하고 있어 계획 수립의 기본 방향은 제시하면서도 세부 운영방식까지 조례에 과도하게 규정하지 아니하고 있다는 점에서 입법기술상 간결성과 행정운영의 탄력성을 함께 고려한 규정이라 할 것이며,

- 특히 최근 서울특별시 차원의 어르신 교통비 지원정책과 연계하여 향후 지원 수준이나 운영 방식 등이 조정될 가능성이 있는 상황에서, 세부 지원기준을 조례에 고정적으로 명시하기보다는 매년 지원계획을 통하여 정책환경과 재정상황 등을 반영할 수 있도록 한 것은 제도의 유연성과 정책 조정 가능성을 고려한 측면도 있는 것으로 보여짐.

바. 안 제6조(지원체계 구축)

제 정 안
제6조(지원체계 구축) ① 구청장은 이 조례에 따른 사업이 원활히 추진될 수 있도록 교통비 지원 시스템 구축·운영 및 그 밖에 필요한 시설·장비 등을 확충할 수 있다. ② 구청장은 제1항에 따른 시스템 구축·운영을 위해 교통카드 정산사업자 등과 업무 제휴, 협약 또는 위탁 계약을 체결할 수 있다. ③ 구청장은 제2항에 따른 시스템 구축·운영 및 그 밖에 필요한 시설, 장비의 확충 또는 개선에 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.

- 안 제6조는 어르신 교통비 지원사업의 원활한 추진을 위하여 교통비 지원 시스템 구축 및 운영, 관련 기관과의 업무협약 또는 위탁계약, 필요한 경비 지원 등에 관한 사항을 규정하고 있음.
- 제1항은 구청장이 교통비 지원 시스템 구축·운영과 필요한 시설·장비 등을 확충할 수 있도록 규정하고 있는바, 이는 교통비 지원사업

이 단순한 현금성 지원에 그치는 것이 아니라 실제 이용내역 확인, 정산, 지급관리 등 행정적·기술적 운영체계가 수반되는 사업이라는 점을 고려한 규정으로 보이고,

- 특히 교통카드 기반의 이용실적 확인 및 정산 방식이 일반적으로 활용되는 교통복지 사업의 특성을 고려할 때, 시스템 구축 및 관련 장비 확충에 관한 근거를 조례에 명시한 것은 사업 운영의 안정성과 행정 효율성을 확보하기 위한 측면에서 의미가 있어 보임.
- 제2항은 시스템 구축 및 운영을 위하여 교통카드 정산사업자 등과 업무 제휴, 협약 또는 위탁계약을 체결할 수 있도록 규정하고 있으며, 이는 실제 교통비 정산 및 이용정보 관리가 전문 운영기관이나 민간 정산체계를 기반으로 이루어질 가능성이 높은 점을 고려한 것으로, 전문성과 운영 효율성을 활용하기 위한 규정으로 이해되고,
- 또한 업무 제휴·협약·위탁계약 등 다양한 방식의 협력체계를 열어두고 있다는 점에서 향후 운영환경 변화나 기술적 방식의 다양성에 탄력적으로 대응할 수 있도록 한 측면도 있어 보임.
- 제3항은 시스템 구축·운영 및 시설·장비 확충 또는 개선에 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있도록 규정하고 있는 것으로, 이는 제도의 실질적 운영을 위하여 필요한 행정적·기술적 기반 조성 비용에 대한 지원 근거를 마련하려는 취지로 보이며, 사업 수행기관 또는 관련 운영주체와의 협력체계 구축을 위한 재정지원의 근거로 기능할 수 있을 것임.
- 아울러 본 조문은 시스템 구축 및 운영의 기본 방향과 협력체계에 관한 사항을 중심으로 규정하면서도, 구체적인 운영방식이나 기술적

절차 등을 조례에 세세하게 규정하지 아니하고 있어, 향후 교통정책 환경 변화, 정산체계 개편 및 서울특별시 정책과의 연계 상황 등에 탄력적으로 대응할 수 있도록 한 입법형식이라 할 것임.

사. 안 제7조(지원 중단 등)

제 정 안
제7조(지원 중단 등) 구청장은 지원 대상이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 교통비 지원을 중단하고, 부정하게 지원받은 금액을 환수하는 등 필요한 조치를 하여야 한다. 1. 제3조에 따른 지원 대상에 해당하지 않게 된 경우 2. 국가 또는 다른 기관 등에서 버스요금을 중복하여 받은 경우 3. 교통비 지원을 받는 교통카드를 다른 사람에게 양도 또는 대여한 경우 4. 그 밖에 허위나 부정한 방법으로 버스를 이용한 경우 등의 사유로 지원 중단이 필요하다고 인정하는 경우

○ 안 제7조는 지원대상이 일정한 사유에 해당하는 경우 교통비 지원을 중단하고, 부정하게 지원받은 금액을 환수하는 등 필요한 조치를 할 수 있도록 규정하고 있는바, 이는 어르신 교통비 지원제도의 적정한 운영과 재정집행의 건전성을 확보하기 위한 규정으로 보이며, 지원 대상 자격 상실, 중복지원, 교통카드의 부정사용 등 제도 운영상 발생할 수 있는 부정수급 사례를 방지하기 위한 관리장치를 마련하려는 취지라 할 것임.

○ 제1호는 제3조에 따른 지원대상에 해당하지 않게 된 경우를 규정하고 있는바, 지원대상 요건이 유지되지 않는 경우 지원을 중단할 수 있도록 함으로써 지원제도의 목적과 대상 범위를 일치시키려는 것으로 보이고,

- 제2호는 국가 또는 다른 기관 등으로부터 버스요금을 중복하여 지원 받는 경우를 규정하고 있는 것으로, 이는 동일한 목적의 교통비 지원이 중복 지급되는 것을 방지하여 재정지원의 형평성과 적정성을 확보하기 위한 취지로 보이고, 향후 서울특별시 또는 타 기관의 유사 교통복지 사업과의 관계에서도 중복지원 여부를 관리할 수 있는 근거 규정으로 기능할 수 있을 것이며,
- 제3호는 교통비 지원을 받는 교통카드를 다른 사람에게 양도 또는 대여한 경우를 규정하고 있으며, 이는 교통카드 기반 지원사업의 특성상 실제 이용자 확인과 부정사용 방지가 중요한 요소라는 점을 반영한 것으로, 지원제도의 신뢰성과 실효성을 확보하기 위한 규정이라 할 것이고,
- 제4호는 허위 또는 부정한 방법으로 버스를 이용한 경우 등 지원 중단이 필요하다고 인정하는 경우를 규정하고 있는바, 다양한 부정수급 유형에 대응하기 위한 보충적 규정의 성격을 가지는 것으로 보이고, 다만 “그 밖에 … 필요하다고 인정하는 경우”라는 표현은 일정 부분 포괄적인 측면이 있으므로, 실제 운영과정에서는 지원중단 사유가 자의적으로 확대 해석되지 않도록 객관적 기준에 따라 신중하게 적용될 필요는 있을 것이며,
- 전체적으로 안 제7조는 교통비 지원사업의 건전한 운영과 재정 누수 방지를 위한 최소한의 관리기준을 규정하고 있으며, 개별 부정수급 유형을 일일이 세분화하기보다는 기본적인 중단 및 환수 원칙 중심으로 규정함으로써 제도 운영의 실효성과 탄력성을 함께 고려한 규정으로 보여짐.

아. 안 제8조(사후관리)

제 정 안
제8조(사후관리) ① 구청장은 사업 수행에 필요한 범위에서 관계기관 및 교통카드 정산사업자 등에게 자료의 제출이나 보고를 요구할 수 있다. ② 구청장은 관계기관 및 교통카드 정산사업자 등에게 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 시정을 명하거나 환수 등 필요한 조치를 하여야 한다. 1. 거짓이나 부정한 방법으로 교통비 지원금을 지급받은 경우 2. 그 밖에 위법 또는 부당한 사항 등이 발견된 경우

- 안 제8조는 어르신 교통비 지원사업의 적정한 운영을 위하여 자료 제출 및 보고 요구, 위법·부당 사항에 대한 시정 및 환수조치 등에 관한 사항을 규정하고 있는 것으로, 제1항은 구청장이 사업 수행에 필요한 범위에서 관계기관 및 교통카드 정산사업자 등에게 자료 제출이나 보고를 요구할 수 있도록 규정하고 있는바, 이는 교통카드 이용실적 확인, 지원금 정산, 중복지원 여부 확인 등 사업 운영과 사후관리에 필요한 행정적 점검체계를 마련하려는 취지라 할 것이고,
- 특히 본 사업은 교통카드 정산자료 및 이용정보 등을 기반으로 운영될 가능성이 높은 점에서, 관련 기관 및 정산 사업자와의 정보 연계 및 자료 확인 절차는 사업의 정확성과 투명성을 확보하기 위한 필수적인 요소로 볼 수 있으며, 이에 관한 근거를 조례에 규정한 것은 사업 운영의 실효성 확보 측면에서 의미가 있어 보임.
- 제2항은 거짓 또는 부정한 방법으로 지원금을 지급받은 경우나 그

밖의 위법·부당한 사항 등이 발견된 경우 시정명령이나 환수 등 필요한 조치를 하도록 규정하고 있으며, 이는 부정수급 및 예산의 부적정 집행을 방지하기 위한 사후관리 규정으로서, 재정지원 사업의 책임성과 공공성을 확보하기 위한 취지로 이해되고,

- 또한 “시정명령”, “환수 등 필요한 조치”와 같이 일정 수준 포괄적으로 규정하고 있는 것은 위반 유형이나 운영방식의 다양성을 고려한 것으로 보이며, 향후 사업 운영과정에서 발생할 수 있는 다양한 사례에 탄력적으로 대응할 수 있도록 한 측면도 있고, 다만, “그 밖에 위법 또는 부당한 사항”이라는 표현은 비교적 포괄적인 측면이 있는 만큼, 실제 집행과정에서는 지원중단이나 환수조치 등이 객관적 기준과 절차에 따라 합리적으로 운영될 필요는 있을 것으로,
- 안 제8조는 교통비 지원사업의 투명성과 재정집행의 적정성을 확보하기 위한 최소한의 관리·감독 체계를 규정하고 있으며, 세부적인 조사·점검 절차 등을 조례에 과도하게 규정하지 아니하고 기본적인 사후관리 원칙 중심으로 규정하고 있다는 점에서 입법기술상 간결성과 운영상 실효성을 함께 고려한 규정으로 보여짐.

자. 안 제9조(준용규정)

제 정 안
제9조(준용규정) 이 조례에서 정하지 않은 교통비 지원 등에 필요한 사항은 「서울특별시 서초구 지방보조금 관리 조례」를 준용한다.

- 안 제9조는 이 조례에서 정하지 않은 교통비 지원 등에 필요한 사항

에 대하여 「서울특별시 서초구 지방보조금 관리 조례」를 준용하도록 규정하고 있으며, 이는 어르신 교통비 지원사업의 집행과 관리에 필요한 사항 중 공통적·절차적인 사항에 대하여 기존 지방보조금 관리체계를 활용할 수 있도록 함으로써, 조례 간 체계적 정합성과 행정운영의 효율성을 확보하려는 취지라 할 것이고,

- 특히 교통비 지원사업은 예산의 집행, 정산, 환수 및 사후관리 등의 재정운영 요소를 수반하는 만큼, 별도의 세부 절차를 본 조례에 모두 규정하기보다는 기존의 지방보조금 관리 기준을 준용하도록 한 것은 유사·중복 규정을 최소화하고 자치법규 체계의 간결성을 유지하기 위한 입법기술적 측면에서도 타당해 보임.
- 또한 준용규정을 두고 있는 것은 향후 지방보조금 관리체계의 개정이나 운영기준 변화가 있을 경우 이를 탄력적으로 반영할 수 있다는 점에서도 제도 운영의 유연성과 실효성을 확보하기 위한 취지로 보여지고,
- 다만, 본 조례에 따른 교통비 지원이 「지방자치단체 보조금 관리에 관한 법률」상 지방보조금에 해당하는지 여부 및 지원 방식의 법적 성격 등에 따라 실제 적용범위에 관한 해석상 논의의 여지는 있을 수 있으나, 지원금 환수 및 사후관리 규정을 두고 있고 지방재정에 의한 개인 지원사업이라는 점 등을 고려할 때, 실무적으로는 「서울특별시 서초구 지방보조금 관리 조례」의 재정지원 사업의 관리원칙을 준용한다는 측면에서는 특별한 문제점을 없는 것으로 사료됨.

■ 종합 의견

- 본 조례안은 초고령사회 진입에 따라 증가하고 있는 어르신 교통복지 수요에 대응하고, 대중교통 이용에 따른 경제적 부담 완화와 이동권 보장을 지원하기 위하여 제안된 것으로, 최근 고령층의 사회활동 참여 확대와 생활권 이동 지원의 중요성이 증대되고 있는 사회적·정책적 흐름을 반영한 조례안이라 할 수 있으며,
- 특히 고령층의 경우 병원 이용, 복지시설 방문, 여가·문화활동 참여 등 일상생활 전반에서 대중교통 의존도가 높은 반면, 고정소득 또는 소득감소 등으로 교통비 부담이 상대적으로 크게 작용할 수 있다는 점에서 지방자치단체 차원의 교통복지 지원 필요성은 지속적으로 확대되고 있는 상황이고, 최근 서울특별시를 비롯한 다수 지방자치단체에서도 어르신 교통비 지원제도를 도입하거나 확대하고 있는 점 등을 고려할 때, 본 조례안은 시대적·정책적 필요성에 부합하는 측면이 있는 것으로 보이며,
- 또한 현행 「노인복지법」에서는 국가 및 지방자치단체의 노인복지 증진 책임과 경로우대 제도를 규정하고 있고, 「교통약자의 이동편의 증진법」에서는 교통약자의 이동권 보장 원칙을 명시하고 있으며, 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」에서도 대중교통 이용 활성화와 교통서비스 향상을 위한 국가 및 지방자치단체의 정책적 책무를 규정하고 있는바, 본 조례안은 상위법령의 입법취지 및 정책방향과도 전반적으로 정합성을 갖추고 있는 것으로 보이고,
- 아울러 서초구는 고령인구 증가와 함께 노인복지시설 이용수요 또한 지속적으로 확대되고 있는 지역적 특성을 가지고 있으며, 최근 고령운전자 면허반납 정책 확대 등으로 대중교통 이용의 중요성이 더욱

커지고 있다는 점에서, 어르신들의 안정적인 생활권 이동과 사회참여를 지원하기 위한 교통복지 정책의 필요성은 향후 더욱 증대될 것으로 예상되며,

- 조례안의 내용 및 체계 측면에서도 목적규정, 정의규정, 지원대상, 지원계획 수립, 지원체계 구축, 지원중단 및 사후관리, 준용규정 등에 관한 사항을 비교적 체계적으로 규정하고 있으며, 세부 지원기준이나 운영방식 등을 조례에 과도하게 고정하지 아니하고 기본 원칙 중심으로 규정함으로써 향후 정책환경 변화와 재정여건 등에 탄력적으로 대응할 수 있도록 한 점은 입법기술적 측면에서도 일정 부분 타당성이 있는 것으로 보이고,
- 특히 최근 서울특별시 차원의 어르신 교통비 지원제도 시행이 예정되어 있는 상황에서 향후 서울시 지원체계와 자치구 지원정책 간의 연계·조정 필요성이 예상되는바, 본 조례안이 지원수준이나 운영방식을 일률적으로 규정하지 아니하고 지원계획 등을 통하여 탄력적으로 운영할 수 있도록 한 것은 정책 조정 가능성과 제도 운영의 유연성을 함께 고려한 것으로 판단되며,
- 다만, 본 조례에 따른 교통비 지원사업은 지원 대상 규모와 지원 수준 등에 따라 상당한 재정이 수반될 가능성이 있는 만큼, 향후 실제 사업 시행 과정에서는 서울특별시 지원정책과의 관계, 중복지원 여부, 재원조달 방안, 지원대상 범위 및 지원수준의 형평성 등에 대한 종합적인 검토가 지속적으로 이루어질 필요가 있어 보이고, 아울러 지원대상 및 지원방식의 세부기준에 대해서도 집행과정에서 객관성과 예측가능성이 확보될 수 있도록 규칙 또는 지침 등을 통한 제도

적 보완이 함께 검토될 필요가 있으며,

- 이를 종합하면, 본 조례안은 초고령사회에 대응하여 지역 차원의 교통복지 정책 기반을 마련하고 어르신들의 이동권 보장과 생활권 이동 지원을 제도적으로 뒷받침하기 위한 조례안으로서 정책적 필요성과 상위법령과의 정합성을 갖추고 있으며, 조례의 체계와 내용 측면에서도 전반적으로 특별한 문제는 없는 것으로 보이는바, 향후 서울특별시 정책과의 연계성 및 재정운영 여건 등을 종합적으로 고려하여 추진할 필요가 있는 것으로 사료됨.

4. 질의 및 답변요지

질> 안 제7조(지원 중단 등)는 지원대상 자격 상실, 중복지원, 교통카드의 부정사용 등 제도운영 과정에서 발생할 수 있는 부정수급을 예방하기 위한 규정으로 이해됨. 이러한 부정수급을 예방하기 위한 관리체계를 구체적으로 어떻게 마련하고 운영할 계획인지 ?

답> 실제 거주 여부를 확인할 수 있는 시스템은 현재 구축되어 있지 않아 개별적으로 대조·확인하는 방법 외에는 현실적으로 확인이 어려운 상황임. 향후 시스템 보완이 가능하도록 운영업체와 협의하고, 타자치구의 운영사례와 관리방안을 종합적으로 검토하여 관리체계를 지속적으로 보완해 나가겠음.

추가 의견> 현재 실물 카드 중심으로 운영되고 있는 만큼, 모바일 교통카드도 함께 사용할 수 있도록 도입을 검토한다면 어르신들의 이용 편의성과 교통비 지원 사업의 활용도가 더욱 높아질 것으로 판단되므로 적극 검토해 주시길 바람.

- 5. 토론자 및 토론요지: 없음
- 6. 수정안의 요지 : 없음
- 7. 심 사 결 과 : 원안가결(만장일치)
- 8. 소수의견의 요지 : 없음
- 9. 기타 필요한 사항 : 없음
- 10. 체계자구정리내용 : 없음