
 국토교통부	보 도 자 료		
	배포일시	2020. 5. 14.(목) 총 12매(본문 6)	
담당 부서	도시교통과 택시산업팀 신교통서비스과	담당자	·과장 박준상, 팀장 오송천, 서기관 박효철, 사무관 윤상원 ·☎ (044) 201-3817, 4770, 4756, 3816
보 도 일 시		2020년 5월 15일(금) 조간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 5.14.(목) 11:00 이후 보도 가능	

더 다양하고 편리한 모빌리티 서비스가 일상으로... 국토부, 모빌리티 혁신위원회 출범...여객법 후속조치 논의 시작 플랫폼 기반 모빌리티 혁신의 10년 후 비전과 정책방향도 제시

- 다양한 플랫폼 사업을 제도화하여 모빌리티 혁신의 기반을 완성하기 위한 정부의 움직임이 본격화된다.
 - 국토교통부(장관 김현미)는 ‘모빌리티 혁신법’인 「여객자동차 운수사업법」(20.4.7 공포) 개정 후속조치로, 하위법령 개정안 등 세부 제도화 방안을 논의하기 위한 ‘모빌리티 혁신위원회’ 첫 회의를 5월 14일 개최하였다고 밝혔다.
- 모빌리티 혁신위원회는 여객자동차법 하위법령 등과 관련한 정책방안들을 논의하여 정부에 제안하는 한편, 업계 간 이견이 있을 경우 조정기능도 수행하는 공익위원회의 역할을 담당할 예정이다.

모빌리티 혁신위원회의 구성 및 운영

- 위원회 구성은 업계 상생은 물론 국민 편익을 최우선으로 하기 위해 소비자의 의견도 충분히 수렴할 수 있도록 플랫폼 및 택시 업계와 관계부처의 추천을 받아 교통, 소비자, IT 분야 등의 전문가로 구성하였다.

* (총 9명) 하헌구(인하대 교수), 이찬진(한글과 컴퓨터 창업자),
 윤영미(녹색소비자연대 전국협의회 공동대표), 차두원(한국인사이트연구소
 전략연구실장), 김보라미(디케 법률사무소 변호사), 김영길(국민대 겸임교수),
 안기정(서울연구원 연구위원), 김현명(명지대 교수), 권용주(국민대 겸임교수)

○ 플랫폼 및 택시업계가 위원회에 위원으로 직접 참여하지는
 않으나 업계가 직접 추천한 위원들을 통해 업계 입장을 충분히
 수렴할 예정이며, 위원회 차원에서 직접적인 업계 의견청취
 절차도 진행해 나갈 예정이다.

□ 14일 첫 회의는 모빌리티 혁신의 제도적 기반인 여객자동차법
 개정의 의의와 내용에 대한 국토부 관계자의 설명과 함께,

○ 플랫폼 운송사업의 허가제도 운영 방안, 플랫폼 운송사업자가
 납부하도록 규정되어 있는 기여금의 산정방식, 플랫폼 가맹사업
 활성화 방안 등 앞으로 논의가 필요한 사항들과 향후 논의
 일정에 대한 공유 중심으로 진행되었고,

○ 참석한 위원들은 앞으로의 논의방향, 새롭게 제도화된 플랫폼
 사업 제도의 효과적 운영을 위한 정책방향 등에 대한 의견들을
 개선하면서, 앞으로 플랫폼 모빌리티 활성화를 위한 최선의
 정책대안 도출을 위해 노력할 것이라고 언급하였다.

□ 모빌리티 혁신위원회는 5월 14일 첫 회의를 시작으로 2주에 1회
 회의 개최를 원칙으로 운영(필요 시 수시 개최)되며,

○ 앞으로 약 3개월 간 업계 의견수렴 및 조정, 쟁점들에 대한 토론
 등을 통해 8월 중 위원회안 도출을 목표로 운영될 예정이다.

○ 국토부는 위원회안이 도출되면 이를 토대로 업계협의를 거쳐
 최종 정책방안을 확정하고, 9월 하위법령 입법예고 절차에
 들어가 내년 4월 8일부터 시행되도록 할 계획이다.

모빌리티 혁신위원회의 논의사항

- 지난 4월 7일 여객자동차 운수사업법 개정을 통해 기존 업역 체계를 개편하여 다양한 형태의 운송서비스 제공이 가능하도록 새로운 '플랫폼 사업' 제도를 신설하였다.
- 차량 확보방식도 플랫폼 운송사업자의 경우 렌터카 방식으로도 차량을 조달할 수 있도록 허용함에 따라 플랫폼 사업자의 차량 확보 부담이 줄어들었고,
 - 무엇보다 기존에 기사 포함 렌터카 형태로 사업을 진행하던 사업자들도 법적 논란과 갈등 없이 사실상 현재의 사업방식 그대로 영업할 수 있다는 점은 주목할 만한 특징이라 할 수 있다.
- 모빌리티 혁신위원회는 이러한 플랫폼 사업 제도의 큰 틀 하에서 향후 정부의 모빌리티 활성화 정책방향과 사업자들의 실질적인 영업 방식에 큰 영향을 미치게 될 세부적인 제도설계 방안을 논의하게 된다.
- 우선 이번 법 개정을 통해 새롭게 도입된 '플랫폼 운송사업'이 안정적으로 시장에 정착할 수 있도록 하기 위한 정책방안에 대해 논의를 진행해 나갈 계획이다.
- 플랫폼 운송사업 허가제도는 플랫폼 운송사업(Type1)과 플랫폼 가맹사업(Type2)을 활성화하여 이용자 수요와 전체 모빌리티 시장 규모를 확대한다는 목표* 하에,
 - * 실시간 예약, 호출, 배차가 가능한 브랜드형 모빌리티(Type1·2 포함)를 '22년까지 5만대, '25년까지 10만대, '30년까지 20만대로 확대
 - * 플랫폼 운송사업 : 플랫폼 사업자가 차량과 기사를 직접 확보하여 새로운 운송서비스 제공
플랫폼 가맹사업 : 택시를 가맹점으로 모집하여 플랫폼을 통해 브랜드 택시 서비스 제공
 - 플랫폼 운송사업에 대한 허가심의 방안, 심의위원회 운영방안, 허가총량 관리방안 등을 다양한 관점에서 종합적으로 논의하여 구체화해 나갈 예정이다.

- 기여금의 경우도 플랫폼 활성화를 도모하면서 택시업계와의 상생의미도 살릴 수 있도록 해외사례* 등을 감안하여 적절한 수준으로 설정할 예정이며,

* (미국) 뉴욕 주 전체 운송요금의 4%, 매사추세츠 주 건당 0.2\$ (1\$ 약 1,200원)
(호주) 뉴사우스웨일즈주 건당 1\$ (1\$ 약 790원) 등

- 납부방식은 이용횟수, 운영대수 등 다양한 방식을 제시하여 사업자가 선택 가능하도록 하고, 새싹기업(스타트업)에 대해서는 기여금을 감면하는 방안도 논의할 계획이다.

- 그 외 플랫폼 운송사업자의 차량 조달 방법으로 렌터카가 허용됨에 따른 세부 운영방안 등과 함께 추가적인 제도개선 방안도 논의될 수 있을 것으로 전망된다.

- 또한, 플랫폼과 택시가 결합하여 택시업계의 처우개선과 경쟁력 높은 비즈니스 모델 창출이 될 수 있도록 '플랫폼 가맹사업' 활성화 방안도 논의될 예정이다.

- 그동안 가맹사업 면허기준 완화* 등 규제개선이 있었으나, 위원회에서 추가적인 규제개선 과제들을 발굴하여 정부에 제안할 수 있도록 진행해 나갈 예정이다.

* 가맹사업 면허취득을 위한 최소 차량대수를 종전의 1/8 수준으로 대폭 완화
(예: 서울 4천대 →5백대)('20.4. 여객자동차법 시행규칙 개정)

- 플랫폼 가맹사업 관련 규제가 합리적으로 개선되면 플랫폼과 택시의 결합이 더욱 촉진되어, 차별화된 서비스를 제공하는 브랜드 택시들이 활성화되고, 브랜드 간 경쟁을 통해 국민 눈높이에 맞는 편리하고 쾌적한 모빌리티 서비스가 일상화될 것으로 기대된다.

플랫폼 모빌리티 혁신의 미래

- 14일 첫 회의에서는 모빌리티 혁신이 가져올 10년 후의 미래상과 정책 추진방향에 대한 국토부의 설명도 있었다.
 - 이는 '모빌리티 혁신법'을 기반으로 세부 제도화 방안이 완성되어 '모든 국민이 언제, 어디서나, 편리하게 이동'하는 플랫폼 모빌리티 혁신의 비전을 제시한 것이라 할 수 있다.
- 첫째, 언제 어디서든 고도화된 플랫폼이 모든 이동의 고민을 해결해 주는 모빌리티 환경이 정착될 예정이다.
 - 언제 어디서든 플랫폼이 One-Click으로 모든 이동 스케줄을 해결해주고, 교통 소외지역 없이 전국 어디서나 실시간 예약·배차가 일상화되는 모빌리티의 이상(理想)이 현실화될 것이다.
- 둘째, 고객이 수요에 따라 자유롭게 선택할 수 있도록 다양하고 차별화된 모빌리티 서비스가 일상적으로 제공될 예정이다.
 - 다양한 모빌리티 브랜드들이 등장하여 경쟁하는 한편, 차량 종류도 현재의 중형 승용차 중심에서 대형·고급차량, SUV, 단거리 전용 소형차량 등으로 다양화되어 소비자들의 모빌리티 선택권이 대폭 확대될 것이며,
 - 주요 교통거점으로 이동하는 데 도움이 되는 개인형 이동수단 (PM), 카셰어링 등 공유형 모빌리티도 더욱 활성화될 전망이다.
- 셋째, 모빌리티 서비스의 품질이 대폭 개선되어 국민 모두가 자가용에 버금가는 쾌적한 이동 서비스를 누리게 될 예정이다.
 - 승차거부, 담배냄새, 불필요한 대화가 없는 3無 서비스가 일상화되고, 여성전용·통학통근 전용·비즈니스 전용·실버케어 등 다양한 부가서비스를 언제든 누릴 수 있게 된다.

- 아울러, 전기·수소 등 친환경 모빌리티의 보급도 확대하여 전체 모빌리티의 절반 이상이 친환경 모빌리티로 전환될 예정이다.
- 마지막으로, 우리 모빌리티 산업 생태계는 정부 지원에 의존하는 구조가 아닌 경쟁력과 자립 역량을 갖추고 지속 발전하는 생태계로 변화될 예정이다.
- 전통적 모빌리티와 새로운 모빌리티가 상생발전하는 한편, 대기업과 새싹기업(스타트업)이 동반성장하는 구조가 확립되고,
 - 근로여건도 개선되어 모빌리티 일자리가 청장년층이 선호하는 양질의 일자리로 자리잡을 것으로 기대된다.
- 정부는 이러한 미래를 위해 모빌리티 시장규모를 2030년까지 현재의 8조원 규모에서 15조원 이상으로 확대하고, 브랜드형 모빌리티를 20만 대 이상으로 확충하는 한편, 승차거부 민원을 제로화하는 등의 목표를 설정하고,
 - 앞으로 ¹⁾플랫폼 기반의 혁신적 모빌리티를 확산시키고, ²⁾국민 니즈에 부합하는 다양한 서비스가 출시되도록 지원하면서, ³⁾전통적 모빌리티 서비스의 경쟁력도 높이는 방향으로 향후 10년의 모빌리티 정책을 추진해 나갈 계획이다.
- 백승근 국토부 교통물류실장은 “업계 추천 등을 적극 고려하여 신중한 검토 끝에 객관적이고도 역량있는 전문가 중심으로 모빌리티 혁신위원회를 구성했다”라며,
 - “정부가 제시한 플랫폼 모빌리티 혁신의 미래가 계획대로 현실화될 수 있도록 충분하고 깊이 있는 논의를 진행하여 모빌리티 혁신의 기반을 완성하기 위한 정책방안이 조속히 도출될 수 있도록 하겠다”라고 말했다.



이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 택시산업팀 박효철 서기관(☎044-201-4756)에게 문의하여 주시기 바랍니다.

플랫폼 모빌리티 혁신 비전 2030



플랫폼 모빌리티 혁신 비전과 목표

비전

· 모든 국민이 '언제', '어디서나', '편리하게' 이동

목표

· 플랫폼 기반의 맞춤형 서비스를 제공하는
"한국형 모빌리티(Mobility)" 완전 정착

As-Is

- 공급자 중심의 경직적인 수송(Transportation) 체계
- 교통 수단별 독립적인 서비스 제공
- 높은 자가용 의존도
- 획일적 운송 서비스 구조
- 새로운 수요 창출 제한적

To-Be

- 이용자 중심의 탄력적인 이동(Mobility) 체계
- 모빌리티 서비스 간 연결성 강화
- 자가용 없이 편리한 이동
- 플랫폼 주도의 맞춤형 모빌리티 서비스 제공
- 새로운 모빌리티 서비스 수요 및 부가가치 창출

이 | 언제 어디서든 플랫폼이 모든 이동을 해결



One-Click으로 모든 이동 스케줄을 해결

하나의 플랫폼에 출발, 도착지 입력
최적화된 이동수단, 시간표, 이용방법 제시
예약-결제까지 One-Stop!

자가용 분당률

56% 이상

50% 이하



[*20]



[*30]

실시간 모빌리티 예약·배차 일상화

언제 어디서든 플랫폼을 통한
사전 예약, 실시간 배차 등 기능
이동에 대한 걱정 및 불필요한 대기시간 축소

승차 대기시간

불필요한 대기 시간,
출퇴근, 심야시간 승차난 발생



[*20]



[*30]

승차 대기시간 **5** 분 이내



교통 소외지역의 이동문제도 해결

플랫폼을 통해 원하는 모빌리티 수단
(대형승합, 중형승용 등)을 선택하고,
부가 서비스(실버케어 서비스 등) 등도 제공



02 | 고객이 수요에 따라 자유롭게 선택하는 모빌리티



마음에 드는 다양한 모빌리티 브랜드를 선택

차별화된 서비스를 제공하는 브랜드형 모빌리티가 활성화 되고, 소비자가 우수 브랜드를 선택하여 이용

전국 브랜드형 모빌리티 (가맹 예약형 등 포함)



차량 종류에 대한 선택권 대폭 확대

국민 눈높이에 맞는 중형승용, 대형승합, 고급차량, 단거리 전용 소형차량 등 다양한 차종 선택 가능



PM, 카셰어링 등 공유형 모빌리티 확산

전기자전거 등 PM, 카셰어링 등 공유형 모빌리티가 확산 되어 어느 교통 거점으로든 편리하고 빠르게 이동

거주지-교통거점 간 PM 이용 이용비중



03 | 자가용만큼 편하고 쾌적한 이동 서비스



승차거부, 담배냄새, 불필요한 대화 없는 3無 서비스

승차거부 없고(호출하면 무조건 배차), 쾌적한 이동이 보장 되는 모빌리티 서비스 일상화



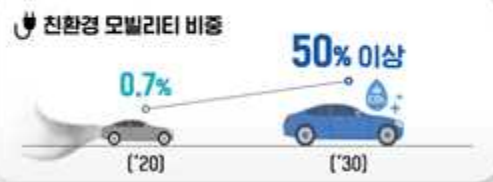
원하는 부가 서비스를 언제든 향유

여성전용, 통학·통근전용, 반려동물 동승, 실버케어, 비즈니스 전용 등 다양한 부가서비스 등장



맑은 공기를 선사하는 친환경 모빌리티의 정착

대기정화, 미세먼지 문제 해결이 가능한 친환경 모빌리티 선택이 일상적으로 가능하여 대기정화, 미세먼지 문제 해결



04 | 경쟁력 있는 모빌리티 산업 생태계



전통적 모빌리티와 새로운 모빌리티가 상생하는 생태계

플랫폼과 전통적 모빌리티의 결합 등 상생구조가 확립되어 모빌리티 시장 규모 확대



대기업과 스타트업이 동반성장하는 플랫폼 모빌리티 생태계

표준화된 서비스, 고객 만족도를 바탕으로 수익을 창출하는 다양한 모빌리티 서비스가 등장하여 경쟁하는 체계



청장년층이 일하기 원하는 양질의 일자리

종사자 수입이 확대되고, 근로여건이 개선되어 다수의 청장년층이 진입을 원하는 일자리로 변화



플랫폼 모빌리티 혁신 비전 2030



정책 추진방향

01 플랫폼 기반의 혁신적 모빌리티를 확산시키겠습니다.

- 플랫폼과 결합한 다양한 혁신적 모빌리티 적극 도입
- 플랫폼 스타트업 활성화를 위한 지원 확대
- 규제 샌드박스를 활용한 새로운 서비스 도입 지속 지원
- 플랫폼을 통해 One-Stop으로 이동 솔루션을 제공하는 MaaS 활성화

02 국민 니즈에 부합하는 모빌리티 서비스를 다양화하겠습니다.

- 승차거부, 요금분쟁 없는 브랜드형 모빌리티 적극 확산
- 국민 눈높이에 맞는 다양한 차종(대형차, 친환경차 등) 제공
- 교통 소외지역에 수요응답형 모빌리티 활성화
- 도어 투 도어 서비스를 위한 PM, 카셰어링 등 활성화

03 전통적 모빌리티 서비스의 경쟁력을 높이겠습니다.

- 플랫폼과 택시의 결합을 제도적으로 지원하기 위한 규제개선 추진
- 탄력요금, 구독형 등 다양한 요금체계와 부가서비스 활성화
- 모빌리티 종사자 처우개선 및 청장년층으로 인력구조 개선
- 모빌리티 서비스 관리 및 안전 강화