

교통안전법 시행령

<목 차>

1.대여사업용 자동차에 대한 교통수단안전점검

소관부처 및 작성자 인적사항	소관부처	국토교통부	작 성 자	이름	김철희
	담당부서 (과)	모빌리티정책과		직급	방송통신주사
	국장	윤진환		연락처	044-201-3822
	과장	김동현		이메일	nan4ever@mail.go.kr

2022. 05. 12. 작성

정책책임자직위

윤진환 (서명)

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	대여사업용 자동차에 대한 교통수단안전점검		
	2.규제조문	교통안전법 시행령 제20조제2항, 제3항		
	3.위임법령	교통안전법 제33조제1항, 제6항 및 제7항		
	4.유형	신설	5.입법예고	2022.05.31 ~ 2022.07.28
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	○ (추진배경) 최근 렌터카의 증가와 함께 교통사고도 빈발함에 따라 렌터카에 대한 교통안전 위험요인 사전 조사, 시정 등을 통해 교통사고 감소 추진 필요 - 이를 위해 버스·택시·화물자동차 등에 대해 실시하고 있는 교통수단안전점검 대상에 렌터카 포함 * (렌터카) 638천대/1,040개社('16년) → 1,051천대/1,133개社('20년), 연평균 등록대수 14.0% ↑ * (사고/사망자) 8,034건/106명('16년) → 10,223건/96명('20년), 연평균 사고건수 6.2% ↑ ○ (정부개입 필요성) 안전점검을 통해 교통안전 위험요인 조사, 관계법령의 위반여부 확인 및 시정 등 교통안전 저해요인을 사전에 제거함으로써 교통사고 감소 도모 * 택시의 경우 위 규정에 따라 안전점검을 실시한 결과, 사망자 87.4%, 중상자 40%(최근 3년간 연평균) 감소하는 효과가 있었음 - 버스·택시·화물자동차·건설기계·철도차량·항공기 등 모든 교통수단(렌터카 제외)에 대한 안전점검은 관계기관 합동으로 추진 중인 「교통사고 감소대책」 과 더불어 사업용자동차의 교통사고 감소에 기여하고 있으나, * 교통사고 현황(한국교통안전공단 분석자료) · (총괄) 220,917건('16년) → 209,654건('20년), 연평균 1.3% ↓ · (사업용) 49,041건('16년) → 40,108건('20년), 연평균 4.9% ↓ · (렌터카) 8,034건('16년) → 10,223건('20년), 연평균 6.2% ↑ - 렌터카(교통수단안전점검에 제외)의 경우 등록대수 증가와 더불어 매년 교통사고가 늘어나고 있어 교통수단안전점검 대상에 포함		

7.규제내용	함으로써 교통사고 감소 도모 필요				
	○ 렌터카(대여사업용 자동차)에 대한 교통수단 안전점검 실시 - 교통행정기관(시·도지사 또는 시장·군수·구청장 등)이 실시하는 교통수단안전점검 대상에 대여사업용 자동차 포함(안 제20조제2항) - 자동차대여사업자의 준수사항 위반(운전자격확인 등)으로 중대한 교통사고*가 발생한 경우 장관이 실시하는 교통수단안전점검 대상에 대여사업용 자동차 포함(안 제20조제3항) * 사망 1명, 중상 3명 이상 교통사고 등				
	8. 피규제 집단 및 이해관계자	○ 자동차 대여사업자, 일반 국민			
	9.도입목표 및 기대효과	○ 렌터카를 교통수단안전점검 대상에 포함하여 교통안전 위험요인 조사 및 관계법령의 위반여부 등을 점검, 시정하도록 함으로써 교통사고를 사전에 예방			
규제의 적정성	10.비용편익분석 (단위:백만원)		비용	편익	순비용
		피규제자	5,694.34		5,694.34
		피규제자 이외			
		정성분석			
		주요내용	안전점검을 통해 교통안전 위험요인 조사, 관계법령의 위반여부 확인 및 시정 등 교통안전 저해요인을 사전에 제거함으로써 교통사고 감소 도모		
	11.영향평가 여부	기술영향평가	경쟁영향평가	중기영향평가	
	해당 없음	해당 없음	해당 없음		
기타	12.일몰설정 여부	○ 해당 없음			
	13. 우선허용·사후 규제 적용여부	○ 해당 없음			
	14.비용관리제 (단위:백만원)	적용여부	비용	편익	연간균등순비용
	미적용	5,694.34	0	719.64	

<조문 대비표>

현 행	개 정 안
제20조(교통수단안전점검의 대상 등)	제20조(교통수단안전점검의 대상 등)
① (생 략)	① (현행과 같음)
② 법 제33조제6항에서 “대통령령으로 정하는 교통수단”이란 다음 <u>각 호의 어느 하나에 해당하는 자가</u> 보유한 교통수단을 말한다.	② ----- <u>각 호의 자가</u> -----.
1. (생 략) <u><신 설></u>	1. (현행과 같음)
	<u>1의2. 「여객자동차 운수사업법」 제28조에 따른 자동차대여사업의 등록을 한 자(이하 “자동차대여사업자”라 한다)</u>
2. (생 략)	2. (현행과 같음)
③ 법 제33조제6항에서 “대통령령으로 정하는 기준 이상의 교통사고”란 다음 각 호의 <u>어느 하나에 해당하는 교통사고</u> 를 말한다.	③ ----- <u>구분에 따른</u> -----.
1. <u>1건의 사고로 사망자가 1명 이상 발생한 교통사고</u>	1. 제2항제1호 또는 제2호에 해당하는 자가 보유한 교통수단의 경우 : <u>다음 각 목의 교통사고</u>
2. <u>1건의 사고로 중상자가 2명 이상 발생한 교통사고</u>	가. <u>1건의 사고로 사망자가 1명 이상 발생한 교통사고</u>
3. <u>자동차를 20대 이상 보유한 제2항 각 호의 어느 하나에 해당하는 자의 별표 3의2에 따른 교통안전도 평가지수가 국토교통부령으로 정하는 기준을 초과하여 발생한 교통사고</u>	나. <u>1건의 사고로 중상자가 2명 이상 발생한 교통사고</u>
	다. <u>자동차를 20대 이상 보유한 제2항 각 호의 어느 하나에 해당하는 자의 별표 3의2에 따른 교통안전도 평가지수가 국토</u>

현 행	개 정 안
<신 설> ④ ~ ⑤ (생 략)	<u>교통부령으로 정하는 기준을 초과하여 발생한 교통사고</u> 2. <u>자동차대여사업자가 보유한 교통수단의 경우 : 자동차대여사업자가 「여객자동차 운수사업법」 제34조의2제2항부터 제4항 및 제84조제1항의 규정을 위반 또는 자동차 정비 불량으로 발생한 같은 법 제19조제2항에 따른 중대한 교통사고</u> ④ ~ ⑤ (현행과 같음)

I. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

① 추진 배경

- (사고 증가) 최근 렌터카 등록·운영대수의 증가와 함께 교통사고 발생도 늘어남에 따라

렌터카 등록 및 사고		2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	연평균 증감률
등록대수(대)		638,050	732,112	853,000	959,057	1,051,280	13.3%
교통 사고	사고(건)	8,034	7,891	8,593	9,976	10,223	6.4%
	사망(명)	106	116	105	82	96	△1.2%

* 자료 출처 : 한국교통안전공단

- (위험요인 제거) 렌터카에 대한 운전자격 확인 및 자동차 적정 관리 여부(정기검사 및 결함 시정여부) 등을 점검함으로써 무면허자 대여 및 리콜 대상차량(대여금지 차량) 대여 등 교통안전 위험요인을 사전에 조사·제거 필요

⇒ 이를 위해 버스·택시·화물자동차 등에 대해 실시하고 있는 교통수단 안전점검 대상에 렌터카 포함

② 정부개입 필요성

- (사고감소) 운전자 및 차량관리, 준수사항 이행여부 등 교통수단 안전점검을 통해 교통안전 위험요인 조사, 관계법령의 위반여부 확인·시정 등 교통안전 저해요인 사전 제거로 교통사고 감소 도모

* 교통수단안전점검 착안 사항(렌터카, 예정)

- (사업 현황) 자동차등록대수, 보유차고 등 등록기준 확보 여부
- (운전자 관리) 대여 시 운전자격(무면허자 등 대여 금지) 확인 여부
- (운행관리) 리콜대상 차량 대여 여부 및 시정계획 등 임차인 통지 여부
- (자동차 관리) 정기검사 수검 여부, 타이어 및 좌석안전띠 상태

** 택시의 경우 위 규정에 따라 안전점검을 실시한 결과 사망자 87.4%, 중상자 40% (최근 3년간 연평균) 감소하는 효과가 있었음(한국교통안전공단 분석 자료 인용)

- 버스·택시·화물자동차·건설기계·철도차량·항공기 등에 대한 교통수단안전점검(렌터카 제외)은 「교통사고 감소대책」과 더불어 사업용자동차의 교통사고 감소에 기여하고 있으나,

* 교통사고 현황(한국교통안전공단 분석자료)

< (연평균 교통사고 증감율) 전체 △1.3%, 사업용 △4.9%, 렌터카 +6.2% >

구분		2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	연평균 증감율
전체 교통사고	사고(건)	220,917	216,335	217,148	229,600	209,654	△1.3%
	사망(명)	4,292	4,185	3,781	3,349	3,081	△8.0%
사업용 교통사고	사고(건)	49,041	44,784	45,122	47,179	40,108	△4.9%
	사망(명)	853	821	748	633	575	△9.4%
렌터카 교통사고	사고(건)	8,034	7,891	8,593	9,976	10,223	6.4%
	사망(명)	106	116	105	82	96	△1.2%

* 자료 출처 : 도로교통공단 교통사고분석시스템(사업용 덤프트럭, 기타/건설기계 제외)

- 이와는 다르게, 렌터카(교통수단안전점검에 제외)의 경우 등록대수 증가와 더불어 매년 교통사고가 늘어나고 있어 교통수단안전점검 대상에 포함함으로써 교통사고 감소 도모 필요

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 비교

o 규제대안의 내용

현행유지안	대안명	렌터카를 제외한 교통수단안전점검 실시
	내용	교통수단안전점검 대상은 교통안전법 시행령 제20조 제1항에서 정한 여객·화물운송용자동차, 건설기계, 철도차량, 항공기, 어린이 통학버스 및 같은 조제2항에서 정한 여객·화물운송사업용자동차로(현행과 같이 렌터카는 제외) 교통행정기관에서 안점점검을 실시하고 위반사항 시정 등 조치

규제대안1	대안명	렌터카를 교통수단안전점검 대상에 포함
	내용	현행 교통수단안전점검 대상에 렌터카 추가하여 교통 행정기관에서 안전점검*을 실시하고, 교통안전 위험 요인 조사·제거 및 위법사항 시정 등 조치함으로써 교통사고 감소 도모 * 운전자·운행·차량관리 등 교통수단안전점검 착안 사항 참조
규제대안2	대안명	렌터카에 대한 교통수단안전점검 업체 자가진단
	내용	업체의 등록기준 적합여부(사업현황), 무면허자 대여(운전자 관리), 리콜대상차량 대여 여부(운행관리) 및 검사유효기간 경과(자동차관리) 등에 대해 업체 스스로(또는 렌터카연합회 등 위탁) 자가 진단 실시 및 불법 사항 시정

○ 규제대안의 비교

구분	장점	단점
현행유지안	안전점검에 대한 업체의 수검 부담 없음	매년 증가하는 렌터카 교통사고에 대한 효율적 대응 곤란(사고 증가)
규제대안1	매년 증가하는 렌터카 교통사고에 대한 효과적인 대응 가능(사고감소 도모), 기존 점검인력 활용으로 비용 절감	안전점검에 대한 업체의 수검 부담
규제대안2	안전점검에 대한 업체의 수검 부담 완화	교통안전 위험요인 및 위법사항 발굴 곤란으로 안전점검 효과 미흡, 업체별 점검인력 확충 등 비용 가중

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
자동차대여사업자 (피규제자)	- 입법예고(‘22.5~’22.7) 등 의견수렴 예정		

③ 대안의 선택 및 근거

- '20년 렌터카 교통사고로 사망 1명 96건(96명), 중상 2명 247건(494명), 중상3명 이상 94건(326명)이 발생함. 따라서 교통수단안전 점검 대상업체수는 사망 1명 발생 38개사(중복업체 발생, 발생건수의 40% 가정) 및 중상 2명 이상 발생 136개사(중복업체 발생, 발생건수의 40% 가정)의 총 174개사로 추정
- 택시 등 타 영업용차량에 비해 차량 대수가 많은 렌터카의 경우 사고 발생률이 높아 안전점검 대상에 포함·실시함으로써 렌터카의 안전성을 확보하고 임차인 및 일반 국민의 안전성 향상의 효과 발생

3. 규제목표

렌터카를 교통수단안전점검 대상에 포함하여 교통안전 위험요인 조사 및 관계법령의 위반여부 등을 점검, 시정하도록 함으로써 교통사고를 사전에 예방

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- 차량 등록대수 및 교통사고가 증가하고 있는 렌터카에 대해 교통수단 안전점검을 실시함으로써,
 - 운전자(무면허자 대여여부), 운행관리(리콜대상차량 대여 여부) 및 자동차관리(검사유효기간 경과여부) 등 적정 여부를 점검하고 위험요인을 사전에 제거하고자 하는 것으로 목적·수단 부합함
- 특히, 일정기준 이상 사고가 발생한 렌터카업체에 대해 사고원인 분석, 대여사업자준수사항 점검, 차량 정비 현황 및 미비점을 시정하도록 함으로써 사고 감소 효과 제고

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당 없음	해당 없음	해당 없음

○ 영향평가

- 기술규제영향평가

➡ 해당사항은 기술규제와 관계없음

- 경쟁영향평가

➡ 여객자동차 운수사업법 제28조에 따라 등록되어 있는 모든 대여 사업체에 적용됨으로 경쟁영향평가와 관계없음

경쟁영향평가 점검항목	해당 여부
(A) 사업자의 수 또는 범위 제한	해당 없음
(B) 사업자의 경쟁능력 제한	해당 없음
(C) 사업자의 경쟁유인 감소	해당 없음
(D) 소비자에게 제공되는 선택과 정보의 제한	해당 없음

- 중기영향평가

- ➡ 여객자동차 운수사업법 제28조에 따라 등록되어 있는 모든 대여 사업체에 적용됨으로 중소기업에 특별한 영향을 미치지 않음

- 규제 차등화 예비분석 결과표

① 규제 영역	품질안전
② 규제 방식	기준설정
③ 예비분석모델	해당사항 없음
판단 근거	해당사항 없음
④ 대상 업종	자동차대여사업자
⑤ 예비분석내용	해당사항 없음
⑥ 차등화적용 여부	(차등화 미적용) 렌터카를 교통수단안전점검 대상에 포함하여 교통안전 위험요인 조사 및 관계법령의 위반 여부 등을 점검, 시정하도록 함으로써 교통사고를 사전에 예방하려는 것으로 이는 업체의 규모와 관계없이 동일한 기준으로 적용

○ 기타 고려사항

- 시장유인적 규제설계

➡ 시장 진입 등을 규제하지 않음

- 일몰설정 여부

➡ 교통사고 감소를 위한 교통수단안전점검을 정기·수시로 실시함으로써 안전을 담보하는 규정으로 지속적으로 존속 필요성이 있음(일몰설정 대상 아님)

- 우선허용·사후규제 적용 여부

➔ 신기술을 활용한 새로운 서비스 또는 제품과 관련되지 않고 포괄적으로 규정할 부분이 아님

분류	적용여부	적용내용/미적용사유
포괄적 개념 정의		자동차대여사업용 자동차를 교통수단안전점검에 포함하는 규정으로 해당 대상 등을 포괄적으로 규정하는 사항에는 해당하지 않음
유연한 분류 체계		자동차대여사업용 자동차를 교통수단안전점검에 포함하는 규정으로 해당 대상을 명확히 명시하고 이와 관련된 사항만 적용
네거티브 리스트		자동차 대여사업용 자동차에 대해서만 교통수단안전점검 대상에 포함하는 것으로 네거티브 리스트에 해당하지 않음
사후 평가관리		자동차대여사업용 자동차를 교통수단안전점검에 포함하는 규정으로 사후평가 관리에 해당하지 않음
규제 샌드박스		국민의 생명, 안전과 관련된 사항으로 규제의 일부 면제 및 유예사항에 해당하지 않음

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

- ➡ 미국 및 일본 등에서도 운수회사의 차량, 운전자 및 사고관리를 통한 교통사고 감소에 노력
 - (미국) 연방운송회사안전청(Federal Motor Carrier Safety Administration)은 ‘안전진단프로그램(safety audit program)’ 등을 통해 사고 위험율이 높은 버스 및 화물트럭 운수회사와 차량, 운전자, 교통사고 등을 관리
 - (일본) 국토교통성과 지방운수국의 ‘운수업체 감사제도’를 통해 화물 운수회사의 사고 및 운행자를 관리

○ 타법사례

- ➡ 여객자동차 운수사업법 제79조에 교통사고 대응 및 예방 또는 이용자의 교통안전을 위하여 필요한 경우 보고하거나 서류의 제출, 검사 및 질문 등을 할 수 있도록 규정
- ➡ 건설기계관리법 제35조에 건설기계로 인한 중대한 사고가 발생한 경우 안전기준 적합여부 조사
- ➡ 철도사업법 제47조에 필요하다고 인정하면 철도사업자의 서류, 시설 또는 그 밖의 물건을 검사할 수 있도록 규정

4. 비용편익 분석

<규제대안 1 : 렌터카를 제외한 교통수단안전점검 실시>

① 비용편익분석 : 피규제 기업·소상공인 직접비용 5,694.34백만

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
2021	2022	10	4.5	백만원, 현재가치

규제대안 1 : 렌터카를 제외한 교통수단안전점검 실시			
영향집단		비용	편익
피규제 기업 · 소상공인	직접	5,694.34	
	간접		
피규제 일반국민			
피규제자 이외 기업 · 소상공인			
피규제자 이외 일반 국민			
정부			
총 합계		5,694.34	
기업순비용		5,694.34	연간균등순비용
			719.64

Ⅲ. 규제의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

- ➡ 여객자동차 운수사업법령(사업 근거, 렌터카도 동일)을 적용받는 버스·택시 등은 이미 도입하고 있으며, 교통사고 안전예방에 적극 대응하는 차원에서 피규제자의 준수 가능성이 높음

또한, 교통사고 감소는 렌터카 업체의 보험료 경감으로 이어져 결과적으로는 렌터카 업체(피규제집단)의 재정적 이익을 수반함에 따라 순응도는 높을 것으로 판단

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

- ➡ 행정기관에서 직접 수행하므로 집행가능성 높음
(버스타시·화물 등 정기·수시검사 추진 중, 수시로 집행실태 점검 예정)

교통안전법 시행령 개정과 병행하여 안전점검 시기·항목 등을 규정한 교통안전점검·평가지침(국토부 훈령 제967호)를 개정·시행함

으로써 차질 없이 집행 가능

○ 재정적 집행가능성

➡ 규제 집행에 있어 재정적 부담은 크지 않음(통상적인 출장비 소요)

IV. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 무면허 렌터카 운행 교통사고 발생 및 국민청원
 - * '20.9., 목포시, 사망 3명, 중상 4명 / '20.10., 화순군, 보행자 사망1명(청원)
- 교통수단안전점검 대상에 렌터카 포함 등 무면허 운전자 렌터카 대여 방지대책 수립·보고('20.11, BH 및 장관)
- 무면허자 대여 렌터카 업체 현장점검('20.11., 국토부·지자체·교통공단 합동)
- 무면허 렌터카 사고 근절 위해 안전관리 강화 추진('20.12., 보도자료 배포)
- 교통안전법 시행령 개정 추진 방침결정('20.12.)
- 관계기관 의견조회('20.12.~'21.1.), 입법예고('21.1.~'21.2)
- 입법예고 결과 보고('21.2) 및 국토부 자체심사('21.4.)
- 국조실 규제 예비심사('21.4.~'21.10.), 재입법예고('21.11, 방침('21.10))
 - * 주기/수시점검은 과도한 규제, 교통사고의 책임이 렌터카업체에 있는 경우에 한해 특별점검 실시
- 법제처 예비심사('21.11.~'21.12.)
 - * 교통사고 기준을 여객자동차법에 따른 중대한 교통사고로 규정
- 재입법예고('22.1, 방침('22.1)) 및 국조실, 법제처 예비심사('22.1.~'22.4.)
 - * (국조실) 운전자의 과실(운전미숙 등)로 발생하는 교통사고는 제외, 렌터카업체 귀책 사유에 한해서만 안전점검 실시
 - * (법제처) 렌터카업체의 귀책사유에 대해 구체적으로 명시
- 교통안전법 시행령 개정 재추진 방침결정('22.4.)

2. 향후 평가계획

- 교통안전법 시행령 개정과 병행하여 교통안전점검·평가지침(국토부 훈령 제967호)를 개정(점검 시기·항목 등), 차질 없이 집행예정

3. 종합결론

- 최근 늘어나는 렌터카 교통사고와 관련, 운전자격·차량·운행관리
적정여부 등 안전점검을 통해 무면허대여, 검사유효기간 경과 및
리콜차량 대여 등 위험요인을 사전에 제거함으로써 사고 감소에 기여
- 새로운 규제가 아닌 이미 버스·택시 등에 대해 도입 중인 안전점검
대상에 렌터카를 포함하는 것으로 규제의 준수 및 집행 등 실효성이
높으며
- 나아가 사고감소는 피규제집단의 재정적 이익으로 이어져 규제에
대한 적극적 참여를 유도하고, 이를 이용하는 일반국민의 생명과
재산을 보호할 수 있다는 차원에서
- 교통수단안전점검 대상에 렌터카를 포함하기 위한 교통안전법 시행령
개정은 반드시 추진되어야 할 것으로 판단됨

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
2021	2022	10	4.5	백만원, 현재가치
규제대안1 : 렌터카를 제외한 교통수단안전점검 실시				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접	5,694.34		5,694.34
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계		5,694.34		5,694.34
기업순비용		5,694.34	연간균등순비용	719.64

나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 : 렌터카를 제외한 교통수단안전점검 실시>

① 피규제 기업소상공인 :

☐ 직접비용

(정량)영향집단명	자동차대여사업체
활동제목	대여사업용 자동차에 대한 안전점검 실시
비용항목	노동
비용	5,694,347,957
일시적/반복적	반복적/비균등/비정률
산식	연간투입인원*연간투입시간*시간당근로임금*자동차대여사업 점검 대상업체 2022년 $(1*8*23,379*1248) + (1*8*23,379*1248) + (1*8*23,379*1248*0.73) = 637,225,505$ 2023년 $(1*8*23,379*1287) + (1*8*23,379*1287) + (1*8*23,379*1287*0.73) = 657,138,802$ 2024년 $(1*8*23,379*1326) + (1*8*23,379*1326) + (1*8*23,379*1326*0.73) = 677,052,099$ 2025년 $(1*8*23,379*1365) + (1*8*23,379*1365) + (1*8*23,379*1365*0.73) = 696,965,396$ 2026년 $(1*8*23,379*1404) + (1*8*23,379*1404) + (1*8*23,379*1404*0.73) = 716,878,693$ 2027년 $(1*8*23,379*1443) + (1*8*23,379*1443) + (1*8*23,379*1443*0.73) = 736,971,991$ 2028년 $(1*8*23,379*1482) + (1*8*23,379*1482) + (1*8*23,379*1482*0.73) = 756,705,288$ 2029년 $(1*8*23,379*1521) + (1*8*23,379*1521) + (1*8*23,379*1521*0.73) = 776,618,585$ 2030년 $(1*8*23,379*1560) + (1*8*23,379*1560) + (1*8*23,379*1560*0.73) = 796,531,882$ 2031년 $(1*8*23,379*1599) + (1*8*23,379*1599) + (1*8*23,379*1599*0.73) = 816,445,179$

근거설명	○ (정기·특별점검) 점검 시행에 따라 운수회사 점검서류 준비, 점검 당일 현장 동반 및 결과 조치를 위해 직원 1명 근무, 24시간 가정 산출 ※ 정기점검 및 특별점검은 점검 항목, 내용, 방식 등이 유사하여 동일 변수 적용 • (연간투입시간) 교통행정기관(지자체 등) 및 한국교통안전공단에서 실시하는 점검은 통상 직원 1명 현장 동반 8시간, 점검전 1일 8시간(6개 항목* 서류 준비) 및 점검 후 1일(추가 서류 제출) 8시간**으로 총 24시간 가정 * 6개 항목 : 업체 일반현황, 운전자 관리, 운행관리, 교통사고관리, 자동차관리, 기타 등 ** 점검후 추가제출 서류 시간 소요: '20년 점검업체 326개사 중 237개사 (72.7%) 법규위반 적발하여 총 점검대상업체의 73%로 가정 • (시간당근로임금)시간당 인건비의 경우 고용노동부 사업체노동력조사의 운수업 종사자 월임금과 월근로시간을 활용해 산출(자료 : 고용노동부, 2021년 11월 사업체노동력조사 결과) • (점검대상업체수) 정기점검의 경우 매년 1회 실시, 해당연도 특별점검 대상일 경우 정기점검을 받은 것으로 간주하는 교통안전점검·평가지침에 따라, 매년 전체 대여사업자가 특별점검 대상이라고 가정하고 특별점검을 실시한 대여사업체를 제외한 나머지 업체를 정기점검 대상으로 가정 ☞ 이에 점검 인원, 시간, 임금이 동일하여 정기·특별 점검 별도 산정하지 않고 총 대여사업체수로 계산 ○ (분석대상의 기간) 분석대상기간이 10년으로 렌터카 등록 업체수의 증가 추이 반영 <렌터카 부상자 및 사망자 사고 현황>
------	--

구분	2011 년	2012 년	2013 년	2014 년	2015 년	2016 년	2017 년	2018 년	2019 년	2020 년	연평균 증감율
사고 건수	4,492	5,398	5,340	5,639	6,233	8,034	7,891	8,593	9,976	10,223	10%
사망 자수	92	91	106	91	119	106	116	105	82	96	2%
부상 자수	7,723	9,196	8,974	9,644	10,479	13,076	12,794	13,697	16,256	16,244	9%
업체 수	797	838	879	959	1,015	1,040	1,068	1,101	1,116	1,133	4%
등록 대수	288,634	325,334	371,879	459,028	543,657	638,050	732,112	853,000	989,057	1,051,280	16%

- 과거 10년간 렌터카 업체수 고려 시 추세선을 적용하면 ($R^2=0.9555$), 2030년의 업체수는 약 1,560개로 추정됨
 - 렌터카에 대한 수요가 증가할 것으로 예상되며, 2020년 1,133개사 대비 39% 증가

