

전략연구 2022-02

충남 수요응답 공공형버스 통합 운영방안

김원철 · 김윤식



충남연구원
ChungNam Institute

목 차

제1장 서론	1
1. 연구의 배경 및 목적	1
2. 연구의 범위 및 내용	2
3. 연구의 방법(분석틀)	3
4. 선행연구 검토 및 차별성	4
5. 기대효과	7
제2장 관련 정책 및 법·제도 검토	8
1. 수요응답 공공형버스 개념	8
2. 수요응답 공공형버스 정책동향	13
3. 관련 법·제도	14
제3장 충남 수요응답 공공형버스 운영현황 및 시사점	22
1. 충남 수요응답 공공형버스 운영·관리 조직	22
2. 시·군별 수요응답 공공형버스 현황	24
3. 수요응답 공공형버스 위탁협약 사항	71
4. 시사점	74
제4장 공공성과 지속성 확보를 위한 통합 운영방안	78
1. 거버넌스 강화방안	78
2. 대중교통 사각지역 데이터베이스 구축 및 관리모델 도입방안	81
3. 위탁협약 강화방안	85
4. 정산 및 운행 모니터링 강화방안	88
제5장 결론 및 정책제언	92
1. 결론	92
2. 정책제언	93
참고문헌	94

표 목 차

〈표 1〉 선행연구 검토결과 및 본 연구의 차별성	6
〈표 2〉 운행행태에 따른 수요응답교통의 분류	11
〈표 3〉 국가균형발전 특별법 개정에 따른 주요 변경사항	16
〈표 4〉 도시형·농촌형 교통모델 사업 운영주체별 유형	18
〈표 5〉 천안시 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(성환읍)	25
〈표 6〉 천안시 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(성남·수신면)	25
〈표 7〉 천안시 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(목천읍)	25
〈표 8〉 천안시 공공형버스 신청노선	26
〈표 9〉 천안시 공공형버스 사업비 산출내역	27
〈표 10〉 공주시 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(KTX공주역~사곡계실지구)	29
〈표 11〉 공주시 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(공주 유구(터미널)~아산(터미널))	29
〈표 12〉 공주시 공공형버스 신청노선	30
〈표 13〉 공주시 공공형버스 사업비 산출내역	31
〈표 14〉 아산시 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상	32
〈표 15〉 아산시 공공형버스 신청노선	33
〈표 16〉 아산시 공공형버스 사업비 산출내역	36
〈표 17〉 논산시 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상	37
〈표 18〉 논산시 공공형버스 신청노선	38
〈표 19〉 논산시 공공형버스 사업비 산출내역	40
〈표 20〉 당진시 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상	41
〈표 21〉 당진시 공공형버스 신청노선	42
〈표 22〉 당진시 공공형버스 사업비 산출내역	46
〈표 23〉 금산군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(진산면-대전서남부터미널)	48
〈표 24〉 금산군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(금산읍-금성면(오룡)) ..	49
〈표 25〉 금산군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(금산읍-남이면(건천리)) ..	49
〈표 26〉 금산군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(금산읍-진산면(초미동)) ..	49
〈표 27〉 금산군 공공형버스 신청노선	50
〈표 28〉 금산군 공공형버스 사업비 산출내역	52
〈표 29〉 부여군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상	54

〈표 30〉 부여군 공공형버스 신청노선	54
〈표 31〉 부여군 공공형버스 사업비 산출내역	55
〈표 32〉 서천군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(노선형)	57
〈표 33〉 서천군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(콜버스형)	57
〈표 34〉 서천군 공공형버스 사업비 산출내역	59
〈표 35〉 청양군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(순환형)	60
〈표 36〉 청양군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(지간선형)	61
〈표 37〉 청양군 공공형버스 신청노선	61
〈표 38〉 청양군 공공형버스 사업비 산출내역	62
〈표 39〉 홍성군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상	63
〈표 40〉 홍성군 공공형버스 사업비 산출내역	65
〈표 41〉 예산군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상	66
〈표 42〉 예산군 공공형버스 사업비 산출내역	67
〈표 43〉 태안군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상	68
〈표 44〉 태안군 공공형버스 사업비 산출내역	70
〈표 45〉 시·군별 공공형버스 계획 시 대중교통 사각지역 분석결과 반영 여부	75
〈표 46〉 시·군별 공공형버스 운송수입금 처리방법	76
〈표 47〉 시·군별 공공형버스 운행기록 및 지출내역 관리방법	77
〈표 48〉 위탁 협약서 보완사항(안)	86
〈표 49〉 공공형버스 사업비 지출내역 증빙/확인 방법(안)	90

그림 목 차

〈그림 1〉 연구의 방법(분석틀)	3
〈그림 2〉 수요응답교통의 범주	9
〈그림 3〉 수요응답교통서비스 역할	10
〈그림 4〉 수요응답교통의 운행방법	11
〈그림 5〉 수요응답교통의 서비스 수준 및 특징	12
〈그림 6〉 충남 수요응답교통 담당 조직	23
〈그림 7〉 충남 시·군 수요응답교통 담당 조직	23
〈그림 8〉 충남 수요응답 공공형버스 사업 추진절차	79
〈그림 9〉 거버넌스 강화 방안	80
〈그림 10〉 공공형버스 사업계획서에 제시된 공공형버스 운행노선 계획(안) 사례	82
〈그림 11〉 수요응답 공공형버스와 노선버스 서비스 중복성 검토 (예시)	83
〈그림 12〉 충남 대중교통 사각지역 관리모델 개념	84
〈그림 13〉 충남 대중교통 사각지역 해소율 분석 사례	84
〈그림 14〉 충남 노선버스 회계 및 운행관리 융합 플랫폼(안) - 검증 기능 사례	91

제1장 서론

1. 연구의 배경 및 목적

수요응답 공공형버스는 버스서비스 사각지역 주민의 이동권을 확보하기 위해 투입하는 공공재 성격의 교통서비스를 제공하는 교통수단이다. 공공형버스는 여객자동차 운수사업법에 따라 농어촌을 기·종점으로 하는 노선, 즉 농어촌지역에 투입이 가능하다. 시지역은 도시형 교통모델(국토교통부 지원) 정책, 군지역은 농촌형 교통모델(농림축산식품부 지원) 정책으로 알려져 있다.

수요응답 공공형버스는 운행시간과 운행노선의 고정없이 간헐적인 수요에 대응하는 서비스이다. 이는 인구밀도가 매우 낮고 이동수요가 간헐적으로 발생하는 도시 외곽지역 주민의 이동권 확보에 적합한 교통수단으로 대중교통 사각지역 주민의 이동권 확보를 위한 도입취지를 갖고 있다. 그러나, 운행 효율성을 중요하게 여겨 이용시간, 운행횟수를 고정하여 운행하는 낮은 수준의 수요응답 서비스를 제공함으로써 기존 노선버스의 틀을 벗어나지 못하고 이용자가 집에서 버스정류장까지 도보로 이동하여 해당 서비스를 이용하는 등 불편을 초래하고 있다.

한편, 국가균형발전특별법의 개정(2018.2.28.)을 통해 '19년부터 수요응답교통 사업이 시·도가 자율적으로 예산을 편성하는 지역자율계정 포괄보조사업으로 재원이 마련됨에 따라 지자체가 자율편성 한도 내에서 포괄보조사업을 선택하고 사업별 세부내역을 자율적으로 설계할 수 있는 사업재원 구조의 변화로 시·군 사업을 관장하는 충청남도의 역할이 증대되었다.

충청남도가 사업재원을 시군에 배분하는 등 역할이 증대됨에 따라 충청남도의 수요응답 공공형버스 사업의 정책목표(버스서비스 사각지역 제로화)를 달성하기 위한 15개 시·군의 수요응답 공공형버스 통합 관리는 인구감소와 고령화 속도가 빠른 충남의 대중교통 사각지역 주민의 이동권 확보를 통한 삶의질 제고에 유용한 공공교통수단이 될 수 있으므로 지속성과 공공성이 담보된 운영전략이 필요한 실정이다.

본 연구에서는 충남 수요응답 공공형버스 운행현황을 조사·분석하고, 공공성과 지속성이 확보될 수 있도록 통합 운영방안을 제안한다.

2. 연구의 범위 및 내용

1) 연구의 범위

(1) 시간적 범위

공식통계는 2021년 12월 자료를 활용하고, 시·군별 공공형버스 운행현황 자료는 2022년 자료를 활용한다.

(2) 공간적 범위

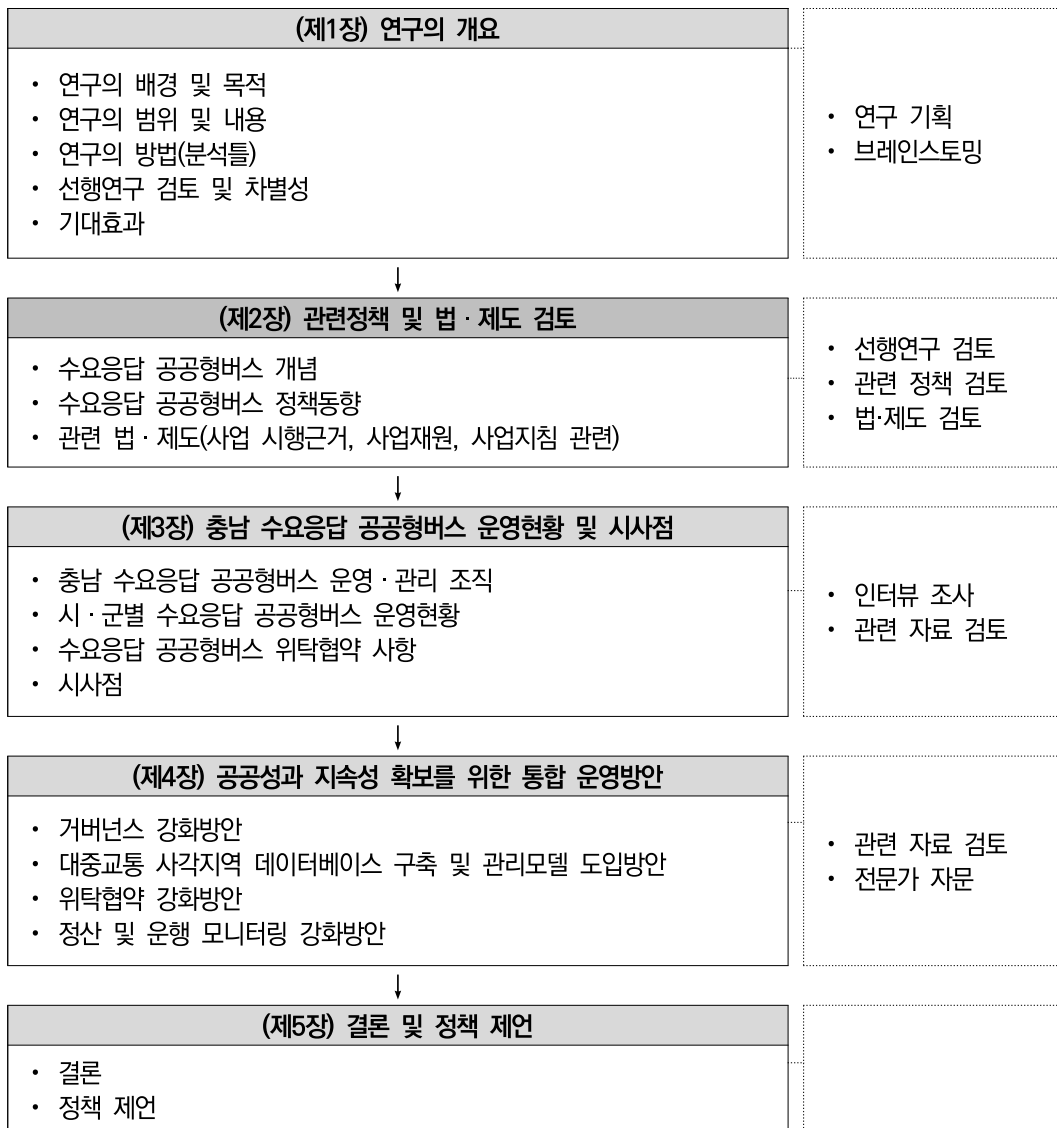
본 연구는 충청남도를 중심으로 15개 시·군을 연구의 공간적 범위로 한다.

2) 연구의 내용

본 연구의 주요 내용은 다음과 같다. 첫째, 선행연구를 검토하여 본 연구의 차별성을 제시한다. 둘째, 수요응답 공공형버스의 개념을 정의하고, 관련 정책 및 법·제도를 검토한다. 셋째, 충남 수요응답 공공형버스 운영현황 검토를 통해 시사점을 도출한다. 넷째, 공공성과 지속성 강화를 위한 통합 운영방안을 제안한다. 마지막으로 결론을 도출하고, 정책을 제언한다.

3. 연구의 방법(분석틀)

본 연구는 연구기획을 위한 브레인스토밍, 문헌 검토 등을 통한 수요응답 공공형버스 개념 정립, 수요응답 공공형버스를 운영하는 민간운송업체 실무자를 대상으로 한 인터뷰 조사와 시사점 도출, 공공성과 지속성 확보를 위한 통합 운영방안 마련 절차로 수행하였다.



〈그림 1〉 연구의 방법(분석틀)

4. 선행연구 검토 및 차별성

1) 선행연구 검토결과

김원철·김윤식(2019)은 충청남도 시·군이 자체적으로 수요응답 공공형버스 사업을 계획하고 사업내용을 결정해야 하는 현실을 고려하여 지자체 및 운송업체 담당자가 경험하고 있는 ‘운영 및 관리’의 애로사항을 조사하고 이를 해결하기 위해 “수요응답교통 운영 및 관리 개선방안 연구”를 통해 “수요응답교통 운영 및 관리를 위한 가이드라인”을 제시하였다. 충청남도에서는 수요응답교통 서비스를 제공함에 따라 도민의 버스나 택시 이용요금 부담이 크게 감소되고, 여가 및 문화생활과 병원 방문 등 삶의 질이 전반적으로 개선되는 효과가 발생되고 있음에도 불구하고, 수요응답교통을 운영 및 관리하는 실무 담당자는 수요응답교통(공공형버스)의 운행범위 설정, 사업 면허 부여, 사업비 산출, 수익금 처리방법, 적정이윤 반영, 정산 및 운행관리에 어려움을 겪고 있다. 이에, 현장 활용도를 높이기 위해 면허 부여 방법, 운행범위 설정 방법, 사업비 산출 및 정산 방법, 적정이윤 산정 방법, 수입금(요금수입) 관리 방법, 안전한 운행 관리 방법에 관련된 실무 가이드라인을 제안하였다. 박준한·김규호(2020)는 교통소외지역 주민이 겪는 어려움을 개선하기 위한 입법·정책적 방안을 제시하기 위한 목적으로 “농어촌 등 교통소외지역의 교통서비스 강화방안 연구”를 수행하였다. 교통서비스 수준이 열악하여 주민들의 자유롭고 안전한 이동이 제약받는 지역을 교통소외지역으로 정의하고, 이러한 교통소외지역에 체계적인 교통서비스 제공이 가능하도록 하는 법·제도적 성과가 부족함을 분석결과로 제시하였다. 이를 개선하기 위한 법·제도적 과제로 교통소외지역 기준 설정을 위한 학술적·입법적 논의, 지역 여건을 바탕으로 하는 종합적인 대책 마련과 법정 교통계획 신설, 교통소외지역 교통서비스 발전을 위한 재정지원 대책, 수요응답 공공교통의 효율 극대화를 위한 대책의 필요성을 강조하고 입법 과정의 고려사항을 제안하였다. 박원일(2020)은 수요응답 서비스를 제공하는 공공형버스는 대중교통 사각지역 주민들에게 교통복지를 보장하고 이동권을 확보해야 함을 강조하면서 “농어촌 및 도농복합지역 공공형버스(수요응답교통) 운영 개선방안 연구”를 수행하였다. 이를 위해 운영 주체, 운행차량, 운행방식, 이용 관련, 콜 운영방식, 운전자 관련, 운송수입/비용, 재정 지원을 포함하는 운영현황 실증분석을 수행하였다. 공공형버스(수요응답교통) 운영 개선방안으로

서비스 개선(이용자 패턴에 적합한 운행 형태, 인센티브 제공에 따른 서비스 개선 유도, 요금 평준화, 환승할인 도입, 고령자 등 승객 안전 강화), 안정적 운영(공공형택시로 보완 운영, 노선버스 면허유지, 한정면허 기간 확대, 승무사원 처우 및 근무환경 개선), 전산 구축(예약시스템 개선, 정산 투명화), 운송수지 개선(국고 재정지원 지속 및 확대, 신규수요 창출 및 부대사업 연계, 자가정비 권장, 보험료 절감 방안)의 필요성을 제언하였다. 홍성호 외(2021)는 중앙정부가 추진하는 농촌형·도시형 교통모델 사업이 농어촌지역의 교통여건에 어느 정도 효과를 발생하고 있는지를 평가하고, 효율적인 개선방안을 제시하기 위한 목적으로 “농촌형·도시형 교통모델 개선 연구”를 수행하였다. 연구결과, 대중교통 사각지역은 농어촌지역이 도시지역에 비해 약 1.9배 정도 높지만, 농촌형·도시형 교통모델 사업을 통해 이용자가 부담하는 요금이 약 394억원 감소되었고, 이동시간도 약 42억원 정도 절감되는 효과가 발생한 정량적인 분석결과를 제시하였다. 특히, 충청남도의 경우에는 대중교통 사각지역이 시지역 16.3%, 군지역 33.9% 정도 해소된 것으로 분석결과를 도출하였다. 개선방안으로 농촌형·도시형 교통모델 사업의 중장기적인 목표를 설정하고, 목표 달성을 위한 관리시스템 도입의 필요성을 강조하였으며, 자가용자동차유상운송 관련 법 개정, 지속성 확보를 위한 재원 확보, 자율주행 농촌형 교통모델 도입의 준비 필요성을 제언하였다. 김원철 외(2022)은 교통모델 사업의 농촌 지역 교통서비스 개선 효과를 회귀분석을 통해 실증적으로 분석하였다. 이중차분 방법론을 적용하여 분석한 결과, 시지역에 비해 군지역에서 도입된 시범사업이 지역주민의 외출 횟수와 방문지 이용에 긍정적인 효과를 나타내고 있음을 제시하였다. 교통약자의 교통 편의 증진을 위한 정책은 형평성 측면에서 그 당위성이 확보되었으나 본 논문의 실증 분석결과는 (예산의) 효율성 측면에서도 수요응답교통서비스 (공공형버스) 정책의 타당성이 확보될 수 있음을 시사하였다.

2) 선행연구와의 차별성

수요응답교통서비스가 전국적으로 확대되고 사업의 규모도 커짐에 따라 운행 및 관리의 효율성과 사업 담당자가 겪고 있는 애로사항을 해결하기 위한 가이드라인 마련, 법·제도적 개선 정책과 관련된 정책적 관점의 개선방안 연구와 수요응답교통서비스의 효과 평가에 관한 연구가 최근 수행되고 있다.

본 연구는 공공형버스 사업을 준비하는 가이드라인을 제시하는 수준을 넘어 충청남도의 수요응답 공공형버스 사업의 정책목표를 달성하기 위한 15개 시·군의 통합 관리와 지속성과 공공성이 확보될 수 있도록 운영방안을 제안한다는 점에서 기존 선행연구와 차별성이 있다.

〈표 1〉 선행연구 검토결과 및 본 연구의 차별성

연구자	연구 목적	연구 방법	주요 연구내용
김원철 김윤식 (2019)	연구명: 수요응답형교통 운영 및 관리 개선방안 연구 연구목적: 운영 및 관리 애로사항 개선 방안 강구	시군 담당자 및 업체 담당자 대상 설문 조사 교통전문가 및 공인회계사 자문	지자체 및 운송업체 담당자가 경험하고 있는 ‘운영 및 관리’의 애로사항을 조사하고, 이를 해결하기 위해 수요응답형교통 운영 및 관리 가이드라인(운행범위설정, 사업면허 부여, 사업비 산출, 수익금 처리방법, 적정이윤 반영, 정산 및 운행관리) 제시
박준한 김규호 (2020)	연구명: 농어촌 등 교통소외지역의 교통서비스 강화방안 연구 연구목적: 교통소외지역 주민이 겪는 어려움을 개선하기 위한 입법·정책적 방안 제시	문헌조사	교통소외지역 기준 설정을 위한 학술적·입법적 논의, 지역 여건을 바탕으로 하는 종합적인 대책 마련과 법정 교통계획 신설, 교통소외지역 교통서비스 발전을 위한 재정지원 대책, 수요응답형 공공교통의 효율 극대화를 위한 대책과 관련된 필요성을 강조하고 입법 과정의 고려사항을 제안

연구자	연구 목적	연구 방법	주요 연구내용
박원일 (2020)	연구명: 농어촌 및 도농복합지역 공공형버스(수요응답형교통) 운영 개선방안 연구 연구목적: 공공형버스는 대중교통 사각지역 주민들에게 교통복지를 보장하고 이동권을 확보해야 함을 강조	문헌조사 현장조사	공공형버스(수요응답형교통) 운영 개선방안으로 서비스 개선, 안정적인 운영, 전산화 구축, 운송수지 개선 필요성 제언
홍성호 김진희 박상명 (2021)	연구명: 농촌형·도시형 교통모델 개선 연구 연구목적: 농림축산식품부 및 국토교통부가 추진하는 농촌형·도시형 교통모델 사업이 농어촌지역에 미치는 효과 평가 및 개선 방안 제시	문헌 조사 전문가자문	대농촌형·도시형 교통모델 사업을 통해 이용자가 부담하는 요금이 약 394억원 감소되었고, 이동시간도 약 42억원 정도 절감되는 효과가 발생된 정량적인 분석결과를 제시
김원철 (2022)	연구명: 수요응답교통서비스가 이용자의 활동성에 미치는 효과 연구목적: 도시형 교통모델 사업이 농촌지역 교통서비스 개선이 미치는 효과분석	문헌 조사 이중차분 (계량모형)	시지역에 비해 군지역에서 도입된 시범사업이 지역주민의 외출횟수와 방문지 이용에 긍정적인 효과를 나타내고 있음을 제시하고, 예산의 효율성 측면에서도 수요응답형 교통서비스 정책의 타당성이 확보 될 수 있음을 시사
본 연구	연구명: 충남 수요응답 공공형버스 통합 운영방안 연구 연구목적: 지속성과 공공성이 확보된 통합 운영방안 제안	시군 담당자 및 업체담당자 인터뷰조사	공공성과 지속성 확보를 위한 충청남도 중심의 통합 운영방안 제시

5. 기대효과

대중교통 사각지역을 대상으로 수요응답 공공형버스의 운행계획(노선권 확보) 수립과 운행명령 이행으로 대중교통의 공공재 역할을 확보하고, 예산확보의 가능성을 높이고, 버스회사의 운행 기피를 차단하는 제도로, 매우 열악한 수지구조를 지닌 대중교통 사각 지역의 지속가능한 공공교통서비스 제공이 기대된다.

제2장 관련 정책 및 법·제도 검토

1. 수요응답 공공형버스 개념

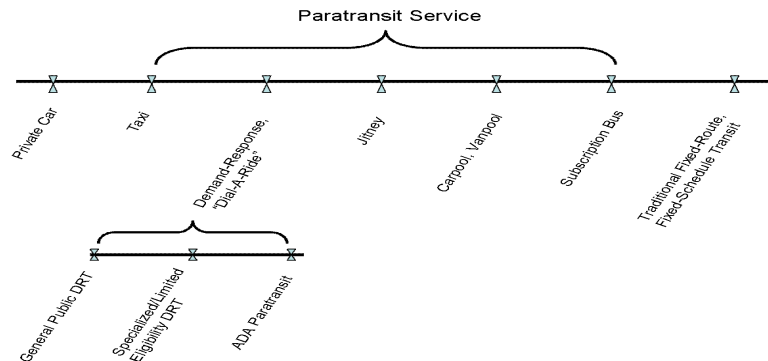
(1) 수요응답 공공형버스와 수요응답 교통의 개념

수요응답 공공형버스는 수요응답교통서비스를 제공하는 소형버스로 도시형·농촌형교통 모델 사업에서 공공형택시와 구분짓기 위해 불려진 이름이다. 따라서, 수요응답 공공형버스는 수요응답교통이 지니고 있는 운행특성을 지닌다.

수요응답교통(Demand Responsive Transport, DRT)은 기존 노선버스가 지닌 운영상의 시간적·공간적 문제점을 보완할 수 있는 준(準)대중교통을 의미한다. 관행적인(conventional) 버스 운행체계에서 변형된 수요응답교통은 이용자의 요구에 따라 고정된 노선없이 운행되는 유연화된(flexible) 교통체계이다. 이는 이용자의 개별적인 통행 목적 및 의도에 최대한 부합되도록 대중교통 서비스를 제공하는 운영기법으로 택시와 버스의 중간적인 교통시스템이다.

수요응답교통은 다양하게 정의된다. Bakker(1999)는 “개인 차량과 기존의 관행적인 버스서비스의 중간에 해당되는 교통수단의 옵션”으로 정의하였다. Grosso et al. (2002)는 “비형식적인 소규모 공동체부터 넓은 지역의 네트워크를 담당하는 택시와 버스의 중간적인 교통수단”으로 정의하였다. Mageen and Nelson (2003)은 “이용 승객의 요구 및 수요에 따라 고정된 노선 없이 운영되는 대중교통 서비스를 말하는 것으로 이용 승객의 개별적 통행 목적 및 의도에 최대한 부합되도록 대중교통 서비스를 제공하는 운영기법”으로 정의하였다. Brake(2004)는 “고정된 노선 및 배차시간에 따라 운행되는 기존의 버스 체계와 노선과 배차시간에 있어 완전한 자유로움이 보장되는 택시와의 중간단계의 공공 서비스 운영방식”으로 정의하였다. 다양한 연구자가 정의한 수요응답교통의 공통점은 일정한 ‘노선’과 정해진 ‘운행시간표’ 없이 이용수요의 발생에 대응하여 버스가 운행되는 교통서비스라는 것과 ‘개인통행수단’이 아닌 ‘공공통행수단’으로 동승자가 있을 수 있으며

‘예약’에 의해서 운행이 개시되는 교통서비스라는 점이다. 수요응답교통(DRT)은 서비스 제공대상에 따라 일반대중에게 제공되는 수요응답교통(General Public DRT), 고령자를 위한 수요응답교통체계(Eligibility DRT), 장애인을 위한 수요응답교통체계(ADA Paratransit) 등으로도 구분이 가능하다.



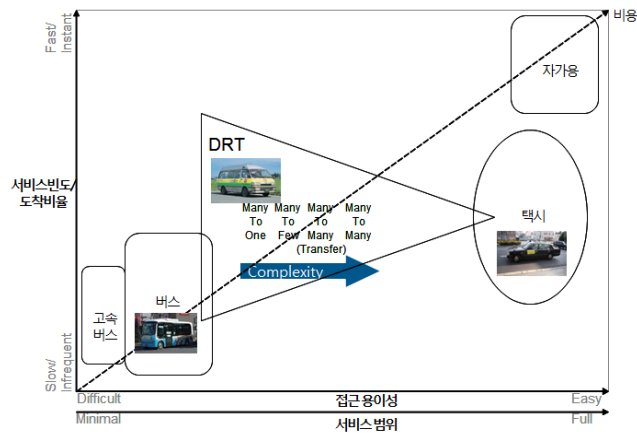
자료: TRB, 2008 "Guidebook for measuring, assessing, and improving performance of demand response transportation, TCRP report 124.

〈그림 2〉 수요응답교통의 범주

(2) 수요응답교통의 역할

수요응답교통은 혼자 이용하는 개인교통수단이 아닌 공공 교통수단으로 동승자가 있을 수 있으며, 사전 예약에 의해 서비스가 시작된다. 많은 인원을 동시에 수송하는 노선 버스보다 이동 서비스를 자주 공급하기 때문에 이동서비스 빈도/도착비율이 노선버스보다 현저히 높은 서비스 수준을 제공한다. 수요응답교통은 승·하차를 위한 시간과 장소가 이용자의 요구에 따라 달라지지만 합승이라는 특수성 때문에 어느정도 이용시간과 공간이 제약될 수 있다. 수요응답교통의 접근성은 노선버스¹⁾ 보다는 좋고, 언제 어디서나 이용할 수 있는 개인교통수단인 자가용 그리고 개인교통수단으로 분류되는 택시보다는 낮은 수준으로 평가된다.

1) 노선버스는 고정된 버스정류장에서 이용이 가능하고, 운행횟수와 운행노선이 정해져 있음



자료: Graham Currie, Melbourne DRT Trial Program Development Operator Workshop, Monash University, 재구성

〈그림 3〉 수요응답교통서비스 역할

(3) 수요응답교통의 차량 특징

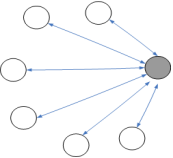
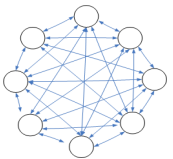
일반적인 대중교통에서 사용되는 버스가 엄격한 규격과 크기를 갖는 것에 반해 수요응답교통은 다양한 크기의 차량 사용이 가능하다. 평균 이용수요 혹은 예약된 이용수요가 적을 경우에는 용량이 적은 교통수단을 제공하여도 무방하기 때문에 대형버스형, 소형버스형, 승합차형, 승용차, 소형전기자동차 등 다양한 교통수단이 활용된다.

(4) 운행행태에 따른 분류

수요응답교통은 운행행태별로 one-to-one, one-to-many(many-to-one), many-to-many로 구분할 수 있다.

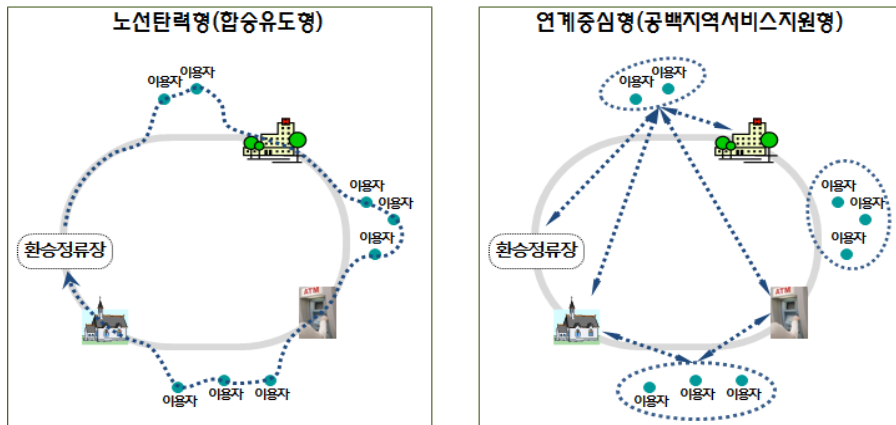
- one-to-one : 지점에서 출발하여 다른 한 지점으로 이동할 수 있도록 하는 서비스
- one-to-many : 한 지점에서 출발하여 서로 다른 지점으로 이동하거나 서로 다른 지점에서 출발하여 한 지점으로 이동할 수 있도록 하는 서비스
- many-to-many : 서로 다른 지점에서 출발하여 서로 다른 지점으로 이동할 수 있도록 하는 서비스

〈표 2〉 운행행태에 따른 수요응답교통의 분류

기·종점 유형	개념	특징	사례
One-to-one		서비스를 공유하는 다수의 이용객들이 한 지점에서 출발하여 다른 한 지점으로 이동할 수 있도록 하는 서비스	· 식당영업차량 · 지하철역간 셔틀버스
One-to-many / Many-to-one		서비스를 공유하는 다수의 이용객들이 한 지점에서 출발하여 서로 다른 지점으로 이동하거나 서로 다른 지점에서 출발하여 한 지점으로 이동할 수 있도록 하는 서비스	· 통학 · 통근 버스 · 공항리무진버스 · 배달서비스
Many-to-many		서비스를 공유하는 다수의 이용객들이 각기 서로 다른 지점에서 출발하여 서로 다른 지점으로 이동할 수 있도록 하는 서비스	· 장애인 심부름센터 · 장애인 콜택시

자료: 김원철 외, “충청남도 농어촌지역 버스서비스 개선방안 연구” 충남연구원, 2012.12, p.68.

수요응답교통의 운행방법은 대상지역 마을을 순환하며 합승을 유도하는 노선탄력형과 마을과 중심지를 직접 연결하는 연계중심형으로 대별할 수 있다.



자료: 김원철·김윤식, “충남 수요응답형교통 운영 및 관리 개선방안 연구”, 충남연구원, 2019.12.

〈그림 4〉 수요응답교통의 운행방법

(5) 수요응답교통의 서비스수준

수요응답교통은 운행노선(route), 시간표(time), 예약방법(reservation)에 따라 서비스 수준(Level of Service: LOS)을 낮은(low) 수준, 중간(average) 수준, 높은(high) 수준으로 구분할 수 있다.

- 낮은(low) 수준 : 운행노선과 운행시간을 고정됨. 일반버스와 같은 운행방식
- 중간(average) 수준 : 운행노선과 운행시간이 일부 고정됨. 일반버스와 같은 운행 방식이지만 운행노선을 이탈하여 운행할 수 있음
- 높은(high) 수준 : 운행노선과 운행시간이 없음. 택시와 같은 운행방식이나 합승이 허용됨

LOS(서비스수준)	Route	Time	Reservation	제공시기
High	Free	Free	Fully-automated	성숙기(장기)
Average	Semi-free	Semi-free	Semi-automated	성장기(중기)
Low	Fixed	Fixed	Operator	도입기(초기)

자료: 김원철 외, “충청남도 농어촌지역 버스서비스 개선방안 연구” 충남연구원, 2012.12, p.104.

〈그림 5〉 수요응답교통의 서비스 수준 및 특징

수요응답 공공형버스가 운행노선과 운행시간을 고정하여 운행하는 순환형의 경우에는 낮은(low) 서비스 수준을 제공한다고 여길 수 있으며, 택시와 같이 운행노선과 운행시간이 없고 자동 예약과 배차 방식으로 운행된다면 높은(high) 서비스 수준을 제공한다고 여길 수 있다. 이용자 관점에서 낮은 서비스 수준을 제공받는 경우 해당 공공형버스를 이용하기 위한 보행시간과 보행거리가 증가하여 불편함을 겪게되는 반면 높은 수준의 서비스를 제공받는 경우에는 door-to-door 서비스가 가능하여 보행시간과 보행거리 단축으로 편의성이 증가한다고 여길 수 있다. 한편, 서비스 수준이 낮은 수준에서 높은 수준으로 변화될수록 이용요금도 높아지는 것으로 이해함이 바람직하다.

2. 수요응답 공공형버스 정책동향

2013년 6월, ‘농어업인 삶의 질 위원회’에서 농어촌 특화 교통수단 확보 언급에 따라 농촌형 교통모델발굴사업이 이슈화되었고, 2013년 12월 대중교통 취약지역 해소를 위한 농촌형 교통모델 발굴사업 추진계획이 마련되었다. 2014년 2월, 농림축산식품부 주관으로 ‘농촌형 교통모델발굴사업’ 최초 공모가 실시되었고, 농촌 교통사각지대 해소를 위해 대중교통 미운행 마을을 중심으로 소형버스·택시를 활용한 농촌형 교통모델 발굴사업이 추진되었다. 2014년 5월, 13개 모델(버스형 6개, 택시형 7개)이 선정되어 마사회 특별적립금으로 사업재원이 마련되었으며 한국마사회 농어촌희망재단이 행정지원을 담당하였다. 2015년 5월, 8개 모델(버스형 3개, 택시형 5개)이 선정되었고, 사업재원은 마사회특별적립금에서 농어촌구조개선특별회계 ‘농촌공동체활성화지원’ 내역사업으로 회계가 이관되었다. 2016년 4월, 10개 모델(버스형 5개, 택시형 5개) 선정되었고, 한국농어촌공사 농어촌자원개발원이 행정지원을 담당하였다. 2017년 4월, 100원 택시 등 농어촌형 마을 택시를 도입하여 농어민의 이동권 보장과 교통사각지대 해소 공약이 발표되었다. 2017년 7월, 농촌형 교통모델 확산 관계부처(농림축산식품부, 국토교통부, 기획재정부, 국무조정실) 협의로 사업 지역을 시지역과 군지역으로 분리(국토교통부 78개 시지역, 농림축산식품부 82개 군지역)하는 것으로 결정되었다.

2018년 2월, 농촌형 교통모델사업은 국정과제 81번(누구나 살고 싶은 복지농산어촌 조성)으로 채택되어 농산어촌의 기초적 생활여건을 개선하고 사회안전망을 확충하기 위한 목적으로 2018년부터 농촌형 교통모델 사업이 전국 160개소로 확대 시행되었고, 2019년 1월 농촌형 교통모델 사업 버스형 확대 시행지침이 시달되었다. 2019년 도시형 교통모델(시)·농촌형교통모델(군) 운영지침(농림축산식품부·국토교통부)이 시지역과 군지역에서 동일하게 적용되었다. 2019년 노선버스 노동시간 단축에 따른 대중교통 사각지역이 발생되지 않도록 하고, 교통소외 우려지역 주민 이동권을 보장하기 위해 도시형 교통모델(시지역)과 농촌형 교통모델(군지역)이 함께 운영되었다. 도시형교통 모델(시)·농촌형교통모델(군)의 교통수단은 버스와 택시가 이용되고 있으며, 버스를 이용하는 방식(일반적으로 소형버스)을 ‘공공형버스’로 칭한다.

3. 관련 법·제도

1) 사업 시행근거

2014년부터 농림축산식품부가 시행한 ‘농촌형교통모델 발굴사업’이 수요응답형 여객자동차운송사업의 시발점이 되었으며, ‘19년도 현재 농촌형교통모델 발굴사업은 시지역을 대상으로 하는 국토교통부 도시형교통모델과 군지역을 대상으로 하는 농림축산식품부 농촌형교통모델로 양분되어 진행되고 있다.

시지역을 대상으로 시행하는 국토교통부의 도시형교통모델은 “대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률’ 제3조(국가 등의 책무) 제1항제6호에 따라 (국가와) 지방자치단체는 모든 국민이 편리하고 안전하게 대중교통을 이용할 수 있도록 대중교통을 육성하고 지원하기 위하여 오지·도서 및 벽지 등의 지역에 대한 대중교통서비스를 강화하여야 하고, ‘여객자동차 운수사업법’ 제50조(재정 지원) 제2항에 의거하여 수요응답형 여객자동차운송사업을 운영하는 경우 (국가와) 지방자치단체는 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다”에 사업시행과 재정지원의 근거가 마련되어 있다.

[대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률]

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.

6. 오지·도서 및 벽지 등의 지역에 대한 대중교통서비스의 강화

[여객자동차 운수사업법]

제50조(재정 지원) ② 시·도는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유가 있으면 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. 이 경우 보조 또는 융자의 대상 및 방법과 보조금 또는 융자금의 상환 등에 관하여 필요한 사항은 해당 시·도의 조례로 정한다.

〈개정 2019. 4. 23.〉

6. 제3조제1항제3호에 따른 수요응답형 여객자동차운송사업을 운영하는 경우

자료 : 법제처

군지역을 대상으로 시행하는 농림축산식품부의 농촌형교통모델은 “농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법’ 제29조(농어촌의 기초생활여건 개선) 제1항제5호에 따라 (국가와) 지방자치단체는 농어촌 주민의 생활편의를 증진하고 경제활동 기반을 구축하기 위하여 농어촌 대중교통체계의 확충사업을 지원하고, 동법 제35조의2(농어촌지역 교통편의 증진 지원) 제2항에 의거하여 대중교통을 이용할 수 없거나 대중교통에 취약한 농어촌에 거주하는 고령 농어업인 등 주민의 교통편의를 위하여 해당 지역에 적합한 교통서비스를 지원할 수 있다”에 사업시행과 재정지원의 근거가 마련되어 있다.

[농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법]

제29조(농어촌의 기초생활여건 개선) ① 국가와 지방자치단체는 농어촌 주민의 생활편의를 증진하고, 경제활동 기반을 구축하기 위하여 다음 각 호의 사업을 지원하여야 한다. <개정 2013. 6. 12.>

5. 농어촌의 대중교통체계의 확충

제35조의2(농어촌지역 교통편의 증진 지원) ② 국가와 지방자치단체는 대중교통을 이용할 수 없거나 대중교통에 취약한 농어촌에 거주하는 고령 농어업인 등 주민의 교통편의를 위하여 해당 지역에 적합한 교통서비스를 지원할 수 있다. <신설 2015. 7. 20.>

자료 : 법제처

2) 사업 재원

지난 ‘18년 2월 28일자로 시행된 국가균형발전특별법의 개정으로 지역발전특별회계는 국가균형발전특별회계로 회계가 변경되었고, 생활기반계정은 지역자율계정, 경제발전계정은 지역지원계정으로 계정이 변경되었으며, 지역발전위원회·기획단은 국가균형발전위원회·기획단으로 명칭이 변경되었다.

〈표 3〉 국가균형발전 특별법 개정에 따른 주요 변경사항

구분	변경 전	변경 후
회계 명칭	· 지역발전특별회계	· 국가균형발전특별회계
설치 목적	· 지역별 특성과 비교우위에 따른 지역의 특화 발전 지원 · 지역주민의 삶의 질 향상 및 지역 경쟁력 강화 사업 효율적 추진	· 국가균형발전계획과 관련 사업을 효율적으로 추진
계정 구분	· 생활기반계정 · 경제발전계정 · 제주특별자치도계정 · 세종특별자치시계정	· 지역자율계정 · 지역지원계정 · 제주특별자치도계정 · 세종특별자치시계정
용어 변경	· 지역발전위원회·기획단 · 지역생활권 / 경제협력권 · 지역발전계획·시책	· 국가균형발전위원회·기획단 · 기초생활권 / 광역협력권 · 국가균형발전계획·기획단

자료 : 기획재정부, 국가균형발전특별회계 예산안 편성 지침, 2018. 4

국가균형발전특별법 개정을 통해 국토교통부의 공공형택시지원 사업, 농림축산식품부의 농촌형교통모델 사업이 이관 사업으로 추가되어, '19년부터는 수요응답형교통 사업이 시·도가 자율적으로 예산을 편성하는 지역자율계정 포괄보조사업으로 자금재원이 마련되었다. 지방자치단체의 자율편성 사업은 각 지자체가 자율편성 한도 내에서 포괄보조 사업을 선택하고 사업별 세부내역을 자율적으로 설계할 수 있으며, 시·도별 한도와 시·군·구별 한도 간 상호조정은 불가능하다.

지방자치단체의 자율편성 사업은 포괄보조사업의 목적 및 취지에 부합하지 않거나 지원 제외 사업은 신청이 불가능하고, 원칙적으로 포괄보조사업별 보조율이 적용된다. 국토교통부 공공형택시지원사업과 농촌형교통모델 사업은 국고보조율이 50.0%로 책정되어 있다. 성장촉진지역에서 시행하는 포괄보조사업에 대해 예산신청 한도 내에서 국고보조율 10.0%p 상향 적용이 가능하다. 충청남도 6개 시·군²⁾ 공주시, 서천군, 금산군, 부여군, 청양군, 예산군이 해당된다. 또한, 지역 경쟁력 향상을 위해 노력한

2) 국토교통부, 보도자료(70개 시·군 성장촉진지역 지정 예정), 2019.8.27

지자체 혹은 중앙 정부 지역발전정책에 대한 협조도가 우수한 지자체에는 인센티브를 제공할 수 있다. 지방자치단체의 자율편성 사업은 보조금관리법에 대한 특례 적용으로 보조금사업의 집행 잔액은 지자체 세입으로 조치할 수 없으며³⁾, 이월가능 기간 내 타 사업으로 사용은 가능하다. 특히, 포괄보조금 사업의 집행 잔액은 동일 부처·계정의 포괄보조금 사업으로 편성된 사업에 사용이 가능하다.

3) 사업 지침

(1) 사업 목적

도시형·농촌형 교통모델 사업의 목적은 전국 시·군 대중교통 취약지역에 버스 또는 택시를 활용하여 교통서비스를 제공하여 지역 주민들의 실질적인 이동권을 보장하는데 있다. 또한, 근로기준법 개정에 따른 주 52시간 노동시간 적용에 따라 노동시간 단축으로 인해 불가피하게 기존 버스노선을 조정하는 경우, 대중교통 소외지역 주민이 대중교통 이용에 불편함이 없도록 대체 교통수단 등 투입을 지원하는데 있다.

도시형·농촌형 교통모델 사업의 지원대상은 운수사업체(지방공기업 포함), 지역아동센터, 복지회관, 마을자치회, 비영리법인 등 다양한 주체가 해당된다. 특히 버스·택시 등을 유상으로 여객을 운송할 경우에는 “여객자동차 운수사업법”에 따라 면허 발급을 필요로 한다.

(2) 지원대상 및 운영주체

도시형·농촌형 교통모델 사업 운영주체는 기존의 ‘100원 택시’를 포함하여 5가지 유형(택시형(100원 택시), 마을 자조형, 지역농협 활용형, 비영리법인형, 기타형)으로 구분이 가능하고, 운영 주체별로 대중운수업체(운수업체형)와 자조조직(마을자조, 농협 활용, 비영리법인)으로 대별할 수 있으며, 지방공기업으로도 운영이 가능하다. 운영 주체 선정과 관련하여, 사업의 연속성 및 주민자치 확대 차원에서 최대한 자조조직형

3) 기획재정부, 국가균형발전특별회계 예산안 편성 지침, 2018.4

(유형 2,3)이 권장되며, 운영 주체별 주요특징을 다음과 같이 요약할 수 있다.

- 운수업체형(유형1) : 기존 교통모델 및 지자체 자체사업의 주요 유형으로 주민 편리성은 높으나 사업의 지속성·효과성은 약함
- 자조조직형(유형2~3) : 다수 주민의 이용이 가능하고 사업의 연속성 확보 등 효과성은 높으나 초기·운영 비용이 소요(차량 구입비·기사임금·차량 유지관리비 등)
- 비영리법인형(유형4) : 비영리법인(지자체)의 주민 복지사업 차원에서 장애인·노인 등 특수 목적 무상 운영에 적합함

〈표 4〉 도시형·농촌형 교통모델 사업 운영주체별 유형

구분	(유형1)운수업체형 (지방공기업)	(유형2)마을 자조형 (지방공기업)	(유형3)농협 활용형 (지방공기업)	(유형4)비영리법인형 (지방공기업)
운송 수단	· 택사·버스	· 버스(셔틀/중형)	· 버스(셔틀/중형)	· 버스(셔틀/중형)
대상 지역	· 일반 지역	· 농촌중심지활성화 사업지역 · 주민자치가 활발한 지역	· 일반노선버스 운행 부족 지역 · 지역 농협 조직 활성화 지역	· 대중교통 이용 곤란 지역 · 특정수요·계층 (노인·장애인 등) 존재지역
운영 주체	· 택사버스 등 운수업체	· 협동조합·사회적 경제 조직 등 · 주민 자조조직	· 지역농협 또는 신탁 등	· 비영리법인
운임 체계	· 유상운송(1회/1인 요금 100원 ~ 버스요금)	· 유상운송(버스요금)	유상운송(버스요금)	· 무상운송(발전기금 또는 지자체 지원)
운영 형태	· 배후마을에서 면소재지 이동, 마을에서 인근마을 이동 · 영업용택시 및 기존 영업용버스타입 운영	· 마을주민이 차량 현물 출자 또는 사업비로 차량 구입 · 마을순환 운행 · 운영비(기사임금, 차량 유지보수비용 등) 지원	· 마을, 읍면소재지 간 운행 · 지역농협 경제사업 및 조합원 환원사업과 결합 가능 · 지역농협 일부 비용 부담	· 비영리법인 소속버스 활용 · 마을을 순회하며 운행
선도 사례	· 아산시 마중택시, 순천군 버스 등	· 경기도 성남시 시민버스	전북완주군 로컬푸드	· 충북 옥천군 배바우 도서관 버스

자료 : 국토교통부·농림축산식품부, 2019년 도시형 교통모델(시), 농촌형 교통모델(군) 운영지침

(3) 지원자금 사용목적 및 용도

지원자금은 대중교통 사각지대가 발생한 농어촌 및 교통소외지역 등 취약지역의 주민이동권 보장을 위해 버스·택시 등을 활용한 대체 교통사업 추진에 필요한 비용으로 사용할 수 있다. 특히, 공공형버스의 경우에는 근로기준법 적용 시 현 버스노선 체계를 유지하기 어려운 경우 노선효율화 등을 추진하는 과정에서 발생하는 대중교통 사각 지역 해소를 위해 사용할 수 있다. 다만, 별도의 운행체계 개선 없이 현재 각 지자체에서 지원하고 있는 운송업체의 적자를 그대로 메우는 형태의 지원은 “보조금법 시행령 별표2 (보조금 지급 제외사업)” ‘128. 버스운송사업 재정지원’에 따라 불가능하다.

[보조금 관리에 관한 법률 시행령 [별표2]] (개정 2019.9.10)

보조금 지급 제외 사업(제4조제1항 단서 관련)

128. 버스운송사업 재정지원

자료 : 법제처

국토교통부의 도시형 교통모델 중 공공형버스 사업의 버스 구입비 및 개조비 등은 신규사업에 한해 지원하고, 교통수단의 안정적인 운영에 필요한 인건비, 유지비, 수선비 및 운영관리비⁴⁾와 정산시스템 구축·운영비 등은 지원이 가능하다. 버스 구입 과정에서 출고 대기 시간이 장기화되어 시간이 필요한 경우에는 전세버스 등과 임시계약을 통해 주민들에게 교통서비스 제공 등도 가능하다. 공공형택시 사업의 차량구입비는 지원이 불가능하고, 운행에 따라 발생하는 손실보상금과 정산시스템 구축 및 운영 등은 지원이 가능하다.

(4) 지원 형태

도시형·농촌형 교통모델 사업의 재원은 균형발전특별회계 지역자율계정에 속해 있으며, 국고 50.0%와 지방비 50.0%의 매칭사업으로 재원이 지원된다. 사업계획에 따라 지방비 및 마을기금 등 기타 기금은 추가가 가능하며, 사업시행 시·군은 총 사업비 중 50.0% 이상의 지방비 등을 확보하여야 한다.

4) 공공형버스의 원활한 운영을 위해 차량 배차 등 차량관리 및 행정 업무 수행 비용

지원기준은 시·군별 3.5억 원(공공형버스 3.0억 원, 공공형택시 0.5억 원)이 책정되고, 해당 사업이 시·도 편성사업으로 광역지자체(시·도)가 관할 시·군의 여건을 감안하여 시·군간 예산 조정 등 자율 배분이 가능하며, 예산 범위 내에서 추가 수요가 있는 경우 지원기준금액 이상으로 지원할 수 있다.

(5) 관리 및 준수사항

“2019년 도시형 교통모델(시), 농촌형 교통모델(군) 운영지침”에는 시장·군수는 도시형·농촌형 교통모델 시행으로 발생할 수 있는 문제 등을 상호 협의하여 해결할 수 있도록 시장·군수, 교통서비스 제공자, 마을공동체, 이해관계자 등을 구성원으로 하는 협의체를 구성하여 운영하는 것이 권장되어 있다.

- 교통서비스 제공에 관한 전반적인 사항, 요금 결정, 수익금 처리 등에 관한 사항, 그 밖에 사업운영에 필요하다고 인정하는 사항 등

- 시장·군수는 버스형 운영 운수업체 등을 지원할 경우에는 지자체에서 수익금을 관리하고, 운수업체의 운영비 집행 관리 등에 철저

시장·군수는 교통서비스제공자와 사업차량의 운행 및 교통안전과 관련된 제반 문제가 발생하지 않도록 필요할 경우 “여객자동차 운수사업법 제4조(면허 등)” 등에 따라 사업 시행 전에 교통서비스제공자가 면허 등을 얻도록 하여야 하며, 세부 시행계획에 따라 운행상황 등을 운행일지 및 일일 안전점검표에 작성하게 하고 교통서비스제공자가 안전관리 등을 적절히 수행하는지를 지도·점검해야 한다. 또한, “여객자동차법” 및 “도로교통법”에 따라 ‘안전사고 대처방안에 관한 일상점검’, ‘주행 중 이상 별 조치 요령’, ‘교통사고 발생 시 조치요령’ 등이 포함된 교통안전 점검 매뉴얼을 작성·배포하여야 하고, 발생할 수 있는 각종 사고에 대비하여 피해보상 등을 내용으로 하는 보험에 가입하게 하여야 한다.

구입차량은 시장·군수 또는 교통서비스 제공자 명의로 등록하되, 교통서비스 제공자의 명의로 등록할 경우 시장·군수는 구입차량에 대하여 판매, 양도, 교환, 대여, 담보, 목적 외 사용 등의 처분(이하 “처분 등”이라 한다)을 제한하는 적절한 조치를 취하여야 하고, 사업기간 종료 후 5년 이상의 기간을 사후관리 기간으로 정하여 관리하여야 한다.

기타 지침에서 정하고 있지 않은 내용의 경우, “여객자동차 운수사업법”, “보조금 관리에 관한 법률”, “국가균형발전 특별법” 등 관련 법령 및 “농림축산식품분야 재정 사업관리 기본규정”, “국토교통 보조사업 관리규정” 등 관련 규정을 준수하여야 한다.

(6) 정산 및 사후관리

시·도는 “보조금 관리에 관한 법률” 등 관련 규정에 따라 사업비를 검정·결산하고, 그 결과를 국토교통부 및 농림축산식품부에서 정하는 기한 내에 제출하여야 한다.

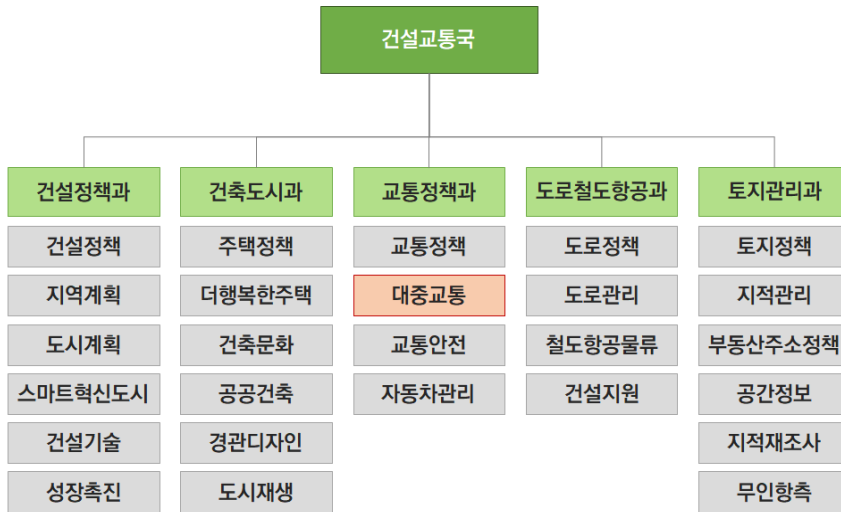
제3장 충남 수요응답 공공형버스 운영현황 및 시사점

충남 수요응답 공공형버스 운영현황은 공공형버스 서비스를 제공하고 있는 민간운수 업체를 방문하여 운영·관리 조직의 문제점, 운영현황(사업계획, 관련 법·제도 상충 내용, 유지·관리, 재원 확보 및 사업비 내역 산출), 수요응답 공공형버스 위탁협약 사항에 해당되는 내용을 수집하고, 15개 시·군 중에서 일관성이 결여되거나 개선이 필요한 내용을 검토하여 시사점을 도출한다.

1. 충남 수요응답 공공형버스 운영·관리 조직

충청남도 수요응답교통 사업은 건설교통국 교통정책과 대중교통팀에서 담당하며 대중교통팀은 1명의 팀장과 2명의 팀원으로 구성되어 있다. 대중교통팀 주요업무는 대중교통팀 업무종합계획 수립·조정, 충남 광역이동지원센터 구축 및 운영사업, 특별교통수단 도입, 저상버스 도입, 교통약자 이동편의 증진 관련 업무, 버스운송 사업조합 및 시외버스업체 인·면허 관리, 시외버스 재정지원 및 운영관리, 대중교통 운영자 경영수지분석 및 서비스 평가, 여객터미널 환경개선사업 추진 등 터미널 관리업무, 시외버스 정류장·복합환승센터 추진 업무, 택시운송사업 전반에 관한 업무, 도시형·농촌형 교통모텔 사업, 유가보조금 관련(버스, 택시, 화물) 업무, 운수종사자 휴게시간 보장내역 관련 업무 등을 수행하고 있으며, 충남 15개 시·군 수요응답교통 사업을 주관하고 있다.

천안시와 아산시 는 대중교통업무를 전문으로 담당하는 부서에서 수요응답교통 사업을 담당하고, 대다수의 시 지역 지자체는 도로와 교통 업무를 함께 담당하는 부서에서 사업을 주관하고 있다. 군지역은 교통 업무를 독립적으로 담당하는 부서는 없고, 건설이나 지역경제와 함께 교통업무를 담당하는 부서에서 수요응답교통 사업을 주관하고 있다.



자료 : 충청남도청 홈페이지(<http://www.chungnam.go.kr>) 참조

〈그림 6〉 충남 수요응답교통 담당 조직



자료 : 시·군 홈페이지(<http://www.chungnam.go.kr>) 참조

〈그림 7〉 충남 시·군 수요응답교통 담당 조직

2. 시·군별 수요응답 공공형버스 현황

1) 천안시

(1) 추진 경위

벽·오지지역 등 버스의 이용수요가 낮고, 운행횟수가 적은 대중교통 취약지역의 버스 운행여건은 주52시간 도입 등의 여파로 더욱 열악해지는 상황이다. 벽·오지지역 주민 이동권 보장 및 주민불편 해소 등 교통복지를 위해 주도적인 재정(국·도비 보조) 투입 필요성이 높아지고 있다. 천안시는 “여객자동차운수사업법 제50조” 및 “천안시 시내버스 등 재정지원 투명성 확보를 위한 조례 제13조”에 근거하여 공공형버스(소형버스)를 도입하고 재정지원을 하고 있다.

(2) 사업 개요

천안시의 공공형버스 사업명은 ‘천안 관내 일원 도시형 교통서비스 제공 사업’으로, 사업시행주체는 새천안교통, 보성여객, 삼안여객 등 운수사업체이다. 천안시 공공형버스 서비스 대상지역은 행정구역 및 운행특성에 따라 성환읍, 성남·수신면, 목천읍으로 구분되며, 3개 지역 모두 한정면허 발급을 통해 교통서비스를 제공하고 있다.

성환읍 공공형버스는 16인승 차량 6대를 이용하여 1일 52회 운행한다. 이용요금은 1,600원이고, 이용대상은 성환읍 5개리 11,267가구(24,358명)이다. 성남·수신면 공공형버스는 16인승 차량 4대를 이용하여 1일 36회 운행한다. 이용요금은 1,600원이며, 이용대상은 성남면 9개리·수신면 6개리, 2,135가구(5,556명)이다. 목천읍 공공형버스는 16인승 차량 2대를 이용하여 1일 8.5회 운행한다. 이용요금은 1,600원이며, 이용대상은 목천읍 9개리 11,097가구(24,129명)이다.

〈표 5〉 천안시 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(성환읍)

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	16인승	52회/일	1,600원	6대	한정면허
이용대상	주이용계층	마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)	
	격오지 주민, 고령자 등	성환읍 5개리	11,267가구, 24,358명	180명/일 (3,600명/월)	

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

〈표 6〉 천안시 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(성남·수신면)

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	16인승	36회/일	1,600원	4대	한정면허
이용대상	주이용계층	마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)	
	격오지 주민, 고령자 등	성남면 9개리, 수신면 6개리	2,135가구, 5,556명	70명/일 (1,400명/월)	

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

〈표 7〉 천안시 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(목천읍)

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	16인승	8.5회/일	1,600원	2대	한정면허
이용대상	주이용계층	마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)	
	격오지 주민, 고령자 등	목천읍 9개리	11,097가구, 24,129명	100명/일 (2,000명/월)	

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

천안시 공공형버스 신청노선은 성환읍 6개 노선, 성남·수신면 4개 노선, 목천읍 3개 노선으로 운행노선 현황은 다음과 같다.

〈표 8〉 천안시 공공형버스 신청노선

구분	노선번호	기점	종점	운행횟수 (1일)	소요시간 (1회)
성환읍 (6개 노선)	114번	성환터미널	석곡리	6회	25분
	116번	성환터미널	왕림리	5회	20분
	117번	성환터미널	신방리	9회	25분
	118번	성환터미널	와룡리	14회	30분
	119번	성환터미널	추팔리	2회	60분
	135번	성환터미널	양령2리	16회	30분
성남·수신면 (4개 노선)	520번	병천	발산리	5회	35분
	530번	종합터미널	봉양1리	6회	60분
	532번(신설)	순환노선(종합터미널)		5회	-
	570번	병천	목천농협	10~11회	50분
목천읍 (3개 노선)	390번	종합터미널	석천리	7회	60~65분
	391번	종합터미널	석천리	3~4회	60~65분
	392번(신설)	종합터미널	유왕골	5회	70분

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(3) 사업추진 제한사항 및 해결방안

(사업 추진 시 발생가능한 문제점과 해결방안) 기존 운수업체(삼안여객, 보성여객, 새천안교통) 외 대중교통 서비스 제공 가능 주체의 부재, 일반 승합 차량의 유료운행에 따른 지역 택시업계의 반발 예상 등이 있다.

(4) 유지 관리 계획

인터뷰 조사에서 유지관리 계획 내용은 없었다.

(5) 재원확보 및 사업비

2022년 천안시 공공형버스 사업비는 총 1,139백만원이며, 사업추진을 위한 재원은 국비 550백만원, 도비 55백만원, 시비 534백만원을 확보할 계획이다. 사업비 세부 산출내역은 유지관리비 180백만원, 인건비 831백만원, 기타(보험 등) 128백만원으로 구성되어 있다.

〈표 9〉 천안시 공공형버스 사업비 산출내역

내용	사업비(천원)	산출내역(천원)
교통서비스 제공	1,139,000	○ 유지관리비 : 180,000 - 유류비 : 120,000 - 정비비 : 59,000 - 소모품 : 1,000 ○ 인건비 : 831,000 ○ 기타(보험 등) : 128,000

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(6) 기대효과

공공형버스 사업을 통해 대중교통 취약지역 주민에 대한 최소한의 이동권 보장과 신규고용 창출효과가 기대된다.

2) 공주시

(1) 추진 경위

공주시 대중교통 취약지역의 교통서비스는 근로기준법 개정에 따른 시내버스 노선 감축으로 악화되었다. 공주시의 교통오지 주민, KTX공주역 이용자, 유구(공주)~아산 지역간 통행자 등은 대중교통 이용 불편사항 개선을 지속적으로 요청하고 있다.

시내버스 노선 축소 및 감차 등으로 교통오지(KTX공주역, 사곡계실지구) 주민 및 이용자들은 지속적으로 증차를 요청하고 있다. 2019년 05월 주52시간 근무제 도입에 대응한 시내버스 노선개편으로 첫차, 막차 시간 변경 및 운행횟수 감회가 이루어졌다. 이로 인해 이인, 탄천, 사곡, 우성 방면 주민들은 지속적으로 버스 증차를 요청하고 있다.

중앙소방학교 입교를 위해 KTX공주역을 이용하는 이용자들은 원활한 통행을 위한 교통편 제공을 요청했다. KTX공주역을 이용하여 중앙소방학교 등에 입교하는 교육생들은 목적지까지 이동을 위한 환승 및 적은 버스운행 횟수로 인해 불편을 호소하고 있다.

유구(공주)~아산 지역 간 연계버스 부재로 인해 지역주민들은 직통버스 개선을 요청했다. 과거 수익성을 이유로 해당노선(유구~아산)이 폐지되었고, 이후 지역 경계까지 지자체별 버스를 이용(환승)하여 지역간 이동(해당노선 시외버스 운행 없음)을 해야 하는 실정이다. 환승에 따른 요금 이중부담 및 행정구역과 생활권역이 다른 주민의 교통불편 해소 요청이 지속되었다.

공주시는 교통오지 주민, KTX공주역 이용자, 유구(공주)~아산 지역간 통행자 등의 대중교통 이용 불편사항 개선을 위해 2020년 공공형버스 사업을 도입하고 교통서비스를 제공하고 있다.

(2) 사업 개요

공주시 공공형버스 사업명은 ‘공주시 도시형 교통모델 버스운영’으로, 사업시행주체는 공주교통(주), 온양교통운수(주), 아산여객(주) 등 운수사업체이다. 공주시 공공형버스 노선은 총 2개 노선으로 ‘KTX~사곡계실지구 노선’과 ‘공주 유구(터미널)~아산(터미널) 노선’이다. 2개 노선 모두 한정면허 발급을 통해 교통서비스를 제공하고 있다.

‘KTX~사곡계실지구 노선’은 24인승 중형버스 1대를 이용하여 1일 7회 운행한다. 이용요금은 1,600원이고, 이용대상은 공주시 이인면 신영리 외 4개 행정리 518가구(899명)이다. ‘공주 유구(터미널)~아산(터미널) 노선’은 24인승 중형버스 1대를 이용하여 1일 9회 운행한다. 이용요금은 1,600원이고, 이용대상은 공주시 문금리 외 6개 마을 490세대(948명)이다.

〈표 10〉 공주시 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(KTX공주역~사곡계실지구)

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	중형버스 (24인승)	1일 7회 (편도)	1,600원	1대	한정면허
이용대상	주이용계층	마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)	
	벽오지주민,고령자, KTX공주역 이용객, 소방학교 입교자 등	공주시 이인면 신영리 외 4개 행정리	518가구 899명	78명/일 (2,400명/월)	

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

〈표 11〉 공주시 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(공주 유구(터미널)~아산(터미널))

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	중형버스 (24인승)	1일 9회 (편도)	1,600원	1대	한정면허
이용대상	주이용계층	마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)	
	공주, 아산 생활권 벽지주민 등	공주시 문금리 외 6개 마을 (덕곡, 문금1, 신달1,2, 신영1,2, 입석)	490세대 948명	50명/일 (1,500명/월)	

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

공주시 공공형버스 신청노선은 총 2개 노선(KTX~사곡계실지구 노선, 공주 유구(터미널)~아산(터미널) 노선)으로 운행노선 현황은 다음과 같다.

〈표 12〉 공주시 공공형버스 신청노선

운행구간		운행횟수 (1일)	운행거리 (km)	소요시간 (1회)
KTX공주역 ~ 사곡계실지구 노선	KTX공주역-이인면-금학동-옥룡동 -종합터미널-우성면-사곡면-계실리	7회 (편도)	35	60분
공주 유구(터미널) ~ 아산(터미널) 노선	유구터미널~신영~명곡~문금~온양6동~아산터미널	9회 (편도)	32	50분

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(3) 사업추진 제한사항 및 해결방안

인터뷰 조사에서 공주시 공공형버스 사업추진 제한사항 내용은 없었다.

(4) 유지 관리 계획

(시·군 조례 제정 계획) 공주시 공공형버스는 기존 버스 운송업체에 한정면허를 발급하여 신규노선을 운행함으로 별도의 법적 처리 절차는 불필요하다. (교통서비스 운영 및 관리 계획) 버스 운송업체 차량을 유지·보수하여 지속 운영하고, 버스요금은 시내버스 요금(1,600원)을 적용하며, 2020년 06월 구간요금제를 폐지했다. (요금수입 및 사용계획) 해당노선(한정면허노선) 운행에 따른 소요비용은 버스 운송업체 지원 형태로 하고, 버스 운영수입은 시 세외수입으로 처리할 계획이다.

(5) 재원확보 및 사업비

2022년 공주시 공공형버스 사업비는 총 300백만원이며, 사업추진을 위한 재원은 국비 100백만원, 지방비 200백만원을 확보할 계획이다. 사업비 세부산출내역은 'KTX~사곡계실지구 노선' 운영비 150백만원, 공주 유구(터미널)~아산(터미널) 노선 운영비 250백만원으로 구성되어 있다.

〈표 13〉 공주시 공공형버스 사업비 산출내역

내용	사업비(천원)	산출내역(천원)
교통서비스 제공	300,000	○ 소계 : 400,000 ○ 운영비(인건비 포함) · KTX공주역 ~ 사곡계실노선 : 1일 운행거리 280km×365일×운송원가 = 150,000 · 유구 ~ 아산노선 : 1일 운행거리 256km×365일×운송원가 = 250,000 ※ 지역 버스운송업체와 보조금(계약)을 통해 운송

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(6) 기대효과

대중교통 취약지역에 대한 지속적인 대중교통 서비스 공급과 대중교통 서비스 지속 제공에 따른 기존 일자리 감소폭 최소화 및 신규 고용창출효과가 기대된다.

3) 아산시

(1) 추진 경위

아산시는 대중교통 소외지역에 대한 지속가능한 교통서비스 제공 및 시내버스 운영 재정부담 경감을 위해 공공형버스 사업을 시행하고 있다. 아산시는 지난 2012년 11월 마중버스 운영을 개시하였다. 2016년 07월에는 「아산시 공영버스 사업 운영 조례」를 제정하였다. 2017년 01월부터는 마중버스 운영을 아산시시설관리공단에 위탁하여 운영하고 있다. 아산시는 2019년 06월부터 도시형 교통모델(공공형버스) 사업을 시행하고 있다.

(2) 사업 개요

아산시 공공형버스 사업명은 ‘2022년 아산시 도시형 교통모델 공공형 버스 제공 사업’으로, 사업시행주체는 아산시 시설관리공단이다. 아산시 공공형버스의 면허는 마을버스이고, 총 66개 노선을 운행하고 있다. 아산시 공공형버스는 16인승 차량 23대를 이용하여 1일 279회 운행한다. 이용요금은 1,000원이고, 이용대상은 아산시 송악면 외 6개 읍면 65,897가구(144,612명)이다.

〈표 14〉 아산시 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	버스 (16인승)	1일 279회	1,000원	23대	마을버스
이용대상	주이용계층	마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)	
	격오지 주민, 어르신, 학생	아산시 송악면 외 6개 읍면	65,897가구 144,612명	1,161명/일 (420,388명/월)	

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

〈표 15〉 아산시 공공형버스 신청노선

노선번호	주요경유지	운행횟수 (왕복)	운행거리 (km)
1	동아아파트 → 어의정앞	2	7.4
2	동일하이빌A → 신정중학교	1	7.6
3	상아아파트 → 신창중학교	1	4.6
10	Y시티아파트 → 서당초등학교	2	1.6
16	거산2리 마을회관 → 고속버스터미널	2	23.7
16	시외버스터미널(환승정류장) → 거산2리 마을회관	3	23.2
16-1	거산2리 마을회관 → 고속버스터미널	1	27.4
16-1	시외버스터미널(환승정류장) → 거산2리 마을회관	1	26.8
17	시외버스터미널(환승정류장) → 거산2리 마을회관	3	23.8
17	거산2리 마을회관 → 고속버스터미널	6	24.8
17-1	시외버스터미널(환승정류장) → 거산2리 마을회관	1	19.1
17-1	거산2리 마을회관 → 고속버스터미널	2	19.4
17-2	시외버스터미널(환승정류장) → 거산2리 마을회관	1	25.8
18	시외버스터미널(환승정류장) → 아산시공설봉안당	2	21.4
18	아산시공설봉안당 → 고속버스터미널	2	22.6
18-1	거산2리 마을회관 → 고속버스터미널	1	25.5
18-2	시외버스터미널(환승정류장) → 아산시공설봉안당	1	30.8
19	아산시공설봉안당 → 고속버스터미널	1	27.4
19	시외버스터미널(환승정류장) → 아산시공설봉안당	1	26.2
20	시외버스터미널(환승정류장) → 아산시공설봉안당	2	28.7
20-1	아산시공설봉안당 → 고속버스터미널	1	23.3
21	강장2리 지례 → 고속버스터미널	5	18.7
21	시외버스터미널(환승정류장) → 강장2리지례	5	15.9
21-1	오돌개마을입구=>고속버스터미널	1	20.5
21-1	시외버스터미널(환승정류장) → 강장1리 오돌개마을	1	17.5
22	시외버스터미널(환승정류장) → 강장1리 오돌개마을	2	20
22	강장1리 오돌개마을 → 고속버스터미널	2	21.5
22-1	오돌개마을입구 → 송악농협(온양방면)	1	7.6
23	역촌1리 → 강장2리지례	1	7.8
23	강장2리 지례 → 송악농협(온양방면)	1	7.7
30	장영실과학관 → 신창면사무소	2	9.8
30	신달2리 → 장영실과학관	3	7.3
31	신창면사무소 → 신창역	2	7.3
32	신창면사무소(온양방면) → 창암3리마을회관	3	12.9
32	창암3리마을회관 → 신창면사무소	4	13.1
33	대동리 황골 → 염치읍사무소	4	8.8
33	염치농협 → 대동리 황골	4	8.7
41	시외버스터미널(환승정류장) → 군덕교	5	20.2

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

〈표 계속〉 아산시 공공형버스 신청노선

노선번호	주요경유지	운행횟수 (왕복)	운행거리 (km)
41	군덕교 → 고속버스터미널	6	18.1
41-1	도고세계꽃식물원 → 고속버스터미널	1	16.3
41-1	시외버스터미널(환승정류장) → 군덕교	1	21.5
42	한국콘도 → 고속버스터미널	4	26.1
42	시외버스터미널(환승정류장) → 한국콘도	6	27
42-1	시외버스터미널(환승정류장) → 시전1리 동막골	1	27.6
42-1	한국콘도 → 고속버스터미널	1	26.7
43	시외버스터미널(환승정류장) → 농은리 점밭골	8	29.2
43	농은리 점밭골 → 고속버스터미널	7	28.2
43-1	시외버스터미널(환승정류장) → 농은리 점밭골	1	20.2
45	농은리 점밭골 → 고속버스터미널	1	29.1
46	효자리마을회관 → 고속버스터미널	4	21.6
46	시외버스터미널(환승정류장) → 효자리마을회관	4	22.4
46-1	시외버스터미널(환승정류장) → 효자리마을회관	1	22.4
46-2	신통2리 마을회관 → 효자리마을회관	1	12.8
47	건널목삼거리 → 고속버스터미널	2	19.4
47	시외버스터미널(환승정류장) → 건널목삼거리	2	20.3
50	신희2리마을회관 → 둔포농협	4	8.3
50	둔포농협 → 신희2리마을회관	4	8.4
51	둔포농협 → 신희1리	5	4.7
51	신희1리 → 둔포농협	5	5.5
52	음봉농협 → 영인중학교	1	16.9
52	영인농협 → 음봉농협	2	16.1
53	둔포농협 → 영인중학교	2	20.8
53-1	둔포농협 → 영인중학교	1	21.5
53-2	영인농협 → 둔포농협	1	15.8
53-2	둔포농협 → 영인면사무소·영인초교	1	14.7
54	영인농협 → 둔포농협	1	17.9
54	둔포농협 → 영인중학교	1	17.2
54-1	영인농협 → 둔포농협	1	19.2
57	둔포농협 → 신왕2리 새터	4	7.7
57	신왕2리 새터 → 둔포농협	3	7.5
58	신희2리마을회관 → 둔포농협	1	13.7
60	인주농협 → 고속버스터미널	6	20.1
60	시외버스터미널(환승정류장) → 인주농협	6	20.1
60-1	영인농협 → 인주농협	1	9.5
60-1	인주농협 → 영인중학교	1	8.8
62	음봉농협 → 고속버스터미널	3	26.5

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

〈표 계속〉 아산시 공공형버스 신청노선

노선번호	주요경유지	운행횟수 (왕복)	운행거리 (km)
62	시외버스터미널(환승정류장) → 음봉농협	2	27.3
62-1	음봉농협 → 고속버스터미널	1	26.8
63	둔포농협 → 고속버스터미널	1	29.9
63	시외버스터미널(환승정류장) → 둔포농협	1	28.8
63-1	시외버스터미널(환승정류장) → 둔포농협	2	29.5
63-2	시외버스터미널(환승정류장) → 둔포농협	2	26.2
63-2	둔포농협 → 고속버스터미널	3	26.3
63-3	시외버스터미널(환승정류장) → 둔포농협	1	26.9
64	시외버스터미널(환승정류장) → 둔포농협	5	28
64	둔포농협 → 고속버스터미널	5	27.5
64-1	둔포농협 → 고속버스터미널	1	29.1
65	시외버스터미널(환승정류장) → 음봉농협	1	23.1
70	음봉농협 → 산동1리	10	17
70	산동1리 → 삼거1리	12	17
71	음봉농협 → 산동1리	2	21
80	배방환승정류장 → 세교1리	5	12.8
80	세교1리 → 배방환승정류장	5	13.2
80-1	세교1리 → 설화중학교	2	7.5
81	배방환승정류장 → 한성아파트정문	5	11
81	한성아파트정문 → 배방환승정류장	5	12.1
81-1	한성아파트정문 → 설화중학교	2	6.3
84	배방환승정류장 → 수철2리	2	15.7
84	수철리 안세일입구 → 배방환승정류장	2	17.4
85	수철리 안세일입구 → 배방환승정류장	5	16.4
85	배방환승정류장 → 수철2리	4	14.9
86	세교4리 속셈말 → 한성아파트정문	1	7.6
87	세교4리 속셈말 → 배방환승정류장	2	3.5
87	배방환승정류장 → 세교4리 속셈말	2	3.5

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(3) 사업추진 제한사항 및 해결방안

(법·제도적 제한사항 현황 및 검토) 아산시 공공형버스는 여객자동차 운수사업법 제3조 제1항(여객자동차운수사업의 종류), 여객자동차 운수사업법 시행령 제3조 4호에 근거하여 시행되고 있다. (사업 추진시 발생가능한 문제점과 해결 방안) 운행개시 이후에도 지속적인 모니터링 및 의견수렴을 통해 민원을 해소할 계획이다.

(4) 유지 관리 계획

(시·군 조례 제정 계획) 2016년 07월 15일 아산시는 공영버스 사업 운영 조례를 제정하였다. (교통서비스 운영 및 관리 계획) 차량유지는 자체 정비인력이 없어서 외부 전문 정비업체에 위탁하여 정비하고, 배차계획은 공영버스의 배차계획에 포함시켜 수립한다. (운영관리비 사용계획) 운영관리비는 공영버스 운영에 필요한 인건비 항목으로 사용한다. (요금수입 및 사용계획) 요금수입은 매일 정산 과정을 통해 세외수입으로 입금한다.

(5) 재원확보 및 사업비

2022년 아산시 공공형버스 사업비는 총 1,179백만원으로 사업추진을 위한 재원은 전액 아산시 공사공단전출금으로 확보할 계획이다. 사업비 세부산출내역은 인건비 885백만원, 대폐차 294백만원으로 구성되어 있다.

〈표 16〉 아산시 공공형버스 사업비 산출내역

내용	사업비(천원)	산출내역(천원)
교통서비스 제공	885,000	○ 인건비 : 885,000(운전원 48명)
	294,000	○ 대폐차 : 294,000(73,500,000원×4대)

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(6) 기대효과

공공형버스 사업을 통해 대중교통 소외지역에 대한 주민의 이동반경 확대 및 교통 복지 향상에 기여할 것으로 기대된다. 농촌지역 인구 감소 및 고령화에 따라 마을버스의 노선조정을 통해 수요에 대응하고 합리적이며 효율적인 버스 운행이 기대된다.

4) 논산시

(1) 추진 경위

논산시는 벽·오지 등 대중교통 소외지역 주민들의 대중교통 편의 제공, 교통약자를 위한 서비스 개선 및 대중교통 활성화, 시내버스 운송업체의 비수익노선 증가에 따른 경영난 악화 해소를 위해 공공형버스 사업을 추진하고 있다.

(2) 사업 개요

논산시 공공형버스 사업명은 ‘동고동락 행복버스운영’으로, 사업시행주체는 덕성여객(주)이다. 논산시는 시내버스 3회 이하 운행지역을 대상으로 여객자동차운송사업면허(시내버스운송사업)를 발급하여 공공형버스 교통서비스를 제공하고 있다.

논산시 공공형버스는 16인승 소형버스와 11인승 승합차량 총 6대를 이용하여 1일 4회 이상 운행한다. 이용요금은 1,600원이고, 이용대상은 10개 읍·면·동 2,616가구(4,993명)이다.

〈표 17〉 논산시 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	소형버스 16인승, 승합차량 11인승	기본 4회 이상	1,600원, (교통카드 1,500원)	6대	여객자동차 운송사업면허 (시내버스 운송사업)
이용대상	주이용계층	마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)	
	벽·오지주민, 고령자, 통학생	10개 읍·면·동 28개 마을	2,616가구/ 4,993명	90명/ 1일 (2,800명/ 1월)	

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

논산시 공공형버스 신청노선은 5개 권역으로 구분된다. 1권역은 연무읍·은진면, 2권역은 강경읍·성동면 3권역은 동지역·은진면, 4권역은 연산면·부적면·양촌면, 5권역은 벌곡면·양촌면이다.

〈표 18〉 논산시 공공형버스 신청노선

구분	읍면	운행마을(리)	운행횟수 (1일)	운행차량	종점지역
1권역	연무읍	양지리-동산(1,6)리-마산3리-휴먼시아	4회	소형 (16인승) 1대	연무시장
	은진면	토양리			
2권역	강경읍	채운1,2리	5회	소형 (16인승) 1대	강경시장
	성동면	개척1,2-우곤2,3,4			
3권역	동지역, 은진면	대교동-강산동-부창동, 지산동-남산리-교촌리	4회	소형 (11인승) 1대	화지시장
4권역	연산면, 부적면, 양촌면	고정리-반곡리-충곡리, 관동리-화악리-신암리	4회	승합 (11인승) 1대	연산시장
5권역	벌곡면, 양촌면	산직리-만목리-어곡리, 조령리-양산리	4회	소형 (16인승) 1대	연산 하나로마트

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(3) 사업추진 제한사항 및 해결방안

(법·제도적 제한사항 현황 및 검토) 논산시 공공형버스는 ‘여객자동차운수사업법 제50조 및 동법 시행규칙 제94조제3호 수요응답형 여객자동차운송사업을 운영하는 경우’, ‘여객자동차운수사업법 제50조(재정지원) 제2항 제3호 대중교통을 활성화하기 위하여 버스교통체계를 개선하는 경우’에 근거하여 운영되고 있다.

(이해관계자 의견수렴 및 합의사항) 공공형버스 사업 추진을 위해 관내 버스운송업체와 협약을 체결하고, 관내 운송업체(택시, 버스)의 의견수렴 및 협의, 각 부 읍·면·동장과 행정사항 등을 협의하였다. (주민의견) 사업대상 마을주민들은 이동상 불편 해소를 요구 했으며, 동고동락 행복버스 운행을 찬성하였다.

(사업 추진 시 발생가능한 문제점과 해결 방안) 사업 추진 시 발생가능한 문제점은 (시내버스 노선과 환승연계성 부족) 기존 시내버스 노선과 운행시간대 불일치로 환승 대기시간 증가, (사전예약제 이용방법 불편) 주 이용자 연령대(65세 이상 90%)를 고려할 때 사전예약제 이용방법 불편, (노선체계 불합리) 주민생활권과 상이한 노선체계로 이용률 저조 등이 있다. 해결방안으로는 (운행노선 개편) 이용률이 적은 노선 폐지(노선 단순화로 이용률 증가), 지역주민 의견을 반영한 노선체계 변경(생활권 기점으로 변경), (시내버스와 환승연계) 동고동락 행복버스와 시내버스 노선과의 환승연계성을 고려한 전반적인 운행시간 조정, (운행방식 변경) “콜” 요청 방식에서 노선방식으로 변경하여 주 이용자의 이용방법 불편함과 번거로움 해소, (노선이 폐지된 지역에 동고동락 효도택시 도입 운영, 마을에서 최단 승강장까지 운행(요금 100원), 마을에서 읍·면·동 주민센터까지 운행(요금 1,600원)) 읍·면·동별 효도택시를 고정배치(콜 요청 시 운행)하고, 고정배치 된 효도택시에 대하여 1일 보전금을 지원하는 방안 등이 있다.

(4) 유지 관리 계획

(교통서비스 운영 및 관리 계획) 마을주민(이용자)과의 지속적인 면담 등을 통해 이용 불편사항을 지속적으로 개선하고, 오퍼레이터 도입으로 운행상담 등 업무를 시행할 계획이다. 운송업체 덕성여객에서는 운수종사자, 차량운행, 차량관리를 담당하고, 지자체에서는 노선계획 및 보조금 관리를 담당할 계획이다.

(5) 재원확보 및 사업비

2022년 논산시 공공형버스 사업비는 총 400백만원이며, 사업추진을 위한 재원으로 국비 200백만원, 도비 20백만원, 시비 180백만원을 확보할 계획이다. 사업비 세부산출 내역은 직원급여 321백만원, 차량유지비 78백만원, 기타운영비 10백만원으로 구성되어 있다.

〈표 19〉 논산시 공공형버스 사업비 산출내역

내용	사업비(천원)	산출내역(천원)	
공공형버스 (동고동락행복버스) 운영비 지원	400,000	직원급여 312,000	○ 오퍼레이터 - 1명×월2,500×12월=30,000 ○ 운수종사자 - 7명×월2,500×12월=210,000 ○ 정비근무자 - 3명×월2,000×12월=72,000
		차량유지비 78,000	○ 유류비 - 월3,500(6대)×12월=42,000 ○ 차량유지관리비 - 정비:월1,000×12월=12,000 - 보험:월2,000×12월=24,000
		기타운영비 10,000	○ 식비 및 간식 - 월500×12월=6,000 ○ 공공요금 및 세금 - 월333×12월=4,000

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(6) 기대효과

대중교통 불편지역 주민의 교통 불편 해소와 시내버스 운행손실금 감소(재정지원금 절감)가 기대된다.

5) 당진시

(1) 추진 경위

당진시는 2015년 03월부터 차량 2대를 도입하여 수요응답형교통(DRT)을 운영하고 있다. 2019년 07월에는 차량 4대를 도입하여 도시형 교통모델 운영을 시작하였다. 2020년 07월 당진시는 도시형 교통모델 차량 1대를 추가 도입해서 운영하고 있다.

(2) 사업 개요

당진시 공공형버스 사업명은 ‘당진시 공공형버스 지원사업’으로, 사업시행주체는 지역 버스운송업체 당진여객운수(주)이다. 당진시는 한정면허를 발급하여 총 58개 노선을 운영하고 있다.

당진시 공공형버스는 11인승 승합차량 2대, 12인승 소형버스 5대 총 7대를 운영하고 있다. 승합차량은 수시로 운행하고, 소형버스는 1일 1~9회 운행한다. 이용요금은 시내버스 요금과 동일하고, 이용대상은 당진 1·2·3동 및 각 읍면 권역 33,708가구(78,277명)이다.

〈표 20〉 당진시 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	11인승 승합	수시	1,600원 (시내버스요금과 동일)	승합2대	한정면허 (노선여객자동차 운송사업면허)
	12인승 소형버스	1~19회		소형버스5대	
				수소버스 1대(예정)	
이용대상	주이용계층		마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)
	대중교통 이용객		당진 1,2,3동 및 각 읍면 권역	33,708가구 78,277명	350명/일 (10,500명/월)

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

〈표 21〉 당진시 공공형버스 신청노선

구분	노선번호		운행경로
1	180	상	터미널-시내(농협)-탑동교차로-채운리-운곡-향곡리-진관1리-공설운동장-고대면사무소-삼선산수목원-진관2리회관-당미-옥현리회관-구로지
2	180	하	구로지-옥현리회관-당미-진관2리회관-삼선산수목원-고대면사무소-공설운동장-진관1리-향곡리-운곡-채운리-탑동교차로-시내(새마을금고)-터미널
3	181	상	터미널-시내(농협)-탑동교차로-채운리-운곡-향곡리-진관1리-공설운동장-고대면사무소-진관2리회관-당미-옥현리회관-구로지
4	182	하	구로지-옥현리회관-당미-진관2리-고대면사무소-공설운동장-진관1리-탑동교차로-시내(새마을금고)-터미널
5	242	하	합덕터미널-송산리-세류리-신송1리-신송2리-남원포-신흥2리회관-남산리-신평농협오거리(세한대)-신평면사무소-신평중고-거산-오봉저수지-청금리-본당리-방계리-가교리-힐스테이트-기지사-현대A-우민A-롯데마트-터미널-시내(농협)-보건소
6	244	하	합덕터미널-우강면사무소-솔외-우강초교-공포리-남원포-신당보건소-신당리회관-신당교차로-신평농협오거리(세한대)-신평면사무소-신평중고-거산-오봉저수지-청금리-본당리-방계리-가교리-힐스테이트-기지사-현대A, 우민A-롯데마트-터미널-시내(농협)-보건소
7	273	상	시내(새마을금고)-터미널-롯데마트-우민A-현대A-기지사-송악중고-송악농공단지-수웅누리A-송악초-중흥리-동부A-금곡입구-고도원-도원리-초대교-신평면사무소
8	273	하	신평면사무소-초대교-도원리-고도원-금곡입구-동부A-중흥리-송악초-수웅누리A-송악농공단지-송악중고-기지사-현대A-우민A-롯데마트-터미널-시내(농협)-보건소
9	274	상	시내(새마을금고)-터미널-롯데마트-우민A-현대A-기지사-송악중고-송악농공단지-수웅누리A-송악초-중흥리-동부A-금곡입구-전대초교-초대교-신평면사무소
10	275	하	신평면사무소-신평중고-신평코아루A-초대2리-영천리-당고개-송악중고-기지사-현대A-우민A-롯데마트-터미널-시내(농협)-보건소
11	276	하	신평면사무소-초대교-전대초교-금곡입구-금곡리-당고개-송악중고-기지사-현대A-우민A-롯데마트-터미널-시내(농협)-보건소
12	279	상	시내(새마을금고)-터미널-롯데마트-우민A-현대A-시곡2리-기지사-송악중고-당고개-금곡리-금곡입구-전대초교-초대교-신평면사무소
13	280	하	정곡리-수웅누리A-송악농공단지-송악중고-기지사-현대A-우민A-롯데마트-터미널-시내(농협)-보건소
14	282	상	시내(새마을금고)-터미널-비발디A-롯데마트-우민A-현대A-기지사-송악중고-송악농공단지-수웅누리A-정곡리
15	290	상	시내(새마을금고)-터미널-비발디A-롯데마트-우민A-현대A-기지사-동진A-명지A-광명리-먼재-섭실-봉교리-방아머리-거산-북창-세류리-송산리-합덕터미널

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

〈표 계속〉 당진시 공공형버스 신청노선

구분	노선번호		운행경로
16	310	상	시내(새마을금고)-터미널-비발디A-금암교-대상,세안A-송산면사무소-송산중입구-삼월리-유곡리,중명A-동곡주유소-엠코A-동곡주유소-동곡리-현대제철C정문-서해휴게소-현대제철A정문-내도리,이주단지
17	312	상	시내(새마을금고)-터미널-비발디A-금암교-대상,세안A-송산면사무소-송산중입구-삼월리-유곡리,중명A-동곡주유소-엠코A-동곡주유소-동곡리-현대제철C정문-서해휴게소-현대제철A정문
18	313	하	내도리-현대제철A정문-서해휴게소-현대제철C정문-선호짚질방-엠코A-동곡주유소-유곡리,중명A-삼월리-송산중입구-송산면사무소-세안,대상A-금암교-비발디A-터미널-시내(농협)-보건소
19	321	하	현대제철A정문-서해휴게소-현대제철C정문-현대제철서문-선호짚질방-엠코A-동곡주유소-유곡리,중명A-삼월리-송산중입구-송산면사무소-세안,대상A-금암교-비발디A-터미널-시내
20	330	상	시내(새마을금고)-터미널-비발디A-금암교-대상,세안A-송산면사무소-송산중입구-삼월리-무수리2반-무수리회관
21	331	하	무수리회관-삼무로-송산중입구-송산면사무소-세안,대상A-금암교-비발디A-터미널-시내(농협)-보건소
22	341	상	시내(새마을금고)-터미널-롯데마트-우민A-현대A-기지시-기지성당-부곡리-송산면사무소-송산중입구-삼월리-무수리2반-무수리회관-삼무로-송산중입구-도문리-명성동-명산(산뒤)-외나무다리
23	341	하	외나무다리-명산(중성골)-명성동-도문리-송산중입구-송산면사무소-부곡리-기지성당-기지시-현대A,우민A-롯데마트-터미널-시내(농협)-보건소
24	430	상	합덕터미널-합덕초교사거리-합덕소방서-석우리(합덕일반산업단지)-도곡리(합덕농공단지)-면천농공단지-문봉리입구-문봉1리-칠거리-자개2리-자개입구
25	431	하	자개입구-울사리-남산초-원동리-성상사거리-면천-성상사거리-구실고개-면천저수지-문봉리입구-면천농공단지-도곡리(합덕농공단지)-석우리(합덕일반산업단지)-합덕소방서-합덕초교사거리-합덕터미널
26	470	상	터미널-시내-백암-여성의전당-행정리-용연입구-용연1리-용연2리회관
27	470	하	용연2리회관-용연1리-용연입구-행정리-여성의전당-백암-시내-터미널
28	471	상	터미널-시내-시장-보건소-대덕2리-눈타-용연3리-용연2리회관
29	471	하	용연2리회관-용연3리-눈타-대덕2리-보건소-시장-시내-터미널
30	520	상	터미널-시내-시청-수청1리-갈산리-성북리-성북교-순성중-중명A-순성사거리-광천리입구-소광천-안말(본2리)-본1리-중방1리-중방2리-세류리-송산리-합덕터미널
31	621	하	적서리-적서리회관-도성초교-사성2리-대월-창의사-대호지면사무소(조금리)-장정리(고래샘)-장정리정미소-승산사거리-천의-벤티삼거리-천의2리-옥현리(성촌)-덕동(삼선산수목원)-진관2리-고대면사무소-공설운동장-진관1리-탑동교차로-시내(새마을금고)-터미널

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

〈표 계속〉 당진시 공공형버스 신청노선

구분	노선번호		운행경로
32	630	상	터미널-시내-탑동교차로-채운리-운곡-봉생리-상구실-뱃터삼거리-천의-송산사거리-구티고개-두산1리-두산2리-도이1리-충장사-도이2리-도성초교-적서리회관-적서리
33	710	상	합덕터미널-송산리-원치리
34	710	하	원치리-송산리-합덕터미널
35	720	상	합덕터미널-우강면사무소-솔외-우강초교-성원리(동촌삼거리)-강문교(강문리회관)-부리포-강문교-신촌리-신촌리회관-다리목-부장리-하리종점
36	720	하	하리종점-부장리-다리목-신촌리회관-강문교-부리포-강문교(강문리회관)-성원리(동촌삼거리)-우강초교-솔외-우강면사무소-합덕터미널
37	721	상	합덕터미널-우상면사무소-솔외-우강초교-공포리-남원포-부장교회-부장리경로당-부장리-하리종점
38	721	하	하리종점-부장리-부장리경로당-부장교회-남원포-공포리-우강초교-솔외-우강면사무소-합덕터미널
39	722	상	합덕터미널-우강우체국-성원리(동촌삼거리)-공포리-남원포-부장교회-부장리경로당-부장리-하리종점
40	730	상	합덕터미널-우강우체국-우강순복음교회-성원리(노변)-황원-소반리회관-소포-내경2리회관-내경1리회관-구내경초교-후경회관
41	731	하	후경회관-구내경초교-내경1리회관-대포-우강미곡처리장-성원리(노변)-우강순복음교회-우강우체국-합덕터미널
42	770	상	합덕터미널-합덕우체국-홍인아파트-성동교차로-성동회관-성동-내동마을입구
43	771	하	내동마을입구-궁리-대합덕리(덕곡리회관)-서야중고-합덕초교-합덕터미널
44	772	상	합덕터미널-합덕후체국-홍인아파트-성동교차로-성동-내동마을입구-내동회관
45	773	하	내동마을입구-내동회관-상개-신촌초교-궁리보건지소-대합덕리(덕곡리회관)-서야중고-합덕초교-합덕터미널
46	860	상	합덕터미널-송산리-세류리-북창-거산-신평중고-신평면사무소-신평농협오거리(세한대)-신당교차로-도성리-삼교천
47	860	하	삼교천-도성리-신당교차로-신평농협오거리(세한대)-신평면사무소-신평중고-거산-북창-세류리-송산리-합덕터미널
48	862	상	합덕터미널-우강면사무소-솔외-우강초교-공포리-남원포-신당보건지소-신당리회관-운정리-삼교천교회-삼교천
49	순환10		터미널-푸른병원-시내-탑동교차로-휴먼시아A-우두1리-게이트볼장-우두2리종점
50	순환11		터미널-시청-푸른병원-시내-탑동교차로-휴먼시아A-우두1리-게이트볼장-우두2리종점
51	순환12		터미널-시청-푸른병원-시내-탑동교차로-휴먼시아A-우두1리-우두2리-우두2리종점
52	순환14		우두2리종점-우두2리-우두1리-휴먼시아A-탑동교차로-시내(새마을금고)-터미널
53	순환15		우두2리종점-우두2리-우두1리-휴먼시아A-탑동교차로-시내(새마을금고)-시청-터미널

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

〈표 계속〉 당진시 공공형버스 신청노선

구분	노선번호	운행경로
54	순환16	우두2리종점-우두2리-우두1리-휴먼시아A-탑동교차로-시내(새마을금고)-시청-터미널
55	대덕마을2	대덕마을-교육청-보건소-당진2교-구터-터미널
56	푸르지오1	푸르지오A-탑동교차로-당진2교-시내-터미널
57	대덕동1	터미널-시내-시청-수청리-대덕1리
58	대덕동2	대덕1리-대덕마을A-보건소-시장-시내(새마을금고)-터미널

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(3) 사업추진 제한사항 및 해결방안

(법·제도적 제한사항 현황 및 검토) 당진시 공공형버스는 기존 시내버스 운송면허 사업자가 운행하여 여객자동차운수사업법을 준수하고, 기 한정면허 인가 운행으로 대중 교통 여건 변화에 능동적으로 대처하도록 추진하였다.

(이해관계자 의견수렴 및 합의사항) 특정노선 유지에 대하여 타 지역 주민의 민원 발생이 예상되며, 사업의 취지를 설명하고 행복택시와 병행하여 주민 이동권을 확보할 계획이다. (사업 추진 시 발생가능한 문제점과 해결 방안) 기존 타지역 민원 발생이 예상되며, 지속적인 노선조정을 통해 사업권을 보장할 계획이다.

(4) 유지 관리 계획

(시·군 조례 제정 계획) 당진시는 2022년 공공형버스 지원 관련 조례를 제정할 예정이다. (교통서비스 운영 및 관리 계획) 각 차량별 운행현황을 상시 모니터링(디지털 운행정보장치)하고, 수익금 관리를 위해 현금 계수기, 카드단말기를 설치했다. (지속 가능한 사업추진을 위한 거버넌스 구축) 이용객 및 운수업체의 의견(요구·불편사항 등)을 수렴하고 반영할 계획이다. (운영관리비 사용계획) 운영관리비는 차량 배차 등 차량 관리 및 행정 업무 수행에 사용하고, (요금수입 및 사용계획) 요금수입금은 세외수입으로 처리한다.

(5) 재원확보 및 사업비

2022년 당진시 공공형버스 사업비는 총 685백만원이며, 사업추진을 위한 재원으로 국비 205백만원, 도비 20백만원, 시비 460백만원을 확보할 계획이다. 사업비 세부산출 내역은 차량구입 160백만원, 유지관리비 80백만원, 인건비 435백만원, 기타(보험 등) 10백만원으로 구성되어 있다.

〈표 22〉 당진시 공공형버스 사업비 산출내역

내용	사업비(천원)	산출내역(천원)
교통서비스 제공	685,000	○ 차량구입(신차, 중고차)비 : 160,000 ○ 유지관리비 : 80,000 ○ 인건비 : 435,000 ○ 기타 (보험) : 10,000

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(6) 기대효과

대중교통 소외지역 주민의 이동권 보장으로 삶의 만족도와 복지 향상에 기여하고, 국가 역점시책인 편리한 대중교통 실현에 부합하는 교통정책 추진을 도모한다. 운수 종사자 7명 일자리 창출 등으로 지역경제 활성화에 기여한다.

6) 금산군

(1) 추진 경위

금산군 마을택시는 2015년 3월부터 3개면 11개 마을을 대상으로 운행을 시작했다. 현재는 8개면 33개 마을로 확대하여 오·벽지 주민의 대중교통 대체수단으로 운영되고 있다. 마을택시의 운영한계(비용 등)와 교통소외 지역의 교통이용 불편을 해소를 위하여 교통사각지대를 해소하고자 공공형 버스 운영이 필요하다.

진산면~대전서남부터미널 노선이 경유하는 진산면 읍내리, 묵산리, 행정리, 두지리, 지방리, 막현리(서면지역)와 복수면 신대리, 지량리는 대전과 인접해 있어 학교 통학, 출퇴근, 시장보기, 병원진료 등 생활권이 대전과 밀접하지만, 버스 운행이 없어 대전으로 이동 시 금산을 읍내에서 시외버스를 이용해야 하는 등 시간적, 경제적 비용 부담에 따른 교통 이용 불편 민원이 지속적으로 발생했다.

금산읍은 금산군 인구의 45%가 거주하고 병원, 시장(수삼센터, 약초시장, 전통시장), 마트, 초중고 학교 등이 위치하는 생활중심지에도 불구하고, 금산읍을 순환하는 버스 운행은 전무하여 금산읍 주민의 교통 불편이 초래되고 있다. 특히 금산군 특산물 집결지인 인삼시장과 이에 인접한 약초시장을 찾는 내방객을 위한 교통수단을 제공하여 지역경제 활성화를 도모할 필요가 있다.

금성면 상짓말 도곡2리(오룡)지역은 기존 버스가 3회 운행하고 있으나 금산읍 순환 및 인삼시장 등 지역을 운행하는 차량은 없어 교통 불편이 야기되고 있다. 남이면 건천리를 종점으로 하는 노선은 대로를 통해 3회 운행하고 있으나, 인근 금산산림문화타운(자연휴양림, 생태숲 등)으로 진입하는 지역에 있는 소규모 마을은 마을까지 운행하는 버스가 없어 고령의 주민들이 금산읍으로 이동하는데 불편이 발생되고 있다. 산림문화타운은 연간 11만 8천여 명이 찾는 관광지임에도 불구하고, 별도의 교통수단이 없어 내방객들을 위한 교통서비스 제공이 필요한 지역이다.

진산면 초미동마을은 마을까지 버스가 미운행하는 지역으로 주민(대다수 노인층)이 기존 운행노선 승강장으로 이동하려면 먼 거리를 도보로 이동해야 하는 불편함이 있고, 행정업무 등을 위해 면소재지까지 이동 시 이용할 수 있는 교통수단이 없어 신규노선 운행이 필요한 지역이다.

금산군 공공형버스는 2020년 12월 22일 운행 개시 후 지속적으로 추진될 예정이다.

(2) 사업 개요

금산군 공공형버스 사업명은 '농촌형 교통모델(공공형버스) 사업'으로, 사업시행주체는 한일교통(주)이다. 금산군 공공형버스 노선은 총 4개 노선으로 '진산면~대전서남부터미널', '금산읍~금성면(오룡)', '금산읍~남이면(건천리)', '금산읍~진산면(초미동)'이다. 4개 노선 모두 한정면허(3년) 발급을 통해 교통서비스를 제공하고 있다.

'진산면~대전서남부터미널' 노선은 25인승 버스 1대를 이용하여 1일 1~4회 운행한다. 이용요금은 성인 1,400원, 청소년 900원, 어린이 400원이고, 이용대상은 금산군 진산면 읍내1리 등 12개 행정리 및 복수면 신대1리 등 4개 행정리 1,346가구(2,416명)이다. '금산읍~금성면(오룡)' 노선은 16인승 버스 1대를 이용하여 1일 1회 운행한다. 이용요금은 성인 1,300원, 청소년 1,040원, 어린이 650원이고, 이용대상은 금성면 도곡리(오룡) 등 28개 행정리 8,224가구(18,195명)이다. '금산읍~남이면(건천리)' 노선은 16인승 버스 1대를 이용하여 1일 2회 운행한다. 이용요금은 성인 1,300원, 청소년 1,040원, 어린이 650원이고, 이용대상은 남이면 건천리 등 35개 행정리 8,336가구(18,380명)이다. '금산읍~진산면(초미동)' 노선은 16인승 버스 1대를 이용하여 1일 2회 운행한다. 이용요금은 성인 1,300원, 청소년 1,040원, 어린이 650원이고, 이용대상은 진산면 만악리(초미동) 등 36개 행정리 7,880가구(17,566명)이다.

〈표 23〉 금산군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(진산면-대전서남부터미널)

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	버스 (25인승)	1일 1~4회	성인 1,400원 청소년 900원 어린이 400원 [일부(광역간) 구간 거리요금제]	1대	한정면허 (3년)
이용대상	주이용계층	마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)	
	고령자, 통근자, 통학생, 임산부 등 벽오지 주민, 대중교통 이용 방문객 등	금산군 진산면 읍내1리 등 12개 행정리 및 복수면 신대1리 등 4개 행정리	1,346가구 2,416명	54명/일 (1,635명/월)	

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

〈표 24〉 금산군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(금산읍-금성면(오룡))

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	버스 (16인승)	1일 1회	성인 1,300원 청소년 1,040원 어린이 650원	1대	한정면허 (3년)
이용대상	주이용계층	마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)	
	고령자, 통근자, 통학생, 임산부 등 벽오지 주민, 대중교통 이용 방문객 등	금성면 도곡리(오룡) 등 28개 행정리	8,224가구 18,195명	11명/일 (330명/월)	

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

〈표 25〉 금산군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(금산읍-남이면(건천리))

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	버스 (16인승)	1일 2회	성인 1,300원 청소년 1,040원 어린이 650원	1대	한정면허 (3년)
이용대상	주이용계층	마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)	
	고령자, 통근자, 통학생, 임산부 등 벽오지 주민, 대중교통 이용 방문객 등	남이면 건천리 등 35개 행정리	8,336가구 18,380명	28명/일 (840명/월)	

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

〈표 26〉 금산군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(금산읍-진산면(초미동))

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	버스 (16인승)	1일 2회	성인 1,300원 청소년 1,040원 어린이 650원	1대	한정면허 (3년)
이용대상	주이용계층	마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)	
	고령자, 통근자, 통학생, 임산부 등 벽오지 주민, 대중교통 이용 방문객 등	진산면 만악리(초미동) 등 36개 행정리	7,880가구 17,566명	24명/일 (720명/월)	

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

금산군 공공형버스 신청노선은 총 4개 노선(진산면~대전서남부터미널, 금산읍~금성면(오룡), 금산읍~남이면(건천리), 금산읍~진산면(초미동))으로 운행노선 현황은 다음과 같다.

〈표 27〉 금산군 공공형버스 신청노선

운행구간		운행횟수 (1일)	운행거리 (1일)	소요시간 (1회왕복)
신규 노선 (진산면 ⇄ 대전서남부터미널)	금산~양전~파초~만악~진산~당디(원목산)~행정리~지방리~신대리~지랑리~구만리~셋고개~안영교~사정동~산성네거리~서남부터미널(종점, 회차)	4회	308km	2시간 30분
신규 노선 [금산읍 ⇄ 금성면(오룡)]	금산~주공2차~칸타빌(아)~한전사거리~용머리광장~금산소방서~금산시장~인삼호텔~제원사거리~새금산병원~읍사무소4가~한전사거리~상짓말~알미~오룡(종점, 회차)	1회	21.8km	1시간 40분
신규 노선 [금산읍 ⇄ 남이면(건천리)]	금산~주공2차~칸타빌(아)~한전사거리~금산소방서~금산시장~인삼호텔~제원사거리~새금산병원~읍사무소사거리~우체국사거리~중앙초등학교~성곡~보석사~원석~고담~성산~하금~대양~역평리~건천리~자연휴양림(종점, 회차)	2회	137.2km	2시간 40분
신규 노선 [금산읍 ⇄ 진산면(초미동)]	금산~주공2차~칸타빌(아)~한전사거리~용머리광장~금산소방서~금산시장~인삼호텔~제원사거리~새금산병원~읍사무소사거리~양전~파초~두곡~초미동~만악~부암~진산(종점, 회차)	2회	104km	2시간

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(3) 사업추진 제한사항 및 해결방안

(법·제도적 제한사항 현황 및 검토) 금산군은 기존 농어촌버스 운송면허사업자를 운행 주체로 선정하여, 여객자동차운수사업법을 준수하였다. (이해관계자 의견수렴 및 합의 사항) 신규 노선 개설에 따른 택시운송사업자 사업구역 침해 등 반발이 예상되며, 택시운송사업자로부터 지속적으로 의견을 수렴할 예정이다. (사업 추진 시 발생가능한 문제점과 해결 방안) 당초 농촌형교통모델 유형 중 자조조직, 비영리법인 등 신규 여객 한정면허 사업자 진입 사업을 검토하였으나, 신규 사업자 진입에 따른 초기의 과도한 비용이 발생하는 것에 비해 사업성고가 불투명하며, 기존 여객운수사업자(농어촌버스, 택시)의 반발로 갈등을 초래할 가능성이 높아 기존 농어촌버스 운송업체를 운영주체로 선정하여 농촌형교통모델 공공형버스를 운행하고 있다.

(4) 유지 관리 계획

(시·군 조례 제정 계획) 공공형버스 사업은 조례제정 없이 시행이 가능하다. (교통 서비스 운영 및 관리 계획) 차량 배차 및 차량 유지보수 등 효과적인 운영을 위하여 기존 농어촌버스 운수업체가 공공형버스를 운영하고, 차량 유지·보수를 위한 정비사 고용을 지원한다. 일정한 운행을 위한 배차계획은 월 단위로 수립하고, 이용요금은 농어촌버스 이용요금을 준용하되 상황에 맞게 탄력적으로 적용한다. (지속가능한 사업 추진을 위한 거버넌스 구축) 정부-도-군-운송업체 간 거버넌스 구축으로 안정적인 운영을 도모하고, 군-운송업체-지역주민 간 거버넌스 구축으로 서비스 개선 등에 관한 의견 수렴 및 반영한다. (운영관리비 사용계획) 차량 배차 등 차량관리 및 행정업무를 수행하는데 운영관리비를 사용한다. (요금수입 및 사용계획) 이용요금은 농어촌버스 이용요금과 연계하여 적용하고, 차량 유지관리 및 서비스 개선에 이용한다.

(5) 재원확보 및 사업비

2022년 금산군 공공형버스 사업비는 총 360백만원이며, 사업추진을 위한 재원으로 국비 180백만원, 도비 18백만원, 군비 162백만원을 확보할 계획이다. 사업비 세부 산출내역은 유지관리비 106백만원, 운영관리비 5백만원, 인건비 241백만원, 기타 8백만원으로 구성되어 있다.

〈표 28〉 금산군 공공형버스 사업비 산출내역

내용	사업비(천원)	산출내역(천원)
교통서비스 제공	360,000	○ 차량구입(신차)비 ○ 유지관리비 : 106,400(유류비, 차량보험료 등) - 유류비 : 60,000 - 수리비 : 35,000(차량수리비, 타이어구입 등) - 차량보험료 : 11,400 ○ 운영관리비 : 5,000 ○ 정산시스템(유지관리) ○ 구축운영비(시스템 개발) ○ 인건비(보험/퇴직금 포함) : 240,960 - (운전직 4명) $3,850 \times 4 \text{명} \times 12 \text{월} = 184,800$ - (정비사 1명) $4,180 \times 1 \text{명} \times 12 \text{월} = 50,160$ - (관리직 1명)(겸직) $500 \times 1 \text{명} \times 12 \text{월} = 6,000$ ○ 기타 : 7,640

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(6) 기대효과

교통소외지역 주민들의 이동권 확보로 교통복지 실현 및 전통시장, 수삼센터, 병원 등 금산읍 지역을 순환운행하는 버스노선을 통하여 주민 및 내방객의 접근성을 강화하여 지역경제 활성화에 기여한다.

7) 부여군

(1) 추진 경위

부여군 초촌면 초평1,2,3리 지역은 석성면 소재지에서 17km, 부여군 석성면 증산리(종북)에서 17km 거리에 위치한 마을로 농어촌버스가 운행되지 않아 주민들의 교통상황이 매우 불편하다. 또한 부여군 충화면 복금리(산수동·어은동) 지역은 임천면 소재지에서 18km 거리에 위치한 마을로 농어촌버스가 운행되지 않아 주민들의 교통이 매우 불편하다.

따라서 대중교통 운행이 없는 부여군 초촌면 초평1,2,3리, 석성면 증산리(종북), 석성면 신암1리, 충화면 복금리(산수동·어은동), 임천면 가신2리, 조실, 옥실 5개 지역에 공공형버스를 도입해 농어촌버스와 연계하여 마을의 실생활권 등 접근이 가능하도록 개선하고자 한다.

(2) 사업 개요

부여군 공공형버스 사업명은 ‘초촌면 초평1,2,3리, 석성면 증산리(종북), 석성면 신암1리, 충화면 복금리(산수동·어은동), 임천면 가신2리, 조실, 옥실 마을 농촌형 교통서비스(연결)확충 사업’으로, 사업시행주체는 부여여객자동차(주)이다. 부여군 공공형버스 노선은 총 5개 노선으로 석성(조천) 3개 노선, 임천(충화) 2개 노선이 있다. 5개 노선 모두 한정면허 발급을 통해 교통서비스를 제공하고 있다.

부여군 공공형버스 노선은 15인승 버스 2대를 이용하여 1일 10~18회 운행한다. 이용요금은 성인 1,500원, 청소년 1,200원, 초등학생 750원이고, 이용대상은 부여군 초촌면 초평리 등 18개 마을 2,296가구(4,102명)이다. 부여군 공공형버스 신청노선은 총 5개 노선(석성(조촌) 3개 노선, 임화(충화) 2개 노선)으로 운행노선 현황은 다음과 같다.

〈표 29〉 부여군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	버스 (15인승)	1일 18회	어른 1,500원	1	한정면허
		1일 10회	청소년 1,200원 초등학생 750원	1	
이용대상	주이용계층		마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)
	주민, 고령자, 통학생, 장애인 등		부여군 초촌면 초평리 등 18개 마을	2,296가구 4,102명	100명/ 1일 (3,000명/ 월)

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

〈표 30〉 부여군 공공형버스 신청노선

구분		운행 경로
석성 (조촌)	1노선	(부여읍)~석성면(환승)~증산리~봉정리~석성면(환승)~(부여읍)
	2노선	(부여읍)~석성면(환승)~초촌~초평리~진호2리~석성면(환승)~(부여읍)
	3노선	(부여읍)~석성면(환승)~초촌~신암1리~정각리~석성면(환승)~(부여읍)
임천 (충화)	1노선	부여→임천면(환승장:우체국옆주차장) 임천면환승장~만지리~복금리~(산수동)~(어은동)~충화~복금리~만지리~임천면
	2노선	임천면환승장~만사리~(가신2리회관)~조실·옥실~충화~복금리~만지리~임천면

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(3) 사업추진 제한사항 및 해결방안

(법·제도적 제한사항 현황 및 검토) 부여군 공공형버스는 운수업체에서 농어촌버스로 운행하므로 법·제도적 제한사항이 없다. (이해관계자 의견수렴 및 합의사항) 초촌면 초평1,2,3리, 석성면 증산리(종북), 석성면 신암1리, 충화면 복금리(산수동·어은동), 임천면 가신2리 조실·옥실 주민들이 마을 경유 노선 추가 및 환승 거점을 요구하여 부여여객자동차(주)와 현장 실사를 완료하였다.

(4) 유지 관리 계획

(시·군 조례 제정 계획) 부여군 공공형버스 사업은 조례제정 없이 시행 가능하다. (교통서비스 운영 및 관리 계획) 차량 유지보수, 배차 등 효과적인 차량관리 및 높은 수준의 서비스 제공을 위해 기존 농어촌버스 운수업체(부여여객자동차(주))에서 운영한다.

(지속가능한 사업추진을 위한 거버넌스 구축) 부여군 경제교통과는 초촌면 초평1,2,3리, 석성면 증산리(종북), 석성면 신암1리, 충화면 복금리(산수동·산수동), 임천면 가신2리 이장단 및 부여 농어촌버스 운행 협의회를 구성하여 공익적 성격을 강화하였다. (운영 관리비 사용계획) 운영관리비는 차량 배차 등 차량 관리 및 행정업무 수행에 사용한다. (요금수입 및 사용계획) 요금수입은 세외수입 고지서를 통해 반납한다. (수익금 및 운행관리시스템) 카드단말기를 통해 수익금 데이터를 관리한다. (보조금 지급방법) 매월 운수업체 사업 실적에 따라 정산하여 계좌입금 한다. (설문조사 등 모니터링 계획) 군 경제교통과 주관으로 반기 1회 운행실태 점검 및 설문조사를 실시하고, 분기별 마을 주민의 운행만족도 평가를 시행한다.

(5) 재원확보 및 사업비

2022년 부여군 공공형버스 사업비는 총 452백만원(2021년 이월 사업비 272백만원)이며, 사업추진을 위한 재원은 국비 90백만원, 도비 9백만원, 군비 81백만원을 확보할 계획이다. 사업비 세부산출내역은 유지관리비 75백만원, 인건비 280백만원, 기타 70백만원, 사무관리비 10백만원, 방역약품 10백만원 등으로 구성되어 있다.

〈표 31〉 부여군 공공형버스 사업비 산출내역

내용	사업비(천원)	산출내역(천원)
교통서비스 제공	452,000	○ 유지관리비 : 75,000(보험료,유류비 등) ○ 인건비 : 280,000(운전자,도우미,행정 등) ○ 기타 : 70,000(차량검사비,홍보비 등) ○ 운전원(도우미)피복비 등 : 7,000 ○ 사무관리비 등 : 10,000 ○ 방역약품 등 : 10,000

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(6) 기대효과

교통 소외지역에 교통서비스를 제공하여 주민들의 이동권을 확보할 것으로 기대된다. 부여군 초촌면 초평1,2,3리, 석성면 증산리(종북), 석성면 신암1리 충화면 복금리(산수동·어은동), 임천면 가신2리 조실·옥실 지역의 대중교통 서비스 제공으로 주민들의 생활권(출근 및 상권, 편의시설 이용) 접근성을 제고한다.

8) 서천군

(1) 추진 경위

자가용 증가, 인구 감소 등 버스 이용객 감소에 따라 버스 운송업체의 재정은 지속적으로 악화되었다. 근로기준법 개정('18.7)으로 운수업체의 비용이 상승하였고, 버스 노선 감축이 불가피하게 되었다. 주민들의 최소한의 이동권 보장을 위한 지방자치단체 자체 재정지원에는 한계가 있다. 공공형버스를 도입하여 농어촌버스 미운행 벽·오지 지역 및 신규 수요지역에 대한 교통 서비스 지원으로 주민 이동권 보장 및 교통복지를 도모한다.

(2) 사업 개요

서천군 공공형버스 사업명은 '농촌형 교통모델(공공형버스) 사업'으로, 사업시행주체는 농어촌버스 운송업체(노선형) 및 신규사업자(수요응답형)이다. 서천군 공공형버스는 노선형, 콜버스형으로 구분되며, 모두 한정면허(1년씩 연장) 발급을 통해 교통서비스를 제공하고 있다.

서천군 공공형버스 노선형은 16인승 버스 5대를 이용하여 1일 1~7회 운행한다. 이용요금은 성인 1,500원, 청소년 1,200원, 초등학생 750원이고, 이용대상은 서천군 장항읍 신창리 외 지역(13개 읍면)으로 22,530가구(46,200명)이다. 콜버스형은 승합차(그랜더스타렉스) 2대를 이용하여 1일 약 10회 운행한다. 이용요금은 100원이고, 운행시간은 07시~18시까지(10시간)이다. 이용대상은 서천군 시초면, 문산면(40개 마을) 1,470가구(2,437명)이다.

〈표 32〉 서천군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(노선형)

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	버스 (16인승)	1일 1~7회	성인 1,500원 청소년 1,200원 초등생 750원	5대 (기존3,신규2)	한정면허 1년씩 연장
이용대상	주이용계층	마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)	
	고령자, 통근자, 통학생, 임산부 등 벽오지 주민, 대중교통 이용 방문객 등	서천군 장항읍 신창리 외 (13개 읍면)	22,530가구 46,200명	500명/ 1일 (15,000명/ 월)	
변경사항	〈기존〉 1개 코스 : 주요 관광지 순환노선 신설, 버스 1대로 코스화 운행(1일 6회) 2개 코스 : 기존 5개 노선을 변경하여 버스 2대로 코스화 운행(1일 1회~4회) 〈신규〉 2개 코스 : 신규 수요 노선을 버스 2대로 코스화 운행				

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

〈표 33〉 서천군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(콜버스형)

교통서비스 제공방식	차종 및 대수	운행횟수	이용요금 (현금기준)	운행시간	면허
	승합차 2대 (그랜드스타렉스)	1일 약 10회	100원	07:00~18:00 (10시간)	한정면허 1년씩 연장
이용대상	주이용계층		마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)
	고령자,임산부, 학생 등 벽오지 주민		서천군 시초면, 문산면 (40개 마을)	1,470가구 2,437명	200명/ 1일 (6,000명/ 월)
운행사항	〈탑승객〉 콜버스형 이용 전 사전 예약 (1시간 기준) 〈사업자〉 콜 요청에 대한 최적의 운행 코스로 차량 배차 및 운행, 예약자에게 도착시간 안내				

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(3) 사업추진 제한사항 및 해결방안

(법·제도적 제한사항 현황 및 검토) 서천군 공공형버스 노선형은 기존 농어촌버스 운송면허사업자가 운행주체(여객자동차운수사업법 준수)이고, 콜버스형은 신규 운송사업자 공모를 통해 사업자를 심사하여 선정한다. (이해관계자 의견수렴 및 합의사항) 신규 노선 개설에 따른 택시운송사업자 사업 구역 침해 등 반발이 예상되며, 사업의 취지 설명 및 단기간(1년) 한정면허를 통해 이동권을 확보하고, 여객사업 간 동선이 겹치지 않도록 하여 구역사업자 피해를 최소화하도록 추진하는데 합의 하였다. (사업추진 시 발생가능한 문제점과 해결방안) 농촌형 교통모델 유형 중 자조조직, 비영리법인, 개인 등 신규 여객 한정면허 사업자는 신규 진입에 따른 초기비용이 많이 발생할 것으로 예상되므로, 시범운영 기간을 두어 사업성 검토 및 조율이 필요하다. 차량 이용을 사전 예약 방식으로 운영할 경우 운행시간 간격 등 구체적인 운행방법을 해당지역 주민과 협의를 통한 조정이 필요하다. 수요응답형 버스(콜버스형)의 초기 도입 단계는 운행시간과 장소를 사전에 공지하여 이용자의 불편을 최소화하여야 한다.

(4) 유지 관리 계획

(교통서비스 운영 및 관리 계획) 버스운행정보 영상장치 모니터링으로 공공형버스운행을 관리한다. (요금수입 및 사용계획) 현금수입의 투명관리를 위해 현금 계수기를 설치하고, 데이터를 통해 이용객을 관리한다. 카드단말기 데이터를 이용하여 이용객현황을 관리하고, 수입금은 전액 군 세외수입으로 조치한다.

(5) 재원확보 및 사업비

2022년 서천군 공공형버스 사업비는 총 980백만원이며, 사업추진을 위한 재원으로 국비 490백만원, 지방비 490백만원을 확보할 계획이다. 사업비 세부산출내역은 공공형버스는 총 700백만원으로 차량임차비 14백만원, 인건비 324백만원 유류비 192백만원 등으로 구성되고, 수요응답형버스는 총 사업비 280백만원으로 차량임차비 29백만원, 인건비 180백만원, 유류비 28백만원 등으로 구성된다.

〈표 34〉 서천군 공공형버스 사업비 산출내역

내용	사업비(천원)	산출내역(천원)
공공형버스	700,000	○ 차량임차비 : 14,400(=2대×80,000×90일) ○ 인건비 : 324,000(=9명×3,000×12월) ○ 보험 및 퇴직급여충당금 : 108,000 (=9명×1,000×12월) ○ 유류비 : 192,400 ○ 운전원 파복비 : 3,600(=9명×200×1회) ○ 차량 유지관리비 : 30,000(=5대×500×12월) ○ 기타 홍보비 등 운영비 : 27,600(=2,300×12월)
수요응답형버스	280,000	○ 차량임차비 : 28,800(=2대×1,200×12월) ○ 인건비 : 180,000(=6명×2,500×12월) ○ 보험 및 퇴직급여충당금 : 36,000 (=6명×500×12월) ○ 유류비 : 28,000 ○ 차량 유지관리비 : 4,800(=2대×200×12월) ○ 기타 홍보비 등 운영비 : 2,400(=2대×100×12월)

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(6) 기대효과

주민 수요를 반영한 노선 개설 및 개편으로 주민의 교통 불편 최소화, 농어촌 지역 여건에 맞는 교통수단 제공으로 주민 이동권 보장 및 교통복지 실현, 지역 사회 일자리 창출 및 지역경제 활성화 도모 등 효과가 기대된다.

9) 청양군

(1) 추진 경위

농어촌버스 운영한계 및 대중교통 소외지역의 교통 불편 개선을 위해 농촌형 교통 모델 공공형버스 운영이 필요하다. 청양군 농촌형 교통모델 공공형버스는 2020년 1월 22일부터 9개면 73개 마을을 운행하고 있으며, 벽오지 및 소규모 마을을 대상으로 운행하여 운행수입금으로는 운영이 어려워 재정지원이 필요하다.

(2) 사업 개요

청양군 공공형버스 사업명은 ‘청양군 농어촌버스 미 운행지역 농촌형 교통서비스 (연결)확충 사업’으로, 사업시행주체는 청양교통(주)이다. 청양군 공공형버스는 순환형과 버스 지간선 연장 및 증회 운행으로 구분된다. 청양군 공공형버스는 한정면허(6년) 발급을 통해 교통서비스를 제공하고 있다.

청양군 공공형버스 순환형은 25인승 버스 3대를 이용하여 1일 3~5회 운행한다. 이용요금은 성인 1,500원, 청소년 1,200원, 초등학생 750원이고, 이용대상은 청양군 비봉면 양사리 등 13개 마을 1,042가구(2,056명)이다. 청양군 공공형버스 버스 지간선 연장 및 증회 운행은 25인승 버스 2대를 이용하여 1일 46회 운행한다. 이용요금은 성인 1,500원, 청소년 1,200원, 초등학생 750원이고, 이용대상은 청양군 대치면 탄정리 등 14개 마을 805가구(1,429명)이다.

〈표 35〉 청양군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(순환형)

	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
교통서비스 제공방식	25인승버스	1일 5회	어 른 1,500원 청소년 1,200원 초등생 750원	1	한정면허 6년
		1일 5회			
		1일 3회		1	
		1일 3회		1	
이용대상	주이용계층	마을수(행정리)	가구및인원수		이용객수(예상)
	주민, 관광객 등	청양군 비봉면 양사리 등 13개마을	1,042가구 2,056명		30명/1일 (920명/월)

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

〈표 36〉 청양군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상(지간선형)

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	25인승버스	1일 46회	어 른 1,500원 청소년 1,200원 초등생 750원	2	한정면허 6년
이용대상	주이용계층	마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)	
	주민, 고령자, 통학생 장애인	대치면 탄정리 등 14개 마을	805가구 1,429명	55명/1일 (1,672명/월)	

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

청양군 공공형버스 순환형 및 버스 지간선 연장 및 증회 운행 운행노선 현황은 다음과 같다.

〈표 37〉 청양군 공공형버스 신청노선

구분	운행 경로
순환형	청양교통터미널~양사리~용천리~방한리~용당리~다락골성지~화성중학교~화성정류소~청양고등학교~청양교통터미널
	청양~송방~학당~중목~효제~후덕~신대~영양~미량~광암~모랭~고정~문화마을~중목~학당~송방~청양
	정산정류소~아산리~대흥리~장평 초등 학교~장평면사무소~상장리~청남면사무소
	시내버스터미널~장곡주차장~지전 유원지~정산정류소~천장호출렁다리 주차장~칠갑산 주차장~시내버스터미널
지간선형	-연장: 탄정리, 모곡리(영양리,미량리),백천리,의료원,광생리~백곡리~역촌2리~역촌1리~정산정류소 -증회:개곡리,백금리, 매곡리,도림리, 송학리, 대박리,

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(3) 사업추진 제한사항 및 해결방안

(법·제도적 제한사항 현황 및 검토) 청양군 공공형버스는 한정면허(6년) 발급을 통해 여객자동차 운수업체(청양교통(주))에서 운영한다.

(4) 유지 관리 계획

(교통서비스 운영 및 관리 계획) 차량 유지보수, 배차 등 효과적인 차량관리 및 높은 수준의 서비스 제공을 위해 공공형버스는 기존 농어촌버스 운수업체(청양교통(주))에서 운영한다. (지속가능한 사업추진을 위한 거버넌스 구축) 청양군 사회적경제과는 대상지 이장단 및 청양군 농어촌버스 운행 협의회를 구성하여 공익적 성격을 강화한다. (운영 관리비 사용계획) 운영관리비는 차량 배차 등 차량관리 및 행정 업무 수행을 위해 사용된다. (요금수입 및 사용계획) 운행수입금은 전액 환수한다.

(5) 재원확보 및 사업비

2022년 청양군 공공형버스 사업비는 총 662백만원이며, 사업추진을 위한 재원으로 국비 331백만원, 도비 33.1백만원, 군비 297.9백만원을 확보할 계획이다. 사업비 세부산출내역은 유지관리비 362백만원, 인건비 300백만원으로 구성된다.

〈표 38〉 청양군 공공형버스 사업비 산출내역

내용	사업비(천원)	산출내역(천원)
교통서비스 제공	662,000	○ 유지관리비(유류비, 수리비, 보험료 등) : 362,000,000원 ○ 인건비 : 300,000,000원

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(6) 기대효과

교통 소외지역 주민들의 이동권을 확보하고, 보다 편리한 교통서비스를 제공한다. 청양군은 농어촌버스 18대가 93개의 많은 노선을 운행하고 있으며, 산간마을은 농어촌버스가 운행하지 않아 교통 소외지역이 많다. 농촌형 교통모델을 통한 공공형버스 운영으로 교통 소외지역 주민에게 교통편의를 증진하고 접근성을 개선한다.

10) 홍성군

(1) 추진 경위

농어촌지역은 넓은 면적에 적은 인구가 분산하여 거주하고 있어 공공서비스 거점 간 연계수단이 필수이나, 공공교통수단이 부족하고, 자가용 운행이 어려운 고령, 영세주민 비율이 높아 의료·문화·복지 서비스 이용에 어려움을 겪고 있다. 갈수록 심화되는 고령화로 농어촌마을의 교통약자는 증가되고 있는데 반해, 농어촌의 교통인프라는 끊임 없는 적자와 경영악화로 현상유지도 어려운 실정이다. 일반적인 대중교통만으로는 농어촌 주민의 수요충족이 어려운 현실을 반영하여 대중교통을 보완할 수 있는 맞춤형 교통서비스의 필요성이 대두된다. 홍성군은 대중교통 소외지역인 농어촌 마을에 맞춤형 교통서비스를 제공하여 주민들의 교통복지를 증진하고자 한다.

(2) 사업 개요

홍성군 공공형버스 사업명은 ‘홍성군 마중버스 운영비 지원 사업’으로, 사업시행주체는 홍주여객자동차(주)이다. 홍성군은 공공형버스 사업을 위해 수요응답형 한정면허를 발급하여 교통서비스를 제공하고 있다.

홍성군 공공형버스는 15인승 버스 6대를 이용하여 수요응답형으로 운행한다. 이용 요금은 1,500원(농어촌버스 요금과 동일)이고, 이용대상은 홍성군 1개 읍, 6개 면 56개 마을이다.

〈표 39〉 홍성군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	승합중형 (15인승)	수요 응답형	1,500원 (버스요금과 동일)	6대 (상용5대, 예비1대)	수요응답형 한정면허
이용대상	주이용계층	가구및인원수			이용객수(예상)
	벽오지주민, 고령자 등	홍성군 1개 읍, 6개 면 56개 마을 (갈산면 신곡마을 외 55개마을)			65명/1일 (23,921명/1년)

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(3) 사업추진 제한사항 및 해결방안

(법·제도적 제한사항 현황 및 검토) 기존 농어촌버스 운송면허사업자(홍주여객자동차(주))를 운행주체로 선정하여 여객자동차운수사업법을 준수하였다. 단기간 한정면허인가로 향후 대중교통 여건 변화에 능동적으로 대처할 계획이다.

(4) 유지 관리 계획

(시·군 조례 제정 계획) 사업 시행 후 미비점을 종합하여 필요 시 조례를 제정할 계획이다. (교통서비스 운영 및 관리 계획) 운송업체가 차량 유지보수 및 배차를 실시하고, 이용요금은 기존 농어촌버스 요금과 동일하게 징수한다. (운영관리비 사용계획) 운영관리비는 버스 기사 및 배차원 인건비, 차량운영비(유류비, 차량보험료, 통신비, 기타관리비) 및 행정업무 수행비, 홍보비 등으로 사용한다. (요금수입 및 사용계획) 요금은 지속적인 운영 및 농어촌버스와 환승을 고려하여 기존 버스 요금과 동일하게 징수하고, 운행 수입은 전부 해당 군에 반환한다.

(5) 재원확보 및 사업비

2022년 홍성군 공공형버스 사업비는 총 570백만원이며, 사업추진을 위한 재원으로 국비 285백만원, 도비 28백만원, 군비 257백만원을 확보할 계획이다. 사업비 세부 산출내역은 유지관리비 86백만원, 인건비 397백만원, 기타(통신비, 복리후생비, 홍보비, 자동차세금, 차량 정기 검사료 등) 87백만원으로 구성된다.

〈표 40〉 홍성군 공공형버스 사업비 산출내역

내용	사업비(천원)	산출내역(천원)
교통서비스 제공	570,000	○ 유지관리(유류비, 차량 정비비, 차량보험료, 소모품 구입 등) : 86,070(=14,345×6대) ○ 인건비(급여, 연차수당, 퇴직연금 등) : 397,288 - 승무원 인건비 34,564×8명 = 276,512 - 안내원 인건비 30,194×4명 = 120,776 ○ 기타(통신비, 복리후생비, 홍보비, 자동차세금, 차량 정기 검사료 등) : 86,642 - 차량보험료 31,106 - 홍보비 10,000 - 복리후생비 38,382 - 자동차 세금, 정기검사료, 통신비 등 7,154

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(6) 기대효과

자가용 운행이 어려운 고령, 영세주민의 의료·문화·복지시설 이용편의를 확대하고 일반적인 대중교통만으로는 충족되지 않는 교통수요를 공공형버스를 통해 충족하여 주민들의 교통복지 증진에 기여할 것으로 예상된다. 면소재지의 접근성이 용이해져 지역 내 편의시설 이용수요 증가에 기여할 것으로 예상된다.

11) 예산군

(1) 추진 경위

근로기준법 개정에 따라 비수익 및 벽지노선을 대상으로 버스노선 감축이 필요한 상황에서 공공형버스를 운행하여 주민 불편 최소화를 도모한다. 농촌형교통모델 공공형버스를 통해 지역 주민들의 이동권 보장 및 교통복지를 실현한다.

(2) 사업 개요

예산군 공공형버스 사업명은 ‘농촌형교통모델 공공형버스 운영’으로, 사업시행주체는 (주)예산교통이다. 예산군은 한정면허를 발급하여 공공형버스 교통서비스를 제공하고 있다.

예산군 공공형버스는 15인승 버스 4대를 이용하여 운행한다. 이용요금은 1,500원(기존 농어촌버스 요금과 동일)이고, 이용대상은 예산군 12개 읍·면 38,946가구, 78,084명이다.

〈표 41〉 예산군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	버스 (15인승)	16	성인 1,500원	4대 (예비 1대 포함)	한정면허
이용대상	주이용계층	마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)	
	주민	예산군 12개 읍면	38,946가구 78,084명	120명	

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(3) 사업추진 제한사항 및 해결방안

(법·제도적 제한사항 현황 및 검토) 예산군은 한정면허를 부여하여 여객자동차운수사업법을 준수한다. (이해관계자 의견 수렴 및 합의사항) 농어촌버스 업체와 논의해 비수익노선 위주로 코스를 편성했다. (사업 추진 시 발생가능한 문제점과 해결 방안) (주)예산교통과의 사전협의 및 노선형 운영으로 택시업계 반발을 최소화 했다.

(4) 유지 관리 계획

(시·군 조례 제정 계획) 예산군은 필요시 조례를 제정할 계획이다. (교통서비스 운영 및 관리 계획) (주)예산교통에 한정면허를 부여하여 공공형버스를 운행하고 있으며, 예산교통 차량과 공동배차로 주민 불편을 최소화하고 지속적인 교통량 분석을 통해 주민 요구에 대응할 계획이다. (운영관리비 사용계획) 운영관리비는 농촌형교통모델 전담 행정인력을 확보하는데 사용한다. (요금수입 및 사용계획) 공공형버스 요금은 농어촌버스 요금체계(환승할인 등 할인제도 포함)와 동일하게 적용하고, 수입금은 일별·월별로 별도로 관리한다. 요금수입은 농촌형교통모델 보조금 및 예산교통 운영관리비 지원에 사용한다. (수익금 및 운행관리시스템) 카드단말기를 통해 요금수입 데이터를 관리한다.

(5) 재원확보 및 사업비

2022년 예산군 공공형버스 사업비는 총 449백만원이며, 사업추진을 위한 재원으로 국비 180백만원, 도비 18백만원, 군비 162백만원을 확보할 계획이고, 일부 부족한 사업비는 추경에서 확보할 예정이다. 사업비 세부산출내역은 인건비 314백만원, 운영비 135백만원으로 구성된다.

〈표 42〉 예산군 공공형버스 사업비 산출내역

편성목	통계목	사업비(천원)	사업내용(천원)
인건비	근로자 보수	314,088	○ 행정관리인원 : 33,144 (월급, 퇴직금, 복리후생) ○ 정비사 : 48,984 (월급, 퇴직금, 보험료, 복리후생) ○ 운전사 : 231,960 (월급, 퇴직금, 보험료, 복리후생)
운영비	차량유지비	134,700	○ 유류비 : 1,450×3대×50리터/일×30일×12월 ○ 보험료 : 6,000×4대 ○ 차량수선비 : 1,500×3대×12월

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(6) 기대효과

근로시간 단축에 따른 폐지노선 운행으로 주민의 교통 불편을 최소화하고, 운수회사의 운송원가 절감 및 버스 기사 고용 창출효과가 있을 것으로 기대된다. 또한, 공공형버스 운행으로 주민 수요에 맞춘 탄력적인 노선조정이 가능하다.

12) 태안군

(1) 추진 경위

자가용 증가, 인구 감소 등 버스 이용객 감소에 따른 운수업체의 재정이 지속적으로 악화되고 있다. 또한, 근로기준법 개정으로 근로시간 감소에 따른 버스 노선 감축이 불가피한 상황이다. 주민들의 최소한의 이동권 보장을 위한 지방자치단체의 자체 재정지원은 한계에 다다르고 있다. 태안군은 공공형버스 도입으로 대중교통 취약지역 거주 주민의 교통 불편을 해소하고 교통복지를 증진하고자 한다.

(2) 사업 개요

태안군 공공형버스 사업명은 '농촌형 교통모델 공공형버스 사업'으로, 사업시행주체는 태안여객(주)이다. 태안군은 한정면허(2년)를 발급하여 공공형버스 교통서비스를 제공하고 있다.

태안군 공공형버스는 16인승 버스 5대를 이용하여 1일 2~10회 운행한다. 이용요금은 1,500원, 1,700원이고, 이용대상은 태안군 4개 읍·면 9,840가구, 17,613명이다. 태안군 공공형버스 신청노선은 본선지선 연결, 읍면소재지 경유로 구분된다.

〈표 43〉 태안군 공공형버스 교통서비스 제공방식 및 이용대상

교통서비스 제공방식	차종	운행횟수	이용요금 (현금기준)	차량대수	면허
	버스 (16인승)	1일 2~10회	성인 1,500원/1,700원 (이원화)	5대	한정면허 (2년)
이용대상	주이용계층	마을수(행정리)	가구및인원수	이용객수(예상)	
	벽지주민, 고령자, 장애인 등	태안군 4개 읍·면	9,840가구 17,613명	100명/1일 (3,000명/월)	

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(3) 사업추진 제한사항 및 해결방안

(법·제도적 제한사항 현황 및 검토) 기존 농어촌버스 운송면허사업자(태안여객(주))를 운행주체로 선정하여 사업을 추진한다.(유형1), 기존 버스 노선과의 연계 및 효율성 제고를 위해 기존 농어촌버스 운송면허사업자를 운영 주체로 선정하여 사업을 추진한다. 한정면허(2년)를 부여하여 기존 버스 운행 사업과는 별도로 관리한다. (이해관계자 의견 수렴 및 합의사항) 택시운송사업자 사업구역 침해에 따른 민원발생이 없도록 수요응답형 운영체계가 아닌 노선형(노선탄력형) 공공형 버스로 운행한다. 농어촌버스 운송업체(태안여객)와 협의를 통해 기존 버스 운행노선 수익을 최대한 저해하지 않도록 비수익 노선 위주로 운영한다.

(4) 유지 관리 계획

(시·군 조례 제정 계획) 태안군은 조례제정이 필요한 사유 발생 시 조례 제정을 고려해볼 예정이다. (교통서비스 운영 및 관리 계획) 태안여객에 한정면허를 부여하여 공공형 버스를 운행한다. 기존 농어촌버스(본선)에 연계하기 위한 지선 운행의 배차 시간을 조정했다. (운영관리비 사용계획) 운영관리비는 공공형 버스 전담 행정 인력을 확보(차량 관리 및 정비는 기존 태안여객 인력 활용)하는데 사용한다. (요금수입 및 사용계획) 요금은 기존 농어촌버스 운행요금과 동일(1,500원/1,700원)하다. 요금수입은 분기별 군 세외수입으로 처리할 예정이다. (수익금 및 운행관리시스템) 통합 교통카드 시스템을 통해 요금수입 데이터를 관리한다.

(5) 재원확보 및 사업비

2022년 태안군 공공형버스 사업비는 총 439백만원이며, 사업추진을 위한 재원으로 국비 115백만원, 지방비 324백만원을 확보할 계획이다. 사업비 세부산출내역은 인건비 299백만원, 유지비 118백만원, 수리비 17백만원, 복리후생비 2백만원, 예비비 3백만원으로 구성된다.

〈표 44〉 태안군 공공형버스 사업비 산출내역

사업비(천원)	세부내용	산출내역(천원)
439,180	인건비	○ 인건비 : 259,000,000원(7명) - 운전직 7명 × 37,000,000원 ○ 퇴직금 : 25,900,000원 ○ 연차수당 : 14,280,000원 - 일급 127,500원*16일*7명 ※ 신규 고용창출 해당없음(기존 인력 유지)
	유지비	○ 연료비 : 72,000,000원(상용 4대, 예비 1대) ○ 공제보험료 : 22,000,000원(5대 / 대인 1:2, 대물) ○ 타이어비 : 24,000,000원(4대 / 연3회 교체)
	수리비	○ 수리비 : 12,000,000원(月 1,000,000*12개월) ○ 예비비 : 5,000,000원(1대당 1백만원)
	복리후생비	○ 정복대 2,000,000원
	예비비	○ 정복대 2,000,000원

자료 : 충청남도 교통정책과 내부자료

(6) 기대효과

교통 여건이 열악한 지역 군민의 교통복지 증진 및 편리한 이동권을 확보한다.

3. 수요응답 공공형버스 위탁협약 사항

1) 협약 주체

충청남도 교통정책과 교통정책팀에서 사업(도시형·농촌형교통모델)을 주관하고 있으나, 시외, 고속, 공항버스를 제외한 자동차운송사업의 면허 등 관련 사무는 「충청남도 사무 위임 규칙」에 따라 시장·군수에 위임되어 있다. 따라서, 공공형버스 사업총괄을 충청남도에서 담당하고 있다고 하더라도 실질적으로 시장·군수가 위탁 및 관리의 주체가 되기 때문에 시·군이 (“갑”)이 되어 공공형버스 서비스를 제공하는 운송업체(“을”)와 위탁계약을 체결하고 있다.

2) 협약 사항 (○○군 사례)

○○군의 위탁 협약내용을 다음과 같다.

- 제1조(운행 목적) 공공형버스는 ○○군 대중교통 취약지역 주민의 실질적인 이동권 보장에 그 목적을 둔다.
- 제2조(위탁 운영) “갑”은 별지 목록의 공공형버스 및 그 부속 물품을 「농촌형교통 모델 운영지침」에 의하여 교통서비스 제공자인 “을”의 명의로 자동차등록을 하고 “을”에게 무상위탁 한다.
- 제3조(협약 내용 등) ① 공공형버스 위탁 운영에 따른 운행지역은 붙임과 같다. 단, 운행지역은 “별지목록의 공공형버스”로 운행함을 원칙으로 하되, “을”의 경영 여건을 감안하여 “을”의 차량으로 대체 운행할 수 있다. ② 공공형버스의 운행지역은 주민 수요에 따라 “갑”과 “을”이 상호 협의하여 변경할 수 있다.
- 제4조(수탁자의 준수사항) “을”은 공공형버스를 운영함에 있어 「농촌형교통모델 운영 지침」 및 ○○군 공공형버스 운영과 관련된 행정지시 등을 준수하여야 한다.
- 제5조(선량한 관리의무 등) 공공형버스를 운영함에 있어 “을”은 선량한 관리자로서의 주의 의무 및 주민교통 편의 증진의 의무를 다하여야 한다.
- 제6조(보험의 가입) “을”은 공공형버스의 안전사고 등에 대비하여 자동차보험사 또는 버스공제조합에 종합보험(대인, 대물, 자차) 및 책임보험에 가입하여야 한다.

- 제7조(운영관리비 부담) ① “을”은 공공형버스의 운영 및 차량의 유지관리에 따른 모든 책임을 부담한다. 이 경우 모든 책임 부담에는 제시공과금 및 제보험료 납부, 교통사고 등 안전사고로 인한 손해배상 등 제경비를 포함한다. ② “갑”은 교통서비스를 위하여 필요하다고 인정되는 경우 운영에 필요한 비용을 예산의 범위에서 “을”에게 지원할 수 있다.
- 제8조(차량 내·외부 시설비 부담) 공공형버스 및 그 부속시설 중 ○○군수가 운행상 필요로 하여 구입해 준 시설 이외의 내·외부 장착시설은 “을”의 부담으로 설치한다. “을”이 계속되는 운영적자 등으로 공공형버스를 반납하거나 군수가 위탁을 취소하더라도 “을”이 부담한 차량 내·외부 시설비용은 “갑”에게 청구하지 못한다.
- 제9조(목적 외 사용금지) “을”은 “갑”의 승인없이 다음의 행위를 하여서는 아니 된다.
 - 공공형버스의 판매, 양도, 교환, 대여, 담보, 목적 외 사용
 - 운행구역, 운행 시간의 임의변경
 - 자동차의 원상변경(구조 및 도색, 표시 등)
- 제10조(운임·요금) “을”은 공공형버스의 운임·요금을 기 인가된 농어촌버스운송사업의 운임·요금 적용기준을 준용하여 시행한다(신규개설 노선 등 기존 버스 운행노선이 아닐 때는 운임·요금 인가를 득한 후 시행한다).
- 제11조(협약사항 변경) “갑” 또는 “을”은 일방의 청구에 의하여 협약사항을 변경할 수 있다. 이 경우 변경하고자 하는 사항이 「농촌형교통모델 운영지침」 및 관계 법규, 행정지시 등에 위배 되어서는 아니된다.
- 제12조(운영의 감독) ① 수탁자인 “을”은 공공형버스 운영에 있어서 “갑”의 감독을 받아야 하며, “갑”은 필요하다고 인정할 경우에 관계 공무원으로 하여금 운행상황을 조사하게 할 수 있다. ② 수탁자인 “을”은 공공형버스 운행실적을 매 분기 익월 5일까지 “갑”에게 보고하여야 하며, 보고에 필요한 사항은 “갑”이 정하는 바에 의한다.
- 제13조(해제) ① “갑”은 “을”이 공공형버스를 운영함에 있어 협약조건을 이행하지 않을 경우, 여객자동차 운수사업 법규를 위반하여 2회 이상 행정처분을 받거나 행정처분을 받고 이행을 하지 않는 경우 언제든지 협약을 해제할 수 있다. ② 제1항에 의한 협약 해제 시 “갑”이 “을”에게 문서로 통보하고 5일이 경과하면 “을”은 이를 이유로 민사 등 어떠한 청구도 하지 못한다. ③ 협약 해제 시 “을”의 명의로 된 공공형버스의 자동차등록은 “갑”이 지정한 기일 내에 “갑”의 명의로 이전등록 하여야 한다. 이 경우 이전등록에

필요한 제 경비는 “을”이 부담하며, 가입된 종합보험 및 책임보험은 “갑”에게 승계하여야 한다.

- 제14조(손해 배상) “을”은 공공형버스 관리의 의무를 태만히하거나 주의를 게을리하여 “갑”에게 재산상 손해를 가하였을 경우 그 배상의 책임을 진다. 다만, 천재지변이나 불가항력으로 인한 경우에는 예외로 한다.
- 제15조(운송 약관) 공공형버스의 운송약관은 농어촌버스의 운송약관을 준용한다. 이 경우 농어촌버스의 운송약관 중 농어촌버스 운송사업자는 공공형버스의 교통서비스 제공자로 한다.
- 제16조(협약 기간) 공공형버스의 위탁 운영 기간은 자동차 등록일로부터 여객자동차 운송사업(수요응답형) 한정면허 부여기간까지로 한정한다. 교통서비스제공자가 한정면허를 갱신할 경우 그 기간까지 연장협약이 체결된 것으로 본다.
- 제17조(협약의 해석) 각 협약 조항의 해석에 있어 의견이 서로 다를 시는 “갑”의 해석에 따른다.
- 제18조(기타) 협약사항을 증빙하기 위하여 협약서 2통을 작성하여 “갑”과 “을”이 각각 1통씩 보관한다.

4. 시사점

시·군이 계획하고 충청남도가 조정하여 운영중인 수요응답 공공형버스 사업 현황을 검토한 결과 다음과 같이 개선이 요구되는 사항이 검토되었다.

첫째, 충청남도 교통정책과는 공공형버스를 포함하는 도시형·농촌형 교통모델 업무를 담당하는 직원이 1명이다. 해당 직원은 도시형·농촌형 교통모델 업무 뿐만 아니라 노인 등 대중교통 이용활성화 지원사업, 충남형교통카드 통합관리시스템 운영관리, 충남형교통카드 업무 매뉴얼 제작·배포, 충남형교통카드 이용현황 분석 및 보고, 복권 기금, 특별회계 집행 및 관리, 노선버스 운영체계 개편 지원, 무임교통카드(수도권 전철무료) 등 다양한 업무를 수행하고 있다. 시·군은 대중교통 업무를 전문으로 담당하는 천안시와 아산시를 제외하고 도로 업무와 교통업무를 같이 담당하는 부서에서 사업을 주관하거나 건설이나 지역경제와 같이 민원업무를 같이 담당하는 부서에서 공공형버스 사업을 주관하고 있다. 수요응답 공공형버스 사업이 100% 국고 보조사업이고, 민간업체에 위탁·협약하여 사업을 추진하고 있으므로 사업관리가 철저하게 이루어져야 한다. 이러한 관점에서 충청남도 교통정책과와 시·군 담당 부서가 체계적이고 조직적으로 운영되도록 거버넌스 강화가 필요하다.

둘째, 공공형버스 운행범위의 관리가 필요하다. 공공형버스는 사업취지로 알려져 있는 것과 같이 “대중교통 취약지역”을 대상으로 서비스가 제공되어야 한다. 특히, 공공형버스는 ‘사업지침’에서 강조하고 있는 것과 같이 현재 노선버스 체계를 유지하기 어려운 경우 노선효율화 등을 추진하는 과정에서 발생하는 대중교통 사각지역 해소를 위해 사업자금을 사용할 수 있고 별도의 운행체계 개선없이 현재 지자체에서 지원하고 있는 운송업체의 적자를 그대로 메우는 형태의 지원은 불가능한 것으로 명시하고 있다. 그러나, 일부 시·군은 대중교통 사각지역의 현황을 분석하지 아니하고 공공형버스의 운행계획을 수립하고 있으며 더욱이 기존 노선버스와 운행코스가 중복되어 재정지원이 증가하는 불합리성이 내재하고 있다. 이러한 문제를 완화하기 위해서는 시·군의 대중교통 사각지역 현황 데이터베이스(Database) 구축, 기존 노선버스와의 중복성 검토, 대중교통 사각지역 해소를 위한 관리목표제 도입 등이 필요하다.

〈표 45〉 시·군별 공공형버스 계획 시 대중교통 사각지역 분석결과 반영 여부

시·군	노선효율화 분석결과 반영	대중교통 사각지역 분석결과 반영
천안시	x	x
공주시	x	x
아산시	x	x
논산시	x	x
당진시	x	x
금산군	x	x
부여군	x	x
서천군	x	x
청양군	x	x
홍성군	x	x
예산군	x	x
태안군	x	x

셋째, 공공형버스 운송수입금 처리방안이 필요하다. “사업지침”에서는 ‘수입금을 관리’하도록 명확하지 않은 기준을 제시하고 있고, ‘보조금 관리에 관한 법률’을 적용받는 대상으로 제시하고 있다. 따라서, 운송수입금은 지자체가 관리해야 하는 것으로 이해되며 지자체의 세외수입⁵⁾으로 처리해오고 있다. 하지만, 일부 시·군에서는 세외수입으로 처리하지 않고 차량 유지·관리 및 버스서비스 개선을 위한 비용을 사용(금산군)하거나 버스업체의 운영관리비로 지원(예산군)하는 경우가 있다. 따라서 시·군에서 적용할 수 있도록 충청남도의 일괄 기준의 마련이 필요하다.

5) 세외수입은 지자체의 독자적인 노력 여하에 따라 세수 증대가 가능한 자주재원으로 지방세와 함께 행정의 자율성과 안정적 재정기반을 확보할 수 있는 수단이 될 수 있다.

〈표 46〉 시·군별 공공형버스 운송수입금 처리방법

시·군	관할관청 귀속 (세외수입 처리)	민간운송업체 귀속
천안시	○	
공주시	○	
아산시	○	
논산시	○	
당진시	○	
금산군		○
부여군	○	
서천군	○	
청양군	○	
홍성군	○	
예산군		○
태안군	○	

넷째, 공공형버스 운행기록 및 지출내역 관리가 필요하다. 시·군이 계획한 유지관리 계획을 살펴보면, 공공형버스 차량의 운행기록에 대한 관리뿐만 아니라 사업비 지출 내역에 대한 관리방안이 전무하다. 특히, 시·군의 사업비 산출내역의 경우 산출근거가 명확하지 않고 개략적으로 되어 있기 때문에 정산시 누수가 발생하거나 중복 지원되지 않도록 검토하는 과정이 필요하다. 또한, 100% 국고 보조사업의 특성으로 인해 버스업체의 운송원가 산정에서도 제외되기 때문에 공공형버스 운행기록에 대한 관리 및 이에 상응하는 지출내역을 철저히 관리하는 방안이 필요하다.

〈표 47〉 시·군별 공공형버스 운행기록 및 지출내역 관리방법

시·군	운행기록(운행일보, 전산기록)관리	지출내역 관리(보조금카드사용)
천안시	×	×
공주시	×	×
아산시	×	×
논산시	×	×
당진시	×	×
금산군	×	×
부여군	×	×
서천군	×	×
청양군	×	×
홍성군	×	×
예산군	×	×
태안군	×	×

‘19년 이후 수요응답 공공형버스의 사업재원이 포괄보조사업을 변경됨에 따라 충청남도가 시·군의 공공형버스 사업의 선정 및 정산, 관리에 대한 업무 역할이 증대되었기 때문에 시·군의 공공형버스 사업을 통합적으로 관리할 수 있는 방안이 필요하다.

제4장 공공성과 지속성 확보를 위한 통합 운영방안

공공형버스가 제공하는 교통서비스가 공공의 가치(public value)와 공공의 목적(public objectivity)을 달성하고 공공형버스 서비스를 제공하는 운송업체가 재정적 문제없이 사업을 영위할 수 있도록 관계기관의 거버넌스 강화 방안, 대중교통 사각지역 제로화를 위한 관리모델 도입방안, 공공형버스 위탁협약 강화 방안, 정산 및 운행 모니터링 강화 방안을 공공성과 지속성 확보를 위한 통합 운영방안으로 검토한다. 궁극적으로, 충남 수요응답 공공형버스가 대중교통 사각지역 주민의 이동권을 확보하여 도민이 행복한 삶을 영위할 수 있도록 지원하는 교통수단으로서 역할을 담당할 수 있는 정책기반을 조성한다.

1. 거버넌스 강화방안

1) 문제점

충청남도 시·군은 공공형버스 서비스를 제공할 수 있는 운송업체가 천안시와 아산시를 제외하고 시·군별로 1개씩 있다. 공공형버스 사업자 선정이 한정면허 공고를 통해 공개적으로 진행되어 비영리법인 등 제3자가 진입할 수 있도록 개방되어 있지만 실제 운전자 및 차량의 관리가 요구되기 때문에 제3자의 진입장벽은 높다고 할 수 있다.

공공형버스 사업은 시·군에서 작성하는 사업계획서를 통해서 시작된다. 제3장 조직구성에서 검토한 것과 같이 충청남도 및 시·군의 업무담당자는 대중교통에 관한 다양한 업무를 처리해야 하고 순환보직으로 인해 공공형버스 업무에 관한 전문성을 확보하기 어려운 상황이다. 이로 인해 시·군의 지역사정을 오랜 운송 경험을 통해 축적하고 있는 운송업체의 노하우가 공공형버스 운행노선, 운행지역, 사업비 산출내역 등이 포함되는 사업계획서에 그대로 반영될 수 밖에 없다. 제3장 시·군별 사업현황의 내용검토를 통해 알 수 있듯이 충남 15개 시·군은 ‘교통모델 사업지침’을 제대로 준수하고 있는 것으로 보이지만 일부

시·군은 사업계획서 작성지침이 개략적인 점을 이용하여 사업 관리 명목으로 운전원 외 인력을 신규로 채용하거나 요금수입을 운송업체로 귀속시키는 등 변칙적인 계획을 포함하고 있다.

한편, 충남 15개 시·군의 운송업체는 버스운영으로 인해 발생하는 적자를 관할관청으로부터 보조받기 때문에 버스운영의 지출비용을 공인회계법인을 통해 원가분석 방법을 적용하여 면밀하게 분석하고 있다. 그러나 공공형버스는 100% 국고 보조사업으로 간주되기 때문에 운송업체가 해당사업을 담당하더라도 국고보조사업으로 분류되어 원가분석 방법과 같이 지출비용에 대한 면밀한 검토없이 교부된 사업비가 사업계획서에 제시된 산출내역의 항목대로 지출되었는 여부를 확인하는 차원에서 결산이 이루어지고 있다.

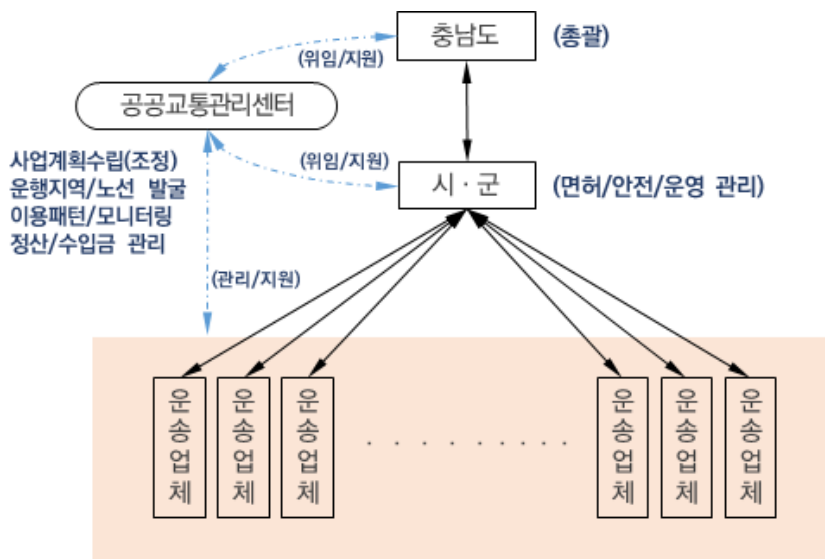


〈그림 8〉 충남 수요응답 공공형버스 사업 추진절차

2) 개선방안

수요응답 공공형버스(도시형·농촌형교통모델) 사업이 시장·군수에게 위임된 사무라고 하더라도 포괄보조사업의 특성상 운행계획과 관리·감독에 있어서 충청남도과 시·군의 유기적 관계가 필요하다. 또한, 민간운송업체에 위탁하는 100% 국고 보조사업임을 고려하여 사업비 정산과 관리에 있어서는 전문성을 확보할 필요가 있다. 이러한 관점에서 충청남도과 시·군의 역할을 정립하고, 전문성 확보를 위한 거버넌스 강화를 제안한다. 특히, 시·군 사업계획 수립 및 조정, 운행지역/노선 발굴, 이용자 패턴 및 모니터링, 정산/수입금 관리 업무의 전문성 확보를 위한 소규모(2~3명) 전문조직으로 (가칭)공공교통관리센터 설립을 제안한다.

- 충청남도 교통정책과는 ‘충남 대중교통 사각지역 제로화’ 등 사각지역 해소 중·장기 계획 수립, 시·군 사업비 교부, 평가 및 관리 기준 마련 등 총괄 관리
- 시·군은 면허(사업자 공모) 관리, 안전 관리, 노선 및 재정협의 등 운영 관리
- (가칭)공공교통관리센터는 시·군 사업계획 수립 및 조정, 운행지역/노선 발굴, 이용자 패턴 및 모니터링, 정산/수입금 관리 업무 담당
- 운송업체는 차량 및 운전자 관리, 서비스 제공 업무 담당



〈그림 9〉 거버넌스 강화 방안

2. 대중교통 사각지역 데이터베이스 구축 및 관리모델 도입방안

1) 문제점

제2장에서 검토한 「농촌형교통모델 운영지침」에 의하면 “공공형버스는 근로기준법 적용 시 현 버스노선 체계를 유지하기 어려운 경우 노선효율화 등을 추진하는 과정에서 발생하는 대중교통 사각지역 해소를 위해 사용할 수 있다. 다만, 별도의 운행체계 개선 없이 현재 각 지자체에서 지원하고 있는 운송업체의 적자를 그대로 메우는 형태의 지원은 “보조금법 시행령 별표2 (보조금 지급 제외사업)” ‘128. 버스운송사업 재정지원’에 따라 불가능하다.”고 제시되어 있다. ‘농촌형교통모델 운영지침’이 제시하는 공공형버스의 서비스 제공범위는 대중교통 사각지역을 의미함을 알 수 있다. 또한, 기존 노선버스와의 중복된 지역을 피하고, 현재 운행중인 버스를 대체운행하는 것을 금지하는 것으로 이해할 수 있다.

시·군에서 공공형버스 사업계획을 수립할 때 공공형버스가 운행되는 지역선정과 노선계획을 수립한다. 바람직한 사업계획이 수립되기 위해서는 ‘운영지침’에서 제시된 것과 같이 시·군별 대중교통 사각지역의 현황에 대한 검토와 현재 운행중인 시내·농어촌버스의 운행노선 중복성이 검토되어야만 한다. 그러나, 제3장 시·군별 사업현황의 내용검토를 통해 알 수 있듯이 대중교통 사각지역과 현재 운행중인 노선버스의 운행노선 중복성을 검토하고 공공형버스 노선계획을 수립한 시·군은 찾아보기 어렵다. 일부 시·군에서 계획한 이와 같은 공공형버스 운행계획은 관할관청으로부터 재정지원을 받는 기존 노선버스 운행노선과 중복되어 재정지원(국고)이 이중되는 문제를 야기한다. 더욱, 시·군이 운송업체와 체결하는 위탁협약 제3조(협약 내용 등)에는 “을(운송업체)의 경영여건을 감안하여 ‘을’의 차량으로 대체 운행할 수 있다.”로 되어 있어 ‘농촌형교통모델 운영지침’을 위배할 소지가 있다.



〈그림 10〉 공공형버스 사업계획서에 제시된 공공형버스 운행노선 계획(안) 사례

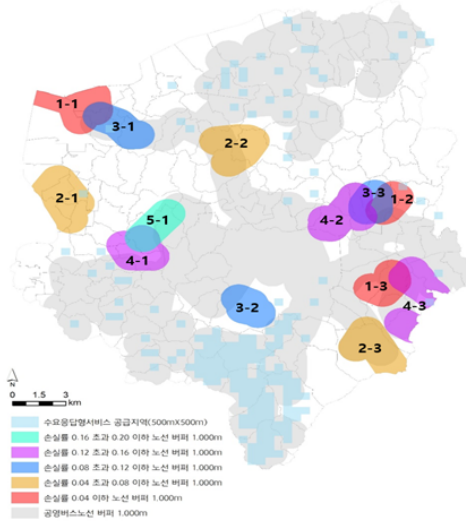
2) 개선방안

공공형버스는 사업취지로 알려져 있는 것과 같이 “대중교통 취약지역”을 대상으로 서비스가 제공되어야 한다. 대중교통 사각지역이 아닌 특히 기존 노선버스의 운영을 대체하는 역할을 담당하거나 중복되는 경우 사업비 지원이 불가한 특징을 지닌다. 따라서, 시·군별로 공공형버스 사업계획 수립에 활용할 수 있도록 시·군별 대중교통 사각지역 현황을 파악할 수 있는 대중교통 사각지역 데이터베이스(DB) 구축이 필요하다.

시·군별 대중교통 사각지역 데이터베이스를 구축하기 위해서는 버스정류장 전수에 대한 공간정보화 사업이 선행되어야 한다. 현재 충청남도 대중교통과에서는 ‘21년부터 충남 시·군의 버스정류장 공간정보화 사업을 추진 중에 있다. ‘21년도에는 5개 시·군(보령시, 금산군, 서천군, 청양군, 태안군)의 버스정류장 공간정보 데이터베이스는 구축이 완료되었고, ‘22년도에는 2개 시·군(홍성군, 예산군)의 버스정류장 공간정보 데이터베이스를 구축 중에 있다. 나머지 10개 시·군은 일부 노선에 한하여 버스정류장 공간정보 데이터베이스가 구축되어 있기 때문에 미구축된 버스정류장에 대한 공간정보 데이터베이스 구축사업을 ‘23년도에도 추진하여 ‘24년 이후에는 충남 15개 시·군의 대중교통 사각지역을 대상으로 공공형버스가 운행될 수 있도록 사업계획을 수립하는데 활용할 수 있다.

■ 수요응답형 교통서비스 영역과 노선버스 서비스 영역 중복성 검토

- 기존 노선버스와 수요응답형 공공형버스 노선과 2.4% ~ 100.0% 중복되는 것으로 분석됨



비효율노선 구간번호	대중교통서비스 중복 교통수단	대중교통수단간 중복성
1-1	기존(공영)버스	29.3 %
1-2	기존(공영)버스, DRT	35.2 %
1-3	기존(공영)버스	75.9 %
2-1	DRT	2.4 %
2-2	기존(공영)버스	61.7 %
2-3	기존(공영)버스	84.1 %
3-1	기존(공영)버스, DRT	100.0 %
3-2	기존(공영)버스	27.6 %
3-3	기존(공영)버스	59.0 %
4-1	기존(공영)버스	39.4 %
4-2	기존(공영)버스	97.8 %
4-3	기존(공영)버스, DRT	95.0 %
5-1	기존(공영)버스	50.1 %

〈그림 11〉 수요응답 공공형버스와 노선버스 서비스 중복성 검토 (예시)

이와 같이 대중교통 사각지역 현황을 분석할 수 있는 분석기반이 구축되면, 충청남도 15개 시·군의 대중교통 사각지역 제로화를 위한 중·장기적인 목표와 연차별 목표를 설정하고, 연차별 목표 달성을 위한 ‘충남 대중교통 사각지역 관리모델’을 도입할 필요가 있다. 이를 통해, 진행한 과거사업의 실적 모니터링과 개선해야 할 지역의 사업 규모 산정이 가능하게 되어 채산성이 담보된 공공형버스 사업계획 수립이 가능해질 수 있다. 또한, 공공형버스가 대중교통 사각지역 주민의 이동권을 어느정도 확보하는데 기여하고 있는지에 대한 사업평가 방안으로 대중교통 사각지역 해소율 분석이 가능하다.

충남 대중교통 사각지역 관리모델(안)

충남 관리모델 (매년 갱신)

- 대중교통(버스서비스) 사각지역 해소 정책목표 달성도, 사업비, 이용자 만족도 등 주요 정책지표 관리

구분	2020(기준)	2025	2030	2035	2040
버스서비스 사각지역 (격자)	224	250	270	290	300
농촌형·도시형 교통모델 공급지역 (격자)	92	※※※※	※※※※	※※※※	※※※※
버스서비스 사각지역 해소 정책목표 (%)	40.0	70.0	100.0	100.0	100.0
정책목표 달성도 (%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
사업비 (백만원)	※ ※※※※ ※※※※ ※※※※	※ ※※※※ ※※※※ ※※※※	※ ※※※※ ※※※※ ※※※※	※※※※ ※※※※ ※※※※	※※※※ ※※※※ ※※※※
이용자 만족도 (점)	80	—	—	—	—

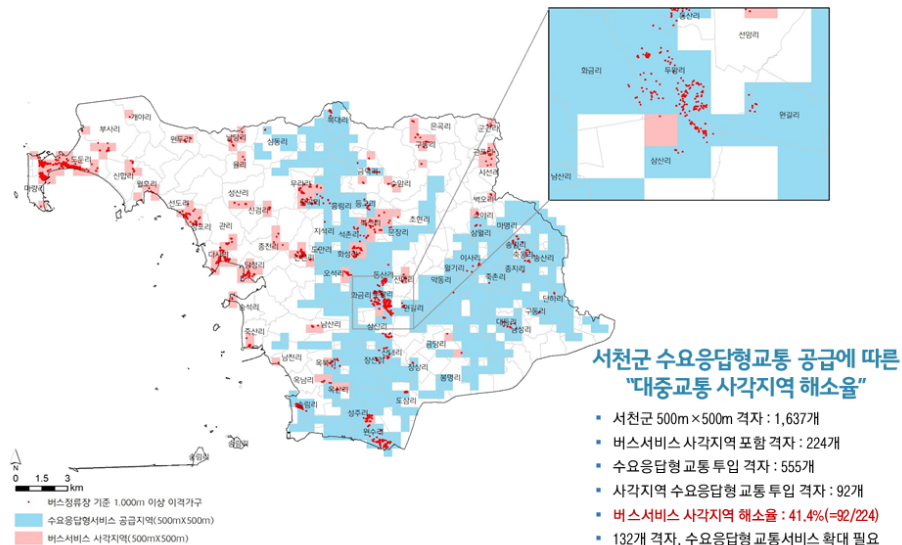
시·군 관리모델 (매년 갱신)

- 지역별 대중교통 사각지역 현황, 농촌형·도시형 교통모델 공급 현황, 사업비, 이용 및 만족도 관리 등 현장지표 관리

법정리	대중교통 사각지역 현황			교통모델 공급 현황			사업비			이용 현황		버스서비스 사각지역 해소를		
	격자수	인구수	고령자수	격자수	운행대수	이용객수	국비	도비	지방비	이용자수	만족도	격자	인구	고령자
서천리	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※
서천리	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※
서천리	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※
서천리	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※

〈그림 12〉 충남 대중교통 사각지역 관리모델 개념

버스서비스 사각지역 해소를 분석 (서천군 사례, 19년말 기준)



〈그림 13〉 충남 대중교통 사각지역 해소를 분석 사례

3. 위탁협약 강화방안

1) 문제점

수요응답 공공형버스는 시·군의 사업계획에 따라 운행되고 있으며, 관할관청(시·군)이 직접 공공형버스를 운영할 수 없기 때문에 공공형버스 서비스 제공을 위한 사업자를 공개모집(한정면허)하고, 공공형버스 운영에 소요되는 전체 비용을 100% 국고로 보조하는 보조금 사업으로 추진 중이다. 이와 같이 시·군은 지역의 운송업체와 위탁 계약을 맺고 사업을 추진하고 있다. 시·군이 지역 민간운송업체와 체결하는 위탁협약은 위탁협약의 형태를 ‘완전한 준공영제’라고 주장할 수는 없겠지만, 사업에 소요되는 전액을 100% 보조하는 관점에서 준공영제로도 여길 수 있다.

그러나, 제3장에서 검토한 시·군의 지역 운송업체와 체결하고 있는 위탁협약 내용(운행 목적(제1조), 위탁 운영(제2조), 협약 내용(제3조), 수탁자의 준수사항(제4조), 선량한 관리의무(제5조), 보험의 가입(제6조), 운영관리비 부담(제7조), 차량 내·외부 시설비 부담(제8조), 목적 외 사용금지(제9조), 운임·요금(제10조), 협약사항 변경(제11조), 운영의 감독(제12조), 해제(제13조), 손해배상(제14조), 운송약관(제15조), 협약 기간(제16조), 협약의 해석(제17조), 기타(제18조))을 살펴보면, 행정 사항을 중심으로 되어 있음을 알 수 있다. 특히, 위탁협약 내용의 핵심인 ‘제3조(협약 내용)’의 경우에는 “‘을’의 경영 여건을 감안하여 ‘을’의 차량으로 대체 운행할 수 있다”로 되어 있어 100% 보조사업으로 추진되는 사업(준공영제와 유사한)에 상응하는 수준으로 운송업체를 관리하거나 감독할 수 있는 내용의 보완이 필요함을 알 수 있다.

2) 개선방안

앞서 제안한 ‘거버넌스 강화’와 연계하여, 시·군이 민간운송업체와 체결하는 위탁 협약서는 충청남도 15개 시군이 동일하게 적용할 수 있는 표준모델 개발이 필요하다. 표준 위탁협약 모델에는 제3장에서 검토한 협약사항 (○○군 사례)에 ① 대중교통 사각 지역 주민의 이동권을 확보할 수 있는 운행 노선권에 관한 사항, ② 재정 투명성 확보에 관한 사항, ③ 서비스 향상에 관한 사항, ④ 경영 합리화에 관한 사항, ⑤ 인건비에 관한 사항, ⑥ 이윤에 관한 사항, ⑦ 광고계약 수익금에 관한 사항, ⑧ 회사매각에 관한 사항, ⑨ 노선 및 인력 운영기준에 관한 사항, ⑩ 표준운송원가에 관한 사항 등을 추가 하여 세심한 관리·감독을 통해 공공형버스의 도입목적을 달성할 필요가 있다.

〈표 48〉 위탁 협약서 보완사항(안)

구분	세부 내용
노선권	· 노선 운영 및 조정, 노선신설, 노선개편 권한은 시·군이 행사함을 협약서에 명문화
재정 투명성 확보	· 충남버스경영수지분석시스템 의무 사용, 시·군 통합용역(회계감사 실시) 대상 포함 ※ 페널티 : 부정행위 2회 적발 시 위탁운영제에서 제외
서비스 향상	· 불친절 개선명령 과징금 제도 시행, 운전기사 3진 아웃제 도입
경영 합리화 방안	① 공개채용 의무화 ※ 페널티: 위반시 인건비 삭감(채용일기준5년 이하 50%, 10년 이하 30%, 15년 이하 10%) ② 친족채용 금지 ※ 페널티: 기존인원은 근무년수(채용일~1년이하)를 기준으로 인건비 차등적용 (50~10%삭감)
인건비 지원 기준	① 대표이사 급여 : 상한액 설정 ② 비상근임원 인건비 미지급 ③ 퇴직급여 : 근속가산율 적용, 별도 통장을 개설하여 이자 반납, 추가지출액 및 목적 외 사용금액은 회수 또는 상계처리하며 부정행위 1회 간주, 위탁운영제 제외 시 근속가산 금액 반납(미납반시 보조금에서 상계처리) ※ 페널티 : 부정행위 2회 적발 시 위탁운영제에서 제외 ④ 차기년도 인건비 지원액은 공공기관 임금상승률의 ±20% 초과 금지 ⑤ 인건비 총액상한제 적용, 인상률은 행안부 고시 적용 ※ 페널티 : 부정행위 2회 적발 시 위탁운영제에서 제외
이윤	· 기본이윤과 성과이윤 적용
광고 계약 등 수익금	· 계약기간의 광고수익은 운송수입에 포함하며, (가칭)공공교통관리센터에서 광고계약, 광고비사용처 및 사용비율 등 모든 권한 행사
회사 매각	· 각 사업자는 위탁운영제 기간 동안 버스회사를 매각하지 않도록 노력하며, 불가피한 매각이 이루어질 경우에는 관할 시·군이 우선 협상권을 갖는다.
노선 및 인력 운영 기준	· 위탁운영제 도입 시 노선 규모와 승무원 인력은 주52시간 근무제가 도입된 시점을 기준으로 함 (주52시간제를 충족하는 탄력근무제 등을 활용한 최적 인력운영 및 노선운영 계획 적용) ※ 페널티 : 원가 부풀리기(무리한 일2교대) 적발 시 위탁운영제에서 제외, 3년간 도비 미지급
표준운송원가 기준	· 충청남도 시내·농어촌버스 표준운송원가 산정지침 적용

특히, 위탁협약 내용을 보완하는 경우, 수요응답 공공형버스는 민간업체에서 운영 중이지만 민간업체의 자부담(투자자본) 없이 100% 국비로 운영되는 특징이 있으므로 이윤에 관한 사항은 세심하게 검토할 필요가 있다. 일반적으로 적정이윤은 ㉠ 발생원가의 일정률을 보상하는 방법, ㉡ 투자자본에 대하여 적정 투자 수익률을 적용하여 산정하는 방법, ㉢ 매출액(운송수입) 대비 일정률의 이익을 산정하는 방법이 사용된다. 이중에서, 수요응답 공공형버스는 대중교통 공백지역 주민의 이동권을 확보하기 위해 운행되는 특징 즉, 공공성 차원에서 이용자의 교통기본권과 이동권을 담보하기 위해 운행되는 수익성이 보장되지 않는 사업이라는 점을 감안할 때 해당 사업자의 적극적인 참여와 진실성 있는 서비스 제공을 유인하기 위한 방안으로 발생원가의 일정률을 보상하는 방식(일정비율 계약방식)의 이윤 산출방법이 적용될 필요가 있다.

4. 정산 및 운행 모니터링 강화방안

1) 문제점

「농촌형교통모델 운영지침」에서는 ‘보조금 관리에 관한 법률’을 활용할 것을 권고하고 있다. “보조금 관리에 관한 법률 및 시행령”에 기초한 ‘보조금 예산편성 원칙 및 회계처리 기준⁶⁾’에 따르면 국고보조금 사업을 수행하는 경우에는 예산집행의 투명성, 책임성, 효율성을 확보하기 위해 국고보조금 전용카드(신용카드) 사용을 원칙으로 하고 있다. 즉, 운송업체가 공공형버스 사업을 수행하는 경우에는 국고보조금 전용카드(신용카드) 사용이 요구된다. 특히, 개인카드 사용과 현금 집행은 엄격하게 금지하고 있으며, 구매하려는 업체가 카드가맹점이 아니고 세금계산서를 미발행하는 경우에는 카드가맹점인 동종업체를 통해서 구매하도록 정하고 있다. 한편, 사업비 지출 시 주의가 요구되는 사항으로 사업비를 일괄 인출하여 사후 정산하는 형태의 회계 처리를 금지하고, 보조금 통장, 회계장부, 영수증(카드사용 점표) 간에는 집행일자 및 금액 등이 상호 일치하여야 하는 사항에 철저한 관리가 요구된다. 철저한 정산 절차가 없으면 운송업체의 방만 경영이 야기될 가능성이 있다.

2) 개선방안

보조금 관리에 관한 법률 및 시행령, 보조금 예산편성 원칙 및 회계처리 기준에 기초하여 운송업체가 활용할 수 있도록 공공형버스 사업비 정산 방법을 다음과 같이 제안한다. 차량구입비는 100% 국고 보조사업이므로 정산이 불필요하지만 차량 개조비 및 부대비용은 사업자가 관련 비용을 집행하는 경우에는 정산이 필요하다. 직접인건비는 실제 발생액으로 정산하고, 운수업체의 여타 사업과 겸업하는 간접인건비는 차량대수를 고려하여 안분하는 것이 바람직하다. 연료비, 차량유지비, 일반관리비는 실제 발생액으로 정산하는 것이 바람직하다.

6) 행정안전부, 보조금 예산편성 원칙 및 회계처리기준, <https://mois.go.kr>

지출 내역을 증빙/확인하는 방법으로 차량구입비는 차량구매 계약서, 송금내역서, 세금계산서, 국고보조금 전용카드 사용 내역 등으로 확인하는 것이 필요하다. 직접 인건비는 급여 대장, 급여이체내역서, 원천징수이행사항신고서, 국민연금 가입내역 및 납부내역 확인서, 4대보험 납입 영수증, 국고보조금 전용카드 사용 내역 등의 확인이 필요하다. 간접인건비는 직접인건비와 동일하며, 운송업체가 자체 작성한 안분 내역서를 확인하는 것이 필요하다. 연료비는 유가환급 전용카드 사용내역을 확인하고, 주유소를 업체가 직접 운영하는 경우(또는 보관주유일 경우)에는 RFID 카드로 주유 내역을 확인하는 것이 필요하다. 차량유지비 및 일반관리비는 국고보조금 전용카드 사용실적을 확인하고, 국고보조금 전용카드 사용이 불가한 항목만 영수증으로 확인하는 것이 요구된다.

〈표 49〉 공공형버스 사업비 지출내역 증빙/확인 방법(안)

귀속구분	대분류	소분류	관련 증빙 확인방법
직접비	차량구입비	차량구매 대금	· 차량구매 계약서, 세금계산서, 송금내역서
		차량개조비	· 국고보조금 전용카드 사용(또는 세금계산서, 송금내역서)
		부대비용	· 납입 영수증
	직접인원 (전담인원) 인건비 (주1)	급여	· 급여대장, 원천징수이행사항신고서, 급여이체내역
		퇴직급여	· 국민연금 가입내역 및 납부내역 확인서
		법정복리후생비	· 4대보험 납입 영수증
		기타복리후생비	· 국고보조금 전용카드 사용 · 회사규정에 의한 경조사비의 경우 관련 증빙(청첩장 등)과 지출내역서
	연료비	연료비	· 주유소, 충전소에서 구입 : 유가환급 전용카드 · 자가주유/보관주유일 경우 : RFID카드로 주유내역(주유(충전) *내역은 국토교통부 유가보조금 사이트에서 확인 가능), 구매 관련 세금계산서의 단가 확인
	차량유지비	타이어비	· 국고보조금 전용카드(또는 세금계산서, 송금내역서)
		정비장비	· 국고보조금 전용카드(또는 세금계산서, 송금내역서)
		부품비	· 국고보조금 전용카드(또는 세금계산서, 송금내역서)
		소모품비	· 국고보조금 전용카드(또는 세금계산서, 송금내역서)
		잡유비	· 국고보조금 전용카드(또는 세금계산서, 송금내역서)
		외주수리비	· 국고보조금 전용카드(또는 세금계산서, 송금내역서)
		카드(매표)수수료	· 정산내역서
		차량검사비	· 영수증
		세금과 공과	· 영수증
	일반관리비	임대료	· 세금계산서 및 송금내역서
		정산시스템 및 운행관리시스템	· 국고보조금 전용카드(또는 세금계산서, 송금내역서)
		기타 잡비	· 국고보조금 전용카드(또는 세금계산서, 송금내역서)
간접비	간접인원 (겸업인원) 인건비	급여	· 직접인원 인건비와 동일하나 안분내역서 별도 제출
		퇴직급여	
		법정복리후생비	
		기타복리후생비	
	일반관리비	임대료	
		집기비품	
		기타 잡비	

주1 : 직접인원은 교통모델 사업에 전담으로 투입되는 인원을 의미

주2 : 간접인원은 교통모델 사업에 전담하지 않고 여타 사업을 겸업하는 경우를 의미

자료 : 김원철·김윤식, “충남 수요응답형교통 운영 및 관리 개선방안”, 충남연구원, 2019.

사업비 지출내역에 대한 정산방법의 강화와 더불어 공공형버스가 실제 운행계획에 적합하게 운행하고 있는지를 모니터링하고, 실제 발생된 원가에 합당한 지출이 수행되었는지에 대한 확인 절차가 필요하다. 이를 위해서 충청남도 교통정책과에서 연구중인 '충남 노선버스 회계 및 운행정보의 융합 및 활용 플랫폼'의 적용대상으로 포함할 필요가 있다. 이를 위해서 '공공형버스'의 운행계획(인가현황 등)을 충남버스경영수지분석시스템에 포함하고, 공공형버스 차량의 위치추적(GPS)이 가능한 차재기를 설치하여 운송업체의 회계정보와 공공형버스의 운행기록이 융합·활용될 수 있도록 고도화 기능개발이 필요하다.



〈그림 14〉 충남 노선버스 회계 및 운행관리 융합 플랫폼(안) - 검증 기능 사례

제5장 결론 및 정책제언

1. 결론

수요응답 공공형버스는 버스서비스 사각지역 주민의 이동권을 확보하기 위해 투입하는 공공재 성격의 교통서비스를 제공하는 교통수단이다. '19년부터 시·도가 자율적으로 예산을 편성하는 지역자율계정 포괄보조사업으로 재원이 마련됨에 따라 시·군 사업을 관장하는 충청남도의 역할이 증대되었다. 충청남도의 수요응답 공공형버스 사업의 정책 목표를 달성하기 위한 15개 시·군의 통합 관리와 지속성과 공공성이 확보될 수 있도록 통합 운영방안을 강구하였다.

수요응답 공공형버스(도시형·농촌형교통모델) 사업이 시장·군수에게 위임된 사무라고 하더라도 포괄보조사업의 특성상 운행계획과 관리·감독에 있어서 충청남도과 시·군의 유기적 관계가 필요하다. 또한, 민간운송업체에 위탁하는 100% 국고 보조사업임을 고려하여 사업비 정산과 관리에 있어서는 전문성을 확보할 필요가 있다. 특히, 시·군 사업계획 수립 및 조정, 운행지역/노선 발굴, 이용자 패턴 및 모니터링, 정산/수입금 관리 업무의 전문성을 확보를 위한 소규모(2~3명) 전문조직으로 (가칭)공공교통관리센터 설립을 제안한다.

공공형버스는 사업취지로 알려져 있는 것과 같이 “대중교통 취약지역”을 대상으로 서비스가 제공되어야 한다. 따라서, 시·군별로 공공형버스 사업계획 수립에 활용할 수 있도록 시·군별 대중교통 사각지역 현황을 파악할 수 있는 대중교통 사각지역 데이터 베이스(DB) 구축이 필요하다. 대중교통 사각지역 분석기반이 구축되면 15개 시·군의 대중교통 사각지역 제로화를 위한 중·장기적인 목표와 연차별 목표를 설정하고, 연차별 목표 달성을 위한 ‘충남 대중교통 사각지역 관리모델’을 도입할 필요가 있다.

시·군이 민간운송업체와 체결하는 위탁협약서는 충청남도 15개 시군이 동일하게 적용할 수 있는 표준모델 개발이 필요하다. 주요 협약 사항으로 ① 대중교통 사각지역 주민의 이동권을 확보할 수 있는 운행 노선권에 관한 사항, ② 재정 투명성 확보에 관한 사항,

③ 서비스 향상에 관한 사항, ④ 경영 합리화에 관한 사항, ⑤ 인건비에 관한 사항, ⑥ 이윤에 관한 사항, ⑦ 광고계약 수익금에 관한 사항, ⑧ 회사매각에 관한 사항, ⑨ 노선 및 인력 운영기준에 관한 사항, ⑩ 표준운송원가에 관한 사항 등을 추가하여 공공형버스의 도입목적을 달성할 필요가 있다. 한편, 사업자의 적극적인 참여와 진실성 있는 서비스 제공을 유인하기 위한 방안으로 발생원가의 일정률을 보상하는 방식(일정 비율 계약방식)의 이윤 산출방법이 적용될 필요가 있다.

‘보조금 예산편성 원칙 및 회계처리 기준’에 따라 예산집행의 투명성, 책임성, 효율성을 확보하기 위해 국고보조금 전용카드(신용카드) 사용을 원칙으로 해야 한다. 사업비 지출 내역에 대한 정산방법의 강화와 더불어 공공형버스가 실제 운행계획에 적합하게 운행하고 있는지를 모니터링하고, 실제 발생된 원가에 합당한 지출이 수행되었는지에 대한 확인 절차가 필요하므로 ‘충남 노선버스 회계 및 운행정보의 융합 및 활용 플랫폼’의 적용 대상으로 ‘수요응답 공공형버스’를 포함시킬 필요가 있다.

2. 정책제언

민간운송업체가 운영하는 수요응답 공공형버스 사업이 공공성과 지속성을 확보하기 위해서는 충청남도 중심으로 시·군과 관계기관의 거버넌스를 강화하고 위탁사업자(민간운송업체)가 건전하게 경영할 수 있도록 위탁협약 내용을 강화해야 한다. 또한, 시·군마다 각자의 방식으로 진행되는 수요응답 공공형버스 사업이 일괄되고 체계적으로 계획을 수립하고 관리될 수 있도록 (가칭)공공교통관리센터 설립과 대중교통 사각지역 분석기반 구축을 위한 버스정류장 공간정보화 사업 추진 그리고 ‘충남 노선버스 회계 및 운행정보의 융합 및 활용 플랫폼’의 확대가 필요하다.

참고문헌

- 국토교통부·농림축산식품부, 2019년 도시형 교통모델(시), 농촌형 교통모델(군) 운영지침
- 기획재정부, 국가균형발전특별회계 예산안 편성 지침, 2018.4.
- 김원철 외, 충청남도 농어촌지역 버스서비스 개선방안 연구 충남연구원, 2012.12.
- 김원철·김윤식, 충남 수요응답형교통 운영 및 관리 개선방안, 충남연구원, 2019.
- 김원철·임서현·홍성효, 수요응답교통서비스가 이용자의 활동성에 미치는 효과: 지역간 차이 실증분석, 대한교통학회지, 제40권 제3호, pp.335~343, 2022.6.
- 박원일, 농어촌 및 도농복합지역 공공형버스(수요응답형교통) 운영 개선방안, 한국운수산업연구원, 2020.
- 박준환·김규호, 농어촌 등 교통소외지역의 교통서비스 강화방안, 국회입법조사처, 2020.
- 홍성효·김진희·박상명, '농어촌평가' 농촌형·도시형 교통모델 개선, 농림축산식품부, 2021.
- 행정안전부, 보조금 예산편성 원칙 및 회계 처리기준, <https://mois.go.kr>
- Graham Currie, Melbourne DRT Trial Program Development Operator Workshop, Monash University.
- TRB, "Guidebook for Measuring, Assessing, and Improving Performance of Demand Response Transportation", TCRP report 124, 2008.

■ 집 필 자 ■

연구책임 김원철 충남연구원 연구위원
연 구 진 김윤식 충남연구원 연구원

전략연구 2022-02 · 충남 수요응답 공공형버스 통합 운영방안

글쓴이 · 김원철 · 김윤식

발행자 · 유동훈 / 발행처 · 충남연구원

인쇄 · 2022년 12월 31일 / 발행 · 2022년 12월 31일

주소 · 충청남도 공주시 연수원길 73-26 (314-140)

전화 · 041-840-1114(대표) / 팩스 · 041-840-1129

ISBN · 978-89-6124-609-5

<http://www.cni.re.kr>

© 2022. 충남연구원

- 이 책에 실린 내용은 출처를 명기하면 자유로이 인용할 수 있습니다.
- 무단전재하거나 복사, 유통시키면 법에 저촉됩니다.
- 연구보고서의 내용은 본 연구원의 공식 견해와 반드시 일치하는 것은 아닙니다.

An abstract network diagram composed of numerous red dots of varying sizes connected by thin red lines. The dots are scattered across the page, with a higher density in the lower right quadrant, creating a complex web-like structure.

www.cni.re.kr

충청남도 공주시 연수원길 73-26

TEL. 041)840-1114

FAX. 041)840-1129

ISBN: 978-89-6124-609-5