

충남 수요응답형교통모델의 효율적인 운영·관리를 위한 제언

김 원 철

충남연구원 공간환경연구실 연구위원
iwonchul@cni.re.kr

이 연구는 수요응답형교통모델이 지속가능하게 운영될 수 있도록 충남 시·군 담당자 및 수요응답형교통모델 운영주체의 실무자가 겪고 있는 애로사항을 조사분석하고, 현장에서 활용할 수 있는 개선방안을 제안하는데 연구의 목적이 있음

CONTENTS

1. 수요응답형교통모델의 개념
2. 충남 수요응답형교통모델 사업시행을 위한 정책적·제도적 배경
3. 충남 수요응답형교통모델의 도입효과
4. 충남 수요응답형교통모델의 운영 및 관리 애로사항
5. 충남 수요응답형교통모델 현장 활용을 위한 정책 제언

요 약

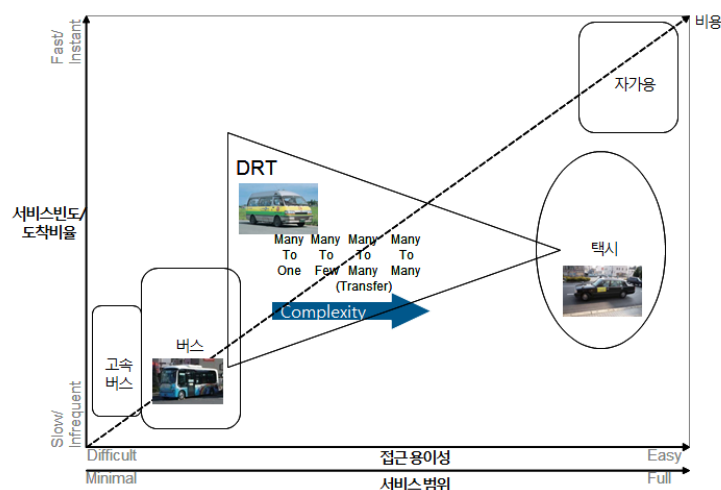
- 수요응답형교통은 일정한 ‘노선’과 정해진 ‘운행계획표’ 없이 수요에 대응하여 이동서비스를 제공하는 교통모델로 문재인정부 출범 이후 국정과제로 채택되어 ‘19년도에는 ‘도시형·농촌형 교통모델사업’이 국비 지원사업으로 추진 중임
- 충남 시·군에 수요응답형교통모델을 도입한 결과, 대중교통 이용부담 감소, 여가생활 및 문화생활 개선, 병원방문 편의증진 등 전반적으로 지역주민의 삶의 질이 향상된 것으로 나타남
- 그러나, 수요응답형교통모델을 운영 및 관리하는 시·군 담당 공무원과 버스업체 실무자는 “2019년 도시형·농촌형 교통모델 사업 운영지침”의 이해도가 낮아 전반적으로 사업계획 및 관리에 어려움을 겪고 있음
- 따라서, 본 연구에서는 충남 수요응답형교통모델의 현장 활용도를 높이기 위해 다음과 같은 6가지 대안을 제안함
 - ‘운행범위’는 버스미운행 지역을 중심으로 설정
 - ‘한정면허’는 공공형버스를 경영하려는 자에게만 부여
 - ‘사업비정산’은 ‘19년 도시형·농촌형 교통모델 운영지침의 사업비의 정산방법, 보조금 관리에 관한 법률 및 시행령, 보조금 예산편성 원칙 및 회계처리 기준을 적용
 - ‘적정이윤 산정’ 시, 업체의 경영건전화 및 서비스 개선 등 자구 노력의 유인책이 필요
 - ‘요금수입금’은 수요응답형교통모델 사업의 지속성 확보를 위해 ‘지방비’로 편입
 - ‘안전한 운행관리’를 위해 운수종사자의 휴식시간 보장제도 및 실시간 운행관리 시스템 도입

01

수요응답형교통모델의 개념

- 수요응답형교통(DRT: Demand Responsive Transport)은 일정한 ‘노선’과 정해진 ‘운행 계획표’ 없이 수요 발생에 대응하여 이동서비스를 제공하는 교통서비스를 의미함
 - 개인교통수단이 아닌 공공교통수단으로 동승자가 있을 수 있으며 사전예약을 통해 운행이 시작 되는 형태의 교통서비스
 - 대량의 인원을 동시에 수송하는 노선버스보다 자주 이동서비스를 공급하기 때문에 교통수단의 서비스빈도/도착비율 영역에서 노선버스보다 높은 서비스수준을 확보함
 - 이용자가 교통수단에 접근하는 접근성은 정해진 시간과 노선에만 접근할 수 있는 노선버스 보다는 높고 언제 어디서나 이용할 수 있는 개인교통수단인 자가용 그리고 개인교통수단으로 분류되는 택시 보다는 낮은 수준의 중간영역의 위치를 차지함

[그림 1] 수요응답형교통 서비스수준 및 역할



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

02

충남 수요응답형교통모델 사업시행을
위한 정책적·제도적 배경

- 충남은 ‘충남 수요응답형체계 도입방안 연구(‘13년~‘14년)’를 완료하고, 당진시 대호지면을 대상으로 시범사업 후 충남 지자체로 수요응답형교통서비스를 확산함
 - 충청남도도는 ‘충남 수요응답형체계 도입방안 연구(‘13년~‘14년)’를 완료하고 시내·농어촌버스 벽지노선을 대체함과 동시에 대중교통 사각지역 주민의 이동권 확보를 위해 소형승합차를 활용하는 수요응답형교통 서비스 제공기반을 마련
 - ‘14년도에는 당진시 대호지면을 대상으로 소형버스를 활용한 수요응답형교통 시범사업을 추진 하였고, 지역주민의 만족도가 높아 충남 시군으로 사업 확대
- ‘14년도부터 농림축산식품부 ‘농촌형교통모델발굴사업’을 시작으로 택시와 소형버스를 활용 하는 수요응답형교통모델이 전국 지자체로 확산되었고, 문재인정부 출범 이후 국정과제로 채택되어 ‘19년도에는 ‘도시형·농촌형 교통모델사업’이 국비 지원사업으로 추진 중임
 - ‘19년 현재 농촌형교통모델 발굴사업은 시지역을 대상으로 하는 국토교통부 도시형교통모델과 군지역을 대상으로 하는 농림축산식품부 농촌형교통모델로 양분되어 사업이 진행 중
 - (시지역) 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 대중교통서비스의 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 마련됨

- (군지역) 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 농어촌의 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 마련됨

- 국가균형발전특별법 개정으로 국토교통부의 공공형택시지원 사업, 농림축산식품부의 농촌형 교통모델 사업이 이관 사업으로 추가되어, ‘19년부터는 수요응답형교통모델 사업은 시·도가 자율적으로 예산을 편성하는 지역자율계정 포괄보조사업으로 자금 재원이 마련됨
 - 도시형·농촌형 교통모델 사업의 자금재원은 균형발전특별회계 지역자율계정에 속하여 있으며, 국고 50%와 지방비 50%의 매칭사업으로 재원이 지원됨
 - 도시형·농촌형 교통모델 사업의 지원자금은 대중교통 사각지대가 발생한 농어촌 및 교통소의 지역 등 취약지역의 주민이동권 보장을 위해 버스·택시 등을 활용한 대체교통사업 추진에 필요한 비용으로 사용할 수 있음

- 도시형·농촌형 교통모델 사업 운영주체는 대중운수업체(운수업체형)와 자조조직(마을자조, 농협활용, 비영리법인)으로 대별할 수 있으며 지방공기업으로도 운영이 가능하며, “2019년 도시형 교통모델(시), 농촌형 교통모델(군) 운영지침”에 시장·군수, 교통서비스제공자, 마을공동체, 이해관계자 등을 구성원으로 하는 협의체를 구성하여 운영하는 것이 권장됨
 - 시장·군수는 운수업체 등을 지원할 경우에는 지자체에서 수입금을 관리하고, 운수업체의 운영비 집행 관리 등을 철저히 해야 함
 - 시장·군수는 “여객자동차 운수사업법” 제4조(면허 등) 등에 따라 교통서비스제공자가 면허 등을 얻도록 하여야 하며, 운행일지 및 일일 안전점검표를 작성하게 하고 지도·점검해야 함

- 또한, “여객자동차법” 및 “도로교통법”에 따라 ‘안전사고 대처방안에 관한 일상점검’, ‘주행 중 이상별 조치요령’, ‘교통사고 발생시 조치요령’ 등이 포함된 교통안전 점검 매뉴얼을 작성·배포 하여야 하고, 각종 사고에 대비하여 피해보상 등을 내용으로 하는 보험에 가입하게 하여야 함
 - 구입차량은 시장·군수 또는 교통서비스제공자 명의로 등록하되, 교통서비스제공자의 명의로 등록 할 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 함
- 시·도는 ‘보조금 관리에 관한 법률’ 등 관련 규정에 따라 사업비를 검정·결산하고, 그 결과를 국토교통부 및 농림축산식품부에서 정하는 기한 내에 제출하여야 함

03

충남 수요응답형교통모델의 도입효과

- 대중교통 이용부담 감소, 여가생활, 문화생활, 병원방문 편의증진 등 전반적인 삶의질 향상
 - 집에서 버스정류장까지의 소요시간 감소 (도입 후 324.6% 개선)
 - 이동을 위하여 버스나 택시를 기다리는데 소요되는 대기시간 감소 (도입 후 197.6% 개선)
 - 터미널 등 교통거점까지의 이동에 필요한 소요시간 감소 (도입 후 48.0% 개선)
 - 서비스거점(병원, 은행, 공공기관, 장터 등)까지 이동에 필요한 소요시간 감소, 버스 또는 택시 이용요금 감소 (도입 후 22.3% 개선)
 - 짐이나 물건 나르기에 대한 편의성 등 개선 (도입 후 84.6% 개선)

[표 1] 충남 수요응답형교통모델(농촌형교통모델) 도입효과

구분	운영 전	운영 후	변화정도
집에서 정류장까지 소요시간 변화	27.6분	6.5분	-21.1분 (324.6%)
버스나 택시를 기다리는데 소요되는 대기시간의 변화	18.1분	6.1분	-12.0분 (196.7%)
교통거점(버스터미널 등)까지의 이동에 필요한 소요시간의 변화	22.2분	15.0분	-7.2분 (48.0%)
서비스거점(병원,은행,공공기관,장터 등)까지 이동에 필요한 소요시간의 변화	12.6분	10.3분	-2.3분 (22.3%)
버스 또는 택시 이용요금 변화	7,511원	989원	-6,522원 (659.5%)
짐이나 물건 나르기에 대한 편의성	50.7점	93.6점	42.9점 (84.6%)
여가생활, 문화생활, 및 병원방문 등 삶의질 변화	44.3점	94.4점	50.1점 (113.1%)

자료 : 농림축산식품부, 2018년 농촌형교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 재구성

04

충남 수요응답형교통모델의 운영 및 관리 애로사항

- 수요응답형교통모델을 운영 및 관리하는 시·군 담당 공무원 및 버스업체 실무자의 “2019년 도시형 교통모델(시), 농촌형 교통모델(군) 운영지침”의 이해도는 낮은 수준
 - (공무원) 운행범위 설정 및 적정이윤 반영 관련 이해도가 상대적으로 낮음
 - (버스업체) 운행범위설정, 사업면허부여, 사업비산출내역, 수입금처리, 적정이윤 산정 등 사업계획 및 관리에 있어서 전반적으로 이해도가 낮음

[표 2] 충남 수요응답형교통모델 운영 및 관리에 대한 시·군 및 버스업체 담당자의 이해수준

구분		운행범위 설정	사업면허 부여	사업비 산출내역	수입금 처리	적정이윤 산정	정산 및 운행관리
시·군 담당자 (공무원)	잘알고있다	44.4%	44.4%	55.6%	55.6%	33.3%	44.4%
	모르겠다	33.3%	11.1%	11.1%	11.1%	44.4%	22.2%
	보통이다	22.2%	44.4%	33.3%	33.3%	22.2%	33.3%
	합계	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
버스업체 담당자	잘알고있다	47.1%	47.1%	41.2%	41.2%	17.6%	35.3%
	모르겠다	35.3%	41.2%	41.2%	41.2%	58.8%	52.9%
	보통이다	17.6%	11.8%	17.6%	17.6%	23.5%	11.8%
	합계	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

- 시·군 담당 공무원 및 버스업체 실무자가 겪고 있는 주요 애로사항은 다음과 같음
 - (운행범위 설정) 어느 범위까지 설정하는 것이 바람직한 것인지 잘 모르겠음
 - (사업면허 부여) 한정면허 부여 대상 등을 잘 모르겠음
 - (사업비 산출내역) 운영지침의 사업비 산출내역(항목)이 구체적이지 않아 예산계획이 어려움
 - (수입금 처리) 수입금(요금수입) 처리와 관련된 기준이 필요함
 - (적정이윤 산정) 적정이윤 반영 관련 민원이 있는데 처리 기준이 필요함
 - (정산 및 운행관리) 정산은 지자체에서 알아서 하는 것인지 기준이 필요하고, 보조금 사용항목이 불분명하여 보조금 사용범위를 정하기 어려움 (자재비, 인건비 등)

충남 수요응답형교통모델 현장 활용을 위한 정책 제언

- ‘운행범위’는 버스미운행 지역을 중심으로 설정하는 것이 바람직함
 - 수요응답형교통 서비스의 공급 대상지는 ‘대중교통 취약지역’으로 시내·농어촌버스가 운행되지 않는 버스 미운행지역으로 버스정류장으로부터 이용자의 거주지까지 도보로 약 30분 이상(약 1.0km)이 소요되는 지역이 적합함
 - 농어촌버스와 수요응답형교통(공공형택시) 공급이 중복되는 경우, 버스노선이 없는 대중교통 취약지역을 중심으로 수요응답형교통모델의 운행범위를 설정하고, 해당 구역에서는 이용요금을 저렴하게 부과하고 해당 구역을 벗어난 지역에는 거리·시간병산제를 적용할 수 있는 공공형 택시를 활용하는 것이 바람직함

[그림 2] 수요응답형교통 운행범위(버스미운행지역) 개념



자료 : 저자 작성

- ‘한정면허’는 공공형버스를 경영하려는 자에게만 부여하는 것이 바람직함
 - 여객자동차운수사업법 제4조(면허) 및 운수사업법 시행령 제4조(시·도지사의 면허 또는 등록 대상인 여객자동차운송사업)의 규정사항에 따라 수요응답형 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 시·도지사로부터 한정면허를 받아야만 함

- 공공형버스는 한정면허를 받고 운영하기 때문에 수요응답형 여객자동차운송사업의 범주에 속하지만 공공형택시는 개념상으로는 수요응답 서비스를 제공하지만 택시운송사업(일반택시, 개인택시)으로 여기는 것이 바람직함

[표 3] 공공형버스와 공공형택시의 비교

구분	공공형버스	공공형택시
사업 근거법령	<ul style="list-style-type: none"> - 국가균형발전특별법 제34조제2항제1호 바목 - 농어업인 삶의질 향상 및 농어촌 지역개발 촉진에 관한 특별법 제29조(농어촌의 기초생활여건 개선) 제1항제5호 및 제2항 - 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 제3조(국가의 책무) 제1항 	
지원 근거법령	<ul style="list-style-type: none"> - '여객자동차운수사업법 제50조(재정지원) 및 동법 시행규칙 제94조 	<ul style="list-style-type: none"> - 지방자치법 - '농어업인 삶의질 향상 및 농어촌 지역개발 촉진에 관한 특별법 제35조의2(농어촌지역 교통편의 증진 지원)
재정지원 대상	운송사업자	이용자
보조 방법	손실보상 (재정보조)	이용요금 차액보조
면허	한정면허	택시면허

자료 : 저자 작성

- ‘사업비 산출’ 시, 도시형·농촌형 교통모델에 투입된 사업비와 그 외 사업에 투입된 사업비로 구분하여 관리하는 방안 필요
 - ‘19년 도시형·농촌형 교통모델 사업계획서(안)에 제시되어 있는 사업비 산출내역에 연료비와 차량유지비 항목을 추가하여 대분류로 분류하고, 대분류 항목별로 소분류와 소분류 항목별 세부 원가항목을 설정하는 것이 바람직함 ([표4] 참조)
 - 직접비는 별도의 사업비 안분 절차가 필요하지 않으나 간접비는 기타 노선버스 사업 귀속분과 공공형버스 사업 귀속분에 대한 안분 절차가 필요함
- ‘사업비 정산’은 ‘19년 도시형·농촌형 교통모델 운영지침의 사업비의 정산방법, 보조금 관리에 관한 법률 및 시행령, 보조금 예산편성 원칙 및 회계처리 기준을 적용함
 - 차량 개조비 및 부대비용은 사업자가 관련 비용을 집행하는 경우에는 정산이 필요하고, 차량구매 계약서, 세금계산서, 송금내역서, 국고보조금 전용카드 사용내역 등으로 확인 필요
 - 직접인건비는 실제발생액을 정산 지급하며, 간접인건비는 버스업체의 경우에는 차량대수 등을 고려하여 안분하고, 비영리법인의 경우에는 협약 전 업무분석을 통해서 안분비율을 사전에 결정한 후 비율에 따라 정산하는 것이 바람직하고, 급여대장, 원천징수이행사항신고서, 급여 이체내역서, 국민연금 가입내역 및 납부내역 확인서, 4대보험 납입 영수증, 국고보조금 전용카드 사용내역 등 확인이 요구되며, 간접인건비는 직접인건비와 동일하나 안분 내역서를 별도로 확인 하는 것이 필요

- 연료비, 차량유지비, 일반관리비는 실제발생액을 정산 지급하는 것이 바람직하고, 연료비는 주유소 및 충전소에서 구입하는 경우에는 유가환급 전용카드 사용내역을 확인하고, 자가주유 및 보관주유일 경우에는 RFID 카드로 주유내역을 확인하는 것이 필요함. 차량유지비 및 일반관리비는 국고보조금 전용카드 사용실적을 확인하고, 국고보조금 전용카드 사용이 불가한 항목만 영수증으로 확인하는 것이 요구됨

[표 4] 도시형·농촌형 교통모델(공공형버스) 사업 세부원가항목(안)

귀속구분	대분류	소분류	세부원가항목
직접비	차량구입비	차량 구매 대금	차량취득가액(부가가치세 포함)
		차량개조비	교통카드 단말기 설치, 전자타코메타 설치, 요금함 설치 등 차량구입 후 운행개시 전 차량 개조 및 관련 시설물 부착 비용
		부대비용	취등록세
	직접인원 (전담인원) 인건비(주1)	급여	기본급, 제수당, 상여금
		퇴직급여	퇴직급여, 퇴직연금
		법정복리후생비	국민연금, 의료보험료, 산재보험료, 고용보험료
		기타복리후생비	식대, 피복비, 회사규정에 의한 경조비
	연료비	연료비	CNG, 경유, 전기, 수소 등
		(-)유가보조금	관련 유가보조금
	차량유지비	타이어비	타이어구입비, 외주타이어 교체비
		정비장비	각종 정비 장비 및 공구
		부품비	차량 관련 각종 부품
		소모품비	장갑, 세차 정소 용품, 차량용 소화기
		잡유비	요소수, 윤활유, 각종 오일 등
		외주수리비	자체수리가 아닐 경우 정비공장 등에 수리를 의뢰할 경우 발생하는 부품비 및 공임
		카드(매표)수수료	교통카드 관련 수수료
		차량검사비	차량검사비
		세금과공과	등록면허세, 자동차세, 조합비 등 (과태료, 과징금 등은 경비 불인정)
	일반관리비	임대료	차고지, 사무실 임대료
		정산시스템 및 운행관리시스템	구축비용 운영비용
		기타 잡비	- 각종 서류 발급비용, 도서인쇄비 등 (사고배상비는 경비 불인정) - 상기 항목에 분류되지 않는 제반 관련비용
간접비	간접인원 (겸업인원) 인건비(주2)	급여	기본급, 제수당, 상여금
		퇴직급여	퇴직급여, 퇴직연금
		법정복리후생비	국민연금, 의료보험료, 산재보험료, 고용보험료
		기타복리후생비	식대, 피복비, 회사규정에 의한 경조비
	일반관리비	임대료	차고지, 사무실 임대료
		집기비품	차량관리 외 사무실 등 집기비품
		기타 잡비	- 각종 서류 발급비용, 도서인쇄비 등 (사고배상비는 경비 불인정) - 상기 항목에 분류되지 않는 제반 관련비용

주1 : 직접인원은 교통모델 사업에 전담으로 투입되는 인원을 의미하며, 운전기사, 차량배차 전담인력, 교통모델사업만 운영하는 업체인 경우에는 관리직인원과 정비직인원을 포함

주2 : 간접인원은 교통모델 사업에 전담하지 않고 여타 사업을 겸업하는 경우를 의미하며, 기존 시내농어촌버스와 겸업하는 경우에는 관련 관리직인원과 정비직인원을 포함

[표 5] 도시형·농촌형 교통모델(공공형버스) 사업비 정산방법(안)

귀속구분	대분류	소분류	정산방법
직접비	차량구입비	차량 구매 대금	· 100% 국고로 취득되므로 정산 불요
		차량개조비	· 관련 비용을 사업자가 집행할 경우 발생 비용 정산 (일반적으로 차량 취득 부대비용은 차량의 취득가액에 포함하여 9년간 정액법 상 각하여 감가상각비로 매년 비용을 인정하나 차량취득가액이 국고보조금으로 전액 지급되므로 절차상 간소화를 위해 발생시 비용으로 인정하고 정산)
		부대비용	
	직접인원 (전담인원) 인건비(주1)	급여	· 실제발생액 정산 지급
		퇴직급여	· 급여액의 1/12 연말 정산 지급 · DC형 퇴직연금 가입을 의무화하여 퇴직급여 자연증가분 발생을 배제하고 급여액의 1/12를 외부 적립하는 것으로 의무화하여 퇴직급여 보장
		법정복리후생비	· 실제발생액 정산 지급
		기타복리후생비	
	연료비	연료비	· 실제발생액 정산 지급
		(-)유가보조금	· 관련 유가보조금은 연료비에서 차감하고 지급
	차량유지비	타이어비	· 실제발생액 정산 지급 · 겸업일 경우 : 겸업사업과 구분하여 거래명세서 수령, 대금결제도 별도 구분하여 지급
		정비장비	
		부품비	
		소모품비	
		잡유비	· 실제발생액 정산 지급 · 겸업일 경우 : 겸업사업과 구분하여 거래명세서 수령, 대금결제도 별도 구분하여 지급 · 겸업사업과 공동사용으로 별도 구분되지 않을 경우 차량운행대수에 따라 안분
		외주수리비	· 실제발생액 정산 지급 · 겸업일 경우 : 겸업사업과 구분하여 거래명세서 수령, 대금결제도 별도 구분하여 지급
		카드(매표)수수료	· 실제발생액 정산 지급
		차량검사비	
		세금과공과	
	일반관리비	임대료	· 실제발생액 정산 지급
		정산시스템 및 운행관리시스템	
		기타 잡비	
간접비	간접인원 (겸업인원) 인건비(주2)	급여	· 겸업일 경우 차량운행대수에 따라 안분 · 비영리 단체 등에서 운수사업외 다른 사업과 함께 운영할 경우 : 협약 전 업무분 석을 통해서 안분비율을 사전에 결정 후 결정된 비율에 따라 정산하는 방법 적용
		퇴직급여	
		법정복리후생비	
		기타복리후생비	
	일반관리비	임대료	· 실제발생액을 적정원가 동인 또는 차량대수에 따라 안분
		집기비품	
		기타 잡비	

주1 : 직접인원은 교통모델 사업에 전담으로 투입되는 인원을 의미하며, 운전기사, 차량배차 전담인력, 교통모델사업만 운영하는 업체인 경우에는 관리직인원과 정비직인원을 포함

주2 : 간접인원은 교통모델 사업에 전담하지 않고 여타 사업을 겸업하는 경우를 의미하며, 기존 시내농어촌버스와 겸업하는 경우에는 관련 관리직인원과 정비직인원을 포함

[표 6] 도시형·농촌형 교통모델(공공형버스) 사업비 관련 증빙 확인방법(안)

귀속구분	대분류	소분류	관련 증빙 확인방법
직접비	차량구입비	차량 구매 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
		세금과공과	· 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(주2)	급여	· 직접인원 인건비와 동일하나 안분내역서 별도 제출
		퇴직급여	
		법정복리후생비	
		기타복리후생비	
	일반관리비	임대료	
		집기비품	
		기타 잡비	

주1 : 직접인원은 교통모델 사업에 전담으로 투입되는 인원을 의미하며, 운전기사, 차량배차 전담인력, 교통모델사업만 운영하는 업체인 경우에는 관리직인원과 정비직인원을 포함

주2 : 간접인원은 교통모델 사업에 전담하지 않고 여타 사업을 겸업하는 경우를 의미하며, 기존 시내농어촌버스와 겸업하는 경우에는 관련 관리직인원과 정비직인원을 포함

- ‘적정이윤 산정’에는 업체의 경영건전화 및 서비스 개선 등 자구노력의 유인책이 필요함
 - 발생원가의 일정률을 보상하는 방법은 원가가 높은 회사에 많은 이익이 보상되는 구조로써 비효율적인 운영 즉 방만 경영의 원인이 될 수 있어 건전한 경영 및 원가절감 등 통제가 불가능하다는 점을 고려할 때 공공사업인 도시형·농촌형 교통모델 운영에 따른 적정이윤 산출방법으로 적합하지 않음
 - 2019년도부터 도시형·농촌형 교통모델 사업이 전액 100% 국고(국비50%, 지방비50% 매칭)로 보조되는 사업이라는 특성을 감안할 때, 도시형·농촌형 교통모델을 운영하는 경영주의 자본 투입이 전혀 없기 때문에 투자 수익율을 적용하여 적정이윤 계상하는 것도 바람직하지 않음
 - 매출액 대비 적정 수익률을 적정이윤으로 산정하는 방법은 버스업체가 스스로 수입을 창출하기 위한 자구노력의 동기를 부여할 수 있어 적정이윤 산정의 방법이 될 수 있음
- ‘요금수입금’은 수요응답형교통 사업의 지속성 확보를 위해 ‘지방비’로 편입하는 제도가 필요함
 - ‘19년 도시형 교통모델(시), 농촌형 교통모델(군) 운영 지침 ‘제2장 사업시행 주요내용 제6절 사업의 안전운행, 관리 및 준수사항’에는 도시형·농촌형 교통모델 사업은 ‘보조금 관리에 관한 법률’을 적용받고, 도시형·농촌형 교통모델 운영을 통해 발생하는 수익금(요금수입)은 지자체가 관리해야 함이 명시되어 있음
 - 도시형·농촌형 교통모델의 수익금은 보조사업금의 집행 잔액과는 다른 성격을 갖는 재원으로 지방자치단체가 사업비용의 일정부분을 지방비(matching fund)로 확보해야 하는 재원구조의 특성을 고려하여 당해년도에 발생된 수익금(요금수입)은 차기년도 사업을 위한 지방비의 일부로 산입하도록 하여 재정상황이 어려운 시·군의 수요응답형교통 사업이 지속화될 수 있도록 사업 관리체계를 개선할 필요가 있음
- ‘안전한 운행관리’를 위한 운수종사자 휴식시간 보장제도 도입과 실시간 운행관리시스템 구축
 - ‘여객자동차 운수사업법 시행규칙 제44조의6’은 운수종사자의 휴식시간 보장에 대한 내용을 규정하고 시내·농어촌버스와 같은 노선 여객자동차운송사업을 대상으로 하고 있음
 - 충청남도는 관내 시외버스와 시내·농어촌버스의 차량위치와 운행정보를 실시간으로 확인하고, 운수종사자의 휴식시간을 자동 계산하는 ‘노선버스 운수종사자 휴식시간 관제시스템’을 운영하고 있으므로 ‘공공형버스’에도 확대 도입하여 공공형버스 운수종사자의 휴식시간을 철저히 관리하여 교통안전을 확보하는 정책이 필요함

※ 본 리포트는 충남연구원 2019년 전략연구과제, “충남 수요응답형교통 운영 및 관리 개선방안 연구”를 요약, 재구성한 것임

김 원 철

충남연구원 공간·환경연구실 연구위원
041-840-1153, iwonchul@cni.re.kr

참고자료

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

농림축산식품부, 2018년 농촌형교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018.

행정안전부, 보조금 예산편성 원칙 및 회계처리 기준.