

농어촌 교통서비스 강화 방안

- 충북을 중심으로 -

충북연구원	원광희	수석연구위원
	김덕준	연구위원
	김명하	전문연구원
한국운수산업연구원	조규석	연구실장
대전발전연구원	이범규	연구위원
(주)가원플래너	고광웅	대표

제 출 문

농림축산식품부 장관 귀하

본 보고서를 『농어업인 삶의 질 향상 위원회 전문지원기관 업무위탁: 농어촌 교통서비스 강화 방안 연구(2016 농어업인 삶의 질 향상정책 심층연구)』의 최종보고서로 제출합니다.

2016년 12월

연구기관:	한국농촌경제연구원				
	충북연구원				
연구책임자:	충북연구원	원광희	수석연구위원		
공동연구원:	충북연구원	김덕준	연구위원		
		김명하	전문연구원		
	한국운수산업연구원	조규석	연구실장		
	대전발전연구원	이범규	연구위원		
	(주)가원플래너	고광웅	대표		

차 례

제1장 연구의 개요

- 1. 연구의 목적 및 범위 1
- 2. 연구의 주요내용 및 추진체계 2

제2장 국내외 농어촌 교통서비스 사례분석

- 1. 국내사례 분석 4
- 2. 해외사례 분석 22
- 3. 시사점 45

제3장 농어촌지역 교통서비스 실태분석

- 1. 교통수단 현황 46
- 2. 다양한 유형의 교통서비스 운영실태 48
- 3. 시사점 69

제4장 농어촌지역 효율적 교통서비스 공급방안

- 1. 기본구상 71
- 2. 관련 운수사업제도 고찰 72
- 3. 교통서비스 공급방안 80

제5장 결 론

- 1. 요약 92
- 2. 정책제안 94

부록 1: 2016학년도 충북교육청 시·군별 통학차량 공동이용 현황	98
2: 경기도 여객 자동차 운수사업 관리 조례	109
참고 문헌	119

표 차례

제2장

표 2- 1. 2014년 사업참여 지자체 교통여건 현황	5
표 2- 2. 2015년 사업참여 지자체 교통여건 현황	7
표 2- 3. 지자체 DRT 운영 현황	8
표 2- 4. 2014년 버스형 DRT 운행현황	9
표 2- 5. 2014년 택시형 DRT 운행현황	10
표 2- 6. 2015년 택시형 DRT 운행현황	11
표 2- 7. 2015년 충청도 시·군별 행복택시 운영 마을	12
표 2- 8. 2016년 제천시 행복택시 운영 현황	13
표 2- 9. 제천시 행복택시 지원현황	14
표 2-10. 춘천시 북산면 조교리 마을버스	20
표 2-11. 경기도 성남시 사회적기업 마을버스	21
표 2-12. 일본의 여객운송 사업 분류	23
표 2-13. 19조 버스와 22조 버스의 비교	40

제3장

표 3- 1. 충북 여객운송 사업 사업체수 및 차량대수	47
표 3- 2. 충청북도 시군 교육청별 통학차량 이용현황	49
표 3- 3. 통학차량 공동이용 업무 프로세스	51
표 3- 4. 공동이용 차량 운영비 지원방법	52
표 3- 5. 직영차량 지원 기준액	53
표 3- 6. 통학차량 임차비 지원 기준액	54
표 3- 7. 2016년 대비 2017년 통학차량 예산액 증감 현황	55
표 3- 8. 2017년 통학차량 예산지원 계획 총괄	56

표 3- 9. 무료 통근버스 운영 현황	58
표 3-10. 여성안심귀가 지원서비스 운영 현황	61
표 3-11. 제천시 민원버스 운행 현황	63
표 3-12. 지역별 주이용 교통수단	65
표 3-13. 시·군별 통행 목적별 분포	66
표 3-14. 시·군별 통행수단별 분포	66
표 3-15. 충북 시내/농어촌 버스 회사	67
표 3-16. 8개 군 시내(농어촌)버스 노선 및 운행 횟수	68

제4장

표 4- 1. 여객 자동차운송 사업의 종류	72
표 4- 2. 면허(등록) 최저 기준대수	73
표 4- 3. 노선버스 보유차고 면적기준	73
표 4- 4. 운송 부대시설	74
표 4- 5. 일반면허 및 한정면허 비교	78
표 4- 6. 경기도 학생통학용 마을버스 운행 현황(2014년 기준)	86

그림 차례

제1장

그림 1-1. 연구 추진체계	3
-----------------------	---

제2장

그림 2-1. 안남면 마을순환버스와 배바우도서관 전경	16
그림 2-2. 배바우도서관 프로그램 운영	18
그림 2-3. 이용형태별 공공교통의 위상	24
그림 2-4. 일본의 버스산업 유형	25
그림 2-5. 일본의 귀가승차권, 쇼핑승차권	37
그림 2-6. 영국의 여객운송 사업의 구조	38
그림 2-7. 위글리버스	41
그림 2-8. 다이얼 어 버스(Dial a Bus)	42

제3장

그림 3-1. 통학차량 공동이용 운영체계도	51
그림 3-2. 충주산업단지 무료 통근버스 노선도	59
그림 3-3. 진천 산수·신척산업단지 무료 통근버스 노선도	60
그림 3-4. 여성안심귀가 지원서비스	62
그림 3-5. 민원버스 노선도	64

제 1 장

연구의 개요

1. 연구의 목적 및 범위

1.1. 연구의 목적

- 대중교통 이용이 불편하고 운행 효율성이 낮은 농어촌 및 도시 외곽 지역에서 수요응답형교통(DRT)과 버스 준공영제 등의 도입으로 버스 이용자의 이동권을 확보하려는 노력이 확산되었음.
- 대중교통 이용 편의를 증진하고 운수업체의 운송 적자를 감소시켜 대중교통 이용 활성화 및 수혜 형평성을 확보를 위해, 지역 특성에 적합하고 비용 대비 편익을 향상시킬 수 있는 수요응답형교통 모델 발굴 및 운영방안 마련이 필요함.
- 교통 복지와 관련한 운영 체계 개편, 운영 모델(수단)발굴, 추진 주체 통합화 등의 연구에 따르면, 농어촌 지역의 공공 서비스 공급 문제를 해결하기 위해서는 현재 시내버스 운영방식의 변화가 불가피함.

- 본 연구에서는 교통 취약계층(transportation poor)의 교통권을 보장할 수 있도록 공공 서비스 사각지대에 있는 지역과 시부와 읍부를 연계하는 농어촌 버스 운영방식을 전환하여, 수요응답형 교통(DRT) 체계의 범주에 속하는 통학버스, 마을버스 등 다양한 민간 영역의 교통수단을 공적 영역에 참여시킬 수 있는 제도와 운영 방안을 마련하고자 함.

1.2. 연구의 범위

- 공간적 범위
 - 충청북도 11개 시·군 중, 군 지역 내 교통서비스를 받지 못하는 과소 지역
 - 과소 학교 통폐합에 따른 스쿨버스 운영 지역, 협동조합 등 민간 영역에서 운영하는 수요응답형교통(DRT), 산업단지 종사자 및 민원인 수송 수단 등
- 시간적 범위(과업기준년도)
 - 2015 ~ 2016년

2. 연구의 주요 내용 및 추진 체계

2.1. 연구의 주요 내용

- 농어촌 지역 교통서비스 강화 필요성 제시
- 충청북도 내 지역 특성별 운영 사례 및 관계자 면담 조사
- 국내외 통학버스 연계 사례 분석
- 현행 제도 하에서의 통합 가능성 모색
- 농어촌 교통서비스 강화를 위한 정책 과제 제시

2.2. 연구 추진 체계

그림 1-1. 연구 추진 체계



제 2 장

국내외 농어촌 교통서비스 사례 분석

1. 국내 사례 분석

1.1. 공공기관 지원형 DRT 운영 사례

1.1.1. 교통 여건

- 농촌형 교통 모델을 도입한 지방자치단체 대부분이 농림축산식품부와 국토교통부에서 추진한 수요응답형교통(DRT) 공모 사업에 응모하여 선정된 지역으로, 시내버스 공급이 어려운 벽·오지에 위치한 마을을 대상으로 서비스를 제공함.
- 농촌형 교통수단이 마을의 버스 승강장을 경유하지만 고령의 주민들이 버스 승강장까지 도보로 이동하여 이용하기에는 어려움이 따름(농어촌희망재단 2015).

표 2-1. 2014년 사업 참여 지자체 교통여건 현황

유형	시군	주요 서비스 거점	거리(km)	소요시간(분)	이동수단
B U S	양평군	군청소재지	39	86	버스
		면소재지	15	30	자가용
		다목적복지회관(목욕탕)	2.5	20	도보
	춘천시	시군	70	60	자가용
		읍면	30	40	
		기타공공서비스거점	30	40	
	완주군	중심지	14.6	81	보도후
		모악직거래매장	15.8	111	버스환승
	순천시	면소재지↔순천 옷장	19.4	25	보도후 버스환승
		면소재지↔순천시청	20.6	33	
		면소재지↔종합버스터미널	21.0	33	
		면소재지↔순천 아랫장	21.2	35	
		면소재지↔순천역	22.3	40	
	예천군	군청소재지	20	90	보도후
		면소재지	5	45	버스환승
울진군	군청소재지	41	90	마을버스	
	면소재지	17	50		
T A X I	안성시	시청소재지	15-25	60-90	보도후 버스환승
		해당읍면동	5-10	30-45	
		기타공공서비스 거점	15-25	60-90	
	부안군	군청소재지	15-28	40-50	보도후 버스환승
		면소재지	3-8	30	
		줄포시장	4	30	
		부안시장	14	40	
	완주군	N/A	N/A	N/A	N/A
	무안군	공공서비스 거점	1.4-11.4	40-120	보도후 버스환승
	성주군	벽진읍	0.5-11	10-25	농어촌 버스
		성주읍	8	15	
의성군	마을↔버스정류장	1	40-60	보도	
함양군	마을↔면소재지	1.5-5.3	20-45	보도	

자료: 농어촌희망재단(2015), 농촌형 교통모델 발굴사업 모니터링 용역 최종보고서, p. 9 인용

- 2014년 사업 중 춘천시는 사업 대상 마을로부터 서비스 거점까지의 이동 거리가 30km로 가장 먼 것으로 나타났고, 완주군은 15.8km로 상대적으로 타 지방자치단체보다 이동 거리가 짧았으나, 도보와 버스 환승 시간까지 포함하면 이동 시간이 가장 길었음.
- 2015년 사업 중 홍천군은 서비스 거점까지의 이동 거리가 가장 먼 것으로 조사되었고, 청주시는 환승, 도보 등의 소요 시간까지 포함하여 사업 대상 마을에서 시청까지 이동하는 데 2시간 10분이 걸려 개선이 필요함.
- 주요 서비스 거점은 군청, 면사무소, 터미널 등 공공시설이며, 이동 수단은 도보로 정류장까지 이동하여 버스로 환승하는 유형이 가장 많음.
- 이동 수단은 지역에 따라 차이가 있으나, 대부분 도보 후 버스를 이용하는 것으로 나타났으며, 지자체 면적이 넓은 홍천군은 자가용으로 이동하는 경우도 있음.
- 버스형으로 운영하는 지자체는 시청, 군청, 면사무소 등이 서비스 거점이었으며, 택시형으로 운영하는 지자체는 거점이 대부분 면소재지임.

표 2-2. 2015년 사업 참여 지자체 교통여건 현황

유형	시군	주요 서비스 거점	거리(km)	소요시간(분)	이동수단
B U S	홍천군	홍천군청	60-70	90	농어촌버스
		내면사무소	10-15	20-30	자가용
		기타공공서비스거점	10-15	20-30	
	청주시	시청	35	130	버스
		면사무소	20	70	
	창녕군	창녕군	2.3	30	보도
		창녕읍	3	40	
		버스터미널	3	40	
	T A X I	고창군	마을↔면소재지	1.3-8.2	26-64
해남군		마을↔면소재지	5.7-33.9	18-60	버스
봉화군		마을↔면소재지	1.1-6	30	도보
		마을↔면소재지	9.9-15.2	60	버스
의령군		의령군	6.6	30	도보후
		의령읍	6.6	30	버스환승
합천군	읍면소재지↔공공서비스 거점	1.5-13.6	20-70	도보후 버스환승	

자료: 농어촌희망재단(2015), 농촌형 교통모델 발굴사업 모니터링 용역 최종보고서, p. 10 인용

1.1.2. 사업 일반

- 농촌형 교통 모델은 14년 13개, 15년 8개 시·군이 선정되었으며, 배차 방식은 운행 시간표를 정해놓고 운영하는 고정배차 방식이 대부분임.
- 안성시, 성주군, 해남군, 합천군은 콜 개념의 수요응답형교통(DRT)을 운영함.
- 대부분 하루 운행 횟수를 정해 놓고 고정배차 방식으로 운영하며, 완주군의 경우 이용 요금은 무료이고 주 2-3회로 횟수를 제한하여 운행함(농어촌희망재단 2015).

표 2-3. 지자체 수요응답형교통(DRT) 운영 현황

연도	유형	시군	시행일시	배차방식	운행대수	운행횟수	이용요금	운행대상		
								면(리)	마을	
2014	BUS	양평군	10.01	고정배차 (운행시간표)	1대/일	일11회	일반인:500원/인 교통약자:100원/인	1	19	
		춘천시	6.18	고정배차 (운행시간표)	1대/일	일3회	일반인:1,000원/인 중고생:800원/인 초등생:500원/인	1	2	
		완주군	10.20	고정배차 (운행시간표)	1대/일	주2-3회	무료	3	19	
		순천시	10.2	고정배차 (운행시간표)	1대/일	일18회	1,200원/인	1	15	
		예천군	12.23	고정배차 (운행시간표)	1대/일	일2회	1,200원/인	1	8	
		울진군	12.01	고정배차 (운행시간표)	1대/일	일2회(마을) 주3회(면) 월6회(읍)	2,000원/인	1	2	
	TAXI	안성시	11.01	이용자예약 (콜운영)	7대/일	주2-3회	1,100원/인	6	7	
		부안군	8.01	고정배차 (운행시간표)	4대/일	주3회	1,300원/인	3	3	
		완주군	11.03	고정배차 (운행시간표)	21대/일	일2-4회	500원/인	7	21	
		무안군	3.17	이용자예약 (콜운영)	19대/일	일3회	1,200원/인	8	18	
		의성군	8.01	고정배차 (운행시간표)	58대/일	일2-3회	1,200원/인	17	58	
		성주군	9.24	이용자예약 (콜운영)	3대/일	일3회	500원/인	1	25	
	2015	BUS	함양군	10.20	고정배차 (운행시간표)	8대/일	일4회	1,200원/인	2	8
			홍천군	8.01	고정배차 (운행시간표)	1대/일	주6회	성인1,200 중고생950 초등생600	17	N/A
청주시			7.01	고정배차 (운행시간표)	1대/일	일10회	500원/인	5	5	
TAXI		창녕군	8.01	고정배차 (운행시간표)	1대/일	일13회	500원/인	31	-	
		고창군	4.01	고정배차 (운행시간표)	-	일12회	1,000원/인	12	30	
		해남군	3.01	이용자예약 (콜운영)	68대/일	월4회 (1인당)	100원/인	11	31	
		봉화군	1.01	고정배차 (운행시간표)	65대/일	편도16회 (마을)	1,200원/인	10	80	
		의령군	5.01	고정배차 (운행시간표)	67대/일	월24회 (마을)	1,200원/인	7	22	
		합천군	1.20	이용자예약 (콜운영)	94대/일	월24회 (마을)	1,000원/인	12	27	

자료: 농어촌희망재단(2015), 농촌형 교통모델 발굴사업 모니터링 용역 최종보고서, p. 11 인용

1.1.3. 운행 관리

1.1.3.1. 버스형

- 버스형은 고정배차 방식으로 버스 1대를 운행함.
- 운행 범위는 읍·면 소재지로 제한하며, 마을별 특성과 주민 수요에 따라 마을별로 횟수를 정함.
- 서비스 대상 마을은 양평군이 1개면에 19개 마을, 완주군은 3개면에 19개 마을로 수혜 지역이 가장 광범위함.

표 2-4. 2014년 버스형 DRT 운행현황

구분	양평	춘천	완주	순천	예천	울진	홍천	청주	창녕	계
운행차량수	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9
사업대상 면	1	1	3	1	1	1	17	5	31	61
서비스 대상마을	19	2	19	15	8	2	-	2	-	67
운 행 방 식	노선유형	고정								
	배차방식	고정계획								
	DRT	-								
	횟수	5회/ 주	3회 /일	2-4 회/일	18회 /일	2회/ 일	3회/ 일	3회/ 일	10회 /일	13회 /일
	일	마을별 지정								
	이용권역	읍면소재지 내부(시외제외)								

주: 홍천, 청주, 창녕은 15년도 참여 지자체

자료: 농어촌희망재단(2015), 농촌형 교통모델 발굴사업 모니터링 용역 최종보고서, p. 12 인용

1.1.3.2. 택시형

- 기존 택시 운송 사업자와 계약하여 수요응답형교통(DRT)을 운영함.
- 운행 범위는 해당 마을에서 읍·면 소재지까지이며, 운행일, 운행 방식은 고정배차 방식과 콜센터를 이용하는 수요응답형교통(DRT)으로 구분함.
- 노선을 고정적으로 지정하거나 별도 노선 없이 운행함.

표 2-5. 2014년 택시형 수요응답형교통(DRT) 운행현황

구분	안성	부안	완주	무안	성주	의성	함양	계
운행차량수	7	4	21	19	3	58	8	120
대상 면	6	3	7	8	1	17	2	44
서비스 대상마을	7	3	21	18	25	58	8	140
운행 방식	노선유형	-	고정	-	-	-	-	-
	배차방식	수시	고정계획	고정계획	수시	수시	고정계획	고정계획
	DRT	○	-	-	○	○	-	-
	횟수	2-3회/주	3회/주	2-4회/일	3회/일	3회/일	2-3회/일	4회/일
	일	마을별 지정						
	이용권역	읍면소재지 내부(시외제외)						

자료: 농어촌희망재단(2015), 농촌형 교통모델 발굴사업 모니터링 용역, 최종보고서, p. 13 인용

- 2015년 사업 지역인 의령군의 경우 월 24회로 운행 횟수가 가장 많으며, 시장 기능 활성화와 주민들의 시장 접근성 제고를 위해 장날에는 의무적으로 운행하고, 주민들의 요청에 따라 탄력적으로 운행함.
- 운행 방식은 봉화군만 고정배차 방식이며, 고창, 해남 의령, 함천은 콜 개념의 수요응답형교통(DRT)을 운영하고 있으며, 2015년 5개 지자체에서 총 329대의 차량을 운행하고, 52개면 157개 마을이 수요응답형교통(DRT) 사업의 수혜를 받음.

표 2-6. 2015년 택시형 수요응답형교통(DRT) 운행 현황

구분	고창	해남	봉화	의령	합천	계
운행차량수	30	73	65	67	94	329
사업대상 면	12	11	10	7	12	52
서비스 대상마을	30	31	47	22	27	157
운행 방식	노선유형	-	고정	-	고정	고정
	배차방식	고정계획				
	DRT	수시	수시	고정계획	수시	수시
	횟수	12회/주	4회/월(1인당)	16회/마을	24회/월	24회/월
	일	마을별 별도지정			매달장날 요청운행	마을별 별도지정
	이용권역	읍면소재지 내부(시외제외)				

자료: 농어촌희망재단, 농촌형 교통모델 발굴사업 모니터링 용역, 최종보고서, 2015.12 p. 13

1.1.4. 충청북도 행복택시 운영

- 충청북도(이하 충북도)는 2015년 7월 1일부터 충북 지역 시골 마을에 시내 버스와 비슷한 요금으로 택시를 탈 수 있는 ‘시골 마을 행복택시’ 사업을 실시함.
- 충청북도 지사의 공약이기도 한 행복택시는 정부 3.0 복지사각지대 해소의 맞춤형 서비스 우수 과제로 선정되어 현재 추진 중에 있음.
- 행복택시를 도입하려고 충북도는 기존의 ‘충북도 여객 자동차 운수사업 지원조례’를 일부 개정하여 운영 효율성을 보완함.
 - 기존의 조례는 지자체가 재정 지원을 할 수 있는 운송 사업이 ‘노선 여객 자동차’ 또는 ‘구역 여객 자동차’로 한정되어 있어 ‘수요응답형 여객 자동차’로 구분되는 행복택시는 지원 대상에 포함되지 않음.

- 행복택시를 도입하려고 ‘수요응답형 여객 자동차’를 지원 대상에 포함하여 예산 투입 근거를 마련함.
- 조례 개정으로 2015년에 예산 5억 원을 편성하고, 2018년까지 60억 원(도비 18억, 시·군비 42억)을 지원하여 행복택시 대상 마을을 200여 곳까지 확대할 계획임.
- 2015년 7월부터 충북도 11개 시·군에서 시범 사업을 실시하였으며, 2015년 12월까지 6개월간 100개 마을 24,409명의 주민에게 서비스를 제공함.
- 2016년에는 15억 원의 예산으로 216대의 택시를 150개 마을에서 운영하고, 2017년에는 20억 원의 예산을 투입하여 200개 마을로 운행 지역을 확대할 예정임.

표 2-7. 2015년 충북도 시·군별 행복택시 운영 마을

지역	청주	충주	제천	보은	옥천	영동	증평	진천	괴산	음성	단양
마을수 (개)	12	15	6	5	6	15	3	5	4	14	15

자료: 충북도청 내부자료(2016)

- 행복택시 운행 대상 마을은 5세대 이상, 주민 수 10명 이상이 거주하며, 버스정류장까지 700m 이상 떨어진 곳이며, 대상 주민은 시내버스 요금만 내고 이용하고 추가 택시 요금은 도와 시·군에서 부담함.
- 시골의 오지 마을 등에서 시내버스를 이용하기 어려운 도민들이 저렴한 가격으로 택시를 이용할 수 있도록 지원하여 도민들로부터 많은 호응을 얻음.

1.1.5. 제천시 행복택시 운영 사례

- 제천시는 시내버스를 운행하지 않는 교통 소외지역의 주민에게 최소한의 교통권을 보장하고 농촌 주민의 복지 증진에 기여하려고 행복택시를 운영함.

- 행복택시를 운영하려고 2015년 7월 10일 ‘제천시 대중교통 소외지역 주민 교통복지 증진에 관한 조례’를 개정하여 공포함.
- 2015년 8월 1일부터 시행한 제천시의 행복택시 운영 사업은 백운면과 송학면 일대 6개 마을을 선정하여 진행함.
- 2015년 운영 예산은 총 29백만 원으로 충북도가 8.7백만 원, 제천시가 20.3백만 원을 각각 부담하여 운영함.
- 2016년에는 총 60백만 원(도비 24백만 원/시비 36백만 원)의 예산을 편성하고 운행 마을을 7개 마을로 확대함.

표 2-8. 2016년 제천시 행복택시 운영 현황

구 분	세부 내용
운송마을	총 7개 백운면(박학2리, 운학1리, 덕동리, 애런 지손, 애런 한치, 가정리) 송학면(무도3리)
운행구간	해당마을 ↔ 면소재지 또는 재래시장 등
사업예산	60,000천원(도비 24,000천원 / 시비 36,000천원)
운행금액	행복택시 이용권(보조) + 1,300원(자부담)
이용권 배부기준	1인가구 월8매, 2인 이상 월12매 (1회 2월분 지급, 2015년 회수률 45%)
여객운송 사업자	총 6명(개인택시 5명, 법인택시 1명)

자료: 제천시청 교통과(2016).

- 제천시는 대상마을 주민에게 행복택시 이용권을 제작하여 배부하였으며, 주민들은 행복택시를 호출하여 운송 사업자에게 자부담금 1,300원과 이용권 1매를 지급하고 이용할 수 있음.
- 운송 사업자는 매월 초 행복택시 승객에게 받은 이용권과 운송 요금 지급신청서를 해당 면사무소에 제출함.

표 2-9. 제천시 행복택시 지원현황

(단위: km, 명, 원)

마을별	소재지 까지거리	가구수 (인구수)	운영요금		
			계	지원금	자부담
백운면 방학2리 양지말	5	6(12)	6,500	5,200	1,300
백운면 운학1리 구례골	12	14(27)	15,000	13,700	1,300
백운면 덕동리 상학동	13	4(5)	15,000	13,700	1,300
	15	3(4)	19,000	17,700	1,300
백운면 애련리 진소마을	11	7(14)	13,000	11,700	1,300
백운면 애련리 한치마을	9	6(9)	11,000	9,700	1,300
백운면 가정리 중말	6	19(35)	7,000	5,700	1,300
송학면 무도3리 점제마을	6.5	6(9)	7,500	6,200	1,300

자료: 제천시청 교통과(2016).

1.2. 주민주도형 DRT 운영 사례

1.2.1. 옥천 안남면 무료 마을 순환 버스

1.2.1.1. 추진 배경

- 대청호 인근에 자리한 옥천군 안남면은 여느 농촌과 마찬가지로 고령화가 두드러지며 주민 다수가 농업에 종사함.
- 12개의 행정리로 이루어져 있으며, 전체 인구가 1천 5백 명에도 못 미치는 옥천군에서 가장 작은 면임.
- 2013년 6월 기준으로 65세 이상 노인 주민 비율이 38%로 초고령화 지역임.

- 인구가 적고 특별한 관광 자원도 없는 전형적인 농촌 지역이지만, 지역 공동체 활동이 면 단위에서 활발히 진행되어 최근 들어 주목 받고 있음.
- 면소재지에 위치한 배바우도서관과 연계하여 여러 마을을 순회하는 25인승 마을 순환 버스를 운행함.
- 마을 순환 버스는 주민들의 교통 편의성 제공에 기여할 뿐 아니라 지역 사회 활성화에도 적지 않은 기여를 하여 현황과 시사점을 살펴볼 가치가 있음.
- 안남면은 대청댐 물이용 부담금을 재원으로 하는 주민 지원 사업비를 매년 5억 원 가량 지원받는데, 이 자금으로 마을 순환 버스를 구입하고 운영비용을 여기에서 일부 충당함.
- 다른 지역에서는 주민 지원 사업비를 마을별 숙원 사업 시행에 투자하거나 물품 구입으로 소진하는 경우가 많지만 안남면은 사업비를 지역의 중장기 발전에 도움 되는 일에 활용함.
- 매년 지원금의 30~40% 상당을 면 전체 발전 사업에 투자함.
- 2008년부터 마을 순환 버스를 운영하였으며, 지역 공동체 활성화를 도모하려는 목적으로 주민들이 스스로 결정하여 추진함.

1.2.1.2. 추진 경과

- 주민 지원 사업비를 전략적으로 활용할 방도를 모색하고자 2007년부터 2009년까지 면 발전 방안을 마련하려고 종합컨설팅을 실시함.
 - 농촌개발 현장에서 활동해 온 (주)이장과 지역농업네트워크가 컨소시엄을 이루어 컨설팅을 하였고, 총 15천만 원을 투자함.
 - 대청호 주변 지역의 주민 지원 사업을 총괄 관리하는 금강수계관리위원회가 컨설팅 비용으로 지원금을 사용할 수 없다는 입장을 보였으나, 안남면 주민들이 구성한 지역발전위원회가 중심이 되어 소관 관청과 꾸준히 협의하여 컨설팅을 진행할 수 있었음.

- 마을 순환 버스를 도입하기로 결정한 것은 컨설팅의 일환으로 실시한 주민 수요 조사 결과를 반영한 것임.
 - 주민 수요 조사 결과 여러 마을을 순회하는 버스 운행이 필요하다는 의견이 가장 많았음.
 - 기존 버스 노선은 간선도로 중심으로 편성되어 있어 개별 마을들까지 모두 순회할 수 없었음.
- 버스를 도입하기까지의 난관
 - 『여객 자동차 운수사업법』에서는 여객 자동차 운송 사업에 해당하지 않는 자가용 자동차의 노선 운영을 금지함. 구입한 버스를 현행법에 저촉되지 않는 범위 내에서 활용할 수 있는 방안을 마련하여야 했음.
 - 버스를 2007년에 개관한 배바우도서관의 소유로 변경하여 운행하는 것이 타개책이 됨. 『여객 자동차 운수사업법』에서는 자가용 자동차라 하더라도 학교, 학원, 유치원, 어린이집, 교육·문화·예술·체육시설 이용자를 대상으로 하는 경우는 노선 운영을 허용함.

그림 2-1. 안남면 마을순환버스와 배바우도서관 전경



- 배바우도서관은 국립중앙도서관의 지원을 받아 시행하는 ‘책 읽는 사회문화 재단’의 ‘작은 도서관 만들기 사업’의 일환으로 2007년에 설립함.
 - 2억 원의 사업비를 들여 시설을 설립하였으며, 지역 농협 소유 부지를 무상으로 제공받고 주민들도 15백만 원의 성금을 전달함.
- 컨설팅, 주민 의견 수렴, 버스 도입 시 각종 절차적 문제 대응 등의 일련의 과정을 주관하는 역할은 주민 대표 조직인 안남면 지역발전위원회가 담당함.
 - 안남면 지역발전위원회는 12개 마을 이장과 마을 총회에서 추천한 1명 등 당연직 24명과 이들이 추천한 선출직 12명 등 36명으로 구성하며 주민 대의기구 역할을 수행하며, 대청댐 물이용 부담금으로 추진하는 주민 지원 사업비 활용 계획을 수립함.
 - 옥천군은 ‘옥천군 금강 수계 주민 지원 사업 시행절차 등에 관한 조례’를 제정하여 읍·면장이 주민 지원 사업 추진 위원회를 구성해서 주민 지원 사업 계획을 심의토록 함. 안남면은 주민 자치기구 성격을 갖는 지역발전위원회에서 이 역할을 맡고 있으며 매년 1억 5천만 ~ 2억 원 규모의 사업비를 집행하는 계획을 수립함.

1.2.1.3. 추진 성과와 시사점

- 마을 순환 버스를 운행하면서 교통 접근성이 열악했던 마을주민들의 교통 불편을 줄임.
 - 버스는 안남면 관내 마을을 하루 9회 무료로 운행하여 교통 약자인 노인들의 교통 불편 해소에 큰 기여를 함.
- 학생들이 편리하게 도서관을 이용할 수 있음.
 - 안남면에는 조손 가정 학생이 많음. 과거에는 이들이 방과 후에 시간을 보낼 수 있는 장소가 없었으며, 있다 하더라도 마을로 들어가는 차량이 일찍 끊겨 도서관이나 학교 방과 후 프로그램 등을 이용하는 데 제약이 있었음.

- 그러나 배바우도서관과 연계하여 버스가 여러 마을에 늦게까지 운행하여 학생들이 도서관에 남아 책을 읽거나 친구들과 어울릴 수 있게 됨.
- 마을 순환 버스 운행으로 도서관 프로그램을 활성화할 수 있었음.

그림 2-2. 배바우도서관 프로그램 운영



- 안남면은 작은 인구 규모에도 면 단위 공동체 활동이 타 지역보다 활발함.
- 대표적으로 ‘안남 어머니학교’ 사례가 있음.
 - 안남면은 2003년부터 자체적으로 ‘안남 어머니학교’를 개설하여 운영함.
 - 수업은 주 2회 면사무소에 위치한 주민자치센터에서 주민들의 자원봉사로 마을 노인을 대상으로 진행함.
 - 한글 교육 등 다양한 교육 프로그램을 진행하며, 지역 활동에 참여하지 않던 할머니들이 새롭게 자긍심을 갖는 계기가 됨.
 - 매년 40~60명이 입학하며, 마을 순환 버스를 운영하면서 여러 마을에 거주하는 할머니들이 어머니학교 프로그램에 활발히 참여할 수 있는 여건을 마련함.
- 마을 간 화합과 협력이 필요한 사업을 적극적으로 추진함.
 - 2011년부터 일반농산어촌개발사업으로 추진한 산수화권역 사업은 5개 마을을 대상으로 시작하였으나 현재 면 전체 12개 마을을 포함하는 사업으로 도입하려고 함.

- 지역 소식이 담긴 ‘배바우 마을신문’을 매월 발간하며, 사라진 오일장을 토요일장터 형태로 되살려 매월 넷째 주에 개설함.
- 마을 순환 버스 도입이 지역 공동체 활동의 활성화에 기여함.
 - 매년 일정액의 주민 지원 사업비를 지역 활성화를 위해 활용할 수 있어 타 농촌 지역과는 기본 여건이 다름.
 - 지원금을 효율적으로 활용하기 위해 면 주민들의 의견을 모을 수 있는 의견수렴 과정을 제도화하고 있다는 점에서 차별성이 있음. 대부분 지역에서는 주민 지원 사업비를 여러 마을에서 나누어 가지고 개별 숙원 사업을 시행하는 데 그치는 경우가 많음.

1.2.2. 춘천시 북산면 조교리 마을버스

- ‘조교리 작목반 영농 조합 법인’이 운영 주체이며, 11인승 소형 승합차를 구입하여 마을버스를 운행함.
- 춘천시 북산면 조교리~홍천군 두촌면 간 14km 구간을 왕복 운행(3회/1일)하며, 요금은 1,000원으로 지자체가 운영비를 지원함(‘14년 예산: 35백만 원, 시 예산 100%).
- 이용 승객수가 한정되어 있어 운송 수입 증대가 어려워 마을버스 운송 사업자의 재정 여건이 악화됨. 마을 내 관광 상품을 개발하고 관광객을 유치하여 추가 승객 확보를 하려고 노력함(원광희 2014, 농림축산식품부 2014).

표 2-10. 춘천시 북산면 조교리 마을버스

주관기관	강원도 춘천시	‘14년 예산 및 재원	35백만원(시비 100%)
운행횟수	1일 3회	이용권역	2개면 4개리
노선유형	면사무소 ~ 마을 왕복 (편도 14km)	이용요금	1,000원
지자체 조례 제정 여부	미제정		
기타 참고 및 예로사항	<ul style="list-style-type: none"> - 한정된 이용승객으로 운송수입 예측이 어려워 마을버스운송 사업자의 재정여건 악화가 우려됨 - 이러한 문제를 해결하기 위해 마을내 관광상품 개발을 통해 외지 관광객 유치를 통해 이용수요 확보를 위한 노력을 기울이고 있음 		

자료: 농림축산식품부(2014), 농촌형 교통모델 발굴사업 설명회 자료, 수정 반영

1.2.3. 성남시 사회적 기업 마을버스

- 성남시의 사회적 기업에서 운영하는 마을버스는 판교 및 도촌 지구 입주자의 교통 편의를 도모하고, 신분당선 개통으로 택지지구와 신분당선 역을 연결하는 마을버스 노선이 필요하여 도입함.
- 성남시는 공모를 통해 사업 주체를 주주의 88%(41인 중 36인)가 성남 시민으로 구성된 (주)성남시민버스로 선정함.
- (주)성남시민버스는 혁신적인 근무환경(1일 3교대)을 제공하고 이익금의 대부분(2/3)을 사회로 환원하는 사회적 기업임(원광희 2014, 농림축산식품부 2014).
- 대부분의 수요응답형교통(DRT)이 농어촌 지역을 공간 단위로 운행하나, 성남시의 사회적 기업에서 운영하는 마을버스는 신분당선 개통에 따른 환승체계 구축, 판교지구 등 택지 개발에 따른 신규 수요 대응 필요성 대두, 대중교통 소외 지역의 마을버스 노선 신설 등에 기인하여 운행하며, 공간 단위는 도시 지역의 동부임.

표 2-11. 경기도 성남시 사회적 기업 마을버스

사업명	시민주주 사회적 기업(성남시민버스(주)) 마을버스 운영		
주관기관	경기도 성남시	'14년 예산 및 재원	비예산
운영횟수	1일 300회	이용권역	49개동
노선유형	마을버스 3개 노선 (대형마트, 지하철역, 주거지, 학교)	이용요금	900원
지자체 조례 제정 여부	미제정		
기타 참고 및 애로사항	<ul style="list-style-type: none"> - 전국 최초로 사회적 기업으로 마을버스 운송 사업을 실시하고 있으며, 성남시 시민주주기업이 사업주체가 되어 수익의 1/3이상을 사회에 기부하고 있음 - 신분당선 개통에 따른 환승체계 구축 - 판교지구 등 택지개발에 따른 신규수요 대응 - 대중교통 소외지역 마을버스 노선신설 		

자료: 농림축산식품부(2014), 농촌형 교통모델 발굴사업 설명회 자료

2. 해외사례 분석

2.1. 일본

2.1.1. 여객 운송 사업의 개요

2.1.1.1. 도로운송법상 여객 운송 사업의 분류

- 여객 자동차 운송 사업은 타인의 수요에 따라 유상으로 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업을 말함(도로운송법 제2조 제2항).

2.1.1.1.1. 일반 여객 자동차 운송 사업

- 일반 승합 여객 자동차 운송 사업: 노선을 정하여 정기적으로 운행하면서 승합 여객을 운송하는 일반 여객 자동차 운송 사업
 - 노선버스, 승합 택시, 커뮤니티 버스 등
- 일반 전세 여객 자동차 운송 사업: 1회 계약으로 승차정원 11인 이상의 자동차를 전세해 여객을 운송하는 사업
- 일반 승용 여객 자동차 운송 사업: 1회 계약으로 승차정원 10인 이하의 자동차를 전세해 여객을 운송하는 사업
 - 택시, 하이어, 개호 택시 등

2.1.1.1.2. 특정 여객 자동차 운송 사업

- 특정 수요에 응해 일정 범위의 여객을 유상으로 운송하는 사업

2.1.1.1.3. 자가용 유상 운송(도로운송법 제78조)

- 여객 자동차 운송 사업으로 여객 운송이 곤란한 경우에 자가용 유상 운송을 허용함.
- 자가용 자동차는 다음의 경우를 제외하고 유상으로 운송 서비스를 제공할 수 없음.
 - 재해로 긴급을 요하는 경우
 - 지자체, NPO 등이 지역주민 등 일정 여객을 운송하는 경우(등록제)
 - 공공의 복리를 위해 불가피하게 지역 또는 기간을 한정해 운송(허가제)

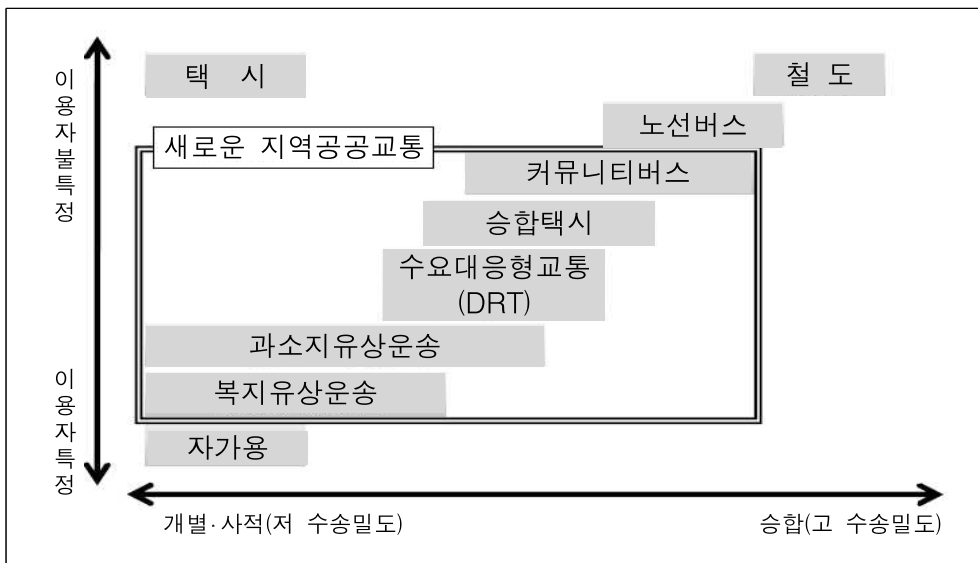
표 2-12. 일본의 여객 운송 사업 분류

구 분	도로운송법	운영형태	사례 등	비 고
일반여객 자동차운송 사업	제3조 제4조 (허가)	노선정기운행	노선버스, 커뮤니티버스, 승합택시	일반승합여객 자동차운송 사업자(노선을 정해 정기적으로 운행하는 자동차로 승합여객을 운송하는 사업자)가 운행
		노선부정기운행	커뮤니티버스, 수요대응버스, 택시	
		구역운행	수요대응버스, 택시	
특정여객 자동차운송 사업	제3·43조 (허가)	특정 수요에 응해 일정 범위의 여객을 수송	스쿨버스, 출퇴근버스	학교나 기업과 계약하여 특정의 여객을 운송
자가용유상 운송	제78조	지자체운영 유상운송	지자체가 운행	지자체가 주민의 공공교통을 확보하기 위해 스스로 운행
		과소지 유상운송	특정비영리단체 (NPO법인)가 운행	과소지에서 그 지역주민으로 명부에 기재된 자를 수송
		복지유상운송	특정비영리단체(NPO법인) 등이 정원11인 미만의 자동차를 사용하여 운행	신체장애자, 개호보험법상 개호가 필요한 사람, 지원이 필요한 사람, 그 외 지체부자유, 내부장애, 지적장애, 정신장애 등 장애를 가진 자

2.1.1.2. 이용 형태별 공공 교통의 위상

- 지역 주민의 이동 수단을 확보하기 위해 지역 특성이나 이용자 니즈(Needs)에 따라 다양한 형태의 「새로운 지역 공공교통」이 등장함.
 - 예를 들면 커뮤니티 버스, 승합 택시, 수요대응교통(DRT : Demand Responsive Transit), 자가용 자동차에 의한 유상 여객 운송 등

그림 2-3. 이용형태별 공공교통의 위상

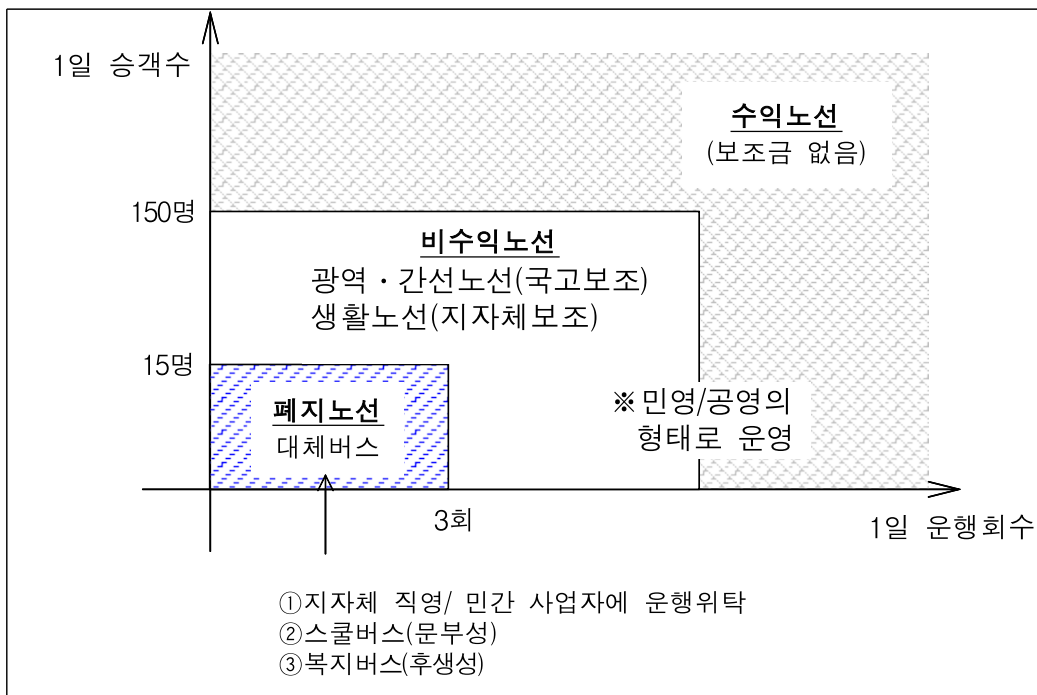


2.1.2. 버스 운송 사업

- 버스 사업 제도는 2002년 노선 면허제에서 사업자별 허가제로 전환함.
 - 사업 진입: 노선별 면허제 ⇒ 사업자별 허가제
 - 사업 계획: 사업 계획 인가제 ⇒ 노선 변경 인가, 운영 계획 신고
 - 버스 요금: 인가제 ⇒ 상한 인가제, 운임 신고제

- 사업 퇴출: 폐지·휴지 허가제 ⇒ 사전 신고제(6개월 전)
- 버스 노선을 수익 노선, 비수익 노선, 폐지 노선으로 구분하여 정부와 민간의 역할 분담 구조로 전환함.

그림 2-4. 일본의 버스 산업 유형



2.1.2.1. 버스 운행 형태

2.1.2.1.1. 수익 노선 및 비수익 노선 운행

- 수익 노선
 - 진입 및 퇴출 규제의 철폐로 민간 사업자가 국토교통부장관의 사업 허가를 받아 영리 사업으로 운영하며 보조금은 없음.
 - 일부 지역은 지자체에서 공영 버스를 운행함.

○ 비수익 노선

- 민간 사업자가 운영을 포기한 비수익 노선 중 광역 간선 기능을 하는 생활교통 노선과 특별 지정 생활교통 노선은 지자체가 직접 운행하거나 국고 또는 지자체의 보조로 민간 사업자가 운행함.
- 민영 버스: 광역 간선 노선은 국고 보조, 특별 지정 생활교통 노선은 지자체 보조
- 공영 버스: 지자체 일반회계로 운영비 보조

2.1.2.1.2. 특수한 운행 형태(폐지 노선 운행 서비스)

- 비수익 노선 중 일정 요건을 갖추지 못하여 폐지된 노선은 지자체가 직접 운영하거나 위탁하여 대체 버스를 운행함.

※ 커뮤니티버스의 유형

- 커뮤니티버스의 운행형태는 운행노선과 운행시각을 정해 운행하는 정시정로(定時定路)형과 수요대응형(수요대응버스)이 있음
- ① 정시정로(定時定路)형 커뮤니티버스
 - 운행유형으로는 단지형, 과소지형, 관광지형 등이 있음
 - 단지형: 주로 심야시간대, 아침 시간대에 철도역과 주거단지를 연결하는 노선을 중심으로 운행하는 형태
 - 과소지형: 폐지된 버스노선이나 버스가 당초에 운행하고 있지 않는 지역을 운행하는 형태
 - 관광지형: 버스가 통과할 수 없는 협소한 길이 많은 관광지에서 운행하는 형태
 - 커뮤니티버스의 운행목적은 주로 폐지노선 대체, 교통공백지역 해소가 되고 있으며, 커뮤니티 승합택시는 교통공백지역 해소임
- ② 수요대응형 커뮤니티버스
 - 운행유형은 기본노선 외에 이용자가 있는 경우 우회노선을 운행하는 등 수요에 따라 탄력적인 운행서비스를 제공하는 형태와 노선과 운행시각을 정하지 않고 일정 지역범위 내에서 이용자의 요구에 따라 운행하는 형태가 있음
 - 국토교통성이 중심이 되어 농어촌 지역을 대상으로 실증실험이 이루어지고 있으며, 대표적인 도입사례로 나까무라마찌(中村町)버스가 꼽히고 있음

※ 나카무라마찌(中村町)의 수요대응버스의 개요

- 노선: 운행노선을 정하고 지정정류장과 정류장 이외에도 거수를 통해 승차 가능
- 운행형태: 전화, 주요 정류장에 설치되어 있는 예약단말기를 이용, 버스운행 예약
- 요금: 어른 200엔, 어린이 100엔
- 도입시기: 2000년 4월~6월 실험운행을 거쳐, 2000년 7월부터 본격적으로 운행
- 운행사업자: 고히(高知)西南교통주식회사(도로운송법 21조 승합버스운송허가)
- 사업효과
 - 기존 시내순환버스(정기적으로 운행)에 비해 이용승객이 4~5배 증가
 - 설문조사 결과 95%가 버스의 지속적인 운영을 희망

2.1.2.2. 비수익 노선 지원 기준 및 방법

- 광역 간선 노선: 중앙정부의 국고 보조
- 지선 및 생활 노선: 중앙정부의 지방 교부금 및 지자체 재원을 이용하여 보조

2.1.2.2.1. 광역 간선 노선(국고 보조)

- 민간 사업자가 운행하는 비수익 노선 중 생활교통 노선으로 지사가 지정하고 국토교통대신이 승인한 노선
- 보조 요건
 - 복수의 지자체를 넘나드는 노선
 - 운행 거리가 10km 이상
 - 1일 수송 실적이 15~150인
 - 1일 3회 이상 운행
 - 경상수익이 경상비용의 11/20 이상인 노선, 경상수익이 경상비용의 11/20 미만의 노선 중 지자체의 보조금과 경상수익의 합계액이 11/20에 달하는 노선

○ 보조 방법

- 보조 대상 노선의 경상적자를 중앙정부와 광역지자체가 각각 1/2씩 분담함.

2.1.2.2.2. 특별 지정 생활 노선

- 민간 사업자가 운영하는 비수익 노선 중 특별 지정 생활 노선에 대해서는 광역지자체가 보조함.

○ 보조 요건

- 운행 거리가 10km 이상
- 1일 수송 실적이 15~150인
- 1일 3회 이상 운행
- 철도역, 항만 등 대중교통 수단과 연계하고 있는 노선

○ 보조 방법

- 보조 대상 노선의 경상적자에 대해 광역지자체와 기초지자체가 각각 1/2씩 분담함.
- 보조금은 지방교부금과 지방 재정으로 충당함.

2.1.2.2.3. 대체 노선

- 지역 내 순환 버스, 커뮤니티 버스 등 대체 노선은 기초지자체가 직접 운행하거나 민간 사업자에게 운행비용 보조를 전제로 위탁하여 운행함.

- 운행비용은 지방교부금과 지방 재정으로 충당함.

- 일부 지역에서는 자원 부족을 이유로 보조 대상의 범위를 축소하여 최소한의 버스 서비스 공급이 위협을 받고 있음.

■ 사례1: 히로시마(広島)현 노미도(能美島)의 노미(能美)버스

- 규제 완화에 따른 시장 변화에 대응하려고 제3섹터를 이용하여 버스를 운행 하였으나 최근에는 조직상의 문제로 해산하는 경우가 늘었음.
- 버스 사업에서 제3섹터 회사란 지자체와 민간 사업자가 공동으로 출자하여 설립한 회사를 의미함.
- 히로시마(廣島)현 노미도(能美島)에 본사를 둔 노미(能美)버스는 1987년 3개 기초지자체와 택시 협회, 은행 등 10개 단체 및 회사가 공동 출자로 설립 하였으며, 광역적으로 오랜 기간 버스를 운행한 보기 드문 사례임.
- 3개 기초지자체는 안정적으로 버스 서비스 공급을 하려고 노미(能美)버스에 결손 보조를 균등 비율 30%, 운행거리 비율 70%로 배분하여 지급하기로 합의함.
- 그러나 운영의 주도권, 운행 노선의 조정 등을 두고 적지 않은 마찰이 발생함.

■ 사례 2: 토요타시(豊田市)와 고마키(小牧)시 버스 운행 사례

- 주민 조직이 버스 서비스를 자발적으로 확보하려는 시도는 택지 개발이 급속하게 이루어진 도시 근교 지역에서 주로 나타남.
- 규제 완화에 따른 새로운 제도 환경에서 지역 주민이 자체적으로 조직을 결성하여 소형 버스와 승합 택시를 이용해 새로운 교통서비스를 기획·운영함.
- 토요타시(豊田市)는 지역 주민이 버스 운영에 특화된 주민 조직을 결성할 것을 제안하였으며, 「2분의 1법칙」에 따라 버스 운행의 수익과 부담 관계를 설정함.
- 고마키(小牧)시는 지자체와 기존 교통 사업자 간의 원만한 조정이 이루어지지 않는 상황을 극복하기 위해 신규 진입 노선버스 회사와 주민 조직이 계약을 하여 버스 노선을 신설할 수 있도록 함(형식적으로는 주민 주도라고

할 수 있으나 사업자 주도 측면이 강함).

- 토요타시(豊田市)와 고마키(小牧)시는 운행하는 버스는 공통적으로 회원제를 통해 지역 주민의 적극적인 참여를 유도함.
- 교통 분야에서는 보기 드문 선택적 이부요금제 도입 사례로서 경제학 분야에서 주목 받고 있음.

2.1.3. 특정 여객 자동차 운송 사업

- 학교나 기업과 계약하여 특정 여객을 운송함.
 - 통학버스(문부성), 복지버스, 통근버스 등

2.1.3.1. 통학버스

- 일본은 유치원, 보육원, 특별 지원 학교, 공립 초등학교·중학교, 일부 사립학교, 외국인학교, 자동차교습소, 피트니스클럽, 입시학원 등이 통학버스를 운행함.

2.1.3.1.1. 운행 형태

- 통학버스 운행 형태는 다음과 같이 분류함.
 - (자가용 버스) 학교가 자기 부담으로 버스를 보유하고, 운전기사를 고용하여 운행
 - (특정 버스) 지자체가 통학이 어려운 지역에 지자체 직영 또는 버스·택시 회사에 위탁하여 운행
 - (전세 버스) 학교가 버스 회사에 전세 버스를 전세하여 운행 : 학교 관계자 이외에는 이용할 수 없는 경우가 많음.
 - (노선버스) 일반 노선으로 승합 면허 노선으로 운행 : 일반 이용자와의 합승 허용

■ 사례1: 통학버스를 포함한 노선버스 재편(야마구찌 현 시모제키 시)

- 시모제키 시는 야마구찌 현의 서부에 위치하며, 2005년 2월 시모제키 시, 도요다 정, 기쿠가와 정, 도요우라 초, 호호쿠 초를 합병하여 탄생함.
- 합병 전에 도요다 정, 도요우라 초, 호호쿠 초에서 운행한 통학버스, 원아버스, 도요다 정의 병원 환자 수송 버스는 과소지역에서는 비효율적인 승객 수송 체계로 지적받음.
- 통학버스와 병원 환자 수송 버스의 재편
 - 구 도요다 정의 병원 환자 수송 버스는 탑승 목적을 한정하지 않는 승합 버스로 전환함.
 - 구 호호쿠 초의 원아버스는 현재 빈 시간을 활용해 78조로 운행하거나 통원에 이용함.
 - 쇼핑 이용에 적합하도록 운행시각 설정
- 4조 및 78조 승합 버스의 재편
 - 과거 4개 지자체는 주민 이동 수단을 확보하려고 승합 버스를 운행하였으나 지역에 따라 운행 형태가 다양해 이들에 대한 재평가를 실시함.
 - 서비스 수준을 통일하고 서비스 공급을 공평하게 하여 교통 사각지대를 없애고 지역 실정에 맞는 이동 수단을 확보함.

■ 사례2: 통학버스의 공동이용 실증실험(후쿠오카 현 아사쿠라 시)

- 2006년 3월 3개의 시·정을 합병하여 아사쿠라 시가 탄생하였으나 시내의 대중교통 체계는 과거 시·정 단위 체계로 서비스 수준 조정이 필요하였음.
- 기존의 대중교통을 유효하게 활용하면서 노선버스를 중심으로 대중교통 시스템을 구축하려고 2009년 3월에 「아사쿠라 이치지역 공공교통종합연계계획」을 수립하였고, 이에 근거하여 2009년부터 2013년까지 5년간 실험 및 테스트를 실시함.

- 이용자가 적어 지자체의 재정 지원으로 존속하고 있던 기존의 노선버스를 폐지하고, 동 지역을 운행하는 초·중학생 통학버스를 통학 시간에 일반주민이 함께 이용할 수 있도록 함.
- 통학버스로 이용하지 않는 낮 시간에는 일반 주민용으로 운행함.
 - 일반 주민이 이용할 때는 사전 예약을 받아 운행하고, 예약이 없으면 운행을 중단함.

2.1.4. 자가용 유상 운송

2.1.4.1. 개요

- 자동차를 이용하여 유상으로 타인을 운송하려면 수송 안전과 여객의 편의를 고려하여 원칙적으로 버스·택시 사업 허가가 필요함.
- 버스·택시 사업으로 충분히 교통서비스를 제공하기 어렵고, 지역 내 대중교통과 이동 제약자의 수송을 보장할 수 없는 경우에는 공공복리 확보 차원에서 지자체 버스와 NPO 법인 등의 불런티어 유상 운송을 인정할 수 있도록 자가용 유상 여객 운송 등록제를 도입함.

2.1.4.2. 유형

2.1.4.2.1. 지자체 운영 유상 운송

- 교통 공백 수송 : 과소지 등 교통 취약지역에 있어 지자체에서 대중교통을 직접 운영하여 주민을 직접 수송함.
- 지자체 복지 수송: 주민 중 신체장애자 등 보호가 필요한 사람은 도어·투도어 서비스 회원으로 등록하여 지자체에서 개별적 수송을 지원함.

2.1.4.2.2. 복지 유상 운송

- NPO 법인 등이 신체장애자 등의 회원을 실비 범위 내에서 영리로 인정되지 않는 범위의 대가를 받고 승차 정원 11인 미만의 자동차를 사용하여 도어·투 도어로 개별적으로 수송함.

2.1.4.2.3. 과소지역 유상 운송

- NPO 법인 등이 과소지역의 주민이나 그 친족 등의 회원을 실비의 범위 내에서 영리로 인정되지 않는 범위의 대가를 받고 수송함.

2.1.4.3. 등록 제도

2.1.4.3.1. 등록 요건

- 버스·택시 사업자가 서비스를 제공하기 어렵고, 생활에 필요한 교통서비스를 확보하기 위해 필요한 것을 지자체, 버스·택시 사업자, 그들이 조직한 단체, 주민 등이 합의하여야 함.
- 수송 안전과 여객 편의 확보를 위해 필요한 조치를 강구할 것 등

2.1.4.3.2. 등록 유효기간, 등록 갱신

- 지자체 버스나 NPO 등에 의한 불런티어 유상 운송은 타인을 유상으로 운송하는 것으로 수송 안전과 여객 편의 확보에 필요한 조치를 적절하게 지속적으로 강구해야 함.

- 버스·택시 사업자에 의한 서비스 제공이 곤란하고 생활에 필요한 교통서비스를 확보할 필요가 있는지 등록 후에도 정기적으로 체크할 필요가 있음.
- 등록 유효기간은 2년을 원칙으로 하고, 유효기간 만료 후에도 계속 자가용 유상 운송을 하려는 경우에는 유효기간을 갱신 등록하여야 함.

2.1.4.3.3. 수송 안전 및 여객 편의 확보

- 지자체 버스나 NPO 등에 의한 불런티어 유상 운송은 타인을 유상으로 운송하는 것으로 수송 안전과 여객 편의 확보에 필요한 최소한의 조치로서 다음의 사항을 요구함.
 - 운전자는 승무 관리와 그 밖의 운행 관리를 행할 것
 - 기준에 따라 이용자에게 청구할 대가를 게시하거나 사전에 이용자에게 설명할 것
 - 정보 표시 및 그 밖의 적절한 정보 제공을 행할 것
- 수송 안전이나 여객 편의를 확보하지 못한다고 인정되는 경우 다음의 조치 등을 강구하도록 시정 명령을 행할 수 있음.
 - 운행 관리 방법의 개선
 - 노선 또는 운송 구역의 변경
 - 대가의 변경
 - 보험(공제)계약의 체결
- 도로운송법 등을 위반한 경우에는 업무의 전부 또는 일부의 정지 명령이나 등록을 취소할 수 있음.

2.1.4.4. 운송 대가 기준 등

- 대가의 기준은 ① 여객의 운송에 필요한 연료비와 그 밖의 비용을 감안하여 실비의 범위 내로 인정할 것 ② 합리적인 방법으로 정하고 이용자에게 명확하게 전달할 것 ③ 당해 지역의 택시 운임 및 요금을 감안하고, 영리를 목적

으로 하지 않는 범위 내에서 정하고, 운영협의회와 협의가 있어야 함.

2.1.4.4.1. 대가 범위

- 대가는 운송 서비스 제공과 운송 서비스에 수반하여 이루어지는 서비스 제공이나 시설 이용료를 이용자 부담으로 요구하는 것으로 그 범위는 다음과 같음.
- 운송 대가
 - 운송서비스 이용에 대한 대가
- 운송 대가 이외의 대가
 - 운송 서비스와 연계되거나 통합하여 제공하는 서비스 및 시설 이용 대가는 다음과 같음.
 - 콜 요금: 여객의 요청에 따라 승차 지점까지 차량을 회송하는 경우에 적용하는 요금
 - 대기 요금: 여객의 사정으로 차량을 대기시킨 경우에 적용하는 요금
 - 기타 요금: 개조(介助)요금, 첨승(添乘)요금, 휠체어 사용료 등의 설비 사용료 등

2.1.4.4.2. 대가 수준

- 대가 수준은 다음을 기준으로 함.
 - 운송 대가는 택시 상한 운임의 약 1/2 이내일 것
 - 운송 대가 이외의 대가는 실비 범위 내일 것
 - 균일제 등 정액제에 의한 운송 대가는 근거리 이용자의 부담이 과중되므로 이용자 간의 형평성을 고려할 것
 - 거리제 또는 시간제로 정하여 차고를 출발한 시점에서 주행거리를 기초로 대가를 산정하는 경우 일반 택시가 해당 여객을 운송하는 경우의 운임과 콜 요금을 더한 금액의 약 1/2 이내일 것

■ 사례1: 지역에서 필요한 개별 수송 수단 (구 上陽町(八女市) NPO법인 上陽 라이프 네트워크)

- 지역 내에 소형차를 여러 대 보유한 택시 사업소의 영업소가 있음. 고령화율이 36%에 이르는 지역은 교통 취약자에게 복지 유상 운송으로 도어·투 도어 서비스를 제공하며 이용 희망자가 크게 증가함.

■ 사례2: 택시나 공적 서비스로는 대응할 수 없는 역할(筑前町 NPO법인 Peace)

- 장애자가 설립한 NPO법인으로 장애아를 돌보는 탁아 블런티어와 복지 유상 운송을 함께 운영함.
- 택시 이용이 곤란한 중증장애자(일반 택시에는 들어가지 않는 대형 휠체어 사용)에게 공적 서비스(통원 등)에서 지원하지 않는 외출(생애보람 활동 등)을 지원하며, 택시나 공적 서비스로 대응할 수 없는 역할을 수행함.

■ 사례3: 복지 유상 운송(北九州市 10団体)

- 복지 유상 운송을 운영하는 단체들이 시 전체에서 활동하며, 수송 수요에 대응할 수 없는 단체가 다른 단체를 소개하는 연계 활동도 나타남.
- 시 직원 조합과 지역 노동조합에서 블런티어 운전자 협력 체계를 확립하고, 기금을 활용하여 재정 지원도 이루어져 제도가 정착함.

2.1.5. 타 분야와의 연계

2.1.5.1. 백화점 등 기업과의 연계

- 백화점, 쇼핑센터 등에서 일정 금액 이상의 상품을 구입하면 귀가 승차권을 제공하고, 고객이 버스를 타고 왔으면 쇼핑 승차권 등의 할인권을 배부함.
- 백화점, 쇼핑센터, 기업 내에 버스 정류장을 설치하고 주차장 간에 셔틀 버스를 운행하여 교통 혼잡을 완화함.

■ 사례1: 엔슈(遠州)백화점(静岡縣浜松市)과 JR 하마마쓰역 주변 상가

- 엔슈(遠州)백화점(静岡縣浜松市)에서 5,000엔 이상 상품을 구매한 고객에게 엔슈(遠州)버스·전철의 귀가승차권을 제공함.
 - 발행 당일 1회에 한해 사용 가능
 - 엔슈버스·전철에서 이용 가능
 - 동반자가 있는 경우 5,000엔마다 1장
 - 엔슈백화점 1층과 5층에서 영수증 확인 후 승차권 배부
- 특정 마크가 부착되어 있는 JR 하마마쓰역 주변 상가 및 백화점에서는 일정 금액 이상의 상품을 구매할 경우 버스·전철 승차권 보조권을 배부함.
 - 버스와 전철 내에 비치되어 있는 버스·전철 이용권을 뽑아 가맹점에 제시
 - 가맹점에서는 일정 금액 이상 구매 시 승차권 보조권을 배부
 - 승차권 보조권은 버스 및 전철 이용 시 직접 사용가능

그림 2-5. 일본의 귀가승차권, 쇼핑승차권



2.2. 영국

2.2.1. 여객 운송 사업 개요

- 영국은 1986년 10월 로컬버스의 면허제를 등록제로 전환함.
 - 1985년 교통법(Transport Act 1985)
- 영국의 여객 운송 사업의 구조를 개념적으로 정리하면 다음과 같음.

그림 2-6. 영국의 여객운송 사업의 구조

		서비스 유형			
		일정 노선	불특정 노선	전세	수요대응형
공 표 주 체	I. 공공수송 (영리목적)	일반노선버스 포스트버스 ←자유승하차 미니버스→		· 전세버스 · 미니버스	택시
	II. 비영리단체의 커뮤니티수송		← 커뮤니티버스 → ↓ 도시내 커뮤니티 수송		· Dial a Bus · Community Car Scheme
	III. 공공부문에 의한 수송	스쿨버스 구급차(외래환 자 수송) 복지버스(social service)			NPO에 의한 환자수송
		SP			
		준대중교통			

2.2.2. 버스 운행 형태

2.2.2.1. 일반적 운행 형태

- 수익 노선은 자격 및 요건을 갖춘 민간 사업자가 영업 등록을 하여 영리 사업으로 운영
- 비수익 노선 중 사회적·정책적 차원에서 일반적인 형태의 노선 유지 및 운영이 필요한 노선은 보조금 입찰로 민간 사업자에게 운영을 위임함.
 - 순보조금입찰: 수지 차이로 낙찰 결정
 - 완전비용입찰: 운행 위탁 금액으로 낙찰 결정

2.2.2.2. 특수한 운행 형태

- 서비스 공급이 불가능한 지역에서 지자체 또는 지역 주민이 조직한 비영리단체가 주체가 되어 자발적으로 운행하는 서비스: 커뮤니티 수송(community transport)
 - 수요 감응 버스(demand responsive bus)
 - 다이얼 어 버스(dial a bus)
 - 그룹 하이어(group hire, minibus hire)
 - 비영리단체 유상운송(social car scheme, community car scheme)
- 수송이외의 목적을 갖는 비영리단체가 그 목적을 달성하기 위해 운행함.
 - 학교, 교회 등이 미니버스를 운행하는 경우
- 커뮤니티 수송의 허가 제도
 - 버스를 이용한 유상 운송을 전제로 한 커뮤니티 수송은 1985년 교통법(Transport Act 1985)을 통해 정비

표 2-13. 19조 버스와 22조 버스의 비교

구 분	19조 버스(회원수송)	22조 버스(불특정 다수 수송)
차량구조	<ul style="list-style-type: none"> · 소형: 승차정원 9~16명 · 대형: 승차정원 17명 이상 	승차정원 9~16명
운행주체	교육, 종교, 사회복지 등 지역사회의 편익제공을 위해 활동하는 비영리단체	비영리단체
허가신청	<ul style="list-style-type: none"> · 소형: 지자체에 신청 (운행주체가 신청할 경우) · 대형: 교통위원회위원장 (Traffic commissioner) 단, 교육, 종교, 사회복지 등 지역사회의 편익제공을 위해 활동하는 상부조직만 신청 가능 	교통위원회위원장 (Traffic commissioner)
운행경로	운행경로 및 운행시각표는 불필요	서비스등록이 필요. 단, 운행경로 및 운행시각표 변경에 유연성 있음
운 입	차량의 운행비용(감가상각 일부 포함)과 직접비(인건비 제외)의 일부 또는 전부를 충당할 수 있으나 이익이 발생하지 않는 수준	이익창출 가능. 단, 운행주체가 비영리단체이므로 이익이 구성원의 보수나 타 목적으로 사용은 불허
사전예약	일반적으로 필요	반드시 필요
운 전 자	<ul style="list-style-type: none"> · 21세 이상, 21세 미만이라도 PCV(버스면허) 소지의 경우 가능 · 유급/무급 가능 	<ul style="list-style-type: none"> · 운전자는 반드시 무급 · 단, 필요경비 수수는 가능
수송범위	단체회원	불특정 다수
활용사례	그룹 하이어, 다이얼 어 라이드 등	

2.2.3. 커뮤니티 수송의 종류

2.2.3.1. 수요 대응 버스

- 운행 유형은 운행 노선과 운행 시각을 정해 운행하는 정시정로(定時定路)형과 이용자의 호출(demand)에 따라 자유롭게 운행하는 수요대응형으로 구분함.
- 이용 예약은 전화, 인터넷 등으로 이루어짐.
- 대표적인 사례로 윌트셔(wiltshire)주 Trowbridge의 위글리(wiggly)버스라는 농어촌 지역의 수요 대응 버스가 있음.
 - 기점과 종점을 정해 월요일부터 토요일까지 1시간 간격으로 운행
 - 버스 이용자는 이용 날짜, 승차 장소, 인원수, 목적지 등을 중계 지점에 예약하여 원하는 장소에서 버스 이용
 - 위글리버스는 출발 지점의 출발 시각을 공표하고 정해진 노선을 운행하나, 예약이 있는 경우에는 노선을 벗어나 승객을 태우면서 운행

그림 2-7. 위글리버스



2.2.3.2. 다이얼 어 버스(Dial a Bus)

- 택시와 같이 도어 투 도어 서비스도 제공하고 정시정도로 안정적인 버스서비스를 제공하면서 버스와 택시의 장점을 조합한 운행 형태
 - 수요응답형의 도어 투 도어 서비스
 - 일반적으로 이용 전일까지 예약이 필요(예약을 취합해서 당일의 운행 경로, 승하차시각을 결정)
 - 일반적으로 미니버스(승차 정원 9~16명)를 운행
- 농어촌 지역뿐만 아니라 도시에서도 운행

그림 2-8. 다이얼 어 버스(Dial a Bus)



2.2.3.3. 그룹 하이어(Group hire, Minibus hire)

- 교육, 종교, 사회복지, 여가 등 지역 사회의 편익을 위해 활동하는 비영리단체가 운행하는 버스
- 이용은 해당 단체의 회원으로 한정
 - 일반적으로 학교, 교회에 주로 이용

- 비영리단체가 여가, 쇼핑, 관광을 기획하여 회원 중에서 참가자를 모집하여 운행하는 경우도 있음.

2.2.3.4. 자가용 공동이용(Social Car Scheme, Community Car Scheme)

- 자가용 승용차를 이용하여 연료비, 보험료 정도를 수수하고 고령자, 장애인 및 농어촌 지역 주민을 수송하는 시스템
 - 본부에서 회원으로부터 예약을 받아 운전자에게 시간과 장소 등을 통보

2.2.3.5. 포스트버스(Post Bus)

- 포스트버스는 우편물 운반차량이 고령자, 신체장애자를 지방 도시까지 수송하는 버스로 우편 업무와 주민 수송을 병행함.
- 차량은 승용차부터 15인승까지 약 200여대를 운행함.
- 차량의 내부 공간은 50%가 승객용, 나머지 부분은 화물탑재용으로 구성

2.2.4. 비수익 노선의 기준 및 지원 방법

- 보조 기준에 사용하는 지표는 서비스별 보조 금액, 운행 횟수 당 보조 금액, 승객 1인당 보조 금액, 이용 수요량, 통행 목적, 대체 버스의 유무 등이 있음.
- 많은 지자체에서 이용자수를 기준으로 하며, 이용자가수가 일정 이하일 경우에는 보조 대상에서 제외함.
- 보조 기준 사례: 더비셔(Derbyshire)지역(Region)
 - 통학 노선 및 통학 환승 지점 순위, 행선지 순위, 평일 피크 시 운행 빈도, 지역(Region)내 도시의 인구 순위 등을 고려 함.
 - 이들 기준을 조합하여 유지해야 하는 노선의 성격과 시간대별 목표 운행 간격을 산출하고 보조금 입찰에 붙임.

2.2.4.1. 농어촌 지역 버스 보조금 제도: Rural Bus Challenge(RBC)

- Rural Bus Challenge(RBC)는 정부가 지자체에서 수립한 대중교통서비스 공급 및 개선 계획을 검토하고 보조금을 지급하는 제도로 1998년부터 시행함.
- 정부의 보조대상으로 선정한 주요 사례는 다음과 같음.
 - 간선 노선과 연계한 지선 서비스 제공
 - 커뮤니티 교통 지원(커뮤니티 버스)
 - 콜센터를 이용한 교통 통합(수요대응버스)
 - 실시간 교통 정보 제공

2.2.4.2. 농어촌 지역 버스 보조금 제도:The Rural Bus Subsidy Grant(RBSG)

- 농어촌 지역의 노선 운행 버스(scheduled bus)에 지급하는 보조금으로 해당 지역의 거주인구 규모에 기초하여 일정 계산 방법에 따라 정부가 지자체에 보조금을 지급하고, 지자체는 보조 대상 서비스를 결정하여 보조금을 지급함.

3. 시사점

- 일본과 영국에서는 수익 노선은 민간 사업자의 독립 채산 방식으로 운영하며, 비수익 노선 중 사회적·정책적으로 필요한 노선은 지자체가 직접 운영하거나 보조금을 전제로 민간 사업자에게 위탁하여 운영하고, 그 외의 비수익 노선은 지자체가 특수한 운영 형태로 운영함.
- 우리나라는 민간 사업자가 내부 보조로 수익 노선, 비수익 노선 전부를 운행하여 왔으나 농어촌 지역의 활동인구 감소(고령화)에 따른 절대적 이용자 감소로 버스 서비스 공급 축소가 불가피함.
- 농어촌 지역의 버스 서비스는 선택적 교통수단이 아닌 유일한 대중교통 수단으로 도시 지역에 비해 공공의 개입이 필요함.
- 버스 서비스의 공공성을 회복하려면 공공 부문에서 적극적으로 개입하여 지역 특성, 이용특성 등을 고려한 효율적인 서비스 공급방안을 강구해야함.

제 3 장

농어촌 지역 교통서비스 실태 분석

1. 교통수단 현황

- 충청북도는 경부고속도로, 중부고속도로, 중부내륙고속도로, 중앙고속도로, 호남고속도로, 영동고속도로가 지나가며 영호남 지방과 일일생활권을 형성함.
- 1990년대 초 경부선과 중앙선 철도를 개통하고, 호남선 철도의 완공으로 충청북도는 철도 교통의 중심적 역할을 하였고, KTX 호남고속철도 노선을 2015년에 개통하면서 국내 유일의 고속철도 분기역인 오송역은 철도 교통의 요충지로서 자리매김함.
- 청주국제공항은 중부권의 거점공항이며 국제공항의 기능을 갖추었으며, 경부선 호남선 등 간선 철도와 경부, 호남, 중부고속도로 및 주요 국도가 분기되는 국토의 내륙 중심부에 위치함.
- 대전 정부청사, 오창 첨단과학 산업단지 등 신산업단지 조성, 수도권 교통 혼잡에 따른 물류기지 등 지리적으로 유리한 위치를 점함.
- 우리나라의 버스 운송 사업은 여객 자동차 운수사업법 상에 규정되어 있으며, 여객 자동차 운송 사업으로 분류됨.

- 여객 자동차 운송 사업체는 시내버스, 농어촌버스, 시외버스, 고속버스, 마을버스, 전세버스, 일반택시, 개인택시 등으로 구분함.
- 충청북도는 전세버스와 택시를 제외하고 버스 사업체 수는 거의 변화가 없음.

표 3-1. 충북 여객운송 사업 사업체수 및 차량대수

(단위: 개, 대)

대분류	중분류	2012년	2013년	2014년
시내버스	사업체수	10	10	10
	면허/등록대수	542	559	562
	보유대수	542	559	562
농어촌버스	사업체수	7	7	7
	면허/등록대수	178	180	182
	보유대수	177	180	181
시외버스	사업체수	5	5	5
	면허/등록대수	515	499	492
	보유대수	469	467	460
고속버스	사업체수	1	1	1
	면허/등록대수	89	85	92
	보유대수	87	84	90
마을버스	사업체수	-	-	-
	면허/등록대수	-	-	-
	보유대수	-	-	-
전세버스	사업체수	95	92	99
	면허/등록대수	1,778	1,821	2,058
	보유대수	1,693	1,766	1,965
일반택시	사업체수	59	59	58
	면허/등록대수	2,637	2,614	2,593
	보유대수	2,545	2,574	2,541
개인택시	사업체수	-	-	-
	면허/등록대수	4,413	4,409	4,406
	보유대수	4,413	4,409	4,406

자료: 교통안전공단(2016), 2016. 전국 여객운송 사업 사업체수 및 차량대수. 교통안전공단 내부자료

2. 다양한 유형의 교통서비스 운영 실태

2.1. 교육청 통학버스 운영 실태

2.1.1. 교육청 통학 차량 공동 이용 추진

2.1.1.1. 통학 차량 공동 이용 추진 배경 및 목적

- 2016년 중학교 자유학기제 전면 시행으로 통학차량의 효율적 활용 방안을 마련함.
- 통학 차량을 배정하지 않은 학교는 각종 체험 학습, 외부 교수 학습 활동 시 매회 차량을 임차(별도 예산 소요)하여 업무 부담을 해소함.
- 통학·현장체험 학습·교육 활동 전반에 차량을 지원하여 안전하고 원활하게 교육과정을 운영하고 통학 차량 공동 이용을 극대화함.

2.1.1.2. 추진근거

- 2015년 충청북도의회 충청북도교육청 행정사무감사 건의·촉구 사항
- 통학 차량 공동 이용을 통한 활용도 제고 계획(안) (행정과-732, 2016.1.21. 교육감결재)

표 3-2. 충청북도 시군 교육청별 통학 차량 이용 현황

(단위: 대, 명)

지역	학교수	지원내역			승차인원				비고
		직영	임차	계	유	초	중	계	
청주시	27	6	37	43	401	2,006	13	2,420	
충주시	23	10	21	31	128	654	0	782	
제천시	11	12	8	20	71	357	90	518	
보은군	15	9	14	23	2	353	3	358	
옥천군	11	4	13	17	87	331	5	423	
영동군	14	12	15	27	90	381	14	485	
진천군	14	3	12	15	128	672	3	803	
괴산/증평군	16	15	10	25	1	600	46	647	
음성군	20	6	21	27	164	800	0	964	
단양군	9	9	7	16	55	205	18	278	

자료: 충청북도교육청(2016), 도내 통학차량 운행계획, 충청북도교육청 내부자료.

- 충청북도의 시·군 교육청별 통학 차량 이용 현황을 조사한 결과, 대부분의 통학 차량을 임차 형식으로 지원하며, 초등학생의 통학 차량 이용 비율이 가장 높았음.
- 대부분의 시·군은 임차 차량의 비율이 더 높았으나 제천시, 괴산군, 증평군, 단양군은 임차 차량 보다 직영 차량이 더 많았음.
- 승차 인원이 가장 많은 청주시의 통학 차량 지원이 가장 높았으며, 진천군은 승차 인원이 803명임에도 승차 인원이 가장 적은 단양군에 비하여 지원 차량이 가장 적음.

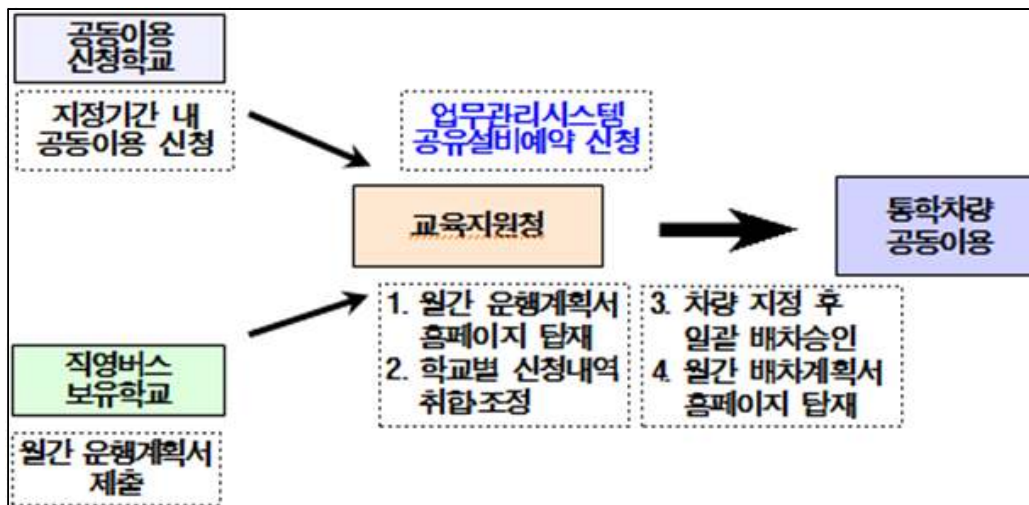
2.1.1.3. 세부 추진 계획

- 기본 방향
 - 학생들의 등·하교에 지장이 없는 범위 내에서 초등학교 직영 차량이 정차중인 낮 시간대(09시~16시) 관내 초·중학교의 각종 체험 학습·대회 참가 목적으로 공동 이용함.
 - 교육 활동에 필요한 차량 배차는 교육지원청에서 결정함.
- 운영 방법
 - 차량 공동 이용 배차 신청 및 승인은 업무관리시스템의 공유설비에약을 통해 할 수 있음.
 - 직영 차량 보유 학교는 매월 첫째 주 수요일까지 통학 차량 월간(익월) 운행 계획서를 교육지원청으로 제출하여야 함.
 - 직영 차량 보유 학교에 배차 우선권이 있으며, 여유가 있는 경우 관내 초·중학교에 배차하는 것을 원칙으로 함.
 - 공동 이용 신청 학교는 관내 직영 차량 보유 학교의 운행 일정을 참고하여 매월 지정기간 내(매월 셋째 주 수요일까지)에 익월 통학 차량 공동 이용 배차를 신청함.
 - 무리한 체험 학습 운영으로 등·하교 운행 시간에 차질이 발생하지 않도록 유의하여 신청함.
 - 교육지원청은 직영 차량 보유 학교의 월간 운행계획서를 취합하여 홈페이지에 탑재(매월 둘째 주 수요일)함.
 - 업무관리시스템에서 통학 차량 공동 이용 예약 승인 후 월간 배차계획서를 홈페이지 탑재(매월 넷째 주 수요일)함.
- 통학 차량 공동 이용 배차 승인 시 우선순위
 - ① 직영 차량 보유 학교
 - ② 자유학기제 시행에 따른 체험 학습 운영 학교
 - ③ 이용 날짜가 중복될 경우 승차 정원 대비 탑승 학생 수가 많은 학교

표 3-3. 통학 차량 공동 이용 업무 프로세스

시 기 (해당 주 수요일까지)	업무 프로세스
매월 첫째 주	○ 직영차량 보유학교 익월 운행계획서 제출 → 교육지원청
매월 둘째 주	○ 교육지원청 학교별 운행계획서 홈페이지 탑재
매월 셋째 주	○ 업무관리시스템을 통한 공동이용 배차 신청
매월 넷째(마지막) 주	○ 공동이용 배차승인 및 배차계획서 홈페이지 탑재

그림 3-1. 통학 차량 공동 이용 운영체제도



2.1.2. 운전원 복무 및 차량 운영비 지급 관련

- 운전원 복무
 - 직영 차량 보유 학교 운전원은 반드시 출장 처리
 - 대회 참가 등으로 부득이하게 주말에 운행하면 운전원 초과근무수당 및 출장여비를 병행하여 지급함.
 - 지역별 운전원 학습동아리(협의체)를 구성하여 공동 이용 관련 협의 및 주말 운행자 지정
- 공동 이용 차량 운영비 지급
 - 차량을 지원받는 학교에서 운전원 여비 및 차량 운영비 지급

표 3-4. 공동 이용 차량 운영비 지원 방법

항 목	지 원 방 법
운전원 여비	<ul style="list-style-type: none"> ○ 공동이용 신청학교에서 운전원 계좌로 여비 지급 - 운전원은 관외 출장일 경우 여비정산 신청서와 출장신청서를 인편·우편 또는 스캔파일 첨부하여 공동이용 신청학교에 제출 - 운전원 여비는 각급 학교 예산 형편에 따라 지급
차량 운영비	<ul style="list-style-type: none"> ○ 공동이용 신청학교에서 직영차량 보유학교 학교회계 계좌로 송금

주: 운전원 여비는 「공무원 보수 등의 업무지침」(인사혁신처 예규 제18호, 2016.1.25.) 제9장 공무원 여비업무처리기준 적용

2.1.3. 2017 충북교육청 통학 차량 예산 지원 계획

- 통·폐합학교, 농산어촌 지역 통학 불편 학교(유치원), 특수학교(급) 등 학생들의 통학 편의 제공으로 교육여건 개선
- 운행·연수 10년 이상, 100,000km 이상 운행으로 노후화 된 직영 차량은 교체하여 통학 차량의 안전성을 확보함.

- 통학 차량을 2대 이상 보유한 학교 중 노선 통·폐합 및 탑승 인원 감소가 있으면 적정 승차 정원 및 차량 조정으로 효율적인 예산 지원 방안 마련
- 직영 차량 교체
 - 차량 등록일로부터 10년 이상 운행한 차량으로 총 운행거리가 100,000km 이상일 경우 탑승대상 학생 수, 운행 노선, 기존 차량 운행 상태 등을 면밀히 검토하여 교체 여부를 판단함.
 - 교체신청 시 학교장 의견서, 3년간 수리비 지출 내역, 담당자 현장 방문 자료 등을 검토함.
- 직영 차량 운영비 지원
 - 2017년 충청북도교육비특별회계 예산 편성 기준 단가 중 차량비는 유류비 단가 인하 등으로 2016년 대비 5.5% 하향 조정

표 3-5. 직영차량 지원 기준액

구 분	연간주행거리	기준액
대 형 (36인승 이상)	25,000km 이상	13,800천원
	20,000km 이상	11,900천원
	15,000km 이상	9,800천원
	10,000km 이상	7,800천원
	5,000km 이상	5,800천원
중 형 (16인승~35인승)	25,000km 이상	8,100천원
	20,000km 이상	6,800천원
	15,000km 이상	5,300천원
	10,000km 이상	4,000천원
	5,000km 이상	3,100천원
소 형 (15인승 이하)	25,000km 이상	5,800천원
	20,000km 이상	5,100천원
	15,000km 이상	4,300천원
	10,000km 이상	3,900천원
	5,000km 이상	2,700천원

○ 통학 차량 임차비 지원

- 통학 차량 임차비 거래실례가격, 최근 3년간 평균 계약금액, 타 시·도 임차비 현황, 임차비 원가계산 등을 검토함.
- 교육청 임차비 기준액은 적정 수준으로 2017년 임차비 지원 단가는 2016년과 동결
- 단, 중형차량은 25인승 이하 및 35인승 이하 차량으로 구분하여 지원

표 3-6. 통학차량 임차비 지원 기준액

구 분	연간주행거리	기준액	비 고
대 형 (36인승 이상)	25,000km 이상	54,000천원	승하차 실무원 인건비 포함
	25,000km 미만	49,000천원	
	20,000km 이하	49,000천원	
	15,000km 이하	46,000천원	
	5,000km 이하	39,000천원	
중 형 (35인승 이하)	25,000km 이상	53,000천원	
	25,000km 미만	48,000천원	
	20,000km 이하	48,000천원	
	15,000km 이하	45,000천원	
	5,000km 이하	38,000천원	
중 형 (25인승 이하)	25,000km 이상	52,000천원	
	25,000km 미만	47,000천원	
	20,000km 이하	47,000천원	
	15,000km 이하	44,000천원	
	5,000km 이하	37,000천원	

주 1: 2016년 임차비 집행잔액(낙찰차액)은 2017년 임차비로 활용

주 2: 「통학(임차)차량 공동입찰 추진계획(안)」 행정과-755(2016.1.22.)에 의거 2017년부터 임차차량 교육지원청 공동입찰 전면시행

○ 2017년 통학 차량 신규·증차 지원

- 공립유치원: 공립유치원 통학차량 신규·증차 신청 시 지원 대상 유치원 원아의 거주 지역 인근 공립유치원 유무여부 및 탑승대상 유아 수, 운행 노선, 운행횟수 등을 종합적으로 판단하여 지원

- 초등학교: 통·폐합 초등학교와 농산촌 지역 소규모학교 등 통학이 불편한 학교 학생 중 학구 내 1.5km 이상 원거리에서 통학하는 학생을 수송하는 차량에 대하여 탑승대상 학생 수, 운행노선, 운행횟수, 등·하교 소요시간 등을 판단하여 버스 및 통학택시로 구분하여 지원
- 특수학교: 2017. 3월 개교 예정인 가칭)충주특수학교에 통학하는 장애학생에 대한 통학차량 지원

표 3-7. 2016년 대비 2017년 통학 차량 예산액 증감 현황

(단위: 천원)

급별	2016년 최종예산(A)				2017년 본예산(B)			
	차량 교체비	차량 운영비	임차비	소계	차량 교체비	차량 운영비	임차비	소계
유	100,000	24,599	1,760,167	1,884,766		25,267	1,719,397	1,744,664
초	105,650	454,799	5,890,538	6,450,987	181,710	381,408	5,671,288	6,234,406
중		10,000		10,000		9,800		9,800
특수학교	173,517	134,267		307,784		130,614	54,000	184,614
특수학급			89,746	89,746			47,069	47,069
합계	379,167	623,665	7,740,451	8,743,283	181,710	547,089	7,491,754	8,220,553

증 감(C=B-A)

차량 교체비	차량 운영비	임차비	소계
△100,000	668	△40,770	△140,102
76,060	△73,391	△219,250	△216,581
	△200		△200
△173,517	△3,653	54,000	△123,170
		△42,677	△42,677
△197,457	△76,576	△248,697	△522,730

표 3-8. 2017년 통학 차량 예산 지원 계획 총괄

(단위: 천원)

구분	지역	직영차량 교체비		직영차량		임차차량		합 계	
		대수	금액	대수	운영비(A)	대수	임차비(B)	대수	금액(C=A+B)
유치원	청주			1	5,850	10	368,074	11	373,924
	충주					9	363,648	9	363,648
	제천					5	228,957	5	228,957
	보은					2	75,085	2	75,085
	옥천			1	7,517	3	112,858	4	120,375
	영동					3	113,081	3	113,081
	진천					4	169,719	4	169,719
	괴/중					4	167,742	4	167,742
	음성			1	7,867	3	120,233	4	128,100
	단양			1	4,033			1	4,033
소 계				4	25,267	43	1,719,397	47	1,744,664
초등학교	청주			6	20,432	38	1,486,795	44	1,507,227
	충주	1	75,780	10	40,132	21	827,498	31	943,410
	제천			12	43,554	8	330,849	20	374,403
	보은			9	45,648	14	363,955	23	409,603
	옥천			4	22,833	13	441,685	17	464,518
	영동			12	45,298	13	409,452	25	454,750
	진천			3	18,050	15	479,710	18	497,760
	괴/중	1	105,930	15	78,285	10	437,179	25	621,394
	음성			6	29,682	21	753,333	27	783,015
	단양			9	37,494	6	140,832	15	178,326
소 계		2	181,710	86	381,408	159	5,671,288	245	6,234,406
중학교 (외부지원)	영동 학산중			1	9,800			1	9,800
소 계				1	9,800			1	9,800
특수 학교	혜원학교			6	83,598			6	83,598
	혜화학교			4	47,016			4	47,016
	충주특수					2	54,000	2	54,000
소 계				10	130,614	2	54,000	12	184,614
특수학급 (충북에너지고)						2	47,069	2	47,069
소 계						2	47,069	2	47,069
합 계		2	181,710	101	547,089	206	7,491,754	307	8,220,553

2.2. 기타 운영실태

2.2.1. 충북지방기업진흥원 통근버스 운행

- 통근버스 운행 목적
 - 대중교통이 열악한 첨단산업단지의 여건상 해당 근무 종사자들의 통근 환경을 개선하고 중소기업 인력난 해소를 지원해야 할 필요성이 제기됨.
 - 충북지방기업진흥원은 충주산업단지와 진천 산수·신척산업단지에서 근무하고 있는 종사자들에게 통근 편의를 제공하고자 무료 통근버스를 운행함.
- 추진 근거
 - 여객 자동차운수사업법 제4조 구역여객 자동차운송 사업(전세버스)면허 등
 - 여객 자동차 운송 사업 등록기준 제23조
- 세부 추진 현황
 - 2016년 6월부터 충북지방기업진흥원에서 전세 버스 사업자에게 용역을 주어 충주, 진천, 산수, 신척산업단지에서 무료 통근버스를 운행함.
 - 출퇴근 시간에 따라 노선과 시간을 정하여 무료로 운행하며, 시행 초기 단계인 만큼 근로자들의 수요를 반영하여 지속적으로 차량 대수 또는 노선 증감 등을 조정하여 운영함.
- 무료 통근버스는 근로자들의 수요를 반영하여 9월부터 노선을 확대·신설하여 교통 편의를 제공함.
 - 청주와 진천을 오가는 노선 가운데 기존 청주시 분평·용암·금천지역을 운행하던 통근버스 노선을 사창·내덕동까지 확대
 - 진천 산수·신척산업단지 내에 장기적으로 인력 수급을 하려고 충북혁신도시(진천군, 덕산면, 음성군 맹동면) 노선을 새로 신설
 - 충주산업단지는 주·야간 2교대 근로자의 출·퇴근 노선을 증설하여 산업단지 입주기업 및 근로자의 실질적인 요구에 부응할 수 있도록 재편성

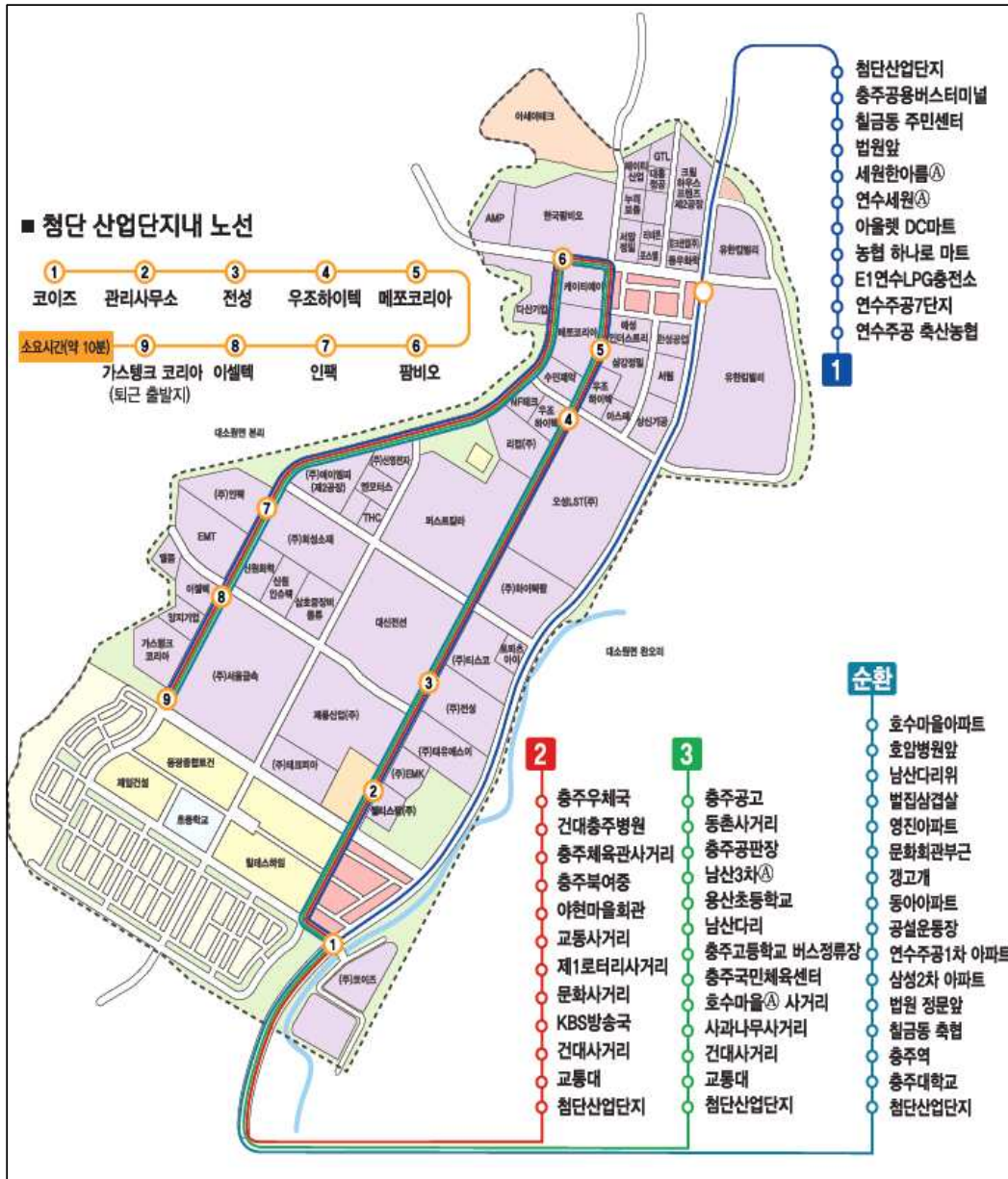
표 3-9. 무료 통근버스 운영 현황

구분	충주산업단지	진천 산수·신척산업단지
용역 기간	2018년 12월	2016년 12월
총 용역비	573,126천원	987,366천원
2016년 용역비	143,281천원(부가세포함)	246,841천원(부가세포함)
운행차량	45인승 버스 3대 (운전원 및 관리자 포함)	45인승 버스 5대 (운전원 및 관리자 포함)
노선 및 회수	3개 노선 1일 9회 운행 (출근 3회 / 퇴근 6회)	4개 노선 1일 13회 운행 (출근 6회 / 퇴근 7회)

주: 본 자료는 용역계획단계에서 추진된 자료이므로 추후 협의에 따라 다소 조정됨
 자료: 충북지방기업진흥원(2016) www.cba.ne.kr

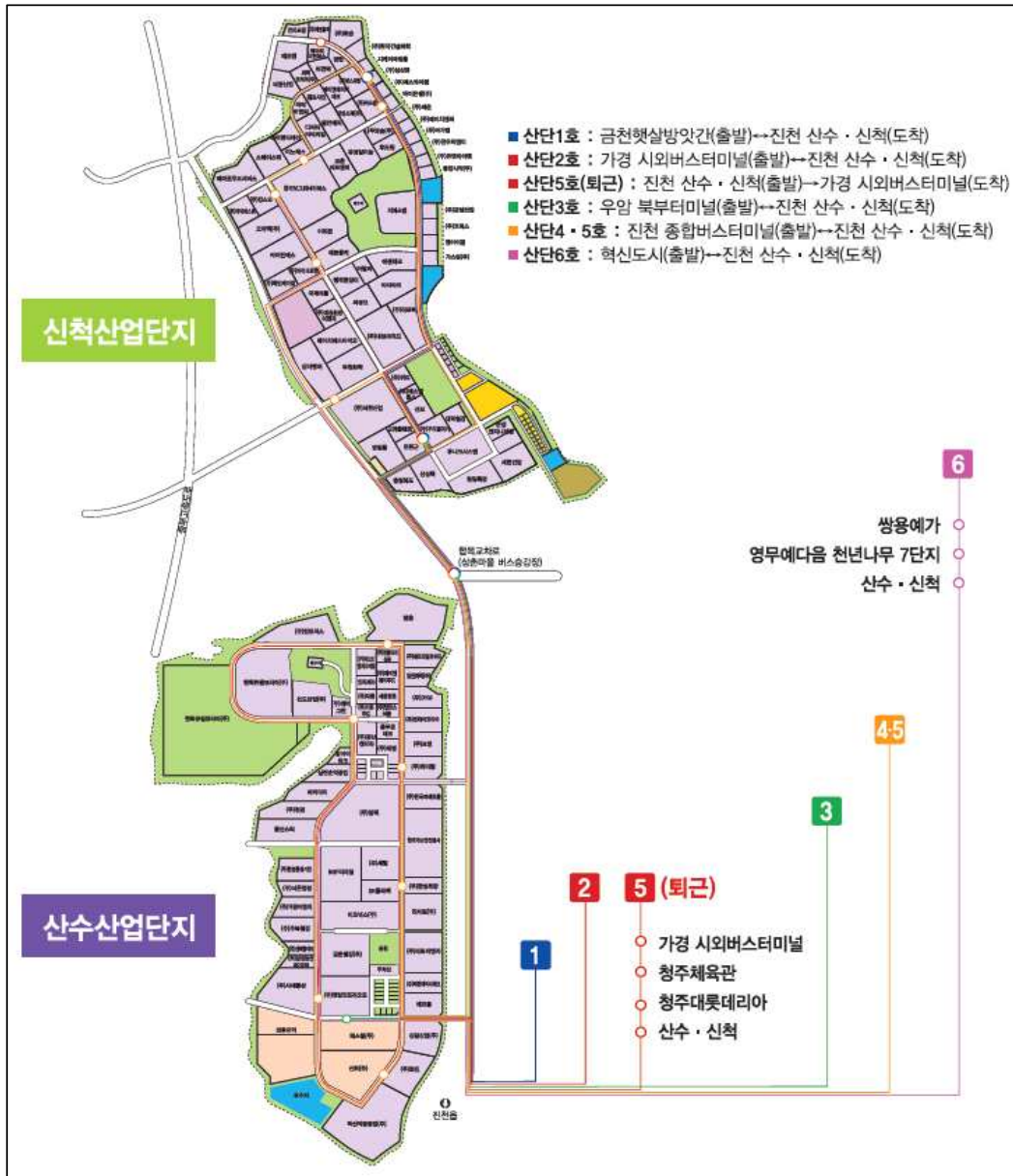
- 출·퇴근 시간대 이외의 시간에 충주와 진천의 농어촌 오지마을에 통근버스를 운행하는 방안을 검토할 필요가 있음.
- 무료 통근버스 운영 기관인 충북지방기업진흥원과 충주시·진천군이 연계협력·지원하여 벽지 노선을 탄력적으로 운행할 수 있는 방안을 모색함.

그림 3-2. 충주산업단지 무료 통근버스 노선도



자료: 충북지방기업진흥원(2016) www.cba.ne.kr

그림 3-3. 진천 산수·신척산업단지 무료 통근버스 노선도



자료: 충북지방기업진흥원(2016) www.cba.ne.kr

2.2.2. 자율방범연합대 여성안심귀가 지원 서비스

- 여성안심귀가 지원 서비스 추진 배경
 - 최근 여성을 대상으로 묻지마 범죄, 성폭행 사건 등 강력 범죄가 발생하여 사회적 불안감이 커짐.
 - 여성의 사회 활동 증가 및 라이프스타일 변화로 늦게 귀가하는 여성이 늘었고, 이에 비례해 여성을 대상으로 하는 범죄가 증가하여 여성의 귀가를 지원하여 안전한 일상을 영위할 수 있도록 하는데 목적이 있음.
- 세부 추진 현황
 - 제천시는 심야시간대에 귀가하는 여성의 불안감을 해소하고, 강력 범죄를 예방하려고 제천경찰서, 자율방범연합대와 연계하여 여성안심귀가 지원 서비스를 시행함.
 - 2014년 8월부터 시행한 여성안심귀가 지원 서비스는 심야인 오후 9시부터 11시에 귀가하는 여성의 신청을 받아 원하는 지점에서 집까지 안전하게 귀가할 수 있도록 차량 동행을 실시함.

표 3-10. 여성안심귀가 지원서비스 운영 현황

지원 시간	평일(월~금) 심야시간 9시 ~ 11시
추진기관	제천시 자율방범연합대
지원인력	3인 1조로 구성 (여성방범대원 2명 포함)
지원예산	제천시 여성가족과에서 예산 지원 - 운영비(유류비 등): 월 10만원 지원 - 간식비: 1인 1일 3000원 지원
지원 차량	제천시 자율방범연합대 소유 차량 5인승 승용차 2대

- 자율방범연합대는 지역의 민간봉사단체로서 귀가 지원 서비스에는 여성 방범대원 2명을 포함한 3명이 조를 이루어 활동함.
- 귀가 지원 차량은 제천시 자율방범연합대 소유의 차량으로 운영하며, 제천시 여성가족과에서 유류비와 간식비 등을 지원함.

그림 3-4. 여성안심귀가 지원서비스



- 귀가 지원 차량을 심야시간 이외의 시간에 놓어준 교통서비스 지원에 활용하려면 제천시와 자율방범연합대의 협력 방안 모색 필요
- 자율방범연합대 등 지역 민간단체와의 연계방안을 모색하여 놓어준 오지마을 교통서비스를 활성화할 수 있음.

2.2.3. 제천시 민원버스 운행

- 시청 민원버스 운행 추진 배경
 - 1995년 제천시·군 통합 후 제천시 통합청사가 시 외곽에 위치하여 민원인들의 접근성을 확대할 필요성이 제기됨.
 - 시청을 방문하는 민원인들의 교통 편의를 제공하려고 무료 민원버스를 주기적으로 운행함.
- 추진 근거
 - 제천시 민원버스 운영 조례(2011.12.02. 조례 제1053호)

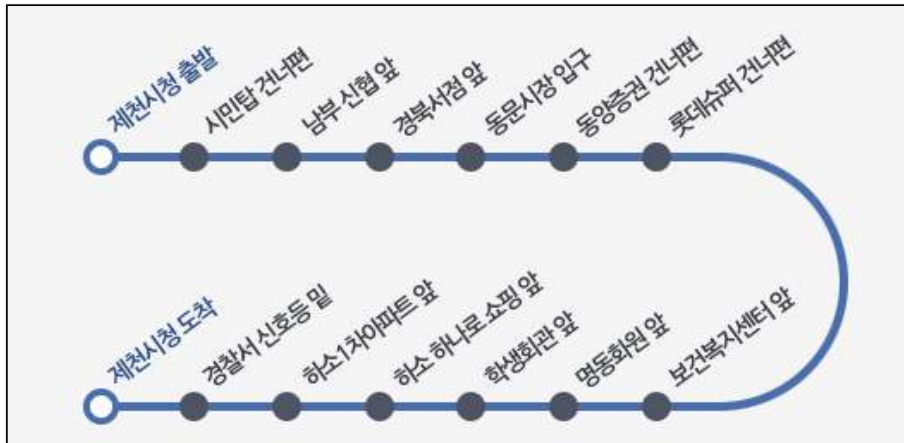
- 제천시는 조례 제정으로 시청을 이용하는 시민의 민원 편의 제공을 위한 “민원버스” 운행 필요 사항을 규정함.
- 세부 추진 현황
 - 민원 목적을 위하여 시청을 방문하는 시민을 위하여 시내 일원에서 시청 까지 민원버스 노선을 정하여 일정 구간을 반복적으로 운행함.
 - 시장은 민원버스의 효율적인 운영을 위하여 예산 범위 내에서 법인 또는 개인에게 위탁하여 운영함.

표 3-11. 제천시 민원버스 운행 현황

추진근거	제천시 민원버스 운영 조례(2011.12.02. 조례 제1053호)
운행시간	평일(월~금) 9:20 ~ 17:20
운행방법	매회 40분 간격으로 운행 (1일 12회)
버스형태	25인승 미니버스(1대)
지원예산	50,100,000원
운영방법	법인 사업장에 위탁하여 운영함
이용대상	민원업무 처리를 위해 시청을 방문하고자 하는 시민
이용요금	무 료

- 현재 민원버스 노선은 시내 중심도로 1개 조선으로 운영하며, 제천의 외곽 지역 또는 오지마을 민원인들은 이용이 어려움.
- 제천시 민원버스 운영 조례(안)에는 운행 노선을 필요시 조정할 수 있다고 규정하고 있으므로 외곽 지역 시민들이 쉽게 이용할 수 있도록 노선을 개편 및 증설할 수 있음.

그림 3-5. 민원버스 노선도



2.3. 교통서비스 통행 실태 분석

2.3.1. 통행 목적

- 한국교통연구원의 국가교통조사 및 DB구축사업 연구보고서에 따르면, 자체 모집단의 지역별 주이용 교통수단 조사 결과 충북은 도보(42.9%) 다음으로 시내버스(35.7%)의 이용이 많은 것으로 나타났으며, 주이용 시간대는 출퇴근시간대인 오전 7~9시, 오후 18~20시임.
- 충북도는 지하철과 같은 철도 시설이 없어 대중교통 수단으로 버스를 주로 이용하며, 준 대중교통 수단으로 택시를 이용함.
- 대부분의 시내버스 노선은 시내와 연결되어 있으며, 출·퇴근 시간대에 운행 횟수가 많은 것으로 나타남.
- 2020년 청주권 광역도시계획 조사 자료의 통행 목적별 분포에 따르면, 출근·등교 통행 33.11%, 귀가 통행 37.09%로 전체 통행의 70%가 직장·학교로의 출퇴근 및 통학 통행 목적으로 조사됨.

- 그 밖에 쇼핑, 여가·친교, 업무 통행이 20%, 기타 통행이 10%를 차지하는 것으로 나타남.

표 3-12. 지역별 주이용 교통수단

(단위: %)

지역	도보	자가용	택시	버 스					지하철	자전거	오토바이
				시내	마을	광역	시외	전세			
서울	25.0	18.8	0.0	9.4	9.4	0.0	0.0	0.0	34.4	3.1	0.0
부산	27.8	27.8	5.6	16.7	11.1	0.0	0.0	5.6	5.6	0.0	0.0
대구	5.3	26.3	5.3	0.0	0.0	52.6	0.0	10.5	10.5	0.0	0.0
인천	46.7	26.7	0.0	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
광주	25.0	31.3	0.0	43.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
대전	40.0	53.3	0.0	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	46.2	38.5	0.0	7.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	24.4	36.6	0.0	22.0	2.4	4.9	0.0	0.0	9.8	0.0	0.0
강원	28.6	57.1	0.0	7.1	0.0	0.0	7.1	0.0	0.0	0.0	0.0
충북	42.9	21.4	0.0	35.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
충남	63.6	36.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
전북	25.0	50.0	0.0	18.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
전남	37.5	37.5	0.0	18.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경북	47.1	35.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	17.6	0.0
경남	31.3	25.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.5
제주	23.1	53.8	15.4	7.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
전체	31.5	34.6	1.4	15.4	2.1	4.2	0.3	2.1	6.3	1.4	0.7

자료: 국토교통부(2014). 지역별 주이용 교통수단 현황. 국토교통부 내부자료.

- 군 지역은 대중교통 이용 환경이 시 지역 보다 열악하여 대체적으로 자가용 이용 비율이 높게 나타나고 버스 이용률 또한 높게 나타남.
- 보행 및 자전거를 포함하는 기타 수단의 경우 학생들의 등교 통행이 반영되어 높게 나타난다고 볼 수 있음.

표 3-13. 시·군별 통행 목적별 분포

(단위: %)

구 분	출근	귀가	등교	쇼핑	여가/친교	업무	기타
청주시	11.72	38.74	20.14	4.37	6.32	7.64	11.07
청원군	13.03	33.01	24.06	3.18	6.48	8.39	11.85
진천군	12.45	36.84	22.14	2.79	5.49	9.16	11.13
음성군	12.18	35.46	22.71	2.82	5.45	9.91	11.47
괴산군	9.40	29.99	22.46	2.85	7.02	9.88	18.40
보은군	9.18	37.61	22.53	2.63	6.29	8.52	13.24
증평군	12.44	43.97	20.71	2.63	5.19	6.47	8.59
평 균	11.72	37.09	21.39	3.69	6.21	8.20	11.70

표 3-14. 시·군별 통행수단별 분포

(단위: %)

구 분	자가용	버스	택시	기타수단
청주시	26.94	25.44	3.26	44.36
청원군	30.01	33.19	0.80	36.00
진천군	29.98	30.67	0.82	38.53
음성군	36.52	25.59	1.03	36.86
괴산군	27.03	36.46	0.72	35.79
보은군	23.74	33.87	1.06	41.33
증평군	25.89	32.86	0.27	40.98
평 균	28.41	27.38	2.55	41.66

2.3.2. 이용 현황

- 충북도의 시내버스 이용자들의 이용 현황 등 교통수요 조사는 별도로 조사되지 않음.
- 시내버스 이용 횟수는 노선 운행 횟수와 비례한다고 볼 수 있어, 각 시·군의 운송업체에서 수요에 따라 편성한 노선 자료를 토대로 통행 이용을 유추하고자 함.

표 3-15. 충북 시내/농어촌 버스 회사

지역	업체명
청주시	청신운수, 동일운수, 우진교통, 한성운수, 동양교통, 청주교통
제천시	제천운수, 제천교통
충주시	삼화버스공사, 충주교통
진천군	진천여객
음성군	음성교통
괴산군	아성교통
영동군	동일버스
단양군	단양버스
보은군	신흥운수
옥천군	옥천버스

- 청주시의 버스 회사는 총 6개로 충북에서 가장 많은 버스 업체가 운영되고 있으며, 제천시와 충주시가 2개, 나머지 7개 군은 1개 업체가 운영됨.
- 증평군은 버스 업체가 없으며, 괴산군의 아성교통이 증평군에서 운행함.

표 3-16. 8개 군 시내(농어촌)버스 노선 및 운행 횟수

지역	노선 수	일일 운행 횟수
진천군	26 개	190 회
음성군	55 개	252 회
괴산군	55 개	140 회
영동군	43 개	150 회
단양군	24 개	224 회
보은군	50 개	338 회
옥천군	30 개	212 회
증평군(경유 노선)	20 개	153 회

- 군에서 운영하는 대부분의 시내(농어촌) 버스는 군의 중심지 노선의 경우 일일 운행 횟수가 높았으며, 배차 간격 또한 좁게 나타남.
- 옥천군은 30개의 노선으로 일일 212회 운행하며, 시내 또는 중심지 노선은 하루 12회 이상 운행함.
- 타 군에 비하여 옥천군은 대부분의 운행 노선이 일일 3회 이상 운행함.
- 반면 영동군은 운행 노선이 43개로 옥천군의 30개 보다 많으나 일일 운행횟수는 150회로 낮음.
- 증평군은 괴산군 등 인접 시·군의 사업체 운영 버스가 증평군을 경유하는 형태로 노선을 유지하여 원활하게 이용객을 수송하는 역할을 못함.
- 벽지 노선의 경우, 배차 간격이 클 뿐만 아니라 도보 및 기타 운송 수단으로 정류장까지 이동 후 버스를 이용해야 하는 불편이 있음.

3. 시사점

3.1. 교육청 통학버스 운영 특징

- 통·폐합학교, 농산촌지역 통학 불편 학교(유치원), 특수학교(급) 등의 학생들에게 통학 편의를 제공하여 교육 여건을 개선하기 위해 통학버스 운영
- 직영 차량 운영비 지원
 - 2017년 충청북도교육비특별회계 예산편성 기준 단가 중 차량비는 유류비 단가 인하 등으로 2016년 대비 5.5% 하향 조정
- 통학 차량 임차비 지원
 - 통학 차량 임차비 거래실례가격, 최근 3년간 평균 계약금액, 타 시·도 임차비 현황, 임차비 원가계산 등을 검토하여 교육청 임차비 기준액은 적정수준으로 2017년 임차비 지원 단가는 2016년과 동결
- 통학 차량 지원 특징
 - 공립유치원, 초등학교, 특수학교 등을 대상으로 탑승 대상 학생 수, 운행 노선, 운행 횟수 등을 종합적으로 판단하여 지원
 - 2017년 예산은 임차비가 7,491백만 원으로 가장 많았으며, 차량 운영비 547백만 원, 차량교체비 182백만 원 수준으로 나타남.

3.2. 기타 교통서비스 특징

- 충북지방기업진흥원은 충주산업단지와 진천 산수·신척산업단지에서 근무하는 종사자들에게 통근 편의를 제공하고자 무료 통근버스를 운행
- 제천시 심야시간대에 귀가하는 여성들의 불안감을 해소하고, 강력 범죄를 예방하려고 제천경찰서, 자율방범연합대와 연계하여 여성안심귀가 지원 서비스를 시행

- 제천시는 시청을 방문하는 민원인들에게 교통 편의를 제공하려고 무료 민원버스를 주기적으로 운행

제 4 장

농어촌 지역 효율적 교통서비스 공급 방안

1. 기본 구상

- 대부분의 농촌 지역은 여건이 열악하며 어떠한 형태로든 보조가 이루어지지 않으면 대중교통서비스를 유지하기 어려움.
- 도시지역 보다 보조가 많아도 버스 교통서비스의 현상 유지가 매우 곤란한 상황임.
- 버스 배차 간격이 길며 촘촘하게 운행 서비스 공급이 이루어지지 않아 학교에서는 통학 버스 운행이 불가피함.
- 통학버스 운행으로 인해 일반버스의 운행 서비스 공급은 더욱 축소되며 학생 수요가 이탈하여 운송 수입 감소, 지자체의 보조 증가로 이어짐. 통학 버스 운영으로 이중 운행비용 지출이 발생하여 재정의 비효율이 발생함.
- 농어촌 지역의 교통서비스 수준을 제고하려면 활용 가능한 교통 재원을 효율적으로 활용하여 이용자의 편리성을 제고해야 함.
- 본 연구에서는, 새로운 교통수단 도입보다는 이용 가능한 교통수단의 기능을 통합하거나, 기능의 범위를 확대하는 방안을 중점 검토함.
- 통학차량, 통근버스 등은 충청북도와 시·군의 연계·협력·지원으로 벽지노선을 탄력적으로 운행할 수 있는 방안을 모색할 필요가 있음.

2. 관련 운수사업 제도 고찰

2.1. 여객 자동차운송 사업 면허 제도 고찰

2.1.1. 일반면허

2.1.1.1. 농어촌버스의 개념 및 운행형태

- 여객 자동차 운송 사업은 크게 시내버스, 농어촌버스, 시외버스, 마을버스, 전세버스로 구분

표 4-1. 여객 자동차 운송 사업의 종류

구분	내용	규제제도	면허관청
시내버스	- 시내 및 시 경계 외 30km까지 운행 (공항 및 관광지 등은 50km까지)	면허제	시장
농어촌버스	- 군내 및 군 경계 외 30km까지 운행 (공항 및 관광지 등은 50km까지)	면허제	군수
시외버스	- 시내 및 농어촌버스 운행범위 초과 운행	면허제	도지사 (고속형은 국토부)
마을버스	- 고지대 마을, 외지마을 등 단거리 운행	등록제	시장, 구청장
전세버스	- 전국을 사업구역으로 운행	등록제	시·도지사

2.1.1.2. 면허기준

- 농어촌 버스 일반 면허의 기준은 다음과 같음.
 - 사업 계획이 당해 노선 또는 사업 구역의 수송 수요와 수송력 공급에 적합할 것
 - 최저 면허 기준 자동차 대수, 보유 차고 면적, 부대시설 등 기준에 적합할 것
 - 단, 필요 시 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 운송할 여객 등에 관한 업무의 범위나 기간을 한정하여 면허를 할 수 있음(한정면허).

표 4-2. 면허(등록) 최저 기준대수

업종별	특별시	광역시	시	군
시외버스	-	-	30	30
시내버스	40	40	30	10
농어촌버스	-	-	-	5
마을버스	7	7	5	30

표 4-3. 노선버스 보유차고 면적기준

노선버스	대당 면적(최저)
대형	36㎡ ~ 40㎡
중형	23㎡ ~ 26㎡
소형	15㎡ ~ 18㎡

표 4-4. 운송 부대시설

구분	시설기준
사무실 및 영업소	<ul style="list-style-type: none"> · 수입금 및 배차의 관리 등 여객 자동차운송 사업의 수행에 필요한 사무설비 및 통신수단 · 운행계통의 기점·종점 및 운행경로 등 여객 자동차운송 사업의 경영상 필요한 정소에 설치
정류소	<ul style="list-style-type: none"> · 정류소는 여객의 이용에 편리한 장소에 설치하되, 매표시설 및 표지 등을 설치
차고설비 및 차고부대시설	<ul style="list-style-type: none"> · 차고는 포장을 할 것 · 차고에는 일상의 점검·정비 및 세차를 할 수 있는 시설을 갖추어 것. 단, 차고부지 외의 지역에 점검·정비 시설 또는 세차시설을 설치하거나 임차 사용하는 경우에는 자동차의 안전·배차, 그밖에 운송 사업에 지장이 없다고 인정되는 경우에만 기준에 맞는 것으로 봄
휴게실 및 대기실	<ul style="list-style-type: none"> · 운수종사자가 대기하거나 휴식을 하기 위해 필요한 규모의 설비를 갖추어 것
교육훈련시설	<ul style="list-style-type: none"> · 안전운행과 서비스 향상 등 운수종사자에 대한 교육을 수시로 할 수 있는 교육시설을 갖추어 것

2.1.1.3. 사용 차량

- 시외버스 운송 사업에 사용하는 자동차는 중형 또는 대형승합자동차이어야 하며 운행 형태는 다음과 같음.
 - 시외우등고속버스: 원동기 출력이 자동차 총 중량 1톤 당 20마력 이상이고 승차 정원이 29인승 이하인 대형승합자동차
 - 시외고속버스: 원동기 출력이 자동차 총 중량 1톤 당 20마력 이상이고 승차 정원이 30인승 이상인 대형승합자동차
 - 시외직행 및 시외일반버스: 중형 이상의 승합자동차
- 여객 자동차 운수사업에 사용하는 자동차는 자동차의 종류와 여객 자동차 운수사업의 종류에 따라 대통령령으로 정하는 연한(車齡: 9년) 및 운행거리를 넘지 않아야 함. 단, 시·도지사는 해당 시·도의 여객 자동차 운수사업용

자동차의 운행 여건 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 안전성 요건이 충족되는 경우에는 2년의 범위에서 차령 연장 가능

- 여객 자동차 운수사업의 면허, 등록, 증차 또는 대폐차에 총당되는 자동차는 3년을 넘지 아니하는 범위에서 대통령령으로 정하는 연한 이내로 해야 함.
- 승용자동차는 1년, 승합자동차는 3년

2.1.2. 한정면허

2.1.2.1. 한정면허 개념

- 국토교통부장관 또는 시·도지사는 면허 시 필요하다고 인정하는 경우로 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 운송할 여객 등에 관한 업무의 범위나 기간을 한정하여 발급하는 면허

2.1.2.2. 한정면허 요건

- 여객의 특수성 또는 수요의 불규칙성 등으로 인하여 노선 운송 사업자가 노선버스를 운행하기 어려운 경우
 - 공항, 도심공항터미널, 국제여객선터미널을 기점 또는 종점으로 하는 경우로서 공항, 도심공항터미널, 국제여객선터미널 이용자의 교통 불편을 해소하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우
 - 관광지를 기점 또는 종점으로 하는 경우로서 관광의 편의를 제공하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우
 - 고속철도 정차역을 기점 또는 종점으로 하는 경우로서 고속철도 이용자의 교통편의를 위하여 필요하다고 인정되는 경우

- 국토교통부장관이 정하여 고시하는 출퇴근 또는 심야 시간대에 대중교통 이용자의 교통 불편을 해소하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우
- 수익성이 없어 노선운송 사업자가 운영을 기피하는 노선
- 버스전용차로 설치 및 운행계통 신설 등 버스 교통체계 개선 노선
- 광역급행형 시내버스(신규노선)

2.1.2.3. 한정면허 절차

- 노선여객 자동차 운송 사업의 한정면허를 하려는 경우에는 다음 사항을 공고하는 등 공개적인 방법으로 그 대상자를 선정해야 함.
 - 운행 노선
 - 운행 대수
 - 서비스 수준
 - 면허 기간
 - 보조금 지급 등 한정면허에 필요한 사항
- 운송 사업자와 대상 노선의 선정 절차 및 방법, 그 밖에 필요한 사항은 시·도(시·도지사가 면허를 하는 경우만 해당)의 조례로 정함.

2.1.2.4. 한정면허 기간

- 한정면허 기간은 6년 이내
- 한정면허의 기간 만료 후 사업을 계속하려면 기간만료일 3개월 전까지 면허 갱신 신청

2.1.2.5. 사업계획의 변경

- 노선 또는 운행 계통의 기점·종점을 신설하거나 변경하는 경우에만 관할 관청의 인가를 받고, 나머지 변경의 경우에는 관할 관청에 신고

2.1.2.6. 사용차량

- 시외버스 운송 사업에 사용하는 자동차는 일반면허의 경우와 동일함.

2.1.2.7. 일반면허의 예외사항

- 한정면허의 경우 시외버스 면허기준 대수를 적용하지 아니함(시행규칙 제 14조).
- 운임 및 요금조정에서 관할 관청의 요율 결정이 적용되지 아니함(시행령 제 7조).
 - 일반 노선버스 운송 사업자(마을버스 제외)는 관할 관청이 정한 요율의 범위 내에서 요금을 정해서 관할 관청에 신고함. 따라서 관할 관청이 정한 요율이 곧 요금이 됨.
 - 한정면허 운송 사업자는 관할 관청이 요율을 정하지 아니하고 운송 사업자가 요금을 정해서 관할 관청에 신고함. 그러나 관할관청이 신고 요금이 부적정하다고 판단할 경우 신고를 수리하지 않으므로 사실상 요금을 통제하는 경우도 있음.
- 여객 자동차 운송 사업에 있어서 일반면허와 한정면허의 차이점을 비교해보면 다음과 같음.

표 4-5. 일반면허 및 한정면허 비교

구분	일반면허	한정면허
면허성격	- 일반적으로 장기적, 안정적 수요를 대상으로 함	- 특수한 수요(수요자의 특성 또는 시간적 특성)를 대상으로 함 - 한정면허를 할 수 있는 요건을 여객 자동차 운수사업법 시행규칙 제17조에서 규정
면허관청	- 시외버스는 도지사(고속형은 국토부장관)	- 좌동
면허신청	- 사업자가 사업계획서를 작성하여 면허신청	- 관할관청이 노선 등 운행계획 등을 수립·공고하는 등 공개적 방법으로 대상자를 선정
면허기준	- 최저 면허기준대수 적용(시외버스 30대)	- 최저 면허기준대수 미적용
요금제도	- 관할관청이 정한 요금 범위 내에서 사업자가 신고	- 사업자가 신고(관할관청이 요금을 정하지 않음)
운행횟수	- 신규노선 및 운행계통 신설 시 1일 4회 이상 일 것	- 1일 운행횟수 4회 이하 일 것
사업계획 변경	- 운행계통 변경에 대한 사업계획 변경인가	- 노선 또는 운행계통의 기·종점을 신설하거나 변경하는 경우에만 관할관청에 신고

2.1.3. 자가용 유상 운송

2.1.3.1. 개념

- 사업용 자동차가 아닌 자동차를 유상으로 운송용으로 제공하거나 임대해서는 아니 됨(여객 자동차운수사업법 제81조).
- 단, 다음의 어느 하나에 해당하는 경우에는 유상으로 운송용으로 제공하거나 임대할 수 있음.
 - 출퇴근 때 승용자동차를 함께 타는 경우

- 천재지변, 긴급 수송, 교육 목적을 위한 운행, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사유에 해당되는 경우로서 특별자치도지사·시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)의 허가를 받은 경우

2.1.3.2. 허가요건

- 천재지변이나 그 밖에 이에 준하는 비상사태로 인하여 수송력 공급의 증가가 긴급히 필요한 경우
- 사업용 자동차 및 철도 등 대중교통수단의 운행이 불가능하여 이를 일시적으로 대체하기 위한 수송력 공급이 긴급히 필요한 경우
- 휴일이 연속되는 경우 등 수송 수요가 수송력 공급을 크게 초과하여 일시적으로 수송력 공급의 증가가 필요한 경우
- 학생의 등·하교나 그 밖의 교육 목적을 위하여 자동차를 운행하는 경우
- 어린이(13세 미만의 사람을 말한다)의 통학이나 시설 이용을 위하여 자동차를 운행하는 경우
- 국가 또는 지방자치단체 소유의 자동차로서 장애인 등의 교통 편의를 위하여 운행하는 경우

2.1.3.3. 노선 운행 관련

- 자가용자동차는 고객을 유치할 목적으로 노선을 정하여 운행하여서는 아니 됨.
- 단, 다음의 어느 하나에 해당하는 경우에는 노선을 정하여 운행할 수 있음.
 - 학교, 학원, 유치원, 「영유아보육법」에 따른 어린이집, 호텔, 교육·문화·예술·체육시설, 종교시설, 금융기관 또는 병원 이용자를 위하여 운행하는 경우
 - 대중교통수단이 없는 지역 등 대통령령으로 정하는 사유에 해당하는 경우로서 특별자치도지사·시장·군수·구청장의 허가를 받은 경우

3. 교통서비스 공급 방안

3.1. 교육청 통학 차량의 시내버스 활용 법·제도 검토

- 여객 자동차 운수사업법 시행규칙 103조에서 교육청 통학 차량을 학교에서 직접 소유하여 운영하는 26인승 이상의 승합자동차(직영버스/자가용자동차) 또는 학교와 전세버스업자간의 계약체결로 운행되는 승합자동차(임차)로 구분함.

임차통학버스 전자입찰

- 지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령 제13조
제13조(입찰의 참가자격) ① 지방자치단체의 장 또는 계약담당자는 다음 각 호의 요건을 갖춘 자만을 입찰에 참가하게 하여야 한다.
 1. 다른 법령에 따라 허가인가면허·등록·신고 등을 필요로 하거나 자격요건을 갖추어야 할 경우에는 해당 허가인가면허 등을 받았거나 등록·신고 등을 하였거나 해당 자격요건에 적합할 것
- 지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행규칙 제14조
제14조(입찰 참가자격 요건의 증명) ① 영 제13조제1항제3호에서 "행정자치부령으로 정하는 요건"이란 「소득세법」 제168조, 「법인세법」 제111조 또는 「부가가치세법」 제5조에 따라 해당 사업에 관한 사업자등록증을 발급받거나 고유번호를 부여받은 경우를 말한다.
- 여객 자동차운수사업법 제5조 및 동법 시행령 제3조
영 제3조에 의한 전세버스운송 사업 등록업체

- 직영으로 운행하는 통학 차량은 자가용 자동차로 유상 운송은 금지하며, 여객 자동차 운수사업법 시행규칙 103조에 의해 정한 경우에만 자가용 자동차를 유상 운송용으로 제공하거나 임대할 수 있음.

- 「초·중등교육법」 제2조에 따른 초등학교·중학교·고등학교와 「고등교육법」 제2조에 따른 대학교에서 직접 소유하여 운영하는 26인승 이상의 승합자동차일 것
- 「초·중등교육법」 제2조에 따른 초등학교·중학교·고등학교와 「고등교육법」 제2조에 따른 대학의 통학버스일 것

여객 자동차 운수사업법

제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지) ① 사업용 자동차가 아닌 자동차(이하 "자가용자동차"라 한다)를 유상(자동차 운행에 필요한 경비를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)으로 운송용으로 제공하거나 임대하여서는 아니 되며, 누구든지 이를 알선하여서는 아니 된다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 유상으로 운송용으로 제공 또는 임대하거나 이를 알선할 수 있다.

1. 출퇴근 때 승용자동차를 함께 타는 경우
 2. 천재지변, 긴급 수송, 교육 목적을 위한 운행, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사유에 해당되는 경우로서 특별자치도지사·시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)의 허가를 받은 경우
- ② 제1항 제2호의 유상운송 허가의 대상 및 기간 등은 국토교통부령으로 정한다.

여객 자동차 운수사업법 시행규칙

제103조(자가용자동차의 유상운송 등의 허가요건) 법 제81조 제1항 제2호에 따라 자가용자동차를 유상(有償)으로 운송용으로 제공하거나 임대할 수 있는 경우(제4호 및 제4호의2의 경우에는 유상운송으로 한정한다)는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우로 한다.

1. 천재지변이나 그 밖에 이에 준하는 비상사태로 인하여 수송력 공급의 증가가 긴급히 필요한 경우
2. 사업용자동차 및 철도 등 대중교통수단의 운행이 불가능하여 이를 일시적으로 대체하기 위한 수송력 공급이 긴급히 필요한 경우
3. 휴일이 연속되는 경우 등 수송수요가 수송력 공급을 크게 초과하여 일시적으로 수송력 공급의 증가가 필요한 경우
4. 학생의 등·하교나 그 밖의 교육목적을 위하여 다음 각 목의 요건을 갖춘 자동차를 운행하는 경우
 - 가. 「초·중등교육법」 제2조에 따른 초등학교·중학교·고등학교와 「고등교육법」 제2조에 따른 대학교에서 직접 소유하여 운영하는 26인승 이상의 승합자동차일 것
 - 나. 「초·중등교육법」 제2조에 따른 초등학교·중학교·고등학교와 「고등교육법」 제2조에 따른 대학의 통학버스일 것
 - 다. 제103조의2에 따른 차령(처음 허가를 신청하는 경우에는 3년)을 초과하지 아니할 것
- 4의2. 어린이(13세 미만의 사람을 말한다)의 통학이나 시설이용을 위하여 다음 각 목의 요건을 갖춘 자동차를 운행하는 경우
 - 가. 「유아교육법」 제2조제2호에 따른 유치원(이하 이 조에서 "유치원"이라 한다), 「영유아보육법」 제10조에 따른 어린이집(이하 이 조에서 "어린이집"이라 한다), 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률」 제2조의2제1호에 따른 학교교과교습학원(이하 이 조에서 "학원"이라 한다) 또는 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」 제3조에 따른 체육시설(이하 이 조에서 "체육시설"이라 한다)에서 직접 소유(공동소유를 포함한다)하여 운영하는 9인승 이상의 승용자동차 또는 승합자동차일 것. 다만, 9인승 이상의 승용자동차 또는 승합자동차로 출고되었으나 장애아동의 승·하차 편의를 위하여 「자동차관리법」 제34조에 따라 차량구조변경이 승인된 차량의 경우에는 9인승 이하의 자동차를 포함한다.
 - 나. 유치원, 어린이집, 학원 또는 체육시설의 통학이나 시설이용에 이용되는 자동차일 것. 다만, 「유통산업발전법」 제2조제3호에 따른 대규모점포에 부설된 체육시설의 이용자를 위하여 운행하는 자동차는 제외한다.
 - 다. 제103조의2에 따른 차령(처음 허가를 신청하는 경우에는 3년)을 초과하지 아니할 것
5. 국가 또는 지방자치단체 소유의 자동차로서 장애인 등의 교통편의를 위하여 운행하는 경우

- 또한 자가용 자동차의 경우 노선 운행이 금지되어 노선버스의 역할을 할 수 없음.

여객 자동차 운수사업법

제82조(자가용자동차의 노선운행 금지) ① 누구든지 고객을 유치할 목적으로 노선을 정하여 자가용자동차를 운행하거나 이를 알선하여서는 아니 된다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 노선을 정하여 운행하거나 이를 알선할 수 있다.

1. 학교, 학원, 유치원, 「영유아보육법」에 따른 어린이집, 호텔, 교육·문화·예술·체육시설(「유통산업발전법」 제2조제3호에 따른 대규모점포에 부설된 시설은 제외한다), 종교시설, 금융기관 또는 병원 이용자를 위하여 운행하는 경우
 2. 대중교통수단이 없는 지역 등 대통령령으로 정하는 사유에 해당하는 경우로서 특별자치도지사·시장·군수·구청장의 허가를 받은 경우
- ② 제1항제2호의 허가의 대상 및 조건 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

여객 자동차 운수사업법 시행령

제39조(자가용자동차의 노선운행허가) ① 법 제82조제1항제2호에서 "대중교통수단이 없는 지역 등 대통령령으로 정하는 사유에 해당하는 경우"란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다.

1. 노선버스 및 철도(도시철도를 포함한다. 이하 같다) 등 대중교통수단(이하 "대중교통수단"이라 한다)이 운행되지 아니하거나 그 접근이 극히 불편한 지역의 고객을 수송하는 경우
 2. 공사 등으로 대중교통수단의 운행이 불가능한 지역의 고객을 일시적으로 수송하는 경우
 3. 해당 시설의 소재지가 대중교통수단이 없거나 그 접근이 극히 불편한 지역인 경우
- ② 제1항제3호의 경우에 자가용자동차의 운행구간은 해당 시설과 그로부터 가장 가까운 정류소 또는 철도역 사이의 구간으로 한다.

- 임차로 운행하는 버스는 전세버스로 운행 계통을 정할 수 없으며, 수요응답형 버스의 경우에도 한정면허를 받아야 하므로(여객 자동차 운수사업법 시행규칙 17조) 수요응답형 버스 형태로도 영업을 할 수 없음.

여객 자동차 운수사업법 시행령

제3조(여객 자동차운송 사업의 종류) 법 제3조제2항에 따라 같은 조 제1항제1호 및 제2호에 따른 노선 여객 자동차운송 사업과 구역 여객 자동차운송 사업은 다음 각 호와 같이 세분한다.

1. 노선 여객 자동차운송 사업

- 가. 시내버스운송 사업: 주로 특별시·광역시·특별자치시 또는 시(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제10조제2항에 따른 행정시를 포함한다. 이하 같다)의 단일 행정구역에서 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 광역급행형·직행좌석형·좌석형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.
- 나. 농어촌버스운송 사업: 주로 군(광역시의 군은 제외한다)의 단일 행정구역에서 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 직행좌석형·좌석형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.
- 다. 마을버스운송 사업: 주로 시·군·구의 단일 행정구역에서 기점·종점의 특수성이나 사용되는 자동차의 특수성 등으로 인하여 다른 노선 여객 자동차운송 사업자가 운행하기 어려운 구간을 대상으로 국토교통부령으로 정하는 기준에 따라 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업
- 라. 시외버스운송 사업: 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업으로서 가목부터 다목까지의 사업에 속하지 아니하는 사업. 이 경우 국토교통부령이 정하는 바에 따라 고속형·직행형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

2. 구역 여객 자동차운송 사업

가. 전세버스운송 사업: 운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 정하여 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 다만, 다음 어느 하나에 해당하는 기관 또는 시설 등의 장과 1개의 운송계약(운임의 수령주체와 관계없이 개별 탑승자로부터 현금이나 회수권 또는 카드결제 등의 방식으로 운임을 받는 경우는 제외한다)에 따라 그 소속원(산업단지 관리기관의 경우에는 해당 산업단지 입주기업체의 소속원을 말한다)만의 통근·통학목적으로 자동차를 운행하는 경우에는 운행계통을 정하지 아니한 것으로 본다.

- 1) 정부기관·지방자치단체와 그 출연기관·연구기관 등 공법인
- 2) 회사, 「초·중등교육법」 제2조에 따른 학교, 「고등교육법」 제2조에 따른 학교, 「유아교육법」 제2조제2호에 따른 유치원, 「영유아보육법」 제10조에 따른 어린이집, 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률」 제2조의2제1항제1호에 따른 학교교과교습학원 또는 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」 제3조에 따른 체육시설(「유통산업발전법」 제2조제3호에 따른 대규모점포에 부설된 체육시설은 제외한다)
- 3) 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」에 따른 산업단지 중 국토교통부장관 또는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)가 정하여 고시하는 산업단지의 관리기관

여객 자동차 운수사업법

제4조(면허 등) ① 여객 자동차운송 사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 면허를 받아야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 여객 자동차운송 사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 한다.

② 제1항에 따른 면허나 등록을 하는 경우에는 제3조에 따른 여객 자동차운송 사업의 종류별로 노선이나 사업구역을 정하여야 한다.

③ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따라 면허나 대통령령으로 정하는 여객 자동차운송 사업을 등록하는 경우에 필요하다고 인정하면 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 운송할 여객 등에 관한 업무의 범위나 기간을 한정하여 면허를 하거나 여객 자동차운송 사업의 질서를 확립하기 위하여 필요한 조건을 붙일 수 있다.

- 교육청 통학차량을 이용하여 마을 주민을 위한 시내버스로 활용하는 것은 자가용 자동차의 유상 운송 금지(법 제81조 제1항), 자가용 자동차의 노선 운행 금지(법 제82조), 전세버스 운송 사업의 운행 계통을 정할 수 없음(시행령 3조), 수요응답형 여객 자동차운송 사업을 경영하려는 경우 한정면허를 받아야 함(시행규칙 제17조 1항의 2) 등의 조항에 의거 불가능함.

3.2. 교육청 통학 차량과 농촌 버스 통합 방안

3.2.1. 개념

- 교육청에서 운영하는 통학 차량을 없애고, 마을버스 사업자를 모집하여 학생 통학 서비스와 일반버스 서비스를 동시에 제공할 수 있도록 운행
 - 학생은 무상 운송(기존 교육청 통학차량의 무상 운송 체제 유지), 일반인은 유상 운송으로 운행
 - 노선버스로 운행(수요응답형 버스로도 운행 가능)

3.2.2. 통합 방안

- 경기도 학생 통학용 마을버스와 유사한 개념으로 운행
 - 경기도 내 학생들의 등·하교와 기타 교육 목적을 위한 운행에 사용하려고 지난 1997년에 설립된 협동조합
 - 용인, 안산, 오산 등 대중교통수단이 없거나 운행이 적어 교통이 불편한 지역에 한해 여객 자동차 운수사업법 시행규칙 제14조의 2 제5항의 규정에 의거 설립하였으며, 운행은 출발점과 종점 및 중간 연계지점으로 한정함.
 - 학생 통학용 마을버스의 운송 대상은 유치원과 초·중·고교 및 대학 등 교육법에 규정한 학교의 재학생과 기타 사설학원의 수강생으로 여객 대상을 한정하고 있는 것이 특징
 - 2000년 한정면허제가 등록제로 전환되면서 일반인을 대상으로 운행해야 하나, 경기도 학생 통학용 마을버스는 한정면허를 계속 유지하고 있음.
 - 현재 경기도 11개시에서 509대를 운행함.
 - 2016년 현재 경기도 조례는 “학생 통학용 마을버스” 용어를 폐지하고, 이를 마을버스로 규정하고 그 사업의 범위를 학생으로 제한함.

표 4-6. 경기도 학생통학용 마을버스 운행 현황(2014년 기준)

연 번	시	운행대수	비 고
1	수원시	244	
2	용인시	69	
3	고양시	49	
4	안산시	12	
5	안성시	21	
6	안양시	39	
7	의왕시	5	
8	군포시	5	
9	오산시	12	
10	평택시	45	
11	화성시	8	
계	-	509	

여객 자동차 운수사업법 시행규칙

제17조(한정면허) ① 법 제4조제3항에 따른 여객 자동차운송 사업의 한정면허는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에 할 수 있다.

1. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 노선 여객 자동차운송 사업을 경영하려는 경우
 - 가. 여객의 특수성 또는 수요의 불규칙성 등으로 인하여 노선운송 사업자가 노선버스를 운행하기 어려운 경우로서 다음의 어느 하나에 해당하는 경우
 - 1) 공항, 도심공항터미널 또는 국제여객선터미널을 기점 또는 종점으로 하는 경우로서 공항, 도심공항터미널 또는 국제여객선터미널 이용자의 교통불편을 해소하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우
 - 2) 관광지를 기점 또는 종점으로 하는 경우로서 관광의 편의를 제공하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우
 - 3) 고속철도 정차역을 기점 또는 종점으로 하는 경우로서 고속철도 이용자의 교통편의를 위하여 필요하다고 인정되는 경우
 - 4) 국토교통부장관이 정하여 고시하는 출퇴근 또는 심야 시간대에 대중교통 이용자의 교통불편을 해소하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우
 - 5) 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」에 따른 산업단지 또는 관할관청이 정하는 공장밀집지역을 기점 또는 종점으로 하는 경우로서 산업단지 또는 공장밀집지역의 접근성 향상을 위하여 필요하다고 인정되는 경우
 - 나. 수익성이 없어 노선운송 사업자가 운행을 기피하는 노선으로서 관할관청이 법 제50조 제2항에 따라 보조금을 지급하려는 경우
 - 다. 버스전용차로의 설치 및 운행체통의 신설 등 버스교통체계 개선을 위하여 시·도의 조례로 정한 경우
 - 라. 신규노선에 대하여 운행형태가 광역급행형인 시내버스운송 사업을 경영하려는 자의 경우
 2. 수요응답형 여객 자동차운송 사업을 경영하려는 경우
 3. 국토교통부장관이 정하여 고시하는 운송 사업자가 국토교통부장관이 정하여 고시하는 심야 시간대에 승차정원이 11인승 이상의 승합자동차를 이용하여 여객의 요청에 따라 탄력적으로 여객을 운송하는 구역 여객 자동차운송 사업을 경영하려는 경우
- ② 관할관청은 제1항제1호 및 제2호에 따라 여객 자동차운송 사업의 한정면허를 하려는 경우에는 다음 각 호의 사항을 공고하는 등 공개적인 방법으로 그 대상자를 선정하여야 한다. 이 경우 운송 사업자와 대상 노선 등의 선정절차 및 방법, 그 밖에 필요한 사항은 시·도의 조례로 정한다.

여객 자동차 운수사업법 시행규칙

제8조(시내버스운송 사업 등의 노선구역 등) ④ 영 제3조 제1호 다목에 따른 마을버스운송 사업은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 마을 등을 기점 또는 종점으로 하여 특별한 사유가 없으면 그 마을 등과 가장 가까운 철도역(도시철도역을 포함한다) 또는 노선버스 정류소(영 제3조 제1호 가목·나목 또는 같은 호 라목의 노선버스 정류소를 말한다) 사이를 운행하는 사업으로 한다. 다만, 관할관청은 지역주민의 편의 또는 지역 여건상 특히 필요하다고 인정되는 경우에는 해당 행정구역의 경계로부터 5킬로미터의 범위에서 연장하여 운행하게 할 수 있다.

1. 고지대(高地帶) 마을
2. 외지 마을
3. 아파트단지
4. 산업단지
5. 학교
6. 종교단체의 소재지

○ 경기도 학생 통학용 마을버스 한정면허 조건

「경기도학생통학용 마을버스 운송 사업 한정면허업무처리지침」(1996년 한정면허 조건)

3. 면허기준: 학생통학용마을버스운송 사업의 한정면허 기준은 다음 각호와 같다.
 - 가. 관할관청(시장·군수)은 학생들의 등·하교와 기타 교육목적을 위한 운행에 사용하는 경우로서 대중교통수단이 없거나 운행이 적어 교통이 불편한 경우에 한하여 자동차운수사업법시행규칙 제14조의2 제5항에 규정된 지점을 운행계통의 기·종점 및 연계지점으로 하여 한정면허 한다.
 - 나. 면허의 기간은 제한을 두지 아니하나 관할관청이 지역특성상 특별히 필요하다고 인정하는 경우에는 기간을 정하여 면허할 수 있다.
 - 다. 학생통학용마을버스운송 사업에 사용되는 버스의 차종은 16인승 이상의 승합자동차로 하되 특히, 관할관청이 필요하다고 인정하는 경우에는 9인승 이상의 승합자동차도 사용할 수 있다.
 - 라. 학생통학용마을버서는 시내·외버스와 과당경쟁이 되지 않도록 일반 노선버스 정류소에서는 정차하지 않아야 한다.
 - 마. 시장·군수는 정류소를 학생들이 이용하기 편리하게 지역실정에 맞도록 별도의 장소를 선정하여 설치할 수 있다.
4. 한정면허 대상 운송여객 학생통학용 마을버스 운송 사업 한정면허는 운송할 여객을 유치원, 초등학교, 중학교, 고등학교, 대학 등 교육법 제81조에 규정된 학교의 재학생과 기타 사설학원의 수강생으로 한정한다.

현행 「경기도 여객 자동차운수사업관리조례」 한정면허 조건

제2조(정의) 제1호: “한정면허”란 「여객 자동차 운수사업법」(이하 “법”이라 한다) 제4조 제3항과 같은 법 시행규칙 제17조에 따라 도지사 또는 시장·군수(이하 “관할관청”이라 한다)로부터 운송할 여객 등에 관한 업무의 범위나 기간을 한정하여 받은 여객 자동차운송 사업면허를 말한다.

제8조(마을버스운송 사업 운행계통의 기준 등)

④ 법 시행규칙 제8조 제4항 제5호의 학교를 기점 또는 종점으로 운행하는 마을버스는 다음 각 호의 사항을 정하여 운행하여야 하며 운행횟수, 차량운행시간 등에 대하여는 시장·군수가 지역의 실정을 감안하여 정할 수 있다.

1. 여객대상은 「유아교육법」에 의한 유치원생, 「초·중등교육법」 및 「고등교육법」에 의한 학교의 재학생으로 한다.
2. 다른 노선버스와 과당 경쟁이 되지 않도록 다른 노선버스 운행계통의 정류소에서는 정차하지 아니하여야 한다.

- 경기도와 같이 마을버스를 활용하는 경우 유상 운송이 가능해 재정 적자 증가와 기존 버스 및 택시 업계 반발을 줄일 수 있고, 노선버스 운행도 가능하며 콜센터 설치에 따른 비용 및 행정력 증가를 줄일 수 있는 등 장점이 많음.
- 마을버스를 운행하기 위한 충청북도 조례가 없어 여객 자동차 운수사업 관리 조례를 제정하여 여객 대상 및 운행 계통 등의 규정을 정해야 함.

- 충청북도 여객 자동차 운수사업 관리조례 제정

3.2.3. 예상 문제점 및 해결 방안

- 마을버스 사업자를 새롭게 모집하면 기존 교육청 통학차량 사업을 수행하는 전세버스 사업자의 반발 우려가 있으므로 전세버스 사업자가 마을버스의 역할을 수행할 수 있도록 법의 개정과 제도 개선이 필요함.

- 여객 자동차 운수사업법 시행규칙 제17조 개정
 - 제1항 제1호 기목: 한정면허 조항에 놓여준 지역을 기점 또는 종점으로 하는 경우로서 놓여준 이용자의 교통편의를 위하여 필요하다고 인정되는 경우 추가

3.3. 등하교 이외의 시간대에 지역주민 수송방안

3.3.1. 개념

- 교육청에서 운영하는 통학 차량을 활용하여 등하교 이외의 시간대에 지역 주민을 위해 운행

3.3.2. 법·제도 검토

- 교육청에서 운영하는 통학 차량의 직영버스는 자가용 자동차, 임차버스는 전세버스로 유상 운송을 할 수 없고 운행 계통을 정할 수 없음. 수요응답형 버스에는 한정면허를 부여하지 않아 현재 제도 하에서는 지역 주민을 위해 활용하기 어려움.

3.3.3. 해결방안

- 농어촌 지역에서 자가용 자동차의 유상 운송을 허가하고 전세버스의 운행 계통을 정할 수 있도록 법규를 개정하여 수송 가능

- 여객 자동차 운수사업법 시행규칙 제103조(자가용자동차의 유상운송 등의 허가요건)에 농어촌 지역 주민의 교통편의를 위하여 교육청에서 운행하는 26인승 이상의 승합자동차 추가
- 여객 자동차 운수사업법 시행령 제39조(자가용자동차의 노선운행 허가)에 교육청에서 운행하는 26인승 이상의 승합자동차가 농어촌 지역 주민의 교통편의를 위하여 수송하는 경우

3.3.4. 예상 문제점

- 법규 개정에 따라 교육청에서 통학 차량을 등하교 시간 이외에 지역 주민을 위하여 운행할 경우 충청북도에서 추가되는 비용을 교육청에 지원해야 하며, 다음의 문제가 발생할 수 있음.
 - 기존 시내버스를 그대로 운행하는 경우 업체의 수익금 감소가 예상되어 수익금 감소분 지원을 고려해야 하며, 기존 시내버스 운영을 중단하는 경우 버스 매입 또는 시내구간 투입 등을 고려해야 함.
 - 택시 업계의 반발 우려
- 통학 차량을 수요응답형 버스로 운행하면 다음과 같은 문제가 예상됨.
 - 교육청에 콜센터 설치 등 운영비 소요 / 충청북도에서 운영비용을 교육청에 지원 필요
 - 행정력 증가 등 교육청의 협조 어려움 예상
 - 운행 시간 증가에 따른 인건비 및 차량 운행비 증가
 - 기존 버스 수익금 감소분 지원

제 5 장

결 론

1. 요약

1.1. 운영 부문

- 교육청은 통·폐합학교, 농산촌지역 학생들의 통학 편의 제공 및 교육 여건 개선을 위하여 통학버스를 운영함.
- 수요에 따라 학생 수, 운행 노선, 운행 횟수 등을 종합적으로 판단하여 지원하며, 통학버스의 효율적 활용 방안을 마련하려고 등하교 시간외에 각종 체험 학습이나 외부 교육 활동 시 공동으로 이용할 수 있도록 지원함.
- 교육청에서 운영하는 통학버스를 수요응답형 교통 체계의 범주에 참여시킬 수 있는지에 대한 제도적·운영적 측면의 방안 연구 필요
- 이외에도 충북지방기업진흥원의 무료 통근버스를 통근시간 이외에 농어촌 버스로 활용하거나, 자율방범연합대 등 지역 민간단체 차량과의 연계를 통한 다양한 운영 수단 발굴 필요
- 제천시는 시청을 방문하는 민원인들에게 교통 편의를 제공하려고 무료 민원버스를 주기적으로 운행하나 운행 노선이 시내위주로 편성되어 있어 농어촌 외곽 지역으로의 노선 확대 및 개편 필요

1.2. 국내외 사례 부문

- 충북 옥천 안남면은 면소재지에 위치한 배바우도서관과 연계하여 마을을 순회하는 25인승 커뮤니티 버스를 운행하고 있음.
- 안남면 마을순환버스는 주민 지원사업비로 운영되고 있으며, 주민들의 교통 편의성 제공에 기여할 뿐만 아니라 지역사회 활성화에도 기여
- 매년 일정액을 주민 지원사업비로 활용할 수 있는 안남면은 여타 농촌지역에 비하여 버스 운영여건이 좋다고 할 수 있으나 지역 주민들이 자발적으로 의견을 모아 마을순환버스 운영을 제도화하였다는 점에서 모범사례로 평가됨.
- 일본과 영국은 사회·정책적으로 운영이 필요한 비수익노선의 경우 지자체가 직접 운영하거나 보조금을 전제로 민간 사업자에게 위탁운영하고 있음.
- 최근에는 규제완화에 의한 새로운 제도와 환경 하에서 지자체와 지역주민이 다양한 형태로 비수익노선을 운영하는 사례가 나타남.
- 비수익노선의 경우 지자체가 학교(통학버스 등) 또는 기업(백화점 등)과 계약하여 특정의 여객을 운송하거나 주민들이 직접 주도하여 버스회사와의 계약을 통해 버스를 운행하고 있음.
- 또한 공공복리 확보 차원에서 지자체는 NPO법인 등에 의한 불런티어 유상운송을 인정하는 자가용유상여객운송을 허가하고 있음.
- 국내외 다양한 사례들을 반영하여 농어촌 지역의 버스서비스 공공성을 회복하고 효율적인 서비스 공급방안을 강구할 필요가 있음.

2. 정책 제안

2.1. 농어촌 버스 공급 주체 일원화

- 국토교통부는 고령화 등 인구 감소로 경제성이 낮아 대중교통이 운행되지 않는 지역을 대상으로 교통 복지 표준 모델을 개발·확대·보급한다는 사업 목표에 따라 매뉴얼 작성, 법령 개정, 표준 지침을 작성하여 배포하여 운영 효율성을 제고함.
 - 수요응답형교통(DRT) 운영 성과를 위해 3개 유형의 모델을 개발하여 지자체 특성에 맞게 모델을 운영할 수 있도록 함.
- 법령 개정을 통해 사업 운영 방식의 표준 모델을 지자체에 보급하는 비예산 사업이라는 비판을 받으며, 시범 사업으로 4개소를 추진한 이후에는 농어촌 교통서비스 강화를 위한 정책적 지원이 없는 상황임.
 - 표준 모델을 개발 공급하여 교통권 확보 차원에서 주민 만족도 증진 효과가 있으나, 이러한 효과는 민선 6기 다수의 광역자치단체 주도로 교통 복지 모델을 발굴 보급한 결과로 국토교통부의 정책 효과라 하기에는 한계가 있음.
- 오히려 농림축산식품부에서 추진한 농촌형 교통 모델 발굴 사업이 농어촌 주민들을 위한 맞춤형 교통서비스를 제공하고 있어 정책적 효과를 제고하려면 주관 부서 지정과 실질적 예산이 수반된 수요응답형교통(DRT)사업을 추진해야 함.
- 재정력이 열악한 광역자치단체와 기초자치단체에서 추진하는 수요응답형교통(DRT) 사업은 주민만족도가 매우 높은 사업이지만 국비 지원 없이 지방비만으로 추진하여 재정부담 문제로 사업의 지속성을 담보할 수 없는 상황임.
- 농촌형 교통 모델 발굴 사업은 대중교통 사각지대에서 생활하는 농촌 주민들에게 맞춤형 농촌 교통서비스를 제공하는 사업으로, 복지 체감 및 삶의 질 향상이라는 사업 목표 및 내용에 적합하다고 판단됨.

- 교통 수요와 사업 규모의 적절성을 검토하고, 사업 추진 방식도 합리적으로 설계할 수 있도록 농어촌 버스 공급 주체의 일원화가 필요함.

2.2. 예산 지원 근거 마련

- 광역 및 지자체 차원에서 추진하는 농어촌 교통 복지 모델 사업은 국비 지원 없이 지방비에 의존하여 교통서비스를 공급하는 상황임.
- 광역 및 지자체에서 운영하는 농촌 교통 복지 모델 사업을 중앙정부 정책 영역에 포함하여 지원 체계를 단순화 할 필요가 있음.
- 운영비용은 관련 법령을 개정 및 제정하여 예산 지원 근거를 마련하고 국비 지원 방안을 조속히 마련해야 함.

2.3. 한국형 농촌 교통 복지 모델 발굴

- 농촌 교통 복지 모델은 일본이나 영국 등에서 운영되는 사례를 해당 지역의 여건에 맞게 운영하는 상황으로 일원화된 한국형 농촌형 교통 복지 모델을 정립해야 함.
- 수요응답형교통(DRT)의 개념, 유형, 운영 방식, 예산 지원 체계, 성과 분석, 제도 도입 및 운영 등을 고려하여 부처별, 지자체별, 전문가별 다양한 유형을 정립하고 한국형 농촌 교통 복지 모델을 발굴할 수 있음.

2.4. 국내외 사례 분석을 통한 공급 방안 제시

- 현재 운영되는 사례들은 대중교통 사각지역을 지원하는 대중교통 지원 유형이 대부분이며, 운영 형태를 지역의 상황에 맞게 다양화 할 필요가 있음.
- 농림축산식품부에서 추진하는 농촌 중심지 활성화 사업의 목표가 공공기능형 서비스 전달 체계 구축이라는 점과 같이, 농촌 중심지의 특성에 따라 경제기반형, 교육복지기반형, 대중교통지원형 등 운영방식을 다양화 할 필요가 있음.
- 지자체 차원에서 운영하는 현재의 운영 체계로는 한계가 있으며 정부 차원에서 국비를 지원하여 운영의 다양성을 제고할 필요가 있음.
- 이 경우 기존 농어촌 및 벽지 지역에 운행하는 공영버스를 활용하는 방안을 강구하고 중복 예산 지원에 따른 문제를 해결할 수 있음.

2.5. 농어촌 지역에서 운영하는 다양한 교통수단의 제도화 방안

- 교육청에서 직영으로 운행하는 통학 차량은 유상 운송을 금지하며, 여객 자동차 운수사업법 시행규칙 103조에 의해 정한 경우에만 자가용 자동차를 유상 운송용으로 제공하거나 임대할 수 있음.
- 자가용 자동차는 노선운행이 금지되어 노선버스의 역할을 할 수 없으므로, 현재의 교육청 통학 차량을 이용하여 마을 주민들의 시내버스로 활용하는 것은 법적으로 제한이 있어 법적 규제 완화 검토가 필요함.
- 현재 교육청에서 운영하는 통학 차량 대신 마을버스 사업자를 모집하여 학생 통학 서비스와 일반버스 서비스를 동시에 제공할 수 있도록 운영하는 방안을 대안으로 제시할 수 있음.
- 경기도 사례와 같이 마을버스를 활용하는 경우 유상 운송이 가능하여 재정적자 증가와 기존 버스 및 택시업계의 반발을 줄일 수 있고, 노선버스 운행도 가능해 긍정적인 효과가 기대됨.

- 충북도는 통학 차량을 마을버스로 운행할 수 있도록 규정하는 조례가 아직
까지 없어 여객 대상 및 운행 계통 등을 규정한 여객 자동차 운수사업 관리
조례 제정의 검토가 필요
- 마을버스 사업자를 새롭게 모집하는 경우 기존의 교육청 통학 차량 사업을
수행하는 전세버스에서 반발할 수 있으므로 전세버스 사업자가 마을버스의
역할을 수행할 수 있도록 법 개정 및 검토가 필요
- 통학 차량을 등하교 시간 이외에 지역 주민을 위하여 운행할 경우 추가 예
산 지원, 택시업계 반발 등 다양한 문제가 발생할 수 있음.
- 교육청과 해당 지자체의 긴밀한 협력으로 행정력을 최소화하고 효율적으로
운영할 수 있도록 지속적인 지원과 노력이 필요함.

부 록 1

2016학년도 충북교육청 시군별 통학 차량 공동 이용 현황

1. 청주시

(단위: 대, 명)

지역	학교 번호	학교 소개	학교명	지원내역		승차인원				공동이용 학교명
				직영	임차	유	초	중	계	
청주	1	면	가덕초		1	7	22	11	40	가덕초병설유,가덕중
청주	2	면	갈원초		1	9	90		99	
청주	3	면	강내초	1		7	41		48	강내초병설유
청주	4	동	강서초	1			21		21	
청주	5	면	남이초		1		43		43	
청주	5	면	남이초		1		43		43	
청주	6	면	낭성초		1		27		27	
청주	7	동	내곡초		1	4	17		21	내곡초병설유
청주	8	면	대길초		1		46		46	
청주	9	면	동화초		1		34		34	
청주	10	읍	만수초		1		19		19	
청주	11	면	문의초	1			16		16	
청주	11	면	문의초도 원분교		1		25		25	
청주	11	면	문의초도 원분교		1		18		18	
청주	11	면	문의초도 원분교		1		18		18	
청주	11	면	문의초도 원분교		1		18		18	

지역	학교 번호	학교 소재	학교명	지원내역		승차인원				공동이용 학교명
				직영	임차	유	초	중	계	
청주	12	면	미원초	1		1	22		23	미원초병설유
청주	12	면	미원초		1	5	14		19	미원초병설유
청주	12	면	미원초		1	3	27		30	미원초병설유
청주	12	면	미원초금 관분교		1	7	20		27	미원초금관분교유
청주	13	면	북이초		1	17	91		8	북이초병설유
청주	14	동	북일초		1	13	42		55	북일초병설유
청주	15	읍	비봉초		1	58	222		280	비봉유
청주	15	읍	비봉초		1	58	278		336	비봉유
청주	15	읍	비봉초		1	34	197		231	비봉유
청주	15	읍	비봉초		1	42	192		234	비봉유
청주	16	읍	비상초		1	9	63		72	비상초병설유
청주	17	동	서촌초		1		33		33	
청주	17	동	서촌초		1	15	24		39	
청주	18	면	석성초		1	8	25	2	35	석성초병설유
청주	19	읍	수성초		1	7			7	
청주	19	읍	수성초구 성분교		1	24			24	
청주	20	면	신송초		1	7	22		29	신송초병설유
청주	21	읍	오송초		1	1	40		41	오송초병설유
청주	22	읍	오창초		1	19	17		36	오창초병설유
청주	22	읍	오창초		1	19	19		38	오창초병설유
청주	23	면	옥산초	1		5	30		35	옥산유
청주	23	면	옥산초		1		30		30	
청주	24	면	옥포초		1	4	12		16	옥포초설유
청주	25	동	중앙초		1		30		30	
청주	26	면	행정초		1	12	31		43	행정초병설유
청주	27	면	현도초	1		6	17		23	현도초병설유
청주	27	면	현도초		1					

2. 충주시

(단위: 대, 명)

지역	학교 번호	학교 소재	학교명	지원내역		승차인원				공동이용 학교명
				직영	임차	유	초	중	계	
충주	1	면	가금초		1		35		45	가금초병설유
충주	2	면	가흥초		1	5	30		35	
충주	3	면	강천초		1	5	25		30	
충주	4	면	금가초		1	7	45		52	금가초병설유
충주	5	면	노은초		1	6	15		21	노은초병설유
충주	5	면	노은초	1		1	19		20	노은초병설유
충주	6	동	달천초		1	4	16		20	달천초매현분교, 달천초병설유
충주	6	면	달천초매 현분교		1	3	31		34	달천초매현분교, 달천초병설유
충주	7	면	대미초		1	1	44		45	대미초병설유
충주	8	면	대소원초		1		30		40	대소원초병설유
충주	9	읍	덕신초		1		33		33	
충주	10	면	동락초		1	12	17		29	동락초병설유
충주	11	면	동량초	1		5	12		17	동량초병설유
충주	11	면	동량초		1		21		21	
충주	12	면	산척초	1		3	20		23	산척초병설유
충주	13	면	세성초		1	4	32		36	세성초병설유
충주	13	면	세성초	1		3	4		7	세성초병설유
충주	14	면	소태초	1			22		32	소태초병설유
충주	15	면	수안보초		1	9	20		39	수안보중학교
충주	16	면	수회초	1		2	15		17	수회병설유
충주	17	면	양성초	1		2	8			양성초병설유
충주	17	면	양성초		1	2	8			양성초병설유
충주	17	면	양성초		1	1	11		12	양성초병설유
충주	18	면	야동초	1		3	12		15	야동초병설유
충주	19	면	엄정초	1		3			13	엄정초병설유
충주	19	면	엄정초		1	5	31		36	엄정초병설유
충주	20	면	오석초		2	6	9		15	오석초병설유
충주	21	면	용원초		1	6	40		46	용원초병설유
충주	22	동	충주상남초	1			17		17	충주상남초병설유
충주	23	동	탄금초		1		22		22	

3. 제천시

(단위: 대, 명)

지역	학교 번호	학교 소재	학교명	지원내역		승차인원				공동이용 학교명
				직영	입차	유	초	중	계	
제천	1	동	남당초		1	6	21		27	남당초병설유
제천	2	읍	봉양초	1		1	11	5	17	봉양초병설유,봉양중
제천	2	읍	봉양초		1	4	14	12	30	봉양초병설유,봉양중
제천	2	읍	봉양초	1		3	23	6	32	봉양초병설유,봉양중
제천	2	읍	봉양초	1		2	8	7	17	봉양초병설유,봉양중
제천	3	면	금성초	1		3	25		28	금성초병설유
제천	3	면	금성초	1			15		15	
제천	4	면	청풍초	1		2	9	8	19	청풍초병설유,청풍중
제천	4	면	청풍초	1		5	11	14	30	청풍초병설유,청풍중
제천	5	면	수산초		1	3	15	2	20	수산초병설유,수산중
제천	5	면	수산초		1	4	15	6	25	수산초병설유,수산중
제천	6	면	제천덕산초	1		3	16	3	22	덕산초병설유,제천덕산중
제천	6	면	제천덕산초		1	1	29	5	35	덕산초병설유,제천덕산중
제천	7	면	백운초	1		3	15	14	32	백운초병설유,백운중
제천	7	면	백운초	1		3	13	4	20	백운초병설유,백운중
제천	8	면	송학초		1	8	27		35	송학초병설유
제천	9	면	입석초		1	13	55		68	입석초병설유
제천	10	면	한송초	1		5	8	4	17	한송초병설유,한송중
제천	11	면	화당초	1		2	12		14	화당초병설유
제천	11	면	화당초		1		15		15	

4. 보은군

(단위: 대, 명)

지역	학교 번호	학교 소개	학교명	지원내역		승차인원				공동이용 학교명
				직영	임차	유	초	중	계	
보은	1	읍	보은삼산초		1		4		4	
보은	1	읍	보은삼산초		1		4		4	
보은	1	읍	보은삼산초		1		4		4	
보은	2	읍	동광초	1			22		22	
보은	3	읍	중곡초		1		34		34	
보은	4	면	수정초	1		5	11		16	수정초병설유
보은	5	면	속리초		1	9	30		39	속리초병설유
보은	6	면	관기초	1		2	15	1	18	관기초병설유 보덕중학교
보은	6	면	관기초		1	5	12		17	관기초병설유
보은	7	면	세중초	1		4			14	세중초병설유
보은	8	면	탄부초	1		5	13	2	20	탄부초병설유,보덕중
보은	8	면	탄부초		1	3	17		20	탄부초병설유
보은	9	면	판동초		1	3	34		37	판동초병설유
보은	9	면	판동초						-	
보은	10	면	송죽초		1	7	15		22	송죽초병설유
보은	11	면	수한초	1		8	22		30	수한초병설유
보은	12	면	회남초	1		9	14		23	회남초병설유
보은	13	면	회인초	1		11	13		24	회인초병설유
보은	13	면	회인초		1	12	16		28	회인초병설유
보은	14	면	내북초		1		24		34	내북초병설유
보은	14	면	내북초	1		2	17		19	내북초병설유
보은	15	면	산외초		1	5	16		21	산외초병설유
보은	15	면	산외초		1	1	3		4	산외초병설유
보은	15	면	산외초		1	1	3		4	산외초병설유

5. 옥천군

(단위: 대, 명)

지역	학교 번호	학교 소재	학교명	지원내역		승차인원				공동이용 학교명
				직영	임차	유	초	중	계	
옥천	1	읍	죽향초		1		9		9	
옥천	1	읍	죽향초		1	6	12		18	죽향초병설유
옥천	2	읍	군남초		1	6	43		49	군남초병설유
옥천	3	면	동이초		1	11	29		40	동이초병설유
옥천	3	면	동이초우 산분교		1	4	19		23	우산분교병설유
옥천	4	면	안남초	1		8	16		24	안남초병설유
옥천	5	면	안내초	1		8	25		33	안내초병설유
옥천	6	면	청성초	1		4	14		18	청성초병설유
옥천	6	면	청성초		1		7		7	
옥천	6	면	청성초		1		2		2	
옥천	7	면	청산초	1		3	16		19	청산초병설유
옥천	7	면	청산초		1	1	22		23	청산초병설유
옥천	8	면	이원초		1	2	20	2	24	이원초병설유,이원중
옥천	8	면	이원초		1	4	14	3	21	이원초병설유,이원중
옥천	9	면	군서초		1	12	43		55	군서초병설유
옥천	10	면	증약초		1	18	24		42	증약초병설유
옥천	10	면	증약초대 정분교		1		16		16	

6. 영동군

(단위: 대, 명)

지역	학교 번호	학교 소재	학교명	지원내역		승차인원				공동이용 학교명
				직영	임차	유	초	중	계	
영동	1	읍	영동초	1			11	4	15	영동중
영동	1	읍	영동초		1		14		14	
영동	2	읍	이수초	1			11		11	
영동	3	면	구룡초	1		4	15	1	20	구룡초병설유, 용문중
영동	3	면	구룡초	1		7	20		27	구룡초병설유
영동	4	면	황간초	1			23		23	
영동	4	면	황간초		1	6	14		20	황간초병설유
영동	4	면	황간초		1	4	21		25	황간초병설유
영동	4	면	황간초		1	2	19		21	황간초병설유
영동	5	면	추풍령초		1	4	13		17	추풍령초병설유
영동	5	면	추풍령초		1	1	15		16	추풍령초병설유
영동	6	면	매곡초	1		3	19		22	매곡초병설유
영동	7	면	상촌초		1	7	13	1	21	상촌초병설유, 상촌중
영동	7	면	상촌초	1		2	12	1	15	상촌초병설유, 상촌중
영동	7	면	상촌초		1	3	11	2	16	상촌초병설유, 상촌중
영동	8	면	양강초	1		5	28		33	양강초병설유
영동	9	면	미봉초	1		7	19		26	미봉초병설유
영동	10	면	용화초		1	6			16	용화초병설유
영동	10	면	용화초		1	1	2		3	용화초병설유
영동	10	면	용화초		1		4		4	
영동	11	면	학산초	1		8	12		20	학산초병설유
영동	11	면	학산초		1	3	26		29	학산초병설유
영동	12	면	양산초	1		2	21		23	양산초병설유
영동	12	면	양산초		2	4	6			양산초병설유
영동	13	면	심천초	1		4			14	심천초병설유
영동	14	면	초강초		1	7	12	5	24	초강초병설유, 심천중

7. 진천군

(단위: 대, 명)

지역	학교 번호	학교 소재	학교명	지원내역		승차인원				공동이용 학교명
				직영	임차	유	초	중	계	
진천	1	읍	진천삼수초		1		8		8	
진천	2	읍	성암초		1	14	66		80	성암초병설유
진천	3	면	이월초		1	15	30		45	이월초병설유
진천	4	면	학성초		1	9	82		91	학성초병설유
진천	5	면	상신초		1		33		43	상신초병설유
진천	6	면	금구초		1	14	56		70	금구초병설유
진천	7	면	옥동초		1	5	25		30	옥동초병설유
진천	8	면	한천초	1		3	30	3	36	한천초병설유, 덕산중
진천	9	면	초평초		1	14	59		73	초평초병설유
진천	10	면	구정초		1	14	46		60	구정초병설유
진천	11	면	문백초	1		7	31		38	문백초병설유
진천	12	면	문상초		1	12	89		1	문상초병설유
진천	13	면	백곡초	1		3	21		24	백곡초병설유
진천	13	면	백곡초		1	8	16		24	백곡초병설유
진천	14	면	만승초		1		80		80	

8. 피산/증평균

(단위: 대, 명)

지역	학교 번호	학교 소재	학교명	지원내역		승차인원				공동이용 학교명
				직영	임차	유	초	중	계	
괴/증	1	면	감물초	1		9	25		34	감물초병설유
괴/증	1	면	감물초	1		8	21		29	감물초병설유
괴/증	2	읍	괴산명덕초	1		3	42		45	명덕초병설유
괴/증	2	읍	괴산명덕초	1		2	33		35	명덕초병설유
괴/증	3	면	도안초		1	1	39		40	도안초병설유
괴/증	4	면	목도초	1		3	19		22	목도초병설유
괴/증	5	면	문광초	1		11	39		50	문광초병설유
괴/증	5	면	문광초		1	4	22		26	문광초병설유
괴/증	6	면	백봉초	1		3	13		16	백봉초병설유
괴/증	6	면	백봉초		1	3	12		15	백봉초병설유
괴/증	7	면	보광초	1		1	15		16	보광초병설유
괴/증	7	면	보광초		1	4	20		24	보광초병설유
괴/증	8	면	소수초	1		5	24		29	소수초병설유
괴/증	9	면	송면초		1	2			12	송면초병설유
괴/증	9	면	송면초	1		6	28	12	46	송면초병설유, 송면중
괴/증	10	면	연풍초	1		2	14		16	연풍초병설유
괴/증	10	면	연풍초		1	3	15	9	27	연풍초병설유, 연풍중
괴/증	11	면	장연초	1		4	16		20	장연초병설유
괴/증	12	읍	죽리초	1		7	39		46	죽리초병설유
괴/증	13	면	청안초		1	2	39		41	청안초병설유
괴/증	14	면	청천초	1		2	25	6	33	청천초병설유, 청천중
괴/증	14	면	청천초		1	9	14	19	42	청천초병설유, 청천중
괴/증	15	면	추산초		1	5	32		37	추산초병설유
괴/증	16	면	칠성초	1		6	27		33	칠성초병설유
괴/증	16	면	칠성초		1	5	27		32	칠성초병설유

9. 음성군

(단위: 대, 명)

지역	학교 번호	학교 소재	학교명	지원내역		승차인원				공동이용 학교명
				직영	임차	유	초	중	계	
음성	1	면	소이초	1		12			22	소이초병설유
음성	2	면	생극초	1		4	14		18	생극초병설유
음성	2	면	생극초		1	5	23		28	생극초병설유
음성	3	면	청룡초		1	7	38		45	청룡초병설유
음성	3	면	청룡초		1	3	28		31	청룡초병설유
음성	4	면	원남초	1		5	23		28	원남초병설유
음성	4	면	원남초		1	7	36		43	원남초병설유
음성	5	읍	오선초		1	17	80		97	오선초병설유
음성	6	면	맹동초	1		12	5		17	맹동초병설유
음성	7	면	삼성초		1	6	28		34	삼성초병설유
음성	7	면	삼성초		1	7	18		25	삼성초병설유
음성	8	읍	평곡초		1	6	51		57	평곡초병설유
음성	9	읍	남신초		1		3		3	
음성	10	면	부윤초		1		52		62	부윤초병설유
음성	11	면	오갑초		1	4	20		24	오갑초병설유
음성	11	면	오갑초		1	3	18		21	오갑초병설유
음성	12	읍	쌍봉초		1	13	53		66	쌍봉초병설유
음성	13	읍	무극초	1			14		14	
음성	14	면	원당초		1	8	47		55	원당초병설유
음성	14	면	원당초		1	1	8		9	원당초병설유
음성	14	면	원당초		1	2	7		9	원당초병설유
음성	15	면	감곡초	1		2	18		20	감곡초병설유,감곡중
음성	16	면	대장초		1	7	26		33	대장초병설유
음성	17	면	하당초		1	9	57		66	하당초병설유
음성	18	면	대소초		1		88		88	
음성	19	면	능산초		1	14	43		57	능산초병설유
음성	20	면	동성초		1		2		2	

10. 단양군

(단위: 대, 명)

지역	학교 번호	학교 소재	학교명	지원내역		승차인원				공동이용 학교명
				직영	임차	유	초	중	계	
단양	1	읍	단양초	1			17		17	
단양	1	읍	단양초		2		3		3	
단양	2	읍	매포초		1	17	9		26	매포초병설유
단양	3	면	가곡초	1		6	17		23	가곡초병설유
단양	4	면	단천초	1		3	16		19	단천초병설유
단양	4	면	단천초가 산분교		1	2	7		9	가산분교병설유
단양	5	면	대가초		1	1	11		12	대가초병설유
단양	5	면	대가초	1		4	20		24	대가초병설유
단양	6	면	대강초	1		1	17		18	대강초병설유
단양	6	면	대강초		1	3	6		9	대강초병설유
단양	6	면	대강초장 정분교		1		5		5	
단양	7	면	별방초	1		9	25	8	42	별방초병설유, 별방중
단양	8	면	어상천초	1		1	14		15	어상천초병설유
단양	8	면	어상천초	1		2	20		22	어상천초병설유
단양	9	면	영춘초	1		6	18		34	영춘초병설유, 영춘중

부 록 2

경기도 여객 자동차 운수사업 관리 조례

[시행 2015.10.13.] [경기도조례 제5028호, 2015.10.13., 일부개정]

제1장 총칙

제1조(목적) 이 조례는 「여객 자동차 운수사업법」과 같은 법 시행규칙에서 위임된 사항과 그 시행에 관하여 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음 각 호와 같다.

1. “한정면허”란 「여객 자동차 운수사업법」(이하 “법”이라 한다) 제4조 제3항과 같은 법 시행규칙 제17조에 따라 도지사 또는 시장·군수(이하 “관할관청”이라 한다)로부터 운송할 여객 등에 관한 업무의 범위나 기간을 한정하여 받은 여객 자동차운송 사업면허를 말한다.
2. “공항버스”란 운행계통의 기점 또는 종점이 공항 또는 도심공항터미널인 노선버스운송 사업으로서 관할관청으로부터 한정면허를 받아 운행하는 버스를 말한다.
3. “광역순환관광버스”란 경기도(이하 “도”라 한다)내 2개 이상의 시·군 관광지를 기점 또는 종점으로 하는 노선버스운송 사업으로서 관광의 편의를 제공하기 위하여 도지사로부터 한정면허를 받아 운행하는 버스를 말한다.
4. “광역순환관광버스 운송 사업자”란 도지사로부터 한정면허를 받아 광역순환관광버스를 사용하여 여객을 운송하는 사업자를 말한다.
5. “마을버스”란 자동차운행구간의 기점·종점과 사용버스의 특수성 등으로 인하여 시내버스운송 사업·농어촌버스운송 사업 및 시외버스운송 사업의 면허를 받은 자가 그 노선버스로 운행하기 어려운 구간을 주로 운행하며 시·군의 단일행정구역 안에서 국토교통부령이 정하는 기준에 따라 운행계통을 정하고 국토교통부령

이 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 버스를 말한다.

6. “마을버스운송 사업자”란 시장·군수에게 여객 자동차운송 사업의 등록을 하고, 마을버스를 사용하여 여객을 운송하는 사업자를 말한다.
7. “노선입찰”이란 공개입찰에 응찰하여 낙찰된 사람에게 특정 버스노선에 대한 노선여객 자동차운송 사업을 면허하는 여객 자동차운송 사업 면허대상자 선정방식을 말한다.

제3조(적용범위) 이 조례에서 시장·군수의 권한 또는 의무에 관하여 정하는 사항은 도 지사가 시장·군수에게 그 권한을 위임하는 경우에 한하여 이를 적용한다.

제2장 한정면허 및 마을버스운송 사업 등록

제4조(한정면허) 관할관청은 다음 각 호의 어느 하나를 실현하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 법 시행규칙 제17조 제1항 제1호 다목에 따른 노선여객 자동차운송 사업의 한정면허를 할 수 있다.

1. 버스수입금관리 등 버스운영체계의 개선
2. 버스노선체계의 정비
3. 광역순환관광버스 운송 사업

제5조(한정면허 대상자의 선정절차 및 방법) ① 관할관청이 법 시행규칙 제17조에 따라 한정면허 대상자를 선정할 때에는 보유차고·운송부대시설 등 면허기준의 확보여부, 노선연고도, 서비스개선계획, 운송경험 등을 감안하여야 한다.

② 관할관청은 제4조에 따라 한정면허를 하고자 할 때에는 대상 노선을 정하고 공개적인 방법으로 면허신청을 받아야 하며, 노선입찰방식으로 면허대상자를 선정하여야 한다.

③ 관할관청은 제2항에 따라 면허대상자를 선정할 때에는 보조금 필요금액 또는 총 운송비용, 경영능력, 운송실적 등을 감안하여야 하며, 버스이용수요와 운행차종·운행거리·사용연료 등을 감안하여 산출한 총 운송비용을 예정가격으로 정하여야 한다.

④ 도지사는 광역순환관광버스 운송 사업자를 공개적으로 모집한 후 다음 각 호의 사항을 충분히 감안하여 사업자를 선정하고 면허하여야 한다.

1. 사업계획서, 지역교통여건, 차고시설 등 면허기준의 확보여부
2. 해당 노선의 관광편의시설 설치 및 차량 내 관광정보 제공 등 서비스 제공 계획
3. 그 밖에 광역순환관광버스 운송 사업을 충실히 수행할 수 있다고 판단 할 수 있는 관련 운송 사업 경험 및 실적 제6조(공항버스운송 사업의 면허기준 등) ① 공항버스의 기점 및 종점은 공항 또는 도심공항터미널로 하고, 경유지는 관광호텔·철도역·여객 자동차터미널·외국인거주지역·국제회의장·면세점 및 토산품판매점 등 외국관광객이 자주 방문하는 곳으로 한다. 다만, 관할관청은 운행목적의 특수성을 감안하여 특정한 운행계통으로 한정할 수 있다.
- ② 관할관청은 공항버스운송 사업의 면허를 할 때에는 국내정기항공운송 사업자, 도심공항터미널사업자 또는 노선버스운송 사업자 중 건설한 운송 사업자에게 우선하여 면허할 수 있다.

제6조의2(광역순환관광버스의 운행계통) 광역순환관광버스의 기점 또는 종점은 도내 관광지로 하고, 경유지는 다음 각 호에 해당하는 지역으로 하며 내·외국인 이용객이 많은 지역으로 한다.

1. 고궁 및 관할관청이 지정하는 문화재·관광지 등의 관광명소
2. 관할관청이 주관하는 문화·관광 행사장 및 관련 시설
3. 재래시장, 대형백화점, 아울렛, 면세점, 토산물판매점 등 주요 쇼핑시설
4. 관광숙박시설, 국제회의시설
5. 철도역, 여객 자동차터미널, 고속버스터미널 등 주요 대중교통시설

제7조(마을버스운송 사업의 등록기준대수) ① 마을버스운송 사업의 등록기준대수는 5대 이상으로 하되, 법 시행규칙 제8조 제4항 제2호 및 제5호의 지역을 기점 또는 종점으로 하여 운행하는 마을버스의 경우에는 1대 이상으로 한다.

- ② 그 밖에 특수한 사정으로 시장·군수가 필요하다고 인정하는 경우에는 시·군의 조례가 정하는 바에 따른다.

제8조(마을버스운송 사업 운행계통의 기준 등) ① 마을버스의 운행노선은 기점 또는 종점에서 가장 가까운 버스정류소 및 철도역(도시철도역을 포함한다)을 연계지점으로 하여야 하며, 일반노선버스의 운행계통에는 4개소 이내의 마을버스정류소를

설치하여야 한다. 다만, 시장·군수가 지역의 특수한 사정으로 인하여 특히 필요하다고 인정하는 경우에는 마을버스정류소를 따로 설치할 수 있다.

② 마을버스의 운행계통별 배차간격은 30분 이내가 되도록 자동차의 수와 운행회수를 정하고, 운행시간은 기점을 기준으로 하여 첫차는 오전 6시 이전부터, 막차는 오후 10시 이후까지로 하되, 시장·군수가 지역의 실정을 감안하여 그 기준을 달리 정할 수 있다.

③ 마을버스운송 사업자는 승객의 편의를 위하여 각각의 정류소에 운행시간을 게시하여야 한다.

④ 법 시행규칙 제8조 제4항 제5호의 학교를 기점 또는 종점으로 운행하는 마을버스는 다음 각 호의 사항을 정하여 운행하여야 하며 운행횟수, 차량운행시간 등에 대하여는 시장·군수가 지역의 실정을 감안하여 정할 수 있다.

1. 여객대상은 「유아교육법」에 의한 유치원생, 「초·중등교육법」 및 「고등교육법」에 의한 학교의 재학생으로 한다.
2. 다른 노선버스와 과당경쟁이 되지 않도록 다른 노선버스 운행계통의 정류소에서 정차하지 아니하여야 한다.

⑤ 마을버스운송 사업자는 법 시행규칙 별표 3에서 정한 보유차고의 면적기준에 적합한 차고와 운송부대시설을 확보하여야 한다.

⑥ 시장·군수는 마을버스운송 사업자가 제2항에 따라 공고된 노선을 신뢰하고 진입하여 일정기간 동안 이상 운행할 수 있도록 특별한 사유가 없는 한 공고된 노선의 운송개시일로부터 6개월 이상 유지하는 것을 원칙으로 한다.

제9조(마을버스운송 사업자의 등록) ① 시장·군수는 정기 또는 수시로 교통수요와 수송여건을 조사하여 법 시행규칙 제8조 제4항 각 호의 어느 하나에 해당하는 마을등을 기점 또는 종점으로 하는 마을버스의 운행이 필요하다고 인정되는 경우에는 그 운행노선을 미리 선정하여야 한다.

② 시장·군수는 제1항에 따라 마을버스운행노선을 선정한 때에는 다음 각 호의 사항을 공고하여 해당 노선의 마을버스운송 사업자 등록 신청자를 모집하여야 한다.

1. 운행노선(기점·종점, 운행경로, 정류소 등을 말한다)

2. 운행계통의 기준

3. 그 밖에 시장·군수가 필요하다고 인정하는 사항

③ 시장·군수는 제2항에 따른 등록신청자 중에서 적합한 조건을 갖춘 사람을 해당 노선의 마을버스운송 사업자로 등록하여야 한다.

제10조(운임의 신고 등) ① 마을버스의 운임은 운송 사업자가 정하여 시장·군수에게 신고하여야 한다.

② 마을버스운송 사업자는 운임을 변경하고자 할 때에는 법 시행규칙 제28조 제1항에서 정한 신고서를 시장·군수에게 제출하여야 한다.

③ 시장·군수는 운송 사업자가 신고한 마을버스 운임을 수리하는 경우에는 수도권 대중교통수단 간 통합요금제 시행에 지장이 없는 범위에서 하여야 한다.

제11조(협의·조정신청) 시장·군수는 공항버스 및 마을버스의 노선이 2개 이상의 시·군에 걸치는 경우에는 관계 시장·군수와 미리 협의하여야 하며, 노선이 2개 이상의 시·도간에 걸치는 경우에는 도지사에게 관계 시·도지사와의 협의를 요청하여야 한다.

제12조(자동차의 종류 등) ① 공항버스운송 사업에 사용되는 자동차의 종류는 원동기 출력이 자동차 총 중량 1톤당 20마력 이상이고 승차정원이 29인승 이하인 대형승합자동차로 하여야 하며, 승차감을 제고하기 위하여 좌석면적을 확대·조정하거나 수화물을 소지한 이용객의 편의제고를 위하여 차량의 내부 또는 외부에 5세제곱미터 이상의 수화물을 보관할 수 있는 공간을 확보하여야 한다.

② 관할관청은 이용객의 편의를 위하여 공항버스 안에 전화·팩시밀리서비스 등을 제공하게 할 수 있으며, 외국인을 위한 운행노선 및 관광안내와 항공기의 탑승수속 등에 대한 외국어 안내가 가능한 차내방송장치를 설치하게 할 수 있다.

③ 광역순환관광버스 운송 사업에 사용되는 자동차의 종류는 16인승 이상의 승합자동차이어야 하며, 승차감을 제고하기 위하여 좌석면적을 확대 조정하거나 화물을 소지한 이용객의 편의제고를 위하여 차량 내·외부에 화물칸을 설치 할 수 있다.

④ 제3항에도 불구하고 광역순환관광버스 운송 사업자가 요청하는 경우 도지사는 광역순환관광버스 운송 사업에 2층 버스를 사용할 수 있도록 할 수 있다.

제13조(운수종사자에 대한 교육) 공항버스운송 사업자, 광역순환관광버스 운송 사업자 및 마을버스운송 사업자는 소속 운수종사자에게 법 시행규칙 제58조에 따른 소정의 교육을 받게 하여야 한다.

제14조(사후관리) 시장·군수는 관계법령 및 이 조례에 따른 등록조건의 준수실태 및 차량의 불법개조 여부 등에 대한 정기점검을 1년마다 2회 이상 실시하여야 한다.

제14조의2(공고 의무 등) ① 시장·군수는 노선신설·조정, 증차감차, 배차간격 등 최초 면허 인허가 당시의 내용에 변동이 발생할 경우 시보·군보 및 인터넷 홈페이지를 통해 7일 이상 공고한다. 다만, 법 제10조 제1항 단서에 따라 관할관청에 신고하여야 하는 경미한 사항의 변경은 그러하지 아니한다.

② 제1항에 따라 공고된 내용에 대해 주민들의 의견제시 및 이의가 있을 경우 시장·군수는 공고 내용에 대한 충분한 설명과 의견수렴이 이루어질 수 있도록 적극 노력하여야 한다.

③ 시장·군수는 제2항에 따른 의견수렴 및 최종 결정을 위하여 관련 전문가 및 주민, 공무원, 지역구 지방의회의원(도의원 포함) 등으로 구성된 실무조정협의회를 구성하여 충분한 검토와 의견수렴을 통한 최종 결정이 이루어지도록 한다.

제14조의3(광역교통 개선대책 개발지구에 대한 노선버스 확보 등) ① 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제7조의2에 따라 광역교통 개선대책을 수립하여야 하는 개발지구의 경우, 도지사는 입주민의 원활한 대중교통 여건 확보를 위하여 사업시행자에게 노선버스 운영을 요구할 수 있으며, 사업시행자는 노선버스 운영과 관련된 초기비용에 대한 협약을 체결하여야 한다.

② 제1항에 따른 노선버스 운영과 관련된 세부 항목과 비용 지원 등은 해당 사업시행자와 체결한 협약서에 따른다.

제14조의4(운송 사업자 및 운수종사자의 준수사항 등) ① 「여객 자동차 운수사업법 시행령」 제3조제1호에 해당하는 노선여객 자동차 운송 사업자와 운수종사자는 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다.

1. 여객이 승하차하기 전에 자동차를 출발시키거나 승하차할 여객이 있는데도 정차하지 아니하고 정류소를 지나치는 행위의 금지

2. 차내 및 정류소에 운행계통도, 운행시간표(첫차 및 마지막차의 출발시각과 운행간격), 정류소 및 목적지별 도착시간(시외버스운송 사업자만 해당된다) 등을 승객이 보기 쉬운 곳에 사전 게시. 다만, 벽지노선 및 배차간격이 1시간 이상 긴 시내버스 노선에 대해서는 정류소별 도착시간을 차내 및 정류소에 게시하여야 한다.
3. 회사명, 차량번호, 운전자 성명, 차고지 및 담당부서의 연락처 등을 적은 표지판을 차내에 승객이 보기 쉬운 2곳 이상의 장소에 게시. 다만, 정류소에는 교통불편신고 접수를 위한 도와 해당 시군의 담당부서 및 운송 사업자의 연락처를 게시하여야 한다.
4. 그 밖에 법 제26조 및 같은 법 시행규칙 제44조에 따른 운수사업자 및 운수종사자의 준수사항
 - ② 도지사 및 시장·군수는 제1항에 따른 운송 사업자 및 운수종사자의 준수사항이 잘 지켜지고 있는지 수시로 조사 및 지도·감독하여야 하며, 위반행위에 대해서는 관련 법령에 따른 과태료 및 과징금 등을 부과·징수하여야 한다.
 - ③ 도지사는 제1항에 따른 준수사항이 잘 이행되고 있는지 매년 실태조사를 실시하여야 하며 그 결과에 따라 위반행위 적발 건수가 많은 운송 사업자에 대해서는 다음 각 호에 해당하는 조치를 취하여야 한다.
 1. 관련 법령에 따른 과태료, 과징금 등의 제재 조치를 적극적으로 이행하여야 하며, 경영 및 서비스평가에 반드시 반영
 2. 제15조에 따른 재정지원에 불이익을 주어야 하며, 필요한 경우 제18조에 따라 재정지원의 일부 또는 전부 환수

제3장 여객 자동차운수사업자 재정지원

제15조(재정지원) 도지사는 여객 자동차운수사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우에 재정적 지원이 필요하다고 인정하는 경우에는 필요자금의 일부를 보조 또는 융자할 수 있다. 다만, 도지사가 여객 자동차운수사업의 면허 및 등록에 관한 권한을 시장·군수에게 위임한 경우에는 이를 수입한 시장·군수

가 그 필요자금의 일부를 보조 또는 융자할 수 있다. 이 경우 재정지원의 방법 및 절차 등에 관한 사항은 해당 시장·군수가 정하는 바에 따른다.

1. 법 제50조제2항 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업
2. 대중교통수단간 환승할인제와 관련된 사업
3. 그 밖에 여객 자동차운수사업의 건전한 육성 및 주민의 교통편의증진을 위한 사업

제16조(재정지원의 신청) ① 제15조에 따라 재정지원을 받고자 하는 여객 자동차운수 사업자는 별지 서식의 여객 자동차운수사업 재정지원 신청서(이하 “신청서”라 한다)와 그에 따른 첨부서류를 시장·군수를 경유하여 도지사에게 제출하여야 한다. ② 도지사는 여객 자동차운수사업자가 제출한 신청서 및 그에 따른 첨부서류가 미비한 때에는 이에 대하여 보완을 요구할 수 있다.

제17조(재정지원의 방법 및 절차) ① 도지사는 제16조에 따라 신청서를 접수한 경우에는 다음 각 호의 사항을 종합적으로 검토하여 보조 또는 융자여부를 결정하여야 한다.

1. 재정지원의 타당성과 추진사업의 실현가능성
 2. 신청자금의 적정성
 3. 보조 또는 융자 가능한 자금의 규모 등
- ② 재정지원의 방법·절차 등 필요한 사항은 「경기도 지방보조금 관리 조례」에서 정하는 바에 따른다.

제18조(재정지원 관리 및 환수) ① 여객 자동차운수사업자는 도지사가 지원한 보조금에 대하여 정산 보고하여야 한다.

② 도지사는 이 조례에 의하여 지원한 자금의 사용 등 관리에 관하여 확인이 필요한 경우에는 관련 여객 자동차운수사업자에게 자료의 제출을 요구하거나 그 소속 공무원으로 하여금 해당 여객 자동차운수사업자를 방문하여 조사하게 할 수 있다. 이 경우 재정지원을 받은 자는 도지사의 요구에 응하여야 한다.

③ 도지사는 보조금을 지원받은 여객 자동차운수사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 보조금 지원을 중단·축소하거나 이미 지원된 보조금의 전부나 일부를 회수하여야 한다.

1. 거짓이나 부정한 방법으로 보조금을 지원받은 경우
 2. 정당한 사유 없이 인허가 받은 노선을 운행하지 않거나 임의적으로 변경하여 운행하는 경우
 3. 관계 법령을 위반하여 운행한 경우
 4. 지원자금에 대한 조사 또는 필요한 자료의 제출요구를 거부하거나 거짓으로 자료를 제출하는 경우
 5. 도지사의 지시사항을 따르지 아니한 경우
 6. 보조금을 목적 외의 용도로 사용한 경우
- ④ 제2항에 따라 재정지원금을 환수 조치당한 여객 자동차운수사업자에 대해서는 환수한 날로부터 3년간 도 보조금 지원 대상(시설개선비, 인센티브)에서 제외한다.

제19조(경영 및 서비스평가) ① 도지사는 재정지원을 받는 여객 자동차운수사업자에 대하여 경영 및 서비스평가를 실시할 수 있다.

② 도지사는 제1항에서 정한 평가결과에 따라 보조금을 차등 지원할 수 있으며, 서비스 수준이나 경영상태가 부실한 업체는 재정지원을 중단하거나 지원대상에서 제외할 수 있다.

③ 제1항 및 제2항의 시행을 위하여 필요한 사항은 도지사가 따로 정한다.

제20조(회계처리 및 적자손실액 산정) ① 도지사는 법 제50조 제1항 제2호에 따른 비수익노선 운행에 따른 적자손실액을 합리적으로 지원하기 위하여 매년 적자손실액 산정용역을 실시하여야 한다.

② 적자손실액 산정용역시 여객 자동차운수사업자는 매년 도가 별도로 정한 기준에 따라 일반 및 재무현황 조사를 받아야 하며, 그 결과에 따라 용역수행기관은 운송사업자별·노선별로 운송원가를 산정하여야 한다.

③ 여객 자동차운수사업자는 운송원가의 객관적인 산정과 투명한 회계처리를 위해 도지사가 제시하는 회계처리 기준을 준수하여야 한다.

제21조(정보공개) 도지사는 매년 비수익노선 운행에 따른 지원 보조금의 지급내역 및 운송원가의 항목별 산정결과, 경영 및 서비스 평가의 항목별 결과를 업체의 영업비밀과 관련되지 않은 범위에서 도 홈페이지에 공개한다.

제22조(사업비) 시장·군수는 제15조에서 정한 재정지원을 위하여 도비를 보조받는 경우, 그에 따른 시·군비 부담액을 다른 사업비에 우선하여 해당 연도 시·군의 예산에 올려야 한다.

제23조(시행규칙) 이 조례의 시행에 관하여 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

참고 문헌

- 교통안전공단. 2016. 전국 여객운송 사업 사업체수 및 차량대수. 교통안전공단 내부자료.
 _____. 2016. 전국 시내버스 운임 현황. 교통안전공단 내부자료.
- 국토교통부. 2014. 지역별 주이용 교통수단 현황. 국토교통부 내부자료.
- 농어촌희망재단. 2015. 농촌형 교통모델 발굴사업 모니터링 용역, 최종보고서.
- 농림축산식품부. 2014. 『농촌형 교통모델 발굴사업 설명회』.
- 원광희. 2014. 농촌형교통모델 발굴사업 추진, 충북발전연구원.
 _____. 2014. 교통복지측면에서의 농촌형 교통모델발굴사업 추진, 충북포커스 85호.
 _____. 2016. 충북도민 복지의식조사, 창의기획과제-교통부문, 충북연구원.
 _____. 2016. 충북 복지정책 진단 및 방향, 창의기획과제-교통부문, 충북연구원.
- 원광희 외. 2011. 『충북교통물류론』. 충북발전연구원.
- 전국버스운송 사업조합. 2016. 전국 버스업체 운영 현황. 전국버스운송 사업조합 내부자료.
- 충청북도. 2016. 도내 행복택시 운영 현황. 충청북도 내부자료.
- 충청북도교육청. 2016. 도내 통학차량 운행계획. 충청북도교육청 내부자료.
- 충청북도교육청. 2015. 『충북교육통계』. 충청북도교육청 내부자료.
- 통계청. 2016. 『운수업통계조사』. 통계청.
- 한국교통연구원. 2014. 『국가교통수요조사 및 DB구축사업』. 한국교통연구원 내부자료.

국가법령정보센터 <http://www.law.go.kr/main.html>

국토교통부 www.molit.go.kr

제천시청 www.jecheon.go.kr

충청북도교육청 www.cbe.go.kr

충청북도지방기업진흥원 www.cba.ne.kr

충청북도청 www.chungbuk.go.kr

E20-2016-2

농어촌 교통서비스 강화 방안

인 쇄 2016. 12.

발 행 2016. 12.

발 행 인 김창길

발 행 처 한국농촌경제연구원

우) 58217 전라남도 나주시 빛가람로 601

대표전화 1833-5500 <http://www.krei.re.kr>

작성기관 충북연구원

인 쇄 한아문화 email: hana2925@daum.net

-
- 이 책에 실린 내용은 한국농촌경제연구원의 공식 견해와 반드시 일치하는 것은 아닙니다.
 - 이 책에 실린 내용은 출처를 명시하면 자유롭게 인용할 수 있습니다. 무단 전재하거나 복사하면 법에 저촉됩니다.
-