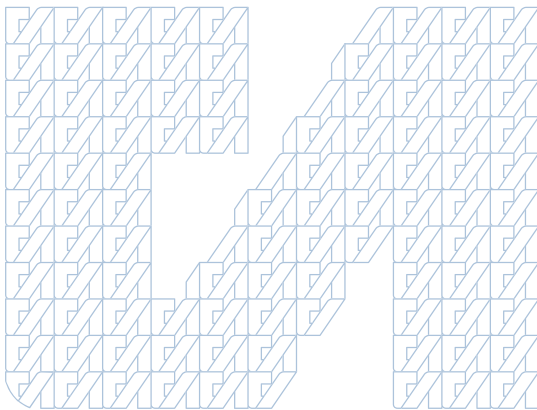


대전시 공공형 택시 도입 연구

이정범



정책연구 2020-25

대전시 공공형 택시 도입 연구

이 정 범

연구책임

• 이정범 / 미래전략실 책임연구위원

정책연구 2020-25

대전시 공공형 택시 도입 연구

발행인 박 재 목

발행일 2020년 09월

발행처 대전세종연구원

34863 대전광역시 중구 중앙로 85(선화동)

전화: 042-530-3500 팩스: 042-530-3528

홈페이지 : <http://www.dsi.re.kr>

인 쇄 : 청룡복사 TEL 042-624-1233

이 보고서의 내용은 연구책임자의 견해로서 대전광역시와 세종특별자치시의 정책적
입장과는 다를 수 있습니다.

출처를 밝히는 한 자유로이 인용할 수 있으나 무단 전재나 복제는 금합니다.

요약 및 정책건의

■ 연구배경 및 목적

- 비록, 대전 대부분의 권역내에는 시내버스가 운행하고 있으나 일부 지역의 경우 노선 및 운행횟수가 적어 교통 불편을 겪고 있음
 - 인구 감소와 고령화로 인한 대중교통 이용객 감소로 인하여 버스 운영 수익은 감소하고 서비스는 나빠지는 악순환으로 이어질 수 있음
- 최근 교통 소외지역을 중심으로 교통권의 확보를 위한 개선 요구가 늘어 나면서 교통편의 증진과 재정지원에 대한 니즈가 커지고 있는 실정임
- 이러한 교통 소외지역에 대해 교통편의 제공 측면에서 공공형 택시 도입을 검토할 필요가 있음

■ 연구결과

□ 교통소외지역 분석

- 대전광역시 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구를 GIS로 분석한 결과 동구는 총 24가구, 중구는 총 1가구, 서구는 총 31가구, 유성구는 총 75가구, 대덕구는 총 3가구로 나타남
 - 동구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구 수가 가장 많은 동은 낭월동(6가구)이지만 해당 동 전체 가구 대비 비율로는 마산동(12.5%)이 가장 높음
 - 중구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구는 무수동에만 1가구(0.98%)가 있는 것으로 나타남

- 서구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구 수가 가장 많은 동은 원정동(14가구, 7.56%)으로 나타남
- 유성구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구 수가 가장 많은 동은 덕진동(41가구, 75.92%)으로 나타남
- 대덕구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구는 장동에만 3가구(0.90%)가 있는 것으로 나타남

□ 공공형 택시 도입방안

(1) 공공형 택시 차량

- 본 연구에서는 수요가 상대적으로 적은 대중교통 소외지역을 중심으로 공공형 택시 도입을 검토하고 있어 승용자동차를 검토하는 것이 타당하다고 판단됨
 - 대전의 바우처 택시와 마찬가지로 택시는 일반영업을 하다가 외곽지역에서 공공형 택시의 콜이 왔을시 우선 배차를 받도록 할 필요가 있으며, 특히 통근, 통학 등의 정기적 이용과 병원진료 등의 응급상황에 대한 콜을 우선적으로 배차할 수 있도록 하여야 이용 효율성을 높일 수 있음

(2) 예약방법

- 공공형 택시 서비스는 초기 수요가 많지 않기 때문에 예약시스템을 새로 구축하는 것 보다는 기존의 콜센터에서 같이 운영하는 것이 타당할 것으로 판단됨
 - 따라서, 도입 초기에는 현재 운영중인 콜센터(양반콜, 한빛콜, 한밭S콜, 장애인콜택시를 운영하고 있는 시설관리공단)를 활용하여 공공형 택시 콜을 병행하여 받도록 하는 방안이 효율적일 것으로 판단됨

(3) 이용요금 및 납부방법

- 이용요금은 타시도의 사례를 살펴보면 일반적으로 시내버스 요금 수준을 받는 것이 적절할 것으로 판단됨

- ▮ 대중교통 이용에 준하는 서비스를 제공하는 것이 목적이므로 시내버스 요금을 부과하는 것이 적절하다고 판단됨
- 대전시에서 추진하고 있는 마이데이터 기반 대전시 스마트 교통서비스를 이용하면 쉽게 결제를 할 수 있을 것으로 판단됨

■ 정책제언

□ 완전 수요응답형 공공형 택시 도입

- 많은 시도에서 시행중인 공공형 택시는 이용자는 사전에 계획된 공공형 택시의 서비스 공급시간에 맞추어 공공형 택시를 이용하고 있음(완전한 수요응답형 서비스가 아님)
- 대전시에서는 수요에 대응하는 수요응답형 공공형 택시 도입이 필요함
 - ▮ 또한, 현재의 버스 노선을 그대로 유지할 경우 공공형 택시의 이용을 월 몇 회까지 허용할지에 대한 것도 검토가 필요함

□ 택시형 모델의 정산시스템 보급

- 공공형 택시는 택시형 모델이 적절할 것으로 판단하며, 영수증과 운행일지 등을 확인하고 정산을 하여야 하는 번거로움과 투명성에 대한 문제를 해결하기 위하여 '정산방법의 전산화'가 필요함
 - ▮ 대전시에서 추진하고 있는 마이데이터 기반 대전시 스마트 교통서비스 도입을 검토할 필요가 있음
- 전산화가 여의치 않을 경우 이용자에게 바우처를 제공하고 공공형 택시 이용시 출발 또는 목적지를 거주지로 제한하여 공공형 택시를 다른 목적으로 이용하지 못하도록 할 필요가 있음

□ 지속가능한 공공형 택시 운영을 위한 재원확보 필요

- 공공형 택시 도입이 결정되면 공공형 택시를 지속적으로 운영하기 위한 재원확보 방안을 마련할 필요가 있음
 - 2019년부터 중앙정부(국토교통부·농림축산식품부)가 추진하는 도시형·농촌형 교통모델 사업의 자금 재원은 균형발전특별회계 지역자율계정에 속해 있으며, 국고 50%와 지방비 50%의 매칭사업으로 재원이 지원됨
 - 지속적인 버스이용객 감소와 주 52시간 근로제 도입으로 인한 승무원 확보의 어려움으로 인해 외곽지역을 중심으로 공공형 택시 서비스가 필요한 사업대상은 증가될 것으로 예상됨
 - 따라서, 사업 재원확보를 위한 중앙정부의 국비재원의 규모를 확대하고 교부비용의 상향 조정과 균형발전특별회계 지역자율계정의 장점을 충분히 반영하여 시도의 사업시행 및 관리의 권한 확대가 필요함

□ 면허 발급대상 명확히 규정

- 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 여객자동차운수사업법 제4조(면허)에 따라 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업(여객자동차 운수사업법 시행령 제4조, 수요응답형 여객자동차 운송사업)을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 함
 - 여객자동차 운수사업법 시행령 제4조(시·도지사의 면허 또는 등록 대상인 여객자동차운송사업)에서는 시·도지사의 면허를 받아야 하는 면허 대상 여객자동차운송사업을 수요응답형 여객자동차운송사업(수요응답형 여객자동차운송사업)으로 규정하고 있음

□ 기타

- 본 과업을 통하여 공공형 택시 제공으로 인한 노선의 조정보다는 노선 운행 횟수에 대한 재검토가 추후 연구될 필요가 있음
- 또한, 시범사업 이후 공공형 택시 이용객을 확대 시행하기 위해서는 정류장까지의 거리를 현실적으로 500m내외로 조정하고 우선 대상자를 65세 이상 고령층으로 설정하는 등 다양한 지표를 가지고 이용대상을 선정할 수 있음
- 공공형 택시는 이용자의 만족도를 높이기 위해 전체 택시를 대상으로 콜을 받을 수 있도록 하는 것이 바람직 함
 - ▮ 일반적으로 이용대상의 거주지가 대전시 외곽이므로 콜 성공률이 낮을 수 있으므로 콜 수락에 대한 인센티브를 적극 활용할 필요가 있음
- 공공형 택시의 경우 버스를 대체하는 수단이므로 버스 운행시간에만 이용할 수 있도록 시간을 제한할 필요가 있음

차 례

1장 서론	1
1절. 연구의 배경 및 목적	3
1. 연구의 배경	3
2. 연구의 목적	4
2절. 연구의 범위	5
1. 시간 및 공간적 범위	5
2. 내용적 범위	5
2장 일반현황	7
1절. 도시 및 교통현황	9
1. 행정구역	9
2. 인구 및 세대수	10
3. 자동차등록대수	12
2절. 시내버스 운행 및 이용현황	14
1. 시내버스 운행현황	14
2. 시내버스 이용현황	20
3. 시내버스 서비스 수준	23
4. 시내버스 준공영제 운영현황	25
3장 관련 계획 및 사례 분석	29
1절. 관련 법률 및 조례	31
1. 여객자동차 운수사업법	31

2. 지방자치법	32
3. 대전광역시 노선여객자동차운송사업의 한정면허에 관한 조례	33
2절. 대전시 대중교통 기본 계획	35
1. 대전광역시 내부 이용객 O/D 분석	35
2. 대전광역시 시계 외 통행 이용객 O/D 분석	37
3. 장애인콜택시 총 사업비	38
4. 시내버스 이용실태	39
3절. 공공형 택시 관련 타시도 사례 분석	43
1. 공공형 택시 관련 타시도 현황	43
2. 시도별 공공형 택시 이용특성 및 만족도 현황	51
3. 공공형 택시 운영 효과	54
4절. 공공형 택시 시사점	56
1. 공공형 택시 이용권 확대 필요	56
2. 버스형 모델의 저상승하차 기능 개선	57
3. 택시형 모델의 정산시스템 보급	58
4. 지속가능한 공공형 택시 운영을 위한 재원확보 필요	59
5. 한정면허 발급대상 명확히 규정	60
4장 공공형 택시 도입방안	63
1절. 대전시 대중교통 소외지역 분석	65
1. 분석 데이터	65
2. 분석 방법	67
3. 일반현황	69
4. 분석 결과	73
2절. 대전시 공공형 택시 도입방안	79
1. 공공형 택시 차량	79
2. 예약방법	80

3. 이용요금 및 납부방법	81
4. 공공형 택시 운행방법	85
5장 결론 및 정책제언	87
1절. 결론	89
2절. 정책제언	92
참고문헌	95

표 차례

[표 1-1] 지역별 공공택시 명칭 및 요금	3
[표 2-1] 대전광역시 행정구역	10
[표 2-2] 대전광역시 구별 인구 및 세대수	11
[표 2-3] 전월대비 인구 및 세대 증감현황	11
[표 2-4] 대전광역시 최근 5년간 자동차등록대수	12
[표 2-5] 대전광역시 구별 자동차등록대수 현황	13
[표 2-6] 대전광역시 시내버스 운영현황(2017년 기준)	14
[표 2-7] 대전광역시 시내버스 운행거리(왕복) 현황	15
[표 2-8] 대전광역시 시내버스 운행정보(급행버스)	15
[표 2-9] 대전광역시 시내버스 운행정보(지선버스)	15
[표 2-10] 대전광역시 시내버스 운행정보(간선버스)	16
[표 2-11] 대전광역시 시내버스 운행정보(외곽버스)	18
[표 2-12] 대전광역시 시내버스 운행대수 및 운행거리	19
[표 2-13] 대전광역시 시내버스 정류소 현황	19
[표 2-14] 대전광역시 시내버스 요금체계	20
[표 2-15] 대전광역시 시내버스 일평균 이용객 현황	20
[표 2-16] 대전광역시 시내버스 노선 수입금 순위	21
[표 2-17] 대전광역시 시내버스 이용객별 비율	21
[표 2-18] 대전광역시 시내버스 구별 이용승객 정보(2019)	22
[표 2-19] 대전광역시 시내버스 서비스 평가지표 구성	23
[표 2-20] 대전광역시 시내버스 서비스 평가결과(2019년도)	24

[표 2-21] 대전광역시 시내버스 서비스 평가결과 추이	24
[표 2-22] 대전광역시 시내버스 표준운송원가(2013~2019)	26
[표 2-23] 대전광역시 시내버스 재정지원금	26
[표 2-24] 2019년 대전광역시 연간 시내버스 운영비용(원가)	27
[표 2-25] 2019년 대전광역시 연간 시내버스 운영비용 충당 자원내용	28
[표 3-1] 대전광역시 내부 이용객 O/D 분석_목적통행	35
[표 3-2] 대전광역시 내부 이용객 O/D 분석_수단통행	35
[표 3-3] 대전광역시 시계 외 통행 이용객 O/D 분석_목적통행	37
[표 3-4] 대전광역시 시계 외 통행 이용객 O/D 분석_수단통행	37
[표 3-5] 대전광역시 시계 외 통행 이용객 O/D 분석 그림	38
[표 3-6] 대전광역시 교통약자이동지원센터 운영예산	38
[표 3-7] 대전광역시 시내버스 이용객 상위 30개 정류소	39
[표 3-8] 대전광역시 시내버스 이용객 하위 30개 정류소	41
[표 3-9] 대전광역시 시내버스 시간대별 이용객	42
[표 3-10] 공공형택시 등 타시도 도입현황('18.12.31 기준)	44
[표 3-11] 시도별 사업비 집행현황('18'12.31 기준)	47
[표 3-12] 시도별 이용실적 현황 ('18'12.31 기준)	49
[표 3-13] 시도별 공공형 택시 1주일 평균 이용횟수	51
[표 3-14] 시도별 공공형 택시 이용요일	52
[표 3-15] 시도별 공공형 택시 이용 시간대	52
[표 3-16] 시도별 공공형 택시 이용 목적	53
[표 3-17] 공공형 택시 이용 전/후 자택에서 정류장까지의 도보시간 변화	54
[표 3-18] 공공형 택시 이용 전/후 생활서비스 거점까지의 이동 소요시간	54
[표 3-19] 공공형 택시 이용 전/후 삶의질 변화	55
[표 3-20] 공공형 택시 이용권의 수량에 대한 만족도 현황	56
[표 3-21] 공공형 택시의 이용권 요구도	57

[표 3-22] 버스형 모델 운영 애로사항(승무원 조사)	58
[표 3-23] 택시형 모델 운영 애로사항(승무원 조사)	58
[표 3-24] 지속가능한 택시형 모델 운영을 위한 요구사항(승무원 조사)	59
[표 3-25] 공공형버스와 공공형택시의 특성 비교	61
[표 4-1] 분석 데이터	66
[표 4-2] 분석 데이터 수집 결과	68
[표 4-3] 행정동별 분석결과(이격거리 1,000m)	74
[표 4-4] 행정동별 분석결과(이격거리 1,100m)	77
[표 4-5] 교통 소외지역 정류소별 승하차 승객수	78
[표 4-6] 택시운송사업의 차량 구분	80
[표 4-7] 지역별 공공택시 요금 및 납부방법	82
[표 4-8] 대전광역시 시내버스 km당 표준운송원가	86
[표 4-9] 대중교통 소외지역 운송원가	86

그림 차례

[그림 2-1] 대전광역시 행정구역	9
[그림 2-2] 대전광역시 구별 면적	10
[그림 2-3] 대전광역시 자동차등록대수 추이	12
[그림 2-4] 대전광역시 구별 자동차등록대수 현황	13
[그림 2-5] 일평균 시내버스 이용객	21
[그림 2-6] 대전광역시 시내버스 이용객별 비율	22
[그림 2-7] 평가점수 변화	25
[그림 2-8] 시내버스 재정지원금 추이	26
[그림 2-9] 연간 시내버스 운영비용	27
[그림 2-10] 연간 시내버스 운영비용 총당 재원내용	28
[그림 3-1] 대전광역시 내부 목적통행 O/D패턴	36
[그림 3-2] 대전광역시 내부 수단통행 O/D패턴	36
[그림 3-3] 시내버스 이용객 상위 30개 정류소	40
[그림 3-4] 시내버스 이용객 하위 30개 정류소	40
[그림 3-5] 대전광역시 시내버스 시간대별 이용객	42
[그림 4-1] 인접(Near)분석 예시	67
[그림 4-2] 대전광역시 버스정류장 현황	69
[그림 4-3] 대전광역시 가구 현황	70
[그림 4-4] 대전광역시 법정동 현황	71
[그림 4-5] 대전광역시 행정동 현황	72

[그림 4-6] 대전광역시 행정동 기준 대중교통 사각지역 분석결과(이격거리 1,000m)	73
[그림 4-7] 대전광역시 법정동 기준 대중교통 사각지역 분석결과(이격거리 1,100m)	76
[그림 4-8] 마이데이터를 이용한 이용자 맞춤형 교통서비스 연계	83
[그림 4-9] 수집대상 개인정보 및 공공데이터	84



서 론

1. 연구의 배경 및 목적
2. 연구의 범위

1장

제1장 : 서 론

1장 서론

1절. 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

- 대전시 인구가 감소하고 고령화가 진행되면서 대중교통 이용객은 점차 감소하고 있음. 이러한 현상은 버스운영의 수익 감소로 이어지고 버스 배차간격 또한 좁힐 수 없어 교통 소외지역에 대한 서비스는 지속적으로 나빠질 수 밖에 없는 구조를 가지고 있음
 - 비록, 대전 대부분의 권역내에는 시내버스가 운행하고 있으나 일부 지역의 경우 노선 및 운행횟수가 적어 교통 불편을 겪고 있는 지역이 있음
- 많은 시도에서는 교통 소외지역에 대하여 공공형 택시를 운영하고 있으며, 100원택시, 마을택시, 마중택시, 희망택시, 행복택시 등의 다양한 명칭으로 교통편의를 제공하고 있음

[표 1-1] 지역별 공공택시 명칭 및 요금

지역	명칭	요금
전남 무안	부름택시	100원
충남 서천	희망택시	
충남 아산	마중택시	
경남 합천	행복택시	1,000원
울산시	마실택시	
전북완주	통학택시	
경기도	따복택시	시내버스 요금
강원 양양	희망택시	

출처: <https://m.blog.naver.com/nong-up/221017744671>

- 최근 교통 소외지역을 중심으로 교통권의 확보를 위한 개선 요구가 늘어나면서 교통편의 증진과 재정지원에 대한 니즈가 커지고 있는 실정임
 - ▮ 이러한 교통 소외지역에 대해 교통편의 제공 측면에서 공공형 택시 도입을 검토할 필요가 있음
 - ▮ 공공형 택시란 시내버스 운영이 없거나 극히 적은 횡수만 운행하는 농촌지역 및 시 단위 지역 거주 지역민의 이동권 보장을 위해 각 지자체에서 도입한 수요응답형 교통수단을 말함

2. 연구의 목적

- 많은 지자체에서 기 시행하고 있는 공공형 택시 개념은 교통 소외지역의 주민에게 교통편의를 제공함으로써 모두에게 이동권을 보장하는 교통복지 측면에서 접근을 말함. 본 연구에서는 공공형 택시의 도입이 필요한 지역을 알아보고 필요할 경우 어떠한 방법으로 운행하는 것이 효율적인지를 검토하는 것이 목적임
 - ▮ 기존 버스운행 노선을 검토하여 상대적으로 이동권이 소외되어 공공형 택시의 도입이 필요한 지역에 대한 분석이 필요함
 - ▮ 본 연구를 통하여 공공형 택시 시범사업 지역을 선정하여 시범사업을 시행할 경우 향후 사업의 타당성 및 문제점을 검토할 필요가 있음
 - ▮ 또한, 사업의 지속성을 위하여 자원마련 방안을 검토하고 공공형 택시 도입에 따른 효과를 분석할 필요가 있음

2절. 연구의 범위

1. 시간 및 공간적 범위

1) 시간적 범위

- 시간적 범위는 2019년을 기준으로 하였으며, 2020년을 목표연도로 설정함

2) 공간적 범위

- 대전시 전체를 공간적 범위로 설정함
 - ▮ 대전시 전체를 대상으로 대중교통 소외지역을 검토하여 이에 대한 공공형 택시 도입방안을 마련할 필요가 있음

2. 내용적 범위

- 타시도 공공형 택시의 운행실태 파악
 - ▮ 타시도 공공형 택시 도입에 따른 효과분석
 - ▮ 공공형 택시 도입에 따른 문제점 분석
- 공공형 택시 도입을 위한 시범사업지역 선정
 - ▮ 기존 버스운행 노선 및 공공형 택시의 도입이 필요한 지역에 대한 분석
 - ▮ 공공형 택시 시범사업지역 선정
- 대전시 공공형 택시 도입 및 운영방법
 - ▮ 차량재원, 결재방법
 - ▮ 공공형 택시 운행방법 등



일반현황

1. 도시 및 교통현황
2. 시내버스 운행 및 이용현황

2장

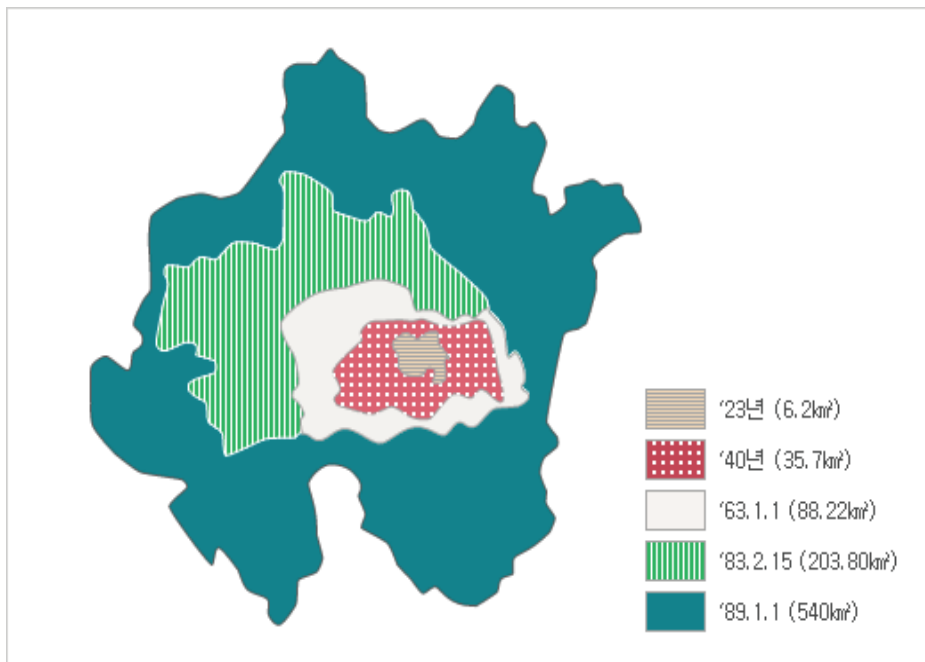
제2장 : 일반현황

2장 일반현황

1절. 도시 및 교통현황

1. 행정구역

- 대전광역시는 2018년 12월 말 기준 동구, 중구, 서구, 유성구, 대덕구 등 5개구 79개동으로 행정조직이 편성되어 있음
- 면적은 유성구가 176.4km²로 가장 넓고, 인구는 서구가 484,663명으로 가장 많음



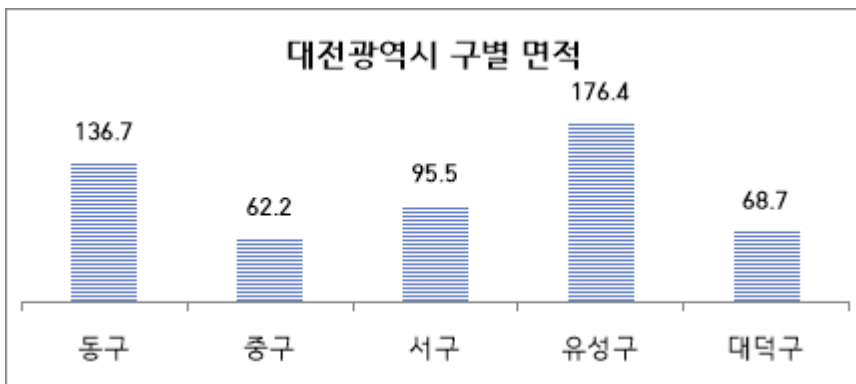
[그림 2-1] 대전광역시 행정구역

출처 : 대전광역시, 대전광역시청

[표 2-1] 대전광역시 행정구역

구별	행정동	법정동	면적(km2)	통	반
합계	79	177	539.5	2,555	14,395
동구	16	45	136.7	383	2,062
중구	17	26	62.2	412	2,364
서구	23	27	95.5	808	4,781
유성구	11	53	176.4	595	3,314
대덕구	12	26	68.7	357	1,874

자료 : 대전광역시, 대전광역시청. 2020



[그림 2-2] 대전광역시 구별 면적

출처 : 대전광역시, 대전광역시청, 2020

2. 인구 및 세대수

- 2020년 2월 기준 대전광역시의 인구는 약 147만명으로 전월대비 0.07% (약 1,027명) 감소하였으며, 서구가 약 48만명으로 가장 많고, 대덕구가 약 17만명으로 가장 적음
- 대전광역시 세대수는 약 63만 세대로 전월대비 0.24%(약 1,523세대)가 증가하였으며, 서구가 약 20만 세대로 가장 많고, 대덕구가 약 7만 세대로 가장 적음

[표 2-2] 대전광역시 구별 인구 및 세대수

(단위 : 명, %, 세대, 명/세대)

행정 기관	인구수			구성비			성비	세대수	세대당 인구
	계	남	여	지역	남	여			
계	1,473,125	735,791	737,334	100.00	49.9	50.1	99.8	637,726	2.31
동구	225,633	113,883	111,750	15.32	7.7	7.6	101.9	103,973	2.17
중구	240,064	118,636	121,428	16.30	8.1	8.2	97.7	106,756	2.25
서구	481,349	236,972	244,377	32.68	16.1	16.6	97.0	204,816	2.35
유성구	349,915	176,706	173,209	23.75	12.0	11.8	102.0	146,334	2.39
대덕구	176,164	89,594	86,570	11.96	6.1	5.9	103.5	75,847	2.32

자료 : 대전광역시, 대전공공데이터(<https://www.daejeon.go.kr/pubc/publicDataPortalList.do>), 2020. 2

[표 2-3] 전월대비 인구 및 세대 증감현황

(단위 : 명)

행정기 관	인구수				세대수			
	'20. 1월	'20. 2월	증감	증감 비율	'20. 1월	'20. 2월	증감	증감 비율
계	1,474,152	1,473,125	-1,027	-0.07%	636,203	637,726	1,523	0.24%
동구	226,216	225,633	-583	-0.26%	103,958	103,973	15	0.01%
중구	240,215	240,064	-151	-0.06%	106,486	106,756	270	0.25%
서구	481,174	481,349	175	0.04%	204,142	204,816	674	0.33%
유성구	349,824	349,915	91	0.03%	145,781	146,334	553	0.38%
대덕구	176,723	176,164	-559	-0.32%	75,836	75,847	11	0.01%

자료 : 대전광역시, 대전공공데이터(<https://www.daejeon.go.kr/pubc/publicDataPortalList.do>), 2020. 2

3. 자동차등록대수

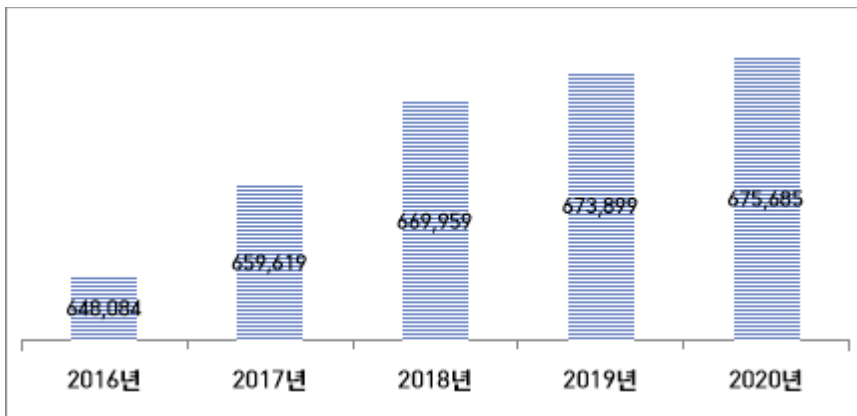
- 2020년 2월 기준 대전광역시 자동차등록대수는 2019년 동월 대비 약 5,287대 (0.79%)가 증가하였음
- 꾸준한 증가세를 보이는 승용차와 특수차와는 달리 승합차와 화물차는 2019년부터 감소세를 보이고 있음
- 2020년 2월 기준 승용차와 승합차는 총 568,492대로 시민 2.59명당 1대, 1가구당 0.89대를 보유하고 있음

[표 2-4] 대전광역시 최근 5년간 자동차등록대수

(단위 : 대)

구분	총계	승용차	승합차	화물차	특수차
2016년	648,084	535,958	23,691	86,422	2,013
2017년	659,619	547,882	22,716	86,777	2,244
2018년	669,959	558,101	22,269	87,208	2,381
2019년	673,899	563,646	21,027	86,736	2,490
2020년	675,685	565,217	21,004	86,936	2,528

자료 : 대전광역시, 대전공공데이터(<https://www.daejeon.go.kr/pubc/publicDataPortalList.do>), 2020. 2



[그림 2-3] 대전광역시 자동차등록대수 추이

출처 : 대전광역시, 대전광역시청, 2020.2

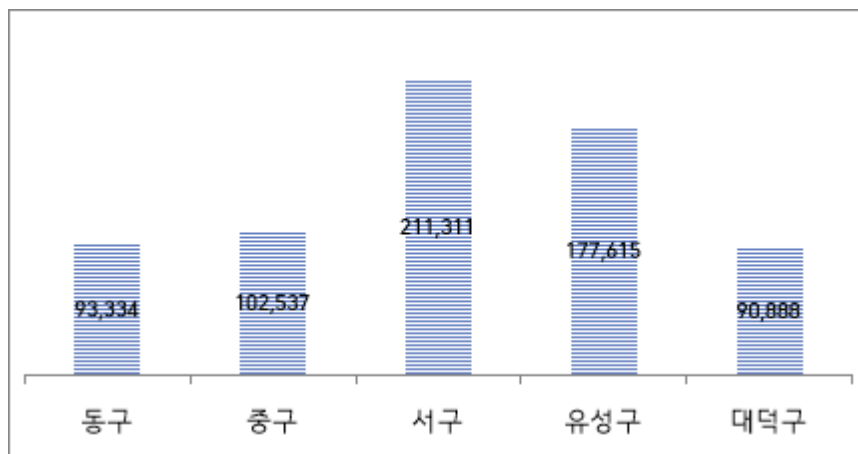
- 2020년 2월 대전광역시 자동차등록대수 현황은 서구가 약 21만 대로 가장 많고, 대덕구가 약 9만대로 가장 적음

[표 2-5] 대전광역시 구별 자동차등록대수 현황

(단위 : 대)

구분	총계	승용차	승합차	화물차	특수차
동구	93,334	74,383	3,390	15,151	410
중구	102,537	82,934	3,962	15,246	395
서구	211,311	182,925	5,975	21,773	638
유성구	177,615	156,006	4,312	16,770	527
대덕구	90,888	68,969	3,365	17,996	558

자료 : 대전광역시, 대전공공데이터(<https://www.daejeon.go.kr/pubc/publicDataPortallist.do>), 2020. 2



[그림 2-4] 대전광역시 구별 자동차등록대수 현황

출처 : 대전광역시, 대전공공데이터, 2020. 2

2절. 시내버스 운행 및 이용현황

1. 시내버스 운행현황

- 대전광역시 시내버스 노선은 급행버스 3개, 간선버스 49개, 지선버스 12개, 외곽버스 30개 이외에도 첨단버스, 유성마을버스, 대전시티투어 버스 등이 운행되고 있음

[표 2-6] 대전광역시 시내버스 운영현황(2017년 기준)

구분	업체수 (개)	보유대수 (면허대수)	운행대수 (대)	예비차 (대)	노선수 (노선)	노선당 운행대수 (대/노선)
BRT	1	14	13	1	1	13.0
시 내 버 스	급행	13	59	대형 38 중형 13	3	19.7
	도시		863		66	13.1
	외곽		43		27	1.6
	소계	1,016	965	51	96	10.1
합계	14	1,030	978	52	97	10.1

자료 : 대전광역시 대중교통계획 최종보고서, 2019

- 편도 1회 운행시간이 85분 이상이며 왕복 운행거리가 50km 이상인 노선을 장거리 노선의 기준으로 하였을 때, 시내버스 노선 중 외곽노선과 BRT 노선을 제외한 경우 장거리 노선은 총 9개임

[표 2-7] 대전광역시 시내버스 운행거리(왕복) 현황

구분	계	20km 미만	20~29 km	30~39 km	40~49 km	50~59 km	60~69 km	100km 초과
합계	97	2	11	39	29	11	4	1
일 반	급행	3	-	2	-	1	-	-
	도시	66	1	5	31	21	2	-
	외곽	27	1	4	8	8	4	2
BRT	1	-	-	-	-	-	-	1

자료 : 대전광역시 대중교통계획 최종보고서, 2019

[표 2-8] 대전광역시 시내버스 운행정보(급행버스)

노선번호	운행구간		배차간격(분)	운행대수	
급행1	원내차고지	↔	신인동	8~9	18
급행2	봉산동	↔	옥계동	8~9	29
급행3	원내동	↔	정부청사역	11~13	12
1001	대전역(동광장)	↔	오송역	11~15	16

자료 : 대전광역시, 대전광역시청. 대전시내버스노선, 2019

[표 2-9] 대전광역시 시내버스 운행정보(지선버스)

노선번호	운행구간		배차간격(분)	운행대수	
116	인산동	↔	월평동(주공A)	23~26	8
117	충대농대	↔	학하동	20~32	5/3
121	탑립동	↔	대덕대학	23~29	9
200	기성동	↔	대전역(동광장)	20~30	6
212	대정동(화물터미널)	↔	기수원역	28~38	4
317	대전역	↔	대전역	20	10
606	자운동	↔	신흥동	20~22	10
612	동신파학교	↔	배재대학교	18~25	5/6
614	대한통운	↔	용두네거리	17~21	10
620	낭월동(공영차고지)	↔	대한통운	19~25	10
622	비래동	↔	서대전역	25	4
712	탑립동	↔	철도차량정비창	25~29	6
911	자운동	↔	대전컨벤션센터(DCC)	16~17	14
916	서남부터미널	↔	만년동	21~25	5/5
918	탑립동	↔	시청	21~24	8

자료 : 대전광역시, 대전광역시청. 대전시내버스노선, 2019

[표 2-10] 대전광역시 시내버스 운행정보(간선버스)

노선번호	운행구간		배차간격 (분)	운행 대수	
1002(광역)	충대농대	↔	세종국책연구단지 (세종시)	17~19	9
101	안산동	↔	대성여자고등학교	19~20	11
102	수통골	↔	대전역(동광장)	7~9	29
103	수통골	↔	동춘당	13~15	20
104	수통골	↔	탄방역	17~20	10
105	충대농대	↔	삼호아파트	9~12	21
106	목원대	↔	바래동	11~12	21
107	대전역(동광장)	↔	동화사(공주시)	21	9
108	낭월동(공영차고지)	↔	충대농대	11~16	18
113	서남부터미널	↔	학하동	19~21	5/4
114	원내동(공영차고지)	↔	노은4단지	18~27	12
115	충대농대	↔	오월드	16~20	10
119	안산동	↔	효동	15~18	14
201	원내동(공영차고지)	↔	바래동(대전C)	8~9	26
2002	대전역(동광장)	↔	계룡사(신도안)	13	8
202					4/4
203	원내동(공영차고지)	↔	시청	15~17	10
211	대정동(화물터미널)	↔	정부청사역	11~14	16
216	원내동(공영차고지)	↔	시청	14~15	11
301	봉산동	↔	오월드	7~12	26
311	신대공영차고지	↔	오월드	7~8	30
312	목원대학교	↔	효문화마을	15~17	12
313	동신과학고	↔	효문화마을	22	7

자료 : 대전광역시, 대전광역시청. 대전시내버스노선, 2019

〈표 계속〉

노선번호	운행구간		배차간격 (분)	운행 대수	
314	오월드	↔	동춘당	10~12	20
315	오월드	↔	향촌아파트	18~21	8
316	대한통운	↔	안영동(한빛고등학교)	19~21	12
318	오월드	↔	대덕대학교	17~19	10
501	바래동	↔	마전(금산군)	12~13	15
511	낭월동(공영차고지)	↔	중촌주공아파트	12~20	12
512	대한통운	↔	동구아름다운복지관	20~23	8
513	낭월동(공영차고지)	↔	한빛고(검비위)	21~28	8
514	낭월동(공영차고지)	↔	만년동	15~17	14
601	바래동	↔	대전시립박물관	17~19	9
602	바래동	↔	월평동(주공A)	18~23	9
603	대전대	↔	목원대학교	12~16	17
604	자운동	↔	신흥동	11~13	15
605	대전대	↔	갈마아파트	11~12	10/9
607	바래동	↔	옥천	15	14/4
608	서남부터미널	↔	은어송마을3단지	18	5/5
611	신대공영차고지	↔	세천공원	16~17	11
613	바래동	↔	갈마아파트	13~16	13
615	대한통운	↔	정림동	13~15	9/4
616	대전역	↔	대전역	18~20	11
617	바래동	↔	변동오거리	15	12
618	동신과학고	↔	대전컨벤션센터(DCC)	17~20	12
619	동신과학고	↔	서대전여고	18~21	9
701	탑립동	↔	대전고	15~18	14
703	신탄진	↔	정림동	11~13	16/5
704	원내동(공영차고지)	↔	신탄진(보훈병원)	14~18	9/8
705	신탄진	↔	대전역(동광장)	14~15	10/9
706	대한통운	↔	목원대	13~15	14
711	신탄진	↔	대전역동광장	16~18	8/5
802	봉산동	↔	보문산공원	16~18	7/7

자료 : 대전광역시, 대전광역시청. 대전 시내버스노선, 2019

[표 2-11] 대전광역시 시내버스 운행정보(외곽버스)

노선번호	운행구간		배차간격 (분)	운행대수	
11	수통골	↔	용계동	120	1
21	서남부터미널	↔	대덕리(논산시)	60	3
22	기성동	↔	징인동	30~40	2
23	기성동	↔	완정동 (무도리)		1
24	기성동	↔	우명동		1
25	기성동	↔	봉곡동		1
26	기성동	↔	평촌동		1
27	서남부터미널	↔	흑석동 (기성농협)	110	1
30	낭월차고지	↔	대전역동광장	120	2
31	서남부터미널	↔	완동네거리	150~200	1
32	서남부터미널	↔	백암리(금산군)	110	1
33	대전역	↔	구원동	140	1
34	서남부터미널	↔	대둔산휴게소 (금산군/완주군 경계)	45	4
41	서남부터미널	↔	성북동	60~90	2
42	서남부터미널	↔	세동	60~80	2
46	서남부터미널	↔	송정동	45	3
52	대전역동광장	↔	하소릉골	160	1
60	대전역동광장	↔	직동	70~80	2
61	대전대	↔	냉천	240	1
	대전대	↔	천개동	240	
62	대전대	↔	방이실(옥천군)	150	1
63	대전역동광장	↔	화남(보은군)	50~70	3
66	비래동	↔	판암역	75	1
71	동신과학고	↔	용호동	150	1
72	대청댐	↔	달전리(세종시)	120	1
73	대청댐	↔	금탄동	130	1
74	대한통운	↔	장동2구	40	2
75	보현병원	↔	대평리(세종시)	150	1

자료 : 대전광역시, 대전광역시청. 대전시내버스노선, 2019

- 대전광역시 2019년 시내버스 총 운행거리는 8,061만Km로 지구 둘레로 환산시 약 2,015바퀴를 도는 것과 같음

[표 2-12] 대전광역시 시내버스 운행대수 및 운행거리

운행대수	일평균	대당운행거리	총운행거리
334,040대	915,18대	247.2Km	80,610,000Km

자료 : 대전광역시, 대전광역시청, 2020

- 대전광역시 시내버스 정류소는 총 2,240개이며, 유성구가 608개로 가장 많고 대덕구가 326개로 가장 적음
- ▮ 총 정류소 중 지주형 승강장은 555개로 24.8%, 유개 승강장은 1,685로 전체의 75.2%를 차지함

[표 2-13] 대전광역시 시내버스 정류소 현황

(단위 : 개소, 대)

구분		동구	중구	서구	유성구	대덕구	합계
정류소수		435	356	515	608	326	2,240
지주형 승강장	개소수	156	80	97	155	67	555
	정류소수 대비	7.0%	3.6%	4.3%	6.9%	3.0%	24.8%
유개 승강장	개소수	279	276	418	453	259	1,685
	정류소수 대비	12.5%	12.3%	18.7%	20.2%	11.6%	75.2%
BRT	대수	210	207	301	240	179	1,137
	비율	18.5%	18.2%	26.5%	21.1%	15.7%	100.0%

자료 : 대전광역시 대중교통계획 최종보고서, 2019

[표 2-14] 대전광역시 시내버스 요금체계

(단위 : 원)

구분	도시형버스	BRT(광역급행버스)			마을버스(유성)
		대전 내	대전~세종	대전~오송	
일반	1,250(1,400)	1,700(1,900)	2,000(2,200)	2,300(2,500)	1,100(1,200)
청소년	750(900)	1,100(1,300)	1,400(1,600)	1,700(1,900)	650(700)
어린이	350(400)	700(700)	1,000(1,000)	1,300(1,300)	300(350)

주 : 2002년 노선의 경우 거리비례제 적용(km당 60원) 및 시외구간 승하차시(계통↔계통) 계통시 기본요금 적용(계통시 기본요금 : 어른 -1,500원(1,600원), 청소년-1,200원(1,300원), 어린이-800원(900원))
 자료 : 대전광역시 대중교통계획 최종보고서, 2019

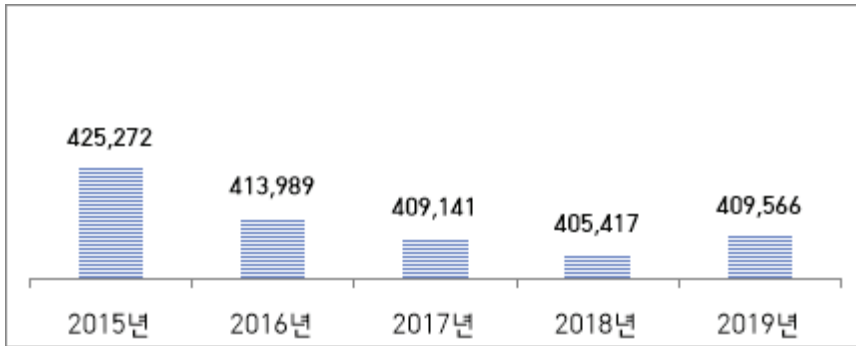
2. 시내버스 이용현황

- 2019년 대전광역시 연간 시내버스 이용객은 약 149,491,552명으로 작년(약 147,977,307명) 대비 1.02%(4,149명) 증가하였음
- 2020년에는 대전광역시 시내버스 승객 창출을 위한 각종 시책추진에 총력을 기울일 것이라 밝힘
- 2019년 대전광역시 시내버스 노선 중 가장 수입금이 많은 노선은 102번, 급행 2번, 201번 순임. 1순위인 102번의 총수입금은 약 59억 원으로 일평균 약 1,600만 원 상당임

[표 2-15] 대전광역시 시내버스 일평균 이용객 현황

연도	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년
일평균 이용객 (명)	425,272	413,989	409,141	405,417	409,566
연간수송인원 (명)	155,224,276	151,520,024	149,336,600	147,977,307	149,491,552

자료 : 대전광역시, 대전광역시청, 2020



[그림 2-5] 일평균 시내버스 이용객

출처 : 대전광역시, 대전광역시청, 2020

[표 2-16] 대전광역시 시내버스 노선 수입금 순위

(단위 : 원)

순위	상위 1	상위 2	상위 3
노선번호	102번	급행2번	201번
총수입금	5,991,970,061	5,642,257,910	5,621,872,740
일평균	16,416,356	15,458,241	15,402,391

자료 : 대전광역시, 대전광역시청. 2020

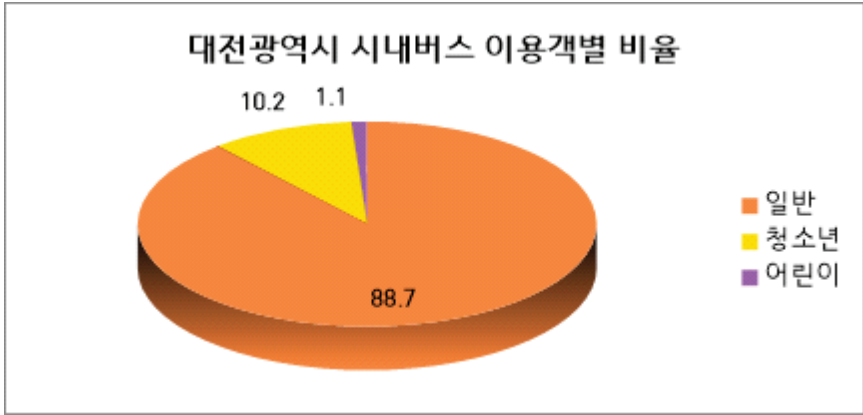
○ 대전광역시의 2019년 시내버스 이용승객 인원수는 다음과 같으며, 승·하차, 환승 인원을 전부 합산하였을 때 서구가 약 9,100만 명으로 가장 많고, 대덕구가 약 3,000만 명으로 가장 적음

■ 시내버스 이용객별 비율은 일반시민(만 19세 이상)이 88.7%로 가장 많고, 어린이(만 6세~만 13세)가 1.1%로 가장 적음

[표 2-17] 대전광역시 시내버스 이용객별 비율

구분	일반	청소년	어린이
비율	88.7%	10.2%	1.1%

자료 : 대전광역시, 대전광역시청. 2020



[그림 2-6] 대전광역시 시내버스 이용객별 비율

출처 : 대전광역시, 대전광역시청, 2020

[표 2-18] 대전광역시 시내버스 구별 이용승객 정보(2019)

(단위 : 명)

구분	합계	일반			청소년			어린이			미분류		
		승차	하차	환승	승차	하차	환승	승차	하차	환승	승차	하차	환승
동구	64,10 1,398	27,877,857	23,356,567	6,942,039	2,884,561	1,862,246	562,855	258,591	206,357	30,072	80,512	39,720	21
중구	53,67 2,050	23,030,935	19,233,872	4,998,717	3,317,093	1,926,700	563,145	261,070	197,880	27,612	77,025	37,978	23
서구	91,73 8,016	40,766,705	32,787,865	9,575,299	4,241,499	2,771,415	769,969	342,638	279,208	42,859	111,568	48,946	45
유성구	52,89 5,783	23,501,476	19,039,641	5,093,142	2,641,585	1,675,196	450,277	218,193	181,636	26,554	44,941	23,080	62
대덕구	30,81 7,302	14,235,306	11,036,932	2,541,652	1,612,186	880,282	189,464	136,672	101,782	9,426	51,066	22,505	29

자료 : 대전광역시, 대전교통정보센터, 교통 데이터 DW 시스템, 2019

3. 시내버스 서비스 수준

- 2019년 대전광역시시는 총 14개 운수회사에 대하여 총 3개 평가항목, 19개 지표에 대해 110점 만점으로 실적조사, 탑승조사, 현장조사를 실시함
 - 운행관리(29점) : 배차계획 준수여부, 출발시간 준수정도, 중간시간표 준수정도 등
 - 안전성(24점) : 교통사고 발생건수 및 사상자수, 교통법규 위반횟수 등
 - 고객만족(47점) : 승객 답변태도, 인사, 복장상태, 청결도, 시민모니터단 평가 등
- 평가의 공정성과 정확성을 위해 외부 용역기관에 의뢰하여 추진함

[표 2-19] 대전광역시 시내버스 서비스 평가지표 구성

영역		항목	배점	
서비스 평가	정시성	•첨두시간 배차 집중도 •운행의 정시성Ⅰ •운행의 정시성Ⅱ	26	100
	승객만족	•교통불편민원 •시민모니터단 평가 결과	20	
	안전성	•안전운행 실태 •교통안전도지수 •행정처분지수	20	
	친절성	•운행사원의 인사하기 •승객 질문 응대태도 •승객 승·하차 및 이동시 배려여부 •운행사원 용모·복장상태 •정류장 탑승객 배려실태	19	
	편리성 및 쾌적성	•버스이용 안내실태 •버스의 쾌적성	15	
	기타	기점	•수범사례 •외부기관 위탁교육 실적 •운행사원 서비스안전 교육 •시민모니터단 칭찬 우수업체	10
감점		•가중점지 주변 시민 불편민원 발생 •정비불량 사고 발생 •운행사원 채용비리 근절	-	-

자료 : 대전광역시 2014 시내버스 서비스 평가 최종보고서, 2014

[표 2-20] 대전광역시 시내버스 서비스 평가결과(2019년도)

등급	순위	회사명	버스대수	평가점수		비고
				평가점수(110점만점)	100점 환산	
S	1	동인여객	65	105.56	95.96	
	2	산호교통	112	104.78	95.25	
	3	동건운수	46	103.65	94.23	
A	4	협진운수	89	103.47	94.06	공동4위
	4	금남교통	47	103.47	94.06	공동4위
	6	한일버스	42	103.46	94.05	
	7	대전승합	76	103.25	93.86	
B	8	대전버스	103	101.02	91.84	
	9	대전운수	104	100.93	91.75	
	10	경익운수	109	98.59	89.63	
C	11	계룡버스	93	98.14	89.22	
	12	대전교통	82	96.71	97.92	
	13	금성교통	48	95.80	87.09	
계/평균			1,016	101.45	92.23	

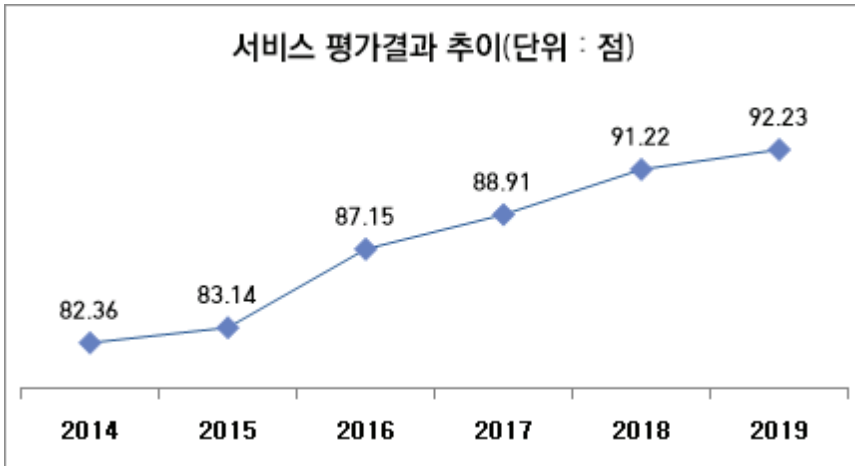
※ 평가결과에 따라 성과급 차등 배분
 - 2019년도 서비스평가 성과급 : 약 2,108백만원
 - 배분방법 : 평가점수, 버스대수, 등급별 가산율에 따라 차등 배분
 * 가산율 : S등급 120%, A등급 100%, B등급 80%, C등급 40%
 자료 : 대전광역시, 대전광역시청, 2019

○ 대전광역시 시내버스 서비스 품질은 해마다 향상되고 있으며, 그 이유는 160여 명의 시민모니터단 운영, 운수종사자 친절교육 실시, 평가 성과급 차등배분 등으로 운수종사자의 친절의식이 변화됐기 때문으로 분석됨

[표 2-21] 대전광역시 시내버스 서비스 평가결과 추이

연도	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년
평가점수(점)	82.36	83.14	87.15	88.91	91.22	92.23

자료 : 대전광역시, 대전광역시청, 2020



[그림 2-7] 평가점수 변화

출처 : 대전광역시, 대전광역시청, 2020

4. 시내버스 준공영제 운영현황

- 준공영제는 민간운수업체가 서비스를 공급하는 형태는 유지하면서 노선 입찰제, 수입금 공동관리제 및 재정지원을 통해 버스 운영체계의 공익성을 향상시킨 민영제와 공영제의 혼합 형태임
 - 2019년 기준 대전광역시 시내버스 표준운송원가 연평균 증가율은 기사인건비 3.88%, 연료비 -4.06%, 고정비 3.65%로 나타났고, 총 금액은 2.52% 증가한 것으로 나타났음
 - 그중, 가장 많은 비중을 차지하는 비용은 기사인건비로 매년 증가하고 있으며, 2015년 이후 꾸준히 60% 이상을 차지하고 있음
- 대전광역시에서 시내버스 운수업체에 지원한 준공영제 재정지원금은 2018년 576억원, 2019년 615억원, 2020년은 최저임금 인상분을 적용하여 757억원으로 예상됨

[표 2-22] 대전광역시 시내버스 표준운송원가(2013~2019)

(단위 : 백만원, %)

구분	합계	기사인건비		연료비		고장비	
		비용	비율	비용	비율	비용	비율
2013년	173,084	101,423	58.60	34,482	19.92	37,179	21.48
2014년	178,500	104,302	58.43	35,573	19.93	38,625	21.64
2015년	177,624	107,975	60.79	28,766	16.19	40,884	23.02
2016년	179,893	111,960	62.24	22,897	12.73	43,020	23.91
2017년	189,097	119,279	63.08	24,601	13.01	45,218	23.91
2018년	197,538	126,215	63.89	24,433	12.37	46,889	23.74
2019년	206,000	132,400	64.27	25,800	12.52	47,800	23.20
연평균 증가율	2.52%	3.88%	1.33%	-4.06%	-6.42%	3.65%	1.11%

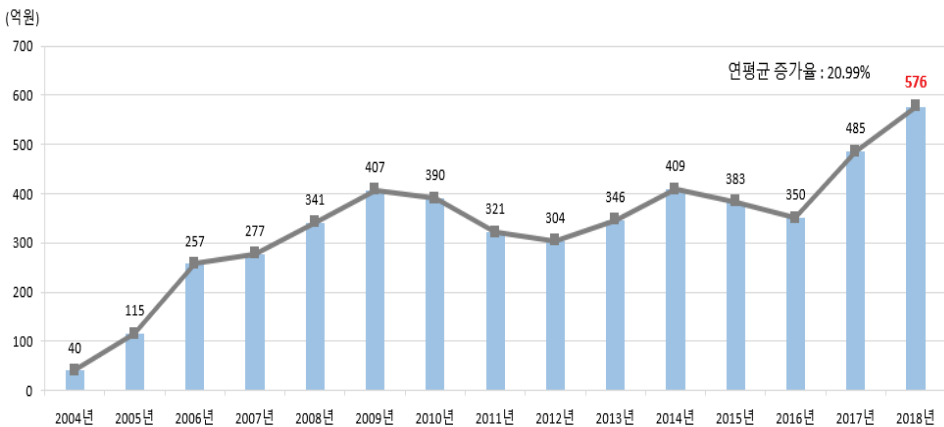
자료 : 대전광역시 대중교통계획 최종보고서, 2019

[표 2-23] 대전광역시 시내버스 재정지원금

(단위 : 억 원)

2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
346	409	383	350	485	576	615	757

자료 : 대전광역시, 대전광역시청, 2020



[그림 2-8] 시내버스 재정지원금 추이

자료 : 대전광역시 대중교통계획 최종보고서, 2019

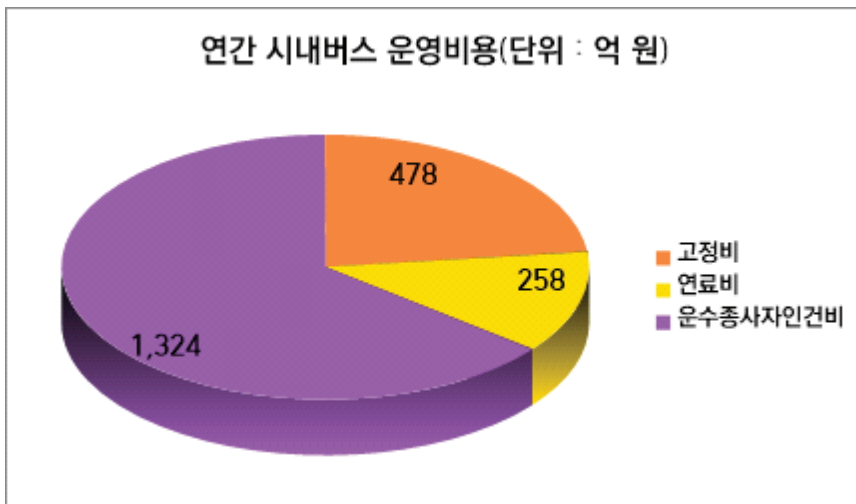
- 2019년 연간 시내버스 운영비용(원가)은 약 2,060억 원으로 작년 대비 약 85억원(4.3%) 증가하였음

[표 2-24] 2019년 대전광역시 연간 시내버스 운영비용(원가)

(단위 : 억 원)

구분	고정비	연료비	운수종사자인건비
운영비용(원가)	478	258	1,324

※ 고정비 : 임원·관리직·정비직 인건비, 정비비, 감가상각비, 보험료, 기본이윤, 성과이윤 등
 자료 : 대전광역시, 대전광역시청, 2020



[그림 2-9] 연간 시내버스 운영비용

출처 : 대전광역시, 대전광역시청, 2020

- 2019년 연간 대전광역시 시내버스 운영비용 총당 재원내용 중 재정지원금과 무료환승손실금을 더한 비용은 약 577.9억 원으로 작년 대비 약 2.4억 원 (0.38%) 증가하였음

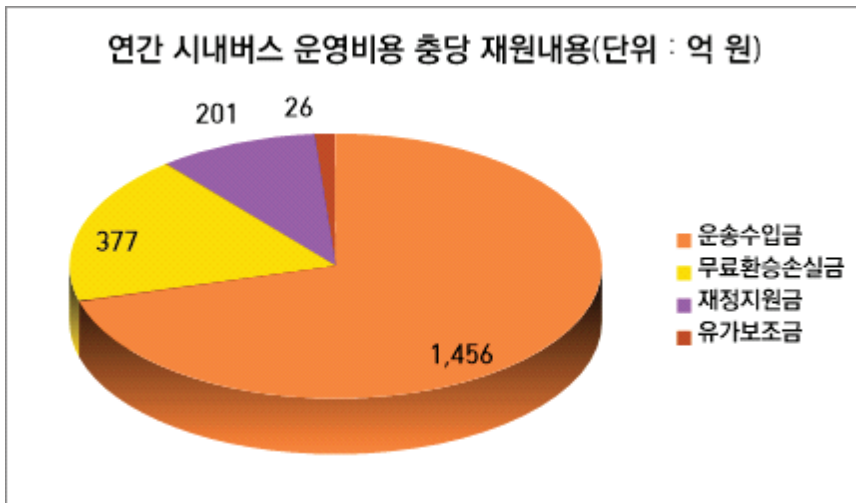
[표 2-25] 2019년 대전광역시 연간 시내버스 운영비용 총당 자원내용
(단위 : 억 원)

구분	운송수입금	무료환승손실금	재정지원금	유가보조금
운영비용 총당 자원내용	1,456	377	201	26

※ 市 재정투입 : 577.9억 원(재정지원금 201.3 + 무료환승손실금 376.6)

☞ '18년 575.5억 원(재정지원금 206.3 + 무료환승손실금 369.4) 대비 0.38% ↑

자료 : 대전광역시, 대전광역시청. 2020



[그림 2-10] 연간 시내버스 운영비용 총당 자원내용

출처 : 대전광역시, 대전광역시청. 2020

관련 계획 및 사례 분석

1. 관련 법률 및 조례
2. 대전시 대중교통 기본 계획
3. 공공형 택시 관련 타시도 사례 분석
4. 공공형 택시 시사점

———— 제3장 : 관련 계획 및 사례 분석 —————

3장 관련 계획 및 사례 분석

1절. 관련 법률 및 조례

1. 여객자동차 운수사업법

제3조(여객자동차운송사업의 종류)
① 여객자동차운송사업의 종류는 다음 각 호와 같다. 1. 노선(路線) 여객자동차운송사업: 자동차를 정기적으로 운행하려는 구간(이하 “노선”이라 한다)을 정하여 여객을 운송하는 사업 2. 구역(區域) 여객자동차운송사업: 사업구역을 정하여 그 사업 구역 안에서 여객을 운송하는 사업 3. 수요응답형 여객자동차운송사업: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우로서 운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업 가. 「농업·농촌 및 식품산업 기본법」 제3조제5호에 따른 농촌과 「수산업·어촌 발전 기본법」 제3조제6호에 따른 어촌을 기점 또는 종점으로 하는 경우 나. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제16조에 따라 실시하는 대중교통현황조사에서 대중교통이 부족하다고 인정되는 지역을 운행하는 경우 ② 제1항제1호 및 제2호의 여객자동차운송사업은 대통령령으로 정하는 바에 따라 세분할 수 있다.
제26조(운수종사자의 준수 사항)
① 운수종사자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다. 1. 정당한 사유 없이 여객의 승차(제3조제1항제3호의 수요응답형 여객자동차운송사업의 경우 여객의 승차예약을 포함한다)를 거부하거나 여객을 중도에서 내리게 하는 행위(구역 여객자동차운송사업 중 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업은 제외한다)
제50조(재정 지원)
② 시·도는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유가 있으면 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. 이 경우 보조 또는 융자의 대상 및 방법과 보조금 또는 융자금의 상환 등에 관하여 필요한 사항은 해당 시·도의 조례로 정한다. 6. 제3조제1항제3호에 따른 수요응답형 여객자동차운송사업을 운영하는 경우

2. 지방자치법

제2조(지방자치단체의 종류)

- ① 지방자치단체는 다음의 두 가지 종류로 구분한다.
 1. 특별시, 광역시, 특별자치시, 도, 특별자치도
 2. 시, 군, 구
- ② 지방자치단체인 구(이하 “자치구”라 한다)는 특별시와 광역시의 관할 구역 안의 구만을 말하며, 자치구의 자치권의 범위는 법령으로 정하는 바에 따라 시·군과 다르게 할 수 있다.
- ③ 제1항의 지방자치단체 외에 특정한 목적을 수행하기 위하여 필요하면 따로 특별지방자치단체를 설치할 수 있다.
- ④ 특별지방자치단체의 설치·운영에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제9조(지방자치단체의 사무범위)

- ① 지방자치단체는 관할 구역의 자치사무와 법령에 따라 지방자치단체에 속하는 사무를 처리한다.
- ② 제1항에 따른 지방자치단체의 사무를 예시하면 다음 각 호와 같다. 다만, 법률에 이와 다른 규정이 있으면 그러하지 아니하다.
 1. 지방자치단체의 구역, 조직, 행정관리 등에 관한 사무
 - 가. 관할 구역 안 행정구역의 명칭·위치 및 구역의 조정
 - 나. 조례·규칙의 제정·개정·폐지 및 그 운영·관리
 - 다. 산하(傘下) 행정기관의 조직관리
 - 라. 산하 행정기관 및 단체의 지도·감독
 - 마. 소속 공무원의 인사·후생복지 및 교육
 - 바. 지방세 및 지방세 외 수입의 부과 및 징수
 - 사. 예산의 편성·집행 및 회계감사와 재산관리
 - 아. 행정장비관리, 행정전산화 및 행정관리개선
 - 자. 공유재산관리(公有財産管理)
 - 차. 가족관계등록 및 주민등록 관리
 - 카. 지방자치단체에 필요한 각종 조사 및 통계의 작성
 2. 주민의 복지증진에 관한 사무
 - 가. 주민복지에 관한 사업
 - 나. 사회복지시설의 설치·운영 및 관리
 - 다. 생활이 곤궁(困窮)한 자의 보호 및 지원
 - 라. 노인·아동·심신장애인·청소년 및 여성의 보호와 복지증진
 - 마. 보건진료기관의 설치·운영
 - 바. 감염병과 그 밖의 질병의 예방과 방역
 - 사. 묘지·화장장(火葬場) 및 봉안당의 운영·관리
 - 아. 공중접객업소의 위생을 개선하기 위한 지도
 - 자. 청소, 오물의 수거 및 처리
 - 차. 지방공기업의 설치 및 운영

3. 대전광역시 노선여객자동차운송사업의 한정면허에 관한 조례

제12조(한정면허의 범위)

다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 운송사업에 대하여 한정면허를 할 수 있다.

1. 시내순환관광버스 운송사업
2. 버스전용차로 설치 등 버스교통체계의 개선을 위하여 필요하다고 인정하는 노선의 운송사업
3. 간선급행버스체계 운송사업

제13조(한정면허 운송사업자의 선정절차)

제12조에 따른 노선여객자동차 운송사업의 한정면허를 하고자 하는 경우에는 면허대상 노선을 정하고 다음 각 호의 사항을 대전광역시공보 등에 공고하여 공개적인 방법으로 운송사업자를 선정하여야 한다.

1. 운행노선, 운행대수 및 면허기간
2. 서비스의 수준
3. 그 밖에 보조금의 지급 등 한정면허에 관하여 필요한 사항

제14조(시내순환관광버스 운송사업자의 선정방법 등)

- ① 시내순환관광버스의 기점 또는 종점은 관광지로 하고, 경유지는 주요 쇼핑센터, 관광호텔, 철도역·여객자동차터미널·고속버스터미널·국제회의장 등 내·외국인의 이용이 많은 지역으로 한다.
- ② 시장은 제13조에 따라 사업자를 공개적으로 모집한 후 사업계획서, 차고시설 등 면허기준의 확보여부 및 운송경험 등을 감안하여 사업자를 선정하여 면허하여야 한다.
- ③ 시내순환관광버스 운송사업 한정면허 신청자는 「관광진흥법 시행규칙」 별표 2에 따른 관광편의시설업의 지정기준을 충족하여야 한다.

제15조(노선운영 방법)

- ① 시장은 시내버스 운송사업자별 시내버스 보유대수와 노선별 운행계통을 감안하여 운송사업자별로 노선을 분담하여 운행하도록 한다.
- ② 제1항에 따른 분담노선중 노선의 공공성 확보가 요구되는 노선에 대하여 매 1년마다 운송사업자를 변경할 수 있다. 다만, 시장이 필요하다고 인정하는 경우에는 운송사업자의 변경을 최장 6월 유예할 수 있다.

제17조(노선입찰에 의한 운수사업자의 선정방법)

- ① 시장은 수익성이 없어 운영을 기피하는 노선, 버스교통체계의 개선에 필요한 노선 또는 간선급행버스체계 운송사업에 따른 노선으로서 다음 각 호에 해당하는 경우에는 노선입찰을 할 수 있다.
 1. 「여객자동차 운수사업법」 제85조 및 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」 제35조에 따라 면허가 취소되는 업체에서 운영하던 노선에 대하여 해당 노선의 운영을 희망하는 운수사업자를 모집하여도 수익성이 없다는 사유로 운영희망운수사업자가 나타나지 않은 경우
 2. 천재지변 또는 예기치 못한 재난 등으로 야기된 시민의 교통불편을 해소하기 위하여 시장이 필요하다고 인정하는 경우
 3. 버스전용차로 설치 등 버스교통체계의 개선 및 간선급행버스체계 운송사업을 위하여 시장이 필요하다고 인정하는 경우
 4. 그 밖에 지역주민의 교통편의를 위하여 시장이 노선의 신설이나 존속이 필요하다고 인정하는 경우
- ② 시장은 기존 운행실적과 수입금현황, 지역교통여건과 버스이용수요 등을 기초로 하여 운행수지분석을 실시하고 이를 근거로 노선입찰의 예정가격을 결정하여야 한다. 다만, 버스교통체계의 개선을 위한 신규노선에 대하여는 운행차종·운행거리·사용연료 등을 참작한 총 운송비용을 산출하여 이를 노선입찰의 예정가격으로 결정할 수 있다.
- ③ 시장이 노선입찰을 통하여 해당 노선의 운송사업자를 선정하고자 할 경우 보조금을 가장 적게 요구한 업체를 우선하여 면허하여야 한다. 다만, 버스교통체계의 개선 및 간선급행버스체계 운송사업을 위한 노선입찰의 경우에는 경영능력, 서비스 수준, 제안가격 등을 참작하여 면허할 수 있다.

2절. 대전시 대중교통 기본 계획

1. 대전광역시 내부 이용객 O/D 분석

- 대전광역시 내부 이용객 목적통행량 분석한 결과 서구의 통행비율이 가장 높게 나타남

[표 3-1] 대전광역시 내부 이용객 O/D 분석_목적통행

구분	동구	중구	서구	유성구	대덕구	합계
동구	32,979	16,406	18,614	7,502	8,277	83,778
중구	16,458	26,555	24,436	8,310	4,131	79,890
서구	17,485	25,634	58,424	28,582	6,393	136,518
유성구	7,762	8,630	29,192	38,149	4,959	88,692
대덕구	11,038	4,243	7,034	5,043	14,177	41,535
합계	85,722	81,468	137,700	87,586	37,937	430,413

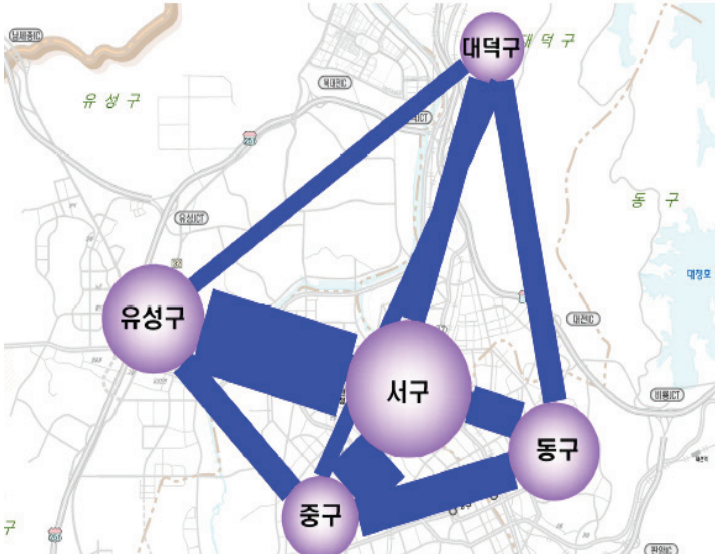
주 : O/D 데이터 상 결측 보정이 불가한 데이터는 제외함(14,180통행)
 자료 : 대전광역시 대중교통계획 최종보고서, 2019

- 수단통행량 분석결과 역시 서구의 통행비율이 가장 높게 나타남

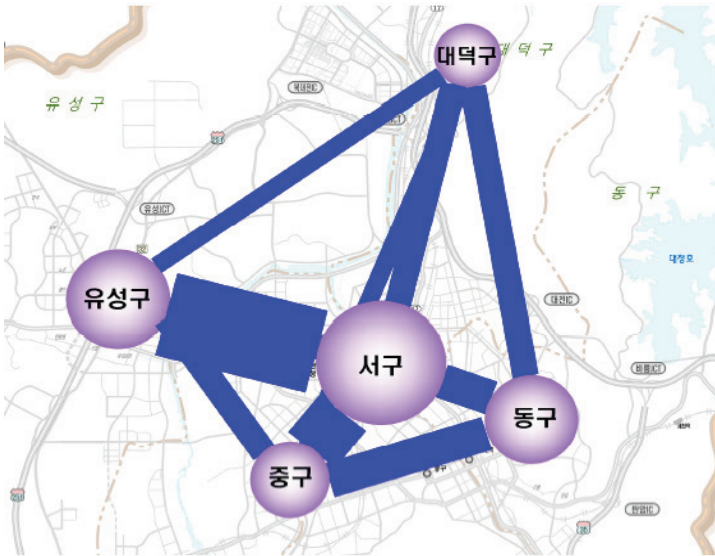
[표 3-2] 대전광역시 내부 이용객 O/D 분석_수단통행

구분	동구	중구	서구	유성구	대덕구	합계
동구	54,410	19,988	19,828	7,150	10,737	112,113
중구	20,575	42,190	27,727	7,697	3,718	101,907
서구	17,953	29,562	88,521	34,498	6,691	177,225
유성구	7,232	8,177	34,943	61,431	4,666	116,449
대덕구	14,066	3,511	7,118	4,650	20,901	50,246
합계	114,236	103,428	178,137	115,426	46,713	557,940

주 : O/D 데이터 상 결측 보정이 불가한 데이터는 제외함(14,180통행)
 자료 : 대전광역시 대중교통계획 최종보고서, 2019



[그림 3-1] 대전광역시 내부 목적통행 O/D패턴
 자료 : 대전광역시 대중교통계획 최종보고서, 2019



[그림 3-2] 대전광역시 내부 수단통행 O/D패턴
 자료 : 대전광역시 대중교통계획 최종보고서, 2019

2. 대전광역시 시계 외 통행 이용객 O/D 분석

- 대전광역시 시계 외 통행 이용객 통행량 분석한 결과 목적통행과 수단 통행 모두 대전-세종 간 통행비율이 가장 높게 나타남

[표 3-3] 대전광역시 시계 외 통행 이용객 O/D 분석_목적통행

구분	대전	세종	공주	계룡	논산	창주시 (오송역)	금산	보은 옥천	합계
대전	430,413	2,014	355	600	93	46	1,271	1,262	436,054
세종	2,109	701	1	0	0	585	3	5	3,404
공주	303	1	46	0	0	0	0	0	350
계룡	515	0	0	420	1	0	0	0	936
논산	83	0	0	0	10	0	0	0	93
창주시 (오송역)	29	489	0	0	0	30	1	0	549
금산	1,255	3	0	0	0	0	189	1	1,448
보은 옥천	1,244	3	0	1	0	0	2	158	1,408
합계	435,951	3,211	402	1,021	104	661	1,466	1,426	444,242

주 : O/D 데이터 상 결측 보정이 불가능한 데이터는 제외함(14,180통행)

자료 : 대전광역시 대중교통계획 최종보고서, 2019

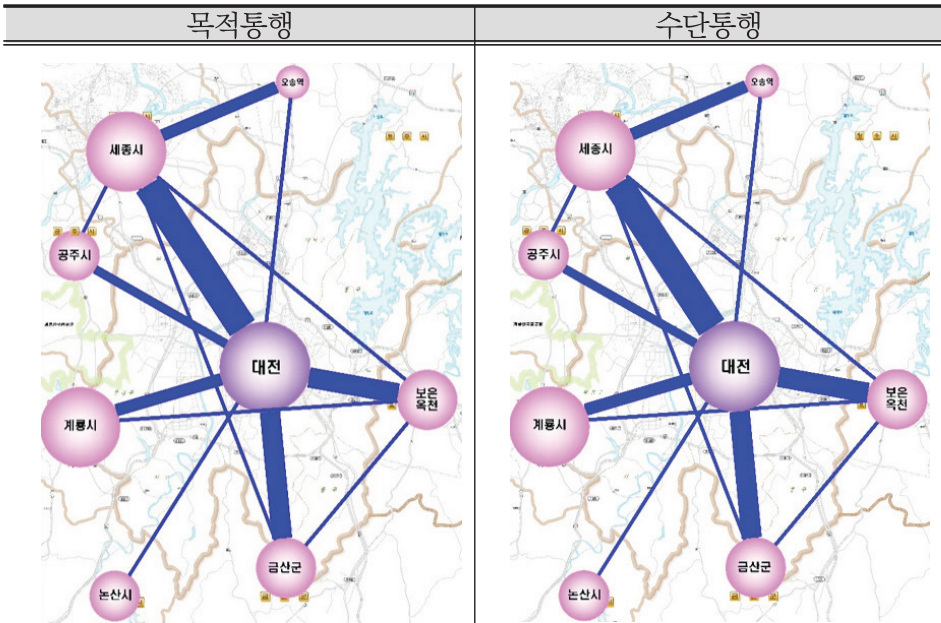
[표 3-4] 대전광역시 시계 외 통행 이용객 O/D 분석_수단통행

구분	대전	세종	공주	계룡	논산	창주시 (오송역)	금산	보은 옥천	합계
대전	557,940	2,370	376	611	94	51	1,288	1,288	564,018
세종	2,431	912	0	0	0	654	0	0	3,997
공주	320	0	46	0	0	0	0	0	366
계룡	533	0	0	449	0	0	0	0	982
논산	84	0	0	0	10	0	0	0	94
창주시 (오송역)	29	530	0	0	0	30	0	0	589
금산	1,264	0	0	0	0	0	191	0	1,455
보은 옥천	1,254	0	0	0	0	0	0	158	1,412
합계	563,855	3,812	422	1,060	104	75	1,479	1,446	572,913

주 : O/D 데이터 상 결측 보정이 불가능한 데이터는 제외함(14,180통행)

자료 : 대전광역시 대중교통계획 최종보고서, 2019

[표 3-5] 대전광역시 시계 외 통행 이용객 O/D 분석 그림



자료 : 대전광역시 대중교통계획 최종보고서, 2019

3. 장애인콜택시 총 사업비

- 2019년도 대전교통약자이동지원센터 총 사업비는 복권기금 약 6,867백만원, 시비 약 2,807백만원으로 총 9,674백만원임
- ▮ 그중 인건비는 약 4,706백만원, 택시임차비는 약 3,137백만원, 나머지 약 1,831백만원은 기타 금액으로 사용되었음

[표 3-6] 대전광역시 교통약자이동지원센터 운영예산

(단위 : 백만원)

사업명	총 사업비	인건비	택시 임차비	기타	사업개요	사업목적
교통약자 이동지원 센터운영	9,674	4,706	3,137	1,831	-대상 : 장애인 활채어 이용자 (65세 이상) -규모 : 322대(승합 82, 임차 90, 바우처 150)	교통약자 이동권 확보에 따른 교통약자 이동지원센터 운영

자료 : 대전복지재단 내부자료, 2019

4. 시내버스 이용실태

- 대전광역시 시내버스 이용객은 2020년 3월 한 달을 기준으로 1순위는 약 19만명으로 복합터미널(한국전력공사 방면), 2순위는 약 17만명으로 은하수네거리(파랑새네거리 방면), 3순위는 약 15만명으로 복합터미널(성남네거리 방면)로 나타남

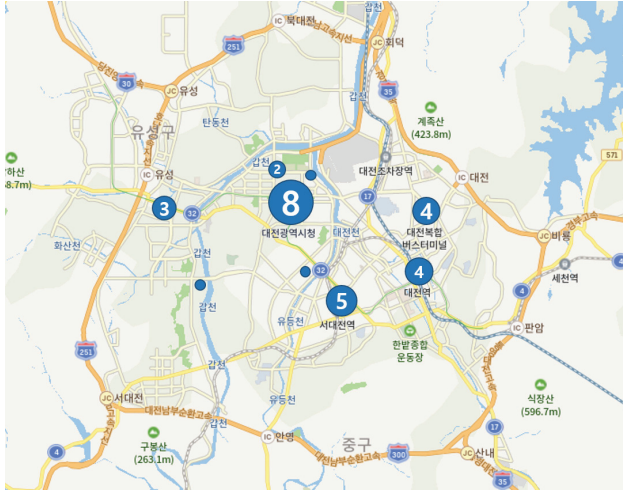
[표 3-7] 대전광역시 시내버스 이용객 상위 30개 정류소

(단위 : 명)

정류소	이용객	정류소	이용객
복합터미널(12010)	195,843	용문역5번출구(31160)	68,550
은하수네거리(32080)	174,975	파랑새네거리(32150)	68,276
복합터미널(11830)	153,173	대전역(12390)	67,912
대전역/역전시장(10040)	115,916	정부청사역(32270)	67,276
대전역(12400)	114,856	서대전역네거리(22040)	65,313
유성온천역7번출구(41330)	114,503	대전역(12370)	64,435
서대전네거리역3번출구(21410)	98,583	수정타운아파트(32660)	62,610
으능정아거리(20050)	96,885	서구보건소(34710)	62,264
충남대학교(42600)	91,111	둔산경찰서(32160)	61,781
갤러리아타임월드(32120)	84,752	시청역(32390)	61,745
중앙시장(10030)	79,905	도마삼거리(30650)	61,603
아마트(32130)	77,745	유성온천역6번출구(41320)	60,860
가수원유교/가수원시장(33040)	72,494	서대전네거리역2번출구(22150)	60,039
은하수네거리(32060)	70,550	동부네거리(11870)	59,209
롯데백화점(31450)	69,923	서구보건소(34720)	54,924

자료 : 대전광역시, 교통데이터DW시스템, 2020

주 : 2020년 3월 한달 기준/이용객 = 승차인원 + 하차인원 + 환승인원



[그림 3-3] 시내버스 이용객 상위 30개 정류소
 자료 : 대전광역시, 교통데이터DW시스템, 네이버지도, 2020

- 표에 있는 하위 30개 정류소는 전부 대전광역시 외곽버스 노선에 포함된 것임. 그중 외곽버스 33번 노선에 포함된 정류소가 6개로 가장 많은 것으로 분석됨



[그림 3-4] 시내버스 이용객 하위 30개 정류소
 자료 : 대전광역시, 교통데이터DW시스템, 네이버지도, 2020

[표 3-8] 대전광역시 시내버스 이용객 하위 30개 정류소

(단위 : 명)

정류소	이용객	정류소	이용객
백골저수지(23410)	1	갈재고개(75320)	3
보성네거리(23470)	1	남대전종합물류단지(99999)	3
보성네거리(23480)	1	대전보훈공원입구(23430)	3
분저리(61170)	1	돌마루(40670)	3
사봉(40960)	1	목원대학사마을(45350)	3
신촌리(75210)	1	백골삼거리(23460)	3
장동고개(50890)	1	사영동(13250)	3
금남초등학교(75150)	2	장동약수터(50870)	3
대전보훈공원입구(23440)	2	장동예비군훈련장(53080)	3
만년고등학교(99999)	2	장재리(75290)	3
바이리(62400)	2	한배마을(40820)	3
삼정동-농기계보관창고(52630)	2	과곡동-고라골(34540)	3
상추(12490)	2	구민리(35450)	3
용계54통(45370)	2	분저리(61180)	3
금고동매답장(44910)	3	송림가든(61140)	3

자료 : 대전광역시, 교통데이터DW시스템, 2020

주 : 2020년 3월 한달 기준/이용객 = 승차인원 + 하차인원 + 환승인원

- 대전광역시 시내버스 시간대별 이용객수는 오전은 8시에 15,423명으로 가장 많고, 오후는 18시에 18,149명으로 가장 많음

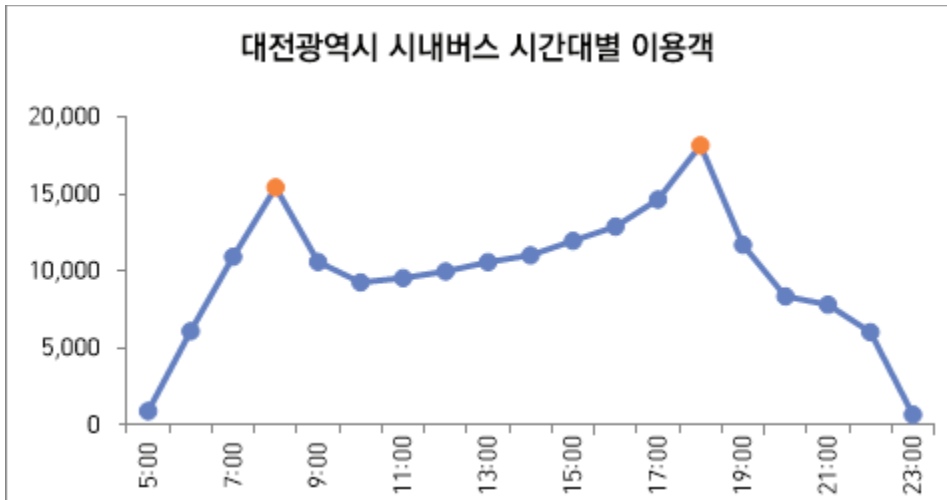
[표 3-9] 대전광역시 시내버스 시간대별 이용객

(단위 : 명)

시간대	이용객	시간대	이용객
5:00	908	15:00	11,955
6:00	6,093	16:00	12,880
7:00	10,916	17:00	14,637
8:00	15,423	18:00	18,149
9:00	10,586	19:00	11,693
10:00	9,256	20:00	8,351
11:00	9,540	21:00	7,812
12:00	9,971	22:00	6,026
13:00	10,575	23:00	679
14:00	11,016		

자료 : 대전광역시, 교통데이터DW시스템, 2020

주 : 2020년 3월 한달 기준, 이용객 수가 가장 많은 노선(201번 급행2번, 102번)의 평균 시간대별 이용객수



[그림 3-5] 대전광역시 시내버스 시간대별 이용객

자료 : 대전광역시, 교통데이터DW시스템, 2020

3절. 공공형 택시 관련 타시도 사례 분석

1. 공공형 택시 관련 타시도 현황

1) 도입 현황

- 현재 운영중인 73개 공공형 택시 중에서 85.1%에 해당하는 72개 모델이 택시형이고, 14.9%에 해당되는 11개 모델이 버스형임
 - 공공형 택시 등 수요응답형 교통서비스가 필요한 지역은 기존의 대형 버스 운행이 불가능한 지역으로 대부분 진입로가 협소하고 버스 회차 공간이 없는 지역이 많아 택시형 모델이 많음
- 73개 교통모델 중에서 79.3%에 해당하는 69개 교통모델이 택시면허로 운행중이고, 20.7%에 해당하는 18개 모델이 한정면허로 운영중임
 - 여객자동차 운수사업법 시행령 제4조(시·도지사의 면허 또는 등록 대상인 여객자동차운송사업)에서는 시·도지사의 면허를 받아야 하는 면허 대상 여객자동차운송사업을 수요응답형 여객자동차운송사업(수요응답형 여객자동차운송사업)으로 규정하고 있으므로, 버스형 모델에는 한정면허를 부여해야 함
- 94.3%에 해당되는 82개 모델의 경우 콜센터를 운영하지 않고 있으며, 5.7%에 해당하는 교통모델은 지자체 혹은 기존 택시회사의 콜센터를 활용하고 있음
- 96.6%에 해당하는 84개 모델은 정산을 수기로 하고 있으며, 수기와 전산방식을 병행하는 모델은 2개, 전산방식을 전용하는 모델은 1개임

[표 3-10] 공공형택시 등 타시도 도입현황('18.12.31 기준)

시도	군	모델	사업명	시행 시기	이용요금 (원)	면허방식	콜센터 운영여부	요금정산방식
대구	달성	택시형	달성행복택시	3월	안당 1,400	택시면허	인함	전산/수기
울산	울주	택시형	울주사랑택시	7월	안당 1,000	택시면허	인함	수기
경기	양평	버스형	행복버스	1월	안당 100/500/1,000	한정면허	인함	수기
강원	홍천	택시형	희망택시	1월	안당 100	택시면허	인함	수기
	황성	택시형	희망택시	1월	안당 1,400	택시면허	인함	수기
		버스형	희망버스	1월	안당 300/400/600	한정면허	인함	수기
	영월	택시형	희망택시	1월	안당 1,400	택시면허	운영 중	수기
	평창	택시형	희망택시	1월	안당 1,400	택시면허	인함	수기
	정선	택시형	희망택시	1월	안당 1,000~2,000	택시면허	인함	수기
	철원	택시형	희망택시	1월	대당 1,000	택시면허	인함	수기
	화천	택시형	희망택시	1월	안당 1,400	택시면허	인함	수기
	양구	택시형	희망택시	1월	마을별 1,400~3,000	택시면허	인함	수기
	인제	택시형	희망택시	1월	마을별 1,500~2,500	택시면허	인함	수기
고성	택시형	희망택시	5월	대당 1,400	택시면허	인함	수기	
양양	택시형	희망택시	1월	마을별 1,200/2,000	택시면허	인함	전산/수기	
충북	보은	택시형	사랑택시	1월	안당 100	택시면허	택시회사 콜센터	수기
	옥천	택시형	다림주택시	1월	안당 1,300	택시면허	인함	수기
	영동	택시형	무지개택시	1월	안당 100	택시면허	인함	수기
	증평	택시형	행복택시	1월	안당 1,300	택시면허	인함	수기
		버스형	문화사랑버스	11월	안당 1,300	한정면허	인함	수기
	진천	택시형	행복택시	1월	안당 1,000/1,300	택시면허	인함	수기
	괴산	택시형	행복택시	1월	면지역 2,600 군지역 5,200	택시면허	인함	수기
	음성	택시형	희망택시	1월	안당 1,300	택시면허	인함	수기
단양	택시형	행복택시	1월	안당 1,300	한정면허	인함	수기	
충남	금산	택시형	마을택시	1월	읍면택시 100 기타 1,100	한정면허	운영 중	수기
	부여	택시형	행복택시	3월	환승장소까지 100 기타 1,300	한정면허	인함	수기
	서천	택시형	희망택시	1월	면소재지 100 군소재지 1,400	택시면허	인함	수기
	창양	택시형	희망택시	1월	안당 1,300	택시면허	인함	수기
	홍성	택시형	마을택시	1월	안당 1,300	택시면허	인함	수기
예산	택시형	섬김택시	1월	안당 1,300~3,700	택시면허	택시회사 콜센터	전산	

〈표 계속〉

시도	군	모델	사업명	시행 시기	이용요금 (원)	면허방식	콜센터 운영여부	요금징산방식	
충남	태안	택시형	희망택시	8월	0	택시면허	인함	수기	
	전북	완주	택시형	으뜸택시	1월	인당 500	택시면허	인함	수기
		진안	택시형	100원 순환택시	1월	인당 100	택시면허	인함	수기
		무주	택시형	행복택시	7월	대당 1,000	택시면허	인함	수기
		장수	택시형	행복택시	1월	대당 1,000	택시면허	인함	수기
		임실	택시형	행복택시	1월	대당 2,000	택시면허	인함	수기
		순창	택시형	마을택시	1월	대당 1,400	택시면허	택시회사 콜센터	수기
		고창	택시형	행복콜택시	1월	대당 1,000	택시면허	인함	수기
		부안	택시형	행복택시	1월	대당 1,000	택시면허	인함	수기
전남	담양	택시형	100원 택시	1월	승강장까지 100 읍면소재지 1,000	택시면허	인함	수기	
	곡성	택시형	효도택시	1월	면소재지 100 생활권역 1,200	택시면허	인함	수기	
	구례	택시형	100원 택시	1월	대당 100	택시면허	인함	수기	
	고흥	택시형	100원 택시	1월	대당 100	택시면허	인함	수기	
	보성	택시형	행복택시	1월	대당 100	택시면허	인함	수기	
	화순	택시형	100원 효도택시	1월	대당 100	택시면허	인함	수기	
	장흥	택시형	100원 택시	1월	대당 100	택시면허	인함	수기	
	강진	택시형	100원 마을택시	1월	대당 100	택시면허	인함	수기	
	해남	택시형	해남사랑택시	1월	대당 100	택시면허	인함	수기	
	영암	택시형	100원 택시	1월	대당 100	택시면허	인함	수기	
	무안	택시형	행복택시	1월	대당 1,300	택시면허	인함	수기	
	함평	택시형	행복택시	1월	대당 100	택시면허	인함	수기	
	영광	택시형	군민행복택시	1월	대당 100	택시면허	인함	수기	
	장성	택시형	100원 택시	1월	대당 100	택시면허	인함	수기	
	완도	택시형	100원 희망택시	1월	대당 100	택시면허	인함	수기	
	진도	택시형	100원 택시	1월	대당 100	택시면허	인함	수기	
	산안	택시형	드림택시	1월	대당 100	택시면허	인함	수기	

〈표 계속〉

시도	군	모델	사업명	시행 시기	이용요금 (원)	면허방식	콜센터 운영여부	요금정산방식
경북	의성	택시형	행복택시	1월	안당 1,300	택시면허	인함	수기
	창송	택시형	천안택시	1월	안당 1,000	택시면허	인함	수기
	영양	택시형	행복택시	1월	안당 1,300	한정면허	인함	수기
	영덕	택시형	행복택시	1월	안당 1,200	택시면허	인함	수기
	고령	택시형	대기행복택시	10월	대당 500~2,000	택시면허	인함	수기
	성주	택시형	별고을택시	1월	안당 500~2,000	택시면허	인함	수기
	예천	택시형	화방택시	1월	안당 1,000/1,500	택시면허	인함	수기
	봉화	택시형	행복택시	1월	안당 1,300	택시면허	인함	수기
경남	울진	택시형	행복택시	1월	대당 1,000	택시면허	인함	수기
	의령	택시형	브라보 행복택시	1월	대당 1,200	택시면허	인함	수기
경남	합안	택시형	브라보 행복택시	1월	안당 1,300	택시면허	인함	수기
	창녕	택시형	브라보 마을택시	1월	안당 500	한정면허	인함	수기
	고성	택시형	브라보 행복택시	1월	대당 1,200	택시면허	인함	수기
	남해	택시형	브라보 보물섬 행복택시	1월	면소재지 : 대당 100 타읍면 : 안당 1,300	택시면허	인함	수기
	하동	택시형	브라보 행복택시	1월	안당 100	택시면허	인함	수기
	산청	택시형	브라보 한방택시	1월	대당 1,000	택시면허	인함	수기
	합양	택시형	함양행복택시	1월	대당 1,200	택시면허	인함	수기
	거창	택시형	브라보·부르미 택시	1월	면소재지 : 대당 100 읍 : 안당 1,000	택시면허	인함	수기
합천	택시형	브라보 행복택시	1월	안당 1,000	택시면허	인함	수기	

자료 : 농림축산식품부 한국농어촌공사, 2018년 농촌형 교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018.12, pp.31~33 재구성

2) 사업비 집행현황

- 전국 73개 교통모델 운행에 총 10,124,036,570원의 사업비가 보조됨
 - 국비는 3,419,316,371원으로 약 33.8%를 점유하고, 지방비는 6,704,720,199원으로 약 66.2%를 점유함
 - 택시형 모델의 국비 보조금은 3,386,845,091원으로 사업비의 약 33.7%를, 지방비는 6,651,842,889원으로 약 66.3%를 점유함
 - 버스형 모델의 국비 보조금은 32,471,280원으로 사업비의 약 38%를, 지방비는 52,877,310원으로 약 66.3%를 점유함
- 17개 교통모델을 도입한 전라남도의 사업비가 2,759백만원으로 가장 많고, 1개 모델을 도입한 경기도는 가장 적은 45백만원을 집행함
- 국비와 지방비를 포함한 차량 1대당 보조금은 택시형 모델이 2,175,341원, 버스형 모델이 2,157,929원으로 유사함
 - 차량 1대당 보조금을 가장 많이 지급한 자치단체는 택시형 모델 중에서 3,986,068원을 지급한 충북이고, 버스형 모델 중에서는 44,942,560원을 지급한 경기도로 나타남

[표 3-11] 시도별 사업비 집행현황(18'12.31 기준)

시도	모델	계획운행대수 (대)	사업비 (원)			대당 보조금 (원/대)
			계	국비	지방비	
대구	소계	16	166,331,500	10,564,350	155,767,150	10,395,719
	택시형	16	166,331,500	10,564,350	155,767,150	10,395,719
	버스형	-	-	-	-	-
인천	소계	-	-	-	-	-
	택시형	-	-	-	-	-
	버스형	-	-	-	-	-
울산	소계	120	65,493,200	35,920,280	29,572,920	545,777
	택시형	120	65,493,200	35,920,280	29,572,920	545,777
	버스형	-	-	-	-	-

〈표 계속〉

시도	모델	계획운행대수 (대)	사업비 (원)			대당 보조금 (원/대)
			계	국비	지방비	
경기	소계	1	44,942,560	22,471,280	22,471,280	44,942,560
	택시형	-	-	-	-	-
	버스형	1	44,942,560	22,471,280	22,471,280	44,942,560
강원	소계	811	1,439,625,830	470,593,803	969,032,027	1,775,124
	택시형	810	1,399,219,800	460,593,803	938,625,997	1,727,432
	버스형	1	40,406,030	10,000,000	30,406,030	40,406,030
충북	소계	380	1,510,719,680	387,546,230	1,123,173,450	3,986,068
	택시형	379	1,510,719,680	387,546,230	1,123,173,450	3,986,068
	버스형	1	-	-	-	-
충남	소계	605	575,005,860	202,763,216	372,242,644	950,423
	택시형	605	575,005,860	202,763,216	372,242,644	950,423
	버스형	-	-	-	-	-
전북	소계	239	762,458,760	351,810,295	410,648,465	3,190,204
	택시형	239	762,458,760	351,810,295	410,648,465	3,190,204
	버스형	-	-	-	-	-
전남	소계	1,334	2,759,380,870	842,375,327	1,917,005,543	2,068,501
	택시형	1,334	2,759,380,870	842,375,327	1,917,005,543	2,068,501
	버스형	-	-	-	-	-
경북	소계	498	1,381,851,480	595,271,590	786,579,890	2,774,802
	택시형	498	1,381,851,480	595,271,590	786,579,890	2,774,802
	버스형	-	-	-	-	-
경남	소계	651	1,418,226,830	500,000,000	918,226,830	2,178,536
	택시형	651	1,418,226,830	500,000,000	918,226,830	2,178,536
	버스형	-	-	-	-	-
합계	합계	4,654	10,124,036,570	3,419,316,371	6,704,720,199	42,674,295
	택시형	4,652	10,038,687,980	3,386,845,091	6,651,842,889	2,175,341
	버스형	2	85,348,590	32,471,280	52,877,310	2,157,929
합계 국비/지방비 매칭 비율			100.0%	33.8%	66.2%	-
합계(택시형) 국비/지방비 매칭 비율			100.0%	33.7%	66.3%	-
합계(버스형) 국비/지방비 매칭 비율			100.0%	38.0%	62.0%	-

자료 : 농림축산식품부 한국농어촌공사, 2018년 농촌형 교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018.12, pp.19~26 재구성
 주 : 충북의 대당보조금 산정시 버스형 모델의 계획운행대수 1대는 미반영하였음

3) 이용실적 현황

- 2018년 12월말 기준 1,935,283명(누적)이 농촌형교통모델사업으로 지원된 공공형 택시 서비스를 이용한 것으로 나타남
- 계획 운행대수 4,665대의 공급량을 고려할 때 차량 1대당 415.7명이 이용하였고, 차량 1대당 1일 이용객(365일 적용)은 1.1명으로 분석됨
- 버스형 모델의 차량 1대당 1일 이용객은 택시형 모델에 비해 12.5배 (=13.7명÷1.1명) 정도 많은 것으로 분석됨
 - 택시형 모델의 차량 1대당 이용객은 412.8명이고, 차량 1대당 1일 이용객은 1.1명으로 분석됨
 - 버스형 모델의 차량 1대당 이용객은 4,997.3명이고, 차량 1대당 1일 이용객은 13.7명으로 분석됨
- 이용객 1인당 지급된 보조금은 약 5,231.3원으로 택시형 모델의 이용객 1인당 보조금(5,227.7원)과 버스형 모델의 이용객 1인당 보조금(5692.9원)이 서로 비슷함

[표 3-12] 시도별 이용실적 현황 (18'12.31 기준)

시도	모델	사업비 (원)	이용 실적			대당일이용객 (인/대·일)	1인당 보조금 (원/인)
			계획운행대수 (대)	누적이용자수 (인)	대당 누적이용자수 (인/대)		
대구	소계	166,331,500	16	31,125	1,945	5.3	5,344.0
	택시형	166,331,500	16	31,125	1,945	5.3	5,344.0
	버스형	-	-	-	-	-	-
인천	소계	-	-	-	-	-	-
	택시형	-	-	-	-	-	-
	버스형	-	-	-	-	-	-
울산	소계	65,493,200	120	4,770	40	0.1	13,730.2
	택시형	65,493,200	120	4,770	40	0.1	13,730.2
	버스형	-	-	-	-	-	-

〈표 계속〉

시도	모델	사업비 (원)	이용 실적			대형알이용객 (인/대·일)	1인당 보조금 (원/인)
			계획은행대 수 (대)	누적이용자수 (인)	대당 누적이용자수 (인/대)		
경기	소계	44,942,560	1	5,767	5,767	15.8	7,793.1
	택시형	-	-	-	-	-	-
	버스형	44,942,560	1	5,767	5,767	15.8	7,793.1
강원	소계	1,439,625,830	811	128,565	11,528	0.4	11,197.6
	택시형	1,399,219,800	810	119,688	2,651	0.4	11,690.6
	버스형	40,406,030	1	8,877	8,877	24.3	4,551.8
충북	소계	1,510,719,680	380	188,694	5,685	1.4	8,006.2
	택시형	1,510,719,680	379	188,346	5,337	1.4	8,021.0
	버스형	-	1	348	348	1.0	-
충남	소계	575,005,860	605	105,306	4,828	0.5	5,460.3
	택시형	575,005,860	605	105,306	4,828	0.5	5,460.3
	버스형	-	-	-	-	-	-
전북	소계	762,458,760	239	220,050	22,333	2.5	3,464.9
	택시형	762,458,760	239	220,050	22,333	2.5	3,464.9
	버스형	-	-	-	-	-	-
전남	소계	2,759,380,870	1,334	736,669	10,499	1.5	3,745.8
	택시형	2,759,380,870	1,334	736,669	10,499	1.5	3,745.8
	버스형	-	-	-	-	-	-
경북	소계	1,381,851,480	498	199,819	4,121	1.1	6,915.5
	택시형	1,381,851,480	498	199,819	4,121	1.1	6,915.5
	버스형	-	-	-	-	-	-
경남	소계	1,418,226,830	651	314,518	5,249	1.3	4,509.2
	택시형	1,418,226,830	651	314,518	5,249	1.3	4,509.2
	버스형	-	-	-	-	-	-
합계		10,124,036,570	4,655	1,935,283	415.7	1.1	5,231.3
합계(택시형)		10,038,687,980	4,652	1,920,291	412.8	1.1	5,227.7
합계(버스형)		85,348,590	3	14,992	4,997.3	13.7	5,692.9

자료 : 농림축산식품부·한국농어촌공사, 2018년 농촌형 교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018.12, pp.19~26 재구성

2. 시도별 공공형 택시 이용특성 및 만족도 현황

1) 1주일 평균 이용횟수

- 전체 응답자의 과반수를 넘는 52.9%에 해당하는 응답자가 1주일에 ‘2회 이하’로 공공형 택시를 이용하였고, 약 30.5% 정도는 ‘2주에 1회 또는 1회 미만’으로 공공형 택시를 이용함

[표 3-13] 시도별 공공형 택시 1주일 평균 이용횟수

구분	대구	인천	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	총계	접유율
1회	2	-	4	0	26	22	24	16	68	19	21	202	25.2%
2회	6	-	2	0	40	47	31	18	20	36	22	222	27.7%
3회	0	-	1	0	1	17	10	13	10	13	12	77	9.6%
4회	0	-	0	3	16	4	4	1	0	12	3	43	5.4%
5회	0	-	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0.2%
6회	0	-	0	5	5	0	0	0	0	0	0	10	1.2%
7회	0	-	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0.1%
기타*	2	-	3	3	24	8	3	41	72	35	54	245	30.5%
합계	10	-	10	11	112	100	72	89	170	115	113	802	100.0%
평균 이용횟수	1.5	-	1.3	4.0	1.9	2.0	1.9	1.3	1.0	1.7	1.3	1.6	-

주: 기타는 2주에 1회 또는 그 미만의 이용횟수를 의미

자료: 농림축산식품부·한국농어촌공사, 2018년 농촌형 교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018.12, p.133 재구성

2) 이용 요일

- 전체 응답자의 약 84.7%에 해당하는 응답자가 ‘필요시 공공형 택시를 이용’하는 것으로 응답하였고, 요일별로는 월요일(10.2%)과 수요일(3.5%)의 이용비율이 가장 높은 것으로 나타남

[표 3-14] 시도별 공공형 택시 이용요일

(단위 : 명)

구분	대구	인천	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	총계	점유율
월	1	-	2	1	9	18	11	8	19	10	3	82	10.2%
화	0	-	0	0	0	4	2	1	0	0	1	8	1.0%
수	1	-	0	0	4	2	2	2	9	4	4	28	3.5%
목	0	-	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0.2%
금	0	-	0	0	0	1	2	0	0	0	0	3	0.4%
토	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
일	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
기타*	8	-	8	10	99	76	57	78	142	101	105	684	84.8%
합계	10	-	10	11	112	103	74	89	170	115	113	807	100.0%

주: 기타는 특정요일을 지정하지 않고 필요시 이용하는 것을 의미

자료: 농림축산식품부·한국농어촌공사, 2018년 농촌형 교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018.12, p.134 재구성

3) 이용 시간대

- 전체 응답자의 54.2%에 해당하는 응답자가 의료서비스, 생활용품 구매, 금융 및 공공서비스의 시작 시간인 오전 9시부터 11시 사이에 ‘공공형 택시’를 주로 이용하였고 주 이용시간대는 오전 7시부터 오후 3시까지인 것으로 나타남

[표 3-15] 시도별 공공형 택시 이용 시간대

(단위 : 명)

구분	대구	인천	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	총계	점유율
05:00~07:00	0	-	2	0	0	0	0	0	0	6	1	9	0.8%
07:00~09:00	3	-	6	0	41	23	12	52	80	39	67	323	27.5%
09:00~11:00	10	-	7	9	97	93	69	53	141	112	46	637	54.2%
11:00~13:00	1	-	1	0	26	20	15	13	22	14	7	119	10.1%
13:00~15:00	0	-	0	9	21	8	10	4	0	0	13	65	5.5%
15:00~17:00	0	-	0	2	9	1	1	5	0	0	3	21	1.8%
17:00~19:00	0	-	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0.2%
19:00~21:00	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
21:00~23:00	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
합계	14	-	16	20	195	145	107	128	243	171	137	1,176	100.0%

자료: 농림축산식품부·한국농어촌공사, 2018년 농촌형 교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018.12, p.135 재구성

4) 이용 목적

- 의료서비스 혜택을 받기 위해 약 82.1%에 해당하는 응답자가 공공형 택시를 이용하였고, 생활편의(10.0%), 여가활동(3.6%), 경제활동(2.7%) 순으로 공공형 택시를 이용하는 것으로 나타남

[표 3-16] 시도별 공공형 택시 이용 목적

(단위: 명)

구분	대구	인천	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	총계	점유율
생활편의	0	-	0	3	5	5	6	13	17	19	12	80	10.0%
경제활동	0	-	0	1	3	0	6	5	0	4	3	22	2.7%
여가활동	0	-	1	1	0	3	5	3	6	8	2	29	3.6%
공공업무	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0.5%
금융업무	0	-	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0.2%
의료	10	-	9	4	104	92	53	66	147	84	90	659	82.2%
통근·통학	0	-	0	2	0	0	0	1	0	0	0	3	0.4%
종교	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
교통	0	-	0	0	0	0	2	0	0	0	1	3	0.4%
기타	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
합계	10	-	10	11	112	100	72	89	170	115	113	802	100.0%

자료: 농림축산식품부·한국농어촌공사, 2018년 농촌형 교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018.12, p.136 재구성

3. 공공형 택시 운영 효과

1) 도입 현황

○ 공공형 택시 도입 전 자택에서 정류장까지의 평균 도보시간은 약 31.6분이었으나, 공공형 택시 도입 후 6.5분으로 감소하여 약 179.4%의 변화가 발생함

▮ 공공형 택시 도입에 따른 자택에서 정류장까지의 평균 도보시간 변화는 195%의 변화율을 보인 경기도가 가장 큰 것으로 나타남

[표 3-17] 공공형 택시 이용 전/후 자택에서 정류장까지의 도보시간 변화
(단위 : 분)

구분	대구	인천	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	평균
운행 전	28.0	-	28.5	67.7	26.7	25.5	27.6	26.3	28.1	29.3	28.7	31.6
운행 후	5.6	-	8.2	3.4	7.2	6.4	6.5	6.8	6.7	6.9	8.0	6.5
변화량	-22.4	-	-20.3	-64.3	-19.5	-19.1	-21.1	-19.5	-21.4	-22.4	-20.7	-25.1
개선도(%)	180.0	-	171.2	195.0	173.0	174.9	176.4	174.1	176.2	176.5	172.1	179.4

자료: 농림축산식품부·한국농어촌공사, 2018년 농촌형 교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018.12, p.137 재구성

2) 병원 등 생활서비스 거점까지의 이동 소요시간 변화

○ 병원, 장터, 공공기관, 은행 등 생활서비스가 제공되는 생활서비스 거점까지 이동하는 소요시간은 공공형 택시 이용 전 평균 14.5분에서 이용 후 10.6분으로 3.9분 감소하여 약 126.0%의 변화가 발생함

[표 3-18] 공공형 택시 이용 전/후 생활서비스 거점까지의 이동 소요시간
(단위 : 분)

구분	대구	인천	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	평균
운행 전	14.5	-	15.0	15.0	13.7	17.4	12.6	15.6	13.8	14.6	12.7	14.5
운행 후	9.0	-	10.5	10.5	10.2	12.5	10.3	12.4	9.3	9.2	11.9	10.6
변화량	-5.5	-	-4.5	-4.5	-3.5	-4.9	-2.3	-3.2	-4.5	-5.4	-0.8	-3.9
개선도(%)	137.9	-	130.0	130.0	125.5	128.2	118.3	120.5	132.6	137.0	106.3	126.9

자료: 농림축산식품부·한국농어촌공사, 2018년 농촌형 교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018.12, p.139 재구성

3) 삶의질 변화

- 공공형 택시 이용 전/후 문화, 여가, 병원방문 등 전반적인 삶의 질은 평균적으로 약 2배 정도 개선된 것으로 나타남
- ▮ 이는 기존의 버스 서비스 소외지역 주민에게 이동권을 제공하여 생활 편의가 향상됨에 따라 나타난 결과로 여길수 있으며, 특히 광역시 이면서도 버스 서비스 소외지역이었던 대구(달성군)의 경우에는 삶의 질 개선도가 전국 평균보다 다소 높은 2.3배로 나타남

[표 3-19] 공공형 택시 이용 전/후 삶의질 변화

(단위 : 점)

구분	대구	인천	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	평균
운행 전	40.0	-	42.0	47.7	35.6	46.8	44.3	49.2	41.5	41.7	53.7	44.3
운행 후	92.0	-	89.0	75.9	87.4	91.6	94.4	90.6	89.9	88.8	90.8	89.1
변화량	52.0	-	47.0	28.2	51.8	44.8	50.1	41.4	48.4	47.1	37.1	44.8
개선도	2.3배	-	2.1배	1.6배	2.5배	2.0배	2.1배	1.8배	2.2배	2.1배	1.7배	2.0배

자료: 농림축산식품부·한국농어촌공사; 2018년 농촌형 교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사; 2018.12, pp.141~142 재구성

4절. 공공형 택시 시사점

1. 공공형 택시 이용권 확대 필요

- 현재 공공형 택시는 평균적으로 1주일에 2회 미만의 공급서비스를 제공 중에 있으며, 이용자는 사전에 계획된 공공형 택시의 서비스 공급시간에 맞추어 공공형 택시를 이용하고 있음(완전한 수요응답형 서비스가 아님)
- ▮ 이에 대해 전체 이용자의 약 62.3%(=50.1%+12.2%)에 해당하는 응답자가 공공형 택시의 이용이 ‘부족하다(매우 부족하다 포함)’고 여기는 것으로 나타남

[표 3-20] 공공형 택시 이용권의 수량에 대한 만족도 현황

(단위 : 명)

구분	대구	인천	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	총계	점유율
매우 충분하다	0	-	1	0	0	13	10	0	0	5	1	30	3.7%
충분하다	1	-	2	0	12	22	18	0	0	16	3	74	9.2%
적당하다	4	-	2	11	14	31	28	34	12	28	34	198	24.7%
부족하다	4	-	5	0	68	29	15	41	124	52	64	402	50.1%
매우 부족하다	1	-	0	0	18	5	1	14	34	14	11	98	12.2%
합계	10	-	10	11	112	100	72	89	170	115	113	802	100.0%
점수변환결과(점)	50.0	-	58.0	60.0	43.6	61.8	65.8	44.5	37.4	50.6	45.7	48.4	-

주: 점수변환은 '매우충분하다 100점, 충분하다 80점, 적당하다 60점, 부족하다 40점, 아주부족하다 20점' 기준을 적용
 자료: 농림축산식품부·한국농어촌공사, 2018년 농촌형 교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018.12, p.167 재구성

- 이용권이 부족하다고 응답한 500명을 대상으로 ‘이용권 요구도’를 조사한 결과 현재 공공형 택시의 공급수준인 주 2회(1개월 이용권 8장)에 대해 약 52.6%가 만족하고 있으며, 8장 이상 이용권이 필요하다는 의견은 47.4%로 나타남
- ▮ 특히, 1개월 이용권이 10장까지 필요하다는 의견은 약 80%(≒79.4%)로 공공형 택시의 이용권은 1개월에 10장 정도가 적당한 것으로 여길 수 있음

[표 3-21] 공공형 택시의 이용권 요구도

(단위 : 명)

구분	대구	인천	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	총계	점유율
5~6장	3	-	0	0	5	3	0	18	17	8	31	85	17.0%
7~8장	0	-	2	0	38	8	0	17	83	17	13	178	35.6%
9~10장	2	-	1	0	25	12	6	18	38	22	10	134	26.8%
11~15장	0	-	0	0	7	6	0	1	19	2	3	38	7.6%
16장~20장	0	-	0	0	6	1	0	0	1	4	11	23	4.6%
20장 이상	0	-	2	0	5	4	10	1	0	13	7	42	8.4%
합계	5	-	5	0	86	34	16	55	158	66	75	500	100.0%

자료: 농림축산식품부·한국농어촌공사, 2018년 농촌형 교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018.12, p.168 재구성

2. 버스형 모델의 저상승하차 기능 개선

- 버스형 모델의 운행 시 주요 애로사항은 휴게시간이 상대적으로 짧은 강원도와 충청북도에서 발생하는 ‘정시성 확보’ 문제와 신체적인 불편 요소를 갖고 있는 ‘노약자 탑승 불편’으로 나타남
 - ▮ 휴게시간 보장을 위해 국토교통부가 주관사업으로 노선버스에 GPS를 장착하여 차량의 이동과 휴게시간을 관리하는 ‘휴게시간 보장 프로그램’ 도입 필요¹⁾
 - ▮ 노약자 승하차 불편 해소를 위해서 ‘15인승’ 미만의 소형차량에는 ‘탑승 보조발판’을 설치하고, 승하차시 운전사가 적극적으로 돕는 친절 서비스 프로그램 시행 필요

1) 김원철·김윤식, 충남 수요응답형교통 운영 및 관리 개선방안, 충남연구원, 2019.12, p.55 재구성

[표 3-22] 버스형 모델 운영 애로사항(승무원 조사)

(단위 : 명)

구분	대구	인천	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	총계	점유율
정시성 확보	-	-	-	0	1	1	-	-	-	-	-	2	50.0%
승객 불만	-	-	-	0	0	0	-	-	-	-	-	0	-
사고 및 정체	-	-	-	0	0	0	-	-	-	-	-	0	-
정류장의 장차요구	-	-	-	0	0	0	-	-	-	-	-	0	-
고장/사고시 처리 매뉴얼	-	-	-	0	0	0	-	-	-	-	-	0	-
노약자 탑승으로 인한 불편	-	-	-	1	0	0	-	-	-	-	-	1	25.0%
기타	-	-	-	0	0	1	-	-	-	-	-	1	25.0%
합계	-	-	-	1	1	2	-	-	-	-	-	4	100.0%

자료: 농림축산식품부·한국농어촌공사, 2018년 농촌형 교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018.12, p.174 재구성

3. 택시형 모델의 정산시스템 보급

○ 택시형 모델의 ‘이용횟수 확대’ 의견은 전체 응답의 35.8%를 차지하고, ‘정산방법의 전산화’ 필요성 의견은 약 39.8%를 차지하는 것으로 나타남

▮ 택시형 모델의 이용자 편의 향상을 위해서는 ‘이용횟수’의 확대가 필요하고, 택시형 모델의 운영 및 관리 개선을 위해 ‘정산시스템 보급’이 필요한 것으로 판단됨

[표 3-23] 택시형 모델 운영 애로사항(승무원 조사)

(단위 : 명)

구분	대구	인천	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	총계	점유율
손실보상금 빠른 보전	0	-	0	-	1	8	0	2	3	4	3	21	5.5%
이용자 이용횟수 증가	3	-	3	-	22	17	14	17	31	14	16	137	35.8%
이용자 요금인상	0	-	0	-	2	2	3	0	6	2	3	18	4.7%
전산화	2	-	2	-	21	11	8	14	28	15	13	114	29.8%
중형버스나 대형차량 운영 필요	0	-	1	-	2	0	0	4	1	1	5	14	3.7%
행정절차 간소화	0	-	0	-	7	2	3	5	13	5	8	43	11.2%
기타	0	-	0	-	5	7	4	1	7	7	5	36	9.4%
합계	5	-	6	-	60	47	32	43	89	48	53	383	100.0%

자료: 농림축산식품부·한국농어촌공사, 2018년 농촌형 교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018.12, p.181 재구성

4. 지속가능한 공공형 택시 운영을 위한 재원확보 필요

- 공공형 택시의 지속가능성을 고려한 요구사항에 대해 ‘전산화 시스템’ 보급이 30.9%로 가장 높았고, 정부의 지속적인 지원에 대한 요구가 27.6%를 차지함

[표 3-24] 지속가능한 택시형 모델 운영을 위한 요구사항(승무원 조사)

구분	응답자(명)	구성비(%)
사업 확대	25	14.4
전산화시스템 도입	54	30.9
정부의 지속적인 지원	48	27.6
시도의 지속적 관리 및 지원	20	11.5
대상마을 주민의 적극적 참여	9	5.2
평가체계 도입	5	2.9
정확한 수요예측	12	6.9
기타	1	0.6

자료: 농림축산식품부·한국농어촌공사, 2018년 농촌형 교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018.12, p.189 재구성

- 지속적인 사업비 교부 및 시도 권한 확대²⁾

- 2019년부터 중앙정부(국토교통부·농림축산식품부)가 추진하는 도시형·농촌형 교통모델 사업의 자금 재원은 균형발전특별회계 지역자율계정에 속해 있으며, 국고 50%와 지방비 50%의 매칭 사업으로 재원이 지원중임
- 사업계획에 따라 지방비 및 마을기금 등 기타기금은 추가가 가능하며, 사업시행 시군은 총 사업비 중 50% 이상의 지방비 등을 확보하여야 함
- 2019년 사업비 지원기준은 시군별 3.5억 원(공공형버스 3억 원, 공공형 택시 50백만 원)이 책정되고, 해당 사업이 시도 편성사업으로 광역 지지체(시도)가 관할시군의 여건을 감안하여 시군간 예산 조정 등 자율 배분이 가능하며, 예산범위 내에서 추가수요가 있는 경우 지원기준금액 이상으로 지원할 수 있음

2) 김원철·김윤식, 충남 수요응답형교통 운영 및 관리 개선방안, 충남연구원, 2019.12, pp.17~18 재구성

- 지속적인 버스이용객 감소(연평균 3~4% 수준)와 주 52시간 근로제 도입으로 인한 승무원 확보의 어려움으로 인해 외곽지역을 중심으로 기존 버스 노선의 철회가 발생되어 버스 서비스 사각 지역이 확대되고 있으므로, 공공형 택시 서비스가 필요한 사업대상은 증가될 것으로 예상됨
- 따라서, 사업 재원확보를 위한 중앙정부의 국비재원의 규모를 확대하고 교부비율의 상향 조정과 균형발전특별회계 지역자율계정의 장점을 충분히 반영하여 시도의 사업시행 및 관리의 권한 확대가 필요함

5. 한정면허 발급대상 명확히 규정³⁾

- 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 여객자동차운수사업법 제4조(면허)에 따라 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업(여객자동차 운수사업법 시행령 제4조, 수요응답형 여객자동차 운송사업)을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 함
- 여객자동차 운수사업법 시행령 제4조(시·도지사의 면허 또는 등록 대상인 여객자동차운송사업)에서는 시·도지사의 면허를 받아야 하는 면허 대상 여객자동차운송사업을 수요응답형 여객자동차운송사업(수요응답형 여객자동차운송사업)으로 규정하고 있음
- 여객자동차운수사업법 제4조(면허) 및 운수사업법 시행령 제4조(시·도지사의 면허 또는 등록 대상인 여객자동차운송사업)의 규정사항에 따라 수요응답형 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 시·도지사로부터 한정면허를 받아야 함

3) 김원철·김윤식, 충남 수요응답형교통 운영 및 관리 개선방안, 충남연구원, 2019.12, pp.36 재구성

- 공공형 택시는 개념상으로는 수요응답형 서비스를 제공하지만 법률적으로는 수요응답형 여객자동차운송사업이 아닌 택시운송사업(일반택시, 개인택시)의 서비스 확장 개념으로 여길 수 있으므로 한정면허는 공공형 버스에만 부여하는 방안이 필요함

[표 3-25] 공공형버스와 공공형택시의 특성 비교

구분	공공형 버스	공공형 택시
사업 근거법령	<ul style="list-style-type: none"> - 국가균형발전특별법 제34조제2항제1호 비목 - 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발 촉진에 관한 특별법 제29조(농어촌의 기초생활 여건 개선) 제1항제5호 및 제2항 - 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 제33조(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 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발 촉진에 관한 특별법 제35조의2(농어촌지역 교통편의 증진 지원)
재정지원 대상	운송사업자	이용자
보조 방법	손실보상 (재정보조)	이용요금 차액 보조
면허	한정면허	택시면허

자료 : 김원철·김윤식, 충남 수요응답형교통 운영 및 관리 개선방안, 충남연구원, 2019.12, p.36



공공형 택시 도입방안

1. 대전시 대중교통 소외지역 분석
2. 대전시 공공형 택시 도입 방안

4장

———— 제4장 : 공공형 택시 도입방안 ————

4장 공공형 택시 도입방안

1절. 대전시 대중교통 소외지역 분석

1. 분석 데이터

- 대중교통 소외지역을 분석하기 위하여 버스정류장 좌표 데이터와 가구 데이터, 통계지리정보서비스 등의 자료를 이용하여 버스정류장으로부터 일정거리 이상 떨어져 있어 버스정류장까지의 접근성이 떨어지는 지역을 분석하였음

1) 버스정류장 데이터

- 주소 기반 버스정류장 위치 데이터는 대전광역시에서 관리하고 있는 좌표 데이터를 이용함

2) 가구 데이터

- 건축물 경계 중심점 데이터는 건축데이터 민간개방 시스템으로부터 얻음
- 구득방법은 다음과 같음
 - 건축데이터 민간개방 시스템 접속(<http://open.eais.go.kr/>)
 - 개방서비스 → 유형별 건축데이터 → 건축물대장 → 표제부
 - 대지위치 설정 (대전광역시 대덕구, 동구, 서구, 유성구, 중구)
 - 엑셀 기반 데이터 다운로드 - 주용도코드(1000, 2000) 기준으로 단독주택, 공동주택 기준으로 데이터 정제

- ▮ 정제 데이터의 대지위치(주소기반)를 기준으로 Geocoding을 통한 좌표 구득
- ▮ 좌표를 기준으로 공간DB 작업 수행

3) 대전광역시 읍면동 경계

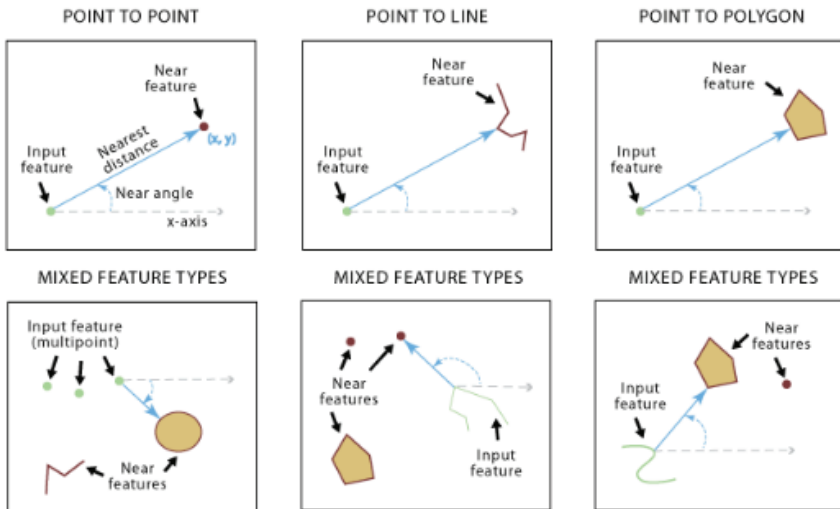
- 센서스용 행정구역경계 데이터는 통계지리정보서비스를 통해서 얻음
- 구득방법은 다음과 같음
 - ▮ 통계지리정보서비스 접속(<https://sgis.kostat.go.kr/view/index>)
 - ▮ 알림마당 → 자료신청 → 통계지역경계(시도, 시군구, 읍면동)
 - ▮ shp 기반 데이터 다운로드

[표 4-1] 분석 데이터

원데이터	활용데이터	형태	출처
버스정류장	버스정류장 위치 데이터	Point	대전광역시
건축물대장 표제부	공동, 단독주택 건축물 위치 데이터	Point	국토교통부
센서스용 행정구역경계 (읍면동)	대전광역시 읍면동 경계	Polygon	통계청

2. 분석 방법

- 본 연구에서는 인접(Near) 분석을 활용하여 대전광역시 버스정류장 기준 이격거리 1,000m 이상의 가구를 집계하여 구축하였음
- 인접(Near) 분석은 근접성을 계산하는데 사용되며 직선거리를 기준으로 분석 대상들 사이에서 가장 가까운 점과의 거리값을 계산하는 방법임
- 분석은 점과 점, 점과 선, 점과 면으로 총 3가지 경우가 가능함
- 인접(Near) 분석을 위해 버스정류장 데이터와 가구 데이터는 주소기반의 원데이터에 지오코딩(Geocoding)⁴⁾을 활용하여 공간DB화를 수행하였음



[그림 4-1] 인접(Near)분석 예시

자료 : <https://desktop.arcgis.com/en/arcmap/10.3/tools/analysis-toolbox/near.htm>, Esri

4) 지오코딩(Geocoding)이란, 위치 정보를 기술하는 데이터에 실세계 좌표를 할당하는 과정으로 일반적으로 주소와 같은 준공간 데이터를 공간 데이터로 변환하는 주소 정합 기술로 활용됨. 이와 같은 주소 정합 기술은 문자열로 이루어진 주소를 GIS 데이터로 변환할 수 있으며, 주소를 포함하는 여타 분야에서 널리 활용될 수 있음(자료: Lo and Yeong, Concepts and Techniques of Geographic Information Systems 2nd Edition, Prentice Hall, Upper Saddle River, NJ, 2006).

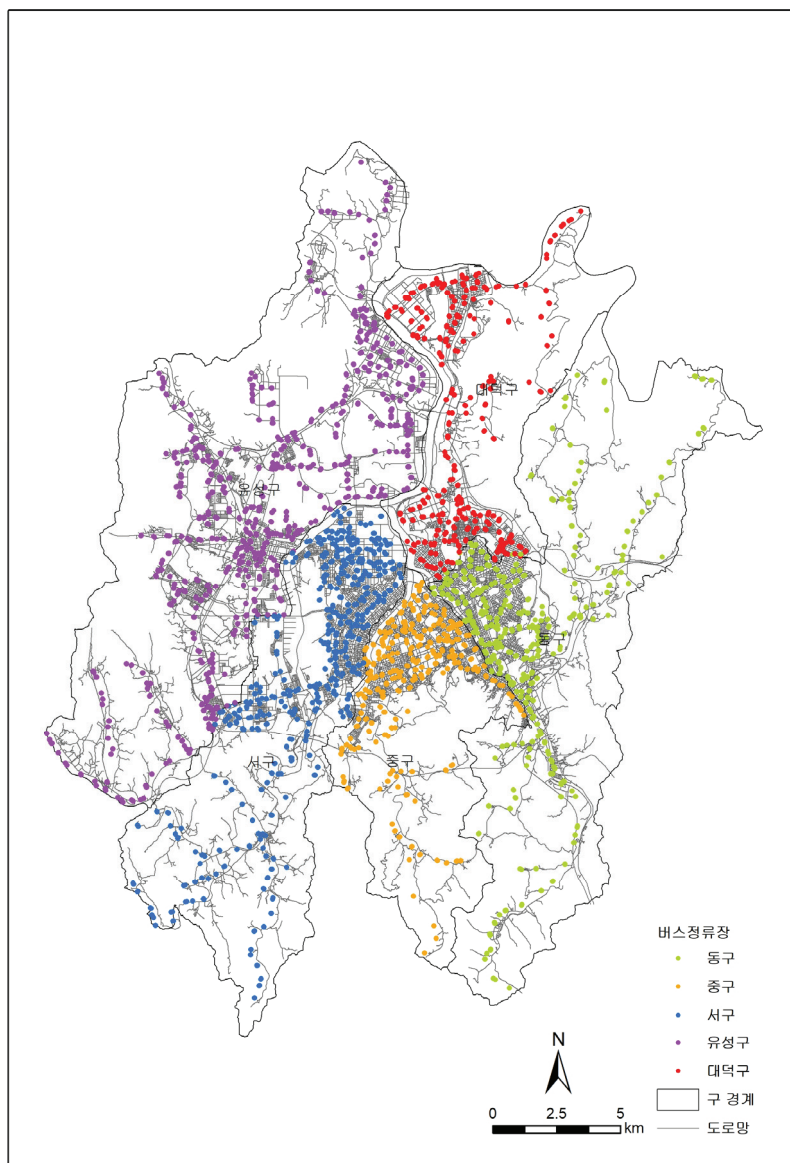
- 데이터는 대전시에서 제공하는 버스정류장 위치정보, 국토교통부에서 제공하는 건축물 위치정보를 활용하였으며, 읍면동별 분석결과 도출과 이를 시각화하기 위해 통계청에서 제공하는 센서스용 행정구역경계를 활용하였음
- 건축물 위치정보의 경우 가구를 추출하기 위해 주용도코드를 1,000(단독주택), 2,000(공동주택)으로 필터링하여 1차 데이터 정제를 거친 후 분석자료로 활용하였음
- 또한, 보다 세밀한 분석결과와 도출을 위해 읍면동 기준을 법정동이 아닌 행정동을 기준으로 분석을 진행하였음
- 본 연구에서는 대중교통 서비스 사각지역 분석을 통해 대전광역시의 대중교통 서비스 실태파악과 함께 대중교통 사각지대 가구를 도출하고자 하였음
- 이는 향후 대전광역시 대중교통 서비스 공급의 우선순위 선정에 유의미한 기여를 할 수 있을 것으로 판단됨
- 분석을 위해 수집·활용한 데이터의 수는 아래 표와 같음
 - 버스정류장 위치, 가구, 읍면동 현황 등을 [그림 4-2]~[그림 4-5]에 나타내었음

[표 4-2] 분석 데이터 수집 결과

시군구	버스정류장 개수	건축물			읍면동	
		공동	단독	소계	법정동	행정동
동구	470	2,068	20,003	22,071	16	45
중구	366	2,104	26,506	28,610	17	26
서구	568	2,793	20,835	23,628	23	27
유성구	755	2,819	13,184	16,003	11	53
대덕구	351	1,933	11,547	13,480	12	26
합계	2,510	11,717	92,075	103,792	79	177

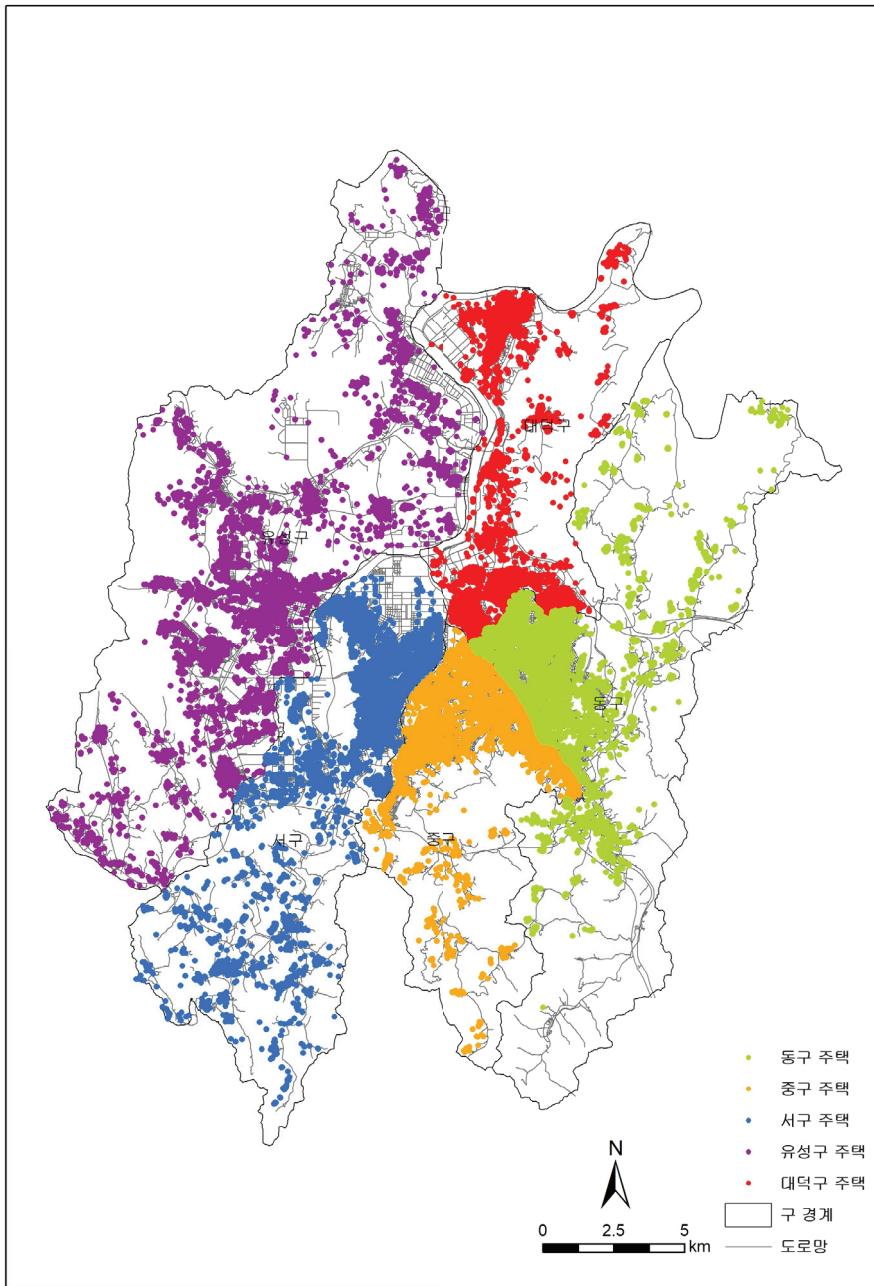
3. 일반현황

1) 버스정류장 위치



[그림 4-2] 대전광역시 버스정류장 현황

2) 가구(공동, 단독주택) 현황



[그림 4-3] 대전광역시 가구 현황

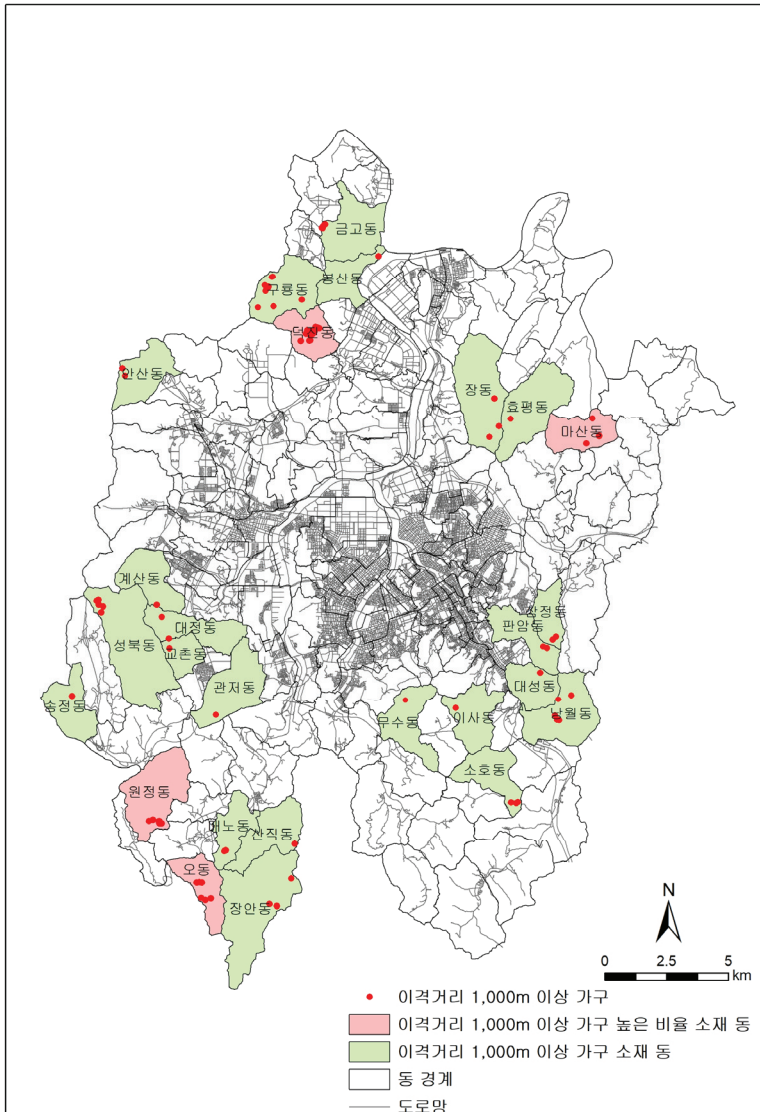
4) 읍면동 현황(행정동)



[그림 4-5] 대전광역시 행정동 현황

4. 분석 결과

1) 버스정류장 기준 이격거리 1,000m 이상 가구



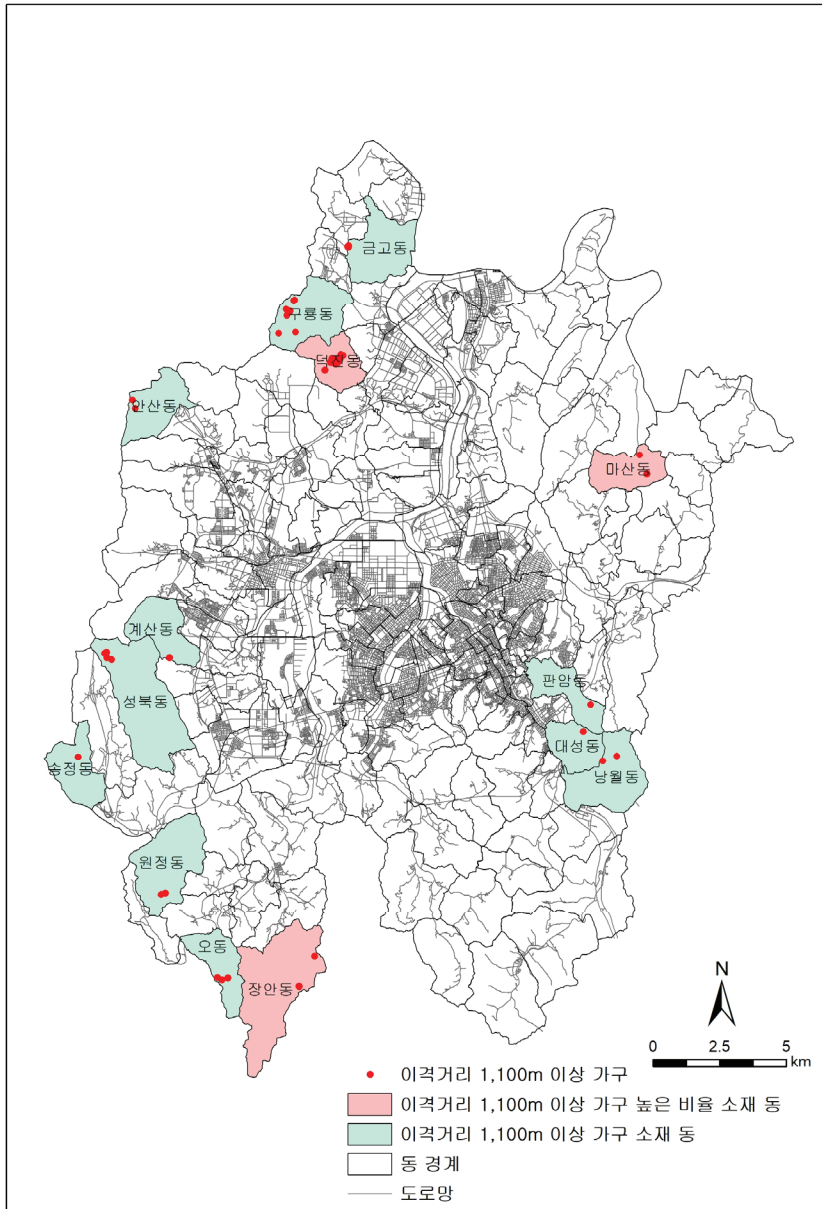
[그림 4-6] 대전광역시 행정동 기준 대중교통 사각지역 분석결과(이격거리 1,000m)

[표 4-3] 행정동별 분석결과(이격거리 1,000m)

시군구	읍면동	전체가구	1,000m 이상 가구	비율(%)
동구	낭월동	473	6	1.26
	대성동	223	1	0.44
	마산동	32	4	12.5
	삼정동	103	2	1.94
	소호동	92	3	3.26
	오동	36	3	8.33
	이사동	149	1	0.67
	판암동	1,074	3	0.27
	효평동	102	1	0.98
중구	무수동	92	1	1.08
서구	관저동	1,155	2	0.17
	매노동	145	3	2.06
	산직동	180	1	0.55
	오동	128	6	4.68
	원정동	185	14	7.56
	장안동	145	5	3.44
유성구	계산동	299	1	0.33
	교촌동	194	1	0.51
	구룡동	59	9	15.25
	금고동	158	10	6.32
	대정동	387	2	0.51
	덕진동	54	41	75.92
	봉산동	471	1	0.21
	성북동	211	7	3.31
	송정동	155	1	0.64
	안산동	143	2	1.39
대덕구	장동	331	3	0.90

- 대전광역시 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구를 분석한 결과 동구는 총 24가구, 중구는 총 1가구, 서구는 총 31가구, 유성구는 총 75가구, 대덕구는 총 3가구로 나타남
 - 동구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구 수가 가장 많은 동은 낭월동(6가구)이지만 해당 동 전체 가구 대비 비율로는 마산동(12.5%)이 가장 높음
 - 중구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구는 무수동에만 1가구(0.98%)가 있는 것으로 나타남
 - 서구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구 수가 가장 많은 동은 원정동(14가구, 7.56%)으로 나타남
 - 유성구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구 수가 가장 많은 동은 덕진동(41가구, 75.92%)으로 나타남
 - 대덕구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구는 장동에만 3가구(0.90%)가 있는 것으로 나타남

2) 버스정류장 기준 이격거리 1,100m 이상 가구



[그림 4-7] 대전광역시 법정동 기준 대중교통 사각지역 분석결과(이격거리 1,100m)

- 대전광역시 버스정류장으로부터 이격거리 1,100m 이상 떨어진 가구를 분석한 결과 동구는 총 11가구, 서구는 총 6가구, 유성구는 총 60가구이며, 중구와 대덕구는 없는 것으로 나타남
- 동구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,100m 이상 떨어진 가구 수가 가장 많은 동은 마산동(3가구, 9.38%)과 오동(3가구, 8.33%)으로 나타남
- 서구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,100m 이상 떨어진 가구 수가 가장 많은 동은 원정동(3가구, 1.62%), 장안동(3가구, 2.07%)으로 가구 수는 동일하지만 장안동의 비율이 조금 더 높게 나타남
- 유성구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,100m 이상 떨어진 가구 수가 가장 많은 동은 덕진동으로 총 37가구(68.52%)가 있는 것으로 나타남

[표 4-4] 행정동별 분석결과(이격거리 1,100m)

시군구	읍면동	전체가구	1,100m 이상 가구	비율(%)
동구	낭월동	473	2	0.42
	대성동	223	1	0.45
	마산동	32	3	9.38
	오동	36	3	8.33
	판암동	1,074	2	0.19
서구	원정동	185	3	1.62
	장안동	145	3	2.07
유성구	계산동	299	1	0.33
	구룡동	59	8	13.56
	금고동	158	6	3.80
	덕진동	54	37	68.52
	성북동	211	5	2.37
	송정동	155	1	0.65
	안산동	143	2	1.40

○ 정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구를 분석한 결과 가장 많은 비율을 차지하는 지역은 동구 마산동, 서구 원정동, 유성구 덕진동이며, 해당 행정동의 일일 평균 승하차 인원을 검토한 결과는 다음과 같음

- 데이터는 2019년 5월 1일부터 2019년 11월 30일까지 7개월의 일일 평균 승하차 인원을 검토한 것임
- 동구의 경우 일일평균 승하차 인원이 약 2명 내외로 나타났으며, 서구의 원정역 정류소의 경우 승하차 인원은 평균 1명으로 나타남
- 유성구의 북대전IC네거리 정류소의 경우는 원자력 연구소가 있어 승하차 인원이 많은 것으로 판단됨

[표 4-5] 교통 소외지역 정류소별 승하차 승객수

(단위 : 명/일)

구분	동	정류소	승차	하차
동구	마산동	원마산	2.6	1.6
		마산/진등날	0.5	1
		효평고개소공원	0.1	0.3
서구	원정동	원정동	3.7	3.1
		원정역	0.8	1.3
유성구	덕진동	북대전IC네거리	74.4	62
			107.1	41.2

※ 2019년 05.01~11.30 총 승하차 승객 일평균

※ 이격거리 1,000m 이상 가구의 비율이 가장 높은 행정동 기준

2절. 대전시 공공형 택시 도입방안

1. 공공형 택시 차량

- 「자동차관리법」과 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」에 공공형 택시 사업을 할 수 있는 버스와 택시 차량의 제원 및 면허에 대한 구분이 되어 있음
 - 「자동차관리법」에는 10인 이하를 운송하기에 적합한 자동차를 승용자동차, 11인 이상을 운송하기에 적합한 자동차를 승합자동차로 구분함
 - 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 별표 1에 의하면 승차정원이 15인 이하는 소형, 16인 이상 35인 이하는 중형, 36인 이상은 대형으로 구분함
- 본 연구에서는 수요가 상대적으로 적은 대중교통 소외지역을 중심으로 공공형 택시 도입을 검토하고 있어 승용자동차를 검토하는 것이 타당하다고 판단됨
 - 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」에 의하면 승용자동차 또는 소형 이상의 승합자동차를 수요응답형 여객자동차사업에 사용되는 차량으로 구분함
 - 승용자동차는 택시운송사업에 사용하며 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제9조에 따라 경형, 소형, 중형, 대형, 모범형, 고급형으로 구분함
- 대전의 바우처 택시와 마찬가지로 택시는 일반영업을 하다가 외곽지역에서 공공형 택시의 콜이 왔을시 우선 배차를 받도록 할 필요가 있으며, 특히 통근, 통학 등의 정기적 이용과 병원진료 등의 응급상황에 대한 콜을 우선적으로 배차할 수 있도록 하여야 이용 효율성을 높일 수 있음

[표 4-6] 택시운송사업의 차량 구분

구분		배기량(cc)	승차인원(인)	자동차 제한
승용 자동차	경형	1,000 미만	5인승 이하	길이 3.5m 이하 & 너비 1.6m 이하
	소형	1,600 미만	5인승 이하	길이 4.7m 이하 or 너비 1.7m 이하
	중형	1,600 이상	5인승 이하	길이 4.7m 초과 & 너비 1.7m 초과
	대형	2,000 이상	6인승 이상~ 10인승 이하	-
	모범형	1,900 이상	5인승 이하	-
	고급형	2,800 이상	5인승 이하	-

자료 : 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제9조

2. 예약방법

1) 앱 기반의 예약

- 예약은 앱 기반의 예약과 콜 기반의 예약으로 이원화하여 운영할 수 있음
- 카카오 T, T-map택시 등 최근 다수의 콜 서비스는 앱(APP)기반으로 이루어지고 있음
 - ▮ 스마트폰을 사용에 익숙한 40~50대의 경우 편리한 앱을 통한 예약 방식은 이용객을 늘릴 수 있는 방안 중 하나가 될 수 있음

2) 콜 기반의 예약

- 공공형 택시 서비스는 초기 수요가 많지 않기 때문에 예약시스템을 새로 구축하는 것 보다는 기존의 콜센터에서 같이 운영하는 것이 타당할 것으로 판단됨
 - ▮ 외곽지역에서 공공형 택시를 이용하는 이용 연령층은 60대 이상이 많을 것으로 예상되며, 주로 콜 기반의 예약시스템을 좀 더 선호할

것으로 판단됨

- 따라서, 도입 초기에는 현재 운영중인 콜센터(양반콜, 한빛콜, 한밭S콜, 장애인콜택시를 운영하고 있는 시설관리공단)를 활용하여 공공형 택시 콜을 병행하여 받도록 하는 방안이 효율적일 것으로 판단됨
- 상황에 따라 콜 전담직원을 별도 채용을 통해 배치하는 방안도 있음

3. 이용요금 및 납부방법

1) 운행 기·종점

- 운행 기·종점은 주요 환승정류장, 거주지 인근의 공공시설물, 또는 거주지로부터 일정거리 이내 등으로 제약을 둘 필요가 있음
 - 거리의 제약이 없을 경우 시에서 부담해야 할 비용이 크게 증가할 우려가 있음
 - 구간별 요금을 징수하고 영수증을 철저히 관리할 필요가 있음

2) 이용요금

- 이용요금은 타시도의 사례를 살펴보면 일반적으로 시내버스 요금 수준을 받고 있는 것으로 나타남
 - 대중교통 이용에 준하는 서비스를 제공하는 것이 목적이므로 시내버스 요금을 부과하는 것이 적절하다고 판단됨
 - 1인 승차가 아닌 합승을 통해 재차인원을 늘리는 것이 효율적이므로 요금을 1명이 아닌 1대당 요금을 적용하는 것이 적절하다고 판단됨 (기존의 택시 운영행태와 차별화 필요)

3) 요금납부 방법

- 지역별 공공택시 요금 및 납부방법을 살펴보면 대부분의 지역에서 현금 지불 후 차액을 각 지자체에서 부담하는 형식으로 운영되고 있음
- 그러나, 이러한 방법은 영수증과 운행일지 등을 확인하고 정산을 하여야 하는 번거로움과 투명성에 대한 문제가 발생할 수 있음
 - ▮ 또한, 버스로 환승시 환승할인에 대한 이슈가 있어 택시에 단말기를 별도로 부착해야 하는 문제도 발생할 수 있음

[표 4-7] 지역별 공공택시 요금 및 납부방법

지역	명칭	요금납부	요금
전남 무안	부름택시	현금지불 후 차액은 무안군 예산으로 부담	100원
충남 서천	희망택시	각 마을회관에서 부담	
충남 아산	마중택시	현금지불 후 차액은 아산시 예산으로 부담	
경남 합천	행복택시	현금지불 후 차액은 합천군 예산으로 부담	1,000원
울산시	마실택시	현금지불 후 차액은 북구 지역은 울산시가 전액 부담, 울주군 지역은 울산시와 울주군이 절반씩 부담	
전북완주	통학택시	현금지불 후 차액은 완주군 예산으로 부담, 기초생활수급자는 전액 면제, 취약계층은 50% 감면	
경기도	따복택시	현금지불 후 운행에 따른 손실부문을 보조금 형태로 지원	
강원 양양	희망택시	현금지불 후 차액은 양양군 예산으로 부담	사내버 스 요금

- 따라서, 이러한 문제를 해결하기 위하여 대전시에서 추진하고 있는 마이데이터 기반 대전시 스마트 교통서비스를 이용하면 쉽게 결제를 할 수 있을 것으로 판단됨
 - ▮ 마이데이터 기반의 스마트 교통서비스의 전체적 내용은 아래와 같음

(1) 사업 요약

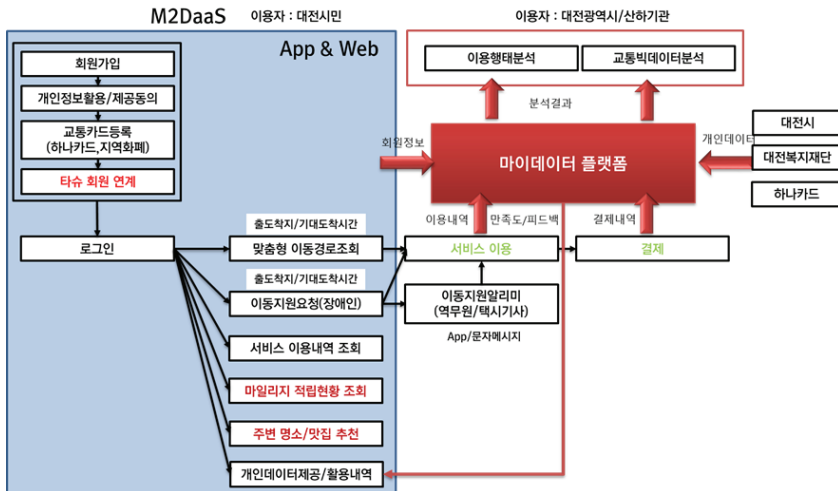
- ① 서비스 개요
 - 대전시민 마이데이터 기반의 대전시 스마트 교통 서비스(M2DaaS)
 - 대상 교통 수단 : 타슈, 지하철, 버스, 장애인 콜택시

- 주요서비스(1-4번 중심, 5번은 마일리지서비스 혜택 불가시 고려)
 - ㉠ 타슈 및 대중교통 기반의 맞춤형 경로추천 서비스(일반이용자 대상)
 - ㉡ 장애인콜택시/지하철 연계형 맞춤형 경로추천 서비스(장애인 대상)
 - ㉢ 이동지원 서비스 이용 내역 조회/분석 서비스(전체 이용자 대상)
 - ㉣ 개인데이터 기반 대전시 대중교통 분석 서비스(대전시대상)
 - ㉤ 맞춤형 경로 주변 명소 추천 서비스(일반이용자 대상, 마일리지서비스 혜택 불가시 고려)

○ 서비스 혜택

- 대전시 특화형 이용자 맞춤형 경로 추천을 통한 교통/관광 편의성 제공
- 교통약자/장애인 대상 교통 편의성 제공
- 마일리지를 지역화폐와 연계하여 마일리지 활용 편의성 제공
- 타슈/대중교통 이용시 마일리지적립(현재 신 한꿈이카드 시행 중)
- 대전 지역화폐 이용시 마일리지적립

② 서비스 시나리오(기능)



[그림 4-8] 마이데이터를 이용한 이용자 맞춤형 교통서비스 연계

출처 : 대전시 내부자료

(2) 수집대상 개인정보 및 공공데이터

제공기관	주요항목
대전시	타슈정보: 회원정보(성명, 주소, 전화번호, 생년월일, 성별, 결제수단), 자전거정보(자전거 고유번호, 대여여부, 점검여부), 대여소 정보(대여소 고유번호, 위치, 자전거대수, 자전거정보), 연계정보(환승정보), 이동경로정보(출발지-목적지)
	지하철교통정보: 지하철번호, 역정보(출구, 플랫폼 이동시간 등), 혼잡도정보(입출구이용건수, 시간), 배차정보 정류장별 승하차인원 (향후 하나카드 데이터 매칭시 연영, 성별분류 가능 - 지하철 이동경로정보)
	버스교통정보: 버스고유번호, 버스번호, 정류장정보, 배차정보, 위치정보 정류장별 승하차인원 (향후 하나카드 데이터 매칭시 연영, 성별분류 가능 - 버스 이동경로정보)
	콜택시 정보: 콜택시고유번호, 이용여부, 대기장소정보, 장소별대기대수, 편의기능정보(ex. 휠체어, 크기 등), 택시유형정보, 사용자별 승하차데이터 (주민번호 일치 확인 가능)
	환승주차장 정보: 주차장 위치, 주차장 정보, 주차가능대수, 요금 등
	교통량데이터 : 각 지점별 교통량, 통행속도, 도로별 통행속도 (교통정책서비스용 분석데이터)
하나카드	개인정보: 이름, 성별, 생년월일, 전화번호
	금융정보: 결제금액정보, 사용처, 사용시간, 사용처별 통계, 주요구매정보
	승하차정보: 승하차역정보, 승하차 시간 (교통카드)
	기타 고객입력정보: 주택, 차량, 가족정보 (맞춤형 추천에 필요한 정보)

[그림 4-9] 수집대상 개인정보 및 공공데이터

출처 : 대전시 내부자료

(3) 대전시 MaaS 서비스

① 서비스 제공 범위

○ 타슈 + 버스/지하철 연계형이동지원 서비스

- 대상 : 청소년 및 중년층
- 타슈와 버스/지하철 결제시스템을 연계하여 이용자에게 마일리지적립

○ 장애인 콜택시 + 지하철 연계형이동지원 서비스

- 대상 : 장애인, 노인
- 장애인 콜택시/지하철과 연계하여 이동지원 서비스로 이용자에게 편의성 제공

② 결제수단

○ 대전시민 보유 하나카드

○ 대전지역화폐

4. 공공형 택시 운행방법

- 공공형 택시를 도입할 때 기존의 버스 노선을 유지하면서, 공공형 택시를 도입하는 방안과 운송원가를 고려하여 수요가 적은 정류장의 노선을 일부 폐쇄하고 공공형 택시를 도입하는 방안이 있음
 - 일반적으로 시민은 기존의 버스 노선을 유지하면서 공공형 택시를 추가로 이용할 수 있도록 하는 것을 원하지만 비용 편익을 고려하면 공공형 택시 운행에 따른 정류장의 조정(일부폐쇄)을 검토할 필요가 있음
 - 정류장을 유지할 경우 무한정 이용이 아닌 소외지역 주민에 한해 월 이용가능 횟수를 제한하여 제공하는 것도 검토할 필요가 있음
- 일반적으로, 비용 편익 분석을 위해서는 기·종점간 평균이동거리를 알아야 하며, 이용수요를 예측하여 공공형 택시 비용을 산정한 후 버스의 운송원가를 비교하여야 함
 - 대구시의 연구결과 이용수요가 적을 경우 공공형 택시가 경제적이고 이용수요가 많을 경우 버스를 이용하는 것이 경제적인 것으로 나타나 있음
- [표 4-5]에 의하면, 동구 마산동의 경우 일 평균 3명, 서구 원정동 일 평균 4명의 인원이 탑승하는 것으로 나타나 있음
 - 거리를 제한하여 공공형 택시 이용 비용으로 약 5,000원의 편도 비용을 지원할 시(왕복 1만원) 일 평균 3~4만원 정도의 비용이 소요되는 것으로 나타나 크게 비용 측면에서는 차이가 없는 것으로 나타남
 - 다만, 정류장 위치가 노선 끝이 아닌 중간에 위치하고 있어 노선을 감축시키거나 없애는 방안은 추후에 별도로 검토될 필요가 있다고 판단됨
 - 북대전 IC 네거리의 경우 원자력연구원이 위치하고 있어 본 사업에서는 제시하고 있는 승하차 인원예 필요수요를 정확히 판단하는데 무리가 있어 제시하지 않았음

[표 4-8] 대전광역시 시내버스 km당 표준운송원가

대전광역시 시내버스 1km당 표준운송원가					
1일 1대당 표준운송원가 평균(원)					
도시형 일반	중형	저상			평균
		일반	3문저상	전기저상	
516,376	384,603	514,601	514,185	501,473	486,248
시내버스 1일 1대당 왕복거리 평균(km)					39.71
시내버스 1일 1대당 왕복횟수 평균(회)					5.67
1회당 표준운송원가(원) (1일 표준운송원가/평균왕복횟수)					85,758
1km당 표준운송원가(원) (1회당 표준운송원가/왕복거리 평균)					15,125

[표 4-9] 대중교통 소외지역 운송원가

	구간	왕복거리 (km)	표준 운송원가(원)	구간 사이 정류소명
동구 마산동	마산B지구 ~효평동	7.2	108,899	원마산, 마산/진등날, 효평고개소공원
서구 원정동	원정1통마을회관 ~구만리	1.78	26,922	원정동
	용촌2통 ~뒷골	2.4	36,300	원정역
유성구 덕진동	테크노밸리1단지 ~전자디자인고	2.2	33,275	북대전IC네거리

주) 동구 마산동은 정류장 3개의 거리임



결론 및 정책제언

1. 결론
2. 정책제언

5장

제5장 : 결론 및 정책제언

5장 결론 및 정책제언

1절. 결론

- 비록, 대전 대부분의 권역내에는 시내버스가 운행하고 있으나 일부 지역의 경우 노선 및 운행횟수가 적어 교통 불편을 겪고 있음
 - 인구 감소와 고령화로 인한 대중교통 이용객 감소로 인하여 버스 운영 수익은 감소하고 서비스는 나빠지는 악순환으로 이어질 수 있음
 - 많은 시도에서는 교통 소외지역에 대하여 공공형 택시를 운행하고 있으며, 100원택시, 마을택시, 마중택시, 희망택시, 행복택시 등의 다양한 명칭으로 교통편의를 제공하고 있음
- 최근 교통 소외지역을 중심으로 교통권의 확보를 위한 개선 요구가 늘어 나면서 교통편의 증진과 재정지원에 대한 니즈가 커지고 있는 실정임
- 이러한 교통 소외지역에 대해 교통편의 제공 측면에서 공공형 택시 도입을 검토할 필요가 있음
 - 기존 버스노선 노선을 검토하여 상대적으로 이동권이 소외되어 공공형 택시의 도입이 필요한 지역에 대한 분석이 필요함

□ 교통소외지역 분석

- 대전광역시 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구를 GIS로 분석한 결과 동구는 총 24가구, 중구는 총 1가구, 서구는 총 31가구, 유성구는 총 75가구, 대덕구는 총 3가가로 나타남
 - 동구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구 수가

가장 많은 동은 낭월동(6가구)이지만 해당 동 전체 가구 대비 비율로는 마산동(12.5%)이 가장 높음

- 중구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구는 무수동에만 1가구(0.98%)가 있는 것으로 나타남
- 서구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구 수가 가장 많은 동은 원정동(14가구, 7.56%)으로 나타남
- 유성구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구 수가 가장 많은 동은 덕진동(41가구, 75.92%)으로 나타남
- 대덕구에서 버스정류장으로부터 이격거리 1,000m 이상 떨어진 가구는 장동에만 3가구(0.90%)가 있는 것으로 나타남

□ 공공형 택시 도입방안

(1) 공공형 택시 차량

- 본 연구에서는 수요가 상대적으로 적은 대중교통 소외지역을 중심으로 공공형 택시 도입을 검토하고 있어 승용자동차를 검토하는 것이 타당하다고 판단됨
- 대전의 바우처 택시와 마찬가지로 택시는 일반영업을 하다가 외곽지역에서 공공형 택시의 콜이 왔을시 우선 배치를 받도록 할 필요가 있으며, 특히 통근, 통학 등의 정기적 이용과 병원진료 등의 응급상황에 대한 콜을 우선적으로 배차할 수 있도록 하여야 이용 효율성을 높일 수 있음

(2) 예약방법

- 공공형 택시 서비스는 초기 수요가 많지 않기 때문에 예약시스템을 새로 구축하는 것 보다는 기존의 콜센터에서 같이 운영하는 것이 타당할 것으로 판단됨

- ▮ 따라서, 도입 초기에는 현재 운영중인 콜센터(양반콜, 한빛콜, 한밭S콜, 장애인콜택시를 운영하고 있는 시설관리공단)를 활용하여 공공형 택시 콜을 병행하여 받도록 하는 방안이 효율적일 것으로 판단됨
- ▮ 상황에 따라 콜 전담직원을 별도 채용을 통해 배치하는 방안도 있음

(3) 이용요금 및 납부방법

- 운행 기·종점은 주요 환승정류장, 거주지 인근의 공공시설물, 또는 거주지로부터 일정거리 이내 등으로 제약을 둘 필요가 있음
- 이용요금은 타시도의 사례를 살펴보면 일반적으로 시내버스 요금 수준을 받는 것이 적절할 것으로 판단됨
 - ▮ 대중교통 이용에 준하는 서비스를 제공하는 것이 목적이므로 시내버스 요금을 부과하는 것이 적절하다고 판단됨
 - ▮ 1인 승차가 아닌 합승을 통해 재차인원을 늘리는 것이 효율적이므로 요금을 1명이 아닌 1대당 요금을 적용하는 것이 적절하다고 판단됨 (기존의 택시 운영행태와 차별화 필요)
- 지역별 공공택시 요금 및 납부방법을 살펴보면 대부분의 지역에서 현금 지불후 차액을 각 지자체에서 부담하는 형식으로 운영되고 있음
 - ▮ 그러나, 이러한 방법은 영수증과 운행일지 등을 확인하고 정산을 하여야 하는 번거로움과 투명성에 대한 문제가 발생하고 있음
 - ▮ 또한, 버스로 환승시 환승할인에 대한 이슈가 있어 택시에 단말기를 별도로 부착해야 하는 문제도 발생할 수 있음
- 따라서, 이러한 문제를 해결하기 위하여 대전시에서 추진하고 있는 마이데이터 기반 대전시 스마트 교통서비스를 이용하면 쉽게 결제를 할 수 있을 것으로 판단됨

2절. 정책제언

□ 완전 수요응답형 공공형 택시 도입

- 많은 시도에서 시행중인 공공형 택시는 이용자는 사전에 계획된 공공형 택시의 서비스 공급시간에 맞추어 공공형 택시를 이용하고 있음(완전한 수요응답형 서비스가 아님)
- 대전시에서는 수요에 대응하는 수요응답형 공공형 택시 도입이 필요함
 - ▮ 또한, 현재의 버스 노선을 그대로 유지할 경우 공공형 택시의 이용을 월 몇 회까지 허용할지에 대한 것도 검토가 필요함
 - ▮ 다른 시도의 연구결과 공공형 택시 이용권을 주 2회(1개월 이용권 8장)에 대해 약 52.6%가 만족하고 있으며, 8장 이상 이용권이 필요하다는 의견은 47.4%로 나타남
 - ▮ 특히, 1개월 이용권이 10장까지 필요하다는 의견은 약 80%(≒79.4%)로 나타남

□ 택시형 모델의 정산시스템 보급

- 공공형 택시는 택시형 모델이 적절할 것으로 판단하며, 영수증과 운행일지 등을 확인하고 정산을 하여야 하는 번거로움과 투명성에 대한 문제를 해결하기 위하여 '정산방법의 전산화'가 필요함
 - ▮ 대전시에서 추진하고 있는 마이데이터 기반 대전시 스마트 교통서비스 도입을 검토할 필요가 있음
- 전산화가 여의치 않을 경우 이용자에게 바우처를 제공하고 공공형 택시 이용시 출발 또는 목적지를 거주지로 제한하여 공공형 택시를 다른 목적으로 이용하지 못하도록 할 필요가 있음

□ 지속가능한 공공형 택시 운영을 위한 재원확보 필요

- 공공형 택시 도입이 결정되면 공공형 택시를 지속적으로 운영하기 위한 재원확보 방안을 마련할 필요가 있음
 - 2019년부터 중앙정부(국토교통부·농림축산식품부)가 추진하는 도시형·농촌형 교통모델 사업의 자금 재원은 균형발전특별회계 지역자율계정에 속해 있으며, 국고 50%와 지방비 50%의 매칭사업으로 재원이 지원됨
 - 지속적인 버스이용객 감소와 주 52시간 근로제 도입으로 인한 승무원 확보의 어려움으로 인해 외곽지역을 중심으로 공공형 택시 서비스가 필요한 사업대상은 증가될 것으로 예상됨
 - 따라서, 사업 재원확보를 위한 중앙정부의 국비재원의 규모를 확대하고 교부비용의 상향 조정과 균형발전특별회계 지역자율계정의 장점을 충분히 반영하여 시도의 사업시행 및 관리의 권한 확대가 필요함

□ 면허 발급대상 명확히 규정⁵⁾

- 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 여객자동차운수사업법 제4조(면허)에 따라 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업(여객자동차 운수사업법 시행령 제4조, 수요응답형 여객자동차 운송사업)을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 함
 - 여객자동차 운수사업법 시행령 제4조(시·도지사의 면허 또는 등록 대상인 여객자동차운송사업)에서는 시·도지사의 면허를 받아야 하는 면허 대상 여객자동차운송사업을 수요응답형 여객자동차운송사업(수요응답형 여객자동차운송사업)으로 규정하고 있음
 - 여객자동차운수사업법 제4조(면허) 및 운수사업법 시행령 제4조(시·도지사의

5) 김원철·김윤식, 충남 수요응답형교통 운영 및 관리 개선방안, 충남연구원, 2019.12, pp.36 재구성

면허 또는 등록 대상인 여객자동차운송사업)의 규정사항에 따라 수요 응답형 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 시·도지사로부터 한정 면허를 받아야 함

□ 기타

- 본 과업을 통하여 공공형 택시 제공으로 인한 노선의 조정보다는 노선 운행 횟수에 대한 재검토가 추후 연구될 필요가 있음
- 또한, 시범사업 이후 공공형 택시 이용객을 확대 시행하기 위해서는 정류장까지의 거리를 현실적으로 500m내외로 조정하고 우선 대상자를 65세 이상 고령층으로 설정하는 등 다양한 지표를 가지고 이용대상을 선정할 수 있음
- 공공형 택시는 이용자의 만족도를 높이기 위해 전체 택시를 대상으로 콜을 받을 수 있도록 하는 것이 바람직 함
 - ▮ 일반적으로 이용대상의 거주지가 대전시 외곽이므로 콜 성공률이 낮을 수 있으므로 콜 수락에 대한 인센티브를 적극 활용할 필요가 있음
- 공공형 택시의 경우 버스를 대체하는 수단이므로 버스 운행시간에만 이용할 수 있도록 시간을 제한할 필요가 있음

참고문헌

- 김원철·김윤식, 충남 수요응답형교통 운영 및 관리 개선방안, 충남연구원, 2019
- 농림축산식품부·한국농어촌공사, 2018년 농촌형 교통모델사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018
- 대전광역시청, 2019년 적용 표준원가 산정 보고서(버스), 2019
- 택시운송원가 산출 및 요금체계 조정 용역(시내버스), 2018
- 대전광역시 대중교통계획 최종보고서, 2019
- 대전광역시 2014 시내버스 서비스 평가 최종보고서, 2014
- 네이버 블로그, 2020, <https://m.blog.naver.com/nong-up/221017744671>
- 대전광역시청 홈페이지, 2020, <https://daejeon.go.kr>
- 대전공공데이터 홈페이지, 2020,
<https://www.daejeon.go.kr/pubc/publicDataPortalList.do>
- 대전시내버스노선, 2019
- 대전교통정보센터 교통 데이터 DW 시스템, 2019, <https://tportal.daejeon.go.kr>
- 네이버 지도, 2020, www.map.naver.com
- 국가법령정보센터, 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제9조, 2020, <http://www.law.go.kr>



부 록

1. 아산시 대중교통 소외지역 주민 교통복지 증진에 관한 조례
2. 공공형 택시 등 타시도 현황 종합

1. 아산시 대중교통 소외지역 주민 교통복지 증진에 관한 조례

아산시 대중교통 소외지역 주민 교통복지 증진에 관한 조례

제1조(목적) 이 조례는 「지방자치법」 제9조제2항제2호 및 「지방재정법」 제17조제1항제4호에 따라 대중교통 소외지역에 거주하는 주민들의 교통 복지 증진을 위하여 필요한 기본사항을 규정함으로써 주민들의 이동권을 보장하고 이동편의 증진에 기여함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. "대중교통 소외지역"이란 시내버스가 운행되지 않는 지역을 말한다.
2. "마중택시"란 대중교통 소외지역에 운행계통을 정하지 않고 주민들의 요청에 따라 부정기적으로 운행하는 (주)아산시 스마트 콜택시(이하 "콜택시"라 한다)에 소속되어 있는 택시를 말한다.
3. "여객자동차 운송사업자"란 「여객자동차 운수사업법」제3조제1항제1호에서 규정하는 노선여객자동차 운송사업을 운영하는 자를 말한다.
4. "공영버스"란 아산시가 시민의 대중교통 이용편의를 위하여 운영하는 버스를 말한다.(신설 2016.07.15)
5. "마을대표자"란 「아산시 이·통장 임명에 관한 규칙」제3조에 의하여 임명된 마을의 이·통장을 말한다.(개정 2016.07.15)

제3조(마중택시 운행지역) 마중택시 운행지역은 다음 각 호의 요건을 갖춘 마을 중에서 제7조의 규정에 의한 마중택시 운영위원회가 결정한다.

1. 대중교통 소외지역으로서 여객자동차 운송사업자가 향후에도 시내버스 운행이 불가능하다고 인정하는 마을 또는 공영버스가 운행되는 마을

(신설 2016. 07. 15)

2. 마을총회에서 주민들의 동의를 받아 마을대표가 아산시(이하 "시"라 한다)에
마중택시 운영을 신청한 마을

제4조(마중택시 이용대상) 마중택시를 이용할 수 있는 주민은 마중택시
운영지역에 거주하는 사람과 그 지역을 방문하는 사람에 한한다.

제5조(마중택시 운행방법) ① 마중택시 운행구간은 마을에서 최근거리의
시내버스 정류장, 운행거리 3km 이내 지역, 해당 읍·면·동 행정복지센터
소재지로 한다. (개정 2018.03.15.) 다만, 「응급의료에 관한 법률」 제2조제1호
규정에 의한 응급환자를 수송하는 경우는 예외로 한다.(개정 2014.12.15.)

② 마중택시 운행횟수는 마을대표자와 콜택시 대표자가 협의하여 결정
하며 이용 주민의 신청에 의하여 운행한다.

③ 마중택시 운행시간은 07시부터 21시까지로 한다. 다만, 마을대표자와
콜택시 대표자가 별도의 협의를 한 경우에는 그 내용에 따른다.

제6조(마중택시 이용방법) ① 마중택시를 이용하고자 할 경우에는 이용
시간 30분 이전에 콜택시 콜센터에 신청하여야 한다. 이때 콜센터는 최대한
빠른 시간 안에 택시를 공급하여야 하며, 수급이 곤란할 경우 그 사유
및 가능한 이용시간대를 즉시 신청자에게 통보하여야 한다.

② 마중택시 이용주민(이하 "이용자"라 한다)은 별표1에 따른 요금을 부담
해야하며, 아산시장(이하 "시장"이라 한다)은 추가 발생하는 요금의 일부
또는 전부를 예산의 범위 안에서 지원할 수 있다.

제7조(마중택시 운영위원회 설치) 시장은 마중택시의 효율적 운영을 위하여
마중택시 운영위원회(이하 "위원회"라 한다)를 설치·운영하여야 한다.

제8조(위원회 구성) ① 위원회는 위원장을 포함하여 10명 이내의 위원
으로 구성한다.

② 시 교통업무 담당국장, 교통업무 담당과장은 당연직 위원이 된다.

③ 위촉직 위원은 다음 각 호의 사람 중에서 시장이 위촉한다.

1. 노선여객자동차 운송사업자 대표

2. 콜택시 대표

3. 이·통장협의회 대표

4. 언론인, 시민단체 등 직능대표

5. 그 밖에 교통관련 학식과 경험이 풍부한 사람

④ 위원회는 운송업체나 운수조합 등 이해관계자의 의견진술을 들을 필요가 있을 경우에는 위원회에 출석하여 진술할 것을 요구할 수 있다.

제9조(위원장) ① 위원장은 시 교통업무 담당국장이 되며, 위원회를 대표하고 위원회의 업무를 총괄한다.

② 위원장이 부득이한 사유로 그 직무를 수행하지 못할 경우에는 위원 중에서 호선한 부위원장이 그 직무를 수행한다.

제10조(위원의 임기) ① 당연직 위원 임기는 해당 직위에 재직하는 기간으로 한다.

② 위촉직 위원 임기는 2년으로 하되 1회에 한하여 연임할 수 있다. 다만, 보궐위원의 임기는 전임자의 남은 기간으로 한다.

제11조(위원회 기능) 위원회는 다음 각 호의 사항에 대하여 심의 및 의결하고 시장의 자문에 응한다.

1. 마중택시 운행지역 결정

2. 마중택시 보조금 예산 편성 및 지급·정산의 적정여부

3. 그 밖에 위원장이 필요하다고 인정하는 사항

제12조(회의) ① 회의는 제11조에서 정한 사항을 심의·의결하거나 자문이 필요하다고 인정하는 경우에 위원장이 소집한다.

② 회의를 소집하고자 할 때에는 회의일시, 장소, 안건 등을 회의개최 3일전 까지 각 위원에게 통지하여야 한다.

③ 회의는 재적위원 과반수 출석으로 개의하고 출석위원 과반수 찬성으로 의결한다.

제13조(위원의 위촉 해제 등) ① 시장은 위원 중 다음 각 호의 사유가 발생한 경우에는 임기 중이라도 위촉을 해제할 수 있다.

1. 질병, 그 밖의 사고 등으로 인하여 장기간 위원회에 출석하기 어렵다고 인정될 때
2. 위원의 사임 의사가 있을 때
3. 그 밖에 직무 수행을 게을리 하거나 품위를 손상하는 등 위원의 직무를 계속하여 수행하는 것이 부적당하다고 인정될 때

② 제1항에 따라 위원이 위촉 해제된 경우에는 지체 없이 후임자를 위촉하여야 한다.

제14조(간사와 서기) 위원회에 간사와 서기 각 1명을 두며, 간사는 교통 행정업무 담당팀장이 되고, 서기는 담당주무관이 된다.

제15조(수당 등) 위원회에 출석한 위원에게는 「아산시 각종 위원회 구성 및 운영 등에 관한 조례」에 따라 예산의 범위 내에서 수당과 여비를 지급할 수 있다. 다만, 당연직 위원은 예외로 한다.

제16조(비용의 신청 및 지급) ① 마중택시 탑승비용 지원금(이하 "지원금"이라 한다)의 신청을 위해 이용자는 택시요금을 납부한 후 별지 서식1의 지원신청서(이하 "신청서"라 한다)를 작성하고 이에 운전기사가 발행하는 전자영수증을 첨부하여 시장에게 제출하여야 한다. 다만, 마을대표자가 취합하여 제출할 수 있다.

② 콜택시 대표자와 마을대표자간 협의가 이루어진 경우 콜택시 대표자는 콜센터에서 발행하는 운행확인서류를 첨부하여 신청서를 시장에게 제출함으로써 지원금의 지급을 신청할 수 있다.

③ 위 제2항, 제3항에 의한 신청서에 미비점이 있는 경우 시장은 이에 대한 보완을 요구할 수 있으며, 신청자는 특별한 사유가 없는 경우 이에 응하여야 한다.

④ 지원금은 신청서가 접수된 후 월별로 지급하여야 한다. 다만, 신청서가 월별로 접수되지 않은 경우에는 분기별로 지급할 수 있다.

제17조(비용지원 결정) 시장은 제16조에 따른 신청서를 접수한 경우에는 다음 각 호의 사항을 종합적으로 검토하여 그 지원 여부를 결정하여야 한다.

1. 신청비용의 적정성
2. 지원 가능한 재원의 규모 등

제18조(사후관리) 시장은 탑승비용 지원액의 적정 사용내역에 관하여 수시로 확인하고 필요한 자료의 제출을 요구할 수 있으며, 지원신청서를 제출한 자는 시장의 요구에 응하여야 한다.

제19조(비용지원의 중단) 허위 또는 부정한 방법으로 탑승비용을 신청하거나 지원받은 경우 시장은 지원금의 지급을 중단하거나 이미 지급된 비용의 일부 또는 전부를 회수하고 차량의 운영을 중지하는 등 필요한 조치를 할 수 있다.

제20조(준용규정) 비용지원 등에 관하여 이 조례에 정하지 않은 사항은 「아산시 지방보조금 관리 조례」를 준용한다.(개정 2014.12.15.)

제21조(시행규칙) 이 조례의 시행에 필요한 사항은 규칙으로 정할 수 있다.

2. 공공형 택시 등 타시도 현황 종합

공공형택시 등 타시도 현황 종합('18.12.31 기준)

시도	구	도면형 (면적형식)	사업명	사업 내용			이행대상	이행방식	공산비 운영주체	요구	비 제	지역개	협계	수인	종	이행대상	차량
				시행	시행	시행											
대구	달성	(기분관형)	택시형 발상행복택시	3월	마음달 일 2~5회	인당 1,400	미음~음민스까지	수요응답형	인합	정산수	조제	×	-	-	-	-	개인택시
울산	울주	(기분관형)	택시형 농촌형 교통서비스 제공 사업	미시행	마음달 일 3~4회	인당 100	미음~음민스까지	수요응답형	-	-	-	×	-	-	협수, 화의 소	고령자, 장애인 및 보호자	개인택시
인천	옹진	(한정면형)	택시형 울주사업	7월	수시 (운영요청시)	인당 1,000	차민(소장도, 대우)까지 내 전지역	수요응답형	인합	수기	×	○	-	-	마을주민	차도 전 주민	11인승 승합차
	가평	(기분관형)	행복택시	미시행	인당 월10회	인당 1,250	미음~음민스까지	수요응답형	-	-	조제	×	-	-	-	교통소외	법인택시 개인택시
	인천	(기분관형)	행복택시 하늘아래 첫돌네 농촌형 교통서비스 제공 사업	미시행	수시	인당 1,300	미음~음민스까지	수요응답형	-	-	×	○	-	-	보호자료, 전	각종취약인	법인택시
경기	양평	(한정면형)	버스형 행복버스	1월	마음달 일 8회	인당 100/500/1,000	미음~버스까지	봉이민스 노선 외 노선 선택	인합	수기	×	○	-	-	지역신문 및	-	11인승 승합차 2인 기준 승합차량 활용

〈표 계속〉

시도	군	모형명 (편안형식)	사업명	사업내용		이용대상	운영방식	클러스터 운영여부	요금 장환형식	범 제도 범 토	지역개 발 사업 부	협약제 구성 여부	수익금 채권회	공표활동 (스타카토)	이용대상	차량회
				시행시 기	운영횟수											
강원	홍천	택시형 (기동편안형)	화랑택시	1월	마을당 월 8회	인당 100	마을~읍민소재지	노선설정 수요응답형	인합	수기	초예 개정 (15.10.2)	×	-	이장단 인문홍보 등	-	법인택시 개인택시
	횡성	택시형 (기동편안형)	화랑택시	1월	수요응답(수시)	인당 1,400	마을~읍민소재지	수요응답형	인합	수기	초예 개정 (17.7.23)	○	-	차량 홍보스타카토 부착 인문홍보 등	-	법인택시 개인택시
	황성	버스형 (한정편안형)	화랑버스	1월	마을당 1일 9회	인당 300/400/600	철암-중앙-광명-숙산 서석	노선설정	인합	수기	-	×	-	차량 홍보스타카토 부착 인문홍보 등	-	법인택시 개인택시
	영월	택시형 (기동편안형)	화랑택시	1월	마을당 월60~90회 (가누담)	인당 1,400	마을~읍민소재지	수요응답형	운영 중	수기	-	×	-	주민홍보 택시업체 인문홍보 홍배미지 개체 등	-	법인택시 개인택시
	평창	택시형 (기동편안형)	화랑택시	1월	마을당 월 4~8회 (가누담)	인당 1,400	마을~읍민소재지	수요응답형	인합	수기	-	×	-	이장단 홍보자료 등 인문홍보	-	법인택시 개인택시
	장천	택시형 (기동편안형)	화랑택시	1월	마을당 일 3회	인당 1,000~2,000	마을~읍민소재지	수요응답형	인합	수기	-	×	-	이장단 인문홍보 등	-	법인택시 개인택시
	철원	택시형 (기동편안형)	화랑택시	1월	마을당 월 12회	대당 1,000	마을~읍민소재지	수요응답형	인합	수기	-	×	-	이장단홍보 등	-	법인택시 개인택시
	화천	택시형 (기동편안형)	화랑택시	1월	마을당 일 1회	인당 1,400	마을~읍민소재지	수요응답형	인합	수기	초예 개정 (17.12)	×	-	이장단 소식지 등	-	법인택시 개인택시
	양구	택시형 (기동편안형)	화랑택시	1월	마을당 월 12회	마을별 1,400~3,000	마을~읍민소재지	수요응답형	인합	수기	초예 개정 (17)	×	-	-	-	법인택시 개인택시
	인제	택시형 (기동편안형)	화랑택시	1월	마을당 일 4회	마을별 1,500~2,500	마을~읍민소재지	수요응답형	인합	수기	초예 개정 (16.5)	×	-	마을홍보 및 소식지 게재	-	법인택시 개인택시
고성	택시형 (기동편안형)	화랑택시	5월	마을당 월 80회~110회	대당 1,400	마을~읍민소재지	수요응답형	인합	수기	×	×	-	이장단 인문홍보 등	-	법인택시 개인택시	
양양	택시형 (기동편안형)	화랑택시	1월	마을당 일 2~4회	마을별 1,200/2,000	마을~읍민소재지	수요응답형	인합	전문수 기	×	×	-	마을주민 간담회 이용	-	법인택시 개인택시	

〈표 계속〉

시도	구	모형명 (편안형)	사업명	시행시 기	사업 내용		이용대상	운영방식	클러스터 운영아부	요금 장만방식	범 제도 범 제도	지역개 발 구성 연계 여부	수익 채기회	공공활동 (스타카도)	이용대상	차량계획	
					운영횟수	이용요금액(원)											
충북	보은	택시형 (기존편안)	시행택시	1월	수요	인당 100	마을~읍소재지	수요응답형	택시(화사) 클러스터	수기	조례 제정 (15.06.05)	×	주민바담금 회사유지 리	군소재지, 흥배지 등	격요지 주민	개인택시	
	옥천	택시형 (마을~읍 차기선정)	다량택시	1월	일 4회	인당 1,300	마을~주요소재지	수요응답형	인합	수기	×	×	주민바담금 회사유지 리	-	격요지 주민	법인택시 개인택시	
	영동	택시형 (기존편안)	무사택시	1월	일 4회(주 3회)	인당 100	마을~읍소재지	수요응답형	인합	수기	×	×	주민바담금 회사유지 리	-	농어촌버스 마을~읍소재지, 교량사 장역인, 임산부 등 격요지 주민	법인택시 개인택시	
	증평	버스형 (한정편안)	행부택시	1월	일 10회	인당 1,300	마을~읍소재지	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (15.06.26)	○	×	주민바담금 회사유지 리	마을 주민, 학교, 차량노역 부차	격요지 주민, 교량사, 통행성, 출근 근로자 등	법인택시 개인택시
			문화산책버스	11월	일 10회	인당 1,300	노선결정	노선결정	인합	수기	-	-	-	-	-	운수업체	
	괴산	택시형 (기존편안)	행부택시	1월	일 4회(야간 2회 월 10회(총 9회))	인당 1,000/1,300	마을~읍소재지	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (15.06.04)	×	×	-	-	버스승객까지 0.7km 이상 떨어진 마을 주민	법인택시 개인택시
			행부택시	1월	일 10회(총 9회)	만차역 2,600 군차역 5,200	마을~읍소재지	×	인합	수기	조례 제정 (15.07.10)	×	×	주민바담금 회사유지 리	-	버스승객까지 0.7km 이상 떨어진 마을 주민	법인택시 개인택시
	음성	택시형 (기존편안)	화향택시	1월	-	인당 1,300	마을~읍소재지	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (15.05.26)	×	×	주민바담금 회사유지 리	-	버스승객까지 0.5km 이상 떨어진 마을	법인택시 개인택시
			행부택시	1월	일 29회(야간 6회 일 33회)	인당 1,300	마을~읍소재지	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (18.04.06)	×	×	주민바담금 회사유지 리	해군기동부, 지역방송사 소재지 홍보	격요지 주민	법인택시 개인택시

〈표 계속〉

시도	군	모형명 (면/읍/리/소)	사업명	사업시 기	사업 내용		이용대상	운영시간	운영시간	클래터 운영여부	요구 강산면적	범 계 면 적 단 위	자 연 개 발 안 개 여 부	협 의 개 구 성 여 부	수 금 채 단 계 회	공 보 발 동 (스타키움)	이용대상	차 량 대 형	
					이 용 대 상	이 용 대 상													
충남	금산	택시형 (한양면)	마을택시	1월	마을당 월 4회	읍면차 100 가차 1.100	24개 마을 (5047구 934명)	수요응답형	운영 중	수기	×	×	×	×	주민부담금 회사의이차터	-	박지규민 노인 등 교통약자	박인택시 개인택시	
	부여	택시형 (기문면)	행복택시	3월	마을당 일 3회 이하 (주민 100명이상 4회 이하)	환승장소까지 100 가차 1.300	7개 마을 (3277구 684명)	수요응답형	인합	수기	×	×	○	○	주민부담금 회사의이차터	차량 홍보스타키움차, 객요지 주민 농촌 응답콜센터 고용학생	박인택시 개인택시		
	서천	택시형 (기문면)	희망택시	1월	마을당 주 2-5회	면소재지 100 군소재지 1.400	45개 마을 (1,5487구 2,887명)	수요응답형	인합	수기	○	○	○	○	주민부담금 회사의이차터	차량발판제작, 공무원교육, 마을주민생활개선 인문 홍보 등	박지규민 노인 등 교통약자	박인택시 개인택시	
	장항	택시형	희망택시	1월	마을당 월 3회	인당 1.300	41개 마을 (5607구 70명)	수요응답형	인합	수기	○	○	○	○	주민부담금 회사의이차터	-	오지규민 교통사	박인택시 개인택시	
	홍성	택시형 (기문면)	마을택시	1월	마을당 일 3회 3회영탁 (화산2명 탑승)	마을당 일 3회 3회영탁 (화산2명 탑승)	마을산행자 자정장소-읍면소재지	9개 마을 (4557구 901명)	수요응답형	인합	수기	×	×	×	×	주민부담금 회사의이차터	홍포스타키움 주민생활 개선사업	객요지 주민교통사	박인택시 개인택시
	예산	택시형 (기문면)	점점택시	1월	마을당 4회/일	인당 1,300~3,700	24개 마을 (2,1627구 4,319명)	수요응답형	택시회사 클래터	합산	합산	×	×	×	×	주민부담금 회사의이차터	가면단체회의 홍보이지 및 SNS 홍보	65세 이상 노인	박인택시 개인택시
	태안	택시형 (기문면)	희망택시	8월	일 4회(인당) (운송차 3명까지 가능)	0	8개 마을 (1277구 127명)	수요응답형	인합	수기	수기	×	×	×	×	주민부담금 회사의이차터	-	80세이상 노인 임산부	박인택시 개인택시
	완주	택시형 (기문면)	이웃택시	1월	마을당 일 1회 ~주 3회	인당 500	42개 마을 (1,9087구 3,888명)	수요응답형	인합	수기	수기	×	×	×	○	-	-	교통사, 학생 장애인 등	박인택시 개인택시
	간성	택시형 (기문면)	100원 순환택시	1월	일 내당 16회 순회 운영 (총 5대 운영)	인당 100	22개 마을 (2,7767구 6,427명)	노산실질 수요응답형	인합	수기	수기	×	×	×	○	-	이정란 인문홍보 등	교통사, 학생 장애인 등	박인택시 개인택시
	무주	택시형 (기문면)	행복택시	7월	마을당 월30~100회	마을당 1,000	15개 마을 (2667구 497명)	수요응답형	인합	수기	수기	×	×	○	○	-	이정란 인문홍보 등	-	박인택시 개인택시

〈표 계속〉

시도	군	도립형 (민간투자)	사업명	사업시 기	사업 내용		이용대상	운영시 운영형태	클러스터 운영부 장안건	요금 기준	범 계 도 경 도	차 연 개 발 안 개 부	협 계 구 성 여 부	수익금 차 라 개 회	공 보 행 동 (스 타 제 이 용)	이용대상	차 량 대 형
					운영횟수	이용요구원											
전북	장수	택시형 (한정편차)	행복택시	1월	마을당 월 5회	대당 1,000	마을~읍면소재지	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (15.10.22)	×	○	-	이장단 인분홍보 등	-	개인택시
		택시형 (기준편차)	행복택시	1월	마을당 일 1회	대당 2,000	마을~읍면소재지	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (16.12.30)	×	○	-	이장단 인분홍보 등	적외자주인, 고령자 통화성 등	개인택시
	고창	택시형 (기준편차)	마을택시	1월	마을당 월0~100회	대당 1,400	마을~읍면소재지	수요응답형	택시회사 클러스터	수기	조례 제정 (15.7)	×	○	-	이장단 인분홍보 등	고령자, 학생 장애인 등	법인택시 개인택시
		고창 (기준편차)	행복택시	1월	마을당 일 1회	대당 1,000	마을~읍면소재지 마을~인근시장	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (14.12.16)	×	○	-	이장단 환수와 개시 인분홍보 등	-	법인택시 개인택시
	부안	택시형 (기준편차)	행복택시	1월	마을당 주 3회	대당 1,000	마을~읍면소재지	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (14.11.14)	×	×	-	이장단 인분홍보 등	버스 미운영 마을 주인 노인	개인택시
		담양 (기준편차)	100원 택시	1월	마을당 월 4회 (인합)	승강객까지 100 읍면소재지 1,000	마을~읍면소재지 마을~인근시장	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (16.4.18)	×	○	-	홍보 스티커 제작, 이장단 인분홍보 등	버스 정류장까지 0.7km 이상인 마을주인	법인택시 개인택시
	구례	택시형 (기준편차)	효도택시	1월	마을당 월 3회 (인합)	면소재지 100 생원면 1,200	마을~읍면소재지	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (17.5.1)	×	○	-	이장단 인분홍보 등	-	법인택시 개인택시
		구례 (기준편차)	100원 택시	1월	마을당 월 4회 (인합)	대당 100	마을~읍면소재지	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (16.4.4)	×	○	-	이장단 인분홍보 등	65세 이상 노인차 기초수급자, 임산부, 장애인 차량미운영자	법인택시 개인택시
	완주	고창 (기준편차)	100원 택시	1월	마을당 월 3회 (인합)	대당 100	마을~읍면소재지	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (14.12.30)	○	○	-	이장단 인분홍보 등	적외자주인, 고령자 등(차량 미운영)	법인택시 개인택시
		보성 (기준편차)	행복택시	1월	마을당 일 1~6회	대당 100	마을~읍면소재지	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (14.12.3)	○	○	-	이장단 인분홍보 등	-	법인택시 개인택시
장흥	택시형 (기준편차)	100원 효도택시	1월	수요응답 (수사)	대당 100	마을~읍면소재지	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (14.12.3)	○	○	-	이장단 인분홍보 등	이장단 인분홍보 등	법인택시 개인택시	
	장흥 (기준편차)	100원 택시	1월	마을당 월 20~50회	대당 100	마을~읍면소재지	노년결경 수요응답형	인합	수기	살이안맞음	○	○	-	이장단 인분홍보 등	이장단 인분홍보 등	법인택시 개인택시	

〈표 계속〉

시도	군	모형명 (비하칭식)	사업명	시행시 기	사업 내용		이용대상	운영시간	운영시간 수요응답형	클래스 운영부 장사원지	요구 경선비	법 제도 검토	지역개 발 연차 부	협의 구성 여부	수급 채널	홍보동 향(노년계)	이용대상	차량대행																																																																																																																																								
					이용소규모원	노년형태																																																																																																																																																				
전라 남도	강진 (기문관하)	택시형 100원 마을택시	100원 마을택시	1월	마을당 월 5회 (인당)	대당 100	마을~읍민소재지	27개 마을 (887구 1,697명)	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (15.4.20)	○	○	-	이장단 인포홍보 등	65세 이상 노년자, 수급자, 차상위 장애인 다문화가족 등	법인택시 개인택시																																																																																																																																								
																			해남 (기문관하)	해남마을택시	1월	마을당 월 4회 (인당)	대당 100	마을~읍민소재지	41개 마을 (787명)	노년설계 수요응답형	인합	수기	조례 제정	○	○	-	이장단 인포홍보 등	65세 이상 노년층 등	법인택시 개인택시																																																																																																																							
																																				영암 (기문관하)	100원 택시	1월	마을당 월 3~5회 (인당)	대당 100	마을~읍민소재지	66개 마을 (1,056구 1,964명)	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (14.12.18)	×	○	-	이장단 인포홍보 등	-	법인택시 개인택시																																																																																																						
																																																					무안 (기문관하)	행복택시	1월	마을당 월 6회 (인당)	대당 1,300	마을~읍민소재지	32개 마을 (562구 688명)	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (14.01.14)	×	○	-	차량 홍보스타커 부착 인포홍보 등	고령자, 문화재 중증장애인 차상위층	법인택시 개인택시																																																																																					
																																																																						합평 (기문관하)	행복택시	1월	마을당 월 2~6회 (인당)	대당 100	마을~읍민소재지	36개 마을 (931구 1,676명)	수요응답형	인합	수기	조례 제정	○	○	-	이장단 인포홍보 등	-	법인택시 개인택시																																																																				
																																																																																							영양 (기문관하)	군민행복택시	1월	마을당 월 2~3회 (인당)	대당 100	마을~읍민소재지	25개 마을 (316구 592명)	시간제한 수요응답형	인합	수기	조례 제정 (15.03.03)	×	○	-	이장단 인포홍보 등	-	법인택시 개인택시																																																			
																																																																																																								강성 (기문관하)	100원 택시	1월	마을당 월 33회 (인당)	대당 100	마을~읍민소재지	20개 마을 (457구 551명)	수요응답형	인합	수기	조례 제정 (15.09)	×	○	-	이장단 인포홍보 등	오기주인 노년차 이륜이계용	법인택시 개인택시																																		
																																																																																																																									완도 (기문관하)	100원 화방택시	1월	마을당 일 3회	대당 100	산박항진장~읍민소재 지	14개 마을 (825구 1,572명)	노년설계 수요응답형	인합	수기	조례 제정 (15.03.17)	○	○	-	이장단 인포홍보 등	박오기 주민	법인택시 개인택시																	
																																																																																																																																										진도 (기문관하)	100원 택시	1월	마을당 월 16회	대당 100	마을~읍민소재지	14개 마을 (532구 1,058명)	노년설계 수요응답형	인합	수기	조례 제정 (16.12.29)	○	○	-	이장단 인포홍보 등	박오기주인	법인택시 개인택시

〈표 계속〉

시도	구	도립형 (민하양식)	사업명	사업내용			이용대상	운영방식	플래너 운영여부	요금 장인방식	법 제도 검토	지역개발 연계여부	합단체 구성 여부	수입금 차익제	홍보활동 (스타게임)	이용대상	차량제원
				시행시기	운영횟수	이용모듈(원)											
경북	의성	택시형 (기준단체)	행부택시	1월	월 10~12회 (마을당)	인당 1,300	마을회관~읍민소재지, 선봉시장	88개 마을 (2,954가구, 5,394명)	수요응답형	인함	조례 제정 (14.08)	○	○	주민부담금 화사수익채리	차량 홍보스타커부착, 온라인 홍보 등	격오지구민 등 (해당마을전체)	법인택시 개인택시
	창송	택시형 (기준단체)	창부택시	1월	마을별 11회~70회	인당 1,000	마을~읍소재지	82개 마을 (922가구, 176명)	수요응답형	인함	조례 제정 (16.07.12)	×	×	주민부담금 화사수익채리	-	농어촌버스 민운영 지역	법인택시 개인택시
	영양	택시형 (한정단체)	행부택시	1월	마을별 월5~10회	인당 1,300	마을~읍민소재지	44개 마을 (2,777가구, 60명)	수요응답형	인함	조례 제정 (15.06)	×	○	주민부담금 화사수익채리	화보, 대면 홍보 등	격오지구민, 고령자, 통행생, 장애인, 임산부 등	법인택시 개인택시
	영덕	택시형 (기준단체)	행부택시	1월	수요응답	인당 1,200	마을~시장소재지	13개 마을 (278가구, 500명)	수요응답형	인함	조례 제정 (15.10.21)	×	×	주민부담금 화사수익채리	-	격오지구민, 고령자	법인택시 개인택시
	경북	택시형 (기준단체)	대기어행부택시	10월	일 18회	대당 500~2,000	마을~읍소재지	9개 마을 (341가구, 478명)	수요응답형	인함	조례제정(18.7월)	×	○	-	마을주민, 격오신촌, 차량스타커 등	격오지구민	법인택시 개인택시
	상주	택시형 (기준단체)	별고음택시	1월	일 6~8회 (마을당)	인당 500~2,000	마을~읍민소재지	16개 마을 (4,714가구, 10,007명)	수요응답형 사자(타자)제 (배차시간)	인함	조례 제정 (15.04)	×	○	주민부담금 화사수익채리	홍보스타커, TV, 신문 리플렛, 승장 등	-	법인택시 개인택시
	예천	택시형 (기준단체)	화행택시	1월	월 4~10회	인당 1,000/1,500	마을~읍민소재지	115개 마을 (2,258가구, 3,455명)	수요응답형	인함	조례 제정 (17.12.18)	○	×	주민부담금 화사수익채리	-	-	법인택시 개인택시
	봉화	택시형 (기준단체)	행부택시	1월	마을별 평균 18회 또는 월 6~12회	인당 1,300	마을~읍민소재지	56개 마을 (1,881가구, 3,751명)	수요응답형 정기운영 (계획표 외기)	인함	조례 제정 (15.01.12)	×	○	주민부담금 화사수익채리	홍보스타커, 근 소사지 및 근장터, 이장회의 통한 홍보 등	-	법인택시 개인택시
	울진	택시형 (기준단체)	행부택시	1월	주 3일 11~22회 월2회(월)	대당 1,000	마을~읍민소재지	13개 마을 (1927가구, 331명)	수요응답형	인함	조례 제정 (15.06.15)	×	×	주민부담금 화사수익채리	-	격오지구민	법인택시 개인택시

〈표 계속〉

시도	군	모텔형 (편향형식)	사업명	시행시 기	사업 내용		이용대상	운영시간	운영시간 운영여부	요금 정산비치	법 제도 검토	자전거 발판 연계 여부	수입금 채널별	홍보활동 (스타키움)	이용대상	차량대형
					시행횟수	이8500원										
경남	의령	택시형 (기존관형)	브라보 행복택시	1월	매일당 월 36회	대당 1.200	마을~읍민소계지	53개 마을 (1,5067구, 2,657명)	수요응답형	인함	수기	조례 개정 (17.4.12)	×	주민바담금 회사이익 리	-	법인택시
	합안	택시형 (기존관형)	브라보 행복택시	1월	마을당 월 32~80회	인당 1.300	마을~읍민소계지	33개 마을 (4277구, 673명)	노선설정 수요응답형	인함	수기	조례 개정 (17.7.5)	○	주민바담금 회사이익 리	차량 홍보스타키움 부착 인포홍보 등	법인택시 개인택시
	장성	택시형 (한양관형)	브라보 마을택시	1월	마을당 월 20~60회	인당 500	마을~읍민소계지	30개 마을 (1,1427구, 2,032명)	수요응답형	인함	수기	조례 개정 (16.12.5)	×	-	차량 홍보스타키움 부착 음파지 등	법인택시 개인택시
	고성	택시형 (기존관형)	브라보 행복택시	1월	마을당 월 15~40회	대당 1.200	마을~읍민소계지	23개 마을 (6417구, 1,181명)	노선설정 수요응답형	인함	수기	조례 개정 (18.2.29명)	○	주민바담금 회사이익 리	차량 홍보스타키움 부착 인포홍보 등	법인택시 개인택시
	남해	택시형 (기존관형)	브라보 모분섬 행복택시	1월	마을당 월 22~52회	면소계지 : 대당 100 마을면 : 인당 1.300	마을~읍민소계지	9개 마을 (5197구, 867명)	노선설정 수요응답형	인함	수기	조례 개정 (16.1)	×	주민바담금 회사이익 리	차량 홍보스타키움 부착 인포홍보 등	법인택시 개인택시
	하동	택시형	브라보 행복택시	1월	마을당 월 12~50회	인당 100	마을~읍민소계지	45개 마을 (2,6637구, 5,244명)	노선설정 수요응답형	인함	수기	조례 개정 (17.1.2)	×	주민바담금 회사이익 리	차량 홍보스타키움 부착 인포홍보 등	법인택시 개인택시
	산청	택시형	브라보 행복택시	1월	마을당 월16~60회	대당 1.000	마을~읍민소계지	46개 마을 (1,4217구, 2,722명)	노선설정 수요응답형	인함	수기	조례 개정 (14.12.12)	○	주민바담금 회사이익 리	차량 홍보스타키움 부착 인포홍보 등	법인택시 개인택시
	함양	택시형 (기존관형)	함양행복택시	1월	마을당 월 54회	대당 1.200	마을~읍민소계지	26개 마을 (8887구, 1,557명)	수요응답형	인함	수기	조례 개정 (14.10.24)	○	주민바담금 회사이익 리	차량 홍보스타키움 부착 인포홍보 등	법인택시 개인택시
	거창	택시형	브라보-분리 택시	1월	마을당 월 18회	면소계지 : 대당 100 마을 : 인당 1.000	마을~읍민소계지	34개 마을 (8047구, 1,570명)	노선설정 수요응답형	인함	수기	조례 개정 (14.11.1)	○	주민바담금 회사이익 리	차량 홍보스타키움 부착 인포홍보 등	법인택시 개인택시
	합천	택시형 (기존관형)	브라보 행복택시	1월	마을당 월 24~36회	인당 1.000	마을~읍민소계지	137개 마을 (3,6177구, 6,205명)	노선설정 수요응답형	인함	수기	조례 개정 (17.6.28)	○	주민바담금 회사이익 리	차량 홍보스타키움 부착 인포홍보 등	법인택시 개인택시

자료 : 농림축산식품부·한국농어촌공사, 2018년 농촌형 교통모텔사업 모니터링 및 만족도 조사, 2018.12, pp.247~250



대전세종연구원

DAEJEON SEJONG RESEARCH INSTITUTE

34863 대전광역시 중구 중앙로 85 (선화동)
TEL. 042-530-3500 FAX. 042-530-3508

www.dsi.re.kr

ISBN 979-11-6075-174-1 93350