

새로운 경기 > 공정한 세상

경기도 공공버스

[노선입찰제 준공영제]

정책자료집



C ONTENTS

I	추진배경	1
II	노선입찰제 준공영제 추진방안	5
III	수공형 준공영제 중지 추진	15
IV	시행성과	19

Chapter I

추진배경

1. 추진배경

2. 시내버스 운영여건

Chapter

I

추진배경

1 추진배경

- ◆ 경기도는 버스노선의 공공성 강화를 위해 2018년 4월부터 일부 광역버스 노선을 대상으로 준공영제를 도입하여 운영을 시작
- ◆ 하지만, 버스노선에 대한 소유권 및 운영권을 민간이 가지고 있어 효율적인 버스 서비스 운영에 어려움이 발생
 - 버스노선의 소유권이 민간업체에 있어 환경변화에 따른 효율적인 노선 개편이 어렵고 비수익 노선에 대한 버스업체의 일방적인 폐선 결정에 대응할 수 있는 방안의 부재로 공공성 저해됨
 - 산간 벽·오지, 개발 초기 단계의 신도시 등 수요가 적은 지역에 대해서는 이용자 수요에 대응하는 노선의 발굴 및 조정이 탄력적으로 이루어지지 못함
 - 공적 통제의 한계로 운영업체의 도덕적 해이가 발생함
- ◆ 버스노선의 공공성 강화와 버스회사의 자발적인 서비스 개선을 유도하고 기존 민영제 및 수입금공동관리형 준공영제의 제도적 문제점을 보완할 수 있는 경기도의 지역 여건에 적합한 준공영제를 도입·추진함



2 시내버스 운영여건

가. 경기도 버스운영 현황

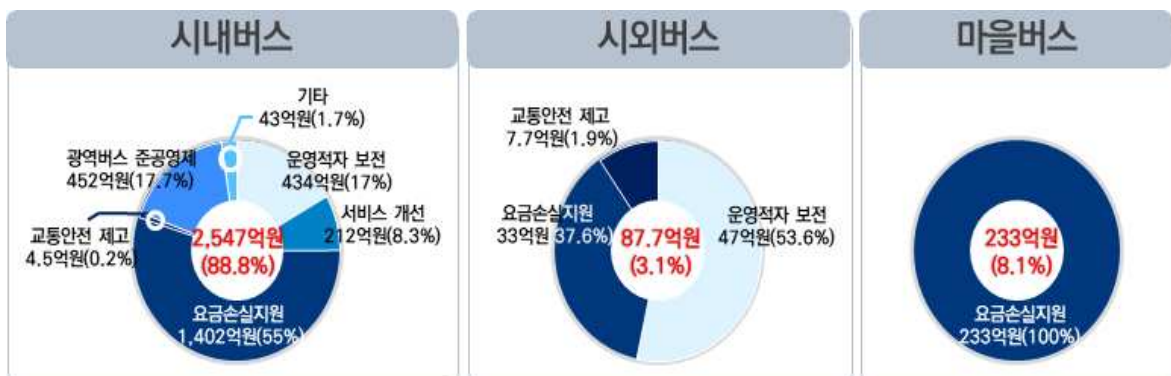
- 경기도 시내버스는 대부분 민영제로 운영, 일부 노선은 수입금공동관리형 준공영제(이하, '수공형 준공영제')로 운영되고 있음
 - 민영제 : 2,061노선, 9,635대[94.0%]
 - 수공형 준공영제¹⁾ : 71노선, 610대[6.0%]

[경기도 시내버스 현황(2018년 8월 기준)]

구 분	합 계		직행좌석형		좌석형		일반형	
	노선수	대수	노선수	대수	노선수	대수	노선수	대수
합 계	2,132	10,245	176	2,074	33	378	1,923	7,793
민영제	2,061	9,635	105	1,464	33	378	1,923	7,793
수공형	71	610	71	610	-	-	-	-

나. 재정지원 현황

- 2019년 본예산 기준으로 경기도의 연간 버스관련 사업에 지원되는 재정은 총 2,867억원
 - 시내버스 2,547.5억원(88.8%), 시외버스 87.7억원(3.1%), 마을버스 233억원(8.1%) 지원



[2019년 버스 관련 재정지원 현황]

1) 수입금 공동관리형 준공영제 시행 : 2018년 04월

3 기존 버스 운영체계의 문제점

가. 준공영제 유형별 특징

- ◆ 버스운영체계는 노선권의 소유와 운영방식에 따라 민영제, 준공영제, 공영제로 구분
- ◆ 준공영제는 버스의 운행은 민간이 담당하고 재정지원 및 운영에 관한 정책결정은 관할관청에서 담당하는 방식으로 서비스 개선 및 운행의 안정성을 확보할 수 있음
- ◆ 준공영제는 운영방법에 따라 수입금공동관리형, 노선입찰형, 위탁관리형으로 구분

구 분	수입금공동관리형	노선입찰형	위탁운영형
개 요	해당 노선에 대한 수입금을 공동 관리하고 운행실적에 따라 배분	특정노선에 대한 업체의 소유권을 배제하고 경쟁입찰에 의한 업체 선정	적자노선 등 일부노선에 민간업체 등에 위탁관리
장 점	<ul style="list-style-type: none"> • 업체 간 과다경쟁 최소화 • 업체의 일정수준 수익보장 	<ul style="list-style-type: none"> • 노선운영의 공공성 강화 • 업체간 경쟁구조로 비용절감 및 서비스 개선 용이 • 비수익노선의 안정적 운영 도모 	<ul style="list-style-type: none"> • 공영제 대비 운영비 절감 • 적자노선 운행업체 부담 해소 • 노선 입찰에 비해 행정적 부담 경감
단 점	<ul style="list-style-type: none"> • 행정관리 및 운영시스템 구축 필요 • 업체의 자발적 경영개선 노력 소홀 우려 • 중장기적 재정부담 가중 	<ul style="list-style-type: none"> • 입찰을 위한 노선권 확보 필요 • 사업 확대시 전담 관리기구 필요 • 입찰 및 갱신 시 업무에 고도의 전문성과 많은 행정력 필요 	<ul style="list-style-type: none"> • 위탁운영업체 관리 필요 • 운영업체 변경 어려움

나. 민영제 운영체계의 한계

- ◆ 버스노선의 사유화로 인한 노선운영의 공공성 및 운행효율성 저하
 - 공공성 : 비수요지역 운행기피, 수요와 공급 불일치, 불법 임의 감차감회 등
 - 효율성 : 수익 극대화를 위해 장대노선 및 굴곡노선 운영

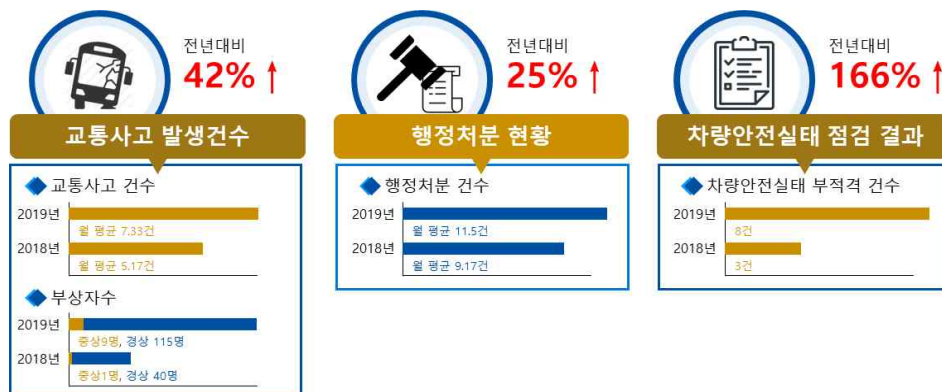
다. 수입금공동관리형 준공영제의 한계

① 공적통제 한계로 인한 도덕적 해이

- ◆ 운송사업자는 원가절감 및 서비스개선 노력에 미온적 자세로 도덕적 해이 문제 발생
- ◆ 임원 인건비 중복 지급
 - 임원 3명은 8개사에 중복 등재 : 중복임원 급여 8개사의 3인 연 급여 48억원 지급
- ◆ 차량정비 최소화 등을 통해 정비비 잔액을 수익화
 - 18년도 재정지원금 39억원 중 실제 사용액 31억원 사용
- ◆ 재정지원금 산정 시 과다재정 투입
 - 중고차량을 신차 취득가격으로 신청, 운송비용 부풀리기, 임원인건비 산정 등 문제 발생

② 안전 및 서비스 역행

- ◆ 영구적인 운영권 및 운송비용 보장으로 버스회사의 자발적 서비스개선 유인책 미흡
- ◆ 전년도 대비 교통사고, 행정처분, 차량안전실태 점검 결과 악화
 - 안전한 버스서비스 제공을 위한 준공영제의 취지 무색



③ 재정분담금 형평성 문제 발생

- ◆ 총 재정지원금을 시·군별 이용객 비율로 분담함에 따라 일부 시·군은 재정분담 형평성 문제 제기

④ 국가사무화 전환 곤란

- ◆ 국가는 광역버스 운영체계를 노선입찰제로 채택함에 따라 국가사무 전환 대상임에도 불구하고, 국가사무로 전환 어려움

Chapter II

노선입찰제 준공영제 추진방안

1. 추진방향
2. 분야별 고려사항 및 추진내용
3. 분야별 세부 추진내용

Chapter

II

노선입찰제 준공영제 추진방안

1

추진방향

가. 추진목표

버스 운영의 공공성을 강화한 경기도형 노선입찰제 준공영제 체계 구축

나. 추진전략

2

분야별 고려사항 및 추진내용



이용자 중심의 버스생태계 전환 기반 마련

구 분	고려사항	추진내용
한정 면허	[면허기간] 차령연한을 고려 적정 운영기간 보장	⇒ 최대 9년(기본 5년 + 갱신 4년)
	[면허갱신] 확고한 노선권의 소유와 운영 분리	⇒ 1회 가능, 면허기간 만료 후 재입찰
	[갱신기준] 면허갱신 공정성 및 객관성 확보	⇒ 서비스평가 결과 “D” 등급 이하시 갱신 불가
노선 입찰	[입찰방식] 서비스개선 및 운송비용 절감 경쟁 유도	⇒ 경쟁입찰(협상에 의한 계약) 방식 [사업수행능력(80) + 가격입찰(20)]
	[참여조건] 시장진입 장벽 완화, 독과점 방지	⇒ 수송시설 확보 가능한 자
	[가격입찰] 운전직 근로여건(임금) 하락 방지	⇒ 최저가격 제한(운전직 인건비 등)
	[지역연고도] 대형 버스업체 독과점 문제 방지	⇒ 노선연고도 가점 부여
	[고용안정] 기존 운수종사자 고용 단절 우려	⇒ 기존 노선 운수종사자 고용승계 조건
서비스 평가	[평가방법] 상대평가로 서비스 개선의지 저하	⇒ 연 1회, 절대평가, 노선단위 평가
	[평가활용] 실효성 확보, 자발적 서비스개선 노력 유도	⇒ 성과이윤 차등지급, 면허갱신 기준
재정 지원	[운송원가 산정] 합리적인 운송원가 및 비용항목 산정	⇒ 시장가격을 반영한 표준운송원가 산정 ⇒ 임원인건비, 기타관리비 제외
	[재정지원 투명성 확보] 버스회사 운송비용 지출 투명성 확보	⇒ 재정지원금 별도계좌 관리 ⇒ 회계관리시스템(경기버스파인) 구축·운영
	[이윤보장] 기본이윤 보장에 따른 도덕적 해이 방지	⇒ 서비스평가를 통해 성과이윤만 차등 지급
서비스 차별화	[운수종사자 서비스 향상] 운수종사자 대민 서비스 향상	⇒ 차별화된 운수종사자 서비스교육 및 품질관리
	[차량 서비스 향상] 편의시설 향상 및 외관 차별화	⇒ 편의시설 전 차량 의무 설치 ⇒ 좌석간격 표준화로 좌석간 간격 증가 신규 버스외관 디자인 적용

3 분야별 세부 추진내용

가. 공공성을 담보한 한정면허

- ◆ 공공의 노선권 확보를 위해 한정면허로 운영
 - 면허근거 : 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제17조(한정면허) 제1항제1호다목
(조례) 경기도 여객자동차 운수사업 관리 조례 제4조 및 제5조
 - 면허기간 : 9년(5년 + 갱신 4년)
 - 한정면허 발급·관리 : 향후 노선의 탄력적 운영을 위해 노선단위로 발급·관리
 - ※ 최대 면허기간 만료 후 재입찰 원칙, 갱신여부는 서비스평가 결과로 결정

나. 공정성의 기치 노선입찰

- ◆ 노선입찰의 세부사항을 정의한 「경기도 공공버스 노선입찰 지침」을 준용
 - 입찰방식 : 협상에 의한 계약 및 가격경쟁 입찰방식 도입
 - 자격요건 : 차량·운송시설 확보 가능한 자
 - 특수조건 : 기존운행노선의 경우 차량 양수 및 운수종사자 고용승계 조건부
 - 제안서 평가 : 4개 분야, 11항목 평가(제안서평가위원회 구성하여 평가)
 - 가격경쟁입찰 : 공공이 제시한 기준가격내에서 가격경쟁 입찰
 - ※ 단, 운수종사자 고용안정 및 근로여건 하락 방지를 위해 인건비는 경쟁항목에서 제외

다. 서비스평가

- ◆ 노선입찰제 노선 운송사업자의 자발적인 안전운행 및 버스서비스 개선노력을 유도하여, 도민에게 보다 나은 버스서비스를 제공하고 체계적으로 버스서비스를 관리하기 위함
- ◆ 평가기간 : 한정면허 기간 동안 매 1년 단위(회계년도 기준)로 평가
- ◆ 평가대상 : 경기도 공공버스 노선 운송사업자(노선별 평가)
- ◆ 평가방법 : 평가기준에 따라 노선별 절대평가
- ◆ 평가지표 : 4개 분야, 9개 항목, 10개 평가지표, 총 100점
 - 이용자서비스 증진노력 분야(65점) : 4개 항목(정시성, 여객법 준수, 편의장비 관리, 친절도)

- 사고 관리노력 분야(20점) : 2개 항목(교통사고, 안전장비 관리)
- 운수종사자 처우개선노력 분야(10점) : 2개 항목(인건비 체불, 노동법령 준수)
- 운송비용 관리노력 분야(5점) : 1개 항목(연료비 절감)
- ◆ 평가등급 산정 : 평가지표별 점수를 합산하여 총점에 따라 평가등급을 산정

구 분	A등급	B등급	C등급	D등급
평가점수	90점 이상	90~80점 미만	80~70점 미만	70점 미만

- ◆ 평가결과 활용 : 성과이윤 차등지급, 면허기간 갱신 시 기초자료 활용
- 노선별 성과이윤 지급기준은 평가등급에 따른 성과이윤 배분을 적용하여 지급

구 분	A등급	B등급	C등급	D등급
성과이윤배분율	100%	50%	30%	-

- 한정면허 갱신여부를 판단하는 갱신기준 점수는 운행개시 후, 최초 평가로부터 4회까지의 평가점수들을 산술평균하여 적용

구 분	A등급	B등급	C등급	D등급
갱신기준 점수	90점 이상	90~80점 미만	80~70점 미만	70점 미만
한정면허 갱신기준	갱신			갱신 불가

라. 재정지원

- ◆ 「경기도 공공버스 재정지원 지침」을 제정하여 운송비용 정산에 필요한 사항을 규정
- ◆ 회계관리시스템(경기버스파인)을 구축하여 버스회사 재정지원 및 회계 투명성 확보
 - 버스파인(Bus Fine) : 버스(Bus) + 재정(Finance)
- ◆ 기본원칙
 - ① 운송사업자는 카드수입금 및 재정지원금의 계좌를 별도로 관리
 - ② 운송비용의 모든 항목은 지출증빙 자료를 제출하여야 함(실비항목은 검증 후 재정지원)
 - ③ 운송비용은 협약된 모든 운송원가에 운행실적을 기초로 하여 지급
 - ④ 운행실적을 기초로 일·월별 재정지원, 실비정산항목은 검증을 통하여 분기·연별 정산 실시
 - ⑤ 차량이 9년을 초과하는 차량의 경우 운송비용 정산 대상에서 제외
- ◆ 정산방법

정산주기	일 지급	월 지급	분기 정산	연 정산
정산내용	교통카드 운송수입금의 95% (수입금)	협약금액에 따른 운송비용 (수입금+재정지원)	실비 항목 검증 후 협약금액 내 정산 (재정지원)	변동사항 정산 및 성과이윤 지급 (재정지원)
정산기준	운행실적(대·km)	적용운행횟수	운송수지 소명분 (한도 내 정산)	운송수지 소급분 (한도 내 정산)
정산기일	사용 일 + 3일	사용 월 + 30일	분기 + 60일	사용 연 + 3개월

마. 서비스 차별화 추진정책

- ◆ 공공버스 운수종사자 서비스품질 교육 및 친절기사 인증제 도입
 - 별도 서비스교육 실시 및 친절기사 인증제 도입으로 서비스 품질 관리
- ◆ 경기도 공공버스 차량 고급화를 통해 차별화된 버스서비스 제공

차량 편의시설 의무화		[신차] 차량 고급화로 서비스 차별화	
<div>공기 필터 정화</div> 	<div>공공 와이파이</div> 	<div>좌석 간격 표준 화</div> 	<div>안전벨트 3점식</div> 

- ◆ 신규 버스 외관디자인 적용

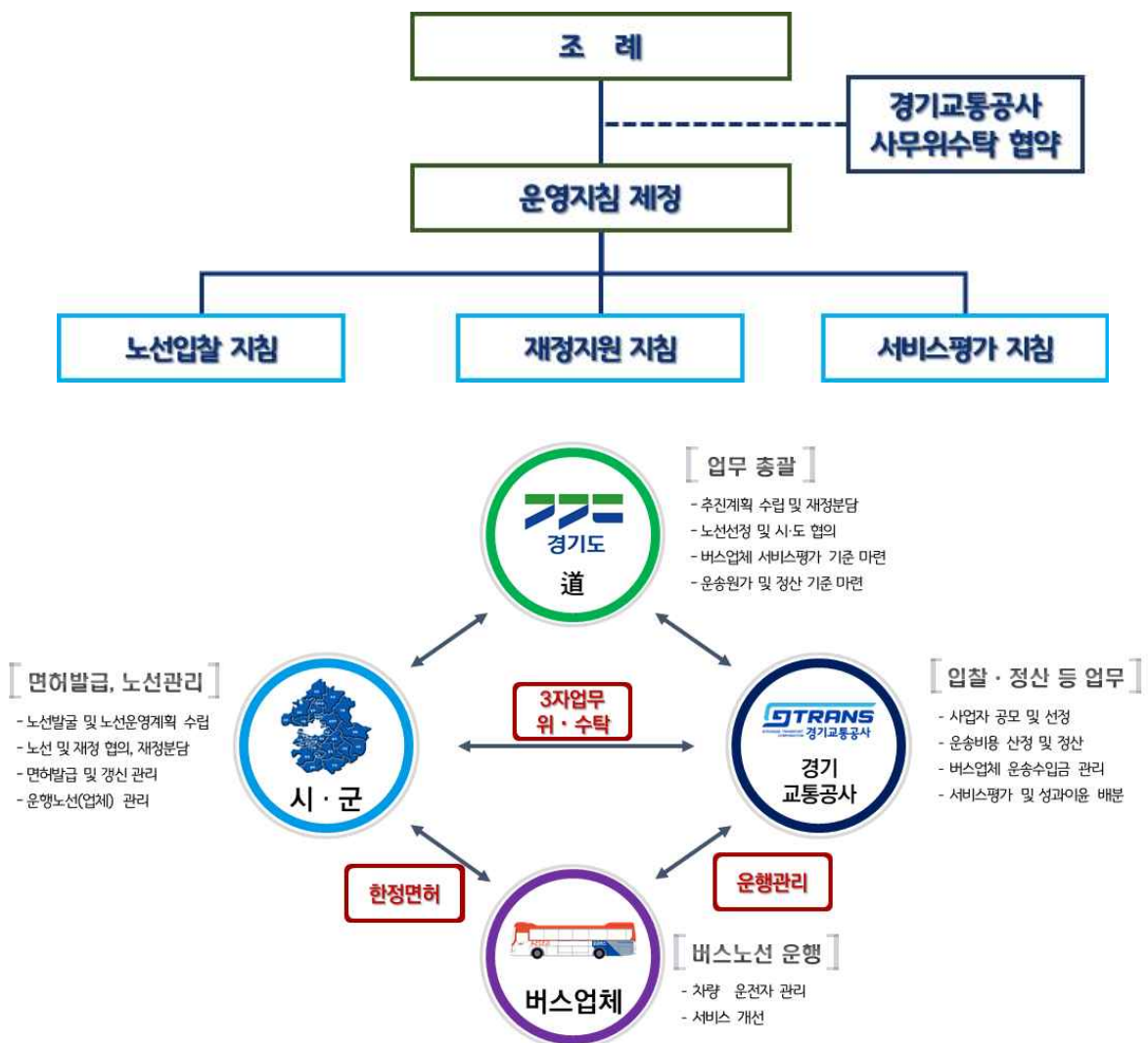
기 존	신규 차량
	

4 시행근거 및 추진체계

가. 시행근거

- ◆ 경기도 시내버스 준공영제 운영에 관한 조례
- ◆ 경기도 공공버스 운영 지침

나. 추진체계



구 분	주요 업무	
경기도	제도 마련	• 경기도 공공버스 사업총괄
		• 사업추진 기본계획 수립
		• 조례 및 운영지침, 노선입찰, 재정지원, 서비스평가 지침 수립·관리
		• 사업예산 확보(도비)
	노선선정	• 대상노선 수요조사
		• 대상노선 선정(경기도 버스정책위원회 심의·의결)
		• 타 시·도 사업계획 협의 및 대광위 노선조정 추진
	노선운영·관리	• 노선운영·관리 기준 수립
시·군	제도 마련	• 예산 확보
	노선 선정	• 노선 발굴(신규노선 계획 및 반납노선 수요조사)
		• 도 내 경유 시·군 사업계획 및 재정 협의
	운송사업자 선정	• 제안서 협상
	노선운영·관리	• 인·면허 관리 - 면허발급 및 갱신, 사업계획 변경, 행정처분 등
		• 운행준비 사항 점검(차고지, 차량, 운전자)
		• 노선 운행관리(배차계획, 차량, 운수종사자 등 관리)
교통공사	운송사업자 선정	• 입찰공고 및 우선협상대상자 선정
		• 제안서 협상
	노선운영·관리	• 운행실적 모니터링(운행횟수, 배차준수 등)
	운송비용 산정 및 정산	• 노선별 원가 설계(확대사업 노선부터)
		• 운송비용 정산(정산 시스템 구축 운영)
		• 운송수입금 관리
	서비스관리	• 운수종사자 친절교육 및 인증 관리
		• 노선별 서비스평가 및 인센티브 지급
	정책 지원	• 경기도 공공버스 업무 정책지원

다. 시행절차



라. 시행단계별 세부 추진절차



5

경기도 공공버스 확대 추진 경과

준비 단계	▶ 경기도형 준공영제 추진방안 마련을 위한 연구용역 추진	'18.11. ~ '19. 6.
	▶ 추진방안 마련을 위한 노·사·정 공론화 및 의견수렴(총12회) (전문가 자문, 관계기관 회의, 국회·도의회 토론회 등)	'18.9. ~ '19. 9.
	▶ 경기도 시내버스 준공영제 운영에 관한 조례 개정	'19.10
	▶ 道↔시·군↔경기교통공사 간 3자 업무협약 체결	'19.10
	▶ 경기도 공공버스 관련 지침 마련 (운영지침, 노선입찰, 서비스평가, 재정지원 지침)	'19.10
시행 단계	▶ '19년 시범사업 노선 노선입찰 및 운송사업자 선정	'19.10 ~
	▶ '19년 시범사업 노선 운행개시(16개노선)	'20.3 ~
	▶ '20년 1차 사업 노선입찰 및 운송사업자 선정(9개노선)	'20.6 ~
	▶ 민영제 반납 노선 노선입찰 및 운송사업자 선정(113개 노선)	'20.9 ~
	▶ '20년 확대사업(1,2차) 운행개시(122개노선)	'20.10 ~
	▶ 수입금공동관리형 준공영제 노선입찰 및 운송사업자 선정(70개 노선)	'21.5 ~
	▶ 민영제 반납 노선 노선입찰 추진(12개 노선)	'21.6 ~
	▶ 수입금공동관리형 준공영제 전환노선 운행개시(70개 노선)	'21.8 ~
	▶ 민영제 반납 노선 운행개시(12개 노선)	'21.9 ~

Chapter III

수입금공동관리형 준공영제 중지 추진

1. 중지 추진배경
2. 사업 개요
3. 중지 근거
4. 수공형 준공영제 중지 추진 경과

Chapter

III

수입금공동관리형 준공영제 중지 추진

1 중지 추진배경

- ◆ 2020년 노선입찰제 확대 및 노선입찰제로 버스운영체계 일원화를 위해 기존 수입금 공동관리형 준공영제 중지 추진



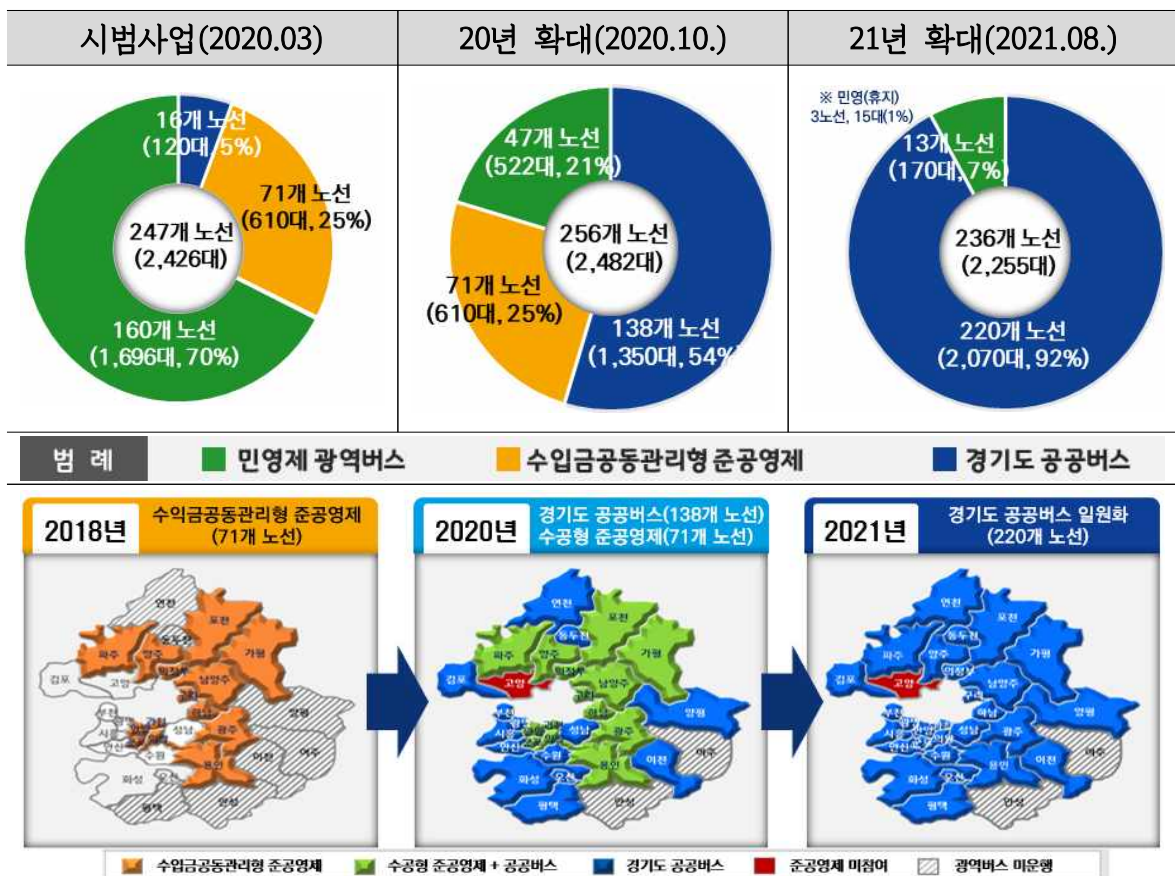
2 사업 개요

가. 수입금공동관리형 준공영제 중지 통보('20. 07.)

- ◆ 수행대상 : 도(道) 내 직행좌석형 시내버스
- ◆ 시 행 일 : 2018년 4월 20일
 - '20. 07. 도의회 보고, 수입금공동관리위원회 심의 후 시·군·업체 중지통보
- ◆ 시행범위 : 14개 시·군, 15개 버스업체 / 광역버스 71개 노선, 610대
- ◆ 추진성과 : 운수종사자(일자리) 증가 및 운행횟수 준수율 향상(87.9%→99.6%)
- ◆ 노선입찰제 전환 : 조례에 따라 1년 유예기간 거쳐 운영체계 전환

나. 민영제 광역버스 노선 반납 및 「경기도 공공버스」 전환

- ◆ 대상노선 : 20개 시·군, 113개 노선, 1,164대 : 민영제의 70.6% 전환
 - 총 160개 중 반납희망 149개 노선(94%)을 대상으로 시·군과 협의, 113개 노선 선정
- ◆ 추진방법 : 113개 노선을 31개 그룹단위로 입찰
- ◆ 추진일정
 - 입찰공고(‘20.09.) → 사업자 선정 심의위 개최 및 발표(‘20.10.) → 한정면허 발급(‘20.10.) → 운행개시(‘20.10.~)
- ◆ 소요예산 : 연간 1,177억원(도비 353, 시·군비 824)
 - ‘20년 2회 추경(3개월) : 297억원(도비 91, 시군비 206)
- ◆ 경기도 공공버스 전환 완료 시 전체 광역버스 노선의 80% 달성
- ◆ 공공버스 전환 시행 및 확대경과



3 중지 근거

- ◆ 경기도 시내버스 준공영제 운영에 관한 조례 제24조에 근거

경기도 시내버스 준공영제 운영에 관한 조례 제6장 보칙 제24조

제24조(준공영제 중지) ① 도지사는 다음 각 호의 어느 하나에 해당되는 사유로 인해 더 이상 준공영제 운영을 지속할 수 없다고 판단될 경우 위원회의 심의·의결을 거쳐 준공영제를 중지할 수 있다.

1. 도 및 시·군 재정에 심각한 영향을 미친다고 판단되는 경우
 2. 운송사업자 및 업체협의회가 제20조에 따른 책무를 위반하는 경우
 3. 시·군 및 운송사업자, 업체협의회 등 준공영제 시행 주체 중 어느 한 주체가 준공영제 중지를 요청하는 경우
 4. 관련 법령의 개정으로 준공영제의 운영을 지속할 수 없는 경우
 5. 그 밖에 준공영제 운영을 지속할 수 없다고 도지사가 판단하는 경우
- ② 도지사는 준공영제 시행을 중지하고자 할 경우 중지 예정일 1년 이전에 경기도버스 운송사업조합의 이사장 및 운송사업자 대표에게 통보하여야 하며 중지일부터 2년 이내에 재정지원금 정산을 완료하여야 한다.

4 수공형 준공영제 중지 추진 경과

▶ 준공영제 중지 관련 관계기관(시군, 버스업체, 노조) 회의	`18.08. ~ `18.09.
▶ 준공영제 중지 관련 도지사 방침 결제 - 안정적 중지(조례에 따라 1년 유예기간), 노선입찰제 결과를 토대로 중지 시기 결정	`18.12.07.
▶ 준공영제 재정지원에 대한 전면조사 - 대상 : 15개 버스운수사 참여 - 조사반 : 도·시군, 녹색교통본부, 회계법인 등 - 내용 : 임원 등 인력운영, 표준단가 정산항목 원가 적정여부 등	`19.07.10. ~ 09.11.
▶ 준공영제 연착륙 중지방안 도지사 서면보고 - 경기도형 준공영제와 서비스 경쟁을 통한 중지 연착륙	`19.10.14.
▶ 버스 준공영제 이용객 만족도 조사	`20.05.18. ~ 06.12.
▶ 수입금공동관리위원회 심의·의결(수입금공동관리형 준공영제 중지)	`20.07.14.
▶ 도의회 보고 및 언론브리핑	`20.07.09. ~ 07.15.
▶ 경기도 수입금공동관리형 준공영제 중지 통보	`20.07.17.
▶ 안정적 중지를 위한 유예기간 운영	`20.08. ~ `21.07.

Chapter IV

시행성과

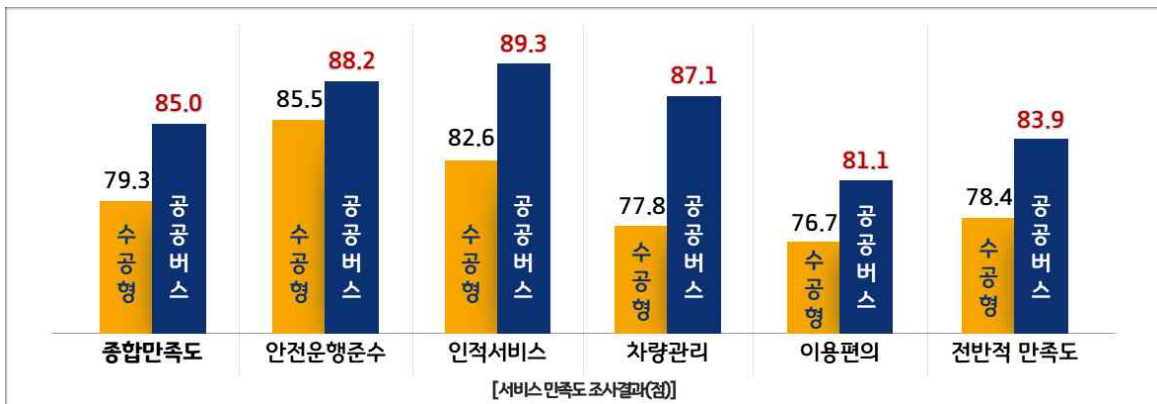
1. 제도구조와 운영프로그램의 조화로
공익성 증대
2. 서비스개선 및 운송비용 절감
3. 코로나19 대응 광역버스 운행 정상화
4. 공적재원 집행의 투명성 제고
5. 광역교통 취약지역 공공버스 신설로
균형발전 이바지
6. 국가가 채택한 버스 준공영제 모델
7. 운수종사자 백신 유급휴가제 시행
8. 공공버스 행정처분 비교분석

Chapter IV

시행성과

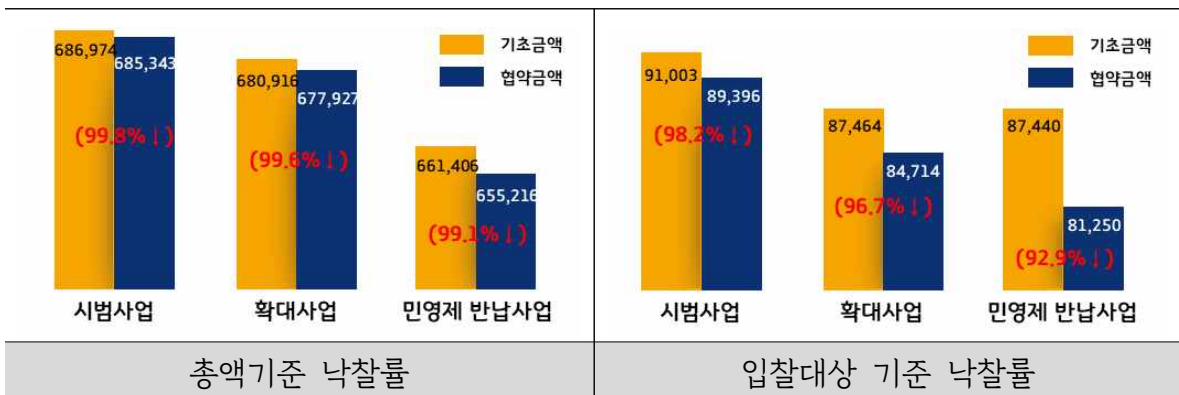
1 제도 구조와 운영 프로그램의 조화로 공익성 증대

- 경기도 공공버스와 수입금공동관리형 준공영제의 서비스 만족도 조사 결과 공공버스의 만족도가 월등히 높은 조사결과를 보임



2 버스업체간 서비스 개선 및 운송비용 절감 경쟁

- 총액기준 99.1%, 입찰대상 금액 기준 92.9%로 기초금액 대비 협약금액 감소

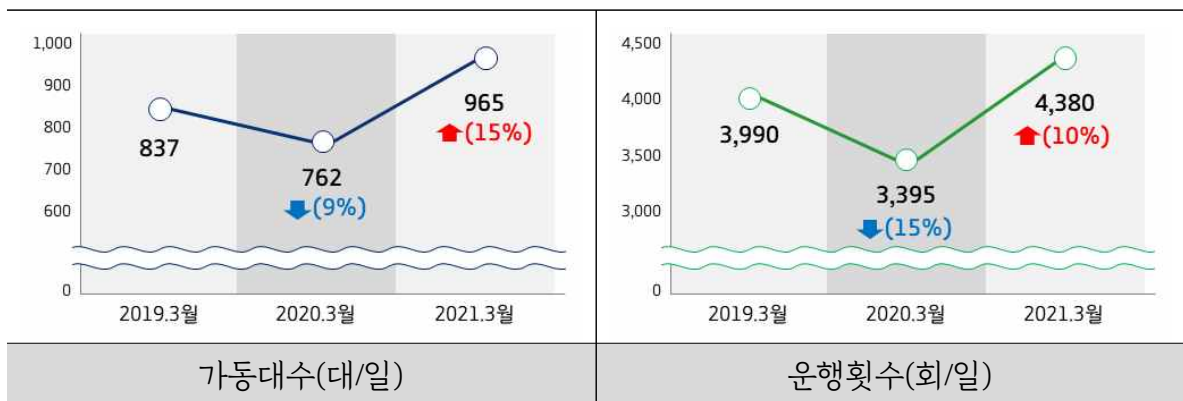


◆ 버스업체의 자발적인 서비스 개선을 유도

이용자 서비스 개선 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 혼잡 정류소 노면 전광블록 설치 ✓ 자체 서비스평가 요원 고용 ✓ 차내 승객용 비상 마스크 비치 ✓ 전담 청소원 및 스티청소 실시 ✓ 차내 무인방역기 설치 	운수 종사자 관리 및 처우개선 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 종사자 학자금 지급, 우수승무원 포상, 해외연수 포상 등 ✓ 휴게실 등 편의시설 정비 및 개선 ✓ ERP 활용 운수종사자 관리(근로시간, 휴게시간) ✓ 안전, 친절도 향상을 위한 자체 영상제작
안전운전 관리 <ul style="list-style-type: none"> ✓ ECU를 통한 속도제한 프로그램(과속방지) ✓ 졸음운전 경보기 설치 ✓ 타이어과열방지, 타이어이탈방지 장치 설치 ✓ 실시간 통합 영상관제 시스템 구축 ✓ 스마트 음주측정 시스템 도입 	운송비용 절감노력 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 알루미늄 휠 장착 ✓ 부품 공동구매 ✓ 연비 우수 승무원 선정 및 표창

3 코로나19 대응 광역버스 운행 정상화

- ◆ 코로나19 발생 및 장기화로 버스회사는 이용수요 감소에 따른 경영적자를 이유로 광역버스 감축운행으로 도민 불편 발생
- ◆ 경기도 공공버스 전환을 통해 운행 광역버스 운행 정상화



4 공적재원 집행의 투명성 제고

- ◆ 정산 및 회계관리 시스템(경기 버스파인) 구축으로 재정지원 투명성 확보
 - 재정지원금 별도계좌 관리 및 운송비용 지출내역 관리
- ◆ 임원 인건비 등 불필요한 간접비 제외

5

광역교통 취약지역 공공버스 신설로 지역 균형발전 이바지



양평군(잠실광역환승센터 ~ 용문터미널)



이천시(잠실광역환승센터 ~ 이천역)



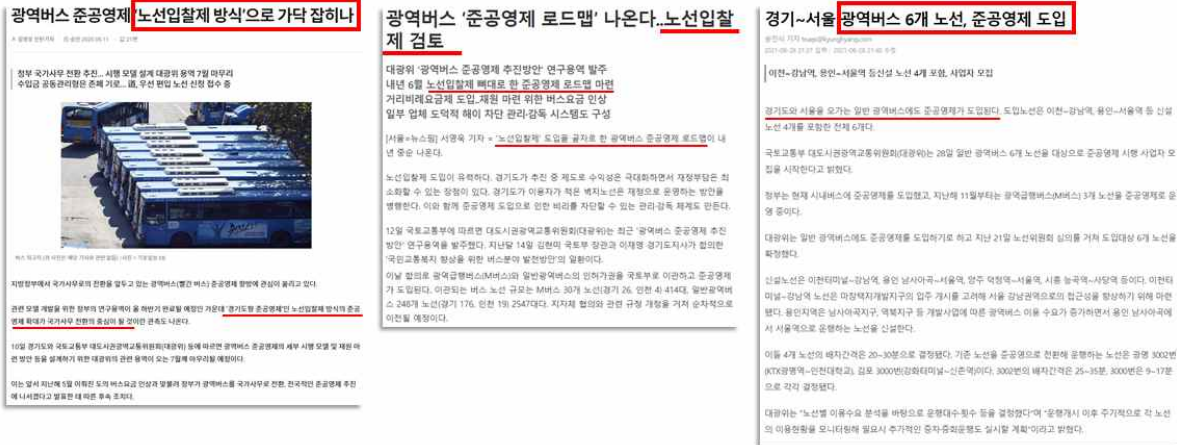
연천군(도봉산역환승센터 ~ 신탄리역)



광주시(양재역 ~ 퇴촌 관음리)

6 국가가 채택한 버스 준공영제 모델(국고부담 50% 확보)

- 국토교통부 대도시권 광역교통위원회 광역버스 준공영제 사업에 경기도 공공버스 제도 적용, '22년 정부예산에 대광위 광역버스 준공영제 국고부담 50% 확보



7 운수종사자 코로나19 백신 유급휴가제 시행 전국 확산

- 도민의 안전한 대중교통 이용을 위해 운수종사자 대상으로 백신휴가제 선제적으로 도입
- 서울, 인천 등 운수종사자 백신휴가제 도입을 시작으로 전국 지자체로 확산



8 공공버스 행정처분 비교분석

가. 분석 개요

- ◆ 분석방법 : 동일 노선의 민영제 운영기관과 공공버스 운영기간 행정처분 내역 비교
- ◆ 분석기간 : 운영방식별 9개월
 - [민영제] `20.01.01 ~ `20. 09. 30. ⇔ [공공버스] `21. 01. 01. ~ `21. 09. 30.
- ◆ 분석범위 : 민영제 1차 전환노선 113개 노선
 - 민영제 11개 시·군 ⇔ 공공버스 13개 시·군

민영제	공공버스
가평, 광주, 김포, 남양주, 성남, 수원, 시흥, 안산, 하남, 화성	가평, 광주, 김포, 남양주, 성남, 수원, 시흥, 안산, 하남, 용인, 화성+오산

나. 분석 결과

- ◆ 과징금 부과건수 87% 감소, 과징금 총액 29% 감소
 - 인가미이행 : (민영제) 19건 → (공공버스) 0건 ⇒ **100% 감소**
- ◆ 과태료 부과건수 40% 감소 및 과태료 총액 41% 감소
 - 무 정 차 : (민영제) 218건 → (공공버스) 124건 ⇒ **43% 감소**
 - 흡 연 : (민영제) 4건 → (공공버스) 0건 ⇒ **100% 감소**
 - 개문발차 : (민영제) 2건 → (공공버스) 0건 ⇒ **100% 감소**

구 분	여객법 제88조(과징금) 관련		여객법 제94조(과태료) 관련	
	부과건수	총액(만원)	부과건수	총액(만원)
민영제(A)	47	3,990	234	1,970
공공버스(B)	6	2,815	140	1,161
증감(B-A)	-41 (-87%)	-1,175 (-29%)	-94 (-40%)	-809 (-41%)