



시의회 준공영제  
조사특별위원회

2007. 7. 27

- 시내버스 준공영제 -

# 추진상황 업무보고

# 시내버스 준공영제 추진상황 업무보고

## I. 준공영제 도입 준비상황

### 1] 준공영제 도입 검토배경

- '04년 노사 임금협상시 서울시 시내버스 준공영제에 대한 관심 집중
- '04. 5월 5대 광역시(부산, 인천, 대구, 광주, 대전) 버스파업 결의
- 건교부에서 파업국면 타개책의 일환으로 준공영제 도입 권장('04.5.18)
- 우리시에서도 당시 임금협상 중재과정에서 버스파업의 고리를 끊고 버스 서비스의 안정적인 공급을 위해 준공영제 도입 검토('04.5월)

#### 《'04년 노사 임금 및 단체협상 결과》

- 임금은 '04.2.1부터 6.30까지는 시급의 3.0%를 인상하고, '04.7.1부터 '05.1.31까지는 9.0%를 인상기로 최종 합의
- 협상시 시장 약속사항 : 준공영제가 조속 시행될 수 있도록 적극 검토

### 2] 준공영제 도입 추진방향('04.5.28)

- 정책목표 : 시민만족도제고, 경영구조개선, 근로자복지 향상 등
- 예상문제점 : 과도한 시 재정부담, 업체의 도덕적 해이 등
- 우리시 준공영제의 추진방향
  - 많은 문제점이 예상되지만 시내버스 문제해결의 확실한 대안
  - 추가적인 재정부담은 요금인상과 탄력배차 등을 통해 최소화 강구
  - 추진전담팀을 구성하고 운송원가산정을 위해 연구용역 시행 등

### 3] 준공영제 표준운송원가 산정 및 표준경영모델 정립 용역('04.6.24)

○ 용역목적 : 노선별 총운송원가와 표준원가를 산정하여 버스대당 운행실적에 따른 수입금 배분과 버스업체의 합리적인 경영관리시스템을 구축

○ 용역기간

- 제1단계 : 2004. 8. 2 ~ 12. 23(141일)
- 제2단계 : 2005. 9. 7 ~ 10. 14(39일)

○ 용역기관 : 영화회계법인, 우리노무법인

○ 사 업 비 : 43,400천원

○ 용역결과 주요내용

- 노선별 총운송원가 및 표준운송원가 산정
- 현행 버스요금 결정구조 분석 및 향후 요금결정 모형 개발
- 환승비율, 재정부담액, 지하철과의 적정 환승요금 검토
- 운행계통 변경에 따른 운송비용 정산방안 및 지급방식 연구
- 표준 운영조직 검토, 경영관리 및 자본구조조정 지표 개발
- 표준 경영모델 평가제 시행방안 및 인센티브제 도입 검토
- 버스회사별 경유 연비 분석
- 준공영제 시행이전 근속증가 퇴직급여 귀속문제 및 퇴직충당금 적립 검토
- 사고보상금 등 영업외수익에 대한 검토
- 버스운송사업조합에 대한 검토

#### 4 준공영제 추진 실천계획 수립('04.7.27)

○ 추진목적 : 시민에 대한 서비스 제고, 업계의 안정된 경영환경 마련,  
미래지향적 대중교통운영기반 형성

○ 준공영제 도입 추진과제 설정 : 7개 과제 17개 항목

- 운송원가 산정 : 사용자와 관련된 내용 등 3개항목
- 개별노선제 및 운행계통의 합리화 : 개별노선제 도입 등 3개항목
- 서비스 향상방안 및 운전자 서비스강화 : 서비스평가 등 3개항목
- 운송수입금 관리방안 : 수입금의 투명한 관리체계의 마련
- 시내버스 관리기구 구성 및 운영 : 기능, 성격에 대한 검토후 결정
- 차량 및 시설개선 : 차량 고급화 등 3개항목
- 공공성 확대의 부작용 억제방안 : 도덕적 해이 억제 등 3개항목

##### 《준공영제 관련자 설명회 개최》

- 버스업체 대표 및 임원 설명회 : '04. 10. 12 / 시청 대회의실
- 노동조합 간부 설명회 : '04. 10. 14 / 시청 창의실

#### 5 준공영제 관리기구 구성방안 검토('04.9.15)

○ 총 3가지 대안을 검토 보고 ⇒ 제3안 선택(별지1 : 검토의견)

- 제1안) 별도의 공기업 형태로 운영하는 안
- 제2안) 지하철공사의 산하 본부형태로 운영하는 안
- 제3안) 시에서 직접 운영하면서 중장기적 운영체계를 만드는 안

※ 기획관리실장 결재의견 : 인력의 확대 등 인건비 부담에 대한  
신중한 검토가 요망됨

## 6] 준공영제 도입관련 '05년 재정소요 검토

### ○ 제1차 검토('04.10.16)

- 2005년 운송수입금 추정 : 연간 1,026억원
- 2005년 운송비용 추정 : 연간 1,226억원
- 2005년 운송원가 절감가능액 추정 : 연간 80억원  
⇒ (휴일 감차 등으로 112억원 절감 - 운송원가 확대요인 32억원)
- 2005년 재정지원금 추정 : 연간 120억원 정도 소요

※ 예산실 협의의견 : 100억원을 전액 시비로 부담하는 것은 매우 어려운 상황, 국고 등 중앙지원 확대방안 필요

### ○ 제2차 검토('05.6월)

- 준공영제 도입관련 운송원가 항목별 단가 분석  
⇒ 정규직기사 인건비 일일대당 215,379원 / 계약직 기사 96,343원 등
- 준공영제와 함께 도입한 무료환승제로 인한 수입 감소 : 연간 약 97억원
- 2005년 운송적자 추정 : 연간 약 115억원
- 2005년 재정지원금 추정 : 연간 212억 적자 예상

## 7] 준공영제 추진상황 및 쟁점사항 검토('05.1월)

○ 추진상황 : 개별노선제 등 준공영제 도입 7개 과제 진행사항 보고

### ○ 주요 쟁점사항

- 퇴직충당금 : 대당 1일 평균 고정비의 2.6%
- 순수한 이익률 : 대당 1일 평균 고정비의 3.4%
- 퇴직금 누진제 폐지 : 누진제 존치시 10년 후, 110억원 정도 부담 예상,  
• 따라서 일정한 반대급부를 제공하고 정리키로 노조와 협의 추진  
⇒ 광고수입금에서 매년 10억원씩 3년간 노조발전기금으로 지원

### 《'05년 노사 임금 및 단체협상 결과('05.5.3)》

- 임금인상 : 연평균 5.3% 인상 합의
  - '05.2월 ~ 5월까지는 5.0% 인상(4,794원→5,034원)
  - '05.6월 ~ 06.1월까지는 5.5% 인상(4,794원→5,058원)
- 퇴직금누진제 : '04.12.31까지 발생분은 인정, '05.1.1부터 폐지하되  
3년간 광고수입금(총 30억원)을 반대급부로 제공
- 중형버스 70대분의 계약직 운전기사(140명)을 정규직으로 전환
  - 준공영제 시행일로부터 3개월 이내에 전환 ⇒ 연간 36억원 증가

## 8 준공영제 이행협약 및 출범식

### ○ 시내버스 준공영제 이행협약식 및 종합보고회

- 일 시 : 2005. 6. 28(화) 15:30~16:30 / 장소 : 대회의실
- 주 재 : 시 장
- 참석대상 : 45명 / 시 간부, 버스업계 관계자 등
- 내 용
  - 준공영제 이행 협약체결 / 시장, 버스조합이사장, 노동조합 대표(2명)
  - 시내버스발전위원회 위원 위촉, 준공영제 준비상황 종합보고 등

### ○ 시내버스 준공영제 출범식

- 일 시 : 2005. 7. 4(월), 10:00~11:00
- 장 소 : 대회의실(1부), 남문광장 앞(2부)
- 참석대상 : 50여명 / 시 간부, 시의원, 버스업계 관계자 등
- 내 용 : 기념행사(1부) 및 시연회(2부)
  - 1부 : 경과보고, 준공영제 요체보고, 결의문 낭독 등
  - 2부 : 저상버스 탑승 시연, 무료환승 탑승 시연 등

## II. 준공영제 시행 및 운영상황

### ① 준공영제 시행개요

○ 시행시점 : 2005. 7. 4

○ 주요내용

- 공동배차제에서 “버스회사별 운행노선 담당제” 로 전환
- 시내버스간 “전면 환승무료(할인)제” 도입
- “표준운송원가” 및 “표준경영모델” 제도 도입
- “운송수입금 공동관리” 및 “정산시스템” 구축
- 시내버스 “차량 및 이용시설” 개선 등

### ② 준공영제 시행 1개월 운영평가('05.8.3)

○ 좋은 반응을 보인 분야

- 무료환승, 행선지판의 고급화, 운전기사의 친절도 향상
- 결행·무정차 통과사례 대폭 감소, 기다리는 시간 단축 등

○ 좀더 개선되기를 기대하는 분야

- 배차간격의 규칙성(정시성), 운행속도 향상 등

○ 준공영제가 성공적으로 조기에 정착되기 위해서는

- 버스전용차로 확대, 운행속도와 정시성 향상을 위한 급행버스시스템 도입
- 도시철도 1호선과 연계 환승을 위한 간선/지선 체계로의 노선개편
- 적극적인 홍보와 함께 시민들의 참여를 높이고
- 빠른 시일내 실행에 옮겨 버스체계 개편의 가속화 도모

### 3 '05년도 운송원가 협상결과('05.5월) 및 적용기준

(단위 : 원/일 백만원/년)

원가항목별		2004년(시행전) 용역결과		2005년(시행후) 적용기준		
		지급기준	연간비용	지급기준	연간비용	증감액
총 계(9개 항목)			113,357		125,015 (62,465)	증 11,658 (10.3%)
운전기사 인 건 비	정규직	• 시급4,794원+각종수당 ⇒ 대당 207,345원	64,022	• 노사가 합의한 실인건비 지급 ⇒ 시급 5,058원+수당 등	65,736	증 1,714 (2.7%)
	계약직	• 근로계약서상 연봉지급 ⇒ 대당 96,343원(157대)		• 근로계약서상 연봉 지급 ⇒ 1인당 약 1,700만원/년		
관리직 인건비	임 원	• 효율성상위 50%업체 평균 ⇒ 대당 1,874원/일	660	• 표준인원 2명에 대해 업체당 8,000만원	1,040	증 380 (57.6%)
	직 원	• 전체업체 평균단가 적용 ⇒ 대당 7,438원/일	2,620	• 표준인원 적용(9, 7, 6명) • 전체업체 평균단가 적용 ⇒ 대당 6,198원/일	2,183	증 370 (14.1%)
	기 타	• 위 직원인건비에 포함		• 전체업체 평균단가 적용 ⇒ 대당 2,291원/일	807	
정비비	인건비	• 전체업체 평균단가 적용 ⇒ 대당 9,528원/일	3,356	• 전체업체 평균단가 적용 ⇒ 대당 10,084원/일	3,552	증 196 (5.8%)
	재료비	• 효율성상위 50%업체 평균 ⇒ 대당 11,265원/일	3,968	• 효율성상위 50%업체 평균 ⇒ 대당 11,822원/일	4,164	증 196 (4.9%)
연 료 비		• 효율성 상위 1·2위업체 평균구입단가에 연비 적용 ⇒ 차종별·연료별 단가	23,176	• 효율성 상위 1·2위업체 평균구입단가 적용 ⇒ 연간평균 1당 1023.1원	29,904	증 6,728 (29.0%)
감가상각비		• 차종별취득가액을 차량기간 (9년)으로 나누어 정액지급	5,754	• 차종별취득가액을 차량기간 (9년)으로 나누어 정액지급	5,856	증 102 (1.8%)
보 험 료		• 대인보험료: 140% • 대물·책임보험료 : 100% ⇒ 일반형 대당 9,979원/일	3,397	• 대인보험료:140% • 대물·책임보험료 : 100% ⇒ 대당 7,938원/일	2,796	감 601 (17.7%)
차고지 임차료		• 공영차고지 임차료 적용 ⇒ 대당 1,374원/일	484	• 공영차고지임차료 일괄 적용 ⇒ 대당 1,365원/일	480	감 4 (0.8%)
기 타 원 가		• 전체업체 평균단가 적용 ⇒ 대당 7,433/일	2,618	• 효율성상위 50%업체 평균 ⇒ 대당 7,325원/일	2,580	감 38 (1.5%)
투자기회비용 (적정이윤)		• 적정이윤율 : 고정비의 4% ⇒ 일반형 대당 10,850원/일	3,302	• 적정이윤율 : 고정비의 6% ⇒ 대당 16,800원/일 (근속조정원가 7,280원 포함)	5,917	증 2,615 (79.2%)

○ 최초 용역서에서는 운전기사 인건비를 대당원가방식으로 제안하였으나

실제 적용은 실인건비 지급방식으로 변경 ⇒ 연간 약 17억원 증가

○ 연료비도 연비방식이 효율성업체 평균단가 지급방식으로 변경 ⇒ 67억원 증가

○ 투자기회비용(적정이윤)도 근속조정원가를 포함하여 변경 ⇒ 약 26억원 증가

※ 준공영제 도입과 함께 계약직기사 140명을 정규직화 ⇒ 약 36억원 증가



#### 4 '06년도 적용예정 표준운송원가 검토('06.3.31)

- 운전기사 인건비 : '06 임단협 반영, 실인건비 지급
- 연료비 : 공동구매시 단가 적용
- 감가상각비 : 취득가액 9년 정액산출, 차령 6개월 연장
- 보험료 : 대인140%, 대물·책임보험 100% 적용
- 정비비
  - － 정비인건비 : 전사평균치 / 정비재료비 : 전사평균치+물가상승률
- 관리직인건비 : 전용불가
  - － 임 원 : 업체별 2인, 임금인상률 5.5% 반영
  - － 직 원 : 대 9명, 중 7명, 소 6명 기준, 1인당 2,650만원
  - － 기타직 : 임금인상률 5.5%, 퇴직급여 8.768%적용
- 임차료
  - － 공영 : '06년 공영차고지 임차료 / 기타 : '05년 공영차고지 임차료
- 기타원가 : 전사평균치 적용, 물가상승률 적용
- 투자기회비용 : 고정비 6%, 근속조정원가와 투자기회비용 통합

#### 5 '06년도 노사 임금 및 단체협상 결과('06.5.10)

- 주 40시간제 적용시 근로조건과 임금보전 문제
  - － 월 근로일수 : 24일(만근 22일 + 연장근로 2일)로 합의(사측안)
  - － 월 임금수준 : 현행 임금수준을 보전해 주며, 연장근로시 승무수당 (35,000원) 지급 및 무사고수당 5,000원 인상(35,000원→40,000원)
- 2006년도 임금 인상률 조정문제 => 5.0% 인상 합의
  - － 최근 우리시 6년간 연평균 임금 인상률 5.33%
  - － 부산시 임금 4.9% 인상 합의(5월 9일) 감안
  - ※ 타시도 임금인상율 : 서울시 2.0%, 대구시 3%, 광주시 5.36%

## 6 '06년도 운송원가 협상결과('06.5월) 및 적용기준

(단위 : 원/일, 백만원/년)

원가항목별		2005년(시행후) 적용기준		2006년 적용기준	
		지급기준	연간비용	지급기준	연간비용
총 계(9개항목)			125,015 (62,465)		136,317 증 11,302 (9.0%)
운전기사 인건비	정규직	· 노사가 합의한 실인건비 지급 ⇒ 시급 5,058원+수당 등	65,736	· 노사합의5%+주40시간9.5% ⇒ 시급 5,794원 + 수당 등	73,233 증 7,497 (11.4%)
	계약직	· 근로계약서상 연봉 지급 ⇒ 1인당 1,700만원/년		· 근로계약서상 연봉 지급 ⇒ 1인당 1,800만원/년	
관리직 인건비	임원	· 표준인원 2명에 대해 업체당 8,000만원	1,040	· 대당 3,115원/일 적용후 8,800만원 미만 일괄 지급	1,278 증 238 (22.9%)
	직원	· 표준인원 적용(9, 7, 6명) · 전체업체 평균단가 적용 ⇒ 대당 6,198원/일	2,183	· 표준인원 증원(10,8,7,6명) · 임금 16%인상후 연봉 지급 ⇒ 1인당 27,825천원/년	2,866 증 684 (31.3%)
	기타	· 전체업체 평균단가 적용 ⇒ 대당 2,291원/일	807	· '05년과 동일기준 ⇒ 대당 2,283원/일	804 감 3 (0.4%)
정비비	인건비	· 전체업체 평균단가 적용 ⇒ 대당 10,084원/일	3,552	· '05년대비 임금 10.5%인상 ⇒ 대당 11,544원/일	4,066 증 514 (14.5%)
	재료비	· 효율성상위 50%업체 평균 ⇒ 대당 11,822원/일	4,164	· 전체업체 평균단가 적용 ⇒ 대당 13,554원/일	4,774 증 610 (14.6%)
연료비		· 효율성 상위 1·2위업체 평균구입단가 적용 ⇒ 연간평균 1당 1023.1원	29,904	· 구입단가는 대한석유회 고시가격의 92.25% · 각 업체별 실사용량 지급	30,922 증 1,018 (3.4%)
감가상각비		· 차종별취득가액을 차량기간 (9년)으로 나누어 정액지급	5,856	· '05년과 동일기준	5,979 증 123 (2.1%)
보험료		· 대인보험료:140% · 대물·책임보험료 : 100% ⇒ 대당 7,938원/일	2,796	· '05년과 동일기준 ⇒ 대당 7,992원/일	2,815 증 19 (0.7%)
차고지 임차료		· 공영차고지임차료 일괄 적용 ⇒ 대당 1,365원/일	480	· 공영 :실임대료(709원/일) · 기타 : '05년 단가 적용	439 감 41 (8.5%)
기타원가		· 효율성상위 50%업체 평균 ⇒ 대당 7,325원/일	2,580	· 전체업체 평균단가 적용 ⇒ 대당 7,998원/일	2,817 증 237 (9.2%)
투자기회비용 (적정이윤)		· 적정이윤율 : 고정비의 6% ⇒ 대당 16,800원/일 (근속조정원가 7,280원 포함)	5,917	· '05년 대비 1,200원 인상 ⇒ 대당 18,000원/일	6,324 증 407 (6.9%)

○ '06년 임금협상시(5월) 근로기준법 개정으로 인한 주40시간제 적용(7월)을  
감안하지 않고 종전처럼 5.0% 임금인상(26억원) ⇒ 연간 75억원 증가

※ 타지역(서울시, 부산시)의 경우 주40시간제가 적용되는 해에는 임금협상 3.8%만 인상

○ 연료비도 실제사용량 지급기준으로 변경 및 유가인상 ⇒ 약 10억원 증가

○ 임원인건비, 정비재료비, 기타원가도 전체업체 평균단가로 변경 ⇒ 약 10억원 증가

7] '05년(연간환산) 대비 '06년 운송원가 증가원인  
: 총 11,302백만원

○ 인건비 : 총 8,699백만원 증액

- 운전기사 : 총 14.5% 임금인상 적용 ⇒ 총 7,497백만원 증액
  - '06년 5월 노사임금협상에 따라 '05년 대비 5% 인상
  - '06. 7. 1부터 주 40시간제 시행에 따라 '05년 대비 9.5% 자동 인상
  - ※ 정규직 및 계약직 운전기사 월보수액 내역표 : 별지2
- 관리직 : '05년 대비 18% 인상 ⇒ 919백만원 증액
  - 임원 : '05년의 업체당 표준인원 2명에 대한 8,000만원씩 지급기준을 '06년에는 대당원가 지급방식으로 전환 후, 지원금액이 8,800만원 미만업체에 대해 8,800백만원으로 일률 보전 ⇒ 238백만원 증액
  - 직원 : '05년에는 표준인원에 따라 대당원가로 지급하던 방식을 전환, 연봉제(2,650만원/인)적용하고, '06.7.1부터 8개업체에 1명씩 표준정원을 증원하고 임금 5% 인상 ⇒ 684백만원 증액
- 정비직 : '05년 대비 5.5% 인상 및 '06. 7. 1부터 5% 추가 인상 ⇒ 514백만원 증액

○ 물건비 : 총 1,865백만원 증액

- 연료비 : 유가인상에 따라 '05년 대비 3.4% 증가 ⇒ 1,018백만원 증액
- 정비비 : '05년 대비 14.4% 증가 ⇒ 610백만원 증액
  - 기준변경 : “상위 50% 업체 평균” 적용 → “전체평균”으로 변경
- 기타원가 : '05년 대비 8.8% 증가 ⇒ 237백만원 증액
  - 기준변경 : “상위 50% 업체 평균” 적용 → “전체평균”으로 변경

○ 투자기회비용 : '05년 대비 7.8% 증가 ⇒ 407백만원 증액

- 기준변경 : 버스대당 일일 1,200원 인상 (대당 16,800원 → 18,000원)

## 8] '05년 및 '06년 운송원가 지급현황

### ○ 운송원가 항목별 증감현황

(단위:백만원)

구 분	계	인 건 비				물 건 비							투자기 회비용
		소 계	운전직	관리직	정비직	소 계	연료비	정비비	감가 상각비	임차료	보험료	기타 원가	
'05년 (7.4이후)	62,465 (100%)	36,639 (58.6%)	32,869 (52.6%)	1,997 (3.2%)	1,773 (2.8%)	22,894 (36.6%)	14,955 (23.9%)	2,082 (3.3%)	2,928 (4.7%)	238 (0.4%)	1,398 (2.2%)	1,293 (2.1%)	2,932 (4.8%)
월평균	10,411	6,107	5,478	333	296	3,816	2,492	347	488	40	233	215	489
'06년 (1-12월)	136,087 (100%)	82,017 (60.3%)	73,233 (53.8%)	4,718 (3.5%)	4,066 (3.0%)	47,746 (35.1%)	30,922 (22.7%)	4,774 (3.5%)	5,979 (4.4%)	439 (0.3%)	2,815 (2.1%)	2,817 (2.1%)	6,324 (4.6%)
월평균	11,340	6,834	6,102	393	338	3,978	2,576	397	498	36	235	234	527
증 감	929 (8.9%)	727 (11.9%)	624 (11.4%)	60 (18.0%)	42 (14.2%)	162 (4.2%)	84 (3.4%)	50 (14.4%)	10 (2.0%)	△4 (10.0%)	2 (3.0%)	19 (8.8%)	38 (7.8%)

※ '05년대비 '06년도 인건비의 대폭 증가로 운송원가가 월평균 8.9%증가

### ○ 운송원가에 대한 재원현황

(단위:백만원)

구 분	운송원가		운송수입금		유 가 보조금	재정지원금	
	전체	월평균	전체	월평균		전체	월평균
계	198,552 (100%)		157,298 (79.2%)		6,578 (3.3%)	34,676 (17.5%)	
'05년 (7.4이후)	62,465 (100%)	10,411	51,296 (82.1%)	8,550	2,228 (3.6%)	8,941 (14.3%)	1,490 (6월)
'06년 (1-12월)	136,087 (100%)	11,340	106,002 (77.9%)	8,833	4,350 (3.2%)	25,735 (18.9%)	2,144 (1년)
'05년/'06년 월평균비교		929 (8.9%증)		283 (3.3%증)			654 (43.9%증)

※ '05년대비 '06년 운송원가의 대폭 증가로 재정지원금이 월평균 43.9% 증가

### Ⅲ. 준공영제 운영성과 및 문제점

#### ① 준공영제 운영성과

- 적자보전으로 경영안정, 임금채불 해소 등 안정적 운행기반 구축
- 교통카드 이용증가, 수입금관리 등 버스업체 경영투명화 기반 조성
  - － 교통카드 이용 증가, 운송수입금 관리의 투명화
- 경제적 약자 교통복지 및 버스이용 편의 증진
  - － 환승무료제 도입, 지하철과 통합요금체계 구축, 승객증가 견인
  - ※ 환승무료(할인)제에 의한 시민편익 : 연간 110억원 정도
- 준공영제 시행 전후 이용객수 등 비교 / 1일 평균

구 분	2005.6월(시행전)	2007.6월(시행후)	증감 상황
이용건수	361,992건	382,453건	증 20,461(5.7%)
환승건수	1,683건	46,364건	증 27배
민원건수	94건(월간)	64건(월간)	감 30건(32%)
운송수입	299백만원	309백만원	증 10백만원(3.3%)

#### ② 준공영제의 문제점

- 경영효율성 보다 버스공급의 안정성만 중시한 근본적 한계 내재
  - 재정지원을 해 주면서도 운영의 주도권을 가질 수 없는 구조
  - '06년 재정지원금이 급격히 증가, 「고비용·저효율」의 문제 노정
    - － '05. 7~12월 : 89억원 / 연간 추계 178억원
    - － '06. 1~12월 : 257억원 / 연간 79억원(44%) 증가
- ⇒ 그러나, 버스업체의 서비스 개선 및 원가절감 노력은 부재,  
원가보전의 무한책임성 발생

### 3 문제점의 발생원인

#### ○ 도입과정 측면 ⇒ 준비부족 및 수요창출 방안 소홀

- 준비과정에서 퇴직금 중간정산, 잉여차량 감축, 업체간 구조 조정 등 Slim화 과정없이 고비용 구조를 그대로 수용
- 또한, 노선개편 등 운행체계 효율화 및 버스 운행환경 개선, 이용시설 확충 등을 통한 승객확대 방안마련 소홀

#### ○ 시스템 설계측면 ⇒ 경쟁요소 및 관리통제장치 결여

- 연례 반복적인 노사분규 타개가 주요 도입배경으로 작용  
⇒ 경쟁효율성 보다는 버스서비스 공급의 안정성에 중점을 둔 설계
- 업체의 자구노력이 투입되지 않는 구조  
⇒ 업체의 자구노력 · 책임경영 후퇴, 의존경영 초래
  - 사후보전 방식으로 운송원가 적자분을 채워주는 구조
  - 운송원가의 77%를 차지하는 인건비와 유류비의 경우, 절감노력이 없어도 실제 고용 및 사용하는 대로 발생하는 모든 원가 지급
- 성과 창출을 기대할 수 없는 구조  
⇒ 성과창출 노력 없이도 현상유지가 가능한 구조로 작동
  - 경쟁원리 부재속에 승객 · 서비스 창출, 경영구조 개선 유인장치 미약
  - 경영 및 서비스 평가를 할 수 있는 근거는 있으나, 성과이윤 등을 운송원가에 명확하게 산입하지 못함.
- 관리통제가 제대로 되지 않는 구조  
⇒ 市의 개입 · 중재 · 책임범위 확대, 즉 市가 간접 경영
  - 관리통제장치(버스운행관리시스템 등) 미 구축
  - 주도적으로 버스업체를 이끌고 가지 못하는 구조로 작동

○ 시내버스 경영환경 측면 ⇒ 열악한 환경, CEO의 경쟁노력 부재

- 업체규모 영세(40대 미만 4개사), 재무구조 취약(평균부채 640%)
- 전통적 노동집약 산업 ⇒ 수익구조 다변화 한계, 요금수입에 의존
- CEO의 경영마인드 미약, 운전자의 의식수준 비 진보적

○ 운송원가 적용과정상의 측면 ⇒ '06년 업계요구의 무리한 수용

◆ 운송원가 구성 / 2006년 기준 (단위 : 억원)

계	운전자 인건비	연료비	기타원가 / 항목
1,361(100%)	732(54%)	309(23%)	320(23%) / 정비재료비, 보험료, 감가상각비, 임차료, 적정이윤 등

◆ 주요 원가항목별 문제요인

• 운전기사 인건비 / 원가의 54%

산 정 기 준	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 임금협상 결과를 반영 ⇒ 매년 상승 / 물가상승을 이상</li> <li>▶ 실제 고용하는 대로 주는 구조 ⇒ 인건비 확장 유발</li> </ul>
문 제 요 인	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 업체의 고용구조 개선 회피 / 정규직 ↑, 계약직 ↓</li> <li>- 계약직 월임금 수준은 정규직 대비 61% ⇒ 39% 절감가능</li> <li>▶ 타 운송원가 항목과 달리 운송원가를 사전에 확정짓지 못하고 사후적으로 확정 / 임금협상 결과에 종속</li> </ul>

《임원인건비 지급기준의 일관성 결여》

- ▶ 당초 임원인건비도 대당원가(일일 1,874원) 지급방식이었으나, 대당원가 인상(일일 3,115원) 적용후, 소형업체 주장을 반영하여 업체당 8,800만원 미만인 소형업체에 동일금액으로 일괄보전
- ▶ 대형사와 소형사의 주장을 모두 반영한 이중적 지급기준 적용

• 연료비 / 원가의 23%

산 기 정 준	▶ 실 사용량 지급 ⇒ 연료비 상승 유발
문제점	▶ 연료 사용을 통제할 수 있는 장치부재

• 정비재료비 및 기타원가(제세공과금, 소모품비 등)

산 기 정 준	▶ 버스 1대당 전체업체 평균원가 산정, 적용
문 제 요 인	▶ 원가절감 견인력 미흡

• 투자기회비용(적정이윤)

산 기 정 준	▶ 사용자측과 협상에 의해 결정 / 버스대당 1일 18,000원 지급
문 제 요 인	▶ 성과창출 결과에 관계없이 일률적 지급 / 인센티브 개념 부재

○ 운송원가 책정과정과 방법 ⇒ 협상을 통한 합의로 기준준수 한계

- 용역을 통해 원가분석을 하여도 운송원가의 54%를 점하는 기사 인건비가 원가분석 범위에서 제외 → 운송원가 분석취지 훼손
  - 인건비는 노사 임금 및 단체협약 결과에 따라 운송원가에 여과없이 반영, 임금 Guide 라인 설정곤란, 불합리한 수당 남설
  - 인건비 후속 반영에 의한 원가확정 시기 불안정, 소급적용 등 불합리
- 그동안 원가책정을 위한 사회적 합의기구 미 운영
  - 시민단체, 전문가 등 참여 미흡, 책정과정 비공개



○ 버스업체 지도점검 부실 ⇒ 전문적·체계적인 지도·감사 미흡

횟수	기 간	내 용	조 치 사 항
1	06.3.14 ~3.24	◦운송원가 집행상황 및 관리실태	◦개선명령 2건 - 보험요율인하대책 강구 - 담배수익금 운영조치
2	06.9.14 ~10.24	◦차량,연료,기사인건비 및 원가관리 실태 전반	◦개선명령 68건 - 운송원가정산항목별 손익계산 미 실시 - 관리인력 구조조정 등
3	07.3.19 ~3.26	◦인력관리실태 특별감사	◦산호교통, 대전교통 등 2개회사 - 미근무 관리직 각 1명 임금회수 (29,730천원) 및 정원 축소조치
4	07.5.8	◦예비차량 대차상황 점검 (금남교통)	◦고정비 삭감 : 181일 16,856천원
5	'07.6.11 ~6.29	◦'07년 상반기 버스업체 준공영제 운영실태 점검·감사	갑작스런 버스파업으로 미이행

4 준공영제 시행 타지역 사례분석

○ 사전 준비상황

구 분	준공영제와 함께 추진한 내용			
	노선개편	시설개선	요금체계	BMS
서울시 ( '04.7.1)	전면 개편 (간선/지선)	중앙차로제 도입 환승정류장 설치 등	환승무료	구축
부산시 ( '07.5.15 )	부분 개편 (적자노선 위주)	환승정류장 설치	환승무료	계획중
대구시 ( '06.2.9)	전면 개편 (간선/지선)	전용차로 확대 환승정류장 설치	환승무료	구축
광주시 ( '06.12. )	전면 개편 (간선/지선)	승강장표지판 전면 교체	환승무료	구축
대전시 ( '05.7.4)	미 시행	차량 번호판 교체	환승무료	미 구축

## ○ 운송원가 지급기준

(단위 : 원/대,일)

쟁점사항	대전시		서울시	대구시	광주시	부산시
	'06년	'07년	('06년)	('06년)	('06년)	('07년)
총 계	348,464	360,330	416,215	330,934	335,539	417,287
기사인건비	실인건비(254,735)	270,263	287,985	252,842	229,990	302,307
연료비	실사용량	노선별 연비	노선별연비	노선별연비	노선별연비	노선별연비
차량보험료	8,336	8,150	18,027	5,374	11,953	7,813
정비비	인건비	11,693	11,929	14,340	6,863	14,052
	재료비	13,723	12,668	7,422	16,768	12,732
관리직 인건비	임원	평균 3,500	3,115	3,507	1,849	4,486
	직원	8,137	8,300	19,852	7,518	17,519
	기타직	1,983	1,273	13,137	5,197	
차고지임차료	1,365	1,365	2,568	1,113	383	-
기타원가	8,005	6,551	1,569	5,961	7,645	13,853
감가상각비	18,987	18,262	19,699	18,829	18,779	19,937
투자기회비용 (적정이윤)	18,000 (성과이윤 없음)	18,454 (성과이윤 7.8%)	28,109 (성과20%)	8,620 (성과11.6%)	18,000 (성과5.5%)	21,380 (성과13.1%)

※ 각 시도별 항목별 지급단가는 구성내역이 서로 다르기 때문에 단순비교 곤란

## ○ 지역별 버스 면허대수 및 준공영제 재정지원 현황

구분	서울 ('04.7.1)	부산 ('07.5.15)	대구 ('06.2.9)	광주 ('06.12.21)	대전 ('05.7.4)	비고
면허대수	7,766대	2,520대	1,561대	900대	965대	
1대당인구	1,333명	1,442명	1,610명	1,567명	1,515명	
수송분담율	28%	25%	31.8%	37.5%	28.7%	
버스요금	900원	950원	950원	950원	950원	
총운송원가	13,450억 (100%)	5,028억 (100%)	2,057억 (100%)	1,299억 (100%)	1,360억 (100%)	
운송수입금	10,350억 (77%)	4,322억 (86%)	1,718억 (83.5%)	1,115억 (86%)	1,060억 (78%)	
유가보조금	400억 (3%)	310억 (6%)	73억 (3.5%)	36억 (3%)	43억 (3%)	
재정지원금	2,700억 (20.0%)	396억 (7.8%)	477억 (23.2%)	148억 (11.4%)	257억 (18.9%)	

## IV. 그동안 준공영제 개선을 위한 추진사항

### 《민선4기 시장지시사항》

- '06. 6. 15 시내버스 준공영제와 관련하여 (당선자)
  - 근본적이고 새로운 시각으로 접근할 필요가 있음.
  - 대중교통공사 설립공약은 결정적인 것이 아니고 재논의 바람직함.
- '06. 8월 시내버스 준공영제에 대한 근본적인 개선대책 마련 필요
- '07. 2. 21 현행 시내버스 준공영제에 대한 근본대책 검토 필요

### 1 전문가 토론회 및 대중교통포럼 운영

○ 정책토론회 개최 : 준공영제 1년 평가와 과제토론 ('06.9.26)

○ 대중교통포럼 운영

- 제1차 : 준공영제의 현주소와 과제('06.11.2)
- 제2차 : 외국의 버스운영체계와 재정지원제도 탐색('06.12.13)
- 제3차 : 국내외 노선입찰제 운영사례 및 도입가능성('07.2.26)
- 제4차 : 준공영제 개선대안 토론('07.4.10)

○ 운송원가 지급구조 개선방안 보고

- 준공영제 현황 및 문제점
  - 기사인건비 및 연료비를 실제사용량 전액 지급구조
  - 소형사와 대형사의 주장을 모두 반영하여 이중적 지급기준 적용
  - 적정이윤(투자기회비용)에 성과이윤이 없어 업체 자구노력 부재
  - 재정지원금 절감을 위한 운송수입금 확대노력 부재 등

－ 원가구조 개선방안

- 연료비를 제외한 모든 원가를 대당 표준원가 지급방식으로 전환
- 기사인건비는 '06년 보정원가에 물가상승률(2.5%)만 인상 반영
- 연료비는 “노선별 연비 산정용역”을 통해 표준연비 지급으로 전환
- 적정이윤 총액의 약 10%를 성과이윤으로 책정하여 경영 및 서비스 평가결과에 따라 등급화(S, A, B, C급) 차등 지급
- 운송수입금 증대를 위한 마케팅전략 및 신규투자 확대 필요 등

## 2 시내버스 발전위원회 개최

### ○ 발전위 발족 : '05. 6. 28 / 시청 대회의실

- － 관계전문가, 업계, 시민단체 등 19명으로 구성

### ○ 제2차 발전위

- － 일 시 : 2006. 8. 8(화) 10:00 ~ 12:00 / 중회의실
- － 참 석 : 시내버스발전위원회 위원 17명(총19명 : 위원명단 별지3)
- － 내 용
  - 시내버스 준공영제 추진결과 보고 / 시내버스 서비스 기반확대
  - 2006 표준운송원가 산정기준 / 시내버스 요금조정 검토

### ○ 제3차 발전위

- － 일 시 : 2006. 12. 27(수) 16:00 ~ 18:00 / 중회의실
- － 참 석 : 시내버스발전위원회 위원 13명(총21명)
- － 내 용 : '07년 표준운송원가 산정에 따른 소위원회 구성 등

### ○ 제4차 발전위

- － 일 시 : 2007. 3. 6(화) 14:00 / 중회의실
- － 참 석 : 시내버스발전위원회 위원 14명(총21명)
- － 내 용 : 07년 주요시책, '06년 경영서비스 평가결과 등 설명

## ○ 제5차 발전위

- 일 시 : 2007. 6. 7(목) 14:00 ~ 17:50 / 중회의실
  - 참 석 : 시내버스발전위원회 위원 20명(총21명)
  - 내 용 : '07년 적용예정 운송원가 지급기준 및 방식변경에 대한 심의
  - 회의결과
    - 기사인건비는 1일대당 표준원가방식으로 전환
    - 고정비중 3개항목은 효율성 상위 70%업체 평균단가 적용
    - 연료비는 노선별 표준연비 적용
    - 운전기사 임금인상율은 2.5%를 가이드라인으로 설정
    - 다만 운송원가 항목별 구체적인 단가는 노사정 협상을 통해 확정하여 발전위원회에 재상정하는 것으로 심의·의결
- ※ 서윤석 버스조합이사장, 윤석만 버스노조위원장 중간퇴장

## ③ 운송원가 소위원회 개최

### ○ 제1차 소위원회 : 5. 3(목) 14:00 중회의실

- 위원 8명 구성(위원명단 : 별지4) 및 위원장 선출 (김재경 시의원)
- '07년 적용 시내버스 운송원가 산정용역 결과보고 및 토론

### ○ 제2차 소위원회 : 5.14(월) 14:00 중회의실

- 부위원장 선출 (박성환 한밭대 교수)
- '07년 적용 시내버스 운송원가 지급방식 및 기준에 대한 토론

### ○ 제3차 소위원회 : '07. 5. 29(화) 15:00 시의회 대회의실

- 안건 : 07.적용 시내버스 운송원가 지급방식 및 기준에 대한 심의
- 결과 : 기사인건비 지급방식에 대한 이견(3:3)으로 합의도출이 어려워 본회의인 시내버스발전위에 상정, 최종 결정하기로 함

## V. 시내버스 파업상황 및 비상수송대책 추진

### 1 노사 임금협상 진행상황

- 6. 01 : 노사 6차 협상 결렬로 지방노동위에 중재신청 (중재기간 6.19까지)
- 6. 15 : 노동위원회 조정결렬시 노조측 파업찬반 투표 실시 ⇒ 96.45% 찬성
- 6. 15. 14:00 : 노동위원회 주관 사전 조정회의 / 고용안정센터
  - － 대중교통과장, 버스지원담당 참석(노조측의 거부로 시측 퇴장)
- 6. 18. 14:00 : 노동위원회 주관 1차 조정회의 개최 / 노동위 회의실
  - － 시측에서 대중교통과장, 버스지원담당 참석
- 6. 19. 14:00~24:00 : 노동위 주관 2차 조정회의 개최 / 노동위 회의실
  - － 시측에서 대중교통과장, 버스지원담당 참석
- 6. 20. 20:00 : 충남지방노동청장 주재 노·정 간담회 개최 / 노동위 회의실
  - － 시측에서 교통국장, 대중교통과장, 버스지원담당 참석
- 6. 21. 20:00~6.22. 03:00 : 노·사 1차 자율 교섭
  - － 노측에서 임금인상 7.5%, 사측에서 임금인상 3% 제시
  - － 교통국장, 대중교통과장, 시내버스지원담당 참석
- 6. 22. 04:30 : 협상 결렬로 파업 강행 / 파업 1일차
- 6. 23 : 노·사 2차 자율교섭 / 파업 2일차
  - － 노측에서 임금인상 7.5%, 사측에서 임금인상 3% 제시
- 6. 24. 19:00 ~ 6.25. 02:30 : 노·사 3차 자율교섭 / 파업 3일차
  - － 시측에서 정무부시장, 교통국장, 대중교통과장, 시내버스지원담당 참석
  - － 6. 25. 00:15 시장 협상장 방문 및 조속한 타협 촉구

- 6. 25. 17:00 ~ 19:00 : 노·사 4차 자율교섭 / 파업 4일차 / 집회 1일째
  - 시측에서 정무부시장, 대중교통과장 참석
  - 사측은 우선 파업철회 후 협상 제시, 노측은 임금인상률 우선 제시 요구
  - ※ 노조측 시청남문광장에서 불법집회 시작, 6·25 행사장 난입
- 6. 26. 10:00 : 파업 5일차 / 집회 2일째
  - 노조측 임단협 교섭권 자동차연맹으로 위임 결의
- 6. 27. 17:00 : 지방노동청장 주재로 협상(청장실) / 파업 6일차 / 집회 3일째
  - 사업주측에서 협상안 제시하였으나, 노조측 거부로 협상 결렬
- 6. 28. 14:00~18:30 : 노·사 5차 자율교섭 / 파업 7일차 / 집회 4일째
  - 행정부시장 주재로 13:00시에 업체 사장단 회의 개최 / 다목적실
  - 양측의 입장차이로 합의결렬, 익일(6.29) 15:00시에 협상재개기로 함.
- 6. 29. 15:00~01:00 : 노·사 6차 자율교섭 / 파업 8일차 / 집회 5일째
  - 행정부시장 주재로 10:00시에 사장단 회의 개최 / 다목적실
  - 사측 임금인상 3.8% 제시하였으나 노측 5.0%이하는 불가 주장으로 결렬
- 6. 30. 18:00~21:30 : 사장단 회의(조합회의실) / 파업 9일차 / 집회 6일째
- 7. 1. 17:00~21:30 : 사장단회의(조합회의실) / 파업 10일차 / 집회 7일째
- 7. 2. 00:00 ~ 04:30 : 노·사 7차 자율교섭(시청 청술홀)
  - 연초수당의 시급 반영방법에 대한 입장차이로 협상결렬
- 7. 2. 09:00~18:10 : 노·사 8차 자율교섭 / 파업 11일차 / 집회 8일째
  - 사측 제시안 : 시급 3%인상(시 권고안) + 사측부담 1%(특별상여금) + 휴가비 20,000원 인상 + 식비 200원 등 인상(안) 제시
  - 노측 제시안 : 시급 4%이상 인상없이 협상 불가 입장으로 결렬
- 7. 2. 21:20 ~ 7. 3. 02:10 : 노·사 9차 자율교섭(시청 1층 청술홀)
  - ⇒ 협상 타결 : 시급 3%인상 + 사측1%(특별상여금) 등

## 2 비상수송대책 추진상황

### ○ 차량 및 인력동원(총괄)

- 차량동원 : 연 6,521대 / 1일 평균 593대( 90%가 전세버스)
- 운행노선 : 93개 노선중 82개 / 11개 노선은 인근 시·군 협조
- 동원인원 : 연 8,393명 / 1일 평균 763명
  - 공무원 6,395명(시 2,919, 구 3,476) / 1일 평균 581명
  - 자원봉사자 218명, 아르바이트 대학생 1,760명

### ○ 일정별 추진상황(11일간)

#### 《파업 1~3일차》 / 6. 22 ~ 6.24

- 수송차량 73개 노선에 504대 투입 / 평시 898대의 56%
- 공무원 606명 동원 / 기종점지·차량탑승 583, 관용차운전자23
- 도시철도 50회 증회(1일 240회→290회) 및 운행간격 단축(퇴근시간 8분→5분) 등
- 택시부제 해제, 버스전용차로제 해제, 자가용 함께 타기 등
- 파업의 부당성에 대한 보도자료 제공 및 담화문 발표 등

#### 《파업 4일차》 / 6.25

- 수송차량 87대 추가투입, 591대 운행(504대→591대)
- 운행노선 9개 확대, 82개 노선운행(73개 노선→82개 노선)
- 차량 증차에 따라, 처음으로 아르바이트 대학생 300명, 자원봉사자 28명, 의용소방대원 23명 등 351명 추가투입

#### 《파업 5일차》 / 6.26

- 수송차량 13대 추가투입, 604대 운행(591대→604대)



### 《파업 6일차》 / 6.27

- 수송차량 15대 추가투입, 619대 운행(604대—~~619~~대)
- 버스 승강대기소(800여 개소)에 비상수송대책 안내문 부착
- 준공영제 개혁방향과 파업대책 홍보  
: 지역안정대책회의(14:00), 민선4기 결산보고회(15:00)
- 전세버스 의자카바 훼손사례 발생 / 경찰청에 수사의뢰

### 《파업 7일차》 / 6.28

- 수송차량 12대 추가투입, 631대 운행(619대—~~631~~대)
- 파업 장기화에 대비 비상수송대책반 보강(교통업무 유경험자 10명)
- KBS-TV 이영애의 이슈와 현장, “준공영제 무엇이 문제인가? 토론참가 / 교통국장, 윤석만(노조위원장), 금홍섭(참여연대 사무처장), 김현하(버스조합 상무)

### 《파업 8일차》 / 6.29

- 수송차량 7대 감차, 624대 운행(631대—~~624~~대)
- 육군본부에 비상수송차량 지원요청
- 노조원들이 서부터미널에서 운행차량 8대 운행저지

### 《파업 9일차》 / 6.30

- 자원봉사자 49명 추가투입, 기존 공무원과 교대근무 조치
- 교통국 인력 전원을 비상수송대책반으로 편성 기능 강화
- 대전사랑시민협의회 주관 시민 쉼기대회 개최
- 시 간부공무원 기·종점지 방문 안내요원 격려

### 《파업 10일차》 / 7.1

- 파업 장기화 대비, 전세버스 한정면허 부여방안 검토
- 기존 시내버스업체에 운행 독려 / 계약직 및 비노조원 투입 등

## 《파업 11일차》 / 7.2

- 2개 버스업체(금남, 협진)에서 버스 12대 신규 운행 / 그간 2개업체(산호, 한밭)에서 31대 운행

### ◀ 유관기관·단체, 시민단체 등 지지현황 ▶

- 시의회 시내버스 준공영제 재검토 기자회견 및 성명서 발표(6.22)
- 대전사랑시민협회 소속 127개 단체 파업철회 결의대회(6.22)
- 시민사회단체연대회의 버스파업 철회 준공영제개혁 기자회견(6.22)
- 의용소방대연합회, 대한노인회시연합회, 자원봉사자연합회(6.28)  
시민사회단체연대회의에서 버스파업 규탄 기자회견(6.28)
- 체육회, 생활체육협의회, 장애인체육회 버스파업철회 촉구 결의대회(6.28)
- 대전참여연대 등 13개 시민단체 버스업계 결단촉구 성명서 발표(6.29)
- 대전지역 5개 의약단체 준공영제 원점 재검토 성명서 발표(6.29)
- 대전사랑시민협회의외 30개 단체 파업철회 결의대회(6.30)

### 《파업상황을 돌이켜보면》

- 예년에 없이 길었던(11일) 시내버스 운행중단 사태를 겪으면서도,
- 불편을 감수하며 파업 대처능력을 발휘할 수 있도록 전폭적으로 지지해 주었던 시민들의 힘은 물론 시의회를 비롯한 유관 기관·단체의 적극적인 지원이 있었기에 과거의 불합리한 관행을 타파할 수 있었다고 봄.
- 그러나, 금번 파업을 통해 준공영제의 문제점을 많은 시민들이 자세히 알게 되었고, 준공영제의 문제를 뛰어 넘어 시내버스 전반을 개혁할 수 있는 계기가 되었던 것은 금번 파업이 준 교훈이라고 봄.

## VI. 준공영제 개혁방향

### 1 개혁의 필요성

#### ○ 시내버스 준공영제 시행('05. 7월) 2년을 맞이하는 시점에서

- 그 동안 막대한 재정지원금의 투입에 비해 편익향상은 매우 미흡
- 특히, 준공영제 시행전보다 재정지원금 5배 증가 : '06년 257억원
- 반면, 업계의 도덕적 해이로 원가절감 및 서비스 개선 노력은 부재

⇒ 현행 준공영제는 민간의 경영효율성은 없고 적자보전만 존재

#### ○ 고비용저효율 운영체제

- 인력구조 및 경영체제의 개선없이 방만한 경영구조를 그대로 수용
- 노선개편을 통한 운행체제 효율화 및 서비스 개선을 위한 인프라 미구축

#### ○ 신규 진입이나 퇴출이 없는 비경쟁체제

- 경쟁력있는 우수 업체의 진입 제한으로 업계의 도덕적 해이현상 발생
- 업계가 보유한 모든 차량에 대해 운송원가 지급으로 불필요한 재정 낭비

#### ○ '06년 운송원가 협상과정에서 업계요구안 대부분 수용

- 당초 준공영제 도입시, 전문회계법인의 용역결과는 기사인건비를 포함 모든 원가(연료비 제외)를 대당원가로 지급토록 제시하였으나, 협상과정에서 기사인건비를 실사용량 전액을 지급키로 변경 합의
- 또한 연료비도 효율성 상위 1·2위업체 평균단가 적용키로 하였으나, '06년 협상과정에서 실제 사용량 전액을 지급키로 변경 합의
- 임원인건비, 정비재료비, 기타원가 등 “효율성 상위업체 평균단가” 적용기준이 '06년 협상과정에서 “전체업체 평균단가” 적용기준으로 완화

- 당초 적정이윤 총액내에서 일부를 성과이윤으로 분리하려 하였으나  
업계의 반발로 무산, 고정비의 6%를 업체별 보유대수에 비례하여 지급  
⇒ 업계의 원가절감 노력이 없어도 “쓰면 쓰는대로 주는 원가구조”

#### ○ 수요 창출을 위한 신규투자 및 마케팅전략 부재

- 우리시 시내버스의 교통수단분담률은 지속 감소, 현재 28.7%에 불과
- 버스업계의 오랜 타성으로 운송수입금 확대를 위한 마케팅 전략 전무

### 2] 개혁의 주요방향

- 현행 준공영제의 진입장벽 완화를 통한 경쟁체제 도입
- 운송원가구조 개선을 통한 저비용고효율의 『대전형준공영제』로 발전
- 대대적인 노선개편을 통한 운행계통 효율화
- 신규투자를 통한 서비스 개선 및 마케팅전략을 통해 수요 창출
- 기종점지 화장실 확대 등 운수종사자 근무환경 개선을 통해 사기진작

### 3] 개혁의 기대효과

- 운송원가구조 효율화를 통해 시내버스 재정지원금 최소화
- 경쟁체제 도입을 통해 사업주 도덕적 해이현상 근절 및 자구노력 강화
- 신규투자 및 마케팅전략을 통해 수요 창출 및 운송수입금 확대

#### 4 준공영제 개혁방안 로드맵

##### ○ 대중교통 개선기획단 설치 완료 / 7월 말

- 공무원은 7월 정기인사시 인력충원 요청
- 정책자문관은 제2회 추경시 예산확보 채용추진
- 정책자문단은 7월 말까지 구성 완료

##### ○ 준공영제 개혁방향 및 추진과제 설정 / 8월 초

- 대중교통 개선기획단 구성이 완료되면 토론과정을 거쳐 설정

##### ○ 준공영제 개혁방안 초안 작성 / 8월 말

- 타도시 우수사례, 버스노사 의견, 시민 제안내용 등 반영

##### ○ 준공영제 개혁방안 완성 / 9월 말

- 개혁안 초안에 대한 전문가 및 시민토론회 개최, 의견반영

##### ○ 준공영제 개혁방안 확정 / 10월 말

- 시내버스발전위에 개혁방안을 상정 심의, 의결

##### ○ 시내버스 노선개편 추진 / '07. 8월 ~ '08.3월

- 노선개편 방향 및 기초 조사 : '07. 8월 ~ 9월
- 노선개편 용역 추진 : '07. 10월 ~ '08.2월
  - ※ 용역 진행과정에서 시민의견 수렴, 토론회 등 개최
- 노선개편안 확정 및 시행 : '08. 3. 2부터