 국토교통부		보도참고자료	
		배포일시	2018. 12. 26.(수) / 총3매(본문2, 참고1)
국토 교통부	대중교통과	•과장 김기대, 사무관 이경수, 사무관 김종욱 •☎ (044) 201-3823, 3826, 3832	
보도일시		2018년 12월 28일(금) 조간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 12. 27.(목) 11:00 이후 보도 가능	

지속적인 노사정 합의를 통해 버스 공공성과 안정성을 더욱 높여가겠습니다.

- 국토교통부(장관 김현미)는 12월 27일 「버스 공공성 및 안전 강화 대책」을 마련하여 국정현안점검조정회의에 논의하였다고 밝혔다.
 - 이번 대책은 지난 5월 31일 노선버스 노동시간 단축 연착륙을 위한 노사정 선언문의 후속조치로 버스업계 및 운수종사자는 물론, 전문가, 시민단체 등의 의견 수렴을 통해 마련되었다.
- 주요 내용은 다음과 같다.
 - (공공성 강화) 노선버스의 공공성을 강화하고, 버스의 안정적 운행 보장을 위해 운영체계 개편 등 중앙정부의 역할을 강화한다.
 - 특히, 내년 상반기 설립 예정인 대도시권 광역교통위 중심으로 광역버스를 관리·운영하고, 각 지자체 소관인 시내버스에 대하여 노선체계 개편 등 정부 지원을 확대한다.
 - 또한, 농어촌·벽오지 등 교통사각지대에 대한 공공형 버스 등 맞춤형 교통서비스 지원도 확대한다.

구분	버스 공공성 강화 기본방향
M-버스	• 대광위(국가)가 면허 등 전담 관리, 수익모델 기반 운영
광역버스	• 대광위로 면허권을 일원화(중장기), 준공영제 확대 등 지원
시내버스	• 지자체 면허체계 유지, 중앙은 체계 개편 지원
농어촌·벽오지	• 100원 택시 및 공공형 버스 등 중앙정부 지원 확대

○ (안전성 강화) 버스운전 종사자 처우 개선 등을 위해 휴게시설의 점진적 확충 등 충분한 휴게시간을 보장하고, 모바일 DTG 활용 등을 통한 상시적 안전관리를 강화한다.

- 또한, 음주운전* · 무자격 채용 등 안전위반 행위에 대해서는 무관용 원칙에 따라 관련 규정을 강화한다.

* (현행) 운전면허 취소 시 자격 취소 ⇒ (개편) 적발 시 자격취소

○ (인력 양성) 군 운전인력 및 지자체 맞춤형 일자리 사업 등을 통해 운전인력 양성을 지원하고, 교통안전 체험센터 시설 · 장비 확충 등 인력 양성을 위한 기반시설도 개선한다.

- 또한, 여성, 신 중년 등의 시간 선택제 활용을 통해 버스 운전인력의 채용경로도 다양화한다.

- 한편, 노동시간 단축에 따른 업계의 인건비 부담 완화를 위해 일자리 함께하기 사업을 적극 활용한다.

<일자리 함께하기 사업 지원 현황>


구 분	지원규모	비고
① 신규 채용 인건비	60~80만원	1년(선제시행 기업 2년)
② 근로시간 감소에 따른 인건비 감소분	최대 40만원	최대 20명

□ (대국민 서비스개선) 보다 편리한 버스 이용을 위해 광역 버스 환승 센터 설치 등 출퇴근 환경을 개선하고, 프리미엄버스 및 저상버스 확대, 통합·연계 예약시스템 구축 등을 추진한다.

□ (운임현실화 및 투명성 강화) 그간 5년간 동결된 시외버스 등 노선 버스의 요금을 인건비 · 유류비 등 원가인상 요인과 국민 부담을 종합적으로 고려하여 현실화하되,

○ 광역알뜰카드, 시외버스 정액·정기권 확대 등으로 이용자 부담을 완화하고 업체의 경영·회계 투명성도 강화한다.

- 본 대책이 차질없이 이행되면 종사자 처우가 개선될 것이며, 이는 약 1.5만명의 양질의 일자리 창출로 이어질 것으로 전망된다.
 - 특히, 지난 2월 근로기준법 개정 후 12월 11일 기준 신규 운전인력 약 3,269명이 증원된 점을 감안할 때, 당초 노동시간 단축의 취지였던 일자리 나누기 성과를 거둘 수 있을 것으로 기대된다.
- 한편, 국토교통부는 12월 27일 국정현안점검조정회의 직 후 「버스 공공성 및 안전 강화 대책」의 안정적인 이행을 위해 전국자동차노동조합연맹, 전국버스운송사업조합연합회과 함께 ‘버스 공공성 및 안전강화 대책 이행을 위한 노사정 합의문’을 체결한다.
 - 합의문 체결식에는 국토교통부 김현미 장관과 전국자동차노동조합 류근중 위원장, 전국버스운송사업조합연합회 김기성 회장이 참석하여 진행된다.
 - 이번 합의문 체결은 내년 주 52시간 노선버스 노동시간 단축에 대비하여 관련 대책 수립 과정 뿐 아니라, 대책의 이행과정에서도 노사정 모두가 적극 협력하기로 한 데에 큰 의의가 있다.
 - 이번 합의를 계기로 「버스 공공성 및 안전 강화 대책」에 대해 노사의 동의를 얻은 만큼 대책의 이행 과정에 탄력을 받을 것으로 기대된다.
- 국토교통부 장관은 “금번 「버스 공공성 및 안전강화 대책」은 노선버스의 노동시간 단축 연착륙을 위한 노사정의 협력과 노력의 결실인 만큼 관련 대책이 현장에 안정적으로 정착되어 국민 불편이 없도록 대책 이행관리에 만전을 기해나갈 예정이라고 밝혔다”.

	<p>이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 대중 교통과 이경수 사무관, 김종욱 사무관(☎ 044-201-3826, 3832)에게 연락주시기 바랍니다.</p>
---	--

국정현안점검조정회의

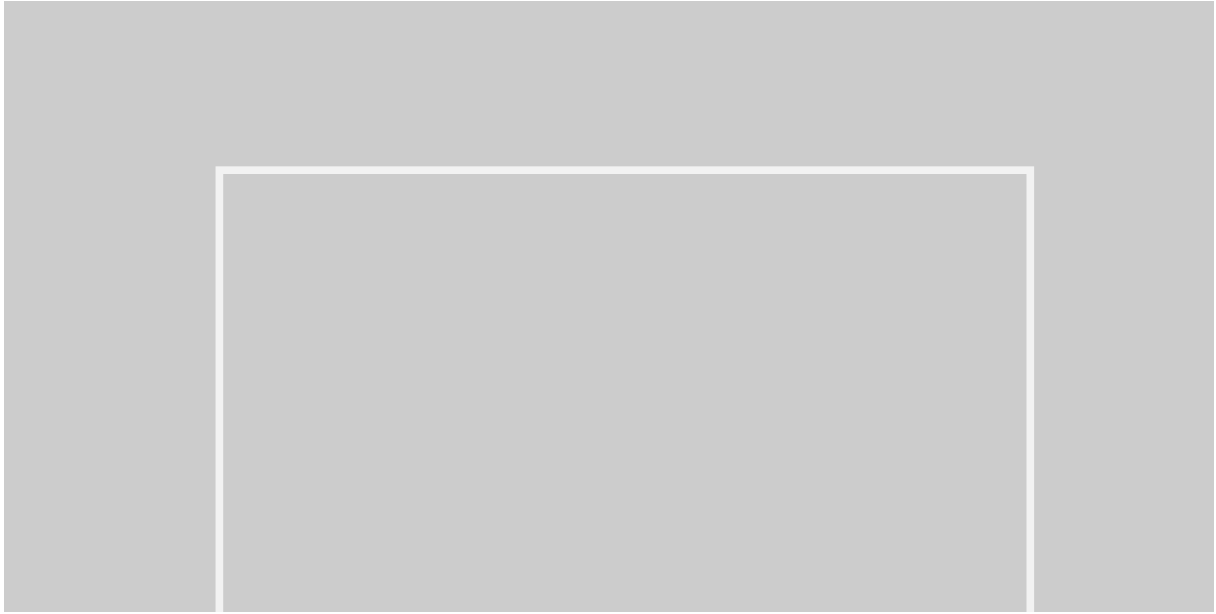
버스 공공성 및 안전강화 대책

2018. 12. 27.

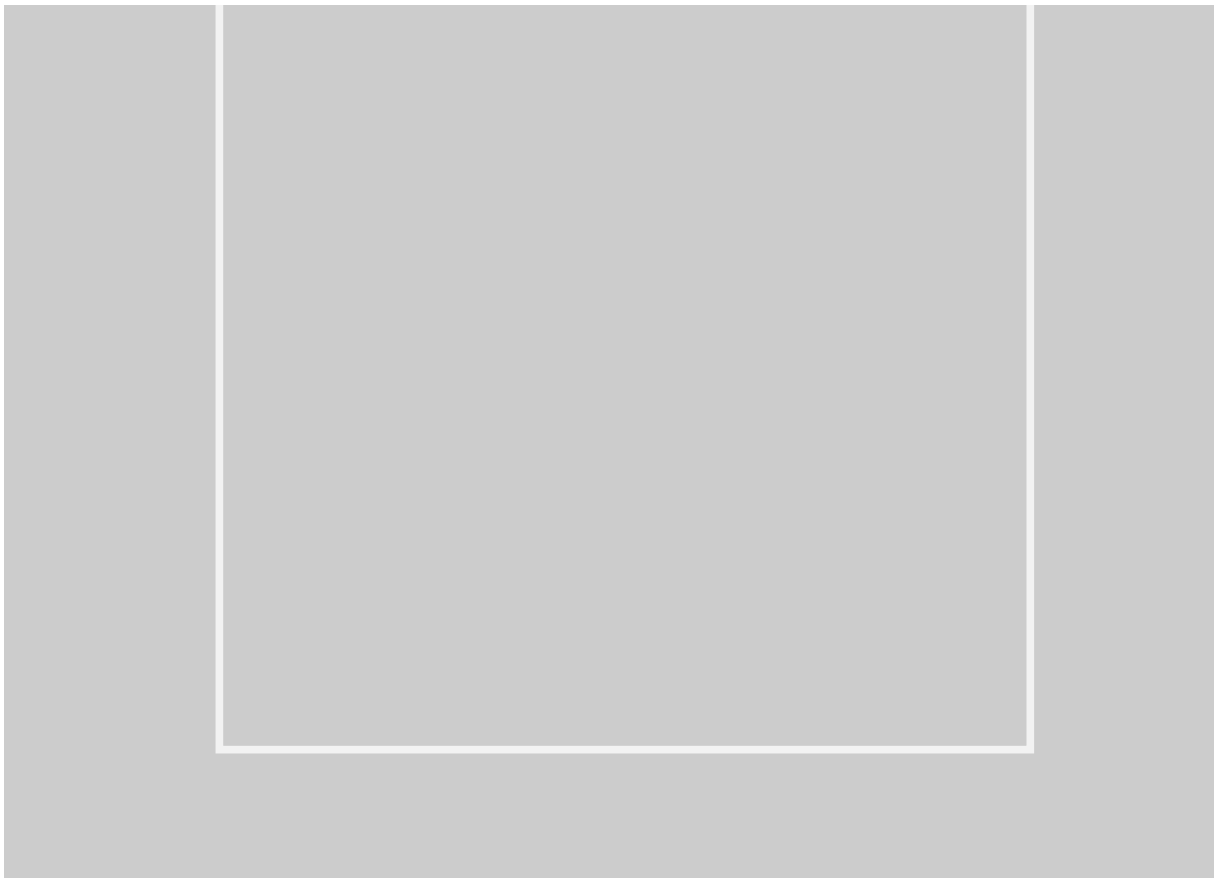
관계부처 합동

순 서

【요약자료】	i
I. 추진 배경	1
II. 노선버스 산업 여건 분석	2
III. 노동시간 단축 관련 상황 분석 및 전망	6
IV. 기본 방향	8
V. 세부 추진 방안	9
1. 버스 운영체계 개편 및 중앙정부의 지원 강화	10
2. 운임 현실화 및 버스업계 경영 환경 개선	13
3. 버스 서비스의 안전성 향상	15
4. 버스 운전인력 양성 확대	18
5. 대국민 버스 이용 편의 개선	20
6. 재정적·제도적 기반 등 버스 행정체계 개선	22
VI. 향후 추진계획	23



요 약



버스 공공성 및 안전 강화 대책 주요 내용 [요약]

I. 추진배경

- 노선버스 노동시간 단축으로 인해 안정적 버스 운영을 위해서는 종사자 근로형태, 노선운영 방식 등 버스운영체계 전반의 개편 불가피
 - * (기존) 무제한 가능, 노사합의로 결정 ⇒ ('18.7월) 주 68시간 ⇒ ('19.7월~) 주 52시간
- 국토부는 노동시간 단축의 연착륙을 위한 노사정 합의*(5.31일)를 도출, 노사정 협의를 통해 '버스 공공성 및 안전 강화 대책' 마련(12월) 합의
 - * ① 기존 버스 운행수준 유지, 탄력근로제 등 적용(~'19.6), ② 임금 감소 보전, 신규 채용 노력 ③ 연말까지 버스 공공성 및 안전 강화 대책 마련
- 국정현안 점검조정회의(6.28일) 등을 통해 '버스 공공성 및 안전 강화 대책'의 기본 방향을 제시, 버스산업발전협의체* 등을 통해 지속 논의
 - * 대책 마련을 위해 노사정, 전문가, 언론인, 시민단체 등으로 구성('18.7월)

II. 노선버스 산업 여건 분석

- 1일 17백만명이 이용하는 핵심 대중교통수단이나, 업계 수익은 악화
 - 버스 교통 분담률은 26.9%(전체 2위, '17년)로 총 매출액은 약 9조원('16년)이나, 인건비 상승·낮은 요금 등으로 운영 적자(약 2.5천억원) 지속
 - * '07~'16년 시내버스 매출액은 연평균 4.3% 증가한 반면, 인건비는 5.7% 상승
 - ** 서울, 부산 등 특·광역시는 수익금공동관리형 준공영제를 도입, 운영손실을 전액 보전(1대당 4~7만원)하나, 경기도 등 일반 道 지역은 운영손실 일부 보조
- 버스 운송사업에 대한 국고 지원 곤란 ⇒ 지자체·업계 부담 가중
 - 현재 버스운영에 대한 국고보조는 불가하며, 보통 교부세로만 지원 ⇒ 노동시간 단축은 국가 정책 변수임에도 불구하고 국고 지원 곤란
 - * 현 보조금법 시행령 별표 2에 버스운송사업에 대한 국고 지원 불가
- 버스 운전 인력의 안정적 수급의 어려움
 - 지역별(시·군 ⇒ 특·광역시), 업종별(시내·농어촌 ⇒ 고속) 임금차이 등에 따른 지역·업종간 인력 수급 차이가 발생 및 고령화 경향
 - * 전체 운전인력 중 20~30대는 약 5~8% 수준이나, 50대 이상은 약 60% 수준

Ⅲ. 노동시간 단축 영향 및 전망

1. 노선버스의 노동시간 단축 영향

- ❖ 노동시간 특례 제외 : 무제한 근로 가능 ⇒ 근로시간 제한 적용
- ❖ 주당 근로시간 단축 : (18.7월) 주 68시간 ⇒ (19.7월~) 52시간
 - * 1일 8시간 기본 노동시간 제한(연장근로 주 12시간)도 적용

□ 그간 무제한 근로가 가능했던 '노선버스'에 '18.7월부터 주 68시간 노동시간 제한이 적용, '19.7월부터 주 52시간이 기업 규모별로 시행

* (시행시기) △300인 이상 : '19.7월, △50~299인 : '20.1월, △5~49인 : '21.7월

□ 주 52시간, 1일 8시간 등 적용 시 기존의 격일제·복격일제* 등의 근로형태 유지는 불가능하며, 1일 2교대제** 등 근무형태 전환 필요

* 노선버스 배차 시간(일 16~18시간) 감안, 하루 전일 근무하고 익일 휴식하는 형태

** 2인이 반일씩(오전 8~9시간 + 오후 8~9시간) 근무하는 형태

☞ 주 52시간으로의 노동시간 감축, 1일 2교대제 등 근로형태 변경 시 현 운송수준 유지를 위해서는 약 1.5만 명의 추가 인력 소요 전망

■ 주 52시간 적용 시 추가 소요 인력 및 인건비 현황

(단위 : 명, 억원)

구분	업계 전수조사*		교통연구원**	
	추가 소요인원	추가 인건비	추가 소요인원	추가 인건비
계	15,720	7,381	16,754	11,171
시내(농어촌 포함)	12,128	5,741	12,102	8,369
시외(고속포함)	3,592	1,640	4,625	2,802

* 경기 등 8개 도 329개 업체(서울시 임금 90% 적용 시), 고속버스 11개 업체 전수조사 결과

** 기존 근무시간에 따라 격일제, 1일 2교대제 혼합 적용, 특·광역시 평균임금 적용 시

■ 주 52시간 적용 시기별 추가 인력 소요 현황

구분	적용 업체 수(개)	사람 수(명)	추가소요비용(억원)
'19.7월	35	7,343	3,391.6
'20.1월	185	7,613	3,615.2
'21.7월	120	764	374.6
계	340	15,720	7,381.4

* 경기 등 8개 도 329개 업체와 고속버스 업체 11개 전수조사 결과

2. 상황 분석 및 전망

□ 노사정 합의 등에 따라 기존 버스 운송수준은 유지 중

- 노선버스 노동시간 단축이 시행(18.7, 주68시간)되었으나 노사정 합의(5.31), 단속 유예(18.12월까지) 등으로 버스 운행은 기존 운송수준을 유지

<근로시간 단축 시행 전후 노선 조정 현황(경기 등 8개 도)>

구분	7.1일 이전	10.15일 기준	증감
노선 수	15,426	15,526	+ 100
운행횟수	161,962	161,190	△ 772

- 대부분 운송업체는 노동시간 조정 없이 기존 근무형태*를 유지 중으로, 단속 유예 만료 시 운행감축 등이 우려되는 상황

* 경기 등 8개 도 지역 278개 업체 조사 결과 165개 업체가 조정 완료(12월 중순 기준)

□ 충분한 인력 확보 곤란 시 버스 운행 감축 등 우려

- 운송업체 역시 추가 인건비 부담 등으로 인력 채용에 한계가 있어, 재정지원 등 없이는 운행 감축 등이 우려되는 상황
- 근로기준법 개정 후 정부·지자체·업계는 운전인력 채용에 매진 하여, 추가로 3,269명 증원(12.11일 기준)

- 노동시간 단축에 따른 임금감소 우려(월 26~48만원) 등 이탈요인 상존

□ 특히, 경기도 등 도 지역 시·군이 주된 문제

- 서울 등 특·광역시에는 이미 주 52시간(1일 2교대)를 시행하고 있어 큰 문제가 없으나, 경기 등 도 지역은 근무형태 개편 등 불가피

* 경기 등 8개 도는 주 평균 60시간, 1일 15~18시간 운행하는 격일제 등 운영 중

- 지역간 임금격차로 인해 도 지역 ⇒ 특·광역시로의 인력 유출 현상이 나타나며, 일반 도 지역에서도 경기 등 일부 지역으로 집중

* 신규 채용 현황(2~12월) : 서울 등 특·광역시(1,659명), 경기도 등 도 지역(1,610명)

** 경기 1,287명, 전남 158명, 강원 45명, 전북 53명 등

☞ 운전인력 확보 곤란 시 버스의 운행 감축 등이 우려되며, 경기도 등 도 지역을 중심으로 노선 조정 등이 이루어질 것으로 전망

IV. 버스 공공성 및 안전 강화 대책 주요 내용

1 버스 운영체계 개편 및 중앙정부의 역할 강화

◆ 버스 운송사업은 지자체 소관 업무이나, 노동시간 단축 등 국가 정책변수에 대비 안정적 버스 운영을 위해 중앙정부의 역할을 강화

구 분	현 재	개 편
M버스	<ul style="list-style-type: none"> • 국가 면허(국토부, 한정면허) • 수익모델 기반 	<ul style="list-style-type: none"> • 국가 면허(대광위, 한정면허) • 수익모델 기반(탄력운영 확대)
광역 버스	<ul style="list-style-type: none"> • 지자체 면허 • 국고지원 없음(지자체 일부지원) 	<ul style="list-style-type: none"> • 대광위로 면허권 일원화(국가사무) • 국고지원(준공영제 확대 등)
시내 버스	<ul style="list-style-type: none"> • 지자체 면허 및 자체 운영 	<ul style="list-style-type: none"> • 지자체 면허체계 유지 • 운영체계 개편 지원(준공영제 확대 등)
대중교통 취약지	<ul style="list-style-type: none"> • 지자체 자체 운영 * 100원 택시 일부 지원 	<ul style="list-style-type: none"> • 중앙정부 지원 강화 * 100원 택시, 공공형버스 일부 지원

- (광역버스) 대도시권 광역교통위를 중심으로 운영·지원(국가사무화)
 - (M-버스) 현재 수익 모델에 기반하여 공모 방식으로 시행되는 점을 감안하여, 운행감축률 조정을 통한 탄력적 운영 등 통해 여건 개선
 - * 최대 운행감축률 : (현행) 주말 40% ⇒ (개편) 비첨두(11~17시) 20%, 주말 50%
 - (일반광역) 대광위가 시범사업으로 노선 및 체계개편 등 광역버스 노선 효율화계획*을 수립·시행하는 등, 대중교통 활성화 지원
 - * ('19년) 광역버스 노선체계 개편 착수 → (중장기) 대광위로 인·면허권 일원화, 준공영제 추진 등
- (시내버스) 국가는 경기 등 8개 道의 버스 운영체계 개편을 위한 컨설팅 비용 등 체계개편을 지원
 - 지자체는 중앙정부 가이드라인 하에 준공영제 확대 및 노선효율화 등 추진하고, 중앙정부가 지원·평가('19년 예산 20억 반영)
- (농어촌·벽지) 100원 택시, 공공형 버스(소형, 수요응답형) 등 교통 복지 차원에서 중앙정부 지원('19년 552억원, 버스 480억원, 택시 72억원)

② 운임 현실화 및 버스 업계 경영 환경 개선

- (운임 현실화) 그간 5년간 동결된 시외버스 등 운임 현실화* 및 지자체 시내버스 조정 유도, 버스 운임 적정성 검토 시기 정례화 등 검토
 - * 인건비, 유류비 등 원가 인상요인 등을 감안하여 인상률 조정
- (경영 투명성 강화) 재정지원 대상 업체에 대해 회계 감사 의무화 및 감사 결과 공개(매년) 등 추진
- (규제 완화 등) 중고차 구입차량의 차령 기준 등을 일부 완화하고, 안전·서비스 수준을 감안한 '버스 내구연한 합리화 방안'도 검토
 - * 예) 3년된 차량 교체 시:(현재) 3년 이하 차량만 가능 ⇒ (개편) 6~7년 차량도 가능
- (고용 기금 등) 일자리 함께하기 사업 등을 적극 활용, 신규 인력 인건비, 기존 종사자 임금 감소분에 대한 재정지원도 지속 활용

③ 버스 서비스 안전성 향상

- (종사자 처우 개선) 종사자 휴게시간 개선을 위해 휴게시설 등을 점진적으로 확충하고, 상담치료 등 의료지원도 추진
 - 관할관청의 종사자 처우 개선을 위한 지원 근거를 마련하고, 노사정과 협의하여 노선버스 복지재단 설립 방안도 적극 검토
- (안전위반 행위 대응) 음주운전, 무자격 채용 등은 고의 또는 중과실로 간주, 사업자 및 종사자 처벌기준을 강화
 - 특히, 음주운전의 경우 운전면허 취소여부와 별도로 버스 운전자격 취소
 - * (현행) 운전면허 취소 시 자격 취소 ⇒ (개편) 운전면허 취소와 별도로 자격취소
 - 한편, 안전우수 종사자(의인상), 업체(재정지원) 등에 대해 인센티브 부여
- (안전관리체계 강화) 운수업체 안전관리자 지정·운영, 모바일 DTG 관리 등을 활용한 상시적·자율적 안전관리체계 구축
- (공동운수협정) 노선-전세 버스사업자간 공동운수협정 체결 시 신고제를 도입, 노선버스 사업자의 관리·감독 의무도 강화

4 버스 운전인력 양성 확대

- (주 52시간 대비) '19.7월까지 7,300명 채용을 목표로 기존 자격자 영입, 지자체 자체 양성 사업 등을 통해 운전인력 채용 확대

< 버스 운전인력 채용 목표(안) >

구 분	~ '19.7월	~ '20.1월	~ '21.7월	'21.7월~
목표 총원 인력	7,300	7,600	2,000	2,000
기존 자격자 전환 (타업종 전환)	4,000	4,000	500	500
인력 양성 (지자체 등)	1,800	2,000	1,500	1,000
군 인력 양성 등	1,000	1,000	500	500
기타 사항*	500	600	-	-

* 노선체계 개편으로 인력 재배치, 전세버스 공동운수협정, 촉탁직·시간선택제 등 활용

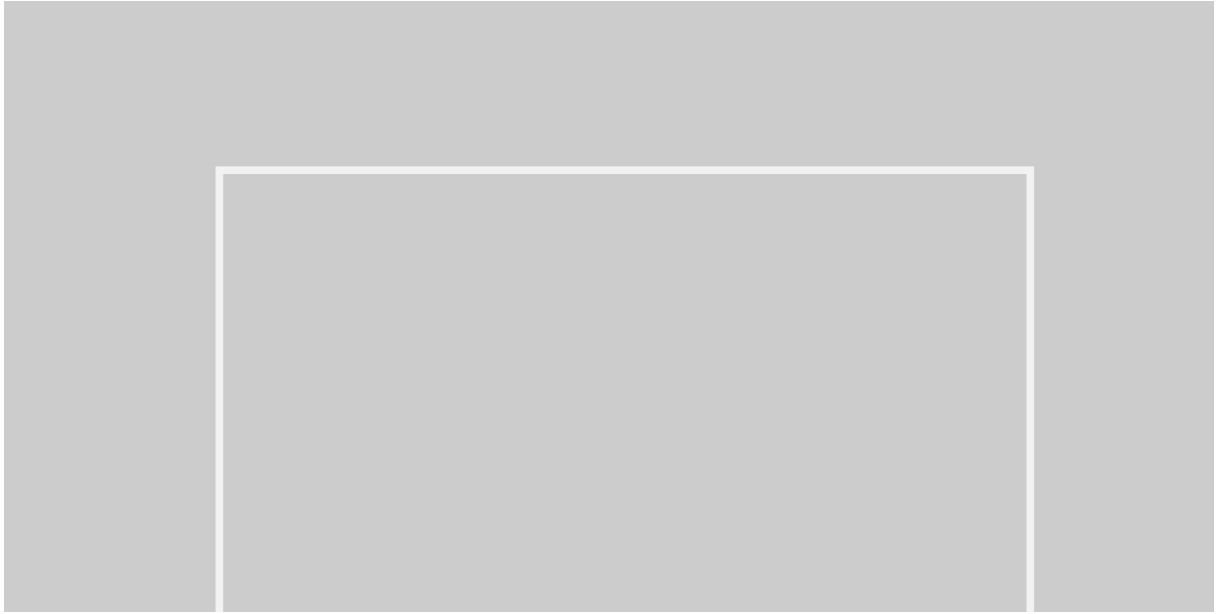
- 버스 운전채용 정보 제공, 운수업체와 구직자간의 매칭을 위해 현 운수종사자 취업포털 및 어플리케이션 등 취업정보 플랫폼 운영
- (채용 다양화) 군·경찰 운전인력(간부 포함)과 함께 여성·신증년 등 채용경로 다양화하고, 교통안전체험센터 등 인프라 확충

5 대국민 버스 이용 편의 개선

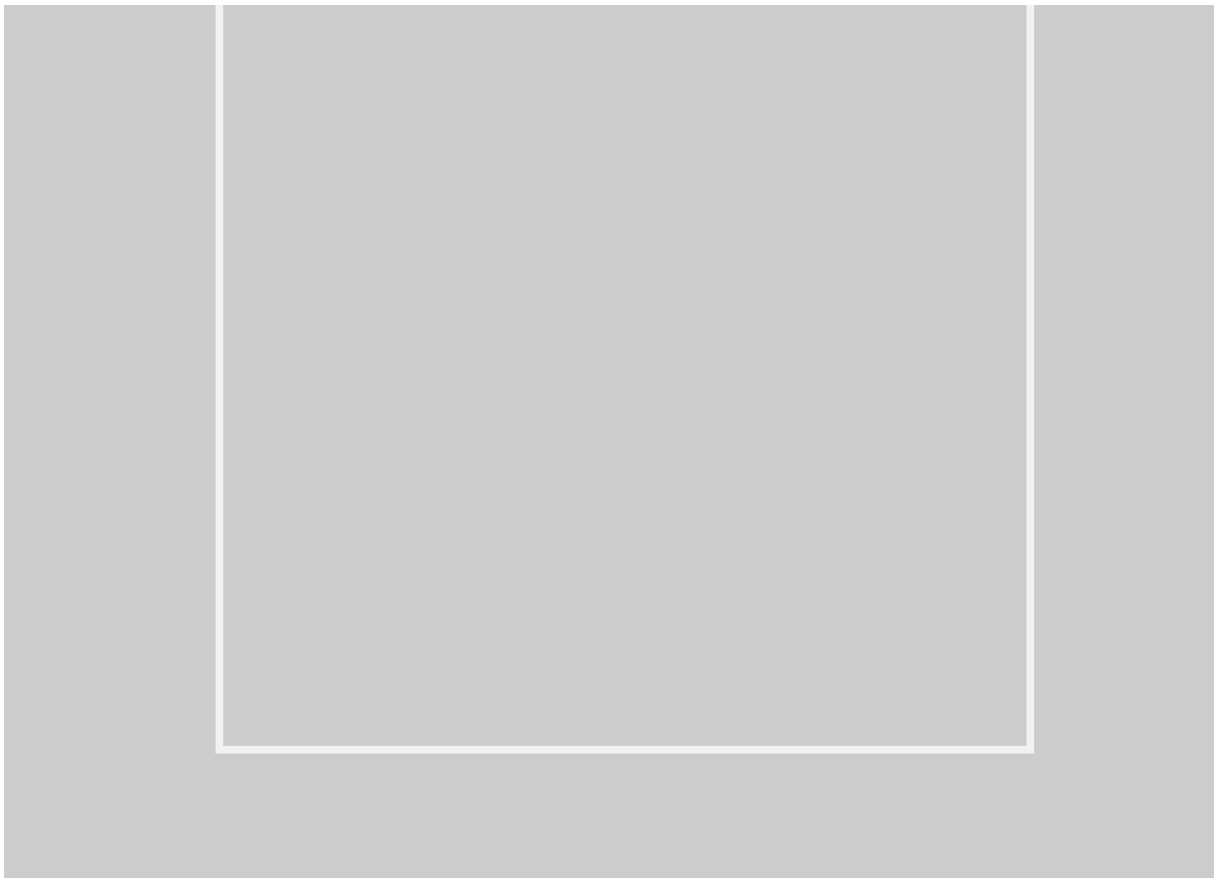
- (인프라 개선 등) 광역버스 환승센터 등 인프라 개선을 추진하고, 광역알뜰카드 확대, 정액권 도입 등 버스 요금체계도 개편 검토
- (서비스 고급화) 프리미엄 버스 확대, 시외·고속버스 통합예약 시스템 구축, 중형 저상버스 도입 등 교통약자 편의 시설 확대
- (특별 연장근로) 설·추석 등 특별수송기간 등 일시적 운행수요 증대에 대비, 탄력적 근로시간제 등 근로기준 개선 추진 검토

6 재정적·제도적 기반 등 버스행정체계 개선

- 균형발전특별회계·교통특별시설회계 등을 통한 안정적 재원 확보
- 전국의 버스 정책 정보 효율적 관리를 위한 버스행정통합시스템 구축 검토



본 문



I. 추진배경

- 근로기준법 개정('18.2월)에 따른 노선버스 노동시간 단축, 운수종사자 휴게시간 보장 의무화('18.2월) 등 최근 노선버스의 노동환경은 변화
 - 특히, 주 52시간 시행('19.7월~) 등 노선버스의 노동시간 단축으로 근로 형태는 물론, 노선운영 방식 등 버스운행체계 전반의 개편 불가피
 - * ('18.7월 이전) 무제한 가능, 노사합의로 결정 → ('18.7월) 노동시간 특례업종 제외, 주 68시간 시행 → ('19.7~'21.7월) 업종 규모별 주 52시간 적용

- 버스 업계는 이러한 노동환경의 변화로 버스 노선 조정 및 운행 감축 등이 불가피하다는 입장으로, 그 과정에서 국민 불편 발생 우려
 - 한편, 국민들은 보다 편리하고 쾌적한 버스 이용을 위해 배차 간격 조정, 노선 추가 신설 등 버스 서비스 확대를 지속 요구 중

- 지난 5.17일 '노동시간 단축 현장 안착 지원 대책'을 통해 '유연 근로 시간제 활용', '운전인력 양성', '노사정 협력' 등으로 대응키로 결정
 - 이를 계기로 노사정*은 노동환경 변화에 대응하고 버스의 안정적 운영을 위해 '버스 공공성 및 안전 강화 대책'을 마련(12월)키로 합의
 - * 국토부 - 고용부 - 전국자동차노동조합연맹 - 버스운수사업자조합연합회('18.5.31)

- 노동시간 단축 관련 국정현안 점검조정회의(6.28일), 수도권 단체장 정책간담회(7.17일)를 통해 '버스 공공성 및 안전 강화' 기본방향을 제시
 - * 버스 공공성 및 안전강화 기본 방향
 - ① 광역 시내버스 : 중앙정부 역할 강화, 광역교통청을 통해 노선조정 실시, 운영보조 및 인프라(환승센터 등) 구축 지원
 - ② 시내·마을버스 : 지자체 중심 운영, 중앙정부는 법·제도적 지원 검토
 - ③ 농어촌·벽오지 : 교통복지 및 인구소멸地 대책으로 중앙정부 운영보조
 - 버스 산업 발전협의체 출범('18.7월), 노사정 실무 작업반 운영 등을 통해 버스 정책 거버넌스를 구축하여 버스 정책방향을 지속 논의

II. 노선버스 산업 여건 분석

- ❖ 노선버스는 국민의 핵심 교통수단인면서, 우리경제의 고용의 한 축
 - 총 895개 업체에 의해 5만여대 버스, 약 1.9만개의 노선이 운영 중
 - 총 약 9만여명이 노선버스 운전인력으로 근무 중

구분	기업수	버스대수	운전자수	노선수	이용인원(천명)
시내(농어촌)	472	36,165	72,157	13,726	5,364,889
시외	73	6,888	11,676	3,724	225,875
고속	11	1,904	3,063	385	33,557
마을	339	4,573	8,566	908	857,019
합계	895	49,530	95,462	18,743	6,481,340

(각 지자체, 버스운송사업조합연합회, 전국마을버스운송사업조합연합회 등)

□ 버스는 1일 17백만명의 이동을 책임지는 대중교통 중추 역할

- 자가용 수 증가, 지하철·KTX 등 철도서비스 확대에도 불구하고, 버스 교통 분담률은 26.9%(전체 2위, '17년)이며, 연간 약 65억 명이 이용
 - * 교통 분담률('17) : 승용차(52.4%), 버스(26.9%), 철도(11.3%), 택시(9.3%), 항공(0.1%)
- 주거 지역의 다양화, 주민들의 이동수요 증가 등으로 인해 버스 운행대수도 지속 증가하고, 버스 노선도 다양화
 - * 수도권 광역버스의 경우 출퇴근·등하교 등으로 하루 약 80만명 이용



<연간 버스 이용객 변화 추이>



<업종별 버스 대수>

(전국버스운송사업조합연합회 2017 버스통계 편람)

□ 버스 이용객 증가에도 불구하고, 노선버스 업계의 수익은 악화

○ 노선버스 매출액은 약 9조원 규모('16년)로 그 수익성은 점차 악화 (운송적자 약 2.5천억원)되어 지자체의 재정지원에도 불구하고, 적자는 지속

* 대부분 지자체의 재정지원, 노선운영권 매각 등 구조조정으로 운송업을 유지

- 인건비 상승*, 상대적으로 낮은 요금 등에 따른 채산성의 악화, 노동 시간 단축, 최저임금 인상 등 정책변화에 따른 원가 상승이 주된 원인

* '07~'16년 시내버스 매출액은 연평균 4.3% 증가한 반면, 인건비는 5.7% 상승

<국가별 버스요금 및 교통분야 평균임금 현황>

구분	한국	일본	영국	미국	호주	캐나다	싱가폴
요금	1.06	1.47	4.04	2.75	2.58	2.43	1.02
월 평균임금 (1인당 국민소득 대비)	3,055 (1.12)	3,858 (1.13)	3,321 (0.90)	3,608 (0.70)	3,345 (0.67)	3,274 (0.81)	3,259 (0.63)

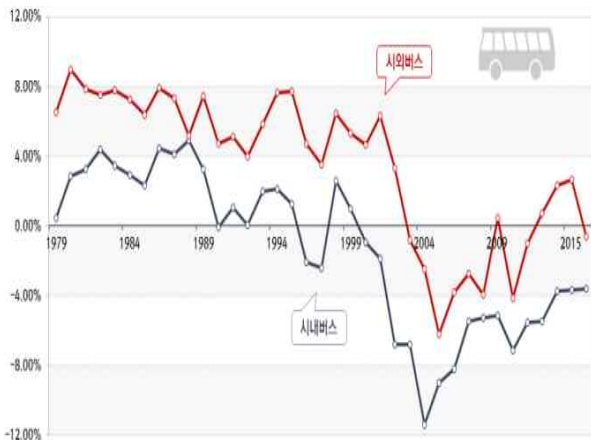
(교통안전공단, 단위 : USD)

* 국가별 근로시간이 상이하므로 단순 비교는 곤란

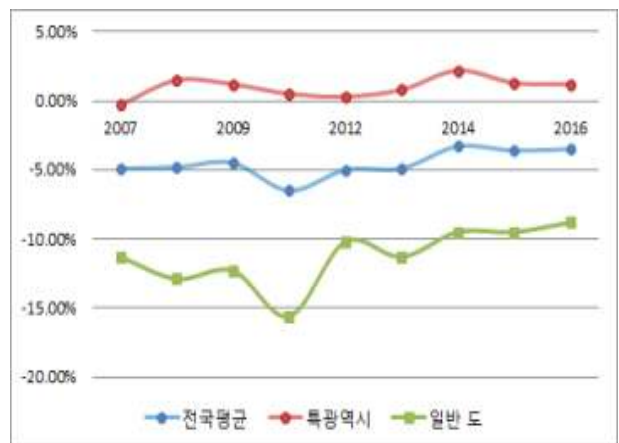
○ 한편, 서울, 부산 등 특·광역시는 '04년부터 수익금공동관리형 준공영제를 도입하여 운영손실 전액을 보전해주는 반면,

- 경기도 등 道 지역은 재정적 한계로 운영손실의 일부만 보조

* 1대당 지원규모 : 서울(3.7만원), 부산(5.0만원), 대구(7.0만원) / 경기도(2.9만원)



<버스업계 수익률 변화>



지역별 버스 수익률 변화

(통계청 운수업 조사)

□ **버스운송사업은 지자체 지원 사무로 전환, 국고 지원 곤란**

○ 현재 버스운송사업은 「보조금에 관한 법률」*에 자치사무로 규정, 버스운영에 대한 국고 보조사업이 불가하며, 교부세 형태로 지원

* 버스운송사업 재정지원, 벽지노선 손실보상, 오지·도서 공영버스 지원 불가 규정

** 다만, 현재 「여객법」에는 자치사무가 아닌 국가위임사무로 규정

: (지자체) 시내·농어촌 버스, 시외버스 / (국토부) 고속버스, M버스(광역급행)

- '01년 업계 경영개선을 위해 국고 지원(일반회계)을 하였으나, '06년 분권교부세 지원 형태로 변경, '15년부터 보통교부세로 통합·운영

* 국가보조(교통시설특별회계 '01~'05) ⇒ 분권교부세('06~'14) ⇒ 보통교부세('15~)

<버스 운송분야에 대한 재정지원 현황>

(단위 : 억원)

구분	'01	'03	'05	'06	'08	'10	'12	'14	'16	'18
계	1,341	2,790	4,663	5,691	7,257	9,566	11,033	12,015	12,429	12,711
국고	678	1,084	1,100	1,168	1,597	1,628	1,852	1,979	-	-
지방비	663	1,706	3,563	4,523	5,660	7,938	9,181	10,036	12,429 (1,703)	12,711 (2,071)

* () 부분 보통교부세

○ 다만, 보통교부세는 추가증액이 어려워 노동시간 단축 등으로 지자체와 업계의 부담 가중 불가피

* 보통교부세 총액은 내국세 규모(19.24%)와 연동되어 결정되어 추가증액 등 한계

□ **민간 중심의 버스노선 관리로 인해 버스 운영 효율화에 한계**

○ 버스노선의 인·면허권은 지자체에 있으나, 버스노선은 운송업체의 재산권*으로 간주되어 지자체의 노선 조정 등 운영 효율화 추진 한계

* 대법원 판례는 운송사업 면허를 특허로 간주, 여객법상 업체간 양도·양수 가능

** 영국, 스페인, 미국 등 대부분의 선진국은 노선 소유권을 공공이 행사

- 사실상 모든 지자체가 운송업체에 재정지원을 하는 등 부분공영제*를 시행 중이나, 지자체 주도의 노선 조정 등은 현실적으로 어려운 상황

* 준공영제는 공공의 지원 하에 민간이 운영하는 운영시스템

: 수익금공동관리형(서울 등), 노선입찰제, 재정지원형 등 운영 모델 다양

□ **버스 운전 인력의 안정적 수급 애로**

- 그간 노선버스는 근로시간 특례 업종으로 서울 등 특·광역시를 제외하고 대부분 지역에서 하루 15~17시간 등 장시간 근로 형태 유지

<버스 유형별 근무형태 및 평균 근로시간>

구분 (단위: 시간)		근무 형태	근로시간			월평균 임금 (단위: 원)
			1일	1주	1월	
시내 버스	특별시· 광역시	1일 2교대	9.3	50.3	218.8	3,687,579
	도지역	격일제 복격일제	15.1	57	247.8	3,352,907
농어촌버스		복격일제	12.4	60.3	262.1	3,072,105
시외버스		복격일제	12	60.9	264.5	3,538,170
고속버스		복격일제	11.6	53.5	232.3	4,025,497

* 근로시간 단축에 따른 버스운송업의 영향분석 및 합리화 방안(교통연구원)

- 지역별(특광역시 ⇔ 시·군), 업종별(시내·농어촌 ⇔ 고속) 임금차이 등에 따른 지역·업종간 인력 수급의 차이가 발생

- 또한, 신규 인력 유입이 낮고, 특히 젊은 인력이 적어 고령화 경향

* 현재 버스 자격증 소지자는 총 31만명이나, 버스 운전 종사자는 13.6만명(43.8%)

<운전자 연령별 현황>

연령	계	20대	30대	40대	50대	60대
시내	100	0.61	7.39	31.95	49.34	10.7
농어촌	100	0.49	4.69	31.04	50.41	13.37

(교통안전공단, 단위 : %)

□ **버스 안전은 개선 중이나, 여전히 위험요인 등 상존**

- 지난 10년전과 비교할 때 버스 교통사고 발생건수(△9.3%)와 사망자수(△29.2%)는 감소 추세에 있는 등 버스 안전은 점진적으로 개선 중

<노선버스 교통사고 발생건수 및 사망자수>

구분	'08년	'09년	'10년	'11년	'12년	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년
사고 건수	6,532	7,167	7,246	7,163	7,373	7,464	7,461	7,556	6,879	5,924
사망 자수	195	190	201	152	173	143	149	149	119	138

- 다만, 운전 중 취식, 무면허·음주운전 등 종사자의 잘못된 관행과 버스 화재 사고 등 안전저해 요인이 지속 발생

Ⅲ. 노동시간 단축 관련 상황 분석 및 전망

1. 노선버스의 노동시간 단축 영향

- ❖ 노동시간 특례 제외 : 무제한 근로 가능 ⇒ 근로시간 제한 적용
- ❖ 주당 근로시간 단축 : (18.7월) 주 68시간 ⇒ (19.7월~) 52시간

□ 그간 무제한 근로가 가능했던 '노선버스'에 '18.7월부터 주 68시간 노동시간 제한이 적용, '19.7월부터 주 52시간이 기업 규모별로 시행

* (시행시기) △300인 이상 : '19.7월, △50~299인 : '20.1월, △5~49인 : '21.7월

□ 주 52시간, 1일 8시간 등 적용 시 기존의 격일제·복격일제* 등의 근로형태 유지는 불가능하며, 1일 2교대제** 등 근무형태 전환 필요

* 노선버스 배차 시간(일 16~18시간) 감안, 하루 전일 근무하고 익일 휴식하는 형태

** 2인이 반일씩(오전 8~9시간 + 오후 8~9시간) 근무하는 형태

☞ 주 52시간으로의 노동시간 감축, 1일 2교대제 등 근로형태 변경 시 현 운송수준 유지를 위해서는 약 1.5만 명의 추가 인력 소요 전망

■ 주 52시간 적용 시 추가 소요 인력 및 인건비 현황

(단위 : 명, 억원)

구분	업계 전수조사*		교통연구원**	
	추가 소요인원	추가 인건비	추가 소요인원	추가 인건비
계	15,720	7,381	16,754	11,171
시내(농어촌 포함)	12,128	5,741	12,102	8,369
시외(고속포함)	3,592	1,640	4,625	2,802

* 경기 등 8개 도 329개 업체(서울시 임금 90% 적용 시), 고속버스 11개 업체 전수조사 결과

** 기존 근무시간에 따라 격일제, 1일 2교대제 혼합 적용, 특·광역시 평균임금 적용 시

■ 주 52시간 적용 시기별 추가 인력 소요 현황

구분	적용 업체 수(개)	사람 수(명)	추가소요비용(억원)
'19.7월	35	7,343	3,391.6
'20.1월	185	7,613	3,615.2
'21.7월	120	764	374.6
계	340	15,720	7,381.4

* 경기 등 8개 도 329개 업체와 고속버스 업체 11개 전수조사 결과

2. 현 상황 분석 및 전망

□ 노사정 합의, 단속유예 등으로 기존 버스 운송수준은 유지 중

- 노선버스 노동시간 단축이 시행(18.7, 주68시간)되었으나 노사정 합의(5.31), 단속 유예(18.12월까지) 등으로 버스 운행은 기존 운송수준을 유지

<근로시간 단축 시행 전후 노선 조정 현황(경기 등 8개 도)>

구분	7.1일 이전	10.15일 기준	증감
노선 수	15,426	15,526	+ 100
운행횟수	161,962	161,190	△ 772

- 일부 운송업체는 노동시간 조정 없이 기존 근무형태*를 유지 중으로, 단속 유예 만료 시 운행감축 등이 우려되는 상황

* 경기 등 8개 도 지역 278개 업체 조사 결과 165개 업체가 조정 완료(12월 중순 기준)

□ 충분한 인력 확보 곤란 시 버스 운행 감축 등 우려

- 운송업체 역시 추가 인건비 부담 등으로 인력 채용에 한계가 있어, 재정지원 등 없이는 운행 감축 등이 우려되는 상황
- 근로기준법 개정 후 정부·지자체·업계는 운전인력 채용에 매진 하여, 추가로 3,269명 증원(12.11일 기준)

- 노동시간 단축에 따른 임금감소 우려(월 26~48만원) 등 이탈요인 상존

□ 특히, 경기도 등 도 지역 시·군이 주된 문제

- 서울 등 특·광역시에는 이미 주 52시간(1일 2교대)를 시행하고 있어 큰 문제가 없으나, 경기도 등 도 지역은 근무형태 개편 등 불가피

* 경기 등 8개 도는 주 평균 60시간, 1일 15~18시간 운행하는 격일제 등 운영 중

- 지역간 임금격차로 인해 도 지역 ⇒ 특·광역시로의 인력 유출 현상이 나타나며, 도 지역에서도 경기도 등 일부 지역으로 집중

* 신규 채용 현황(2~12월) : 서울 등 특·광역시(1,659명), 경기도 등 도 지역(1,610명)

** 경기 1,287명, 전남 158명, 강원 45명, 전북 53명 등

☞ 운전인력 확보 곤란 시 버스의 운행 감축 등이 우려되며, 경기도 등 도 지역을 중심으로 노선 조정 등이 이루어질 것으로 전망

<노동시간 단축 관련 그간의 주요 진행상황>

□ '사업용 차량 줄임운전 방지대책' 발표('17.7.28일)

- * 근로시간 특례업종에서 운수업 일부 제외, 연속 휴식시간 최소 10시간 확대 등

□ 노동시간 단축 관련 「근로기준법」 개정(2.28일)

- * ('18.7) 노선버스 노동시간 특례업종 제외(주 68시간) → ('19.7~) 주 52시간 적용

□ 노동시간 단축 현장 안착을 위한 정부 합동 대책 발표(5.17일)

- * 노선버스 분야 주요 지원대책

- (단기) '19.7월까지 현 운송수준 유지를 위해 유연근로시간제 활용을 지도, 노·사·정 협력방안을 마련, 운수종사자 양성 공급방안 등 추진
- (중장기) 노·사·정 논의를 통해 '버스 공공성 및 안전 강화 대책' 마련

□ 노선버스 근로시간 단축 연착륙을 위한 노사정 합의(5.31일)

- * 노사정 합의 주요 내용

- 노사정은 노선버스가 현재와 같은 수준으로 운행되도록 2019년 6월 30일 까지 한시적으로 근로형태를 유연하고 탄력적으로 운영하는데 협력한다.
- 노사정은 노동시간 단축에 따른 노동자 임금 감소에 대한 보전과 운전자의 신규 채용을 위해 적극 노력하고, 정부는 행정·재정적으로 지원한다.
- 노사정은 상호 협의하여 '버스 공공성 및 안전 강화 대책'을 2018년 12월 까지 마련하고, 필요한 준비를 거쳐 2019년 7월 1일에 시행한다.

□ 국토부 노동시간 단축 관련 기초지자체 현장 간담회 집중 실시(6~7월)

- * 국토부장관 부단체장 간담회, 경기 등 8개 道 버스조합 간담회, 기초지자체 30여곳 현장방문 등을 통해 준비상황 및 애로 사항 등 점검

□ 개정 근로기준법 시행 관련 계도 기간(6개월 처벌유예) 발표(6.20일)

□ 노선버스 운전인력 확보를 위한 채용설명회 진행(11월 기준 10회) 및 국토부·지자체·업계 운전인력 채용 노력 지속

- * 근로기준법 개정(2월) 이후 3,269명 증원(지자체 인력양성 1,139명 중 563명 채용)

□ 노선버스 대책 논의를 위한 버스 산업 발전 협의체 구성 및 운영(7.12~)

- * 노·사·정, 전문가, 언론인, 시민단체 등 민관 합동협의체로 구성

- ** 이와 별도로 노·사·정 실무작업반을 구성하여 관련 대책 수시 검토

IV. 기본 방향

비전	안정적이고, 편리하고, 안전한 버스 서비스	
목표	국민의 버스 이용 편의 확대, 안전 사고 제로화	
추진 전략	공공성 강화	<ul style="list-style-type: none"> · 민간·지자체 중심 → 중앙정부 역할 제고 · 버스 노선 및 운영에 대한 공공 기능 강화
	안전성 및 이용편의 제고	<ul style="list-style-type: none"> · 종사자 처우 개선 등 사람 중심의 안전관리 · 이용객 중심의 버스 서비스 고도화
	노동환경 변화 대응	<ul style="list-style-type: none"> · 상시적 운전인력 양성체계 구축 · 지자체·업계 등 대응력 제고

핵심분야	중점과제
① 버스 운영체계 개편 및 중앙정부 지원 강화	<ul style="list-style-type: none"> · 대도시권 광역교통위 중심의 광역버스 운영 · 시내버스 버스운영 체계 개편 및 지원 강화 · 벽오지 등 대중교통 취약지역 지원 · 버스 운영, 노선 개편 등에 대한 공공 역할 강화
② 운임 현실화 및 경영 투명성 강화	<ul style="list-style-type: none"> · 버스 운임 현실화 · 운수회사의 경영·회계 투명성 강화 · 규제 완화, 세제 지원 등을 통한 수익 개선 유도 · 노동시간 단축 연착륙 지원
③ 버스 서비스의 안전성 향상	<ul style="list-style-type: none"> · 휴게시간 보장 및 종사자 처우 개선 지원 · 안전위반 무관용 대응, 안전준수 인센티브 부여 · DTG 활용, 첨단안전장치 등 설치 확대 · 버스 운송업체 안전관리체계 확립
④ 버스 운전인력 양성 체계 강화	<ul style="list-style-type: none"> · 주 52시간 시행 대비 운전자 확보 지속 노력 · 정부·지자체 일자리사업, 시간 선택제 등 채용 경로 다양화 · 인력 양성 지원 인프라 구축 및 제도화
⑤ 대국민 버스 이용 편의 개선	<ul style="list-style-type: none"> · 광역 버스 환승센터 설립 등 출퇴근 편의 개선 · 광역 알뜰카드 확대 등 대중교통 버스 이용비 절감 · 버스 상품의 고급화 및 선진 예약시스템 구축 · 교통약자 보호를 위한 버스, 장비 및 시설 확대
⑥ 재정적·제도적 기반 등 버스 행정체계 개선	<ul style="list-style-type: none"> · 균형발전특별회계·교통특별시설회계 등 지원체계 구축 · 버스 행정 통합 전산망 구축 · 민·관 합동 버스 정책 거버넌스 구축

V. 세부 추진 방안

1. 버스 운영체계 개편 및 중앙정부의 지원 강화

❖ 버스 운송 사업은 지자체 소관 업무이나 노동시간 단축 등 외생 변수에 대비 안정적 버스 운영을 위해 중앙정부의 역할 강화

- 광역버스 : 대도시권 광역교통위(대광위) 중심으로 운영(국가사무화)
- 시내버스 : 지자체 책임하에 버스운영체계 개편 추진
- 대중교통 취약지 : 교통복지 차원에서 중앙정부 지원 강화

구 분	현 재	개 편
M버스	<ul style="list-style-type: none"> · 국가 면허(국토부, 한정면허) · 수익모델 기반 	<ul style="list-style-type: none"> · 국가 면허(대광위, 한정면허) · 수익모델 기반(탄력운영 확대)
광역 버스	<ul style="list-style-type: none"> · 지자체 면허 · 국고지원 없음(지자체 일부지원) 	<ul style="list-style-type: none"> · 대광위로 면허권 일원화(국가사무) · 국고지원(준공영제 확대 등)
시내 버스	<ul style="list-style-type: none"> · 지자체 면허 및 자체 운영 	<ul style="list-style-type: none"> · 지자체 면허체계 유지 · 운영체계 개편 지원(준공영제 확대 등)
대중교통 취약지	<ul style="list-style-type: none"> · 지자체 자체 운영 * 100원 택시 일부 지원 	<ul style="list-style-type: none"> · 중앙정부 지원 강화 * 100원 택시, 공공형버스 일부 지원

가. 광역버스 : 대도시권 광역교통위(대광위)를 중심으로 운영

□ (기본 방향) 광역버스 운영관리 및 지원 업무를 대광위 사무로 규정(국가사무화)하고, 대광위에서 준공영제* 등 운영·관리

* 준공영제 모델은 버스 노선에 대한 공공 기능 강화, 재정지원의 지속성을 감안, 기존 서울시형 준공영제 모델(수익금공동관리형) 등과는 차별화 검토

○ M-버스(국가 면허)는 대광위에서 직접 관리, 일반 광역버스(지자체 면허)는 우선 지자체에서 관리하되 중장기적으로 일원화

* M버스(광역급행버스) : 정거장 6개 이내 제한, 국토부 한정면허(운영기간 6년)
일반광역(직행좌석버스) : 정거장 수 제한 無, 지자체 면허(운영기간 無)

□ (M-버스) 현재 수익 모델에 기반하여 공모 방식으로 시행되는 점을 감안하여, 운행감축률 조정을 통한 탄력적 운영 등 여건 개선

- (기존노선) 운임 조정, 비첨두 시간·주말 등 수요가 적은 시간에 일부 운행 감축 등 수요 변화에 탄력 대응할 수 있도록 허용('19.下)
 - * 최대 운행감축률 : (현행) 주말 40% ⇒ (개편) 비첨두(11~17시) 20%, 주말 50%
- (신규노선) 기존 수익 모델 형태로 대광위에서 노선 신설·운행을 지속하되, 환승센터 등 대도시권 광역교통 인프라 지원 강화 검토
- (일반 광역버스) 대광위*가 시범사업으로 노선 및 체계개편 등 광역 버스 노선 효율화계획**을 수립·시행하는 등 대중교통 활성화 지원('19.上)
 - * 현재 일반 광역버스에 대한 인·면허권은 지자체가 보유, 향후 대광위 설립 추진 과정에서 지자체와 인·면허권 주체 등에 대해 협의
 - ** 환승센터·수소버스 확대, 광역버스 준공영제 설계 용역 예산 활용('19년 10억원)
- 지자체와 협의하여 버스 인·면허권을 중장기적으로 대광위로 일원화하고, 대광위 관할버스에 한하여 준공영제 추진 검토('19~)

나. 시내버스 : 지자체 중심의 '버스 운영체계 개편' 및 지원 강화

- (기본 방향) 대중교통 활성화 및 노동환경 변화 등을 감안, 광역 지자체 책임 하에 버스* 운영체계 개편**을 추진
 - * 적용범위 : 일반 시내버스(시 지역 : 시내버스, 군 지역 : 농어촌 버스)
 - ** 타 교통수단 등을 감안한 노선 효율화, 관할관청의 관리·감독 기능 강화 등 버스 행정전반에 대한 개편

< 각 주체별 역할 분담 방안(안) >

구분	주요 역할
국토교통부	· 버스운영체계 개편 가이드라인 제시, 성과 평가
광역지자체	· 버스운영체계 개편 계획 수립, 기초 지자체 지도·감독
기초지자체	· 개편 버스운영체계 시행·운영, 업계·운전인력 관리·감독

□ (추진 방안) 국가는 경기 등 8개 道의 버스 운영체계 개편을 위한 컨설팅 비용 등 체계개편을 지원

○ 지자체는 중앙정부 가이드라인 하에 준공영제 확대 및 노선효율화 등을 추진하고, 중앙정부가 지원·평가('19년 예산 20억 반영)

* 버스 운영체계 개편 가이드라인은 지자체와 협의 후 결정('19.上)

<버스 운영체계 개편 가이드라인 기본방향(안)>

- ① 노선 공공성 강화, 재정운영 효율화를 위한 버스운영 모델 발굴·적용
- ② 빅데이터, 타 수단 연계 등 감안 노선 체계 조정(증편, 감축, 굴곡도 조정 등)
- ③ 노선 조정, 운수업체 수익관리 등 관할관청의 권한 강화

○ 한편, 버스운행체계 개편의 타당성 평가, 상시적 컨설팅 제공 등을 위한 '노선 버스 체계 개편 지원 TF'(ex. 교통연 내)도 한시적으로 운영

다. 벽오지 등 대중교통 취약지역 지원 : 교통복지 차원에서 국가 지원

□ 대중교통 여건이 열악한 농어촌 및 벽오지 지역(시내외곽)의 주민 이동권 보장 등 교통복지 차원에서 정부가 지원('19년~)

○ 100원 택시, 소형버스, 콜버스 등 지역 여건을 고려한 맞춤형 교통 서비스*를 지원하고, 기존 만성적 비수익 노선 효율화 등도 병행 추진

* '19년 정부 예산에 도시형·농촌형 교통모델 552억원 반영, 160개 시·군 지원 예정

○ 한편, 중장기적으로 서비스의 공공성 강화를 위해 지자체의 교통 전담기구(교통공사 또는 공단)에서 직접 운영·관리방안도 검토

라. 버스 운영, 노선 개편 등에 대한 공공의 역할 강화

□ 관할관청이 정기적으로(3년) 노선 수익 분석 등 버스 노선평가 등을 통해 사업계획 변경 및 노선체계 개편을 시행할 수 있는 근거 마련

* 기초 지자체가 운영하는 시내버스 등에 대해 광역 지자체의 조정권한도 강화

□ 운수업체 서비스 평가*를 통해 우수업체에 대해 인센티브를 제공하고, 미흡 업체는 보조금 조정 등 페널티 부여하는 유인체계 마련('19.)

* 정시성, 운행횟수 준수율, 버스 운전자 근로형태, 이용객 버스이용 만족도 등

2. 운임 현실화 및 버스업계 경영 환경 개선

- ❖ 인건비·유류비 등 원가 변화를 감안한 운임 조정 등 현실화
- ❖ 경영 및 서비스 평가 매년 실시, 회계 감사 추진 및 결과 공개 추진
- ❖ 규제완화·부대사업 등을 통해 수익 구조 개선

□ 버스 운임 현실화

- 관할관청의 버스 운임 적정성 검토 시기 정례화 여부 검토 추진*
 - * 필요시 여객자동차운수사업 운임·요율 등 조정요령(국토부 훈령) 개정도 검토
- 버스 운임 조정 시 유류비 등 원가 인하 또는 인상 요인을 종합적으로 감안하여, 버스 운임 유지·인상·인하 여부 등을 검토
- 그간 5년간 동결된 시외버스 운임 등에 대해 조정안 마련·시행('19.2)
 - * 인건비, 유류비 등 원가 인상요인 등을 감안하여 인상률 조정
- 시내버스의 경우 각 관할 지자체 차원에서 시내버스 운임 현실화 방안을 마련하여 추진

□ 운수회사의 경영·회계 투명성 강화

- 운수업계의 경영 투명성 제고, 운임 조정 여건 분석 등을 위해 운수회사의 경영 및 서비스 평가*를 2년에서 1년으로 단축 추진('20년)
 - * 매 2년마다 실시 중이며, 재무건전성, 운행관리, 안전성 및 고객만족도 등 평가
- 재정지원 대상 운수업체에 대해 운송수입·원가 분석을 위한 회계 감사를 의무화하고 감사 결과를 공개하는 방안 검토('20년)
 - * 경기도는 '버스운송업체의 일반 및 재무현황 조사' 등 회계감사를 별도로 매년 실시
 - ** 현재는 상장된 대형회사에 대해서만 회계감사 결과 등 공시자료 공개 의무

□ 규제 완화, 세제 지원, 부대사업 등을 통한 수익 개선 유도

- 현 차령(9+2년) 기준은 유지하되, 중고차 구입차량의 차령 기준(기존 차령보다 이하)을 기본 차령 기준(9년) 범위 내로 규정 완화('19.下)
 - * 예) 3년된 차량 교체 시:(현재) 3년 이하 차량만 가능 ⇒ (개편) 6~7년 차량도 가능
- 버스 차량 안전, 서비스 품질, 차량 기술 발전 등을 감안하여 '노선 버스 자동차 내구연한 합리화 방안'도 검토('20년)
- 운송업체의 버스 구입에 대한 취득세 감면 기한도 연장(3년, '19~'21)
 - * CNG 버스 : (현재) 100% 감면(~'18년) ⇒ (개편) 85%('19~'20), 75%('21)
 - 기타 버스 : (현재) 50% 감면(~'18년) ⇒ (개편) 50% 감면 유지(~'21년)
- 고속·시외버스 연계 여행상품 등 신규 부대사업 발굴 추진('19년~)

□ 노동시간 단축 연착륙을 위한 정부 지원사업 지속 추진

- 업체 규모, 운행시간 등을 감안한 1일 2교대제, 탄력근로제 적용 등 노동시간 단축 연착륙을 유도하고, 이를 위한 컨설팅을 지원('19년~)
 - * 정부의 주요 지원 프로그램

- (일터혁신 컨설팅) 교대근무제 개편, 근로형태 유연화 등 장시간 노동개선을 위한 합리적 방안 마련 등 컨설팅 제공
- (근로조건 자율개선 지원) 노무관리 전문가 근로여건 취약 영세·소규모 사업장을 방문, 노동관계법령 위반사항 점검 및 자율개선 등 노무관리 지원

- 일자리 함께하기 사업 등을 적극 활용, 신규 채용 인력 인건비와 기존 종사자 임금 감소분에 재정지원(1~2년)도 지속 추진

<일자리 함께하기 사업 지원 현황>

구 분	지원규모	비고
① 신규 채용 인건비	60~80만원	1년(선제시행 기업 2년)
② 근로시간 감소에 따른 인건비 감소분	최대 40만원	최대 20명

3. 버스 서비스의 안전성 향상

- ❖ 종사자 장시간 근로 및 처우 개선 등을 통한 인적 위험요인 제거
- ❖ 안전위반 행위는 엄정 대응, 안전 우수자에 대해서는 인센티브
- ❖ 운송업체 안전관리자 운영, 첨단기술 활용 등 안전관리체계 강화

□ 휴게시간 내실화, 종사자 의료지원 등 인적요인에 의한 사고 예방

- 종사자의 실질적 휴게시간* 보장을 위해 휴게시간 실태 조사를 실시 ('19.上)하고, 정차지·회차지에 휴게시설 등을 점진적 확충('20~)
 - * (운행 중) 운행시간 2시간 이상 15분, 4시간 이상 30분 휴게시간 보장
(운행 후) 연속 휴게시간 8시간 보장(광역버스 10시간)
- 종사자 운전 업무 스트레스 부담 완화를 위해 심리 상담치료 등 의료지원도 추진 검토(버스연합회, 공제조합, 교통재활병원 등 협업, '19.下)

□ 종사자 처우개선을 위한 지원 체계 마련

- 관할관청(지자체)이 종사자 처우 개선을 위해 재정지원 할 수 있도록 법적 근거(여객자동차 운수사업법)를 마련('19.上)
 - * (현재) 운행손실 지원 등 포괄적 재정지원 근거
(개편) 종사자 임금보전 및 처우개선 등을 위한 별도 지원 근거 마련
- 중장기적으로 노·사·정과 함께 운전인력에 대한 복지 사업 추진을 위한 노선버스 복지재단 설립 방안에 대해 검토('19. 용역추진)
 - * 현재 택시의 경우 '택시복지재단'을 설립·운영 중('18.7~)

□ 안전위반 행위에 대해서는 무관용 원칙으로 대응

- 음주운전, 무자격자 채용, 운전 중 휴대전화 사용 등은 고의 또는 중과실로 간주, 사업자 및 종사자 처벌 기준 강화 추진('19.上)
 - * 세부 처벌 기준 개편은 전문가·시민 의견, 타법 사례 등을 감안하여 실시
- 특히, 음주운전에 대해서는 사업자의 관리·감독 의무를 강화하고, 운전자 음주운전 시 운전면허 취소여부와 별도로 버스 운전자격을 취소

< 음주운전 관련 처벌 규정 강화 방안(안) >

• 운송사업자

구분	현행	개편
의무 규정	<ul style="list-style-type: none"> • 종사자 음주, 건강, 운행경로 숙지 여부 확인 의무 등을 동일시 * 여객법 시행규칙에 규정 	<ul style="list-style-type: none"> • 음주여부 확인 의무를 별도 규정하고 법률에 반영 * 여객법 개정 완료('19.2월 시행)
처벌 기준	<ul style="list-style-type: none"> • 사전 미 확인 - 사업일부 정지(30~90일) 또는 과징금(180~540만원) 	<ul style="list-style-type: none"> • 사전 미 확인 - 사업일부 정지(60~180일) 또는 과징금(360~2,000만원)
	<ul style="list-style-type: none"> • 사전 확인에도 불구하고 운행 시 - 사업일부 정지(30~90일) 또는 과징금(180~540만원) 	<ul style="list-style-type: none"> • 사전 확인에도 불구하고 운행 시 - 사업일부 정지(90~180일) 또는 과징금(540~3,000만원)

• 운수종사자

구분	현행	개편
운행 전 음주 사실 보고	과태료 10만원	과태료 50만원
음주운전 적발시	• 운전면허 취소 시 자격 취소	• 운전면허 취소와 별도로 자격취소

○ 운전자 폭행 및 차내 난동 등 안전 운행을 방해하는 승객에 대한 예방을 위해 차내 CCTV 설치 의무화('19.下)

* 현재 운전자 폭행 및 차내 난동 시 「특별범죄 가중처벌 등에 관한 법률」에 따라 5년 이하의 징역 또는 2천만원 벌금 부과 가능

□ **교통안전담당자 운영 등 운수업계 자율적 안전관리체계 확립**

○ 운수업체 스스로 운행관리 및 종사자 교육 등을 담당하는 **교통안전 담당자를 지정·운영하는 자율 안전관리체계를 확립**(‘18.12월~)

* (주요직무) 교통안전관리규정 작성, 운행관리, 운전자 근무상태 파악 및 교통안전교육, 교통사고 원인조사, 운행기록장치 관리 등

○ 교통안전 담당자 운영 실태 등에 대한 **수시 점검 체계를 마련하고, 담당자 미지정 및 교육 미시실에 대한 처벌 규정도 마련**

* 담당자 미지정시 500만원, 담당자 보수교육 미 실시 시 50만원 과태료 부과

□ 디지털 운행기록계(DTG) 활용 제고를 통한 상시적 안전관리 강화

- DTG 결과 분석을 통한 휴게시간 확보, 운전자 운전습관, 속도제한 장치 해제여부 등에 대한 검사를 연중 시행('19년~)
 - * 휴식시간 미 준수, 속도제한 장치 해제 확인 시 관련 규정에 따라 처벌 등 조치
- 실시간 기록제출·스마트폰 연동(블루투스)되는 모바일 DTG를 개발하여 사후적 기록 관리에서 실시간 관리체계로 고도화*('19년 개발)
 - * 위험운전, 차량고장 등 진단 시 실시간으로 스마트폰 전송·알림

□ 첨단안전장치 등 설치 확대

- 광역·시외버스에 차로이탈경고장치(LDWS~'19), 비상자동제동장치(AEBS,~'22) 장착을 완료하고, 시내버스 AEBS 장착도 점진적으로 확대 검토
 - * 현재 신규 버스에 대해서는 차로이탈경보장치, 비상자동 제동장치 장착 의무화
- 운전자의 운전 행태, 신체 상태를 점검하여 졸음운전 경보를 알리는 장치도 노선버스 분야에 단계적 보급 검토 ('18.7 개발 완료)
 - * 현재 카세어링(쏘카, 100대), 부산항망공사 화물차(10대) 등에 시범 운영('18.12월)

□ 공동운수협정 신고제 도입 및 책임주체 명확화

- 설·추석 등 수송 확대를 위해 노선-전세 버스사업자간 공동운수협정 체결 시 신고제를 도입('19.上), 관할관청의 운행 관리·감독 강화
- 공동운수협정을 통해 전세버스 등 임시 차량 투입 시 노선버스 사업자의 운전자 및 차량에 대한 운행 관리·감독 의무도 강화('19.上)

□ 운수업체·종사자 안전 의식 제고를 위한 인센티브 제공

- 무사고 경력 운전자, 위급한 승객 긴급 구호 등 사고 예방에 노력한 운수 종사자에게 수여하는 '안전버스 의인상(가칭)'을 마련('19.下)
- 관할관청이 운송업체의 손실보전 등 재정 지원 규모 산정 시 해당 업체의 사고 발생 및 안전관리 수준을 평가하여 반영토록 규정('19.下)

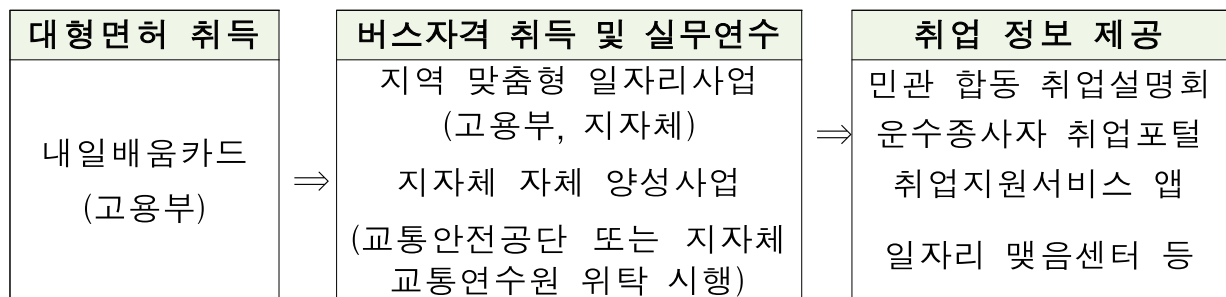
4. 버스 운전인력 양성 확대

- ❖ 운전인력 양성 지원 및 취업연계로 운전자 채용 확대
- ❖ 시간선택제 등 채용경로 다양화, 원활한 인력양성 인프라 구축

□ 주 52시간 시행 대비 운전자 확보 지속 노력

- '19.7월까지 7,300명 채용*을 목표로 기존 자격자 영입, 지역 맞춤형 일자리 사업(고용부), 지자체 자체 양성** 등 운전인력 채용 확대
 - * '19.7월 300인 이상 업체만 적용 : 총 35개 업체, 7,343명 필요
 - ** 지자체 주도 인력양성 교육 지원 : 10개 지자체에서 약 1,600명 대상 시행('18년)
- 우선적으로 버스 자격을 보유하고 있는 전세버스, 화물차 운전자의 노선버스로의 전환을 유도하고, 미취업자 대상 채용 안내 확대
 - * 전세버스(약 3.9만명), 화물자동차(1.6만명), 취업여부 미 확인자(약 10만명)
- 한편, 버스 운전채용 정보 제공, 운수업체와 구직자간의 매칭을 위해 현 일자리 맷음센터*, 운수종사자 취업포털** 운영을 활성화
 - * 교통안전공단 전국 14개 지역본부, 2개 체험교육센터에 설치·운영
 - ** 운수종사자 관리시스템([https:// drv.kotsa.or.kr](https://drv.kotsa.or.kr)), 18.5월부터 운영 중
- 구직자가 희망하는 조건에 부합한 일자리 정보를 실시간으로 전달하는 어플리케이션(TS 취업지원서비스 앱)도 적극 활용('18.10월 개시)

<버스 운전인력 채용 지원 사업 주요 예시>



- 구직자 관심 유도를 위해 정부·지자체·업계 합동 지역순회 취업 설명회를 지속 시행하고, 운전직 이미지 개선을 위한 다양한 홍보 추진

□ **군·경찰 인력, 시간 선택제 활용 등 운전인력 채용 경로 다양화**

- 군·경찰 운전인력(간부 포함)의 버스 운전 자격 취득을 지원(약 1만명) 하고 버스 업계와 협업하여 취업설명회 등 채용 연계 프로그램도 추진
- 근무형태 개편에 따른 탄력적 인력 운영을 위해 경력단절 여성, 신중년 등 시간 선택제 운전인력 활용 및 교육지원도 추진 검토
- * 시간 선택제 신규고용 지원 : 신규 고용 1명당 월 60~70만원 지원(연간 최대 840만원)

□ **원활한 인력 양성 지원을 위한 인프라 구축 및 제도화 등 추진**

- 운전인력의 양성 및 체험위주의 교육을 위해 기존 교통안전체험 센터(경북 상주·경기 화성 2곳) 시설·장비를 확충하여 교육과정 확대
 - * (현재) 현재 연평균 3,100명 양성 ⇒ (개편) '20년 4,500명까지 추가 확대
 - ** 대부분 지자체 인력 양성 사업의 위탁을 통해 교육훈련프로그램을 운영 중 (신규 버스운전인력 양성은 물론, 기존 종사자에 대한 보수교육도 실시)
- 또한, 교통안전공단·지자체·업계가 협업하여 지자체 교통연수원 (15곳) 등을 활용한 인력 양성 지원
- 버스 운전인력 양성에 관한 정부·지자체의 지원 의무화 내용을 여객법 등에 반영하여 제도화 추진
 - 버스 자격 취득 후 실제 채용으로 이어질 수 있도록 자격 취득 및 교육비를 지원하는 방안을 검토
 - * '17~'18년 교통안전공단 교육수료자(1,725명) 중 평균 취업률은 약 59%(484명)에 불과

※ **운전 인력 채용 계획(안)**

구 분	~ '19.7월	~ '20.1월	~ '21.7월	'21.7월~
목표 총원 인력	7,300	7,600	2,000	2,000
기존 자격자 전환 (타업종 전환)	4,000	4,000	500	500
인력 양성 (지자체 등)	1,800	2,000	1,500	1,000
군 인력 양성 등	1,000	1,000	500	500
기타 사항*	500	600	-	-

* 노선체계 개편으로 인력 재배치, 전세버스 공동운수협정, 촉탁직·시간선택제 등 활용

5. 대국민 버스 이용 편의 개선

- ❖ 광역 교통권 주민 출퇴근 편의 개선을 위한 인프라 등 개선
- ❖ 이용객 대중교통비 부담 절감 및 버스 서비스 고급화
- ❖ 장애인, 고령자 등 교통 약자의 이동 편의 증진

□ 광역 버스 환승센터 설립 등 출퇴근 편의 개선

- 수색 등 광역교통 주요 거점에 버스 환승센터를 설치('19년 용역) 하여 이용객 환승 불편을 완화하고 광역버스 증차* 등 추진
 - * 버스 환승센터 설치로 수도권 광역버스 증차 시 도심 교통체증 우려 해소
- 수요가 집중되는 노선에 대해 광역 2층 버스를 확대·도입
 - * ('18년) 143대 → ('19년) 193대 → ('20년) 250대 → ('21년) 300대
- 현재 수도권으로 제한된 M버스 운영 범위의 전국 확대를 검토 하고, M버스 예약제 대상 노선도 확대('18년 8개 ⇒ '19년 17개) 추진
 - * (현재) 수도권, 서울 경계 내 일정범위 ⇒ (개편) 광역권, 중심 도시 경계 내 일정범위
- 버스 속도 향상을 위해 고속도로 버스전용차로의 효율적 운영 방안도 검토
 - * (경부고속도로) 평일(한남대교~오산 IC), 주말·공휴일(한남대교~신탄진 IC) (영동고속도로) 주말·공휴일(신갈JTC~여주JTC), 평일 미 운영

□ 광역 알뜰카드 확대 등 대중교통 버스 이용비 절감

- 버스 등 대중교통 비용 부담 완화를 위해 광역알뜰카드 시범사업 확대(월 44회 정기권 10% 할인 및 마일리지 추가)를 차질없이 추진
 - * '18년 세종, 전주, 울산 ⇒ '19년 특·광역시 약 7곳('19년 예산 14억 반영)
- 현 지자체 개별 단위에서 추진 중인 중인 버스 환승체계를 광역권 단위로 점진적 확대하는 방안을 중장기적으로 검토
 - * 현재는 지자체 개별(단일 지자체) 또는 지자체간 합의(복수 지자체)로 다양하게 운영
- 버스 이용객의 부담 완화를 위해 시외버스 정기·정액권 등 버스 운임체계를 차별화하고, 노선 조정 등을 통한 요금인하 방안 검토
 - * 현재 고속버스(E-Pass), 철도, 지하철 등은 정액권 등 운영 중
 - ** 「여객자동차 운송사업 운임·요율 등 조정요령」을 정비하여 활용근거 마련

□ 프리미엄 버스 확대 등 버스 서비스의 고급화

- 현 프리미엄 고속버스 노선을 점진적으로 확대*하고, 우등형 시외 버스 확대는 물론, 프리미엄 시외버스 도입도 적극 검토
 - * (현재) 노선 신설 및 증차하는 경우에만 적용 ⇒ (개편) 기존 노선·차량 대체
- 수소버스, 전기버스 등 친환경 차량 보급도 점진적으로 확대하고 충전소 등 인프라도 대폭 확충

□ 철도·항공 수준의 버스 예약시스템 구축

- 업종과 관계없이 목적지에 따라 국민이 자유롭게 선택·예약할 수 있도록 버스 통합·연계 예약시스템을 구축하고 철도 등과의 연계
 - * 시외버스 통합 ⇒ 시외·고속버스 연계 ⇒ 철도 등 타 교통수단과 연계
- 이를 계기로 현재 고속도로 휴게소(정안 등 7곳)에서 운영 중인 고속 버스 환승제도를 시외버스 분야로 확대 추진

□ 장애인 등 교통약자 보호를 위한 버스, 장비 및 시설 확대

- 기존 저상버스 대·폐차 시 저상버스 도입을 의무화하고, 마을버스 등 중형 저상버스 도입을 추진하고, 차량 구입비용 등 일부 지원
 - 시외·고속버스에 휠체어 이용자 탑승사업 추진('19.下~)
 - * '19년 시범사업을 거쳐 '20년 터미널 여건 등을 감안하여 단계적 확대
- 신설 여객시설(공항, 철도역사 등)에 대해 장애물 없는 생활환경 인증 (Barrier Free) 취득을 의무화('20년)하고, 기존 시설*은 단계적 취득 유도
 - * 매년 이동실태조사를 통해 인증취득 대상 여객시설 선정, 이행결과 등을 공표

□ 일시적 버스 수요 증대를 위한 근로기준 개선 등

- 설·추석 등 특별수송기간 등 일시적 운행수요 증대*에 대비, 탄력적 근로시간제 등 근로기준 개선 추진 검토
 - * 설·추석 시 시외·고속버스 업체를 중심으로 주요 노선별 2~5회 추가 운행

6. 재정적·제도적 기반 등 버스 행정체계 개선

□ 균형발전특별회계·교통특별시설회계 등을 통한 안정적 자원 확보

- 농어촌·벽지 노선의 교통복지 지원 사업은 지자체 여건에 맞게 운영할 수 있도록 균형발전특별회계를 통해 지원

* ('19년 예산) 총 552억 원(총 160개 시·군, 버스는 지자체별 약 3억 지원) / 시·도 포괄보조(지원방식) 지자체 최소 매칭 비율 5:5로 지원 / 기존 공공형택시와 지원 대상 동일

< 도시형·농촌형 교통모델 사업체계 개편 >

사업명	지원대상	⇒	사업명	세부사업(지원대상)
공공형택시 (국토부)	택시		도시형 교통모델 (국토부)	버스 택시
농촌형교통모델 (농림부)	버스, 택시		농촌형 교통모델 (농림부)	버스 택시

- '19년 상반기 출범 예정인 대광위의 신규 광역교통사무에 대해서는 교통특별시설회계*를 활용하여 재정 지원하는 방안 검토

* (계정) 도로·철도·교통체계관리(도시철도 등)·공항·항만 계정으로 구성,
(세출규모) 16.9조('13년) ~ 16.1조억('17년) 수준(5년 평균, 약 16.8조)

□ 버스 행정의 선진화를 위한 통합 전산망 구축

- 버스 행정의 투명성 강화, 지자체간 상호 정보 공유 등을 위해 노선 운영, 종사자 정보 등을 실시간 관리하는 버스행정통합시스템 구축 검토

* 지자체별 보유 인·면허, 노선, 종사자 및 이용객, 재정지원 정보 등을 일원화
- 이를 통해 실시간 노선별 이용 수요 등을 감안한 노선 효율화 등 버스 행정 대부분을 온라인에서 처리하도록 개편

□ 민·관 합동 버스 정책 거버넌스 구축

- 버스 정책의 전문성 및 실효성 제고를 위해 노·사·정은 물론, 버스 정책 전문가, 언론인, 시민단체로 구성된 정책 협의체를 운영

* 노동환경 변화, 안전 등 주요 현안 관련 대책 마련 및 이행 여부 상시 점검
- 각 지자체별로 버스운송조합, 노조와 함께하는 노사정 협의체도 운영

VI. 향후 추진계획

□ 버스 운영체계 개편 등 각 분야별 대응 방안 차질없이 추진

- 각 과제별 세부시행 계획을 별도 마련하고 이행여부 지속 관리
 - * 운영체계 개편(지자체), 통합 예약시스템(업계) 등 관계부처와 유관기관 협의, 추가 검토가 필요한 사항은 용역 등을 거쳐 단계적 추진
- 정기적인 노·사·정 실무회의 등을 통해 대책의 이행실적을 점검·관리

□ 관련 예산 확보 및 제도개선을 위한 법령 개정 등도 추진

- 대책 관련 국고 지원이 필요한 사항은 '19년 중 지자체 수요 및 실적 등을 감안하여 '20년 예산에 반영
- 버스 운영체계 개편, 정부의 지원체계 마련 등 운수종사자 관리 규정 강화 등을 위한 여객법 등 법령 개정도 추진

< 주요 과제별 추진계획 >

과제 내용	세부 추진 계획	비고
1] 버스 운영체계 개편 및 중앙정부의 역할 강화		
광역버스	<ul style="list-style-type: none"> • 대광위 설립을 차질없이 준비하고, 노선체계 개편 시행 및 대중교통 활성화 지원('19.上~) • 광역버스 면허권 일원화 협의 및 준공영제 확대 추진 검토('19~) 	국토부 (대광위)
시내버스	<ul style="list-style-type: none"> • 지자체 버스 운영체계 개편 지원('19.上) • 정부 버스운영체계 개편 가이드라인 제시('19.上) • 노선버스 체계 개편 지원 TF 운영('19.上) 	국토부
벽오지 등 대중교통지원	<ul style="list-style-type: none"> • 100원 택시, 소형버스 등 교통서비스 지원('19~) 	국토부
버스운영 및 노선 공공 역할 강화	<ul style="list-style-type: none"> • 경영 및 서비스 평가 연계 인센티브 체계 마련('19.) 	국토부

과제 내용	세부 추진 계획	소관
2 운임 현실화 및 경영 투명성 강화		
버스 운임 현실화	<ul style="list-style-type: none"> · 시외·M버스 운임조정 및 시행(~'19.上) · 버스 운임 조정 검토시기 정례화 검토('19.) 	국토부 (지자체)
운수회사 경영·회계 투명성 강화	<ul style="list-style-type: none"> · 운수회사 경영 및 서비스 평가 시기 단축('20) · 회계감사 제도화 방안 마련('19.下) · 매년 운수업체 회계 감사 실시('20~) 	국토부
규제 완화, 세제 지원 등	<ul style="list-style-type: none"> · 중고차 구입차량 차령 기준 개선('19.下) · 취득세 감면 제도 시행('19~) · 여행상품 등 신규 부대사업 발굴('19~) 	국토부 (행안부 협조)
노동시간 단축 연착륙 지원	<ul style="list-style-type: none"> · 근무형태 변경 및 컨설팅 지원('19~) · 일자리 함께하기 사업 안내 및 지원('19~) 	국토부, 노동부
3 버스 서비스 안전성 향상		
휴게시간 내실화 등 인적요인 사고 예방	<ul style="list-style-type: none"> · 버스 운수종사자 휴게시간 실태 조사('19.上) · 휴게시설 등 확충 방안 마련 및 시행('20~) · 종사자 심리상담 치료 지원 방안 마련('19.下) 	국토부
종사자 처우개선 지원체계 마련	<ul style="list-style-type: none"> · 종사자 처우 개선 재정지원 여객법 개정 추진('19.上) · 노선버스 복지재단 설립 방안 검토 착수(19.) 	국토부
안전위반행위 무관용 대응	<ul style="list-style-type: none"> · 음주운전 등 처벌 기준(안) 마련 및 법령 개정 추진('19.上) · 차내 CCTV 설치 시행 및 이행관리('19.下~) 	국토부
DTG 활용 제고	<ul style="list-style-type: none"> · DTG 자료 수집 및 결과 분석 연중 시행('19~) · 모바일 DTG 개발 착수('19.下) 	국토부
첨단안전장치 등 설치 확대	<ul style="list-style-type: none"> · 버스 첨단안전장치 장착 지속 추진(~'22) · 졸음운전 경보장치 보급 추진('20) 	국토부
공동운수협정 신고제 도입	<ul style="list-style-type: none"> · 공동운수업체 신고제 도입, 노선버스 사업자 운행 관리 감독 의무 부여 관련 여객법 개정('19.下) 	국토부
인센티브 제공	<ul style="list-style-type: none"> · 안전버스 의인상 수여('19.下) · 안전 평가 결과 재정지원 반영('19,下) 	국토부
4 버스 운전인력 양성 체계 강화		
주 52시간 대비 운전자 확보 지속	<ul style="list-style-type: none"> · 취업설명회 등 운전 채용 활동 지속 추진('19~) · 운전직 이미지 개선 위한 홍보 추진('19.上) 	국토부 (지자체 협조)
운전인력 채용 경로 다양화	<ul style="list-style-type: none"> · 군·경찰 인력 버스 운전 자격 취득 지원('19~) · 경찰 인력 채용연계 프로그램 검토('19.下) · 시간 선택제 운전인력 채용 확대('19~) 	국토부 (국방부, 지자체, 협조)

과제 내용	세부 추진 계획	소관
4 버스 운전인력 양성 확대		
인력양성 인프라 구축 및 제도화	<ul style="list-style-type: none"> • 교통안전체험센터 시설·장비 확충('19~) • 버스 운전인력에 대한 정부 지원 의무화 등 지원사업 제도화를 위한 여객법 개정 추진('19.上) 	국토부
5 대국민 버스 이용 편의 개선		
광역버스 환승센터 설립 등 출퇴근 편의 개선	<ul style="list-style-type: none"> • 환승센터 설립 여건 분석('19) • 2층 버스 확대, M버스 예약 대상 확대('19~) • M버스 운영범위 전국 확대('19.上, 여객법 하위법령) 	국토부 (대광위)
대중교통 이용비 절감	<ul style="list-style-type: none"> • 광역 알뜰카드 시범사업 확대('19.下) • 버스 환승체계 개편 및 요금제 차별화 방안 검토 착수('19.下) 	국토부
버스 서비스 고급화	<ul style="list-style-type: none"> • 프리미엄 버스 확대 등을 위한 관련 규정 개정('19.下) • 수소버스 확대 방안 및 인프라 구축 계획 마련('19.上) 	국토부
버스 예약 시스템 구축	<ul style="list-style-type: none"> • 버스 통합·연계 예약 시스템 구축('20) • 시외버스 환승버스 제도 도입 추진('19.下) 	국토부
교통약자를 위한 버스, 장비 확대	<ul style="list-style-type: none"> • 저상버스 도입 의무화('19), 중형저상버스 도입('20) • 휠체어 이용자 탑승 사업 추진('19.下~) • 정류장·터미널 Barrier Free 취득 의무화('20) 	국토부
근로기준 개선 검토	<ul style="list-style-type: none"> • 설·추석 등 특별수송기간 대비 근무요건 완화 검토('19~) 	고용부
6 재정적·제도적 기반 등 버스 행정체계 개선		
교통특별시설회계 개편 등	<ul style="list-style-type: none"> • 대광위 신규사무에 대한 교통특별시설회계 지원 방안 검토 ('19.下) 	국토부 (기재부)
버스 행정 통합 전산망 구축	<ul style="list-style-type: none"> • 통합전산망 구축 검토('19下~) 	국토부
민관합동 정책 거버넌스 구축	<ul style="list-style-type: none"> • 노·사·정 상시 실무협의체 구성('19~) • 민관합동 버스 산업발전 위원회 구성('19~) 	국토부 (지자체)