경제정의실천시민연합
Citizens' Coalition for Economic Justice

▲공동대표: 양혁승 · 서순탁 · 원경 · 박준상
▲상임집행위원장:임효창 ▲정책위원장:방효창 ▲사무총장:김성달
▲03085 서울시 종로구 동숭3길 26-9 ▲Tel 02-765-9731
▲홈페이지:www.ccej.or.kr ▲후원:277-025887-04-014(기업은행)

수 신	각 언론사 경제부 · 정치부 · 사회부 · 시민사회담당
발 신	경실련 도시개혁센터(이사장 황지욱, 전북대 도시공학과)
담 당	경실련 도시개혁센터(권오인 국장, 윤은주 부장 02-3673-2147, dongi78@ccej.or.kr) 광주경실련 사무처(장수일 국장 062-528-4851)
제 목	[보도자료] 광주광역시 버스 준공영제 운영실태 분석발표 (총 27매)
보도일자 : 2026. 4. 2.(목) (배포 후 즉시)	배포일자 : 2026. 4. 2.(목)

[연속기획] 버스 준공영제 실태보고 ④ 광주시

광주시 버스 준공영제, 서비스는 줄고 재정부담은 커져

행정통합 시대에 맞는 구조 개혁이 시급하다

- 재정지원금 733억 원에서 1,364억 원으로 86.2% 급증
- 외형은 유지됐지만 실제 버스 서비스는 10.8% 축소
- 1일 대당 표준운송원가 64만 6,618원에서 78만 8,484원으로 상승
- 운영구조 개혁 없는 요금 인상 논의, 시민 부담만 키울 뿐 해법될 수 없어
- 지방선거 앞두고 버스 준공영제 개혁과 버스노선 개편 핵심 의제로 다뤄야

경실련과 공공교통네트워크는 버스 준공영제가 시행되고 있는 주요 특·광역시를 대상으로, 각 지역의 제도 운영 현황과 재정 구조, 시민 체감 서비스 수준을 차례로 점검하는 연속 발표를 진행하고 있다. 서울과 인천, 대구에 이어 이번에는 네 번째로 광주광역시 버스 준공영제의 운영실태를 분석한 결과를 발표한다.

광주광역시 버스 준공영제가 도입된 지 18년이 지났다. 준공영제는 시민의 이동권을 안정적으로 보장하고 대중교통의 공공성을 강화하기 위해 도입된 제도였다. 그러나 오늘 우리가 확인한 광주 버스 준공영제의 현실은 그 도입 취지와 거리가 멀다. 현재의 준공영제는 재정 의존 구조를 키우고, 운영 책임은 흐리게 만들고, 시민이 체감하는 서비스 개선은 충분히 보여주지 못하는 구조적 한계를 드러내고 있다.

[표] 광주광역시 버스운영 전체 현황 (2019년~2025년)

구분	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025.11
노선수 (개)	101	101	101	101	101	102	103
정류장수 (개)	2,379	2,379	2,381	2,369	2,378	2,379	2,400
운행거리 (천Km/연)	80,211	70,790	73,137	72,089	72,367	71,584	66,270
승객수 (천명)	126,704	85,106	89,779	96,328	102,416	104,638	95,707
운송 수입액 (백만원)	130,236	89,600	93,236	100,657	105,799	107,390	97,404
재정 지원금 (백만원)	73,262	116,155	121,210	137,944	133,798	136,424	129,007

※자료 출처: 광주광역시 답변 (경실련 정보공개청구)

광주시가 공개한 자료를 보면, 2019년부터 2024년까지 노선수와 정류장수는 거의 유지됐다. 그러나 실제 서비스의 양을 보여주는 총 운행거리는 같은 기간 80,211천km에서 71,584천km로 10.8% 줄었다. 승객수는 2024년에도 코로나19 이전인 2019년의 82.6% 수준에 머물렀고, 운송수입액도 82.5% 수준을 회복하는 데 그쳤다. 외형은 유지됐지만 실제 운행과 수요는 줄어든 것이다. 시민이 체감하는 버스 서비스의 질이 좋아졌다고 말하기 어려운 이유가 여기에 있다.

반면 시민의 세금으로 보전되는 재정지원금은 크게 늘었다. 2019년 733억 원이던 재정지원금은 2024년 1,364억 원으로 86.2% 증가했다. 더 심각한 것은 2024년 재정지원금이 운송수입액의 약 127%에 달했다는 점이다. 이제 광주 버스 준공영제는 운송수입으로 운영을 감당하지 못한 부족분을 보전하는 수준을 넘어, 지방재정이 구조적으로 떠받치는 체계가 되고 있다. 이것은 단순한 회계상의 문제가 아니다. 시민 부담의 문제이며, 공공정책의 지속가능성 문제다.

표준운송원가도 빠르게 상승했다. 면허차량 대형 기준 1일 대당 표준운송원가는 2019년 646,618원에서 2024년 788,484원으로 올랐다. 운송종사자 인건비는 420,888원에서 518,975원으로 증가했고, 연료비도 큰 폭으로 상승했다. 비용 상승 자체를 부정할 수는 없

다. 문제는 이러한 비용 상승을 어떻게 관리하고, 어떤 기준으로 시민에게 설명하며, 어떤 방식으로 공공성과 효율성을 함께 확보할 것인가에 있다. 지금 광주의 준공영제는 이 질문에 충분히 답하지 못하고 있다.

그런데도 광주시는 올해 6월경 시내버스 요금을 교통카드 기준 1,250원에서 1,500원으로 인상하는 방안을 검토하고 있다. 이미 최근 수년간 일반 버스요금은 동결되어 왔고, 비용 상승 압박이 존재하는 것도 사실이다. 하지만 구조 개혁 없는 요금 인상은 문제 해결이 아니라 책임 회피다. 시민들은 이미 세금으로 적자를 보전하고 있다. 이런 상황에서 운영 구조의 비효율과 책임성 문제를 그대로 둔 채 요금만 올린다면, 시민은 세금과 요금이라는 이중 부담을 떠안을 뿐이다. 서비스 개선 없는 요금 인상은 시민에게 납득될 수 없다.

무엇보다 현재 준공영제는 적자는 공공이 부담하고 책임은 민간이 충분히 지지 않는 구조라는 점에서 근본적 한계를 안고 있다. 노선과 요금은 광주시가 결정하고, 실제 운영은 민간 버스회사가 담당하는 이원적 구조 속에서 재정 부담은 공공에 집중되고 경영 책임은 흐려져 왔다. 그 결과 준공영제는 시민의 이동권을 위한 제도라기보다 재정 의존 구조를 유지하는 장치로 변질될 위험에 놓여 있다. 최근 반복된 노사 갈등과 파업, 노선 중복과 비효율적 배차, 신도시 수요 대응 부족 문제는 이런 구조적 결함이 더 이상 방치될 수 없음을 보여준다.

이제 광주의 버스정책은 한 도시의 내부 문제로만 접근해서는 안 된다. 광주는 전남과의 행정통합 논의를 앞두고 있다. 행정통합이 현실화된다면 교통체계 또한 도시 단위를 넘어 광역적 관점에서 다시 설계되어야 한다. 지금과 같은 도시 중심, 적자 보전 중심의 준공영제만으로는 통합 광역권의 교통 수요를 감당하기 어렵다. 광주와 전남 주요 도시를 연결하는 광역 버스 체계를 구축하고, 간선과 지선 기능을 재편하며, 생활권 중심의 노선 구조를 다시 짜는 근본적 전환이 필요하다. 행정통합 시대의 버스정책은 단순한 요금 논쟁이 아니라, 광역 생활권의 이동권을 어떻게 보장할 것인가의 문제여야 한다.

경실련은 광주시가 요금 인상 논의에 앞서 준공영제 운영 전반에 대한 전면 진단 결과와 구조 개혁 방안을 시민에게 투명하게 공개할 것을 요구한다. 아울러 표준운송원가 산정 방식과 재정지원 구조를 전면적으로 공개하고, 버스회사 경영 전반에 대해서는 독립적인 회계 검증을 즉각 실시해야 한다. 또한 노선 중복과 비효율을 해소하고, 수요 변화에 대응할 수 있도록 노선 체계 개편도 함께 추진해야 한다. 재정지원 역시 단순한 적자 보전에 머물 것이 아니라, 배차 간격과 운행 안정성, 안전 수준 등 시민이 실제로 체감할 수 있는 성과 지표와 연계된 방식으로 전환되어야 한다. 형식적인 시민 참여를 넘어 정책 결정 과정에 시민 의견이 실질적으로 반영될 수 있는 감시·평가 체계 마련도 필요하다. 더 나아가 광주-전남 행정통합 시대에 대비해 광역 교통체계 개편 로드맵을 수립하고, 광역 버스 확충과

간선·지선 체계 재편, 주요 생활권 연결 강화를 본격적으로 추진해야 한다.

버스는 시민의 출퇴근과 통학, 일상생활을 지탱하는 가장 기본적인 공공 인프라다. 준공영제는 버스회사의 경영 안정을 지원하는 측면이 있지만, 그 근본적인 목적은 시민에게 안정적이고 효율적인 교통 서비스를 제공하는 데 있다. 구조 개혁 없는 요금 인상은 시민 부담의 전가일 뿐이다. 지금 광주시에 필요한 것은 더 많은 시민 부담이 아니라 더 큰 행정 책임이다. 광주 버스 준공영제가 시민의 이동권을 위한 제도라면, 그 운영 역시 시민의 눈높이에 맞게 바뀌어야 한다. 경실련은 광주시가 더 이상 책임을 미루지 말고, 행정통합 시대에 맞는 광역 교통체계 개편과 준공영제 구조 개혁에 즉각 착수할 것을 강력히 촉구한다.

별첨1. 광주광역시 버스 준공영제 운영실태 분석

2026년 4월 2일

경제정의실천시민연합

[별첨1]

(사)경실련도시개혁센터

광주광역시 버스 준공영제 현황과 문제점

1. 서론

○ 배경 및 취지

- 경제정의실천시민연합(이하 경실련)과 공공교통네트워크(이하 교통넷)은 2025년 하반기부터 사모펀드의 버스 진입, 버스 운영에 따른 재정지원금의 증가, 교통사고 증가와 같은 준공영제 성과의 정체 등을 배경으로 현행 버스 운영체계에 대한 공동의 검토 작업에 들어갔다.

- 이를 위해 서울시가 2024년에 완료한 '서울시 버스준공영제 혁신 방안' 정책보고서를 바탕으로 서울시의 제도운영 인식과 운영 현황에 대한 전문가의 판단을 참조하였고, 여기서 제시되지 않았던 노선권 등 법제도적 측면과 서울시의 준공영제 대책에서 언급되지 않은 지점을 별도로 하여 기자회견을 개최한 바 있으며 서울시의 해명과 재반박이 이어졌다.

- 경실련과 교통넷은 서울시의 준공영제가 전국적인 선행 사례라는 점에 주목하여 준공영제를 채택하고 있는 전국 특광역시의 실태를 정보공개청구의 방식으로 조사를 진행해 오는 6월 3일로 예정된 전국 지방선거에서 현행 버스 운영체계 개편을 주요한 과제로 제안하는 활동을 전개하고자 한다.

- 지난 3월 17일 서울시 운영실태를 1차로 발표한 데 이어, 2차 인천, 3차 대구 등 주요 특광역시의 운영실태를 연속 공개했다. 이어 4차로 광주광역시의 준공영제 운영실태를 점검하고, 이를 바탕으로 광주 지역 버스 관련 주요 쟁점 사안을 살펴보고자 한다.

*주의

본 보고서에 실린 데이터 및 자료는 출처를 명시했으며, 특히 정보공개청구를 통해서 획득한 정보는 검토 과정에서 다소 오류가 있는 것으로 추정될 수 있는 사항도 있었으나 이를 교차해서 확인할 수 있는 데이터의 부재로 지방자치단체에서 제공한 정보를 그대로 사용했음을 밝힘.

○ **분석 대상 및 내용**

• 조사 기간: 2025. 11. 25 ~ 2026. 2. 10

• 조사 대상:
  ■ 광역자치단체(9곳) : 서울·부산·대구·인천·광주·대전·울산·세종·제주
  기초자치단체(151곳) : 도(道) 산하 시·군
  ■ 「여객자동차운수사업법」에 따른 시내버스 운행(버스업체), 민간·공공 구분 없이 분리된 운행계획에 따라 운영되는 것을 기준으로 버스업체 구분

• 조사 내용:
  ① 연도별 시내버스 운행 현황 (2019~2025년) : 버스업체(등록기준), 차량(대): 등록/운행, 노선수(개), 정류장수(개), 운행거리(km/연), 승객수(천명)
  ② 시내버스 재정지원 현황(2021~현재) : 운송수입액(백만원), 재정지원금(백만원)
  ③ 재정지원 산정 관련 기준자료(2019~현재) : 운행원가 산정 또는 재정지원금 산정과 관련한 기준자료(예: 운송원가 산정용역 보고서, 재정지원 산정용역 보고서, 지급기준, 예산서상 산정방식 등)
  ④ 버스요금변경 현황(2019~현재) : 일반(원), 청소년(원), 노인(원) 연도별 요금

○ **조사 방법**

• 「공공기관의 정보공개에 관한 법률」에 따른 정보공개청구 자료 확보 및 정리

2. 광주광역시 버스 준공영제 현황 분석

❶ 광주광역시 버스 준공영제 도입 배경

광주시는 2004년 5월 버스 파업을 계기로 버스 운행 불안정을 해소하고 제도 개편을 추진하기로 했으며 이후 2005년 6월 준공영제 연구용역을 거쳐 2006년 12월 수입금공동관리형 준공영제를 도입했다. 광주시 공식 운영현황도 도입 경과를 '2004년 5월 버스 파업 → 2005년 6월 연구용역 → 2006년 12월 준공영제 도입'으로 정리하고 있다.



※자료 출처: 광주광역시 홈페이지 (시내버스 준공영제 운영현황)

제도 도입 배경으로는 시내버스 경영 악화, 잦은 노사 분규, 서비스 저하, 공동배차제의 비효율 등이 제시됐다. 광주시는 2005년 시내버스 개혁안을 통해 공동배차제를 폐지하고 특정 업체가 일정 기간 노선을 전담하는 방식으로 전환하는 한편, 지하철·마을버스 연계 환승체계 강화, 서비스 평가제 도입, 차량·시설 개선, 버스전용차로 확대 등을 추진하겠다고 밝혔다.

이후 광주시는 2006년 11월 16일 시장과 버스 노·사 대표가 참여한 준공영제 이행 협약식을 열고, 12월 21일부터 노선 개편과 함께 준공영제를 시행했다. 이 과정에서 노선은 77개에서 86개로 개편됐고, 통합환승요금제와 버스운행관리시스템(BMS) 도입, 공동배차제의 개별노선제 전환도 병행됐다. 그러나 준공영제 시행 이후에도 막대한 재정 투입에 비해 버스업체의 책임성, 재정집행의 투명성, 서비스 개선의 실효성, 시민 부담의 적정성 등을 둘러싼 구조적 문제가 계속 제기돼 왔다. 이제는 도입 명분이 실제로 이행됐는지, 운영 과정에서 어떤 문제가 누적됐는지를 점검하고 개선해야 할 때이다.

❷ 준공영제 이후 버스 운영 실태

2025년 12월 정보공개 청구는 현행 버스운영체계의 위기를 초래한 코로나19 상황을 고려하여 코로나19 상황 직전인 2019년을 기준으로 해서 현재 상황을 진단하는 것으로 분석하였으며, 이를 통해서 확인한 광주시의 버스 운영 실태는 다음과 같다.

[표1] 광주광역시 버스운영 전체 현황 (2019년~2025년)

구분	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025.11
노선수 (개)	101	101	101	101	101	102	103
정류장수 (개)	2,379	2,379	2,381	2,369	2,378	2,379	2,400
운행거리 (천Km/연)	80,211	70,790	73,137	72,089	72,367	71,584	66,270
승객수 (천명)	126,704	85,106	89,779	96,328	102,416	104,638	95,707
운송 수입액 (백만원)	130,236	89,600	93,236	100,657	105,799	107,390	97,404
재정 지원금 (백만원)	73,262	116,155	121,210	137,944	133,798	136,424	129,007

※자료 출처: 광주광역시 답변 (경실련 정보공개청구)

1) 노선수·정류장수

- 노선수는 2019년 101개에서 2024년 102개로 1개 늘어 약 1.0% 증가하였다. 2025년 11월 기준으로는 103개까지 확대되었다.
- 정류장수는 2019년 2,379개에서 2024년 2,379개로 사실상 변동이 없었고, 2025년 11월 기준 2,400개로 소폭 늘었다.
- 즉, 광주시는 준공영제 운영 과정에서 노선과 정류장 같은 외형적 공급 기반을 대체로 유지해 왔으나, 대규모 확충이 이루어졌다고 보기는 어렵다. 따라서 광주의 경우에는 인프라 확대 여부보다, 유지된 공급 기반이 실제 운행 서비스로 얼마나 이어졌는지를 함께 볼 필요가 있다.

2) 운행거리

- 총 운행거리는 2019년 80,211천km에서 2020년 70,790천km로 약 11.7% 감소한 뒤, 2021년 73,137천km, 2022년 72,089천km, 2023년 72,367천km를 거쳐 2024년 71,584천km를 기록하였다. 이는 2024년 운행거리가 2019년 대비 약 10.8% 감소한 것으로, 같은 기간 노선수와 정류장수가 거의 유지된 것과 비교하면 실제 운행량은 오히려 줄어든 셈이다.
- 광주시는 노선과 정류장이라는 외형적 틀은 대체로 유지했지만, 총 운행거리 기준으로 보면 서비스 총량은 축소된 구조로 볼 수 있다.
- 이는 노선당 운행 빈도나 서비스 밀도가 낮아졌을 가능성을 시사하며, 이용자 체감 서비스 수준에 부정적 영향을 미쳤을 가능성이 있다.

3) 승객수

- 승객수는 2019년 1억 2,670만 명에서 2020년 8,511만 명으로 급감해 약 32.8% 감소하였다. 이후 2021년 8,978만 명, 2022년 9,633만 명, 2023년 1억 242만 명, 2024년 1억 464만 명으로 점진적으로 회복되었으나, 2024년에도 2019년의 약 82.6% 수준에 머물렀다.
- 이는 광주시 버스 이용 수요가 코로나19 이전 수준으로 여전히 회복되지 못했음을 뜻한다. 수요 회복이 제한적인 상황에서는 준공영제 하에서 인건비·연료비·차량 유지비 등 고정적 운영비 부담이 지속되기 때문에, 재정지원 부담도 구조적으로 계속될 가능성이 크다.

4) 운송수입액

- 운송수입액은 2019년 1,302억 원에서 2020년 896억 원으로 약 31.2% 감소하였다. 이후 2021년 932억 원, 2022년 1,007억 원, 2023년 1,058억 원으로 회복되었고, 2024년에는 1,074억 원까지 늘었지만, 여전히 2019년 대비 약 17.5% 낮은 수준이다.
- 같은 기간 승객수 회복률이 82.6% 수준에 머문 것과 거의 유사하게, 운송수입도 코로나 이전 수준을 충분히 회복하지 못했다고 볼 수 있다.
- 실제 승객 1인당 운송수입은 2019년 약 1,028원에서 2024년 약 1,026원으로 거의 변동이 없었다. 이는 운임단가 상승이 수입 증가를 크게 견인한 구조라기보다, 수요 회복 자체가 제한적이어서 수입 회복도 함께 제한된 구조임을 보여준다.

5) 재정지원금

- 재정지원금은 2019년 733억 원에서 2020년 1,162억 원으로 약 58.5% 증가하였고, 2021년 1,212억 원, 2022년 1,379억 원까지 확대되었다. 이후 2023년 1,338억 원, 2024년 1,364억 원으로 다소 조정되었지만, 2024년 기준으로도 2019년 대비 약 86.2% 높은 수준이다.
- 특히 2024년 재정지원금은 운송수입액의 약 127%에 달해, 2019년의 약 56.3%보다 크게 높아졌다. 즉, 2024년에는 운송수입보다 재정지원금이 더 많은 구조가 나타난 것이다.
- 이는 운송수입 회복이 더딘 가운데 비용 부담은 계속 누적되면서, 광주시 버스 준공영제가 지방재정 의존도를 크게 높인 구조로 굳어지고 있음을 보여준다.

6) 총평

- 광주시는 2019년 이후 노선수와 정류장수 등 외형적 공급 기반을 대체로 유지해 왔지만, 총 운행거리는 2019년 대비 2024년에 10.8% 감소해 실제 서비스 총량은 오히려 축소된 것으로 나타난다.
- 특히 승객수는 2024년에도 2019년의 82.6% 수준, 운송수입액도 82.5% 수준에 머물러, 코로나19 이후 수요와 수입이 모두 완전한 회복에 이르지 못했다.
- 반면 재정지원금은 2024년에 2019년 대비 86.2% 증가했고, 운송수입액보다 더 큰 규모가 되었다. 이는 단순히 코로나19 시기의 일시적 적자 보전이 아니라, 수입 부족과 비용 증가를 지방재정이 구조적으로 떠받치는 운영 구조가 심화되었음을 뜻한다.
- 결국 광주시 버스 준공영제는 외형상 체계는 유지되고 있으나, 실제로는 운행 축소·수요 회복 지연·재정 의존 심화가 동시에 나타나는 구조로 평가할 수 있다. 따라서 향후에는 단순한 재정 보전에 그칠 것이 아니라, 노선 효율화, 공급 조정, 수요 맞춤형 운영, 비용 구조 및 표준운송원가 점검을 통해 운영 구조 전반을 재설계할 필요가 있다.

❸ 표준운송원가 산정 현황

정보공개 청구를 통해서 준공영제 재정지원의 근거가 되는 표준운송원가 산정의 근거를 요청하였고, 광주시는 아래와 같이 연도별 표준운송원가표와 연도별 표준운송원가 항목별 산정기준 자료를 공개했다.

1) 표준운송원가 산정기준

※ 광주광역시 연도별 표준운송원가 항목별 산정기준 2019~2024 (p.21~24 참고)

- 운전직 인건비: 광주시는 대형버스 운전원의 경우 해당 연도 임단협 결과에 따른 인건비를 반영하고, 중형버스 운전원은 근로계약서상 최저시급을 적용한다. 퇴직급여는 급여의 12분의 1로 산정하며, 복리후생비는 법정분은 보험공단 고지 월별 실제납부액을, 기타분은 전년도 집행액의 중위 80% 평균에 광주지역 소비자물가상승률을 반영해 보전하는 구조다. 2023년 이후에는 업체협의회를 통한 공통지급 실제 발생액도 별도로 반영하고 있으며, 운전원 인건비는 정산검사를 통해 실제 사용액과 비교하여 미사용액을 환수하도록 하고 있다.

- 정비비 및 기타 차량유지 관련 원가: 광주시는 차량정비비를 전년도 또는 최근 실적 기준 집행액의 중위 80% 평균에 광주지역 소비자물가상승률을 반영해 산정하고, 저상·대형·중형·예비차량별 가중치를 차등 적용한다. 또한 기타원가는 업체 개별 집행분과 업체 공통경비로 구분하여 개별 집행분은 전년도 집행액의 중위 80% 평균에 물가상승률을 반영하고, 공통경비는 실제 발생액을 지급하는 방식이다. 따라서 광주시는 정비비와 기타원가를 모두 실적과 물가를 반영한 표준원가 방식으로 보장하는 것이 특징이다.

- 차량 감가상각비: 광주시는 차량연식별 취득가액을 기준으로 9년 정액법을 적용해 감가상각비를 산정하고, 같은 원가를 9년간 동일하게 적용한다. 이때 차량구입 보조금 등은 제외하며, 실제 취득가액을 기준으로 감가상각비를 반영하는 구조다.

- 차고지비: 광주시는 차고지비를 실비 정산 방식보다는 면적과 공시지가 기준의 표준 산식으로 산정한다. 즉, 차고지는 여객자동차운수사업법상 면허 최저기준에 따른 최대 차고지 면적을 적용하고, 회차지는 실제 면적을 반영하며, 비용 산정은 개별공시지가의 1,000분의 15를 적용하는 방식이다.

- 이윤 보장: 광주시는 적정이윤을 기본이윤과 성과이윤으로 구분해 보장한다. 기본이윤은 보유대수 기준, 성과이윤은 면허대수 기준으로 각각 동일하게 설정되어 있다. 즉, 자기자본비율·타인자본비율에 따른 자산액 기준보다는 차량 대수 기준의 정액형 이윤 보장 방식이 광주시 기준의 특징이다.

[표2] 광주시 2024년 1일 대당 표준운송원가

(단위: 원)

구 분			면허차량			예비차량	
			저상	대형	중형	대형	중형
총 계			796,281	788,484	575,068	116,049	125,275
가동비용	계		645,266	638,793	428,583	-	-
	운전원 인건비	소계	518,975	518,975	340,623	-	-
		급여	417,542	417,542	275,658	-	-
		퇴직	34,795	34,795	22,972	-	-
		법정	45,512	45,512	20,867	-	-
		기타1	5,185	5,185	5,185	-	-
		기타2	15,941	15,941	15,941	-	-
	연료비		126,291	119,818	87,960	-	-
보유비용	계		132,515	131,191	127,985	106,799	116,025
	정비직 인건비	소계	24,155	24,155	24,155	24,155	24,155
		급여	19,318	19,318	19,318	19,318	19,318
		퇴직	1,610	1,610	1,610	1,610	1,610
		법정	2,276	2,276	2,276	2,276	2,276
		기타1	763	763	763	763	763
		기타2	188	188	188	188	188
	관리직 인건비	소계	30,980	30,980	30,980	30,980	30,980
		급여	24,832	24,832	24,832	24,832	24,832
		퇴직	2,069	2,069	2,069	2,069	2,069
		법정	2,925	2,925	2,925	2,925	2,925
		기타1	962	962	962	962	962
		기타2	192	192	192	192	192
	임 원 인건비	소계	4,083	4,083	4,083	4,083	4,083
		급여	3,383	3,383	3,383	3,383	3,383
		퇴직	282	282	282	282	282
		법정	369	369	369	369	369
		기타1	31	31	31	31	31
		기타2	18	18	18	18	18
	차량정비비		14,159	13,485	13,215	13,080	13,080
	차량감가상각비		32,093	31,443	31,570	7,456	19,745
	보험료		12,945	12,945	10,092	12,945	10,092
	임차료		699	699	489	699	489
	기타원가1		9,600	9,600	9,600	9,600	9,600
	기타원가2		3,801	3,801	3,801	3,801	3,801
적정이윤	계		18,500	18,500	18,500	9,250	9,250
	기본이윤		9,250	9,250	9,250	9,250	9,250
	성과이윤		9,250	9,250	9,250	-	-

※자료 출처: 광주광역시 답변 (경실련 정보공개청구)

※운전원 인건비, 연료비, 차량감가상각비는 1일 대당 운송원가 산출을 위해 표준운송원가로 환산한 수치로 실제 발생액과는 차이가 있음.

2) 연도별 표준운송원가표

광주시가 제공한 2019~2024년 표준운송원가 '1일 대당 표'는 저상·대형·중형·예비차량으로 구분되어 있고, 운전원 인건비·연료비·차량감가상각비는 1일 대당 운송원가 산출을 위해 표준운송원가로 환산한 수치이므로 실제 발생액과는 차이가 있을 수 있다. 아래 표는 연도별 변동 흐름을 확인하기 위해 면허차량 대형 기준으로 재구성한 자료다.

[표3] 광주시 연도별 표준운송원가표 (면허차량 대형 기준)

(단위: 대당, 원/일)

구분	2019	2020	2021	2022	2023	2024
운송원가 총계	646,618	664,154	697,877	727,125	781,708	788,484
운송종사자(기사) 인건비	420,888	423,010	456,376	458,715	501,975	518,975
연료비	85,244	88,216	90,119	112,824	135,737	119,818
임원 인건비	4,065	4,065	4,065	4,065	4,083	4,083
관리직원 인건비	25,488	26,839	27,538	28,620	29,781	30,980
정비직 인건비	19,847	20,907	21,451	22,292	23,256	24,155
정비재료비·정비비	14,788	14,788	14,788	14,788	12,826	13,485
감가상각비	30,238	38,677	37,359	40,174	30,777	31,443
임차료(차고지비)	501	501	501	501	673	699
보험료	12,608	12,608	12,608	12,608	11,396	12,945
기타원가1	10,305	10,305	10,305	10,305	8,773	9,600
기타원가2	4,146	5,738	4,267	3,733	3,931	3,801
기본이윤	9,250	9,250	9,250	9,250	9,250	9,250
성과이윤	9,250	9,250	9,250	9,250	9,250	9,250

※자료 출처: 광주광역시 답변 (경실련 정보공개청구)

광주시 연도별 표준운송원가를 보면 1일 대당 총원가는 2019년 64만6,618원에서 2024년 78만8,484원으로 증가하였다. 전체적으로는 운송종사자 인건비와 연료비가 원가 상승을 주도한 흐름이 뚜렷하다.

운송종사자 인건비는 2019년 42만888원에서 2024년 51만8,975원으로 크게 늘어 가장 비중이 큰 항목으로 작용했다. 관리직원 인건비와 정비직 인건비도 매년 꾸준히 증가해 보유비용 상승 흐름이 이어졌다. 반면 임원 인건비는 전 기간 큰 변동 없이 유지되다가 2023년부터 소폭 인상되는 수준에 그쳤다.

연료비는 2019년 8만5,244원에서 2023년 13만5,737원까지 빠르게 상승한 뒤 2024년에는 11만9,818원으로 다소 낮아졌다. 감가상각비는 2020~2022년에 높은 수준을 보이다가 2023년에 낮아졌고 2024년에 소폭 반등하였다. 정비재료비·정비비는 2022년까지 같은 수준을 유지하다가 2023년에 감소하고 2024년에 일부 회복하였다.

보험료와 차고지비는 최근 연도에 일부 변동이 있었고, 기타원가1과 기타원가2는 전반적으로 축소 또는 보합 흐름을 보였다. 반면 기본이윤과 성과이윤은 전 기간 동일하게 유지되어, 전체 원가 상승은 주로 인건비와 연료비를 비롯한 주요 비용항목의 증가에 의해 나타난 것으로 볼 수 있다.

3) 버스 요금변경 현황

[표4] 광주광역시 연도별 버스 요금변경 현황

구분	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
일반 (원)	1,400 (1,250)	1,400 (1,250)	1,400 (1,250)	1,400 (1,250)	1,400 (1,250)	1,400 (1,250)	1,400 (1,250)
청소년 (원)	1,000 (800)	1,000 (800)	1,000 (800)	1,000 (800)	1,000 (800)	1,000 (800)	1,000 (800)
노인 (원)	1,400 (1,250)	1,400 (1,250)	1,400 (1,250)	1,400 (1,250)	1,400 (1,250)	1,400 (1,250)	1,400 (1,250)

※자료 출처: 광주광역시 답변 (경실련 정보공개청구)
1) 현금요금기준이며, ( )는 교통카드 요금
2) 어린이 요금 : 현금 500원, 교통카드 400원

❹ 버스 일반현황

1) 전체 현황

○ 버스업의 분류 및 정의

[표5] 우리나라 버스업종별 운영현황 (2024년 기준)

	업체수	보유대수	면허대수	노선수	종사자수
합계	1,017	49,465	49,714	17,767	114,440
시내버스	389	34,865	34,288	7,480	85,650
농어촌버스	105	2,190	2,196	5,185	4,210
마을버스	450	5,772	5,755	1,897	12,768
시외버스	65	5,163	5,995	2,953	9,116
고속버스	8	1,475	1,480	252	2,696

출처 : 2024년 대중교통현황조사

- 버스산업을 관장하는 여객자동차운수사업법(이하 여객자동차법)은 사업의 종류를 크게 노선여객자동차운수사업(이하 노선버스업)과 구역여객자동차운수 사업[1]으로 나누고 있음.
- 노선버스업(이하 버스업) : 여객자동차법 제3조 제 1항에 따르면, 정기적으로 운행하는 구간을 정하여 여객을 운송하는 사업임. 세부 업종으로는 시내버스, 농어촌버스, 마을버스, 시외버스, 고속버스 등이 있음.
- 버스업종 현황 : 2024년 현재 업체수는 1,017개, 보유대수는 49,465대, 종사자수는 114,440명, 노선수는 17,767개, 면허대수는 49,714대 등임.

○ 노선버스의 수송인원과 수송분담율은 지속적으로 줄어들고 있음.

[표6] 노선버스 연도·업종별 수송인원 변화 추이 (2019년~2023년)

(단위 : 백만 명)

	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
시내버스(농어촌포함)	5,156	3,782	3,714	4,029	4,229
시외버스	148	77	66	76	86
고속버스	43	23	22	28	30
합계	5,347	3,882	3,802	4,133	4,345

출처 : 국토교통부,「교통부문수송실적보고」

1) 대표적으로 택시를 꼽을 수 있다.

[표7] 대중교통 수단분담률

(단위: %)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
대중교통	41.3	43.9	43.2	42.9	43.0	31.2	28.6	32.7	37.6
-철도	15.1	18.2	18.6	18.7	20.0	16.8	16.3	17.7	18.2
-버스	26.2	25.7	24.6	24.1	23.0	14.3	12.3	15.0	19.5
택시	3.0	2.9	2.8	2.6	2.8	2.6	2.4	2.4	2.2
승용차	55.8	53.3	54.0	54.6	54.1	66.3	69.0	65.0	60.2

출처 : 국토교통부 발표자료(2024.02.10.)

- [표7]을 보면 노선버스는 2020년 코로나19 이후로 급격한 이용량 감소를 경험했으며, 2023년에도 2019년 대비 81% 수준인 43억4천500만 명에 머물면서 2019년 수준을 회복하지 못하고 있음.
- [표8]을 보면 철도는 수송분담율이 늘어나지만 버스는 점차적으로 줄어들고 있음. 자가용 이용 증가, 철도 등의 대체수단 발달, 고령화·인구감소, 지역 간 이동수요 축소 등의 구조적 요인이 복합적으로 작용한 것으로 보임.

2) 업종별 경영현황[2)]

○ 시내버스 경영현황

[표8] 시내버스 업체 경영현황

(단위 : 백만 원)

	재무				손익		
	업체수	자산총계	부채총계	자본총계	업체수	운송수익	운송원가
전국	**349**	**6,843,206**	**4,417,480**	**2,425,726**	**354**	**7,962,414**	**7,808,728**
서울	64	1,522,102	611,063	911,039	64	1,939,217	1,766,465
부산	33	377,598	198,579	179,019	33	572,957	542,594
대구	-	-	-	-	-	-	-
인천	36	340,393	205,964	134,429	36	559,370	456,721
광주	10	108,010	57,287	50,723	10	237,833	215,729
대전	14	81,235	38,386	42,850	14	207,767	195,416
울산	14	83,379	154,806	-71,427	14	257,965	238,818
세종	3	154,252	67,729	86,523	3	28,275	45,609
경기	67	3,232,943	2,136,081	1,096,862	67	2,868,619	2,796,746
강원	15	322,796	196,976	125,819	15	206,184	217,550

2) 2024년 대중교통현황조사 요약

충북	10	101,053	86,790	14,263	10	92,372	138,354
충남	11	78,855	111,622	-32,767	11	115,336	157,237
전북	13	76,762	136,023	-59,260	13	146,099	223,875
전남	10	28,612	80,138	-51,526	10	72,780	64,204
경북	15	102,618	105,747	-3,129	15	116,004	169,612
경남	27	153,631	188,076	-34,445	30	376,875	404,608
제주	7	78,966	42,215	36,751	9	164,760	175,189

주 : 전국 161개 지자체를 대상으로 수집된 수집자료(경영부문 작성업체에 한함)
출처 : 국토교통부, 「교통부문수송실적보고」

- 손익구조 : 수입은 7조 9,624억 원, 원가는 7조 8,087억 원으로 형식상 소폭의 흑자를 보임. 형식상 소폭의 흑자를 보였으나 이러한 흑자는 준공영제 하에서의 재정 보조금이 전제된 결과로 공공 재정에 의해 손실이 보전된 결과임.
- 재무구조 : 부채 비중이 약 65%에 달해 고부채·저자본 구조가 고착화되어 있으며, 금리 인상이나 원가 상승에 취약한 구조를 보임.
- 지역별 현황 : 준공영제를 실시하고 있는 서울·경기·부산 등 대도시는 비교적 안정적인 재무구조와 수요 기반을 갖추고 있음. 하지만 준공영제를 전면적으로 실시하지 않은 여타의 도지역은 자기자본이 마이너스이거나 극히 낮은 자본잠식 상태가 확인됨.
- 전반적으로 운송수익이 운송원가를 하회하는 구조적 적자가 지속되며, 민간 사업자의 경영 지속 가능성은 지자체 재정에 전적으로 의존하고 있다고 평가함.

○ 마을버스 경영현황

[표9] 마을버스 업체 경영현황

(단위 : 백만 원)

	재무				손익		
	업체수	**자산총계**	**부채총계**	**자본총계**	**업체수**	**운송수익**	**운송원가**
전국	**337**	**1,781,280**	**1,132,457**	**648,823**	**357**	**1,295,795**	**1,209,730**
서울	133	213,493	190,251	23,242	133	194,392	191,780
부산	7	33,127	22,831	10,296	7	8,812	7,540
대구	-	-	-	-	-	-	-
인천	2	1,298	2,452	-1,154	8	2,747	3,199
광주	4	1,999	5,439	-3,440	5	6,285	3,657
대전	**1**	**1,312**	**3,701**	**-2,389**	**1**	**1,747**	**1,954**
울산	6	9,422	8,434	988	6	17,967	15,588
세종	1	99,127	12,933	86,194	1	12,477	42,415
경기	144	1,263,505	767,050	496,455	143	865,756	730,779
강원	14	120,050	72,149	47,902	17	113,385	138,661
충북	2	311	200	112	2	48	-368

충남	-	-	-	-	-	-	-
전북	1	167	-	167	2	475	3,519
전남	2	618	2,006	-1,388	3	1,031	7,519
경북	2	1,085	681	405	7	1,162	7,843
경남	2	18,761	31,871	-13,110	16	48,748	48,928
제주	5	17,005	12,461	4,544	5	20,427	3,600

주 : 전국 161개 지자체를 대상으로 수집된 수집자료(경영부문 작성업체에 한함)
출처 : 국토교통부, 「교통부문수송실적보고」

- 손익구조 : 수익은 약 1조 2,958억 원, 원가는 약 1조 2,097억 원으로 집계되어 전국적으로는 형식상 소폭 흑자 구조를 보임. 그러나 이는 서울·경기 등 일부 수도권 지역의 수요와 재정 지원이 반영된 결과로, 전국 평균만으로는 안정적 수익 구조로 평가하기 어려움.
- 재무구조 : 자산총계는 약 1조 7,813억 원, 부채총계는 약 1조 1,324억 원, 자기자본은 약 6,488억 원임.

○ 시외버스 경영현황

- 손익구조 : 운송수익이 약 2조 1,270억 원, 운송원가가 약 2조 562억 원으로 집계되어 전체적으로는 소폭의 흑자 구조를 보이고 있음. 그러나 이는 수도권과 일부 도 지역의 노선 수요 유지와 코로나19 이후 구조조정 효과가 반영된 결과로, 시외버스 산업 전반의 안정성을 의미한다고 보기는 어려움.
- 재무구조 : 자산총계는 약 2조 6,648억 원, 부채총계는 약 1조 7,203억 원으로 부채 비중이 약 65%에 이르러, 외형은 유지되고 있으나 수요 감소나 비용 상승에 취약한 재무구조를 나타남.

○ 고속버스 경영현황

- 손익구조 : 수익 약 6,716억 원, 원가 약 6,300억 원으로 소폭 흑자를 기록하고 있으나, 이는 노선 통폐합과 운행 감축, 요금 인상 등 구조조정의 결과로 해석. 수요 회복이 제한적인 상황에서 나타난 흑자라는 점에서 구조적 안정성을 확보했다고 보기는 어려움.
- 재무구조 : 자산총계는 약 9,370억 원, 부채총계는 약 5,700억 원으로 부채 비중이 약 61%에 달해, 시외버스와 마찬가지로 이용수요 감소나 비용 충격에 취약한 구조를 갖고 있음.

[표10] 시외와 고속버스 경영현황

(단위 : 백만 원)

	재무				손익		
	업체수	자산총계	부채총계	자본총계	업체수	운송수익	운송원가
시외버스	65	2,664,845	1,720,299	944,546	65	2,126,964	2,056,202
고속버스	8	936,997	569,974	367,022	8	671,601	629,954

출처 : 2024년 대중교통현황조사

❺ 개선방안 및 결론

광주광역시 버스 준공영제는 2006년 도입 당시 버스 운행의 안정성 확보, 서비스 개선, 환승체계 강화라는 공공적 목표를 내세웠다. 그러나 이번 운영실태 분석 결과, 현재의 광주 버스 준공영제는 외형적 공급 기반은 유지하고 있으나 실제 서비스 총량은 줄고, 수요 회복은 지연되며, 재정 의존은 더욱 심화되는 구조적 한계를 드러내고 있다. 노선 수는 2019년 101개에서 2024년 102개로 거의 변동이 없고 정류장수도 2,379개 수준을 유지했지만, 같은 기간 운행거리는 80,211천km에서 71,584천km로 10.8% 감소했다. 승객수는 2024년에도 2019년의 82.6% 수준에 머물렀고, 운송수입액 역시 2019년 대비 82.5% 수준에 그쳤다. 반면 재정지원금은 733억 원에서 1,364억 원으로 86.2% 증가했고, 2024년에는 재정지원금이 운송수입액의 약 127%에 달하는 구조가 나타났다. 이는 광주 버스 준공영제가 더 이상 일시적 적자 보전의 단계가 아니라, 수입 부족과 비용 증가를 지방재정이 구조적으로 떠받치는 체계로 고착되고 있음을 보여준다.

표준운송원가의 흐름도 이러한 문제를 뒷받침한다. 광주시 면허차량 대형 기준 1일 대당 표준운송원가는 2019년 646,618원에서 2024년 788,484원으로 상승했다. 특히 운송종사자 인건비는 420,888원에서 518,975원으로 크게 증가했고, 연료비도 85,244원에서 119,818원으로 높아졌다. 반면 일반 버스요금은 2019년부터 2025년까지 현금 1,400원, 교통카드 1,250원으로 유지돼 왔다. 비용은 상승하고 수요 회복은 제한적인데, 이를 메우는 방식이 시민 부담 확대와 재정지원 증가에만 의존한다면 준공영제의 지속가능성은 더욱 약화될 수밖에 없다. 따라서 요금 인상 여부는 표준운송원가 산정의 적정성, 재정지원 구조의 투명성, 노선 운영의 효율성에 대한 선행 검증 없이 논의되어서는 안 된다.

문제의 핵심은 적자는 공공이 부담하지만 책임은 민간이 충분히 지지 않는 현행 구조에 있다. 노선과 요금은 광주시가 결정하고, 실제 운영은 민간 버스회사가 맡는 이원적 구조 속에서 재정 부담은 공공에 집중되는 반면, 경영 효율화와 서비스 개선의 책임성은

흐려져 있다. 이 때문에 준공영제가 시민의 이동권을 강화하는 제도라기보다 재정 의존 구조를 고착시키는 장치로 변질될 위험이 커지고 있다. 최근 노사 갈등과 파업, 일부 지역의 노선 중복과 비효율적 배차, 신도시 지역의 공급 부족 문제는 이러한 구조적 한계가 누적된 결과로 볼 수 있다.

더욱이 광주는 현재 전남과의 행정통합 논의를 앞두고 있다. 따라서 버스 정책은 더 이상 도시 내부의 적자 보전과 요금 조정에 머무를 수 없다. 앞으로의 교통정책은 광주-전남 통합 광역권의 이동 수요를 전제로 광역 버스 체계 구축, 간선·지선 체계 재편, 주요 생활권 연계 강화, 통합적 노선 설계와 환승체계 개편의 방향으로 전환되어야 한다. 행정통합 시대의 버스 준공영제 개혁은 단순한 재정절감 논리가 아니라, 시민의 이동권을 보다 넓은 생활권 단위에서 실질적으로 보장하기 위한 공공교통 재설계의 문제다.

이에 따라 광주시는 첫째, 준공영제 운영 전반에 대한 전면 진단 결과와 개혁 방안을 시민에게 투명하게 공개해야 한다. 둘째, 표준운송원가 산정 방식과 재정지원 구조, 업체별 경영 현황에 대한 독립적 회계 검증을 실시해야 한다. 셋째, 노선 중복과 비효율을 줄이고 수요 변화에 대응하는 노선 체계 개편을 추진해야 한다. 넷째, 재정지원이 단순 적자 보전에 머물지 않도록 배차 간격, 운행 안정성, 안전 수준, 이용자 만족도 등 시민 체감형 성과지표와 연계된 지원체계를 도입해야 한다. 다섯째, 행정통합을 대비한 광역 교통체계 개편 로드맵을 마련해 광주와 전남 주요 거점을 연결하는 장기적 대중교통 전략을 수립해야 한다. 여섯째, 시민 참여를 형식적으로 운영하는 데 그치지 말고, 정책 결정 과정에 시민 의견이 실질적으로 반영되는 감시·평가 체계를 제도화해야 한다.

결국 광주 버스 준공영제의 과제는 단순히 적자를 메우는 데 있지 않다. 시민의 세금이 투입되는 만큼 시민이 체감하는 서비스 개선과 공공적 책임성이 함께 강화되어야 한다. 구조 개혁 없는 요금 인상과 재정지원 확대의 반복은 더 이상 해법이 될 수 없다. 지금 광주시에 필요한 것은 요금 인상 명분의 축적이 아니라, 운영 구조 전반을 재설계하는 책임 있는 개혁이다. 광주 버스 준공영제가 시민의 이동권을 위한 제도라면, 그 운영 또한 시민의 눈높이에 맞게 바뀌어야 한다.

[참고]

'19년 표준운송원가 항목별 산정기준

항 목		산 정 기 준
가동비용	운전원 인건비	●대형 : 2019년 임단협 결과에 따른 인건비 – 퇴직급여 : 월급여의 12분의 1 – 복리후생비 ▹법정 : 보험공단에서 고지한 실제발생액 지급 ▹기타 : 중위 80% 평균에 광주지역 소비자 물가상승률(0.2%) 반영 ●중형 : 근로계약서에 의한 인건비(최저시급 8,350원 적용) ※ 운전원 인건비는 정산검사를 통해 원가지급액과 실제사용액을 비교하여 미사용액 환수
	연료비	●실사용량 × 단가 ●연료절감분 11% 미만(6.5%), 11% 초과(10%) 업체·종사자에 인센티브 배분
보유비용	정비직 관리직 인건비	●급여 : 전년도 정비직·관리직 급여에 운전원 급여 인상률(6.09%) 적용 ●퇴직급여 : 월급여의 12분의 1 ●복리후생비 ▹법정 : 보험공단에서 고지한 실제발생액 지급 ▹기타 : 중위 80% 평균에 광주지역 소비자 물가상승률(0.2%) 반영 ※ 정산검사를 통해 인건비 미사용액 환수(인건비 인상한도를 운전원 인상률의 2배 이내로 설정)
	임 원 인건비	●급여 : 전년도 임원 급여에 운전원 급여 인상률(6.09%) 적용 ●임원 인건비 최소 가이드라인 88백만원을 적용하며, 업체규모별 가중치 적용 ●인수·합병 등으로 대표자가 동일한 업체는 인건비 최소 가이드라인 미적용
	차량정비비	●최근 5년 정비비의 중위 80% 평균에 광주지역 소비자 물가상승률(0.2%) 적용 ●저상/대형/중형/예비차량 구분하여 가중치 적용 – 가중치 : 저상 1.05, 대형 1.0, 중형 0.98, 예비 0.97
	감가상각비	●차량연식별 취득가액 기준 9년 정액법으로 산정하여 9년간 동일원가 적용 – 차량구입 보조금 제외 – 폐차매각은 버스조합에서 온비드를 통한 일괄 공개입찰을 시행하고 매각대금은 수입금공동관리계좌에서 관리 – 대폐차 예정차량은 우선 당해연도 신규차량 감가상각비 적용 후 다음연도 원가산정 시 실제 취득가액을 반영하여 소급 적용
	차량보험료	●버스공제조합 광주지부 공제분담금 기준 보험요율 표준한도 95% 적용 ●업체별 보험요율과 표준한도 차액의 50% 인센티브 배분
	임차료 (차고지비)	●차고지 : 여객자동차운수사업법상 면허 최저기준의 최대차고지 면적 적용 ●회차지 : 실제면적 적용 ●개별공시지가 기준 1,000분의 15 적용
	기타원가	●최근 5년 기타원가의 중위 80% 평균에 광주지역 소비자 물가상승률(0.2%) 반영 ▹기타원가 1 : 업체지급, ▹기타원가 2 : 업체공통경비(업체협의회 지급) ※ 업체 귀책사유나 운송과 무관한 항목 및 운송원가 관련 잡이익 등 제외
적정이윤		●기본이윤 9,250원(보유대수기준), 성과이윤 9,250원(면허대수기준)

'20~'22년 표준운송원가 항목별 산정기준

항 목		2019년	2020년	2021년	2022년
운전원 인건비	대형	임단협 결과 반영(6.09%)	2.14% 인상	2.60% 인상	3.9% 인상
	중형	최저시급 8,350원 적용	8,590원 적용 (2.9%)	8,720원 적용 (1.5%)	9,160원 적용 (5.05%)
정비/관리직 인건비		전년도 급여에 운전원 인상율 반영	동일기준 적용		
연료비		실제사용량 × 단가	동일기준 적용		
차량 감가상각비		취득가액 9년 정액법 적용	동일기준 적용		
임원인건비		전년도 급여에 운전원 인상율 반영	동 결	동 결	동 결
차량정비비		최근 5년 정비비 중위80% 평균에 물가상승률 반영	동 결	동 결	동 결
차량보험료		보험요율 표준한도 95% 적용	동 결	동 결	동 결
임차료		개별공시지가의 15/1,000 적용	동 결	동 결	동 결
기타원가		최근 5년 기타원가 중위80% 평균에 물가상승률 반영	동 결	동 결	동 결
적정이윤		기본 : 9,250원 / 성과 : 9,250원	동 결	동 결	동 결

'23년 표준운송원가 항목별 산정기준

항 목		산 정 기 준
가동비용	운전원 인건비	• 급여 : (대형) 2023년 임단협 결과에 따른 인건비(3.5% 인상) (중형) 근로계약서에 의한 최저시급 9,620원 적용 • 퇴직급여 : 급여의 12분의 1 • 복리후생비 ▹ 법정 : 보험공단에서 고지한 월별 실제납부액 ▹ 기타1 : 전년도 집행액 중위 80% 평균에 광주지역 소비자 물가상승률(3.7%) 반영 ▹ 기타2 : 업체협의회를 통해 공통지급한 실제 발생액
	연료비	• 실사용량 × 단가
보유비용	정비직 관리직 인건비	• 급여 : 전년도 정비직·관리직 급여(표준원가)에 운전원 임금인상률(3.5%) 적용 • 퇴직급여 : 급여의 12분의 1 • 복리후생비 ▹ 법정 : 보험공단에서 고지한 월별 실제납부액 ▹ 기타1 : 전년도 집행액 중위 80% 평균에 물가상승률(3.7%) 반영 ▹ 기타2 : 업체협의회를 통해 공통지급한 실제 발생액
	임 원 인건비	• 급여 : 2022년 임원 급여액 적용('20년부터 급여액 동결) • 퇴직급여 : 급여의 12분의 1 • 복리후생비 ▹ 법정 : 보험공단에서 고지한 월별 실제납부액 ▹ 기타1 : 2022년 기타복리후생비 적용('20년부터 동결) ▹ 기타2 : 업체협의회를 통해 공통지급한 실제 발생액
	차량정비비	• 전년도 집행액 중위 80% 평균에 물가상승률(3.7%), 가중치(12.0%) 적용 • 저상/대형/중형/예비차량 구분하여 가중치 적용 ▹ 가중치 : 저상 1.05, 대형 1.0, 중형 0.98, 예비 0.97
	감가상각비	• 차량연식별 취득가액 기준 9년 정액법으로 산정하여 9년간 동일원가 적용 ▹ 차량구입 보조금 등 제외
	차량보험료	• 버스공제조합 광주지부 공제분담금 × 보험요율 표준한도 95% 적용 ▹ 인센티브 배분 : 업체별 보험요율과 표준한도 차액의 20%
	임차료 (차고지비)	• 차고지 : 여객자동차운수사업법상 면허 최저기준의 최대차고지 면적 적용 • 회차지 : 실제면적 적용 • 개별공시지가 기준 1,000분의 15 적용
	기타원가	• 기타원가 1 : 전년도 집행액 중위 80% 평균에 광주지역 소비자 물가상승률(3.7%) 반영 • 기타원가 2 : 업체공통경비로 업체협의회에 실제발생액 지급
적정이윤		• 기본이윤 9,250원(보유대수기준), 성과이윤 9,250원(면허대수기준)

'24년 표준운송원가 항목별 산정기준

항 목		산 정 기 준
가동비용	운전원 인건비	• 급여 : (대형) 2024년 임단협 결과에 따른 인건비(4.48% 인상) (중형) 근로계약서에 의한 최저시급 9,860원 적용 • 퇴직급여 : 급여의 12분의 1 • 복리후생비 ▹ 법정 : 보험공단에서 고지한 월별 실제납부액 ▹ 기타1 : 전년도 집행액 중위 80% 평균에 광주지역 소비자 물가상승률(2.5%) 반영 ▹ 기타2 : 업체협의회를 통해 공통지급한 실제 발생액
	연료비	• 실사용량 × 단가
보유비용	정비직 관리직 인건비	• 급여 : 전년도 정비직·관리직 급여(표준원가)에 운전원 임금인상률(4.48%) 적용 • 퇴직급여 : 급여의 12분의 1 • 복리후생비 ▹ 법정 : 보험공단에서 고지한 월별 실제납부액 ▹ 기타1 : 전년도 집행액 중위 80% 평균에 물가상승률(2.5%) 반영 ▹ 기타2 : 업체협의회를 통해 공통지급한 실제 발생액
	임 원 인건비	• 급여 : 2023년 임원 급여액 적용('20년부터 급여액 동결) • 퇴직급여 : 급여의 12분의 1 • 복리후생비 ▹ 법정 : 보험공단에서 고지한 월별 실제납부액 ▹ 기타1 : 2023년 기타복리후생비 적용('20년부터 동결) ▹ 기타2 : 업체협의회를 통해 공통지급한 실제 발생액
	차량정비비	• 전년도 집행액 중위 80% 평균에 물가상승률(2.5%) 적용 • 저상/대형/중형/예비차량 구분하여 가중치 적용 ▹ 가중치 : 저상 1.05, 대형 1.0, 중형 0.98, 예비 0.97
	감가상각비	• 차량연식별 취득가액 기준 9년 정액법으로 산정하여 9년간 동일원가 적용 ▹ 차량구입 보조금 등 제외
	차량보험료	• 버스공제조합 광주지부 공제분담금 × 보험요율 표준한도 95% 적용 ▹ 인센티브 배분 : 업체별 보험요율과 표준한도 차액의 20%
	임차료 (차고지비)	• 차고지 : 여객자동차운수사업법상 면허 최저기준의 최대차고지 면적 적용 • 회차지 : 실제면적 적용 • 개별공시지가 기준 1,000분의 15 적용
	기타원가	• 기타원가 1 : 전년도 집행액 중위 80% 평균에 광주지역 소비자 물가상승률(2.5%) 반영 • 기타원가 2 : 업체공통경비로 업체협의회에 실제발생액 지급
적정이윤		• 기본이윤 9,250원(보유대수기준), 성과이윤 9,250원(면허대수기준)

[부록]

시내버스 재정지원 실태조사 정보공개 청구양식 _ 경실련

○ 2019년에서 2025년까지의 여객자동차운수사업법에 따른 시내버스의 운행 현황을 공개하여 주십시오.

구분		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
버스업체(등록기준)								
차량(대)	등록							
	운행							
노선수(개)								
정류장수(개)								
운행거리(Km/연)								
승객수(천명)								

*버스업체는 민간, 공공과 상관없이 분리된 운행계획에 따라 운영하는 것을 기준으로 합니다.

○ 2021년부터 현재까지 시내버스에 대한 재정지원 현황을 공개하여 주십시오.

구분		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
준공영제 여부(O/X)								
운송수입액(백만원)								
재정지원금(백만원)								
세부항목	적자보전							
	추가보전(요금지원)							
	기타(코로나, 종사자 지원)							

*재정지원금의 세부항목이 구분되지 않으면 총액만 공개해주셔도 됩니다.

○ 2019년부터 현재까지 재정지원 과정에서 참고하는 운행원가 산정 혹은 재정지원금 산정 등과 관련한 기준자료를 공개하여 주십시오.

- 예를 들어, 운송원가 산정용역 보고서 혹은 재정지원 산정용역 보고서 혹은 시내버스 재정지원 지급기준 혹은 예산서 상의 산정방식 등의 하나

○ **2019년부터 현재까지 버스요금변경과 관련한 현황을 공개하여 주십시오.**

구분	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
일반(원)							
청소년(원)							
노인(원)							