
수요응답형교통(DRT) 도입 · 운영 가이드라인

2025.12

국토교통부
교통서비스정책과

〈발간 이유〉

수요응답형교통, 일명 DRT(Demand Responsive Transport)는 인구감소 등으로 교통복지 수준이 저하되는 지역의 교통서비스를 제고하기 위해 2014년 「여객자동차운수사업법」을 통해 제도화되었습니다.

수요응답형교통은 차량 운영 방식의 효율화를 통해 지자체의 교통 서비스 운영비를 절감하는 효과가 있고 이용자 만족도도 높아 여러 지역에서 확산되고 있는 추세입니다.

그러나 앱이나 콜센터 등으로 이용자가 능동적으로 차량을 호출해야 하는 점, 택시와 버스의 혼합된 성격을 갖는 점, 경우에 따라 차량을 배차하고 경로를 생성하기 위한 플랫폼의 사용이 수반되는 점 등을 고려할 때 새로운 교통수단에 대한 고령자 등 지역 주민의 수용성, 서비스 운영 방식·비용 및 택시·버스 등 기존 운수사업자와의 상생 협력 등에 대한 고민이 필요한 분야이기도 합니다.

본 가이드라인은 지자체가 인구감소 등의 여건 변화로 수요응답형 교통의 도입을 검토하거나, 운영 중인 수요응답형교통의 운영성과를 분석하고 개선방안을 모색하는 과정에서 지자체의 정책 역량을 지원하기 위한 실무지침서로서 마련하였습니다.

본 가이드라인에는 수요응답형교통에 대한 개요와 관련 제도에 대한 소개, 도입·운영 절차와 단계별 주요 고려 사항을 담았으며 규제특례 실증사업 등 지자체의 다양한 도입 사례도 수록하였습니다.

본 가이드라인이 지역 여건과 특성을 고려한 수요응답형교통 도입과 운영에 실질적인 도움이 되기를 바라며, 국토교통부도 제도 변화, 새로운 기술의 도입 및 신규 운영 사례 등을 반영해 지속적으로 본 가이드라인을 개선·보완해 나가도록 하겠습니다.

국토교통부 종합교통정책관 정채교 2025년 12월 30일

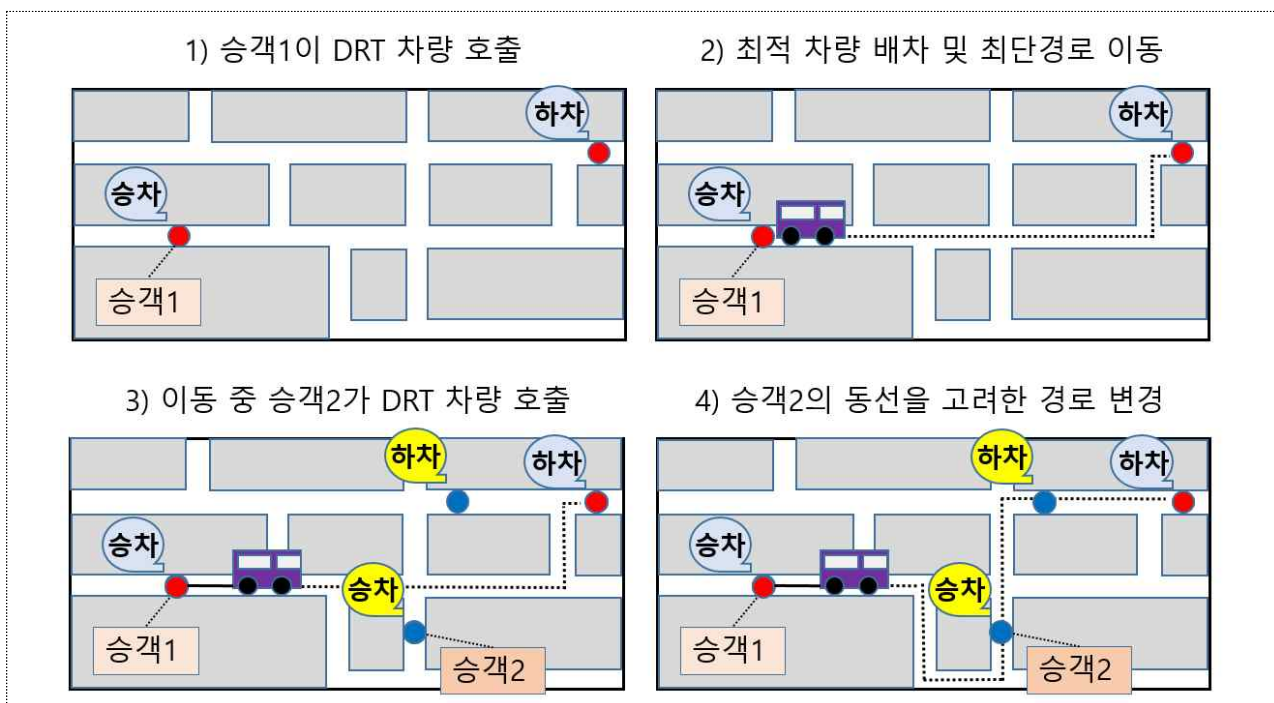
||| 목 차 |||

I. 수요응답형교통 개요	1
II. 수요응답형교통 제도 현황	5
III. 수요응답형교통 도입 · 운영 기본 방향	11
IV. 수요응답형교통 도입 · 운영 절차 및 단계별 주요 고려사항	12
V. 수요응답형교통 주요 운영 사례	34
VI. 참고자료	49

I 수요응답형교통 개요

- **(개념)** 수요응답형 교통수단(DRT, Demand Responsive Transport)은 운행 계통·시간·횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업(「여객자동차운수사업법」 제3조)
 - DRT는 앱, 콜센터 등을 통해 택시처럼 차량을 호출하고 버스처럼 다른 여객과 함께 이용하는 복합·신개념 교통수단으로,
 - 운행 계통·시간·횟수가 가변적인 점에서 노선버스와 구분되며, 개별 여객과 운송계약을 체결하지 않고, 불특정 다수가 함께 이용하는 점에서 택시와도 구분
 - 승객이 차량을 호출하면 인근의 최적 차량이 배차되고, 이동 중 다른 승객의 호출이 발생하면 다른 승객까지 함께 태우고 가기 위해 가장 효율적인 경로로 변경하여 운행
 - 수요가 복잡한 지역에서 효율적인 운영(최소 차량으로 다수에게 편리한 서비스 제공)을 위해서는 최적 차량 배차 및 경로 탐색 기술이 중요

<DRT 운행 방식 개념도>



□ **(도입배경)** 과거에 버스를 다수가 함께 이용하기 위해서는 승객이 노선에 맞추어 정해진 시간에 정해진 장소에서 대기해야 했으나 수요가 저조한 인구감소지역 등에서는 운영상 비효율이 발생

- 운영 효율화를 통해 사업자의 운행손실과 지자체 재정부담을 경감하고 수요자 중심 서비스를 위해 수요에 따라 최적경로로 운행하는 수요응답형교통 법제화('14.1.28, 「여객자동차운수사업법」 개정*)

* (법 개정이유) "인구감소 등으로 교통복지 수준이 저하되는 지역에서 여객 수요에 따라 운행 계통·시간·횟수 등을 조정 가능한 수요응답형 여객자동차운송사업제도를 도입"

- 단, DRT가 택시와 버스의 혼합된 성격을 갖는 바, 기존 운수사업과의 업역 중복을 고려, "수요응답형여객자동차운송사업"이라는 별도 업종을 신설하고, 운행가능 지역* 등을 제한적으로 도입

* (DRT 운행 가능 지역) 읍·면 지역, 대중교통이 불편·부족한 동 지역 등으로 한정

- 스마트폰·AI 등 기술발전은 실시간 차량 위치를 확인해 호출·예약하고 최적 차량을 배차하는 것을 가능케 하여 DRT 활성화 촉진

<노선버스>	<DRT>	<택시>
<ul style="list-style-type: none"> ▸ 일정한 노선운영 ▸ 정해진 운행계획표 ▸ 다수 승객의 합승 ▸ 중형 승합차(16인승 ↑) 이상 ▸ 대중교통으로 분류 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ 수요에 따라 운행경로 설정 ▸ 승객의 합승 허용 ▸ 승용차 및 승합차 사용 가능 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ 정해진 구역 내 운행 ▸ 승객의 요구로 목적지 설정 ▸ 소수 승객 탑승 및 합승 금지 ▸ 13인승 이하 승합차까지 허용

□ **(운영방식 및 특징)** 호출 기반의 최적 경로로 운행하므로 일반적으로 수요가 많고 밀집된 지역보다 수요가 적고 분산된 지역에서 효율적*

* 수요가 많고 밀집된 지역은 DRT보다 대형버스를 활용한 노선운행 방식이 효율적

- **(종류)** 호출·배차방식을 기준으로, 배차 알고리즘이 탑재된 플랫폼으로 실시간 배차하는 "실시간 배차형"과 콜센터 상담원이 호출을 접수받아 계획을 수립해 배차하는 "콜센터 예약형"으로 크게 구분

- “실시간 배차형”은 수요가 복잡하고 운영 대수가 많아 인력이 배차 계획을 수립하기 어려운 지역에서 주로 운영하며, 민간 플랫폼* 사용 시 일반적으로 차량 1대당 플랫폼 사용료를 지불

* 세종(읍·면 지역), 대구 등 일부 지자체는 자체 플랫폼을 구축하여 운영

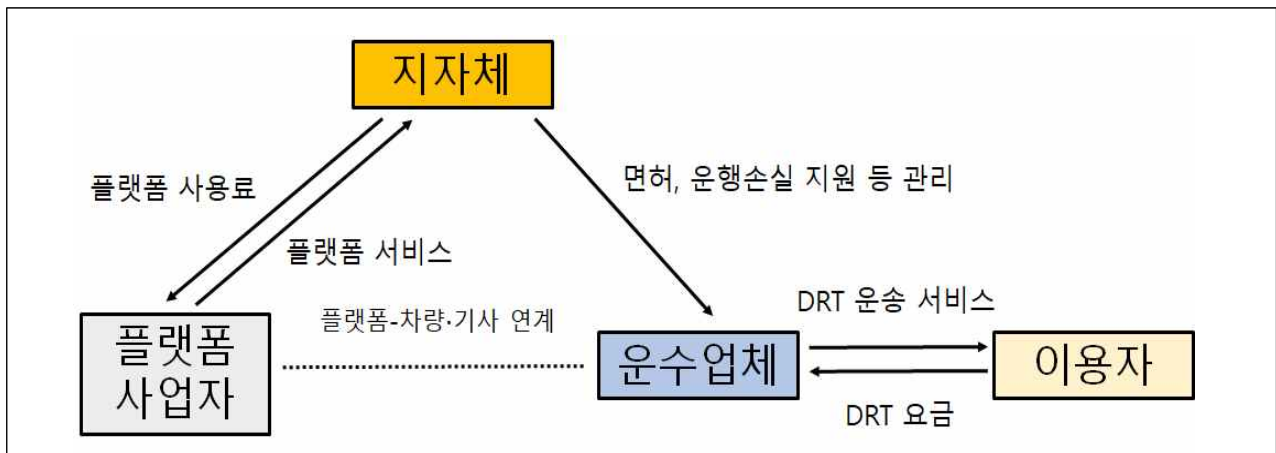
- 실시간 배차형 방식에서도 스마트폰 호출이 어려운 고령자 등을 위해 콜센터, 키오스크 및 호출벨 등을 함께 운영하기도 함
- “콜센터 예약형”은 수요가 복잡하지 않고 운영 대수도 많지 않아 인력이 직접 배차해도 실시간 배차형과 운영 효율성의 차이가 크지 않은 지역에서 주로 운영(플랫폼 사용료 없음)
- DRT 운영 목적을 기준으로, 농어촌 등 교통취약지역의 교통복지 보장을 위한 “복지형”, 도심부에서 철도, 버스 등 다른 교통수단과 환승 편의를 제고하고 기존 교통서비스의 보충적 수단으로 활용되는 “도시형”, 공항·버스터미널 등과 주요 관광지를 연결하는 등 지역 관광객의 관광 편의를 위한 “관광형” 등으로 구분
- 출퇴근 시간대 등 수요 집중 시간대는 고정노선으로 운영하고 그 외 시간대는 호출형으로 운영하거나, 고정노선으로 운행하되 호출이 있는 곳에만 정차하는 방식 등 탄력적 운영이 가능

○ **(사업구조)** 노선버스가 ‘지자체(면허권자)-운수업체(운송서비스)’ 간의 역할분담이라면 DRT는 ‘지자체(면허권자)-플랫폼사업자(배차 등 운영·관리)-운수업체(운송서비스)’ 간 역할분담 구조

- **(지자체)** DRT 사업자 모집 및 면허, 콜센터 운영(위탁 가능), 운수업체 관리 및 재정지원(운행손실*, 플랫폼 사용료 등) 등 담당

* DRT는 주로 노선버스 이용 수요가 적은 곳(수익성 低)에 도입되므로 안정적인 운영을 위해 일반적으로 지자체가 운수업체의 운행손실을 지원

- **(플랫폼사업자)** 플랫폼과 운수업체의 차량을 연결하여 호출 발생 시 배차 및 최적 경로를 안내하고, 콜센터 운영, 플랫폼 관리 등 수행
- **(운수업체)** 차량·기사·차고 등 운수사업 인프라를 바탕으로 플랫폼의 안내·지시에 따라 차량을 운행하고 현장 민원 응대 등 수행



<DRT 사업구조도(실시간 배차형)>

- **(차량/운임)** 11~15인승 소형승합차*(예: 현대자동차 스타리아, 쏘라티)가 주로 사용되며, 운임은 지자체 교통비 정책, 재정지원 계획 등에 따라 상이하나 불특정 다수가 함께 이용(시내버스 대체수단)하는 점을 감안 시내버스와 유사한 수준**으로 설정

* 수요에 따라 경로를 변경하는 DRT 특성 상 차량 규모가 너무 커질 경우(→호출多) 운행경로가 복잡해져 효율성이 저하(우회시간 과다)되는 문제가 발생

** 예) 세종시 기준 DRT 1,800원 / 버스 1,400원 / 택시 4,000원(기본운임)



- **(이용/결제)** 이용자가 앱, 콜센터 등으로 승·하차 장소를 설정하면 최적 차량이 배차되어 탑승(중간에 타 승객 호출 시 경로 변경)
 - 결제는 앱에서 先결제하거나 승차 시 교통카드로 결제하며, 노선버스와 환승할인 서비스를 제공하는 지자체도 있음
- **(기타)** 노선버스보다 작은 차량으로 수요가 있는 곳만 운행하므로 차량 구매비, 유류비 등 절감 가능하며, 마을회관 등 승하차지 추가가 상대적으로 자유로워 이용자 중심 서비스 제공이 용이

- 효율적인 배차계획 운영 시 적은 차량 대수로도 노선버스와 동일하거나 높은 서비스 제공 가능(대기시간 감소, 경로 효율화 등)
 - 서비스 권역이 넓고 주요 이동거점이 분산된 지역에서는 승객의 승·하차 수요가 산발적으로 발생해 운영효율성이 저하될 수 있어 초기에는 타깃(target) 지역을 중심으로 운영*하고 수요 추이를 기반으로 단계적으로 확장하는 방식으로 운영 가능
- * 지자체는 대부분 개별 읍·면이나 생활권 단위로 운행구역을 구분하여 DRT 운영 중
- 한편, 이용자에 따라 정류장에서 기다리면 탑승 가능한 버스와 달리 차량을 호출해야만 이용 가능한 점이 번거롭거나 어려울 수 있음

II 수요응답형교통 제도 현황

- **(업종)** DRT는 「여객자동차운수사업법」 제3조에 따른 “수요응답형 여객자동차운송사업”에 해당하며, 노선여객자동차운송사업(노선버스), 구역여객자동차운송사업(택시, 전세버스 등)과 구분

「여객차법」 제3조(여객자동차운송사업의 종류) ① 여객자동차운송사업의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 노선(路線) 여객자동차운송사업: 자동차를 정기적으로 운행하려는 구간(이하 “노선”이라 한다)을 정하여 여객을 운송하는 사업
2. 구역(區域) 여객자동차운송사업: 사업구역을 정하여 그 사업 구역 안에서 여객을 운송하는 사업
3. **수요응답형 여객자동차운송사업**: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우로서 **운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영**하여 여객을 운송하는 사업
(이하 생략)

- **(면허)** DRT 사업을 경영하려는 자는 시·도지사(사무위임 시 시·군·구청장)의 면허를 받아야 함(「여객차법」 제4조 및 동법 시행령 제4조)
- DRT는 버스와 달리 업역 구분의 기준인 노선이 없고 택시와 달리 사업구역(시·군) 및 차량 총량 제한도 없으므로 운송질서 확립과 과당경쟁 예방을 위해 운행 범위·대수, 사업기간 등을 특정*하는 한정면허(6년 이내, 연장 가능)로 운영(「여객차법 시행규칙」 제17조)

* 예) (운행범위) xx군 ○○면 □□리 일원, (대수) 1대, (사업기간) `25.11.1~~`27.10.31

「여객차법」 제4조(면허 등) ① 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 면허를 받아야 한다. 다만, **대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업** 수요응답형 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 **사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사의 면허**를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 한다.

② (중간 생략)

③ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따라 면허나 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 등록하는 경우에 필요하다고 인정하면 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 **운송할 여객 등에 관한 업무의 범위나 기간을 한정하여 면허**(이하 “한정면허”라 한다)를 하거나 여객자동차운송사업의 질서를 확립하기 위하여 필요한 조건을 붙일 수 있다.

(이하생략)

「여객차법 시행규칙」 제17조(한정면허) ① 법 제4조제3항에 따른 여객자동차운송사업의 **한정면허는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에** 할 수 있다.

1. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 노선 여객자동차운송사업을 경영하려는 경우

(중간 생략)

2. **수요응답형 여객자동차운송사업을 경영하려는 경우**

(이하 생략)

- DRT 사업자는 **운행구역, 차종, 대수, 면허기간, 운임** 등에 대한 사항을 공고하여 **공개모집 방식으로 선정**(「여객차법 시행규칙」 제17조)

「여객차법 시행규칙」 제17조(한정면허) ① (중간 생략)

② 관할관청은 제1항제1호, 제2호 및 제4호에 따라 **여객자동차운송사업의 한정면허를 하려는 경우**에는 다음 각 호의 사항을 공고하는 등 **공개적인 방법으로 그 대상자를 선정**하여야 한다. 이 경우 운송사업자와 대상 노선 등의 선정절차 및 방법, 그 밖에 필요한 사항은 시·도(시·도지사가 면허를 하는 경우만 해당한다)의 조례로 정한다.

1. (중간 생략)

2. **수요응답형 여객자동차운송사업의 경우에는** 다음 각 목의 사항

가. 운행노선 또는 운행구역

나. 운행차종, 대수 및 운행방법

다. 서비스의 수준

라. 면허기간

마. 운임·요금 산정에 관한 사항

바. 보조금의 지급

사. 그 밖에 한정면허에 관하여 필요한 사항

(이하 생략)

- **(운임)** DRT^{한정면허} 운임은 시내·시외버스 등과 달리 정부·지자체가 상한을 정하지 않고 사업자가 시·도지사에게 운임을 신고하면 시·도지사는 7일 이내 수리 여부 통지(「여객차법」 제8조)

- 단, 지자체는 사업자 모집 시 ‘운임·요금 산정에 관한 사항’을 공고하므로(「여객차법 시행규칙」 제17조) 버스 등 다른 교통수단의 운임 수준, 운행손실 재정지원 계획 등과 연계하여 운임 설정 가능

「여객차법」 제8조(운임·요금의 신고 등) ① 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자는 국토교통부장관 또는 시·도지사가 정하는 기준과 요율의 범위에서 운임이나 요금을 정하여 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다.

② 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허나 등록을 받은 자로서 **대통령령으로 정하는 자^{한정} 면허운송사업자** 등은 제1항에도 불구하고 운임이나 요금을 정하려는 때에는 **시·도지사에게 신고**하여야 한다. 운임이나 요금을 변경하려는 때에도 또한 같다.

③ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항 또는 제2항에 따른 신고 또는 변경신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 내에 **신고수리 여부를 신고인에게 통지**하여야 한다.

④ (이하 생략)

- **(운행지역)** DRT는 노선버스, 택시 등 다른 운수사업자와의 업역 중복 가능성 등을 고려해 운행 가능 지역을 한정(「여객차법」 제3조, 동법 시행령 제2조의2)

- DRT 입법(‘14) 당시에는 농·어촌 지역만 허용하다가 이후에 대중교통현황조사^{「대중교통법」} 결과 대중교통 부족 지역(‘17), 신도시·심야시간대 등 대중교통 부족·불편 상황(‘23), DRT 관련 규제특례를 받아 실증을 거친 지역*(‘23)으로 단계적 확대

* 예) 세종시는 「스마트도시법」 규제특례 실증사업을 통해 일반 동(洞) 지역에 DRT 운영(“셔클”, ’21~’24) 후 ’24.7월 “이음버스”로 전환하여 DRT 운영 중

<DRT 운행 가능 지역 확대 연혁>

‘14.1.28(최초)	‘17.12.26(1차 확대)	‘23.4.18(2차 확대)	
농·어촌	대중교통 부족지역* 동(洞) * 「대중교통현황조사」 결과	신도시·심야시간 등 대중교통이 부족·불편한 경우	DRT 면허 관련 규제특례 운행실적이 있는 지역

- 현 규정 상 일반 동(洞) 지역은 DRT 운행이 제한되는데 DRT 사업자가 기존 운수사업자와 협의한 경우에도 DRT를 운행할 수 없는 한계가 있어 운행가능 지역을 탄력적으로 개선할 필요가 있다는 의견도 있음(「여객차법」 개정 要)

「여객차법」 제3조(여객자동차운송사업의 종류) ① 여객자동차운송사업의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 노선(路線) 여객자동차운송사업: 자동차를 정기적으로 운행하려는 구간(이하 “노선”이라 한다)을 정하여 여객을 운송하는 사업
 2. 구역(區域) 여객자동차운송사업: 사업구역을 정하여 그 사업 구역 안에서 여객을 운송하는 사업
 3. **수요응답형 여객자동차운송사업**: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우로서 운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업
- 가. 「농업·농촌 및 식품산업 기본법」 제3조제5호에 따른 **농촌과** 「수산업·어촌 발전 기본법」 제3조제6호에 따른 **어촌을 기점 또는 종점으로 하는 경우**
- 나. **신도시, 심야시간대 등 대중교통수단이 부족하여 교통불편이 발생하는 경우로서 대통령령으로 정하는 경우**
- 다. 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」이나 그 밖에 다른 법률에 따라 **수요응답형 여객자동차운송사업 면허의 규제특례를 받아 운행 등 실증과정을 거친 지역**에서 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)가 필요하다고 인정하는 경우
- ② 제1항제1호 및 제2호의 여객자동차운송사업은 대통령령으로 정하는 바에 따라 세분할 수 있다.

「여객차법 시행령」 제2조의2(수요응답형 여객자동차운송사업의 대상) 「여객자동차 운수사업법」(이하 “법”이라 한다) 제3조제1항제3호나목에서 “**대통령령으로 정하는 경우**”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다.

1. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제7조의2에 따른 **광역교통 개선대책이 수립·확정되었으나 그 이행이 완료되지 않은 지역**으로서 국토교통부장관 또는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)가 교통이 불편하다고 인정하는 경우
2. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제16조에 따라 실시하는 **대중교통현황조사 결과 대중교통이 부족하다고 국토교통부장관이 인정하는 경우**
3. 제1호 또는 제2호에 해당하는 지역을 기점 또는 종점으로 하는 노선버스 및 철도(도시철도를 포함한다. 이하 같다) 등 **대중교통수단(이하 “대중교통수단”이라 한다)이 인근 지역의 「국가통합교통체계효율화법」 제2조제12호에 따른 환승시설 또는 같은 조 제13호에 따른 환승센터까지 운행되지 않거나 운행횟수가 부족하여 국토교통부장관 또는 시·도지사가 교통이 불편하다고 인정하는 경우**
4. **심야시간대에 대중교통수단이 운행되지 않거나 그 접근이 불편한 경우**로서 국토교통부장관 또는 시·도지사가 시간 및 지역을 정하여 고시하는 경우
5. 수익성 부족, 인구 감소 등을 이유로 기존 노선이 폐지 또는 단축되어 **대중교통수단이 없거나 그 접근이 불편한 지역**으로서 국토교통부장관 또는 시·도지사가 이를 대체할 교통수단의 도입이 필요하다고 인정하는 경우
6. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 시행령」 별표 1에 따른 대도시권의 같은 권역 내 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도(이하 “시·도”라 한다) 및 「지방자치법」 제198조제1항에 따른 인구 50만 이상의 대도시 중 도청 소재지인 도시(이하 “도청소재대도시”라 한다) 간에 일상적인 교통수요를 신속하게 처리하기 위한 대중교통수단이 부족한 경우로서 국토교통부장관이 지역을 정하여 고시하는 경우

□ **(차량)** DRT용 차량은 「자동차관리법」에 따른 승용차(10인 이하) 또는 소형 이상의 승합차(11인승 이상) 사용 가능(「여객차법 시행규칙」 별표1)

○ 중형(16인승 이상) 이상 승합차를 사용해야 하는 버스나 승용차 또는 13인승 이하의 승합차를 사용해야 하는 택시보다 선택의 폭이 넓음

- DRT용 차량의 최대 차령은 승용차의 경우 제한이 없고, 승합차는 기본 9년에 자동차검사 통과 등 안전성 요건 충족 시 2년까지 연장 가능(「여객차법 시행령」 별표2)
- DRT용 차량의 차량충당연한(=사용할 수 있는 중고차의 최대 연식)은 승용차는 1년 이내, 승합차는 3년 이내(「여객차법 시행령」 별표2의2)
- DRT는 노선버스·택시와 달리 사업자가 보유해야할 최저 차량 대수 기준은 없음(차량 1대로도 DRT 사업 가능)

□ **(기타)** DRT는 인구감소 등으로 교통복지 수준이 저하된 지역에서 노선버스의 대체수단으로 활용하고자 도입되었으나 「대중교통법」상 대중교통수단*에 해당하지는 않음(「대중교통법」 제2조)

* 現 「대중교통법」상 대중교통수단은 일정한 노선과 운행시간표를 갖추고 다수의 사람을 운송하여야 하나 DRT는 일정한 노선과 운행시간표를 갖추고 있지 않음

- 이에 DRT는 원칙적으로 「대중교통법」상 대중교통현황조사, 대중교통기본계획, 대중교통시책평가 등의 대상에서 제외

- 그러나 DRT가 플랫폼, 콜센터 등을 통해 운행경로를 효율적으로 운영하기 때문에 노선과 운행시간표가 없을 뿐 교통서비스 취약 지역에서 노선버스의 대체교통수단으로 활용되고, 불특정 다수가 이용 가능한 점을 고려 시 대중교통으로 인정될 필요가 있다는 의견도 있음(「대중교통법」 개정 要)

- 한편, DRT가 대중교통수단은 아니지만 「여객차법」 제50조에 따라 시·도지사는 DRT 사업자에게 재정지원 가능

- 또한, 일부 지자체는 DRT 운영 및 지원을 위한 조례*를 제정하여 운영(DRT 기본계획 수립, 사업자 선정 방식, 운임 기준, 플랫폼 등)

* 예) 「경기도 톡버스(수요응답형 버스) 운영 및 지원 조례」,
「세종시 이음버스(수요응답형 버스) 운영 및 지원 조례」 등

「대중교통법」 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “대중교통”이라 함은 이 법에 의한 대중교통수단 및 대중교통시설에 의하여 이루어지는 교통체계를 말한다.
2. “대중교통수단”이라 함은 **일정한 노선과 운행시간표를 갖추고 다수의 사람을 운송하는데 이용되는 것으로서** 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다.
 - 가. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차(이하 “노선버스”라 한다)
 - 나. 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도중 차량
 - 다. 「철도산업발전기본법」 제3조제4호에 따른 철도차량중 여객을 운송하기 위한 철도차량
 - 라. 「해운법」 제2조제1호의2에 따른 여객선(같은 법 제3조제1호에 따른 내항 정기 여객운송사업에 사용되는 경우에 한정한다)
 - 마. 「유선 및 도선 사업법」 제2조제2호에 따른 도선사업에 사용되는 도선
 - 바. 그 밖에 대통령령으로 정하는 운송수단 (이하 생략)

「여객차법」 제50조(정의) 제50조(재정 지원) ① (중간 생략)

- ② 시·도는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유가 있으면 **여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자**할 수 있다. 이 경우 보조 또는 융자의 대상 및 방법과 보조금 또는 융자금의 상환 등에 관하여 필요한 사항은 해당 시·도의 조례로 정한다.
 1. 여객자동차 운수사업자가 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우
 2. 여객의 안전을 위한 교통안전시설을 확충하기 위하여 필요한 경우
 3. 대중교통을 활성화하기 위하여 버스교통체계를 개선하는 경우
 4. 터미널이용객의 편의를 증진하기 위하여 경영이 어려운 터미널사업을 계속하게 할 필요가 있는 경우
 5. 여객자동차운송사업(대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업인 경우만 해당한다)의 폐업 또는 감차를 통한 구조조정이 필요할 경우
 6. **제3조제1항제3호에 따른 수요응답형 여객자동차운송사업을 운영하는 경우**
 7. 운수종사자의 휴식에 필요한 시설을 설치·개선하는 경우
 8. 운수종사자의 근로여건 및 처우개선을 위하여 필요한 경우 (이하 생략)

- DRT는 버스·택시와 달리 **유가보조금(수소연료보조금 포함) 지급대상에서 제외**(「여객차법」 제50조, 동법 시행령 제21조의4, 제21조의6, 제21조의8 등)
- 그러나 DRT가 노선버스나 택시 등 기존 교통수단의 대체수단인 점을 감안 시 DRT도 유가보조금 지급 대상에 포함시켜야 한다는 의견도 있음(「여객차법 시행령」, 「유가보조금지급지침」 개정 要)

「여객차법」 제50조(재정 지원) ①~④ (중간 생략)

- ⑤ 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 **대통령령으로 정하는 운송사업자** 노선버스, 택시에게 **유류(油類)에 부과되는 다음 각 호에 따른 세금 등의 인상액에 상당한 금액의 전부 또는 일부를 보조**할 수 있다. 이 경우 보조금의 지급기준·지급방법 및 지급절차는 대통령령으로 정한다.
- ⑥ 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 **대통령령으로 정하는 운송사업자** 노선버스, 전세에게 **천연가스에 부과되는 다음 각 호에 따른 세금 등에 상당한 금액의 전부 또는 일부를 보조**할 수 있다. 이 경우 보조금의 지급기준·지급방법 및 지급절차는 대통령령으로 정한다.
- ⑦ 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 **대통령령으로 정하는 운송사업자** 노선버스, 전세, 택시가 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제6호에 따른 수소전기자동차를 운행하기 위하여 수소를 충전하는 경우 **그 비용의 전부 또는 일부를 보조**할 수 있다. 이 경우 보조금의 지급기준·지급방법 및 지급절차는 대통령령으로 정한다.
(이하 생략)

Ⅲ 수요응답형교통 도입 · 운영 기본 방향

□ 지역 주민 이동권 보장 및 교통편의 증진

- DRT 도입 의의는 교통 불평등 해소를 위한 이동권 보장과 실수요 중심의 운행을 통한 효율적 교통서비스 운영을 도모하는 것임
 - 다른 지자체가 DRT를 도입하였다고 하여 맹목적인 도입은 지양
- 주민연령과 생활패턴 등을 고려해 기존 교통체계 문제점(예: 긴 배차간격, 정류장 접근성 저하 등)을 DRT로 개선 가능한지 검토하고,
 - 성급한 도입에 따른 불편 가능성(차량규모 축소, 호출 어려움 등)도 고려

□ 적정 서비스 수준 관리 및 운영 효율화

- 차량이 많을수록 대기·이동시간은 감소하나 재정부담도 커지는 바 서비스목표(예: 대기 15분 內)와 재정상황을 고려해 도입 규모 검토
 - DRT는 개인교통수단이 아닌 공공교통수단인 점을 고려하여 주민 편의와 지자체 재정여건 등 운영효율성 간 균형을 이룰 필요
- 배차 효율성을 높이기 위해서는 플랫폼 기반 운영이 적합하나, 수요가 많지 않거나 단순한 곳은 콜센터 방식도 가능(운영비 절감)

□ 다른 교통수단과의 연계 · 융합

- 기존 택시·버스를 DRT로 완전히 대체하기보다 다른 교통수단과 연계·융합하여 교통사각지대를 최소화하는 형태로 DRT 도입
 - 업역 중복은 최소화하고, 연계는 극대화하는 DRT 운행구역 설정, 버스-DRT 간 환승할인 적용, 지역 통합 교통 앱* 운영 등

* 예) 세종시는 "이음패스" 앱을 통해 DRT, 시내버스, 자전거, 택시를 연계

- 아울러, 택시·버스를 특정 시간대에 DRT로 활용(제도개선 要, 규제특례 활용 可) 하는 등 서비스 다양화 및 사업자 간 상생협력 방안도 검토

IV 수요응답교통 도입·운영 절차 및 단계별 주요 고려사항

1. 수요응답교통 도입·운영 절차

□ DRT 도입·운영은 일반적으로 ①사전검토, ②계획수립, ③운영준비, ④운영·관리, ⑤성과분석·환류 5단계로 구성

① (사전검토) 기본 현황 분석, DRT 도입 필요성 검토

- 법령 검토(운행지역 제한 등), 지역 교통·인구·지리 특성 및 DRT 도입 필요성 분석 등을 통한 도입 대상지 선정
- 타 지자체의 DRT 운영 사례 분석(현장 방문 등)

② (계획수립) 사전검토 결과를 기반으로 지자체 교통정책방향 및 이해관계자 의견 등을 고려해 구체적인 DRT 운영방식 및 규모 결정

- 서비스 목표 설정(예산절감, 대기시간 감소 및 우회거리 최소화 등 성과지표)
- 운영방식(지역, 시간대, 호출방식, 승·하차장소 등) 및 규모, 요금 등 결정
- 예산 검토 및 재정지출 계획 수립(기존 노선버스 재정지원과 비교 등)
- 지역 운수사업자(택시·버스) 상생협력방안 마련
- 지역주민 수용성 제고 방안(콜센터, 호출벨 운영, 홍보 등) 마련

③ (운영준비) 계획에 따라 실제 DRT 운영을 위한 세부사항 준비

- 플랫폼 및 운송사업자 선정(면허) 및 협약(플랫폼사용료, 손실지원 등)
- 차량/기사/차고지 등 운수 인프라 점검
- 차량-플랫폼 간 시스템 연계, 호출·결제 앱 점검, 콜센터 설치 등
- 지역주민 홍보 및 사전 시범 운행

④ (운영·관리) 운영 모니터링 및 민원(호출 오류, 정류장 추가 설치, 운영시간·지역 변경, 차량대수 조정 등) 응대, 운행손실 재정지원 등

⑤ (성과분석·환류) DRT 서비스 목표 달성 여부 확인, 이용자 수 및 이용패턴 분석, 민원 등을 고려한 서비스 개선사항 검토 등

<수요응답교통 도입·운영 절차>

① 사전검토

- 법령 검토(DRT 운행가능 지역 여부 확인 등)
- 지역주민 의견수렴 결과, 지역특성, 인구분포, 교통실태 등 기초현황 분석결과를 바탕으로 도입 대상지역 선정



② 계획수립

- DRT 서비스 목표 설정(예산절감, 대기시간 감소 및 우회거리 최소화 등 성과지표)
- 운영방식(실시간 배차형, 콜센터 예약형 등) 및 규모 결정
- 소요예산 검토 및 재정지출 계획 수립
- 지역운수사업자(택시·버스) 상생협력방안 마련
- 협의체 구성 및 운영(운수사업자, 지역주민 등 의견 수렴)
- 홍보계획 수립 등



③ 운영준비

- DRT 운송사업자 공모 및 선정(한정면허 발급)
- 차량/기사 수급, 차량-플랫폼 간 연계, 콜센터 설치 등 운행 준비
- 온·오프라인 주민 홍보 시행 등



④ 운영·관리

- DRT 서비스 모니터링 및 민원 사항 조치
- 운행손실, 플랫폼 사용료 등 재정지원



⑤ 분석·환류

- 이용객 수, 배차 대기시간 등 운행성과 평가 및 분석
- 분석결과를 참고로 서비스 개선사항 마련(차량대수 증·감, 배차 알고리즘 개선, 유저인터페이스 개선, 운행 지역·시간 변경 등)

2. 단계별 주요 고려사항

◆ 주요 고려사항 검토는 지자체가 직접 수행하거나 교통공사, 운수 업체 및 플랫폼 사업자 등과 협의 또는 별도 위탁 용역으로 수행

1 사전검토

○ **(법령검토)** DRT를 도입하고자 하는 지역이 「여객차법」 제3조 및 동법 시행령 제2조의2에서 규정하는 **요건***을 충족하는지 확인

* 농·어촌 지역, 대중교통현황조사 결과 대중교통 부족지역, 신도시·심야시간대 등

- 요건을 충족하지는 못하지만 부득이한 경우(법령을 적용하는 게 맞지 아니한 경우)는 「모빌리티혁신법」(제12조), 「스마트도시법」(제49조) 등에 따른 규제특례 제도 활용* 가능

* 예) DRT 운행요건 확대 규제특례 사례: 과천('22.04.07), 창원('23.11.22), 나주('23.09.01) 등

○ **(실태분석)** 읍·면·동 또는 마을단위로 대중교통 접근성, 대중교통 이용률 및 인구특성 등을 조사

1) **(대중교통 접근성)** 노선버스 일 운행횟수, 정류장 접근성 등 기본 현황과 주요 거점(병원, 시장 등)까지의 이동 편의를 조사

· 일 운행횟수, 정류장 접근성의 절대적 평가 기준은 없으나 「대중교통현황조사」 상 지역 내 최소서비스 기준을 참고 가능

<「대중교통현황조사」 상 대중교통 최소서비스 충족 기준>

☐ 공간적 접근성(=정류장 접근성)

	도시지역				비도시지역
	주거지역	상업지역	공업지역	녹지지역	
버스정류장 접근성	400m 이내			800m 이내	
도시철도 접근성	800m 이내				

☐ 시간적 접근성(=운행 빈도)

행정구역	구분	기준(버스, 도시철도)
	인구밀도	
법정동	저밀도 : 인구밀도 200인/km ² 이하	시간당 1회 이상 운행(60분당 1회)
	중밀도 : 인구밀도 200~8,350인/km ² 이하	시간당 1.33회 이상 운행(40분당 1회)
	고밀도 : 인구밀도 8,350인/km ² 초과	시간당 6회 이상 운행(10분당 1회)
법정리	저밀도 : 인구밀도 110인/km ² 이하	1일 4회 이상 운행
	고밀도 : 인구밀도 110인/km ² 초과	1일 9회 이상 운행

2) **(대중교통 이용률)** 노선버스의 일 운행횟수당 승차인원 등을 조사하여 운영 효율성이 낮은 노선 및 지역 조사(노선별 순위 산정 등)

3) **(인구특성)** 지역 인구수 대비 자가용이나 노선버스 이용이 수월하지 않은 고령자(65세 이상), 장애인 등 교통약자 비율을 조사

☞ 대중교통 접근성이 열악한 지역, 대중교통 이용률이 낮은 지역 및 교통약자 비율이 높은 지역을 중심으로 DRT 도입 우선 검토

· 단, 계량화된 수치에 반영되지 않는 지역적 특수성도 있는바 지자체 교통정책 방향, 주민 요구, 운수사업자 의견 등도 고려

<부산시 DRT 도입 지역 탐색방안 연구사례>

□ 부산시의 “DRT 도입 지역 선정 시 중요 고려 요소” 설문 결과, 상위 5개 중요 요소는 ①생활편의시설 접근성 낮은 지역, ②마을버스 공급 낮은 지역, ③시내버스 공급 낮은 지역, ④고령인구 많은 지역, ⑤버스정류장 접근성 낮은 지역

상위요인	하위요인	중요도(순위)
지역거주 인구특성	유소년인구(01~14세) 많은 지역	11
	생산가능인구(15~64세) 많은 지역	12
	고령인구(65세 이상) 많은 지역	4
지역 특성	생활편의시설 접근성 낮은 지역	1
	지형 경사도 높은 지역	6
	도로 보급률 낮은 지역	8
대중교통 수요	도시철도 이용량 높은 지역	16
	시내버스 이용량 높은 지역	15
	마을버스 이용량 높은 지역	7
개인교통 수요	승용차 통행량 높은 지역	14
	자전거/도보 통행량 높은 지역	9
대중교통 구축수준	버스정류장 접근성 낮은 지역	5
	도시철도역 접근성 낮은 지역	10
	시내버스 공급수준 낮은 지역	3
	마을버스 공급수준 낮은 지역	2
	지역 내 도시철도역 개수 낮은 지역	13

* (출처) 부산 수요응답형교통(DRT) 도입방안 연구, 부산연구원, 2023, p 29, 36

- **(사례분석)** DRT를 운영 중인 他 지자체 사례를 검토하고, 필요 시 현장에 방문해 직접 DRT를 이용하여 우수·미흡사례 확인
 - 도입 대상지와 인구·지리·교통 특성이 유사한 곳을 중심으로 조사하되 운영방식이 다양한 DRT 특성을 고려 충분한 사례를 수집
 - 필요 시 DRT 사업자·기사 및 승객 인터뷰, 他 지자체 공무원 면담 등을 통해 현장 만족도 및 운영 상 애로사항 확인
 - DRT 도입 시 기존 운수사업자 및 지역주민과의 소통 사례도 참고
 - 플랫폼 사업자 간 플랫폼 사용료, 배차 알고리즘 성능, 이용자·관리자용 앱/웹 화면의 전문성·편의성 및 부가 서비스* 등이 상이하므로, 플랫폼 간 비교도 필요
- * 예) 정기적 통계분석 및 개선방향 제시, 민원응대·콜센터·홍보 등 운영 지원, 스마트폰 이용이 어려운 고령자 등을 위한 호출벨·키오스크 설치 등

2 계획수립

- **(목표 및 운영규모 설정)** 효율적인 운영을 위해 사전에 목표를 설정하고 이를 달성하기 위한 적절한 운영 규모·방식 등 계획 수립 필요
 - **(재정절감 측면)** 기존 대중교통 운행손실 지원 예산이 주민 효율 대비 과도한 경우 예산 감축 목표 설정(예: 20% 이상 감축 등)
 - **(주민편의 측면)** 차량 대기·이동시간, 이용시간대, 서비스 구역 등 구체적인 서비스 목표 설정(추후 환류단계 시 달성여부 평가)
- ☞ DRT는 자가용과 달리 개인교통수단은 아니므로 주민 편의와 지자체 운영효율성 간 균형을 이루는 목표를 설정하고, 이를 달성하기 위한 적정 운영 규모·방식(차량 크기, 대수, 운영시간, 호출 방식 등) 설정 필요
 - 개별 호출이 가능한 DRT 특성 상 차량 운영 대수가 너무 적을 경우, 대기시간 과다 등 도입 초기 주민 만족도가 떨어지고 DRT에 대한 부정적인 인식이 생길 가능성도 있는 점도 고려

- **(운영방식)** 이용수요가 높지 않을 것으로 추정되는 지역은 운영비 절감을 위해 플랫폼 기반 실시간 배차형 대신 콜센터 예약형 DRT나 바우처 택시(일명 “100원 택시”) 활용도 검토
- 특정 시간대·요일에 따라 이동패턴의 차이가 분명한 경우 운영 방식을 탄력적으로 설정 가능
- 수요 집중 시간(출퇴근 및 등·하원 시간, 지역행사 등)에는 경로가변형 보다 고정노선 형태가 효율적일 수 있음(시간대를 나누어 혼합 운영)

<참고 사례: 혼합방식 운영>

- 김포시 고촌읍: 출퇴근 시간대 노선형 + 그 외 시간 경로가변형으로 운영
- 하남시 감일동, 위례동: 등하교 시간대 노선형 + 그 외 시간 경로가변형으로 운영
- 제주시(애월읍 등): 오전시간 노선형 + 14시 이후 경로가변형으로 운영

- 단, 두 가지 운영방식을 혼합하여 운영하는 경우 이용자 혼란이 발생할 가능성도 있는 만큼 충분한 사전 설명 및 홍보 필요
- 운영이 탄력적이고 수요자 맞춤 서비스가 용이한 DRT의 장점을 활용하여 운영방식을 고정하기보다 모니터링 결과 및 주민의견을 참고해 운영방식을 지속 보완·개선 및 최적화
- 또한, 지역주민 초기 수용성 제고를 위해 버스를 일시적으로 DRT로 전환하기보다 일부 노선부터 단계적 전환하는 방식도 검토
- **(차량)** 일반적으로 11~15인승 소형승합차가(예: 현대자동차 스타리아, 쏘라티)가 주로 사용되나 수요가 많지 않은 지역*은 10인승 이하 승용차 도입도 검토하여 차량구매비용 및 유류비 절감 필요

* 인구수 등 지역 특성이 유사한 他 지역의 평균 동시 탑승인원 데이터를 확보하여 추정

- 수요가 많은 지역에서 특정 시간대에 고정노선형으로 전환하여 운행하고자 하는 경우는 16인승 이상 중형 승합차 도입도 검토
- 차량 유형은 수요(침두/비침두시간대 예상 탑승인원)뿐만 아니라 도로 환경(폭, 회전반경), 주차 공간, 승객 편의 등을 종합 고려해 선정

- 아울러, 차량구매비용 절감, 기존 운수사업자와의 상생협력 및 차고지 등 운수인프라의 안정적 확보를 위해 지역 택시·버스 사업자의 차량 활용* 방안도 검토(제도개선 要, 규제특례 활용 可)

* 예) 보령시·현대자동차는 규제특례('25.11)를 통해 개인택시에 DRT 면허를 복수 부여하여 특정 시간대에 개인택시를 DRT로 운영

<DRT 차량 유형별 특징>

	
<p><중형택시(4인승)></p> <ul style="list-style-type: none"> · 기존 택시사업자 차량 활용 가능 · 차량구매비, 유류비 절감 · 좁은 길 등 도로여건에 따른 운행 제약 낮음 · 최대 4인 탑승 가능해 저수요 지역에 적합 	<p><승합차·소형버스(11~15인승)></p> <ul style="list-style-type: none"> · DRT에서 가장 일반적으로 사용 · 기존 택시·버스에서 일반적으로 많이 사용하지 않는 차량이므로 통상 별도 구매 필요 · 특정시간 수요가 몰리는 지역에서 활용성 高
	
<p><중형버스(16~35인승)></p> <ul style="list-style-type: none"> · 승차정원이 많아 통근·통학 등 일정한 고정 수요가 존재하는 경우에 적합(호출형-노선형 혼합 운영 등) · 수요가 적은 지역이나 시간대에는 과대 공급 우려가 있음 	<p><대형버스(36인승 이상)></p> <ul style="list-style-type: none"> · 대형 차량으로 좁은 길 진입에 제약이 있어 Door-to-Door 운행방식에 적합하지 않음

- **(운임)** DRT 운임은 지자체 교통비 정책, 재정지원 계획 등에 따라 상이하나 불특정 다수가 함께 이용(시내버스 대체수단)하는 점을 감안 시내버스와 유사한 수준으로 설정
- DRT 운임 수준은 재정지원 규모와 관계되는 만큼 주민 교통비 부담과 지속가능성(재정부담)을 모두 고려하여 적정 수준으로 설정

- 주민 교통복지를 위해 DRT 운임을 지나치게 낮게 설정할 경우 일반택시와의 업역 중복 우려도 있음

<지자체 시내버스·DRT·택시 요금 비교(25.12월, 성인, 교통카드 기준)>

구분	세종	청주	경기	인천	대구
시내버스(일반)	1,400원	1,650원	1,650원	1,500원	1,500원
DRT	(동)1,800원 (읍·면)500원	650원	1,650원	1,250원	1,500원
택시(기본운임)	4,000원	4,000원	4,800원	4,800원	4,000원

- **(승·하차지 설정)** 기본적으로 기존 버스 정류장을 활용하되, 기존 노선버스 대비 도보 이동 거리를 줄이기 위해 마을회관, 경로당, 행정복지센터, 학교, 전통시장 등 주요 지점도 포함 가능
- 차량 이동 및 정차 시 안전 확보를 위한 도로 여건도 고려
 - 온라인 지도(로드뷰) 및 현장 실사 등을 통해 차량 양방향 동시 통행 가능 여부, 차량 회전반경 확보 등 운행 여건 확인 후 선정
- 승·하차지가 너무 많을 경우 이동 효율성이 떨어져(호출 경우의 수 多 → 우회시간 增) 오히려 이용자 만족도가 저하될 우려도 있음
- **(차량 대기 장소)** 배차 대기시간과 공차 운행을 최소화하기 위해 호출이 없는 시간(이용자 無)에 차량이 대기하는 장소의 선정이 중요
- 출·퇴근, 등·하교 등 수요가 집중되는 시간대는 주거 밀집지, 학교, 업무시설, 기차역 등 수요 다발 지역 인근을 후보지로 선정하고,
 - 호출이 적은 시간대는 운행구역 전역으로 접근성이 용이하면서 주·정차 공간, 휴게시설(화장실, 편의점 등) 및 전기차 충전시설 등이 있는 공영주차장, 공공청사, 차고지 등을 후보지로 선정
- 플랫폼 기반 DRT는 호출이 없는 시간에 대기 장소 목록 중에서 알고리즘에 따른 최적 대기 장소를 기사에게 안내하므로 효율적 운영을 위해 플랫폼의 안내를 준수토록 교육(무단 이탈 방지)

- **(예산)** DRT 도입 규모·방식 별 개략적인 소요 금액을 추정(운행손실, 플랫폼 사용료, 콜센터 운영비 등)하여 기존 버스 지원예산 등과 비교
 - 일반적으로 DRT는 수요가 많지 않은 지역에 도입되는 바, 지자체가 DRT 운수업체의 운행손실*을 지원하는 경우가 많음
 - * 운송원가와 운송수입의 차액으로서, 플랫폼 사용료와는 별개의 비용
 - 플랫폼 기반 DRT 운영 시 운행손실 지원 외에도 플랫폼 사용료* 및 콜센터 운영비(상담사 인건비 등)가 추가 소요되며, 콜센터 예약형 운영 시에도 콜센터 운영비 추가 소요
 - * 일반적으로 민간 DRT 플랫폼사는 차량 1대당 플랫폼 사용료를 수취
 - 일반적으로 DRT가 버스보다 차량이 작아 한대당 차량가격, 유류비 등이 절감되는 측면이 있으나 운영 대수에 따라 재정지원 규모가 상이한 점, 플랫폼 사용료와 콜센터 운영비 등이 소요되는 점, 기존 노선버스 총량 유지*(=버스 재정지원규모 유지) 시 DRT 예산이 추가 소요되는 점 등을 고려할 필요
 - * 예) DRT 도입지역에 노선버스 감차 후 노선버스 수요가 많은 지역에 추가 투입
 - 지역균형발전특별회계 「도시형 교통모델」*국토부, 市지역, 「농촌형 교통모델」*농림부, 郡지역(시·도자율편성)을 통한 국비지원(50%)이나 문체부의 「지역 관광교통 개선」 공모사업 등 활용 가능
 - * 대중교통사각지대 해소를 위한 지자체의 DRT, 공공형버스, 공공형택시 운영비 지원
- **(상생협력)** DRT는 버스·택시의 대체수단으로 활용되는 경우가 많아 기존 운수사업자와의 상생협력을 통해 업역 중복 최소화 필요
 - 특히, 승용차 DRT는 택시와 유사해 총량 규제를 적용 받는 택시와 업역 중복 가능성이 높은 바, 도입 검토 시 충분한 협의 필요
 - DRT 사업자 모집 시 지역 운수사업자에게 가점을 주는 방식, 지역 운수사업자가 모여 DRT 법인을 설립하는 방식*, 버스노선 감축 대신 노선을 조정하는 방식(예: DRT 도입지역에 버스 감차 후 수요 많은 지역에 증차 등) 등 지역 상황에 따른 상생협력 모델 발굴 검토
 - * 예) 청주시 6개 시내버스업체가 DRT 운영을 위해 SPC 설립

- 또한, DRT 운행지역이나 운행시간을 제한적으로 설정하는 등 운영 과정에서의 과당경쟁 최소화 방안도 검토
- **(수용성)** DRT는 사용자의 능동적 차량 호출이 필요한 바, DRT가 생소하고 스마트폰 사용이 어려운 주민의 수용성 제고 방안 필요
 - 주민 수용성 제고를 위하여 노선버스를 일시에 DRT로 전부 전환하는 대신 단계적으로 전환하는 방안도 검토
 - 특히, 장거리 노선은 단거리 노선에 비해 DRT 전환 효율이 떨어질 수 있고(승객 한명의 차량 이용시간 長→배차효율성 低), 차량 호출 등 편의성보다 정시성·예측가능성이 중요할 수 있어 버스가 적합할 수도 있음
 - 고령자 비중이 높은 지역에서 플랫폼 기반 DRT 도입 시, 다양한 호출 수단(콜센터, 호출벨·키오스크 등)을 마련하고, 기존 노선버스 대비 도보 접근성을 높일 수 있는 DRT 전용 승·하차 지점(예: 마을회관 등)을 추가 설치하여 초기 서비스 만족도 제고
- DRT 운영방식에 대한 이해도를 높이기 위해 본 가이드라인 및 DRT 사업계획 자료 등을 활용해 마을단위 설명·홍보도 실시



- **(협의체 운영)** DRT 도입 및 운영 과정에서 기존 운수사업자와의 상생협력, 지역 주민 수용성 제고 등을 위해 이해관계자와 지속 소통할 수 있는 협의체 구성·운영을 권장
 - 협의체는 지자체, 플랫폼 사업자, 운송사업자, 주민대표 및 전문가 등으로 구성하며, 운영 전 단계에서 운영방식, 개선사항 등 논의

<운영 단계 별 협의체 주요 논의 사항>

구분	주요 논의 사항
도입 전·초기	▸ DRT 운행범위, 운영시간, 운임, 정류장 위치, 차량규모, 호출방식(실시간 배차형, 콜센터 예약형 등) 등 세부 운영방식
운영 중	▸ 운영방식 개선 (차량 증차, 운영시간 확대 등), 민원사항 (기사 불친절, 대기시간 과다, 안전운행, 플랫폼 오류 등)
사후 평가	▸ 도입 목표(대기시간 등) 달성 여부, 플랫폼 및 운수사업자 변경 여부, DRT 운영지속 여부(노선버스로의 환원 등) 등 향후 개선 방향

3 운영준비

- **(공모 및 입찰)** 플랫폼 기반 실시간 배차형 DRT 운영을 위해서는 배차·경로안내 등을 위한 플랫폼을 제공하는 플랫폼사업자와 차량 운행을 담당하는 운수사업자를 선정할 필요
 - 플랫폼은 통상 민간 플랫폼을 활용(플랫폼 사용료 지불)하나 세종(읍·면지역), 대구 등 일부 지자체는 민간 플랫폼 대신 교통공사 등을 통해 자체적으로 플랫폼을 구축하여 사용*하는 경우도 있음
 - * 민간 플랫폼 사용 시 플랫폼 사용료에 유지보수비가 포함되어 있으나, 자체 플랫폼 사용 시 지자체가 별도 유지보수비 부담 필요
 - 한국교통안전공단은 자동배차 기능은 없지만 콜센터 예약형 DRT를 운영하는 지자체의 통계관리 지원 시스템 운영 중(지자체당 45만원/월)
 - 운수사업자는 공개 모집 방식으로 선정하여야 하며, 효율적인 운영을 위해 지역 내 교통수단 운영 경험이 있고 차고지·기사 등 인프라를 갖춘 기존 버스·택시사업자 등에게 가점을 주는 방식도 있음
 - 사업자 모집 시 플랫폼 사업자와 운수사업자를 별도 선정하는 방식, 일괄 선정(플랫폼 사업자와 운수사업자가 컨소시엄 구성)하는 방식이 있음
 - 사업자 모집 공고문에는 운송원가 및 재정지원 기준, 운행지역, 차량 대수 및 규모, 운행시간, 면허기간, 요금 등 세부적인 사업계획을 포함
 - 운송원가는 인건비, 경비, 일반관리비 및 이윤 등으로 구성되며 버스 재정지원 시 산정한 운송원가를 참고하거나 별도 조사하여 산정

<경기 이천시 DRT("똑버스") 운송사업자 공고문('25.8.6) 중 사업계획 내용>

- ▶ **사 업 명** : 이천시 똑버스 운송사업
- ▶ **운송원가** : 대당 558,380원/대·일 (협상단계 조정 가능)
- ▶ **운행지역** : 이천시 신둔면, 마장면
- ▶ **운행내용** : 이천시 신둔면(3대), 마장면(5대)
11인승 승합자동차, 운행시간 06:00 ~ 24:00
- ▶ **사 업 자** : 입찰방식으로 선정된 운수업체
- ▶ **근거법령** : 「여객자동차운수사업법」 제3조 제1항 제3호
- ▶ **면허체계** : 수요응답형 여객자동차운송사업 한정면허 5년(+4년)
- ▶ **요금체계** : 1,450원(일반 시내버스 요금 및 수도권 통합 환승할인 적용)
- ▶ **운행방법** : 완전고정형, 자율운행형 동시 운영
(※ 향후 지역 특성을 고려 탄력적 운영)
- * 사업자는 경기도 똑버스 플랫폼 가이드라인을 적용한 **똑버스 플랫폼(승객용 앱, 운수종사자용 앱, 관리자 시스템)**을 사용하여야 하며 플랫폼 운영비를 지급 및 부담하여야 한다.
- ** 이천시장은 연간 운송비용 및 운송수입금을 정산한 결과, **운송수입금이 운송비용보다 적은 경우 사업자에게 부족액을 재정지원하며, 운송비용보다 클 경우 차액을 반납하도록 한다.**

<차량 1대(11인승 승합차) 당 운송원가>

구 분		원가(원/대·일)	비 고
인건비	운전직 인건비	337,671	기초원가 제안 ※ 협상단계 조정가능
경 비	연료비	57,375	기초원가 제안 ※ 협상대상아님(실비지급)
	차량감가상각비	24,140	기초원가 제안 ※ 협상대상아님(실비지급)
	정비비	37,865	
	보험료	18,000	
	기타차량유지비	10,590	
	똑버스 플랫폼 운영비	48,000	※ 협상대상 아님
일반 관리비	관리직 인건비	17,858	
	기타 일반관리비	6,881	
합 계		558,380	

* 경기도-현대차 간 DRT 플랫폼 사용 업무협약 체결 → 경기도 기초 시·군은 현대차 DRT 플랫폼("똑버스 플랫폼") 사용 중

○ **(사업자 선정 면허발급)** 사업자의 제안서를 바탕으로 사업수행능력, 가격, 운행구역 연고도 등에 대한 정성·정량 평가 실시

- 플랫폼 사업자 선정 시 플랫폼 사용료뿐만 아니라 배차 알고리즘 성능, 이용자·관리자용 앱/웹 화면의 편의성·전문성, 부가 서비스* 등 DRT 사업에 필요한 각 항목별 평가를 통해 적절한 능력을 갖춘 사업자를 선정

* 예) 정기적 통계분석 및 개선방향 제시, 민원응대·콜센터·홍보 등 운영 지원, 스마트폰 이용이 어려운 고령자 등을 위한 호출벨·키오스크 설치 등

- DRT 사업과 관련된 내용으로 평가 항목을 구성해야 하며, 금전·현물 등 DRT 사업과 무관한 사항은 평가 시 제외
- 저수요 지역은 플랫폼 간 배차 성능 차이가 뚜렷하게 나타나지 않을 수 있는 점도 고려
- 같은 사업자더라도 부가서비스 수준에 따라 플랫폼 사용료가 상이한바 타 지자체 사례 등을 참고하여 적정 수준 협의
- 운수사업자 선정 시 DRT 사업을 위한 준비*가 되지 않은 사업자가 선정되지 않도록 운영계획을 종합 평가

* 예) 차고지 확보, 차량, 운수종사자 채용 및 교육, 서비스 편의 개선 계획 등

<DRT 사업자 선정 시 평가항목 예시>

구 분	세 부 항 목
정량평가	경영 상태 및 실적, 관련사업 수행실적, 보유차량·인력 현황 등
정성평가	사업수행계획(운행체계·안전·교육·민원대응) 운송시설 확보 및 고용계획 등 경영 및 서비스 개선방안, 지역(운수사, 주민 등) 협력방안 등
가격평가	제안 운송원가, 재정지원 요구 수준(단가, 총액 등)
가점	친환경차량 도입, 교통약자 서비스 강화, 지역 업체 참여 등
감점	임금 체불 이력, DRT 전담 관리자 미지정 등

- 필요 시 평가단을 구성하여 심층면접도 진행하며, 최종 선정된 사업자에게 수요응답형 여객자동차운송사업 한정면허* 발급

* 면허증 양식 : 「여객차법 시행규칙」 [별지 제1호서식] 여객자동차운송사업 면허증

- **(협약 체결)** 협상 결과에 따라 운송원가 및 재정지원 기준, 운행지역, 차량, 운영시간, 요금 등을 확인하여 운송사업자와 운송협약 체결
- **(운행준비)** 실제 DRT 운영 개시 전 차량, 시스템 등 최종 점검
 - **(도색)** 지역별 DRT 브랜드, 지역 상징색 등 시인성이 양호한 디자인으로 도색하고 차량관리를 위해 차량별 번호(예: 1호차, 2호차 등)도 표기
 - 「여객차법 시행규칙」 제39조에 따라 차량 외부에 한정면허사업자임을 알리는 “한정” 문구도 표시
 - **(콜센터)** 민간 플랫폼 사업자, 운수사업자 등과 콜센터 운영 위탁계약을 체결하거나 지자체가 직영하는 경우 콜센터 사무실 확보, 상담인력 채용 및 교육 등 준비
 - **(승·하차장)** DRT 승·하차 장소임을 인지할 수 있는 시설물(표지판, 스티커 등)을 설치하고, 주요 승·하차장에는 호출벨·키오스크 등 설치
 - **(차량 대기장소)** 호출이 없을 때 차량이 대기하는 장소의 주차공간 및 화장실 등 기사 편의시설 상태 점검
 - **(시스템 연계)** 차량 운전석에 배차 및 경로안내 확인을 위한 기사용 태블릿을 설치하여 플랫폼과 연계하고, 필요 시 현재 위치, 이동 경로, 예상 소요시간 등을 확인할 수 있는 승객용 모니터 설치
 - 결제를 위한 현금 요금함, 교통카드 단말기 등도 설치
 - **(운수종사자 교육)** 노선이 고정된 버스와 달리 DRT는 호출 수요에 따라 이동경로가 변동하므로 기사가 플랫폼의 배차·안내 지시를 충실히 이행하는 것이 중요
 - DRT 운영방식, 기사용 앱 사용법, 근무 스케줄, 대기장소, 친절 및 안전 교육 등 실시
 - **(시범운행)** 서비스 시행 전 협의체(지자체, 플랫폼 사업자, 운송사업자, 주민대표 및 전문가) 주관으로 호출·결제 및 승·하차全流程을 직접 테스트하여 시스템 정상 작동여부 및 현장 미비사항 등 확인

- **(주민홍보·설명)** 보도자료, 지자체 홈페이지 및 SNS 등을 통해 DRT 운행개시 시점, 이용방법 등 홍보
- 고령자가 많은 지역은 오프라인 홍보에 중점을 두고 마을 단위로 이용방법 시연, 탑승체험 행사 등을 실시



4 운영 · 관리

◆ 탄력적 운영이 가능한 DRT는 운영 중 이용현황, 재정지출, 이용자 만족도 등을 모니터링*하여 문제점을 조기 발견 및 개선 필요

※ DRT 도입 시점에 단발성 홍보로만 그치고 관리에 소홀해지지 않도록 주의

- **(모니터링 및 피드백)** 지역별 최적 운영모델(권역, 방식, 스케줄 등) 구축·유지를 위해 통계 기반의 지속적인 모니터링 및 피드백 필요

- 모니터링 주기는 일/주/월/반기(또는 연간) 등으로 구분하여 시행하고, DRT 플랫폼에 수집된 통계 데이터 활용*

* 플랫폼 사업자 선정 시 모니터링을 위한 통계 분석 서비스를 모집조건에 포함 가능

- ① **(기초현황 지표)** 인구밀도, 인구구성(고령자 비율), 기존 교통서비스(버스 노선 및 배차간격, 택시 대수 및 배차성공률 등) 및 주요 거점 등 해당 지역의 기본 현황
- ② **(DRT 이용현황 지표)** 일·월·시간대별 탑승인원 추이, 연령대·요일간(주중/주말) 이용 비중, 승·하차지 별 이용자 수 및 주요 호출 케이스(예: 마을회관↔병원) 등 이용특성을 판단하는 지표

- 수요가 집중되는 시간에 차량을 추가투입하거나 수요 집중 지역 인근을 대기 장소로 선정, 특정지역 수요 편중에 따른 서비스 균형 관리* 등 서비스 최적화에 활용

* 예) 청주시는 오송읍 내 거주인구 차이(오송역 일대 vs 교통취약지역)으로 인한 배차 불균형 해소를 위해 오송역 일대를 "레드존"으로 설정하고 "레드존" 내 DRT 이용 제한

③ **(DRT 차량운행 지표)** 차량별 탑승인원, 평균 이동거리, 운행률, 공차운행률, 합승률 등 차량운행 효율성을 판단하는 지표

- 공차운행률이 너무 높으면 운행구역·시간·차량대수를 조정할 필요가 있고, 합승률이 너무 낮으면(잔여좌석 多) 배차방식을 개선하거나 차량크기를 축소하는 방안 등을 검토할 필요가 있음

④ **(DRT 운영비용 지표)** 운송원가 대비 운송수입 비율, 이용자 1인당 운송원가, 서비스 면적 당 운송원가 및 재정지원규모 등 DRT 운영의 경제성을 판단하는 지표

- DRT 운영비용이 기존 노선버스 운영비용보다 현저히 높을 경우 운영구조 개선 및 운송원가 조정 등 운영 합리화 방안 검토

⑤ **(편의개선 지표)** 주요 구간을 기준으로 DRT 도입 전 후 차량대기 및 이동시간, 도보시간 등을 비교하여 이동편의 개선 효과 파악

☞ 모니터링을 통해 도출된 문제점 해소를 위해 운영방식 조정 등 단기대책을 수립해 시행하고, 전반적인 DRT 운영계획 조정 등 중·장기 개선안도 도출

- DRT와 他 공공교통수단(마을버스, 바우처택시 등)의 중복운영 필요성·효과 등도 분석하여 DRT 추가 전환 등 효율성 증진 방안 검토

○ **(민원접수 및 대응)** DRT 운영 중 이용자 불편사항과 시스템 장애를 신속하게 파악하고 대응하여 서비스 신뢰도 확보 필요

- 콜센터와 앱 상 민원접수 창구 및 협의체 등을 통해 파악된 민원을 유형별(호출 장애, 대기시간 과다, 차량 및 운전자 문제 등)로 분류해 관리

- 민원 유형별 개선 및 재발방지 대책을 마련하고 필요 시 전반적 운영구조 개선 및 플랫폼 기능 고도화 등도 추진
- 필요 시 마을주민 대상 정기적(예: 6개월) 설문조사도 실시
- **(서비스 장애 대응)** DRT 플랫폼 장애(배차 불가 등)로 인한 서비스 중단(전체 또는 일부) 시 신속한 대응을 통해 이용자 불편 최소화
 - 플랫폼 장애 발생 즉시 운수사 및 플랫폼 사업자와 협력하여 문제를 확인하고 복구조치를 시행
 - 복구 중에는 전화예약 방식으로 전환하거나 임시 노선버스 배차, 바우처 택시 운영 등 비상체제로 전환하여 서비스 공백 최소화
- **(재정지원)** DRT 운영으로 인한 운행손실 보전과 플랫폼 사용료 등 지자체의 재정지원은 투명하고 적정하게 집행되어야 함
 - 지자체는 재정지원을 위해 유류비, 인건비, 플랫폼 사용료 등 운송원가 항목별 손실보전 기준과 방법을 객관적이고 합리적으로 제시
 - 운수사가 제출한 정산자료는 플랫폼 상 데이터, 유가보조금시스템^{국토부} 자료 등과 비교*, 현장 실사 등을 통해 과다 및 허위 청구 여부 확인
 - * 예) 특정 차량의 플랫폼 상 운행거리와 유가보조금시스템 상 주유량 비교 등
 - 플랫폼 사용료 및 유지보수비 등 기술비용은 계약조건과 개선하고자 하는 서비스 수준에 따라 예산편성 및 관리
- **(안전관리)** 여객자동차운송사업의 한 종류인 DRT는 운영 중 「교통안전법」 및 「여객자동차 운수사업법」에 따른 안전관리 수행
 - 「교통안전법」 제33조(교통수단안전점검)에 따라 교통사고 예방을 위해 교통행정기관(지자체)에서 주기적 점검을 실시할 수 있음
 - 안전점검시 한국교통안전공단의 14개 지역본부에 지원 요청 가능
 - 「교통안전법」 제55조(운행기록장치의 장착 및 운행기록의 활용 등)에 따라 DRT는 운행기록장치(DTG)를 장착하고, 운행기록을 6개월 간 보관

<교통수단안전점검표 예시(한국교통안전공단)>

구분	점검항목	점검결과		
		양호	미흡	해당 없음
1. 일반현황	면허 또는 등록 차량의 타인 대여 여부			
	면허 및 등록 범위 위반 사업 여부(업종 범위 벗어난 사업)			
	면허 및 등록 범위 위반 사업 여부(운행계통 위반한 사업)			
	면허 및 등록 범위 위반 사업 여부(차고지 아닌 곳에서 밤샘주차)			
	운수종사자 휴게실 등 부대시설 기준 충족 여부			
	등록사항 변경 신고 여부(사업계획 위반-결행, 도중회차, 노선 단축 또는 연장 운행, 감회 또는 증회)			
	등록사항 변경 신고 여부(주사무소, 영업소, 정류소 및 차고 신설·이전, 차량대수 임의 변경)			
	등록사항 변경 신고 여부(말소등록 이후 6개월 이내 자동차 미충당)			
	등록사항 변경 신고 여부(운행시간 미준수)			
	등록사항 변경 신고 여부(기타)			
	명의이용 금지 위반 여부			
2. 운전자관리	교통안전담당자 지정 여부			
	자격 미달 운수종사자 운행 여부(운송사업자, 운수종사자)			
	운수종사자의 음주 확인 여부			
	차량 운행 전 운수종사자 점검 여부			
	운전자 입·퇴사 보고 여부			
	운전적성정밀검사(신규, 특별, 자격유지) 수검여부			
3. 운행관리	종사원 건강진단 실시 여부			
	운전자 휴식시간 보장 준수 여부(운송사업자)			
	음주 운수종사자 운행 허용 여부			
	운행 전 차량 점검 실시 여부			
	운전자 휴식시간 보장내역 제출 여부			
	운전자 휴식시간 미준수(운수종사자)			
	차량 출발 전 여객 좌석안전띠 착용 안내 여부			
	운행기록자료의 보관 및 제출 여부			
4. 교육관리	운행기록자료의 조작 여부			
	운전자 승무 전 신규 또는 보수교육 등 이수 여부(운수종사자)			
	운전자 신규 및 보수교육 등에 필요한 조치 여부(운송사업자)			
	중대교통사고 발생 운전자 교통안전체험교육 이수 여부			
	좌석안전띠 착용에 관한 교육 실시 여부			
	교통안전담당자 교육 이수 여부			
5. 교통사고관리	중대한 교통사고 미보고 또는 거짓 여부			
	교통사고자료 보관 및 관리 여부			
	교통사고관리 제출 요구 거부 여부			
6. 자동차관리	자동차의 표시(운송사업자의 명칭) 여부			

	좌석안전띠 상태			
	차내 표지판(회사명, 자동차번호, 운전자성명, 불편사항 연락처 및 차고지) 게시 여부			
	속도제한장치 또는 운행기록장치 정상 작동되지 않은 상태에서 운행 여부			
6. 자동차관리	압력감지기 또는 전자감응장치, 가속페달 잠금장치 설치 및 작동 여부			
	난방 및 냉방장치 설치 여부			
	안내방송장치 및 정차신호용 버저 작동 스위치 설치 여부			
	안내방송 실시 상태 불량 여부			
	앞바퀴 재생타이어 사용 여부			
	앞바퀴 튜브리스 미사용 여부(시외, 전세)			
	운전자 보호 격벽시설 설치 여부(시내일반버스)			
	운전자격증명 게시 여부			
	영상기록장치의 설치 여부(시내, 농어촌, 마을, 시외, 전세)			
	자동차의 차령 초과 여부			
	운행기록장치 장착 여부			
	차로이탈경고장치 장착 여부			
	등록번호판 적정 여부			
	정비 작업범위 초과 여부			
	정기검사 수검 여부			
	최고속도제한장치 무단해체 및 조작 여부			
	자동차구조 및 장치의 안전기준 적합 여부(최고속도 제한장치, 주행거리계 및 운행기록계)			
	자동차구조 및 장치의 안전기준 적합 여부(최대안전 경사각도, 최소회전반경, 전기·전자장치, 광각 실외 후사경, 후방 영상장치 및 후진경고음 발생장치)			
	자동차구조 및 장치의 안전기준 적합 여부(창유리, 소화기 및 방화장치)			
	자동차구조 및 장치의 안전기준 적합 여부(접지부분 및 접지압력, 주행·조종·제동·등화장치, 경음기 및 경보장치, 방향지시등 기타 지시장치, 후사경·창 닦이기 기타 시야확보 장치, 속도계 및 기타계기)			
	자동차 내 좌석안전띠 착용 및 가요반주기 이용의 지도·감독 실시 여부			
	차량구조, 장치의 임의 변경 여부			
	승객탈출용 망치 설치 및 관리 여부			
	안전관련 안내 방송 실시 여부			
	기타			
7.기타	관할관청 개선명령 또는 운행명령 이행 여부			
	교통안전관리규정 작성 및 준수 여부			
	교통수단안전점검을 거부·방해 또는 기피 여부			

5 성과분석 · 환류

◆ 일정기간 DRT 운영 이후 성과분석과 환류 과정을 통해 미흡/우수한 점을 점검하여 최적 운영 형태를 탐색해 나가는 과정 필요

○ 공급자 중심의 성과평가가 되지 않도록 협의체를 적극 활용

○ **(사업구조)** 운영지역, 차량규모, 운영시간, 호출방식 등 전반적인 DRT 사업구조가 해당 지역에 적합한 형태였는지를 평가

- 플랫폼에서 수집한 객관적 운행데이터를 기반으로 평가하되 주민 의견, 민원 등 실제 이용자 관점에서 느낀 점도 중요하게 고려

○ **(지표달성)** 평균 대기시간, 정시성, 평균 우회율(=실제이동시간/직행 이동시간), 배차 성공률 및 취소 비율, 1인당 수송비용, 재정절감률 등 당초 목표로 설정한 정량지표의 달성여부 평가

○ **(요금·재정구조)** DRT 요금이 교통비 부담 경감과 지속가능성(재정 부담) 간 균형을 이루고, 택시사업자 등과 업역 중복이 최소화되는 등 적절한 수준이었는지 평가(타 지자체 요금정책과 비교)

- 운송원가(플랫폼사용료 포함) 산정 및 정산 방식 적정성, 장래 DRT 확대에 따른 예산 추계 등도 평가

○ **(만족도)** DRT 도입 이후 이동이 편리해 졌는지?, 개선이 필요한 사항은 무엇인지? 등에 대한 설문을 통해 만족도 조사

- DRT가 이용자 중심의 서비스인 점을 고려하여 조사결과는 가급적 적극적으로 반영하여 서비스 개선 필요(지자체 재정상황도 함께 고려)

○ **(사업자평가)** 당초 협약한 사업계획의 성실 준수 여부, 현장민원·시스템오류 등 대처의 적절성, 지자체와의 협력수준 등 평가

○ **(제도개선)** 「여객차법」, 「대중교통법」, 「교통안전법」 등 DRT 관련 제도개선이 필요한 사항을 검토하여 소관부처에 개선 건의

☞ 차량 부족/과다, 시스템 불안정 및 부적절한 운영방식 등 미흡한 부분에 대해 사업자에게도 원인분석 및 개선방안 제출 요청

- 원인분석을 통해 운영방식(시간, 규모 등) 및 정류장 조정 등 운영 환경 개선과 배차알고리즘, 앱화면 개선 등 기능 고도화 등 조치
- 개선사항 적용 후 정기적 평가 등 선순환 환류 구조 구축
- 개선사항의 시행 효과가 미미할 경우 추가 개선사항 발굴, 사업자 변경, 기존 노선버스 방식으로 복귀 등 대안 검토

<DRT 도입·운영 단계별 주요 체크리스트>

구분		검토 내용
① 사전검토	1. 법령검토	「여객차법」상 DRT 운행 가능지역 여부
	2. 실태분석	대중교통 접근성, 대중교통 이용률 및 인구특성 분석
	3. 사례분석	현장방문, 인터뷰 등 타 지자체 사례 분석
② 계획수립	1. 목표 및 운영규모	DRT 도입 목표(재정절감, 주민 편의) 및 운영규모(차량대수 등) 설정
	2. 운영방식	호출방식(플랫폼/콜센터) 및 탄력 운영계획(고정노선+경로가변형 혼합 등) 설정
	3. 차량	적정 차량 규모(승용차, 소형승합차 등) 및 확보계획(신차구매, 기존 택사버스 활용 등)
	4. 운임	시내버스·택시 요금 수준 및 지자체 재정지원 계획 등을 고려해 설정
	5. 승·하차지	주민편의, 차량 주행여건 등 고려 설정(기존 버스정류장 외 DRT 전용 승하차지 운영 등)
	6. 차량 대기장소	호출 다발 지역, 기사 편의시설(화장실, 편의점 등) 등 고려 설정
	7. 예산	노선버스 등과 비교하여 개략 소요 예산 추정(운행손실, 플랫폼 사용료, 콜센터 운영비 등)
	8. 상생협력	택시·버스업계 업역중복 최소화 방안

	9. 수용성	고령자 등 지역주민 DRT 수용성 제고 방안
	10. 협의체 운영	운영 쉼 단계에서 운영방식, 개선사항 등 논의(지자체, 사업자, 주민대표 및 전문가 등)
③ 운영준비	1. 공모 및 입찰	DRT 플랫폼/운수사업자 모집 공고 (운송원가, 재정지원 기준, 운행지역, 차량 크기 및 대수, 운행시간, 요금 등 공고)
	2. 사업자 선정 및 면허 발급	사업계획 평가, 한정면허 발급
	3. 협약 체결	사업자와 DRT 운영 관련 협약 체결
	4. 운행준비	차량 도색, 콜센터 운영준비, 승·하차장 및 대기장소 점검, 차량-플랫폼 간 시스템 연계, 종사자 교육, 시범운행 등
	5. 주민홍보·설명	온라인(보도자료, SNS 등) 및 오프라인(마을 단위 설명, 탑승행사 등) 홍보
④ 운영·관리	1. 모니터링 및 피드백	지표 모니터링(기초현황, DRT 이용현황, 차량운행, 운영비용, 편의개선 등), 단기, 중·장기 개선방안 수립, DRT 효율성 증진방안 검토 등
	2. 민원접수 및 대응	유형별 민원 분류, 개선 및 재발방지 대책 마련, 정기적 설문조사 등
	3. 서비스 장애 대응	플랫폼 장애 시 복구조치 및 현장대응(전화예약 방식 전환, 임시 노선버스 투입 등)
	4. 재정지원	원가 항목별 손실보전 기준·방법 규정, 운행손실 및 플랫폼 사용료 등 재정지원
	5. 안전관리	교통수단안전점검 실시(한국교통안전공단 협조), DTG 기록 관리 등
⑤ 성과분석·환류	1. 사업구조	운행데이터, 이용자 의견 등을 고려한 사업구조의 적절성 평가
	2. 지표달성	평균 대기시간, 정시성, 재정 절감효과 등 정량지표 달성여부 평가
	3. 요금·재정구조	요금 수준 및 운송원가 산정·정산 방식 적정성 평가, 장래 예산 추계 등
	4. 만족도	이용자 대상 설문조사 및 개선 반영
	5. 사업자평가	사업계획 준수 여부, 대처 적절성, 지자체와 협력수준 등 평가
	6. 제도개선	DRT 관련 제도개선 사항 발굴 및 건의

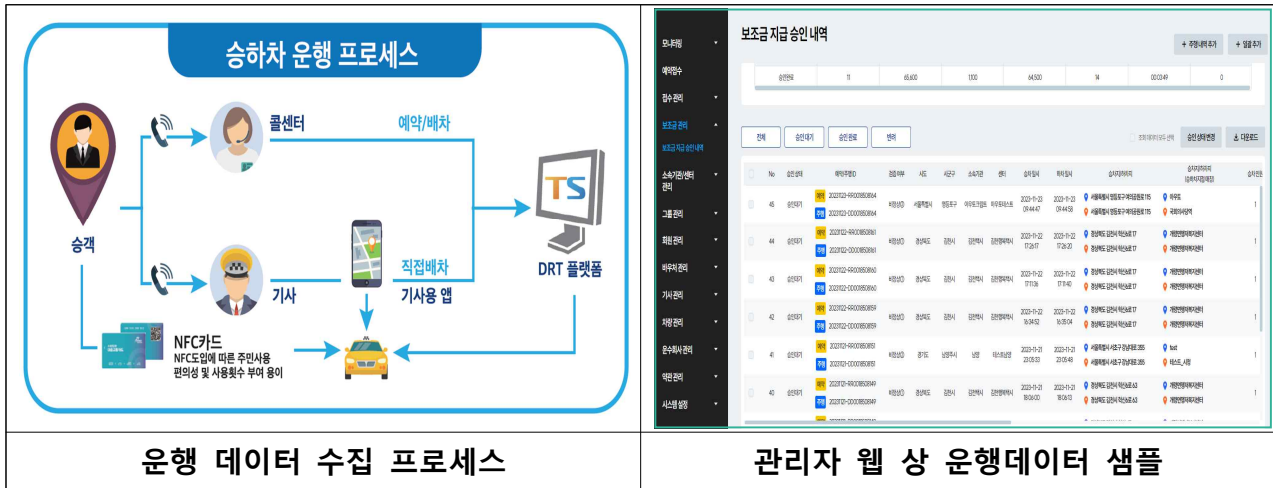
V 수요응답교통 주요 운영 사례

□ 한국교통안전공단 DRT 운영 지원 시스템

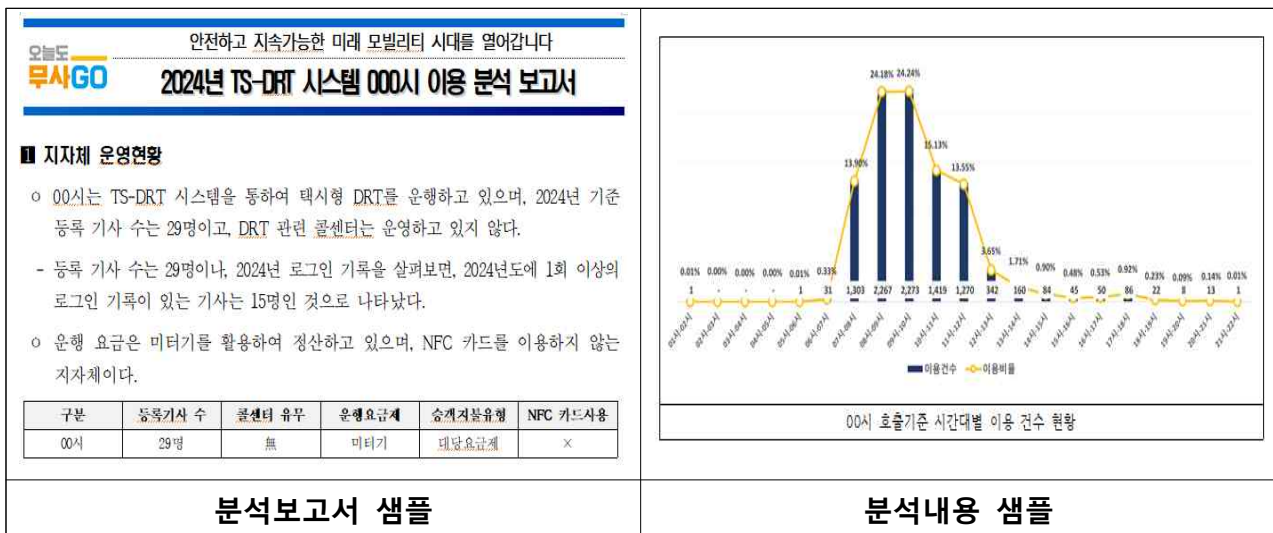
- 한국교통안전공단(TS)은 **콜센터 예약형 DRT**를 운영하는 지자체의 **통계관리 및 정책지원**을 위한 “TS-DRT” 시스템을 구축·운영(‘18~)
- ‘25.12월 기준 **72개 시·군**이 TS와 협약하여 콜센터형 DRT, 바우처 택시(“100원 택시”) 등을 운영하며, 시스템 사용료는 **45만원/월**

구분		TS-DRT 시스템 사용 협약 지자체
대구광역시	1개	달성군
대전광역시	1개	대전광역시
울산광역시	1개	울주군
경기도	7개	남양주시, 시흥시, 안산시, 안성시, 포천시, 화성시, 가평군
경상남도	15개	거제시, 김해시, 밀양시, 사천시, 창원시, 거창군, 고성군, 남해군, 산청군, 의령군, 창녕군, 하동군, 함안군, 함양군, 합천군
경상북도	15개	경산시, 경주시, 구미시, 김천시, 문경시, 상주시, 안동시, 영주시, 영천시, 포항시, 고령군, 영양군, 예천군, 의성군, 청도군
전라남도	8개	나주시, 순천시, 여수시, 강진군, 구례군, 무안군, 진도군, 해남군,
전라북도	10개	김제시, 남원시, 전주시, 고창군, 무주군, 부안군, 순창군, 완주군, 임실군, 장수군
충청남도	9개	계룡시, 공주시, 당진시, 보령시, 서산시, 부여군, 서천군, 청양군, 홍성군
충청북도	5개	제천시, 괴산군, 단양군, 증평군, 음성군
합계		72개

- TS는 운행기록을 확인하고 보조금 정산을 위한 관리자 웹, 운행 기록, 탑승자정보 및 비용증빙자료 등을 수집하는 기사용 앱 제공
- 이용자가 콜센터 또는 기사에게 전화하면 TS-DRT 시스템을 통해 배차하고, GPS 기능이 포함된 기사 앱을 활용해 운행기록 관리



- TS는 연간 이용 실태분석 보고서를 지자체에 제공하고 지자체는 이를 활용해 운영체계 개편 등을 위한 참고자료로 활용



□ 공공 DRT 플랫폼 구축

- 국토부는 지자체의 DRT 운영부담을 완화하고 국민의 이동편의를 개선하기 위해 **모든 지자체가 사용할 수 있는 DRT 공공플랫폼 구축**을 추진할 계획(2026년 국토교통부 업무계획)
- 차량·결제·배차가 가능한 패키지 시스템으로 개발하고, DRT와 운영 구조가 유사(호출→배차→서비스)한 **일반택시 및 바우처택시**(“100원 택시”) **호출** 기능도 가능토록 구축
 - 이용자가 출·도착지를 입력하면 각 수단별 소요 비용·시간 등을 제시해 선택권을 확대하고, 2개 이상 서비스를 제공하는 지자체는 콜센터를 통합 운영하여 운영비용 절감 효과도 기대
- 국토부는 앱 및 배차알고리즘 고도화 등 공공플랫폼 유지관리를 수행하고, 지자체는 공공플랫폼을 사용해 지역 맞춤형 서비스 운영
- 민간플랫폼 사용료 부담 등으로 콜센터 예약형 방식으로 DRT를 운영했던 지자체는 공공플랫폼을 통해 플랫폼 기반의 자동배차 시스템으로 전환하여 서비스 품질 개선 가능

<콜센터 호출형과 공공플랫폼 DRT 서비스 비교>

구분	예약	배차	운행경로
콜센터 예약형	1일~수시간 前	사전예약	경로 비효율(수기배차)
공공플랫폼	실시간	실시간	최적경로(알고리즘)

- 기존 민간플랫폼 사용 지자체는 필요한 서비스 수준, 재정상황 등을 고려해 **민간/공공플랫폼 중 선택**(선택권 확대 및 민간 기술발전 유도)
- '26년 상반기에 구체적인 서비스 기능 및 수준, 데이터 형식 등 구체적인 구축범위 설정을 위한 연구용역을 추진할 예정으로,
 - '27년부터 지자체에 보급하여 활용할 수 있도록 할 계획

□ 군산시 “행복 콜버스” (콜센터 예약형, 한국교통안전공단이 운영 지원)

- 군산시는 콜센터 예약형 DRT를 회현면에 최초 도입한('18.8~) 이후 확대하여 현재 5개 지역에서 총 10대 DRT 운영(500원, 환승할인 可)
- 시간 당 평균 호출건수는 2.7건으로 호출 수요가 많지 않아 민간 플랫폼 대신 콜센터 상담사가 직접 배차하는 방식으로 운영
- DRT 운송사업 면허는 **지역 시내버스 사업자(군산여객, 우성여객)에게 절반씩 부여**하여 상생협력 방안을 마련

<군산시 DRT 운행 현황>

구분	회현면	임피-서수면	가력항	대야면	옥구-옥서면
개시일	2018.8.	2019.5.	2023.4.	2023.9.	2025.3.
운송사업자	우성여객	군산여객, 우성여객	군산여객	우성여객	군산여객
운행시각	07:00 ~ 18:00	07:00 ~ 22:00	07:40 ~ 17:40	07:00 ~ 22:00	07:00 ~ 19:00
운행대수	1대	4대 (토/일/공 2대)	1대	2대 (일/공 1대)	2대 (토 1대)
운행방법	콜예약제	콜예약제	노선운행(일 3회)	콜/노선 혼합방식	콜예약제
기타	군산 DRT 최초 운행 지역	노선제에서 콜 예약제로 변경 ('23.5)	가력항 뱃시간과 연계해 운영	07:00~11:00 노선제 및 그 외 예약제	TS-DRT 시스템 도입 및 타 지역 확대 적용('25.5)

- '25.2월에는 한국교통안전공단과 **'DRT 시스템 사용에 관한 협약'**을 체결하여('25.2) **DRT 이용실태 정보*** 수집 체계도 마련

* 운행 건별 이용시간, 승하차지, 위치정보 등에 대한 정보 수집 / 월 사용료 매달 45만원

- 한국교통안전공단은 수집된 정보를 바탕으로 DRT 이용 실태분석 보고서를 지자체에 제공하고 지자체는 교통서비스 개편 등에 활용

	
<p>“행복콜버스 DRT” 차량</p>	<p>“행복콜버스” 홍보 포스터</p>

□ 세종시 이응버스, 두루타버스 · 마을택시

- 세종시는 정부청사 및 연구기관 등이 위치한 행정중심복합도시와 외곽 읍·면 지역에서 각각 이응버스, 두루타버스·마을택시 운영 중

① 이응버스 행정중심복합도시(행복도시)

- 세종시·현대자동차는 행복도시 동(洞)지역 내 DRT 운영을 위해 「스마트도시법」 규제특례 실증사업 실시(“셔클” ’21~’24)

- 실증사업 기간 높은 주민 만족도를 고려, 실증사업 종료 후 “이응버스”로 명칭을 전환(’24.7)하여 서비스 지속

- 행복도시 내 간선기능을 수행하는 BRT(오송역, 대전 등)와 DRT를 연계해 서비스를 극대화하고, 노선버스의 보완적* 기능도 수행

* 노선버스 배차간격(평일, ’24) : (서울) 10.6분, (세종) 18.6분

- 서비스 면적 과다에 따른 DRT 운행효율성 저하 문제를 고려해 3개 서비스권역*으로 구분하여 운행하며, 고령자 비율이 낮은 도시 특성을 고려 실시간 앱 호출 방식으로 서비스 제공 중

* (행복도시 1·2생활권) 25대, (3·4생활권) 4대, (6생활권) 1대

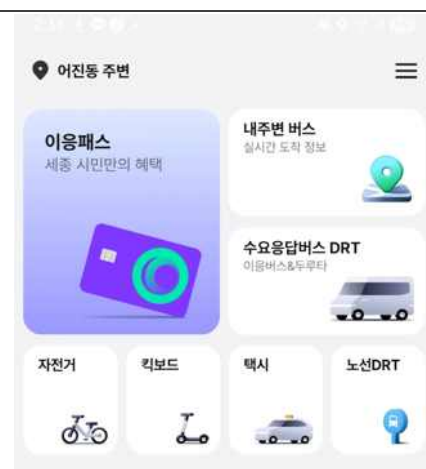
- 이용운임은 1,800원(시내버스 1,400원, 택시 4,000원)이며, 환승할인 제공

- 세종시는 DRT뿐 아니라 택시·자전거 등도 이용가능하고 대중교통비 환급혜택*도 제공하는 세종시 교통앱 “이응패스” 도입(’24.9월)

* 월 2만원 이응패스 구매 시 최대 5만원까지 대중교통비용 환급



세종시 “이응버스” 차량



세종시 교통앱 “이응패스” 화면

② 두루타버스 읍·면지역

- 행복도시 대비 상대적으로 대중교통이 열악한 읍·면지역에서 마을버스 등의 대체수단으로 “두루타버스” 운영 중
- 읍·면별 특성에 따라 고정노선형, 노선예약형*, 실시간 호출형 방식으로 운영방식을 다양하게 운영(총 33대)
 - * 노선이 있으나 호출 있을 경우만 운행하며, 호출 없는 정차지는 무정차 통과(최소 30분전 예약)
- 호출형 서비스 지역 중 일부는 민간 플랫폼 대신 세종도시교통공사가 구축한 DRT 플랫폼을 활용(플랫폼 사용료 절감)
 - 차량 호출을 위해 “두루타” 앱 운영 중이며 읍·면지역 특성 상 고령자 이용편의를 위해 콜센터도 병행 운영 중
- 이용운임은 버스(1,400원)보다 저렴한 500원이며 버스환승 가능



③ 마을택시 면지역

- 버스 운행이 어려운 면지역에 택시를 별도 호출 없이 시간표(주민 수요 고려)에 따라 노선 운행하여 지역주민 일상이동 지원(9개 면*, 9대)
 - * 부강면, 금남면, 장군면, 연서면, 전동면1, 전동면2, 전의면1, 전의면2, 소정면
- 주민들은 정해진 시간에 승·하차장소에서 택시를 버스처럼 탑승(합승 가능)하고, 주민에게 차량번호 및 기사 연락처도 제공
 - 이용금액은 1,100원이며, 운임차액은 세종시가 재정지원

□ 청주시 읍·면지역의 DRT 중심 교통서비스 “청주 콜버스”

- 청주시는 '21년 **시내버스 준공영제 도입과 연계한 노선개편** 시 기존 읍·면지역 노선버스를 수요응답형 교통체제로 전환하여 운영('22.10~)
- 청주시 6개 시내버스사가 DRT 운영을 위한 **특수목적법인(SPC) 설립**
 - 스튜디오갈릴레이의 플랫폼을 활용해 실시간 배차형과 고정형 DRT를 병행하여 운영('25.11월 기준 총 52대, 06:30~22:00 운행)
- 승객은 앱이나 전화로 차량 호출 가능하며, 읍·면지역 특성 상 **고령자 접근성** 을 위해 **경로당 등 주요 정류장에 호출벨*** 및 콜센터 운영

* 호출벨 이용방법과 주요 정류장 리스트 및 정류장별 번호도 표시

- 효율적인 배차 알고리즘 및 최적 대기 장소 예측 기술 등으로 기존 공영버스 대비 **운영 효율성*** 및 **이용자 만족도**** 증진

* (평균 대기시간) 약 82% 감소, (이용인원) 약 55.9% 증가, (투입예산) 약 20% 절감

** (만족도) 이용자 76% 만족^{'24년 조사} (전국 대중교통 만족도 평균 60% 수준)

- 대중교통 취약지역의 서비스 보장을 위해 **레드존(인구 과밀지역)과 그린존(인구 과소지역)을 구분*** 하여 운영(과밀지역 차량 쏠림 방지)

* 예) 오송읍 내 거주인구 차이(오송역 일대 vs 교통취약지역)으로 인한 배차 불균형 해소를 위해 오송역 일대를 “레드존”으로 설정하고 “레드존” 내 청주시 DRT 이용 제한

- 농어촌 지역 공영버스 전 노선을 DRT 전면 전환한 **최초 사례로, 예산 절감 및 주민 편의를 극대화한 성공적인 모델*** 로 기대

* 행정안전부, '2025년 제안활성화 우수기관 평가' 공무원 부문 1위



“청주콜버스 DRT” 차량



마을회관·경로당에 설치된 호출벨

□ 경기도 도단위 통합 MaaS 플랫폼 구축 및 운영(“똑타” 앱)

- 경기도는 현대차^{플랫폼사업자}와 **경기도 MaaS(Mobility As a Service) 플랫폼 “똑타”*** 개발 및 운영(경기교통공사 및 현대차 공동운영, '23.2~)

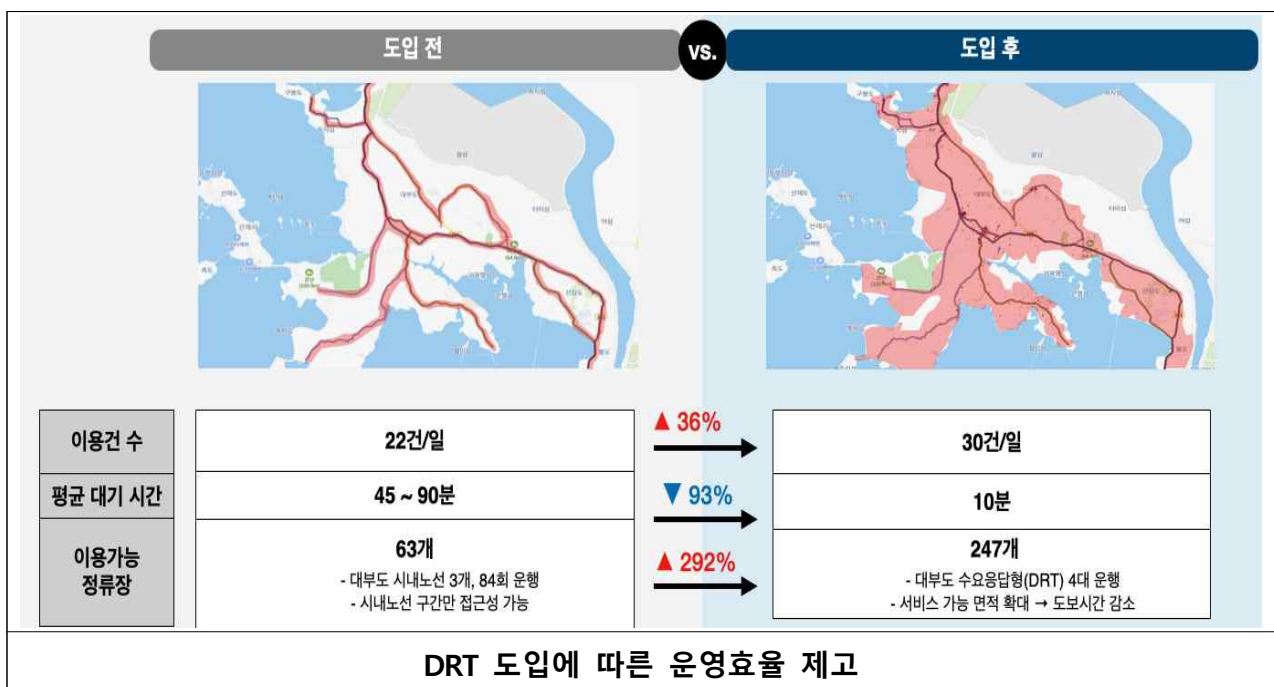
* '21년 12월 경기도 파주시 DRT 운행 이후 '23년 2월 똑타 플랫폼 오픈

- 앱 누적 다운로드 140만 회, 회원 가입자 수 95만 명('25.11 기준)
 - 기존 대중교통 수단(시내버스, 마을버스) 외에 **DRT, 택시, 공공자전거 등 다양한 교통수단을 연결**하여 출발지와 목적지 입력 시 **최적 이동 방법 제안** 및 예약·결제 가능
 - 경기도 교통복지 사업과 연계한 바우처 발급(청소년 자전거 할인, 장애인 바우처 택시 등) 및 운영
 - 경기도는 현대차와 DRT 플랫폼 사용 업무협약을 체결하여 **경기도 기초 시·군은 현대차 DRT 플랫폼 사용**
 - 이에, 기초 시·군은 DRT 도입 시 별도 플랫폼사업자를 모집하지 않고, 차량운행을 담당하는 **운수업체만을 모집공고**(운수업체 모집 공고문에 똑타 플랫폼 사용 명시*)하며, **“똑버스”로 DRT 브랜드 통일**
- * 예) 이천시 DRT 운수업체 모집공고문('25.8) : “사업자는 경기도 똑버스 플랫폼 가이드라인을 적용한 똑버스 플랫폼(승객용 앱, 운수종사자용 앱, 관리자 시스템)을 사용하여야 하며 이에 따라 플랫폼 운영비(수수료)를 지급 및 부담하여야 한다.”

	<p>바우처 목록</p> <div> <div> 경기도 청소년 자전거 할인 '25년 4분기 2025.12.31까지 </div>  </div> <div> <div> 경기도 장애인 바우처 택시 2025.12.31까지 </div>  </div> <div> <div> 의왕시 일시적 보행 장애인 바우처 택시 2025.12.31까지 </div>  </div> <div> <div> 의왕시 임산부 바우처 택시 2025.12.31까지 </div>  </div>
<p>경기도 “똑버스” 차량</p>	<p>“똑타” 앱의 복지바우처 발급 화면</p>

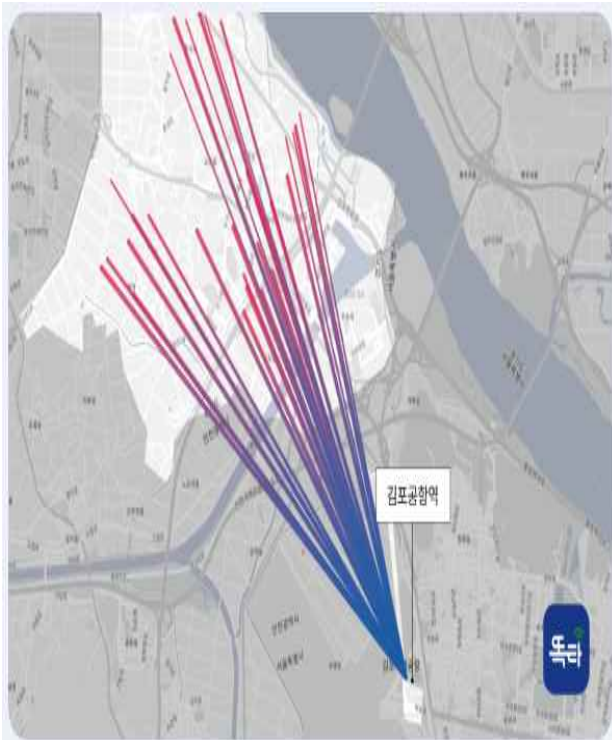
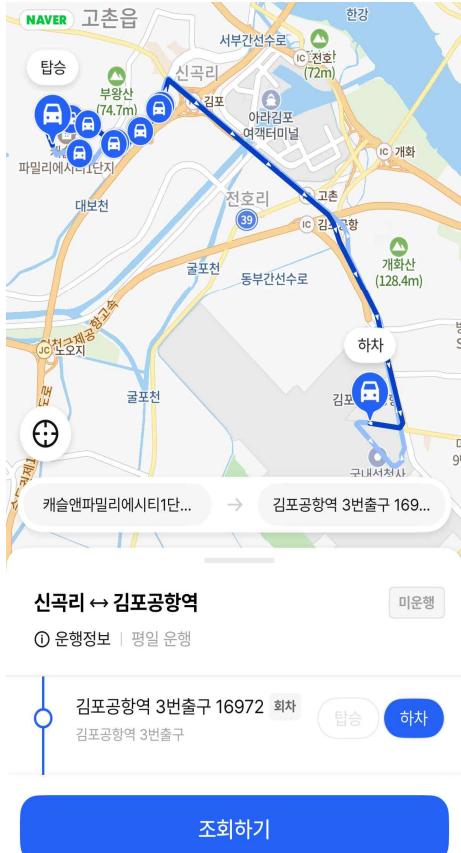
□ 안산시 대부도 농어촌 교통취약계층 DRT(경기 독버스)

- 안산시는 대부도 지역 대중교통 부족문제 해결을 위해 현대자동차 플랫폼사업자와 경기교통공사^{운영사}가 공동운영 중인 '독타' 플랫폼으로 호출 가능한 DRT 4대 운영 시작('23.3~)
 - 기존 노선버스는 3개 노선에 7대 차량이 운행(배차간격 90분~180분)해 청소년층 통학 등 교통 불편 민원이 다수 제기되어 DRT 도입
 - '23년 7월, 교통약자 특화 차량으로 2대 증차(휠체어 탑승가능 차량)하여 총 6대 운행 중
 - * 교통약자 특화 차량은 만 18세 이하, 65세 이상 호출자만 이용가능
 - '24년 6월 기준 1년 전과 비교 시, 등하교 수요 급증, 출·도착 지점이 대부중학교와 대부고등학교로 집중되어 통학불편 개선효과 확인
- 서비스 구역 내 이용가능한 노선버스 정류장이 기존 63개였으나, DRT 도입 시점에 각 마을과 협의하여 마을회관 입구 등 정류장을 추가 설치하여 247개까지 확대
 - 정류장 확대 설치로 도보 시간이 감소되어, 고령자 이용 편의성 개선



□ 김포시 기존 대중교통 문제 해결을 위한 출퇴근형 DRT(경기 독버스)

- 김포시 대단지 신규 아파트 입주 후, 서울로 출퇴근하는 시민들이 집중되어 **김포골드라인 과밀로 인한 교통 혼잡 및 안전 문제** 대두
- 김포시는 김포골드라인 교통대책 일환으로 70번 노선버스 신설과 더불어 출퇴근 시간대에 노선형 DRT를 운영('23.6월, 대형버스 6대, 쏘라티 4대)하여 혼잡도 완화에 기여
- 현대자동차 플랫폼사업자는 노선 추천 알고리즘 등을 활용해 김포골드라인을 거치지 않고, 김포 주거지에서 서울(김포공항역, 개화역 등)로 이동할 수 있는 DRT 노선을 개발
- 또한, 수요 집중시간(출퇴근 시간대) 외에는 통학이동 지원을 위한 통학 노선 및 경로가변형으로도 병행 운영하여 효율성 제고

	
<p>김포공항역 수요집중</p>	<p>노선형 DRT 호출 화면</p>

□ 서산시 디지털 취약계층 이동권 보장을 위한 “행복버스”

- 서산시는 현대자동차^{플랫폼사업자}와 노선버스 수익 악화로 운영이 어려운 지역의 이동권 보장을 위해 DRT 도입('25.2~)

* 서산시 대산읍 및 해미·고북면 총 10대 운영 중

- 고령층의 DRT 이용 편의를 위해 **지역활동가(서포터즈)**를 **운영**하여 앱 설치를 도와드리거나 **호출 방법 교육** 등 진행
- 운영 지역 내 **주요 거점(터미널 및 행정복지센터 등) 키오스크 호출** 시스템 도입
 - 이용량이 높은 인기 정류장명을 중심으로 **화면 노출**
 - 동반탑승 유도를 통해 DRT에 대한 **친숙함 강화**
 - 지역활동가가 최초호출 시 고령층의 전화번호 입력을 유도하여 이후 호출 시 **호출 프로세스 단축**
- 서산시 DRT는 65세 이상 고령자 탑승률이 전체 50% 이상이며, 키오스크 설치 이후 **전화 이용자의 13%가 키오스크로 전환**하여 콜센터 운영비 감소('25.9~11 데이터 기준)
- 콜센터 운영비 절감을 통해 지자체의 운영비 절감 및 **지속 가능성 제고**



지역활동가(서포터즈) 활동



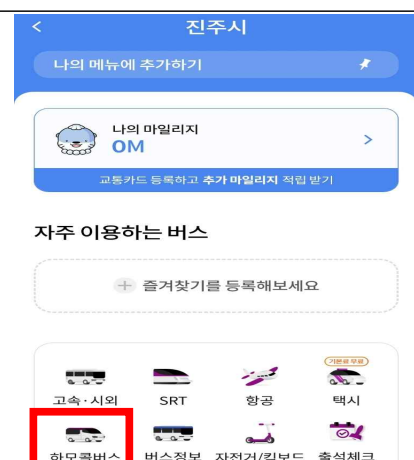
키오스크 설치·운영 현황

□ 진주시 타교통수단과 연계한 MaaS^{Mobility As a Service} DRT “하모콜버스”

- 진주시 관내 운수업체(일진교통디알티, 미래교통)^{운송사업자}과 스튜디오갈릴레이 컨소시엄(스튜디오갈릴레이, 티머니모빌리티)^{플랫폼사업자}은 지역주민을 위한 외곽형DRT와 관광객을 위한 관광형DRT 운영('25.10~, 14대)
- 현행 법령 상 DRT 운행이 제한되는 **도심지역(洞지역)의 운행**을 위해 **「정보통신융합법」에 따른 규제특례*** 취득('25.6)
- * (운행지역) : 진주시 전역(버스정류장, 터미널, 역 등 지역 교통 거점 및 주요 관광지)
(사업기간) '25.10.01 ~ '28.09.25, (운영대수) 14대, (운영시간) 06:00~22:00
- 외곽형DRT는 동부 5개 면 노선버스를 DRT로 전환하여 노선형 7대 및 호출형 3대를 병행 운영함으로써 주민 이동편의 향상 도모
- 관광형DRT는 진주시 전역의 주요 관광지를 연결하는 노선 예약형 2대 및 호출형 2대를 병행 운영하여 지역관광 활성화 도모
- 「모빌리티혁신법」에 따른 「진주시 모빌리티 지원 조례」*도 제정
- * DRT 운영지원, 他 교통수단 간 환승마일리지 제공, 진주형 MaaS 플랫폼 구축 등
- **他 교통수단(항공, 철도, 택시 등) 간 환승 시 마일리지**가 적립되며, 적립된 마일리지는 교통비 결제 및 교통카드 충전 시 활용 가능토록 하여 **다른 교통수단과 연계 강화**(“진주형 MaaS”)
- 택시업계와 상생을 위해 DRT 운송사업자 공고 시 참여조건을 완화하여 택시업계가 DRT 사업에 참여할 수 있도록 기회 부여



“하모콜버스 DRT” 차량



진주형 MaaS 앱 화면(티머니GO 內 탑재)

□ 충청권(오송~조치원) 자율주행 DRT 시범사업

- 국내 최초로 자율주행 기술과 DRT 기술(배차 및 최적경로탐색)을 결합하여 국내 최초 자율주행 DRT 서비스 시범 운영 중('25.11~)

<충청권 수요응답형 자율주행 DRT 실증 운영사업 개요>

- ▶ (사업자) 스튜디오갈릴레이(DRT플랫폼) & 오토노머스에이투지(자율주행솔루션)
- ▶ (사업기간) '25.11~'26.10
- ▶ (사업구역) 충북 청주시 오송읍(오송역 일대) ~ 세종시 조치원읍(조치원역)
- ▶ (운영방식) 앱 호출형 (최소 20분 전 호출) ▶ (운행대수) 3대 (쏘라티, 15인승)
- ▶ (운영시간) 평일 12:00 ~ 20:00 ▶ (운임) 무료

- 자율주행 기술과 DRT 기술은 대중교통사각지대의 효율적인 서비스 공급을 위해 상호 연계에 따른 시너지* 효과가 기대되는 분야

* (자율주행) 인건비 절감, 알고리즘 기반 운행 최적화 / (DRT) 최적 차량 배차 및 경로 탐색
→ 자율주행 DRT 운영 시 인건비 절감, 휴먼에러(관제 지시 미이행 등) 최소화 등 효율화 기대

- 오송역 일대는 “레드존*”으로서 기존 DRT 이용이 제한되어 서비스 확충이 필요하고, 도로상태 등 자율주행 환경이 양호해 대상지로 선정

* 오송읍 내 거주인구 차이(오송역 일대 vs 교통취약지역)으로 인한 배차 불균형 해소를 위해 오송역 일대를 “레드존”으로 설정하고 “레드존” 내 청주시 DRT 이용 제한

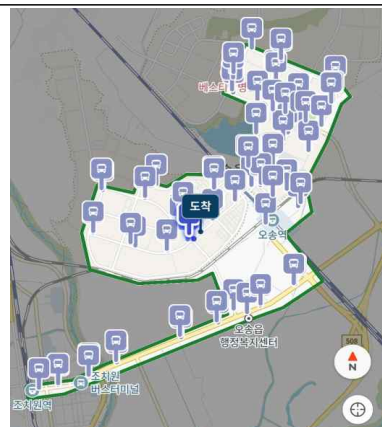
- 앱(“바로 DRT”)으로 호출 가능하나, 호출에 따른 자율차의 갑작스런 경로변경 등으로 인한 사고 예방을 위해 최소 20분전 예약* 필요

* 사전 호출예약 건수들을 바탕으로 20분 단위로 최적 운행경로를 확정하여 운행

- 안전관리자가 탑승하여 어린이보호구역 등에서는 수동운전 전환



자율주행 DRT(“AI콜버스”) 차량



서비스 지역(오송역 일대~조치원역)

□ 용인시 삼성화재 모빌리티 뮤지엄 “MoMu DRT”

- 삼성화재 모빌리티뮤지엄과 스튜디오갈릴레이 플랫폼사업자는 **직원 통근 전세버스를** 관람객 및 지역주민을 위한 **셔틀 DRT로 활용**(‘25.11~)
 - 기존 법령 상 1개 차량에 1개 운송사업면허만 가능함에 따라 **복수 면허를 위해 「모빌리티혁신법」에 따른 규제특례*** 취득(‘25.4)
- * (운행지역) : 용인시 처인구 포곡읍 전대리, 유우리 일원(모빌리티뮤지엄, 라마다호텔, 전대·에버랜드역 정차), (사업기간) `25.11.1~`26.10.31, (대수) 1대, (운영시간) 09:00~17:00
- 통근 전세버스의 운휴시간에 DRT를 운영함으로써 **차량 활용성을 높이고**, 대중교통이 불편한 모빌리티 뮤지엄 일대의 **교통편의 제고**
- 지역 택시와의 업역 중복 최소화를 위해 **DRT 승·하차 장소를 주요 거점(모빌리티뮤지엄, 라마다호텔, 전대·에버랜드역)으로 한정하여 시범운영**
- 이용자 편의를 위해 스마트폰 앱(“바로 DRT”)뿐만 아니라 현장에 **차량 호출 및 위치 확인이 가능한 키오스크도 설치**
- 통근 전세버스를 DRT로 복수 운영하는 국내 최초 사례로, 지자체-기업-운수사업자 간 협력을 통한 운영효율화* 기대

* (기존) DRT 운영을 위해 별도 차량 확보 필요 → (개선) 복수면허를 통한 운영비 절감



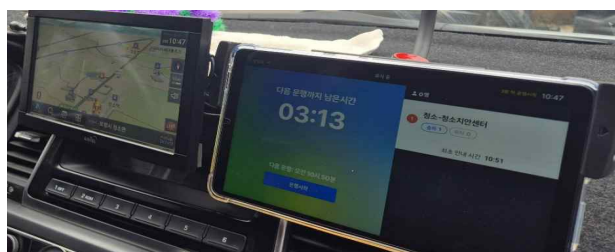
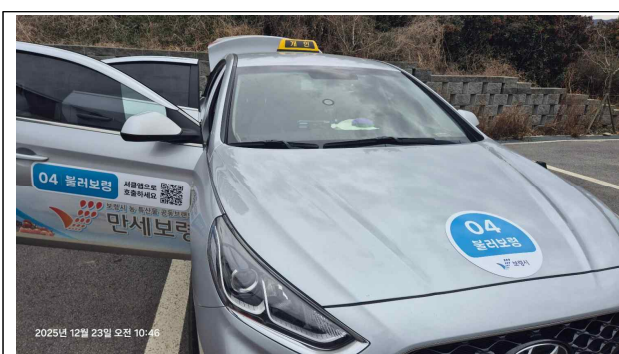
“모뮤 DRT” 차량



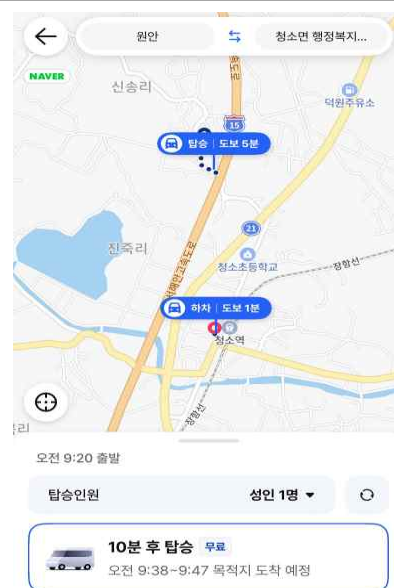
모빌리티 뮤지엄에 설치된 호출 키오스크

□ 보령시 택시를 활용한 DRT “불러보령”

- 현대자동차는 보령시 청소면을 대상으로 **개인택시(3대)를 활용한 DRT 운영**을 위해 「모빌리티혁신법」에 따른 규제특례 취득(‘25.11)
 - 청소면 시내버스 노선 8개 중 7개 적자 노선을 간선노선으로 통합하고 지선노선의 구간을 택시형 DRT로 대체
- 개인택시를 DRT로 복수 활용함으로써 **DRT 차량 구매비용 절감**, 개인택시사업자와의 **상생협력 효과** 및 농어촌 지역 도로환경(좁은 길, 외길 등)에 맞는 **승용차 맞춤형 경로제공** 등 효과기대 가능
- 통상 DRT 차량은 승합차(현대 쏘라티 등)가 사용되나, 「여객차법」상 승용차(10인 이하), 소형 이상 승합차(11인승 이상) 모두 가능하므로,
 - 저수요 지역에서는 보령시 사례처럼 **승용차 활용방안도 검토**
- 시간대를 구분하여 DRT 운행 시간(08:00~19:00)에는 플랫폼의 배차 및 경로안내에 따라 운행하고, 그 외 시간에는 택시로 운영
- 합승이 제한되는 택시를 DRT로 운영(최대 3인 합승)함으로써 수송력을 제고하고, 지자체의 공공형택시(바우처택시) 운영비용 절감



“불려보령” 차량



“불려보령” 택시 DRT 호출 화면

참고 1

플랫폼 DRT 운영 지역의 서비스 면적 및 차량 대수

◆ 플랫폼 사업자 등을 통해 자료를 취득한 67개 DRT 서비스 존의 서비스 면적과 운영대수로, 차량 운영 대수 검토 시 참고*로 활용

※ 적정 차량 대수는 DRT 서비스 목표, 주민 의견 및 재정 상황 등에 따라 상이

□ 도시형 DRT 운영지역

구분	시·도	시·군·구	DRT 운행지역	서비스 면적 (km ²)	차량 운영대수 (대)	차량 1대당 서비스 면적
1	경기	파주시	운정_교하지구	25.0	15	1.7
2	경기	평택시	고덕국제신도시	18.0	15	1.2
3	경기	수원시	광교1_2동	13.5	10	1.4
4	경기	김포시	고촌_풍무	28.8	10	2.9
5	경기	화성시	동탄신도시	48.3	20	2.4
6	경기	화성시	향남1_2신도시	20.8	5	4.2
7	경기	고양시	식사동	7.5	4	1.9
8	경기	양주시	옥정_회천_삼송일원	35.5	15	2.4
9	경기	하남시	감일동	7.8	5	1.6
10	경기	하남시	위례동	7.0	4	1.8
11	경기	부천시	옥길동_범박동	8.3	4	2.1
12	경기	안산시	스마트허브	29.5	10	3.0
13	경기	안양시	안양9동	9.5	2	4.8
14	경기	화성시	남양읍_마도면	25.0	5	5.0
15	경기	화성시	봉담읍	20.5	5	4.1
16	경기	고양시	덕은동	7.5	3	2.5
17	경기	고양시	향동동	9.0	4	2.3
18	세종	세종	1_2생활권	24.8	27	0.9
19	세종	세종	3_4생활권	16.0	5	3.2
20	세종	세종	6생활권	5.0	2	2.5
21	충북	음성군/진천군	충북혁신도시	9.3	2	4.7
22	인천	서구	검단신도시	14.3	9	1.6
23	경남	창원시	창원_성산구	5.75	3	1.9
24	전남	나주시	나주_빛가람동	11.75	5	2.4
25	경기	용인시	용인_기흥구	21.5	4	5.4
26	경기	이천시	이천시내권	27.0	12	2.3
27	경기	부천시	고강본동_고강1동	9.3	3	3.1
도시형 평균						2.7

□ 복지형 DRT 운영지역

구분	시·도	시·군·구	DRT 운행지역	서비스 면적 (km ²)	차량 운영대수 (대)	차량 1대당 서비스 면적
1	경기	안성시	공도_원곡_양성	77.5	4	19.4
2	경기	안성시	일죽_죽산_삼죽	97.3	4	24.3
3	경기	파주시	탄현면	57.0	3	19.0
4	경기	파주시	광탄면	76.8	3	25.6
5	경기	파주시	운정4동	8.5	3	2.8
6	경기	안산시	대부도	56.3	6	9.4
7	경기	고양시	고봉	29.8	3	9.9
8	경기	광주시	곤지암읍	40.8	4	10.2
9	경기	광주시	도척면	55.5	4	13.9
10	경기	안성시	보개_대덕_양성_고삼	160.3	4	40.1
11	경기	안성시	금광_서운_미양_보개	160.3	3	53.4
12	경기	광주시	초월읍	39.8	4	10.0
13	경기	광주시	퇴촌면	63.5	3	21.2
14	경기	여주시	세종_중앙_오학_여흥	138.8	8	17.4
15	경기	여주시	북내_강천	155.5	2	77.8
16	경기	연천군	연천읍	113.5	2	56.8
17	경기	수원시	고색_오목천_평리	14.5	10	1.5
18	충남	보령시	미산면	40.5	2	20.3
19	충남	서산시	대산읍	119.8	4	30.0
20	충남	서산시	해미면_고북면	146.8	4	36.7
21	경기	이천시	율면	36.8	3	12.3
22	경기	이천시	장호원	60.3	7	8.6
23	세종	세종	연동면_부강면	67.3	8	8.4
24	세종	세종	전동면	63.5	6	10.6
25	전남	영암군	삼호	67.8	4	17.0
26	충남	천안시	천안_직산읍	22.75	5	4.6
27	충북	청주시	청주_오송	37	7	5.3
28	충북	청주시	청주_현도	56	4	14.0
29	충북	청주시	청주_가덕/문의	61	6	10.2
30	충북	청주시	청주_옥산	44.5	5	8.9
31	충북	청주시	청주_내수/북이	58	9	6.4
32	충북	청주시	청주_미원/낭성	149.25	5	29.9
33	충북	청주시	청주_오창	69.75	7	10.0
34	충북	청주시	청주_강내	27.5	4	6.9
35	충북	청주시	청주_남이	34.25	5	6.9
36	제주	서귀포시	제주_남원읍	40.25	4	10.1
37	제주	서귀포시	제주_성산읍	70.75	2	35.4
38	제주	서귀포시	제주_표선면	30.25	2	15.1
39	제주	제주시	제주_애월읍	32	4	8.0
40	제주	제주시	제주_한경면	45.5	2	22.8
복지형 평균						18.8

이천시 공고 제2025-329호

「이천시 독버스 운송사업」 한정면허 운송사업자 모집공고

이천시 독버스 운송사업과 관련하여 「여객자동차 운수사업법」(이하 “법”이라 함) 제4조제3항, 같은법 시행규칙(이하 “시행규칙”이라 함) 제17조제2항제2호 등에 따라 수요응답형 여객자동차운송사업자를 모집·선정하기 위해 다음과 같이 공고합니다.

2025년 8월 6일

이천시장

1. 사업개요

- 가. 사업명: 이천시 독버스 운송사업
- 나. 사업단위: 8대 [운행구역 <사업계획서> 참조]
- 다. 운행차량: 15인승 이하 승합자동차
- 라. 운임·요금 산정에 관한 사항: 경기도 시내버스 요금 체계 준용
- 마. 운행방법: 운행구역 내에서 수요자의 요청에 따라 운행계통·운행시간 운행횟수를 탄력적으로 운영하여 여객을 운송
- 바. 면허기간: 5년 (+4년)
 - ※ 서비스 평가를 통해 면허 갱신 여부 결정 (1회에 한함)
 - ※ 예산 수립상황에 따라 사업이 중단될 수 있음
 - ※ 기존 사업자 사업 포기 시 재입찰 공고를 통해 한정면허 재발급 추진
- 사. 보조금의 지급: 제안요청서 제4장 참조
- 아. 면허조건: 근로형태(1일 2교대), 근로시간(「근로기준법」) 등
- 자. 운행개시: 2025년 11월 예정 (기술협상을 통해 운행개시 일자 확정)
 - ※ 「여객자동차 운수사업법」 제7조, 같은 법 시행규칙 제25조

2. 사업신청 자격

가. 사업자 모집 공모에 참여할 수 있는 ‘사업 신청자’는 다음의 자격을 갖춘 자에 한함

- 1) 법인(법인 설립 예정인 자 포함) 또는 개인으로 「여객자동차 운수사업법」 시행규칙 제17조에 따른 한정면허가 가능한자
- 2) 「여객자동차 운수사업법」 제6조에 따른 결격사유에 해당하지 않는 자
- 3) 2개 이상의 사업자가 컨소시엄을 구성하여 입찰에 참여할 수 있으며, 컨소시엄으로 참여할 경우 사업자 중 1인을 대표 사업자로 지정하여 제출해야 한다. 단, 컨소시엄은 운송사업자로 선정 시 소속 사업자 간 ‘경기도 이천시 톡버스 사업 공동운수 협정서’를 체결해야 하며, 기간은 면허취득일로부터 종료일까지로 한다.

나. 신청방법

- 1) 사업신청은 법인(법인설립 예정인 자 포함) 대표자 또는 개인 명의로 제안서를 제출해야 한다. 단, 컨소시엄으로 신청 시 사업자 중 1인을 대표 사업자로 지정하여 제출해야 한다.
- 2) 제안서는 이천시 교통정책과에 제출해야 하며, 제안서 작성은 반드시 첨부된 제안 요청서 별지 양식에 따라 작성해야함.

3. 사업설명회 및 제안서 작성 관련 문의

가. 별도의 사업설명회는 개최하지 않으며, 이메일을 통한 질의응답

나. 제안서 작성 시 제안요청서의 제안서 작성 기준을 숙지하여 작성

4. 제안서 접수

가. 접 수 일: 2025. 8. 25.(월) ~ 8. 27.(수) 17:00

나. 접수장소: 이천시청 교통정책과 (이천시청 8층)

다. 접수방법: 방문접수 (우편·팩스·메일 등 접수 불가)

5. 제안서 작성 관련 Q&A

가. 제안서 작성에 대한 질의는 이메일(h1124s@korea.kr)을 통해 신청

※ 반드시 메일 보낸 후 전화로 확인 : 031-644-2262

나. 질의에 대한 회신내용은 제안 요청서의 일부로서 모든 사업 신청자에게 동일한 효력을 갖음.

(※ 질의내용이 본 사업과 관련이 없거나, 공고문(붙임서류 포함) 등에 기재되어 있는 경우에는 답변을 생략할 수 있음)

6. 제안서 평가

가. 일시 및 장소 : 2025. 9. 3. (수) 14:00, 이천시청

※ 일시 및 장소는 사정에 따라 변경될 수 있으며, 변경 시 개별 통보

나. 유의사항

- 1) 사업신청자는 제안사항에 대한 발표를 시행하여야 하며 발표시간은 10분 내로 구성
- 2) 사업신청자는 제안서 평가일에 평가장 밖 지정된 장소에서 대기하고, 발표순서에 따라 평가장에 입장하여 제안발표 및 답변
- 3) 제안평가는 서면과 정성적제안서 발표로 평가
- 4) 제안서는 사업신청자(최대 2인)가 직접 발표하여야 함
(평가 당일 재직증명서 및 신분증 지참)

7. 제출서류

가. 사업 참가서류 1부

나. 가격제안서 및 금액 산출내역서 1부 (밀봉하여 별도 제출)

다. 정량평가제안서 1부

라. 정성평가제안서 8부 (원본 1부, 사본 7부)

마. 전자파일 (USB) 1개

8. 사업자 선정 및 방법

가. 사업자 선정 및 절차

- ① 제안서 접수 및 평가 → ② 우선 협상 대상자 선정 → ③ 협상 및 이행협약 체결 → ④ 한정면허 발급 및 운행준비 → ⑤ 운행개시

나. 선정방법

- 1) 제안서에 대한 사업수행능력 평가(80점), 가격평가(20점), 가점/감점 평가를 실시하여 합산점수로 평가
- 2) 합산점수가 70점 이상을 받은 업체 중에서 최고점을 얻은 자를 우선 협상 대상자로 선정
- 3) 협상 대상자가 제안한 사업내용, 이행방법, 이행일정 등 제안서 내용을 대상으로 협상 진행

※ 행정안전부 고시 제2024-97호 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령의 수의계약 등 한시적 특례 적용기간에 관한 고시」에 따라 사업 신청자가 1인인 경우, 재공고 없이 1개 제안서를 대상으로 평가를 실시하여 70점 이상일 경우 우선 협상 대상자로 선정

9. 본사업의 특수조건

가. 사업신청자는 1개의 금액산출내역서와 1개의 가격제안서를 제출하여야 함
나. 운송원가 정산은 협약단가를 기준으로 경기도와 이천시가 정한 별도의 기준을 따름

다. 선정된 운송사업자는 똑버스 서비스 플랫폼 전담기관(경기교통공사, 대표사업자)과 플랫폼 사용계약 체결, 사업이행협약 및 공동운수협정 체결, 공동면허 취득 등을 거쳐 운영하여야함

10. 기타

가. 접수된 서류는 일체 반환하지 않으며, 접수된 서류에 허위의 사실이 있는 경우 운송사업자 선정 대상에서 제외하며 일체의 이의를 제기하지 못함

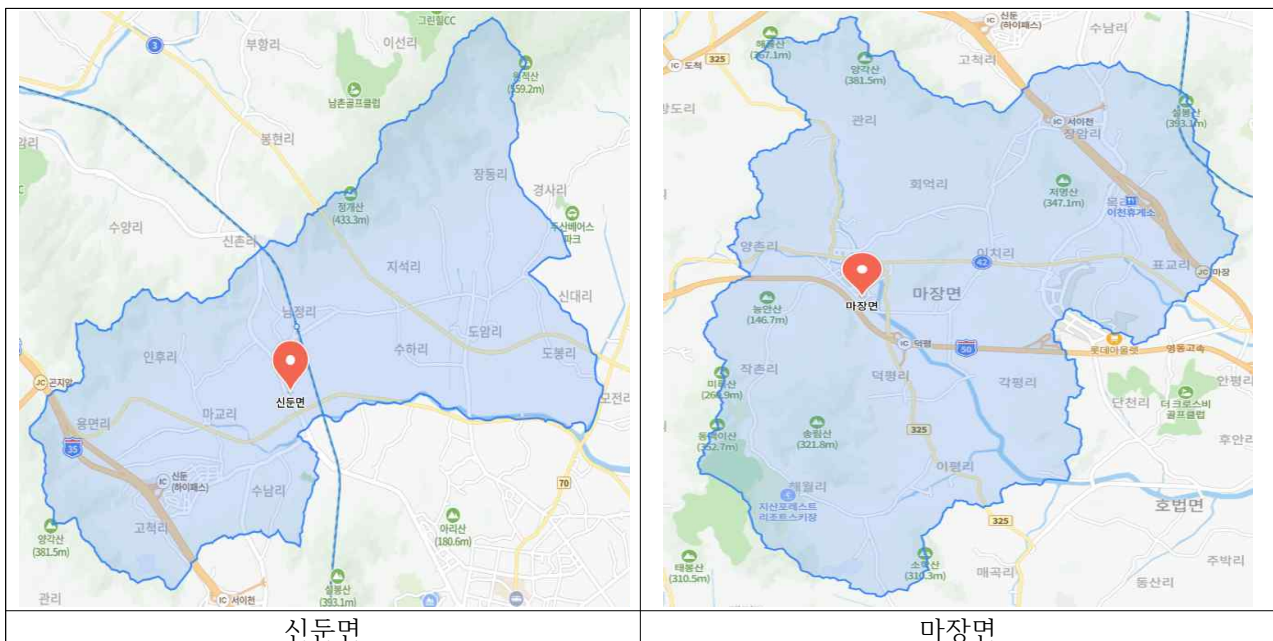
나. 사업신청자는 공고 내용과 관련 사항을 입찰 전에 완전히 숙지한 후 입찰에 응하여야 하고, 이를 숙지하지 못하여 발생하는 문제에 대한 책임은 입찰 참가자에게 있음

다. 기타 문의사항은 홈페이지 공지사항에 게시되어 있는 사업설명 자료와 공개답변 내용을 확인한 후, 이천시 교통정책과(031-644-2262)로 문의하기 바람

이천시 독버스 운송사업 사업계획

□ 사업개요

- 사업명 : 이천시 독버스 운송사업
- 운송원가 : 대당 558,380원/대·일 (협상단계 조정 가능)
- 운행지역 : 이천시 신둔면, 마장면
- 운행내용 : 이천시 신둔면(3대), 마장면(5대)
11인승 승합자동차, 운행시간 06:00 ~ 24:00
- 사업자 : 입찰방식으로 선정된 운수업체
- 근거법령 : 「여객자동차운수사업법」 제3조 제1항 제3호
- 면허체계 : 수요응답형 여객자동차운송사업 한정면허 5년(+4년)
- 요금체계 : 1,450원(일반 시내버스 요금 및 수도권 통합 환승할인 적용)
- 운행방법 : 완전고정형, 자율운행형 동시 운영
(※ 향후 지역 특성을 고려 탄력적 운영)



□ 기초원가

구 분		원 가(원/대·일)	비 고
인건비	운전직 인건비	337,671	기초원가 제안 ※ 협상단계 조정가능
경 비	연료비	57,375	기초원가 제안 ※ 협상대상아님 (실비지급)
	차량감가상각비	24,140	기초원가 제안 ※ 협상대상아님 (실비지급)
	정비비	37,865	
	보험료	18,000	
	기타차량유지비	10,590	
	똑버스 플랫폼 운영비	48,000	※ 협상대상 아님
일반 관리비	관리직 인건비	17,858	
	기타 일반관리비	6,881	
합 계		558,380	

※ 운전직 인건비는 기초원가 제안 후 협상단계시 조정할 수 있고, 연료비 및 차량감가상각비, 똑버스 플랫폼 운영비는 기초원가로 제안

※ 제안원가는 대당 기초원가를 상회할 수 없음

□ 운송비용의 항목별 세부 정산방법

구 분		원 가	항목별 세부 정산방법
인건비	운전직 인건비	협약원가	○ 한도 내 인건비(급여+공제) 지급 - (한 도) 일·대당 협약원가 × 인가대수 * 단, 차량 감차 발생시 인가대수 제외 - (실지급) 똑버스 운수종사자 인건비 - (검증) 똑버스 플랫폼, 인건비 지급내역 등
경 비	연료비	실비 지급	○ 똑버스 운행차량의 실제 사용한 연료비에서 유가 보조금 제외한 금액을 증빙서류 확인 후 지급 - (검증) 세금계산서, 유가보조시스템 등
	차량감가상각비	협약원가 (실비 산정)	○ 협약원가(감가상각비 원가*) × 인가대수 * 1일 대당 차량감가상각비 원가(소수점 절사) = (기준가액 + 부대비용 + 추가설치비용 - 보조금 폐차매각대금) / (365×9년)
	정비비	협약원가	○ 협약원가 × 인가대수
	보험료	협약원가	○ 협약원가 × 인가대수
	기타차량유지비	협약원가	○ 협약원가 × 인가대수
	똑버스 플랫폼 운영비	협약원가	○ 협약원가 × 인가대수
일반 관리비	관리직 인건비	협약원가	○ 협약원가 × 인가대수
	기타 일반관리비	협약원가	○ 협약원가 × 인가대수

**「이천시 독버스 운송사업」
한정면허 운송사업자 모집공고
- 제안요청서 -**

2025. 8.

이 천 시

제안요청서

제1장 총 칙

1.1. 제안 요청서의 목적 및 성격

- 본 제안요청서는 여객자동차 운수사업법(이하 “법”이라 함) 제4조 및 같은 법 시행규칙(이하 “규칙”이라 함) 제17조 제2항 제2호에 따라 이천시장이 지정한 이천시 톽버스 운송사업자 모집에 참여하기 위하여 제출하여야 하는 사업제안서 작성에 필요한 사항을 기술함을 목적으로 한다.
- 본 제안요청서는 이천시 톽버스 운송사업자 선정을 위한 기본적인 지침이 된다.

1.2. 용어의 정의

- 본 제안요청서에서 사용하는 용어 정의는 다음과 같다.
- “이천시 톽버스 운송사업”이란 이천시 내에서 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제3호에 따라 운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업을 말한다. (「스마트도시 조성 및 산업 진흥 등에 관한 법률」 제50조에 따른 스마트실증사업으로 선정되어 법 제3조의 규제 특례를 적용받아 시행하는 수요응답형 여객자동차 운송사업을 포함한다.)
- “사업신청자”란 이천시의 이천시 톽버스 사업 공모에 참여하는 단독 사업자 또는 2개 이상의 사업자로 구성된 연합체(이하, ‘컨소시엄’)를 말한다.
- “기초원가”란 한정면허 사업자 공개모집 시 가격평가의 기초가 되는 금액을 말한다.
- “항목별 기초원가”이란 기초원가를 구성하는 운전직 인건비, 연료비, 감각상각비, 정비비, 보험료, 기타차량유지비, 톽버스 플랫폼 운영비(수수료), 일반관리비를 말한다.
- “제안원가”란 이천시가 제시한 기초원가 한도 내에서 사업신청자가 제안하는 항목별 운송원가를 말한다.
- “항목별 제안원가”란 제안금액을 구성하는 운전직 인건비, 연료비, 감각상각비, 정비비, 보험료, 기타차량유지비, 톽버스 플랫폼 운영비(수수료), 일반관리비를 말한다.

- “협약원가”란 이천시와 협상대상자 간의 협상을 통해 결정된 항목별 운송원가를 말한다.
- “협상 적격자”란 제안서 평가에 따라 협상대상자가 될 수 있는 자격을 갖춘 자를 말한다.
- “협상 대상자”란 협상 적격자로서 협상순위에 따라 협상하는 자를 말한다.

제2장 사업의 개요

2.1. 사업명

- 이천시 푯버스 운송사업

2.2. 사업목적

- 이 사업은 대중교통 취약지역의 운송 서비스 질을 제고하여 자가용 이용 감소 및 지역 대중교통 활성화를 도모하는 것을 목적으로 한다.

2.3. 사업추진 개요

- 이천시장은 공고한 사업단위(운행구역)에서 이천시 푯버스를 운행할 사업자를 선정한다.
- 이 사업 추진을 위한 모든 과정에서 여객자동차 운수사업법령 등 관계법규를 준용한다.
- 사업자를 모집하고자 하는 사업단위(운행구역)는 다음과 같다.

이천시 신둔면	이천시 마장면
3대	5대

2.4. 사업추진 절차 및 일정

- 사업자 모집 공고 : ‘25. 8. 6. ~ 8. 27.
- 제안서 접수 : ‘25. 8. 25. ~ 8. 27. (17:00까지)
- 제안서 평가 : ‘25. 9. 3. (수) 예정
- 운송개시 : ‘25. 11월 예정 (기술협상을 통해 운송개시 일자 확정)

※ 사업신청자가 1인인 경우에는 해당 사업신청자를 대상으로 사업자 선정을 위한 평가를 실시함
 ※ 예산 등의 사유로 사업자 선정 후에도 사업개시 전까지 사업이 취소되거나 연기될 수 있음

제3장 사업신청자의 자격 및 사업신청 방법

3.1. 사업신청자의 자격

- 법인 및 법인설립 예정인 자 또는 개인으로 여객자동차운수사업법 시행규칙 제17조에 따라 한정면허가 가능한 자
- 사업신청자는 법 제6조에 따른 결격사유에 저촉되지 아니하여야 한다.
- 2개 이상의 사업자가 컨소시엄을 구성하여 입찰에 참여할 수 있으며(공동면허 허용), 컨소시엄으로 참여할 경우 사업자 중 1인을 대표 사업자로 지정하여 제출해야 한다. 단, 컨소시엄은 운송사업자로 선정 시 소속 사업자 간 ‘이천시 톡버스 사업 공동운수협정서’를 체결해야 하며, 기간은 면허 취득일로부터 종료일까지로 한다.
- 컨소시엄으로 참여할 경우 「(계약예규)공동계약운용요령」에 따라, 사업자 간 ‘공동수급표준협정서’를 체결해야 하며 입찰참가 신청서류 제출 시 함께 제출하여야 한다.

3.2. 사업신청 방법

- 사업신청은 본 제안요청서에 따라 여객자동차운송사업의 대표자 명의로 사업제안서를 제출하여야 한다. 단, 컨소시엄으로 신청 시 사업자 중 1인을 대표 사업자로 지정하여 제출해야 한다.
- 사업신청자는 사업 신청 시 청렴계약이행서약서를 제출하여야 한다.
- 사업제안서는 이천시가 정한 기일 내에 교통정책과에 직접 제출하여야 하며, 특별한 사유가 없는 경우 접수일시 종료 후에는 접수할 수 없다.

3.3. 사업신청 시 유의사항

- 본 제안요청서에는 명기하지 않았으나, 경기도 및 이천시에서 이천시 톡버스 운행에 필요하다고 인정하는 사항 및 이에 대한 비용은 사업자와 협의하여 추후에 반영될 수 있다.

- 사업자로 선정된 자는 즉시 푯버스 차량구입 및 개조를 실시하여, 운행개시 1개월 전까지 푯버스 차량을 확보하여야 한다.
- 본 제안요청서의 내용 중 불분명한 사항 등에 대해서는 이천시에 문의할 수 있으며, 질의에 대한 회신내용은 본 제안요청서의 일부로서 모든 사업신청자에게 동일한 효력을 갖는다.
- 사업자 선정 후 제출한 사업제안서의 내용이 허위로 판명되거나 그 내용을 충족시키지 못할 경우, 사업자는 이천시와 제3자에 대한 일체의 손해배상책임을 진다.
- 사업신청자는 본 제안요청서에 기술된 모든 사항에 동의한 것으로 간주하며, 사업신청 시 제출한 사업제안서, 기타 자료는 반환하지 않는다.

제4장 사업시행 조건

4.1. 면허조건 및 인·면허의 취소

- 이천시장은 사업자로 선정된 자에게 법 제4조 및 규칙 제17조 제2항에 따라 5년간 한정면허를 부여한다.
- 한정면허기간 만료 후 서비스평가 결과에 따라 1회에 한하여 면허의 갱신이 가능하며, 이 경우 갱신된 면허기간은 4년으로 한다.
- 다음에 해당하는 사유가 발생하는 경우 면허를 취소할 수 있다.
 - 법 제85조에 따른 면허취소 사유가 발생한 경우
 - 사업자가 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 재정지원금을 수급하거나 운송수입금을 누락하여 재정지원금 환수 또는 감액처분을 3회 이상 받는 경우
 - 한정면허 기간 동안 매년 실시한 서비스평가 결과가 3회 이상 D등급을 받은 경우

4.2. 운행구역 및 운행정책 결정

- 사업자는 이천시장의 인가를 받아 이용객의 편의를 최대한 반영하여 사업계획을 변경하여 운행할 수 있다.

- 본 제안요청서에 명시되지 않은 사항은 여객자동차운수사업법 등 관련 규정에 따라 결정 운행하여야 하며, 제시된 운행구역을 최적으로 운행하는 운행계획이어야 한다.

4.3. 적정 요금수준 및 요금체계(교통카드 기준)

- 이천시 푼버스는 경기도 시내버스 요금체계를 준용한다.

4.4. 재정지원

- 이 사업의 운송수입금(교통카드 수입금 및 각종 보조금)은 운송사업자가 관리하는 것을 원칙으로 한다.
- 이천시장은 연간 운송비용 및 운송수입금을 정산한 결과, 운송수입금이 운송비용보다 적은 경우 사업자에게 부족액을 재정지원하며, 운송비용보다 클 경우 차액을 반납하도록 한다.
- 협약원가는 1년 단위로 조정하며, 이천시에서 정한 조정기준을 적용하여 조정한다.
- 운송비용 지급은 필요한 서류를 확인한 후 이천시에서 정한 기준에 따라 지급한다.
※ 정산절차에 대해서는 경기도 푼버스 운송사업 재정지원 지침을 준용하며, 우선협상대상자와 협상 시 별도 적용기준을 정할 수 있다.
- 교통카드 수입금은 운송사업자가 별도 계좌로 관리하며, 이천시에서 정한 주기에 따라 보고하여야 한다.
- 사업자는 이천시가 제안하는 수입금 관리방안에 반드시 응하여야 한다.
- 운송비용 정산 시 환승할인지원금, 청소년할인지원금, 유가보조금 등 운송사업자가 경기도 및 이천시로부터 별도로 지원받는 각종 보조금은 운송비용에서 차감하고 지원한다.

4.5. 차량 디자인

- 차량은 15인승 이하의 승합자동차로 사업자는 버스 내부에 교통카드 시스템을 장착하여야 한다.
- 차량의 색상과 내·외장 번호표시 등은 경기도 및 이천시가 정한 바에 따라야 한다.

다만, 이용객의 편의를 위해 공동운수협정을 통해 다른 사업자의 차량을 투입하는 경우는 예외로 한다.

4.6. 차고지

- 사업자는 주차면적(소형승합자동차 기준 1대당 18m²)을 고려하여 계획차량 보유대수에 따라 필요한 면적의 차고지를 확보하여야 한다.

4.7. 푹버스 플랫폼 사용

- 사업자는 경기도 푹버스 플랫폼 가이드라인을 적용한 푹버스 플랫폼(승객용 앱, 운수종사자용 앱, 관리자 시스템)을 사용하여야 하며 이에 따라 플랫폼 운영비(수수료)를 지급 및 부담하여야 한다.
- 사업자는 경기도 및 인천시가 시스템 개선 요청 시 특별한 사정이 없는 한 플랫폼 사업자와 함께 시스템 개선에 의무가 있다.

4.8. 근로자 충원 및 관리

- 근로형태는 1일 2교대제를 기준으로 하며, 근로시간은 「근로기준법」을 준수하여야 한다.
- 사업자는 운수종사자 퇴직금의 안정적인 확보 및 임금체불 방지를 위한 방안을 마련하여야 한다. 특히 퇴직급여충당금 해당액은 사업자가 임의적으로 사용할 수 없도록 퇴직 보험 등에 가입하여 관리하여야 한다.
- 사업자는 플랫폼에서 운영되는 푹버스 차량의 안정적인 관리를 위해, 푹버스 전담 관리자(소장)를 채용하여 푹버스 운수종사자 관리 및 관리자 시스템 운영을 하여야 한다.
- 사업자는 운수종사자의 복지향상을 위한 처우개선계획, 시설설치계획, 법령이 정한 휴식시간 보장 계획 등을 사업계획에 포함시켜야 한다.
- 사업자는 이용객 서비스 향상을 위해 운송개시 전에 운수종사자 교육을 실시하여야 하며, 효과적인 교육 프로그램을 개발·운영하여야 한다.

- 사업자는 경영여건 등이 변경되는 경우에는 고용의 안정성이 저해되지 않도록 조치를 마련하여야 하며, 이 경우 기존 근로조건 수준을 유지할 수 있도록 노력하여야 한다.

4.9. 서비스 향상 계획

- 사업자는 운수종사자의 친절도, 차량청결도, 쾌적성 등의 수준을 지속적으로 향상시켜 고품질의 서비스를 제공하여야 한다.
- 사업자는 버스 서비스를 개선할 수 있는 다양한 방안을 마련하기 위해 IT 기술 활용 등 새로운 운송기법을 발굴하여 사업계획에 포함시켜야 한다.
- 사업자는 고객의견 청취, 운수종사자 친절도 향상 방안 등 서비스의 지속적인 향상을 위해 노력해야 한다.

4.10. 사업자 서비스 평가

4.10.1. 운행관리

- 사업자는 이행협약에 따라 서비스를 제공하도록 노력하고 안전운행방안을 준수하여야 한다.
- 사업자는 이천시 톡버스 운행 시 운수종사자로 하여금 버스운행기록에 필요한 모든 조치를 반드시 시행하도록 하며, 운행기록이 운송비용 정산 및 서비스 평가의 기초자료로 사용될 수 있도록 관련 교육 및 관리를 지속적으로 하여야 한다.
- 사업자의 관리 부족으로 인한 버스운행 데이터 누락에 의해 발생하는 손해에 대해서는 사업자에게 책임이 있으며 이에 대한 일체의 이의를 제기할 수 없다.

4.10.2. 서비스 평가

- 이천시는 서비스 질적 향상과 사업자의 경영개선을 위하여 이행협약에 따른 서비스 평가를 실시하여 평가 결과에 따라 면허의 갱신여부를 결정할 수 있다.
- 서비스평가 주기는 연 1회 실시를 원칙으로 하되 평가항목의 특성 등을 감안하여 주기를 조정할 수 있다.

- 서비스평가 결과 아래의 기준에 따라 최초 한정면허 기간(5년) 동안 3회 이상 D등급일 경우 한정면허를 취소하거나 갱신을 제한할 수 있다.

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

4.11. 기타

- 사업자는 푯버스 운행으로 다른 사람의 재물이 멸실 또는 훼손된 경우에 「자동차 손해배상 보장법」 제5조제3항에서 정하는 금액을 피해자에게 지급할 책임을 지는 보험 등에 가입하여야 한다.
- 사업자는 운송비용 정산, 서비스평가 등을 위한 자료의 제출이나 현장조사 등에 성실히 응해야 한다.
- 사업자는 정책의 효율적 수행을 위해 필요한 사항을 이천시가 요청하거나 시정을 권고하는 경우 이에 응해야 한다.
- 사업자는 지급되는 운송비용에 대해서는 별도의 계정으로 관리해야 한다.
- 사업자는 이천시 푯버스 운송사업 인·면허 기간 중 교통 환경 변화, 교통정책 변경 등의 사유로 노선, 운행계통, 운행 관련 조건이 변경된 경우 이천시장이 정하는 바에 따라야 한다.
- 사업자의 귀책사유로 발생하는 민원은 해당노선의 사업자가 적극 개선해야 하며, 경기도와 이천시의 정책과 관련된 사항은 이천시와 협의하여 공동으로 해결하여야 한다.

제5장 사업제안서 평가 및 운송사업자 선정

5.1. 사업자 선정 개요

- 사업자 평가는 이천시가 정하는 제안서 평가위원회에서 평가한다.
- 평가단은 이천시장이 정하는 “이천시 푯버스 사업자 선정 세부 평가기준”에 따라

공정하고 객관적으로 평가하여야 한다.

- 이천시장은 평가단에서 제출한 최종 점수 집계표 및 평가의견서 결과를 토대로 총 점수의 70% 이상을 획득한 사업신청자를 협상적격자로 선정한다.
 - 협상적격자들의 총점수의 순위에 따라 우선 협상대상자를 선정하며, 제안원가가 본 제안요청서 별첨의 세부 사업계획에 명시된 기초원가를 초과하는 자는 협상적격자에서 제외한다.
- 이천시는 우선 협상대상자와 협상을 진행하며, 사업시행조건 및 운송비용에 대한 협상이 성립되는 경우 해당 협상대상자를 면허 발급 대상 사업자로 선정한다.
 - 협상은 우선 협상대상자가 제출한 사업제안서 내용을 대상으로 진행하며, 필요한 경우 이천시장과 우선 협상대상자가 협의하여 사업제안서 내용의 일부를 조정할 수 있다.
 - 협상이 성립된 때에는 다른 협상적격자와 협상을 실시하지 아니하며, 우선 협상대상자가 사업을 포기하거나 사업자로 선정되지 않은 경우에는 차순위 협상적격자와 협상을 실시한다.
 - 모든 협상적격자와 협상이 결렬되거나 협상적격자가 없는 경우에는 사업자 모집 재공고를 할 수 있다.
- 협상기간은 협상개시를 통보한 날로부터 15일 이내로 하며, 사업자로 선정된 자는 협상이 성립된 후 10일 이내에 이천시장과 이행협약을 체결하여야 한다.
- 이천시는 사업자로 선정된 자가 정당한 사유 없이 사업자로 선정된 이후 30일 이상 인·면허 발급 처리절차 등 운송개시에 필요한 사항을 지연 또는 기피할 경우 사업자 선정을 취소할 수 있다. 다만, 합의에 따라 위 기간을 연장할 수 있다.

5.2. 평가 일반사항

- 평가는 사업신청자가 제출한 사업제안서를 토대로 한다.
- 제출된 사업제안서 중 제안자격에 대한 제반사항을 우선 검토하여 결격사유가 없는 사업제안서만을 대상으로 평가를 실시한다.
- 이천시는 필요에 따라 사업신청자에게 제안내용을 평가단에게 설명하고 질의에 답할 것을

요구할 수 있다.

- 설명순서는 사업제안서 접수순에 따르며, 설명 및 질의응답시간은 사업신청자의 수에 따라 별도로 정한다.
 - 또한, 제안내용 설명 및 질의에 답변하기 위하여 참석하는 인원은 사업신청자별로 2인 이내로 한다.
 - 불참 또는 질의 답변 불성실 등에 따른 불이익에 대한 책임은 사업신청자가 진다.
- 사업신청자는 심사위원의 인적사항 등 평가단의 구성에 관하여 이천시, 기타 관련 기관 등에 일체 문의·탐문하여서는 아니되며, 이로 인하여 발생하는 법적인 책임은 전적으로 사업신청자가 진다.
- 평가위원은 특정 사업신청자에 대한 정보를 타 사업신청자에게 누설할 수 없으며, 기타 평가점수나 질의응답내용 등 평가와 관련된 일체의 정보를 누설하지 않을 비밀 유지의 책임이 있다.
- 사업신청자는 이천시 푯버스 운행과 관련한 서비스 개선방안, 비용절감 방안 등 창의적이고 발전적인 대안을 제시할 수 있으며, 평가단은 제시된 대안이 이 사업의 추진에 바람직하다고 판단되는 경우 이를 평가에 반영할 수 있다.
- 사업제안서 평가 후 평가 위원별·항목별 평가점수를 공개하되, 평가의 공정성 확보를 위하여 평가위원명은 공개하지 않는다.
- 본 제안요청서에서 규정하지 아니한 사항은 여객자동차운수사업법 등 관련법령을 준용한다.

5.3. 평가제외 등

- 이천시는 사업제안서를 사전에 검토하여 아래 사항에 해당되는 경우, 평가위원회에 보고한 후 평가대상에서 제외할 수 있다.
- 주요 사항 및 사실관계의 불일치, 요구 자료의 미제출 등 제안내용에 중대한 하자가 있는 경우
 - 사업제안서의 주요내용 중 허위사실이 발견된 경우

- 서명 등 주요 내용의 고의적 누락으로 평가를 실시할 수 없는 경우
- 사업신청자의 자격 및 구성에 하자가 있는 경우
- 사업신청자는 자신의 사업제안서가 평가대상에서 제외될 경우 이천시와 평가단에게 그 이유를 해명하도록 요청하거나 이의 신청, 기타 법적인 제소 등 일체의 이의를 제기할 수 없다.

5.4. 담합 금지

- 사업신청자 또는 운송사업자 간의 담합행위가 확인될 경우, 해당 사업신청자를 평가대상에서 제외할 수 있으며 관련 법령 등에 따라 향후 사업 참여가 제한된다.
- 사업자로 선정된 자가 사업신청과 관련하여 담합이 있었음이 확인된 경우 사업자 선정을 취소할 수 있다.

5.5. 평가방법

- 사업제안서 평가는 ①사업수행 능력평가, ②가격평가 및 ③가·감점으로 이루어진다.
- 사업수행 능력평가는 각 세부평가 기준에 따라 정량평가와 정성평가를 하며, 각 세부 평가기준별로 평가점수를 부여하며, 입찰가격 평가는 요청서에서 제시한 산식에 따라 평가한다.
 - 사업수행 능력평가의 각 평가기준은 타 평가기준과 연계하지 않고 독립적으로 점수를 부여한다.
 - 정성평가 항목의 평가 점수는 각 평가위원의 평가점수 중 최고점수와 최저점수를 제외하고 산술평균한 값을 최종 평가점수로 한다. 다만, 최고 또는 최저 점수가 둘 이상인 경우에는 그 중 하나만 제외한다.
- 평점을 계산한 결과 소수점 이하의 숫자가 있는 경우에는 소수점 셋째 자리에서 반올림한다.
- 자료제출이 필요한 항목에 자료 미제출 시 해당항목 '최하점' 처리, 허위사실 기재 등으로 평가가 불가능한 경우에는 해당 평가기준의 점수를 '0' 점으로 처리한다.

- 이 사업에 참여하기 위해 최근 3개월 이내에 법인 분할·합병 기타의 방법으로 재무구조 등 평가사항을 인위적으로 조작했다고 판단되는 경우 평가단의 결정에 의해 해당 평가기준의 점수를 '0'점으로 처리한다.
- 사업신청자가 제출한 자료에 대한 증거책임은 사업신청자가 부담하며, 만약 부정한 사실을 제시했을 경우 사후 법적 책임을 진다는 서약서를 징수한다.
- 최종 평가결과 점수가 동일한 경우, 배점이 높은 평가기준에서 높은 점수를 받은 사업신청자를 사업자로 선정한다.

5.6. 분야별 평가항목 및 배점

□ 평가항목 및 배점표

구 분		평가항목	배점	평가기준 (단독 / 공동 신청자)
총 계			100	
사업 수행 능력 평가 (80점)	소 계		80	
	정량적 평 가 (20점)	1. 경영상태	5	※ 공동 신청자 : 평가항목별 세부기준에 따라 개별 평가 후 운행대수 비율로 가중치 부여하여 합산 (사업자별로 항목별 자료 제출)
		2. 차량보험요율	6	
		가. 차량보험요율(대인)	3	
		나. 차량보험요율(대물)	3	
	정성적 평 가 (60점)	3. 사업인력 보유현황	3	※ 공동 신청자 : 단일 건으로 평가
		가. 관리직 및 정비직 보유인력	3	
		4. 경영실적	6	
		가. 대표자 사업경력	3	
	정성적 평 가 (60점)	나. 안전 및 준법 운행내역	3	
		5. 뚝버스 운송사업 계획	12	
		가. 본 사업에 대한 이해도	5	
		나. 배차계획 등 뚝버스 운행계획	7	
	정성적 평 가 (60점)	6. 차고지 및 운송부대시설 운용계획	18	
		가. 차고지 확보계획	3	
		나. 차고지와 운행구역과의 거리	4	
		다. 운송부대시설 확보계획	3	
	정성적 평 가 (60점)	라. 주유(충전)시설 확보계획	4	
		마. 대기장소 및 휴차지 확보계획	4	
	정성적 평 가 (60점)	7. 안전운행 관리계획	10	
		가. 차량 정비계획	3	
		나. 운행중 비상상황 대처계획	4	
		다. 방역대책 및 차량 청결 유지계획	3	
	정성적 평 가 (60점)	8. 운수종사자 교육 및 인력수급 계획	10	
		가. 운수종사자 교육계획	5	
		나. 운수종사자 인력수급 계획	5	
	정성적 평 가 (60점)	9. 경영 및 서비스 개선노력	10	
		가. 운송비용 절감계획	5	
		나. 서비스 증진을 위한 개선계획	5	
가격 평가 (20점)	입찰 가격 (20점)	10. 입찰가격 평가	20	※ 공동 신청자 : 단일 건으로 평가
가점/감점		11. 운행구역에 대한 연고도	(+5)	※ 공동사업자 중 하나라도 해당되는 경우, 해당 가점/감점을 부여하며 정량적 평가 배점에 반영
		12. 체불임금	(-5)	
		13. 뚝버스 전담관리자 미운영	(-3)	

주) 관찰관청은 지역 여건에 따라 위의 항목 이외에 새로운 항목을 정할 수 있으며, 분야별 배점한도를 10점의 범위에서 가감 조정할 수 있다.

(단, 「지방자치단체 입찰시 낙찰자 결정기준」 제7장 협상에 의한 계약 낙찰자 결정기준 [별표 1]에 따라 평가항목별 배점한도는 전체배점의 30% 이내에서 조정)

○ 정량적 평가기준

1. 경영상태(5점)

구분	회사채에 대한 신용평가등급	기업어음에 대한 신용평가등급	기업 신용평가등급	평점	비고
1	AAA	-	AAA	5.0	전반적인 신용도 양호
2	AA+, AA°, AA-	A1	AA+, AA°, AA-		
3	A+, A°, A-	A2+, A2°, A2-	A+, A°, A-		
4	BBB+, BBB°, BBB-	A3+, A3°, A3-	BBB+, BBB°, BBB-	4.0	신용능력 적정, 장래 안정성 저하될 가능 있음
5	BB+, BB°	B+	BB+, BB°		
6	BB-	B°	BB-	3.2	신용능력 제한, 장래 안정성 저하될 가능 있음
7	B+, B°, B-	B-	B+, B°, B-		
8	CCC+ 이하	C 이하	CCC+ 이하	2.6	채무이행 능력이 의문시 되며, 채무불이행 가능성 있음

※ 공인된 외부신용평가 기관에서 받은 등급만 인정하며, 미제출시 최하점

※ 신용평가등급 확인서의 등급유효기간은 '제안서 접수마감일' 기준으로 유효하여야 함

2. 차량보험요율(6점)

가. 차량보험요율(대인) (3점)

항 목	평가 내용	기준	평점
차량보험요율 (대인)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보험회사에서 결정하여 통지한 최근 2년간 차량 보험 요율(대인 보험요율) ○ 개별차량의 보험요율을 제출하는 경우에는 공고일 기준 '사업신청자'에 소속된 개별차량의 최근 2년간 차량보험요율을 확인할 수 있어야 함 	80% 미만	3.0
		80~100%	2.4
		101~110%	1.9
		111~120%	1.5
		120% 초과	1.2

※ 신규 또는 2년 이내 보험요율이 없는 경우 최하점

나. 차량보험요율(대물) (3점)

항 목	평가 내용	기준	평점
차량보험요율 (대물)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보험회사에서 결정하여 통지한 최근 2년간 차량 보험 요율(대물 보험요율) ○ 개별차량의 보험요율을 제출하는 경우에는 공고일 기준 '사업신청자'에 소속된 개별차량의 최근 2년간 차량보험요율을 확인할 수 있어야 함 	80% 미만	3.0
		80~100%	2.4
		101~110%	1.9
		111~120%	1.5
		120% 초과	1.2

※ 신규 또는 2년 이내 보험요율이 없는 경우 최하점

3. 사업인력 보유현황(3점)

가. 관리직 및 정비직 현황(3점)

항 목	평가 내용	기준	평점
관리직 및 정비직 보유인력	○ 관리직 및 정비직 보유인력을 기준으로 평가함 $\left(\frac{\text{관리직}(A) + \text{정비직}(B)}{\text{사업단위의 인가대수}} \right) \times \text{소수점 셋째자리에서 반올림}$ <div style="border: 1px dotted black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>* 관리직(A) 및 정비직(B) 인원</p> <p>A : 지역차고지 관리직 인원/ (지역 차고지 인가대수*0.06)</p> <p>B : 지역차고지 정비직 인원/ (지역 차고지 인가대수*0.04)</p> </div>	1.00 이상	3.0
		0.99 이하 ~ 0.30 이상	2.4
		0.30 미만	1.9

4. 경영실적(6점)

가. 대표자의 사업경력(3점)

항 목	평가 내용	기준	평점
대표자의 여객자동차 운송사업 경력	○ 운송업체 대표이사의 여객자동차운송사업 경력에 대해 합산한 기간을 기준으로 평가함	20년 초과	3.0
		20년 이하	2.4
		10년 이하	1.9
		5년 이하	1.5

나. 안전 및 준법 운행내역(3점)

항 목	평가 내용	기준	평점
최근 1년간 법령위반 과태료·과징금 처분내역	○ 적용기간 : 공고일 기준 전년도 1.1~12.31 위반건 $\left(\frac{\text{전년도 법령위반 과태료 및 과징금 처분횟수}}{\text{전년도 차량 보유대수}} \right)$ ※ 소수점 셋째자리에서 반올림	0.0	3.0
		0.0 초과 ~0.10 이하	2.4
		0.10 초과	1.9

○ 정성적 평가기준

5. 톡버스 운송사업 계획(12점)

가. 본 사업에 대한 이해도(5점)

항 목	평가 내용	기준	평점
본 사업에 대한 이해도	<ul style="list-style-type: none"> ○ 톡버스 운송사업에 대한 이해도 수준 - 사업개요, 사업구역 대중교통 현황 및 문제점 - 톡버스 운송사업의 종합적 수행계획 등 	매우우수	5.0
		우수	4.0
		보통	3.2
		미흡	2.6
		매우미흡	2.0

나. 배차계획 등 톡버스 운행계획(7점)

항 목	평가 내용	기준	평점
배차계획 등 톡버스 운행계획	<ul style="list-style-type: none"> ○ 배차계획 등 톡버스 운행계획의 적정성 - 톡버스 배차계획(운행시간, 휴게시간 등) 및 운수종사자 승무계획 등 	매우우수	7.0
		우수	5.6
		보통	4.5
		미흡	3.6
		매우미흡	2.9

6. 차고지 및 운송부대시설 운용계획(18점)

가. 차고지 확보계획(3점)

항 목	평가 내용	기준	평점
차고지 확보계획	<ul style="list-style-type: none"> ○ 차고지 확보현황과 계획의 적정성 - 소요면적(소요대수) 대비 확보율 - 한정면허 기간 차고지 법령 사항 여부 	130% 이상	3.0
		130% 미만	2.4
		120% 미만	1.9
		110% 미만	1.5
		100% 미만	1.2

나. 차고지와 운행구역간 거리(4점)

항 목	평가 내용	기준	평점
차고지와 운행구역간 거리	<ul style="list-style-type: none"> ○ 차고지와 운행구역간의 최단거리 - 도로 연장 기준 - 운행구역의 중심지(신둔도예촌역, 마장행정복지센터)의 평균을 기준으로 함 	10.0km 이하	4.0
		13.0km 이하	3.2
		16.0km 이하	2.6
		19.0km 이하	2.0
		19.0km 초과	1.6

다. 운송 부대시설 확보계획(3점)

항 목	평가 내용	기준	평점
운송 부대시설 확보계획	<ul style="list-style-type: none"> ○ 법정 운송 부대시설 확보계획의 적정성 - 법정 운송 부대시설 및 편의시설 현황 	매우우수	3.0
		우수	2.4
		보통	1.9
		미흡	1.5
		매우미흡	1.2

라. 주유(충전)시설 확보계획(4점)

항 목	평가 내용	기준	평점
주유(충전)시설 확보계획	<ul style="list-style-type: none"> ○ 주유(충전)시설 확보계획의 적정성 - 주유(충전)를 위한 공차운행을 최소화할 수 있는 주유(충전)시설 확보 현황(운행구역 또는 차고지 내 등) 	매우우수	4.0
		우수	3.2
		보통	2.6
		미흡	2.0
		매우미흡	1.6

마. 대기장소 및 휴차지 확보계획(4점)

항 목	평가 내용	기준	평점
대기장소 및 휴차지 확보계획	<ul style="list-style-type: none"> ○ 대기장소 및 휴차지 확보계획의 적정성 - 승객호출 대비 대기장소 확보계획 - 운수종사자 휴게(식사) 대비 휴차지 확보계획 - 도로교통법 등 관계법령상 주·정차 가능한 장소 	매우우수	4.0
		우수	3.2
		보통	2.6
		미흡	2.0
		매우미흡	1.6

7. 안전운행 관리계획(10점)

가. 차량 정비계획(3점)

항 목	평가 내용	기준	평점
차량 정비계획	<ul style="list-style-type: none"> ○ 차량 정비계획 - 일상 정비계획 및 사고/고장 시 정비계획 - 사고, 고장 등 발생 대비 사전대응계획 	매우우수	3.0
		우수	2.4
		보통	1.9
		미흡	1.5
		매우미흡	1.2

나. 운행중 비상상황 대처계획(4점)

항 목	평가 내용	기준	평점
운행중 비상상황 대처계획	<ul style="list-style-type: none"> ○ 운행중 비상상황 대처계획 - 교통사고 예방 대책, 교통사고 대응 매뉴얼 등 - 그 외 차량고장, 승객인명사고 등 비상상황 시 대응방안 등 	매우우수	4.0
		우수	3.2
		보통	2.6
		미흡	2.0
		매우미흡	1.6

다. 방역대책 및 차량 청결 유지계획(3점)

항 목	평가 내용	기준	평점
방역대책 및 차량 청결 유지계획	<ul style="list-style-type: none"> ○ 차량 운행 시 방역대책 및 차량 청결 유지계획 	매우우수	3.0
		우수	2.4
		보통	1.9
		미흡	1.5
		매우미흡	1.2

8. 운수종사자 교육 및 인력수급 계획(10점)

가. 운수종사자 교육계획(5점)

항 목	평가 내용	기준	평점
운수종사자 교육계획	<ul style="list-style-type: none"> ○ 운수종사자의 안전 및 친절도 향상을 위한 교육 계획의 적정성 - 교육횟수, 시간, 외부강사 등 	매우우수	5.0
		우수	4.0
		보통	3.2
		미흡	2.6
		매우미흡	2.0

나. 운수종사자 인력수급 계획(5점)

항 목	평가 내용	기준	평점
운수종사자 인력수급 계획	<ul style="list-style-type: none"> ○ 운수종사자의 운행대수별 인력투입, 퇴사 등 결원 발생시 인력수급 계획의 적정성 - 운행대수 대비 인원, 결원발생시 대책방안 등 	매우우수	5.0
		우수	4.0
		보통	3.2
		미흡	2.6
		매우미흡	2.0

9. 경영 및 서비스 개선노력(10점)

가. 운송비용 절감계획(5점)

항 목	평가 내용	기준	평점
운송비용 절감계획	○비용 및 원가절감 노력 - 연비 개선노력 등 ○재무구조 건전화를 위한 노력 - 회계정보의 정확성 개선노력 등	매우우수	5.0
		우수	4.0
		보통	3.2
		미흡	2.6
		매우미흡	2.0

나. 서비스 개선노력(5점)

항 목	평가 내용	기준	평점
서비스 개선노력	○운수종사자 처우개선 노력 ○민원인에 대한 서비스 개선 노력 ○승객 편의 증진을 위한 노력	매우우수	5.0
		우수	4.0
		보통	3.2
		미흡	2.6
		매우미흡	2.0

○ 가격 평가기준

10. 입찰가격 평가(20점)

가. 제안금액 산정

- (1) 해당 사업단위의 '항목별 기초원가' 금액 이하로 '항목별 제안원가'를 산정한 후, [양식7] 금액 산출 내역서를 작성한다.
- (2) '항목별 제안원가'를 합산하여 '제안원가'를 산정한 후, [양식6] 가격제안서를 작성한다.

나. 가격평가는 해당 사업단위의 '기초원가'와 '사업신청자'의 '제안원가'를 활용하여 아래 산식으로 평가한다.

(1) 입찰가격 산식

◆ '제안원가'가 '기초원가'의 80% 이상인 경우

- 평점 = 가격평가 배점한도 × (최저 제안원가 / 해당 제안원가)

◆ '제안원가'가 '기초원가'의 80% 미만인 경우

- 평점 = [가격평가 배점한도 × (최저 제안원가 / 기초원가의 80% 상당가격)] +
[2 × (기초원가의 80% 상당가격 - 해당 제안원가)/
(기초원가의 80% 상당가격 - 기초원가의 60% 상당가격)]

※ 최저 제안원가는 유효한 사업 신청 중 최저 제안원가로 함

※ 제안원가가 기초금액의 60% 미만일 경우에는 60%로 계산

- 입찰가격 평점산식에 의한 계산결과 소수점이하의 숫자가 있는 경우에는 소수점 다섯째자리에서 반올림함

(2) 주의사항

- '항목별 제안원가'는 '항목별 기초원가'를 상회할 수 없다.
- '협약원가'는 재정지원을 위한 운송비용 산정의 기초자료로 활용한다.

○ 가점/감점

11. 운행구역에 대한 연고도 가점 기준(+5점)

가. 푯버스 운행구역 내 노선버스를 운영하고 있는 운송사업자

항 목	평가 내용 및 기준	평점
운행구역에 대한 연고도	○ 운행구역 내 노선버스를 운영하고 있는 시내/마을버스 운송사업자	+5.0

12. 체불임금에 대한 감점 기준(-5점)

가. 고용노동부에서 제공하는 '체불사업주 명단공개'를 토대로 평가함

항 목	평가 내용	기준	평점
임금체불 유무	○ 모집공고 후 우선협상대상자 통보 전까지 관할관청에서 '제안서' 및 고용노동부 「체불사업주 명단공개」 검토하여 임금체불 유무 결정	임금체불 미발생	0.0
		임금체불 발생	-5.0

13. 푯버스 전담관리자 미운영에 대한 감점 기준(-3점)

항 목	평가 내용	기준	평점
푯버스 전담관리자 미운영	○ 제안서 제출 시 푯버스 전담관리자 운영을 약속하는 운송사업자 ※ 제안서 내 제출한 '서약서'를 토대로 평가함	전담관리자 운영	0.0
		전담관리자 미운영	-3.0

제6장 사업제안서 작성

6.1. 사업제안서 작성 일반지침

6.1.1. 사업제안서 규격 및 사용언어, 화폐단위 등

- 사업제안서는 “사업제안서 작성”에 포함된 양식을 사용하는 것을 원칙으로 하되, 필요시 별도의 양식을 사용하거나 부속서류를 첨부하여야 한다.
- 사업제안서의 평가 등의 필요에 따라 추가로 자료제출을 요구하는 경우, 사업신청자는 이를 부속서류로 제출하여야 한다.
- 각종 증명서는 제안서에서 별도로 정한 사항을 제외하고 최근 3개월 이내에 발행된 것만 유효하다. 다만, 최근 3개월 이내 이전의 것으로 제출함이 불가피한 경우에는 사유서를 첨부하여야 한다.
- 모든 사업계획서는 흑백으로 작성하여야 하며, 정성적 평가 제안서는 총 30페이지 이내(증빙자료 등 부록은 제외)로 작성하여야 한다.
- 표와 그림을 제외하고는 A4(210*297mm) 용지 단면에 한글 신명조체 13포인트의 글자크기, 줄간격 180%를 기준으로 작성한다. 불가피하게 A4보다 큰 규격의 종이를 사용할 때에는 같은 크기로 접거나 별도로 제출한다.
- 사업제안서는 한글로 작성함을 원칙으로 하되, 명확한 의사전달을 위하여 외국어나 한자 사용이 불가피한 경우 한글로 표기하고, 괄호 안에 외국어나 한자를 병기한다. 또한 증빙서류나 계약서의 원문이 외국어인 경우에는 원문과 함께 한글 번역본을 첨부하되, 분량이 많은 경우에는 요약번역본을 첨부한다.
- 화폐단위는 원화로 함을 원칙으로 하되, 증빙서류 등에 사용된 화폐단위가 외국 통화로 표기된 경우 공고일 현재의 기준 환율을 적용하여 원화로 환산된 수치를 병기한다.
- 사업제안서는 세부지침에 의거하여, 분명하고 알아보기 쉬운 활자·표 및 그림 등을 이용하여 작성한다.
- 사업제안서(정량평가 제안서 원본 1부, 정성평가 제안서 원본 1부, 사본 7부)는 총 9부를 제출하여야 하며, 원본은 사업신청 법인 대표자 사용인감을 표지 및 첫페이지에 간인으로 날인하여야 한다.
- 정성평가 제안서는 원본 1부만 표지에 업체명을 기재하고, 나머지 부수는 제안업체를 인식할 수 있는 어떤 표시(사진 등)도 해서는 안된다. 이를 어길 시 제안서 평가에 불이익을 받을 수 있다.

6.1.2. 사업계획 작성 시 유의사항

- 관련 법규 등 규정을 준수하여 사업제안서를 작성하여야 한다.
- 제출된 사업제안서는 수정·변경·보완하지 못하며 반환하지 아니한다. 다만 이천시가 평가에 필요하다고 인정하는 경우 추가로 제출하게 할 수 있다.
- 제시된 작성기준에 따라 사업제안서를 작성하여야 하며, 작성기준을 위배하여 발생하는 모든 불이익에 대한 책임은 사업신청자가 진다.
- 사업제안서 작성, 제작 등에 소요되는 제반비용은 사업신청자가 부담하며 사업자로 지정되지 않았음을 이유로 사업신청에 소요된 비용을 이천시에 청구할 수 없다.

6.2. 사업제안서 작성 세부지침

- 입찰참가서류
 - 입찰참가 서류 표지
 - <양식1>에 따라 작성하여 제출한다.
 - 사업 신청서 등
 - <양식 2, 2-1, 3, 4, 5>에 따라 이천시 수요응답형 버스(똑버스) 운송사업 신청서, 위임장, 사용인감계, 서약서, 청렴이행 서약서를 작성하고, 부속서류를 제출한다.
- 가격 제안서, 금액산출 내역서
 - 제안원가를 산정하기 위한 노선별 기초원가는 별첨의 세부 사업계획을 참고한다.
 - 가격제안서 및 금액산출내역서는 <양식 6, 7>에 따라 작성하여 밀봉(봉인부분은 반드시 날인)하여 제출해야 하며, 가격제안서와 산출내역서의 금액은 일치하여야 한다.
 - 제안원가는 1일, 1대를 기준으로 작성한다.
 - 가격 제안 시 운전직 인건비, 연료비, 차량감가상각비, 플랫폼 운영비 항목은 입찰 가격으로 제안할 수 없으며, 제안원가는 해당 기초원가를 초과할 수 없다.

○ 정량적 평가 제안서

- 정량적 평가 제안서 표지
 - <양식8>에 따라 작성하여 제출한다.
- 사업신청자 현황 및 사업장 현황
 - <양식9>에 의거 사업신청자 현황을 작성하여 제출한다.
 - <양식10>의 사업장 현황(예정)을 작성하고, 운영법인 대표이사 및 주요관리자의 이력서를 첨부하여 제출한다.
 - <양식11>에 의거 대표이사의 경력사항, 차량보험요율, 사업인력보유현황을 작성하여 제출한다.
 - 해당업체는 <가점 양식1>에 의거 운행구역 연고도 확인서 제출한다.
 - 해당업체는 <가점 양식2>에 의거 똑버스 전담관리자 서약서를 제출한다.
 - <양식12>에 의거 자기평가서를 작성하여 제출한다.

○ 정성적 평가 제안서

- 정성적 평가 제안서 표지
 - <양식13>에 따라 작성하여 제출한다.
- 똑버스 운송사업 계획
 - <양식14>에 따라 작성하여 제출한다.
- 차고지 및 운송부대시설 확보 방안
 - <양식15, 16>에 따라 차고지 및 운송부대시설 확보계획을 작성하여 제출한다.
- 운행 및 안전관리계획, 운수종사자 교육계획, 경영 및 서비스 개선계획
 - <양식17, 18, 19>에 따라 작성하여 제출한다.

○ 제출서류 목록

제출목록		세부내용	제출수량	확인
입찰참가 서류 ①	본보 고서	<ul style="list-style-type: none"> ○ 입찰참가 서류 표지 <양식1> ○ 신청서(인·면허신청서) <양식2> ○ 위임장 <양식2-1>(해당업체) ○ 사용인감계 <양식3> ○ 서약서 및 청렴이행 서약서 각 1부 <양식4,5> 	원본1부 및 전자파일 (USB)	
	부속 서류	<ul style="list-style-type: none"> ○ 입찰참가자격 증명서류(법인 등기부등본 등) ○ 재직증명서, 4대보험가입증명서, 신분증 ○ 법인인감증명서 		
가격관 련 서류 ②	본보 고서	<ul style="list-style-type: none"> ○ 가격제안서 <양식6> ○ 금액산출내역서 <양식7> 	원본 1부 밀봉 제출	
정량 평가 제안서 ③	본보 고서	<ul style="list-style-type: none"> ○ 정량적 평가 제안서 표지 <양식8> ○ '사업신청자' 현황 및 사업장 현황 각 1부 <양식9,10> ○ 경영관리(대표이사 경력, 차량보험요율관리, 사업인력 보유현황 등) <양식11> ○ 운행구역 연고도 확인서 <가점 양식1>(해당업체) ○ 똑버스 전담 관리자 운영 서약서 <가점 양식2>(해당업체) ○ 자기평가서 <양식12> 	원본1부 및 전자파일 (USB)	
	부속 서류	<ul style="list-style-type: none"> ○ 재무건전성 관련 신용평가 증빙 자료 ○ 이력서, 경력증빙서류 ○ 차량보험요율 자료 		
정성 평가 제안서 ④	본보 고서	<ul style="list-style-type: none"> ○ 정성적 평가 제안서 표지 <양식13> ○ 똑버스 운송사업 계획 <양식14> ○ 차고지 확보계획<양식15> ○ 운송 부대시설 확보계획<양식16> ○ 운행 및 안전관리계획<양식17> ○ 운수종사자 교육 및 인력수급 계획 <양식18> ○ 경영 및 서비스 개선계획<양식19> 	원본1부, 사본7부 및 전자파일 (USB)	
	부속 서류	<ul style="list-style-type: none"> ○ 차고지 보유증명서, 임대계약서, '관할관청'의 사용계약서 ○ 법정 운송부대시설 사용 계약서 		

※ 전자파일(USB)은 1개로 통합 제출

서식1 제안서 양식

<양식1> 입찰참가서류 표지

접수번호	
------	--

이천시 푯버스 운송사업

입찰참가서류

20○○. ○○.

업 체 명
(공동 사업자명)

이천시 독버스 운송사업 신청서

1. 성 명(법인명)	(대표 사업자) OO여객 (공동 사업자) OO운수	2. 전 화 번 호	(대표 사업자) 000-000-0000 (공동 사업자) 000-000-0000
3. 대 표 자	(대표 사업자) 000 (공동 사업자) 000	4. 법인등록번호 (생년월일)	(대표 사업자) 000000-00000000 (공동 사업자) 000000-00000000
5. 사업자 등록번호	(대표 사업자) 000-00-000000 (공동 사업자) 000-00-000000	6. 주 소	(대표 사업자) 경기도 OO시 (공동 사업자) 경기도 OO시
7. 신청 사업단위	OO시, OO동 일원(별첨)		
8. 사업장 등록기준지	(대표 사업자) 경기도 OO시 (공동 사업자) 경기도 OO시		
<p>이천시 독버스 사업에 대하여 사업 제안서를 다음과 같이 제출합니다.</p> <p style="text-align: center;">20○○년 월 일</p> <div style="text-align: right; margin-top: 20px;"> 성명(법인) : OO여객(대표 사업자) 대 표 자 : (인) </div> <div style="text-align: right; margin-top: 20px;"> 성명(법인) : OO운수(공동 사업자) 대 표 자 : (인) </div> <p style="text-align: right; margin-top: 20px;">이천시장 귀하</p>			
<p>※ 부속서류 : 입찰참가자격 증명서류(법인 등기부등본 등)</p>			

주) 컨소시엄 면허 신청시 대표 사업자, 공동 사업자 구분하여 작성(예시 참고)

위임장

신청자	성명 (법인명)		전화번호	
	대표자		법인등록번호 (생년월일)	
	주소			
대리인	성명		생년월일	
	소속 직위		연락처 (휴대폰)	
	주소			

이천시에서 시행하는 이천시 톡버스 운송사업에 사업참여 신청함에 있어 상기인을 대리인으로 위임하였음을 증명합니다.

20○○년 월 일

상 호 :
대 표 자 : (인)

이천시장 귀하

※ < 첨부 서류 >

1. 재직증명서
2. 신분증 사본
3. 4대 보험 가입증명서(최근 3개월 이내) 또는 해당 소속사에서 발급받은 소득세 납부 증명자료(급여 관련) 또는 법인등기사항 증명서

※ 위임장에 사용하는 도장은 법인인장 또는 사용인감 인장과 같아야 함

※ 대리 접수로 인하여 발생하는 모든 문제는 응모 대표자 및 대리인이 모든 책임을 짐

<양식3> 사용인감계

사 용 인 감 계

법인 또는 개인인감	사용인감	주 소 상 호 대 표 자	

위 인감은 본 '사업신청자'가 사용하는 인감으로서 「이천시 똑버스 운송사업」의 사업신청 시부터 이행협약 체결 시까지 이천시에 제출하는 제반 서류에 사용하겠으며, 위 인감 사용으로 인한 법률상의 모든 책임은 본 '사업신청자'가 질 것을 확약하고 이에 인감신고서를 제출합니다.

붙임 : 법인인감증명서(설립 예정 법인은 주간사의 법인인감증명서) 1부.

20〇〇년 월 일

주 소 :

상 호 :

대 표 자 :

(인)

이천시장 귀하

주) 공동면허 신청자는 전부 작성·날인 제출

서 약 서

본 '사업 신청자'는 사업계획서의 제반사항을 사실에 근거하여 작성하였으며, 이에 따른 법률적·재정적·행정적 책임을 감수하겠습니다. 또한, 다음의 사항에 대하여 허위가 없음을 서약하고, 만일 추후 고의나 과실을 불문하고 허위 사실일 밝혀질 경우 사업자 선정 취소·법적 불이익 등 어떠한 행정처분도 감수하겠다는 이에 서약합니다.

1. 본 '사업 신청자'는 사업계획서의 원본과 사본을 동일하게 작성하였습니다.
2. 본 '사업신청자'는 사업자로 선정될 경우 선정노선의 운영·관리를 충실히 이행할 것이며, 경기도 및 이천시의 대중교통 정책에 최대한 협조하겠습니다.
3. 본 '사업신청자'는 사업자로 선정될 경우 관련 법령 및 규정, 제안요청서 등에서 정하는 제반조건을 성실히 이행하겠습니다.

20○○년 월 일

주 소 :

상 호 :

대 표 자 : (인)

이천시장 귀하

주) 공동면허 신청자는 전부 작성·날인 제출
<양식5> 청렴이행 서약서

청 렬 이 행 서 약 서

당사는 부패 없는 투명한 기업경영과 공정한 직무수행이 사회발전과 국가 경쟁력에 중요한 관건이 됨을 깊이 인식하며,

1. 사업신청 과정에서 경쟁의 공정한 집행 또는 이천시 톡버스 운송사업의 적정한 이행을 해치는 행위를 한 경우, 관계법령에 의한 사업신청 자격 제한 조치에 대하여 이의를 제기하지 않겠습니다.
2. 사업자 신청 및 선정과정에서 관계자에게 뇌물을 제공한 사실이 드러날 경우, 사업자 선정 전에는 사업신청 자격 제한, 사업자 선정 후에는 사업자 선정 취소 및 향후 사업신청 자격 제한에 대하여 이의를 제기하지 않겠습니다.
3. 본 사업자 신청 및 선정과 관련하여 이천시에서 자료 제출, 서류 열람, 현장 확인 등을 요구할 경우 이에 적극 협조하겠습니다.

위 청렴계약이행 서약은 상호 신뢰를 바탕으로 한 약속으로서 반드시 지킬 것이며, 사업자로 선정된 경우 본 서약내용을 그대로 계약조건으로 계약하여 이행하고, 사업신청 자격제한, '사업신청자' 선정 취소 등 이천시의 조치에 대하여 이의를 제기하지 않을 것을 서약합니다.

20〇〇년 월 일

주 소 :

상 호 :

대 표 자 : (인)

이천시장 귀하

주) 공동면허 신청자는 전부 작성·날인 제출

<부속서류1-1> 공동수급표준협정서(공동이행방식)

제1조(목적) 이 협정서는 아래 계약을 공동수급체의 구성원이 재정, 경영 및 기술능력과 인원 및 기자재를 동원하여 공사·물품 또는 용역에 대한 계획·입찰·시공 등을 위하여 일정 출자비율에 따라 공동연대하여 계약을 이행할 것을 약속하는 협약을 정함에 있다.

1. 계약건명 :
2. 계약금액 :
3. 발주자명 :

제2조(공동수급체) 공동수급체의 명칭, 사업소의 소재지, 대표자는 다음과 같다.

1. 명 칭 : ○ ○ ○
2. 주사무소소재지 :
3. 대 표 자 성 명 :

제3조(공동수급체의 구성원) ①공동수급체의 구성원은 다음과 같다.

1. ○ ○ ○ 회사(대표자 :)
2. ○ ○ ○ 회사(대표자 :)

②공동수급체의 대표자는 ○ ○ ○로 한다.

③대표자는 발주자 및 제3자에 대하여 공동수급체를 대표하며, 공동수급체의 재산의 관리 및 대금청구 등의 권한을 가진다.

제4조(효력기간) 본 협정서는 당사자간의 서명과 동시에 발효하며, 해당계약의 이행으로 종결된다. 다만, 발주자 또는 제3자에 대하여 공사와 관련한 권리·의무관계가 남아있는 한 본 협정서의 효력은 존속된다.

제5조(의무) 공동수급체구성원은 제1조에서 규정한 목적을 수행하기 위하여 성실·근면 및 신의를 바탕으로 하여 필요한 모든 지식과 기술을 활용할 것을 약속한다.

제6조(책임) 공동수급체의 구성원은 발주기관에 대한 계약상의 의무이행에 대하여 연대하여 책임을 진다. 다만, 공사이행보증서가 제출된 공사로서 계약이행요건을 충족하지 못하는 업체는 출자비율에 따라 책임을 진다. <단서신설 2014.1.10.>

제7조(하도급) 공동수급체 구성원 중 일부 구성원이 단독으로 하도급계약을 체결하고자 하는 경우에는 다른 구성원의 동의를 받아야 한다.

제8조(거래계좌) 계약예금 「공동계약운용요령」 제11조에 정한 바에 의한 선금, 기성대가 등은 다음계좌로 지급받는다.

1. ○○○회사(공동수급체대표자) : ○○은행, 계좌번호 ○○○, 예금주 ○○○
2. ○○○회사 : ○○은행, 계좌번호 ○○○, 예금주 ○○○

제9조(구성원의 출자비율) ①당 공동수급체의 출자비율은 다음과 같이 정한다.

1. ○○○ : %
2. ○○○ : %

②제1항의 비율은 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 경우에 변경할 수 있다. 다만, 출자비율을 변경하는 경우에는 공동수급체 일부구성원의 출자비율 전부를 다른 구성원에게 이전할 수 없다.

1. 발주기관과의 계약내용 변경에 따라 계약금액이 증감되었을 경우
2. 공동수급체 구성원중 파산, 해산, 부도, 법정관리, 워크아웃(기업구조조정촉진법에 따라 채권단이 구조조정 대상으로 결정하여 구조조정중인 업체), 중도탈퇴의 사유로 인하여 당초 협정서의 내용대로 계약이행이 곤란한 구성원이 발생하여 공동수급체구성원 연명으로 출자비율의 변경을 요청한 경우

③현금이외의 출자는 시가를 고려, 구성원이 협의 평가하는 것으로 한다.

제10조(손익의 배분) 계약을 이행한 후에 이익 또는 손실이 발생하였을 경우에는 제9조에서 정한 비율에 따라 배당하거나 분담한다.

제10조의2(비용의 분담) ①본 계약이행을 위하여 발생한 하도급대금, 재료비, 노무비, 경비 등에 대하여 출자비율에 따라 각 구성원이 분담한다.

②공동수급체 구성원은 각 구성원이 분담할 비용의 납부시기, 납부방법 등을 상호 협의하여 별도로 정할 수 있다.

③공동수급체 구성원이 제1항에 따른 비용을 미납할 경우에 출자비율을 고려하여 산정한, 미납금에 상응하는 기성대가는 공동수급체 구성원 공동명의로 계좌에 보관하며, 납부를 완료하는 경우에는 해당 구성원에게 지급한다.

④분담금을 3회 이상 미납한 경우에 나머지 구성원은 발주기관의 동의를 얻어 해당 구성원을 탈퇴시킬 수 있다. 다만, 탈퇴시킬 수 있는 미납 횟수에 대해서는

분담금 납부주기 등에 따라 발주기관의 동의를 얻어 다르게 정할 수 있다.

[본조신설 2012.4.2.]

제11조(권리·의무의 양도제한) 구성원은 이 협정서에 의한 권리·의무를 제3자에게 양도할 수 없다.

제12조(중도탈퇴에 대한 조치) ①공동수급체의 구성원은 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 경우 외에는 입찰 및 해당계약의 이행을 완료하는 날까지 탈퇴할 수 없다. 다만, 제3호에 해당하는 경우에는 다른 구성원이 반드시 탈퇴조치를 하여야 한다.

1. 발주자 및 구성원 전원이 동의하는 경우

2. 파산, 해산, 부도 기타 정당한 이유없이 해당 계약을 이행하지 아니하거나 제10조의2에 따른 비용을 미납하여 해당구성원 외의 공동수급체의 구성원이 발주자의 동의를 얻어 탈퇴조치를 하는 경우 <신설 2012.4.2.>

3. 공동수급체 구성원중 파산, 해산, 부도 기타 정당한 이유없이 해당 계약을 이행하지 아니하여 시행령 제76조제1항제6호에 따라 입찰참가자격제한조치를 받은 경우

②제1항에 의하여 구성원중 일부가 탈퇴한 경우에는 잔존 구성원이 공동연대하여 해당계약을 이행한다. 다만, 잔존구성원만으로 면허, 실적, 시공능력공시액 등 잔여계약이행에 필요한 요건을 갖추지 못할 경우에는 잔존구성원이 발주기관의 승인을 얻어 새로운 구성원을 추가하는 등의 방법으로 해당 요건을 충족하여야 한다. <개정 2010.9.8.>

③제2항 본문의 경우에 출자비율은 탈퇴자의 출자비율을 잔존구성원의 출자비율에 따라 분할하여 제9조의 비율에 가산한다.

④탈퇴하는 자의 출자금은 계약이행 완료 후에 제10조의 손실을 공제한 잔액을 반환한다.

제13조(하자담보책임) 공동수급체는 공동수급체가 해산한 후 해당공사에 관하여 하자가 발생하였을 경우에는 연대하여 책임을 진다. 다만, 공사이행보증서가 제출된 공사로서 계약이행요건을 충족하지 못하는 업체는 출자비율에 따라 책임을 진다. <단서신설 2014.1.10.>

제14조(운영위원회) ①공동수급체는 공동수급체구성원을 위원으로 하는 운영위원회를 설치하여 계약이행에 관한 제반사항을 협의한다.

②이 협정서에 규정되지 아니한 사항은 운영위원회에서 정한다.

위와 같이 공동수급협정을 체결하고 그 증거로서 협정서 ○통을 작성하여 각 통에 공동수급체 구성원이 기명날인하여 각자 보관한다.

년 월 일

○ ○ ○ (인)

○ ○ ○ (인)

<부속서류1-2> 공동수급표준협정서(분담이행방식)

제1조(목적) 이 협정서는 아래 계약을 공동수급체의 구성원이 재정, 경영 및 기술능력과 인원 및 기자재를 동원하여 공사·물품 또는 용역에 대한 계획·시공 등을 위하여 일정 분담내용에 따라 나누어 공동으로 계약을 이행할 것을 약속하는 협약을 정함에 있다.

1. 계약건명 :
2. 계약금액 :
3. 발주자명 :

제2조(공동수급체) 공동수급체의 명칭, 사업소의 소재지, 대표자는 다음과 같다.

1. 명 칭 : ○ ○ ○
2. 주사무소소재지 :
3. 대 표 자 성 명 :

제3조(공동수급체의 구성원) ①공동수급체의 구성원은 다음과 같다.

1. ○ ○ ○ 회사(대표자:)
2. ○ ○ ○ 회사(대표자:)

②공동수급체의 대표자는 ○ ○ ○로 한다.

③대표자는 발주자 및 제3자에 대하여 공동수급체를 대표하며, 공동수급체 재산의 관리 및 대금청구 등의 권한을 가진다.

제4조(효력기간) 본 협정서는 당사자간의 서명과 동시에 발효하며, 해당계약의 이행으로 종결된다. 다만, 발주자 또는 제3자에 대하여 공사와 관련한 권리의무 관계가 남아 있는 한 본 협정서의 효력은 존속된다.

제5조(의무) 공동수급체구성원은 제1조에서 규정한 목적을 수행하기 위하여 성실·근면 및 신의를 바탕으로 하여 필요한 모든 지식과 기술을 활용할 것을 약속한다.

제6조(책임) 공동수급체의 구성원은 발주기관에 대한 계약상의 의무이행에 대하여 분담내용에 따라 각자 책임을 진다.

제7조(하도급) 공동수급체의 각 구성원은 자기 책임하에 분담부분의 일부를 하

도급할 수 있다.

제8조(거래계좌) 계약예규 「공동계약운용요령」 제11조에 정한 바에 의한 선금, 기성대가 등은 다음 계좌로 지급받는다.

1. ○○○회사(공동수급체대표자) : ○○은행, 계좌번호 ○○○, 예금주 ○○○
2. ○○○회사 : ○○은행, 계좌번호 ○○○, 예금주 ○○○

제9조(구성원의 분담내용) ①각 구성원의 분담내용은 다음 예시와 같이 정한다.

[예시]

1. 일반공사의 경우

- 가) ○○○건설회사 : 토목공사
- 나) ○○○건설회사 : 포장공사

2. 환경설비설치공사의 경우

- 가) ○○○건설회사 : 설비설치공사
- 나) ○○○제조회사 : 설비제작

②제1항의 분담내용은 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 경우 변경할 수 있다. 다만, 분담내용을 변경하는 경우 공동수급체 일부구성원의 분담내용 전부를 다른 구성원에게 이전할 수 없다.

1. 발주기관과의 계약내용 변경에 따라 계약금액이 증감되었을 경우
2. 공동수급체 구성원중 파산, 해산, 부도, 법정관리, 워크아웃(기업구조조정촉진법에 따라 채권단이 구조조정 대상으로 결정하여 구조조정중인 업체), 중도탈퇴의 사유로 인하여 당초 협정서의 내용대로 계약이행이 곤란한 구성원이 발생하여 공동수급체구성원 연명으로 분담내용의 변경을 요청한 경우

제10조(공동비용의 분담) 본 계약이행을 위하여 발생한 공동의 경비 등에 대하여 분담공사금액의 비율에 따라 각 구성원이 분담한다.

제11조(구성원 상호간의 책임) ①구성원이 분담공사와 관련하여 제3자에게 끼친 손해는 해당 구성원이 분담한다.

②구성원이 다른 구성원에게 손해를 끼친 경우에는 상호협의하여 처리하되, 협의가 성립되지 아니하는 경우에는 운영위원회의 결정에 따른다.

제12조(권리·의무의 양도제한) 구성원은 이 협정서에 의한 권리·의무를 제3자에게 양도할 수 없다.

제13조(중도탈퇴에 대한 조치) ①공동수급체의 구성원은 각호의 어느 하나에 해당하는 경우 외에는 입찰 및 해당 계약의 이행을 완료하는 날까지 탈퇴할 수 없다.

1. 발주자 및 구성원 전원이 동의하는 경우

2. 파산, 해산, 부도 기타 정당한 이유없이 해당계약을 이행하지 아니하여 해당 구성원 외의 공동수급체의 구성원이 발주자의 동의를 얻어 탈퇴조치를 하는 경우

②구성원중 일부가 파산 또는 해산, 부도 등으로 계약을 이행할 수 없는 경우에는 잔존구성원이 이를 이행한다. 다만, 잔존구성원만으로는 면허, 실적, 시공능력공시액등 잔여계약이행에 필요한 요건을 갖추지 못할 경우에는 발주자의 승인을 얻어 새로운 구성원을 추가하는 등의 방법으로 해당요건을 충족하여야 한다.

<개정 2010.9.8.>

③제2항 본문의 경우에는 제11조제2항을 준용한다.

제14조(하자담보책임) 공동수급체가 해산한 후 해당공사에 관하여 하자가 발행하였을 경우에는 분담내용에 따라 그 책임을 진다.

제15조(운영위원회) ①공동수급체는 공동수급체구성원을 위원으로 하는 운영위원회를 설치하여 계약이행에 관한 제반사항을 협의한다.

②이 협정서에 규정되지 아니한 사항은 운영위원회에서 정한다.

위와 같이 공동수급협정을 체결하고 그 증거로서 협정서 ○통을 작성하여 각 통에 공동수급체 구성원이 기명날인하여 각자 보관한다.

년 월 일

○ ○ ○ (인)

○ ○ ○ (인)

금 액 산 출 내 역 서

[단위 : 원/(대·일)]

구 분		제안원가	산출내역
운전직인건비		원	기초원가 제안 ※ 협상단계 조정가능
경비	연료비	기초원가	기초원가 제안 ※ 협상대상아님 (실비지급)
	차량감가상각비	기초원가	기초원가 제안 ※ 협상대상아님 (실비지급)
	정비비	원	
	보험료	원	
	기타차량유지비	원	
	똑버스 플랫폼 운영비	기초원가	※ 협상대상 아님
일반관리비	관리직 인건비	원	
	기타 일반관리비	원	
합 계		원	

- ※ 금액 산출내역 작성 방법<양식 7-1>을 참조하여 금액을 제안
- ※ 가격협상 시 위의 금액산출내역서로 협약원가를 결정하며 원화로 적용함
- ※ 운전직 인건비는 기초원가 제안 후 협상단계시 조정할 수 있고, 연료비 및 차량감가상각비, 똑버스 플랫폼 운영비는 기초원가로 제안

주) 공동면허 신청시 대표 사업자가 작성·제출(가격제안서로 공동사업자 날인 같음)

금액 산출 내역 작성 방법

○ 아래 기초금액 산출방법을 참고하여 사업신청자가 자율적으로 제시

[단위 : 원/(대·일)]

구 분		제안원가	산출 방법
운전직 인건비		원	기초원가 제안 ※ 협상단계 조정가능
경비	연료비	기초원가	-
	차량 감가상각비	기초원가	-
	정비비	원	정비직 인건비, 정비비, 타이어비 등이 포함되며, 사업신청자가 자율적으로 제시
	보험료	원	신규업체 적용 할증을 150% 적용한 기초금액을 참 고하여 사업신청자가 자율적으로 제시
	기타 차량유지비	원	전력·가스·수도비, 통신비, 청소비, 수선비, 소모 품비, 세금과공과, 교육훈련비 등이 포함되며, 사업신청자가 자율적으로 제시
	똑버스 플랫폼 운영비	기초원가	-
일반 관리비	관리직 인건비	원	임원 및 관리직의 급여, 퇴직급여, 법정복리 후생비, 기타복리후생비를 포함하여 사업신청자 가 자율적으로 제시
	기타 일반관리비	원	똑버스의 운영, 관리와 관련된 기타 비용을 포 함하여 사업신청자가 자율적으로 제시
합 계		원	

<양식8> 정량적 평가 제안서 표지

접수번호	
------	--

이천시 푯버스 운송사업

정 량 적 평 가 제 안 서

20○○. ○○.

※ 주의사항

1. 1부만 제출
2. 좌철 제본
- 3 단면 인쇄

업 체 명
(공동 사업자명)

<양식9> 사업신청자 현황

사업신청자 현황(예정)

상 호		대 표 자		
법인등록번호				
사업자등록번호		본 사		
업 태		주사무소		
종 목		사 업 장		
운행형태		설 립 일 자		
납 입 자 본 금	백만원	결 산 일		
총 자 산	백만원	주 거 래 은 행		
매 출 액	백만원	종 업 원 수		
입찰참가자격 제 한 · 정 지	기간	공동면허	여부	여(與) / 부(否)
	사유		구분	대표 사업자 / 공동 사업자
법인 연혁				

- (주) 1. 총자산 및 매출액은 가장 최근의 회계연도에 대한 내용을 기재함
 2. 입찰참가자격 제한·정지란은 최근 3년 이내 제한·정지된 실적기간 및 사유를 기재함
 3. 법인연혁은 설립 이후 현재까지의 영업, 재무, 관계회사 투자 등 주요 특기사항을 간략하게 기재하되, 증빙서류가 있는 경우 첨부함
 4. 부속서류 : 법인등기부등본 1부

주) 공동면허 신청 시 개별 사업자별로 제출(공동면허 여부 및 구분 작성)

사 업 장 현 황(예정)

1. '사업신청자'의 주사무소 및 영업소 현황

구 분	명 칭	위 치 (주 소)
주사무소		
영 업 소		

2. 임원 및 주요 관리자

직위	성명	나이,성별	주요경력	현 소속 및 직위
대표이사				

(주) 운영법인 대표이사 이력서 첨부

3. 주요 주주 현황

주주	주식 수	비율	관계
합계			

(주) 주주 명부 첨부

주) 공동면허 신청 시 개별 사업자별로 제출

경 영 관 리 지 표

1. 경영상태

가. 공인된 외부신용평가 기관에서 받은 등급만 인정하며, 미제출시

2.6점 배점

나. 신용평가등급 확인서의 등급유효기간은 '제안서 접수마감일' 기준으로 유효하여야 함

2. 차량보험요율 관리

가. 법인 보험요율을 제출할 경우

구 분		대인	대물
최근 2년간 차량 보험요율 평균			
기간1	0000.00.00. ~ 0000.00.00.		
기간2	0000.00.00. ~ 0000.00.00.		

나. 개별 차량의 보험요율을 제출할 경우

구 분			대인	대물
차량1 (차량번호)	기간1	0000.00.00. ~ 0000.00.00.		
	기간2	0000.00.00. ~ 0000.00.00.		
차량 2 (차량번호)	기간1	0000.00.00. ~ 0000.00.00.		
	기간2	0000.00.00. ~ 0000.00.00.		
전체 평균				

※ 차량보험요율 관련자료 : 보험회사에서 결정하여 통지한 자료(적용요율)를 근거로 기입.

개별차량의 보험요율을 제출하는 경우에는 공고일 기준 '사업신청자'에 소속된 개별차량의 최근 2년간 차량보험요율을 확인할 수 있어야 한다.

3. 사업인력 보유현황

가. 관리직 및 정비직 보유인력

업체명	구분	입사일	생년월일	성명
	관리직			
	정비직			
전체 인원		관리직 00명 / 정비직 00명		

※ 관리직 및 정비직 보유인력 증빙서류 : 재직증명서 또는 4대 사회보험 가입자 명부

4. 경영실적

가. 대표자 사업경력

근무처	직급	경력기간
계		00년 00개월

※ 대표자의 운송사업 경력 : 4대 보험 납부확인서

나. 안전 및 준법 운행내역

업체명	전년도 차량 보유대수(A)	전년도 법령 위반 과태료 및 과징금 처분횟수(B)
계	0.00(B/A)	

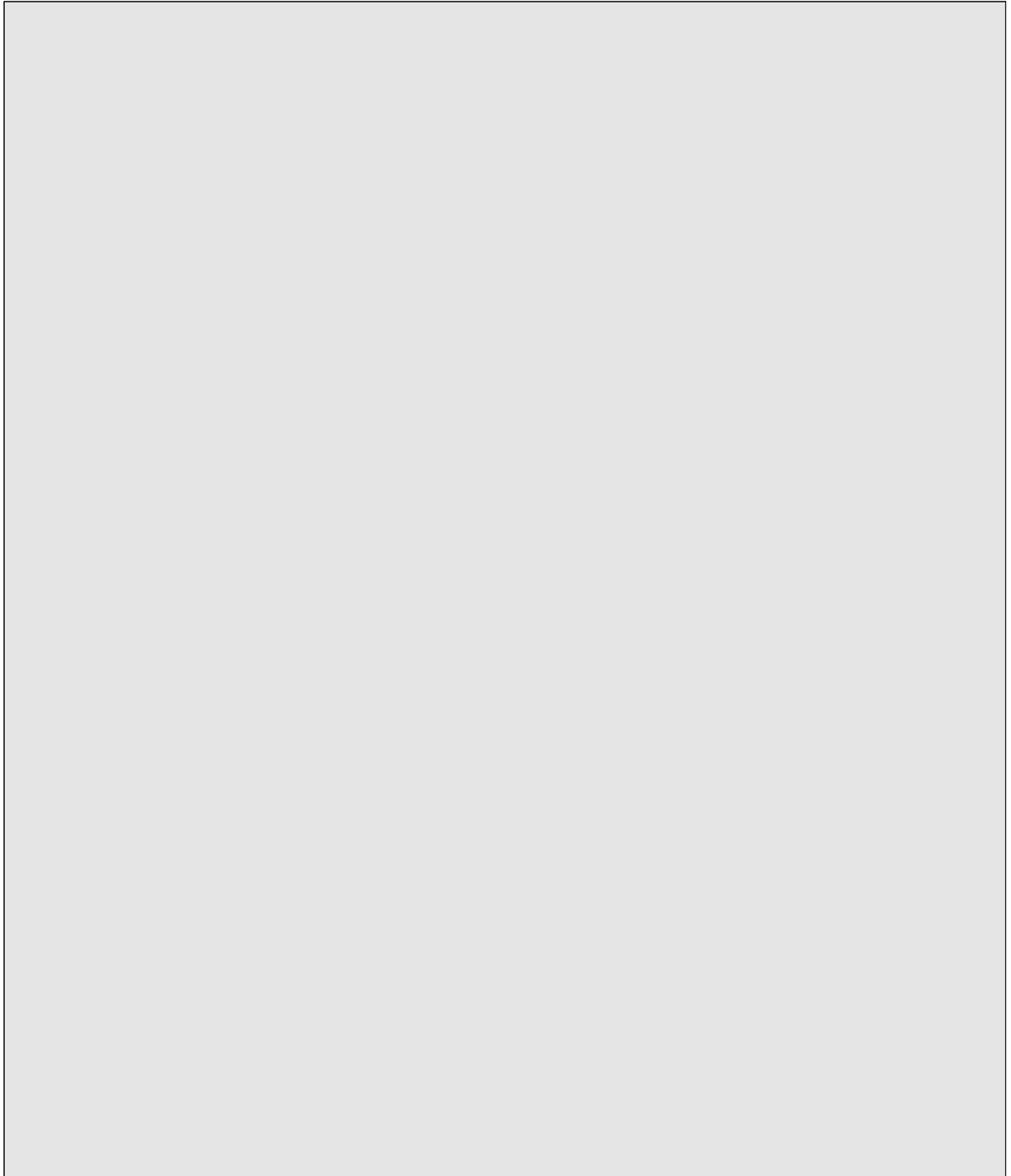
※ 공고일 기준 전년도 1.1.~12.31. 기간에 위반하여 처분받은 과태료·과징금을 대상으로 함

※ 사업신청자는 위 기간에 해당하는 과태료·과징금 처분내역 확인서를 관할관청에서 발급받아 제출

주) 공동면허 신청 시 개별 사업자별로 제출

<가점/감점 양식1> 운행구역 연고도

운행구역 연고도 증빙자료



※ 관내 운행구역을 경유하는 제안업체의 시내버스 혹은 마을버스 노선도

자 기 평 가 서

신청단위 :

상 호 :

대 표 자 :

분야	항목	배점	점수	산출근거
1. 경영상태		5		
2. 차량보험요율	가. 차량보험요율(대인)	3		
	나. 차량보험요율(대물)	3		
3. 사업인력 보유현황	가. 관리직 및 정비직 보유인력	3		
4. 경영실적	가. 대표자 사업경력	3		
	나. 안전 및 준법 운행내역	3		
합계		20		

주) 공동면허 신청시 대표 사업자는 5.6. 분야별 평가항목 및 배점에 따라 평가

<양식13> 정성적 평가 제안서 표지

접수번호	
원본, 사본 구분표기	

이천시 똑버스 운송사업

정 성 적 평 가 제 안 서

20○○. ○○.

※ 주의사항

1. 원본 1부, 사본 7부 제출
2. 좌철 제본
3. 단면 인쇄

업 체 명

(공동 사업자명)

(업체명은 원본 1부에만 표기, 사본에는 업체명 표기 금지)

<양식14> 톡버스 운송사업 계획

톡버스 사업계획

1. 본 사업에 대한 이해도

계획 수립
(서식 없음)

2. 배차계획 등 톡버스 운행계획

계획 수립
(서식 없음)

주) 공동면허 신청시 대표 사업자가 작성·제출.

<양식15> 차고지 확보계획

차고지 확보계획

1. 차고지 위치와 수용능력

소재지	수용능력(규모)			운행구역까지 거리
	전체면적 (A)	기사용면적 (B)	실사용면적 (C=A-B)	
	m ²	m ²	m ²	km

- ※ 차고지는 「도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」 제31조(자동차정류장) 규정에 맞아야 하며, 한정면허기간(최대 9년) 자동차정류장 등 제반 규정에 위반 되지 않아야 함
- ※ 전체면적(A)는 차고지 보유 증명서, 임대 계약서, '관할관청' 사용계약서 기준으로 '사업신청자'가 확보한 면적을 기재
- ※ 기사용면적(B)은 '사업신청자'가 운행 중인 노선버스 등으로 인해 전체면적(A) 중에서 현재 사용 중인 면적을 기재
- ※ 실사용면적(C)는 본 사업노선을 위해서 실제 사용 가능한 면적을 기재
- ※ 부속서류 : 차고지 확보계획에 대한 증명서 첨부
 - 자가차고지 : 차고지보유 증명서를 제출
 - 임대차고지 : 차고로 사용 가능한 토지의 임대계약서 제출
 - 공영차고지 : 차고지를 관리하는 '관할관청'의 사용계약서 또는 사용가능함 증명서 제출

2. 차고지 확보율 : 000.0%

- ※ 차고지 실사용 면적(C) / 소요면적[운행계획 차량대수 × 필요면적(18m²)]

3. 차고지와 운행구역과의 거리 : 00.0km

- ※ 차고지에서부터 신둔도예촌역, 마장면행정복지센터까지 평균운행거리로 측정

○ 차고지 위치도 제출

위치도 (지도 최단거리 첨부)

주) 공동면허 신청시 각 항목에 대해 전부 기재(단, 대표 사업자와 공동 사업자 구분 기재)
 <양식16> 운송부대시설 확보계획

운 송 부 대 시 설 확 보 계 획

가. 법정 운송 부대시설의 위치와 현장사진

구 분	소재지 및 위치		현장사진
① 사무실 및 영업소	소재지		
	면적	m ²	
	차고지와 거리	km	
② 차고설비 및 정비/세차시설 (차고부대시설)	소재지		
	면적	m ²	
	차고지와 거리	km	
③ 휴게실 및 대기실	소재지		
	면적	m ²	
	차고지와 거리	km	
④ 교육훈련시설	소재지		
	면적	m ²	
	차고지와 거리	km	

주) 공동면허 신청시 각 항목에 대해 전부 기재

나. 기타 편의시설의 위치와 현장사진

구 분	소재지 및 위치		현장사진
⑤ 식당	소재지		
	면적	m ²	
	차고지와 거리	km	
⑥ 운동시설	소재지		
	면적	m ²	
	차고지와 거리	km	
기타	소재지		
	면적	m ²	
	차고지와 거리	km	

주) 공동면허 신청시 대표 사업자가 작성·제출.

다. 주유(충전)시설의 위치와 현장사진

구 분	소재지 및 위치		현장사진
주유(충전)시설 (유종 :)	소재지		
	면적	m ²	
	차고지와 거리	km	
	충전기수 (전기만 해당)	기	

○ 주유(충전)시설과 운행구역과의 거리 : 00.0km

※ 주유(충전)시설에서부터 운행구역 경계까지 최단 운행거리로 측정

※ 운행구역 내 주유(충전)시설이 있으면 “운행구역 내 주유(충전)시설 소재” 표시

○ 주유(충전)시설 위치도 제출

위치도

(운행구역과 주유(충전)시설 간 지도 최단거리 첨부)

주) 공동면허 신청시 각 항목에 대해 전부 기재

라. 차량 대기장소 및 휴차지 확보계획

대기장소 및 휴차지 지점도

구 분	소재지 및 위치		현장사진
① 명칭	소재지		
② 명칭	소재지		
③ 명칭	소재지		
④ 명칭	소재지		

주) 공동면허 신청시 대표 사업자가 작성·제출.

운행 및 안전 관리 계획

1. 차량 정비계획

- 가. 차량 정비계획(일상 및 사고/고장시)
- 나. 사고, 고장 등 발생 대비 사전대응계획

2. 운행중 비상상황 대처계획

- 가. 교통사고 예방 대책, 사고 대응 매뉴얼 등
- 나. 그 외 차량고장, 승객인명사고 등 비상상황시 대응방안 등

3. 방역대책 및 차량 청결 유지계획

- 가. 방역대책 계획
- 나. 차량 청결 유지 계획

주) 공동면허 신청시 대표 사업자가 작성·제출.

운 수 종 사 자 교 육 계 획

1. 운수종사자 교육계획

- 가. 운수종사자 안전 및 친절도 향상을 위한 교육계획(내용, 일정 등)
- 나. 기 시행계획의 경우 교육내용과 실적을 상세히 작성

2. 운수종사자 인력수급 계획

- 가. 푯버스 차량 운행대수 대비 운수종사자 투입계획
- 나. 운수종사자 결원 발생시 대책방안 등 작성

주) 공동면허 신청시 대표 사업자가 작성·제출.

경 영 및 서 비 스 개 선 계 획

1. 운송비용 절감계획

- 구체적 방안을 설명

2. 서비스 증진을 위한 개선계획

- 가. 운수종사자 처우개선 노력
- 나. 민원인에 대한 서비스 개선 노력
- 다. 승객 편의 증진을 위한 노력

주) 공동면허 신청시 대표 사업자가 작성·제출.

경기도 뚝버스 플랫폼 가이드라인 (추가)

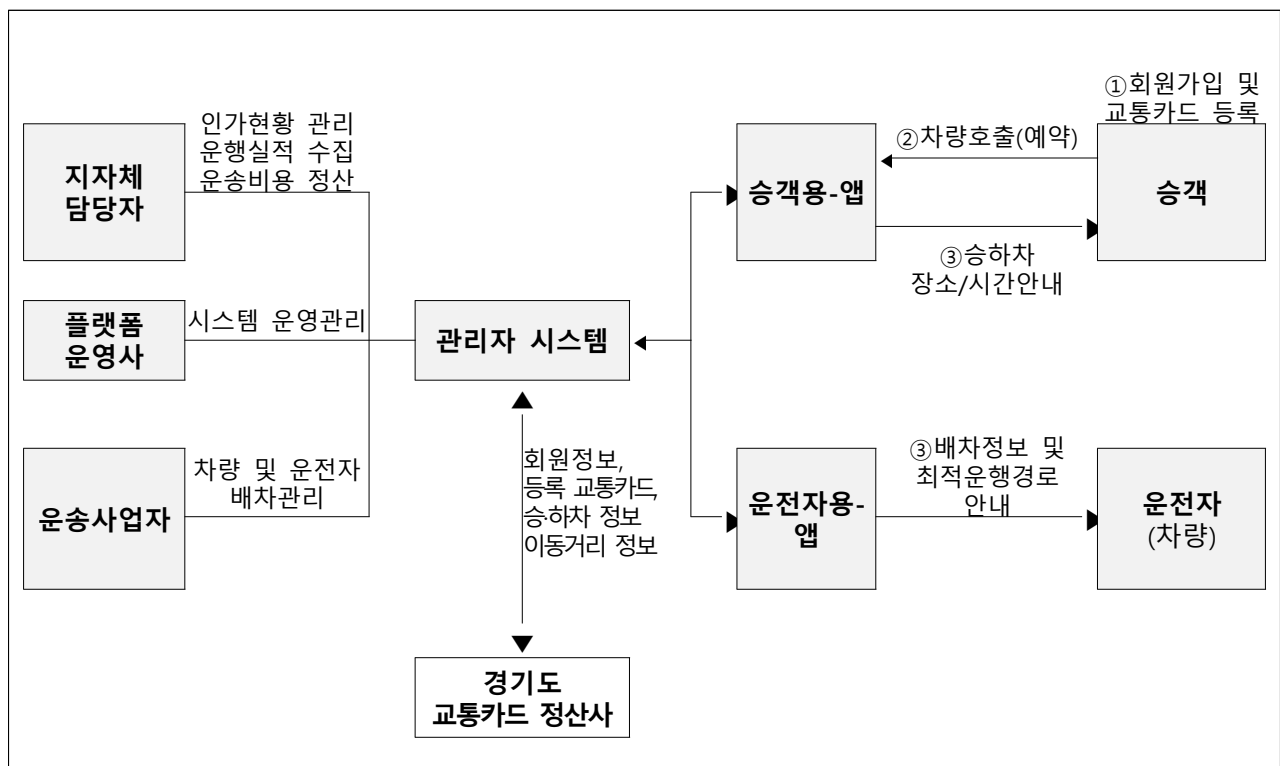
□ 플랫폼 구성

- 경기도 톡버스 운행에 사용되는 플랫폼은 ①승객용-앱, ②운전자용-앱, ③관리자 시스템으로 구성되어야 함.

□ 용어의 정의

- “승객용-앱”은 회원가입(교통카드 등록), 차량의 호출, 승하차 장소·시간 안내 등의 기능이 구현된 모바일 앱을 말함
- “운전자용-앱”은 승객의 호출을 반영한 배차관리, 실시간 최적 운행경로 안내(네비게이션), 승객 승·하차 처리 기능이 구현된 모바일 앱을 말함
- “관리자 시스템”은 인가현황 관리, 실시간 차량관제, 배차관리, 차량 운행 및 승·하차 기록관리 기능이 구현된 시스템을 말함

□ 플랫폼 개념도



□ 승객용-앱 기능 요건

(1) 회원가입 및 교통카드 등록

- (접근권한 안내) 앱 사용을 위해 필요한 필수/선택 접근권한 안내
 - ※ 사용자 위치정보, 전화, SMS 중 앱 사용을 위해 필요한 권한을 ‘한번허용’/ ‘앱을 사용하는 동안 허용’/ ‘허용안함’으로 구분하여 선택할 수 있도록 함
- (튜토리얼) 앱 사용방법 설명
- (회원가입/로그인) SNS, 이메일 계정 등을 활용한 간편 로그인 권장
- (본인인증) 이동 통신사별 (문자/PASS-앱) 본인인증 기능
- (서비스 약관) 각종 서비스 약관 안내 및 동의 기능
 - ※ 버스 약관, 위치기반 서비스 이용약관, 전자금융거래 이용약관, 개인정보 수집 및 이용동의, 개인정보 제3자 제공 동의 등 기능
- (선·후불 교통카드 등록) 결제 카드 등록약관 동의, 카드 등록하기(카드정보, 유효기간, 카드 비밀번호, 생년월일 입력), 등록 카드변경 기능
- (미탑승 패널티) 사전 예치금 납부·차감 또는 패널티 금액 즉시 결제 방식 중 택일하여 미탑승 패널티 부과 기능 구축

(2) 차량 호출

- (現 위치 표기) 지도 상에 앱 이용자의 현재 위치가 표시되어야 하고, 푹버스 운행구역 확인 및 선택이 가능하여야 함
- (푹버스 운행구역 표시) 푹버스 운행구역 선택 시, 지도 상에서 푹버스 운행구역 활성화
 - 푹버스 차량 호출이 가능한 지역과 호출이 불가능한 지역의 구분
- (출발지 설정) 주소 입력, 지도에 출발지 표시, 現위치 지정 등 방식으로 출발지 설정이 가능하여야 함
 - 이용자가 출발지에서 푹버스 탑승지점까지 도보로 이동할 수 있도록 경로 제공
- (도착지 설정) 도착지 주소입력, 지도에 도착지 표시 등
- (탑승인원 설정) 탑승인원 표시
 - 성인, 청소년, 영유아 구분하여 탑승인원 설정 권장

- (탑승위치/탑승시간 안내) 차량 탑승위치 및 탑승시간 표시
- (차량 호출) 승객 호출 시, 운행차량 중 가장 빠르게 탑승 가능한 차량을 실시간 배차
 - 이용자에게 배정된 차량의 현위치를 실시간으로 확인하는 기능 구현
 - 도착 예정시간을 거리와 도로 교통상황 등을 반영하여 표시

(3) 기타 기능

- (똑버스 이용기록) 일자별 똑버스 이용·결제내역 등 정보제공 기능
- (공지사항) 공지사항 기능(팝업 등)
- (고객문의) 고객 Q&A, 민원상담 등 기능
- (설정) 각종 권한설정, 약관 및 개인정보, 버전정보, 로그아웃, 서비스 탈퇴 기능

□ 운전자용-앱 기능 요건

(1) 운수종사자 및 차량정보 등록

- (단말기 인증) 사전에 등록된 단말기에서만 앱 작동하도록 조치
- (운전자 정보 식별) 앱 구동 시, 사전에 등록된 운전자에 한해 자동로그인 기능
- (차량 자동지정) 운전자 로그인 시 시스템에 등록된 차량으로 지정
- (운행 기반동작) 시스템에서 차량과 운전자에게 부여된 운행 스케줄에 따른 운행 및 스케줄 확인이 가능
- (운전자 근로시간) 운전자의 대기시간, 운행시간을 관리할 수 있는 기능

(2) 차량의 운행

- (운행 전·후 체크) 차량 안전 및 시스템 정상 운영 등 점검 여부 체크 리스트 제공
- (운행 시작·종료 기능) 운전자의 운행/휴식시간에 따라 운전 스케줄을 기반으로 운행 시작·종료 입력
- (운행경로 제공) 운전자가 서버에서 전송하는 최적경로를 따라 운행할 수 있도록 네비게이션과 경로 제공
 - 승객의 호출 시, 운행차량 중 가장 빠르게 도착할 수 있는 차량에 실시간 배차

- 탑승객 목적지로 이동 중 추가 호출 발생 시, 기존 경로와 추가 호출 경로를 연산하여 실시간 최적 경로 제공
- 승객 호출이 없는 차량은 현재 위치와 가장 가까운 지정 차량 대기 장소로 차량을 이동시킬 수 있도록 경로 생성
- 차량 실제 위치에 맞게 탑승객의 승·하차 지점 정보 제공
- 승객 승·하차 여부 확인 및 미탑승/미하차 승객 처리
- (사고상황 대비) 비상 상황이나 차량의 운행을 멈춰야 하는 경우를 위한 운행 중지 또는 운행 일시 중지 기능

(3) 기타

- 운전자가 운전한 차량의 누적 운행기록을 체크하고, 기본적인 차량 점검을 위한 체크리스트 제공
- 운행 중 차량에 발생한 문제를 체크하고 보고 할 수 있는 기능

□ 관리자 시스템 기능 요건

- (인·면허 사항 관리) 한정면허 기간, 운송사업자, 차고지, 인가대수, 운행구역, 운행 시작·종료 시간 등 입력
- (회원정보 관리) 회원 개인정보 조회 및 등록카드사 일부 식별정보 조회
 - 환승할인적용 및 수입금 정산을 목적으로 등록 카드정보를 경기도 교통카드 정산사와 연동체계 구축
 - 회원 및 탑승객 개인정보 및 탑승기록은 개인정보보호정책 및 보안기준에 따라 처리·저장·보호
- (차량 호출/탑승 내역 관리)
 - 탑승객별 교통카드 정보, 이동거리를 산출하여 경기도 교통카드 정산사와 공유 체계 구축
- (실시간 차량관제) 실시간으로 운행 차량의 위치와 진행경로 모니터링
- (운송실적 관리·저장) 일자별/차량별 운행시간·운행대수·운행거리 산정
- 호출 건별 상세 정보 확인 기능 구축

- 경로, 경유지, 출도착지에 따른 정류장 위치, 소요시간, 대기시간 등
- (운행 관리) 차량별 운행 시간표를 등록하고, 운전사를 차량별로 배정
- (차량 정보 관리) 차량 정보의 등록·수정·삭제 및 정보 확인 기능
 - 차량의 이미지, 차량번호, 푯버스 운행구역, 운수사명
- (운전사 정보 관리) 운전사 정보의 등록·수정·삭제 및 정보 확인 기능
 - 운전사 사진, 연락처, 소속 운수사, 운행 지역 및 기타 개인정보
- (정류장 정보 관리) 정류장 정보·등록·수정·삭제 및 정보 확인 기능
 - 정류장 위치, 로드맵 사진, 위경도값 등 표기 권장
- (권한 관리) 관제 톨 접근 권한 부여 기능
- (관제 톨 보안) 정보 보안을 위해 접근 환경 제한
- (운송비용 · 운송수입 정산)
 - (운송비용 정산) 운송실적을 반영한 일·대당 운송원가 산출
 - (운송수입 정산) 교통카드 수입금(교통카드 정산사), 각종 보조금(관할관청) 내역 관리

□ 플랫폼 운영 요건

- 플랫폼 개발·운영사는 원활한 서비스를 위해 차량 내 장착되는 장비와 소프트웨어를 구현할 수 있어야 함
- 푯버스 서비스가 제공되는 시간동안 이용객, 운수사, 운수종사자 민원 대응이 가능한 고객센터 운영이 가능하여야 함

◆ 경기도 푯버스 플랫폼 가이드라인은 경기도, 관할관청 및 플랫폼 전담기관(경기교통공사) 등과의 협의에 따라 일부 변경 적용 될 수 있음.

평창군 공고 제2025-1112호

『평창군 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업』 민간사업자 입찰공고 (협상에 의한 계약, 긴급)

「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제43조에 따라 『평창군 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업』 사업자 선정을 위하여 제안서 제출 안내 사항을 다음과 같이 공고합니다.

2025년 7월 21일

평창군수

1. 입찰에 부치는 사항

가. 사 업 명: 평창군 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업

나. 사업기간: 착수일로부터 5년간

다. 사업금액: 금350,000,000원(부가가치세 포함)

구분	2025년 (1년차)	2026년 (2년차)	2027년 (3년차)	2028년 (4년차)	2028년 (5년차)	합계
예산액	70,000,000	70,000,000	70,000,000	70,000,000	70,000,000	350,000,000

※ 본 사업은 5년간 매년 연차별로 계약을 체결하는 사항으로, 매년 계약 체결 시 사업 성과 및 예산 사정을 종합적으로 고려하여 계약을 진행함.

라. 사업내용: 제안요청서 참조

마. 제안요청 설명회: 생략 (제안요청서로 같음)

2. 입찰 및 계약방법 : 협상에 의한 계약

가. 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제43조

나. 「지방자치단체 입찰 및 계약 집행기준(행정자치부예규 제324호, (2025. 7. 8.))

다. 「지방자치단체 입찰시 낙찰자 결정기준(행정자치부예규 제325호, 2025. 4. 30.)」 제7장 협상에 의한 계약 낙찰자 결정기준

3. 입찰 참가 자격

가. 공고일 기준 상용화된 모빌리티 서비스 플랫폼을 개발 및 운영 중인 자 중 아래의 어느 하나에 해당하는 자

- 「여객자동차운수사업법」제49조의18에 따라 등록한 플랫폼 중개사업자
- 「전자상거래법」제12조에 따라 신고한 통신판매업자인 통신판매중개자
- 「정보통신망법」제23조의3에 따라 본인확인기관으로 지정된 정보통신서비스 제공자
- 「전기통신사업법」제22조에 따라 신고한 부가통신사업자
- 「위치정보법」제5조 또는 제5조의2에 따라 허가 또는 신고한 위치정보사업자
- 「위치정보법」제9조 제1항 및 같은법 시행령 제9조 1항, 「위치정보법」제9조의2 제4항 같은법 시행령 제10조 제3항에 따른 위치기반서비스 사업자

※ 신고 또는 등록한 증빙서류 제출

나. 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」제31조(부정당업자의 입찰 참가자격 제한) 및 동법 시행령 제92조(부정당업자의 입찰 참가자격 제한)에 의해 부정당업자로 지정되지 아니한 사업자

다. 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」제33조(입찰 및 계약체결의 제한)에 해당되지 아니한 업체

라. 입찰등록 마감시한까지 등록서류를 완비하여 입찰등록을 마친 자

마. 본 사업은 단독이행만 허용

바. 본 사업은 하도급을 허용하지 않음

4. 입찰참가 신청 및 제안서 제출

가. 입찰공고: 2025. 7. 21.(월) ~ 8. 4.(월)

나. 접수기간: 2025. 8. 4.(월) 09:00 ~ 18:00

다. 제출방법: 방문접수 (평창군청 안전교통과)

※ 제안서는 제안서류를 갖추어 직접 접수하여야 하며, 우편 또는 e-메일 및 FAX 접수는 인정하지 않음 (토·일요일 접수 제외)

라. 제출서류

- 제출서류 세부목록은 제안요청서 참조
- 입찰서 제출자는 참여업체의 대표 또는 대리인(법인의 임·직원)
 - 제출자는 신분증 및 위임장, 재직증명서 또는 4대보험 가입증명서 중 1개 지참
- 사본 제출 시 “원본대조필” 명기 후 인감 날인하여 제출

5. 제안서 발표 및 평가

가. 평가위원 추천방법: 입찰참가자가 가격제안서 제출 시(또는 별도 일정 정함) 미리 정한 심사위원 수만큼 번호를 추천하게 하여 다빈도 순으로 선정된 위원을 평가위원으로 정함

나. 일시 및 장소 : 추후 공지

다. 제안서 평가는 관련 규정(기준) 등에서 정한 평가 기준에 의해 “제안서 평가위원회”에서 평가함

라. 제안발표

- 1) 발 표 자: 제안업체 사업총괄책임자(PM)
- 2) 발표시간: 업체당 40분 내외(제안설명 20분, 질의응답 20분)로 PT 발표하며, 발표순서는 제안서 심사 당일 추천으로 정함(추천순서는 제안서 접수순)
 - ※ 추후 입찰참가자의 수가 많을 경우 발표시간을 조정할 수 있으며, 이 경우 발표시간, 평가 개시시간, 참가자 등록시간 등을 사전에 개별 통지함
- 3) 제공할 수 있는 물품: 빔 프로젝터
 - ※ 제안발표에 소요되는 장비, 경비는 제안업체가 부담한다.

마. 평가항목 및 배점

- 기술능력 평가(90점)
 - 정량적 평가(20점): 기술인력 참여 현황, 사업수행실적, 경영상태, 신인도
 - 정성적 평가(70점): 평가위원회 심사
- 입찰가격 평가(10점)

6. 협상대상자 선정 및 협상기준

- 가. 협상 및 낙찰자결정은 「지방자치단체 입찰시 낙찰자 결정기준 (행정자치부예규 제325호, 2025. 4. 30.)」에 따릅니다.
- 나. 제안서 종합평가결과(기술능력평가 90%, 가격평가 10%) 종합 점수가 70점 이상인 업체 중 고득점 1순위 업체를 우선 협상대상자로 선정하며, 70점 미만인 업체는 협상대상에서 제외합니다.
 - ※ 제안서 평가는 제출된 서류에 한하여 평가하고, 제출서류 미비로 인한 불이익 발생 시 일절 이의를 제기할 수 없음
- 다. 종합평점 점수가 동일한 경우 우선 협상적격자 지정은 기술평가 점수가 높은 순서에 따라 정하고, 기술능력평가점수도 동일한 경우에는 추첨으로 결정합니다.
- 라. 우선순위 협상대상자와 협상 성립 시 차순위 적격자와 협상을 시행하지 않습니다.
- 마. 가격제안서의 입찰가격이 예정가격을 초과하는 경우 협상적격자에서 제외됩니다.
- 바. 기술능력과 입찰가격의 평가방법, 평가기준 등 구체적인 사항은 별첨 “제안요청서”를 참조하시기 바랍니다.

7. 계약 체결

협상이 성립된 후 협상결과 통보일로부터 10일 이내에 계약을 체결해야 하며, 공고 조건 및 제안요청서 등에 제시된 의무사항을 이행하여야 합니다. 수지타산 등을 이유로 정당한 이유 없이 계약에 불응할 경우 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 시행령 제92조 제1항 제6호에 따라 부정당업자로 제재함

8. 입찰보증금 납부 및 귀속

입찰보증금 납부면제 및 지급확약 내용이 포함된 입찰참가 신청서(서식 1) 제출로 같음하며 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」제37조 및 제38조 규정에 의함

9. 입찰의 무효

「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」제39조 제4항, 동법 시행규칙 제42조 규정 및 「지방자치단체 입찰 및 계약 집행기준」제8장 입찰유의서 기준에 의함

10. 입찰시 유의사항

가. 입찰참가 제한

- 제안서 제출 마감일 현재 부정당업자(불량업자 포함) 제재 기간 중이거나 영업정지 등의 처분기간 중인 업체
- 제안서 제출 마감일 현재 부도, 파산, 해산, 영업정지 등의 상태에 있는 업체

나. 입찰참가자는 반드시 공고 조건, 제안요청서 등 기타 입찰서 제출에 필요한 모든 사항(「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」·동법 시행령·예규·고시, 「지방자치단체 입찰시 낙찰자 결정기준」, 「지방자치단체 입찰 및 계약 집행기준」 등)에 대하여 완전히 숙지하고, 이를 숙지 못한 책임은 입찰자에게 있습니다.

다. 본 입찰공고서, 제안요청서 등의 문구해석상 우리 군과 제안자간의 이의 또는 견해 차이가 발생할 시에는 평창군의 해석에 따르고 기타 명시되지 않은 사항에 대하여는 평창군이 정하는 바에 따릅니다.

라. 청렴계약준수를 위하여 본 입찰에 참가하고자 하는 자는 청렴계약이행서약서를 교부받아야 입찰에 참가할 수 있으며, 이를 제출하지 않거나 거부하는 자는 입찰에 참가할 수 없습니다.

마. 본 사업에 참여한 기업의 외부 전문가(회계 및 법률 전문가 등)가 있을 경우 반드시 명단(제안요청서 [별지 제23호])을 제출(제안서 접수시 문서로 별도 제출)하여야 하며, 명단을 제출하지 않거나 누락 및 허위로 작성·제출하여 외부 전문가가 심사위원으로 참여하여 선정될 경우 업체 선정을 취소할 수 있습니다.

바. 본 사업은 우리 군의 내부사정에 따라 변동될 수 있으며, 이 경우 우리 군의 지시에 따라야 합니다,

사. 우리 군 심사결과에 대한 질의에 응답하지 않으며, 제안서 제출자는 심사위원구성, 심사기준, 심사결과에 대하여 일체의 이의를 제기할 수 없습니다.

아. 기타사항

- 제출한 제안서에 필요한 서류가 첨부되어 있지 않거나 불명확하여 인지할 수 없는 등 제안서 평가에 필요한 경우 입찰참가자로 하여금 서류 또는 입증자료의 제출을 추가로 요구할 수 있으며, 이 경우 요구를 받은 자는 1일 이내에 요구자료를 제출하여야 합니다.
- 사업 제안자가 1인인 경우, 재공고 없이 1개 제안서를 대상으로 평가를 실시하여 70점 이상일 경우 우선 협상 대상으로 선정할 수 있습니다.
- 계약 후 대금 청구 시에는 소정의 평창군 지역개발공채를 매입하여야 합니다.
- 제안서는 평창군 홈페이지(<http://www.pc.go.kr>) 및 조달청에서 「평창군 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업」 제안요청서를 다운받아 제시된 안내에 따라 작성하여야 합니다.

※ 평창군 안전교통과 교통행정팀 (☎ 033-330-2357)

평창군 수요응답형버스 플랫폼서비스 운영사업
제안 요청서

2025. 7.

주관부서	평창군 안전교통과		
팀 장		☎ 033-330-2356	FAX 033-330-2582
담 당 자		☎ 033-330-2357	

목 차

I. 제안요청 개요

1. 추진배경	131
2. 현황	131
3. 사업개요	131
4. 추진방향	1

II. 참가자격 및 안내

1. 참가자격	132
2. 입찰안내	3
3. 선정절차	133
4. 제출서류	134

III. 제안요청 내용

1. 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업계획	5
2. 수요응답형버스 콜센터 운영에 관한 사항	6
3. 수요응답형버스 운영 홍보에 관한 사항	6
4. 만족도 조사 및 성과평가에 관한 사항	6
5. 평창군 수요응답형버스 관련 추가제안	6

IV. 사업수행 책임

1. 책임	7
2. 계약의 변경 및 해지	7
3. 변경사항의 통보	8
4. 기타사항	9

V. 제안서 평가 안내

1. 제안서 평가 방법	10
2. 적격자 선정 및 협상	11
3. 기타사항	12
4. 제안서 평가항목 및 배점	13

VI. 제안서 작성 및 제출 안내

1. 제안서의 효력	19
2. 제안서 작성 지침	19
3. 제안서 목차 및 작성내용	20

붙임: 별지 서식 각 1부.

1. 추진배경

버스 이용수요가 적어 버스배차 간격이 길고, 공차운행 등 비효율적으로 운영되고 있는 공영버스 운행노선을 개선하여 운송원가 절감 및 이용수요 증가, 서비스 향상 등을 위한 평창군 맞춤형 수요응답형 버스 운영체계 확대

2. 현 황

- 가. 공영버스 운행 노선 : 방림면 9개 노선 1대 운영
 나. 현재 농촌형교통모델(마을버스) 운영 사업 추진중
 - 운영지역 : 방림면 (방림면 14개리)
 - 운영방식 : 고정노선
 - 차량배치 : 1대

3. 사업개요

- 가. 사 업 명: 평창군 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업
 나. 사업기간: 2025. 9월(착수일로부터 5년)
 다. 사 업 량: 1개 권역(운행대수: 2대)
 라. 사업내용: 수요응답형 플랫폼 서비스 및 콜센터 운영 등 1식
 마. 사 업 비: 350,000,000원(부가가치세 포함)

구분	2025년 (1년차)	2026년 (2년차)	2027년 (3년차)	2028년 (4년차)	2028년 (5년차)	합계
예산액	70,000,000	70,000,000	70,000,000	70,000,000	70,000,000	350,000,000

※ 본 사업은 5년간 매년 연차별로 계약을 체결하는 사항으로, 매년 계약 체결 시 사업 성과 및 예산 사정을 종합적으로 고려하여 계약을 진행함.

4. 추진방향

- 가. 평창군 방림면 지역 특성을 고려하여 지역 주민의 이동 편리성과 교통연계성 확보가 가능하도록 평창군 공영버스 노선을 수요응답형

버스로 운영 시행

나. 지역주민의 연령대를 감안한 다각적인 호출시스템 구축

II

참가자격 및 안내

1. 참가자격

가. 공고일 기준 상용화된 모빌리티 서비스 플랫폼을 개발 및 운영 중인 자 중 아래의 어느 하나에 해당하는 자

- 「여객자동차운수사업법」 제49조의18에 따라 등록한 플랫폼 중개사업자
- 「전자상거래법」 제12조에 따라 신고한 통신판매업자
- 「정보통신망법」 제23조의3에 따라 본인확인기관으로 지정된 정보통신서비스 제공자
- 「전기통신사업법」 제22조에 따라 신고한 부가통신사업자
- 「위치정보법」 제5조 또는 제5조의2에 따라 등록 또는 신고한 위치정보사업자
- 「위치정보법」 제9조 제1항 또는 제9조의2에 따른 위치 기반서비스사업자

※ 신고 또는 등록한 증빙서류 제출

나. 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제13조(입찰의 참가자격) 및 같은 법 시행규칙 제14조(입찰 참가자격 요건의 증명) 규정에 의한 입찰참가 자격을 갖춘 자 또는 기관·업체

다. 입찰등록 마감일 기준 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 제31조(부정당업자의 입찰 참가자격 제한) 및 동법 시행령 제92조(부정당업자의 입찰 참가자격 제한)에 의해 부정당업자로 지정되지 아니한 사업자

라. 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 제33조(입찰 및 계약체결의 제한)에 해당되지 아니한 업체

마. 본 사업은 단독이행만 허용

바. 본 용역은 하도급을 허용하지 않음

- ① 무자격자가 고의로 입찰에 참가한 경우 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 시행령 제92조(부정당업자의 입찰 참가자격 제한)에 의거 부정당업자로 제재될 수 있음.

② 본 입찰은 전자입찰 방식으로 국가종합전자조달시스템 이용자등록을 한 업체이어야 하며, 미등록업체는 사전에 조달청 나라장터에 입찰참가자격 등록을 하여야 함.

2. 입찰안내

가. 입찰방식: 일반경쟁입찰

나. 계약방식: 협상에 의한 계약

※ 지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령 제43조(협상에 의한 계약체결)

다. 선정방법

- 1) 입찰 공고된 사업에 응찰하고자 하는 사업자는 제안 요청서에 따라 제안서와 가격입찰서를 작성하여 제출
- 2) 접수된 제안서에 대한 기술평가를 위해 7인 이상 평가위원회를 구성하고 협상에 의한 계약 체결기준을 기초하여 평가 실시
- 3) 가격평가와 기술능력평가 점수를 합산하여 최고 득점자순으로 협상 낙찰자를 확정하고 그 결과를 사업자에게 통보

바. 제안서 제출처: 평창군 안전교통과

(평창군 평창읍 군청길 77, 평창군청 4층)

사. 제출방법: 직접방문 제출(우편, 이메일, FAX 접수 불가)

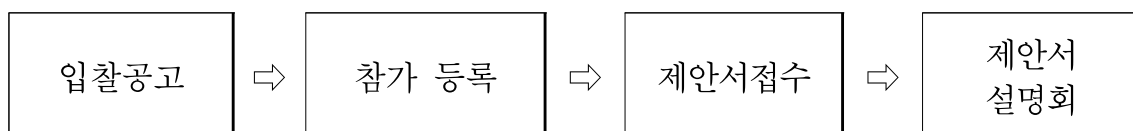
아. 제출자: 참여업체 대표 또는 대리인(법인의 임·직원)

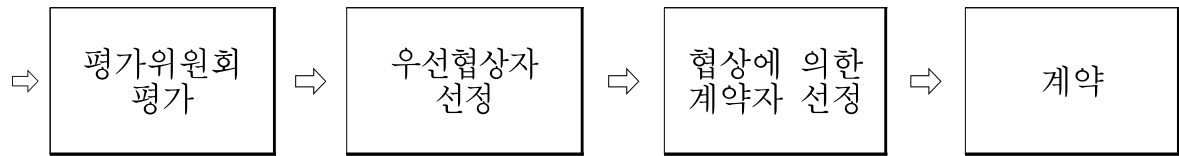
－ 신분증 및 위임장

－ 재직증명서, 4대보험 가입증명서 중 1개(최근 3개월 이내)

※ 지방자치단체 입찰시 낙찰자 결정기준(행정안전부 예규 제283호, 시행 2024.3.28.) 참조

3. 선정절차





4. 제출서류

가. 입찰참가신청 서류

- 1) 입찰참가신청서[별지 제1호] 1부.
 - 2) 사업자등록증(사본) 1부 / 원본대조필, 인감날인
 - 3) 법인등기부등본 및 법인인감증명서, 사용인감계[별지 제2호] 각 1부.
 - 4) 입찰대리인 참석 시 위임장[별지 제3호], 신분증(사본), 재직증명서 각 1부.
 - 5) 청렴계약 이행서약서[별지 제4호] 1부.
 - 7) 보안서약서[별지 제5호] 1부.
 - 8) 입찰보증금 지급각서 1부.
 - 9) 입찰참가자격 증빙서류 각 1부.
 - 10) 가격제안서[별지 제6호] 1부.
- ※ 제출 시 첨부서류를 넣고 밀봉 후 대표자 인감을 날인(간인)하여 제출
- 11) 서약서[별지 제16호] 및 제안서 발표 참여자 명단[별지 제17호] 각 1부
 - 12) 정량적 평가지표 자가진단표[별지 제18호] 1부.

나. 제안서 평가 서류

[정량적 평가 서류]

- 1) 제안서 표지[별지 제7호]
- 2) 업체 일반현황[별지 제9호] 1부
- 3) 신용평가등급확인서 1부
- 4) 주요사업 수행실적[별지 제10호] 1부
- 5) 사업(용역)이행 실적증명서[별지 제11호] 각 1부

- 6) 보유인력현황 및 이력사항[별지 제12, 13호], 용역수행 조직도[별지 제14호] 1부
- 7) 부정당업자 지정내역[별지 제15호] 1부

[정성적 평가 서류]

- 1) 제안서[별지 제8호] 및 제안발표자료, USB 제출
 - 제안서 : 원본 1부, 사본 10부 [200쪽이하, 흑백·컬러]
 - 제안요약서 : 원본 1부, 사본 10부 [30쪽이하, 흑백·컬러]
 - 제안발표자료 : 10부
 - USB(제안서, 발표자료 포함) : 1개

※ 정성적 평가서류 중 제안서 원본 1부만 회사명 표시, 사본 및 제안발표 자료에는 회사명, 회사 로고 등 회사 식별정보 제외하고 작성한다.

다. 제안사 관련 외부전문가 명단(제안서 접수시 별도 문서로 안전교통과 제출)

III

제안요청 내용 *표기 사항은 반드시 수량 및 가격 등 제시

1. 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업계획

가. 공영버스 운영개선을 위한 수요응답형버스 운영계획에 관한 사항

- 1) 현재 운영 중인 공영버스 노선을 수요응답형버스 운영 구역으로 권역화할 대상 노선에 대한 운영방법과 전환시 기대효과 등 제안

※ 현재 운영 중인 노선을 고려하여 계획수립

방립 ① ~ ⑨ (평창·횡성 농어촌버스 및 KTX(둔내역) 연계)

- 2) 수요응답형 운영상황 모니터링 및 개선 방안 등 제안

- 운영상황(실적 및 민원, 최대 대기시간 등) 보고

나. 수요응답형버스 관련 플랫폼 서비스 운영 관한 사항

- 1) 운전자 안내용 앱(App) 및 이용자용 호출방법(앱(App), 유선 등) 및 서비스 제공에 관한 방안 제안

- 배차에 소요되는 최대시간 및 단축에 관한 사항

- 이용자 호출에 대한 불편 최소화에 관한 사항

- 호출 실패 최소화에 관한 사항

2) 차량 래핑 등 차량 내·외부 디자인에 관한 사항*

3) 플랫폼 관련 주체별 운영 매뉴얼 수립 및 편의 제고 방안

4) 개인정보보호법 및 위치정보법 등 관련 법에 따라 수집된 정보의 적절한 처리 등 개인정보 보호를 위한 재차 약관 수립

5) 신속한 민원대응을 위한 업무 프로세스 제안

다. 그 밖의 수요응답형 플랫폼 운영에 관한 사항

- 사업의 지속성을 위한 사후 운영 및 관리계획

- 평창군 수요응답형버스 이용활성화 방안 제시

2. 수요응답형버스 콜센터 운영에 관한 사항

가. 콜센터를 운영하고 상담원 채용시 지역 명칭 등을 숙지하여 호출 수요 대응을 위한 적정 운영인력 산정 등 운영계획에 대한 제안*

3. 수요응답형버스 운영 홍보에 관한 사항

가. 수요응답형버스 운영 전·중 단계별 홍보 방안 제안*

- 주민설명회, 경로당 방문 홍보 등

- 현수막, 승차대 홍보, 포스터, 주민 홍보용품 등 계획 제안

나. 수요응답형버스 정류장 운영(시간표, 번호 및 명칭 등) 계획 제안 등*

다. 순회교육 전담인력 배치 등 지역주민 교육계획(기간, 인력 등) 제안 등*

4. 수요응답형버스 운영 만족도 조사 및 성과평가에 관한 사항

- 성과평가 항목 및 목표를 제시하고 달성도에 대한 평가 실시

5. 평창군 수요응답형버스 관련 추가제안

1. 책 임

수요응답형(DRT) 운영대행사(이하, '계약상대자'라 한다)는 계약을 체결한 날로부터 다음과 같은 책임을 진다.

- 가. 계약상대자는 과업대상 플랫폼을 체계적으로 운영·관리해야 할 의무와 책임이 있다.
- 나. 과업 수행 과정에서 직·간접적으로 계약기관 및 제3자에게 손해가 발생하였을 경우 계약상대자가 민·형사상 모든 책임을 진다.
- 다. 계약상대자는 사업수행 시 발생할 수 있는 모든 안전사고 예방을 위해 각별히 주의하여 사업을 수행할 필요가 있으며, 안전조치 미이행으로 인한 사고 발생시 계약상대자가 모든 민·형사상의 책임을 진다.
- 라. 계약상대자 및 사업수행 담당자는 사업 이행 중 각종 위험으로부터 자신의 책임으로 생명과 신체를 보호하여야 하며, 이의 불이행으로 인하여 재해가 발생하는 경우 계약상대자는 계약기관에 민·형사상 및 손해보상의 책임을 물을 수 없다.

2. 계약의 변경 및 해지

- 가. 발주처는 당초 방침 변경으로 인하여 목표과업 및 사업수행 범위의 변경이 있을 경우, 계약당사자와 합의하여 변경계약을 체결하여 과업범위를 조정할 수 있다.
- 나. 발주처와 계약상대자가 합의하여 반드시 필요하다고 인정되는 특별한 경우를 제외하고 사업의 본질과 이행 요구사항에는 변동이 없다.
- 다. 다음 각 호에 해당하는 경우에는 당해 계약을 해지할 수 있으며, 각 호에 따라 해지할 경우 법적인 어떠한 이의를 제기할 수 없다.
 - 1) 정당한 사유 없이 약정한 착수기일을 경과하고도 사업에 착수

하지 아니한 경우

- 2) 과업 수준미달 또는 사업수행과 관련하여 계약기관의 정당한 요구사항 불응 등 계약기관으로부터 3회 이상 시정지시를 받은 경우
 - 3) 계약기관 감독자의 정당한 지시에 따르지 않거나 직무수행을 방해 또는 부정한 행위가 있을 경우
 - 4) 계약이후 사업수행자의 기술인력 변동에 따른 인원구성 또는 사업 수행능력(기술 및 장비 등)이 부적합하다고 인정될 때
 - 5) 기타 규격품을 사용하지 않았거나 업무상 비밀 준수 등 계약조건을 위반한 경우
 - 6) 계약상 업무를 이행하지 않아 계약목적을 달성할 수 없다고 인정될 경우
- 라. 발주처와 계약상대자는 어느 일방의 계약위반 또는 제반 업무이행을 태만하거나 의무를 이행에 있어 소정의 성과를 기대하기 곤란하다고 판단될 경우 서면으로 이에 대한 시정을 요구할 수 있으며, 서면통지 후 14일 이내 요구사항이 시정되지 아니할 시 계약해지 통보 후 본 계약을 해지할 수 있다.
- 마. 또한, 계약상대자의 불성실로 인한 손해가 발생할 경우 계약기관은 관련된 손해배상을 청구할 수 있다.

3. 변경사항의 통보

- 가. 계약상대자는 계약체결 이후 주소, 대표자 등 계약이행과 관련된 주요 사항이 변경되었을 경우 이를 지체 없이 서면으로 계약기관에 통보하여야 하며, 이의 불이행으로 발생한 손해는 계약상대자의 책임으로 한다.

4. 기타사항

- 가. 계약의 체결 및 이행에 관하여는 「협상에 의한 계약 낙찰자 결정

기준」에 의하여 서면 통보한 협상결과와 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 및 같은 법 시행령·시행규칙과 이에 근거한 계약의 일반조건, 특수조건, 입찰유의서 및 일반원칙에 따른다.

- 나. 계약상대자는 본 사업과 관련하여 취득한 업무내용에 대해 제3자에게 누설하여서는 아니 되며, 계약기관이 요구하는 보안사항을 철저히 준수해야 한다.
- 다. 제안자가 제출한 모든 자료 및 문서는 제안자의 권익보호를 위해 외부에 공개되지 않음을 원칙으로 하며, 제안내용의 전부 또는 일부에 대해 담합한 사실이 발견되거나 담합하였다고 판단되는 경우에는 제안을 무효로 한다.
- 라. 계약을 구성하는 모든 문서는 상호 보완관계를 가지나, 상호 모순이나 오류가 있을 경우 1순위는 제안요청서, 2순위는 제안서로 해석하도록 한다.
- 마. 본 계약과 관련한 소송은 계약기관 소재지 관할법원으로 한다.

1. 제안서 평가 방법

가. 평가기준

제안서 평가는 「협상에 의한 계약 낙찰자 결정기준」에 따라 평가하며, 본 제안요청서에서 정하지 않은 사항은 「지방자치단체 입찰시 낙찰자 결정기준」(행정안전부 예규)을 준용한다.

나. 종합평가 방법: 기술능력평가(90%), 가격평가(10%)

- 1) 기술능력평가: 정량적(객관적) 평가 20점, 정성적(주관적) 평가 70점
- 2) 종합평가점수: 기술능력평가 점수(90점), 가격평가 점수(10점) 총 100점

다. 제안평가(기술능력평가)

- 1) 정량적 평가: 사업담당자가 평가기준에 따라 평가함
※ 제출서류 충족여부, 제안평가 중 계량화 가능한 정량적 평가분야 평가
- 2) 정성적 평가: 제안서평가위원회 구성하여 평가기준에 따라 평가함
- 3) 평가위원은 해당 분야 전문가 등 7인 이상 위원으로 구성하여 평가
- 4) 제안평가 결과에 대해서는 최종 결과만 공표하며, 제안서 평가위원 명단 및 평가 세부결과는 공개하지 않으며, 제안사는 일체의 이의제기를 할 수 없음

라. 제안서 심사

- 1) 일시 및 장소 : 추후공지
- 2) 설명시간 : 업체당 40분 내외(제안설명 20분, 질의응답 20분)
※ 추후 입찰참가자의 수가 많을 경우 발표시간을 조정할 수 있으며, 이 경우 발표시간, 평가 개시시간, 참가자 등록시간 등을 사전에 개별 통지함.
- 3) 설명순서: 제안서 심사 당일 추첨으로 정함(추첨순서는 제안서 점수순)
※ 추첨시간 별도 공지
- 4) 유의사항
 - 제안 설명은 제안사의 사업수행책임자(PM)가 직접 발표하여야 하며, 제안서 평가 발표에 참석하지 않을 경우에는 입찰에 참여할 의사가 없는 것으로 간주하여 정성평가 점수는 0점으로 처리함
※ 제안서평가위원회 참석자는 발표자를 포함 5인 이내로 제한함.

2. 적격자 선정 및 협상

가. 제안서를 제출받아 종합평가를 실시하여 종합 점수가 70점 이상인 업체 중 고득점 1순위 업체를 우선 협상적격자로 선정한다.

※ 평가 결과 종합점수가 70점 미만인 업체는 협상대상에서 제외

나. 종합평가 결과 종합 점수가 70점 이상인 자가 없는 경우에는 재공고에 부칠 수 있다.

다. 협상순서는 합산점수의 고득점 순으로 결정하되, 합산점수가 동일한 제안자가 2인 이상일 경우에는 기술능력평가 점수가 높은 제안자를 선순위자로 하고 기술능력평가 점수도 동일한 경우에는 추첨에 의한다.

라. 정성적 평가는 최고점수와 최저점수를 준 평가위원을 제외하고 나머지 평가위원의 평가점수를 합산하여 산술평균한 점수로 한다. 단, 최고점수 및 최저점수가 각 2개 이상일 경우에는 그 중 1개 점수만을 제외한다.

※ 평균점수 산정결과 소수점 이하의 숫자가 있을 경우 소수점 셋째자리에서 반올림

마. 결정된 협상 순위에 따라 협상대상자와 협상을 하며, 협상이 성립된 때에는 다른 협상적격자와 협상을 실시하지 아니한다.

바. 협상은 협상대상자가 제안한 사업내용, 이행방법, 이행일정 등 제안서 내용을 대상으로 협상을 실시하며, 협상대상자와 협상을 통해 제안서 내용 일부를 조정할 수 있다.

사. 모든 협상적격자와의 협상이 결렬될 경우에는 재공고입찰이나 새로운 입찰에 부칠 수 있다.

아. 협상이 성립된 후 특별한 사유가 없는 한 10일 이내에 계약 체결하여야 한다.

3. 기타사항

- 가. 제안사는 본 제안요청서를 완전히 검토하고 제안에 임하여야 한다.
- 나. 제출된 제안서의 내용은 계약기관이 요청하지 않는 한 변경할 수 없으며, 계약체결 시 계약조건의 일부로 간주한다.
- 다. 기술평가 시 제안발표는 본 사업을 담당할 사업관리자(PM)가 발표하여야 하며, 계약이 완료된 이후부터는 계약기관과 합의가 없거나 계약기관이 인정할 수 없는 사유로 사업관리자를 변경할 수 없다.
- 라. 제안요청 내용이 제안서에 누락된 경우는 제안하지 않는 것으로 간주하며, 이 경우 기술평가에서의 불이익에 대한 책임은 제안사에 있다.
- 마. 제안서의 모든 내용은 객관적으로 입증할 수 있어야 하며, 그 내용이 허위로 확인될 경우 또는 입증요구에 입증하지 못하는 경우는 평가대상에서 제외한다.
- 바. 본 용역에 참여한 기업의 외부 전문가(회계 및 법률 전문가 등)가 있을 경우 반드시 명단(제안요청서 [별지 제23호])을 제출(제안서 접수시 문서로 별도 제출)하여야 하며, 명단을 제출하지 않거나 누락 및 허위로 작성·제출하여 외부 전문가가 심사위원으로 참여하여 선정될 경우 업체 선정을 취소할 수 있다.
- 사. 제출한 제안서에 필요한 서류가 첨부되어 있지 않거나 불명확하여 인지할 수 없는 등 제안서 평가에 필요한 경우 발주기관에서는 입찰참가자로 하여금 서류 또는 입증자료의 제출을 추가로 요구할 수 있다. 이 경우 요구를 받은 자는 1일 이내에 요구자료를 제출하여야 하며, 제출하지 않거나 제출된 서류 등이 미비 또는 불명확한 경우에는 기 제출된 서류만으로 평가한다. 계약기관과 합의가 없거나 계약기관이 인정할 수 없는 사유로 사업관리자를 변경할 수 없다.
- 아. 계약기관의 추가자료 요청에 따라 제출된 자료는 제안서와 동일한 효력을 갖는다.

4. 제안서 평가항목 및 배점

가. 평가항목 및 배점

평 가 항 목			평 가 내 용	배점
기술 능력 평가 (90점)	정량 평가 (20점)	기술인력	1. 제안사 기술인력 보유현황	6
		수행실적	2. 유사사업 수행 실적	6
		경영상태	3. 신용평가 등급	4
		신 인 도	4. 업체의 신인도(불공정 행위에 의한 제재 유무)	4
		소 계		
	정성 평가 (70점)	수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업계획	1. 공영버스 노선을 수요응답형버스로 전환시 효과 분석 및 운영계획 2. 콜센터 운영계획 3. 수요응답형 운영 모니터링 방안 4. 사업기간 내 문제점 발생시 개선안 도출 방안	35
		수요응답형 공영버스 관련 서비스 운영계획	1. 앱(App) 개발 및 서비스 계획 - 배차 단축 계획, 이용자 호출불편 및 호출실패 최소화 계획 등 2. 플랫폼 관련 주체별 운영 매뉴얼 수립계획 3. 민원대응을 위한 업무 프로세스 4. 사후 운영 및 관리 계획 및 수요응답형버스 활성화 방안	20
		수요응답형버스 운영 홍보 계획	1. 사업 전·중·후 단계별 홍보계획 2. 시간표, 승차대 번호 제작 및 관리 계획	10
		추가 제안	1. 만족도 조사 및 성과평가 계획 2. 평창군 수요응답형버스 관련 추가 제안	5
		소 계		
가격평가 (10점)	제안가격	1. 평점산식에 따른 평가	10	
총 평점		합 계		100

나. 정량적 평가 기준

○ 기술인력(6점) : 기술인력 보유상태 평가기준

평가항목	기 준		배점기준	배점
기술인력 보유상태	○ 기술인력 보유현황			
	기술등급	점 수	A. 15점 이상	6.0
	기 술 사	1인당 3.0점	B. 12 ~ 14점	5.8
	특급기술자	1인당 2.5점	C. 9 ~ 11점	5.6
	고급기술자	1인당 2.0점	D. 6 ~ 8점	5.4
	중급기술자	1인당 1.5점	E. 3 ~ 5점	5.2
	초급기술자	1인당 1.0점	F. 3점 미만	5.0

주) 1. 기술자의 등급 및 자격기준 : 「소프트웨어산업 진흥법 시행령」제1조의2(소프트웨어 기술자의 범위)와 국가기술자격법 등 관계법령에 근거한 기술자격증 보유, SW기술자 노임단가(한국 소프트웨어산업협회 공표)의 SW기술자 등급분류 기준표에 의한 초급 기술자, 중급기술자, 고급기술자,, 특급기술자, 기술사 인정 범위에 따름(등급제 폐지 이전의 등급분류 기준에 따름)

「엔지니어링산업 진흥법 시행령」 별표 1. 엔지니어링기술(제3조 관련) 및 별표 2. 기술계 엔지니어링기술자(제4조 관련) 기준표에 의한 초급기술자, 중급기술자, 고급기술자, 특급기술자, 기술사 인정범위에 따름

※ 기술계엔지니어링기술자 해당 전문분야는 건설부문 "교통" 전문분야로 한함

2. 공고일을 포함하여 이후 입사한 기술인력은 평가에서 제외하며, 「소프트웨어산업 진흥법 시행령」과 「엔지니어링산업 진흥법 시행령」에 따른 총 보유인력을 본 제안요청서 기술 등급별 점수 기준에 따라 평가하고, 보유인력의 개별 재직증명, 자격증(학위증명) 사본, 경력사항을 입증할 수 있는 객관적인 증빙서류, 고용보험에 가입된 사실을 입증하는 서류 및 기술등급 증빙서류를 제출하여야 하며, 미제출시 평가에서 제외한다.

3. 공동수급의 경우 각 구성원의 투입 기술인력을 합산 후 평가

○ 수행실적(6점) : 유사사업 수행실적

평가항목	평가등급	평점
유사사업 수행실적	5건 이상	6.0
	4건	5.6
	3건	5.2
	0~2건	4.8

주) 1. 유사사업이란 본 공고일 기준 최근 3년 이내 **수요플랫폼 DRT 운영 사업, DRT 관련 기술 R&D 및 연구용역 등 계약한 실적**으로 평가한다.

- DRT 운영사업, R&D 등 연구용역 등의 계약서 기준으로 평가한다.

2. 수행실적은 [별지서식 10] 수행실적 총괄표와 해당 사업 계약서를 첨부하여 제출하여야 한다.

○ 경영상태(4점) : 신용평가등급에 따른 평가기준

신용평가등급			배점
회사채에 대한 신용평가등급	기업어음에 대한 신용평가등급	기업신용 평가등급	
AAA, AA+, AA0, AA-, A+, A0, A-, BBB+, BBB0	A1, A2+, A20, A2-, A3+, A30	AAA, AA+, AA0, AA- A+, A0, A-, BBB+, BBB0	4
BBB-, BB+, BB0, BB-	A3-, B+, B0	BBB-, BB+, BB0, BB-	3.8
B+, B0, B-	B-	B+, B0, B-	3.6
CCC+ 이하	C 이하	CCC+ 이하	3.4

- 주) 1. 「신용정보의 이용 및 보호에 관한 법률」 제4조 제1항 또는 「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」 제335조의3에 따라 업무를 영위하는 신용조회사 또는 신용평가사가 입찰 공고일 이전에 평가하고 유효기간 내에 있는 회사채, 기업어음, 기업신용평가등급으로 국가종합전자조달플랫폼에 조회된 신용평가등급으로 평가하되, **가장 최근의 신용평가등급**으로 평가한다. 다만, 가장 최근의 신용평가등급이 다수가 있으나, 그 결과가 서로 다른 경우에는 **가장 낮은 등급으로 평가**한다.
2. 국가종합전자조달플랫폼에서 '**신용평가등급 확인서**'가 확인되지 않은 경우에는 최저 등급으로 평가하며, 유효기간 만료일이 입찰공고일인 경우에도 유효한 것으로 평가한다.
3. 합병한 업체에 대하여는 합병후 새로운 신용평가등급으로 심사하여야 하며 합병 후의 새로운 신용평가등급이 없는 경우에는 합병대상업체 중 가장 낮은 신용평가등급을 받은 업체의 신용평가등급으로 심사한다.

○ 신인도(4점) : 부정당 업체 평가항목

평가항목	기 간	평점
부정당 업체	없 음	4.0
	3월 미만	3.8
	3월 이상 ~ 6월 미만	3.6
	6월 이상 ~ 1년 미만	3.4
	1년 이상	3.2

- 주) 1. 최근(공고일 이전) 3년간 부정당 업체 제재기간에 대하여 평가
 2. 공동수급의 경우 업체별 부정당 기간을 합산 후 평가
 3. 부정당업자 등록여부는 조달청의 전자조달플랫폼에서 확인 가능

다. 정성적 평가 기준

- 정성적 평가는 평가위원들이 평가한다.
- 정성적 평가분야 합계점수 중에서 최고점수와 최저점수를 준 위원을 제외하고 나머지 위원의 평가점수를 합산하여 산술평균한 점수로 한다. 최고점수 또는 최저점수가 2개 이상인 경우는 하나만 제외한다.
- 기타 제안요청서에 명시되지 아니한 사항은 「지방자치단체 입찰시 낙찰자 결정기준(행정자치부예규 제283호, 2024. 3. 28.)」 제7장 협상에 의한 계약 낙찰자 결정기준을 준용한다.

○ 항목별 평가 방법

평 가 항 목		평 가 방 법	배 점
I. 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업계획			35
1. 공영버스 노선을 수요응답형버스로 전환시 효과분석 및 운영계획	• 수요응답형버스 사업 대상지 공영버스 노선 현황 분석 결과 및 전환시 효과 및 운영계획 등의 적정성 (운행거리 감소, 대기시간 감소, 공영버스 편의 증가 등)	14	
2. 콜센터 운영계획	• 적정인원 산정에 대한 적정성	7	
3. 수요응답형 운영 모니터링 방안	• 수요응답형 운영 및 실시간 모니터링, 차량위치 정보 제공, 이용자 대기현황, 이용자 현황, 출발지 및 목적지, 이용 현황 및 통계 분석 자료 제공	7	
4. 문제점 발생 등에 따른 개선안 도출 방안	• 수요응답형 시범사업 기간 중 문제점 발생 시 대처방안, 개선안 도출 방안 제시	7	
II. 수요응답형 공영버스 관련 서비스 운영계획			20
1. 앱(App) 개발 및 서비스	• 이용자 및 운전자 용 앱(app) 개발이 가능한지, 이용자용 앱의 역할, 운전자용 앱의 역할 등 제시 • 보안성 심의, 앱 접근성 준수, 보안관리 현황 및 대책 강화 방안 등을 제시	10	
2. 민원 해결 방안 마련	• 수요응답형 이용 관련 민원 발생 시 해결 방안 제시 (차량의 대기시간 증가 등)	5	
3. 플랫폼 관련 매뉴얼	• 운송사업자, 이용자, 발주부서 등과 관련된 플랫폼 매뉴얼 작성방안 제시 • 회원가입 절차, 출발지-도착지 설정, 탑승장소 및 대기 시간 안내 등에 대한 편의성 및 유용성 등을 제시	5	
III. 수요응답형버스 운영 홍보 계획			10
1. 홍보 계획	• 사업 전·중 단계별 홍보 계획 • 정류장 시간표 및 번호(명칭) 관리계획	5	
2. 시설물 관리 계획	• 정류장 시간표 및 번호(명칭) 관리계획	5	
IV. 추가제안			5
1. 추가 제안	• 본 사업과 관련된 기타 추가 제안사항 등 기술	5	
총 계			70

라. 가격평가

- 「지방자치단체 입찰시 낙찰자 결정기준(행정안전부예규 제283호, 2024. 3. 28.)」 제7장 협상에 의한 계약 낙찰자 결정기준 별표 1의 주2) 입찰가격 평점산식에 따라 채점한다.

입찰가격 평점산식

- ① 입찰가격이 예정가격(예정가격을 작성하지 않은 경우에는 추정가격에 부가가치세를 포함한 금액으로 한다. “이하같다”)의 100분의 80 이상인 경우
$$\text{평점} = \text{입찰가격평가 배점한도} \times \left(\frac{\text{최저입찰가격}}{\text{해당입찰가격}} \right)$$
 - ② 입찰가격이 예정가격의 100분의 80 미만인 경우
$$\text{평점} = [\text{입찰가격평가 배점한도} \times \left(\frac{\text{최저입찰가격}}{\text{예정가격의 80\% 상당가격}} \right)] + [2 \times (\text{예정가격의 80\% 상당가격} - \text{해당입찰가격}) / (\text{예정가격의 80\% 상당가격} - \text{예정가격의 70\% 상당가격})]$$
- ※ 1. 최저입찰가격은 유효한 입찰자중 최저입찰가격으로 하되, 입찰가격이 예정가격의 100분의 70미만일 경우에는 100분의 70으로 계산한다.
2. 해당입찰가격이 예정가격의 100분의 70미만일 경우에는 배점한도의 30%에 해당하는 평점을 부여한다.

마. 실격처리

- 아래 사항 중 하나에 해당하는 경우에는 실격으로 처리한다.
 - － 제안업체가 등록 취소, 휴업, 폐업, 업무정지 등의 사실을 숨기고 응모한 사실이 발견되었을 경우
 - － 입찰참가신청서, 제안서 등 제출된 서류에 허위사실을 기재했을 경우
 - － 심사 과정 등에 정당한 사유 없이 이의를 제기할 경우
 - － 그 밖에 심사위원회에서 실격이라고 의결한 경우

1. 제안서의 효력

- 가. 제안서 내용 협상 시 평창군 요구에 의해 수정·보완·변경된 제안내용은 계약서의 일부로 간주하며 평창군의 요청 없이 변경할 수 없고 업체 선정 시 중요 계약 내용으로 효력을 갖는다.
- 나. 평창군은 필요시 제안사에 대하여 추가 제안이나 추가 자료를 요청할 수 있으며, 이에 따라 제출된 자료는 제안서와 동일한 효력을 가진다.
- 다. 제출된 제안서의 내용은 평창군이 요청하지 않는 한 변경할 수 없다.
- 라. 제안요청서에 대한 의문사항은 전화 또는 방문하여 질의하여야 하며, 응답한 사항은 법적 효력을 갖지 못한다.

2. 제안서 작성 지침

- 가. 제안서의 내용을 객관적으로 입증할 수 있는 관련 자료는 제안서의 별첨으로 제출하여야 한다.
- 나. 제안서의 표지와 목차를 제외한 각 면(쪽)은 쉽게 참조할 수 있도록 페이지 하단 중앙에 각 장별 일련번호를 표기하여야 한다.
- 다. 제안요청서는 최소한의 사항을 요구한 것으로서 보다 향상된 내용 또는 새로운 내용을 제안할 수 있으나 본 제안요청서에서 요구한 모든 사항이 포함되어야 한다.
- 라. 한국어 작성을 원칙으로 하며, 사용된 영문약어는 약어표를 작성하여 상세 내용을 기술하여야 한다.
- 마. 제안내용을 보충하기 위하여 참고문헌 활용 시에는 그 출처를 명확히 알 수 있도록 표기하여야 한다.
- 바. 제안요구 사항 수용 및 대비 제안 내용을 비교한 요약표를 제안서에 작성하고 첨부하여야 하며, 이때 해당 세부 내용이 기술된 제안서 페이지 정보를 표기하여야 한다.

사. 제안서 목차는 제시된 목차를 준수하되, 세분화할 경우 제안사의 의도대로 재구성해도 무방하나 요구된 내용을 반드시 포함시켜야 하며, 작성목차 항목 중 해당사항이 없는 경우에는 해당 항목에 "해당사항 없음"으로 기술한다. 증빙과 관련된 자료는 각 절에 첨부한다.

아. 제안서의 내용은 명확한 용어로 표현하여야 하며, "~할 수도 있다", "~이 가능하다", "~을 고려하고 있다" 등과 같은 모호한 표현은 불가능한 것으로 간주한다.

자. 계약을 구성하는 모든 문서는 상호 보완관계를 가지나, 상호 모순이나 오류가 있을 경우 아래와 같은 우선순위에 따라 해석한다.

① 제안요청서, ② 제안서, ③ 용역계약 일반조건

3. 제안서 목차 및 작성내용

제안서는 다음의 목차 순서에 맞게 작성하고, 색인표를 작성하여 첨부하여야 함

가. 정량적 제안서 목차 및 작성내용

작성부문	작 성 내 용	비 고
I.일반사항	1. 사업자 일반현황 2. 기술인력 보유 현황 ○ 제안사의 기술자 보유현황(공고일 기준) ○ 사업 투입인력 * 국가기술자격법 등에 의한 기술자, 기능장, 기사 등 자격보유 및 등급현황 ※ 보유인력의 개별 재직증명, 자격증(학위증명) 사본, 경력사항을 입증할 수 있는 객관적인 증빙서류, 고용보험에 가입된 사실을 입증하는 서류 및 기술등급 증빙서류를 제출	별지9호 별지12,13호
	3. 수행실적 ○ 해당사업 및 최근 3년간 실적(공고일 기준)	별지10호 별지11호
	4. 경영상태 ※ 신용평가등급에 의해 평가	신용평가 등급확인서
	5. 신인도	별지15호

나. 정성적 제안서 목차 및 작성내용

작성항목 및 목차		작성방법	비 고
I. 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업계획	1. 공영버스 노선을 수요응답형버스로 전환시 효과분석 및 운영계획	항목별 세부평가기준 등을 참고하여 자유롭게 작성·제안	표지: 별지8호 내용: 자유서식
	2. 콜센터 운영계획		
	3. 수요응답형버스 운영 모니터링 방안		
	4. 문제점 발생 등에 따른 개선안 도출 방안		
II. 수요응답형 공영버스 관련 서비스 운영계획	1. 앱(App) 개발 및 서비스		
	2. 민원 해결 방안 마련		
	3. 플랫폼 관련 매뉴얼		
III. 수요응답형버스 운영 홍보계획	1. 사업 전·중 홍보계획		
	2. 정류장 시간표 및 번호(명칭) 관리계획 등		
IV. 추가제안	1. 추가 제안 등		

서식 및 참고

- 【별지 제1호 서식】 입찰참가신청서
- 【별지 제2호 서식】 사용인감계
- 【별지 제3호 서식】 위임장
- 【별지 제4호 서식】 청렴계약 이행서약서
- 【별지 제5호 서식】 보안서약서
- 【별지 제6호 서식】 가격제안서
- 【별지 제7호 서식】 제안서(정량평가) 표지
- 【별지 제8호 서식】 제안서(정성평가) 표지
- 【별지 제9호 서식】 업체 일반현황
- 【별지 제10호 서식】 주요사업 수행실적
- 【별지 제11호 서식】 사업(용역)이행 실적증명서
- 【별지 제12호 서식】 참여 인력 현황
- 【별지 제13호 서식】 참여인력 이력사항
- 【별지 제14호 서식】 용역 수행조직도
- 【별지 제15호 서식】 부정당업자 지정내역
- 【별지 제16호 서식】 서약서
- 【별지 제17호 서식】 제안 발표자 및 평가위원회 참석자 명단
- 【별지 제18호 서식】 정량적 평가지표 자가진단표
- 【별지 제19호 서식】 제안사 관련 외부 전문가 명단
- 【별지 제20호 서식】 「평창군 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업」 서류 제출증·접수증

입찰참가신청서

신청인	상호 또는 법인명칭		법인등록번호	
	주 소		전 화 번 호	
	대 표 자		주민등록번호	
입찰개요	입찰 공고 (지명) 번 호	2025-	입찰 일 자	
	입찰 건 명	평창군 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업		
입찰보증금	본인은 낙찰 후 계약 미체결 시 귀 자치단체에 낙찰금액의 5/100에 해당하는 입찰보증금을 현금으로 납부할 것을 약속합니다.			
대리인·사용인감	본 입찰에 관한 일체의 권한을 다음의 자에게 위임합니다. 성 명 : 주민등록번호 : 직 책(위) :		본 입찰에 사용할 인감을 다음과 같이 신고합니다. 사용인감 : ㉠	
<p>본인은 위의 번호로 공고한 「평창군 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업」에 대한 입찰에 참가하고자 정부에서 정한 공사(물품구매, 기술용역) 입찰유의서 및 입찰공고 사항을 모두 승낙하고 별첨 서류를 첨부하여 입찰 참가 신청을 합니다.</p> <p>붙임서류: 입찰 공고에서 정한 서류</p> <p style="text-align: right; margin-top: 100px;">신청인: ㉠</p> <p style="font-size: 1.5em; margin-top: 20px;">평창군수 귀하</p>				

사 용 인 감 계

사용 인감

법인 인감

위 사용인감은 당사에서 사용하는 인감으로서, 평창군에 신청하는 모든 서류에 사용하겠으며, 위 인감 사용으로 인한 모든 책임은 당사에서 질 것을 약속하며, 이에 사용인감을 제출합니다.

붙임 : (법인)인감증명서 1부.

2025년 월 일

사업자등록번호 :

법인등록번호(해당시) :

업 체 명 :

대 표 자 :

(법인 인감 날인)

주 소 :

평창군수 귀하

위임장

대표자	성명		주민등록번호	
	주소			
	업체명		연락처	
대리인	성명		주민등록번호	
	주소			
	업체명		연락처	

평창군에서 시행하는 「평창군 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업」에 참가함에 있어, 상기인을 업체 대표자의 대리인으로 위임하였음을 증명합니다.

2025. . .

대표자 : (인)

대리인 : (인)

평창군수 귀하

※ 지참서류 : 대리참석자 신분증, 재직증명서, 4대보험 가입증명서 중 1개(최근 3개월 이내)

※ 위임장에 사용되는 도장은 신고된 법인인감 또는 사용인감과 같아야 함

※ 대리 접수로 인하여 발생하는 모든 문제는 대표자 및 입찰참가자 본인에게 있음

청렴계약 이행서약서

당사는 부패 없는 투명한 기업 경영과 공정한 행정이 사회발전과 국가 경쟁력에 중요한 관건이 됨을 깊이 인식하며 국제적으로 OECD뇌물방지 협약이 발효되고 부패기업 및 국가에 대한 제재가 강화되는 추세에 맞추어 청렴 계약제 시행 취지에 적극 호응하여 평창군에서 시행하는 『평창군 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업』 공모에 참여함에 있어서 당사의 임직원과 대리인은

1. 입찰자격의 유지나 특정인의 낙찰을 위한 담합을 하거나 다른 업체와 협정, 결의, 합의하여 입찰의 자유경쟁을 부당하게 저해하는 일체의 불공정한 행위를 않겠습니다.

이를 위반하여 경쟁입찰에 있어서 특정인의 낙찰을 위하여 담합을 주도한 것이 사실로 드러날 경우 평창군이 발주하는 입찰에 입찰참가자격제한 처분을 받는 날로부터 2년 동안 참가하지 않겠으며, 경쟁입찰에 있어서 입찰자간에 서로 상의하여 미리 입찰가격을 협정하거나 특정인의 낙찰을 위하여 담합을 한 사실이 드러날 경우 평창군이 발주하는 입찰에 입찰참가자격 제한 처분을 받는 날로부터 1년 동안 참여하지 않고 위와 같이 담합 등 불공정 행위를 한 사실이 드러날 경우 독점규제 및 공정거래에 관한 법률에 따라 공정거래위원회에 발주관서가 고발하여 과징금 등을 부과하도록 하는데 이의를 제기하지 않겠습니다.

2. 공고, 계약체결 및 계약이행 과정에서 관계공무원에게 직·간접적으로 금품·향응 등의 뇌물이나 부당한 이익을 제공하지 않겠습니다.

이를 위반하여 입찰, 계약의 체결 또는 계약이행과 관련하여 관계공무원에게 뇌물을 제공함으로써 입찰에 유리하게 되어 체결되었거나 시공 중 편의를 받아 부실하게 시공한 사실이 드러날 경우에는 평창군이 발주하는 입찰에 입찰참가자격 제한 처분을 받는 날로부터 2년동안 참가하지 않겠으며 입찰 및 계약조건이 입찰자 및 낙찰자에게 유리하게 되도록 하거나, 계약목적물의 이행을 부실하게 할 목적으로 관계

공무원에게 뇌물을 제공한 사실이 드러날 경우에는 평창군이 발주하는 입찰에 입찰참가 자격제한 처분을 받은 날로부터 1년동안 참가하지 않고 입찰, 계약체결 및 계약이행과 관련하여 관계공무원에게 뇌물을 제공한 사실이 드러날 경우에는 평창군이 발주하는 입찰에 입찰참가자격제한 처분을 받는 날로부터 6개월 동안 참가하지 않겠습니다.

3. 공모, 계약체결 및 계약이행과 관련하여 관계공무원에게 뇌물을 제공한 사실이 드러날 경우에는 계약체결 이전의 경우에는 낙찰자 결정 취소, 공사 착공 전에는 계약 취소, 공사착공이후에는 발주처에서 전체 또는 일부계약을 해지하여도 감수하고 민·형사상 이의를 제기하지 않겠습니다.
4. 회사 임·직원이 관계 공무원에게 뇌물을 제공하거나 담합 등 불공정 행위를 하지 않도록 하는 회사윤리강령과 내부비리 제보자에 대해서도 일체의 불이익 처분을 하지 않는 사규를 제정토록 노력하겠습니다.
5. 본 건 입찰, 계약체결, 계약이행, 준공과 관련하여 평창군에서 시행하는 청렴계약 옴부즈만이 요구하는 자료제출, 서류 열람, 현장확인 등 활동에 적극 협조하겠습니다.

위 청렴계약이행서약은 상호신뢰를 바탕으로 한 약속으로서 반드시 지킬 것이며, 낙찰자로 결정될 시 본 서약내용을 그대로 계약특수조건으로 계약하여 이행하고, 입찰참가자격 제한, 계약해지 등 평창군의 조치와 관련하여 당사가 평창군을 상대로 손해배상을 청구하거나 당사를 배제하는 입찰에 관하여 민·형사상 이의를 제기하지 않을 것을 서약합니다.

2025년 월 일

서약자 상 호

대표자

(인)

보 안 서 약 서

당사는 평창군이 발주한 「평창군 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업」에 참여함에 있어 다음사항을 준수할 것을 엄숙히 서약합니다.

1. 당사는 「평창군 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업」에 참여함에 있어 제안요청서상의 제반 보안사항을 철저히 이행하겠으며,
2. 보안사항을 외부에 누설시켜 중대한 문제점을 야기시켰을 경우에는 보안관계 제법규에 따라 처벌받음은 물론 어떠한 제재조치를 취하여도 이의를 제기하지 않을 것임.

2025년 월 일

서 약 자	업 체 명 :	
(업체 대표)	직 위 :	대표이사
	성 명 :	(인)

평창군수 귀하

가 격 제 안 서

입 찰 내 용	공고번호		입찰일자	
	사 업 명			
	사업기간	20 ~ 20		
	제안금액	금일억이천삼백사십만원 (금123,400,000원) ※ 부가가치세 면세 업체도 부가가치세 포함한 금액으로 기재		
입 찰 자	상호 또는 법인명칭		법인등록번호	
	주 소		전화번호	
	대 표 자		주민등록번호	

본인은 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제43조(협상에 의한 계약체결)에 의거 발주된 본 사업의 제안요청서에 따라 응찰하여 이 입찰이 귀 기관에서 정한 사업 기간 내에 사업을 성실하게 수행할 것을 약속하며 본 가격 제안서를 제출합니다.

붙임서류 : 산출내역서(세부내역 포함) 1부.

입찰제안사 대표자

㉠(사용인감)

평창군수 귀하

가격제안서 봉투 작성 방법

- 앞 면

가 격 제 안 서 재 중

○ ○ ○ 주식회사

대표이사 ○ ○ ○ (인)

날인

날인요

- 뒷 면

날인

날인

날인

봉투사이즈는 330mm × 240mm으로 한다.

	1 00
--	---------

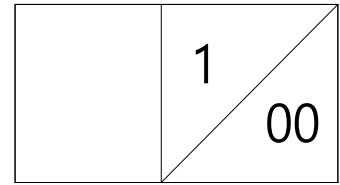
평창군 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업

제안서

- 정량평가 -

2025. .

(제안사명)



평창군 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업

제안서

- 정성평가 -

2025. .

(제안사명)

[별지 제9호 서식]

업 체 일 반 현 황						
업 체 명			대 표 자			
사업자등록번호						
사무소 소재지						
설 립 일 자			자 본 금		백만원	
전 화 번 호 (FAX)			연간매출액 (참가신청일 이전에 종료된 사업연도분)		백만원	
사 업 내 용	1. 2. 3.					
사업분야			인증기관 (신고번호)			
기술자 보유현황 (단위 : 명)						
구 분	계	전 문 분 야				
		경영·지원 등	H/W	S/W	기타	비고
기술사						
기능장						
기사						
산업기사						
기능사						
일반경력자 (3년이상)						
일반경력자 (3년미만)						
계						
※ 기술자 구분은 국가기술자격법 제9조에 따른 기술·기능분야의 등급임.						

주요사업 수행실적(최근 3년간)

순번	사 업 명	사 업 내 용 (구체적)	사업기간 (완료구분)	계약금액 (천원, VAT제외)	발주처	타사와 공동수행여부	비 고
<p>주) 1. 본 공고의 입찰참가자격인 공고일 기준 최근 3년 이내 사업에 한해 최근 연도순으로 기재 2. 하도급실적은 발주기관의 승인을 득한 경우만 기재하고 비고란에 주계약상대자를 기재 3. 공동도급 및 제휴의 경우는 계약금액란에 제안사의 지분만을 기재</p> <p>※ 부록으로 첨부</p>							

사업(용역)이행 실적증명서

신 청 인	업 체 명			대 표 자			
	영업소재지			전화번호			
	사업자번호			법인등록번호			
	증명서 용도	입찰 및 제안서 심사 제출용		제 출 처	평창군		
용역이행 실적내용	용 역 명			구 분	카드발행() 모바일발행() 기타 ()		
	용역개요						
	계약번호	계약일자	계약기간	계약금액 (VAT 포함)	용역이행 또는 납품실적		
					완료일자	지분율(%)	실적(원)
증 명 서 발급기관	위 사실을 증명함.						
	년 월 일						
	기관명 : (인) (전화번호 :)						
	주 소 :						
	발급부서 :		담당자 : (전화번호 :)				

주)

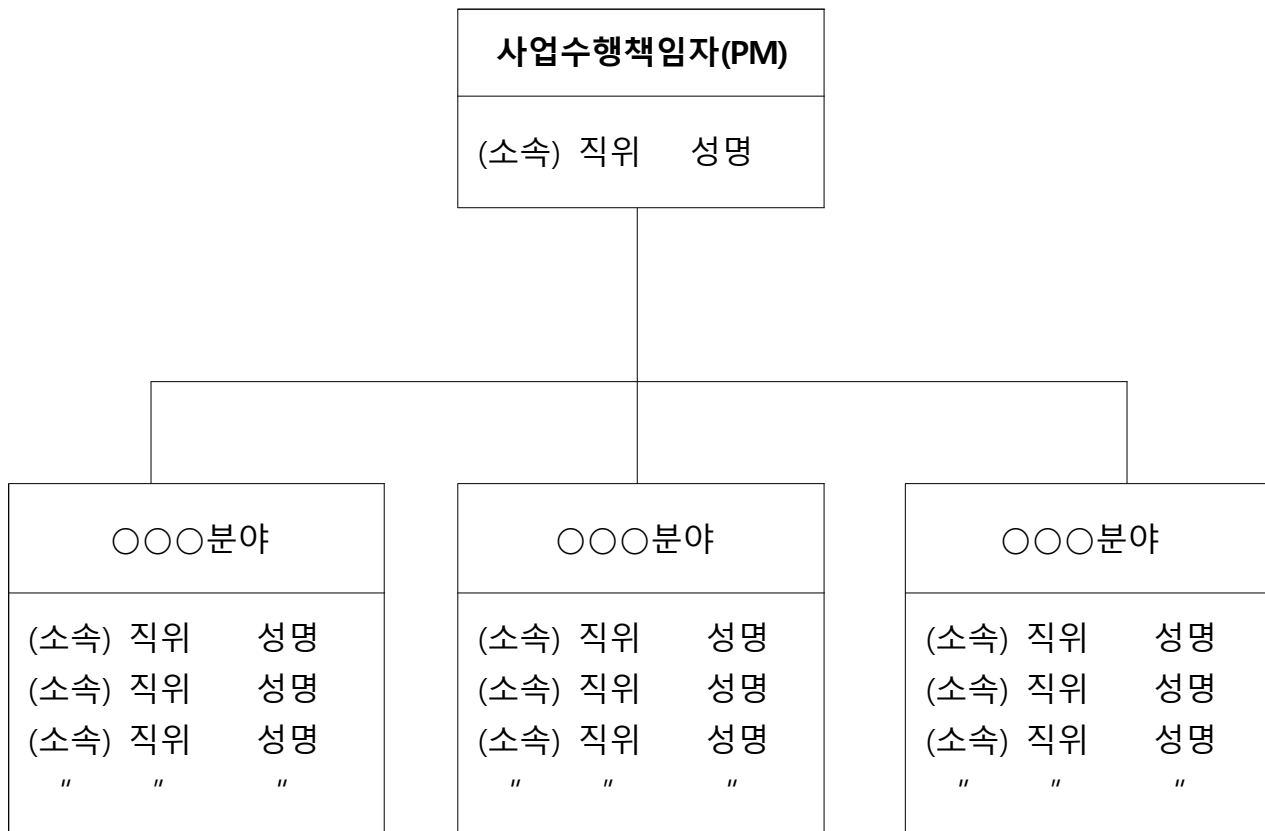
- ① 본 수행실적증명서의 실적은 본 공고의 입찰참가자격인 공고일 기준 최근 3년 이내 사업으로 한다.
- ② 공동계약으로 이행하였을 경우 해당 지분율과 해당 이행완료실적을 기재 단, 분담 이행에 의한 경우 특별한 사유가 없는 한 예산액을 기준으로 지분율을 기재
- ③ 민간실적의 경우 수행실적증명서 외에도 계약서, 세금계산서, 필요시 거래명세표를 첨부
- ④ 하도급실적은 발주처가 승인한 경우에 한하여 인정하며 하도급 승인문서를 추가로 제출하여야 함

[별지 제12호 서식]

참여 인력 현황

연번	성명	연령 (세)	기준 등급	본사업 참여직위	최종 학력	자격증	해당분야 근무경력	담당 업무	비고

용역 수행조직도



부정당업자 지정내역(최근3년간)

업체명	용역명	지정기관	지정일자	제한기간 (개월수)	부정당업자 지정사유	비고

- 부실별점을 확인할 수 있는 관련기관의 증빙서류 첨부(공고일 기준)
- 공동수급(공동이행)일 경우에는 참여업체별로 구분 작성
- 해당사항이 없을 경우에는 "해당사항 없음"을 기재

서 약 서

당사는 본 사업의 목적과 그 제안요청서에 제시된 모든 사항을 충분히 검토, 숙지 인정한 후 본 제안서를 제출합니다.

또한 당사는 제안서 제출과 평가에 있어서 귀 군이 결정한 평가내용, 방법 및 평가결과를 수용하고 제안서 평가와 관련하여 추후 어떠한 이의도 제기하지 않을 것이며 제안서에 기재내용이 허위로 판명될 경우 적격 대상 업체에서 제외 및 최종 선정 후에도 무효가 되어도 이의를 제기하지 않을 것이며 사업자로 선정될 경우 본 제안서가 계약서의 일부가 될 것임을 확약하고 이에 서약서를 제출합니다.

2025년 월 일

주 소 :

업 체 명 :

대 표 자 : (인)

평창군수 귀하

제안 발표자 및 평가위원회 참석자 명단

업체명 :

연번	구 분	성명	소속 및 직위	휴대폰 (이메일)	비고
1	발표자				
2	참석자				
3	참석자				
4	참석자				
5	참석자				

정량적 평가지표 자가진단표

회 사 명		○○회사				
평가항목	평가요소	성 명	기술자격 또는 학력	실무 경력(년)	기술 등급	참여율
기술인력	제안사 기술인력 참여현황					%
						%
						%
						%
						%
사업수행실적	유사사업 수행건수	20 년 (단위 : 건)	20 년 (단위 : 건)	20 년 (단위 : 건)	합 계 (단위 : 건)	
		건수 :	건수:	건수:	건수:	
경영상태	기업신용 평가등급	회사채에 대한 신용평가등급		기업어음에 대한 신용평가등급		기업신용평가 등급
신인도	부정당 제재유무	없음	기 간			
			3월 미만	3월 이상 ~ 6월 미만	6월 이상 ~ 1년 미만	1년 이상

[별지 제19호 서식]

제안사 관련 외부 전문가 명단

제안사 :

(공고일 현재)

연번	소속	성명	생년월일	역할	비고
				예시: 법률자문	

※ 제안서 접수 시 문서로 별도 제출

「평창군 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업」 서류 접수증				
접 수 번 호				
접 수 일 시				
제출자	회사명			
	대표자	(인)	제출자	(인)
	주 소			
	전 화			
<p>평창군이 시행하는 「평창군 수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영 사업」 입찰 공고에 참여하고자 제안서 및 입찰참가신청서류를 제출하였음을 확인합니다.</p>				
접수자	평창군 안전교통과	직급	성명	(인)

하나된 평창, 행복한 주민

평창군 수요응답형버스 플랫폼서비스 운영사업
과업 지시서

2025. 7.



평 창 군
(안전교통과)

I

과업 일반

1

과업 개요

- 과업명 : 평창군 수요응답형버스 플랫폼서비스 운영사업
- 과업기간 : 2025. 9월(착수일로부터 5년)
- 과업예산 : 350,000,000원(부가세 포함)
- 과업내용 : 수요응답형 플랫폼 서비스 및 콜센터 운영 등 1식
평창군 방림면(운행대수 2대)

구 분	평창군 방림면
운영사	■ (평창군 직영) 평창군 마을공영버스
운행구역	■ 방림면 일원
정류소	<ul style="list-style-type: none"> ■ (방림리) 10개소 ■ (운교리) 12개소 ■ (계촌리) 14개소
운행시간	<ul style="list-style-type: none"> ■ 07:00 ~ 19:30 - 수요에 따른 운영(고정, 탄력, 다이나믹)
차량	<ul style="list-style-type: none"> ■ (메인)쏘라티 1대 ■ (보조)스타리아 또는 스타리아 기반 전기차 1대
운전기사 및 근무	■ 개시 전 플랫폼 기반 평창군 수요응답형버스 시운행 및 운영·관리 교육 실시
운영모델	<ul style="list-style-type: none"> ■ 고정노선형, 탄력노선형, 다이나믹형 등 분리 운영 - 시간대별(오전·오후) 운영모델 분리 운영
예약방법	■ App 또는 콜센터 전화 호출
요금체계	■ 기존 공영버스 요금(현금, 카드) 적용

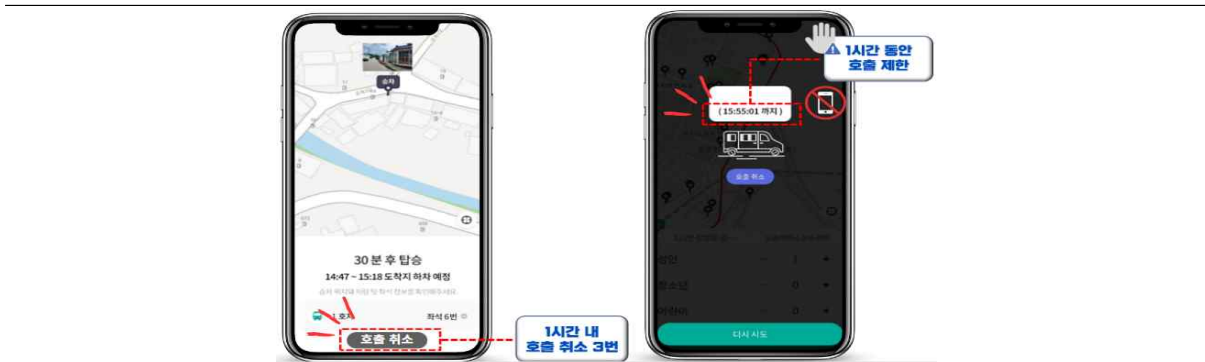
1. 『평창군 수요응답형버스 플랫폼서비스』 운영 개요

- 지역 특성 및 지역주민 의견을 반영하여 수요응답형버스 플랫폼서비스를 운영해야 하고, 도입 이후 지역주민 의견을 수렴하여 상시 운영모델 업데이트를 할 수 있어야 함
 - 출·퇴근 및 통학을 목적으로 한 이용객들의 편의를 제공해야 하며, 농어촌 지역 특색 및 인구 연령층을 고려하여 적합한 운행 방식을 정하여 운영하여야 함
- 현재 공영버스 노선을 기준으로 최적 운영면적, 운영대수, 정류장, 대기 및 휴게장소, 근무시간표를 설계하여 운영
- 대기 및 휴게장소는 호출 발생 시 차량별 통행시간 최소화 및 이용자 대기 시간 감소를 위해 최적 대기장소를 선정해야 함
 - 특정 시간대 수요 집중 시 배차쏠림 현상을 방지하기 위해 지역별 최적 대기장소를 서비스 런칭 전에 설정해야 하고, 서비스 운영 중에 지역 특성에 맞게 위치 조정을 할 수 있어야 함



2. 『평창군 수요응답형버스 플랫폼서비스』 운영 정책

- (호출취소 패널티 방안) 공공 서비스 보장 및 품질 확보를 위해 반복적인 호출 취소에 대해 일시적으로 호출 제한할 수 있어야 함
 - 패널티는 1시간 내 3회 취소 시 1시간 호출제한 (2회까지 호출취소 가능)
 - ※ 인앱결제(In-app purchase) 미운영에 따라 요금 관련 패널티 불가



- (요금체계) 공영버스와 동일한 요금(방식 : 현금, 교통카드) 및 환승 할인 적용 예정이며 현금 결제 및 교통카드 태그에 필요한 단말기 및 현금 회수통 설치해야 함
- (호출방법) 앱, 콜센터, 호출벨(일부 지역)을 통해 호출(예약)이 가능해야 함
 - App을 통해 승·하차 정류장 및 탑승인원 선택 후 호출(예약)
 - 콜센터 전화 호출(예약)을 통해 상담사 안내에 따라 탑승
 - 호출벨이 설치된 일부 지역(마을회관 등)에서 콜센터 연결을 통한 호출

3. 『평창군 수요응답형버스 플랫폼서비스』 운영 및 유지관리 정책

- (플랫폼) 평창군 수요응답형버스 플랫폼서비스를 제공하기 위해 이용자용 모바일 앱, 운전기사용 앱, 관리자용 웹 사이트(admin)를 구축 완료해야 함
- (운전자용 앱) 기사용 App을 차량 내 설치하여 승객 호출 시 App을 통해 경로 안내하여 호출위치로 이동 해야 하고, 호출이 없을 경우 자동적으로 가장 가까운 대기장소로 경로 안내해야 함
 - 호출 위치 이동 중 추가 호출 발생 시 실시간 최적경로에 따라 상시 변경

- (관리자용 웹 사이트) 평창군 수요응답형버스 플랫폼서비스 운영 및 유지관리를 실시간으로 확인할 수 있도록 관리자용 웹 사이트(admin)를 제공해야 함
- 관리자용 웹 사이트는 실시간 차량 정보, 통계 정보, 운행관리 정보 등을 제공해야 하고, 운영하면서 수집된 데이터는 미가공 상태의 원시자료(로우 데이터, Raw Data)를 언제든지 실시간 추출할 수 있어야 함

구 분	제공정보 및 기능
실시간 정보	• 실시간 차량 위치
	• 승객 호출/탑승/도착 위치
	• 정류장별 도착예정시간
통계 정보	• 승객 평균 대기시간
	• 차량별 누적/평균 운행 거리
	• 시간별/기간별/지역별 호출 건수
컨텐츠 설정	• 차량 내 디스플레이 장치 컨텐츠(공지사항, 뉴스, 광고 등) 설정
	• 운전자 및 승객 App 공지사항 설정
운행 관리	• 차량 및 기사 운행 스케줄 설정
	• 권역, 정류장, 노선 관리
	• 고객 문의 응대

4. 『평창군 수요응답형버스 플랫폼서비스』 운영 홍보 정책

- (운영 전) 평창군 수요응답형버스 플랫폼서비스 홍보를 위해 온오프라인 홍보물을 디자인 제작·출력·시공을 서비스 런칭 전 2주 전에 완료해야 함
- (온라인) 공식홈페이지, SNS, App 등을 대상으로 온라인 홍보물을 제작하여 홍보해야 함
- (오프라인) 전단지, 리플렛, 포스터, 차량 랩핑, 현수막 등 홍보물 제작 및 배포해야하고, 정류장 안내용 번호판과 포스터는 전체 정류장을 대상으로 제작 및 시공해야 함
- (운영 중) 모바일 앱 이용에 취약한 고령층을 위해 전담 인력을 배치하여 평창군 수요응답형버스 이용방법, 탑승방법 등 마을회관, 경로당 등을 순회하며 오프라인 교육을 실시해야 함

5. 『평창군 수요응답형버스 플랫폼서비스』 콜센터 운영

- 평창군 수요응답형버스 플랫폼서비스 런칭 전에 전담 콜센터 직원을 배치(채용)해야 하며, 운영전 콜센터 직원들에 대한 지역 명칭 등을 사전교육을 진행하여 콜센터를 운영 해야 함
 - 평창군 수요응답형버스 플랫폼서비스 콜센터 전담 상담사의 적정 운영인력을 산정·채용해야 함

6. 과업의 착수 및 제출서류

- 착수시 제출
 - 계약 후 착수계 및 군에서 요청한 서류를 제출
- 수시보고
 - 월별 운영상황(실적 및 민원, 탑승인원, 운행관리 정보 등)을 제출
- 준공시 제출
 - 준공후 준공계 및 완료보고서를 제출

Ⅲ

사업수행책임

1. 책 임

수요응답형버스 플랫폼 서비스 운영대행사(이하, '계약상대자'라 한다)는 계약을 체결한 날로부터 다음과 같은 책임을 진다.

- 가. 계약상대자는 과업대상 플랫폼을 체계적으로 운영·관리해야 할 의무와 책임이 있다.
- 나. 과업 수행 과정에서 직·간접적으로 계약기관 및 제3자에게 손해가 발생하였을 경우 계약상대자가 민·형사상 모든 책임을 진다.
- 다. 계약상대자는 사업수행 시 발생할 수 있는 모든 안전사고 예방을

위해 각별히 주의하여 사업을 수행할 필요가 있으며, 안전조치 미이행으로 인한 사고 발생시 계약상대자가 모든 민·형사상의 책임을 진다.

라. 계약상대자 및 사업수행 담당자는 사업 이행 중 각종 위험으로부터 자신의 책임으로 생명과 신체를 보호하여야 하며, 이의 불이행으로 인하여 재해가 발생하는 경우 계약상대자는 계약기관에 민·형사상 및 손해보상의 책임을 물을 수 없다.

2. 계약의 변경 및 해지

가. 발주처는 당초 방침 변경으로 인하여 목표과업 및 사업수행 범위의 변경이 있을 경우, 계약당사자와 합의하여 변경계약을 체결하여 과업범위를 조정할 수 있다.

나. 발주처와 계약상대자가 합의하여 반드시 필요하다고 인정되는 특별한 경우를 제외하고 사업의 본질과 이행 요구사항에는 변동이 없다.

다. 다음 각 호에 해당하는 경우에는 당해 계약을 해지할 수 있으며, 각 호에 따라 해지할 경우 법적인 어떠한 이의를 제기할 수 없다.

- 1) 정당한 사유 없이 약정한 착수기일을 경과하고도 사업에 착수하지 아니한 경우
- 2) 과업 수준미달 또는 사업수행과 관련하여 계약기관의 정당한 요구사항 불응 등 계약기관으로부터 3회 이상 시정지시를 받은 경우
- 3) 계약기관 감독자의 정당한 지시에 따르지 않거나 직무수행을 방해 또는 부정한 행위가 있을 경우
- 4) 계약이후 사업수행자의 기술인력 변동에 따른 인원구성 또는 사업 수행능력(기술 및 장비 등)이 부적합하다고 인정될 때
- 5) 기타 규격품을 사용하지 않았거나 업무상 비밀 준수 등 계약조건

을 위반한 경우

- 6) 계약상 업무를 이행하지 않아 계약목적을 달성할 수 없다고 인정될 경우
- 라. 발주처와 계약상대자는 어느 일방의 계약위반 또는 제반 업무 이행을 태만하거나 의무를 이행에 있어 소정의 성과를 기대하기 곤란하다고 판단될 경우 서면으로 이에 대한 시정을 요구할 수 있으며, 서면통지 후 14일 이내 요구사항이 시정되지 아니할 시 계약해지 통보 후 본 계약을 해지할 수 있다.
- 마. 또한, 계약상대자의 불성실로 인한 손해가 발생할 경우 계약기관은 관련된 손해배상을 청구할 수 있다.

3. 변경사항의 통보

- 가. 계약상대자는 계약체결 이후 주소, 대표자 등 계약이행과 관련된 주요 사항이 변경되었을 경우 이를 지체없이 서면으로 계약 기관에 통보하여야 하며, 이의 불이행으로 발생한 손해는 계약상대자의 책임으로 한다.

4. 기타사항

- 가. 계약의 체결 및 이행에 관하여는 「협상에 의한 계약 낙찰자 결정기준」에 의하여 서면 통보한 협상결과와 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 및 같은 법 시행령·시행규칙과 이에 근거한 계약의 일반조건, 특수조건, 입찰유의서 및 일반원칙에 따른다.
- 나. 계약상대자는 본 사업과 관련하여 취득한 업무내용에 대해 제3자에게 누설하여서는 아니 되며, 계약기관이 요구하는 보안사항을 철저히 준수해야 한다.
- 다. 제안자가 제출한 모든 자료 및 문서는 제안자의 권익보호를 위해

외부에 공개되지 않음을 원칙으로 하며, 제안내용의 전부 또는 일부에 대해 담합한 사실이 발견되거나 담합하였다고 판단되는 경우에는 제안을 무효로 한다.

라. 계약을 구성하는 모든 문서는 상호 보완관계를 가지나, 상호 모순이나 오류가 있을 경우 1순위는 제안요청서, 2순위는 제안서로 해석하도록 한다.

마. 본 계약과 관련한 소송은 계약기관 소재지 관할법원으로 한다.

참고 4

DRT 플랫폼 구조도

