| SRI-정책-2026-02|

수원시 시내버스 노선 운송수지 분석 및 공공관리제 단계적 추진 방향

Analysis of the Financial Performance of Suwon City Bus Routes and a Phased Implementation Strategy for the Public Management System

김숙희·주혜연·정가형

SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE

CONTENTS

연구요약

01 서론 01
제1절 연구의 배경 및 목적
제2절 연구의 범위 및 방법

02 수원시 버스 민원 데이터 분석 03
제1절 민원 데이터 분석

03 수원시 시내버스 운영 현황 및 운송수지 분석 11
제1절 수원시 버스 운영 현황
제2절 시내버스 운송수지 분포

04 공공관리제 단계적 확대 방향 17
제1절 공공관리제 대상 노선 현황
제2절 단계적 추진 방향
제3절 소요예산

05 결론 및 정책 제언 31
제1절 결론
제2절 정책제언

참고문헌 37

연구요약

연구 배경 및 목적

- 2027년까지 공공관리제 확대가 추진됨에 따라, 수원시도 한정된 재원 내에서 단계적 전환방안 마련 필요
- 단순히 비수익 노선을 우선 전환하기보다 운송수지, 민원 발생 수준, 노선 공공성, 대체노선 여부 등을 함께 고려할 필요가 있음
- 본 연구는 수원시 시내버스 48개 노선을 대상으로 공공관리제 운영 현황, 민원 특성, 운송수지를 분석하고, 향후 전환 우선순위 설정을 위한 활용자료를 마련하는 데 목적이 있음

버스 민원 데이터 분석

- **(수원시 전체 버스 민원)** 전체 건수 3,186건으로 2024년 1,200건 → 2025년 1,113건 (87건 감소)
- 2024년~2025년에는 운영공급·시간 개선 민원이 가장 높은 비중을 차지하였으나, 2026년에는 노선체계 개선 민원이 가장 높은 비중을 보임
  - **(운영공급·시간 개선 민원)** 2024년 621건(51.8%) → 2025년 415건(37.3%)

표 1 | 수원시 전체 버스 민원 년도·유형별 발생 건수

(단위 :건)

민원 유형	2024년	2025년	2026년*	합계
노선체계 개선	399 (33.3%)	254 (22.8%)	493 (56.5%)	**1,146 (36.0%)**
운영공급·시간 개선	621 (51.8%)	415 (37.3%)	188 (21.5%)	**1,224 (38.4%)**
차량·시설 개선	40 (3.3%)	55 (4.9%)	33 (3.8%)	**128 (4.0%)**
이용정보·제도 개선	53 (4.4%)	200 (18.0%)	95 (10.9%)	**348 (10.9%)**
서비스·안전·생활불편	8 (0.7%)	12 (1.1%)	7 (0.8%)	**27 (0.8%)**
대중교통 접근성 개선	54 (4.5%)	134 (12.0%)	43 (4.9%)	**231 (7.3%)**
기타	25 (2.1%)	43 (3.9%)	14 (1.6%)	**82 (2.6%)**
합계	**1,200 (100.0%)**	**1,113 (100.0%)**	**873 (100.0%)**	**3,186 (100.0%)**

자료 : 수원시 제공자료 분석
주*: 2024년부터 2026년 5월까지 제공된 자료를 기준으로 집계함.

□ **(공공관리제 대상 48개 노선의 민원)** 2024년 327건에서 2025년 153건으로 감소

○ 2025년 민원은 2024년 대비 174건 감소하였으며, 2026년은 5월 기준 82건이 발생함

- 민원 건수는 전반적으로 감소하나, 민원 유형은 운영공급·시간 개선에 집중되는 경향 확인

□ 공공관리제 대상 노선의 전체 민원 562건 중 운영공급·시간 개선 민원이 363건(64.6%), 노선체계 개선 민원이 149건, (26.5%), 그 외 이용정보·제도 개선, 차량·시설 개선 등은 상대적으로 낮음

표 2 | 수원시 시내버스 민원 유형·연도별 발생 건수

(단위: 건)

민원 유형	2024년	2025년	2026년*	합계
노선체계 개선	121 (37.0%)	21 (13.7%)	7 (8.5%)	**149 (26.5%)**
운영공급·시간 개선	189 (57.8%)	109 (71.2%)	65 (79.3%)	**363 (64.6%)**
차량·시설 개선	0 (0.0%)	5 (3.3%)	5 (6.1%)	**10 (1.8%)**
이용정보·제도 개선	9 (2.8%)	9 (5.9%)	5 (6.1%)	**23 (4.1%)**
서비스·안전·생활불편	0 (0.0%)	3 (2.0%)	0 (0.0%)	**3 (0.5%)**
대중교통 접근성 개선	2 (0.6%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	**2 (0.4%)**
기타	6 (1.8%)	6 (3.9%)	0 (0.0%)	**12 (2.1%)**
합계	**327 (100.0%)**	**153 (100.0%)**	**82 (100.0%)**	**562 (100.0%)**

자료 : 수원시 제공자료 분석
주*: 2024년부터 2026년 5월까지 제공된 자료를 기준으로 집계함.

□ **(미전환 15개 노선)** 2024년부터 2026년 5월까지 총 277건의 민원 발생

○ 노선별로는 노선 35번 노선이 134건으로 전체 미전환 노선 민원의 48.4%를 차지하여 가장 높게 나타남

- 특히 노선 35번은 노선체계 개선 67건, 운영공급·시간 개선 63건으로 두 유형의 민원이 모두 높게 나타나 우선 검토 필요성 있음

- 노선 18번은 운영공급·시간 개선 민원이 28건으로 대부분을 차지하여 배차 및 운행공급 안정성 검토 필요

업체별 운영 현황 및 운송수지 분석

□ 2026년 4월 기준 수원시 일반형 시내버스 공공관리제 전환 대상은 총 48개 노선(563대)

○ 공공관리제 시행 노선은 33개 노선(314대), 미전환 민영 노선은 15개 노선(249대)

표 3 | 수원시 업체별 시내버스 운영체제 현황

업 체 명	시내버스 노선현황			
	계	공공관리제 도 주관	공공관리제 시 주관	민영
계	48 / 563	24 / 224	9 / 90	15 / 249
A운수	31 / 346	15 / 108	7 / 68	9 / 170
B운수	12 / 121	6 / 38	2 / 22	4 / 61
C운수	4 / 67	2 / 49	0 / 0	2 / 18
D운수	1 / 29	1 / 29	0 / 0	0 / 0

자료 : 수원시 제공자료 (2026.4.15.) 재구성

□ 2025년 전체 운송수지는 2024년 적자에서 흑자로 전환됨

○ **운송수지**는 2024년 -1,360,438천 원에서 2025년 5,173,350천 원으로 개선됨

- **(손실지원금)** 17,592,143천 원에서 27,583,145천 원으로 56.8% 증가

□ 2025년 운송수지 개선은 운송수입 증가보다는 공공관리제 전환에 따른 손실지원금 확대의 영향이 큼

표 4 | 수원시 시내버스 운송수지 변화

구분	가동대수 (대/년)	운행거리 (km/년)	운송원가 (천원/년)	운송수입 (천원/년)	손실지원금 (천원/년)	운송수지 (천원/년)
2024년	170,787	40,757,214	132,801,343	113,848,763	17,592,143	-1,360,438
2025년	174,085	42,026,935	134,109,097	111,699,306	27,583,145	5,173,350

자료 : 경기도 제공자료 재구성
주: 운송수지는 운송수입에 노선별 손실지원금을 합산한 후 운송원가를 차감하여 산정함.

노선별 운송수지 분석 및 특징

□ 전체 노선의 운송수지를 검토한 결과, 노선 23번, 03번, 05번, 14번, 18번 등 일부 노선은 운송수지 흑자 규모가 크게 나타나 주요 수익 노선으로 확인됨

○ 다수 노선은 운송수지 적자 구조를 보였으며 특히 노선 47번과 49번은 운송수입과 손실지원금 규모가 큰 주요 노선임에도 운송원가 부담이 커 적자 규모가 크게 나타남

표 5 | 노선별 운송수지 분석 요약표

구분	주요 노선	특징
수익성 양호 노선	노선 23, 노선 03, 노선 05, 노선 14, 노선 18, 19, 노선 40	운송수입 규모가 크고 PI 수준이 높음
적자 부담 노선	노선 01, 노선 26, 노선 13, 노선 24, 노선 47, 노선 49, 노선 50	손실지원금 반영 후에도 적자 또는 PI 미달
민원 집중 노선	19, 노선 18, 노선 14, 노선 16, 노선 36	서비스 개선 및 정시성 확보 필요
우선 검토 노선	노선 46, 노선 36, 노선 35	공공성·민원·운송수지 측면에서 공공관리제 전환 필요성 높음

공공관리제 단계적 추진 방향

□ 공공관리제 단계적 추진을 위해서는 미전환 15개 노선을 대상으로 전환 우선순위 설정 필요

○ 공공관리제의 주요 목적을 고려하여 「서비스 개선 및 정시성 확보」와 「대중교통 취약지역 해소」를 중심으로 평가항목 설정

표 6 | 공공관리제 전환 우선순위 평가항목 및 기준지표

대분류	소분류	기준지표	가중치	
			균등	상대적
서비스 개선 및 정시성 확보	배차간격	일일 인가 운행횟수	25%	23.0%
	서비스·정시성 관련 민원	최근 3년간('24~'26) 노선체계 개선, 운행공급·시간 개선 등 서비스·정시성 개선 관련 각 노선별 접수된 민원 수	25%	22.6%
대중교통 취약지역 해소	운송수지(PI)	운송원가대비 운송수입 비율 (손실지원금 미포함): 운송수지가 열악할수록 공공성의 성격이 높을 것으로 판단	25%	14.9%
	단독정류장	노선의 경유 정류장 중 해당 노선이 단독으로 정차하는 정류장의 개수	25%	39.5%

□ 서비스 개선 및 정시성 확보 지표로는 일일 인가 운행횟수와 서비스·정시성 관련 민원 건수 적용

□ 대중교통 취약지역 해소 지표로는 손실지원금 미포함 운송수지(PI)와 단독정류장 개수를 적용함

○ **(균등 가중치)** 각 지표는 25%씩 동일 가중치를 부여하여 노선별 상대적 우선순위를 산정함

○ **(상대적 가중치)** 공공관리제 전환의 정책목표를 보다 세분화하여 반영하기 위해 지표별 중요

도에 차등 가중치를 적용함

- 상대적 가중치 분석안에서는 단독정류장 개수 39.5%, 일일 인가 운행횟수 23.0%, 서비스·정시성 관련 민원 건수 22.6%, 손실지원금 미포함 운송수지(PI) 14.9%의 가중치를 적용함
- 이를 통해 기본안의 균등 가중치 방식과 비교하여, 대중교통 취약지역 해소 기능이 우선순위 산정 결과에 미치는 영향을 검토함

표 7 | 분석 대상 노선별 평가 기준지표 정규화 및 우선 순위 선정 결과 **(균등 가중치 분석안)**

노선 번호	인가 횟수 (Ⓐ)	민원 건수 (Ⓑ)	운송수지(PI) (Ⓒ)	단독 정류장 개수 (Ⓓ)	종합 점수 (Ⓐ×0.25+Ⓑ×0.25+Ⓒ ×0.25+Ⓓ×0.25)	공공관리제 전환 우선 순위
노선 46	100	3	100	1	51	1
노선 36	80	12	47	10	37	2
노선 35	39	100	2	1	36	3
노선 34	72	6	41	18	34	4
노선 48	59	1	71	1	33	5
노선 09	86	3	31	1	30	6
노선 03	1	3	1	100	26	7
노선 33	72	4	23	5	26	8
노선 40	59	4	21	18	25	9
노선 16	60	12	28	1	25	10
노선 14	35	12	11	31	22	11
노선 18	35	24	23	1	20	12
노선 23	45	6	4	1	14	13
노선 32	30	8	12	1	13	14
노선 05	19	6	14	1	10	15

표 8 | 분석 대상 노선별 평가 기준지표 정규화 및 우선 순위 선정 결과 **(상대적 가중치 분석안)**

노선 번호	인가 횟수 (Ⓐ)	민원 건수 (Ⓑ)	운송수지(PI) (Ⓒ)	단독 정류장 개수 (Ⓓ)	종합 점수 (Ⓐ×0.23+Ⓑ× 0.226+Ⓒ×0.149+ Ⓓ×0.395)	공공관리제 전환 우선 순위
노선 03	1	3	1	100	40.6	1
노선 46	100	3	100	1	39.0	2
노선 35	39	100	2	1	32.3	3
노선 36	80	12	47	10	32.1	4
노선 34	72	6	41	18	31.1	5
노선 09	86	3	31	1	25.5	6
노선 40	59	4	21	18	24.7	7
노선 48	59	1	71	1	24.8	8
노선 14	35	12	11	31	24.6	9
노선 33	72	4	23	5	22.9	10
노선 16	60	12	28	1	21.1	11
노선 18	35	24	23	1	17.3	12
노선 23	45	6	4	1	12.7	13
노선 32	30	8	12	1	10.9	14
노선 05	19	6	14	1	8.2	15

소요 예산 추정

□ 공공관리제 미전환 15개 노선 전환 시 소요예산은 보유대수 기준과 가동대수 기준으로 구분하여 추정

표 9 | 소요예산 산정을 위한 활용 자료 및 산정 방법

항목	단위	산정 방법
보유대수	대/년	민영제 노선의 최신 연정산 자료인 '24년 실적기준 연간 보유대수 자료 활용
가동대수	대/년	민영제 노선의 최신 연정산 자료인 '24년 실적기준 연간 가동대수 자료 활용
운송원가 (보유대수 기반, 가동대수 기반)	천원/년	표준운송원가에 (연간)보유대수 또는 (연간)가동대수를 곱하여 연간 운송원가 산정. 표준운송원가는 '25년도 경기도 시내대형(952,455원/대/일) 기준을 적용하되, 중형 차량으로 운영중인 노선 46번은 시내중형(917,006원/대/일) 적용
운송수입	천원/년	민영제 노선의 최신 연정산 자료인 '24년 실적기준 연간 운송수입 자료를 활용하되, 기본 운임 인상('25.10월)에 따른 운송수입 증대 효과를 가늠하기 위하여 인상 비율(1,450원→1,650원, 13.8%)을 적용
소요예산 (보유대수 기반, 가동대수 기반)	천원/년	(보유대수·가동대수 기반) 운송원가에서 운송수입을 제외한 금액을 소요예산으로 산정

□ 미전환 15개 노선의 공공관리제 전환 시 연간 소요예산은 **보유대수 기준 약 264.4억 원, 가동대수 기준 약 75.8억 원으로 추정**

표 10 | 전환 우선순위 순 누적 소요예산(누계) **(균등 가중치 분석안)**

전환 우선 순위	노선 번호	보유대수 기반			가동대수 기반		
		보유대수 적용시 소요예산 (천원/년)	소요예산 누계 (우선순위순) (천원/년)	누계 %	가동대수 적용시 소요예산 (천원/년)	소요예산 누계 (우선순위순) (천원/년)	누계 %
1	노선 46	1,084,568	1,084,568	4%	279,436	279,436	4%
2	노선 36	1,799,087	2,883,655	11%	897,112	1,176,548	16%
3	노선 35	755,663	3,639,318	14%	63,228	1,239,776	16%
4	노선 34	1,920,659	5,559,977	21%	985,349	2,225,125	29%
5	노선 48	2,725,799	8,285,776	31%	784,696	3,009,821	40%
6	노선 09	1,358,790	9,644,566	36%	369,189	3,379,010	45%
7	노선 03	1,373,567	11,018,133	42%	49,655	3,428,665	45%
8	노선 33	2,162,607	13,180,740	50%	604,390	4,033,055	53%
9	노선 40	1,692,966	14,873,706	56%	668,124	4,701,179	62%
10	노선 16	1,208,061	16,081,767	61%	548,962	5,250,141	69%
11	노선 14	1,267,611	17,349,378	66%	489,456	5,739,597	76%
12	노선 18	1,924,602	19,273,980	73%	619,739	6,359,336	84%
13	노선 23	2,895,460	22,169,440	84%	70,479	6,429,815	85%
14	노선 32	2,245,072	24,414,512	92%	517,318	6,947,133	92%
15	**노선 05**	**2,028,485**	**26,442,997**	**100%**	**634,091**	**7,581,224**	**100%**

표 11 | 전환 우선순위 순 누적 소요예산(누계) **(상대적 가중치 분석안)**

전환 우선 순위	노선 번호	보유대수 기반			가동대수 기반		
		보유대수 적용시 소요예산 (천원/년)	소요예산 누계 (우선순위순) (천원/년)	누계 %	가동대수 적용시 소요예산 (천원/년)	소요예산 누계 (우선순위순) (천원/년)	누계 %
1	노선 03	1,373,567	1,373,567	5%	49,655	49,655	1%
2	노선 46	1,084,568	2,458,135	9%	279,436	329,091	4%
3	노선 35	755,663	3,213,798	12%	63,228	392,319	5%
4	노선 36	1,799,087	5,012,885	19%	897,112	1,289,431	17%
5	노선 34	1,920,659	6,933,544	26%	985,349	2,274,780	30%
6	노선 09	1,358,790	8,292,334	31%	369,189	2,643,969	35%
7	노선 40	1,692,966	9,985,300	38%	668,124	3,312,093	44%
8	노선 48	2,725,799	12,711,099	48%	784,696	4,096,789	54%
9	노선 14	1,267,611	13,978,710	53%	489,456	4,586,245	60%
10	노선 33	2,162,607	16,141,317	61%	604,390	5,190,635	68%
11	노선 16	1,208,061	17,349,378	66%	548,962	5,739,597	76%
12	노선 18	1,924,602	19,273,980	73%	619,739	6,359,336	84%
13	노선 23	2,895,460	22,169,440	84%	70,479	6,429,815	85%
14	노선 32	2,245,072	24,414,512	92%	517,318	6,947,133	92%
15	**노선 05**	**2,028,485**	**26,442,997**	**100%**	**634,091**	**7,581,224**	**100%**

□ 기전환 공공관리제 운영 33개 노선까지 포함할 경우, 전체 48개 노선의 연간 소요예산은 보유대수 기준 약 720.3억 원, 가동대수 기준 약 528.9억 원

○ 기전환 33개 노선의 소요예산은 보유대수 기준 약 455.9억 원, 가동대수 기준 약 453.1억 원

- 미전환 15개 노선 전환분을 추가할 경우 가동대수 기준으로 약 75.8억 원의 추가 재정 필요

표 12 | 분석 대상 노선의 공공관리제 전환 완료시 연간 소요 예산 전망

구분	인가 대수 적용시 소요예산 (천원/년)	가동 대수 적용시 소요예산 (천원/년)	비고
기전환노선 도 주관·시 주관 33개 노선	45,586,427	45,309,442	기존 공공관리제 운영 노선
미전환노선 분석 대상 15개 노선	26,442,997	7,581,224	추가 전환 시 소요
총계 (48개 노선)	**72,029,424**	**52,890,666**	**전면 전환 기준**

정책제언

□ 미전환 노선의 공공관리제 전환은 민원 특성을 반영한 노선 운영 개선과 병행하여 추진

○ 배차간격, 운행시간, 운행횟수 등 운영공급 개선 요구가 높은 노선은 배차 조정 및 운행공급 안정화 우선 검토

○ 노선체계 개선 민원이 많은 노선은 경유지, 대체노선, 단독정류장 등을 종합적으로 고려하여 전면 노선체계 개편 필요

- 공공관리제의 지속가능성 확보를 위해 이용수요가 낮은 구간, 중복·굴곡 노선, 배차 비효율 노선 등에 대한 노선체계 조정 및 수요 증대 방안 마련 필요

□ 공공관리제 전환 효과에 대한 지속적인 모니터링 및 확대에 따른 재정 투입의 정책적 정당성을 확보 필요

○ 전환 이후에는 운송원가 증가, 민원 감소, 배차간격 개선, 정시성 확보 등 서비스 개선 효과를 지속적인 모니터링 필요

○ 추가 재정 투입에 상응하는 효과로는 대중교통 취약지역 이동권 보장, 운수종사자 처우 개선에 따른 안전성 향상 등을 검토할 필요가 있음

○ 향후 공공관리제 전환의 타당성을 설명하기 위해서는 재정지원 규모뿐만 아니라 서비스 개선 효과와 사회적 편익을 함께 제시할 필요가 있음

주제어: 공공관리제, 시내버스, 운송비용, 운송원가, 운송수지

01

서론

제1절 연구의 배경 및 목적[1)]

1 연구배경

- 수원시 시내버스 노선은 현재 공공관리제로 전환된 노선과 재정지원형 민영제로 운영 중인 노선이 혼재되어 있음
- 이에 따라 노선별 운영방식, 재정지원 구조, 운송수지 수준에 차이가 발생하고 있으며, 동일한 기준으로 노선 운영 성과를 판단하기에는 한계가 있음
- 수원시 시내버스 공공관리제는 민간이 버스 운행을 담당하고, 공공이 노선 계획·관리와 재정지원을 수행하는 민관 공동 운영체계임
  - 민간의 경영 효율성을 활용하여 버스 서비스 공급의 효율성을 높이는 동시에, 공공의 개입과 재정지원을 통해 시내버스의 공공성을 확보하는 것을 목적으로 함
- 경기도는 2027년까지 전체 노선의 공공관리제 전환을 계획하고 있으나, 전환 확대에 따라 재정 소요가 지속적으로 증가할 것으로 예상됨
- 수원시 또한 한정된 재원을 효율적으로 활용하기 위해 미전환 노선을 일괄적으로 전환하기보다, 노선별 특성과 재정 여건을 고려한 단계적 전환방안을 마련할 필요가 있음
  - 특히 노선별 운송수지, PI, 운행규모, 가동률 등을 종합적으로 검토하여 우선 전환 대상 노선을 선정할 필요가 있음
  - 단순히 수익성이 낮은 노선을 우선 전환하는 방식이 아닌, 운송수지 뿐만 아니라 노선의 공공성, 민원 발생 수준 등을 함께 고려한 판단 기준이 필요함

1) 본 연구는 수원시 담당부서에게 주제를 의뢰받아 시행한 정책연구임

2 연구목적

- 수원시에는 공공관리제 전환 노선과 미전환 노선이 공존하고 있어, 운영방식 차이에 따른 서비스 및 이용자 불편 요인(배차간격, 운행횟수 등)을 함께 검토할 필요가 있음
- 수원시 시내버스 48개 노선을 대상으로 공공관리제 운영 현황과 운송수지를 분석하고, 공공관리제 전환을 위한 우선 노선 순위 선정과 확대에 따른 재정 소요와 지속가능성을 검토하여 단계적 추진 전략을 마련하고자 함

제2절 연구의 범위 및 방법

1 연구범위

- 본 연구의 공간적 범위, 시간적 범위, 내용적 범위는 다음과 같음

표 1-1 | 연구의 범위

구분	내용
공간적 범위	• 수원시 관내·인근 시군
시간적 범위	• 현황 및 제도·운영 여건 검토 기준시점 : 2026년 현재 • 민원데이터 : 2024년 1월~ 2026년 5월 • 운송수지 및 경영평가 분석 자료 : 2024년(2023년 운행 실적)~2025년(2024년 운행 실적) • 경기교통공사 정산 데이터 : 2025년 실적 • 미전환 노선의 전환 검토 범위 : 2027년 공공관리제 전면 시행 목표 시점까지의 단계적 전환 방향
내용적 범위	• 수원시 시내버스 노선 현황 및 공공관리제 전환 현황 분석 • 업체별·노선별 운송수지 분석 • 공공관리제 단계적 확대를 위한 우선순위 및 연차별 추진 계획 • 표준운송원가 대비 재정지원 규모 산정 및 미전환 노선의 추가 전환 시 소요예산 추계

2 연구의 방법

- 관련 문헌 분석
- 전문가 자문회의 개최
- 자료 분석 (경기도 경영 및 서비스 평가 자료, 수원시 버스 민원데이터, 경기교통공사 공공관리제 정산자료)
- 노선별 운송수지 분석 및 전환 노선 우선순위 도출

02

수원시 버스 민원 데이터 분석

제1절 민원 데이터 분석

1 분석개요

- 본 절에서는 수원시 시내버스 이용자의 실제 민원 데이터를 활용하여 연도별, 월별, 유형별 민원 발생 현황을 분석하였음
  - 분석기간 : 2024년 ~ 2026년 5월 (2년 5개월)
  - 분석 범위 : 수원시 시내버스 민원데이터
  - 수원시 버스 연도별·월별 민원 발생 추이, 민원 유형별 분포, 공공관리제 전환 대상 노선의 민원 특성 분석
    - 대상 노선은 수원시 전체 시내버스, 2026년 기준 공공관리제 전환 대상에 해당하는 수원시 시내버스 48개임

2 수원시 전체 버스 민원 현황 분석

1) 수원시 전체 버스 민원 현황

- 수원시 내에서 발생한 버스 관련 전체 민원을 대상으로 월별 민원 발생 현황을 분석하였음
- 분석 대상은 시내버스, 광역버스 등 수원시와 관련된 버스 민원을 포함하며, 특정 노선이나 공공관리제 대상 노선에 한정하지 않은 전체 민원 자료임
- 수원시 월별 버스 민원 현황을 검토한 결과, 2024년에는 총 1,200건, 2025년에는 총 1,113건의 민원이 발생한 것으로 나타남
  - 2025년 민원 건수는 2024년 대비 87건 감소하여 전반적으로 소폭 감소한 것으로 분석됨
  - 월별로는 2024년 9월 167건, 2025년 11월 222건으로 각각 가장 많은 민원이 발생하였음
- 2026년은 5월까지 총 873건의 민원이 발생한 것으로 나타남

○ 특히 2026년 4월 380건, 5월 231건으로 민원이 집중되어 단기간에 민원 발생이 증가한 것으로 분석됨

표 2-1 | 수원시 월별 전체 버스 민원 현황

(단위 :건)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	합계
2024	134	101	113	92	89	96	108	63	167	92	62	83	1,200
2025	58	58	107	109	84	62	80	101	135	32	222	65	1,113
2026	97	74	91	380	231	-	-	-	-	-	-	-	873

자료 : 수원시 제공자료 분석
주: 2026년은 5월까지 제공된 자료를 기준으로 집계함.

□ 민원데이터 유형은 민원 내용에 포함된 주요 키워드를 기준으로 분류함

○ 민원의 성격에 따라 6개 유형으로 구분하였으며, 어느 유형에도 해당하지 않는 경우 '기타'로 분류함

표 2-2 | 수원시 버스 민원 유형 분류 기준

유형	주요 분류 기준
이용정보·제도 개선	버스 이용에 필요한 정보 제공, 요금·환불·환승 등 제도 관련 민원
운행공급·시간 개선	증차, 배차간격, 첫차·막차 운행시간 등 운행 공급 및 시간 조정 관련 민원
노선체계 개선	노선 신설·변경·연장·폐선, 정류소 추가 정차, 경유지 변경 등 노선 구조 관련 민원
차량·시설 개선	차량 상태, 차내 편의시설, 정류소·승강장 시설 등 물리적 시설 개선 관련 민원
서비스·안전·생활불편	결행·지연·무정차, 기사 응대, 안전운행, 소음·매연 등 서비스 품질 및 생활불편 관련 민원
대중교통 접근성 개선	특정 지역의 대중교통 이용 여건, 교통소외, 전반적인 접근성 개선 관련 민원
기타	상기 유형에 해당하는 주요 키워드가 포함되지 않은 민원

□ 수원시 전체 버스 민원 유형별 발생 현황을 검토한 결과, 전체 기간 기준 운영공급·시간 개선 민원이 1,224건으로 가장 많이 발생한 것으로 나타남

○ 운영공급·시간 개선 민원은 전체 3,186건 중 38.4%를 차지하여 가장 높은 비중을 보였으며, 다음으로 노선체계 개선 민원이 1,146건으로 36.0%를 차지함

○ 이용정보·제도 개선 민원은 348건으로 10.9%, 대중교통 접근성 개선 민원은 231건으로

7.3%를 차지하였으며, 차량·시설 개선, 서비스·안전·생활불편, 기타 민원은 상대적으로 낮은 비중을 보임

- 연도별로는 2024년과 2025년에는 운영공급·시간 개선 민원이 가장 높은 비중을 차지하였으나, 2026년에는 노선체계 개선 민원이 가장 높은 비중을 보임
  - 2024년 운영공급·시간 개선 민원은 621건으로 전체의 51.8%를 차지하였으며, 2025년에도 415건으로 전체의 37.3%를 차지함
  - 반면, 2026년에는 노선체계 개선 민원이 493건으로 전체의 56.5%를 차지하여, 노선체계와 관련된 민원이 크게 증가한 것으로 분석됨
- 종합적으로 수원시 버스 민원은 전체 기간 기준 운영공급·시간 개선과 노선체계 개선에 집중되어 있는 것으로 나타남

표 2-3 | 수원시 전체 버스 민원 유형·연도별 발생 건수

(단위: 건)

민원 유형	2024년	2025년	2026년*	합계
노선체계 개선	399 (33.3%)	254 (22.8%)	493 (56.5%)	**1,146 (36.0%)**
운영공급·시간 개선	621 (51.8%)	415 (37.3%)	188 (21.5%)	**1,224 (38.4%)**
차량·시설 개선	40 (3.3%)	55 (4.9%)	33 (3.8%)	**128 (4.0%)**
이용정보·제도 개선	53 (4.4%)	200 (18.0%)	95 (10.9%)	**348 (10.9%)**
서비스·안전·생활불편	8 (0.7%)	12 (1.1%)	7 (0.8%)	**27 (0.8%)**
대중교통 접근성 개선	54 (4.5%)	134 (12.0%)	43 (4.9%)	**231 (7.3%)**
기타	25 (2.1%)	43 (3.9%)	14 (1.6%)	**82 (2.6%)**
합계	**1,200 (100.0%)**	**1,113 (100.0%)**	**873 (100.0%)**	**3,186 (100.0%)**

자료 : 수원시 제공자료 분석
주*: 2024년부터 2026년 5월까지 제공된 자료를 기준으로 집계함.

2) 수원시 일반버스 민원 현황 (공공관리제 대상 48개 노선)

- 수원시 시내버스 노선의 월별 민원 현황을 검토한 결과, 2024년에는 총 327건, 2025년에는 총 153건의 민원이 발생한 것으로 나타남

- 2025년 민원 건수는 2024년 대비 174건 감소하여, 공공관리제 대상 노선의 민원은 전반적으로 감소한 것으로 분석됨
- 월별로는 2024년 1월 63건, 2025년 9월 26건으로 각각 가장 많은 민원이 발생하였음

표 2-4 | 수원시 시내버스 월별 민원 현황 (48개 노선)

(단위 :건)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	합계
2024	63	25	22	29	26	26	36	15	28	20	21	16	**327**
2025	7	12	18	18	15	12	10	13	26	2	9	11	**153**
2026	18	15	24	17	8	-	-	-	-	-	-	-	**82**

자료 : 수원시 제공자료 분석
주: 2024년부터 2026년 5월까지 제공된 자료를 기준으로 집계함.

- 수원시 시내버스 민원 유형별 현황을 검토한 결과, 전체 기간 기준 운영공급·시간 개선 민원이 363건으로 가장 많이 발생한 것으로 나타남
  - 운영공급·시간 개선 민원은 전체 562건 중 64.6%를 차지하여, 공공관리제 대상 노선의 주요 민원 유형으로 분석됨
  - 다음으로 노선체계 개선 민원이 149건으로 전체의 26.5%를 차지하였으며, 그 외 이용정보·제도 개선, 차량·시설 개선 등은 상대적으로 낮은 비중을 보임
- 연도별로는 2024년에는 운영공급·시간 개선과 노선체계 개선 민원이 대부분을 차지하였음
  - 2024년 운영공급·시간 개선 민원은 189건, 노선체계 개선 민원은 121건으로 나타나 두 유형이 전체 민원의 대부분을 차지함
  - 2025년과 2026년에도 운영공급·시간 개선 민원이 가장 높은 비중을 보였으며, 특히 2026년에는 65건으로 전체의 79.3%를 차지함
- 종합적으로 시내버스 민원은 배차, 운행시간, 운행공급 등 운영 측면의 불편에 집중되어 있는 것으로 분석됨

표 2-5 | 수원시 시내버스 민원 유형·연도별 발생 건수 **(48개 노선)**

(단위 :건)

민원 유형	2024년	2025년	2026년*	합계
노선체계 개선	121 (37.0%)	21 (13.7%)	7 (8.5%)	**149 (26.5%)**
운영공급·시간 개선	189 (57.8%)	109 (71.2%)	65 (79.3%)	**363 (64.6%)**
차량·시설 개선	0 (0.0%)	5 (3.3%)	5 (6.1%)	**10 (1.8%)**
이용정보·제도 개선	9 (2.8%)	9 (5.9%)	5 (6.1%)	**23 (4.1%)**
서비스·안전·생활불편	0 (0.0%)	3 (2.0%)	0 (0.0%)	**3 (0.5%)**
대중교통 접근성 개선	2 (0.6%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	**2 (0.4%)**
기타	6 (1.8%)	6 (3.9%)	0 (0.0%)	**12 (2.1%)**
합계	**327 (100.0%)**	**153 (100.0%)**	**82 (100.0%)**	**562 (100.0%)**

자료 : 수원시 제공자료 분석
주*: 2024년부터 2026년 5월까지 제공된 자료를 기준으로 집계함.

3) 수원시 일반버스 민원 현황 (공공관리제 미전환 노선 15개 노선)

□ 수원시 공공관리제 전환 대상 노선 중 아직 전환되지 않은 노선의 민원 발생 현황을 검토한 결과, 2024년부터 2026년 5월까지 총 277건의 민원이 발생한 것으로 나타남

○ 연도별로는 2024년 153건, 2025년 75건, 2026년 5월 기준 50건으로 나타나, 미전환 노선의 민원은 전반적으로 감소하는 경향을 보임

□ 노선별로는 노선 35번 노선의 민원이 가장 많이 발생한 것으로 나타남

○ 노선 35번 노선은 2024년 96건, 2025년 24건, 2026년 14건으로 총 134건의 민원이 발생하여, 전체 미전환 노선 민원의 상당 부분을 차지함

○ 다음으로 노선 18번 노선 32건, 3번·노선 16번·노선 36번 노선 각 16건 순으로 민원이 많이 발생한 것으로 분석됨

□ 특히 노선 35번 노선은 다른 미전환 노선에 비해 민원 발생 건수가 두드러지게 높아, 공공관리제 전환 또는 노선 운영 개선 검토 시 우선적으로 살펴볼 필요가 있음

○ 노선 18번 노선은 2024년 10건, 2025년 12건, 2026년 10건으로 매년 일정 수준의 민원이 지속적으로 발생하고 있어 반복 민원 여부를 검토할 필요가 있음

- 그 외 노선은 상대적으로 민원 건수가 적으나, 일부 노선에서 반복적으로 민원이 발생하고 있어 민원 유형 및 세부 내용을 함께 확인할 필요가 있음

□ 종합적으로 미전환 노선 민원은 특정 노선에 집중되는 경향을 보이며, 특히 노선 35번 노선을 중심으로 민원 유형, 발생 시기, 주요 불편 내용을 추가 분석할 필요가 있음

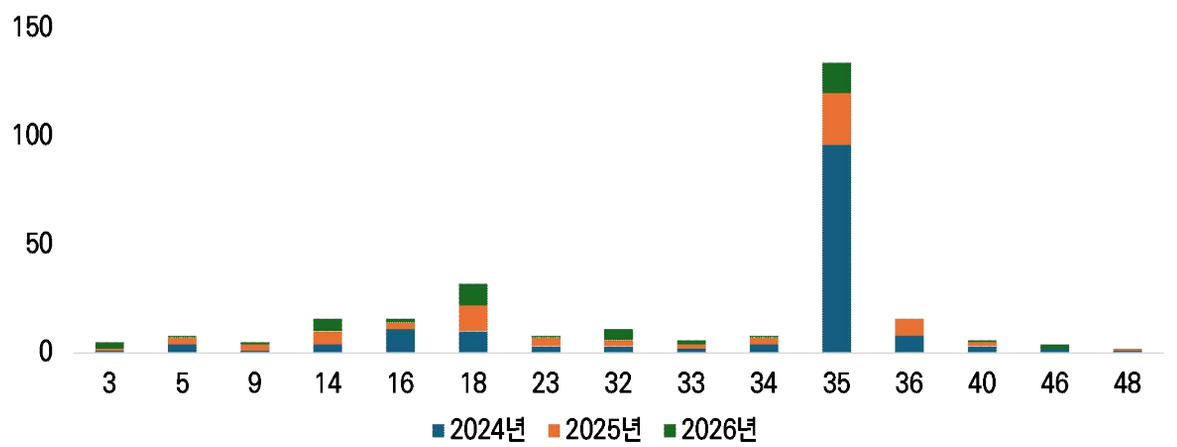
표 2-6 | 수원시 공공관리제 대상 내 미전환 노선·연도별 민원 발생 건수

(단위 :건)

노선번호	2024년	2025년	2026년*	합계	비중
노선 03	1	1	3	5	1.8%
노선 05	4	3	1	8	2.9%
노선 09	1	3	1	5	1.8%
노선 14	4	6	6	16	5.8%
노선 16	11	3	2	16	5.8%
노선 18	10	12	10	32	11.6%
노선 23	3	4	1	8	2.9%
노선 32	3	3	5	11	4.0%
노선 33	2	2	2	6	2.2%
노선 34	4	3	1	8	2.9%
노선 35	96	24	14	134	48.4%
노선 36	8	8	0	16	5.8%
노선 40	3	2	1	6	2.2%
노선 46	2	0	2	4	1.4%
노선 48	1	1	0	2	0.7%
합계	153	75	50	277	100.00%

자료 : 수원시 제공자료 분석
주*: 2024년부터 2026년 5월까지 제공된 자료를 기준으로 집계함.

그림 2-1 | 수원시 공공관리제 대상 내 미전환 노선 민원 발생 현황



자료 : 수원시 제공자료 분석
주: 2024년부터 2026년 5월까지 제공된 자료를 기준으로 집계함.

- 수원시 공공관리제 전환 대상 중 미전환 노선의 민원 유형을 검토한 결과, 전체 277건 중 운영공급·시간 개선 민원이 176건으로 가장 많이 발생한 것으로 나타남
  - 운영공급·시간 개선 민원은 전체 민원의 63.5%를 차지하여, 미전환 노선의 주요 불편 요인이 배차, 운행시간, 운행공급 등 운영 측면에 집중되어 있는 것으로 분석됨
  - 다음으로 노선체계 개선 민원이 78건으로 전체의 28.2%를 차지하였으며, 차량·시설 개선, 이용정보·제도 개선, 서비스·안전·생활불편 등은 상대적으로 낮은 비중을 보임
- 35번 노선은 전체 미전환 노선 민원의 48.4%를 차지하여, 공공관리제 전환 또는 노선 운영 개선 검토 시 우선적으로 검토할 필요가 있음
  - 35번 노선은 노선체계 개선 67건, 운영공급·시간 개선 63건으로 대부분의 민원이 노선체계와 운행 서비스 측면에 집중되어 있음
- 노선 35번 노선 다음으로는 노선 18번 노선 32건, 3번·노선 16번·노선 36번 노선 각 16건 순으로 민원이 많이 발생한 것으로 나타남
  - 노선 18번 노선은 운영공급·시간 개선 민원이 28건으로 대부분을 차지하여, 운행횟수, 배차간격, 운행시간 관련 불편이 주요 민원 요인으로 판단됨
  - 노선 14번, 노선 16번, 노선 36번 노선 역시 운영공급·시간 개선 민원이 상대적으로 많이 나타나, 미전환 노선 전반에서 운행 서비스 개선 요구가 높은 것으로 분석됨

표 2-7 | 수원시 공공관리제 전환 대상 중 미전환 노선·유형별 민원 발생 건수

(단위 :건)

노선번호	노선체계 개선	운행공급·시간 개선	차량·시설 개선	이용정보·제도 개선	서비스·안전·생활불편	대중교통 접근성 개선	기타	합계
노선 03	0	3	1	1	0	0	0	5
노선 05	0	7	0	1	0	0	0	8
노선 09	2	3	0	0	0	0	0	5
노선 14	0	13	0	1	0	0	2	16
노선 16	0	15	0	1	0	0	0	16
노선 18	1	28	3	0	0	0	0	32
노선 23	1	6	0	0	1	0	0	8
노선 32	0	10	0	0	1	0	0	11
노선 33	1	1	2	0	0	0	2	6
노선 34	0	7	0	0	0	0	1	8
노선 35	67	63	0	4	0	0	0	134
노선 36	5	11	0	0	0	0	0	16
노선 40	0	4	1	0	0	0	1	6
노선 46	0	4	0	0	0	0	0	4
노선 48	1	1	0	0	0	0	0	2
합계	78	176	7	8	2	0	6	277

자료 : 수원시 제공자료 분석
주: 2024년부터 2026년 5월까지 제공된 자료를 기준으로 집계함.

03

수원시 시내버스 운영 현황 및 운송수지 분석

제1절 수원시 버스 운영 현황

1 수원시 버스 운영 현황

□ 2026년 4월 15일 기준 수원시 일반형 시내버스는 총 48개 노선, 563대 규모가 공공관리제 전환 대상으로 나타남

표 3-1 | 수원시 업체별 노선 및 차량 보유 현황

업 체 명	시내버스(노선수)				차량보유 현황(대)		
	계	일반형	광역급행형	직행좌석형	계	등록 대수	예비차
계	77 / 941	48 / 563	5 / 65	24 / 313	991	941	50
A운수	31 / 346	31 / 346	-	-	359	346	13
E운수	8 / 125	-	1 / 6	7 / 119	139	125	14
B운수	21 / 232	12 / 121	-	9 / 111	238	232	6
F운수	3 / 29	-	-	3 / 29	43	29	14
C운수	6 / 84	4 / 67	-	2 / 17	85	84	1
D운수	2 / 44	1 / 29	-	1 / 15	46	44	2
G운수	3 / 53	-	3 / 53	-	53	53	-
H운수	3 / 28	-	1 / 6	2 / 22	28	28	-

자료 : 수원시 제공자료 (2026.4.15.)

□ 공공관리제를 시행 중인 노선은 총 33개 노선(314대)로 확인되며, 세부적으로는 도 주관 공공관리제 노선이 24개 노선(224대), 시 주관 공공관리제 노선이 9개 노선(90대)임

○ 반면 현재까지 민영제로 운영되고 있는 노선은 총 15개 노선 249대로 파악되며, 향후 공공관리제 전환 과정에서는 이들 민영제 노선을 중심으로 전환 필요성과 우선순위를 면밀히 검토할

필요가 있음

- 2026년 4월 기준 수원시 인가 일반형 시내버스는 총 48개 노선(563대)이며, 민영 노선은 15개 노선(249대)임
- 업체별로는 A운수가 31개 노선(346대)으로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, B운수는 12개 노선(121대), C운수는 4개 노선(67대), D운수는 1개 노선(29대) 규모임
- 민영 노선은 A운수(9개 노선, 170대)과 B운수(4개 노선, 61대)에 집중되어 있어, 향후 공공관리제 확대 시 우선 검토가 필요함

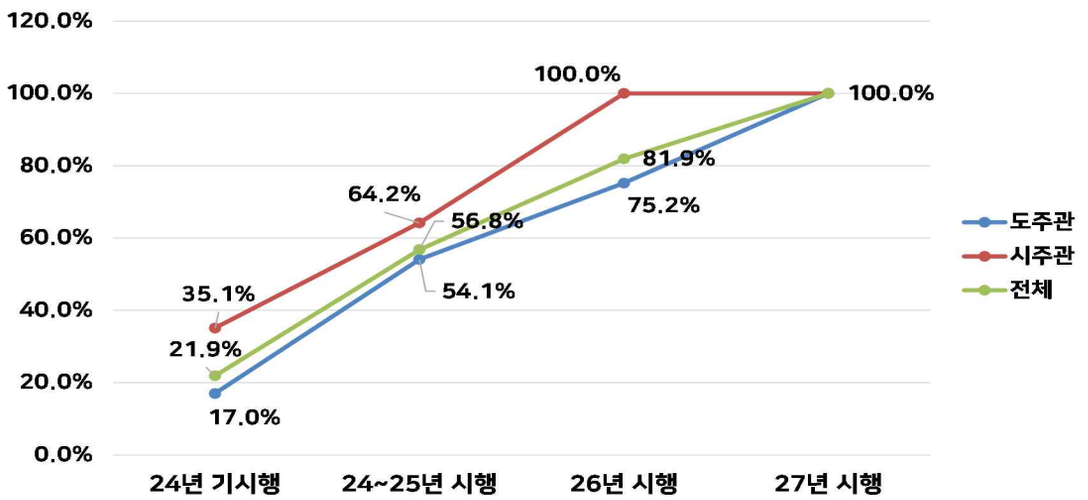
표 3-2 | 수원시 업체별 시내버스 운영체제 현황

업 체 명	시내버스(노선수 / 공공관리제 전환 대상 대수)			
	계	공공관리제 도 주관	공공관리제 시 주관	민영
계	48 / 563	24 / 224	9 / 90	15 / 249
A운수	31 / 346	15 / 108	7 / 68	9 / 170
B운수	12 / 121	6 / 38	2 / 22	4 / 61
C운수	4 / 67	2 / 49	0 / 0	2 / 18
D운수	1 / 29	1 / 29	0 / 0	0 / 0

자료 : 수원시 제공자료 (2026.4.15.) 재구성

- 수원시의 공공관리제 전환 현황은 2025년 12월 기준 시 주관 노선 64.2%, 도 주관 노선 54.1% 전환으로 타 시·군에 비해 비교적 높은 수준이나, 아직 15개 노선은 공공관리제로 전환되지 않은 상태임
- 향후 공공관리제의 안정적 확대를 위해서는 미전환 노선을 대상으로 노선별 운송수지 분석을 통해 우선 전환 노선 대상과 단계적 추진전략을 마련할 필요가 있음

그림 3-1 | 수원시 시내버스 공공관리제 누적시행률 추이



자료 : 수원시 제공자료 재구성 (2025.12.)

2 수원시 시내버스 업체별 운송수지 현황

1) 분석자료 기준 및 대상 노선 구성

- 수원시 시내버스 운영업체의 운송수지 현황을 검토하기 위해 경기도에서 제공 받은 시내버스 2024년 및 2025년 운송수지 분석 자료를 활용하였음
  - 본 분석에서 제시한 2024년 자료는 2023년 운행실적을 기준으로 작성된 자료이며, 2025년 자료는 2024년 운행실적을 기준으로 작성된 자료임
  - 이하에서 제시하는 2024년 및 2025년 비교는 분석자료 기준연도에 따른 비교이며, 실제 운행실적 기준으로는 각각 2023년 실적과 2024년 실적을 비교한 결과로 해석할 필요가 있음
- 분석 대상 노선은 2024년 자료와 2025년 자료 간 운영체계 및 노선 수에 차이가 있음
- 2024년 자료는 2023년 실적 기준으로, 분석 대상 50개 노선이 모두 민영제로 운영되었음
  - 2025년 자료는 일부 노선이 공공관리제로 전환되면서 민영제, 도 주관 공공관리제, 시 주관 공공관리제가 혼재되어 있음
  - **2025년 분석 대상은 총 48개 노선임**

    - 2025년 기준 노선 11번과 노선 12번 노선이 기존 노선 10번 노선으로 통폐합되면서,

분석 대상 노선 수가 2024년 50개에서 2025년 48개로 감소함

□ 2025년 도 주관 공공관리제 노선은 총 23개 노선, 시 주관 공공관리제 노선은 총 10개 노선, 민영제 노선은 총 15개 노선으로 나타남

표 3-3 | 운영 방식에 따른 시내버스 업체별 노선

구분	노선 번호
도 주관	노선 04, 노선 07, 노선 08, 노선 10, 노선 13, 노선 15, 노선 17, 노선 19, 노선 20, 노선 24, 노선 25, 노선 26, 노선 27, 노선 28, 노선 29, 노선 37 노선 38, 노선 39, 노선 42, 노선 44, 노선 47, 노선 49, 노선 47, 노선 50
시 주관	노선 01, 노선 02, 노선 21, 노선 06, 노선 22, 노선 30, 노선 31, 노선 41, 노선 43, 노선 45
민영제	노선 03, 노선 05, 노선 09, 노선 14, 노선 16, 노선 18, 노선 23, 노선 32, 노선 33, 노선 34, 노선 35, 노선 36, 노선 40, 노선 46, 노선 48

자료 : 수원시 제공자료

□ 2024년 자료는 전체 분석 대상이 민영제 노선으로 구성되어 있어 민영제 노선의 운영 실적을 파악하는 기준 자료로 활용할 수 있음

□ 2025년 자료는 공공관리제 전환 이후의 운영체계가 반영되어 있어, 운영체계별 운송수지 및 재정지원 구조를 비교·분석하는 기준 자료로 활용할 수 있음

□ 연도별 총괄 비교는 수원시 시내버스 운영 전반의 변화 흐름을 파악하는 데 활용하되, 세부적인 운송수지 및 PI 해석은 운영체계별로 구분하여 검토할 필요가 있음

○ 특히 2024년 자료는 전체 노선이 민영제로 운영된 반면, 2025년 자료는 민영제와 공공관리제가 혼재되어 있어 단순한 연도 간 총량 비교만으로는 운송수지 변화의 원인을 해석하는 데 한계가 있음

○ 따라서 이하에서는 먼저 2024년과 2025년 수원시 시내버스 운송수지를 총괄 비교한 후, **2024년 민영제, 2025년 도 주관 공공관리제, 2025년 시 주관 공공관리제, 2025년 민영제**로 구분하여 차량운영 및 운송수지 현황을 분석함

2) 2024년~2025년 시내버스 운송수지 총괄 비교

□ 2024년 대비 2025년 수원시 시내버스는 가동대수는 감소하였으나, 운행거리는 증가한 것으로 나타남

○ **(총 가동대수)** 2024년 170,787대/년 → 2025년 174,085대/년 (1.9% 증가)

○ **(총 운행거리)** 2024년 40,757,214km/년 → 2025년 42,026,935km/년 (3.1% 증가)

- 2025년 수원시 시내버스는 운송원가가 증가하였으며, 운송수입도 소폭 증가한 것으로 나타남
  - **(총 운송원가)** 2024년 132,801,343천 원/년→ 2025년 134,109,097천 원/년 (1.0% 증가)
  - **(총 운송수입)** 113,848,763천 원/년 → 111,699,306천 원/년 (1.9% 감소)
  - **(손실지원금)** 2024년 17,592,143천 원/년 → 2025년 27,583,145천 원/년 (56.8% 증가)
  - 손실지원금은 청소년할인 결손보전, 벽지노선 손실지원, 공영버스 운영지원, 환승할인 지원, 심야버스 지원, 시군 손실지원, 저상버스 운영비 지원, 기타보조금 등으로 구성되어 있음
    - 수원시 운송수지 자료에는 청소년할인 결손보전, 환승할인 지원, 시군 손실지원, 저상버스 운영비 지원, 수도권 환승할인 관련 지원금이 포함됨
- 수원시 시내버스 공공관리제 시행 대상 버스를 대상으로 운송원가 및 운송 수입을 비교하였음
- 2025년 분석자료는 민영제, 도 주관 공공관리제, 시 주관 공공관리제가 혼재되어 있으므로, 운송수지 개선을 단순히 연도 간 비교하기에는 한계가 있음
- 이에 따라 운송수지 변화는 운영체계 변화, 손실지원금 반영, 노선 통폐합에 따른 분석 대상 변화 등을 함께 고려하여 해석할 필요가 있음
- 2025년 전체 운송수지는 2024년 -1,360,438천 원에서 2025년 5,173,350천 원으로 개선되어 적자에서 흑자로 전환된 것으로 나타남

표 3-4 | 수원시 시내버스 운송수지 변화

구분	가동대수 (대/년)	운행거리 (km/년)	운송원가 (천원/년)	운송수입 (천원/년)	손실지원금 (천원/년)	운송수지 (천원/년)
2024년	170,787	40,757,214	132,801,343	113,848,763	17,592,143	-1,360,438
2025년	174,085	42,026,935	134,109,097	111,699,306	27,583,145	5,173,350

자료 : 경기도 제공자료 재구성
주: 운송수지는 운송수입에 노선별 손실지원금을 합산한 후 운송원가를 차감하여 산정함.

제2절 시내버스 운송수지 분포

□ 수원시 시내버스 공공관리제 대상 시내버스를 대상으로 노선별 PI를 분석한 결과, 2024년 대비 2025년에 PI 1.0 이상 노선의 비중이 증가하여 노선별 운송수지가 전반적으로 개선된 것으로 나타남

○ 수원시 민영제 운영 노선 중 PI 1.0 이상 노선은 2024년 19개 노선에서 2025년 25개 노선임

- 이는 일부 노선이 공공관리제로 전환되면서 민영제 분석 대상 노선 수가 감소한 데 따른 결과로 전체 노선 대비 비중은 2024년 38%에서 2025년 52%로 크게 증가함

- 민영제 대상 노선의 운송수지 수준은 전반적으로 개선된 것으로 나타남

□ 반면, PI 0.8~1.0 구간은 2024년 19개 노선에서 2025년 22개 노선으로 증가하였으며, PI 0.6~0.8 구간은 2024년 12개 노선에서 2025년에는 해당 노선이 없는 것으로 나타남

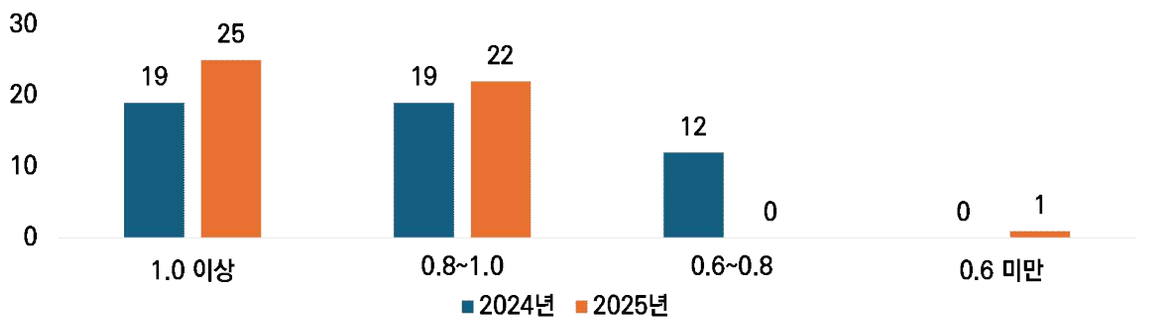
표 3-5 | 2024년~2025년 운송수지 변화

PI	2024년		2025년	
	노선수 (개)	비율 (%)	노선수 (개)	비율 (%)
1.0 이상	19	38%	25	52%
0.8~1.0	19	38%	22	46%
0.6~0.8	12	24%	0	0%
0.6 미만	0	0%	1	2%
합계	50	100%	48	100%

자료 : 경기도 제공자료 재구성
주: 2024년 자료는 2023년 운행실적을 기준으로 하며, 2025년 자료는 2024년 운행실적을 기준으로 함

그림 3-2 | 2025년 수원시 운송수지 비율 **(수원시 전체 시내버스)**

(단위 :개)



자료 : 경기도 제공자료 재구성
주: 본 표는 손실지원금을 포함한 PI를 기준으로 산정한 결과임

04

공공관리제 단계적 확대 방향

제1절 공공관리제 대상 노선 및 현황

□ 수원시 시내버스 공공관리제 단계적 확대방안을 검토하기 위해 공공관리제 전환 대상 노선의 기본 현황을 분석하였음

- 분석 대상은 수원시 시내버스 48개 노선이며, 각 노선의 업체명, 노선번호, 운행형태, 인가대수, 인가횟수, 인가거리, 기·종점 정류소 및 운영방식을 검토하였음
- 대상 노선은 A운수, B운수, C운수, D운수 등 수원시 주요 시내버스 운영업체가 운행하는 노선으로 구성되어 있음

□ 2025년 기준 수원시 시내버스 48개 노선은 도 주관 공공관리제 23개 노선, 시 주관 공공관리제 10개 노선, 민영제 15개 노선으로 구분됨

- 도 주관 공공관리제 노선은 전체 대상 노선 중 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 수원시 관내뿐 아니라 인접 지자체와 연계되는 광역적 성격의 노선도 포함되어 있음
- 시 주관 공공관리제 노선은 수원시 내부 통행과 생활권 연계를 중심으로 운영되는 노선으로, 지역 내 대중교통 서비스 안정성 확보 측면에서 중요성이 있음
- 민영제 노선은 향후 공공관리제 확대 검토 대상에 해당하며, 운송수지, PI, 민원 발생 현황, 공공성, 노선 중복성 등을 종합적으로 고려하여 단계적 전환 우선순위를 검토할 필요가 있음

□ 따라서 공공관리제 단계적 확대방안 수립을 위해서는 단순히 노선 수만을 기준으로 판단하기보다, 운영방식별 노선 특성과 업체별 운행 여건을 함께 검토할 필요가 있음

표 4-1 | 2025년 수원시 시내버스 **공공관리제 미전환** 노선 현황(2026.4.15. 기준)

노선 번호	인가 대수	인가 횟수	인가 거리 (km)	기점정류소	종점정류소	비고
노선 03	20	130	36.12	상광교동종점	금곡동강남아파트	민영
노선 05	24	111	45.05	수원시동부차고지	능실마을15단지.금호어울림	민영
노선 09	7	42	33.44	수원시동부차고지	신영통현대타운2단지	민영
노선 14	21	95	44.7	수원남부버스공영차고지	구운동삼환아파트	민영
노선 16	12	69	43.73	이목동차고지.이목동입구	수원대학교	민영
노선 18	20	95	55.87	경기대정문	에일린의뜰.휴먼시아6단지	민영
노선 23	27	84	62.84	동탄차고지	금곡동강남아파트	민영
노선 32	25	100	50.12	동탄차고지	성균관대역.고용노동부경기.	민영
노선 33	14	56	50.9	이목동차고지.이목동입구	한화꿈에그린	민영
노선 34	14	56	49.92	동탄차고지	당수동인정.한라.쌍용아파트	민영
노선 35	20	90	46.2	수원시동부차고지	서부공영차고지	민영
노선 36	12	48	57	수원남부버스공영차고지	당수지구상업부지(예정)	민영
노선 40	15	70	43.86	호매실스타힐스.수원여대	조원뉴타운	민영
노선 46	4	27	32	이목동차고지.이목동입구	홈플러스.벌말초교	민영
노선 48	14	70	33.54	경희대학교	동원고교.해우재입구	민영

자료 : 경기도 제공자료 재구성

제2절 단계적 추진 방향

1 공공관리제 전환 우선순위 선정 지표 도출

□ 경기도 버스 공공관리제는 민영제 중심 시내버스의 공공성을 강화하여 도민의 교통 서비스 질을 향상하고, 버스 업체의 경영 안정화 및 종사자 처우 개선을 도모하는 정책으로, 다음의 목적과 특징으로 정리할 수 있음

- **(서비스 개선 및 정시성 확보)** 차량 청결도, 친절도 등을 높이고 배차 횟수 및 막차 시간 준수율을 개선하여 교통사고와 민원 발생 감소
- **(재정 지원 투명성 강화)** 기존 준공영제와 달리 매년 노선 단위 종합평가를 실시하고 3년 단위로 갱신 여부를 결정하여 무분별한 재정 지원 방지
- **(대중교통 취약지역 해소)** 수익성이 낮아 운행을 꺼리던 지역으로 노선 조정이 가능해져 교통 소외 지역 주민들의 이동권을 보장
- **(종사자 처우 및 근로환경 개선)** 버스 운수종사자의 열악한 근로여건을 개선하여 안전 운행을 안정화

□ 유사 분석 사례로서 경기도 시내버스 준공영제 추진방안 연구용역 (경기도, 2023)의 노선선정 평가 항목 및 평가 방법은 다음과 같음

- 공공관리제 노선선정의 평가 항목으로 3개 대항목(노선의 기능, 경제성, 공공성)과 9개 세부 항목을 설정하고, 각 평가항목마다 기준지표(평가항목의 측정 및 평가) 및 AHP 설문을 통한 가중치를 설정함
- 다만 해당 연구는 도(道) 주관 추진에 초점을 맞추고 있어, “경유시군수”, “중심지 노선연장 비율”, “시군간 이용자비율” 등 여러 시·군에 대한 연계성 측면을 함께 평가하고 있음

표 4-2 | 경기도 시내버스 준공영제 추진방안 연구용역의 우선순위 평가항목

대분류	상세설명	소분류	상세설명
Ⅰ. 노선의 기능	시내버스 노선별 운영의 특징을 고려한 항목	(Ⅰ-1) 경유시군수	노선별 경유하는 시·군 수
		(Ⅰ-2) 운행대수	노선별 일평균 운행대수
		(Ⅰ-3) 중심지 노선연장 비율	노선 중 노선연장이 가장 긴 시군의 노선연장 비율
Ⅱ. 경제성	노선 고유의 경제성 및 사회적 편익 측면에서의 경제성을 고려한 항목	(Ⅱ-1) 운송수지	노선별 운송수지
		(Ⅱ-2) 시군간 이용자 비율	노선별 시군간 이용객수 비율
		(Ⅱ-3) 철도와의 노선 중복도	버스노선과 철도노선의 중복도
Ⅲ. 공공성	시내버스 노선의 공공적인 측면에서의 특징을 고려한 항목	(Ⅲ-1) 환승승객 비율	노선별 환승승객 비율
		(Ⅲ-2) 지역낙후도	기점·경유·종점 시군 중 가장 높은 낙후도 지수
		(Ⅲ-3) 교통약자 비율	노선별 교통약자 승객의 비율

○ AHP 분석을 통한 가중치 설정 결과에서는 경제성보다 노선의 기능 및 공공성의 가중치가 약 1.5배 높은 것으로 평가되었으며, 개별(세부)항목 기준으로는 운송수지, 철도와의 노선 중복도, 중심지 노선연장 비율 등의 비중(중요도)이 상대적으로 낮은 것으로 나타남

표 4-3 | 경기도 시내버스 준공영제 추진방안 연구용역의 AHP분석 결과

대분류	개별점수	소분류	개별점수
Ⅰ. 노선의 기능	36.7점	(Ⅰ-1) 경유시군수	16.9
		(Ⅰ-2) 운행대수	11.3
		(Ⅰ-3) 중심지 노선연장 비율	8.8
Ⅱ. 경제성	23.7점	(Ⅱ-1) 운송수지	7.3
		(Ⅱ-2) 시군간 이용자 비율	11.4
		(Ⅱ-3) 철도와의 노선 중복도	5.0
Ⅲ. 공공성	39.6점	(Ⅲ-1) 환승승객 비율	10.2
		(Ⅲ-2) 지역낙후도	19.4
		(Ⅲ-3) 교통약자 비율	10.0

□ 경기도 버스 공공관리제의 주요 목적 (서비스 개선 및 정시성 확보, 재정 지원 투명성 강화, 대중교통 취약지역 해소, 종사자 처우 및 근로환경 개선)을 감안하여 본 연구에서는 다음과 같은 공공관리제 전환 우선순위 평가항목 및 기준지표를 설정함

○ “재정 지원 투명성 강화”, “종사자 처우 및 근로환경 개선”은 노선의 특성이라기보다는 공공관리제 전환에 따른 일반적인 개선 항목이므로 노선 우선순위 선정 평가항목에서는 제외함

○ 다만 가중치의 경우 AHP분석 등의 수행 여건에 한계가 있으며 경기도의 연구 사례에서도 두드러지게 높거나 낮은 항목은 없는 바, 평가지표의 가중치는 대분류를 기준으로 동일하게 설정함. 대분류에 속한 소분류 항목이 2개 이상인 경우 각 소분류 항목의 개수대로 가중치를 균등 배분하는 방안을 기본 시나리오로 하고, 본 연구의 평가 지표와 유사한 경기도 연구 사례 평가 지표의 개별점수를 인용 및 상대적 가중치로 적용하는 추가 시나리오를 분석함

- 추가 시나리오의 경우, 본 연구 평가지표와 유사한 경기도 연구사례 평가지표의 개별점수를 인용한 뒤, 해당 개별점수 간 상대적 비율을 환산하여 본 연구의 가중치로 적용

표 4-4 | 공공관리제 전환 우선순위 평가항목에 대한 경기도 연구용역의 가중치 인용 방법

대분류	소분류	경기도 시내버스 준공영제 추진방안 연구용역		적용 가중치
		유사 소분류 항목	개별점수	
서비스 개선 및 정시성 확보	배차간격	운행대수	11.3 (ⓐ)	23.0 (=ⓐ÷ⓔ)
	서비스·정시성 관련 민원	유사항목이 없는 바 9개 소분류 항목의 평균 개별점수로 적용	11.1 (ⓑ)	22.6 (=ⓑ÷ⓔ)
대중교통 취약지역 해소	운송수지(PI)	운송수지	7.3 (ⓒ)	14.9 (=ⓒ÷ⓔ)
	단독정류장	지역낙후도	19.4 (ⓓ)	39.5 (=ⓓ÷ⓔ)
계			49.1 (ⓔ)	100.0

표 4-5 | 공공관리제 전환 우선순위 평가항목 및 기준지표

대분류	소분류	기준지표	가중치	
			균등	상대적
서비스 개선 및 정시성 확보	배차간격	일일 인가 운행횟수	25%	23.0%
	서비스·정시성 관련 민원	최근 3년간('24~'26) 노선체계 개선, 운행공급·시간 개선 등 서비스·정시성 개선 관련 각 노선별 접수된 민원 수	25%	22.6%
대중교통 취약지역 해소	운송수지(PI)	운송원가대비 운송수입 비율 (손실지원금 미포함): 운송수지가 열악할수록 공공성의 성격이 높을 것으로 판단	25%	14.9%
	단독정류장	노선의 경유 정류장 중 해당 노선이 단독으로 정차하는 정류장의 개수	25%	39.5%

- 우선순위에 대한 상대적 평가이므로, 기준지표에 대한 평가는 분석 대상 노선 (2026년 4월 기준 민영제 15개 노선)간의 상대적 비율로 평가(정규화)함. 예를 들어, 15개 노선 중 최소 배차 간격(개선 필요 낮음)은 10분, 최대 배차 간격(개선 필요 높음)은 40분이라면, 배차간격이 15분인 노선에 대한 개선 필요도 점수는 (15-10)÷(40-10)×100 = 16.7점에 해당함

2 공공관리제 전환 우선순위 선정

□ 분석 대상 노선(수원시 시내버스 공공관리제 미전환 노선, 표 4-1)별 평가 기준지표는 다음과 같음

○ 인가횟수는 '26.4.15 기준이며, 민원은 '24년~'26년(5월)까지의 노선별 서비스·정시성 관련 접수 민원 건수, 운송수지(PI)는 민영제 노선의 '25년 자료 부재로 '24년 자료 적용 (손실지원금은 미포함), 노선 단독정차 정류장은 교통카드DB의 노선별 정류장 설명자료 파일을 참조하여 노선별 정류장 목록 중 해당 노선만이 정차하는 정류장의 개수를 집계함

표 4-6 | 분석 대상 노선별 평가 기준지표

노선 번호	인가 횟수	민원 건수 ('24-'26)	운송수지(PI) ('24 기준, 손실지원금 미포함)	노선 경유 정류장 중 해당 노선 단독정차정류장 (단독정류장) 개수
노선 03	130	5	1.17	23
노선 05	111	8	1.08	0
노선 09	42	5	0.96	0
노선 14	95	16	1.10	7
노선 16	69	16	0.98	0
노선 18	95	32	1.02	0
노선 23	84	8	1.15	0
노선 32	100	11	1.09	0
노선 33	56	6	1.02	1
노선 34	56	8	0.89	4
노선 35	90	134	1.16	0
노선 36	48	16	0.85	2
노선 40	70	6	1.03	4
노선 46	27	4	0.48	0
노선 48	70	2	0.68	0

자료 : 경기도 제공자료 재구성, 교통카드DB 설명자료 가공 (단독정류장 개수)
주: 2024년 자료는 2023년 운행실적 기준이며, 2025년 자료는 2024년 운행실적 기준임

□ 평가 기준지표별 정규화(각 지표별로 전환 필요성이 높을수록 100점, 낮을수록 1점에 가깝게 1~100점 사이로 환산) 방법은 다음과 같음

○ **(인가횟수)** 인가횟수가 적을수록 배차간격이 길어 공공관리제를 통한 개선의 필요성이 존재하므로, 최소값(27회)를 100점, 최대값(130회)를 1점으로 설정하여 노선별로 다음과 같이 산정함

$$\text{인가횟수 정규화 점수} = 1 + \frac{\text{최대값}(130) - \text{해당노선 인가횟수}}{\text{최대값}(130) - \text{최소값}(27)} \times 99$$

○ **(민원 건수)** 민원 건수가 많을수록 공공관리제를 통한 개선의 필요성이 존재하므로, 최대값(134회)를 100점, 최소값(2회)를 1점으로 설정하여 노선별로 다음과 같이 산정함

$$\text{민원 건수 정규화 점수} = 1 + \frac{\text{해당노선 민원 건수} - \text{최소값}(2)}{\text{최대값}(134) - \text{최소값}(2)} \times 99$$

○ **(운송 수지)** 운송수지가 낮을수록 공공성의 성격(필수 유지노선)을 띌 가능성이 높으므로, 최소값(0.48)를 100점, 최대값(1.17)를 1점으로 설정하여 노선별로 다음과 같이 산정함

$$\text{운송수지 정규화 점수} = 1 + \frac{\text{최대값}(1.17) - \text{해당노선 운송수지}}{\text{최대값}(1.17) - \text{최소값}(0.48)} \times 99$$

○ **(단독정류장 개수)** 단독정류장 개수가 많을수록 타 노선과의 중복도가 낮고 교통소외지역을 운행할 가능성이 높으므로, 최대값(23개)를 100점, 최소값(0개)를 1점으로 설정하여 노선별로 다음과 같이 산정함

$$\text{단독정류장 정규화 점수} = 1 + \frac{\text{해당노선 단독정류장 개수} - \text{최소값}(0)}{\text{최대값}(23) - \text{최소값}(0)} \times 99$$

□ 위 정규화 방법에 따른 각 노선별 지표별 정규화 점수 산정 결과와 4개 기준지표별 가중치(각 25%)를 적용한 종합 점수, 이에 따른 공공관리제 우선 순위는 다음과 같음

○ 운송수지와 인가 횟수가 노선 46번의 공공관리제 전환 우선 순위가 가장 높게 나타났으며, 이어서 노선 36번(인가횟수 低, 운송수지 평균), 노선 35번(민원 최다)의 순으로 나타남

- 노선 46번의 경우 노선 전 구간이 노선 50번과 중복되어, 노선 50번 노선이 일반좌석형에서 시내일반형으로 전환('25.8)된 현 시점에서는 노선 유지의 필요성 자체는 높지 않을 것으로 판단됨

○ 반면, 4개 지표 모두 공공관리제 정규화 점수가 낮은 분포를 보이는 노선 05번·노선 32번·노선 23번·노선 18번 등은 상대적으로 전환 우선 순위가 낮은 것으로 분석됨

표 4-7 | 분석 대상 노선별 평가 기준지표 정규화 **(균등 가중치 분석안)**

노선 번호	인가 횟수 (Ⓐ)	민원 건수 (Ⓑ)	운송수지(PI) (Ⓒ)	단독 정류장 개수 (Ⓓ)
노선 46	100	3	100	1
노선 36	80	12	47	10
노선 35	39	100	2	1
노선 34	72	6	41	18
노선 48	59	1	71	1
노선 09	86	3	31	1
노선 03	1	3	1	100
노선 33	72	4	23	5
노선 40	59	4	21	18
노선 16	60	12	28	1
노선 14	35	12	11	31
노선 18	35	24	23	1
노선 23	45	6	4	1
노선 32	30	8	12	1
노선 05	19	6	14	1

표 4-8 | 분석 대상 노선별 평가 **가중치 적용 점수** 및 우선 순위 선정 결과 **(균등 가중치 분석안)**

노선 번호	인가 횟수 (Ⓐ×0.25)	민원 건수 (Ⓑ×0.25)	운송수지(PI) (Ⓒ×0.25)	단독 정류장 개수 (Ⓓ×0.25)	종합 점수	공공관리제 전환 우선 순위
노선 46	25	0.75	25	0.25	51	1
노선 36	20	3	11.75	2.5	37	2
노선 35	9.75	25	0.5	0.25	36	3
노선 34	18	1.5	10.25	4.5	34	4
노선 48	14.75	0.25	17.75	0.25	33	5
노선 09	21.5	0.75	7.75	0.25	30	6
노선 03	0.25	0.75	0.25	25	26	7
노선 33	18	1	5.75	1.25	26	8
노선 40	14.75	1	5.25	4.5	25	9
노선 16	15	3	7	0.25	25	10
노선 14	8.75	3	2.75	7.75	22	11
노선 18	8.75	6	5.75	0.25	20	12
노선 23	11.25	1.5	1	0.25	14	13
노선 32	7.5	2	3	0.25	13	14
노선 05	4.75	1.5	3.5	0.25	10	15

□ 4개 기준지표별 가중치에 대하여 추가 분석안 적용시 종합 점수 및 이에 따른 공공관리제 우선 순위는 다음과 같음

○ 대체적으로 균등 가중치 분석안과 우선 순위가 동일하거나 1~2순위 내외의 변동이 발생하였으나, 4개 평가항목 중 가중치가 39.5%로 가장 높은 단독 정류장 개수가 독보적으로 많은 노선 03번의 경우 기존 7위에서 1위로 큰 폭의 변동을 보임

표 4-9 | 분석 대상 노선별 평가 기준지표 정규화 **(상대적 가중치 분석안)**

노선 번호	인가 횟수 (Ⓐ)	민원 건수 (Ⓑ)	운송수지(PI) (Ⓒ)	단독 정류장 개수 (Ⓓ)
노선 03	1	3	1	100
노선 46	100	3	100	1
노선 35	39	100	2	1
노선 36	80	12	47	10
노선 34	72	6	41	18
노선 09	86	3	31	1
노선 40	59	4	21	18
노선 48	59	1	71	1
노선 14	35	12	11	31
노선 33	72	4	23	5
노선 16	60	12	28	1
노선 18	35	24	23	1
노선 23	45	6	4	1
노선 32	30	8	12	1
노선 05	19	6	14	1

표 4-10 | 분석 대상 노선별 평가 **가중치 적용 점수** 및 우선 순위 선정 결과 **(상대적 가중치 분석안)**

노선 번호	인가 횟수 (Ⓐ×0.23)	민원 건수 (Ⓑ×0.226)	운송수지(PI) (Ⓒ×0.149)	단독 정류장 개수 (Ⓓ×0.395)	종합 점수	공공관리제 전환 우선 순위
노선 03	0.2	0.7	0.1	39.5	40.6	1
노선 46	23.0	0.7	14.9	0.4	39.0	2
노선 35	9.0	22.6	0.3	0.4	32.3	3
노선 36	18.4	2.7	7.0	4.0	32.1	4
노선 34	16.6	1.4	6.1	7.1	31.1	5
노선 09	19.8	0.7	4.6	0.4	25.5	6
노선 40	13.6	0.9	3.1	7.1	24.7	7
노선 48	13.6	0.2	10.6	0.4	24.8	8
노선 14	8.1	2.7	1.6	12.2	24.6	9
노선 33	16.6	0.9	3.4	2.0	22.9	10
노선 16	13.8	2.7	4.2	0.4	21.1	11
노선 18	8.1	5.4	3.4	0.4	17.3	12
노선 23	10.4	1.4	0.6	0.4	12.7	13
노선 32	6.9	1.8	1.8	0.4	10.9	14
노선 05	4.4	1.4	2.1	0.4	8.2	15

제3절 소요예산

□ 분석 대상 노선의 공공관리제 전환시 소요예산 추정을 위한 활용 자료 및 산정 방법은 다음과 같음

○ 우선순위 선정 균등 가중치 분석안에 대하여 보유대수·가동대수 기반으로 각각 분석하여, 공공관리제 전환시 보유대수 범위 내 증차에 따른 소요예산 증가 규모의 추정이 가능토록 함

표 4-11 | 소요예산 산정을 위한 활용 자료 및 산정 방법

항목	단위	산정 방법
보유대수	대/년	민영제 노선의 최신 연정산 자료인 '24년 기준 연간 보유대수 자료 활용
가동대수	대/년	민영제 노선의 최신 연정산 자료인 '24년 기준 연간 가동대수 자료 활용
운송원가 (보유대수 기반, 가동대수 기반)	천원/년	표준운송원가에 (연간)보유대수 또는 (연간)가동대수를 곱하여 연간 운송원가 산정. 표준운송원가는 '25년도 경기도 시내대형(952,455원/대/일) 기준을 적용하되, 중형 차량으로 운영중인 노선 46번은 시내중형(917,006원/대/일) 적용
운송수입	천원/년	민영제 노선의 최신 연정산 자료인 '24년 기준 연간 운송수입 자료를 활용하되, 기본 운임 인상('25.10월)에 따른 운송수입 증대 효과를 가늠하기 위하여 인상 비율(1,450원→1,650원, 13.8%)을 적용
소요예산 (보유대수 기반, 가동대수 기반)	천원/년	(보유대수·가동대수 기반) 운송원가에서 운송수입을 제외한 금액을 소요예산으로 산정

주: 2024년 자료는 2023년 운행실적 기준이며, 2025년 자료는 2024년 운행실적 기준임

□ 이에 따라 운송원가에서 운송수입을 제외한 연간 소요예산은 보유대수 적용시 총 264.4억원, 가동대수 적용시 총 75.8억원으로 전망됨

○ 보유대수 운행시 배차 간격 단축에 따른 유발 수요의 운송수입 증대 효과는 고려하지 않음

표 4-12 | 분석 대상 노선별 공공관리제 전환시 소요 예산

노선 번호	보유 대수 (대/년)	가동 대수 (대/년)	보유대수 적용시 운송원가 (천원/년)	가동대수 적용시 운송원가 (천원/년)	운송수입 (천원/년)	보유대수 적용시 소요예산 (천원/년)	가동대수 적용시 소요예산 (천원/년)
노선 03	6,950	5,560	6,619,562	5,295,650	5,245,995	1,373,567	49,655
노선 05	8,691	7,227	8,277,786	6,883,392	6,249,301	2,028,485	634,091
노선 09	3,108	2,069	2,960,230	1,970,629	1,601,440	1,358,790	369,189
노선 14	7,686	6,869	7,320,569	6,542,413	6,052,958	1,267,611	489,456
노선 16	4,239	3,547	4,037,457	3,378,358	2,829,396	1,208,061	548,962
노선 18	7,136	5,766	6,796,719	5,491,856	4,872,117	1,924,602	619,739
노선 23	9,690	6,724	9,229,289	6,404,307	6,333,829	2,895,460	70,479
노선 32	8,782	6,968	8,364,460	6,636,706	6,119,388	2,245,072	517,318
노선 33	6,187	4,551	5,892,839	4,334,623	3,730,232	2,162,607	604,390
노선 34	4,951	3,969	4,715,605	3,780,294	2,794,945	1,920,659	985,349
노선 35	6,346	5,619	6,044,279	5,351,845	5,288,616	755,663	63,228
노선 36	4,324	3,377	4,118,415	3,216,441	2,319,329	1,799,087	897,112
노선 40	5,223	4,147	4,974,672	3,949,831	3,281,707	1,692,966	668,124
노선 46	1,464	586	1,342,497	537,366	257,929	1,084,568	279,436
노선 48	4,392	2,354	4,183,182	2,242,079	1,457,384	2,725,799	784,696
계			84,877,563	66,015,789	58,434,566	26,442,997	7,581,224

자료 : 경기도 제공자료 재구성

□ 연도별 예산 책정규모에 따른 전환 규모와 노선별 전환 시기 의사결정 지원을 위하여 공공관리제 전환 우선 순위에 따른 누적 소요예산을 다음과 같이 제시함

○ 2개년에 걸쳐 공공관리제 전환을 추진하며, 각 연도별 공공관리제 신규(추가) 보유대수 및 가동대수 기반 노선별 전환 시기는 다음과 같음

- **(보유대수 기반)** 총 소요예산 264.4억원의 절반인 132.2억원에 근접한 누계 범위인 1~8위 노선을 1차년도 전환 노선, 나머지 9~15위 노선을 2차년도 전환 노선으로 선정할 수 있음

- **(가동대수 기반)** 총 소요예산 75.8억원의 절반인 37.9억원에 근접한 누계 범위인 1~7위 노선을 1차년도 전환 노선, 나머지 8~15위 노선을 2차년도 전환 노선으로 선정할 수 있음

표 4-13 | 전환 우선순위 순 누적 소요예산(누계) **(균등 가중치 분석안)**

전환 우선 순위	노선 번호	보유대수 기반				가동대수 기반			
		보유 대수 (대/년)	보유대수 적용시 소요예산 (천원/년)	소요예산 누계 (우선순위순) (천원/년)	누계 %	가동 대수 (대/년)	가동대수 적용시 소요예산 (천원/년)	소요예산 누계 (우선순위순) (천원/년)	누계 %
1	노선 46	1,464	1,084,568	1,084,568	4%	586	279,436	279,436	4%
2	노선 36	4,324	1,799,087	2,883,655	11%	3,377	897,112	1,176,548	16%
3	노선 35	6,346	755,663	3,639,318	14%	5,619	63,228	1,239,776	16%
4	노선 34	4,951	1,920,659	5,559,977	21%	3,969	985,349	2,225,125	29%
5	노선 48	4,392	2,725,799	8,285,776	31%	2,354	784,696	3,009,821	40%
6	노선 09	3,108	1,358,790	9,644,566	36%	2,069	369,189	3,379,010	45%
7	노선 03	6,950	1,373,567	11,018,133	42%	5,560	49,655	3,428,665	45%
8	노선 33	6,187	2,162,607	13,180,740	50%	4,551	604,390	4,033,055	53%
9	노선 40	5,223	1,692,966	14,873,706	56%	4,147	668,124	4,701,179	62%
10	노선 16	4,239	1,208,061	16,081,767	61%	3,547	548,962	5,250,141	69%
11	노선 14	7,686	1,267,611	17,349,378	66%	6,869	489,456	5,739,597	76%
12	노선 18	7,136	1,924,602	19,273,980	73%	5,766	619,739	6,359,336	84%
13	노선 23	9,690	2,895,460	22,169,440	84%	6,724	70,479	6,429,815	85%
14	노선 32	8,782	2,245,072	24,414,512	92%	6,968	517,318	6,947,133	92%
15	노선 05	8,691	2,028,485	26,442,997	100%	7,227	634,091	7,581,224	100%

표 4-14 | 전환 우선순위 순 누적 소요예산(누계) **(상대적 가중치 분석안)**

전환 우선 순위	노선 번호	보유대수 기반				가동대수 기반			
		보유 대수 (대/년)	보유대수 적용시 소요예산 (천원/년)	소요예산 누계 (우선순위순) (천원/년)	누계 %	가동 대수 (대/년)	가동대수 적용시 소요예산 (천원/년)	소요예산 누계 (우선순위순) (천원/년)	누계 %
1	노선 03	6,950	1,373,567	1,373,567	5%	5,560	49,655	49,655	1%
2	노선 46	1,464	1,084,568	2,458,135	9%	586	279,436	329,091	4%
3	노선 35	6,346	755,663	3,213,798	12%	5,619	63,228	392,319	5%
4	노선 36	4,324	1,799,087	5,012,885	19%	3,377	897,112	1,289,431	17%
5	노선 34	4,951	1,920,659	6,933,544	26%	3,969	985,349	2,274,780	30%
6	노선 09	3,108	1,358,790	8,292,334	31%	2,069	369,189	2,643,969	35%
7	노선 40	5,223	1,692,966	9,985,300	38%	4,147	668,124	3,312,093	44%
8	노선 48	4,392	2,725,799	12,711,099	48%	2,354	784,696	4,096,789	54%
9	노선 14	7,686	1,267,611	13,978,710	53%	6,869	489,456	4,586,245	60%
10	노선 33	6,187	2,162,607	16,141,317	61%	4,551	604,390	5,190,635	68%
11	노선 16	4,239	1,208,061	17,349,378	66%	3,547	548,962	5,739,597	76%
12	노선 18	7,136	1,924,602	19,273,980	73%	5,766	619,739	6,359,336	84%
13	노선 23	9,690	2,895,460	22,169,440	84%	6,724	70,479	6,429,815	85%
14	노선 32	8,782	2,245,072	24,414,512	92%	6,968	517,318	6,947,133	92%
15	노선 05	8,691	2,028,485	26,442,997	100%	7,227	634,091	7,581,224	100%

□ 공공관리제를 기 운영중인 33개 노선의 ’25년 연정산 자료 중 보유대수, 가동대수, 운송수입 자료를 활용하여 위 산정 방법과 동일하게 산정 시 보유대수 기준으로는 연간 455.9억원, 가동대수 기준으로는 연간 453.1억원의 소요예산이 추정됨

- 운송수입의 경우 ’25년 연정산 자료를 활용하였으므로 요금인상비율(13.8%)에 요금인상 기준일(’25.10.25) 이전의 연간 일수 비율(297일/365일)을 적용하여 9.3%로 적용함
- 분석 대상 15개 노선의 공공관리제 전환이 완료되면, 기 운영중인 33개 노선의 소요예산과 합산하여 총 48개 노선에 대하여 보유대수 기준으로는 연간 720.3억원, 가동대수 기준으로는 연간 528.9억원이 소요될 것으로 산정됨

표 4-15 | 분석 대상 노선의 공공관리제 전환 완료시 연간 소요 예산 전망

구분	인가 대수 적용시 운송원가 (천원/년)	가동 대수 적용시 운송원가 (천원/년)	운송수입 (천원/년)	인가 대수 적용시 소요예산 (천원/년)	가동 대수 적용시 소요예산 (천원/년)
분석 대상 15개 노선 계 (미전환 노선)	84,877,563	66,015,789	58,434,566	26,442,997	7,581,224
도 주관·시 주관 33개 노선 계 (기전환 노선)	98,511,796	98,234,811	52,925,369	45,586,427	45,309,442
총계 (48개 노선)	**183,389,358**	**164,250,600**	**111,359,935**	**72,029,424**	**52,890,666**

05

결론 및 정책 제언

제1절 결론

1 연구 개요

□ 수원시 시내버스 공공관리제의 단계적 확대 방향을 검토하기 위해 수원시 일반형 시내버스 48개 노선을 대상으로 민원 발생 현황, 차량운행 실적, 운송수지, 미전환 노선의 전환 우선순위 및 소요예산 종합적으로 분석

- 수원시 시내버스는 공공관리제 전환 노선과 민영제 노선이 혼재되어 있으며, 운영체계에 따라 차량 투입 수준, 손실지원금 구조, 운송수지 수준에 차이 발생
- 공공관리제 확대는 단순히 미전환 노선을 일괄 전환하는 방식보다는 노선별 수익성, 공공성, 민원 발생 수준, 서비스 개선 필요성 등을 종합적으로 고려하여 단계적 추진 필요

2 버스 민원 데이터 분석

□ 수원시 시내버스 관련 민원은 배차간격, 운행시간, 운행공급 등 운영 측면의 불편에 집중 경향 확인

□ **(수원시 전체 시내버스 민원)** 2024년 전체 1,200건→ 2025년 전체 1,113건 민원 발생

- 2024년 운영공급·시간 개선 민원은 621건(51.8%), 2025년에도 415건(37.3%)으로 큰 비중 차지
- 노선체계 개선 민원은 2024년에 399건(33.3%), 2025년에 254건(22.8%), 2026년에는 493건(56.5%)으로 노선체계와 관련된 민원이 크게 증가함

□ **(공공관리제 전환 대상 48개 노선 민원)** 2024년 327건, 2025년 153건, 2026년 5월 기준 82건으로 전반적으로 감소하는 추세를 보였으나, 민원 유형은 운영공급·시간 개선에 집중되어 있음

- **공공관리제 미전환 15개 노선**의 경우 2024년부터 2026년 5월까지 총 277건의 민원 발생, 이 중 운영공급·시간 개선 민원이 176건으로 가장 높은 비중 차지
- 노선체계 개선 민원이 149건으로 전체의 26.5%를 차지하였으며, 그 외 이용정보·제도 개선, 차량·시설 개선 등은 상대적으로 낮은 비중을 보임

- 노선별로는 노선 35번 노선의 민원이 134건으로 전체 미전환 노선 민원의 상당 부분을 차지하였으며, 노선 18번, 노선 14번, 노선 16번, 노선 36번 등에서도 반복적인 민원이 발생하여 운행 서비스 개선 필요성 확인

3 운송수지 분석

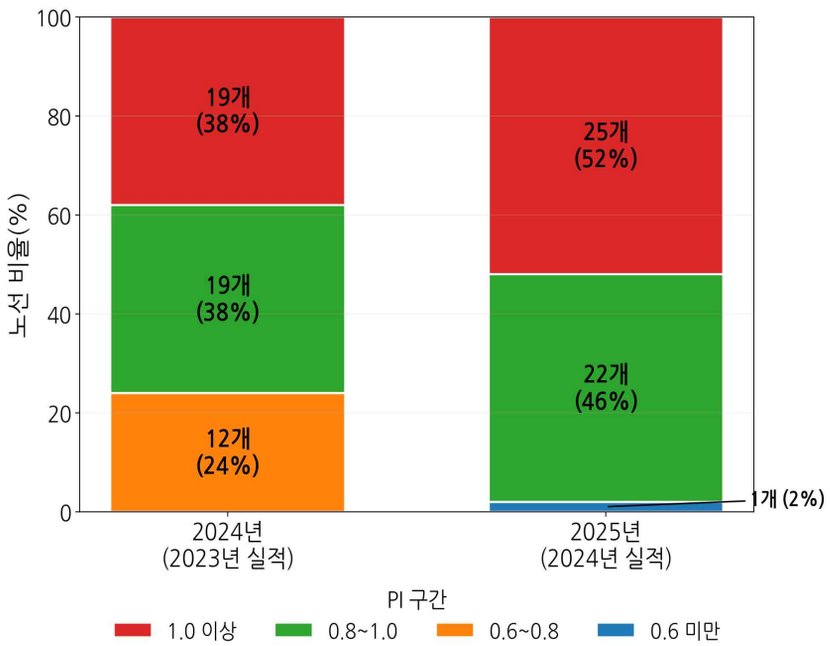
- 2025년 수원시 시내버스 전체 운송수지는 2024년 대비 개선되어 적자에서 흑자로 전환된 것으로 나타남
  - **(운송수지)** 2024년: -1,360,438천 원→ 2025년: 5,173,350천 원으로 개선
  - **(운송원가)** 2024년: 132,801,343천 원→ 2025년: 134,109,097천 원으로 1.0% 증가
  - **(운송수입)** 2024년: 113,848,763천 원→ 2025년: 111,699,306천 원으로 1.9% 감소
  - **(손실지원금)** 2024년: 17,592,143천 원→ 2025년: 27,583,145천 원으로 56.8% 증가
- 2025년 운송수지 개선은 운송수입 증가보다는 **공공관리제 전환에 따른 손실지원금 확대**의 영향이 큰 것으로 판단됨
- 2024년 대비 2025년에 PI 1.0 이상 노선의 비중이 증가하여 노선별 운송수지가 전반적으로 개선됨
  - 수원시 민영제 운영 노선 중 PI 1.0 이상 노선은 2024년 19개 노선에서 2025년 25개 노선임

표 5-1 | 2024년~2025년 시내버스 업체별 운송수지 변화

PI	2024년		2025년	
	노선수 (개)	비율 (%)	노선수 (개)	비율 (%)
1.0 이상	19	38%	25	52%
0.8~1.0	19	38%	22	46%
0.6~0.8	12	24%	0	0%
0.6 미만	0	0%	1	2%
합계	50	100%	48	100%

자료 : 경기도 제공자료 재구성
주: 2024년 자료는 2023년 운행실적을 기준으로 하며, 2025년 자료는 2024년 운행실적을 기준으로 함

그림 5-1 | PI 구간별 시내버스 노선 구성 변화 (24'~25' 운송수지 분포 비교)



자료 : 경기도 제공자료 재구성
주: 2024년 자료는 2023년 운행실적, 2025년 자료는 2024년 운행실적을 기준으로 함.

4 공공관리제 단계적 확대 방향 및 소요예산

□ 공공관리제 미전환 15개 노선에 대해서는 「서비스 개선 및 정시성 확보」와 「대중교통 취약지역 해소」에 초점을 맞추어 노선별 전환 우선순위를 제시하였음

○ 「서비스 개선 및 정시성 확보」의 기준 지표로는 배차간격과 서비스·정시성 관련 민원을 적용하였고, 「대중교통 취약지역 해소」의 기준 지표로는 운송수지(PI) 및 단독정류장 개수를 적용함

□ **(균등 가중치 분석 결과)** 4개 기준지표를 동일 가중치로 평가할 경우 노선 46번, 노선 36번 순으로 공공관리제 전환 우선순위가 높게 나타남

○ 노선 46번은 운송수지와 인가횟수 측면에서 모두 취약하여 종합점수가 가장 높게 산정되었으나, 노선 전 구간이 노선 50번과 중복되는 점을 고려할 때 전환 여부와 함께 노선 유지 필요성에 대한 별도 검토가 필요함

○ 노선 36번은 인가횟수가 낮고 서비스 공급 측면의 개선 필요성이 확인되며, 노선 35번은 민원 건수가 가장 많아 이용자 체감 서비스 개선 필요성이 높은 노선으로 분석됨

□ **(상대적 가중치 분석 결과)** 단독정류장 개수에 높은 가중치가 부여되면서 노선 03번의 우선순위가 기본안 7위에서 1위로 상승함

- 공공관리제 전환 우선순위가 단순히 운송수지나 운행공급 수준뿐만 아니라, 대중교통 취약지역 해소라는 정책목표를 어느 정도 중점적으로 반영하는지에 따라 달라질 수 있음
- 따라서 기본안은 서비스 개선 및 정시성 확보 중심의 우선순위 검토안으로, 추가 분석안은 교통취약지역 해소 기능을 강화한 정책적 검토안으로 활용 가능

□ 균등가중치 적용과 상대적가중치 분석안을 종합하면, 노선 46번, 노선 36번, 노선 34번 등은 전반적으로 우선 검토 필요성이 높은 노선으로 판단됨

- 반면 노선 05번, 노선 32번, 노선 23번, 노선 18번 등은 대부분의 평가 지표에서 상대적으로 낮은 점수를 보여 공공관리제 전환 우선순위가 낮은 것으로 분석됨
- 다만 노선 03번은 상대적 가중치 분석안에서 취약지역 해소 측면의 중요성이 크게 반영된 만큼, 향후 공공관리제 전환 목적을 교통취약지역 보완에 둘 경우 별도 우선 검토 대상에 포함할 필요가 있음

□ **(정책 적용)** 실제 공공관리제 전환 대상 선정에는 상대적 가중치 분석안을 중심으로 검토

- 공공관리제 전환 우선순위 선정 시에는 서비스 개선, 정시성 확보 및 대중교통 취약지역 해소 등 정책목표별 중요도를 반영할 수 있는 상대적 가중치 분석안을 중심으로 활용하는 것이 바람직함
- 특히 교통취약지역의 이동권 보장과 대체노선 부족 문제를 우선적으로 개선하고자 할 경우, 단독정류장 수 등 취약지역 관련 지표의 가중치를 강화한 상대적 가중치 분석 결과를 우선 검토할 필요가 있음

□ 전체 48개 노선의 연간 소요예산은 보유대수 기준 약 720.3억 원, 가동대수 기준 약 528.9억 원

- **(기전환 33개 노선의 소요예산)** 보유대수 기준 약 455.9억 원, 가동대수 기준 약 453.1억 원
- **(미전환 15개 노선의 소요예산)** 보유대수 기준 약 266.4억 원, 가동대수 기준 약 75.8억 원
- 공공관리제 확대는 재정 여건을 고려한 단계적 추진이 필요하며, 전환 우선순위와 연차별 예산 확보 가능성을 함께 고려해야 함

표 5-2 | 분석 대상 노선의 공공관리제 전환 완료시 연간 소요 예산 전망

구분	인가 대수 적용시 소요예산 (천원/년)	가동 대수 적용시 소요예산 (천원/년)	비고
기전환노선 도 주관·시 주관 33개 노선 계	45,586,427	45,309,442	기존 공공관리제 운영 노선
미전환노선 분석 대상 15개 노선	26,442,997	7,581,224	추가 전환 시 소요
총계 (48개 노선)	**72,029,424**	**52,890,666**	**전면 전환 기준**

제2절 정책제언

□ 공공관리제 전환은 노선체계 개편 및 운영공급 개선과 연계하여 추진 필요

○ 미전환 노선 민원 277건 중 운영공급·시간 개선 민원이 176건(63.5%), 노선체계 개선 민원이 78건(28.1%)으로 배차간격, 운행시간, 운행횟수 등 운영 측면의 개선 필요성이 큰 것으로 분석됨

○ 미전환 노선의 공공관리제 전환은 단순 전환이 아니라, 민원 특성을 반영한 배차 조정, 운행공급 안정화, 노선체계 재편과 병행하여 추진할 필요가 있음

○ 특히 이용자 불편이 반복적으로 제기되는 노선은 전환 이후에도 배차간격, 첫차·막차 시간, 운행횟수, 주요 거점 접근성 등을 지속적으로 점검하여 실제 서비스 개선으로 이어질 수 있도록 관리가 필요함

□ 공공관리제의 안정적인 추진을 위해 수원시 및 버스 운송업체 간 역할 명확히 설정 필요

○ **(수원시)** 지역 여건을 반영한 노선별 전환계획 수립, 노선 조정, 재정지원 관리, 운영성과 평가 및 이용자 의견 수렴 등 서비스 평가

○ **(버스 운송업체)** 배차 및 인가 운행횟수 준수, 차량·종사자 관리, 운송원가 절감, 안전관리 및 서비스 품질 개선 등 운영 효율성 확보를 위한 역할을 수행

○ 특히 공공관리제 전환 이후에도 운송업체의 비용 절감과 경영개선 유인이 유지될 수 있도록 운송원가 관리와 운영성과를 연계한 관리체계를 구축할 필요가 있음

□ 운송원가 증가에 따른 공공관리제 전환 효과에 대한 지속적인 모니터링 필요

○ 공공관리제 전환에 따라 민영제 대비 종사자 처우 및 근로환경 개선 등과 관련된 인건비 상승 등 운송원가 증가 요인을 정당화

○ 운영체계별 **2024년(23년 실적)** 대비 **2025년(24년 실적)** 운송원가 증감율을 분석한 결과, 48개 노선 평균은 4.2% 증가, 민영제에서 공공관리제로 전환된 노선(31개)은 7.5% 증가, 민영제로 유지된 노선(8개)은 오히려 1.8% 감소하는 것으로 나타남

○ **2025년(24년 실적)**과 **2025년 정산자료** 운송원가 비교시에는 48개 노선 평균 14.1%, 공공관리제 노선(31개)은 13.2%, 민영제에서 공공관리제로 신규 전환된 노선(2개)은 28.1%로 나타남

○ 민영제에서 공공관리제 전환 시 물가인상률 등 일반적인 상승 요인을 제외하고 운송원가 약 10~13% 인상 요인 발생

- **2024년(23년 실적)→ 2025년(24년 실적)**: 7.5% 증가 (민영→민영 (1.8% 감소) 대비 민영→공공관리제 (7.5% 증가)의 상대적 인상률)

○ **2025년(24년 실적)→ 2025년 정산자료**: 13.2% 증가 (공공관리제→공공관리제 (13.2% 증가) 대비 민영→공공관리제 (28.1% 증가)의 상대적 인상률)

표 5-3 | 운영체계별 2023년 대비 2024년 운송원가 증감율

구분		2025년 (24년 실적)			
		민영제	공공관리제		
				도 주관	시 주관
2024년(23년 실적)	민영제	-1.8% (17개 노선)	7.5% (31개 노선)	7.2% (23개 노선)	8.2% (8개 노선)

표 5-4 | 운영체계별 2024년 대비 2025년 운송원가 증감율

구분			2025년 정산자료 기준			
			민영제	공공관리제		
					도 주관	시 주관
2025년 (24년 실적)	민영제		자료 없음 (15개 노선)	28.1% (2개 노선)	-	28.1% (2개 노선)
	공공관리제		-	13.2% (31개 노선)		
		도 주관	-		12.7% (23개 노선)	-
		시 주관	-		-	14.4% (8개 노선)

- 공공관리제 전환 및 추가 재정 투입에 상응하는 사회적 효과(편익)에 대한 정기적인 모니터링을 통해 공공관리제 및 재정 투입의 정당성에 대한 논리 마련 필요
  - 서비스 개선을 통한 대중교통 수요 증대 및 승용차 수요 감소, 온실가스 감축, 운수종사자 처우 개선에 따른 안전 개선 효과 등 다양한 측면에서의 효과 검토

□ 공공관리제 운영수지 균형과 이용수요 확보를 위한 노력 필요

- 공공관리제의 지속가능성 확보를 위해 재정지원 확대뿐만 아니라, 운영수지 균형을 고려한 노선 운영 개선 병행하고 대중교통 이용자를 위한 환승거점 구축 필요
- 공공관리제 전환 이후 안정적인 공급 확보와 함께 실제 이용수요 증대로 이어질 수 있도록 주요 생활권, 철도역, 환승거점, 공공시설, 산업단지 등 수요 발생지와의 대중교통 연계 강화 필요
- 향후 공공관리제 전환 노선은 단순한 적자 보전 중심 운영이 아닌, 서비스 개선을 통한 이용수요 회복과 운영효율 제고를 함께 달성할 수 있는 관리체계 구축

참고문헌

REFERENCE

신문기사 / 웹페이지 / 통계자료 |

수원시, 「시내버스 현황 및 제도·운영 여건 관련 내부자료」, 2026년 4월 기준

수원시, 「시내버스 민원데이터」, 2024년 1월~2026년 5월

경기도, 「시내버스 운송수지 및 경영평가 분석자료」, 2024년 자료, 2023년 운행실적 기준

경기도, 「시내버스 운송수지 및 경영평가 분석자료」, 2025년 자료, 2024년 운행실적 기준

경기교통공사, 「공공관리제 정산자료」, 2025년 기준

수원시, 「미전환 노선 공공관리제 전환 검토자료」, 2027년 공공관리제 전면 시행 목표 시점 기준

연구책임자 김숙희 (수원시정연구원 선임연구위원)
주혜연 (수원시정연구원 위촉연구원)
정가형 (수원시정연구원 위촉연구원)

SRI-정책 2026-02

수원시 시내버스 노선 운송수지 분석 및 공공관리제 단계적 추진 방향

Analysis of the Financial Performance of Suwon City Bus Routes
and a Phased Implementation Strategy for the Public Management System

발행인 김성진
발행처 수원시정연구원
경기도 수원시 권선구 수인로 126
(우편번호) 16429
전화 031-220-8001 팩스 031-220-8000
http://www.suwon.re.kr
인 쇄 2026년 07월 17일
발 행 2026년 07월 17일
ISBN 979-11-6819-219-5(93350)

ⓒ 2026 수원시정연구원

이 보고서를 인용 및 활용 시 아래와 같이 출처 표시해 주십시오.

김숙희. 2026.「수원시 시내버스 노선 운송수지 분석 및 공공관리제 단계적 추진 방향」. 수원시정연구원.

비매품