

보도시점 : 2025. 12. 30.(화) 11:00 이후(12. 31.(수) 조간) / 배포 : 2025. 12. 30.(화)

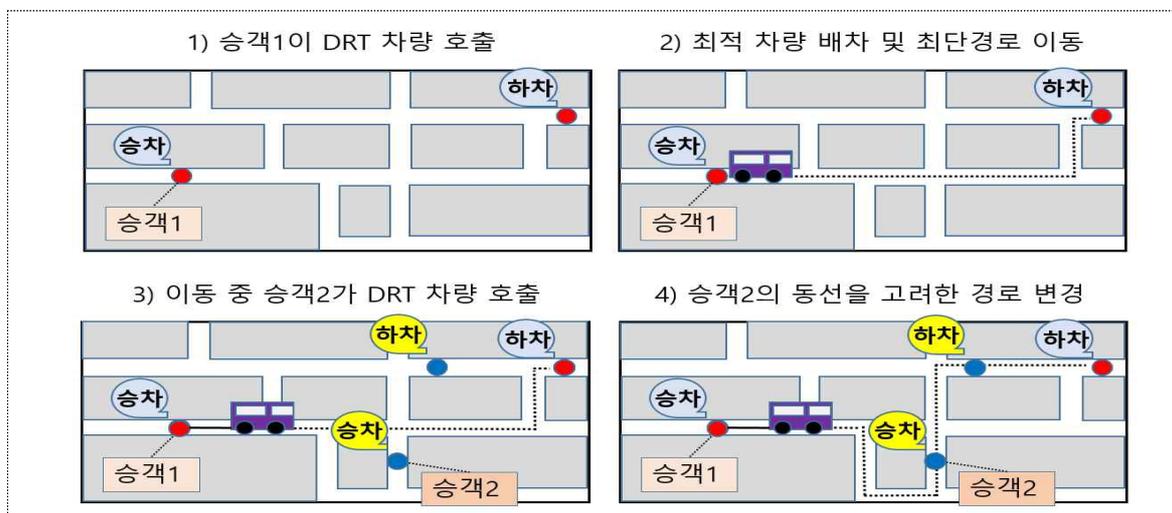
## “부르면 오는 버스”, 수요응답형교통(DRT) 가이드라인 배포

【관련 국정과제】 57. 교통혁신 인프라 확충: 원하는 시간에 원하는 곳에서 탈 수 있는 수요응답형교통(DRT)을 확대하여 교통 소외지역 해소

- DRT가 익숙하지 않은 지방정부의 정책역량을 지원하는 실무지침서
- 기본 개념, 관련 제도, 도입·운영 단계별 절차 및 운영사례 등 상세 수록

- 국토교통부(장관 김윤덕)는 지방정부가 인구감소·고령화 등으로 노선버스 감축 등 교통서비스가 저하되거나 입주 초기 신도시 등 교통체계가 갖춰지지 않은 지역 등에서 수요응답형교통을 적극 활용할 수 있도록 「수요응답형교통(Demand Responsive Transport, DRT) 도입·운영 가이드라인」을 신규 마련하여 전국에 배포(12.31)한다.
- 수요응답형교통은 노선이 고정된 노선버스와 달리 이용자의 호출에 따라 차량을 배차하여 최적경로로 운행하는 교통서비스로서 이동수요가 적고 분산된 지역 등 노선버스 효율성이 떨어지는 지역의 교통서비스 수준을 제고하기 위한 신개념 교통수단이다(‘14년 「여객운수사업법」에 제도화)

<DRT 운행 방식 개념도>



○ 수요응답형교통은 차량 운영 방식을 효율화하여 교통서비스 운영비 절감 효과가 있고 이용자 만족도도 높아 여러 지역에서 확산되는 추세이다.

- 그러나, 택시와 버스의 혼합된 성격을 갖는 탓에 기존 운수사업자와 업역이 겹칠 우려가 있고, 앱이나 콜센터 등으로 차량을 직접 호출해야만 이용 가능해 도입·운영과정에서 기존 운수사업자와의 상생 협력 및 고령자 등 지역 주민의 수용성 제고 방안에 대한 검토가 필요하며, 차량 종류·대수, 호출 및 배차 방식(플랫폼/콜센터), 운행 방식 등 고려해야 할 요소가 복잡·다양하다.

○ 이에, 국토교통부는 수요응답형교통을 도입·운영하는 과정에서 지방정부의 정책 역량을 지원하기 위한 실무지침서로서 본 가이드라인을 마련했다.

- 가이드라인에는 ▲ 수요응답형교통 개념 및 제도, ▲ 도입·운영 절차와 단계별 주요 고려사항, ▲ 지방정부 도입 사례 등을 담았다.

- 수요응답형교통의 개념이 익숙하지 않은 지방정부 담당자의 이해를 돕기 위해 수요응답형교통의 도입 배경 등 기초적인 내용부터 상세히 설명하였고 지방정부의 다양한 운영사례\*도 수록하였다.

\* 예) 충청권(오송~조치원) 자율주행 DRT 시범사업, 보령시 택시를 활용한 DRT 등

- 또한, 전문가(한국교통연구원, 한국교통안전공단 등), DRT 플랫폼 사업자 및 지방정부 등의 의견도 적극 수렴하여 현장의 목소리도 반영하였다.

□ 국토교통부 정책교 종합교통정책관은 “수요응답형교통은 교통 사각지대의 이동권 보장을 위한 효과적 수단으로서, 다른 수단과 연계해 활성화할 필요가 있고 장래 자율주행기술과의 시너지도 기대되는 분야”라면서,

○ “본 가이드라인이 지방정부의 수요응답형교통 정책 수립과 사업 설계 및 운영 과정에서 실질적인 도움이 될 수 있기를 바라며, 국토부도 제도 변화, 신기술 도입 및 신규 운영 사례 등을 반영하여 가이드라인을 지속적으로 보완·개선해 나갈 계획이다”라고 밝혔다.

□ 가이드라인 전문은 국토교통부 누리집(<http://www.molit.go.kr>)의 “정책 자료/정책정보”를 통해 12월 30일부터 확인할 수 있다.

담당 부서	국토교통부 교통서비스정책과	책임자	과 장	나진항 (044-201-3823)
		담당자	사무관	정일웅 (044-201-3832)
			주무관	안규빈 (044-201-3827)

