투어버스 운영성과 분석 및 이용활성화 방안 수립 용역

빛을 품은
광명시

투어버스 운영성과 분석 및 이용활성화 방안수립 용역

2018. 08.

빛을 품은
광명시

제 출 문

광명시장 귀하

본 보고서를 귀 기관으로부터 의뢰받은 「투어버스 운영성과 분석 및 이용활성화 방안수립 용역」과제의 최종보고서로 제출합니다.

2018.08.

재단법인 한국산업관계연구원
이 사 장 임 승 택

목 차

Ⅰ. 연구의 개요
1. 연구 배경 및 목적 ····· 3
2. 연구 범위 ····· 4
2.1. 공간적 범위 ····· 4
2.2. 시간적 범위 ····· 4
2.3. 내용적 범위 ····· 4
3. 광명 투어버스 운영 목적 ····· 5
4. 연구 설계 ····· 6
4.1. 투어버스 운영 현황 진단 ····· 6
4.2. 투어버스 운영 성과 분석 ····· 7
4.3. 투어버스 이용 활성화 방안 수립 ····· 10
5. 연구 수행 절차 ····· 11

Ⅱ. 투어버스 운영여건 분석
1. 광명시 일반현황 ····· 15
1.1. 입지분석 ····· 15
1.2. 입지여건 ····· 16
2. 광명시 관광자원 및 시설현황 ····· 18
2.1. 자연관광자원 ····· 18
2.2. 역사 및 인문 관광자원 ····· 19
2.3. 산업(쇼핑) 관광자원 ····· 22
3. 주요 관광지점 현황 ····· 24
4. 종합 결론 ····· 25

Ⅲ. 투어버스 운영 현황 진단
1. 진단 개요 ····· 29
2. 수요부문 ····· 30
2.1. 투어버스 이용객 특성 ····· 30

2.2. 투어버스 승강장별 이용 현황 ····· 33
3. 공급부문 ····· 34
3.1. 광명 투어버스 운영 일반현황 ····· 34
3.2. 운영주체 ····· 35
3.3. 노선체계(승강장별 특성 및 노선 효율성 등) ····· 36
3.4. 요금체계 ····· 38
3.5. 홍보현황 ····· 41
4. 실적부문 ····· 43
4.1. 이용실적 분석 개요 ····· 43
4.2. 이용실적 ····· 43
4.3. 사업수지 ····· 47
5. 종합 분석 및 시사점 ····· 50

Ⅳ. 투어버스 운영성과 분석
1. 분석개요 ····· 55
1.1. 성과 분석의 목적 ····· 55
1.2. 성과분석 영역 설정 ····· 56
1.3. 성과 분석 방법 ····· 56
2. 관광객 이동편의성 제공 성과 ····· 57
2.1. 정량적 측면 ····· 57
2.2. 정성적 측면 ····· 59
3. 관광자원간 연계 성과 ····· 61
4. 지역경제 활성화 성과 ····· 63
5. 시사점 ····· 65

Ⅴ. 투어버스 운영사례 검토
1. 투어버스 운영현황 ····· 69
1.1. 전국 지자체 투어버스 운형 현황 ····· 69
1.2. 사례선정 배경 ····· 71
2. 사례답사 ····· 72
2.1. 가평 투어버스 ····· 72

2.2. 대구 투어버스 ····· 74
3. 문헌조사 ····· 77
3.1. 광주 투어버스 ····· 77
3.2. 인천 투어버스 ····· 78
4. 시사점 ····· 81

Ⅵ. 투어버스 이용 활성화 전략 및 방안
1. 활성화 전략수립의 방향성 ····· 85
1.1. 전략수립 방향 ····· 85
1.2. 세부 대응 전략 ····· 87
2. 노선정비 방안 ····· 89
2.1. 노선 통폐합 ····· 89
2.2. 노선(안) 제시 및 대안별 특징 ····· 91
3. 요금 현실화 방안 ····· 94
3.1. 요금 인상 규모 ····· 94
3.2. 예상 문제점 검토 ····· 96
3.3. 대응방안 ····· 97
4. 탄력 운영 방안 ····· 98
5. 홍보 강화 방안 ····· 100
5.1. 소셜 네트워크 서비스(Social Network Service : SNS) 프로모션 ····· 100
5.2. 버스 랩핑(Wrapping) ····· 102
5.3. 기타 홍보 방안 ····· 104
6. 운영체계 정비 방안 ····· 105
6.1. 운영주체 간 역할 명확화 ····· 105
6.2. 조례 마련 ····· 106
6.3. 고용 안정성 ····· 107
7. 기타 이용 활성화 방안 ····· 108
8. 예상 문제점 및 대응방안 ····· 110

표차례

[표 1] 광명 투어버스 운영사업 세부목표 및 성과영역 설정 ····· 7
[표 2] 투입, 과정, 사출 및 결과지표 ····· 7
[표 3] 성과지표 중 핵심지표와 일반지표 기준 ····· 8
[표 4] 정량적 측정 여부에 따른 지표 분류 ····· 8
[표 5] 광명 투어버스 운영사업 세부전략목표별 성과지표 검토 ····· 9
[표 6] 연구 수행절차 ····· 11
[표 7] 광명시 지리적 위치 ····· 15
[표 8] 행정구역별 면적 ····· 15
[표 9] 광명시 철도교통 이용현황 ····· 16
[표 10] 광명시 경유노선 ····· 17
[표 11] 자연관광자원 – ① 도덕산 ····· 18
[표 12] 자연관광자원 – ② 구름산 ····· 18
[표 13] 자연관광자원 – ③ 안터생태공원 ····· 18
[표 14] 자연관광자원 – ④ 광명한내(안양천) ····· 19
[표 15] 자연관광자원 – ⑤ 광명 도덕산 캠핑장 ····· 19
[표 16] 자연관광자원 – ⑥ 구름산 산림욕장 ····· 19
[표 17] 역사/인문 관광자원 – ① 충현박물관 ····· 20
[표 18] 역사/인문 관광자원 – ② 밤일음식문화거리 ····· 20
[표 19] 역사/인문 관광자원 – ③ 기형도 문학관 ····· 20
[표 20] 역사/인문 관광자원 – ④ 광명 스피돔 ····· 20
[표 21] 역사/인문 관광자원 – ⑤ 오리서원 ····· 21
[표 22] 역사/인문 관광자원 – ⑥ 업사이클아트센터 ····· 21
[표 23] 역사/인문 관광자원 – ⑦ 테마거리 ····· 21
[표 24] 역사/인문 관광자원 – ⑧ 철산상업지구/하안상업지구 ····· 21
[표 25] 산업(쇼핑) 관광자원 – ① 광명동굴 ····· 22
[표 26] 산업(쇼핑) 관광자원 – ② KTX광명역 ····· 22
[표 27] 산업(쇼핑) 관광자원 – ③ 광명전통시장 ····· 22
[표 28] 산업(쇼핑) 관광자원 – ④ 이케아 코리아 ····· 23
[표 29] 산업(쇼핑) 관광자원 – ⑤ 코스트코 코리아 ····· 23
[표 30] 산업(쇼핑) 관광자원 – ⑥ 롯데 프리미엄 아울렛 ····· 23

[표 31] 광명시 주요 관광지 입장객 수 ····· 24
[표 32] 인구통계학적 특성 – ① 성별 ····· 30
[표 33] 인구통계학적 특성 – ② 연령 ····· 30
[표 34] 인구통계학적 특성 – ③ 거주지 ····· 31
[표 35] 일반특성 – ① 투어버스 이용횟수 ····· 31
[표 36] 일반특성 – ② 동반유형 ····· 32
[표 37] 일반특성 – ③ 승차시간 ····· 32
[표 38] 승강장별 승하차 인원(2015.07.~2018.06.) ····· 33
[표 39] 투어버스 요금표 ····· 34
[표 40] 대중교통 소요시간 대비 투어버스 1노선 소요시간 ····· 36
[표 41] 대중교통 소요시간 대비 투어버스 2노선 소요시간 ····· 37
[표 42] 경기도 지자체 투어버스 요금 ····· 38
[표 43] 순환형 투어버스 요금 ····· 39
[표 44] 대중교통수단 대비 요금 비교 ····· 39
[표 45] 투어버스 요금 지불의사액 설문조사 ····· 40
[표 46]이용실적(1개 노선 무료운행 기간) ····· 43
[표 47]이용실적(2개 노선 유료운행 기간) ····· 44
[표 48] 평균 승차인원(공휴일/평일 별) ····· 44
[표 49] 평균 승차인원(요일별) ····· 45
[표 50] 사업추지 추정(유료화 이후) ····· 47
[표 51] 승객 1인 유치 손실비용(유료화 이후) ····· 47
[표 52]손익분기점 달성 조건(이용객 불변 가정) ····· 48
[표 53]손익분기점 달성 조건(요금 불변 가정) ····· 48
[표 54]손익분기점 달성 조건(요금인상 : 2,600원) ····· 49
[표 55]손익분기점 달성 조건(요금인상 : 3,000원) ····· 49
[표 56] 연도별 투어버스 이용객 수 ····· 57
[표 57] 요금별 투어버스 이용객 수 ····· 58
[표 58] 이용객 만족도 ····· 59
[표 59] 연도별 투어버스 노선 일일 재승차율 평균 ····· 60
[표 60] 승강장별 하차 인원(2015.07.~2018.06.) ····· 61
[표 61] 투어버스 노선의 경로 파급효과 분석 ····· 62
[표 62] 투어버스 이용객의 주요 지역상권 하차인원 수 ····· 63
[표 63] 주요 지역상권 소비지출액 증대효과 추정 ····· 64
[표 64] 전국 시티투어 운영 현황 ····· 69

[표 65] 가평시티투어 담당자 인터뷰 내용 ····· 73
[표 66] 대구시설공단 시티투어팀 담당자 인터뷰 내용 ····· 75
[표 67] 인천투어버스 현황 ····· 78
[표 68] 인천투어버스 운영 현황 ····· 80
[표 69] 종합 시사점 ····· 81
[표 70] 관광지점 별 승하차 실적(15.7~18.6) ····· 90
[표 71] 노선 대안별 비교 ····· 93
[표 72] 대중교통 요금 비교 ····· 94
[표 73] 시기별 요금 차별화(인하안) ····· 98
[표 74] 시기별 요금 차별화(인상안) ····· 98
[표 75] 입간판 설치(안) ····· 104
[표 76] 투어버스의 관한 조례 사례 ····· 106

그림차례

[그림 1] 광명 투어버스 노선도 ····· 4
[그림 2] 광역 입지여건도 ····· 16
[그림 3] 주요 관광지점 입장객 추이 ····· 24
[그림 4] 수요공급 곡선 ····· 29
[그림 5] 승강장별 거점 구분 ····· 33
[그림 6] 광명시 조직도 ····· 35
[그림 7] 홍보 개선 전/후 ····· 41
[그림 8] 투어버스 개선사항 설문조사 ····· 42
[그림 9] 투어버스 개선사항 설문조사 ····· 42
[그림 10] 주말/평일 이용인원 비교 ····· 45
[그림 11] 요일별 평균 이용인원 비교 ····· 46
[그림 12] 가평 투어버스 코스 ····· 72
[그림 13] 대구 투어버스 이용인원 구성 ····· 74
[그림 14] 광주 투어버스 및 관광지 전경 ····· 77
[그림 15] 인천 투어버스 하버라인 운행시간표 ····· 78
[그림 16] 인천 투어버스 시티라인 운행시간표 ····· 79
[그림 17] 인천 투어버스 바다라인 운행시간표 ····· 79
[그림 18] 운영목표의 명확화 ····· 86
[그림 19] 투어버스 이용활성화를 위한 세부전략 ····· 88
[그림 20] 투어버스 경유 관광지점 ····· 89
[그림 21] 투어버스 1노선 검토 ····· 90
[그림 22] KTX광명역 기점(대안1) ····· 91
[그림 23] 광명전통시장 기점(대안2) ····· 92
[그림 24] 투어버스 요금 인상 ····· 95
[그림 25] 투어버스 이용계기 (설문조사 참고) ····· 96
[그림 26] 다양한 소셜 네트워크 서비스 후기 이벤트 사례 ····· 100
[그림 27] 관광버스와 투어버스 외관 비교 ····· 102
[그림 28] 현재 투어버스 운영주체 ····· 105

I 연구의 개요

1. 연구 배경 및 목적
2. 연구의 범위
3. 광명 투어버스 운영 목적
4. 연구의 설계
5. 연구 수행 절차

1. 연구 배경 및 목적

○ 2015년 7월 광명 투어버스 운행을 시작으로 2017년 6월 2개 노선 확대 및 유료화 운행으로 전환함

○ 지금까지 광명 투어버스는 연평균 약 2만 5천여 명이 이용했으며, 관광객 이동편의 향상, 관광자원간 연계성 확대, 관광객의 지역 상권으로의 유입 촉진 등 다양한 성과를 만들어 내고 있음

○ 그러나 타 지자체와 마찬가지로 가장 확인하기 쉬운 재무성 지표에서 투입 비용 대비 수입이 현저히 낮아, 적자 폭으로 인하여 비가시적 성과의 가치가 시의 의사결정과정에서 평가 절하될 위험이 있음

- 한편, 계절별/요일별 이용객 수 편차가 크게 나타나고 있는 등 운영 과정상에 비효율적 요소 역시 상존함

○ 운영 4년차에 접어든 사업인 만큼, 투어버스 운영체계 전반에 대한 객관적인 분석을 통해 성과를 보다 명확하게 측정하고, 향후 보다 효율적인 운영관리 방안을 마련할 필요성이 대두됨

○ 지금까지 광명 투어버스 운영 현황을 진단, 그 성과를 객관적으로 분석한 결과를 바탕으로 향후 사업 방향과 세부 사업전략을 수립하는 것 또한 필요함

- 추가 이용수요 창출과 수익성 강화 등, 광명 투어버스 운영활성화를 위한 사업 발굴·추진·발전전략 수립이 필요

○ 본 연구는 문화체육관광부「2017 관광콘텐츠 통합지원 공모사업」 세부사업 중 하나로 추진되었으며, 광명 투어버스 이용활성화를 위한 운영방안 마련의 기초자료로 활용하고자 함

2. 연구 범위

2.1. 공간적 범위

○ 광명시 전역

- 투어버스 운행 노선(1~2노선)을 중심으로 분석함

2.2. 시간적 범위

○ 기준년도 : 2018년

○ 계획년도 : 2018년 ~2020년

○ 목표연도 : 2020년

2.3. 내용적 범위

○ 투어버스 운영현황 진단

- 수요측면 : 투어버스 이용객 특성
- 공급측면 : 광명시 운영환경

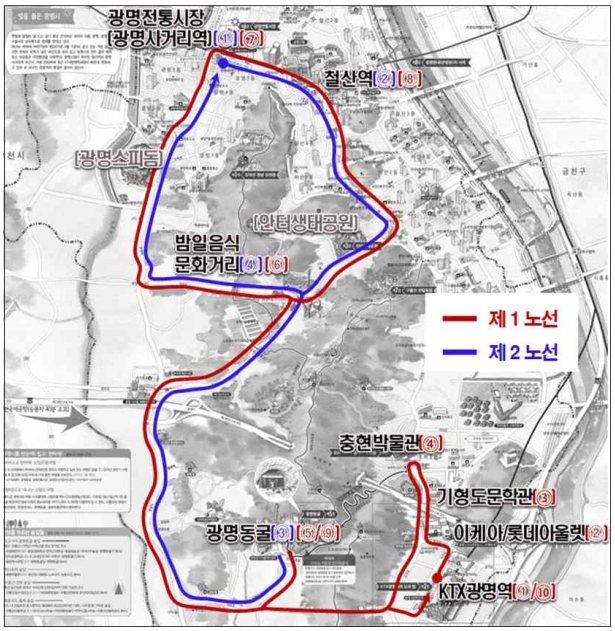
운영관련 요소 중심

○ 투어버스 운영성과 분석

- 운영목적 달성 성과 분석

○ 투어버스 이용활성화 방안 수립

- 이용활성화 방향 및 세부전략 수립
- 예상 문제점 및 대응방안 제언



[그림 1] 광명 투어버스 노선도

3. 광명 투어버스 운영 목적

○ 시티투어란 관광객이 거주지에서 목적지까지 자발적으로 이동한 후 현지에서 마련한 순환 목적 관광버스를 타고 도시 및 주변지역의 다수 관광지를 저렴한 가격으로 방문할 수 있는 하나의 관광방식임[1)]

- 대중교통 연계성이 우수한 대도시에서는 정보취득에 어려움이 있는 방문객 또는 겸목적 방문객(비즈니스+관광)에게 짧은 시간 내에 도시가 지닌 매력을 보여줌으로써 도시의 이미지를 개선시키고 인지도를 상승시키는 역할을 수행

○ 반면 대중교통이 취약한 일부 지자체에서는 관광목적지로의 접근성 향상과 거리가 떨어진 관광자원간의 연계성을 높이기 위한 목적으로 투어버스를 운영하기도 함

- 관광객 이동과 관련된 관광교통 분야는 일반적으로 민간사업의 영역으로 공공에서는 대중교통 체계 개선 등의 간접적 방법을 통해 관광객의 이동편의성 제고를 추진하였음
- 그러나 대중교통 체계 개선은 많은 재정투입과 시간이 소요된다는 어려움이 있어 이를 단기간에 극복하는 차원에서도 시티투어라는 방식이 도입되고 있는 것도 사실임

○ 광명 투어버스도 부족한 관광자원과 교통결절점간의 대중교통 시스템을 보완하면서 도시 관광 활성화를 추진하고자 도입되었으며 세부적인 정책목표는 다음[2)]과 같음

- 첫째, 관광객 이동편의성 제공임. 외부에서 광명시로의 대중교통 접근성은 우수한 반면 내부적으로 관광목적지로의 접근성이 부족한 점을 개선하고자 함
- 둘째, 관광자원간 연계체계 구축을 통한 활성화. 광명동굴을 중심으로 방문율이 낮은 관광자원을 연계하여 관광 활성화를 도모하고자 함
- 셋째, 지역상권으로 관광객 유입 촉진과 소비지출 향상을 유도하고자 함. 대부분의 방문객이 자가교통을 이용하여 출발지와 목적지만을 이동하는 관광행태 개선을 유도하여 체재시간을 증대시키고 지역 내 소비가 유발될 수 있는 기회를 제공하고자 함

1) 참고문헌 : 유영준, 이성각, 「울산 시티투어의 활성화를 통한 도시 마케팅 전략」(2013), 부산발전연구원, 「부산지역 시티투어 육성을 위한 정책 연구」(2003)
2) 광명시 내부자료 참조

4. 연구 설계

○ 연구의 범위에 따라 본 연구는 투어버스 운영 현황 진단, 투어버스 운영 성과 분석, 투어버스 이용 활성화 방안 수립 등 크게 3개의 과제로 나뉨

○ 각각의 과제에 대한 세부 연구 설계는 다음과 같음

4.1. 투어버스 운영 현황 진단

○ 투어버스 운영 현황은 크게 수요측면과 공급측면, 그리고 실적(균형) 측면으로 나누어 검토할 수 있음

○ 첫째, 수요측면에서는 광명시의 관광자원으로서의 일반사항과 인구추이, 방문객 증감추이 등을 검토함

- 투어버스의 수요, 혹은 잠재수요의 양적·질적 특성을 검토함으로써, 투어버스 이용 실적의 토대가 되는 조건(condition)을 확인하고자 함

○ 둘째, 공급측면에서는 운영주체, 운영노선, 요금체계 등 투어버스 운영과 관련된 주요 요소들을 검토함

- 투어버스 서비스 공급 체계(system)를 검토함으로써, 수요특성에 맞는 적절한 공급이 이뤄지고 있는지 여부를 확인하고자 함

○ 셋째, 실적측면에서는 사업 수지 및 이용 실적 등을 검토하여, 수요특성과 공급전략간 일치성(equilibrium)을 진단하고자 함

- 보다 세밀한 진단을 위하여 단순 실적 확인차원에 그치지 않으며, 운영 조건 변동(유료화)에 따른 시점간 비교 및 계절적 요인에 따른 실적 변동, 승강장별 이용실적 등을 나누어 검토함

4.2. 투어버스 운영 성과 분석

▌광명 투어버스 운영성과분석체계

○ 광명 투어버스 운영성과 분석을 위해 앞서 살펴본 3개 정책목표에 부합되는 세부 전략 목표를 설정함

[표 1] 광명 투어버스 운영사업 세부목표 및 성과영역 설정

정책목표	세부전략목표
1. 관광객 이동편의 증진	① 투어버스를 통해 편리한 관광객 이동을 제공한다.
	② 투어버스 이용으로 관광객의 만족도를 높인다.
2. 관광자원 간 연계성 강화	③ 단위 관광자원에 방문객을 증가시킨다.
	④ 관광객의 체류시간을 증가시킨다.
	⑤ 광명관광에 대한 홍보를 확대한다
3. 지역상권 소비지출 증대	⑥ 관광객의 지역상권 방문을 증가시킨다.
	⑦ 관광객의 지역상권 소비지출액을 증대시킨다.

▌광명 투어버스 운영성과지표 발굴

○ 세부전략 목표에 따른 운영성과지표를 투입/과정/산출/결과 단계에 따라 구분하여 설정함

[표 2] 투입, 과정, 사출 및 결과지표

구분	투입지표 (input measure)	과정지표 (process measure)	산출지표 (output measure)	결과지표 (outcome measure)
정의	예산 인력 등 투입물의 양을 나타내는 지표	사업 진행과정에서 나타나는 산출물의 양을 나타내는 지표	사업완료 후 나타나는 1차적 산출물을 나타내는 지표	1차적 산출물을 통해 나타나는 궁극적인 사업의 효과 정책이 미치는 영향력을 나타내는 지표
특성	예산집행과 사업진행과정상의 문제점을 발견하는데 도움	사업 진도 등 사업추진정도를 중간 점검하는데 도움	투입에 비례하여 설정한 목표를 달성하였는가를 평가하는데 도움	사업이 의도한 최종 목표의 달성정도에 따른 영향과 효과를 측정하는데 도움

○ 이외에 수혜자(관광객) 중심의 결과지향적 성과관리를 위한 성과지표가 구성될 수 있도록 성과지표를 핵심 · 일반지표로 구분함

- 광명 투어버스 사업의 대표적 성과를 핵심지표로, 부수적으로 필요하거나 핵심지표에 비해 상대적 중요도가 낮은 지표는 일반지표로 설정함

[표 3] 성과지표 중 핵심지표와 일반지표 기준

구 분	핵심지표	일반지표
개념	사업의 궁극적 목적 달성을 측정할 수 있는 주지표	사업의 궁극적 목적 달성을 간접적으로 측정할 수 있는 보조지표
특성	사업 성과의 대표성을 지닌 사업의 핵심성과로 사업의 궁극적인 목적 달성을 측정할 수 있는 경우에 사용	사업의 핵심성과는 아니지만, 사업의 궁극적 목적 달성을 측정할 수 없거나 그것을 인지하기 어려운 경우에 사용

자료: 기획재정부(2012.5), 2013년도 성과계획서 작성지침. p.16.

○ 성과지표는 목표달성도를 정확히 측정할 수 있도록 가능한 한 정량적으로 설정하되, 곤란한 경우 최대한 이를 담보할 수 있는 형태로 설정함

[표 4] 정량적 측정 여부에 따른 지표 분류

구 분	정량지표 (계량지표)	정성지표 (비계량지표)
정 의	– 구체화 된 양적 수치로 측정 가능	– 양적 수치로 측정 불가능
특 성	– 평가자의 주관이 개입될 수 없음 – 반복측정 시 동일한 결과	– 평가자의 주관 개입
사례	– 우량농지조성면적 – 해외건설 수주액 – 관광수입액 증가율 – 인구 10만명 당 5대 범죄 발생률	– 민원인 만족도 – 주요 국정과제 대국민 인지도 – 정보관리 시스템 구축 정도 – 제도개선 과제 이행도

자료: 기획재정부(2014.5), 2015년도 성과계획서 작성지침. p.16.

○ 광명 투어버스 운영사업의 세부전략목표별 성과지표를 다음과 같이 설정함

[표 5] 광명 투어버스 운영사업 세부전략목표별 성과지표 검토

세부전략목표	투입지표	과정지표	산출지표	결과지표
투어버스를 통해 편리한 관광객 이동을 제공한다	–투입예산 –투입인력	–운행횟수 –이용객수	–연간 이용객 수 –운행횟수당 이용객 수	–이용객 만족도
투어버스 이용으로 관광객의 만족도를 높인다	–투입예산 –투입인력	–운행율(정상/지연 등) –해설사 동승횟수	–이용객 만족도 (설문조사)	–추천의사율 –재이용율
단위 관광자원에 방문객을 증가시킨다.	–운행횟수 –정차 지점수	–정차지점 승하차인원	–이용객 이용승강장 조사 –이용객 관광자원 방문 횟수	–단위 관광자원 연간 방문객수
관광객의 체류시간을 증가시킨다.	–운행횟수 –정차 지점수	–정차지점 승하차인원	–이용객 관광자원 체류시간	–지역 내 소비증가액
광명관광에 대한 홍보를 확대한다	–투입예산 –홍보물 종류수 및 제작부수 –운행회수 –운행노선	–홍보물 배포부수 (월간)	–이용객 서비스만족도	–추천의사율
관광객의 지역상권 방문을 증가시킨다.	–운행횟수 –정차 지점수 –배차시간	–운행율(정상/지연 등) –홍보물 배포부수 (월간)	–정차지점 승하차 인원	–지역상권 유동 인구증가율
관광객의 지역상권 소비지출액을 증대시킨다.	–운행횟수 –정차 지점수 –배차시간	–운행율(정상/지연 등) –홍보물 배포부수 (월간)	–이용객 지역상권 지출금액	–지역상권내 소비 지출 증가율

4.3. 투어버스 이용 활성화 방안 수립

○ 투어버스 이용 활성화 방안은 성과분석 결과를 바탕으로 취약부분을 보완하는 방안과 강점을 보다 특화할 수 있는 방안으로 나누어 구상함

○ 성과분석을 통해 투어버스 운영의 현황을 진단하고, 이를 바탕으로 시사점을 도출하여 전문가 의견 수렴 및 사례검토를 통해 취약부분을 보완하는 방안을 구상함

- 구상 과정에서, 관련 전문가 자문의견을 수렴하고 타 지자체의 투어버스 운영 사례를 취재·답사하여 벤치마킹(bench marking)함

○ 투어버스 이용 활성화 방안 수립에 앞서 현재 투어버스의 세 가지 운영 목표 중 명확하게 진단할 수 있는 목표를 선정함

- 지역경제 활성화 목표는 이용객 수 전체의 증가와 더불어 각 노선 이용객 수 중 지역상권에 하차하는 비율이 많을수록 달성된다 볼 수 있어, 달성 여부를 상대적으로 명확하게 진단할 수 있음

○ 세 가지 운영목표 중 '지역경제 활성화' 목표를 제외한 나머지 두가지 목표는 목표 효율성이 떨어지거나 실천방안과의 정합성이 낮아 사실상 목표로서의 의미가 없으므로, 과감하게 목표에서 제외하는 것이 투어버스 이용활성화 방안을 도출하는데 있어 보다 효율적일 것으로 보임

○ 운영 목표의 명확화를 통한 운영보완 방안을 제시하고, 그와 관련된 사업(안)을 제시함

- 관련 사업 중 발생할 수 있는 문제점을 생각해보고 그에 대한 보완 방안 또한 함께 제시함

5. 연구 수행 절차

[표 6] 연구 수행절차

단계	연구내용
연구수행계획 수립	• 연구의 배경, 목적 및 범위 등 • 연구지침 • 일반현황 검토
↓	
기초자료 조사 및 분석	• 투어버스 이용 잠재 수요 검토 • 투어버스 운영 현황 검토 • 투어버스 운영 실적 진단 • 투어버스 운행 현장 조사
↓	
투어버스 운영성과 분석	• 운영 목표에 따른 적정 성과분석 지표 도출 • 성과 분석
↓	
(중간보고)	• 현황 진단 및 성과 분석 내용 검토 • 전문가 자문 의견 수렴
사례조사	• 벤치마킹 사례 선정 • 사례 조사 및 관계자 인터뷰
↓	
투어버스 이용 활성화 방안 수립	• 운영 보완 방안 제언 • 관련 사업(안) 제시
↓	
최종보고 및 보고서 작성	• 최종보고회 및 자문의견 종합 • 최종 보고서 작성

Ⅱ 투어버스 운영여건 분석

1. 광명시 일반현황
2. 광명시 관광자원 및 시설현황
3. 주요 관광지점 현황
4. 종합 결론

1. 광명시 일반현황

1.1. 입지분석

▌ 지리적 위치

○ 광명시는 동서간 6.55㎞, 남북으로 10.32㎞를 뻗어 있으며, 전체 면적은 38.5㎢임

○ 광주산맥의 끝부분에 해당하는 구름산과 도고내 고개가 시 중심부에 자리 잡고 있으며, 전체적으로 보면 해발 30~290m 내외의 낮은 평야지대임

[표 7] 광명시 지리적 위치

소재지	단	경도와 위도의 극점		연장거리
		지명	극점	
경기도 광명시 시청로 20 (철산동 222-1)	동단	광명시 소하1동	동경 126 ° 55'00"	동서 간 6.55㎞
	서단	광명시 옥길동	동경 126 ° 49'09"	
	남단	광명시 가학동	북위 37 ° 23'28"	남북 간 10.32㎞
	북단	광명시 철산1동	북위 37 ° 29'54"	

자료 : 광명시 통계연보 (2017)

▌ 면적

○ 광명시 전체 총면적은 38.5㎢이며, 소하동 7.62㎢, 노온사동 7.34㎢, 옥길동 5.56㎢ 순으로 넓은 면적을 차지하고 있음

[표 8] 행정구역별 면적

(단위 : ㎢, %)

구분	면적	법정동별							
		광명동	철산동	하안동	소하동	노온사동	일직동	옥길동	가학동
행정구역	38.5	4.29	2.86	5.35	7.62	7.34	3.45	5.56	2.05
	100	11.1	7.4	13.9	19.8	19.1	9.0	14.4	5.3

1.2. 입지여건

▌광명시 접근성

○ 경기도 서부의 중앙에 위치하며, 동쪽과 북쪽은 서울특별시, 서쪽은 시흥시와 부천시, 남쪽은 안양시와 접함

○ 광명시는 서울시와 접하고 있으며 내부에는 KTX광명역, 광명나들목(제2경인고속도로), 일직분기점(서해안고속도로, 제2경인고속도로)이 입지하여 광역적 접근성이 매우 양호함

○ '16년도 수원-광명 고속도로와 강남순환고속도로의 개통으로 광역 접근성이 더욱 향상되었으며, 광명 서울고속도로, 신안산선, 월곶판교선 등의 광역 접근성의 추가 향상을 기대할 수 있음

[그림 2] 광역 입지여건도

자료 : 2030년 광명도시기본계획(2017)

○ KTX광명역, 광명역(1호선), 철산역, 광명사거리역을 이용하여 외부에서 광명시로의 접근성이 양호하며 연평균 철도교통으로 광명시에 하차하는 인원은 23,349천명임

[표 9] 광명시 철도교통 이용현황

(단위 : 천명)

연도	KTX광명역		광명역(1호선)		철산역		광명사거리역	
	승차	하차	승차	하차	승차	하차	승차	하차
2014	3,602	3,648	349	274	9,357	9,303	10,533	10,043
2015	3,929	3,963	274	223	9,181	9,206	10,318	9,905
2016	4,247	4,245	312	264	9,032	9,116	10,190	9,858
평균	3,926	3,952	234	254	9,190	9,208	10,347	9,935

자료 : 광명시 통계연보(2017)

▌ 대중교통 체계

○ 광명시 버스 노선은 총 36개 노선으로 광명시·안양시·안산시·시흥시·김포시·부천시·광주시에서 관할하고 있는 버스가 경유하여 해당 지역에서의 유입이 가능함

[표 10] 광명시 경유노선

(단위 : ㎞)

노선번호	관할관청	운행업체	기점	종점	인가거리
1	광명시	화영운수	거모동	석수역(중)	68.9
101	광명시	화영운수	화영운수차고지	안양역	22.8
11	광명시	화영운수	화영운수차고지	여의도환승센터	41.3
11-1	광명시	화영운수	중앙하이츠아파트	여의도환승센터	24.5
11-2	광명시	화영운수	소하동광명동굴입구	KTX광명역1번출구	34.3
11-3	광명시	화영운수	마린월드	안양역	48
12	광명시	화영운수	중앙하이츠아파트	개봉역	35.3
17	광명시	화영운수	광명동굴	안양역	33.8
2	광명시	화영운수	산들초등학교	가산디지털단지역	37.8
21	광명시	화영운수	옥길동차고지	개봉역	17.8
22	광명시	화영운수	소하동광명동굴입구	독산역	31.3
27	광명시	화영운수	화영운수차고지	철산역	20.6
3	안양시	삼영운수	평촌차고지	철산역	49.7
3-1	안양시	삼영운수	군포공영차고지	원흥아파트	54.3
3001	광명시	화영운수	KTX광명역6번출구	인천대학교공과대학	73.3
3002	광명시	화영운수	KTX광명역6번출구	여의도환승센터	74.5
301	안산시	경원여객	본오아파트앞	여의도환승센터	76
320	안산시	경원여객	경원여객	강남역.역삼세무서	91.5
3200	시흥시	시흥교통	포동차고지	강남역.역삼세무서	78.1
3300	시흥시	시흥교통	능곡공영차고지	강남역.역삼세무서	82.6
3400	시흥시	시흥교통	한국산업기술대	석수역(중)	91.6
388	김포시	강화운수	운양배차지	개봉역	80.5
39	광명시	화영운수	매화초등학교	여의도환승센터	32.4
510	시흥시	시흥교통	시흥우체국.센트럴병원	천왕역	78.4
520	시흥시	시흥교통	시흥고등학교	여의도환승센터	41.5
530	시흥시	시흥교통	장곡고등학교.숲속마을	KTX광명역1번출구	68.8
5601	안산시	경원여객	중앙역앞	구로디지털단지역환승센터	36.2
5602	시흥시	시흥교통	이마트	석수역(중)	68.7
5604	시흥시	시흥교통	목감푸르지오	여의도환승센터	25
5609	안산시	경원여객	안산역	KTX광명역3번출구	72.7
75	부천시	소신여객	고강공영차고지	우성고등학교	67.8
8-2	안양시	삼영운수	석수동버스공영차고지	사당역	38.7
8507	광명시	코레일	KTX광명역.셔틀버스	KTX광명역.셔틀버스	34.6
8808	부천시	넷버스	송내역남부광장	안양역	46.4
8848	안산시	태화상운	숭의역(1번출구)	롯데백화점.범계역	63.3
8906	광주시	대원고속	덕정차고지(경유)		191.4

자료 : 경기버스정보 노선현황(2018)

2. 광명시 관광자원 및 시설현황

○ 광명시 위치한 관광자원을 특성에 따라 자연·역사/인문·산업 관광자원으로 분류함

2.1. 자연관광자원

○ 광명시의 자연 및 풍광 등을 관광하는 것이 목적이 되는 관광자원으로 도덕산, 구름산, 광명한내(안양천) 등이 분포되어 있음

[표 11] 자연관광자원 – ① 도덕산

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 광명동 산 137번지 – 해발 : 183m – 특징 : 산 정상 도덕정은 광명 시내 중심에 위치하며, 입구에 벽천, 바닥분수, 인공폭포 등이 설치됨
비고	– 접근이 용이하며, 풍광이 뛰어나 사진 출사지로 유명함

[표 12] 자연관광자원 – ② 구름산

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 노온사동 469–19 – 해발 : 237㎡ – 특징 : 1,2,3코스로 이뤄진 8.8㎞의 등산로를 갖추고 있으며, 광명시에서 가장 높은 산악자원임
비고	– 경기도 내 피톤치트가 가장 높음

[표 13] 자연관광자원 – ③ 안터생태공원

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 안재로 1번길 27 – 규모 : 20,294㎡ – 특징 : 도심 속 내륙습지이자 금개구리의 서식처로 생태자원 교육장으로 단체 활동 프르그램이 가능함
비고	– 금개구리 보전과 복원 및 랜드마크화 프로젝트 추진

[표 14] 자연관광자원 – ④ 광명한내(안양천)

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 안양천로 일원 – 길이 : 32.5㎞ – 특징 : 도심 속 생태하천으로 벚나무 산책로 및 자전거 도로가 조성되어 있으며, 매년 봄꽃축제를 개최함
비고	– 안양천 인근의 '안양천 생태이야기관'에서 생태체험 프로그램 운영

[표 15] 자연관광자원 – ⑤ 광명 도덕산 캠핑장

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 밤일안로 42번길 69 – 규모 : 8,530㎡ – 특징 : 홈페이지 예약을 통해 이용이 가능하지만, 광명시민 우선 사용으로 광명시 지역 외 관광객은 이용이 어려움
비고	– 캠핑장면 42면

[표 16] 자연관광자원 – ⑥ 구름산 산림욕장

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 노온사동 469–19 – 규모 : 184m(황톳길) – 특징 : 스트레스를 해소시키고 심폐기능을 강화시켜주는 피톤치드 발생량이 경기도 내 삼림욕장 중 가장 높음
비고	– 구름산 산림욕장 전용 주차장이 부재

2.2. 역사 및 인문 관광자원

○ 광명시 역사 및 인문 관광자원으로는 충현박물관, 밤일음식문화거리, 기형도문학관, 광명스피돔 등이 있음

- 인공적으로 조성된 전시관람시설, 거리 및 상업지구 등
- 역사적 사실과 가치를 보유한 역사적 장소, 문화, 인물 중심의 관광자원 등

[표 17] 역사/인문 관광자원 – ① 충현박물관

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 오리로 347번길 5-6 – 특징 : 조선시대 명신 오리 이원익 선생의 종가로 현재 그 후손들이 관리하고 있으며, 현존하는 유일한 관감 당임
비고	– 전국등록 사립박물관 대상 우수 사례 박물관 선정

[표 18] 역사/인문 관광자원 – ② 밤일음식문화거리

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 하안동 일대 – 특징 : 2013년 경기도 음식문화개선 특화거리로 지정되었으며, 2015년 음식문화거리 활성화를 위한 밤일음식 문화거리 축제를 개최
비고	– 밤일마을 각 식당이 부스를 마련하여 대표 음식을 대접하는 등의 축제 개최

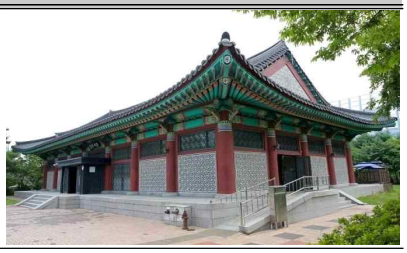
[표 19] 역사/인문 관광자원 – ③ 기형도 문학관

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 오리로 268 – 특징 : 기형도 시인을 기리는 장소로, 기형도 시인의 삶을 돌아볼 수 있는 전시실과 북카페, 창작체험실 등으로 구성됨
비고	– 연구와 전시 및 교육 기능을 갖춘 복합 문화공간

[표 20] 역사/인문 관광자원 – ④ 광명 스피돔

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 밤일안로 42번길 69 – 규모 : 75,444㎡ – 좌석 : 10,863석 – 특징 : 세계 최대의 돔 경륜장이나 복합 레저문화 공간
비고	– 주말 무료 셔틀버스 이용으로 접근이 용이함

[표 21] 역사/인문 관광자원 – ⑤ 오리서원

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 오리로 287 – 특징 : 조선시대 학문탐구 공간 및 오리 이원익 선생의 청백리 정신을 잇는 인성·인문 교육의 공간으로 공직자 및 일반인 대상의 강의 진행 
비고	– 전통문화예술 체험 및 복합문화공간으로 시민들에게 개방됨

[표 22] 역사/인문 관광자원 – ⑥ 업사이클아트센터

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 가학로 85번길 142 – 특징 : 국내 최초의 폐자원을 예술로 재생하는 문화예술 공간으로 다양한 예술 체험프로그램을 운영함
비고	– 정기적으로 업사이클을 테마로 한 전시회를 개최함

[표 23] 역사/인문 관광자원 – ⑦ 테마거리

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 광명시 일대 – 특징 : 기아로 먹자거리, 패션문화의 거리, 가구문화의 거리, 자동차 문화의 거리에서 각각의 특화된 매장이 운영됨

[표 24] 역사/인문 관광자원 – ⑧ 철산상업지구/하안상업지구

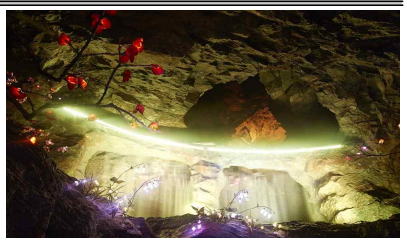
구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 철산 3동 / 하안 3동 – 특징 : 광명시 대표적인 상업지구로 조각상, 벤치 등 시민들을 위한 휴게공간을 운영함
비고	– 중앙광에서 공연 및 전시회 등을 개최함

2.3. 산업(쇼핑) 관광자원

○ 산업(쇼핑)관광에는 광명동굴, KTX광명역, 광명전통시장, 이케아, 코스트코, 롯데프리미엄 아울렛 등이 포함됨

- 산업관광은 산업현장을 객체로 하여 관광을 하는 행위로 정의됨
- 유통 및 판매 중심시설은 쇼핑 관광자원으로 분류함

[표 25] 산업(쇼핑) 관광자원 – ① 광명동굴

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 가학동 산 17–1 – 길이 : 7.8㎞ – 특징 : 1972년 폐광 후, 100년 만에 시민에게 개방됐으며, 사람이 만든 수도권 유일의 인공동굴임 
비고	– 2011년 복합문화예술공간으로 재창조 후 2015년 4월부터 유료개장

[표 26] 산업(쇼핑) 관광자원 – ② KTX광명역

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 광명역로 21 – 부지 : 약 64,000㎡ – 특징 : 한옥의 처마와 버선의 곡선을 형상화한 모습이며, 주변에는 1만 3천여 평의 야외 광장이 위치함
비고	– 역 근처 이케아 코리아, 롯데프리미엄 아울렛, 코스트코 등의 시설 운영됨

[표 27] 산업(쇼핑) 관광자원 – ③ 광명전통시장

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 광명 3동 – 규모 : 400여개 점포 – 특징 : 1970년 초반 형성된 전통시장으로 소상공인시장진흥공단의 문화관광형 시장 지원 사업에 선정됨
비고	– 2015년 주차장 재원 확보 후, 2016년 주차건물 완공

[표 28] 산업(쇼핑) 관광자원 – ④ 이케아 코리아

구분	주요내용
이케아	– 위치 : 소하2동 일직로 17 – 시간 : 10:00~20:00 – 특징 : 스웨덴 DIY가구 브랜드인 이케아는 전세계 최대 규모라는 이슈로 시설에 대한 인지도를 확보하며, '14년도에 오픈함
비고	– 지하 3층, 지상 2층의 13만 1,550㎡ 규모임

[표 29] 산업(쇼핑) 관광자원 – ⑤ 코스트코 코리아

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 일직고 40 – 규모 : 3만 3,967㎡(지상5층) – 특징 : 코스트코 코리아 본사이며, 미국의 창고형 대형 할인점으로 회원제로만 운영됨
비고	– 코스트코 코리아 본사

[표 30] 산업(쇼핑) 관광자원 – ⑥ 롯데 프리미엄 아울렛

구분	주요내용
자원개요	– 위치 : 일직로 17 – 특징 : 대규모 부지에 2개 이상의 동으로 운영되는 교외형 타지역 프리미엄 아울렛과는 달리 실내형 쇼핑몰 구조
비고	– 이케아 코리아와 통로가 연결되어 있어 쇼핑관광객에서 이용편의성 제공

3. 주요 관광지점 현황

○ 2017년 기준으로 광명동굴 1,236,470명, 광명스피돔 586,018명, 도덕산 캠핑장 43,393명, 충현박물관 16,768명으로 집계되어 총 1,882,649명이 관광지를 방문함

[그림 3] 주요 관광지점 입장객 추이

○ 최근 5년 간 입장객이 가장 많은 관광지는 광명동굴로 4,193천명이 방문했으며 연평균 1,012천명임[3)]

○ 차순위 방문지로는 광명스피돔이 총 2,001천명이 방문했으며, 연평균 620천명임[4)]

[표 31] 광명시 주요 관광지 입장객 수

(단위 : 명)

년도	도덕산 캠핑장	광명동굴	광명스피돔	충현박물관	구름산 산림욕장	기형도 문학관
14	–	467,346	–	7,710	–	–
15	–	922,765	609,400	10,716	–	–
16	–	1,420,083	664,533	14,673	–	–
17	43,393	1,236,470	586,018	16,768	–	–
18 (1분기)	5,528	146,618	141,015	301	59,507	4,999
합계	**48,921**	**4,193,282**	**2,000,966**	**50,168**	**59,507**	**4,999**

자료 : 문화관광부, 관광지식정보시스템

3) 광명동굴 연평균 방문 인원의 경우, '14년도부터 '17년도 인원 합계를 이용하여 계산
4) 광명스피돔의 연평균 방문 인원의 경우, '15년도부터 '17년도 인원 합계를 이용하여 계산

4. 종합 결론

○ 광명시는 서울시, 시흥시, 부천시, 안양시와 접하고 있으며 고속도로와 KTX, 지하철 등의 대중교통으로 인해 외부에서의 접근이 용이함

- 내부에 제2경인고속도로, 서해안고속도로, 제2경인고속도로가 입지고 있어 광역적 접근이 매우 양호함
- 광명시와 타지역을 연결하는 고속도로 추가개통으로 접근성 향상을 기대할 수 있음

○ 광명·안양·시흥·부천 등의 여러 지자체 버스가 광명을 경유하여 교통이 편리하며, 외부에서의 유입이 가능함

- 타지역의 유입을 위한 노선은 다양하지만, 내부 관광자원 간의 연계가 어려움
- 또한, 주요 교통지점에서 관광자원으로 연결하는 노선이 부족하여 관광자원간 연계성 강화와 이동편의성 증진을 위한 투어버스 운행이 필요함

○ 광명시에 자연·역사 및 인문·산업 등의 관광자원을 보유하고 있으나 광명시 관광자원에 대한 인지도가 낮아 이를 해결하고 향후 투어버스를 이용하여 관광객을 관광자원으로 유도할 수 있는 방안이 마련되어야 함

○ 주요 관광지점 6곳(도덕산 캠핑장, 광명동굴, 광명스피돔. 충현박물관, 구름산 산림욕장, 기형도문학관) 중, 최근 5년간 입장객이 가장 많은 관광지는 광명동굴로 4,193천명이 방문함

- 관광자원간의 연계 파급효과를 위해, 광명동굴에서 다른 관광자원으로 이동이 가능한 투어버스의 역할이 중요함

○ 타지역에서 광명시로 접근이 용이하며, 다양한 관광자원을 보유한 점을 감안하면 광명 투어버스의 운영여건은 양호함

Ⅲ 투어버스 운영현황 진단

1. 진단 개요
2. 수요 부문
3. 공급 부문
4. 실적 부문
5. 종합 분석 및 시사점

1. 진단 개요

○ 광명 투어버스의 운영성과를 분석하고 이용활성화 방안을 수립하기 위해서는 현재 운영 현황에 대한 진단이 선행되어야 함

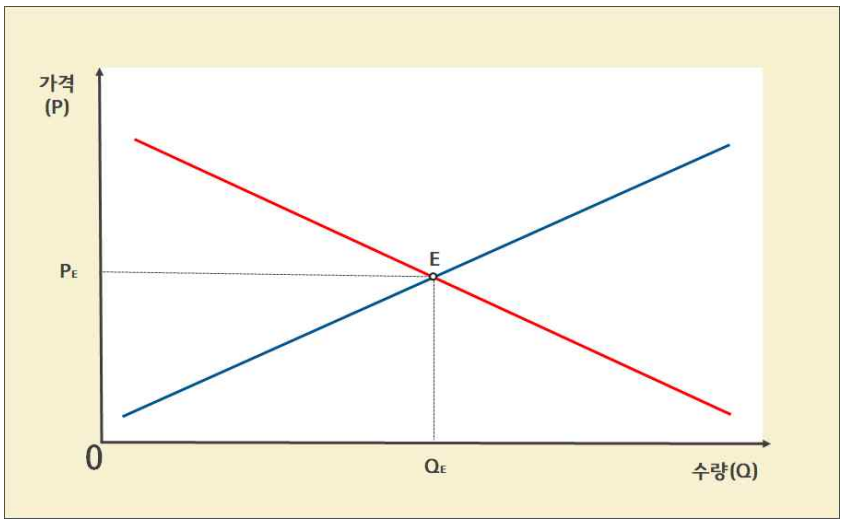
○ 본 연구에서는 투어버스 운영과 관련한 현황을 진단함에 있어, 수요측면, 공급측면, 그리고 실적측면으로 나누어 검토함

○ 첫째, 수요측면으로는 투어버스를 이용할 가능성이 있는 잠재적 수요층과 실제 투어버스를 이용한 이용객들의 승강장별 이용 형태를 파악, 투어버스 목표 수요층에 대한 현황 특성을 확인함

○ 둘째, 공급측면에서는 운영주체, 운영노선, 요금체계 등 공급체계 전반의 현황 특성을 확인함

○ 셋째, 실적측면에서는 사업수지, 이용현황 등을 검토하여 수요 특성에 맞는 공급 전략이 이루어졌는지 여부를 진단함

○ 각각의 측면에서 확인된 현황 문제점을 바탕으로 투어버스 이용활성화 전략 수립을 위한 시사점을 도출함



[그림 4] 수요공급 곡선

2. 수요부문[5)]

2.1. 투어버스 이용객 특성

▌ 인구통계적 특성

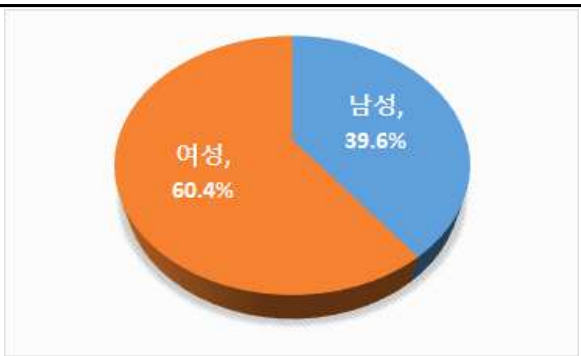
○ 투어버스 이용객의 인구통계적 특성으로 성별, 연령, 거주지에 대해 조사했으며, 이에 대한 결과는 아래와 같음

○ 여성 60.4%, 남성 39.6%로 여성의 이용 비율이 월등히 높음

[표 32] 인구통계학적 특성 – ① 성별

(단위 : %)

구분		비율(%)
성별	남성	39.6
	여성	60.4

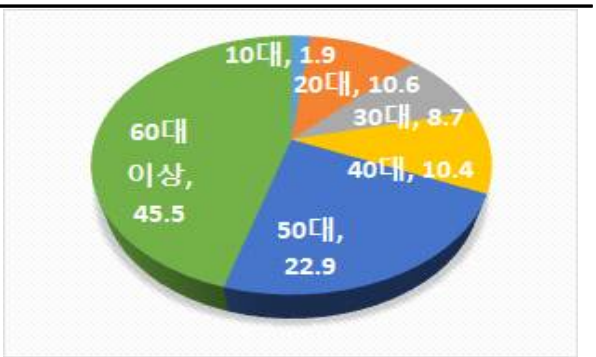


○ 연령별 특성으로는 60대 이상 이용객이 절반 수준인 45.5%를 차지하여 가장 많은 이용률을 보이며, 50대 22.9%, 20대 10.6% 순으로 조사됨

[표 33] 인구통계학적 특성 – ② 연령

(단위 : %)

구분		비율
연령	10대	1.9
	20대	10.6
	30대	8.7
	40대	10.4
	50대	22.9
	60대 이상	45.5



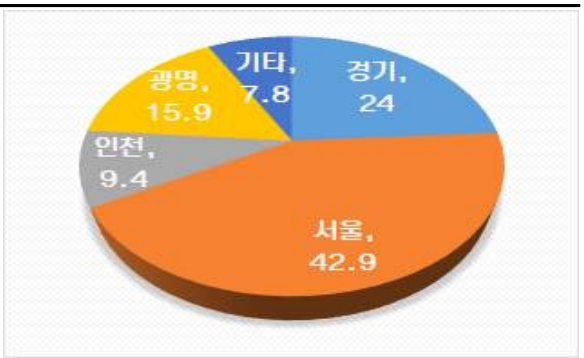
5) 「투어버스 이용객 만족도 조사 용역(2018)」 결과를 근거로 함

○ 거주지 별로는 서울 42.9%, 경기 24.0%, 광명 15.9% 순으로 조사되며, 이용객의 절반 가까이가 서울에 거주하는 것으로 나타남

[표 34] 인구통계학적 특성 – ③ 거주지

(단위 : %)

구분		비율
거주지	경기	24.0
	서울	42.9
	인천	9.4
	광명	15.9
	기타	7.8



▌ 이용객 특성

○ 투어버스 이용객 일반 특성으로 과거 투어버스 이용횟수, 동반유형, 투어버스 인지경로를 조사하였으며, 이에 대한 결과는 다음과 같음

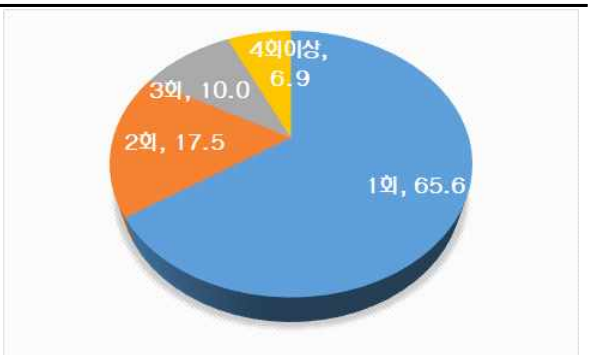
○ 과거 투어버스 이용경험이 있는 응답자 비율 21.5% 중 과거 투어버스 이용횟수에 대해 1회 65.6%, 2회 17.5%, 3회 10.0% 순으로 조사됨

– 투어버스 이용횟수 평균은 1.64회임

[표 35] 일반특성 – ① 투어버스 이용횟수

(단위 : %)

구분		비율
과거 투어버스 이용 횟수	1회	65.6
	2회	17.5
	3회	10.0
	4회이상	6.9



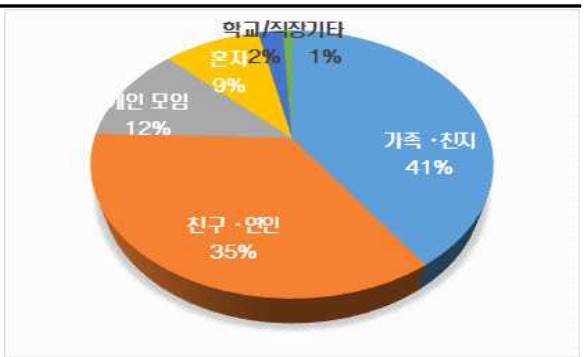
○ 투어버스 동반유형으로는 가족·친지 40.4%, 친구·연인 35.1%, 개인모임 11.8% 등의 순으로 나타남

- 투어버스 동반인원 평균은 3.4명(본인 포함)으로 조사됨

[표 36] 일반특성 – ② 동반유형

(단위 : %)

구분		비율
과거 투어버스 이용 횟수	가족 · 친지	40.4
	친구 · 연인	35.1
	개인 모임	11.8
	혼자	9.3
	학교/직장	2.4
	기타	0.9

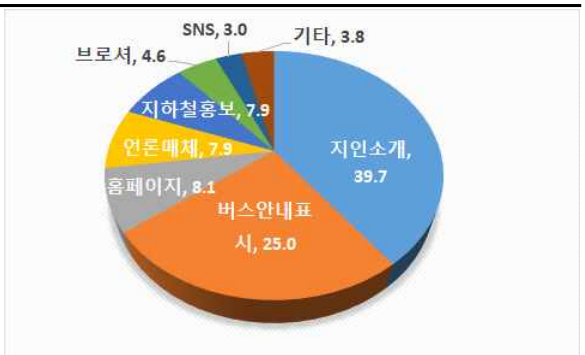


○ 투어버스를 처음 알게 된 경로는 지인소개 39.7%로 가장 높았으며, 다음으로 버스 승강장 안내표시가 25.0%로 높게 나타남

[표 37] 일반특성 – ③ 승차시간

(단위 : %)

구분		비율
과거 투어버스 이용 횟수	가족 · 친지	40.4
	친구 · 연인	35.1
	개인 모임	11.8
	혼자	9.3
	학교/직장	2.4
	기타	0.9



2.2. 투어버스 승강장별 이용 현황

▌승강장별 이용객 수

○ 광명 투어버스는 현재 1노선과 2노선이 다른 노선으로 구성하여 운행되고 있지만, 순환형 운행방식과 교차환승이 가능한 점이 공급전략 측면에서 하나의 노선 체계로 취급함

○ 따라서 1노선과 2노선 승강장별 이용객 수를 집계한 결과 총 60,081명이 투어버스를 이용하여 관광지를 방문함

[표 38] 승강장별 승하차 인원(2015.07.~2018.06.)

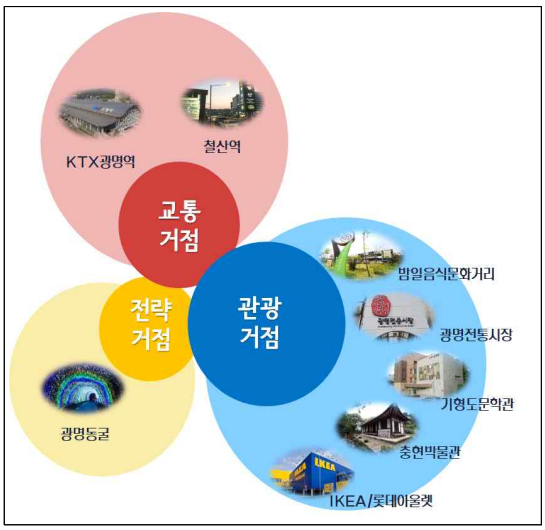
(단위 : 명, %)

구분	KTX 광명역	광명 동굴	밤일 문화	전통 시장	철산역	충현 박물관	이케아/ 롯데	기형도 문학관	총합
승차	4,837	31,324	1,148	3,662	18,676	367	66	1	60,081
하차	2,573	26,578	1,585	17,930	8,572	1,582	1,248	13	60,081
하차/승차	0.5	0.9	1.4	4.9	0.5	4.3	19.0	13.0	
승차비율	8.1	52.1	1.9	6.1	31.1	0.6	0.1	0.0	100
하차비율	4.3	44.2	2.6	29.8	14.3	2.6	2.1	0.0	100

자료 : 광명시 내부자료, 투어버스 승하차인원 일별 통계

○ 개별 승강장을 기준으로 하차인원 대비 승차인원 비율에 따라 교통거점, 관광거점, 전략거점으로 분류함

- 하차대비 승차 인원이 많은 곳은 교통거점으로 분류됨 (하차<승차)
- 하차대비 승차 인원이 유사한 곳은 전략거점으로 분류됨 (하차≒승차)
- 하차대비 승차 인원이 적은 곳은 관광거점으로 분류됨 (하차>승차)



[그림 5] 승강장별 거점 구분

- 현 노선체계는 전략거점인 광명동굴에서 관광거점인 밤일음식문화거리, 광명전통시장, 기형도문학관, 충현박물관, IKEA/롯데아울렛에 이용객 파급을 주 목표로 구상됨

3. 공급부문

3.1. 광명 투어버스 운영 일반현황

○ 광명을 방문하는 관광객들의 편안한 여행을 위한 투어버스로 광명시의 주요 관광지를 경유하는 이동서비스를 제공함

○ 현재 투어버스의 경우 1노선과 2노선으로 나뉘어 2개 노선이 유료로 운영되고 있으며, 이용요금은 2,000원(성인기준)임

- 승차권은 투어버스 승차 시 현금으로만 구입이 가능하며, 승차권 1회 구입으로 1일 자유 이용 및 1,2 노선의 교차이용이 가능함

[표 39] 투어버스 요금표

어른	청소년 (중/고생)	어린이 (만3세~초등생)	만 65세 이상	면제
2,000원	1,500원	1,000원	1,000원	장애인, 유공자, 만3세 미만 등 (광명동굴 입장료 면제 기준과 동일)

○ 1노선은 8개 승강장을 순환하며 첫 회차는 9시 20분 KTX광명역에서 출발하여 마지막으로 17시 45분 KTX광명역에 도착함

- KTX 광명역을 기·종점으로 하며, 이케아/롯데아울렛, 기형도문학관, 충현박물관, 광명동굴, 밤일음식문화거리, 광명전통시장(광명사거리역), 철산역의 8개 승강장을 경유 함
- 총 순환시간은 100분으로 1일 5회차 순환운행 함

○ 2노선은 4개의 승강장을 순환하며 첫 회차는 9시 20분 광명전통시장(광명사거리역)에서 출발하며, 마지막으로 17시 45분 광명전통시장에 도착함

- 광명전통시장(광명사거리역)을 기점으로 하며, 철산역, 광명동굴, 밤일마을문화거리 4개의 승강장을 경유함
- 총 순환시간은 60분으로 1일 6회차 순환운행 함

3.2. 운영주체

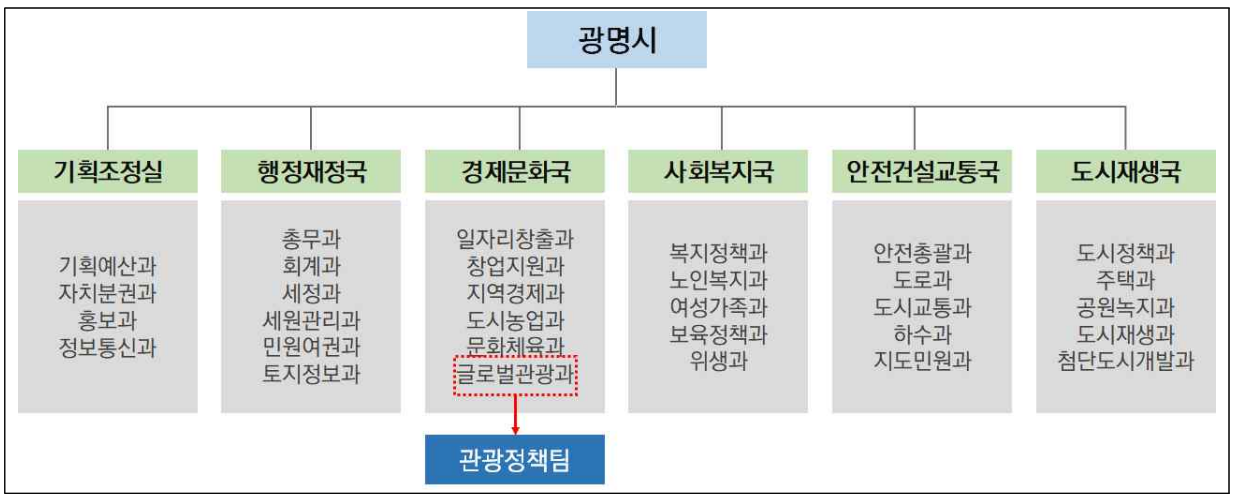
○ 2015년 7월 투어버스를 최초로 운행하기 시작했으며, 2017년 1월 1일자로 도시공사에 위탁하여 운영함

○ 현재 투어버스는 광명시 글로벌관광과 관광정책팀에서 운영을 주관하고 있으며, 광명도시공사에 1,2노선의 운영을 위탁하여 실질적 사업 시행자는 광명도시공사임

- 광명시에서는 사업자 선정 및 면허 배부, 버스 운영 및 관리, 관광정책사업 추진 등을 수행하며, 투어버스 담당 인력으로 1명이 배정됨
- 광명도시공사 테마파크팀에서 투어버스 관련 업무를 전담하고 있는 인력은 1명임
- 광명도시공사에서 2노선을 인천국제여행사(민간)에 위탁하고 있으며, 그에 따른 운영경비 정산 지급, 운영 관리·감독의 업무를 수행함

○ 광명도시공사는 광명시에서 운영경비를 지급받아 1,2노선을 모두 관리·운영하고 있음

- 민간위탁인 2노선의 경우, 1일 정해진 금액의 보조금에서 수익 발생분을 차감하여 지급하며, 수익이 많이 발생할수록 보조금을 적게 지급할 수 있어 현재 2노선을 이용객이 많은 구간에 편성함



[그림 6] 광명시 조직도

3.3. 노선체계(승강장별 특성 및 노선 효율성 등)

○ 광명 투어버스의 운영 목표는 관광자원간의 접근성 제고와 그에 따른 관광자원간 연계 방문의 유도임

- 광명동굴을 경유하는 시내버스는 2개(17번, 77번)로 교통 등 접근성이 떨어지는 관광자원으로 접근성 향상을 목표로 함
- 투어버스에서 가장 많은 하차인원을 보유한 광명동굴을 통한 자원간 연계방문 효율성을 증대시키기 위한 목적으로 운영됨

○ 이에 대한 전제로 투어버스는 대중교통 수단에 비해 교통거점에서 광명동굴로의 접근성이 우수해야 하며, 노선별 접근성과 관광자원간 연계 방문 유도 효과에 대한 성과를 분석하고자 함

▌1노선

○ 1노선 교통거점인 KTX광명역에서 전략거점인 광명동굴로의 접근성은 시내버스를 이용할 때 보다 미흡하지만, 철산역~광명동굴 구간은 시내버스보다 경쟁력이 있음

- KTX광명역~광명동굴로의 구간에서 이케아/롯데아울렛, 기형도문학관, 충현박물관을 경유하여 이동하기 때문에 시내버스보다 투어버스 이용 시 6분 더 소요됨
- 철산역~광명동굴 구간에서는 투어버스가 다른 승강장 경유 없이 운행하여, 시내버스보다 이동시간이 약 35분 단축됨

[표 40] 대중교통 소요시간 대비 투어버스 1노선 소요시간

(단위 : 분)

출발지	도착지	시내버스 소요시간			투어버스 소요시간	차이
		최단경로	최장경로	평균	1노선	
철산역	광명동굴	56	63	59.5	25~30	34.5
KTX광명역	광명동굴	22	26	24	30	-6

○ KTX광명역~광명동굴 구간에서의 접근성 제고 효율성은 떨어지지만, 여러 승강장을 경유하여 다른 관광자원으로의 연계방문 효과가 있음

▌ 2노선

○ 2노선의 교통거점인 철산역에서 전략거점인 광명동굴로의 접근성은 시내버스를 이용할 때 보다 양호한 것으로 나타남

- 철산역~광명동굴로의 구간에서는 광명 투어버스가 다른 승강장 경유 없이 직행하여 운행되어, 시내버스보다 이동시간이 약 35분 단축됨
- 광명동굴 접근성 제고를 위한 노선 효율성은 2노선의 철산역~광명동굴 구간에서 가장 높음

[표 41] 대중교통 소요시간 대비 투어버스 2노선 소요시간

(단위 : 분)

출발지	도착지	시내버스 소요시간			투어버스 소요시간	차이
		최단경로	최장경로	평균	2노선	
철산역	광명동굴	56	63	59.5	25~30	34.5

▌ 통합 결과

○ 교통거점에서 전략거점(광명동굴) 접근성 제고를 위한 노선 효율성은 1노선에 비해 2노선이 더 높은 것으로 나타남

○ 하지만, 1노선의 경우 교통거점(KTX광명역)~전략거점(광명동굴) 구간에 여러 승강장을 경유하여 다른 관광자원으로의 연계 방문 효과가 발생함

3.4. 요금체계

▌ 경기도 지자체 투어버스 요금 비교

○ 경기도 내 투어버스의 요금 중 남양주시가 35,800원으로 가장 높고, 화성시 34,000원, 안성시 24,900원 순이며 평균요금은 14,662원임

- 경기도 지자체 시티투어 버스 중 테마형을 제외한 광명시와 같은 운행방식의 순환형 투어버스 요금과 비교해도 타 지자체가 2~3배 가량 요금이 높은 것으로 나타남

○ 광명 투어버스의 경우 경기도 지자체 중 시티투어 요금이 가장 저렴하여 검토를 통한 요금 인상이 필요함

[표 42] 경기도 지자체 투어버스 요금

(단위 : 원)

구분	시티투어 코스명	운행형태	요금	비고
안성시	안락투어	테마형	17,900~24,900	왕복차량비, 체험비, 입장료 등 포함
안산시	안산시티투어	순환형	6,000	
남양주시	공연/역사/문화예술/힐링 코스	테마형	6,700~35,800	입장료 포함, 주중/주말 요금 차이발생
부천시	판타지아 정규코스	테마형	10,000	3~11월 운행
성남시	도시가 즐거운 성남도시락버스	테마형	10,000~15,000	
이천시	이천 시티투어	테마형	19,900	주말운영 및 평일 탄력적 운영
화성시	문화/공룡/바다/파도/자연의 숨결	테마형	17,000~34,000	입장료 등 포함
파주시	일요정기/유유자적/토요정기/평화안보/자연힐링/역사유적/문화예술 여행	테마형	3,000~5,000	파주시민/경로자 할인,
평택시	문화관광유적지	테마형	10,000	
여주시	가/나 노선	순환형	5,000	중간승차 4,000원
오산시	힐링코스	테마형	9800~11000	오산시민 할인
광명시	1,2노선	순환형	2,000	
가평군	순환 A,B코스	순환형	6,000	
광주시	광주시티투어	테마형	12,000	
평균			14,662	

○ 광명을 제외하고 순환버스를 운행 중인 지자체들의 평균 이용요금은 5,700원으로 광명 투어버스보다 2~3배가량 요금이 높음

[표 43] 순환형 투어버스 요금

(단위 : 원)

구분	시티투어 코스명	운행형태	요금	비고
안산시	안산시티투어	순환형	6,000	
가평군	가평순환버스 A.B코스	순환형	6,000	
여주시	가/나 노선	순환형	5,000	중간승차 4,000원
평균			5,700	

▌ 대중교통수단 대비 경쟁력 검토

○ 교통거점(철산역, KTX 광명역)에서 광명동굴로의 이동요금을 통해 타 교통수단 대비 광명 투어버스의 경쟁력을 비교하고자 함

○ 광명 투어버스의 경우 하루 1회권을 2,000원에 구입할 경우 당일 투어버스의 모든 회차를 이용할 수 있어, 시내버스의 왕복 요금과 비교함

- 교통거점(철산역, KTX광명역)에서 대중교통을 이용하여 광명동굴로 이동할 경우 평균적으로 소요비용이 2,600원으로 투어버스와는 600원의 가격 차이가 발생함
- 현재 투어버스 요금은 대중교통 수단보다 저렴한 수준으로 최소 600원의 요금 인상을 검토할 수 있음

[표 44] 대중교통수단 대비 요금 비교

(단위 : 원)

출발지	도착지	시내버스 요금	투어버스 요금	차이
철산역(7호선)	광명동굴	2,700	2,000	700
KTX광명역	광명동굴	2,500	2,000	500
평균		2,600	2,000	**600**

▌ 지불의사액 설문조사

○ 「투어버스 이용객 만족도 조사용역 (2018)」에서 이용객과 미이용객의 투어버스 이용요금에 대한 지불의사 금액의 응답 결과를 통해 요금인상을 검토할 수 있음

○ 투어버스 이용요금 지불의사액은 이용객과 미이용객 모두 2,000원이 가장 높은 비율을 보였으며, 미이용액이 이용객 대비 상대적으로 지불의향 금액이 높음

○ 미이용객을 대상으로 설문조사한 결과 최대 5,500원까지의 지불의사가 있는 것을 알 수 있으며, 평균 3,019원까지 지불의사가 존재함

○ 이에 따라 소비자의 지불 편의성을 고려할 경우 최대 3,000원까지의 요금 인상을 검토할 수 있을 것임

[표 45] 투어버스 요금 지불의사액 설문조사

(단위 : 원, %)

구분	2,000원	2,500원	3,000원	3,500원	4,000원	4,500원	5,000원	5,500원	평균
이용객 조사	84.0	4.8	8.6	0.5	0.9	0.0	1.1	0.0	2,170
미이용객 조사	40.2	6.8	24.6	4.8	5.7	0.8	13.3	3.8	3,019

○ 타 교통수단보다 투어버스 이용요금이 600원가량 저렴하며, 경기도 타 지자체 투어버스 요금이 평균 5,700원, 미이용객 지불의사액이 3,019원임을 모두 감안하여 최대 3,000원 수준까지의 요금인상을 검토할 수 있음

3.5. 홍보현황

▌홍보 현황

○ 홍보의 경우 인지와 관련된 홍보, 인식과 관련된 홍보로 나누어 볼 수 있음

- 인지강화 홍보 : 아직 투어버스를 인지하지 못하고 있는 대중을 대상으로 실행하는 홍보로, 이를 통해 일반 대중을 잠재적 소비자로 전환시킬 수 있도록 광명 투어버스에 대한 정보를 제공함이 목적임
- 인식강화 홍보 : 이미 투어버스를 인지하고 있는 잠재적 소비자를 대상을 실행하는 홍보로, 투어버스 이용이 편리할 수 있도록 인식을 강화하는 것이 목적임

○ 인지강화 홍보를 위해 지하철 7호선 역사 내 모니터광고와 리플렛 비치, KTX광명역 역사 내 안내시설 등을 통해 투어버스에 대한 인지 서비스를 제공하고 있음

○ 인식강화 홍보를 위해 버스승강장의 보수, 버스 내 홍보물 비치 등의 홍보를 진행하고 있음

- 투어버스 승강장이 따로 설치되지 않아 승강장 위치 파악이 되지 않는 문제를 해결하기 위해 승강장 지붕공사 및 디자인을 개선하여 투어버스 이용을 용이하게 함
- 버스 내부 좌석 뒷부분에 투어버스 홍보 책자를 비치하고, 문화관광 해설사의 해설 및 구간별 안내 영상 상영 등을 통해 투어버스 코스에 대한 안내/홍보를 진행함

[그림 7] 홍보 개선 전/후

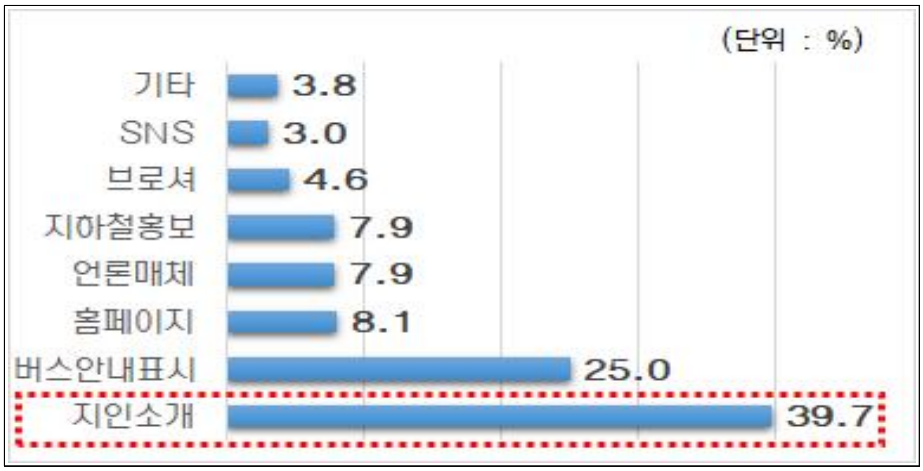
○ 투어버스 불편 및 개선사항에 대한 조사결과, 투어버스 홍보 부족이 17.4%로 1순위를 차지했으며, 또한 이용안내 등 정보 부족이 9.5%로 높게 나타남

- 현재 진행 중인 홍보와 대부분 잠재적 소비자 또는 이용객의 인식을 강화하는 부분에 초점이 맞춰 있어 인지강화에 대한 홍보 개선이 필요할 것으로 보임

[그림 8] 투어버스 개선사항 설문조사

○ 또한 투어버스 인지경로 설문조사결과 지인소개가 28.2%, 승강장 안내표시 23.9% 순으로 나타남

- 홍보를 통한 인지보다 지인 소개를 통한 인지경로로 투어버스를 이용하고 있을 알 수 있으며, 투어버스 인지 제고를 위한 추가적인 홍보방안이 필요할 것으로 보임



[그림 9] 투어버스 개선사항 설문조사

4. 실적부문

4.1. 이용실적 분석 개요

▌분석 기간

○ 2015년 7월~2018년 6월

▌분석내용

○ 노선 및 운영조건에 따른 이용 실적(노선별 승차인원 및 일평균 승차인원, 요일별 승차인원) 비교를 통한 운영실적 검토

4.2. 이용실적

▌노선별 이용실적

○ 노선 및 운영 조건에 따라 이용실적을 비교하기 위해 1개 노선으로 무료 운행 기간과 2개 노선으로 유료 운행 기간을 나누어 검토함

○ 1개 노선을 무료로 운행한 2015년 7월부터 2017년 5월까지의 이용 실적으로 총 운행 일수는 573일이며, 전체 승차인원은 36,566명, 일평균 64명이 승차함

[표 46]이용실적(1개 노선 무료운행 기간)

(단위 : 일, 명)

운행일수	승차인원	일 평균 승차인원
573	36,566	64

○ 2개 노선 유료 운행 기간(2017년 6월~2018년 6월) 동안의 총 운행일수는 351일이며, 총 승차인원은 23,515명, 일평균 67명임

- 2개 노선 운행의 일평균 승차인원이 67명으로, 1개 노선 당 일 평균 승차인원은 33명임

[표 47]이용실적(2개 노선 유료운행 기간)

(단위 : 일, 명)

운행일수	승차인원	일 평균 승차인원	1개노선 일평균 승차인원
351	23,515	67	33

○ 단순 일 평균 승차인원으로 비교할 경우 이용객 수는 64명에서 67명으로 1개 노선에서 2개 노선으로의 증가 이후 소폭 상승함

○ 하지만, 버스 1대 당 이용객 수로 비교할 경우 64명에서 33명으로 절반 수준의 감소가 나타남

○ 버스 1대에서 버스 2대로 노선을 증가시켜, 비용은 약 2배가량 증가한 것으로 추정되나, 이용객 수 실적은 소폭 상승하는데 그쳐 비용 투입 효율성이 낮음

▌ 요일별 이용 실적

○ 투어버스 같은 관광 상품은 성수기와 비수기의 실적 편차가 크기 때문에, 성수기와 비수기에 따른 요일별 실적을 비교함

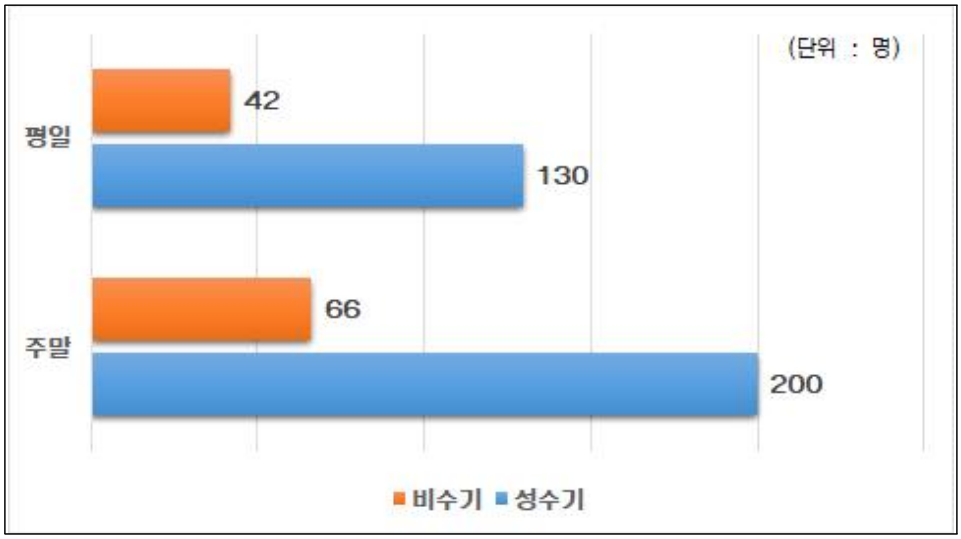
- 성수기는 휴가기간, 광명동굴 성수기 등을 고려하여 7,8월로 설정하였으며, 비수기는 7,8월을 제외한 기간임

○ 성수기의 경우 총 이용객 수는 24,031명으로 일 평균 151명이 투어버스를 이용하였으며, 비수기는 총 이용객 수 36,050명으로 일 평균 47명이 투어버스를 이용함

[표 48] 평균 승차인원(공휴일/평일 별)

(단위 : 명)

구분	성수기			비수기		
	총이용객 수	운행일수	일 평균	총이용객 수	운행일수	일 평균
주말	9,620	48	200	16,170	245	66
평일	14,412	111	130	19,880	520	42
합계	**24,031**	**159**	**151**	**36,050**	**765**	**47**



[그림 10] 주말/평일 이용인원 비교

○ 성수기 일 평균 이용객 수는 토요일 206명, 일요일 195명, 화요일 149명 순으로 나타나며, 비수기는 토요일 73명, 월요일 62명, 일요일 59명으로 나타남

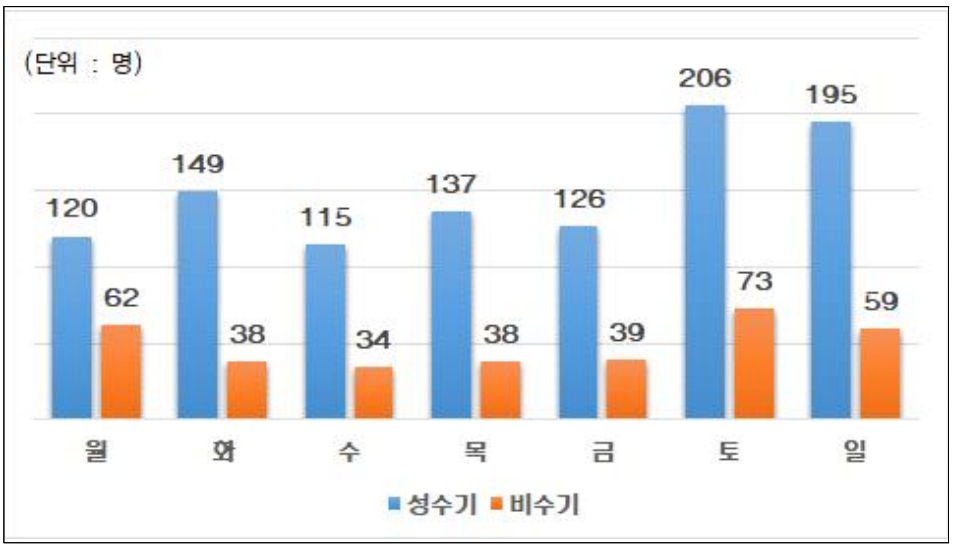
○ 시기별 요일 비교를 통해 요일별 일 평균 이용 인원의 차이가 큰 것을 알 수 있음

- 성수기 일 평균 151명, 비수기 일 평균 47명으로 약 3배 이상 차이가 발생함
- 일 평균 이용객 편차가 가장 큰 요일은 화요일로 성수기가 비수기의 약 4배임
- 반대로, 일 평균 이용객 편차가 가장 작은 요일은 월요일로 성수기와 비수기의 차이가 약 2배임

[표 49] 평균 승차인원(요일별)

(단위 : 명)

요일	성수기			비수기		
	총이용객 수	운행일수	일 평균	총이용객 수	운행일수	일 평균
월	2,161	18	120	1,231	20	62
화	3,438	23	149	4,721	124	38
수	2,764	24	115	4,302	126	34
목	3,143	23	137	4,730	124	38
금	2,907	23	126	4,896	126	39
토	4,946	24	206	8,938	123	73
일	4,674	24	195	7,232	122	59
합계	**24,031**	**159**	**151**	**36,050**	**765**	**47**



[그림 11] 요일별 평균 이용인원 비교

○ 운행비용은 운행 일수에 비례하여 증가하는 반면, 매출액과 연결되는 이용실적은 시기별/요일별 편차가 심해 시기별 차등 공급 전략 없이는 적자 개선이 어려울 것으로 보임

4.3. 사업수지

▌ 사업수지 분석

○ 투어버스 무료 운행기간을 제외하고, 유료 운행한 2017년 6월~2018년 6월까지에 대한 사업 수지를 분석함

○ 분석기간 수입은 19백만원이며, 비용은 253백만원으로 손익은 총 234백만원임

[표 50] 사업추지 추정(유료화 이후)

(단위 : 백만원)

기간	수입 (A)	비용 (B)	손익 (A–B)
17.06.~18.06.	19	253	234

○ 분석기간 손실을 동 기간 누적 승차인원으로 나누어 승객 1인당 유치에 들어가는 손실비용을 계산함

- 승객 1인 유치당 손실비용은 16,029원으로, 요금 구조와 승차인원이 현재와 동일하게 유지된다면 향후 누적 손실은 증가함

[표 51] 승객 1인 유치 손실비용(유료화 이후)

(단위 : 백만원, 명, 원)

기간	분석기간 누적 손익 (A)	분석기간 누적 승차인원[6] (B)	승객 1인당 손실비용 (A/B)
17.06.~18.06.	234	14,616	16,029

○ 연간 누적 손실을 줄이고, 투어버스 운영의 손익분기점 달성을 위한 조건을 검토하고자 함

6) 누적 승차인원은 승강장별 승하차와 관계없이 1명으로 계수하여 중복을 배제함

▌ 손익분기점 달성 조건

○ 3가지 가정을 통해 손익분기점 달성 조건을 구하고, 그에 따라 가장 현실적인 조건을 검토하고자 하며, 3가지 가정은 다음과 같음

- 첫 번째, 이용객 불변 시 요금액
- 두 번째, 현재 요금 불변 시 목표인원
- 세 번째, 요금 인상 시 목표인원

○ 이용객이 불변한다는 가정하에 요금 인상률을 구한 결과 1,227.0%임

- 이에 따른 요금액은 24,535원으로 현 요금수준의 약 24배 이상으로 요금을 인상해야 손익 분기점을 달성할 수 있음
- 새로운 관광자원이나 콘텐츠 등의 개발 없이 현 수준에서 요금을 24,535원으로 인상한다는 것은 현실적으로 불가능함

[표 52]손익분기점 달성 조건(이용객 불변 가정)

(단위 : 원, %)

1인 당 실제 지불요금 (현 수준)	요금 인상률	요금액
1,307	1,227.0	24,535

※ 1인당 실제 지불요금은 할인 및 재승차를 고려한 금액으로 총수입에서 유·무료 모든 이용객 수로 나누어 산정함
※ 요금 조건 금액 : 요금 인상률 × 2,000원

○ 현재 요금이 불변할 경우 손익분기점을 달성할 수 있는 인원은 연간 총 194,000명임

- 이를 연간 운영일수로 나누어 1일 이용객을 계산하면, 556명으로 1회 51명의 인원이 이용해야 함
- 이는 45인승 버스를 운행하고 있는 현실상, 물리적으로 달성 불가능한 조건임

[표 53]손익분기점 달성 조건(요금 불변 가정)

(단위 : 명)

연간 목표인원	1일 이용객	1회 당 이용객
194,000	556	51

○ 요금 인상에 대한 가정은 2가지로, 먼저 시내버스 대비 가격경쟁력을 유지할 수 있는 수준인 2,600원까지 인상(안)과 설문조사를 통한 이용객 지불의사액인 3,000원 수준까지의 인상(안)을 검토하고자 함

○ 2,600원까지 요금을 인상할 경우 손익분기점 달성을 위한 연간 목표인원은 총 97,000명으로 1일 279명, 1회당 25명을 확보해야 함

[표 54]손익분기점 달성 조건(요금인상 : 2,600원)

(단위 : 명)

연간 목표인원	1일 이용객	1회당 이용객
97,000	279	25

○ 3,000원까지 요금을 인상할 경우 손익분기점 달성을 위한 연간 목표인원은 85,000명으로 1일 242명, 1회당 22명을 확보해야 함

[표 55]손익분기점 달성 조건(요금인상 : 3,000원)

(단위 : 명)

연간 목표인원	1일 이용객	1회당 이용객
85,000	242	22

○ 손익분기점 달성을 위해 요금만 인상할 경우 요금 인상률은 1,227.0%로 이에 따른 요금액은 24,535원임

○ 반대로 요금은 불변하고, 목표인원만 확보한다고 가정할 경우 연간 목표인원은 194,000명으로 1회 51명이 이용해야 함

○ 위에 두 가지 조건 모두 현실적으로 실현 불가능한 조건이며, 이에 따라 이용객 수 확보에 대한 노력과 요금 현실화하는 방안이 함께 강구되어야 함

5. 종합 분석 및 시사점

▌수요측면

○ 광명동굴 방문 인원을 다른 관광자원으로 유도하여 방문객 파급효과를 강화할 필요가 있음

- 광명시 주요 관광자원 중 광명동굴이 가장 많은 방문객을 보유하고 있어 광명동굴 중심 방문객 파급효과를 강화할 수 있음

○ 광명동굴 중심으로의 접근성과 연계방문 유도 수단에 대한 검토를 통해 노선구성 효율성 제고가 필요함

- 1,2노선 광명전통시장(광명사거리역)~철산역~광명동굴 구간에서 시내버스 대비 접근성이 가장 좋음
- 1노선 KTX광명역~광명동굴 구간 중간 경유지로 인해 접근성이 떨어지고, 이용 수요 또한 저조함
- 이용실적이 저조한 관광지를 파악하고, 광명동굴과 교통거점과의 접근성을 높일 수 있는 노선구성과 연계방문 유도가 가능한 관광자원 파악이 필요함

▌공급 측면

○ 노선체계 분석을 통해 교통거점~전략거점(광명동굴)간 접근성 제고 수단의 노선 효율성은 1노선에 비해 2노선이 더 높은 것으로 나타남

- KTX광명역~광명동굴 구간이 시내버스에 비해 접근성이 떨어짐
- 하지만, 1노선의 경우 교통거점~전략거점 구간에 여러 다른 관광지를 경유하여 관광자원 간 연계 방문 효과가 발생함

○ 요금체계 분석을 통해 시내버스보다 투어버스 이용요금이 600원가량 저렴하며, 경기도 타 지자체 투어버스 요금이 평균 5,700원, 미이용객 지불의사액이 3,019원임을 모두 감안하여 최대 3,000원 수준까지의 요금인상을 검토할 수 있음

○ 현재 투어버스 홍보 방안이 개선됨에도 불구하고, 홍보를 통한 인지보다 지인 소개를 통한 인지경로로 투어버스를 이용하는 비율이 높음

- 따라서 투어버스 인지도 제고를 위한 추가적인 홍보방안의 마련이 필요함

○ 승강장 개선, 지하철 홍보, 승강장 안내표시 등의 각종 인지 홍보수단을 통해 투어버스의 인지도 상승효과를 제고할 수 있으며, 추가적인 홍보방안 개선 시 추가 수요를 기대할 수 있음

▌실적 측면

○ 2개 노선 운영에 대한 비용 투입 효율성 낮아, 향후 노선 통폐합 방안을 검토할 필요가 있음

- 1개 노선 무료운행 결과 일 평균 64명이 승차했으며, 2개 노선 유료운행 결과 일 평균 67명이 승차함
- 버스 1대에서 버스 2대로 노선을 증가시켜 비용은 2배가량 증가한 것으로 추정되나, 이용객 수 실적은 소폭 상승하는데 그쳐 비용 투입 효율성이 낮음
- 버스 한 대당 승차 인원을 비교하면, 1개 노선 64명, 2개 노선 33명으로 절반 가량 감소함

○ 손익분기점 달성을 위해서는 요금에 대한 현실화뿐 아니라 이용객 수 확보 노력도 필요함

- 현재 요금 수준으로는 손익분기점 달성이 물리적으로 불가능한 구조로 손익분기점 달성을 위해서는 요금인상과 이용객 확보 노력이 함께 강구되어야 함

○ 성·비수기 이용실적 편차가 심하여 시기별 차등적인 공급 전략이 필요할 것으로 보임

- 성수기와 비수기의 일 평균 이용객 차이가 3배 이상으로, 수입과 연결되는 이용실적의 향상을 위해 시기별 편차를 고려한 차등적인 공급 전략을 수립해야 함

Ⅳ 투어버스 운영성과 분석

1. 분석개요
2. 관광객 이동 편의성 제고 성과
3. 관광자원 간 연계 성과
4. 지역경제 활성화 성과
5. 시사점

1. 분석개요

1.1. 성과 분석의 목적

○ 일반적으로 진행완료 혹은 진행 중인 사업에 대한 평가를 할 때 준거가 되는 주요 판단 근거로는 '산출물의 가치'(output), '성과'(outcome) 그리고 '영향'(impact)이 있음

○ 산출, 성과, 영향 등 3가지 개념은 정의의 경계가 모호하여 명확하게 구분하기 곤란하지만, 다음과 같은 특징으로 나눠볼 수 있음

- 첫째, 매출액 등으로 확인되는 사업의 '산출물'(output)의 경우 사업에 소요된 재정, 노동력 등 투입량(input)과 직접적 비교가 가능하므로 명확하다는 장점이 있음
- 둘째, 사업의 결과 혹은 '성과'(outcome)의 경우 사업의 궁극적 목표를 달성하였는지 여부를 고려하게 되는데 국가 혹은 지방 재정(fiscal) 사업의 경우 그 목표가 정성적인 경우가 많고 투입재정(input)과 직접 비교 가능한 수준의 계량화가 상대적으로 어려움
- 셋째, 사업의 '영향'(impact)의 경우 장기적으로 나타나기 때문에 실질적인 체감이 되기 전에는 개략적인 추정에 의존할 수밖에 없으며 영향이 누적되어 가치를 온전히 평가할 수 있게 되는 시점에서는 그 판단 값의 활용도가 이미 사라진 이후인 경우가 많음

○ 광명 투어버스 운영 사업의 산출 평가는 현황 진단에서 이미 다룬 바 있으나 재정사업은 수익성을 추구하기보다는 사회적 효용(social welfare) 증대를 추구하기 때문에 사업 평가의 준거로 활용할 가치는 낮음

○ 또한, 현재 광명 투어버스 운영 사업은 2015년 7월 이후 약 3년이 흐른 시점이기 때문에 사업의 영향(impact)을 가늠하기에는 다소 이르다고 판단됨

○ 따라서 본 연구에서는 상대적으로 단기적 사업에서 확인 가능하면서, 지방재정 지출의 적정성 여부를 판단하기 적합한 '성과'(outcome)를 중심으로 분석함으로써, 사업의 효율성을 평가함과 동시에 지속여부 등을 판단하기 위한 기초자료를 생산하고자 함

○ 더불어, 분석된 성과를 바탕으로 사업의 보완 및 개선사항을 도출하여 투어버스 이용 활성화 전략 수립의 시사점으로 삼을 수 있도록 함

○ 다만, 전술하였듯이 성과는 사업 목표에 따라 객관적인 평가지표를 제시하기 곤란한 경우가 많기 때문에 정성적 평가에 의존할 수밖에 없다는 한계를 밝혀 둠

1.2. 성과분석 영역 설정

○ 사업 성과는 사업 목표와 연결되며, 도시관광 활성화를 추진하고자 하는 목적으로 도입된 광명 투어버스의 세부 정책목표는 다음과 같음

- 첫째, 관광객 이동편의성 제공
- 둘째, 관광자원 간 연계체계 구축
- 셋째, 지역 경제 활성화

○ 각 운영 목표에 대한 성과는 다음과 같은 세부 지표를 통해 확인할 수 있음

- 관광객 이동편의성 제공 : 투어버스 이용량, 이용객 만족도
- 관광자원 간 연계체계 구축 : 전략 거점의 경로 파급 효과
- 지역경제 활성화 : 지역 상권 소비 지출액 증대 효과

1.3. 성과 분석 방법

○ 각각의 세부지표는 본 연구와 동시에 진행 중에 있는「투어버스 이용객 만족도 조사(2018)」의 결과값과 운영실적 관련 데이터를 바탕으로 분석함

2. 관광객 이동편의성 제공 성과[7)]

○ 관광객의 이동편의성 제공 성과는 정량적 측면과 정성적 측면에서 확인할 수 있음

- 첫째, 정량적 측면에서는 3년의 운영기간 동안 투어버스 이용객 수 전체를 규모(quantitative) 측면에서 성과로 볼 수 있음
- 둘째, 정성적 측면에서는 이용객의 만족도를 확인하여 질적(quality) 측면의 편의 제공 여부를 판단해볼 수 있음

2.1. 정량적 측면

▌이용객수 (규모)

○ 2015년 7월부터 2018년 6월까지 투어버스를 이용한 이용객 수는 총 60,081명임

○ 계절적 특성으로 인해 연간 통계로 분석·검토가 불가능한 2015년과 2018년을 제외하고, 2016년과 2017년의 이용객 수를 보면, 연평균 약 26천명(25,653.5명)이 투어버스를 이용하였음

- 단, 본 통계는 1일 1회 티켓 구매를 통해 일 한도에서 재승차에 제한이 없기 때문에 재이용률을 감안한다면 실제 이용객의 숫자는 다소 낮을 수 있음

[표 56] 연도별 투어버스 이용객 수

(단위 : 명)

2015(하반기)	2016	2017	2018(상반기)	계
5,390	25,924	25,383	3,384	60,081

7) 「투어버스 이용객 만족도 조사 용역(2018)」 결과를 근거로 함

▌ 사회적 약자 이용율

○ 투어버스 이용객 중 65세 이상, 청소년, 어린이, 면제(장애인 등) 등 이용요금 할인 혹은 면제를 받은 사람의 비율은 전체의 64.0%에 달함

[표 57] 요금별 투어버스 이용객 수

(단위 : 명, %)

구분	성인	사회적 약자					계
		65세 이상	청소년	어린이	기타 면제	소계	
이용객 수	21,629	31,242	601	3,004	3,605	38,452	60,081
비율(%)	36.0	52.0	1.0	5.0	6.0	64.0	100

○ 이들은 대체로 사회적 약자에 해당하는 계층으로, 해당 계층의 투어버스 이용율이 높다는 점은 지방재정을 통해 '관광복지' 측면의 성과를 어느 정도 이뤄냄을 방증함

○ 특히, 65세 이상 이용자가 차지하는 비중이 전체의 절반 이상(52.0%)으로 나타나, 고령화 시대의 노인복지 측면에서 큰 역할을 하고 있다고 볼 여지가 있음

▌ 개선 의견

○ 어린이의 이용객 수(3년 3,004명, 전체의 5.0%)를 증가시킬 경우, 보호자 동반 이용객을 확보하게 되어 관광객 이동편의성 제고의 양적 측면 성과를 극대화할 수 있음

○ 타 지자체의 운영사례를 참고할 때, 수요 목표를 어린이로 두고 버스 외형 디자인 등을 어린이 친화적으로 변형하여 일부 효과를 보았음

- 사례 : 대구투어버스, '타요버스'로 외형디자인 변경, 어린이 이용객 수 증가

○ 향후 어린이의 호기심을 유발할 수 있는 버스 디자인 등에 중점을 두고 고민하되, 디자인의 주기적인 교체 적용방안 또한 마련할 것을 제안함

- 특히 특정 캐릭터를 적용할 경우 어린이 흥미 유발 효과가 유행에 따라 경감될 수 있기 때문임

2.2. 정성적 측면

▌ 이용객 만족도

○ 접근성, 코스구성, 환경·서비스, 전체만족도 측면에서 투어버스 이용객의 만족도를 조사함

○ 각 문항별 만족도 점수는 다음 표와 같으며, 전체만족도는 평균 90.6(백분위 환산) 수준으로 나타남

[표 58] 이용객 만족도

(단위 : 점)

항 목		세부 만족도	부문 만족도
접근성	1. 대중교통(지하철, 버스 등)과 연결이 잘 되어 있다.	92.9	88.8
	2. 투어버스 승강장을 쉽게 찾을 수 있었다.	87.2	
	3. 투어버스 승강장까지 이동・접근이 용이했다.	89.8	
	4. 투어버스 이용정보・안내 등이 잘 되어 있다.	85.4	
코스구성	5. 다양한 관광지를 방문할 수 있을 것이다.	86.1	86.4
	6. 1~2노선 구분으로 이용자 선택이 확대 되었다.	86.2	
	7. 이동경로(노선)가 완성도 있게 구성되어 있다.	86.1	
	8. 배차간격・이동시간이 적절하다.	81.7	
	9. 출발시간(시간표)이 잘 지켜졌다.	92.5	
환경·서비스	10. 투어버스 내부 시설이 청결하고 쾌적했다.	95.9	94.6
	11. 운전기사가 친절하고 안전운전을 했다.	95.7	
	12. 해설・안내를 통해 유익한 정보를 얻었다.	94.4	
	13. 홍보물 등이 적절히 제공(비치)되었다.	92.4	
만족도	14. 이용요금이 적절하다.	92.6	94.6
	15. 지인에게 투어버스를 추천할 의향이 있다.	93.2	
	16. 향후 투어버스를 다시 이용할 것이다.	93.0	
	17. 대중교통 이용자에게 이동편의를 제공할 것이다.	92.0	
	18. 광명여행의 긍정적 이미지를 형성할 것이다.	92.5	

○ 전반적으로 만족도는 높은 편이라고 평가할 수 있으며, 부문별로 코스구성 및 접근성에 대한 만족도가 상대적으로 낮게 나타남

○ 세부 문항별로는 접근성 측면에서 투어버스 이용정보/안내와 코스구성 측면에서 배차간격 및 이동시간에 대한 만족도가 낮은 것으로 나타남

▌ 노선 일일 재승차율

○ 부문별 만족도에서 가장 낮은 만족도(86.44)를 나타낸 '코스구성'의 측면을 이용실적 분석을 통해 다시 검토하면 노선의 일일 재승차율이 상당히 낮다는 것을 확인할 수 있음

○ 1일 1티켓으로 제한 없이 여러 번 이용하는 것이 가능한 노선 특성 상, 노선의 구성 매력도가 높을 경우 여러 승강장을 하루에 이용하는 경우가 많아야 함

○ 그러나, 전체 기간 평균 시 재승차율은 60.0% 수준에 머무르고 있음

[표 59] 연도별 투어버스 노선 일일 재승차율 평균

(단위 : %)

승차객수/수입 집계인원	2017(하반기)	2018	2019	비고
재승차율	62.0	51.0	60.0	

○ 통상 광명 외부에서 방문하는 이용객이 최소 한 지점에서 다른 한 지점을 '왕복'한다면 승차객수 대비 수입 집계인원은 최소 2가 되어야 함

○ 그러나 재승차율이 1이 넘지 않고 있으며, 이는 투어버스 이용객들이 투어버스를 그저 편도 교통수단으로만 이용하고 있음을 확인해주는 결과로 해석될 수밖에 없음

○ 노선체계에 대한 전체적 매력도를 검증할 필요가 있음

3. 관광자원간 연계 성과[8)]

○ 관광자원 간 연계체계 구축 성과는 각 승강장별 하차인원 수로 가늠해볼 수 있음

[표 60] 승강장별 하차 인원(2015.07.~2018.06.)

(단위 : 명)

구분	KTX 광명역	광명 동굴	밤일 문화	전통 시장	철산역	충현 박물관	이케아/ 롯데	기형도 문학관	총합
하차	2,573	26,578	1,585	17,930	8,572	1,582	1,248	13	60,081

자료 : 광명시 내부자료, 투어버스 승하차인원 일별 통계

○ 노선 내 포함된 관광자원은 광명동굴, 밤일음식문화거리, 광명전통시장, 충현박물관, 이케아/롯데아울렛, 기형도문학관 등 6곳임

○ 가장 많은 인원이 하차한 광명동굴을 중심으로 밤일음식문화거리, 광명전통시장, 충현박물관, 이케아/롯데아울렛, 기형도문학관 등의 관광자원들에 대한 연계방문효과가 존재하였음

- 본 노선의 이용 행태는 핵심관광자원인 광명동굴을 방문하기 위해 이용하는 방문객이 절대 다수를 차지하기 때문에, 광명동굴이 비교적 집객력이 약한 관내 타 관광자원의 방문객 수를 일정 부분 증가시켜주고 있다고 볼 수 있음

○ 투어버스 운행으로 광명동굴을 비롯한 관내 주요 관광지점으로 관광객 유입을 촉진한 것으로 평가함

○ 본 성과를 보다 합리적으로 추정하기 위하여, 「투어버스 이용객 만족도 조사 용역(2018)」의 결과를 바탕으로, 전략거점의 경로 파급효과를 가늠해 보았음

8) 「투어버스 이용객 만족도 조사 용역(2018)」 결과를 근거로 함. 광명투어버스 이용객 실적자료는 각 승강장별 하차인원이 집계되어있기는 하나, 중복 하차 인원을 구분할 수 없다는 한계가 있어, 설문조사 결과를 바탕으로 광명동굴 이용객의 타 승강장 이용률에 대한 추정을 진행함. 본 분석은 성과에 대한 실질적 측정(measurement)이 아니며, 개별 승강장의 노선결합효율성을 판단해보고자 하였음.

○ 해당 조사에서 '광명동굴 방문'을 응답하였으면서 타 승강장 방문을 응답한 경우 해당 응답자는 최초 투어버스 이용목적인 '광명동굴'로의 이동 후 노선 내 타 거점을 함께 이용 혹은 이용할 것이라고 볼 수 있음

- 다만, 해당 조사는 실제 승객의 하차 실적을 기반으로 조사된 것이 아니라, 투어버스를 승차한 승객에게 사전적으로 질의한 내용의 집계이기 때문에, 해당기간의 실제 하차 실적과 상이할 수 있음

○ 전체 418개의 유효 설문 응답을 분석하여 각 승강장별로 경로 파급효과를 측정하면 다음과 같음[9)]

[표 61] 투어버스 노선의 경로 파급효과 분석

구분	광명동굴 방문, 각 승강장 방문객 (전체 375명)		광명동굴 미방문, 각 승강장 방문 (전체 43명)	
	이용객 수	비중	이용객 수	비중
이케아/롯데아울렛	13	3.4%	0	0.0%
기형도 문학관	3	0.8%	0	0.0%
충현박물관	7	1.9%	0	0.0%
밤일음식문화거리	222	59.2%	24	55.8%
광명전통시장	271	72.3%	32	74.4%

○ 밤일음식문화거리와 광명전통시장의 경우 파급효과가 높았으나 나머지 승강장은 효과가 미미했음이 확인됨

○ 성과가 미미한 승강장의 경우 자체 집객력이 낮아 투어버스 이용객이 하차할 매력이 없었기 때문으로 판단됨

- 광명동굴을 방문하지 않으면서, 해당 관광자원을 방문하겠다고 응답한 응답자의 비중이 높을수록 자체 집객력이 높음을 의미하는데, 세 승강장 모두 0명(0.0%)이었음

9) 단, 교통거점인 KTX 광명역과 철산역은 성과 측정에서 제외하였음

4. 지역경제 활성화 성과[10)]

○ 투어버스가 지역경제 활성화에 기여한 경제적 규모를 파악해 보기 위해서는 다음의 데이터를 확인하는 것이 필요함

- 첫째, 운영기간 주요 상권 하차 인원 수
- 둘째, 지역상권 내 1인당 지출액 규모

○ 운영기간 내 주요 상권 하차 인원은 광명시에서 집계한 승강장별 하차실적을 이용하며, 노선 내 상권이 형성된 승강장은 광명동굴과 밤일음식문화거리, 광명전통시장임

[표 62] 투어버스 이용객의 주요 지역상권 하차인원 수

(단위 : 명)

구분	2015 (하반기)	2016	2017	2018 (상반기)	계	비고
광명동굴	2,305	13,120	9,933	1,220	26,578	
밤일음식 문화거리		399	1,004	182	1,585	
광명 전통시장		7,517	9,145	1,268	17,930	

○ 1인당 지출액 규모는 광명시에서의 지출(예정포함)금액은 얼마인지에 대한 물음의 결과로 추정할 수 있음

○ 투어버스 하차인원의 지역 상권 소비 지출액은 '하차인원 수 × 1인당 지출액'으로 산출할 수 있음

○ 단, 구매력을 고려하여 할인 및 면제 이용객의 비중만큼을 공제한 '성인' 이용객 비중을 수요적용 계수로 활용함

○ 또한, 전체 이용객의 지출액이 아니라, 실제 구매력이 담보되어 응답에 신뢰성이 확보되는 20~50대 이용객의 응답만을 대상으로 1인당 평균 지출액을 산출함

10) 「투어버스 이용객 만족도 조사 용역(2018)」 결과를 근거로 함

○ 이를 종합하면, 주요 지역상권 소비지출액 증대효과는 다음과 같이 추정됨

[표 63] 주요 지역상권 소비지출액 증대효과 추정

(단위 : 명,원)

구분	투어버스 하차인원 (전체)	구매력을 고려한 수요 적용 계수[11]	20~50대 평균 지출액[12]	투어버스 하차인원의 지출금액 추정 합계[13]
광명동굴	26,578	0.36	18,711	179,026,859
밤일음식 문화거리	1,585	0.36	32,198	18,371,917
광명 전통시장	17,930	0.36	22,857	147,540,016
합 계				344,938,792

○ 총 약 3억 4천만원의 소비지출액 유도가 투어버스를 통해 이뤄졌다고 추정할 수 있음

○ 단, 본 성과는 투어버스 운영만의 성과로 확대해석하긴 곤란하며, 각 지점 자체의 집객력과 결합하여 시너지 효과가 있었다고 보는 편이 타당할 것임

11) 투어버스 이용객 중 '성인'의 비중, [표 57] 참조
12) 「투어버스 이용객 만족도 조사 용역(2018)」 결과를 근거로 함
13) 투어버스 하차인원 지출금액 추정합계 = 투어버스 하차인원(전체) × 구매력계수 × 평균 지출액

5. 시사점

▌성과

○ 2015년 7월부터 운영을 시작한 광명 투어버스 운영 성과는 다음과 같이 요약할 수 있음

○ 첫째, 광명시를 방문한 관광객의 이동 편의 향상을 위해 지난 3년간 60,081명의 투어버스 이용객들이 주요 교통지점에서 주요 관광지점/시설로 이동함

- 이에 따른 이용객 만족도는 약 90.6점(/100점) 수준

○ 둘째, 가장 많은 인원이 하차한 광명동굴을 중심으로 밤일음식문화거리, 광명전통시장, 충현박물관, 이케아/롯데아울렛, 기형도문학관 등의 관광자원들에 대한 연계방문효과가 존재하였음

- 설문결과, 광명시 핵심 관광자원인 광명동굴의 투어버스 노선 내 관광객 경로 파급 효과는 밤일음식문화거리 59.2%, 광명전통시장 72.3%임

- 그러나 이케아/롯데아울렛(3.4%), 기형도 문학관(0.8%), 충현박물관(1.9%) 등 연계효과가 미미한 승강장과 편차가 심하였음

○ 셋째, 3년 간 투어버스가 기여한 지역 상권 소비 지출액 증대효과는 약 3억4천만원 수준으로 추정됨

▌한계 및 개선방향

○ 확인된 성과에도 불구하고, 여러 한계점이 드러났는데, 성과측면에서 확인된 문제점은 다음과 같이 요약됨

○ 첫째, 전체 만족도가 91점이나 코스 구성 및 접근성에 대한 만족도는 상대적으로 낮은 수준을 보임에 따라 개선 필요

○ 둘째, 핵심 관광자원인 광명동굴의 연계파급효과가 노선 내 각 관광지점별로 편차가 심하게 나타나 노선 전체의 비효율성이 확인됨

V 투어버스 운영사례 검토

1. 투어버스 운영현황
2. 사례답사
3. 문헌조사
4. 시사점

1. 투어버스 운영현황

1.1. 전국 지자체 투어버스 운형 현황

○ 총 51개 지자체에서 투어버스를 운영 중이며, 이 중 15개의 지자체에서 순환형 노선을 운영 중임

- 조사된 51개의 투어버스 중 순환형은 15개로 29.4%, 테마형은 36개로 70.6%임
- 15개의 순환형 버스 중, 6개는 테마형을 함께 운영함

[표 64] 전국 시티투어 운영 현황

시도명	시군구	운행형태	관리기관	비고
경기도	안성시	테마형	안성시 문화관광과	
	안산시	순환형	경기도 안산시	
	남양주시	테마형	경기도 남양주시청	
	부천시	테마형	부천문화원	
	성남시	테마형	성남시 관광과	
	이천시	테마형	이천시청 문화관광과	주말운영 및 평일 탄력적 운행
	화성시	테마형	화성시청	
	파주시	테마형	파주시청	
	평택시	테마형	평택시 문예관광과	
	여주시	순환형	신일투어 세종투어	
	오산시	테마형	오산시청 문화체육관광과 관광팀	
	광명시	순환형	광명도시공사	
	광주시	테마형	광주시청	
	가평군	순환형	㈜진흥고속	
강원도	정선군	테마형	정선군 문화관광과	
	춘천시	테마형	강원도 춘천시청	
	양구군	테마형	양구군청	
	원주시	테마형/순환형	강원도 원주시청	
경상남도	사천시	테마형	사천시 문화관광과	
	밀양시	테마형	문화관광과 관광기획담당	
	함양군	테마형	함양군청	
	거제시	테마형	거제시 관광과	

경상북도	포항시	테마형	포항시	
	봉화군	테마형	경상북도 봉화군	축제기간 한정운행
대구광역시	–	테마형/순환형	대구시설공단	
	중구	순환형	대구 광역시 중구청	
대전광역시	–	테마형	대전광역시	연간회원권 50,000
서울특별시	강남구	순환형	서울특별시 강남구	통합권 22,000
	송파구	테마형	서울특별시	
세종특별자치시	–	테마형/순환형	세종특별자치시 문화체육관광과	
울산광역시	–	테마형/순환형	울산광역시도시공사	
인천광역시	연수구	순환형	인천광광공사	
전라남도	목포시	테마형	전라남도 목포시청	
	여수시	테마형/순환형	여수시청	
	광양시	테마형	광양시청	
전라북도	정읍시	테마형	정읍시청 토탈관광과	
	고창군	테마형	전라북도 고창군청	
	익산시	테마형/순환형	익산시청 문화관광과	
	군산시	테마형	전라북도 군산시청	
	진안군	테마형	㈜여행스케치	
	장수군	테마형	전라북도 장수군청	
	완주군	테마형	전라북도 완주군청	
충청남도	보령시	테마형	충청남도 보령시청 관광과	이용권 구매 시 머드 화장품 2,000원 할인권 제공
	천안시	테마형	천안시청	
	공주시	테마형	공주시청	
	서천군	순환형	충청남도 서천군	
	아산시	테마형	충청남도 아산시청	
	부여군	테마형	충청남도 부여군청	
	서산시	테마형	서산시청 관광산업과	
충청북도	청주시	테마형	청주시 관광과	
제주도	제주시	순환형	제주도관광협회/제주시청	

1.2. 사례선정 배경

○ 향후 투어버스 운영에 개선 사항으로 노선의 축소 및 대안, 수익성 개선, 홍보, 운영방안 등의 논의사항이 있으며, 이에 따라 광명 투어버스에 적용할 수 있는 사례지를 선정

○ 전국 투어버스 중 광명시와 마찬가지로 순환형으로 운행하고 있는 지자체 선정

▌ 가평투어버스(순환형)

○ 관광지 위주의 A코스와 휴양림/박물관 위주의 B코스로 편성된 2개의 노선을 운행 중임

- B코스의 경우 주민 요청에 의해 편성된 노선으로 노선 개편에 대한 개선사항을 벤치마킹할 수 있을 것으로 보임

○ 가평군이 민간(진화고속)에 관리위탁하여 투어버스를 운영 중으로 이에 따른 민간 위탁 운영의 장·단점을 알아보고, 운영주체의 개선방안 등을 토의할 수 있을 것으로 보임

▌ 대구투어버스(순환형)

○ 대구 투어버스의 경우 순환형과 테마형을 모두 운영 중이며 1층 버스와 2층 버스 모두 운영 중임

○ 대구 도심 순환형 투어버스는 대구시설공단이 관리·운영 중에 있으며, 테마형 투어버스의 경우 민간업체가 운영하고 있어 이에 따른 운영주체의 일원화를 고민하고 있는 상황임

- 2018년 말 수탁 계약이 완료되어 전면적인 투어버스 운영의 개편을 위한 공청회가 2018년 6월 진행됨
- 이에 따른 투어버스 운영주체 일원화에 대한 의견과 그에 따른 전면적 운영 개편의 방안을 모색할 수 있을 것으로 보임

○ 대구 시티투어의 경우 홍보를 위한 버스 랩핑(Wrapping)이 진행되었으며, 이에 대한 의견을 통해 향후 광명 투어버스의 랩핑(Wrapping)방안을 모색할 수 있을 것으로 보임

2. 사례답사

2.1. 가평 투어버스

▌조사개요

○ 일자 및 장소 : 2018.08.09.(목), 가평군 일대 및 가평군청

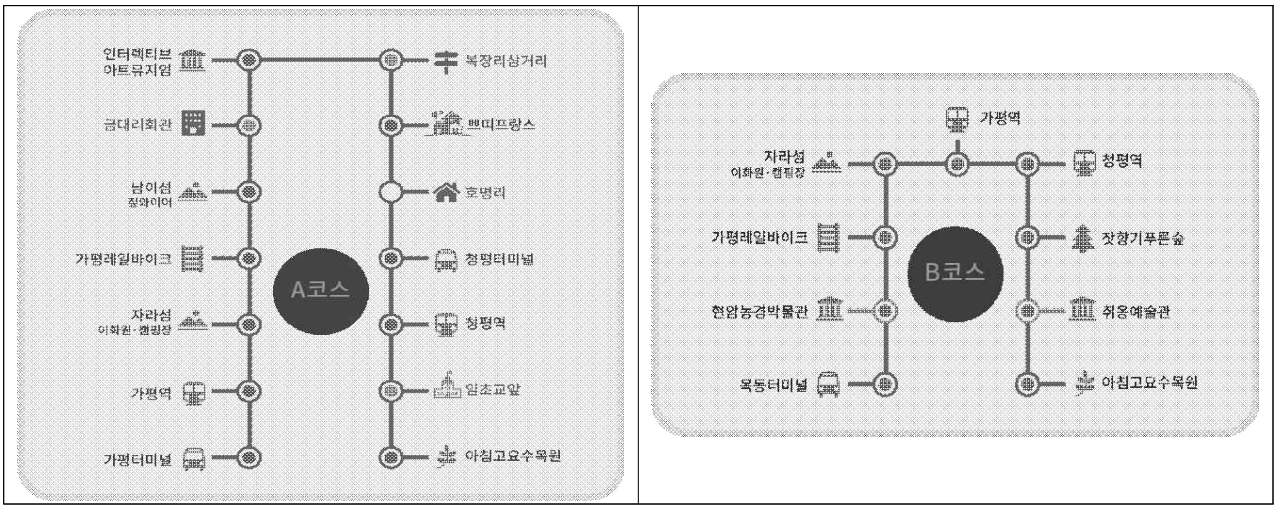
○ 대상 : 가평군 시티투어 버스기사 및 가평군청 관광기획팀 투어버스 담당자

○ 내용 : 투어버스 이용 및 담당자 인터뷰

▌가평 투어버스 현황

○ 2개의 코스를 운영 중이며, A코스 6대, B코스 2대로 총 8대의 버스가 순환함

- ‘15~’17년도 자료를 기준으로 A코스는 연평균 182,376명의 이용객이 이용했으며, B코스는 5,093명의 이용객이 이용함
- 투어버스 요금은 두 코스 모두 6,000원이며, A코스와 B코스 교차이용이 가능함
- 평일에는 외국인이 70~80%이상 차지할 만큼 외국인 이용 비중이 높음



[그림 12] 가평 투어버스 코스

▌조사내용

[표 65] 가평시티투어 담당자 인터뷰 내용

구분	내용
운영 목표	– 이용객의 편의 증진 – 투어버스 운영에 있어 운영 목표를 명확하게 설정하는 부분이 중요함
운영방안	– 관의 주체로 노선, 가격 등의 운영 계획을 수립하고 이를 토대로 민간과 보조금 등을 협의하는 민간위탁 운영방식임 – 전문성을 갖춰 운영이 효율적으로 진행되며, 투어버스와 관련된 문의 및 민원을 전담하는 장점이 있음 – 보조금 지급 등으로 방만한 경영이 되지 않는 운영목적을 가질 수 있도록 수익에 따른 분배가 필요함 – 하지만, 민간위탁의 경우 보조금 등의 정산을 위한 비용/수익의 산출을 모두 신뢰하기 어려움
노선개편	– 지역주민들이 노선에 포함을 요청하여 만들어진 B코스는 이용객이 적어 경제성은 떨어짐 – 지역주민들의 요구에 따라 노선을 빈번하게 변경하는 방안은 추천하지 않음 – 노선의 경우 전체적인 노선의 틀을 보고, 향후 5년 정도 지속적으로 운영할 수 있는 일관성 있는 편성이 필요함
홍보방안	– 이용객 중 대다수가 외국인으로 한국 드라마 등을 통해 가평의 여행지를 알고 홈페이지 검색해서 오시는 분이 대다수임 – 블로그, SNS 등 인터넷 검색을 통해 쉽게 여행할 수 있는 방안임을 안내
요금관련	– 2014년 5,000원 투어버스의 요금을 '15년도 6,000원으로 인상 – 요금인상에 따른 승객감소는 미미하며, 인원 감소는 경기침체, 메르스 등의 질병과 같은 국내·외 사정에 따른 이용객 감소가 발생함

▌시사점

○ 투어버스의 수익성과 공익성 중 공익성에 더 큰 비중을 두어 '이용객의 편의 증진'이라는 단일화된 운영 목표를 설정함

- 수익성과 공익성을 동시에 만족시키기 어려우므로, 투어버스 운영에 있어서 명확한 운영 목표를 설정하는 절차가 필요함

○ 투어버스 요금 인상 사례로, 20%요금 인상에도 승객감소는 거의 나타나지 않은 점에서 관광객이 투어버스 요금에 덜 민감함을 알 수 있음

○ 홍보방안의 경우 광명시와 입지적인 여건이 달라 벤치마킹하기는 어려울 것으로 판단됨

2.2. 대구 투어버스

▌조사개요

○ 일자 및 장소 : 2018.08.10.(금), 대구시 일대 및 대구시설공단

○ 대상 : 대구시설공단 시티투어팀 담당자

○ 내용 : 투어버스 이용 및 담당자 인터뷰

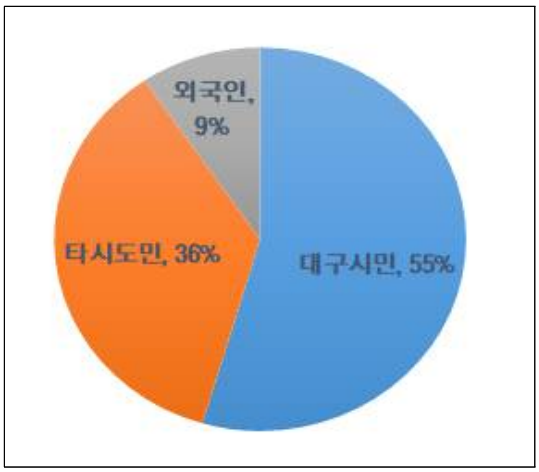
▌대구 투어버스 현황

○ 2010년 위탁받아 관리운영을 수행하고 있으며, 현재 공단 운영인력으로는 일반직 2명(사무직), 고객관리직 5명(운전원)으로 총 7명의 인원이 근무함

○ 운영시간은 9시 30분부터 18시 40분으로 1일 12회 차(40분 배차간격) 운행함

○ 도심 순환형으로 14개의 승강장, 총 33㎞ 거리를 운행하고 있음

- 최근 3년 간('15~'17) 이용객 수는 93,082명이며, 연평균 31,027명이 이용함
- 이용객을 세부적으로 보면 대구시민 55%, 타 시도민 36%, 외국인 9%로 구성됨



[그림 13] 대구 투어버스 이용인원 구성

▌조사내용

[표 66] 대구시설공단 시티투어팀 담당자 인터뷰 내용

구분	내용
운영방안	– 민간 운영은 운영측면에서 효율적이고, 상대적으로 자율적으로 진행이 가능함 – 전문적인 관광분야의 민간 운영을 하게 되면, 마케팅이 전문적이고, 효과도 더 큼 – 하지만, 관리비용 감축 등의 노력에 소홀할 수 있음 – 시설공단에서 진행하는 사업과 접목되는 부분이 없을 경우 투어버스 운영을 계속 진행하는 부분은 어려움
인력관련	– 버스 운전사로 5명의 인력을 구성하고 있으며, 모두 무기계약직임 – 1명당 1일 3회 (일 6시간, 주 5일)를 운행하며, 하루의 휴무를 가질 수 있음 – 1명의 운전사만 있을 경우 대체인력에 대한 방안이 확보되지 않으면, 갑작스러운 사고 등에 대처하기 어려움
버스관리	– 버스 정비 자격이 있는 인력만 채용하는 것은 아니지만, 자격이 있는 기사의 경우 버스 고장 원인 파악 등이 신속하게 이뤄지는 장점이 있음 – 버스 고장을 대비한 예비차량의 존재도 필요하지만, 관광객은 투어버스 이용에 목적을 두고 있어, 버스자체에 대한 매력도는 감소할 가능성이 있음
노선개편	– 코스에 포함된 승강장 중, 어린이 회관의 경우 노선에 포함시켜달라는 민원을 통해 검토하여 노선에 포함함 – 노선을 개편할 때, 많은 사람들이 방문하는 곳과 주민들 요구사항 중 크게 코스를 벗어나지 않는 범위에 위치한 곳은 포함할 수 있음
홍보방안	– 시설공단의 경우 시설관리에 대한 부분에 적합하며, 전문적인 관광 전담 기관이 아니기 때문에 홍보에 한계가 있으며, 홍보 분야의 예산이 부족하여 여러 방안을 실행할 수 없음 – 예산이 크게 들어가는 홍보의 경우 관의 적극적 협조와 지원이 필요함 – 버스 외관 Wrapping에 저작권료를 지불하고 '타요' 캐릭터를 사용하고 있지만, 아이들의 관심은 끌지만, 어른들에겐 크게 효과가 없음 – 투어버스 자체가 이용객을 끌어들일 유인책이 없다면 홍보를 많이 해도 큰 효과를 보긴 어려울 것임
지역경제 파급효과	– 운행코스 중 반고개 무침회 골목, 안지랑 곱창골목은 주로 저녁 장사를 진행하는데, 투어버스는 주간에만 운행하여 투어버스 운행시간과 점포 운행시간이 맞지 않는 경우는 지역경제 파급효과가 미미할 것으로 예상 – 관광지와 코스 운행시간이 맞아야 더 큰 지역경제의 파급효과를 얻을 수 있음(노선 개편 시 고려할 사항)

▌ 시사점

○ 시설관리공단에서는 공공시설 관리 위주의 역할 수행 기관으로 투어버스 운영과 같은 관광에 전문적 기관이 아닌 점에서 운영여건의 어려움이 발생함

- 관광을 전문으로 하는 부서가 없어, 그에 따른 지원이나 인력이 구성되기 어려움
- 투어버스 홍보나 운영 방안 등에 대한 전문적인 노하우가 부족함
- 관광에 대한 전문적인 운영이 가능한 공단, 공사 또는 민간에 위탁하는 것이 바람직함

○ 투어버스 운행시간과 경유하는 시장/거리 등의 운영시간이 다를 경우, 지역경제 파급효과를 기대하기 어려움

- 노선 구성에서 각 경유지의 운영시간에 방문할 수 있도록 코스를 구성해야 함

3. 문헌조사

3.1. 광주 투어버스

▌ 일반현황

○ 빛고을시티 투어는 주요 관광지를 순환하는 광주 투어버스 승차권 1장으로 원하는 승강장에서 자유롭게 승·하차가 가능함

○ 운행기간 : 2018년 6월 ~ 12월 (6개월 간)

○ 운영시간 : 8시 30분 ~ 19시 30분

○ 코스는 순환왕복형과 내부순환형 두 가지이며, 예약 없이 현장발권 및 이용이 가능함

- 순환왕복형 1,2코스와 내부순환형 셔틀버스는 매주 토·일요일 운행함

▌ 운영현황

○ 순환왕복형의 요금은 성인기준 2,000원이며, 내부순환형 셔틀버스는 500원임

○ 저렴한 비용으로 광주 지역 곳곳을 갈 수 있고, 해설을 함께 들으며 이용할 수 있지만 실질적인 이용객은 극소수로 버스 1대당 평균 이용인원은 3명에 불과함

○ 시티투어를 찾아 탈 만큼 광주를 대표할 만한 문화콘텐츠의 홍보와 개발이 부족한 것으로 보임

[그림 14] 광주 투어버스 및 관광지 전경

3.2. 인천 투어버스

▌ 일반현황

○ 인천투어버스는 순환형 3개노선, 테마형 1개 노선을 운영하고 있으며, 테마형의 경우 한정기간(4.14~10.21)만 운영함

- 테마투어노선의 경우 사전예약을 통해서만 별도로 티켓 구매가 가능함

○ 순환형 3개 노선의 명칭은 하버라인, 시티라인, 바다라인이며, 단일권은 하버라인과 시티라인을, 통합권으로는 하버·시티·바다 라인을 모두 이용할 수 있음

[표 67] 인천투어버스 현황

구분	내용	비고
노선	순환형 3개 노선 / 테마형 1개 노선	테마형은 4.14~10.21 한정운영
요금	단일권 5,000원 / 통합권 10,000원 / 테마형 10,000원	
특징	2층 버스 운행	

▌ 노선 현황

○ 하버라인(순환형)

- 인천의 과거, 현재, 미래를 모두 둘러볼 수 있는 타임머신 코스로 인천역에서 시작하여 14군데 승강장을 돌아 인천역으로 도착하는 순환형 코스임 (배차간격 30분)

운행시간표 (배차간격 30 분)

	인천역 (차이나타운) ①	하버파크 호텔 ②	연안여객 터미널 ③	인천종합 어시장 ④	G-타워 (커넬워크) ⑤	솔찬 공원 ⑥	송도테크노파크 (현대프리미엄아울렛) ⑦	송도컨벤시아 (NEATT) ⑧	센트럴파크 (인천도시역사관) ⑨	인천상륙작전기념관 (인천광역시립박물관) ⑩	신포 국제시장 ⑪	개항장 (아트플랫폼,인천역) ⑫	월미 공원 ⑬	월미문화의 거리 ⑭	인천역 (차이나타운) 도착
01회	*	*	*	*	*	*	*	*	10:08	10:23	10:47	10:49	10:54	10:58	11:12
02회	10:00	10:02	10:18	10:23	10:38	10:45	10:53	10:58	11:08	11:23	11:47	11:49	11:54	11:58	12:12
03회	10:30	10:32	10:48	10:53	11:08	11:15	11:23	11:28	11:38	11:53	12:17	12:19	12:24	12:28	12:42
04회	11:00	11:02	11:18	11:23	11:38	11:45	11:53	11:58	12:08	12:23	12:47	12:49	12:54	12:58	13:12
05회	11:30	11:32	11:48	11:53	12:08	12:15	12:23	12:28	12:38	12:53	13:17	13:19	13:24	13:28	13:42
06회	12:00	12:02	12:18	12:23	12:38	12:45	12:53	12:58	13:08	13:23	13:47	13:49	13:54	13:58	14:12
07회	13:00	13:02	13:18	13:23	13:38	13:45	13:53	13:58	14:08	14:23	14:47	14:49	14:54	14:58	15:12
08회	13:30	13:32	13:48	13:53	14:08	14:15	14:23	14:28	14:38	14:53	15:17	15:19	15:24	15:28	15:42
09회	14:00	14:02	14:18	14:23	14:38	14:45	14:53	14:58	15:08	15:23	15:47	15:49	15:54	15:58	16:12
10회	14:30	14:32	14:48	14:53	15:08	15:15	15:23	15:28	15:38	15:53	16:17	16:19	16:24	16:28	16:42
11회	15:00	15:02	15:18	15:23	15:38	15:45	15:53	15:58	16:08	16:23	16:47	16:49	16:54	16:58	17:12
12회	15:30	15:32	15:48	15:53	16:08	16:15	16:23	16:28	16:38	16:53	17:17	17:19	17:24	17:28	17:42
13회	16:00	16:02	16:18	16:23	16:38	16:45	16:53	16:58	17:08	17:23	17:47	17:49	17:54	17:58	18:12
14회	16:45	16:47	17:03	17:08	17:23	17:30	17:38	17:43	17:53	*	*	*	*	*	*

[그림 15] 인천 투어버스 하버라인 운행시간표

○ 시티라인(순환형)

- 현지인처럼 인천을 즐길 수 있는 시티투어로 1,2층 버스가 함께 운영되며, 센트럴파크에서 운행을 시작하여 총 11군데를 돌아 센트럴 파크로 돌아오는 순환형으로 차량 배차간격은 50분임

운행시간표 (배차간격 50 분)

	센트럴파크 (인천도시역사관) ①	송도 컨벤시아 ②	트리플스트리트 (글로벌갤퍼스) ③	소래 포구역 ④	모래내 시장 ⑤	부평역 (부평지하상가) ⑥	인천시청광장 (엔타스면세점) ⑦	인천문화예술회관 (먹방골목) ⑧	문학경기장 (도호부청사) ⑨	동춘역 (스퀘어원) ⑩	센트럴파크 (이스트보트하우스, 송도컨벤시아) ⑪	센트럴파크 (인천도시역사관) 도착
01회	10:20	10:27	10:31	10:52	11:15	11:50	12:15	12:20	12:26	12:35	12:42	12:45
02회	11:10	11:17	11:21	11:42	12:05	12:40	13:05	13:10	13:16	13:25	13:32	13:35
03회	12:00	12:07	12:11	12:32	12:55	13:30	13:55	14:00	14:06	14:15	14:22	14:25
04회	12:50	12:57	13:01	13:22	13:45	14:20	14:45	14:50	14:56	15:05	15:12	15:15
05회	13:40	13:47	13:51	14:12	14:35	15:10	15:35	15:40	15:46	15:55	16:02	16:05
06회	14:30	14:37	14:41	15:02	15:25	16:00	16:25	16:30	16:36	16:45	16:52	16:55
07회	15:20	15:27	15:31	15:52	16:15	16:50	17:15	17:20	17:26	17:35	17:42	17:45

[그림 16] 인천 투어버스 시티라인 운행시간표

○ 바다라인(순환형)

- 인천 바다를 방문하는 투어버스로 1층, 2층 버스로 함께 운영되며 국제선 이용이 가능한 인천국제공항, 수도권 휴양지 을왕리 해수욕장, 인천 리조트 파라다이스시티 등을 방문함

- 시티라인과 마찬가지로 센트럴파크에서 운행을 시작하여 총 9군데 관광지점에서 승하차가 가능하며, 배차 간격은 60분임

운행시간표 (배차간격 60 분)

	센트럴파크 (인천도시역사관) ①	송도 컨벤시아 ②	인천국제공항 (제1여객터미널) ③	파라다이스 시티 ④	무의도입구 (용유역) ⑤	을왕리 해수욕장 ⑥	인천국제공항 (제2여객터미널) ⑦	인하국제의료센터 (합동청사역) ⑧	센트럴파크 (이스트보트하우스 송도컨벤시아) ⑨	센트럴파크 (인천도시역사관) 도착
01회	09:30	09:35	10:13	10:18	10:28	10:41	10:55	11:11	11:39	11:42
02회	10:30	10:35	11:13	11:18	11:28	11:41	11:55	12:11	12:39	12:42
03회	11:30	11:35	12:13	12:18	12:28	12:41	12:55	13:11	13:39	13:42
04회	12:30	12:35	13:13	13:18	13:28	13:41	13:55	14:11	14:39	14:42
05회	13:30	13:35	14:13	14:18	14:28	14:41	14:55	15:11	15:39	15:42
06회	14:30	14:35	15:13	15:18	15:28	15:41	15:55	16:11	16:39	16:42
07회	15:30	15:35	16:13	16:18	16:28	16:41	16:55	17:11	17:39	17:42
08회	16:30	16:35	17:13	17:18	17:28	17:41	17:55	18:11	18:39	18:42
09회	17:30	17:35	18:13	18:18	18:28	18:41	18:55	19:11	19:39	19:42

[그림 17] 인천 투어버스 바다라인 운행시간표

▌ 운영 현황

○ 버스 내부에 고객 편의 시설을 설치했으며, 노선 개편 및 여러 프로모션을 함께 진행하며 콘텐츠를 개발함

[표 68] 인천투어버스 운영 현황

구분	내용	내용
버스 내부 시설	– 2층 버스 내 좌석은 총 64석으로 1층 9석 2층에 55석으로 20석 실내석, 35석 실외석으로 구성됨 – 무료 와이파이, USB 충전포트 등의 고객 편의 시설을 갖추어 버스 이용객의 불편함을 최소화시킴 – 2층 버스와 같이 야외좌석이 있는 곳은 추위를 대비한 무릎담요와 핫팩을 비치함 – 인천국제공항 이용 고객을 배려한 캐리어 보관공간을 마련함	
프로모션	– 팜플렛을 들고 다니며, 센트럴파크/인천역/월미도 공원의 안내소에서 스티커를 받아오면 선물을 증정하는 이벤트 진행 – 일정 기간 고객만족도 조사를 시행하며, 참여자에게 틴케이스를 증정함 – 매주 금,토는 19시~21시까지 2층버스를 이용하여 야경투어로 운행함(예약제로 진행)	

4. 시사점

[표 69] 종합 시사점

구분	내용
운영 목표	– 투어버스 운영 목표를 명확하게 설정한 후, 그에 따른 세부사항에 대한 전략 수립이 필요함
운영방안	– 민간과 공단(또는 공사)에 위탁하여 운영할 때의 각각의 장·단점이 있지만, 수입/비용에 투명성을 확보하기 위해서는 공단 및 공사에 위탁하는 방안이 우선됨 – 요일별로 순환형과 테마형을 운영하는 방안과 순환코스를 시기별로 운행하는 방안 등의 운영방식 변경을 검토하여, 광명 투어버스에 적용이 가능한 방안 제시가 필요함
버스관리 및 인력	– 광명시의 경우, 1개 노선을 1대의 버스로 운영하기 때문에 버스 고장 등의 문제 대처를 위한 예비 차량의 존재가 중요함 – 운전기사도 1명을 고용하여 운영할 경우, 대체 인력 등에 대한 방안을 고려해야함
노선개편	– 향후 5년 정도 지속적으로 운영할 수 있는 일관성이 있는 노선이 설정되어야 승객들의 혼선을 방지할 수 있음 – 승객들의 동선이 단축되고, 노선이 복잡하지 않아 전체 순환시간을 줄일 수 있는 방안의 노선 개편이 필요함
홍보방안	– 대구광역시 투어버스의 경우, 버스 외관의 새로운 Wrapping을 통해 실제로 아이들의 흥미를 유발하여 버스 수요의 증가로 이어질 수 있었음 – 투어버스 자체의 매력도를 높일 수 있는 홍보 방안(외관 Wrapping)과 이를 사전에 알리는 방안이 필요함 – 또한 투어버스의 외관의 변화 뿐 아니라 다양한 프로모션으로의 연계를 통해 투어버스 자체의 매력도 증진도 필요함
요금관련	– 사례와 인터뷰를 통해서 요금 인상에 관광객은 비탄력적으로 반응하여, 투어버스 이용의 감소가 크게 발생하진 않을 것으로 예상됨 – 하지만, 요금만 대폭 증가하는 방안보다는, 요금 증가와 함께 투어버스 이용에 혜택을 함께 부여하는 방안이 더 효율적일 것으로 보임

VI 투어버스 이용 활성화 전략 및 방안

1. 활성화 전략수립의 방향성
2. 노선정비 방안
3. 요금 현실화 방안
4. 탄력 운영 방안
5. 홍보 강화 방안
6. 운영체계 정비 방안
7. 기타 이용 활성화 방안
8. 예상 문제점 및 대응방안

1. 활성화 전략수립의 방향성

1.1. 전략수립 방향

▌투어버스 이용활성화 전략 방향

○ 현재 광명 투어버스는 관광객의 이동편의성 증진, 관광자원간의 연계강화, 지역경제의 활성화 등 세 가지 정책 목표 하에 운영되고 있음

○ 세 가지 목표의 달성 여부는 모두 '이용객 수'라는 변수에 종속되기 때문에 이를 증진시키기 위한 노력이 곧 모든 정책 목표 달성을 위한 전략·전술이 될 수 있음

○ 그러나 세부 전술(tactics)의 기대효과가 일부 목표와 상충될 수 있음

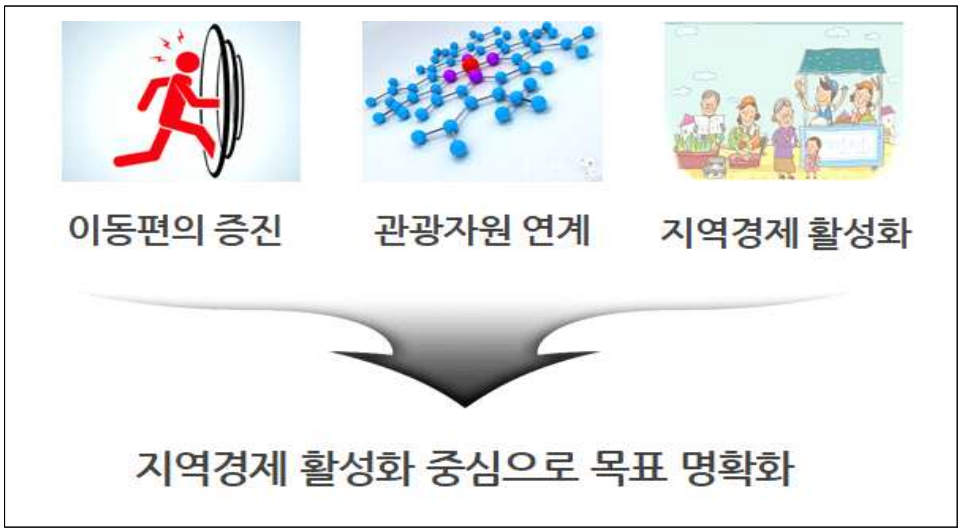
- 예를 들어, 관광객의 이동편의성을 증진시키기 위해 노선을 단축시킨다면, 관광자원간의 연계라는 목표를 일부 훼손할 수 있음

○ 투어버스 이용 활성화를 위한 세부 방안이 모든 정책 목표에 부합하도록 설계하는 것이 이상적이겠으나, 자칫 각각의 목표가 다른 목표 달성에 제약조건이 됨에 따라 시도할 수 있는 방안이 제한될 수 있음

○ 그러므로 현재 운영상황에 맞추어 운영 목표의 단순화가 필요하며, 각 목표의 특징은 다음과 같이 정리될 수 있음

- 첫째, 관광객의 이동편의성 증진 목표는 이용객 수와 직접적으로 연결되기 때문에 별도 정책목표로서 효율성이 없음
- 둘째, 관광자원간 연계 목표는 '체계적 연결'이 노선 매력도를 저해하여 이용객수를 떨어뜨리는 요인이 되기 때문에, 실효적 측면에서 실천방안이 오히려 목표와 상충됨
- 셋째, 지역경제활성화 목표는 이용객 수 전체의 증가와 더불어 각 노선 이용객 수 중 지역상권에 하차하는 인원 비율이 많을수록 달성될 수 있으며, 달성 여부를 상대적으로 명확하게 진단할 수 있음

○ 각 운영 목표의 특징을 감안할 때, 세 가지 운영 목표 중 '지역경제 활성화' 목표를 제외한 나머지 두 가지 목표는 목표 효율성이 떨어지거나 실천방안과의 정합성이 낮아 사실상 목표로서의 의미가 없으므로, 과감하게 목표에서 제외하는 것이 투어버스 이용 활성화 방안을 도출하는 데 있어 보다 효율적일 것으로 판단됨



[그림 18] 운영목표의 명확화

1.2. 세부 대응 전략

▌노선정비

○ 노선정비로 비효율적인 구간을 해결하고, 관광자원간 연계성을 강화하여 투어버스 노선 매력도를 높임

- 철산역, 광명동굴은 이용객이 많이 승·하차하는 지점으로, 1·2노선이 모두 중복하여 운행함
- 수입측면에서의 매출은 고정되나 비용은 두 배로 소요되어 투어버스 운행 효율성이 낮아짐
- 따라서 현재 1노선과 2노선이 중복으로 운행하고 있는 지점을 검토하고, 노선을 한 개의 노선으로 통폐합하여 노선 중복 문제를 해결

○ 또한 KTX광명역~광명동굴 구간에 비효율적인 지점을 검토하고, 직행 코스 구상방안을 마련하여 교통거점과 관광거점간의 연결성을 강화함

- 1노선의 경우 KTX광명역~광명동굴 구간[14]에 여러 관광지점을 경유하여, 시내버스로 이용 시 24분이 소요되지만, 투어버스 이용 시 30분이 소요되어 대중교통 대비 시간경쟁력이 떨어지는 문제점이 발생함

○ 따라서 노선 정비와 운행코스 재편성을 통해 광명 투어버스 운행 효율성을 높임과 동시에 투어버스 이용 활성화 방안을 모색하고자 함

- 각 노선의 주요 지점을 선정하여 노선을 단일화하고, 코스 재구성을 통해 교통거점~전략거점 구간에서 투어버스의 시간 경쟁력을 확보할 필요가 있음

▌요금 현실화 방안

○ 수요 감소를 최소화할 수 있는 요금의 현실화 방안을 모색하고, 이를 통해 수익성을 개선함

- 소비자의 지불의사금액을 통한 심리적 마지노선 요금과 대안 교통수단(대중교통 등) 가격 등을 비교 검토하여 가격경쟁력을 형성할 수 있는 요금 책정
- 요금 인상에 따른 예상 문제점을 검토하고 이를 해결할 수 있는 대안을 제시

14) KTX광명역-IKEA/롯데프리미엄아울렛-기형도문학관-충현박물관-광명동굴 순으로 운행됨

▌ 탄력적 운행

○ 시기별 탄력적 운행방안을 검토하여, 이를 통해 실적 개선방안을 마련함

- 시기별 이용실적의 편차가 크다는 문제점을 해결하기 위해, 시기별 운행 방법을 변경하는 탄력적 운영방안에 대한 검토가 필요함

▌ 홍보강화

○ 현재 투어버스의 인지도를 강화시키는 홍보 방안과 함께 투어버스에 대해 정보가 없는 사람에게 버스를 인식시킬 수 있는 홍보 방안 모색

- 타 지자체 사례를 통해 투어버스를 운영하면서 진행하는 프로모션을 조사 및 검토하여 투어버스에 적합한 방안을 제시
- 투어버스 자체의 상품성 강화를 위한 방안으로 외관에 새로운 디자인의 랩핑(Wrapping)을 통해 사람들의 호기심 유발

▌ 운영체계 정비

○ 이원화된 운영주체간 역할을 명확히 할 방안을 모색하여 이를 통해 투어버스의 지속적 운영을 위한 제도적/행정적 운영체계를 마련

- 투어버스 운영에 관한 조례제정을 통해, 일관된 운영과 지속적인 체계 마련의 방안을 제시함

1. 노선 정비	KTX-광명동굴까지의 연결의 비효율성을 해결하기 위한 노선 단축 및 코스의 재구성 방안 마련
2. 탄력적 운행 검토	시기별 운영 실적의 편차 발생의 대안으로 요일별/시기별 탄력적 운영 및 요금 차별방안 검토
3. 요금의 현실화	투어버스 이용요금의 현실화를 통한 수익성 개선 및 예상 문제점 검토
4. 홍보강화	현재 투어버스의 인지도 강화를 위한 홍보방법과 인식제고를 위한 홍보 강화
5. 운영체계마련	투어버스 지속성 운영을 위한 제도적/행정적 운영체계 마련

[그림 19] 투어버스 이용활성화를 위한 세부전략

2. 노선정비 방안

2.1. 노선 통폐합

○ 현재 2개 노선에서 중복 운행되는 승강장은 밤일음식문화거리, 광명전통시장, 철산역, 광명동굴로 2노선이 운행하는 모든 승강장을 1노선이 중복하여 운행 중임

○ 승강장 실적을 검토하여 2개 노선을 통폐합하여 1개의 노선으로 구성하고, 그에 따른 대안을 마련하고자 함

▌승강장 선정

○ 교통거점인 KTX광명역, 철산역과 광명전통시장(광명사거리역)에서 투어버스를 이용하여 전략거점인 광명동굴로 방문할 수 있음

○ 1노선은 교통거점~전략거점 구간에 IKEA/롯데아울렛, 기형도 문학관, 충현박물관을 경유하고 있어 구간 연결의 비효율성이 발생함

[그림 20] 투어버스 경유 관광지점

○ 구간 연결의 비효율성을 발생시키는 지점의 실적을 검토하면 아래 표와 같음

[표 70] 관광지점 별 승하차 실적(15.7~18.6)

(단위 : %)

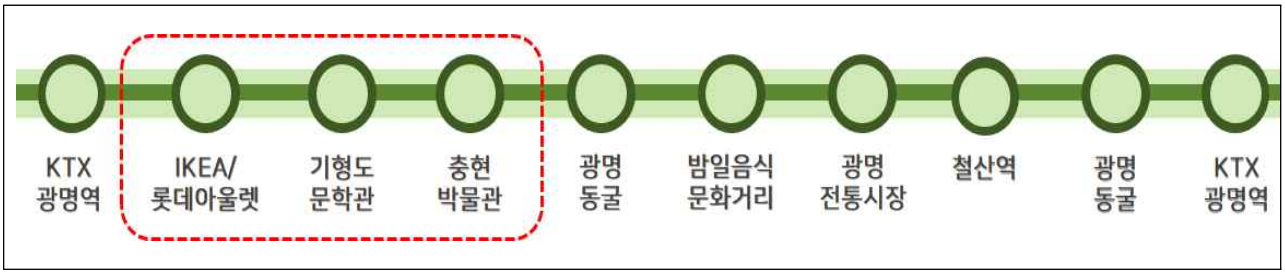
구분	충현박물관	IKEA/롯데아울렛	기형도문학관	합계
승차비율	0.6	0.1	0.0	0.7
하차비율	2.6	2.1	0.0	4.7

주) 기형도문학관의 경우, 2018.02~2018.06까지의 운행 실적

○ 3개 승강장의 승차비율 합계는 0.7%, 하차비율 합계는 4.7%로 이용수요가 저조하여 전체 실적에서 매우 미미함을 알 수 있음

○ 따라서 노선을 통폐합하면서 교통거점~전략거점 구간 효율성 증대를 위해 경유하는 승강장을 제외한 노선을 구성하여 구간의 연결성을 강화시키는 노선(안)을 구상함

- KTX광명역~광명동굴 구간에 대중교통(시내버스)을 이용하면 최단시간 22분, 최장시간 26분으로 평균 24분이 소요됨
- KTX광명역~광명동굴 구간에 직행하는 투어버스를 이용하면 약 10~15분이 소요될 것으로 예상되며, 대중교통보다 시간적인 면에서 경쟁력을 확보할 수 있음
- 따라서 1노선에서 이케아/롯데아울렛, 기형도문학관, 충현박물관을 노선에서 제외하여 노선의 효율성을 증대시킬 수 있음



[그림 21] 투어버스 1노선 검토

▌ 노선 선정

○ 현재 2개 노선 체계에서 중복 운행되는 운영의 비효율성을 해결하기 위해 노선을 통폐합하여 1개의 단일 노선으로 운행하는 노선(안)을 구상함

- 2노선은 이용실적이 양호한 승강장으로 구성되어 있어, 2노선을 중심으로 노선 통폐합함

2.2. 노선(안) 제시 및 대안별 특징

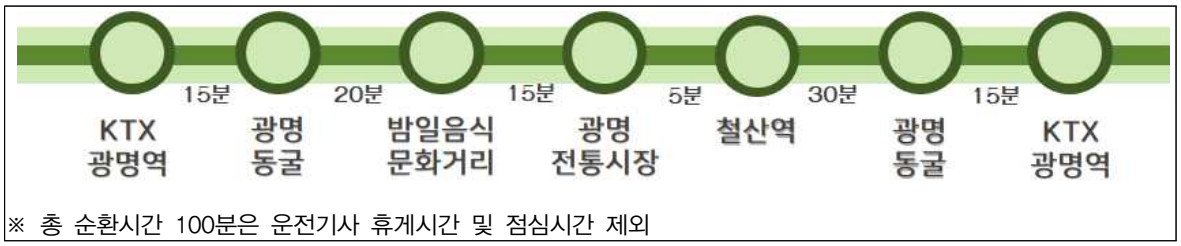
○ 노선 통폐합과 구간 효율성 증대를 위해 실적이 저조한 승강장을 제외한 코스 구성을 기점에 따라 2개의 안으로 구분함

- 1안 : 1호선 광명역 지하철을 이용 또는 KTX를 이용하여 광명에 접근하는 관광객을 위한 KTX광명역을 기점으로 하는 코스 구성
- 2안 : 7호선 철산역 지하철 이용 또는 시내버스를 이용하여 철산역에서 광명동굴로의 접근을 원하는 관광객을 위한 철산역을 기점으로 하는 코스 구성

▌1안. KTX광명역 기점

○ KTX광명역을 기·종점으로 하는 순환코스로 KTX광명역~광명동굴~밤일음식문화거리~광명전통시장~철산역~광명동굴~KTX광명역을 경유함

○ 전체 순환시간은 100분(예상)이며, 1일 총 5회 차 운행을 목표로 함



[그림 22] KTX광명역 기점(대안1)

○ KTX광명역에서 광명동굴로 직행하여 15분의 시간을 단축한다는 장점이 있음

- 기존 노선 : KTX 광명역 ~ 광명동굴 구간 30분소요
- 대안 노선 : KTX 광명역 ~ 광명동굴 구간 15분소요

○ 전략거점(광명동굴)에서 관광거점(밤일음식문화거리, 광명전통시장(광명사거리역))으로 연결하는 노선구성을 통해 관광자원간의 연계 및 지역경제 활성화를 증대시킬 수 있음

- 점심 및 저녁 시간대에 밤일음식문화거리, 광명전통시장에 하차할 수 있도록 시간을 편성하여 투어버스 이용객이 광명동굴 방문 후 소비할 수 있는 기회를 제공함

▌ 2안. 광명전통시장(광명사거리역) 기점

○ 광명전통시장을 기·종점으로 광명전통시장~철산역~충현박물관~광명동굴~밤일음식문화거리~광명전통시장을 경유하는 순환코스 개발

- 전체 순환시간은 70분(예상)이며, 1일 총 6회 차 운행을 목표로 함

[그림 23] 광명전통시장 기점(대안2)

○ 본 노선은 전체 승차비율의 30%를 차지하는 철산역~광명동굴간 연계성을 높여 대중교통보다 소요시간을 단축시키는 효과가 있음

- 대중교통은 최단시간 56분, 투어버스 이용 시 35분 소요 예정으로 21분 단축됨

○ 또한, 현재 1개 노선(77번 따복버스)로 연결되는 광명동굴~밤일음식문화거리 구간을 투어버스로 연결하여 관광자원간의 연계성을 높일 수 있음

- 현재 77번 버스를 이용할 경우, 50여분이 소요되고 시내버스 배차간격을 고려하면 1시간 이상이 소요되는 경우가 발생하여 대중교통을 통한 해당 구간 이동은 비효율적이라 할 수 있음

▌ 대안별 비교

○ 1안과 2안의 경우 정거장 수 각 7개, 6개이며, 1회차 운행시간의 경우 1안은 100분, 2안은 70분으로 30분 적은 시간이 소요됨

- 1안보다 2안이 운행시간이 짧아 더 많은 회차 운행이 가능함

○ 1,2안 모두 기·종점은 교통거점으로, 순환 시 교통거점에서 관광거점으로 이동편의성을 증진시킴

[표 71] 노선 대안별 비교

	1안	2안
1회 운행시간	100분	70분
회차	5회	6회
기 · 종점	KTX광명역	광명전통시장(광명사거리역)
승강장 수	7개	6개

3. 요금 현실화 방안

3.1. 요금 인상 규모

▌ 대중교통수단 요금 비교

○ 투어버스 요금은 1일 1회 승차권 구입으로 자유로운 이용이 가능하여 시내버스 요금과 비교 시 왕복 요금을 기준으로 함

- 이용객이 철산역~광명동굴, KTX광명역~광명동굴 노선만 이동한다는 가정하에 지불하는 요금을 비교함

○ 시내버스 왕복요금은 철산역(7호선)~광명동굴 구간 2,700원, KTX광명역~광명동굴 구간 2,500원임

○ 투어버스 이용요금이 2,000원으로 시내버스와 500~700원의 차이가 발생하며, 평균적으로 600원의 차이가 발생함

- 600원만큼 이용요금을 인상해도 여전히 가격경쟁력을 지니며, 투어버스 이용객이 광명동굴 외에 추가적인 다른 관광자원으로 이동한다면 요금 차이는 더욱 증가함

[표 72] 대중교통 요금 비교

(단위 : 원)

출발지	도착지	시내버스요금(왕복기준)	투어버스 요금	차이
철산역(7호선)	광명동굴	2,700	2,000	700
KTX광명역	광명동굴	2,500	2,000	500
평균		2,600	2,000	600

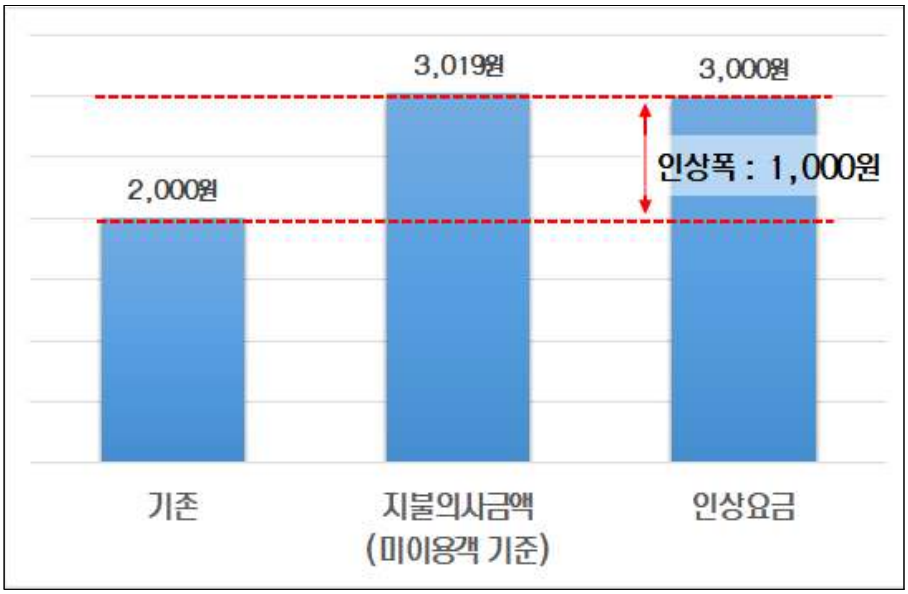
▌ 지불의사액 조사

○ 투어버스 요금에 대한 지불의사 금액을 조사한 결과(「투어버스 이용객 만족도 조사용역(2018)」), 투어버스 이용객은 평균 2,170원, 미이용객은 평균 3,019원을 지불할 수 있는 것으로 나타남(〈표 45〉 참조)

○ 현재 투어버스 이용금액이 2,000원이라는 점을 고려할 때, 투어버스 미이용객을 기준으로 약 3,000원까지 요금인상을 검토할 수 있음

- 이용객은 이미 2,000원의 요금을 지불하며, 조사결과인 지불의사액과 큰 차이를 보이지 않고 있어 미이용객의 지불의사액을 적용함

○ 대중교통수단 이용요금과 투어버스 지불의사액 조사결과를 바탕으로 투어버스 요금 인상을 적극 검토할 수 있으며 인상폭은 최대 1,000원임



[그림 24] 투어버스 요금 인상

3.2. 예상 문제점 검토

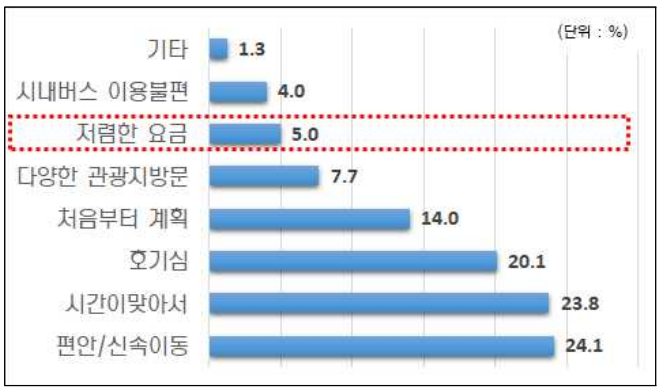
▌수요 감소 문제점

○ 일반적으로 가격이 상승하면, 수요는 하락하기 때문에 투어버스 이용요금 인상 시 수요 감소 문제점을 검토할 필요가 있음

○ 「투어버스 이용객 만족도 조사용역 (2018)」의 문항 중, 투어버스를 이용하게 된 계기에서 투어버스 요금에 대한 이용객의 인식을 조사할 수 있음

○ 투어버스 이용객 설문조사를 통한 투어버스 이용계기는 편안하고 빠른이동이 24.1%, 우연히 시간이 맞아서 23.8%, 투어버스 경험 등 호기심이 20.1% 순으로 나타남

- 투어버스 이용계기가 저렴한 요금이라고 응답한 사람은 전체 중 5.0%임
- 투어버스 이용객이 버스 요금에 대한 인식이 크지 않음을 알 수 있음



[그림 25] 투어버스 이용계기 (설문조사 참고)

○ 광명 투어버스가 관광객을 주로 대상으로 함을 감안할 필요가 있음

○ 5장의 '가평 시티투어 인터뷰'에서 서술한 바와 같이 투어버스를 이용하는 관광객은 대부분 버스 가격을 크게 인식하지 않음

- 투어버스 이용객은 관광을 목적으로 하는 관광객이 대부분으로, 관광객 입장에서 관광상품에 대한 가격 탄력성은 비탄력적임
- 특히 가평투어버스 운영 관계자 인터뷰에서 5,000원 내외의 요금에서는 이용객이 크게 반응하지 않을 것이라는 의견이 제시됨

○ 따라서 요금 인상 여부가 투어버스 수요 감소에 큰 영향을 미치지 않을 것으로 판단되며, 3,000원까지의 요금 인상은 이용객이 수용할 수 있을 것으로 보임

3.3. 대응방안

○ 전문가 자문결과 관광객 기준 투어버스 이용요금의 인상이 수요 감소에 크게 영향을 미치지 않음에도 투어버스 자체 매력도 증진 등의 방안과 요금 인상이 함께 이루어지는 방안 모색이 필요함

○ 투어버스 자체의 매력도를 증진시키는 방안으로 관광자원 노선 추가, 운영방식 변경(순환형→테마형) 등의 방안이 있음

- 부산, 여수 등과 같이 관광객 유입을 유도하는 관광자원이 풍부한 경우, 테마형 투어버스 운행이 가능함
- 하지만, 광명시의 경우 관광자원 부족으로 관광자원 노선 추가와 테마형 투어버스 운행 등은 현실적으로 실행하기 어려움

○ 현재 광명 투어버스 운영상황에 부합하는 대응방안으로는 요금인상과 함께 지역문화상품권으로 환급해주는 방법을 고려할 수 있음 (요금 인상분을 지역문화상품권으로 상쇄)

- 소비자 지불의사액 3,000원에 근거한 요금인상분과 지역문화상품권(5,000원)의 환급액분이 포함된 요금으로 총 투어버스 이용금액을 8,000원으로 인상
- 투어버스 이용 후, 광명전통시장이나 밤일음식문화거리 등에서 사용이 가능한 지역문화상품권으로 일정금액(5,000원)을 환급하여 지역경제 활성화에 사용될 수 있도록 함

(사례) "화천 산천어 축제"

- 축제의 메인 행사인 산천어 얼음 낚시와 맨손잡기, 밤낚시 등에 참여하기 위해 관광객은 12,000원의 참가료를 지불하면, 액면가 5,000원의 '농특산물 교환권'을 환급해줌
- 또한 썰매체험존, 눈썰매 등의 프로그램을 위해 5,000~20,000원의 체험 입장료가 있지만, 이것 또한 3,000원~1만원 상당의 '화천사랑상품권'을 환급해줌

4. 탄력 운영 방안

▌ 요금 차별화 방안

○ 성수기와 비수기의 요금 차별화 방안을 마련하여, 이용객이 적은 비수기와 평일은 요금을 인하하는 방안 마련하여 실적을 개선하고자 함

- 성수기는 일반적인 휴가철 및 아이들 방학 기간인 7~8월을 말하며, 그 외 기간은 비수기로 가정함

○ 이용객이 적은 비수기에 요금을 인하하여, 정상요금에 비해 저렴하다고 인식하게 되어 더 많은 투어버스 이용을 유도할 수 있음

- 비수기를 시간대로 나누어, 상대적으로 적은 인원이 이용하는 오전은 정상요금에 50~70%인하하여 요금을 책정함

[표 73] 시기별 요금 차별화(인하안)

구분	오전	오후
비수기 (7,8월 제외)	인하요금(50%) 1,500원	정상요금(100%), 3,000원

○ 이용객이 많은 성수기에 인상된 요금을 부과하여 직접적인 수입 증대 효과를 기대할 수 있음

[표 74] 시기별 요금 차별화(인상안)

구분	오전	오후
성수기 (7,8월)	인상요금 (150%) 4,500원	

○ 요금 차별화를 통한 투어버스의 탄력적 운행으로 운영 효율성을 증대시킬 수 있을 것으로 기대되지만, 충분한 사전 고지 및 안내가 이뤄진 후 실행되어야 함

(사례) 남양주 시티투어는 여러 테마 코스별로 요금이 상이하며, 같은 코스여도 기간 또는 평일/주말에 따라 이용요금이 달라짐

- 공연코스
  09:00~ : 픽업 서비스 및 이동
  10:50~11:40 : 몽골문화촌 몽골예술공연
  11:40~13:20 : 점심
  13:20~14:00 : 몽골문화촌 몽골마상공연
  14:10~15:00 : 몽골문화촌 전시관 관람 및 체험
  15:00~ : 희망목적지 이동

- 참가비용
  성인 : 평일9,200원/주말14,000원
  청소년·어린이·만65세이상 : 평일5,600원/주말8,000

▌탄력적 노선 운행

○ 비수기에는 이동편의 역할을 강화하고, 성수기에는 관광자원 연계 효과를 증대시킬 수 있는 노선 구상도 하나의 방안임

○ 비수기에는 KTX광명역~광명동굴~철산역~광명동굴만 순환하여 교통거점~전략거점을 순환하도록 구성함

- 전체 순환시간을 줄여 광명동굴로 접근성을 높이고, 여러 회차 운행이 가능함

○ 성수기에는 비수기 코스에 지역경제 파급효과를 가져올 수 있는 밤일음식문화거리, 광명전통시장을 추가하여 관광자원 연계 효과를 증대시킬 수 있음

5. 홍보 강화 방안

○ 광명 투어버스에 적용 가능한 프로모션 방안 및 버스 외관의 랩핑을 통해 단순한 수송 수단을 넘어서 하나의 광명시를 대표하는 광관상품이 될 수 있는 방안을 모색하고자 함

5.1. 소셜 네트워크 서비스(Social Network Service : SNS) 프로모션

○ 소셜 네트워크 서비스에는 인스타그램, 트위터, 페이스북 등과 같은 여러 소셜 미디어가 존재하며, 이를 활용하여 투어버스 프로모션을 진행하는 방안

○ 일반적인 광고, 홍보물 제작 등과 달리 비용이 거의 들지 않으며, 소셜네트워크서비스를 이용하여 고객들과 양방향으로 소통이 가능한 장점이 있음

[그림 26] 다양한 소셜 네트워크 서비스 후기 이벤트 사례

▌ "소셜 네트워크 서비스 후기작성 이벤트"

○ 광명 투어버스를 이용 후, 소셜 네트워크 서비스(SNS)에 후기를 작성하는 이용객 중 우수 후기 작성자를 선정하여 소정의 상품을 지급함

○ 광고 비용이 따로 필요하지 않으며, 이용객의 후기를 통해 주변 지인들에게 전달·홍보가 이루어져 광명 투어버스를 자연스럽게 인식시키는 방안임

○ 또한, 후기 작성자가 투어버스를 재이용하는 경우 기념품 지급 또는 투어버스 이용요금 감면 등의 여러 혜택을 제공함으로써, 투어버스 재이용률을 높일 수 있음

(사례) "인천시티투어 소셜 네트워크 서비스(Social Network Service, SNS) 인증샷"

- 인천관광공사에서 운영중인 인천시티투어버스는 여름 관광시즌(성수기)에 인천시티투어 릴레이 이벤트를 진행함
- 인천시티투어를 이용 전/후로 블로그나 페이스북 등 소셜네트워크서비스(SNS)에 인증샷을 등록함
- 등록된 게시물을 관광안내소에 제시하면 소정의 기념품을 제공하는 이벤트로 1일 30명 선착순으로 제공함
- 투어버스를 이용 전에도 투어버스 사진을 찍어 소셜 네트워크서비스에 인증할 수 있어, 대상을 이용객으로만 한정짓지 않는 프로모션임

▌ "투어버스와 추억의 사진 이벤트"

○ 투어버스를 이용하며 버스와 함께 사진을 찍거나, 투어버스가 운행할 관광지점에서 사진을 찍어 소셜네트워크서비스를 이용하여 사진을 등록함

○ 사진을 등록한 이용객에게 투어버스 이용권 또는 재래시장 상품권 등 투어버스를 이용하며 사용할 수 있는 상품을 증정함

○ 투어버스 자체를 하나의 상품화 할 수 있으며, 단순한 이동수단으로의 역할에서 투어버스를 이용하는 것 자체가 관광의 목적이 되는 유인이 될 것으로 기대됨

(사례) "사진찍고 부산시티투어 하자!"

- 참여방법
  ①시티투어 포토존에서 찍은 사진 또는 동영상을 SNS(홈페이지 ·블로그포함)에 게시하기
  ②위에 내용을 캡쳐하여 사진을 시티투어 홈페이지 이벤트 게시판에 업로드(Upload)
- 소셜 네트워크 서비스를 통해 투어버스 이용객에서 인증샷에 대한 상품 제공과 지역 축제 등의 지역 관광정보 제공의 역할도 함께 수행함

5.2. 버스 랩핑(Wrapping)

○ 현재 투어버스의 외관은 일반 관광버스의 외관과 크게 다르지 않아 투어버스 자체의 매력도가 없어 이동수단으로의 역할에 지나지 않음

○ 이러한 투어버스 외관에 독특한 랩핑을 시도하여, 도로 위에 있는 모습만으로도 투어버스로 인지되고, 거리를 걷는 사람들의 호기심을 유발

- 투어버스 외관을 통해 투어버스 이용을 유도할 수 있는 디자인의 버스 랩핑 방안

일반 관광버스 외관	투어버스 외관

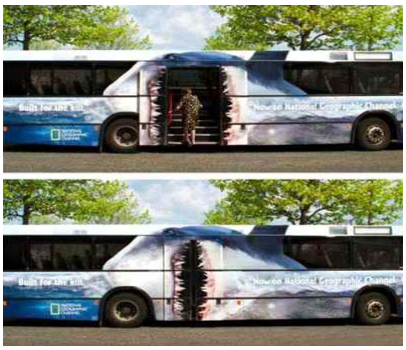
[그림 27] 관광버스와 투어버스 외관 비교

▌ 트릭아트 랩핑(Trick Art Wrapping)방안

- 투어버스 자체의 매력도를 높이기 위해선 광고 형식의 투어버스 외관 보다는, 캐릭터 등의 디자인을 통한 독특한 외관 랩핑이 효과적일 것으로 판단됨

- 어린이만 대상으로 하는 캐릭터 디자인보다는, 트릭아트(Trick Art)형식의 디자인을 통해 호기심을 비롯한 투어버스 이용 수요를 창출할 것으로 기대

(사례) 해외 트릭아트 형태의 버스외관



- 이와 같은 버스 외관은 독특한 디자인으로 도로 위를 달리는 것만으로도 사람들의 호기심을 유도할 수 있음
- 제시된 투어버스는 해외 사례로 국내에 적용할 수 있는 다른 형태의 트릭아트를 도입하는 방안을 고려해야 함

▌ 캐릭터를 이용한 버스 랩핑

○ 어린이 이용객을 증가시킬 경우, 보호자 동반 이용객을 함께 확보할 수 있어 관광객 이동편의성 제고의 양적 성과를 향상시킬수 있음

○ 따라서 아이들의 눈높이에 맞춤 버스 외관 디자인을 이용하여, 아이들의 호기심을 유도하여 어린이 및 동반보호자의 수요를 함께 확보하는 방안임

(사례) 대구 투어버스 외관 랩핑(타요버스)

〈기존〉

〈현행〉

- 대구 투어버스는 파란색의 관광버스와 유사한 이미지의 버스 외관에서 "타요" 캐릭터를 활용한 외관 랩핑을 진행함
- 외형 디자인 변경 이후 어린이 및 동반 보호자의 이용객이 증가함

▌ 광고를 이용한 버스 랩핑

○ 광고 문구 등을 디자인하여 버스 외관을 랩핑하여 운영하는 방안으로 광고 수입을 얻을 수 있어, 수익을 창출할 수 있는 방안임

- 하지만, 광고 등의 랩핑을 진행할 경우, 시티투어만의 이미지를 유지하기 어렵다는 단점이 존재함

(사례) 투어버스 광고 랩핑 사례

5.3. 기타 홍보 방안

▌ 승강장 안내 입간판 설치

○ 현재 인지강화 홍보를 위해 진행하고 있는 역사 내 모니터광고, 리플렛 비치, 역사 내 안내시설 등을 진행 중임

○ 하지만, 이러한 홍보는 모두 역사 내부에서만 진행되고 있어, 승강장으로 향하는 주요 길목에 투어버스를 인지할 수 있는 입간판 설치

- 철산역 2번 출구로 나와 투어버스 승강장이 있는 버스 정류장으로 향하는 길목 중간에 승장장 위치를 알리는 입간판 설치를 통해 처음 방문하는 사람들에게 위치 및 정보를 제공함

[표 75] 입간판 설치(안)

6. 운영체계 정비 방안

6.1. 운영주체 간 역할 명확화

○ 현재 투어버스 운영체계는 이원화되어, 광명시는 투어버스 관리 및 전반적 계획수립을, 광명도시공사는 운영에 소요되는 실질적 업무를 수행하고 있음

○ 광명도시공사가 투어버스 운영 장·단기 계획을 수립하고, 그에 따른 홍보 및 운영 등을 진행하여 실질적인 사업 시행 주체 역할을 수행해야 함

- 현재 투어버스 운영 계획 및 그에 따른 제도 검토 모두 광명시 글로벌관광과에서 이뤄지고 있어, 광명도시공사는 운영관련 자체 계획 수립 여건이 미비함

○ 따라서 향후 광명도시공사의 주도적 역할 제고를 위해 중장기 사업 운영에 대한 체계 및 투어버스 이용객 유치 및 관리 등의 제반 업무를 공사에서 전담하는 방안이 필요함

- 광명시는 투어버스 운영을 위한 법률 검토, 사업관리감독 및 성과 평가하는 보조 역할을 수행

○ 이를 위해 투어버스 운영 조례 또는 광명시 관광진흥에 관한 조례제정을 통해 투어버스 관리·운영에 대한 세부규칙을 확립하는 방안이 필요함

[그림 28] 현재 투어버스 운영주체

6.2. 조례 마련

○ 현재 광명 투어버스 관리 운영에 대한 조례가 전무한 실정으로, 조례 제정을 통해 투어버스 운영의 목적을 명확히 하고, 운영주체의 역할분담을 세분화할 수 있음

- 현행 자치법규 중 광명동굴 관리 및 운영에 관한 조례는 제정되어 있지만, 투어버스에 대한 운영조례는 제정되어 있지 않음

○ 타 지자체의 경우 투어버스 운영에 관한 조례를 제정하여 시티투어 운영, 이용료, 위탁운영에 대한 사항을 규정하고 있음

[표 76] 투어버스의 관한 조례 사례

자치단체	법규명
전라북도 군산시	군산 새만금 시티투어 운영에 관한 조례
경상북도 김천시	김천시 시티투어 운영에 관한 조례
충청남도 서천군	서천군 시티투어 운영에 관한 조례
충청남도 아산시	아산시 온양온천 시티투어 운영에 관한 조례
전라북도 익산시	익산시 시티투어 운영에 관한 조례

○ 이 외에 지자체별 관광진흥에 관한 지원 조례 제정을 통해 투어버스 운영에 대한 사항을 규정하고 있음

○ 광명 투어버스의 운영조례 제정을 통해 투어버스 운영에 필요한 사항을 규정하여 안정적인 재정지원 기반 마련과 동시에 투어버스 운영의 지속성을 확보할 수 있음

- 운영인력의 정규화와 안정적인 서비스 공급이 될 수 있도록 투어버스 인력에 대한 규정마련으로 고용안정성을 확보할 수 있으며, 이를 통해 운영안정성이 강화됨

○ 또한 인력 배치 및 근로자의 휴게시간 등의 대해 투어버스 운영 조례제정에 규정하여 고용의 안정성 뿐 아니라 근무환경의 개선이 함께 이뤄져야 함

- 투어버스 인력의 효율적 배치와 휴게시간 확보 방안을 통해 고용 안정성을 높여, 업무 효율을 높일 수 있도록 노력해야 함

6.3. 고용 안정성

○ 고용의 안정성은 개인의 삶을 유지하는 원동력이 될 뿐 아니라 사회적으로 업무 효율이나 생산성의 향상으로 이어질 수 있음

- 대구 투어버스의 경우, 운전기사 5명은 모두 대구시설공단의 등록된 무기계약직 인원으로 고용 안정성이 확보되어 근무에 대한 만족이 높음

○ 투어버스를 운영에 있어 인력의 효율적 배치와 휴게시간의 확보 등의 방안을 통해 고용 안정을 위해 노력해야 함

- 인력 배치 및 근로자의 휴게시간 등의 대해 투어버스 운영 조례제정에 규정하여 고용의 안정성 뿐 아니라 근무환경의 개선이 함께 이뤄져야 함

7. 기타 이용 활성화 방안

○ 전문가 자문을 통한 투어버스 이용활성화를 위한 방안으로 향후 진행에 대한 현실적인 검토가 필요함

▌광명동굴과의 연계성 강화

○ 투어버스 이용객에게 줄 수 있는 혜택에 대한 고민으로 광명 투어버스 이용객이 가장 많이 방문하는 광명동굴과 연계된 상품의 개발이 필요함

○ 특히 투어버스를 타고 광명동굴로 이동하는 이용객에게 일반 고객과는 다른 혜택을 제공하여, 투어버스 이용 가치를 추가할 수 있음

- (예시1) 투어버스 이용 시 광명동굴 매직패스로 성수기 시즌에 대기 없이 입장이 가능한 투어버스 이용객 전용 라인 구성
- (예시2) 투어버스 이용객의 경우 광명동굴 방문 시 짐 보관 혜택 제공
- (예시3) 조례개정을 통한 광명동굴과 연계한 할인 진행 등

○ 이러한 광명동굴과의 연계 혜택을 제공하여 투어버스가 이동을 위한 서비스뿐 아니라 관광 상품 이용객의 편의까지 증진 시킬 수 있도록 하는 방안의 실행이 요구됨

▌투어버스의 상품화

○ 투어버스 이용 시 이동의 편의성 외에 투어버스를 타야하는 당위성이 생길 수 있는 방안 마련이 필요함

- (예시1) 여수 '시간을 달리는 버스커'와 같은 버스 Naming을 통해 버스 자체가 하나의 관광 상품이 될 수 있는 방안을 검토해야함
- (예시2) 버스 내부를 레고체험, 마술체험 등 각종 체험을 할 수 있는 레크레이션 활동 공간으로 구성

○ 이동 편의성 외의 서비스 제공과 버스 Naming을 통해 투어버스가 하나의 상품으로 이용객에게 인식될 수 있음

○ 따라서 광명 투어버스 상품화로 투어버스 이용 자체가 관광객에게 하나의 목적이 될 수 있으며, 이에 따른 이용객 증가를 기대할 수 있음

▌노선의 다양화

○ 계절성이 강한 관광지 중심으로 고정된 노선구성을 통해 이용객이 광명시의 다양한 관광자원을 이용할 수 있는 노선 구성 마련

- (예시1) 하계의 경우, 물놀이를 즐길 수 있는 안양천을 코스의 중심으로 설정하고, 동계의 경우 실내에서 진행되는 광명 스피돔 경기관람을 코스에 구성함
- (예시2) 하절기 광명동굴 야간개장을 고려하여 투어버스 야간 운행에 대한 시간적 검토가 필요함

▌요금관련

○ 타지자체 투어버스의 경우 요금 결제가 대부분 카드(교통카드 포함)로 이루어지지만, 광명 투어버스는 현금으로만 결제가 가능하여 미리 현금을 준비해야 하는 불편함이 발생할 수도 있음

- 향후 카드 결제가 가능한 시스템 투자도 고려해볼 방안임

8. 예상 문제점 및 대응방안

○ 본 연구에서 이용활성화를 위해 제시한 방안에서 발생할 수 있는 예상 문제점과 그에 대한 대응방안을 마련함

○ 일반적으로 가격 상승은 수요 하락으로 이어져 투어버스 요금인상 시 수요 감소 문제점 발생여부와 그에 대한 대응 방안을 검토함

▌요금 현실화

○ 요금에 대한 투어버스 이용객 의식을 알아본 결과 요금현실화를 통한 수요 감소라는 예상 문제점이 발생하지 않을 수 있음

- 투어버스 이용객 대상 투어버스 이용계기에 대한 설문조사 결과, 저렴한 요금에 대해 인식하고 있는 이용객은 5.0%에 불과하며, 이를 통해 투어버스 이용객이 버스 이용요금에 대한 인식이 크지 않음을 알 수 있음
- 또한 투어버스 운영 담당자 인터뷰(가평 시티투어) 중, 5,000원 내외의 요금은 이용객이 크게 반응하지 않을 것이라는 의견을 제시함

○ 하지만 전문가 자문결과 투어버스 이용요금이 인상할 경우, 투어버스 자체 매력도 증진 방안과 함께 이뤄지는 방안 모색이 필요함

○ 투어버스 자체의 매력도를 증진시키는 방안으로 관광자원 노선 추가, 운영방식 변경 등의 여러 대안이 있지만, 현실적으로 광명시를 운영하는 투어버스에 적용하기 힘듦

○ 이러한 상황을 고려하여, 현재 광명 투어버스 운영상황에 부합하는 대응방안으로 요금 인상과 함께 지역문화 상품권 환급을 고려함(요금 인상분을 지역 문화상품권으로 상쇄)

- 소비자 지불의사액 3,000원에 근거한 요금인상분과 지역문화상품권 5,000원(환급액)을 포함한 요금으로 투어버스 요금을 8,000원으로 인상
- 광명전통시장이나 밤일음식문화거리에서 사용이 가능한 지역문화상품권으로 환급

참여연구진

연구총괄	책임연구원	김 경 철
	연 구 원	이 정 섭
	연 구 원	김 보 성
	연 구 원	김 주 은

빛을 품은
광명시