함께서울
시민과 함께 세계와 함께

장애인콜택시 운영협의회 안건

〈장애인콜택시운영처, 2015.10.29(목)〉

Ⅰ. 바로콜 운영결과 및 향후대책 ····· 1

Ⅱ. 장거리 이용요금 체계 개선 방안 ····· 3

Ⅲ. 빅데이터 활용 이용시민 맞춤형 서비스제공 ····· 13

서울시설공단 | 장애인콜택시운영처

1 바로콜 운영결과 및 향후대책

《 건의배경 》

· 차량선점 목적으로 사전접수후, 취소나 이용시간 변경(10%)등으로 대기시간 지연
· 2건 동시접수 등 신청·예약 남발로 실수요자(병원 등) 차량배차의 한계

▮ 운영개요

○ 운영개시 : 2015. 1. 1(목) 00:00 ~

○ 운영방법 : 2시간전 사전접수 ➡ 바로콜 전환

* 바로콜 vs 예약콜 : (14:86)▸(79:21) … 70:30 비율유지

▮ 운영결과

○ 운영지표 : '14년 대비 접수건수 584건(19%), 탑승건수 482건(17%) 증가

* 탑승건수 증가요인 : 바로콜 186건, 파트증원(33명) 171건, 택시실적제 80건, 기타 효율 45건

(기간 : 2015. 1. 1~9.30)

구 분	접 수	탑승	대기(분)			운행대수	가동률	회전률
			평균	바로콜	예약			
2015년	3,694	3,250	27분	31분	11분	372	80%	9.4
2014년	3,110	2,768	27분	56분	24분	331	73%	8.9
증 감	584 (19%)	482 (17%)	-	▲25분 (45%)	▲13분 (54%)	41 (12%)	7%P	0.5 (6%)

- 일평균 대기시간동일수준, 바로콜 이용자 ▲25분 및 예약자 ▲13분 대기시간 감소

- 운전원 회전률(1인당 일일 콜수행 건수) 8.9건/일 → 9.4건/일 (6%) 증가



❖ '14년 대비 일평균 대기시간은 늘어났으나, 시간대별 편차 축소(최대, 최소차 ▲9분)

- 이용수요 19% 증가, 물리적 픽업시간 발생에도 퇴근시간(16~20시) 대기시간 감소 또는 유지됨

▮ 시행효과

○ **정량적 측면** ┌ 탑승건수 증가(186건) ▸ 차량 증차 21대(1,307백만원)
└ 배차상담원 ▸ 업무부담 18%(670건→510건/인) 감소

○ **정성적 측면**

- 대기시간 및 이용기회 균등배분으로 장시간 대기자 감소(0.5%P, 4.7→4.2%)
- 긴급 필요 이용고객의 상대적 피해 해소(바로접수자 대기시간 25분 단축)
- 시간변경, 출발지 변경 등 불필요한 센터업무 감소 → 이용접수 증가 등 인력 증원요인 해결

《 바로콜 만족도 조사 》

- **기 간 : 2015. 7 ~ 10월**
- **방 법 : '15년 월1회 이상 이용시민 대상(606명) 외부 전문기관 1:1 면접조사**
- **결 과 : 80.3점**
  - 편리성 ↑(412명, 68%), 대기시간 ↓(418명, 69%), 이용빈도 ↑(313명, 55%)
  - 체감대기시간 : 평균 15분 감소(대기시간만족도 76.1점 전년대비 21.5점 상승)
- **요구사항 : 취약시간대(16시이후, 야간, 주말 오후 등) 차량지연 및 정시성 확보**
  - 인력풀, 파트타임, 정규 조기임용 등 공급확대를 통한 정시성 확보 노력

▮ 향후계획

○ **휴무차량 가동률 제고**

- 파트타임(107명) 계약기간 2015.11월 → 12월(1개월) 연장

  *출퇴근시간 집중배치 : 6시~7시-26명, 14시~15시-24명, 17시-42명, 19시-14명
- 파트타임중 성적우수자, 55세이상 고령자(약 60명 내외) 2016년 2월까지 계약연장
- 정년퇴직 42명(결원 1명 포함) 조기채용 2015년 12월 투입
- 2016년 휴무차량 전담 운전원 운영규모 확대('15년 100명 → '16년 130명)

○ **대기시간 예측 안내서비스 제공('15.11월)**

- 배차 가능시간 안내 및 차량 도착시간 안내 → **상담전화 및 모바일 앱 서비스**

○ **이용패턴별 탄력적 접수방식 제공 … 바로콜 vs 예약 70:30 유지**

- 다인승 활성화(일 42건) ┌ 동행/경유콜 : 2시간전 사전접수
  └ 다인승버스 : 정기예약제(노원구내 운행)

○ **이용시민 불편사항 모니터링 지속**

2 장거리 이용요금 체계 개선 방안

《 검토배경 》

- **장거리로 갈수록 저렴한 요금으로 병원·치료 목적 이외의 과잉수요 발생**
  - 단거리 실수요자(병원·재활)의 대기시간 지연 등 불편
  - 쇼핑·여가 목적의 수요 증가 … 10km(23%) ▸ 40km이상(52%)
- **현) 도시철도 요금 3배이내 ➡ 1.2배 수준불과**
  - '08년 이후 도시철도(1,050원▸1,250원), 일반택시 요금(2,400원▸3,000원)
    … 도시철도 2회, 일반택시 요금 3회 요금인상 대비 장애인콜택시 요금 변동없음
    ※ 타 교통수단 대비 저렴한 요금으로 장거리 이용고객 부정탑승 사례까지 발생
- **현 단거리 이용요금(10km이하) 현행유지, 장거리 차등요금제 적용**

▮ 이용요금 현황

○ **요금체계 : 도시철도 요금의 3배이내**

- 일반택시 요금의 35%수준('08.7) ▸ **도시철도 요금 3배 이내로 조정**

과거 (일반택시 이용요금의 35% 수준)		현재 (도시철도 이용요금의 3배이하)
시간거리동시병산제		거리요금제
• 기본요금 : 5km까지 1,600원 • 추가요금 : 420m당 100원 – 시간할증 : 103초당 100원 – 지역할증 : 시계외 지역 420m당 200원	⇨	• 기본요금 : 5km까지 1,500원 • 추가요금(매 1km마다) – 5~10km : 300원씩 – 10km초과부터 : 35원씩

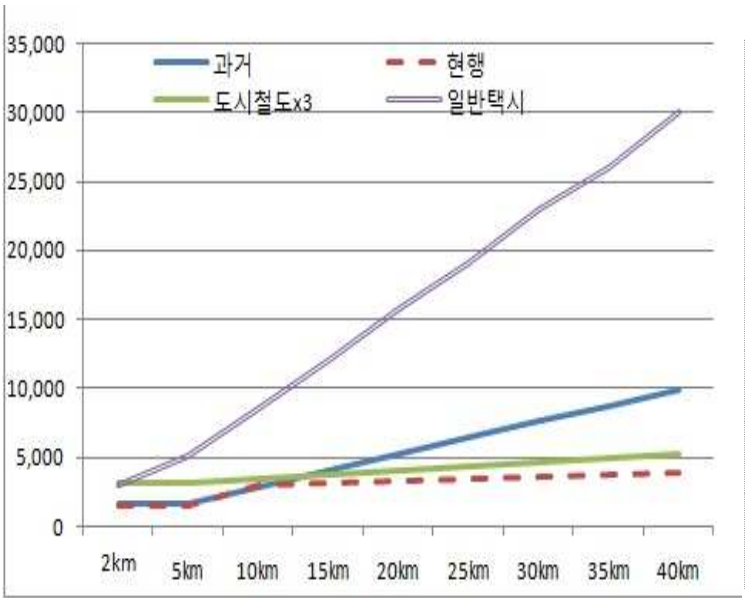
✤ 일반택시 이용요금 (2013.10.12 조정) * '08년 이후 3회 조정	✤ 도시철도 이용요금 (2015.6.27 조정) * '08년 이후 2회 조정
• 기본요금 : 3,000원(2km까지) • 추가요금 : 100원/142m당, 100원/35초당 – 심야(20%) 및 지역할증(20%)	• 기본요금 : 1,250원(10km까지) • 추가요금 : 5km 초과 20원/km당 50km초과 10원/km당 (기존 40km초과 시 10원/km)

✤ **관련조례 : 서울특별시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례**(2008.3.12)

제16조(특별교통수단 이용요금 및 대수) ① 특별교통수단의 이용요금은 「도시철도법」에 따라 도시철도요금(거리비례제)의 3배를 초과할 수 없다.

○ 장거리로 갈수록 저렴한 요금구조

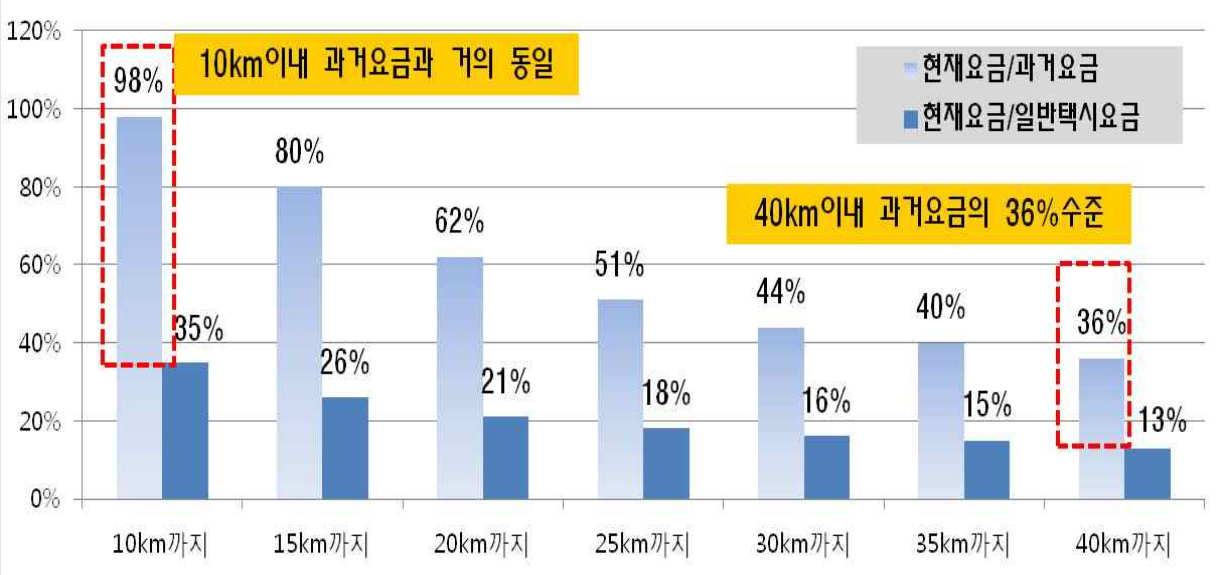
- 현 요금은 택시요금의 20%, 도시철도 요금의 1.2배 수준
- 과거 택시요금체계는 장거리로 갈수록 이용요금 상승, 현재 도시철도 요금은 대중교통 요금으로 장거리요금이 저렴함



거리	일반택시 (A)	콜택시 (B)	비 율 (B/A)
2km	3,000원	1,500원	50%
5km	5,100원	1,500원	29%
10km	8,600원	3,000원	35%
20km	15,700원	3,300원	21%
30km	23,000원	3,700원	16%
40km	30,000원	4,000원	13%

※ 시간병산제 제외하여 산정

[요금인하 전 · 후 비교]



✓ 현행 이용요금은 과거 이용요금 대비 10km 이하는 98% 수준으로 동일

✓ 장거리로 갈수록 저렴 … 20km 까지(62%), 40km 까지(36%)

✓ 현 이용요금은 일반택시 요금대비 20%수준, 장거리로 갈수록 비율이 낮아짐

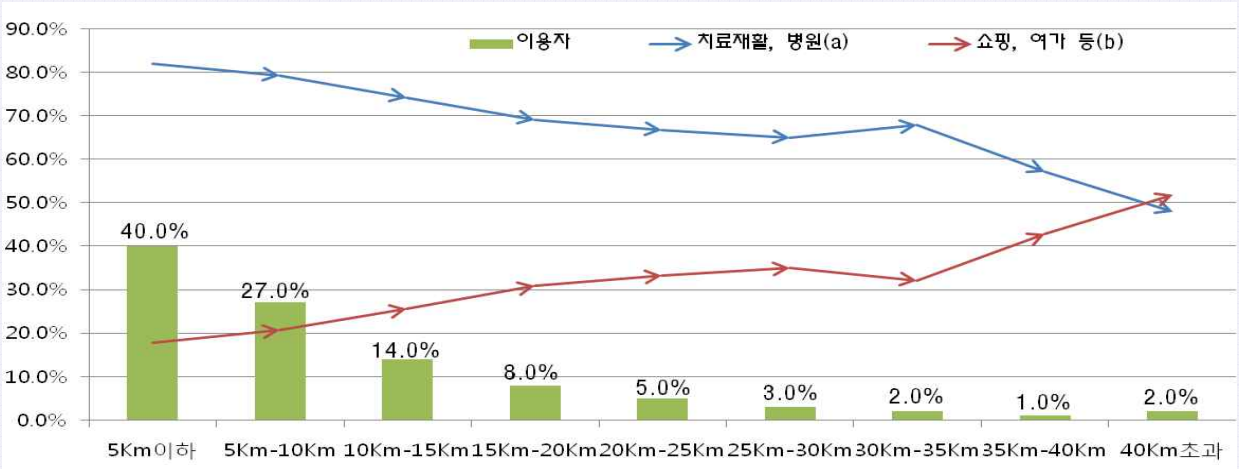
▮ 문제점 및 개선 필요성

❶ 수요조절 … 저렴한 이용요금, 치료 목적 이외의 과잉수요 발생

○ 쇼핑·여가목적 장거리 수요증가 : 10km 이하(20.7%) ➡ 40km 이상(52%)

○ 필수 이용자(병원 · 재활)의 배차불가, 대기시간 지연 등 불편

[2014년 이동구간별 이용목적]



구분	계	5Km 이하	5Km–10Km	10Km–15Km	15Km–20Km	20Km–25Km	25Km–30Km	30Km–35Km	35Km–40Km	40Km 초과
치료재활, 병원	100%	82.1%	79.3%	74.2%	69.1%	66.7%	65.0%	68.0%	57.2%	48.0%
쇼핑, 여가	100%	17.9%	20.7%	25.8%	30.9%	33.3%	35.0%	32.0%	42.8%	52.0%
이용자 (천명)	1,011 (100%)	401 (40%)	278 (27%)	141 (14%)	77 (8%)	49 (5%)	33 (3%)	19 (2%)	7 (1%)	6 (1%)

○ 저렴한 장거리 요금으로 일부 부정탑승(비장애인) 사례발생

- 시외왕복 이동 시 당사자가 아닌 일부 지인픽업(가족이동) 등 남용
- 보호자의 개인용무 목적으로 장애인을 동반하여 이동하는 사례 등

✤ (참고) 운행요금 인하 ('08.7월~) 이후 수요 · 탑승건수 변화

- 일반택시 35% 수준(1,600원, 시간거리 병산) ➪ 도시철도요금 3배이내(1,500원, 거리병산제)

✓ 일평균 9회 이상 운행차량 비율 크게 감소 (57% ▸ 25%) ※ 8.7회 → 8.2회

✓ 장거리 이용고객 증가 … 건당 승차거리 1.4km증가 (8.8km▸10.2km)

✓ 일평균 대기시간 약 36.8%증가(44분 ▸ 60분)

✓ 일평균 대당 수입금 또한 9천원 감소(29천원 ▸ 20천원)

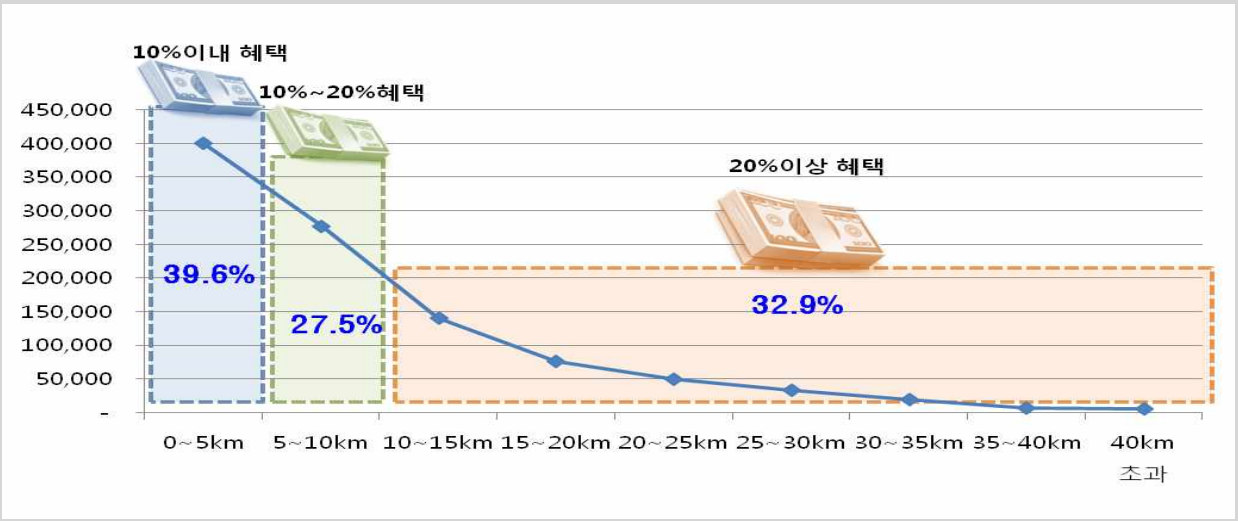
❷ 전체 이용자의 형평성 제고

○ 33% 만이 과거 이용요금의 20%이상 할인혜택

┌ 10km 이하 이용자(67%) ➪ 10~20% 혜택
└ 10km 초과 이용자(33%) ➪ 20% 이상 혜택

[2014년 거리별 탑승건수]

구분	계	0~5km	5~10km	10~20km	20~30km	30~40km	40km초과
탑승 건수	1,011,139 (100%)	400,695 (39.6%)	277,622 (27.5%)	217,575 (21.5%)	82,970 (8.2%)	26,167 (2.6%)	6,110 (0.6%)



❸ 현저히 저렴한 요금구조 … 타시도·해외사례

○ 타시도 10km 초과 이용요금 … 서울시 35원 대비 60원(1.7배)~290원(8.3배) 수준

(단위:원/km)

서울시	도시철도	일반택시	시각장애인콜택시	타시도 장애인콜택시				
				부산·울산	대전	대구	광주	인천
35	20	704	300	290	278	100	260	60
기타 할증 없음	시외 25원 별도	시외 심야 별도	시간거리 100원 포함	시외 별도	–	–	–	시외 별도

○ 해외도시 장애인콜택시 이용요금 : 주요도시 평균 4,300원(2,800원 비쌈)

○ 기타 교통수단 대비 물가수준도 미 반영된 요금구조

- '08년 이후 도시철도 2회, 일반택시 3회 요금인상

❹ 년간 운영비 증가(수지율 저하) ⇨ 최소 운영비의 최소 10% 수익자부담

○ 차량운영비 : 26,386백만원 / 운행수입금 : 2,046백만원 ➡ 7.7% 수준

구 분		월 소요비용(대당/천원)
총 액		5,186
인건비		3,200
경비	유류비	900
	정비비	192
	차량보험, 통신비 등	418
차량구입비		476

년간
26,386백만원

➡ 운영비 10%수준 운행수익으로 보전필요 (2,638백만원)

※ 캐나다 토론토(Wheel-Trans) : 운행수익 10%, 주정부 보조금 50%, 시 보조금 40% 충당

○ 특히 경비의 60%를 차지하는 유류비조차 보전이 어려움 … 장거리 이용자 지원

- 유류비 대비 적자로 개인택시 운행거부, 장거리 배차 애로

(단위:원)

거리별	현 이용요금 (A)	차량 유류비 (B)	차액 (C=A-B)	일반택시요금
10km	3,000	2,338	662	8,700
14km	3,100	3,273	▲173	11,500
20km	3,300	4,676	▲1,376	15,700
30km	3,700	7,014	▲3,314	23,000
40km	4,000	9,352	▲5,352	30,000

※ 장애인콜택시 연비 7.0km/ℓ, 경유단가 '14년 주유소 평균치 1,636.68원 적용

❺ 서울시 기본방향 … 보행 가능한 장애인 대중교통 이용유도

○ 교통약자 장애물 없는(Barrier-Free) 보행환경 개선

- 대 상 : 장애인, 고령자, 영유아동반자(0~4세), 어린이(5~9세) ※ 전체 21.6%
- 내 용 : 보행이 가능한 교통약자를 위한 편리한 대중교통 이용

※ 저상버스 도입, 교통약자시설(엘리베이터, 횡단보도내 음향신호기 설치 등) 확충

- 소요예산 : 2016년까지 57,800백만원 (저상버스 57,300백만원, 약자시설 500백만원)

➡ 이용요금 조정을 통한 보행이 가능한 장애인 대중교통 이용 유도

▮ 개선방안

○ 대중교통 요금체계 유지 … 도시철도(거리비례제) 요금

- 택시요금 ⇨ 도시철도 요금체계 조정('08.7) … 이용시민 "대중교통"이라는 인식

> ▸ **현 도시철도 요금 : 거리비례제**
>
> – 기본거리 안에서는 기본요금을 부과하고 그보다 먼 거리를 갈 경우에는
>
> 거리에 비례하여 추가 요금을 부과하는 제도로 장거리로 갈수록 저렴한 요금체계
>
> ※ '74년~' 84년(기본 8km, 초과 1km당 임율) → '85~현재(기본 10km, 초과 5km당 임율)

○ 단거리 이용요금(10km이하) 현행유지

- 특장차량 유류비 14km부터 적자 발생 … 10km이내 최소 유류비 보전가능

※ 개인택시 유류비 보전을 위한 도급수수료 인상('14년 270만원 → '15년 290만원)

[현 이용요금 대비 적자구간]

구분	거 리	현 이용요금(a)	차량 유류비(b)	차액 (c)=(a)–(b)
특장	14km	3,100	3,273	▲173
개인택시	19km	3,300	3,488	▲188

※ 특장차량 : 연비 7.0km/ℓ, 경유단가 '14년 주유소 평균치 1,636원 적용

※ 개인택시 : 연비 5.6km/ℓ, LPG단가 '14년 충전소 평균치 1,051원 적용

- 이용시민의 67%가 10km이하, 병원·진료 목적 ⇨ 요금인상 구간에서 제외
- 비장애인 픽업, 영업용 사용 등 불필요한 수요의 대부분은 10km이상 구간 발생

○ 장거리 차등요금제 적용 : 이해관계자 수용성 제고

- 인상범위 ※ 차량 운영비 263억의 10% 수익금 보전(26억) 대안까지 검토

… 최소 조례 범위내(도시철도요금 3배) ~ 최대 차량 운영경비 10% 보전(도시철도 요금 6배)

- 장거리 구간을 10~30km 구간 / 30km 초과구간으로 나누어 추가요금 차등적용

▮ 대안설정

구분	이용요금 수준	이용요금 특성
현 안	도시철도요금 3배이내 * 현재 1.5배 수준	■ 기본요금 : 5km 까지 1,500원 ■ 5~10km : 300원/km, 10km초과 : 35원/km
대안1	도시철도요금 3배이내 (범위내 최대 인상)	■ 기본요금 : 5km 까지 1,500원 ■ 5~10km : 300원/km, 10km초과 : 95원/km 30km 초과 : 35원/km
대안2	도시철도요금 4배이내 (장거리차등)	■ 기본요금 / 5~10km 현행과 동일 ■ 10~30km : 110원/km ■ 30km초과 : 55원/km
대안3	도시철도요금 5배이내 (장거리차등)	■ 기본요금 / 5~10km 현행과 동일 ■ 10~30km : 150원/km ■ 30km초과 : 75원/km
대안4	도시철도요금 6배이내 (장거리차등)	■ 기본요금 / 5~10km 현행과 동일 ■ 10~30km : 195원/km ■ 30km초과 : 95원/km

※ [첨부#1] : 대안별 요금조견표 1부

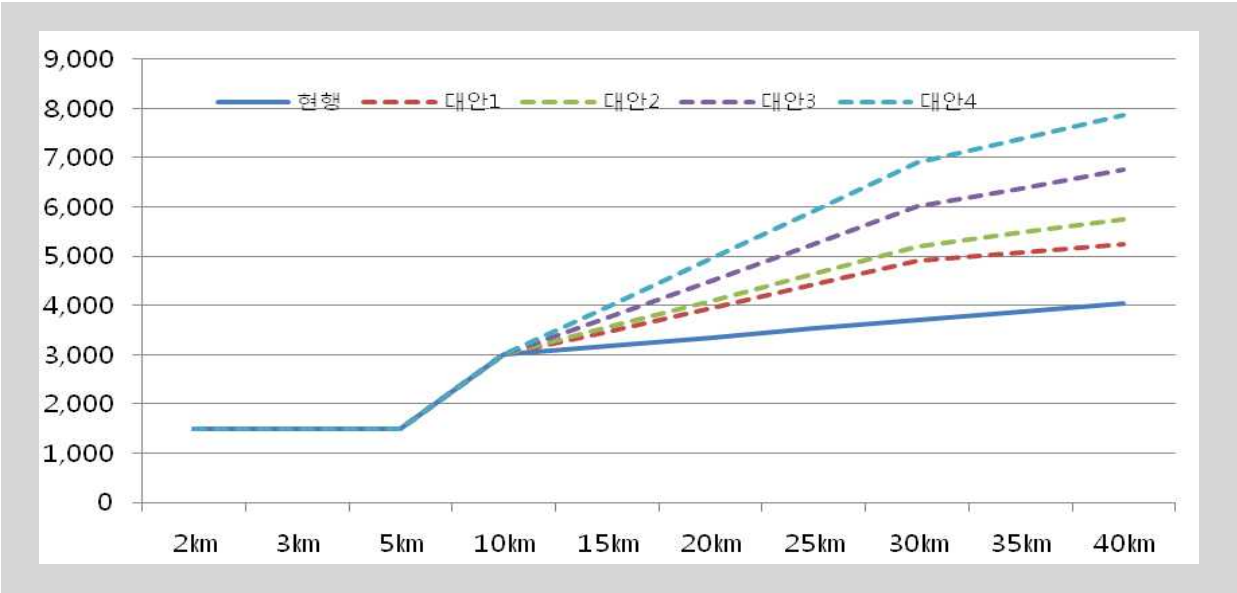
○ 영향분석

구분	실수요자 변화	(체감) 인상률	운영지표
현안 (2014년)	■ 현재 대비 병원 · 진료 목적 이용자 변화	■ 40km이하 이용자 체감 인상률 (10~40km이하)	■ 일평균 운행횟수 : 9.0회 ■ 년간 운행수입금 : 20억
대안① 10km이상 95원~35원	■ 32천명 증가(4.7%) ■ 대기시간 단축 효과 미미	■ 68.6% 변동없음 ■ 체감인상 : 1.2%	■ 일평균 운행횟수 : 9.2회 ■ 년간 운행수입금 : 23억 … 296백만원 증↑
대안② 10km 이상 110원~55원	■ 41천명 증가(6.0%) ■ 대기시간 단축 효과 미미	■ 69.0% 변동없음 ■ 체감인상 : 4.0%	■ 일평균 운행횟수 : 9.3회 ■ 년간 운행수입금 : 24억 … 347백만원 증↑
대안③ 10km이상 150원~75원	■ 63천명 증가(9.2%) ■ 대기시간 1분단축(예측)	■ 69.9% 변동없음 ■ 체감인상 : 6.7%	■ 일평균 운행횟수 : 9.4회 ■ 년간 운행수입금 : 25억 … 472백만원 증↑
대안④ 10km이상 195원~95원	■ 87천명 증가(12.9%) ■ 대기시간 2~3분단축(예측)	■ 71.0% 변동없음 ■ 체감인상 : 9.5%	■ 일평균 운행횟수 : 9.6회 ■ 년간 운행수입금 : 26억 … 608백만원 증↑

○ 체감 인상률

구 분	대안❶ (95원~35원)	대안❷ (110원~55원)	대안❸ (150원~75원)	대안❹ (195원~95원)
10~30km	0.4%	1.1%	1.8%	2.4%
30~40km	0.2%	0.4%	0.8%	1.0%
40km 초과	0.1%	0.2%	0.4%	0.6%
구간별 체감인상률 합	1.2%	4.0%	6.7%	9.5%

○ 요금구조



▮ 기대효과

○ 단거리(10km) 실수요자 이용객 증가

○ 요금인상으로 인한 기타목적(여가·쇼핑 등) 이용자 감소

- 병원·재활목적의 실수요자 탑승기회 확대 : 년간 최소 32천명~87천명

○ 한정된 차량 운행효율 증가

- 일평균 대당 회전률 일평균 10회로 실수요자 240여명 탑승증가
- 장거리 탑승수요가 단거리 탑승수요로 전환으로 대당 회전률 증가로 최소 차량 10대~25대 증차효과

○ 요금 인상으로 얻어진 운행수입금은 운행공급 재투자

- 인상으로 인한 수입금(3억~6억)활용 증차 및 노후차량 교체

▮ 향후 추진일정

○ 대안 1(도시철도 요금의 3배이내) : 이용고시

✤ 관련조례 : 서울특별시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례(2008.3.12)

제16조(특별교통수단 이용요금 및 대수)

②서울특별시장은 제1항의 범위안에서 특별교통수단의 이용요금을 정하여 공보 및 인터넷에 고시한다.요금을 변경하고자 하는 때에도 또한 같다.

※ 현 이용요금 : 서울특별시고시 제 2008-201호(2008.6.12)

현 행	변 경
■ 기본요금 : 5km 까지 1,500원 ■ 추가요금 · 5km초과~10km이내 : 매 km까지마다 300원 · 10km초과시 : 매 km 까지마다 35원	■ 추가요금(변동) · 5km초과~10km이내 : 매 km까지마다 300원 · 10km~30km이내 : 매 km 까지마다 95원 · 30km 초과시 : 매 km까지마다 35원

※ 이용요금 조정후 산출되는 100원단위 미만은 절사한다

- 市 운영협의회 등 의견수렴(10월) ▸ 市방침 (11월) ▸고시(12월) ▸ 적용('16.1월)

○ 대안 2 ~ 4안(도시철도 요금의 4~6배 이내) : 조례개정

현 행	변 경
제 16조(특별교통수단 이용요금 및 대수) ① 특별교통수단의 이용요금은 「도시철도법」에 따라 도시철도 요금(거리비례제)의 3배를 초과할 수 없다	제 16조(특별교통수단 이용요금 및 대수) ① 특별교통수단 이용요금「도시철도법」에 따라 도시철도요금(거리비례제)의 4배/5배/6배를 초과할 수 없다

- 市 운영협의회 등 의견수렴(10월) ▸ 市방침 (11월) ▸ 조례안 제출('16.2월) ▸ 조례안 공포('16.4월) ▸ 적용·시행('16.5) 예정

[첨부-1]

- 대안별 요금조견표 -

거리	현행	도시철도 요금	도시철도 요금×3	대안 1 (95원 차등)	대안 2 (110원 차등)	대안3 (150원 차등)	대안4 (195원 차등)
2km	1,500	1,250	3,750	1,500	1,500	1,500	1,500
3km	1,500	1,250	3,750	1,500	1,500	1,500	1,500
5km	1,500	1,250	3,750	1,500	1,500	1,500	1,500
10km	3,000	1,250	3,750	3,000	3,000	3,000	3,000
11km	3,000	1,270	3,810	3,095	3,110	3,150	3,195
12km	3,000	1,290	3,870	3,190	3,220	3,300	3,390
13km	3,100	1,310	3,930	3,285	3,330	3,450	3,585
14km	3,100	1,330	3,990	3,380	3,440	3,600	3,780
15km	3,100	1,350	4,050	3,475	3,550	3,750	3,975
16km	3,200	1,370	4,110	3,570	3,660	3,900	4,170
17km	3,200	1,390	4,170	3,665	3,770	4,050	4,365
18km	3,200	1,410	4,230	3,760	3,880	4,200	4,560
19km	3,300	1,430	4,290	3,855	3,990	4,350	4,755
20km	3,300	1,450	4,350	3,950	4,100	4,500	4,950
25km	3,500	1,550	4,650	4,425	4,650	5,250	5,925
30km	3,700	1,650	4,950	4,900	5,200	6,000	6,900
35km	3,800	1,750	5,250	5,075	5,475	6,375	7,375
40km	4,000	1,850	5,550	5,250	5,750	6,750	7,850
50km	4,400	1,950	5,850	5,600	6,300	7,500	8,800
60km	4,700	2,050	6,150	5,950	6,850	8,250	9,750
70km	5,100	2,150	6,450	6,300	7,400	9,000	10,700
80km	5,400	2,250	6,750	6,650	7,950	9,750	11,650
90km	5,800	2,350	7,050	7,000	8,500	10,500	12,600
100km	6,100	2,450	7,350	7,350	9,050	11,250	13,550

3 빅데이터(Big-data) 활용 이용시민 맞춤형 서비스제공

《 개 요 》

市와 공단, 카이스트가 협업, 지난 5년간의 장애인콜택시 운영 빅데이터를 분석하고, 그 결과를 활용하여 이용시민 맞춤형 서비스를 제공하고, 운영효율을 높이고자 함

▮ 대기시간 예측 안내서비스 제공

○ 주요내용 : 이용시민을 위한 대기시간 예측모형 구축, 서비스 구현

① 배차 가능시간 안내 : 배차까지 대기시간 통계 DB구축 → 접수시 안내

② 차량 도착시간 안내 : KT 올레 맵의 실시간 교통정보를 연계, 차량 배차지점에서 고객 출발지까지 도착 실시간 소요시간 안내

○ 서비스방법 : 전화, 모바일 앱 집중 서비스

○ 추진일정 : '15.10월(시스템개발) ▸ '15.11월(서비스예정)

▮ 자동배차 시스템 구축운영

○ 주요내용

- 차량크기, 종류, 전동의자, 운전원 성별 등 이용시민 맞춤형 배차('15.7월)
- 퇴근차량 차고지 방향 및 실시간 교통정보 연계, 실소요 시간적용 배차('15.8월)
- 이중화시스템 활용 권역별 자동배차 구현('15.10월중) → **자동배차율 70%**

○ 운영실적('15.9월 평일기준)

- 자동배차 1,146건/일(전체 탑승 3,994중 29%)
- 수동배차대비 대기시간 13% 단축, 배차성공률 2% 증가(84→86%)

〈 장애인콜택시 모바일 앱 〉

✤ 개 요 ┌ 서비스 개시 :'15. 2월 *'15. 3~5월 이벤트 실시 등 활성화 홍보

└ 주요기능 : 음성안내 서비스(배차, 차량도착), 지도를 이용한 원터치 콜신청, 대기인원 안내, 차량 이동위치 실시간 확인 등

✤ 운영실적 : 모바일 앱 이용 지속 증가, 9월기준 510건/일(전체 접수 13.3%)

* '15. 12월중 아이폰용 모바일 앱 서비스 예정 : KT 올레 맵 실시간 교통정보 적용, 차량 도착시간 안내서비스 추가