

대전버스사랑 시민모임 창립총회
창립기념 시민토론회

지하철 같은 시내버스 시민의 힘으로 만듭니다

2002. 12. 6.(금)
대전광역시청 대회의실

대전버스사랑 시민모임

(가칭)대전버스사랑 시민모임 창립총회 및 창립기념 토론회 식순

제1부 개회식(13:30 ~ 13:50)

- 개 회
- 국민의례
- 창립 경과보고
- 준비위 대표인사
- 축 사
- 격 려 사

제2부 창립총회(13:55 ~ 14:30)

- 임시의장 선출
- 안전심의
 - (가칭)대전버스사랑 시민모임 규약제정의 건
 - 임원선출의 건
 - (가칭)버스사랑 시민모임 사업계획 및 예산안 심의의 건
 - 기타안전
- 회의록 채택
- 폐 회

제3부 창립기념 토론회(14:30 ~ 16:00)

- 주제 / 시내버스 활성화를 위한 선진버스교통정책 사례연구
- 주제발제 1 / 서울시도시교통개선계획 - 버스교통을 중심으로
(장택영 박사, 서울시 대중교통 개선단 연구위원)

주제발제 2 / 김해시 시내버스 무료환승시스템 도입 사례를 중심으로
(이봉구, 김해시 교통행정계장)

주제발제 3 / 선진 버스개혁 방안 도입 사례를 중심으로
(신부용 (주)교통환경연구원장)

- 토 론 1 / 유세종 대전광역시 시내버스기획관리단
- 토 론 2 / 이수영 대전광역시 시내버스운송사업조합 전무
- 토 론 3 / 박재영 대전광역시 지역버스노동조합 사무국장
- 토 론 4 / 이충재 대전YMCA 사무총장

■ 종합토론

(가칭)대전버스사랑 시민모임 창립총회 및 창립기념 토론회 자료집 목차

<창립총회>

창립총회 회순	2
경과보고	5
규약 제정의 건	7
임원선출의 건	11
사업계획 심의의 건	13
기타안건	16
창립선언문	17

<창립기념 시민토론회>

주제발제 1	20
주제발제 2	21
주제발제 3	26
토 론	30
토 론	47
토 론	48
토 론	49
종합토론	50

(가칭)대전버스사랑 시민모임 경과보고

보고자 / (가칭)대전버스사랑 시민모임 준비위원회

지난 5월부터 문제제기된 시내버스 요금인상 논란을 계기로 근본적인 시내버스 문제를 해결하기 위한 시내버스 업계의 자구노력 및 대전시의 버스개혁을 촉구하는 시민모임의 구성의 필요성이 제기됨.

7월 30일 시내버스 살리기 1차 준비모임을 녹색연합에서 개최하고 시내버스 현안에 대해 공유하고 근본적인 시내버스 문제해결을 위한 자발적인 시민모임을 구성기로 결의함.

8월 7일 시내버스 살리기 2차 준비모임을 참여자치연대 사무실에서 개최하고 시내버스 요금인상 반대 기자회견을 결의하는 등 부당한 요금인상대책활동 및 버스개혁촉구 활동을 전개기로 결의함.

8월 14일부터 30일까지 한달동안 시내버스요금인상반대 및 버스개혁촉구 1인시위를 대전시청앞에서 개최함.

8월 26일부터 9월 11일까지 으능정이거리에서 부당한 버스요금인상반대 및 근본적인 버스개혁 도입을 촉구하는 거리서명운동을 통해 5만여명의 시민들이 거리서명에 참여함.

8월 28일 시내버스 개선정책 도입을 위한 정책간담회를 대전광역시청에서 교통정책과장 등 시관계자와 시내버스업계, 그리고 시민단체가 참석한 가운데 개최함.

9월 9일 (가칭)시내버스 살리기 시민모임 구성을 위한 3차 준비모임을 개최하고, 시내버스 요금인상반대 대책 및 시내버스 개혁을 위한 방안을 모색함.

9월 12일 시내버스의 현황과 근본적인 문제해결을 위한 개혁방안을 모색하기 위한 시민대토론회를 시청에서 개최하고 버스개혁 방안을 제시함.

9월 30일 대전의제21추진협의회에서 (가칭)시내버스 살리기 시민모임 구성을 위한 4차 준비모임을 업계와 노조, 시민단체가 처음으로 자리를 함께한 가운데 중앙버스전용차로제

도입, 무료환승시스템 도입, 거리운행 수익금 배분제 도입 등 버스개혁정책 논의와 구체적인 시민모임 구성계획안에 대해 논의함.

11월 14일 (가칭) 시내버스 살리기 시민모임 5차 준비모임을 녹색연합에서 개최하고 시내버스 살리기 시민모임 구성 세부계획에 대해 논의함.

11월 22일 시내버스 살리기 시민모임 6차 준비모임을 대전의제21추진협의회 사무실에서 개최하고 모임명칭을 (가칭)대전버스사랑시민모임(약칭, 버스사랑모임)으로 하고 창립대회 및 창립기념 토론회를 12월 6일(금) 대전시청에서 개최기로 함.

12월 3일 (가칭)대전버스사랑 시민모임 결성회의를 개최함.

오늘 (가칭)대전버스사랑시민모임 창립대회에 이른다.

안건1 / (가칭)대전버스사랑 시민모임 규약 제정의 건

주문내용

아래와 같은 규약(안)을 제출하오니 심의 의결하여 주십시오.

(가칭)대전버스사랑 시민모임 규약(안)

제1조 (이름) 우리단체는 대전버스사랑 시민모임(약칭 버스사랑모임)이라 부른다.

제2조 (목적) 대전버스사랑모임은 근본적인 시내버스 문제해결과 도시교통 문제 해결을 위해 버스개혁 정책 도입 및 자구노력으로 시내버스 중심의 대중교통정책을 건인하고, 아울러 시내버스 각 주체들간의 연대와 협력을 통해 상호발전을 도모하는데 목적을 둔다.

제3조(사업) 버스사랑모임은 위 2조의 목적을 달성하기 위해 다음과 같은 사업을 한다.

1. 정부 및 대전광역시의 시내버스 정책에 대한 모니터 활동
2. 시내버스 활성화를 위한 각종 캠페인
3. 시내버스 활성화를 위한 개혁정책 요구 및 시민행동
4. 시내버스 활성화를 위한 공청회 개최
5. 시내버스 운행모니터 실시 및 서비스 평가
6. 시민불편 고발센터 개설
7. 시내버스 타는날 지정 등
8. 기타 목적수행에 필요한 사업

제4조(회원)

1. 버스사랑모임의 목적에 동의하고 사무실을 대전에 둔 단체와 개인은 회원이 될 수 있다.
2. 가입을 원하는 사람과 단체는 가입신청서를 제출하여 실행위원회에서 심의 결정한다.
3. 기타 가입에 관한 사항은 별도 규정에 따른다.

제5조(권리와 의무)

1. 회원은 버스사랑모임의 의사결정과 활동에 참여할 수 있고, 선거권과 피선거권을 갖는다.

2. 회원은 버스사랑모임의 규약과 내규를 준수하고 정해진 회비와 분담금을 납부할 의무를 갖는다.

제6조(징계) 다음 각 항에 해당하는 사유가 발생하였을 경우, 운영위원회의 결의로 징계할 수 있다.

1. 제5조 2항의 의무를 이행치 아니한 경우
2. 버스사랑모임의 명예와 위신을 실추시킨 경우
3. 징계에 관한 사항은 별도의 규정에 따른다.

제7조(총회) 버스사랑모임의 최고의결기구로서 총회를 두며, 그 구성과 운영방식은 다음과 같다.

1. 총회는 권리와 의무를 다하는 회원들로 구성한다.
2. 총회는 년 1회의 정기총회와 필요시 공동대표단 또는 운영위원회의의 결의로 임시총회를 개최한다.
3. 총회 의장은 상임대표가 맡는다.
4. 정기 총회는 매년 2월에 개최한다.

제8조(총회의 의결사항) 총회는 다음의 사항을 심의 의결한다.

1. 공동대표 및 감사, 운영위원 등 주요 임원의 선출
2. 규약의 제정과 개정
3. 사업의 기조와 과제 및 예산과 결산
4. 사업보고 및 감사보고
5. 기타 버스사랑모임의 운영상 중요한 사항

제9조(공동대표단) 버스사랑모임의 대표의 구성과 역할은 다음과 같다.

1. 공동대표단은 총회에서 선출하되 정해진 분담금을 납부하며, 상임대표 1인을 선임한다.
2. 공동대표단은 버스사랑모임을 대외적으로 대표하고 전체 회무를 통괄한다.

제10조 (감사)

총회에서 2인 이상으로 선출된 감사는 버스사랑모임의 사업 및 재정 업무를 감사하고 부당사항을 발견한 때에는 총회에 시정을 요구한다.

제11조(운영위원회)

1. 운영위원회는 본회에 가입한 버스운송사업조합 사별대표, 노동조합의 대표, 대전시민사회단체연대회의 대표 등의 당연직 운영위원과 선임직 운영위원으로 구성되며, 총회에서 일괄선임한다.

2. 운영위원회는 월 1회 정기회와 운영위원 1/4이상의 요청에 의해 소집되는 임시회를 갖는다.

3. 운영위원회는 사업의 원활한 수행을 위하여 실행위원회를 둔다.

제12조(운영위원회의 역할) 운영위원회는 다음과 같은 역할을 한다.

1. 총회 및 공동대표단에서 위임된 사항
2. 일상적 운영 및 사업에 관한 제반사항
3. 사업별 위원회의 구성

제13조(사업별 위원회) 버스사랑모임의 특화된 활동을 위하여 운영위원회의 결의로 사업별 위원회를 둘 수 있다.

제14조(재정) 버스사랑모임의 재정은 회원의 회비와 분담금 및 기타 비용으로 충당한다.

제15조(의결정족수) 버스사랑모임의 각급 회의는 재적 과반수의 출석과 출석과반수의 찬성으로 의결한다. 단 징계와 복권, 규약의 개정 및 운영내규의 제정 및 개정에 관한 사항은 재적 과반수 이상의 찬성으로 의결한다.

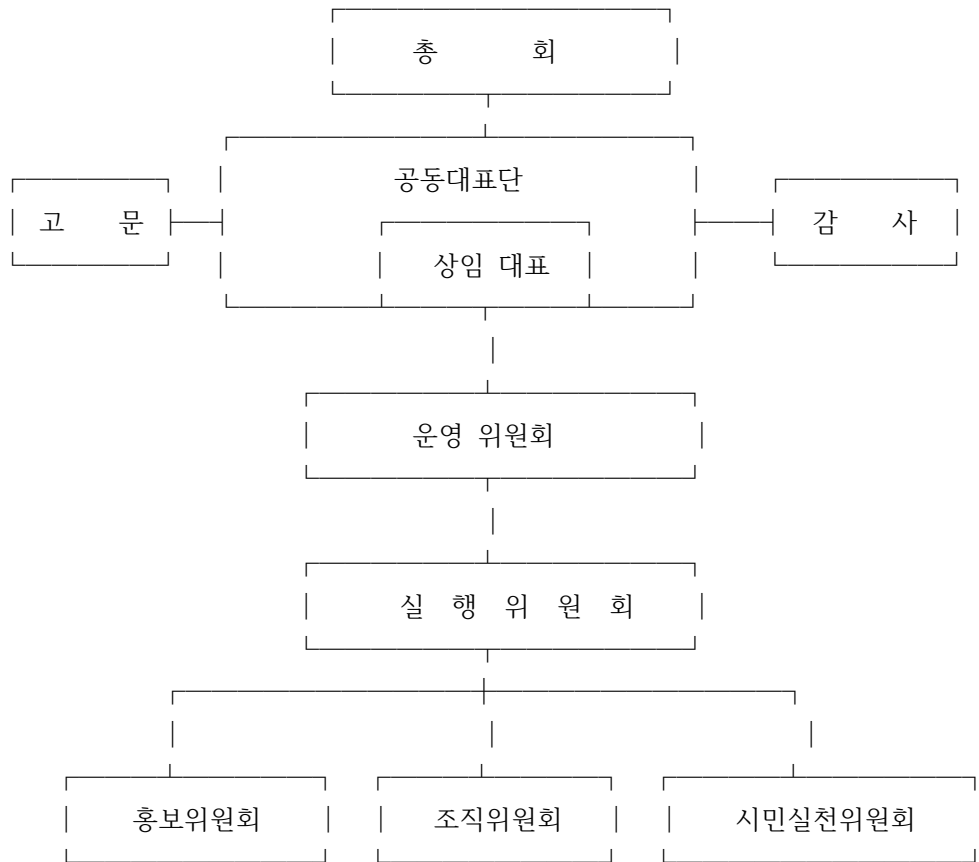
제16조(임원의 임기) 모든 임역원의 임기는 1년이며 연임할 수 있다.

제17조(준용) 이 규약에 규정되지 아니한 사항은 민주주의 일반원칙에 따른다.

부 칙

제1조 이 규약은 창립총회에서 제정과 동시에 효력을 발생한다.

(가칭) 대전버스사랑시민모임 조직표



안건2 / (가칭)대전버스사랑 시민모임 임원선출의 건

주문내용

아래와 같은 임원선출안을 제출하오니 심의의결하여 주시기 바랍니다.

1. 고 문

염홍철 대전광역시장

이은규 대전광역시의회위원장

신극범 대전대학교 총장

최성호 충청하나은행대표

2. 공동대표

박용남 대전의제21추진협의회사무처장(상임대표)

서윤석 대전광역시 버스운송사업조합이사장

김영호 대전광역시 지역버스노동조합 위원장

3. 감 사

추후 운영위원회에서 선임토론 위임

4. 운영위원

- 당연직 운영위원

대전광역시 시내버스운송사업조합 / 박천성(경익운수), 송옥영(한밭여객), 최석진(동진여객), 이원설(계룡버스), 유재복(협진운수), 김광철(대전교통), 최연동(충진교통), 김태일(대흥교통), 이재한(산호교통), 한익수(금성교통), 이기천(금남교통), 이선엽(동건운수), 서윤석(한일버스), 이수영(버스운송조합)

대전광역시 시내버스노동조합 / 윤석만(경익운수), 임성규(계룡버스), 서경주(금남교통), 길공섭(금성교통), 양재화(대전교통), 유재일(대흥교통), 김희정(동진여객), 윤병도(산호교통), 윤석정(충진교통), 장준근(한일버스), 손옥현(협진운수), 유병학(한밭여객), 조광형(서진운수)

대전시민사회단체연대회의 / 이광진, 이현호(대전경실련), 박정현, 송태재, 양홍모(대전충남녹색연합), 노중호(유성민주자치연합), 박종범(민주노총), 우희창(대전충남민언련), 이인세(대전충남생명의숲), 김경희, 김진연, 민양운(대전여민회), 이숙자, 박혜리, 김란(대전주부교실), 한진걸, 김학원, 인창원(대전홍사단), 이충재, 문혈, 백정자(대전YMCA), 김광식, 최충식, 김선태(대전환경운동연합), 김제선, 송인준, 금홍섭(대전참여자치시민연대), 김종남(대전여성환경포럼), 류진석(대전민교협)

- **선임직 운영위원** / 김재경(대전광역시의회의원), 안중기(대전광역시의회의원), 이동규(충남대 회계학과 교수), 박은미(목원대 도시건축공학부 교수), 최정우(목원대 도시건축공학부 교수), 조성민(연합뉴스 기자)

5. 실행위원

추후 운영위원회에서 선임 위임

주문내용

아래와 같은 사업계획안을 제출하오니 심의 의결하여 주십시오.

1. 구성 배경

대표적인 대중교통 수단이자, ‘시민의 발’ 역할을 하고 있는 시내버스가 점차 시민들로부터 멀어져가고 있다. 그 원인으로는 시내버스 중심의 대중교통정책의 부재와 자구노력 부재를 들 수 있다. 이에, 대중교통의 중심역할을 하고 있는 시내버스의 근본적인 문제해결을 위한 방안을 모색하고 실천하기 위한 자발적인 시민들의 모임을 구성코자 한다.

2. 조직목표

- 시내버스 문제에 대한 시민적 공론 형성
- 근본적인 시내버스 문제 해결
- 시내버스 활성화를 통한 대중교통 문제 해결
- 시내버스 활성화를 위한 정부 및 대전시의 정책지원 지원확대
- 시내버스 업계 스스로의 자구노력 추진
- 시민의 힘으로 대중교통 활성화 계기 마련
- 대중적 시민사업

3. 구성방향

- 시내버스는 도시 교통문제 해결의 희망이다.
- 시내버스는 다른 어떤 교통수단보다 저비용 고효율을 가져오는 최선의 교통수단이다.
- 도시교통문제를 해결하는데는 행정기관, 업계, 노조, 시민이 따로없다.
- 시내버스의 근본적인 문제해결을 위해 정부 및 대전시의 시내버스 활성화 정책을 요구한다.

4. 세부사업

- ▶ 시내버스 살리기 시민모임 창립대회
 - 일시 / 2002년 12월 6일(금) 오후 1시 30분 ~ 2시
 - 장소 / 대전광역시 대회의실

- ▶ 창립기념 시민토론회 “시내버스 활성화를 위한 선진 버스교통정책”
 - 일시 / 2002년 12월 6일(금) 오후 2시 ~ 3시 30분
 - 장소 / 대전광역시 대회의실

- ▶ 기타 주요사업 계획
 - 정부 및 대전광역시의 시내버스 정책에 대한 모니터 활동
 - 시내버스 활성화를 위한 각종 캠페인
 - 시내버스 활성화를 위한 개혁정책 요구 및 시민행동
 - 시내버스 활성화를 위한 공청회 개최
 - 시내버스 운행모니터 실시 및 서비스 평가
 - 홈페이지 구축 및 운영
 - 시민불편 고발센터 개설
 - 시내버스 타는날 지정 등

5. 예산안

<수입부>

수 입	수 입 내 역	예 산
기본분담금	시내버스운송사업조합 500만원 시내버스노조 250만원 시민단체 250만원	10,000,000
특별후원금		10,000,000
합 계		20,000,000

<지출부>

지출	지출내역	예산
회의비 등 운영비	20만×12개월	2,400,000
창립총회 및 기념 토론회		2,000,000
연구 워크숍	1회 개최	2,000,000
정책캠페인	50만×10회	5,000,000
시민토론회	100만×2회	2,000,000
모니터 및 서비스 평가	1회 실시	2,000,000
시내버스 타는날 행사	15만×12회	2,400,000
예비비		2,200,000
합계		20,000,000

안전4 / 기타안전

대전버스사랑 시민모임 창립 선언문

80년대 이후 승용차의 급속한 증가는 극심한 도심교통 혼잡을 가져와 도시교통문제 뿐만 아니라 교통사고, 대기오염 등 각종 도시문제를 야기해 가장 시급히 해결해야할 과제로 인식하고 있다.

지금도 대전시는 하루 150여대의 자동차 증가추세를 보이고 있으며, 지하철 공사와 무분별하게 늘어나고 있는 대형할인매장 등 대형 교통유발 시설로 인해 도심 전체가 극심한 교통혼잡을 빚고 있는 것은 물론, 도시전체가 교통지옥에 빠져들고 있다.

그럼에도 불구하고 시민의 발이라고 불리우는 유일한 대중교통 수단인 시내버스는 극심한 교통혼잡과 장대굴곡노선에 따른 정시성 문제와 결행, 그리고 서비스 불만 등의 요인으로 인해 시민들로부터도 점점 외면받고 있다.

특히, 2000년 하루 대당 573명이 이용하던 시내버스 이용자가 2001년에는 470명으로 줄어들었으며, 금년에는 400명 선으로 시내버스 이용승객이 급격히 줄어들고 있음은 작금의 버스현실을 보여주는 사례라 하지 않을 수 없다.

그런가운데 대전시는 아직까지도 공급위주의 교통정책을 견지하고 있으며, 공사과정의 시민불편과 막대한 운행적자가 예상됨에도 불구하고 지하철 공사에는 1조 8천억원을 투자하면서도 대중교통에서 가장 큰 역할을 하고 있는 버스문제 해결을 위한 구체적인 노력은 보여주지 못했다.

그러나 다행스러운 것은 지난 7, 8월 시내버스요금인상 문제를 계기로 그동안 시민단체가 줄기차게 요구해왔던 근본적인 버스문제 해결을 위한 버스개혁방안을 지방자치단체에서는 처음으로 민선3기 대전광역시가 전면 받아들이고 시내버스 업계와 노조도 이에 동조한 것은 버스개혁의 전기를 마련했다고 볼 수 있다.

특히, 버스중앙전용차로제와 전면적인 노선개편, 그리고 교통카드제 도입을 통한 무료환승시스템 도입 등은 과히 획기적인 버스개혁 정책으로 평가할 수 있으며, 이러한 버스개혁을 위해 버스업계와 노조, 그리고 시민단체가 함께한 것은 이제 더 이상 ‘고통의 교통’을 운명으로 받아들일 순 없다는 시민적 공감대를 형성한 것이나 다름없다.

따라서, 우리는 악화일로를 걷고 있는 대전시의 교통문제 해결의 유일한 해법은 시내버스 활성화와 대중교통 중심의 교통정책이 최선의 방안이라 굳게 믿고, 근본적인 시내버스 문제해결과 각종 버스개혁방안을 도입하기 위한 구체적인 시민행동에 돌입할 것이다.

첫째, 우리는 정부와 대전시가 아직도 견지하고 있는 자동차중심의 공급위주의 교통정책에서 탈피해 시내버스 중심의 대중교통정책으로 전환토록 강력하게 요구하고 정책적 지원과 아울러 시민적 공감대 형성을 위한 다양한 시민참여 행동에 돌입할 것이다.

둘째, 우리는 시내버스에 대한 범시민적인 신뢰회복을 위한 자구노력의 일환으로 실질적인 서비스 향상을 위한 자체 모니터와 고발센터를 시민단체에 마련하고 시내버스 업체의 투명한 수익금의 공개와 경영혁신을 위한 방안을 스스로 마련하고 추진할 것이다.

셋째, 우리는 대전시가 이미 밝힌 중앙버스전용차로제 도입과 무료환승시스템 도입 등의 버스개혁 과제의 원활한 추진을 위해 시민들의 끊임없는 참여와 관심, 협조를 요청하는 동시에 시내버스 내부 정책캠페인과 시민교육 사업도 적극적으로 전개할 것이다.

넷째, 우리는 시내버스 문제에 대한 실태조사와 소비자 만족도 조사 등의 시내버스 전반에 대한 문제진단과 대안을 제시하는 교통소비자운동과 감시운동을 선도적으로 전개해 시민을 만족시키는 시내버스를 만들 수 있도록 최선의 노력을 다 할 것이다.

끝으로 우리는 대전시민들과 함께 대전시가 근본적인 시내버스 개혁을 추진할 수 있도록 지속적인 감시와 참여운동을 전개해 나갈 것이며, 시민들 또한 소비자 주권을 스스로 지킨다는 차원에서 버스를 땅위의 지하철로 만드는 대안운동에 적극 참여해주실 것을 간곡히 호소한다.

2002년 12월 6일

대전버스사랑 시민모임 참석자 일동

대전버스사랑 시민모임 창립기념 시민토론회 식순

■ 주제 / 시내버스 활성화를 위한 선진버스교통정책 사례연구

■ 주제발제 1 / 서울특별시교통개선계획 - 버스교통을 중심으로
(장택영 박사, 서울시 대중교통 개선단 연구위원)

주제발제 2 / 김해시 시내버스 무료환승시스템 도입 사례를 중심으로
(이봉구 김해시 교통행정계장)

주제발제 3 / 선진 버스개혁 방안 도입 사례를 중심으로
(신부용 (주)교통환경연구원장)

■ 토 론 1 / 유세종 대전광역시 시내버스기획관리단

토 론 2 / 이수영 대전광역시 시내버스운송사업조합 전무

토 론 3 / 박재영 대전광역시 지역버스노동조합 사무국장

토 론 4 / 이충재 대전YMCA 사무총장

■ 종합토론

주제발제 1

주제발제 2

그린카드 이용 시내버스 무료환승 시스템 구축(경남 김해시)

이 봉구 경상남도 김해시 교통행정계장

1. 추진배경

□ 어려운 대중교통 현실

- '90년대에 폭발적으로 증가한 자가용으로 버스 승객의 급격한 감소
- '95. 5월 시.군이 통합되면서 시내버스 구간요금제에서 정액요금제 전환과 유가 인상으로 업체의 경영난 가중
- '98년 이후 부도및 경영난으로 노사대립과 파행운행의 악순환 반복
 - 시외버스(동신버스) : 1998. 10월 부도(45억원)
 - 시내버스(대아여객) : 1999. 1월 부도 (20억원)
 - 시내버스(삼부여객) : 2001. 1월부터 파행운행
- 노사대립과 파행운행에 따른 대중교통 불편으로 승객감소와 경영악화의 악순환 반복

□ 불합리한 운행체계

- 업체의 경영난 해소를 위하여 시가지 중심노선에 모든 버스운행 집중으로 대중교통 이용 불편 가중
 - 시가지와 읍면지역의 노선이 장거리, 중복, 굴곡 노선화
 - 시가지 교통체증으로 버스의 정시성 확보 미흡
 - 운행시간의 장기 소요로 운행횟수 감소
 - 22:00 이전에 읍면지역의 막차버스 단절로 주민불만 고조

□ 혁신적인 대중교통 개선대책 필요

- 대중교통 무료환승 시스템 구축
 - 버스 운행의 정시성 확보
 - 시가지 굴곡노선의 직선화 및 읍면 장거리 노선의 단축
 - 읍면지역 버스의 증회운행 및 막차시간 연장
 - 교통사각지대 해소를 위한 지역단위 순환버스 도입

○ 장거리 굴곡노선 단축에 따른 문제점 발생

- 목적지를 가기 위해 버스를 2회이상 환승함에 따른 요금의 이중부담으로 주민불만 예상

- 첨단 교통카드를 이용한 시내버스 무료환승시스템 구축 필요

2. 추진내용

□ 무료환승 시스템 구축을 위한 기틀마련

○ 부실업체 구조조정 및 양도양수

- 부도와 경영난으로 정상화가 어렵고 대중교통의 불편을 가중시키는 부실업체에 대하여

- 우리시에서 적극적인 중재와 구조조정으로 건실한 업체에서 양도양수

⇒ **획기적인 대중교통 서비스 개선의 기틀 마련**

※ 구조조정 및 양도양수 현황

- 대아여객 → 동부교통 양도양수 (2000. 4. 12)

- 동신버스 인가취소(2000. 12. 31) → 김해여객 신규인가(2001. 4. 14)

- 삼부여객 → 가여BBS 양도양수(2001. 3. 1)

○ 시민편의 위주의 합리적 노선조정(2001. 7월)

- 시가지와 읍면노선의 이원화로 환승체계 노선조정

- 버스의 정시성 확보 및 교통사각지대 해소

.주요내용 : 읍면의 장거리노선 단축, 시가지 굴곡노선 단축 및 조정, 지역단위 순환버스 운행, 읍면지역의 막차시간 연장(22:00이후)

○ 새로운 시내버스 번호부여(2001. 7월)

- 읍면지역과 시가지 노선의 이원화

.시내지역 : 한자리 번호체계

.읍면지역 : 두자리 번호체계(지역별 고유번호 부여)

□ 전국 최초의 무료환승 시스템 구축

○ 무료환승 선진사례 분석 및 우리시 도입방안 확정(2001. 8월)

- 브라질 꾸리찌바의 환승정류장 분석

.튜브형 환승정류장 설치

.환승튜브가 설치된 정류장 내에서는 어느 곳이든지 무료환승 가능

- 우리시 여건 분석

- .도로 여건상 환승정류장을 설치할 공간이 없고 시설비 과다 소요
- .향후 서비스 확장이 어렵고 정해진 장소에서의 환승으로 시민불편

⇒ 최첨단 교통카드(전자화폐)를 이용한 무료환승 시스템 도입

환승정류장을 설치하지 않고 언제 어디서나 교통카드(전자화폐)를 이용하여 시내버스, 순환버스, 공영버스를 1회 요금으로 1시간 이내 무료환승

- 시민들에게 카드를 무료로 발급, 빠른 시일내 확산되도록 조치
- 세계적으로 유명한 브라질 꾸리찌바시의 환승시스템 능가
- 향후 카드사용 인프라를 확장(택시등 교통분야, 전자상거래등 유통분야)하여 폭넓은

서비스 제공

○ 무료환승 시스템 구축및 시행(2001. 9월 ~12월)

- 교통카드(전자화폐) 선정 : 2001. 9. 11
.금융결제원, 한국은행과 전 시중은행이 참여하는 K-Cash 선정
- 교통카드(전자화폐) 공식명칭 선정 : 2001. 9. 25
.김해 그린카드(Green Card)
- 교통카드(전자화폐) 시행 협약체결 : 2001. 9. 26
.김해시, 금융결제원, 삼성 SDS(주), 글로벌캐쉬(주)
- 그린카드 발급 및 충전시스템 구축 : 2001. 10월
- 그린카드 시민무료 발급 : 2001. 11월
.농협중앙회, 외환은행, 기업은행, 조흥은행, 제일은행 우선발급
- 그린카드 교통인프라 구축완료 : 2001. 12. 21
.버스 단말기 및 정산 시스템 설치 완료
- 그린카드 시험운행(무료 승차제 실시) : 2001. 12. 11 ~ 12. 31
- 그린카드이용 무료환승 개통식 개최 : 2001. 12. 28
- 그린카드이용 무료환승제 전면시행 : 2002. 1. 1

3. 추진상 문제점 및 해소대책

□ 버스업체의 무료환승에 대한 반발

○ 무료환승으로 추가 적자발생 유발

- 버스 승객의 증가율과 무료환승에 따른 결손액을 추정, 비교분석하여 적자발생 보전 대책 강구

- 기존의 자가용, 택시등 타 교통수단 이용시민들을 버스 승객으로 유입시켜 이용율을 높이고 쾌적한 대중교통 서비스 제공으로 시내버스 활성화 유도

□ 시가지와 읍면지역 버스노선 이원화에 따른 노선단축

○ 기존 1회 승차로 목적지까지 가던 시민들이 2회이상 버스를 환승해야 하는 불편으로 노선조정

에 반대

- 주민설명회 개최 : 17개 읍면동을 순회하면서 주민설명회를 개최, 무료환승과 교통카드의 편리성과 노선단축에 따른 운행횟수의 증회 및 막차시간 연장효과등을 설명, 주민 설득

4. 무료환승 시스템의 정착및 시행전후 비교

□ 무료환승 시스템의 안정적 정착

○ 그린카드 이용현황

- 카드 발급현황 : 38,800매 (2002. 11. 30현재)

- 카드 이용율 : 1일 평균 20,000건 (무료환승 2,500건)

⇒ 시내버스 승객의 32.4% 차지

□ 사업시행 전후 비교

○ 김해시

- 디지털 행정 구현에 따른 신뢰도 제고

.전국 최초의 시내버스 무료환승 교통체계 구축

.전자화폐 교통카드 사용기반 구축및 파급

- 시민만족도 조사에서 대중교통 부문이 평가항목중 가장 큰 폭으로 향상 : 2001년 2.53점(28위)에서 2002년 2.95점(17위)으로 상승

○ 시민

- 시내버스 무료환승등 쾌적하고 편리한 대중교통 서비스 이용

- 현금 및 잔돈소지에 따른 불편해소

- 러시아워시 신속한 탑승으로 혼잡성 감소와 교통지체 해소

- 무료환승에 따른 교통비 부담 경감

○ 버스업체

- 시내버스 승객의 증가에 따른 경영개선

.1일 54,400명 → 1일 61,700명 (7,300명 증가)

- 업체의 경영비용 절감

- .요금의 자동정산에 따른 인건비 절감 (3명, 월360만원 정도)
- .토근, 회수권등의 제작비, 판매수수료 절감 (월300만원 정도)
- 효율적 배차관리 및 운행기록등 각종 자료의 자동집계로 신속한 통계작업 가능

5. 향후 추진계획 및 기대효과

□ 향후 추진계획

○ 그린카드 인프라 확충

- 대중교통분야 확대시행 : 택시 정보화 사업 추진, 주차장, 고속도로 및 터널요금 그린카드 정산등

- 지방행정 인프라 구축 : 지방세, 공공요금 결제서비스 시스템 개발
- 유통분야 인프라 구축 : 음식점등 상거래분야 확대 추진

○ 버스 정보시스템(BIS) 구축

- 버스운행 정보를 시민들에게 신속하게 알려줌으로서 이용승객 편의제공

□ 기대효과

○ 대중교통이 편리한 선진 교통문화도시 정착

- 그린카드 한 장으로 시내버스의 무료환승뿐만 아니라
- 택시, 주차장등 모든 교통시설물을 편리하게 이용가능

○ 정보화에 따른 시민생활의 질 향상

- 각종 유통점에서의 일반 소비생활은 물론 On-Line상의 전자상거래에 있어서도 현금거래의 불편없이 다양한 서비스를 이용
- 시민 생활속의 정보화를 한층 앞당기는 계기 마련

해외사례를 참고한 대전시 시내버스 발전 방향에 대한 소고

신 부용 (주) 교통환경연구원장

1. 서 론

지금까지 필자는 기회 있을 때마다 우리나라 도시교통문제를 개선할 수 있는 가능성은 시내 버스에 있다고 역설해 왔다. 그 이유는

- 큰 투자 없이 필요한 곳에 고용량의 대중교통서비스를 제공하여 승용차 교통을 흡수할 수 있고
- 시내버스업체가 효율적으로 대량의 버스를 운행할 충분한 능력을 갖추었으며,
- 또한 운영개선에 따라서는 충분한 영업이익을 낼 수 있어 지속적인 발전을 할 수 있기 때문이라고 생각했다.

그러나 현재 시내버스는 아래와 같은 여러가지 제약조건에 묶여 발전하지 못하고 있음을 지적하였다.

- 시내버스발전의 관건은 노선 합리화에 있는데 이는 순환보직에 의존하는 현재의 인사제 도로는 행정적 뒷 받침이 부족하여 기대하기 어려우며,
- 버스 조합이 선도적 역할을 하는 대안이 있으나 조합원들의 의사 통일이 어렵고
- 노선합리화로부터 불이익을 받는 일부 시민이나 지역 업체들의 반발을 해소하기 어려운 점 등이다.

그러나 대전 버스사랑모임은 이와같은 지금까지의 문제를 상당부분 해결해 놓은 것으로 보여 이제 그 구체적 발전방안을 거론하는 것이 큰 의미를 갖게 되었다.

2. 노선개편방안

흔히 버스노선망을 간선과 지선으로 나누는 것을 주 골자로 생각하나 이는 우리나라의 버스 노선이 지나치게 기점-종점을 잇는 굴곡노선으로 이루어져 이를 탈피하자는 주장이며 보다 구체적인 노선개편의 목적은 아래에 두어야 한다. 이는 대부분의 선진도시에서

이미 통상적으로 사용하고 있는 원칙이다.

1) 최대의 승객을 최소의 시간으로 운반할 수 있는 노선망 체계 구축

- 이를 위해 많은 승객이 몰리는 노선을 우선적으로 구축하여 급행으로 운행한다

이러한 노선을 전용차로, 환승정류장 등을 설치할 수 있는 교통축에 잡아 간선노선으로 만들어야 한다.

2) 환승을 최소화 한다

- 승객은 당연히 환승을 기피한다. 따라서 환승의 수를 최소화 해야 하며 부득이 환승하는 승객에게는 최대한의 편의를 제공토록 해야 한다. 환승대기시간을 줄이기 위해 환승하는 버스의 운행시간표를 만들어 지켜야 하며 환승장에 편의시설을 제공하는 등이 그 사례이다.

1항과 2항은 상호 상충될 수도 있다. 따라서 여러 대안의 노선망을 만들고 정류장별 승하차 인원과 기종점 자료를 활용하여 전산모형으로 환승수, 노선거리, 버스 대수 등을 계산해 상호 비교해 보아야 한다.

3) 서비스 영역을 최대화하여야 한다.

주어진 버스대수로 가능한 한 넓은 영역에 버스노선을 보급시켜 버스의 접근성을 높여야 한다. 이 과정에서 지선은 물론 지역 순환노선, 벽지 노선 등이 생성된다.

4) 노선체계가 운영하기 쉽고 승객에 알기 쉬워야 한다.

3. 버스 운영체제 확립

노선망은 버스운영체제에 따라 그 모양이 바뀔 수도 있다. 우리나라 버스의 노선이 비합리적으로 중복되고 굴곡된 것도 운영체제에서 온 것이다.

대전은 공동배차제를 세계최초로 성공시킨 도시로 유명하다. 공동배차제는 노선에 대한 소유개념은 극복할 수 있으나 다른 문제점이 있다. 노선망이 상기 원리에 의해 합리화된다면 공동배차제로 운영하기 어려울 것이다.

가능한 방법으로 다음의 대안을 생각해 볼 수 있다.

1) 간선노선을 공동배차, 나머지는 지역분할

이는 멕시코시티와 유사한 것으로 이 도시에서는 간선노선은 시가 직영하고 나머지는 교통특별로 조합을 결성하여 각 조합 주도로 운영한다.

2) 공동체 형성

단일 회사로 통합하거나 아니면 통합하지 않은 상태에서라도 단일 운영시스템을 형성하여 운영실적에 상관없이 정액제 급료지급.

이 경우 수입금을 공동체가 관리한다.

싱가폴은 1980년대 초 16개 버스회사를 통합하여 하나의 공영회사 SBS 를 만들었다. SBS는 순수한 사기업형태로 운영된다.

3) 조합운영

배차는 조합이 하되 각 회사의 버스 운행거리 실적에 따라 직접경비를 지급하고 이익은 소유 주식수나 영업실적 등 적정 기준을 세워 배분한다. 이 경우 수입금을 조합이 관리한다.

버스운영체제의 확립은 버스 발전을 위하여 매우 중요한 사안이다.

버스업체들이 주관하여 좋은 방안을 만들어내야 한다.

4. 토지이용과 대중교통의 결합

대중교통은 고밀화 된 토지이용과 불가분의 관계에 있다. 둘 중에 하나만으로는 성공하기 어렵다.

홍콩은 버스나 지하철이 모두 높은 수익성을 내는데 이는 경영의 합리화도 있지만 고밀화가 그 기본이다. 지하철 행파튜엔 역 조차장 위를 복개하여 대규모 고층아파트 단지를 만들고 이 단지에는 주차장을 단 일면도 안만들어 모두가 지하철을 이용토록 하였다. 그러나 이 아파트는 매우 인기가 높은 주거지라 한다. 자동차 매연이 없고 도로나 주차장 용지로 뺀 땅이 적어 실행수가 높아 경제적이고 편의시설이 많은 이유에서일 것이다.

쿠리티바는 도시계획에 의해 핵심적인 도심지를 만들지 않고 대신에 간선도로변을 고밀화하고 도로 중앙에 버스전용차로를 두어 버스의 접근성을 높인 것으로 유명하다.

대전을 포함하여 우리나라도 간선도로변이 고밀화되어 있어 쿠리티바와 같은 방법으로

버스의 접근성을 높일 수 있을 것이라 생각한다.

5. 행정기능의 강화

상기한 일 들은 모두 강력한 행정기능이 뒷받침되어야 한다.

선진국의 교통행정은 고도의 전문화로 끊임없이 악화되어가는 교통문제를 해결해 나간다. 이와 대조적으로 멕시코시티는 행정이 지하철과 간선버스노선만을 장악한 채 다른 것은 거의 시장에 맡기어 나름대로 준교통수단이 발전하여 시민의 교통수단은 비교적 편리하게 되어있다. 홍콩은 앞선 행정능력으로 계획과 시장기능을 적절히 배합하여 대중교통수단간에 서비스 경쟁을 유도하고 승용차 억제책을 가미하여 탁월한 도시교통을 연출하고 있다.

이에 비해 우리의 행정은 전문성이 부족한 반면 규제는 심하여 교통체제를 계획에 의해 이끌어 나가지도 못하고 그렇다고 시장기능에 맡겨 필요에 대응한 진화를 허락하지도 않는다. 예를 들어 택시 합승에 대한 규제만 없애도 아마 멕시코시티에서 보는 준대중교통수단이 발전할 것이다.

우리의 보직위주 인사정책의 원칙은 행정전문화를 가로막고 있으며 거기에 순환보직과 전문가 외면으로 행정에 전문성 뿐 아니라 일관성 지속성이 결여되고 있다. 따라서 행정에 무한책임을 진다는 개념이 없으며 버스운영개선과 같은 전문적이고 지속적인 노력을 구사하여야 하는 업무는 성공을 기대하기 어렵게 된다.

이는 특정인의 잘못이 아니라 일제와 독재정권을 그대로 세습해온 우리 전체의 잘못이다. 독재정권에서는 관리가 자신의 전문지식이나 의지를 갖고 임하는 것보다 자신의 뜻을 죽이고 상관의 지시를 잘 따르는 것이 덕목으로 되어있다.

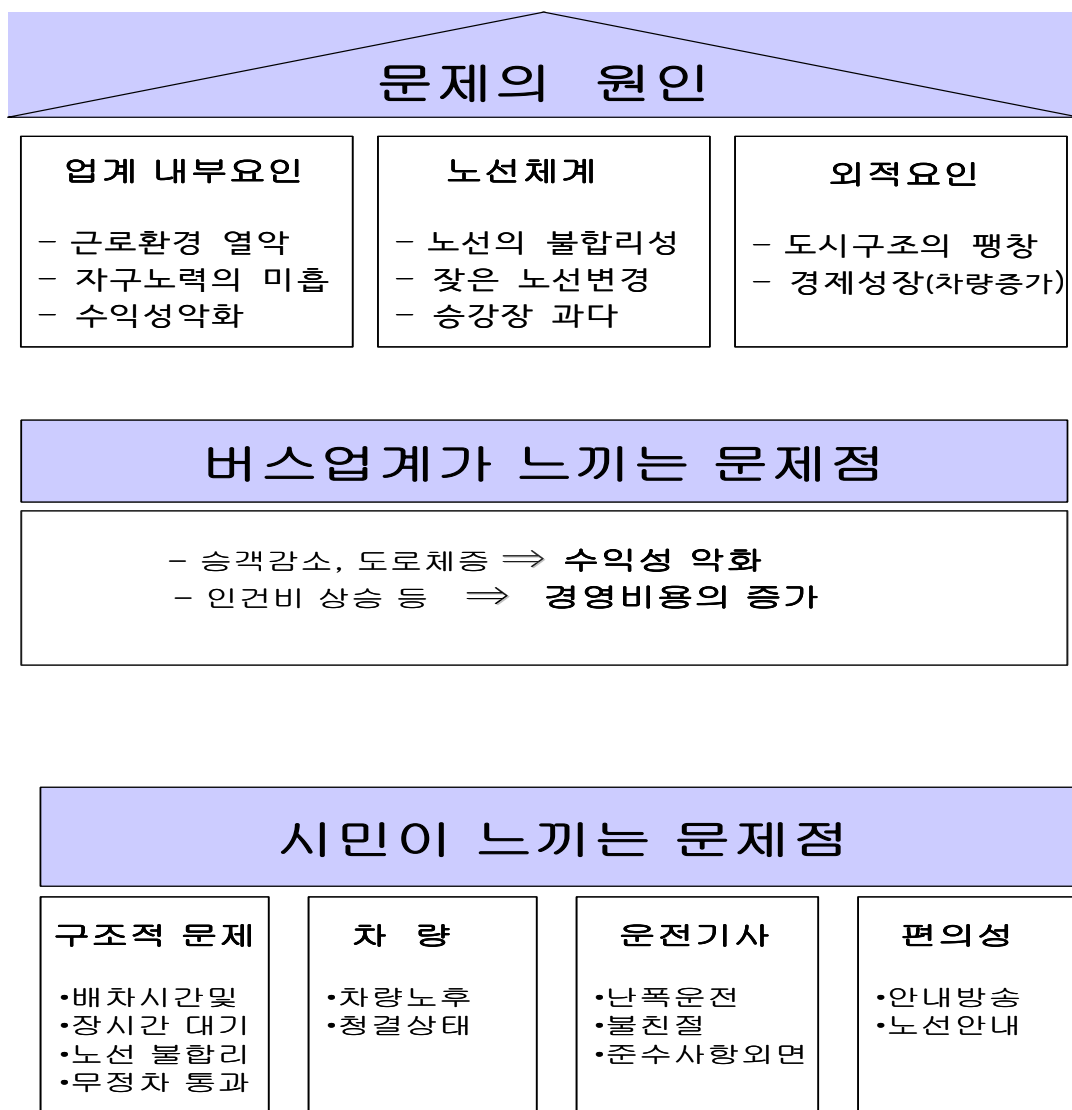
이제 우리나라는 지방자치제가 틀을 이루었고 선진화를 눈앞에 두고 있어 전문행정, 책임행정의시대를 열어야 한다고 생각한다. 이와 같은 일은 정치가를 움직여야 얻을 수 있고 그러기 위해서는 대전 버스사랑모임처럼 시민이 이를 강력하게 요구하고 언론이 뒤에서 밀어야 할 것이다. 시민이 앞장서면 모든 일이 이루어질 수 있다고 보며 대전에서 그 효시를 보이기를 바라마지 않는다.

대전광역시 시내버스 개혁방향

유세종 대전광역시 시내버스기획단

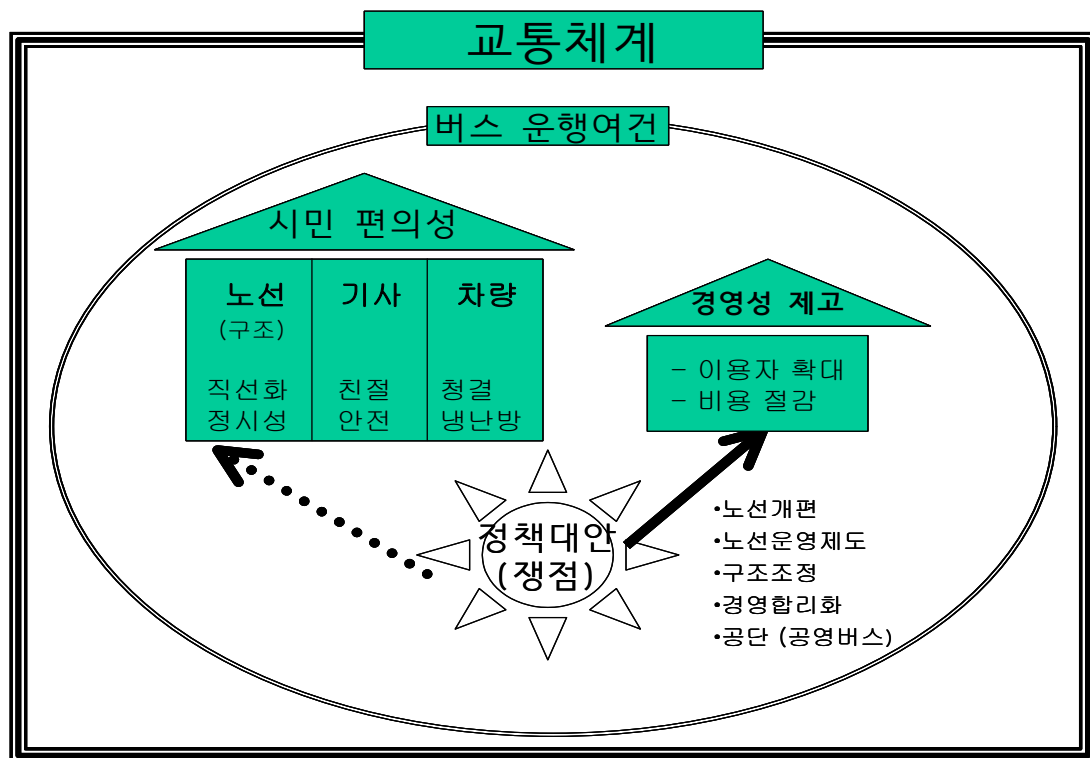
I 시내버스 문제 총괄

□ 시내버스 문제의 현황



□ 문제이해의 구조

- 그간 제기된 정책대안과 쟁점들이 이용자의 편의성과 서비스 공급자의 경영성에



미치는 영향을 검토

○ 이를 통해 우선적으로 추진해야 할 사항, 여건형성을 위해 시간적 여유를 가져야 할 사항, 보다 신중한 정책적 판단이 있어야 할 사항을 도출하는데 1차적 목표를 두었음

□ 외국의 시내버스 운영현황

○【외국도시 운영현황】

- 서울시 자료 1997-

대상도시	공 영	공.민영혼합	민 영
297도시	234 (79%)	34 (11%)	29 (10%)

- 유럽, 미국 등 서구지역은 공영, 준공영이 대부분이며
- 일본, 대만, 싱가포르 등 아시아 지역은 일부공영, 민영이 많음

○ 영국 런던 : 민영 ⇒ 공영 ⇒ 준공영으로 변화

- 민영으로 운행되던 버스가 승객감소, 수익성악화라는 악순환이 계속되자 1930년대 이후 정부가 직접운영하는 방식으로 전환 되었으나
- 공공부문의 비효율성으로 인한 문제점이 누적 ⇒ 1985년 이후 공영회사를 매각 하고, 정부가 기획.주관하되 운행서비스는 민간이 담당하는 형태로 하여 현재에 이르고 있음

- 현재 런던 교통국 산하에 버스운영관리기구(London Transport Bus)가 버스운영전반을 주관하며 경쟁원리 도입을 위해 노선 입찰제를 실시

○ 프랑스

- 파리지역은 파리대중교통국(RATP)에서 지하철, 도시고속철도, 버스를 일괄관리운영
- 지방자치단체는 차량, 버스운행 관련시설을 소유하고 운영만 민간에 위탁하는방식

○ 브라질

- 꾸리찌바시의 경우 독립회사(10개)가 운영하는 민영체제이나 시당국의 지침과 기준에 따라 운행서비스를 제공
- 요금의 통합관리체제로 승객수가 아닌 운행거리에 비례하여 수익금을 배분

○ 미 국

- 버스산업의 사양화로 1968년 이후 공영화가 급진전 되었음. 버스운행의 수입구조는 요금수입이 약35%이고 나머지는 연방, 주, 지방정부가 지원하는 형태
- 뉴욕의 경우 산하기관인 NYCT에서 뉴욕시의 지하철과 버스운행을 담당하고 있음.
- 시애틀 광역권은 공공기관인 Metro에서 버스운행을 직영

○ 독 일

- 독일의 버스 운영수입은 운영비의 약35%에 불과해 운영적자를 보조, 베를린시의 경우 대중교통운영기구(BVG)가 도시철도, 노선버스를 운영하며 요금할인정책으로 막대한 적자발생
- 중앙정부 ⇒ 베를린시 ⇒ BVG에 보조

○ 일 본

- 동경도의 경우 민영버스 업체는 정부보조를 받지않고, 도영버스의 경우 영업손실에 관계없이 재정보조 등을 지원
- ⇒ 수익성의 확보를 위해 높은 요금을 설정

○ 싱가포르

- 2개의 특허기업이 버스를 운영하며 버스에 대한 보조금은 없음
- ⇔ 자가용승용차에 대한 중과세, 총량규제로 시내버스 수요확대를 유도하며 요금은 원가보상 원칙하에 결정

II. 검토의 기본방향

□ 검토의 전제와 기본방향

1. 전 제

- 버스 운행여건과, 시내버스의 교통분담률이 유지된다
- 일정한 요건하에 버스업계의 경영성은 정상화된다
- 장기적 이익이란 부분에 시민이 공감한다

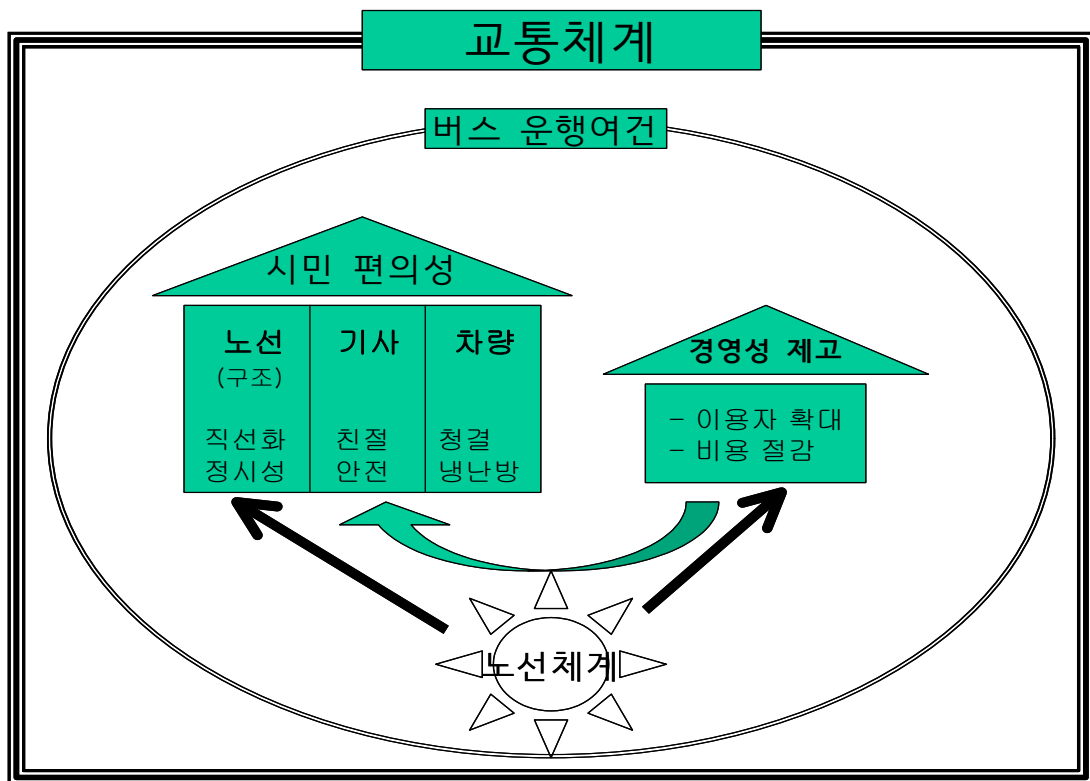
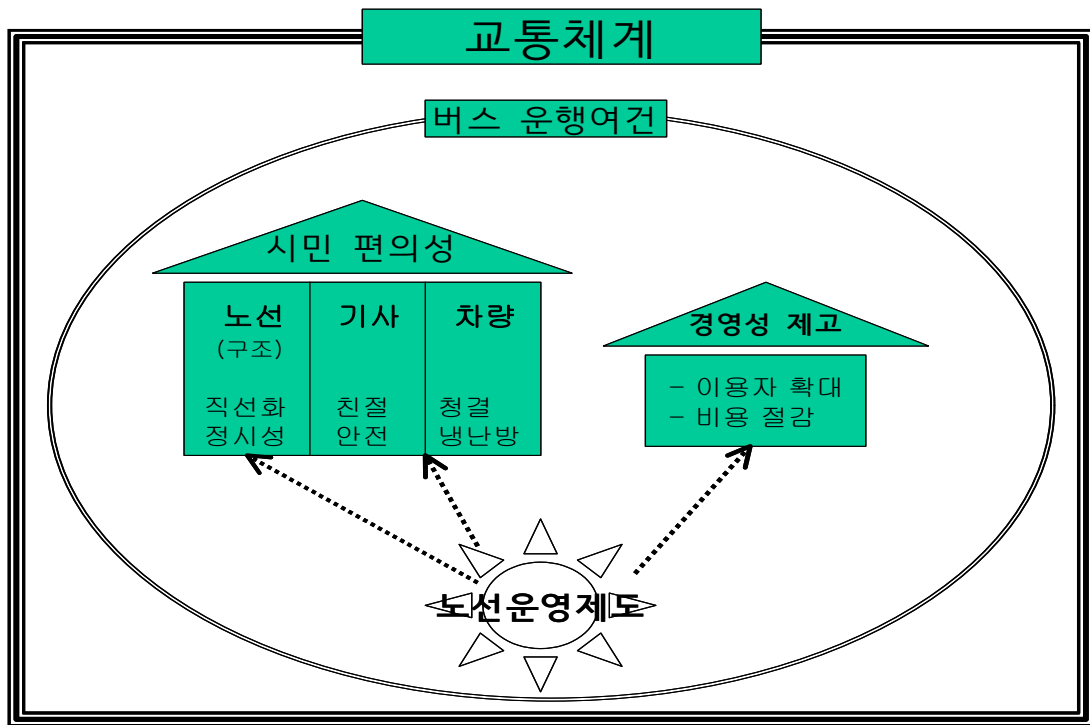
2. 기본방향

- 1) 공공부문이 제공하는 직접적 운송서비스는 당분간 유보
 - 경쟁원리가 도입되기 어려운 공공부문이 갖는 한계
 - 민간이 담당하던 기능이 정상화되도록 지원.감독하는 것이 바람직
- 2) 공공부문의 지원과 투자는 확대하되, 상응하는 책임성 확보
 - 서비스 개선, 경영성제고를 위한 지원은 확대하되
 - 지원과 투자에 부합되는 버스업계의 책임성은 최대화
- 3) 시민, 자치단체, 업계, 노조 모두가 이익을 갖는 방안으로
 - 시민과 자치단체는 시내버스 서비스의 질로써
 - 업계와 노조는 안정적 경영과 복지의 향상이 기대되는 방향으로
- 4) 모두의 이익에 대한 부담은 모두가 분담해야
 - 자치단체는 재정과 행정지원을
 - 시민은 큰 이익을 위해 작은 양보를 실천하는 이해심을
 - 업계와 노조는 책임성의 철저한 이행과 자구노력 실천을 분담
- 5) 철저한 공감대 형성으로 갈등없는 실천
 - 모두에게 도움이 되는 방안이라는 이해와 실천의지의 확보를 통해 노사갈등, 시민의 반대를 최소화하여 신뢰를 갖고 추진

□ 우선과제 검토요약

1. 노선체계

- 노선체계는 시민편의성과 경영성제고에 직접적이고 큰 인과 관계를 갖고 있는 것으로 판단
- 노선체계 조정은 시민, 의회, 시민단체, 버스업계의 이익과 관심이 모두 일치하는 유일한 쟁점임

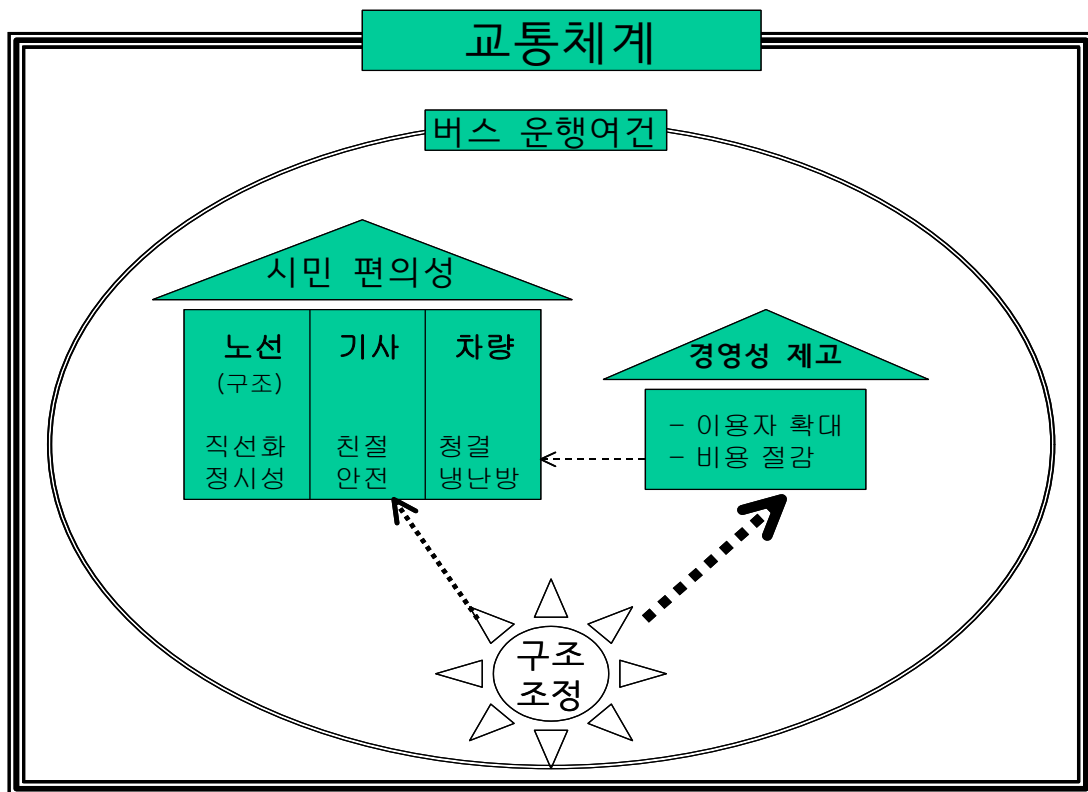


2. 노선운영제도

- 노선운영 제도는 단기적으로 시민 편의성과 경영성 제고에 미치는 영향은 작다고 판단되며, 현재 개별 노선화를 전제로 한 노선 배분에 대한 합의와 노선관리에 대한 책임성 확보라는 여건이 형성되지 않음
- 다만 개별노선제가 추구하는 경쟁원리의 도입은 꼭 필요한 요소인 바 개별노선제 도입여건의 마련과 부분적인 도입에 대해서는 지속적으로 검토

3. 구조조정

- 대형화를 목표로 한 구조조정이 경영성제고와 시민편의성에 미치는 영향은 매우

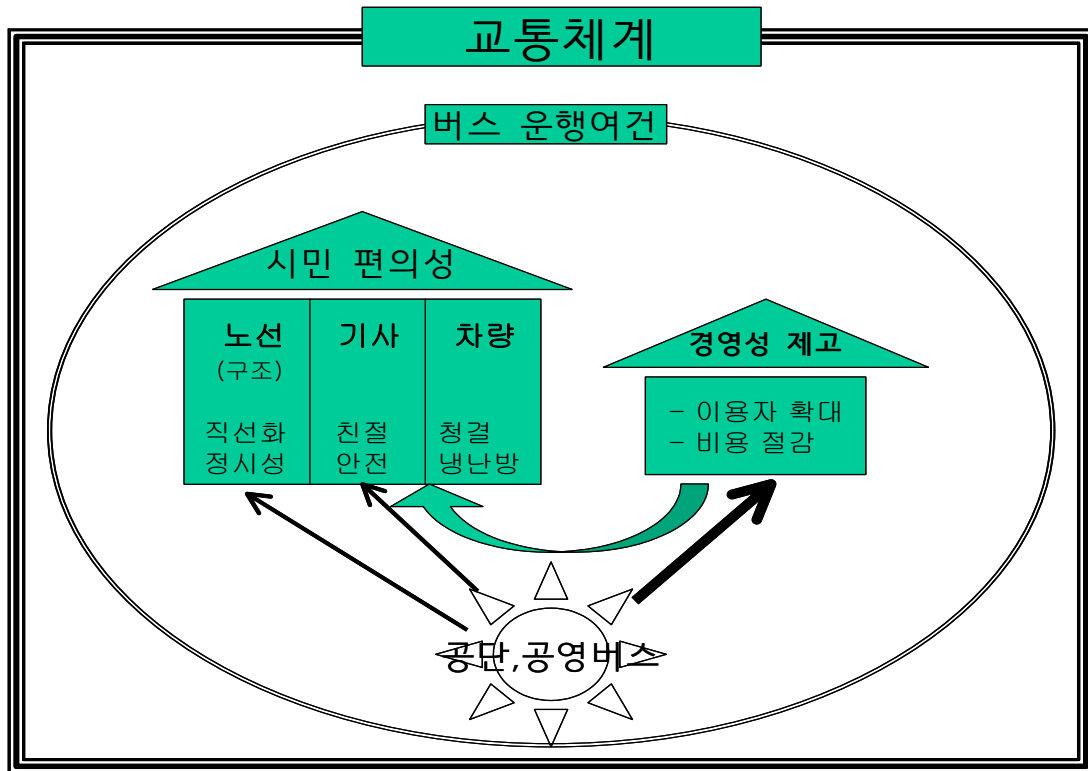


낮다고 판단되며

- ※ 회사별 복잡한 주주구성이 유지될 경우 대형화의 의미는 거의 없다고 사료됨
- 구조조정에 대한 비용대 효과, 구조조정 과정상의 갈등을 고려할 때 관주도의 구조조정은 지양하고 자구적 경영혁신유도에중점
- ※ 1999년부터 추진한 서울시의 경우 대형화 등 성과가 있었지만 면허취소업체의 조직적 반발등 추진과정서의 갈등은 물론, 우량기업도 부실화 되었다는 비판도 제기 (최근 3년간 800억원 소요)

4. 공단(공영화) - 우선 외곽노선을 담당하는 기능에 한정 -

○ 공영버스가 외곽노선을 담당할 경우 업계의 경영성 제고에 직접적인 영향을 주며, 시민 편의성에 있어도 일부분이기능 하나 새로운 서비스 기준을 형성한다는 측면에서



직접적 효과를 기대할 수 있음

○ 다만, 공공부문이 갖는 비효율성, 초기투자비용의 과다 등의 문제점이 있는 바, 보다 신중한 판단이 요구되며, 공영버스의 장점을 살릴 수 있는 대안을 깊이있게 검토하고자 함

5. 경영합리화

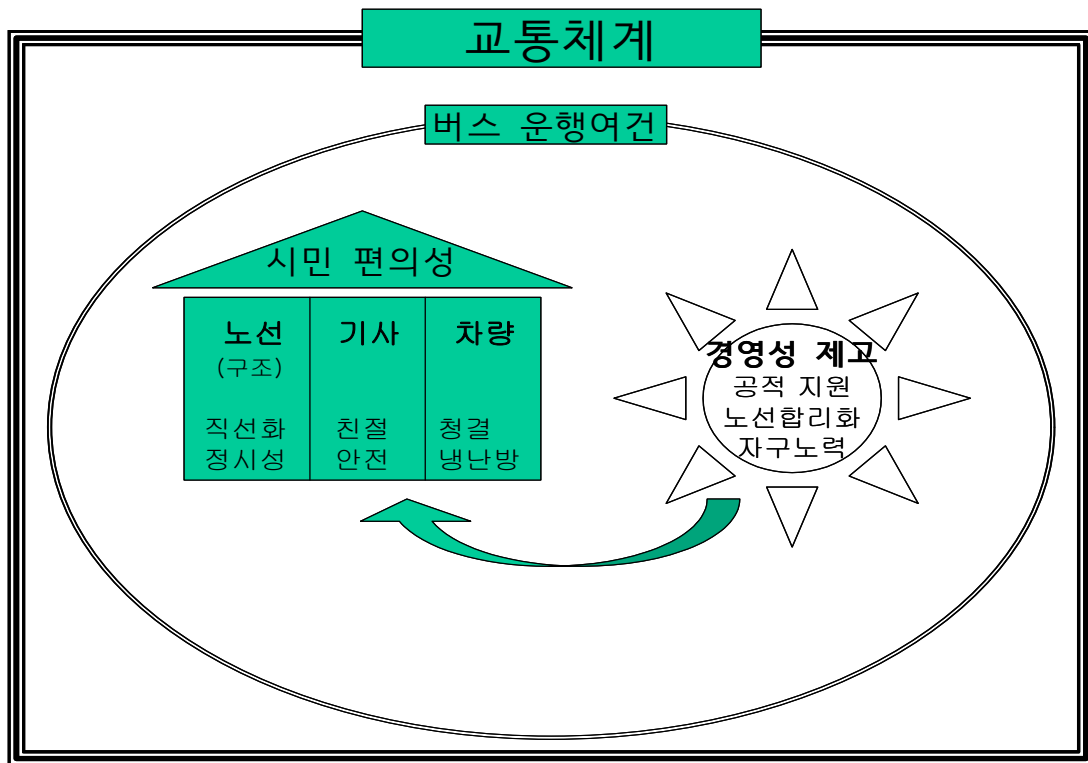
○ 버스 운행주체인 업계의 경영합리화는 매우 큰 의미를 갖고 있음

⇒ 수익구조가 지속적으로 악화된다면 서비스 향상, 협조체제 구축은 기대 할 수 없으며 공공부문이 담당해야할 영역이 무한히 확대되기 때문

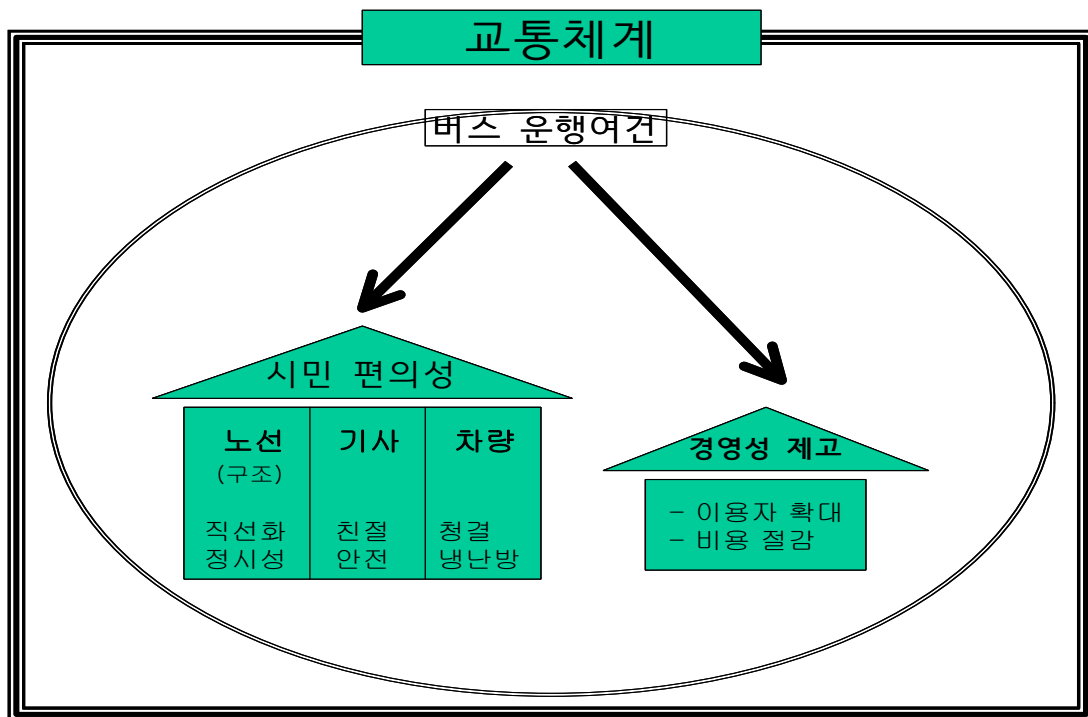
○ 경영합리화 지원을 통해, 업체의 책임성을 최대한 확보

⇒ 버스회사가 제공하는 시민편의를 제고하는 한편

○ 시민편의성과 상관성이 큰 노선체계, 버스운행여건 개선문제를 강력히 추진하고자 함



6. 운행여건



- 시내버스 운행속도와 안전 등을 좌우하는 운행여건의 문제는 여러 가지 복합적인

요인에 의해 좌우되나

- 운행여건의 제고는 시민편의성과 업계의 경영성 제고에 직결 되는 매우 중요한 문제임
- 전용차로 운영효율제고 및 버스 우선통행 시설제도의 도입 문제를 적극적으로 추진

7. 쟁점에 대한 요약

1) **노선개편**은 시민과 업계에 가장 중요한 관심사이며 이해관계가 일치하는 부분으로 단기, 중.장기적으로 관심과 역량이 집중되어야 할 문제임

2) **노선운영제도**는 개별노선제등 새로운 제도를 도입할 수 있는 여건 형성이 미흡하며, 현재의 시내버스 문제의 해소에 영향력이 크지 않다고는 판단되나 부분적인 도입 등을 검토

⇒ 경쟁과 개별회사의 책임성 제고를 위한 관리체계 마련에 중점

3) 대형화를 위한 **구조조정**은 현재의 여건(주주구성)에서는 의미가 크지 않다고 판단됨

⇒ 업계의 자구적 경영혁신유도에 중점을 두고 추진

4) **공단설립**(공영버스 도입)의 효과성은 크다고 예상되나 외국, 타도시의 사례가 입증하듯 공공부문의 비효율성으로 인한 문제가 매우 클 것으로 판단

⇒ 공공부문이 일정부분을 담당하고 민간의 역량을 최대화 하는 방향으로(시민, 의회의 공감으로 공공부문의 지원강화에 역점)

5) 버스 운행주체인 업계의 **경영합리화**는 매우 큰 의미를 갖는 바 경영합리화를 지원하며 버스회사가 제공하는 시민편의를 최대화

6) **버스운행여건 개선**은 시민편의, 경영합리화에 직결되는 문제로 이의 개선을 지속적으로 추진

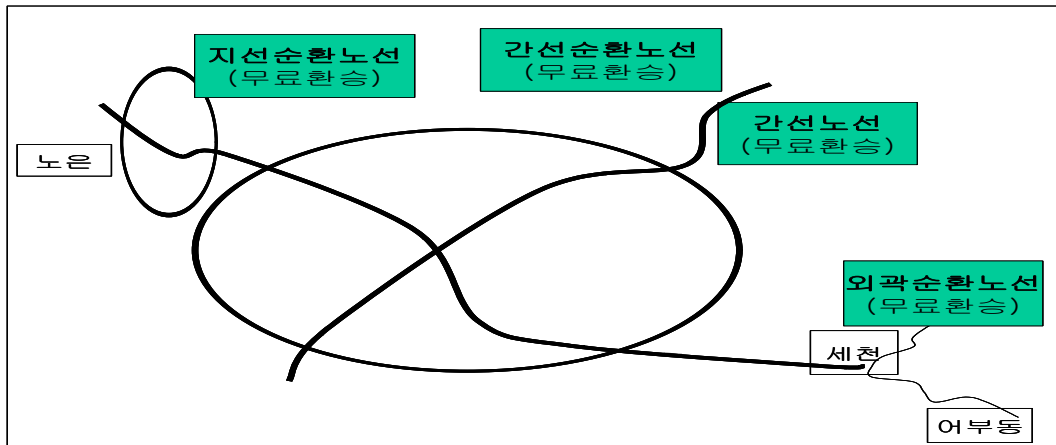
Ⅲ. 과제해결의 구체적 접근방향

1. 노선개편 - 간선, 지선노선 등 위계체계를 중심으로 -

1) 환승체제를 근간으로 한 노선개편

◇ 환승체제의 주요내용

- 노선수의 과감한 축소 ⇒ 배차간격의 축소, 정시성개선
- 노선의 분산 ⇒ 중앙로 중심의 노선을 권역별로 분산



- 노선의 단거리화 ⇒ 굴곡노선의 조정, 외곽노선의 정비

◇ 환승체계 추진내용

- 시민들의 인식전환 ⇒ 조금건고, 갈아타는 이해심
- 환승비용의 분담 ⇒ 무료환승으로 업계와 합의, 외곽지는 지원희망
- 환승 노선체계의 설정 ⇒ 환승장소의 결정, 주요노선 설정 등

2) 외곽노선 정비 및 개편

- ◇ 필요성 : - 외곽노선의 어려움이 전노선을 문제노선화 하고 있음
- ◇ 주요내용 : - 1차 순환버스를 통해 외곽노선을 개편, 정비
- 외곽노선 운송주체.비용분담 체계 정립

3) 지선순환, 셔틀화 노선 마련

- ◇ 필요성: - 지선도로의 교통혼잡은 물론 아파트단지 등 신규 교통수요에 대응
- ◇ 추진방향: - 관련노선(안)마련하여 시행토록 추진

2. 버스 운행여건의 개선 ⇒ 눈에 보이는 혁신성의 척도

1) 전용차로 확대 및 효율 제고

- 기존 전용차로의 효율제고를 위한 보완 방안을 마련
 - ⇒ 좌회전으로 인한 문제점 보완, 세차로 진입 억제 등
 - ⇒ 전용차선관리체계의 정립 (서울시의 수준으로)
- 전용차선 지정여건을 갖춘 구간, 여건이 어렵더라도 ' 시내버스 중심의 통행'이 필요한 구간에 대해서는 확대지정

◀ 중앙전용차선 관련 ▶

- 운행속도 면에서 효율성이 매우 높은 전용차선제로 서울시에서 일부 운영하고 있음
- 노선설정, 정류장 등 관련시설과 운영을 위한 복합적 체계를 요함
- ⇒ 적합노선구간을 적극적인 관점에서 도출하여 추진

2) 버스우선 시설.제도의 적극적 도입

○ 국내는 물론 **외국에서 운영되고 있는 버스우선통행 제도.시설의 도입을 적극적으로 검토**하여 추진

○ 승용차등 버스외 차량의 운행을 고려하기 보다는 **일정구간은 승용차 진입을 억제**한다는 관점에서 접근하고자 함

※ Bus Gate : 전용차선과 병행 운영되는 시설로, 교차로 진입시 버스가 우선될 수 있는 시설로 독일등에서 운영되며 그 효과가 입증

3) 도로시설의 보완

○ 외곽노선의 경우 운행여건의 개선이 시급한 바 가능한 부분부터 지속적으로 보완추진

예) 외곽노선의 경우 교행이 어렵거나 사고위험이 커 대기차선, 반사경 설치가 시급

3. 시내버스 개선과정의 「모니터링」

□ 필 요 성

○ 직접적인 버스운행측면은 물론 노선, 기종점지 실태 등을「**평가.감시 ⇒ 시정요구.개선결정 ⇒ 시정**」의 제반절차가 운영되어 시민들의 편의가 확대될 수 있는 틀이 반드시 필요

□ 관리체계 구성(안)

○ 관리대상

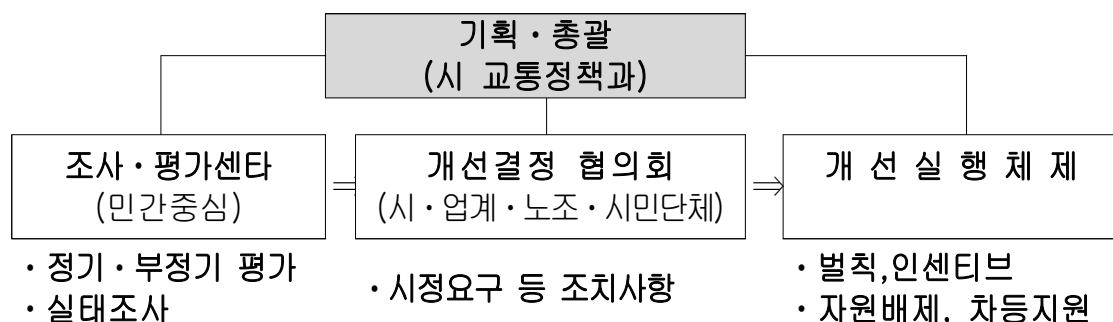
- 운행실태, 서비스(차량,기사), 노선 및 기종점지 현황 등

○ 관리수단

- 자동화 도구 : 운행기록기(타코미터), 감시카메라

- 인 력 : 시, 조합(업계), 시민단체(감시단) 등 활동영역별 분담

○ 관리체제구성



□ 관리체계 운영 (예시)

- 운행 실태.서비스 측면 : 평가, 조사 ⇒ 위반사항결정 ⇒ 벌칙부여
- 운행여건측면 : 업계의견제시 ⇒ 원인분석 및 개선(안)검토 ⇒ 개선사업추진
- 노선합리화 측면 : 노선불편제시 ⇒ 조사 ⇒ 노선조정

4. 경영합리화 지원

1) 만성적 적자 외곽노선지원

○ 시내버스 업계의 경영난에 큰 원인이 되는 것으로 사료되며 해결방안으로는 **1일 약 35대가 담당하는 「순환버스 운행노선에 대한 보조」**를 추진하는 것이 올바른 접근방법이라 판단됨

2) 노선체계의 효율화 ⇔ 환승체제의 마련과 직결

○ **직선화, 간선도로 중심의 노선체계를** 구성하는 것이 서비스 제고와 더불어 얼마나 대중교통 이용자를 확대할 수 있을까 하는 문제로서

○ **업계에서는** 노선정비만 합리적으로 이루어져도 **버스 이용객이 상당히 확대될 것**이라는 의견임

3) 자율적 경영합리화 지원

○ 현재 업계가 당면하고 있는 수익성 악화의 문제와는 상관성이 크지 않다고 판단되나 **업계의 자구노력은 반드시 수반되어야 하는 바** 이에 대한 실천방안을 마련하여 추진

⇒ 「표준경영모델」의 도입.실천

4) 교통카드의 사용

○ **지불편의성으로 인한 직접적 수지개선의 효과 크지 않을 수 도 있으나**

○ 현재 수입금에 대한 불신을 해소해 줄 중요한 대안으로 「경영투명성」제고에 매우 큰 의미가 있다고 판단됨

1. 노선운영제도

○ 노선배분의 문제뿐 아니라 **노선관리의 책임성 확보**라는 여건형성 가능성을 지속적으로 진단하며

○ 외곽노선을 담당하는 **순환버스에 대한 책임성을 높이는 방안의 일환으로 순환버스를 1차 개별화하는 방안을 검토**

○ 「**공동배차제하의 관리체계의 마련**」과「**개별노선화**를 통한 서비스 제고」라는 두 가지 방안을 비교.검토해 ⇒ 노선운영제도의 보완

2. 구조조정

○ 관주도의 강제적인 구조조정은 물론, 누적된 회사부채를 고려할 때 지원을 통한 통합·대형화는 지양하는 것이 바람직 하다고 판단

○ 우선 개별회사의 자구적 비용절감방안을 강력히 유도하는 한편 업계의 경영합리화 지원을 통해 자율적 인수·합병 여건을 마련하고

○ 시에서도 구조조정을 지원할 수 있는 기금확충 등 재정지원 방안을 마련하도록 추진 (시내버스운송사업육성기금: '98년부터 조성⇒현재약18억원)

3. 공영버스(공단설립) 도입

○ 공공부문의 지원과 시내버스 업계의 책임성확보를 통한 문제해결 정도를 지속적으로 평가 ⇒ 직접적인 운행필요성 판단

○ 업계의 경영성제고에 상응하는 운행서비스 등 책임성 확보의 가능성이 낮을수록 “공공부문이 직접 개입하여 시내버스를 운행”하는 방안을 검토

VII. 앞으로 추진계획

1. 단기대책

◇ 서비스 제고측면

1) 외곽노선에 대한 순환버스운행

○ 전체 5개지역 (29개노선,48대운행)에 대해 단계적으로 도입

⇒ 환승제를 근간으로 한 노선개편의 시험대적 역할

※ 환승기점지 시설, 대기차선, 반사경 등 기반시설 조속 마련

2) 환승체제 조기도입 추진

○ 교통카드 도입후 즉시 무료환승체제가 운영될 수 있도록 조기도입

3) 버스안내시스템(BIS) 도입

○ 버스내 안내방송, 승강장 안내단말기 등 ⇒ 서비스기반 확충

4) 지속적인 노선보완

○ 문제가 많고 민원이 합리적인 중복·장거리 노선에 대해 지속적으로 보완

○ 순환버스로 인한 가용버스(약 13대)와 연계하여 노선조정

5) 버스 운행여건 제고

○ 전용차로 운영활성화, 불법 주·정차 단속 등

○ 도로시설개선 등 (대기차선,반사경,기.종점지 운전기사 편의시설)

※ 2003년 본예산에 버스관련 시설개선사업 대폭반영

◇ 업계 경영합리화 측면

1) 행.재정 지원 확대

- 재정보조금 조기집행을 통해 업계 어려움 완화 (2002년61억지원)
- 용자지원 및 형간변경, 예비차 감차 등에 대한 합리적 검토

2) 관리인력 감축 등 자구노력 추진

- 인력의 합리적 운영유도 ⇒ 중.장기적으로 '표준운영모델'을 마련

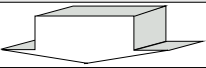
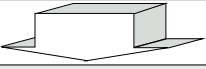
3)「표준원가, 투명한 수익금」 산출기법 도입추진

- 비용.수익의 투명화와 합리화를 유도하기 위한 척도개발

2. 중.장기 대책

◇ 서비스 제고측면

1) 노선개편

1. 노선개편 용역발주 및 계약 ⇒ 노선합리화 방향성 정립	2002. 9
	
2. 용역추진 및 노선개편방향 구체화 - 개편(안)의 구체화 및 최적안 도출 - 개편안에 대한 공감대 및 홍보	2002. 9 ~ 2003. 5 2003. 3 ~ 2003. 6
	
3.「노선개편」실행 및 신 노선체계 정착 - 시내권 환승체계 형성 -〈시내.외곽권〉〈간선.지선〉등 위계체계에 부합되는 노선운행	2003. 7 ~

※ 신노선 정착과 함께 「노선조정위원회」를 설치 ⇒ 노선조정의 객관화

2) 전용차선 운영효율제고 및 확대

○ 전용차선 관리체제 정립

- 제도, 단속 등 전용차선의 정상운행을 위한 관리시스템 마련

○ 전용차선 문제점 보완

- 좌회전 노선의 억제, 세차로 진출입 억제 등의 실천으로 전용차로 운영효율의 제고 (노선개편과 연계)

○ 전용차선 확대운영

- 노선개편과 함께 전용차선의 연계체계가 형성될 수 있도록 전용차선 확대
- 일부구간에 대한 주말확대, 전일 전용차선제 도입 등

◀ 중앙전용차선 도입관련 ▶

- 2003년 계룡,계백,동서로에 도입하는 문제를 적극 추진

3) 무료이용지역 (Free ride zone)의 도입

※ 무료이용지역 : 일정지역에서는 요금을 받지 않아 ⇒ 버스이용확대

○ 도입대상지역

- 원도심, 둔산 일부 지역

○ 추진방향

- 무료환승제보다 전향적인 제도라는 점을 살릴 수 있도록 대상 지역, 업계 지원방안을 마련하는 한편
- 교통카드를 기반으로한 무료정산체계에 대해서도 검토

4) 시내버스 개선 모니터링 구체화

○ 관리체제 형성.관리 실천계획 마련 (2002. 11 까지)

- 타 도시 및 외국의 선진관리체계를 충분히 검토
- 지속적이고 안정적인 운영가능성에 중점

○ 민.관.업계가 참여하는 관리체제 발족.운영

- 객관적이고, 정확한 조사.평가
- 문제점과 시정사항에 대한 즉시결정
- 벌칙과 인센티브를 반드시 실행

※ 「시내버스 개선 자문단」구성운영 ⇒ 민간 전문가와의 상시 협력체계 마련

5) 노선운영제도 보완

○ 개별노선제가 갖고 있는 책임성.경쟁성 제고라는 장점을 살리도록 노선운영제도의 점진적 보완

⇒ 1차 외곽오지노선에 대한 개별화 검토 및 추진

※ 동절기 등 기상여건을 이유로 결행 가능성이 높은 외곽적자노선에 대한 업계의 책임성을 높이고자 하는 취지임

◇ 업계 경영합리화 측면

1) 재정지원 체제 정립

○ 재정지원 범위

- 공공성이 강하며, 업계의 적자요인이 큰 부문(예 : 외곽오지노선등)에 대해서는 직접적인 재정지원

※ 경영수지현황에 따라 지원비율결정

- 그 외는 장기적 경영활성화 기반사업에 투자토록 지원하며 이차보전 용자지원 사업도 검토후 추진

○ 재정지원방향

- 경영수지 현황을 지속적으로 평가해 점진적으로 직접적인 재정지원을 축소하고 시내버스 기반에 투자하는 간접지원을 확대

2) 「표준운영모델」의 운영

※ 표준운영모델 : 합리적인 비용지출 및 버스운행과 관련된 기준

○ 표준운영모델의 주요내용

- 조직 및 인력구성, 표준원가, 버스 가동율 등

○ 표준운영모델의 구성

- 버스조합 자체용역을 통해 마련하되 시, 민간단체가 참여하여 객관성 확보

※ 1차적으로는 “상위 50%회사의 평균척도”등 상대척도를 도입

○ 표준운영모델의 활용

- 요금산정, 손익분기점 결정, 버스업계에 대한 지원기준으로 활용

3) 행정규제의 탄력적 운영

○ 업계의 책임성을 전제로 경영합리화를 저해하는 행정규제를 완화하여 운영 예) 형간변형, 예비차 감차 등

○「재정지원+책임성+행정규제」를 조화롭게 설정하여 교통수요의 증감에 탄력있게 대응할 수 있는 행정규제제도를 운영

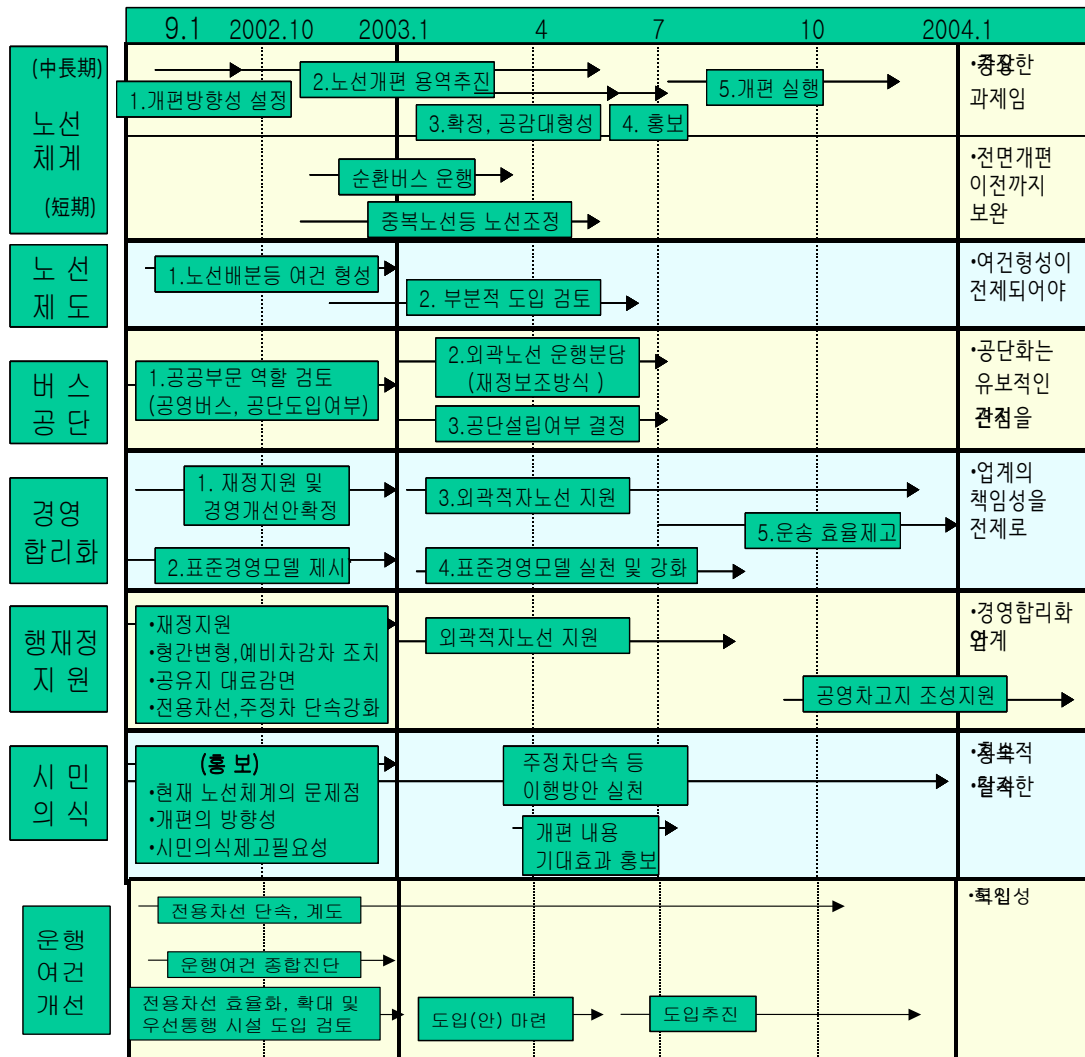
◀ 주행거리에 따른 수입금 배분 시스템 ▶ (시민단체 제안 사항임)

○ 결행방지, 수익금에 따른 노선차별화 문제가 해소된다는 점에서 의미가 있는 제안이라 판단되나

- 이를 위해서는 수익금이 전자적, 물리적으로 한 개의 창구에 투명하게 모아져야 함 즉, 전액 교통카드로 지불되든지, 902개의 요금함이 매일 모아져야 추진이 가능한 방안임

※ 또한 지하철쟁의시 나타나는 이른바 준법운행과 같은 행태가 나타날 가능성도 배제할 수 없음 ⇒ 타당성과 기술적 가능성을 검토

3. 추진일정(안)



토 론 2

토 론 3

토 론 3

종 합 토 론