

제 목 : “대전광역시 시내버스 개혁을 위한 시민토론회”의 건

들과 권역간의 연계노선, 그리고 이를 통합하는 소수의 순환노선, 아울러 기타 수요가 있는 지역이나 오지에 대한 지선 노선을 종합적으로 고려한 환승시스템 구축이 필요하다. 이런 환승시스템의 구축은 단기간에는 일부 시민들이 불편 의견을 제기할 수 있겠지만 장기적으로는 버스 승객수요가 증가하면서 도시교통 전체에 긍정적인 영향을 미치고 업체의 경영개선도 자연스럽게 수반될 것으로 보인다.

구체적인 방법으로 교통카드의 이용시 운영에 별 문제가 없는 이 방식을 도입하여 발생하는 버스업체의 적자부분은 재정지원금으로 보전해 주면 가능할 것이며, 이미 외국의 사례는 제외하더라도, 꾸리찌바 시를 벤치마킹한 안양시가 6월부터 김해시는 올 1월부터 추진하고 있다.

둘째, 기존의 갓길 버스전용차로가 각종 불법주정차와 우회전 차량 등으로 인해 효율성이 떨어지고 있는 만큼, 시내버스의 확실한 통행로 확보를 가능케하는 **중앙버스전용차로** 도입 필요하다. 중앙버스전용차로제는 버스의 운행여건을 획기적으로 개선하여 정시성 확보에 탁월한 효과를 보일것으로 예상되나, 서울시에서 편도 4차로 이상 도로에 대해 전면도입을 검토하고 있는 만큼, 대전시도 적극적인 검토가 요망된다.

그럼에도 불구하고 일부 전문가와 무지한 사람들은 중앙버스 전용차로의 도입시 안전사고의 위험도 크고, 승강장을 만들기위해 3개 차로를 사용해야 하므로 교통소통에 지장을 초래하고, 횡단보도 처리 등도 큰 문제라고 지적하고 있다.

그러나, 서울시 시정개발연구원이 고밀도 토지이용, 광역축, 도심 및 부도심 연결축, 버스수요 및 현재 버스전용차로 시행여부 등을 감안하여 총 12개 축 약 230km를 대중교통우선가 로망으로 선정하여 단계적으로 추진할 계획으로 있으며, 아울러, 시범가로축으로 우선순위가 가장 높은 강남대로의 경우 중앙버스전용차선제를 시행시 일반차로의 속도가 25.1km/h에서 26.1km/h로 개선되고, 버스전용차로는 14.4km/h에서 35km/h로 현저히 개선되는 것으로 나타난 것을 주목해야 한다.

셋째, 환승시스템과 중앙버스전용차선제의 도입을 전제로 합리적이고 **전면적인 노선 개편**이 이루어져야 한다. 지금의 장거리 굴곡노선을 가능한 한 짧게 직선화하여 버스노선체계를 시민수요 중심의 노선체계로 전면적인개편 추진이 이루어져야 한다.

넷째, **주행거리에 따른 운송수입금 배분** 시스템과 사회적 요금제도의 점진적 도입이 필요하다. 버스요금 수입을 버스회사가 승객수가 아니라 운행한 Km수(주행거리)에 따라 환급받는 시스템을 도입해 결행이나 오지.적자노선 문제를 해소하고, 버스회사의 회계 투명성을 보장하는 제도적 장치로 기능하게 된다.

2. 토론 / 시내버스 운송업체 경영개선 방안(이동규 충남대회계학과 교수)

▶ 업체 경영문제

대전 시내버스업체의 경우, 업체 수의 과다, 업체 규모의 영세성, 노선운영 방법의 불합리성, 문제점에 대한 자구노력의 미흡 등으로 인해 제대로 된 서비스를 제공하지 못하고 있다. 대구나 광주, 서울 등의 시내버스업체와 비교해 볼 때, 업체 수가 너무 많고, 자본금이 적으며 업체 당 평균 69대에 불과한 영세 규모이고, 굴곡노선 수가 많으며, 시내버스의 수송분담율이 가장 낮고,

1대당 승객 수가 가장 적으며, 운행 속도가 느리다는 평가를 받고 있다.

또한, 노선운행의 공동관리 시스템으로 인해 경쟁을 바탕으로 한 경영이 이루어지지 못하고 담합경영, 서비스하향 평준화 경영, 생계 유지적 경영, 비효율적인 경영에서 벗어나지 못하고 있는 상태이다.

시내버스 경영이 어렵게된데는 대중교통 경시정책 및 노선 불합리로 인한 시내버스 경영여건 악화와 시내버스업체의 과다 및 영세규모로 인한 규모의 불경제성을 들 수 있다.

또한 현재 14개 업체가 시내버스업에 참여하고 있어 불필요한 임원 인건비의 지급 및 정비, 세차 시설의 회사별 확보, 회사별 기본 유지비의 발생 등 과대원가가 발생함에 따라 원가경쟁력이 없어진 상황이다. 특히, 규모가 영세하여 업체별 필수인원의 확보가 어렵고, 서비스 제공능력이 없으며, 1대당 높은 고정원가부담 등 규모의 불경제 발생으로 인해 한계기업 상태에서 벗어나지 못하는 현실을 놓여있다.

▶ 개선방안

시내버스 업체의 경영 정상화를 도모하기 위해서는 특단의 대책이 요구된다. 시내버스업체가 자율적인 구조조정을 통해 업체 수를 최소화하고, 업체별 규모를 적정화함으로써 규모의 경제를 이루고, 이를 바탕으로 서비스제공능력을 향상시켜야 한다.

시내버스업체의 경영효율화를 위한 과정을 3단계로 구분하여 제시하면 다음과 같다.

제1단계 : 업체의 통합(구조조정), 합리적인 노선조정 및 노선효율화 단계(공동노선운영제에서 합리적인 개별노선운영제로 전환)

① 업체간의 자발적인 흡수.합병(M&A) 또는 공동차고지를 중심으로 한 버스업계의 통합

② 내부적인 구조조정 노력을 통한 적정 조직구조의 확립 : 내적 구조조정 및 표준경영모델의 도입, 합리적 경영관리시스템 구축, 노사간의 협력체제 정립, 사업의 다각화, 투명한회계체제 확립을 통해 기본 경영구조를 저원가 고효율화하는 단계

제2단계 : 버스이용객의 창출 및 경영환경의 개선 단계

시내버스업의 정상화에서 있어 가장 중요한 안전성.쾌적성.정시성.신속성 서비스의 개선을 통해 이탈된 버스이용객을 다시 이끌어 들이는 단계이다. 이용객의 증가와 적절한 요금수준을 통해 경영정상화를 도모한다.

제3단계 : 타교통수단과 연계체제 확립 단계

철도, 도시철도, 마을버스 및 시외버스 등 타교통수단과 상호보완적인 관계를 바탕으로 한 시내버스운영체제의 개선, 간선화된 노선축을 중심으로 한 지역별 순환버스, 대중교통간(도시철도와 시내버스) 무료 환승시스템을 구축한다.

3. 토론 / 대전광역시의 입장과 방향에 대하여(이시철 대전광역시 교통정책과장)

현재 대전시는 각종 쟁점사항 (노선체계, 노선운영제도, 공공부문의 역할, 구조조정, 운행여건, 경영합리화 등)에 대한 추진방향을 정립하고 있다.

1. 모든 것을 한꺼번에 할 수 없음. 우선순위, 강조점에 대하여 예비 검토한 결과

- 첫째, 노선체계의 합리화, 이문제는 버스문제에 있어 가장 중요하고, 관련 이해당사자간 이해가 일치되는 분야이며 노력에 의한 합리화가 가능한 분야라는 점에서 매우 큰 의미를 갖는 문제임

- 둘째, 운행여건의 개선, 시내버스가 정시성을 갖고 신속하게 운행될 수 있는 환경의 조성이란 점에서 매우 중요한 문제.. 다만, 전반적인 교통환경 자체가 계속 악화되고 있어 향후 추진과정의 어려움이 예상됨

- 셋째, 시내버스 전반에 대한 “관리체계의 형성과 효율적 운영” 즉 시내버스 운행과 관련된 전반적인 사항을 조사·평가하고 이를 검토하여 반드시 시정하는 체계의 형성과 운영이 반드시 실천되어야 한다고 생각.

- 마지막으로 업계의 경영합리화. 업계의 자구적 경영혁신과 책임성있는 운행서비스를 전제로 하여 공공부문의 효율적인 지원을 통해 업계의 경영난이 해소되어야 함. * 비용절감을 위한 편법적인 결행, 체불임금으로 인한 기사의 무책임성을 근절하리 위해 시민의 세금으로 지원은 하되 책임성을 강력하게 확보하겠다는 것임.

2. 중점과제에 대한 추진방향

- 노선개편은 순환버스 도입, 부분적인 노선조정을 지속적으로 추진하며 이번달 시작되는 노선개편 용역을 통해 내년 상반기중 개편안을 마련하여 하반기부터 신 노선체계를 시행할 계획임. 가장 큰 골자는 무료환승을 기반으로 하는 노선수의 축소, 굴곡노선의 조정임

이는 성장하고 있는 도시구조, 제한된 버스수(전체902대)라는 여건에서 가장 합리적인 방안이라 판단하기 때문임. 노선의 조정으로 일부 갈아타는 불편이 발생되겠지만 시민 전체의 이익을 위한 방향으로 추진된다는 점 깊이 이해하여 주시기 바람

- 운행여건 개선은 전용차선의 확대와 운영효율의 제고, 시내버스 우선통행 시설·제도(Bus Gate 등)의 도입을 통해 추진해 나갈 것임. 차량증가가 계속되는 가운데 시내버스 운행여건을 제고하기가 쉽지는 않다고 판단되나 가장 중요한 관점은 대중교통이 우선되는 교통체계를 만들어 중·장기적으로 대중교통수단이 선호되는 도시를 만드는 것이라 생각함.

- 시내버스 관리체계의 형성은 단기적으로 행정기관 중심으로 구성·운영하면서 행정기관, 시민단체, 업계가 함께 참여하는 관리체계를 만들어 시내버스를 세심하게 살피며 작은 불만도 반드시 검토되는 틀을 만들고자 함. (시내버스 살리기 시민모임의 취지에 동감. 비판 + 추진과정에서의 책임성을 희망)

3. 결론

- 단기적으로, 금년중 해소해야 할 문제들을 검토 추진중 (외곽 환승체계 구체화, 교통카드, CNG 충전소 문제 등)이며, 추석전 임금체불 해소를 위해 예정된 보조금 지급, 요금인상 건 머리를 맞대고 계속 논의, 1900명 기사분들의 운행편의시설 개선 등

4. 토론 / 언론이 바라본 시내버스 문제점과 개선방안(조성민 연합뉴스 기자)

1. 진단만 있고 처방은 미약

10여년 넘게 각종 용역이나 세미나 등을 통해 문제점이 지적돼 왔으나 실행은 거의 안됨. 특정 노선의 조정이나 회사에 보조금 지급 등 단기 처방으로는 악순환 만 계속됨.

2. 핵심적인 원인을 찾아내 해결하려는 노력 필요

무엇보다 시민이 찾는 대중교통수단이 돼야 하며, 대중교통수단으로서의 시내버스가 외면 받는다면 더이상 논의가치가 없어짐.

따라서 많은 승객유치를 위한 방안에 대한 집중적인 강구가 있어야 함.

시민들이 자가용이나 택시 등 다른 교통수단보다 버스가 편하고 저렴하고 빠르다는 인식을 갖게되면 문제 해결의 실마리를 풀어갈 수 있을 것임.

즉 그동안 개인기업이면서 공공기능을 담당해온 관계로 어중간한 입장이던 시내버스 업체나 대전시에서 적극적인 대책 수립에 나서야 함.

3. 이를 위해 특히 시급한 것으로

▲ 대중교통 우선 정책을 실질적으로 시행하되 ▲ 각 관련 부서간 긴밀한 협조와 조율 등이 필요하며 ▲ 대중교통(시내버스)개선을 전담하는 부서나 연구기관, 단체 등에서 이를 전담하는 방안을 검토해 볼 수 있음.

시내버스와 관련된 전문가와 실무자로 구성된 싱크탱크 그룹이 일정 권한과 책임을 갖고 일하는 것도 가능한 방법의 하나라고 봄.

△ 시내버스살리기 모임이 그 전초 단계가 될 것으로 기대

△ 시내버스 살리기의 성패는 시민의 참여가 무엇보다 시급한 만큼 그 방법을 심도있게 강구해야 될 듯.

△ 대중교통 천국이 가능하다는 확신

5. 토론 / 시내버스 업계의 자구노력방안을 중심으로(이수영 운송사업조합 전무이사)

비생산 요원 및 임원의 과감한 감축, 버스기사 복지 확충, 대전시의 버스개혁 촉구

5~6개로 업체통합은 반대, 오히려 30대를 보유한 소규모 업체로 운영하는 것이 바람직

첫째, 비생산 요원의 과감한 감축을 해 나아가겠다. 철저한 직무능력 평가 및 업무 중복요원 파악후 과감히 인력을 감축하고, 각사 임원진을 과감히 감원함으로써 인건비를 절감 하겠다.

특히 관리인력에 대한 표준경영모델을 도입하여 임원진 3.4명으로 구조조정함으로써 인건비가 절감되도록 재무구조 개선에 총력을 기울이겠다. 또한, 한꿈이카드가 시행되면 승차권으로 인한 임원이 자연감축되어 자연히 불필요한(조합2명, 각사별로 2,3명 감축요인 발생) 비용지출 절감이 된다.

둘째, 버스기사의 후생복지 향상을 위한 방안으로 휴게시설을 확충 하여 운전기사의 사기 상승유도에 주력하고 철저한 휴식 관리 및 인원관리로 안전운행 유지 및 개선에 노력하겠습니다.

또한, 경영인의 사고전환 및 직원업무능력 개선에 주력하여 변화하는 시대에 걸맞는 경영마인드를 확립하는데 노력하면 경영층의 자기 성찰 및 과거의 구태의연한 경영방식을 지양하고 새

로운 경영방식을 도입하고자 합니다.

셋째, 저는 대중교통의 문제점 해결의 실마리는 시장님의 굳은 의지만이 해결 할 수있다고 보며, 더 이상 늦어지기 전에 추진되어야 한다. 아울러, 지금당장 실행 가능한 버스 전용차로선 확대와 전용차로 시간연장 실시, 외곽지역의 환승체계등은 조속히 추진해야 한다.

넷째, 대전시에서는 버스의 굴곡노선을 바로잡아 원활한 교통소통이 이루어질수 있도록 부단한 노력을 해야되며 소수의 시민한테는 약간의 불만이 있더라도 다수인을 위하여 노선조정이 전면적으로 이루어져야 한다.

다섯째, 업체 구조조정 차원에서 통합애기가 나오고 있는데 오히려 회사를 분산시켜 30대 정도의 소 규모로써 운영하는 것이 바람직할 것으로 생각한다.

6. 토론 / 시내버스 중심의 대중교통정책 도입방안(박정현 대전충남녹색연합 사무처장)

버스개혁 핵심과제를 선정하고 시내버스 살리기 시민모임 구성 제안

1. 배경

- 민선3기 시장이 취임하면서 의욕적으로 시내버스개선기획단을 설립하여 시내버스 문제를 풀겠다고 이야기하면서 시내버스 경영개선을 위해 개별노선제를 채택해야한다고 주장하고 있어 시내버스의 공공성에 역행하고 있음
- 현재 시민단체는 근본적인 정책의 변화 없는 시내버스 요금 인상은 반대하고 있고 이를 관철하기 위해 일인시위, 거리 서명전 등을 전개하고 있음
- 그럼에도 불구하고, 대전시와 시내버스 업체 근본적인 시내버스 문제해결을 위한 자구노력의 지 보이지 않고 있음.

2. 시내버스 근본문제를 해결하기 위한 버스개혁의 핵심과제

- 첫째, 시내버스 전용차로제 전면확대 및 중앙버스전용차로제 도입(서울시에서 편도 4차로이상 전면적인 도입을 검토하고 있으며, 운행여건을 획기적으로 개선함)
- 둘째, 노선개편을 전제로 무료환승시스템 도입(김해시가 1월부터, 안양시가 6월부터 실시하고 있으며, 노선개편에 따른 경제적 부담을 덜어주고 시내버스 이용율을 획기적으로 높일 수 있음)
- 셋째, 감차문제나 오지노선 기피문제, 불필요한 운행경쟁을 해소할 수 있는 획기적인 방안인 운행거리에 따른 수익금 배분제도 도입

3. 시민도 살고 버스업계도 살고 대전시 환경도 살리기 위해 ‘시내버스 살리기 모임’ 제안

- 구성 : 대중교통체계 확립을 위한 방안으로 시내버스 개혁을 인지하고 이를 위해 활동할 시민, 전문가, 관련공무원, 언론인, 시내버스 업계 종사자 등
- 활동내용 : 시내버스 개선을 위해 현재 시민사회단체가 주장하고 있는 공동배차제 고수, 중앙버스전용차로제 및 환승시스템 도입, 주행거리에 따른 운송수입금 배분 시스템 도입 및 도시교통공사 설립 등의 의제를 논의하고 이를 정책에 반영하기 위한 활동