

지하철 같은 시내버스, 꿈만은 아닙니다

대전광역시 시내버스 개혁을 위한 시민토론회

2002. 9. 12(목) 대전광역시청 3층 세미나실

대전시민사회단체연대회의

대전경제정의실천시민연합(254-8060), 대전충남녹색연합(253-3242)

대전참여자치시민연대(253-8176), 대전YMC(472-3399)

대전광역시 시내버스 개혁을 위한 시민토론회

◆ 일 시 / 2002년 9월 12일(목) 오후 2시

◆ 장 소 / 대전광역시청 3층 세미나실

I 개회식

- 개 회
- 국민의례
- 인 사

II 토론회(사회 / 이광진 대전경실련 사무처장)

- 주제발제 / 시내버스 현황과 근본적 문제해결을 위한 개혁방안
박용남(대전의제21 추진협의회 사무처장)
- 토 론
 - . 경영개선방안을 중심으로(이동규 충남대 회계학과 교수)
 - . 시내버스 문제해결 및 버스개혁을 위한 대전광역시 역할
(이시철 대전광역시 교통정책과장)
 - . 언론이 바라본 시내버스 문제점과 개선방안(조성민 연합뉴스 기자)
 - . 시내버스 활성화를 위한 시내버스 업계의 자구노력 방안
(이수영 시내버스운송조합 전무)
 - . 버스개혁을 위한 근로자 및 노동조합의 역할
(박재영 전국자동차노동조합연맹 대전광역시 지역버스노동조합 사무국장)
 - . 시내버스 중심의 대중교통정책 도입을 위한 방안
(박정현 대전충남녹색연합 사무처장)

III 종합토론

주제발제 / 시내버스 교통정책 방향과 추진과제

박용남(대전의제21추진협의회 사무처장)

□ 원-원게임 방안 모색

○ 지구정상회의에 참석하고 남아공에서 귀국하는 길에 9월중에 버스요금을 인상해 주지 않을 경우 임금인상이 불가능하다는 조합측의 발표를 접했음

- 2년 전 버스요금 인상 때처럼 기사들이 파업을 시작하고, 버스업체의 자구노력이 없이는 요금인상이 어렵다는 시당국이 조만간에 중재에 나서게 되면 이번에도 버스요금이 또 오를 것이라는 사실을 예고한 것에 다름 아님

○ 이렇게 버스를 둘러싸고 주기적으로 반복되는 현상은 선장과 항해사, 그리고 선원이 승객을 염두에 두지 않고 침몰하는 '타이타닉호'에서 포커 게임에 이기는 것과 마찬가지로

- 시당국이 한숨 돌리고 업주와 기사들이 이겼다고 지금 좋아해도 결국은 버스승객이 줄어 모두가 언젠가는 공멸하게 될 것임

- 이러한 사태를 막기 위해서는 아주 늦었지만 지금이라도 서로 반성 하고 진지하게 새로운 방안, 즉 버스문제를 근본적으로 풀 수 있는 대책을 마련해야 함

* 최근에 공표된 시당국의 시내버스 개혁방안을 보면 명확한 정책 방향의 설정이 없이 노선체계의 개편, 업계의 경영합리화 추진, 노선운영제도의 보완(공동배차제, 개별노선제), 재정지원방안 마련 등에 대해 용역을 10월중에 발주하고, 내년 하반기에나 실행대안이 마련되어 추진될 것으로 보임

* 8월말에 알려진 버스업계의 자구노력도 시간과 목표 없이 비생산 요원과 임원의 과감한 감축이라는 약간 새로운 내용이 포함되어 있을 뿐 2년 전과 크게 다르지 않음

○ 저는 제 발표가 끝난 후 몇 분의 토론자가 각기 자기 입장에서 각론에 해당하는 토론을 할 것으로 생각하기 때문에 버스에 승객이 다시 돌아오도록 하는 거시적인 차원에서의 당면과제와 추진방향에 한정해 간단히 언급하고자 함

- 최근 대전에서 버스문제와 관련해 시당국, 버스회사와 노조, 그리고 시민단체 사이에서

논쟁의 불씨가 되고 있는 주제들을 중심으로 이야기 하고자 함

□ 당면과제 및 추진방향

○ 환승시스템의 구축

- 현재 시당국에서 추진의지를 밝히고 있는 것과 같은 소극적인 환승 시스템보다는 적극적인 환승시스템 구축 필요

○ 추동, 세동 등 오지에서 간선도로까지 나와 환승하는 방안만으로는 장거리, 굴곡노선 문제를 근본적으로 해결키 어려움

○ 통행특성을 고려하여 시역을 몇 개의 권역으로 나누고, 권역과 도심간의 주 연결노선들과 권역간의 연계노선, 그리고 이를 통합하는 소수의 순환노선, 아울러 기타 수요가 있는 지역이나 오지에 대한 지선 노선을 종합적으로 고려한 환승시스템 구축 요망

- 이런 환승시스템을 구축시 대원칙으로 설정해야 할 것은 대체로 1회의 환승을 허용토록 하고, 경부고속철도역사와 지하철, 그리고 시외곽을 연결하는 동부 및 서부터미널 등 기존 터미널과 연계된 환승시스템도 병행해 구축해야 함

- 다수의 도심 연결노선과 권역연결노선이 집합되는 정류장은 거점 환승정류장으로 지정하여 부지와 관련시설을 구비해 편리한 환승이 가능하도록 완벽한 시스템 구축 필요

- 브라질의 꾸리찌바 시와 같은 이런 환승시스템의 구축은 단기간에는 일부 시민들이 불편 의견을 제기할 수 있겠지만 장기적으로는 버스 승객수요가 증가하면서 도시교통 전체에 긍정적인 영향을 미치고 업체의 경영개선도 자연스럽게 수반될 것임

○ 대중교통우선가로제의 도입.운영

- 기존의 갓길 버스전용차로의 문제점

① 주변의 토지이용과 조화를 이루지 못해 효율성 현저히 저하

○ 고밀개발된 가도가 많은 대전의 경우 빈번한 물류활동, 주차장 및 세가로 진출입, 택시 승하차 등의 이유로 버스의 원활한 소통이 불가능해 버스의 경쟁력이 떨어짐

○ 단속시에도 분쟁의 소지가 매우 큼

② 고밀개발된 가도에서 보행자들이 많고 보행밀도가 높은 데도 갓길에 배치해 버스대기

자와 보행자간의 불필요한 마찰 야기

- 특히 버스대기자들을 상대로 한 노점행위의 활성화로 보행환경의 질적 저하 초래

③ 버스대기자의 갓길차도 점유로 인한 사고위험과 버스정류소 진출입에 따른 과도한 차도 점유로 인한 소통장애 등이 적지 않음

④ 불법주차 및 주정차 차량과 우회전 대기차량으로 인해 효과가 떨어짐

- 대중교통우선가로제의 도입 필요: 대전시의 주요 가로의 경우 외국과 비교하여 고밀도 개발가로라는 점을 고려해 단순한 중앙차로제보다는 적극적이고 포괄적인 개념의 대중교통우선가로제 도입 필요성이 매우 큼

① 버스의 확실한 통행로 확보를 위한 중앙버스전용차로 도입 필요

- 고밀도 가로의 특징인 많은 보행자들을 위한 건물주차장 유출입 관리, 세가로 유출입 관리 등의 접근관리가 매우 용이하고, 버스의 운행여건 개선으로 인한 정시성 확보에 탁월한 효과를 보임

- 연석을 설치하여 일반 차로와 구분하므로 갓길 전용차로보다 혼잡의 영향은 적으나 교차로에서의 좌회전, 승객들의 정류소 접근 및 넓은 차로폭이 요구된다는 점 등이 문제점으로 지적되어 왔음

② 그러나 최근에는 대중교통우선가로를 지원하는 요소들이 다양히 개발되어 상당 부분 문제점을 해소하고 있는 상태임

- 대중교통 우선신호 체계의 도입과 교차로의 바로 앞이나 건너편 또는 횡단보도와 접한 곳에 버스 정류장을 설치하도록 디자인하는 다양한 방법이 개발되어 있음

- 최근에는 차량 디자인을 바꾼 저상버스를 도입해 일반인은 물론 교통약자에게도 높은 수준의 서비스를 제공하고, 요금징수체계를 획기적으로 개선에 정류장에서 불필요한 대기시간을 줄이는 방법까지 적극 사용되고 있음

- 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 있음

- 도로여건에 따라 샌프란시스코의 Market Street에서와 같이섬식 정류소를 설치하거나 꾸리찌바 시에서와 같이 원통형 정류장 등을 교차로와 횡단보도에 인접한 곳에 설치하면 앞서 지적한 대부분의 문제를 해결할 수 있음

③ 국내에서도 서울의 경우 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 있음

- 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 추정되었음

○ 환승시스템과 중앙버스전용차선제의 도입을 전제로 합리적인 노선 개편 추진

- 누구를 위한 것인지도 불분명한 장거리 굴곡노선을 가능한 한 짧게 직선화하여 버스노선 체계를 시민수요 중심의 노선체계로 전면적인개편 추진

- 이와 병행하여 버스노선 개편 초기에 예상되는 부작용을 최소화하면서도 버스노선 선정이 쉽고 버스 업체간 균형발전이 가능한 공동배차제 운영방식의 장점을 살릴 수 있도록 요금과 운송수입금 배분과 관련된 소프트웨어를 신규로 도입해 추진하는 것이 바람직한 것으로 생각됨 (예, 사회적 요금제도와 주행거리에 따른 운송수입금 배분 시스템 도입 - 구체적인 내용은 뒤에서 상세히 설명할 예정임)

○ 최근 시당국과 일부 전문가들 사이에서는 영국의 런던과 같이 우선 채산성이 있는 노선부터 버스노선 운영권에 대해 경쟁입찰제를 도입하고, 수익성이 없는 노선의 경우는 보조금을 지불하자는 의견을 제시하고 있으나 적지 않은 문제점이 내포되어 있다는 사실 또한 기억해야 함

* 우리 사회에 노선입찰제가 본격적으로 논의되기 시작한 것은 IMF 사태 이후 도덕적 해이를 막고 버스교통에도 경쟁원리를 도입해야 한다는 주장이 힘을 받기 시작한 때부터임

* 노선입찰제가 원활히 추진되기 위해서는 공영차고지 조성과 기존차고지 처분에 세제상 지원, 노선운영업체의 관리를 위한 ‘버스운영위원회’의 설치.운영, 보조금 입찰제 시행시 수입금과 비용간의 차이를 보전할 수 있는 막대한 재원확보와 대중교통 시설기금의 마련 등 많은 보완조치가 필요함

* 이밖에도 보조금 인상을 위한 업체의 담합방지대책, 적절한 보조금 지급을 위한 대책, 노선별 운송원가 차이를 반영하기 위한 표준원가 산정 등에 대한 기초연구도 미흡한 데다, 무엇보다 중요한 것은 막대한 재정보조가 뒷받침되지 않을 경우 수익성 있는 노선을 제외한 대부분의 노선의 서비스 질이 하향 평준화 될 위험이 크다는 사실을 지적할 수 있음

* 버스요금 인상이 물가대책과 맞물려 자유롭지 못한 우리 현실에서는 퍼주기 식 보조금 집행으로 지방재정 운영에 막대한 어려움을 초래할 가능성 역시 매우 큼(꾸리찌마 시와 같이 보조금을 안 주거나 최소화 할 수 있는 방안이 있다면 그런 방안을 찾는 것이 더 합리적임)

○ 대중교통 무료권역 설정과 도심 교통수요 억제 추진

- 중앙로 일대의 일정한 지역을 대중교통 무료권역으로 설정하고 이지역에 진입한 승객이 1시간 이내에 다른 시내버스를 타거나, 다른 시내버스를 이용한 승객이 무료권역 내에서 1시간 이내에 무료권역에서 갈아탈 경우 추가요금을 지불치 않도록 하는 방안 추진

○ 교통카드의 이용시 운영에 별 문제가 없는 이 방식을 도입하여 발생하는 버스업계의

적자부분은 재정지원금으로 보전해 주면 가능할 것임

○ 이러한 방안은 포틀랜드, 시애틀 등 외국에는 무수히 많고, 국내에도 이미 꾸리찌바시를 벤치마킹한 안양과 김해시 등에서 추진하고 있는 것으로 알려져 있음(안양시의 경우 연간 4억원 규모의 적자 보전 추진)

- 대중교통 무료권역의 설정.운행을 통해 구도심 교통수요를 억제하면서 지역경제활성화도 동시에 추진

○ 주행거리에 따른 운송수입금 배분 시스템과 사회적 요금제도의 점진적 도입

- 버스요금 수입을 버스가 승객수가 아니라 운행한 Km수(주행거리)에 따라 환급받는 시스템을 도입해 결행이나 오지.적자노선 문제를 해소하고, 버스회사의 회계 투명성을 보장하는 제도적 장치로기능

○ 서비스의 질과 요금을 공공부문에서 통제하면서도 민간부문의 재정적 위험을 최소화하고, 나아가 민간부문의 투자 촉진에 크게 이바지 함

- 장기적으로는 버스요금을 한번만 내면 대전 지역과 일부 주변지역에서 자유롭게 환승이 가능하도록 하는 사회적 요금제도(social fare)의 도입도 검토 추진

○ 대중(버스)교통운송조례의 제정 및 도시교통공사의 설립.운영 추진

- 도시교통공사의 자격과 임무, 설립근거를 비롯해 승객의 권리, 운임, 버스회사의 관리.감독 사항이 상세히 명시된 독립적인 조례 제정

- 버스시간표 및 배차간격의 계산, 새로운 버스노선의 개발과 결정, 필요한 버스대수의 결정, 시스템 성과에 대한 모니터링, 운전자 및 차장의 훈련, 버스 이용자들이 제시한 개선안과 불만에 대한 응답책임 전담

시내버스 운송업체 경영개선 방안

이 동규(충남대학교 교수, 회계학, 회계연구소 소장)

I 서론

시내버스는 기본적으로 다수의 시민이 보다 편리하고 저렴하게 이용할 수 있어야 한다. 이렇게 될 때 대중교통은 대량의 자가 운송을 바탕으로 자가용 증가를 억제하고, 경제활동의 효율화 및 환경의 보전 역할을 수행할 수 있다. 대전에 있어 시내버스는 대표적인 대중교통수단이다. 시내버스업체가 대중교통으로서 제 기능을 수행하려면, 그 전제로서 행정당국·버스업체 및 이용자 등 세 관련 집단이 대중교통문제 해결에 적극적으로 협조하여야 한다. 즉, 행정당국은 시내버스 중심의 교통정책을 전개하며, 버스업체는 안전성·쾌적성·정시성·신속성 서비스를 제대로 제공하고, 이용자인 시민이 시내버스를 사랑하며 적극적으로 활용할 때 가능해진다.

그런데, 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, 노선운영의 공동관리 시스템으로 인해 경쟁을 바탕으로 한 경영이 이루어지지 못하고 담합경영, 서비스하향 평준화 경영, 생계 유지적 경영, 비효율적인 경영에서 벗어나지 못하고 있는 상태이다. 대전시내버스업체의 이러한 현실은 행정당국의 자가용위주 교통정책, 도시의 급격한 팽창과 무원칙적인 노선조정에 따른 장거리·장시간·굴곡노선의 증가, 버스우선처리정책의 미흡 등과 맞물려 점점 더 악화되고 있다. 그 결과 대전시의 대중교통은 7대 광역도시 중 최하위 수준에서 벗어나지 못하고 있다.

시민의 처지에서 볼 때, 시내버스 업체 수가 지나치게 많아서 발생하는 원가, 업체의 영세성에서 비롯되는 원가, 경영의 비효율성에서 발생하는 원가 등 비정상적인 원가를 모두 버스요금인상 요인으로 반영해야 한다는 것은 받아들이기 어려운 것들이다. 이런 상황 속에서 연례 행사처럼 이루어지는 노동조합의 임금인상 요구는 버스업체로 하여금 진퇴양난의 어려움 속으로 몰아 넣고 있다. 그리고, 요금인상은 사후 보상적인 성격이기 때문에 요금인상이 이루어진다고 하여도 시내버스업체의 경영이 정상화된거나 서비스가 개선되지 못한다는 데에 시내버스 문제의 심각성이 있다.

대전시내버스 경영악화의 또 다른 축은 노선효율성의 악화이다. 노선기본원칙의 부재로 인한 장거리 굴곡노선의 증가, 공동노선운영제로 인한 노선효율성의 저하, 지하철 공사 등으로 인한 교통혼잡의 증가, 버스우선처리 정책의 시행 미흡 등은 버스 서비스의 정시성과 신속성을 잃어버리

게 하여 이용객을 택시나 승용차로 내모는 결과를 초래하였다.

II 시내버스운송사업의 문제점

2.1. 일반적인 문제점

1. 이용객의 감소와 경영악화

1989년 버스1대 당 1일 승객 1,200명에서 2001년 470명으로 61%가 감소함에 따라 시내버스업체는 계속해서 적자를 보이고 있다. 그 원인은 업체 수 과다, 업체별 규모의 과소, 과다한 노선의 수(107개), 과다한 장거리 굴곡노선 운행, 비경쟁의 공동배차제 운행 등에 있다. 그 결과 운행속도는 느려지고, 서비스 제공이 미흡함에 따라 수송분담율은 31%(2001년)로 떨어져 경영 악순환이 지속되고 있다.

2. 대중교통 경시정책 및 노선 불합리로 인한 시내버스 경영여건 악화

대전시 건설교통예산의 5%에 불과한 시내버스 관련 예산, 건설교통국 내의 대중교통계에 불과한 취약한 행정조직은 단적으로 대중교통인프라의 취약성 특히 시내버스 정책에 대한 무성의를 나타내고 있다. 이러한 대중교통 정책의 경시는 결과적으로 노선정책의 부재로 연결되어 장거리 굴곡노선을 증가시킴으로써 시민으로 하여금 시내버스 이용을 기피하도록 유도하였다. 또한, 대중교통 환경이 급변하였는데도 불구하고 12년 전의 1대당 1일 1,200명이 이용하던 환경에 적합한 회사별 노선공동운영제를 유지시킴으로써 노선 효율성의 저하를 가속시켰다. 그리고, 지하철 공사, 자가용 차량의 급증에 따른 교통혼잡 상황을 타개할 수 있도록 버스우선처리 정책을 과감하게 추진하여야 함에도 불구하고 설정된 시내버스전용노선마저 제대로 관리하지 못함에 따라 시내버스의 이용이 급속하게 저하되는 결과를 초래하였다.

3. 시내버스업체의 과다 및 영세규모로 인한 규모의 불경제성

대전시내버스의 운송서비스는 4 내지 5개 업체만으로도 제공이 가능할 것으로 보고 있다. 그러나, 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.

2.2. 시내버스업체 경영상의 문제점

1. 1997 ~ 2000의 경영분석에서 나타난 문제점

가. 안전성, 수익성, 활동성, 성장성 분석

전체적으로 모든 지표가 좋지 못한 상태이다. 규모별로는 규모가 클수록 재무상태의 안전성,

운영 수익성 등이 규모가 작은 업체보다 전반적으로 양호함을 나타내고 있다. 다만, 분식결산을 하고 있는 업체가 대부분이기 때문에 이러한 분석결과와 신뢰성은 높지 못한 상태이다. 특히, 수익성 분석에 영향을 미치는 감가상각비의 과소계상, 퇴직급여충당전입액의 미계상 등이 대표적인 분식결산으로 나타나고 있다.

나. 업체별 부채비율, 매출액부채비율, 매출액순이익률의 비교

대전시내버스 업체는 일반 기업에 비해 부채비율이 과도하게 높고, 매출액순이익률이 낮다. 즉, 자본조달 구조가 건전하지 못하며, 수익성이 없는 조직체임을 나타내고 있다.

2. 2001년도 경영분석(2개 업체 제외)에서 나타난 문제점

가. 안전성 분석

- ① 결산서 상의 부채비율은 146%이지만 퇴직급여충당금을 조정한 후의 부채비율은 250%로서 부채과다 상태이다.
- ② 퇴직급여충당금을 조정하기 전의 1업체 당 평균 부채는 2,190백만원이며, 조정 후의 1업체 당 평균부채는 3,744백만원이다.. 1업체당 평균 자본금 1,494백만원의 2.5배에 달하고 있다.
- ③ 자금유동성이 가장 나쁜 업체(20% 이하의 유동비율)는 산호(9.56%), 한일(9.68%), 충진(11.52%), 대흥(18.63%), 동진(19.18%) 등이다.
- ④ 부채비율이 가장 높은 업체는 퇴직급여충당금 조정 전 740%, 조정 후 1,372%에 이르고 있다.
- ⑤ 4개의 업체가 자본잠식 상태이며, 1개 회사는 자산재평가를 통해 부채비율을 낮추고 있다.

나. 수익성분석

- ① 12개 업체 중 10개 업체가 적자 결산 상태이다. 그러나 감가상각비와 퇴직급여전입액을 조정하는 경우에는 11개 업체가 적자이다.
- ② 12개 업체의 총적자액은 감가상각비와 퇴직급여전입액을 조정하기 전은 18억원(평균 1억5천만 원)이지만, 조정 후는 89억 7천6백만 원(평균 748천 원)에 달하고 있다.
- ③ 매출액순이익율이 가장 낮은 곳은 감가상각비와 퇴직급여전입액 조정하기 전으로 계산하면 △9.75%이며 감가상각비와 퇴직급여전입액을 제대로 전입한 것으로 가정하여 조정 계산하면 △33.82%에 이르고 있다.
- ④ 경영손익은 예외 없이 적자 상태이며, 대부분이 분식결산을 통해 결산서를 작성함으로써 사실을 알 수 없도록 하고 있다. 특히, 퇴직급여충당금 전입액, 감가상각비의 미계상 등으로 재무제표가 심각하게 왜곡되어 있다.

분식결산은 다음과 같은 이유에서 행해지고 있는 것으로 파악되었다.

- ㉠ 신규은행차입에 대한 기대 또는 기존차입금의 유지 목적
- ㉡ 갑작스런 적자결산 시 세무당국의 세무조사 우려
- ㉢ 대외적인 신뢰 ㉣ 경영권의 유지 ㉤ 시내버스업체의 관행

3. 문제점 종합

(1) 경영 악화

- ① 부채 과다로 자본구조가 취약하며 이자비용이 많이 발생하고 있다.
- ② 유동성악화로 자금압박이 심하여 부도 직전 상태를 보이고 있다.
- ③ 수익은 감소추세지만 비용은 증가추세여서 경영적자가 심각한 상태로서 자본잠식 현상이 발생하고 있다.
- ④ 규모의 불경제로 인해 서비스 질을 개선할 수 있는 인적, 물적 능력이 부족한 상태이다.
- ⑤ 2000, 2001년도 손익분석결과 90% 이상이 경영적자 상태이다. 즉, 운송수익이 손익분기점에 도달하지 못하고 있다. 특히 비수익노선버스, 좌석버스 등이 대표적으로 적자를 보이고 있다.
- ⑥ 감가상각비의 미계상 및 퇴직급여충당금의 미전입, 퇴직급여충당금의 미적립 등 분식결산을 통해 손익을 조작하고 있다.

(2) 회계투명성 결여 : 분식결산으로 인해 버스회사의 결산서에 대한 신뢰성이 상실되어 있다.

(3) 경영자의 대처능력 미흡 : 경영여건의 지속적인 악화에도 불구하고 이에 대한 적극적인 대처를 하지 못하는 등 업체 경영자의 경영혁신을 향한 능동적인 의지가 부족한 것으로 나타나고 있다.

III 해결방안 및 결론

이용객의 감소 추세를 반전시켜 시내버스업체의 경영 정상화를 도모하기 위해서는 대중교통에 대한 특단의 대책이 필요하다. 이를 위해서 시당국은 물론 시내버스업체, 노동자 및 시민 등 관련 집단이 시내버스의 안전성, 쾌적성, 정시성, 신속성 등 시내버스 서비스의 질을 향상시킬 수 있도록 하는 시스템을 구축하여야 한다. 이를 위한 단계별 추진전략을 보면 <그림 1>과 같다. 즉, 대전시가 대중교통의 활성화를 통해 도시교통문제를 해결한다는 기본 원칙을 명백히 하고 이를 바탕으로 대중교통 관련 행정조직의 확대 개편 및 예산의 확보가 이루어져야 한다. 또한, 대전시는 시내버스업체의 규모 영세성 및 업체 수 과다라는 시내버스업체의 근본적인 문제점을 분명히 인식하고 그 해결을 위해 업체의 통합 유도, 노선의 개편 및 개별노선 정책의 실시 및 버스우선 처리 정책의 강화를 도모하여야 한다. 그리고, 공영차고지 조성, 장기 저리 자금의 융자, 각종 세

제상의 지원 등 시내버스업체에 대한 지원을 강화함으로써 버스업체가 경영기반을 구축할 수 있도록 유도하여야 한다. 물론 가장 적극적으로 경영기반 구축을 위해 노력해야 하는 당사자는 시내버스 업체이다. 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 버스업체의 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.

대전광역시의 입장과 방향에 대하여

이시철(대전광역시 교통정책과장)

- 기본현황은 생략... 문제점까지 다들 알고 있음을 전제
- 시내버스가 안고있는 구조적 문제와 본질을 바르게 이해하는데 주력해 왔음.... 그간 많이 만나고, 많이 다녔음 (업체, 노조, 시민단체, 기종점지 현장)
- 각종 쟁점사항 (노선체계, 노선운영제도, 공공부문의 역할, 구조조정, 운행여건, 경영합리화 등)에 대한 추진방향을 정립하고 있음.

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

- 첫째, 노선체계의 합리화, 이문제는 버스문제에 있어 가장 중요하고, 관련 이해당사자 간 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 개선**은 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 형성**은 단기적으로 행정기관 중심으로 구성.운영하면서 행정 기관, 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. **끝으로**

- “잔치날 기다리며 굶을 수는 없다.” 단기적으로, 금년중 해소해야 할 문제들을 검토 추진중 (외곽 환승체계 구체화, 교통카드, CNG 충전소 문제 등)

* 당장의 현안: 추석전 임금체불 해소를 위해 예정된 보조금 지급, 요금인상 건 머리를 맞대고 계속 논의, 1900 명 기사분들의 운행편의시설 개선 등

- 위에서 제시한 중점방향에 부합되는 전략과 도구를 마련하기 위해 노력을 기울이고 있음.

- 모두가 조금양보하고 책임을 분담

* 시에서는 강력한 실천력과 과감한 투자와 지원을

* 시민들은 조금 견고, 갈아타는 수고를 감수하는 이해심으로 “내집앞 노선” 기꺼이 포기 (500m 걷기!!)

* 업계와 노조는 서비스에 대한 책임성과 시민에 대한 애정을

* 시민단체는 비판자의 입장에서 한걸음 나아가 책임을 공유하고, 함께 일하는 모습

언론이 바라본 시내버스 문제점과 개선방안

조성민 연합뉴스 기자

1. 대중교통(시내버스)의 문제

노선, 요금체제, 환승, 시스템, 관리, 서비스, 시민의식 등 전반적으로 아사직전. 거의 해결된 것이 없고 가능성이 보이지 않는 것도 사실.

2. 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.

3. 핵심적인 원인을 찾아내 해결하려는 노력 필요

무엇보다 시민이 찾는 대중교통수단이 돼야 함. 30% 초반의 수송분담율은 자가용과 비슷(29%)하고 89년 버스 1대당 승객 1천200명에서 2001년 470명(61% 감소)으로 줄어듦.

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.

4. 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

시내버스 업계의 자구노력방안을 중심으로

이수영(대전광역시버스운송사업조합 전무이사)

1. 서 론

오늘 먼저 이귀중한 시간에 이러한 토론회를 주최해 주신 대전시민 사회단체연대 회의관계자님께 진심으로 감사드리면서 대중교통에 대한 오늘의 현황과 근본적인 문제해결을 위한 주제 발제와 각계 인사들의 의견을 토론하는 이 자리가 어떻게 보면 우리 150만 대전시민의 발이 되는 대중교통의 역사적인 전환점이 될것이라 믿어 의심치 않습니다.

또한, 오늘 주제 발표를 해주신 박용남 21세기 추진협의회 사무처장님께도 감사를 드립니다.

아울러 이 자리에 참석하신 대중교통의 문제를 함께 토론하고 같이 걱정해주시는 여러분께도 대중교통업계의 실무를 맡고 있는 한사람으로써 진실로 감사를 드립니다.

방금 주제 발제에서도 이미 지적했듯이 우리업계의 자구책을 말씀드리면

2. 업계의 구조조정

먼저 구조조정에 대하여 말씀드리겠습니다.

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

특히 관리인력에 대한 표준경영모델을 도입하여 임원진 3.4명으로 구조조정함으로써 인건비가 절감되도록 재무구조 개선에 총력을 기울이겠습니다.

또한, 한꿈이카드가 시행되면 승차권으로 인한 임원이 자연감축되어 자연히 불필요한(조합2명, 각사별로 2,3명 감축요인 발생) 비용지출 절감이 됩니다.

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

운전기사의 근무여건 개선을 통한 애사심 향상 및 대시민 친절의식을 심어주고 휴가제도 도입과 모범운전자 표창 및 자녀 학자금 지급방안을 적극적으로 검토하고 부부동반 선진지 견학(국내, 국외등)등을 추진하겠습니다.

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

앞으로는, 투명한 경영으로 수.지의 투명성확보와 분식회계를 지양하며 경영과 소유를 분리

함으로써 전문경영인 체제로 기업경영을 하여야 할 것입니다.

특히 노령 경영층의 신사고 축적을 위한 새로운 교육프로그램을 개발할 것이며, 직원 자질 및 능력 수준향상을 위해 연수제도 실시하고자 합니다.

이제 앞으로 교통카드가 시행되면 경영투명성으로서 편리한 승차문화가 시민에게 제공될 것이며 업체의 수익금의 투명성으로 노·사와 협력증진이 자연히 이루어 질 것입니다.

3. 시내버스 개혁방향

그러나 저는 이러한 것들이 완전히 이루어지기 위해서는 무엇보다도 먼저 회원사와 당국의 부단한 협조체계가 절실이 요구된다고 생각합니다.

또한, 저는 시내Bus 개혁이란 참으로 어려운 과제라 아니할수 없으면서도 지금 이시점에서 개혁을 하지 않으면 안된다는 전제조건하에 말씀을 드리도록 하겠습니다.

첫째로, 저는 대중교통의 문제점 해결의 실마리는 관계당국의 의지에 달려있으며 정책적으로, 얼마나 깊은 척도가 중요하다고 할 수 있겠습니다.

특히, 시장님의 굳은 의지만이 해결 할 수있다고 봅니다. 그러나 시기초에는 시민들께서 다소 불편하시더라도 백년대계를 위하여 참아야 하며, 시에서는 과감한 교통정책의 결단을 내려야 한다고 생각합니다.

둘째로, 이 개혁 정책은 금년이나 내년초에 실시 되어야 합니다. 시간이 가면 갈수록 더욱더 어려워집니다. 모든개혁이란 처음에는 어렵고 힘들고 지탄도 많이 받지만 일정한 세월이 흐른뒤에는 반듯이 칭찬을 받게 됩니다.

과거를 한번 도리켜 생각해 보십시오? 1967년도 경부고속도로를 고 박정희대통령께서 시작할 때 그때 정치인들은 얼마나 반대를 위한 반대를 했습니까? 그때 제가 경부고속도로 천안구간 실무를 담당했기 때문에 너무도 잘 압니다. 1970년대 경부고속도로가 개통되지 않았더라면 지금 이시대에 어떻게 되었겠습니까?

이렇듯 천년대계를 위하여 교통문제는 연구와 고통을 거듭하면서 해결 해야 할 문제입니다.

이제 대전의 교통문제는 장래의 환상적이고 감동적인 시각보다는 현실적으로 문제를 하나하나 해결해 나아가야 한다고 저는 주장합니다.

우선 적으로 실행 가능한것부터 실천해야 된다고 말씀드리겠습니다. 그것은 오직 간단한 것들입니다.

예를들면 주정차 단속문제 또한, 버스 전용차로선 확대와 전용차로 시간연장 실시입니다. 또한, 외곽지역의 환승체제등을 속히 실행하여야 하겠습니다.

이 사항들은 바로 실행 가능한 사항입니다. 이렇게 하면 시민의 불편이 다소 감소되고 버스의 정시성과 교통의 원활한 소통이 가능해 질것입니다.

예를 들면 한노선에 버스1대가 배치되어 손님 2.3명을 태우고 1시간 30분간 운행하는 노선도 있습니다. 이런곳은 과감히 정비하여 환승체제로 전환함으로써 시민들이나 업체에도 이익이 된다는 것을 거듭 강조합니다.

4. 노선의 재정비

특히, 대전시에서는 버스의 굴곡노선을 바로잡아 원활한 교통소통이 이루어질수 있도록 부단한 노력을 해야되며 소수의 시민한테는 약간의 불만이 있더라도 다수인을 위하여 실행하여야 합니다.

앞으로는 버스를 타고도 약속시간을 지킬 수 있는 이러한 현실이 되어야 버스이용의 활성화는 자연히 될것입니다.

지금은 버스 타면 불안합니다. 아마 다 느껴 보셨을 것입니다.

특히 열차시간을 맞추기 위해서는 버스를 못타입니다. 택시를 타도 불안합니다.

이러한 문제를 해결하기 위해서는 교통정책관계자분들의 확고한 개혁의지가 있어야하며 그저 탁상공론에 그치지 말고 현장을 발로 뛰면서 확인하고 또, 점검하여 과감한 교통 정책 방향이 이루어 질수 있도록 노력해야 하겠습니다.

5. 결 어

그리고 여기서 한가지 제안을 드리겠습니다. 이것은 오직 저 개인 의견임을 먼저 분명히 밝힙니다.

지금 대전은 이미 잘아시는 바와 같이 14개회사로서 규모가 큰회사가 104대의 버스를 보유하고 있으며 규모가 작은 회사는 38대로써 회사를 운영하고 있습니다.

그러므로 저는 반대 의견을 제시합니다. 적정규모선으로 오히려 회사를 분산시켜 30대 정도의 소 규모로써 운영하면 장점이 많으리라 생각합니다.

또한, 앞으로는 개인택시처럼 개인버스제도 도입 운영을 검토하여 줄 것을 기획단에게 제의하는 바입니다.

또한, 끝으로 한가지만 더 말씀드리면 이제는 시민의식도 바뀌 져야한다고 생각합니다.

그것은 내집앞에서 버스를 타야 겠다는 생각을 버리시고 5분~10분정도 또한, 200~300m는 걸어가서 버스를 탄다는 마음을 갖으시기 바라며, 친절에는 너와 내가없이 승객이 먼저 기사분한테 “수고하십니다.”라고 인사말을 하고 내리실때는 “수고하십시요.” 라고 인사하면 작은 친절이지만 큰 서비스로 발전되리라 생각이 됩니다. 기사한테는 “수고”라는 인사는 저는 아주 합당하다고 생각합니다.

“손으로 고생한다” 이말뜻이 얼마나 맞는 말입니까? 우리 다같이 한번 실천해 보도록 노력해야겠습니다. 이상입니다.

고맙습니다.

버스개혁을 위한 근로자 및 노동조합의 역할

박재영(전국자동차노동조합연맹 대전광역시 지역버스노동조합 사무국장)

시내버스 중심의 대중교통정책 도입을 위한 방안

박정현(대전충남녹색연합 사무처장)

1. 왜 시내버스를 주장하는가?

- 서울을 비롯한 타도시의 지하철 건설 및 운영비 적자를 통해 대전시 재정 규모상 지하철 등의 교통수단은 적합하지 않다고 판명
- 대전시 대기질 악화와 환경 악화를 가중시키는 자동차 통행 위주의 교통관리체계 변화 필요
 - * 대전시 대기오염의 주범은(대기오염의 80%) 자동차가 내뿜는 배기가스
 - * 휘발성 휘발화합물질 발암위해도 조사에서 대전은 인구 1만명당 7.35명이 암에 걸린 가능성이 있는 것으로 조사(연세대 환경공학연구소 96-98년조사)
 - * 최근 인하대 산업의학과 팀의 조사에 의하면 대기오염 심한 날 뇌경색 사망률 높은 것으로 나타남
- 시내버스는 대전시의 재정규모 및 환경악화를 개선할수 있는 보편적 시민의 발이 될 수 있다.

2. 대전 시내버스 개혁(?)의 역사

- 2000년 시내버스 요금을 현행 요금으로 인상할 당시 시민사회단체의 강력한 반대에 부딪치면서 대전시는 시내버스 민관공동대책위원회 구성을 통해 이를 해결하자고 제안하여 시민단체, 대전시, 시내버스업체가 참여하는 공동대책위 구성
- 이후 공동대책위원회는 대전시 대중교통체계의 전환을 모색하기 보다 시내버스 서비스 개선안, 버스노선 용역 발주, 수익금 조사 등의 제한적 의제를 반복적으로 상정, 급기야 올 7월에 요금인상안 승인을 요청하기에 이룸
- 시내버스업체 역시 언론 홍보용 서비스 개선 다짐대회 등을 형식적으로 개최했을 뿐 시내버스를 살리려는 근본적 대책 마련하지 못함
- 이번 지방자치 선거에서 쟁점 의제 중 하나가 교통문제를 어떻게 풀 것인지였는데 대개의 후보자들은 시내버스 개선책을 이야기 하면서 경전철 도입을 동시에 주장하고 있어 대중이 요구하는 시내버스 개선대책의 의미를 제대로 이해하지 못하고 있고
- 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

3. 브라질의 꾸리찌바에서 배우자

- 재정상태가 열악한 도시에서의 대중교통시스템을 무엇으로 할 것인가
- 지하철처럼 운영되는 시내버스, 왜 안된다고 생각하는가
- 자동차 통행에 자꾸 마음을 빼기기 시작하면 대중교통시스템 구축은 어렵다.

4. 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