

2007. 12. 14
(금)

- 편리하고 친절한 시내버스를 만들기 위한 -
시내버스 개혁 실천계획



대전광역시
DAEJEON METROPOLITAN CITY

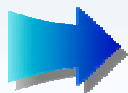
보고 순서

- I 현행 준공영제의 문제점 및 추진경과
- II 개혁의 『비전·목표·과제』 추진체계
- III 개혁목표 달성을 위한 추진 지표
- IV 대전형 『버스운영체제』 구축 추진계획
- V 개혁실행 시설투자 사업비(추정)
- VI 향후 추진 일정
- VII 개혁의 기대효과

I. 현행 준공영제의 문제점 및 추진 경과

현행 준공영제의 문제점

- '05. 7. 4 서울시 준공영제 사례를 벤치마킹 도입하였으나 교통환경의 큰 차이점 미고려
 - 운행체계 개선, 버스운행관리시스템(BMS), 여유차량 감차 등 미 시행
- 버스산업을 발전시키는 투자비용이 아닌 업체 경영의 소모성 경비 위주의 재정지원
 - 원가절감 등 업체의 자구노력 유도 및 경쟁요소가 없었다는 제도적 한계
- 서비스 및 경영 개선에 대한 기대 없이 재정지원금만 매년 40~50억원이 증가 예상
 - 재정지원금 : '04년 40억원 → '05년 115억원 → '06년 257억원 → '07년 280억원



따라서 현재의 준공영제는 지속할 수 없다는 것이 일반적인 시민여론

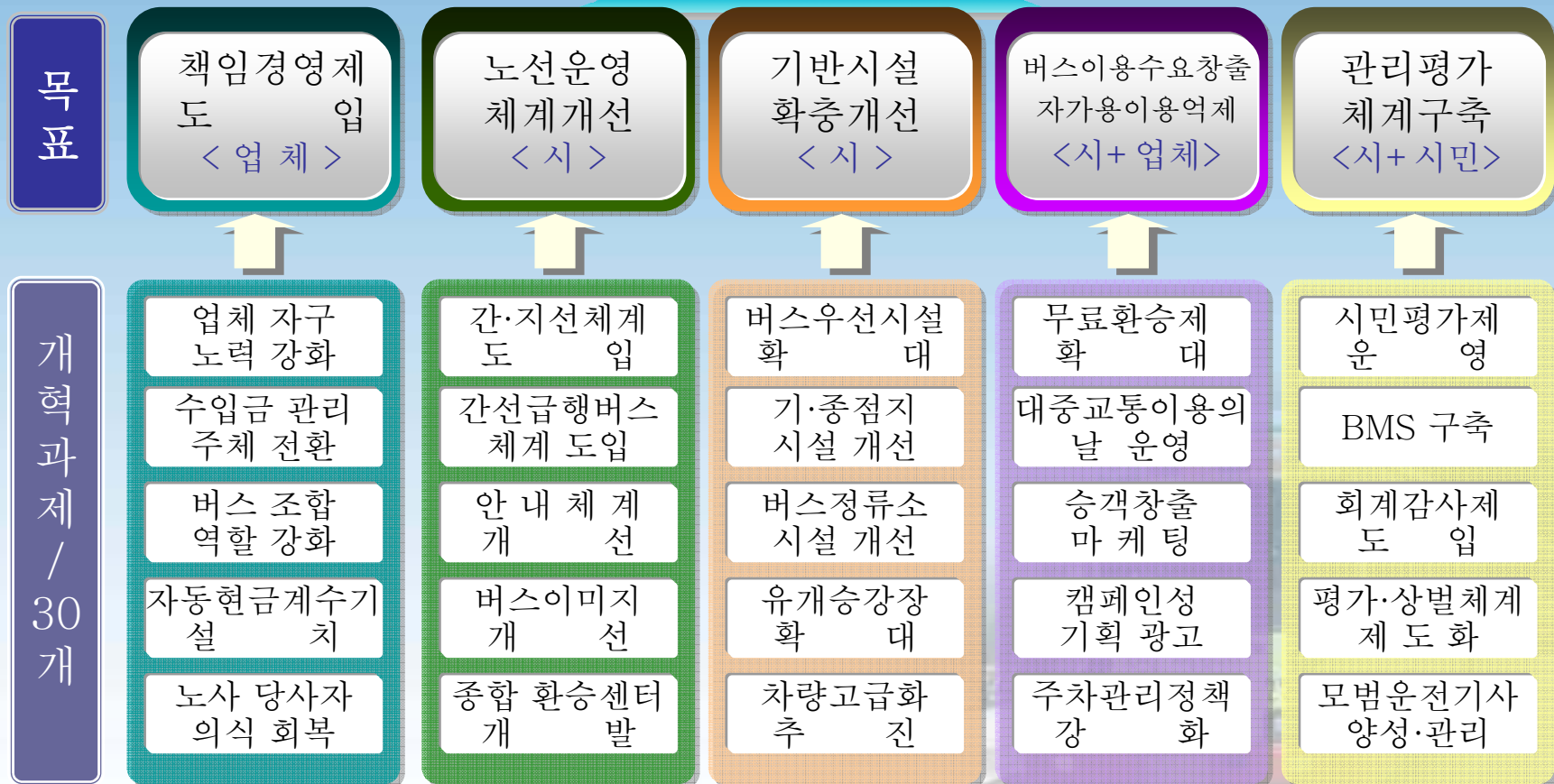
I. 현행 준공영제의 문제점 및 추진 경과

그동안 추진경과

- 민선 4기 출범과 함께 개혁방안 마련을 위한 다양한 탐색활동 전개('06. 8 ~ '07. 7월)
 - 대중교통 포럼, 내부토론, 버스발전위원회 등 16회
 - ⇒ 노선개편, 기본인프라 확충, 관리평가체계 구축 및 경쟁체제 도입필요성 등 제시
- 대중교통개선기획단을 설치하여 개혁방안 마련 본격 착수('07. 8 ~ 10월)
 - 전문가 및 시민토론회 4회 / 버스발전위원회 1회 / 버스업계 설명회 3회
 - 시의회 설명 1회 / 시민단체 설명 1회
 - ⇒ 버스업체의 경쟁력과 책임성 강화, 긴축경영, 인프라 확충 등 의견 제시
- 개혁방안 마련 후 업체 및 노조와의 협의 진행('07.10 ~ '07.11월)
 - 버스업체 대표 및 노조 대표와 설명·협의 12회

II. 개혁의 『비전·목표·개혁과제』

편리하고 친절한 시내버스



Ⅲ. 개혁목표 달성을 위한 추진지표

| 주요 지표 | 현 재 | 목 표 | 기 간 |
|-----------|----------------|-------------------|-----------|
| 버스 수송분담율 | 28.7% | 33.0% 이상 | ‘08 ~’12년 |
| 운행거리 시간단축 | 거리 44km/시간 75분 | 거리 35km/시간 60분 이내 | ‘07 ~’08년 |
| BRT 도입 | 미 도입 | 1~2개 노선 시범 도입 | ‘08 ~’09년 |
| 전용차로 확대 | 38.76km | 66.0km 이상 | ‘08 ~’09년 |
| 정시성 개선 | 70~80% 이하 | 90% 이상 | ‘08 ~’10년 |
| 유개승강장 확대 | 872개소(48%) | 1,814개소(100%) | ‘08 ~’11년 |
| 레드존 설치 | 미 설치 | 300개소 | ‘08 ~’12년 |
| 교통카드 이용증대 | 64% | 85% 이상 | ‘08 ~’09년 |
| 저상버스 도입 | 29대(2.6%) | 483대(50%) | ‘08 ~’13년 |
| CNG버스 확대 | 537대(55.6%) | 965대(100%) | ‘08 ~’13년 |

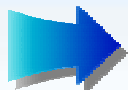
IV. 대전형 『버스운영체제』 구축 추진계획

1. 업체 책임경영제(역할분담형 준공영제)로 전환
2. 버스 노선 「간선·지선」 체계로 전면 개편
3. 버스 운행기반 「시설확충」 및 「이용환경」 개선
4. 「버스승객 수요창출」 및 「자가용 이용억제」 강화
5. 「관리·평가시스템」 제도화 및 「친절기사」 양성·관리

1. 업체 책임경영제(역할분담형 준공영제)로 전환

업체 책임경영제(역할분담형 준공영제) 기본원칙

- 업체의 「**강력한 자구노력**」 + 시의 「**적정 재정지원**」 + 이용승객의 「**최소 수익자 부담원칙**」
- 업체의 수동적·의존적 경영 행태 → 능동적 책임경영 행태로 전환
 - 운송수입금 관리주체 이전 : 시 → 시내버스조합 / 조합 인력보강 및 역할 강화
 - 노사임금 및 단체협상시 당사자 의식 회복 및 책임 있는 사업주 역할
 - 버스업체의 원가절감 노력 강화 및 서비스 개선을 통한 신규수요 창출
- 적자금액중 시민편익과 관계되는 일부 비용은 시에서 재정 지원
 - 무료 및 할인 환승비용 + 외곽 비수익노선 운행적자금액의 일부 등
- 매년 물가상승에 의한 운송원가 상승분 → 최소 수익자 부담원칙



버스업체와 시의 「**역할분담**」을 통한 「**업체 책임강화**」와
「**효율적인 재정투자**」로 미래지향적 시내버스산업 발전기반 마련

1. 업체 책임경영제(역할분담형 준공영제)로 전환

책임경영제 도입에 따른 역할 분담

시

미래지향적 버스산업 발전기반 마련을 위한 시설투자 대폭 확대

- 간선·지선체계의 노선개편, 전용차로, 유개승강장 확대, 근로환경개선
- 시내버스 운행환경 개선과 이용편의 증진으로 수요창출 지원정책 등

업체

기업경영의 책임성 강화와 경쟁원리 도입으로 원가절감 및 경영개선 자구노력

- 안정적인 시내버스 운행, 책임 있는 노사관계 정립, 긴축경영을 통한 원가절감
- 승객중심의 친절운동, 운행질서 확립 등으로 이용수요 창출 등

운수
종사자

승객을 내 가족처럼 생각하고 실질적인 서비스 개선을 위한 친절운동 전개

- 배차간격 준수, 승차거부 하지 않기, 난폭운전 안 하기, 교통법규 준수 등

시민
사회
단체

시내버스 개혁 추진에 따른 업체의 경영투명성 확보 및 시민평가 참여

- 시내버스 서비스 시민평가단 운영, 수입금 관리의 투명성 확보를 위한 모니터링 등

2. 버스 노선 『간선·지선』 체계로 전면 개편

노선체계 전면 개편

- '07. 10~'08. 6월까지 용역 실시, 주민설명회·공청회를 거쳐 '08. 7월 확정
- 노선체계를 급행간선·간선 / 시내지선·순환선 / 외곽선 형태로 개편
→ 굴곡노선의 직선화, 단축화로 버스정시성 향상 (자가용 운전자 흡수)
- 지하철 1호선과 X축을 형성하는 급행간선노선(BRT) 신설 검토
 - ◆ 노선개편과 연계하여 BRT시범노선(1~2개) 설치 추진
- 노선개편과 연계 현 시내버스 정류소 4~5개 정도를 무정차 하는 급행고급버스 도입
- 버스우선대기구간 설치, 신호시스템 개선 등 버스 우선시설 도입
- 시내버스 이미지 개선
 - ◆ 버스색상, 번호판, 행선지판, 내부안내도 개선 등
 - ◆ 버스 유형별(급행간선, 간선, 지선, 순환선, 외곽) 색상, 명칭, 로고, 디자인 개발

2. 버스 노선 『간선·지선』 체계로 전면 개편

대중교통 환승센터 설치

- 노선개편 작업과 병행하여 종합환승센터 최적 입지 선정
- 지하철 + 버스 + 택시 + 자전거 환승체계 구축 - 복합환승 센터 설치
- 백화점 등과 협력사업으로 냉·난방 시설 승강장 분양제 도입

청량리
환승센터 전경



3. 버스 운행기반 시설확충 및 환경개선

버스 인프라 대폭 확충

- 버스전용차로 확대
 - ◆ 현재 8개 구간 38.76km → 2012년까지 23개 구간 66km 확대
- 버스내 감시카메라를 장착한 전용차로 단속시스템 개발
- 교차로 버스 우선 대기공간(3~5대분) 확충 → 버스우선 통행권 부여
- 기종점지 환경개선
 - ◆ 10개소 15개 사업(249백만원) / 휴게실·화장실 정비, 냉난방 설치, 주차장 확대 등
- 정류소구역 시설개선
 - ◆ 유개승강장 확대 942개소(9,420백만원) / 레드존 설치 300개소(2,250백만원)
 - ◆ 버스벌브 설치 5개소(100백만원)
- 시내버스 차량고급화 / 2013년까지
 - ◆ 저상버스 도입 확대(29대→483대) / CNG버스 도입 확대(534대→965대)

4. 버스승객 수요창출 및 자가용 이용억제 강화

「대중교통 이용의 날」 지정 운영

- 매월 넷째 주 목요일을 「대중교통 이용의 날」로 지정 운영('08. 1월)
 - ◆ 공공기관, 기업체, 교육기관 등 동참 권장, 시 전역으로 확산

버스이용을 유인하는 「이벤트」 및 「홍보활동」 강화

- 교통카드 이용 우수승객 경품행사 / 백화점·대형점 연계 사은품으로 교통카드 제공
- 지역언론(신문사, 방송사)을 통한 시내버스 이용활성화 광고 게재

강력한 주차관리정책 추진

- 불법주정차 단속강화 / 승용차 도심지 접근성 제한
- 주차관리정책 이원화 및 무료 주차장 유료화 확대

5. 「관리·평가시스템」제도화 및 「친절기사」양성·관리

버스운행관리시스템(BMS) 구축

- '08년 7월까지 ITS와 연계한 버스운행관리체계 구축 → 수입금관리, 운행질서 통제 강화

평가시스템 제도화

- 시민단체 주관 (가칭“ 시내버스 서비스 시민평가단”] 연중 운영→시민평가체계 구축
- 전문회계법인에 의한 버스업체 외부회계감사(연 1회) 및 자체 지도점검(연 4회)
- 종합평가(연 1회) / 경영·서비스 평가 + 시민평가 + 회계감사 등 종합

➤ 그 결과에 따라 업체별로 등급화하여 인센티브 및 패널티 부여

모범 친절 운전기사 양성·관리

- 운전기사 「채용위원회」 구성·운영, 운전자별 근무실적 「점수관리제」 도입
 - 근무실적 우수자 사기 진작 / 연말 최우수 친절왕 선발 표창
- 운전기사 친절 등 서비스 교육 실시 / 위탁교육, 체험교육, 직업의식교육

V. 개혁실행 시설투자 사업비(추정)

| 사 업 명 | 사업기간 | 소요사업비 (백만원) | | | | | | 비 고 |
|------------|----------------|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|
| | | 계 | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | |
| 합 계 | | 96,124 | 15,130 | 25,899 | 18,166 | 14,716 | 22,213 | |
| 현금계수기 | '08 | 1,600 | 1,600 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 노선개편 | '07.10 ~ '08.6 | 1,710 | 1,710 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| BRT 시범사업 | '08 ~ '09 | 10,000 | 200 | 9,800 | 0 | 0 | 0 | |
| 전용차로 확대 | '08 ~ '09 | 675 | 425 | 250 | 0 | 0 | 0 | |
| 감시카메라 설치 | '08 ~ '10 | 810 | 270 | 270 | 270 | 0 | 0 | |
| 기·종점지 환경개선 | '08 ~ '10 | 2,249 | 249 | 1,000 | 1,000 | 0 | 0 | |
| Red-Zone설치 | '08 ~ '12 | 2,250 | 750 | 683 | 300 | 300 | 217 | |
| 유개승강장 확충 | '08 ~ '11 | 9,420 | 2,500 | 2,500 | 2,500 | 1,920 | 0 | |
| BIT 확대 | '08 ~ '12 | 5,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | |
| 저상버스 확대 | '08 ~ '13 | 44,100 | 1,000 | 6,500 | 8,700 | 8,600 | 19,300 | |
| BMS 구축 | '08 | 1,630 | 1,630 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 기타 사업 | '08 ~ '13 | 16,680 | 3,796 | 3,896 | 4,396 | 2,896 | 1,696 | |

※ 책임경영제에 따른 시의 재정지원금은 별도 책정

VI. 향후 추진일정

'07

❖ 버스개혁의 『기본방향』 정립 및 『개혁안』 확정

- 간·지선 체계로의 노선개편 용역 착수(11월)
- 시내버스 서비스 시민평가단(300명) 모집(12월)
- 개혁 추진을 위한 세부추진과제 수립 완료(12월)

'08

❖ 『업체 책임경영제』 도입, 『기본인프라』 구축 등 버스개혁 본격 추진

- 운송수입금 관리주체 전환(1월) / 노선개편 확정(7월)
- 버스운행관리시스템(BMS) 구축(7월) / 서비스·경영평가 실시(12월)
- 버스운행 기반시설(기종점지, 유개승강장, 전용차로 등) 확충('08~'11)

'09

❖ 개혁안 적용결과에 대한 환류시스템 구축을 통한 제도 보완

⇒ 업체 책임경영제(역할분담형 준공영제) 완전 정착

VII. 개혁의 기대효과

시민들은

- ⇒ 노선 개편, 버스전용차로가 확대되어 종전보다 빠르고 정시성이 확보된 버스 이용
- ⇒ 유개승강장과 레드존 확대, 저상버스 도입 등으로 편리하고 안전한 시내버스 이용

버스업체는

- ⇒ 의존적 경영관행을 탈피하고 책임경영을 강화함으로써 경영구조가 건실해지고 실질적인 자생력을 갖추게 되어 장기적으로 새로운 도약의 계기 마련

근로자들은

- ⇒ 기·종점지 휴게실 및 화장실 등 운수종사자 편의시설 정비로 근무환경 개선
- ⇒ 시내버스 수요창출과 버스업체의 경영건실화로 근로여건 안정화

미래지향적이고 경쟁력 있는 버스산업 발전기반 마련

시내버스 개혁!

시민들의 기대에 부응 할 수 있도록
최선을 다 하겠습니다.

감사합니다.

