

서울시 대중교통요금체계개편사업의 추진내용 및 시행효과



이종운

1. 서론

서울시는 심각한 교통문제를 해결하기 위한 방안으로 대중교통 이용환경을 획기적으로 개선하여 승용차 이용자를 흡수하기 위해 2004년 7월1일 버스체계개편사업과 함께 대중교통요금체계 개편을 시행하였다.

이에 따라 시민들이 대중교통 환승요금에 구애받지 않고 가장 편리하고 합리적인 이동경로와 교통수단 선택이 가능해져 개편이전 감소추세에 있던 대중교통 이용객이 증가추세로 전환되었다. 또한, 시민들의 환승요금 부담이 경감됨에 따라 버스와 지하철간 통합연계망 구축, 간·지선 버스노선 개편정책 시행 및 조정이 용이한 환경이 조성되었다.

아울러, 거리비례제와 통합요금제를 구현하고 있는 교통카드시스템의 기술력은 해외에 수출 할 만큼 발전하였으며, 카드이용률 증가로 인해 운송기관 요금수입의 투명성이 높아지는 등 현재 여러 부문에서 시너지 효과가 나타나고 있다.

본 고에서는 서울시 대중교통요금체계 개편사업에 대한 추진배경 및 개편내용을 소개하고, 현재까지의 시행효과를 살펴본 뒤 향후 발전과제를 제시하고자 한다.

II. 개편사업 개요

1. 기존 요금체계 현황 및 문제점

기존 대중교통 요금체계는 버스나 지하철 등 대중교통수단 간에 갈아탈 때마다 교통수단별로 별도요금을 지불하는 체계이다. 이러한 독립요금제에서는 같은 거리를 가더라도 지하철노선이나 간선버스노선이 없는 지역을 통행하는 시민들은 불가피하게 갈아탈 수밖에 없어 요금을 더 지불해야 되는 불합리한 점이 있었다.

또한, 갈아타면 별도요금을 또 지불하는 요금체계에서는 대중교통을 이용하는 시민들의 합리적인 통행경로 선택이 제약될 수밖에 없어 전체적으로 통행체계가 왜곡될 수밖에 없다. 이러한 대중교통 환승장벽을 없애고 문제점을 개선하여 대중교통 이용을 활성화하기 위하여 대중교통 요금체계 개편안을 마련하게 되었다.

2. 개편내용

1) 버스 단독통행 - 시외구간 추가요금제 폐지 및 균일요금제로 일원화

버스를 이용하는 시민의 시내 통행거리가 평균 6km로 주로 단거리 통행 위주이기 때문에 시내 단일통행권을 보장하는 것이 바람직하다는 의견이 많아 버스만 단독으로 이용할 경우에는 기존처럼 균일요금제를 유지하도록 하였다.

이러한 맥락에서 서울시내버스가 시외로 나갈 때 거리별로 추가요금을 부과하던 것을 폐지하여 단일요금제로 통일하였다.

지하철의 경우 기존에는 시내구간의 경우 7개 구역으로 나누어 2개구역 이내에서는 기본요금, 3개구역 이상 통행시 100원을 추가하던 구역제 요금제도가 거리별로 요금이 왜곡되어 있는 불합리한 점이 많아 시외 전철구간처럼 거리비례제로 변경하여 수도권 전체 지하철·전철 요금을 합리적인 지하철 거리비례제로 일원화 하였다.

〈표 1〉 버스요금 조정

종전	조정	종류	교통카드기준		현금	비고
			종전	조정		
도시형 (순환형)	파랑버스 (간선노선) 초록버스 (지선노선)	일 반	650원	800원	900원	중고생 회수권 사용가능(700원)
		청소년	490원	640원	900원	
		초등생	300원	400원	400원	
마을버스	노랑버스 (순환노선) 초록버스 (마을버스)	일 반	400원	500원	550원	
		청소년	350원	400원	450원	
		초등생	200원	250원	250원	
일반좌석	파랑버스 (주간선노선) ¹⁾	일 반	1,200원	(1,000원)	(1,100원)	당분간 간선노선과 동일요금(800원)
		청소년	1,000원	(800원)	(1,100원)	
		초등생	900원	(500원)	(500원)	
고급좌석	빨강버스 (광역노선)	일 반	1,300원	1,400원	1,500원	환승할인 없음
		청소년	1,100원	1,120원	1,500원	
		초등생	1,000원	1,000원	1,000원	

주 1) 주간선노선버스는 당분간 간선노선버스요금(800원)으로 부과되 향후 해당노선의 조건(중앙버스전용차로를 주운행계통으로 하고 굴절·저상·천연가스 등 고급버스 위주로 운행)이 갖춰지는 노선에 한해 개별적으로 요금조정 시행예정

2) 지하철 단독통행 - 불합리한 지하철 구역요금제 개선(거리비례제 도입)

그러나 시내구간 지하철 요금제를 기존 구역제에서 거리비례제로 변경함에 따라 지하철 장거리 이용자의 요금부담이 높아져 기본요금을 부과하는 기본거리를 기존 시외구간에서 적용하던 10km보다 긴 12km로 하였고 추가요금이 부과되는 추가단위거리도 기존 5km에서 6km로 변경하고, 42km이상 통행 시에는 추가단위거리를 12km로 적용하여 장거리 이용자의 요금이 경감되도록 하였다.

또한, 지하철 거리비례제에 따른 지하철을 자주 이용하는 시민들의 경제적 부담을 줄이고 이용에 편리성이 제공되도록 우선 시내구간에 정기권 제도를 지난해 7월 15일부터 도입하였으며 올해 4월 15일부터는 수도권전철 전체구간으로 확대하였다.

이로써 지하철 장거리 승객의 요금부담으로 인해 승용차로부터 대중교통으로의 전환을 유도하는데 큰 효과를 발휘하지 못할 것으로 우려했던 지하철 거리비례제를 저렴한 요금체제로 보완할 수 있게 되었다.

〈표 2〉 지하철 요금개편 현황

종류	종전 (교통카드 기준)		개편		
			교통카드	현금(1회권)	
일반	서울시내 구역제	1구간 640원 2구간 740원	거리비례제	<기본요금> 12km 이내 : 800원 <추가요금> 12~42km : 매6km마다 100원 42km~ : 매12km마다 100원	교통카드 요금에 100원 추가
	시외 거리비례제(이동구간제)1)	10km이내 640원 이후 5km마다 80원			
청소년	상동	일반기준 12.5% 할인 (기본요금 560원)	거리비례제	일반기준 20% 할인 (기본요금 640원_추가요금 80원)	할인 없음 (1회권 일반요금 적용)
초등생	상동	일반기준 45.3% 할인 (기본요금 350원)		일반기준 50% 할인 (기본요금 400원_추가요금 50원)	1회권 일반요금의 50% 할인

주 1) 구역제 구간과 이동구간제 구간을 연계해서 통행한 경우 구역제 요금을 먼저 산출한 후 경계역으로부터 5km마다 80원 가산

〈표 3〉 수도권전철 구간의 정기권 요금기준

권역	이용구간거리	편도요금(카드기준)	월 정기요금
1	24km	800원~1,000원	35,200원
2	30km	1,100원	41,100원
3	36km	1,200원	44,900원
4	42km	1,300원	48,600원
5	54km	1,400원	52,400원
6	66km	1,500원	56,100원
7	78km	1,600원	59,800원
8	90km	1,700원	63,600원
9	102km	1,800원	67,300원
10	114km	1,900원	71,100원
11	126km	2,000원	74,800원
12	138km	2,100원	78,500원
13	150km	2,200원	82,300원
14	150km초과	2,300원	86,000원

1) 수도권전철 구간은 서울지하철공사, 도시철도공사, 철도공사의 광역전철, 인천지하철공사 구간을 말함

2) 30일간 편도 60회 사용가능, 버스사용 불가

3) 이용권역 초과 이용시 초과 권역별 1회씩 자동차감

※ 정기요금 산정기준

- 서울전용 : 기본요금 800원×44회 = 35,200원(22일 왕복기준)

- 서울시계외용 : 거리별 편도요금× 44회×85%(15% 할인)

3) 환승통행 - 통합거리비례제 도입을 통한 무료환승체계 구축

버스간 혹은 버스와 지하철간 환승으로 인한 추가요금 부담을 최소화하여 대중교통 환승장벽을 없애고 대중교통 이용을 활성화하기 위하여 대중교통 통합요금제(통합거리비례제)를 도입하였다.

대중교통 통합요금제란 대중교통수단간에 갈아탈 경우 하나의 교통수단을 이용한 것과 같이 요금을 부과하는 것으로 이용한 총 거리에 따라 요금을 부과하여 갈아타더라도 불합리하게 요금을 두배, 세배 내는 것을 없앴다.

요금부과 원칙은 시민들의 시내평균 통행거리가 9.5km임을 감안하여 총 이용거리가 10km이내일 경우에는 기본요금 800원(마을버스간은 500원)만 부과하여 환승요금이 무료이고, 갈아탄 대중교통 통합거리가 10km를 초과할 경우에는 매 5km마다 100원을 추가하되 아무리 장거리를 가더라도 최종 통합요금은 각 교통수단간의 독립요금 합보다 많지 않게 부과 하도록 하여 환승요금 부담을 대폭 경감하였다.

〈표 4〉 대중교통수단을 갈아탈 때 요금(통합요금제 도입)

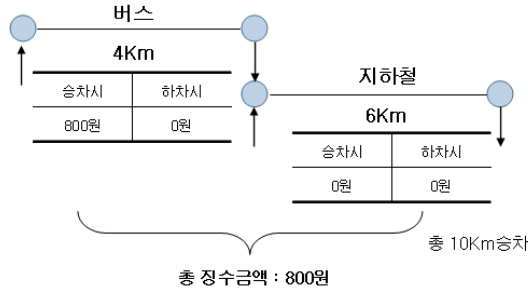
종류	종전 (교통카드 기준)	개편 (교통카드 기준)
일 반	[독립요금제] 갈아탄 후승수단 50원 할인 ※ 이용한 교통수단별로 매번 별도의 요금지불	[통합요금제] 〈기본요금〉 10km이내 800원(환승무료) 〈추가요금〉 10km 초과시 매 5km마다 100원 추가 ※ 아무리 장거리를 가더라도 각 수단별 요금의 합보다 많지 않게 함
청소년	할인 없음	일반요금 기준 20% 할인
초등생	할인 없음(어린이 교통카드 미사용)	일반요금 기준 50% 할인

- 승·하차시에 모두 교통카드를 단말기에 접촉하여야 하며, 최고 5회탑승까지 통합요금제 적용
- 앞 교통수단 하차후 다음 교통수단 승차시까지의 갈아타는 시간이 30분 이내에서만 통합요금제 적용 (단, 21시~07시까지는 대중교통 배차간격을 고려하여 60분)

환승요금 부과예시

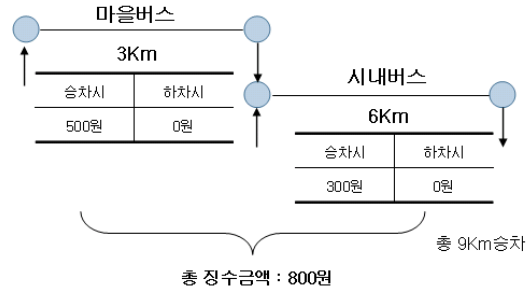
(1) 10km이내 환승시

예 1) 버스(4km)+버스 또는 지하철(6km) 총 10km 통행시 : 800원+무료
= 800원



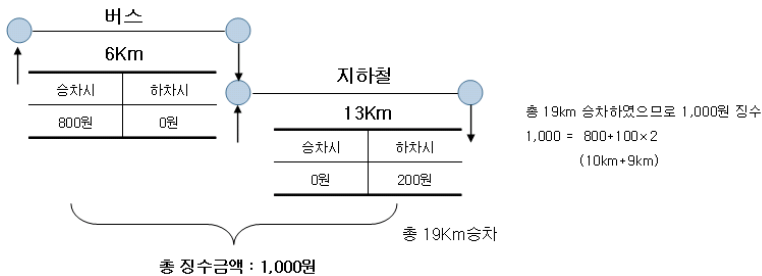
예 2) 마을버스(3km)+마을버스(4km) 총 7km 통행시 : 500원+무료 = 500원

예 3) 마을버스(3km)+시내버스(6km) 총 9km 통행시 : 500원+300원 = 800원

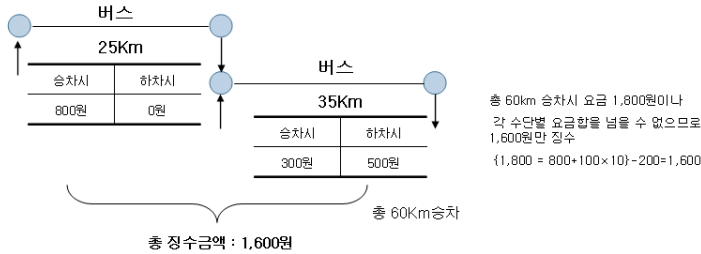


(2) 환승거리 10km이내 초과시

예 4) 버스(6km)+지하철(13km) 총 19km 통행시 : 800원+(추가)200원 = 1,000원



예 5) 버스+버스 총 60km 통행시 : 800원+(추가)1,000원-(감액)200원 = 1,600원



4) 교통카드 이용 중심의 요금체계 구축

교통카드 도입 초기에 카드이용 장려를 위해 할인정책(카드할인 50원, 환승할인 50원)시행으로 인해 대다수 대중교통이용자가 교통카드를 이용하고 있으나 현금위주의 요금체계가 지속되고 있어 교통카드 요금을 표준요금화하고 현금사용시에는 추가요금을 징수토록 하였다.

현금(1회권) 사용시는 요금수입의 투명성 제약, 관리비용 발생, 승차혼잡 문제 등이 있기 때문에 1회권 이용 억제차원에서 카드요금보다 100원 비싸게 하였다.

5) 운송원가를 감안한 요금수준 결정

요금수준은 대중교통 통합요금제 도입에 따른 수입손실분과 지하철 운영기관과 버스업체의 운송비용을 감안하여 인상하되 모든 운송비용을 대중교통을 이용하는 시민들에게 부담시키는 것은 바람직하지 않기 때문에 부족부분은 일반세금으로 공공보조하기로 하고 지하철은 1,100원/100원에서 800원(기본요금)/100원(추가단위요금), 버스는 850원에서 800원, 마을버스는 550원에서 500원으로 최종 조정하였다.

III. 시행효과 및 향후과제

1. 시행효과

대중교통요금체계 개편사업 이후 그동안 감소추세였던 대중교통 이용이 활성화되고 수입금이 증가하는 등 긍정적인 효과가 나타났으며 부문별 결과는 다음과 같이 6가지 부문으로 나누어 살펴보기로 한다.

1) 대중교통 이용객 변화

대중교통 이용객은 개편전인 '03년 1월에서 6월간 6개월은 전년 동기대비 2.1% 감소추세(버스의 경우 5% 감소)였으나, '04년 7월 개편 이후에는 증가추세로 전환되어 3.9% 증가한 것으로 나타났다.

〈표 5〉 대중교통 이용객 변화 (단위 : 천명/일)

구분	대중교통		버스 ¹⁾		지하철 ²⁾	
	1월~6월	7월~12월	1월~6월	7월~12월	1월~6월	7월~12월
2003년	9,538	9,307	4,999	4,870	4,539	4,438
2004년	9,338	9,674	4,748	5,135	4,590	4,539
증감률	-2.1%	3.9%	-5.0%	5.4%	1.1%	2.3%

주 1) 서울시내버스와 서울마을버스의 카드 및 현금 이용건수 기준

주 2) 서울지하철공사와 서울도시철도공사의 카드 및 1회권 이용건수 기준

3) 대중교통 수단분담률 변화

2004년도 서울관련 대중교통수단분담률은 62%로 2002년도(60.6%) 대비 1.4%p 증가했으며, 버스통행의 경우 감소추세에서 증가추이로 바뀐 것으로 나타났는데, 이는 2003년 9월 분당선 개통, 2004년 7월 대중교통 체계개편사업의 영향이 반영된 것으로 판단된다.

서울내부 통행의 경우 승용차가 다소 줄고 대중교통 통행량이 증가하였

〈표 6〉 환승이용객수 및 환승률 변화 (단위 : 천명/일)

구분		2004년 4월	2005년 4월	증감률
대중교통	카드	7,005	8,563	22.2%
	환승	1,105	2,015	82.3%
	환승률	15.8%	23.5%	7.8%p
버스	카드	3,903	5,139	31.7%
	환승	761	1,459	91.7%
	환승률	19.5%	28.4%	8.9%p
지하철	카드	3,102	3,424	10.4%
	환승	344	556	61.5%
	환승률	11.1%	16.2%	5.1%p

주 : 환승률은 복합수단의 후승이 환승통행인 경우를 기준으로 산정

으나, 시계 유출입 통행의 경우 승용차가 증가하고 버스는 감소한 것으로 나타나 장거리 승용차 이용, 광역버스 등 광역교통에 대한 수요관리시책이 요구됨을 시사하고 있다.

〈표 7〉 교통수단분담률 변화 (단위 : 천통행/일, %)

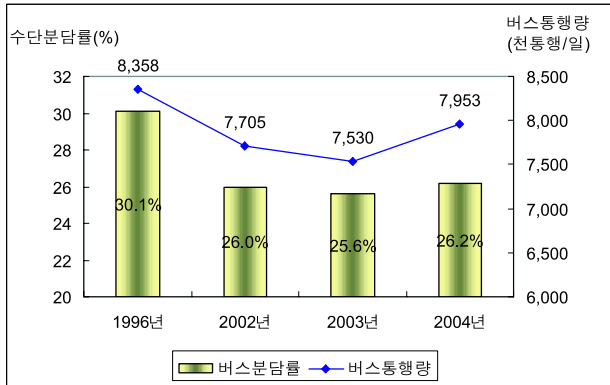
구분		총계	승용차	버스 ¹⁾	지하철·철도 ²⁾	택시	기타 ³⁾
2002년	서울관련계	29,680 (100.0)	7,983 (26.9)	7,705 (26.0)	10,285 (34.6)	2,195 (7.4)	1,513 (5.1)
	서울내부 (서울↔서울)	20,914 (100.0)	5,033 (24.1)	5,977 (28.6)	7,178 (34.3)	1,872 (8.9)	854 (4.1)
	서울유출입 (서울↔시외)	8,766 (100.0)	2,950 (33.7)	1,728 (19.7)	3,106 (35.4)	322 (3.7)	659 (7.5)
2003년	서울관련계	29,375 (100.0)	7,752 (26.4)	7,530 (25.6)	10,426 (35.6)	2,074 (7.1)	1,559 (5.3)
	서울내부 (서울↔서울)	20,630 (100.0)	4,925 (23.9)	5,832 (28.3)	7,228 (35.0)	1,773 (8.6)	873 (4.2)
	서울유출입 (서울↔시외)	8,744 (100.0)	2,827 (32.3)	1,698 (19.4)	3,234 (37.0)	300 (3.4)	685 (7.8)
2004년	서울관련계	30,344 (100.0)	8,001 (26.4)	7,956 (26.2)	10,854 (35.8)	2,011 (6.6)	1,525 (5.0)
	서울내부 (서울↔서울)	21,529 (100.0)	4,937 (22.9)	6,299 (29.3)	7,700 (35.8)	1,742 (8.1)	851 (3.9)
	서울유출입 (서울↔시외)	8,815 (100.0)	3,064 (34.8)	1,654 (18.8)	3,154 (35.8)	269 (3.0)	674 (7.6)
'02년~ '04년 증감률	서울관련계	2.2%	0.2%	3.2%	5.5%	-8.4%	0.8%
	서울내부 (서울↔서울)	2.9%	-1.9%	5.4%	7.3%	-7.0%	-0.3%
	서울유출입 (서울↔시외)	0.6%	3.9%	-4.3%	1.5%	-16.5%	2.3%

자료 : 2002 서울시 가구통행실태조사, 서울시, 2003 / 연도별 서울시 교통지표 산출, 서울시, 2005

주 1) 버스에는 시내외버스(일반, 좌석, 고속)외에 마을버스, 통근·통학, 기타버스 포함

주 2) 지하철·철도는 노선간의 환승통행 포함

주 3) 기타는 도보 및 자전거를 제외한 오토바이, 화물차, 특수차



〈그림 1〉 서울관련 버스통행량 및 분담률 추이

4) 대중교통 수입금 변화

대중교통 수입금은 개편전 6개월은 3.4% 증가에 그쳤으나, 7월 이후에는 1일 580백만원으로 10.3% 증가하였다.

지하철은 거리비례제 시행으로 인해 20.1% 증가 했으나, 버스의 경우 1.8% 증가에 그쳤는데, 이는 그간의 승객감소 추세, 무료환승제 시행, 간선버스 중 좌석형 버스요금을 기존 1,200원에서 800원으로 조정, 환승승객들이 내리기전 미리 하차태그 함에 따른 통합요금 손실금 발생 등에 의한 영향이라고 파악된다.

5) 카드이용률 변화

2005년 4월말 현재 전년 동기대비 대중교통 현금 이용건수는 30.7% 감

〈표 8〉 대중교통 수입금 변화

(단위 : 백만원/일)

구분	대중교통		버 스 ¹⁾		지하철 ²⁾	
	1월~6월	7월~12월	1월~6월	7월~12월	1월~6월	7월~12월
2003년	5,513	5,692	2,913	3,021	2,600	2,671
2004년	5,701	6,281	2,950	3,074	2,750	3,207
증감률	3.4%	10.3%	1.3%	1.8%	5.8%	20.1%

주1) 서울시내버스와 서울마을버스의 정산수입금 기준

주2) 서울지하철공사와 서울도시철도공사의 정산수입금 기준

소하고 카드이용건수는 22.2% 증가함에 따라 대중교통 카드이용률은 전년도 71.9%에서 9.9%p 증가한 81.9%로 향상되었다.

버스의 경우 카드이용률이 90.1%까지 올라가면서 그동안의 버스업체의 현금 수입금 누수문제가 투명화 되어가고 있어 운송수입금 공동관리 강화, 시 재정보조 등 준공영 개념의 버스운영체계 개선에 기여하고 있다.

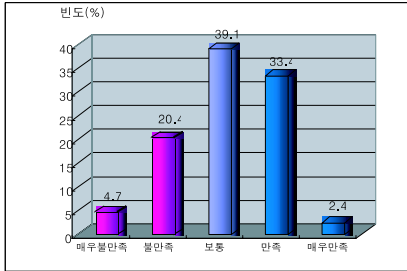
6) 시민만족도 조사결과

지난해 11월 시민단체인 (사)녹색교통에서 버스를 이용하는 시민 3천여 명을 대상으로 버스서비스 평가를 위한 설문조사를 실시 한 결과는 다음과 같다. 버스서비스에 대한 요금수준의 만족도는 불만족이 32.1%, 보통이 39.2%, 28.7%가 만족한다고 답변하였다. 또한, 환승시설, 거리, 시간, 요금부담 등에 대한 환승여건에 대해서는 불만족이 25.1%, 보통이 39.1%, 만족이 35.8%로 조사되어 대중교통 요금개편에 대해 어느 정도 긍정적인 평가가 이루어진 것으로 나타났다.

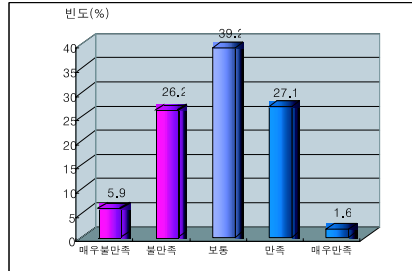
<표 9> 카드이용률 변화

(단위 : 천명/일)

구분		2004년 4월	2005년 4월	증감률
대중교통	계	9,739	10,408	7.4%
	현 금	2,734	1,845	-30.7%
	카 드	7,005	8,563	22.2%
	카드이용률	71.9%	81.9%	9.9%p
버 스	계	5,026	5,704	13.5%
	현 금	1,123	565	-49.7%
	카 드	3,903	5,139	31.7%
	카드이용률	77.7%	90.1%	12.4%p
지하철	계	4,714	4,755	0.9%
	현 금	1,612	1,331	-17.4%
	카 드	3,102	3,424	10.4%
	카드이용률	65.8%	72.8%	6.2%p



〈그림 2〉 환승여건에 대한 만족도



〈그림 3〉 버스서비스 대비 요금수준

2. 향후과제

1) 환승할인제 수도권 확대 등 광역교통에 대한 수요관리 필요

2004년도 수단통행지표를 살펴보면 시계를 유출입하는 승용차의 통행분담률은 34.8%로 버스의 18.8%보다 높은 실정이다. (〈표 7〉 참조)

서울시 인구는 정체되어 있는 반면 경기도 인구는 신도시 택지개발사업 등으로 급증하면서 수도권 주민의 승용차 의존도가 커짐에 따라 교통혼잡, 교통사고 및 대기오염 증가 등 교통난이 심화되고 있다.

이러한 원인은 수도권 공간개발과 소득수준 증대에 따른 고급화되고 다양한 교통서비스 욕구를 충족시키지 못하는 대중교통 운영관리에서 비롯된다.

현재 시계를 유출입하는 서울버스와 수도권전철 간 환승요금제가 적용되고 있지만, 경기버스와 서울버스간 그리고 경기버스와 수도권전철 간 환승할인이 안 되고 있고 지자체별 상이한 요금체제로 이용시민들의 큰 혼란과 불편을 겪고 있다.

따라서, 수도권 주민의 대중교통 이용편의 증진을 위해 대중교통 환승요금체계의 일원화, 교통카드 호환사용 등이 조속히 이루어 져야 할 것이다.

다만, 환승할인제의 수도권 확대시행의 가장 큰 걸림돌중의 하나인 막대한 환승손실비용의 부담문제가 대두 될 것이다. 수도권의 대중교통 활성화 정책이 외부경제효과 등 공공정책의 성격을 띠는 점을 감안하여 중앙부처의 재정지원과 경기도 및 인천광역시의 재정확보가 우선 필요할 것이다.

또한, 시계내에 설치된 환승주차장은 환승이용률이 저조하며, 시외곽 경 기도지역에 승용차에서 광역버스 또는 광역전철 등 대중교통수단으로 환승 할 수 있는 시설이 절실하다.

따라서, 대중교통수단을 고급화하고 중앙버스전용차로 설치 등을 통해 광역대중교통수단의 정시성을 높이면서 버스와 지하철간 노선연계, Park & Ride(BUS) 등이 가능한 대중교통 환승센터 설치로 수도권의 과도한 승용차 이용을 줄일 수 있도록 환승편의시설의 체계적 정비가 필요할 것 이다.

2) 다양한 서비스요금제 도입

2004년 7월 15일부터 서울시내전용 지하철 한달 정기권 제도를 도입하 였고 2005년 4월 15일부터는 거리비례의 수도권전철 정기권으로 확대하 여 시행중에 있으나, 시민 및 관광객을 위한 일주일권, 통합정기권, 많이 사 용 할수록 교통요금이 적립되는 마일리지 등 교통요금을 저렴하게 서비스 목적에 맞게 사용할 수 있는 추가적 서비스요금제 도입 모색이 필요한 시점 이라고 본다.

다만, 통합정기권, 마일리지 등 다양한 형태의 요금제는 수익보다는 비용 보존 문제가 더 크게 수반되고 안정적 카드시스템 개발이 요구되기 때문에, 도입필요성에 대한 시민공감, 요금할인에 따른 지자체의 재원확보와 범 국 익차원의 중앙정부의 재정보조 등 시행 여건조성이 필요할 것이다.

3) 실질적 시행효과 파악 및 과학적 교통관리

사회경제지표 변화, 코든라인 교통량 등 최소한의 보완조사를 통해 산출 한 2004년도 수단통행지표 산출결과를 대중교통수단분담률이 어느 정도 증가한 것으로 나타났는데 승용차로부터 지역별 수단전환효과, 환경의 질적 개선 효과 등 실질적 효과를 파악하는 데에는 한계가 있다.

향후, 시행예정인 2006년 수도권 가구통행실태조사를 통해 승용차 및 기 타수단이용자들의 통행행태(통행목적지, 통행시간대, 통행거리 등)변화, 대 중교통으로의 전환효과 등을 파악하여 좀 더 상세하고 계량적인 효과분석을 할 필요가 있다.

아울러 현재 매일 생성되고 있는 교통카드 자료는 대중교통 통행패턴의 통계적 분석을 질적으로 높이는 기반을 마련하였다고 볼 수 있다. 이런 교통카드 DB를 활용한 수요분석, 대중교통 OD 산출방안 개발 등 대중교통 이용자의 통행패턴을 면밀하게 분석하여 수요대응의 대중교통노선 개발 등 교통시책 개발의 과학화 및 자동화가 요구된다.

IV. 결론

서울시는 시민들이 최상의 서비스를 받으며 대중교통을 이용할 수 있도록 그동안 관계기관, 전문가, 시민단체 등의 의견 등 여론수렴 과정을 거쳐 어렵게 준비해 온 버스체계개편사업을 지난 2004년 7월 1일 시행하였다.

아울러 버스노선의 간·지선 체계개편에 따라 요금체제의 개편이 요구되고, 교통카드 시스템 구축으로 새로운 요금체제 도입이 가능한 환경이 조성되어 대중교통의 경쟁력을 높이고 다양해지는 교통수요변화에 적극적으로 대응하기 위해 대중교통요금체제의 개편을 시행하게 되었다.

기존 서울시 대중교통요금체제는 다양한 교통수요변화에 비해 대중교통 수단간 연계성 없고 획일적인 수단별 독립요금체제로 이용자간 요금이 불공평하고, 이용서비스 정도와 상관없는 균일요금체제로 대중교통체계 효율성 달성에 많은 문제를 안고 있었다.

이런 문제를 개선하여 버스는 균일요금제를 유지하되, 갈아탈 때 요금을 대폭 줄여주는 대중교통 통합요금제를 도입하고, 불합리한 지하철 구역제 요금제도를 개선하여 시외구간과 같은 거리비례제로 일원화하였다.

이에 따른 대중교통요금체제 개편 전후의 사업효과를 분석한 결과를 요약정리하면 다음과 같다.

첫째, 버스의 경쟁력 악화로 그간 감소추세였던 버스 이용객이 늘어나는 데 힘입어 7월 이후 이용객은 전년 동기대비 일평균 3.9% 증가하고 수입금은 0.3% 증가한 것으로 나타나 대중교통 이용 활성화에 적잖은 영향을 미치고 있는 것으로 분석되었다.

한편, 승용차의 전환효과를 살펴보기 위해 2004년도와 2002년도 수단 통행지표를 비교해 본 결과 시내간 통행에서는 1.9% 줄었으나 시계유출입

통행에서는 3.9% 증가한 것으로 나타나 지속적인 광역교통수요에 대한 수요관리시책이 필요한 것으로 판단된다.

둘째, 카드이용률이 향상되어 현금수입금 투명화 등 과거 불확실했던 운송수입금 관리가 수월해지고 교통카드 이용중심의 요금체계가 달성되어 가고 있는 것으로 분석되었다.

셋째, 상기의 정량적 분석 외에 시민들을 대상으로 한 버스서비스 만족도 조사결과에서는 버스요금 및 환승요금에 대해 어느 정도 긍정적인 평가를 내리고 있는 것으로 조사되었다.

하지만, 수도권 통행을 살펴보면 광역대중교통수단의 운행속도가 아직은 낮고, 교통수단간 환승의 불편 등의 원인에 따라 승용차에 대한 의존도는 높은 실정으로 나타났다.

따라서, 향후과제로는 현재 광역적 효과가 다소 미흡한 서울통합요금제(환승할인요금제)를 수도권 대중교통과의 연계를 강화하여 수도권 주민이 환승요금 부담에 구애받지 않고 편리하게 이용할 수 있도록 환승할인 요금제의 통합화를 조속히 추진하고, 아울러, 버스와 버스, 버스와 지하철 등 대중교통수단 간, 대중교통과 자가용과의 편리한 환승을 위하여 환승주차장, 환승센터 등 환승시설의 확충이 필요하다고 본다.

마지막으로, 교통카드 DB 등 교통기초 자료를 적시에 활용하여 과학적 교통개선시책 개발과 통합정기권 등 다양한 서비스요금제 도입으로 고급화되고 있는 시민들의 대중교통 이용 서비스 욕구를 충족시키면서 대중교통 이용을 활성화하고 정착시키는데 최선의 노력을 다해야 할 것이다.

참고문헌

1. 서울특별시(2003), 『2002 서울시 가구통행실태조사』 .
2. 서울특별시(2003), 『서울교통시스템개편 실행방안 -대중교통 요금체계-』 .
3. 서울특별시(2005), 『서울시 버스체계개편에 따른 버스운행실태 및 서비스수준 모니터링』 .
4. 서울특별시(2005), 『연도별 서울시 교통지표 산출』 .