

부산광역시



이원규

1. 부산시의 교통현황

부산시는 인구 3,658천명, 면적 764.43km²의 배산임해형의 항만도시이다.

부산시의 2005년말 교통현황을 보면 차량등록대수는 980천대, 도로율은 19.03%, 주차장은 72,977면이 있다. 교통수단은 지하철이 3개 노선에 88.8km가 운영되고 있으며 시내버스는 182개 노선에 2,746대, 택시는 25,229대가 운행하고 있다. 1일 통행량은 5,941천통행이며 이 중 승용차는 28.3%인 1,680천통행, 버스는 27.6%인 1,683천통행, 택시는 15.9%인 944천통행, 지하철은 11.5%인 687천통행으로 대중교통은 전체의 38.9% 정도를 차지하고 있다. 차량통행속도는 승용차는 27.10km/h, 시내버스는 24.10km/h이며, 교통혼잡비용은 33,844억원에 이르고 있다.

2. 민선3기까지의 교통부문 성과

1) 성과분석

교통정책의 추진방향이 기반시설 확충 중심에서 교통주체별 형평성을 고

려하는 방향으로 패러다임이 점진적으로 변화하였다. 기간교통망 실현을 위해 광안대로, 관문대로, 지하철 2, 3호선 등의 지속적인 시설확충과 도로망의 지속적 확충으로 도로율은 19.03%로 증가하였다.

도시철도 연장이 '95년 1개 노선 32.5km에서 2005년 현재 3개 노선 88.8km로 늘어났으며, 교통시설의 효율적 이용 추진을 위하여 교통정보 수집·제공시스템, 가변교통안내전광판(VMS), 버스정보안내시스템(BIS) 등 지능형교통체계(ITS) 추진이 가시화되었다.

대중교통의 서비스 개선을 위하여 버스·택시개선위원회 등 대중교통 개선을 위한 조직을 구성하고 교통카드의 일상생활화 및 사용부문 확대, 택시 콜기능 도입 등 대중교통 이용환경 개선, 버스안내시스템(BIS) 도입 등 첨단기술을 이용한 대중교통 서비스개선을 지속적으로 추진 중이다. 인간중심의 교통환경 조성을 위하여 보행환경 개선을 위한 「보행권확보와보행환경 개선에관한조례」 제정 및 시범사업 추진, 교통문화 선진화를 위한 캠페인의 지속적 추진과 교통안전 증진노력으로 일정부분 성과를 달성하였으며, 주차문화 선진화를 위한 노력으로 주거지 전용주차제, 주차장정비계획, 주차정보 통합시스템 구축, 공영주차장 건설 등 추진 중이다.

국제교통망 확충을 위하여 김해국제공항의 노선 및 시설의 대폭 확충, 동남권 신공항 건설 필요성에 대한 공감대를 남부권 도시들을 중심으로 형성하였다.

2) 부산시민 의식분석

교통분야별로 10년전에 대비해서 어느 정도 개선되었는지에 대한 조사에서는 도로소통부분의 개선상태는 응답자의 54.6%가 '개선되었다', 33.1%는 '악화되었다'고 응답하였다. 대중교통 분야는 전체의 72.8%가 '개선되었다'고 응답했다. 주차환경 분야는 '악화되었다'는 47.4%, '개선되었다'는 36.0%로 나타나 다소 부정적인 견해가 높은 것으로 나타났으며, 보행환경 부분은 전체의 55.3%가 '개선되었다', 31.3%는 '악화되었다'고 응답하였다. 공항, 고속도로, 철도 등 지역간 연계를 위한 광역교통분야는 75.2%가 개선되었다고 응답하였고 교통정보화 분야는 전체의 77.7%가 '개선되었다'고 응답하였다.

부산시민의 부산시 교통분야 전체의 과거 10년 전과 비교했을 때의 개선 상태에 대해서는 전체의 65.4%가 '개선되었다'고 응답하였고, 13.1%는 '전과 같음', 나머지 21.5%는 '악화되었다'고 응답하였다.

〈표 1〉 교통부문별 지난 10년 대비 개선정도

점수	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5	평균
	악화되었음 ←			전과 같음			→ 개선되었음					
도로소통	4.6	2.7	6.8	11.4	7.6	8.7	12.3		17.4	6.5	3.3	0.59
대중교통	0.8	1.1	6.5	5.7	4.1	9.0	17.2		17.4	10.9	6.0	1.42
주차	7.4	7.1	9.0	13.1	10.9		13.1	11.4	8.4	2.5	0.5	-0.55
보행환경	3.3	2.2	6.8	9.5	9.5	13.4	15.8		13.9	4.6	0.8	0.46
광역교통	2.2	2.5	3.5	3.0	3.8	12.3	15.5	20.2		10.6	3.8	1.44
교통정보	0.8	1.1	3.5	4.1	4.9	7.9	16.1		18.5	12.0	4.6	1.63
교통전체	0.5	2.2	5.4	6.5	6.8	13.1	17.2		17.7	5.4	0.5	0.96

자료 : 부산발전연구원, 부산시 교통문제 분석을 통한 대응방안 연구, 2006.5

3. 민선4기의 교통정책 방향

부산광역시에서 민선4기는 2010년까지 '경제와 복지'라는 슬로건 하에 지난 7월 출범하였다. 부산광역시의 교통부문 정책목표는 "이용자 중심의 新교통환경 조성"이며, 주요 추진과제는 대중교통 중심의 교통체계 개선과 교통시설 운영 효율 극대화로 구분할 수 있다.

〈표 2〉 부산광역시 교통정책목표 및 추진과제

미션	· 동북아의 국제교류 거점도시
비전	· 남부경제권의 광역교통 거점도시
정책목표	· 이용자 중심의 新교통환경 조성
추진과제	-대중교통 중심의 교통체계 개선 -교통시설 운영 효율 극대화

1) 주요 시책

주요 시책으로는 대중교통 준공영제, 대중교통 환승할인요금제 등과 관련한 관련 시책추진, 보행, 생활교통, 택시정책 등 19개 정도의 정책으로

대별할 수 있다.

부산광역시내 교통은 대중교통체계개선과 Ubiquitous Traffic을 중심으로 교통체계 개선과 교통시설의 효율화를 유도하고 광역교통은 부·울·경 시도가 공동으로 추진할 것이다.

〈표 3〉 부산광역시 민선4기 주요사업

추진주체	분야	2006~2010
부산광역시	시책사업 (제도·정책)	-대중교통계획 수립 - 시내버스 준공영제 시행, 대중교통 환승요금할인제 도입 -간선급행버스(BRT) 도입, 버스우선시책 확대 -횡단보도 복원 및 보행편의시설 정비, 교통약자 이용편의 증진 -택시서비스 및 경영개선, 특별교통수단(장애인 콜택시) 도입 -생활교통관련 전담조직 설치, 교통전문인력 확충 -기종점 교통수요관리 강화, 승용차 통행억제구역 운영
	시설·인프라 (Project)	-자동요금징수시스템(ETCS) 구축 -경량전철(반송선, 부산~김해선) 구축 -버스정류장 시설 개선 -불법 주차장 단속시스템 구축 -신항~북항 연결 항만배후도로 건설 -부산권 광역도로망 구축 -부산 외곽순환 고속도로망 구축 -주요 병목지점 애로구간 개선 -자전거도로 정비
국가	시설·인프라 (Project)	-김해공항 정비 -동해남부선 복선전철화 정비
민간	시설·인프라 (Project)	-U-Traffic시스템 도입

자료 : 부산광역시, 선진부산 시정방향 정립을 위한 민선4기 시정운영 Work-Shop, 2006.6

2) 대중교통체계 개선 추진

부산광역시에서는 2007년에 시내버스준공영제를 시행할 목표를 설정하였으며, 이와 관련하여 대중교통개선기획단을 운영하고 있고 부산광역시 대중교통계획을 수립 중에 있는 등 총 18개의 과제를 설정하여 추진 중에 있다. 부산광역시는 버스준공영제 실시는 대중교통 수송분담율을 50% 정도로 높일 목표를 세우고 있다.

〈표 4〉 부산시 준공영제 시행을 위한 관련시책

구분	과제	비고
준공영제 지원	-준공영제 시행 협약서 체결 -교통개선위원회 구성 및 운영법규 제정	협약체결 제정
노선체계 개편	-시내버스 노선체계 개편 -버스전용차로 확대 -간선급행버스(BRT) 도입 -교통수단간 연계 환승센터 설치 -공영(공동) 차고지 조성	진행 중 2007년~ 2008년~ 2007년~ 2008년~
요금제도 개선	-요금제도 개선방안 검토 -환승요금할인제 시행	2007년~ 버스+버스 시행 중
운영체계 개편	-표준운송원가 산정, 표준경영모델 개발 -버스운송수입금 공동관리시스템 구축 -버스요금 현금정산시스템 구축 -버스운행정보관리시스템(BMS) 구축 -시내버스 경영·서비스평가제 도입	진행 중 2007년 테스트 중 2007년~2008년 2007년~
교통수요관리	-승용차 수요관리 강화 -도심권 주차수요관리 추진 -기업체 교통수요관리 강화 -혼잡통행료 징수방안 검토	

자료 : 부산광역시, 2007 준공영제 시행관련 업무과제 및 추진계획, 2006. 4

3) 교통정보화의 진화추진

부산시는 U-City(Ubiquitous-City) 사업을 추진 중에 있으며, 주요 분야는 U-port, U-traffic, U-convention, U-health이다. U-City의 목표는 “흐름과 연결의 유비쿼터스 게이트웨이”이며, U-Traffic의 목표는 “시민에게 다가가는 정보의 편의를 제공하는 자율신경형 교통네트워크(Autonomic Nervous Traffic Network) 구축”이다.

U-Traffic의 주요 서비스로는 유료도로 요금소 자동요금징수(Non-stop ETC), 교통통합 정보관리, 택시정보화, 대중교통정보, 대중교통 요금지불, 화차 물류정보 연계, 주차정보, 운전자 교통정보, 돌발상황 관리, 무인단속, 실시간 신호제어, 보행자 정보, 보행자 안전 등의 13개 서비스가 2005년도 말에 제시되었다. 최근에 이들 서비스에 도시고속도로정보서비스가 추가되어 14개의 서비스가 계획되어 있으며 2010년까지 총 2,348억원 정도가 투자될 예정이다. 2006년말에는 이들 사업에 대한 실시설계를 작성할 예정

에 있다.

부산광역시의 U-Traffic추진 효과는 2010년까지 대중교통 수입효과 150억원, 교통혼잡비용 감소 18,780억원, 교통사고 감소비용 830억원 등 총 15,000~20,000억원의 GRDP 파급효과와 10~20천명의 신규 일자리 창출효과가 있을 것으로 예상하고 있다. 또한, 부산시는 이들 14개 서비스를 중심으로 2010년 ITS세계 대회를 개최할 예정에 있다.

〈표 5〉 U-Traffic 과제별 사업비

단기과제	사업비	중장기과제	사업비
- 교통정보통합 서비스	448억원	- 대중교통요금지불 서비스	50억원
- 유료도로요금자동징수 서비스	62억원	- 주차정보 서비스	30억원
- 택시정보화 서비스	112억원	- 실시간 신호제어 서비스	264억원
- 대중교통정보 서비스	494억원	- 무인단속 서비스	100억원
- 운전자 교통정보 서비스	77억원	- 돌발상황 관리 서비스	50억원
- 도시고가도로 정보서비스	76억원	- 화차물류정보연계 서비스	35억원
		- 보행자 정보 서비스	150억원
		- 교통약자 안전지원 서비스	400억원
	1,269억원		1,079억원

자료 : KT u-City 추진단, 부산 u-City구축 전략 및 마스터플랜 수립용역 최종보고서 Executive Summary, u-Traffic, 2005.11

4) 광역교통망에 대한 부·울·경 3개 시도의 연계체계 구축

부·울·경 3개 시도는 민선4기 출범과 함께 부산·울산·경남 발전협의회를 운영하고 있으며, 지난 8월말 작성된 합의문에는 광역교통인프라 확충을 위해서 동남권 신공항 건설과 광역전철망 구축에 상호협력하면서 공동 대응하기로 한다는 내용이 포함되어 있다.

따라서 부산발전연구원, 울산발전연구원, 경남발전연구원을 중심으로 신공항과 광역교통망에 대한 연구를 우선적으로 진행하고 그 결과를 바탕으로 정책적 대응책을 마련하기로 하였다. 특히, 신공항의 경우는 기존의 연구결과 등을 바탕으로 대구경북지역과 공동대응 할 예정이어서 효율적인 추진이 이루어 질 것으로 판단된다.

4. 부산광역시 재정현황

부산광역시의 재정은 현재 부산시정의 아킬레스건이다. 아시안게임과 APEC 정상회담이 개최되고 나면 호전되리라 예상했던 재정은 부동산 경기침체 등 사회적 요인에 의하여 지속적으로 악화되고 있다. 교통부문은 일반회계, 특별회계를 비롯하여 부산광역시 가용재원의 42.3%를 투자하게 되어있다. 그러나 당장 2007년에 2,000억원 이상의 세수감소를 시작으로 2006년에 이관된 부산교통공사의 재정적자 부분, 버스준공영제 실시에 따른 지원부문 등 1,000억 이상의 재정이 투입되어야 하는 등 교통부문의 재정부문도 매우 어려운 실정이다.

〈표 6〉 장래 부산광역시 재정 전망

(단위: 억원)

구분	중기계획					
	계	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년
세입 (A)	250,885	49,454	49,187	52,170	51,771	48,303
세출 (B)	127,932	27,150	24,000	25,751	26,024	25,006
가용재원(C=A-B)	122,953	22,303	25,187	26,419	25,747	23,297
투자수요(D)	137,173	27,374	28,208	28,740	27,801	25,051
부족재원(D-C)	14,220	5,071	3,021	2,321	2,053	1,754

자료: 부산광역시, 중기재정계획(2005~2009), 2005

〈표 7〉 장래 부산광역시 부문별 재정 전망

(단위: 억원)

부문별	구성비 (%)	중기계획						
		계	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	
계	일반회계	100.0	84,422	18,021	17,978	15,238	16,305	16,879
	특별회계	(100.0)	52,751	9,353	10,230	13,501	11,496	8,172
일반행정	2.5	2,138	337	632	441	364	364	
소방민방위	1.0	877	130	146	197	273	131	
농림해양수산	4.0	3,368	607	730	692	648	691	
산업경제	일반회계	11.1	9,342	1,601	2,229	1,717	1,660	2,135
	특별회계	(3.5)	1,828	302	4,083	581	341	195
건설교통	일반회계	37.1	31,337	8,734	6,606	4,709	5,558	5,730
	특별회계	(50.3)	26,544	4,226	5,396	7,797	6,199	2,927
환경보전	일반회계	3.2	2,697	659	646	470	451	472
	특별회계	(15.8)	8,339	2,068	1,344	1,887	1,559	1,482
문화관광	일반회계	6.0	5,076	1,029	1,037	994	1,030	985
	특별회계	(0.5)	275	261	0.3	0.3	0.4	0.4
보건복지	일반회계	35.0	29,588	4,924	5,952	6,019	6,323	6,370
	특별회계	(29.9)	15,765	2,497	3,078	3,232	3,394	3,564

자료: 부산광역시, 중기재정계획(2005~2009), 2005

5. 제언

부산광역시 민선4기의 교통정책은 민선3기 정책의 연장선상에서의 지속적 정책추진 부분이 많이 있다. 교통행정에 대해서 한발 비켜난 입장에서 부산시의 향후 교통정책 추진에 대해서 다음과 같이 생각해 본다.

먼저 부산광역시내의 교통정책은 시민들과 2007년도에 시행하기로 약속된 대중교통준공영제가 연착륙할 수 있도록 행정력과 재정을 집중적으로 투자하여야 할 것이다. 대중교통준공영제는 분명히 현실적인 명암이 있지만, 일반시민들은 서울시의 사례를 통한 희망적인 부분만 알고 있기 때문이다. 따라서 버스준공영제에 대한 미비한 정책집행은 교통행정 전반에 대한 불신의 부메랑으로 되돌아 올 것이기 때문이다.

두 번째는 정치적인 이해관계 등에 의해서 지하철과 같은 인프라에 대한 건설수요가 발생하고 있지만 지역 전문가들과 함께 이들 노선의 수요와 운영에 대해서는 심도 있게 검토하여 수요에 적합한 시스템이 구축되도록 하여야 할 것이다.

세 번째는 민선과 더불어 정책집행이 상대적으로 약해진 주차문제에 대해서 생활교통개선 차원에서 주차관리 정책을 지속적으로 추진하여야 할 것이다.

네 번째는 부산광역시권 교통문제는 부·울·경의 공동의 이익을 위한 단일정책이 수립되고 중앙정부에 전달되도록 연구와 행정체계가 정립되도록 하여야 할 것이다.

다섯 번째는 재정문제와 관련하여 교통부문에 대한 투자우선순위를 재조정할 필요가 있을 것이다. 시 내부의 각종 이해관계를 배제하고 시민을 위한 우선순위가 선정되고 이에 따른 합리적인 예산배정이 이루어지지 않는 한 앞에서 제시된 각종 교통시책들은 지속적으로 추진되지 않을 것이다. 그리고 U-Traffic과 같은 사업은 BTL사업 추진 가능성을 검토하여 부산광역시의 예산투입을 최소화하는 방안도 검토되어야 할 것이다.

마지막으로 부산광역시의 교통문제를 종합적으로 해소하기 위하여 도로 등 교통관련 부서를 교통국으로 통합하여 정책의 수립과 집행의 일관성을 유지하도록 하고 공항, 철도 등 신규수요 분야에 대한 전문가를 확보하여 장래 행정수요에 적절하게 대응하여야 할 것이다.