

중소도시의 버스노선 개선 사례 평가: 충주시를 사례로

Evaluation of Bus Routes Improvement in Small Medium City:
Case Study of Chungju



진장원

1. 서론

우리나라에서 중소도시의 경우 일반적으로 대중교통수단은 버스시스템만이 존재하고 있으며 그나마 버스운행대수의 부족 등으로 인해 각 지역별 운행횟수가 현저히 적고, 노선의 굴곡, 배차간격 불규칙, 동일노선의 방향별 운행횟수 불균형 등에 의해 이용자의 불편을 가중시키고 있다. 또한 한정된 버스대수로 광범위한 지역을 서비스함으로써 1대의 버스가 여러 노선을 운행하는 특징을 보이고 있으며, 이는 동일노선에 각 운행코스가 다른 여러 대의 버스가 투입된다는 의미이기도 하다. 이로 인해 추가적인 신설노선이나 기존노선 조정 시에는 해당 노선을 운행하

는 여러 대의 각기 다른 운행코스를 전반적으로 조정해야하는 불편이 있어 대부분의 도시는 노선에 대한 특별한 민원이 없으면 별다른 노선조정 없이 버스시스템을 운영하고 있는 실정이다. 이에 따라 중소도시의 경우 불편한 버스시스템으로 인해 승용차 이용 의존율이 대도시에 비해 현저히 높으며 이는 도시의 지속가능성 차원에서 중대한 문제로 대두될 것이다. 본 연구에서 사례 지역으로 제시하고 있는 충주시의 경우도 전술한 바와 같은 버스시스템 문제를 안고 있는 전형적인 중소도시였으나 지난 2010년부터 2012년까지 2년간에 걸쳐 버스노선을 개편을 시도하여 그 결과 시민들에게 큰 호응을 얻을 수 있게 되었다. 이에 따라 본 연구의 목적은 지난 2년간 시도

해왔던 충주시의 버스노선 개편 사례를 공유함으로써 향후 유사한 문제를 안고 있는 다른 중소도시에서도 버스노선을 개편할 때 시사점을 제시하고자 하는데 있다.

II. 충주시의 현황

1. 도시현황

충주시 인구는 2011년 기준 211,348인으로, 과거 인구변화추이를 살펴보면 2006년 206,236인에서 2011년 211,348인으로 연평균 0.50%의 증가추이를 보이고 있으며, 최근 5년간 급속한 증가 및 감소현상은 나타나지 않고 있다. 충주시는 도농통합도시로서 도시부에 12개 행정동과 농촌부에 1개 읍, 12개 면으로 구성되어 있다. 읍·면·동별 인구추이를 살펴보면 시내부의 교현안립동, 용산동, 호암동, 연수동, 목행용탄동의 인구증가폭이 연평균 각각 1.69%, 1.98%, 3.30%, 3.48%, 2.23%의 증가율을 보이고 있으며, 그 외 지역은 감소하는 것으로 조사되었다. 이는 시내부의 버스수요는 점증하고 있는 반면 농촌부의 버스수요는 감소하고 있음을 시사한다고 볼 수 있다. 연령대별 인구추이를 살펴보면, 시내버스 이용수요에 큰 영향을 미치는 연령대인 10-14세, 15-19세의 경우 최근 6년간 큰 변화가 없는 것으로 나타났으며, 70세 이상의 고령인구는 꾸준히 증가하는 것으로 조사되었다.

2. 도로교통현황

차량 등록대수는 2013년 현재 88,417대로 최

근 6년간 연평균증가율은 3.00%이다. 차량 증가의 주요 비중을 차지하는 차종은 승용차로 연평균 4.17%증가한 것으로 나타났으며 인구 천인당 보유대수도 2006년 347대/천인에서 2011년 418대/천인으로 연평균 3.4%의 증가추세를 보이고 있는 것으로 조사되었다.

가로망 체계는 충주시를 통과하는 간선도로들은 도심부를 중심으로 방사 형태를 이루고 있다. 국도 19호선이 남북축으로 관통하고 있으며, 중부내륙선, 국도3호선, 36호선, 38호선이 시외부 주변축을 형성하고 있어, 제천, 증평, 괴산, 음성 등 주변 지역과의 연계기능을 담당하고 있다. 또한, 국지도 82호선, 지방도531호선 등 6개 노선의 지방도가 내부통행 및 지역별 교통류 처리기능을 담당하며 보조간선축을 형성하고 있다.

3. 대중교통현황 및 문제점

1) 운행 버스대수 및 수송인원

시내버스의 2003년 등록대수는 86대, 수송인원은 연간 10,020천인에서 2010년 등록대수는 72대로 연평균 2.33%가 감소하였으며, 수송인원은 연간 6,202천인으로 연평균 5.44% 감소한 것으로 나타났다. 그에 비해 전세버스는 2003년 136대, 수송인원은 425천인에서 2010년 158대, 수송인원은 465천인으로 각각 연평균 2.31%, 1.34%씩 증가하여 전세버스에 비해 시내버스는 쇠퇴양상을 보이고 있음을 알 수 있다.

시내버스 운영은 삼화, 충주 2개 버스가 노선공동배차제로 운영하고 있으며, 크게 7개 방면별로 도심부를 운행하고, 도심 외곽부에서 각 행선

지 별로 운행하고 있다. 이 가운데 실제 운행대수는 66대(2012년 현재)로 인구 천명 당 버스운행대수가 불과 0.34대로 청주 0.65대, 제천 0.5대, 보은 0.62대, 영동 0.49대 등 충북권 여타 시군에 비해서도 열악한 실정이다.

표 2는 충주와 유사한 인구규모를 가진 도시들의 버스 1대당 인구수로 충주시가 3,158명으로 가장 많아 버스운행대수가 절대적으로 부족함을 알 수 있다.

표 1 시내 및 전세버스 수송추이

구분	시내버스			전세버스		
	등록대수	수송인원	수송인원(일)	등록대수	수송인원	수송인원(일)
03	86	10,020	27	136	425	1
04	84	10,034	27	113	375	1
05	74	7,480	20	122	494	1
06	71	8,248	23	122	471	1
07	72	6,438	18	127	447	1
08	72	6,476	18	148	435	1
09	72	7,059	19	158	461	1
10	72	6,202	17	158	465	1
증가율(%/년)	-2.33	-5.4	-5.29	2.31	1.34	0.00

자료 : 충주시 (2013), 시내버스 운행체계 개선방안 수립연구용역, 22.

표 2 유사 인구규모 도시 운행버스 1대당 인구

구분	인구(천인)	시내버스 운행대수	보유대수당 인구(명)
목포시	244.9	170	1,440
경산시	243.7	165	1,477
거제시	232.8	78	2,984
강릉시	217.6	119	1,828
충주시	208.4	66	3,158
이천시	204.6	92	2,224
양주시	200.4	96	2,087

2) 노선 운행 현황 및 특성

충주시 시내버스는 총 95개 노선이 운영되고 있으며, 버스1대당 평균 1.4개의 노선, 2.53개의 계통이 운행되고 있다. 노선당 평균운행거리는 왕복기준 52.2km, 노선당 평균운행시간은 일반형 왕복기준 132.9분으로 나타났다. 그림 2는 충주시 각 권역별 운행횟수 및 소요대수를 나타낸 것으로 목행이 137회/일, 24대로 가장 많이 운행하는 것으로 나타났으며, 주덕은 132회/일, 20대, 살미는 72회/일, 12대로 파악되었다.

충주시의 남북측 횡단거리는 약 40km, 동서측은 30km로서 충주 도심지역이 지리적으로 비교적 중앙에 위치해 있는 것을 고려할 경우, 충주 도심지역을 기점으로 부운행하는 시내버스의 왕복운행거리는 40km 이내가 적정할 것으로 판단된다. 시내버스노선의 운행거리를 노선별로 분석한 결과, 표 3과 같이 40km 미만인 노선수는 총 167개 계통 중 143개 계통으로 전체 노선 중

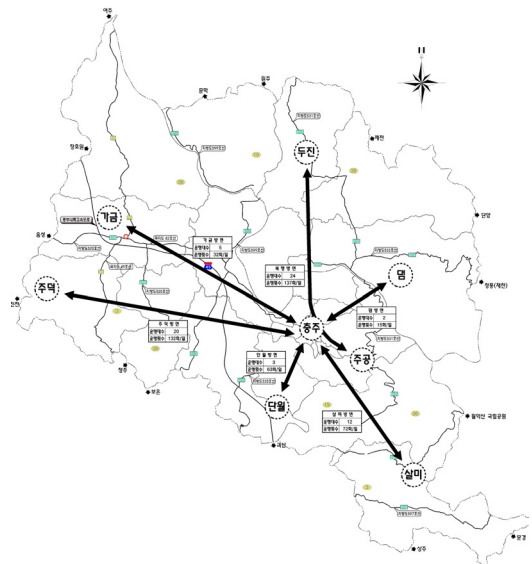


그림 1. 권역별 운행대수 및 운행횟수

표 3 노선운행거리 분포

구분(왕복기준)	계통수	구성비(%)
20km미만	22	13.17
20-40km	121	72.46
40-50km	20	11.98
50km이상	4	2.40
합계	167	100.0

표 4 주요 지점별 1일 운행횟수

구분	지점명	비율
5회 이하	가감곡, 대덕, 하남, 동막, 가주, 상풍, 상대촌, 후곡, 덕은리, 외촌, 형천, 엄정, 모천, 동량, 탄동, 미라실, 서운리, 상풍, 가주, 재오개, 수주, 팔봉, 내송계, 덕산, 공이동, 대사, 석문동, 화천, 삼관문, 주동, 추평, 상산, 석천, 대소강, 광동, 산척, 삼단, 방대, 종민동, 수상, 수월, 관말, 방추, 화석, 당내용, 음동, 사학리, 거리실, 목도	71
6-10회	법동, 노은, 내동, 댐, 선착장, 하천, 원곡, 마흘, 동락, 용원, 마제, 대곡리, 주덕, 삼방	20.3
11 이상	감곡, 양성, 월상, 주감곡, 수안보, 단월	8.7

85.63%의 비율을 보이고 있으며, 40km 이상의 노선은 전체 노선수의 14.38%인 24개 계통이 운행되고 있다.

노선별 운행횟수 분포를 살펴보면, 표 4와 같이 총 95개 노선 중, 1일 5회 이하로 운행하는 노선이 49개, 71%로 가장 많았으며, 11회 이상 운행하는 노선은 불과 8.7%에 불과하였다.

이상 충주시 시내버스 노선운행 특성을 종합하면 첫째, 모든 도시기능이 충주 도심지역에 집중되어 있는 도시구조에 따라 대부분의 시내버스 노선의 기점이 회사를 중심으로 운행되고 있어 운행관

리 측면에서 용이성이 있다고 할 수 있으나, 도심 구간의 노선중복으로 인한 비효율성 및 향후 도시 공간구조 변화시 운행의 효율성이 저하될 것으로 예상되었다.

두 번째, 등교 및 출근시간대 등 특정시간대의 버스이용수요 처리를 위해 1일 1회 운행하는 노선이 다수 존재하여 귀가 시에는 운행의 패턴이 바뀌어 방문객 등 익숙하지 않은 이용자에게는 불리한 형태를 갖고 있다. 세 번째, 1대의 버스가 일일 1.8-5.3개의 계통 운영을 하고 있어 추가적인 신설노선이나 기존노선의 조정 시 해당 노선을 운행하는 여러 대의 각기 다른 운행코스를 전반적으로 조정해야하는 불합리성이 있으며, 향후 도시여건 변화 등에 대한 신속하고 효율적인 노선조정이 어려울 것으로 예상되었다.

III. 시내버스 노선 개선 추진 전략

1. 버스 이용객수 실태조사

시내버스 노선 개선 전략을 수립하기 위해 충주시 시내버스 이용객수를 조사하였다. 조사방법은 버스에 조사원을 탑승시켜 승객 승하차량을 조사하는 전통적인 버스 승하차량 조사 방법도 검토하였으나 중소도시에서 66대의 버스에 일거에 투입할 수 있는 조사원을 구하기가 거의 불가능했고, 조사한다고 하여도 조사비용 및 조사시간 대비 데이터 수집의 정확성이 염려스러워 버스 내에 설치된 CCTV에 녹화된 승객 승하차량을 모니터를 보며 조사하는 방법을 채택하였다. 이를 위해서는 버스회사의 절대적인 협조가 필요했는데 어떤 방

표 5 권역별 이용객수 현황

권역	운행횟수(회/일)	소요대수(대)	승차인원(인/일)
가금방면	32	5	1,063
주공방면	73	12	3,513
두진방면	66	12	3,606
댐방면	17	2	329
살미방면	89	12	3,465
단월방면	29	3	334
주덕방면	132	20	5,506
합계	438	66	17,816

법이건 이미 시민을 위한 버스개선을 시도하기로 결정한 뒤였기 때문에 양대 버스회사 관계자들의 협조로 사무실 공간을 할애해 줘 약 10일간에 걸쳐 승객량을 조사할 수 있었다. 그 결과 표 5와 같이 시내버스의 일일 이용객은 2011년 3월 평일 기준 17,817인으로서 권역별로는 주덕방면이 5,506인/일, 두진방면이 3,606인/일 순으로 나타났다.

2. 개선을 위한 시민설문조사 및 결과

1) 설문조사 개요

다음으로는 노선체계 개편계획 작성 시 반영하기 위하여 시내버스 이용자들을 대상으로 서비스 만족정도 및 실제 이용객들이 느끼는 불만요소를 파악하기 위한 이용자 설문조사를 실시하였다. 표 6은 실시한 설문조사의 내용 및 기간 등에 관한 개요이다.

표 6 시내버스 시민설문조사 개요

구분	내용
조사 방법	시내버스 이용자를 대상으로 직접 설문조사
조사 내용	시내버스 서비스만족도, 노선체계개편 필요성, 시내버스 불만사항, 환승관련 의식조사, 노선 굴곡도에 대한 만족도, 접근시간, 대기시간, 응답자 인적사항
조사 기간	2011년 6월 18일 - 2011년 6월 20일 (3일간)
조사 지점	버스터미널, 도심버스정류장, 중고등학교 주변
조사 규모	충주시 거주자 557명

2) 조사결과

현재 버스이용자의 가장 불만사항은 그림 3과 같이 배차간격이 길고 운행횟수가 적은 것이라고 응답한 사람이 34.1%로 가장 높았고 버스노선 굴곡으로 인한 장시간 운행이 20.2%, 배차시간 등 버스이용 관련정보를 획득하기가 어렵다가 17.6%, 노선번호가 정해져 있지 않아 이용이 헤깔린다가 7.1%, 버스정류장 등의 시설 불편 사항도 6.8%로 그 뒤를 이었다.

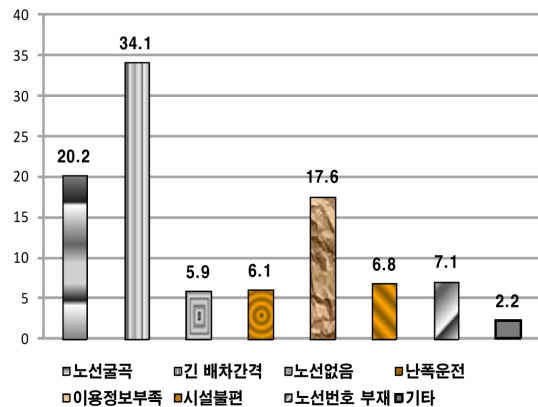
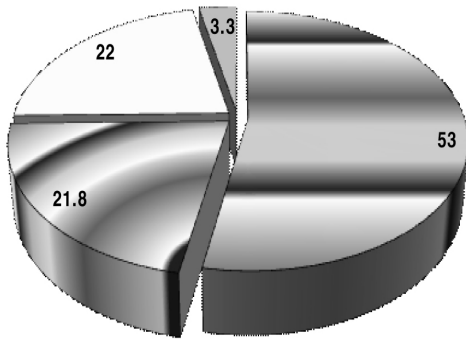
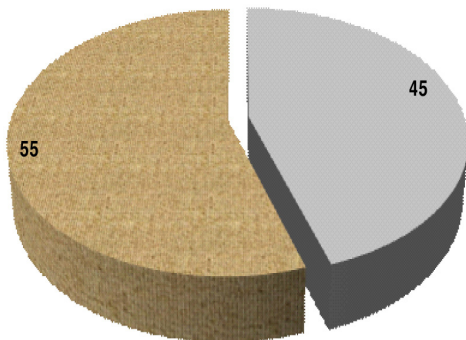


그림 2. 버스이용 불편사항



■ 운행횟수증대 ■ 신규노선 ■ 통행시간단축 ■ 기타

그림 3. 버스개선 희망 방향



■ 환승반대 ■ 환승찬성

그림 4. 환승 찬반 의견

노선개편 방향에 대해서는 배차간격을 제고하기 원하는 응답자가 53%로 가장 높았고 노선굴곡을 완화하여 통행시간을 단축시켜주길 원하는 경우와 신규노선을 만들어주길 희망하는 응답자가 각각 22.0%, 21.8%로 엇비슷했다.

하지만 환승에 대해서는 보수적인 의견도 만만치 않아 그림 4와 같이 45%는 노선이 굴곡되어 있더라도 여전히 환승 없이 한 번에 앉아서 가기를 원했다.

그러나 여전히 노선을 개편하고 운행여건의 개선을 희망하는 응답자가 82%로서 절대적으로 많아 충주시의 버스노선은 어떤 모양으로든 개선을 해야만 하는 것이 명확한 현실이었다.

3. 개선전략

이에 따라 연구진은 버스노선 개선을 위해 크게 3가지 원칙을 만들었다. 첫 번째 원칙은 어떤 모양이든 간에 현재보다는 노선체계의 효율성을 향상시키기 위한 개선안을 작성하기로 하였다. 단, 기존 이용자의 반발을 최소화 하기 위해 기본적인 버스노선체계는 현재 패턴을 유지하되 시내부에서의 굴곡은 지양하고 시내 순환버스를 도입하여 북쪽의 대규모 주거지와 남쪽의 학군 사이를 이어주는 버스서비스 사각지대를 보완하기로 하였다. 신규순환노선에는 시내부의 굴곡노선 직선화를 통해 확보된 여분의 버스를 투입하기로 시 당국과 노조대표단, 회사대표단이 합의하였다. 두 번째 원칙은 현재 운행 중인 모든 노선은 폐지 없이 시행하되 시외부에서 들어오는 모든 노선은 5일장을 이용하는 고령 이용자들을 배려하여 기본적으로 재래시장을 통과하도록 하였다. 단, 도심부 일부에서는 환승이 발생하는 것과 승객수요가 감소하

표 7. 노선체계 개선을 위한 3원칙

노선체계 효율성 향상	
원칙 1	- 버스노선체계는 현재패턴 유지 - 시내부에서의 굴곡 지양 - 순환버스 도입으로 서비스 사각지대 보완 - 시내부 노선 개편을 통해 확보된 버스 이용
기존 통행체계 반영 & 제한점	
원칙 2	- 현재 버스운행지역 모든 노선 지원 - 도심부 일부 환승 발생(순환버스) - 시외곽에서 진입시 재래시장 통과 - 지역별로 현재 운행횟수보다 감소 가능
무료환승제 도입	
원칙 3	- 시간 제한: 하차후 40분 - 무료환승횟수: 1회 - 환승요금: 무료

고 있는 일부 지역의 경우 현재 운행횟수 보다 약간 감소하는 것에 대해서는 해당 지역의 시민을 설득하기로 하였다. 마지막 세 번째 원칙으로서는 노선개편에 의해 불가피하게 발생하는 환승승객을 지원하기 위해 하차 후 40분 이내, 1회에 한하여 무료환승제도를 도입하고 이에 따른 비용은 시가 부담하기로 하였다.

IV. 개선추진 과정 및 결과

1. 개선추진 과정

개선을 추진하는 과정에서 가장 중요한 원칙은 연구를 위한 연구를 하지 않고 실제적인 대안을 만들어내기 위해 충주시 관계자뿐만 아니라 노선에 대해 가장 잘 알고 있는 버스회사 실무자 및 노조 간부들과 긴밀한 협력관계를 유지하였다. 또한 환승비용에 따른 예상 환승보조금을 예측하여 예산을 담당하고 있는 시의원들을 설득하였다. 또한 무료환승제 실시를 위한 카드단말기는 시가 버스회사에 설치해주시기로 하였다. 시는 버스운행의 정시성을 최대한 확보하기 위해 시내부의 불법노상주차 단속을 강화하기로 하였다. 표 8은 충주시 버스개선 추진과정을 정리한 것이다.

그 결과 만들어진 것이 그림 5와 같은 최종적인 버스노선체계 개편안이었다. 개편된 노선의 가장 큰 특징은 첫째, 기존에는 외곽에서 들어오는 노선이 시내부에서 굴곡이 심했었는데 그것을 가능하면 직선화시켜 주어 접근시간을 단축해 주었으며 두 번째는 시내를 순환하는 순환선을 신설하여 시계방향과 반시계 방향으로 각각 3대씩의 버스를

표 8. 버스개선 추진과정

	추진내용
10. 8 - 12	충주시 및 버스회사가 시내버스를 개선하기로 합의
10. 12	개선을 위한 연구용역 시작
10.12 - 11. 5	연구진, 충주시 담당자, 버스회사 실무진 및 노조관계자 지속적인 토론과 협의
11. 5 - 11. 7	공청회, 시장·시의회 보고 및 주민 홍보
10. 8. 1	개선노선체계 시행
11. 9 - 11	순환노선 일부 조정 및 보완
11. 10	모니터링을 위한 설문조사
12. 6 - 13. 2	본격적인 시간선체계 도입을 위한 연구용역

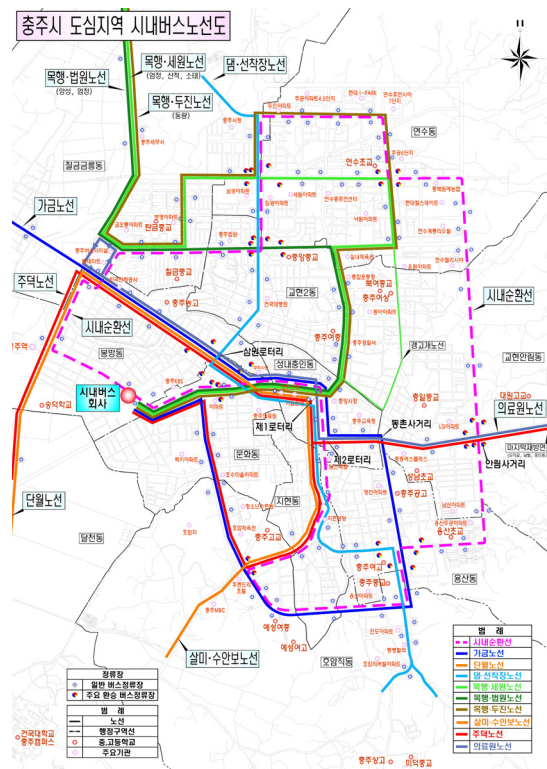


그림 5. 충주 시내버스 노선체계 개편안

운행하도록 하였다. 여기에 투입된 버스는 신규버스 없이 굴곡노선을 직선화하는 과정에서 남는 버

스로 무료환승제 외에 신규로 들어가는 비용을 최소화 하고자 하였다.

2. 시민만족도 조사결과

1) 조사방법

시내버스 노선 개편후 시내버스 이용자를 대상으로 서비스 만족도 및 이용객들이 느끼는 불만요소들을 파악하여 시내버스 운행체계 개선방안을 도출하고자 하였다. 이용객 설문조사는 노선개편 및 무료환승제 시행 3개월 후, 14개월 후에 두 번에 걸쳐 조사하였으며, 이는 단기간의 개선효과와 개선 안정기가 지난 후의 효과를 분석하기 위함이었다. 또한 1단계 개선 후 2단계 개선을 위한 시사점을 얻고자 하는 데도 목적이 있었다.

표 9. 개편 후 시민설문조사 개요

구분	내용
조사 방법	시내버스 이용자를 대상으로 직접 설문조사
조사 내용	버스서비스 만족도, 무료환승제 만족도, 시내 순환버스 만족도, 순환버스 이용 목적, 시내버스 이용횟수, 응답자 인적사항, 이용시 불편사항*, 개선전 교통수단*, 순환버스 개선점*
조사 기간	3개월 후: 2011년 11월 14일 - 2011년 11월 15일 (2일간) 14개월 후: 2012년 10월 12일, 10월 25일 (2일간)
조사 지점	버스터미널, 도심버스정류장, 중고등학교 주변
조사 규모	3개월후: 충주시 거주자 1,302명 14개월후: 충주시 거주자 906명

*표 항목은 14개월 후 조사 시 추가됨

2) 조사결과

전반적인 시내버스 이용 만족도는 개선 전 만족 이상 18.5%에서 개편 3개월 후 39.0%로 크게 증가한 것으로 나타났으며, 불만족은 45.3%에서 23.6%로 크게 감소하였다. 개편 14개월 이후 불만족은 16.8%로 시간이 지남에 따라 감소하고 있으며, 만족한다는 의견은 42.9%로 계속 증가하고 있는 것으로 조사되었다.

무료환승제 시행과 관련된 만족도는 시행 3개월 후 만족이상 64.4%에서 14개월 후 58.5%로 감소하였으며, 불만족은 8.6%에서 8.9%로 거의 변

표 10. 개선에 따른 전반적인 만족도

구분	3개월후	14개월후
매우 만족	5.7	4.7
만족	33.3	38.2
보통	37.4	40.3
불만	19.3	14.3
매우 불만	4.3	2.5

표 11. 무료환승제 시행에 따른 만족도

구분	3개월후	14개월후
매우 만족	22.3	15.7
만족	42.1	42.8
보통	22.0	32.6
불만	7.4	5.5
매우 불만	1.2	3.4

표 12. 순환버스 시행에 따른 만족도

구분	3개월후	14개월후
매우 만족	15.3	7.9
만족	37.3	38.8
보통	33.3	39.6
불만	12.2	10.9
매우 불만	1.9	2.8

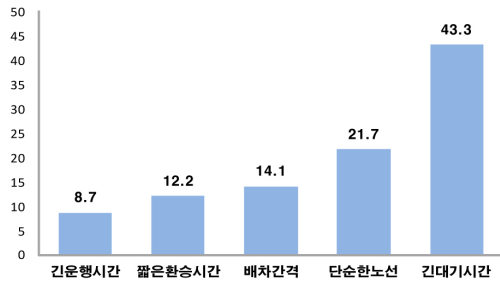


그림 6. 개선 후 시내버스 불만사항

화가 없었지만 매우 불만족은 1.2%에서 3.4%로 증가하였다. 그 이유는 농촌지역에서 들어오거나 농촌지역으로 나가는 일부 버스의 경우 배차간격이 길어 40분 이내에 환승하기가 어려운 경우가 생기기 때문인 것으로 파악되었다.

시내 순환버스 시행과 관련된 만족도는 3개월 후 불만족은 14.1%에서 13.7%로 거의 유사하나 만족이상은 52.6%에서 14개월 후 46.7%로 감소한 것으로 나타나 보완이 필요한 것으로 판단되었다.

주거지역별 시내버스 개편 후 만족도는 충주시 시내부 86.7%, 시외부 82.2%로 높게 나타났으나, 충주의 지역(음성 등) 거주자는 불만족이 47.6%로 크게 나타났다. 그 이유는 충주 외 지역의 경우 배차간격이 길어 무료환승 허용시간인 40분 이내에 환승이 어려운 경우가 많기 때문인 것으로 파악되었다.

전체적으로 시내버스 이용 불만 사항 1위는 그림 6에 나타낸 것과 같이 순환버스 이용시 긴 대기시간으로 43.3%를 차지했고, 그 다음으로는 단순한 노선 21.7%, 배차간격 14.1%였으며 짧은 환승시간도 12.3%, 노선골목에 따른 긴 운행시간이 8.7%로 응답되었다. 이는 전술한 버스노선 개선 이전에 조사된 1위 긴 배차간격이 3위로, 2위 불만사항이었던 노선골목이 제일 마지막 5위 불만사

항으로 바뀐 것으로 나타나 배차간격과 노선골목이 상당히 개선되었음을 시사해주고 있다.

V. 결론

본 연구는 지난 2년간 시도해왔던 충주시의 버스노선 개편 사례를 공유함으로써 향후 유사한 문제를 안고 있는 다른 중소도시에서도 버스노선을 개편할 때 시사점을 제시하고자 하는데 있다. 그 결과 충주시의 시내버스 개선은 일단 커다란 성공을 거둔 것으로 분석되었다. 그 증거로서 전반적인 시내버스 이용 만족도가 개선 전에 만족 이상은 18.5%에 불과한 반면 불만족은 45.3%에 달할 정도로 시민들의 불만이 높았었으나, 개선 3개월 후에는 만족이 39.0%로 두 배 이상 크게 증가한 것으로 나타났으며, 불만족은 45.3%에서 23.6%로 크게 감소하였다. 개편 14개월 후 조사에서는 불만족은 16.8%로 더욱 감소하였으며 만족은 42.9%로 계속 증가하고 있는 것으로 조사되었다. 물론 현실적인 무료환승제 시간 연장 및 시내순환 버스노선의 배차간격 조정 등 지속적으로 보완, 개선해나가야 할 필요도 있는 것으로 판단되었다.

충주시의 경우 시내버스가 운영되기 시작해서 이러한 버스노선 개편은 처음 있는 일로 평가되고 있다. 개편을 시작할 때 시민들에게 어떤 평가를 받을까 노심초사한 면도 있었으나 개선 후 시민들의 만족도 향상은 충주시 당국자들과 버스회사 관계자들을 고무시켰다. 충주시 버스노선 개편에서 얻을 수 있었던 가장 큰 시사점은 무엇보다도 실패를 두려워해서 개선 시도를 포기해서는 안된다는 것이었다. 비록 부분적인 실패를 경험할지라도 개선 시도가 없

으면 사회발전은 없기 때문이라고 생각된다. 현재 중소도시 및 농어촌 지역 버스문제는 생각보다 심각하다. 부디 미완의 개선이지만 본 연구를 통해 더욱 많은 지자체에서 시민을 위한 버스정책 개선 시도가 이어져 시민이 더욱 행복해지기를 소망해 본다.

충주시 (2011), 시내버스 환승제 시행 및 운행 실태 개선.

충주시 (2013), 시내버스 운행체계 개선방안 수립연구용역.

감사의 글

이 논문은 2013년도 한국교통대학교 교내학술연구비의 지원을 받아 수행한 연구임.

참고문헌

김정연 (2001), 과소 농촌지역의 교통체계 개선에 관한 연구, 한국지역개발학회지, 제13권 제2호., 한국지역개발학회.

진장원 (2001), 충주시 버스이용 만족도 조사 및 개선방안 연구, 충주대학교 산업과학기술연구소 논문집, 제2권.

노승만 (2005), 강원도 대중교통의 이용촉진을 위한 효율적인 관리방안, 버스교통 2005년 제7호, 한국운수산업연구원.

진장원 (2005), 지방 중소도시에서 도심 활성화와 연계한 버스교통체계 개선 전략-충청북도를 중심으로-, 버스교통 2005년 제7호, 한국운수산업연구원.

충남발전연구원 (2006), 농어촌지역 버스 운영의 문제점과 개선방안.

충남발전연구원 (2007), 충청남도 버스운영체계 개선방안 연구.