

수도권 대중교통 운영현황 및 발전방안



차성열
한국철도공사 교통시스템처장
hofang@hanmail.net

코레일에서 운영하는 광역전철은 1974년 8월 경부선·경인선·경원선의 74.1km 개통과 함께 철도청 영업본부 계획과로 발족하여 개통당시 47개역에서 2013년 현재 231개 전철역으로 4.9배 증가하였고, 하루 운행하는 열차의 횟수도 약 2,315회로 개통당시에 비해 7.8배 증가하였으며, 연간 이용고객도 1,135백만명으로 개통당시에 비해 15.3배가 증가하는 등 대표적인 2천 3백만 수도권 시민의 발이 되고 있다.

또한, 메트로 사업의 최대 운영자인 코레일 광역전철은 경의선, 일산선, 1호선, 경부선, 과천선, 안산선, 수인선, 분당선, 중앙선, 경춘선, 장항선을 운영하고 있으며, 신설노선의 지속적인 확충과 전동열차의 고정관념을 뛰어넘는 국내 최초 2층형 준고속열차인 ITX-청춘의 혁신적 도입 등 국민의 사랑과 신뢰를 받는 광역철도로 거듭나고 있다.

코레일 광역철도는 대중교통수단을 갈아탈 때마다 요

〈표 1〉 광역철도 40년('74~'14)간의 변화

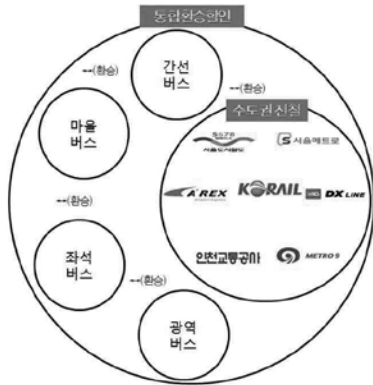
주요노선 개통연혁		주요 변화	
'74. 8	경부·경인·경원선 (74.1km)	영업거리	74.1km → 525.8km (7.1배 ↑)
'88.10	안산선 (금정~안산, 19.5km)	역 수	47개역 → 231개역 (4.9배 ↑)
'93. 1	과천선 (금정~인덕원, 5.5km)	1일 열차 운행횟수	296회 → 2,315회 (7.8배 ↑)
'94. 9	분당선 (수서~오리, 18.5km)	연간 수송인원 ('14년말)	74백만명 → 1,135백만명 (15.3배 ↑)
'96. 1	일산선 (지축~대화, 19.2km)	영업수익 ('14년말)	41억원 → 7,758억원 (189배 ↑) * PSO제외
'05.12	중앙선 (청량리~덕소, 17.2km)		
'08.12	장항선 (천안~신창, 19.4km)		
'09. 7	경의선 (서울~문산, 46.3km)		
'10.12	경춘선 (상봉~춘천, 81.3km)		
'11.12	분당선 (죽전~기흥, 5.9km)		
'12. 6	수인선 (오이도~송도, 13.0km)		
'12.10	분당선 (왕십리~선릉, 6.7km)		
'12.12	분당선 (기흥~망포, 7.3km)		
'12.12	경의선 (공덕~DMC, 6.2km)		
'13.12	분당선 (망포~수원, 6.1km)		
'14.12	경의선 (공덕~용산, 2.5km)		

금을 따로 징수하는 기존 수단별 독립요금체계를 개선하여, 일정시간 내에 연속하여 이용한 대중교통수단의 총 이용거리를 기준으로 운임을 적용하는 통합환승할인제를 시행하고 있다.

그러나 사실 이러한 통합환승할인은 수도권 전철기관이 먼저 도입하여 운영하고 있는 ‘연락운송’을 버스까지 확대 시행한 것이다. 통합환승할인의 기본 전제는 두가지이다.

① 기본운임을 한 번 만 징수 / ② 한 장의 승차권으로 여러 기관을 이용

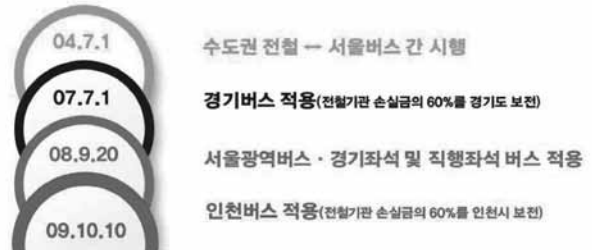
수도권 전철의 경우 '74년 코레일 전철·서울메트로 지하철 개통 시부터 한 장의 승차권으로 모든 구간을 이용할 수 있도록 운임제도를 통일하여 운영하였고, 이러한 전철 운임제도는 통합환승할인 운임제도의 근간이 된 것이다.



이용거리	전철	통합환승 (A와 B 환승 시)
0km ~ 10km	기본운임 1,050원(A)	A < B → B 징수 A = B → A 징수
10km ~ 40km	5km 마다 100원	5km 마다 100원
40km 초과 시	10km 마다 100원	

이러한 환승할인은 수도권 대중교통을 이용하는 고객이 카드 한 장 만으로 버스와 광역전철을 손쉽게 갈아탈 수 있게 하였고, '04년 수도권전철과 서울버스를 시작으로 '07년 경기버스, '09년 인천버스, '13년 광역급행버스까지 점점 확대하는 등 해외 우수 도시들이 배우고자 하는 대한민국 교통의 명물이 되었다.

그러나 환승할인은 고객 입장에서는 운임을 한 번만 내



므로 운임 감면 혜택이 있지만, 운영기관 입장에서는 환승 수단이 많아질수록 정산금액이 작아지는 이중적인 구조를 가지고 있다.

그 원인은 통합환승운임의 정산이 수단별 기본운임 비율로 배분되기 때문이며, 현재 정산방법은 다음과 같다.



결국 통합환승은 통합환승에 참여하려는 신규기관 입장에서는 기존 교통망을 통해 경쟁력을 극대화할 수 있으나, 철도공사 등 기존 기관은 손실이 발생하므로 운임정산에 대한 기관 간 이견이 첨예하게 대립되고 있고, 이러한 부분이 신규 기관의 통합환승할인 진입에 장애요인으로 발생되고 있다.

통합환승할인은 국민의 편의와 운영기관 간 시너지를

높이기 위해 시행하는 일종의 업무제휴이므로, 신규 기관의 통합환승할인 참여에 앞서 기존 운영기관이 신규노선 수요증가에 기여하는 부분을 반영하는 운임체계 또는 정산방안 등 기존 운영기관의 부담 경감방안을 먼저 마련할 필요할 것으로 보인다.

또한, 통합환승체계 내에 버스와 달리 전철기관을 하나로 묶는 이원화된 수도권 대중교통체계의 통합을 위한 합리적인 운임체계 및 정산체계 마련이 필요하며, 파리교통조합(STIF)과 같은 수도권 대중교통의 정책을 효율적으로 운영하고 갈등을 조정할 수 있는 조직을 신설하여 수입정산 기능 부여하는 중장기적인 개선방안이 필요할 것으로 보인다.

◆ 프랑스 도시철도 운영체계

프랑스는 수도권과 기타 지방도시의 도시철도 관리운영체제가 다르다. 수도권 도시철도의 경우 국가가 많은 부분에 관여하고 있으며, 프랑스 수도권 교통조합(Syngicat des transport d'Il-de-France : STIF)을 매개로 하여 파리 교통자치공사(RATP), SNCF 등의 수송사업자를 관리하고 있다.

반면 수도권 이외의 지방 도시철도의 경우에는 일반적으로 지방자치단체의 최소단위인 코뮌 또는 코뮌연합체 등의 광역교통행정조직이 관장하고 있다. 이 조직은 도시교통지역의 범위를 설정하고 자치단체와 국가의 보조를 받아 역내 도시교통시설을 정비·관리하며, 운임 설정 및 운영보조 등을 시행하고 있다.

◆ 프랑스 수도권 교통연합(STIF)

프랑스 수도권내의 공공수송은 파리 교통조합 (Syndicat des trans parisiens Parisiens : STP)에 의해 관리·조정되어 왔지만 2001년 1월부터 프랑스 수도권 교통조합(Syngicat des transport d'Il-de-France : STIF)으로 개칭되었다. 프랑스 수도권에서는 국가가 STIF를 통해 권내의 SNCF 근교철도수송 등의 공공수송을 직할 관리하는 체제였지만, 2001년 1월부터 지역권의 대표자도 STIF 관리위원회에 합류하게 되었다. STIF의 주요 임무는, RATP, SNCF 등 수송사업자의 지정, 연계 노선망 관리, 수송 서비스 기술 개발, 일반운영조건 및 운임조정의 개정, 투자계획의 승인, 수송사업자의 수지계산 감사, 교통세의 관리·배분 등이다. ☺