

수도권 광역버스의 운영체제 개선방안



조응래

1. 서론

2002년 수도권 가구통행실태조사 자료에 따르면 수도권 전체 통행량은 45,786천 통행이며, 이 중 서울시와 경기도, 인천시 행정구역을 넘나드는 통행은 6,002천 통행으로 전체 통행의 13.1%를 차지하고 있다. 서울시와 경기도를 오고가는 통행은 총 4,682천 통행으로, 행정구역간을 이동하는 통행량의 78%를 차지하고 있다. 또한 2002년 교통수단 분담률 자료에 의하면 서울과 경기도를 통행하는 사람들의 42.4%가 대중교통의 이용 불편 등으로 인하여 승용차를 이용하고 있는 것으로 파악되었다. 현재 수도권에서는 경의선, 경원선, 경춘선, 중앙선, 분당선 연장, 신분당선 등 광역철도 건설 사업이 적극 추진 중인데 복선 철도가 건설되기 전까지는 버스를 이용하여 주로 통행이 이루어질 것으로 예상된다.

「여객자동차운수사업법시행령」 제3조에 의하면 시내버스운송 사업은 일반형, 좌석형, 직행좌석형 등으로 구분되고 있으며, 광역버스에 대해서는 별도로 규정하고 있지 않다. 건설교통부의 「광역시내버스 운행계획 지침(1998. 6)」에서는 광역시내버스를 서울의 도심과 수도권의 위성도시 및

조응래 : 경기개발연구원 교통정책연구부, raycho@gri.re.kr, 직장전화: 031-250-3251, 직장팩스: 031-250-3116

* 본 연구는 「수도권교통조합 중장기 기본계획 -수도권 광역교통 운영체제의 연계방안-(수도권교통조합, 2006)」연구결과를 재작성한 내용임.

신도시를 직접 연결하는 시내버스로서 운행특성은 현행 직행좌석버스와 유사하지만 교통정체 시에는 인가된 노선을 우회할 수 있는 버스로 정의한 바 있다. 그러나 실제로 광역시내버스가 운행되면서 직행좌석버스와 차별성을 갖지는 못하였다. 2004년에 서울시에서 버스체계를 개편하면서 수도권과 도심을 급행으로 연결하는 노선으로서 시계 유출입 승용차 수요를 흡수하기 위한 노선에 투입한 버스를 광역버스로 구분한 바 있다.

수도권 지역간을 연결하는 광역버스는 승용차를 대체하는 중요한 기능을 하고 있음에도 불구하고, 노선운영과 관련하여 인접지역간에 갈등을 유발시키기도 하고 있다. 본 연구에서는 수도권 지역에서 운행되는 광역버스의 현황과 문제점을 파악하여 보다 효율적으로 광역버스가 운영될 수 있는 방안을 모색하고자 한다.

II. 수도권 광역버스의 운영현황 및 문제점

1. 수도권 시·도 연결 노선버스의 현황

서울시, 인천시, 경기도간 2개 이상의 시·도를 연결하여 운행하는 시내

〈표 1〉 수도권 시·도 연결 노선버스 현황 (2005.12)

구 분	계		서울 ↔ 인천		서울 ↔ 경기		인천 ↔ 경기		
	노선수	운행대수	노선수	운행대수	노선수	운행대수	노선수	운행대수	
수도권(계)	407	5,691	14	202	379	5,330	14	159	
서울시 인 가	소계	100	1,948	1	11	99	1,937	0	0
	광역	26	511	0	0	26	511	0	0
	간선	20	496	0	0	20	496	0	0
	지선	54	941	1	11	53	930	0	0
인천시 인 가	소계	18	256	13	191	0	0	5	65
	광역 (직행좌석)	11	164	11	164	0	0	0	0
	좌석	4	50	2	27	0	0	2	23
경기도 인 가	일반	3	42	0	0	0	0	3	42
	소계	289	3,487	0	0	280	3,393	9	94
	직행좌석	94	1,074	0	0	93	1,069	1	5
	좌석	35	480	0	0	35	480	0	0
	일반	160	1,933	0	0	152	1,844	8	89

자료 : 한국교통연구원 · 서울시정개발연구원 · 경기개발연구원 · 인천발전연구원(2006), 수도권교통조합 중장기 기본계획, 수도권교통조합, 239쪽

버스는 2005년 현재 총 407개 노선, 5,691대가 운행되고 있다. 3개 시·도중 경기도 인가버스가 289개 노선, 3,487대(61.3%)로 가장 많으며, 서울시 인가버스가 100개 노선, 1,948대(34.2%), 인천시 인가버스가 18개 노선, 256대(4.5%) 수준이다. 서울↔경기구간에는 5,330대가 집중되어 전체 운행대수 5,691대의 93.7%를 차지하고 있으며, 서울↔인천, 인천↔경기구간은 각각 202대, 159대의 버스가 운행되고 있다.

2. 수도권 시·도 연결 노선버스의 운행특성

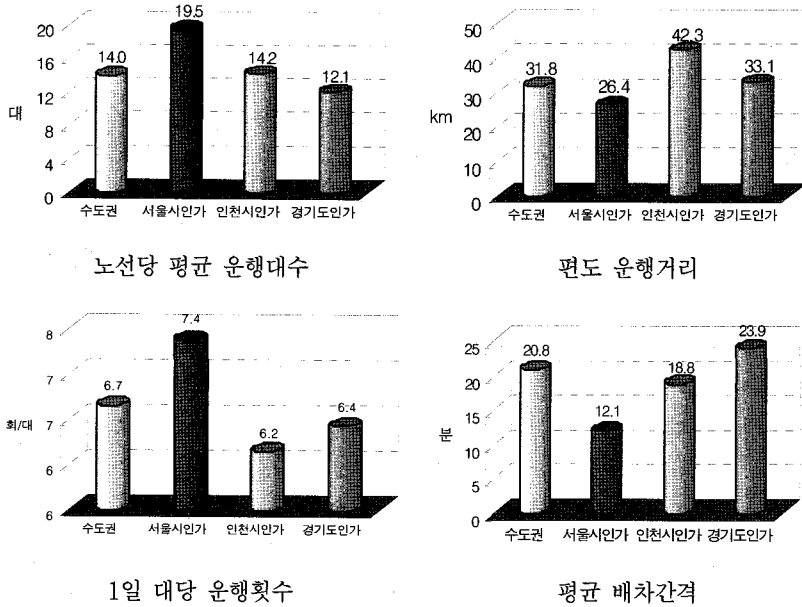
1) 버스인가 지역별 운행특성

수도권 시·도 연결 노선버스의 운행특성을 살펴보면, 1개 노선당 평균 14대의 버스가 운행이 되고 있으며, 편도 운행거리는 31.8km, 1일 운행횟수는 87.1회, 평균배차간격은 20.8분이며, 첫차는 오전 5시 21분에, 막차는 22시 58분에 출발하는 것으로 파악되었다. 좌석형 및 일반형 시내버스는 광역(직행좌석)버스에 비하여 노선당 평균운행대수는 크게 차이가 없

〈표 2〉 버스인가 지역별 운행특성 (노선별 평균치)

구분	노선당 평균 운행대수 (대)	편도 운행 거리 (km)	노선당 1일 운행횟수 (회)	대당 운행횟수 (회/대)	평균 배차간격 (분)	평균 첫차시 간	평균 막차시 간	
수도권(계)	14.0	31.8	87.1	6.7	20.8	5:21	22:58	
서울시 인가	소계	19.5	26.4	117.9	7.4	12.1	4:28	22:48
	광역	19.7	35.8	103.3	5.7	14.9	4:49	22:11
	간선	24.8	29.4	133.7	5.7	11.2	4:12	23:01
	지선	17.4	20.7	119.1	8.8	11.1	4:25	23:02
인천시 인가	소계	14.2	42.3	81.0	6.2	18.8	5:05	0:17
	광역(직행)	14.9	43.3	81.1	5.6	15.7	5:00	0:49
	좌석	12.5	52.4	71.5	5.5	33.8	5:22	22:17
	일반	14.0	25.3	93.3	8.9	10.5	5:00	1:00
경기도 인가	소계	12.1	33.1	76.7	6.4	23.9	5:41	22:57
	직행좌석	11.4	40.7	66.3	6.0	24.0	5:53	23:14
	좌석	13.7	34.7	78.8	6.0	17.4	5:40	23:29
	일반형	12.1	28.2	82.2	6.8	25.4	5:34	22:39

자료: 한국교통연구원·서울시정개발연구원·경기개발연구원·인천발전연구원(2006), 수도권교통종합 중장기 기본계획, 수도권교통조합, 241쪽



〈그림 1〉 버스인가 지역별 운행특성

으나 운행거리가 짧아서 1일 운행횟수가 많은 것으로 파악되었다.

인가지역별로 살펴보면, 서울시 인가노선의 노선당 평균운행대수는 19.5대, 편도운행거리는 26.4km, 노선당 1일 운행횟수는 117.9회, 대당 운행횟수는 7.4회이며, 평균 배차간격은 12.1분으로 파악되었다. 인천시 인가노선의 경우 노선당 평균운행대수는 14.2대이며, 편도 운행거리는 42.3km, 노선당 1일 운행횟수는 81.0회, 대당 운행횟수는 6.2회, 평균 배차간격은 18.8분으로 파악되었다. 경기도 인가노선의 경우 노선당 평균 운행대수는 12.1대이며, 편도 운행거리는 33.1km, 노선당 1일 운행횟수는 76.7회, 대당 운행횟수는 6.4회, 평균 배차간격은 23.9분으로 파악되었다.

2) 운행구간별 운행특성

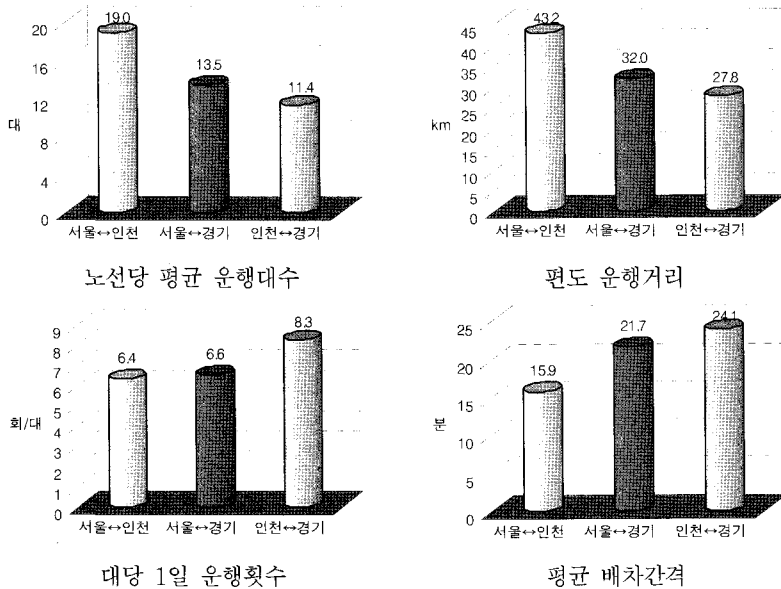
버스 운행구간별 운행특성을 살펴보면 노선당 평균운행대수는 서울↔인천 구간이 19.0대, 서울↔경기 구간이 13.5대, 인천↔경기 구간이 11.4대

로 파악되었다. 편도 운행거리는 서울↔인천 구간이 43.2km로 가장 길며, 서울↔경기 구간이 32.0km, 인천↔경기 구간이 27.8km로 파악되었다.

<표 3> 버스 운행구간별 운행특성 (노선별 평균치)

구분		노선당 평균 운행대수 (대)	편도 운행 거리 (km)	대당 운행횟수 (회/대)	노선당 1일 운행횟수 (회)	평균 배차 간격 (분)	평균 첫차 시간	평균 막차 시간
서울 ↔인천	소계	19.0	43.2	6.4	78.3	15.9	5:00	0:35
	서울시인가	11.0	43.3	9.2	93.0	10.5	4:30	22:50
	인천시인가	14.7	38.0	5.8	83.5	15.9	5:00	0:35
서울 ↔경기	소계	13.5	32.0	6.6	84.8	21.7	5:29	22:54
	서울시인가	19.3	39.6	7.5	118.5	12.2	4:33	22:42
	경기도인가	12.1	27.9	6.4	76.7	24.0	5:42	22:57
인천 ↔경기	소계	11.4	27.8	8.3	74.7	24.1	5:20	22:56
	인천시인가	13.0	43.0	7.0	74.4	26.5	5:18	23:30
	경기도인가	10.4	26.7	9.1	74.9	22.7	5:21	22:37

자료 : 한국교통연구원 · 서울시정개발연구원 · 경기개발연구원 · 인천발전연구원(2006), 수도권교통종합
증장기 기본계획, 수도권교통조합, 242쪽



<그림 2> 버스 운행구간별 운행특성

노선당 1일 운행횟수는 서울↔경기 구간이 84.8회, 서울↔인천 구간이 78.3회, 인천↔경기 구간이 74.7회, 대당 운행횟수는 인천↔경기 구간이 8.3회, 서울↔경기 구간이 6.6회, 서울↔인천 구간이 6.4회로 파악되었다. 평균 배차간격은 서울↔인천구간이 15.9분으로 가장 짧으며, 서울↔경기 구간이 21.7분, 인천↔경기 구간이 24.1분으로 파악되었다.

3) 수도권 교통축별 시·도 연결 버스 운행특성

수도권의 교통축은 총 9개축으로 구분하여 각 축별 총 통행량과 버스통행량을 이용하여 분석하였다. 서울에서 인천·경기지역으로의 총 통행량을 살펴보면, 인천·부천축(997천 통행/일), 성남축(888천 통행/일), 안양축(488천 통행/일), 고양·파주축(453천 통행/일)의 순서로 통행이 많은 것으로 파악되었다. 서울에서 인천·경기지역으로의 통행량 중 버스수단 분담률이 높은 지역을 살펴보면 구리·남양주축(33.1%), 하남축(28.2%), 김포축(26.2%)으로 파악되었다. 인천·경기지역에서 서울로의 총통행량을 살펴보면 성남축(966천 통행/일), 인천·부천축(924천 통행/일), 안양축(461천 통행/일), 고양·파주축(417천 통행/일)의 순서로 통행이 많은 것



<그림 3> 수도권 시·도 연결 버스 노선도

으로 파악되었다. 인천·경기지역에서 서울로의 통행량중 버스수단분담률이 높은 지역을 살펴보면, 하남축(35.9%), 구리·남양주축(34.1%), 김포축(32.1%)으로 파악되었는데, 이 축들은 전철이 운행되고 있지 않기 때문에 버스의 이용률이 높은 것으로 파악되었다.

<표 4> 교통축별 버스통행량 (2002년)

(단위 : 통행/일)

구 분	총 통행량					
	경기·인천→서울		서울→경기·인천		소 계	
	통행/일	%	통행/일	%	통행/일	%
고양·과주축	416,544	10.8	453,370	11.6	869,914	11.2
의정부축	245,291	6.3	246,819	6.3	492,110	6.3
구리·남양주 축	242,921	6.3	237,374	6.1	480,295	6.2
하남축	134,947	3.5	106,085	2.7	241,032	3.1
성남축	965,517	25.0	887,611	22.8	1,853,128	23.9
과천축	142,560	3.7	140,592	3.6	283,152	3.6
안양축	461,192	11.9	488,014	12.5	949,206	12.2
광명·시흥축	268,740	6.9	278,937	7.2	547,677	7.1
인천·부천축	923,799	23.9	997,109	25.6	1,920,908	24.7
김포축	66,556	1.7	61,333	1.6	127,889	1.6
합 계	3,868,067	100.0	3,897,244	100.0	7,765,311	100.0

구 분	버스통행량						버스수단분담률		
	경기·인천→서울		서울→경기·인천		소 계		경기·인천 →서울	서울→ 경기·인천	소 계
	통행/일	%	통행/일	%	통행/일	%			
고양·과주축	81,901	12.2	93,589	14.5	175,490	13.3	19.7	20.6	20.2
의정부축	32,186	4.8	32,686	5.1	64,872	4.9	13.1	13.2	13.2
구리·남양주 축	82,827	12.3	78,562	12.2	161,389	12.2	34.1	33.1	33.6
하남축	48,445	7.2	29,872	4.6	78,317	5.9	35.9	28.2	32.5
성남축	186,232	27.7	165,046	25.5	351,278	26.6	19.3	18.6	19.0
과천축	18,250	2.7	18,081	2.8	36,331	2.8	12.8	12.9	12.8
안양축	56,700	8.4	55,587	8.6	112,287	8.5	12.3	11.4	11.8
광명·시흥축	55,905	8.3	52,299	8.1	108,204	8.2	20.8	18.7	19.8
인천·부천축	89,001	13.2	104,764	16.2	193,765	14.7	9.6	10.5	10.1
김포축	21,332	3.2	16,073	2.5	37,405	2.8	32.1	26.2	29.2
합 계	672,779	100.0	646,559	100.0	1,319,338	100.0	17.4	16.6	17.0

자료 : 한국교통연구원·서울시정개발연구원·경기개발연구원·인천발전연구원(2006), 수도권교통조합 중장기 기본계획, 수도권교통조합, 244쪽

3. 수도권 시·도 연결 노선버스의 문제점

1) 서비스수준의 저하

현재 서울시와 경기도간을 운행하는 광역버스의 경우 경부고속도로, 영동고속도로, 의왕~과천간 도로 등 자동차전용도로를 이용하는 노선이 다수 존재하고 있다. 자동차전용도로를 이용하는 광역버스의 아침·저녁 침두시 차내 혼잡율을 살펴보면 노선에 따라 110~125% 수준의 혼잡을 나타내어 서서가는 승객이 발생하고 있다. '도로교통법' 17조에 의하면 고속도로에서는 승차 정원을 넘어서 운행할 수 없도록 되어 있는데 현재는 승객 수요가 많아 입석으로 운행되는 등 서비스 수준이 저하되어 있다.

2) 정시성 확보의 어려움

수도권 교통축별 버스 통행량을 살펴보면 하남축, 구리·남양주축, 김포축 등의 경우 기존에 전철노선이 없기 때문에 버스의 이용률이 높은 것으로 파악되었다. 버스는 철도와 달리 통행권이 확보된 전용통로가 없기 때문에 정시성 확보에 어려움이 있다. 2004년 7월에 서울시에서 버스체계 개편을 하면서 중앙버스전용차로제를 도입하였는데, 2006년 10월에 고양시에서 간선급행버스(BRT)가 개통되어 서울 수색로 중앙버스전용차로와 연결된 것을 제외하고는 인천시와 경기도 구간에서는 아직까지 연계가 되지 않고 있으므로 간선급행버스의 연결을 통하여 정시성을 확보할 필요가 있다.

3) 도심 진입 노선의 과다

현재 서울시에서는 경기도의 광역버스가 도심까지 진입하여 교통체증을 유발시키고 있다고 주장하면서 외곽지역에서 회차시키는 방안을 요구하고 있으나 경의선, 경춘선, 신분당선 등 전철노선이 정비되기 전까지는 도심 진입노선을 획기적으로 줄이기가 어려운 실정이다. 지하철 연계가 원활한 지역에서는 경기도에서 서울로 진입하는 광역버스를 도심까지 진입시키기 보다는 부도심에서 환승시키는 전략을 검토할 필요가 있다.

4) 수익성 확보의 어려움

수도권 3개 시도를 운행하는 광역버스의 경우 출퇴근 첨두시간에는 혼잡율이 매우 높지만 기타 시간대에서는 버스 이용률이 높지 않아 수익성 확보에 어려움이 있다. 광역버스의 경우 일상적인 도시활동을 위한 승객 수요보다는 출퇴근 목적의 수요가 많기 때문이다. 출퇴근시간의 혼잡율을 낮추기 위해서는 배차간격을 줄여야 하지만 버스운전기사의 증가로 인해 수익성이 저하되는 문제가 발생한다.

5) 노선 조정 협의의 어려움

서울시와 경기도는 광역적으로 운행하는 버스노선과 관련하여 주민편의, 교통정책 등의 차이로 인해 갈등을 초래하는 경우가 빈번하다. 더욱이 각 행정기관은 자기 구역내 업체의 보호입장을 견지하고 있어 효율적인 대중교통 운영에 장애가 되고 있는데, 1998~2005년간 서울과 경기도가 버스노선 조정과 관련하여 협의한 결과, 동의한 경우는 33.8%에 불과하였다. 승용차의 과도한 이용으로 인한 에너지 과소비를 줄이고, 대중교통 이용을 활성화하기 위해서는 광역버스 운행횟수의 증가와 같은 사업계획변경에 대한 인면허 조정에 대해 보다 적극적인 협의가 이루어질 필요가 있다.

〈표 5〉 서울시 · 경기도간 여객자동차운송사업 협의결과

구 분	경기도 → 서울시(서울시 동의건수)				서울시 → 경기도(경기도 동의건수)			
	계	동의	부동의	동의율(%)	계	동의	부동의	동의율(%)
1998년	54	16	38	29.6	43	18	25	41.9
1999년	80	10	70	12.5	86	43	43	50.0
2000년	97	33	64	34.0	133	55	78	41.4
2001년	80	17	63	21.3	87	42	45	48.3
2002년	40	9	31	22.5	24	16	8	66.7
2003년	22	8	14	36.4	40	11	29	27.5
2004년	71	20	51	28.2	39	23	16	59.0
2005년	100	13	87	13.0	20	9	11	45.0
계	544	126	418	23.2	472	217	255	46.0

자료 : 한국교통연구원 · 서울시정개발연구원 · 경기개발연구원 · 인천발전연구원(2006), 수도권교통종합중장기 기본계획, 246쪽

6) 노선체계와 요금체계의 연계성 부족

외곽에서 도심으로 들어오는 광역버스를 서울의 부도심에서 회차시키기 위해서는 환승이 원활히 이루어지도록 노선체계와 요금체계가 연계되어야 하나, 광역버스의 경우 환승할인 혜택이 없기 때문에 이용객들이 도심까지 직접 연결되기를 희망하고 있는 실정이다.

Ⅲ. 광역버스의 운영체계 개선방안

1. 광역버스 운영에 대한 정책방향 수립

1) 광역버스 개념 정립

2005년 2월 행정자치부로부터 승인된 수도권교통조합의 규약에 따르면 조합의 사무에 수도권 광역버스에 관한 사무, 수도권 대중교통 환승시설에 관한 사무, 수도권 간선급행버스체계(BRT)에 관한 사무 등이 있다. 2005년 9월 14일 제정된 수도권교통조합의 「수도권 광역버스 사업계획 조정규정」 제2조에서는 광역버스를 2이상의 시·도에 걸쳐 주변도시와 대도시의 도심 또는 부도심을 직결하는 시내버스로서 여객자동차운송사업법에 의한 직행좌석형 버스 및 좌석형버스로 정의하고 있다. 그러나 광역버스에 대한 개념은 관련 법률에서 정의되어 있지 않으며, 이는 서울시의 경우도 마찬가지이다. 따라서 광역버스에 대한 개념과 기능 및 서비스 기준 등에 대한 개념을 여객자동차운수사업법에서 정립할 필요가 있다.

2) 광역버스 운영실태조사

현재 서울시, 인천시, 경기도 3개 시·도간을 운행하는 광역버스는 407개 노선, 5,691대의 버스가 운행중에 있다. 그러나 3개 시·도간을 연결 운행하는 광역버스 노선 현황, 이용자 현황 등 운행 현황에 대한 조사와 분석이 이루어지지 않아 광역버스관련 사업계획 조정시 많은 어려움을 겪고 있다. 따라서 시·도별로 관리하고 있는 광역버스관련 현황자료를 통합 관리하여 신속하고 정확한 정보를 제공할 뿐만 아니라 노선 신설·확충 및 협

의·조정 등 노선의 체계적 관리를 위한 자료로 활용할 필요가 있다. 노선 자료로는 노선번호, 경유지 및 기·종점, 운행거리 및 시간, 배차간격, 첫차·막차시간, 이용 승객수 등이 있으며, 업체자료로는 업체명, 면허종류, 등록대수, 종사자수 등에 대한 자료가 체계적으로 관리될 필요가 있다.

3) 광역버스 운영에 대한 정책방향 수립

현재 광역버스의 노선운영과 관련하여 서울시는 인천시 및 경기도에서 진입하는 광역버스를 시계 외곽 혹은 부도심지역에서 환승시키고자 하고 있으며, 인천시와 경기도의 경우는 주민민원에 따라 도심까지 직접 연결하는 노선을 선호하고 있다. 장기적으로 경의선, 경원선, 경춘선 등 수도권 전철이 개통되면 외곽에서 서울 도심을 연결하는 광역버스노선은 지역연계체제로 바뀌어지겠지만, 단기적으로는 교통축별로 구축되어 있는 철도시설 등을 고려하여 광역버스의 운영방향을 마련할 필요가 있다. 이와 함께 수도권 내 대규모 택지개발 사업지구에 대한 광역버스 추가 운행 수요를 분석하여 주민 입주전 광역버스 노선의 증차 등 교통대책을 강구함으로써 주민불편을 최소화 할 필요가 있다. 또한 광역버스의 경우 현재 환승할인이 적용되고 있지 않은데, 광역버스와 일반 시내버스 및 전철 사이의 환승할인이 이루어 지도록 하여 승용차 대신 광역버스를 이용하도록 유도할 필요가 있다.

2. 광역버스 사업계획의 원활한 조정

과거에는 수도권 지역내 광역버스에 대한 협의·조정을 해당 시·도에서 하다가 조정이 이루어지지 않으면 건설교통부에 노선조정 신청을 하였으나, 2005년 9월에 '수도권 광역버스 사업계획 조정규정'이 수도권교통조합에서 만들어짐에 따라 수도권교통조합에서 광역버스의 협의·조정이 가능하게 되었다. 시·도간을 운행하는 광역버스와 관련하여 원활한 협의가 이루어지기 위해서는 시민편의를 최우선으로 하여 능동적이고 합리적인 협의·조정이 필요하다. 광역버스와 관련하여 수도권교통조합에서 추진할 협의·조정 사무로는 노선의 신설 및 변경(단축, 연장, 경로 등)에 관한 사항, 노선의 폐지 및 운행계통 통합·분리에 관한 사항, 운행차량 증·감차에 관한 사항

등이 고려될 수 있다. 광역버스 노선 등의 협의·조정 절차는 해당 시·도로부터 협의·조정을 요청받게 되면 노선조정심의위원회를 통하여 중재 조정안을 마련하는 절차로 이루어지는데, 노선조정 위원회가 실효성 있는 결과를 도출해 내도록 협의·조정 절차를 내실화시킬 필요가 있다. 장기적으로는 협의·조정결과에 대하여 수도권교통조합의 조정에 대한 구속력을 확보할 수 있도록 건설교통부장관으로부터 위임받은 시·도지사의 권한 중 여객자동차 운송사업 일부의 권한을 수도권교통조합장에게 재위임할 수 있도록 관련 법규를 개정하는 방안을 검토할 필요가 있다.

3. 광역버스 관련 사무의 수도권교통조합 이관 추진

수도권교통조합의 규약에 의하면 수도권 광역버스에 관한 사무를 담당하도록 되어 있으나, 현재까지는 법적으로 기능이 위임되어 있지 않다. 수도권 광역버스 사무처리 기관을 수도권교통조합으로 단일화하게 되면 대규모 택지개발 등 급변하는 수도권 교통여건에 시의 적절하게 대응이 가능할 것으로 예상된다. 또한 수도권 전체가 고려된 합리적인 광역버스 운행계획을 수립·시행할 수 있으므로 광역버스 운행체통의 효율성을 제고시킬 수 있을 것으로 예상된다.

광역버스 운송사업 사무의 수도권교통조합이관을 위해서는 우선적으로 사무처리 개선방안에 대한 연구, 사무위임 범위 확정 등 사무이관 기반에 대한 연구가 필요하다. 이와 함께 조합이 광역버스 면허사무를 취급함에 있어 시내버스간 유형 전환 협의, 수수료 및 과징금 징수 등과 관련한 여객자동차운송사업법, 시행령, 시행규칙의 개정에도 검토할 필요가 있다. 그러나 광역버스의 면허권 이양은 조합의 자주재원 확보 및 법적 권한을 확보한 후 추진이 가능하므로 관련법규 개정 건의 및 재정분담방안 협의 등 사무이관 기반을 조성한 후 사업계획 승인, 개선명령 시행 등 관련 사무를 본격적으로 시행할 필요가 있다.

4. 운영개선을 위한 자원확보 방안 마련

자가용 승용차 이용은 증가하고 있는 반면에 대중교통수단인 버스의 수

요는 지속적으로 감소하고 있으며 이는 버스 산업의 경영상태 악화와 서비스 저하로 이어지고 있다. 또한 버스차량 당 인건비 및 유류비 등 운송원가의 지속적인 인상으로 인하여 버스경영의 악화와 버스산업의 경쟁력이 저하되고 있다. 버스노선에 대한 공공서비스 제공차원에서 버스운송사업체의 경영개선 및 서비스 향상을 위한 재정지원이 최근에 이루어지고 있다. 「여객자동차운수사업법」에 의하면 자동차의 고급화·터미널의 현대화, 수익성이 없는 노선의 운행, 공동시설 및 안전관리시설의 확충·개선, 낡은 차량의 대체, 터미널의 이전과 규모·구조 또는 설비의 확충·개선, 여객자동차운수사업의 서비스 향상을 위한 시설·장비의 확충·개선, 기타 여객자동차운수사업의 진흥을 위한 사항으로서 건설교통부령이 정하는 사항 등에 대해서는 여객자동차사업의 재정지원이 가능하도록 되어 있다.

현재 서울시의 경우 광역버스에서 많은 적자가 발생하고 있다고 하지만 구체적인 적자금액은 파악되고 있지 않다. 향후 수도권교통조합에서 광역버스를 관리할 경우 지역별 적자노선 및 재정지원 규모는 매우 중요한 내용이므로 운송원가, 수입금 관리 및 결손 보전에 대한 방안이 마련되어야 한다. 이와 함께 사업개선명령, 준공영제 시행 등 비수익노선에 대한 재정분담, 버스 고급화, 차량의 대체, 시설·장비의 개선 등의 재정지원을 위한 예산 확보 방안을 모색할 필요가 있다. 현재 수도권에서 혼잡통행료를 징수할 필요가 있다는 논의가 있는데, 혼잡통행료를 행정구역 경계지점에서 징수할 경우 시·도간에 갈등이 유발될 수 있으므로 수도권교통조합에서 혼잡통행료를 징수하여 광역버스 운영비로 활용하는 방안을 검토할 필요가 있다.

IV. 결론

수도권 광역철도의 연차적 개통은 수도권 통행패턴을 크게 변화시킬 것으로 예상된다. 현재는 광역버스가 간선 대중교통의 기능을 수행하고 있어서, 경기·인천지역에서 서울 도심까지 운행되는 경우가 많지만 향후에 광역철도가 개통되면 현재 운행되고 있는 광역버스의 기능이 줄어들어 철도역을 중심으로 셔틀기능을 수행할 것으로 예상된다. 수도권의 광역교통체계가 철도 중심으로 개편되기까지는 많은 시일이 소요될 것으로 예상되므로, 그

때까지는 대중교통 이용자의 편의제공을 우선으로 광역버스 서비스를 개선하고 정류장 표지판 정비, 수도권 노선버스 번호체계 정비, 광역버스 디자인 개선 등 광역교통 수요자들이 대중교통을 편하게 이용할 수 있는 방안이 적극 추진될 필요가 있다.

참고문헌

1. 경기개발연구원(2006), 수도권교통조합 중장기 기본계획 -수도권 광역교통 운영체계의 연계방안-, 수도권교통조합.
2. 서울특별시(2003), 2002 서울시 가구통행실태조사, 서울시정개발연구원.
3. 조응래(2004), 경기도 대중교통관리기구 설립방안에 관한 연구.
4. 한국교통연구원 · 서울시정개발연구원 · 경기개발연구원 · 인천발전연구원(2006), 수도권교통조합 중장기 기본계획, 수도권교통조합.