기획특집

대중교통 활성화를 위한 정책 제언

성산읍 주민자치위원 고 기 봉

1. 들어가며

도시화가 가속화됨에 따라 도시가 안게 되는 사회적 문제 중 하나는 교통질서 확립이다. 제주특별자치도 역시 급속한 도시화 과정을 겪으면서 무질서한 교통문화가 사회적 문제로 대두되고 있다. 차량을 운행하는 시민들이 교통질서를 제대로 지키지 않는 사례가 빈번하게 발생함에 따라 시민의식 상실에 따른 위화감 조성은 물론 교통사고 위험까지 상존하고 있다.

특히 도심지의 무질서한 주차난은 운전자들 스스로의 짜증은 물론 심각한 도시문제로 대두되고 있다.

제주는 관광객이나 도민들이 이동하는데 불편한 곳이다. 제주는 관광객과 도민을 포함해 유동 인구가 한해 1,500만 명이 넘는 국내 · 외 대표적인 관광지인데도 지하철 같은 대중교통 수단이 턱없이 부족하다.

관광객들 사이에선 "제주를 여행하려면 렌터카를 빌려라"는 얘기가, 도민들 사이에선 "차라리 자가용을 장만하는 게 낫다"는 말이 나오면서 렌터카는 2017년 3만대를 넘어섰고, 가구당 차량 보유대수는 전국에서 가장 많은 1.25대에 달한다.

이러한 흐름에서 민선 6기 공약으로 '대중교통 시스템의 획기적 개선'이 제시되었으며, 2014년 말 보다 구체적인 내용을 담은 대중교통 체계 개편방안이 발표되어 2017년 8월 26일 대중교통체계를 개편해 시행에 들어갔다. 30여년만의 전면 개편이라며 '더 빠르고, 더 편리하고, 더 저렴한' 대중교통 서비스 제공이 목적이다.

본 글에서는 제주특별자치도 대중교통체계 개편 추진의 이용자 중심의 성공적 추진을 위한 정책 추진 방향을 논의하고자 한다.

2. 제주특별자치도 대중교통체계 개편을 하는 이유

최근 제주지역은 인구와 자동차가 급격히 증가하고 있어 교통 혼잡이 이슈로 떠오르고 있다. 통행수요가 증가함에 따라 도로혼잡이 갈수록 심각해지고 있으며, 이러한 추세는 지속될 것으로 전망된다. 제주지역의 인구와 세대수는 2001년 이후 지속적으로 증가하고 있으며, 이와 함께 자동차 등록대수도 증가하고 있다. 특히 2009년 이후 주민등록인구는 매년 약 1만 명 이상, 자동차 등록대수도 약 1만 대 이상 급속히 증가하고 있다. 이러한 인구와 자동차수 증가는 출퇴근 시간대를 중심으로 도심내 주요도로의 교통 혼잡으로 이어지고 있는 상황이다.

전 세계적으로 차량 증가에 의한 교통 정체 문제는 교통사고 증가, 물류비 증가, 환경오염 문제 등을 발생시켜 왔으므로 교통정체로 인한 문제의 심각성을 인지한 각 국가의 전문가들은 이미 30년 전부터 이를 해결하기 위해 많은 노력을 기울여 왔다.

따라서 서울시는 버스와 버스, 버스와 지하철 등 버스와 타 교통수단을 잇는 환승교통시스템으로 대중교통을 이용하는 시민이 다른 교통수단을 보다 빠르고 편리하게 환승할 수 있도록 대중교통 이용 환경을 개선하였다.

대중교통 환승센터는 서울 외곽에서 도심으로 진입하는 승용차 위주의 교통량을 줄이고 대중교통 이용을 활성화하여 도심 교통 환경을 개선하는 역할을 하고 있다.

서울시는 우리나라 대중교통 정책에 큰 영향을 미쳤다. 지난 2004년 버스를 중심으로 대중교통체계 개편 및 중앙버스전용차로, 민간이 주도하던 버스 시장에 공적 기능을 부여한 준공영제는 서울시가 맨 처음 도입한 것들이다.

제주도는 2010년대로 접어들며 이주민과 관광객이 급증하면서 차량도 급격하게 늘고 있다. 2011년 제주도 전체 25만7,000여대였던 자동차가 2017년 6월 30일 현재에는 48만2,865대(역외세입차량 12만815대 포함)로 2배 가까이 불어났다.

그 결과 차량 증가로 인한 교통정체 문제는 더욱 심각해지고 더불어 사고도 늘고 있다. 또 주차난도 가중되면서 행정당국은 불법 주·정차 문제에 행정력과 예산을 허비하고 있다고 호소한다.

우리의 교통문제 해결을 위한 대책은 주로 도로의 소통 원활 및 정체 등의 교통상황에 대한 정보 제공에 역점을 둠으로써 승용차 등 개인교통수단 이용자들에게는 많은 도움을 주었으나, 대중교통수단 이용자들에 대한 대중교통정보 제공은 미흡한 실정이어서 도시교통수단으로서 대중교통의 역할이 보다 확대될 필요가 있다. 승용차 이용자들이 버스로 통행수단을 쉽게 전환할 수 있도록 제주 지역 대중교통체계의 전면적인 개편이 필요하게 되었다.

이에 제주도는 자가용 이용을 억제하고 대중교통 이용을 활성화시키기 위해 30년만에 대중교통체계 개편을 단행했다.

제주특별자치도는 대중교통 체계의 획기적인 개선을 위해 빠르고 안전한 대중교통 구축, 대중교통 운영시스템 선진화, 이용자 중심의 친환경 대중교통 구축을 부분별 목표로 설정하였다.

2017년 8월 26일 시행된 제주형 대중교통체계는 제주도 전역을 시내버스화 해 현행 동지역과 일부 읍・면지역에 운행하던 시내버스를 모든 지역으로 확대하고 동일한 시내버스 요금, 대중교통 우선차로제 도입 등을 적용하는 방안이다. (제주형 대중교통 우선차로제 도입 목적은 도시교통정비 지역내 교통 혼잡이 극심한 지역에 대중교통, 영업용 승합자동차 등의 통행속도 및 정시성 향상을 통한 여객서비스 개선과 도로이용 효율성 향상을 위하여 일정 요건에 해당되지 않는 자동차는 일부 구간의 일부 차로 운행을 제한하며, 운행가능 자동차의 종류는 노선버스, 전세버스, 택시, 교통약자이동지원센터차량, 경찰서 승인을 받은 어린이통학버스, 긴급자동차로 명시하고 있음)

대중교통 활성화를 위한 개편 내용을 살펴보면 이를 위해 제주도는 1. 제주 전지역 시내 버스화 및 급행버스 신설 2. 간・지선 노선체계 전면 개편 및 환승체계 구축 3. 대중교통 우선차로제(15,3km) 도입 4. 동・서부 지역(동광, 대천) 관광지 순환버스 신설 5. 버스 증가, 디자인 개선, 무료 Wi-Fi 제공 6. 제주 교통 복지 카드 도입 및 요금면제 적용 범위 확대 7. 신규 요금제 교통카드시스템 및 버스정보시스템 확대 구축 8.대중교통 운영체계 개편 9. 제주교통혁신 종합상황실 및 모니터링단 운영 등이 핵심이다.

제주도는 “대중교통 체계 개편은 지속가능한 제주, 보편적 복지가 구현되는 제주를 위해서 반드시 가야 할 길”이며 “도시 발전의 중심을 승용차가 아니라 대중교통, 보행자, 교통약자로 전환하는 출발점”이라고 강조했다.

하지만 이 과정에서 교통난을 오히려 가중시킨다는 지적과 애초 렌터카 이용이 많은 관광지라는 지역 실정을 고려하지 않은 채 자가용 억제책을 추진하려는 것에 문제가 있다는 목소리가 나오고 있다.

대중교통체계 개편 시행에 들어가자마자 곳곳에서 혼란과 혼선이 빚어지면서 도민 불만이 폭발했다. 불과 나흘 만에 753건의 불편신고 민원이 접수되고, 노선 불만, 버스시간 부정확, 운전자 불친절, 정류장 시설 문제 등과 관련한 불편 · 불만 사항이 근 한 달가량 폭주했다.

2017년 12월 22일 기준으로 총 14차례에 걸쳐 노선신설 15건, 노선에 대한 운항시간표 조정 55건 등 대중교통 불편사항 후속조치를 시행해 노선, 시간표, 요금체계, 버스노선번호를 조정하는 등 안정화를 위한 후속 조치를 마무리해 나가면서 정착되어 가는 모습을 보이고 있다.

대중교통 개편 불편 사항 개선 내용을 살펴보면 다음과 같다.

우선 제주시 중앙로 진입노선이 조정되었다. 제주시의 기존 생활권인 중앙로 노선에 대한 시민들의 요구로 하귀~중앙로~제주대병원 노선 및 함덕~중앙로~제주대병원 노선이 신설되어 이용자 중심의 대중교통 체제 개편이 이루어졌다.

또한 읍 · 면 중산간 지역에 빈차들이 많이 다닌다는 지적이 나오는 등 수요가 상대적으로 적음에 따라 배차 간격을 확대하고 미니버스나 승합차 등 수요 응답형 교통수단을 도입하는 방안이 검토되고 있다.

이와 함께 모든 정류장에 정차하지 않고 주요 정류장만을 거쳐 빠르게 운행하는 함덕에서 하귀를 연결하는 시내 급행노선도 신설되어 제주 시내 생활권이 편리해졌다.

개편 초기부터 계속적으로 불편 민원이 제기되고 있는 버스노선번호 '-(붙임표)' 표시를 가령 '201-1' 또는 '210-2', 표시가 노인층을 중심으로 불만이 계속되고 있음에 따라 버스노선번호를 단순화해 211 또는 212 등으로 새롭게 바꿈으로써 누구나 쉽게 구분할 수 있게 되어 이용자들이 편리해졌다.

시외버스 요금은 최대 3,300원이었지만 대중교통체계 개편 후 시외버스를 대체할 급행버스는 요금이 최대 4,000원으로 시외버스보다 700원 비쌌다는 민원을 고려해 급행버스 요금을 최대 25% 인하하기로 결정했다. 인하 폭을 구체적으로 살펴보면 만 19세 이상 일반 승객에게 적용하는 거리별 요금은 5㎞당 500원에서 200원으로 인하됨으로 급행버스를 이용하는 일반 승객이 내야 하는 최대 요금은 4,000원에서 3,000원으로, 청소년(만 13~18세)의 경우 거리별 요금이 5㎞당 400원에서 160원으

로 낮아졌고, 어린이(만 13세 미만)는 5㎞당 250원에서 100원으로 인하되어 시민들이 경제적 부담이 줄어들었다.

한편 급행버스는 제주시 · 서귀포시 터미널과 공항을 중심으로 읍면지역을 연결하고 주요 환승지점과 주요 거점에서만 정차해 이동 시간을 대폭 줄인 교통수단이다.

급행버스 요금의 인하로 그동안 일반 간선버스를 이용해 장거리를 이동했던 읍면지역 승객과 제주시에서 서귀포시, 서귀포시에서 제주시로 출퇴근하는 시민들의 수요가 급행버스로 이동하는 등 승객 분산 효과를 누리고, 급행버스 이용률 저조 현상 해소 및 대중교통 이용자가 증가할 것으로 보고 있다.

대중교통체계 개편으로 기존 5·16도로를 오가는 버스는 40대에서 절반 이하인 19대로 줄고 46인승 버스만 운영되던 것이 절반 이상은 33인승으로 바뀌어 운행 버스와 좌석마저 축소되면서 출퇴근 시민들은 불안한 마음을 놓지 못하고 있었다. 출근 시간에는 만원버스로 인해 지각을 걱정해야 하는 처지인데다, 퇴근 시간에는 5·16도로의 구불구불한 코스를 계속해서 콩나물시루처럼 시달리면서 서서 가야 하는 실정이다. 최근처럼 눈 날씨가 이어질 때는 승객이 급증해 버스를 2~3차례 놓치는 경우도 있다고 한다.

애초부터 서귀포시 도심과 제주시를 잇는 5·16도로의 중요성을 고려했다면 이 같은 불편과 혼선은 겪지 않아도 될 일이다.

따라서 5·16도로 버스 19대에서 22대로 증차 및 기존처럼 46인승 버스 배차 및 남조로 버스노선을 남원에서 서귀포등기소로 종점을 변경 연장하여 10대에서 12대로 증차 운행하여 제주시에서 서귀포시로의 이동 편의가 제공되었다.

대중교통체계 개편 이전보다 오히려 버스 이용 불편이 가중되고 있다면 문제가 아닐 수 없다.

따라서 대중교통체계 개편 후 가장 불편 사항은 버스를 기다리는 대기시간이 길어졌고, 한 번에 여러 대의 버스가 몰려서 오는 바람에 일부 노선의 시간표를 조정하는 작업도 진행되어야 한다는 것이다.

대중교통 수단은 개인 교통수단보다 훨씬 저렴하고 정확하지만, 대기 시간과 환승 때문에 불편한 점도 많다. 승용차는 이른바 '도어 투 도어' 서비스가 가능해 연계 · 환승체계가 필요하지 않지만, 대중교통은 그 특성상 모든 사람에게 한 번의 이동을 통한 '도어 투 도어' 서비스를 제공할 수 없다. 이 때문에 효율적인 연계 · 환승체계를 구축하는 것이 필수적이다. 이를 통해 대중교통에서 소외된 사람들이 이동권을

보장할 뿐 아니라, 불편함 때문에 대중교통의 이용을 주저하고 있는 많은 도민들의 다시 대중교통을 이용할 수 있다.

한 예로 현재 대천동(번영로) 환승센터에서 제주대학교 방면으로 가는 버스 노선 연결이 제대로 이루어지지 않아 너무 많은 환승 시간으로 불편함이 계속되고 있다. 성산 및 표선에서 오는 버스 운행 시간을 일부 조정하여 환승 시간을 단축시킴으로써 이용에 불편함이 없도록 해야 할 것이다.

현재 대천동에서 제주대학교 방면으로 갈려면 35분에서 40분 정도 기다려야 환승이 가능한데, 버스정보시스템을 잘 활용하여 환승시간 단축을 모색해 보아야 할 것이다.

그리고 대중교통 개편 체계에 어긋나는 한 예로 성산에서 공항으로 운행하는 급행버스가 제주시 터미널까지 일반 지선보다 늦게 도착함으로써 급행버스의 본래 목적이 퇴색되지 않길 바란다. 그 이유는 일부 지선버스는 성산에서 송당을 경유하지 않고 제주시 터미널로 운행하는데 급행버스는 송당을 경유하기 때문이다.

대중교통은 한 개인의 소유물이 아니라 공공의 이익이 우선되어야 하므로 환승 제

〈그림 1〉 버스 활성화 방안 효과

도를 잘 활용하여 급행버스 본래의 목적 취지에 맞게 개선되어 운행되어지길 바란다.

제주도는 대중교통체제 개편과 맞물려 2018년부터 공공형 어르신 택시, 환승택시, 관광택시를 도입할 계획으로 어르신택시는 읍·면지역에서 70세 이상 노인을 대상으로 1,000원으로 동일한 읍·면지역을 이동할 수 있도록 지원하는 제도다.

또한 환승택시는 버스에 내려 40분 이내에 택시를 이용할 경우 800원을 지원하는 방안이 검토되고 있다.

대중교통체제 개편에 따른 큰 틀에서의 후속조치와 불편 사항을 계속 모니터링하고 개선할 부분은 계속적으로 개선해 나감으로써 대중교통 활성화 방안을 모색해 나가야 할 것이다. 따라서 버스 활성화 방안 효과를 〈그림 1〉처럼 요약해 볼 수 있다.

3. 대중교통 활성화를 위한 주민 및 행정의 노력 필요

무엇보다 대중교통 이용의 생활화는 출퇴근 시간 도심 정체를 줄이기 위해 시급히 해결해야 할 숙제다. 자가용 차량의 가파른 증가로 도심의 간선 도로는 물론 이면도로까지 몸살을 앓고 있는 반면 이를 해소할 도로와 주차장 확보 등은 현실적으로 한계에 봉착해 있다.

가장 확실한 대책은 도심으로 진입하는 자가용을 줄이는 것 외에는 사실상 대안이 없다. 즉 대중교통 이용의 활성화가 최선이라는 결론이 자연스럽게 도출된다.

대중교통 사회 서비스로 인식해야

준공영제에 소요되는 비용을 절감하기 위하여 불법 주·정차 단속과 함께 시내 모든 주차장의 유료화를 통해 주차난을 해소하고 쾌적한 도시 환경을 유지하며 시내버스 업체의 경영개선 및 도 재정 지원 예산 절감을 위해 시민들에게 대중교통을 이용하도록 적극적인 홍보가 필요하다. 따라서 65만 제주도민이 한 달에 한 번씩만이라도 시내버스를 이용해 준다면 버스회사는 연간 89억7,000만원의 수입증대 효과를 가져와 도 재정지원금 절감으로 준공영제는 시민들의 편익, 복지 차원에서 접근하고 있다는 점이다.

준공영제는 지자체에 막대한 재정 부담을 안긴다는 큰 단점을 가지고 있으나 준공

영제는 수익에 초점을 맞춘 것이 아니라 교통 복지정책이기 때문에 경제 논리로 바라 볼 수 없다는 것이다. 서울시의 평가 매뉴얼은 제주도에도 많은 시사점을 던진다. 제주 실정에 맞는 평가 매뉴얼을 만들어 버스 회사들을 관리하기 위해서 어떤 정책을 펴고 있는지 확인하고 예산이 낭비되는 일이 없도록 해야 할 것이다.

버스 교통약자를 배려한 서비스 향상

버스 노선도의 배차 시간표와 실제 버스의 배차 간격 불일치로 충분한 버스 배차 투입으로 정시성 확보가 필요하다.

디자인뿐만 아니라 예비차를 활용한 교통약자 전용 버스 신설 및 약자를 고려한 시설(점자안내표지판) 증설 · 승강편의시설 확충이 절실히 필요하다.

대중교통에 IT 기술 접목으로 버스 와이파이 서비스, 사고 정보 · 최적 노선 등 알림 서비스 등이 필요하다.

자가용 수요 억제 없이 대중교통 혁신 없어

시내버스를 이용하게 되면 시민들이 가까운 거리를 걷게 되므로 건강 증진에 효과가 있고, 불법주정차가 난무한 도심지는 주차 질서 확립과 함께 주차난 해소에 도움이 된다.

또 자가용 이용 자제에 따라 에너지 절약과 대기환경 개선으로 인해 쾌적한 도시환경이 유지되고 개개인의 유류비 절감에도 도움이 된다.

버스 운행에 대한 불평불만보다는 무엇보다 대중교통 이용에 대한 시민들의 자발적인 참여가 중요하다. 제주도에서 아무리 대중교통을 이용하자고 발버둥을 친다 한들 시민들의 의식이 변하지 않는다면 아무 소용이 없다.

또 다른 원칙은 개인 자가용 이용에 대한 강력한 수요 억제이다. 대부분의 유럽 도시들이 그렇듯 자가용 보급률이 지속적으로 증가하고 있는 상황에서 도심 내 자가용 이용에 대한 제약이 뒤따른다. 밀라노의 경우 자가용의 도심 이동시 도심 진입 게이트를 통해 미리 교통세를 납부해야 가능하다. 프라하는 버스마저 도심 진입을 차단하고 있다. 자가용 이용 억제 없이 대중교통 활성화는 불가능하다. 제주도의 신교통수단을 도입한다 해도 자가용 이용을 억제하는 정책이 뒷받침되지 않는다면 대중교

통 체제 개편의 성과를 낼 수 없다고 단언한다.

특정 교통수단 도입이 아닌 대중교통 활성화 차원에서 접근해야

유럽의 대중교통이 활성화 될 수 있었던 기본적인 차이는 앞선 두 가지 원칙에 각 도시의 특성에 맞는 대중교통 시스템을 선택할 수 있는 국가 차원의 지원 제도가 있기에 가능했다. 우리나라처럼 지하철 또는 고가전철을 선택해야 중앙 정부 지원을 받을 수 있는 구조가 아니다. 각 도시의 교통정책을 추진하면서 가장 필요한 대중교통 수단을 선택하고, 이를 지원하는 합리적인 지원 방식을 통해 다양한 대중교통 정책이 꽃 피울 수 있었다. 국가 차원의 법, 제도 정비가 시급한 이유다.

지속가능한 도시 개발, 교통정책에 담아야

유럽의 교통정책은 단순히 대중교통 활성화로만 설명할 수 없다. 도시의 정체성과 지속가능한 개발에 대한 고민이 함께 담겨있다. 주요 교통정책을 통해 도시 내 균형 발전과 기후변화 협약을 지키려는 철학이 존재한다. 단순한 시스템이 아닌 문화로 이해할 때 진가를 확인할 수 있다.

대중교통 거버넌스 활성화가 필요(대중교통 이용 운동 전개)

대중교통 활성화를 위해서는 시민의 적극적인 참여와 정부 등 해당기관의 이해와 협조가 필요하다.

시민들의 의견을 가감 없이 청취할 수 있는 방법 제시로 청취한 시민의 의견이 직접 정책결정에 반영되는 연계과정의 투명성이 필요하다.

제주도는 유관기관과 기업체, 단체, 각 읍 · 면 · 동에 협조공문을 발송하고 플랜카드를 붙이는 등 다양한 방법의 홍보와 함께 시민들의 자발적 참여를 유도해야 한다.

예산과 관련 있는 대중교통 정책의 합리적 우선순위 검토 필요

요금 정책이 교통정책의 핵심이므로 무상요금, 반값교통 등 다양한 요금 정책을

통해 대중교통 활성화를 유도하여 수요 관리 계획이 필요하다.

대중교통 종사자의 권익 보호를 통해 자부심과 긍지를 느낄 수 있도록 해야 할 필요가 있다. 따라서 제주도 대중교통 정책의 좋은 성과에 대하여 많은 홍보가 필요하다.

4. 대중교통 활성화를 위한 정책 제언

대중교통 체계개편의 조속한 안정화를 위해서 현장대응과 민원대응을 철저히 준비할 필요가 있다. 즉 민원대응의 경우 충분한 사전교육과 효율적인 대응으로 신속한 처리가 중요하다.

전국 자동차 보유율 1위, 제주시내 주요 구간 차량 속도 15km/h 이하, 인구 10만 명당 교통사고 발생건수와 부상자수 비율 1위 등으로 교통 문제로 몸살을 앓는 제주에 '대중교통' 중심의 강력한 정책이 처방돼야 한다는 제안이 나왔다.

끝으로 이 같은 문제를 해결하기 위해 제주도 대중교통 활성화를 위한 정책 제안을 하고자 한다.

첫째 : 탄소배출량 저감을 위한 저탄소 녹색성장 승용차 차량총량제 실시

둘째 : 주차요금 차별화 정책

주차요금 차별화는 이용자 부담의 원칙에 따른 정책이다. 도심, 도로, 상가이면도로에 주차요금을 부과하고 주차장 사업자에게 인센티브를 제공하면서 차고지 증명제를 정착시킨다.

셋째 : 교통혼잡 비용 등 사회적 비용 저감을 위한 차량총량제

혼잡통행료는 도심의 혼잡한 구간에 접근하는 것을 관리하는 제도이다. 예를 들어 중앙로가 혼잡이 심하면 중앙로를 이용하는 승용차들은 요금을 부담해야 한다. (다만 지역주민은 통행료를 면제받고, 생업차량도 배려할 수 있게 보완한다)

넷째 : 차량 입도 제한과 렌터카 차량 총량제가 필요하다.

렌터카를 비롯한 수단별 총량제를 시도하고, 외부에서 들어오는 차량은 더욱 적극적으로 관리한다. 예를 들어 입도하는 차량에 부두에서 체류 스티커를 부착하여 정해진 체류 기간이 일주일인데 기간을 넘게 되면 추가적으로 교통유발에 대한 비용을 지불한다.

다섯째 : 내비게이션 회사와의 협력 체계 구축 필요

내비게이션은 렌터카만을 위한 별도의 서비스를 제공해 교통 순환을 원활히 유도한다.

여섯째 : 환승정류장 주변 주차장 확보 및 자전거 거치대를 설치하여 이용객들의 불편을 최소화해야 한다.

일곱째 : 도심혼잡구역으로 차을 끌고 나가는 것을 억제하는 방향으로 도심권 외곽 경계선쪽에 환승센터 건립 및 차량통행량 제한 정책을 적극적으로 추진해 나가야 한다.

새로운 대중교통수단 도입은 통행 수요가 많지만 버스 · 택시 등 기존의 대중교통이 효율적으로 이를 처리하지 못하거나 도시계획과 연계해 주거 · 업무 · 교통을 연결하는 개발을 추진할 때 가능하며 신교통수단 도입은 장기적인 관점에서 볼 때 대중교통체계 개편의 일부로 볼 수 있다. 따라서 신교통수단 도입은 대중교통 서비스의 효율성과 다양성을 증진시킬 수 있는 방안이라는 점에서 대중교통체계 개편의 연장선으로 이해할 수 있다.

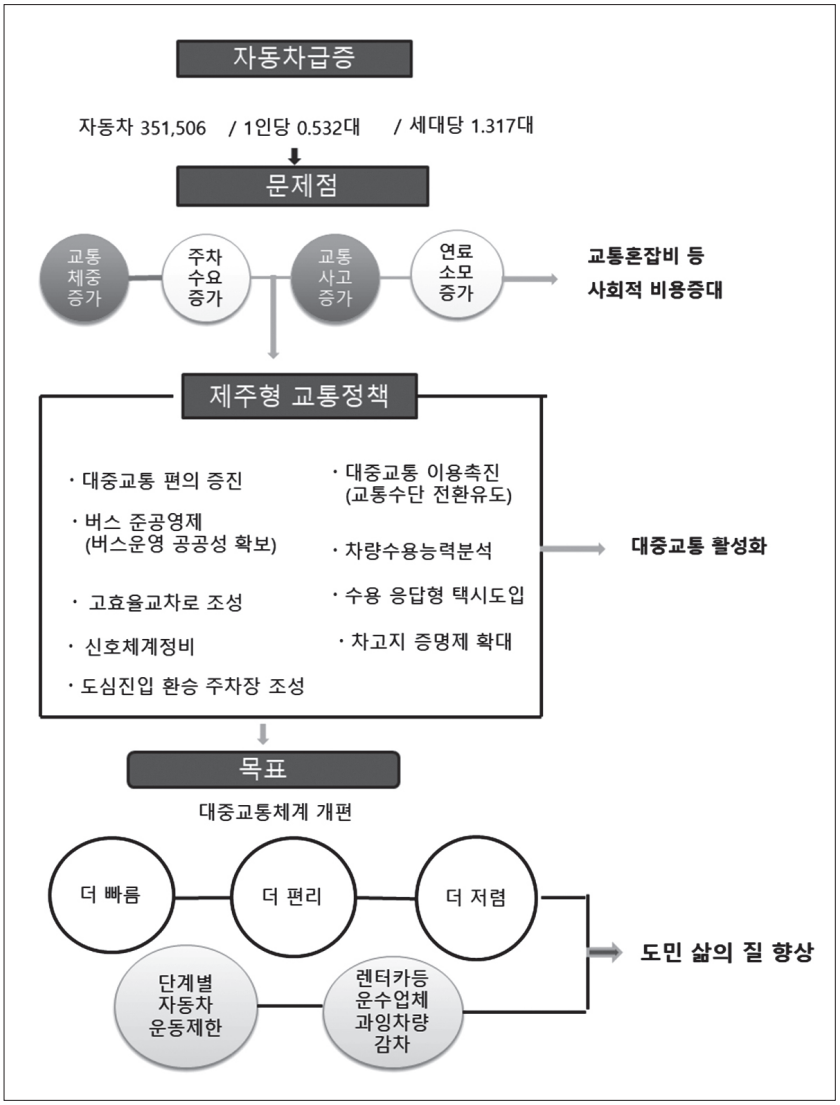
대중교통 체제 개편 시행 초반인 현재는 익숙했던 많은 부분들이 바뀌어 불편한 사항이 많은 것은 어쩔 수 없을 것이다. 하지만 대중교통의 활성화는 자가용 의존도를 낮춤으로써 이산화탄소 배출이나 대기오염을 줄일 수 있으며 더불어 스마트도시의 궁극적인 목적인 지속가능성을 증대시킬 수 있는 주요 방안이다.

대중교통의 이용은 개인의 신체활동량을 증가시키므로 그에 따른 비만도를 감소시키는 긍정적인 영향이 있어 청정 제주와 장수의 섬으로 자리매김할 수 있을 것이라 생각한다.

자가용을 이용하는 사람은 올바른 주차질서를 확립하기 위해서도 주차요금을 내야 한다는 의식변화가 있어야 한다. 제주도민 모두가 대중교통 이용을 활성화함으로써 올바른 대중교통문화를 만드는 데 앞장설 수 있길 기대한다.

막대한 혈세만 축내는 돈 먹는 하마가 되지 않도록 긴장을 늦춰선 안 되며 보다 면밀히 현장을 살피고 불편을 최소화하는 데 행정력을 기울여야 할 것이다.

끝으로 제주 대중교통 체제 개편을 한마디로 요약하면 “더 빠르고, 더 편리하며, 더 저렴함으로써 도민의 삶의 질 향상‘에 있다고 할 수 있으며 〈그림 2〉 제주형 교통정책으로 요약할 수 있다. 제주발전포럼


자동차급증
자동차 351,506 / 1인당 0.532대 / 세대당 1.317대
문제점
교통 체중 증가
주차 수요 증가
교통 사고 증가
연료 소모 증가
교통혼잡비 등
사회적 비용증대
제주형 교통정책
· 대중교통 편의 증진
· 버스 준공영제 (버스운영 공공성 확보)
· 고효율교차로 조성
· 신호체계정비
· 도심진입 환승 주차장 조성
· 대중교통 이용촉진 (교통수단 전환유도)
· 차량수용능력분석
· 수용 응답형 택시도입
· 차고지 증명제 확대
대중교통 활성화
목표
대중교통체계 개편
더 빠름
더 편리
더 저렴
단계별 자동차 운동제한
렌터카등 운수업체 과잉차량 감차
도민 삶의 질 향상

〈그림 2〉 제주형 교통정책

[참고문헌]

제주특별자치도 홈페이지 (http://www.jeju.go.kr)

서울특별시 홈페이지(http://www.seoul.go.kr)

제주특별자치도 차량 증가에 따른 수용능력 분석 및 총량관리 법제화 검토 용역 보고서

손상훈(2017), “제주특별자치도 대중교통체계 개편의 성공적 추진을 위한 정책 제언 : 홍보 및 대응 부문”, 정책이슈브리프, 제주연구원.

손상훈(2017), “대중교통 상시지원 시스템 도입 방안”, 제주연구원 연구보고서.

고경호 기자, 제민일보 2017년 12월4일자, “제주지역 급행버스 최대 요금 인하된다”

고병수 기자, 국제뉴스 2017년 12월22일자, “제주도, 대중교통개편 이후 도민 불편 해소에 115건 후속조치 단행”

손은범 기자, 한라일보 2017년 12월20일자, “연속기획/ 제주형 대중교통, 최적안인가? (1)”

이상민 기자, 한라일보 2017년 12월27일자, “연속기획/ 제주형 대중교통 최적안인가? (4)”

이상민 기자, 한라일보 2017년 12월20일자, “제주 급행버스 요금 최대 25% 인하”

제주신문 2017년 12월25일자, “제주 대중교통 활성화를 위한 제언”, 생활공감모니터 고기봉

헤럴드 경제 2016년 12월22일자, “〈경제광장 - 최정호 국토교통부 제2차관〉 ‘대중 교통 활성화’ 이제는 환승이다”

한형진 기자, 제주의 소리 2017년 11월17일자, “제주 교통 문제, 반발 있어도 대중교통 중심돼야”