

	구분	최우수상	지자체	광역	기관명	충청남도 교통정책과
	제목	충남형 알뜰교통카드 도입추진				

## □ 추진배경

- 광역간 운행중인 대중교통의 광역환승체계를 구축하여 대중교통 이용을 확대함으로써 광역생활권 상생구축 등 교통복지 및 대중교통 활성화 도모

## □ 추진내용

- 하드웨어형 환승시스템에서 소프트웨어로 운용방식 전환
  - 현재 모든 지자체의 경우 버스 내 결제단말기(하드웨어)의 결제 알고리즘을 변경\*하는 환승시스템 방식을 택하고 있으나,
    - \* (불가사항) 시도민 및 카드구분 불가, (개발사항) 환승횟수, 환승시간, 환승수단, 환승노선, 정산검증, 환승손실 산정 등
  - 알뜰교통카드 시스템(소프트웨어)을 활용하여 새로운 광역 환승·환급 알고리즘 방식을 개발하여 전국 최초 도입('22년 1월 시행)

## □ 주요성과(기대효과)

- 행정력 간편화 및 간소화
  - 환승에 따른 다양한 기준점 제공을 통한 지자체별 명확한 손실분담 도출 및 별도 용역 없이 정산 신뢰성 확보
- 초기 구축비 절감
  - 알뜰교통카드 환승시스템 소프트웨어 개선비 5천만원으로 다양한 교통수단(노선버스, 도시철도, 광역철도) 환승제 도입
- 간편한 환승시스템 도입
  - 재정자주도가 낮은 도내 시·군 지역에 손쉬운 광역환승제 도입
- 지자체 예산 절감
  - 알뜰교통카드 이용률에 따라 환승손실이 결정되므로 모든 카드가 적용되는 결제단말기 환승시스템 대비 환승손실액 최소화(30% 이상)
  - ※ 지자체에 따라 매년 10~100억원 환승손실 발생

담당부서 연락처

충청남도 교통정책과 (041-635-4567)

	구분	우수상	지자체	기초	기관명	경상남도 진주시 교통행정과
	제목	시외버스와 시내버스 간 대중교통 광역환승할인제 시행				

## □ 추진배경

- 진주시와 사천시는 동일 생활권임에도 불구하고 비효율적인 교통 체계\*로 인하여 두 지역 이동 간 대중교통 이용을 꺼리고 자가용 선호
  - \* 두 지역 간 대중교통 수단은 시외버스가 유일
- ⇒ 국도 3호선의 만성 정체 및 그에 따른 환경오염과 시간적, 경제적 손실 발생

## □ 추진내용


- 사업추진 장애요인 극복사항
  - 관할 관청(경남도, 사천시)이 달라 협의 어려움
    - ⇒ 시민 교통편의 증진을 위해 객관적인 자료 수집과 용역 추진 등으로 지속적인 사업 제안
  - 시외와 시내 버스 간 수익경쟁으로 사업 미참여
    - ⇒ 새로운 아이디어로 모두가 만족하는 사업모델 제안
      - ※ 시외와 시내 버스간 독특한 환승할인제를 제안하여 기존 업체의 사업권은 보장하고, 시민들은 교통비 절감 혜택 발생
  - 사업비 부담으로 협의 지연
    - ⇒ 사업을 건의한 진주시가 좀 더 많은 사업비를 부담
      - ※ 진주시 60%, 경상남도 30%, 사천시 10%

## □ 주요성과(기대효과)

- 교통체계 개선으로 대중교통 이용 편리함과 교통비 절감으로 시민 호응도 상승
- 환승할인제 도입으로 만성적인 교통체증 구역인 3번, 33번 국도 교통체증 개선
- 승용차 사용 감소로 대기오염 저감 등 사회적·환경적 효과
- 양 시민의 활발한 교류로 양 市의 지역 경제 활성화에 기여

담당부서 연락처

경상남도 진주시 교통행정과 (055-749-8729)

	<b>구분</b>	우수상	지자체	광역	기관명	대전광역시 버스운영과
	<b>제목</b>	잠자는 장기 휴면선수금, 알뜰교통카드로 시민들에게 다시 돌아가다				

## □ 추진배경

- 코로나19 등 소비위축으로 인하여 경제적 어려움을 겪는 시민들이 증가함에 따라 **교통비 지원 대책이 절실한 상황**
- 지난해 코로나19로 대전시 시내버스 이용객이 29% 감소하면서 **대중교통 이용 승객 창출 필요성 증가**
- 선불식 교통카드의 충전선수금 중 5년 이상 사용되지 않고 방치된 **충전 잔액을 시민에게 환원하도록 하는 방안 추진**

## □ 추진내용

- 알뜰교통카드 실태분석 및 마일리지 추가 지원을 통한 활성화 계획 수립
- 휴면선수금 관련기관 및 알뜰교통카드 관련기관 간의 협의를 통해 추가 마일리지 지급 결정
- 대도시권광역교통위원회와 한국교통안전공단의 시스템적 보완을 통해 대전 자체 추가 마일리지 지원 방식 확정

## □ 주요성과(기대효과)

- 사각지대에 방치되어 있던 교통카드 휴면선수금을 시민에게 환원
  - 현재까지 7억 원의 휴면선수금이 시민들의 마일리지로 지급됨
- 알뜰교통카드 가입자 및 이용자의 대폭 증가
  - '20년 7월 이용자 2,481명 ⇒ '21년 9월 10,229명
  - ※ 6대 광역시 중 인구 대비 알뜰교통카드 가입자 및 이용자 수 1위
- 대학생 및 청년층의 대중교통비 절감 효과
  - 인당 월평균 14,700원의 교통비 절감 혜택
  - 알뜰교통카드 이용자 중 20대~30대\*가 68%를 차지
  - \* 10,229명의 이용자 중 6,947명(67.91%)

	<b>구분</b>	<b>장려상</b>	<b>지자체</b>	<b>광역</b>	<b>기관명</b>	<b>서울특별시 교통운영과</b>
	<b>제목</b>	<b>광역버스 타고 올림픽대로에서 당산역(2,9호선)으로 바로 환승!</b>				

### □ 추진배경

- 수도권 광역교통 수요 증가, 대중교통을 이용한 광역 통행시간 과다
  - 대규모 예산과 장기간이 소요되는 광역도로·철도 건설, 복합환승센터 건립 외의 저비용·고효율의 대중교통 서비스 개선대책 필요
- 수도권에서 서울로 진입하는 장거리 시외·광역버스의 문제점 지속
- 수도권 주민과 서울 시민이 상생하는 포용적 광역교통 시스템 필요

### □ 추진내용

- 올림픽대로에서 연결되는 회차형 광역버스 환승정류장 조성
  - (진출입로) 올림픽대로에서 직결되는 버스전용 램프 신설(L=285m)
  - (정류장) 회차형 8면 설치
  - (보행시설) 기존 보행육교에 E/S·E/L·계단 연결
- 편의성·안전성·연속성을 극대화한 아케이드 및 클린룸 개발
  - 보행자의 원활한 이동과 안전을 최우선으로 고려한 여유있는 공간 설계
  - 눈·비오는 날에도 우산을 꺼낼 필요가 없도록 아케이드형 승차대 설치
  - 공기청정, 냉난방 기능을 더한 승차대기 및 휴게공간(클린룸) 마련
  - 복잡한 지하철 역사 내부(대합실)에서부터 체계적인 안내체계 구축

### □ 주요성과(기대효과)

- 광역버스 이용한 서울 출퇴근시 통행시간 최대 30분 단축
- 광역버스 정류장 환경개선으로 버스 대기 및 승하차 혼잡 개선
- 광역버스의 안전한 회차공간 확보, 운전기사 근로여건 개선
- 부도심에서 광역버스 회차를 통해 도심 진입 감소, 교통정체 완화
- 국토부와 수도권 지자체가 함께 추진하는 협력사업의 성공 모델 제시

담당부서 연락처

서울특별시 교통운영과 (02-2133-2456)

	구분	장려상	지자체	기초	기관명	경기도 김포시 철도과
	제목	김포골드라인의 극심한 혼잡률 개선				

## □ 추진배경

- 김포한강신도시 광역교통 부재
  - \* 김포골드라인 출퇴근시 열차내 혼잡률 최대 285%, 평균 222%
- 김포골드라인은 지선 노선으로 말단의 환승역 이용객 다수로 끝부분 역사 탑승을 못하고 3~5편성을 보내고 탑승해야 하는 상황 발생
- 전동차 증차, 광역교통 확충 등 장기적 대책이 아닌 즉각적인 대책을 통한 현재 이용객 불편 및 안전문제 해결 필요

## □ 추진내용

- 최대 재차인원(김포공항역) 현장조사 및 혼잡시간대 세부 분석 시행, 출퇴근시 심각한 혼잡률 원인분석
- 출근시 탑승불가 구간 대중교통 분산정책 구상
  - ※ 9호선 출근전용 급행순환버스 운영 실패사례
- 발상의 전환 ⇒ 비혼잡구간 운행단축(3편성중 1편성만 '양촌' 운행)으로 배차 간격 단축 시행
  - 출근시간대 양촌역 미운행 및 무료셔틀버스 운행 시행
  - 왕복시간 단축으로 출퇴근 시간대 "3분 배차간격 시간대" 확대(9분→48분)
- 출근시간대에만 예비편성 투입을 통한 추가 배차간격 단축 시행으로 혼잡률 개선 효과 추가 확대

## □ 주요성과(기대효과)

- (열차 혼잡률 조사결과) 최대 241%, 평균 178% 수준으로 혼잡률 개선 ⇒ 당초와 비교시 최대 및 평균 혼잡률 각각 44% 감소
- 혼잡시간대(혼잡률 200%이상) 35분 감소
  - 당초 출근시간대 혼잡률 200%이상 시간대가 1시간에서 25분으로 축소
- 풍무·고촌역의 승차불가 해소(3~5회→0회)

담당부서 연락처

경기도 김포시 철도과 (031-980-5511)

	<b>구분</b>	<b>입선</b>	<b>지자체</b>	<b>광역</b>	<b>기관명</b>	<b>서울특별시 버스정책과</b>
	<b>제목</b>	<b>미래형 광역버스환승정류소 '스마트쉘터' 설치 및 운영</b>				

## □ 추진배경

- 기존 광역버스정류소 버스승차대는 17년 이상 경과로 매우 낙후되고 광역교통 환승불편 개선을 위해 재정비의 필요성
- 버스 이용자가 흑한과 흑서, 미세먼지, 자동차 매연 등에 노출되는 등 문제점이 있고 편의기능이 매우 부족하여 광역교통 서비스의 질적 저하

## □ 추진내용

- 광역버스 회차 및 환승시설 개선사업 추진 협의(2019.~2020.)
- 버스정책시민위원회(2020.2.17)
  - 미래형 버스정류소 스마트쉘터 도입 계획에 대한 의견수렴
- 스마트쉘터 기본 및 실시설계 착수(2020.4.9.)
- 버스협의체 회의(1차 2020.5.13. / 2차 2020.7.3)
  - 버스 운행 및 승객안전 관련 운수사업자 및 운전기사 의견수렴
- 전문가 TF단 자문회의(1차 2020.5.14. / 2차 2020.7.3)
  - 전문분야 기술적 자문 및 개선방안, 관리운영상의 문제점 논의
- 시민 아이디어 공모전 및 디자인 선호도 조사(2020.6.10~6.24)

## □ 주요성과(기대효과)

- 광역버스환승정류소 버스쉘터 환경개선 및 편의시설 확충
  - 공기정화시스템, 스크린도어, 통합관제실 비상관리 및 원격제어, ICT·IoT 기기 가동시간 AI제어, 버스 정차위치 안내시스템, 키오스크를 통한 다양한 정보제공
- 통합관제실 설치·운영('21.7.25.~)
  - \* (위치) 서울시청 서소문 2청사 (구성) 모니터링 시스템, 서버 및 컨트롤러, 쉘터 관제설비 등 (기능) 스마트쉘터 AI 원격제어 및 안전관리, 비상조치 등 (운영) 24시간 3교대 상황근무

담당부서 연락처

서울특별시 버스정책과 (02-2133-9751)

	<b>구 분</b>	<b>입선</b>	<b>지자체</b>	<b>광역</b>	<b>기관명</b>	<b>부산광역시 버스운영과</b>
	<b>제 목</b>	<b>부산 BRT 시민공론화</b>				

## □ 추진배경

- 대중교통 이용활성화 위한 BRT 추진이 취지는 좋으나, 시민공감대 형성을 위한 프로세스 부족으로 다수민원 야기
  - 교통정책이 승용차 중심에서 사람·대중교통 중심으로 변모하는 과정에서 승용차 이용자의 이해와 양보가 필요했음에도 불구하고, 그 과정의 부족으로 인한 시민불만 야기

## □ 추진내용


- (추진준비) 예산확보 및 위원회\* 구성 등 공론화 절차 이행 준비
  - ※ (역할) ①공정한 공론화 과정 설계, ② 과정 관리, ③ 공론화 결과의 사회적 수용성 제고를 위한 투명한 소통 (구성) 관련기관·단체에서 추천 총 13명으로 구성
- (추진경과) 시민참여를 높여 숙의민주주의 실현을 위한 과정설계 및 시행
  - 시민여론조사, 시민참여단 구성, 시민참여단 학습·숙의과정으로 구분, 이와 별도로 교통·도시계획·환경 등 20여명의 전문가 의견 반영하여 결론 도출에 다양한 의견을 제출

## □ 주요성과(기대효과)

- (추진여부 결정) 시민공론화 과정을 통해 도출된 결론은 “공사재개”
  - ※ 공사재개 86명(61.0%)으로 공사중단 55명(39.0%)보다 22%p 우위
- (대중교통정책방향 제시) 1박 2일간 진행된 학습·숙의 과정에서 도출된 결론은 단순히 공사중단·재개 결정이 아닌 다양한 의견수렴 자리
  - ※ 중복내용 제외, 23건 질문사항과 112건 대중교통 정책방향 제시 등 적극적 정책 참여
- (시민공감대 형성) 64일간 진행된 BRT 시민공론화 과정은 지방 자치단체에서 최초 시도된 사례
  - 결론 도출 이후 공사중단을 요구하는 민원 극소수 등 성공적 시민공감대 형성

담당부서 연락처

부산광역시 버스운영과 (051-888-3974)

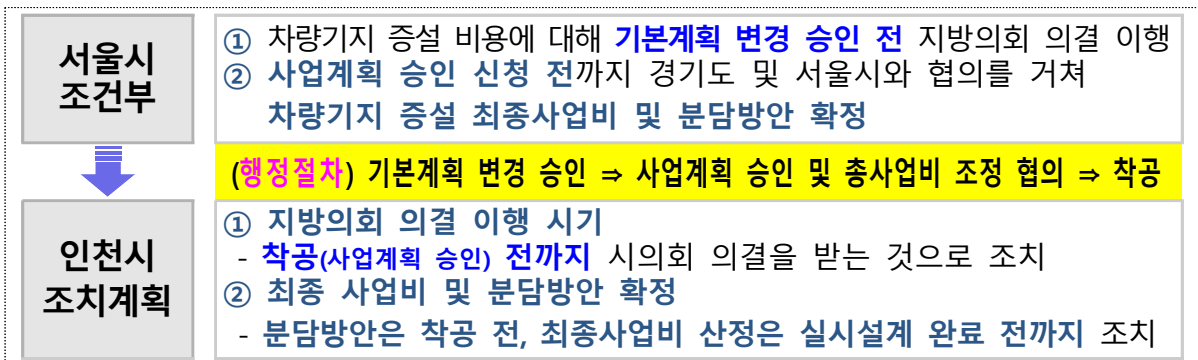
	구분	입선	지자체	광역	기관명	인천광역시 도시철도건설본부
	제목	서울도시철도 7호선 청라국제도시 연장사업 차량기지 증설 활용				

### □ 추진배경

- 서울7호선 청라연장선 역 추가(봉수대로)를 위한 기본계획 변경 협의 과정에서 서울시가 차량기지 신설을 요구하여 지자체 간 갈등 발생
  - (서울시) 인천 관할구간에 대해 별도 관제 구축 및 차량기지 신설
  - (인천시) 기본계획과 같이 기존 차량기지(천왕 및 도봉) 활용

### □ 추진내용

- (차량기지 신설) 기본계획 변경 협의 과정(‘20.12)에서 서울시 의견
  - ↳ 사업비 약 4,000억 증가 및 개통 5년 지연 “수용 불가”
  - \* 승인기관(대광위) 의견(‘21.2) ⇒ 기존 차량기지 활용에 대해 서울시 동의 필요
  - \*\* (사업비) 서울시 요구(온수~청라) 4,098억 (사업기간) 개통 5년 지연(‘27년→’32년)
- (차량기지 증설 활용) 실무 협의(‘21.3~)로 서울시(서울교통공사 포함) 설득
  - ↳ 기존 차량기지(도봉 및 천왕) 증설을 실시설계에 반영 “수용”
- (차량기지 활용 조건) 증설 사업비 부담에 대한 의회 의결(‘21.6~)



### □ 주요성과(기대효과)

- 서울시와 인천시간의 차량기지 증설에 대한 갈등을 해소하여 원만한 사업추진으로 ‘27년 개통가능
  - ‘21. 8. 9. : 지방의회 의결(사업비 부담 동의안) 이행
  - ‘21. 10. 6. : 공사계약 의뢰(조달청)
- 다수민원 해결(시민청원:3,227건, 시민의 소리:718건)

담당부서 연락처	인천광역시 도시철도건설본부 (032-451-2783)
----------	-------------------------------