

## SEOUL PUBLIC TRANSPORTATION REFORM M05

### [ MODULE 5 ]

Ok, so far we examined many aspects of bus reform.

지금까지, 버스개혁의 다양한 측면을 살펴보았습니다.

Generally we have very positive impacts from the citizens about the bus reform.

일반적으로 이 버스개혁에 대해서 시민들은 긍정적인 평가를 내리고 있습니다.

Also, many people and many experts and public officials,

또한, 전문가, 공무원을 포함해서 많은 사람들

even some foreign experts praised this bus reform because of its high outcomes.

그리고, 몇몇 외국의 전문가들도 버스개혁의 높은 성과에 대해 칭찬하고 있습니다.

However, still we need to go further for improving our transit services.

그러나, 대중교통 서비스를 향상시키기 위해 여전히 가야할 길이 남아있습니다.

Here, probably I can mention several aspects of our transportation policies.

교통정책에 대한 몇 가지 측면에 대해서 언급할 수 있습니다.

First of all I would like to point out some deficit problems of this bus industry.

첫 번째로, 버스 산업의 적자문제에 대해 지적을 하고 싶습니다.

As I mentioned, the important elements of the bus reform is

이미 언급한 것처럼, 버스 개혁의 중요한 요소는

the free transfer and semi-public operation system.

무료환승과 준공영체계 입니다.

Because of this new system the Seoul Metropolitan Government has

이 새로운 시스템 때문에 서울시는

some problem of these high amounts of subsidy.

많은 금액의 재정을 지원해야 하는 문제를 갖고 있습니다.

So **as** you can see here, the Seoul Metropolitan Government provides subsidy

이 그래프에서 보시는 것처럼, 서울시는 버스 업계에

to the bus industry every year about 300 **million** US dollar

매년 약 3억달러에 달하는 금액을 지원합니다.

which is a very big burden to the Seoul Metropolitan Government.

이 금액은 서울시에 매우 부담스러운 금액입니다.

So, now, we need to come up with ideas

이제 우리는 새로운 아이디어를 찾아야 합니다.

how to make this subsidy level at a reasonable level and

현재의 보조금 수준을 적절한 수준으로 유지하는 방안과

how to reduce this subsidy level to the some smaller one.

보조금을 낮추는 방안에 대한 아이디어가 요구됩니다.

Probably the best solution for this is to make our bus industry

아마 이에 대한 가장 좋은 방안은 버스 산업을

more efficient and more effective.

보다 효율적이고 효과성 있게 변모시키는 것입니다.

So also we need to make some proper fare structure of the bus system.

또한, 버스의 요금구조를 적절하게 바꾸는 방안도 필요합니다.

So this is the way and then how we can solve this issue in the future.

이러한 것이 미래에 이러한 이슈를 해결하는 방법입니다.

Here, I would like to point out about the satisfaction degree.

이용자 만족도에 대한 얘기도 하고 싶습니다.

In the previous slide in my lecture,

이번 강의의 이전 슬라이드에서

I suggested I address that the citizens became satisfied with the new services,

저는 시민들이 새로운 서비스에 만족하게 되었다고 말씀드렸습니다.

so even after several years as you can see here,

이 그래프에서 보시는 것처럼 버스 개혁 이후 몇 년 후에도

the satisfaction degree of the bus services actually **is** increasing.

버스 서비스에 대한 만족도는 증가하고 있습니다.

However, nowadays the satisfaction level will be stable at the same level.

그러나, 최근 만족도는 정체되어 있는 상황입니다.

So we **need** to go up these **bus** services,

따라서, 버스 서비스 수준을 올릴 필요가 있습니다.

probably we need to get some ideas how to raise this satisfaction level from the citizens.

시민들의 만족도를 끌어올리는 방안에 대한 고민이 필요합니다.

This situation may suggest

이러한 상황은 아마도

that our citizens are asking another upgrade of our public transit system.

시민들이 대중교통체계의 또 다른 업그레이드를 요구하고 있음을 암시합니다.

Now we need to look and we need to find out

이제 우리는 서비스에 대한 만족도를 높이기 위한

what is the most efficient way to upgrade this public service satisfaction degree.

효율적인 방안이 무엇인지 찾아내야 합니다.

Here is the case about the public transportation use encouragement.

여기에 대중교통 이용 활성화와 관련된 사례가 있습니다.

So this is the one case of the Sinchon transit mall project.

신촌 대중교통전용지구 사례입니다.

By introducing and by implementing this project

이 프로젝트를 도입하고 실행함으로써

actually the Seoul Metropolitan Government try to encourage

서울시는 대중교통 이용을 장려하고자

the use of public transit to provide better services for the citizens around this area.

이 지역 주변의 시민들에게 보다 나은 서비스를 제공하고자 하였습니다.

This street **with** a 550 meter street was changed to the transit mall

550m의 가로는 대중교통전용지구로 변화되었습니다.

where only buses were allowed to travel during the whole day,

전일에 걸쳐서 단지 버스의 통행만이 허용됩니다.

and the better **walking** environment was provided to the citizens.

그리고, 시민들에게 보다 나은 보행환경이 제공되었습니다.

By doing that, the citizens can enjoy the **walk** environment in this area.

그렇게 함으로써, 시민들은 이 지역의 새로운 보행환경을 누릴 수 있게 되었습니다.

So to get this better **walking** environment, car lanes were reduced,

이러한 향상된 보행환경을 얻기 위해서, 도로의 차로수를 줄였습니다.

so this means that car drivers may experience worse conditions for driving.

이는 운전자 입장에서는 나빠진 운전환경을 경험하게 되었음을 의미합니다.

So, again, here by encouraging the public transit use,

대중교통 이용을 장려함으로써,  
and by discouraging the private cars  
그리고, 개인차량 이용을 억제함으로써  
actually we can raise about consensus about public transit system.  
실제로 대중교통에 대한 인식을 끌어올릴 수 있습니다.

When we look back our Seoul's public transportation policies  
과거의 서울 교통정책을 돌아보면

we become to know that the Seoul transportation policies have reflected the conditions of the day.

서울 교통정책은 그 당시의 여건을 반영한 것을 알 수 있습니다.

For example, during the 1970s and until 2000,

예를 들면, 1970년대 그리고 2000년 이전까지

the Seoul policies focused on infrastructure building,

서울의 정책은 인프라 구축에 초점을 맞췄습니다.

probably at that time the infrastructure building may be justified

아마도 당시의 인프라 구축은 당시 여건을 볼 때 당연하다고 보여집니다.

because during that time the Korea's economic situation became

왜냐하면 그 기간에 한국의 경제여건은 좋아졌고

better and better and the household income increased.

가구소득도 증가하였습니다.

So more cars on the road means such high demand of private cars

따라서, 거리의 많은 자동차는 높은 수준의 개인자동차 통행수요를 의미합니다.

that needed additional infrastructure.

이에, 추가적인 인프라가 필요했습니다.

So the supply should follow the demand,

따라서, 공급이 수요를 따라가야만 했습니다.

however an excessive use of cars actually resulted severe traffic congestion.

그러나, 자동차의 지나친 사용은 심각한 교통혼잡 문제를 야기하였습니다.

To solve the traffic congestion the other mode of transportation was needed.

이 교통혼잡 문제를 해결하기 위해, 다른 교통수단이 필요했습니다.

So at that time public transportation reform may be the right solution to solve such problems.

그래서, 대중교통 개혁이 당시의 문제를 풀기 위한 적절한 해답이었을 겁니다.

Now we need to look at another philosophy of transportation.

이제 우리는 또 다른 교통 철학을 볼 필요가 있습니다.

So the human-oriented and human-centered transported policy may be

사람 위주의, 사람 중심적인 교통정책이

the new philosophy of our transportation systems.

우리 교통체계의 새로운 철학이 될 것입니다.

Under the human-oriented transportation policy,

사람 위주의 교통정책 하에서

the most sustainable mode of transportation should be emphasized with the public transit.

가장 지속가능한 교통정책은 대중교통과 더불어 강조되어야 할 것입니다.

So based on the new system,

이 새로운 체계를 바탕으로

probably we can achieve the sustainable transportation system in our city.

아마도 우리는 이 도시에서 지속가능한 교통체계를 구현할 수 있습니다.

Okay, so far I explained about the status of Seoul's transportation

지금까지 서울의 교통상황에 대해서 설명하였습니다.

and some background and procedure of the bus reform,

그리고, 버스개혁의 배경과 과정

and then I addressed some outcomes and future transportation policies.

그리고, 그 결과와 미래 교통정책에 대해 언급하였습니다.

I hope from this lecture, everyone

저는 이 강의를 통해서

who attended here and listening to this lecture have some ideas

이 강의에 참석하고 들으시는 모든 분들이

how to improve your cities' public transit systems.

도시 대중교통 체계를 향상시키는 방법에 대한 아이디어를 얻어가기를 바랍니다.

So, again,

다시 말씀드리지만

I would like to emphasize the public transit system is very important for your city,

도시에 있어서 대중교통체계는 매우 중요하다고 강조하고 싶습니다.

and without thinking about public transit system

대중교통에 대한 고려 없이는

your public transportation system cannot be improved.

대중교통 체계는 향상될 수 없습니다.

Here I would like to finally suggest three key words about this transportation system.

마지막으로 교통체계에 대한 세가지 키워드를 제안하고자 합니다.

The three keywords are human, sharing, and environment.

그 세가지 키워드는 사람, 공유, 환경입니다.

With these three keywords you can achieve your better transport system in your city.

이 세가지 키워드로 여러분의 도시에 보다 나은 교통체계를 구현할 수 있습니다.

I hope this lecture will be really helpful for your study

이 강의가 여러분의 학업과

and helpful for your policy implementation.

정책 실행에 있어서 도움이 되기를 바랍니다.

Thank you for listening to our lecture.

이 강의를 들어주셔서 감사합니다.