

## SEOUL PUBLIC TRANSPORTATION REFORM M03

### [ MODULE 3 ]

Until now we have examined the Seoul's transportation status,

지금까지, 저희는 서울의 교통현황과

and then we looked at the elements of the bus reform.

버스개혁의 구성요소를 살펴보았습니다.

So this time we need to look at why such reform was needed at that time.

이제부터는 왜 버스개혁이 그 당시에 필요했는지를 살펴보도록 하겠습니다.

The understanding of the background is very important for the implementation of such transportation policies.

그 배경을 이해하는 것은 교통정책의 집행에 있어서 매우 중요합니다.

Here I would like to introduce some reasons why such reform was implemented at that time.

지금부터 버스개혁이 왜 필요했는지 몇 가지 이유를 소개하도록 하겠습니다.

As I mentioned in the previous lecture,

이전 강의에서 이미 말씀드린 것처럼

this population increase **may** be the big reason for the reform.

서울시 인구증가는 버스개혁의 큰 이유가 되었습니다.

So the increase of population means that the travel **demand** definitely

인구증가로 인한 통행수요 증가는 자연스럽게

and accordingly **derived** the higher demand of traffic.

차량통행 증가를 유인시키는 것을 의미합니다.

Again, this vehicle population increase is

다시 말해서, 자동차 대수 증가는

also the other critical reason of the traffic congestion.

교통량 증가의 이유가 될 수 밖에 없습니다.

So in the past the bus traffic and car traffic run mixed together and then,

과거에는 버스와 일반차량은 같이 섞여서 운행되었습니다.

**Because of this traffic congestion due to this population increase and vehicle population increase,**

인구와 차량대수의 증가로 인한 교통혼잡으로 인해

the bus industry cannot maintain their business because of this bad traffic congestion.

버스산업의 경영은 매우 어렵게 되었습니다.

As you can imagine, traffic congestion usually take your time.

쉽게 상상할 수 있는 것처럼, 교통혼잡은 시간을 빼앗습니다.

Also, buses could not avoid the traffic congestion so again,

또한, 버스는 교통혼잡을 피할 수 없습니다.

the bus service was bad and the people got away from the bus services.

버스 서비스는 나빠지고 시민들은 버스서비스를 외면하게 됩니다.

As a result, as you can see here the bus passengers actually decreased a lot.

결과적으로, 이 그래프에서 보여지는 것처럼, 버스승객수는 대폭 감소하였습니다.

For example in 1983, the number of bus passengers per day per bus is about 1,000.

가령, 1983년에 1일기준 버스 1대당 승객수는 약 천명이었습니다.

However, right before the bus reform the number of passenger was only about five hundred.

그러나, 버스개혁 직전 이 버스 승객수는 감소하여 500명 수준에 이르렀습니다.

So this means that the buses could not maintain their competitiveness,

이는 버스가 경쟁력을 유지할 수 없었음을 의미합니다.

so we need to come up with new ideas how to handle such problems.

그래서, 이 문제를 해결하기 위해 새로운 아이디어를 창출해야만 했습니다.

And then because of the traffic congestion, again,

그리고, 교통혼잡으로 인해

the downtown speed actually decreased a lot and combinationally,

도심의 통행속도는 실제적으로 크게 떨어졌습니다.

because of the **deteriorated** bus services and the reduced number of bus passengers,

악화된 버스서비스와 감소된 버스 승객수 때문에

the mode share of buses actually decreased

버스의 수단분담율은 실제적으로 하락하였습니다.

So, compared to the 1996 level, the mode share in 2002 for the buses decreased by four percent.

1996년 수준과 비교하였을 때, 2002년의 버스 수단분담율은 4% 떨어졌습니다.

This was really serious situation for buses,

이는 버스에 있어서 매우 심각한 상황이었습니다.

so something should be done for the better bus industry.

따라서, 버스 산업의 개선을 위해 무엇인가 행해져야 했습니다.

Here, I would like to suggest evidence on

버스회사가 사업운영과 관련해서

how the bus industry experienced very difficult about their industry business.

어느 정도의 어려움을 겪었는지 예시를 들고자 합니다.

Here, the number of bus companies actually decreased by 50 percent

여기서 보여지는 것처럼 버스회사 수는 50%까지 급감하였습니다.

because of their bad business conditions.

그 이유가 바로 경영상의 어려움이었습니다.

And then bus drivers actually sometimes and often drove aggressively

그리고, 버스 운전자는 종종 난폭 운전을 하였습니다.

and then their salary level was low.

그리고, 운전자의 급여수준도 낮았습니다.

This means that the bus **drivers'** satisfaction degree for their job was very bad,

이러한 상황은 버스 운전자의 직업에 대한 만족도를 떨어뜨렸고

so this means that probably some drivers induce some complaints from the bus passengers.

아마도 이러한 버스 운전자는 버스승객의 불만을 야기하기도 하였습니다.

**So,** to solve this problem the bus reform was pretty important at that time.

이 문제를 해결하기 위해서라도 버스개혁은 당시에 매우 중요하게 되었습니다.

There was a survey about the bus services.

버스 서비스에 대한 설문조사 결과가 있습니다.

Right before the bus reform, one survey was implemented.

버스개혁 직전에 설문조사가 진행되었습니다.

There, many citizens complained about the irregular bus services

그 결과, 많은 시민들은 버스의 불규칙한 배차간격에 불만을 갖고 있었습니다.

and then the second major reason for the complaints is the aggressive driving of the bus drivers.

두 번째의 큰 불만은 버스 운전사의 난폭운전 이었습니다.

So based on these citizens' need,

이러한 시민들의 요구에 따라

the bus reform was designed and implemented for the better bus services.

향상된 버스 서비스를 구현하기 위해 버스개혁은 디자인되었고 시행되었습니다.

To implement this bus reform,

이 버스개혁을 시행하기 위해

a demonstration project was planned in the North East area of Seoul.

시범사업이 서울의 북동부지역을 대상으로 계획되었습니다.

This plan was designed to provide a scheme to other areas

이 계획은 다른 지역으로의 확산을 염두에 두고 수립되었는데

once this scheme proved to be successful for this region.

이 지역에서의 성공여부에 따라 확산여부가 결정될 예정이었습니다.

However, right after the announcement of this demonstration projects

그러나, 이 시범사업 계획이 발표되자마자

many stakeholders actually expressed their concerns and some objections.

많은 이해관계자들은 이 사업에 대한 우려와 반대의 목소리를 냈습니다.

So in this demonstration project the Seoul Metropolitan government announced

서울시는 이 시범사업에서

that they're going to reorganize bus routes and they are going to install median bus lanes.

버스노선을 재편하고 버스 중앙차로를 설치하겠다고 발표하였습니다.

Based on this situation some stakeholders

이러한 상황에서 일부 이해당사자들,

such as bus companies, bus drivers, and shop owners actually responded with some opinions.

가령 버스회사, 버스 운전자, 상가주인 등은 다양한 의견을 개진하였습니다.

Most and the major opinion about this reform was very negative.

이 버스개혁에 대한 대부분의 의견은 부정적이었습니다.

Ok, here, let's take a look at the various stakeholders of the bus reform.

지금부터 버스개혁과 관련된 다양한 이해관계자를 살펴볼까 합니다.

The first one is bus companies.

그 첫 번째는 버스회사입니다.

The bus companies expressed their concern about this bus reform.

버스회사들은 이 버스개혁에 대해 우려를 표명하였습니다.

The reason is that some bus companies had some profitable routes,

그 이유는 몇몇 버스회사들은 수익성이 좋은 노선을 갖고 있었기 때문입니다.

so based on the semi-public operation systems these bus companies

즉, 준공영 운영체계에 근거해서 수익성 좋은 노선에 차량을 운영하는

with profitable routes worried that they might lose their customers

이러한 버스 회사들은 그들의 승객을 잃을 수도 있다고 걱정했습니다.

because of the semi-public operation system.

바로 그 준공영체계 때문입니다.

For the bus drivers, also they worried about their job security.

버스 운전자들은 직업의 안정성에 대한 우려를 표명하였습니다.

So the bus reform was designed to realize the efficient bus management,

이는 버스개혁이 효율적인 버스운영을 실현하기 위해 디자인되었기 때문입니다.

so bus drivers worried that they might lose their jobs once the reform

그래서, 버스 운전자들은 직업을 잃을 수도 있다고 우려했습니다.

make the bus management more efficient.

일단 버스개혁이 버스 운영의 효율화를 달성한다면 발생 가능한 일 이었기

때문입니다.

And then these district governments, some elected officers

그리고, 구청 및 일부 공무원들도

were also worried about this new reform of the public transit systems.

대중교통체계의 새로운 변혁에 대해 우려하였습니다.

Also there are some concerns from the citizens.

시민들로부터의 우려의 목소리도 있었습니다.

In particular shop owners near the bus stops expressed their strong objections about this bus reform.

특히, 버스 정류장 근처의 가게주인들은 이 버스개혁에 대한 강한 반대의 목소를 냈습니다.

So this is because median bus lanes were planned to be installed.

이는 버스 중앙차로의 설치가 그 이유였습니다.

For example if the bus stops were relocated to the median bus lanes  
예를 들면, 버스 정류장이 버스 중앙차로로 옮겨지면  
probably their customers will not stay near the bus stop near the shops  
아마도 고객들이 가게주변에 있는 버스정류장에 머무르지 않기 때문입니다.  
additionally police agency also didn't like this new scheme.

또한, 경찰에서도 이번 계획을 좋아하지 않았습니다.

So actually they worried about traffic congestion and some safety issues

경찰은 교통혼잡과 교통안전 문제에 대해 우려하였는데  
likely to be incurred by the median bus lanes.

이는 중앙버스 차로의 도입에 기인합니다.

Additionally fare sharing entities such as metro operators.

또한, 요금수입을 공유하게 될 지하철 운영자들과 같은 당사자들도

So they worried that and they are not confident about the approaches

요금수입 정산방법에 대한 확신이 서지 않아

to settling fare box revenue over the public transit operators.

걱정을 하였습니다.

So there were many complaints and there were many objections from these  
various stakeholders.

결국 다양한 이해관계자의 불만과 반대가 있었다고 볼 수 있습니다.

So the Metropolitan Government need to overcome these stakeholders worries.

그래서, 서울시는 이러한 이해당사자의 걱정을 넘어서야 할 필요가 있었습니다.

Now I would like to talk about legal system changes for the implementation of  
the reform.

지금부터는 버스개혁의 실행을 위한 법제도 개선에 대해 말씀 드리고자 합니다.

The first one is about semi-public operations.

그 첫 번째는 준공영제 운영과 관련된 사항입니다.

Under the semi-public operations, joint revenue management is the critical point  
이 준공영 체계하에서, 통합수입금관리는 중요한 포인트 입니다.

however at that time the joint revenue management was legally impossible

그러나, 당시 이 통합수입금관리는 법적으로 불가능하였습니다.

because only the buses with not profitable routes were eligible for the financial  
support.

왜냐하면, 수익성이 낮은 노선에 운영되는 버스들만이 재정지원 대상이었기 때문입니다.

So the law should be changed so that any buses can be financially supported  
따라서, 법을 바꿔서 모든 버스가 재정지원 대상이 될 수 있도록 해야 했습니다.  
if the buses are under the joint **operation** agreements.

통합 운영 방식에 동의한다는 전제조건에서 그렇습니다.

The other element is the bus route bidding system.

또 다른 요소는 버스노선 입찰제 입니다.

Under the bidding system,

이 입찰제 하에서

**time-limited** license was allowed for the buses and for the new bus routes.

한정면허는 신규노선 버스에 대해 적용이 되었습니다.

However, at that time such time-limited license was only allowed to airport routes

그러나, 당시 그러한 한정면허는 공항버스,

and tour routes and some deficit routes.

관광버스, 그리고 적자노선에만 허용되었습니다.

So the law should be also changed.

따라서, 이 법 또한 수정되어야 했습니다.

Then the law actually **was changed and** any buses can be allowed for the **time-limited** license

결국, 이 법은 수정되었고, 어떤 버스라도 한정면허를 부여 받을 수 있게 되었습니다.

if joint and **public** management is required.

단, 통합운영이 필요할 경우에 한해서 입니다.