

# 서울시 대중교통 서비스 시공간적 취약구간 모니터링·진단 위한 체계적 방법론 마련해야

## 서울시 대중교통 서비스 취약구간의 대중교통 개선 요구 여전히 존재

현대 사회에서 교통은 일자리를 비롯한 각종 사회·경제·문화적 서비스에 접근하기 위한 필수적인 역할을 담당하고 있다. 이에 따라 교통이 불편한 지역은 단순한 이동의 불편함뿐 아니라 고용, 교육, 보건, 여가 등 다양한 측면에서 사회적으로 배제될 우려도 발생한다. 다양한 교통수단 가운데 특히 대중교통은 연령, 성별, 신체적 조건 및 경제적 수준 등과 무관하게 누구에게나 제공되는 보편적 교통 서비스로서 시민들에게 최소한의 접근 기회를 제공하는 수단이다. 서울시 대중교통은 세계적으로도 우수한 것으로 평가받고 있으나 시간적으로는 통근시간 및 심야시간을 중심으로, 공간적으로는 외곽지역 및 구릉지역을 중심으로 대중교통 이용의 불편을 호소하는 시민들이 적지 않은 실정이다. 따라서 주기적으로 생성되는 각종 데이터를 통해 서울시 대중교통의 시공간적 취약구간을 실증적으로 모니터링하고 진단하기 위한 도시 차원의 체계적인 방법론이 필요하다.

## ‘평균 통행속도보다 느린’ 중·장거리 통행 비율 높은 우회도 개선 시급

교통카드 이용실적을 분석하여 대중교통을 이용한 서울시 행정동 간 이동을 살펴보면, 서울시 대중교통 이용자들은 평균 15.9km/h의 통행속도(=행정동 간 직선거리/교통카드상의 총 통행시간)로 약 23.8분 동안 이동하는 것으로 나타났다.

그러나 평균 이하의 속도로 긴 시간을 이동해야만 하는 통행도 약 38.1%를 차지하였다. 이 중 업무·상업시설이 집중되어 있는 3도심을 기준으로 한양도성-서북권, 여의도-서남권, 강남권-동북권 간의 평균 이동속도가 특히 낮은 것으로 분석되어 해당 구간의 우회도를 줄일 수 있는 시설 공급 및 개선이 필요한 것으로 나타났다.

## 승용차보다 속도 경쟁력 떨어지는 일부 구간, 대중교통 경쟁력 높여야

대중교통 서비스가 제공되고 있더라도 경쟁수단인 승용차에 비해 통행시간이 현저히 높은 경우에는 적절한 대중교통 서비스가 공급된다고 보기 어려울 것이다. 전체 통행량 중 약 38.3%는 대중교통 통행시간이 승용차 통행시간의 1.0~1.5배 이상 소요되는 것으로 분석되었다. 특히 이러한 지역은 행정동 간의 지리적인 상관성으로 인해 노선의 형태를 보이는 것이 특징적이다.

또한 서울시를 8개의 권역으로 구분하여 도시철도를 통해 환승 없이 직접 연결되는지의 여부를 살펴본 결과, 전체 28쌍의 권역 간 통행 중 9개 구간에서 직접 연결하는 도시철도가 부재한 것으로 나타났다. 이 경우에는 동남권-동북권, 서남권-서북권 등 한강을 중심으로 남북 간의 연결성이 부족한 것으로 분석되었다.

## 버스·도시철도 등 대중교통시설에 편리한 접근·환승 대책 강구할 시점

서울시 대중교통 이용자가 하나의 목적통행을 위해 필요한 평균 환승 횟수는 약 0.9 회로 분석되었다. 환승은 접근 및 대기시간으로 인해 전체 통행시간을 가중시키므로 수단 간 환승 횟수가 많다는 것은 출도착지와 간선 통행수단 사이의 접근성이 부족하다는 것으로 해석할 수 있다. 또한 최초 출발지인 주거지로부터 가장 가까운 도시철도 역까지의 분석하면 평균 보행속도로 10분 이내에 도착할 수 없는 행정동이 전체 424개 중 122개 동에 달해 약 28.8%의 지역의 접근도가 낮은 것으로 조사되었다.

## ‘필수 복지’ 대중교통 서비스의 체계적 분석·개선 위한 정책기반 세워야

대중교통은 보편적 교통서비스로서 시민들에게 최소한의 사회적, 경제적 접근기회를 제공하는 수단이다. 따라서 필수적인 복지로서 이에 대한 최소 기준을 설정하고 지속적으로 모니터링 및 관리하는 과정이 수립되어야 한다. 또한 지금까지 대중교통 개선을 위해 논의되었던 건설, 운영, 공유 측면의 대책뿐 아니라 최근 급증하는 민간 부문의 다양한 모빌리티 서비스를 보다 통합적인 관점에서 교통체계에 수용하려는 노력도 필요할 것이다.