

서울특별시 대중교통 기본 조례 일부개정조례안

검 토 보 고

1. 제안경위

가. 제 출 자 : 성흠제 의원 외 23명

나. 의안번호 : 제1599호

다. 제출일자 : 2024. 2. 5.

라. 회부일자 : 2024. 2. 7.

2. 제안사유

- 도시철도, 노선버스 등 주요 대중교통수단과 도시철도 역사, 버스전용차로, 정류소 등 주요 대중교통시설의 침두시간 혼잡도가 매우 높아 시민 안전이 위협받고 있는 상황이 지속되고 있음
- 이에 혼잡도가 높은 대중교통수단 및 대중교통시설의 적정 운

영용량을 산출하고 이를 기준으로 적극적인 대중교통 혼잡도 완화 및 안전관리 대책을 수립하여 대도시권광역교통위원회, 인근 지방자치단체, 운수업체 등 관계기관과의 원활한 합의에 기여하고자 함

3. 주요내용

가. 혼잡도가 높은 대중교통수단 및 대중교통시설의 적정 운영 용량을 산출하고 이를 기준으로 혼잡도 완화 및 안전관리 대책을 수립하도록 규정함(안 제8조제2항)

4. 참고사항

가. 관계법령 : 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제3조, 「교통안전법」 제3조

나. 예산조치 : 해당사항 없음 (비용추계 비대상사유서 별첨)

다. 입법예고

○ 기 간 : 2024. 2. 14. ~ 2024. 2. 18.

○ 제출의견 : 없음

라. 관련부서 의견조치 결과¹⁾

○ 제출의견 : 원안가결

- 대중교통 수단 및 시설에 대한 혼잡도의 객관적 기준 수립, 적정용량의 산출/운영 및 안전관리 대책 수립 등을 위하여 필요한 조치로 이견 없음

1) 버스정책과-6090호(2024.2.19.) “제322회 임시회 의원발의 의안에 대한 의견제출”

5. 검토의견(수석전문위원 장훈)

가. 개요

- 동 개정조례안은 도시철도, 버스 등 대중교통시설의 출퇴근 시간 혼잡 발생에 따른 시민의 안전확보와 이용 서비스 향상을 위해 시장이 혼잡도가 높은 대중교통수단 및 대중교통시설의 '적정 운영용량'을 산정하여 혼잡도 완화와 안전관리 대책을 수립하도록 명시하는 것임

나. 검토의견

- 최근 대중교통시설 등 다중이용 밀집시설 혼잡으로 인해 발생할 수 있는 안전사고에 대한 사회적 우려가 증가 되고 있으며 범정부 차원에서 다양한 대책을 마련하고 있음
- 국토교통부는 '23년 7월 철도운영자 등이 지속적인 위험요인 식별, 위험도 분석, 평가 및 안전대책 등을 마련하기 위해 「철도안전관리체계 기술기준」 2) [별표1]을 개정하여 “철도 위험도 평가에 관한 세부기준”³⁾을 마련하였음

2) 국토교통부고시 제2023-414호, 2023.7.12. “철도안전관리체계 기술기준” (’23.7.12일 개정, ’24.7.13일 시행)

3) 용어 정의

바. “열차혼잡도”란 열차 내 여객탑승의 혼잡한 정도를 나타내는 지표로써, 열차 탑승기준인원 대비 실제 탑승인원 비율로 산정한다.

- 서울시는 대중교통 혼잡문제 해결을 위해 지하철 열차 내 혼잡도를 매년 조사 분석하고 열차 증편 등을 통한 혼잡도 개선대책을 수립하고 있고, 최근에는 「철도안전관리체계 기술기준」 개정 사항을 반영하여 열차 및 역사 혼잡도 관리 매뉴얼 등을 작성·시행하는 등 ‘혼잡도 개선 종합계획 추진’과 ‘열차 내 혼잡도 완화 특별대책’을 마련⁴⁾하여 추진 중에 있음
- 동 개정조례안은 시장이 다중이용 밀집시설인 대중교통수단 및 대중교통시설에 대한 ‘적정 운영용량’을 산출하여 혼잡도 완화 및 안전관리 대책을 수립하도록 하는 것으로 최근 정부와 서울시의 혼잡도 완화 정책을 반영하고 대중교통 이용시민의 안전증진에 기여할 수 있다는 점에서 조례개정 필요성이 인정된다 할 것임
- 다만, 현행 조례 제2조에서 대중교통시설⁵⁾의 범위를 대중교

사. "역사혼잡도"란 역사 내 여객의 혼잡한 정도를 나타내는 지표로써, 승강장, 환승통로, 계단 등 「도시철도 정거장 및 환승·편의시설 설계지침」에 따라 승강장·계단은 서비스 수준 D, 환승통로는 서비스 수준 E를 혼잡도 100% 기준으로 산정한다.

4) 제321회 정례회 교통위원회 서울교통공사 주요업무보고 내용 (p8~13)

1. 시스템 기반 최고수준의 안전운행

1-1 혼잡도 개선 종합계획 추진 1-2 열차 내 혼잡도 완화 특별대책

5) 「서울특별시 대중교통 기본 조례」 제2조(정의)

3. "대중교통시설"이란 대중교통수단의 운행에 필요한 시설 또는 인공구조물로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.

가. 버스터미널·정류소·차고지·버스전용차로 등 노선버스의 원활한 운행에 필요한 시설 또는 인공구조물

나. 「도시철도법」 제3조제1호에 따른 도시철도 중 교통시설

다. 「철도산업발전기본법」 제3조제2호에 따른 철도시설

라. 「도시교통정비 촉진법」 제2조제3호에 따른 환승시설(이하 "환승시설"이라 한다)

마. 그 밖에 대중교통수단의 운행과 관련되는 시설 또는 인공구조물로서 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 시행령」으로 정하는 교통시설

통수단의 운행에 필요한 시설 또는 인공구조물로 광범위하게 규정하고 있어 향후 '적정 운영용량' 산정이 필요한 대중교통 시설에 대한 합리적인 범위 설정이 필요하다 할 것임

- 또한, 열차 및 역사의 혼잡 정도를 나타내는 범위는 「철도안전 관리체계 기술기준」에 명시되어 있으나 '적정 운영용량'에 대해서는 규정되어 있지 않고 시내버스 및 정류소 등의 '적정 운영용량'을 규정하는 기준이 별도로 없다는 점에서 용역 추진 등을 통해 대중교통 수단 및 시설에 대한 합리적이고 실효성 있는 '적정 운영용량' 산정이 필요하다 할 것임