

# III.

## 대중교통

---

<b>1</b> 지하철	1.1 지하철 운행현황 1.2 지하철 수송인원 1.3 지하철 혼잡도 1.4 지하철 편의시설 1.5 지하철 운임제도 1.6 수송원가 및 평균운임 1.7 무임승차
<b>2</b> 버스	2.1 버스 유형별 노선 수 및 차량대수 2.2 버스 수송인원 2.3 버스 전용차로 2.4 버스정류장 2.5 버스 공영차고지 2.6 저상버스 2.7 CNG버스 2.8 버스 재정지원액
<b>3</b> 대중교통 부문 요약	3.1 지하철 3.2 버스

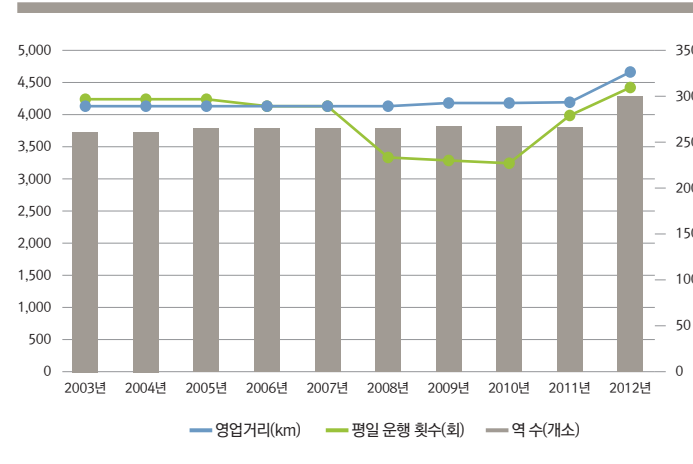
# 1. 지하철

## 1.1 지하철 운행현황

### 지하철 평일 운행횟수는 4,486회(2012년), 신분당선 개통으로 운행횟수 급격히 증가

지하철 평일 운행횟수는 2003년부터 2010년까지 감소하는 추세를 보이다가 2011년부터 급격히 증가하였다. 2008년 평일 운행횟수가 줄어든 이유는 지하철공사에서 방학으로 인한 수송 및 수요 감소와 에너지 절감을 위해 열차 운행간격을 늘렸기 때문이다. 2011년 신분당선 개통(2011년 10월 29일)으로 인해 운행횟수 절대량은 다시 증가하였다.

그림 3-1 지하철 운행 현황 변화 추이



주 : 지하철 영업거리와 지하철역 개소 수는 오른쪽 보조축 단위 사용  
 자료 : 서울통계(<http://www.stats.seoul.go.kr/>)

표 3-1 열차운행 현황

연도	운영노선	영업거리(km)	역 수(개소)	평일 운행횟수(회)	최대혼잡도(%)
2003년	8개 노선	287	263	4,256	168
2004년	8개 노선	287	263	4,256	168
2005년	8개 노선	287	265	4,262	171
2006년	8개 노선	287	265	4,107	-
2007년	8개 노선	287	265	4,107	171
2008년	8개 노선	287	265	3,332	-
2009년	8개 노선	290	268	3,281	165
2010년	9개 노선	290	268	3,225	-
2011년	9개 노선	290	268	3,985	164
2012년	9개 노선	327	302	4,486	-

주 : 혼잡도는 승차인과 좌석 수가 일치할 경우를 혼잡도 34%로 산정, 2005년부터 2년 주기 조사  
 자료 : 서울통계(<http://www.stats.seoul.go.kr/>)

## 1.2 지하철 수송인원

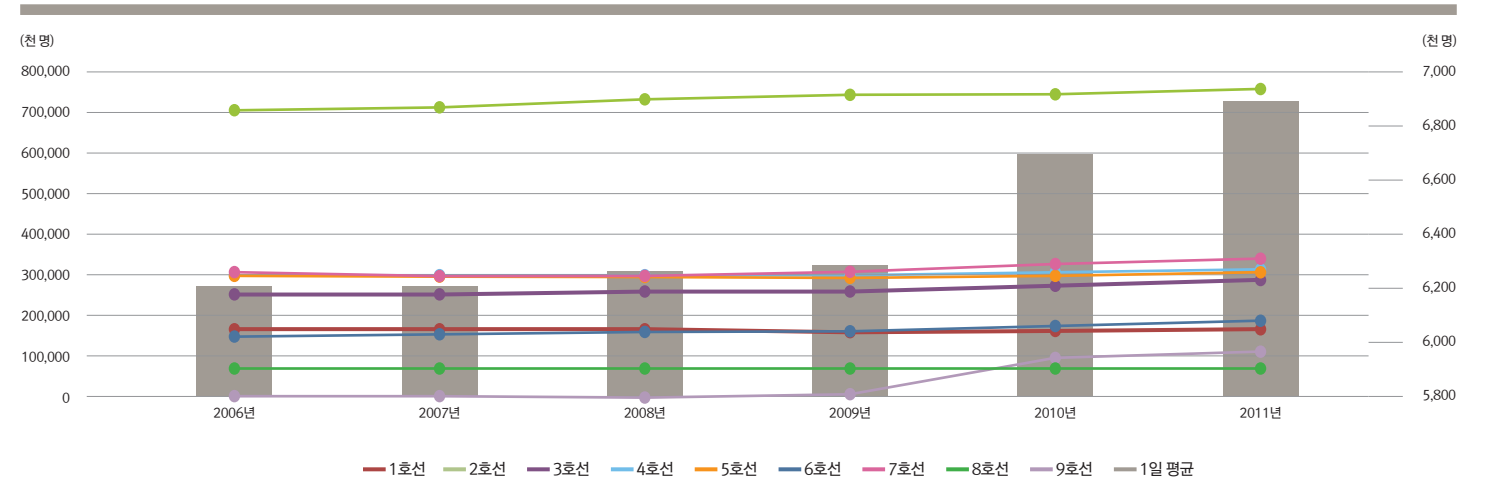
### 서울시 지하철 수송인원(순승차+환승승차)은 2011년 2,518,165천 명으로 2006년부터 연평균 2.1% 증가

서울의 지하철 총 수송인원과 1일 평균 수송인원 모두 매년 꾸준히 증가하고 있다. 총 수송인원은 2006년 2,269,410천 명에서 2011년 2,518,165천 명으로 248,755천 통행 증가하였으며 1일 평균 6,899천 명을 수송하고 있다.

### 2호선의 수송실적은 2011년 747,578천 명으로 9개 노선 중 가장 높은 비중(29.7%) 차지

서울시 지하철 노선별 수송비율을 보면 2호선이 약 30%로 타지하철 노선에 비해 수송비율이 월등히 높았으며, 3·4·5·7호선(약 11~14%), 1·6호선(약 6~7%), 8·9호선(약 3~4%) 순으로 나타났다.

그림 3-2 호선별 수송인원 변화 추이



주 : 1일 평균 수송실적은 오른쪽 보조축 단위 사용  
 자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 2012

표 3-2 호선별 수송인원 (단위: 천명)

연도	합계	1일 평균	1호선	2호선	3호선	4호선	5호선	6호선	7호선	8호선	9호선
2006년	2,269,410 100.00%	6,218 0.27%	169,903 7.49%	699,222 30.81%	257,544 11.35%	304,327 13.41%	300,028 13.22%	158,188 6.97%	297,896 13.13%	82,302 3.63%	-
2007년	2,267,676 100.00%	6,213 0.27%	169,635 7.48%	707,328 31.19%	256,173 11.30%	298,621 13.17%	297,274 13.11%	158,442 6.99%	298,282 13.15%	81,921 3.61%	-
2008년	2,293,848 100.00%	6,267 0.27%	168,097 7.33%	727,057 31.70%	256,548 11.18%	295,222 12.87%	298,451 13.01%	162,045 7.06%	302,946 13.21%	83,482 3.64%	-
2009년	2,293,042 100.00%	6,282 0.27%	163,860 7.15%	732,038 31.92%	257,501 11.23%	297,132 12.96%	292,496 12.76%	164,820 7.19%	302,715 13.20%	82,480 3.60%	-
2010년	2,446,519 100.00%	6,703 0.27%	164,409 6.72%	731,848 29.91%	275,467 11.26%	303,625 12.41%	296,458 12.12%	177,622 7.26%	315,541 12.90%	84,404 3.45%	97,145 3.97%
2011년	2,518,165 100.00%	6,899 0.27%	170,110 6.76%	747,578 29.69%	282,998 11.24%	308,843 12.26%	301,380 11.97%	182,791 7.26%	328,845 13.06%	86,052 3.42%	109,568 4.35%

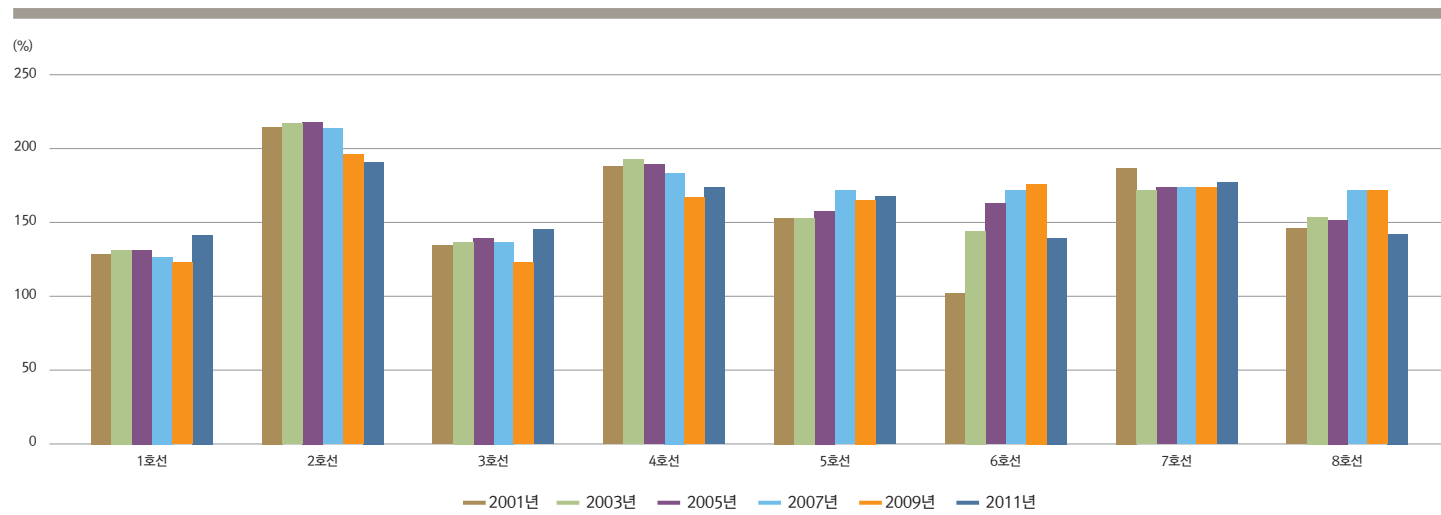
주 : 수송인원(순승차+환승승차)  
 자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 2012

### 1.3 지하철 혼잡도

#### 서울시 지하철 평균 혼잡도는 2011년 164%, 2호선이 가장 혼잡

서울시 지하철 혼잡도는 승차인과 좌석 수가 일치할 경우를 34% 혼잡도로 기준을 잡고 2년마다 산정한다. 2011년도 서울시 지하철 평균 혼잡도는 164%로 산정되었으며, 2001년부터 증가추세를 보이다가 2007년에 들어서 다시 감소하는 추세를 보인다. 2011년 기준으로 서울메트로는 2호선이 혼잡도 196%, 도시철도공사는 7호선이 혼잡도 182%로 가장 혼잡한 노선으로 나타났다.

그림 3-3 지하철 혼잡도 변화 추이



자료 : 서울통계(<http://www.stat.seoul.go.kr/>)

표 3-3 지하철 혼잡도 (단위 : %)

연도	혼잡도 평균	서울메트로				도시철도공사			
		1호선	2호선	3호선	4호선	5호선	6호선	7호선	8호선
2001년	162	133	220	136	195	158	107	192	151
2003년	168	135	224	140	199	158	150	178	160
2005년	171	135	225	142	196	162	169	179	158
2007년	171	129	221	137	189	176	175	179	176
2009년	165	122	202	122	172	168	177	179	176
2011년	164	144	196	149	180	170	143	182	147

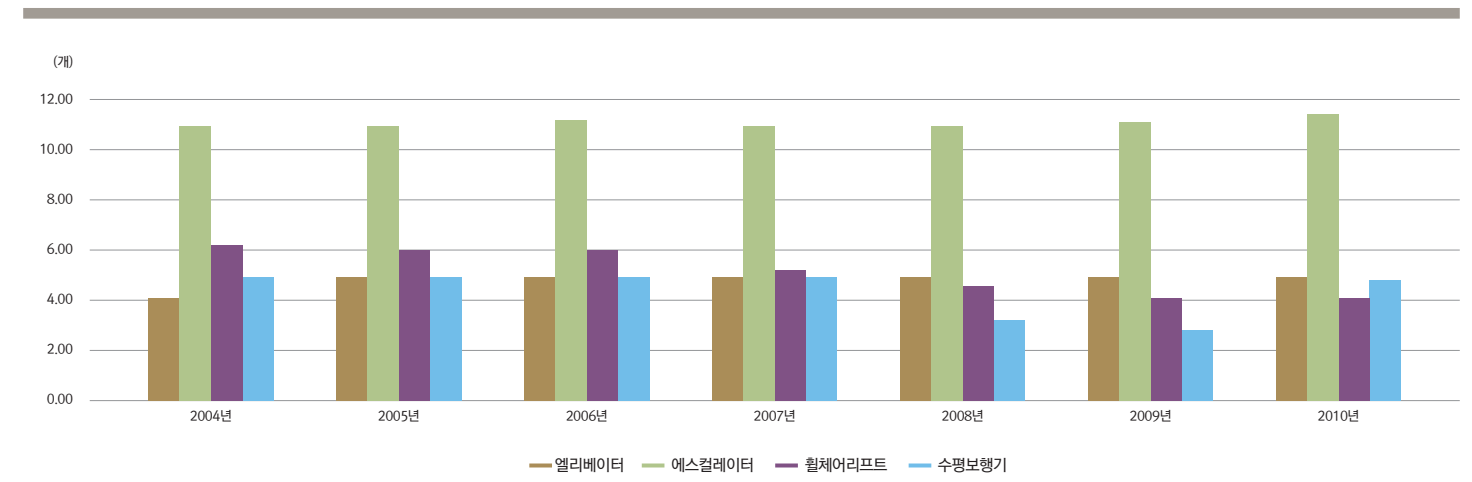
주 : 혼잡도는 승차인과 좌석 수가 일치할 경우를 혼잡도 34%로 산정, 2005년부터 2년 주기 조사  
 자료 : 서울통계(<http://www.stat.seoul.go.kr/>)

### 1.4 지하철 편의시설

#### 서울시 지하철 편의시설은 2010년 역당 7.61개로 증가추세

2010년 서울시 지하철역사의 편의시설은 역당 7.61개로 2004년 7.17개보다 0.44개 증가하였다. 지하철역사의 출입구가 8개라고 가정한다면 출입구당 0.95개의 편의시설이 있다고 볼 수 있다. 2010년 편의시설 종류별로 보면 엘리베이터는 역당 5.33개, 에스컬레이터는 역당 11.78개, 휠체어리프트는 역당 4.43개, 수평보행기는 역당 5.2개로 집계되었다.

그림 3-4 지하철역당 시설 수 변화 추이



자료 : 서울통계(<http://www.stat.seoul.go.kr/>)

표 3-4 지하철 편의시설 (단위 : 개)

연도	계			엘리베이터			에스컬레이터			휠체어리프트			수평보행기		
	역당 시설 수	역 수	시설 수	역당 시설 수	역 수	시설 수	역당 시설 수	역 수	시설 수	역당 시설 수	역 수	시설 수	역당 시설 수	역 수	시설 수
2004년	7.17	497	1,852	4.55	209	473	11.20	156	937	6.60	126	424	5.2	6	18
2005년	7.17	568	2,094	5.03	248	623	11.05	171	1,000	6.20	143	453	5.2	6	18
2006년	7.34	570	2,160	5.16	248	640	11.34	173	1,045	6.24	143	457	5.2	6	18
2007년	7.24	547	2,030	5.17	249	643	11.20	178	1,062	5.40	114	307	5.2	6	18
2008년	7.35	470	1,768	5.12	242	619	11.12	173	1,019	4.81	51	116	3.5	4	14
2009년	7.19	525	1,952	5.24	249	653	11.23	180	1,078	4.42	91	205	3.2	5	16
2010년	7.61	555	2,157	5.33	257	685	11.78	206	1,258	4.43	86	196	5.2	6	18

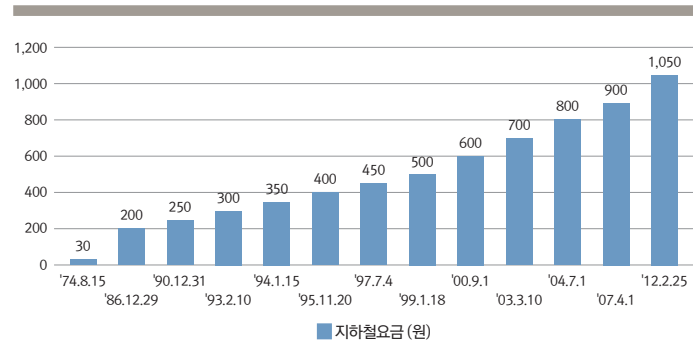
자료 : 서울통계(<http://www.stat.seoul.go.kr/>)

### 1.5 지하철 운임제도

#### 서울시 지하철 운임제도 : 기본요금 1,050원, 거리비례제 적용

1974년 최초의 지하철 요금은 30원이었으며, 2012년 현재 지하철 요금은 1,050원으로 40년 동안 35배 정도 상승하였다. 서울시 지하철의 운임제도 변천을 살펴보면 요금조정에 대한 주기가 임의적이었으며, 요금 인상액에 대한 특정한 기준도 없었다. 현재 서울시 지하철 운임은 광역·도시철도 전 구간을 일원화한 거리비례제를 적용하고 있으며 버스와의 환승 시에는 통합거리비례제를 적용하고 있다.

그림 3-5 지하철 요금 변화 추이



자료 : 서울메트로, 2013년도 서울메트로 수송계획, 2013 서울도시철도, 2013년도 서울도시철도 수송계획, 2013

표 3-5 지하철 운임제도 변천

구분	'74.8.15	'86.12.29	'90.12.31	'93.2.10	'94.1.15	'95.11.20	'97.7.4	'99.1.18	'00.9.1	'03.3.10	'04.7.1	'07.4.1	'12.2.25	
1구간	30원	200	250	300	350	400	450	500	600	700	800	900	1,050	
일반		초과 3원	300	350	400	450	500	550	600	700	800	6km마다 100원	5km마다 100원	5km마다 100원
어린이 (13세 미만)													구간요금의 57% 할인	

자료 : 서울통계(http://www.stat.seoul.go.kr/)

표 3-6 지하철 요금부과 변천

구분	요금부과 원칙	비고
74.8.15	거리비례제 기본운임 : 8km 초과운임 : 1km마다	-
85.10.18	시계내 : 구역제 시계외 : 이동구간제	기본 : 1구간 초과 : 2구간
04.07.01	전 구간 거리비례제 기본운임 : 12km 초과운임 : 6km마다	대중교통체계 개편
07.04.01	전 구간 거리비례제 기본운임 : 10km 초과운임 : 5km마다	수도권 통합요금제 실시

자료 : 서울메트로, 2013년도 서울메트로 수송계획, 2013 서울도시철도, 2013년도 서울도시철도 수송계획, 2013

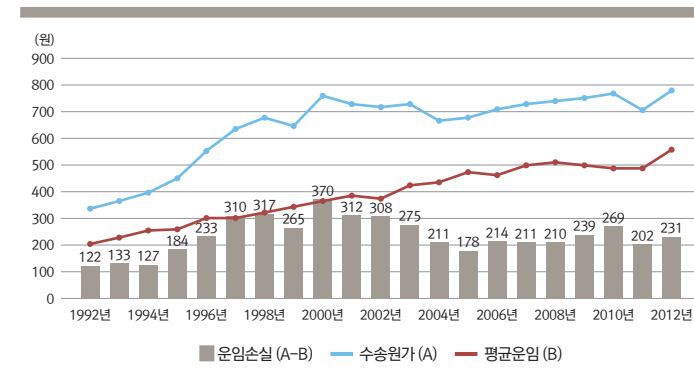
### 1.6 수송원가 및 평균운임

#### 서울시 지하철 운임손실액은 2012년 231원(수송인원 기준)으로 매년 증가 추세

수송인원 기준 운임손실은 1992년 122원에서 2012년 현재 231원으로 89.3% 증가하였다. 승차인원으로 운임손실을 산정하면 1992년 141원에서 2012년 314원으로 2배가 넘게 증가한 수치이다. 지하철 시설 및

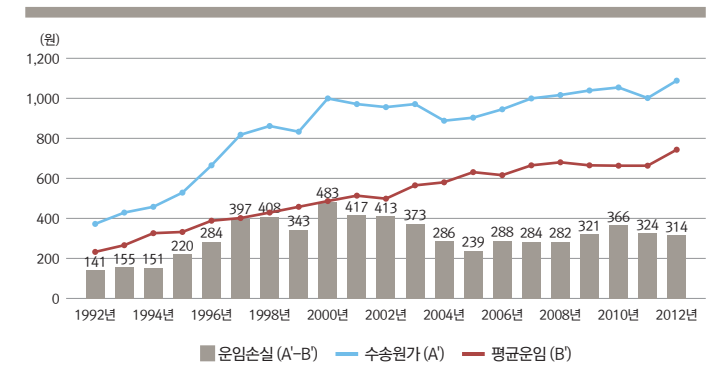
장비 노후화에 따라 수선유지비와 안전시설 투자비 등의 비용은 증가하고 있으며, 수송인원 증가세 둔화 및 무임수송인원 증가로 인한 평균운임 하락으로 운임손실은 계속 늘어나고 있다.

그림 3-6 수송인원 기준 지하철 운임손실



자료 : 서울메트로, 2013년도 서울메트로 수송계획, 2013 서울도시철도, 2013년도 서울도시철도 수송계획, 2013

그림 3-7 승차인원 기준 지하철 운임손실



자료 : 서울메트로, 2013년도 서울메트로 수송계획, 2013 서울도시철도, 2013년도 서울도시철도 수송계획, 2013

표 3-7 지하철 수송원가 및 평균운임 (단위 : 원)

연도	기본운임	수송인원 기준			승차인원 기준		
		수송원가(A)	평균운임(B)	운임손실(A-B)	수송원가(A')	평균운임(B')	운임손실(A'-B')
1992년	250원	326	204	122	378	237	141
1993년	250→300원('93.2.10)	368	235	133	430	275	155
1994년	300→350원('94.1.15)	398	271	127	471	320	151
1995년	350→400원('95.11.20)	456	272	184	545	325	220
1996년	400원	545	312	233	665	381	284
1997년	400→450원('97.7.4)	621	311	310	795	398	397
1998년	450원	653	336	317	840	432	408
1999년	450→500원('99.1.18)	628	363	265	813	470	343
2000년	500→600원('00.9.1)	750	380	370	978	495	483
2001년	600원	720	408	312	964	547	417
2002년	600원	710	402	308	955	542	413
2003년	600→700원('03.3.10)	722	447	275	978	605	373
2004년	700→800원('04.7.1)	665	454	211	901	615	286
2005년	800원	675	497	178	911	672	239
2006년	800원	703	489	214	948	660	288
2007년	800→900원('07.4.1)	747	536	211	1,007	723	284
2008년	900원	756	547	210	1,018	736	282
2009년	900원	779	540	239	1,048	727	321
2010년	900원	805	536	269	1,092	726	366
2011년	900원	736	534	202	1,049	725	324
2012년	900→1,050원('12.2.25)	835	604	231	1,138	824	314

주 : 수송인원은 승차인원과 환승승차 인원의 합으로 산출함

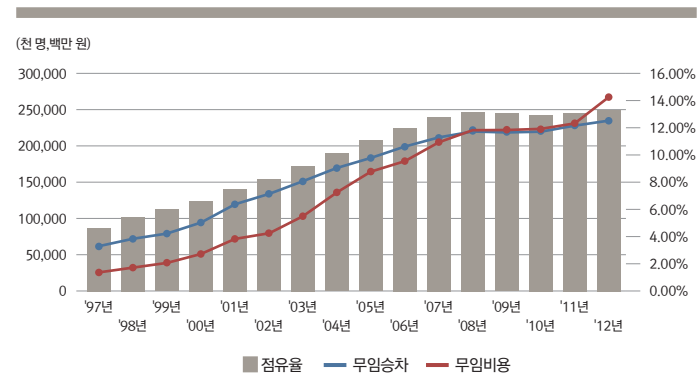
자료 : 서울메트로, 2013년도 서울메트로 수송계획, 2013 서울도시철도, 2013년도 서울도시철도 수송계획, 2013

### 1.7 무임승차

#### 서울시 지하철 무임수송인원은 2012년 23,483만 명으로 전체 수송인원의 13.4% 차지

고령화 사회 가속(2000년 노령인구 7%→2018년 노령인구 14%→ 2026년 노령인구 20%)으로 무임수송인원 및 비용은 지속적으로 증가할 예정이다. 2012년 지하철 무임비용은 26,723천만 원으로 조사되었으며 무임수송인원은 23,483만 명으로 전체 수송의 13.37%를 차지하고 있다.

그림 3-8 지하철 무임승차인원 수 및 무임비용 변화 추이



주 : 승차인원 대비 무임승차 점유율은 오른쪽 보조축 단위 사용  
 자료 : 서울메트로, 2013년도 서울메트로 수송계획, 2013 서울도시철도, 2013년도 서울도시철도 수송계획, 2013

표 3-8 지하철 무임승차인원 및 비용 (단위: 만 명, 천만 원)

구분	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12
무임승차	6,186	7,107	7,840	9,393	11,877	13,392	15,089	16,906	18,351	19,880	21,135	22,104	21,919	22,059	22,889	23,483
무임비용	2,617	3,198	3,906	5,039	7,126	8,036	10,310	13,579	16,516	17,892	20,630	22,184	22,195	22,277	23,158	26,723
승차인원	134,060	130,081	130,266	141,579	158,013	163,079	163,794	167,144	165,705	165,441	165,425	167,519	167,620	170,587	174,321	175,636
승차인원 대비 무임승차 점유율	4.61%	5.46%	6.02%	6.63%	7.52%	8.21%	9.21%	10.11%	11.07%	12.02%	12.78%	13.19%	13.08%	12.93%	13.13%	13.37%

자료 : 서울메트로, 2013년도 서울메트로 수송계획, 2013, 서울도시철도, 2013년도 서울도시철도 수송계획, 2013

※ 참고 - 무임수송 근거 및 대상

구분	유형별 정의
노인	노인복지법에 의한 만 65세 이상 노인
장애인	장애인복지법에 의한 장애인과 중증장애인의 동승보호자 1인
독립, 국가유공자	독립유공자 예우, 국가유공자 예우 및 지원에 관한 법률 시행령에 의한 국가 유공자, 상이등급 1급 동승보호자 1인
민주유공자	5.18 민주유공자 예우에 관한 법률에 의한 5.18 민주화운동 부상자 및 상이등급 1급, 장애등급 1급 동승보호자 1인

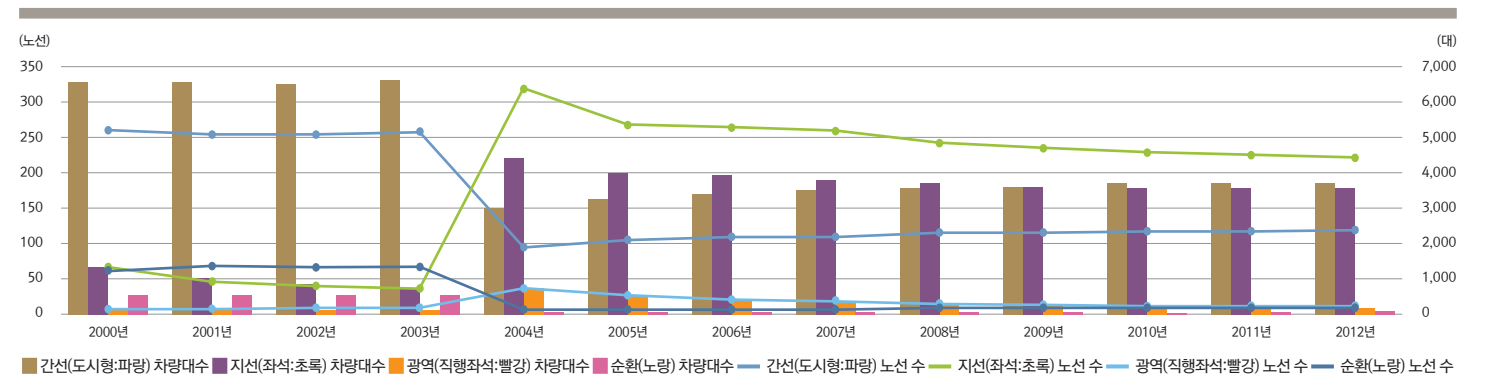
### 2. 버스

#### 2.1 버스 유형별 노선 수 및 차량대수

#### 서울시에서 운영하는 버스노선 수와 차량대수는 2012년 361개 노선, 7,522대

2004년 7월 버스체계 개편 이후 버스 유형별 노선 수와 차량대수가 급격히 변화하였다. 개편 이후 간선버스의 노선 수와 차량대수는 감소하였으며 지선버스의 노선 수와 차량대수는 증가하였다. 서울시는 2000년에 비해 각각 34개 노선, 1,029대 감소한 361개의 버스노선과 7,522대의 버스를 운영 중이다.

그림 3-9 버스유형별 노선 수 및 차량대수 변화 추이



주 : 버스 차량대수는 오른쪽 보조축 단위 사용  
 자료 : 서울통계(<http://www.stat.seoul.go.kr/>)

표 3-9 버스 유형별 노선 수 및 차량대수 (단위: 개, 대)

연도	계		간선(도시형·파랑)		지선(좌석·초록)		광역(직행좌석·빨강)		순환(노랑)	
	노선 수	차량대수	노선 수	차량대수	노선 수	차량대수	노선 수	차량대수	노선 수	차량대수
2000년	395	8,551	260	6,593	68	1,356	6	72	61	530
2001년	376	8,249	252	6,582	49	1,031	8	103	67	533
2002년	367	8,134	252	6,564	41	919	10	127	64	524
2003년	365	8,110	255	6,653	36	787	10	130	64	540
2004년	457	8,307	96	2,997	318	4,554	38	722	5	34
2005년	402	7,792	104	3,246	267	3,986	26	532	5	28
2006년	395	7,766	106	3,369	263	3,946	22	430	4	21
2007년	390	7,748	106	3,416	258	3,882	21	425	5	25
2008년	381	7,736	112	3,503	245	3,803	19	396	5	34
2009년	375	7,598	114	3,603	238	3,608	17	353	6	34
2010년	369	7,548	119	3,699	231	3,538	13	277	6	34
2011년	363	7,534	118	3,700	226	3,529	13	271	6	34
2012년	361	7,522	119	3,701	223	3,518	13	269	6	34

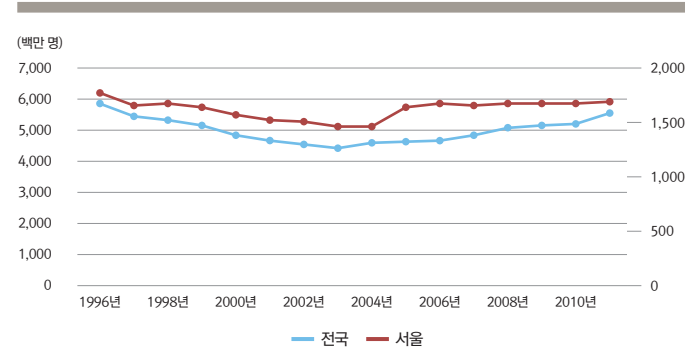
주 : 차량대수는 서울시에서 인가받은 총 차량대수  
 자료 : 서울통계(<http://www.stat.seoul.go.kr/>)

## 2.2 버스 수송인원

### 서울시 시내버스 수송인원은 2011년 1,684,313천 명, 2005년부터는 증가추세

서울시 시내버스 수송인원은 1996년 1,772,859천 명에서 2004년 1,456,978천 명까지 감소하다가 2005년에 1,631,004천 명으로 급격히 증가하였다. 이는 2004년 서울시 버스체계 개편의 영향을 받은 것으로 짐작된다. 2011년 서울시 시내버스 수송인원은 1,684,313천 명이며 이는 전국 버스 수송인원의 30.4%로 높은 비중을 차지하고 있다.

그림 3-10 버스 수송인원 변화 추이



주 : 서울시 버스 수송인원은 오른쪽 보조축 단위 사용  
 자료 : 전국버스운송사업조합 연합회, 2011 버스통계편람, 2012

표 3-10 버스 수송인원 (단위 : 명)

연도	전국	서울	비중
1996년	5,866,197,531	1,772,859,400	30.2%
1997년	5,426,037,634	1,649,143,112	30.4%
1998년	5,337,251,941	1,663,968,174	31.2%
1999년	5,064,598,590	1,631,586,418	32.2%
2000년	4,823,851,226	1,564,526,365	32.4%
2001년	4,640,595,123	1,530,143,962	33.0%
2002년	4,523,037,257	1,525,806,699	33.7%
2003년	4,408,603,971	1,462,221,813	33.2%
2004년	4,451,840,146	1,456,977,747	32.7%
2005년	4,536,633,615	1,631,004,303	36.0%
2006년	4,615,930,114	1,661,101,147	36.0%
2007년	4,768,437,373	1,640,757,614	34.4%
2008년	5,068,670,997	1,654,571,949	32.6%
2009년	5,168,492,380	1,660,253,188	32.1%
2010년	5,246,964,740	1,663,892,021	31.7%
2011년	5,535,685,779	1,684,312,585	30.4%

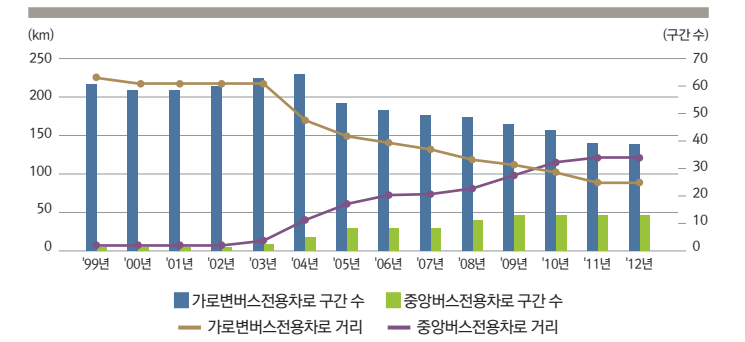
자료 : 전국버스운송사업조합 연합회, 2011 버스통계편람, 2012

## 2.3 버스 전용차로

### 서울시 버스통행권 확보를 위한 중앙버스전용차로 공급의 증대(2012년 13개 구간 122.1km)

1996년 천호대로 중앙버스전용차로가 시행된 이후 2012년 현재 13개 구간이 운영되고 있으며, 2004년 동시 개통된 중앙버스전용차로 3개노선 개통을 시점으로 가로변버스전용차로의 구간 수와 연장은 감소하였다. 2012년 서울시 가로변버스전용차로는 40개 구간, 88.3km, 중앙버스전용차로는 13개 구간 122.1km로 중앙버스전용차로 구간 길이가 가로변버스전용차로 구간 길이보다 더 길다.

그림 3-11 버스 전용차로 연장 변화 추이



주 : 버스전용차로 구간 수는 오른쪽 보조축 단위 사용  
 자료 : 서울통계(http://www.stat.seoul.go.kr/)

표 3-11 버스 전용차로 연장 (단위 : 개, km)

연도	구분	합계	가로변버스전용차로			중앙버스전용차로		
			계	전일제	시간제	계	전일제	기타
1999년	구간	62	61	47	14	1	1	-
	거리	229.0	224.5	178.5	46.0	4.5	4.5	0.0
2000년	구간	60	59	36	23	1	1	-
	거리	218.4	213.9	143.9	70.0	4.5	4.5	-
2001년	구간	60	59	36	23	1	1	-
	거리	218.4	213.9	143.9	70.0	4.5	4.5	0.0
2002년	구간	61	60	36	24	1	1	0
	거리	217.9	213.4	143.4	70.0	4.5	4.5	0.0
2003년	구간	65	63	39	24	2	1	1
	거리	221.7	211.5	143.0	68.5	10.2	7.6	2.6
2004년	구간	70	65	40	25	5	4	1
	거리	209.6	170.9	103.3	67.6	38.7	36.1	2.6
2005년	구간	62	54	29	25	8	7	1
	거리	210.4	150.7	83.1	67.6	59.7	57.1	2.6
2006년	구간	61	53	28	25	8	7	1
	거리	213.5	143.0	75.4	67.6	70.5	67.9	2.6
2007년	구간	59	51	33	18	8	7	1
	거리	201.4	130.9	82.1	48.8	70.5	67.9	2.6
2008년	구간	60	50	31	19	10	9	1
	거리	198.5	115.8	66.6	49.2	82.7	75.9	6.8
2009년	구간	60	47	28	19	13	12	1
	거리	207.4	108.0	58.8	49.2	99.4	92.6	6.8
2010년	구간	57	44	26	18	13	12	1
	거리	208.2	101.0	55.3	45.7	107.2	100.4	6.8
2011년	구간	53	40	23	17	13	12	1
	거리	210.4	89.3	46.3	43.0	121.1	114.3	6.8
2012년	구간	53	40	23	17	13	12	1
	거리	210.4	88.3	46.3	42.0	122.1	115.3	6.8

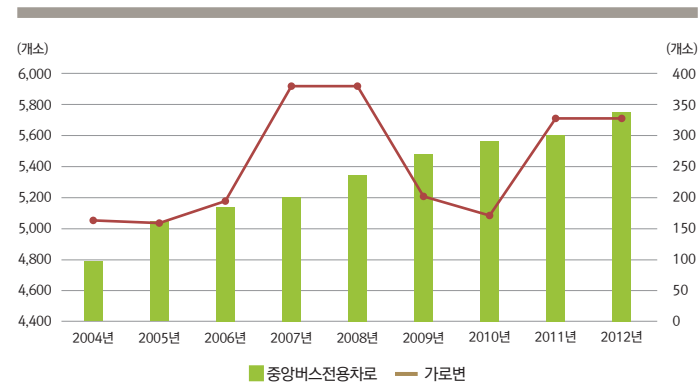
자료 : 서울통계(http://www.stat.seoul.go.kr/)

## 2.4 버스정류장

### 서울시 시내버스 정류장 개수는 2012년 6,054개소이며, 중앙버스전용차로 정류장 개소수는 꾸준히 증가

서울시 전체 시내버스 정류장 개수는 2012년 6,054개소로 2004년보다 902개소(17.5%) 증가하였다. 중앙버스전용차로 정류장 개수는 해마다 꾸준히 늘어나고 있는 반면, 가로변버스정류장은 2007년 이후 줄거나 정체하고 있다.

그림 3-12 시내버스 정류장 개수 변화 추이



주 : 2008년 중앙버스전용차로 정류장 개소 수는 미집계되어 2007년과 2009년의 평균치 적용. 중앙버스전용차로 정류장 개수는 오른쪽 보조축 단위 사용  
 자료 : 서울통계(<http://www.stat.seoul.go.kr/>)

표 3-12 시내버스 정류장 현황 (단위: 개소)

연도	버스 운영업체수	정류장		
		계	가로변	중앙버스전용차로
2004년	69	5,152	5,054	98
2005년	68	5,194	5,030	164
2006년	68	5,374	5,188	186
2007년	68	6,111	5,909	202
2008년	68	-	5,909	-
2009년	68	5,484	5,213	271
2010년	66	5,378	5,086	292
2011년	66	6,011	5,712	299
2012년	66	6,054	5,712	342

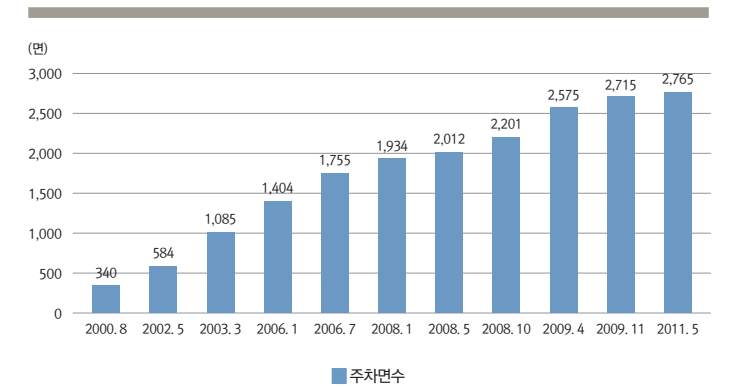
주 : 2008년 중앙버스전용차로 정류장 개소 수는 미집계됨  
 자료 : 서울통계(<http://www.stat.seoul.go.kr/>)

## 2.5 버스 공영차고지

### 2013년 현재 서울 버스 공영차고지 개수는 11개이며 주차면수 2,765면 보유

서울시에서는 은평, 강동, 송파, 양천, 중랑, 상암, 도봉, 강서, 진관, 장지, 난곡의 11개 버스 공영차고지를 운영하고 있다. 서울시 버스 공영차고지는 2000년 은평 공영차고지의 340면으로 시작해서 2013년 현재 2,765면의 주차면수를 보유하고 있다.

그림 3-13 버스 공영차고지 주차면수 변화 추이



자료 : 서울시 내부자료

표 3-13 버스 공영차고지 현황

차고지명	면적(㎡)	주차면수	조성비용 (백만 원)	운영개시
은평	46,399	340	18,228	2000. 8
강동	34,326	244	14,199	2002. 5
송파	56,233	501	21,607	2003. 3
양천	47,450	319	35,593	2006. 1
중랑	51,475	351	44,620	2006. 7
장지	25,330	179	57,900	2008. 1
상암	9,430	78	2,500	2008. 5
도봉	30,294	189	7,807	2008. 10
강서	56,493	374	36,701	2009. 4
진관	16,529	140	40,872	2009.11
난곡	3,213	50	10,681	2011. 5
합계	377,172	2,765	290,627	-

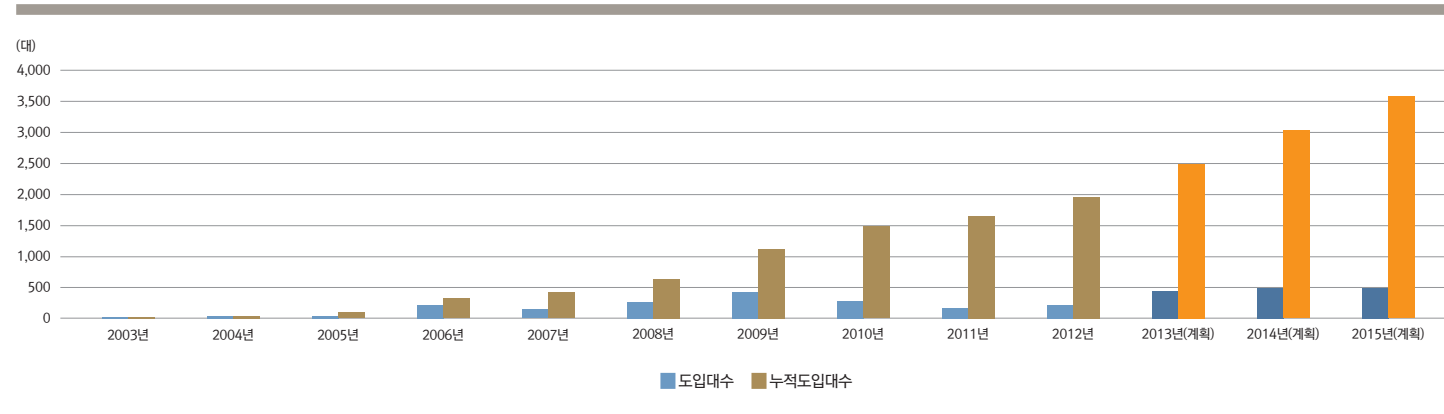
자료 : 서울시 내부자료

## 2.6 저상버스

### 서울시 저상버스는 2012년 2,018대 보유, 2015년까지 3,685대 보유가 목표

교통약자의 이동권 보장을 위한 노력의 일환으로 2003년 시범운행 이후 2004년부터 본격적으로 도입된 저상버스는 장애인, 노약자 등 교통약자뿐만 아니라 일반 시민들의 이동편의 증진에 도움이 되고 있으며 2012년 현재 2,018대가 운행되고 있다. 2015년까지 전체 운행버스의 50% 저상버스 도입을 목표로 2013년에서 2015년까지 1,667대를 추가로 도입할 예정이며 노인·장애인단체 및 복지관 홈페이지 등에 저상버스 운행정보를 확대 제공할 계획이다.

그림 3-14 저상버스 도입대수 변화 추이



자료 : 희망서울 생활지표(<http://www.socialindex.seoul.go.kr/>)

표 3-14 저상버스 도입 현황 (단위 : 대)

연도	도입대수	누적도입대수
2003년	2	2
2004년	66	68
2005년	51	119
2006년	230	349
2007년	127	476
2008년	265	741
2009년	484	1,225
2010년	329	1,554
2011년	203	1,757
2012년	261	2,018
2013년(계획)	522	2,540
2014년(계획)	573	3,113
2015년(계획)	572	3,685

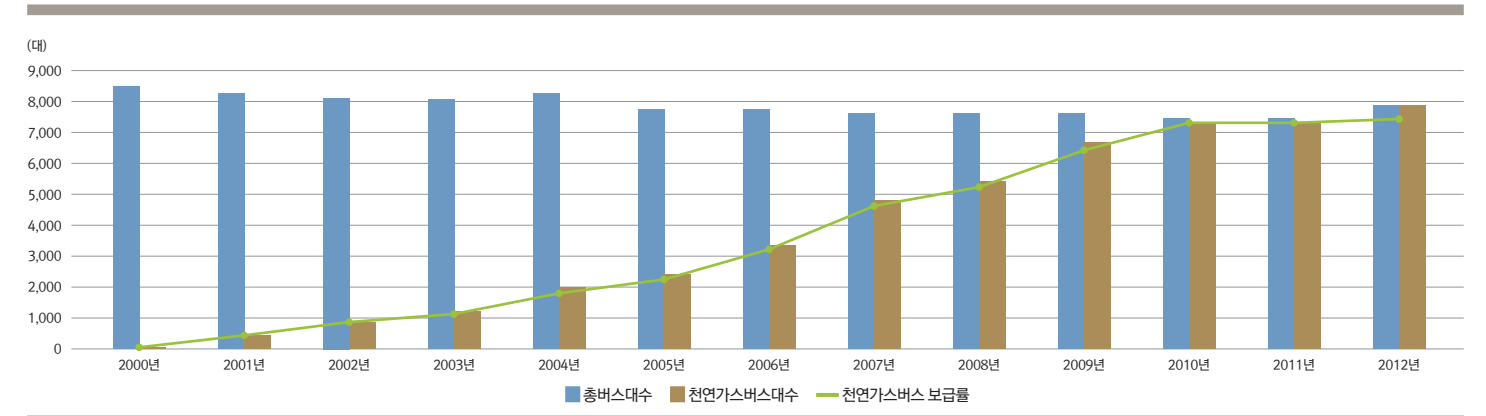
자료 : 희망서울 생활지표(<http://www.socialindex.seoul.go.kr/>)

## 2.7 CNG버스

### 서울시 천연가스버스 보급률은 100%(7,896대)

1999년 9월 환경부는 대도시에서 운행 빈도가 높은 시내버스 저공해 사업의 일환으로 천연가스 시내버스 보급을 추진하였다. 2000년 천연가스 버스 보급률 0.5%를 시작으로 해마다 증가하여 2012년에는 7,896대 모두 천연가스버스로 대체되어 보급률 100%에 다다랐다.

그림 3-15 CNG버스 도입대수 변화 추이



주 : 천연가스버스 보급률은 오른쪽 보조축 단위 사용

자료 : 서울통계(<http://www.stat.seoul.go.kr/>)

표 3-15 CNG버스 도입 현황 (단위 : 대, %)

연도	총버스대수	천연가스 버스대수	당해연도 도입대수	천연가스버스 보급률
2000년	8,551	43	43	0.5
2001년	8,249	367	324	4.4
2002년	8,134	929	562	11.4
2003년	8,110	1,247	318	15.4
2004년	8,307	1,998	751	24.1
2005년	7,792	2,384	386	30.6
2006년	7,766	3,334	950	42.9
2007년	7,748	4,850	1,181	62.6
2008년	7,740	5,414	922	69.9
2009년	7,746	6,759	1,345	87.3
2010년	7,522	7,419	758	98.6
2011년	7,534	7,464	45	99.1
2012년	7,896	7,896	432	100.0

자료 : 서울통계(<http://www.stat.seoul.go.kr/>)

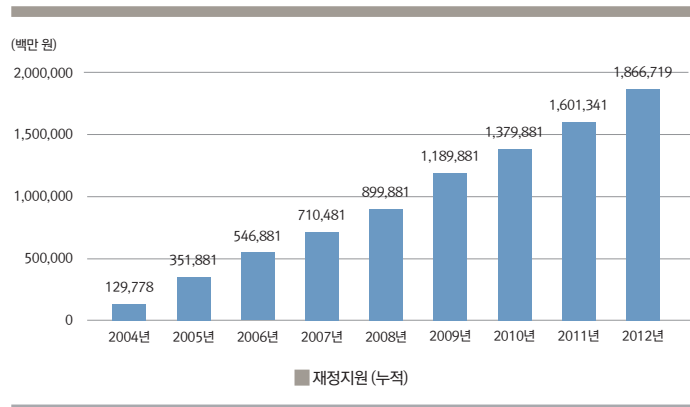


## 2.8 버스 재정지원액

### 서울시 버스 재정지원액은 2004년부터 2012년까지 총 1조 8,667억 원 지출

서울시는 준공영제 시행으로 버스회사에서 발생한 모든 수입금에 대해 ‘운송수입금 공동관리업체 협의회’에서 공동으로 관리하고 있으며 운송비용은 전문기관의 용역을 통해 산정한 ‘ 시내버스 표준운송원가’에 기초해 지급하고 있다. 운송비용은 운송수입금 범위 내에서 우선 지급하고 운송수지 적자분(총수입<총비용)이 발생할 때 일괄 재정지원을 실시하고 있다. 서울시의 경우 버스업체의 적자를 메우기 위해 해마다 보조금을 지원하고 있는데, 2004년 이후 지금까지 총 1조 8,667억 원을 지출했다.

그림 3-16 시내버스 재정지원 변화 추이



자료 : 서울시 내부자료

표 3-16 시내버스 재정지원 현황 (단위 : 백만 원)

구분	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
당해연도	129,778	222,103	195,000	163,600	189,400	290,000	190,000	221,460	265,378
누적	129,778	351,881	546,881	710,481	899,881	1,189,881	1,379,881	1,601,341	1,866,719

자료 : 서울시 내부자료

## 3. 대중교통 부문 요약

### 3.1 지하철

#### 지하철 2호선의 수송실적은 2011년 747,578천 명으로 9개 노선 중 가장 높은 비중(29.7%)을 차지

서울의 지하철 총 수송인원과 1일 평균 수송인원 모두 매년 꾸준히 증가하고 있다. 총 수송인원은 2006년 2,269,410천 명에서 2011년 2,518,165천 명으로 248,755천 통행 증가하였으며 1일 평균 6,899천 명을 수송하고 있다. 서울시 지하철 노선별 수송비율은 2호선이 약 30%로 타 지하철 노선에 비해 수송비율이 월등히 높았으며, 3·4·5·7호선(약 11~14%), 1·6호선(약 6~7%), 8·9호선(약 3~4%) 순으로 나타났다.

#### 서울시 지하철 평균 혼잡도는 2011년 164%, 2호선이 가장 혼잡

지하철 혼잡도는 승차인과 좌석 수가 일치할 경우를 34% 혼잡도로 기준 잡고 2년마다 산정한다. 2011년도 서울시 지하철 평균 혼잡도는 164%로 산정되었으며, 2011년 기준으로 서울메트로는 2호선이 혼잡도 196%, 도시철도공사는 7호선이 혼잡도 182%로 가장 혼잡한 노선으로 나타났다.

#### 서울시 지하철 편의시설은 역당 7.61개로 증가추세

2010년 서울시 지하철역사의 편의시설은 역당 7.61개로 2004년 7.17개보다 0.44개 증가하였다. 지하철역사의 출입구가 8개라고 가정한다면 출입구당 0.95개의 편의시설이 있다고 볼 수 있다. 2010년 편의시설 종류별로 보면 엘리베이터는 역당 5.33개, 에스컬레이터는 역당 11.78개, 휠체어 리프트는 역당 4.43개, 수평보행기는 역당 5.2개로 집계되었다.

#### 서울시 지하철 운임손실액은 매년 증가하고 있으며, 2012년 무임수송인원은 전체 수송인원의 13.4% 차지

지하철 시설 및 장비 노후화에 따라 수선유지비와 안전시설 투자비 등의 비용은 증가하고 있으며, 수송인원 증가세 둔화 및 무임수송인원 증가로 인한 평균운임 하락으로 운임손실은 계속 늘어나고 있다. 고령화 사회 가속으로 무임수송인원 및 비용은 지속적으로 증가하고 있다. 2012년 무임수송인원은 234,830천 명으로 전체 수송의 13.37%를 차지하고 있다.

### 3.2 버스

#### 서울시 시내버스 수송인원은 2011년 1,684,313천 명, 2005년부터는 증가추세

서울시 시내버스 수송인원은 1996년 1,772,859천 명에서 2004년 1,456,978천 명까지 감소하다가 2005년에 1,631,004천 명으로 급격히 증가하였다. 이는 2004년 서울시 버스체계 개편의 영향을 받은 것으로 짐작된다. 2011년 서울시 시내버스 수송인원은 1,684,313천 명이며 이는 전국 버스 수송인원의 30.4%로 높은 비중을 차지하고 있다.

#### 서울시 버스통행권 확보를 위한 중앙버스전용차로 공급(차로 및 정류장)의 증대

1996년 천호대로 중앙버스전용차로가 시행된 이후 2012년 현재 13개 구간이 운영되고 있으며, 2004년 동시 개통된 중앙버스전용차로 3개노선 개통을 시점으로 가로변버스전용차로의 구간 수와 연장은 감소하였다. 2012년 서울시 가로변버스전용차로는 40개 구간, 88.3km, 중앙 버스전용차로는 13개 구간 122.1km로 중앙버스전용차로 구간 길이가 가로변버스전용차로 구간 길이보다 더 길다. 중앙버스전용차로 정류장 개수는 해마다 꾸준히 늘어나고 있는 반면, 가로 변버스정류장은 2007년 이후 줄거나 정체하고 있다.

#### 서울시 저상버스 대수는 매년 증가하고 있으며 천연가스버스 보급률은 100% 달성

교통약자의 이동권 보장을 위한 노력의 일환으로 2003년 시범운행 이후 2004년부터 본격적으로 도입된 저상버스는 장애인, 노약자 등 교통약자 뿐만 아니라 일반 시민들의 이동편의 증진에 도움이 되고 있으며 2012년 현재 2,018대가 운행되고 있다. 2015년까지 전체 운행버스의 50% 저상버스 도입을 목표로 2013년에서 2015년까지 1,667대를 추가로 도입할 예정이다. 1999년 9월 환경부는 대도시에서 운행 빈도가 높은 시내버스 저공해 사업의 일환으로 천연가스 시내버스 보급을 추진하였다. 2000년 천연 가스버스 보급률 0.5%를 시작으로 해마다 증가하여 2012년에는 7,896대 모두 천연가스버스로 대체되어 보급률 100%에 다다랐다.

#### 서울시 버스 재정지원액은 2004년부터 2012년까지 총 1조 8,667억 원 지출

서울시는 준공영제 시행으로 버스회사에서 발생한 모든 수입금에 대해 ‘운송수입금 공동관리업체 협의회’에서 공동으로 관리하고 있으며 운송비용은 전문기관의 용역을 통해 산정한 ‘ 시내버스 표준운송원가’에 기초해 지급하고 있다. 운송비용은 운송수입금 범위 내에서 우선 지급하고 운송수지 적자분(총수입<총비용)이 발생할 때 일괄 재정지원을 실시하고 있다. 서울시의 경우 버스업체의 적자를 메우기 위해 해마다 보조금을 지원하고 있는데, 2004년 이후 지금까지 총 1조 8,667억 원을 지출했다.