

기획



도시철도 길을 묻다 ⑫

일본 고베 도시철도의 현재와 미래



고베시가 직접 운영하는 시영지하철 2호선 가이간선(해안선) 미나모토마치역에서 지하철 역무원이 지체장애인의 탑승을 돕고 있다.



시영지하철, JR 고베선 등이 교차하는 산노미야역 내 점포. 환승을 위해 수많은 유동인구가 이동하면서 점포도 높은 수익을 올리고 있다.

수송 분담률 83.7% 불구 쌓이는 적자 해소 과제

고베시의 산노미야는 언제나 사람들로 북적인다. 시, JR 서일본, 시 예산과 민간자본이 투입된 제3섹터 고베고속철도 주식회사 등이 운영하는 10개 노선 가운데 6개 노선이 산노미야역을 거쳐가기 때문이다. 역들이 모여있고, 갈아타는 승객들은 서둘러 다른 역으로 발걸음을 옮기고 역내는 물론 주변 상업에는 손님들로 붐빈다.

고베시의 아름다운 해안을 재생하는 의미였다. 고베의 도시철도는 명료한 이유와 뚜렷한 손익 분석을 갖고 설치됐는 것이다. <개통 26년 만에 흑자>, 그러나=그럼에도 불구하고 도시철도 적자는 쌓여갔고 운영적자(감가상각비 등 제외)는 계속됐다. 1호선은 1구간 개통 26년 만인 2003년부터 운영적자에서 탈피했으나 2001년 영업에 들어간 2호선으로 인해 적자 구조로 돌아섰다.

1호선 26년만에 흑자... 2호선 개통으로 다시 적자 다양한 요금제·신규수요 창출 등 비용절감 고심

과정에서 발생한 채무에 대한 이자 등을 제외 한 영업수익은 2010년 15억5100만원, 2011년 17억엔 흑자를 기록했다는 점은 눈여겨볼 대목이다. 고베시 교통국 경영기획조정과 가사카미 가요 기획계장은 "결상수지 개선 없이는 시영지하철 노선의 신규 설치는 없을 것"이라며 "매년 시가 지급하는 보조금은 21억엔 수준으로 수입의 10% 수준이지만 그것마저도 재정에 부담이 된다고 여기기 때문"이라고 말했다.

도시철도와 버스가 그만큼 총출하게 연결돼 있어 굳이 택시를 탈 필요성이 없기 때문이다. 자가용도 전체 교통수송분담률에서 차지하는 비중이 현저히 낮은 것은 물론이다. 지난 2010년 현재 고베시의 공공수송수단 가운데 가장 비중이 높은 것은 제3섹터(고베시, 민간기업 출자)가 운영하고 있는 5개 노선으로 33.1%, JR 고베선이 32.0%, 시영지하철 2개 노선이 18.6%를 보이고 있다. 이어 공영버스가 12.6%, 택시는 3.7%에 불과하다. 시영지하철은 개통 초기인 1980년 2.9%에 불과했으나 1995년 17.0%, 2009년 19.5%까지 상승했다. 1980년 각각 22.6%와 13.5%였던 버스와 택시 승객은 이 기간 급락했다. 전체적으로 도시철도가 공공수송수단의 83.7%를 차지하고 있으며, 각기 다른 운영시스템으로 경영하면서 대중교통수단

의 역할을 공고하게 했다는 점이 특징이다. 제3섹터 운영 철도는 운임이 싼 반면 서비스가 처지고, JR 고베선은 비싸지만 신속하며, 시영지하철은 이들의 미흡한 부분을 채우고 있는 것이다. 이러한 도시철도를 중심으로 한 공공수송수단의 선전으로 고베시의 자동차 보유대수는 지난 2006년 63만6726대를 정점으로, 2010년 63만1482대까지 급감하고 있다. <2015년까지 재정개선 15억엔> = 고베시 시영지하철은 구간별 요금제를 채택하고 있다. 1구간 200엔에서 가장 거리가 먼 7구간의 경우 390엔이다. 통근·통학을 하는 승객을 위한 정기요금은 한 달에 1구간이 7800엔, 7구간은 1만5210엔, 전 노선의 정기권은 1만5800엔이다. 시영 버스와 지하철을 하루 종일 탈 수 있는 1일권은 1000엔, 지하철만 탈 수 있는 지하철 1일권은 800엔 등은 물론 백화점이나 상가, 관광시설 등과 연계한 기획승차권까지 있다. 이러한 다양한 요금제

계를 통해 또 다른 수요를 창출해내고 있는 것이다. 고베시 당국은 올해 '고베시영교통사업 경영계획 2015'를 수립, 앞으로 3년 내에 시영 버스는 19억엔, 시영지하철의 경우 15억엔의 경영수지를 개선하기로 했다. 시영교통사업의 3대 목표로 ▲안전하고 안심할 수 있는 시민의 발 확보 ▲사람과 환경에 친화적인 시영 버스·지하철 ▲안정된 경영을 유지할 수 있는 경영개선 등을 설정했다. 특히 시영 지하철의 경우 고품질 서비스를 통한 신규 수요 창출, 비용 절감 노력, 유동인구를 확보를 통한 부수입 증대 등에 따른 구체적인 개선 수치까지 포함시켰다. 고베시 관계자는 "인구 감소, 고통 속에서도 현재의 유동인구를 어떻게 유지하고 이들에게 어떤 서비스를 통해 새로운 수익 창출로 연결해낼 지를 고민하는 것이 앞으로 해야 할 일"이라고 말했다. /고베=윤현석기자 chadod@kwangju.co.kr /사진=김진수기자 jeans@kwangju.co.kr

※ 이 기사는 지역신문발전위원회의 지원을 받아 작성됐습니다.



고베시내에서 운영되는 10개의 도시철도 노선 가운데 6개 노선의 역이 있는 산노미야 역. 매일 수십만명의 유동인구가 오가며 상업시설 및 사무실이 집중돼 있다.

Real estate advertisement grid with 10 columns. Each column contains a title (e.g., '다와부동산 재테크컨설팅', '현대공인중개사'), a brief description, and contact information. The columns are: 1. 다와부동산 재테크컨설팅, 2. 현대공인중개사, 3. 금당 공인중개사, 4. 신한공인중개사, 5. 초기철 공인중개사 사무소, 6. 상무랜드공인중개사, 7. 대인등삼일부동산, 8. 근린시설/근린주택, 9. 단독주택, 10. 공장, 11. 토지매매, 12. 분양, 13. 토지매매, 14. 토지매매, 15. 토지매매, 16. 토지매매, 17. 토지매매, 18. 토지매매, 19. 토지매매, 20. 토지매매.