

2023
목포형 대중교통 시스템
구축 시민 공론화위원회

운영 백서



표지 안면

2023
**목포형 대중교통 시스템
구축 시민 공론화위원회**

운영 백서



발간사

목포형 대중교통 시스템 구축 시민 공론화위원회는 2023년 9월 7일 출범하여 12월 13일까지 3개월간 활동하였습니다. 그 동안 위원회는 지속가능하고 시민이 편리한 대중교통 시스템 구축을 위해 공론화를 주관하고 시민 참여단을 구성·운영하였으며 노선 개편, 운영체계 개편, 노선 공영화 등 핵심의제를 중심으로 권고문을 제출 하였습니다.

제출된 권고문은 첫째 노선개편과 관련하여 효율적이고 체계적인 노선변화를 위한 전면개편을 권고 하였습니다. 둘째 운영체계는 단기적으로 혼합형 운영체계를 제안하고 장기적으로 공사 설립 등을 통한 공영제를 권고하였습니다. 마지막으로 노선 공영화는 노선개편과 운영체계 개편의 전제조건이며 버스 운영 공공성 확보 차원에서 핵심적인 과정임을 밝히고 시와 시의회, 업체 측에서 의뢰한 3개 감정평가 기관의 감정평가 평균 액인 210억원을 기초로 목포시가 시민들의 정서에 부합하는 선에서 매입하도록 권고 하였습니다.

또한 대중교통 시스템 구축을 위한 다양한 목소리를 들려주신 59명의 시민참여단은 바쁜 일정 가운데 시민토론회에 참석하여 각자의 견해를 주장하고 상대방의 이야기에 귀 기울이며 대중교통 시스템 구축을 위한 소중한 의견들을 제시해 주셨습니다.

이번 공론화는 대중교통 시스템 구축이라는 시민들의 생활과 밀접하고 중요한 정책결정을 시민참여의 장을 마련하여 시민들과 함께 하였습니다. 또한 목포시에서 정책 권고에 대한 수용 입장을 밝히며 목포형 대중교통 시스템 구축의 기반을 만들어간 중요한 사례가 될 것입니다.

금번 백서는 3개월간 진행된 위원회의 활동과 논의사항, 시민참여단 운영, 정책 권고 등 공론화 전 과정을 담았습니다. 이 백서가 향후 목포시 대중교통 시스템 구축 정책 추진에 큰 도움이 되기를 바랍니다.

그동안 공론화를 위해 힘써주신 공론화위원회 위원들과 시민 참여단으로 적극적으로 임해주신 목포시민 여러분께 다시 한번 깊은 감사의 인사와 존경의 마음을 아낌없이 전해 드립니다.

2024. 1.

목포형 대중교통 시스템 구축 시민 공론화 위원회 위원장 노창균

인사말

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민 공론화위원회를 지난 2023년 9월부터 12월 까지 약 3개월간 진행하였습니다. 그동안 공론화 추진을 위해 최선을 다해주신 노창균 위원장님을 포함한 공론화위원 여러분께 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

이번 시민 공론화는 우리 시의 대중교통 문제를 해결하고 지속 가능하며 시민이 편리한 대중교통 시스템을 구축하기 위해 진행했습니다.

그동안 59명의 시민 참여단분들은 토론회를 통해 다양하고 진솔한 시민들의 목소리를 전달해 주었으며, 목포시민의 일원으로 바쁜 일상 가운데에도 적극적인 자세로 공론화 과정에 함께 해 주셨습니다.

이 백서는 이러한 과정과 결과를 담고 있으며, 지난 3개월간 진행된 공론화위원회의 활동과 의미, 논의사항 등을 상세하게 담은 기록입니다.

한 권의 백서로 공론화의 모든 과정을 담을 수는 없지만, 지속 가능한 목포형 대중교통 시스템을 구축해 나가기 위한 공론화위원들과 시민들의 다양한 의견들을 충분히 담았다고 생각합니다.

열띤 토론과 심사숙고의 과정을 거쳐 전달해 주신 시민 공론화위원회의 의견을 발판 삼아 공공성과 효율성이 조화를 이룬 지속 가능하고 편리한 목포형 대중교통 시스템 구축을 해 나가겠습니다.

그동안 애써주신 공론화위원분들과 현장의 목소리를 들려주신 시민 참여단에 다시 한번 깊은 감사의 말씀을 드리며, 이 백서가 앞으로 목포형 대중교통 시스템을 구축해 나가는 과정에 도움이 되는 역사적인 기록물이 되기를 기대합니다.

감사합니다.

2024. 1.

목포시장 박홍률

목차

권고문 및 시민의견서	vii
-------------	-----

1. 백서 발행 취지 및 목적	1
------------------	---

2. 시내버스 공론화 추진 개요	3
1. 공론화 추진 배경	4
2. 공론화 추진 방향 및 목적	10

3. 시내버스 공론화 추진 체계	15
1. 개요	16
2. 공론화 기구 운영 현황	19
3. 시민참여단 운영	25

4. 주요 성과 및 개선 과제	41
1. 시민설문조사	42
2. 시민토론회 추진결과	53
3. 공론화위원회 회의 결과: 권고문 도출	71

5. 주요 성과 및 개선 과제	77
1. 주요 성과	78
2. 개선 과제	80
3. 공론화 과정 평가	81

6. 맺음말	105
---------------	------------

부록	107
1. 시민설문조사 설문지	108
2. 전체 운영계획	115
3. 목포시 공론화 추진관련 보도자료	125

권고문 및 시민의견서

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민 공론화위원회 권고문

2023년 12월 13일

목포형 대중교통시스템 구축을 위한
시민공론화위원회

권 고

목포시장 귀하

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민공론화위원회는 2023년 9월 7일부터 12월 13일까지 약 3개월 간 목포형 대중교통 시스템의 핵심 사안인 버스 체계 변화 방향에 대한 적절하고 효과적인 방안을 제시하기 위해 시민참여단과 함께 공론화를 진행해왔습니다.

본 권고안에 담긴 공론화위원회 및 시민참여단의 진심어린 의견이 목포형 대중교통 시스템 구축의 값진 초석이 되길 바라며 다음과 같이 권고합니다.

2023년 12월 13일

목포형 대중교통 시스템 구축 시민 공론화위원회

위원장 노창균

부위원장 조연주

위 원

고두갑

김철홍

맹정민

박인재

정중채

최완석

김성우

김혜선

박성영

이영훈

정태관

최지선

김종익

모주환

박준호

정태영

정재훈

최현주

목포형 대중교통 시스템 구축을위한 시민 공론화 시민참여단 59명

시민참여단 위원

위 원
(50명)

용해동강동성	상동강영순	용당동강재원	상동강호덕	연산동기태호
하당동김광진	남교동김동민	석현동김로운	연산동김리우	상동김명자
옥암동김애숙	원산동김용민	석현동김용재	하당동김윤희	연산동김의종
용당동김정은	상동김종분	신흥동김종선	산정동김태랑	신흥동김평화
연산동김현솔	연산동노경윤	부주동노산	옥암동박갑식	상동박재원
삼향동박정화	용해동박진	하당동박진영	옥암동박한별	삼학동박현숙
하당동서현정	옥암동선가연	옥암동손수영	석현동양광일	유달동엄태민
상동원진숙	대성동육수연	대성동윤석권	용해동윤은혜	연산동이성주
이로동이지연	죽교동이효빈	연산동임경숙	석현동정정아	부주동정창용
산정동최송춘	용해동최의량	부주동최정인	삼향동홍광순	죽동홍성종

예 비 위 원
(9명)

연산동강경진	옥암동김경선	이로동김대인	산정동김승현	하당동김준환
삼학동반민정	산정동이금호	용당동임승희	용해동정홍조	

※ 예비위원 중 1명은 생업 사유로 위원 사퇴 요청을 하였습니다.

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민 공론화위원회 권 고 사 항

□ 목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민 공론화위원회(이하, 위원회라 한다)는 목포시장이 제시한 2023년 시민 공론화 의제 3가지에 대하여 다음과 같이 각각 권고합니다.

1. 노선 개편은 전면 개편을 권고한다.

효율적이고 체계적인 노선 변화로서 전면 개편 필요

위원회는 제안된 전면 개편안이 효율적이고 전면적인 노선변화를 의미한다고 이해한다. 이는 시민참여단의 의견을 통해서도 제시된 바, 부분 개편안에 비해 시민수용성이 다소 부족할 수 있는 단점에도 불구하고 현재 목포시 버스 노선이 가지고 있는 영산로 중심의 중복 노선, 지나치게 긴 운행 시간, 도시변화를 고려하지 못하는 지선 체계 등의 한계를 전면 재조정할 수 있는 계기가 되어야 한다고 보기 때문이다.

10분 이내 환승 배차, 버스 다니는 도로의 가장자리 주차 규제 도입

노선개편의 효과를 내기 위해서는 ① 기존의 이용시간이 길어지지 않도록 10분 이내에 환승이 가능한 합리적인 배차간격, 환승정류장에서의 대기시간의 축소가 가능해야 하고 ② 시내버스 정시성 확보를 위해 버스가 다니는 도로 상의 가장자리 주차를 관리할 수 있는 방안을 병행 추진하여 버스가 원활하게 순환하고 정차 시간을 맞출 수 있도록 할 필요가 있다는 점을 강조한다.

노선 변경 부담 시민 전가 되지 않게 시민 수용성을 높일 수 있는 방안이 선행되어야

무엇보다 목포시는 부분적이라도 노선이 축소되는 지역의 경우에는 대체 교통수단에 대한 고민이 없으면 노선체계 개편의 불편이 고스란히 시민들의 몫이 될 수 있음을 고려하여 시민들의 불편을 최소화하는 방법을 최우선적으로 생각해야 한다. 전면개편에 따른 많은 혼란과 혼선이 예상된다. 먼저 급하게 서두르지 말고 간선 등의 운행을 순차적으로 시행할 수 있다면 그렇게라도 해서 혼란을 최소화 하는 방안이 필요하다. 또한 차고지 신규 조성 및 정류장 개선 등을 고려한 노선개편 이후의 조정이 필요하다.

2. 운영체계는 단기적으로 혼합형 운영체계를 제안하고 장기적으로 공사 설립 등을 통한 공영제를 권고한다.

멈추지 않는 버스 강조, 장기적으로 공영제 단기적으로 혼합형 운영체계 제시

위원회는 새로운 목포시의 시내버스 운영체계의 경우 우선적으로 혼합형으로 운영하고 이후 공사 등의 설립을 통해서 최종적으로는 공영제 방식으로 운영하는 것이 필요하다. 시민참여단의 의견에서도 확인 되었듯이, 기존 버스업체가 최근 보인 모습은 ‘버스 운영의 안정성’이 무엇보다 중요하고 이를 위해서 목포시가 버스 운영에 더 큰 책임을 져야 한다는 것이 분명하다.

시민과 전문가 참여 제도 도입, 운영 투명성과 개방성 확보 관건

이를 추진할 때에는 목포시의 노력으로 시민수용성을 높이고 나아가 목포시의 버스 노선을 시민들이 지속적으로 평가하고 개선할 수 있는 제도로 위원회 등 거버넌스가 마련되어야 한다. 전면적인 공영제를 시행하는데 ① 버스 운영에 목포시의 전문성이 강화될 필요가 있고 ② 지방공무원 정원에 대한 중앙정부의 통제가 있는 상황에서 ③ 향후 전문적인 기관을 설립하는데 시간이 필요하다는 점을 고려하여야 한다. 이에 단기적으로는 목포시가 노선을 직접 운영하는 직영 운영 모델과 노선을 민간 사업자에게 위탁하여 운영하는 위탁 운영 모델을 함께 시행하는 혼합형 운영체계를 제안하고 장기적으로 모든 노선을 공영 방식으로 운영하는 공영제를 지향해야 한다. 이에 목포시가 노선권 매입에 따른 운영체계 변경에 있어서 투명성이 무엇보다 중요하게 시민들의 인정이 확보되어야 한다.

노선의 사업권역 방식 필요, 다만 규모와 중요도의 집중 방지해야

혼합형 운영체계를 추진 과정에서 기존 노선을 복수의 사업권으로 묶어 관리하는데, 이럴 때 특정 사업권이 과도하게 규모가 커거나 여타 사업권에 비해 중요도가 커서 사업권 간 비교평가가 불가능해지거나 혹은 특정 사업권의 사업자가 운영상 독점 권한이 발생하는 상황을 예방할 필요가 있다. 이를 위해서는 사업권별 노선 분배를 균형 있게 하거나 운행 차량의 대수를 적절하게 분배하는 것이 필요하며, 전체적으로 직접 운영 방식의 사업권과 위탁 운영 방식의 사업권 간 적절한 균형이 고려되어야 한다.

버스노동자들의 고용 안정을 위한 승계 방안 마련해야

운영체계의 변경에서 우선적으로 고려해야 하는 것 중 하나는 기존 버스 노동자들의 고용보장이다. 고용승계 방안에 필요한 대책이 반드시 수립되어야 한다.

3. 노선권은 목포시가 시민들의 정서에 부합하는 선에서 매입하도록 권고한다.

노선권의 매입은 버스 공공성의 전제 조건임을 확인

위원회는 민간 버스사업자가 소유한 노선권을 목포시가 인수하는 것은 노선개편과 운영체계 개편의 전제 조건이라고 할 정도로 중요하고 결정적인 사항이라고 판단했다. 노선권을 시에서 보유한다는 것은 행정절차의 공정성을 확보하는 것은 물론 기존보다 더욱 적극적인 관리 감독 기관으로서의 역할을 수행할 수 있다는 것을 의미한다. 그런 점에서 노선권 매입은 버스 운영의 공공성에 있어 핵심적인 과정이다.

감정평가 방식은 협상의 최소 조건, 시민들의 감정 고려해야

다만 목포시는 노선권 매입을 협상할 때 감정평가액을 유일한 근거로 사용해서는 안 되고, 시민참여단의 의견을 고려하여 시민들이 수용 가능한 수준에서의 합의를 이끌어내기 위해 노력해야 한다. 공론화위원회는 노선권 감정평가 방식과 관련하여 다양한 문제점을 지적하였다. 시민참여단 또한 목포시가 노선권을 인수할 때 감정평가 방식으로 인수하는 것에 대하여 부동의를 밝혔다. 이는 해당 방법이 노선권 매입에 있어 불가피한 조건이라는 것을 인정하지 않는 것이 아니라 버스 사업자의 일방적인 버스 운행 중단 등으로 시민들에게 미친 피해와 손해를 목포시가 시민들을 대표하여 적극적으로 반영해야 한다는 의사의 표현으로 이해한다.

매입 과정의 투명성과 사업자의 사회적 책임 강조

특히 노선권 매입 과정에서의 투명성은 불필요한 행정 갈등을 예방할 수 있는 필수적인 요소이며 어떤 상황에서도 시민의 입장에서 설명하고 또 필요하면 설득하기 위해 최선의 노력을 다해야 한다. 그동안 목포시의 버스를 책임졌던 민간 사업자 역시 시민들의 감정을 헤아려 목포시 버스 체계가 빠른 시기에 안정을 찾을 수 있도록 협력해야 한다.

□ 위원회는 이상의 권고 사항과 별도로 세부 제안사항을 제안하니 이를 검토하고 적극적으로 이행할 것을 요청한다.

[별첨 1]

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 추가 제안 사항

(1) 목포형 대중교통 시스템 구축 종합계획을 수립하고 다음과 같은 사항을 반영한다.

- ① 기후위기의 심각성을 고려해 대중교통 중심의 도시교통을 위한 세부 계획 수립
- ② 친환경 수단, 스마트 기술 적용 등을 고려한 새로운 교통 체계 도입
- ③ 버스 우선 신호체계 도입 및 버스 전용차로 설치 등의 도입
- ④ 버스정류장의 최소 이격 기준 및 신규 설치 기준에 대한 제도화
- ⑤ 공영차고지 도입 및 새로운 회차지 도입에 따른 노선 개선 계획
- ⑥ 목포를 중심으로 하는 무안, 신안, 해남, 영암 간 광역 교통체계 구상

(2) 노선개편과 관련해서는 다음과 같은 사항을 고려하여 제안된 노선의 변경을 검토할 필요가 있다.

- ① 통학 중심 노선과 영산강 하구 평화광장, 목포교육지원청을 연계하는 노선 신설

예1) 오룡주차장-도립도서관(목포대학교남악캠퍼스)-목포제일여자고등학교-백년로(영흥고, 중앙여중)-백년로 사거리-목포과학대(목상)-3호광장-목포경찰서-문태고(목포공고)-동부시장(목포고)-1호광장-정명여고(목여고)-흥고(혜인여고, 덕인고)-북항(산정농공단지)
예2) 간선1-유달산 해상케이블카-북항-포미타운

- ② 기존 전면개편 노선1번을 다음과 같은 노선 체계 변경 신설

남악-버스터미널-목포역-연안터미널-목포해양대

- ③ 단일학군제를 고려하여 기존의 에듀버스를 대체할 수 있는 등하교 특화 노선 신설

목여중, 향도여중, 제일중, 덕인, 혜인, 흥일 중고등학교 통학 불편 해소

- ④ 대양산단에 일하는 노동자들의 거주지가 목포시내에 형성될 수 있도록 출퇴근 노선 신설

- ⑤ 전면개편안 지선 3의 경우, 여객터미널을 경유시켜 관광 수요를 적극 고려한 노선 신설

- (3) 현재 교육부에서 전라남도, 대학 등과 시행 중인 라이즈 사업과 연계하여 새로운 교통체계 구축을 위한 협업을 고려한다.
- (4) 운영체계 변경이 되더라도 사업 조정의 책임이 없는 노동자들의 고용승계가 최대한 시행될 수 있는 방안이 마련되어야 한다.
- (5) 버스의 활성화를 위해서는 이용자들을 늘리기 위한 정책이 필요하고 이를 위해서 목포형 정기권 도입 등 이용자 확대를 위한 인센티브 정책을 도입한다,
- (6) 교통약자들의 이동 편의를 위해 법에서 정하고 있는 기준에 따라 저상버스를 확충해야 한다.
- (7) 공론화위원회 이후, 새로운 버스 체계의 안정적인 구축을 위해 새로운 후속 기구, 위원회, 포럼, 참여기구 등의 거버넌스를 반드시 설치하고 운영해야 한다.
- (8) 목포시가 직접 운영하거나 민간 사업자가 이윤을 위해 운영하는 방식 외에 시민들이 직접 투자 및 운영에 참여하거나 다양한 비영리 영역의 사업 참여를 보장하는 등 운영 형태의 다양성을 확보하기 위한 제도 모색을 진행한다.

[별첨 2]

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민 공론화위원회
시민참여단 의견서

2023년 12월 2일

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민 공론화위원회
시민참여단

「목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민공론화위원회」 시민참여단은 공모과정을 통하여 응모한 246명의 목포시민 중 추첨을 통해서 50명의 위원과 10명의 예비위원으로 구성되었습니다.

10월 28일 사전 워크숍과 11월 4일, 11월 18일 그리고 12월 2일 3차에 걸친 시민토론회를 통해서 시민공론화위원회가 제안한 세 가지의 공론화 주제, 노선개편안, 운영체제안, 노선권 매입에 대한 사항들을 논의하였습니다. 그 과정에서 현재 목포시 버스가 처한 상황을 알게 되었고 다양한 정보를 접할 수 있었습니다. 그리고 다음과 같이 시민참여단의 의견을 모아서 의견서를 작성하였습니다.

시민참여단의 의견이 시민공론화위원회에 전달되어 심사숙고 되고 시민의 입장에 부합하는 권고안이 되도록 해야 한다는 점을 전합니다.

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민공론화위원회 시민의견서

시민참여단은 노선 개편, 운영 체계 개편 그리고 노선권 인수에 대한 사항을 다음과 같이 논의하고 확인하였다.

(1) 노선 개편안에 대한 우리의 의견은 전면개편으로 의견이 모아졌다. 시민위원들은 전면개편안이 불필요한 노선을 줄이고 대신 시민들이 원하는 노선을 추가하는 데 도움이 될 것이라 기대하였다.

목포시는 노선 개편에 따른 시민들의 혼란을 최소화하기 위해 타 지방자치단체의 사례를 반면교사로 삼아 홍보 캠페인, 정보 제공 등의 조치를 면밀히 세워야 한다. 또한 10분 이내의 배차 간격에 대한 원칙과 더불어 출퇴근, 통학 시간의 경우에는 배차를 늘리고 다른 시간에는 배차를 줄이는 탄력적 운영에 대해 적극적으로 검토하여야 한다. 또, 없어지는 노선에 대한 시민의 불편을 해소하기 위해 ‘마을버스’ 등 대체 방식을 고민해야 한다. 목포시 공무원들이 차량 2부제를 적극적으로 동참하여 대중교통 이용 활성화를 위해 솔선수범 하여야 한다.

우리 시민들은 개편된 노선의 필요성을 이해하고 특히 기후 위기시기에 탄소배출을 줄이기 위한 구체적인 실천으로 시내버스 이용을 높이기 위한 노력을 함께 해야 한다. 적극적으로 의견을 밝히고 참여하여 노선개편 안이 조기에 정착할 수 있도록 한다.

(2) 운영 체계에 대한 우리의 의견은 공영제로 모아졌다. 이는 시내버스의 운영 안정성을 고려할 때 목포시가 운영을 책임지는 운영 체계가 바람직하다. 특히 더 이상 시내버스가 수익사업이 될 수 없고 사실상 공공재에 가깝게 운영될 수밖에

없는 조건을 고려한다면 공영제로 운영하는 것이 당연하다. 다만, 목포시의 재정 상황과 민간운영 방식의 장점(적극적인 버스타기 홍보나 수익성을 고려한 운영 방법의 시도 등)을 살리는, 완전공영제 운영 방식을 제안한다. 이는 즉각적인 공영제의 도입만을 의미하는 것이 아니라 3년 혹은 5년의 과도기를 두고 완전 공영제로의 이행을 전제로 한 계획을 포함한다.

목포시는 운영 체계의 안정성을 확보하기 위한 조건으로 운영의 투명성이 중요하다는 것을 고려해야 한다. 어떤 운영체계든 운영의 투명성이 시민들의 신뢰 확보를 위한 최소한의 조건이라는 점을 인식해야 한다. 또한 이번 버스 사태에서 버스 노동자들은 피해자라는 점을 고려하여, 고용이 지속적으로 유지될 수 있는 방안을 적극적으로 모색할 필요가 있다.

우리 시민들은 버스 운영에 대해 더욱 관심을 가져야 한다. 버스는 전체 목포시민들이 함께 부담하여 운영하는 공공서비스이고 또한 운영상의 부담을 줄이기 위해 시민들이 함께 참여할 수 있는 방법을 토론하고 제안해야 한다.

(3) 노선권 매입에 대한 우리의 의견은 감정평가 방식으로 적정가를 결정하여 매입하는 방식에 동의하기 어렵다는 것이다. 이것은 노선권의 공유화가 불필요하다는 것이 아니다. 수십 년 동안 버스업체는 목포시민을 대상으로 이익을 봐왔고 목포시로부터 다양한 재정지원을 받았다. 그런데 자신들의 어려움만을 강조하며 불법적인 영업 중단을 실시했고 그 피해는 고스란히 시민들이 감수했다. 이에 대해 해당 버스업체가 시민들에게 사과를 한 적도 보상을 한 적도 없다. 상황이 이런데도 이에 대해 아무 일도 없었다는 듯이 감정평가로 적정가를 산정해 매입한다는 것을 납득하기 어렵다는 뜻이다.

오히려 목포 시민 덕분에 영업을 해온 업체가, 시민들에게 일방적으로 피해를 안겨주었던 업체가 결자해지의 마음으로 기부채납을 하는 등의 방식으로 노선권을 내놓는 것이 타당하다. 목포시가 운행 중단 등의 어려움이 반복되리라는 것을 우려하는 것에 대해 시민참여단은 인지하고 있다. 그럼에도 면허 취소의 방식 역시 유효한 수단이라고 본다.

이상의 의견을 토대로 우리는 다음과 같은 사항을 구체적으로 제안한다.

① 공론화 이후, 버스 시스템의 안정화와 발전을 위한 후속 계획을 수립하고 청소년, 노인 등 교통약자들을 포함한 시민들이 참여할 수 있는 개방형 거버넌스를 마련해야 한다. 교통정책들을 시민들이 직접 참여해서 만들 수 있는 협의체를 만들어야 한다.

② 조례 제정을 통해서 정기적으로 노선을 진단하고 변경할 수 있는 제도를 마련하고, 운영체계에 대한 평가를 시행할 수 있는 근거를 마련한다.

③ 현행 버스정류장의 배치를 전면적으로 재검토하여 노선의 효율성을 높여야 한다.

④ 버스 운영의 전문성을 확보하기 위하여 적절한 목포시 조직체계에 대해서도 고려하여야 한다. 공기업 등을 설립하여 운영의 전문성을 꾀하고 운영의 투명성을 확보할 수 있는 방안이 함께 해야 한다.

⑤ 버스 승강장에 승차대기 탑승객이 있는지 여부를 알 수 있는 녹색 LED 장치를 부착하여 표시함으로써, 버스 기사가 정류장을 무단으로 통과하지 않도록 한다.(노선별 식별 가능한 led) 또한 야간에 버스번호 식별이 쉽도록 버스전면상단에 LED 번호판 설치하도록 한다.

⑥ 버스의 막차 시간을 철도와 시외버스의 막차 시간과 연동하여 교통수단의 연계성을 강화할 필요가 있다.

⑦ 도로사용(일방통행), 신호체계 개편도 연동되어 버스 이용을 더 편하게 하는 대중교통 친화정책 체계 마련이 필요하다. 버스정류장, 시내버스 어플, 배차안내 정보 시스템 등 시민들의 의견이 적극적으로 반영될 수 있도록 의견수렴 창구도

행정에서 마련해야 할 것이다.

⑧ 목포시의 관광 수요를 고려하여 목포역과 시외버스터미널을 직접 연계하거나, 고하도와 연결하는 것과 같은 관광지 신규노선을 기존 낭만버스 등을 활용하여 운영하는 방안을 모색한다.

또한 다음과 같은 개별 의견은 분임이나 시민참여단 전체의 합의된 의견이라 할 수 없지만 공론화 과정에서 충분히 검토할 만한 사항이라 판단하여 제시한다.

- 큰도심(원도심-신도심)을 연결하는 급행간선을 신설하여 간편화하고 시간절약 효과 달성하는게 좋겠다. 이를 테면, (1)목포역-버스터미널, (2)목포역-백년대로-전남도청(남악), (3)버스터미널-전남도청(남악), (4)버스터미널-시청, (5)목포역-시청 등 주요 교통 지점에 대한 최단시간 교통망을 마련한 다음, 간선, 지선으로 환승시스템을 마련하여 효율적인 시내버스 교통망을 구축함. 환승의 경우 대기시간을 5~10분 이내로 짧게 설계한다.
- 목포시내버스는 전남도청과 남악우체국까지만 운행하고 남악내와 오룡지구내 시내버스는 무안군이 운행하도록 한다.
- 남악과 목포역을 연결하는 변경된 노선을 목포시의 미래 발전 상징성을 담아 '1000번' 버스(급행간선)로 정해 운영하는 것을 제안한다.
- 현행 노선개편안은 도로 여건, 구도심-신도심 간의 연결 등에 초점을 두고 있으나, 목포방문관광객(2022년, 730만) 등의 외생변수를 반영하고 있지 못하다. 따라서 주요 관광지(유달산, 해상케이블카, 평화광장, 갯바위, 근대역사문화관 일대 등)에 대한 시내버스 접근성을 강화할 필요 있다. 많은 외지 관광객이 고속버스나 고속철도를 이용하여 목포에 도착한 다음 바로 관광지를 방문하고 있으므로, 이를 고려한 노선 체계가 반영되어야 한다.

[끝]

01

백서 발행 취지 및 목적

1. 백서 발행 취지 및 목적



추진 배경

- 본 백서는 2023년 9월 7일 공론화위원회 1차 회의를 시작으로 12월 13일 10차 회의 까지 진행된 2023년 목포형 대중교통시스템 구축 시민 공론화위원회의 공론화 과정을 정리하였다. 이를 통해 추진과정에 대한 정보를 제공하여 시민들의 알권리를 보장하고 향후 공론화 추진 시 제도 운영 사례를 제공하기 위한 것이다.
- 특히 짧은 기간 동안 압축적으로 진행된 공론화 과정의 특징을 고려할 때, 추진체계, 논의과정 등을 제대로 기록하지 않으면 공론화 과정을 입체적으로 이해하기가 어렵다. 공론화 결과는 최종적인 권고문으로 남게 되지만 그것을 도출하기 위해 어떤 과정을 거쳤는지를 알아야 공론화를 온전히 이해하고 이후 새롭게 시도 할 수도 있는 공론화 과정의 질적 개선을 이룰 수 있을 것이다.
- 따라서 본 백서는 성과에 대한 기록뿐만 아니라 주어진 한계 속에서도 당면한 공론화 의제의 결론을 이끌어내기 위해 어떤 시도를 했는 지에 대한 기록으로도 의미가 있다. 따라서 2023년 시내버스 시민 공론화가 대중교통 시스템 구축을 위한 시작이자 이후의 실수를 줄이고 더 효과적으로 시민들의 공론을 모아가며, 지역의 중요한 갈등 의제에 대해 합리적인 해결책을 제시하는 모범이 되길 기대한다.

02

시내버스 공론화 추진 개요

1. 공론화 추진 배경
2. 공론화 추진 방향 및 목적

2. 2023 공론화 과정 추진 개요



1. 공론화 추진 배경

■ 대중교통 시스템 구축에 대한 공론화의 직접적인 배경은 2022년 10월부터 2023년 2월까지 반복된 일련의 버스운행 중단 사태라고 할 수 있다. 2022년 10월 18일부터 시작된 태원여객과 유진운수 노동조합의 총파업은 11월 15일까지 이어졌다. 이 과정에서 목포시는 교회버스와 관용버스를 포함한 20대의 버스 차량을 통해 임시운행을 실시하고 무안군의 공공형 버스인 50번과 55번을 목포종합버스터미널까지 연장 운행하는 등의 조치를 실시했다. 그리고 10월 24일 목포시는 목포시의회, 학부모 대표, 교육청, 시민단체, 시내버스 노사 관계자로 구성된 협의체를 구성하여 시내버스 조기 정상화를 위한 방안을 모색하자는 제안을 하였고, 이에 따라 '시내버스 정상화 공동협의체'가 마련되어 10월 27일 1차 회의를 개최하였다. 이 자리에서는 목포시, 목포시의회, 버스회사 대표, 노동조합 대표, 고용노동부 목포지청 등 5차 대표자 대화를 통해서 문제를 해결하기로 하고 이를 구성했다. 이후 11월 11일 시내버스 정상화 공동협의체 2차 회의를 통해서 감차 및 노선조정에 대한 수용여부, 파업 해소를 통한 정상화 등에 대한 논의를 이어갔으며 11월 15일 제2차 대표자 회의를 통해서 파업 사태가 해결되기에 이른다. 이 과정에서 버스파업의 원인 중 하나였던 임금체불 등의 문제를 해소하기 위해 태원여객과 유진운수는 자체적인 경영개선안을 12월 31일까지 마련하기로 하였다.

■ 하지만 2022년 12월 12일 시내버스가 다시 멈춰서는 일이 발생했다. 태원여객과 유진운수의 CNG 충전대금이 미납된 것이 직접적인 원인이었다. 그리고 12월 31일에 버스업체는 3개 노선 폐지와 12대 감차, 경영 정상화시까지 2개사에서 받던 대표이사 인건비를 1개 사에서만 수령 등을 골자로 하는 자체적인 경영개선안을 목포시에 제출했다. 이에 대해 목포시는 전문경영인제도 도입과 노선 반납 그리고 감차 등 노선개편에 대한 용역 결과에 대한 전면 수용을 요구했다. 목포시내 버스는 2월 14일 다시 정상적으로 운영되었으나 2023년 4월 18일 태원여객, 유진운수의 대표가 기자회견을 통해서 2023년 6월말까지만 버스회사를 운영하겠다고 공개적으로 밝힘으로서 다시 시내버스 중단될 위기에 놓였다. 목포시는 6월 16일 '목포형 대중교통시스템 구축 목포시 시내버스 정책 방향'을 발표하면서 향후 목포시의 시내버스 정책의 포괄적인 개편 방향에 대한 청사진을 밝혔다. 이 정책 방향에는 이후 공론화 과정에서 다뤄질 3가지 주제에 대한 내용이 포함되었다.



박홍률 목포시장 발표 장면

**목포형 대중교통 시스템
구축 목포시 시내버스
정책방향 발표 부분**

존경하는 시민 여러분!

최근 시내버스로 불편과 혼란을 겪으시면서도 시정에 꾸준한 관심과 성원을 보내주신 시민 여러분께 심심한 감사의 말씀을 드립니다.

버스회사 대표이사의 기자회견 이후 목포시는 버스회사와 10여 차례 협상을 진행하여, 운행중단이 발생하지 않도록 원칙적인 합의를 하였습니다.

7월 1일 이후 시내버스가 정상 운행할 수 있도록 하였습니다.

목포시는 혁신적인 대중교통 정책 수립의 필요성에 따라 목포형 대중교통 시스템 도입을 추진하고 있습니다.

목포형 대중교통 시스템은 ▲시내버스 정책 추진의 법적 권리 확보를 위해 버스회사가 사적 재산으로 보유한 노선권의 공영화, ▲운행 효율성을 높이는 노선체계 개편, ▲경쟁과 균형이 있는 운영체계 확립, ▲도시·교통 환경 변화에 대응할 수 있는 인프라체계 구축 등으로 구성됩니다.

먼저, 진행 중인 노선체계 개편입니다.

5월, 7회에 걸친 주민설명회 이후 어르신, 학생, 교육청 등 각계각층의 다양한 의견을 추가 청취하고 있습니다.

의견 수렴 확대 및 시민의 혼선 방지를 위해 홈페이지 및 모바일 스마트 창구 개설과 동 행정복지센터를 활용하는 등 홍보 방안을 다양화하여 소통에 더욱 힘쓰겠습니다.

주민설명회를 통해 시민 여러분께서 노선 개수의 축소, 배차시간 간격 조정 등 효율성이 향상된 전면개편안의 도입과 시외노선 손실 부분에 대한 인접 지자체의 분담 필요성에 대해 공감해 주신 만큼 해당 사항을 철저히 준비하여 진행토록 하겠습니다.

두 번째, 시내버스 운영체계 확립입니다.

다양한 분야의 전문가와 함께 심도 있게 검토한 결과, 제도적·경제적 제약을 감안한 최상의 운영체계는 공영제와 준공영제가 공존하는 혼합형입니다.

공영제는 공공성 강화와 파업 방지를 위해 직영 운영하는 방안을, 준공영제는 가격과 서비스 경쟁이 가능한 일부 노선에 대한 입찰형 준공영제 도입을 검토 중에 있습니다.

세 번째, 노선권 공영화입니다.

목포시에 혁신적인 노선체계와 운영체계를 도입하기 위해서는 노선권의 공영화가 선행되어야 합니다.

시내버스의 공공성, 안정성, 시급성을 감안하면 사업의 양도·양수는 불가피한 선택입니다.

사업의 양도·양수에 필요한 자산의 객관적이고 공정한 평가를 위해 감정평가를 공식 착수하겠습니다.

시, 시의회, 버스회사가 각각 추천한 3개의 감정평가법인에서 7월 중에는 사유재산으로 인정되는 노선권의 평가, 8월 중에는 CNG 충전소 등에 대한 평가를 순차적으로 진행할 계획입니다.

3개 법인의 감정평가 결과를 종합하여 사업의 양도·양수를 면밀히 추진하겠습니다. 원활한 사업의 양도·양수를 위해 버스회사 대표이사께서는 기자회견 내용과 같이 부채 해결을 성실히 이행해 주시기 바랍니다.

마지막으로, 중장기적인 대중교통 인프라체계 구축입니다.

인프라 체계는 목포형 대중교통 시스템의 유기적 상호작용을 지원하는 하드웨어로 우리 시 대중교통의 미래 발전 가능성을 위한 투자를 의미합니다.

단기적으로는 친환경 차량 도입, 공영 차고지 조성 등이 있으며, 중장기적으로는 KTX, 시외버스 등 광역 교통수단과의 연계성을 강화하는 시설은 물론, 스마트 모빌리티(PM, UAM, 자율주행 버스), 트램 등 미래형 교통수단을 모두 포함합니다.

존경하는 시민 여러분!

단계적이고 체계적으로 수립되는 목포형 대중교통 시스템은 목포시 정책 중에서도 중요도가 매우 높은 정책으로 시민 여러분의 의견을 지속적으로 청취하고, 충분히 반영하여 추진하고자 합니다.

이를 위해 7월부터 시민 공론화 위원회를 구성하여, 노선권의 공영화, 노선체계 개편, 운영체계 확립 등, 주요 안건을 공개적으로 논의하겠습니다.

시민 공론화는 목포시 공론화 위원회 설치 및 운영 조례에 따라, 공론화 위원(20명), 시민 참여단(50명)을 공개 모집하여 다양한 의견을 청취하겠습니다.

시민 여러분의 많은 관심과 참여 바랍니다.

공론화와 더불어 대시민 소통 강화를 위해 목포형 대중교통 시스템의 사안별 추진 상황을 주기적으로 보고드릴 수 있는 대중교통 정책 브리핑을 실시하겠습니다.

시내버스 정상화 염원하는 시민 여러분!

목포시는 국내 역사상 유례를 찾을 수 없는 상황에 직면하고 있습니다. 우리 목포형 대중교통 시스템이 목포시민의, 목포시민에 의한, 목포시민을 위한 정책으로 거듭날 수 있도록 시의 모든 역량을 집중해 나아가겠습니다.

앞으로도 시정에 많은 지지와 성원 부탁드립니다.

감사합니다.

2023. 6. 16.

목포시장 박홍률

■ 특히 정책 방향은 새로운 목포형 대중교통 시스템 도입을 위한 조건으로서 ① 시내버스 정책 추진의 법적 권리 확보를 위해 버스회사가 사적 재산으로 보유한 노선권의 공영화, ② 운행 효율성을 높이는 노선체계 개편, ③ 경쟁과 균형이 있는 운영체계 확립, ④ 도시 교통 환경 변화에 대응할 수 있는 인프라 체계의 구축을 제시하고 있는데 이중 앞의 3가지가 바로 공론화 의제에 해당된다.

■ 목포시는 노선체계 개편과 관련해서는 전면개편안의 도입과 시외노선의 손실분에 대한 인접 지차체의 부담을, 운영체계와 관련해서는 공영제와 준공영제가 공존하는 혼합형을, 노선권 공영화와 관련해서는 양도 양수에 필요한 평가를 위해 감정평가를 공식 착수한다는 입장을 밝혔다. 그리고 이 과정에서 시민의 의견청취와 충분한 반영을 위해 '7월부터 시민 공론화 위원회를 구성'할 것이라는 입장을 밝혔다. 또한 "공론화와 더불어 대 시민 소통 강화를 위해 목포형 대중교통 시스템의 사안별 추진 상황을 주기적으로 보고드릴 수 있는 대중교통 정책 브리핑을 실시하겠다"는 입장을 밝혔다.



■ 이후 목포시는 7월 4일부터 대중교통 시스템 구축을 위한 공론화위원 공개 모집을 실시하였다. 이 과정에서 ' 시내버스 운영 안정화와 근본적인 혁신을 위한 목포형 대중교통 시스템 구축 과정을 투명하게 공개하고 공론화위원회에서 시민 의견을 수렴해 정책 결정에 반영할 방침'임을 밝혔다. 특히 공론화 주제로 "노선 공영화(노선권 양도양수), 노선체계 개편(전면개편/부분개편), 운영체계 확립(준공영제, 공영제, 혼합형) 3가지 안건을 논의"한다고 구체적으로 명시했다. 또한 보도 자료를 통해서 시민참여단도 50명으로 8월 중 구성해 지역, 세대, 직능 등 다양한 시민과 현장의 목소리가 반영될 수 있도록 하겠다는 운영 세부 방안도 밝혔다.

2. 공론화 추진 방향 및 목적

- 현행 목포시 공론화위원회 설치 및 운영 조례는 제2조를 통해서 목포시장은 공론화가 필요 한 사안에 대해 목포시 공론화위원회를 한시적으로 설치, 운영' 하도록 한다. 이에 따라 구성된 공론화위원회는 위원장 및 부위원장 각 1명을 포함하여 20명 이내의 위원으로 구성하도록 했으며, 이중 17명은 공개모집을 통해서 구성하고 3명은 시의회 추천을 통해서 시의원으로 구성한다.

목포시공론화위원회 설치 및 운영 조례

제4조(구성)

- ① 위원회는 위원장 및 부위원장 각 1명을 포함한 20명 이내의 위원으로 구성한다.
- ② 시내버스 정책 추진의 법적 권리 확보를 위해 버스가 사적 재산으로 보유한 노선권의 공영화
- ③ 위원장과 부위원장은 위원 중 호선(互選)한다.
- ④ 위원회의 위원은 다음 각 호의 사람 중에서 시장이 위촉한다.
 1. 목포시의회에서 추천하는 시의원
 2. 분야별 전문적인 식견과 경험이 풍부한 사람
 3. 연구기관 및 전문단체의 임원, 연구원 또는 전문가
 4. 중립적이고 사회적 덕망이 높은 인사
 5. 지역 현안에 밝은 주민대표 등
- ⑤ 제3항에 따른 위촉직 위원의 경우 특정 성별이 위촉직 위원 수의 10분의 6을 초과하지 아니하도록 하여야 한다.
- ⑥ 위원회 사무를 처리하기 위하여 간사를 두며, 간사는 관련 부서의 장으로 한다.

- 목포시는 2023년 공론화위원회 구성을 위해 7월 4일(화) 공고(제2023-1201호)를 통해서 목포시 공론화위원회 위원모집 공고를 내고 분야별 위원 총 17명에 대한 공개모집에 들어갔다. 7월 18일(화)까지 총 14일간 모집 절차를 통해서 진행되었으며 선정방식은 서류심사를 통해 '전문성, 상시참여 가능성과 적극성, 다양성 등을 종합적으로 고려하여 선정'한다는 기준 하에 7월 24일까지 최종 선정하기로 하였다.

■ 이후 목포시는 7월 10일 보도자료를 통해서 대중교통 시스템 구축을 위한 공론화위원을 공모한다는 방침을 발표한다. 이 과정에서 ' 시내버스 운영 안정화와 근본적인 혁신을 위한 목포형 대중교통 시스템 구축 과정을 투명하게 공개하고 공론화위원회에서 시민 의견을 수렴해 정책 결정에 반영할 방침'임을 밝혔다. 특히 공론화 주제로 "노선 공영화(노선권 양도양수), 노선체계 개편(전면개편/부분개편), 운영체계 확립(준공영제, 공영제, 혼합형) 3가지 안건을 논의"한다고 구체적으로 명시했다. 또한 해당 보도 자료를 통해서 시민참여단도 50명으로 8월 중 구성해 지역, 세대, 직능 등 다양한 시민과 현장의 목소리가 반영될 수 있도록 하겠다는 운영 세부 방안도 밝혔다.

공론화위원 모집 분야

구분	분야별 전문가(10명)					기관,시민 사회 단체	주민 대표 등	시의원	합계
	소통 분야	교통 분야	회계 분야	법률 분야	노무 분야				
명	2명	2명	2명	2명	2명	5명	2명	3명	20명

■ 목포시는 7월 21일 17명의 공론화위원을 선정하고 8월에는 2차례의 사전 워크숍을 통해서 공론화의 의미와 운영방식, 공론화 추진 사례 등을 통해 공론화에 대한 이해를 넓히는 한편 목포시 시내버스 노선개편 및 운영체계 용역 결과를 공유했다.
(목포시보도자료, 2023. 9. 8.).

공론화위원회 사전워크숍 현황

차수	일자	장소	강사	내용
1차 워크숍	8. 16.(수) 14시	시청 소회의실	채종현 (한국행정연구원 선임연구위원)	◆ 공론화 의미, 절차 등 공론화에 대한 전반적인 사항
2차 워크숍	8. 30.(수) 14시	시청 상황실	문보현 (버스재정심의회 위원), 이재훈 (목포시 대중교통혁신TF)	◆ 공론화 의미, 절차 등 공론화에 대한 전반적인 사항 ◆ ' 시내버스 노선체계 전면개편 및 준공영제 실행방안 연구용역' 및 ' 시내버스 공영제 타당성 검토 및 실행방안 연구용역' 결과 보고

2023년 공론화위원회 위촉식



■ 또한 공론화 과정을 지원하기 위해 목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시내버스 공론화 용역을 시행했다. 7월 7일 최초 공고 이후, 7월 27일 2차 공고, 8월 10일 3차 공고를 통해서 최종적으로 용역 업체가 선정되었다. 목포시는 과업지시서를 통해서 공론화의 목적을 참여확대, 관심제고, 비전공유 및 갈등예방으로 제시하였고 내용적 범위로는 공론화위원회 운영 및 시민토론회 개최를 제시했다.

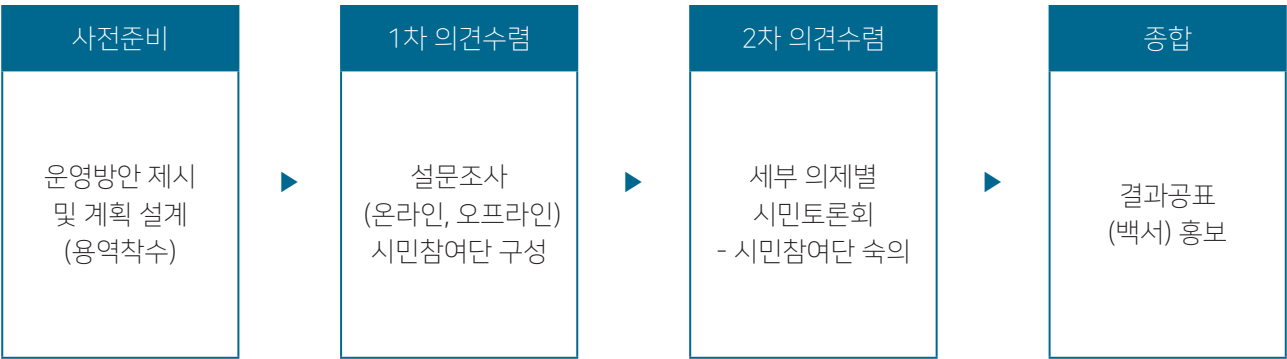
공론화 목표

공론화 목표	설명
참여확대	전문가안을 바탕으로 시민이 직접참여, 공감대 확보
관심제고	시내버스 관련 선제적 대응 방안 모색
비전공유	시민토론회를 운영하여 비전을 공유하는 장 마련
갈등예방	숙의를 통한 합의 도출 까지 시민주도 공론화를 통해 사회적 갈등 사전 예방

*출처: 목포시(2023), 목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시내버스 공론화 용역 과업지시서.

■ 2023년 8월 29일 3차 공고에 따른 제안서 발표가 이루어졌고 플랜마스터21이 용역 수행사로 과업을 수행하기로 선정된다.

공론추진안



※ 공론화위원회 회의 수시 개최

※ 세부 의제별로 각각 시민토론회를 개최 ▶ 세부 의제별 결과 도출 및 최종 결과 도출

*출처: 목포시(2023), 과업지시서.

■ 공론화 추진에 따른 공론 의제는 노선 개편, 운영체계 변화, 노선권 인수에 대한 사항으로, 이는 6월 목포시가 발표한 정책방향에서 제시되었던 3가지다. 노선 개편의 경우에는 노선의 효율성을 증대시키고 시민들의 이용편의를 확대하기 위해 현행 노선 체계를 지선과 간선체계로 새롭게 정립하는 것이다. 운영체계의 경우에는 버스 운영에 필요한 자산 소유의 범위와 함께 운영 구조의 다양성을 확보하는 것을 목적으로 어떤 방식이 가장 목포시의 현황에 부합하면서도 안정적인 버스 운영이 가능할 지를 진단하는 것이다. 마지막으로 사업자의 사업 포기에 따라 기존 사업자가 독점적으로 가지고 있던 무형 자산인 노선권에 대한 매입을 전제로 적절한 매입의 수준을 살펴보는 것이 노선권 인수와 관련한 쟁점이 된다.

공론화 의제 3가지

핵심 의제	논의 의제
노선개편	노선개편에 대한 시민 수용성 등을 감안하여 전면 및 부분 개편(안) 논의
	핵심 의제: 노선 전면개편안 VS 부분 개편안
운영체계	사업자 사업포기 이후 시내버스 운영방식에 대한 논의
	핵심의제: 공영제 VS 준공영제 VS 혼합형(공영제+준공영제)
노선권 매입*	사업자의 자산인수에 소요되는 예산 등에 대한 논의
	핵심의제: 복수의 감정평가 결과에 대한 확인
	*의제의 성격 상, 노선 인수에 대한 이슈는 공론화 이슈로 적절하지 않으나 정보의 제공이라는 측면과 전반적인 대중교통 체계에 대한 논의 과정에서 필수적인 정보의 성격을 띠고 있어 반영

03

시내버스 공론화 추진 체계

1. 개요
2. 공론화위원회 구성
3. 시민참여단 운영

3. 시내버스 공론화 추진 체계



1. 개요

- 2023년 시내버스 공론화는 운영을 주관하는 공론화위원회를 중심으로 시민 의견 수렴을 위해 위원회에서 구성한 시민참여단을 운영하여 시민들의 직접 참여를 보장하였다. 이 과정에서 공론 과정을 전문적으로 운영하는 용역사가 공론화위원회의의 운영과정에 대한 실무적 지원과 시민토론회 운영을 담당하였다. 목포시는 공론 과정의 실효성을 높이기 위해 기 추진된 노선개편 및 준공영제 도입 연구 용역, 공영제 도입 연구 용역, 감정평가사를 통한 감정평가 결과 등을 제공하였다. 이러한 추진체계 구성은 공론화과정의 절차적 타당성을 보장하기 위한 제도적 장치이다.

공론화 추진체계 개요



- 특히 이 과정에서 공론의제를 제안한 목포시의 역할이 중요했는데, 이미 3가지 공론주제에 대한 전문적인 용역조사와 더불어 주요 절차(감정평가 진행) 등이 진행되고 있었기 때문에 공론 과정의 실효성을 높이기 위해서는 이미 정책적으로 검토 중인 의제별 세부 사항에 대한 공유가 필수적이기 때문이다. 이를 위해 목포시는 기 진행된 노선개편 및 준공영제 도입에 대한 연구 용역 결과와 더불어 공영제 도입에 대한 연구 용역 결과, 감정평가사를 통한 감정평가 결과 등 행정적으로 기 추진한 구체적인 사항을 제공했다. 이는 용역사를 통해서 전문가 기구인 공론화위원회의 회의 자료와 시민참여기구인 시민참여단의 회의 자료로 보완되어 만들어졌으며 용역 자료 외의 참고 자료들이 추가적으로 보완되었다.

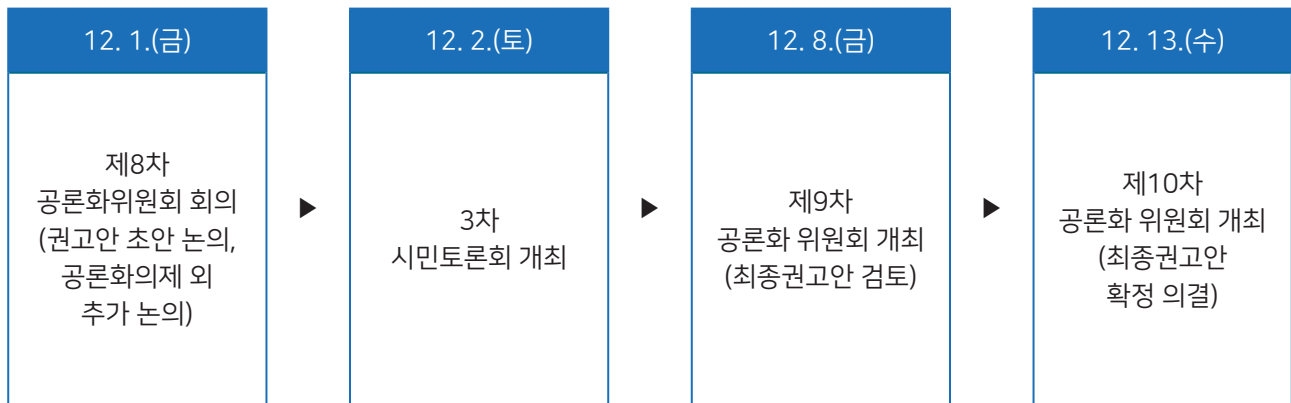
■ 이와 같은 추진체계를 바탕으로 전체 공론화 과정은 8차례에 걸친 공론화위원회 회의와 1차례 사전워크숍 및 3차례 시민토론회를 진행하는 전체적인 추진계획을 수립하였다. 공론화위원회 2차 회의를 통해서 확정된 공론화 추진계획은 당초 목포시가 제시한 절차와 비교하여 3차 공론화위원회 회의와 4차 공론화위원회 회의가 추진된 형태로 수정되었다. 또한 목포시에서 개최된 전국체전의 일정을 고려하여 금요일로 정례화 되었던 일정 중 4차 회의와 5차 회의가 월요일로 수정되었다.

전체 추진일정
(2차 공론화위원회
심의의결안)



■ 이후 11월 10일에 개최된 6차 공론화위원회에서는 기존 논의과정에 심화가 필요하다고 판단하여 최종 권고안 작성 전에 한 차례의 추가 논의를 의결하였다. 특히 공론화위원회 회의를 공론 의제를 중심으로 집중 논의 하기 위해 11월 10일에 진행한 6차 회의와 11월 24일에 진행한 7차 회의를 각각 노선개편 및 운영체계에 대한 집중 논의를 진행하기로 하고 새롭게 추가된 12월 1일 회의를 권고안 초안 작성을 위한 추가회의로 진행하기로 하였다. 이후 12월 8일에 진행된 9차 회의에서는 최종 권고안에 대한 의결이 이루어지지 못해서 다시 최종 회의가 추가되었으며 이는 12월 13일에 10차 공론화위원회 회의로 개최되기에 이른다.

**최종 추진일정 수정사항
(9차 공론화위원회
심의의결안)**



■ 이에 따라 2차 공론화위원회에서 확정된 공론화 계획에서 공론화위원회의 개최 횟수가 기존의 8차에서 최종적으로 10차로 하여 총 2개 차수가 증가되어 운영되었다.

2. 공론화위원회 구성

- 2023년 공론화 과정은 공론화위원회, 시민참여단이라는 공식적인 공론화 기구와 이를 지원하고 공론화 의제를 좀 더 구체화하기 위한 실무회의와 같은 비공식적인 기구가 운영되었다. 각각 기구의 운영 현황을 정리하면 다음과 같다.

공론화위원회

- 현행 목포시 조례에 따르면 공론화위원회는 시민 공론화 과정을 관리 운영하기 위한 자문기구로서의 역할로 규정되어 있다. 조례 제3조2항의 각호에 따르면 총 5가지의 업무가 부여되어 있는데 이 중 4호 시민의견 수렴 활동과 5호 권고안의 작성 및 제출이 가장 가시적인 기능이라고 할 수 있다. 2023년 공론화 과정에서 다룬 버스시스템 개편에 관한 사항은 조례 제3조 3항에 나열된 것 중, 1호 시 현안시책 추진 및 공공정책 수립 관련 공론화에 관한 사항에 해당된다. 목포시의 버스 이슈는 구체적인 쟁점에 있어서는 '시민들의 찬반 의견이 상충되는 주요 현안의 공론화에 관한 사항'에 가깝다. 하지만 6월 목포시가 발표한 개선정책 방향에서 이미 목포시가 내부 행정절차로 수행한 공론 의제 3가지에 대한 방향성이 정해져 있고 결국 이에 대한 시민들의 수용성을 높이기 위한 절차로 공론화를 시행한 것이다. 그래서 찬반 양론에 대한 결정보다는 목포시의 정책 방향을 구체화하는 목적으로 보는 것이 타당하다.

조례 상 공론화위원회의 역할과 회의 규정

제3조(역할 및 기능)	제7조(회의)
① 공정하고 투명한 시민 공론화 과정을 관리·운영하기 위해 위원회는 중립적이고 공정한 시 자문기구로서의 역할을 수행한다.	① 위원장은 위원회의 회의를 소집하고, 그 회의를 주재한다.
② 위원회는 다음 각 호의 업무를 수행한다. 1. 공론화의 주관 2. 공론화 과정의 설계 및 실행계획 수립 3. 공론화 관련 조사·연구 활동 4. 시민의견 수렴 활동 5. 제13조 에 따른 권고안의 작성 및 제출	② 위원회의 회의는 위원장이 필요하다고 인정하거나 재적위원 3분의 1 이상의 요구가 있을 경우에 위원장이 소집한다. 다만, 최초 회의는 시장이 소집한다.
③ 위원회는 다음 각 호의 사항에 대하여 심의·의결한다. 1. 시 현안시책 추진 및 공공정책 수립 관련 공론화에 관한 사항 2. 시민들의 찬반 의견이 상충되는 주요 현안의 공론화에 관한 사항 3. 시민청원, 목포시의회(이하 "시의회"라 한다)제안 등의 방법으로 시정 전반에 대한 쟁점 사안의 공론화에 관한 사항 4. 그 밖에 공론화를 위해 필요하다고 인정되는 사항	③ 위원회의 회의는 재적위원 3분의 2의 출석으로 개최하고, 출석위원 과반수 찬성으로 의결한다.
	④ 위원장이 필요하다고 인정하는 경우 관계자 또는 전문가를 회의에 참석시켜 의견을 들을 수 있다.

■ 공론화위원회의 회의는 위원장이 소집하여 개최되거나 위원의 1/3 이상의 개최요구가 있을 경우에 개최되도록 하나, 2023년 공론화 과정은 2차 공론화위원회에서 확정된 공론화 추진계획을 통해 사전에 정례 회의를 확정하여 운영했다. 그리고 조례 제7조 3항에 따라 재적위원의 2/3가 출석하여 개최하도록 정하고 있다.

■ 공론화위원회는 공론화 의제를 토대로 숙의를 진행하는 것과 함께 현장 조사도 진행하였다. 특히 공론 주제에 대한 집중 논의가 진행된 11월 24일 7차 공론화위원회 회의는 오전에 기존 1번 노선을 중심으로 기존 노선과 개편 노선을 실제로 답사하고 삼학도 차고지에 위치한 업체를 직접 방문하여 사업자로부터 주요한 버스 현황에 대한 설명과 더불어 공론 의제와 연관된 주제에 대한 의견을 확인하였다.

공론화위원회 개최결과

차수	일시	장소	참석자 (참석/총원)	안건	회의결과		
1	9.7.(금) 15:00~15:55	시청 상황실	14/20	◆ 위촉장전달 ◆ 공론화 용역 착수에 대한 경과 보고	◆ 회의 일정 정례화 필요		
2	9.15.(금) 09:30~11:00	시청 소회의실	14/20	◆ 공론화 추진계획 ◆ 시민참여단 구성안 ◆ 설문조사 실시계획	◆ 시민참여단 구성안 수정 (참여단 구성비율 조정) ◆ 설문조사 문안 수정 (공론화 의제 문항 추가)		
3	9.22.(금) 16:00~18:00	시의회 소회의실	12/20	◆ 시내버스 노선개편 방안 설명 및 질의응답	◆ 개편안에 대한 추가 데이터 제공 필요 ◆ 노선 개편에 대한 시민 수용성 확대 방안 필요		
4	10.16.(월) 14:00~16:00	시청 상황실	16/20	◆ 시내버스 운영체계 개편 방안 및 질의응답	◆ 유무형자산 매입비용 추정 근거 공개 필요 ◆ 공영제 연구용역 활용시 편향성 주의 필요		
5	10.23.(월) 14:00~17:00	시의회 소회의실	16/20	◆ 시민설문조사 결과 보고 ◆ 시민참여단 선정 실시 ◆ 시민토론회 세부계획 확정 ◆ 회의록 및 회의 공개의 건 의결	◆ 심의의결안 원안 가결 *안건 외로 노선권 매입을 위한 감정평가 결과보고 진행		
6	11.10.(금) 14:00~17:00	시청 상황실	16/20	◆ 시민참여단 사전워크숍 및 1차토론회 보고 ◆ 노선권 감정평가 결과 질의응답 ◆ 공론화위원회 일정 변경안 노선체계 개편방안 의견 제시	◆ 12월 1일 일정 추가 사항에 대한 합의 ◆ 노선개편안에 대한 위원 심의 의결		
					전면개편	부분개편	비고
					12명 (80%)	3명 (20%)	1명 불참
7	11.24.(금) 14:00~17:00	시청 상황실	16/20	◆ 운영체계개편방안 회의 비공개 건 운영체계 개편방안 집중 논의 *노선개편 현장 답사 및 시내버스 업체 방문	◆ 회의 비공개 건		
					계	찬성	반대
					16명	15명 (94%)	1명 (6%)
					◆ 운영체계 개편에 대한 위원 심의 의결		
					혼합형	공영제	준공영제
14명 (88%)	2명 (12%)	0명 (0%)					

차수	일시	장소	참석자 (참석/총원)	안건	회의결과						
8	12.1.(금) 14:00~17:00	신안비치 호텔	10/20	<ul style="list-style-type: none">◆ 권고안 작성방법 및 구성 등 논의◆ 시민수용성, 운영 인프라 등 추가사항 논의	<ul style="list-style-type: none">◆ 제출문에 청책 취지 반영을 통한 시민수용성 확대◆ 차고지, 정류장 문제를 노선개편에 연계 필요◆ 위원회 구성 등을 통해서 시민수용성을 높일 수 있는 거버넌스 체계 필요◆ 사업권역 구분시 운송원가 산정에 대한 면밀한 검토 필요 <p>*참관 시민의견 청취 진행 -장기적인 정책 변화를 위하여 시민들이 참여할 수 있는 기구 설치 필요 -혼합제를 하더라도 공영제 비율이 50%는 되도록 반영 필요</p>						
9	12.8.(금) 14:00~17:00	시의회 소회의실	15/20	<ul style="list-style-type: none">◆ 시민참여단 결과 보고 (2분임 최송춘, 3분임 김광진, 4분임 김애숙, 5분임 이성주)◆ 최종 권고안 논의 비공개 건◆ 최종 권고안 확정 건	<div><div>◆ 최종 권고문 회의는 비공개로 개최 의결</div><table><tr><th>찬성</th><th>반대</th><th>기권</th></tr><tr><td>9명 (64%)</td><td>4명 (29%)</td><td>1명 (7%)</td></tr></table><p>최종 권고문 초안에 대한 논의 과정에서 1) 공동으로 합의된 최소한의 문구를 권고사항으로 제안-근거 -실천 방식 형태로 구조화함 2) 성안한 내용을 바탕으로 온라인 회람을 통해 확정 3) 13일 10차 공론화위원회 회를 개최하고 이를 통해 최종권고 의결 4) 사전에 전자서명을 통해 권고문에 대한 동의를 받고 이를 의결정수로 하여 10차 공론화위원회 개최로 정리됨</p></div>	찬성	반대	기권	9명 (64%)	4명 (29%)	1명 (7%)
찬성	반대	기권									
9명 (64%)	4명 (29%)	1명 (7%)									
10	12.13.(수) 10:00~11:00	시청 영상회의실	7/20	<ul style="list-style-type: none">◆ 최종 권고문 확정 (안건에 대한 사전 전자 서명 19명 확인)	<ul style="list-style-type: none">◆ 사전회람되어 전자서명 된 권고문에 대한 확정 의결						

■ 공론화 주제를 다루는데 모든 회의가 중요했지만 초기 시민참여단 구성에 있어서 가장 중요했던 것은 시민참여단 모집 기준이다. 이를 다룬 2차 공론화위원회와 회의 및 회의록의 공개에 대하여 결정했던 5차 공론화위원회가 쟁점 사항을 다루었다. 당초 시민참여단의 구성과 관련해서 '주교통수단'에 있어서 버스 이용자의 비율을 50%로 하여 최상위 기준으로 제안하였다. 하지만 2차 공론화위원회에서는 주 교통수단에서 버스 이용자를 기존 50%에서 상향하자는 의견과 그렇게 될 경우 오히려 버스 이용자가 과대 대표될 수 있다는 의견이 맞섰다. 해당 사항은 당초 원안을 제안했던 용역사에서 '시민참여단은 매우 제한된 인원으로 구성되어 있는 만큼, 특정한 주제의 입장이 '다수'로 구성되어 있을 경우 논의 과정의 편향성이 생길 수 있습니다. 소규모 공론장의 특징을 고려해 인원 구성에 있어 동률 방식의 구성이 타당하다고 판단합니다. 이는 내용적 타당성의 부분이 아니라 형식적 타당성에 대한 부분으로 공론 결과에 대한 수용성을 고려할 필요가 있기 때문입니다'라는 의견을 제시했다. 이를 참조하여 공론화위원회에서는 시민참여단의 최상위 모집 기준으로서 주 교통수단 버스 여부는 50%로 하되 각 공론 주제별 주제 발표나 전문가 발표 시 버스 이용 여부를 주요한 기준으로 하여 배치하여 버스를 주 교통수단으로 이용하는 시민들이 과소하게 배정되지 않도록 주의를 기울인다는 단서를 부가하였다.

■ 회의 및 회의록의 공개와 관련한 사항은 5차 공론화위원회에서 공식적으로 다루졌는데 해당 안건은 기존 회차에서 회의공개 원칙으로 확인하되 참관 규정 등의 제정은 구체적인 참관신청이 이루어질 경우 다루기로 한 데 따른 것이다. 5차 공론화위원회는 노선체계 개편과 운영체계에 대한 기존 연구 용역 결과를 청취하고 이에 대한 질의응답을 진행하기로 했다. 이에 위원들의 자유로운 논의를 위해 해당 안건을 다룰 때 비공개로 해야 할 사유가 생겼고 이에 따라 참관의 제한을 둘 필요가 있었다. 이에 회의의 비공개에 대한 기준과 더불어 회의록 공개에 대한 기준을 제정하였다.

회의공개에 대한 규정 (5차 공론화위원회 심의의결안)

- ① 공론화위원회의 회의는 공개를 원칙으로 한다. 다만 비공개가 필요할 경우 위원회의 의결로서 비공개로 운영할 수 있다.
- ② 공론화위원회의 회의록은 회의개최 후 14일 이내에 공개한다.
(회의록은 목포시 홈페이지에 공개한다)

공론화위원회 회의 모습

■ 공론화위원회는 조례에 의한 위원회이지만 특정한 의제나 쟁점을 바탕으로 열리는 만큼 회의 운영의 세부적인 사항에 대해서는 다양한 이견이 표출될 수 밖에 없는 환경이고, 특히 회의의 공개 여부와 관련해서는 특히 2023년 공론화위원회 운영과정에서 중요하게 논의되었던 사항이었다. 이후 새롭게 추진하는 공론화 과정에서도 공론 의제의 성격과 참여자의 특징을 반영하여 적절한 회의 규칙 등 공론 규칙을 마련하기 위한 노력이 필요하다는 것을 보여준다.



공론화위원회 회의 모습



공론화위원회 회의 모습

3. 시민참여단 운영

- 공론화위원회가 공론화 추진에 있어서 반드시 구성되어야 하는 전제 조건에 가깝다면 시민참여단의 경우에는 조례 제9조에 따라(위원회는 제1조 에서 규정한 위원회 목적의 원활한 수행을 위해 시민참여단을 구성할 수 있다) 위원회가 설치 운영하는 임의기구에 해당한다. 시민참여단은 시민설문조사와 별개로 정보의 제공과 반복적인 논의과정을 통해서 좀 더 숙의된 형태의 시민의견을 제시하는 절차라는 점에서 공론화라는 행정 절차의 숙의성을 보장하는 가장 핵심적인 시민참여 과정이라고 볼 수 있다.
- 그렇기 때문에 시민참여단을 어떻게 구성할 것인가는 공론 주제에 대해 시민들이 가지고 있는 일반적인 상식과 편견을 어떻게 공론의 출발점에서 수용할 것인지를 결정하는 핵심적인 주제다. 2023년 공론 과정에서 가장 중요하게 판단한 것은 버스라는 교통수단을 다양한 도시 교통수단의 하나로서 아니라 버스 이용자라는 특수한 경험을 핵심적인 이해당사자의 요소로 간주했다는 점이다. 실제로 2022년부터 2023년까지 목포 시에서 발생한 버스 사태들은 모두 버스를 주 교통수단으로 이용하는 시민들에게 더욱 결정적인 영향을 미쳤다. 따라서 목포시의 버스에 대한 갈등은 핵심적으로 버스 이용자 인 시민들의 불만이 가장 결정적인 요인이라고 볼 수 있다. 이에 2023년 시민참여단의 모집 기준을 설정할 때 일반적으로 적용하는 세대별-지역별 형평성보다 주 교통수단에 대한 기준을 가장 강조해서 설정했다.
- 실제로 시민참여단 구성 방안을 결정한 2차 공론화위원회에서는 주 교통수단에서 버스 이용자와 버스 이용자가 아닌 이들의 구분을 최상위 기준으로 하고 그 다음으로 인구 구성상의 형평성을 맞춰가는 것으로 결정했다. 특히 인구 구성의 측면에서 보면 버스 이용자가 자가용 이용자에 비해 수적으로 열세인 소수이기 때문에 행정비용을 공동으로 부담하는 다수 시민들의 의견이 과소 평가되는 것이 아니냐는 의견도 있었으나, 공론화 과정 자체가 버스라는 특수한 교통수단을 대상으로 하고 있다는 점, 그렇기 때문에 해당 교통수단에 더욱 크게 연관되어 있는 이해당사자의 참여가 행정비용 사용의 정당성을 확보하는데 더욱 중요하다는 점이 강조되었다.

**시민참여단 구성 방안
(2차 공론화위원회
심의의결안)**

① 공론화 과정의 당사자 성을 고려하여 주 교통수단으로 버스 주이용자 25명, 자가용 주이용자 25명으로 구분하고 인구비례를 고려하여 추첨 진행*

② 총 50명 외에 예비위원을 선정하여 시민토론회 미 참여자 발생시 대체 참석 참석 권한 부여**

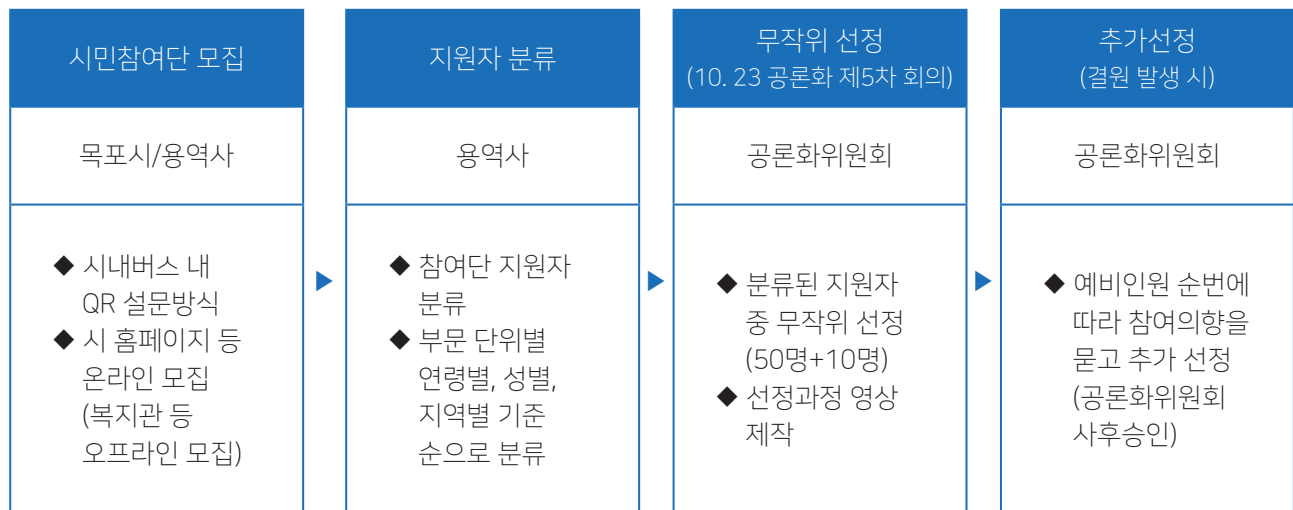
* 공론화 과정에 참여하는 시민참여단의 모집에 있어 대체로 해당 지역의 인구 구조를 참조하여 할당하는 방식을 택하지만 일반적인 경우는 아님. 기본적인 모집 선정방식에 있어서 무작위성과 함께 다양한 배경을 지닌 시민들의 참여(다양성)를 보장하는 것이 매우 중요(신고리 5, 6호기 공론화위원회의 경우에는 의제에 대한 찬/반/유보의 균형을 중심으로 시민참여단이 구성된 바 있음)

** 50명의 시민참여단은 상대적으로 적은 규모이기 때문에 결원이 발생하는 경우에 참여 의지가 있는 시민들이 참여할 수 있도록 하는 것이 시민참여단의 대표성을 유지할 수 있는 중요한 요소임

■ 구성인원과 관련해서는 사전에 50명의 시민참여단이 결정된 상태에서 운영계획이 수립되었다. 이는 2021년에 진행한 공론화의 시민참여단 규모를 참조한 것이다. 때문에 50명이라는 시민참여단 규모를 변경하기 보다는 10명의 예비위원을 추가로 모집하여 2021년 보다 규모를 20% 정도 늘리는 방법을 채택했다. 이는 한편으로 50명의 시민참여단 중 일부가 위원을 사퇴하거나 아니면 회의에 참여하지 않을 경우 이를 대체하여 시민토론회 참석자 수를 늘리는 등 회의의 정당성을 높일 수 있다는 장점이 고려된 것이다. 이에 따라 모집된 예비 위원은 모든 회의에 참관할 수 있으나 의견의 발표는 특정 분임에 배정된 이후에 가능했다. 즉 회의에 참여하여 참관을 하다 분임 결원이 발생하면 해당 분임에 위원으로 참여하도록 배정한 것이다. 이를 통해서 특정일에 특정 분임의 참석자가 저조하여 운영 상에 문제가 발생하는 실행 과정에서 나타날 수 있는 문제를 사전에 예방하고 더 많은 시민들의 참여를 보장할 수 있었다.

■ 시민참여단의 모집은 용역사에서 수행하는 시민대상 설문조사의 문항에 시민참여단 참여 여부를 포함하여 진행하였다. 2021년과 다르게 시민참여단 모집을 시민설문조사 절차와 통합한 것은 단순히 시민참여단에 참여하고 싶다는 욕구 외에 버스 현황에 대하여 좀 더 관심이 있고 파악하고 있는 시민들의 참여를 유도하기 위한 사전 절차가 필요하다고 보았기 때문이다. 그래서 용역사가 시민참여단에 응모한 대상을 선별하면 이 대상을 바탕으로 시민참여단을 구성하는 것은 공론화위원회의 과제가 되었다.

시민참여단 구성 절차



시민참여단 응모 결과

■ 시민참여단은 시민설문조사에 응한 시민 중 별도의 문항을 통해서 시민참여단 참여를 원하는 사람으로 한정했다. 특히 문항을 통해서 이미 확정된 사전워크숍과 3차에 걸친 시민토론회 일정을 공지하여 참여여부를 확인하도록 함으로써 좀 더 참여의 책임을 강화하도록 했다. 실제로 참여하고 싶어도 토요일로 배정된 시민토론회의 일정에 참여하기 힘들면 참여를 회피할 수 있도록 설계가 되었다. 최종적으로 50명의 시민참여단 위원과 10명의 예비위원에 응모한 목포시민은 총 291명으로 나타났다. 전체 설문조사 응답자의 18.8%를 보였다. 시민설문조사에 참여한 시민들 중 1/5 정도가 시민참여단 응모로 이어진 것이다. 291명 중 목포시에 거주하고 있지 않는 응답자와 응모 여부를 확인하는 과정에서 새롭게 불참 의사를 밝힌 부분을 제외하고 최종적인 시민참여단 모집 대상은 246명으로 확인되었다. 전체적으로 예비위원을 포함하더라도 1:4의 응모률을 보였다.

전체 시민참여단 응모자 현황

주교통수단 버스				주교통수단 비 버스			
157				89			
신도심		구도심		신도심		구도심	
58		99		53		36	
여성	남성	여성	남성	여성	남성	여성	남성
29	29	52	47	25	28	13	23
설문조사 응답자 대비 시민참여단 응모자 비중 18.8%(291명)							
*목포시 미거주자, 이름 확인 과정에서 불참 통보자 제외하여 최종적으로 246명으로 확정							

■ 버스를 매개로 하는 시민설문조사의 특징을 보여주듯이 주 교통수단으로 버스를 이용하는 응모자가 157명이었고 버스를 주 교통수단으로 이용하지 않는 응모자는 89명으로 나타났다. 거주지 중심으로 보면 신도심 보다는 구도심 거주자의 응모수가 높았다. 교통 편의성이 신도심보다 구도심이 상대적으로 낮다는 점을 고려하면 버스와 관련한 공론 의제에 대해 대중교통 여건이 상대적으로 낮은 구도심 응답자의 참여 의사가 좀 더 크게 나타났다고 볼 수 있다. 여성과 남성의 성별 차이는 크게 나타나지 않아 버스와 관련한 의제가 성별 차이보다는 지역과 교통 수단의 소유여부와 직접적으로 연관된 의제라는 특징을 보여주었다.

이와 같은 공모자를 대상으로 시민참여단의 위원과 예비 위원으로 참여할 시민들을 추천하였다. 2차 공론화위원회에서 확정된 시민참여단 구성 방식을 목포시와 용역사 간의 실무협의를 통해서 세부적인 구성 방식을 정했다. 전체 5가지의 순차적 추천 방식을 택했는데, 가장 우선하여 주 교통수단을 중심으로 5:5로 분류하고 다시 거주지 중심으로 5:5, 그리고 성별로 5:5, 세대별로 3층 구조로 구분했다. 특히 거주지의 경우에는 버스 이용 경험이 거주지 별로 다르게 나타난다는 점이 적극적으로 고려된 부분이다.

시민참여단 추천 상세 방식

- ① 주교통 수단 중심으로 구분한다
- ② 구도심과 신도심 거주 동을 중심으로 세분한다
- ③ 성별로 세분한다. 그리고 이를 다시 29세 이하, 30~59세, 60세 이상으로 연령 분할*을 한다
- ④ 주교통수단-거주지-성별-연령대가 하나의 추천 단위가 되고 총 24개의 추천 단위를 구성한다
- ⑤ 각 추천 단위마다 5명씩을 뽑는다. 각 단위의 마지막 추천자를 예비위원으로 한다

*현재 시민참여단 응모인원을 고려하면 24개의 추천 단위마다 10명 정도가 배정되지만 정률 배정이 어려운 추천단위가 발생하면 다음 연령 단위에서 추가 추천하는 방식으로 진행

■ 목포시의 전체 동을 구도심과 신도심으로 구분하였는데, 해당 구분은 90년 말부터 진행된 목포 신도시 사업에 따라서 조성된 신시가지 중심의 구분을 활용했다. 이에 따르면 북항과 유달산 중심의 전통적인 지역이 구도심으로, 신도시 건설로 새롭게 조성된 하당동이나 옥암동이 신도심으로 분류된다.

구도심/신도심 동별 현황

구도심	용당1동, 용당2동, 연동, 산정동, 연산동, 원산동, 대성동, 목원동, 동명동, 삼학동, 만호동, 유달동, 죽교동, 북항동, 용해동, 삼향동
신도심	이로동, 상동, 하당동, 신흥동, 옥암동, 부흥동, 부주동

■ 3단계로 구분하기로 한 세대 분류에서도 자가용이라는 교통수단을 가지지 못했거나 혹은 가질 수 없기 때문에 대중교통을 이용해야 하는 세대로 29세 이하, 경제활동을 하면서 개인 교통수단의 소유가 가능한 30대에서 50대 그리고 상대적으로 복지 정책의 수혜 대상으로 볼 수 있는 60대 이상을 구분했다. 2022년 목포시의 '통계연보'에 따르면 연령별 비율은 ~29: 30%, 30 ~ 59: 44%, 60 ~ : 25%로 나타나지만, 각 연령 구간의 비율을 맞추기엔 모집 정수(시민참여단 총원 50명)의 숫자가 작아서 이를 맞추기 어려운 점을 고려해 연령 구간 별 편차에도 불구하고 각 연령 구간 같은 숫자를 모집하기로 하였다. 상대적으로 30대에서 50대까지의 세대가 과소 대표되고 29세 이하의 경우에는 인구 구성과 유사하게 반영된 반면 60세 이상의 경우에는 기존 인구 구성에 비해 50% 정도가 추가로 배정된 결과를 보이게 되었다. 하지만 상대적으로 교통약자로 볼 수 있는 60대 이상의 참여 보장은 대중교통 수단으로서 버스를 고려할 때 교통복지의 측면을 주요하게 고려할 수 있도록 한다는 점에서 유의미함이 인정되었다.

■ 이런 구성 방식을 바탕으로 전체 60명(50명의 위원과 10명의 예비 위원)을 주요한 분류 기준에 따라 정수로 표기한 것이 다음과 같다. 괄호가 정수이고 '+'표시의 앞부분은 위원, 뒷부분은 예비위원의 숫자를 의미한다. 즉 버스를 주 교통수단으로 이용하는 대상은 25명의 시민참여단 위원과 5명의 예비위원이 추천되어야 한다. 이를 신도심에 13명의 위원과 2명의 예비 위원, 구도심에 12명의 위원과 3명의 예비위원으로 배정했다(그리고 이 숫자는 주 교통수단이 버스가 아닌 집단의 정수에서는 신도심이 12명, 구도심이 13명으로 배정됨으로서 전체 주거지 기준으로 5:5의 균형을 맞추게 된다). 신도심 13명 중 12명은 성별/세대별로 세분화하여 추천하였고 남는 1명은 예비위원 2명과 함께 주 교통수단 버스+신도심 전체 모집단 내에서 선정하는 방식으로 진행되었다.

주교통수단 버스(25명) +5												주교통수단 비 버스(25명) +5											
신도심(13명) 1+2						구도심(12명) 3						신도심(12명) 3						구도심(13명) 1+2					
여성 6명			남성 6명			여성 6명			남성 6명			여성 6명			남성 6명			여성 6명			남성 6명		
29세 이하	30세 ~ 59세 이하	60세 이상	29세 이하	30세 ~ 59세 이하	60세 이상	29세 이하	30세 ~ 59세 이하	60세 이상	29세 이하	30세 ~ 59세 이하	60세 이상	29세 이하	30세 ~ 59세 이하	60세 이상	29세 이하	30세 ~ 59세 이하	60세 이상	29세 이하	30세 ~ 59세 이하	60세 이상	29세 이하	30세 ~ 59세 이하	60세 이상

■ 이와 같이 시민참여단을 구성하는 방식이 복잡하게 나타난 배경에는 시민참여단 구성의 변수가 주 교통수단, 거주지, 성별, 세대라는 총 4가지에 달하는 반면 선출 정수는 상대적으로 적었기 때문이다. 특히 복잡한 선출 방식 탓에 구체적으로 추첨을 어떻게 할 것인가라는 부분에서도 쟁점이 되었다. 초기에는 추첨의 편의성을 위해 전자 추첨 방식이 검토되었다. 사설 추첨 프로그램을 통해서 모집단의 우선순위를 랜덤으로 추출하는 방식으로 추첨 대상을 차례대로 선정하는 방식을 고안하여 적용하려고 하였다. 하지만 전자 추첨 방식에 대한 대중적 신뢰가 높지 않다는 지적과 좀 더 가시적인 방식으로 추첨과정이 진행됨으로서 시민참여단에 대한 관심을 촉발시킬 수 있다는 요인에 의해 수동식 추첨 방식으로 진행하였다.

추첨방식에 대한 장단점

	전자추첨 방식	수동식 추첨 방식
장점	복잡한 절차를 빠르게 처리 데이터 관리 및 분류의 용이성	추첨 과정의 가시성 확보로 신뢰성이 높음 추첨대상이나 추첨주체 모두 참여의 실질성을 느끼는데 유리함
단점	알고리즘 구조에 대한 신뢰 이슈 제기 추첨 과정의 극적 요소 반감	추첨 변수가 많을 경우 시간이 많이 걸림 진행 요원이 다수 필요함

■ 당초 전자추첨을 전제로 했을 때에는 해당 프로그램이 가지고 있는 추첨 방식의 범위에
서 시민참여단의 구성 요소들을 반영하는 방법을 찾는 것이 관건이었다. 특히 하위 요
인으로 갈수록 모집단의 숫자가 작아지기 때문에 중복이 발생할 가능성이 커져서 한번
에 모든 조건을 충족하는 추첨수가 나오지 않을 수 있기 때문에 이를 고려한 보완 방법
역시 필요했다. 그래서 추첨의 임의 선정 방식이라는 장점을 유지하면서도 시민참여단
의 주 교통수단-거주지-성별-세대별이라는 4가지 구성요건을 충족할 수 있는 방법으
로, 가장 구체적인 세대별 구성 모집단에서 역으로 정수를 채워가는 방식으로 추첨 방
식을 구성했다. 특히 2차 공론화위원회 회의에 제출되었던 원안은 주거지 기준이 구도
심과 신도심 구분이 아니라 모든 동의 균형 배정을 전제로 했기 때문에 복잡하게 제안
되었다.

전자추첨을 전제로 구성된 그룹별 순번 배정 추첨 시나리오 (2차 공론화위원회 심의안)

- ① 그룹은 '버스-남-세대'로 구성하고, 각 그룹의 모집 정수의 2배 숫자에
해당 하는 순번을 추첨함
- ② 각 그룹의 1순위부터 동별로 배정을 함. 이를테면 '버스-남-30대 이하'
그룹이 모집 정수가 5명($12 \times 0.4 = 4.8$)이면 10명을 뽑고, '버스-남-40대
이상' 그룹에서는 모집 정수가 7명($12 - 5 = 7$ 명)이면 14명을 뽑아서, 30대
이하 그룹에서 중복되지 않는 동별로 하나, 40대 이상 그룹에서 중복되지
않는 우선순위로 동별 하나, 30대 이하 그룹 다음 순위에서 중복되지 않는
동별로 하나 등을 배정하여 모집 정수 12명이 차 때까지 진행
- ③ 같은 방식으로 버스-여-세대, 비버스-남-세대, 비버스-여-세대를 순서
대로 진행함

2022 목포시 통계연보에 따르면, 목포시의 세대별 인구구성비율은 다음과 같음

~19	20 ~ 39	40 ~ 59	60 ~
18%	23 %	33%	26%

그런데 이렇게 하게 되면 그룹 구성이 지나치게 많아서, 추첨 과정이 16번이 되어야 함. 이는 매우 비효율적인 방식으로 세대 구분을 30대 이하/40대 이상으로 구분하고 4: 6의 비율로 할당

현재 목포시의 동은 총 23개로, 버스이용자/버스비용자 대분류 그룹별로 동별 1명이 배치되어야 함. 그리고 남은 2명은 버스이용자 그룹에서 (부주동, 상동)을 1인씩 추가하고 버스비용자 그룹에서 (용해동, 신흥동)을 1인씩 추가함(위의 방법에서 보면, 버스-남-세대 그룹에서 부주동의 중복을 허용하고 버스-여-세대 그룹에서 상동의 중복을 허용하는 방식으로 동별 편차를 보정함.

③ 같은 방식으로 버스-여-세대, 비버스-남-세대, 비버스-여-세대를 순서대로 진행함

각 그룹별 모집 정수

버스-남-세대	버스-여-세대	비버스-남-세대	비버스-여-세대
12	13	13	12

④ 각 그룹별로 우선순위이나 동 중복으로 후순위가 된 분들 중 10명을 순번대로 예비 위원으로 선정(성별/세대 5:5로 구성, 동별 배정은 모집정수가 적고 동수가 예비 위원 숫자보다 커서 기준으로 삼기 부적절)

- 실무협의 과정에서 추첨 방식을 전자 추첨 방식에서 수동식 추첨 방식으로 바꾸고 너무 많아지는 모집단의 숫자를 줄이기 위해 거주지 기준을 동별 기준에서 신도심/구도심 기준으로 변경했다. 이 방식으로 하더라도 기본적으로 24번의 추첨이 반복적으로 이루어져 했고 이를 매 추첨 때마다 세부 모집단을 새롭게 숫자를 매겨서 선별하는 과정이 상당히 번거롭게 진행되었다. 수동식 추첨 방식이 갖는 장점과 전자 추첨 방식이 갖는 장단점이 다른 만큼 이를 고려하여 추첨방식으로 선택해야 되는 것이 필요하고 무엇보다 공론화 의제별로 시민참여단의 핵심적인 이해관계성을 만들 것인가라는 지점 역시

주요하게 고려되어야 한다. 결과적으로 2023년 공론화 과정에서는 주 교통수단을 최상위의 구성 원리로 하고 주거지를 2순위, 성별을 3순위, 세대별을 4순위로 하는 구조를 채택했다.

■ 이렇게 구성된 시민참여단은 10월 28일에 열린 사전 워크숍을 통해서 공론 과정에 대한 일반적인 이해와 더불어 이후 시민참여단의 절차에 대한 숙지 그리고 공론 대상인 3가지 주제 -노선개편, 운영체계, 노선권 매입-에 대한 사전 교육을 진행했다. 그리고 격주마다 3차례의 시민토론회를 개최하여 공론 주제에 대한 집중 논의와 의사결정을 진행하였다.

시민참여단의 공론과정 개요

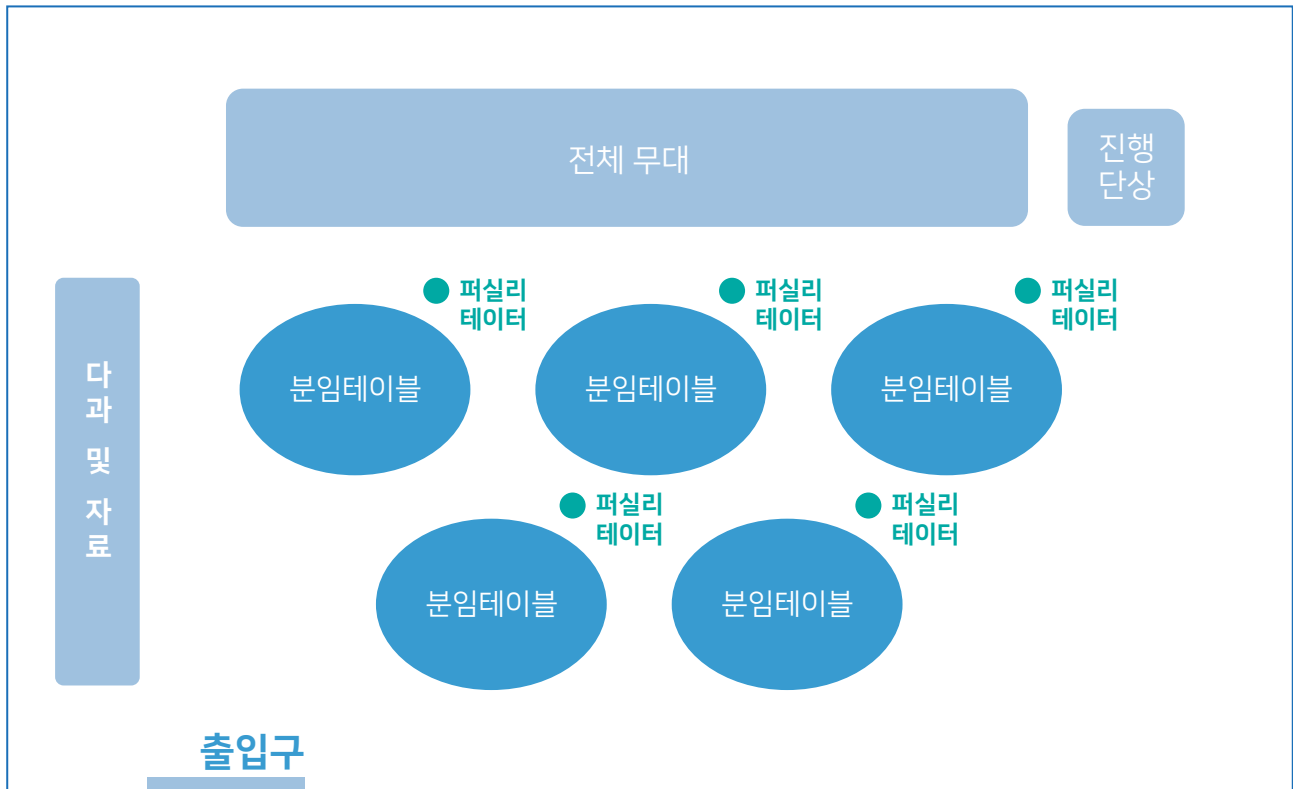
차수	세부 내용		비고
사전 워크숍 · 23. 10. 28.(토) 14시 · 목포시 하당 청소년 문화센터	<개회식>	◆ 사회(1'): 용역사 ◆ 인사말(5'): 공론화위원회 위원장, ◆ 축사(5'): 시장님	
	<사전 정보 제공> 시민여론조사 결과 소개 및 시사점	◆ PPT발표(30'): 용역사	
	쉬는 시간: 상호 인사 교류(20')		
	<사전교육> 공론화 과정에 대한 이해	◆ 전문교육(20'): 전문가 ◆ 시내버스 공론 과정 설명(10'): 용역사, ◆ 질의응답(10')	
	<사전교육> 노선개편 및 운영체계 연구결과 설명	◆ 용역사(30'), ◆ 질의응답(10')	
	<마무리> 향후 일정 소개	◆ 일정 소개(10'): 용역사, ◆ 전체 질의응답	
1차 시민 토론회 · 23. 11. 4.(토) 14시 · 폰타 나비치 관광호텔 2층 연회장	<사전행사>	◆ 인사(1'): 용역사, ◆ 인사말(4'): 공론화위원회 위원장 ◆ 오늘 순서 안내(5'), ◆ 사전질문 답변 (20')	
	<1차 투표>	◆ 전면개편안, 부분개편안, 판단유보 3가지 사항에 대한 사전투표 진행(20') *배부하는 표찰마다 자신의 번호와 이름이 적힌 투표용지를 2장을 함께 배부하고 투표함에서 한 장씩 직접 넣는 방식으로 진행	
	<지지안에 대한 발표>	◆ 부분개편안(10'), ◆ 전면개편안(10'), ◆ 기타의견(10')	
	<전문가 발제>	◆ 노선 개편시 고려점(20'): 용역사	
	휴식		
	<분임 토의>	◆ 각 분임마다 부분개편안/ 전면개편안에 대한 토론 진행(40')	
	<분임 발표>	◆ 분임 논의 결과 발표(30')	
	<2차 투표>	◆ 1차 투표와 동일한 투표함에 투표용지를 투여	
	<마무리>	◆ 종료	

차수	세부 내용		비고
2차 시민 토론회 · 23. 11. 18.(토) 14시 · 신안 비치호텔 10층 연회장	<사전행사>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 인사(1') : 용역사, ◆ 인사말(4') : 공론화위원회 위원장 ◆ 오늘 순서 안내(5'), ◆ 1차 토론회 설문조사 결과 공유(10') 	
	<1차 투표>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 공영제, 준공영제, 혼합운영(공영제 우위), 혼합운영 (준공영제 우위) 4가지 사항에 대한 사전투표 진행(10') *배부하는 표찰마다 자신의 번호와 이름이 적힌 투표용지를 2장을 함께 배부하고 투표함에서 한 장씩 직접 넣는 방식으로 진행 	
	<지지안에 대한 발표>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 공영제(10'), ◆ 준공영제(10'), ◆ 혼합운영 1(10'), ◆ 혼합운영 2(10') *해당 의제의 중요성을 고려하여, 각 입장 마다 최대 2명까지 발언기회 제공 	
	<전문가 발제>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 사전질문 설명(10') : 용역사 ◆ 운영체계의 특징 및 장단점(20') : 용역사 	
	<휴식>		
	<분임 토의>	◆ 각 분임마다 운영체계에 대한 토론 진행(40')	
	<분임 발표>	◆ 분임 논의 결과 발표(30')	
	<2차 투표>	◆ 1차 투표와 동일한 투표함에 투표용지를 투여(10')	
	<마무리>	◆ 3차 시민토론회 의제를 위한 집필 위원 선임, ◆ 종료	
3차 시민 토론회 · 23. 12. 2.(토) 14시 · 신안 비치호텔 10층 연회장	<사전행사>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 인사(1') : 용역사, ◆ 인사말(4') : 공론화위원회 위원장 ◆ 오늘 순서 안내(5'), ◆ 2차 토론회 설문조사 결과 공유(10') 	
	<의제 설명>	◆ 노선인수에 대한 감정평가 매입 방식 설명(30') : 용역사	
	<권고안 초안 발표>	◆ 권고안 초안(20') : 집필 위원, ◆ 질의 응답(10') : 용역사	
	<휴식>		
	<분임 토의>	◆ 각 분임마다 제출된 권고안 초안에 대한 토론 진행(40')	
	<분임 발표>	◆ 분임 논의 결과 발표 : 수정사항 중심 (30')	
	<최종 투표>	◆ 1차 투표, 2차 투표 주제에 대해 동시에 마지막 투표 진행(10')	
	<권고안 초안 축소 심의>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 최초 제안안-분임별 대안을 하나씩 축조 심의 ◆ 추가 권고 사항에 대한 심의 *투표 방식이 아니라 거수 방식으로 진행 	
	<휴식>		
	<마무리>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 참여자 소회 발표 ◆ 이후 절차 설명(공론화위원회 및 사후 평가 토론회 개최 등) ◆ 종료 	

■ 시민참여단의 시민토론회를 구성하면서 가장 중요하게 고려한 부분은 어떻게 하면 시민참여단의 시민들이 공론주제에 대하여 구체적인 의사결정을 하도록 할 것인가라는 점이었다. 대중교통 수단으로서 버스는 익숙한 대상이지만 또한 제도적으로는 복잡한 기술적인 대상이기도 했다. 그래서 일반적으로 모든 시민토론회는 공론주제에 대한 이해를 돕는 시간을 반드시 진행하는 것으로 구성했다. 특히 이 과정에서 시민참여단에게 제공하는 정보가 가급적 목포시에서 이미 진행한 연구용역 결과를 일방적으로 전달하는 것에서 머무는 것이 아니라, 좀 더 종합적인 측면에서 살펴볼 수 있도록 돕는 길잡이 역할을 충실히 해야 한다는 점을 중요하게 고려했다.

■ 그리고 상대적으로 소수의 위원들이 전체 논의를 지배할 수 있는 위험을 예방하는 것도 중요했다. 이를 위해서는 시민참여단의 논의 과정을 개인 단위로 하는 것이 아니라 소규모 그룹 단위로 하도록 하는 것이 필요했고, 그것이 분임 중심의 시민토론회를 운영하게 된 목적이다. 분임 단위 논의는 이해관계가 첨예한 상황, 특히 참여하는 시민들 사이에 정보의 비대칭성이 높은 상황에서 특정한 개인이 과도하게 전체의 의견을 압도할 수 있는 가능성을 방지하는데 도움이 된다. 왜냐하면 개인들의 의견을 취합하여 분임의 전체의견으로 모으는 과정에서 특정한 개인의 의견으로만 정리할 수 없는 조건이 만들어지기 때문이다.

2023년 시민참여단 운영은 1차 토론회에서 3차 토론회까지 총 5개의 분임을 기본으로 하여 운영되었다.



■ 또한 분임 토론의 원활한 진행을 위해 회의 진행을 돕는 퍼실리테이터를 선임하여 각 분임에 배정하였다. 퍼실리테이터는 시민참여단 모집과 별개로 목포에 거주하고 있으면서도 지역 활동이나 시민 활동을 하고 있는 사람으로 구성하여 최소한의 기본 역량을 갖춘 인력으로 구성했다. 퍼실리테이터에 대한 사전교육은 물론이고 시민토론회 사전/사후 평가 과정을 함께 진행함으로써 전체적인 운영과정에서의 관리를 함께 책임졌다.

■ 시민토론회는 공론 주제에 대한 기본적인 교육을 진행하는 것과 함께 분임 토론을 진행하고 다시 분임에서 논의한 사항을 전체 시민참여단 위원과 공유하는 시간을 가졌다. 그리고 각 시민토론회를 본격적으로 시작하기 전과 후에 공론 의제에 대한 선호 투표를 진행하여 스스로 공론 의제에 대한 생각의 변화를 진단할 수 있도록 유도했다. 선호 투표는 시민참여단에 참여한 시민들이 특정한 주제에 대해 어떻게 생각하고 있는가라는 선호의 분포를 확인하는 효과도 있지만, 그보다는 공론 과정을 거치면서 참여자 스스로 '생각이 변했는가'를 진단하는 제도적 장치로서의 기능이 더욱 중요하다. 그래서 선호 투표는 실명 투표 방식으로 진행하였고 전차 시민토론회의 선호투표 결과를 공유함으로써 공론 과정에서의 생각 변화가 자연스러운 것이라는 점을 환기시키고자 하였다.

■ 공론 과정의 지역 확산을 위한 별도의 인포샵(정보 제공 공간)을 11월 16일(목)~22일(수)까지 하당CGV 인근 사무실에서 운영 하였다.



인포샵 외부 안내판



인포샵 내부 모습



방문 시민 정보 제공 사례

■ 시민토론회의 진행 과정에서는 시민들의 참여를 돕고 또한 더 많은 시민들의 관심을 촉발시키기 위해 다양한 방법들이 고안되고 적용되었다. 대표적인 것이 시민토론회 과정을 목포시 공식 유튜브 채널을 통해서 생중계한 것이다. 시민토론회의 영상은 현재까지도 목포시 채널을 통해서 확인이 가능하다. 또한 분임 논의를 지원하기 위해 화이트보드를 활용하여 회의를 진행하기도 했고 일상적인 정보 제공을 위해 별도의 '시민참여단 지원 블로그'를 만들어서 운영하기도 하였다. 해당 블로그는 시민토론회 과정에서 나온 요청 사항에 대한 정보 제공은 물론이고 회의 자료에 대한 사전 공지, 회의 결과에 대한 사후 공지 용도로 활용하였다.



2차 시민토론회 모습

시민참여단 제3차 시민토론회

일 시 2023. 12. 02.(토) 14:00

시청방법 유튜브에서 목포시 검색 후 시청

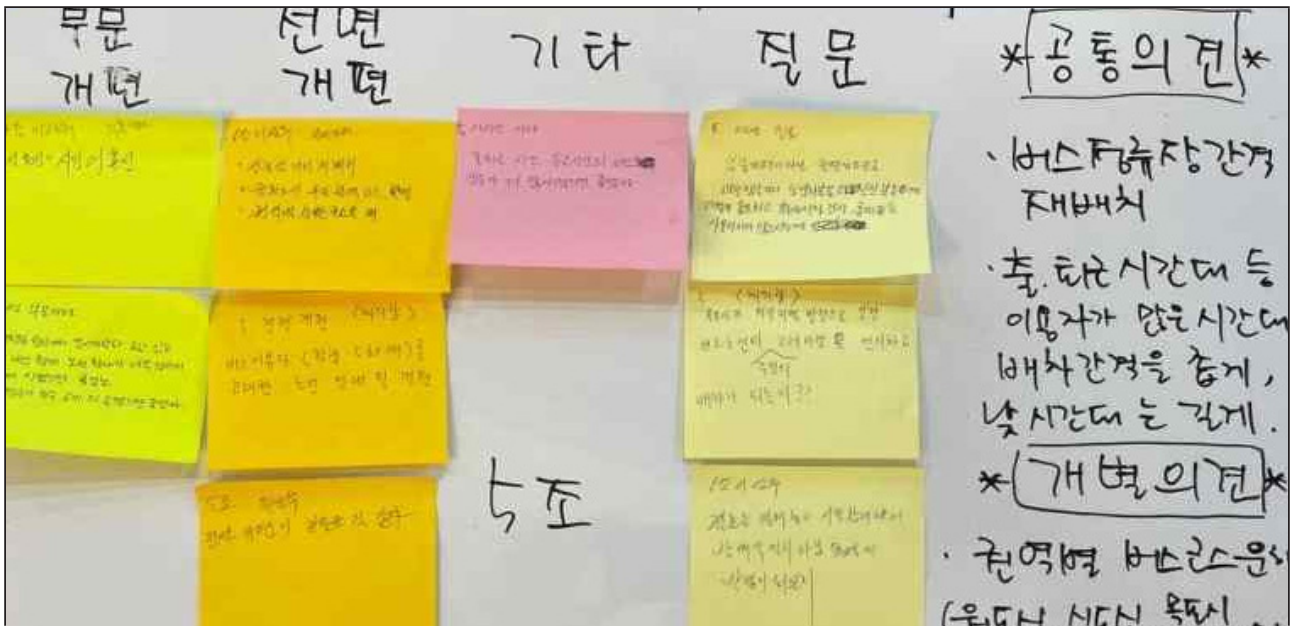
0:20 / 3:34:05

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민참여단 제3차 시민토론회

목포시 구독자 5.74천명 **구독**

9

3차 시민토론회 온라인 송출 모습



1차 시민토론회 5분임 화이트보드

[공지] [제3차 시민토론회 자료 공유] 회의 자료입니다

23Mokpbus 2023. 11. 30. 22:46

URL 복사

안녕하세요? 마지막 시민토론회를 앞두고 있습니다. 시민참여단이 마지막 회의를 앞두고 시민의견서를 작성하고 있는 것과 마찬가지로 시민공론화 위원회도 권고안 작성을 위한 집중 논의에 들어갑니다. 12월 8일이 시민공론화위원회 마지막 회의이기 때문에 그 전에 권고안 작성을 위한 논의가 지속될 것이라 생각합니다.

12월 2일에 열리는 제3차 시민토론회의 자료는 크게 3가지 입니다.

(1) 회의 안내 자료

목포버스공론화_제3차시민토론회자료_배포자료.pdf

(2) 정보제공 차원에서 제공되는 감경평가 절차 요약자료

감경 관련 자료.pdf

시민토론회 자료 사전공지 블로그 게시물

실무협의

■ 공론화위원회와 시민참여단이 공론화 절차의 공식적인 기구라면, 이 두 기구의 운영을 지원하는 용역사와 목포시가 진행한 실무협의는 비공식적인 절차라고 할 수 있다. 공론 의제가 단순히 토론하고 의견을 취합하는 것을 넘어서서 목포시가 고민하는 행정 과제 들을 정확하게 전달하고 또한 사후적으로 공론 결과를 수행해야 한다는 점을 고려할 때 사전, 사후 실무협의는 필수불가결 하다. 실제로 공론화위원회를 마칠 때마다 간단한 점검 회의가 진행되었고, 공론화위원회 개최를 앞두고는 실무협의를 진행되었다. 실무 협의는 공론화위원회 회의 자료에 대한 사전 검토를 중심으로 진행되었는데 특히 용역사를 통해서 전달되어야 하는 목포시의 입장이나 관점을 어떻게 반영할 것인가를 놓고 주되게 논의되었다.

실무협의 개최 현황

차수	일시	장소	주요 내용
1	9.4.	부서회의실	운영계획안 검토, 1차 공론화위원회 준비
2	9.11.	국장실	운영계획안 수정, 2차 공론화위원회 회의자료 검토 (시민참여단 모집 및 설문조사 방안)
3	10.6.	부서회의실	시민참여단 추천방식 및 추천비용, 시민토론회 세부계획안 검토
4	10.11.	부서회의실	4차 공론화위원회 회의자료 검토 (워크숍 자료: 운영 체계 개편안)
5	10.18.	국장실	5차 공론화위원회 회의자료 검토 (시민참여단 추천 방식, 위원회 회의록 공개 등 안건 검토)
6	11.1.	국장실	1차 시민토론회 개최사항 준비 검토
7	11.7.	국장실	6차 공론화위원회 회의자료 검토 (감정평가 결과 질의응답 사항, 위원회 일정 변경 건)
8	11.15.	부서회의실	2차 시민토론회 개최 준비
9	11.21.	국장실	7차 공론화위원회 회의자료 검토
10	11.28.	국장실	8차 공론화위원회 회의자료 검토 (자유 워크숍 진행안, 권고안 형식안)
11	12.6.	국장실	9차 공론화위원회 회의자료 검토 (시민의견서 보고안, 권고안 초안, 권고안 확정 과정 절차)
12	12.26.	부서회의실	공론화 백서 목차 협의

04

시내버스 공론화 주요내용

1. 시민설문조사
2. 시민토론회 추진결과
3. 공론화위원회 회의 결과: 권고문 도출

4. 시내버스 공론화 주요내용



1. 시민설문조사

■ 공론화 절차는 형식적으로는 공론화 기구의 체계적인 운영이 중요하지만 실질적인 측면에서는 얼마나 효과적으로 공론 의제에 대한 의견이 도출되었는가가 중요하다. 그런 점에서 2023년 공론화 과정에서는 공론 주제에 대한 의견을 효과적으로 확인하기 위한 절차들이 존재했다. 대표적인 것이 시민설문조사 방법이다. 전문가 기구로서 공론화 위원회와 시민이 직접 참여하는 시민토론회가 숙의를 통해 공론 주제에 대한 의견을 내놓는 것이라면 시민설문조사는 일정 규모의 시민들이 보이는 의견을 확인하기 위한 수단이다.

■ 시민설문조사는 온라인 설문조사를 기본으로 하여 설계되었다. 이는 단기간에 다수의 시민 의견을 확인하는데 효과적인 방법이다. 하지만 그보다 더욱 중요하게 공론 의제인 버스 문제의 직접적인 시민당사자들의 의사를 묻기 위한 방법이기도 했다. 2023년 공론화 과정에서의 설문조사는 버스 내부의 QR스티커를 직접 부착하여 버스 이용자들이 설문에 참여하도록 유도했다. 이는 기존의 의견 조사 방법이 일반적인 인구구성상의 표본 대표성을 중심으로 진행되는데 반해, 2023년 공론화 의제는 버스를 이용하는 시민들의 높은 연관성이 더욱 중요하게 다뤄져야 한다고 보았기 때문이다. 이를 위해 온라인 설문조사 양식을 만들고 이를 버스 내에 부착할 수 있는 QR코드로 변환하여 스티커를 제작했다. 해당 조사 방식은 2차 공론화위원회에서 논의되어 의결되었다.

시민설문조사 추진계획
(2차 공론화위원회
심의의결안)

설문조사 개요
<p>기간 : '23. 9. 21.(목) ~ 10. 19.(목)[29일간]</p> <p>방법 : ① 시 홈페이지를 활용한 온라인(시민) 설문 ② 정류장 및 버스 좌석에 부착된 QR 코드를 통한 설문 ③ 교통소외지역 등에 대한 대면 설문</p> <p>형식: QR코드 방식은 구글 서베이를 활용하여 진행, 설문 응답자에게 각각 1만원권 편의점 이용권 50매 제공</p> <p>내용: 의제 관련 의견 분포와 시내버스 관련 여론 확인</p>
설문조사 문항
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 공론화 과정에서의 설문조사 특징 상 공론화 의제의 연속성이 보장되어야 하기 때문에, 공론화 의제에 대한 사항이 포함되었음 ◆ 설문조사 항목에 시민참여단 참여의사를 확인하여 모집 진행 (이미 예정된 시민토론회 개최 일정에 참석가능 한지를 확인하여 선정 모집단 반영여부 결정)

시민설문조사 추진계획
(2차 공론화위원회
심의의결안)

문항 수정 사항
문항 삭제
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 서비스 인식 관련 문항 중 기존 문항 삭제(원안 4번, 5번 문항) ◆ 버스 갈등 관련 문항 삭제(원안 8. 9번 문항)
문항 추가
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 운행 인식조사 관련 주간 평균 탑승 횟수 문항 추가(수정안 4번 문항) ◆ 응답자 정보 표기 추가 ◆ 공론 주제 관련 문항 추가
노선체계 개편
<p>① 노선변화의 수용성 측면에서 '환승 수용성'에 대한 문항 추가(수정안 8번)</p> <p>② 노선변화의 조건 측면에서 체계 개편 기준에 대한 문항 추가(수정안 9번)</p>
운영체계 개편
<p>① 운영체계 개편의 우선적 고려 사항에 대한 문항 추가(수정안 10번)</p> <p>② 운영체계 변경에서의 추가적인 재정 수요에 대한 문항 추가(수정안 11번)</p>

- 다만 최초 설문 문항은 현재 공론 의제가 발생한 원인을 진단하는 '평가 항목'의 비중이 높았던 반면 2차 공론화위원회에서는 공론 의제에 대한 시민들의 인식조사에 초점을 맞춰 진행하는 것이 적절하다고 심의하였다. 이를 바탕으로 논의 안으로 제안된 설문조사 항목 중 총 4개의 항목이 삭제되고 7개의 문항이 추가되었다.



QR코드



부착모습

- QR코드를 통한 설문 조사 방식이 온라인 설문 방식에 익숙하지 않은 특정한 계층의 참여를 제약하는 측면이 있기 때문에 이를 보완하기 위해 관내 복지관 2곳을 방문하여 오프라인 방식의 설문조사도 진행하였다.

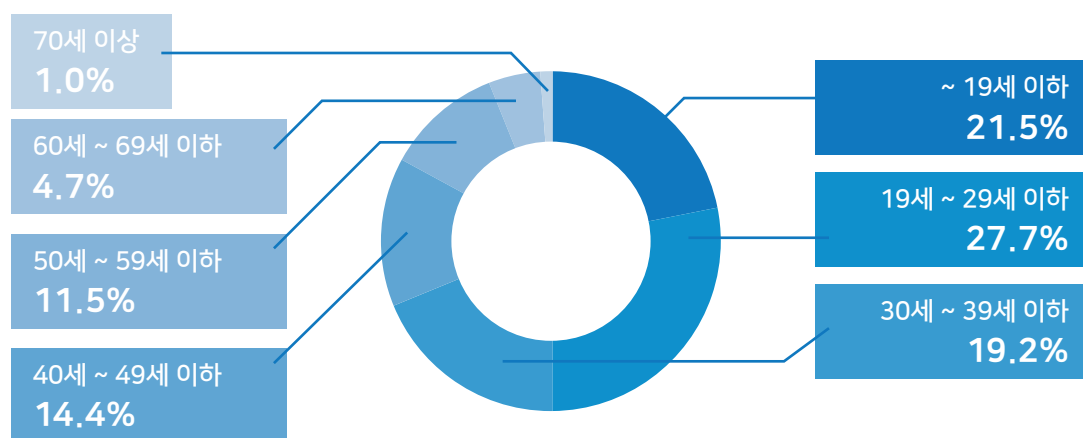


현장모습

시민설문조사 응답자 현황 ■ 시민설문조사 응답자는 온라인을 통해서 1,493명, 복지관 방문을 통한 오프라인 응답이 49명으로 총 1,542명이 응답하였다. 이는 2021년 진행되었던 유사한 공론화 과정에서의 설문조사 응답자인 1,029명보다 50% 정도 응답률이 높은 수치다.

총 응답자	1,542명
시청 홈페이지, 버스 QR 응답자	1,493명
복지관 방문 조사	49건 (이랜드복지관, 목포노인복지회관)
*설문 연령대를 고려하여 특정 문항의 답이 누락되어도 응답으로 처리하였음	

■ **[응답자 특징]** 응답자의 특징을 보면 29세 미만이 전체 49%를 차지하였고 30세에서 59세까지가 45%, 60세 이상이 6%를 보였다. 2022년 목포시 인구통계에 따르면 각각 인구 분포가 30%, 45%, 25%인 것과 비교할 때 29세 이하에서는 19% 정도 과대하거 60세 이상에서는 19% 정도 과소하게 응답한 것으로 확인된다.



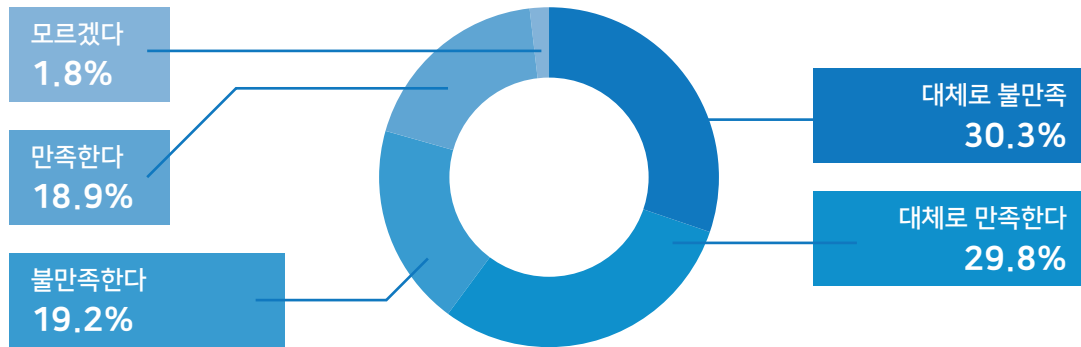
■ **[거주지별 특징]** 응답자의 거주지별 특징을 보면 전체적으로 모든 행정동 거주자들이 응답했지만 특히 용해동, 산정동, 용당동 등 구도심 거주자들의 응답이 다소 높게 나타났다. 이는 구도심 거주자들이 버스 문제에 대하여 좀 더 적극적으로 의사표시를 할 만큼 이해관계가 있다는 것을 의미한다.

시민설문조사 거주지별 현황

용당1동	용당2동	연동	산정동	연산동	원산동	대성동	목원동	동명동	삼학동
14	6	3	118	94	24	31	10	13	20
73									
만호동	유달동	죽교동	북향동	용해동	삼향동	이로동	상동	하당동	신흥동
3	6	12	12	124	22	24	95	49	38
옥암동	부흥동	부주동	석현동	명륜동	무안군	신안군	영암군	미분류	
154	25	35	94	2	110	4	59	268	
전체 응답자(1,542명) 중 거주지 표시를 한 응답자는 1,274명으로 이를 다시 거주지별로 재 분류 하였음									

■ **[버스 운영 만족도 결과]** 설문 문항별 결과를 보면, 우선 현재 버스 운영 현황에 대해 만족한다는 응답과 불만족한다는 응답이 50% 내외로 경합하고 있다. 응답을 한 목포 시민 절반은 현재 버스 운영에 대해 만족하고 절반은 불만족 하고 있는 셈이다. 불만적이라고 응답한 응답자의 주된 이유는 긴 배차시간이 가장 높았지만 잦은 운행 중단이라는 이유도 높게 나타났다. 이는 최근 목포시의 버스 운행의 맥락을 보여주는 것이라 할 수 있다.

1. 귀하께서는 현재 목포시 시내버스 운영에 대하여 대체적으로 어떻게 생각하고 있습니까?



2. (불만족이라 응답한 대상자만) 불만족의 이유는 무엇입니까?

긴 배차 시간	502 (56.3%)
불편한 노선	384 (43.1%)
난폭 운전 등 이용불안	261 (29.3%)
작은 운행 중단	447 (50.2%)
요금 등 이용 부담	138 (15.5%)
버스 실내 노후화	206 (23.1%)
정류장 불편	179 (20.1%)

■ **[버스 운영개선 우선순위]** 이런 목포시의 특수한 맥락은 현재 목포 시내버스 운영 개선에 있어서 가장 중요한 요소를 묻는 질문에서도 확인되는데, 멈추지 않고 안정적으로 운행하는 것이 가장 높은 빈도를 보였다. 그 다음이 불만족의 가장 높은 이유였던 배차 시간의 단축이 꼽혔는데, 이는 현재 목포시 버스 운영에 대해 만족한다고 응답한 이들도 버스 운영의 안정성이 가장 중요하다고 판단했음을 보여준다.

3. 귀하께서는 현재 목포 시내버스 운영 개선을 위하여 가장 필요한 것이 무엇이라고 생각하십니까?

노선 효율화	315
배차시간의 단축	344
멈춤 없는 안정적인 버스운행	404
정류장 정차 의무화 등 안전 운행	74
운행의 정시성	78
기사님의 친절도	1
세금만 축내는 태원유진 운영권 박탈	1
완전공영제	1

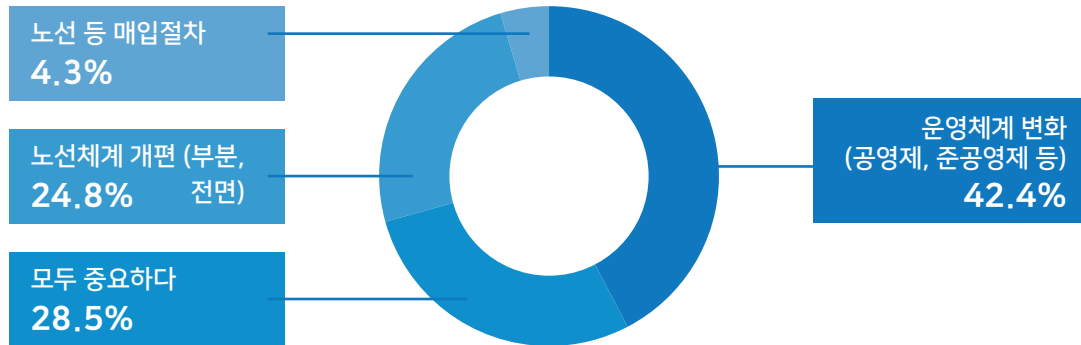
■ **[버스 이용 횟수]** 응답자가 실제로 버스를 얼마나 이용하는가라는 질문에 대해서는 1주일에 10회 이상 이용한다는 응답이 가장 많았다. 6회 이상 10회 미만 이용한다고 응답한 숫자를 고려하면 전체 응답자 중 70% 가까이가 적어도 일주일 3일 이상 버스를 이용하는 대상임을 알 수 있다.

■ 그리고 응답자의 절대 다수가 버스에 대해 '현재 상황에서 가장 편리한 교통수단'이자 '다른 방법이 없어서 어쩔 수 없이 탈 수 밖에 없는 교통 수단'이라고 답했다. 이는 다른 교통수단이 있는 상태에서의 대체 교통수단으로서 기능하고 있기 보다는 사실상 버스가 유일한 교통수단으로 의미가 있다는 것을 보여준다. 즉, 목포시 버스는 자가용 등 대체 교통수단이 없는 이들이 도시 내 이동을 위해 이용하는 불가피한 교통수단으로 인식된다.

버스서비스 유관문항 (문항 4, 5)	1순위 응답(빈도)	2순위 응답(빈도)	3순위 응답(빈도)	4순위 응답(빈도)
4. 귀하께서 최근 일주일 간 시내버스를 이용한 횟수는 몇 번입니까?	10회 이상 (473)	2회 이상 6회 미 (362)	6회 이상 10회 미만 (305)	거의 이용하지 않는다 (107)
5. 버스라는 교통 수단에 대해 본인의 생각과 가장 가까운 것은 어떤 것입니까?	현재 상황에서 가장 편리한 교통수단 (531)	다른 방법이 없어서 어쩔 수 없이 탈 수 밖에 없는 교통수단 (427)	자가용으로 다니기 불편할 때만 타는 교통수단 (214)	

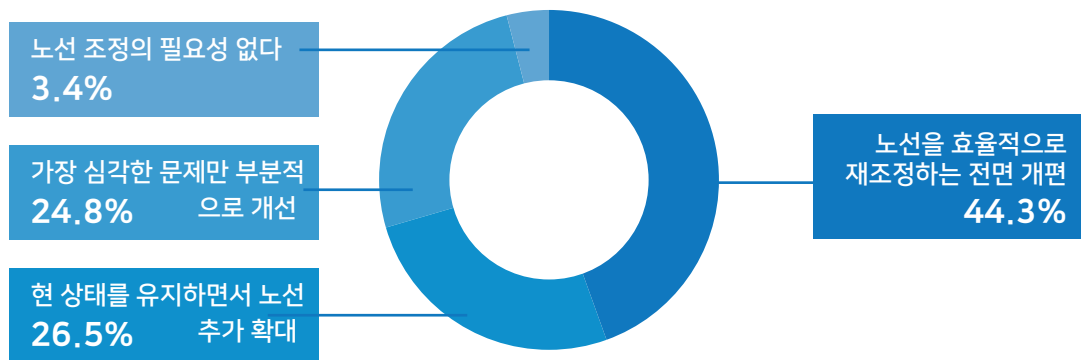
■ **[공론 의제 우선 순위]** 공론화 의제 중에서 가장 중요한 것으로 꼽은 것은 운영체계의 변화였다. 이는 해당 의제의 경중을 따졌다고 보다는 가장 익숙한 주제가 운영체계에 대한 것이라는 것을 보여준다. 실제로 목포시 버스에 대한 지역 논란이 주요하게 운영체계의 문제로 여론화되었다는 것을 의미하는 것이기도 하다. 하지만 2순위 응답이 '모두 중요하다'로 제시된 데서 볼 수 있듯이 버스 문제의 해결이 특정한 공론 의제 하나의 문제가 아니라 좀 더 복합적이고 종합적인 문제라는 것 역시 인식하고 있다는 것을 확인할 수 있다.

6. (공론화 주제)다음의 공론화 주제 중에서 목포시 시내버스 문제 해결에 가장 결정적인 주제는 무엇이라고 생각하십니까?



■ **[노선개편 수준]** 공론 의제 중 하나인 노선개편과 관련해서는 '노선을 효율적으로 재조정하는 전면 개편'을 가장 선호하는 것으로 나타났다. 이는 응답자의 절반 가량이 현재 목포시 버스 노선이 전면적인 개편이 필요할 정도로 한계를 인식하고 있다는 점을 보여 준다.

7. (노선개편) 귀하는 목포시 시내버스 노선이 개편된다면 다음 중 어떤 방향에 동의하십니까?

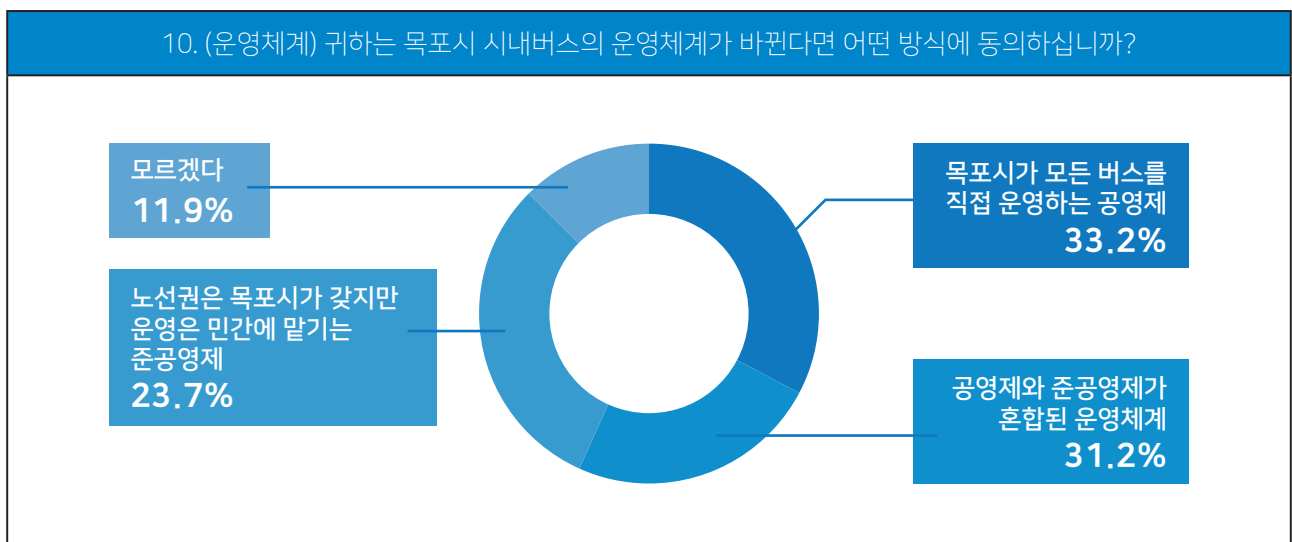


■ **[노선개편 조건]** 이와 같은 노선개편 과정에서 개인의 수용성을 묻는 질문에 대해서는 전체적인 이동 시간에 대한 조건이 가장 중요하게 언급되었다. 노선 개편을 통해서 환승 이동이 늘어나게 되더라도 그 시간이 5분 이내가 되어야 한다는 의견이다. 3순위 빈도를 보인 '환승을 하더라도 전체 시간이 절약될 경우'를 포함하면 노선 개편의 가장 중요한 조건은 '이동 시간의 문제'라는 것을 알 수 있다. 노선 개편의 필요성을 인정하는 것과 별개로 노선 개편이 이용자들에게 혼란을 미칠 것이라는 우려 역시 큰 것으로 확인된다. 시민들이 바뀐 노선에 대해 혼란을 겪지 않을 수 있도록 하는 것이 노선 개편 시

가장 중요하게 고려해야 하는 점으로 꼽혔다. 굴곡도 문제나 사각지대 해소와 같은 기술적인 측면의 타당성도 중요했지만 결국 이용하는 시민들의 혼란을 줄이는 것이 노선 개편의 성패를 좌우하는 요인이라고 할 수 있다.

노선개편 유관문항 (문항 8번, 9번)	1순위 응답(빈도)	2순위 응답(빈도)	3순위 응답(빈도)	4순위 응답(빈도)
8. (노선개편) 귀하는 노선개편의 결과로 버스 환승을 추가적으로 해야 한다면 다음의 어느 조건에서 수용 할 수 있습니까?	하차 후 다음 버스가 5분 이내에 도착하는 수준(365건)	갈아타는 버스가 기존 버스보다 목적지에 가깝게 갈 경우(317건)	환승을 하더라도 전체 시간이 절약될 경우(304)	환승하는 곳에 이용하거나 들릴 만한 곳이 있을 경우(160)
9. (노선개편) 귀하는 노선 개편시 가장 중요하게 생각해야 하는 것은 다음 중 무엇이라고 생각하십니까?	시민들의 수용성 (기존 노선의 이용자들 혼란을 최소화하는 방 향)(414)	노선 구조의 합리성 (굴곡도, 중복도 해소) (360)	과소 운행 지역 등 사각지대 해소(288)	노선 운영의 경제성 (적자 노선 조정)(179)

■ **[운영 체계 변화 방향]** 공론 의제인 운영체제와 관련해서는 비용이 많이 들더라도 목표 시가 모든 버스를 직접 운영하는 공영제가 타당하는 의견이 전체 응답자의 1/3를 차지했다. 하지만 공영제와 준공영제를 혼합하는 방식의 운영체제에 대해서도 31%의 선호를 보였다. 이는 재정 소요라는 제약 조건을 '어쩔 수 없는 전제'로 받아들이는가 아니면 '그럼에도 불구하고'의 문제로 받아들이는가에 따라 상이한 입장으로 나타난다는 것을 의미한다.



■ 운영체계 개편에서 가장 중요한 항목으로 '버스 운영의 공공성'이라고 응답했다. 그리고 만약 재정 부담이 발생한다면 목포시가 추가적인 재정지원을 통해서 하는 것이 타당하고 응답했다. 외부광고 등 별도의 수입 구조 창출이나, 운영비용을 줄이는 방안 그리고 요금을 인상해서 비용을 충당하는 것도 목포시가 직접 재정지출을 늘리는 것의 후순위로 응답되었다. 이는 응답자가 목포시의 재정 여건에 대해 무지하거나 오해하고 있다가 보다는 버스 운영의 공적 책임이라는 맥락에서 목포시가 추가적인 재정투자를 할 필요가 있다는 것을 강조하는 것으로 보인다.

운영체계 유관문항 (문항 11번, 12번)	1순위 응답(빈도)	2순위 응답(빈도)	3순위 응답(빈도)	4순위 응답(빈도)
11. (운영체계) 귀하는 시내버스 운영체계를 개편 하는 과정에서 가장 우선적으로 고려해야 하는 사항이 무엇이라고 생각하십니까? 신중하게 하나만 선택해 주십시오.	버스 운영의 공공성 (489)	버스 운영의 안정성 (332)	운영비용의 적정성 (227)	버스노동자의 고용안 정성(194)
12. (운영체계) 귀하는 시내 버스 개편에 따라 감당해야할 재정적 부담이 커진다면 다음의 어떤 방법으로 해결하는 것이 타당하다고 생각하십니까?	목포시의 추가적인 재정 지원 (482)	외부광고, 관광노선 등 추가적인 수익 모델 발굴 (340)	버스 운영 규모의 조정 (287)	버스 요금 인상 (125)

2. 시민토론회 추진경과



시민토론회는 기본적으로 5개의 분임토의를 중심으로 진행하는 형태로 운영되었다. 그래서 1차에서 3차에 이르기까지 모두 분임 테이블 방식을 배치되고 진행되었다.



분임에서 논의된 사항은 전체 회원을 대상으로 발표시간을 가졌다. 개인의 생각이 아니라 분임의 정리된 이야기를 동료 위원들에게 전달하는 것을 통해서 공론 의제에 대한 합의를 이끌어내기 위해 노력했다.

시민토론회 진행 개요

■ 분임 운영은 특정 관점을 가진 시민참여단 위원의 집중을 방지하기 위해 주교통수단, 지역, 성별을 고려하여 분임을 배치하였다 또한 사전에 개별 분임의 위원 배치를 진행한 이유는 특정한 관점을 가진 시민참여단 위원의 집중을 예방한다는 측면도 있지만, 좀 더 공론 과정이 자연스럽게 이루어지기 위해서는 낯선 관계의 시민참여단 위원들이 좀 더 친밀한 관계를 형성하는 것이 필요했던 점도 있다. 실제로 1차 시민토론회에서는



분임 논의는 기본적으로 40분이 배정되었으나 각 분임 퍼실리테이터의 판단으로 시간 연장 요청이 있을 경우 다른 분임의 동의 하에 20분 추가, 10분 추가를 단계적으로 적용해 최대 30분의 시간을 추가로 배정하였다.



시민토론회는 회차 별로 공론주제가 배정되어 있었고 이에 따라 해당 공론주제에 대해 시민참여단의 구체적인 의견이 있을 경우 이를 사전에 공유하는 시간을 가졌다. 노선 개편의 경우에는 구체적으로 노선도를 마련해 발표하는 시민위원이 있었다. (유튜브 화면 캡처)

다소 서먹한 관계 때문에 분임 토론 시간이 40분 내외로 진행된 반면 2차 시민토론회에서는 1시간을 넘었고 3차 시민토론회에서는 1시간 30분 가까이 논의가 진행되었다. 공론 주제의 특징을 고려할 수도 있지만, 어느 정도의 친밀함이 속의 과정의 참여를 촉진한다는 점을 고려할 때 분임 지정 방식은 긍정적인 효과가 있었던 것으로 보인다.

분임배치표

1조		2조		3조		4조		5조	
연번	이름	연번	이름	연번	이름	연번	이름	연번	이름
1	선가연	1	김로운	1	최정인	1	김평화	1	손수영
2	양광일	2	원진숙	2	김광진	2	김애숙	2	서현정
3	박진	3	김종선	3	김종분	3	정창용	3	최의랑
4	엄태민	4	이효빈	4	강동성	4	윤은혜	4	홍광순
5	박현숙	5	김용민	5	육수연	5	홍성종	5	김정은
6	박재원	6	김명자	6	강호덕	6	강영순	6	김용재
7	박한별	7	노산	7	정정아	7	김윤희	7	이지연
8	박갑식	8	임경숙	8	박진영	8	노경윤	8	윤석권
9	박정화	9	기태호	9	김동민	9	김태랑	9	이성주
10	김의종	10	최송춘	10	김리우	10	김현솔	10	강재원

■ 시민토론회의 개최 과정에서 가장 우려가 된 부분은 참여율이었는데 이는 모든 시민참여 방식의 공론화 과정에서 중요한 쟁점 중 하나다. 특히 공론 주제가 버스라는 대중교통 수단인 만큼 교통의 핵심인 통학과 출퇴근 수요의 당사자를 참여시키기 위해 평일이 아닌 토요일 오후로 정례화하여 개최하였다 다만 참여하는 개인에게는 주말 개인시간의 희생을 전제로 한 것이기 때문에 참여의 또 다른 장애 요인이 되었다. 그럼에도 불구하고 최소 70%에서 최대 78%의 참석률을 보였다. 이는 매 회차 토론회마다 3명 내외로 참여한 예비위원의 효과도 있지만, 그만큼 공론 주제인 버스에 대한 시민들의 관심이 높았다는 것을 의미한다.

시민토론회 개최 결과

차수	일시	장소	참석자 (참석/총원)	논의 주제
1	11.4.(토) 14:00~18:00	폰타나비치관광 호텔 2층 연회장	37명 (남성 19명, 여성 18명 / 신도심 25명, 구도심 12명)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 노선개편안에 대한 선호 조사 및 분임 토의 발표 ◆ 개편 노선 현장답사 (1번 버스 탑승, 개편 전후 노선 운행 비교)
2	11.18.(토) 14:00~17:00	신안비치호텔 10층 연회장	39명 (남성 18명, 여성 21명 / 신도심 23명, 구도심 16명)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 운영체계 관련 선호조사 및 분임 토의 발표 ◆ 분임별 시민의견서 초안 작성 위원 선임
3	12.2.(토) 14:00~18:00	신안비치호텔 10층 연회장	35명 (남성 17명, 여성 18명 / 신도심 21명, 구도심 14명)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 공영제 검토사항 및 노선권 매입과정 설명 ◆ 감정평가 결과 질의응답 ◆ 분임별 의견서 초안 토의 및 시민참여단 의견안 확정

■ 개별 시민토론회의 개최 결과를 상세하게 살펴보면, 우선 노선개편 방향에 대해 다른 1차 시민토론회의 경우에는 위원들의 선호 투표 결과가 가장 극적으로 바뀌었다는 점을 주목할 필요가 있다. 이는 다소 전문적인 영역에 가까운 노선개편에 대해 일반 시민들이 가진 선입견 즉, '불편할 것이다'라는 우려가 공론 과정을 거치면서 '다소 불편하더라도 문제가 있는 노선이 바뀌었으면 좋겠다'라는 기대로 바뀌었다고 볼 수 있다.

1차 시민토론회 선호조사 결과

구분	참여자	전면개편	부분개편	보류/의견없음
(토론 전) 1차 조사	37명	16명(43%)	18명(49%)	3명(8%)
(토론 후) 2차 조사	34명	21명(62%)	12명(35%)	1명(3%)

■ 실제로 1차 시민토론회의 분임별 의견을 보면 노선 개편의 필요성에 대해서는 모두 높은 공감대를 보이는 것을 확인할 수 있고, 반면 시민들의 수용성을 높이기 위해서는 목표시가 좀 더 다양한 홍보와 지원 방안을 찾아야 한다는 주민이 확인된다.

1차 시민토론회 분임 논의 정리표 및 주요 의견

제1차 시민토론회 분임 논의 정리		공통 의견
분임 번호	1	참여자 (조성숙, 박유리, 신가연, 박지혜)
공통 분임 의견		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 교통체계 전면 개편 필요 ◆ 버스정류장 간 노선 중복 피하기 ◆ 불필요한 노선 없애기 ◆ 충분한 노선변경 홍보 ◆ 대중교통 이용 캠페인 병행해야
개별 분임 의견		<p>의견</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 죽교동-서부초-홍일고-주민센터 노선정리 필요 ◆ 버스 2, 6, 112, 108 번 등 배차간격 조정 노선 개선 <p>질문</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 개편 방식에 따른 예산 차이 ◆ 노선별 이용자 수(현행), 버스 1대 구입비용 ◆ 정류소별 소요경비(유지관리)
제1차 시민토론회 분임 논의 정리		공통 의견
분임 번호	2	참여자 (8명 포함)
공통 분임 의견		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 버스이용 확대 노력 필요 ◆ 학생들을 주 이용고객으로 상정하는 별도 계획 수립 ◆ 정거장 간격 좁은 곳 늘려야 함 ◆ 현행 홍보/어플 등 환승시간, 배차간격, 도착시간 정확성 강화
개별 분임 의견		<p>의견</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 주요 도로 중심으로 개편되면 곤란 ◆ 탄소중립 연계한 도시정책 필요 ◆ 용해동 기점으로 구도심 경유 노선의 경우 타 노선보다 배차간격 김 <p>질문</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 학생 이용현황, 정거장 거리 데이터(그외 버스 raw 데이터 제공) ◆ 노선 감정가, 차량가, 토지가 등 정보 제공
제1차 시민토론회 분임 논의 정리표		공통 의견
번호	3	참여자 (최정민, 김희분, 강호덕, 박선영, 강동현, 김광현)
공통 분임 의견		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 출퇴근 시간, 등학교 시간 배차 간격 탄력화 필요
개별 분임 의견		<p>의견</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 기차역, 터미널 막차 시간에 연동하는 시간표 필요 (막차시간 연계 버스도입) <p>질문</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 버스 주행 차도 갓길 주차 단속 필요(CCTV 설치등) ◆ 자전거길 도입 방법이 없는가. 갓길 확대 운영 방식 ◆ 무안 및 영암 행 버스의 출발시간표 게시 필요(연장 필요)

제1차 시민토론회 분임 논의 정리표			
분임 번호	4	참여자	정창용, 김동희, 김원호, 노영진
공통 분임 의견			
불필요한 노선개편 - 전면개편 취지 효율성, 경제성을 고려한 노선개편 필요성 공감 노약자 등 시민들의 수용성을 일차적으로 고려할 필요가 있고, 배차간격 단축을 목적으로 하는 개편이어야 함			
개별 분임 의견			
영남고속도로에서 1200미터 정도 도시 진입로에서 1200미터 정도 외곽 지역 연결 노선 부담(분담 필요성) 통학 배차 간격을 단축하는 노선 개편 남만버스 특히, 석현동 방면 배차간격 단축 및 시발점 등의 안내 확대 안내 미비, 교통약자 노선 확충 개편 선진체계 복원 (6과4)는 지역 문제			

공통 의견

- ◆ 불필요한 노선개편 - 전면개편 취지
- ◆ 효율성, 경제성을 고려한 노선개편 필요성 공감
- ◆ 노약자 등 시민들의 수용성을 일차적으로 고려할 필요가 있고, 배차간격 단축을 목적으로 하는 개편이어야 함

개별 의견

의견

- ◆ 외부지역 연결 노선 부담(분담 필요성)
- ◆ 통학 배차 간격을 단축하는 노선 개편
- ◆ 남만버스 특히, 석현동 방면 배차간격 단축 및 시발점 등의 안내 확대
- ◆ 버스 중심의 신호체계 도입

제1차 시민토론회 분임 논의 정리표			
분임 번호	5	참여자	정창용, 이영진, 서민호, 최지민, 이기민
공통 분임 의견			
버스 정류장 간격 재배치 (미모양 커브가 많은, 어떤지) 특정 시간대 등 이용자가 많은 시간에는 배차시간 차이가 적은 날 시간대는 배차시간을 길게, 평일			
개별 분임 의견			
영남고속도로에서 1200미터 정도 도시 진입로에서 1200미터 정도 외곽 지역 연결 노선 부담(분담 필요성) 통학 배차 간격을 단축하는 노선 개편 남만버스 특히, 석현동 방면 배차간격 단축 및 시발점 등의 안내 확대 안내 미비, 교통약자 노선 확충 개편 선진체계 복원 (6과4)는 지역 문제			

공통 의견

- ◆ 버스 정류장 전면 재배치 출퇴근 시간대 등 탄력 운영 방식 도입

개별 의견

의견

- ◆ 권역별 버스코스 운행(원도심, 신도심, 전체 순환)
- ◆ 버스 이용자를 고려한 노선 안내 및 개편 필요
- 질문
- ◆ 신도시 등 도시개발 시에 버스 노선 확충 고려

- 1차 시민토론회는 노선 개편을 중심으로 다룬 회차인 만큼 현재 노선과 장래 개편 노선을 서로 비교하는 답사 프로그램이 운영되었다. 1차 시민토론회가 열린 11월 4일 당일에 시민토론회가 끝나고 신청자에 한해서 1번 노선에 대한 답사가 진행되었다. 답사는 그림과 글씨로만 보았던 노선개편이라는 것이 실제로 어떻게 체감되는지를 확인하는 중요한 계기가 되었다. 실제로 시민참여단의 지원을 위해 만든 블로그에는 답사를 통해서 새롭게 느끼게 된 생각을 솔직하게 담은 후기글이 올라오기도 했다.

노선개편 답사 후기

2023.11.4 22:57 신고

답글

몰려트건강지원센터

그리고 오늘 공론화회에서 다양한 의견을 들려주시라고 해서서 몇 가지 아이디어를 올립니다

1. 버스 정류장에 탑승 배를 설치하여 승인과 기사님의 편리성 증진 (특히 퇴근길) 잘 만보이는 것들
2. 시장 주변 정류장엔 공을 설치하고 파주는 탑승 하차 모두의 안전 배치
3. 버스 주 이용고객이 학생인 만큼 설문조사 등으로 학생들의 의견을 수렴하고, 통학로 시간에 버스 및 차 간격 충실화 운영
4. 전포로와 고사동 전 학교가 일박 할날라는 추가 버스 운행
5. 첫차는 공파 새벽을 열어주는 감사의 마음 + 저소득층 이용확율이 높기때문 복지차원으로라도 연결
6. 출퇴근 시간 버스 간격 좁게 낮엔 낮게 뜨는 출퇴근엔 큰 버스 - 낮에는 작은버스 운행
7. 버스기사 고을 시 성별 근황을 고려하여 채용/종업과 빈알 근무 가능여부 포함 / 큰버스와 작은버스 운영 등을 활용하여
8. 최락지역을 오는 버스들은 아름다운 경관을 코스에 넣어서 관광객 이용을 높이기 (목포는 이런 곳이 너무나 많다고 생각함)
9. 우달산 보리미당 등 노인 인구가 많고 교통이 불편한 곳들은 신속성 보다는 최대한 접근성이 좋도록 노선 계획
10. 우등적이고 차요를 탈상으로 <모두의 버스>가 될 수 있도록 목포시의 다양한 국들이 경계를 넘고 교차하여 시민의 이동권을 높이는 중요한 기회가 되기를 바랍니다

2023.11.5 00:10 신고

답글

23Mokpbus

다양하고, 상세한 의견 감사합니다. 해당 의견은 이후 시민참여단의 의견 뿐만 아니라 별도로 공론화 위원회에 전달하여 목포시 의사결정 과정에 반영

이웃으로 추천

23M 2023

“안녕하세요~ 오늘 전면개편안 1번 버스를 타본 소감은 주요 정거장을 거치면서도 매우 빠르고 효율적이라는 것 입니다. 버스 노선이 잘 개편되어서 목포시민들의 가장 편리하고 안전한 이동수단이 되길 간절히 바래봅니다. 오늘 노선 설계자님께서 설명 중 중요한 이야기를 하셨는데 요약하자면 '자동차보다 버스가 편리해야' 사람들이 버스를 이용한다는 것으로 이해하였습니다. 제 생각에 자동차의 편리함은 1) 빠르고 2) 기다리지 않고 3) 출발지와 도착지에 가까워서 걷지 않아도 된다는 것(접근성) 이 아닐까 생각합니다. 목포시의 버스 노선이 위 3가지 사항을 최대한 반영하여 계획되기를 간절히 바랍니다. => 자동차보다 편리한 목포버스 ^^*”

■ 2차 시민토론회의 분임별 논의 결과를 보면 왜 사전 선호와 사후 선호 간의 차이가 크게 나타나지 않았는가에 이유를 확인할 수 있다. 거의 모든 분임에서 이후 목포 버스의 운영체계 개편에서 가장 중요한 덕목으로 '멈추지 않는 버스'를 강조했고, 이는 기존까지 민간 사업자에 대한 운영체계에 대한 불신을 보여주는 것이기도 했다. 이 때문에 상대적으로 운영의 안정성을 담보할 수 있는 운영체계에 대한 선호가 높게 나타났다고 볼 수 있다.

2차 시민토론회 선호조사 결과

구분	참여자	공영제	혼합	준공영제	무응답
(토론 전) 1차 조사	39명	22명(56%)	10명(25%)	6명(15%)	1(3%)
(토론 후) 2차 조사	35명	20명(57%)	11명(31%)	3명(8.5%)	1(3%)

2차 시민토론회 분임 논의 정리표 및 주요 의견

제2차 시민토론회 분임 논의 정리표				공통 의견
번호	1기	참여자	박현희, 서기연, 이 박현희, 김외경, 남	운영체계에 대한 의견 다양 ◆ (준공영제) 시에서 위탁 기업에 대한 통제 가능해야 ◆ 환경 요인 등 대중교통 활성화 정책 필요 ◆ 책임에 대한 목포시 역할 분명히 해야 ◆ 수익성에 대한 보장도 함께 고민할 필요가 있음
공통 분임 의견				
기 / 준공영제 / 준공영제에 대한 의견 다양함. 기시 기업 정병은 검토할 수 있어야 함. 거의 전의의식 많은 기업에서. 정병. 더 나은 도시의 경쟁력 제고 필요. 반은 보편적 공공(사)에서 저하한다. 반은 수익성이나 이익에 대한 보장이 필요함.				
개별 분임 의견				개별 의견 의견 ◆ 면허 취소의 기회가 있었는데 목포시가 못한 것은 이해하기 어려움 ◆ 공영제가 장기적으로는 경제성이 있다고 생각함 (기업은 이윤에 대한 부분을 고려하지 않을 수 없음) ◆ 새로운 운영방식에 대한 고민도 필요 ◆ 신안, 무안 등 인근 지역과 통합 운영에 대한 고민이 필요
다른 도시에서 하려는 것 같은 것 같아 있는데 연구조사 현재는 장기적으로 생각해서 하려고 함. 현재의 역할이 기시 저하. 기업은 수익을 창출할 수 있어야 함. 공공에 대한 필요성. 제2차 운영체제에 대한. 다양한 연구. 비용부담. 인건비 등 작업 운영하는 기업이 부담하 고의 사업주. 운영체제에서 인건비 문제. 공공성에 대한 무엇을 연구하는 것. 공공성에 대한 운영체제에 대한 시의 의견. 공공성에 대한 운영체제에 대한				
210억에 대한 자료요청 현황에. 정병희. 준공영제의 비용에 대해.				자료 요청 ◆ 노선권 매입 210억원에 대한 근거 요청 ◆ 운영체계 별 비용에 대한 정보 제공 ◆ 목포시 재정현황에 대한 정보 제공

제2차 시민토론회 분임 논의 정리표				공통 의견
번호	2	참여자	8명	공영제 찬성이 다수 ◆ 버스운영의 안정성이 제일 중요 ◆ 고용 안정성 중요(버스 문제의 원인이 노동자들은 아님) ◆ 정책 연계 및 운영성 차원에서도 공영제가 유리
공통 분임 의견				
공영제 찬성 압도적 버스 운영의 안정성이 제일 중요 (운영체제와 운영체제) 고용 안정성 중요 (노동자들은 아님) 정책 연계 및 운영성 차원에서 공영제 유리				
개별 분임 의견				개별 의견
초기 혼합운영 체제 도입으로 운영체제 전환 필요 버스 하나만 볼 것이 아니라 탄소중립에 따른 자전거, PM 등 전체 이동권과 관련한 고민을 병행해야 함 지방공사를 할 경우 별도의 수익사업을 할 수 있으므로 경영에 도움이 될 것 공기업 특별회계 방식도 큰 장애요인은 없음(현직 공기업 직원 분과원 의견) 혼합 운영할 경우 용역결과 중 1, 4 사업권을 우선으로 하고 장기적으로 2, 3 사업권을 포함하는 방식으로 접근하는 것이 타당함				의견 ◆ 초기 혼합운영하되 장기적으로 전면 공영제 전환 계획 필요 ◆ 버스 하나만 볼 것이 아니라 탄소중립에 따른 자전거, PM 등 전체 이동권과 관련한 고민을 병행해야 함 ◆ 지방공사를 할 경우 별도의 수익사업을 할 수 있으므로 경영에 도움이 될 것 ◆ 공기업 특별회계 방식도 큰 장애요인은 없음(현직 공기업 직원 분과원 의견) ◆ 혼합 운영할 경우 용역결과 중 1, 4 사업권을 우선으로 하고 장기적으로 2, 3 사업권을 포함하는 방식으로 접근하는 것이 타당함

제2차 시민토론회 분임 논의 정리표			공통 의견
번호	2	참여자	8명
공통 분임 의견			<p>공영제 찬성이 다수</p> <ul style="list-style-type: none">◆ 버스운영의 안정성이 제일 중요◆ 고용 안정성 중요(버스 문제의 원인이 노동자들은 아님)◆ 정책 연계 및 운영성 차원에서도 공영제가 유리
공영제 찬성 압도적 버스 운영의 안정성이 제일 중요 (운영체제와 운영체제) 고용 안정성 중요 (노동자들은 아님) 정책 연계 및 운영성 차원에서 공영제 유리			

제2차 시민토론회 분임 논의 정리표			공통 의견
번호	5	참여자	최서민, 이석우, 이지현, 김광재, 서하준
공통 분임 의견			운영 안정성, 투명한 경영, 시민의 참여 및 민영제에 대한 폐습을 답습하지 않기 위해 공공성 강화 필요
개별 분임 의견			<p>의견</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 민영제에서 공영제로 전환시 노동자들의 고용승계 필요 ◆ 목포 신안 통합 추진을 고려하여 운영체계를 일원화하는 것이 타당함 ◆ 차고지, 가스충전소, 버스 관리 및 정비 부분 영역에 대한 고민 ◆ 구간별 흑자, 적자 노선 구분을 명확하게 하여 사업권 분쟁 발생을 사전차단 <p>자료요청</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 기존 노동자 고용승계 방안은 있는지?

■ 1차 시민토론회와 2차 시민토론회가 노선개편과 운영체계라는 구체적인 공론 주제를 바탕으로 진행되었다면 3차 시민토론회는 시민참여단의 구체적인 산출물로 시민의견서를 작성해야 하는 과제가 있었다. 의견서라는 구체적인 형식을 지닌 문서로 시민참여단의 의사를 확인한다는 것은 2023년 공론화 과정의 중요한 특징 중 하나다.

■ 시민의견서 방식을 채택한 것은 공론 주제에 대한 시민들의 의견을 좀 더 구체적이고 직접적으로 제시하기 위해서다. 이를테면 용역사가 시민토론회의 결과를 정리하는 방식은 불가피하게 시민들의 의견의 우선순위에 대한 오해를 만들 수 있다. 그래서 공론화 결과에 대해서 시민들이 자신들의 의견이 정확하게 전달되지 않았다는 인식을 갖게 할 우려가 있다. 특히 공론 주제인 버스 문제는 이미 지역 사회에서 오랜 갈등 의제였던 만큼 시민들의 의사가 정확하게 전달되도록 하는 것이 공론 과정 이후의 결과 수용성에 있어서 중요했다. 하지만 시민들이 직접 의견서를 작성한다는 것은 쉽지 않은 과정으로 참여하는 시민들의 노력이 수반되어야 하는 절차다.

■ 이를 위해서 2차 시민토론회 종료에 맞춰서 각 분임별로 시민의견서 초안을 직접 작성할 수 있는 위원을 선임하도록 했다. 2차례의 분임 토론 과정을 통해서 분임의 논의 과정을 가장 잘 정리할 수 있는 위원을 선정하도록 한 것이다. 또한 초안 작성에 도움이 될 수 있는 별도의 양식을 개발하여 각각의 항목을 채우는 방식으로 작성하도록 했다. 5명의 초안 작성 위원이 참여했고 이를 종합하여 3차 시민토론회에서 주되게 논의한 시민의견서 초안을 제안했다.

3차 시민토론회 시민의견서 작성을 위한 위원작성 초안 및 논의용 취합본

목포형 대중교통 체계 구축을 위한 시민공론화위원회 시민참여단 의견서 초안 양식			
분임	3조	초안작성자	김광진
공동 분임 의견			
1. 공론화 주제에 대한 의견			
시민참여단은 노선개편, 운영체계 개편 그리고 노선권 인수에 대한 사항을 공론화 주제로 하여 시민토론회를 개최하였고, 분임토론을 통해서 시민참여단 위원들의 의견을 토론했었다.			
(1) 노선개편 안			
노선개편안에 대한 우리의 의견은 토론회 초반에는 부분개편에 동의하는 위원들이 많았으나, 공론화위원회의 개편안 정보공유와 토론을 거치면서 전면 개편의견으로 바꾸어 동의하는 참여위원이 늘었다. 1차 토론 후 3조 참여위원 9명 중, 전면개편(6명), 부분개편(2명), 기타의견(1명) 등으로 전면개편 찬성의견으로 모아짐.			
(전면개편) 큰도심(면도심-신도심)을 연결하는 급행간선을 신설하여 간편화하고 시간절약 효과 달성하는게 좋겠음. (1)목포역-버스터미널, (2)목포역-백년대로-전남도청(남악), (3)버스터미널-전남도청(남악), (4)버스터미널-시청, (5)목포역-시청 등 주요 교통 지점에 대한 최단시간 교통망을 마련한 다음, 간선, 지선으로 환승시스템을 마련하여 효율적인 시내버스 교통망을 구축함. 환승의 경우 대기시간을 5-10분 이내로 짧게 설계함.			
※현재 광주광역시에는 간선, 지선, 순환선 외에도 급행간선 교통체계를 갖추고, 주요 교통거점(수원, 첨단, 버스터미널, 상무지구, 북구, 남구, 동구 등)에 빠르게 접근할 수 있는 교통체계를 구축하고 있음.			
현재 공론화위원회가 제시한 노선개편안에는 도로 여건, 구도심-신도심 간의 연결 등에 초점을 두고 있으나, 목포방문관광객(2022년, 730만) 등의 외생변수를 반영하고 있지 못함. 따라서 주요 관광지(유달산, 해상케이블카, 평화광장, 갯바위, 근대역사문화관, 일대 등)에 대한 시내버스 접근성을 강화할 필요 있음. 많은 외지 관광객이 고속버스나 고속철도를 이용하여 목포에 도착한 다음 바로 관광지를 방문하고 있음. 목포관광객 1,000만 시대를 대비하여 이에 대한 시급한 대처가 필요한 실정임.			
전면개편 시, 인구 급증지역(예: 백천지구)에 대한 신규노선 투입 등을 통해 정주여건 개선 필요함.			
이를 위해, 목표시는 다음과 같은 사항을 고려해야 한다.			
모든 노선을 전면 개편하여 운영할 시, 시민들의 시내버스 이용에 대한 혼란 우려가 있음. 이는 충분한 사전홍보와 초기 혼란 최소화로 극복할 수 있는 사안임.			

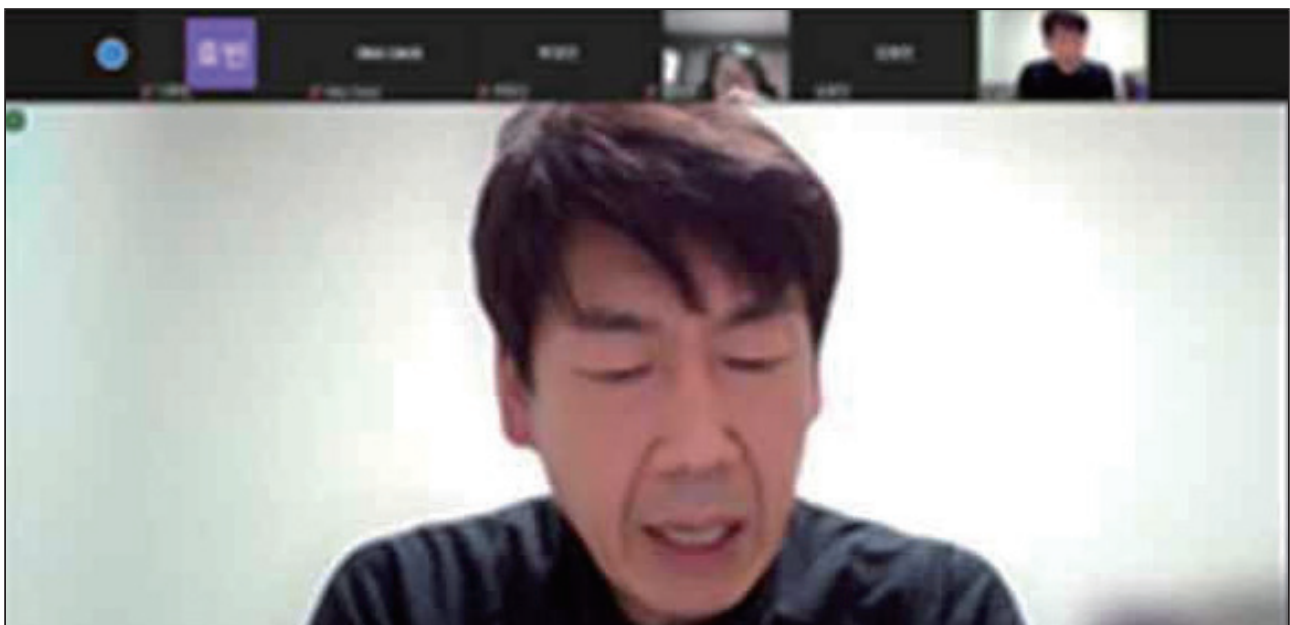
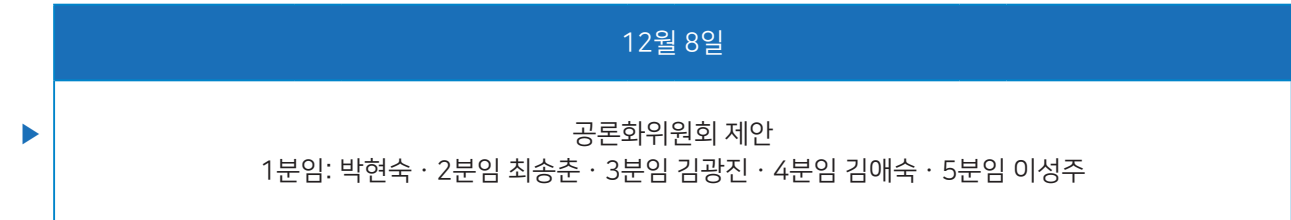
목포형 대중교통 체계 구축을 위한 시민공론화위원회 시민참여단 의견서 초안 양식			
분임	2분임	초안작성자	이효빈
공동 분임 의견			
1. 공론화 주제에 대한 의견			
시민참여단은 노선개편, 운영체계 개편 그리고 노선권 인수에 대한 사항을 공론화 주제로 하여 시민토론회를 개최하였고, 분임토론을 통해서 시민참여단 위원들의 의견을 토론했었다.			
(1) 노선개편 안			
노선 개편안에 대한 우리의 의견은 전면개편입니다.			
이를 위해, 목표시는 다음과 같은 사항을 고려해야 한다			
1.홍보도 자주 해야하고 버스 어플도 기술적으로 보완해야 한다.			
2. 환승시간과 배차간격을 줄게 하고 예측이 가능하게 해야한다.			
3. 정거장 간격을 늘려야 합니다.			
또한 이를 위해 목표 시민들은 다음 같은 사항을 고려해야 한다			
자가를 이용을 줄이는 캠페인이 있어야 합니다.			
탄소중립의 의미를 생각하여 대중교통을 많이 이용해야 합니다.			
(2) 운영체계 개편안에 대해			
운영체계 개편안에 대한 우리의 의견은			
공용제를 적극 찬성합니다.			

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민공론화위원회 시민의견서(안)
<p>시민참여단은 노선 개편, 운영 체계 개편 그리고 노선권 인수에 대한 사항을 다음과 같이 논의하고 확인하였다.</p> <p>(1) 노선 개편안에 대한 우리의 의견은 전면개편으로 의견이 모아졌다. 시민위원들은 전면개편안이 불필요한 노선을 줄이고 대신 시민들이 원하는 노선을 추가하는 데 도움이 될 것이라 기대하였다.</p> <p>목포시는 노선 개편에 따른 시민들의 혼란을 최소화하기 위해 타 지방자치단체의 사례를 반면교사로 삼아 홍보 캠페인, 정보 제공 등의 조치를 면밀히 세워야 한다. 또한 10분 이내의 배차 간격에 대한 원리와 더불어 출퇴근, 통학 시간의 경우에는 배차를 늘리고 다른 시간에는 배차를 줄이는 탄력적 운영에 대해 적극적으로 검토하여야 한다.</p> <p>우리 시민들은 개편된 노선의 필요성을 이해하고 특히 위기 시기에 한소배출을 줄이기 위한 구체적인 실천으로 시내버스 이용을 늘리기 위한 노력을 함께 해야 한다. 적극적으로 의견을 밝히고 참여하여 노선개편안이 조기에 정착할 수 있도록 한다.</p> <p>(2) 운영 체계에 대한 우리의 의견은 공영제로 모아졌다. 이는 시내버스의 운영 안정성을 고려할 때 목포시가 운영을 책임지는 운영 체계가 바람직하다. 특히 더 이상 시내버스가 수익사업이 될 수 없고 사실상 공공재에 가깝게 운영될 수 밖에 없는 조건을 고려한다면 공영제로 운영하는 것이 자연스럽다.</p> <p>(2) 운영 체계에 대한 우리의 의견은 혼합운영제로 모아졌다. 완전한 공영제에</p>

<p>대한 선포가 많았으나 경험이 없는 목표시의 시행착오가 우려되었고 무엇보다 목표시의 재정 상 여력에 대한 우려가 컸다. 하지만 혼합운영제로 하더라도 공영제와 위탁운영 간에 5:5의 균형이 유지되어 노선 위탁형이 우위에 있는 형태는 바람직하다.</p> <p>목포시는 운영 체계의 안정성을 확보하기 위한 조건으로 운영의 투명성이 중요하다는 것을 고려해야 한다. 이런 운영체계든 운영의 투명성이 시민들의 신뢰 확보를 위한 최소한의 조건이라는 점을 고려해야 한다. 또한 이번 버스 사태에서 버스 노동자들은 피해자라는 점을 고려하여, 고용이 지속적으로 유지될 수 있는 방안을 적극적으로 모색할 필요가 있다.</p> <p>우리 시민들은 버스 운영에 대해 더욱 관심을 가져야 한다. 버스는 전체 목표시민들이 함께 부담하여 운영하는 공공서비스이고 또한 운영 상의 부담을 줄이기 위해 적극적으로 버스 이용을 늘릴 수 있는 방안을 함께 고민하고 제안하여야 한다.</p> <p>(3) 노선권 매입에 대한 우리의 의견은 현재 제시된 노선 매입절차를 보완해야 한다는 것이다. 노선권 매입이 시민들의 신뢰를 저버린 지역 기업에게 편취를 주는 방식의 보상이 되어서는 안된다.</p> <p>목포시는 무단 운행중단 시기에 시민들의 피해와 그동안 버스업체가 받아간 지원금 규모를 고려하여 버스업체가 시민들에게 책임을 지야 하는 부분에 대해서는 책임질 질 수 있도록 하여야 한다.</p> <p>(3) 노선권 매입에 대한 우리의 의견은 목표시가 좀 더 적극적으로 협상을 하여 현재 공개된 감정 평가액보다 낮은 가격으로 매입해야 한다는 것이다.</p> <p>목포시는 노선권 매입이 어쩔 수 없다고 하더라도 이를 수용해야 하는 시민들의 감정을 해야 하며 이를 설득하기 위한 노력이 필요하다. 특히 목표시의 노선 매입이 향후 지속적으로 버스업체에 지원해야 하는 비용을 아끼고, 시민들에게도 더욱</p>

■ 초안을 취합하는 과정에서는 불가피하게 공론 의제에 대한 상이한 입장이 나오게 되는데, 이는 논의용 시민의견서 초안에 모두 포함되도록 했다. 즉 경합하는 입장이 모두 반영되도록 초안을 만들고 이를 3차 시민토론회의 논의과정을 통해서 분임 토론을 거쳐서 공론 주제에 대한 입장을 정리하도록 하였다. 그리고 3차 시민토론회에서는 제출된 시민의견서 초안을 바탕으로 분임별 의견서를 작성하도록 했고, 이를 전체 시민참여단 회의를 통해서 쟁점되는 사항을 중심으로 축소 심의하는 방식으로 확정했다. 시간이 많이 소요되는 방법이지만, 상호 간의 차이가 나는 생각들을 조율하고 시민참여단 공동의 입장을 함께 수립하도록 하기 위해서는 시민참여단 전체의 합의를 전제로 하는 시민의견서가 마련될 필요가 있었다.

시민의견서 작성 절차



11월 28일 온라인 회의 모습

■ 2023년 공론화 과정 중 시민참여단의 시민토론회에서는 각 회차마다 사전 선호조사와 사후 선호조사를 통해서 시민참여단 위원들이 숙의 과정을 통해 인식변화가 발생했는지를 살펴보는 과정이 있었다. 단 한 차례라도 시민토론회에 참여한 적이 있는 41명의 시민참여단 중에서(예비위원 포함) 최초 선호와 최종 선호에서 변화가 한 차례라도 나타난 사람은 총 15명으로 확인된다. 이는 시민토론회에서의 숙의 과정을 통해서 기존에 가지고 있었던 생각에 영향을 미쳐 변화에 이른 대상이 36.5%에 해당한다는 것을 의미한다.

■ 이 중 노선개편과 운영체계라는 2가지 공론의제에서 모두 변화를 보인 사람은 총 3명이었다. 이중 예비위원인 김경선 위원은 "원래 버스를 타고 다니는 사람이 아니다. 그래서 직접 참여해 버스를 직접 이용하는 사람들의 이야기를 들으면서 생각이 바뀌게 되었다"고 말했다. 이는 강호덕, 김준환 위원도 모두 주 교통수단으로 버스를 이용하지 않는 모집단이었다는 점을 고려할 때, 버스 이용자의 이야기를 통해서 기존에 가지고 있던 생각이 변화했다는 것을 추정해볼 수 있다.

위원명단		1차(노선개편)		2차(운영체계)		마지막 선호		
위원	000	전면	-	공영제	공영제	전면	공영제	X
	000	부분	부분	준공영제	혼합운영	전면	공영제	0
	000							
	000	-	전면	혼합운영	혼합운영	전면	공영제	X
	000	전면	전면	준공영제	공영제			
	000	부분	부분	공영제	공영제	전면	공영제	X
	000							
	000	부분	부분					
	000							
	000	전면	전면	공영제	공영제			
	000	전면	전면	공영제	공영제	전면	공영제	X
	000							
	000	전면		준공영제	준공영제	전면	공영제	X
	000	전면	전면	공영제	공영제	전면	공영제	X
	000	부분	부분	혼합운영	혼합운영	전면	공영제	X (기부채납)
	000							
	000	전면	전면	준공영제	(3가지 모두 비동의)	전면	공영제	X
	000	부분	부분	공영제	공영제			
	000					전면	공영제	X
	000							
	000							
	000	전면	전면	혼합운영	혼합운영			
	000	부분	부분	공영제	공영제			
	000	전면	전면					
	000	전면	전면	준공영제	준공영제	전면	준공영제	X
	000	부분	부분	혼합운영	혼합운영	부분	공영제	X
	000	전면	전면	혼합운영	혼합운영	전면	공영제	X
	000	전면	전면	공영제	공영제			
	000							
	000			공영제	공영제	전면	공영제	X
	000	부분	전면	공영제	공영제	전면	공영제	X
	000	부분	전면	혼합운영		부분	공영제	X
	000							
	000							
	000							

위원명단		1차(노선개편)		2차(운영체계)		마지막 선호		
위원	000	-		공영제	공영제			
	000							
	000							
	000	-	부분	혼합운영		전면	공영제	X
	000	부분	전면	공영제	공영제	전면	공영제	X
	000	부분	부분	공영제	혼합운영	부분	혼합운영	X
	000			공영제	공영제			
	000	전면	전면	공영제	공영제			
	000	부분	부분	공영제		전면	공영제	X
	000	부분	부분	공영제	공영제	전면	공영제	X
	000	전면	전면	공영제	공영제			
	000	전면	전면	혼합운영	혼합운영	전면	혼합 운영제 (혼합 공영제)	0
	000	전면	전면	공영제	공영제	전면	공영제	X
	000	-	전면	공영제	공영제			
	000							
	000							
예비위원	000	부분	부분	혼합운영	혼합운영	부분	혼합운영	X
	000	부분	전면	공영제	준공영제			
	000	부분						
	000							
	000	부분	전면	준공영제	혼합운영	전면	혼합운영	X
	000							
	000			혼합운영	혼합운영	전면	혼합운영	X
	000			공영제	공영제			
	000							

시민토론회 질의응답 자료 ■ 공론 과정에서는 모든 정보가 완벽하게 제공될 수가 없기 때문에 과정이 진행되는 과정에서 추가적으로 확인해야 하는 사항에 대한 정보 확인 절차가 매우 중요해진다. 2023년 공론화 과정에서는 이를 '의견 제시와 답변 과정'으로 제도화하여 운영했다. 1차 시민토론회에서 각 분임별로 제기된 의견에 대해 목포시에 답변을 요청하여 이를 직접 시민참여단 위원에게 제공하는 방식으로 정보 제공이 이루어졌다.

1차 시민토론회 의견에 대한 답변 자료

의견 분야	세부 의견	검토 여부	의견
노선 관련	노선 변경에 대한 구체적이고 상세한 홍보계획 수립	O	◆ 노선개편안이 확정되면 1달 이상 홍보 이후 추진 (큰 글자 중심의 노선도, 홍보 책자 가구별 배포 등)
	죽교동-서부초-홍일고-주민센터 노선 정비	O	◆ 해당 구간은 노선 개편안 검토 시 충분히 검토하였음 (*해당 노선이 학교를 거치는 통학노선이라는 점을 인지하고 있고 이에 대해서도 노선개편 사항에서 주요하게 다뤄진 사항이라는 점을 확인했습니다)
	2, 6, 112, 108 번 배차간격 개선 필요	△ (2, 108)	◆ (2) 현재는 효율성 중심의 노선 개편안으로 향후 노선 수요에 맞추어 조정 가능 ◆ (108) 목포-무안 노선으로 무안군의 비용 부담 여부에 따라 조정 ◆ (6, 112) 해당 노선은 수요 부족으로 폐선 예정 노선으로 검토 불가, 6번의 경우 제일중 통학 노선으로 부분개편에서는 3번 노선, 전면개편 시 환승 필요한 만큼 통학 전용 노선 검토 예정
	용해동 기점 구도심 경유 노선의 배차간격을 타 구간 노선과 유사하게 조정	× (6, 112)	◆ 현재는 효율성 중심의 노선 개편안으로 향후 노선 수요에 맞추어 조정 가능 (*낭만버스 노선이라는 점을 인지하고 있으며 이후 운영과정에서의 추가적인 변화를 염두에 두고 있다는 답을 확인할 수 있었습니다)
	KTX, 시외버스 막차와 연계된 버스 운행	△	◆ 노선 개편 추진 과정에 반영 예정
	원도심, 신도심, 전체 순환 등과 같은 권역별 버스노선체계가 합리적	O	◆ 현재 전면 개편안에 반영됨(노선 기능의 명확화)
	정기적인 노선조정 시기를 수립하여 진행하는 것이 필요 (5년 혹은 10년 주기 등)	O	◆ 현재는 시스템 구축단계로 구축 이후 안정화 과정을 통해 시스템 조정(노선개편) 시기를정기적으로 실시할 예정(대중교통기본계획 연계 검토)

의견 분야	세부 의견	검토 여부	의견
시설 관련	버스 정류장 정비	△	◆ 노선개편에 행정력 집중이 필요에 따라 정류장은 1차적으로 안전 문제가 예상되는 지주식 정류장을 중심으로 정비할 예정
	버스 도착정보의 정확성 보장 (어플리케이션 등)	○	◆ 목포시는 초정밀 위치기반 서비스를 제공하여 정확성이 매우 높음 ◆ 현재 목포시에서 운영중인 어플리케이션은 없으며 (현재 2개 사설업체 운영중), 목포시교통정보센터 홈페이지(모바일 가능) 이용 시 정확한 버스 운행정보 확인 가능
	버스 주행 도로에 대한 갓길 주차 금지 필요	○, △	◆ 목포시 도시 특성과 연계된 부분으로 주차장이 부족하여 단기적으로 갓길 주차를 금지할 경우 혼란이 예상됨 ◆ 버스 정류장 인근 주정차는 단속을 강화할 계획임
	배차간격이 긴 독천 등 출발차량의 경우 출발 시간표를 별도 게시할 필요	○	◆ 노선개편 과정에 반영하겠음
	버스 중심의 신호체계 도입 검토 (버스 우선 신호제)	△	◆ 신호체계는 경찰 소관 사항으로 향후 경찰 측과 협의하여 검토하겠음
시민 수용성 관련	버스 이용활성화를 위한 캠페인 병행	○, △	◆ 노선개편 과정에 반영 ◆ 중장기적 관점의 캠페인 계획 수립 예정
	통학시간을 배려한 탄력 운행제 도입	○, △	◆ 노선개편안에 반영되었으며, 교육청과 연계하여 통학 편리성을 높일 계획
	탄소중립 등 계획과 연동한 대중교통 계획 수립 필요	○	◆ 「교통약자이동편의증진법」에 따라 시내버스 대폐차 시 저상버스 도입이 의무화되었으며, 환경친화적 (전기, 수소, CNG 등) 버스 우선 도입이 권고됨. 이에 따라 현재 차량 대폐차와 연계하여 저상버스 및 친환경 차량 도입 추진중임
	저상 버스 도입 등 교통약자를 위한 버스계획이 있는지	○	

■ 다만 2차 시민토론회의 의견은 정보 제공으로 해소하기 어려운 정책 질의에 가까운 것이어서 이에 대한 답변이 제공되지 않았다. 노선개편이라는 의제와 운영체계라는 의제의 차이가 실제 의견 제시의 형태에 영향을 미쳤기 때문이다.

2차 시민토론회 의견사항 목록

의견 분야	세부 의견
운영체계 관련	노선 위탁시 위탁업체에 대한 통제 방법은 무엇인가?
	운영체계별 기존 노동자 고용승계 방식의 차이가 있는지?
	(혼합운영) 사업권 방식으로 하더라도 공영제와 준공영제으 균형을 맞출 순 없는지?
	운영체계와 상관없이 운영의 투명성을 높일 수 있는 방안에 대한 검토 필요
	흑자 노선, 적자 노선을 구분하여 관리할 수 있는지?
대중교통 일반	신안, 무안 등 인근 지역과 통합 운영의 가능성은 없는지?
	버스 외에 자전거, PM 연계 계획이 있는지?
	버스 운영에 시민참여를 활성화하기 위해 공론화 이후에도 버스발전 토론회 같은 것을 이어갈 수 있는지?
기타	감정평가 과정 및 결과에 대한 상세한 설명 필요
	차고지나 충전소 등 버스 인프라의 소유와 관리는 어떻게 되나?

3. 공론화위원회 회의 결과 : 권고문 도출

■ 10차에 걸친 공론화위원회의 회의 과정에서 공론 의제에 대한 집중적인 논의가 이루어진 6차와 7차 회의에서는 위원별 질의 및 의견 사항을 별도로 정리하여 차기 회의 전까지 보고하는 절차가 있었다. 이는 구체적인 의사결정을 해야 하는 시기가 가까워짐에 따라 개별 공론화위원들의 판단에 추가적인 정보제공이 필요해졌기 때문이다. 많은 경우 단순 질의나 의견보다는 정책 의견에 가깝게 제시되었다.

6차 공론화위원회 질의응답

위원명	개별 의견	의견
최완석 위원 김혜선 위원 김성우 위원	<p>① 환승을 전제로 한 노선개편안에 대한 우려가 큼. 현재 용역결과로는 간선 10분,지선 30분의 배차 시간인데, 이는 환승시간이 과도하게 나타날 수 있음</p> <p>◆ 전면 개편의 환승 연계에 대한세부적인 대책은?</p> <p>◆ 현재 목포시의 행정력이 전면개편을 통해서 나타날 수 있는 복합적인 문제를 처리할 역량이 되는가?</p> <p>◆ 시민들의 욕구를 충족하려면 상당히 많은 투자를 해야 하는데, 목포시가 그런 재정계획을 수립할 여력이 되는가?</p> <p>② 목포시가 대중교통 중심의 교통체계로 가기 위한 준비가 되어 있는가도 매우 중요한 부분인데, 버스 주행 도로에 대한 주차단속을 실시해야 함</p> <p>◆ 이와 같이 현재에도 가능한 방법을 하기 위한 준비가 되어 있는가?</p>	<p>① 노선별 배차 간격은 현행 노선보다 짧음. 현재 시민들이 이용하는 것과 큰차이 없음 (대도시와 기준이 다름)</p> <p>◆ 환승 연계는 노선 개편 실무 중에 수정 보완이 필요하며, 이를 위해 현재 버스와 목포시가 공동 추진단을 구성하여 대응할 계획, 개편 방향의 빠른 결정 필요</p> <p>◆ 현재 목포시 예산 상황을 고려하여 목포형 대중교통 시스템 구축안을 수립</p> <p>② 주차 문제는 단순히 접근할 사항이 아님. 현재 목포시 주차장 수급 실정과 연계하여 단속을 강화할 필요성이 높으나, 대중교통을 방해하는 불법 주정차는 더욱 강화할 예정임</p> <p>◆ 국민 신문고 등을 통해 시민분들이 적극적으로 신고해주시고 있음</p>
박은주 위원	<p>노선을 효율성이라는 측면에서 볼 것만이 아니라 실제 주요하게 필요로 하는 이용자 동선이라는 관점에서 살펴볼 필요가 있음 (대표적으로 버스종합터미널과 목포역을 연계하는 노선의 도입과 확대 필요)</p>	<p>노선개편안 검토 과정에서 빅데이터 (교통카드, 통행량 등)과 도시구조, 통학 등을 종합적으로 고려하였음</p> <p>터미널~목포역 노선은 전면개편 기준 간선 2, 3번 등 간선이 담당하여 공급이 충분함</p>
최지선 위원	<p>현재 제공된 자료에서 전면개편과 부분개편의 운행 시간 변화와 관련한 데이터에서 부분개편 부분의 시간 효과(회룡-목포역 운행시간과 목포역-회룡 운행 시간이 차이가 난다)가 명확하지 않은 부분에 대한 설명 필요: 개편안의 운행 시간 편익에 대한 근거와 상세 내역을 제공할 필요가 있음</p>	<p>회룡-목포역의 전면개편안과 부분개편안의 운행 구간이 동일하여 동일한 시간이 소요됨</p>

위원명	개별 의견	의견
최현주 위원	<p>현행 정류장 배치를 전제로한 노선개편이라는 한계가 명확함. 즉, 차제에 정류장 재배치에 대한 사항을 고려하면서 노선개편안이 마련될 필요가 있을 것임</p> <p>◆ 목포시의 정류장 재배치 계획이 있는지? 있다면 해당 계획의 기준은 무엇인지? 그리고 노선개편안에 미치는 영향은?</p> <p>◆ 시민들의 버스 수요를 고려한 노선체계가 마련되어야 하는데, 용해동 주민의 경우 동부시장 연계노선이 필요한 것과 같은 이용 필요에 대한 보완 가능성?</p>	<p>◆ 노선 개편을 통해 운행 지역을 확대할 경우 현행 정류장을 기준으로 노선개편안을 수립하는 것이 맞지 않으나, 현재 목포시는 과밀된 정류장을 정비해야 하는 입장으로 현행 정류장 기준 노선개편안 수립이 한계로 보기 힘듦</p> <p>◆ 이후 일부 정류장이 폐쇄될 예정</p> <p>◆ 1차적으로 안전을 해치는 정류장을 개선하고 중장기적으로 개선할 예정임</p> <p>◆ 일률적인 기준으로 정류장을 재배치하는 것은 비용 문제와 생활환경 등의 문제가 있으므로 실무적인 추가 검토가 필요함</p> <p>◆ 타 시군 조례 검토 결과 약 300~500m 수준의 정류장 배치 기준이 있음</p> <p>◆ (용해-동부시장) 낭만버스 노선이 있으며, 향후 노선 수요에 따라 조정 가능</p>
노창균 위원 김종익 위원 정태관 위원	<p>노선개편과 함께 자전거나 보행 등 다른 교통 수단과의 연계를 고려하는 교통계획이 수반될 필요가 있음</p> <p>◆ 공유자전거 등 PM과 버스의 연계 필요 (노창균 위원)</p> <p>◆ 녹색교통 확충 방안과 연계(김종익 위원)</p> <p>◆ 연계 필요성(정태관 위원)</p>	<p>향후 수립 예정</p> <p>현재는 목포형 대중교통 시스템 구축 단계(1단계)로 항활성화 단계(2단계 예정)로 진행됨에 따라 자연스럽게 보강될 것임</p>

7차 공론화위원회
질의응답

위원명	개별 의견	의견
노창균 위원	<p>부와 전남도 등이 추진하는 정부사업과 연계 필요*</p> <p>: 목포를 중심으로 하는 서남권 광역교통망 구상 연계 - 혼합형에 대한 상세계획 및 소요예산 수립 제안</p> <p>*rise 사업: 교육부는 8일 지역혁신중심 대학지원체계(RISE*(이하, 라이즈)) 시범지역으로 ▲경남 ▲경북 ▲대구 ▲부산 ▲전남 ▲전북 ▲충북 등 모두 7개 시도를 선정, 발표했다.</p> <p>라이즈는 교육부가 가지고 있는 대학 지원 권한을 지자체에 넘겨 지역발전과 연계해 선택과 집중으로 지역 대학에 투자할 수 있도록 하는 사업으로, 2025년부터 전국적으로 시행할 계획이다. 이날 발표된 시범 지역은, 2025년 2월까지 2년간 운영된다. 출처 : 에듀프레스 (http://www.edupress.kr)</p>	<p>현재 내부적으로 공사설립(3년)을 준비 중이고 이에 따라 공영노선의 확대를 고려한 전환 계획을 마련하고 있습니다.</p> <p>◆ 제안해주신 국고보조사업과의 연계는 사업 내용을 확인하고, 시행 자치단체인 전라남도 와 협의를 통해서 연계 방안을 살펴보겠습니다.</p>
김혜선 위원	<p>사업권역과 운영 방식의 연계 대한 기준은 무엇인가?</p>	<p>사업권역 구분은 공영제 및 노선위탁형 준공영제를 함께 도입하되 특정 사업자의 버스 사업 독점을 막기 위한 목적으로 설정된 것입니다. 현재 사업권역은 기능성, 면허상 적정대수, 차량 균등 배분이라는 기준에 따라 3가지 유형을 제안하고 있습니다.</p>
최완석 위원	<p>1사업권이 과대하여 발생할 문제에 대한 검토 필요: 사업권 구조의 재구성 필요</p>	<p>현재 예시안으로 다른 사업권은 기능상 분류에 의한 것으로, 차량 배분의 균등성 그리고 사업면허 조건에 따른 사업권 설정 등의 방식을 추가적으로 제시하고 있습니다.</p> <p>◆ 해당 사업권역은 예시이므로 논의를 통해서 충분히 재검토 될 수 있으므로 이를 제안해 주시면 적극 검토하겠습니다.</p>
정태관 위원	<p>◆ 차고지, 정류장 등 관련 인프라 계획도 검토하여 운영체계를 결정해야 하지 않나?</p> <p>◆ 운영체계별로 시민과 전문가가 참여할 수 있는 운영거버넌스에 대한 구상은 있는가?</p>	<p>운영체계와 상관없이 공영 차고지의 마련과 정류장 정비는 예정되어 있습니다 버스체계 개편 이후 적절한 위원회 등 거버넌스 구성과 관련해서는 조례 제정 과정에서 검토하여 반영할 예정입니다</p>

위원명	개별 의견	의견
최현주 위원	<p>정선군 관련 정보의 취득 주체는 누구인가?</p> <p>◆ 정선군의 결과가 협상에 의한 방식인데, 이것을 기준으로 해서 거래사례로 잡는 것이 타당한 방법인지?</p> <p>◆ 정선군의 경우에는 노선 손익에 대한 판단 없이 협상을 진행한 것이고, 목포시는 파업 등의 사유가 있는 상황에서 동일한 상황을 고려하여 거래사례비교법을 사용하는 것이 맞는지?</p>	<p>노선매입의 사례가 적어서 불가피하게 가장 사례 접근이 용이하고 공개되어 있는 사례를 활용한 것입니다.</p> <p>거래사례 방식은 현행 노선권 매입이 협상에 의한 매입이라는 방식을 택할 수밖에 없어 적정 협상가로 민간사업자가 수용할 수 있는 최소한의 기준을 고려할 수 밖에 없는 점을 이해해주시기 바랍니다.</p>
김종익 위원	<p>감정평가 결과에 대한 시민 수용성을 높이기 위한 방안이 있나?</p>	<p>노선매입의 불가피성을 최대한 설명하고 노선매입이 향후 목포시 버스의 공공성과 안정성을 높이는 데 필수적인 사항이라는 점을 적극적으로 알리겠습니다.</p> <p>그리고 매입 비용과 관련해서는 최대한 시민들의 양해를 구하고 적극적으로 협상에 임해 시민 부담을 최소화하기 위해 노력하겠습니다.</p>
박성영 위원	<p>평가대상인 노선면허권의 정의는 무엇인가? 관련 규정이 어디에 나와 있나?</p>	<p>사업면허권과 이에 따르는 노선권은 현행 '여객자동차 운수사업법' 제4조에 명시된 사항을 의미합니다.</p> <p>노선권의 경우에는 면허를 취득한 사업자가 운행계획을 통해서 운행하고자 하는 노선을 뜻합니다.</p> <p>◆ 법 제5조 1호는 '사업계획이 해당 노선이 나 사업구역의 수송 수요와 수송력 공급에 적합할 것' 이라고 명시하여 면허 취득의 전제 조건으로 노선 운영의 적정 능력을 명시합니다.</p>

■ 공론화위원회는 10차에 걸친 회의를 통해서 최종적인 권고문을 마련했다. 권고문은 크게 권고문 취지-위원명단(공론화위원회, 시민참여단)-권고사항-추가제안사항-시민 의견서 등 5가지 항목으로 구성되었다.

■ 권고사항은 공론 의제 3가지에 대해 구체적인 제안을 담고 있다. 우선 노선 개편과 관련해서는 전면 개편을 제안하면서도 단순히 기술적으로 효율적이고 효과적인 것에만 머물지 않고 시민들의 수용성을 높일 수 있는 조건을 전제로 제시했다. 또한 현재의 노선 개편이 기존 민간사업자가 소유하고 있는 차고지를 전제로 하고 있는 만큼 이후 새로운 공영 차고지의 조성 등 같은 이슈에 대응하기 위한 방안도 요청했다. 특히 환승을 골자로 하는 지선과 간선 체계의 도입은 실제로 시민들의 이용편의를 높여야 한다는 점이 강조되었는데, 이는 노선 개편이 단순히 기술공학적 효율성이나 운영 비용의 절감이라는 경제성 부분을 넘어서 버스 이용자를 유지하고 장래에 확대한다는 정책 목표를 전제로 해야 한다는 점이 제시되었다.

■ 또한 운영체계와 관련해서는 단순히 3가지 운영체계 중 하나를 선택하는 것이 아니라, 장기적인 선호 체계를 전제로 이에 다다르기 위한 단기간의 운영체계를 복합적으로 고민했다. 이에 따라 권고문에는 장기적으로 공사 설립 등을 통해서 전면 공영제를 지향하되 단기적으로는 직접 운영 방식과 노선 위탁 운영 방식을 혼합하는 방식을 제시했다. 이와 같은 유형은 다른 사례가 없이 목포시가 최초로 시행하는 것인 만큼, 운영 과정에서 시민과 전문가가 참여하는 운영 관리 방안이 도입되어야 한다는 점이 강조됐다. 이는 단순히 운영 관리에 대한 것에서 머무는 것이 아니라, 직접 운영 방식과 위탁 운영 방식 간의 비교 평가와 더불어 위탁 운영 방식 간의 비교 평가를 시행해야 한다는 제안과 이어진다. 특히 목포시가 수행한 정책 용역 수행 결과에서 제시한 사업권역 방식을 수용하면서도 이를 비교 가능한 수준으로 노선과 운행 차량 규모로 편성할 것을 제안하는 것은 이런 맥락이다. 그리고 버스 운영체계 개편에서 선의의 피해자가 될 수 있는 버스 노동자들에 대한 고용 승계 등 대책을 반드시 수립되어야 한다는 점 역시 강조되었다.

■ 마지막으로 노선권 인수와 관련해서는, 감정평가 방식의 노선매입이 불가피하다는 점을 확인했다. 또한 노선권 인수가 새로운 버스 운영체계의 도입에 중요하다는 점 역시 인정되었다. 다만 시민참여단에서 제시한 의견서에서 감정평가액이 노선권 인수의 유일한 조건이 되어서는 안되고 그동안 사업자가 시민들에 미친 피해 등을 고려하여 이에 대한 사회적 배상이라는 요소가 반영되어야 한다는 점을 고려했다. 이는 "감정평가액을

유일한 근거로 사용해서는 안되고"라는 표현으로 언급되었다.

- 이와 같은 권고사항 외에 공론화 의제를 달성하기 위해 필요한 사항들을 별도의 제안 사항으로 반영했다. 특히 3가지 공론화 의제 외에 중장기적인 목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 과제로 6가지 요소를 강조했다.

종합계획 수립을 위한 제안

- ① 기후위기의 심각성을 고려해 대중교통 중심의 도시교통을 위한 세부 계획 수립
- ② 친환경 수단, 스마트 기술 적용 등을 고려한 새로운 교통 체계 도입
- ③ 버스 우선 신호체계 도입 및 버스 전용차로 설치 등의 도입
- ④ 버스정류장의 최소 이격 기준 및 신규 설치 기준에 대한 제도화
- ⑤ 공영차고지 도입 및 새로운 회차지 도입에 따른 노선 개선 계획
- ⑥ 목포를 중심으로 하는 무안, 신안, 해남, 영암 간 광역 교통체계 구상

05

주요 성과 및 개선 과제

1. 주요 성과
2. 개선 과제
3. 공론화 과정 평가

5. 주요 성과 및 개선 과제



1. 주요 성과

■ 2023년 9월부터 12월까지 진행된 '목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민 공론화 위원회'의 활동은 현재 목포시가 시도하려고 하는 새로운 대중교통 시스템이 핵심적인 부분이라고 할 수 있는 버스 체계에 대한 기본적인 방향성을 제시했다는 점에서 의미가 깊다. 무엇보다 공론화 과정을 통해서 시민참여단은 시민의견서라는 방식으로, 공론화 위원회는 시민의견서를 바탕으로 권고문이라는 방식의 결과를 공동의 결과물로 합의 하여 만들어냈다는 점은 매우 중요하다. 이는 이후 목포시의 대중교통 시스템 구축 과정에서 시도하게 될 버스 체계의 변화에 있어 최소한의 기준점으로 작용할 것이고, 그와 같은 변화를 바라보는 목포시민들에게도 시민들이 바라는 변화의 수준을 가늠하는 기준으로서 역할을 하게 될 것이다.

■ 공론화위원회와 시민참여단 운영의 성과를 살펴보면 다음과 같다.

- ① 오랜 기간 지역 사회의 주요한 갈등 사안이었던 시내버스 운영에 관한 공개적인 공론 절차를 수행함으로써 정보의 비대칭성과 정책 방향의 모호함에 의해 야기된 갈등을 줄일 수 있었다.
- ② 상대적으로 전문적이고 기술적인 영역으로 치부되었던 교통 정책 부분의 시민참여가 활성화될 수 있는 계기가 되었다.
- ③ 시와 시민 모두 절차에 대한 신뢰를 바탕으로 공론화 과정을 수행했다는 점에서 의미를 갖는다. 이는 목포시가 시민참여형 행정절차로 도입한 시민공론화 과정이 완전한 문제해결은 아니지만 적절한 문제해결의 방식으로 활용될 수 있다는 것을 보여준다.



12월 13일 공론화위원회의 권고문 발표모습

2. 개선 과제

- 공론화 과정에 참여한 공론화위원과 시민참여단 위원들은 공통적으로 좀 더 깊은 논의를 위한 조건들에 대해 아쉬움을 표했다. 실제로 9월부터 시작된 공론화 절차는 12월에 마무리를 해야 한다는 종료 시점을 전제로 진행되었던 탓에 이미 확정된 일정을 소화하는 것이 곧 공론화 과정의 전부로 인식할 수 밖에 없었다. 또한 이미 목포시 차원에서 주요한 공론화 의제에 대한 정책 방향을 어느 정도 설정해놓은 상태에서 공론 절차를 토론의 과정이라기 보다는 설득의 과정으로 접근하는 것이 아닌가하는 의구심이 지속적으로 제기되었던 점 역시 주요하게 고려해야 한다. 이는 공론 절차를 정책 결정을 위한 단계가 아니라 정책 결정을 하기 위한 가장 초기의 단계로 설정하여 문제의 진단에서부터 문제 해결의 기본적인 방향성을 결정하는 기능에 초점을 맞춰 운영하는 것이 적절하다는 의견으로 볼 수 있다(이 점은 공론화위원들의 평가FGI에서 반복적으로 지적된 사항이다).
- 또한 전체 공론화 과정의 진행을 진행하는 외부 용역이 사전에 준비 과정에서부터 설계하고 참여할 수 있도록 할 필요가 있다. 2023년의 경우에는 내부적인 공론화 계획과 공론화위원회가 다 구성된 상태에서 바로 회의를 앞두고 공론화 용역이 결정되었던 탓에 지원 체계를 갖추 틈도 없이 실무적인 업무에 돌입해야 하는 한계가 있었다. 특히 공론화 주제가 매우 특수한 버스 체계에 대한 것인 만큼 해당 주제에 대한 전문성과 공론화 과정에 대한 경험과 역량이 있는 기관이 사전에 체계적으로 준비할 수 있도록 하는 것이 필요하다. 차제에 목포시와 유사하게 공론화 조례가 있는 서울시와 같이 별도의 갈등관리 직제를 두고 공론 절차를 행정 내부화하는 것도 고려해볼 수 있다.
- 마지막으로 공론 주제는 불가피하게 좀 더 복합적인 이슈들과 연계 될 수 밖에 없고 그래서 특정한 공론 주제를 둘러싼 연관 주제에 대해서도 접근할 수 있어야 효과적인 의견이 제시될 수 있다. 이를테면 버스 체계는 전반적인 목포시의 도시교통 체계와 연관을 통해서 논의될 때 좀 더 효과적인 의견이 가능하고, 교통 정책은 장기적인 목포시의 도시 비전 체계와의 관련을 통해서 좀 장기적인 방향성을 논의할 수 있다. 하지만 공론화 주제가 해당 업무를 담당하는 부서의 업무 범위를 넘기 힘든 상태에서 진행되기 때문에 결국은 공론화를 추진하는 부서의 업무에 국한한 자문의견을 제시하는 것에 머물게 된다. 이 부분은 목포시가 공론화 절차를 주요한 정책 결정 과정의 도구로 활용한다고 할 때, 이의 실효성을 높이기 위한 방법으로 새롭게 고민해봐야 할 사항이다.

3. 공론화 과정 평가

- 공론화 과정에 대한 사후 평가를 위해 시민참여단 및 공론화위원 개인 평가와 집합적 평가로서 FGI를 진행하였다. 공론화 과정이 2023년 12월에 끝났고 공론화 후속 조치가 아직 구체적으로 이루어지지 않은 시점에서 진행된 터라 완전한 사후 평가라고 보긴 힘들다. 다만 참여했던 과정에 대한 경험적 평가라는 차원에서 의미가 있다

공론화위원 평가



목포시의 新 대중교통 추진을 응원하며

김혜선 / 공론화위원회 위원, (주)가람엔지니어링 대표, 교통기술사

2023년 12월 21일 목포시는 목포형 신(新) 대중교통추진을 선언했다. 지난 9월부터 추진된 목포형 대중교통시스템 구축을 위한 시민공론화위원회의 권고문에 대한 수용 입장을 밝힌 것이다.

목포시는 열악해진 운수업체의 잦은 파업으로 인해 시민의 교통불편이 날로 가중되고 있었고 특히 코로나 팬데믹 상황을 겪으면서 급격한 이용객 감소로 인해 운수업체는 사업포기를 선언했다. 이러한 과정에서 교통정책의 가장 중요한 부분인 대중교통의 운영을 시민참여 기반의 공론화를 통해 정책 추진의 방향과 원동력을 얻고자 하였다. 본인도 교통분야 전문가로써 공론화 위원으로 참여하여 실로 값진 경험을 하게 되었다. 공론화위원회에 위촉되기 전에 사전 워크숍까지 실시하는 등 목포시는 실로 꼼꼼한 모습을 보여주어 다소 긴장이 되기도 하였다. 교통, 회계, 법률, 노무, 소통 등 분야별 전문가와 기관, 시민사회단체, 주민대표 등을 대상으로 전문성과 활동경력, 지역 이해도 등을 통해 총 20여명의 위원으로 최종 구성하고 노선 공영화, 노선개편, 운영체계에 대해 의제를 삼아 목포시민이 한층 높은 대중교통 서비스를 공급받기 위한 다양한 논의를 수행했다.

대중교통은 경제적 관점에서 수요와 공급에 기반해 이뤄지지만 지역적인 속성 즉, 경제와 사회구조 등 지역 상황의 영향을 받아 나타나게 된다. 즉 대중교통 이용자는 지역의 변화와 대중교통 구조의 변화를 주어지는 대로 받아들이는 것이 아니라 참여민주주의의 성장과 지방자치체제의 성숙으로 도시교통정책에 대한 지역주민의 폭넓은 의견수렴을 중요하게 여기는 것이다. 이러한 의견수렴은 공론화라는 이름으로 공적 의사결정에 반영하려는 다양한 실험들이 진행되었고 제주형 신교통수단 도입여부, 부산시의 중앙버스전용차로제 시행, 광주 도시철도2호선 건설 등이 그 예시이다. 공론화는 성숙한 시민의식을 토대로 전문용역이나 여론조사, 공청회 등에서 드러나지 않는 일반시민들

의 목소리를 직접 듣고 소통 중심의 사회적 합의를 모색함으로써 다양한 갈등 이슈를 해결하는 것이다. 시민의 참여와 토론, 학습이 이루어지는 숙의과정을 통해 정책결정과 정에서 대의민주주의의 한계를 보완하는 하나의 방법이 되었으며 목포시의 공론화 역시 전문가 집단과 시민참여단의 자유로운 토론과 학습을 통해 대중교통에 대한 이해가 증진되며 공동의 문제 해결을 위한 계기가 되었다.

위원회는 거의 매주 금요일 그리고 필요하면 추가적인 회의와 현장 방문 등을 통해 자신의 전문분야 뿐만 아니라 타 분야에 대해서도 다양한 의견을 개진하고 최선의 방법을 모색하고자 하였다. 많은 논제가 있음에도 불구하고 권고안 발표 일정은 정해져 있고 논란도 있었으며 고민도 되었다. 3개월이라는 공론화 위원회와 시민참여단의 토론 시간이 충분한 숙의와 토론을 하기엔 아쉬움이 있을 수 있지만 균형 잡힌 정보를 제공하고 스스로 합리적인 의사결정을 내리는 과정 자체는 실로 소중한 경험이었다. 당연한 얘기지만 내 개인적인 의견과 맞지 않는 부분도 있고 적극적으로 공감하는 바도 있으며 생각이 바뀐 지점도 있다. 이를 통해 공동의 유대와 연대는 더욱 끈끈해졌다. 타인의 의견을 존중하며 시민참여단의 의견을 소중하게 받아들였으며 이를 최대한 그리고 최선의 방법으로 권고안에 담고자 하였다.

20명의 공론화위원회와 예비위원 포함 60명의 시민참여단은 권고안을 발표하고 목포시는 이를 받아들이는 선언을 하였다. 노선체계의 개편과 운영체계의 개선 등 실행함에 있어 어느 것 하나 사실 쉬운 일이 아닐 것이다. 목포시는 지속가능한 도시 모빌리티로서의 대중교통 운영을 위한 새로운 도전에 직면해 있다. 새로운 도전은 다소 벅거릴 수 있고 시행착오도 있을 수 있지만 공론화과정에서 보여준 목포시의 결단과 용기에 무한한 응원을 보낸다.

목포시가 내디딘 속의민주주의 첫걸음

임경숙 / 시민참여단 위원, 연산동(50대)

나는 목포 시내버스회사의 운영과 버스 운행 문제에 대해 최근의 여러 사태를 접하고 공론화위원회 시민참여단에 신청해 참여했다. 막상 참여하고 보니 생각보다 쉽지 않은 문제라 여겨져 겉으론 의연한 척했지만, 나중에 내 뜻과 다른 결론이 나오면 그 책임을 어찌하나 하는 두려움도 있었다. 공론화위원회는 「목포시공론화위원회 설치 및 운영 조례」에 따라 목포시의 주요 시책 및 지역 현안 해결에 관한 시민참여 기반을 확대하고, 공론화를 통한 사회적 합의점을 도출하기 위해 만들어졌다. 그리고 공론화위원회는 조금 더 가까이 시민의 목소리를 듣기 위해 시민참여단을 모집하였다.

본격적인 워크숍이 시작되기 전, 시민참여단이 본래의 목적처럼 잘 운영된다면 시내버스 문제 실태를 좀 더 잘 파악하여 적극적인 의견을 제시하고, 또 나와 의견이 다른 사람들은 왜 그런 생각하는지를 알 수 있게 돼 의견 차이를 좁힘으로써, 결과적으로 복잡다단한 목포 시내버스 문제 해결에 조금이나마 보탬이 될 것이라 생각했다. 워크숍에 들어가자, 50여 명으로 구성된 시민참여단은 자신의 의견을 말할 때도 즉흥적이지 않고 신중하였고, 서로의 의견을 잘 듣기 위해 노력하는 것이 느껴졌다. 아마 나처럼 책임감을 느꼈던 것 같다. 목포시민은 21만인데 50여 명이 시민을 대표할 수 있을까 의문을 던지는 사람도 있었고, 시민참여단 수가 더 많아야 한다는 의견도 있었다. 그럼에도 이번 시도는 매우 유의미했다.

매회 참여하여 열띠게 의견을 나누었고 다름과 차이를 인정하고 최종안을 만들었다. 목포시 결단으로 인구 대비 많은 수는 아니지만 공론화위원회를 진행하고 속의과정을 거쳐 매우 정제된 의견들이 모아졌다. 시민참여단 운영을 공정하게 하려는 노력이 엿보였고, 진행과 준비하는 분들의 노고도 느껴졌다. 우리 팀 내에서도 다른 의견을 듣고 기존 의견을 바꾸는 걸 경험하면서 대화를 통해 의견 차이를 좁히면 갈등의 폭도 줄일 수 있고 어떤 경우는 합의도 가능하다는 희망을 보았다. 그러나 문제는 시민참여단 내에서의 활발한 논의도 중요하지만, 정책 결정 과정에 올바르게 반영되느냐 하는 것이다. 목포시가 공론화위원회의 권고안과 시민참여단의 의견을 적극 수용한다고 했지만 '취사선택'한 부분에 대해서는 큰 아쉬움이 남는다. 참여단 내부에서 반발하는 일이 생겼다. 이처럼 좋은 시도를 해놓고 정책에 반영 여부를 놓고 갈등을 빚는다면 본래의 취지가 퇴색될 수밖에 없다.

이번 공론화위원회와 시민참여단의 활동은 목포시가 내디딘 속의민주주의 첫걸음이고 앞으로도 많은 목포시정에 적용이 필요함을 실감하였다. 아울러 속의가 제대로 이루어지기 위해서는 다음과 같은 전제조건이 필요하다고 느꼈다. 첫째, 미리 정해진 결론이 있어서는 안된다. 이는 참여자든 진행자든, 나중에 정책결정자든 모두에게 해당한다. 둘째, 정보와 자료가 충분히 공개·공유되어야 한다. 그래야 속의의 질을 높일 수 있다. 셋째, 다른 생각과 주장을 경청하고 이해하려는 자세를 가져야 한다. 이는 너무도 당연하지만, 평소 토론문화에 익숙치 못한 우리 사회에서 결코 쉽지 않은 일이다. 토론문화와 속의민주주의 활성화는 지역사회의 발전을 이끄는 원동력이라고 확신한다.

목포시에게 이야기할 수 있는 대표가 된 것 같은 시간

이지연 / 시민참여단 위원, 이로동(19세 이하)

먼저 공론화 참여 배경은 난 버를 정말 자주 탄다. 학교가 집 앞이지만 그 외에도 시내를 가거나 학원을 가기 위해서 버스를 자주 이용하는 편이다. 나는 평소에 버스에 붙어있는 배너들을 자주 읽곤 한다. 어떤 학교가 홍보를 하는지 또 어떤 광고를 소개하는지 말이다. 근데 학교 배너가 아닌 목포시에서 버스를 주제로 한 설문조사를 진행한다는 큐알 코드가 버스 배너에 있었다. 처음에는 참여 안 하려고 했으나 마지막 문장이 날 움직였다. '참여하시면 선정하여 편의점 상품권을 드립니다.' 라는 문장이었던 것 같다. 그래서 설문조사에 참여하게 되었고 솔직히 말하면 공론화에 참여하는 건지도 몰랐다. 나에게 공론화 위원회에 참석 문자를 받은 뒤에야 난 알 수 있었다. 나는 이렇게 진지한 토론회인 줄 몰랐다. 낯선 사람들과 다양한 연령대 다양한 동네 사람들이 있는 것을 보고 놀랐다. 전체적으로 사람들이 연령대가 있으셔서 날 정말 아이의 시선으로 봐주셨다. 높은 직업과 높은 직급을 가지고 계시는 분들도 계셨다. 목포시 국회의원도 뵈었다. 진지한 토론 대회에 내가 감히 참석해도 될까 괜히 헛웃음이 나왔다. 맛있는 음식과 다과, 음료가 있어서 좋은 마음으로 토론에 임할 수 있어서 좋았다.

공론화의 큰 아쉬움은 없었지만 토론 형태로 진행을 한다는 것이 조금 아쉬웠다. 다양한 사람들의 목소리를 들어보는 것도 정말 좋은 시간이었지만 발표를 하거나 손을 들어서 자신의 의견을 표출해 진행하는 것도 좋지 않을까? 라는 생각을 했다. 또 같은 사람들과의 대화가 아쉬웠다. 공론화를 참여하면서 3회 동안 같은 사람들과 공론화 토론을 진행하니 다른 사람들의 이야기와 의견을 들어보고 싶었다. 다만 긍정적인 부분은 목포시 파업으로 인해 시민들이 어떤 불편함을 가지고 또 그 불편함을 우리가 어떻게 해결

할 수 있는가에 대해 다 같이 생각해 보고 토론할 수 있어서 좋았다. 각각 연령대들이 다양한 생각으로 목포시에게 말할 수 있는 것이 정말 좋았던 것 같다.

이것도 아쉬움 중 하나이지 않을까 하는데 나는 공론화에 참여하게 된 이유가 우리가 전면, 부분 이런 것들을 정하는 것이 아니라 시민이 버스로 인해 어떤 것들을 불편해하는지에 대해 이야기해 목포시에게 전달해 주는 형태인 줄 알았다 그것이 아쉬웠다. 또 목포시 버스에 대해서만 이야기를 해서 다른 200, 300, 800 번에 대한 불편함도 많은데 시외버스에 대한 이야기할 수 없어서 너무 아쉬웠다. 두 번째는 버스 노선, 버스 운영 정책 보다 우리가 어떤 점들이 우릴 더 힘들어하고 불편해하는지 이런 쪽으로 이야기하면 좋지 않을까. 세 번째는 100원 버스를 운행하며 학생들의 버스 사용이 더 증가하고 있는데 청소년뿐만 아니라 노약자분들의 정책도 더 고려했으면 좋겠다 많은 사람들이 버스를 이용할 수 있도록 노력했으면 좋겠다는 뜻이다.

다양한 사람들과 다양한 주제에 대해 토론할 수 있어서 좋았다. 공론화를 진행하면서 어떤 것들이 문제이고 어떤 것들이 불편했는지 알 수 있었으며 목포시에게 이야기할 수 있는 대표가 된 것 같아 때로는 그 시간이 뜻깊었다. 때로는 우리가 그냥 불편함을 안고 가고 그냥 누군가는 고치겠지라는 생각을 가진 것이 아니라 목포시도 우리에게 노력을 해주고 있구나 목포시 나름대로 버스에 대해 생각이 없는 것이 아니네를 참여하면서 많이 느꼈다. 누군가에게는 느껴질 불편함을 내가 대표로 나설 수 있다는 것이 좋은 시간이었다. 재미있었고 다음에도 공론화에 참여할 수 있는 시간이 있었으면 좋겠다.



사회자: 오랜 만에 뵙습니다. 오늘은 공론화 의제에 대한 내용이 아니고 실제로 공론화 과정을 참여하면서 해보니까 의미가 있는 것 같더라 혹은 제대로 하려면 좀 바뀌야 제대로 할 수 있겠더라 같은 이야기를 청해 듣고자 합니다. 이제 백서를 만드는 과정인데 이 백서가 다음에 공론화를 또 추진한다고 했을 때 앞에 있는 사례를 좀 참조해서 더 잘 할 수 있잖아요. 그러니까 이제 이후에 할 때는 우리가 진행했던 사례를 참조해서 더 관참게 하면 좋겠다 이런 것을 기록을 남기고자 하는 목적입니다.

첫 번째는 공론화위원회에 참여하게 된 배경이나 이런 것들을 조금 간단하게 얘기를 해주시면 좋을 것 같습니다.

김철홍 위원: 실은 전임 시장님 때부터 버스 문제는 쟁점이 되어 왔어요. 최근에는 버스 회사가 일방적으로 휴업 하겠다 라고 선언하면서 불거졌었는데 그때만 해도 분노만 있었던 것 같은데 지금 한 횡수로 한 3년 정도 이렇게 지나온 경과 과정을 좀 지켜보면서 느꼈던 건 뭐냐 하면 결국은 어찌 됐든 간에 분노만으로는 뭔가를 바꿀 수 없는 거고 왜 이런 현상들이 벌어지는 거지? 시민들은 당연히 버스를 공공제에 가깝게 생각을 하고 있는데 사업자가 그냥 나 안 해 한다고 해서 이게 가능한 건가? 와 같은 의문에 답을 찾는 과정에서 대안들도 생길 수 있다고 봤습니다.

버스를 포함한 대중교통을 시민들의 발이라고 얘기를 하는데 공공재로서 버스가 자리매김하는 데 어떤 담론 혹은 어떤 인식들을 형성하는 데 역할을 좀 해보고 싶다 이런 생각들이 있어서 참여하게 됐습니다.

박은주 위원: 저는 2021년에 버스 공론화가 열릴 때에도 불편함을 이제 못 느낀 상태에서 무관심하다가 실제로 버스가 멈추고 난 다음에 함께 일하는 분들이나 복지기관을 찾으시는 어르신들이 직접적으로 영향을 받는 모습을 보게 되었습니다. 그 분들이 버스를 타고 목포에서 일정을 보고 오시는 일상적인 생활이 아예 멈춰버렸던 거예요. 그래서 공론화위원회 위원 모집 공고가 났을 때 응했습니다.

다른 교통수단을 활용하기에는 비용적인 부분이 부담이 되니까 결국은 대중교통을 이용할 수 밖에 없는 약자들이 존재하기 때문에 사회복지 쪽에서의 관점을 가지고 참여를 하게 되었습니다.



노창균 위원: 저는 목포형 대중교통 시스템 구축을 한다 해서 한번 제대로 한번 대중교통 시스템 구축하는 데 참여할 수 있겠다는 사명감을 갖고 참여를 했습니다. 특히 위원장으로 활동하면서 실질적으로 좀 더 큰 범위의 교통 문제를 다뤄야 한다는 생각이 있었고 공론화해서 좀 깊게 좀 논의를 해보고 싶었습니다.

조연주 위원: 저도 솔직히 3년 전에 있었던 공론화위원회 활동도 그리고 버스가 멈춘 것도 몰랐어요. 거의 버스를 타지 않으니까 알 수도 없고 관심도 없었습니다. 하지만 제가 교육청에 와서 근무하면서 이 버스 멈춤으로 인해서 엄청난 민원을 받게 되면서 버스에 대해 진지하게 고민을 했었습니다. 목포 관내 학생들이 3만 명인데 부모님이 데려다 줄 수 없고 본인들이 직접 학교를 다녀야 하는 통학 취약 계층이 전남에서는 목포가 제일 높습니다. 공식적인 의미에서의 취약 계층은 여수 순천이 3천 명 정도 수준이라면 목포는 5천 명이 넘어 엄청 많죠 비공식적인 취약 계층까지 고려하면 거의 1만 명 정도 된다고 볼 수 있고 그러면 목포에서 학교를 다니는 학생의 3분의 1 정도가 된다고 생각합니다. 게다가 목포는 단일 학군이기 때문에 학생들이 임의 배정되는 과정에서 통학 문제가 심각하게 발생하기도 합니다. 매년 한 100명 정도가 임의 배정이 되고 있는데 자기가 지망한 곳과 다른 학교로 다녀야 하는 숫자가 그렇게 많습니다.

적어도 이런 부분에 대한 이야기를 할 수 있으면 좋겠다는 바람을 가지고 참여했습니다.

사회자: 상당히 구체적인 참여의 배경을 가지고 있다는 것이 인상적이었습니다. 그렇다면 4개월 정도 공론화위원회에 참여하면서 좀 아쉬웠던 부분은 어떤 것이 있을까요?

노창균 위원: 목포시가 용역을 했기 때문에 공론화를 하고 또 용역을 하기 위해서 공론화를 한 것이 아닌가 싶은 생각이 들어요. 해야 될 거를 미루지 말고 공론화위원회를 할 때 좀 담았으면 좋겠다 생각을 했는데 결국 우리는 큰 틀 정도만 확인하는 수준이었고 또 세부적인 것은 별도의 용역으로 처리하려는 구나 하는 생각이 드는 거죠.

이미 구성된 공론화위원회의 위원들이 상당한 전문가들이 모여 있는데 이를 제대로 못 썼다는 거죠. 나는 좀 아쉬워요. 제대로 종합 대중교통 체계를 만들어서 이게 하나의 다른 지역이 하나의 좋은 사례가 돼가지고 벤치마킹하게끔 하게 했으면 좋겠다, 이제 생각을 해서 했는데 역시 행정 내부 사정을 보면 그렇지 않더라구요. 버스는 버스 부서에서 만 다루고 또 다른 건 다른 부서의 일이라고 다룰 수가 없어요. 그러니까 공론화위원회라고 하더라도 한 개 부서의 소관 업무를 벗어나지 못하는 수준에서 진행될 수 밖에 없죠.



김철홍 위원: 일의 순서가 좀 바뀌었다 라는 느낌이 들죠. 당연히 어떤 문제가 생겼으면 왜 문제가 생겼는가를 먼저 밝혀야 그다음에 문제가 생기지 않기 위해서 어떻게 해야 되는 건가를 이야기할 수 있는데, 왜 문제가 생겼나는 부분은 그냥 좀 제가 보기에는 흐리멍텅하게 넘어갔어요. 이걸 그렇게 넘어가니까 남은 것은 아주 기술적인 문제, 디테일한 판단과 관련한 문제 밖에 남지 않게 되죠. 그런데 그것도 이미 용역이 이미 나온 상태이다 보니까 이것을 바꾼다는 것도 대단히 어려워져버린 구조가 돼버리고 말았습니다.

저는 시민운동을 사람으로서 어떤 문제가 생겼으면 이 문제가 왜 생긴 거지에 대한 것들이 먼저 나와야 되고 이 문제를 더 나은 방향으로 바꾸려면 어떻게 할 것인가와 같은 논의가 좀 더 폭넓게 이야기되어야 한다고 생각해요. 그런데 그런 이야기를 하기도 전에 제도적으로 안된다, 재정의 압박이 있다 이렇게 이야기를 해버리면 사실 공론화위원회에서 할 이야기가 없는 거죠. 그러다 보니까 사실은 어느 순간에 의견을 내는 게 의미가 있나 라는 생각이 들더라고요. 자꾸 이게 회의를 거듭하면 거듭할수록 뭔가 좀 더 집요해지고 좀 더 해봐야 되겠다라고 하는 게 생각이 들어야 되는데 뭔가 안되는 방향으로 다 결정된 내용을 가지고 이야기한다고 반영되겠는가 라는 생각이 들면서 6차 회의부터는 참여의 동력이 떨어지더라구요.

박은주 위원: 근데 저 같은 경우는 1차 이제 공론화위원회에 처음 참석을 했을 때 1차 회의 때 공론화위원회의 역할에 대해서 먼저 안내를 해주셨어요. 그 교육을 이제 듣고 우

리가 어떠한 의사결정을 내리는 것이 아니라 시민참여단이나 우리가 공론화위원회에서 다양한 의견들이 나오는 것들을 가지고 이제 권고안을 만들어 가는 과정에서의 이제 갈등 해소에 대해서도 어떻게 할 것인가에 대해서도 알게 되었습니다. 그런데 2차, 3차 회의를 진행할수록 사실은 이야기가 헛바퀴 돈다는 느낌이 들었어요.

쉽게 얘기하면 용역 결과가 없는 상태에서 우선 이런 저런 진단과 고민들을 정리하고 이를 바탕으로 정책연구에 들어가서 이제 어떻게 할 것인가가 나왔으면 좋을 텐데 이게 선후가 바뀌다 보니 회의 진행 과정에서도 정해진 결론대로 운영한 느낌이 들었죠. 게다가 실제 운영 과정에선 전차 회의에서 거론되었던 것을 다시 재차 얘기를 함으로써 시간이 낭비되고 답답했습니다.

그리고 공론화위원회에 참여하는 위원들이 가진 전문성을 적극적으로 활용하는 데에도 한계가 있지 않았나 싶어요. 과거 복지 시설이 혐오시설로 있을 때 목포시 외곽에 지어진 복지시설이 여전히 많아요. 한 1천 명 이상이 목포시 행정 범위이지만 시 바깥에 있죠. 그 시설이 한 7개 정도 있고 관련된 직원들만 해도 한 250명 이상이 목포에서 출퇴근을 하고 있어요. 그런데 기본적인 논의를 너무 비용적인 부분으로 이야기 하다 보니 영암이 되었던 무안이 되었던 그 쪽 노선에 대한 부담을 하지 않으면 멈추겠다는 이야기를 너무 손쉽게 하는 것을 보고 답답했습니다. 복지 전공자의 관점에서 보면 좀 더 복합적으로 봐야 하는 것들도 너무 단편적으로만 이야기된다는 생각을 지울 수가 없었어요.

그래도 위원들이 상당히 전문적이라 하더라도 결론이 어느 정도 나 있는 것을 바꾸기는 되게 힘든 상황에서 그래도 마지막 권고문까지 나온 것은 상당히 의미가 있다고 생각합니다.



조연주 위원: 가장 큰 아쉬운 점은 아까 말씀하셨던 것처럼 거꾸로 우리 용역이 먼저 되고 나서 이걸 공론화를 통해서 이걸 그 당위성을 정당성을 뒷받침하려고 한 이 부분이 좀 저도 아쉬웠던 부분입니다. 근데 큰 틀에서 놓고 볼 때 어찌 됐든 공론화라고 하는 우리가 처음 접해보지 처음 접해보고 익숙하지 않은 거지만 이러한 절차를 통해서 이 갈등 관계에 있는 문제점을 해결하려고 했더라는 점에 대해서는 저는 높이 평가합니다.

사회자: 아쉬움을 남겼지만 우리 공론화 절차는 2023년 12월로 끝났습니다. 그러면 이 이후의 과정에 대해 혹 생각하고 계신 것이 있을까요? 일종의 제안이라고 해도 좋습니다.

노창균 위원: 버스 문제를 제대로 하려면 대중교통 전체를 볼 수 있어야 하는데, 담당 부서가 다르기 때문에 더 이상 깊게 못 들어가는 문제가 있습니다. 목포시 안에서 여기는 이 업무 여기는 이 업무 이게 연결이 돼야 되는데 이걸 못하니까 목포형 대중교통 시스템 구축이 먼 미래다 생각이 들어서 이거 제대로 하려면 뭔가 TF 만들어서 목포형 대중교통 전체를 다루는 이런 후속 기구 같은 것이 필요하겠구나 생각이 듭니다.

김철홍 위원: 실은 이제 권고안을 냈지만 이 권고안이 개인적으로 내가 원하는 방식이어서 방식이 아니어서 흡족하지 않다 이런 건 아니에요. 그러니까 제가 동의하지 않더라도 그것이 충분히 수긍할 수 있는 것이면 수긍해야죠. 저는 그렇게 생각을 하거든요. 근데 이제 아까 얘기한 것처럼 이미 이제 조건에 의해서 뭔가 규정되어 버린 상태에서 논의를 풀어가다 보니까 아까 말씀드린 것처럼 이제 이게 뭔가 되게 이제 사람이 수동적인 사람으로 돼버리고 뭔가 다르게 얘기를 하면 좀 무기력한 상태에서 논의를 하게 되는 상황이 계속 반복이 되는 것 같아요.

그러니까 이제 이것이 이제 일정이 잡히고 시간의 제약이 있고 물리적인 시간의 제약이나 다양한 어떤 차원의 제약이 있다 보니까 이런 것일 건데 저는 차제에 버스 문제가 목포에서 대단히 중요하다고 생각하는 사람들이 있다고 하면 그 사람들이 함께 책임지고 문제를 고민할 수 있도록 자리나 기회를 목포시에서 만들어주고 노창균 위원장님 의견대로 어떤 기구가 있을 필요가 있다고 생각합니다. 목포 시민들이 볼 때 뭔가 정말 변했구나 라는 생각이 들도록 만드는 것이 정말 중요하다, 그러려면 지금 단계에서 머무는 것이 아니라 좀 더 다양하고 폭 넓게 변해야 한다, 그래서 시민들이 체감할 수 있는 변화들을 만들 필요가 있다고 봅니다.



박은주 위원: 회의 진행하는 방식 자체가 딱딱하게 앉아서 하는 것이 아니라 원탁회의를 통해서 같이 의견을 내서 도출해내고 그걸 우선순위를 잡게 되면 그게 이제 훨씬 좀 효과적으로 논의가 가능했을 겁니다. 그래도 이제 일단 권고안이 만들어졌고 그게 이제 7월 중에 가시화한다는 상황입니다. 그리고 그 과정에서 분명히 시행착오가 있을 겁니다. 이런 시행착오를 줄이기 위해서라도 다양한 이해당사자가 참여하는 기구는 반드시 필요하다고 봅니다. 절차에 의해서 문제점을 찾아내고 그걸 순차적으로 또 몇 개월 뒤에는 다시 개선해 나갈 수 있는 방법을 찾고 하면서 좀 안정적으로 갈 수 있게끔 하는 것이 필요한 거죠. 특히 우리 목포시의 대중교통의 안전화를 위해서는 시민들도 함께 성숙되게 같이 참여해서 이걸 잘 만들어 나갈 수 있는 이런 부분에 좀 관심도 가져야 된다는 것을 강조하고 싶습니다. 물론 관에서 적극적으로 이게 문제가 되지 않게끔 만들어

야 하지만 시민들의 인식도 적극적으로 참여할 때는 참여해서 함께 갈 수 있는 문화를 확산시켜 나갔으면 좋겠습니다. 이를 테면 노선이 바뀌었을 때 곳곳에 자원봉사자로 나서고 목포시를 이를 지원해서 시민들이 불편하지 않게끔 변화하면 어떤 싶은 생각이 들어요.

공론화 과정이 대립하고 갈등하는 과정에서 상호 협력하고 함께 뭔가 문제를 해결할 수 있는 그런 토대가 되었으면 하는 바람이 있습니다.

사회자: 부위원장님은 공론화 과정이 어떻게 이어졌으면 좋겠습니까?

조연주 위원: 에듀버스 문제 때문에 공론화에 참여했다고 이야기했는데 여전히 이것이 해결되고 있지 않아요. 목포시는 이 문제를 해결할 수 없다는 것 같고 결국 교육 당국에서 풀어야 하는데 쉽지가 않습니다. 차제에 목포시와 함께 고민할 수 있으면 좋겠는데 말이죠. 당장 학생들이 선거할 수 있는 투표권이 없지만 목포 시민이거든요, 이 부분에 대한 고려가 좀 더 필요하다고 생각합니다.

노창균 위원: 행정은 한 분야에 전문성을 갖기 어려워요, 그러다 보니까 중장기적으로 해결해야 하는 문제도 연구용역으로 해결하려는 경향성이 있어 보입니다. 그런데 이게 목포시 자체에는 남는 것이 없거든요. 오히려 목포 내 대학과 연계하는 대중교통 연구소 같은 것을 함께 고민해보는 것도 좋겠다 생각합니다. 연구자도 시민들도 함께 참여하고 지속적이고 안정적으로 연구하면서 목포시에 정책제안을 할 수 있도록 하면 좋지 않을까 생각합니다.

박은주 위원: 최근 목포시에서 체육대회 추진단 이런 기구를 만들었듯이 교통연구단 이렇게 해가지고 거기는 2년이고 인사이동이 없이 안정적으로 이제 갈 수 있게끔 하는 것도 고민해볼 수 있겠네요.

사회자: 두 분의 취지는 이게 순환 보직제인 현재 행정 체계에서는 대중교통의 변화나 이런 것들을 안정적으로 하기가 힘들다라고 하는 걸 공통적으로 얘기하시는 것으로 이해하면 되겠지요?

노창균 위원: 이미 시에는 교통정보센터도 대중교통혁신TF도 있어요, 그런데 그냥 하나의 부서일 뿐이지 포괄적인 기능을 하지 못한단 말이에요. 명색이 목포형 대중교통 시스템 구축을 목표로 했는데 버스, 그것도 노선 개편, 운영체계, 노선권 인수 같이 몇

가지 사항만 다루고 말았던 말이죠. 다른 위원들도 진짜 제대로 목포형 대중교통 시스템 구축과 관련한 이야기를 하지 못한 것을 다 아쉬워하는 것 같아요. 그런 점에서 이 부분을 다시 진지하게 고민해보는 것이 중요하고, 그래서 지금부터 중요하다고 생각합니다.

사회자: 긴 시간 수고 많으셨습니다. 공론화위원으로 활동하시느라 애쓰셨습니다. 감사합니다.

*2024년 1월 3일 오후 6시에 KTX목포역 유달산실에서 진행되었다.

시민참여단 평가 FGI: 2024년 1월 6일 오후 1시 ~ 2시

참여자: 사회(용역사), 시민참여단 김애숙, 김종분, 정정아 위원)



사회자: 공론화 과정 진행하고 지난 12월 13일에 권고안이 나왔으니까 이제 한 달도 안 지났어요(2024년 1월 6일에 진행되었다). 근데 그 사이에 사업자 발표도 있고 시장 발표도 있고 해서 지역에서 공론화 이후와 관련된 상황들이 좀 벌어지고 있는 걸로 알고 있습니다.

그런데 지금 담으려고 하는 이 백서의 취지는 공론화 의제 그러니까 운영 체계니 노선 개편이니 내지 이거에 대한 이제 이야기를 담고자 하는 게 아니고 세 분이서 시민참여단에 응모하게 된 계기에서부터 실제로 참여해 보니까 좀 괜찮았던 것 같아 아니면 다음에 또 공론화를 하게 된다면 이런 부분을 신경 써야 될 것 같아 이런 이야기를 좀 해주시면 좋을 것 같아요.

일단 시민참여단에 참여하게 된 배경을 좀 간단하게 한 분씩 이야기를 해주시면 좋을 것 같습니다.

정정아 위원: 저는 시민참여단에 참여하게 된 것이 학교를 다니는 자녀들 때문이에요. 학교를 다니는 중에 버스가 멈춰있잖아요. 그때 너무 불편함이 있어가지고 이 문제를 저 혼자서는 어떻게 해결할 수도 없고 같이 학교 다니는 부모님들과 얘기를 해도 해결이 안 되니 답답했죠. 그런 상황에서 나중에 보니까 버스 시민참여단 공고가 나왔어요. 시민으로서 참여를 하면 어느 정도 목소리를 내고 목포시에 의견을 전달할 수 있지 않을까 라는 생각에 되었습니다.



김중분 위원: 예 안녕하세요. 저는 하당에서 남악으로 출근을 했거든요. 근데 눈이 오면 제가 차를 몰지 않으니까 버스를 타야 했어요. 출근할 때는 그래도 택시를 타고 갔는데 퇴근할 때 버스를 타고 다닙니다. 그런데 버스가 오지 않는 거예요. 정류장에서 같이 버스를 기다리는 청년들과 있었는데 그 분들이 하는 말이 하여튼 기다리다 보면 1시간 이고 2시간이고 온다 하더라고요. 좀 놀랐어요, 이렇게 기다려야 하는 건가 싶었죠. 그래서 저는 기다리면서 카카오 택시 부르고 40분 만에 잡혀가지고 청년들하고 같이 하당으로 나온 적이 있습니다. 그래서 이 버스 문제가 이게 간단한 게 아니구나, 굉장히 심각하구나 이런 생각을 하게 되었습니다. 그래도 시민참여단이 될 거라곤 생각을 못했어요. 그동안의 버스 파업 문제든 이 불편함을 말할 수 있을까 하고 신청을 했는데 됐다고 연락이 온 거예요. 그래서 깜짝 놀랐어요. 솔직히 이거 내가 잘 모르는데 이거 제대로 잘할 수 있을까 했는데 이걸 나중에 얘기 들으니까 다 이거 추첨으로 뽑히 거다 그러더라고요. 이런 방식으로 뽑기도 하는구나, 놀랐습니다.

김애숙 위원: 저는 이제 저도 차를 타고 다니다가 지금은 버스를 타게 됐거든요. 그래서 버스 타는 게 좀 불편해요. 계속 차를 가지고 다니다가 버스를 타고 다니려고 하니 더 그렇더라고요. 그래서 왜 이렇게 불편하지, 시에서 재정 지원을 해줘도 적자 운영이라고 하고 버스가 갑자기 멈추기도 하고 잘 이해가 되지 않았어요. 그 사실이 좀 기분도 나쁘고 분노도 해서 그 이유를 알고자 신청을 했는데 그래도 선정이 될 줄은 몰랐어요. 그래서 저의 한마디가 좀 보탬이 되도록 해보자 마음을 먹었습니다.

사회자: 공론화를 진행하기 전에 공론화위원회의 구성 그다음에 시민참여단의 인원 수, 시민토론회 횟수 그다음에 12월까지 끝내야 된다 라는 종료 시점 이런 것까지 다 정해진 상태였기 때문에 시민참여단 위원의 요청에 따라 반영하기 힘든 부분도 있었습니다. 불가피하게 위원분들이 참여하는 일정이 더 늘릴 수도 없었고 또 시민토론회를 개최하는 날짜도 변경이 어려웠습니다. 평일날 낮에 하면 못 오시는 분들이 대부분이고 저녁 때 하는 것도 그렇고 그래서 토요일에 하게 되었는데, 그러면 개인 시간을 너무 뺏는 것 같아 이런 제약들이 좀 있었거든요.

근데 아마 참여하신 분들은 더 그랬을 것 같아요. 격주로 토요일을 빼서 계속 한 3시간 넘게 이야기를 한다는 게 그랬을 것 같은데 어떠셨어요?

김중분 위원: 시민참여단으로 활동이 부담스럽긴 했어요. 왜냐하면 그 짧은 시간 안에 기존에 있었던 회의 기록이나 자료들도 봐야지 되고 또 제 개인의 의견을 말하는 게 아니라 어쨌든 제가 시민의 대표로 거기에 참석하는 건데 다른 많은 시민들의 교통에 대

한 불편 같은 걸 전해야 되는 입장이잖아요. 이런 것 때문에 좀 부담스러웠어요. 그래서 처음에 사실은 제가 가진 입장도 있었는데 저는 좀 다른 사람들 의견을 듣고 많이 좀 바뀌었어요. 시민참여단을 대표로 들어왔으니까 생각을 많이 해서 주변에 버스 타고 다니시면서 느끼셨던 그분들 고통을 좀 전달하는 그런 입장을 좀 많이 반영을 했습니다.

전체적인 진행 과정에서 퍼실리테이터들이 토론을 도와주고 의견을 모아서 정리하는 것을 보고 배운 게 굉장히 많았습니다. 목포시의 입장도 정확히 알 수 있어서 좋았고요. 아쉬웠던 점은 목포시의 자료가 좀 더 충실하게 주셨으면 좋겠다는 생각입니다. 우리가 이미 버스에 대해서 잘 알고 있는 사람들이 아니잖아요? 그래서 좀 더 많은 자료들이 제공되고 그것을 읽고 이해할 수 있는 시간이 있었더라면 어땠을까 싶어요. 토론하는데 혹시 내가 잘못 결정하면 어떡하지 내가 알고 있는 이 짧은 지식 가지고만 하면 어떡하지 이게 목포시의 행정을 이끌어 나가고 또 시민들의 교통 편리에 대한 건데 하는 그런 부담감이 좀 컸고요.

이렇게 다 끝나서 우리가 정리된 걸 제출했는데 막상 최근 발표들을 보니 시민참여단이 한 것은 거의 반영이 안되었다는 생각이 들더라고요. 아 이러려면 뭐 하려고 예산 들어가면서 시민참여단의 얘기를 들었을까, 목포시가 하려는 방향이 이미 있었으면 그렇게 나가면 되지 결국 형식적으로 우리를 집어넣은 거 아니야 이런 생각 때문에 좀 우울했습니다.

사회자: 우울하셨어요?

김종분 위원: 우리가 결정한 게 부족한 것일 수도 있지만 시민참여단에서 이런 내용이 나왔다, 하지만 시의 입장에서는 이렇게 반영할 필요가 있다라고 얘기를 하면 좋았을 것이라 생각해요. 그렇게 어떻게 보면 딱 시의 입장에서만 이야기를 하니 부담을 많이 느끼고 나름 보람스럽게 참여 했으나 결국은 보람 없는 일이 되고 말지 않았나 하는 생각이 들어서 우울했습니다.

정정아 위원: 시민참여단이 모이는 횟수가 적은 것 같아요. 너무 짧게 기간을 정해가지고 이 의견을 모아서 결과물을 내놓아야 하는데 이게 가능한가 싶었습니다. 게다가 마지막에서 노선권 매입을 가지고 쟁점이 되었을 때 짧은 시간에 이야기를 하다보니 좀 부담감도 많이 컸었고요.

회의 시간 자체는 괜찮았어요. 제일 좀 아쉬운 게 많이 남는 거는 기간을 좀 넉넉히 해

서 시민들이 계속해서 꾸준히 의견을 내고 제시를 할 수 있어야 되는데 한정적이다 보니까 순간 결론만 내기 위해서 이렇게 뚝 끊어진 그런 느낌 그게 조금 불편했던 것 같아요.

김애숙위원: 일단 참여해서 좋은 점은 목포 시민들의 다양한 분들, 지역적으로 연령대로 다른 시민들의 이야기를 들을 수 있어서 참 좋았던 것 같아요. 제가 사는 곳은 하당이지만 북향 같은 경우는 좀 멀잖아요? 다양한 분들의 버스 이야기를 들을 수 있어서 좋았습니다.

그리고 좀 안 좋았던 점은 토론이 너무 짧았던 것 같아요. 분임 토론을 1시간 정도 했는데 그냥 지나간 것 같아요. 이렇게 제가 지루했다거나 그런 건 없었어요. 그리고 마지막 날 엄청 네 열띤 토론을 했었잖아요. 그 자리에서 감정평가액을 수용하지 않으면 버스가 멈출 수도 있다고 했는데 우리는 그것까지 감수해서라도 좀 더 설득해야 한다고 했지만 너무 빠르게 인수 결정이 발표되니 좀 배신감도 느끼고 우리는 지금 이제까지 했던 건 뭐냐 그런 느낌이 들더라구요. 딱 정해져 있었던 것처럼 보이는 거죠.

사회자: 아마 김종분 위원이 말한 우울함이라고 하는 것과 좀 비슷하게 닿아 있는 것 같아요. 그러니까 시민들 입장에서는 이 정도의 결의 혹은 다짐 이런 걸 보여줬는데 사실은 그런 것에 응답을 받은 것 같지 않으니 우리가 한 3개월 동안 해왔던 게 도대체 뭐였지 이런 생각이 들었을 수도 있겠습니다.



김애숙 위원: 네, 그렇죠. 그리고 제가 공론화위원회 회의에 참관을 두 번 정도 했거든요. 이게 이렇게 그냥 일반 시민들도 참여할 수가 있잖아요. 그런데 매 회의마다 참여하는 숫자가 적더라구요. 시민참여단 3번 하는 데도 한번 빠지면 앞의 내용을 몰라 헤매거든요, 다른 이야기하고 그러는데 공론화위원회는 제대로 운영되는 것이 맞나라는 생각이 들죠. 특히 시의원들의 경우에는 회기가 있다고, 회의가 있다고 아예 안 나오신 거예요. 그러면서 좀 편하게 회의를 하고 싶은지 그래서 표결을 해가지고 그 참관인들 나가게 하는 거예요. 난 그 이유를 모르겠어요. 우리 시민참여단은 완전히 끝까지 공개하고 온라인 생중계도 하잖아요? 그래도 시민참여단은 창피를 무릎쓰고 하는데 공론화위원회는 저희보다 전문가라고 하는데 왜 회의를 비공개로 하는지 아직도 모르겠어요.

사회자: 말하신 부분은 일종의 과제로 볼 수 있겠습니다. 위위회 회의가 비공개인 사례도 있지만 그걸 공론화 과정에서까지 적용할 것인가는 쟁점이겠습니다. 과정과 관련해

공론화 이후의 과제라면 어떤 부분을 제안하고 싶으세요?

김애숙 위원: 지금 목포시는 공론화에 참여한 시민들에게 이제까지 진행된 상황이나 이런 것을 소통하고 과정을 알려줄 수 있는 시스템이 없어요. 그냥 끝난 거죠. 그런데 우린 참여를 한 만큼 참여의 결과도 궁금하잖아요? 이런 부분이 사려깊지 못하달까 세심하지 못하달까 하는 생각이 듭니다.

저희의 공론화 위원하고 참여단 사람들이 좀 더 그중에서도 참여하셔가지고 이제까지 진행됐던 상황이나 이런 거를 저도 똑같이 소통하고 이렇게 병과 과정을 볼 수 있게 어떻게 그런 시스템을 하나 구축을 했습니다.

좋겠어요. 그러면 이게 나중에 운영을 했을 때 그 운영 과정까지 연결되게 연결돼서 시민들과 소통할 수 있는 그런 부분이 있었으면 좋겠습니다. 적어도 공론화 이후에 추진되는 경과와 관련해서 시민참여단에게 알려줄 수 있는 어떤 기구나 체계가 좀 필요하고 그리고 그랬을 때에 시민참여단에 참여하셨던 위원들이 사후적으로 이런저런 의견을 낼 수 있는 그런 방법이 있었으면 좋겠습니다.

김종분 위원: 예 저도 앞에서 말씀하신 분 말씀처럼 시가 시민들과의 소통도 하고 그리고 경과 과정을 좀 알릴 필요가 있다고 봐요. 공론화위원회를 하는 이유가 뭐고 시민참여단을 만들어서 의견 듣는 이유가 뭐냐 결국은 시민들 의견 듣겠다는 거 아니에요? 그리고 시의회가 좀 더 고민을 해야 한다고 생각합니다. 의원들이 공론화위원회의 서류라든지 시민참여단에서 그동안에 했던 것을 다 좀 보고 목포시가 올바른 방향으로 갈 수 있게 견제 역할을 하시면 된다 생각합니다.

시민들이 해봤자 얼마나 했겠나 싶지만 시민참여단에 참여한 위원들은 굉장히 진지했어요.

어떤 분 한 분은 굉장히 연구를 열심히 하셨어요. 또 버스 회사에 종사하시는 분도 있었고요. 나머지 분들은 다들 그냥 일반인이었는데 처음에는 약간 두려우면서도 나중에는 이제 점점 깊이 있게 들어가고 노선권 매입 문제도 나오니까 정말 이게 내 결정이 목포 시민들의 생활에 밀접한 직접적인 영향을 미친다라고 생각하게 되었어요. 그리고 하고 싶은 얘기 우리끼리는 정말 솔직하게 다 했어요. 그래서 우리가 이런 얘기하면 시의 입장이 어떨까 우리가 이렇게 하는 게 시가 행동하는 데 더 좋을까 이런 이야기도 하면서 논의를 했습니다. 그래서 목포시가 부족하다면 시의회가 시민들의 입장을 조금이라도 좀 들어주는 노력을 하셔야 되는데 그게 이제 앞으로 어떻게 나타날지 그런 과정을 좀

시민들에게 보여주셨으면 좋겠어요. 그래서 이 공론화 위원회라든지 시민참여단의 이런 여러 가지 일련의 과정이 헛된 것이 아니었다. 앞으로 목포시가 발전하는 데 도움이 되는 과정이다. 이런 방향을 보여주면 좋겠습니다.

사회자: 마지막 질문입니다. 만약 위원들께 시민참여단 또 참여하시면 어떠냐? 고 물어 보면 어떨 것 같아요? 시민들의 참여란 게 일상생활을 하면서 참여하는 것이잖아요? 내가 하고 있는 일들을 같이 병행하면서 다시 또 시의 일에 관심을 두어야 하는 것이라 쉽지 않다고 생각들 하거든요.

정정아 위원: 저 같은 경우에는 나중에 기회가 되어서 이번 공론화와 연결된 주제라면 꼭 하고 싶은 생각은 있어요. 작은 목소리지만 그래도 꾸준히 그걸 내줘야 할 것 같거든요. 그래서 시민참여단이 됐든 이 버스에 관한 거 저희 목포 시민들이 불편해하는 사항에 대해서 계속 관심을 가지려고 합니다.

다만 본인도 시간을 내야 되는 그런 부분이 있기 때문에 한 장소에 모여가지고 해도 되고, 온라인으로도 하면서 좀 긴 시간 많은 사람들이 참여할 수 있도록 하면 좋겠습니다.

사회자: 시간대는 어떠셨어요? 청소년 참여와 직장인 참여를 고려하다보니 토요일 개최를 하게 되었는데 좀 죄송하더라구요.

김애숙 위원: 그래도 그 시간은 꼭 비웠어요, 저는. 아까 두 선생님들께서도 그러셨잖아요. 설마 내가 이렇게 시민참여단을 해봐도 될까 하는 마음이 들었다구요. 그러니까, 또 책임감도 느껴지고 해가지고 그 시간만큼은 되도록이면 다른 약속 잡지 않았고 식구들에게도 좀 이렇게 미루자 해서 조정했습니다. 그 부분은 내가 이쪽에 비중을 뒀야 되겠다 하시면 참여하는 것이기 때문에 많이 어렵지 않을 것 같아요.

김종분 위원: 저도 토요일 괜찮았어요. 저는 앞으로도 기회가 되면 이런 공론화에 참여하고 싶어요 그런데 가능하면 많은 사람들이 참여해서 시정이 이렇게 돌아가는구나 라는 것을 경험했으면 좋겠습니다. 시에서 뭐 결정할 때 시민들의 의견을 이렇게 듣고 어떤 것은 반영하지 못하는구나 이런 것을 직접 시민들이 아는 것이 중요하다고 생각해요.

어떤 사안이 있을 때마다 공론화위원회를 하던 시민참여단을 하던 시민 참여가 좀 더 늘어났으면 좋겠습니다.

사회자: 시민참여단 숫자가 50명인데요, 이것이 늘어나면 제대로 회의가 될 수 있느냐는 질문도 있습니다.

김종분 위원: 저는 그건 상관없을 것 같아요. 왜냐하면 퍼실리테이터들이 한 분임이 하나씩 들어 있잖아요. 한 명씩 그리고 저희들도 의견이 처음에는 다 다르고 약간 피상적이었는데 이게 회를 거듭해서 토론할수록 압축이 되더라고요. 그래서 저는 사람 수는 많아도 거기에 퍼실이 한 명씩 들어가고 또 논의하다 보면 논의가 모아지기 때문에 가능하다고 생각합니다.

김애숙 위원: 제가 이제 시민참여단에서 좀 아쉬웠던 게 시간이랑 날짜는 정말 좋았거든요. 저희 분임에 참여했던 학생 등 젊은 위원들이 의견을 너무 안 내더라고요. 그 분들의 의견이 정말 중요한데 말이죠, 버스 문제에 있어서는. 그래서 알고 있는 20대 위원에게 물어봤어요, 어쩐지. 그런데 이 분이 하는 말이 "근데 이모 우리는 말 못하겠어" 그러더라고요. 이유는 어른들이 너무 열정적으로 하고 이런 사정 저런 사정을 다 알고 있는 것처럼 보이니, 나는 내 이야기만 하는 건데 괜찮은가 생각이 들었다는 거예요.

그래서 청소년 분이면 따로 그렇게 분임을 만들어서 거기 대표들이 나와서 같이 이야기할 수 있도록 하는 것도 좋겠다 싶어요.

사회자: 의견 감사합니다. 좋은 생각이네요.

너무 긴 시간 수고하셨고요. 그리고 또 볼 수 있는 기회가 있기를 바랍니다. 앞으로도 목포시의 버스 시스템이 어떻게 변해가는지 잘 살펴봐 주시고 또 목소리를 내주시길 바랍니다.

목포형 대중교통 시스템 구축 위한 시민공론화위원회 활동에 대한 몇가지 고찰

서정철 / 한국갈등학회* 교육위원장

공론화 개념과 목적

- ① 여럿이 모여 함께 의논하는 것. 어떤 문제에 대하여 일반 국민이 모여 회의를 열어 의견을 묻고, 토론하여 공론을 형성하는 과정임
- ② 특정한 공공정책 사안이 초래하는 혹은 초래할 사회적 갈등에 대한 해결책을 모색하는 과정에서 이해관계자, 전문가, 일반시민 등의 다양한 의견을 민주적으로 수렴하여 공론을 형성하는 정책 결정에 앞서 행하는 의견수렴 절차를 의미함

공론화 원칙

- ① 공론화 결과 수용성 및 정책 실효성 제고를 위해 공론화위원회 및 시민참여단의 권한과 역할이 충분히 보장되어야 함
- ② 공론화가 정책 결정의 절차적 수단 및 공공갈등 해소의 면피 수단으로 이용된다면 시행하는 의미가 없음
- ③ 공론화의 공정성은 참여와 속의 그리고 의사결정(정책반영)에 있음

☞ 공론화 목적 및 의제 성격에 따라 다양한 방식의 공론화 모델을 설계할 수 있음

*한국갈등학회는 공공갈등전문기관으로 국내 유일한 국무조정실 등록기관이며, 교수 및 현장활동가 200명이 참여하고 있음. 서정철은 신고리5,6호기 공론화 이외 교육부, 국방부, 서울시, 경기도, 인천시 관련 공론화 15개 정도에 참여하여 공론화 설계 및 실행을 담당하였음. 현재 한국갈등학회 교육위원장, 서울시 환경분쟁조정위원회 위원, 한국공학대학 겸임교수, 국방부 대구군공항 이전부지선정위원회 위원, 농촌진흥청 갈등관리심의위원회 위원장, 전북대 공공갈등과 지연혁신연구소 객원연구원으로 활동하고 있음.

공론화 모델

	옵션 선택형	정책형성형	정책홍보형	합의형성형
목적	의제관련 선호에 따른 정책권고를 통한 갈등해결	토의결과, 여론조사 종합해 정책수단 발굴 & 정책협약식 도모	의제관련정책이해 증진 및 공감대 확산	의제관련 이해관계자 및 일반시민의 합의안 도출 도모
사례	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 2017 신고리 5, 6호기 원전 공론화 : 찬/반옵션 선택형 ◆ 2018/2022 대입개편 공론화 : 4개 옵션에 대한 최적안 선택형 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 2018 서울균형발전 공론화 : 균형발전관련 의제 발굴 ◆ 2019 서울플랫폼노동공론화 : 플랫폼 노동관련 의제 구체화 ◆ 2022 경기도 공론화 : 경기도 도심내 군공항 문제 해결방안 탐색 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 2019-21 경기도청 공론화 조사 : 기본소득관련 공감대 형성 ◆ 2023 경기북부특별 자치도 설치 도민참여형 숙의공론조사 : 공감대 확산 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 국립서울병원이전 공론화 ◆ 여주 구)경기실크부지 활용 공론화 ◆ 4.16세월호 안산시 추모협의회 운영 공론화

☞ 공론화 목적 및 의제 성격에 따라 다양한 방식의 공론화 모델을 설계할 수 있음

시민토론회 운영원칙

- 대표성 : 인구, 지역, 성별 대표성을 갖는 시민참여단 구성 (일반적으로)
- 속의성 : 의제관련 충분한 정보제공 및 시민참여단 토의 설계
- 공정성 : 의제관련 찬·반 전문가 및 이해관계자 참여의 균형성
- 중립성 : 공론화 전문기관의 시민대토론회 진행
- 투명성 : 시민대토론회 운영관련 정보공개 및 현장중계
- 포괄성 : 교통 약자 등 참여

☞ 공론화의 핵심은 속의성, 대표성, 중립성을 확보하는가에 있음

☞ 공론화의 성패는 공론화 전과정에 있어서의 주문자(정부, 지자체 등)의 중립성과 결과 수용성에 대한 사전 약속에 있음

**목포형 대중교통 시스템
구축 위한 시민공론화위원
회 활동의 특징**

■ 공론화 모델이 정책형성형을 지향하였으나 전체적으로 보면 정책홍보형으로 진행 되었
음. 따라서 시민토론회의 숙의과정이 의제에 대한 쟁점 토론보다는 용역결과에 대한 의견
제시로 진행됨.

목포 공론화 과정	일반적인 공론화 추진 방식
① 목포시가 3개 의제를 구체적으로 선정함 ◆ 노선 개편안(전면vs부분) / 운영체계(공영제vs준공영제vs혼합형)/ 노선권(감정가여부)	☞ 일반적으로 공론화위원회에서 선정함 (별도로 의제선정단을 운영하기도 함)
② 목포시가 공론화 기간과 시민참여단(50명)을 사전에 결정함	☞ 일반적으로 용역사가 사전에 선정되고, 용역사의 공론화 설계안에 대해공론화위원회에서 협의한 후 최종 결정함
③ 목포시가 실시한 용역 (시내버스 노선체계 개편 관련 연구용역) 내용이 주된 정보였음	☞ 용역안에 대한 질의응답과 의제 관련 토론으로 토론회가 진행 되었음
④ 시민권고안의 내용이 목포시의 정책결정에 부분적으로 반영되었음	☞ 전면개편안은 수용되었지만, 나머지 2개 의제는 충분히 반영되지 않았음

■ 공론화 설계 및 숙의 절차(시민토론회) 진행은 그간 공론화 사례에 비춰볼 때 일반성을 가
지고 있음

목포 공론화 과정	목포시 추진 방식
① 목포시가 3개 의제를 구체적으로 선정함	◆ 목포시 공론화위원회 설치 및 운영 조례 적용 ◆ 공론화 위원회(공론화 절차 관리 및 권고문 작성 등) ◆ 용역사 (공론화 숙의절차 진행 및 설문조사 등) ◆ 실무협의 (용역사와 담당부서와의 실무협업 등)
② 공론화위원회 및 시민참여단	☞ 공모 방식
③ 숙의 절차 진행	◆ 사전워크숍 / 3차례 시민토론회 ◆ 정보제공 및 분임토의 / 사전 사후 선호조사 ◆ 권고문 작성
④ 시민권고안의 내용이 목포시의 정책결정에 부분적으로 반영되었음	☞ 전면개편안은 수용되었지만, 나머지 2개 의제는 충분히 반영되지 않았음

■ 목포시 공론화는 대표성 확보 및 공론화에 대한 주민 관심을 높이기 위해 창의적인 방안을 개발하여 적용하였음

공론화 요소	목포시 추진 방법	평가
① 대표성 강화	◆ 시민참여단 모집 방식 (교통수단별-주거지- 성별-세대별 순)	☞ 대부분의 공론화 사례는 이해관계자 참여방안 이외에는 통계학적 방법을 적용하고 있음
② 시민설문조사	◆ 버스 내부 스티커 부착/ QR코드를 통한 설문조사/ 1,49 4명 ◆ 복지관 방문조사/ 49건	☞ 시민설문조사는 온-오프라인 방법을 혼합하여 활용하는 경우가 많지만, 목포시 공론화 의제가 대중교통(버스)관련 이므로 버스내부에 스티커를 부착하는 방법은 주민참여와 홍보 측면에서 대단히 창의적이라고 볼 수 있음
③ 인포샵 운영	◆ 11/16-22 (1주일)/ 3명 방문	☞ 비록 인포샵 운영의 효과가 미미하기는 하지만 주민참여와 공론화 관심사를 높이기 위한 방안으로서 높이 평가함. 애초 공론화 설계 때부터 이 부분에 대한 충분한 논의와 계획 수립이 필요함
④ 시민의견서 작성 및 합의	◆ 시민의견서 양식/ 초안작성위원 (5명)/ 3차 시민토론회 때 합의	☞ 공론화 모델 중 합의형성형에서는 실제로 실행되고 있으나, 목포형 공론화는 정책홍보형으로 진행 되었음에도 불구하고 결과수용성을 높이기 위한참여단의 노력으로 높이 평가함

2024년 공론화에 대한 몇 가지 제언

■ 공론화 목적과 의제 성격에 맞는 공론화 모델을 선정해야 함

- ① 2023년 목포시 공론화는 정책홍보형 모델에 가까웠음. 2024년 공론화는 목적 및 취지 그에 따른 공론화 방법을 명확하게 설정할 필요가 있음
- 2023년 공론화는 목포시가 의제를 선정하였고, 공론화 절차가 관련 용역 결과에 대한 의견수렴 (홍보 및 설득)정도이어서 시민토론회의 높은 숙의성 실현과 결과 수용성이 낮았음.
- 권고문에 대한 환류과정 즉 권고문에 대한 정책반영 여부를 공론화위원회나 시민참여단에 발표 전에 충분히 제공하는 절차가 없었음
- 공론화위원회와 용역사를 사전에 선정하여, 공론화위원회가 의제 및 숙의 절차, 참여단 선정, 공론화 모델 등 공론화 전반에 대해 설계하고 실행하는 방식이 공론화의 핵심 사안인 공정성과 중립성에 부합함

■ 대표성을 강화할 필요가 있음

① 대표성 강화를 위해 시민참여단을 100명 정도로 확대할 필요가 있음

- 다른 공론화 사례를 보면 전국적 의제 및 광역 의제일 때 500명 정도, 기초지자체일 경우 100명 정도가 참여하였음. 물론 의제 및 예산 등에 따라 유연하게 조정할 수 있음

■ 숙의성을 강화할 필요가 있음

① 숙의성 강화를 위해 사전에 공공갈등전문기관인 용역사를 선정하고, 용역사의 제안을 충분히 검토하여 숙의절차를 설계하고, 실행할 것을 권고함

- 2023년 공론화의 숙의절차는 크게 보면 설명(질의응답)과 토론으로 진행되었는데, 분임토론 시간이 상대적으로 적어(40분-1시간), 시민참여단의 충분한 의견개진 및 의견 나누기가 짧았음
- 숙의 과정의 퍼실리테이터의 역할은 중요한데, 장기적인 관점에서 퍼실리테이터 양성 과정을 사전에 실시하여, 준비되고 숙련된 퍼실리테이터를 통해 숙의성을 강화하는 것이 필요함

☞ 공론화위원회 및 시민참여단의 공론화 만족도 조사를 실시하여 당해연도 공론화에 대한 평가와 진단 그리고 대책을 마련하는 선순환 구조를 만들 필요가 있음

06

맺음말



■ 한국 사회에서 행정이 주도적으로 공론 절차를 시행하게 된 것은 그리 오래된 일이 아니다. 그만큼 사회가 복잡해지고 정책 결정의 우선순위에 대한 사회적 합의가 어렵게 되었다는 것을 의미한다. 그런 점에서 2021년과 2023년 동일하게 버스 이슈를 중심으로 공론화 과정이 진행된 목포시의 경험은 버스가 최근 목포시의 주요한 지역 갈등 의제였다는 것을 극명하게 보여준다.

일반적으로 공론절차를 접근하는데 있어 시민들은 문제의 원인을 밝히는 수단으로서 주목하는 반면 행정은 문제의 해결책을 찾는 수단으로 주목하는 경향이 있다. 이는 일차적으로 시민과 행정이 습득한 정보의 양이 차이를 보이기 때문이다. 시민들은 피상적으로 알고 있는 사건들의 좀 더 구체적이고 분명한 정보들을 확인하고자 하지만 행정은 이미 문제가 심각해진 만큼 당장 적용할 수 있는 해법을 찾고자 한다. 이런 인식의 차이는 공론 절차가 오히려 새로운 갈등을 만들어내는 원인이 되는 주요한 이유다. 그런 점에서 2023년에 수행한 목포형 대중교통시스템 구축을 위한 시민공론화위원회 과정이 과정 상의 중대한 갈등 없이 최종적인 권고문까지 다다를 수 있었던 것은 매우 다행스러운 일이라고 할 수 있다. 다만 공론화 절차의 종료가 갈등의 종료가 아니듯이 오히려 공론화 이후의 과정이 남아 있다. 실제로 이후 공론화 절차를 통한 결과가 어떻게 수용되는가는 이후 목포시가 시도할 수도 있는 공론화 과정에 대한 시민들의 수용성에 중요한 영향을 미치게 될 것이다.

마지막으로 공론화 절차가 시민들만의 절차가 아니라는 점을 강조할 필요가 있다. 시민들을 직접 대면하는 과정은 행정의 입장에서는 매우 고풍스러운 절차다. 실제로 실효성 여부에 대한 확신이 없이 주어진 절차를 이행하는 과정에서 행정비용과 피로도는 지속적으로 늘어난다. 이 점에서 보면 공론화 절차는 단순히 행정이 시민을 향해서 일방적으로 하는 절차라기 보다는 행정과 시민이 함께 도시의 문제를 해결하기 위한 협력 과정으로서 인식하는 것이 필요하다. 이는 특정 주제에 대한 제한적인 공론화 과정을 통해서가 아니라 목포시 차원에서 수행하는 다양한 시민참여형 제도 -주민참여예산, 주민자치회 등-를 통해서 공론 절차에 대한 시민교육이 시행될 필요성을 보여준다. 좀 더 일상적인 시민역량의 강화는 장기적으로 이후에 개최될 수도 있는 추가적인 공론 절차의 질을 향상시키는 데 중요한 기능을 하게 될 것이다.

부록

1. 시민설문조사 설문지
2. 전체 운영계획
3. 목포시 공론화 추진관련 보도자료

1. 시민설문조사 설문지

목포시 시내버스 공론화 추진을 위한 시민설문조사

안녕하십니까?

본 설문은 목포시 공론화위원회가 시내버스 체계 개편을 위해 실시하고 있는 공론화 과정에서 목포시민들이 현재 시내버스 운영과 이를 둘러싼 갈등에 대한 인식을 파악하여 공론화 과정에서의 중요한 참고자료로 활용하기 위해 진행하는 설문조사입니다. 본 설문조사의 결과는 공론화위원회의 권고안 작성 및 시민참여단의 시민토론회 과정에서 주요한 의견자료로서 활용할 계획입니다.

귀하의 의견과 평가가 목포시 시내버스의 발전과 변화를 위한 소중한 자료로 사용되오니 솔직한 의견을 부탁드립니다.

본 설문은 익명으로 진행되며, 통계법 제33조 및 제34조에 의거하여 인식 분포의 조사 목적으로만 사용되며, 익명과 비밀이 보장됩니다.

2023. 10.

- 주관기관: 목포시 공론화위원회
- 조사기관: 플랜마스터 21
- 문 의: 플랜마스터 21 연구위원 김상철
메일: kimsangchul75@gmail.com

I. 목포시 버스 운행과 관련한 인식조사입니다.

1. 귀하는 현재 목포시 시내버스 운영에 대하여 대체적으로 어떻게 생각하고 있습니까?

- ① 만족하다
- ② 대체로 만족하다
- ③ 대체로 불만족하다
- ④ 불만족하다
- ⑤ 모르겠다

2. (위 1번 질문에서 ③, ④를 선택하신 분만 답변) 귀하는 시내버스에 대해 불만족하는 이유는 무엇입니까? 해당하는 항목을 모두 선택해주시길 바랍니다.

- ① 긴 배차시간 ② 불편한 노선 ③ 난폭 운전 등 이용불안
- ④ 잦은 운행 중단 ⑤ 요금 등 이용 부담 ⑥ 버스 실내 노후화
- ⑦ 정류장 불편 ⑧ 기타: _____

3. 귀하는 현재 목포 시내버스 운영 개선을 위하여 가장 필요한 것이 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 노선 효율화
- ② 멈춤 없는 안정적인 버스 운행
- ③ 배차시간의 단축
- ④ 운행의 정시성
- ⑤ 정류장 정차 의무화 등 안전 운행
- ⑥ 기타: _____

4. 귀하는 최근 일주일간 시내버스 이용 횟수는 몇 번입니까?

- ① 5회 이상
- ② 3회 이상
- ③ 1회 이상
- ④ 거의 이용하지 않는다

5. 버스라는 교통 수단에 대해 본인의 생각과 가장 가까운 것은 어떤 것입니까?

- ① 다른 방법이 없어서 어쩔 수 없이 탈 수 밖에 없는 교통 수단
- ② 자가용으로 다니기 불편할 때만 타는 교통 수단
- ③ 현재 상황에서 가장 편리한 교통 수단
- ④ 생각해본 적 없다
- ⑤ 기타: _____

II. 버스 공론화 주제와 관련한 사항의 인식조사입니다.

6. (공론화 주제)다음의 공론화 주제 중에서 목포시 시내버스 문제 해결에 가장 결정적인 주제는 무엇이라고 생각하십니까? 하나만 선택해 주십시오.

- ① 노선체계 개편(부분 개편, 전면 개편 등)
- ② 운영체계 변화(공영제, 준공영제 등)
- ③ 노선 등 매입절차
- ④ 모두 중요하다
- ⑤ 기타: _____

7. (원안 10번문항)(노선개편) 귀하는 목포시 시내버스 노선이 개편된다면 다음 중 어떤 방향에 동의하십니까?

- ① 노선을 효율적으로 재조정하는 전면 개편
- ② 현 상태를 유지하면서 노선을 추가하는 확대 개편
- ③ 가장 심각한 문제만 부분적으로 개선하는 부분 개편
- ④ 노선 조정의 필요성 없다
- ⑤ 기타: _____

8. (원안 6번문항)(노선개편) 귀하는 노선개편의 결과로 버스 환승을 추가적으로 해야 한다면 다음의 어느 조건에서 수용 할 수 있습니까?

- ① 하차 후 다음 버스가 5분 이내에 도착하는 수준
- ② 갈아타는 버스가 기존 버스보다 목적지에 가깝게 갈 경우
- ③ 환승하는 곳에 이용하거나 들릴 만한 곳이 있을 경우
- ④ 환승을 하더라도 전체 시간이 절약될 경우

⑤ 어떤 경우라도 환승은 불편하다고 생각한다

⑥ 기타: _____

9. (노선개편) 귀하는 노선 개편시 가장 중요하게 생각해야 하는 것은 다음 중 무엇이라고 생각하십니까?

① 노선 구조의 합리성(굴곡도, 중복도 해소)

② 과소 운행 지역 등 사각지대 해소

③ 노선 운영의 경제성(적자 노선 조정)

④ 시민들의 수용성(기존 노선 이용자들의 혼란을 최소화하는 방향)

⑤ 기타: _____

10. (운영체계) 귀하는 목포시 시내버스의 운영체계가 바뀐다면 어떤 방식에 동의하십니까?

① 목포시가 모든 버스를 직접 운영하는 공영제(비용이 많이 듦)

② 노선권은 목포시가 갖지만 운영은 민간에 맡기는 준공영제(민간회사 지원 필요)

③ 공영제와 준공영제가 혼합된 운영체계

④ 모르겠다

⑤ 기타: _____

11. (운영체계) 귀하는 시내버스 운영체계를 개편하는 과정에서 가장 우선적으로 고려해야 하는 사항이 무엇이라고 생각하십니까? 신중하게 하나만 선택해 주십시오

① 운영비용의 적정성

② 버스 운영의 공공성

③ 버스 운영의 안정성

④ 버스 노동자의 고용 안정성

⑤ 기타: _____

12. (운영체계) 귀하는 시내 버스 개편에 따라 감당해야할 재정적 부담이 커진다면 다음의 어떤 방법으로 해결하는 것이 타당하다고 생각하십니까?

① 버스 요금 인상

② 버스 운영 규모의 조정

③ 목포시의 추가적인 재정 지원

④ 외부광고, 관관노선 등 추가적인 수익 모델 발굴

⑤ 기타: _____

Ⅲ. 응답자의 기본 정보를 묻는 내용입니다.

1. 귀하께서는 다음의 연령대 중 어디에 해당되십니까?

- ① ~ 19세 미만
- ② 19세 ~ 29세 이하
- ③ 30세 ~ 39세 이하
- ④ 40세 ~ 49세 이하
- ⑤ 50세 ~ 59세 이하
- ⑥ 60세 ~ 69세 이하
- ⑦ 70세 이상

2. 귀하의 성별은? _____ (남,여 표기)

3. 귀하의 현재 거주지는 어떻게 되십니까? _____ 동
(목포 지역 외 거주자이시면 해당 시군을 명기해주세요)

<개인 정보 수집 동의>

- 수집 이용목적: 경품 추첨을 위한 기본 정보
- 수집 항목: 휴대전화 번호
- 개인정보 보유 및 이용 기간: 2023년 10월 30일까지
- 동의를 거부할 수 있으며, 거부 시 경품 추첨에 참여하실 수 없습니다

동의 ☐

동의하지 않음 ☐

4. 귀하의 전화번호를 남겨주십시오. 본 조사에 참여해주신 분들께 추첨을 통해서
편의점 상품권을 드립니다. 추첨에 활용하기 위해 사용하고 폐기하겠습니다.
전화번호 _____

※ 현재 목포시는 버스 체계 개편을 위한 시민공론화를 추진 중에 있습니다. 시민설문조
사에 참여하신 분들 중 시민참여단 활동에 참여할 의사가 있으신 분들은 아래의 문항
에 표기해 주시기 바랍니다.

⑤ 기타: _____

Ⅲ. 응답자의 기본 정보를 묻는 내용입니다.

1. 귀하께서는 다음의 연령대 중 어디에 해당되십니까?

- ① ~ 19세 미만
- ② 19세 ~ 29세 이하
- ③ 30세 ~ 39세 이하
- ④ 40세 ~ 49세 이하
- ⑤ 50세 ~ 59세 이하
- ⑥ 60세 ~ 69세 이하
- ⑦ 70세 이상

2. 귀하의 성별은? _____ (남,여 표기)

3. 귀하의 현재 거주지는 어떻게 되십니까? _____ 동
(목포 지역 외 거주자이시면 해당 시군을 명기해주세요)

<개인 정보 수집 동의>

- 수집 이용목적: 경품 추첨을 위한 기본 정보
- 수집 항목: 휴대전화 번호
- 개인정보 보유 및 이용 기간: 2023년 10월 30일까지
- 동의를 거부할 수 있으며, 거부 시 경품 추첨에 참여하실 수 없습니다

동의 ☐

동의하지 않음 ☐

4. 귀하의 전화번호를 남겨주십시오. 본 조사에 참여해주신 분들께 추첨을 통해서
편의점 상품권을 드립니다. 추첨에 활용하기 위해 사용하고 폐기하겠습니다.
전화번호 _____

※ 현재 목포시는 버스 체계 개편을 위한 시민공론화를 추진 중에 있습니다. 시민설문조
사에 참여하신 분들 중 시민참여단 활동에 참여할 의사가 있으신 분들은 아래의 문항
에 표기해 주시기 바랍니다.

5. 시민참여단은 사전 워크숍 및 3차에 걸친 토론회에 참여할 의무가 있습니다. 다음 일정 중 참여가 가능한 일정에 표시를 해 주세요

- ① 사전 워크숍['23. 10. 28(토)]
- ② 제1차 시민토론회['23. 11. 4(토)]
- ③ 제2차 시민토론회['23. 11. 18(토)]
- ④ 제3차 시민토론회['23. 12. 2(토)]

6. 주로 이용하는 교통수단은 무엇입니까?

7. 참여 의사를 밝히신 분들께서는 이름을 남겨주십시오.

이름 _____

<개인 정보 수집 동의>

- 수집 이용목적: 시민참여단 선정 및 운영
- 수집 항목: 이름, 휴대전화 번호
- 개인정보 보유 및 이용 기간: 2024년 1월 15일
- 동의를 거부할 수 있으며, 거부 시 시민참여단에 위촉될 수 없습니다

동의 ☐

동의하지 않음 ☐

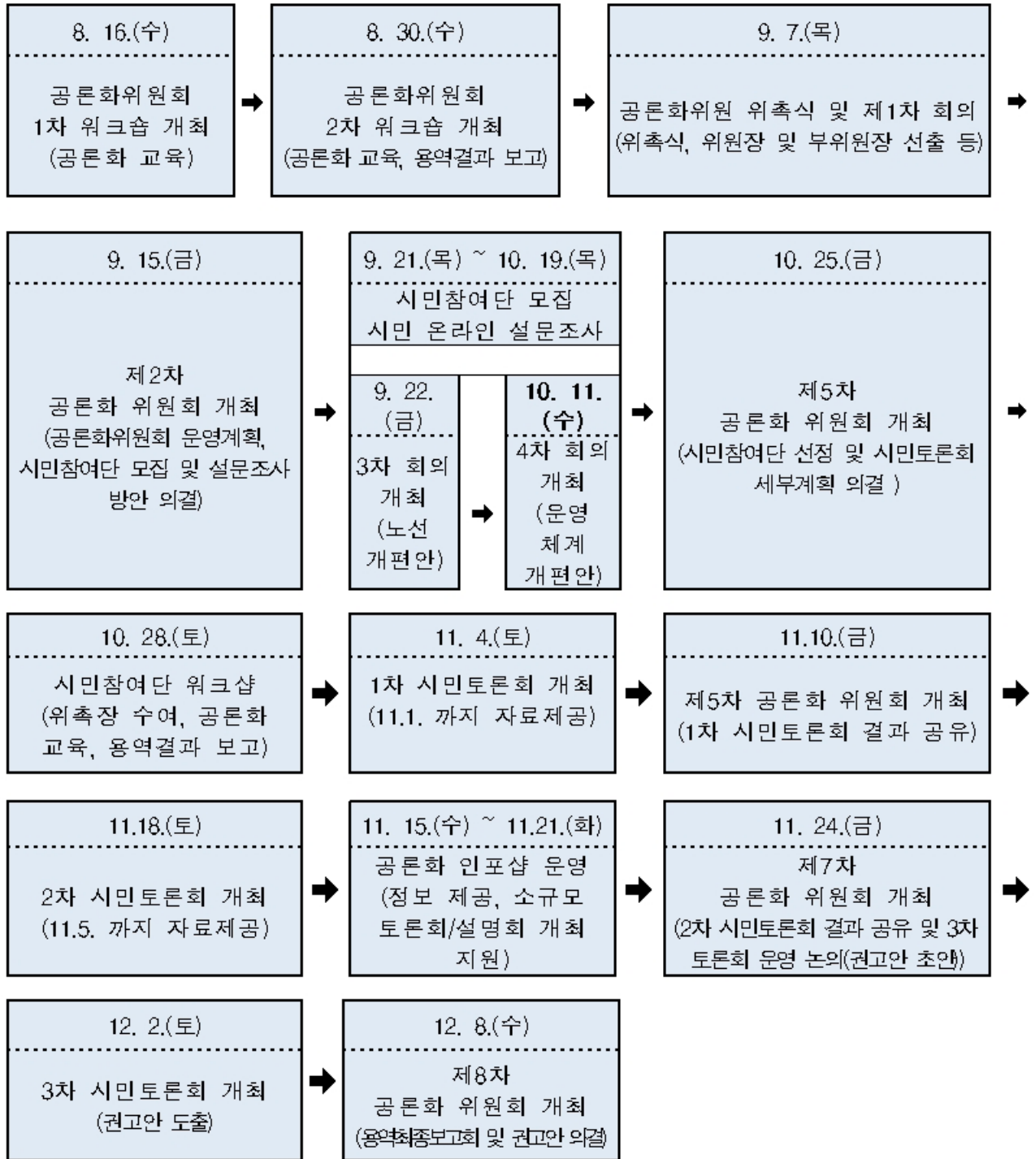
8. 참여 의사를 밝히신 분들께서는 전화번호를 남겨주십시오.

전화번호 _____



2. 전체 운영계획

1. 전체 운영 개요



2. 공론화위원회 개최 계획

- 공론화위원회는 12월 8일 제8차 회의까지 격주 금요일 개최로 정례화하여 개최한다.
- 시민참여단의 시민토론회 일정과 격주로 교차하도록 운영함으로써 시민토론회에서 다뤄져야 할 주제의 확정과 전차 시민토론회에서 다뤄진 내용의 검토를 동시에 진행하도록 한다.

제3차 공론화위원회 개최

※ 시민공론화 의제의 사전 구체화 목적

○ 일시/장소 : '23. 9. 22.(금) 14시 / 미정

○ 강 사 : 용역수행사 연구책임

○ 대 상 : 공론화 위원 20명

○ 내 용

- 목포시 노선개편안 설명
- (가능시) 핵심 개편 노선 현장 답사(1번 노선, 영산로 등)

제4차 공론화위원회 개최

※ 시민공론화 의제의 사전 구체화 목적

○ 일시/장소 : '23. 10. 13.(금) 14시 / 미정

○ 강 사 : 용역수행사 연구책임

○ 대 상 : 공론화 위원 20명

○ 내 용

- 버스운영 체계 설명(공영제, 준공영제 등)
- 주요 쟁점에 대한 질의

제5차 공론화위원회 개최

○ 일시/장소 : '23. 10. 20.(금) 14시 / 미정

○ 대 상 : 공론화 위원 20명

○ 내 용

- 시민 참여단 확정(선정 절차 진행)
- 시민토론회 세부계획 및 의제 선정

제6차 공론화위원회 개최

○ 일시/장소 : '23. 11. 10.(금) 14시 / 미정

○ 대 상 : 공론화 위원 20명

○ 내 용

- 1차 시민토론회 결과 공유
- 2차 시민토론회 운영 논의(세부 구성)

제7차 공론화위원회 개최

○ 일시/장소 : '23. 11. 24.(금) 14시 / 미정

○ 대 상 : 공론화 위원 20명

○ 내 용

- 2차 시민토론회 결과 공유
- 3차 토론회 운영 논의
- 인포샵 운영현황 보고

제8차 공론화위원회 개최

○ 일시/장소 : '23. 12. 8.(금) 14시 / 미정

○ 대 상 : 공론화 위원 20명

○ 내 용

- 권고안 논의
- 용역 최종결과 보고(공론화)

3. 시민참여단 운영

- 시민참여단은 시민토론회를 주요한 참여 형태로 한다.
- 시민참여단의 회의는 다양한 참여자들의 참여를 고려하여 토요일 개최를 전제로 하고, 해당 일정을 시민참여단 모집 과정에서 사전에 공지한다.
- 시민참여단 및 미참여 시민들에 대한 정보 제공 등을 위해 인포메이션 샵을 별도로 운영한다.

시민 참여단 워크숍

- 일시/장소 : '23. 10. 28.(토) 14시 / 이후 시민토론회 일정을 고려하여 장소는 고정
- 강 사 : 강사, 용역사
- 대 상 : 50명
- 내 용 : 총 150분(쉬는 시간 포함)

○ 일시/장소 : '23. 10. 13.(금) 14시 / 미정

○ 강 사 : 용역수행사 연구책임

○ 대 상 : 공론화 위원 20명

○ 내 용

- 버스운영 체계 설명(공영제, 준공영제 등)
- 주요 쟁점에 대한 질의

제5차 공론화위원회 개최

○ 일시/장소 : '23. 10. 20.(금) 14시 / 미정

○ 대 상 : 공론화 위원 20명

○ 내 용

- 시민 참여단 확정(선정 절차 진행)
- 시민토론회 세부계획 및 의제 선정

제6차 공론화위원회 개최

○ 일시/장소 : '23. 11. 10.(금) 14시 / 미정

14:00 -14:30	30'	<개회식>	<ul style="list-style-type: none"> - 인사(1') : 용역사 - 환영사(4') : 공론화위원회 위원장 - 인사말(5') : - 위촉장 전달 (20')
14:30 -15:00	30'	<사전 정보 제공> 시민여론조사 결과 소개 및 시사점	<ul style="list-style-type: none"> - PPT발표(30') : 용역사
쉬는 시간 : 상호 인사 교류(20')			
15:30 -16:10	40'	<사전교육> 공론화 과정에 대한 이해	<ul style="list-style-type: none"> - 전문교육(20') : 전문강사 - 시내버스 공론 과정 설명(10') : 용역사 - 질의응답(10')
16:10 -16:50	40'	<사전교육> 노선개편 및 운영체계 연구결과 설명	<ul style="list-style-type: none"> - 연구수행사(30') - 질의응답(10')
16:50 -17:00	10'	<마무리> 향후 일정 소개	<ul style="list-style-type: none"> - 일정 소개(10') : 용역사 - 전체 질의응답

시민토론회 개최(총 3회)

- 운영방법 : 논의 의제 속의 토론 진행(총 3회 실시)
- 의제(안) : 목포시민이 제안하는 목포형 대중교통 시스템 구축 방안

핵심 의제	논의 의제
노선개편	노선개편에 대한 시민 수용성 등을 감안하여 전면 및 부분 개편(안) 논의
운영체계	공영제, 준공영제, 혼합형(공영제+준공영제) 논의
노선공영화	감정평가 결과에 따른 양도양수 추진에 따라 보고로 같음

- 일 시 :

1차) '23.11.4.(토) / 2차) '23.11.18.(토) / 3차)
'23.12.2.(토)

- 장 소 : 미정(지역 의견청취를 통해서 상징적인 장소 섭외)
- 구 성 : 전문 행사지원사를 선정하여 진행, 10명씩 지정 좌석 방식의 테이블 배치(회차 마다 재배치), 패찰 제공
- 퍼실리테이터 : 각 분임마다 발언 기회의 배분과 회의 시간 조정을 위한 전문가를 배치(지역 행사지원사를 매개로

구성)

- 퍼실리테이터가 공론화 주제에 대한 이해가 있어야 하므로 이에 대한 사전 교육 실시 예정
- 가급적 회의의 운영에 대해서만 개입을 하고 내용에 대해서는 개입하지 않는 것이 원칙

○ 참 여 자 : 시민참여단(50), 전문가, 용역사

○ 내 용

- 교육 등 진행 : 전문가의 사전 교육과 함께 각 의제에 대한 찬반 의견을 가진 참여자의 자유발표를 통해서 의제 쟁점 공유
- 회차별 소주제 종결 방식 : 각 회차마다 제안된 의제별 잠정 결론을 내는 방식으로 진행하고 마지막 3차 시민토론회에서 이를 종합적으로 검토하여 판단하도록 진행
- 사전 자료 배포 등 정보 제공 : 시민참여단의 전문성을 높이기 위해 사전 자료 배포 및 사전 질문 수령을 통한 정보 제공
- 분임토의를 통한 숙의 진행 및 목포형 대중교통 구축 방안 도출
- 참여단 선호조사 실시 : 회차별 설문조사 실시를 통한 의견 변화 추이 분석

인포샵 설치 운영

- 일시/장소 : '23. 11. 2.(목) ~ 11.10.(금) 오전 10시 ~ 오후 10시 / 시민접근성을 고려하여 장소 마련
- 상 주 : 용역사, 지역연구원
- 대 상 : 목포시민 전체
- 운영방법 :
 - 용역결과, 설문조사 결과, 논의과정에서 필요한 법령 자료 및 판례, 논문 및 보고서 등을 상시 제공
 - 방문을 통해 소규모 모임 혹은 단체에서 토론회, 설명회, 간담회를 진행하는 경우 이에 대한 지원
 - 논의 결과는 공개를 원칙으로 하고, 2, 3차 시민토론회에 이를 제공함(필요시 직접 참여하여 논의결과를 전달할 수 있도록 함)

3. 목포시 공론화 추진관련 보도자료

목포시, 목포형 대중교통 시스템 구축 시민 공론화위원회 위원 공개 모집
2023. 7. 10.

- 교통, 회계, 법률 분야별 전문가 등 위원 공개모집, 7월 구성 운영
- 8월 중 시민참여단 모집, 시민토론회 개최

목포시가 목포형 대중교통 시스템의 확고한 구축을 목표로 시내버스 주요 정책 사안에 대해 공론화위원회를 7월 구성한다.

시는 시내버스 운영 안정화와 근본적인 혁신을 위한 목포형 대중교통 시스템 구축 과정을 투명하게 공개하고, 공론화위원회에서 시민 의견을 수렴해 정책 결정에 반영할 방침이다.

이번 공론화위원회는 '목포형 대중교통 시스템 구축'을 의제로 ▲ 노선 공영화(노선권 양도양수) ▲ 노선체계 개편(전면개편·부분개편) ▲ 운영체계 확립(준공영제·공영제·혼합형) 3가지 안건을 논의한다.

교통, 회계, 법률 등 분야별 전문가와 기관, 시민사회단체, 주민대표 등 위원 17명은 오는 18일까지 공개모집하고, 시의원 3명은 시의회에서 추천받는다.

한편, 시민참여단(50명)을 8월 중 모집해 지역, 세대, 직능 등 다양한 시민들이 참여하고, 현장의 목소리가 반영될 수 있도록 운영할 계획이다.

앞으로 공론화위원회는 노선 공영화, 노선체계, 운영체계에 대한 시민 설문조사를 실시하고, 시민토론회를 개최해 최종 권고안을 마련할 예정이다.

시 관계자는 "대중교통 정책은 시 전체 정책 중에서도 중요도가 매우 높은 만큼 시민 참여를 기반으로, 시가 시내버스 노선에 대한 책임과 권한을 확보하고, 경쟁과 균형 잡힌 운영체계를 통해 지속가능하고 한층 높은 서비스를 공급하는 목포형 대중교통 시스템을 구축해 나가겠다"고 밝혔다.

또한 "공론화위원회 위원으로 활동할 교통, 회계, 법률 등 분야별 전문가, 기관, 시민사회단체 및 시민의 많은 참여를 부탁드립니다"고 당부했다.

자세한 사항은 목포시 홈페이지에서 확인할 수 있으며, 기타 궁금한 사항은 교통행정과 시내버스정책TF팀(061-270-8628)로 문의하면 된다.

2023. 7. 21.

- 교통, 회계, 법률 분야별 전문가, 시의원 등 공론화 위원 20명으로 구성
- 공론화 시민참여단(50명) 공개 모집, 의제별 토론회 개최 등 예정

목포시가 목포형 대중교통 시스템의 확고한 구축을 목표로 공론화위원회 참여위원 17명을 우선 선정하고, 7월 ~ 8월 사전 준비를 통해 공론화위원회를 구성 운영한다.

시는 교통, 회계, 법률, 노무, 소통 분야별 전문가와 기관·시민사회단체, 주민대표 등을 대상으로 지난 18일까지 공개모집했으며, 지원자의 전문성과 활동경력, 지역이해도 등을 심사해 위원을 선정하고 21일 명단을 공개했다.

공론화위원회는 목포시의회에서 추천한 3명을 포함해 위원 20명으로 최종 구성되며 목포형 대중교통 시스템 구축 주요 정책 사안인 노선 공영화, 노선개편, 운영체계에 대한 숙의과정을 거쳐 권고(안) 마련 등 공론화 절차를 본격 진행한다.

아울러, 공론화위원회는 시민 설문조사를 실시하고, 시민참여단(50명)을 공개모집해 의제별 시민토론회 등을 개최해 지역, 세대, 직능 등 다양한 시민들의 현장의 목소리를 반영할 예정이다.

시 관계자는 “시내버스 노선체계 개편 및 준공영제, 공영제 영역이 마무리됨에 따라, 시민 공론화를 통해 시민 참여를 기반으로 지속가능하고 한층 높은 서비스를 공급하는 목포형 대중교통 시스템을 차질없이 구축해 가겠다”고 밝혔다.

2023. 9. 8.

- 노선체계 개편, 노선 공영화, 운영체계 확립 등 주요 현안 논의
- 교통, 회계 등 분야별 전문가 위원 20명 위촉

목포형 대중교통 시스템 구축 시민 공론화위원회(이하 공론화위원회)가 지난 7일 시청 상황실에서 출범했다

공론화위원회는 교통, 회계, 법률, 노무 등 분야별 전문가와 기관, 시민사회단체, 주민대표, 시의원 등 20명으로 구성되었으며, 공개모집과 시의회 추천을 통해 위촉되었다.

위원장에는 목포해양대학교 노창균 교수가, 부위원장에는 목포교육지원청 조연주 교육지원과장이 호선을 거쳐 선임되었다.

앞서 공론화위원회는 지난 8월 2차례의 사전 워크숍을 개최하여 공론화의 의미와 운영방식, 공론화 추진 사례 등을 통해 공론화에 대한 이해를 넓히고 목포시 시내버스 노선개편 및 운영체계 용역 결과를 공유했다.

공론화 위원회는 '목포형 대중교통 시스템 구축'을 위해 ▲운영 효율성을 높이는 노선체계 개편 ▲정책 추진의 법적 권리 확보를 위한 노선 공영화 ▲경쟁과 균형이 있는 운영체계 확립 등 시내버스 발전방향을 위해 논의한다.

또한, 시민참여단 모집, 시민 설문조사, 의제선정 등을 주도하고 심도있는 숙의 과정을 거쳐 사회적 합의를 통해 최종 권고안을 올해 12월까지 마련할 예정이다.

박홍률 목포시장은 "목포형 대중교통 시스템 구축 사업은 시민의 이동권 보장에 직결되는 교통 정책으로, 노선체계 개편부터 운영체계 확립까지 최적의 권고안을 마련할 수 있도록 공론화위원회 운영을 적극 지원하겠다"고 밝혔다.

2023. 10. 4.

- 노선개편, 운영체계 확립, 노선 공영화 핵심 의제 열띤 토론 속 진행
- 시민참여단 모집, 시민 설문조사 등 적극 참여 요청

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민 공론화위원회(이하 공론화위원회)가 열띤 토론 속에 순조롭게 진행 중이다.

시내버스 노선개편, 운영체계 확립 등 의제를 공정하고 투명하게 운영하기 위한 공론화위원회가 사전워크숍을 거쳐 지난 9월 7일 출범 이후 3차례의 회의를 가지며 논의를 계속하고 있다.

공론화위원회는 먼저 공론화 운영 추진계획, 시민참여단 구성 모집, 시민설문조사 계획에 대해 세부적으로 논의하는 시간을 가졌다.

특히 ▲운영 효율성을 높이는 노선체계 개편 ▲경쟁과 균형이 있는 운영체계 확립 ▲정책 추진의 법적 권리 확보를 위한 노선공영화 등 핵심 의제를 심도있는 발언과 열띤 토론으로 공론화를 추진하고 있으며, 시민들의 현장의 의견을 듣고 반영하기 위해 시민참여단 모집 및 설문조사, 시민토론회도 개최하게 된다.

시민참여단 모집 및 설문 조사는 지난 9월 21일부터 오는 10월 19일까지 시 홈페이지, 시내버스 및 정류장 버스정보안내기 QR코드를 통해 실시하고 있다.

공론화위원회 노창균위원장(목포해양대학교 교수)은"목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민참여단과 설문조사에 시민들의 적극적인 참여 부탁드립니다"면서"시민들의 염원이 반영된 결과가 도출될 수 있도록 많은 성원을 바란다"고 밝혔다.

앞으로 공론화위원회에서는 시민참여단 운영, 시민 토론회를 개최하여 시민 의견 수렴 및 결과를 반영하고 숙의과정을 거쳐 목포형 대중교통 시스템의 기반이 될 권고안을 올해 12월까지 마련할 계획이다.

한편, 시는 지난 7월부터 비상 경영 관리단을 통해 버스회사 수입과 지출을 관리하고 있으며, 목포형 대중교통 시스템의 순조로운 구축을 위해 시내버스 운영에 만전을 기하고 있다.

2023. 10. 10.

- 10월 19일 까지 신청...시 홈페이지, 시내버스 및 정류장 QR코드 접속 참여
- 설문조사 실시, 시민토론회 개최 등 시민 의견 적극적 수렴

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민 공론화위원회(이하 공론화위원회)가 시민참여단을 모집하는 등 시민들의 현장 의견 수렴에 적극 나서고 있다.

공론화위원회는 지난달 21일부터 오는 10월 19일까지 설문조사와 함께 시민참여단 신청을 받고 있다.

신청방법은 시 홈페이지, 시내버스 좌석 및 정류장 버스정보안내기를 통해 노출되는 QR코드 접속 후 설문조사 및 시민참여단 지원 신청이 가능하다

목포시민이면 누구나 신청 가능하며, 시민참여단의 대표성과 다양성을 확보하기 위해 주로 이용하는 교통수단, 성별, 연령 등으로 분류한 뒤 무작위 추첨방식으로 50명을 선정하게 된다.

또한 어르신 등 QR코드 이용이 어려운 시민을 대상으로 오프라인 설문 및 지원신청을 받고 있으며, 시내 주요 지점 및 동 행정복지센터에 현수막을 게첨하는 등 홍보에 적극 나서고 있다

앞으로 시민참여단은 노선체계 개편, 운영체계 확립, 노선공영화 등 핵심의제에 대해 사전워크숍을 포함해 총 4회의 시민토론회에서 허심탄회하게 현장의 의견을 개진하게 된다

시 관계자는 "목포형 대중교통 시스템 구축을 위해 현장의 다양한 의견을 담아내기 위한 시민참여단에 많은 시민들의 참여를 바란다"고 밝혔다.

공론화위원회는 시민토론회를 통해 수렴된 의견을 포함하여 숙의과정을 거쳐 최종 권고안을 올 12월까지 마련해 시에 제출할 계획이다.

한편, 목포형 대중교통 시스템 마련을 위한 정책 실현의 법적·제도적 권리 확보의 기반이 되는 노선 공영화 양도양수와 관련해 시, 시의회, 버스회사 3자가 추천한 감정평가 법인의 평가가 완료됐으며 앞으로 공론화위원회에서 논의될 예정이다.

2023. 10. 25.

- 무작위 추첨 방식 및 유튜브 생중계를 통한 공정한 선정
- 28일 사전워크숍, 3회에 걸친 시민토론회 진행, 공론화 과정 박차

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민 공론화위원회(이하 공론화위원회)가 시민참여단을 구성하고 본격적인 공론화 과정에 박차를 가하고 있다.

지난 23일 공론화위원회는 제5차 회의를 개최하고, 지난달 21일부터 10월 19일까지 1,542명의 응답자가 실시한 설문조사를 통해 참여를 희망한 시민 246명을 대상으로 시민참여단을 최종 공개 선정했다.

목포시민의 대표성과 다양성을 확보하기 위해 주로 이용하는 교통수단, 성별, 연령 등으로 분류한 뒤 숫자공을 이용한 무작위 추첨방식(복권 추첨방식)을 통해 시민참여단 50명, 예비인원 10명을 선정했으며, 선정 과정은 공정성과 투명성 확보를 위해 시민 대표 등의 참관 하에 유튜브를 통해 생중계되었다.

선정된 시민참여단은 오는 28일 사전워크숍을 시작으로 3회에 걸친 시민 토론회에서 노선체계 개편, 운영체계 확립, 노선 공영화 등의 핵심의제에 대해 분임 토의 및 발표, 선호조사 및 지지안 발표 등의 과정을 통해 의견안을 작성해 공론화위원회에 제안할 예정이며, 워크숍 및 3차례의 시민토론회도 유튜브로 생중계할 예정이다.

공론화위원회 노창균 위원장(국립목포해양대학교 교수)은 "대중교통 시스템은 시민의 생활에 밀접하게 연관되어 있는 만큼 이번 구성된 시민참여단이 시민들의 다양한 의견을 수렴하는 창구로서 성공적인 목포형 대중교통 시스템을 구축하는 데 큰 역할을 할 것으로 기대한다"고 밝혔다.

한편, 공론화위원회는 시민참여단으로부터 전달된 의견안을 접수해 시민 의견을 수렴한 뒤 위원회 의결을 거쳐 최종 권고안을 마련, 오는 12월 8일까지 목포시에 전달할 예정이다.

2023. 10. 25.

- 무작위 추첨 방식 및 유튜브 생중계를 통한 공정한 선정
- 28일 사전워크숍, 3회에 걸친 시민토론회 진행, 공론화 과정 박차

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민 공론화위원회(이하 공론화위원회)가 시민참여단을 구성하고 본격적인 공론화 과정에 박차를 가하고 있다.

지난 23일 공론화위원회는 제5차 회의를 개최하고, 지난달 21일부터 10월 19일까지 1,542명의 응답자가 실시한 설문조사를 통해 참여를 희망한 시민 246명을 대상으로 시민참여단을 최종 공개 선정했다.

목포시민의 대표성과 다양성을 확보하기 위해 주로 이용하는 교통수단, 성별, 연령 등으로 분류한 뒤 숫자공을 이용한 무작위 추첨방식(복권 추첨방식)을 통해 시민참여단 50명, 예비인원 10명을 선정했으며, 선정 과정은 공정성과 투명성 확보를 위해 시민 대표 등의 참관 하에 유튜브를 통해 생중계되었다.

선정된 시민참여단은 오는 28일 사전워크숍을 시작으로 3회에 걸친 시민 토론회에서 노선체계 개편, 운영체계 확립, 노선 공영화 등의 핵심의제에 대해 분임 토의 및 발표, 선호조사 및 지지안 발표 등의 과정을 통해 의견안을 작성해 공론화위원회에 제안할 예정이며, 워크숍 및 3차례의 시민토론회도 유튜브로 생중계할 예정이다.

공론화위원회 노창균 위원장(국립목포해양대학교 교수)은 "대중교통 시스템은 시민의 생활에 밀접하게 연관되어 있는 만큼 이번 구성된 시민참여단이 시민들의 다양한 의견을 수렴하는 창구로서 성공적인 목포형 대중교통 시스템을 구축하는 데 큰 역할을 할 것으로 기대한다"고 밝혔다.

한편, 공론화위원회는 시민참여단으로부터 전달된 의견안을 접수해 시민 의견을 수렴한 뒤 위원회 의결을 거쳐 최종 권고안을 마련, 오는 12월 8일까지 목포시에 전달할 예정이다.

2023. 10. 31.

- 공론화 과정 및 의제 설명, 시민 의견 수렴 3회 시민토론회 진행

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민 공론화위원회(이하 공론화위원회)가 지난 28일 시민참여단 사전워크숍을 갖고 시내버스 의제 현장 의견수렴을 위한 논의과정을 진행했다.

이번 사전워크숍은 시민참여단에게 위촉장을 전달하고 현장토론회 진행을 위해 시민 설문조사 결과를 공유하는 한편 공론화의 개념 설명 및 토론 과정에 대한 강의가 이뤄졌다.

또한, 성공적인 공론화 과정을 위해 시민토론회가 추구해야 될 방향과 시민참여단의 역할에 대해 안내하고, 노선개편, 운영 체계 확립, 유무형 자산 공유화 등 공론화 주요 의제와 관련한 주요내용을 설명했다. 이어 향후 시민토론회를 통해 논의해야 될 방향에 대해 이야기를 나누었다.

시민토론회는 앞으로 11월 4일(토), 11월 18일(토), 12월 2일(토), 3회에 걸쳐 진행되며 분임 토의, 전문가 설명, 의제 선호조사 등의 과정을 거쳐 참여단의 의견을 공론화위원회에 전달하게 된다.

박홍률 목포시장은 "목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 현장의 다양한 의견을 전달해 주시기 바란다"면서 "전달해 주신 의견을 통해 지속가능하고 시민들이 편리한 대중교통 시스템을 만들도록 노력해 나가겠다"고 밝혔다.

한편, 시민참여단은 지난 10월 19일까지 설문조사를 통해 참여를 희망한 시민을 대상으로 대표성과 다양성을 확보하기 위해 교통수단, 성별, 연령 등을 분류하여 무작위 추첨방식을 통해 시민참여단 50명, 예비인원 10명을 선정했다.

2023. 11. 29.

- 노선개편, 운영체계 등 의제별 논의 구체화...시민공감 권고안 마련
- 개편노선 현장답사, 심도있는 토론 등...의견 수렴 진행

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민 공론화위원회(이하 공론화위원회)가 의제별 안건 논의에 박차를 가하고 있다.

공론화위원회는 주요안건인 노선체계 개편과 운영체계 개편 방안에 대해 자유로운 토론과 의견을 개진하고 있으며, 목포형 대중교통 시스템이 나아가야 할 방향을 집중 논의하고 있다.

노선 개편을 주제로 한 지난 6차 공론화위원회에서는 다양한 의견이 제시되었다. 주요의견으로 기존 노선체계의 문제점을 수정·보완해 나가는 것이 필요하다는 의견과 시민들이 변화를 체감할 수 있는 전면개편이 필요하다는 의견이 다수를 이루었다.

이어 운영체계 개편을 집중적으로 논의 한 7차 공론화위원회에서는 우리시 현 상황에 맞는 공영제와 준공영제가 공존하는 혼합운영제가 적합하다는 의견들이 주를 이루었고, 시내버스의 안정적 운영 등을 고려하여 공영제가 필요하다는 의견이 개진 되었다.

또한 노선개편과 운영체계 개편을 위해 선행되어야 하는 노선 공영화의 중요성을 언급하였으며, 전국적으로 혁신적인 사례인만큼 시가 제도적 부분을 잘 마련해 줄 것을 주문하였다

이와 더불어 시내버스 업체 관계자 면담, 개편노선 현장답사를 진행하고 공론화 운영과 관련하여 상세한 정보 제공을 위해 시민들이 많이 찾는 하당 CGV(영화관) 인근에 인포샵(정보 제공 하는 곳)을 운영했다.

한편, 시민들의 목소리를 듣기 위해 진행하고 있는 시민참여단 운영은 워크숍을 포함하여 의제별로 3차례 심도 있는 논의를 진행하고 오는 12. 2(토) 3차 토론회에서는 기존 속의 내용을 종합하고 의견을 취합하여 공론화위원회에 전달하게 된다.

노창균 공론화위원장은 "의제별 논의가 지속되면서 구체화되고 있으며, 남은 공론화 일정 운영에 만전을 기해 시민이 공감하는 최종권고문을 마련하도록 최선을 다하겠다"고 전했다

향후 공론화위원회에서는 2차례 회의를 통해 위원들 의견을 수렴하여 목포형 대중교통 시스템의 기반이 될 권고안을 올해 12월 중 시에 제출할 예정이다.

2023. 12. 13.

- 핵심의제 버스노선 효율적 전면개편, 운영체계, 노선권 매입 추진 권고
- 친환경 스마트 교통체계 구축, 탄력배차, 정류장 이격, 저상버스 확대 등 제안

목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민 공론화위원회(이하 공론화위원회)가 시내버스 핵심의제와 추가제안 등을 담은 최종권고문을 발표했다.

공론화위원회는 13일 목포시청에서 열린 언론브리핑을 통해 노선개편, 운영체계 개편, 노선 공영화에 대한 권고와 출퇴근 시간 탄력배차, 정류장 재배치 등 정책추진을 위한 추가 제안들을 제시했다.

먼저, 노선 개편은 효율적이고 체계적인 노선변화를 위해 전면개편을 권고했다. 영산로 중심의 중복 노선, 지나치게 긴 운행시간, 도시 변화를 고려하지 못한 버스 노선 등 기존 노선의 한계를 재조정하기 위해 전면개편이 필요하다고 판단했다.

이를 위해 시민 수용성을 높일 수 있는 방안을 선행해 노선 변경에 따른 불편함이 발생하지 않도록 시가 최선의 노력을 다해줄 것을 당부했다.

이어, 운영체계는 단기적으로 혼합형 운영체계를 제안하고 장기적으로 공사 설립 등을 통한 공영제를 권고했다.

위원회는 버스 운영의 안정성이 무엇보다 중요하다는 것에 공감했으나 시의 버스 운영에 대한 전문성 강화, 공무원 정원에 대한 통제, 공사 설립 등을 고려해 우선적으로 직영 운영과 민간사업자 위탁 운영을 함께 시행하는 혼합형 운영체계를, 장기적으로 공영제를 지향해야 한다고 제안했다.

또한, 혼합형 운영체계 추진 시 사업권별 균형있는 분배를 통해 특정 사업자의 운영상 독점 권한을 예방하고 적절한 균형이 되도록 고려해야 하며, 운영체계 변경 시 우선적으로 버스 노동자들의 고용 승계 대책을 수립할 것을 촉구했다.

노선권과 관련해서 위원회는 시와 시의회, 업체 측에서 의뢰한 3개 감정평가 기관의 감정평가 평균액인 약 210억원의 감정평가액을 기초로 목포시가 시민들의 정서에 부합하는 선에서 매입하도록 권고했다.

노선권 인수는 노선개편과 운영체계 개편의 전제조건이며 버스 운영 공공성 확보 차원에서 중요하고 핵심적인 과정임을 밝혔으며, 노선권 매입 과정에서 투명성을 제고하고 민간사업자 역시 버스체계의 빠른 안정을 위해 최선을 다해 협력할 것을 당부했다.

이와 더불어 친환경 스마트 교통체계, 출퇴근 시간 탄력배차, 비효율적인 버스정류장 재배치, 공영차고지 도입 등을 연계한 목포형 대중교통 시스템 구축 종합계획 수립을 추진하고, 버스 노동자 고용 승계, 교통약자를 위한 저상버스 확충 지원, 버스의 안정적 운영을 위한 거버넌스 운영 등을 제안했다.

시는 목포형 대중교통 시스템 구축 시민 공론화위원회의 최종 권고사항에 대해 조만간 공식 입장을 밝힐 예정이다.

노창균 공론화위원장은 "본 위원회는 이번 권고문을 결정하기까지 전문 용역사의 연구결과와 시민참여단 의견 등 다양한 요소를 검토했"며 "이번 권고문이 시민이 편리하고 지속가능한 목포형 대중교통 시스템 구축에 초석

이 되길 기대한다”고 밝혔다.

한편, 지난 9월부터 3개월간 목포형 대중교통 시스템 구축의 발판을 마련하기 위해 10차례의 공론화위원회 회의와 3차례의 시민참여단 토론회 등 열띤 논의를 거쳐 방안을 마련했고, 정보공유를 위한 현장 인포샵 운영, 버스회사 방문, 개편노선 버스탑승 등 현장 실사를 진행했다.

2023. 12. 21.

- 효율적 노선 전면개편, 혼합형 운영체계, 노선권 확보 등 新(신)대중교통 추진 선언

목포시가 목포형 대중교통 시스템 구축을 위한 시민 공론화위원회의 권고문에 대한 수용 입장을 밝히고 대중교통 정책을 발표했다.

목포시는(목포시장 박홍률) 지난 9월부터 3개월 간의 공론화 과정을 거쳐 목포시로 제출된 공론화위원회의 효율적 노선 전면개편, 혼합형 운영체계, 노선권 확보 등 권고사항에 대해 수용 방침을 밝혔다.

시는 편리하고 지속가능한 시내버스를 위해 권고안 추진방침을 재정지원 심의위원회, 시정조정위원회 등 정책 자문 기구의 폭 넓은 논의를 거쳐 시내버스가 공공성과 효율성이 조화를 이룬 목포형 대중교통 시스템을 구축할 것임을 밝혔다.

먼저, 노선개편과 관련해서는 효율성을 기반으로 한 노선 전면개편을 실행하게 되며, 경제성과 효율성 그리고 도시구조를 반영한 시내노선을 간선, 지선, 순환선 등 10개 노선으로 개편한다.

또 시계외 노선에 대해서는 영암, 무안 양 지자체와 손실 분담 조정을 추진하고 있으며, 비효율적 정류장 재배치, 탄력 배차, 신규 버스번호 부여 등을 개편안에 반영하고 세대별 홍보물 배부, 교통 안내도우미 운영 등 대대적으로 홍보를 실시하게 된다.

버스 운영체계와 관련해서는 단기적으로 공공성 강화와 운행중단 방지를 위한 방안으로 소규모 직영 공영제를 시행하고, 준공영제는 가격과 서비스 경쟁이 가능한 일부 노선에 대해 노선 입찰을 통해 도입하게 된다. 장기적으로는 공사 설립 시 공영제를 확대하는 방안을 추진할 계획이다.

앞으로 목포시는 사업권역을 4개로 구분해 운영함으로써 사업자 간, 운영체계 간 합리적 경쟁을 통하여 특정 사업자의 운영상 독점 방지하고 안정화를 도모하게 된다.

노선권 공영화와 관련해서는 공공성 확보의 전제 조건임을 인식하고, 감정평가 평균금액인 약 210억원에 매입을 추진하게 된다. 일방적 행정조치로 면허를 취소할 경우 소송분쟁, 운행중단, 비상수송 비용으로 연간 300억원가량이 소요되고 시민불편, 서민경제 위축, 실업 발생 등의 사회적 파장을 우려해 매입을 통한 안정적 노선권 확보가 필요하다는 결론에 도달했다.

시는 최근 정부의 500억 이상 교부세 감액 등 긴축재정으로 재정사항이 여의치 않은 상황이지만 시민들의 생활에 필수적인 이동권 보장을 위해 목포시의회와 협조하여 지방채 발행을 통해 예산을 확보할 예정이다.

박홍률 목포시장은 "지속 가능한 공공성을 추구하는 목포형 대중교통 시스템은 전국 어느 지자체에서도 사례가 없는 목포시만의 새로운 시도이자 외로운 결단이다"며 "앞으로도 시민의 의견을 적극 수렴해 시민을 위한, 시민에 의한 목포형 대중교통 시스템 발전을 위해 최선의 노력을 경주하겠다"고 밝혔다.

목포시는 앞으로 시내버스 전담조직인 대중교통과를 신설해 분야별 종합계획을 수립하고 2024년 7월 시스템 본격 가동을 목표로 시의 모든 역량을 집중해 나갈 예정이다.

박홍률 목포시장은 "지속 가능한 공공성을 추구하는 목포형 대중교통 시스템은 전국 어느 지자체에서도 사례가 없는 목포시만의 새로운 시도이자 외로운 결단이다"며 "앞으로도 시민의 의견을 적극 수렴해 시민을 위한, 시민에 의한 목

포항 대중교통 시스템 발전을 위해 최선의 노력을 경주하겠다”고 밝혔다.

목포시는 앞으로 시내버스 전담조직인 대중교통과를 신설해 분야별 종합계획을 수립하고 2024년 7월 시스템 본격 가동을 목표로 시의 모든 역량을 집중해 나갈 예정이다.



2023 목포형 대중교통 시스템 구축 시민 공론화위원회 운영 백서

발행일 | 2024년 1월

제 작 | 플랜마스터21 김상철 연구원

협 력 | 목포시 대중교통과(김선일 주무관)

*이 출판물의 저작권 및 판권은 목포시에 있습니다.

표지 안면

표지 뒷면