

분을 초과할 수 없다.

부 칙

이 규칙은 2003년 7월 1일부터 시행한다.

대중교통운임범위에대한의견청취안 심사보고서

의안 번호	139
----------	-----

2003년 2월 일
교 통 위 원 회

1. 심사경과

- 가. 제안일자 및 제안자 : 2003년 2월 6일, 서울특별시장 제출
- 나. 회부일자 : 2003년 2월 8일
- 다. 상정일자

- 제139회 임시회 제2차 교통위원회(2003년 2월 13일)
 - 상정, 제안설명 및 검토보고, 질의·답변, 의결

2. 제안설명 요지

(제안설명 : 대중교통개선정책보좌관 음성직)

가. 제안이유

- 시내버스의 경우 2000년 7월 이후 2년 반 동안의 요금동결로 시내버스업계 경영난이 심화되고 있고, 2002년도 노사협상 중재시 서울시가 요금조정 여부 검토방침 표명이후 실시한 운송원가 검증작업이 완료됨에 따라, 버스업체들의 운송수지를 감안한 어느 정도의 요금인상이 불가피하여, 업계의 경영난을 완화하면서도 시민부담을 최소화하는 범위내에서 시내버스요금의 기준 및 요율을 조정하고
- 2000년 9월이후 운임이 동결된 지하철의 경우 운송원가의 56.6%에 불과한 운임수준으로 인하여 경영의 어려움을 겪고 있어, 지하철 운영기관의 경영개선과 부채문제 해결을 위하여 운임범위를 조정하고자
- 서울특별시물가대책위원회설치및운영에관한조례 제10조의 규정에 따라 시의회 의견을 청취하고자 하는 것임

나. 주요골자 (대중교통 운임조정안)

시 내 버 스

(현금/교통카드)

구 분	현 행	조 정 안	인 상 륜	비 고	
도시형 (지역순환 포함)	일 반 인	600원/550원	700원/650원	16.7%/18.2%	카드할인액 종전유지
	중·고생 (회수권/카드)	450원/410원	550원/490원	22.2%/19.5%	일반인 대비 21%/25% 할인
	초등학생	250원/250원	300원/300원	20.0%/20.0%	일반인 대비 57%/54% 할인

구 분		현 행	조 정 안	인 상 륜	비 고
일반좌석	일 반 인	1,200원/1,100원	1,300원/1,200원	8.3%/9.1%	카드할인액 종전유지
	중·고생 (현금/카드)	1,200원/900원	1,300원/1,000원	8.3%/11.1%	일반인 대비 0%/17% 할인
	초등학생	900원/900원	900원/900원	-	일반인 대비 31%/25% 할인
고급좌석	일 반 인	1,300원/1,200원	1,400원/1,300원	7.7%/8.3%	카드할인액 종전유지
	중·고생 (현금/카드)	1,300원/980원	1,400원/1,100원	7.7%/12.2%	일반인 대비 0%/15% 할인
	초등학생	1,000원/980원	1,000원/1,000원	- /2.0%	일반인 대비 29%/23% 할인

지 하 철

구 분	현 행	조 정 안	인상율
구 역 제	- 1구간 : 600원 - 2구간 : 700원	- 1구간 : 700원 이하 - 2구간 : 800원 이하	16.7% 14.2%
이동구간제	- 10km까지 : 기본운임 - 초과 5km마다 80원 가산	- 현행유지	

- ※ 할인을 및 할인액 현행유지
- 교통카드 할인율 : 중고생 20%, 일반 8%
 - 교통카드 환승할인액 : 50원
 - 초등학생 할인율 : 50%

3. 검토의견

(전문위원 : 임 령)

가. 교통요금(시내버스 요금, 도시철도운임) 결정과정

- 시내버스와 도시철도 요금결정은,
 - 시장이 운임범위를 정하고 ⇒ 시의회 의견청취 및 시 버스정책심의위원회 심의 ⇒ 시 물가대책위원회 심의 ⇒ 시장이 요금기준 및 효율결정 ⇒ 운송기관 협의 ⇒ 요금조정 신고(사업자→시장) 및 고시 후 요금인상이 이루어지고 있음
- 요금결정 과정 중 시의회 의견청취는 서울시장이 결정·관여하는 교통요금에 대하여 서울 특별시물가대책위원회설치및운영에관한조례 제10조 규정에 따라 시민의 대표기관인 의회 의견을 청취하는 것으로 법적 구속력은 없음

나. 운송업체(기관) 실태

《 시내버스업계 》

- 서울시의 시내버스는 58개업체가 366노선에 8,131대로 운행하고 있으나 <표 1>과 같이 매년 운송수입금은 감소하는 추세이고, 또한 2000. 7월 이후 2년 반 동안 요금 동결로 유가인상, 임금인상 등의 요인으로 <표 2>와 같이 운송원가는 증가하고 있어 48개 업체에서 401억원의 적자(2001년 기준)로 자본 잠식 등으로 경영난이 심화되고 있음

<표 1> 운송 수입금

(대당 일평균, 단위 : 원)

구 분	도 시 형	일반좌석	고급좌석	지역순환
'01실적 요금수입	352,135	339,205	375,814	304,797
'02추정 요금수입	345,092	332,421	368,298	298,702
증 감	△ 7,043	△ 6,784	△ 7,516	△ 6,095

<표 2> 운송원가

(대당 일평균, 단위 : 원)

구 분	도 시 형	일반좌석	고급좌석	지역순환
'01실적원가	355,935	351,372	379,635	305,541
'02표준원가	429,151	429,865	468,648	394,867
증 감	73,216	78,493	89,326	89,326

- 2003. 2. 7일 노사가 합의한 9.15%의 임금인상분과 곧 시행될 유가인상으로 경영은 계속 악화될 전망이므로, 시내버스업계에서는 현실성 있는 요금인상 조정을 요청하고 있음.

《 지하철 운영기관 》

- 지하철 운영기관의 부채와 운영적자는 <표 3>과 같이 수송실적은 매년 증가하나 <표 4>와 같이 확대되고 있음

<표 3> 수송실적

(단위 : 천명)

구 분	1999	2000	2001	2002
수송인원	1,728,645	1,888,448	2,157,888	2,231,489

<표 4> 부채 및 운영적자 현황

(단위 : 억원)

구 분	1999	2000	2001	2002
지하철부채	53,793	54,470	55,864	57,343
운영적자	5,743	7,639	7,553	8,122

- 이는 부채원리금 상환부담과 2002년 지하철운영기관(지하철공사, 도시철도공사)에서 자체 분석한 승객 1인당 수송원가 1,148원의 절반 정도(56.6%)인 운임수준에 기인하는 것으로 볼 수 있으므로,

건전한 재정의 공사로 되기 위하여는 요금인상이 불가피한 상황임.

다. 검토결과

시내버스와 도시철도 요금조정의 당위성은 현실적으로 타당하다고 사료되나, 요금의 인상은 전례로 보면 인상분은 시민의 가계부담으로 전가되었음

그러므로 향후에는 대중교통 운임요금 인상시 선행적으로 다음과 같은 사항을 고려한 후, 요금인상이 불가피할시 실시하여야 한다고 판단됨

○ 시내버스의 경우

- 지하철과 중복되는 적자 노선의 과감한 폐지와 버스업체 구조조정을 통한 적자 기업의 퇴출 및 공공성 있는 새로운 노선 개발로 운송수익금을 증대시켜 요금인상 요인을 제거하고, 인상요인이 있을 경우라도 버스업체의 분담규모를 확대하여야 할 것이며,
- 서비스 및 경영개선 실적평가를 통한 인센티브제 실시, 적·흑자 노선에 대한 보조금의 차등 지급 등 만성적자에 허덕이는 버스업체에 경쟁원리의 도입기반을 다져야 할 것임

○ 지하철의 경우

- 건설부채는 정부와 시가 해결하고, 지하철 운영은 지하철 운영기관에서 책임지고 경영하는 「서울시 지하철 부채관리 특별대책」(2003. 2. 11 시장 방침)에 따라 운임인상의 원인이 되는 수송원가를 낮추기 위해서 수송수입 증대방안, 인력감축 및 비효율적인 비용절감을 위한 민간위탁 확대 등을 통해 지하철 운영적자를 해소하는 특단의 경영개선이 있어야 함.
- 지하철의 수송원가는 현재 상태의 경영조건에 의한 비용을 기초로 한 자체 분석을 통하여 산출하고 있으므로 인력, 기타 비용의 과다계상요인이 있어도 이를 정확히 반영하지 못하고 있는 실정인 바, 원가 분석은 공인된 기관의 정확한 직무분석과 회계 처리 결과를 토대로 객관적으로 산정할 필요가 있는 것임. 아직까지는 운임수준과 수송원가의 괴리가 매우 커서 문제시하기에는 이르다 할 것이나 향후 정확한 수송원가를 산출하여 요금의 산정이나 적자원인 적출하여 효율적인 경영의 지표로 삼아야 할 것임

그러나 급변 대중교통 요금인상은 누적된 운송업체(기관)의 경영상태를 고려할 때

- 요금조정은 시민의 부담을 최소화하는 범위내에서 필요하다고 보나, 대시민 서비스와 업계 자구노력이 전제되어야 시민이 호응할 수 있고, 아울러 시민을 충분히 납득할 정책 및 홍보가 필요하다고 보며,
- 시민의 입장에서 요금조정이 빈번하면 행정의 신뢰도를 잃게 되므로 계속 반복적인 물가연동과 관련된 요금인상보다는 체계적인 운임제도 근거를 도입 운영할 필요가 있음

4. 질의 및 답변요지

○ 생략

5. 토론요지

○ 생략

6. 심사결과 : 원안가결

7. 소수의견 요지

○ 없음.

8. 기타 필요한 사항

○ 없음.

대중교통(시내버스, 지하철) 운임범위 조정안

요금조정 근거

○ 여객자동차운수사업법 제9조(시내버스)