

- | | |
|---|---|
| <p>3. 입안사유</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 건설교통부에서는 수도권 북서부지역의 대규모 택지개발에 따른 신도시 통행수요 증가에 대비하고 남북간 철도기간망 확충을 위하여 경의선 복선전철 건설을 위한 도시계획 입안·결정을 국가계획으로 시행코자 함. ○ 철도청에서는 1단계로 가좌~문산간 기존 경의선을 복선전철화하고 2단계로 용산~가좌구간은 신공항전용철도와 병행하여 건설할 계획(지하화)으로 추진 중에 있음. ○ 금번 1단계 구간 중 우리 시 구간에 대하여 도시계획법 제18조 및 제22조의 규정에 의거 우리 시에 의견 조희한 사항에 대하여 시의회 의견청취 후 우리 시 의견을 제출코자 함. | <p>4. 추진경위</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 2000.12.22 : 경의선 복선전철 건설을 위한 도시계획시설 변경 입안·결정에 따른 의견조희 (건설교통부→서울시) ○ 2001. 1.13 : 도시계획입안서류 보완요청 (서울시→건교부) ○ 2001. 3.19 : 도시계획입안서류 보완 (철도청→서울시) ○ 2001. 4.26 : 도시계획안 공람공고 및 관련 부서 협의 <p>5. 공람공고시 제출 의견 : 1건</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 잔여토지 전면 수용 요구 - 한도특수자동차(주) <p>6. 관련부서 협의 결과</p> |
|---|---|

의견제출 부서	제 출 의 건
도시계획과	○ 상암 새천년 신도시 통과 및 향후 남북통일시 북한과의 교류를 위한 중요 교통축으로서 지상보다 지하건설 유도
도시관리과	○ 2002년 월드컵 경기를 위해 철도시설 계획구간 저축 주택 우선 보상 ○ 택지개발사업지구내 저축되는 철도청 시설물(오페수처리시설 등) 우선 이전
도로계획과	○ 경의선변 도로와 철도시설이 중복되지 않도록 결정
은평구	○ 21C 통일시대에 대비하고 서울시 서북권 부도심 육성 및 상암새천년 신도시와 연계 개발을 위해 은평구 관내 지하화 계획 ○ 성산정거장 진입도로 확장(12m→25m)
서대문구	○ 경의선 복선전철 지하화 및 기존 지상선은 도로 등으로 기능회복
지하철 건설본부	○ 지하철 6호선 수색역과 환승되는 경의선 성산역의 환승시설 설치시 우리 시(도시철도공사)와 협의 시행

- | | |
|---|--|
| <p>7. 기타 사항</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 경의선 철도 개통일자 <ul style="list-style-type: none"> - 서울역~신의주간(299.3km) : 1906년 4월 25일 - 용산~수색간(9.4km) : 1929년 9월 20일 ○ 용산~가좌구간 건설방안 확정통보('99.10.12) <ul style="list-style-type: none"> - 저심도 지하4선 건설(인천국제공항철도, 경의선전철) - 지상1선 존치(공사후 원상 복구) | <p style="text-align: center;">택시요금조정계획에 관한 의견청취
심사보고서</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <p>의안
번호 899</p> </div> <div style="text-align: right;"> <p>2001년 6월 일
교 통 위 원 회</p> </div> </div> <p>1. 심사경과
가. 제안일자 및 제안자 : 2001년 6월 9일,
서울특별시장 제출</p> |
|---|--|

<p>나. 회부일자 : 2001년 6월 11일</p> <p>다. 상정일자 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 제20회 정례회 제2차 교통위원회 (2001년 6월 25일) <ul style="list-style-type: none"> -상정, 제안설명 및 검토보고 ○ 제20회 정례회 제3차 교통위원회 (2001년 6월 26일) <ul style="list-style-type: none"> -질의·답변, 의결 <p>2. 제안설명요지 (제안설명 : 교통관리실장 차동득)</p> <p>가. 제안이유</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ '98. 2월 요금인상 이후 인건비, 유틸비 등 제반 경비의 인상으로 운송원가가 상승하여 택시요금의 인상요인이 있음에도 정부의 물가안정 정책에 따라 요금인상을 억제하여 왔으나, 택시운송사업자의 경영여건이 악화되고 택시서비스의 수준이 떨어지고 있으며, ○ 현재 다른 대중교통수단과의 요금과 비교할 때 택시요금 수준이 낮으며, 택시의 실차율이 64%를 상회하여 대중교통수단화됨으로써 고급 교통수단으로서의 본래의 기능을 수행하지 못하고 있는 실정임. ○ 택시에 대한 초과수요의 원인은 택시의 낮은 요금에 기인하는 것으로써 택시에 대한 수요를 줄여 적정수준의 실차율을 유지하고, 택시운송사업 경영여건을 개선하여 고급 교통수단으로서의 택시 본래의 기능을 회복하며, 시민에게 고급의 서비스를 제공하기 위하여 현행 택시요금을 상향 조정코자 서울시물가대책위원회설치및운영에관한조례 제10조 규정에 의거 택시요금조정안에 대한 시의회의 의견을 청취하여 반영코자 함. <p>나. 택시요금 조정계획안</p> <p><input type="checkbox"/>기본방침</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 검증된 운송원가자료를 분석하여 운송원가 인상 분 보전 ○ 택시서비스 개선(의무)을 전제로 운송원가 인상 분 보전 <ul style="list-style-type: none"> -의무적 서비스 개선사항은 운송사업자가 요금 인상전에 완료하고 이행여부를 확인후 요금인상 <ul style="list-style-type: none"> · 콜 시스템 장착(15,000대 추가장착) · 외국어 동시통역시스템 장착(전체차량) 	<ul style="list-style-type: none"> · 영수증발급기 설치(전체차량) · 낡은차량 조기 대폐차 · 운전기사 복장 개선 <ul style="list-style-type: none"> ○ 택시 본래의 기능과 현재의 대중교통수단 기능이 보완을 이루고 목표실차율(55%)을 단계적으로 달성할 수 있도록 제반여건을 감안하여 조정 ○ 모범택시의 요금은 중형택시의 요금과 계속 차이가 유지될 수 있도록 조정 ○ 요금조정의 수준에 대하여 시의회 의견청취와 물가대책위원회의 심의를 거쳐 확정 <p><input type="checkbox"/>택시요금 조정시기</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 2001년 7월까지 택시 운송사업자의 서비스 개선 의무 추진사항에 대한 점검을 실시하여 이행상태 확인후 2001년 3/4분기 중 시행 <p><input type="checkbox"/>택시요금의 운송원가 및 운임체계 조정안</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 영업km당 적정 운송원가(현행 요금의 운송원가 599.35원)
---	---

(다음 페이지에 계속)

	제1안	제2안	제3안	제4안	제5안	제6안	제7안
구 분	LPG인상가+운전기사인건비보전	용역기관 제시안	현행운송원가보전	현행 운송원가+운전기사임금 5%인상	현행 운송원가+운전기사임금 10%인상	현행 운송원가+운전기사임금 15%인상	현행 운송원가+운전기사임금 20%인상
인 상 륜	13.94%	17%	25.28%	28.24%	31.21%	34.17%	37.14%
영업km당 운송원가	682.89	701.24	750.89	768.65	786.42	804.19	821.96
적용가능 기본운임	1,400~1,500	1,400~1,500	1,500~1,600	1,600~1,700	1,600~1,700	1,700~1,800	1,700~1,800
비 고	운 송 원 가 인상분 중 LPG가격 인상분 과 운 전 기 사 인건비 인상분만 반영	운송사업자의 원가절감 노력을 전제로 용역 기관에 서 제시한 안	의무적 서비스 개선 사항의 이행을 전제로 현행 운 송 원 가 보전	운송원가의 보전 및 택시운전기사의 임금 인상으로 생계형 탈법, 불법운행을 줄일 수 있어 택시의 서비스 개선을 기대할 수 있음.			
실차율	59.42%	58.39%	55.61%	54.61%	53.61%	52.62%	51.62%
<p>※택시요금과 실차율은 부의 상관 관계이며, 요금 3.36% 인상시 실차율 1%가 감소함.</p> <p>※LPG가격은 당초 2000.12.1고시 가격을 적용하여 영업km당 87.82원으로 계산하였으나 2001.5.1 LPG가격이 인하되어 영업km당 84.85원을 적용하고, 현행 운송원가를 750.89원으로 조정</p> <p>○기본거리운임과 이후거리 운임의 적정 배분 -영업km당 운송원가에 적정 기본거리운임을 적용 이후거리요금의 단위거리 및 시간운임의 단위시간을 계산하여 기본거리운임과 이후거리운임이 적정한 비율(체감률)을 이룰 수 있도록 운임체계 조정</p>							

중형택시 요금인상률별 운임체계									
구분	운 임 체 계	영업Km당 원 가	기본요금 (2Km)	단위거리 /100원	단위시간 /100원	이후거리 운 임	시간요금	회 평 균 거 리 운 임 (5.15Km)	체감률
	현행	599.35	1,300	210	51	1,500	287	3,087	73%
인상률	13.94	682.89	1,400	179	43	1,760	357	3,517	80%
	17.00	701.24		171	42	1,843	369	3,612	84%
	13.94	682.89	1,500	190	46	1,658	359	3,517	70%
	17.00	701.24		181	44	1,741	371	3,612	74%
	25.28	750.89	1,500	160	39	1,969	399	3,868	83%
	28.24	768.65		153	37	2,059	400	3,959	87%
	25.28	750.89	1,600	168	41	1,875	393	3,868	74%
	28.24	768.65		161	39	1,957	402	3,959	78%
	31.21	786.42	1,600	155	38	2,033	418	4,051	81%
	34.17	804.19		149	36	2,115	427	4,142	84%
	37.14	821.96	1,600	143	35	2,203	431	4,234	87%
	31.21	786.42		163	40	1,933	418	4,051	72%
	34.17	804.19	1,700	156	38	2,020	422	4,142	75%
	37.14	821.96		150	36	2,100	434	4,234	78%
37.14	821.96	1,800	157	38	2,007	427	4,234	71%	

모범택시 요금인상률별 운임체계									
구분	운 임 체 계	영업Km당 원 가	기본요금 (3Km)	단위거리 /200원	단위시간 /200원	이후거리 운 임	시간요금	1 회 평 균 거 리 운 임 (6.5Km)	체감률
	현행	993.07	3,000	250	60	2,800	655	6,455	80%
인상률	13.94	1,131.50	3,500	216	52	3,241	614	7,355	79%
	17.00	1,161.89		205	50	3,415	638	7,553	84%
	25.28	1,244.12		179	43	3,911	676	8,087	96%
	28.24	1,273.51	3,600	176	43	3,978	700	8,278	95%
	25.28	1,244.12	4,000	205	50	3,415	672	8,087	73%
	28.24	1,273.51		195	47	3,590	688	8,278	77%
	31.21	1,303.01		186	45	3,764	706	8,470	81%
	34.17	1,332.40		178	43	3,933	728	8,661	84%
	37.14	1,361.90	4,000	170	41	4,118	735	8,853	88%

- 기타요금
 - 호출 이용료 : 승객이 택시를 호출하여 이용할 경우 1,000원 이하의 호출료를 징수할 수 있음.
 - 유료도로 통행료 등 : 승객의 요구에 의해 유료도로 등 유료시설을 이용할 경우 실비를 징수할 수 있음.
 - 할증요금의 적용 (현행 기준과 동일)
 - 심야할증 : 운행시간을 기준으로 하여 00:00~04:00 사이에 운행한 요금에 대하여 20% 할증
 - 사업구역외 할증 : 사업구역외 운행시 사업구역경계에서 벗어나 운행한 요금에 대하여 20% 할증
- ※ 모든 경우의 택시요금은 미터기에 의한 요금만을 징수하여야 함.

□ 서울시 택시요금 조정안

- 중형택시
 - 적정 운송원가
 - 조정안 : 제4안 768.65원 (28.24%인상)
 - 사유 : 운송사업자의 서비스개선사항 이행을 전제로 현행 운송원가를 보전 및 운전기사의 처우개선을 위한 임금인상 (5%)분을 추가 보전하여 적정 실차율(55%)을 유지하고 택시 서비스의 개선을 기대할 수 있음.
 - 기본거리 운임과 운임체계

구 분	현 행	조정안	비 고
인 상 륜		28.24%	
영업km당 운송원가	599.35원	768.65원	
기 본 요 금(2km)	1,300원	1,600원	
이 후 요 금	210m/100원	161m/100원	
시간-거리 병산요금 (15km/h 미만)	51초/100원	39초/100원	
1회평균운행거리 5.15km 기준	3,086원	3,959원	
체 감 륜	73%	78%	

- 모범택시
 - 적정 운송원가
 - 조정안 : 1,273.51원 (28.24%인상)
 - 사유 : 모범택시요금은 정책요금으로 중형택시와 차별화된 서비스를 제공할 수 있도록 일정한 요금차이를 주기 위하여 중형택시의 요금인상률과 동일한 인상률을 적용하여 1,273.51원의 운송원가 적용
 - 기본거리 운임과 운임체계

구 분	현 행	조정(안)	비 고
인 상 륜		28.24%	
영업km당 운송원가	993.07원	1,273.51원	
기 본 요 금 (3km까지)	3,000원	4,000원	
이 후 요 금	250m/200원	195m/200원	
시간-거리 상호병산요금 (15km/h 미만)	60초/200원	47초/200원	
1회평균운행거리 6.5km 기준	6,455원	8,278원	
체 감 륜	80%	77%	

3. 전문위원 검토보고 요지

(전문위원 : 김종식)

□ 개 요

- 동 택시요금조정계획안은 서울특별시장으로부터 2001.6.9 제출되어 의안번호 제899호로 2001.6.12 우리 위원회에 회부되었음.
- 동 조정계획안의 제안사유는 '98. 2월 택시요금인상 이후 인건비, 유류비 등 택시요금의 인상요인이 있었음에도 정부의 물가안정 정책에 따라 요금인상을 억제하였고 그로 인하여 택시운송사업자의 경영여건이 악화되고 택시서비스의 수준이 떨어져 이를 개선코자 하려는 것임.

□ 주요 사안별 의견

첫째, 요금원가산출 기초자료의 공정성에 대한 의견

- 서울시의 택시요금 조정을 위한 요금산정 및 심사의 기초자료는 택시운송사업조합에서 안전회계법인에 의뢰하여 작성한 검증용역보고서를 토대로 하였음.

- 이는 여객자동차운송사업법 시행규칙 제25조제1항의 규정에 의해 「택시조합에 자료를 제출하게 할 수 있는」 임의규정에 의한 것으로 사업주체의 입장만을 반영한 요금 산출자료를 기초로 하고 있어 공정성에 문제가 있다 할 것이며 따라서 택시요금을 부담하는 주체인 시민들이 요금의 산출단계에서부터 결정까지의 전과정에 사업주체와 동일한 자격으로 참여할 수 있도록 제도적인 장치가 마련되어야 할 것으로 사료됨.
- 동 요금조정계획안은 중형 및 모범택시를 일률적으로 28.24%를 인상코자 하는 것으로서 이는 현재의 어려운 경제여건과 시민들의 부담능력을 감안할 때 인상률의 적정여부에 대한 심도 있는 토의와 심의가 필요하다고 사료되며
- 또한 기본요금(2km)의 경우 중형택시는 23%가 인상된 300원을 인상한 반면 모범택시는 33.3%가 인상된 무려 1,000원을 인상하고 있어 시민들이 실제 느끼는 체감지수는 더 높아질 수밖에 없으며, 특히 모범택시의 경우 중형택시와의 형평을 맞추기 위하여 동일한 인상률을 적용하고 있어 이에 대한 충분한 검토가 필요하다 할 것임.
- 셋째, 의무적 서비스개선 조건 이행여부에 대한 의견
- 모든 대중교통요금 조정시 서울시와 운송사업자들은 대시민서비스의 획기적인 개선을 약속하였으나 매년 용두사미로 그쳐왔던 점을 감안할 때, 대폭인상 예정으로 있는 이번 택시요금의 부담주체인 시민들이 이에 상응하는 서비스를 당연히 받을 수 있도록 사전 검증을 철저히 하여야 할 것이며
- 운송사업자가 요금인상 전에 반드시 이행토록 한 콜시스템 장착 등 「의무적 서비스개선」 사항은 운송사업자의 반대에 부딪쳐 시행이 보류 내지 취소상태에 있는 「브랜드택시제도」의 근간을 이루는 사항으로서 요금인상 전에 사업자들의 시행의지가 매우 불확실하다 할 것이므로 이행여부를 철저히 점검한 후에 요금인상 시기를 결정하는 것이 바람직하다 할 것임.
- 또한 요금인상안에는 운수종사자의 처우개

선을 위한 임금인상분 5%, 콜시스템 장착, 외국어 동시통역시스템 장착, 영수증발급기 설치, 낡은차량 조기 대폐차, 운수종사자 복장 개선 등이 포함되었다는 것을 참고하시기 바람.

끝으로, 종합의견을 말씀 드리겠습니다.

- 그 동안 억제되었던 택시요금의 인상요인이 타당하고, 택시의 실차율을 낮추고 운수종사자의 임금을 인상하고 또한 시민에게 고급 서비스를 제공하기 위한 요금인상은 타당하다 할 것이나 요금인상률의 결정은 운송사업자의 입장과 택시요금의 부담주체인 시민들의 입장을 고려하여 운송사업자의 과감한 경영혁신을 통한 인상요인은 최대한 낮추도록 한 후 적정하게 결정하는 정책적 판단이 필요하다 할 것이며
 - 특히 요금인상으로 인한 시민들의 불평과 원성이 없도록 충분한 계도와 홍보를 통하여 시민들과의 이해를 구하고 또한 양질의 서비스가 제공될 수 있도록 시행에 만전을 기하여야 할 것으로 사료됨.
4. 질의 및 답변요지
 - 생략
 5. 토론요지
 - 생략
 6. 심사결과 : 원안가결(재적 11명, 재석 11명, 전원일치)
 7. 소수의견 요지
 - 없음.
 8. 기타 필요한 사항
 - 없음.

택시요금 조정계획안

- '98. 2월 요금인상 이후 인건비, 유류비 등 제반 경비의 인상으로 운송원가가 상승하여 택시요금의 인상요인이 있음에도 정부의 물가안정 정책에 따라 요금인상을 억제하여 왔으나, 택시운송사업자의 경영여건이 악화되어 노·사 갈등 야기 및 택시서비스의 수준이 떨어지고 있으며,
- 현재 다른 대중교통수단과의 요금과 비교할 때 택시요금 수준이 낮으며, 택시의