

- 철도요금 공공성 강화를 위한 KTX요금 인하 촉구 건의안 -
검 토 보 고

1. 제안경위

- 가. 제 출 자 : 서영진 의원 외 10명
- 나. 의안번호 : 제2070호
- 다. 제출일자 : 2017. 8. 22
- 라. 회부일자 : 2017. 8. 22

2. 주 문

- 수서발 고속철도(이하 “SRT”이라 한다.) 노선의 요금이 KTX 노선에 비해 10% 저렴한 요금으로 운영하고 있으나, 이러한 혜택을 대부분의 이용고객이 강남권 주민들에게만 돌아가고 있어, 철도서비스에 대한 지역간 불평등이 생기지 않게 SRT 수준에 맞게 KTX 요금을 인하해 줄 것을 관계 부처 및 기관에게 강력히 건의함

3. 참고사항

- 가. 관계법령 : 해당사항 없음
- 나. 기 타 : 해당사항 없음
- 다. 관련부서 의견조회 결과
 - 서울시장(도시교통본부 교통정책과) : 원안 동의

- KTX요금을 SRT 수준으로 인하하여 철도를 이용하는 모든 시민이 지역에 따른 불평등을 받지 않을 필요성에 공감

4. 이 송 처

가. 국 회 : 국토교통위원회

나. 정 부 : 국무총리실, 국토교통부, 기획재정부

다. 기 관 : 한국철도공사, 주식회사 에스알

6. 검토의견(수석전문위원 김동수)

가. 개요

- 동 건의안은 수서발 고속철도(이하 “SRT”이라 한다.)가 서울발 KTX 요금 대비 평균 10% 낮은 수준으로 운영됨에 따른 혜택을 대부분 강남권 주민이 누리고 있어 철도 서비스의 지역간 불평등을 해소할 수 있도록 서울발 KTX 요금을 SRT 수준으로 인하 할 것을 관계부처에 건의하는 것임

나. 검토의견

- 우리나라 철도요금은 철도사업법¹⁾에 따라 원가 및 타교통수단과의 운임·요금 형평성을 고려하여 국토교통부 장관이 지정·고시한 운영·요금의 상한 내에서 철도운영자가 결정 후에 국토교통부 장관에 신고하도록 되어 있으며

철도 운임요금 상한은 국토교통부 고시²⁾에 따라 고속철도노선은 164.1원/km, 일반철도노선은 108.0원/km로 정하고 있고, KTX는 고속선 163.31원/km, 일반선 103.66원/km, SRT는 고속선 155.14원/km, 일반선 98.45원/km으로 정하고 있음

1) 철도사업법 제9조(여객 운임·요금의 신고 등) ① 철도사업자는 여객에 대한 운임(여객운송에 대한 직접적인 대가를 말하며, 여객운송과 관련된 설비·용역에 대한 대가는 제외한다. 이하 같다)·요금(이하 “여객 운임·요금”이라 한다)을 국토교통부장관에게 신고하여야 한다. 이를 변경하려는 경우에도 같다.

② 철도사업자는 여객 운임·요금을 정하거나 변경하는 경우에는 원가(原價)와 버스 등 다른 교통수단의 여객 운임·요금과의 형평성 등을 고려하여야 한다. 이 경우 여객에 대한 운임은 제4조제2항에 따른 사업용철도노선의 분류, 제4조의2에 따른 철도차량의 유형 등을 고려하여 국토교통부장관이 지정·고시한 상한을 초과하여서는 아니 된다.

2) 철도 운임·요금 상한 임률 고시(국토교통부 고시, 제2016-510호)

※ 참고 : 요금 임률 현황

(단위 : 원/km)

구분		KTX	SRT	비고
국토부 상한임률		고속 164.41, 준고속 140.91, 일반 108.02		철도사업법 시행규칙 제2조3 ³⁾ 따라 고속,준고속, 일반 구분
실행임률	고속선	163.31	155.14	
	일반선	103.66	98.45	

- 이에 따라, 현행 KTX 요금은 서울~부산 기준 59,800원인데 반해 SRT 요금은 수서~부산 기준 52,600원으로 SRT 고객은 7,200원, 12%정도 저렴한 요금으로 운영하고 있고 용산~목포간 요금은 52,800원인데 반해 수서~목포간 요금은 46,500원으로 6,300원, 11%정도 저렴한 것으로 나타남
- SRT의 요금 실행임률이 낮게 책정된 이유는 요금 선정 당시 철도 산업위원회⁴⁾의 결정에 따라 서울발 KTX(코레일) 대비 평균 10% 저렴한 수준으로 운임을 책정한 바에 따른 것으로 이는 후발주자로서의 경쟁력을 높이고 민영화에 따른 우려를 감쇄하고자 하는 정책으로 해석됨
- 하지만, 최근 한국교통연구원 조사 결과에 따르면 KTX와 SRT 이용에 가장 큰 영향을 주는 것은 ‘역까지의 접근성’으로 나타났고, SRT

3) 제2조의3(철도차량의 유형 분류) 법 제4조의2에서 "국토교통부령으로 정하는 운행속도"란 다음 각 호의 구분에 따른 운행속도를 말한다.

1. 고속철도차량: 최고속도 300km/h 이상
2. 준고속철도차량: 최고속도 200km/h 이상 300km/h 미만
3. 일반철도차량: 최고속도 200km/h 미만

4) 철도산업 발전방안 : 철도산업위원회 안건(국토교통부, 2013.6.26.)

◆ 수서 發 KTX 노선 : 철도공사 출자회사로 운영
 서비스 요금 : 면허조건, 협약 등으로 적정수준 확보
 ○ 요금은 상한제를 통해 관리하되, 운영 초기 서울 發 KTX 대비 10% 낮은 수준으로 운영토록 조건 부여

이용객의 90%가 강남권 주민이고 이용객의 88%가 역과의 접근성을 이유로 들고 있어 요금인하로 인한 혜택은 단순히 역과의 접근성이 높은 강남권 주민에게 편중되고 있는 상황임

이는, 당초의 정책취지와는 달리 노선간 건전한 경쟁을 유발하는 것이 아니라 오히려 고속철도 이용객의 이원화 현상을 초래하고 있는 것으로 판단됨

※ 참고 : 수서역 이용객 순위 및 SRT 이용 이유

순위	지역	유입(%)	순위	지역	유입(%)
1	서울 강남구	34	5	서울 강동구	4.0
2	서울 송파구	23.2	6	경기 용인시	3.0
3	경기 성남시	10.4	7	서울 광진구	2.4
4	서울 서초구	8.2	8	서울 종로구	1.2
이용이유			응답비율		비고
- 출발지/목적지 소요시간			45.5%		
- 출발지/목적지까지의 연계교통수단			38.1%		
- 역까지의 교통비			4.5%		

- 따라서, 철도와 같은 공공서비스의 요금 혜택이 경쟁이 아닌, 단순한 지역간 혜택으로 이어지는 것은 단순한 요금차별을 넘어 지역간 불평등으로 이어질 수 있다는 점을 고려할 때, KTX요금을 SRT 요금 수준으로 인하하여 지역간 차별을 없애자는 동 건의안은 필요한 것으로 판단됨

다만, KTX 요금 인하 및 일반철도, 비수익노선 운영으로 인한 운영손실을 보다 세밀하게 분석하여 이를 해결하고자 하는 근본적인 대책도 병행 검토되어야 할 것임