

서울특별시 대중교통 요금조정 계획안에 대한  
의견청취안

심 사 보 고

의 안 번 호	546
------------	-----

2023년 3월 7일  
교 통 위 원 회

1. 심사경과

가. 제 안 자 : 서울특별시장

나. 제안일자 : 2023년 2월 6일

다. 회부일자 : 2023년 2월 13일

라. 상정일자

○ 제316회 임시회 제4차 교통위원회(2023년 3월 7일 상정·의결)

2. 제안설명의 요지(제안설명자 : 도시교통실장 윤종장)

가. 제안이유

- '15년 6월 대중교통 요금 조정 이후 물가상승, 인건비 증가 등에 따라 운송원가는 지속 상승하고 있는 반면에, 코로나19 등에 따른 이용자 감소, 8년째 요금 동결로 대중교통 요금현실화율도 지속 감소하고 있음
- 최근 5년간 평균 운송적자는 지하철 9,200억원, 시내버스 5,400억 원까지 증가하였으며, 요금 외 광고, 부대사업수익 등을 포함한 전체 영업수입을 기준으로 하여도 요금현실화율은 '21년 현재 지하철 62.0%, 버스 57.8%로 낮아짐
- 65세 이상 노인 등 무임 수송 증가로 지하철 무임손실은 최근 5년간 평균 3,165억원씩 발생하고 있으며, 지하철 적자를 줄이기 위해 전국 13개 도시철도 운영 지자체와 공동으로 국회, 정부에 무임손실 국비 보전을 요구하였으나, '23년 정부 예산에 지하철 무임 손실에 대한 국비 지원은 반영되지 않았음
- '04년 대중교통 환승할인제 시행 이후 경기, 인천버스까지 확대되어 수도권 지하철과 시내버스 이용 시 요금을 개별 지불하지 않고 할인된 통합요금으로 부과하고 있어 시민들은 편리하고 저렴하게 대중교통 이용이 가능해졌으나, 반대로 운송기관은 환승손실금 증가로 적자가 더욱 가중되고 있음
- 지하철, 시내버스 운영손실 보전을 위한 서울시 지원 예산은 '21년 5,561억원에서 '22년 1조 1,572억원까지 증가하였으며, 적자가 증가하는 구조가 고착화되는 상황에서 대중교통 기관의 자구노력과 시 재정지원만으로는 적자 해소에 한계점에 도달함

- 특히 노후화율이 66%에 달하는 지하철 시설의 개선 및 교체를 위한 투자재원, 기후변화에 대응하여 친환경 차량으로 교체하기 위한 투자재원 마련이 필요하며, 운송원가에 한참 못 미치는 현재 요금 수준으로는 안전 확보가 어려움
- 이러한 제반 여건을 고려하여 수익자부담원칙을 적용하되 서민 부담을 최소화하는 범위 내에서 대중교통 요금을 조정하고자 『서울특별시 물가대책위원회 설치 및 운영에 관한 조례』 제10조 규정에 따라 시의회 의견을 청취하고자 함

## 나. 주요골자

### 1) 지하철 단독 통행 시 요금 조정안(카드기준)

현 행	조정안	
	제1안 : 기본요금 300원 인상	제2안 : 기본요금 400원 인상
기본요금: 10km 1,250원 추가요금 · 10~50km : 5km 마다 100원 · 50km 초과시 : 8km마다 100원	기본요금: 10km 1,550원	기본요금: 10km 1,650원
	추가요금 · 10~50km : 5km 마다 150원 · 50km 초과시 : 8km마다 150원	

### 2) 시내버스 단독 통행 시 요금 조정안(카드기준)

- 간·지선버스

현 행	조정안	
	제1안 : 기본요금 300원 인상	제2안 : 기본요금 400원 인상
1,200원	1,500원	1,600원

○ 광역버스 : 경기 거리비례 적용 광역버스 수준 조정

<b>현 행</b>	➔	<b>조정안 : 기본요금 700원 인상</b>
2,300원		3,000원

○ 순환·차등버스 : 차등 폐지, 간·지선버스와 요금 동일

<b>현 행</b>	➔	<b>조정안</b>	
		<b>제1안 : 기본요금 400원 인상</b>	<b>제2안 : 기본요금 500원 인상</b>
1,100원		1,500원	1,600원

○ 심야버스 : 심야 운행 인건비 감안

<b>현 행</b>	➔	<b>조정안 : 기본요금 350원 인상</b>
2,150원		2,500원

### 3) 마을버스 단독 통행 시 요금 조정안(카드기준)

○ 시내버스와 동일 인상폭 적용

<b>현 행</b>	➔	<b>조정안 : 기본요금 300원 인상</b>
900원		1,200원

### 4) 수도권 통합환승할인 요금 조정안

<b>현 행</b>	➔	<b>조정안</b>
· 기본요금 : 이용 수단 중 높은 기본요금 부과 · 추가요금 : 기본거리 초과 시 추가이용거리 5km당 100원		· 기본요금 : 이용 수단 중 높은 기본요금 부과 · 추가요금 : 기본거리 초과 시 추가이용거리 5km당 150원

※ 우리시 의견 : 조정안 중 복수안(1,2안)인 경우 서울시 1안

※ 기타 세부 기본요금 조정안 : 따로 붙임 참조

### 3. 참고사항(관련법령)

가. 관계법령 : 여객자동차운수사업법, 도시철도법

서울특별시 물가대책위원회의 설치 및 운영에 관한 조례  
서울특별시 버스정책시민위원회 조례, 서울특별시  
대중교통 기본 조례

○ 여객자동차운수사업법 제8조(운임·요금의 신고 등)

- ① 제4조제1항에 따라 여객자동차운수사업의 면허를 받은 자는 국토교통부장관 또는 시·도지사가 정하는 기준과 요율의 범위에서 운임이나 요금을 정하여 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다.

○ 도시철도법 제31조(운임의 신고)

- ① 도시철도운수사업자는 도시철도의 운임을 정하거나 변경하는 경우에는 원가(原價)와 버스 등 다른 교통수단 운임과의 형평성 등을 고려하여 시·도지사가 정한 범위에서 운임을 정하여 시·도지사에게 신고하여야 하며, 신고를 받은 시·도지사는 그 내용을 검토하여 이 법에 적합하면 신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 이내에 신고를 수리하여야 한다.

○ 서울특별시 물가대책위원회의 설치 및 운영에 관한 조례 제10조(의견청취)

- ① 시장은 제3조제2항제1호의 규정에 의한 사항을 위원회에 상정하기 전에 미리 공청회와 토론회 등을 개최해 시민의 의견을 수렴한 후 시의회의 의견을 들어야 한다.

○ 서울특별시 버스정책시민위원회 조례 제2조(위원회의 기능) 서울특별시 위원회(이하 "위원회"라 한다)는 다음 각 호의 사항에 대하여 심의하고, 시장의 자문에 응한다.

1. 시내버스 정책방향에 관한 사항

2. 시내버스노선 및 요금조정에 관한 사항

〈후략〉

○ 서울특별시 대중교통 기본 조례제14조(대중교통 요금)

① 시장은 원가수준, 적자규모, 수도권 지역 대중교통 요금과의 형평성, 물가상승률, 경제여건 등을 고려하여 「서울특별시 물가대책위원회의 설치 및 운영에 관한 조례」 등에서 정한 절차를 거쳐 대중교통 요금 수준을 결정한다.

나. 예산조치 : 별도조치 필요 없음

## 4. 검토보고 요지(수석전문위원 장훈)

### 가. 의견청취안의 개요

- 동 의견청취안은 서울시 대중교통(버스, 지하철) 요금이 '15년 6월 이후 동결됨에 따라 운송기관의 심각한 운영적자와 서울시의 과도한 재정부담을 해소하고 운송기관의 운송비용 상승, 노후시설 개선투자 등을 고려하여 대중교통 요금을 조정하기 위해 「서울특별시 물가대책 위원회의 설치 및 운영에 관한 조례」 제10조에 따라 시의회의 의견을 청취하고자 하는 것임

※ 참고 : 서울특별시 물가대책위원회 설치 및 운영에 관한 조례

제3조(기능) ② 위원회는 시장이 결정·관여하는 요금 중 다음 각 호의 사항을 심의한다.

1. 교통요금( 시내버스·마을버스요금, 고급형 택시를 제외한 택시요금 및 도시철도요금)

제10조(의견청취) ① 시장은 제3조제2항제1호의 규정에 의한 사항을 위원회에 상정하기 전에 미리 공청회와 토론회 등을 개최해 시민의 의견을 수렴한 후 시의회의 의견을 들어야 한다.

### 나. 서울시 대중교통 요금체계 및 요금 조정계획안

#### ■ 서울시 대중교통 요금체계

- 서울시 대중교통 요금체계는 '04년 7월 버스중심의 대중교통 체계개편을 통해 버스준공영제 도입과 함께 요금체계를 개편하여 전국 최초로 '대중교통 통합요금제(통합거리비례제)'<sup>1)</sup>를 도입한 이후 경기

도와 인천시로 확대하여 '수도권 통합환승할인제'를 시행하고 있음

- 서울시 대중교통 요금(교통카드 기준)은 '15년 6월 인상 이후 지하철 단독 이용 시 일반요금 기준으로 10km 이내 1,250원, 10km 초과시 50km까지 매 5km 당 100원, 50km 초과시 매 8km 당 100원 추가요금을 부가하고 시내버스의 경우 단독 이용 시 일반요금 기준으로 1,200원 단일 요금으로 운영되고 있으며 청소년, 어린이 요금은 '07.4월 요금인상 이후 경제적 약자의 교통복지 확대 차원에서 동결·유지되고 있음
- 참고로 경기도는 '15년 서울시, 인천시와 함께 대중교통요금을 인상한 후 '19년에 별도로 시내버스 요금을 1,450원으로 인상한 바 있음

※ 서울시 대중교통 요금현황('15년 6월 인상)

지하철 요금		버스 요금			
종류	교통카드	구분	종류	교통카드	현금
일반	10km 이내 : 1,250원 10~50km : 매5km마다 100원 50km초과시 : 매8km마다 100원 ※ 현금요금은 카드요금+100원	간지선버스	일반	1,200원	1,300원
			청소년	720원	1,300원
			어린이	450원	450원
		순환버스	일반	1,100원	1,200원
청소년	560원		1,200원		
청소년	720원 (기본요금에서 150원 공제후 20% 할인)	광역버스 (심야버스)	어린이	350원	350원
			일반	2,300원	2,400원
어린이	450원 (기본요금에서 150원 공제후 50% 할인) ※ 현금요금은 (일반현금-150)의 50%	광역버스 (심야버스)	청소년	1,360원	2,400원
			어린이	1,200원	1,200원
		마을버스	일반	900원	1,000원
			청소년	480원	1,000원
			어린이	300원	300원

- 1) 대중교통 통합요금제 : 수단간 환승 시 높은 기본요금 + 추가 단위요금을 부과하고 5회 탑승 무료
- 시내버스간 환승 : 기본요금 1,200원, 시내버스·지하철간 환승 : 기본요금 1,250원
  - 광역버스↔광역버스, 광역버스↔버스, 광역버스↔지하철간 환승 : 기본요금 2,300원
  - ※ 이용거리 10km 초과시 매 5km마다 100원 추가요금 징수

## ■ 대중교통 요금 조정계획(안)

- 서울시가 제출한 대중교통 요금 조정계획안(제1안, 제2안) 중 제1안은 지하철과 시내버스 요금을 각각 300원씩 인상(지하철 24%↑, 시내버스 25%↑)하고, 순환·차등버스 요금 400원(36%↑)을 인상하는 안이며 제2안은 지하철과 시내버스 요금을 각각 400원 인상(지하철 32%↑, 시내버스 33%↑)하고 순환·차등버스 요금 500원(45%↑)을 인상하는 것임

### ※ 대중교통 기본요금 조정계획(안)

구 분	현행요금 (일반 기준)	조정요금		조정금액(비율)	
		1안	2안	1안	2안
지하철	1,250원	1,550원	1,650원	300원(24%)	400원(32%)
간지선버스	1,200원	1,500원	1,600원	300원(25%)	400원(33%)
순환·차등버스	1,100원	1,500원	1,600원	400원(36%)	500원(45%)
광역버스	2,300원	3,000원		700원(30%)	
심야버스	2,150원	2,500원		350원(16%)	
마을버스	900원	1,200원		300원(33%)	

- 기타 조정사항으로 지하철 단독통행 및 수도권 통합환승할인 거리비례 요금의 추가요금을 5km마다 50원 인상(100→150원, 50%↑)하고 광역버스와 심야버스, 마을버스 기본요금을 각각 700원(30%↑), 350원(16%↑), 300원(33%↑) 인상하는 한편 어린이와 청소년은 일반요금의 35~50% 할인 수준으로 인상하는 조정안을 제출함

## ※ 대중교통요금 기타 조정사항 - 의견청취안 따로붙임 자료

- ① 기본거리 초과 이용 시 5km마다 100원 → 150원 인상(기관 합의 필요)
  - ▶ (지하철 단독) 10km 초과 시 5km당 100원, 50km 초과시 8km당 100원
  - ▶ (통합환승 시) 10km 초과 시 5km당 100원
- ② 버스 노선 유형별 인상폭 차등 적용
  - ▶ (마을버스 300원) 900 → 1,200원, (광역버스 700원) 2,300 → 3,000원, (심야버스 350원) 2,150 → 2,500원
- ③ 어린이 450 → 750원(50%할인), 청소년 720 → 1,000원(35%할인) 조정
  - ▶ 경기도 : 어린이 730원(50%할인), 청소년 1,050원(30%할인)

## 다. 검토의견

### ■ 대중교통 요금조정 필요성

- 서울시 대중교통 요금은 '15년 6월 인상 이후 동결된 상태로 그동안 물가상승과 인건비 및 연료비 증가로 인한 수송원가 상승과 코로나 19에 따른 수요감소 등으로 운영적자가 급증하고 있으며 이로 인해 서울시의 재정부담이 증가되고 있는 실정임
- '23년 대중교통 요금체계 개편계획(안)<sup>2)</sup>에 따르면 최근 5년간 지하철은 연평균 약 9,200억원, 시내버스는 약 5,400억원의 운송적자가 발생하였으며 '22년에는 지하철과 시내버스에서 각각 약 1조 2,600억원과 6,582억원의 적자가 발생하였음

2) 서울시장방침 제225호, 교통정책과-36728호(2022.12.27.) 2023년 대중교통 요금체계 개편계획(안)

※ 대중교통 년도별 운송적자 현황<sup>3)</sup>

구분(단위:억)		'18년	'19년	'20년	'21년	'22년
지 하 철	운 영 비 용	25,503	25,907	27,025	26,218	29,039
	영 업 수 입	19,623	20,029	15,577	16,261	16,439
	적 자	△5,880	△5,878	△11,448	△9,957	△12,600
시내버스	운 영 비 용	15,820	16,540	16,902	17,409	18,014
	영 업 수 입	12,978	13,002	10,118	10,059	11,432
	적 자	△2,842	△3,538	△6,784	△7,350	△6,582

주 : '20-'21년은 코로나19로 지하철 이용객이 '이용객이 '19년 대비 27% 감소하여 요금수입 약 4천억 감소, 버스 이용객이 '19년 대비 20~23% 감소하여 요금수입 약 2,800억 감소

○ 특히, '19년 이후 코로나19로 인한 승객감소(약 20~27%↓)로 요금수입 감소(약 3~4천억원)와 물가상승 등에 따른 운영비용 증가(약 1~3천억원)로 운송적자가 급증하였으며 이로 인해 '21년 대중교통 요금현실화율은 지하철 62.0%('19년 대비 15.3%p↓), 버스 57.8%('19년 대비 20.9%p↓)로 감소 되었음

○ 또한, '21년 지하철 전체 이용객 15.9%가 관련 법령에서 정한 노인 및 장애인 등의 무임승차 대상으로 나타났으며 이에 대한 요금이 미징수됨에 따라 연간 약 2천8백억원의 요금수입이 감소하여 지하철 기관의 운영적자를 가중시키고 있으며

'21년 지하철 1인당 운송적자는 755원, 지하철 노후화율이 66.2%, 지하철 분야별 성능평가 결과 전동차 등 시설의 55%가 'D등급'이라는 점에서 지하철의 안정적 운영과 준공영제인 시내버스

3) 서울시 내부자료

의 효율적 운영을 위해 서울시의 재정부담을 경감하고 수익자가 일부 부담하도록 하기 위한 요금조정의 필요성은 인정된다 할 것임

## ■ 대중교통 요금조정안 의견청취 절차 적정성

- 동 의견청취안은 대중교통 요금조정을 위해 관련 법령<sup>4)</sup> 및 「서울특별시 물가대책위원회 설치 및 운영에 관한 조례(이하 “물가대책위원회 조례”라고 함)」 제10조 규정에 따라 시의회 의견을 청취하고자 하는 것임
- 이와 관련하여 「물가대책위원회 조례」 제10조제1항<sup>5)</sup>에서 시장은 “미리 공청회와 토론회 등을 개최해 시민의 의견을 수렴한 후 시의회 의견을 들어야 한다”고 규정하고 있고

「서울특별시 대중교통 기본조례」 제10조<sup>6)</sup>에서도 ‘시장은 의회 의견청취 전에 공청회 등을 개최하여 시민의 의견을 수렴해야 한다’고 규정하고 있다는 점에서 공청회를 개최하여 시민의견을 충분히 수렴한 결과를 요금조정 의견청취안에 반영해야 할 것임

4) 「여객자동차운수사업법」, 「도시철도법」, 「서울특별시 물가대책위원회의 설치 및 운영에 관한 조례」, 「서울특별시 버스정책시민위원회 조례」, 「서울특별시 대중교통 기본 조례」

5) '15.7.30.일 물가대책위원회 조례 일부개정조례안 심사보고서 내용

- 현재 대중교통 요금은 해당 사업자와 관련 조합의 조정신청과 시의회의 의견청취, 물가대책위원회의 심의를 거쳐 결정되고 있음
- 현재의 대중교통 요금 결정 절차에서 비록 시민의 대표기관인 시의회의 의견 청취를 의무화하도록 하고 있지만, 대중교통 요금이 소비자 물가와 시민생활에 미치는 영향을 고려할 때 시민의 의견청취 절차나 시민의견의 수렴 과정이 미흡하여 요금결정 과정의 투명성을 저해할 우려가 있음

6) 「서울특별시 대중교통 기본조례」 제10조(요금조정을 위한 의견수렴) 시장은 대중교통 요금 조정을 위한 서울특별시의회(이하 “의회”라 한다) 의견청취 전에 공청회, 토론회 등을 개최하여 시민의 의견을 수렴해야 한다

- 2월 9일 수정 제출<sup>7)</sup>된 동 의견청취안에는 2월 10일 개최한 공청회의 시민의견 수렴사항이 반영되지 않은 바, 공청회 개최를 통한 시민의견 수렴과정을 단순히 형식적인 절차로 해석하여 조례 규정을 적용한 것으로 판단됨
- 시의회 법률자문결과 “단순히 공청회 등을 개최만 하면 충분한 것이 아니라 반드시 공청회 등에서 수렴된 시민의견 수렴결과를 의견청취안에 반영하여야 하고 이를 반영하지 않는 것은 관련 조례 위반 소지가 있다”라는 의견이 있다는 점에서

서울시는 공청회의 적절한 행정절차<sup>8)</sup>(붙임 3참조)를 통해 시민의견을 수렴 완료한 ‘의견청취안’을 시의회에 제출하여 시민의 대표기관인 시의회가 시민의견 수렴사항과 요금조정으로 인해 서민경제에 미치는 영향 등을 종합적이고 면밀히 검토한 후 의결할 수 있도록 조치하는 등 추후 재발방지책 마련이 필요하다 할 것임

7) 서울특별시 기획담당관-2693호(2023.2.9) “제316회 시의회 임시회 안건 수정 요청”  
- 수정개요

의안번호	안건 명	주관부서	수정사항
546	서울특별시 대중교통 요금조정 계획안에 대한 의견청취안	도시교통실 (교통정책과)	버스 거리비례제 미도입

8) “행정절차제도 실무, 2014.11, 행정자치부 공공서비스정책과” **81페이지 공청회 절차 참고**  
- 「**행정절차법**」은 행정절차에 관한 일반법으로써 그 적용범위는 행정절차법에 규정된 처분절차, 신고절차, 행정상 입법예고절차, 행정예고절차 및 행정지도의 절차이므로, 행정절차법에 규정되지 아니한 행정절차 특히 행정계약절차에 관해서는 행정절차법이 적용될 수 없음  
- 다만, 행정계획절차의 경우는 비록 행정절차법에 규정되지 아니하였으나, 그 적용이 부인될 수 없는데, 그 이유는 행정예고의 대상 속에 행정계획이 국민생활과 밀접한 연관이 있는 경우에는 행정예고절차가 적용되어야 함을 규정(행정절차법 제46조)하고 있으므로 행정계획은 행정예고의 대상이 될 수 있음

- 아울러, 「지방자치법」 제55조에서 “지방자치단체의 장이 지방의회에 제출할 안건은 지방자치단체의 장이 미리 공고하여야 한다”라고 규정하고 있음에도 불구하고 시장은 ‘의견청취안’에 대한 별도의 공고절차 없이 시의회에 안건을 제출한 것은 상정안건을 미리 의회나 시민들에게 알려 이해관계인의 의견진술 및 여론 형성을 가능토록 하는 입법취지<sup>9)</sup>를 훼손했다고 할 수 있는바, 개선방안 마련이 필요할 것임

## ■ 요금조정 위한 관련기관 사전 협의절차 시행여부

- ‘수도권 통합환승할인요금제’ 시행과 관련하여 경기도, 인천시, 철도공사와 체결한 공동합의문<sup>10)</sup> 제6조(사전협의)에서는 ‘수도권 전철의 연장·신설·버스운임 조정 등에 따른 환승운임의 변경·조정과 관련하여 사전에 해당기관에서 관련기관과 협의’토록 하고 있음
- 하지만 기본요금, 지하철 및 통합환승 추가요금 조정안<sup>11)</sup>과 조정시기 등과 관련하여 관련 기관인 경기도 및 인천시, 수도권 연륙운송

9) 지방의회 운영가이드북(운영개요·법령해석), 2020, 행정안전부. 법령해석 197페이지

- 입법취지 : 지방자치단체의 장이 그 회기에 부의(附議)할 안건을 미리 공고함으로써 지방의원이나 주민들에게 안건의 내용을 알려 방청의 기회를 제공하고, 예측가능성을 제고하여 지방의회 심의기능의 실질성을 제고하고자 하는 조항이다. 법 제46조의 공고는 제45조 회의소집절차의 공고와는 별개의 것으로서, 지방자치단체장의 안건 부의를 보다 신중하게 하려는 취지라 할 수 있다.

10) 「수도권 대중교통 통합환승할인제」 시행을 위한 서울·경기·한국철도 공동 합의문, 2007.6.

「수도권 대중교통 통합환승할인제」의 인천버스 확대 시행을 위한 서울시·경기도·인천시·한국철도 공동 합의문, 2009.10.

제6조(사전협의) 수도권전철의 연장·신설·버스운임 조정 등에 따른 환승운임의 변경·조정과 관련하여 사전에 해당기관에서 관련기관과 협의하여야 한다.

11) 의견청취안 따로붙임 자료“대중교통 요금조정 계획(안), 2023.2월, 도시교통실” 4페이지 내용

○ 기타 조정사항

① 기본거리 초과 이용 시 5km마다 100원 → 150원 인상(기관 합의 필요)

▶ (지하철 단독) 10km 초과 시 5km당 100원, 50km 초과시 8km당 100원

▶ (통합환승 시) 10km 초과 시 5km당 100원

기관(13개 철도운송기관<sup>12)</sup>)과 사전협의를 완료되지 않은 상황에서 요금조정안을 수립하고 공청회 개최 및 시의회 의견청취안을 제출하는 등의 요금조정 절차를 진행하는 것에 대해서는 명확한 설명이 필요할 것임

- 경기도와 인천시는 서울시의 요금조정안과 조정시기에 대해 2월말 현재까지 협의를 완료되지 않았다는 입장이며 관련기관에서 요금징수 시스템 변경을 협조하지 않을 경우 서울시 단독으로 요금조정이 어려울 수도 있는 바, 서울시는 관련기관과 사전협의를 거쳐 요금조정안과 조정시기를 확정해야 할 것임

## ■ 대중교통 요금인상 기준 적정 여부

### 1) 지하철, 버스 기본요금 인상 기준 관련

- 서울시는 ▲누적된 적자운영 구조개선, ▲65세 노인 등 무임수송에 따른 지하철 손실 증가, ▲안전을 위한 노후시설 개선 및 서비스 고도화에 필요한 재원확보를 위한 대중교통수단별 장래 재정전망('23~'25년) 자료<sup>13)</sup>를 근거로 요금인상 필요액을 지하철 1,152원, 간·지선버스 844원으로 제시하고

12) 철도 운송기관 : 서울교통공사, 코레일, 인천교통공사, 서울메트로9호선, 공항철도, 신분당선, 경기철도, 의정부경전철, 용인경전철, 김포도시철도, 우이신설경전철, 남서울경전철, 새서울철도

13) 의견청취안 따로붙임 자료 “대중교통 요금조정 계획(안)” 3페이지 내용

○(장래 재정전망) '23~'25년간 평균 지하철 1조2천, 버스 7천억원 부족

- 이용객 감소로 수입 감소, 비용도 연평균 지하철 1.4%, 버스 3.3% 증가 전망

과거 인상 사례(요금현실화율 83~85%)를 감안할 때 지하철 700원 버스 500원 인상이 필요하나 서민 경제 부담과 운영기관의 자구 노력 등을 감안하여 기본요금 조정안(붙임2 참조 : 1안 300원, 2안 400원 인상)을 시의회에 제출하였음

- 서울시는 요금을 조정할 경우 ‘장래 요금현실화율’이 제1안의 경우 지하철 60.5→70.8%, 버스 62.7→75.6%로 개선되고 제2안의 경우 지하철 74.2%, 버스 79.9%로 개선되는 것으로 추정함

※ **요금조정안별 평균 운송적자 전망 및 장래 요금현실화율 변화**

구분		평균 운송적자 전망치('23-'25년)			요금현실화율	물가에 미치는 영향 ('22.11기준)
		인상 전(a)	인상 후(b)	증감(b-a)		
1안 (300원 ↑)	지하철	12,146	8,984	△3,162	60.5 → 70.8%	0.38%p ↑
	버스	7,239	4,758	△2,481	62.7 → 75.6%	
2안 (400원 ↑)	지하철	12,146	7,929	△4,217	60.5 → 74.2%	0.50%p ↑
	버스	7,239	3,931	△3,308	62.7 → 79.9%	

자료 : 의견청취안 따로붙임 자료 “대중교통 요금조정 계획(안)”

주 : 1안과 2안의 인상 후(b) 평균운송적자 전망치는 지하철 단독 및 통합환승요금제 추가거리요금 인상을 제외한 모든 교통수단의 요금인상을 반영한 수치임

구분 (단위 : 억원)	'22년	3년 평균	'23년	'24년	'25년	
지하철	운송비용	29,039	30,740	30,054	30,472	31,695
	영업수입	16,439	18,594	17,274	19,296	19,212
	부족액	12,600	12,146	12,780	11,176	12,483
시내버스	운송비용	18,014	19,390	18,942	19,450	19,777
	영업수입	11,432	12,151	11,432	12,554	12,466
	부족액	6,582	7,239	7,510	6,896	7,311

※지 하 철 : 서울교통공사 중장기 재무관리계획('22-'26) 상 총괄원가와 영업수입(요금외수입 포함) 반영

※시내버스 : 표준운송원가를 연평균 3.3% 인상 가정, 영업수입 중 요금수입은 '23년은 '22년과 동일하고, 이후 수요 회복으로 요금수입이 점차 증가할 것으로 전망

- 교통요금 등 공공요금 산정 시 기획재정부와 국토교통부는 「공공요금 산정기준」과 「철도운임 산정기준」<sup>14)</sup>에 따라 공공서비스 제공에 소요된 취득원가에 의한 총괄원가를 고려해 발생주의 및 취득원가주의에 따라 계리된 공익사업의 예산서 또는 결산서 기준으로 공공요금을 산출하는 것을 원칙으로 하고 있음
- 서울시는 지하철·버스의 장래 수지 전망을 통해 ‘장래 부족액’ 및 ‘장래 요금현실화율’(’23~’25년 평균)을 요금조정 기준으로 제시하고 있으나, 이는 기 소요된 취득원가 등이 아닌 장래에 발생할 비용과 수입을 바탕으로 추정하였다는 점에서 공공운임산정 등의 기본원칙에 부합하지 않는다고 할 수 있음
- 다만, 서울시가 대중교통 요금산정 시 「공공요금 산정기준」과 「철도운임 산정기준」과 다른 기준 적용할 수는 있으나 기존의 서울시 요금조정 기준인 발생주의의 ‘수송원가대비 운임율’ 및 ‘원가보전율’과 중앙정부 소관의 공공요금 및 코레일 지하철 요금 산정기준(적정원가)과는 상이한 장래 3년 평균 요금현실화율을 기준으로 적용하였

14) “공공요금 산정기준(기획재정부훈령)(제345호)”

2. 공공요금산정의 기본원칙

가. 공공요금은 공공서비스를 제공하는데 소요된 취득원가 기준에 의한 총괄원가를 보상하는 수준에서 결정되어야 한다.

4. 기초회계자료

가. 공공요금은 발생주의 및 취득원가주의에 따라 계리된 공익사업의 예산서를 기준으로 산출하는 것을 원칙으로 한다. 다만, 산업의 특성 등을 고려할 때 결산서를 기준으로 하는 것이 합리적이라고 판단되는 경우에는 결산서를 기준으로 할 수 있다.

“**철도운임 산정기준(국토교통부훈령)(제804호)(20170123)**”

제2조(운임산정 기본원칙) ① 철도운임·요금(이하 “철도운임”이라 한다)은 철도운송서비스를 제공하는데 소요된 취득원가 기준에 의한 총괄원가를 보상하는 수준에서 결정되어야 한다.

제4조(기초회계자료) ① 철도운임은 발생주의 및 취득원가주의에 따라 계리된 철도운송서비스의 예산서를 기준으로 산정하는 것을 원칙으로 한다. 다만, 예산서를 기준으로 하는 것이 어려운 경우 결산서를 기준으로 할 수 있으며, 적정원가 및 적정투자보수 산정시 해당 결산서의 범위 내에서 산정한다.

다는 점에서

장래에 발생할 불확실한 운영비용 등을 현재 대중교통 이용시민들에게 전가 시킨다는 문제 제기의 소지가 있을 수 있는 바, 이에 대한 적정성과 타당성에 대해 관련 전문가 자문 등의 검토와 논의를 통해 요금 인상의 정당성과 시민들의 공감대를 조성할 필요가 있다 할 것임

## 2) 기타 요금조정사항의 타당성

- 동 의견청취안의 '기타 조정사항'은 ▲지하철 및 통합환승할인 요금의 추가거리요금을 100→150원(50원)으로 인상하고 ▲광역버스는 기본요금 700원(30%) 인상 ▲순환·차등버스는 기본요금 제1안 400원(36%)과 제2안 500원(45%) 인상 ▲심야버스는 350원(45%)인상 ▲마을버스는 300원(33%)을 인상하고자 하는 것임

### ※ 대중교통요금 기타 조정사항 - 의견청취안 따로붙임 자료

- ① 기본거리 초과 이용 시 5km마다 100원 → 150원 인상(기관 합의 필요)
  - ▶ (지하철 단독) 10km 초과 시 5km당 100원, 50km 초과시 8km당 100원
  - ▶ (통합환승 시) 10km 초과 시 5km당 100원
- ② 버스 노선 유형별 인상폭 차등 적용
  - ▶ (마을버스 300원) 900 → 1,200원, (광역버스 700원) 2,300 → 3,000원, (심야버스 350원) 2,150 → 2,500원
- ③ 어린이 450 → 750원(50%할인), 청소년 720 → 1,000원(35%할인) 조정
  - ▶ 경기도 : 어린이 730원(50%할인), 청소년 1,050원(30%할인)

- 서울시는 ▲추가거리요금은 경기(인천)버스 요금체계 반영(기본요금 1,450원+거리비례 추가요금) ▲마을버스는 시내버스 요금의 80% 수준 ▲광역버스는 경기(인천)버스 수준 ▲심야버스는 심야 운행 인건비 등 감안하여 시내버스 보다 17% 추가인상 ▲ 어린이·청소년 요금은 성인과 동일 인상폭 반영을 요금인상 사유<sup>15)</sup>로 제시함

가) 기본거리 10km 초과 5km 마다 부과요금 100→150원 인상

- 현재 지하철 단독통행 및 통합환승시 요금은 ‘거리비례요금제’로 지하철은 기본요금에 이동거리 10km 초과시 매5km마다 100원을 추가하고 50km 초과시 매8km마다 100원을 추가 부과하고, 통합 환승요금은 이용수단 중 높은 기본요금에 이동거리 10km 초과시 매5km마다 100원을 추가로 부과하는 요금체계임

□ 지하철 단독 통행 시 요금 조정안(카드기준)							
<b>현 행</b>	<b>조정안</b>						
기본요금: 10km 1,250원 추가요금 · 10~50km : <u>5km</u> 마다 100원 · 50km 초과시 : <u>8km</u> 마다 100원	<table border="1"> <tr> <td><b>제1안 : 기본요금 300원 인상</b></td> <td><b>제2안 : 기본요금 400원 인상</b></td> </tr> <tr> <td>기본요금: 10km 1,550원</td> <td>기본요금: 10km 1,650원</td> </tr> <tr> <td colspan="2">           추가요금            · 10~50km : <u>5km</u> 마다 150원            · 50km 초과시 : <u>8km</u>마다 150원         </td> </tr> </table>	<b>제1안 : 기본요금 300원 인상</b>	<b>제2안 : 기본요금 400원 인상</b>	기본요금: 10km 1,550원	기본요금: 10km 1,650원	추가요금 · 10~50km : <u>5km</u> 마다 150원 · 50km 초과시 : <u>8km</u> 마다 150원	
<b>제1안 : 기본요금 300원 인상</b>	<b>제2안 : 기본요금 400원 인상</b>						
기본요금: 10km 1,550원	기본요금: 10km 1,650원						
추가요금 · 10~50km : <u>5km</u> 마다 150원 · 50km 초과시 : <u>8km</u> 마다 150원							
→							
□ 수도권 통합환승할인 요금 조정안							
<b>현 행</b>	<b>조정안</b>						
· 기본요금 : 이용 수단 중 높은 기본요금 부과 · 추가요금 : 기본거리 초과 시 추가이용거리 <u>5km</u> 당 100원	· 기본요금 : 이용 수단 중 높은 기본요금 부과 · 추가요금 : 기본거리 초과 시 추가이용거리 <u>5km</u> 당 150원						
→							

15) 서울시장방침 제225호, 교통정책과-36728호(2022.12.27.) 2023년 대중교통 요금체계 개편계획(안)

- 서울시 내부자료에 따르면 추가거리요금 인상시 지하철과 버스의 연평균 요금수입이 각각 730억원과 241억원 증가되어 대중교통 운영기관의 적자가 다소 감소 될 것으로 예상되나,

기본요금(300~700원)과 추가거리요금(50원)이 동시에 인상됨에 따라 직주거리가 멀어 통근 거리와 시간이 상대적으로 긴 서민들의 경제적 부담이 가중된다는 점에서 요금인상을 단계적으로 추진하는 방안에 대해서도 검토할 필요가 있다 할 것임

- 경기도와 인천시는 추가거리요금 인상 시 수도권 장거리 통근·통학 주민들의 교통비 부담이 증가한다는 이유로 전문가 등의 심도 있는 검토를 진행 중<sup>16)</sup>이거나 추가거리요금 인상을 반대<sup>17)</sup>하고 있으며 또한, 최근 서울시도 장거리로 지하철을 이용하는 시민들을 위한 ‘거리비례용 정기권’의 할인율 확대<sup>18)</sup>를 검토하기로 한 바 있음

- 8년간 요금동결, 운영적자 증가, 시 재정부담 및 이용자 부담원칙에 따른 거리요금제 인상 필요성은 어느 정도 이해되나 8년만의 요금인상에 따른 기본요금 증가분을 고려하여 시민들이 공감할 수 있는 합리적인 수준에서 요금을 조정할 필요가 있음

16) 경기도 버스정책과-2763(2023.2.6.) “수도권 통합환승할인제 정책기관 의견 및 회의관련 협조 요청”

17) 경기도 철도운영과-1097(2023.2.6.) “수도권 통합환승할인제 관련 정책기관 의견 회신”

인천시 교통정책과-6(2023.2.6.) “수도권 통합환승할인제 정책기관별 의견 재회신”

18) 2023.2.20.일자 보도자료 “서울시, 상반기 24.2조원 집행으로 물가안정 등 민생 회복에 나선다”

나) 버스 유형별 일반요금 인상 근거 관련

- 버스 유형별 요금 인상안은 광역버스와 심야버스, 마을버스의 일반 요금을 각각 700원(30%), 350원(16%), 300원(33%) 인상하고 순환·차등버스 요금은 제1안 400원(36%)과 제2안 500원(45%)을 인상하는 방안임
- 시는 광역버스 요금을 수도권 타 지자체 요금수준으로 인상하고 심야버스는 심야운행 인건비를 감안해 시내버스보다 17% 추가 인상, 마을버스 요금은 시내버스 요금의 80% 수준 유지, 순환·차등버스 요금은 간·지선버스와 요금 통일을 위해 인상하고자 함

※ 버스 유형별 일반요금 인상안

구 분 (원)		일반요금(카드 기준)			
		현 행	조 정	인상액	인상율
광역버스		2,300	3,000	700	30%
심야버스		2,150	2,500	350	16%
순환·차등버스	1안	1,100	1,500	400	36%
	2안	1,100	1,600	500	45%
마을버스		900	1,200	300	33%

(광역버스, 심야버스)

- 버스 표준운송원가의 지속적인 증가와 운송적자로 버스 요금인상의 필요성은 인정되나 통근거리가 길고 심야시간 경제적 취약계층이 많이 이용하는 광역 및 심야버스의 경우 요금인상으로 서민 교통비가 중과 교통복지 수준이 저하될 우려가 있으며

버스 유형별 원가분석, 이용자 및 제공 서비스 특성에 대한 면밀한 검토와 요금인상으로 인한 운송적자 감소규모 등 인상효과에 대한 자료 제시가 부족하다는 점에서 이에 대한 명확한 설명이 필요하다고 할 것임

### (순환·차등버스, 마을버스)

- 시는 '04년 대중교통 체계개편을 통해 버스 노선체계를 5가지(간선, 지선, 순환, 광역, 마을)로 구분하고 운행특성을 고려해 기본요금을 차별화 하였음
- '순환·차등버스'<sup>19)</sup>는 간선버스·지하철과의 연계환승, 지역내 통행수요를 처리하는 지선노선 중 운행거리가 짧은 노선으로 간·지선버스와 요금을 차등(100원↓)하여 부과하였으나 동 요금조정안에서는 간·지선버스와 기본요금을 동일하게 부과하고자 하는 것임
- 순환·차등버스의 경우 간·지선버스에 비해 운행거리가 짧아 운송원가가 낮음에도 간·지선버스 요금과 동일하게 부과하는 것은 형평성 문제가 발생할 소지가 있으며 19년 동안 유지한 차등요금을 단순 운영적자 감소를 사유로 폐지하는 것은 요금정책의 일관성과 지속성을 훼손할 우려가 있는 바 차등요금 폐지를 위한 합리적인 사유를 제시할 필요가 있음

---

19) 순환·차등버스 현황 : 총 14개 노선 100대 운행('23년 2월 현재)

- 순환버스 1개 노선(14대), 지선버스 13개 노선(86대)

- 차등요금 : 1,100원(일반, 카드요금 기준)

- 마을버스의 경우 낮은 요금과 운임수입 감소로 인해 기사수급이 어려울 정도라는 점에서 “ 시내버스와 동일 인상폭을 적용(300원 인상)” 하는 것은 이해되는 측면이 있으나 마을버스의 원가분석과 노선별 운영수익 및 적자에 대한 분석을 통해 부익부 빈익빈 노선이 발생하지 않도록 하는 한편 대중교통 서비스 사각지역을 통행하는 시민들의 경제적 부담이 최소화 될 수 있는 방안 마련도 필요하다 할 것임

### ■ 어린이·청소년<sup>20)</sup> 요금 인상 적정성 관련

- 동 의견청취안의 어린이·청소년 요금인상안은 대중교통수단에 따라 어린이는 최소 300원에서 최대 700원을 인상(29~114%↑)하고 청소년은 최소 280원에서 최대 640원을 인상(25~79%↑)하는 것임

### ※ 어린이·청소년 요금 인상안

구 분	카드요금 기준(원)				구 분	카드요금 기준(원)					
	현 행	조 정	조정액	인상율		현 행	조 정	조정액	인상율		
지하철	일반(1안)	1,250	1,550	300	24%	간지선 버스	일반(1안)	1,200	1,500	300	25%
	일반(2안)	1,250	1,650	400	32%		일반(2안)	1,200	1,600	400	33%
	청소년	720	1,000	280	39%		청소년	720	1,000	280	39%
	어린이	450	750	300	67%		어린이	450	750	300	67%
순환· 차등버스	일반(1안)	1,100	1,500	400	36%	광역버스	일반	2,300	3,000	700	30%
	일반(2안)	1,100	1,600	500	45%		청소년	1,360	2,000	640	47%
	청소년	560	1,000	440	79%		어린이	1,200	1,900	700	58%
	어린이	350	750	400	114%						
심야버스	일반	2,150	2,500	350	16%	마을버스	일반	900	1,200	300	33%
	청소년	1,360	1,700	340	25%		청소년	480	800	320	67%
	어린이	1,200	1,550	350	29%		어린이	300	600	300	100%

20) 어린이 만 6세~만 12세, 청소년 만 13세~만 18세

- 시가 제출한 어린이 요금 조정안은 운행거리가 짧은 마을버스와 순환·차등버스의 경우 성인과 동일한 인상액을 반영<sup>21)</sup>함에 따라 마을버스 300→600원(300원 100%↑), 순환·차등버스 350→750원(400원 114%↑)으로 각각 인상하는 것으로 일반요금의 인상율(1안 기준 24~36%)에 비해 3배 이상 높은 인상율을 적용하는 것임
- 서울시는 어린이·청소년 요금을 '04년 최초 통합환승할인 요금제 도입 후 '07년 4월 한 차례 인상하고 현재까지 경제적 취약계층의 교통비 부담을 완화하기 위해 동결해 왔음
- 동 요금조정안은 서민 경제생활에 심각한 영향과 교통약자의 교통비 부담을 가중시키고 그동안 서울시가 추진한 교통복지 정책을 퇴행시킨다는 점에서 요금동결 필요성과 인상율의 적정성에 대해 심도 있는 고민과 면밀한 검토분석이 필요할 것임
- 또한, 서울시가 일반인 요금 대비 교통약자의 요금할인을 확대해 온 취지를 고려해서 요금을 동결하거나 인상폭을 단계적으로 조정하는 것에 대해서도 검토가 필요할 것임

## ■ 수요분산 및 교통복지 확대 위한 다양한 요금제 도입 관련

- 서울시는 '15년 요금인상 시 전국 최초로 대중교통 조조할인 요금제

21) 시장방침제225호, 교통정책과-36728호('22.12.27.) "2023년 대중교통 요금체계 개편계획(안)" 8페이지  
 ⑤ (어린이·청소년) 성인과 동일 인상폭 반영(450~720원 → 750~1,000원)  
 ※ 경기도 : 어린이 730원(50%할인), 청소년 1,050원(30%할인)

를 도입하고 청소년·어린이 요금 동결, 영주권 어르신 지하철 무임승차제 도입 등 취약계층의 교통복지 확대와 출근시간 대중교통 혼잡완화 등을 위해 다양한 요금할인제도를 도입하였음

- 따라서, 서울시는 코로나19 이후 급격히 증가한 물가 및 난방비 등으로 서민 생활의 어려움이 가중되고 있는 점을 고려하여 금번 요금 인상과 함께 대중교통 혼잡완화 및 서비스 개선을 위한 다양한 요금제도 도입과 경제적 취약계층의 교통비 부담 경감을 위해 시행 중인 할인요금의 취지를 고려해 다양한 요금할인제도를 검토·도입하는 것이 필요할 것임

- 특히 서울시는 '15년 요금조정 시 이른시간 출근하는 경제적 취약계층의 교통비 부담을 경감하고 대중교통 혼잡을 분산하기 위해 전국 최초로 조조요금할인제도를 도입·시행 중이며

최근 코로나19 사태로 평일 이용승객이 감소하였으나 조조할인 이용승객의 비율은 오히려 증가했다는 점에서 시는 조조할인 시간 및 할인폭을 확대하는 방안을 검토하여 시행할 필요가 있다 할 것임

- 또한, 대중교통이용 활성화와 교통비 경감을 위해 지하철 일일권, 한달권 등 기간권 또는 지하철 정기권을 버스통합 정기권으로 확대하는 등 다양한 요금제도의 도입방안도 적극 검토할 필요가 있음

## ※ 연간 조조할인 승객 및 할인승객 비중

(단위 : 천명, 백만원)

구 분	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년
평일 이용승객(A)	11,980	11,836	11,755	11,803	9,080	9,034
조조할인 승객(B)	218	216	212	212	182	179
할인승객 비중(B/A)	1.8%	1.8%	1.8%	1.8%	2.0%	2.0%

### ■ 기타 요금(현금요금) 관련

- 서울시는 '04년 통합환승할인제 시행 이후 교통카드 조기정착과 카드이용 활성화를 위해 일반·청소년 현금 이용(1회권) 시 카드요금 기준(단, 지하철 청소년 제외)으로 100원을 추가 부과하고 있음
- 현재 서울시의 대중교통 현금이용은 교통카드 도입 이후 18년이 지나면서 매년 지속적으로 감소하여 '22년 기준 서울 지하철(1~8호선) 이용객의 0.5%(일 20천명), 시내버스 이용객의 0.6%(일 22천명)로 분석되어 현금 이용율이 미미한 것으로 확인된 바, 현금과 카드요금을 차등 부과한 목적인 교통카드 사용 정착과 이용활성화가 이뤄졌다고 볼 수 있음

## ※ 현금(1회권) 이용 현황

구 분	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년
지하철 (1~8호선)	1.5%	1.3%	1.1%	1.0%	0.5%	0.4%	0.5%
시내버스	1.6%	1.4%	1.2%	1.0%	0.8%	0.7%	0.6%

주 : 선·후불 교통카드, 우대권, 정기권, 단체권 등 모든 승차권 대비 1회권 이용 비율

- 이와 함께 최근 서울시는 시내버스 현금승차로 인한 안전사고 위험을 감소시키고 배차정시성 향상을 위해 '21년 10월부터 “현금없는 버스 시범운영”을 실시하였고 올해 3월부터는 108개 노선(1,876대, 총 인가대수의 25.4%)에 현금없는 버스를 확대 운행<sup>22)</sup>할 예정임
- 어린이 현금요금의 경우 '04년 교통카드 도입부터 카드요금과 동일하게 부과하여 왔다는 점과 현금과 카드요금을 통일해도 운영적자에 미치는 영향이 거의 없다는 점에서 이번 요금 조정시 현금(1회권)요금을 카드요금과 동일하게 조정할 필요가 있다 할 것임
- 다만, 지하철의 청소년 현금요금(1회권 카드)의 경우 지하철 역사에서 일반 성인과 청소년을 구분할 수 없는 문제(부정승차)가 있어 현재 청소년 현금요금을 성인요금과 동일하게 부과하고 있다는 점에서 이에 대한 고려도 필요할 것임

## ■ 종합의견

- 동 의견청취안은 '15년 대중교통요금 인상 이후 인건비, 연료비 등

22) 현금없는 버스 확대 추진개요

- (시행시기) '23.3.1.(수)부터

- (대상노선) 총 13개 회사, 108개 노선, 1,876대(총 인가대수의 25.4%)

구 분	회사수	노선수	인가대수	운행대수	비 고
기 존	4	18	436	418	'21.10.~
확 대	9	90	1,440	1,369	'23.3.1
<b>총 계</b>	<b>13</b>	<b>108</b>	<b>1,876</b>	<b>1,787</b>	<b>전체버스의 25%</b>

※ 심야시간 시민불편 최소화를 위해 올빼미버스는 현금 없는 버스 시범운영 제외

상승으로 운영비는 지속적으로 증가함에도 8년간 요금이 동결되고 최근 코로나19로 인한 이용객의 감소와 함께 고령화에 따른 지하철 노인무임 수송 증가로 운임수입이 줄어들고 있으나 지하철 노후시설 개선을 위한 투자재원 확보 및 안정적인 대중교통 운영을 위해 수단별 기본요금과 거리비례요금제(지하철 및 통합환승요금)의 추가거리요금 인상안에 대한 서울시의회의 의견을 듣고자 하는 것임

- 서울시는 무임수송에 따른 운임손실에 대한 정부의 지원이 없는 상황에서 시 재정지원만으로 운송기관의 운영적자 보전에는 한계가 있어 노후시설 개선 및 안전시설 투자를 통한 시민안전 확보에 필요한 재원을 마련하기 위해 기본요금(1안 300원, 2안 400원)과 추가거리요금 등을 조정하고자 한다는 점에서 요금인상의 필요성은 공감된다 할 것임
- 그러나, 대중교통요금은 대표적인 공공요금으로서 요금을 인상할 경우 서민경제에 심대한 영향을 끼친다는 점에서 요금 인상을 위해서는 요금조정의 당위성 담보와 함께 절차적 정당성, 요금산정 기준의 타당성 등의 확보가 전제되어야 할 것이며 또한, 시민들의 경제적 부담을 최소화하고 교통약자의 교통복지를 향상 시킬 수 있는 요금조정안을 마련해야 할 것임

- 서울시 내부자료<sup>23)</sup>에 따르면 요금인상 후 시민에 미치는 영향분석 결과 일반인의 경우 1개월 교통비 요금부담이 24~28% 증가하고 청소년은 39%(순환·차등버스 청소년의 경우 79%, 어린이는 114%) 증가하는 것으로 분석되는 바,

동 요금인상안은 일반인에 비해 교통약자 및 경제적 취약계층의 교통비를 상대적으로 더욱 가중시킨다는 점에서 서울시는 좀 더 세밀한 검토를 통해 교통약자의 경제적 부담을 경감시키는 방안을 마련하는 것이 필요할 것임

- 서울시는 장래 재정전망('23~25년)을 추정하여 연평균 지하철 1조 2천억원, 버스는 7천억원이 부족한 것으로 분석하고 요금인상을 통해 시민들이 부족한 재정의 32~50%를 부담하고 재정지원으로 36~58%, 나머지는 운송기관의 자구노력으로 4~24%를 충당하는 것으로 요금조정안을 계획한 바,

운송기관의 자구노력이 상대적으로 시민부담에 비해 미미하고 구체적이고 실질적인 계획이 없다는 점과 최근 고물가, 고금리, 고유가로 인한 서민 경제여건이 열악한 상황에서 요금인상으로 서민 경제에 부담을 가중시킨다는 점을 감안해 시민들이 납득할 수 있도록 실효성 있는 자구노력안을 마련할 필요가 있을 것임

23) 서울시장방침 제225호, 교통정책과-36728호(2022.12.27.) 2023년 대중교통 요금체계 개편계획(안)  
 ○ 시민에 미치는 영향 ※ 월 평균 44회 이용 기준

구 분		현재	300원 인상 시	추가 부담액	증가율
직장인	기본거리(10km) 내	55,000원	68,200원	13,200원	24%
	19km(환승 평균통행거리)	63,800원	81,400원	17,600원	28%
청소년	기본거리(10km) 내	31,680원	44,000원	12,320원	39%

※ **부족액 부담주체**

구 분(억원)		부족액	요금인상 (시민부담)	추가 자구노력 (운영기관부담)	재정지원 등 (서울시부담)
1안	지 하 철	12,146 (100%)	3,892 (32%)	2,882 (24%)	5,372 (44%)
	시내버스	7,239 (100%)	2,481+241 (38%)	266 (4%)	4,251 (58%)
2안	지 하 철	12,146 (100%)	4,947 (41%)	2,882 (24%)	4,317 (36%)
	시내버스	7,239 (100%)	3,308+241 (50%)	266 (4%)	3,424 (46%)

- 또한, 시는 서민 경제 부담을 고려해 “300원 인상안(1안)”을 건 의하고 시 재정지원, 자구노력 등을 통해 부족한 비용을 충당토록 계획한 바, 향후 지하철 노인 무임승차 손실액('22년 기준 3,152 억원)에 대해 중앙정부 등의 지원이 이뤄질 경우 시민이 부담하는 요금을 인하는 것이 필요하다 할 것임
  
- 한편 「서울특별시 대중교통 기본 조례」 제14조<sup>24)</sup>에 따라 서울시는 금번 요금인상 이후<sup>25)</sup> 2년마다 주기적으로 요금수준의 적정성 여부를 판단할 수 있도록 연구용역 등을 통해 보다 합리적이고 명확한 ‘요금조정기준’을 마련해 요금정책을 추진해야 할 것이며 운 송기관 자구노력에 대한 지속적인 모니터링을 통해 향후 요금조정 시 자구노력 성과 평가자료로 활용할 필요가 있음

24) 「서울특별시 대중교통 기본 조례」 제14조(대중교통 요금) ① 시장은 원가수준, 적자규모, 수도권 지역 대중교통 요금과의 형평성, 물가상승률, 경제여건 등을 고려하여 「서울특별시 물가대책위원회의 설치 및 운영에 관한 조례」 등 에서 정한 절차를 거쳐 대중교통 요금 수준을 결정한다.

② 시장은 대중교통 서비스 질의 향상과 시민의 안전확보 등을 위한 투자재원 확충이 가능하도록 대중교통 요금 수준의 적정 여부를 2년마다 주기적으로 분석하여 조정한다.

25) 「서울특별시 대중교통 기본 조례」 부칙<제6684호,2018.1.4>

이 조례는 공포한 날부터 시행한다. 다만, 제14조 제2항의 개정규정에 따라 최초로 대중교통 요금을 분석하여 조정하는 시기는 시장이 시행일 이후에 최초로 대중교통 요금을 조정 결정한 날의 다음 날부터 기산한다.

- 또한, 고령화와 더불어 인구감소로 인한 무임손실 비중이 지속적으로 증가할 것으로 예상되는 바, 지하철 무임손실에 대해 정부 지원을 받을 수 있도록 타 전철운송기관과 긴밀한 협력을 통해 시민들의 교통비 부담 해소를 위해 최선을 다해야 할 것임

**5. 질의 및 답변요지 : 생략**

**6. 토론요지 : 없음**

**7. 심사결과 : 조건부 동의**

- ① 서울시가 제출한 기본요금 인상안 중 지하철과 시내버스 요금을 300원 인상하는 제1안을 기본으로 하되 요금인상은 서민경제의 어려운 여건을 반영하여 하반기에 추진하고
- ② 장거리 통행 이용시민의 교통비 부담을 경감하기 위해 지하철의 거리비례요금제와 수도권 통합환승할인 요금제의 추가 거리요금을 동결하며
- ③ 경제적 취약계층인 어린이와 청소년의 경제적 부담을 줄이기 위해 요금 인상폭을 최소화 하며
- ④ 낮은 현금 이용율을 고려하여 현금과 카드요금을 통일하며
- ⑤ 추후 요금인상 청취안을 제출할 시 시민의견 수렴 등의 사전 절차를 반드시 지켜서 절차상의 하자가 발생하지 않도록 하는 것을 조건으로 하여 의결함

**8. 소수의견 요지 : 없음**

**9. 기타 필요한 사항 : 없음**

▶ **통합환승할인 운임**

- 버스간, 버스지하철간 환승 : 기본요금 1,050원
- 광역버스↔광역버스, 광역버스↔버스, 광역버스↔지하철간 환승 : 기본요금 1,850원
- ※ 이용거리 10km 초과시 매 5km마다 100원 추가요금 징수

▶ **지하철 요금**

종 류	교통카드 기준		1회권
	기 존('15.6.27 이전)	변 경('15.6.27 이후)	
일 반	< 기본운임 > 10km 이내 : 1,050원 < 추가운임 > 10~40km : 매5km마다 100원 40km ~ : 매10km마다 100원	< 기본운임 > 10km 이내 : 1,250원 < 추가운임 > 10~50km : 매5km마다 100원 50km ~ : 매8km마다 100원	교통카드운임에 100원 추가
청소년	(일반요금-350원) × 80% 할인(일반요금 1,250원) = 720원		할인없음 (일반운임 적용)
어린이	(일반요금-350원) × 50% 할인(일반요금 1,250원) = 450원		카드요금과 동일

- 청소년1회권은 일반권 사용
- 노인/장애인/국가유공자 및 보호자 동반 만 6세 미만 영·유아는 무료

▶ **버스 이용운임(교통카드 기준)**

구 분	종 류	요 금(원)	
		교통카드	현 금
간선 · 지선 버스	일 반 인	1,200	1,300
	청 소 년	720	1,000
	어 린 이	450	450
순환 버스	일 반 인	1,100	1,200
	청 소 년	560	800
	어 린 이	350	350
광역버스	일 반 인	2,300	2,400
	청 소 년	1,360	1,800
	어 린 이	1,200	1,200
심야버스	일 반 인	2,150	2,250
	청 소 년	1,360	1,800
	어 린 이	1,200	1,200
마을버스	일 반 인	900	1,000
	청 소 년	480	550
	어 린 이	300	300

○ 1안 300원 적용 시

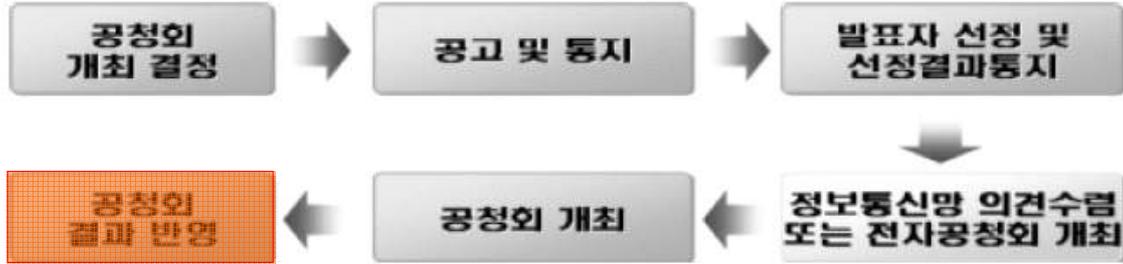
구 분 (원)		카 드			현 금			조조할인		
		현 행	조 정	조정폭	현 행	조 정	조정폭	현 행	조 정	조정폭
지하철 (300원)	일반	1,250	1,550	300	1,350	1,650	300	1,000	1,240	240
	청소년	720	1,000	280	1,350	1,650	300	580	800	220
	어린이	450	750	300	450	750	300	360	600	240
간지선 버스 (300원)	일반	1,200	1,500	300	1,300	1,600	300	960	1,200	240
	청소년	720	1,000	280	1,000	1,100	100	580	800	220
	어린이	450	750	300	450	750	300	360	600	240
순환차등 버스 (400원)	일반	1,100	1,500	400	1,200	1,600	400	880	1,200	320
	청소년	560	1,000	440	800	1,100	300	450	800	350
	어린이	350	750	400	350	750	400	280	600	320
광역버스 (700원)	일반	2,300	3,000	700	2,400	3,100	700	1,840	2,400	560
	청소년	1,360	2,000	640	1,800	2,100	300	1,090	1,600	510
	어린이	1,200	1,900	700	1,200	1,900	700	960	1,520	560
심야버스 (350원)	일반	2,150	2,500	350	2,250	2,600	350			
	청소년	1,360	1,700	340	1,800	1,800	-			
	어린이	1,200	1,550	350	1,200	1,550	350			
마을버스 (300원)	일반	900	1,200	300	1,000	1,300	300	720	960	240
	청소년	480	800	320	550	900	350	380	640	260
	어린이	300	600	300	300	600	300	240	480	240

○ 2안 400원 적용 시 (  300원 인상안과 상이)

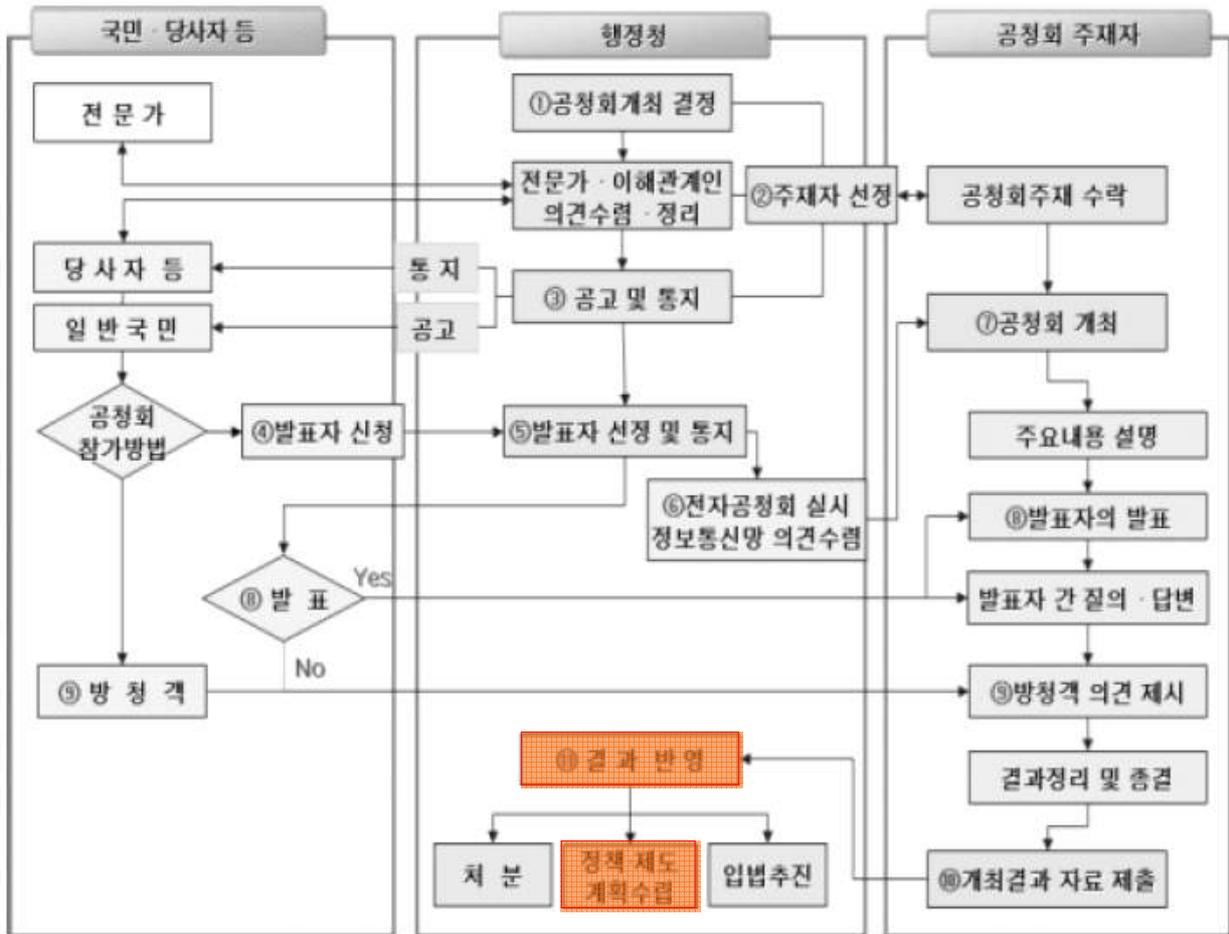
구 분 (원)		카 드			현 금			조조할인		
		현 행	조 정	조정폭	현 행	조 정	조정폭	현 행	조 정	조정폭
지하철 (400원)	일반	1,250	1,650	400	1,350	1,750	400	1,000	1,320	320
	청소년	720	1,000	280	1,350	1,650	300	580	800	220
	어린이	450	750	300	450	750	300	360	600	240
간지선 버스 (400원)	일반	1,200	1,600	400	1,300	1,700	400	960	1,280	320
	청소년	720	1,000	280	1,000	1,100	100	580	800	220
	어린이	450	750	300	450	750	300	360	600	240
순환차등 버스 (500원)	일반	1,100	1,600	500	1,200	1,700	500	880	1,280	400
	청소년	560	1,000	440	800	1,100	300	450	800	350
	어린이	350	750	400	350	750	400	280	600	320
광역버스 (700원)	일반	2,300	3,000	700	2,400	3,100	700	1,840	2,400	560
	청소년	1,360	2,000	640	1,800	2,100	300	1,090	1,600	510
	어린이	1,200	1,900	700	1,200	1,900	700	960	1,520	560
심야버스 (350원)	일반	2,150	2,500	350	2,250	2,600	350			
	청소년	1,360	1,700	340	1,800	1,800	-			
	어린이	1,200	1,550	350	1,200	1,550	350			
마을버스 (300원)	일반	900	1,200	300	1,000	1,300	300	720	960	240
	청소년	480	800	320	550	900	350	380	640	260
	어린이	300	600	300	300	600	300	240	480	240

### 3. 공청회

#### 주요절차



#### 흐름도



# 서울특별시 대중교통 요금조정 계획안에 대한 의견청취안

의안 번호	546
----------	-----

제출년월일 : 2023년 2월 6일  
제출자 : 서울특별시장

## 1. 제안이유

- 가. '15년 6월 대중교통 요금 조정 이후 물가상승, 인건비 증가 등에 따라 운송원가는 지속 상승하고 있는 반면에, 코로나19 등에 따른 이용객 감소, 8년째 요금 동결로 대중교통 요금현실화율도 지속 감소하고 있음
- 나. 최근 5년간 평균 운송적자는 지하철 9,200억원, 시내버스 5,400억원까지 증가하였으며, 요금 외 광고, 부대사업수익 등을 포함한 전체 영업수입을 기준으로 하여도 요금현실화율은 '21년 현재 지하철 62.0%, 버스 57.8%로 낮아짐
- 다. 65세 이상 노인 등 무임 수송 증가로 지하철 무임손실은 최근 5년간 평균 3,165억원씩 발생하고 있으며, 지하철 적자를 줄이기 위해 전국 13개 도시철도 운영 지자체와 공동으로 국회, 정부에 무임손실 국비 보전을 요구하였으나, '23년 정부 예산에 지하철 무임 손실에 대한 국비 지원은 반영되지 않았음
- 라. '04년 대중교통 환승할인제 시행 이후 경기, 인천버스까지 확대되어 수도권 지하철과 시내버스 이용 시 요금을 개별 지불하지 않고 할인된 통합요금으로 부과하고 있어 시민들은 편리하고 저렴하게 대중교통 이용이 가능해졌으나, 반대로 운송기관은 환승손실금 증가로 적자가 더욱 가중되고 있음

- 마. 지하철, 시내버스 운영손실 보전을 위한 서울시 지원 예산은 '21년 5,561억원에서 '22년 1조 1,572억원까지 증가하였으며, 적자가 증가하는 구조가 고착화되는 상황에서 대중교통 기관의 자구노력과 시 재정지원만으로는 적자 해소에 한계점에 도달함
- 바. 특히 노후화율이 66%에 달하는 지하철 시설의 개선 및 교체를 위한 투자재원, 기후변화에 대응하여 친환경 차량으로 교체하기 위한 투자재원 마련이 필요하며, 운송원가에 한참 못 미치는 현재 요금 수준으로는 안전 확보가 어려움
- 사. 이러한 제반 여건을 고려하여 수익자부담원칙을 적용하되 서민 부담을 최소화하는 범위 내에서 대중교통 요금을 조정하고자 『서울특별시 물가대책위원회 설치 및 운영에 관한 조례』 제10조 규정에 따라 시의회 의견을 청취하고자 함

## 2. 주요내용

### 가. 지하철 단독 통행 시 요금 조정안(카드기준)

현 행	조정안	
	제1안 : 기본요금 300원 인상	제2안 : 기본요금 400원 인상
기본요금: 10km 1,250원 추가요금 · 10~50km : 5km 마다 100원 · 50km 초과시 : 8km마다 100원	기본요금: 10km 1,550원	기본요금: 10km 1,650원
	추가요금 · 10~50km : 5km 마다 150원 · 50km 초과시 : 8km마다 150원	

### 나. 시내버스 단독 통행 시 요금 조정안(카드기준)

#### ○ 간·지선버스

현 행	조정안	
	제1안 : 기본요금 300원 인상	제2안 : 기본요금 400원 인상
1,200원	1,500원	1,600원

○ 광역버스 : 경기 거리비례 적용 광역버스 수준 조정

<b>현 행</b>	➔	<b>조정안 : 기본요금 700원 인상</b>	
2,300원		3,000원	

○ 순환·차등버스 : 차등 폐지, 간·지선버스와 요금 통일

<b>현 행</b>	➔	<b>조정안</b>	
		<b>제1안 : 기본요금 400원 인상</b>	<b>제2안 : 기본요금 500원 인상</b>
1,100원		1,500원	1,600원

○ 심야버스 : 심야 운행 인건비 감안

<b>현 행</b>	➔	<b>조정안 : 기본요금 350원 인상</b>	
2,150원		2,500원	

**다. 마을버스 단독 통행 시 요금 조정안(카드기준)**

○ 시내버스와 동일 인상폭 적용

<b>현 행</b>	➔	<b>조정안 : 기본요금 300원 인상</b>	
900원		1,200원	

**라. 수도권 통합환승할인 요금 조정안**

<b>현 행</b>	➔	<b>조정안</b>	
· 기본요금 : 이용 수단 중 높은 기본요금 부과 · 추가요금 : 기본거리 초과 시 추가이용거리 5km당 100원		· 기본요금 : 이용 수단 중 높은 기본요금 부과 · 추가요금 : 기본거리 초과 시 추가이용거리 5km당 150원	

※ 우리시 의견 : 조정안 중 복수안(1,2안)인 경우 서울시 1안

※ 기타 세부 기본요금 조정안 : 따로 붙임 참조

### 3. 참고사항

가. 관계법령 : 여객자동차운수사업법, 도시철도법

서울특별시 물가대책위원회의 설치 및 운영에 관한 조례

서울특별시 버스정책시민위원회 조례, 서울특별시

대중교통 기본 조례

○ 여객자동차운수사업법 제8조(운임·요금의 신고 등)

- ① 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자는 국토교통부장관 또는 시·도지사가 정하는 기준과 요율의 범위에서 운임이나 요금을 정하여 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다.

○ 도시철도법 제31조(운임의 신고)

- ① 도시철도운송사업자는 도시철도의 운임을 정하거나 변경하는 경우에는 원가(原價)와 버스 등 다른 교통수단 운임과의 형평성 등을 고려하여 시·도지사가 정한 범위에서 운임을 정하여 시·도지사에게 신고하여야 하며, 신고를 받은 시·도지사는 그 내용을 검토하여 이 법에 적합하면 신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 이내에 신고를 수리하여야 한다.

○ 서울특별시 물가대책위원회의 설치 및 운영에 관한 조례 제10조(의견청취)

- ① 시장은 제3조제2항제1호의 규정에 의한 사항을 위원회에 상정하기 전에 미리 공청회와 토론회 등을 개최해 시민의 의견을 수렴한 후 시의회(이하 "의회"라 한다)의 의견을 들어야 한다.

○ 서울특별시 버스정책시민위원회 조례 제2조(위원회의 기능) 서울특별시 위원회(이하 "위원회"라 한다)는 다음 각 호의 사항에 대하여 심의하고, 시장의 자문에 응한다.

- 1. 시내버스 정책방향에 관한 사항

## 2. 시내버스노선 및 요금조정에 관한 사항

〈후략〉

### ○ 서울특별시 대중교통 기본 조례제14조(대중교통 요금)

- ① 시장은 원가수준, 적자규모, 수도권 지역 대중교통 요금과의 형평성, 물가상승률, 경제여건 등을 고려하여 「서울특별시 물가대책위원회의 설치 및 운영에 관한 조례」 등 에서 정한 절차를 거쳐 대중교통 요금 수준을 결정한다.

나. 예산조치 : 별도조치 필요 없음

따로 붙임 : 대중교통 요금조정 계획(안)

※ 작성자 : 교통정책과 교통기획팀 백은주 (☎ 2133-2219)

# 대중교통 요금조정 계획(안)

## ① 추진 배경

- 서울 대중교통 요금은 '15년 인상 이후 물가상승, 인건비 상승, 수요 감소 등에도 불구하고, **지난 8년간 인상 없이 유지되어 재정난 가중**
- 재정지원과 자구노력만으로는 한계, 정부의 무임수송 지원도 불가능한 상황에서, 부득이 **대중교통의 안정적 운영**을 위해 **요금 조정 추진**

## ② 대중교통 재정상황

- **지 하 철 : 연간 평균 약 9,200억 원 수준의 적자 발생**
  - 운송적자는 공사채 발행 및 市 재정지원('22년 3,458억원) 충당

구분(억원)	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년
운 영 비 용	25,503	25,907	27,025	26,218	29,039
영 업 수 입	19,623	20,029	15,577	16,261	16,439
적 자	△5,880	△5,878	△11,448	△9,957	△12,600

※ '20-'21년은 코로나19로 이용객이 '19년 대비 27% 감소, 요금수입 약 4천억 감소

- **시내버스 : 연간 평균 약 5,400억 원 수준의 적자 발생**
  - 운송적자는 은행 대출 및 市 재정지원('22년 8,114억원) 충당

구분(억원)	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년
운 영 비 용	15,820	16,540	16,902	17,409	18,014
영 업 수 입	12,978	13,002	10,118	10,059	11,432
적 자	△2,842	△3,538	△6,784	△7,350	△6,582

※ '20-'21년은 코로나19로 이용객이 '19년 대비 20~23% 감소, 요금수입 약 2,800억 감소

➔ **늘어나는 적자 규모를 서울시가 지속 재정으로 지원하는 구조는 수익자 부담이 아닌 전체 시민에게 부담하는 형태**

### 3] 요금조정 필요성

#### ① 누적된 적자운영 구조개선 필요

- (운영비용) 물가, 인건비 상승 등으로 연평균 지하철 2.8%, 버스 3.0% 증가('18-'22)
- (영업수입) 요금수입은 연평균 지하철 3.8%, 버스 2.4% 감소('18-'22),  
광고 등 자구노력 수입은 연간 지하철 3천억원, 버스 500억원 제한적
- '22년 기준으로 승객 1명 수송 시 지하철 911원, 버스 529원 적자 발생

구 분 (원)		'16년	'18년	'20년	'22년 전망
지 하 철 (1인당)	운송원가	1,318	1,456	2,067	2,100
	평균운임	1,099	1,120	1,191	1,189
	운송적자	219	336	876	911
버 스 (1인당)	운송원가	992	1,063	1,477	1,447
	평균운임	852	872	884	918
	운송적자	140	191	593	529

#### ② 65세 노인 등 무임수송에 따른 지하철 손실 증가

- '22년 전체 이용객의 16.4%가 무임수송, 무임손실 규모 연간 3천억원
- ▶ 65세 이상 노인인구는 서울 인구의 13%('16년) → 17%('21년) → 20%('25년) 증가

구 분	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년
무임 손실(억원)	3,441	3,506	3,539	3,709	2,643	2,784	3,152
무임수송인원(a, 백만명)	253	258	261	274	196	206	233
무임점유율(a/총이용객)	14.2%	14.7%	14.9%	15.2%	15.0%	15.9%	16.4%

#### 【 무임손실 국비보전 요구 노력 】

- '20년부터 13개 도시철도 운영 지자체와 공동으로 국회, 정부 등에 무임손실 국비 보전 요구
  - ▶ ('22년) 대통령직 인수위원회, 국무회의, 국회의원, 기재부 및 국토부 등에 지원 근거 마련을 위한 도시철도법 개정 및 국비지원 요청
- 국토위에서 '23년 예산심사 과정에서 공익서비스비용 3,584억원을 증액 의결 ('22.11.24)하였으나, 최종 정부 예산에는 미 반영
  - ▶ 3,584억원 : 13개 지자체의 코로나19 이전 최근 3년간('17-'19) 무임손실 평균액

### ③ 안전을 위한 노후시설 개선 및 서비스 고도화 요구

- (지하철) 노후화율 66.2%, 전동차 등 시설의 55%가 D등급 판정
  - ▶ '26~'28년을 목표로 25년 경과 또는 도래한 노후 전동차 교체 및 시설물 개선 추진 중

구 분 (단위 : 억원)	계	'23년	'24년	'25년	'26년
전동차 교체('28년 목표)	14,951	4,632	3,681	3,724	2,914
시설물 개량('26년 목표)	16,187	2,754	5,804	3,457	4,172

※ 서울교통공사 중장기 재무관리계획(2022~2026) 기준

- ( 시내버스 ) 전체 버스(7,390대)의 11%가 전기버스(790대), 2%가 수소버스(20대)
  - ▶ 기후변화 대응계획에 맞춰 매년 330대씩 친환경차량 도입을 목표로 교체 추진 중

구 분 (단위 : 억원)	계	'22년	'23년	'24년	'25년	'26년
버 스	전기(1,500대)	1,500	300	300	300	300
	수소(150대)	150	30	30	30	30
충전기	전기(300대)	300	60	60	60	60
	수소( 30대)	30	6	6	6	6

※ 더맑은서울 2030종합계획(대기정책과-32919 서울특별시장 제203호) 기준

## 4 대중교통 요금조정안

### ○ (장래 재정전망) '23~'25년간 평균 지하철 1조2천, 버스 7천억원 부족

- 이용객 감소로 수입 감소, 비용도 연평균 지하철 1.4%, 버스 3.3% 증가 전망

구 분 (단위 : 억원)	'22년	3년 평균	'23년	'24년	'25년	
지하철	운송비용	29,039	30,740	30,054	30,472	31,695
	영업수입	16,439	18,594	17,274	19,296	19,212
	부족액	12,600	12,146	12,780	11,176	12,483
시내 버스	운송비용	18,014	19,390	18,942	19,450	19,777
	영업수입	11,432	12,151	11,432	12,554	12,466
	부족액	6,582	7,239	7,510	6,896	7,311

※ 지 하 철 : 서울교통공사 중장기 재무관리계획('22-'26) 상 총괄원가와 영업수입(요금외수입 포함) 반영

※ 시내버스 : 표준운송원가를 연평균 3.3% 인상 가정, 영업수입 중 요금수입은 '23년은 '22년과 동일하고, 이후 수요 회복으로 요금수입이 점차 증가할 것으로 전망

○ 인상 필요액 : 지하철 1,152원, 844원

- 과거 인상 사례(요금현실화율 83~85%)로 보면 지하철 700원, 버스 500원 인상 필요

○ (기본요금 조정) 1안 300원, 2안 400원

- (1안) 300원 인상 시 연평균 지하철 3,162억원, 버스 2,481억원 수입 예상

- (2안) 400원 인상 시 연평균 지하철 4,217억원, 버스 3,308억원 수입 예상

구분		평균 운송적자 전망치('23-'25년)			요금현실화율	물가에 미치는 영향 ('22.11기준)
		인상 전(a)	인상 후(b)	증감(b-a)		
1안 (300원 ↑)	지하철	12,146	8,984	△3,162	60.5 → 70.8%	0.38%p ↑
	버스	7,239	4,758	△2,481	62.7 → 75.6%	
2안 (400원 ↑)	지하철	12,146	7,929	△4,217	60.5 → 74.2%	0.50%p ↑
	버스	7,239	3,931	△3,308	62.7 → 79.9%	

➡ 기본요금 300원, 400원 인상안 모두 대중교통 재정 정상화에는 한계이나,  
 ➡ 서민 경제 부담, 운영기관의 자구노력 등을 감안하여 300원 인상 건의  
 - 그럼에도 부족한 운송비용은 자구노력, 재정지원, 기타 요금 조정 등을 통해 극복

○ 기타 조정사항

① 기본거리 초과 이용 시 5km마다 100원 → 150원 인상(기관 합의 필요)

▶ (지하철 단독) 10km 초과 시 5km당 100원, 50km 초과시 8km당 100원

▶ (통합환승 시) 10km 초과 시 5km당 100원

② 버스 노선 유형별 인상폭 차등 적용

▶ (마을버스 300원) 900 → 1,200원, (광역버스 700원) 2,300 → 3,000원,  
 (심야버스 350원) 2,150 → 2,500원

③ 어린이 450 → 750원(50%할인), 청소년 720 → 1,000원(35%할인) 조정

▶ 경기도 : 어린이 730원(50%할인), 청소년 1,050원(30%할인)

## 5 운영기관 자구노력

- 지하철 : '23-'25년 3년간 평균 2,882억원
  - (수익증대) 광고면 확대 및 역병 병기 유상판매 등(89억), 상가 공실 최소화(61억), 철도위탁운영(135억), 부지복합개발 및 유희자산 매각 등(1,168억)
  - (비용절감) 인건비·운영비절감(1,366억), 시설교체 투자비 절감(63억)
- 시내버스 : '23-'25년 3년간 평균 266억원
  - (수익증대) 광고 확대(43억), 정류소 명칭 유상판매(16억), 차량매각 등 부대수입(31억)
  - (비용절감) 녹색순환노선 조정(13억), 연료비·운영비 절감(163억)

### 【 부족액 분담 주체 】

(단위 : 억원)		부족액	요금인상 (시민부담)	추가 자구노력 (운영기관부담)	재정지원 등 (서울시부담)
1안	지 하 철	12,146 (100%)	3,892 (32%)	2,882 (24%)	5,372 (44%)
	시내버스	7,239 (100%)	2,481+241 (38%)	266 (4%)	4,251 (58%)
2안	지 하 철	12,146 (100%)	4,947 (41%)	2,882 (24%)	4,317 (36%)
	시내버스	7,239 (100%)	3,308+241 (50%)	266 (4%)	3,424 (46%)

## 6 향후 추진일정

- 유관기관 협의 ..... ~'23. 2월
- 시의회 의견청취 및 물가대책위원회 심의 ..... '23. 2~3월
- 교통카드 시스템 개편(개발, 테스트 등) ..... '23. 2~4월
- 시 행 ..... '23. 4월말

**붙임 1**

**기본요금 인상(안)**

○ 1안 300원 적용 시

구 분 (원)		카 드			현 금			조조할인		
		현 행	조 정	조정폭	현 행	조 정	조정폭	현 행	조 정	조정폭
지하철 (300원)	일반	1,250	1,550	300	1,350	1,650	300	1,000	1,240	240
	청소년	720	1,000	280	1,350	1,650	300	580	800	220
	어린이	450	750	300	450	750	300	360	600	240
간지선 버스 (300원)	일반	1,200	1,500	300	1,300	1,600	300	960	1,200	240
	청소년	720	1,000	280	1,000	1,100	100	580	800	220
	어린이	450	750	300	450	750	300	360	600	240
순환차등 버스 (400원)	일반	1,100	1,500	400	1,200	1,600	400	880	1,200	320
	청소년	560	1,000	440	800	1,100	300	450	800	350
	어린이	350	750	400	350	750	400	280	600	320
광역버스 (700원)	일반	2,300	3,000	700	2,400	3,100	700	1,840	2,400	560
	청소년	1,360	2,000	640	1,800	2,100	300	1,090	1,600	510
	어린이	1,200	1,900	700	1,200	1,900	700	960	1,520	560
심야버스 (350원)	일반	2,150	2,500	350	2,250	2,600	350			
	청소년	1,360	1,700	340	1,800	1,800	-			
	어린이	1,200	1,550	350	1,200	1,550	350			
마을버스 (300원)	일반	900	1,200	300	1,000	1,300	300	720	960	240
	청소년	480	800	320	550	900	350	380	640	260
	어린이	300	600	300	300	600	300	240	480	240

○ 2안 400원 적용 시 (  300원 인상안과 상이)

구 분 (원)		카 드			현 금			조조할인		
		현 행	조 정	조정폭	현 행	조 정	조정폭	현 행	조 정	조정폭
지하철 (400원)	일반	1,250	1,650	400	1,350	1,750	400	1,000	1,320	320
	청소년	720	1,000	280	1,350	1,650	300	580	800	220
	어린이	450	750	300	450	750	300	360	600	240
간지선 버스 (400원)	일반	1,200	1,600	400	1,300	1,700	400	960	1,280	320
	청소년	720	1,000	280	1,000	1,100	100	580	800	220
	어린이	450	750	300	450	750	300	360	600	240
순환차등 버스 (500원)	일반	1,100	1,600	500	1,200	1,700	500	880	1,280	400
	청소년	560	1,000	440	800	1,100	300	450	800	350
	어린이	350	750	400	350	750	400	280	600	320
광역버스 (700원)	일반	2,300	3,000	700	2,400	3,100	700	1,840	2,400	560
	청소년	1,360	2,000	640	1,800	2,100	300	1,090	1,600	510
	어린이	1,200	1,900	700	1,200	1,900	700	960	1,520	560
심야버스 (350원)	일반	2,150	2,500	350	2,250	2,600	350			
	청소년	1,360	1,700	340	1,800	1,800	-			
	어린이	1,200	1,550	350	1,200	1,550	350			
마을버스 (300원)	일반	900	1,200	300	1,000	1,300	300	720	960	240
	청소년	480	800	320	550	900	350	380	640	260
	어린이	300	600	300	300	600	300	240	480	240