

## 交通運賃制度的 問題와 改善對策

林 浩 奎

### 目 次

- I. 序 論
- II. 運賃料金 策定基準
- III. 交通運賃制度的 現況과 問題點
- IV. 公路貨物 運賃料金の 算定基準
- V. 鐵道貨物 運賃料金の 算定基準
- VI. 交通運賃制度的 改善方向
- VII. 結 論

### I. 序 論

運賃料金を 決定하는 데 있어서는 交通需要 供給의 變化 및 交通의 市場分析을 精確하게 檢討한 후 運賃이나 料金を 決定하여야 한다. 즉, 需要面의 變化로서는 經濟成長이나 所得의 上昇에 의하여 靑적인 輸送서비스의 指向과 質이 높은 輸送需要가 增加되고 있고, 供給面에서는 各輸送手段의 技術改善이나 合理化 노력에 의하여 運賃上昇의 정도에 差異가 生기고 있다. 이와 같은 需要, 供給의 變化는

交通市場構造를 대폭 變革시켰다. 國內輸送에 있어서 1960年代까지 陸上輸送의 中軸이었던 鐵道輸送의 比率이 점차 減少되고 高速道路의 建設의 擴大와 더불어 公路輸送이 機動性和 便利性を 核으로 하여 1970年代 前半부터 급속도로 增加되어 왔다. 國際輸送에 있어서는 B-747이나 DC-10 등의 제트機의 出現으로 인하여 長距離輸送의 速度向上과 原價節減을 이룩하였으며 高速, 快適한 航空輸送서비스需要를 增加시켰다. 本論文에서는 이러한 交通市場構造의 變革을 背景으로 하는 우리나라의 現行交通運賃이 어떤 基準으로 결정되고 또한 앞으로의 交通需要 供給의 變化에 따라 어떤 方向으로 나아가야 되는가를 日本의 交通運賃과 比較하여 論述하고자 한다.

### II. 運賃料金 策定基準

公共 運賃料金の 策定에는 運賃負擔力主義,

原價主義, 運賃價値主義 및 運賃折衷主義 등이 있으나 본문에서는 이 中 代表的인 運賃負擔力主義와 運賃原價主義에 대하여 論述하고자 한다.

### 1. 運賃負擔力主義

이는 輸送이 消費者에게 제공하는 全價値에 대하여 運賃이 부과되어야 한다고 보는 學說로서 一名 運賃原價說이라고도 한다. 이 學說은 獨占的인 市場을 전제로 하여 상이한 消費者에게 상이한 運賃을 부과하여 收入을 增加시킬 수 있는 差別運賃理論(discriminatory rate)이다. 差別運賃을 실시하기 위해서는 다음과 같은 2가지 條件이 전제가 된다. 첫째는 市場이 獨占的이며 業者는 運賃을 자유로 決定할 수 있어야 하며, 둘째 運送利用者의 需要의 強度에 차이가 있고 이들을 分割할 수 있어야 한다. 즉 鐵道<sup>1)</sup>는 일반적인 產業과 다르며 重量, 크기가 상이한 各種의 貨物을 취급하고 있다. 輸送距離도 천차만별이며 顧客도 不特定多數이다. 따라서 모든 顧客, 貨物에 같은 比率의 獨占運賃을 붙이지 않고 顧客 貨物別로 運賃을 策定하는 것이 가능하다. 이러한 理由에서 差別運賃理論에 있어서는 價格 段階를 몇개 設定하면 모든 顧客이 납득하고 負擔할 수 있게 된다. 일반적으로 鐵道の 等級別 貨物運賃은 差別運賃이며 公路輸送需要의 대폭적인 增加에 따라 公路輸送과의 경쟁이 격화되어 탄력적인 경쟁運賃의 現상을 나타내는 경향이 있다.

### 2. 運賃原價主義

종래의 運賃論은 주로 鐵道貨物을 대상으로 理論을 전개하였기 때문에 固定資本의 比率이 커서 精確한 原價計算이 곤란한 鐵道에서는 運賃負擔能力主義學說이 運賃原價主義學說에 비하여 優位를 차지하고 있었다. 그러나 계속적으로 運營되기 위해서는 固定費를 포함한 全費用이 回收되어야 한다. 즉, 運賃費用은 運賃決定上 重要한 要素가 되므로 費用의 回收에도 미치지 못하는 運賃은 經營의 持續을 不可能하게 한다. 따라서 費用은 運賃決定의 下限을 나타내는 基準이 될 것이다. 또한 費用에는 平均費用과 限界費用이 있는데 平均費用을 基準으로 하는 運賃은 運送에 要하는 總費用의 回收를 가능하게 하여 限界費用에 의한 運賃決定은 資源의 效率인 利用을 目的으로 하고 있다. 產出量이 增加함에 따라 1單位當 費用이 減少하는 費用節減의 過程에서 生産을 하는 경우에는 限界費用曲線이 平均費用曲線보다 下位에 있기 때문에 限界費用에 의하여 運賃을 결정하게 되면 總費用을 回收하는 것이 不可能하다. 費用의 回收가 不可能한 경우 企業經營을 지속하기 위해서는 國家의 補助金制度 등이 필요하므로 限界費用에 의한 價格形成은 이러한 制度가 整備된 후에야 실시가 가능하다.

### Ⅲ. 交通運賃制度的 現況과 問題點

運賃原價主義와 運賃負擔力主義를 기초로

1) 林浩奎, 『韓國의 流通經濟構造』, 韓國開發研究院, 1980, pp.176~177 및 岡野行秀編, 『交通의 經濟學』, 有斐閣選書, 1980, pp.72~73, 日通綜合研究所編, 『輸送의 知識』, 日本經濟新聞社, 1975, p.106 참조.

〈表 1〉 交通運費調整現況

手 段 別 業 種	78. 6. 13		79. 5. 1		79. 12. 23		80. 2. 5		80. 8. 6		80. 12. 21		81. 3. 12		81. 6. 1	
	金 額	引上率	金 額	引上率	金 額	引上率	金 額	引上率	金 額	引上率	金 額	引上率	金 額	引上率	金 額	引上率
	원	%	원	%	원	%	원	%	원	%	원	%	원	%	원	%
公 路																
司 公																
基 本 運 賃	250	20	300	33.3	400	33.3	500	25.0	-	-	550	10	-	-	-	-
超 過 運 賃	30	33.3	40	-	40	-	50	"	-	-	50	-	-	-	-	-
待 期 運 賃	180	22.2	220	13.6	250	13.6	300	20.0	-	-	300	-	-	-	-	-
市 內 市 場																
一 般	50	20.0	60	33.3	80	33.3	-	-	90	12.5	-	-	-	-	-	-
學 生 · 軍 警	35	42.8	50	10.0	55	10.0	-	-	65	18.2	-	-	-	-	-	-
市 外 市 場																
緩 行																
鋪 裝 道 路	6.73	30.5	8.78	17.5	10.31	17.5	-	-	11.32	9.8	12.95	14.4	-	-	-	-
非 鋪 裝 道 路	7.53	"	9.83	"	11.55	"	-	-	12.68	9.8	14.51	"	-	-	-	-
最 低 運 賃	60	33.3	80	100	100	-	-	-	-	-	120	20.0	-	-	-	-
直 行																
鋪 裝 道 路	8.47	10.0	9.31	17.5	10.94	17.5	12.01	9.8	-	-	13.73	14.4	-	-	-	-
非 鋪 裝 道 路	9.47	"	10.42	"	12.24	"	13.43	"	-	-	15.36	"	-	-	-	-
高 速 市 場																
高 速 直 行	6.00	28.6	7.71	26.5	9.75	26.5	10.52	7.8	-	-	11.84	12.5	-	-	-	-
一 般 高 速	5.50	"	7.07	"	8.94	"	9.63	"	-	-	10.83	"	-	-	-	-
區 域 貨 物	5.00	"	6.43	"	8.13	"	8.76	"	-	-	9.85	"	-	-	-	-
距 離 遞 減 制 (6 基 準)	5.39	"	6.93	"	8.77	"	9.45	"	-	-	10.63	"	-	-	-	-
距 離 別 運 賃	4.94	"	6.35	"	8.03	"	8.65	"	-	-	9.73	"	-	-	-	-
專 費 運 賃 (日/8 時 間)	9,386	17.0	10,982	19.2	13,091	19.2	14,871	13.6	-	-	16,656	12.0	-	-	-	-
待 期 運 賃	25,700	"	30,069	"	35,842	"	40,716	"	-	-	45,601	"	-	-	-	-
路 線 貨 物	1,440	"	1,685	"	2,009	"	2,282	"	-	-	2,555	"	-	-	-	-
10kg/10km 當	4.93	"	5.76	19.2	6.86	19.2	7.79	"	-	-	8.73	"	-	-	-	-
1톤/1km 當	49.35	"	57.73	"	68.81	"	78.16	"	-	-	87.53	"	-	-	-	-

用達貨物																											
基本運賃	5km 까지	850	1,000	17.6	1,300	30.0	1,600	23.1																			
以後運賃	500m 당	50	60	20.0	80	33.3	100	25.1																			
待期料	5分 당	100	120	"	160	"	190	18.7																			
專賣站之																											
距離運賃	40km 까지	11,050	13,260	"	15,580	17.5	17,100	9.8				19,560	14.4														
基本運賃	每 1km 當	140	170	"	200	"	219	"				250	"														
超過料	每 30分當	2,000	2,400	"	2,820	"	3,090	"				3,530	"														
時間運賃	每 30分當	520	620	19.2	720	"	790	"				900	"														
待期料	每 30分當	1,500	1,800	20.0	2,110	"	2,310	"				2,640	"														
宿當	之																										
當口	之																										
儀																											
菲																											
基本運賃	30km 以內	22,750	27,300	"	32,080	"	35,220	"				40,290	14.4														
以後運賃	1km 當	250	300	"	350	16.7	380	8.6				430	"														
待期料	1時間當	1,300	1,560	"	1,830	17.3	2,010	9.8				2,300	"														
海運																											
旅客	1人/ 1運當	15.78	18.48	17.1	22.19	20.1			26.48	19.3	29.86	12.7															
貨物																											
船																											
船																											
小型(200噸)	1噸/ 1運當	19.72	23.47	19.0	28.68	22.2	33.66	17.4			39.02	15.9															
大型(800噸)	1噸/ 1運當	11.76	13.35	13.5	16.75	25.5	20.59	22.9			24.28	17.9															
航空																											
旅客	1人/ 1km當	25.487	28.049	10.05	36.47	30.0	45.13	23.7					54.28	20.3													
貨物	1kg/ 1km當	0.457	0.503	"			0.62	23.2					0.74	19.4													
鐵道																											
旅客	1人/ 1km當	2.94	3.24	10.0	3.89	20.0			4.86	25.0																5.83	20.0
普通																											
貨物																											
3等	1噸/50km 당	297	327	"	392	"			490	25.0																	573
電鐵	地下鐵	50	60	20.0	80	33.3			90	12.5																	100
地下鐵	8km 까지		4.63	10.0	5.32	14.9			6.38	20.0																	11.0
超過	1km當	4.21																									7.45
1km當																											16.7

資料：交通部

하는 우리나라 交通運賃의 調整現況을 보면 <表 1>과 같다. 즉, 區域貨物(6톤 기준)의 距離別運賃이 10km까지는 1978年 6月の 9,386원에서 1980年 12月에는 16,656원으로 引上되었고, 鐵道旅客(普通) 1人/1km當 運賃이 1978年 6月の 2.94원에서 1981年 6月에는 5.83원으로, 鐵道貨物 3等級 1톤/50km마다 297원에서 573원으로, 또한 電鐵 및 地下鐵(8km까지)은 50원에서 100원으로 各各 引上되었다.

이러한 交通運賃引上推移를 나타내고 있는 우리나라는 交通運賃設定에 있어서 運賃負擔力主義와 運賃原價主義가 철저히 併用되지 못하고 있다는 데 問題가 있다. 즉, 從來 우리나라의 交通運賃料金は 公共料금이 大宗을 이루고 있었으며 公共料金の 抑制措置에 의하여 낮은 水準으로 抑制시키는 方法을 채택하여 왔다. 그러나 公共料金도 一種의 價格이므로 일률적으로 固定시키는 것은 價格體系에 不均衡을 招來할 가능성이 많다. 따라서 交通施設의 交通料金에 있어서 利用者負擔을 철저히 하고 필요한 施設整備를 實施하기 위해서는 첫째 輸送에 필요한 原價를 完全히 回收할 수 있는 水準을 지속하여야 하며 둘째 앞으로의 施設 資金調達이 容易하도록 適正한 剩餘를 招來하는 水準에서 決定되어야 한다. 특히 運輸業은 일반적으로 生産性이 다른 産業에 比하여 낮고 또한 勞動集約的이기 때문에 人件費의 上昇을 生産性向上에 의하여 回收하지 못하고 運賃料金引上만으로 해결할 수 있다고 생각한다. 또한 長期的으로 抑制措置를 지속시키는 것은 企業의 經營을 惡化시키고 經營意慾을 低下시킬 뿐아니라 資金의 不足으로 因하여 서비스改善에 필요한 設備投資가 지연되어 서비스低下를 招來할 가능성이 많다.

運輸業에서는 從業員의 賃金도 다른 産業의 賃金에 比하여 낮아 從業員不足이 한층 심각해지는 등 運輸서비스의 提供 그 자체도 곤란해질 가능성도 있다.

公共料金抑制措置의 배경에는 放慢經營에 의한 타당성이 없는 原價上昇을 기초로 하는 運賃料金引上을 엄격하게 抑制한다는 意味가 포함되어 있다고 볼 수 있으나 現在 버스, 트럭, 택시 등의 自動車運輸事業에 있어서는 標準의인 營業成績의 企業體를 선정하여 營業費, 營業外費用 등 平均的인 原價計算을 하여 運賃料金を 設定하기 때문에 이와 같은 杞憂는 適合하지 않다고 생각된다.

따라서 앞으로 交通社會資本의 遲滯를 해소하고 快適性, 便宜性, 確實性 등의 交通서비스의 質的向上을 도모하기 위해서는 國民所得의 向上과 관련시켜 交通關係 公共料金抑制措置를 再檢討할 필요가 있다.

公共交通手段에 있어서는 事業의 公共性 見地에서 旅客運賃에는 通勤·通學割引, 貨物運賃에는 輸出鑛石 등의 割引을 實施하고 있다. 이러한 制度는 公共交通手段이 採算性を 증가하는 公共負擔이라고 생각된다. 우리나라에서 는 旅客割引으로 通勤定期(地下鐵·鐵道)가 30%(1個月, 3個月), 通學定期가 50%(1個月, 3個月) 정도 割引되고 있다. 營業의 過大負擔의 観点에서 보면 鐵道赤字線, 過疏線, 버스 赤字線의 經營도 公共負擔의 一種이다. 이와 같은 公共負擔은 同一企業內의 收益性이 높은 地域 또는 部門의 黑字에 의하여 보충되어 왔다. 그 결과 公共負擔은 利用者の 費用負擔關係에 不均衡을 파생시키고 一部地域의 利用者에게 과중한 負擔을 주게 되었다.

各種 交通手段間의 競爭關係가 심화되고 있

는 요즘에는 從來 黑字部門의 收益도 低下되어 公共交通手段의 經營惡化, 赤字發生이 일어나고 있다. 따라서 公共交通手段의 存續維持를 도모하기 위해서는 公共負擔의 是正과 不合理한 制度를 廢止 또는 縮小할 必要가 있다. 그러나 社會福祉觀點에서 政策上 廢止가 곤란한 課題에 대하여서는 財政的인 支援이 이루어져야 할 것이다. 위의 基本的인 運賃形態를 기초로 하는 各 輸送手段間의 運賃形態와 運賃算定基準을 公路貨物과 鐵道貨物을 中心으로 보면 다음과 같다.

#### Ⅳ. 公路貨物 運賃料金の 算定基準

우리나라의 公路貨物輸送은 區域貨物自動車輸送<sup>2)</sup>과 路線貨物自動車輸送의 2가지로 分類된다.

##### 1. 區域貨物 自動車運賃의 算定方法

區域貨物 自動車運賃은 使用車輛의 最大積載量(이하 '標記[톤]數'라 부름) 및 運賃料率表, <表 2>에 따라 運賃(이하 '基準運賃'이라 부름)을 計算한다.

1) 割増 또는 割引率을 적용하는 貨物은 基本料金에 각각 그 率을 곱한 金額을 基本運賃에 加減하여 計算한다.

2) 運賃 및 料金を 計算할 때 발생하는 端數는 10원 單位로 切上한다.

2) 交通部, 『公路部門 業種別 運賃 및 料金表』, 1979. 5. 1, pp.19~22.

3) 運送距離는 1車 1回 運送時마다 實車距離에 의하여 經路가 2 이상 있는 경우에는 그 중 最短距離에 의하여 計算한다. 단, 貨主가 經路를 指定하는 경우에는 그 指定한 經路의 距離에 의한다.

4) 2種 이상의 割増率 및 割引率이 重復되는 경우는 各各 그 率을 加減하여 計算한다.

5) 積載貨物이 標記[톤]數의 50% 이하인 경우에는 가장 가까운 下位[톤]數의 車輛運賃을 적용한다. 이 경우 容積貨物에 있어서는 1 m<sup>3</sup>를 883kg으로 換算한다. 단, 貨物의 性質上 重復積載貨物은 이에 해당되지 않는다.

6) 계속하여 反復되는 貨物의 契約에 있어서, 特定한 車輛[톤]數를 基準으로 하여 運賃을 算出하는 경우에는 實際車輛의 [톤]數에 의하지 않고 該當 基準車輛의 [톤]數에 의하여 運賃을 적용할 수 있다.

7) 品目別 割引率은 다음과 같다.

- 火藥類 : 200% 이내
- 貴重品 : 80% 이내
- 易損品 : 40% 이내

<表 2> 韓國의 區域貨物自動車 運賃料金表([톤]級 距離別 料金表)의 例

(단위: 원)

톤級別 km程	2톤 이하	2.5	3	3.5	4
10 이하	8,613	9,155	9,513	9,871	10,230
20	11,636	12,288	12,801	13,313	13,826
30	14,702	15,634	16,259	16,884	17,509
40	17,731	18,861	19,620	20,378	21,138
50	19,757	21,032	21,897	22,764	23,629
60	21,152	22,529	23,473	24,417	25,361
70	22,797	24,298	25,340	26,380	27,420
80	24,405	26,030	27,168	28,305	29,444
90	26,048	27,796	29,034	30,270	31,505
100	27,650	29,524	30,856	32,189	33,521

資料: 交通部, 『公路部門 業種別 運賃 및 料金表』, 1979.

生動物：40% 이내

腐敗, 汚染, 變質性 物質：50% 이내

闊大品 4.5m 이상：50% 이내, 6m 이상：60% 이내

8) 割増品目에 해당되는 貨物은 所定の 割増率 範圍內에서 적용할 수 있다. 한 車의 貨物에 割増率을 적용하는 貨物과 적용할 수 있는 貨物 또는 相異한 割増率을 적용하는 貨物이 포함될 때는 그 중 가장 높은 割増率을 적용한다.

9) 3個月 이상 契約하여 反復輸送하는 貨物(1回運送距離가 170km를 초과하는 경우에 한함)에는 15% 이내의 割引率을 적용한다.

10) 一回의 契約으로 同一車輛에 의하여 往復貨物을 運送(각각 85km 이상의 運送에 한함)할 때 다음과 같은 경우에는 片道 및 往復運賃에 각각 20% 이내의 割引率을 적용한다.

가) 片道 및 往復貨物이 同一貨主인 경우

나) 片道の 貨主가 復便의 貨物을 斡旋하며 그 運賃料金の 復便에 의한 連帶責任을 지는 경우

11) 運送業者가 車輛을 貨物의 發地 또는 着地에 도착시킨 후 貨主의 책임에 의하여 待機한 時間(貨物積載 또는 下貨時間 포함)이 다음의 車種別 基準待機時間을 초과한 시간에 대하여는 所定の 待機料를 請求할 수 있다. 車種別 基準待機時間과 車種別 待機料를 표시하던 아래와 같다(表 3, 4 참조).

12) 다음의 費用은 實費를 받는다.

가) 自動車 渡船料(渡船에 따르는 諸經費 포함)

나) 有料道路 通行料

다) 貨主의 要求에 의한 架裝費用

라) 기타 運送에 關連되어 받은 서비스에 대한 費用(積載된 貨物의 整理 및 이에 부대되는 業務에 대한 運轉士의 작업은 이에 해당되지 않음)

〈表 3〉 韓國의 車種別 基準待機時間表의 例

	2.5톤車 이하	2.5톤車 초과 6.5 톤車이하	6.5톤車 초과 12 톤車이하	12톤車이 상 每4톤 초과당
發地 또는 着 地當 (分)	50	60	90	20

資料：交通部, 『公路部門 業種別 運賃 및 料金表』, 1979.

〈表 4〉 韓國의 區域貨物車種別 待機料表의 例

(단위 : 원)

	2톤이하	2.5	3	3.5	4	4.5	5	5.5
30分當	1,395	1,471	1,548	1,632	1,701	1,786	1,855	1,928

資料：前掲書, p.30.

〈表 5〉 韓國의 區域貨物車種別 專賃運賃의 例

(단위 : 원)

	2톤이하	2.5	3	3.5	4	4.5	5	5.5
1日 8時間 기준	26,260	27,460	29,858	31,059	32,258	32,258	33,457	34,842
초과 1時間 當	2,636	2,748	2,873	2,999	3,110	3,235	3,347	3,472

資料：前掲書, p.30.

13) 運賃料金計算은 다음 順序에 의하여 행하여야 한다.

가) 使用車輛 및 運送距離에 의한 運賃計算

나) 割増率 및 割引率의 適用計算

다) 運賃의 端數處理

라) 待機時間의 短縮에 의한 減算

마) 諸料金 및 實費負擔의 計算

14) 區域貨物 車種別 專賃運賃은 <表 5>와 같다.

15) 이외에 이 適用方法을 정하여 두지 않은 事項에 대하여서는 法令에 위배되지 않는 범위내에서 當事者間의 協議 또는 慣習에 따른다.

이상과 같은 우리나라의 區域貨物 自動車運賃의 算定基準에 덧붙여서 日本의 區域貨物 自動車運賃料金の 算定基準을 살펴보자 한다.

區域貨物 自動車運賃은 各陸運局이 標準運賃과 地方의 經濟狀況의 格차를 감안하여 現地의 實態에 적합한 地帶別 運賃을 算定하고 있다. 基本的인 區域貨物 自動車運賃의 計算方法은 다음과 같다.

1) 輸送品目的의 把握

2) 輸送距離의 把握

3) 使用車種의 把握

4) 陸運局名의 把握

5) 輸送品目的의 割引·割増의 把握→區域輸送運賃 割増·割引率表(表 6 참조)

6) 距離와 車種으로 運賃料金把握→距離別運賃率表(表 7 참조)

이상의 區域貨物 自動車運賃은 日本에서는 1971년에 改正되었는데 主要改正事由는 다음과 같다.

가) 物價와 人件費의 上昇

나) 貨物 自動車運送業者의 經營惡化로 인하여 輸送「서비스」와 새로운 設備投資가 어렵게 됨.

다) 交通事情의 惡化로 인한 運行效率의 低下

라) 駐停車 規制強化로 인한 路上荷役効率低下

마) 登録免許稅, 自動車重量稅, 自動車取得稅 등의 新稅增額 및 自動車賠償責任保險의 上昇

日本의 경우 貨物의 積載 및 下車作業의 標準車輛 留置時間과 業者가 제공하는 作業時間을 設定하여 이것을 초과하는 作業時間에 대해서는 實費로 받게 되어 있다. 또한 休日勞

<表 6> 日本의 區域輸送運賃 割増·割引率表의 例

	內 容	割増率
易損品	① 「윈트겐」기계, 전자 계산기 등 정밀기계, 1個價格이 100萬円 이상의 기기 ② 神佛像 ③ 「피아노」	3割 이상
危險品	① 고압가스 취급법에 定하는 品目 ② 消防法에 定하는 品目 ③ 毒物 및 劇物取締法에 定하는 品目	2割 이상 단, 特定毒物은 5割 이상

資料: 交通日本社, 『一般區域貨物車 運送事業運賃早見表』, 1974, p.10.

<表 7> 日本의 距離別 運賃率表(8「톤」車의 例: 東京 大阪陸運局)

km 程	普通運賃率	1割増運賃率	2割増運賃率	3割増運賃率	4割増運賃率	5割増運賃率
550 이하	50,020	55,022	60,024	65,026	70,028	75,030
600	53,590	58,949	64,308	69,667	75,026	80,385
650	57,160	62,876	68,592	74,308	80,024	85,740
700	60,730	66,803	72,876	78,949	85,022	91,095
750	64,300	70,730	77,160	83,590	90,020	96,450

資料: 前掲書, p.89.



動의 不可能性 및 荷役作業 人力不足現狀을 감안하여 休日割増料를 設定하였다. 한편 輸送의 合理化를 추진하기 위해 積載板(pallet)을 이용하는 貨物[단, JIS(Japanes Industrial Standard : 日本工業規格)에 한함]에 대해서는 積載時間이 短縮되는 경우 車輛留置料相當額을 減額하고 있는데 이는 「貨物積載板化」의 一般化를 도모하기 위한 措置이다. 우리나라의 경우도 貨主가 標準規格「팔레트」를 使用하여 基準待機時間을 短縮하는 경우 短縮時間에 대해서는 車輛待機料를 적용한 경우의 金額을 計算하여 運賃에서 減하고 있다.

## 2. 路線貨物 自動車運賃의 算定方法

우리나라의 路線貨物自動車の 運賃體系는 기본적으로 重量과 距離에 의하여 形成되고 있다. 路線貨物의 基本運賃表는 <表 8>과 같다. 이 貨物輸送의 品目別割増 등 運賃은 區

<表 8> 韓國의 路線貨物自動車 基本運賃表  
(단위 : 원)

	現 行	調 整
10kg/10km 當	5.76	6.86
1톤/ 1km 當	57.73	68.81

資料 : 交通部, 『公路部門 業種別 運賃 및 料金表』, 1979, p.30.

域貨物自動車 運賃料金 適用方法에 準하여 算定하고 있다. 日本의 경우에는 基本運賃表에 最高運賃과 最低運賃이 포함되고 있으며, 狀況에 따라 最高運賃 또는 最低運賃을 適用하고 있다. 日本의 一般路線貨物自動車 運賃計算方法은 다음과 같다.

### 1) 輸送品目的 把握

<表 9> 日本의 自動車 km程表(東京起點)  
(단위 : km)

地 名	距 離	地 名	距 離	地 名	距 離
靜 岡	205	名古屋	400	四日市	442
豊 橋	324	一 宮	422	津	480
大 津	542	京 都	560	茨 木	588
守 口	597	大 阪	610	寶 塚	619
神 戶	650	姫 路	708	相 生	732
岡 山	800	尾 道	892	廣 島	987

資料 : 交通日本社, 『一般路線貨物自動車 運送事業運賃早見表』, 1974.

<表 10> 日本의 運賃料金 適用表

2 割増品目	5 割増品目	10 割増品目	2 割引品目
易 損 品	易 損 品 (曲유리) 特殊貨物	貴 重 品	農水產品
危 險 品		高 價 品	加工食品
汚 穢 品		火 藥 類	林 産 品
		發 煙 品	織 維 品
		濃 酸 類	工 業 品
			雜 貨
			荷 造 用 品

資料 : 前掲書.

<表 11> 日本의 路線貨物自動車 基本運賃率表(600~650km)

(단위 : 円)

	普通運賃		2 割引運賃		2 割増運賃		5 割増運賃	
	最 高	最 低	最 高	最 低	最 高	最 低	最 高	最 低
2,050kg	19,700	16,200	15,800	12,900	23,700	19,400	29,600	24,200
2,100	20,200	16,500	16,200	13,200	24,200	19,800	30,300	24,800
2,150	20,700	16,900	16,500	13,500	24,800	20,300	31,000	25,300
2,200	21,100	17,300	16,900	13,800	25,300	20,700	31,700	25,900
2,250	21,600	17,400	17,300	14,100	25,900	21,200	32,400	26,500

資料 : 交通日本社, 『一般路線貨物自動車 運送事業運賃早見表』, 1974, p 81.

2) 輸送距離의 把握→自動車 km 程表(表 9 참조)

3) 輸送品目的 割引·割増의 把握→運賃料 金適用方法(表 10 참조)

4) 輸送重量과 輸送距離에 대응하는 運賃把握

5) 最高運賃과 最低運賃을 把握→基本運賃 表(表 11 참조)

이러한 區域貨物自動車運賃 및 路線貨物自動車運賃 이외에 우리 나라의 小運搬用達輸送 및 特殊貨物自動車 사용에 適用되고 있는 小運搬用達貨物 運賃表(表 12 참조)와 特殊自動車 使用料金表(表 13 참조)를 表示하면 다음과 같다.

〈表 12〉 韓國의 小運搬用達貨物 運賃表 (단위 : 원)

	現 行	調 整
基本料金(5km 이하)	1,000	1,300
以後料金(500m 당)	60	80
待 期 料(5 分 당)	120	160

資料 : 交通部, 『公路部門 業種別 運賃 및 料金表』, 1979, p.31.

〈表 13〉 韓國의 特殊貨物自動車 使用料金表

區 分 車種別	車 扱 別 (톤)	現 行	調 整
호크 리프트	1	3,150	3,755
	3	3,500	4,172
	5	3,810	4,542
	6	4,150	4,947
	7.5	4,760	5,674
	10	8,030	9,572
크레인	15	6,340	7,557
	20	8,440	10,060
	27.5	11,140	13,279
	30	12,940	15,424
	35	13,720	16,354
	40	22,070	26,307

資料 : 前掲書, p.31.

## V. 鐵道貨物 運賃料金の 算定基準

一般的으로 鐵道貨物輸送은 車扱貨物輸送, 「컨테이너」取扱輸送, 小口混載取扱輸送의 3가지로 大別된다. 이 중에서 鐵道車扱貨物輸送이 우리나라의 鐵道輸送의 中心이 되고 있고 또한 「컨테이너」輸送은 現在 및 將來 鐵道輸送의 핵심적인 輸送方法으로서 그 發展이 기대되고 있다. 따라서 本項에서는 車扱貨物輸送과 「컨테이너」取扱輸送의 2가지로 한정하여서 運賃料金の 算定基準을 살펴 보고자 한다.

### 1. 鐵道車扱貨物의 運賃料金算定基準

우리나라의 車扱貨物運賃은 貨物을 等級으로 구분하여 等級別로 基本運賃을 設定하고 있다. 貨物等級別로 主要品目を 表示하면 〈表 14〉와 같다. 이 貨物等級表는 다양한 鐵道貨物의 貨率을 간소화시키고 運賃決定과 運賃計

〈表 14〉 韓國의 貨物等級別 主要品目(車扱基準)의 例

等級	産業分野	主 要 品 目
1	雜工業品	(揮發性 毒物 제외) 시멘트, 防水 速碩製, 家畜藥品, 와세린, 콩기름, 면실유, 魚類, 세탁용비누, 고무판, 고무로리, 필리, 사기그릇, 유리컵, 옷장, 冷藏庫, 캐비닛, 난로, 라디오, 선풍기, 형광등, 電球, 香水, 크림, 트렁크, 가방(革製, 金屬製), 볼펜, 장난감, 전축, 피아노, 오락용품, 연예용구, 展示品, 死體, 遺骨, 세면기, 치약, 연필, 脫穀機, 精米機, 제연제승기

資料 : 鐵道廳, 『鐵道運賃表』, 1980, pp.263~267.

算을 신속하게 하기 위하여 各 貨物의 性質, 形態, 運賃負擔能力 등을 綜合的으로 검토하여 等級別로 분류하는 貨物配置表를 의미한다. 우리나라의 鐵道車扱貨物의 運賃計算方法은 다음과 같다.

- 1) 輸送品目的 把握
- 2) 貨物等級別 主要品目表에서 貨物等級을 把握
- 3) 鐵道貨物營業 km 程表에서 運賃計算 km 程을 把握
- 4) 車扱運賃早見表(表 15 참조)에서 貨物等級과 km程에 대응하는 貨率을 把握
- 5) 이 貨率에 貨物의 實重量으로부터 算出한 運賃計算重量을 곱하여 運賃을 算出한다. 이상의 運賃算出의 기초를 圖示하면 [圖 1]과 같다.

上記의 車扱貨物 運賃算出基準에 따라 40

「톤」, 貨車車扱의 담배, 대나무, 야채, 무연탄의 運賃計算例를 表示하면 <表 16>과 같다.

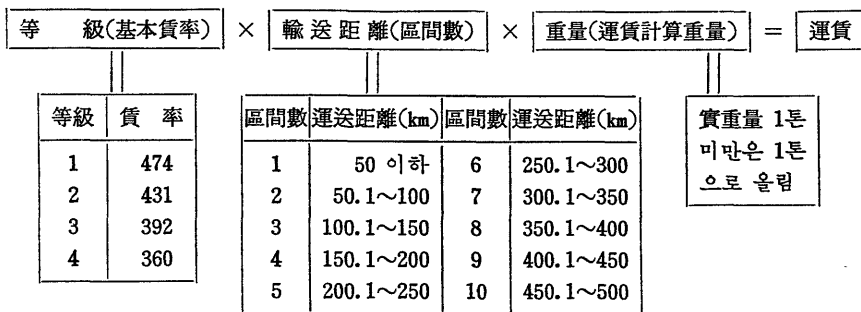
이러한 우리나라의 車扱貨物運賃算定基準에 덧붙여서 美國의 鐵道運賃料金計算에 적용되고 있는 等級制度를 살펴보면 이는 初期段階에서는 個個의 鐵道別로 개발되고 있었으나 1889년에 이르러서는 美國全域에 3가지의 等級表地域이 形成되었고 各 地域은 統一性있는 等級表를 확립하고 있었다. 第1次 世界大戰

<表 15> 韓國의 車扱運賃早見表(1톤當)의 例 (단위: 원)

等級	1	2	3	4
50	474	431	392	360
100	948	862	784	720
150	1,422	1,293	1,176	1,080
200	1,896	1,724	1,568	1,440
250	2,370	2,155	1,960	1,800

資料: 前掲書, p.251.

[圖 1] 韓國의 車扱貨物運賃算出基礎



資料: 鐵道廳, 『鐵道運賃表』, 1980, p.250.

<表 16> 韓國의 車扱貨物運賃計算 例(40톤 貨車車扱의 경우)

品 名	基 本 貨 率		運 送 距 離			重 量 (톤)			運 賃 (원)
	等級	噸當貨率 (50km, 원)	區 間	實際距離 (km)	區間數	實 際 積 載 重 量	最低 噸數 (%)	運賃計算 重 量	
담 배	1	474	청 주—동대구	219.5	5	22	60	24	56,880
대 나 무	2	431	광 주—인 천	392.3	8	27	80	32	110,340
야 채	3	392	송 정 리—서 울	356.7	8	24	90	36	112,900
무 연 탄	4	360	철 암—이 문	300.2	7	38	100	40	100,800

資料: 前掲書, p.250.

중에 이들 等級表地域의 等級(grade)에 관한 광범위한 修正을 실시하여 總括貨物等級表(Consolidated Freight Classification)를 公表하였다. 이 等級表를 統合하고자 하는 노력은 그 후에도 계속되어 1952년에 統一貨物等級表(Uniform Freight Classification)로서 美國全域에 貨物統一等級制度가 확립되었다. 이 統一貨物等級表는 전체가 31等級으로 되어 있다. 貨物의 等級分類는 貨物의 價格이나 一般의 特質, 輸送의 危險性 및 市場狀態에 의 존하고 있다. 等級이 같은 特定の 二地點間에서는 100「磅」(pond) 當 同一 貨率로 하고 이 等級에 대한 貨率이 적용된다. 이 貨率을 等級貨率(class rate)이라 한다. 그러나 統一貨物等級表의 이 等級貨率은 실제로 車扱貨物의 5% 정도에 적용되고 있는데 이는 例外貨率(exception rate), 品目特定貨率(commodity rate)이 존재하고 있기 때문이다. 品目特定貨率이 발전하게 된 이유는 다음 2가지가 있다.

① 美國輸送市場이 복잡하여 全體的·統一的 運賃의 적용이 불가능하고 ② 美國의 鐵道輸送은 大量輸送貨物이 태반을 차지하고 있기 때문이다.

즉, 美國의 鐵道貨物輸送의 약 80%는 이 品目特定貨率로 輸送되고 있다. 이 貨率은 競爭의 壓力, 特定の 2地點間的 個別的 事情을 고려하는 特定地點間貨率(point to point rate)의 형태가 많으며 等級과는 상관없이 個個의 貨物에 대하여 貨率을 적용한다.

한편 日本의 貨物運賃은 鐵道運賃이 기본이 되고 있고 國鐵運賃法에 따라 貨率이 설정되

3) 輸送距離의 증가에 따라서 貨率을 감소시키는 運賃시스템이다. 이에 대하여 輸送距離에 직접 비례하여 貨率을 과하는 距離比例制運賃 시스템이 있다.

고 있다. 현재 日本의 車扱貨物運賃은 貨物을 等級으로 구분하여 3等級別로 정하고 있다(表 17 참조). 또한 貨物의 等級은 貨物等級表에 表示된다(表 18 참조).

車扱貨物運賃의 特徵은 ① 貨物에 等級을 정하여 等級別로 貨率을 設定하고 있는 점과 ② 遠距離遞減運賃<sup>3)</sup>이 되고 있는 점이다. 이 遠距離遞減運賃은 <表 19>에서 表示된 것과 같이 長距離에서는 遠距離遞減指數가 점차적으로 낮아지고 短距離에서는 점차적으로 높아진다.

<表 17> 日本의 車扱貨率表의 例

(단위: 円/톤)

等級	1	2	3
5	198	177	160
10	234	210	190
20	307	275	248
30	378	339	306
40	451	404	365
50	524	469	423

資料: 日通綜合研究所編, 『輸送의 知識』, 日本經濟新聞社, p.112.

<表 18> 日本의 貨物等級別 品目 例

等級	品目
1	바나나, 버터, 치즈, 담배, 화학약품, 자동차, 냉장고, 맥주, 인쇄지, 철판, 판유리 등
2	사과, 꿀, 석탄, 석유, 시멘트 등
3	쌀, 밀, 된장, 간장, 석회석, 비료 등

資料: 前掲書, p.113.

<表 19> 日本의 遠距離遞減指數

km程	指數	km程	指數
100	100	600	57
200	74	800	55
300	66	1,000	53
400	61	1,500	50
500	59	2,000	49

資料: 前掲書, p.113.

日本에서 旅客貨物輸送에 遠距離遞減運賃을 채택하고 있는 이유는 地方生産物の 價格을 中央市場에서의 경쟁에서 保護하려는 것과 地域隔差의 是正 등의 정책적인 배려 때문이다. 이러한 遠距離遞減運賃制를 채택하고 있는 日本의 鐵道車扱貨物輸送의 運賃計算方法은 다음과 같다.

- 1) 輸送品目の 파악
- 2) km程의 파악
- 3) 實重量의 파악

〈表 20〉 日本의 運賃計算 噸數表

(단위 : 톤)

運賃計算 算重量	運賃計算 噸數	運賃計算 算重量	運賃計算 噸數	運賃計算 算重量	運賃計算 噸數
7	9.03	17	16.83	27	25.92
8	9.36	18	17.82	28	26.88
9	10.53	19	18.81	29	27.84
10	10.80	20	19.60	30	28.50
11	11.88	21	20.58	31	29.45
12	12.96	22	21.56	32	30.40
13	13.52	23	22.54	33	31.35
14	14.56	24	23.52	34	32.30
15	15.00	25	24.00		
16	16.00	26	24.96		

資料 : 交通日本社, 『貨物運賃と各種料金表』, 1972.

〈表 21〉 日本의 適用號級表(1號級適用驛例)

	驛 名
東京都區內	汐留, 東京市場, 芝浦, 品目, 品川, 大森, 澁谷
大 阪	梅田, 野田, 安治川口, 櫻島, 大阪港
名古屋	笹島, 熱田, 千種, 八田, 汐見町, 昭和町

資料 : 前掲書.

4) 運賃計算時 實重量을 기초로 運賃計算噸數로 算산한다. 이렇게 行하는 이유는 鐵道車輛에 積載하는 量의 大小에 따라 使用하는 貨車의 固定費用부담비율이 상이하기 때문이다.

5) 號級別 이란 地方의 驛과 大都市의 驛 사이에는 原價에 차이가 있기 때문에 日本 全國의 各驛을 1~4등급까지 4단계로 區分하고 있다.

4) 輸送品目の 等級 파악

5) km程과 等級으로 相當 貨率의 파악

6) 實重量에서 運賃計算噸數<sup>4)</sup> 파악→運賃計算噸數表(表 20 참조)

7) 發驛·着驛의 適用號級<sup>5)</sup>의 파악→適用號級表(表 21 참조)

8) 都市割増의 파악

9) 取扱料金の 파악

10) 下貨料金の 파악

11) 集貨料金の 파악

12) 配達料金の 파악

## 2. 「컨테이너」取扱輸送의 算定基準

우리나라의 「컨테이너」輸送은 서울-釜山間에 적용되고 있으며 「컨테이너」種類도 40피이트, 20피이트, 10피이트의 3가지가 있다. 이 「컨테이너」輸送運賃料金は 鐵道料금과 操作費의 2가지로 구분되어 있다. 우리나라의 「컨테이너」運賃料金表를 表示하면 〈表 22〉와 같다. 日本의 「컨테이너」運賃은 驛取扱運賃, 門前驛取扱運賃 및 門前取扱運賃의 3가지로 區分되고 있으나 一般的인 「컨테이너」輸送料金の 算出方法은 다음과 같다.

1) 輸送品目の 파악

2) 「컨테이너」種類別 파악

〈表 22〉 韓國의 「컨테이너」運賃料金表

(단위 : 원)

種 類		鐵道料금	操作費	合 計
40F	平경	102,380	65,560	167,940
	空	51,190	51,960	103,150
20F	平경	51,190	51,200	102,390
	空	25,600	37,880	63,480
10F	平경	25,600	27,260	52,860
	空	6,400		6,400

資料 : 鐵道廳, 『鐵道運賃表』, 1980, p.250.

3) 「콘테이너」1臺當 運賃의 파악→「콘테이너」運賃表(表 23 참조)

- 4) 集貨·配達區域의 파악
- 5) 集貨料의 파악
- 6) 配達料의 파악
- 7) 取扱料의 파악(發送·到着時)

또한 日本의 경우 集貨·配達區域이 第1區域에서 第3區域으로 區分되어 있고 集貨·配達區域別로 「콘테이너」貨物의 集貨·配達料金이 設定되고 있다(表 24 참조).

〈表 23〉 日本의 「콘테이너」運賃表例

(단위: 円)

取扱區間				金額
發 驛	着 驛			
品川	東 靜 岡	西 沃 松		5,600
品川	岐 阜	梅 小 路		9,300
品川	湊 川	姫 路		11,700
品川	奈 良	東 舞 鶴		12,600
品川	米 子	松 江		13,400
品川				10,900
品川				12,600
品川				16,500
品川				17,300

資料: 交通日本社, 『貨物運賃と各種料金表』, 1974, p.239.

〈表 24〉 日本의 「콘테이너」貨物의 集貨·配達料金表

(단위: 5톤「콘테이너」1臺當, 円)

	東京都區內 및 大阪市內의 所在驛에 發着하는 「콘테이너」	政令指定都市(大阪市제외)의 所在驛에 發着하는 「콘테이너」	기타의 都市의 所在地에 發着하는 「콘테이너」
第1區域	5,000	4,500	4,100
第2區域	6,200	5,700	5,300
第3區域	7,200	6,700	6,300

資料: 日通綜合研究所編, 『輸送의 知識』, 日本經濟新聞社, p.11.

6) 岡野行秀編, 『交通의 經濟學』, 有斐閣選書, 1980, pp. 215~217.

## V. 交通運賃制度의 改善方向

交通運賃의 編成은 輸送負擔의 決定에 큰 영향을 미치고 있고 특히 최근의 에너지節約型 輸送體系로의 轉換을 도모하기 위한 長距離貨物輸送은 鐵道로, 短距離의 面的輸送은 自動車로 輸送하여야 한다는 鐵道와 自動車の 分擔關係<sup>6)</sup>는 鐵道와 自動車の 運賃이 比較基準으로 되고 있다. 鐵道는 大量의 貨物輸送은 할 수 있으나 固定費用이 크고 輸送距離의 長短에 關係없이 驛施設이나 驛貨物積載費用(터미널原價)이 크다. 따라서 輸送距離의 增加에 따른 費用의 增加가 작기 때문에 輸送距離가 길어질수록 貨物 1km當 原價는 작게 된다. 그러나 トラック輸送의 경우 連結「트레일러」와 같이 輸送量의 單位가 큰 輸送方式도 있으나 鐵道の 列車編成에 의한 一列車와 比較하면 輸送量이 작다. 또한 鐵道는 距離가 길어짐에 따라 トラック보다 單位輸送量當 原價가 상대적으로 낮게 된다. 鐵道와 トラック의 荷役料金を 포함하는 貨物運賃은 短距離에 있어서는 トラック이 싸고, 어느 정도 이상의 距離에서는 鐵道가 싸다. 이와 같은 運賃과 距離의 關係는 鐵道와 トラック이 輸送原價의 차이를 精確하게 反映하고 있고 分擔關係로 決定하는 判斷基準이 되고 있었다. 그러나 輸送서비스費用 또는 運賃만의 比較에서는 輸送의 效率性을 比較하는 無理가 있다. 즉 輸送서비스의 質의 차이를 고려하여야 한다. 즉, 貨物輸送의 경우 運賃 및 包裝費, 貨物의 破損, 紛失 등을 포함하는 금전적인 費用의 크기에 의하여 輸送手段이

선택되는 이외에 所要時間의 길이나 確實性, 目的地로서의 到着時間의 正確性을 重視하는 경우가 많다. 왜냐하면 生産, 流通 등의 과정에 포함되는 輸送이 時間적으로 정확하지 못하면 生産이나 流通이 원활하게 이루어지지 못하기 때문이다. 英國에서 조사된 경우를 보면 自動車에 의한 貨物輸送을 鐵道輸送보다 선호하는 이유로서, 配達速度가 빠르고 到着時間이 確實하며<sup>7)</sup> 原價, 破損率, 包裝費 등의 저렴을 들 수 있다. 따라서 輸送分擔의 基準을 선정하기 위해서는 交通運賃 뿐만 아니라 交通서비스의 質이 重要하며 質을 무시하고 단순히 輸送原價만을 비교하는 것은 交通의 效率성을 논술하는 데 무리가 있다고 생각된다.

한편 우리나라의 運賃料金制度는 그 彈力性에도 問題가 있다. 즉 交通手段의 多元化에 따라 各 交通手段間의 競爭을 통하여 效率적인 輸送體系를 形成하는 것이 바람직하다. 貨物運賃에 있어서 路線트럭의 運賃幅은 어느 정도 여유가 있고 需要에 따라 彈力的으로 運用되고 있는 데 비하여 鐵道는 全國一率의 硬直적인 運賃制度이며 確實성이나 迅速성 등 顧客의 要請에 따른 輸送서비스가 반드시 提供되고 있다고는 볼 수 없다. 또한 鐵道에 대한 貨物輸送需要가 激減하여 鐵道經營惡化의 原因이 되고 있다. 따라서 競爭力을 增加시키고 앞으로 增大되는 貨物輸送需要에 對應하기 위하여 從來의 輸送方式을 改善시켜 定期特急 貨物列車輸送方式 등으로 質의 轉換을 도모하며 기본적으로는 基準原價를 기초로 하더라도 輸送需要增減 등의 企業적인 配慮를 加味한

탄력적인 運賃制度를 導入하는 것이 바람직하다고 생각된다. 특히 輸送品目, 輸送經路, 輸送量, 貨物의 形態 등에 의하여 差異가 생기는 原價와 다른 輸送手段과의 競爭關係를 고려한 彈力的인 運賃을 檢討할 필요가 있다. 즉 從來의 原價主義運賃政策이 適正한 交通施設의 整備를 방해하고 있기 때문에 앞으로는 運賃政策의 탄력적인 運用을 도모하여야 할 것이다. 利用價値가 크고 需要가 集中하는 交通서비스에 대하여는 이에 相應하는 運賃負擔을 課하여 需給調整을 도모하고 原價를 超過하는 部分은 필요한 交通施設整備의 財源의 一部에 充當하는 制度를 檢討할 필요가 있다.

이와 동시에 우리나라에서 現在 實施하고 있는 通勤·通學定期割引制度는 交通施設原價나 使用者負擔 등을 감안하여 合理的인 水準으로 再調整할 필요가 있다고 생각한다. 그 대신 日本에서 現在 實施하고 있는 身體障害者割引制度和 戰爭遺族割引制度의 導入을 檢討할 필요가 있다고 생각한다. 우리나라에서는 원호대상자에 대한 鐵道特級 50%割引(그 이하는 無料)制度가 있으나 遺族割引制度가 導入되어 있지 않다.

日本の 通勤·通學定期割引은 通勤의 경우 1個月이 50~60% 割引, 3個月이 52~66% 割引, 6個月이 60~68% 割引되고 있고 通學의 경우는 1個月이 68~88%, 3個月이 70~89%, 6個月이 72~90% 割引되고 있다. 이외에도 學生割引制度로서 特定學校의 學生이 片道(one way) 100km을 乘船車하는 경우 普通運賃을 20% 割引하고 있다. 그러나 이러한 과대한 割引制度는 交通部門의 經營에 過대한 負擔을 주기 때문에 割引率을 30% 程度로 抑制하는 것이 合理的이라고 主張하는 交通專門

7) Gwillian K.M., Mackie P.J., *Economics and Transport Policy*, London, 1975, p.59.

가가 늘고 있다.

貨物料金の割引制度에 있어서는 消費物資의 政策等級割引이나 公共政策割引이 檢討되어야 한다고 생각한다. 日本의 경우 政策等級割引制度(1966年 3月 等級改正)를 實施하여 社會生活上 필요불가결한 消費物資나 이에 準하는 物資를 公共的 見地에서 基準等級(3等級)보다 引下시켜서 4等級으로 하고 있다. 즉 政策等級割引의 對象品目は 米穀, 生鮮, 야채 등 61個 品目이며 割引率は 10%이다.

또한 公共政策割引(1966年 運賃改正에서)은 이외에도 대폭 引上이 豫想되는 物資에 대하여도 그 引上幅에 있어서 特別한 割引措置를 行하고 있다. 즉 公共政策割引의 對象品目は 米穀, 生鮮, 야채 등 63個 品目이며 割引率は 平均 8.3%이다.

이러한 點을 감안하여 우리나라에서도 現在 實施되고 있는 輸出貨物(특히 鑛石 등)의 割引制度 以外에 生活物資의 政策等級割引 등을 公共的인 見地에서 檢討할 필요가 있다고 생각된다.

## Ⅶ. 結 論

交通運賃을 決定하는 데 있어서는 交通利用者保護의 觀點에서 不當한 利潤追求를 억제하고 동시에 交通企業 및 機關이 事業의 건전한 發展을 지속할 수 있도록 適正한 運賃을 설정하여야 한다. 이러한 目的下에서 不當한 運賃

의 差別的 取扱을 禁止, 排除하기 위하여 各種運賃政策上 規制를 검토하여야 한다.

美國에서는<sup>8)</sup> 政府의 直接規制가 資源配分の 効率化 등 본래의 目的에 대하여 有効하게 기능하고 있는가, 各種의 運賃規制가 社會에 어느 정도의 便益을 초래하고 어느 정도의 原價를 課하고 있는가 등 規制의 効率에 對하여 조사하여 聯邦, 州의 規制에 競爭制限的인 영향을 감소시키는 구체적인 方策을 연구하고 있다. 다시 말하면 運賃政策上의 規制는 交通市場의 競爭狀態의 變化에 따라 社會的 費用이 가장 작고 交通手段 利用者가 安心하고 납득할 수 있는 方向으로 規制의 採擇이 검토되어야 한다.

우리나라의 運賃制度에서는 原價主義運賃政策을 실시하여 온 結果 適正한 交通施設의 整備가 이루어지지 못하였으므로 앞으로는 從來와 같은 原價主義一邊倒의 決定基準을 탈피하고 運賃對策의 彈力的인 運用을 도모하여야 할 것이다. 이를 위해서는 利用者가 높은 價値를 設定하고 需要가 集中되는 交通서비스에 대하여서는 이에 適合한 運賃을 課하고 需給을 調整하여 原價를 上廻하는 超過部分은 交通施設整備의 財源에 充當시키는 運賃制度를 確立할 필요가 있다. 다시 말하면 앞으로의 交通運賃體系는 各 輸送手段間의 競爭을 통하여 效率的인 輸送體系의 形成을 促進하는 것을 기본적인 目的으로 하여야 할 것이다.

그러므로 輸送部門의 核心的인 存在인 鐵道 輸送運賃의 硬直的인 運賃制度를 改善시키고 從來의 原價主義 決定基準 이외에 다른 輸送手段과의 競爭關係나 營業實績이나 旅客, 貨物需要의 增減을 加味한 彈力的인 運賃制度를 確立하여야 할 것이다.

8) 岡野行秀編, 前掲書, p.209, 永田元也・細田繁雄, 『交通經濟學』, 稅務經理協會, 1975, p.114 및 *Economic Report of the President*, Chap. 5, *Government Regulation*, 1975 참조.



특히 앞으로 輸出의 擴大에 따라 대폭적으로 增加될 貨物運賃에 있어서는 輸送品目, 輸送經路, 輸送量, 貨物の 形態 등을 고려한 탄

력적인 運賃制度의 導入이 시급하다고 생각된다.

### ▷ 參 考 文 獻 ◁

交 通 部, 『公路部門 業種別運賃 및 料金表』, 1979. 5. 1.  
\_\_\_\_\_, 『交通運賃 現況』, 1980. 4. 30.  
\_\_\_\_\_, 『一般貨物船 運賃規程』, 1979.  
\_\_\_\_\_, 『一般貨物船 運賃規程과 沿岸小型貨物船運賃規程』, 1979.  
林 浩 奎, 『韓國의 流通經濟構造』, KDI, 1980.  
鐵 道 廳, 『鐵道運賃表』, 1980. 1. 10.  
韓國海運組合, 『船舶運賃規程集』, 1979.  
岡野行秀編, 『交通의 經濟學』, 有斐閣選書, 1980.  
日本物流管理協議會編, 『物流用語辭典』, 日本工業新聞社, 1976.

日本綜合研究所編, 『輸送의 知識』, 日本經濟新聞社, 1975.  
交通日本社, 『貨物運賃과 各種料金表』, 1972.  
運輸省監修, 『わが國の總合交通體系』, 運輸經濟研究センター, 1971.  
永田元也, 細田繁雄, 『交通經濟論』, 稅務經理協會, 1975.  
交通日本社, 『貨物運賃과 各種料金表』, 1972.  
Gwilliam, K.M., P.J. Mackie, *Economics and Transport Policy*, London, 1975.  
Pegrum, Dudley F., *Transportation: Economics and Public Policy*, 1963.