

## 서울 지하철의 운임제도 개선방안

## The Improved Device of Seoul Subway Fare System

이태식\* · 이동욱\* · 전영준\*\* · 권오철\*\*\* · 정종기\*\*\*\*

Tai Sik Lee · Dong Wook Lee · Young Joon Jun · Ou Chul Kwon · Jong Ky Chung

## Abstract

Subway widely used as a major mean of public transportation both at home and abroad contributes to ease chronic traffic congestion in cities. However, subway operating expense is expected to increase continuously because subway requires vast amount of money at the construction stage, huge sum of maintenance cost is spent during operation, and passenger needs for more convenient facilities is increasing. on the contrary to enormous operating expenses, fare that is occupying most of operating income doesn't come up to its prime cost causing chronic operating deficit. It is urgent to prepare fare system improvement measures to increase operating income in order to resolve financial difficulty of a subway operating organization. Therefore, the current study analyzed present condition and problems of subway fare system, and suggested improvement measures such as improvement of fare adjustment procedure, improvement of free-ride system, diversification of ticket, etc.

**Keywords** : Fare System(운임제도), Free-Ride System(무임승차제도), Operating Income(운영수입)

## 1. 서론

지하철은 대량수송 뿐만 아니라 정시성, 안전성, 친환경성 등의 장점으로 인해 국내의 주요 대도시의 대중교통수단으로 선호되고 있으며 만성적인 도시 교통난 완화에 크게 기여하고 있다.

그러나 지하철 건설은 막대한 초기 건설비용뿐만 아니라, 운영과정에 있어서도 막대한 장비의 유지보수 비용이 지출되고 있으며, 소득증가 및 의식수준 향상으로 승객 편의시설 확충에 대한 요구가 날로 증대되고 있어 앞으로 운영비용이 날로 증가될 전망이다.

이와 같은 과다한 운영비용의 지출에 반해 운영수입의 대부분을 차지하고 있는 운임은 수송원가에도 훨씬 못 미치는 수준에 그치고 있어 국내의 모든 지하철은 만성적인 운영적자를 벗어나지 못하는 수준이다. 따라서 지하철 운임은 운

수수입으로 운영기관이 정상적인 운영을 지속할 수 있는 수준으로 책정되어야 하나 물가에 악영향을 미치게 되는 것뿐만 아니라, 운임 결정 과정에서도 수요자인 시민단체들의 반발 등 합의 도출에 많은 애로요인이 상존하고 있는 실정이다.

따라서 지하철 운영기관의 재정적 어려움을 해소하기 위해서는 운영수입의 대부분을 차지하고 있는 운수수입의 증대를 유도할 운임제도의 개선방안 마련이 시급한 실정임으로 지하철의 운임제도에 대한 현황과 문제점을 분석하여 운임조정절차 개선, 무임승차제도 개선, 승차권 종류의 다양화 등을 검토하고자 한다.

## 2. 지하철 운임제도 현황

## 2.1 운임제도의 종류

지하철 운임제도는 균일제, 구역제, 거리비례제 등이 있다. 표 1은 각 운임제도별 정의 및 장점, 단점, 운영현황 등을 나타내었다.

## 2.2 서울지하철 운임제도

## 2.2.1 운임제도 변천

우리나라의 경우 도시별로 운임제도를 조금 달리하고 있

\* 책임저자 : 정회원, 한양대학교 토목환경공학과 연구교수

E-mail : dwlee@hanyang.ac.kr

TEL : (031)400-4108 FAX : (031)418-2974

\* 정회원, 한양대학교 토목환경공학과, 교수

\*\* 비회원, 한양대학교 토목공학과, 석사과정

\*\*\* 비회원, 서울메트로 지원관리처 처장

\*\*\*\* 비회원, 서울메트로 지원관리처 계약팀장

표 1. 지하철 운임제도 비교

구분	요금구조	장점	단점	운영현황
거리비례제	일정거리 단위로 구간을 설정, 구간수에 비례하여 운임가산	운임산출의 공정성이 가장 큼	구간의 경제역간 통행자 운임부담 격차가 큼	국철(런던), 철도공사, 수도권 지하철
구역제	운임 적용지역을 몇 개의 구역으로 구분, 구역마다 단위운임을 정하고 여객이 통과한 구역 수에 따라 운임가산	정기권 제도, 대중교통환승요금제 시행 용이	운임부담의 불공평 존재 및 구역확정의 어려움 (불리한 주민 반발)	SNCF사의 RER(파리), LUL사의 지하철(런던)
균일제	운임지역 전지역을 운송거리에 관계없이 동일운임 적용	역무시설, 인력절감 가능 및 도시교통에 최적	운송기관의 수입확보에 부적절, 단거리 여객 불만	RATP사의 METRO(파리), BVG사의 U-bahn(베를린), 지하철(뉴욕)

으나 운임수준은 운영기관별 수송원가의 차이를 감안하지 않고 지하철 운영기관 모두 동일금액을 적용하고 있다.

서울지하철 운임은 1974.8~1985.10까지 거리비례제(임율×거리)를 적용하였으나 1985년 지하철 3,4호선과 수도권 전철의 추가개통에 따라 역수가 크게 증가되어 모든 역 구간별 상비 승차권의 설비가 불가능하고 장거리 승객의 운임 부담이 커짐에 따라 거리비례제를 구역제로 변경 시행하였다. 1985.10~2004.6까지는 이동구간제 및 구역제를 병행하였으나 이 또한 일부구간에서는 단거리 이용승객이 장거리 이용승객보다 운임을 많이 지불하는 문제가 있었다.

2004.7~현재는 거리비례제로서 지하철과 버스 환승 시에는 통합거리 비례제를 적용하고 있다.

2.2.2 여객운임 조정현황

1974.8.15 지하철 1호선 최초 개통시 기본운임은 30원이

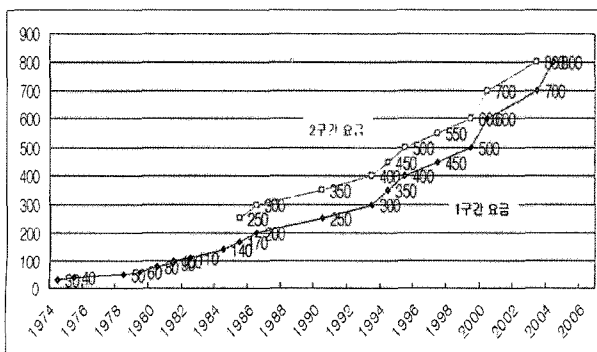


그림 1. 연도별 여객운임 조정현황(1,2구간)

였으며 그 후 단계적 인상을 통하여 현재는 기본운임이 800원에 이르고 있다. 1974년부터 현재까지의 여객운임 조정현황은 그림 1과 같다.

2.2.3 지하철 무임수송제도

지하철 무임수송은 노인복지법, 장애인복지법, 국가유공자 예우 및 지원에 관한 법률, 5.18민주유공자 예우에 관한 법률 등 관련법령에 의하여 시행되고 있으며, 무임수송의 근거 및 대상은 다음과 같다.

표 2. 지하철 무임수송제도의 근거 및 적용 대상

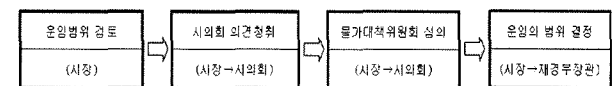
적용 근거	적용 대상
노인복지법 제26조	65세 이상 노인
장애인복지법 제27조	장애인 및 중증장애인 동행자 1인
국가유공자 예우 및 지원에 관한 법률 제66조	전상군경, 공상군경, 4.19혁명 부상자, 공상공무원, 특별공로 상이자 및 상이1급 동행자 1인
5.18민주화유공자 예우에 관한 법률 제58조	민주화운동 부상자

2.3 지하철 운임제도 조정절차

지하철 운임조정은 도시철도법 제15조 2, 동법 시행령 제19조 2, 공사설치 조례 제14조의 3, 공사 정관 제8조 및 이사회 운영규정 제7조 15호를 근거로 하고 있다.

조정절차는 1단계로 운임범위 검토 및 협의결정을 거쳐 2단계로 운송기관간 사전 협의 및 신고를 마친 후 시행하게 되어 있으며 단계별 절차는 아래와 같다.

- 1단계(시·도지사): 운임범위 검토 및 협의 결정



- 2단계(운송기관장): 운송기관간 사전협의 및 신고, 시행

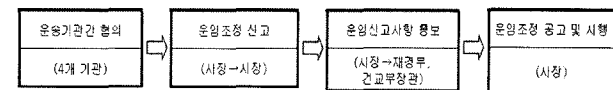


그림 2. 운임제도 조정절차

3. 지하철 운임제도 개선방안 검토

3.1 서울메트로(구 서울지하철공사) 경영실태<sup>1)</sup>

3.1.1 승객 수송실적 추이

서울메트로의 전체 수송인원은 서울시 인구의 감소, 주5

1) 서울메트로의 경영실태 자료 분석을 통해 지하철 운임제도의 필요성을 검토해 보고자 함.

표 3. 연도별 서울메트로의 영업수익과 수송실적 (단위 : 천명, 억원)

구 분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	
영업수익	6,667.50	6,771.51	7,560.17	8,022.36	8,392.65	
수송실적	승차인원	10,574.71	10,698.21	10,555.35	10,926.61	10,639.58
	운수수입	5,782.19	5,796.35	6,382.34	6,593.77	7,144.84
	수입대비 %	86.7	85.5	84.4	82.1	85.1

일제의 실시확산, IT산업 발달에 따른 재택근무 증가, 역세권 개발정책 등으로 승객 증가요인이 거의 고착화 되어 매년 1% 이내로 증감하고 있으나 향후 행정도시 건설, 수도권 개발억제 등으로 인한 수도권 인구감소에 따라 지하철 이용 승객은 줄어들 것으로 전망된다.

운송사업의 특성상 지하철 운영기관은 승객을 수송하고 대가로 받는 운수수입이 주요수입원으로, 2005년 기준 공사자체 영업수입 8,392억원 중 운수수입이 7,144억원으로 85.1%를 점유하고 있다.

3.1.2 부채 및 경영적자 현황

서울메트로에서 운영하고 있는 1~4호선은 총 건설비 2조 3,926억원 중 73.6%에 해당되는 1조 7,602억원을 차입금으로 조달하였으며, 이후 매년 막대한 원리금 상환과 2~4호선 연장구간 추가건설비(5,735억원), 전동차 증차(1,288량/6,294억원) 및 역사냉방 등 서비스(환경) 개선에 투자된 소요재원을 대부분 차입금으로 조달하여 부채가 계속 증가하였다.

또한 2005년 1인당 수송원가는 911원이나 평균운임은 672원(73.7%)으로 1인당 239원의 적자가 발생하고 있으며 노인, 장애인 등에 대한 무임수송액 부담이 경영적자의 주요인으로 작용하고 있다.

3.1.3 지하철 건설·운영비 지원현황

지하철 1~4호선은 총 건설비 2조 3,926억원 중 26.4%에 불과한 6,324억원을 지원(국고 2.7%, 시비 23.7%) 받았으

표 4. 연도별 서울메트로 부채(차입금)규모 (단위 : 억원)

구 분	건설시	2002년	2003년	2004년	2005년
차입금	17,602	29,034	25,747	24,731	22,775
이자비용	-	1,664	1,562	1,240	1,115
누적결손금	-	△46,073	△48,763	△50,290	△51,107

표 5. 연도별 서울메트로 경영적자규모 (단위 : 억원)

구 분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년
경영적자	△3,488.5	△3,637.8	△2,689.6	△1,527	△817.2

표 6. 국내지하철 건설비 지원률 (단위 : %)

구 분	서울 메트로	도시철도	부산 지하철	인천 지하철	대구 지하철	
지원	소 계	26.4	73.9	61.2	69.3	55.2
	국 고	2.7	23.3	33.1	49.8	37.7
	시 비	23.7	50.6	28.1	19.5	17.5
부 채	73.6	26.1	38.8	30.7	44.8	

며, 나머지 73.6%에 해당되는 1조 7,602억원을 부채(차입금)로 조달하였다.

그러나 국내 타 공사의 지원경우를 보면 도시철도공사 73.9%, 부산지하철 61.2%, 인천지하철 69.3%, 대구지하철은 55.2%를 지원함으로써 국내 지하철간에도 지원률에 차이가 많아 형평에 맞지 않고 있다.

또한 감사원에서 지하철 안전관리실태 감사결과 처분요구(2003.9.22)시 「정부는 국가의 사회복지 정책들을 추진하면서 국고 지원없이 도시철도 운영기관에 사업비를 부담시키고 있으므로 무임수송 비용의 일부라도 국고에서 지원하는 방안을 강구」할 것을 건설교통부에 통보 하였으나 정부는 서울시를 제외한 4개 광역시 지하철에 대해서만 지원확대 방침을 수립함으로써 상대적으로 지원률이 가장 낮은 서울메트로에는 재정적으로 어려움을 겪을 수밖에 없는 실정이다.

3.1.4 안전시설 투자비 증가

지난 대구지하철 화재사고 이후 시민의 안전의식은 더욱 고조되었으며 지하철개통 이후 20~30년이 경과된 시설 및 설비의 노후화, 스크린도어를 비롯한 안전설비 미비로 인한 운전장애 및 사상사고 등이 빈발하여 시설개선이 시급한 실정이다.

시민이 피부로 체감할 수 있을 정도의 시설개선을 위해서는 서울메트로의 경우 2007년까지 행정명령으로 이행토록 한 소방안전대책 사업비 1조 353억원을 포함하여 2008년까지 총 2조 8,240억원이 소요될 것으로 전망되고 있으나 정부는 소방안전대책 사업비 중 전동차 내장재 교체비 1,918억원의 40%인 767억원만 지원하고, 나머지는 운임인상 등을 통해 해결토록 지시하였다. 그러나 운임의 일시 현실화는 시민의 부담을 감안할 때 현실적으로 한계가 있으며 서울시에서도 건설부채, 전동차 내장재 교체비, 정부정책에 의한 투자비(장애인 및 노약자 편의시설 등 일부)를 지원하고 있어 추가지원은 어려운 실정이다.

3.2 서울지하철 운임제도의 문제점

3.2.1 수송원가 이하의 운임수준

정부나 지방자치단체는 교통문제 해결을 위해 지하철 건

설을 추진하였으나 지하철 건설 및 운영에 소요되는 국고 및 지방비의 재정적인 지원이 상당히 미흡하다.

이러한 막대한 건설투자비(Construction Cost)에 대한 금융비용의 과다한 지출과 수입의 대부분을 차지하고 있는 운수수입이 영업비용에도 미치지 못하는 수준으로 지하철의 누적적자는 계속 심화되고 있다.

따라서 저렴한 지하철 운임을 영업원가 보전 수준으로 현실화하는 것이 운영기관으로 계속성을 유지할 수 있는 대안이지만 대부분의 지하철 이용승객이 서민층일 뿐만 아니라 지하철 운임인상이 물가에 영향을 미친다는 점을 감안할 때 영업원가 보전 수준으로 운임을 일시에 현실화 할 수 없는 어려움이 내재되어 있다.

**3.2.2 무임수송으로 운수수입 감소**

정부의 사회복지 정책의 일환으로 시행하고 있는 노인, 장애인, 국가유공자 등 무임수송인원은 매년 10%이상 크게 증가하고 있으며 2005년도 기준 무임승객이 전체승객의 10.9%로 115,657천명(1일 316.8천명)이 지하철을 무임(1,041억원 상당)으로 이용하고 있다.

또한 인구의 고령화에 따라 무임수송인원은 매년 10% 이상씩 증가하여 향후 5년후인 2009년도에는 전체 수송인원의 16.4%인 하루 48만명 정도 이용하여 연간 1,900여억원의 운임손실이 예상된다.

표 7. 연도별 무임승객 및 무임수송금액(서울메트로)

년 도	무임승객(백만명)			무임수송금액(억원)		
	수송인원	무임승객	비 율	무임금액	보조금	비 율
1999	1,005.1	60.1	6.0%	299.8	208.8	70%
2000	1,049.9	69.4	6.6%	371.5	203.1	55%
2001	1,057.4	79.3	7.5%	476.0	183.2	38%
2002	1,069.8	87.9	8.2%	527.6	242.9	46%
2003	1,055.3	97.4	9.2%	665.6	248.0	37%
2004	1,072.6	107.8	10.1%	865.6	0	0%
2005	1,063.9	115.7	10.9%	1,040.9	0	0%

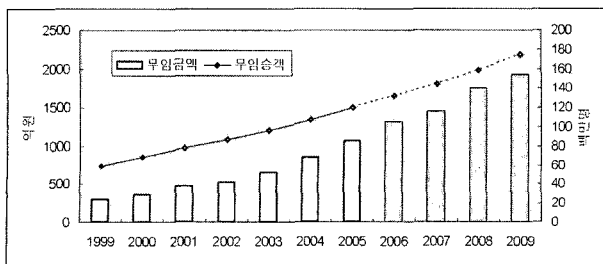


그림 4. 연도별 무임승객 및 무임수송금액 및 향후 전망

무임수송에 대한 정부의 보조금은 1998년도부터 2003년까지는 서울시에서 운임손실액의 일부를 지원하였으나, 2004년부터는 지원이 중단되어 경영적자를 가중시키고 있다.

무임손실액 경영적자 점유율을 살펴보자면, 무임수송에 따른 운임손실액이 경영적자에 차지하는 비율은 매년 늘어나는 추세이며 2005년도의 경우 무임손실액은 1,040.9억원으로 경영적자 817.2억원의 127.4%를 차지하고 있다.

**3.2.3 단순한 승차권 제도**

서울지하철의 승차권제도는 외국지하철에 비하여 종류가 단순하여 지하철 운영기관 입장에서는 기기설비 및 수송실적 관리측면에서 운영이 용이한 면이 있으나 승객들의 입장에서는 지하철 이용목적에 따라 선택할 수 있는 승차권이 적어 불편한 점이 있다.

그러나 외국지하철은 외국관광객이나 일반시민이 선택하여 이용할 수 있는 다양한 승차권 제도를 운영하고 있다.

**4. 지하철 운임제도 개선방안**

지하철 운임제도 개선 방안으로는 첫째 수송원가 수준의 운임조정, 둘째 무임승차제도 개선, 셋째 승차권 종류의 다양화를 들 수 있다.

**4.1 수송원가 수준의 운임조정**

현행 지하철 운임조정 체계상 지방자치단체장인 시·도지사가 위임권을 가지고 있고 민간위원이 1/2이상 참여하게 되어있는 운임조정위원회의 심의를 거쳐야 하는 법적, 제도적 경직성이 있다.

표 8. 국내외 주요 승차권 제도

구 분	승 차 권 제 도
서 울	보통권(일반, 학생), 정기권, 교통카드(선급, 후급), 우대권
동 경	통근·통학정기권, 회수권(보통회수권, 시차회수권, 할인회수권), 일일권, 동경프리티켓, S.F 메트로카드
파 리	교외권(보통권, 할인권), 장애인(지하철 버스공용, 초·중고·대학생용, 1주일권), 사회권, 할인권
런 던	보통권, 회수권, 트래블카드(1일승차권, 주말승차권, 가족승차권, 정기권, 청소년카드, LT카드)
뉴 욕	1회권, 일반 메트로카드(충전식), 무제한 메트로카드(충전식), 일일권(버스, 지하철), 일주일권(버스, 지하철), 30일권(버스, 지하철), 일주일권(지하철, 버스, 직행버스), 30일권(지하철, 버스, 공항열차)
독 일	일반권(일반, 할인), 1회용권, 30시간권(1인권, 복수권), 정기권(1주일권, 1개월권, 1년권), 정기할인권(1개월권, 1년권), 지역간 철도 환승권

표 9. 수도권 지하철 운영기관별 수송원가 및 평균운임(2004년 기준)  
(단위 : 원)

구 분	한국 철도공사	서울 메트로	도시 <sup>c</sup> 철도공사	인천 지하철
수송원가	906	901	1,293	1,648
평균운임	777	615	655	487
적 자	△129	△286	△638	△1,161

특히 이러한 제반 운임 조정과정에서 도시철도사업 운영자가 제외되어 있는 문제들로 인해 운영기관의 재무상태와 원가수준을 감안한 운임조정은 불가한 상황이다.

그러나 지하철 시설유지 보수 및 승객수송 등의 업무를 수행하는데 소요되는 비용 조달을 위해서는 운영기관 수입의 대부분을 차지하고 있는 운임이 영업비용과의 균형이 유지될 수 있도록 수송원가 기준으로 운임을 조정하고 부실한 영업정책에 대하여는 그 결과에 대한 책임을 묻도록 하는 것이 적절하다.

따라서 지하철 운영기관에서는 매년 전년도 수송원가와 평균운임을 공표하고 시의회 및 물가대책 위원회에서는 운영기관의 자료를 검증한 후에 운임의 범위 결정자는 평균운임이 수송원가 수준이 되도록 운임의 범위를 결정하는 방법으로 개선방안을 검토할 수 있다.

또한, 수도권 전철구간에서는 연락운송 관계로 4개 운영기관 모두 동일한 운임수준이 되어야 한다. 하지만 지하철 운영기관별 건설비와 영업비용, 수송인원 및 영업수입의 차이가 있어 수송원가와 평균운임의 차이가 크게 발생하고 있다.

따라서, 운영기관별로 수송원가의 차이에 대해서는 4개 기관의 평균 수송 원가를 감안하여 운임수준을 결정하고 이로 인하여 적자범위가 큰 운영기관에는 정부나 지방자치단체에서 운영보조금을 지원하는 방안을 강구할 수 있다.

#### 4.2 무임승차 제도 개선

지하철 운영기관은 최소한의 유지를 위해 주 수입원인 운임이 운영비용을 보전할 수준은 되어야 하나 노인 등의 무임승차 제도로 인해 운임의 상당 부분이 감소하여 지하철 운영기관에 막대한 재정손실을 초래하고 있다.

그럼에도 이에 상응하는 보전조치는 이루어지지 않고 있으며 무임승차 제도 시행으로 인한 역무량 증가로 추가비용은 계속 늘어나고 있는 실정이다.

또한 지하철은 100% 무임제도를 시행하고 있는 반면 버스, 택시 등 다른 대중교통수단은 시행조차 하지 않는 곳도 있어 이 부분에 대한 형평성의 문제도 꾸준히 제기되고 있다.

따라서 이와 같이 많은 문제점을 안고 있는 무임승차 제

도에 대해 다음과 같은 개선방안 마련이 필요하다.

##### 4.2.1 중앙정부의 손실분 보전

국가 복지정책의 일환으로 시행하고 있는 무임승차 제도에 따른 지하철 운영기관의 운임 손실분은 국가가 전액 부담하는 것이 원칙이다.

무임승차 제도 폐지 또는 무임 손실분 국가보전을 위해서는 관련법령(도시철도법 등) 개정이 선행되어야 한다.

##### 4.2.2 우대승차권을 전자 노인복지카드 발급

역무설비가 자동화 및 전산화로 구축되어 있는 지하철 운영기관의 승차권이 대부분 교통카드로 운영되고 있음에도 불구하고 무임승차권 교부를 위해 대표소를 설치, 운영함에 따라 막대한 인건비 및 승차권 제작비를 추가로 부담하고 있는 실정이다.

따라서 정부에서는 경로우대증 등 해당 신분증을 전국적으로 호환 사용할 수 있는 전자카드 형태로 교체 발급이 필요하다. 카드발급 비용의 문제가 있으나 현재 교통비를 지급하는 구좌를 개설하고 있는 금융기관에서 통일적인 형태의 전자 노인복지카드를 발급하도록 하는 것이다.

전자 노인복지카드의 발급은 단순한 교통수단의 지급수단 뿐만 아니라 장기적으로 다양한 노인 복지서비스를 제공할 수 있는 인프라기능을 할 수 있을 것으로 판단된다.

##### 4.2.3 지하철 무임대상자의 연령 상향조정

지하철 무임승차에 따른 정부의 비용을 줄이기 위하여 현재 65세 이상으로 되어있는 무임승차 대상 연령을 상향조정하는 방안을 검토할 수 있다.

이를 시행하기 위해서는 타 교통수단과의 형평성 문제를 보완하는 측면이 검토되어야 하며 이러한 조정방안 역시 정부가 나서서 법적, 제도적 장치의 변경을 선행해야 할 것이다.

#### 4.3 승차권 종류의 다양화

서울지하철은 수도권 전 구간과 통합한 거리비례제를 채택하여 1회권, 정기권, 학생정액권, 교통카드 등 승객의 선택 폭이 적은 단조로운 승차권 제도를 운영하고 있다.

그러나 외국지하철은 승차권을 1회권, 1~3일권, 1주일권, 1개월권, 통근·통학정기권, 정액권, 교외권, 메트로카드 등 외국관광객이나 일반시민이 선택하여 이용할 수 있는 다양한 승차권 제도를 운영하고 있다.

따라서 서울지하철에서도 승객편의 제고, 수송수요 및 운임수입 증대효과, 타운영기관(도시철도공사, 한국철도, 인천지하철 등)과의 합리적인 운임정산 문제, 버스와와의 정산체

계, 역무자동화기기 개선 등 관련분야에 대한 종합적인 분석과 외국의 승차권제도를 참고하여 다양한 승차권의 개발을 검토할 필요가 있다.

## 5. 결 론

지하철은 대도시 교통체계의 핵심 교통수단으로 우리나라와 같이 인구밀집도가 큰 지역에서는 교통문제 해결에 매우 효율적인 수단이다.

그러나 과도한 지하철 건설비로 인한 부채규모 증가와 운영과정에서의 과도한 운영비용 발생으로 인해 국내 지하철 운영기관은 대부분 재정적 어려움을 겪고 있으며 이의 해소 방안 마련이 시급한 실정이다.

특히 운영수입의 대부분을 차지하고 있는 운임은 영업원가에 훨씬 못 미치는 수준에 그치고 있고 현행 운임제도 및 운임체계상의 불합리한 점 등으로 인해 이 부분에 대한 운임제도 개선이나 운임인상을 통한 운수수입의 증대가 필요하다는 공감대가 형성되고 있다.

따라서 본 논문에서는 현행 지하철 운임제도 전반에 관한 문제점을 개선하고 이를 실제 운영에 접목할 수 있도록 다음과 같은 대안을 제시하고자 한다.

첫째, 지하철 운임조정시 운임의 적정수준을 유지하기 위하여 지하철 운영기관에서는 매년 전년도 수송원가와 평균 운임을 공표하고 시의회 및 물가대책위원회에서는 운영기관의 자료를 검증한 후에 운임의 범위 결정자는 평균운임이 수송원가 수준이 되도록 운임의 범위를 결정하는 방법으로 개선방안을 검토하여야 한다.

둘째, 무임승차제도는 그 손실분을 국가가 보전해주어야 하며 이러한 국가복지 정책은 국가의 몫이라는 분명한 인식이 필요하다고 본다. 아울러 현재와 같은 우대승차권을 노

인 복지카드로 대체 발급해주는 방법과 지하철 무임대상자의 연령을 상향조정하는 것도 검토하여야 한다.

셋째, 지하철 승차권의 다양화 검토가 필요하다. 서울지하철은 승객의 선택 폭이 적은 단조로운 승차권 제도를 운용하고 있는 반면, 외국지하철에서는 승차권을 관광객이나 일반시민이 자유롭게 선택하여 이용할 수 있는 다양한 승차권 제도를 운용하고 있다. 따라서 서울지하철에서도 다양한 승차권의 개발을 검토할 필요가 있다.

넷째, 운임인상 이전에 원가절감 등 자구노력을 지속적으로 기울여 나가야 한다. 구조적인 부분과 인력적인 부분에 대한 직무분석을 통해 인력을 재배치함으로써 인건비 절감 등의 원가절감 노력이 선행되어야 한다.

지하철 운임제도의 개선방안에 대한 검토결과 수송원가 수준의 운임조정, 무임승차 손실분 보전, 지속적인 운임인상 등을 통해 수입증대 효과는 큰 반면 이에 따른 승객의 감소나 물가 상승 등의 부작용은 미미할 것이다.

따라서, 이러한 운임제도 개선방안에 대한 검토결과는 지하철 운영기관의 만성적인 운영적자로부터 재정여건을 호전시키고 나아가 지하철 건설촉진과 함께 지하철 이용률을 높여 시민 복지증진에 크게 기여할 수 있을 것으로 판단된다.

## 참 고 문 헌

1. 고종하(1999), "지하철 여객운송규정 해설", 지수회, pp.81.
2. 서울지하철공사(2005), "2005년도 지하철 수송계획" pp.190.
3. 서울지하철공사(2005), "2004년도 지하철 경영분석" pp.22-76.
4. 석재은, 정경희, 김용하, 이윤경(2005), "노인 교통이용 등 요금제도 연구", 보건복지부, pp.46-54.
5. 서울지하철공사(2004), "중장기 경영계획", pp.112.