

도시철도 무임수송 손실에 따른 국비 지원 촉구 건의안

(김지향 의원 발의)

의안 번호	1975
----------	------

발 의 년 월 일: 2024년 08월 07일
발 의 자: 김지향 의원(1명)
찬 성 자: 김경훈, 김길영, 김원태, 김태수, 김혜영, 남궁역, 박춘선, 유만희, 윤기섭, 이종태, 이희원, 장태용, 최민규, 허 훈, 홍국표, 황철규 의원(16명)

1. 주문

- 국가적 복지정책 기조에 따라 시작된 도시철도 무임수송제도는 교통 복지 측면에서 많은 사회적 효용이 있음에도 도시철도 운영기관의 재정적자를 더욱 가중시키는 원인이 되고 있어 해결이 필요한 상황임.
- 특히, '25년에는 65세 이상 인구 비율이 전체 인구의 20.6%에 육박해 초고령사회 진입을 앞두고 있고 무임수송으로 인한 재정 손실은 감당할 수 없는 수준에 이른 만큼 무임수송에 따른 손실비용을 국가적인 차원에서 보존해 줄 것을 촉구하고자 하는 것임.

2. 제안이유

- 서울도시철도는 대중교통의 근간이자 교통·경제적 측면에서 필수적인 역할을 담당해 왔으나 현재는 노후화된 시설물 개선과 노후전동차 교체를 위한 막대한 자원 마련에도 어려움을 겪고 있는 상황임.
- 실제 지하철 개통 후 40년이 지난 일부 역사들은 천장 마감재가 내려앉고 형광등에 불도 들어오지 않으며, 냉난방 시설은 갖추지도 못하였음에도 부족한 재원을 이유로 개선에 진척이 없는 상황임.

- 노후전동차 교체의 경우는 과거 정부 등이 예산 부족을 이유로 전동차의 내구연한에 대한 규정을 바꾸면서 전동차의 운영기간이 늘어남에 따라 80년대 제작된 차량이 아직도 운행되고 있음.
- 이러한 문제들은 시민의 안전 문제와 직결되는 사안이나 무임수송에 따른 재정부담으로 도시철도 노후시설 재투자를 더욱 어렵게 하고 있음.
- 특히, '84년 노인복지법 개정 등에 따라 65세 이상 고령자에게 지하철을 무료로 이용할 수 있도록 하는 무임수송제도는 서울시를 비롯한 전국 도시철도 운영기관의 재정부담을 증가시키고 있으며 작년 기준 전국 도시철도 운영기관의 총 무임손실액은 6,174억원에 이르나 국가재정의 지원은 전무한 상황임.
- 서울도시철도의 경우 '23년 기준 당기순손실은 5,173억이며 이중 무임수송에 따른 손실액은 3,663억원으로 대부분의 재정적자가 무임수송으로 발생하고 있어 국가재정의 지원은 더욱 절실한 상황이라 할 것임.
- 향후 '10년 후에는 전체 인구의 30%가 65세 이상 고령층으로 예측되고 있어 무임수송으로 발생하는 적자분에 대한 정부 차원의 무임수송 손실비용에 대한 지원은 반드시 필요한 바, 중앙정부와 국회에 무임승차 손실금에 대한 국비보전을 강력히 건의하고자 하는 것임.

3. 참고사항

- 가. 관계법령 : 「도시철도법」, 「노인복지법」, 「장애인복지법」, 「독립유공자 예우에 관한 법률」, 「국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률」 등

4. 이송처

- 국회, 대통령실, 기획재정부, 국토교통부 등

도시철도 무임수송 손실에 따른 국비 지원 촉구 건의안

서울도시철도는 대중교통의 근간이자 교통·경제적 측면에서 필수적인 역할을 담당해 왔으나 현재는 노후시설 개선과 노후전동차 교체를 위한 재원 확보에도 어려움을 겪고 있으며 이를 위해 향후 5년간 평균 약 8천억 원이 필요한 것으로 예측되는 상황이다.

이러한 재정적 어려움에 더해 '84년 노인복지법 개정 등에 따라 시행된 무임수송제도는 재정적자를 악화시키는 가장 큰 원인으로 지적되고 있으며, 서울시를 포함한 전국 도시철도 운영기관의 총 무임손실액은 6,174억원에 이른다.

특히, 서울도시철도의 경우 '23년 당기순손실은 5,173억이고 이중 무임수송에 따른 손실액은 3,663억원으로 당기순손실의 71%가 무임수송에 따른 손실액으로 국비 지원 없이 이를 해결하는 것은 불가능한 실정이나 국가개정 지원은 전무한 상황이다.

향후, 전체 인구에서 65세 이상 고령층이 차지하는 비율은 20.6%에 육박하여 우리 사회는 곧 초고령사회 진입을 눈앞에 두고 있어 무임수송으로 인한 손실 규모는 기하급수적으로 늘어나게 될 것이 자명한 사실이며 이제는 국가적인 차원에서 무임수송 손실액에 대한 지원정책 및 제도를 현실화시켜야 한다.

또한, 서울지하철은 개통 후 40년이 흐르면서 낡은 역사가 수십 곳에 달하며 일부 역사는 천장 마감재가 내려앉았고 형광등은 불조차 들어오지 않으며 냉난방 시설은 제대로 갖추지도 못하고 있는 상황이나 개선에는 하세월이다.

특히 시민 안전과 직결되는 노후전동차 교체 문제는 더욱 심각하다. 과거 정부가 예산 부족을 이유로 전동차의 내구연한 규정을 수시로 개정하면서 노후전동차의 사용기한을 연장함에 따라 1980년대 제작 차량이 여전히 도심을 달리고 있는 상황이다.

이는 결국 지하철을 이용하는 시민들의 안전 문제로 귀결되며 무임수송에 따른 재정적 부담과 손실은 노후화된 도시철도시설의 투자 비용 확보와 정상적인 사업추진을 어렵게 하는 만큼 무임손실비용에 대한 국가의 재정지원이 반드시 필요한 것이다.

따라서, 서울시를 비롯한 전국 지자체의 무임수송 손실비용 문제를 해소하고 국민들이 더 안전하고 편리한 지하철을 이용할 수 있도록 무임수송 손실비용에 대한 국비 지원을 강력히 건의하는 바이다.

2024. 08.

서울특별시의회 의원 일동