



제417회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

도시철도법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈도시철도 공익서비스비용 보상체계 마련〉

- 정준호의원 대표발의(의안번호 제2201343호)
- 민홍철의원 대표발의(의안번호 제2202268호)

2024. 8.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 각 현 준

목 차

I . 정준호의원 대표발의(의안번호 제2201343호)	1
1. 제안경위	1
2. 제안이유 및 주요내용	1
3. 참고사항	2
II . 민홍철의원 대표발의(의안번호 제2202268호)	3
1. 제안경위	3
2. 제안이유 및 주요내용	3
III . 검토의견	5
1. 도시철도 공익서비스비용 보상체계 마련	5
2. 도시철도 시설에 대한 비용지원 근거 마련	16
※ 참고자료	18

I. 정준호의원 대표발의(의안번호 제2201343호)

1. 제안경위

가. 제안자 : 정준호의원 등 15인

나. 제안일 : 2024. 7. 3.

다. 회부일 : 2024. 7. 4.

2. 제안이유 및 주요내용

현행 「노인복지법」, 「장애인복지법」, 「국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률」 등에서 규정하는 바에 따라 도시철도운영자는 65세 이상 노인, 장애인, 국가유공자 등에 대한 도시철도 운임을 감면하고 있고, 지방자치단체가 추진하던 무상교통 정책을 K-패스 도입 등으로 국가가 추진하고 있음.

그런데 고령화 등으로 인하여 인구구조가 급격하게 변화하고 있는 상황에서 도시철도 운임의 감면은 지방자치단체를 포함한 도시철도운영자에게 과도한 재정 부담이 되고, 이는 도시철도 서비스 품질의 저하로 이어질 염려가 있으므로 국가가 이에 대한 부담을 나눌 필요가 제기됨.

한편, 도시철도운영자가 재정 부담을 이유로 노후화된 도시철도시설의 유지보수 및 교통약자를 위한 편의시설 설치에 소극적일 경우 도시철도 이용자의 안전과 편의가 저해될 수 있어 이에 대한 정부의 지

원도 필요한 실정임.

이와 같이 도시철도운영자가 영리목적의 영업활동과 관계없이 국가 또는 지방자치단체의 정책이나 공공목적 등을 위하여 제공하는 서비스를 ‘공익서비스’로 규정하고 이에 대한 국가의 책임을 명확히 하고자 함.

이에 도시철도운영자가 국가 또는 지방자치단체의 정책이나 공공목적 등을 위하여 도시철도 운임을 감면할 경우 그 감면액 등에 대하여 교통시설특별회계를 통해 정부가 재정적 지원을 할 수 있도록 법적 근거를 마련하고 노후화된 도시철도시설의 교체에 대해서도 재정 지원을 할 수 있도록 함으로써 도시철도운영자인 지방자치단체의 재정 부담을 완화하고, 공익서비스의 지속가능성을 보장하려는 것임(안 제2조제12호, 제22조제7항, 제31조의2 및 제31조의3 신설).

3. 참고사항

이 법률안은 정준호의원이 대표발의한 「교통시설특별회계법 일부개정법률안」(의안번호 제1344호)의 의결을 전제로 하는 것이므로 같은 법률안이 의결되지 아니하거나 수정의결되는 경우에는 이에 맞추어 조정되어야 할 것임.

Ⅱ. 민홍철의원 대표발의(의안번호 제2202268호)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 민홍철의원 등 12인

나. 제 안 일 : 2024. 7. 26.

다. 회 부 일 : 2024. 7. 29.

2. 제안이유 및 주요내용

【제안이유】

현행 「노인복지법」, 「장애인복지법」, 「국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률」 등에서는 65세 이상 노인·장애인·국가유공자 등에게 공공시설 등의 요금을 감면할 수 있도록 하고, 해당 법률의 시행령에서는 감면할 수 있는 요금에 도시철도 운임을 포함하고 있음.

인구 고령화로 운임감면 대상이 가파르게 증가하고 있는 점, 노인 등에 대한 운임감면은 국가의 정책·공공목적을 위해 제공되는 공익 서비스인 점, 지방자치단체의 열악한 재정여건으로 운임감면이 실시되지 못하는 지역이 있는 점 등을 고려할 때, 도시철도 무임수송 비용을 국가에서 부담하는 등의 적극적인 대책이 마련될 필요가 있는 상황임.

이에 도시철도 무임수송 등 공익서비스의 제공으로 발생하는 비용

을 국가 또는 원인제공자가 부담하도록 하는 등의 규정을 마련함으로써 공익서비스의 지속가능성을 보장하는 한편 도시철도 서비스 수준의 향상에 기여하려는 것임.

【주요내용】

가. 노인 등을 위한 운임 감면 등 도시철도운영자의 공익서비스 제공으로 인해 발생하는 비용을 국가 또는 원인제공자가 부담하도록 함(안 제31조의2 신설).

나. 원인제공자는 도시철도운영자와 공익서비스비용의 보상에 관한 계약을 체결하여야 하며, 국토교통부장관은 공익서비스비용 산정 및 평가 등의 업무를 전문기관에게 담당하도록 할 수 있음(안 제31조의3 및 제31조의4 신설).

다. 관계 행정기관의 장이 운임 감면에 관한 법령을 제정·개정할 경우 국토교통부장관과 미리 협의하도록 함(안 제31조의5 신설).

Ⅲ. 검토의견

1. 도시철도 공익서비스비용 보상체계 마련

현행	정준호의원안	민홍철의원안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. ~ 11. (생략) <u><신설></u> <u><신설></u>	제2조(정의) ----- ----- -----. 1. ~ 11. (현행과 같음) 12. “공익서비스”란 도시철도운영자가 영리목적의 영업활동과 관계없이 국가 또는 지방자치단체의 정책이나 공공목적 등을 위하여 제공하는 <u>도시철도서비스</u> 를 말한다. 제31조의2(공익서비스비용의 부담) ① 국가는 도시철도운영자에게 공익서비스 제공으로 발생하는 비용(이하 “공익서비스비용”이라 한다)을 「교통시설특별회계법」에 따른 교통시설특별회계의 교통체계관리계정에서 <u>지원</u> 한다.	제2조(정의) ----- ----- -----. 1. ~ 11. (현행과 같음) 12. “공익서비스”란 도시철도운영자가 영리목적의 영업활동과 관계없이 국가 또는 지방자치단체의 정책이나 공공목적 등을 위하여 제공하는 <u>서비스</u> 를 말한다. 제31조의2(공익서비스비용의 부담) ① 도시철도운영자의 공익서비스 제공으로 발생하는 비용(이하 “공익서비스비용”이라 한다)은 국가 또는 서비스를 직접 요구한 자(이하 “원인제공자”라 한다)가 부담한다.

현행	정준호의원안	민홍철의원안
<신설>	② 국가가 부담하는 공익서비스비용의 범위는 다음 각 호와 같다. 1. 도시철도운영자가 다른 법령에 의하거나 국가정책 또는 공공목적을 위하여 도시철도운임을 감면할 경우 그 감면액과 환급액 2. 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 공익서비스 제공과 관련된 비용 제31조의3(공익서비스비용 산정·평가심의위원회) 국토교통부장관	② 원인제공자가 부담하는 공익서비스비용의 범위는 다음 각 호와 같다. 1. 도시철도운영자가 다른 법령에 따르거나 국가의 정책 또는 공공목적을 위하여 도시철도의 운임을 감면하는 경우 그 감면액 2. 도시철도운영자가 국가 또는 지방자치단체의 특수목적사업을 수행함으로써 발생하는 비용 ③ 제2항제1호에 따라 국가가 부담하는 공익서비스비용은 도시철도 운임의 감면을 규정한 법률을 소관하는 중앙행정기관의 예산으로 부담한다. ④ 공익서비스비용의 지급, 정산 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. 제31조의3(공익서비스 제공에 따른 보상계약의 체결) ① 원인제

현행	정준호의원안	민홍철의원안
	은 <u>공익서비스비용의 객관성과 공정성을 확보하기 위하여 필요한 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 공익서비스비용 산정·평가심의위원회를 운영하여 감면액 등 공익서비스비용의 산정 및 평가 등의 업무를 담당하게 할 수 있다.</u>	공자는 도시철도운영자와 <u>공익서비스비용의 보상에 관한 계약(이하 “보상계약”이라 한다)을 체결하여야 한다.</u> ② 제1항에 따른 보상계약에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 도시철도운영자가 제공하는 도시철도서비스의 기준과 내용에 관한 사항 2. 공익서비스 제공과 관련하여 원인제공자가 부담하여야 하는 보상내용 및 보상방법 등에 관한 사항 3. 계약기간 및 계약기간의 수정·갱신과 계약의 해지에 관한 사항 4. 그 밖에 원인제공자와 도시철도운영자가 필요하다고 합의하는 사항 ③ 원인제공자는 도시철도운영자와 보상계약을 체결하기 전에

현 행	정준호의원안	민홍철의원안
		<u>계약 내용에 관하여 국토교통부장관 및 기획재정부장관과 미리 협의하여야 한다.</u> <u>④ 보상계약 체결에 관하여 원인제공자와 도시철도운영자의 협의가 성립되지 아니하는 경우에는 원인제공자 또는 도시철도운영자의 신청에 따라 「철도산업발전기본법」 제6조에 따른 철도산업위원회가 이를 조정할 수 있다.</u> <u>제31조의4(공익서비스 비용 산정·평가 전문기관 지정) 국토교통부장관은 공익서비스 비용의 객관성과 공정성을 확보하기 위하여 필요한 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 전문기관을 지정하여 공익서비스 비용의 산정 및 평가 등의 업무를 담당하게 할 수 있다.</u> <u>제31조의5(운임감면 법</u>

현행	정준호의원안	민홍철의원안
		<u>령의 제정·개정 시의 협의)</u> 관계 행정기관의 장은 운임감면에 관한 법령을 제정하거나 개정하려면 미리 국토교통부장관과 협의하여야 한다.

두 개정안은 도시철도운영자가 영리목적의 영업활동과 관계없이 국가의 정책이나 공공목적 등을 위하여 제공하는 도시철도서비스(이하 “공익서비스”라 함)에 소요되는 비용을 국가 또는 해당 공익서비스를 직접 요구한 자(이하 “원인제공자”라 함)가 부담하도록 하고, 이와 관련된 절차를 규정하려는 것임.

가. 공익서비스비용 국가 부담 필요성에 대한 검토

공익서비스 비용 부담 관련 현황을 살펴보면, 「노인복지법」, 「장애인복지법」, 「국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률」, 「독립유공자 예우에 관한 법률」, 「5·18민주유공자예우 및 단체설립에 관한 법률」에 따라 각 도시철도운영자들은 운송약관을 통해 노인(65세 이상), 장애인, 국가유공자, 독립유공자, 5·18민주유공자 등에 대해서 운임을 전액 감면하고 있음.¹⁾

일부 지방자치단체는 이러한 운임감면에 소요되는 비용을 일부 또는 전부 지원하고 있으나, 지원을 하지 않는 지방자치단체도 있어²⁾ 도시철도운영자들의 경영 부담이 가중되고 있음. 도시철도와 기능상 유사한 한국철도공사의 수도권 전철에 대해서는 「철도산업발전기본법」 제32조³⁾에 따라 공익서비스비용을 원인제공자가 부담하고 있다는 점을 감안할 때 도시철도가 제공하는 공익서비스에 대해서도 원인제공자가 비용을 부담하여야 한다는 지적이 지속적으로 제기되고 있음⁴⁾.

도시철도 공익서비스비용 지원에 대한 찬반의견을 살펴보면,

1) 도시철도 무임수송 관련 근거 법령은 참고자료 1 참조

2) 서울특별시, 인천광역시, 대구광역시, 광주광역시, 대전광역시의 경우 지원을 하고 있으며, 부산광역시는 지원을 하지 않고 있음.

3) 「철도산업발전기본법」

제32조(공익서비스비용의 부담) ① 철도운영자의 공익서비스 제공으로 발생하는 비용(이하 "공익서비스비용"이라 한다)은 대통령령으로 정하는 바에 따라 국가 또는 해당 철도서비스를 직접 요구한 자(이하 "원인제공자"라 한다)가 부담하여야 한다.

② 원인제공자가 부담하는 공익서비스비용의 범위는 다음 각호와 같다.

1. 철도운영자가 다른 법령에 의하거나 국가정책 또는 공공목적을 위하여 철도운임·요금을 감면할 경우 그 감면액
2. 철도운영자가 경영개선을 위한 적절한 조치를 취하였음에도 불구하고 철도이용수요가 적어 수지균형의 확보가 극히 곤란하여 역지의 노선 또는 역의 철도서비스를 제한 또는 중지하여야 되는 경우로서 공익 목적을 위하여 기초적인 철도서비스를 계속함으로써 발생하는 경영손실
3. 철도운영자가 국가의 특수목적사업을 수행함으로써 발생하는 비용

4) 도시철도 공익서비스비용 보상체계 마련에 관한 법률안은 제17대 국회 2건, 제18대 국회 1건, 제19대 국회 1건, 제20대 국회 3건, 제21대 국회 7건 발의되었음. 이 중 제20대 국회에서는 공익서비스비용을 원인제공자가 부담하도록 하는 내용의 「도시철도법 일부개정법률안(대안)」이 국토교통위원회에서 의결(2017.9.21.)되었으나 법제사법위원회에서 의결되지 못한 바 있음. 제21대 국회 국토교통위원회 교통법안심사소위원회에서 도시철도 공익서비스비용 등을 국가 등 원인제공자가 부담하도록 하는 「도시철도법 일부개정법률안(대안)」을 위원회 전체회의로 제안하기로 의결(2020.11.17.)하였으나, 국토교통위원회 제8차 전체회의(2020.11.19.)에서 기획재정부 2차관이 출석하여 대안에 대한 반대 의견을 제시하였고 관련 법안들이 다시 교통법안심사소위원회로 회부되어 재상정됨(2021.12.22.). 이 소위에서 국토교통부의 관련 용역 결과가 나온 후 합리적인 대안을 만드는 방향으로 심사를 보류할 필요가 있다는 의견, 국가와 지자체 간 업무 분담 문제를 더 논의할 필요가 있다는 의견 등이 제시되었으며, 이후 임기만료폐기됨.

찬성하는 입장은 ① 지방자치단체의 어려운 재정 여건을 감안할 때 지방자치단체가 도시철도운영자를 지원하는 것은 한계가 있고⁵⁾, ② 공익서비스 제공 관련 법률이 임의규정으로 되어 있어 각 지자체와 도시철도운영자의 판단에 따라 공익서비스 제공이 이루어지고 있기는 하나, 실제로는 대부분 도시철도운영자들이 동일한 형태의 운임 감면을 실시하고 있다는 점에서 사실상 국가 정책에 따른 것으로 볼 수 있으며, ③ 도시철도망이 광역화됨에 따라 공익서비스 비용 부담을 둘러싸고 지역 간 갈등이 초래될 수 있고, ④ 공익서비스 비용 부담에 따른 도시철도운영자의 재정 악화는 안전투자재원의 확보를 어렵게 하는 문제가 있으며, ⑤ 공익서비스 비용을 국비로 지원받고 있는 한국철도공사와 비교했을 때 형평성 측면에서 문제가 있다는 입장임.

반대하는 입장은 ① 도시철도는 지방자치단체 소관 업무이므로 운임 감면 등으로 인한 손실은 해당 지방자치단체가 부담하는 것이 원칙이고, ② 도시철도의 건설에 대하여 국가의 지원이 이루어지고 있으며, ③ 도시철도 공익서비스 비용을 국가가 지원하는 것은 도시철도가 설치되지 않은 지역과 형평성을 저해하는 문제가 있고, ④ 「노인복지법」 등 운임감면 규정은 모두 임의규정으로서 실제 운임의 감면과 그에 대한

5) 도시철도를 운영하고 있는 광역자치단체의 재정자립도를 살펴보면, 2022년 결산 기준으로 서울 62.4%, 경기 53.9%, 인천 50.5%, 부산 42.9%, 대구 42.5%, 대전 39.5%, 광주 37.3%로 나타나고 있음(지방재정통합공개시스템).

보상에 관한 사항은 각 지방자치단체가 조례로 정하는 것이 타당하다는 입장이며, 국토교통부 또한 이러한 취지에서 개정안을 반대하고 있음.

이처럼 찬반의견이 대립하고 있고, 개정안의 내용에 따라 국가 재정이 소요된다는 점⁶⁾을 감안할 때 도시철도 공익서비스비용의 부담주체는 국가 및 지방자치단체의 재정여건, 도시철도 건설 및 운영지원에 대한 국가의 관여 범위, 도시철도운영자의 경영 상황, 지속적인 공익서비스 제공의 필요성 등을 종합적으로 고려할 필요가 있다고 생각됨.

아울러, 국토교통부는 2022년 3월부터 2023년 5월까지 ‘도시철도 PSO⁷⁾제도 개선방안 마련 연구’를 추진하였음. 용역 결과, 도시철도 공익서비스 시행여부는 운임 결정권자인 지자체의 결정사항이며, 다만 지방정부가 지역 여건에 맞는 공익서비스를 제공할 수 있도록 제도 유연화 및 지속가능성 확보 등이 필요하다고 제언한 바 있음.

나. 공익서비스비용 국가 부담 방식의 검토

두 개정안은 공익서비스비용 부담의 주체, 범위, 비용 산정·평가 기구

6) 유사한 내용으로 제21대 국회에서 발의된 민홍철의원 대표발의 「도시철도법 일부개정법률안」(의안번호 2100079호)에 대한 국회예산정책처의 비용추계서에 따르면, 도시철도운영자의 공익서비스 제공으로 발생하는 비용을 국가 또는 당해 도시철도 서비스를 직접 요구한 자가 전액 부담할 경우 연평균 9,046억원이 소요되는 것으로 추계되었음(비용추계 회답일: 2020.6.23. 2021년~2025년 기준).

7) Public Service Obligation. 공익서비스비용을 의미함.

등 다양한 부분에서 차이를 보임. 기본적으로 민홍철의원안은 「철도산업발전기본법」의 공익서비스비용 조항과 유사한 구조를 보이며, 정준호의원안은 제21대 국회에 발의된 김민철의원 대표발의 「도시철도법 일부개정법률안」과 유사함(의안번호 2121761호).

< 정준호의원안과 민홍철의원안 공익서비스비용 부담 비교 >

구분	정준호의원안	민홍철의원안
주체	국가	국가, 원인제공자
부담 재원	교통시설특별회계의 교통체계관리계정에서 지원	운임감면을 규정한 법률을 소관하는 중앙행정기관의 예산
부담 범위	운임 감면액 및 환급액, 국토교통부령으로 정하는 비용	운임 감면액 국가 등의 특수목적사업 수행비용
비용 산정·평가 담당	산정·평가심의위원회	산정·평가 전문기관 지정
보상계약 체결	미규정	원인제공자와 도시철도운영자 간 체결
법령 제·개정시 협의	미규정	운임감면 관련 법령 제·개정시 국토교통부장관과 협의

도시철도에 대한 공익서비스비용 부담의 문제는 「철도산업발전기본법」에 규정된 공익서비스비용 부담과 제도적 형평성 확보가 필요하다는 지적에 따라 논의가 진행되는 측면이 있어 동법에 규율된 공익서비스비용 관련 조항의 체계를 중심으로 하되 도시철도의 특수성을 반영하는 방식으로 검토가 필요할 것으로 보임.

＜ 「철도산업발전기본법」의 공익서비스비용 관련 조문 ＞

제3조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음 각호와 같다.

11. “공익서비스”라 함은 철도운영자가 영리목적의 영업활동과 관계없이 국가 또는 지방자치단체의 정책이나 공공목적 등을 위하여 제공하는 철도서비스를 말한다.

제32조(공익서비스비용의 부담) ①철도운영자의 공익서비스 제공으로 발생하는 비용(이하 “공익서비스비용”이라 한다)은 대통령령으로 정하는 바에 따라 국가 또는 해당 철도서비스를 직접 요구한 자(이하 “원인제공자”라 한다)가 부담하여야 한다.

②원인제공자가 부담하는 공익서비스비용의 범위는 다음 각호와 같다.

1. 철도운영자가 다른 법령에 의하거나 국가정책 또는 공공목적을 위하여 철도운임·요금을 감면할 경우 그 감면액
2. 철도운영자가 경영개선을 위한 적절한 조치를 취하였음에도 불구하고 철도이용수요가 적어 수지균형의 확보가 극히 곤란하여 벽지의 노선 또는 역의 철도서비스를 제한 또는 중지하여야 되는 경우로서 공익목적을 위하여 기초적인 철도서비스를 계속함으로써 발생하는 경영손실
3. 철도운영자가 국가의 특수목적사업을 수행함으로써 발생하는 비용

제33조(공익서비스 제공에 따른 보상계약의 체결) ①원인제공자는 철도운영자와 공익서비스비용의 보상에 관한 계약(이하 “보상계약”이라 한다)을 체결하여야 한다.

②제1항에 따른 보상계약에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 철도운영자가 제공하는 철도서비스의 기준과 내용에 관한 사항
2. 공익서비스 제공과 관련하여 원인제공자가 부담하여야 하는 보상내용 및 보상방법 등에 관한 사항
3. 계약기간 및 계약기간의 수정·갱신과 계약의 해지에 관한 사항
4. 그 밖에 원인제공자와 철도운영자가 필요하다고 합의하는 사항

③원인제공자는 철도운영자와 보상계약을 체결하기 전에 계약내용에 관하여 국토교통부장관 및 기획재정부장관과 미리 협의하여야 한다.

- ④국토교통부장관은 공익서비스비용의 객관성과 공정성을 확보하기 위하여 필요한 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 의하여 전문기관을 지정하여 그 기관으로 하여금 공익서비스비용의 산정 및 평가 등의 업무를 담당하게 할 수 있다.
- ⑤보상계약체결에 관하여 원인제공자와 철도운영자의 협의를 성립되지 아니하는 때에는 원인제공자 또는 철도운영자의 신청에 의하여 위원회가 이를 조정할 수 있다.

2. 도시철도 시설에 대한 비용지원 근거 마련

현행	정준호의원안	민홍철의원안
제22조(정부 지원 등) ① ~ ⑥ (생략) ⑦ 정부는 도시철도 이용자의 안전을 위하여 도시철도운영자가 국토교통부령으로 정하는 노후화된 <u>도시철도 차량</u> 을 교체하는 경우 필요한 소요자금의 일부를 보조할 수 있다.	제22조(정부 지원 등) ① ~ ⑥ (현행과 같음) ⑦ ----- ----- ----- ----- <u>도시철도 차량 또는 도시철도시설</u> ----- ----- -----.	제22조(정부 지원 등) ① ~ ⑥ (현행과 같음) ⑦ (현행과 같음)

정준호의원안은 정부의 보조 대상으로 도시철도 차량 외에 도시철도 시설을 포함시키려는 것임. 민홍철의원안은 관련 내용이 없음.

정준호의원안은 노후화된 도시철도시설 교체에 대해서도 정부가 지원하도록 하여 많은 국민이 이용하는 도시철도의 안전을 제고하려는 취지로 보임.

다만, 현행법 제22조제1항에서 정부가 도시철도건설사업을 위해 보조하거나 융자할 수 있도록 규정하고 있는데, 도시철도건설사업에는 새로운 도시철도시설의 건설 외에 기존 도시철도시설의 성능 및 기능 향상을

위한 개량이 포함되어 있어 개정안의 실익은 크지 않을 것으로 생각됨⁸⁾. 국토교통부도 동일한 의견으로 현행법 조항에 따라 2018년부터 현재까지 노후시설 개선 사업으로 3,565억원을 지원한 바 있다는 입장임.

8) 「도시철도법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

5. “도시철도건설사업”이란 새로운 도시철도시설의 건설, 기존 도시철도시설의 성능 및 기능 향상을 위한 개량, 도시철도시설의 증설 및 도시철도시설의 건설 시 수반되는 용역 업무 등에 해당하는 사업을 말한다.

제22조(정부 지원 등) ① 정부는 지방자치단체나 도시철도공사가 시행하는 도시철도건설사업을 위하여 재정적 지원이 필요하다고 인정되면 소요자금(所要資金)의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

○ 「노인복지법」

<법 률>

제26조(경로우대) ① 국가 또는 지방자치단체는 65세 이상의 자에 대하여 대통령령이 정하는 바에 의하여 국가 또는 지방자치단체의 수송시설 및 고궁·능원·박물관·공원 등의 공공시설을 무료로 또는 그 이용요금을 할인하여 이용하게 할 수 있다.

② (생 략)

③ 국가 또는 지방자치단체는 제2항의 규정에 의하여 노인에게 이용요금을 할인하여 주는 자에 대하여 적절한 지원을 할 수 있다.

<시행령>

제19조(경로우대시설의 종류 등) ① 법 제26조제1항의 규정에 의하여 65세이상의 자에 대하여 그 이용요금을 할인할 수 있는 공공시설(이하 “경로우대시설”이라 한다)의 종류와 그 할인율은 별표 1과 같다.

② (생 략)

[별표 1]

경로우대시설의 종류와 할인율(제19조제1항관련)

시설의 종류	할인율(일반요금에 대한 백분율)
1. 철도	
가. 새마을호, 무궁화호	100분의 30
나. 통근열차	100분의 50
다. 수도권전철	100분의 100
2. 도시철도(도시철도 구간안의 국유전기철도를 포함한다)	100분의 100
3. 고궁	100분의 100
4. 능원	100분의 100
5. 국·공립박물관	100분의 100
6. 국·공립공원	100분의 100
7. 국·공립미술관	100분의 100
8. 국·공립국악원	100분의 50 이상
9. 국가·지방자치단체 또는 국가나 지방자치단체가 출연하거나 경비를 지원하는 법인이 설치·운영하거나 그 운영을 위탁한 공연장	100분의 50

비고

1. 철도 및 도시철도의 경우에는 운임에 한한다.
2. 공연장의 경우에는 그 공연장의 운영자가 자체기획한 공연의 관람료에 한한다.
3. 새마을호의 경우 토요일과 공휴일에는 할인율을 적용하지 아니한다.

○ 「장애인복지법」

<법 률>

제30조(경제적 부담의 경감) ① (생 략)

② 국가와 지방자치단체, 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관, 「지방공기업법」에 따른 지방공사 또는 지방공단이 운영하는 운송사업자는 장애인 과 장애인을 부양하는 자의 경제적 부담을 줄이고 장애인의 자립을 돕기 위하여 장 애인과 장애인을 보호하기 위하여 동행하는 자의 운임 등을 감면하는 정책을 강구 하여야 한다.

<시행령>

제17조(감면대상시설의 종류 등) ① 법 제30조에 따라 장애인에게 이용요금을 감면할 수 있는 공공시설과 그 감면율은 별표 2와 같다.

② (생 략)

[별표 2]

감면대상시설의 종류와 감면율(제17조 관련)

시설의 종류	감면율 (일반요금에 대한 백분율)
1. 철도 가. 무궁화호·통근열차 나. 새마을호	100분의 50 100분의 50(장애의 정도가 심한 장애인) 100분의 30(장애의 정도가 심하지 않 은 장애인이 토요일과 공휴일을 제외 한 날에 이용하는 경우로 한정한다)
2. 도시철도(「철도사업법」에 따라 수도권 지역에서 「한국철도공사법」에 따라 설립된 한국철도공사가 운영하는 전기철도를 포함한다)	100분의 100
3. 공영버스(국가나 지방자치단체가 운영하는 것만 해 당한다)	100분의 100
4. 국공립 공연장	100분의 50
5. 공공체육시설	100분의 50
6. 고궁	100분의 100
7. 능원	100분의 100
8. 국공립의 박물관 및 미술관	100분의 100
9. 국공립 공원	100분의 100

비고

1. 철도 등 운송수단은 여객운임만 감면된다.
2. 장애의 정도가 심한 장애인의 경우에는 돌보는 사람 1명을 포함한다.

○ 「국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률」

<법 률>

제66조(수송시설의 이용지원) ① 다음 각 호에 해당하는 자에게는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국가·지방자치단체 및 대통령령으로 정하는 공공기관의 수송시설(輸送施設) 이용료를 받지 아니하거나 할인할 수 있다.

1. 전상군경, 공상군경, 4·19혁명부상자, 공상공무원 및 특별공로상이자
 2. 제1호에 해당하는 자가 다른 사람의 보호 없이 활동이 어려운 경우 이들을 직접 보호하여 수송시설을 이용하는 자
- ② 국가는 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 수송시설을 무료로 또는 할인하여 이용할 수 있도록 제공하는 자에게는 예산의 범위에서 보조금을 지급할 수 있다.

<시행령>

제85조(수송시설의 이용대상 등) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 국가·지방자치단체 또는 제3항에 따른 공공기관의 수송시설을 무료로 이용하게 한다. 다만, 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 수송시설을 이용하거나 타인에게 이용하게 한 자에 대해서는 3년간 그 이용을 정지할 수 있다.

1. 법 제66조에 규정된 국가유공자
 2. 상이등급 1급에 해당하는 전상군경, 공상군경, 4·19혁명부상자, 공상공무원 및 특별공로상이자를 직접 보호하여 수송시설을 이용하는 자 1명
- ② 제1항에 따라 무료로 이용할 수 있는 국가·지방자치단체 또는 제3항에 따른 공공기관의 수송시설의 종류와 그 밖에 수송시설의 이용에 필요한 사항은 국가보훈부장관이 해당 국가기관·지방자치단체 또는 공공기관의 장과 협의하여 정한다.
- ③ 법 제66조제1항에서 “대통령령으로 정하는 공공기관”이란 「한국철도공사법」 제2조에 따른 한국철도공사와 「도시철도법」 제2조제4호에 따른 도시철도사업을 위하여 「지방공기업법」에 따라 설립된 지방공사인 도시철도공사를 말한다.

○ 「독립유공자예우에 관한 법률」

<법 률>

제22조(수송시설의 이용지원) ① 독립유공자 및 다른 사람의 보호 없이는 활동이 어려운 독립유공자를 직접 보호하여 수송시설을 이용하는 자에게는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국가, 지방자치단체 및 대통령령으로 정하는 공공기관의 수송시설 이용요금을 받지 아니하거나 할인할 수 있다.

- ② 국가는 제1항에 해당하는 자에게 수송시설을 무료로 또는 할인된 요금으로 이용할 수 있도록 제공하는 자에게는 예산의 범위에서 보조금을 지급할 수 있다.

<시행령>

제14조(수송시설의 이용) ① 법 제22조제1항에 따라 수송시설을 이용하는 자에 관하여는 「국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률 시행령」 제85조제1항을 준용한다.

- ② 법 제22조제1항에 따른 "대통령령으로 정하는 공공기관"에 관하여는 「국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률 시행령」 제85조제3항을 준용한다.

○ 「5·18민주유공자예우 및 단체설립에 관한 법률」

<법률>

제87조(수송시설의 이용 지원) ① 5·18민주화운동부상자와 이들을 직접 보호하여 수송시설(輸送施設)을 이용하는 자에게는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국가, 지방자치단체 및 대통령령으로 정하는 공공기관의 수송시설 이용료를 받지 아니하거나 할인할 수 있다.

② 국가는 제1항에 해당하는 자에게 수송시설을 무료로 또는 할인하여 이용할 수 있도록 제공하는 자에게는 예산의 범위에서 보조금을 지급할 수 있다.

<시행령>

제51조(수송시설의 이용 대상 등) ① 법 제87조제1항에서 “대통령령으로 정하는 공공기관”이란 「한국철도공사법」 제2조에 따른 한국철도공사(이하 “한국철도공사”라 한다)와 「도시철도법」 제2조제4호에 따른 도시철도사업을 위해 「지방공기업법」에 따라 설립된 지방공사(이하 “도시철도공사”라 한다)를 말한다.

② 법 제87조제1항에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람에게는 국가, 지방자치단체, 한국철도공사 또는 도시철도공사의 수송시설을 무료로 이용하게 한다. 다만, 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 수송시설을 이용하거나 타인에게 이용하게 한 사람에게는 3년간 그 이용을 정지할 수 있다.

1. 5·18민주화운동부상자

2. 5·18민주화운동부상자 중 장애등급 1급 판정을 받은 사람을 직접 보호하여 수송시설을 이용하는 사람 1명

③ 제2항에 따라 무료로 이용할 수 있는 국가, 지방자치단체, 한국철도공사 또는 도시철도공사의 수송시설의 종류와 그 밖에 수송시설의 이용에 관하여 필요한 사항은 국가보훈부장관이 해당 국가기관, 지방자치단체, 한국철도공사 또는 도시철도공사의 장과 협의하여 정한다.

참고자료2

도시철도운영자별 무임비용 발생 및 보조 현황

구 분		2018	2019	2020	2021	2022
서울 교통 공사	무임비용(억원)	3,561	3,763	2,685	2,831	3,209
	시비보조금(억원)	-	-	-	1,000	1,000
	무임비용 보조율(%)	-	-	-	35.3	31.2
부산 교통 공사	무임비용(억원)	1,306	1,396	1,045	1,090	1,234
	시비보조금(억원)	-	-	-	-	-
	무임비용 보조율(%)	-	-	-	-	-
대구 교통 공사	무임비용(억원)	569	614	416	459	512
	시비보조금(억원)	553	559	414	471	486
	무임비용 보조율(%)	97.2	91.0	99.5	102.6	94.9
인천 교통 공사	무임비용(억원)	270	297	213	240	347
	시비보조금(억원)	100	200	200	220	213
	무임비용 보조율(%)	37.0	67.3	93.9	91.7	61.4
광주 교통 공사	무임비용(억원)	89	92	61	61	66
	시비보조금(억원)	84	87	89	83	70
	무임비용 보조율(%)	94.4	94.6	145.9	136.1	106.1
대전 교통 공사	무임비용(억원)	117	122	76	80	92
	시비보조금(억원)	190	192	197	203	128
	무임비용 보조율(%)	162.4	157.4	259.2	253.8	139.1

* 무임비용 : 법정무임(노인, 장애인, 유공자)에 한하여 산출

** 시비보조금 : 지자체 정책에 따른 손실보조금(다자녀가족 무임 등)을 포함(예산에서 법정무임만 별도 구분 곤란)

※ 자료: 국토교통부

참고자료3

도시철도운영자별 손익 현황

(단위 : 억원)

구 분		2018	2019	2020	2021	2022
서울 교통 공사	영업수입	19,865	20,046	15,595	16,291	17,684
	운수사업수익	16,234	16,367	11,932	12,542	14,256
	기타사업수익	3,631	3,679	3,663	3,749	3,428
	영업비용	25,187	25,370	26,497	25,676	27,029
	인건비	12,748	12,602	13,551	12,267	13,149
	경 비	12,439	12,768	12,946	13,409	13,880
	영업손익	△5,322	△5,324	△10,902	△9,385	△9,345
	영업외수익	1,684	504	507	511	3,927
	영업외비용	1,751	1,045	743	770	1,002
	경상손익	△5,389	△5,865	△11,138	△9,644	△6,420
부산 교통 공사	영업수입	3,137	3,112	2,282	2,298	2,529
	운수사업수익	2,725	2,698	1,910	1,948	2,172
	기타사업수익	412	414	372	350	357
	영업비용	6,690	6,621	6,991	7,232	7,512
	인건비	3,398	3,240	3,654	3,824	3,998
	경 비	3,292	3,382	3,337	3,408	3,514
	영업손익	△3,553	△3,509	△4,709	△4,934	△4,982
	영업외수익	1,907	1,988	2,109	3,111	2,608
	영업외비용	14	4	34	125	336
	경상손익	△1,660	△1,525	△2,634	△1,948	△2,711
대구 교통 공사	영업수입	2,048	2,063	1,420	1,596	1,697
	운수사업수익	1,936	1,938	1,306	1,457	1,550
	기타사업수익	112	125	114	139	147
	영업비용	4,316	4,570	4,707	4,826	4,807
	인건비	1,740	2,032	2,108	2,257	2,159
	경 비	2,576	2,538	2,599	2,569	2,648
	영업손익	△2,268	△2,507	△3,287	△3,230	△3,110
	영업외수익	857	1,151	1,280	1,364	1,265
	영업외비용	69	40	55	69	23
	경상손익	△1,480	△1,396	△2,062	△1,935	△1,868
인천 교통 공사	영업수입	1,901	1,991	1,545	1,698	2,283
	운수사업수익	1,205	1,316	1,035	1,125	1,311
	기타사업수익	696	675	510	573	972
	영업비용	3,713	3,827	3,749	4,255	5,100
	인건비	157	1,537	1,420	1,725	1,964
	경 비	3,556	2,290	2,329	2,530	3,136
	영업손익	△1,812	△1,836	△2,204	△2,557	△2,817
	영업외수익	521	714	635	807	1,185
	영업외비용	16	125	218	33	105
	경상손익	△1,307	△1,247	△1,787	△1,783	△1,737

구 분		2018	2019	2020	2021	2022
광 주 도 시 철 도 공 사	영업수입	271	280	247	245	255
	운수사업수익	237	242	207	204	201
	기타사업수익	34	38	40	41	54
	영업비용	1,018	1,035	1,065	1,116	1,151
	인건비	475	498	524	553	555
	경 비	543	537	541	563	596
	영업손익	△747	△755	△818	△871	△896
	영업외수익	367	414	466	545	566
	영업외비용	26	16	23	40	50
	경상손익	△406	△357	△375	△366	△380
대 전 교 통 공 사	영업수입	535	538	436	458	411
	운수사업수익	491	494	398	413	367
	기타사업수익	44	44	38	45	44
	영업비용	1,088	1,108	1,171	1,191	1,242
	인건비	423	525	593	605	624
	경 비	665	583	578	586	618
	영업손익	△553	△570	△735	△733	△831
	영업외수익	154	204	299	317	499
	영업외비용	-	-	-	-	-
	경상손익	△399	△366	△436	△416	△332

※ 자료: 국토교통부