



정책건의

- 경기도 내 철도망 구축계획이 도시철도 12개 노선, 광역철도 4개 노선 등 총 16개 노선(계획 포함)으로 확대 추세
 - 도시철도는 3개 노선이 운행중이며 9개 노선은 계획중으로 경기도에서 공사비는 5% 지원하고 있으며(김포시는 미지원), 환승할인지원금은 30% 지원
 - 광역철도는 3개 노선이 공사중이며 1개 노선은 계획중으로 경기도에서 지방자치단체 건설비 분담비율 30%의 절반(50%) 지원

- 본 연구는 경기도 철도운영 정책의 추진방안을 마련하는데 목적이 있음
 - 대중교통 요금인상, 수요증가와 연동하여 도시철도 환승할인지원금의 합리적 조정 필요성이 지속적으로 제기되어 개선방안 마련
 - 경기도의 철도운영 다변화에 따른 철도건설 및 운영의 정책 방향을 정립하고 구체적인 정책 추진방안 마련

- 2019년 경기도 도시철도의 운영적자는 의정부 경전철이 120억원, 용인 경전철이 166억원, 김포 도시철도가 15억원 발생
 - 환승할인지원금을 제외하면 운영비 대비 운임수입 비율이 의정부 경전철 39.3%, 용인 경전철 31.4%, 김포 도시철도 54.0% 수준

- 환승할인지원금 도비 분담액(30%)은 2025년에 의정부 11.4억원, 용인 14.3억원, 김포 28.1억원으로 총 53.8억원으로 예측
 - 2030년에는 도비 분담액이 의정부 11.9억원, 용인 18.0억원, 김포 28.4억원으로 총 58.3억원으로 예측

- 현재의 환승할인지원금 제도는 통행수요가 증가하면 환승할인지원금도 늘어나므로 이를 개선하기 위해 운영비 대비 운임수입 비율에 따라 차등 지급 검토
 - 운영비 대비 운임수입비율 60% 미만은 도비지원비율 30%, 60% 이상~70% 미만은 25%, 70% 이상~80% 미만은 20%, 80% 이상~100% 미만은 전철과 동일하게 수도권 환승손실금 도비지원비율 13.8% 적용

- 경기도 도시철도의 환승할인지원금의 지원기간을 10년으로 설정
 - 도시철도가 건설되고 10년이 넘으면 역세권 개발 등 어느 정도 안정화가 되기 때문에 10년 이후에는 시 자체적으로 운영을 개선하도록 유도하는 것이 바람직
 - 의정부 경전철과 용인 경전철은 2014년에 환승할인제에 포함되었음을 고려하여 10년 지원기간의 완료 시점을 2024년으로 설정하고 김포 도시철도는 2029년으로 설정
 - 환승할인 도입시기는 의정부 '14.12, 용인 '14.9, 김포 '19.9

- 운영비 대비 운임수입 비율과 환승할인지원금 지원기간을 고려하여 단계별로 지원 비율 조정 필요
 - 최초 지원일로부터 10년 동안은 운영수지에 따라 차등지원, 지원기간 10년 이후부터는 수도권 전철과 동일하게 지원(13.8%)함으로써 도비지원을 단계적으로 축소
 - 의정부·용인 경전철의 '24년까지 운영수지(운영비 대비 운임수입 비율)는 60% 미만으로 예측되어 현행과 같이 30% 지원
 - 김포 도시철도의 '21년~'22년까지 운영수지는 70% 이상으로 예측되어 20%를 지원하고 운임수입이 80% 이상으로 예측되는 2023년 이후에는 수도권 전철과 동일하게 지원
 - 운영비 대비 운임수입 비율이 100% 이상인 경우는 환승할인지원금 지원 중지

- **운영비 대비 운임수입 비율과 환승할인 지원기간 10년을 고려하면 2025년 기준 3개 도시철도 환승할인 도비지원금이 53.8억원에서 24.8억원으로 29억원 감소 예상**
 - 2030년 기준 3개 도시철도 환승할인지원금은 58.3억원에서 26.9억원으로 31.4억원 감소
- **철도운영의 적자 해소를 위해서는 인건비, 동력비, 유지관리비 등의 운영비용을 줄이기 위한 방안과 부대사업 수입증대 방안 모색 필요**
 - 철도운영 특성을 고려한 운영비 산정 및 분담기준을 마련하여 운영비용 최소화
 - 운영비용을 줄이는 것 못지않게 중요한 것이 운영수입과 부대수입을 늘리기 위한 다양한 방안의 모색
 - 역사 내 유휴공간을 활용한 임대사업, 차내 광고 및 역 구내 광고사업, 통신시설물 임대사업을 적극 추진하여 부대수입 극대화 필요
- **역세권의 개발을 활성화하고 역세권과 인접한 도시환경을 개선하여 철도이용 승객의 증대 유도**
 - 복합역사개발을 통해 나온 이익금을 철도 운영비용에 활용하여 운영적자를 줄이는 방안 적극 모색
- **철도안전과 관련한 개별 시의 필수시설, 기본시설 교체는 사업비의 5% 수준으로 지원기준을 적용하고, 경기도가 정책적으로 권장하는 사업에 대해서는 지원 검토**
 - 스크린 도어 시설개량 사업 등은 5% 지원하고 실내 공기질 관리, 미세먼지 저감장치 설치 사업 등은 지원 검토
- **철도와 도로, 버스의 연계가 원활히 이루어지도록 하여 편리한 환승이 가능하도록 개선**
 - 이용객이 많은 철도역의 경우 버스정류장이 지하에서 직접 연결되도록 환승체계를 개선하여 이용객 편의 도모

- 역 구내에 환승 관련 정보를 제공해 주는 안내판을 설치하여 버스노선, 배차시간, 버스도착 정보를 제공하여 이용자 편의를 도모하면 대중교통 이용이 보다 편리

□ 안전하고 효율적인 철도운영 서비스 제공을 위해 경기교통공사 설립 운영

- 현재 경기교통공사의 대상사업은 수요응답형 버스(DRT) 운영사업, 경기도형 준공영제 관리사업, 철도관리 운영사업, 환승시설 구축 및 통합운영사업 등으로 설정하고 있으나 버스 및 철도 등 경기도 대중교통 정책 전반에 있어서 중앙정부와 시·군간의 연계 등 역할 정립 필요
- 시·군 대행 협상 업무 전담조직을 통한 협상력을 증진시키고 경기순환철도, 시군별 투자노선 등 경기도 내 노선망을 통합 관리
- 철도운영 협상력 제고를 통해 시·군 철도운영 위탁비용을 절감시키고 철도운영 업무의 전문성·안정성·지속성 확보
- 첨단 신교통수단 도입 등을 추진하고 중장기적으로는 철도 역무 운영(통합관리, 역세권 개발) 등을 통해 종합철도 운영사로 도약
- 광역철도 연장형 사업관리를 통해 운영 노하우 등이 습득된다면 시·군의 도시철도 사업을 직영하는 방안 검토
- 차량구입, 운영계획 수립, 역세권 및 관광개발 등 다양한 업무로 이루어진 교외선 시범운영을 통해 철도운영 노하우 확보

키워드 경기도, 도시철도, 철도운영, 환승할인지원금, 운영수지