

 인천광역시	보 도 자 료		재외동포청 최적지 인천 뿐입니다
	배포일자	2023년 4월 16일(일) 총 4매	
담당 부서	시정혁신 담당관실	담당자	• 시정혁신팀장 김민석 ☎440-1641 • 담당자 박진령 ☎440-1642
사진(이미지)	<input type="checkbox"/> 없음 <input checked="" type="checkbox"/> 있음	참고자료	<input checked="" type="checkbox"/> 없음 <input type="checkbox"/> 있음
보 도 시 점	배포 즉시 보도하여 주시기 바랍니다.		

인천시 시정혁신단, “ 시내버스 준공영제 문제점 등 개선 필요 ”

- 14일, 제12차 전체회의에서 외부 전문가 등 참여 토론회 제안 -
- 준공영제 재정지원금 급증에 따른 시 재정부담 과중 등 문제점 및 개선방안 논의 -

인천 지역 시내버스 준공영제 시행에 따른 인천시 재정부담 과중 문제 등을 개선하기 위해 외부 전문가 등이 참여하는 토론회 개최가 필요하다는 주장이 제기됐다.

인천광역시(시장 유정복)는 시정 자문기구인 ‘인천시 시정혁신단’(단장 이상범)은 14일 제12차 전체회의를 개최해, 시내버스 준공영제(이하 ‘준공영제’) 시행과 관련한 제반 문제점 및 개선방안에 대해 논의하고, 외부 전문가 등이 참여하는 토론회 개최를 제안했다고 밝혔다.

시 시정혁신단은 지난해 10월 민선8기 시정혁신 정책 자문역할을 위해 구성돼 민선7기 정책·사업들을 분석·평가해 36개의 주요 혁신과제를 발굴했는데, 그 중 하나가 준공영제 개선 등이 포함된 ‘대중교통 정책 종합 검토’다.

이날 회의에서 위원들은 시가 시내버스 노선권을 가지고 적시적소에 노선을 탄력적으로 조정해 시민들이 대중교통을 편리하게 이용할 수 있게 하자는 취지에서 출발한 준공영제 예산이 매년 가파르게 증가하는 반면 시민들의 만족도는 높지 않다고 지적했다.

준공영제 도입 시기였던 2010년에 430여억 원에 불과했던 재정지원금 규모는 2022년 기준 2,650여억 원으로 10여년 만에 여섯 배 이상 급증했다. 뿐만 아니라 연간 재정지원금 총액을 연간 버스 이용 승객수로 나눈 ‘승객 1인당 재정지원액’ 또한 2010년 114원에서 2022년 1,134원으로 10여년만에 약 10배 이상 증가하면서 시민의 세부담액도 급격하게 증가했다.

* 인천 시내버스 준공영제 재정지원 현황(2009.~2022.)

(단위 : 억원)

연도	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22
재정지원금	223	431	456	587	357	700	673	646	905	1080	1272	1906	2181	2648

시정혁신단은 재정지원금 규모가 이렇게 급격하게 늘어난 가장 큰 이유로 재정지원금 지급기준이 되는 표준운송원가의 60% 이상을 차지하는 운수종사자의 인건비가 급격하게 인상됐기 때문은 아닌지 살펴볼 필요가 있다고 지적했다.

지난 2018년까지 인천 시내버스 운수종사자 임금은 서울을 비롯한 대부분의 특광역시와 비슷한 수준에서 일률적으로 인상돼 왔다. 그러나 2019년부터 시작된 코로나19로 인해 2019년부터 2021년까지 3년간 서울을 비롯한 타 특광역시에서 임금인상율을 동결하거나 낮췄음에도 불구하고, 인천의 경우에는 ‘2019년부터 2021년까지 3년간 20.07%를 인상해준다’는 노·정협약에 따라, 2019년 8.1%, 2020년 7.7%, 2021년 4.27%와 2022년 5%를 인상하는 등 최근 4년간 25%(연 평균 6.3%)

이상 급격하게 인상됐다.

운수업체의 총 지출액(운송원가) 대비 총 수입액의 비율인 운송수지율 또한 준공영제 시행 초기인 2009년 88%에서 해마다 감소하는 추세를 보여 2022년에는 48%를 기록했는데, 이는 서울의 61.2%와 비교했을 때 현저히 낮은 수준이다.

때문에 시정혁신단은 인천운수업체의 운송수지율은 서울보다 낮은 반면 임금 시급은 오히려 높은 것에 대한 정확한 원인을 파악할 필요가 있다고도 지적했다.

또한 운수종사자의 적정임금을 결정하기 위해서는 단순히 서울을 비롯한 타 광역시와 임금수령액 총액을 단순비교 하는 것은 적절하지 않고, 타 지역 운수종사자와의 복리후생제도, 시급 격차 등을 종합검토해야 한다고도 강조했다.

시내버스 준공영제에 시민의 막대한 세금이 투입되는 만큼 각 지역별 재정자립도, 소비자물가지수, 시내버스 이용 분담률, 교통사고율, 운송수지율, 시민만족도, 민원 발생건수 등 객관적인 통계와 데이터를 다양하게 비교·분석해 이를 시민들에게 공개하고, 시민들과 공감대를 형성해 협조를 구하는 것이 필요하다는 것이다.

이날 회의에서 위원들은 “현재 인천 시내버스 준공영제가 ‘돈 먹는 하마’로 전락할 위기에 처해 있고, 준공영제 지원사업비가 해마다 급격하게 늘어났음에도 불구하고, 준공영제, 요금, 노선운영 및 불편 민원 등 시내버스와 관련한 민원은 지속적으로 제기되는 상태”라며,

* 시내버스 관련 민원 처리현황(최근 3년)

(단위 : 건 / 2022. 12.31.기준)

구분	계	준공영제	광역버스요금	노선운영	불편민원	정류소/차고지
합계	46,853	328	3,907	15,304	25,274	2,040
2020년	14,938	93	2,662	3,278	7,729	1,176
2021년	17,594	69	276	8,129	8,527	593
2022년	14,321	166	969	3,897	9,018	271

※ 민원 건수는 민원실(시민봉사과)에서 버스정책과로 이관된 시내버스 관련 통계임

“운수업체의 경영 및 서비스 평가 실효성을 강화하기 위해 시내버스 준공영제에 지출되는 시민들의 소중한 세금이 올바르게 쓰여지는지 철저히 감시” 해야 한다고 지적했다.

이어 “외부 전문가 등이 참여하는 토론회를 개최해 준공영제를 포함한 인천시 시내버스 운영에 대한 전반적인 문제점을 짚어보고, 개선방안을 마련해 시민들이 더욱 편리하고 안전한 대중교통 서비스를 이용할 수 있도록 대책을 강구해 줄 것” 을 건의했다.

※ (붙임) 관련 사진



