

공공교통네트워크, 민주노총서울본부, 공공운수노조서울본부, 공공운수노조
서울경기강원버스지부, 금융정의연대, 민생연대, 사회공공연구원, 서울복지시민연대,
서울세입자협회, 서울시민연대, 서울일반노조, 전국세입자협회, 참여연대민생희망본부,
한국비정규직노동센터, 정의당서울시당, 노동당서울시당, 서울녹색당, 서울시의원김용석

문의 : 이영수(사회공공연구원 연구위원, 박사 010-8540-6779 /
안진걸(참여연대 민생희망본부, 협동사무처장 019-279-4251)

공동 성명 보도자료(총 6p)

서울시 물가대책위의 서울대중교통 요금 인상안 처리 보류에 붙여... 시민소통도 없이 밀어붙인 서울시의 자업자득!

○ 지난 4월 16일 서울시는 대중교통 요금조정을 위한 의견청취(안)을 서울시의회에 제출하여 지하철 250원, 버스 150원 인상안을 공식화하였고, 서울시의회는 4월 23일 시민들의 의견수렴과 소통의 노력도 없이 바로 요금인상안에 동의를 해주고야 말았습니다. (지하철 200원, 버스 150원으로 조정만) 대중교통 원가의 누적적자를 주된 이유로 서울시는 시민들의 발인 버스와 지하철 요금을 인상하겠다는 입장이지만, 여러 가지 문제점에도 불구하고 서울시도, 서울시의회도 시민들과 소통을 거의 하지 않았다는 평가를 받고 있습니다.

○ 이에 서울지역 민생.시민.사회단체들과 진보정당들은 서울시의 대중교통 요금 인상안이 부당성을 지적하는 <서울시의 대중교통 요금 인상안 철회와 버스의 공공성·투명성 강화 촉구 기자회견>을 4월 17일 개최한 바 있고, 이후에도 계속해서 공동 성명을 발표하고, 토론회를 개최하는 등 적극적으로 대응해왔습니다. [4월 22일 2차 성명을 내게 되었고, 이어서 4월 23일 서울시의회에 시민들의 뜻을 전달하는 방문과 각계각층 공동기자회견도 개최. 6.4일엔 공동 토론회 진행]

○ 그럼에도, 서울시는 시기도, 상황도, 절차도, 내용도, 인상폭도 다 문제가 있는 이번 인상안을 밀어붙였고, 아무런 의련 수렴도 없었다는 지적이 비등하자 6.10일 공청회를 열려 했으나 많은 분들의 항의로 ‘요식행위’에 불과했던 공청회마저도 무산되기도 했습니다. 심지어 서울시는 6.12일 물가대책위 회의에서 어떤 결론이 날지도 모르는 상황이었음에도, 또 최소한 물가대책위의 논의 결과를 기다렸어야 했음에도, 일방적으로 “6.27일은 요금인상안이 시행되는 날”이라고 췌기를 박고 미리 공표하는 등 오만하고 비민주적인 모습을 보여주었습니다. 바로 이런 것들이 시민들이 가장 분노하고 실망하는 부분일 것입니다.

○ 결국, 6.12일 열리는 물가대책위에서 사상 최초로 대중교통요금 인상안이 사실상 부결되고 처리가 보류되는 결정이 났습니다. 서울지역 교통, 민생, 노동단체들의 호소와 많은 시민들의 지적이 물가대책위에서 일부 반영이 되었다 할 것입니다. [찬성9, 반대1, 보류10으로 표결까지 했지만 보류결정] 물가대책위에서 그 같은 결정이 나온 것은 예상외의 일이 아닙니다. 박원순 서울시장과 서울시, 특히 서울시의 교통당국은 처음부터 무엇이 잘못되었는지 제대로 된 점검과 깊은 성찰을 진행할 것을 제안드립니다.

○ 대중교통의 공공성과 서민경제에 끼치는 커다란 영향을 감안했을 시, 대중교통에서 적자가 발생한다고 이용자들에게 반복적으로 덤터기 인상을 시키는 패턴은 결코 좋은 대

안이 될 수 없을 것입니다. 서울시가 다시 처음으로 돌아가 시민들이 지적하고 우려하는 문제들에 대해 철저한 대책을 다시 세우고, 시민들과 철저한 소통의 과정을 다시 밟기를 촉구합니다.

○ 귀 언론사의 많은 관심과 보도를 요청 드립니다.

※ 별첨 자료 1 : 공동 성명서

**서울시 물가대책위의 서울대중교통 요금 인상안 처리 보류에 붙여...
시민 소통도 없이 밀어붙인 서울시의 자업자득! 서울시의 깊은 성찰을 촉구한다.**

서울시 물가대책위원회의 대중교통 요금인상 보류결정을 환영한다.

6월 12일에 열린 서울시 물가대책심의위원회는 서울시가 제출한 대중교통요금 인상(안)에 대해서 보류결정을 내렸다. 우리는 지난 4월 22일 공동성명서에서 감사원의 교통보조금 실태 결과(예산 낭비 지적 등)와 정비직 인건비 전용 문제 등에 대한 전향적인 개선 조치가 없고, 대중교통 이용자·시민들과의 충분한 협의가 되지 않았고, 적자의 근거가 되는 교통원가에 대한 투명성과 신뢰도가 떨어지고, 이번 인상이 2년마다 자동으로 요금을 인상하도록 하는 '교통요금 물가연동제'와 같이 추진되고 있다는 점 등을 들어서 반대 입장을 지속적으로 표명했다.

우리는 무조건적으로 요금인상을 반대하는 것이 아니며 요금인상의 전제조건이 필요함을 계속해서 이야기해왔다. 또 최근의 요금인상안은 시기도, 상황도, 절차도, 내용도, 인상 폭도 모두 문제가 많다고 솔하게 지적해왔다. 하지만 서울시는 이러한 우리의 주장에 대해서 별다른 개선대책이나 방안, 또 시민들과의 제대로 된 소통 방안을 내놓지 않았으며, 심지어 물가대책심의위원회가 열리기 전에 이미 6월 27일에 요금을 인상하겠다고 발표까지 했다. 물론 대중교통요금 제도 및 경영 혁신 TF회의를 정례적으로 개최한다고 했지만, 이미 요금인상을 못 박고 그 날짜까지 결정한 마당에 논의가 제대로 이루어지기도 어려울 것이다.

서울시는 타 시도와 교통요금 인상이 합의되었기 때문에 6월 27일에 올려야 한다는 입장을 계속 고수하고 있다. 서울시민들의 이해와 요구보다는 타 시도 공무원 간의 약속이 더 중요한 것으로 이해할 수밖에 없다. 결국 물가대책심의위원회까지 거수기로 만들려고 하다가 이번의 보류결정까지 난 것이다. 아무리 의결 기구가 아니라고 해도, 심의 기능을 가지고 있는 물가대책심의위원회 위원들도 이러한 서울시의 행태를 더는 두고 볼 수 없었던 것이다.

서울시는 이번 물가대책심의위원회의 결정을 통해서 서울시민들로부터 강력한 경고 카드를 한 장 받았다. 그럼에도 서울시는 6월 27일 요금 인상을 강행한다는 안을 검토 중이라고 한다. 서울시는 시민들이 납득할 수 있는 설득과 개선대책을 제시하지 않은 상황에서, 물가대책심의위원회를 다시 개최해 요금인상안을 무조건 강행하려 한다면, 서울시민들로부터 더 강력한 경고와 저항에 부딪히게 될 수도 있음을 깨달아야 할 것이다.

대중교통의 공공성, 대중교통 요금 인상이 끼치는 서민 가계에 대한 악영향을 깊이 고려하고, 버스 준공영제와 서울지하철 9호선 문제, 감사원 및 교통시민단체들의 지적사항에 대한 설득력있는 개선 대책이 나왔는지 등등을 제대로 점검하면서, 대중교통 이용자·시민들과 철저히 소통하는 것부터 다시 시작하라.

박원순 서울시장과 서울시는 그동안 무엇보다도 시민들과의 소통이, 합리적인 과정과 절차가, 시민들이 납득할 수 있는 내용이 제일 중요하다고 강조해오지 않았던가. 이번 사안과 관련해 박원순 서울시장과 서울시, 특히 서울시 교통당국의 깊은 성찰과 제대로 된 변화를 촉구한다.

**‘서울시의회는 서울시 대중교통 요금인상안에 대한 민의를 제대로 대변하라!
요금인상안에 대해 반대하거나 처리를 유보해야!!’**

지난 4월 20일에 서울시 교통위원회는 서울시가 제출한 대중교통 요금조정 계획에 대한 의견 청취안을 통과시켰다. 서울시가 제출한 안보다 지하철은 50원 낮춘 200원, 버스는 원안 그대로 150원 등의 대중교통 요금인상안을 통과시킨 것이다. 서울시의회 교통관련 상임위가 서울시의 요구를 사실상 그대로 수용한 것이다.

시민의 입장에서 정책을 판단해야 할 서울시의회가 어떠한 시민여론 수렴도 없었음은 물론 서민가계 부담을 제대로 고려하지 않았다는 사실에 큰 당혹감이 든다. 심지어 서울시가 내놓은 개선대책에 대해서 평가·보완하지도 않고 인상안이 상정된 지, 불과 4일 만에 처리한 것은 시의회가 시민이 아닌, 서울시와 서울시장, 그리고 사업자들의 입장만 전적으로 대변하고 있다는 의심마저 들게 한다.

우리는 지난 4월 17일 기자회견에서 서울시의 대중교통 요금인상에 대해서 다음과 같은 이유 때문에 반대를 했다. 첫째 이용시민들과의 충분한 협의가 되지 않았고, 둘째 감사원의 교통보조금 실태결과에 대한 전향적인 개선 조치가 없고, 셋째 적자의 근거가 되는 교통원가에 대한 투명성과 신뢰도가 떨어지고, 넷째 적자개선 대책으로 버스안전을 책임지는 버스 노동자들의 인건비 삭감을 제시한 것을 반대하고, 다섯째, 이번 인상이 2년마다 자동으로 요금을 인상하도록 하는 ‘교통요금 물가연동제’와 같이 추진되고 있고, 마지막으로 9호선 민자사업·교통카드 민자사업·버스준공영제 등 서울시 대중교통체계 전반에 대한 구조 개선이 없는 상황에서의 요금인상은 문제가 있다고 판단했기 때문이었다. 압축해서 이번 서울시의 대중교통 요금 인상안은 시기, 상황, 절차, 내용, 인상폭 등 모든 면에서 문제가 매우 많은 것이다.

하지만 이러한 요구사항에 대해서 어느 것 하나 제대로 담보가 되지 않았음에도 서울시는 대중교통 요금인상을 추진했고 서울시 교통위원회는 성숙된 논의도 없이 거수기처럼 동의했다. 우리는 특히 지난 20일 상임위 회의에 출석한 서울시 교통본부장의 발언에 주목한다. 그는 상왕십리역 사고나 지하철9호선 혼잡 문제가 적시에 재정투자가 안 된 탓이라면서 이 원인을 낮은 교통요금으로 돌렸다. 사실상 서울시의 안전책임을 시민들에게 떠넘기는 무책임한 발언이다. 또한 2004년부터 유지되어 왔던 버스-지하철 동일요금제의 훼손에 대해서도 경전철 민자사업자에 대한 인센티브 차원에서라도 차등요금제를 둘 수 밖에 없다고 답했다. 사실상 민자사업자를 위해서 차등 요금제를 둔다는 말이다. 이런 억지스러운 말을 듣고서도 제대로 된 문제제기나 반박을 하지 못하는 교통위원회 의원들은 서울시민의 대변자가 아니다. 오히려 모든 것을 시민책임으로 전가하는 서울시 무책임 해정의 공범자에 가깝다. 서울시 주장처럼 수천 억 원에 이르는 적자가 매년 쌓인다면 대중교통 요금인상이 불가피할 수도 있다. 하지만 대중교통 요금인상은 서울 시민들의 삶과 생활에 많은 영향을 끼치는 정책인 만큼, 최소한의 합리성과 제도적 절차를 거치는 게 필요하다. 그럼에도 서울시는 이러한 주장에 아랑곳하지 않았고 민의를 대변한다는 서울시 교통위원회에서조차 시민들의 목소리에 귀를 기울이지 않고 있다.

다행히 아직 4월 23일 서울시의회 본회의에서의 논의과정이 남아 있다. 본회의에서는 시의회 본연의 기능을 회복해서 오직 서울시민들의 입장에서 대중교통 요금인상을 평가하고 판단하길 바란다. 특히 이번 대중교통 요금인상은 2년마다 자동으로 요금을 인상하도록 하는 '교통요금 물가연동제'와 같이 제출되었다. 대중교통요금을 자연적으로 인상하자는 것은 수익자 부담원칙을 공고화하는 것이며 공공요금 문제를 행정 편의적으로 해결하겠다는 시각이 아닐 수 없다. 그러므로 서울시의회에서 만큼이라도 이러한 서울시의 정책을 막아야 하며, 우리들이 요금인상에 반대하는 근거들에 대해서도 재논의가 될 수 있도록 노력해야 한다. 이처럼 서울시민들에게 큰 영향을 미치는 요금인상안에 대해 형식적인 공청회나 설문조사도 없다는 것이 이해가 되지 않는다. 서울시가 하지 못했다면, 민의를 대변한다는 서울시의회라고 그 역할을 해야 하지 않겠는가?

무엇보다도 서울시의회가 민의를 대변하는 기관으로서 제 역할을 하기 위해서는 대중교통 요금인상 관련한 노사민정 위원회 등을 만들어서 사회공론화 논의를 지금부터라도 시작해야 할 것이다. 마지막으로 4월 23일에 열리는 본회의에서는 서울시의원들이 대중교통 요금인상을 반대하면서 오직 서울시민들을 위해서 노력하고 봉사하는 모습을 제대로 보여줄기를 다시 한 번 강력하게 촉구한다. 서울시의회가 다시 총의를 모으고 시민들의 뜻을 반영하여 이번 대중교통 요금 인상안을 반대하거나, 최소한 시민들과의 충분하게 소통과 서울시의 구체적인 선 개선조치를 요구하며 요금 인상안에 대한 처리를 유보해야 할 것이다.

다시 한 번 서울시의회에 시민사회, 그리고 실제 이용자·시민들과 충분하고 구체적인 소통과 협의를 진행해야 함을 강조한다. 서울시의회가 사업자의 이해만을 대변하거나 서울시의 거수기 노릇으로 그쳐서는 안 되지 않겠는가. 시민들의 뜻과 마음을 모아 서울시의회의 제대로 된 대처를 호소한다.

2015년 4월 22일

공공교통네트워크, 공공운수노조 서울경기강원버스지부, 금융정의연대, 민생연대, 사회공공연구원, 서울복지시민연대, 서울세입자협회, 서울시민연대, 서울일반노조, 전국세입자협회, 참여연대민생희망본부, 한국비정규직노동센터, 노동당서울시당, 서울녹색당, 정의당서울시당

‘서울시는 원가검증 없고, 여론수렴 없는 대중교통 요금 인상안 철회하라!’

서울시는 2015년 4월 16일 대중교통요금 인상계획을 서울시의회에 제출했다. 최대 30%에 달하는 인상 폭이다. 서울시는 인상의 이유로 막대한 재정적자를 들었다. 서울시민들이 대중교통을 이용하면 이용할 수록 적자가 늘어난다는 말이니, 이유 한번 고약하다. 그럼에도 버스나 지하철을 유지하기 힘들 정도로 적자가 크다고 하니 웬만하면 요금 인상에 동의하겠지만, 사정을 살피니 이 또한 의아하다.

가장 크게는 서울시가 말하는 ‘원자보존율’의 개념이 쉽게 납득되지 않는다. 도대체 대중교통의 원가란 것이 무엇인가. 상식적으로 보면 현재와 같이 버스와 지하철을 운영하는데 드는 비용을 의미할 것이다. 하지만 그것은 어디까지 적절하게 사용하는 비용에 대한 것이어야 한다. 하지만 지난 1월에 공개된 감사원의 감사결과를 보면, 서울시는 총 6개 항목에 있어서 부당하게 버스보조금을 운용해왔음이 드러났고, 2013년 한 해 규모만 하더라도 343억원에 달하는 것으로 나타났다. 그 해 버스보조금의 10%에 달하는 규모다. 게다가 빈번하게 버스업체의 임원들의 역대 연봉이야기나 배당금 이야기가 언론 지상에 보도된다. 시민들의 세금으로 운영되는 버스준공영제의 실태가 이런데, 이 비용을 전부 다 운송원가라고 우기니 아연실색할 수밖에 없다.

더욱이 서울시가 내놓은 자구노력책이라는 것도 기가 막힌다. 그동안 비판을 받아왔던 버스준공영제의 개선 대책 보다는 운전직 노동자들의 인건비를 줄이겠다는 내용이 버젓이 들어가 있다. 마땅히 운송수입금으로 관리했어야 하는 광고 수입을 뒤늦게 수익금으로 관리하겠다고 한다. 고작 7호봉 체계인데다가 이마저도 근속수당을 줄이기 위해 정기적으로 신규채용을 강요하는 버스 노동조건은 안중에도 없다는 말인가. 아예 비정규직으로 단속적 노동자로 전락한 정비직 노동자들의 처지는 어떤가. 이것을 대책이라고 내놓는 서울시의 알пах함에 짜증이 나는 것도 무리가 아니다. 서울시는 이번 요금 인상의 배경으로 지하철 등의 노후화에 따른 시설 투자가 필요하다는 근거를 들었다. 하지만 다중이 이용하는 시설의 안전 투자는 서울시로서 마땅히 해야 되는 재정사업이지, 이용자에게 부담을 전가할 사항은 못된다. 서울시가 매년 수천억원을 들여서 시행하는 도로나 교량의 보수 공사도 그렇고, 아파트나 대형건물의 안전진단 지원도 그런 맥락에서 볼 수 있다.

또한 지하철은 어떠한가. 최근 지옥철로 시민들을 참으로 고달프게 만들었던 9호선, 2호선의 출근길 혼잡도는 좀 개선이라도 됐는지 따지지 않을 수 없다. 특히 민자 9호선운영회사의 운영수익이 4년간 168억이 넘는 것으로 확인됐는데, 오히려 시민들은 4량짜리 짐짝 안에서 고생하는 이 구조가 전면 개선되어야 할 것이다. 버스에 대한 감사원의 감사결과, 서울시의회의 지적 문제가 말끔히 개선되지도 않았고, 지하철역시 지옥철 문제는 해결도 안되고 민자 9호선은 큰 수익을 보고 있는 이때, 시민사회와 대중교통 이용 시민들과는 얼마나 대화를 하고 소통을 했는지 따지지 않을 수 없다. 또 서민경제는 지금 얼마나 어렵기만한가. 여러모로 이번 서울시의 대중교통요금 인상안은 시기도, 상황도, 절차도 납득하기 어려운 면이 많다.

이번의 억지스러운 요금인상안의 배경에는 서울시의 대중교통정책이 시민을 위한 것이 아니라 사업자를 위한 것이라는 잘못된 정책구조가 놓여 있다고 판단한다. 대표적인 것이 버스정책시민위원회나 지하철 이용자위원회 같은 것이다. 실제 대중교통을 이용하는 이용자, 종사자(노동자), 비판적인 시민이 아니라 관련 업계 대표자나 교수 등 전문가들이 차지하고 있는 이런 거버넌스에서 실제 이용자들이 차지하는 비

중은 거의 무시할 수준이다. 결국 서울시가 사업자들의 처지를 고려해서 만든 버스준공영제의 본질만 부각시킬 뿐인 이와 같은 서울시의 교통거버넌스 문제는 시민참여와 혁신을 강조하는 박원순 서울시장의 서울시에서도 변하지 않았다.

오늘 기자회견을 개최하는 우리들은, 이번 요금인상안과 동시에 지난 2월 입법예고를 거쳐 현재 서울시의회에 계류되어 있는 ‘서울시 대중교통기본조례’ 개정안도 주목하고 있다. 2년마다 자동으로 요금을 인상하도록 하는 것을 골자로 하는 ‘교통요금 물가연동제’가 포함되어 있기 때문에 그렇다. 지금까지도 대중교통요금을 인상할 때 마다 깜짝쇼 하듯이 발표하고, 사전이든 사후든 광범위한 여론수렴이나 개선방안에 대한 모색이 없었는데 이마저도 귀찮으니 숫제 자동으로 요금을 인상하겠다는 계획이다. 도저히 박원순 시장의 서울시에서 벌어지고 있다고 믿기 어려운 정도로 무책임한 방안이다.

요금인상 전에 서울시가 적지라 말하는 대중교통운영비용에 대한 정확한 감사를 진행하라. 그리고 교통원가에 대한 검증을 매년 공개적으로 진행하고 결과를 발표하라. 무엇보다 상대적으로 서민층일 수밖에 없는 대중교통 이용자, 시민들의 사회경제적인 부담 문제를 요금인상의 일차적인 고려사항으로 삼으라. 서울시가 대중교통을 이용하는 시민에 대해 ‘제 값도 내지 않고 버스나 지하철을 이용하는 사람’이라고 모욕하려는 의도가 아니라면 지금까지의 대중교통 거버넌스를 전면 개선하라. 그리고 무엇보다 폭넓은 의견수렴을 바탕으로, ‘선 제도 개선, 후 요금 인상’의 원칙을 수립하라.

우리는 서울시가 이번에 시의회에 제출한 요금인상안을 철회하고, 대신 새로운 서울시의 대중교통비전을 고민하는 장을 먼저 만들어야 한다고 제안한다. 이런 상식적인 요구가 받아들여지지 않는다면, 현재 부당하게 집행되고 있는 버스준공영제의 지원예산(보조금 과다지급) 문제 등 서울시 대중교통의 문제들을 시민들에게 알려나가면서 적극적인 시민행동을 전개해 낼 것이다. 당연히 우리와 뜻을 함께 하는 서울시의원들과 함께 서울시가 제출한 요금인상안이 가지고 있는 문제점들을 지적하고 인상안 부결과 함께 대중교통기본조례 개정안 부결을 위해 최선의 노력을 다할 것이다. 서울시는 지금의 버스 준공영제 문제를 해결할 수 있는 확실한 대책을 내놓아야 할 것이고, 완전공영제 등 대안을 진지하게 검토하고 추진해야 할 것이다. 지하철도 마찬가지이다. 9호선 문제만큼은 말끔히 해결해야 하지 않겠는가.

이번 서울시의 대중교통요금 인상안은 다시 한 번 강조하지만, 시기와 상황, 절차와 의견수렴, 근거 등 여러 면에서 시민들의 공감과 동의를 이끌어내기는 매우 어려운 안이다. 버스, 지하철 문제에 대한 전면적인 개선과 버스, 지하철에 대한 공영성, 투명성을 대폭 강화해야 할 것이다. 또 버스, 지하철 문제를 심층적으로, 일상적으로 다룰 ‘대중교통 노사민정 합동테이블(가칭 대중교통시민위원회)’를 설치해 이용자, 시민사회, 종사자들이 일상적으로 목소리를 낼 수 있는 구조가 반드시 마련되어야 할 것이다. 끝.

- .. 요금인상 전에 대중교통운영비용에 대한 정확한 감사를 진행하라.
- .. 교통원가에 대한 검증을 매년 공개적으로 진행하라.
- .. 대중교통 이용자 시민들의 부담을 일차적으로 고려하라.
- .. 무엇보다 폭넓은 의견수렴을 바탕으로, ‘선 제도개선, 후 요금인상’의 원칙을 수립하라.

2015년 4월 17일

공공교통네트워크, 공공운수노조서울본부, 노동당서울시당, 녹색당서울시당,
민주노총서울본부, 사회공공연구원, 서울복지시민연대, 서울시민연대,
참여연대민생희망본부