

수도권 대중교통 정기권 도입 방향에 관한 연구

김 서 정* / 유 정 훈**

고유가 상황의 지속과 환경 문제에 대한 인식 변화로 국내외적으로 다양한 환경대책이 나오고 있다. 그 중 2022년 6월부터 9월까지 4달간 한시적으로 도입된 독일의 9-Euro 무제한 교통 티켓은 당시 큰 이슈를 가져왔다. 독일은 이후 2023년 5월부터 49-Euro 티켓을 정식 도입하며 고유가 및 기후위기에 대응하고 있다.

국내에서도 무제한 교통패스에 대한 관심과 함께 9,900원 무제한 교통패스 정책이 국정반영 정책으로 선정(22.7)되며 2024년 5월부터 국토교통부의 환급형 대중교통 정기권인 K-패스가 국내에 도입되었다.

국토부에 앞서 서울시에서 2024년 1월 시범도입한 기후동행카드는 무제한 대중교통 정기권으로 65,000원/월으로 서울시내 전철 및 서울시 면허의 시내버스, 따릉이 등을 이용할 수 있다. 그러나 서울시내만 한정적으로 이용할 수 있는 기후동행카드로 인해 이용자들은 불편함을 이야기하고 있고 서울시는 경기도에 기후동행카드 동참을 요구하고 있다.(2024년 4월 기준 수도권 내 5개 지자체(인천, 김포, 과천, 군포, 고양) 서울시와 기후동행카드 업무 협약)

현재 수도권 대중교통 정기권의 가장 큰 문제는 다양하게 쏟아져나오는 대중교통 정기권으로 이용객들이 혼란을 겪는 것이다. 본 연구에서는 현재 이슈가 되고 있는 대중교통 정기권의 현황과 문제점을 분석하고 수도권 대중교통 정기권이 도입 목적에 맞게 이용될 수 있도록 정책 대안을 마련하고자 한다.

수도권 대중교통 정기권의 쟁점은 이용객 혼란, 환경대책으로서의 효과 미미, 지자체 간 협의 사항 다수, 정치적 이슈로 구분할 수 있다. 이같은 쟁점에 대한 대안을 다음과 같이 제시하고자 한다. 먼저, 광역교통 문제 해결을 위해서는 중앙정부의 관리가 필요하다. 둘째, 다방면 대중교통 활성화 대책의 마련이 필요하다. 셋째, 수도권 대중교통 통합요금제 내 추가적 정산 시스템 구축과 정산 방법의 마련을 위한 논의가 필요하다. 마지막으로 수도권 대중교통 통합 정책의 이해와 소통이 필요할 것이다.

수도권 대중교통 정기권의 쟁점과 대안을 통해 향후 수도권 대중교통은 물론 수도권 정책의 전반적인 상생발전이 이루어질 수 있기를 기대해 본다.

주제어 _ 대중교통 정기권, K-패스, The경기패스, 기후동행카드, I-패스

* 경기연구원 기획조정본부 선임연구원(제1저자, 교신저자)

** 아주대학교 교통시스템공학과 교수(제2저자)

A Study on the Introduction of public transportation passes in the metropolitan area

Kim Seo-jeong* / Yu Jeong-whon**

As awareness of the persistent fuel situation and environmental issues continues to evolve, various environmental measures are being introduced domestically and internationally. Among them, Germany's temporary introduction of the 9-Euro unlimited transportation ticket from June to September 2022 garnered significant attention at the time. Subsequently, Germany officially introduced the 49-Euro ticket in May 2023 as a response to fuel costs and the climate crisis.

In South Korea, along with the growing interest in unlimited transportation passes, the policy of a 9,900-won unlimited transportation pass was selected as a national policy in July '22, and starting from May 2024, the Ministry of Land, Infrastructure and Transport introduced the public transportation regular pass, K-Pass, domestically.

This study aims to analyze the current status and issues of public transportation regular passes, and propose policy alternatives to ensure that metropolitan public transportation passes are used in line with their intended purpose.

Key issues with metropolitan public transportation passes include user confusion, limited effectiveness as an environmental measure, numerous inter-municipal agreements, and politicization. The following alternatives are proposed to address these issues: Firstly, central government management is necessary to resolve metropolitan transportation issues. Secondly, comprehensive measures to promote public transportation activation in various aspects are needed. Thirdly, discussions are required to establish additional settlement systems within the metropolitan public transportation integrated fare system. Lastly, understanding and communication of metropolitan public transportation integration policies are essential.

Key words _ Public Transportation Pass, K-Pass, The Gyeonggi Pass, Climate Accompanied Card, I-Pass

* Senior Researcher, Dept. of Planning & Coordination Headquarters, Gyeonggi Research Institute (First Author, Corresponding Author)

** Professor, Dept. of Transportation Systems Engineering, Ajou University (Second Author)

I. 서론

1. 배경 및 목적

고유가 상황의 지속과 환경 문제에 대한 인식 변화로 국내외적으로 다양한 환경대책이 나오고 있다. 그 중 2022년 6월부터 9월까지 4달간 한시적으로 도입된 독일의 9-Euro 무제한 교통 티켓은 당시 큰 이슈를 가져왔다. 독일은 이후 2023년 5월부터 49-Euro 티켓을 정식 도입하며 고유가 및 기후위기에 대응하고 있다.

국내에서도 무제한 교통패스에 대한 관심과 함께 9,900원 무제한 교통패스 정책이 국정반영 정책으로 선정(22.7)되며 2024년 5월부터 국토교통부의 환급형 대중교통 정기권인 K-패스가 국내에 도입되었다.

국토부에 앞서 서울시에서 2024년 1월 시범도입한 기후동행카드는 무제한 대중교통 정기권으로 65,000원/월으로 서울시내 전철 및 서울시 면허의 시내버스, 따릉이 등을 이용할 수 있다. 그러나 서울시내만 한정적으로 이용할 수 있는 기후동행카드로 인해 이용자들은 불편함을 이야기하고 있고 서울시는 경기도에 기후동행카드 동참을 요구하고 있다.(2024년 4월 기준 수도권 내 5개 지자체(인천, 김포, 과천, 군포, 고양) 서울시와 기후동행카드 업무 협약)

그러나 경기도는 정부의 K-패스를 확대한 The경기패스를 도입 준비 중으로 경기도민의 최대한의 교통편의와 복지를 고려한 정책 마련이 경기도의 정책방향이라고 말한다. 또한 기후동행카드와의 연계는 경기도 시·군 지자체 차원에서 결정가능한 사안이라고 말하며 서울시의 정책 논의 요청 자체가 없었다고 한다.

가장 큰 문제는 다양하게 쏟아져나오는 수도권 대중교통 정기권으로 이용객들이 혼란을 겪는 것이다. 본 연구에서는 현재 이슈가 되고 있는 대중교통 정기권의 현황과 문제점을 분석하고 수도권 대중교통 정기권이 도입 목적에 맞게 이용될 수 있도록 정책 대안을 마련하는데 목적이 있다.

2. 범위 및 방법

본 연구의 공간적범위는 경기도 및 서울특별시, 인천광역시가 포함된 수도권이며 시간적범위는 2024년을 기준으로 한다. 연구의 방법은 수도권 대중교통 정기권의 이슈가되고 있는 현황을 언론보도 및 각 정책기관별 발표 정책을 통해 검토하며 국내외 대중교통 정기권의 동향을 조사한다. 이를 통해 수도권 대중교통 정기권 이슈의 쟁점을 분석하고 쟁점에 대한 대안을 제시한다.

〈그림 1〉 연구흐름도



II. 대중교통 정기권 동향

1. 도입 배경 및 목적

1) 도입 배경

세계적으로 기후위기에 대해 공감하며 2015년 12월 12일 파리에서 열린 21차 유엔 기후변화협약 당사국총회(COP21) 본회의에서는 파리기후협약(파리협정)을 채택하였다. 파리기후변화협약(파리협정)은 지구 평균기온 상승을 2℃보다 상당히 낮은 수준 유지, 국가별 온실가스 감축량 이행 등의 내용을 담으며 2016년 11월 4일부터 국제법으로 효력이 발효되었다.¹⁾ 이후 아랍에미리트의 탄소배출 제로를 목표로 하는 UAE 2050 Net Zero 선언('21.10), 민간기업의 주도로 이루어진 RE100 캠페인('14) 등 지구의 기후위기에 세계적 관심이 확대되었다. 이와 함께 고유가 상황의 지속과 코로나19의 여파 등으로 국내 외적으로 다양한 환경대책 마련 등 관심이 높아지고 있다.

독일에서는 2022년 6월부터 9월까지 고유가 대책으로 9-Euro 부제한 교통 티켓을 한시적으로 도입하였으며 긍정적인 효과에 2023년 5월부터는 상시사업으로 49-Euro 티켓을 도입하였다. 국내에서도 독일의 무제한 교통 티켓이 이슈되며 2022년 7월 9,900원 무제한 교통패스 정책이 국정반영 정책으로 선정되었고 국토교통부의 환급형 대중교통 정기권인 K-패스 도입('24.5)의 발판이 되었다.

2) 도입 목적

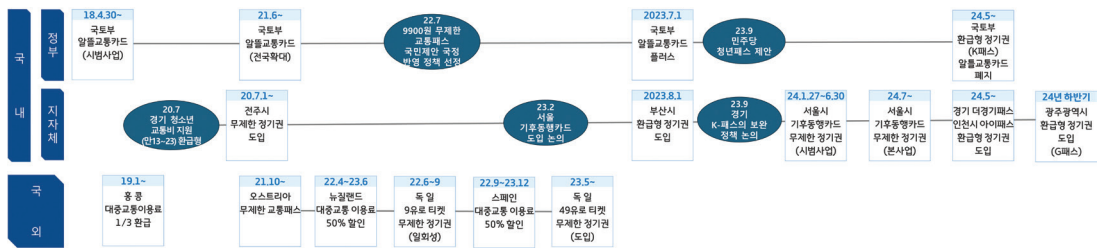
대중교통 정기권은 탄소중립 등을 위한 대중교통 활성화 대책으로 대중교통 요금 할인이나 무상교통 정책들이 운영되고 있다. 대중교통 이용 활성화는 승용차 이용률 감소로 교통부분의 탄소배출을 줄일

1) [erms.naver.com/entry.naver?docId=3329531&cid=42107&categoryId=42107](https://www.naver.com/entry.naver?docId=3329531&cid=42107&categoryId=42107) 네이버 지식백과 “파리협정”.

수 있는 친환경 정책이며 교통비 부담 완화의 복지 정책이다. 일부 지역에서는 대중교통 요금 할인이나 무상교통에 대해 시범사업 등을 통해 정책적 효과와 이용객 선호 등을 반영하여 본 사업으로 확장하기도 한다.

대중교통 정기권은 크게 무제한 정기권과 환급형 정기권 등으로 도입되고 있다. 무제한 정기권의 경우 일정 금액 지불 후 이용한다 없이 일/주/월 등의 단위로 사용 가능하다. 환급형 정기권의 경우 사용 금액의 일정액을 돌려주는 형식이며 한도 유무, 일/주/월 단위, 이용객 연령, 사용 목적 등에 따라 다양하게 도입될 수 있다.

〈그림 2〉 국내외 대중교통 정기권 도입 주요 이슈별 타임라인



자료 : 저자 작성(2024).

2. 국내 대중교통 정기권 동향

1) 대중교통 정기권 도입 사례

국내에서도 대중교통 활성화 및 교통 복지, 기후위기 대응 등의 목적으로 대중교통 정기권이 무제한 정기권과 한도를 정한 환급형 정기권 등으로 다양하게 도입되고 있으며 이용객 연령 등을 고려하여 차등 도입 및 도입 예정이다.

기존 경기도에서는 고령자 및 장애인을 대상으로 한 G-패스를 도입 중에 있으며 국내에서 일반 대중교통 이용객만을 위해 도입된 대중교통 정기권은 2020년 7월 1일부터 도입된 전주시의 시내버스 정기권이 있다.

전주시의 대중교통 정기권은 전주시 전용 교통카드로 정해진 기간 동안 무제한으로 전주 시내·마을 버스를 이용할 수 있으며(요금 단일화 지역인 완주군은 사용 가능) 30일권, 2일권, 1일권으로 제공된다. 초기 도입 이후 시내버스 요금 인상에 따라 인상률을 반영하여 1회 인상되었으며 현재 30일권의 경우 46,000원으로 이용할 수 있다. 성인요금 1,450원 기준 손익분기횟수는 30일권 32회, 2일권 7회, 1일권 4회로 안내되고 있다. 또한 충전 후에는 단순변심, 사용자 부주의 등을 포함하여 환불이 불가하다.

무제한 대중교통 정기권은 서울시에서도 도입되어 운영 중이다. 2024년 1월 27일부터 시범도입된 기후동행카드로 월 65,000원(청년권 58,000원 2024년 2월 26일부터 도입)으로 서울시내 전철 및 서울시 면허의 시내버스, 따릉이, 리버버스 등을 이용할 수 있다. 또한 문화·체육 시설(서울대공원/식물원 등) 이용 시 할인, 신용·체크카드 충전 확대 등 부가혜택 확대를 계획하고 있다. 기후동행카드는 도입 초기 서울시내 전철 및 서울시 면허의 대중교통으로 이용수단이 한정되었으나 현재 인천을 포함해 경기도 4개 지자체(김포, 과천, 군포, 고양)와 업무협약을 통해 이용가능 수단 및 지역을 확대하고 있으며 이에 따라 2024년 3월 30일부터는 김포골드라인까지 이용 대상이 된다. 기후동행카드는 전주시 무제한 대중교통 정기권과 다르게 환불제도를 운영 중이며 사용기간 만료 전 고객 요청 시 수수료(500원)를 제외하고 잔액을 환불(30일 이내)해 주고 있다. 서울시는 6월 30일까지 시범사업 완료 후 7월 1일부터 본사업에 착수한다.

부산시에서도 2023년 8월부터 환급형 대중교통 정기권인 동백패스가 되었으며 45,000원/이상 사용 시 최대 45,000원/월을 환급해 준다. 단 부산대중교통 이용자 중 지역화폐 사용자에 한하며 부산 지역 화폐인 동백전으로 환급된다. 또한 2024년 3월 18일부터 선불형을 추가 출시하였다. 동백패스의 이용 가능 교통수단은 부산시 시내·마을버스, 도시철도, 경전철, 동해선이 있다.

국토교통부에서도 환급형 대중교통 정기권 도입하며 기존 알뜰교통카드를 보완한 K-패스를 2024년 5월부터 도입하였다. 정부의 교통패스 정책에 맞춰 수도권 내 경기도와 인천시에서는 K-패스와 연계하며 지자체 예산을 활용한 더 확대된 The경기패스, I-패스를 도입하였다.

경기도의 The경기패스는 경기도민을 대상으로하는 환급형 대중교통 정기권이다. 기존 K-패스의 환급 지원금액에 더하여 경기도민의 교통 복지를 위해 지원정책이 추가되었다. 먼저 청년의 나이 기준을 기존 19~34세에서 19~39세로 확대하였으며 둘째, 6~18세 어린이·청소년의 지원 기준을 추가하였다. 어린이·청소년의 지원 기준은 사용 기준의 제한 없이 연 최대 24만원을 환급해 준다. 셋째, 지원 상한을 월 21회 이상일 경우 무제한 지원이 가능하다. 또한 GTX-A 개통(기본요금 3,200원/10km, 추가요금 250원/5km)에 맞춰 GTX 역시 환급 대상으로 추가하였다.

인천시의 I-패스 역시 경기도와 같이 K-패스를 기본으로 인천시민을 대상으로 혜택을 추가하였으며 청년 나이 기준 확대, 어린이·청소년 지원 추가 예정(최대12만원/년), 노인 환급액 확대(30%→50%) 예정이다. 또한 광역통행의 경우 서울시의 기후동행카드와 연계하여 월 8만원의 무제한 정기권을 도입하였다.

대중교통 이용 외 국내에서는 외국인 여행객을 위한 교통 및 관광을 결합한 교통관광통합패스 등이 운영되고 있었으며 터미니의 수도권 내 사용 가능한 M-Pass, 서울시의 서울시티패스, 서울시티패스 PLUS 등이 있다.

〈표 1〉 수도권 대중교통 정기권 지원 사업 비교

(2024년 4월 기준)

구분	국토부의 'K-패스'	경기도의 'The경기패스'	인천 'I-패스'		서울시의 '기후동행카드'			
			일반	광역	기후동행카드 구매자			
혜택 대상	전국민	경기도민	인천시민		기후동행카드 구매자			
지원 방식	환급형	환급형	환급형	무제한	무제한			
지원 기준	월 15회 이상 정기적 대중교통 이용자				정기권 구매자	정기권 구매자		
지원 금액	일반	20% 환급	20% 환급	20% 환급	8만원/월	구매금액(월)	기본	기본+따름이
	청년 (19~34세)	30% 환급	30% 환급 (19~39세)	30% 환급 (19~39세)		일반	6.2만원	6.5만원
	어린이 청소년 (6~18세)	-	최대24만원/년	최대12만원/년 (예정)		청년 (19~34세, 2.26~)	5.5만원	5.8만원
	노인	-	-	30% 환급 (50% 확대 예정)				
	저소득	53% 환급	53% 환급	53% 환급				
	비고	-	청년, 어린이 청소년 지원 확대	노인, 청년, 어린이 청소년 지원 확대		-	광역버스 이용자 10~12만원 정기권 계획 중	
지원 상한	60회/월	무제한 (21회/월 이상 시)	무제한	무제한	-			
이용 지역	전국				서울권역			
이용 수단	전철, 시내버스 (마을·농어촌·광역버스, 신분당선·GTX 포함)				서울시내 전철(1~9호선, 우이신설선, 신림선, 공항철도, 경의중앙선, 경춘선, 수인분당선의 서울권역), 시내버스(마을·심야리버버스), 따름이(광역버스, 신분당선 등 제외)			
K-패스와 비교	-	K-패스와 연계, 경기도민의 혜택 범위 확대	K-패스와 연계, 인천시민의 혜택범위 확대	기후동행 카드와 연계	K-패스와 별개 사업			
도입시기	'24.5				'24.1.27~6.30(시범) '24.7.1~(본사업)			
비고	알뜰 교통카드 업그레이드 버전	GTX 포함 (기본요금 3,200원, 추가요금 250원 /5km)	-	-	<ul style="list-style-type: none"> 김포골드라인 확대(24.3.30~) 문화체육 시설 이용 등 부가혜택, 신용·체크카드 충전 등 확대 환불제도 : 사용기간 만료 전 고객 요청 시 잔액 환불(30일 이내) 			

자료 : “대중교통비 지원 혜택 높인다...민생회복 위해 국토부-지자체 간 적극 협력”, 국토교통부(2024.01.22), 및 “서울 대중교통 청년 할인 시작...집들이는 K패스, 인사는 기후동행카드 유리”, 조선일보(2024.02.26), “인천시 '인천 I-패스' 선보여... 불붙은 수도권 교통할인 경쟁”, 한겨레(2024.02.28.), www.gg.go.kr 경기도청 홈페이지 등 재구성(2024).

2) 대중교통 정기권 도입 평가

국내에서 도입 및 운영 중인 대중교통 정기권 중 부산시 동백패스와 서울시 기후동행카드의 경우 도입 이후 사용량 및 이용자 선호도 등에 대한 평가 결과를 발표하기도 하였다. 전주시의 무제한 정기권 (46,000원/월)과 부산시의 환급형 정기권(45,000원/월)은 이용자의 긍정적인 인식과 함께 확대되고

있으며 서울시의 기후동행카드의 경우 시범사업 한 달간 약 3만원의 대중교통비를 절약 효과가 있는 것으로 나타났다.

구체적으로 부산 동백패스의 경우 이용자 인식조사 결과 ‘대중교통 이용 활성화’에 효과가 있다는 의견에 87.2%가 응답하였고, ‘이용의향 있음’에 대한 의견이 73.5%로 나타나 긍정적으로 인식되고 있는 것으로 나타났다. 그러나 2023년말 기준 가입자 30만 8천여명, 2달간 환급액 46억원(배정예산 67.6억 원/월)으로 대중교통 전환 효과가 미미하다는 지적도 있다.

서울시 기후동행카드는 첫 날부터 이용한 이용자 10만명 중 84%는 약 3만원 할인 혜택을 받았으며 이용금액 평균 91,900원/월, 이용횟수 57회/월로 나타났다. 시범사업 한 달간 누적판매량은 46만장으로 이 중 1회 이상 사용자는 34만 6,000명이었다. 구매자의 59%는 20~30대 청년층인 것으로 나타났다.

<그림 3> 전주 대중교통 무제한 정기권(2020.7~)



자료 : “전주 시내버스 정기권, 내년 1월부터 요금 인상”. 쿠키뉴스(2021.12.10.).

<그림 4> 화성 무상교통(2020.11~)



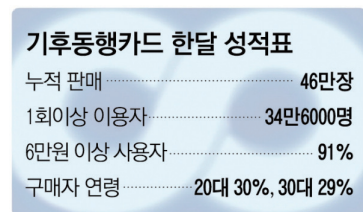
자료 : savebus.hscity.go.kr 화성시 무상교통 홈페이지.

<그림 5> 부산 동백패스 환급 실적



자료 : “‘동백패스’ 졸속 추진...예산 200억 남아돌아”. KNN뉴스 (2023.12.12).

<그림 6> 서울 기후동행카드 이용 특성



자료 : “‘기후동행카드’ 한 달 성적표...46만 장 팔리고, 평균 3만원 절약”. 이투데이(2024.02.28).

3. 국외 대중교통 정기권 동향

1) 대중교통 정기권 도입 사례

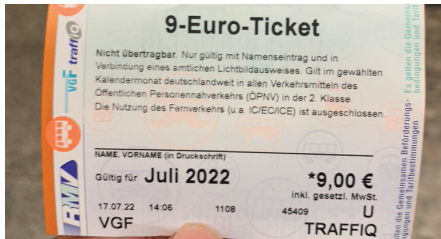
세계적으로 기후위기 대응과 탄소 중립 등을 위한 환경대책 중 하나로 대중교통 활성화에 관심이 높아지고 있어 독일, 스페인, 오스트리아 등에서 대중교통 요금 할인이나 무상교통 정책이 도입되고 있다.

독일에서는 고유가 대책으로 9-Euro 무제한 교통티켓이 2022년 6월부터 9월까지 약4개월간 한시적으로 도입되었으며 긍정적인 관심과 효과를 거두었다. 이후 한시사업을 기반으로 2023년 5월부터 상시사업으로 49-Euro 티켓이 도입되었다.

오스트리아에서는 무제한 대중교통 티켓인 기후티켓(Klima Ticket)을 2021년 10월부터 도입하였으며 한 달 약 68유로(1,095유로/년)로 오스트리아의 모든 대중교통이 가능하다.

무제한 대중교통 정기권이 도입된 프랑스 파리, 영국 런던, 미국 뉴욕, 일본 도쿄의 경우 일/주/월/년 단위로 다양한 유형의 정기권을 선택할 수 있다. 파리와 영국의 티켓 요금은 권역(예, 도시 내/외) 및 연령(예, 성인/어린이)에 따라 요금제가 다양하며 도쿄의 경우 지하철/전철 전용으로 전구간 정기권과 통근/통학 정기권 등 두 종류로 운영되기도 한다.

〈그림 7〉 국외 대중교통 정기권 사례



독일 9-Euro 티켓



오스트리아 기후티켓

자료 : (좌) “유럽여행 in 독일”. john_travel 네이버 블로그(2023.07.02).

(우) “오스트리아에서 대중교통을 무료로 타는 방법”. 디지털투데이(2023.09.19).

〈표 2〉 독일 대중교통 정기권 특징(49-Euro 티켓)

구분	가능	불가능
적용 교통수단	지하철/전철/철도(S반, U반, RE, RB), 트램, 버스 등 (불가능 항목 제외 모든 대중교통)	고속열차(ICE, ICE Sprinter, IC, EC), 대도시간 이동 버스(Fixbus)
적용 지역	도시 내 이동(e.g. 베를린 시내), 인근 소도시 이동(e.g. 프랑크푸르트- 뤼데스하임), 몇몇 인근 유럽국가 이동(e.g. 뮌헨-잘츠부르크)	베를린-뮌헨, 프랑크푸르트-베를린 등 도시 간 이동하는 경우 대부분 해당 안됨

자료 : “유럽여행 in 독일”. john_travel 네이버 블로그(2023.07.02).

2) 대중교통 정기권 도입 평가

독일의 9-Euro 무제한 교통티켓의 경우 한시적 도입 후 사회경제적 효과에 대한 결과를 발표하였다. 주요 효과로는 1) 물가상승률 0.7% 감소 2) 대중교통 이용 25% 증가 3) 이산화탄소 180만 톤 저감 및 대기오염 6% 감소 4) 교통혼잡 개선 5) 저렴한 요금으로 소득보존 등의 다양한 사회경제적 효과를 달성하였다. 또한 독일의 생활비 부담 완화 정책 중 최고로 평가되기도 하였다.

〈표 3〉 국외 주요 도시 대중교통 정기권 내용 비교

국 가	도입시기	요금	대 상	수 단	비 고	
독 일 (무제한)	임시 도입	22.6~8	9유로(1.2만)/월	전체	대중교통* (지역간 고속열차 제외)	베를린시 29유로(4.1만) 무제한 패스 임시도입 (22.10~23.3)
	상시 도입	23.5~	49유로(7만)/월	전체	대중교통* (지역간 고속열차 제외)	지원예산 25억유로 (약3조4000억원) 확보
스페인	22.9~12(한시) 23년까지 연장	50% 할인	전체	대중교통 (국영철도 노선 중 고속 장거리 제외)	-	
오스트리아 (무제한)	21.10~	68유로/월** 1,095유로/년	전체	철도, 트램, 버스	약 24만5,000명 연간패스 소지('23.9)	
영 국	23.1~6	2파운드 가격 상한제	전체	전국 버스	-	
뉴질랜드	22.4~23.6	50% 할인	전체	전국 대중교통	-	
홍 콩	2019.1~	1/3 환급 (최대 500HKD)	200HKD/월 이상 지불 승객	대중교통	-	

자료 : 이영수(2023.04). 『해외 대중교통 요금정책 변화와 무제한 정기권 도입방향』. **'9유로' 독일 일주여행에 숨은 의미. 헤럴드경제 (2022.08.08.), ***문신하면 1년 동안 대중교통 무료로 해준다는 나라...네티즌 갑론을박중. 매일경제(2023.09.18.) 재구성(2024).

〈표 4〉 프랑스 파리 대중교통 정기권 유형

유형	명 칭	기 간
무제한권	모빌리스(Mobilis)	1일 무제한권
	나비고(Pass Navigo)	1주일 무제한권
		1개월 무제한권
		1년 무제한권
		1/2/3/5일 무제한권 (1~3존, 1~5존용 구분)
파리 비지트 트래블 패스(Paris Visite travel pass)		

자료 : 이범규(2021.09). 『대중교통 정기권 도입방안』 대전세종연구원 경기연구원 재구성(2024).

Ⅲ. 수도권 대중교통 정기권 이슈의 문제점 분석

1. 도입 효과 측면

1) 이용객 혼란

서울시 기후동행카드는 수도권 대중교통 개념 및 다수의 대중교통 정기권으로 이용객들의 혼란을 가져왔다. 기후동행카드는 서울 내 대중교통만 이용할 수 있어(서울 외부지역간 환승/이용 불가) '수도권 대중교통 통합요금제'로 하나의 교통권인 수도권 대중교통에 대한 개념의 혼란을 발생시켰다. 또한 대중교통 활성화 및 기후위기 대응을 위한 기후동행카드의 도입 목적과 반대로 대중교통 요금 인상('23.8, '23.10, '24하반기), 남산터널 혼잡통행료 반값('24.1) 등 정책방향 역시 일관적이지 못하다.

서울시의 기후동행카드의 시범도입 발표와 함께 도입을 준비 중이었던 국토부의 K-패스, 경기도의 The경기패스, 인천시의 I-패스 또한 도입 발표를 서둘렀다. 이로 인해 수도권의 다양한 대중교통 정기권 도입으로 인해 다수의 매체에서는 나에게 더 유리한 카드는 무엇인지 알려주며 정기권을 비교하고 있으나 정보의 모호함과 함께 실제 선택은 이용객의 몫으로 이용객들은 실제 나에게 혜택이 큰 카드는 무엇인지 직접 비교해야 하는 등 혼란을 겪게 되었다.

그러나 일부에서는 정기권 이용에 따른 요금할인 등과 같은 긍정적인 의견도 있다. 각 지역의 특성을 반영한 정기권 도입, 대중교통 이용의 선택권 다양화 등의 긍정적인 효과도 있다는 것이다.

〈표 5〉 서울시 기후동행카드 도입에 대한 이용객 의견

구분	내용
긍정 의견	저 같은 경우는 40%가 더 (절약)되죠. (교통비로) 10만원 정도 쓰는데 지금 6만 2천원짜리 끊었으니까.
부정 의견	<ul style="list-style-type: none"> 카드 개수도 많아질 테고, 어디까지가 적용되고 어디가 적용 안 되는 건지 헷갈리니까 귀찮을 것 같아요. 그걸 거면 그냥 차를 사는데 낫지 않나? 뭔가 (대중교통 이용을) 권장하는 거에 비해 가격은 오르니까 별로다 생각은 들어요. '한쪽에서는 요금을 올리고, 한쪽에서는 기후 문제를 내걸면서 교통 패스를 만드는 게 이게 뭐하자는 거냐?' 사실 이런 모호함이 있을 수 밖에 없는 상황이죠.

자료 : “[바로간다] ‘대중교통 무제한’ 기후동행카드 첫날...“좋지만, 아직은 헷갈려요” MBC뉴스데스크(2024.01.27.) 및 “서울 지하철 요금 또 오른다-‘대중교통 장려하면서 부담 가중이라니...’” MBC뉴스데스크(2024.01.08.).

2) 환경대책으로서의 효과 미미

기후동행카드로 인한 대중교통 전환 효과 및 광역통행의 대중교통 전환 대책으로서의 대중교통 정기권의 영향은 부족하다. 대중교통 정기권은 기후위기 대응과 탄소 중립 등을 위한 환경대책으로서 승용차 이용 감소를 통한 대중교통 활성화 목적이 있으나 무제한 대중교통 정기권인 기후동행카드는 승용차 이용자의 유인책이 부재하다는 평가가 다수이다. 기후동행카드로 대중교통 월 60회 이용 시(월 교통비 95,000원) 약 3만원의 교통비 절약 효과를 가져오게 된다.(시범사업 결과 한 달간 84% 이용객이 약 3만원의 요금 할인 혜택 받음) 그러나 승용차 이용자가 월 3만원의 교통 요금 절약을 위해 승용차 이용의 편의성을 포기하기란 쉽지 않다.

또한 서울시 주변 탄소 발생이 가장 높은 지역은 서울과 다른 지자체 연결 구간으로 경기도-서울 출퇴근 199만명 중 100만명이 이 구간을 이용하고 있다.²⁾ 광역통행 이용자들은 기후동행카드를 이용하고 싶어도 이용할 수 없는 것이다. 실제로 기후동행카드 실물카드 구매자 중 56%는 기존 도보·자전거 이용자이며 59%는 대중교통을 많이 타는 경향을 지닌 20~30대 청년층으로 나타났다.

대중교통 운영 여건이 승용차 등 개인교통수단에서 전환될 수 없는 여건에서 기후동행카드의 효과는 미미할 수 밖에 없다. 즉, 수단전환율을 높일 수 있는 속도 경쟁력이나 환승 편의성, 직결노선 등의 증가가 없는 상황에서 대중교통의 가격정책은 효과가 크지 않을 것이다. 특히 대중교통 요금이 상당히 저렴한 국내 상황에서 가격할인 정책은 크게 이용자들에게 호응을 얻기 어려운 현실이다. 따라서 국내 대중교통 정기권은 환경대책 및 대중교통 수요증진이라는 목적하에 일반적으로 대중교통 주 이용 계층과 세대에 부담을 어느 정도 덜어주는 교통복지 차원의 의미가 크다.

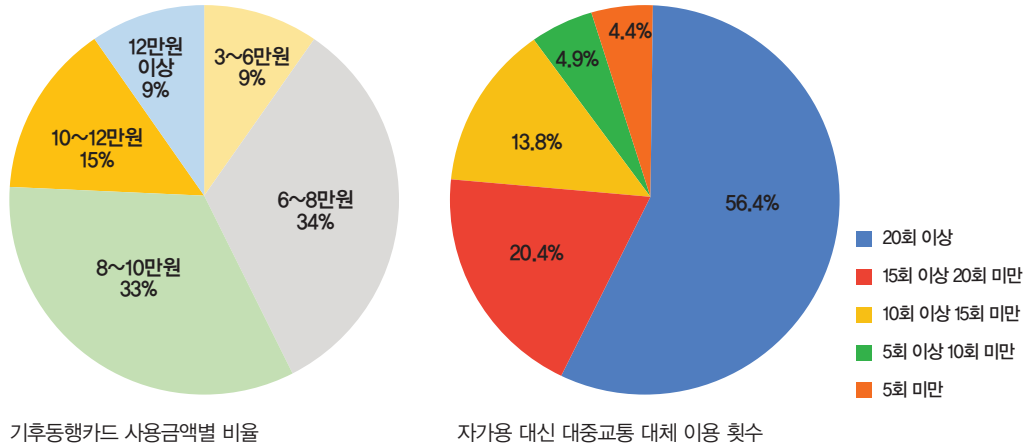
〈표 6〉 서울시 기후동행카드 도입 목표 달성률

구분	목 표	달성률
목 적	<ul style="list-style-type: none"> 기후위기에 대응 승용차 이용자가 대중교통을 타도록 유도 	<ul style="list-style-type: none"> 대중교통 월 60회 이용(월 교통비 9만 5,000원) 시 3만원 절약을 위해 승용차의 편의성 포기 의문 실제 한 달 약 3만원 대중교통비 절약
승용차 이용률 전환	<ul style="list-style-type: none"> 연간 1만 3000대의 승용차 이용 감소 (3만2000여의 온실가스 감축 효과) 	<ul style="list-style-type: none"> 기후동행카드 실물카드 구매자 중 56% 기존 도보·자전거이용자 59% 대중교통을 많이 타는 경향을 지닌 20~30대 청년층 기후동행카드 이용자 4% 승용차 대신 대중교통 이용(24.4.15 보도)

자료 : 저자 작성(2024).

2) “‘수도권 기후동행카드는 왜 못 만드나요?’ | ‘월 교통비 15만원’ 기자의 시선”. TBS(2024.02.23.).

〈그림 8〉 기후동행카드 이용 실적



자료 : (좌) “기후동행카드 출시 한 달, 교통비 얼마나 아꼈나 살펴보니!”. 내 손안에 서울(2024.02.28).
 (우) “무제한’ 기후동행카드 이용자 4% 승용차 대신 대중교통으로”. 연합뉴스(2024.04.15).

2. 정책적 측면

1) 지자체 간 협의 사항 다수

수도권 대중교통 정기권의 통합 및 연계를 위해서는 결제/환승 및 정산시스템의 구축, 요금 정산 방법 및 지원예산의 집행 방법 등 다수의 협의 및 시스템 구축이 필요하다.

2009년부터 운영된 수도권 통합요금제는 다수의 교통수단, 지자체별 상이한 요금체계 등을 고려하여 지자체 간 협의를 통해 다양한 변수를 고려한 요금 정산 체계 및 시스템을 마련하여 운영 중에 있다. 독일의 무제한 교통 티켓의 경우 지자체별 예산을 하나로 모아 독일 철도청과 지역 운수업체들의 손실을 보전해 주고 있으며 현재 예산 부족으로 티켓 금액 인상이 논의 중에 있다.

2) 정치적 이슈로 변질

서울시는 경기도의 기후동행카드 참여를 지속적으로 요구하고 있으나 경기도에게 직접적으로 협의 요청이 오지는 않고 있다. 단 언론을 통해 수도권 대중교통 정기권에 대한 정치적인 이슈가 계속적으로 보도되고 있다.

정부 및 지자체에서는 정책 및 예산에 맞춰 대중교통 활성화 대책을 도입 및 계획하고 있다. 경기도

에서도 K-패스 도입에 따라 기존 사업(G-패스, 청소년교통비지원 등)과의 연계 및 확대 계획을 준비하였다. 서울시에서도 서울시 자체 교통정책으로 기후동행카드를 시범도입하였다. 기후동행카드는 서울시 면허의 버스와 서울시 권역 내 지하철에 한정 도입 계획이었으나 서울시는 경기도의 참여를 필요성을 말하며 현재 경기도의 참여를 지속적으로 요구하고 있다. 또한 김포시를 시작으로 인천, 군포, 과천, 고양 등 개별 업무협약으로 수도권으로 확대를 계획하고 있다.

〈그림 9〉 수도권 대중교통 정기권
지자체간 마찰 언론보도



자료 : “안 도와준다”..."혼란 야기"...서울시-경기도 '교통 정책' 갈등". TV조선(2024.02.26).

〈그림 10〉 서울-경기 지자체간
기후동행카드 업무 협약



자료 : (상) “과천시도 기후동행카드 참여...4호선 구간 확대”. 연합뉴스TV(2024.02.07.).
(하) “기후동행카드”에 군포시도 합류...군포시도 기후동행카드 사용 가능”. 동아일보(2024.01.31.).

IV. 수도권 대중교통 정기권 이슈의 정책 방향 및 대책

1. 대중교통 활성화

1) 광역교통 문제 해결을 위한 중앙정부(협의체)의 관리

수도권은 대중교통 통합요금제로 하나의 교통권을 형성하고 있다. 따라서 대중교통 정기권 역시 수도권 이용객의 대중교통 개념 혼란을 줄일 수 있는 K-패스 중심으로 운영이 필요하다. 이에 더불어 경기도와 인천시와 같이 K-패스를 기본으로 지자체 특성을 반영한 교통정책 마련이 필요할 것이다.

현재 이슈가 되고 있는 The경기패스와 기후동행카드의 이용 횟수에 따른 혜택을 비교 분석하였다. 분석 결과 월 40회 이용 기준 1회 편도요금이 일반 2,100원 미만, 광역 3,200원 미만 사용 시 The경기패스의 이용 혜택이 더 높은 것으로 나타났다.

세부적으로 The경기패스와 기후동행카드는 환급형과 무제한 이용이라는 다른 지원 방식을 적용 중이며 월 40회 이용 기준 편도 2,100원 미만 사용 시 The경기패스의 이용 혜택이 더 높았다. 기후동행 카드는 2024년 2월 26일부터 청년권(8천원 할인)이 추가도입되며 The경기패스의 청년층에 비해 혜택이 부족했던 점이 일부 보완되었다.

기후동행카드에서 도입 검토 중인 광역정기권의 경우 10만원 도입을 가정하였을 때 일반 이용자 기준 1회 편도요금 3,200원 이상일 경우 혜택이 발생된다. 청년의 경우 기존 일반정기권의 일반인:청년 비율을 반영하여 90,000원으로 가정하였을 때 1회 편도요금 3,300원 이상일 경우 혜택 발생이 예상된다. 광역버스 미포함 기준 월 8.5만원 (1,700원 기준 월 50회) 이상 사용 시 6.5만원 정기권이 유리하였다.

경기도 광역버스 이용자 74만명 기준 The경기패스 45만명(61%), 기후동행카드(광역 10만원 출시 가정) 1.6만명(2%)이 지원 대상이 되는 것으로 분석되었다. 또한 일반 이용자 기준 김포시에서 여의도로 월 40회(하루 2회) 이용할 경우, The경기패스가 일반 대중교통 이용자에게 월 4,200원, 광역 대중교통 이용자에게 월 7,200원 더 많은 혜택을 제공한다고 볼 수 있다.

〈표 7〉 The경기패스 혜택 비교 예시(vs 기후동행카드)

혜택비교 (월 40회 이용 기준)	구분	경기도의 'The경기패스' VS 기후동행카드 일반정기권 (6.5만원)							
	1회 편도 요금	1,500원	1,600원	1,700원	1,800원	1,900원	2,000원	2,100원	2,200원
	일반인	12,000	12,800	10,600	7,400	4,200	1,000	-2,200	-5,400
	청년	16,000	13,200	10,400	7,600	4,800	2,000	-800	-3,600
	구분	경기도의 'The경기패스' VS 기후동행카드 광역정기권 (10만원)							
1회 편도 요금	2,800원	2,900원	3,000원	3,100원	3,200원	3,300원	3,400원	3,500원	
일반인	10,400	7,200	4,000	800	-2,400	-5,600	-8,800	-12,000	
청년	11,600	8,800	6,000	3,200	400	-2,400	-5,200	-8,000	

주1 : 기후동행카드의 청년요금은 일반정기권 58,000원, 광역정기권은 일반정기권의 일반인:청년 비율 반영 90,000원 적용.

주2 : 실제 지불금액 대비 기후동행카드 금액이 더 클 경우(실제 지불금액≤65,000원, 기후동행카드의 혜택 (-)) The경기패스의 혜택 금액만 적용.

자료 : 경기연구원 내부자료 재구성(2024).

지자체 내부 통행의 문제는 지자체의 예산 및 정책으로 원활한 추진이 가능하다. 그러나 광역교통의 경우 중앙정부 중심의 관리 및 운영에 대한 다양한 협의가 필요하다.

기후동행카드의 경우 서울↔서울외부간 통행 이용 불가에 따른 지자체간 마찰과 이용자 혼란이 꾸준히 지속되고 있다. 이와 같은 광역통행의 문제 해결을 위해서 수도권 광역통행에 대한 중앙정부의 중재 및 조율, 지원 등의 역할이 필요한 시점이다.

수도권 대중교통 및 교통문제는 문제제기와 해결 등이 지속적으로 반복되고 있는 상황이다. 이는 국내의 문제만이 아니며 국외의 대도시권 및 광역권에서도 발생되고 있는 문제이다.

사회경제적 변화와 함께 도시 및 교통의 변화 등에 따라 향후 수도권 대중교통 및 교통에 대한 문제는 언제든지 제기될 수 있다. 따라서 수도권 대중교통 및 교통 문제 발생 시 논의 및 협의의 역할이 중요하다. 2025년 경기도 광역버스는 국토교통부로 전면 이관이 예정되어 있다. 이를 고려하여 수도권 대중교통 및 교통 문제는 대도시권광역교통위원회를 포함한 대도시권광역교통위원회-서울시-인천시-경기도의 수도권 4자협의체의 구성을 통해 논의 및 협력이 필요할 것이다.(서울시-인천시-경기도는 2023년 7월 11일 수도권 교통관련 3자협의체 구성)

광역교통의 경우 예산지원 및 분담에 대한 논의가 필요할 것이다. 현재 수도권에 도입 및 도입 예정인 수도권 대중교통 정기권의 2024년 기준 예산을 비교해 보았다.

국토교통부 K-패스의 경우 2024년 기준 516억원의 예산이 책정되었으며 서울시 기후동행카드는 6개월 시범운영 예산만 750억원이 책정되었다. 경기도 The경기패스는 추경 10억원을 포함하여 2024년 총 예산 23억원으로 확정되었다.

수도권 대중교통의 효율적 예산 활용 등을 고려한다면 수도권 대중교통에 대한 중앙정부 및 협의체의 역할은 더욱 중요하다. 독일의 49-Euro 티켓의 경우 대중교통 정기권 도입을 위해 관련 지자체의 재원을 각출하여 예산 확보 및 협력을 통해 운영하고 있다. 광역교통 문제 해결을 위한 중앙정부의 관리 및 역할에서는 이같은 예산 확보 및 활용에 대해서도 논의되어야 할 것이다.

〈표 8〉 수도권 대중교통 정기권 주체별 예산

구 분	예산액('24)	비 고
국토부 K-패스(2024년)	516억원	<ul style="list-style-type: none"> • 지원대상 : 177만명 • 알뜰교통카드보다 지원대상, 예산규모 증가 • 알뜰교통카드 : 지원대상 130만명, 예산규모 336억원)
서울 기후동행카드 (시범운영 예산)	750억원	<ul style="list-style-type: none"> • 시범운영비용 : 401억원 • 서울교통공사 등 운송기관 재원 : 349억원
경기도 The경기패스 (2024년)	23억원	<ul style="list-style-type: none"> • 추경 10억원 포함

자료 : "경기도 예산안 '지각처리'...김동연표 예산 통과", OBS경인TV(2023.12.21), "기후동행카드, '무제한' 탑승 가능한 비용 구조는", 서울신문(2024.02.11), "K-패스 대중교통비 환급 알뜰교통카드보다 혜택 확대", 부동산 맛집 라이프 네이버블로그(2023.08.31), 재구성(2024).

2) 다방면 대중교통 활성화 대책 마련

대중교통 정기권의 도입 및 운영 효과에 대한 검증이 필요하다. 따라서 도입 시 다양한 측면에서 기존 사례 검토, 기초 연구를 통해 효율적 예산 운영 및 정책 지원을 해야 할 것이다. 구체적으로 국내외

기 도입된 대중교통 정기권의 성공과 실패 사례 조사를 통해 이용자 대상 적정 요금, 지원 방안, 적용 대상 등에 대한 시나리오를 마련할 수 있을 것이다. 이를 통해 효율적 예산 활용 및 실패 없는 정책 도입을 할 수 있을 것이다. 독일의 49-Euro 티켓의 경우 현재 가격 인상이 논의되고 있으며 서울 기후동행카드의 경우 승용차 전환 효과가 미미한 것으로 분석되었다.

대중교통 정기권은 기후위기 대응 및 대중교통 활성화의 목적이 대표적이지만 대중교통 자체의 교통복지 지원 정책, 교통약자 및 청소년의 교통비 지원 정책과 같은 교통복지 차원의 대중교통 활성화 지원 정책 중 하나로 볼 수 있다. 따라서 사회경제, 환경, 교통효율, 복지 등 다양한 측면에서 도입이 필요하다고 볼 수 있다.

만약 대중교통 정기권의 다방면 효과 검증을 통해 모든 면에서 효과가 미미하다면 대중교통 공급 확대를 통해 통행시간 단축, 편의성 향상 등 정책적 효과가 더 높은 곳에 지원을 검토해 볼 수 있다. 경기도는 버스 공급 부족 문제, 김포 골드라인 차내 혼잡도 개선 문제, 대중교통 공급 문제 등 다양한 정책 현안들이 존재한다.

마지막으로 경기도는 현재 경기도 MaaS 플랫폼(‘톡타’)을 구축하여 2021년 12월부터 운영 중에 있다. DRT를 시작으로 공유킴보드, 공유자전거, 택시 등으로 확대되고 있는 경기도 MaaS 플랫폼 역시 정기권, 할인권 등의 다양한 요금체제로 운영될 수 있다. 현재 사용방식에 따라 할인 및 시내버스와 DRT 간 수도권 통합요금제 내에서 환승할인이 적용되고 있다. 따라서 경기도는 경기도 MaaS 플랫폼을 활용한다면 정기권 접근성 확대 및 다양한 교통수단 제공이 가능할 것이며 구매과정의 단순화와 실시간 정보 제공 등의 편의성 향상이 가능할 것이다.

〈표 9〉 스마트 모빌리티 서비스 통합요금체계(안)

구분	설명
기본할인형	서비스 이용 시마다 요금을 지불하며, 요금의 일정 비율/금액을 조건없이 감액하거나 마일리지로 적립하는 요금제
환승할인형	서비스 이용 시마다 요금을 지불하며, 대중교통과 비대중교통간 환승이 발생하는 경우에만 요금의 일정 비율/금액을 조건없이 감액하거나 마일리지로 적립하는 요금제
충전할인형	선불카드에 일정 금액 이상을 충전하는 경우 충전금액의 일정 비율/금액을 감액하거나 마일리지로 적립하는 요금제로, 서비스 이용 시마다 선불카드에서 요금을 지불 요금 결제방식이 선불카드인 경우에만 적용 가능
무제한 구독형	일정 기간 동안 무제한 서비스를 이용할 수 있는 이용권을 구매하여 정해진 기간 동안 사용하는 요금제 서비스 이용 시, 이용권의 유효성(유효기간)을 확인
제한적 구독형	일정 기간 동안 일정 횟수/시간 이내의 서비스를 이용할 수 있는 이용권을 구매하여 정해진 기간 동안 사용하는 요금제 서비스 이용 시 이용권의 유효성(유효기간, 이용 횟수/기간)을 확인

자료 : 한국교통연구원(2021). 『스마트 모빌리티 및 주차공간 공유지원 기술 개발 4차년도 보고서』 국토교통과학기술진흥원.

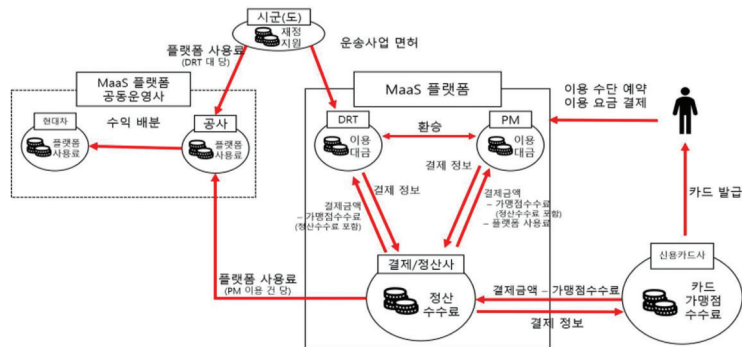
2. 정책 효율화

1) 추가적 정산 시스템 구축&정산 방법 마련 논의

수도권 내 무제한 정기권 도입 시 다수의 고려사항이 있다. 지자체별 요금체제와 통합요금제를 고려한 대중교통 정기권의 재설계, 정산시스템 및 정산방법 등의 고려가 필요하다. 환급형 대중교통 정기권은 이용요금 정산, 예산지원 등에 대한 시스템 구축 및 방법 마련이 불필요하다. 사용금액에 대해 정기권의 지원 주체가 지원 대상에게 요금을 환급해 주면 되기 때문이다. 그러나 무제한 대중교통 정기권은 정산체제와 시스템 구축에 대한 논의가 필요하다. 또한 경기도 광역버스의 대도시권광역교통위원회 이관 시 정산의 주체(인가권자/면허권자) 등 더 많은 고려사항이 필요하다.

또한 수도권 내 대중교통별 다양한 요금체제를 고려하여 수도권 무제한 정기권의 요금 및 도입에 대한 재설계가 필요하며 수도권 대중교통 통합요금제를 기반으로 한 추가 설계 역시 필요할 것이다. 이와 같은 시스템 재통합 및 중복·과잉 투자와 그에 따른 추가 시간 소요 등 문제점 발생이 예상되며 시스템 구축 비용으로 5~7억원 가량 비용이 발생할 것으로 예상된다.

〈그림 11〉 경기도 MaaS Alliance 플랫폼 내 정산 시스템 구성(안)



자료 : 경기도 버스정책과(2023).

〈표 10〉 수도권 지자체의 수단별 환승손실금 재정지원 주요 내용

구분	지자체	주요 내용
버스 환승 손실금	서울시	• 별도로 환승손실금을 지원하지 않고, 준공영제 따라 버스를 운영하는데 소요되는 적정 운송원가를 정하여 요금 수입이 운송원가 미치지 못할 경우 그 차액을 전액 재정지원
	경기도	• 버스에서 발생한 환승손실금 지원을 위해 책정된 예산(2018년 기준, 경기도 버스 전체 환승손실금 중 25.7%)을 통합환승할인 처리 실적율 기준으로 버스 운송업체별로 배분하는 방식으로 재정지원
	인천시	• 준공영제로 인한 재정지원과 분리하여 별도로 버스 노선에 따라 환승손실금 분담비율(20~100%)을 정하여 재정지원

구분	지자체	주요 내용
수도권 전철 환승 손실금	서울시	• 2004년 대중교통 요금체계 개편 시 수도권 전철 요금체계 개편(구역제→거리비례제)을 통한 운임인상으로 당시 수도권 전철 운송기관(코레일, 서울 교통공사, 인천 교통공사)의 환승손실금이 보전되는 것으로 하여 환승손실금 분담을 하지 않음
	경기도	• 2007년 당시 수도권 전철 운송기관(코레일, 서울교통공사, 인천교통공사)의 환승손실금 중 일부를 분담하는 것으로 협약서를 작성하여 통합요금제에 편입
	인천시	• 2009년 당시 수도권 전철 운송기관(코레일, 서울교통공사, 인천교통공사, 서울메트로9호선)의 환승손실금 중 일부를 분담하는 것으로 협약서를 작성하여 통합요금제에 편입

자료 : 윤상원(2022.10), 『지방 대도시권 광역 대중교통 통합요금체계 재편 방안』.

2) 수도권 대중교통 통합 정책의 소통

수도권 대중교통은 하나의 교통권으로 운영되고 있는 만큼 관련 정책 추진 시 정책 집행에 따른 수혜자를 고려한 정책 이해와 소통이 필요하다. 현재 대중교통 정기권 도입에 대한 다양한 관심으로 수도권 지자체간 정기권 관련 실무협의회가 운영 중에 있다. 경기도와 서울시의 요금체계 및 대중교통 운영은 다양화되어 있어 수도권 대중교통 무제한 정기권 도입 시 다수의 고려사항에 대한 이해당사자간 소통의 기회가 필요하다. 이같은 논의 및 협의는 수도권 교통문제가 생길 때 마다 진행되어 왔다. 하지만 일시적인 것이 아닌 정기·수시적으로 마련되어야 할 것이며 이해의 과정이 중요할 것이다.

지자체 정책은 일반적으로 타 지자체와 협의과정을 진행하지 않는다. 하지만 기후동행카드의 경우 선 도입 후 타 지자체의 내부 정책 방향을 고려하지 않고 참여를 독촉하는 형태로 볼 수 있어 이같은 정책 추진은 옳바르지 않다고 할 것이다.

〈그림 12〉 수도권 교통관련 3자 협의체 (2023.7.11.)



자료 : “서울 ‘일방통행’... 3자 협의체는 ‘유명무실’”.
경인일보(2023.09.11).

〈그림 13〉 수도권 공동 합의문 (2006.12.8.)

'대기,교통,수질 분야에 대한 서울,인천,경기 공동 합의문'
서명식

일:2006.12.08. 오후 3:30



자료 : “대기,교통,수질 분야에 대한 서울,인천,경기 공동
합의문’ 서명식”. 연합뉴스(2006.12.08.).

V. 결론

고유가 상황의 지속과 환경 문제에 대한 인식 변화로 국내외적으로 다양한 환경대책이 나오고 있다. 그 중 2022년 6월부터 9월까지 4달간 한시적으로 도입된 독일의 9-Euro 무제한 교통 티켓은 당시 큰 이슈를 가져왔다. 독일은 이후 2023년 5월부터 49-Euro 티켓을 정식 도입되며 고유가 및 기후위기에 대응하고 있다. 국내에서도 무제한 교통패스에 대한 관심과 함께 9,900원 무제한 교통패스 정책이 국정반영 정책으로 선정(22.7)되며 2024년 5월부터 국토교통부의 환급형 대중교통 정기권인 K-패스가 국내에 도입되었다.

2024년 1월 수도권에서도 대중교통 정기권에 대한 관심이 높았다. 서울시의 무제한 대중교통 정기권인 기후동행카드의 시범도입과 함께 환급형 대중교통 정기권인 국토부의 K-패스, 경기도의 The경기패스, 인천시의 I-패스 등이 대중교통 활성화 및 기후위기 대응 차원에서 도입을 알렸기 때문이다.

수도권 대중교통 정기권의 쟁점은 다음과 같다.

도입 효과 측면의 쟁점은 이용객의 혼란 야기, 환경대책으로서의 효과 미미이다. 서울 내 대중교통만 이용할 수 있는(서울 외부지역간 환승/이용 불가) 기후동행카드의 도입은 ‘수도권 대중교통 통합요금제’로 하나의 교통권인 수도권 대중교통에 대한 개념의 혼란을 발생시켰다. 또한 대중교통 운영 여건이 승용차 등 개인교통수단으로 전환될 수 없는 광역통행의 경우 무제한 대중교통 정기권인 기후동행카드의 승용차 수단전환 효과는 미미할 것이다. 실제로 기후동행카드 구매자의 56%는 기존 도보·자전거 이용자, 59%는 대중교통을 많이 타는 경향을 지닌 청년층이었다.

정책적 측면의 쟁점으로 수도권 대중교통 정기권의 통합 및 연계를 위해서는 다수의 협의 및 시스템 구축이 필요하며 이는 관련 지자체 및 기관의 역할이 크다. 또한 기후동행카드에 동참을 요구하는 서울시와 The경기패스를 운영하는 경기도 간 대중교통 전반에 대해 정치적 이슈가 되고 있다.(2024년 4월 기준 수도권 내 5개 지자체(인천, 김포, 과천, 군포, 고양) 서울시와 기후동행카드 업무 협약, 7월 남양주, 8월 구리 추가 협약)

이같은 쟁점은 대중교통 활성화와 정책 효율화 측면에서 대안을 제시할 수 있다.

대중교통 활성화 측면의 대안으로 첫째, 광역교통 문제 해결을 위한 중앙정부(협의체)의 관리이다. 지자체 내부 통행의 문제는 지자체의 예산 및 정책으로 원활한 추진이 가능하다. 그러나 광역교통의 경우 중앙정부 중심의 관리 및 운영에 대한 다양한 협의가 필요하다. 둘째, 다방면 대중교통 활성화 대책 마련이다. 특히 경기도는 경기도 MaaS 플랫폼(톡타)을 운영 중으로 이를 활용한다면 정기권의 접근성 확대, 다양한 교통수단 제공이 가능하고 구매과정의 단순화와 실시간 정보 제공 등의 편의성 역시 향상

될 것이다.

정책적 효율화를 위해서는 첫째, 수도권 대중교통 통합요금제 내 추가적 정산시스템 구축과 정산 방법의 마련을 위한 논의가 필요하다. 둘째, 수도권 대중교통 통합 정책의 정기·수시적 소통창구 마련으로 각 기관 간 이해의 과정이 필요할 것이다.

본 연구에서는 현재 이슈가 되고 있는 대중교통 정기권의 현황과 문제점을 분석하고 수도권 대중교통 정기권이 도입 목적에 맞게 이용될 수 있도록 정책 대안을 제시하였다. 이를 통해 향후 수도권 대중교통은 물론 수도권 정책의 전반적인 상생발전이 이루어질 수 있기를 기대해 본다. 다만 정기권별 향후 수요 예측 등은 정책 의사결정에 유용하게 활용될 수 있는 부분으로 이는 향후 연구과제로 남겨둔다.

■ 참고문헌 ■

- 이범규(2021.09). 『대중교통 정기권 도입방안』 대전세종연구원.
- 이영수(2023.04). 『해외 대중교통 요금정책 변화와 무제한 정기권 도입방향』.
- 윤상원(2022.10). 『지방 대도시권 광역 대중교통 통합요금체계 재편 방안』.
- 한국교통연구원(2021). 『스마트 모빌리티 및 주차공간 공유지원 기술 개발 4차년도 보고서』 국토교통과학기술진흥원.
- savebus.hscity.go.kr 화성시 무상교통 홈페이지.
- terms.naver.com/entry.naver?docId=3329531&cid=42107&categoryId=42107 네이버 지식백과 “파리협정”.
- www.gg.go.kr 경기도청 홈페이지.
- “9유로’ 독일 일주여행에 숨은 의미”. 헤럴드경제(2022.08.08.)
- “K패스 대중교통비 환급 알뜰교통카드보다 혜택 확대”, 부동산 맛집 라이프 네이버블로그(2023.08.31.).
- “경기도 예산안 ‘지각처리’…김동연표 예산 통과”. OBS경인TV(2023.12.21.)
- “과천시도 기후동행카드 참여…4호선 구간 확대”. 연합뉴스TV(2024.02.07.).
- “기후동행카드 vs K-패스…누가 어떻게 써야 이득?”. 이투데이(2024.01.26.).
- “기후동행카드 출시 한 달, 교통비 얼마나 아꼈나 살펴보니!”. 내 손안에 서울(2024.02.28.).
- “기후동행카드’ 한 달 성적표…46만 장 팔리고, 평균 3만원 절약”. 이투데이(2024.02.28.).
- “기후동행카드, ‘무제한’ 탑승 가능한 비용 구조는”. 서울신문(2024.02.11.)
- “기후동행카드’에 군포시도 합류…군포시도 기후동행카드 사용 가능”. 동아일보(2024.01.31.).

- “대기, 교통, 수질 분야에 대한 서울, 인천, 경기 공동 합의문’ 서명식”. 연합뉴스(2006.12.08.).
- “대중교통비 지원 혜택 높인다…민생회복 위해 국토부-지자체 간 적극 협력”. 국토교통부(2024.01.22.).
- “동백패스’ 줄속 추진…예산 200억 남아돌아”. KNN뉴스(2023.12.12).
- “무제한’ 기후동행카드 이용자 4% 승용차 대신 대중교통으로”. 연합뉴스(2024.04.15.).
- “문신하면 1년 동안 대중교통 무료로 해준다는 나라…네티즌 갑론을박중”. 매일경제(2023.09.18.).
- “[바로간다] ‘대중교통 무제한’ 기후동행카드 첫날…“좋지만, 아직은 헛갈려요”. MBC뉴스데스크 (2024.01.27.).
- “서울 대중교통 청년 할인 시작…집들이는 K패스, 인사는 기후동행카드 유리”, 조선일보(2024.02.26.)
- “서울 ‘일방통행’… 3자 협의체는 ‘유명무실’”. 경인일보(2023.09.11.).
- “서울 지하철 요금 또 오른다-대중교통 장려하면서 부담 가중이라니…” MBC뉴스데스크(2024.01.08.).
- “‘수도권 기후동행카드는 왜 못 만드나요?’|‘월 교통비 15만원’ 기자의 시선”. TBS(2024.02.23.).
- “‘안 도와준다’·‘혼란 야기’…서울시·경기도 ‘교통 정책’ 갈등”. TV조선(2024.02.26.).
- “오스트리아에서 대중교통을 무료로 타는 방법”. 디지털투데이(2023.09.19.).
- “유럽여행 in 독일”. john_travel 네이버 블로그(2023.07.02.).
- “인천시 ‘인천 I-패스’ 선보여… 불붙은 수도권 교통할인 경쟁”. 한겨레(2024.02.28.).
- “전주 시내버스 정기권, 내년 1월부터 요금 인상”. 쿠키뉴스(2021.12.10.).

김서정 sj5502@gri.kr

2009년 중앙대학교에서 도시공학 석사를 취득했으며, 경기연구원 기획조정본부 선임연구원으로 재직 중이다. 주요 관심 분야는 교통운영, 교통안전, 대중교통, 첨단모빌리티 등이다.

유정훈 jeongwhon@ajou.ac.kr

2002년 미국 Purdue University에서 교통 및 인프라 시스템 공학 박사학위를 받았다. 한국교통연구원 광역·도시교통실 책임연구원을 거쳐 현재 아주대학교 교통시스템공학과 교수로 재직 중이다. 주요 연구로는 “Deployable hybrid probabilistic-possibilistic driver route choice models for real-time network control using information provision strategies”(2002), “Service quality evaluation for urban rail transfer facilities with Rasch analysis”(2018), “집계 관측 자료를 이용한 국제선 여객 공항선택 모형”(2018) 등의 다수의 논문을 발표하였다. 주요 관심분야는 교통계획, 대중교통, 계량경제 등이다.