

해운정책연구실

황진희 부연구위원/해운정책연구실장\_hjh@kmi.re.kr

김태일 부연구위원\_ktizorro@kmi.re.kr

전우현 연구원\_jwh0321@kmi.re.kr

# 여객선 미운항 도서민에 대한 해상교통 제공방안 검토

- 충남지역을 중심으로 -

2014. 12.

## CONTENTS

### ● 요약

- I. 현 황 ... 01
- II. 문제점 ... 09
- III. 벽·오지 교통권 및 전력 제공 사례 분석 ... 13
- IV. 정책지원 방안 ... 22
- V. 결론 및 정책제언 ... 31



한국해양수산개발원  
KOREA MARITIME INSTITUTE



## 〈요 약〉

- 충청남도 33개의 유인도서 가운데 여객선이 운항하지 않는 곳은 총 7개로 서산시의 분점도, 우도, 당진시의 대조도, 서천군의 유부도, 홍성군의 죽도, 태안군의 외도, 두지도가 있음
- 여객선이 운항하지 않는 이유는 여객선 운항을 위한 자연 조건과 기반시설의 부족, 적은 인구수(7개 도서 지역 총 인구수는 287명), 내륙과의 근접한 거리, 조수간만의 차이로 인한 여객선 운항의 어려움 등이 있음
- 여객선이 운항되지 않는 7개 도서 지역 중에 분점도와 우도 지역 도서민들은 도선을 이용하여 이동하고 있으며 그 외 도서민의 경우 개별 어선을 이용하고 있음
- 한편, 정부 및 지자체는 여객선 운항 도서민에 대해 여객선 운임 지원을 2006년부터 시작하였으나 여객선 미운항 도서 지역은 이에 해당하지 않아 지원을 받지 못하고 있음
- 그 밖에 여객선 미운항 도서지역에 대한 문제점은 법률적 측면, 교통권 측면, 경제적 측면으로 나눌 수 있음. 법률적 측면의 경우 여객선 미운항지에 대한 근거법이 부재함. 또한, 개별어선에 대한 지원 가능성이 낮고 어선의 경우 조세특례제한법에 따른 면세유 지원 대상으로서 중복 지원의 가능성이 발생할 수 있음
- 교통권 측면에서 볼 때, 국가의 교통권 보호 의무에도 불구하고 도서지역의 해상교통은 육상교통 부문에 대한 교통권 보호에 비해 상대적으로 보장받고 있지 못하고 있음. 또한, 국가의 공공서비스 의무 차원에서 여객선 미운항 도서민에 대한 교통권이 보장될 필요가 있음

- 경제적 측면에서 볼 때, 도서민에 대한 해상교통 지원은 내륙과 연계를 편리하게 함으로써 생활 여건 및 정주여건을 개선할 뿐만 아니라 관광객 확보 등으로 도서 발전과 연계할 수 있음. 또한, 정주여건의 악화로 인해 도서민들의 이도(移島상)현상이 늘어날 경우 도서 공동화 문제 등이 발생할 수 있음
- 벽·오지 등의 생활여건을 개선하기 위한 사례들은 국내에서 찾아볼 수 있음
- 우선, 도서민의 해상교통수단 확보를 위한 보조항로 개설이 있음. 보조항로는 해운법 제15조에 명시되어 있으며 국가가 운항에 따른 결손금액을 보조하는 항로를 말함. 따라서 정부는 약 136억 원을 보조항로 지원에 투입하고 있음. 이를 통해 도서민뿐만 아니라 일반인도 운임지원의 혜택을 받으며 교통 서비스를 이용하고 있음
- 농어촌 지역의 경우, 정부에서 재정 지원을 통해 농어촌버스(공영버스)를 운영하여 기초적인 교통수단 제공 및 농어촌 거주자들의 교통 불편을 해소하고 있음. 정부는 농어촌 버스를 포함한 적자노선 운행 버스에 대해 재정지원을 함으로써 취약지역 및 농어촌 지역민의 교통 편익을 증진시킴
- 또한, 정부는 도서를 포함하여 인구가 적은 농어촌 지역에 국비 및 지방비를 투입하여 전기 공급 사업을 시행하고 있으며 이로써 농어업의 생산력을 높이고 농어민의 생활 향상을 도모함
- 위의 사례와 같이 정부는 간접적 지원방식 및 공익성 강화를 통해 벽·오지 지역민의 정주 여건 및 생활 여건 개선하고 있음. 따라서 위의 사례를 여객선 미운항 도서민에 대한 해상교통 지원 방안에도 적용할 수 있음

- 여객선 미운항 도서민에 대한 정책지원 방안은 다음과 같음. 첫째, 선박 투입을 통한 도서민의 교통권 보장임. 충남지역의 여객선 미운항 도서의 선박투입 가능성 검토 결과 여객선 투입 가능성은 불가하나 유부도와 죽도의 경우 도선 투입 가능성이 양호한 것으로 나타남
- 둘째, 관련 법률 개정임. 도서민에 대한 운임 지급 기준이 여객선 운항지역으로 한정되어 있어 여객선 미운항 도서민의 경우 교통수단 및 운임이 제공되지 않고 있음. 따라서 형평성에 맞게 실질적인 운임 지원이 가능하도록 관련 법률 개정이 시급함
- 셋째, 교통비 지원임. 교통비 지원 방안은 관련법 정비를 통한 국가운임 지원 방안, 시도의 운항 및 운임지원 방안, 개별어선 지원방안, 기타방안으로 나눌 수 있음. 도선이 운항하고 있는 분점도, 우도의 경우 충청남도에서 운임을 지원하고 향후 국가보조사업으로 확대 건의 하는 방안을 추진할 수 있음
- 교통권은 현대국가에서 국민에게 제공해야 하는 헌법적인 기본권임. 그러나 일부 도서지역에서 여객선과 도선이 운항하지 않아 도서민의 교통권이 침해받고 있음. 따라서 정부는 적절한 교통수단을 제공하거나 이동에 필요한 비용을 제공할 수 있도록 정책을 마련하고 예산을 배정해야 함. 특히, 선박운항 여건이 불비하여 여객선 및 도선이 운항하지 못하는 경우 중앙정부에서 교통보조금을 지원할 수 있는 예산을 확보해야 함
- 여객선 미운항 도서민에 대한 해상교통 제공을 위해 다음과 같은 정책을 제언함
- 첫째, 도서지역의 여객선 미운항 지역에 대한 전국 일제 조사 실시 및 중앙정부 차원의 대책 마련을 제언함

- 둘째, 여객선 미운항 지역 도서민에 대한 실질적인 교통권 보장 및 운임 지원이 가능하도록 관련 법률 개정을 제안함
- 셋째, 평저선과 같이 수심이 낮고 접안시설이 부족한 도서지역을 운항할 수 있는 특수선을 개발할 수 있도록 연구개발비 지원을 제안함
- 넷째, 별도 전문조직을 신설하여 여객선 미운항 지역에 투입하는 선박을 관리하고 기존의 보조항로 운항 선박 관리도 전담하도록 함
- 다섯째, 선박 운항이 물리적으로 불가능한 경우 도서민의 교통권 보호 및 실질적인 지원 차원에서 i) 관련법 정비를 통한 국가의 운임지원, ii) 시도의 선박운항 및 운임지원, iii) '해상 콜 택시' 도입 및 운임 지원 등을 제안함

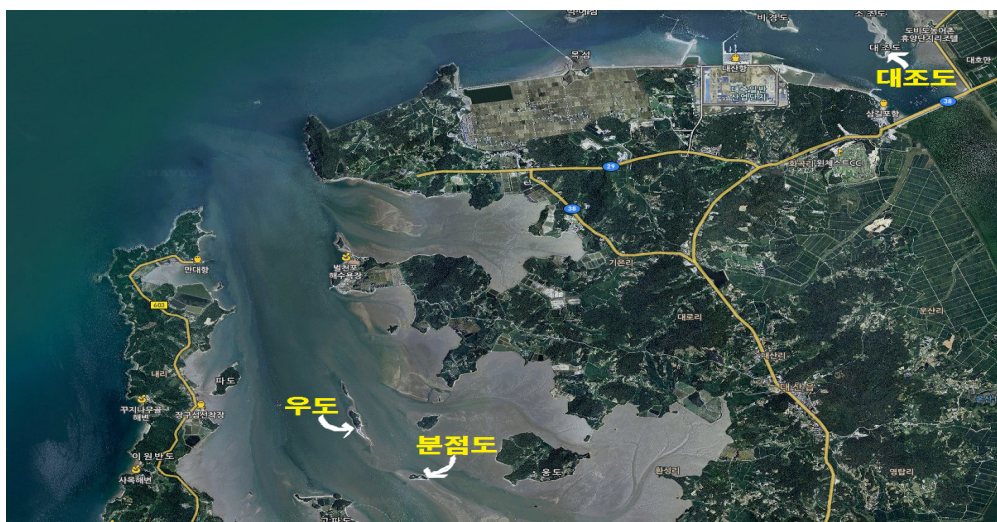
# I. 현 황

## 1. 충청남도 여객선 미운항 도서 현황

### ■ 여객선 미운항 도서 지역

- 2014년 6월 기준으로 충청남도에는 보령시 16개 도서, 서산시 4개 도서, 당진시 3개 도서, 서천군 1개 도서, 홍성군 1개 도서, 태안군 8개 도서 등 총 33개의 유인 도서가 존재하며 총 8,563가구, 17,180명이 거주하고 있음
- 현재 33개의 유인 도서 가운데 여객선이 운항하지 않는 도서 지역은 총 7개로 서산시의 분점도, 우도, 당진시의 대조도, 서천군의 유부도, 홍성군의 죽도, 태안군 외도, 두지도가 이에 해당함. 이 가운데 서산시의 분점도와 우도는 도선이 운항하고 있음

〈그림 1-1〉 충청남도 여객선 미운항 도서(우도, 분점도, 대조도) 위치



〈그림 1-2〉 충청남도 여객선 미운항 도서(죽도, 외도, 두지도) 위치



〈그림 1-3〉 충청남도 여객선 미운항 도서(유부도) 위치



## ■ 여객선 미운항 사유

- 첫째, 여객선 운항을 위한 자연 조건과 기반 시설이 부족함. 서해안은 수심이 낮고 도서지역의 경우 접안시설, 승하선 시설, 구명환, 구명줄 등의 시설이 제대로 구비되어 있지 않아 안전 문제가 발생할 수 있음. 특히 선착 시설이 낮고 좁아 선박 접안 시 어려움이 발생하기도 함

〈그림 1-4〉 충청남도 여객선 미운항 도서(우도, 유부도) 선착장



자료: 한국해양수산개발원

- 둘째, 여객선 미운항 도서지역 대부분은 적은 인구수로 인해 여객선 운항의 어려움이 있음. 2014년 6월 기준 여객선 미운항 도서 7개 지역의 총 인구수는 287명 수준임.
  - 여객선을 운영하고 있는 충청남도 지역 17개 도서의 경우 총 3,757명이 거주하고 있으며 평균 인구수는 221명임. 이에 반해 여객선 미운항 도서지역의 평균 인구수는 41명으로 큰 차이를 보이고 있음

〈표 1-1〉 충청남도 여객선 미운항 도서 인구 현황

시·군	읍·면·동	도서명	인구(명)
당진시	석문면	대조도	27
서산시	지곡면	우도	42
서산시	지곡면	분점도	23
서천군	장항읍	유부도	104
홍성군	서부면	죽도	70
태안군	안면읍	외도	19
태안군	안면읍	두지도	2
(소계)			287

자료: 충남도청 내부자료

- 셋째, 근거리로 인해 여객선 운항이 어려운 경우가 발생함. 대조도는 도비도항에서 불과 0.7km 떨어진 곳에 위치해 있으며 죽도는 남당항에서 3.3km 떨어진 곳에 위치하여 내륙과 근접해 있음. 또한, 외도는 방포항에서 5.5km 거리에 위치하였으며 유부도는 장항에서 6.5km 거리에 위치하였음. 이처럼 여객선 미운항 도서 지역과 내륙과의 거리는 대부분 5km 내외로 근거리임
  - 한편, 유부도는 행정구역상 서천군에 속해 있으나 군산항과의 거리가 2.8km로 서천의 장항보다 군산항에 더 근접해 있음
- 넷째, 조수간만의 차이로 인한 여객선 운항의 어려움이 존재함. 유부도의 경우 간조 3시간 전, 만조 3시간 후에 선박이 운항될 수 있음. 때문에 선박운항 빈도가 1일 1~2회로 낮을 수밖에 없으며 실질적으로 이용하기가 어려움
  - 1970~80년대에 ‘새마을 13호’라는 여객선이 군산항~장항도선장~유부도로 운행되었으나 이용 시간 제약으로 인해 이용이 적었음

## ■ 충남도청의 제안 및 결과

- 2013년 11월, 충남도청은 대산지방해양항만청에 남당항~죽도간 정기여객선 운항을 건의하였음
- 그러나 대산지방해양항만청은 해운법에 의한 보조항로의 지정절차, 충분한 수송 수요, 여객선 운항을 위한 기반여건 조성 필요 등으로 인해 즉각적인 보조항로 지정 및 여객선 운항이 곤란할 것으로 판단하였음. 그리고 충청남도 또는 관할 시와 도선사업자간의 협의를 통한 1일 2왕복 이상의 정기 운항 도선 투입 검토를 제안함
- 충남도청은 도서민 여객선 운임지원시행과 관련한 현행 지침 개정을 해양수산부에 건의하고 있는 상태임
  - 도서민 여객선 운임지원은 도서민과 도서민 차량이 여객선을 이용하여 이동할 때 발생하는 운임을 지원하는 것으로 여객운임의 20%(도서민 부담 상한액 7,000원), 차량운임의 20% 정률 지원을 내용으로 함
  - 그러나 현재 해운법에 의해 지원 대상을 여객선을 이용하는 도서민으로 한정하여 운임지원을 하고 있어 여객선 미운항 및 연육되지 않는 도서민들은 실질적 지원을 받지 못하는 문제가 발생됨
  - 이와 관련한 현행 지침 개정에 대해 해양수산부는 현재 상황에서 어렵다는 입장을 표명함
- 2014년 해양수산부에서는 ‘국가해상교통망 선진화 추진계획(안)’을 마련하여 이에 대한 의견을 받았음. 이에 충남도청에서는 도서민 교통복지 확대에 대한 추가 검토를 제안함
  - 충남도청에서는 도서민 삶의 질 향상 및 정주여건 개선, 복지의 균형배분 차원에서 전체 도서민에 대한 교통복지 배려 방안에 대한 추가 검토가 필요하다고 제안함
  - 따라서 여객선 운임지원 대상에 해당되지 않아 발생하는 여객선 미운항 도서민의 소외감 해소 방안 강구를 제안함

## ■ 여객선 미운항 지역 도서민의 이동 실태

- 여객선 및 도선이 운항되지 않는 도서 지역의 경우 주로 개별 어선을 이용하여 이동하고 있으며 개별 어선을 보유하고 있지 않는 도서민은 같은 지역민의 어선을 빌려 이동하고 있음
  - 각 도서지역의 어선 보유현황을 살펴보면 죽도 22척, 우도 21척, 분점도 10척, 외도 6척, 대조도 7척, 유부도 30척임<sup>1)</sup>
  - 대조도에서 사선 및 보트를 이용하여 이동할 경우 3만원의 비용이 소요 됨. 또한, 유부도에서 장항으로 왕복 이동시에 10~15만원의 유류비가 소요됨. 따라서 유부도 도서민들은 장항보다 가까운 군산항을 통해 내륙을 왕래하고 있음
  - 개별 어선을 이용하여 이동하고 있는 여객선 미운항 도서지역의 도서민들은 안전문제에 노출되어 있는 경우가 다수임. 도서민들은 구명복 등의 기초적인 안전장치가 미비한 상태로 어선을 이용하고 있으며 승하선을 할 때에도 마찬가지로
- 한편 여객선 투입이 안 되고 도선만 운항하는 경우도 있음. 우도와 분점도 지역 도서민들은 1일 3회, 우도~분점도~별말~우도 노선을 운항하고 있는 도선을 이용하고 있음
  - 이 항로에 운항하는 가야호 선박은 도성2리 마을회가 관리하고 있음. 동 선박의 총톤수는 12톤, 승선 가능인원은 24명이나 차량수송은 하지 않음
  - 가야호는 별말항에서 8시30분, 13시30분, 17시40분에 출발하며 분점도에서 7시40분, 12시30분, 16시에 출발함. 별말항에서 우도를 경유하여 분점도까지 30분 정도의 시간이 소요됨
  - 여객 운임비는 일반인의 경우 대인 3,000원, 소인(1~12세) 및 중고생 1,500원이며 도서민의 경우 대인 2,000원, 소인(1~12세) 및 중고생 1,000원임. 2012년 기준, 7,691명이 이용하였음

<sup>1)</sup> 충청남도, 「충청남도 도서발전 종합계획」, 2014.

〈그림 1-5〉 가야호 내외부 모습



자료: 한국해양수산개발원

#### ▣ 정부 및 지자체의 지원 내용

- 정부 및 지자체는 2006년부터 여객선 운항 도서민에 대해 여객선 운임 지원을 시작하였으며 도서민 운임지원액은 중앙정부와 지자체가 50:50으로 부담
- 충남지역은 현재 4개 시군, 17개 도서민이 여객선 운임을 지원받고 있으며 2013년 도서민 여객선 운임지원 이용객수는 174,157명이고, 지원액은 2억 9천만 원임

〈표 1-2〉 충남 도서민 운임지원 현황 (2013년)

구분	지원액 (천 원)		
	국비	지방비	계
보령시	134,545	134,545	269,090
서산시	1,994	1,994	3,988
당진시	5,498	5,498	10,996
태안군	2,654	2,654	5,308
합계	144,691	144,691	289,382

자료: 충남도청 내부자료.

- 한편, 충남도청과 시군청은 여객선이 운항하지 않아 지원을 받지 못하고 있는 도서민들에 대한 지원방안을 모색 중임
- 도선이 운행 중인 분점도와 우도의 경우, 서산시에서 도선에 대한 유류대 및 수선비 등의 유지관리비를 지원하고 있으며, 2013년 6천만 원의 보조금을 지원하여 6,864명에게 교통 편의를 제공함

〈표 1-3〉 충남 도서민 운임지원 현황 (2013년)

(단위: 천 원)

세입			세출				
계	보조금	운항수입	계	유류비	수선비	생계지원	기타
75,179	60,000	15,179	75,179	46,521	13,284	15,145	150

자료: 충남도청 내부자료.

- 그 외 여객선 미운항 도서지역에 대한 실질적인 지원은 현재 없으며, 지원방안을 검토 중에 있음
  - 충남도청은 가구당 평균 운임지원액의 현금 지급을 대안으로 고려하고 있으며 내륙 항구와의 거리와 여객선 미운항 도서지역 인구수를 기준으로 운임 지원을 추산하여 연간 현금 보조 금액을 추산하고자 함
  - 이 외 도비 보조의 임시 여객 어선 운영 등의 대안을 마련하고 있음

## II. 문제점

### 1. 법률적 측면

#### ■ 여객선 운임지원제도 관련법

- 동 제도는 2005년 8월 「농림어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」(제35조의 2 신설)에 도서민 운임지원제도의 근거 규정이 마련된 이후
  - 2006년 3월 「도서민 운임지원 집행지침」을 근거로 도서민 운임지원이 시작되었음
- 이후 2007년 4월 해운법 제44조에 여객선 이용자에 대한 운임과 요금 지원 규정을 신설하였음

#### ■ 여객선 미운항지에 대한 지원 근거법 부재

- 해운법(제44조)에 근거하여 여객선 운항 도서지역을 왕래하는 이용자에 대한 운임과 요금의 지원이 가능하며, 여객선이 운항되지 않는 도서의 경우 운임지원이 불가능한 실정임
- 충남도의 경우 이 같은 운임 및 요금 지원을 받지 못하는 도서는 모두 7개(287명 정주) 도서임
  - 이 가운데 2개 도서인 서산시 분점도와 우도는 도선이 운행 중이며 서산시에서 유도선법에 따라 유류대를 지원하고 있음
  - 이에 따라 나머지 대조도(당진), 유부도(서천), 죽도(홍성), 외도 및 두지도(태안) 등 5개 도서(222명)는 운임지원을 받지 못하고 있음

- 이들 지역의 육상과의 교통은 어선 등 자가 운영 선박을 활용하고 있는 실정임

#### ■ 개별어선에 대한 지원 가능성

- 개별어선은 타도의 지원 사례가 없으며, 전자매표 발행 불가 등 예산 투입의 투명성이 결여되어 지원이 어렵다고 판단됨
- 또한 어선의 경우 조세특례제한법에 따른 면세유 지원대상으로서 중복 지원의 가능성도 있음
- 여기에 내륙 또는 주도서와 근거리인 경우 지원 예산액이 소액에 불과해 지원의 효익이 없다는 측면도 존재함

## 2. 교통권 측면

#### ■ 국가의 교통권 보호 의무

- 도로와 마찬가지로 여객선은 도서민의 교통을 위한 필수불가결한 시설이라는 점에서 해상교통수단의 설치, 관리, 운영의 의무는 국가의 가장 기본적인 의무로 평가되고 있음
  - 이에 따라 국가는 해운법 제44조를 근거로 도서민 교통권 보호를 위한 국가적 지원을 시행하고 있음
- 육상교통 부문에 대한 교통권 보호에 비해 오히려 교통이 열악한 도서민에 대한 지원은 최근에야 관심을 보이기 시작했다는 평가임
  - 우리나라는 육상교통에 있어 교통의 사각지대인 오지, 벽지에 대해 대중교통수단인 버스를 운행시키고, 철도의 경우에도 9개 노선에 대해 공공서비스(통일호 투입)를 제공하여 교통약자의 교통권을 보장하고 있음<sup>2)</sup>

### ■ 여객선 미운항 도서의 교통권 문제

- 여객선 미운항 도서에 대한 지원은 이 같은 교통권이 배제되고 있는지에 대한 판단이 필요함
  - 일반적으로 여객선이 운항하지 않는 도서는 여객선의 운항스케줄 및 항로에 위치하고 있지 않거나 인구가 적다는 이유로 운항하지 않는 경우가 대부분임
  - 따라서 국가의 공공서비스의무(Public Service Obligation:PSO) 차원에서 보면, 당연히 교통권이 보장될 필요가 있다고 판단됨
  - 여객선 운임 지원 제도는 ‘여객선 이용자’에 한정하고 있어 여객선이 운항하지 않는 도서민에 대한 교통권 보호가 이루어지지 않고 있다고 볼 수 있음

## 3. 경제적 측면

### ■ 도서민에 대한 운임 지원 목적

- 도서민에 대해 운임을 지원하는 것은 정주여건 개선, 인구감소 완화, 교통권 보호 등 3가지 차원의 목적과 해양주권의 보호 차원에서 분석할 수 있음<sup>3)</sup>
- 첫째, 도서민에 대한 운임지원은 내륙과 연계를 편리하게 함으로써 이들의 생활 여건 및 정주여건을 개선토록 하는 것임
  - 이는 도서민 정주여건뿐만 아니라 관광 등 내륙으로부터 관광객들이 도서에 찾아오게 함으로써 도서의 발전과도 연계된다고 할 수 있음
- 둘째, 정주여건이 악화되면, 도서민들의 이도(移島)현상이 늘어나 도서가 공동화 되는 문제가 발생할 수 있음
  - 이는 도서민들이 친숙한 생활방식을 버리고 오랜 기간 정주했던 고장을 떠나게

2) 한국해양수산개발원, 「도서민 여객선 운임지원제도 개편방안 연구」, 해양수산부, 2013. p.8.

3) 한국해양수산개발원, 「도서민 여객선 운임지원제도 개편방안 연구」, 해양수산부, 2013. p.9.

하여 생활터전을 버리게 되는 결과를 초래할 수 있음

- 셋째, 이상과 같은 경제적 문제점으로 내륙과 도서간의 교통권 보장이 필요함
- 넷째, 더 나아가 도서는 우리나라의 경계를 구성하고 있는 국토로서 해양주권의 보호 및 국방상의 이유로도 매우 중요한 전략적 국토로 이해해야 함

## Ⅲ. 벽·오지 교통권 및 전력 제공 사례 분석

### 1. 보조항로 사례

#### ■ 개념 및 법적 근거

- 보조항로란 해양수산부장관이 도서민의 해상교통수단 확보 필요성을 인정하여 국가가 운항에 따른 결손금액을 보조하는 항로를 말하며 내항여객운송사업자 중에서 보조항로 운항 사업자를 선정하여 운영하게 할 수 있음(해운법 제15조 1항)
  - 보조항로를 지정하려는 경우에는 관보에 보조항로 지정일자, 지정사유, 종착지, 출발지 및 중간기항지를 포함한 지정항로를 게재하여야 함
  - 보조항로의 지정절차, 보조항로사업자 선정 방법, 국고지원대상 선박 및 운항결손액의 결정 및 지급 방법은 해운법 시행령 제9조~제11조에 규정되어 있음
  - 보조항로 사업자 선정은 경쟁입찰로 진행하며 계약기간은 3년으로 하되 입찰 참가자격을 한정하여 부여할 경우 10년으로 함
  - 운항결손액은 보조항로사업자가 보조항로 사업 운영을 위해 지출한 비용에서 수익을 차감한 금액임. 운항결손액의 세부 비용항목으로는 인건비, 유류비, 선박수리비, 감가상가비 또는 용선료와 그 밖의 운항경비가 있음
- 해운법 제15조 6항에 따라 아래 중 하나에 해당할 경우 보조항로 지정 취소가 가능함
  - 첫째, 해당 도서에 연육교가 설치된 경우
  - 둘째, 수송 수요 증가 등으로 인해 운항결손액에 대한 보조금 없이 해당 항로 운항을 할 수 있게 된 경우
  - 셋째, 수송 수요의 뚜렷한 감소 등으로 인해 보조항로 지정 필요성이 없게 된 경우

## 운영현황

○ 우리나라에는 26개 항로에 12개 업체가 26척의 선박이 운항하고 있으며 약 136억 원의 정부 지원이 보조항로에 투입됨.

- 격포~위도는 일반 항로이나 상왕등도 기항을 위해 부분보조항로로 지정하고, 해당부분에 대해서만 결손보상금 지원하며 부분보조항로(1항로 2척)를 포함하면 총 27개 항로가 있으며 28척의 선박이 있음

〈표 3-1〉 전국 보조항로 현황 (2013년)

지역	항로	사업자	선명	톤수	정원
인천청	인천~풍·육도	(유)대부해운	서해누리호	106	97
	진리~울도	(주)고려고속훼리	나래호	159	161
	서검~하리	삼보해운(주)	강화페리호	69	55
여수청	손죽~광도	(주)온바다해운	섬사랑호	51	44
마산청	통영~두미	(주)에이치엘해운	바다랑호	77	95
	통영~삼천포				
	통영~추도		한려카페리호	92	63
군산청	군산~말도	(주)신한해운	장자훼리호	124	166
	군산~개야		개야훼리호	104	92
	군산~어청		뉴어청훼리호	121	140
	(격포)~위도~왕등도	(유)대원종합선기	대원카페리호	322	350
		(주)포유디해운	파장금카페리호	322	350
목포청	이목~당사	(주)해광운수	섬사랑1호	101	50
	이목~남성		섬사랑8호	145	80
	이목~어룡		섬사랑9호	149	80
	팽목~창유~죽도		섬사랑10호	158	100
	목포~울목(서거차)		신해7호	75	53
	향화~낙월		신해5호	101	94
	계마~안마		신해9호	154	100
	봉리~재원		신해10호	88	45
	예비선		섬사랑3호	124	120

지역	항로	사업자	선명	톤수	정원
	북강~북강	조양운수(주)	섬사랑11호	109	60
	웅곡~웅곡		신해11호	76	30
	목포~도초~우이	(합)목포대흥상사	섬사랑6호	177	120
	완도~덕우도	청산농업협동조합	섬사랑5호	150	120
	청산~여서~완도		섬사랑7호	151	80
대산청	오천~초전	(주)신한해운	오천카훼리호	89	90
	안흥~가의		백화산호	52	50
	구도~고파		성주산호	53	50
(전체)	27항로	12업체	28척	3,499	2,935

- 보조항로는 목포청, 인천청, 군산청에 집중되어 있으며 목포청 14개, 인천청 4개, 군산청 3개, 대산청 3개 항로가 있음
- 2013년 기준 보조항로의 수송실적은 409,312명이며 가장 수송실적이 많은 항로는 완도지역의 완도~여서~청산 항로로 25,552명, 가장 수송실적이 적은 항로는 목포지역의 북강~북강항로로 1,506명임
  - 26개의 항로 중 수송실적이 1만 명 이상인 항로는 19개, 1만 명 미만인 항로는 7개로 대부분 1만 명을 초과하여 수송하고 있음

〈표 3-2〉 항로별 수송실적 (2013년)

지역	항로명	수송계	일반		도시민	
			실적(명)	점유율(%)	실적(명)	점유율(%)
인천	인천~풍·육도	18,110	12,448	69	5,662	31
	진리~울도	36,855	30,566	83	6,289	17
	서검~하리	20,390	9,702	48	10,688	52
여수	손죽~광도	2,343	906	39	1,437	61
마산	통영~두미	19,465	10,166	52	9,299	48
	통영~삼천포	17,741	11,316	64	6,425	36
	통영~추도	2,751	843	31	1,908	69

지역	항로명	수송계	일반		도서민	
			실적(명)	점유율(%)	실적(명)	점유율(%)
군산	군산~말도	25,091	15,250	61	9,841	39
	군산~개야	19,131	7,506	39	11,625	61
	군산~어청	22,958	12,476	54	10,482	46
목포	계마~안마	14,767	9,534	65	5,233	35
	목포~우이	24,711	16,476	67	8,235	33
	봉리~재원	8,454	3,069	36	5,385	64
	북강~북강	1,506	202	13	1,304	87
	웅곡~웅곡	4,699	1,078	23	3,621	77
	목포~율목	13,352	3,383	25	9,969	75
	팽목~창유	12,959	9,906	70	3,863	30
	향화~낙월	10,109	5,248	52	4,861	48
완도	완도~여서~청산	25,552	11,247	44	14,305	56
	완도~덕우도(모도)	19,598	8,623	44	10,969	56
	이목~남성	7,945	3,245	41	4,700	59
	이목~당사	2,731	781	29	1,950	71
	이목~어룡	25,316	6,612	26	18,704	74
대산	구도~고파	11,745	5,556	47	6,189	53
	안흥~가의	21,422	13,234	62	8,188	38
	오천~초전	19,611	9,315	47	10,296	53

자료: 한국해운조합, 2014년도 연안여객선 업체 현황, 2014

- 26개의 보조항로 중 도서민의 비율이 총 수송 실적의 절반 이상을 차지하는 항로는 15개 항로로 보조항로의 주요 이용객이 도서민임을 알 수 있음
  - 목포지역의 북강~북강 항로는 도서민 점유율이 87%로 보조항로가 도서민들의 주요 교통수단이며 인천지역의 진리~옹도 항로는 도서민 비율이 이용객의 17%로 가장 낮음

### ■ 시사점

- 정부와 지자체가 운임을 직접 부담하는 형태의 도서민 여객선 운임지원제도와 달리 보조항로는 항로 운항에 따른 결손액을 정부와 지자체가 보조하는 간접적 지원 방식임
- 여객선 운임지원 제도는 도서에 주민등록을 한 도서민으로 대상을 한정하고 있으나 보조항로의 경우 도서민과 일반인을 구분하지 않고 운송서비스를 이용하는 모든 이용자가 운임지원 혜택을 받음
- 2009년부터 2013년까지 최근 5년간 보조항로에 투입되는 정부지원은 증가하고 있으며 연평균 약 100억 원으로 준공영제에 가까운 예산 투입이 이뤄지며 공익적 성격을 지니고 있음

## 2. 농어촌버스(공영버스) 사례

### ■ 개념 및 법적 근거

- 농어촌버스(공영버스)는 정부에서 재정을 지원하여 기초적인 교통수단을 제공하고, 농어촌 거주자들의 교통 불편을 해소하기 위한 제도임
  - 농어촌 버스는 주로 군(광역시 제외)의 단일 행정구역 안에서 운행 구간을 정하여 여객을 운송함
  - 농어촌 버스에 대한 정부 및 지자체의 재정지원은 운송수지 결손에 대한 재정지원, 농어촌 벽오지주민의 교통편의 증진을 위한 벽지노선 손실보상, 오지·도서 교통지원 사업의 일환으로 시행되고 있는 공영버스 차량 구입비 지원, 유류세 보조 등이 있음
- 버스 재정지원의 법적 근거는 여객자동차운수사업법, 버스재정지원지침, 오지·도서교통지원사업 운영지침이 있음

- 오지·도서교통지원사업은 여객자동차운수사업법 제50조(재정지원) 및 오지·도서 교통지원사업 운영지침에 의거하여 농어민의 교통편의 증진을 위해 국가가 여객운송사업차량 구입비를 지원하고 지자체가 운영 관련 사항을 관리함
- 지원 대상은 적은 이용객에 따른 운행결손으로 인해 버스운송사업자가 운행을 기피하는 노선, 대체교통수단이 없어 운행이 중단될 경우 주민 생활에 어려움이 예상되는 노선, 주민의 교통편의를 위하여 대중교통 수단의 운행을 유지할 필요가 있다고 인정되는 노선 등이 있음
- 벽지노선 손실 보상은 여객자동차운수사업법 제23조 여객자동차운송사업의 개선명령 등, 시행령 제15조(개선명령 또는 운행명령으로 인한 손실의 보상)규정에 따름

○ 오지·도서교통지원사업운영지침(개정 2011.12.30 국토해양부훈령 제781호)에 따라 농어촌특별관리특별회계의 사업(국고보조사업)에서 농어민의 교통편의 증진을 위한 사업으로 개정하였으며 공영버스 직영기관을 사업주관기관으로 변경하고(제4조), 시장, 군수, 읍면장에게 직영을 위임하도록 개정함(제12조)

#### ■ 운영현황

- 정부는 농어촌 버스를 포함한 적자노선 운행 버스에 대해 재정지원을 하고 있음
  - 2010년 기준 운송수지 결손 재정지원은 6,828억 원(국비1,270억 원, 지방비 5,559억 원)이며 벽지노선 손실보상 608억 원(국비 41억 원, 지방비 577억 원), 오지·도서교통지원사업 154억 원(국비 26억 원), 지방비 128억 원)이 지원되었음<sup>4)</sup>
- 전국의 농어촌버스의 경우 업체 수는 88개이며 업체별 보유 대수는 총 1,796대임
  - 업체별 보유대수는 10~30대인 경우가 약80%로 대부분의 업체가 소규모 형태로 운영되고 있음

<sup>4)</sup> 한국해양수산개발원, 연안여객운송산업 장기 발전방안 연구, 국토해양부, 2013

〈표 3-3〉 전국 농어촌버스 운행 현황 (2012년)

구분	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주	계
업체 수	3	14	7	7	6	31	12	9	-	88
보유대수	122	108	176	229	149	492	242	188	-	1,796

자료: 전국버스운송사업조합연합회(www.bus.or.kr), 2012 버스통계편람, 2013

- 벽지노선 보조제도의 경우 과징금 수입 및 지자체의 재원 부족으로 인해 손실보상이 제대로 이뤄지지 못하여 국고보조가 동시에 이뤄지고 있으며 전체 손실액의 약 80% 수준을 지원하고 있음
  - 손실보상에 소요되는 재원은 자동차운수사업 과징금을 주된 재원으로 하고 있으며 일부 도에서는 일반 예산을 포함하고 있음
  - 2005년 이후, 국비 재원은 분권교부세로 전환됨
- 오지·도서지역 공영화 지원은 차량구입을 국고에서 지원하며 운영비는 지자체등 운영주체가 운임으로 충당함
  - 2011년 6월부터 버스업계 운영 애로를 완화하기 위해 노선버스에 대한 재정지원을 통해 결손을 보조하고 있으며 읍·면을 대상으로 1개 읍·면 당 자동차 1대 기준으로 공영버스를 구입하여 운행함
- 공영버스의 운영은 사업주관기관이 직영하는 것으로 하되 지역적 특성을 및 효율성을 고려하여 사업주관기관이 필요하다고 인정되는 경우 농업협동조합, 수산업협동조합, 산림조합 단위조합장, 기존의 버스운송사업자 또는 지역주민 단체 등을 주체로 할 수 있음
  - 운영주체는 운영과 차량 유지 및 관리에 모든 책임을 갖고 있음
  - 사업주관기관은 운영결손이 심하여 운행이 어렵다고 인정하는 경우, 유류대, 보험료, 제세공과금 등 운영비 일부를 지방재정을 통해 지원할 수 있음

## ■ 시사점

- 공익성 강화를 통해 취약지역 및 농어촌의 교통 불편을 해소하고 국민의 교통 편익을 증진시킴
  - 한편 재정지원이 대부분 차량보유대수나 유류사용량 등을 기준으로 획일적으로 지원되어 문제 및 논란이 발생되었으며 지역적 특성 고려 및 서비스 개선 등의 문제를 해결할 필요가 있음
- 농어촌버스 운영은 버스를 이용하는 이용객 모두에게 비차별적으로 운임혜택을 주어 모든 이용자가 동일한 운임을 지불하고 있음
- 간접적 운임지원제도로써 운임손실을 정부와 지자체가 재정 지원을 통해 보조하는 형태로 이뤄지고 있음

## 3. 농어촌(도서) 전기공급 사례

### ■ 개요

- 정부는 도서를 포함하여 인구가 적은 농어촌 지역에 대해 국비 및 지방비를 투입하여 전기공급 사업을 시행하고 있음
- 농어촌전기공급사업촉진법에서는 단위공사별 전기사용자가 10호 이상인 섬 지역과 단위공사별 전기사용자가 3호 이상인 벽지(僻地) 지역을 대상으로 전기공급을 촉진하여 농어업의 생산력을 높이고 농어민의 생활이 향상되도록 지원하고 있음
  - 본 사업은 산업통상자원부 전력산업과에서 담당하고 있음
- 동법에서는 농어촌전기공급사업촉진사업 대상지에 전기공급에 소요되는 비용의 75%는 국가, 25%는 지방자치단체가 부담하도록 규정하고 있음

## 충남도의 추진실적

- 충남도는 지난 1991년부터 2010년까지(지원기간) 16개 도서, 4개 벽지, 998가구에 대해 전기공급사업을 전개했음
- 동 사업에 투입된 예산은 국비 65억 2,200만 원, 지방비 47억 3,400만 원, 기타 86억 4,100만 원을 포함하여 총 198억 9,700만 원이 투입되었음

<표 3-4> 충남지역 농어촌(도서) 전기공급사업 추진실적

사업 년도	행정구역	도서명	수 해 가 구	사업개요	사 업 비(백만원)				비고
					계	국 비	지방비	기 타	
1991	보령 오천	삽시도	210	150kW x 3	1,830	412	412	1,006	완료
1993	"	외연도	168	100kW x 3	1,856	427	427	1,002	"
	"	고대도	98	100kW x 3	1,812	424	424	964	"
	태안 근흥	(마 도)	(17)	철탑 4	274	55	62	157	"
1994	보령 오천	장고도	106	80kW x 3	1,136	262	262	612	"
	"	녹 도	82	80kW x 3	1,064	244	244	576	"
1995	태안 근흥	가의도	50	80kW x 3	899	211	212	476	"
1996	보령 오천	호 도	73	100kW x 3	1,098	260	260	578	"
1998	서산 팔봉	고파도등3	70	철탑 11	2,615	635	635	1,345	"
1999	태안 이원	(죽 도)	(4)	D/L 1.0km	34	7	7	20	"
2000	보령 오천	월도등3	57	철탑 8	1,916	465	465	986	"
2002	홍성 서부	죽 도	29	80kW x 3	1,735	425	425	885	"
2005	천안 광덕	(절터골)	(6)	D/L 2.0km	98	68	23	7	"
	금산 진산	(밤 골)	(6)	D/L 3.2km	201	145	49	7	"
2006	천안 광덕	쇄내골	(5)	D/L 2.0km	178	129	43	6	"
2008	태안 안면	외도	11	80kW x 2 60kW x 1	2,980	2,225	742	13	"
2010	금산 진산	건지실	6	D/L 2.7km	171	128	42	1	"
2011 2013	서천 장항	유부도	38	해저케이블 3.5km	8646	6477	2159	10	
계	16 도서 / 4 벽지		1,036		28,543	12,999	6,893	8,651	

자료: 충남도청.

## Ⅳ. 정책지원 방안

### 1. 선박 투입을 통한 도서민의 교통권 보장

- 우선, 도서지역의 교통수단은 기본적으로 선박이기 때문에 도서민의 교통권 보장을 위해 선박 투입 가능성을 검토함
- 우리나라 도서지역에서 여객 교통수단으로 이용되는 선박은 여객선과 도선이 있으며, 관련 법률에 의해 적절한 요건을 갖추고 운항되고 있음
  - 여객선은 여객을 운송하는 상선을 말하여, 선박안전법(제2조)에서는 "여객선"이라 함은 13인 이상의 여객을 운송할 수 있는 선박으로 명시하고 있음. 그리고 여객선을 이용하여 운송업을 하기 위해서는 해운법에 따라 해상여객운송사업 면허를 발급받아야 함
  - 도선은 내수면 또는 바다목에서 사람과 물건을 운송하는 선박을 의미하고, 도선 사업을 하기 위해서는 유선 및 도선 사업법에 따라 면허를 받아야 함
- 여객선을 투입하기 위해서는 다음과 같은 조건을 충족해야 하며, 충남지역 5개 도서에 대한 선박투입 가능성 검토 결과는 다음과 같음
  - 수심 : 여객선을 포함하여 선박의 운항에 가장 큰 영향을 미치는 요인으로 총톤수에 따라 운항 가능한 수심이 달라짐. 우리나라 연안 여객선의 경우 총톤수가 24톤(여수 백조호)에서 15,089톤(여수 씨스타크루즈호)까지 매우 다양하나, 20톤 정도의 작은 선박도 최소 수심은 2M 이상되어야 선박운항이 가능함. 그러나 충남 유부도의 경우 수심이 낮고 조수간만의 차가 많아 여객선 운항이 불가능한 상황임

- 시설요건 : 선박의 접안에 필요한 안벽, 잔교/부잔교, 물양장 등의 시설이 필요함
- 경제적 요건 : 선박 운항비를 초과하는 운임수입이 있어야 선박 운항이 가능함.  
이 조건이 맞지 않을 경우 보조항로를 운항할 수 있으나 위의 자연적 조건과 시설  
요건을 확보해야 가능함
- 이와 같은 조건을 고려하여 여객선 투입 가능성을 정리하면 다음과 같음

〈표 4-1〉 충남지역 여객선 미운항 도서 여객선 투입 가능성

구분	수심	접안시설	경제성(인구)	선박투입 가능성	
				상업선박	보조항로
대조도	×	×	21	×	×
유부도	×	×	80	×	×
죽도	×	×	70	×	×
외도	×	×	22	×	×
두지도	×	×	2	×	×

주: ○ 양호, △ 중간, × 불가

■ 도선을 투입하기 위해서는 다음과 같은 조건을 충족해야 하며, 충남지역 5개 도서에 대한 선박투입 가능성 검토 결과는 다음과 같음

- 수심 : 도선은 여객선에 비해 선박 규모가 작고 수심도 비교적 낮은 해역에서 운항  
이 가능함. 따라서 대부분의 도서에서는 도선 운항이 가능한 상황임
- 시설요건 : 선박의 접안에 필요한 안벽, 잔교/부잔교, 물양장 등의 시설이 필요하  
나, 여객선보다는 소규모 시설도 이용 가능함
- 경제적 요건 : 도선은 여객선에 비해 이용객이 적어도 운항할 수 있으나, 도선도 경  
제적 요건이 운항의 필수조건이라고 할 수 있음

〈표 4-2〉 충남지역 여객선 미운항 도서 도선 투입 가능성

구분	수심	접안시설	경제성(인구)	도선 투입 가능성	비고
대조도	△	×	21	×	
유부도	△	×	80	○	
죽도	△	×	70	○	
외도	△	×	22	×	
두지도	△	×	2	×	

주: ○ 양호, △ 중간, × 불가

■ 충남지역 7개 도서의 주민들에게 교통권을 보장하기 위해서는 수심 문제 등이 비교적 제약이 덜한 도선 투입을 고려할 수 있으나, 도선 역시 상업적인 채산성이 확보되어야 선박 투입이 가능함

■ 도선의 경우 적자가 발생하면 손실분을 지자체에서 지원하고 있으나 중앙정부에서는 지원 근거가 없어 예산지원을 못하고 있으며, 해운법의 적용을 받지 않아 보조항로 지정도 불가능한 상황임

○ 도선 운항을 위해서는 민간이 운항하는 도선에 대해 손실 발생시 보조금을 정부에서 지급할 수 있는 근거를 마련해야 함

○ 현재 지자체 단위로 도선에 대해 보조금을 지급하고 있으나 지자체의 예산도 부족하고, 중앙정부의 예산지원을 받는 지역과 형평성의 문제도 있어 개선이 필요함

- 충남의 경우 도선에 대해 보조금을 도비에서 지원하고 있으며, 경남 남해안의 경우 자치단체가 도선사업자에게 대체선박 운항에 따른 손실보조금을 지급했음

- 안동·임하 수운관리사무소의 경우 도선 운항에 따른 손실금을 시 재정으로 지원하고 있음

- 반면 인천지역의 경우 지역주민의 여객선 운임을 중앙정부와 지자체에서 분담하여 지원하고 있음

## 2. 관련 법률 개정

■ 현재 여객선이 운항하지 않은 지역의 도서민은 교통권 차원에서 이중적인 차별을 받고 있음

○ 여객선이 운항하는 지역은 대중교통수단이 제공되는 상황에서 운임(요금)을 정부로부터 지원받고 있음

○ 반면, 여객선 미운항지역 도서민은 대중교통수단이 없음에도 불구하고 운임 지원을 받을 수 있는 근거가 없어 이중적인 차별을 받는다고 할 수 있음

〈표 4-3〉 여객선 운항지역과 미운항 지역 교통여건 및 운임지원 비교

구 분	대중교통수단	운임(요금) 지원	비고
여객선 운항지역 도서	○	○	
여객선 미운항지역 도서	×	×	이중적 차별

■ 이와 같이 도서민에 대해 운임 지급 기준이 다른 이유는 관련 법률에서 운임 및 요금 지원 조건을 ‘내항 여객운송사업’의 운임 및 요금으로 한정하고 있기 때문임

○ 현재 “농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발 촉진에 관한 특별법”에서 도서민 및 도서민 차량 등에 대하여 「해운법」 제3조제1호 및 제2호에 따른 내항 여객운송사업의 운임 및 요금의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다”고 규정하고 있음

- 「해운법」 제3조 제1호는 내항 정기 여객운송사업, 제2호는 내항 부정기 여객운송사업으로 특정하고 있음

○ 이에 따라 여객선이 운항하지 않아 운임 지원이 더욱 절실한 도서민에 대해서는 교통수단 및 운임이 제공되지 않은 문제가 나타났음

〈표 4-4〉 도서민 운임 및 요금 지원 근거 법률 내용

법률	조문 내용
농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발 촉진에 관한 특별법	제35조의2(여객운송사업의 운임 및 요금 지원) 국가와 지방자치단체는 도서지역의 교통편의를 증진하기 위하여 예산의 범위에서 도서민, 도서민 차량 등에 대하여 「해운법」 제3조제1호 및 제2호에 따른 내항 여객운송사업의 운임 및 요금의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.
해운법	제3조(사업의 종류) 해상여객운송사업의 종류는 다음과 같다. 1. 내항 정기 여객운송사업 : 국내항[해상이나 해상에 접하여 있는 내륙 수로에 있는 장소로서 상시(常時) 선박에 사람이 타고 내리거나 물건을 싣고 내릴 수 있는 장소를 포함한다. 이하 같다]과 국내항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따라 운항하는 해상여객운송사업 2. 내항 부정기 여객운송사업 : 국내항과 국내항 사이를 일정한 일정표에 따르지 아니하고 운항하는 해상여객운송사업

■ 따라서 도서민 운임 지원에 대한 국민적 형평성을 맞추고 실질적인 운임 지원이 가능하도록 관련 법률의 개정이 시급한 실정임

- 현재 도서민 운임 지원의 근거가 되는 “농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발 촉진에 관한 특별법”을 다음과 같이 도선사업의 운임의 전부 또는 일부를 지원할 수 있도록 개정함

〈표 4-5〉 도서민 운임 지원 근거 법률 개정(안)

법률명	현행 규정	개정(안)
농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발 촉진에 관한 특별법	제35조의2(여객운송사업의 운임 및 요금 지원) 국가와 지방자치단체는 도서지역의 교통편의를 증진하기 위하여 예산의 범위에서 도서민, 도서민 차량 등에 대하여 「해운법」 제3조제1호 및 제2호에 따른 내항 여객운송사업의 운임 및 요금의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.	제35조의2(여객운송사업의 운임 및 요금 지원) 국가와 지방자치단체는 도서지역의 교통편의를 증진하기 위하여 예산의 범위에서 도서민, 도서민 차량 등에 대하여 「해운법」 제3조제1호 및 제2호에 따른 내항 여객운송사업, 「유선 및 도선 사업법」 제2조 2호에 따른 도선사업의 운임 및 요금의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.

### 3. 교통비 지원

#### 1) 기본방향

- 충남도 여객선 미운항 도서민에 대한 운임지원은 교통권 보호 및 도서의 중요성 차원에서 필요할 것으로 판단됨
- 다만 여객선 미운항 도서민에 대한 운임지원은 법률적으로도 현재 근거가 없는 상황이며, 재원 마련도 추가로 해야 한다는 부담이 있음
- 여기서는 교통비 지원을 위한 방안으로서 i) 관련법 정비를 통한 국가의 운임지원 방안, ii) 시도의 운항 및 운임지원 방안, iii) 개별 여선에 지원하는 방안, iv) 기타 방안으로 나누어 살펴보기로 함
- 아래 운임 지원 방안은 충청남도 여객선 미운항 7개 도서에 적용할 수 있을 것임
- 또한 분점도, 우도의 경우 도선이 운항하고 있으므로 도선에 대한 운임을 먼저 충청남도에서 지원하고, 차후에 향후 국가보조사업으로 확대 건의하는 방안을 추진할 수 있음

〈표 4-6〉 충청남도 여객선 미운항 도서민 운임 지원방안

운임지원 목적	운임지원 방안	주요 이슈 및 검토 사항
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 교통권 보호</li> <li>○ 정주 여건 개선</li> <li>○ 도서 공동화 방지</li> </ul>	○ 관련법 정비를 통한 국가의 운임지원 방안	○ 관련 법률 개정
	○ 시도의 운항 및 운임지원 방안	○ 재원 마련
	○ 정액 지원 하는 방안	○ 관련 근거 마련
	○ 기타 방안	○ 도선 도입

## 2) 운임 지원 방안

### ■ 관련법 정비를 통한 운임 지원

- 해운법 제44조에 근거하여 지원되고 있는 도서민 여객선 운임 지원을 확대하여 여객선 미운항 도서에도 적용토록 법률을 개정하는 방안임
  - 이는 충남도만의 문제가 아니며, 국가적 차원에서 검토가 요구됨으로 관련법의 개정에는 상당한 시간이 요구될 것으로 예상됨
- 더욱이 현재로서는 해운법 소관부처인 해양수산부는 여객선 미운항 도서민에 대한 운임 지원은 근거가 없어 지원이 어렵다는 입장임
  - 다만, 해양수산부 입장에서는 충남도 외에 다른 지자체에서도 동일한 요구가 있을 수 있으므로 이에 대한 검토가 요구된다고 할 수 있음
  - 또한 법률 개정은 국회 등 관련 절차에 따라야 하는 등 신속한 대응은 어려울 것으로 판단됨
- 이외에 여객선 미운항 도서의 경우 ‘농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법’ 제35조의2(여객운송사업의 운임 및 요금 지원)의 개정을 통한 지원방안 검토도 가능함
  - 즉 ‘농어촌 특별법’ 제35조의2에서 여객운임 지원 대상을 ‘해운법’ 제3조의 1~2호에 따라 ‘내항 정기·부정기 여객사업’으로 한정하고 있으므로 지원대상 확대를 위한 법 개정을 검토할 수 있음
- 구체적으로 지원 방법은 농어촌 특별법 제35조의2의 개정과 함께 국비사업지침의 개정이 요구되는데,
  - 국비사업지침에 따르면, 전산발권 → 여객선사의 운임지원금 월별 정산 → 광역자치단체장의 타당성 심사 → 해당 여객선사에 지급할 것을 규정하고 있으므로 동 지침도 개정이 요구됨

- 이 같은 법률 개정 등은 앞서 언급한 바와 같이 중장기적으로 국가적 차원에서 추진되어야 한다는 점에서 공론화가 우선적으로 필요할 것으로 사료됨

#### ■ 시도 지원을 통한 운임 지원

- 국가적 차원에서 여객선 미운항 도서에 운임지원이 불가능할 시, 시도 차원에서 운임 지원을 하는 경우 이에 대한 기준이 요구됨
- 시도 지원을 하는 경우는 도선을 도입하는 방안, 개별 어선에 지원하는 방안 등이 있을 수 있음
  - 도선을 도입하는 경우 예산상의 부담(척당 약 2억 원과 운영비)이 크고, 전담 운항자가 요구됨으로 조건에 부합하기 어려운 측면이 있음
  - 개별 어선에 대한 지원은 정산의 어려움과 관련 지원 근거가 미약하다는 단점이 있음
  - 또한, 현재 생필품 운송비 지원 사업이 매우 저조하여 여객선 미운항 도서민의 경우 개별 어선으로 생필품을 운송하고 있는 실정임
  - 따라서 도서민의 교통권 보장이라는 포괄적인 관점에서 여객선 미운항 도서민에 대한 정액보조 실시, 도서민 교통 및 생필품 운송 지원의 일괄적 시행을 검토함

〈표 4-7〉 충청남도 여객선 미운항 도서 지역 도선 운임지원 추산액

구분	추산액
여객선 미운항 도서민에 대한 1인당 지원액	1명×365회×43%×2(왕복)×1,200원 = 377천원
여객선 미운항 도서민에 대한 총지원액	287명×365회×43%×2(왕복)×1,200원 = 108,107천원

주: 1) 1회 당 지원액 1,200원은 기존 58개 항로에 대한 지원액(편도)의 평균.  
 2) 43%는 주당 3회 기준으로 연간 횟수 산정.  
 3) 천원 이하 반올림.

■ 정액 지원하는 방안

- 이외에도 가구당 평균 운임지원액을 산정하여 현금으로 지급하는 방안이 있을 수 있음
- 이는 도서와 내륙과의 거리, 여객선의 운임지원액 등을 고려하여 산정할 수 있을 것임
- 다만, 도서민에 대한 정주 여부를 지속적으로 확인해야 한다는 부담이 있으며, 이에 대한 행정력이 요구될 것으로 예상됨

## V. 결론 및 정책제언

### 1. 결 론

- 여객선은 도서주민의 교통권을 실현하는 대중교통 수단이며, 교통권은 현대 국가에서 국민에게 제공해야 하는 헌법적인 기본권임
- 여객선은 도서주민의 생활 교통수단이고 자유로운 이동을 보장하는 거의 유일한 대중교통수단임
- 교통권은 ‘국민의 교통하는 권리’라고 정의할 수 있으며, 국민이 자기 의사에 따라 자유롭게 이동하고 재화를 이동시키기 위한 적절한 이동수단을 보장받을 권리임
- 교통권은 또한 국민 누구든지 경제적, 신체적, 사회적, 지역적인 장애에 상관없이 자유롭게 안전하게 이동할 권리이며, 개별 국민이 처한 여건과 관계없이 최소한의 기본적 교통서비스를 보장받을 권리임
- 교통권이 기본권이 된다는 의미는 개별 국민을 위해 헌법으로 보장되는 것으로 국민이 국가에 대해 그 권리를 존중할 것을 요구하고, 권리가 지켜지지 않을 경우 사법적인 방법으로 권리의 실현을 관철시킬 수 있게 됨
- 우리나라의 경우 여객선 및 도선이 운항하지 않은 도서지역에 대한 교통 보조금 지원근거가 명확하지 않아 중앙정부에서는 지원을 하지 않고 있으나, 도서와 도서민을 해양영토 및 해양주권 관리, 국민에 대한 정부의 의무 등의 차원에서 행정 지원 대책을 개발하고 법률을 정비할 필요가 있음

○ 프랑스는 1975년에 처음 장애인기본법을 만들어 장애를 가진 시민에게 일반인과 동일한 참여기회를 주기 위해 이동수단 등의 접근성을 보장했고, 1982년에는 이를 확대하여 교통기본법을 공포하고, 대중교통 이용 이용에 있어 경제적(서민), 신체적(장애인, 노약자 등), 지역적(벽·오지) 차별을 당하지 않도록 규정하여 국민의 교통권을 보장하고 있음

■ 우리나라도 국민의 교통권 보장을 위해 중앙정부 및 지자체에 의해 다양한 정책과 제도를 시행하고 있으나, 일부 도서지역에서 여객선과 도선이 운항하지 않아 도서민의 교통권이 침해받고 있음

○ 그간 정부는 신체적 약자(고령자, 장애인)와 경제적 약자(저소득층, 빈곤층)에 대한 교통권을 보장하는 제도를 확대해 왔음

○ 또한 농어촌지역의 공영버스, 도서지역의 보조항로 선박 운영 등을 통해 교통권에 대한 지역적 차별을 해소하고 국민의 교통권 실현에 기여해왔음

○ 그러나 인구가 적고 선박 운항 여건이 마련되지 않은 일부 도서지역에서는 여객선이 운항되지 않아 기본적인 교통수단을 이용하지 못하고 있음

■ 정부는 여객선 및 도선이 운항되지 않아 교통권을 침해받는 도서민에 대해 적절한 교통수단을 제공하거나, 이동에 필요한 비용을 제공할 수 있도록 정책을 마련하고 예산을 배정해야 함

○ 충남도 7개 도서의 경우, 선박 운항 여건이 맞지 않아 여객선과 도선이 못 다니고 보조항로 지정도 안되는 상황임

○ 또한 도서민 여객선운임지원 제도에 의한 운임 지원도 여객선을 이용하는 도서민으로 한정하고 있어 지원 대상에서 제외되어 있음

○ 이와 같이 충남지역에서만 7개 도서의 287명이 엄연히 교통권을 침해받고 있음에

도 불구하고 해결방안을 마련하지 않는 것은 정부의 역할과 책임을 방기하는 것으로 이해될 수 있음

- 따라서 정부는 도서민에게 교통권을 제공할 수 있도록 교통수단을 마련하거나, 이동에 필요한 비용을 지불할 수 있는 예산을 확보하여 집행해야 함

■ 특히 선박운항 여건이 불비하여 여객선 및 도선이 운항하지 못하는 경우 중앙 정부에서 교통보조금을 지원할 수 있는 예산을 확보해야 함

## 2. 정책제언

■ 도서지역의 여객선 미운항 지역에 대한 전국 일제 조사 실시 및 중앙정부 차원의 대책 마련을 제안함

- 본 과제는 충청도청의 요청에 의해 수행되고 연구범위도 충청도로 한정하고 있으나, 전남, 경남 등의 일부 도서지역에서도 여객선 미운항으로 도서민의 교통권이 확보되지 않은 경우가 있음

- 따라서 우리나라 전체 유인도서에 대한 여객선 및 도선 운항 실태를 조사하고, 교통권이 확보되지 않은 지역에 대한 종합 대책을 마련해야 함

- 참고로 산업통상자원부에서는 10호 이상인 섬 지역과 단위공사별 전기사용자가 3호 이상인 벽지(僻地)에도 전기공급사업을 진행하고 있음

■ 여객선 미운항 지역 도서민에 대한 실질적인 교통권 보장 및 운임 지원이 가능하도록 관련 법률 개정을 제안함

- 현재 도서민 운임 지원의 근거가 되는 “농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개

발 추진에 관한 특별법”을 도선사업의 운임의 전부 또는 일부를 지원할 수 있도록 개정함

■ 평저선과 같이 수심이 낮고 접안시설이 부족한 도서지역을 운항할 수 있는 특수선을 개발할 수 있도록 연구개발비 지원을 제안함

○ 서해안은 조수간만의 차가 많고 수심이 낮아 중소형 선박도 운항이 어려운 실정임. 따라서 낮은 수심을 운항할 수 있는 평저선 같은 특수선을 개발하여 투입할 수 있도록 연구개발비 지원 등의 정책적 지원이 필요함

○ 현재 국내 대형조선소의 경우 세계적인 기술을 확보하고 있으나 연안 여객선이나 소형 도선을 건조하지 않고, 중소형 조선소의 경우 특수선 개발에 필요한 기술이 부족한 실정임

■ 별도 전문조직을 신설하여 여객선 미운항 지역에 투입하는 선박을 관리하고, 기존의 보조항로 운항 선박 관리도 전담하도록 함

○ 현재 여객선이 운항하지 않는 도서지역에 선박을 투입하기 위해서는 민간 업체의 선박을 이용해도 지자체별로 관리 인력이 필요하여 비용이 발생하고 순환근무제인 공무원이 담당하는 경우 전문성이 부족하여 운항 서비스 관리감독이 어려운 실정임

○ 보조항로는 전국적으로 26개 항로에서 27개 선박을 개별 업체에서 별도로 운항하고 관리하는 탓에 규모의 경제 실현을 통한 원가 절감을 못하고 있는 실정임

○ 따라서 여객선 미운항 지역에 투입하는 선박과 보조항로 선박을 관리할 수 있는 전담 조직을 설치하여 전문성과 경제성을 확보하는 방안이 필요함

■ 또한 도서개발촉진법에 따라 낙후도서 지원업무를 수행하고 있는 행정자치부

에서도 지정도서를 관할하는 시·도에서 도서민의 교통 편의 증진을 위하여 필요한 운송 및 교통수단을 지원할 수 있도록 대책을 마련해야 함

- 도서개발촉진법 제6조에서는 도서지역의 교통·통신의 편의증진을 위하여 필요한 운송 및 교통수단과 통신시설의 개선·확충에 관한 계획을 시·도의 사업계획에 마련하도록 하고 있음

- 따라서 시·도에서 수립한 도서지역 운송 및 교통수단 개선 확충사업이 실질적으로 추진될 수 있도록 지방교부세 확대 등의 조치가 필요함

■ 한편 선박 운항이 물리적으로 불가능한 경우 도서민의 교통권 보호 및 실질적인 지원 차원에서 운임 지원이 필요함

- 그러나 여객선 미운항 도서민에 대한 운임지원은 법률적으로도 현재 근거가 없는 상황이며, 재원 마련도 추가로 해야 한다는 부담이 있음

- 따라서 여객선 및 도선 미운항 도서민에 대해 i) 관련법 정비를 통한 국가의 운임지원, ii) 시도의 선박운항 및 운임지원, iii) ‘해상 콜 택시’ 도입 및 운임 지원 등을 제안함

- 첫째, 해운법 제44조에 근거하여 지원되고 있는 도서민 여객선 운임 지원을 확대하여 여객선 미운항 도서에도 적용토록 법률을 개정하는 방안임

- 이는 충남도만의 문제가 아니며, 국가적 차원에서 검토가 요구됨으로 관련법의 개정에는 상당한 시간이 요구될 것으로 예상됨

- 둘째, 국가적 차원에서 여객선 미운항도서에 운임지원이 불가능한 경우 시도 차원에서 선박을 운항하거나 운임 지원을 하는 방안도 필요함

- 시도에서 직접 선박을 운항하거나 도선에 대해 운임을 지원하는 근거가 필요함

- 셋째, 공공기관에서 선박 운항이 어렵고 비용이 과다하게 소요된다는 점을 고려하여

‘해상 콜 택시’를 도입하고 운임을 지원하는 방안도 검토가 필요함

- 이는 도서에서 주민이 교통수단(선박)이 필요할 때마다 이용할 수 있는 콜 택시 선박을 배치하고 비용의 일부를 지원하는 방안임
- 충남 서천군에서는 만성적자로 폐지된 마을버스 대신 100원으로 탈 수 있는 콜 택시가 등장했음. 이 택시는 차액을 군이 지원하는 ‘희망택시’로 지난해 6월부터 외딴 마을 23곳에 한 대씩 배치하여 운행 중이며 예산지원액은 연간 8,000만원으로 마을버스 운행 지원금(2억 원)의 40%에 불과하고 만족도도 높은 것으로 알려지고 있음
- 전남 화순의 경우 농촌버스가 운행하지 않은 마을 중 버스 승강장으로부터 1km가 떨어져 있고 만 65세 이상 주민이 있는 읍면 마을에 “100원 효도택시”를 도입하는 방안을 추진중임

## <참고문헌>

- 이영삼·김영모, 『여객선』, 해인출판사, 2002.
- 인천광역시 운임지원조례 제4138호.
- 전국버스운송사업조합연합회, 『2012 버스통계편람』, 2013.
- 정영석, 『해상운송론』, 텍스트북스, 2013.
- 충청남도, 「충청남도 도서발전 종합계획」, 2014.
- 한국해양수산개발원, 「연안여객선 안전관련 법령 및 규정집」, 2014.
- \_\_\_\_\_, 『연안여객운송산업 장기 발전방안 연구』, 국토해양부, 2012.
- 한국해운조합, 「2014년도 연안여객선 업체 현황」, 2014.
- 해양수산부, 『도서민 여객선 운임지원제도 개편방안 연구』, 2013.

## [부록]

## 도서민 여객선 운임지원 집행지침(‘14.3.12)

**제1조(목적)** 이 지침은 「해운법」 제44조와 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」 제35조의2의 규정에 따른 여객선 운임지원을 실시함에 있어 구체적인 시행방안을 정함을 목적으로 한다. [개정 ‘13.12.30]

**제2조(정의)** 이 지침에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “도서”라 함은 「도서개발촉진법」 제2조의 규정에 따른 도서 중 연륙도서가 아닌 도서를 말한다. [개정 ‘06.5.30]
2. “도서민”이라 함은 제1항의 규정에 따른 도서에 「주민등록법」에 의거 주민등록이 되어 있는 자를 말한다.(외국인등록증에 거소지가 도서인 자를 포함한다) [개정 ‘06.5.30] [개정 ‘08.5.16]
3. “내항여객선”이라 함은 「해운법」 제4조의 규정에 따라 내항여객운송사업의 면허를 받은 선박을 말한다. [신설 ‘06.5.30]
4. “도서민 차량”이라 함은 도서민 명의로 등록된 차량으로서 도서민 지분이 100%인 차량을 말한다. [신설 ‘13.12.30][개정 ‘14.3.12]

**제3조(여객운임 지원)** ① 도서민 여객운임 지원은 도서에 주민등록을 필하고 30일 이상 경과된 후 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에 지원하며, 지원금은 제6조제4항 내지 제7항에 따른다. [개정 ‘06.5.30][개정 ‘13.12.30][개정 ‘14.3.12]

1. 도서민이 자신의 주민등록이 등재된 도서에 기항하는 내항여객선을 이용한 경우 [개정 ‘06.5.30][개정 ‘13.12.30]
2. 도서민이 내항여객선을 이용하여 도서(자신의 주민등록 도서와 동일한 기초자치단체의 관할구역에 속한 도서를 말한다.)간을 이동하거나, 이를 위하여 내륙 터미널을 경유하는 경우 [개정 ‘06.5.30]
3. [삭제 ‘06.5.30]

② 도서에서 다른 도서로 전출입한 경우에는 제1항 본문에 따른 경과요건을 적용하지 아니 한다.[개정 '14.3.12]

**제3조의2(차량운임 지원)** ① 도서민 차량운임 지원은 제3조 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우로서 도서민이 도서민 차량을 가지고 여객선에 승선하는 경우에 있어 상한액 적용없이 정률적으로 지원하며, 지원금은 신고된 차량운임의 20%로 한다. [신설 '13.12.30][개정 '14.3.12]

② 제1항에 따른 도서민 차량운임 지원대상은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 비영업용 국산차량이어야 한다. [신설 '13.12.30][개정 '14.3.12]

1. 5톤 미만의 화물자동차
2. 2,500cc 미만 승용자동차
3. 승차정원 15인 이하의 승합자동차

③ 도서민 차량 승선권은 1인 1표 구매를 원칙으로 한다. [신설 '13.12.30]

④ 도서민 차량승선권 발권은 제5조에 따른 전산매표를 하여야 한다. [신설 '13.12.30]

**제4조(재원 분담)** ① 해양수산부장관과 광역자치단체장은 공동으로 도서민에 대한 내항여객선 운임의 일부를 지원한다. [개정 '13.12.30][개정 '14.3.12]

② 제1항에도 불구하고 광역자치단체장은 운임지원 예산을 기초자치단체장과 일정부분 분담할 수 있다.[개정 '14.3.12]

**제5조(전산 발권 등)** ① 해양수산부장관과 한국해운조합법에 의하여 설립된 한국해운조합(이하 “한국해운조합”이라 한다)은 투명하고 효율적인 도서민 운임지원의 시행을 위해 연안여객선 승선권에 대한 전산매표시스템을 구축하여야 하며, 도서민의 연속적인 입도 또는 출도만을 위한 전산발권을 제한할 수 있다. [개정 '07.8.22] [개정 '13.12.30][개정 '14.3.12]

② 제1항 후단에 따라 전산발권이 제한된 자가 별지 제1호 서식에 따라 다른 이동수단 이용 등 정당한 사유를 입증하는 서류를 여객선사에 제출하는 경우에는 전산발권 제한을 해제할 수 있다. [신설 '07.8.22] [개정 '13.12.30]

- ③ 광역자치단체장은 제1항의 전산매표시스템에 관할 도서의 주민등록 정보(전입일자를 포함한다. 이하 “정보”라 한다)를 제공하여야 한다. 이 경우 정보의 변동사항을 실시간으로 제공할 수 있도록 시스템 연동에 협조하여야 한다.[개정 ‘14.3.12]
- ④ 여객선사는 도서민에 대하여 제1항에 의한 전산매표시스템을 이용하여 발권하여야 하며, 매표 전 주민등록증 등을 통해 도서민 또는 도서민 차량 여부를 확인한 후 도서민 운임에서 운임지원금을 차감한 운임을 적용할 수 있다.[개정 ‘13.12.30][개정 ‘14.3.12]
- ⑤ 여객선사는 도서민 중 노인, 소아, 장애인 등 선사 자체 추가할인을(이하 “추가할인율”이라 한다)을 적용하고 있는 여객에 대해서는 제4항의 규정에 따라 할인운임이 적용된 도서민 운임에 추가할인율을 적용할 수 있다.[개정 ‘14.3.12]
- ⑥ 여객선사는 제4항의 규정에도 불구하고 전산매표시스템의 고장 등으로 전산매표시스템에 의해 발권할 수 없는 경우 주민등록증 등을 통하여 도서 거주여부를 확인한 후 별도 매표하며, 전산매표시스템의 이용이 가능한 즉시 별도 매표한 사항을 일괄 전산매표시스템에 입력하여야 한다.[개정 ‘14.3.12]
- ⑦ 해양수산부장관과 광역자치단체장은 제4항의 규정에 따라 전산매표시스템을 이용하여 도서민 승선권 발권과 관련된 부대비용의 일부를 한국해운조합에 보조할 수 있다. [개정 ‘13.12.30] [개정 ‘14.3.v]

**제6조(선사에 대한 여객운임 지원금 지급)** ① 여객선사는 도서민에 대한 운임지원금을 매월 정산하여 익월 10일까지 별지 제2호 서식의 도서민 여객운임 지원액 지급신청서를 광역자치단체장에게 제출한다. 다만, 여객선사의 요청이 있는 경우 정산 주기를 10일로 단축할 수 있다. [개정 ‘08.5.16] [개정 ‘13.12.30][개정 ‘14.3.12]

- ② 여객선사의 신청을 받은 광역자치단체장은 운임지원금 지급의 타당성을 심사하여 접수일로부터 7일(공휴일 및 토요일은 제외한다) 이내에 해당 여객선사에 지급한다. [개정 ‘08.5.16]
- ③ 여객선사로부터 제5조제4항의 규정에 따른 운임지원금에 대하여 선지급 요청

이 있는 경우 광역자치단체장은 전년 동월 지원금의 70% 범위내에서 선지급 후 정산할 수 있다. [신설 '08.5.16] [개정 '13.12.30]

④ 운임지원금은 다음 산식에 의하여 산정하되, 100원 미만 금액은 절상한다.[전문개정 '07.4.12] [개정 '07.8.22] [개정 '13.12.30][개정 '14.3.12]

$$\text{운임지원금} = A + B + C$$

※ 단, B의 값이 0보다 작을 경우 운임지원금은 A+C값으로 한다.

1. A : 당해년도 기준운임  $\times 0.2$

※ 당해년도 기준운임 : 전년도 기준운임 $\times(1+\text{통계청 소비자물가동향 중 전년도 공공서비스 등락률})$  단, 초년도 기준운임은 '05.9.1 기준 정규운임(일반실 기준 일반인 운임)에 2006년도 공공요금상승률 3.5%를 곱한 금액으로 한다.

2. B : {당해년도 기준운임-(당해년도 기준운임 $\times 0.4$ )} - 상한액

※ 0.4에는 선사 할인율(20% 간주) 포함

※ (상한액) 기준운임

3만원 이하: 5,000원 적용

3만원 초과 ~ 5만원 이하: 6,000원 적용

5만원 초과: 7,000원 적용

3. C : 터미널이용료

4. 제1호의 당해년도 기준운임은 매년 4월 1일을 기준으로 산출·적용한다.

⑤ 제4항의 규정에도 불구하고, 동일항로에 2척 이상의 여객선이 운항하는 경우에는 당해년도 기준운임이 가장 높은 여객선에 적용된 기준운임을 나머지 여객선에 동일하게 적용한다. [개정 '07.4.12][개정 '13.12.30][개정 '14.3.12]

⑥ 제4항의 규정에도 불구하고 제5조제5항의 규정에 따라 추가할인율이 적용되는 경우의 운임지원금은 다음의 산식에 따르며, 100원 미만 금액은 절상한다. [개정 '07.4.12][개정 '13.12.30][개정 '14.3.12]

[운임지원금 = 제4항의 규정에 따른 운임지원금 $\times(1-\text{추가할인율})$ ]

⑦ 제4항 내지 제6항의 규정에도 불구하고 광역자치단체는 조례등을 통하여 제4

항 내지 제6항의 규정에 따른 운임지원금에 일정금액을 추가하여 지원할 수 있다. [개정 '13.12.30][개정 '14.3.12]

⑧ 제2항 또는 제3항에 따라 지급한 지원금액이 사후 과다 또는 과소 지급한 사실이 확인된 경우 차기 정산시 이를 반영한다. [개정 '08.5.16]

**제6조의2(선사에 대한 차량운임 지원금 지급)** ① 여객선사는 도서민 차량에 대한 운임지원금을 매월 정산하여 별지 제3호 서식의 도서민 차량운임 지원액 지급신청서를 익월 10일까지 광역자치단체장에게 제출하여야 한다. [신설 '14.3.12]

② 제1항에 따른 운임지원금 지급에 관하여는 다음 각 호의 규정을 준용한다. [신설 '14.3.00]

1. 제6조제1항 단서 규정
2. 제6조제2항·제3항·제7항·제8항

**제7조(신규 취항선박에 대한 특례)** ① 제6조제4항 및 제5항의 규정에도 불구하고 해운법 제4조 또는 제12조의 규정에 따라 신규 면허 또는 사업계획변경 등을 통하여 당해연도 기준운임 적용일(매년 4월 1일) 이후 신규 항로에 취항한 선박에 대해서는 관할 지방해양항만청에서 관련 지방자치단체 및 해당 여객선사와 협의를 통해 기준운임을 정하여야 한다. [개정 '07.4.12][개정 '13.12.30][개정 '14.3.12]

② 제1항에 따라 기준운임을 정하는 경우 인근 또는 유사 항로에서 운항하는 여객선의 기준운임을 고려하여야 한다. [신설 '14.3.12]

③ 신규 취항선박이 운항하는 항로에 기존 여객선이 있는 경우에는 제6조제5항을 적용한다. [신설 '14.3.12]

**제8조(해운조합에 대한 부대비용 지급절차)** ① 제5조제7항의 규정에 따른 부대비용은 다음 각호의 비용을 말한다. [개정 '13.12.30][개정 '14.3.12]

1. 도서민 운임지원에 따른 전산발권시스템의 확대구축으로 인한 비용
2. 도서민 또는 도서민 차량 운임지원 따른 전산발권 관련 장비구축 또는 장비 개선에 관한 비용
3. 도서민 또는 도서민 차량 인증과 관련한 비용

- ② 제1항제1호 및 제2호의 규정에 따른 비용은 한국해운조합이 매 반기별로 발생 부대비용을 해양수산부장관에게 신청한다. [개정 '13.12.30][개정 '14.3.12]
- ③ 해양수산부장관은 제2항의 규정에 따라 한국해운조합이 신청한 부대비용의 적정성 여부를 심사한 후 「보조금 관리에 관한 법률」에 따라 한국해운조합에 보조금을 지급하되, 제1항제1호의 규정에 따른 비용은 매 반기를 기준으로 지급한다. [개정 '13.12.30][개정 '14.3.12]
- ④ [삭제 '14.3.12]
- ⑤ 제1항제3호의 규정에 따른 비용은 한국해운조합이 각 광역자치단체장에게 매 반기별로 지급을 신청하며 각 광역자치단체장은 신청금액 및 사유의 적정성을 심사한 후 지방비에서 지급한다. [개정 '14.3.00][개정 '14.3.12]

#### 제9조 [삭제 '14.3.12]

**제10조(권한의 위임)** 광역자치단체장은 다음 각호의 사항을 관할 기초자치단체장에게 위임할 수 있다. [개정 '13.12.30][개정 '14.3.12]

1. 제5조의 규정에 따른 전산발권 등에 관한 사항
2. 제6조의 규정에 따른 선사에 대한 여객운임 지원금 및 제6조의2 규정에 따른 차량운임 지원금 지급에 관한 사항
3. 제8조의 규정에 따른 해운조합에 대한 부대비용 지급에 관한 사항

**제11조(도서교통개선위원회)** ① 해양수산부장관은 도서민 운임지원과 도서의 선박 기항횟수 증가, 선박대체 등 도서민 교통편의 증진을 위해 해양수산부, 광역자치단체 및 여객선사 등으로 구성된 “도서지역 교통개선 위원회”를 구성하여 운영할 수 있다. [개정 '13.12.30][개정 '14.3.12]

- ② 도서교통개선위원회의 구성 및 운영에 관한 사항은 해양수산부장관이 따로 정한다. [개정 '13.12.30]

**제12조(집행실적 보고)** 광역자치단체장은 분기별 집행실적을 해양수산부장관에게 매 분기 익월 20일까지 보고하여야 한다. [개정 '13.12.30]

**제13조(부정수급자 등에 대한 제재사항)** ① 광역자치단체장 또는 기초자치단체장은 부정한 방법으로 운임지원을 받은 자에게는 연안여객선 운송약관에 규정된 부정승선자 대상 운임 징수액을 여객선사가 징수하도록 조치하고, 여객선사로부터 운임지원액을 환수하여야 한다.[신설 '07.8.22][개정 '14.3.12]

② 제1항에 따라 환수하여야 할 지원액에 대하여는 「보조금 관리에 관한 법률」 제33조의2제3항에 의거 국세 또는 지방세징수의 예에 따라 이를 강제징수 할 수 있다.[신설 '07.8.22][개정 '14.3.12]

③ 부정한 방법으로 운임지원을 받을 수 있도록 협조한 자 또는 지원받은 자에게 다음 각 호에 따라 운임지원을 제한한다.[신설 '07.8.22][개정 '14.3.12]

1. 1회 추징의 경우 : 1년
2. 2회 추징의 경우 : 3년
3. 3회 추징의 경우 : 영구

**제14조(홍보 및 주의의무)** ① 한국해운조합은 운임지원에 관한 세부사항과 변경사항을 이용여객이 알 수 있도록 여객터미널에 게시하고 홈페이지 등을 이용하여 홍보하여야 한다.

② 한국해운조합, 광역자치단체 또는 기초자치단체는 부정한 방법으로 운임지원을 받은 경우에는 다음 각 호에 따라 처벌될 수 있음을 알려야 한다.[개정 '14.3.12]

1. 주민등록증 또는 주민등록번호를 부정사용하여 도서민 할인승선권을 발권한 경우에는 「주민등록법」 제37조에 따라 3년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금
2. 허위나 기타 부정한 방법으로 운임지원을 받은 자 또는 이와 관련된 선사직원 및 여객선사의 경우에는 「보조금 관리에 관한 법률」 제40조 내지 제43조에 따라 5년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금 [개정 '13.12.30]

③ 제2항의 규정에 따라 여객선사는 도서민이 아닌 자가 도서민 승선권을 발급받지 않도록 선량한 관리자의 주의의무를 다하여야 한다.[개정 '14.3.12]

**부칙[제정 '06.1.20]**

이 지침은 2006년 3월 1일부터 시행한다.

**부칙[개정 '06.5.30]**

이 지침은 2006년 6월 1일부터 시행한다.

**부칙[개정 '07.4.12]**

이 지침은 2007년 5월 1일부터 시행한다.

**부칙[개정 '07.8.22]**

이 지침은 2007년 9월 1일부터 시행한다.

**부칙[개정 '08.5.16]**

이 지침은 2008년 6월 1일부터 시행한다.

**부칙[개정 '13.12.30]**

이 지침은 2014년 3월 1일부터 시행한다. 다만, 제3조의2의 규정은 2014년 7월 1일부터 시행한다.

**부칙[개정 '14.3.12]**

이 지침은 발령한 날부터 시행한다. 다만, 제3조의2 및 제6조의2의 의 규정은 2014년 7월 1일부터 시행한다.

[ 별지 제1호서식 ] [신설 '13.12.30]개정 '14.3.12]

**도서민 전산발권 제한해제 신청서**

## ○ 신청자 인적사항

성 명		생년월일	-
주 소		연락처	

## ○ 이동사유

일 시	이동선박	이용구간 (행선지)	이용사유	비 고

- 「도서민 여객선 운임지원 집행지침」 제 5조(전산발권) 제1항에 의거, 도서민의 연속적인 입도 또는 출도만을 위한 전산발권을 제한할 수 있으며,
- 제2항에 의거, 정당한 사유를 입증하는 서류를 여객선사에 제출하는 경우, 전산발권 제한을 해제할 수 있습니다.

붙임 : 증명서류 첨부

- 선장의 확인서, 출항일지사본, 수화물증, 기타 이동확인 증명서 등.

○○년 ○○월 ○○일

신청자 :

(인 또는 서명)

[ 별지 제2호서식 ] [개정 '13.12.30]

## 도서민 여객운임 지원액 지급신청서

○ 신청기간 :

○ 대상선박

선박명	총톤수	항로명	승 선 자 수		비 고
			도서민	일반인	

○ 보조금 산출내역

(단위 : 명, 원)

운항구간	지원대상인원수	도서민 운임	도서민 실무담당 운임	할인운임(신청액)	비 고
계					
○○/○○	일반인				
	경로자				
	소 아				
	장애인				
	소 계				
:					
:					
:					

첨부서류 : 1. 도서민 여객운임 할인내역(전산출력물)

2. 도서민 할인 이용자 리스트

도서민 여객선 운임지원 집행지침 제6조제1항에 의거 위와 같이 지원액을 지급받고자 신청합니다.

○○년 ○○월 ○○일

선 사 명 :

대표자명 :

인

귀 하

[ 별지 제3호서식 ](신설 '14.3.12)

**도서민 차량운임 지원액 지급신청서**

○ 신청기간 :

○ 대상선박

선박명	총톤수	항로명	차 량 대 수		비 고
			도서민	일반인	

○ 보조금 산출내역

(단위 : 명, 원)

운항구간	지원대상차량 대수		차량 운임	도서민 실부담 운임	할인운임(신청액)	비 고
계						
○○/○○	화물차					
	승용차					
	승합차					
	:					
	소 계					
:						
:						
:						

첨부서류 : 1. 도서민 차량운임 할인내역(전산출력물)

2. 도서민 차량 할인 이용자 리스트

도서민 여객선 운임지원 집행지침 제6조의2 제1항에 의거 위와 같이 지원액을 지급 받고자 신청합니다.

○○년 ○○월 ○○일

선 사 명 :

대표자명 :

인

귀 하