

노인 무임승차 폐지

1. 서론

노년층 무임승차는 고령자들의 운임요금을 반값으로 할인해주며 시작되었다. 이후 65세 이상 고령자들에게 전액을 할인하면서 갈등을 했다. 처음 제도가 정해질 당시만 해도 65세 이상 고령자 비율이 적어 문제가 안되었지만, 2000년에 들어서서 대한민국 또한 고령화 문제에 직면하게 되면서 자금문제에 대해 철도공사와 지자체의 적자가 두드러지기 시작하며 사회적 이슈이자 논란거리로 부상했다. 기사에 따르면 찬성 입장으로는 노인에 대한 사회적 보상과 노인 정신, 육체 건강의 측면 등이 있으며 반대 입장으로는 형평성의 문제, 노인 무임승차로 인해 누적되는 적자 등이 있으며 소주제는 노인 무임승차로 누적되는 적자로 인해 철도 손실률에 대해 쓸 것이고 두번째 소주제는 역진성의 문제발생으로 소득의 에 대해 쓸 것 이다. 반론은 노인복지 이기 때문에 그정도는 보상해줘야 된다고 반론을 할 것 이고 재반론은 연구결과 바탕으로 재반론을 할 것 이다 아래에서 자세히 다루겠다.

2. 본론

노년층 무임승차 제도에 대해 노인무임승차를 찬성해야 한다고 주장한다. 근거 첫 번째는 노인무임승차로 누적되는 적자와 두 번째는 역진성의 문제 발생 두가지가 있다 아래에서 근거와 예시로 자세히 다루겠다.

2.1 노인무임승차로 누적되는 적자

노인 무임승차로 누적되는 적자 로 인해 지하철 관련 회사의 연간 적자 절반 이상이 노인 무임승차(승객의 14%)에서 생긴다. 노인 인구가 빠른 속도 로 늘어나다 보니 손실률도 감당할 수 없을 정도로 늘어나고 있는 추세이다. 지하철 무임승차 제도 도입 당시의 노인 비율은 4% 정도밖에 안되었지만, 지금은 12%를 넘었다는 점을 감안해야 한다. 지난 5년간 전국 도시철도의 재정도를 살펴보면 무임승차로 인한 손실액은 2조 7,000억원에 달하는 것으로 나타났다.

예를들면 고령화 통계를 보면 2015년을 기준으로 보면 대한민국 65세 이상 연구는 662만4천명으로 전체의 13.1%를 차지하고 있어 노인무임승차 가 지속된다면 적자가 발생하며 실제로 최근 개통된 경기도의 경전철 노선 의정부 경전철과 용인경전철의 경우, 노인 무임승차 혜택을 개통 초기에는 아예 제공하지 않았었고 관할 지자체 또한 무임승차 손실 보존에 따른 재정 부담을 이유로 노인 무임적용에 난색을 표했다.

2.2 역진성의 문제 발생

역진성의 문제 발생 으로 인해 복지의 측면을 생각한다면 연령이 아니라 소득을 기준으로 교통비를 보조하는 것이 옳은 방향일 것이다. 일반적으로 지하철이 깔려있는 대도시의 노인들은 지하철이 없는 지역의 노인들에 비해 자산도 많고 경제적 수준도 당연히 높을 수밖에 없다. 이런 상황에서 지하철에 대한 무제한 무임승차는 자산이 많은 도시 노인의 교통 요금만을 감면해 주는 것이 되고, 지하철이 없이 버스만 있는 농어촌 저소득 지역의 노인에 대해서는 아무런 혜택을 주지 못하는 자산 역진적인 제도가 되는 것은 물론, 교통 편의성에 따

른 지역 격차를 더욱 악화시킬 것 이다.

예로는 정작 노인 인구가 많은 농어촌 오지 지역이나, 도시철도가 없는 도시지역에 사는 노인들에게는 지하철 무임승차 혜택이 없다는 것이다. 비단 지하철만이 아니라 시골 지역은 교통편의 부족과 높은 이동 비용으로 인해 문화 생활을 누리기 어렵는데 이를 고려하면 오히려 거꾸로 도시 노인이 아니라 시골 노인에게 보조해야 한다고 주장한다 이러한 측면에서 보면 지역차별과 함께 노인 무임승차는 소득재분배의 형평성에 어긋나며 역진적인 보존이다

3.반론/재반론

3.1반론

고령자 지하철 무임승차는 한국의 대표적인 노인 복지 이다. 평생 일해 온 퇴역 세대에게 그 정도 보상은 해줘야 한다고 생각한다.

특히 지하철은 지금의 노인분들이 현역 시절 낸 세금으로 만들어진 것으로 오히려 젊은 세대들이 무임승차 하는 사람이 더 많다 이러한 노인들의 심리 신체적 제한과 부작용은 결국 사회적 비용으로 우리 사회에 돌아올 것이다. 노인 무임승차 제도는 가장 적은 돈으로 가장 큰 효과를 낼 수 있는 대표적 복지제도이다. 이동권은 시민의 가장 핵심적인 기본권인데 무임승차 제도가 폐지될 경우, 미흡한 현재의 노인복지 현실에서 빈곤 노인층의 이동 욕구를 더 제한하게 될 것이 분명하다. 노인들이 통행을 포기함으로써 그에 따른 인간관계의 빈도는 줄어들고 신체활동도 억제될 것인데, 이러한 노인들의 심리·신체적 제한과 부작용은 결국 사회적 비용으로 우리 사회에 되돌아올 것이다.

3.2재반론

무임승차에 따른 도시 철도 운영 기관의 손실이 심각하다는 문제와 관련해서는 정부의 지원과 투자로 해결이 가능 할수도 있고 노인 무임승차 제도 자체가 정부에서 시행하는 정책인 만큼 정부의 적극적인 재정 지원이 필요 한것같다. 각종 연구 결과를 봐도 도시 철도 노인 무임승차에 드는 비용 대비 사회·경제적 편익이 훨씬 높다는 사실을 확인할 수 있다. 노인 무임승차 정책으로 노인 자살자 수, 우울증 환자가 수가 크게 줄었으며, 교통비 부담이 사라져 노인들의 이동과 활동이 장려되면서 여가·경제 활동이 활발해졌고, 나아가 고령자들이 흔히 겪기 쉬운우울증이 감소되는 효과까지 있어 이뿐만 아니라 도시 철도 노인 무임승차 제도는 교통사고를 감소시키는 효과도 있어 해당 제도로 인해 운전대를 잡는 노인이 줄어, 교통사고로 인한 사망자·부상자 및 의료비가 감소할 수 있다

4.결론

도시 철도 노인 무임승차를 허용해야하는가?를 문제로 저는 노인무임승차를 폐지해야 한다고 생각합니다 문제는 노인무임승차로 인해 노년층 무임승차는 고령자들의 운임요금을 반값으로 할인해주며 시작되었다. 이후 65세 이상 고령자들에게 전액을 할인하면서 갈등을 했다.

노인 무임승차로 누적되는 지하철 연간적자 발생,역진성의 문제등 많은 단점이 있었

으며 반론에서는 노인복지이므로 찬성한다는 의견이 나왔다. 재반론에 따르면 급격한 고령화로 인해 사회적으로 손해를 보는게 너무 많다는 의견또한 나왔다.

최근 5년간 전국 도시철도 운영기관의 연평균 당기 순손실 1조3천427억원 가운데 무임승차에 따른 손실은 5천526억원으로 약 41%를 차지한다. 서울의 경우 코로나19 이후 연간 1조원의 적자 가운데 30%가 무임승차 때문으로 조사됐다.

노인 무임승차로 인해 적자가 많으니 노인연령을 조금 늘려 현재65세 이상을 70세로 늘리는 방안이다.

사회적 합의를 바탕으로 근본적 시스템 개선을 추진해야 한다 면서 연령별·소득 계층별·이용 시간대별로 가장 바람직한 감면 범위를 정하기 위해 모든 가능성을 열어놓고 시민사회, 국회, 정부와 논의하겠다고 말했다. 인천시는 도시철도 무임승차 연령 상향에 대한 다른 자치단체의 동향을 모니터링하면서 추후 구체적인 입장을 정하겠다는 신중론을 펴고 있다.인천시 관계자는 "교통 이외 분야에도 경로 우대 혜택이 있다는 점 등을 종합적으로 고려해 무임승차 연령을 높이는 것이 적절한지 검토할 것"이라고 말했다.

5.참고문헌

끝 없는 노인 지하철 무임승차 논쟁, 찬성과 반대

<https://www.mdmorenews.com/news/view.php?bidx=241>

도시철도 노인 무임승차 폐지 해야 하는가

<https://m.post.naver.com/viewer/postView.naver?volumeNo=33200461&memberNo=40871286&vType=VERTICAL>