

## 섬 지역 주민의 선박교통서비스 현황 및 사례조사

한 상 욱

충남연구원 공간환경연구실 연구위원 / hansw@cni.re.kr

본 연구는 최근 윤석열 정부 국정과제에서 제시한 “섬 주민 이동권 증진”에 대응하기 위하여 충남의 선박교통서비스 현황을 살펴보고, 타 지자체 사례를 조사함으로써 충남 여객선 교통여건 개선을 위해 고려요인을 제시하는데 목적이 있음

### CONTENTS

1. 배경 및 목적
2. 충남 선박 교통 현황
3. 연안 여객 특성 및 정책 환경
4. 타 지자체 사례
5. 시사점 및 고려요인

### 요약

- 섬지역은 격절성, 특수성으로 인하여 접근성이 추악하고, 인구감소, 고령화 등의 사회문제를 안고 있는 한편, 최근 윤석열 정부에서는 “섬 주민 이동권 증진”을 국정과제로 제시하며, 관련 논의가 활발하게 진행되고 있음
- 충남은 8개 항로에 보령, 당진, 서산, 태안, 홍성이 일반, 보조항로를 운행중이고, 여객선이 운행되지 않는 섬이 4개임
- 선박이용 실적은 전국의 3.3%를 차지하며, 섬 주민 수송 점유율은 35%를 보이고 있음
- 향후, 공영제 추진을 위해서는 안전을 최고의 가치로 설정하고, 공영제 담론 형성 이후 실질적인 대안 마련이 이루어질 것으로 예상됨
- 이에 따라 중앙정책 환경 변화에 충청남도는 적극적으로 협조하고, 대응하여야 하며, 기존의 교통측면의 제반사항 해결 외에 연안여객교통과 대중교통과의 복합화, 섬지역 생산생활용품 해상수송 다양화 등 다양한 측면에서 고려될 필요가 있음

# 01

## 배경 및 목적

- 섬 지역은 그 격절성 등의 특수성으로 인하여 접근성이 매우 취약하고, 이로 인한 인구 감소, 고령화 등의 문제를 발생하고 있으며, 주민의 삶의 질 저하시키는 요인으로 작용함
  - 섬지역은 운항 여객선 운임이 비싸고, 여객선이 연령이 오래되어 낙후되었으며, 그 교통 서비스 수준도 낮음
  - 섬 지역에서 소비하는 생필품의 경우 육지 농산물에 비해 판매원가도 높고, 물류비로 인한 섬 주민의 경제적 부담이 큼
- 한편, 최근 윤석열 정부는 국정과제에서 “섬 주민 이동권 증진”을 위하여 연안여객선 공영제 실시를 2025년을 목표로 추진 예정(연안여객선 전체 항로 104개)
  - 국정과제 41 해양영토 수호 및 지속가능한 해양관리 세부항목에 섬 주민 이동권 증진을 위해 연안여객선 공영제 시행, 해상교통 소외도서 제로화 추진, 섬 주민 여객선 요금 경감을 담고 있음
- 새로운 정책적, 제도적 환경의 변화가 예상되는 가운데 충남의 섬 지역 여객선 운항은 타 지자체에 비해 후발주자에 속하는 상황에서 충남의 섬 여객 교통 현황을 살펴보고, 섬지역 교통 여건을 개선하기 위한 고려요인을 밝히는데 목적이 있음
  - 정책환경 변화에 따라서 추구해야할 가치 및 접근방향
  - 공영제 후속 조치, 연안여객교통 복합화 방안등의 고려 요인 제시

## 02 충남 선박교통 현황

### 1. 해상운송 사업 법제도적 근거

- 일반적으로 섬지역 해상운송사업은 해운법 제2조 제1항에 따라 해양여객운송사업과 해상화물운송사업으로 나뉘며, 본 연구의 대상은 해양여객운송사업 중에 내항 정기(부정기) 여객운송사업을 대상으로 함
  - － 해상화물 운송사업은 내항 화물운송사업, 외항 정기(부정기) 화물운송사업
  - － 해양여객운송사업은 내항 정기(부정기) 여객운송사업, 외항 정기(부정기) 여객운송사업, 순항 여객운송사업, 복합여객 운송사업으로 구분됨

#### 해운법

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “해운업”이란 해양여객운송사업, 해상화물운송사업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 및 선박관리업을 말한다.

1의2. “여객선”이란 「선박안전법」 제2조제10호에 따른 선박으로서 해양수산부령으로 정하는 선박을 말한다.

#### 선박안전법상 여객선 정의

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “선박”이라 함은 수상(水上) 또는 수중(水中)에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함한다)과 이동식 시추선·수상호텔 등 해양수산부령으로 정하는 부유식 해상구조물을 말한다.
2. “선박시설”이라 함은 선체·기관·돛대·배수설비 등 선박에 설치되어 있거나 설치될 각종 설비로서 해양수산부령으로 정하는 것을 말한다.
3. “선박용물건”이라 함은 선박시설에 설치·비치되는 물건으로서 해양수산부장관이 정하여 고시하는 것을 말한다.
4. “기관”이라 함은 원동기·동력전달장치·보일러·압력용기·보조기관 등의 설비 및 이들의 제어장치로 구성되는 것을 말한다.
5. “선외기(船外機)”라 함은 선박의 선체 외부에 붙일 수 있는 추진기관으로서 선박의 선체로부터 간단한 조작에 의하여 쉽게 떼어낼 수 있는 것을 말한다.
6. “감항성”이라 함은 선박이 자체의 안정성을 확보하기 위하여 갖추어야 하는 능력으로서 일정한 기상이나 항해조건에서 안전하게 항해할 수 있는 성능을 말한다.
7. “만재흡수선(滿載吃水線)”이라 함은 선박이 안전하게 항해할 수 있는 적재한도(積載限度)의 흡수선으로서 여객이나 화물을 승선하거나 싣고 안전하게 항해할 수 있는 최대한도를 나타내는 선을 말한다.
8. “복원성”이라 함은 수면에 평형상태로 떠 있는 선박이 파도·바람 등 외력에 의하여 기울어졌을 때 원래의 평형상태로 되돌아오려는 성질을 말한다.
9. “여객”이라 함은 선박에 승선하는 자로서 다음 각 목에 해당하는 자를 제외한 자를 말한다.

가. 선원

나. 1세 미만의 유아

다. 세관공무원 등 일시적으로 승선한 자로서 해양수산부령으로 정하는 자

**10. “여객선”이라 함은 13인 이상의 여객을 운송할 수 있는 선박을 말한다.**

11. “소형선박”이라 함은 제27조제1항제2호의 규정에 따른 측정방법으로 측정된 선박길이가 12미터 미만인 선박을 말한다.
12. “부선(浮船)”이란 원동기·동력전달장치 등 추진기관이나 돛대가 설치되지 아니한 선박으로서 다른 선박에 의하여 끌리거나 밀려서 항해하는 선박을 말한다.
13. “예인선(曳引船)”이라 함은 다른 선박을 끌거나 밀어서 이동시키는 선박을 말한다.
14. “컨테이너”라 함은 선박에 의한 화물의 운송에 반복적으로 사용되고, 기계를 사용한 하역 및積み방식의 적재(積載)가 가능하며, 선박 또는 다른 컨테이너에 고정시키는 장구가 붙어있는 것으로서 밑 부분이 직사각형인 기구를 말한다.
15. “산적화물선(散積貨物船)”이라 함은 곡물·광물 등 건화물(乾貨物)을 산적하여 운송하는 선박을 말한다.
16. “하역장치”라 함은 화물(해당 선박에서 사용되는 연료·식량·기관·선박용품 및 작업용 자재를 포함한다)을 올리거나 내리는데 사용되는 기계적인 장치로서 선체의 구조 등에 항구적으로 붙어있는 것을 말한다.
17. “하역장구”라 함은 하역장치의 부속품이나 하역장치에 붙여서 사용하는 물품을 말한다.
18. “국적취득조건부 선체용선(船體傭船)”이란 선체용선 기간 만료 및 총 선체용선료 완불 후 대한민국 국적을 취득하는 매선(買船) 조건부 선체용선을 말한다.

2. “해상여객운송사업”이란 해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로(內陸水路)에서 여객선 또는 「선박법」 제1조의2제1항제1호에 따른 수면비행선박(이하 “여객선등”이라 한다)으로 사람 또는 사람과 물건을 운송하거나 이에 따르는 업무를 처리하는 사업으로서 「항만운송사업법」 제2조제4항에 따른 항만운송관련사업 외의 것을 말한다.

3. “해상화물운송사업”이란 해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로부터 선박[예선(曳船)에 결합된 부선(浮船)을 포함한다. 이하 같다]으로 물건을 운송하거나 이에 수반되는 업무(용대선을 포함한다)를 처리하는 사업(수산업자가 여장에서 자기의 어획물이나 그 제품을 운송하는 사업은 제외한다)으로서 「항만운송사업법」 제2조제2항에 따른 항만운송사업 외의 것을 말한다.

#### 제2장 해상여객운송사업

**제3조(사업의 종류) 해상여객운송사업의 종류는 다음과 같다.**

1. 내항 정기 여객운송사업 : 국내항[해상이나 해상에 접하여 있는 내륙수로부터 있는 장소로서 상시(常時) 선박에 사람이 타고 내리거나 물건을 싣고 내릴 수 있는 장소를 포함한다. 이하 같다]과 국내항 사이를 일정한 항로와 일정표

에 따라 운항하는 해상여객운송사업

2. 내항 부정기 여객운송사업 : 국내항과 국내항 사이를 일정한 일정표에 따르지 아니하고 운항하는 해상여객운송사업

3. 외항 정기 여객운송사업 : 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따라 운항하는 해상여객운송사업

4. 외항 부정기 여객운송사업 : 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따르지 아니하고 운항하는 해상여객운송사업

5. 순항(巡航) 여객운송사업 : 해당 선박 안에 숙박시설, 식음료시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 대통령령으로 정하는 규모 이상의 여객선을 이용하여 관광을 목적으로 해상을 순회하여 운항(국내외의 관광지에 기항하는 경우를 포함한다)하는 해상여객운송사업

6. 복합 해상여객운송사업 : 제1호부터 제4호까지의 규정 중 어느 하나의 사업과 제5호의 사업을 함께 수행하는 해상여객운송사업

## 2. 충청남도 현황

### 1) 항로 현황

- 충남에는 8개 항로가 있으며, 시군별로는 보령, 당진, 서산, 태안, 홍성에 있으며, 서천군은 항로가 없음
  - 일반항로를 운영하는 곳은 보령시, 당진시이며, 서산, 태안, 보령 일부는 보조항로를 운영됨
- 대부분 신한해운에서 보령시를 중심으로 운영을 하고 있으며, 당진시는 청룡해운관광이 선사업
  - 신한해운은 보령시에 주소지를 둔 내륙 수상 여객 및 화물 운송업을 영입하는 회사로 2021년 기준 사원은 약 48명, 매출은 6,337백만원임<sup>1)</sup>
  - 청룡해운관광은 당진시에 주소지를 둔 내항 여객운송업을 영입하는 회사로 2008년에 설립하였으며, 2021년 현재 직원 3명, 매출액은 702백만원으로 영세한 업체임<sup>2)</sup>
  - 홍성군의 경우, 홍주해운에서 가고파호를 운영하고 있음
- 대부분 차도선이며, 대천-외연도항로만 일반선을 운영하고 있으며, 선박별 일반선과 차도선의 세부내역을 살펴보면 다음과 같음
  - 선박 평균 총톤수는 198G/T이며, 일반선 120G/T, 차도선 220.3G/T임
  - 정원 평균은 192명이며, 일반선 166명, 차도선은 199명임
  - 운항거리는 평균 22.1km이며, 일반선은 51.0km, 차도선은 13.9km임
  - 운항시간은 평균 135분이며, 일반선은 240분, 차도선은 100분임

1) <https://www.saramin.co.kr/> 2022.8.23.검색

2) <https://www.saramin.co.kr/> 2022.8.23.검색

- 항로당 평균 투입 선박수는 1.29척이며, 업체당 평균 보유 선박수는 4.5척임

〈표 1〉 대산청 항로별 현황

구분 항로명	항로 구분	선명	선사명	선종	속력	총톤수	정원	항로 거리	운항 시간	기항지
대전- 선촌	일반	신한 고속훼리	신한해운	차도선 32대	12노트	344G/T	350명	12.2km	1:20	저두-효자도
	일반 /예비	원산 고속훼리	신한해운	차도선 37대	12노트	278G/T	249명	12.2km		
대전- 외연도	일반	웨스트 프론티어	신한해운	일반선	12.5노트	140G/T	180명	51km	4:00	호도-녹도
	일반 /예비	에버그린	신한해운	일반선	12.5노트	100G/T	151명	51km	4:00	
대전- 장고도	일반	가자 섬으로	신한해운	차도선 54대	12노트	496G/T	400명	22km	2:25	삽시도-장고 도-고대도
도비도- 대난 지도	일반	대형 카훼리2	청룡해운 관광	차도선 13대	10노트	106G/T	141명	7.6km	1:30	소난지도
구도- 고파도	보조	팔봉산	신한해운	차도선 4대	11노트	105G/T	71명	15km	1:35	
안흥- 가의도	보조	가의도	신한해운	차도선 9대	11노트	124G/T	95명	7km	00:30	
오천- 선촌	보조	오천 카훼리	신한해운	차도선 10대	10노트	89G/T	90명	21km	2:20	월도-육도-허 육도-추도-소 도-영목

주) 한국해운조합자료를 기반으로 하였으며, 홍성군은 연안해운 통계연보에 미기재되어 제외함  
자료 : 한국해운조합, 2021 연안해운 통계연보.(2020년 12월 기준)

## 2) 이용 실적

- 전국적으로는 1천만명을 운송하였고, 충남은 전국의 3.32%인 352천명을 운송함
  - 충남의 수송실적은 전국의 약 3%를 차지하며, 최근 코로나 영향으로 급속한 감소 추세
- 연평균 증감율은 전국 -7.17%이며, 충남은 -8.56%로 감소폭이 큼

〈표 2〉 대산청 연도별 수송 실적

(단위 : 명, %)

구분	2015	2016	2017	2018	2019	2020	연평균 증감율
전국	15,380,931	15,422,957	16,909,861	14,625,484	14,585,137	10,602,840	-7.17
충남	551,173	533,730	566,448	1486,003	461,832	352,348	-8.56
전국 대비 비중	3.58	3.46	3.35	10.16	3.17	3.32	

자료 : 한국해운조합, 2021 연안여객선 업체현황.(2020년 12월 기준)

- 전체 운항 횟수는 12,107회이며, 결항 횟수는 1,935회로 16.0%의 결항비율을 보이며, 섬 주민의 이용비율은 35%임
  - 항로별 결항 비율은 대천-외연과 같이 원거리 일수록 결항비율이 40%로 높게 나타나며, 연안의 결항비율은 구도-고파도가 8.2%로 가장 적음
  - 섬 주민의 이용비율중 가장 많은 곳은 대천-선촌노선이 56%로 가장 높으며, 가장 낮은 점유율을 보인 곳은 안흥-가의 노선으로 21%를 차지함
  - 전국 수송실적 순위 상위 30개에 속하는 항로는 대천-장고 노선(1,962회, 119,744명)이 유일함
- 차량 수송실적은 58천대이며, 섬 주민의 수송이 19천대로 32.8%를 차지함
  - 전국 차량수송은 2,683천대이며, 충남은 전국의 2.16%를 차지함

〈표 3〉 대산청 항로별 운항횟수 및 실적

(단위 : 명, %)

구분	항로명	운항횟수	결항횟수	결항비율	수송계	일반		섬 주민	
						실적	점유율	실적	점유율
계		12,107	1,935	16.0	352,348	229,172	65%	123,176	35%
일반	대천-선촌	1,938	258	13.3	71,567	31,694	44%	39,873	56%
	대천-외연	1,053	429	40.7	49,397	34,036	69%	15,361	31%
	대천-장고	1,962	264	13.5	119,744	80,193	67%	39,551	33%
	도비도-대난지도	1,990	288	14.5	56,316	43,318	77%	12,998	23%
보조	구도-고파	2,030	166	8.2	15,861	10,674	67%	5,187	33%
	안흥-가의	1,932	268	13.9	26,868	21,239	79%	5,629	21%
	오천-선촌	1,202	262	21.8	12,595	8,018	64%	4,577	36%

자료 : 한국해운조합, 2021 연안해운 통계연보.(2020년 12월 기준)

- 항로별 결손금 집행 현황은 전국은 27개 항로 27척이며, 충남은 신한해운에 오천카훼리호, 가의도호, 팔봉산호에 1,446백만원/년을 지급하고 있음
- 이러한 보조항로는 사업 채산성이 없어 취항을 기피하는 항로에 대해 국가가 운항 결손액을 보조하는 항로로 지정하여 지원 중인 항로를 말함<sup>3)</sup>

〈표 4〉 대산청 항로별 결손금 집행 현황

(단위 : 백만원)

선사명	항로명	선명	보조액	건조년도
계	3개 항로	3척	1,446	
신한해운	오천-초전	오천카훼리	522	04.12.27
	안흥-가의	가의도	516	19.08.05
	구도-고파	팔봉산	408	17.11.01

자료 : 한국해운조합, 2021 연안여객선 업체현황.(2020년 12월 기준)

3) 97년에 대천-장고, 대천-선촌이 폐지되었고, 99년에 대천-어천이 폐지됨



## 03

## 연안 여객 특성 및 정책 환경

### 1. 연안여객 특성

- 연안여객선 이용은 2014년 세월호 이후 증가하다가 2017년을 정점으로 감소 추세
  - 고속선 및 일반선은 감소하고 있으며, 차도선은 증가하는 경향
  - 여객형태 변화에 따라 고속선, 일반선을 차도선으로 투입하는 선종변화가 이루어짐

⇒ 연육교 건설에 따른 일반항로의 경영악화 가중되고 있음

- 선사는 대부분 영세하고, 소규모업체가 대부분
  - 업체수는 61개사가 있으며, 2척 이외의 여객선을 보유한 업체가 36개사, 59%로 매우 영세
  - 세월호 이후 선령제한 강화로 선령이 낮아졌으며, 선원은 고령화 지속

⇒ 일반항로외의 보조항로 지원시 선원 및 선박관리 비용이 증가하고, 기존 선사와 선원의 고령화, 안전문제로 인하여 선원 피로도 증가 예상

- 연안여객에 대한 중앙정부의 지원수단 다양화 추세
  - 여객선 운항지원에는 보조항로 결손금 지원, 운항명령 및 손실보장, 여객터미널 운영지원, 내항 여객선 면세유 공급등을 시행
  - 운임지원에는 여객운송사업의 운임 및 요금지원
  - 선박 현대화 및 인프라 개선에는 내항 선박 현대화, 기항지 접안시설 개선등을 시행
- 섬 주민의 이용률 저조 및 섬의 수용성을 고려하지 않는 관광객 모객행위로 선사 경영 개선에만 초점
  - 섬을 찾는 관광객수는 지속 증가하는 반면, 관광객을 수용할 수 있는 섬의 관광적 측면의 수용력, 자연환경 훼손 등으로 인하여 섬 매력도의 지속적 하락
  - 일부 여객선의 운항 시간이 관광객 시간대 및 선사 경영에 초점을 맞춘 시간대에 집중됨에 따라 섬 주민의 1일 생활권과는 이원화

## 2. 해양수산부 정책

- 해양수산부의 정책은 여객항로 지원과 국정과제와 관련된 연안여객선 공영제로 크게 나뉨
- 연안여객항로 지원은 운임지원과 보조항로 운영 등으로 구분됨
  - 운임지원은 섬 주민의 교통비 부담을 감소하기 위해 내항 여객선 운임 일부를 지원하는 사업으로 섬 주민을 대상으로 정규운임의 50%를 지원하고, 그 외 구간에 대해서 최대 7,000원을 부담하는 제도임
  - 국가보조항로 운영사업은 선사가 경영상의 애로로 인하여 운영을 기피하는 항로에 대해서 운항비용(결손보상금)의 일부를 국가가 지원하는 제도임(현재 총 27개 국가보조항로 운영)
  - 연안여객 항로 안정화 지원은 민간선사의 경영과는 별개로 섬주민의 여객선 활용을 위해 2018년부터 도입된 제도로써 민간선사 운항중인 항로중에 연속적자<sup>4)</sup>로 운항 중단이 우려되는 항로에 대해서 최대 70%까지 지원하고, 1일 생활권 보장<sup>5)</sup>을 위해 학생 통학권, 업무복귀 가능성을 판단하여 국비를 50% 지원하는 제도임

4) 연속적자 항로는 4개 항로가 있음

5) 1일 생활권 구축항로는 4개가 있음(추가 운항분의 100%)

- 연안여객선 공영제 도입에 공감하며, 현실을 감안한 점진적 지원책 마련 중
  - 연안여객선 공영제가 국민의 보편적 이동권 보장, 섬 주민의 정주여건 개선을 위한 방법적 수단으로서의 공공성의 역할 증대에 동감
  - 국가보조항로의 경우 결손금 발생 보전으로는 민간사업자의 서비스 개선, 여객 유치 노력 부족, 이용객 요구에 대한 유연한 대처등이 어렵다는 한계점을 인지
- 일차적으로는 국가보조항로(가칭, 공영항로)로 전환하고, 연안여객 항로 구축 기반 마련 검토 중(2022. 08 현재, 국정과제와 연동)
  - 주요내용 : 여객선의 수리·정비, 서비스 질의 개선, 여객선 운항의 안전성과 쾌적성 향상, 선원 처우 개선 및 교육 훈련 다양화
  - 현재 국가보조항로 등에 대해서는 우선 공영제로 전환하는 것을 목표로 연구용역 실시 예정
  - 공영제 도입을 위한 관계기관 및 전문가가 포함된 추진체계 마련 예정
- 해상교통 소외 도서<sup>6)</sup> 제로화
  - 해상교통 소외도서 주민의 경우, 낚시어선등을 이용이 빈번하여 안전 확보가 취약한 상황인식
  - 그러나, 기존 국가보조항로 기항지로 추가하는 것은 여객 수요 부족, 항로 설계 제약, 운항시간 증가 등의 장애요인으로 추진 어려움 표명(2022.08. 현재)

〈표 5〉 해상교통 소외도서 현황

구분	계	인천	충남	전북	전남	경남	제주
소외도서	40	2	4	2	25	5	2

자료 : 자료 : 국회 섬발전연구회(2022.8), 섬 주민의 이동권 강화를 위한 여객선 공영제 조기실현, 2022 국회 섬발전연구회 토론회, 신안군 여객선(도선)사례  
 주) 지방해수청 및 지자체 협조를 통한 해수부 조사 결과(21.1)

- 해상교통 소외도서는 섬별 상황이 다르고, 지역적 특성이 함께 고려되어야 하므로 국가와 지자체가 공동으로 대응 필요하며 맞춤형 해상교통 수단 확보를 위해 사업 추진 예정
- 이와 관련된 내용은 2023년 시범사업 실시를 목표로 재정당국과 협의 중

6) 유인도서(165개)중 여객선, 도선이 기항하지 않으며, 대체수단이 없는 도서를 말함

## 04 타 지자체 사례

### 1. 경상남도(보조금 중심 검토)

#### 1) 영세도선 손실보조금 지원 사업

- 경상남도는 영세도선 손실보조금 지원사업을 위해 관련 조례를 제정하고 손실보조금을 지원 중임
- 지원 근거
  - 유선 및 도선사업법 제36조
  - 경상남도 영세 도선사업 운영지원 조례<부록 참조><sup>7)</sup>
  - 경상남도 영세 도선사업 손실보조금 지원 지침
- 목적 : 도선의 안전운행과 도서민 교통편의 제공을 위해 열악한 영세도선사업 손실보전
- 사업기간 : 2022년(2009년 ~ 계속)
- 사업량 : 6개 시·군 16개 도선사업자(창원3, 통영7, 사천2, 거제1, 남해2, 하동1)

7) 도선사업 운영지원조례를 제정한 지자체는 인천광역시 강화군, 옹진군, 경남 거제시, 전북 군산시, 경남 남해군, 충남 서산시, 홍성군, 전남 여수시, 진도군 등이 있음

- 총 35개 도선 중 16개 도선 지원
- 지원대상 : 연간 결산한 손익계산서가 적자인 영세도선사업자
- 지원내용 : 도선운항에 따른 손실액의 일부 또는 전부 보전
- 추진절차
  - 상·하반기 영세도선사업자가 시군에 보조금 신청(신청서, 손익계산서, 증빙서류 등)
  - 시장·군수는 심사 후 보조금 지원
  - 사업완료 후 「경상남도 지방보조금 관리 조례」에 따라 정산
- 추진실적 : 매년 도비 2-3억원을 지원

〈표 6〉 경상남도 영세도선 손실보조금 지원사업 실적

(단위 : 백만원)

구분	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
계	899	960	993	1,216	1,294	1,288	1,281	1,509	1,450
도비	221	300	337	377	401	386	384	302	290
시군비	678	660	656	839	893	902	897	1,207	1,160
도비 지원율	25%	31%	34%	31%	31%	30%	30%	20%	20%

자료 : 경상남도, 2022 해양수산현황

## 2) 내항여객선 운임보조사업

- 지원근거
  - 「해운법」 제44조(여객선 이용자에 대한 운임과 요금의 지원)
  - 해양수산부 「섬주민 여객선 운임지원 집행지침」
  - 「경상남도 도서지역 주민 여객선 운임 등 지원 조례」〈부록 참조〉<sup>8)</sup>
- 목 적 : 섬지역 교통편의 증진 및 섬주민의 삶의 질 향상을 위한 운임부담 경감
- 사업기간/사업량 : 2006 ~ 계속 / 42개 도서 주민(통영시41, 거제시1)

8) 여객선 운임에 대한 지원 조례를 제정한 광역지자체는 경기도, 경상남도, 경상북도, 전라북도, 제주도이며 기초 지자체는 인천광역시 강화군, 옹진군, 충남 보령시, 당진시, 경북 울릉군, 경남 통영시, 전남 목포시, 신안군, 여수시, 영광군, 완도군, 진도군임

※ 여객선 16개항로 11개선사 23척(차도선 18척)

- 지원대상 : 내항여객선이 기항하는 섬에 주민등록이 등재된 거주자
- 지원내용
  - 도서민의 여객선 기준운임의 20~50% 지원 / 도서민의 여객선 터미널 이용료 전액(500원 내 외)
  - 단거리 · 소액운임 구간 (운임 8,340원 이하) 50% ⇒ 2020년 시행
  - 도서민 차량운임의 20~50% 지원 (2014. 7부터 시행, 2019. 1. 차등지원)
  - 비영업용 국산차 중 경차, 5톤미만 화물차 (50%), 1600CC 미만(30%), 2,500CC 미만(20%)
- 추진절차
  - 선사가 도서민에게 할인된 여객운임 先징수 후 운임지원금을 매월 정산하여 익월10일까지 청구(터미널이용료는 한국해운조합 지부장이 청구)
- 추진실적 : 22년 현재 1,378백만원을 투입하여 여객 984백만원, 차량 394백만원을 지원

〈표 7〉 경남 내항 여객선 운임 보조사업 지원 실적

(단위 : 천명, 대, 백만원)

구분	수송인원 (천명)	수송차량 (대)	예산액	지원액			
				계	여객운임	터미널 이용료	차량운임
2008	288		440	410	365	45	
2009	307		520	505	455	50	
2010	310		520	474	422	52	
2011	321		520	514	459	55	
2012	303		520	461	421	40	
2013	298		520	451	422	29	
2014	252	11,737	610	474	408	27	39
2015	287	25,427	664	520	402	26	92
2016	282	29,064	702	562	439	21	102
2017	296	31,364	620	584	447	25	112
2018	282	34,041	580	580	441	24	115
2019	301	41,586	640	640	461	30	149
2020	299	54,544	1,374	1,301	916	29	356
2021	311	63,851	1,374	1,337	889	47	401

자료 : 경상남도, 2022 해양수산현황

## 2. 전남 신안군 여객선(도선) 공영제

- (경위) 2012년 도선 공영제 기본계획수립 이후 현재 4개 항로, 작은섬 도선(24개 항로), 화물선 2척 운영 중
  - 2012 기본계획 수립
  - 2013 작은섬 도선(행정선) 완전 공영제 시행
  - 2019 중도-자은도간 여객선 공영제 시행(전국 최초)
  - 2020.4 송도-병풍간(적자항로) 여객선 매입 공영제 전환
  - 2020.7 하의-도초간 1일 생활권 항로 신설 공영제 운영
  - 2021. 2 가룡-가룡간 장거리 항로 노선 분리 운항 개시(공영 선박)
- 개요
  - 선박 : 여객선(4개 항로, 6척-차도선 4척, 유람선형(예비선) 2척)), 작은섬 도선(24개 항로, 도선 24척, 도선 7척, 행정선 등 17척), 화물선 2척
  - 사업비 : 129억원(선박 건조 2척 60억원, 중고선 매입 7척 69억원)
  - 종사자 : 71명(여객선 39명, 도선 27명, 화물선 5명) / 선장 34명, 기관 12명, 갑판 14명, 안전 3명, 매표 8명
  - 운영예산 : 연간 59억원(여객선 37억원, 도선 15억원, 화물선 7.5억원) / 연간 운송수익 7억원(운영적자액 52억원)
- 운영현황
  - 작은섬 운항 : 24개 노선(10개 읍면 25개 도서), 신안군도선운영협의회에 위탁 운영
  - 선박 : 행정선 13, 도선 7, 종선 2, 임차선 2
  - 25개 도서 : 지도읍 선도, 어의도, 포작도, 압해읍 고이도, 효지도, 임자면 재원도, 비금면 수지도, 흑산면 장도, 영산도, 대둔도, 다물도, 홍도, 상태도, 하의면 능산도, 장병도, 장재도, 옥도, 신의면 평사도, 고사도, 기도, 장산면 마진도, 안좌면 사지도, 만월도, 박지도, 암태면 당사도
  - 여객선 운영현황 : 4개 항로 4척으로 1일 2-5회 운영

〈표 8〉 신안군 여객선 공영제 운영현황(2021)

(단위 : 회, 명, 대)

구분	선박명	운항개시일	1일 운항횟수(왕복)	수송실적(2021)		비고
				여객	차량	
계				207,010	52,456	
증도-자은	슬로시티	2019.7.29	4	21,575	7,338	천원여객(최초)
송도-병풍	슬로시티2	2020.4.1	5	53,925	20,607	
하의-도초	슬로시티3	2020.7.24	4	12,262	5,003	천원여객
가룡-가룡	천사카훼리	2020.8.28	4	43,748	19,508	

자료 : 국회 섬발전연구회(2022.8), 섬 주민의 이동권 강화를 위한 여객선 공영제 조기실현, 2022 국회 섬발전연구회 토론회, 신안군 여객선(도선)사례



# 5

## 시사점 및 고려요인

### 1. 접근 방향

- (핵심가치 설정) 공영제 추진을 위해서 마련해야할 법적 근거(대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률) 개정으로 근거는 마련되었으며, 핵심가치를 경영수익이 아닌 ‘안전’을 핵심가치로 하는 근본적인 접근 필요
  - 여객선은 다수가 이용하고, 위험변수가 많은 해상을 운행하며, 항로에 따라 오랜시간 이동하는 특성에 따라 안전사고시 대형사고로 이어질 위험성이 높으므로, 선박의 안전성을 최우선으로 설정하여야 함

대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “대중교통”이라 함은 이 법에 의한 대중교통수단 및 대중교통시설에 의하여 이루어지는 교통체계를 말한다.
2. “대중교통수단”이라 함은 일정한 노선과 운행시간표를 갖추고 다수의 사람을 운송하는데 이용되는 것으로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다.

라. 「해운법」 제2조제1호의2에 따른 여객선(같은 법 제3조제1호에 따른 내항 정기 여객운송사업에 사용되는 경우에 한정한다)

마. 「유선 및 도선 사업법」 제2조제2호에 따른 도선사업에 사용되는 도선

- (사업자 확대) 안전성 확보를 위한 공영제로 전환하기 위해서는 운송사업자를 “공공기관”으로 확대 필요
  - 안전성과 더불어 선원 처우개선, 선박 현대화를 우선시 해야할 필요성이 높음
  - 보조항로에 따라서는 손실보조금 수준으로는 안전성을 담보하기 어려우므로, “공공기관”으로 확대하고, 공공기관은 안전업무에 대한 전문성과 경험을 축적하여야 함

## 2. 고려요인

공영제 담론 형성 이후 실질적 대안 마련에 따른 중앙 정책 환경 변화에 협조 및 대응

- 현재 논의되고 있는 공영제 유형은 안전공영제와 단계적 공영제임
  - 안전공영제는 연안여객선을 이용하는 이동권 증진을 위해 국가가 비용의 일부 또는 전부를 부담하는 제도
  - 단계적 공영제는 국가보조항로에 대해서 우선 시행하고, 재정적 안정이 갖추어진 시점을 기반으로 전 연안여객선을 확대하는 방안임
- 안전공영제는 공영제, 준공영제, 재정지원형 민영제로 크게 나뉘며 예산 소요액은 241억원으로 추정
  - 공영제는 해양수산부, 한국해양교통안전공단에서 연안여객선에 대한 운항을 일괄 위탁하고, 국가보조항로 운항 수탁하여 정관, 조직정비등을 시행하는 제도임
  - 준공영제는 광역지자체가 일반항로와 준공영제 지원항로에 대한 수탁 및 사업을 추진하기 위해 여객운송사업자와 결합한 기관을 설치하는 형태
  - 재정지원형 민영제는 관내에 여객선 항로수나 척수가 적어 지자체와 민간이 공동으로 참여하는 기관에 위탁하기 곤란한 경우 지자체를 통해 국고를 지원하는 형태
- 단계적 공영제는 한국해양교통안전공단, 한국해운조합의 기능을 활용하여 신속한 추진이 가능하고 기관의 조직과 전문성을 활용하여 저비용 고효율의 공영제추진이 가능하며, 해운법, 한국해양교통안전공단법, 대중교통법의 개정이 필요하고, 186억원 소요 추정

- 이러한 공영제를 향한 담론 형성은 완료 되었다고 볼 수 있으며, 이를 추진하기 위한 방법, 수단 등에 대한 논의에 대해서 긴밀하게 대응 필요
  - 대중교통육성 및 이용촉진에 관한 법률 개정으로 인하여 기틀은 마련하였지만, 연안여객선을 위한 별도의 법률 제정
  - 국토교통부, 해양수산부와 해양교통안전공단, 한국해운조합 등의 논의 구조
  - 다목적 서비스 활성화를 위한 대중교통과의 연계성 제고 노력 등

### 연안여객교통과 대중교통의 연계, 복합화 방안 고려

- 연안여객교통과 기존 대중교통과의 연계성 제고 노력 필요
  - 기존의 철도, 도로 등 육상교통환경과 연계한 연안여객교통체계의 마련이 필요하며 이를 위한 대중교통망 확충방안 마련이 요구됨
  - 일례로, 인천광역시는 2022년 3월부터 섬주민을 대상으로 ‘섬 주민 여객선 시내버스 요금 제9)’를 도입하여 운영하고 있으며, 여객선터미널에서 도시철도 연계하는 방안, 위그선, 요트를 해상택시로 활용하는 방안 등을 추진 중

### 섬 지역 생산생활용품 해상운송 다양화 및 연안여객선 활용 다양화

- 섬 주민의 경제적 불리성 극복을 위한 농산물 유통비에 대한 지원 다각화(농림어업인 삶의 질 향상 및 농산어촌지역 개발촉진에 관한 특별법 제35조의 3 해상화물운송 운임 및 요금 지원, 40조 조건불리지역에 대한 특별지원)
  - 섬 지역은 육지부의 농산물에 비해 유통비용이 해상운송비 추가로 인한 불리한 경쟁여건이며, 시장점유율이 높은 품목은 도매시장 등의 계통출하를 하고, 공동화규모화가 어려운 농가는 개별출하, 소량출하가 대부분임
  - 신안군의 경우 농산물의 경우농협과 산지유통인이 별도로 해상운송을 하고 있음

#### 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법

제35조의2(농어촌지역 교통편의 증진 지원) ① 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.

② 국가와 지방자치단체는 대중교통을 이용할 수 없거나 대중교통에 취약한 농어촌에 거주하는 고령 농어업인 등 주민의 교통편의를 위하여 해당 지역에 적합한 교통서비스를 지원할 수 있

9) 인천시는 강화권, 옹진군 섬에 주민등록을 두고, 30일 이상 거주한 주민을 대상으로 성인 1,250원, 청소년 870원, 어린이 500원으로 이용하는 ‘섬 주민 여객선 시내버스 요금제’ 시행하고 있으며, 여객선 운임 지원사업을 통하여 섬 주민만이 아닌 인천시민은 정규운임의 80%를, 타 시도민 50%, 출향민 70%, 군장병 면회객 70%를 지원하고 있어 적은 금액의 본인부담금으로 여객선 이용을 부담 없이 이용하도록 사업을 지속적으로 추진할 계획

다.

**제35조의3(내항 화물운송사업 운임 및 요금 지원)** 국가와 지방자치단체는 농어업인이 도서지역에서 생산한 「농업·농촌 및 식품산업 기본법」 제3조제6호가목에 따른 농산물과 「수산업·어촌 발전 기본법」 제3조제1호가목에 따른 어업활동 및 같은 호 마목에 따른 양식업활동으로부터 생산되는 산물을 육지로 운반할 경우에는 예산의 범위에서 「해운법」 제23조제1호에 따른 내항 화물운송사업의 운임 및 요금을 지원할 수 있다.

해운법

제3장 해상화물운송사업

제23조(사업의 종류) 해상화물운송사업의 종류는 다음과 같다.

1. 내항 화물운송사업 : 국내항과 국내항 사이에서 운항하는 해상화물운송사업
2. 외항 정기 화물운송사업 : 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 정하여진 항로에 선박을 취항하게 하여 일정한 일정표에 따라 운항하는 해상화물운송사업
3. 외항 부정기 화물운송사업 : 제1호와 제2호 외의 해상화물운송사업

**제40조(조건불리지역에 대한 특별지원)** ① 국가와 지방자치단체는 영농·영여조건이 불리하여 농어업소득이 낮은 농어촌(이하 “조건불리지역”이라 한다)에 거주하는 주민의 생활안정에 필요한 대책을 마련하여야 한다.

② 국가와 지방자치단체는 조건불리지역의 지역사회를 유지하기 위하여 조건불리지역에 거주하는 주민이 경관 보전활동, 농어촌관광, 도시와 농어촌의 교류 등 지역활성화를 위하여 하는 사업에 필요한 지원을 할 수 있다.

● 자동차 및 선적 화물비 부과제도의 현실화

- 섬 주민의 생활을 영위하기 위해서 필요로 하는 화물의 경우 일반적인 하역요금체계(해양수산물, 항만하역요금표)를 근거로 하며, 불투명하고 복잡한 요금체계로 인하여 개선 지적을 받고 있음
- 일례로, 하역에 있어서는 운전자가 직접 차량을 선박에 승하선시킴에도 불구하고 자동화물비를 부과하고, 차량선적이용자의 경우 개인별 승선요금 등을 추가로 지급하고 있어서 자동차 이용객의 불만이 고조되고 있음

● 섬 주민의 생활 필수품에 대한 구입 가격 간극 최소화 및 운송배달서비스 복합화

- 육지 지역과 섬 지역간의 실 가구가 소비를 위하여 구입하는 상품 및 서비스에 대한 간극 최소화를 위해서는 품목 다양화 및 합리화할 필요성이 있음
- 섬지역의 지출 목적별 품목(통계청 소비자 물가지수 대표 품목, 12개 대분류)을 고려하여 선호도, 이용도가 높은 품목에 대해서는 지원을 확대하고, 구매 유통비용에 대한 현실적인 배달 서비스를 다양화할 필요가 있음

- 통계청 소비자 물가지수 대표 품목은 ① 전국 가구의 월평균 소비지출액이 일정비율 이상이고, ② 동종 품목군의 가격을 대표할 수 있으며, ③ 시장에서 계속적으로 가격조사가 가능한 품목을 기준으로 설정하며, 현재 12개 부문, 458개 대표 품목이 지정되어 있음

〈표 12〉 소비자 물가지수 대표품목

구분	대표품목					
식료품 및 비주류음료음료 (140개)	쌀	현미	찹쌀	보리쌀	콩	
	땅콩	훈식곡	밀가루	국수	라면	
	당면	두부	시리얼	부침가루	케이크	
	빵	떡	파스타면	국산쇠고기	수입쇠고기	
	돼지고기	닭고기	소시지	햄및베이컨	기타육류가공품	
	갈치	명태	조기	고등어	오징어	
	게	굴	조개	전복	새우	
	마른멸치	마른오징어	낙지	오징어채	복어채	
	어묵	맛살	수산물통조림	젓갈	우유	
	분유	치즈	발효유	달걀	참기름	
	식용유	사과	배	복숭아	포도	
	밤	감	귤	오렌지	참외	
	수박	딸기	바나나	키위	블루베리	
	망고	체리	아보카도	파인애플	아몬드	
	과일가공품	배추	상추	시금치	양배추	
	미나리	깻잎	부추	무	열무	
	당근	감자	고구마	도라지	콩나물	
	버섯	오이	풋고추	호박	가지	
	토마토	파	양파	마늘	브로콜리	
	고사리	파프리카	단무지	김	맛김	
	미역	초콜릿	사탕	껌	아이스크림	
	비스킷	스낵과자	파이	설탕	잼	
	꿀	물엿	고춧가루	참깨	생강	
	소금	간장	된장	양념소스	고추장	
	카레	식초	드레싱	혼합조미료	스프	
	이유식	김치	밀반찬	냉동식품	즉석식품	
	편의점도시락	삼각김밥	커피	차	주스	
	두유	생수	기능성음료	탄산음료	기타음료	
주류 및 담배 (7개)	소주	과실주	맥주	막걸리	양주	약주
	담배					
의류 및 신발 (25개)	남자외의	남자상의	남자하의	남자내의	여자외의	
	원피스	여자상의	여자하의	여자내의	점퍼	
	티셔츠	스웨터	청바지	운동복	등산복	
	유아동복	양말	모자	장갑	의복수선료	
	세탁료	아동화	구두	운동화	실내화	
주택, 수도, 전기 및 연료 (15개)	전세	월세	주택수선재료	설비수리비	상수도료	
	하수도료	공동주택관리비	쓰레기봉투료	정화조청소료	전기료	
	도시가스	취사용LPG	등유	지역난방비	부탄가스	
가정용품 및 가사 서비스 (50개)	장롱	침대	거실장	소파	책상	
	의자	식탁	싱크대	침구	커튼	
	전기밥솥	가스레인지	전자레인지	전기레인지	냉장고	
	김치냉장고	에어컨	선풍기	공기청정기	세탁기	
	의류건조기	식기세척기	청소기	소형주방가전	보온매트	
	가전제품수리비	가전제품렌탈비	식기	컵	솔	
	프라이팬	냄비	수저	밀폐용기	부엌용용구	
	보일러	건전지	소형가사용품	세탁세제	섬유유연제	
	전구	부엌용세제	청소용세제	살충제	가정용비닐용품	

구분	대표품목				
보건 (34개)	키친타월	방향제	습기제거제	가사도우미료	간병도우미료
	감기약	진통제	소화제	위장약	진해거담제
	소염진통제	피부질환제	치과구강용약	조제약	한방약
	인삼	홍삼	비타민제	건강기능식품	유산균
	병원약품	종이거저귀	생리대	마스크	반창고
	안경	콘택트렌즈	의료측정기	보청기	건강기기렌탈비
	치료재료	외래진료비	건강검진비	한방진료비	약국조제로
	치과진료비	치과보철료	입원진료비	병원검사료	
교통 (33개)	소형승용차	중형승용차	대형승용차	경승용차	다목적승용차
	수입승용차	전기동력차	자전거	휘발유	경유
	자동차용LPG	자동차용품	블랙박스	자동차타이어	자동차수리비
	엔진오일교체료	세차료	자동차학원비	주차료	도로통행료
	승용차임차료	대리운전이용료	자동차검사료	열차료	도시철도료
	시내버스료	시외버스료	택시료	국내항공료	국제항공료
	여객선료	이삿짐운송료	택배이용료		
	우편료	휴대전화기	유선전화료	휴대전화료	인터넷이용료
통신 (6개)	휴대전화기수리비				
오락 및 문화 (47개)	TV	영상음향기기	컴퓨터	컴퓨터수리비	휴대용멀티미디어기기
	컴퓨터소모품	저장장치	악기	헬스기구	장난감
	레저용품	운동용품	화초	원예용품	반려동물용품
	반려동물관리비	수영장이용료	볼링장이용료	헬스클럽이용료	골프연습장이용료
	골프장이용료	당구장이용료	노래방이용료	PC방이용료	놀이시설이용료
	운동경기관람료	영화관람료	공연예술관람료	관람시설이용료	독서실비
	문화강습료	온라인콘텐츠이용료		방송수신료	사진서비스료
	유아용학습교재	초등학교학습서	중학교학습서	고등학교학습서	대학교재
	서적	신문	종이문구	기타문구	필기구
	회화용구	국내단체여행비	해외단체여행비		
교육 (20개)	유치원납입금	전문대학납입금	국공립대학교납입금		사립대학교납입금
	국공립대학원납입금		사립대학원납입금		초등학생학원비
	중학생학원비	고등학생학원비	음악학원비	미술학원비	운동학원비
	전산학원비	가정학습지	이러닝이용료	학교보충교육비	기타학원비
	취업학원비	외국어학원비	운동강습료		
음식 및 숙박 (44개)	김치찌개백반	된장찌개백반	비빔밥	설렁탕	갈비탕
	삼계탕	해물찜	해장국	불고기	쇠고기(외식)
	돼지갈비(외식)	삼겹살(외식)	오리고기(외식)	냉면	칼국수
	죽(외식)	생선초밥	생선회(외식)	자장면	짬뽕
	탕수육	볶음밥	돈가스	스테이크	스파게티
	라면(외식)	김밥	떡볶이	치킨	햄버거
	피자	쌀국수	커피(외식)	기타음료(외식)	소주(외식)
	맥주(외식)	막걸리(외식)	국내식당식사비	도시락	호텔숙박료
	여관숙박료	콘도이용료	학교기숙사비	휴양시설이용료	
기타 상품 및 서비스 (37개)	목욕료	찜질방이용료	이발료	미용료	뷰티미용료
	면도기	헤어드라이어	칫솔	치약	비누
	샴푸	바디워시	화장지	기초화장품	기능성화장품
	색조화장품	모발염색약	구강세정제	손목시계	장신구
	가방	핸드백	우산	유모차	선글라스
	지갑	산후조리원이용료	보육시설이용료	요양시설이용료	보험서비스료
	자동차보험료	금융수수료	부동산중개수수료	행정수수료	대입전형료
	시험응시료	장례비			

## 참고문헌

- 경상남도, 2022 해양수산현황
- 국회 섬발전연구회(2022.8), 섬 주민의 이동권 강화를 위한 여객선 공영제 조기실현, 2022 국회 섬발전연구회 토론회.
- 한국해운조합, 2021 연안여객선 업체현황.(2020년 12월 기준)
- 한국해운조합, 2021 연안해운 통계연보,(2020년 12월 기준)
- <https://www.saramin.co.kr/> 2022.8.23.검색

## 〈부록 1〉 경상남도 영세도선사업 운영지원 조례

[시행 2015. 1. 1.] [경상남도조례 제3956호, 2014. 12. 26., 일부개정]

제1조(목적) 이 조례는 「유선 및 도선 사업법」 제36조에 따라 도내 도선의 안전운항과 주민의 교통편의를 위하여 영세도선사업을 지원하는데 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다. 〈개정 2012.10.04〉

제2조(정의) 이 조례에서 “영세 도선사업자”란 「유선 및 도선 사업법」 제3조에 따라 도지사, 시장·군수 또는 해양경찰청장(해양경찰서장 및 직할해양경찰서장을 포함한다)의 면허를 받거나 신고한 자로서 노후선박의 교체, 안전시설의 설치 및 개선, 이용객 감소 등으로 매년 결산한 손익계산서가 적자인 도선사업자를 말한다. 〈개정 2012.10.04〉

제3조(보조금의 지급) 도지사는 영세 도선사업자에 대하여 예산의 범위에서 도선 수리, 안전시설의 설치 및 개선, 적자노선에 대한 손실보전 등에 드는 비용의 전부 또는 일부를 보조금으로 지원할 수 있다. 〈개정 2012.10.4, 2014.10.10〉

제4조(보조금의 교부신청) ① 보조금의 교부를 받고자 하는 영세 도선사업자는 보조사업의 목적과 내용, 보조사업에 드는 경비 그 밖에 필요한 사항을 기재한 신청서에 매 반기의 손익계산서와 증빙서류를 첨부하여 다음 달 15일까지 도선이 운항하는 도서가 위치한 행정구역의 시장·군수에게 제출하여야 한다. 〈개정 2012.10.04〉

② 시장·군수는 제1항에 따라 보조금의 교부신청을 받은 때에는 이를 심사하여 보조금지원이 필요하다고 판단되는 경우에는 신청서에 관계서류를 첨부하여 도지사에게 보조금의 교부를 요청하여야 한다.

제5조(보조금의 교부결정) 도지사는 제4조에 따라 제출된 보조금의 교부신청에 대한 보조금 교부여부를 결정한 때에는 지체 없이 그 내용 등을 해당 시장·군수에게 통보하여야 한다.

제6조(장부의 비치 등) 보조금을 지원 받고자 하는 영세 도선사업자는 운항일지, 수입·지출부 그 밖에 각종 증빙서류 등을 작성·비치하여야 한다. 〈개정 2012.10.04〉

제7조(손익분석) 손익분석은 상·하반기로 나누어 실시할 수 있다.

제8조(자료제출 등) 보조금의 교부신청서를 제출한 영세 도선사업자는 시장·군수 및 도지사의 요구가 있을 때에는 보조금의 교부신청과 관련하여 필요한 자료를 제출하거나 설명하여야 한다. 〈개정 2012.10.04〉

제9조(준용) 이 조례에서 정한 사항 외에 보조금의 지원에 필요한 사항은 「경상남도 지방보



조금 관리 조례」에 따른다. 〈개정 2014.10.10, 2014.12.26〉

제10조(시행규정) 이 조례의 시행에 필요한 사항은 도지사가 따로 정한다. 〈개정 2014.10.10〉

부칙 부 칙

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

부칙 부 칙 〈2012.10.4.〉

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

부칙 부 칙 〈조례 제3930호, 2014.10.10〉(경상남도 조례 제명 띄어쓰기 등 일괄개정 조례)

## 〈부록 2〉 경상남도 도서지역 주민 여객선 운임 등 지원 조례

[시행 2018. 3. 29.] [경상남도조례 제4437호, 2018. 3. 29., 일부개정]

제1조(목적) 이 조례는 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」 제35조의2에 따라 도내 도서지역에 거주하는 주민에게 여객선 운임과 요금의 일부를 지원함으로써 교통편의 제공 및 복리증진에 기여하는 것을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “도서”란 「도서개발 촉진법」 제2조에 따른 도서 중 연륙 도서가 아닌 도서를 말한다.
2. “도서민”이란 도내의 도서에 주소를 두고 거주하는 사람(외국인등록증에 주소지가 도내의 도서인 사람을 포함한다)을 말한다.
3. “여객선사”란 「해운법」 제4조에 따라 해양수산부장관의 면허를 받은 내항여객운송사업자를 말한다. <2015.10.29.>
4. “운임”이란 「해운법」 제11조에 따라 여객선사가 해양수산부장관에게 신고한 일반실 기준의 여객운임과 차량운임 및 「항만법 시행령」 제28조제2항에 따라 해양수산부장관이 고시한 여객선터미널 이용료를 말한다. <개정 2015.10.29, 2018.3.29>

제3조(운임 지원범위) ① 운임은 도서민의 승선일 기준으로 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에 지원한다.

1. 도서민의 주민등록지 도서에 기항하는 내항여객선을 이용하는 경우
  2. 도서민의 주민등록지 시·군 관할구역 내의 도서간 이동을 위하여 내항여객선을 이용하는 경우
- ② 제1항에 따른 운임 중 차량운임은 도서민 명의로 등록된 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자동차에 대하여 그 운임의 일부를 지원할 수 있다.
1. 「자동차관리법」 제5조에 따라 자동차등록원부에 등록된 자동차
  2. 「자동차관리법」 제27조에 따라 임시운행허가를 받아 허가 기간 내에 운행하는 자동차
  3. 「자동차관리법」 제48조에 따라 사용 신고한 이륜자동차

제4조(지원기준 등) 도지사는 운임의 지원기준, 지원비율, 산정방식, 지원절차 등에 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

제5조(경비의 부담) 도지사는 제3조에 따른 경비를 예산의 범위에서 지원할 수 있다. 이 경우

시장·군수와 협의하여 지원 운임의 일부를 시장·군수에게 분담하게 할 수 있다.

제6조(업무협약 체결) 도지사는 운임 등 지원에 필요한 사항은 여객선사와 업무협약을 체결하여 시행할 수 있다.

제7조(사후관리) ① 도지사는 여객선사에게 지원금을 잘못 지급하였거나 여객선사가 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 지원금을 받은 사실을 발견한 경우에는 지원금을 환수하여야 한다.

② 도지사는 투명하고 효율적인 운임 지원을 위하여 정기적으로 여객선사에 승선실적 등의 자료제출을 요구 할 수 있다.

제8조(홍보와 주의의무) ① 여객선사는 운임 지원에 관한 세부사항과 변경사항, 부정승선에 대한 제재사항 등을 이용객이 알 수 있도록 여객터미널 및 여객선사 홈페이지에 게시하는 등 적극적으로 홍보하여야 한다.

② 여객선사는 제3조에서 정한 운임 지원 대상이 아닌 자에게 운임이 지원되지 않도록 주의의무를 다하여야 한다.

제9조(준용) 이 조례에서 정하지 아니한 보조금의 지급 절차, 방법 등은 「경상남도 지방보조금 관리 조례」에 따른다. <개정 2014.12.26>

제10조(시행규칙) 이 조례의 시행에 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

부칙 부 칙

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.