

# 2024년도 도시교통실 소관 세입·세출예산안

## 검 토 보 고

### I. 예산안 개요

#### 1. 제안경위

가. 제출자 : 서울특별시

나. 의안번호 : 제1467호

다. 제출일자 : 2023년 11월 1일

라. 회부일자 : 2023년 11월 3일

마. 예산안 규모(세출)

(단위 : 백만원)

회 계 명	2024(안)	2023	증 감	증감률(%)
계	3,231,628	4,841,709	△1,610,081	△33.3
일반회계	587,742	1,330,306	△742,564	△55.8
도시철도건설사업비특별회계	1,120,699	1,280,934	△160,235	△12.5
교통사업특별회계	1,349,242	2,069,370	△720,128	△34.8
광역교통시설특별회계	171,445	156,148	15,297	9.8
도시개발특별회계	2,500	4,950	△2,450	△49.5

## 2. 예산안 총괄

### 가. 세입예산안

- 2024년도 도시교통실 소관 총 세입예산안은 전년도 2조 4,392억 50백만원 대비 28.2%인 6,889억 93백만원이 감소한 1조 7,502억 57백만원이 편성되었고 이는 서울시 전체 예산(45조 7,230억 35백만원)의 3.8%를 차지함

- 일반회계	2억 30백만원
- 도시철도건설사업비특별회계	1,646억 53백만원
- 교통사업특별회계	1조 3,686억 97백만원
- 광역교통시설특별회계	2,166억 77백만원

### 나. 세출예산안

- 2024년도 도시교통실 소관 총 세출예산안은 전년도 4조 8,417억 9백만원 대비 33.3%인 1조 6,100억 81백만원이 감소한 3조 2,316억 28백만원이 편성되었고 이는 서울시 전체예산(45조 7,230억 35백만원)의 7.1%를 차지함

- 일반회계 5,877억 42백만원
- 도시철도건설사업비특별회계 1조 1,206억 99백만원
- 교통사업특별회계 1조 3,492억 42백만원
- 광역교통시설특별회계 1,714억 45백만원
- 도시개발특별회계 25억원

※ 2024년 도시교통실 소관 세입·세출예산안

(단위 : 백만원)

회 계 명	세입예산액			세출예산액		
	2024(안)	2023	증 감	2024(안)	2023	증 감
계	1,750,257	2,439,250	△688,993	3,231,628	4,841,709	△1,610,081
일반회계	230	274	△44	587,742	1,330,306	△742,564
특별회계	1,750,027	2,438,976	△688,949	2,643,886	3,511,402	△867,516
도시철도건설사업비특별회계	164,653	146,471	18,182	1,120,699	1,280,934	△160,235
교통사업특별회계	1,368,697	2,063,942	△695,245	1,349,242	2,069,370	△720,128
광역교통시설특별회계	216,677	228,563	△11,886	171,445	156,148	15,297
도시개발특별회계	-	-	-	2,500	4,950	△2,450

## Ⅱ. 회계별 세입 · 세출예산안

### 1. 일반회계

#### 가. 세 입

- 2024년 일반회계 세입예산액은 전년도 2억 74백만원 대비 16.1%인 44백만원이 감소한 2억 30백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2024예산안	2023예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
230	274	△44	△16.1

#### 나. 세 출

- 2024년 일반회계 세출예산액은 전년도 예산액 1조 3,303억 6백만원 대비 55.8%인 7,425억 64백만원이 감소한 5,877억 42백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2024예산안	2023예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
587,742	1,330,306	△742,564	△55.8

## 다. 주요 편성내용

### 〈세 입〉

#### ○ 공유재산임대료(2억 11백만원)

- 서부트럭터미널 내 사유지 사용에 대한 임대료로 전년도 예산 2억 47백만원 대비 36백만원 감소하였음

#### ○ 그 외 수입(18백만원)

- 민사집행법 제61조, 제70조에 따라 '24년 징수 가능할 것으로 예상되는 소송비용으로, 전년도 예산 26백만원 대비 8백만원 감소하였음

### 〈세 출〉

#### ○ 교통사업특별회계 법정전출금(3,965억 68백만원)

- 주차장법 및 지방세법에 따른 교통사업특별회계 법정 전출금으로 재산세 도시지역분 10%에 해당하는 1,859억 33백만원 및 유가보조금 2,106억 35백만원 편성되었음

#### ○ 교통사업특별회계 일반전출금(1,911억 74백만원)

- 시내버스 서비스 개선 등 운수업자 재정지원금 증가로 교통사업특별회계 자금이 부족함에 따라 전출금 편성

## 2. 교통사업특별회계

### 가. 세 입

- 2024년 교통사업특별회계 세입예산액은 전년도 예산 2조 639억 42백만원 대비 33.7%인 6,952억 45백만원이 감소한 1조 3,686억 97백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2024예산안	2023예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
1,368,697	2,063,942	△695,245	△33.7

### 나. 세 출

- 2024년 교통사업특별회계 세출예산액은 전년도 예산 2조 693억 70백만원 대비 34.8%인 7,201억 28백만원이 감소한 1조 3,492억 42백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2024예산안	2023예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
1,349,242	2,069,370	△720,128	△34.8

## 다. 주요 편성내용

### 〈세 입〉

#### ○ 기타회계 전입금(5,877억 42백만원)

- 교통사업특별회계 및 기타회계간 내부거래로 일반회계 일반전입금, 일반회계 법정전입금(재산세 도시지역분, 유류세)으로 구성되어있으며 전년도 예산 1조 2,019억 89백만원 대비 6,142억 47백만원이 감소하였음

#### ○ 교통유발 부담금(2,489억 23백만원)

- 「도시교통정비 촉진법」 제36조 및 「서울특별시 교통유발부담금 경감 등에 관한 조례」에 의거 연면적 1,000 $m^2$ 이상인 교통유발 시설물에 대해 부과하는 부담금으로 징수율 제고 노력 등을 고려하여 전년도 예산 2,231억 71백만원 대비 257억 52백만원 증가하였음

#### ○ 국고보조금 등(552억 49백만원)

- 저상버스 도입, 알뜰교통카드 마일리지 등 지원, 특별교통수단 도입(장애인콜택시) 등 국가보조금으로 전년도 예산 438억 34백만원 대비 114억 15백만원이 증가하였음

#### ○ 혼잡통행료 수입(137억 2백만원)

- 남산 1·3호터널을 통과하는 2인 이하 탑승 승용차에 대하여 징수하는

통행료 수입(2,000원 또는 1,000원)으로서, 면제차량 비율 증가에 따라 전년도 예산 148억 84백만원 대비 11억 82백만원 감소하였음

○ 장애인 콜택시 운행 수입금(30억 98백만원)

- 장애인 콜택시 이용 수요 증가 추세에 따라 전년도 예산 27억 36백만원 대비 3억 61백만원이 증가하였음

○ 공영주차장 요금수입(396억 78백만원)

- 공영주차장 및 민간위탁·지자체 관리 공영주차장의 운영에 따른 주차요금 수입으로 전년도 예산 356억 66백만원 대비 40억 12백만원이 증가하였음

○ 주차장 부대시설 사용료(231억 64백만원)

- 주차장 부대시설 수입은 공영주차장 및 민간위탁 주차장 내 상가 등 기타 부대시설 사용료에 대한 수입으로 코로나19 완화에 따른 소상공인 임대료 감면 중단으로 전년도 예산 195억 70백만원 대비 35억 94백만원이 증가하였음

○ 공공자전거 운영수입(171억 89백만원)

- 「서울특별시 자전거이용 활성화에 관한 조례」 제12조의 2에 의한 공공자전거 이용 요금으로 공공자전거 이용 및 운영대수 증가 등에 따라 전년도 예산 167억 8백만원 대비 4억 81백만원 증가하였음



## 〈세 출〉

### ○ 알뜰교통카드 마일리지 등 지원(705억 53백만원)

- 알뜰교통카드 및 K-패스(가칭)를 사용하여 대중교통을 이용하는 시민에게 교통비를 지원해주는 사업으로, 알뜰교통카드 가입자 증가 및 '24년 하반기 K-패스로의 사업 확대에 따라 전년도 예산 233억 38백만원 대비 472억 15백만원 증가하였음

### ○ 기후동행카드 운영(401억원)

- 6만 5천원으로 1개월간 서울 권역 대중교통 및 따릉이를 무제한 이용할 수 있는 기후동행카드를 출시하고 이에 따른 운송손실금을 지원하는 사업으로, 5개월 시범사업에 수반되는 비용 401억원을 신규 편성하였음

### ○ 저상버스 도입(500억 15백만원)

- 교통약자(장애인, 노약자, 임산부 등)의 대중교통 이용편의 증진과 일반시민의 버스이용 활성화를 위하여 일반버스보다 차체 바닥이 낮고 휠체어 탑승이 가능한 저상버스를 도입·운영하여 시민편의를 도모하기 위한 사업으로 전년도 예산 651억 36백만원 대비 151억 21백만원이 감소하였음

### ○ 운수업계 유가보조금 지원(2,106억 35백만원)

- 운수업계(버스, 택시, 화물)에 대하여 에너지 세제 개편으로 인한 유

류세액 인상액 중 일부를 보조함으로써 요금인상요인을 최대한 흡수하여 물가 및 서민가계에 주는 부담을 최소화하기 위한 사업으로 전년도 예산 2,656억 49백만원 대비 550억 14백만원 감소하였음

○ 시내버스 서비스 개선(3,400억 11백만원)

- 버스체계개편으로 시내버스의 운영이 수입금공동관리제로 변경됨에 따라 운송비용 대비 운송수입 부족분을 보전하여 버스회사의 경영을 건전화하기 위한 사업으로 전년도 예산 8,914억 65백만원 대비 5,514억 54백만원이 감소하였음

○ 도시고속도로 교통관리센터 운영 및 관리시스템 유지관리(121억 47백만원)

- 도시고속도로 교통관리센터의 원활한 운영과 교통관리시스템의 안전정인 유지관리를 통해 신속한 교통정보를 제공하기 위한 사업으로 전년도 예산 123억 12백만원 대비 1억 65백만원이 감소하였음

○ 장애인콜택시 운영(779억 14백만원)

- 장애 정도가 심한 보행상 장애인 등 교통약자 이동편의 증진을 위해 특별교통수단인 장애인콜택시를 서울시설공단에 대행·운영하는 사업으로 전년도 예산 799억 98백만원 대비 20억 84백만원이 감소하였음

○ 장애인바우처택시 운영(126억 15백만원)

- 비휠체어 장애인의 장애인콜택시 이용수요 분산 및 이동수요 충족을

위해 택시 이용금액의 일부를 지원하는 사업으로 바우처택시 확대 운영 계획에 따라 전년도 예산 78억 61백만원 대비 47억 53백만원 증가하였음

○ **공영주차장 관리위탁(460억 12백만원)**

- 서울시 공영주차장의 운영 및 시설유지보수 등을 주차장 운영 및 시설관리 전문인력을 보유한 서울시설공단에 위탁하여 관리의 효율성 및 공공성을 제고하기 위한 사업으로 전년도 예산 457억 62백만원 대비 2억 50백만원 증가하였음

○ **자치구 주택가 공동주차장 건설(143억 79백만원)**

- 주택가 밀집지역의 주차난 해소와 주거환경 개선을 위해 자치구에 예산을 지원하여 주택가, 공원 및 학교 등 공공부지에 공동주차장을 건설하기 위한 사업으로 전년도 예산 244억 57백만원 대비 100억 78백만원 감소하였음

○ **보호구역 개선(217억 6백만원)**

- 교통사고의 위험으로부터 교통약자를 보호하기 위해 어린이, 노인·장애인 보호구역을 지정하고 미끄럼방지 등 도로안전시설물 및 과속 단속카메라 등 교통시설물을 설치하는 사업으로 기존 어린이 보호구역 개선, 노인·장애인 보호구역 개선, 어린이 안전 영상정보 인프라 구축 등 유사 사업 3개를 통폐합함에 따라 전년도 예산 179억 94백만원 대비 37억 12백만원이 증가하였음

○ 공공자전거 운영 및 확충(324억 50백만원)

- 공공자전거 따릉이 및 대여소 확대구축과 이용 회원관리 및 대여반납 서비스 제공, 공공자전거 수리, 분배, 점검 등 운영관리, 시스템 운영 및 유지보수, 대여소 등 시설관리를 위하여 서울시설공단에 위탁(대행)운영하는 사업으로 전년도 예산 342억 28백만원 대비 17억 78백만원이 감소하였음

○ 교통신호기 신설 및 보수(186억 18백만원)

- 횡단보도나 교차로의 신규 개설에 따른 교통신호기의 신속한 신설 및 정비를 통해 안전한 교통 환경을 조성하고자, 내구연한 초과, 기능손상 및 파손된 노후 교통신호기 시설물을 적기에 교체하고 횡단보도 안전유도시설을 확충하는 사업으로 전년도 예산 299억 38백만원 대비 113억 19백만원이 감소하였음

○ 교통신호체계 운영 및 유지관리(159억 98백만원)

- 서울시내 교차로의 신호운영 최적화 및 신호등 유지보수를 위하여 실시하는 사업으로 전년도 예산 153억 52백만원 대비 6억 46백만원 증가하였음

### 3. 광역교통시설특별회계

#### 가. 세 입

- 2024년 광역교통시설특별회계 세입예산액은 전년도 예산 2,285억 63백만원 대비 5.2%인 118억 86백만원이 감소한 2,166억 77백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2024예산안	2023예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
216,677	228,563	△11,886	△5.2

#### 나. 세 출

- 2024년 광역교통사업특별회계 세출예산액은 전년도 예산 1,561억 48백만원 대비 9.8%인 152억 97백만원이 증가한 1,714억 45백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2024예산안	2023예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
171,445	156,148	15,297	9.8

## 다. 주요 편성내용

### 〈세 입〉

#### ○ 통합재정안정화기금 예수금(1,138억원)

- 광역교통시설 특별회계 부족재원 충당을 위한 통합재정안정화기금 예수금으로 1,138억원을 신규 편성하였음

#### ○ 지방채 발행수입(900억원)

- 지방채 발행사업인 광역철도부담금 세입 재원으로 전년도 예산 850억원 대비 50억원이 증가하였음

### 〈세 출〉

#### ○ GTX 등 광역철도건설비 부담(1,608억 66백만원)

- 2개 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 도시철도 중 국토교통부 국가교통위원회에서 광역철도로 지정한 구간에 대한 건설사업비를 분담하여 납부하는 사업으로 공정률에 따라 전년도 예산 1,455억 25백만원 대비 153억 41백만원이 증가하였음

#### ○ 신림 공영차고지 건설(70억 10백만원)

- 시내버스의 안정적인 운영을 위해 필요한 버스차고지를 추가로 조성

하여 대중교통 서비스 향상을 도모하기 위한 사업으로 전년도 예산 51억 50백만원 대비 18억 60백만원 증가하였음

○ **당산역 도시고속도로 환승정류장(18억 98백만원)**

- 도시고속도로의 대중교통 환경을 개선하고 버스 이용자에게 환승편의를 제공하기 위해 버스 진출입로, 정류소 및 보행자 이동시설 등을 설치하는 사업으로 전년도 예산 30억 96백만원 대비 11억 98백만원 감소하였음

#### 4. 도시철도건설사업비특별회계

##### 가. 세 입

- 2024년 도시철도건설사업비특별회계 세입예산액은 전년도 예산액 1,464억 71백만원 대비 12.4%인 181억 82백만원이 증가한 1,646억 53백만원임

(단위 : 백만원)

2024예산안	2023예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
164,653	146,471	18,182	12.4

##### 나. 세 출

- 2024년 도시철도건설사업비특별회계 세출예산액은 전년도 예산액

1조 2,809억 34백만원 대비 12.5%인 1,602억 35백만원이 감소한 1조 1,206억 99백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2024예산안	2023예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
1,120,699	1,280,934	△160,235	△12.5

## 다. 주요 편성내용

### 〈세 입〉

#### ○ 국고보조금(896억 51백만원)

- 도시철도 노후차량 개선지원, 지하철 1~4호선 노후시설 재투자, 지하철 공기질 개선 사업의 국고보조금으로 전년도 예산 954억 69백만원 대비 58억 18백만원이 감소하였음

### 〈세 출〉

#### ○ 지하철 1~4, 5~8호선 노후시설 재투자(1,065억 80백만원)

- 안전한 지하철 운영을 위하여 내용연수 초과 및 성능평가 결과 교체가 필요한 지하철 시설물을 적기에 교체하기 위한 국비(공사·공단자본전출금)·시비(출자금)를 서울교통공사에 교부하는 사업으로 전년도 예산 1,281억 86백만원 대비 216억 5백만원이 감소하였음



○ 지하철 9호선 1단계 재정지원(990억 85백만원)

- 지하철 9호선 사업수입이 도시철도 운영에 소요되는 총 비용보다 적을 경우, '13.10.23일 체결한 변경실시협약(제29조)에 따라 부족금액 및 대체투자비를 지원하는 사업으로 전년도 예산 1,027억 91백만원 대비 37억 6백만원 감소하였음

○ 1~8호선 노후전동차 교체(1,613억 44백만원)

- 안전한 지하철 운영을 위하여 내구연한 도래 노후전동차를 연차별로 교체하고 있는 사업으로 전년도 예산 2,196억 87백만원 대비 583억 43백만원 감소하였음

○ 서울교통공사 서비스 개선(2,300억원)

- 법정 무임승차 제공 등으로 재정위기에 처한 서울교통공사 유동성 긴급 지원을 위하여 법정 무임손실 및 환승손실 일부를 보전하는 사업으로 전년도 예산 2,000억원 대비 300억원 증가하였음

○ 도시철도공채 상환(3,478억 89백만원)

- '19년도 서울교통공사 재정안정화를 위한 도시철도 공채 약정채무 이관계획에 따라 시에서 채무를 상환하는 사업으로 전년도 예산 4,146억 50백만원 대비 667억 61백만원 감소하였음

## 5. 도시개발특별회계

### 가. 세 입

- 2024년 도시개발특별회계 세입예산액은 전년도와 마찬가지로 편성 내역이 없음

### 나. 세 출

- 2024년 도시개발특별회계 세출예산액은 전년도 예산액 49억 50백만원 대비 49.5%인 24억 50백만원이 감소한 25억원을 편성함

(단위 : 백만원)

2024예산안	2023예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
2,500	4,950	△2,450	△49.5

### 다. 주요 편성내용

#### 〈세 출〉

- **창경궁로 도로공간 재편 (25억원)**
  - 보행친화적 공간 조성을 위해 차도는 축소하고 보도·자전거도로를 넓혀 도심 도로공간을 재편하는 사업으로 전년도 예산 15억원 대비 10억원 증가하였음

### Ⅲ. 검토 의견(수석전문위원 장훈)

#### 1. 총괄

##### 가. 회계별 세입예산안

- '24년도 도시교통실 세입예산안 총 규모는 1조 7,502억 57백만원으로 '23년도 2조 4,392억 50백만원 대비 28.2%인 6,889억 93백만원이 감소하였으며 각 회계별 증감 내역은 다음과 같음
  - 일반회계 세입은 총 2억 30백만원을 편성하여 전년대비 44백만원이 감소하였으며 서부트럭터미널 내 시유지 임대료 감소 등에 기인함
  - 도시철도건설사업특별회계 세입은 총 1,646억 53백만원으로 전년 대비 181억 82백만원이 증가하였으며 지방채 모집공채 증가 등에 기인함
  - 교통사업특별회계 세입은 총 1조 3,686억 97백만원으로 전년 대비 6,952억 45백만원이 감소하였으며 이는 기타회계전입금 및 국고보조금 감소 등에 기인함
  - 광역교통시설특별회계 세입은 총 2,166억 77백만원으로 전년 대비 118억 86백만원이 감소하였으며 이는 공공예금 이자 및 광역교통 시설 부담금 수입금 감소 등에 기인함

- 도시개발특별회계 세입예산액은 전년도와 마찬가지로 편성 내역이 없음

## 나. 회계별 세출예산안

- '24년도 도시교통실 세출예산안은 3조 2,316억 28백만원으로, '23년 4조 8,417억 9백만원 대비 33.3%인 1조 6,100억 81백만원이 감소하였고, 각 회계별 증감 내역은 다음과 같음
  - 일반회계 세출은 총 5,877억 42백만원으로 전년 대비 55.8%인 7,425억 64백만원이 감소하였으며 교통사업특별회계 재원충당을 위한 일반전출금 편성 축소 등에 기인함
  - 교통사업특별회계 세출은 총 1조 3,492억 42백만원으로 전년 대비 34.8%인 7,201억 28백만원이 감소하였으며 시내버스 서비스 개선 및 교통신호시 신설 및 보수 축소 등에 기인함
  - 광역교통시설특별회계 세출은 총 1,714억 45백만원으로 전년 대비 9.8%인 152억 97백만원이 증가하였으며 이는 GTX 등 광역철도건설비 부담금 및 신림 공영차고지 건설비 증가 등에 기인함
  - 도시철도건설사업비특별회계 세출은 총 1조 1,206억 99백만원으로 전년 대비 12.5%인 1,602억 35백만원이 감소하였으며 이는 1~8호선 노후전동차 교체 및 연차별 상환계획에 따른 지방채 상환(도시철도공채 상환) 감소 등에 기인함

- 도시개발특별회계 세출은 총 25억원으로 전년 대비 49.5%인 24억 50백만원이 감소하였으며 이는 충무로(돈화문로) 도로공간 재편 사업 감소 등에 기인함

※ 2024년 도시교통실 소관 세입·세출예산안

(단위 : 백만원)

회 계 명	세입예산액			세출예산액		
	2024(안)	2023	증 감	2024(안)	2023	증 감
계	1,750,257	2,439,250	△688,993	3,231,628	4,841,709	△1,610,081
일반회계	230	274	△44	587,742	1,330,306	△742,564
특별회계	1,750,027	2,438,976	△688,949	2,643,886	3,511,402	△867,516
도시철도건설사업비특별회계	164,653	146,471	18,182	1,120,699	1,280,934	△160,235
교통사업특별회계	1,368,697	2,063,942	△695,245	1,349,242	2,069,370	△720,128
광역교통시설특별회계	216,677	228,563	△11,886	171,445	156,148	15,297
도시개발특별회계	-	-	-	2,500	4,950	△2,450

## 2. 주요 단위사업별 검토의견

### ■ 알뜰교통카드 마일리지 등 지원사업 (사업별 설명서 p.52)

- 동 사업은 정부가 시행하는 알뜰교통카드를 사용하여 대중교통을 이용한 경우 이용 전·후 보행·자전거 이동거리에 따라 교통요금을 지원하는 사업(국비 50: 시비 50)으로 '23년 233억 38백만원 대비 472억 14백만원(202%)이 증가한 705억 53백만원을 편성함

### ※ '24년 알뜰교통카드 마일리지 등 지원사업 예산 편성현황

(단위:백만원)

알뜰교통카드 마일리지 등 지원사업	2023년		2024예산(안)(B)	증감(B-A)	증감률
	본예산	최종예산(A)			(B-A)*100/A
계	(x4,228) 8,457	(x11,669) 23,338	(x30,871) 70,553	(x19,201) 47,214	(x165) 202
공기관등에대한 경상적위탁사업비	(x4,228) 8,457	(x11,669) 23,338	(x30,871) 70,553	(x19,201) 47,214	(x165) 202

- 동 사업은 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 1), 「지속가능 교통물류 발전법」 및 같은 법 시행령<sup>2)</sup>에 따라 대중교통 이용자의

1) 알뜰교통카드 근거: 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제10조의12(알뜰교통카드 사업) ① 국토교통부장관은 대중교통수단 이용을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 알뜰교통카드(대중교통수단의 이용과 연계하여 걷거나 자전거 등으로 이동한 거리에 따라 교통요금을 지원받을 수 있는 교통카드를 말한다. 이하 같다)를 사용하여 정기적으로 대중교통수단을 이용하는 사람에 대한 지원 사업(이하 “알뜰교통카드 사업”이라 한다)을 할 수 있다.

제12조(대중교통육성을 위한 재정지원) 국가 또는 지방자치단체는 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위하여 지방자치단체, 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관 또는 대중교통운영자에게 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 사업에 필요한 소요자금의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조하거나 융자할 수 있다.

#### 5. 알뜰교통카드 사업

2) k-패스 근거: 「지속가능 교통물류 발전법」 제50조(지속가능 교통물류체계 개선사업의 지원) ① 국가는 지방자치단체나 교통물류운영자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우로서 재정적

교통비 부담 경감 및 대중교통 이용활성화를 위해 추진하는 것으로 '23년 알뜰교통카드 가입자 및 적립한도 증가<sup>3)</sup>, '24년 하반기 K-패스 전환<sup>4)</sup>에 따라 지원 금액 증가가 예상되어 예산을 증액 편성함

※ 알뜰교통카드와 K-패스 비교<sup>5)</sup>

구 분		알뜰교통카드 (’24년 6월 폐지)	K-패스 (’24년 7월 도입)	효 과
일반사항	이동거리요건	있음 ※최대이동거리 800m기준	없음	편리성 개선
	최소이용횟수	15회~(최대)60회	21회~(최대)60회	고빈도 이용자 우대 및 대중교통 이용활성화
	지원방식	정액	정률	교통비 인상 부담 완화
지원규모 ※1,500원 기준	일 반	250원/회	300원/회	교통비 부담 확대 경감
	청 년	350원/회	450원/회	
	저소득층	700원/회	800원/회	
’24년예산	지원대상	130만명	177만명	수혜대상 확대(+176%)
	예산규모	336억원	516억원	

지원이 필요하다고 인정되면 예산의 범위에서 필요한 비용의 전부 또는 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

5. 그 밖에 지속가능 교통물류체계의 발전을 위하여 대통령령으로 정하는 사업

「지속가능 교통물류 발전법 시행령」 제46조(지속가능 교통물류체계 개선 지원) 법 제50조제1항제5호에서 “대통령령으로 정하는 사업”이란 다음 각 호의 사업을 말한다.

1. 대중교통의 육성 및 이용 촉진 사업

3) 2023.7~ ‘알뜰교통카드 플러스 사업’

기준: 최소 15회 이상 최대 44회까지, 카드사6개 → 플러스: 최소 15회 이상 최대 60회까지, 카드사 11개

4) 광역교통경제과-875(’23.9.6.) ‘알뜰교통카드 및 대중교통비 환급 지원사업 관련 국고보조금 배분안 알림’ : ’24년 상반기 알뜰교통카드, ’24년 하반기 대중교통비 환급 지원사업(k-패스)

- ’24년 알뜰교통카드 국고보조금 배분안(’24. 상반기)

○ 이용자수 \* 15회 이상 적립률 \* 월평균 지원액 \* 6개월 \* 50%

지역	이용자 누계(명)			월 평균 마일리지(원)	국비(원) (지방비 동일)
	’23.12월 기준	’24.上 평균	적립자 비율		
서울	370,776	422,417	72.3%	13,814	13,249,000,000

- ’24년 대중교통비 환급 지원(k-패스) 국고보조금 배분안(’24. 하반기)

○ 이용자수 \* 21회 이상 적립률 \* 월평균 지원액 \* 6개월 \* 국고보조율(서울 40%, 그 외 50%)

지역	’24.下 평균 이용자수(명)	적립자 비율	월평균 마일리지(원)	소요예산(원)	
				국비	지방비
서울	535,116	70.0%	19,865	17,622,000,000	26,433,000,000

5) 기획재정부(’23.8.29.)-“알뜰 재정, 살뜰 민생”, 24년도 예산안

- ’24년 예산안 20대 핵심과제 中 ‘대중교통 요금 할인받고 타세요(k-pass도입)’

○ 동 사업은 누적 가입자 증가<sup>6)</sup> 및 ‘알뜰교통카드 플러스’로 사업이 확대됨에 따라 올해 추가경정<sup>7)</sup>을 통해 예산을 확대했음에도 편성 예산이 거의 소진 될 것으로 예상되는 등 교통비 절감에 따른 이용 만족도가 높은 것으로 판단됨

○ 다만, 서울시는 내년 1월부터 월 6만 5천원으로 대중교통을 무제한 이용하는 ‘기후동행카드’<sup>8)</sup>를 도입할 예정이고 대중교통 이용요금 절감 정책이라는 측면에서 동 사업과 유사할 뿐만 아니라 정부·지자체 중복 사업에 따른 재원 낭비 우려의 목소리<sup>9)</sup>도 있는 만큼 ‘기후동행카드’ 시행 전 동 사업에 미치는 영향 등을 면밀히 분석 후 진행할 수 있어야 할 것임

또한 기존 알뜰교통카드에서의 국·시비 매칭은 50:50이었음에도 불구하고 '24년 하반기에 도입될 K-패스는 40:60으로 편성된 부분에 대해 사업 시행 이전에 매칭비율과 관련하여 국토교통부와 긴밀한 협조가 필요할 것임

6) 알뜰교통카드 서울시 누적 가입자수: '21년 67,327명 → '22년 137,094명 → '23년 329,194명

7) 광역교통경제과-479('23.5.8.) '23년 알뜰교통카드 사업 국고보조금 배분안 통보: 추경시 추가예산 반영 <알뜰교통카드 마일리지 지원 사업관련 2023년 예산편성 내역>

(단위:천원)

사업명	2023년 예산 현황			비고
	소계	국비	시비	
광역알뜰교통카드 마일리지 지원	8,457,200	4,228,600	4,228,600	본예산
광역알뜰교통카드 마일리지 지원	14,881,200	7,440,600	7,440,600	추경
계	23,338,400	11,669,200	11,669,200	

8) 서울시, ‘월 6만 5천원 무제한’ 친환경 교통혁신 기후동행카드 내놓는다('23.9.11.)

9) 국민일보('23.11.10.)-“닭은꿀 ‘패스’붓물, 혈세 우려도 패스?”



※ 알뜰교통카드 마일리지 등 지원사업 최근 3년간 예산집행 및 이월현황

(단위: 백만원, 10.27.기준)

알뜰교통 카드 마일리지 등 지원사업	본예산		예산현액 (a)	집행액 (b)	이월액(c)	이월율 (c/a)	불용액 (d=a-b-c)	불용율 (d/a)
	당초예산	최종예산						
2021	(x500) 1,000	(x2,187) 4,287	(x2,348) 4,608	(x2,308) 4,568	-	-	(x40) 40	0.8%
2022	(x4,228) 8,457	(x4,228) 8,457	(x4,228) 8,457	(x4,228) 8,457	-	-	-	-
2023	(x4,228) 8,457	(x11,669) 23,338	(x11,669) 23,338	(x9,592) 19,185	-	-	(x2,076) 4,153	17%

주) '23년말 집행액 현황은 변경 될 수 있음

■ 기후동행카드 운영 (사업별 설명서 p.77)

- 동 사업은 대중교통 이용 활성화를 통해 온실가스 감축 및 시민의 교통비 절감 등을 도모하여 교통복지 도시의 기반을 조성하기 위한 사업으로 '24년에 총 401억원(1~5월까지 시범사업비 400억원, 효과분석용역비 1억원)을 신규 편성하였으며 동 사업비는 (주)티머니를 통해 운송기관으로 정산될 예정임
- 기후동행카드는 서울권역 대중교통(도시철도, 시내·마을버스) 및 따릉이를 월 65,000원으로 무제한 이용할 수 있는 새로운 교통정책으로 기후위기 극복을 위한 대중교통 활성화 필요성, 시민의 대중교통비 절감 및 해외 도시의 사례 등을 고려할 때 정책 추진 필요성은 인정됨
- 서울시가 금년 9월 동 시범사업을 위해 수립한 추진계획<sup>10)</sup>에 따르면

월 6만 5천원 이상 교통비(대중교통 월 40회+따릉이 월 정기권 5천원)를 지출하는 시민(약 95만명) 중 약 50%(약 50만명)가 기후통행카드를 이용하고, 1인당 할인액(3만원), 시범사업 기간(5개월) 등을 고려할 때 약 750억원의 재정지원이 필요하나 서울교통공사 등 운송기관<sup>11)</sup>이 손실분의 약 50% 정도를 부담하는 것을 가정하여 400억원의 예산을 추계하였음

### ※ 산출근거

- ▶ 기후통행카드 예상이용객(판매량) : 약 50만명
  - 월 교통비가 6만5천원보다 많을 이용객(약95만명, '22년 기준)의 약 50%
- ▶ 손실금 : 약 750억원(5개월)
  - 3만원(예상 할인액\*) × 50만명(예상이용객) × 5개월(시범기간) = 750억원
  - \* 예상 할인액(3만원) : 9만5천원 - 6만5천원
    - 9만5천원 = 월 60회 × 1.5천원 + 따릉이 월정기권 5천원
    - 6만5천원 = 월 40회 × 1.5천원 + 따릉이 월정기권 5천원
- ▶ 재정지원 : 손실금의 약 50% 범위내
  - 서울시 산하 운송기관의 경우 市-운송기관 각 50% 부담

○ 이와 관련하여 서울시는 교통카드 자료<sup>12)</sup>를 활용하여 서울시 관내에서 1개월간 대중교통 이용횟수가 21회 이상인 이용자(약 247만명)

10) 저탄소 교통복지 도시로 도약 「기후통행카드」 시범사업 추진계획(교통정책과-16627호, '23.9.27.)

11) 민간투자사업·위탁, 마을버스 등 손실관련 계약(협약)이 있는 경우 계약(협약)준용 별도 협의

12) 대상자료: '22년 5월 1개월 간 이용객별 월 21회에서 90회까지 서울권역 내 지하철 및 버스를 이용한 내역 전체



중 월간 교통비를 6만 5천원이상 지출(43회/월 이상 이용)하는 이용자(약 94만명, 약 37.9%) 및 기후동행카드 구매의사에 대한 설문조사 결과<sup>13)</sup>시 나타난 구매의사비율(47.5%)를 고려하였음

※ 기후동행카드 가격 비교표

구 분	7만원	6만 5천원	6만원
이용자 손익분기점 (따릉이 포함)	44회 (71천원=1.5천원×44회+5천원)	40회 (65천원=1.5천원×40회+5천원)	37회 (60천원=1.5천원×37회+5천원)
이용자 혜택 (60회 기준 따릉이 포함)	월 25천원 (95천원 - 70천원)	월 30천원 (95천원 - 65천원)	월 35천원 (95천원 - 60천원)
예상 이용객 수	약 26만명	약 50만명	약 65만명
재정지원액 (5개월)	약 325억원 (25천원×26만명×5개월)	약 750억원 (30천원×50만명×5개월)	약 1,100억원 (35천원×65만명×5개월)

○ 다만 서울시는 예상이용객 추정시 '22년 5월 기준 교통카드 자료를 사용하였으나 '22년도 월별 대중교통 이용현황<sup>14)</sup>을 살펴볼 때 1~3월은 5월 대비 이용수요가 약 20% 정도 낮아 시범사업기간을

13) 리얼리서치코리아, 서울시 통합 환승 정기권 이용 의향 설문조사 결과 발표

- 서울에 거주할 경우 '기후동행카드'의 이용 의향은? 이용할 것 같다 47.5%, 이용하지 않을 것 같다 14.3%, 고민하게 될 것 같다 38.2%

14) '22년도 서울시 월별 교통카드 이용현황

(단위 : 천명, 일평균, 서울시 내부자료)

구 분	'22.1월	'22.2월	'22.3월	'22.4월	'22.5월	'22.6월
버 스	3,781	3,622	3,809	4,321	4,522	4,452
지하철	3,782	3,548	3,645	4,230	4,503	4,409
합 계	7,563	7,170	7,454	8,551	9,025	8,861
5월 대비	<b>83.8%</b>	<b>79.4%</b>	<b>82.6%</b>	<b>94.7%</b>	100.0%	98.2%
구 분	'22.7월	'22.8월	'22.9월	'22.10월	'22.11월	'22.12월
버 스	4,479	4,330	4,465	4,429	4,558	4,495
지하철	4,341	4,188	4,421	4,558	4,724	4,659
합 계	8,820	8,518	8,886	8,987	9,282	9,154
5월 대비	97.7%	94.4%	98.5%	99.6%	102.8%	101.4%

※ 버스(서울버스 / 시내버스, 마을버스, 광역버스 포함), 철도(서울교통공사, 서울메트로9, 우이신설경전철, 남서울경전철)

1~5월로 계획할 경우 예상 이용객을 매월별 50만명으로 동일하게 적용한 것은 시범사업 예산을 과다추계할 소지가 있음

- 또한 서울시는 월 60회 대중교통을 이용하는 이용객을 가정하여 기후동행카드 1명당 할인금액을 3만원으로 산출하였으나 월 교통비가 최소 6만 5천원 이상인 이용객(약 94만명)을 따로 뽑아 대중교통 월 이용횟수를 가중평균으로 산출<sup>15)</sup>할 경우 약 52회라는 점에서 월 1인당 할인금액은 3만원보다 적을 것으로 판단됨(월 평균 이용횟수를 50회로 가정시 할인금액은 1만 5천원<sup>16)</sup>으로 감소)
- 한편 기후동행카드는 모바일카드 발급을 원칙으로 하고 있고 안드로이드 기반<sup>17)</sup> 운영체계에 한정하고 있으나, 국내 스마트폰 사용자 중 IOS기반<sup>18)</sup> 운영체제를 이용하는 사용자가 약 23%<sup>19)</sup> 정도로 추정되는 점을 고려할 때 IOS기반 운영체제 이용자를 위해 실물카드를 발급한다 하더라도 기후동행카드 이용객은 예상보다 줄어들 수 있음
- 결론적으로 동 사업은 대중교통비 절감에 따른 시민의 교통복지 증

---

15) 산정식 =  $\sum_{i=43}^{90} (\text{월 } i\text{회 대중교통을 이용하는 이용객수} \times \text{월 } i\text{회}) / \text{월 } 43\text{회 이상 대중교통을 이용하는 이용객수}$

16) 15,000원 = 80,000원 - 65,000원

※ 80,000원=1,500원(기본요금)\*50회+5,000원(따릉이 1개월 정기권 요금)

17) 리눅스를 기반으로 만든 구글의 운영체제

18) 애플이 개발 운영중인 운영체제

19) 한국에선 이걸로 세대 구분...20대는 아이폰, 40대 이상 갤럭시(한겨레, '23.7.18)

- 국내 20대 65%, 30대 41% 애플 아이폰, 전체적으로 삼성이 69%, 애플 23%, 엘지(LG) 6%

진과 탄소 중립 도시 구현에 기여할 수 있다는 점 등에서 추진 필요성이 있음

- 다만, 기후교통카드 예상 이용자, 1인당 실제 할인폭, IOS 기반 스마트폰 사용자 등의 현황을 고려할 때 실제 이용자 하락 우려 등에 따른 적정예산 추계 필요성과 새로운 제도 도입에 대한 불확실성 등을 감안한 여유재원 확보 등에 대해 종합적인 검토가 필요할 것으로 보임

### ■ 지하철 9호선 1단계 재정지원 (사업별 설명서 p.112)

- 동 사업은 서울시와 서울시메트로9호선(주) 간 체결한 변경실시협약(이하 “변경협약”<sup>20)</sup>)에 따라 시가 사업시행자에게 사업수입 대비 부족한 사업운영비와 대체투자비를 지급하는 사업으로 '23년 대비 37억 5백만원(△4%) 감액한 990억 85백만원<sup>21)</sup>을 편성함

20) “서울특별시 도시철도 9호선 1단계 구간(상부부분) 민간투자사업 변경실시협약('13.10.23.)” 제18조(관리운영비), 제29조(서울특별시의 자금제공), 부록 3. 관리운영비, 부속합의서 “9호선 직영 관련 실시협약 보충합의서('19.4.2)” 2. 대체투자의 집행과 처리

21) 2024년도 지하철 9호선 1단계 재정지원

(단위:천원,%)

구 분	2023년		2024예산(안) (B)	증감 (B-A)	증감율
	본예산	최종예산 (A)			(B-A)*100/A
계	89,983,783	102,790,783	<b>99,085,000</b>	△3,705,783	△4
민간경상사업보조	50,639,783	63,196,783	<b>72,994,000</b>	9,797,217	16
민간자본사업보조 (자체재원)	-	250,000	<b>26,091,000</b>	25,841,000	10,336
자산및물품취득비	39,344,000	39,344,000	-	△39,344,000	△63

- 서울시는 변경협약 제29조(서울시의 자금제공)<sup>22)</sup>에 따라 해당 분기 동안 사업시행자가 실제 수령한 ‘사업수입’<sup>23)</sup>이 당해 분기의 ‘사업운영비’에 미달하는 경우 그 부족금액을 지급하며, ‘사업운영비<sup>24)</sup>’는 관리운영비, 대출원금(관리운영권가치상각액), 이자비용(관리운영권가치에 대한 수익금)으로 규정하고 있음

※ 9호선 재정지원금(자금제공) 내용

사업운영비 = 관리운영비 + 대출원금(관리운영권가치상각액) + 이자비용(관리운영권가치 수익금)	
사업수입 = 운임 + 부대·부속 + 기타	서울시 재정지원금

(추가 관리운영비 관련)

- 동 사업의 세부예산 편성내역은 '24년도 '예상 사업수입'에서 협약상 '사업운영비(관리운영비, 대출원금, 이자비용)'을 차감하고 부족한 금액인 '운영보조금'과 '대체투자비' 그리고 '추가 관리운영비 (기존 추가 관리운영비, 신규 추가 관리운영비)'로 구성되어 있음

22) 변경협약 제29조(서울특별시의 자금제공) ② 어느 분기 동안 사업시행자가 실제 수령한 사업수입이 당해 분기의 사업운영비에 미달하는 경우, 서울특별시는 그 부족 금액을 보조금 또는 금전대여의 방법으로 사업시행자에게 지급하여야 한다.

23) 변경협약 제2조(정의) 20. “사업수입”이란 운임수입, 부대사업과 부속사업에 따라 사업시행자가 실제 수령한 수입 및 기타 사업시행자가 실제 수령한 모든 수입을 말한다.

24) 변경협약 제2조(정의) 23. “사업운영비”란 다음 각 목의 금액을 말한다.  
 가. 당해 분기의 관리운영권가치상각액(이 협약이 종료되는 날이 속한 분기에는 당해 분기의 초일로부터 이 협약의 종료일까지의 기간 동안 일할한 금액으로 한다)  
 나. 당해 분기의 관리운영권가치에 대한 수익금(이 협약이 종료되는 날이 속한 분기에는 당해 분기의 초일로부터 이 협약의 종료일까지의 기간 동안 일할한 금액으로 한다)  
 다. 당해 분기의 관리운영비

※ '24년 지하철 9호선 1단계 재정지원 예산 편성내역

(단위 : 백만원)

구 분	사 업 내 용	'24년 예산
총 계		99,085
운영보조금	Σ(관리운영비, 대출원금, 이자비용)-Σ사업수입	36,707
대체투자비	레일, 신호시스템, 검수시설 등 노후시설 교체	26,091
기존 추가 관리운영비	증설유치선 및 추가차량 관리, 열차운행증회, 공기질 개선사업 등	13,751
신규 추가 관리운영비	CCTV 유지보수, 법령변경, 정밀안전 진단, 레일연마, 전자부품 교체 등	22,536

- 관리운영비<sup>25)</sup>는 시설의 관리운영 및 유지보수를 하기 위한 비용으로 변경협약 제18조(관리운영비)에 따라 협약에 기재된 당해 분기의 관리운영비를 말하며 관리운영비가 부족하거나 남는 경우 추가 요구 또는 환수를 하지 않는 것이 원칙임
- 다만, 동조 제7항에 따라 법령의 변경(제정과 개정) 또는 서울시의 요구나 '불가항력사유<sup>26)</sup>' 등으로 비용이 발생할 경우 “협약에 기재된 당해 분기의 관리운영비를 초과하는 비용”에 한정해 관리운영비(이하 '추가 관리운영비'라 함)로 인정하고 지급토록 명시하고 있음
- 동 예산안의 “추가 관리운영비”는 총 362억 87백만원으로 전체 운영보조금과 동일한 수준이며 기존 추가 관리운영비(137억 51백만

25) 제18조(관리운영비) ① 이 협약에 따라 사업운영비로 인정되는 관리운영비는 부록 3 (관리운영비)에 기재된 내용과 같다.

② 협약당사자들은 상호 합의하여 효력발생일로부터 매 5년 동안의 관리운영비를 변경 할 수 있다. 사업시행자는 효력발생일로부터 매 5년이 되는 사업연도의 직전 사업연도의 3월말까지 다음 5년 동안의 예상 관리운영비를 서울특별시에 제출하여야 한다.

26) 변경협약 제2조(정의) 19. “불가항력사유”란 불가항력사유를 주장하는 협약당사자가 예견할 수 없었고, 그 발생을 예방하거나 치유하기 위한 노력을 다하였음에도 회피할 수 없는 상황이나 사유(그러한 상황이나 사유의 결합을 포함한다)를 말한다.

원)와 '24년 신규 추가 관리운영비(225억 36백만원)로 구분됨

※ '24년 지하철 9호선 1단계 재정지원 예산 편성내역

(단위 : 백만원)

구분	사업내용	'24년 예산	
총계		99,085	
운영보조금	Σ(관리운영비, 대출원금, 이자비용)-Σ사업수입	36,707	
대체투자비	레일, 신호시스템, 검수시설 등 노후시설 교체	26,091	
합계		36,287	
기존 추가 관리운영비	소계	13,751	
	증설유치선 관리	증차에 따른 유치선(23선) 관리 인건비(9명)	550
	열차운행증회	열차운행횟수 증가에 따른 인건비(4명)	246
	추가차량 72량 유지보수	추가 72량 유지보수비	4,051
	노량진 환승통로 관리	청소, E/S 및 E/V 유지보수, 인건비(3명) 등	383
	공기질 개선사업	통신, 유지보수, 필터, 인건비(3명) 등	1,866
	추가 전력비	요금인상분 반영	6,655
신규 추가 관리운영비	소계	22,536	
	지하시설물 안전점검	육안조사, 공동조사 분담금 등	36
	성능평가 및 정밀안전진단	성능평가 및 정밀안전진단 실시를 위한 교육비	1
	차량 객실 CCTV 유지보수	23년 말 준공된 1단계 216량 CCTV 유지보수비	280
	국가사이버위협 전용회선	전용회선 사용료	5
	혼잡도 개선 비상대책	증회 운영 인건비(3인, 3개월분) 및 차량 유지보수비	515
	법령변경, 정밀안전 진단	법령 변경에 따른 소방시설, 기계설비 점검 등	2,467
	레일연마	안전운행을 위한 전구간 레일 연마 공사 시행	1,026
	노후전동차 전기 전자부품 교체	부품 노후화로 인한 고장을 증가에 따른 교체 필요	17,956
	기타	노후 무정전 장치 교체, 철도운영안전관리자 용역	250

- 추가 관리운영비 사업에 대한 세부 검토결과, 안전운행을 위한 레일 연마, 국가사이버위협 전용회선 사용, 철도운영안전관리자 용역, 정밀 안전 진단을 위한 기계설비 점검, 성능평가 및 정밀안전진단 교육비 등은 법령 변경 등으로 시행하는 예외적인 사업이 아닌 9호선 기본 유지보수 업무로 '관리운영비27'로 집행해야 할 것임



- 또한, 노후전동차 전기부품 교체(179억 56백만원), 노후 무정전 장치(UPS) 교체 등(2억 50백만원)은 9호선 관리운영 및 유지보수에 필요한 업무<sup>28)</sup>가 아닌 경우에는 누후시설 재투자 사업으로 “9호선 직영 관련 실시협약 보충합의서(이하 ‘보충합의서’라 함)”에 따라 대체투자비<sup>29)</sup>로 서울시가 직접 집행하는 것이 타당함
- ‘관리운영비’로 시행해야 할 기본 유지관리업무를 ‘추가 관리운영비’로 편성하는 것은 민간사업자에게 서울시가 예산을 중복 지원하는 것으로 민간사업자 특혜 및 예산낭비라는 비판의 소지가 있다는 점에서 해당 사업예산에 대한 재검토가 필요함
- 변경협약 제18조에 따라 ‘추가 관리운영비’로 인정할 경우 ‘관리운영비’의 집행잔액을 선 집행하고 초과 비용에 대해 ‘추가 관리운영비’로 지원하도록 규정하고 있으며

### ’13년 사업재구조화<sup>30)</sup> 이후 ’19년 9호선 1단계 시행사가 직영하기

- 
- 27) 변경협약 제2조(정의) 6. “**관리운영비**”란 관리운영위탁계약에 따른 위탁수수료를 포함하여 사업시행자가 협약기간 동안 이 사업시설의 **관리운영 및 유지보수를 하기 위한 비용**(자금차입에 따른 이자 기타 금융비용은 제외한다)으로서 제18조(관리운영비)에 따라 확정된 관리운영비를 말한다.
- 28) 변경협약 제2조(정의) 27. “**유지보수**”란 이 사업시설의 정상적인 기능, 안전 및 이용자의 편의 등을 위하여 일상적으로 점검·정비하고 손상된 부분을 원상복구하며, 관리운영계획에 따라 이 사업시설을 유지관리, 보수 및 개량하는 활동을 말한다.
- 29) “9호선 직영 관련 실시협약 보충합의서(2019.4.24.) 2. 대체투자의 집행과 처리  
 가. 대체투자비는 기존 관리운영비에서 차감하여 서울특별시 **별도 집행**한다. 이에 따라 **서울특별시는 대체투자를 직접 집행하거나 또는 대체투자에 필요한 실비를 지급하는 조건으로 사업시행자에게 대체투자 실시를 지시할 수 있다.**  
 나. 사업시행자는 **관리운영계획에 안정적인 운영을 위한 대체투자 계획을 반영하고, 서울특별시로부터 관리운영계획에 대한 승인을 받아야 한다.**  
 다. 대체투자의 집행과 처리 변경은 2019년부터 적용한다.

까지 5년간 관리운영비 잔여액 약 70억원을 정립한 바가 있다는 점에서 예산낭비를 막기 위해 ‘관리운영비’ 초과 비용에 대해 정확하게 계산이 선행되어야 하며 이를 위해 서울시가 직접 전문 회계기관을 통한 별도 회계검사를 실시하는 것이 필요함

- 민간투자사업은 SOC 건설 시 부족한 정부재정을 민간자본으로 대체 투입하고 민간투자자의 원금보장과 일정 사업 수익율을 보장해 주는 것으로 사업 특성상 ‘리스크’ 발생 시에는 “위험배분 원칙”에 따라 민간 사업자와 정부가 일정비율을 분담하도록 하고 있음
- 변경협약 제18조제7항에 따라 추가 관리운영비 인정 부담액을 산정할 경우 동항 후단 단서 조항에 따라 협약당사자가 예견할 수 없는 “불가항력사유의 경우에는 제38조(불가항력사유의 처리)<sup>31)</sup>에서 서울시가 부담하기로 정한 금액을 관리운영비로 인정하기로 한다”라고 명시하고 있으며

변경 협약 제36조와 제38조에서는 “불가항력사유”를 ‘비정치적 불가항력사유’와 ‘정치적 불가항력사유’로 구분하고 “불가항력사유”에

---

30) 사업재구조화 : '13년 최소운영수입보장(MRG) 폐지·운임결정권 회수 등을 위해 비용보전방식(Cost Compensation)으로 「변경실시협약」 체결

31) 변경 협약 제38조(불가항력사유의 처리) ② 불가항력사유로 말미암아 발생하는 비용과 손실(이 사업 시설의 복구비용 포함)로서 보험 가입의 대상이 아니거나 보험으로 보전되지 아니하는 비용과 손실은 다음 각 호에 따라 처리한다.

1. 비정치적 불가항력사유로 말미암아 발생된 비용과 손실: 사업시행자는 그와 같은 비용과 손실의 20%를 부담하며, 서울시는 그와 같은 비용과 손실의 80%를 부담한다.
2. 정치적 불가항력사유로 말미암아 발생된 비용과 손실: 사업시행자는 그와 같은 비용과 손실의 10%를 부담하며, 서울특별시는 그와 같은 비용과 손실의 90%를 부담한다.

따른 비용과 손실은 보험금으로 우선 지급하되 보험으로 보전되지 않는 경우는 불가항력 사유별로 서울시가 80~90%만 부담토록 함

※ 변경협약에 따른 '불가항력사유' 및 비용 부담비율

구 분	비정치적불가항력 사유	정치적불가항력 사유
내 용	1. 지진, 홍수, 해일, 화산폭발 등 자연재해 및 위험물, 지장물 발견 2. 사회 산업 전반의 파업 3. 지하철 산업의 파업 4. 정부의 정책변경, 경제환경 변경 등으로 인한 수익성 악화 5. 정치적 불가항력 사유 외의 사유	전쟁, 폭동, 테러, 사변 등에 준하는 사유 법령 제개정
부담비율	우선 가입된 보험금으로 보전 <sup>32)</sup>	
	서울시 80% 부담	서울시 90% 부담

○ 따라서, 동 예산안 중 변경 협약에 기재된 관리운영비 외의 추가사업비(36,287백만원)는 협약당사자가 예견할 수 없는 법령 및 정부 정책변경 등의 '불가항력사유<sup>33)</sup>'로 발생한 비용이라는 점에서 먼저 보험금 처리 후 불가항력 사유를 확인 후 시 부담비율 80~90%만 예산으로 편성·지원해야 할 것임

※ 변경협약에 따른 '불가항력사유' 및 비용 부담비율

(단위 : 백만원)

구 분	사 업 내 용	'24년 예산	
총 계		99,085	
운영보조금	Σ(관리운영비, 대출원금, 이자비용)-Σ사업수입	36,707	
대체투자비	레일, 신호시스템, 검수시설 등 노후시설 교체	26,091	
소 계		<b>36,287</b>	
추가 관리운영비	기존	증설유치선 및 추가차량 관리, 열차운행증회, 공기질 개선사업 등	13,751
	신규	CCTV 유지보수, 법령변경, 정밀안전 진단, 레일연마, 전자부품 교체 등	22,536

32) 완성토목공사물 보험 및 근로자배상책임보험 등 각종 가입보험

33) 변경 협약 제36조(불가항력사유) ② 비정치적 불가항력사유는 다음 각 호와 같다. 4. 정부의 정책변경 또는 경제환경이나 이 사업 환경의 급격한 변경으로 자금차입계약 체결이 불가능하거나 사업시행자의 수익성에 현저한 악영향을 미치는 경우

- 아울러, '21년 본 예산(안)과 추경예산(안) 검토보고서에서 동 사항에 대하여 지적하고 면밀한 검토를 요구하였음에도 법률 자문 등 별도의 검토 없이 추가 관리운영비 전액(100%)을 시 재정으로 지원하고 있는 것은 민간사업자 특혜라는 비판 소지가 있다는 점에서 9호선 재정지원 전반에 대한 종합적이고 세밀한 검토가 필요하다 할 것임

**(대체투자비 관련)**

- 동 사업의 대체투자비 예산안은 '24년 총 소요예산 310억 41백만원 중 기존 지급한 대체투자비 집행잔액 49억 50백만원을 제외한 260억 91백만원이며 '14년부터 '22년까지 대체투자비 재정지원금은 총 801억 1백만원임

**※ 대체투자비 예산편성 내역**

(단위 : 백만원)

대체투자 사업명	'24년 소요액	재정지원 잔여금	'24년 예산
합 계	31,041	4,950	26,091 (신규 편성)
① 레일교환 및 침목교체	2,947		
② 전력설비 대체투자(타당성조사, 기본설계)	204		
③ 신호시스템 대체투자	1,300		
④ 철도통합무선통신망 (LTE-R) 설치	15,938		
⑤ 차량 검수설비 교체	10,652		

- 동 사업은 9호선 1단계가 '09년 7월 개통한 후 14년이 경과되어 노후시설 교체 등을 위해 필요한 '24년도 대체투자비 중 기존 지원금

중 집행잔액을 제외하고 예산을 편성하는 것으로 그 필요성은 인정  
된다할 것임

○ 다만, 보충합의서 2. 대체투자자의 집행과 처리<sup>34)</sup>에서는 대체투자를  
서울시가 직접 집행하거나 실비 지급조건으로 사업시행자에게 대체  
투자 실시를 지시할 수 있도록 하고 있음

○ 그러나, 시는 대체투자비 실비 지급이 아닌 사업비 총액을 지급함에  
따라 대체투자비 집행잔액에 대한 세부내역 확인이 어려운 실정(추정  
집행잔액 49억 50백만원)이라는 점에서

민간사업자에 대한 무분별한 재정지원과 예산낭비를 방지하기 위해  
대체투자의 필요성과 사업내역에 대해 면밀히 검토한 후 예산을 편성  
하고 ‘보충합의서’에 따라 직접 집행하는 것이 필요함

## ※ 연도별 대체투자비 재정지원액 현황

(단위 : 백만원)

구 분	합 계	'14~'17	'18	'19	'20	'21	'22
지급액	801	31	490	-	-	160	120

### 34) 보충합의서 2. 대체투자자의 집행과 처리

가. 대체투자비는 기존 관리운영비에서 차감하여 서울특별시가 별도 집행한다. 이에 따라 서울특별  
시는 대체투자를 직접 집행하거나 또는 대체투자에 필요한 실비를 지급하는 조건으로 사업시행자  
에게 대체투자 실시를 지시할 수 있다.

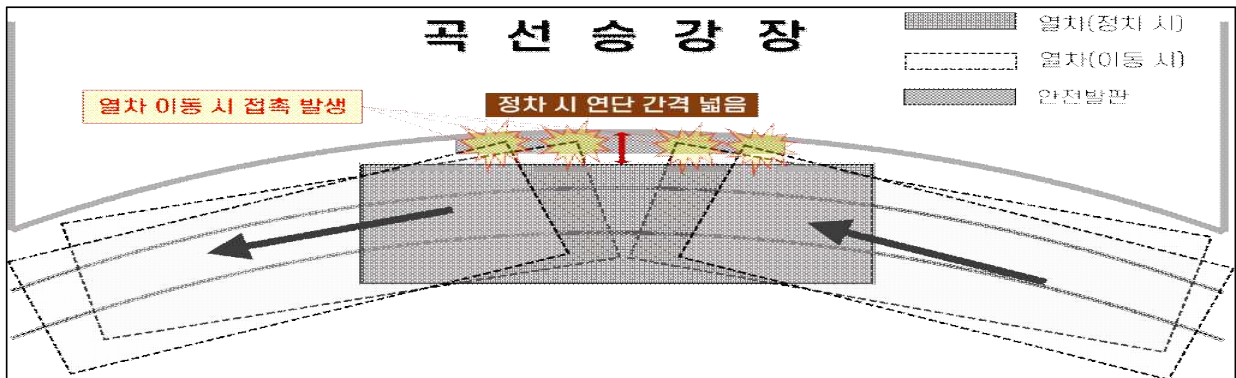
나. 사업시행자는 관리운영계획에 안정적인 운영을 위한 대체투자 계획을 반영하고, 서울특별시로부터  
관리운영계획에 대한 승인을 받아야 한다.

다. 대체투자의 집행과 처리 변경은 2019년부터 적용한다.

## ■ 지하철 승강장 자동안전발판 (사업별 설명서 p.151)

- 동 사업은 지하철 승강장 발빠짐 사고를 방지하고 안전한 지하철 이용 환경을 조성하기 위해 승강장 자동안전발판을 설치하는 사업<sup>35)</sup>으로 44개역 312개소에 대한 설치비 175억 76백만원 중 서울시 매칭 부담분(50%)인 87억 88백만원을 편성한 것임
- 1칸당 20m인 서울 지하철 전동차는 곡선 승강장 이동시 모서리 접촉이 발생하지 않도록 구조적으로 설계함에 따라 100mm를 초과하는 연단 간격이 불가피하게 발생하고 있으며, 특히 승강장 곡선 반경에 따라 전동차의 중간 부분은 최대 215mm까지 간격이 발생하여 승객 부주의시 발빠짐 사고가 발생할 수 있음

### ※ 곡선승강장의 자동안전발판



35) 승강장 자동안전발판 확대설치 추진계획(도시철도과-12198, 2023.9.20.)

- 설치요건: 간격이 열차 이동시 45mm, 정차시 130mm이상 확보된 승차위치
- 사업대상: 1차 조사결과에 따른 설치가능 승차위치 72역 585개소
- 추진기간: 2024년~2025년(2개년)
- 소요예산: 총 298억원(서울교통공사 출자금)

구 분	계	2024년	2025년
대 상	72역	44역	28역
개 소	585개소	312개소	273개소
예 산	298억원	176억원	122억원

- 「도시철도 건설규칙」 제30조의2<sup>36)</sup>에 따르면 차량과 승강장 연단 간격이 10cm(100mm)가 넘는 곳에 실족방지 설비 설치를 정하고 있으나 규칙 개정 전 건설된 1-8호선 역사의 경우 의무설치 대상은 아님

그러나 매년 승강장 발빠짐 사고<sup>37)</sup>가 지속적으로 발생되고 있으며 실제 100mm를 초과하는 연단이 3,395개라는 점을 비취볼 때 지하철 이용 안전 개선 측면에서 동 사업의 취지는 인정된다 할 것임

### ※ 승강장 연단 현황

- ▶ 승강장 연단 19,256개소 중 100mm 초과는 3,395개소(약 18%)

합 계	100mm 이하	<u>101~129mm</u>	<u>130mm 이상</u>
19,256개소	15,861개소 (82.4%)	<u>2,118개소</u> (11%)	<u>1,277개소</u> (6.6%)

- 서울시는 '14년 국토교통부가 승강장 안전발판 한국철도표준규격을 제정·고시함에 따라 '16년에 동 사업을 추진하였으나 안전운행과 승객안전을 위해 일정기간 검증이 필요하다는 감사원 지적<sup>38)</sup>과 승

36) 「도시철도건설규칙」 제30조의 2(승강자의 안전시설) (본조신설 2004.12.4.)

③ 차량과 승강장 연단의 간격이 10센티미터가 넘는 부분에는 안전발판 등 승객의 실족사고를 방지하는 설비를 설치하여야 한다.

37) 승강장 발빠짐 사고 현황

(상기 발빠짐 사고 건수는 보상기준)

구 분	5년 평균	계	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년
발빠짐 사고 발생건수	<u>57.4건</u>	<u>381건</u>	104건	97건	50건	51건	79건

38) “국민안전 위협요소 대응·관리실태 실지감사('16.5.23)” (감사원)

강장 자동안전발판(접이식)이 열차와 충돌하여 열차가 훼손되는 등의 기술적 한계로 사업이 중단된 바 있음

이후 6년이 지난 '22년 말 안전무결성수준(SIL:Safety Integrity Level)<sup>39)</sup> 인증 제품에 대하여 시범사업을 추진한 것으로 시범사업 결과에 대한 분석과 고장발생 등을 파악하는 것이 필요함

○ '23년 4월부터 추진한 자동안전발판 시범사업<sup>40)</sup>에 따른 자동안전 발판 탈락현황<sup>41)</sup>을 살펴보면 안전성 인증(SIL)을 받은 제품을 설

39) SIL(Safety Integrity Level) 등급

(한국철도협회 수출지원센터 홈페이지)

- 철도용품의 안전성에 대한 국제표준으로 제품에 대한 안전성 평가를 하여 품질, 안전성, 신뢰성을 검증 확보를 목표로 하며(안전 무결성 기준), GA 및 SA로 나뉨 (시범 설치한 제품: SI3(GA))
- GA(Generic Application) 인증 : 제품 개발시점
- SA(Specific Application) 인증 : 개발된 제품이 특정 노선에 설치되는 시점

40) 승강장 자동안전발판 시범설치 현황

구 분	설치역	트랙	개소	설치기간	소요예산
자동안전발판 (접이식) 총 25개소	시청(2호선)	외선	8-3, 9-2, 9-3, 10-2, 10-3	'22.12.6. ~'23.6.9	9.31억원
	충무로(3호선)	상선	1-1, 1-2, 3-4, 4-4, 6-3		
	동대입구(3호선)	하선	1-2, 1-3, 2-2, 2-3, 5-2		
	성신여대입구(4호선)	상선	2-2, 3-3, 4-3, 5-4, 6-1		
	동대문역사문화공원(4호선)	하선	3-2, 3-3, 4-3, 7-3, 8-3		

41) 자동안전발판 고장 내역(서울교통공사 사고 문자) (2023.4.21..~2023.10.3. 6개월간)

일자	역사명	발생내역
2023.04.21.	동대문역사문화공원역(4)	자동안전발판(10-3) 탈락 확인
2023.07.03.	충무로역(3)	승강장안전발판 2개 탈락(4-4, 6-3) 확인
2023.07.04.	시청역(2)	자동안전발판 연동불량 강제탈락(3개) (8-3, 9-3, 10-3) 영업종료 후 조치
2023.07.05.	충무로역(3)	승강장 자동안전발판 1개 탈락(3-2) 확인 (안전을 위해 자동안전발판 모두 강제탈락(5개) 하고, 영업종료 후 조치)
2023.08.22.	시청역(2)	자동안전발판 강제탈락(2개 8-3, 10-3) 가동중지, 영업종료 후 조치
2023.09.09.	동대입구역(3)	자동안전발판 탈락(2-3) 확인, 가동중지 영업종료 후 조치
2023.10.03.	성신여대입구역(4)	자동안전발판 탈락(3-3) 확인, 가동중지 영업종료 후 조치

- 총 7회 발생, 11개 발판 탈락(그 중 충무로역은 7월 3일, 5일 이틀 간격으로 자동안전발판이 탈락)
- 장애원인: 지하철 이격, 승무원 조작 미숙, 열차 측면과 발판 끝단 끼임 등
- 조치사항: 승무원 재교육, 안전발판 폭 조정 실시하여 열차, 안전발판간 추가 여유공간 확보 등



치하였음에도 불구하고 6개월간 설치지점 전역에서 7차례 11개의 자동안전 발판이 탈락된 사례가 발생하였음

- 또한 자동안전발판의 구조가 트랙별 제어시스템과 안전발판 구조체로 되어 있고 제어시스템의 경우 1개 역사에서도 상·하선 개별적으로 설치해야 하므로 개소당 단가<sup>42)</sup>가 상이해진다는 점, 관련 제품의 공급업체가 제한되어 있어 적정단가 여부에 대한 검토가 필요하다는 투자심사 결과<sup>43)</sup> 등을 비추어 볼 때, 사업 추진시 경제성, 설치여건 등을 고려하여 정한 우선 순위를 기준으로 설치 지점 선정에 유의해야 할 것이며 정확한 사업비 산출을 통해 예산을 편성하는 것이 적절할 것으로 보임

42) 트랙, 개소 물량에 따른 단가 비교 예시 (도시철도과 내부자료)

구분	산출내역					1개소당 단가
	구분	물량	단가	금 액	사업비	
10개소 설치 (1역, 2개 트랙, 트랙당 5개소)	제어시스템	2트랙	200백만원	400	630백만원	63백만원
	안전발판 구조체	10개소	23백만원	230		
10개소 설치 (1역, 1개 트랙, 트랙당 10개소)	제어시스템	1트랙	200백만원	200	430백만원	43백만원
	안전발판 구조체	10개소	23백만원	230		

43) 2023년 제8차(10월) 투자심사위원회 개최 결과(재정담당관-13118, 2023.10.25.)

- 안 건: 승강장 자동 안전발판설치
- 심사결과: **조건부 추진**
  - 관련 제품 공급업체가 제한적이므로 적정 단가 여부 검토
  - 충분한 시범운영 및 결과 분석을 통해 안전사고 발생 예방
  - 서울시, 서울교통공사 간 사업비 5:5 분담
  - 중기지방재정계획 반영

※ '24년 지하철 승강장 자동안전발판 설치사업 예산 편성현황

(단위 : 천원)

예산 내용		금 액
	총 계	8,788,000
출자금	□ 자동안전발판 1차년도 설치분	8,788,000
	제어시스템 200,000,000원*52트랙*0.5	5,200,000
	안전발판 구조체 23,000,000원*312개소*0.5	3,588,000

- 특히, 지하철 승강장 자동안전발판의 실질적인 효과를 도출하기 위해서는 무엇보다 시민들의 안전성을 확보하는 것이 중요한 바, 서울시에서는 하자를 원천적으로 차단할 수 있는 방안을 마련하고 운영 과정에서와 같은 잦은 고장 문제가 발생되지 않도록 적극 노력해야 할 것임
- 이와 함께 시민의 안전 편의를 도모하고자 추진하는 승강장 자동안전발판의 조속 설치 필요성은 충분히 인정되나 '24년 한 해 동안에 312개소 안전발판 구조체의 물량 확보 여부와 기한 내 준공 가능 여부에 대해서도 검토가 필요할 수 있으며 특히 무리한 작업으로 인한 안전조치 미비로 공사 작업자와 승객에게 위험한 상황이 발생되지 않도록 노력해야 할 것임

## ■ 온열의자 설치 (사업별 설명서 p.195)

- 동 사업은 시민들이 동절기 한파를 피할 수 있도록 시내버스 정류소에 온열의자를 설치함으로써 버스 이용편의를 증진하기 위한 사업으로 '23년 3억 88백만원 대비 27억 60백만원(711%)이 증가한 31억 48백만원을 편성함

### ※ '24년 온열의자 설치 예산 편성현황

(단위:백만원)

온열의자 설치	2023년		2024예산(안) (B)	증감(B-A)	증감률
	본예산	최종예산(A)			(B-A)*100/A
계	-	388	3,148	2,760	711
시설비	-	388	3,148	2,760	711

- 동 사업은 가로변 정류소 275개소, 중앙차로 512개소에 온열의자를 설치하는 것<sup>44)</sup>으로(개소당 약 4백만원) 동절기 시내버스 이용환경 개선을 위한 방안이라는 점에서 필요성은 인정된다고 할 것임

'22년 말 기준 온열의자는 총 2,021개소에 설치·운영되고 있고 '23년 추가경정예산으로 반영한 107개소는 중앙차로 버스정류장인 천호대로, 청량리 및 여의도 환승센터에 설치될 예정<sup>45)</sup>임

44) 온열의자 설치사업 예산산출근거: 787개소\*4,000,000원 = 3,148,000,000원

45) 버스정책과-37035('23.10.12.)-“중앙차로 버스정류소 온열의자 세부추진계획”

천호대로			청량리 환승센터			여의도 환승센터		
정류소	승차대	온열의자	정류소	승차대	온열의자	정류소	승차대	온열의자
12	26	36	5	5	29	4	4	42

- 사업기간: '23.10.~12.

※ 온열의자 설치현황('22.12월 기준)

기준	합계			가로변			중앙차로		
	정류소	승차대	온열의자	정류소	승차대	온열의자	정류소	승차대	온열의자
'22.12. 기준	6,595	4,220	2,021 (47.89%)	6,216	3,283	1,703 (51.87%)	379	937	318 (33.94%)

- 그동안 중앙버스정류소 온열의자는 민간사업자가, 가로변은 서울시 및 자치구 재원으로 설치가 이루어졌음에도 불구하고 '23년 추가경정 예산부터 서울시가 별도 예산을 편성하여 확대 설치하고 있음

동 사업 관련 투자심사<sup>46)</sup>에서 '버스정류소별 이용객, 의자 노후화 정도, 온열의자 기술 발전수준 등을 고려한 우선순위 설정 후 단계별 추진이 필요'하다는 조건부 추진 결과가 나왔음을 고려할 때 단순히 수량을 늘리는 부분은 지양해야 할 것임

- 버스정류소 위치 특성상 야외에 설치되어 있고 적정온도를 충족시킨 후에도 승객 여부와 상관없이 계속해서 작동될 우려가 있는 바 필요 없는 전기요금 낭비 방지 및 설치·운영 중인 온열의자의 유지관리 방안 마련도 시급할 것임

또한 동 사업의 예산편성 대부분이 온열의자 물품 구매이고, 조달청에는 온열의자 제품이 약 33종, 가격은 2,030,000원~3,365,000

○ 소요예산: 약 320백만원(온열의자 구매·설치 270백만원, 전기인입공사 50백만원)

46) '23년 제3차 투자심사위원회 심사결과: 버스정류소 온열의자 확대설치(조건부추진)

- 버스정류소별 이용객, 의자 노후화 정도, 온열의자 기술 발전수준 등을 고려한 우선순위 설정 후 단계별 추진
- 버스정류소 의자 기능에 대한 시민수요 파악
- 중기지방재정계획 반영

원으로 다양할 뿐만 아니라 다량납품 할인율이 존재함에 따라 단가 조정을 통해 예산 절감에 대한 논의도 필요할 것으로 보임

## ■ 시내버스 서비스 개선 (사업별 설명서 p.206)

- 동 사업은 준공영제로 운영되는 65개 시내버스 업체의 운송적자를 보전하기 위한 것으로 '23년 예산 8,914억 64백만원 대비 5,514억 54백원(62%) 감액된 3,400억 10백만원이 편성<sup>47)</sup>됨
- 서울시는 코로나19 이후 운송수지 악화<sup>48)</sup> 등으로 '20년 이후 급격히 재정지원 예산이 증가하였으나, 승객수요 일부회복 및 요금인상<sup>49)</sup> 등으로 '23년부터 당해연도 부족분이 감소하는 추세임에도 '24년도 누적부채는 8,059억원에 이를 것으로 전망됨

47) 2024년도 시내버스 서비스 개선 예산안

(단위:천원)

구 분	2023년		2024예산(안) (B)	증감 (B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산 (A)			
계	451,664,800	891,464,800	340,010,800	△551,454,000	△62
시책추진업무추진비	10,800	10,800	10,800	0	0
운수업계보조금	4,51,654,000	891,454,000	340,000,000	△551,454,000	△62

48) 서울시 보도자료('21.210.) : 코로나19로 서울버스 승객 24%↓...공항버스는 최대 99.1% 줄어 폐선위기  
- '20년 서울버스 승객 24.1% 감소하면서 운송수입 29.1% 급감

49) '23년 8월 12일(토) 시내버스 1,200원→1,500원, 광역버스(2,300원→3,000원, △700원), 심야버스(2,150원 →2,500원△350) 요금인상

※ 시내버스 재정지원 및 누적부채 현황<sup>50)</sup>

(단위 : 억원)

구분	'04년 하반기	'05년	'06년	'07년	'08년	'09년	'10년	'11년	'12년	'13년	'14년
총 재정소요액 (C=A+B)	1,246	2,707	2,556	2,309	2,729	3,391	3,578	4,882	5,123	5,271	6,211
당해연도 부족분(A)	1,246	2,277	2,070	1,703	2,056	2,556	3,087	3,204	2,465	2,802	3,283
전년 누적부채(B)	-	430	486	606	673	835	491	1,678	2,658	2,469	2,928
재정지원 예산액(D)	816	2,221	1,950	1,636	1,894	2,900	1,900	2,224	2,654	2,343	2,538
누적부채 (E=C-D)	430	486	606	673	835	491	1,678	2,658	2,469	2,928	3,673

구분	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년	'23년 (전망)	'24년 (전망)
총 재정소요액 (C=A+B)	6,227	5,907	5,581	5,491	3,627	7,496	13,280	17,131	14,855	11,459
당해연도 부족분(A)	2,554	2,192	2,445	2,842	3,538	6,784	7,489	8,412	5,838	5,519
전년 누적부채(B)	3,673	3,715	3,136	2,649	89	712	5,791	8,719	9,017	5,940
재정지원 예산액	2,512	2,771	2,932	5,402	2,915	1,705	4,561	8,114	8,915	3,400
누적부채 (E=C-D)	3,715	3,136	2,649	89	712	5,791	8,719	9,017	<b>5,940</b>	<b>8,059</b>

- 준공영제 운영시 부족한 재정지원금에 대해 시내버스조합은 은행대출을 통해 충당하고, 대출에 따른 이자비용을 서울시가 납부하는 등 부적절한 예산운영이 지속되고 있는 실정으로 지방재정법 제7조제1항<sup>51)</sup>에서

50) '22년은 소급연정산 이후 변동될 수 있고, '23년 운송수입은 코로나 이전인 2019년 승객수 90% 회복 및 8.12. 시내버스 요금 300원 인상을 가정한 수치임

51) 지방재정법 제7조(회계연도 독립의 원칙)

① 각 회계연도의 경비는 해당 연도의 세입으로 충당하여야 한다.

“각 회계연도의 경비는 해당 연도의 세입으로 충당하여야 한다”는 규정을 위반하고 있다는 점과 매년 수십억원의 이자비용<sup>52)</sup>이 발생하고 있어 개선방안 마련이 필요하다 할 것임

- 또한 동 사업은 '22년도 본예산으로 3,838억 11백만원이 편성되었으나 추경을 통해 8,113억 61백만원으로 4,275억 50백만원(114.0%)을 증액하였고, '23년에도 당초예산 4,516억 65백만원을 8,914억 65백만원으로 추경을 통해 4,398억원(97.4%) 증액한 바 있어 반복적으로 과도한 추경예산을 편성하는 등의 문제가 있어 시내버스 준공영제 재무관리방안을 정비하는 것이 필요함

## ■ 장애인바우처택시 운영 (사업별 설명서 p.319)

- 동 사업은 비휠체어 장애인의 장애인콜택시 이용수요 분산 및 이동수요 충족을 위해 바우처 택시 이용 활성화를 지원하는 사업으로 '23년 78억 61백만원 대비 60.5%(47억 53백만원) 증액된 126억 14백만원<sup>53)</sup>이 편성됨

52) 시내버스 대출원금 및 이자 현황(서울시 제출자료)

(단위 : 백만원)

구 분	'12년	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'20년	'21년	'22년
대출원금	121,669	109,696	250,631	279,730	206,402	153,352	-	600,000	700,550	799,260
대출이자	3,647	1,841	4,537	6,406	6,981	2,480	610	7,002	10,311	21,280
<b>누적이자</b>	4,571	6,412	10,949	17,355	24,336	26,816	27,426	34,428	44,739	<b>66,019</b>

※ 대출원금 및 이자는 연말 기준

53) 장애인바우처택시 운영 사업비(126억 14백만원)

- 중형택시 사업비(89억 42백만원) : 장애인 지원금 81억 90백만원 + 운전원 봉사료 3억 25백만원 등
- 특장택시 사업비(36억 72백만원) : 기본 지원금 18억 72백만원 + 운전원 봉사료 3억 25백만원 등

- 장애인바우처택시 사업<sup>54)</sup>은 '22년 8월 서울시 조직개편<sup>55)</sup> 이후 도시 교통실로 이관된 사업으로 기존 중형 바우처택시 사업에 법인 택시의 특장택시 바우처 사업<sup>56)</sup>을 새로이 추가할 예정임

※ 장애인바우처 택시 운영 사업 산출내역

(단위: 천원)

예산 내용		사업비
	총 계	12,614,500
	소 계	3,672,000
특장택시	- 기본 지원금 (5,200,000원*30대*12개월)	1,872,000
	- 추가 지원금 (1,600,000원*30대*12개월)	576,000
	- 확대 기본 지원금 (5,200,000원*30대*6개월)	936,000
	- 확대 추가 지원금 (1,600,000원*30대*6개월)	288,000
	소 계	8,942,500
중형택시	- 장애인 지원금 (12,600원*650,000건)	8,190,000
	- 운전원 봉사료 (500원*650,000건)	325,000
	- 단거리 수당(1,000원*278,000건)	278,000
	- 정산 비용(230원*650,000건)	149,500

- 장애인콜택시<sup>57)</sup> 서비스 이용을 위해 공단에 등록된 장애인은 총 38,857명으로(휠체어 장애인 26,834명, 비휠체어 장애인 12,023명) 휠체어 장애인의 경우 특장차만 이용가능 하나 비휠체어 장애인은 중형바우처 택시 외 특장차도 이용<sup>58)</sup>이 가능함

54) 장애인바우처택시 근거: 장애인복지법 제58조 제1항제2호 및 교통약자의 이동편의 증진법 제16조의2  
 55) 민선8기 서울시정 조직개편('22.8.19.) - 교통약자 이동편의 개선과 업무의 유기적 연계를 위하여 복지 정책실 장애인 바우처택시를 도시교통실로 이관  
 56) 법인택시 '장애인특장택시' 시범운영 추진계획 택시정책과-26804(2023.7.31.) 「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조의2(교통약자의 지원)  
 57) 장애인 콜택시 차량 : 보유대수 666대 ※특별교통운영수단 661대, 다인승 버스 3대, 서울장애인버스 2대  
 58) 비휠체어 장애인 탑승건수 전체 552,658건 중 310,804건(21.9%)가 특장차량 이용



- 특장차를 휠체어·비휠체어 장애인이 함께 이용함에 따라 장애인콜택시 대기시간 증가<sup>59)</sup>로 이어지는 만큼 이용자 특성에 맞게 이용수단을 분산할 필요성이 있다 할 것이나

현재 공단 이동지원센터의 배차시스템은 비휠체어 장애인을 중형 바우처 택시로 자동 배차하는 시스템이 부재하고 이용자가 희망하는 수단에 따라 배차하고 있어 동 사업의 목적인 이용자 특성에 맞는 효율적인 배차를 통한 이용분산이 이루어지지 않아 배차시스템 개선이 선행되어야 함

- 하지만, 서울시 배차시스템 개선<sup>60)</sup> 등은 내년에 계획 중으로 배차시스템 개선 없이 중형바우처 택시 운영 규모만을 확장하는 것은 효율적인 분산 배차라는 사업의 목적을 달성하기 어려워 보이며

이 밖에도 효율적 분산배차를 위해 기 운영되었던 임차택시를 중형 바우처 택시와 중복성이 있다는 이유로 관련 사업비가 전혀 편성되지 않은 것은 현재 임차택시를 이용<sup>61)</sup>하는 장애인들에게 민원과 불편을 야기시킨다는 점에서 점진적인 사업 조정이 필요해 보임

- 한편 새로 추가된 특장바우처 택시<sup>62)</sup> 사업의 경우 서울시설공단이

---

59) '서울시 장애인 바우처택시 운영 개선 계획' 택시정책과-33439(2023.9.18.)

- 대기시간 증가 ('21년) 3,344건, 32분 → ('23년) 4,079건, 42분

60) '서울시 장애인 바우처택시 운영 개선 계획' 택시정책과-33439(2023.9.18.)

- 장애 유형별로 이용자 수용에 적합한 탑승차량 배차방식의 체계화 추진('24년~)

61) 임차택시 이용 관련: 한달 평균 콜 수 12,142/ 전체콜 중 10%에 해당

62) '법인택시 장애인특장택시 시범운영 추진계획' 택시정책과-26804(2023.7.31.)

- 특장차량: 30대 / 참여기관 : 서울특별시택시운송사업조합 / 시행시기 2023.10월~ / 취약시간

운영하는 일반적인 장애인콜택시 외에 서울특별시택시운송사업조합과 협약을 통해 운영하는 형태로 차고지 확보와 운전원 증원 등에 어려움을 겪고 있는 공단의 운영상황에 따른 것으로 이해되는 측면이 있음

- 다만, 동 사업 관련 예산안이 의회에서 확정되기도 전에 현재 법인 택시조합에서 4대를 운영하고 있는 것으로 파악되었고 이는 예산 확정 이전에 사업을 운영하고 운영비 등을 사후 지급하는 것으로 문제가 있다 할 것임
- 또한, 특장바우처 택시의 예산안 산출 근거를 보면 기본 30대 운영 예산 외에 운영 실적에 따라 추가로 30대를 더 운영하기 위한 예산을 미리 계상<sup>63)</sup>한 것은 감액이 필요해 보이며 향후 사업 결과를 보고 추경을 통해 반영하는 것이 타당하다 할 것임
- 이 밖에도 서울시는 지난 7월 방침 수립시<sup>64)</sup> 법인 택시조합과 협약을 맺어 사업을 추진하려고 계획했으나 현재 사업에 대한 협약도 체결되지 않은 상태로 사업추진 과정에서 발생하는 권한과 책임에 대한 분쟁의 소지가 있는 만큼 동 사업 추진에 있어 면밀한 검토가 필요해 보임

---

(14~17시 월100건 조건)

63) '장애인바우처택시 운영 사업' 관련 산출근거

- 확대 기본 지원금 (5,200,000원\*30대\*6개월), 확대 추가 지원금 (1,600,000원\*30대\*6개월)

64) '법인택시 장애인특장택시 시범운영 추진계획' 택시정책과-26804(2023.7.31.)

- 향후 계획 업무협약 체결(서울시, 법인택시 운송사업조합) 6p

## ■ 내집주차장 조성사업(그린파크) (사업별 설명서 p.346)

- 동 사업은 주택가 주차난 해소를 위해 담장 허물기와 자투리땅 등을 활용하여 주차장을 조성하고 주차공유사업을 함께 추진하기 위한 사업으로 '23년 예산 43억 77백만원 대비 31.7%(13억 90백만원) 감소한 29억 86백만원이 편성됨
- 동 사업은 'Green Parking 2006 프로젝트 기본계획'<sup>65)</sup> 및 '24년 내집주차장 조성 사업 보조금 지원 확대 계획'을 근거로 각 자치구 수요조사를 통해 지원대상 및 기준에 따라 담장허물기, 아파트, 자투리땅 활용 등 3가지 형태의 주차장 조성을 지원하는 사업임

### ※ 내집주차장 조성 사업 지원대상 및 기준

구 분		대 상	지 원 한 도
담장 허물 기	단독 주택	○ 담장 또는 대문을 허물어 주차장 조성이 가능한 단독, 다가구·다세대 주택 등	○ 주차면 1면 기준 900만원, 이후 매 1면 추가시마다 150만원 추가지원 - IoT 센서 1개당 30만원 이내 추가지원하며, 주차면 공사비 포함 최대 2,800만원 - 난공사 시 30%까지 증액 지원 가능
	근린 생활 시설	○ 담장을 허물어 주차장 조성이 가능하고, 야간에 거주자 또는 주민과 공유가 가능한 근린생활시설	
아파트		○ 아파트 부대시설 및 복리시설 각 1/2범위에서 전체 입주자 2/3이상의 동의를 얻은 경우	○ 주차장 조성공사비의 50%이내이며, 1면당 최대 70만원, 아파 단지 기준 최대 5000만원 한도
자투리땅		○ 주택가 주변에 방치된 자투리땅, 나대지 (도로 제외)	○ 주차면 1면 기준 최대 240만원 지원 ※ 20면 초과시 1면당 최대 120만원

65) 'Green Parking 2006 프로젝트 기본계획' 시장방침 제507호(2003.7.19.)

- 동 사업은 당초 25개 자치구 예상 물량을 총 601개소 1,145면을 계획<sup>66)</sup>하였으나 현재 총 441개소 810면<sup>67)</sup>으로 예산안이 편성되어 당초 사업의 목표가 일부 축소된 상황임
- 담장허물기 사업의 경우 IoT센서<sup>68)</sup>와 CCTV를 설치해 차량 유무를 감지하고 서울주차정보 앱을 통해 이용을 원하는 사람에게 실시간 주차정보를 공유해 이용이 가능하고 주차장 제공자도 부가수입도 얻을 수 있어 공유 활성화가 이루어진다면 주택가 인근의 주차난 해소라는 동 사업의 목적에 기여할 수 있을 것임
- 다만, 주택가 담장허물기 사업은 가장 많은 주차면을 조성했음에도 주차공유 장비 설치<sup>69)</sup> 실적이 거의 없고 공유실적은 파악조차 어려운 실정으로 당초 주차공유를 통해 주택가 주차난을 해소하자는 사업 목적이 퇴색되고 있는 것으로 보임
- 동 사업의 4개년 총 사업실적을 보면 담장허물기 2,736면, 자투리 땅 1,400면을 조성하였으나 다수의 주차공간을 확보할 수 있는 아파트 내 주차장 조성은 561면에 그쳐 사업실적이 상대적으로 저조한 만큼 아파트 신규물량 대상지를 확보하는 노력이 필요해 보임

66) '24년 내집주차장 조성 사업 보조금 지원 확대 계획\_주차계획과-8138(2024.7.24.)

- 담장허물기 : 559개소 720면, 아파트 4개소 60면, 자투리땅 : 38개소 365면

67) '24년 도시교통실 예산(안) 성과계획서 및 사업별설명서

- 담장허물기 : 400개소 499면, 아파트 : 4개소 60면, 자투리땅 : 37개소 251면

68) IoT(Internet Of Things) : 각종 사물에 센서를 부착시키고 인터넷을 연결하여 활용하는 기술로 사물 인터넷이라 함

69) '담장허물기 공유주차 서비스 설치실적'\_20년(성동구 1면) '21년(은평구 12면) 22년(광진구 2면)

※ 내집주차장 조성 사업 4개년 실적

구분	총 계	담장허물기		아파트	자투리땅
		주택	근생시설		
'23년 9월 <sup>70)</sup>	134개소 549면	110개소 196면	0개소 0면	0개소 0면	15개소 341면
'22년	461개소 1,204면	420개소 708면	11개소 16면	2개소 75면	28개소 405면
'21년	443개소 1,466면	405개소 654면	5개소 5면	8개소 470면	25개소 337면
'20년	480개소 1,137면	444개소 775면	7개소 29면	1개소 16면	28개소 317면

- 자투리땅 활용 사업도 대부분 개인 소유 땅에 1~2년간 협약을 맺어 주차장을 조성하고 협약기간이 끝나면 소유자에게는 주차장을 유지할 의무가 없는 만큼 지속적인 주차장 운영이 필요하나 서울시에서도 실제 협약기간 이후 주차장이 유지되는지에 대한 현황 자료를 파악하지 못하고 있는 상황임
- 결국 동 사업은 주차장 면수를 확충하는 실적 위주로 사업이 진행되고 있는 만큼 현시점에서 각 사업의 전반적인 효과성을 검토하고 이를 토대로 사업 존속 여부에 대한 면밀한 검토도 필요해 보임

70) '23년 말까지 총 물량 예정: 담장허물기(주택 346개소 562면, 근생시설 3개소 15면)/ 아파트(1개소 54면) / 자투리땅(36개소 451면)

## ■ 공영주차장 건설(해방촌) (사업별 설명서 p.373)

- 동 사업은 단독주택 밀집으로 인해 주차난이 심각한 용산구 해방촌 내 공공부지를 활용하여 기존 지평식(지상평면식) 주차장을 지하1층~지상2층 규모의 공영주차장으로 건설하는 사업으로 총 사업비 71억 4백만원 중 당해연도 시설비 및 감리비 17억 46백만원을 신규 편성한 것임

### ※ '24년 공영주차장 건설(해방촌) 예산 편성내역

(단위 : 천원)

합 계	1,746,000
□ 해방촌 공영주차장 건립 시설비	1,620,000
- 기본 및 실시설계 용역	406,400
- 공사비	1,213,600
□ 감리비	126,000

- 동 사업은 2024년 주택가 공동주차장 건설 신규사업<sup>71)</sup>으로 자치구 공모<sup>72)</sup>를 통해 선정<sup>73)</sup>되었으며 사전 절차인 투자심사<sup>74)</sup> 및 공유

71) 2024년 주택가 공동주차장 건설 보조금 신규 사업 수요 조사(주차계획과-5954, 2023.5.31.)

72) 2024년 주택가 공동주차장 건설 보조금 신규 사업 제출(용산구 주차관리과-12713, 2023-6.15.)

73) 해방촌 공영주차장 건설(지원) 계획 (주차계획과-8538, 2023.8.1.)

- 위치/면적/토지소유 : 서울특별시 용산구 용산동2가 1-1497 / 883.9㎡ / 시유지
- 도시계획 : 제1종일반주거지역, 고도지구(12m이하), 주차장
- 현 운영현황 : 노외 공영주차장(주차면수 24면) / 市(주차계획과)에서 민간위탁 관리운영 중
- 건설계획(안)

주차면수	건축규모	사업기간	총사업비
(당초) 24면→ (변경) 55면	(당초) 지상평면식 → (변경) 지하1층/지상2층	'22.10.~'25.12.	- 11,032백만원 (설계비406, 공사비 6,068, 감리비 630, 보상비 3,928)

74) 「서울특별시 투자사업심사에 관한 규칙」 제3조(심사대상) ①이 규칙에 따른 심사대상이 되는 사업은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업으로 한다. 1. 시의 총사업비 40억원 이상 300억원 미만의 신규투자사업. 다만, 청사 신축사업과 문화·체육시설 신축사업은 제외한다.

재산 심의를 '23년 9월 완료함<sup>75)</sup>에 따라 설계·공사 등의 절차 이행이 필요함

- 동 사업 대상지의 주택가 주차장 확보율은 49.9%<sup>76)</sup>로 '주택가 공동 주차장 보조금 업무처리지침<sup>77)</sup>'에 따라 전액 시비지원이 가능하며, 이 경우 주차장 시설 및 부지 등의 재산권은 서울시로 귀속되고 관리 운영은 용산구로 위탁하여 이후 발생하는 수익금은 서울시와 용산구가 배분<sup>78)</sup>하는 것으로 계획하고 있음
  
- 해당 부지<sup>79)</sup>는 현재 노외 공영주차장(24면)을 민간위탁하여 운영 중이나 해방촌 일대의 지역 특성상 다세대·다가구 밀집 주택지로 급경사 지반과 협소한 이면도로가 혼재되어 내집주차장 조성사업(그

---

75) ① 2023년 제7차(9월) 투자심사위원회 개최 결과 알림(재정담당관-12136, 2023.9.27.)

- 심사결과: 조건부 추진(민원 최소화 방안 마련, 설계과정에서 주차면수 추가확보방안 마련 등)
- 사업비: 11,032백만원(전액 시비) - 보상비 포함

② 2023년 제4차 공유재산심의회 심의결과 통보(재산관리과-11158, 2023.9.27.)

- 심의결과: 적정

76) 주택가 공동주차장 사업계획서(용산구 제출자료)

- 주택가 주차장 확보율: 49.9%(주차관리시스템 활용)

77) 보조금 지원근거(2023년 주택가 공동주차장 보조금 업무처리지침)

① 추가지원대상 [※ 강남3구(강남,서초,송파) 제외]

- 사업대상지 바깥 경계선 300m 범위 내 주택가 주차장 확보율 70% 미만 지역
- 시 소유 공공부지(공원, 도로 등)를 활용하여 주차장 건립시

② 지원금액: 시비 100% 지원(공원, 도로 등 조성비용 제외)

③ 지원조건: 주차장 시설 및 부지 등 재산권 서울시 귀속

78) 「공유재산 및 물품관리법」 제27조(행정재산의 관리위탁)

- 수익금 8(서울시): 2(자치구) 배분조건

79) 도시계획시설(주차장) 결정 고시(용산구고시 제1998-40호)

- ※ 서울특별시 도시계획 조례 [별표 4조] 권한위임 사무

2. 다음각 목에 해당하는 도시계획시설의 결정·변경결정 및 고시에 관한 사무

- 주차장(부지면적 5천제곱미터 미만에 한하되, 개발제한구역은 제외함)

린과킹) 등을 추진하기 어려운 바, 주차 공간을 추가 확보하여 시민 편의를 도모한다는 점에서 동 사업의 필요성은 인정된다 할 것임

- 다만, 사업비 전액이 시비로 편성된 것을 감안할 때 서울시에서는 설계 및 공사 과정에서 민원 발생 등으로 인해 사업이 지연되지 않도록 용산구와 진행 사항을 공유하는 등의 철저한 사업 관리가 필요 할 것으로 보이며, 예산 및 행정력 낭비 사례가 발생되지 않도록 각 별히 주의해야 할 것임
- 한편 동 사업의 예산안 산출 근거를 보면 기본 및 실시설계를 '24년 6월까지 진행하고 하반기 공사를 계획하고 있다는 점에서 설계결과에 따른 세부 사업비 등을 산출한 후 추경을 통해 공사비를 반영하는 것이 타당할 것으로 보임

## ■ 보행량 계측기 설치 및 유지관리 (사업별 설명서 p.400)

- 동 사업은 보행친화도시 정책의 효과성 확보 및 실증적 보행 사업을 개발·추진하기 위해 상시적인 보행량을 측정하는 보행데이터 수집 기기(Smart counter)와 소프트웨어 유지관리 사업비 90백만원(80)을 편성한 것임

80) 보행량 계측기 설치 및 유지관리 주요 예산현황

(단위: 천원)

구 분	2023년		2024예산(안)(B)	증감(B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산(A)			
계	90,000	90,000	90,000	0	-
공공운영비	90,000	90,000	90,000	0	-



- 동 사업은 지난 “2020년 서울시 테스트베드 실증사업<sup>81)</sup>”을 통해 추진된 사업으로 세종대로, 청와대 앞길 등 서울 도심 주요 보행로 250개소에 보행량 계측기<sup>82)</sup>를 설치하여 보행량 데이터를 수집하고 있음
- 서울시와 아이데이터(주)가 체결한 소유권 결정서<sup>83)</sup>에 따르면 사업 종료 후 소유권을 양여하고 유지보수를 위한 비용은 서울시가 부담하도록 함에 따라 '22년부터 유지보수 사업 예산을 확보하여 보행량 데이터의 정확도와 신뢰성을 높이고 주요 보행밀집지역의 수집된 보행 데이터를 활용하여 보행정책 수립 기반을 마련한다는 점에서 동 사업의 필요성은 인정된다 할 것임
- 다만, 보행량 계측기를 통해 수집된 자료들이 차 없는 거리 행사 추

81) 2020년 「테스트베드 서울」 실증사업 산학연심의(제7차) (경제정책과-19889, 2020.12.13.)

- 사업명 : IoT 기반의 보행자계수기로 실시간 보행인구 변화량 및 공공환경 정보 빅데이터 수집 기반 보행데이터 모니터링 플랫폼 실증
- 사업기간 : 2020.12.31 ~ 2021.12.30(12개월)
- 사업비 : 562백만원[시비 450백만원(서울산업진흥원 지급), 민간부담 112백만원(아이데이터(주) 등)]
- 사업내용 : 서울시 주요 보행로(250개소)에 실증제품 설치, 보행자 계수 시행

82) 보행량 계측기 규격

- 감지방식: 인체 체온 감지
- 수집간격: 10분 간격 데이터 기록
- 방향감지: 양방향 (최대 15m 커버리지)

83) 사업종료후 실증대상물 소유권 결정서(2020.12.체결)

1. 주관기관[아이데이터(주)]은 사업종료후 실증 대상물(보행자계수기 등)을 철거하여 원상복구하는 것을 기본원칙으로 한다,
2. 수요기관(서울시)은 사업종료후 실증 대상물을 (이용)한다.
  - 2-1. 주관기관은 사업 종료 후 대상물의 소유권을 수요기관에게 (양여)한다.
  - 2-2 해당 대상물의 유지보수를 위한 비용은 (수요기관)이 부담한다
3. 대상물을 철수 하는 경우 원상복구의 비용과 책임은 (주관기관)에 있다.

진을 위한 사전 보행량 조사 등 단순 보행량 비교 등에 한정되어 있다는 점과 보행량 계측기의 특성상 양방향 감지는 가능하지만 대부분 보도 측에 계측될 수 있도록 설치되어 차 없는 거리 행사시 차로측 통행자의 정확한 보행량 데이터 확보에는 어려움이 발생할 수 있다는 점에서 데이터 오류를 최소화할 수 있는 방안에 대한 검토가 필요할 것으로 보여짐

- 또한 '21년부터 올해까지 6억 3천만원<sup>84)</sup>의 예산이 투입된 것에 비해 상대적으로 데이터의 활용도가 낮다는 우려도 있는 바, 수집된 보행 데이터를 보행 사업에 한정하는 것이 아닌 범죄 예방<sup>85)</sup>, 관광 명소 개발 등 다양한 분야에 효율적으로 사용될 수 있도록 데이터 공유 및 활용 방안에 대해서도 적극적으로 검토해야 할 것임
- 한편 동 사업은 '24년 예산이 시의회에서 확정되지 않았음에도 불구하고 '24년 유지관리 용역시행을 위한 사전 절차가 '23년 11월 현재 진행<sup>86)</sup>하고 있다는 점은 부적절한 것으로 보이며,

84) 그간 예산 투입내역(시비)

- 초기 추진비용: 450,000천원(시비) /- 유지관리 용역: 180,000천원(2022년: 90,000천원 / 2023년: 90,000천원)

85) 데이터 협조요청 공문

- 공중보행로 전면개방에 따른 자료 협조 요청(도심재창조과-2023.7.24.)

- 명동 내 유동 데이터 등 공유 협조 요청(서울남대문경찰서 생활안전과-4510, 2023.8.16.)

- 인파밀집 지능형 CCTV 설치 장소 선정에 대한 명동 유동 데이터 공유 협조요청(서울남대문경찰서 범죄예방대응과-165, 2023.11.14.)

86) 2024년 보행데이터 센서 및 운영시스템 유지관리 용역 시행계획(보행자전거과-16015호, 2023.11.3.)

### 3. 향후계획

- 과업심의위원회 개최 : ~'23.11.8.
- 사전규격 공개 및 입찰공고 의뢰 : ~'23.11.17.
- 제안서평가 및 계약의뢰 : ~'23.11.28.

용역기간 종료 시점과 신규 계약 시점간 공백으로 인한 데이터 수집의 단절이 발생되지 않도록 사업기간 변경 등의 방안을 모색해야 할 것이며 특히 보행량 계측기의 내구연한 경과를 감안하여 사업의 지속 가능성에 대해서도 면밀한 검토가 필요하다 보여짐

## ■ 공공자전거 운영 및 확충 (사업별 설명서 p.412)

- 동 사업은 공공자전거 운영 및 확충을 위한 서울시설공단 위탁사업비를 지급하고 공공자전거 요금체계 개편 용역을 추진하고자 하는 것으로 '23년 총 342억 27백만원 대비 17억 78백만원(△5%) 감액한 324억 49백만원<sup>87)</sup>을 편성함
- 동 사업은 공공자전거 확대 구축 및 이용 활성화<sup>88)</sup>를 위해 '15년부터 매년 공공자전거를 신규 구매했으나 '24년에는 신규 확충 없이 노후 자전거와 단말기(1,300대)만 교체 구매하는 한편 서울시설공단 운영직원 급여와 평가급 등의 인상<sup>89)</sup>등으로 대행사업비 12억 47백만원을 인상하는 것임

87) 2024년도 공공자전거 운영 및 확충

(단위:천원,%)

구 분	2023년		2024예산(안) (B)	증감 (B-A)	증감율
	본예산	최종예산 (A)			(B-A)*100/A
계	34,227,874	34,227,874	32,449,504	△1,778,370	△5
공공운영비		-	1,413	1,413	100
연구용역비		-	70,000	70,000	100
공기관등에대한 경상적위탁사업비	29,349,440	29,349,440	30,597,391	1,247,951	4
공기관등에대한 자본적위탁사업비	4,878,434	4,878,434	1,780,700	△3,097,734	△63

88) 시장방침 제311호, 2014.11.18 “서울형 공공자전거 확대 구축운영 계획 수립”

89) 급여인상분과 서울시 생활임금 인상분(2.5%) 반영, 연금부담금 및 동력비 등 인상분 반영

※ 연도별 공공자전거 운영현황

구분	2015년 이전	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년	'23년
운영 대수	440	2,000	5,600	20,000	25,000	29,500	37,500	40,500	43,500	45,000

- 동 사업예산 중 신규로 편성한 연구용역비 70백만원은 2010년 공공자전거 시범 도입 후 한번도 조정하지 않은 요금체계를 개편하고 이에 따른 표준운송 원가 산출을 통한 요금 현실화율 계산과 이용수요 변화 등을 분석하기 위한 학술용역<sup>90)</sup> 예산임
- 서울시는 2021년 “서울시 공공자전거 적정 규모 산정 운영 효율화 방안 연구용역(예산 110백만원)<sup>91)</sup>”을 통해 ‘사업수지 개선, 서비스 개선, 이용자 부담 등을 고려한 공공자전거 요금체계 개선방안’을 마련한 바 있어 동일 용역 중복시행으로 예산낭비라는 비판의 소지가 있다할 것임
- 또한, 동 용역의 연구 내용인 공공자전거의 표준운송 원가산출과 요금 현실화율은 서울시 내부자료로 산출하고 기존 이용수요와 이용패턴을 활용해 요금개편 전·후 수입금 산출이 가능하며

90) 보행자전거과-13111(2023.9.7)호 “공공자전거 요금체계 개편 학술용역 추진계획(안)”

- 수요탄력도 분석, 합리적 수준의 요금 개편(안) 도출, 개편 전후 수입금 산출 등 학술용역 추진으로 향후 요금체계 개편 시 대시민 신뢰성 확보

91) 서울시 공공자전거 적정 규모 산정 및 운영 효율화 방안 연구용역 최종보고서, 2021.02.

- 제6장 공공자전거 요금체계 개선방안 (189~246페이지)

6.1 공공자전거 이용실적(이용수요, 이용패턴, 수입현황 특성현황)

6.2. 요금체계 개선(안)(표준운송원가를 고려한 요금체계 조정안, 설문조사를 통한 요금제 개선안, 요금체계 조정을 통한 요금제 개선안)

아울러, 올해 대중교통요금 체계개편과 기후동행카드 도입을 위해 별도 용역을 시행하지 않고 서울시 교통관련 빅데이터와 이용행태 등을 이용하여 요금체계를 개편했다는 점을 고려해 동 사업의 필요성과 실효성에 대해서도 재검토가 필요하다 할 것임

## ■ 개인형이동장치 신고시스템 운영 (사업별 설명서 p.436)

- 동 사업은 불법 주·정차한 개인형이동장치(PM : Personal Mobility)<sup>92)</sup>의 신고와 견인 업무를 처리하는 “개인형이동장치 신고시스템”을 운영 관리하고자 하는 것으로 '23년 총 2억 34백만원 대비 1억 17백만원(△50%) 감액<sup>93)</sup>한 1억 17백만원<sup>94)</sup>을 편성함
- 서울시는 공유 PM의 불법주차와 무분별한 방치 문제를 해결하고 안전한 보행환경을 확보하기 위해 '20년 9월 'PM 주·정차 가이드라인<sup>95)</sup>'을 마련하여 공유PM 업체와 업무협약(MOU)<sup>96)</sup>을 체결하는 등 다양한 노력을 하였으나,

92) 개인형이동장치(PM : Personal Mobility) : 전동킥보드

93) 예산 감액사유는 '23년도에 추진한 기능개선사업과 상용 SW 구입이 완료됨에 따라 유지관리 예산만 편성한 것임

94) 2024년도 개인형이동장치 신고시스템 운영

(단위:천원,%)

구 분	2023년		2024예산(안) (B)	증감 (B-A)	증감율 (B-A)*100/A
	본예산	최종예산 (A)			
계	148,350	234,375	117,050	△117,325	△50
공공운영비	84,000	136,846	117,050	△19,796	△14
자산및물품취득비	64,350	97,529	-	△97,529	△100

95) '퍼스널 모빌리티 주·정차 가이드라인'

- 주차권장구역과 주차제한구역을 차도와 보도의 구분이 가능한 곳과 가능하지 아니한 곳으로 구분하여 사례를 제시함

96) '20.9.24일 체결 “공유 퍼스널 모빌리티 올바른 이용문화 정착 및 이용활성화를 위한 업무협약서”

PM의 불법 주·정차 문제가 해결되지 않아 '21년 5월 「서울특별시 정차·주차위반차량 견인 등에 관한 조례」 개정<sup>97)</sup>을 통해 견인 근거를 마련하여 '개인형이동장치 신고시스템'을 구축<sup>98)</sup>하고 서울시 예산을 투입하여 유지관리 및 기능개선을 추진하고 있음

※ 개인형 이동장치 견인시스템 예산 투입 현황

(단위 : 백만원)

구 분	총 계	2021년	2022년	2023년	2024년(안)
예 산 액	762	270	141	234	117
내 용		시스템 구축 (티머니복지재단)	시스템이관 (서울시)	운영/기능개선 (서울시)	운영관리 (서울시)

- 불법 주·정차 차량에 대한 조치업무는(과태료부과, 견인) 「도로교통법」 99)과 「서울특별시 정차·주차위반차량 견인 등에 관한 조례」 100)에 따라 자치구 위임사무로 자치구가 시설공단 또는 견인업체에게 관련 업무를 대행하고 있음

97) '20.5.20일 조례개정 「서울특별시 정차·주차위반차량 견인 등에 관한 조례」

98) 교통정책과-8072호(2021.5.7.) “퍼스널 모빌리티 이용활성화 및 관리대책”

- QR코드를 활용한 민원 신고시스템 구축 ※ 티머니 복지재단이 2.7억원 구축비용 부담

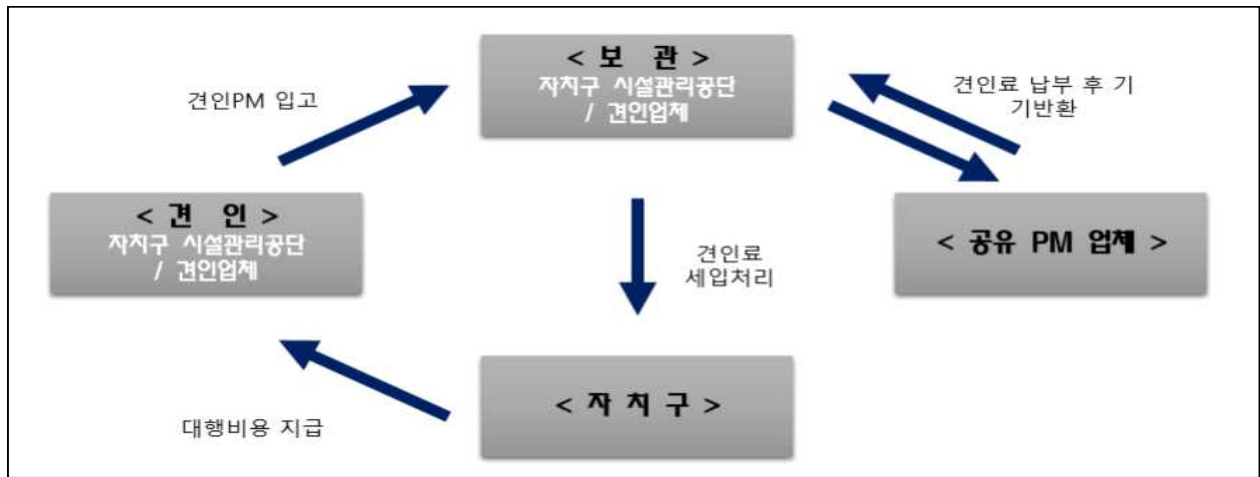
99) 「도로교통법」 제86조(위임 및 위탁) ② 법 제147조제2항에 따라 특별시장·광역시장은 다음 각 호의 권한을 관할구역의 구청장 및 군수에게 위임한다.

1. 구 및 군 소속 단속담당공무원의 임면권(任免權)
2. 법 제35조에 따른 주차위반 차에 대한 조치 권한
3. 법 제36조제1항에 따른 차의 견인·보관 및 반환 업무를 대행하게 하는 권한 및 같은 조 제3항에 따른 대행 업무 수행에 필요한 조치와 교육을 명하는 권한
4. 법 제161조제1항제3호에 따른 과태료의 부과 및 징수 권한(법 제29조제4항·제5항 및 제32조부터 제34조까지의 규정을 위반한 경우만 해당한다)

100) 「서울특별시 정차·주차위반차량 견인 등에 관한 조례」 제2조(차량의 이동 및 보관) 정차·주차위반차량의 이동 및 보관은 서울특별시 자치구청장(이하 "구청장"이라 한다)이 직접 수행하거나 「도로교통법」 (이하 "법"이라 한다) 제36조제1항에 따른 법인 등에게 대행하게 할 수 있다.

- 또한, 불법 주·정차 PM 견인업무도 기존 불법 주·정차 차량의 견인 업무 처리방식과 동일하게 협약체결<sup>101)</sup>을 통해 견인과 보관 업무를 시행하고 있으며 견인료는 자치구 세입처리 후 견인업체에게 대행비를 지급하고 있음

※ 공유 PM 견인 및 보관비용 처리 절차



- 이에 동 사업 예산은 공유 PM의 불법주차문제를 해결하기 위한 ‘견인시스템’ 유지관리를 위해 그 필요성은 인정되나, 견인 관련 업무는 자치구 사무로 견인료는 자치구 세입처리 후 견인업체 대행비용으로 지급되고 보관료는 보관소 수입으로 처리하고 있다는 점에서 자치구가 시스템 운영 및 개선비용을 분담하는 것에 대해서도 검토가 필요할 것임

101) 「서울특별시 개인형 이동장치 견인대행 협약서」: 서울시, 자치구, 견인업체, 보관업체간 협약체결  
 - 「도로교통법」 제36조 및 동법시행령 제16조에 따라, 개인형 이동장치의 견인업무를 수행하기 위하여 서울특별시, 구청장, 견인대행업체, 보관업무 대행사업자 간에 다음과 같이 약정한다.

## ※ PM 견인 시스템 활용도



○ 또한, 서울시는 동 사업과 유사한 자동차 불법 주정차 견인업무<sup>102)</sup>에 필요한 “서울교통질서 통합플랫폼(구, 불법주정차 통합플랫폼)”과 “교통위반관리시스템”을 ’24년부터 자치구에 분담<sup>103)</sup>토록 한 바가 있다는 점에서

동 사업도 자치구와 협의하여 시스템 운영비용을 분담하거나 기존 교통위반관리시스템 등과 통합 운영하는 방안을 마련해 시 재정 부담을 완화토록 해야 할 것임

102) 「도로교통법 시행령」 제86조 ② 법 제147조제2항에 따라 특별시장·광역시장은 다음 각 호의 권한을 관할구역의 구청장 및 군수에게 위임한다.

1. 구 및 군 소속 단속담당공무원의 임면권(任免權)
2. 법 제35조에 따른 주차위반 차에 대한 조치 권한
3. 법 제36조제1항에 따른 차의 견인·보관 및 반환 업무를 대행하게 하는 권한 및 같은 조 제3항에 따른 대행 업무 수행에 필요한 조치와 교육을 명하는 권한
4. 법 제161조제1항제3호에 따른 과태료의 부과 및 징수 권한(법 제29조제4항·제5항 및 제32조부터 제34조까지의 규정을 위반한 경우만 해당한다)

103) 교통지도과-40641(’23.10.16.) “2024~2025년 서울교통질서 통합플랫폼 운영 및 유지관리 계획”

교통지도과-40641(’23.10.05.) “2024~2025년 교통위반관리시스템운영 및 유지관리 사업 추진 계획”

- 자치구 소관 사무인 주차단속 및 과태료 부과 시스템의 운영 및 유지관리 비용 공동 분담(50:50)

※ 「자동차등록법」에 따른 자치구 사무를 처리하는 “자동차과태료시스템”의 운영비용은 2015년부터 협약을 통해 자치구에서 시스템 운영 유지관리 비용을 분담하고 있음



## IV. 명시이월

### ■ 명시이월 사업 현황

- 선행절차 지연 및 집행시기 미도래로 '23년 내에 지출을 마치지 못할 것으로 예상되는 사업에 대해 「지방재정법」 제50조<sup>104)</sup>에 따라 서울시의회의 동의를 얻어 '24년으로 명시이월 하고자 하는 것으로 명시이월 사업은 총 3개 사업 38억 25백만원<sup>105)</sup>이며, 최근 3년간 도시교통실 명시이월 사업 현황을 살펴보면 다음과 같음

#### ※ 최근 3년간 도시교통실 명시이월 사업 현황

구 분	2021년	2022년	2023년
명시이월액 (백만원)	21,054	19,301	3,824
명시이월사업수 (개)	16	10	3

- 명시이월은 당해 회계연도에 그 지출을 마치지 못할 것으로 예상되는 취지를 분명하게 하여 미리 지방의회의 의결을 거친다는 점에서 사고이월과 차이가 있으나 명시이월과 사고이월 모두 회계연도 독립 원칙의 예외라는 점은 같다고 할 것임

104) 「지방재정법」 제50조(세출예산의 이월) ① 세출예산 중 경비의 성질상 그 회계연도에 그 지출을 마치지 못할 것으로 예상되어 명시이월비로서 세입·세출예산에 그 취지를 분명하게 밝혀 미리 지방의회의 의결을 얻은 금액은 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 있다.

105) 교통사업특별회계 총 3건, 이월액 총 38억 24백만원

- 보행환경개선지구 조성 : 993백만원
- 자율주행기반 미래형 ITS 구축사업: 1,679백만원
- 통일로 중앙버스전용차로 조성 : 1,152백만원

- 도시교통실은 사업추진에 있어 사전절차 이행, 중앙정부 등 관계기관 협의 및 지역민원 등으로 인해 실제 사업 완료 시점이 늦어지는 점은 일부 이해할 수 있으나

명시이월이 지속해서 발생하는 사업에 대한 원인을 분석하고 향후에는 명시이월 등 사업비 이월 사례가 반복되지 않도록 사업계획의 수립 단계부터 사업의 타당성 등을 면밀히 검토해야 하며

집행시기 미도래 및 발주시기 조정 등에 따라 부득이하게 명시이월한 사업의 경우 해당 공정이 지연되는 만큼 철저한 사업의 관리를 통해 향후 명시이월 및 사고이월이 최소화될 수 있도록 적극 노력해야 할 것임

※ 명시이월 내용별 이월액

(단위 : 천원)

세부사업	예산액	이월액	이월사유
합 계	14,659,500	3,824,155	
교통사업특별회계	14,659,500	3,824,155	
보행환경개선지구 구성(전환사업)	9,259,500	992,501	<p>1. 광진구 자양4동 양꼬치거리 양꼬치거리 상인회 이해·설득이 진행 중이며, 양꼬치거리 보행명소거리 조성사업 시 거리 재정비 및 활성화를 위해 지중화 병행 검토 중임. 10월 초 시범 굴착 후 지하 매설물 파악, 일부 구간의 지중화를 위한 사업계획 재검토 예정임 지중화 사업 시 배전함 등이 보도상에 설치되므로 기본 및 실시설계 변경 가능성이 있으며, 기본·실시설계 및 주민설명회 지연에 따라 연내 준공이 어려워 이월 추진</p> <p>2. 중랑구 동일로157길 일대 실시설계 결과, 주민민원 등으로 당초 계획에 없었던 전주이설공사 내용이 추가되면서 공사비(이설비 포함)가 부족하여 '24년 본예산 확보 후 공사추진 예정으로 이월 추진</p>
자율주행기반 미래형 ITS 구축	2,400,000	1,679,474	국비 지원계획 변경으로 전체적인 사업 계획변경 선행 후 사업 추진이 필요하여 명시이월 추진
통일로 중앙버스 전용차로 조성	3,000,000	1,152,180	통일로 [2단계] 사업의 횡단보도 신설 위치가 수도권광역급행철도(GTX-A)노선 환기구 위치와 저촉됨에 따라, 국가철도공단과 지속적으로 협의해 왔으나, 철도공단의 환기구 위치 변경 검토지연('23.12월 예정)으로 [2단계] 사업의 준공 예정은 '24년 예상