

2001년도 도시교통본부소관 세입·세출예산(안)

- 일반회계, 교통사업특별회계, 광역교통시설특별회계,
도시철도건설사업비특별회계(안) -

검 토 보 고

I 예산개요

1. 제안경위

1. 제 출 자 : 서울특별시장

2. 의안번호 : 제 161 호

3. 제출일자 : 2010. 11. 10.

4. 회부일자 : 2019. 11. 12.

5. 예산안 규모

(단위 : 백만원)

회 계 명	2011	2010	증 감	%
계	2,265,857	2,210,130	55,727	2.5
일반회계	625,324	1,168,094	△542,770	△46.5
교통사업특별회계	977,433	909,696	67,737	7.5
광역교통시설특별회계	101,800	132,340	△30,540	△23.1
도시철도건설사업비특별회계	561,300	-	561,300	100.0

2. 예산총괄

□ 세입예산(안)

- 2011년도 도시교통본부소관 세입예산(안)은 전년도 1조3,810억 59백만원 대비 107억29백만원이 감소(△0.8%)한 1조3,703억 30백만원이 편성되었고 이는 서울시 전체예산의 6.6%를 차지함

· 일반회계	266억30백만원
· 교통사업특별회계	1조1,789억원
· 광역교통시설특별회계	1,648억원

□ 세출예산(안)

- 2011년도 도시교통본부소관 세출예산(안)은 전년도 2조2,101억 30백만원 대비 557억27백만원이 증가(2.5%)한 2조2,658억57백만원이 편성되었고 이는 서울시 전체예산의 11.0%를 차지함

· 일반회계	6,253억24백만원
· 교통사업특별회계	9,774억33백만원
· 광역교통시설특별회계	1,018억원
· 도시개발특별회계	5,613억원

- 2011년 도시교통본부 소관 세입세출예산(안) -

(단위 : 백만원)

회 계 명	세입예산액			세출예산액		
	2011	2010	증 감	2011	2010	증 감
계	1,370,330	1,381,059	△10,729	2,265,857	2,210,130	55,727
일반회계	26,630	52,450	△25,820	625,324	1,168,094	△542,770
특별회계	1,343,700	1,328,609	15,091	1,640,533	1,042,036	598,497
교통사업특별회계	1,178,900	1,042,634	136,266	977,433	909,696	67,737
광역교통시설특별회계	164,800	285,975	△121,175	101,800	132,340	△30,540
도시철도건설사업비특별회계	-	-	-	561,300	-	561,300

II 회계별 세입·세출예산(안)

1. 일반회계

가. 세입

(단위 : 백만원)

구 분	2011(안)	2010	증 감	증감률 (%)
총 계	26,630	52,450	△25,820	△49.2
국고보조금	26,630	52,450	△25,820	△49.2

나. 세출

(단위 : 백만원)

구 분	2011예산안	2010예산	증 감		구성비 (%)
			금 액	비율(%)	
계	625,324	1,168,094	△542,770	△46.5	100.0
사 업 비	95,917	81,616	14,301	17.5	15.3
재무활동	529,407	1,086,478	△557,071	△51.3	84.7

다. 주요 편성내용

□ 개 요

- 2011회계년도 도시교통본부 소관 일반회계 세출예산(안)은 총 6,253억24백만원으로서 2010회계년도 1조1,680억94백만원 대비 5,427억70백만원이 감소(△46.5%)한 규모이며, 주요세부 내역은 다음과 같음

· 교통사업특별회계전출금	4,305억41백만원
· 지방채상환(지하철건설부채)	988억66백만원
· 지하철역 승강편의시설 설치 및 공기질개선사업	493억83백만원
· 지하철9호선 최소운임수입 보장 및 무임승차손실금	419억원
· 지하철역 고가 방음벽 및 구조물 보강 등	46억34백만원

□ 항목별 내역

○ 출자금 등(959억17백만원)

- 출자금 등은 2010년 예산대비 17.5%인 143억1백만원이 증가하였으며, 지하철역 고가방음벽 및 구조물보강, 충무로역 FRP 교체 사업을 위한 출자금 46억34백만원이 신규 편성됨

○ 전출금(4,305억41백만원)

- 전출금은 금년도 예산대비 3,041억39백만원이 감소한 4,305억41백만원이 편성되었으며, 운수업계 유가보조금지원금 3,134억41백만원과 도시계획세 징수액의 10%를 주차장 건설에 지원토록 한 규정에 따른 주차장관리계정 전출금 926억원이 법정전출금으로 계상되었고,
- 교통사업특별회계 교통방송계정 재원 부족분 보존을 위한 일반전출금 245억원이 편성되었음

○ 지방채상환(988억66백만원)

- 지하철건설부채 상환을 위한 기금전출금으로 988억66백만원을 편성하였음

2. 교통사업특별회계

가. 세입

(단위 : 백만원)

구 분		2011(안)	2010	증감	증감율(%)
총 계		1,178,900	1,042,634	136,266	13.1
교통관리계정		840,737	779,834	60,903	7.8
사업수입	소 계	28,196	27,104	1,092	4.0
	혼잡통행료	16,225	16,613	△388	△2.3
	공영차고지 수입	10,343	8,862	1,481	16.7
	장애인콜택시운행	1,628	1,629	△1	△0.1
사업외 수입	소 계	791,065	711,673	79,392	11.2
	공공예금이자수입	889	3,608	△2,719	△75.4
	순세계잉여금	71,576	-	71,576	100.0
	국고보조금사용잔액	2,500	-	2,500	100.0
	일반회계전입금	313,441	623,180	△309,739	49.7
	예수금수입	312,000	-	312,000	100.0
	교통유발부담금	85,869	80,565	5,304	6.6
	운수과정금	1,831	1,618	213	13.2
	기타 잡수입 등	2,959	2,702	257	9.5
보조금	소 계	21,476	41,057	△19,581	△47.7
	국고보조금	12,000	15,816	△3,816	△24.1
	광·특별회계보조금	9,476	25,241	△15,765	△62.5
주차장관리계정		119,210	118,500	710	0.6
사업수입	소 계	14,970	14,701	269	1.8
	주차요금수입	14,970	14,701	269	1.8
사업외 수입	소 계	104,240	98,214	6,026	6.1
	공공예금이자수입	-	729	△729	△100.0
	민간용자금이자수입	-	5	△5	△100.0
	일반회계전입금	92,600	84,100	8,500	10.1
	예탁금이자수입	1,594	2,795	△1,201	△42.9
	민간용자금회수수입	837	902	△65	△7.2
	과태료	7,079	6,883	196	2.8
보조금	소 계	-	5,585	△5,585	△100.0
	광·특별회계보조금	-	5,585	△5,585	△100.0
교통개선분담금계정		181,953	104,000	77,953	74.9
사업외 수입	일반부담금	181,435	102,522	78,913	77.0
	순세계잉여금	518	-	518	100.0
	공공예금이자수입	-	1,478	△1,478	△100.0
교통방송계정		37,000	40,300	△3,300	△8.2
사업수입	소 계	9,480	9,663	△183	△1.9
	방송광고수입	9,480	9,663	△183	△1.9
사업외 수입	소 계	27,520	30,637	△3,117	△10.2
	공공예금이자수입	-	209	△209	△100.0
	순세계잉여금	3,000	3,000	-	-
	일반회계전입금	24,500	27,400	△2,900	△10.6
	기타잡수입	20	28	△8	△28.6

- 내년도 교통사업특별회계 세입예산액은 금년도 1조426억34백만원 대비 13.1% 증가한 1조1,789억원을 편성하였으며 계정별로 볼 때, 교통관리계정은 금년도 예산액 대비 7.8% 증가한 8,407억37백만원, 주차장관리계정은 0.6% 증가한 1,192억10백만원, 교통개선분담금계정은 74.9% 증가한 1,819억53백만원, 교통방송운영계정은 8.2%감소한 370억원임
- 교통관리계정은 사업수입이 281억96백만원(구성비 3.4%), 사업외 수입 7,910억65백만원(94.1%), 국고보조금(광특회계포함) 214억 76백만원(2.5%)이며,
- 주차장관리계정은 사업수입이 149억70백만원 (구성비 12.6%), 사업 외수입 1,042억40백만원(87.4%)
- 교통개선분담금계정은 사업외수입이 1,819억53백만원(100%)로 편성 되었음
- 교통방송운영계정은 사업수입이 94억80백만원(구성비 25.6%), 사업 외 수입 275억20백만원(74.4%)으로 편성되었음

□ 주요 세입내역

【교통관리계정】

○ 사업수입

- 사업수입은 혼잡통행료수입, 공영차고지 운영수입, 장애인 콜택시 운행 수입금 으로서 교통사업특별회계 세입예산의 2.4%인 281억96백만 원을 계상

○ 사업외수입

- 사업외수입은 교통유발부담금, 운수과징금, 일반회계 전입금, 재정투융 자기금 예수금, 잡수입 등으로 교통사업특별회계 세입예산의 67.1%인 7,910억65백만원을 계상

○ 보조금 및 교부세

- 보조금은 국고보조금, 광역·지역발전특별회계 보조금으로 교통사업 특별회계 세입예산의 1.8%에 해당하는 214억76백만원을 계상

【주차장관리계정】

○ 사업수입

- 사업수입은 주차장운영수입으로 교통사업특별회계 세입예산의 1.3%에 해당하는 149억70백만원을 계상

○ 사업외수입

- 사업외수입은 버스전용차로 위반과태료, 법정전입금, 융자금원금 회수수입, 잡수입으로 교통특별회계 세입예산의 8.8%에 해당하는 1,042억 40백만원을 계상

【교통개선분담금계정】

○ 사업외수입

- 사업외수입은 일반부담금과 예금이자수입으로 교통특별회계 세입예산의 15.4%에 해당하는 1,819억53백만원을 계상

【교통방송운영계정】

○ 사업수입

- 사업수입은 교통방송광고 협찬수입금으로 교통사업특별회계 세입예산의 0.8%인 94억80백만원 계상

○ 사업외수입

- 사업외수입은 순세계잉여금, 잡수입, 일반회계 전입금으로 교통사업 특별회계 세입예산의 2.3%인 275억20백만원 계상

나. 세출

(단위:백만원)

구분	2011(안)	2010	증감	증감율(%)
교통사업특별회계	977,433	909,696	67,737	7.4
교통관리계정	840,737	779,786	60,951	7.8
교통정책과	73,218	78,142	△4,924	△6.3
버스관리과	297,466	248,767	48,699	19.6
택시물류과	328,650	213,362	115,288	54.0
주차계획과	12,407	26,664	△14,257	53.5
보행자전거과	43,160	73,795	△30,636	△41.5
교통운영과	70,718	115,555	△44,837	△38.8
교통정보센터	10,633	19,106	△8,473	△44.3
예비비	4,486	4,395	91	2.1
주차장관리계정	119,210	118,500	710	0.6
주차계획과	101,700	99,867	1,833	1.8
교통지도과	12,056	12,161	△105	△0.9
교통정보센터	1,243	2,473	△1,230	△49.7
예비비	4,211	3,999	212	5.3
교통개선분담금계정	17,486	11,410	6,076	53.3
주차계획과	-	2,800	△2,800	△100.0
교통운영과	17,486	7,132	10,354	145.2
예비비	-	1,478	△1,478	△100.0

- 내년도 도시교통본부 소관 교통사업특별회계 세출예산액은 9,774억 33백만원으로서 금년도 예산액 9,096억96백만원 대비 7.4%인 677억37백만원 증가
- 이중 교통관리계정이 8,407억37백만원(구성비율 86.0%)이고, 주차장관리계정이 1,192억10백만원(12.2%)이며, 교통개선분담금계정이 174억86백만원(1.8%)임

- 교통관리계정 세출예산은 금년도 예산 7,797억86백만원 대비 609억 51백만이(7.8%) 증가한 8,407억37백만원 계상
- 주차장관리계정 세출예산은 금년도 예산 1,185억원 대비 7억10백만원 이(0.6%) 증가한 1,192억10백만원 계상
- 교통개선분담금계정 세출예산은 금년도 예산 114억10백만원 대비 60 억76백만원이(53.3%) 증가한 174억86백만원 계상

다. 주요 편성내용

□ 세 입

【교통관리계정】

○ 혼잡통행료 수입(162억25백만원)

- 남산 1, 3호터널을 통과하는 2인이하 탑승 승용차에 대하여 징수하는 통행료 수입(2,000원 또는 1,000원)으로서, 금년도 예산(166억 13백만원) 대비 2.3%(△388백만원) 감소하였음

○ 공영차고지 수입(103억43백만원)

- 시설관리공단에 위탁관리하고 있는 은평권역, 강동권역 및 송파권역 공영 차고지의 주차장, 주유시설, 세차장, 공동사무실 임대계약수입 등으로 금년도 예산(88억62백만원)대비 14억81백만원(16.7%)이 증가 되었는데, 이는 공시지가 상승에 따른 차고지 평가액의 증가 때문임

○ 장애인 콜택시 운행 수입금(16억28백만원)

- '09년부터 징수한 장애인 콜택시 운행 수입금은 금년도 예산(16억29 백만원)대비 0.1% 감소한 16억28백만원 편성

○ **교통유발 부담금(858억69백만원)**

- 『도시교통정비촉진법』 제36조 및 『교통유발부담금경감등에관한조례』에 의거 연면적 1,000㎡이상인 교통유발 시설물에 대해 부과하는 부담금으로 금년도 예산 805억65백만원 대비 6.6%(53억4백만원) 증가하였음

○ **운수과징금 및 과태료(18억31백만원)**

- 버스, 택시 등의 여객자동차운수사업법 및 화물자동차운수사업법에 의한 과징금 및 과태료로 주로 노선위반, 승차거부, 정류장외 정차·합승 등이 해당되며, 금년도 예산 16억18백만원보다 13.2%(213백만원) 증가하였음

【주차장관리계정】

○ **공영주차장 수입(149억70백만원)**

- 주차장수입은 총153개소 13,361면에 대한 사용료 수입으로 금년도 예산(147억1백만원)대비 2억69백만원(1.8%)이 증가하였음

○ **전용차로 위반 과태료(70억79백만원)**

- 『도로교통법』에 따라 버스전용차로 위반차량에 부과하는 과태료로 금년도 예산 68억83백만원보다 2.8%(1억96백만원) 증가한 70억 79백만원을 계상함

○ **융자금 원금회수 수입(8억37백만원)**

- 민간주차장 건설시 주차장 건설비의 일부를 지원하는 민간주차장 건설 융자금의 원금상환 수입임

【교통개선분담금계정】

○ 일반부담금(1,814억35백만원)

- 대규모개발 사업의 교통영향평가지 외부교통개선대책에 대하여 사업자가 비용을 분담하여 서울시가 시행하기로 한 사업을 진행하기 위해 사업자가 납부하는 부담금으로서 금년도 예산 1,025억22백만원보다 77.0%(789억 13백만원) 증가한 1,814억35백만원을 편성하였음

이는 고양 삼송·지축·향동 택지개발사업 165억68백만원, 마곡지구 도시개발사업 834억3천만원, 의정부 민락2지구 택지개발사업 50억원 등 7개의 대규모 개발사업 착공에 따른 교통개선분담금을 서울시에 납부하기로 한 것임

□ 세 출

【교통관리계정】

○ 버스운송사업재정지원(2,514억76백만원)

- 버스체계개편으로 시내버스의 운영이 수입금공동관리제로 변경됨에 따라 운송적자 보전으로 버스업체의 경영을 건전화 하고, 마을버스에 대한 적절한 재정지원을 통해 안정적인 운송서비스 제공을 유도하기 위한 예산임

○ 택시카드결제 활성화(85억53백만원)

- 카드 사용문화 정착을 통한 택시 수입 증대 및 회사경영 투명성 제고를 위해 편성된 예산임

○ 중앙버스전용차로 확대(135억4백만원)

- 정확하고 안전하며 신속한 버스 서비스 제공을 위한 기반구축사업으로 버스노선개편과 연계하여 주요간선도로에 중앙버스전용차로를 설치 및 유지관리 하기 위해 편성된 것임

○ 저상버스도입(300억원)

- 장애인 등 교통약자가 버스를 자유로이 이용할 수 있도록 일반버스보다 차체 바닥이 낮고 휠체어 탑승이 가능한 저상버스를 도입·운행하여 시민편의를 도모하기 위한 사업예산임

○ 운수업계 유가보조금(3,134억41백만원)

- 운수업계(버스, 택시, 화물)에 대하여 에너지 세제 개편으로 인한 유류 세액 인상액 중 일부를 보조함으로써 요금인상요인을 최대한 흡수하여 물가 및 서민가계에 주는 부담을 최소화하기 위한 예산임

○ 버스종합사령실 운영(37억81백만원)

- 버스종합사령실운영으로 버스의 운행위치, 배차간격, 주행시간 등의 운행정보를 운전자에게 실시간 제공하여 배차간격을 준수토록하고, 운수 회사에는 대중교통 이용수요 확대로 수익을 증대시킴으로써 버스운행 질서를 확립하며, 버스의 정시성 확보를 통한 대중교통 이용의 활성화를 도모하기 위한 예산임

○ 교통사고 잦은 곳 개선사업(67억20백만원)

- 동일지점에서 연간 7건이상의 교통사고가 발생한 지점을 선정하여 도로 기하구조, 교통안전시설물, 교통운영 및 규제상의 문제점을 교통 공학적 원리와 기법을 도입하여 개선공사를 시행함으로써 도로시설·

환경 측면에서의 사고요인을 근본적으로 제거하여 교통사고 발생을 최소화하기 위한 사업임(국고 : 시비 = 50 : 50 매칭사업)

○ 어린이 보호구역 정비사업(122억32백만원)

- 제6차 교통안전기본계획('07~'11)에 따라 교통평온화 기법을 도입하여 정비공사를 시행함으로써 위험으로부터 어린이를 보호하고 어린이 교통사고 발생을 최소화하기 위한 사업임(국고 : 시비 = 50 : 50 매칭사업)

○ 자전거 전용도로 설치(19억68백만원)

- 서울시내 간선도로 및 도심순환 도로 등에 자전거 도로를 설치하고, 어린이교통체험장, 자전거 시범학교를 지원하는 등 자전거이용의 활성화를 통해 교통난 완화, 에너지 절약, 환경오염 방지 및 시민의 건강 증진에 기여하기 위한 예산임

○ 서울지방경찰청 소관(38억50백만원)

- 그 동안 『도로교통법』 제3조, 제147조 및 동법시행령 제86조의 규정에 의하여 서울지방경찰청에 위임관리하고 있던 교통안전시설 설치 및 유지관리 업무를 '06. 11월 서울시가 인수하기로 함에 따라(시장방침 제387호('06.9.26), 교통안전시설 설치·관리 협약서('06.11.16))

서울지방경찰청은 「종합교통정보센터 운영」, 「교통관제용 CCTV 카메라 유지보수」와 관련된 업무만을 위임받아 수행함

- 주요사업내용

- 종합교통정보센터 운영 12억66백만원
- CCTV 카메라 유지보수 25억84백만원

【주차장관리계정】

○ Green Parking 사업(174억87백만원)

- 주차정책의 패키지화, 커뮤니티도로 조성, 주민자율에 의한 주차질서의 확립 등을 통하여 주택가의 주차난을 획기적으로 개선하고, 주택가 이면도로를 활용하여 주차난해소와 주거환경개선을 동시에 해결하기 위한 주차장 건설비 지원액임

○ 주택가 및 근린공원 공동주차장 건설지원(435억60백만원)

- 서울시 전 주택가 이면도로 주차구획 설치 및 일방통행제 시행과 연계하여, 주차수요·공급에 따라 주택가 및 학교 등에 11개의 공동주차장 건설을 지원하기 위한 예산임

· 양천구 가로공원길 지하주차장 건설	29억78백만원
· 경기상고운동장 지하주차장 건설	24억원
· 화곡동 문화복지센터 및 공영주차장 건립	18억원
· 경동고등학교 지하주차장 건설	13억58백만원
· 관광버스 주차장 건설	110억95백만원
· 강서구 가로공원길 지하주차장 건설	60억원
· 번2동 주택가 공영주차장 건설	69억42백만원 등

○ 환승주차장 건설(129억35백만원)

- 대중교통 이용 활성화, 도심 진입 교통량 감소 및 에너지 절감 등을 위한 환승주차장을 건설을 위한 예산임

- 사업내역

· 개화역 복합환승센터 건립	89억원
· 천왕역 환승주차장 건설	40억35백만원

【교통개선분담금계정】

- 통일의주로 중앙버스 전용차로 확대(65억68백만원)
 - 고양·삼송·지축·향동택지개발 사업 광역교통개선대책에 의거, 통일 의주로 중앙버스 전용차로 확대를 위한 공사비임
- 청라~화곡 간선급행버스체계(BRT) 건설(105억원)
 - 마곡지구 도시개발사업 광역교통개선대책에 의거, 청라~화곡간 BRT 건설을 위한 공사비임
- 중앙버스 전용차로(경인로) 흐름개선(3억원)
 - 경인로 중앙버스 전용차로 흐름개선을 통한 차량소통 개선 공사비임
- 강서구 화곡로 홈플러스앞 개선공사(1억18백만원)
 - 강서구 화곡로 홈플러스 앞 보도 set-back 개선공사를 통한 차량소통 개선 공사비임

3. 광역교통시설특별회계

가. 세입

(단위 : 백만원)

구 분		2011(안)	2010	증감	증감율(%)
총 계		164,800	285,975	△121,175	△42.4
사업외 수입	소 계	131,000	209,120	△78,120	△37.4
	공공예금이자수입	176	1,459	△1,283	△87.9
	순세계잉여금	2,506	-	2,506	100.0
	예수금수입	115,580	-	115,580	100.0
	일반전입금	-	195,200	△195,200	△100.0
	일반부담금	12,738	12,461	277	2.2
보조금	소 계	33,800	76,855	△43,055	△56.0
	광역·지역발전 특별회계보조금	33,800	76,855	△43,055	△56.0

나. 세출

(단위 : 백만원)

사 업 명	세출예산액			
	2011	2010	증 감	증감률(%)
계	101,800	132,340	△30,540	△23.1
광역전철 건설	88,001	79,905	8,096	10.1
광역교통시설부담금 징수교부금	382	374	8	2.1
공영차고지건설	13,253	51,646	△38,393	△74.3
진관내 공영차고지 조성	10,516	10,700	△184	△1.7
강서 공영차고지 조성	2,737	-	2,737	100.0
예비비	164	415	△251	△60.5

다. 주요 편성내용

□ 세 입

○ 사업외수입(1,310억원)

- 광역교통시설부담금 수입 127억38백만원
- 순세계잉여금 25억6백만원
- 공공예금이자수입 1억76백만원
- 재정투융자기금 예수금 1,155억8천만원
- 광역·지역발전특별회계보조금 338억원임.

□ 세 출

○ 진관내 공영차고지 조성(105억16백만원)

- 은평구 진관내 601-133일대 주택가 노상박차 등에 따른 민원해소와 안정적인 시내버스 운행기반 조성을 위해 편성된 예산임
 - ※ 규모 : 16,529㎡, 주차면수 140면

○ 강서 공영차고지 조성(27억37백만원)

- 강서구 개화동 506-2 일대 공영차고지 조성에 따른 훼손부담금 납부를 위해 편성된 예산임
 - ※ 규모 : 56,493㎡

○ 광역전철건설비 부담(880억1백만원)

- 동 사업은 2개 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 도시철도 중 국토해양부 광역교통위원회에서 광역철도로 지정한 구간에 대한 건설사업비를 분담하는 사업으로 서울시내를 통과하여 주변지역과 연결하는 수도권광역전

철망 확충을 통해 서울시민의 도시철도 이용편의를 제고하고 도로교통 소통증진을 통한 교통문제의 해소 및 환경을 개선하고자 함

- 광역전철분담금은 총사업비의 25%를 지자체(지자체별로 분담비율이)가 분담하며 2011년도 우리시 분담액은 경의선·분당선·경춘선·신분당선 4개 노선에 880억15백만원이 계상되었음

4. 도시철도건설사업비특별회계

가. 세입 : 해당없음

나. 세출

(단위 : 백만원)

사업명	예산액		증감
	2011	2010	
공사전출금	561,300	-	561,300

다. 주요 편성내용

세입 : 해당사항 없음

세출

○ 내년도 도시철도건설사업비 세출예산액은 561,300백만원을 편성하여, 편성 전액을 지하철 양공사 운영자금으로 전출할 예정임

- 공사전출금 5,613억원

III 주요 분석내용

1. 총괄

가. 회계별 세입·세출예산(안)

- 2011년도 도시교통본부 세입예산(안) 총규모는 1조3,703억30백만원으로 2010년도 1조3,810억59백만원 대비 0.8%인 107억29백만원이 감소하였으며 각 회계별 증감 내역은 다음과 같음
 - 일반회계 세입은 전년대비 258억20백만원이 감소하였는 바, 이는 “지하철역 승강편의시설 설치” 및 “지하철공기질 개선 사업” 등에 대한 국비지원이 감소한 바에 기인함
 - 교통사업특별회계 세입은 전년대비 1,362억66백만원이 증가하였는 바, 이는 택지개발사업 등에 따른 교통개선분담금 수입증가(842억17백만원), ‘09년 결산시 교통관리계정 및 교통개선분담금계정의 순세계잉여금 증가(720억94백만원) 등에 기인하고 있음. 다만, 동 회계내 세외수입 중 주차장사용료 및 기타사업수입(공영차고지 등 수입)은 소폭 증가하였는 바, 서울시 사업수입 증대방안 마련이 필요할 것으로 판단됨
 - 광역교통시설특별회계 세입은 전년대비 1,217억75백만원이 감소하였는 바, 이는 임시적세외수입금 감소(768억37백만원) 및 광역·지역발전특별회계국비보조금 감소(430억55백만원)에 기인함
- 2011년도 도시교통본부 세출예산(안)은 총 2조2,658억57백만원으로, 2010년 2조2,101억30백만원 대비 2.5%인 557억27백만원이 증가하였고, 각 회계별 증감 내역은 다음과 같음

- 일반회계 세출은 전년 대비 46.5%(5,427억70백만원)이 감소하였는 바, 이는 일반회계 재원부족에 따른 교통사업특별회계전출금 감소(3,041억39백만원 감소) 및 지하철건설부채 상환금 감소(1,345억12백만원 감소) 등에 기인하고 있음
- 교통사업특별회계 세출은 전년 대비 13.1%(677억37백만원)이 증가하였는 바, 이는 에너지 세제개편에 따른 유류세 인상분을 보조하는 운수업계(택시·화물)유가보조금 증가(1,170억원) 등에 기인하고 있음
- 광역교통시설특별회계 세출은 전년 대비 23.1%(305억40백만원)이 감소하였는 바, 이는 공영차고지건설 사업 축소(383억93백만원)에 기인하고 있음
- 도시철도건설사업비특별회계 세출은 2010년에는 미편성되었으나 2011년에는 도시철도공채 발행을 통해 양공사(서울메트로 및 도시철도공사) 운영자금 조달비용(5,613억원)을 마련한 것임

- 2011년도 회계별 세입·세출예산(안) 편성 현황 -

(단위 : 백만원)

회 계 명	세 입 예 산 액			세 출 예 산 액		
	2011	2010	증 감	2011	2010	증 감
계	1,370,330	1,381,059	△10,729	2,265,857	2,210,130	55,727
일 반 회 계	26,630	52,450	△25,820	625,324	1,168,094	△542,770
특 별 회 계	1,343,700	1,328,609	15,091	1,640,533	1,042,036	598,497
교통사업특별회계	1,178,900	1,042,634	136,266	977,433	909,696	67,737
광역교통시설특별회계	164,800	285,975	△121,175	101,800	132,340	△30,540
도시철도건설사업비특별회계	-	-	-	561,300	-	561,300

2. 회계별 주요 단위사업 검토의견

가. 일반회계

□ 지하철 9호선 최소운임수입 및 무임승차손실금 지원(사업별 설명서 p.13)

○ 동 사업은 서울시와 지하철9호선 주식회사가 맺은 실시협약¹⁾에 의거 실제운임 수입이 예상수입 보장기준에 미달하는 경우, 이에 대한 부족분²⁾과 무임승차에 따른 운임손실의 50%를 시 재정으로 지원하기 위한 것으로 '09년 미지급액 56억 70백만원, '10년 최소 운임수입 보장액 331억 60백만원, '10년 무임승차 지원액 30억 70백만원 등 총 419억원이 편성되었습니다.

○ 서울시와 9호선주식회사가 맺은 실시협약 제51조에서는 사업시행자가 운영기간 중에 정해진 범위 내에서 요금을 자율적으로 결정하여 징수할 수 있고, 정해진 범위 이상으로 받을 경우에는 서울시장과 협의하여야 한다고 되어 있는 바,

개통시 요금을 실시협약상 정해진 2009년도 예상요금수준인 1,264원(2003.1.2. 기준 불변가격기준)이 아닌 900원으로 책정한 것은 정책적으로 지하철 메트로9호선의 적자보전을 기정사실화한 것으로 볼 수 있습니다.

〈지하철9호선 운임수입 및 운임조정_실시협약 부록 11〉

운영연도	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년
불변기준운임(원)	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
실질운임상승율(%)	3.41						
불변기본운임(원)	1,264	1,307	1,352	1,398	1,446	1,495	1,546

1) 서울특별시 도시철도9호선 1단계구간(상부부분) 민간투자사업 실시협약, 2005.5.16

2) 초기 5년간은 예상수입의 90% 미만 보장/110% 이상 환수

- 현재 9호선 수송실적 측면에서는 이용 승객수가 당초의 예측수요의 90% 이상을 상회하고 있으나, 협약수입 대비 수입실적은 53% 수준에 불과한 상황³⁾으로, 이러한 적자운영이 지속될 경우 향후 9호선 운영에 따른 손실보조금에 의한 재정부담이 더욱더 가중될 것으로 판단됩니다.
- 따라서 도시교통본부에서는 향후 2, 3단계 운영자 선정과 관련하여 현재 서울시와 사업자간 맺은 실질사업수익률(8.9%)⁴⁾ 등을 대폭 인하하는 방안에 대해 민간사업자와 적극 협의하는 등 재정지원액을 줄일 수 있는 다양한 대안을 조속히 마련하여야 할 것으로 생각됩니다.

나. 교통사업특별회계

□ 자전거 전용도로 설치 및 도심순환 자전거전용도로 설치(사업별설명서 p.96, p.101)

- 자전거전용도로 설치사업은 3개 구청(성북구, 동대문구, 관악구)의 자전거전용도로 설치 요청에 따라 총 3.35km 구간에 대해 자전거전용도로 설치를 위한 시설비로 총14억30백만원을 편성하였으며,

 도심순환 자전거도로전용도로 설치사업은 기존의 자전거도로에 연결성과 접근성을 보완한 순환망 형태의 자전거전용도로를 구축하기 위한 사업으로 5억38백만원을 편성하였습니다.

3) '09년 개통초 130천명 → '10.6월 174천명(예상수요대비 90.5%), '09년 개통초 95,482천원 → '10.6월 125,416천원(예상수입대비 53.8%)

4) 서울특별시 도시철도9호선 1단계구간(상부부분) 민간투자사업 실시협약 제50조 “사업수익률”

○ 동 사업과 관련하여 서울시는 자전거를 출퇴근 교통수단으로 이용토록 하기 위해 막대한 사업비를 들여 자전거전용도로를 확충해 왔으나(2009년말 167.82km, 2007년 대비 2.82배 증가) 자전거 관련 사고가 지속적으로 증가하여 왔고, 차로 축소로 인한 도로혼잡으로 인해 관련 민원이 끊임없이 제기되고 있는 실정인 바,

이는 서울시가 자전거 이용수요와 구릉지가 많고, 우천 및 강설 등의 기상조건이 열악한 국내 여건에 대한 면밀한 검토 없이 단기적인 성과 달성을 위해 자전거관련 정책을 일방적으로 추진한 바에 따른 것이라 생각됩니다.

○ 또한 자전거전용도로 사업과 관련한 예산집행 현황을 살펴보면 이월과 불용이 연례적으로 발생하였으며, 특히 2010년 도심순환 자전거전용도로 사업의 경우 자전거전용도로 사업축소로 인해 예산현액 203억21백만원 중 6%(13억48백만원)만 집행된 점을 고려할 때

2011년 편성된 자전거전용도로 설치사업 및 도심순환 자전거도로전용도로 설치사업에 대해서는 면밀한 검토가 필요할 것으로 판단됩니다.

<자전거 전용도로 설치사업 관련 연도별 예산집행 실적(단위: 백만원)>

구 분	예산현액	집행액	집행율	이월액	이월율	불용액	불용율	
자전거 전용 도로 사업	2007	15,845	8,544	53.9	6,038	38.1	1,263	8.0
	2008	35,548	17,657	49.7	14,283	40.2	3,608	10.1
	2009	35,812	21,066	58.8	8,641	24.1	6,104	17.0
도심 순환 사업	2009	2,052	102	5.0	1,611	78.5	339	16.5

- 특히 서울시가 2011년 사업으로 편성한 “자전거인프라 구축 종합계획”(연구용역비 80백만원)은 그 동안 서울시가 추진한 ‘간선망 구축 중심’의 자전거도로 정책에서 ‘커뮤니티 중심’의 자전거 정책으로 전환하기 위한 학술용역사업으로서 현재 서울시가 추진코자 하는 자전거전용도로 관련예산은 동 학술용역이 완료된 후 검토하는 것이 보다 바람직할 것으로 판단됩니다.

□ 자전거 이용활성화 홍보(사업별설명서 p.99)

- 동 사업은 서울시 자전거 시책에 대한 시민들의 관심을 유도하고 자전거 이용 활성화 및 저변확대를 도모하기 위해 홍보사업으로 2011년 예산으로 4억91백만원을 편성하였습니다.
- 최근 자전거전용도로에 대한 전면검토가 예상되는 시점에서 자전거이용 홍보를 위한 자전거대행진 개최와 지도 및 홍보물 제작을 위해 별도 예산을 편성하는 것은 정책일관성 측면에서 타당하지 않은 것으로 판단되고, 최근 도로변 자전거전용도로 구축으로 인한 시민불만이 증가되고 있어 시민 정서측면에서도 충분한 재검토가 필요한 것으로 생각합니다.

〈자전거 이용활성화 홍보 관련 세부사업 내용(단위: 백만원)〉

구분	세부사업 내용	예산액
사무관리비	자전거 지도 제작 등	10
	자전거 홍보물 제작 등	131
행사운영비	자전거 대행진 개최 등	300
시책업무추진비	자전거이용활성화 추진	11
전산개발비	홈페이지 구축	33

□ 새로운 자전거문화교육(사업별설명서 p.100)

- 동 사업은 『자전거이용 활성화에 관한 법률』 등에 따라 초등학생과 시민들의 자전거 문화교육과 이용방법 안내를 위한 교육 및 콘텐츠 개발 등을 지원하는 사업으로서,

시민교육을 위한 강사지원, 자전거 교육 및 자료보급, 자전거 수리 전문 인력 양성, 교육기관에 대한 보조금(5억원) 등에 9억57백만원을 편성하였습니다.

- 동 사업은 자전거 이용 증가에 따른 안전사고 예방에 기여한다는 점에서 일면 이해되는 측면이 있으나 현행 『자전거이용 활성화에 관한 법률』 제21조에 따르면 자전거 교통안전교육과 관련하여 자치단체장과 초등학교장 등의 업무가 구분되어 있음을 고려할 때

서울시가 “교육기관에 대한 보조금” 명목으로 초등학교의 교통안전교육을 지원하기 위해 편성한 예산(5억원)에 대해서는 삭감이 필요하다고 판단됩니다.

제21조(자전거타기의 교육 등) ① 초등학교와 중학교의 장은 「초·중등교육법」에서 정하는 범위에서 자전거이용과 관련된 교통안전교육을 실시하여야 한다.
② 시·도지사 및 시장·군수·구청장은 주민에 대하여 자전거이용과 관련한 교통안전교육 등을 실시하여야 한다.

□ **택시 콜서비스 지원(사업별 설명서 p.43)**

- 동 사업은 서울시 전역에서 신속한 콜서비스가 가능한 고객 만족형 콜센터를 운영하기 위한 사업으로 총 148억 25백만원이 편성되었습니다.
- 서울시에서는 택시콜서비스를 위해 콜단말기 설치비 20만원, 콜운영비 월 3만원 등 적지 않은 금액을 지원하고 있으나, 실제 콜서비스 실적은 1일 대당 2007년 0.29건, 2008년 0.56건, 2009년에 0.55건, 2010년 0.75건⁵⁾으로 하루에 평균 한건도 처리하지 못하고 있으며, 한달에 한건도 콜을 받지 않는 차량이 2010년 월686대(1.7%, '09년 667대)에 이르고 있습니다.

특히 전체택시의 2/3에 해당하는 개인택시업주의 경우 우천시, 심야시간대 야간운행을 기피함으로써 실제로 콜서비스가 필요한 시간에 콜서비스 혜택을 받기가 어렵고 이로 인해 이용자 민원이 폭주하고 신뢰도가 저하되고 있는 등 택시 콜서비스 운영 상 많은 문제가 발생하고 있는 것이 사실입니다.

〈택시콜서비스 관련 연도별 지원예산 및 처리실적〉

운영연도	2008년	2009년	2010년 9월까지
예산액(백만원)	14,424	12,775	17,101
콜처리실적(대/월)	9.4건	12.2건	16.8건

- 이런 상황에서 서울시는 브랜드별 운영 평가를 통해 10억원의 인센티브까지 지원하는 등(2011년 6억원 편성) 효과 없는 사업에 지나치게 많은 예산을 투입하고 있는 바,

5) 2007년, 2008년은 12월 기준, 2009년은 9월 기준

브랜드별 운영평가 인센티브 예산 6억원을 삭감하고, 현재 대당 월 3만원씩 지원되고 있는 콜 지원금을 단계적으로 축소⁶⁾ 또는 중단 하는 방안 등 콜 서비스 지원 사업에 대한 전반적인 정책수정이 필요할 것으로 판단됩니다.

〈택시 콜서비스 지원내역〉

항 목		비 용	비 고
보조금	콜기기 설치비	200,000원/대	· 대당 700,000원 정도이며, 나머지는 콜센터가 지불
	관리비	10,000원/월	-
	운영비	30,000원/월	· 사업자들이 콜센터에 지불하는 회비개념 · 당초 서울시는 '09년부터 연차별로 지원금을 축소시키고자 하였으나('09년 25천원, '10년 10천원), 실행하지 못함('10년까지만 지원 계획)

□ 관광버스 주차장 조성(사업별 설명서 p.77)

- 동 사업은 서울을 찾는 관광수요에 적극 대처하고 관광버스 불법주차 및 배회운행 등에 따른 교통혼잡을 해소하기 위해 도심내 관광버스 주차장을 확보하는 사업으로, 2011년 예산 110억 95백만원이 편성되었습니다.
- 동사업의 대상지로 선정된 망원동 478-10번지의 경우 현재 자동차 정류장으로 사용되고 있는 곳도 있으나, 정릉동 및 신림동 사업지의 경우 자동차 정류장이 아닌 타 용도로 사용되고 있어, 사업의 추진을 위해서는 도시계획시설 변경 결정 등의 사전 절차를 이행하고 이후 보상을 시행해야할 것으로 판단됩니다.

6) 지원규모를 연차별로 축소하는 방안('11년 2만원, '12년 1만원, 13년 이후 중단 등) 및 일평균 2콜 미만 사업자에 대한 지원금 중단 등 적극적인 대안 마련 필요

또한 이러한 도시계획시설 변경결정을 위해서는 관련기관 협의, 주민 의견 청취, 시 도시계획위원회 심의 등의 절차를 이행하여야 하고, 통상 토지보상 과정에서 토지소유주 등과의 협의과정에 상당기간이 소요된다는 점을 감안할 때,

동 사업을 위한 예산 중 토지매입비 92억 60백만원(전체 보상비의 63%) 및 시설비 15억원 등은 이월 및 불용이 발생할 우려가 큰 것으로 판단되므로 이에 대한 조정이 필요할 것으로 판단됩니다.

- 특히 사회적으로 꼭 필요한 차량임에도 불구하고 님비시설로서 인식되는 특수장의차량의 경우 2009년 9월 29일, 조례를 통해 공영차고지이용 대상으로 포함되었으나 공영차고지 이용이 이루어지고 있지 못한 상황에서, 시장방침만으로⁷⁾ 관광버스를 위한 주차장을 건설하고자 하는 것이 공공재원 운영의 형평성 측면에서 타당한지 여부에 대한 충분한 검토가 필요할 것으로 생각됩니다.

〈관광버스 주차장 예산편성 내역〉

구 분	예산안	산출내역
계	11,095백만원	-
실시설계비	295백만원	· 정릉동 실시설계비 : 65백만원 · 신림동 실시설계비 : 230백만원
토지매입비	9,260백만원	· 망원동 부지매입비 : 5195백만원 · 정릉동 부지매입비 : 600백만원 · 신림동 부지매입비 : 3470백만원
시설비	1,500백만원	· 정릉동 주차장 공사비 : 1500백만원
감리비	30백만원	· 정릉동 주차장 감리비 : 30백만원
시설부대비	10백만원	· 정릉동 주차장 시설부대비 : 10백만원

7) 주차계획과-1647호(2010.10.26) “관광버스 주차난 해소를 위한 주차장 확충계획”, 방침에 따르면 향후 관광버스 차고지 활용에 대한 조례 개정이 필요하다는 점을 언급하고 있음

□ **버스운송사업 재정지원(사업별 설명서 p.40)**

- 동 사업은 버스체계개편으로 시내버스의 운영이 수입금공동관리제로 변경됨에 따라 버스회사의 건실한 경영과 대시민 운송서비스 향상을 위해서 시내버스업체의 적자발생을 보전하고, 마을버스의 안정적인 운송서비스 제공을 위해 적자가 발생하는 업체에 재정 지원을 하기 위한 것으로 2,514억 76백만원이 편성된 사업입니다.
- 버스 준공영제 실시 이후, 버스업계는 도산위기에서 벗어나고 시민들의 경우 안정적인 버스서비스를 공급받고 있으나, 서울시의 재정지원액이 지속적으로 증가하는 등⁸⁾ 문제점이 지속적으로 발생되고 있는바, 시내버스업계 자체의 원가절감 대책과 시 재정지원 감소대책방안 마련이 시급한 실정입니다.
- 버스체계개편이후 버스업계의 수입은 버스운영에 따른 운송비용 외에 기본이윤과 성과이윤까지 보장하는 것으로, 2009년 기준 이윤총액은 689억(기본이윤 70% 483억, 성과이윤 30% 207억)에 이르고 있는바,

〈최근 3년간 시내버스 이윤내역〉

운영연도	이윤총액 (A)	재정지원액 (B)	이윤비율 (A/B)	이 윤	
				기본이윤	성과이윤
2007	700억	1,636억	42.8%	75% (525억)	25% (175억)
2008	704억	1,894억	37.2%	70% (493억)	30% (211억)
2009	689억	2,900억	23.7%	70% (483억)	30% (207억)

2009년 기준, 발생이윤 총액이 재정지원총액의 23.7%나 차지하는 것은 버스체계개편이전 대부분의 버스회사들이 자본잠식상태에 있었음을

8) 재정지원액 규모(억원) : '05년 2,221, '06년 1,950, '07년 1,636, '08년 1,894, '09년 2,900

고려할 때 버스업체에 대한 과도한 지원이라는 시민의 지적을 받을 수 있는 부분이라 판단됩니다.

- 따라서 서울시는 자본주의경쟁사회에서 별 노력 없이 과도한 이윤을 보장받는 현재의 시스템이 갖는 문제점을 인식하여, 버스운행에 따른 운송비용을 재산정하고 사회적 합의에 기초한 이윤총액 지급 방식을 별도로 마련할 필요가 있는 것으로 생각합니다.
- 이와 관련해 서울시는 현재 일률적으로 확정하여 지원하는 기본이윤 항목을 삭제 하고 업체의 자구 노력 등 경영노력을 반영한 수익구조로의 전환을 모색하는 등 특단의 조치가 필요할 것으로 판단되고, 서울버스운송조합에서 관리하고 있는 교통카드 미환급 선수입금에 의해 발생한 이자수입(연간 약 7억) 및 장기보유 선수입금⁹⁾에 대해서는 재정 건전화 차원에서 시내버스 준공영제 관련 예산에 반영하여 활용할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있다고 생각합니다.

〈성과이윤 산정 내역〉

- 기본성과이윤 : 전체 순위 52위까지의 회사에 대하여 인가대수 일일 대당 8,743원으로 산정된 금액
- 추가성과이윤 : 53위 이하 회사의 기본성과이윤을 1위부터 30위까지 추가로 지급하는 이윤

- 또한 서울시가 버스를 비롯한 다양한 교통수단에 대해 막대한 재정지원을 하고 있으나 원가 및 비용지원에 대한 면밀한 검증시스템이 마련되어 있지 못하다는 점에서 도시교통본부내에 교통재정분석팀을 별도로 신설 하여 운영하는 등 조직개편이 필요한 것으로 생각합니다.

9) 버스정책담당관-16443호(2008.9.29)에서는 장기보유 선수입금을 최소 133억원으로 산정하고 있음
장기보유선수입금에 대해 시내버스조합에서는 조합에 귀속되는 것이 바람직하다고 주장하고 있음

- 이외에도 버스업계의 경우 버스준공영제 도입이전에는 노사간 협상을 통해 사주가 원가절감을 위해 적극 노력해 왔으나 준공영제 도입후 노사가 협력하여 원가인상을 통해 수입증대를 꾀하고 있다는 점에서 2004년 이후 단 한 번도 재산정이 이루어지지 않은 버스운송원가를 면밀히 재산정하여 재정지원액을 대폭 줄일 필요가 있을 것으로 판단됩니다.
- 다음으로 마을버스의 경우 통합환승요금제 시행 이후 재정여건 악화¹⁰⁾로 인해 안정적인 운송서비스 제공이 어렵다는 점을 지속적으로 토로하고 있고, 실제 마을버스 운송원가 및 운전자 인건비¹¹⁾의 경우 운행형태가 비슷한 지선전환버스 등과 비교해도 상당히 열악한 상황으로 판단되는바,

〈버스유형별 표준원가〉

구 분	대 형 버 스(원/대)		중 형 버 스(원/대)	
	경 유	CNG	경 유	CNG
마 을 버 스	-	-	330,535(57.6%)	330,535(61.5%)
지선전환버스	-	446,525	475,545(82.9%)	444,410(82.7%)
시 내 버 스	600,658	543,986	573,724(100.0%)	537,379(100.0%)

- 서울시에서는 표준원가 개선, 운전자 인건비 인상¹²⁾, 준공영제 도입 검토 등 다양한 측면에서 대안을 마련해야 할 것이며, 업체 측과 이견을 보이고 있는 환승손실액에 대한 공동 연구용역 추진 등을 통해 합의점을 마련해야 할 것으로 사료됩니다.

10) 마을버스 업계에서는 연간 환승손실금이 1,068억에 이른다고 주장하고 있음(서울시 주장 266억원)

11) 마을버스 운전자 월급여액 : 149만원, 지선전환버스 260만원, 시내버스 310만원(2009년 기준)

12) 1인당 10만원 인상시 : 연간 32억 16만원 추가 지원 필요, 지선전환버스 수준으로 인상시 356억 98백만원 지원 필요

□ 저상버스 도입(사업별 설명서 p.33)

- 동 사업은 교통약자의 버스이용 편의를 증진시키기 위해 일반버스보다 차체가 낮고 휠체어 탑승이 가능한 저상버스를 도입하는 사업으로 300억의 예산이 편성되었습니다.
- 서울시는 2013년까지 전체버스의 50%를 저상버스로 교체할 계획을 수립하고 사업을 추진하고 있는데, 이는 장애인을 포함한 교통약자의 이동편의를 증진하기 위한 사업의 목적 측면에서는 타당한 점이 있다 하겠습니다.
- 그러나, 저상버스 도입과 관련하여 버스업체가 버스제작 업체에 지불하는 비용의 경우 저상버스 도입초기 가격이 현재까지 유지되고 있으며, 서울시 등에서는 저상버스 가격에 대한 상세한 원가조사를 수행한 적이 없다는 점에서 차량가격의 적정성에 대해서 보다 충분한 검토가 필요한 것으로 생각합니다.

〈국내 일반버스 및 저상버스 가격비교(단위: 원)〉

제작회사	CNG 일반버스	CNG 저상버스
대우자동차(2008.01.01기준)	91,810,000	189,000,000
현대자동차(2008.04.01기준)	95,950,000	191,850,000

- 특히 차량구매 방식 또한 버스업체가 원하는 제작사에 구매를 의뢰하여 차량을 인도받는 방식으로, 경쟁을 통해 구매가격을 절감할 수 있는 노력이 부족하였던 것으로 판단되는바, 일정기간 동안 발생하는 교체 물량에 대해 서울시가 시범적으로 적정 원가를 조사하여 예가를 산정하고, 이를 기초로 경쟁 입찰을 추진하는 방안에도 대해서도 적극 검토할 필요가 있을 것으로 사료됩니다.

□ **그린파크 사업(사업별 설명서 p.64)**

- 동 사업은 주택가 주차난 해소와 주거환경 개선을 위하여 담장허물기를 통한 내집 주차장 마련과 녹지공간이 있는 생활도로를 조성하는 사업으로 2011년 예산 174억 87백만원이 편성되었습니다.(‘10년 예산 255억 85백만원)
- 동 사업은 7년째 추진되어온 계속사업으로 잔존 물량 중에는 난공사 물량이 많고 재개발·뉴타운 사업에 대한 기대감으로 인해 사업물량이 줄어들고 집행율이 급격히 감소하고 있는 사업임에도 불구하고, 사업물량의 감소추이를 객관적으로 분석하지 않은 채 예산을 편성함으로써 연례적인 불용이 발생하고 있는 사업인 것으로 판단됩니다.
- 따라서 연차별 사업추진내역을 분석하고 자치구별 수요조사를 시행하며, 가옥주의 사업동의서를 사전에 징구하는 등, 사전 예측기술 향상방안을 강구하여 합리적인 예산편성이 이루어질 수 있도록 주의를 기울일 필요가 있겠습니다.

또한, 초기 사업물량의 경우 시설 유지보수의 필요성도 있을 것으로 판단되므로, 정책방향을 수정하여 신규사업 예산을 줄이고 유지보수 예산을 편성하여 사업의 실효성을 높이는 방안에 대해서도 적극 검토해 볼 필요가 있을 것으로 생각됩니다.

〈최근 3년간 예산집행 실적〉

구 분	예산현액	집행액	집행율
2008년	32,000백만원	25,944백만원	81.0%
2009년	30,500백만원	22,076백만원	72.4%
2010년(11월 현재)	25,585백만원	15,060백만원	59.0%

□ **통일 · 의주로 중앙버스 전용차로 확대(사업별설명서 p.117)**

- 동 사업은 버스이용시민의 편의를 증진하기 위해 서대문사거리~고양시계(10.6km) 구간에 대해 중앙버스전용차로를 구축하기 위한 사업으로 2011년 예산으로 126억93백만원(시설비 120억원 중 홍제고가 철거비용 70억원 포함)을 편성하였습니다.

- 동 사업은 실시설계 및 경찰청 규제심의 지연 등의 사유로 인해 2009년 편성된 예산현액(79억32백만원) 전액에 대해 이월(92.8%)과 불용(7.2%)을 하였고,

홍제고가 철거를 위한 설계지연으로 인해 2010년 10월말 현재 예산집행율이 예산현액(156억10백만원) 대비 40%에 불과하여 막대한 예산이 또 다시 이월될 예정입니다.

또한 동 구간의 전용차로 건설추진을 위해서는 먼저 홍제고가 철거가 이뤄져야 하나 홍제고가 철거와 관련해서는 아직까지 경찰청 규제심의가 남아있고 철거기간도 3개월여가 소요될 예정이라는 점에서 향후 사업 일정대로의 추진 여부가 명확하지 않은 상황입니다.

- 따라서 동 사업예산에 대해서는 그간의 집행실적을 감안하여 보다 면밀한 예산심의가 필요한 것으로 생각되고, 2011년 사업예산으로 홍제고가 철거 관련 사업비만을 우선 편성하여 추진하고 중앙버스전용차로 구축비용(약 50억원)은 사업진행 일정에 따라 추경사업 등으로 편성하는 것이 바람직할 것으로 판단됩니다.

□ **도로교통 소통개선(사업별설명서 p.110)**

- 동 사업은 간선도로 및 상습정체 지점에 대한 교통신호체계 개선, 도로 구조 개선을 통해 교통정체 지점을 개선하기 위한 것으로 58억7백만원이 편성되었습니다.
- 동 사업의 경우 2007년 이후 기본 및 실시설계 지연 및 경찰청과의 규제 심의 지연으로 인해 2009년까지 예산집행율이 저조하고 상당액이 연례적으로 이월되고 불용되어 왔던 사업입니다.
- 특히 2010년 11월 현재 동 사업에 대한 원인행위율은 예산현액 87억28백만원 대비 79%인 69억4백만원이나 예산변경을 통해 1억99백만원을 감액하는 등의 예산조정이 있었던 점을 고려할 때 2011년 편성예산을 집행하는데 아무런 문제가 없는지 보다 충분한 심의가 필요한 것으로 생각됩니다.

〈동 사업 관련 연도별 예산집행 실적(단위: 백만원)〉

구 분	예산현액	집행액	집행율	이월액	이월비율	불용액	불용비율
2007	9099	4511	49.5	3457	38.0	1131	12.4
2008	11857	5545	46.7	4259	35.9	2053	17.3
2009	12164	7594	62.4	3104	25.5	1466	12.1

□ **도시고속도로 기능개선(사업별설명서 p.116)**

- 동 사업은 서울시 13개 도시고속도로 혼잡구간에 대한 문제점 진단과 소통능력 제고를 위해 도시고속도로와 인접도로의 도로기하구조 개선 및 신호체계개선을 위한 사업으로 14억원(실시설계비 2억60백만원, 시설비 10억75백만원 등)이 편성되었습니다.

- 최근 도시고속도로 진·출입부 부근에서의 상습 정체와 출퇴근 시간대 도시고속도로 전구간에서 상습적인 지·정체 발생에 따라 불합리한 도로구조 및 IC 개선이 필요하다는 점에 공감되는 측면이 있으나, 사업추진을 위해서는 실시설계후 경찰청 규제심의를 통해 사업을 확정하는 절차가 필요하나 실제 규제심의에 소요되는 기간이 적지 않고 사업비가 추가 소요될 가능성이 적지 않다는 점에서 2011년 예산으로는 실시설계비만 반영하고, 시설비는 실시설계 및 경찰청 규제심의 완료 후에 추정사업 등을 통해 반영하는 것이 예산의 효율적 이용측면에서 바람직한 것으로 생각됩니다.

□ **운수종사자 연수기관 운영 및 교육(사업별 설명서 p.47)**

- 동 사업은 운수종사자의 교육 및 복지증진을 위해 건립된 교통문화교육원의 운영 및 운수종사자 보수교육에 소요되는 비용을 지원하고자 하는 것으로 총 14억 49백만원이 편성되었습니다.
- 현재 교통문화교육원은 2000년 건립되어 2001년부터 3년간의 기간으로 민간에 위탁운영하고 있으며, 현재 제4차 위탁계약('10.9.1~'13.8.31)에 의해 “전국택시노조연맹”이 운영하고 있습니다.
- 2011년 예산의 경우 차년도 대비 3억 14백만원이 감소하였는데 이는 교육인원 감소에 의한 교육비 감액분으로, 교육인원¹³⁾이 줄어들면 교육생 관리 및 교육원 운영에 소요되는 비용 또한 당연히 줄어들어야 함에도 불구하고 실제적인 운영비 절감은 이루어지지 않고 있는바, 운영상 비효율을 개선하기 위해 인원 감축 등 적극적인 방안을 강구

13) 2009년 교육인원 : 59,500명, 교육생 1인당 8,000원 지원

하여야 할 것으로 보이며, 향후 운수종사자 교육비용을 제외한 교육원 운영비를 단계별로 축소하여 장기적으로는 자체수입만으로 교육원을 운영할 수 있도록 해야 할 것으로 사료됩니다.

- 이와 관련하여, 교통문화교육원이 운영하고 있는 복지사업 및 교양사업 이용자 현황을 살펴보면, 복지사업의 비중이 교양사업에 비해 상당히 크고 교통문화교육원 수입의 상당부분이 복지사업에서 이루어지고 있는바, 재정건전성 측면에서 복지사업에 대한 확대를 검토할 필요도 있을 것으로 판단됩니다.

〈복지·교양분야 이용자 현황¹⁴⁾〉

구 분	계	운수종사자	일 반
복지사업 (헬스,사우나)	84,093 ¹⁵⁾ (100.0%)	4,760 (5.7%)	79,333 (94.3%)
교양사업 (에어로빅,요가,벨리,댄스스포츠)	1,589 (100.0%)	49 (3.1)	1,540 (96.9%)

□ 서울도심 및 주요지역 횡단보도 정비(사업별설명서 p.107)

- 동 사업은 횡단보도 미설치 지점이나 지하도 등으로 보행동선이 단절된 교차로에 횡단보도 설치를 통해 시민의 보행불편을 최소화하기 위해 서울시내 151개소에 대해 연도별로 20개소씩 횡단보도를 정비하는 사업으로 14억70백만원이 편성하였습니다.
- 동 사업은 사업추진을 위한 사전절차의 하나인 경찰청 규제심의 지연 및 설치지점에 대한 지역주민들의 민원 등으로 인해 연례적인 사고이월과 불용이 발생하고 있는 사업으로 2011년 11월 현재 예산현액 33억 22백

14) 시설이용요금 : 헬스(7만원/월), 사우나(4천원/회), 에어로빅(6만원/월), 요가·차밍벨리 등(4만원/월)

15) 2010.1.1~2010.11.21 기준

만원 대비 62%인 20억 49백만원만 원인행위가 이루어진 상황이며 4억 60백만원이 이월되고 약 4억원 정도의 불용이 예상되는 사업입니다.

- 따라서 서울시는 동 예산에 대해 2011년 예산에는 전년도 이월분 및 불용분을 감안하여 꼭 필요한 시설비만 편성하고 우선 2010년 이월예정인 예산을 적극 집행토록 한 후 추경일정에 맞춰 예산을 재편성하는 것이 연례적인 이월과 불용을 줄일 수 있는 방법으로 생각됩니다.

〈동 사업 관련 연도별 예산집행 실적(단위: 백만원)〉

구 분	예산현액	집행액	집행율	이월액	이월율	불용액	불용율
2008	1000	124	12.4	732.0	73.2	142.0	14.2
2009	2150	777	36.1	1172.0	54.5	199.0	9.3

□ **어린이교통안전체험장 설치(사업별설명서 p.97)**

- 동 사업은 자치구의 요청과 서울시 보조금 관리조례 시행규칙에 따라 어린이 자전거교통안전 체험장 설치예산을 구별로 차등보조하는 것으로 강동구 실내체험장 지원(3억6백만원) 및 구로구 실외체험장 지원(2억 40백만원)을 포함하여 총 10억80백만원을 편성하였습니다.

- 동 사업은 어린이 등에 대한 안전교육 실시와 자전거 면허증 발급을 통해 자전거에 대한 안전의식을 고취할 수 있다는 점에서 의미가 있다고 생각되나,

그 동안 시민들의 충분한 의견수렴을 거치지 않은 상태에서 사업이 추진 됨으로써 사업예산이 불용되는 경우도 발생되고 있는바¹⁶⁾, 동 사업의 추진과 관련해 시민의견 청취과정에 대한 충분한 설명이 필요한 것으로 판단됩니다.

16) 서울시는 영등포구 요청에 따라 2010년에 총 6억원의 사업비를 교부하였으나 체험장 인근 주민반대(영등포구 교통행정과-6286)로 인해 전체 예산이 불용될 것으로 예상

□ **부설주차장 야간개방 지원(사업별 설명서 p.61)**

- 동 사업은 주택가 주차난 완화를 위해 주택가 대형건축물 부설주차장 및 학교 주차장을 야간에 인근주민에게 개방하는데 필요한 예산을 지원하는 사업으로 2억원의 예산이 편성되었습니다.
- 동 사업은 자치구가 개방 대상을 선정하여 서울시에 예산 지원을 요청하는 경우 전체 예산액에 50%를 시비 지원하는 사업으로 예산의 효율적 활용을 위해 수요량에 대한 정확한 예측이 필요한 사업이라 할 수 있습니다.
- 그러나, 과거 동사업의 집행내역을 살펴보면 2009년의 경우 예산 집행율이 60%에도 미치지 못하는 등 연례적으로 상당한 예산이 불용되고 있는 바, 이는 예산배정 전 충분한 수요예측이 이루어지지 않고 관례적인 예산 편성이 이루어진 결과라 볼 수 있습니다.
- 내년 예산의 경우 올해 예산의 67% 수준으로 상당부분 감액 편성되어 불용규모는 예년에 비해 상당부분 감소할 것으로 보이나, 향후 예산 편성시 수요에 대한 과거추이 분석, 예산계획 수립 전 자치구의 신청에 대한 사전과약 등을 통해 꼭 필요한 곳에 적정한 예산이 배정될 수 있도록 주의하여야 할 것으로 판단됩니다.

〈최근 3년간 예산집행 실적〉

구 분	예산현액	집행액	집행율
2008년	300백만원	146백만원	48.6%
2009년	415백만원	248백만원	59.8%
2010년(11월 현재)	300백만원	61백만원	20.4%

□ **전세 및 특수여객 운수종사자 교육비 지원(사업별 설명서 p.37)**

- 동 사업은 전세버스 및 특수여객운송사업조합 소속 운수종사자들이 전문적인 소양과 안전의식을 갖춘 우수운전자로 양성될 수 있도록 교육비를 지원(8,000원/일, 5,600명)하는 사업으로 35백만원이 편성되었습니다.(‘10년 27백만원)
- 2009년 4월 서울에서 관광버스가 차량 10대를 추돌해 7명이 사망하는 사고가 발생하는 등 최근 관광버스 관련 사고가 빈번하게 발생하고 있어, 운전자 교육의 사각지대였던 전세 및 특수버스 운수종사자에 대한 안전교육에 대한 필요성이 증대되고 있다는 측면에서, 동 사업 목적의 타당성은 인정된다 하겠습니다.
- 그러나 교육에 대한 거부감으로 인해 참여율이 극히 저조하여 ‘10년 현재(11월)까지 예산 집행율이 매우 낮고(원인행위율이 37%) 교육의 실효성이 아직 충분히 검증되지 않았다는 점 등을 종합적으로 판단해 볼 때 초기단계에서는 최소한의 교육비용만을 책정하고, 운수종사자와의 공감대 형성 및 사업효과 검증이 이루어진 이후 교육대상 및 사업예산을 확대하는 것이 바람직 할 것으로 사료됩니다.

□ **버스정책시민위원회 운영(사업별 설명서 p.35)**

- 동 사업은 시내버스 정책의 전문성, 효율성 등을 향상시키고, 정책결정시 일반의 참여를 확대하기 위하여 구성된 서울특별시 버스정책시민위원회를 운영하기 위한 것으로 위원회 운영비 18백만원이 편성되었습니다.
- 준공영제 하의 서울시 대중교통체계와 관련된 정책을 결정 및 자문하기

위해 전문가 등으로 구성된 위원회를 운영하여 상정 안전에 대한 심도 있는 논의를 하는 것은 타당할 것으로 생각되나,

'09년 및 '10년 현재(11월)까지 예산의 집행내역을 살펴보면 각각 60%와 47% 수준으로, 편성된 예산에 상응하는 위원회 운영이 이루어지지 않아 예산편성의 비효율¹⁷⁾이 발생하고 있는 것으로 판단되므로, 예산안 심의시 이에 대한 적절한 조정이 필요할 것으로 판단됩니다.

□ **버스를 통한 소통의 장 마련(사업별 설명서 p.36)**

○ 동 사업은 서울시 대중교통체계에서 주요한 역할을 수행하는 서울시, 버스 운송사업조합, 버스운영업체간 유기적인 협조체계를 구축하고자 연간 총 2회 공동 워크숍을 개최하기 위해 10백만원이 편성된 사업입니다.

○ 서울시가 급변하는 교통환경 변화에 따른 서울시 대중교통 및 준공영제의 발전방안을 조합 및 업체와 공동으로 모색하고자 하는 의도는 일면 타당하다 할 수 있겠으나,

버스준공영제와 관련된 누적적자가 천문학적¹⁸⁾으로 늘어나는 시점에서 서울시 예산을 활용하여 버스업체 등과 워크숍을 개최하는 것은 시민들의 공감대를 얻기 어려울 것으로 판단되는 바, 동 예산의 타당성에 대해 충분한 검토가 필요할 것으로 생각됩니다.

□ **이상으로 2011년도 서울특별시 도시교통본부소관 세입세출 예산(안)에 대한 검토보고를 마치겠습니다.**

17) 최근 2년간 10회 개최, 평균 8.6인 참석, 최소참석인원 3인('10.1.19)

18) 재정지원액 규모(억원) : '05년 2,221, '06년 1,950, '07년 1,636, '08년 1,894, 09년 2,900