

주요 현안 업무보고

2021. 8. 31.

도시교통실

보 고 순 서

1. 도시철도의 안정적 운영 추진	5
① 시(市) 외곽 연장철도 평면환승 원칙 정립	6
② 우이신설 경전철 운영 정상화	8
③ 지하철 이용시민 안전확보 대책 추진	9
④ 기관간 협력체계 강화를 위한 「교통공사 협력관」 제도 운영	10
⑤ 서울교통공사 재정건전화 방안 추진	11
⑥ 거리두기 4단계, 대중교통 감축 운영	12
2. 교통 인프라 확충 및 재정지원	13
① 광역버스환승정류소 개선사업 추진 현황	14
② GTX 연계 광역복합환승센터 구축	15
③ 대광위 추진, 강변북로 등 BTX 도입 보고	16
④ 2021년 시내버스 임단협 결과	17
⑤ 카카오 T 택시서비스 이슈 및 대응방안 보고	18
⑥ 마을버스·택시 재정지원	19
⑦ 친환경 전기 버스·택시 도입 확대	21
⑧ 버스 현금승차 폐지 시범시행	22
3. 안전하고 편리한 교통환경 구축	25
① 어린이 보호구역 안전 강화	26
② 공공자전거 운영 효율화 및 안전 강화	27
③ 개인형 이동장치(PM) 불법 주정차 견인	28
④ 어르신 운전면허 자진반납 지원사업 추진	29
⑤ 「스마트폰 앱 시민신고제」 신고대상 확대	30
⑥ 교통분야 중대재해 예방대책 수립	31

1. 도시철도의 안정적인 운영 추진

1-1 시(市) 외곽 연장철도 평면환승 원칙 정립

1-2 우이신설 경전철 운영 정상화

1-3 지하철 이용시민 안전확보 대책 추진

1-4 기관간 협력체계 강화를 위한
「교통공사 협력관」 제도 운영

1-5 서울교통공사 재정건전성 확보 방안

1-6 거리두기 4단계, 대중교통 감축 운영

1-1

시(市) 외곽 연장철도 평면환승 원칙 정립

최근 환승환승 원칙 관련 언론보도

- ‘도시철도 연장’ 서울시-인근 지자체 갈등 (동아일보, '21.8.13.)
- ‘고양선 직결은 정부와 지자체 간 의견이 엇갈릴 경우 성사 여부 장담 어려움’ (중앙일보, '21.8. 9.)
- 인천시의회 부의장 ‘시의회 도장 먼저 받으려는 것은 서울시의 무례한 조건임’ (중부일보, '21.8. 8.)
- 경기도·인천시 ‘수도권 주민 이동 편의성 위해 직결 되어야’ (매일경제, '21.8.2.)

□ 도시철도 직결 요청 노선(5개)

노 선 명	사 업 구 간	연 장 (km)	직 결 노 선
① 별내선 연장	별내역~별가람역	3.2	8호선
② 송파하남선	오금~하남시청	12	3호선
③ 고양은평선	새절~고양시청	13.9	서부선
④ 강동하남남양주선	강동~남양주	18.1	9호선
⑤ 위례삼동선	위례~삼동	10.4	위례신사선

□ 평면환승 방식 도입배경

- 무분별한 철도 연장 요구 억제 ⇨ **본선에 미치는 부정적 영향 고려**

- ✓ 본선의 시설과 시스템 개선 고려, 동일한 시스템 연장구간 적용
- ✓ 기존 이용자(서울시민)에게 미치는 부정적 영향 최소화

- 도시철도 수익자 부담원칙 준수 ⇨ **안전시설 확보 및 지속가능한 서비스 제공**

- ✓ 차량기지 등 시설 확장·개선비용, 안전시설 확충비용 함께 부담
- ✓ 연장 구간 운영비용에 대한 재정부담 해당 지자체 책임

□ 그간 노선별 조치사항

사 업 명	조치사항	비 고
7호선 청라연장 (석남역~청라국제도시역)	▶ “직결”에 따른 차량기지 증설비용 인천시 부담 요구 → 인천시의회 의결('21.8.9) ※ 운영비 인천시 부담	직결
7호선 포천연장 (옥정~포천)	▶ 단선계획으로 인한 안전문제에 대해 우리시 문제제기 → 경기도 ‘평면환승’ 방식 수용('20.4.)	평면
4호선 연장(진접선) (당고개~진접)	▶ 운영필수시설 등 안전문제에 대한 우리시 문제제기 → 남양주시 수용 및 관내 운영필수시설 설치 합의('20.9.)	직결
고양선 (새절역~고양시청)	▶ 혼잡도 등 직결대책 수립 요청 → 혼잡도 완화방안 등 대책 수립(국토부, LH) 합의('20.12.) ※ 국토부(LH)의 직결대책 부적합할 시, 직결 수용 불가	조건부

□ 향후 계획

- 직결을 요구하고 있는 별내선 연장 등 5개 노선에 대해서는 ▲**안전시설 투자**
▲**운영비 부담**에 대한 지자체 **합의 시 “직결 연장”** 하되 **미 합의시 ‘평면 환승’ 도입**
- 기재부 예비타당성조사 지침 개정 요청 추진
 - 그간 지자체에서는 철도연장사업의 경제성 확보와 예비타당성조사 통과 목적으로 안전·혼잡도 관련 등에 필요한 비용을 미반영
 - 예비타당성 조사 시부터 연장노선의 안전운행을 위해 소요되는 비용이 반영되어 추후 논쟁이 발생하지 않도록 예타 지침 개정

1-2 우이신설 경전철 운영 정상화

- ◆ 운영적자 누적으로 인한 사업시행자 파산 위기에 직면해 있는 우이신설 경전철 지속 운영을 위한 운영 정상화 방안 추진

□ 재정상황

- 이용 승객부족, 무임손실 등으로 누적적자 증가 추세
 - 218억('17년)→1,063억('18년)→1,533억('19년)→1,851억('20년)
- 출자자가 총당한 자기자본금 1,770억원 '21.12월 전 전액 소진전망
 - '17년 사업자 추가 총당 지원 약정금 760억원, '18년 출자자 자기자본금 1,010억원
- 인력감축 국토부 미승인으로 추가인건비 발생중, 인건비 지급 여력 한계 도달
 - 무인운영 전제로 인력을 147명까지 감축할 계획이었으나, 국토부 미승인
 - ▶ 現 171명 운영 중으로 추가 인건비 약 26억 발생

□ 추진내용

- 우이신설선 지속운영 방안 자문단 검토('21.3~4)
 - 現 BTO 방식 지속 운영 불가, 지속 운영을 위해 재구조화 타당
 - ▶ 수요예측 실패로 협약수입과 운영수입이 매년 약 300억원 차이 발생하여 운영비 총당 한계
- 사업시행자와 사업재구조화 추진방향 합의('21.7)
 - 재구조화 전까지 부족운영비 분담('23. 6월 限)하되, 협의 결렬시 협약해지 등
 - ▶ 1:1의 비율로 서울시·사업자 분담, 협약 해지 시 '21.12.31 기준 해지시지급금 3,457억 일시지급 부담
- 우이신설선 운영인력 변경(210명→171명) 승인('21.8.23)
 - 전면 무인운행은 불가하다는 국토부 의견에 따라 현 인력 수준으로 변경 완료

□ 향후계획

- 재구조화 계획서 PIMAC 검토 의뢰('21.8)
 - 재구조화 협상 결과를 반영한 변경 실시협약(안) 마련 : '21.12월
- PIMAC 검토결과에 따른 재구조화(안) 부동의시 새로운 사업방식 모색

1-3 지하철 이용시민 안전확보 대책 추진

- ◆ 성범죄, 물지마 폭행, 마스크 미착용 등 시민 불편이 발생되고 있어 지하철 CCTV 추가설치 및 지하철 보안관 특별사법경찰 권한 부여 추진

□ 현 황

- 전동차 CCTV 설치 : 3,869칸 중 1,481칸(38%) 설치 완료
 - 범죄율과 혼잡도가 높은 2호선(98%)과 7호선(97%)에 우선 설치, 최근 도입된 9호선(20%)과 우이선(100%) 설치율이 높음

(단위 : 객실기준, 칸)

구분	전체	1호선	2호선	3호선	4호선	5호선	6호선	7호선	8호선	9호선	우이
설치대상칸수	3,869	160	794	490	470	640	312	577	120	270	36
설치칸수	1,481	-	776	-	-	40	8	561	6	54	36
설치율	38%	0%	98%	0%	0%	6%	3%	97%	5%	20%	100%

- 처분권 없는 지하철보안관 폭력피해 등('20~'21년 263건) 업무수행에 애로
 - ※ '21. 7월 현재 지하철보안관 총 274명 근무 중

□ 조치계획

- 미설치칸 2,388칸 전동차 CCTV 설치('21~'26년)
 - 내구연한 도래 1,328칸은 '26년까지 신차 구매시 설치
 - 내구연한 미도래 1,060칸은 예산확보 후 '23년까지 설치 완료(예산 138억원 소요)
 - ▶ '22년 561칸 73억원, '23년 499칸 65억원
- 지하철 보안관 사법경찰권 확보 추진(「사법경찰직무법」 개정)
 - 질서저해 행위자 발생시 직접 처분할 수 없고 경찰관에 인계만 가능한 現 상황 개선
 - ※ 총 9회 법령 개정 건의하였으나 미반영(최근 법무부 면담 결과 긍정적 의견 표명)

1-4 기관간 협력체계 강화를 위한 「교통공사 협력관」 제도 운영

- ◆ 서울교통공사와의 신속하고 긴밀한 협력체계를 구축하여 현안사항 대응 능력을 높이기 위해 교통공사 협력관 제도 운영

□ 필 요 성

- 市-공사 간 업무담당자별 소통창구 다원화로 의사전달 및 결정 지연
- 무임승차 및 코로나19 장기화에 따른 감염병 대응, 중대재해처벌법 시행 대비 조치 사항 등 현안사항 소통창구 단일화로 업무효율 극대화 필요

□ 운영개요

- 파견인력 : 총2명(2급 팀장급 1명, 5급 과장급 1명)
 - ※ 지방공무원 임용령 제27조의4(민간전문가의 파견근무)
- 파견기간 : '21. 8. 1. ~ '22. 7.31.(도시철도과 내 사무공간 마련)
- 직무내용
 - 도시철도 관련 법·제도개선 추진 지원(무임수송, 지하철보안관 등)
 - 서울시와 교통공사 간 상시적인 현안사항 협력 및 업무 연락체제 구축
 - 市 중점사업(공기질 개선, 노후전동차 교체 등) 공정점검 및 사업 추진 지원

□ 향후계획

- 주요 현안사항 해결 지원 및 기관 간 소통·협력

1-5

서울교통공사 재정건전성 확보 방안

- ◆ 안정적이고 지속적인 지하철 운영을 위한 서울교통공사 경영개선계획 등 재정건전성 확보 방안 추진

□ 서울교통공사 재정 현황

○ 재정수지 현황

(단위 : 억 원)

연 도	'18년	'19년	'20년	'21년 예측
수 입	21,549	20,550	16,102	15,881
비 용	26,938	26,415	27,239	27,167
당기순손실	△5,389	△5,865	△11,137	△11,276

※ '21년말 1조 5,991억 원의 자금부족이 예상되어 채무불이행 가능성 우려

○ 무임승차가 차지하는 손실 확대

- 당기순손실 : '20년 11,137억원으로 '19년 대비 89% 증가

(단위 : 억 원)

구분	연평균	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년
당기순손실(A)	6,299	△3,850	△5,254	△5,389	△5,865	△11,137
무임손실금액(B)	3,368	3,442	3,506	3,540	3,709	2,643
비율(C=B/A)	61.82%	89.4%	66.7%	65.7%	63.2%	24.1%

□ 재정건전성 확보 방안

○ 서울교통공사 경영개선계획 이행

- 심야 연장운행 폐지 등 인력효율화(1,922억), 투자사업 우선순위 조정 등 긴축운영(1,000억), 광고수익 및 공간개발을 통한 수익 다각화(110억) 등으로 3,032억원 마련

○ 市 긴급 재정지원으로 유동성 위기 해소

- 정부 무임손실 보전 유도를 위한 市 예산 선제 편성(1,000억) 및 출자금(2,152억) 편성

○ 상·하반기 공사채 발행을 통한 자금조달

- '21년 12,148억원 규모(상반기 5,014억, 하반기 7,134억) 공사채 발행

▶ 도시철도공채 6,954억원 이관으로 공사 부채비율 완화

1-6 거리두기 4단계, 대중교통 감축 운영

- ◆ 최근 코로나 19 확진자 급증에 따라 시민의 조기귀가 유도를 위해 대중교통 운행횟수 감축 후 이용변화 및 혼잡도 분석보고

□ 감축운영 개요

- 운영시기 : '21. 7. 8 ~
- 운영내용 : 22시 이후 대중교통 운행횟수 20% 감축(844회)

구 분	운 행 횟 수			비고
	당초	조정	증감	
지 하 철	161	128	-33	· 배차간격 1.7~3분 증가
시 내 버 스	2,458	1,966	-492	· 혼잡도 80% 이상, 배차간격 30분 이상 노선· 심야버스 제외
마 을 버 스	20,291	19,972	-319	

□ 이용변화 및 혼잡도 분석

- (이용자) 일평균 36% 감소(527→337천명)
 - 지하철 42.3%↓, 버스 30.8%↓, 마을버스 30.3%↓
- (혼잡도) 일평균 6.8%p 감소(39.3→32.5%)
 - 지하철 14.6%p↓, 버스 1.8%p↓, 마을버스 4.1%p↓

교통수단 (일 평균)	이용객수 (천명)			혼잡도 (%)		
	시행전	시행후	증감	시행전	시행후	증감
지 하 철	241	139	-102	53.6%	39.0%	-14.6%p
시내버스	230	159	-71	32.4%	30.6%	-1.8%p
마을버스	56	39	-17	32.1%	28.0%	-4.1%p

※ 18~22시 이용객 17.2%(2,583→2,203천명), 혼잡도 9.4%p(67.8→58.4%) 각각 감소

□ 향후계획

- 감축운영 시간대 혼잡도 80% 이상 2주 연속 발생 시 감축운영 재검토
 - 필요시 지하철 비상열차 및 심야버스 운행대수 증차

2. 교통 인프라 확충 및 재정지원

- 2-1 광역버스환승정류소 개선사업 추진 현황
- 2-2 GTX 연계 광역복합환승센터 구축
- 2-3 대광위 추진, 강변북로 등 BTX 도입 보고
- 2-4 2021년 시내버스 임단협 결과
- 2-5 카카오 T 택시서비스 이슈 및 대응방안 보고
- 2-6 마을버스·택시 재정지원
- 2-7 친환경 전기 버스·택시 도입 확대
- 2-8 버스 현금승차 폐지 시범시행

2-1

광역버스환승정류소 개선사업 추진 현황

- ◆ 경기도, 인천시민들의 서울 출·퇴근 시 승·하차 편의 증진을 위해 사당 등 광역버스환승정류소 조성

□ 사업개요

- 사업기간 : '20.12. ~ '22.7.
- 사업위치 : 사당, 당산, 강변, 서울, 강남, 홍대입구, 합정역(총 7개소)
- 사업내용 : 버스쉘터, BIS, 줄서기 표시 등 시설개선
- 총사업비 : 402억원(국비 120.6억(30%), 서울시 140.7억(35%), 경기·인천 140.7억(35%))
- 추진기관 : 서울시, 대도시권광역교통위원회, 경기, 인천(공동추진)



□ 추진내용

- (사당역) 복합환승센터 조성, 교통여건(이용객 多, 보도협소) 등 고려, 시설 최소화
- 대규모 아케이드 쉘터(100억원) → 소규모 버스 쉘터(30억원)
- (당산, 강남, 강변, 합정, 홍대입구역) 적정규모 쉘터 설치
- 보도 협소 및 정류소 산재 등 대규모 쉘터 설치 어려운 여건 반영
- (서울역) 보도폭 및 차선 조정, 택시 정차, 버스 유턴 등 대안 마련

□ 향후계획

- 설계용역 완료 및 MOU 체결(대광위, 서울, 경기, 인천) : '21. 9월
- 공사시행 : '21.10~'22.7월

2-2

GTX 연계 광역복합환승센터 구축

- ◆ 수도권 광역급행철도사업 본격화에 따라 서울시내 주요 정차역에 광역 복합환승센터 구축하여 이용객 환승편의 제고 및 이동시간 단축

□ 추진개요

- 대상지역 : GTX 서울시 내 역사 13개소

구 분	노 선	추진현황	주관
서울역	GTX-A,B	· 기본구상(안) 용역('20~'21.7)	국토부
삼성역	GTX-A,C	· 토목 공사착공('21.6)	서울시 (대도시권광역 교통위원회, 자치구 공동)
청량리	GTX-B,C	· 기본구상(안) 용역('20~'21.4), 기본계획 발주('21.9)	
양재역	GTX-C	· 대광위 주관 공모사업 선정('20.11), 기본계획 계약('21.8)	
여의도역	GTX-B	· 기본계획 용역발주('21.10.)	
신도림역 등 8	GTX-A,B,C	· 기본구상(계획)등 GTX사업 일정 연계 시행('22~'23)	

- 추진기간 : '20~'28년(GTX-A '23년, GTX-B '28년, GTX-C '27년 개통)

□ 주요내용

- 복합환승센터 주요 기능

- 버스환승정류소 및 회차시설, 택시승강장, 주차장
- GTX·지하철·버스 이용자 통합대합실
- 다양한 상업·공공·문화시설이 포함된 랜드마크



- 사업의 체계적 추진을 위한 조직 정비

〈삼성역 조감도〉

- 2~3개 부서에 분산돼 있던 환승센터 업무 전담조직 신설
- 신속한 의사결정을 위해 대광위·자치구·전문가 등 협의체 구성

□ 향후계획

- 주요역사 기본계획 용역 발주 및 계약 : '21. 하반기

- 청량리(9월), 여의도(10월)

2-3

대광위 추진, 강변북로 등 BTX 도입 보고

- ◆ 남양주와 김포시민들의 서울 출·퇴근 편의를 위해 강변북로·올림픽대로의 BTX 도입사업에 대한 우리시 대응계획 보고

□ BTX 사업개요

○ 사업구간 : 총 19.5km

- 동부 : 강변북로(수석IC~강변역) 9.5km(323억)

- 서부 : 올림픽대로(개화IC~당산역) 10km(495억)

※ Bus Transit eXpress : 출퇴근시간에 이동식 중앙분리대 설치하여 전용차로 확보

○ 사업내용 : 역류형 이동식 가변 버스전용차로 도입

- 경기 방향 도로의 1차로를 서울방향 버스전용차로로 운영(07시~09시)

- 서울 방향 도로와 기존 중앙분리대는 현황 유지



〈 Dallas, I-30 〉



Boston, I-93 HOV Lane

□ 우리시 입장

○ 강변북로·올림픽대로 버스전용차로 도입 필요성은 공감

○ 다만, BTX는 도로 개량 등 선투자비용이 과다 소요되고, 합류부 교통 처리 등 안전문제로 저비용, 안전성이 담보된 BRT 도입

- 동부 BTX 설치시 323억 소요되나, BRT 조성시 약 13억원 소요 예상

□ 향후계획

○ 대광위의 BTX 타당성 평가 용역 과정에서 지속 협의 : '21. 9월~

- 자치구, 시민, 전문가, 경찰청 등 관계기관 의견수렴 선행 요구(시→대광위)

2-4 2021년 시내버스 임단협 결과

- ◆ 시내버스 노·사간 임단협 자율교섭 결렬 이후, 서울지방노동위원회 조정안을 노·사가 수용하여 타결된 2021년 임단협 추진결과 보고

□ 추진 경과

- '21년 시내버스 임단협 노·사 자율 교섭 실시 '21. 4.29~6.29
 - 총 9회 교섭 실시하였으나 노조 측 임금인상(안) 사측 미수용, 교섭 결렬
- 서울지방노동위원회에 조정 신청 '21. 7. 5
 - 임금, 주5일제 도입, 식비 명문화, 교육수당 신설 등 노사간 쟁점
- 시내버스 노·사 임단협 타결 '21. 7.14
 - 서울지방노동위원회 조정안을 노·사 양측이 수용

□ 임단협 결과

- 임 금
 - (무사고포상금) 기존 월 16.5만원→21만원 인상(110억원 증)
 - (교육수당) 연간 19시간 내 교육시간을 기본시급 지급(44억원 증)
- 단체협약 : 초과연장근무 및 후생복지 등 개선
 - 주 40시간 초과 연장근무(shift 근무)에 대한 노측 동의권 신설
 - 외조부모 상사에 대해 조부모와 동일하게 유급휴일 2일 부여
 - 식사질 개선 논의를 위한 「노사간 TF」 운영

□ 향후계획

- 임단협 결과 표준운송원가에 반영 '21. 9월

2-5 카카오T 택시서비스 이슈 및 대응방안

- ◆ 카카오T 내 택시호출의 불공정 배분, 택시사업자 대상 유료서비스 운영 등 택시서비스 이슈사항 및 대응방안

□ 카카오T 내 택시서비스 : 1개 가맹사업, 5개 중개사업 추진

구분		플랫폼 가맹사업	플랫폼중개사업	
			무 료	유 료
택시서비스 종류	목적지 표기	-	카카오T 일반(65,000대)	카카오T 스마트호출
	목적지 미표기	카카오T블루	카카오T 블랙(380대) 카카오T 벤티(622대)	카카오T 모범(1,000대)
플랫폼 이용수수료		0~3,000원		0~5,000원
비고		면허(20.9월)	등록(21.6월)	

□ 플랫폼 서비스 문제점

- (호출배분 불공정) 전체 택시 중 13.5%(가맹택시) 콜 몰아주기 등 발생
- (서비스 유료화) 프로멤버십, 수수료 인상 등 택시 요금인상 초래
 - 프로멤버십 출시(월 99,000원)는 일반적 거래행위로 해석('21.5월, 공정위)
 - 플랫폼 이용수수료(최대 5,000원 인상)는 국토부 등록 및 신고 완료('21.6월)
- (승차거부) 목적지부스터 기능 활용 단거리 승객 기피 문제 심화
 - 선호지역 및 장거리 승객 우선 배차로 비선호지역 및 단거리 승객 이용불편 초래

□ 대응방안

- 카카오관계자 면담을 통해 호출료 인상(5,000원)의 부당성 강력 항의('21.8.11)
 - ⇒ 카카오측에서 호출료 및 T바이크 요금인상 철회('21.8.13)
- 예약불 점등 후 장거리 콜 승객 골라 태우기 집중 단속 및 처분
 - 승차거부 행정처분(1차 20만원 및 경고, 2차 40만원 및 자격정지30일, 3차 60만원 및 자격취소)
- 카카오T 시장지배적 지위남용 등 불공정 행위 공정위 조사 요청('20.8월)
 - 카카오 가맹택시에 대한 콜 몰아주기에 대한 불공정 거래 의혹 조사
- 「여객자동차운수사업법」 개정 요구
 - 목적지부스터 등 승객불편 사항 개선 요구권한 市 부여 조항 신설

2-6 마을버스·택시 재정지원

- ◆ 코로나 19 확산으로 재정난을 겪고 있는 마을버스와 택시업계 재정 지원을 통해 운수업계 경영개선과 운행 정상화로 시민편의 증진 도모

□ 업계 운영상황

- (마을버스) 일 평균 이용승객이 2019년 대비 33.3% 감소되면서 업체 월 평균 운송수입도 32.0% 감소된 136억 수준으로 재정상태 악화
 - 이용승객(일) : 117만명('19년) → 85만명('20년) → 80만명('21.6)
 - 운송수입(월) : 200억원('19년) → 147억원('20년) → 136억원('21.6)
- (택 시) 사회적거리두기 강화로 심야시간대 승객이 감소되고 운전자 수입이 동반 감소되어 택시기사 이직자 증가
 - 운 송 수 입 : '19년 대비 법인 31.4%, 개인 23.2% 각각 감소
 - 법인택시기사수 : 30,027명('20.1) → 25,420명('20.9) → 22,631명('21.5)

□ 재정지원 내용

【마을버스】

- 일일 운송원가(411천원)보다 수입금이 적은 109개 업체 239억 지원

(단위 : 천명, 백만원)

구분	계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월
일평균승객수	789	698	692	755	839	851	810	877
지원업체수	109	114	115	113	107	105	111	100
지원액	23,941	2,997	2,987	3,426	3,827	3,553	3,995	3,156

- 코로나 19로 인한 운송수입 변동 감안, 월 지원한도액 탄력적 조정운영
 - 30억 → 35억(3월) → 40억(4~6월) → 35억(7월)

【택 시】

○ 카드결제 관련 보조금 : 73.2억원

- (지급대상) 법인 및 개인택시 주간 5천원 이하, 야간 8천원 이하 결제 건
 - ※ 법인택시 254개사 22,603대(상, 하반기), 개인택시 49,186대(하반기)
- (지원내용) 택시 카드수수료(법인 1.6%, 개인 1.1%) 및 통신비(3,500원/대/월)

○ 보호격벽 설치비 : 0.5억원

- (지원대상) 설치 희망 법인 및 개인택시 500대
- (지원내용) 택시 보호격벽 설치비용의 일부(10만원 이내)
- (추진일정) '21년 8월 법인·개인택시 조합과 설치 분담비율, 설치 모델 등을 논의 후 10월부터 지원

○ 융자지원

- (지원방법) 신용보증재단을 통해 회사·개인 신청 시 지원
- (지원내용) 5억원 한도, 이자율 1.5% 내외
 - ※ 법인택시 10개사 1,555백만원, 개인택시 961건 21,426백만원 지원('21.7)

□ 향후 계획

- 마을버스 지원 이후 업체별 재정상황에 대한 면밀한 모니터링 실시
- 택시 격벽설치 시범사업 효과 분석

2-7

친환경 전기 버스·택시 도입 확대

- ◆ 친환경 전기버스·택시 도입 확대로 미세먼지 및 배출가스를 저감하여 도심 대기질 개선에 기여하고 이용 서비스 수준 향상

□ 도입현황

- 전기버스 총 389대(시내 379, 마을 10), 전기택시 총 1,335대
 - 버 스 : 29대('18년) → 106대('19년) → 254대('20년)
 - 택 시 : 639대('19년 이전) → 396대('20년) → 300대('21년)

□ 2021년 추진내용

【버 스】 : 400대 도입, 958억(국비 47%, 시비 53%)



- (지원금액) 1대당 최대 252백만원 지원
- (대상선정) 수요조사 후 녹색교통 운행노선 등을 고려 운수사 선정
 - ※ 신청상황 : 418대(시내 357, 마을 61) 신청 완료('21. 5~8)
- (보급차량) 성능평가 등 심의결과('21.6) 반영 및 버스모델 선정
 - 국내 3(현대, 에디슨, 우진), 국외 6(하이거, BYD, TS, 범한 등)

【택 시】 : 630대 도입, 113억(국비 55%, 시비 45%)



- (지원금액) 1대당 최대 18백만원 ※ 상반기 300대 기 지원
- (보급차량) 현대 코나EV, 현대 아이오닉5, 기아 니로EV, 기아 EV6

□ 향후계획

- 전기버스 운행노선 확정 및 계약 추진 : '21. 9월
- 전기택시 사업자 선정 및 보조금 지급 : '21. 9월

2-8

버스 현금승차 폐지 시범시행

- ◆ 버스 현금승차 폐지 시범사업을 통해 코로나 전파 가능성을 차단하고 안전운행 여건 마련 및 유지·관리 비용 절감

□ 추진배경

- 현금 사용에 따른 코로나 가능성 차단, 언택트 시대 요금지불 방안 필요
- 현금이용자 수입금 유지·관리 비용 등 절감
 - '20년 시내버스 현금수입금 109.3억원, 유지·관리 비용 20억원 발생
 - ▶ 현금이용자 비율 5.0%('10) → 2.3%('14) → 1.2%('18) → 0.8%('20)
 - ▶ 현금이용자 현황 일반 45.9% > 청소년 33.9% > 어르신 12.7% > 어린이 7.4%

□ 추진계획

- 2개회사 8개 노선(171대) 시범시행
 - 강서 기점(3) : 605(강서~후암동), 6631(강서~영등포), 6632(강서~당산)
 - 송파 기점(5) : 333(송파~올림픽공원), 343(송파~수서),
3313(송파~잠실새내), 362(송파~여의도), 440(송파~압구정)
 - 현금승차 폐지 사전 홍보('21.8~9) 및 시범운영('21.10~'22.6)
 - ▶ 정류소(6,256개소), 시내버스(7,004대)에 QR 코드 및 안내 포스터 부착
- 현금승차자 조치사항
 - 현금통 봉인에 따라 탑승 후 버스 내 QR코드로 모바일 교통카드 발급·결제
 - 어르신 등 모바일 이용 미숙자는 요금계좌 입금 안내문 배부
 - ※ 카드 소외계층(노인, 청소년 등) 무임 교통카드, 청소년증 등 현금 대체수단 확보

□ 향후계획

- 6개월간 시범실시 과정에서 나타난 문제점 정밀 모니터링
- 모니터링상 문제점에 대한 대안을 마련하고 전체노선 확대 검토

현금승차 폐지 시범사업 노선

○ 605번

- 노 선 : 강서공영차고지~김포공항~당산역~노량진역~서울역(회차)
- 운행대수 : 26대

○ 6631번

- 노 선 : 강서공영차고지~송정역~당산역~영등포시장(회차)
- 운행대수 : 25대

○ 6632번

- 노 선 : 강서공영차고지~김포공항~염창역~당산역(회차)
- 운행대수 : 17대

○ 333번

- 노 선 : 송파공영차고지~장지역~한티역~선릉역~삼성역~올림픽공원(회차)
- 운행대수 : 27대

○ 343번

- 노 선 : 송파공영차고지~장지역~가락시장역~수서역(회차)
- 운행대수 : 9대

○ 362번

- 노 선 : 송파공영차고지~장지역~잠실역~삼성역~고속터미널~여의도(회차)
- 운행대수 : 31대

○ 3313번

- 노 선 : 송파공영차고지~거여역~잠실역~잠실새내역(회차)
- 운행대수 : 8대

○ 440번

- 노 선 : 송파공영차고지~장지역~양재역~강남역~압구정파출소(회차)
- 운행대수 : 28대

3. 안전하고 편리한 교통환경 구축

- 3-1 어린이 보호구역 안전 강화
- 3-2 공공자전거 운영 효율화 및 안전 강화
- 3-3 개인형 이동장치(PM) 불법 주정차 견인
- 3-4 어르신 운전면허 자진반납 지원사업 추진
- 3-5 「스마트폰 앱 시민신고제」 신고대상 확대
- 3-6 중대재해처벌법 시행 대비 도시교통분야 조치계획

3-1

어린이 보호구역 안전 강화

- ◆ 어린이 보호구역 안전 강화를 위해 과속, 불법 주정차 등 집중 단속 및 안심보행로·스마트 횡단보도 등 교통 인프라 구축

□ 사업개요

- 대 상 : 1,741개소(초등학교 605, 유치원 543, 어린이집 505, 학원 등 88)
- 사업예산 : 497억원(국비 195, 시비 302)
- 주요내용 : 과속단속카메라 설치, 주정차 금지, 스마트안심 횡단보도 시설 등

□ 추진내용

- 과속, 불법 주·정차 집중 단속용 CCTV 설치
 - 초등학교 과속단속카메라 430대 설치
 - 주정차 단속카메라 63대 설치
 - ▶ 과태료 현행 8~9만원 → 12~13만원(「도로교통법 시행령」 시행, '21.5)
 - 102개소 노상주차장 1,928면 중 542면 착선 완료(1,386면 진행 중)
 - ▶ 어린이보호구역 안에서 주정차 행위 전면금지(「도로교통법」 시행, '21.10)
- 안심보행로 및 횡단보도 조성
 - 어린이 안심보행로 7개소(송파구 잠전초, 금천구 시흥초 등) 조성
 - 스마트 횡단보도, 바닥신호등, 옐로카펫 등 652개소 시설 개선



〈이면도로 어린이 안심보행로〉



〈스마트 횡단보도〉

□ 향후계획

- 어린이보호구역 내 불법주정차 집중 단속 : '21.10월
- 자치구·사업지별 공사 시행 및 준공 : ~ '21.12월

3-2

공공자전거 운영 효율화 및 안전강화

- ◆ 서울시민의 이동수단으로 공고히 자리잡은 공공자전거 운영 효율화 및 안전강화를 통해 이용시민 편의 개선

□ 현 황

- 연내 공공자전거 40,500대, 대여소 3,040개소까지 확대 운영
 - '21. 7월 현재 자전거 37,500대, 대여소 2,498개소 운영 중
- 코로나 상황에서 자전거 이용건수 증가 및 사고 지속 발생
 - 이용건수 : 19,074천건('19년) → 23,705천건('20년) → 17,062천건('21.7)
 - 사고건수 : 822건('19년) → 818건('20년) → 224건('21.7)
 - ▶ 자전거 단독, 자전거-자동차(차대차), 자전거-사람 순으로 발생, 사고시 보험처리

□ 추진내용

- 운영 효율화
 - 신한은행과 협업 따릉이 이용권 20,000매 판매('21.6)
 - 포르쉐-문화재단과 협업, 아트 따릉이 365대 차체 제작·기부('21.3~11)
 - 광고물 표시가 가능토록 「옥외광고물법 시행령」 개정 협의(2회)
- 이용 안전성 강화
 - 자전거 안전교육 이수 및 인증 시 및 요금 감면 추진('21.6~)
 - ※ 일일권 30%, 정기권 15% 감면을 적용
 - 자전거 차체 Top-tube 보강 및 체인 텐셔너 도입('21.4)
 - 야간운행 시 측면 충돌사고 예방을 위한 성능강화 반사 테이프 도입('21.4)
 - 고보조명 120개소 추가로 일몰 후 대여소 시인성 개선('21.1~)

□ 향후계획

- 헬멧 착용, 음주금지 등 안전교육 영상 제작 홍보 : '21. 9월
- 초등학교 20개소 찾아가는 인증제 시범운영(교육청 협업) : '21. 9월

3-3

개인형 이동장치(PM) 불법 주정차 견인

- ◆ 공유 개인형 이동장치의 급증으로 무분별한 불법 주·정차가 만연하고 있어, 단속을 통해 안전하고 질서 있는 이용환경 조성 및 시민 보행권 확보

□ 현 황

- 공유 PM 기기대수 급증
 - 7,500대('19년)→43,762대('20년)→55,449대('21.6)
- 보행불편, 미관저해 등 시민불편 지속 발생
 - 지하철역 진출입로, 버스정류장, 횡단보도 등 사고발생 우려가 큰 구역에 무단방치

□ 추진내용

- 개인형 이동장치 견인근거 마련('21.5)
 - 「서울특별시 정차·주차위반차량 견인 등에 관한 조례」 별표에 PM 견인비용 포함
- 기기에 부착한 QR코드 활용한 민원 신고시스템 구축('21.6)
 - 신고 및 조치결과 확인 가능한 웹페이지 구축
- 견인 시행을 위한 특별조정교부금 680백만원 자치구 교부('21.7)
- 견인 시행 후 공유PM 업체와의 간담회 개최('21.8.5)
 - 참여업체 : 킥고잉, 빔, 라임, 썬썬, 스윙 등 12개 업체
 - 주요내용 및 조치사항
 - ▶ 불법주차 신고 실시간 확인을 위한 시스템 개선 요구 → 기능 개발 중
 - ▶ 버스정류소 주변 등 일부 지역 세부 견인기준 마련요구 → 세부기준 정비 추진
 - ▶ 불법주차 방지 및 이용문화 개선을 위한 업체 자구책 마련 → 업체 준비 중

견인실적

- ◆ 기 간 : '21. 7.15~8.13 ※ 강남, 용산구 미참여
- ◆ 실 적 : 신고 5,467건 중 5,446건(99.6%) 자체수거 및 견인 조치
 - 업체 자체수거 2,646건(48.4%), 견인 2,800건(51.2%), 미조치 21건(0.4%)

□ 향후계획

- 제도개선을 위한 간담회 및 토론회 개최 : '21. 9월

3-4

어르신 운전면허 자진반납 지원사업 추진

- ◆ 운전면허 자진반납 고령 운전자에게 교통카드를 지원하여 운전면허 자진반납 활성화와 고령 어르신 운전자 교통사고 발생 예방

□ 사업개요

- 사업기간 : '21. 4.13 ~ 예산 소진시까지
- 지원대상 : 70세 이상 어르신 중 운전면허를 자진 반납한 자

※ 대상자 : 379,481명

[어르신 교통사고 발생현황]

구 분	2016	2017	2018	2019	2020
사망자수	50	63	63	49	44
부상자수	6,311	6,959	8,054	7,881	7,037

- 지원내용 : 최초 1회에 한해 1인당 10만원이 충전된 교통카드 제공
- 사업예산 : 1,121백만원(경찰청 예산 321백만원 포함)
- 지원기준 : 선착순 지급(교통카드 소진시 차년도 지원 처리)

□ 추진실적

- '19~'20년 24,712명 지원
- '21년 목표 10,710명 중 8월 현재 7,326명(68.4%) 지원

□ 향후계획

- 교통카드 잔여수량 현황 파악 및 자치구 재배분 : '21.10월

3-5

「스마트폰 앱 시민신고제」 신고대상 확대

- ◆ 불법 주·정차 차량에 대해 시민신고제 확대 운영으로 주차질서 확립 및 교통안전 강화

□ 사업개요

- 내 용 : 불법 주·정차 차량을 스마트 폰 활용 신고 후 과태료 부과
- 신고대상 : 주·정차 위반 차량(적발일로부터 3일 이내 신고)
- 신고방법 : 스마트폰 앱(서울스마트불편신고, 행정안전부 안전신문고)
- 시행시기 : '13.6월

□ 추진내용

- 스마트폰 앱 불법 주·정차 신고항목(9→10개) 확대 시행('21.8)

- 보도, 횡단보도, 교차로, 가로변 버스정류소, 소방활동장애지역, 소화전, 자전거전용차로, 어린이보호구역, 안전지대(추가)



- 앱 기능 개선을 통한 시민신고 활성화('21.9)

- 10개 항목별 동영상/사진으로 구분하여 등록·신고하는 기능 일원화

※ 신고건수 : 59,341건('18년)→107,427건('19년)→119,915건('20년)→66,040건('21.7월)

타 시·도 사례(8항목)

- (제주시) 보도, 소화전, 교차로 모퉁이, 횡단보도, 버스정류소, 안전지대, 다리(교량)위, 어린이보호구역
- (김포시) 소화전, 교차로 모퉁이, 버스정류장, 횡단보도, 보도(인도), 안전지대, 이중주차, 어린이보호구역

3-6

교통분야 중대재해 예방대책 추진

- ◆ 중대재해처벌법의 '22년 시행에 따라 사전 대응체계를 구축하여 중대재해 예방을 위한 대책을 추진하고자 함

□ 중대재해처벌법 개요

○ 주요내용

구분	중대산업재해	중대시민재해
대상	• 법인, 기관이 실질적으로 지배·운영·관리하는 사업 또는 사업장	
발생 원인	• 산업안전보건법상의 산업재해 - 지하철 스크린도어 수리 중 사망사고 발생	• 공중이용시설 또는 대중교통수단의 '설계·설치·관리' 상의 결함
재해 발생	(사망자) 1명 이상 발생 (부상자) 6개월 이상 2명 이상 (질병자) 1년 이내 3명 이상	(사망자) 1명 이상 발생 (부상자) 2개월 이상 10명 이상 (질병자) 3개월 이상 10명 이상
처벌 내용	• 지방자치단체장/ 지방공기업장 등 - 사망자 발생시 1년 이상 징역 또는 10억원 이하 벌금(병과 가능) - 부상·질병자 발생시 7년 이하 징역 또는 1억원 이하 벌금	

※ 고의 중과실로 중대재해 발생시 5배 징벌적 손해배상 책임

○ 교통분야 적용대상

구분	전동차	지하철시설물	철도량 터널 등	차고지(주차장)	광역환승 정류소 등	비고
대상	3,896량	334개 역사내 모든 시설물	363개소	160개소	20개소	

※ 버스·마을버스 대상 제외

□ 조치내용

- 서울교통공사 중대재해예방 자체계획 수립('21.6)
 - 중대재해팀 정규조직화(정원 10명)
 - 경험의존 등 잘못된 관행 철폐 및 안전교육 강화(매월 전직원 대상 실시)
 - '21년 재해예방 노후시설 재투자예산 6,303억원 편성
- 대중교통 사고유형 조사 및 공유('21.8~12)
 - 최근 5년 내 국·내외 위험사례 분석 매뉴얼 작성
- 상시 안전점검 체계 구축('21.8~12)
 - 서울시 스마트 불편신고 앱과 연동한 시민 신고체계 구축
 - 시민봉사 「거리모니터링단」 (476명) 활용 체크리스트를 통한 정기적인 점검