

2025년도 교통실 소관
제 1 회 추 가 경 정 예 산 안
검 토 보 고

I . 추경예산안 개요

1. 제안경위

가. 제 출 자 : 서울특별시장

나. 의안번호 : 제2697호

다. 제출일자 : 2025년 5월 26일

라. 회부일자 : 2025년 5월 29일

마. 추경예산 편성 사유

- 민생경제 회복과 안전한 일상 등을 위한 2025년도 제1회 추가경정 예산안을 편성하여 서울특별시의회의 의결을 받고자 제출함

2. 추경예산안 총괄

□ 세입예산안

- 2025년도 제1회 교통실 소관 추가경정예산안의 세입예산은 기정 예산 1조 9,287억 1천 7백만원보다 777억 2천 4백만원 (4.0%) 증가한 2조 64억 4천 1백만원으로 편성됨
 - 일반회계는 기정예산 1천 3백만원으로 예산증감 없음
 - 교통사업특별회계는 기정예산 1조 5,869억 6천 5백만원보다 733억 7백만원(4.6%) 증가한 1조 6,602억 7천 2백만원으로 편성
 - 광역교통시설특별회계는 기정예산 721억 6천만원보다 44억 1천 7백만원(6.1%) 증가 765억 7천 7백만원으로 편성
 - 도시철도건설사업비특별회계는 2,695억 7천 9백만원으로 예산증감 없음

※ 교통실 세입예산안

(단위:백만원)

회 계 별	제1회 추경예산액(A)	2025년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	2,006,441	1,928,717	77,724	4.0
일 반 회 계	13	13	-	-
도시철도건설사업비특별회계	269,579	269,579	-	-
교통사업특별회계	1,660,272	1,586,965	73,307	4.6
광역교통시설특별회계	76,577	72,160	4,417	6.1

□ 세출예산안

- 2025년도 제1회 교통실 소관 추가경정예산안의 세출예산은 기정예산 3조 3,057억 4천만원 대비 703억 8천 7백만원(2.1%)이 증가한 3조 3,761억 2천 7백만원이 편성됨
 - 일반회계는 기정예산 5,319억 7천 5백만원보다 67억 5천만원 ($\Delta 1.3\%$) 감소한 5,252억 2천 5백만원으로 편성
 - 교통사업특별회계는 기정예산 1조 5,419억 5천 2백만원보다 726억 2천 5백만원(4.7%) 증가한 1조 6,145억 7천 7백만원으로 편성
 - 광역교통시설특별회계는 기정예산 708억 1천만원보다 43억 6천 7백만원(6.2%) 증가한 751억 7천 7백만원으로 편성
 - 도시철도건설사업비특별회계는 기정예산 1조 1,528억 4천 5백만원보다 1억 4천 6백만원(0.01%) 증가한 1조 1,529억 9천 1백만원으로 편성
 - 도시개발특별회계는 81억 5천 8백만원으로 예산증감 없음

※ 교통실 세출예산안

(단위: 백만원)

회 계 별	제1회 추경예산액(A)	2025년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	3,376,127	3,305,740	70,387	2.1
일 반 회 계	525,225	531,975	$\Delta 6,750$	$\Delta 1.3$
도시철도건설사업비특별회계	1,152,991	1,152,845	146	0.01
교통사업특별회계	1,614,577	1,541,952	72,625	4.7
광역교통시설특별회계	75,177	70,810	4,367	6.2
도시개발특별회계	8,158	8,158	-	-

Ⅱ. 회계별 세입 · 세출예산안

1. 일반회계

가. 세입예산안

- 증감내역 없음

나. 세출예산안

〈감액 내역〉

- 교통사업특별회계 법정전출금 △67억 5천만원

※ 일반회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분		제1회 추경예산액(A)	2025년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계		525,225	531,975	△6,750	△1.3
	교통사업특별회계 법정전출금	139,200	145,950	△6,750	△4.6

2. 교통사업특별회계

가. 세입예산안

〈증액 내역〉

- 통합재정안정화기금 예수금 715억원 등 10건

〈감액 내역〉

- 순세계잉여금(교통관리계정) △210억 6백만원

- 기타회계전입금 △67억 5천만원

※ 교통사업특별회계 세입예산안

(단위:백만원)

구 분		제1회 추경예산액(A)	2025년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계		1,660,272	1,586,965	73,307	4.6
	국고보조금	82,421	65,977	16,445	24.9
	국고보조금사용잔액(3건)	1,980	-	1,980	신규
	국고보조금등반환금	1,994	-	1,994	신규
	위탁비반환수입	8,832	6,991	1,841	26.3
	기타이자수입	808	351	457	130.2
	기타회계전입금	525,225	531,975	△6,750	△1.3
	교육비특별회계전입금	1,470	-	1,470	신규
	순세계잉여금(2건)	39,240	54,868	△15,628	△28.5
	예수금수입	606,000	534,500	71,500	13.4

나. 세출예산안

〈증액 내역〉

- 대중교통비 환급 지원사업(K패스) 411억 1천 2백만원 등 10건

〈감액 내역〉

- 예비비(교통관리계정, 주차장관리계정) △13억 6천 4백만원 2건

※ 교통사업특별회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분		제1회 추경예산액(A)	2025년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계		1,614,577	1,541,952	72,625	4.7
	기후동행카드 운영	129,983	108,889	21,094	19.4%
	교통특별대책 상황실 운영 등	745	719	26	3.6%
	대중교통비 환급 지원사업(K패스)	140,675	99,563	41,112	41.3%
	교통유발부담금 차세대 세외수입 시스템 통합	598	-	598	신규
	버스정보시스템 운영	6,674	6,383	291	4.6%
	어린이 보호구역 개선(전환사업)	23,723	22,253	1,470	6.6%
	국고보조금 반환(알뜰교통카드, K패스)	2,011	-	2,011	신규
	국고보조금 반환(저상버스)	1,177	-	1,177	신규
	국가보조금 반환(장애인콜택시)	810	-	810	신규
	예비비(교통관리계정)	1,065	2,406	△1,342	△55.8%
	예비비(주차장관리계정)	640	662	△22	△3.4%
	통합재정안정화기금 예탁금 (주차장관리계정)	241,400	236,000	5,400	2.3%

3. 광역교통시설특별회계

가. 세입예산안

〈증액 내역〉

- 순세계잉여금 28억 1천 4백만원
- 통합재정안정화기금 예수금 16억원
- 국고보조금사용잔액 3백만원

※ 광역교통시설특별회계 세입예산안

(단위:백만원)

구 분		제1회 추경예산액(A)	2025년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계		76,577	72,160	4,417	6.1
	순세계잉여금	2,814	-	2,814	신규
	예수금수입	64,300	62,700	1,600	2.6
	국고보조금사용잔액	3	-	3	신규

나. 세출예산안

〈증액 내역〉

- 송파공영차고지 정비 및 세차동 이전 44억원

〈감액 내역〉

- 예비비(광역교통시설특별회계) 3천 3백만원

※ 광역교통시설특별회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분		제1회 추경예산액(A)	2025년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계		75,177	70,810	4,367	6.2
	송파공영차고지 정비 및 세차동 이전	4,400	-	4,400	신규
	예비비(광역교통시설특별회계)	299	332	△33	△10.0

4. 도시철도건설사업비특별회계

가. 세입예산안

- 증감내역 없음

나. 세출예산안

〈증액 내역〉

- 제2차 서울특별시 도시철도망 구축 변경계획 용역 1억 4천 6백만원

※ 도시철도건설사업비특별회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분		제1회 추경예산액(A)	2025년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계		1,152,991	1,152,845	146	0.01
	제2차 서울특별시 도시철도망 구축 변경계획 용역	746	600	146	24.3

5. 도시개발특별회계 : 별도 계상내역 없음

Ⅲ. 검토의견 [수석전문위원 장훈]

1. 회계별 총괄

- 교통실 소관 추가경정예산안의 일반회계 및 특별회계의 총 규모는

세입예산액의 경우 기정예산 1조 9,287억 17백만원 대비 777억 24백만원(4.0%) 증가한 2조 64억 41백만원이고,

세출예산액의 경우 기정예산 3조 3,057억 4천만원 대비 703억 87백만원(2.1%) 증가한 3조 3,761억 27백만원임

- 일반회계는 세입예산의 경우 기정예산 13백만원 대비 예산증감 없음

세출예산의 경우 기정예산 5,319억 75백만원 대비 67억 5천만원(1.3%) 감소한 5,252억 25백만원임

- 특별회계는 세입예산의 경우 기정예산 1조 9,287억 4백만원 대비 777억 24백만원(4.0%) 증가한 2조 64억 28백만원이고,

세출예산의 경우 기정예산 2조 7,737억 65백만원 대비 771억 38백만원(2.8%) 증가한 2조 8,509억 3백만원임

2. 회계별 검토의견

< 일반회계 >

- 일반회계 세입예산안은 기정예산 13백만원으로 예산증감 없음
- 세출예산안의 총규모는 기정예산 5,319억 75백만원 대비 67억 5천만원(1.3%) 감소한 5,252억 25백만원이며, 주요 변동내용을 살펴보면
 - 증액사업은 없고
 - 감액사업은 교통사업특별회계 일반전출금(67억 5천만원) 1건임

< 교통사업특별회계 >

- 교통사업특별회계 세입예산은 기정예산 1조 5,869억 65백만원 대비 733억 7백만원(4.6%) 증가한 1조 6,602억 72백만원이고, 주요 변동내용은
 - 증액사업은 예수금수입(715억원) 등 10건이며
 - 감액사업은 교통관리계정 순세계잉여금(△210억 6백만원), 기타회계전입금(△67억 5천만원) 2건임
- 세출예산안의 총규모는 기정예산 1조 5,419억 52백만원 대비 726억 25백만원(4.7%) 증가한 1조 6,145억 77백만원이며, 주요 변동내용은
 - 증액사업은 대중교통비 환급 지원사업 K패스(411억 12백만원),

기후동행카드 운영(210억 94백만원), 어린이 보호구역 개선
(14억 7천만원) 등 10건이며

- 감액사업은 교통관리계정·주차장관리계정 예비비(△13억 64백만원)
2건임

< 광역교통시설특별회계 >

- 광역교통시설특별회계 세입예산은 기정예산 721억 6천만원 대비
44억 17백만원(6.1%) 증가한 765억 77백만원으로 주요
변동내역은

- 증액사업은 순세계잉여금(28억 14백만원) 등 3건이며
- 감액사업은 없음

- 세출예산안의 총 규모는 기정예산 708억 1천만원 대비 43억
67백만원(6.2%) 증가한 751억 77백만원으로 주요 변동내역은

- 증액사업은 송파공영차고지 정비 및 세차동 이전(44억원) 1건이며
- 감액사업은 예비비(33백만원) 1건임

< 도시철도건설사업비특별회계 >

- 도시철도건설사업비특별회계 세입예산은 기정예산 2,695억 79
백만원으로 예산증감 없음

- 세출예산안의 총 규모는 기정예산 1조 1,528억 45백만원 대비 1억
46백만원(0.01%) 증가한 1조 1,529억 91백만원이며, 변동내용은

- 제2차 서울특별시 도시철도망 구축 변경계획 용역(1억 46백만원)
1건임

< 도시개발특별회계 >

- 도시개발특별회계 세출예산안의 총규모는 기정예산 81억 58백만원
으로 변동사항 없음

3. 주요 단위사업별 검토의견

■ 기후동행카드 운영(사업별 설명서 p.415)

- 동 사업은 서울시 대중교통 서비스를 일정기간 동안 무제한으로 이용할 수 있도록 하여 대중교통 이용을 활성화하고, 온실가스를 감축하는 한편 시민의 교통비를 절감하고자 하는 사업으로 기정예산 1,088억 89백만원 대비 210억 94백만원(19.4%)을 증액 편성하는 것임
- 동 추경안은 일반권 이용자 증가에 따른 운송손실금 보조 비용 200억원, 제대군인 청년할인 연장에 따른 비용 4억 20백만원 및 만 13~18세 청소년 할인 적용을 위한 비용 6억 74백만원을 반영하는 것임

※ 기후동행카드 운영 사업 추가경정예산 산출근거

(단위 : 백만원)

구 분	금 액	산 출 근 거
계	21,094	
이용자 증가로 인한 손실 증가분	20,000	▶11만명(이용자 증가분)×3만원(손실금)×10개월×60%(市 지원비율) ※ 당초 일 50만명을 예상했으나, 현재 61만명 이상 이용 중
제대군인 청년할인 연장(만 42세까지)	420	▶1만명(대상)×7천원(추가할인)×10개월×60%(손실지원 비율)
청소년 청년 할인 적용	674	▶기존이용자(50백만원) : 3천명(기동카 이용 청소년 수)×7천원(추가할인)×60%×4개월 ▶신규(624백만원) : 20천명(월 55천원 이상 이용 청소년)×13천원(추가할인)*×60%×4개월 *13천원=67,918원-55천원(월 55천원 이상자 평균 교통비-기동카 가격)

- 먼저, 일반권 이용자 증가에 따른 운송손실금 보조 비용(200억원)과 관련하여 당초 서울시는 '25년도 본 예산 편성시 일평균 이용자를 약 50만명으로 예상하였으나 현재 약 61만명 이상이 이용하고 있어 약 11만명에 대한 운송손실금 추가 지원을 고려한 것임

※ 기후동행카드 사용현황(월별)

(단위 : 건,명, 백만원)

구 분	'24.2월	'24.3월	'24.4월	'24.5월	'24.6월	'24.7월	'24.8월	'24.9월
일평균 활성화 카드수	334,792	467,111	559,774	580,409	582,165	597,022	617,387	647,104
일평균 사용자 수	231,393	387,742	470,615	476,739	472,170	498,142	498,545	509,877
충전건수 (누적)	576,034	1,121,689	1,703,382	2,324,044	2,889,291	3,582,168	4,293,305	5,032,260
市 손실금 ¹⁾	2,626	6,068	8,488	8,843	8,809	9,878	10,375	9,858
구 분	'24.10월	'24.11월	'24.12월	'25.1월	'25.2월	'25.3월	'25.4월	
일평균 활성화 카드수	684,049	708,069	692,845	632,766	640,318	692,817	710,455	
일평균 사용자 수	560,787	589,650	573,843	509,105	573,150	615,200	656,084	
충전건수 (누적)	5,852,105	6,638,530	7,419,649	8,106,424	8,770,394	9,624,156	10,441,316	
市 손실금	11,289	12,797	13,069	10,423	7,313	12,814	132,650	

제대군인 청년할인 연장(4억 20백만원)의 경우 서울시는 '24년 7월 기후동행카드 본 사업 추진과 함께 일반권 보다 7천원을 할인한 청년할인 제도²⁾를 도입하였고, '25년 3월부터는 제대군인 청년에게 청년할인 혜택을 의무복무 기간만큼 최대 3년 연장하여 적용³⁾하

1) 기후동행카드 월별 정산 현황

○ '25.3월 까지, 월별 지급총액, 충전금 총당, 손실금 현황

(단위:백만원)

도록 함에 따라 필요한 비용을 반영한 것임

또한 청소년 청년할인 적용(6억 74백만원)의 경우 서울시는 청년 할인 대상(만 19세~39세)을 만 13세~18세까지 확대하는 것을 규제철폐 대상⁴⁾으로 선정하여 등하교 및 학원 통학 등으로 하루 수 차례 버스를 타는 청소년도 기후동행카드 할인 혜택을 받을 수 있도록 함에 따라 관련 비용을 동 추경안에 반영하였음

구 분		운송기관 지급 총액①	충전금 충당	손실금		기타		서울시 총 손실금(a+b+c)
				기관 분담분②	서울시 분담분(a)	가맹점 수수료(b)	따릉이 (c)	
시 범 사 업	1~2월	16,100	11,643	1,889	2,567	28	31	2,626
	3월	34,058	23,716	4,367	5,975	65	28	6,068
	4월	47,023	32,566	6,130	8,327	91	70	8,488
	5월	52,696	37,657	6,380	8,660	95	88	8,843
	6월	50,383	35,402	6,355	8,626	95	88	8,809
본 사 업	7월	55,075	38,320	7,103	9,652	106	120	9,878
	8월	55,029	37,445	7,450	10,135	111	129	10,375
	9월	52,722	35,970	7,107	9,644	106	108	9,858
	10월	60,647	41,638	8,076	10,933	120	236	11,289
	11월	62,555	40,770	9,248	12,537	137	123	12,797
	12월	65,903	43,596	9,456	12,851	141	78	13,069
	'25.1월	59,916	42,142	7,512	10,263	112	48	10,423
	'25.2월	43,927	31,457	5,265	7,204	78	30	7,313
	'25.3월	66,312	44,452	9,235	12,625	137	51	12,814
합 계		722,346	496,774	95,573	129,999	1,422	1,228	132,650

① 운송기관 지급 총액: 기후동행카드로 운영으로 교통운영기관(서울교통공사, 수입금공동관리위원회, 서울마을버스, 한국철도공사, 서울메트로9호선, 우이신설경전철, 남서울경전철, 공항철도 등)에게 지급된 정산금

② 기관 분담분: 서울교통공사, 수입금공동관리위원회 분담분과 김포시 등 기관 분담분

※ 가맹점 수수료: 서교공, 수공협의 경우 운송손실금의 50%만 지원받음에 따라 실제 두 기관에 발생하지 않은 수익금에 대한 수수료 1.5%는 시에서 지원(시→티머니)

2) 「기후동행카드 청년할인」 연령확대 계획(교통정책과-8847호, '24.5.21.): 만19~39세

- 기후동행카드 일반권 65천원 → 청년 할인권 58천원, 일반권 62천원 → 청년 할인권 55천원

3) 市 보도자료('25.3.20.): 기후동행카드 세대균인 청년할인 연장, 온라인으로 편리하게 신청하세요!

- 2년 이상 복무한 경우는 만 42세까지, 1년 이상 2년 미만 복무한 경우는 만 41세까지, 1년 미만 복무한 경우는 만 40세까지 기후동행카드 청년할인 혜택 적용

4) 市 보도자료('25.3.24.): 기후동행카드 할인 청소년까지 확대... 시민·공무원 제안담은 규제철폐안 10건 발표

- 동 추경안은 '25년 본 예산 편성시 지적인 바와 같이 '25년도 12개월 중 10개월분에 대한 소요예산만을 반영한 것으로 전반적으로 사업예산 부족이 발생할 우려가 있고, 티머니가 손실금 정산에 약 1~2개월이 소요되어 실제 예산 집행에 시간차이가 있으며, 향후 기후통행카드 적용지역이 확대될 가능성이 높다는 점 등을 고려할 때 면밀한 예산운용이 필요할 것으로 보임

또한 장기적으로 기후동행카드 운영에 필요한 예산이 지속적으로 증가할 것으로 보여 대중교통 요금 수입, 운송기관별 분담금, 市 손실금 보전 비용, 시민 혜택 범위 등 정기관 운영에 대한 종합적인 진단과 대책 마련을 검토해야 할 것임

■ 대중교통비 환급 지원(K패스) (사업별 설명서 p.423)

- 동 사업은 K-패스 카드를 사용하여 월 15회 이상 대중교통을 이용할 경우 대중교통요금 지출액의 20~53%를 사후 환급 해주는 국·시비 매칭(4:6) 사업으로 기정예산 995억 63백만원 대비 411억 12백만원(41%)(국비 164억 44백만원 포함)이 증가한 1,406억 75백만원을 편성함

※ 대중교통비 환급 지원사업(K-패스) 세부 추경현황

(단위 : 천원)

구분	추경예산(안)(A)	기정예산(B)	증감(A-B)
계	(x56,270,000) 140,675,000	(x39,825,168) 99,562,920	(x16,444,832) 41,112,080
공기관등에대한경상 적위탁사업비	(x56,270,000) 140,675,000	(x39,825,168) 99,562,920	(x16,444,832) 41,112,080

○ 동 사업은 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 5) 및 「지속가능 교통물류 발전법」 및 같은 법 시행령6) 에 따라 대중교통 이용자의 교통비 부담 경감 및 대중교통 이용활성화 대책의 일환으로 K-패스 이용자 확대7)에 따른 지원금액 증가로 국비가 추가 편성되어 국·시비 매칭비율에 따라 시비를 추가로 확보8)하고자 하는 것으로 추경의 필요성은 인정된다고 할 것임

○ 다만, 동 사업은 서울시가 추진하는 ‘기후동행카드’ 사업과 대중교통 이용료 절감이라는 측면에서 유사하고 각 사업 간 이용자가 증가하고 있는 상황에서 자칫 과도한 중복투자로 비취질 우려가 있고,

5) 대중교통비 환급지원(K-패스) 근거: 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제10조의12(대중교통비 지원 및 환급 사업) ① 국토교통부장관은 대중교통수단 이용을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 정기적으로 대중교통수단을 이용하는 사람에 대하여 대중교통수단을 이용한 횟수나 금액에 따라 교통요금을 지원하거나 환급할 수 있는 사업(이하 “대중교통비 지원 및 환급 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. 대중교통비 지원 및 환급 사업

6) 「지속가능 교통물류 발전법」 제50조(지속가능 교통물류체계 개선사업의 지원) ① 국가는 지방자치단체나 교통물류운영자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우로서 재정적 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

7) k-패스 서울 이용자(가입자) 누적현황: '24년 1월 390,158명→ '24년 12월 703,036명→ '25년 4월 838,689명

8) k-패스 소요예산(매칭지방비) 확보계획

지자체명	지방비 배분안	확보예정액		확보방법	확보시기 (월)
		시비	구비		
서울특별시	84,405,000,000	59,737,752,000 ~ 84,405,000,000	-	1. 597억 본예산 2. 약 247억 1회 추경	1. 기확보 2. 6~7월 예정

기존 알뜰교통카드에서의 국·시비 매칭비율은 50:50이었음에도 불구하고 동 사업의 매칭비율이 40:60⁹⁾으로 편성된 부분에 대해서는 국토교통부와 긴밀한 협의 및 건의를 통해 예산 절감 노력을 지속적으로 할 필요가 있음

※ K-패스 & 기후동행카드 비교

구분	K-패스 (’24.5.1~)	기후동행카드 (’24.1.~5. 시범사업 7.~ 본 사업)
서비스형태	모바일+신불 충전식 카드, 후불 체크·신용카드(선택)	모바일, 실물카드, 후불 신용카드(선택)
주요내용	월 15회 이상 사용시 최대 60회까지	월 65천원 카드 구입으로 서울권역 지하철, 시내·마을버스, 따릉이 무제한 이용
혜택(월 환급액)	20% 월 18~36천원 30% 월 27~54천원 53% 월 48~96천원 ※월 대중교통 이용금액 20만원 초과 시 초과 이용금액에 대해서는 50%만 적용하여 지급	버스(1,500원) 41회 지하철(1,400원) 43회 타승시부터 무료(따릉이 포함)
이용자수	서울 기준 약 55만명 (’25.1~3월 월평균 마일리지 지급 대상자수)	일 이용자수 약 60만명(’25년 4월 기준)
장단점	전국적 시행 이용횟수가 적으면 유리	서울지역 지하철+일부 경기도구간 지하철, 서울시 면허 시내·마을버스, 따릉이 무제한+따릉이 이용이 많으면 유리

9) ’25년 K-패스 국고보조금 배분안 통보(확정내시)

- 이용자 수 * 15회 이상 적립률 * 월평균 지원액 * 8개월 * 국고보조율(서울 40%, 그 외 50%)

지역	’25.12월 평균 이용자수(명)	적립자 비율	월평균 마일리지(원)	소요예산(원)	
				국비	지방비
서울	996,594	79.0%	18,345	56,270,000,000	84,405,000,000

■ 제2차 서울특별시 도시철도망 구축 변경계획 수립(사업별 설명서 p.431)

- 동 사업은 도시철도 건설 및 운영 효율화 방안을 마련하고, 수도권 광역급행철도와 도시철도망간 효율적 연계체계를 구축하고자 하는 학술용역 사업으로 기정예산 6억원 대비 1억 46백만원(24.3%)을 증액 편성하는 것임

- 기획재정부 '24년도 제5회 민간투자사업심의위원회에서 위례신사선의 민간투자사업 지정취소(안)이 심의·의결됨¹⁰⁾에 따라 서울시는 위례신사선을 재정사업으로 전환¹¹⁾을 추진¹²⁾함

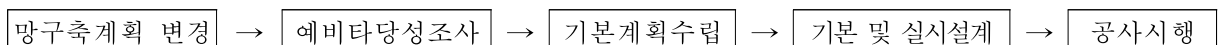
당초 '서울시 10개년 도시철도망 구축계획(변경)'에서는 위례신사선이 민간투자사업으로 반영되어 있어 재정사업으로 계획변경이 필요하게 되어 현재 진행중인 동 사업(제2차 서울특별시 도시철도망 구축 변경계획)에 이를 반영하기 위한 예산을 추경으로 편성한 것임

- 서울시는 위례신사선 사업의 시급성을 고려해 기획재정부 및 대도시권광역교통위원회 등 관계기관과 협의하여 신속예타¹³⁾ 대상사업으

10) 기획재정부 보도자료('24.12.12.) : 서부선 민간투자사업 실시협약(안) 등 7개 안건, 민간투자사업심의위원회 통과(위례신사선 민간투자사업 지정취소)

11) 市 보도자료('24.12.19.) : 서울시, 서부선 실시협약(안) 민투심 통과...서부권 도시철도 사업 본격 추진(위례신사선, 재정투자사업으로 전환해 사업추진)

12) 추진절차



13) 예비타당성조사 운용지침 제39조(예비타당성조사 기간)

① 예비타당성조사 수행기간은 9개월(철도부문 12개월)을 원칙으로 하되, 다음 각 호의 어느 하나에 해

로 선정¹⁴⁾하였고, ‘제2차 서울특별시 도시철도망 구축 변경계획’에 우선 위례신사선만 재정사업으로 변경·반영하여 국토부 승인을 요청해 행정절차에 소요되는 기간을 단축할 계획이며

- 다만, 기존에 진행중인 ‘제2차 서울특별시 도시철도망 구축 변경계획’을 ‘제3차 서울특별시 도시철도망 구축 계획’으로 과업명을 변경·추진하여 도시철도망 구축 계획 수립의 연속성을 확보할 예정임

※ 도시철도망 계획의 계획기간 및 용역기간

구 분	계획기간	승인·고시 (국토부)	용역기간 등	법정 수립주기 ¹⁵⁾
서울시 10개년 도시철도 기본계획	’09~’17년	’08.11.26	’06.6~’07.8월(14개월)	10년 단위
서울시 10개년 도시철도망 구축계획(변경)	’14~’25년	’15.6.30.	’12.1~’13.6월(17개월) (위례신사선 민자사업 반영)	5년 단위
제2차 서울시 도시철도망 구축계획	’21~’30년	’10.11.17	’17.2~’18.12월(22개월)	10년 단위
제2차 서울시 도시철도망 구축계획(변경)	당초 : ’26~’35년 변경 : ’21~’30년	미정	당초 : ’23.7~’24.7월(13개월) 변경 : ’23.7~’26.6월(36개월) (위례신사선만 재정화 예정)	5년 단위
제3차 서울시 도시철도망 구축계획	’26~’35년	미정	’23.7~’26.6월(36개월) (당초 ‘제2차 도시철도망 구축계획 변경’의 검토내용 활용)	10년 단위

당하는 경우에는 기획재정부장관과의 협의를 거쳐 최대 18개월(철도부문 24개월) 이내에서 수행기간을 정할 수 있다 .

③ 시급한 조사수행이 필요한 사업으로서 다음 각 호의 요건에 모두 해당하는 사업은 예비타당성조사 수행기간을 원칙적으로 6개월(철도부문 9개월)로 단축한다.(이하 “신속예타절차”라 한다.) <생략>

14) 市 보도자료(’25.4.30.) : 서울시, 위례신사선 신속예타로 재추진…기간단축에 총력

15) 도시철도법 제5조(도시철도망구축계획의 수립 등)

① 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 및 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)는 관할 도시교통권역에서 도시철도를 건설·운영하려면 관계 시·도지사와 협의하여 10년 단위의 도시철도망

- 동 용역은 최초 '23년 7월 시작하였으나 준공기한을 2차례 연장¹⁶⁾ 하여 과업기간이 최초 13개월에서 36개월까지 늘어났고, 예산도 19억 30백만원에서 20억 80백만원으로 증가하였는 바, 위례신사선의 시급성을 감안하여 향후 과업기간이 추가로 연장되지 않도록 하는 한편 공청회 등 주민의견 수렴 및 경제성 분석 등을 통해 각 노선의 타당성 확보에 만전을 기하여야 할 것임

■ 송파공영차고지 정비 및 세차동 이전 공사 (사업별 설명서 p.435)

- 동 사업은 시민의 버스 이용 서비스 개선과 안전 증진을 위해 송파공영차고지의 정비 및 세차동 이전 공사를 추진하기 위해 추가경정 예산으로 44억원을 신규 편성하는 것임

※ 송파공영차고지 정비 및 세차동 이전 공사 추경예산 편성내역

(단위 : 천원)

과목구분	산출내역	증액	증감사유
계		4,400,000	
공기관등에대한 자본적위탁사업비	송파공영차고지 정비 및 세차동 이전 공사 부대비용집행(자재비, 인건비 등)	4,400,000	'26년 상반기까지 임시차고지를 비워주기 위해 정비동 및 세차동 이전 공사 추진

구축계획을 수립하여야 한다. 이를 변경하려는 경우에도 또한 같다.

- ⑥ 시·도지사는 도시철도망계획이 수립된 날부터 5년마다 도시철도망계획의 타당성을 재검토하여 필요한 경우 이를 변경하여야 한다.

16) 1차 용역 변경계약('24. 6.27., 준공기한 연기 '23.7.13.~'24.07.11→'23.7.13.~'24.12.31)

2차 용역 변경계약('24.12.23., 준공기한 연기 '23.7.13.~'24.12.31→'23.7.13.~'25.06.30)

- 2002년 준공된 舊 송파공영차고지는 장지동 573-1 일대에 위치하고 있었으나 위례 택지개발예정지구 지정 및 사업 시행으로 '08년 8월 차고지 이전이 결정되었음¹⁷⁾
- 이후 기반 시설인 송파IC 및 헌릉로의 선형 조정이 선행되었고 '16년 서울시와 한국토지주택공사(LH)간 대체 차고지 협약 체결¹⁸⁾을 통해 1·2단계의 시차를 두고 단계별로 대지를 조성하기로 결정됨에 따라 '17년 10월 新 송파공영차고지¹⁹⁾ 1단계 조성이 완료되어 시

17) 사업 추진경위

- 2006.7.21. : 택지개발예정지구 지정(건설교통부 고시 제2006-272호)
- 2008.8. 5. : 택지개발예정지구 지정변경 및 개발계획 승인(국토해양부고시 제2008-393호), 송파공영차고지 이전결정
- 2016.5.26. : 서울시-LH 간 대체차고지 조성사업 협약서 체결
 - 신 차고지 시설물 비용은 LH가 부담하고 보상금 산정시 제외
- 2017.10.31. : 新송파공영차고지 1단계 공사 완료
- 2018.6.15. : 시설 및 일부차량 이전(버스 496대 중 254대 이전)
- 2019. 2. : 신 차고지 사무·정비동 증축 합의(국민권익위 중재안 수용)
 - 증축개요: 사무동 562㎡, 정비동 610㎡
 - 증축비용 부담주체 및 비율: 증축비용은 준공금 기준 서울시와 한국토지주택공사는 6:4의 비율로 부담
- 2019.7.24. : 시설 및 차량 이전 완료(버스 242대 임지부지로 이전)
- 2022.12.28. : 정비세차동 이전 설계(안) 및 비용부담 협의 (사업비 분담비율 서울시 60% : LH 40%)
- 2025. 4. : 건축물 이전·신설 설계용역완료(LH)
- 2025. 2. : 제1차 투자심사위원회
 - 심사결과: [조건부 추진] '26년 버스 노선변경에 따른 박차 대수 변동 고려하여 사업 추진시기 조정 검토

18) 송파공영차고지 대체차고지 조성사업 협약(2016.5.26.)

<제6조(사업시행 및 업무분장)>

구 분	1단계	2단계	비고
면 적	38,500㎡	17,733㎡	합계: 56,233㎡ (구 차고지 면적과 동일)
이전시기	2017.3.	2018.11.	

(서울시 업무)

- 사업의 조기완료를 위한 제반 행정지원 / 단계별 준공 후 시설물 인수 및 운영

(LH업무)

- 설계·공사·감리 등 계획차고지 조성 제반 업무 / 차고지 조성 제반 공사비 부담 / 공사별 준공, 시설물 인계 및 하자보수

19) 新·舊송파공영차고지 현황

(신 송파공영차고지 정비 및 세차동 이전 추진계획, 버스정책과-11717, '25.3.27.)

설 및 차량이 일부 이전되었음

- 그러나 1단계에서 조성된 신 차고지는 구 차고지 면적의 약 68%에 불과하여 구 차고지에 박차하던 496대의 차량 중 264대는 신 차고지로 이전되고 나머지 242대는 LH에서 무상 제공한 민간개발용지를 임시차고지로 활용하여 박차하고 있으나, '26년 상반기까지 LH에서 민간사업자에게 임시차고지를 원상복구하여 인계해야 하는 실정임
- 한편, '19년에 송파공영차고지 이전 및 헌릉로 개선 공사의 조속한 시행을 요구하는 민원들이 접수²⁰⁾되어 국민권익위원회의 중재를 통해 신 차고지에 사무·정비동 증축과 이에 대한 사업비 분담(시 60%, LH 40%)이 합의되었음
- 이에 동 추경안은 1단계 新 송파공영차고지 내 조성된 정비·세차동을 이전·신축하고 박차 공간을 당초 459면에서 504면으로 조성

구(舊)송파공영차고지(매도 완료)	신(新)송파공영차고지(대체차고지)
○ 위 치 : 송파구 헌릉로 869	○ 위 치 : 위례택지개발사업지구 내 자동차정류장부지
○ 면 적 : 56,233㎡	○ 면 적 : 56,233㎡(1단계 38,500㎡/2단계 17,733㎡)
○ 주요시설 : 사무동, 세차동, 정비동, CNG동	○ 주요시설 : 사무동, 정비동, 세차동, CNG동
○ 조성기간 : '99.12. ~ '02.12.	○ 조성기간 : '16.12. ~ '26.10.(2단계 공사완료)
○ 운영개시 : '03.3.15.	○ 이주 : 1차 '18.6.15, 완료 '19.7.24(임시부지 확보)
○ 입주현황 : 14개 업체(박차대수 496대)	○ 입주현황 : 전체 이주완료 (박차대수 504대 계획)
○ 소 유 자 : 서울특별시 → LH(완료)	○ 소 유 자 : LH → 서울특별시(예정)

※ 정비·세차동 존치시 496대→459대 / **정비·세차동 이전시 496대→504대**

20) 위례신도시 고충민원(2AA-1812-318074)

- 민원내용: 구 송파공영차고지 조성이전 및 헌릉로 개선 공사의 조속한 시행(약 8,000여건 민원)

(증, 45면)하기 위해 서울시와 LH 사업비 분담률에 따라 예산을 확보하는 것으로 세차·정비동의 재이전·신축비(총 102억 76백만원) 중 서울시 분담비율(60%)에 따라 당해연도 공사비 44억원²¹⁾을 편성하는 것임

- 위례택지개발지구는 '26년 말에 택지 조성이 완료될 예정으로 송파 공영차고지의 496대의 버스들은 서울시 15개 자치구를 경유하는 노선으로 택지 개발에 따른 인구 증가 등을 감안하고 대중교통 서비스 만족도 향상을 위해서는 차고지 박차 공간을 추가 확보하는 등 공간 활용을 극대화할 필요성이 있으므로 동 사업²²⁾의 필요성은 인정된다 할 것임

※ 위례택지개발지구 내 구·신 송파공영차고지 위치도



21) 연차별 시비 투입비용

- 총 사업비: 102억 76백만원 [사업분담율 서울시(60%) 61억 66백만원 / LH(40%) 41억 10백만원]
- 시비 투입비: 2025년 44억원 / 2026년 17억 66백만원

22) 정비 및 세차동 이전 공사 규모

- 정비동 연면적 2,024㎡(지상3층) - 세차동 연면적 740㎡(지하 1층 / 지상 1층)

- 다만 사업비 분담 비율의 경우 당초 '16년 최초 협약 시 차고지 조성에 대한 제반 공사비를 LH에서 전액 부담하기로 한 이후 '19년 국민권익위원회 중재안을 수용하여 정비동·세차동 증축 관련 사항을 합의 시 향후 서울시의 재정적 부담이 발생할 수 있다는 점을 감안하여 분담 비율에 대한 심도 있는 논의가 필요했었을 것으로 보이며 앞으로 사업을 추진함에 있어서는 효율적인 예산집행 뿐만 아니라 사업 공정이 원활하게 진행될 수 있도록 LH 및 관계기관과 지속적으로 협의를 해야 할 것임

■ 버스정보시스템 운영 (사업별 설명서 p.439)

- 동 사업은 민간투자사업으로 추진되었던 가로변 버스정보시스템(BIS, Bus Information System) 및 버스정보안내단말기(BIT, Bus Information Terminal) 등의 협약 종료에 따른 기부채납 및 서울시 직영관리 전환에 따라 VPN 클라이언트 프로그램 및 BIT 부품 구매 등을 위해 기정예산 63억 82백만원 대비 2억 91백만원 (4.6%)을 증액 편성하는 것임

※ 버스정보시스템 운영 추경예산 편성내역

(단위 : 천원)

과목구분	산출내역	증액	증감사유
계		291,000	
공공운영비	○ BIS 유지관리 - VPN 구매비 (1,768대) ○ BIT 유지관리 - BIT 부품비 (1,768대)	234,600 56,400	가로변버스정보시스템(BIS)/버스정보안내단말기(BIT) 기부채납에 따른 직영관리 전환비용 증액

- 버스정보시스템(BIS)은 ITS의 한 분야로 버스 차량에 설치된 단말기로부터 수집되는 실시간 위치정보 신호를 이용 목적에 따라 정보를 가공하고 실시간 버스운행정보를 생성 후 다양한 매체를 통해 제공하는 시스템²³⁾으로서 BIS에 저장·연산된 버스 도착 정보는 정류소에 설치된 버스정보안내단말기(BIT) 등에 표출되고 있으며 서울시는 총 5,816대(시 직영 약 4,048대, KT 관리 1,768대) BIT를 운영²⁴⁾ 중임

- 그간 서울시는 (주)KT와 '11년 협약체결 이후 '17년 부속협약을 체결하며 민간투자사업 방식으로 승차대, BIT, KT-BIS 등을 설치·운영하는 '서울특별시 가로변 정류소 개선사업'을 추진한 바 있고, 올해 10월 이후 사업이 종료되면 관련 시설물은 서울시에 무상 기부채납될 예정임

23) 서울시 버스정보시스템 운영 프로세스 및 추진경과

[서울시 버스정보시스템 운영 프로세스]

- ① 차량에 설치된 단말기는 GPS위성으로부터 신호를 받아 위치정보 취득
- ② 취득한 위치정보와 이벤트 정보(정류소출발/도착,돌발,위반)를 무선통신망으로 (Topsis) BIS 통신서버 전송
- ③ 전송된 정보는 위치정보를 가공, 구간 소요시간, 앞·뒤차 시격/이격 등을 산출
- ④ 가공된 위치정보는 BIS 서버에서 DB 구축하여 저장/연산하며, 저장/연산된 정보는 센터운영자, BIS 운영단말 프로그램(버스회사), 차량단말기로 표출
- ⑤ 버스정보시스템(BIS)이 저장/연산한 버스도착정보는 BIT, 인터넷(<http://bus.go.kr>) 등을 통해 정보제공
(참고: 2016 알뜰BIT 설치사업 제안요청서 P.2)

[서울시 버스정보시스템 주요 추진경과]

- 2003~2005년: 버스종합사령실 BMS 구축
- 2006~2011년: BIS 시범(1~2차)사업 / 본사업(1~3단계) / 수도권 광역 BIS 연계사업 / 마을버스 BIS사업
- 2011~2023년: BIT 4~7단계 / 버스정보시스템(BIS) 상암클라우드센터 이전(2018) / 마을버스 BIT 확대

24) 2025년 기준

※ 서울시 가로변 정류소 개선사업 협약 내용

구 분	2011년 가로변 정류소 개선사업 협약	2017년 가로변 정류소 개선사업 부속 협약
사업시행기관	서울특별시버스운송사업조합	서울특별시버스운송사업조합
사업 시행자	(주)KT-(주)광인기업 컨소시엄	(주)KT-(주)케이아이엠지 컨소시엄
사업범위 (내용)	서울시 가로변 정류소 시설물 설치, 유지관리 및 운영사업	“2011년 체결한 협약” 근거로 내용을 일부 변경하기 위한 목적으로 체결
주요 설치항목	승차대, 표지판, BIT일반, 온열의자, 점자안내판, 점자블럭 등	버스정보 음성안내 모바일 앱에 정류소 위치정보 송출할 수 있는 고주파 송출 시스템 ²⁵⁾ 의 구축과 유지관리
사업기간	2011.9.30.~(8년)	2011.9.30.~ <u>2025.10.21.까지</u>

- (주)KT에서 설치한 BIS와 BIT 단말기는 서울시의 실시간 운행 정보를 연동하여 표출하는 형태로 운영 중이나 (주)KT에서 무상 기부채납 예정인 KT-BIS 시스템 노후 및 향후 유지관리 등의 이유로 계속 사용은 어렵다는 의견으로

기부채납 이후 (주)KT가 설치한 BIS 시스템을 사용하지 않을 경우 (주)KT에서 설치한 BIT 단말기에 데이터를 표출하기 위해서는 VPN 클라이언트 프로그램 설치 등이 필요함에 따라 증액의 필요성은 인정됨

- 다만 앞으로 협약 만료에 따른 기부채납 예정 시설물들이 있는 만큼 협약서²⁶⁾에 기재되어 있는 바와 같이 (주)KT와의 사전 협력을 통해

25) 고주파 송출 시스템: BIT를 활용하여 위치정보를 고주파로 송출하는 시스템

26) 서울특별시 가로변 정류소 개선사업 부속 협약서(2017.5.19.)

제9조(기간만료로 인한 협약의 종료)

제②항 제2호, 제1호에 의한 점검 결과 본 시설물의 정상적인 기능유지를 위하여 수리 또는 보수가 필요하다고 인정되는 경우에는 사업기간 만료시까지 사업시행자의 비용으로 그 수리 또는 보수를 하여야 하며, 사업시행기관이 본 시설물의 철거가 구조물 안전상 필요하다고 판단하는 경우에는 전문가 의견 등 합리적인 자료를 근거로 사업시행자에게 요청하여야 하며 사업시행자는 사업기간 만료일 후

정상적인 기능을 유지할 수 있도록 노력해야 할 것이며, 앞으로 유지관리에 따른 서울시 예산 증가가 예상되는 점을 감안하여 재원 마련 방안도 필요할 것으로 보임

1개월 내에 사업시행자의 부담으로 철거하여야 한다.

제③항. 제2항에 따라 인계한 본 시설물을 서울특별시가 정상적으로 유지관리 및 운영을 할 수 있도록 하기 위해, 사업시행자는 서울특별시에게 본 시설물 등의 유지관리 및 운영에 필요한 사항을 설명하고, 사업시행자가 이용한 유지관리 운영에 관한 요령 등의 자료를 제공하며 필요한 협력을 하기로 한다.