

2025년도 교통실 소관 세입·세출예산안

검 토 보 고

I . 예산안 개요

1. 제안경위

가. 제 출 자 : 서울특별시장

나. 의안번호 : 제2297호

다. 제출일자 : 2024년 11월 1일

라. 회부일자 : 2024년 11월 4일

마. 예산안 규모(세출)

(단위 : 백만원)

회 계 명	2025(안)	2024	증 감	증감률(%)
계	3,254,482	3,641,743	△387,261	△10.6
일반회계	524,625	662,181	△137,556	△20.8
도시철도건설사업비특별회계	1,157,765	1,242,095	△84,330	△6.8
교통사업특별회계	1,489,824	1,561,511	△71,687	△4.6
광역교통시설특별회계	74,110	172,456	△98,346	△57.0
도시개발특별회계	8,158	3,500	4,658	133.1

2. 예산안 총괄

가. 세입예산안

- 2025년도 교통실 소관 총 세입예산안은 전년도 1조 9,686억 3백만원 대비 4.1%인 799억 36백만원이 감소한 1조 8,886억 67백만원이 편성되었고 이는 서울시 전체 예산(48조 406억 83백만원)의 3.9%를 차지함

- 일반회계 1천 3백만원
- 도시철도건설사업비특별회계 2,745억 79백만원
- 교통사업특별회계 1조 5,386억 15백만원
- 광역교통시설특별회계 754억 60백만원

나. 세출예산안

- 2025년도 교통실 소관 총 세출예산안은 전년도 3조 6,417억 43백만원 대비 10.6%인 3,872억 61백만원이 감소한 3조 2,544억 82백만원이 편성되었고 이는 서울시 전체예산(48조 406억 83백만원)의 6.8%를 차지함

- 일반회계	5,246억 25백만원
- 도시철도건설사업비특별회계	1조 1,577억 65백만원
- 교통사업특별회계	1조 4,898억 24백만원
- 광역교통시설특별회계	741억 10백만원
- 도시개발특별회계	81억 58백만원

※ 2025년 교통실 소관 세입·세출예산안

(단위 : 백만원)

회 계 명	세입예산액			세출예산액		
	2025(안)	2024	증 감	2025(안)	2024	증 감
계	1,888,667	1,968,603	△79,936	3,254,482	3,641,743	△387,261
일반회계	13	230	△217	524,625	662,181	△137,556
특별회계	1,888,654	1,968,373	△79,719	2,729,857	2,979,562	△249,705
도시철도건설사업비특별회계	274,579	177,718	96,861	1,157,765	1,242,095	△84,330
교통사업특별회계	1,538,615	1,576,467	△37,852	1,489,824	1,561,511	△71,687
광역교통시설특별회계	75,460	214,188	△138,728	74,110	172,456	△98,346
도시개발특별회계	-	-	-	8,158	3,500	4,658

Ⅱ. 회계별 세입 · 세출예산안

1. 일반회계

가. 세 입

- 2025년 일반회계 세입예산액은 전년도 2억 30백만원 대비 94.6%인 2억 17백만원이 감소한 13백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2025예산안	2024예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
13	230	△217	△94.6

나. 세 출

- 2025년 일반회계 세출예산액은 전년도 예산액 6,621억 81백만원 대비 20.8%인 1,375억 56백만원이 감소한 5,246억 25백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2025예산안	2024예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
524,625	662,181	△137,556	△20.8

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

○ 그 외 수입(13백만원)

- 민사집행법 제61조, 제70조에 따라 '25년 징수 가능할 것으로 예상되는 소송비용으로, 전년도 예산 19백만원 대비 6백만원 감소하였음

〈세 출〉

○ 교통사업특별회계 법정전출금(3,960억 25백만원)

- 주차장법 및 지방세법에 따른 교통사업특별회계 법정 전출금으로 재산세 도시지역분 10%에 해당하는 1,923억 72백만원 및 유가보조금 2,036억 53백만원 편성되었음

○ 교통사업특별회계 일반전출금(1,286억원)

- 회계규모 조정에 따라 전년도 예산 2,601억원 대비 1,315억원이 감소하였음

2. 교통사업특별회계

가. 세 입

- 2025년 교통사업특별회계 세입예산액은 전년도 예산 1조 5,764억 67백만원 대비 2.4%인 378억 52백만원이 감소한 1조 5,386억 15백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2025예산안	2024예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
1,538,615	1,576,467	△37,852	△2.4

나. 세 출

- 2025년 교통사업특별회계 세출예산액은 전년도 예산 1조 5,615억 11백만원 대비 4.6%인 716억 87백만원이 감소한 1조 4,898억 24백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2025예산안	2024예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
1,489,824	1,561,511	△71,687	△4.6

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

○ 기타회계 전입금(5,246억 25백만원)

- 교통사업특별회계 및 기타회계간 내부거래로 일반회계 일반전입금, 일반회계 법정전입금(재산세 도시지역분, 유류세)으로 구성되어있으며 전년도 예산 6,621억 81백만원 대비 1,375억 56백만원이 감소하였음

○ 교통유발 부담금(2,441억 28백만원)

- 「도시교통정비 촉진법」 제36조 및 「서울특별시 교통유발부담금 경감 등에 관한 조례」에 의거 연면적 1,000㎡이상인 교통유발 시설물에 대해 부과하는 부담금으로 최근 징수실적 등을 고려하여 전년도 예산 2,489억 23백만원 대비 47억 96백만원 감소하였음

○ 국고보조금 등(654억 77백만원)

- 저장버스 도입, 대중교통비 환급 지원사업(K-패스), 특별교통수단 도입(장애인콜택시) 등 국가보조금으로 전년도 예산 614억 97백만원 대비 39억 80백만원이 증가하였음

○ 혼잡통행료 수입(64억 49백만원)

- 남산 1·3호터널을 통과하는 2인 이하 탑승 승용차에 대하여 징수하는 통행료 수입(2,000원 또는 1,000원)으로서, 단방향 징수 및 면제차량

비율 증가 추세에 따라 전년도 예산 67억 70백만원 대비 3억 21백만원 감소하였음

○ 장애인 콜택시 운행 수입금(32억 60백만원)

- 장애인 콜택시 이용 수요 증가 추세에 따라 전년도 예산 30억 98백만원 대비 1억 63백만원이 증가하였음

○ 공영주차장 요금수입(363억 18백만원)

- 공영주차장 및 민간위탁·지자체 관리 공영주차장의 운영에 따른 주차요금 수입으로 전년도 예산 396억 78백만원 대비 33억 60백만원이 감소하였음

○ 주차장 부대시설 사용료(278억 39백만원)

- 주차장 부대시설 수입은 공영주차장 및 민간위탁 주차장 내 상가 등 기타 부대시설 사용료에 대한 수입으로 각 시설별 사용료 및 공시지가 인상추이 등 반영하여 전년도 예산 231억 64백만원 대비 46억 74백만원이 증가하였음

○ 공공자전거 운영수입(170억원)

- 「서울특별시 자전거이용 활성화에 관한 조례」 제12조의 2에 의한 공공자전거 이용 요금으로 최근 징수 실적 등을 고려하여 전년도 예산 171억 89백만원 대비 1억 89백만원 감소하였음

〈세 출〉

○ 기후동행카드 운영(1,108억 89백만원)

- 서울 권역 대중교통 및 따릉이를 무제한 이용할 수 있는 기후동행카드 운영에 따른 운송손실금 등을 지원하는 사업으로, 서비스 확대에 따라 전년도 예산 1,047억 84백만원 대비 61억 5백만원 증가하였음

○ 대중교통비 환급 지원(K패스)(995억 63백만원)

- K-패스를 사용하여 대중교통을 이용하는 시민에게 교통비를 지원해주는 사업으로, 환급혜택 확대에 따라 전년도 예산 808억 92백만원 대비 186억 71백만원 증가하였음

○ 저상버스 도입(490억 15백만원)

- 교통약자(장애인, 노약자, 임산부 등)의 대중교통 이용편의 증진과 일반시민의 버스이용 활성화를 위하여 일반버스보다 차체 바닥이 낮고 휠체어 탑승이 가능한 저상버스를 도입·운행하여 시민편의를 도모하기 위한 사업으로 전년도 예산 500억 15백만원 대비 10억원 감소하였음

○ 운수업계 유가보조금 지원(2,036억 53백만원)

- 운수업계(버스, 택시, 화물)에 대하여 에너지 세제 개편으로 인한 유류세액 인상액 중 일부를 보조함으로써 요금인상요인을 최대한 흡수하여 물가 및 서민가계에 주는 부담을 최소화하기 위한 사업으로 전년도 예산 2,106억 35백만원 대비 69억 82백만원 감소하였음

○ 시내버스 서비스 개선(3,200억 11백만원)

- 버스체계개편으로 시내버스의 운영이 수입금공동관리제로 변경됨에 따라 운송비용 대비 운송수입 부족분을 보전하여 버스회사의 경영을 건전화하기 위한 사업으로 전년도 예산 4,000억 11백만원 대비 800억원 감소하였음

○ 도시고속도로 교통관리센터 운영 및 관리시스템 유지관리(123억 66백만원)

- 도시고속도로 교통관리센터의 원활한 운영과 교통관리시스템의 안정적인 유지관리를 통해 신속한 교통정보를 제공하기 위한 사업으로 전년도 예산 121억 47백만원 대비 2억 18백만원이 증가하였음

○ 장애인콜택시 운영(806억 34백만원)

- 장애 정도가 심한 보행상 장애인 등 교통약자 이동편의 증진을 위해 특별교통수단인 장애인콜택시를 서울시설공단에 대행·운영하는 사업으로 전년도 예산 795억 74백만원 대비 10억 60백만원이 증가하였음

○ 장애인바우처택시 운영(274억 39백만원)

- 비휠체어 장애인의 장애인콜택시 이용수요 분산 및 이동수요 충족을 위해 택시 이용금액의 일부를 지원하는 사업으로 바우처택시·특장 택시 확대 운영 계획에 따라 전년도 예산 162억 25백만원 대비 112억 15백만원 증가하였음

○ 공영주차장 관리위탁(466억 47백만원)

- 서울시 공영주차장의 운영 및 시설유지보수 등을 주차장 운영 및 시설관리 전문인력을 보유한 서울시설공단에 위탁하여 관리의 효율성 및 공공성을 제고하기 위한 사업으로 전년도 예산 463억 82백만원 대비 2억 65백만원 증가하였음

○ 자치구 주택가 공동주차장 건설(119억 10백만원)

- 주택가 밀집지역의 주차난 해소와 주거환경 개선을 위해 자치구에 예산을 지원하여 주택가, 공원 및 학교 등 공공부지에 공동주차장을 건설하기 위한 사업으로 전년도 예산 157억 29백만원 대비 38억 19백만원 감소하였음

○ 보호구역 개선(241억 17백만원)

- 교통사고의 위험으로부터 교통약자를 보호하기 위해 어린이, 노인·장애인 보호구역을 지정하고 미끄럼방지 등 도로안전시설물 및 과속 단속카메라 등 교통시설물을 설치하는 사업으로 전년도 예산 265억 4백만원 대비 23억 87백만원이 감소하였음

○ 공공자전거 운영 및 확충(337억 47백만원)

- 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 324억 50백만원 대비 12억 98백만원이 증가하였음

○ 교통신호기 신설 및 보수(204억 35백만원)

- 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 319억 1백만원 대비 114억 66백만원이 감소하였음

○ 교통신호체계 운영 및 유지관리(179억 70백만원)

- 서울시내 교차로의 신호운영 최적화 및 신호등 유지보수를 위하여 실시하는 사업으로 전년도 예산 159억 98백만원 대비 19억 72백만원 증가하였음

3. 광역교통시설특별회계

가. 세 입

- 2025년 광역교통시설특별회계 세입예산액은 전년도 예산 2,141억 88백만원 대비 64.8%인 1,387억 28백만원이 감소한 754억 60백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2025예산안	2024예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
75,460	214,188	△138,728	△64.8

나. 세 출

- 2025년 광역교통사업특별회계 세출예산액은 전년도 예산 1,724억 56백만원 대비 57.0%인 983억 46백만원이 감소한 741억 10백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2025예산안	2024예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
74,110	172,456	△98,346	△57.0

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

○ 통합재정안정화기금 예수금(660억원)

- 광역교통시설 특별회계 부족재원 충당을 위한 통합재정안정화기금 예수금으로, 전년도 예산 1,133억원 대비 473억원 감소하였음

〈세 출〉

○ GTX 등 광역철도건설비 부담(506억 25백만원)

- 2개 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 도시철도 중 국토교통부 국가교통위원회에서 광역철도로 지정한 구간에 대한 건설사업비를 분담하여 납부하는 사업으로 공정률에 따라 전년도 예산 1,608억 66백만원 대비 1,102억 41백만원이 감소하였음

○ 신림 공영차고지 건설(115억 82백만원)

- 시내버스의 안정적인 운영을 위해 필요한 버스차고지를 추가로 조성하여 대중교통 서비스 향상을 도모하기 위한 사업으로 전년도 예산 79억 10백만원 대비 36억 72백만원 증가하였음

4. 도시철도건설사업비특별회계

가. 세 입

- 2025년 도시철도건설사업비특별회계 세입예산액은 전년도 예산액 1,777억 18백만원 대비 54.5%인 968억 61백만원이 증가한 2,745억 79백만원임

(단위 : 백만원)

2025예산안	2024예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
274,579	177,718	96,861	54.5

나. 세 출

- 2025년 도시철도건설사업비특별회계 세출예산액은 전년도 예산액 1조 2,420억 95백만원 대비 6.8%인 843억 30백만원이 감소한 1조 1,577억 65백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2025예산안	2024예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
1,157,765	1,242,095	△84,330	△6.8

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

○ 국고보조금(1,075억 77백만원)

- 도시철도 노후차량 개선지원, 지하철 1~4호선 노후시설 재투자, 지하철 공기질 개선, 서울 도시철도 전동차 증차 지원 사업의 국고보조금으로 전년도 예산 1,027억 16백만원 대비 48억 61백만원이 증가하였음

○ 지방채 발행수입(1,670억원)

- 도시철도공채 차환 및 노후전동차 교체를 위한 지방채 세입으로, 전년도 예산 750억원 대비 920억원이 증가하였음

〈세 출〉

○ 지하철 1~4, 5~8호선 노후시설 재투자(761억 60백만원)

- 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 1,279억 80백만원 대비 518억 20백만원이 감소하였음

○ 지하철 9호선 1단계 재정지원(1,160억 86백만원)

- 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 964억 46백만원 대비 196억 39백만원 증가하였음

○ 서울교통공사 노후전동차 교체(1,943억 63백만원)

- 안전한 지하철 운영을 위하여 내구연한 도래 노후전동차를 연차별로 교체하고 있는 사업으로 전년도 예산 1,032억 54백만원 대비 911억 9백만원 증가하였음

○ 서울교통공사 서비스 개선(1,000억원)

- 법정 무임승차 제공 등으로 재정위기에 처한 서울교통공사 유동성 긴급 지원을 위하여 법정 무임손실 및 환승손실 일부를 보전하는 사업으로 전년도 예산 2,300억원 대비 1,300억원 감소하였음

○ 지상역사 동행쉼터 설치(19억 25백만원)

- 동절기·하절기 외기 온도에 큰 영향을 받는 지상역사 승강장에 냉난방 서비스를 제공하는 고객대기실인 '동행쉼터'를 설치하는 신규 사업으로 19억 25백만원이 편성되었음

○ 도시철도공채 상환(4,704억 2백만원)

- 지하철 건설 및 운영에 소요되는 비용을 조달하기 위해 발행한 서울시 도시철도공채 원리금을 상환하기 위한 사업으로 전년도 예산 3,478억 89백만원 대비 1,225억 13백만원 증가하였음

5. 도시개발특별회계

가. 세 입

- 2025년 도시개발특별회계 세입예산액은 전년도와 마찬가지로 편성 내역이 없음

나. 세 출

- 2025년 도시개발특별회계 세출예산액은 전년도 예산액 35억원 대비 133.1%인 46억 58백만원이 증가한 81억 58백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2025예산안	2024예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
8,158	3,500	4,658	133.1

다. 주요 편성내용

〈세 출〉

○ 창경궁로·소공로 도로공간 재편(77억 58백만원)

- 보행친화적 공간 조성을 위해 차도는 축소하고 보도·자전거도로를 넓혀 도심 도로공간을 재편하는 사업으로 사업별 공정률 및 연차별 투자계획 등에 따라 전년도 예산 35억원 대비 42억 58백만원 증가하였음

Ⅲ. 검토 의견(수석전문위원 장훈)

1. 총괄

가. 회계별 세입예산안

- '25년도 교통실 세입예산안 총 규모는 1조 8,886억 67백만원으로 '24년도 1조 9,686억 3백만원 대비 4.1%인 799억 36백만원이 감소하였으며 각 회계별 증감 내역은 다음과 같음
- 일반회계 세입은 총 13백만원을 편성하여 전년대비 2억 17백만원이 감소하였으며 재산관리관 변경에 따른 서부트럭터미널 내 사유지 임대료 미편성 등에 기인함
- 도시철도건설사업특별회계 세입은 총 2,745억 79백만원으로 전년 대비 968억 61백만원이 증가하였으며 지방채 모집공채 증가 등에 기인함
- 교통사업특별회계 세입은 총 1조 5,386억 15백만원으로 전년대비 378억 52백만원이 감소하였으며 이는 기타회계전입금 감소 등에 기인함
- 광역교통시설특별회계 세입은 총 754억 60백만원으로 전년대비 1,387억 28백만원이 감소하였으며 이는 지방채 미발행 등에 기인함
- 도시개발특별회계 세입예산액은 전년도와 마찬가지로 편성 내역이 없음

나. 회계별 세출예산안

- '25년도 교통실 세출예산안은 3조 2,544억 82백만원으로, '24년 3조 6,417억 43백만원 대비 10.6%인 3,872억 61백만원이 감소하였고, 각 회계별 증감 내역은 다음과 같음
- 일반회계 세출은 총 5,246억 25백만원으로 전년 대비 20.8%인 1,375억 56백만원이 감소하였으며 교통사업특별회계 재원충당을 위한 일반전출금 편성 축소 등에 기인함
- 교통사업특별회계 세출은 총 1조 4,898억 24백만원으로 전년 대비 4.6%인 716억 87백만원이 감소하였으며 시내버스 서비스 개선 및 교통신호기 신설 및 보수 축소 등에 기인함
- 광역교통시설특별회계 세출은 총 741억 10백만원으로 전년 대비 57.0%인 983억 46백만원이 감소하였으며 이는 GTX 등 광역철도 건설비 부담금 감소 등에 기인함
- 도시철도건설사업비특별회계 세출은 총 1조 1,577억 65백만원으로 전년 대비 6.8%인 843억 30백만원이 감소하였으며 이는 서울교통공사 재정지원 감소 등에 기인함
- 도시개발특별회계 세출은 총 81억 58백만원으로 전년 대비 133.1%인 46억 58백만원이 증가하였으며 이는 소공로 도로공간 재편 사업 추진 등에 기인함

※ 2025년 교통실 소관 세입·세출예산안

(단위 : 백만원)

회 계 명	세입예산액			세출예산액		
	2025(안)	2024	증 감	2025(안)	2024	증 감
계	1,888,667	1,968,603	△79,936	3,254,482	3,641,743	△387,261
일반회계	13	230	△217	524,625	662,181	△137,556
특별회계	1,888,654	1,968,373	△79,719	2,729,857	2,979,562	△249,705
도시철도건설사업비특별회계	274,579	177,718	96,861	1,157,765	1,242,095	△84,330
교통사업특별회계	1,538,615	1,576,467	△37,852	1,489,824	1,561,511	△71,687
광역교통시설특별회계	75,460	214,188	△138,728	74,110	172,456	△98,346
도시개발특별회계	-	-	-	8,158	3,500	4,658

2. 주요 단위사업별 검토의견

■ 기후동행카드 운영(사업별 설명서 p.43)

- 동 사업은 서울시 대중교통과 따릉이 등을 일정기간 동안 무제한으로 이용할 수 있도록 하여 대중교통 이용을 활성화하고, 온실가스를 감축하는 한편 시민의 교통비를 절감하고자 하는 사업으로 '24년 예산 1,047억 84백만원 대비 61억 5백만원(5.8%) 증액된 1,108억 89백만원(사무관리비 54백만원, 연구용역비 2억 50백만원, 민간경상사업보조 1,105억 85백만원)이 편성됨

※ 기후동행카드 운영 사업 예산 산출근거

(단위 : 백만원)

구 분		금 액	산 출 근 거
계		110,585	
일반권 운영	운송 손실금	90,000	▶ 50만명(대상)×3만원(손실금)×10개월×60%(市 지원비율)
	수수료 등	950	▶ 95백만원(월 티머니 수수료)×10개월
청년할인		10,500	▶ 25만명(만19~39세 예상 이용객)×7천원(추가할인)×10개월×60%(市 지원비율)
관광객 단기권		3,375	▶ 1,500명(일 이용자)×30일×10개월×12,500원(할인혜택)×60%(市 지원비율) - 일 이용자 수 : 7월 기준 최소 796명~최대 1,993명을 고려 1,500명으로 산정 - 인당 혜택 12,500원 : 7,500원(일 5번 탑승가정)×3일-10,000원(3일권 가격)
수도권 확대		5,400	▶ 3만명(대상*)×3만원(할인 혜택)×10개월×60%(市 지원비율) - 대상 3만명 : 김포 3천명+고양 10천명+남양주·구리 3천명+과천 2천명+성남 12천명
한강버스 연계		360	▶ 2,000명(대상*)×3,000(추가할인)×60일(예상되는 추가 이용일수*) - 대상 2천명 : 한강버스 일 예상인원 5,230명의 50% - 예상 이용일수 60일 : 월 추가 7~8일 이용 가정('25.3월 도입 예정)

- 동 사업의 '25년도 예산 중 기후동행카드 운영에 따른 운송손실금 보조를 위해 편성된 민간경상사업보조(1,105억 85백만원)은 일반권 운영 909억 50백만원, 청년할인 105억원, 관광객용 단기권 33억 75백만원, 수도권(김포, 고양, 남양주 등) 확대 적용 54억원, 한강버스 연계할인 3억 60백만원을 반영한 것임
- 이중 일반권 운영(909억 50백만원)은 매월 50만명을 대상으로 1인당 손실금 3만원을 10개월간 지원하고, 기후동행카드 수익금 처리에 필요한 수수료 지급을 반영한 것임

청년할인(105억원)은 청년 25만명이 10개월간 할인(7천원) 금액을 고려한 것이고, 관광객용 단기권(33억 75백만원)은 일일 1,500명의 관광객이 12,500원의 교통비 혜택을 볼 것으로 가정하여 산출함

또한 수도권 확대 적용(54억원)은 수도권 이용자 약 3만명이 월 3만원의 교통비를 절감할 것으로 예측하였고, 한강버스 연계할인(3억 60백만원)은 일일 2,000명이 '25.3월부터 한강버스를 이용할 것으로 가정하여 예산을 추계한 것임

- 동 사업은 '24년 1월 27일부터 6월 30일까지 시범사업 후 7월부터 본 사업을 시행하였고, 본 사업부터는 청년할인, 단기권 운영 등으로 혜택범위가 늘어남

시범사업과 본사업 동안 기후동행카드 판매 및 일평균 사용자 수가 지속적으로 증가하고 있다는 점에서 기후동행카드 제도가 시민생활에 상당 부분 안착되었다고 보이며 혜택 증대에 따라 향후 사용자 수의 증가가 예상됨

※ 기후동행카드 활성화 카드수 및 사용자 현황(월별)

(단위 : 건,명)

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

○ 기후동행카드 운영에 따른 서울시 손실금(예산지원) 정산현황¹⁾을 보면 청년할인, 단기권 운영이 시행된 본 사업 이후 매월 약 100억

1) 기후동행카드 월별 정산 현황

○ '24.9월 까지, 월별 지급총액, 충전금 충당, 손실금 현황

(단위:백만원)

구 분		운송기관 지급 총액①	충전금 충당	손실금		기타		서울시 총 손실금(a+b+c)
				기관 분담분②	서울시 분담분(a)	가맹점 수수료(b)	파릉이 (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
합 계		363,086	252,719	46,781	63,586	697	662	64,945

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)

원의 비용이 발생하고 있으며, 향후 후불카드 출시²⁾ 등으로 사용자가 증가한다면 서울시 부담액도 증가할 것으로 보임

- 다만 기후동행카드 손실금 지원 예산(민간경상사업보조)은 '24년 본예산 편성시 시범사업 5개월분, 추가경정 예산편성시 본사업 5개월분, 총 10개월분에 대한 예산 1,046억 84백만원을 편성하였고

'25년도 예산(1,105억 85백만원)은 '25년 1~10월까지 예상되는 손실금을 편성한 것으로 '24년 12월분 손실금에 대한 예산은 고려되어 있지 않음

※ 기후동행카드 운영 사업 예산 및 손실금 현황

(단위 : 억원)

구분	'24년												'25년	
	계	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1~10	11~12
예산액	1,047	'24년 본예산 (시범사업 400억원, 5개월분)					'24년 추가경정예산 (본사업 예산 647억원 증액, 5개월분)					미 고 려	'25년 본예산 (1,106억원)	추경 필요
확정 손실금	650	26	61	85	88	88	99	104	99	정산 중	-	-	-	-
티머니 교부 ³⁾	868	200	-	-	-	-	100	48	320	-	200	-	-	-

- '24년 2월은 1/27~2/29까지를 반영

2) 서울시 보도자료('24.11.20) : 서울시, 충전 필요없는 '후불 기후동행카드' 출시...무제한 대중교통·결제 한번에

3) 티머니 보조금 교부 목록

공공민간보조사업명	결정차수	교부결정금액(백만원)	교부결정일자	처리일자
2024년 기후동행카드 시범사업 운송손실금 지원사업	1	20,000	2024-02-20	2024-02-22
	2	10,000	2024-07-04	2024-07-10
	3	4,836	2024-08-02	2024-08-14
	4	2	2024-09-09	2024-09-13
2024년 기후동행카드 본사업 운송손실금 지원사업	1	32,000	2024-08-21	2024-09-05
	2	20,000	2024-10-28	2024-11-19

'24년 9월까지 확정된 손실금은 약 650억원으로 손실금 정산에 약 2개월 정도가 소요되는 점을 고려할 때 현재 10월분 손실금이 정산 중이고, 11월분과 12월분 손실금은 '25년 1월과 2월에 정산완료 가 예상됨

만약 10~12월분 손실금이 397억원(※1,047억원과 650억원의 차액)을 초과할 경우 '24년도 손실금의 일부를 '25년도 예산으로 우선 변제해야 하고, 397억원 미만이면 예산을 이월 또는 불용조치 해야하는 상황이며 그 결과는 '25년 2월이 되어야 확인이 가능하다는 점에서 기후동행카드 예산집행은 회계연도 독립의 원칙⁴⁾을 지키기 어렵다는 구조적인 문제가 있음

또한 서울시는 기후동행카드 운영손실금의 서울시 부담분을 티머니에게 교부하고 티머니가 이를 코레일 등 각 운송기관에 분배하는 방식을 취하고 있음

이와 관련하여 서울시는 10월 손실금 정산이 확정되지않은 상황에서 손실금 보다 더 많은 금액을 이미 티머니에 교부하였고, 사고이월을 하지 않기 위해 '24년도 잔여예산을 12월 중으로 전액 교부할 것으로 예상된다는 점에서 이는 개선이 필요할 것으로 보임

○ 아울러 동 사업의 '25년도 편성예산은 12개월이 아닌 10개월분만

4) 지방재정법 제7조(회계연도 독립의 원칙) ① 각 회계연도의 경비는 해당 연도의 세입으로 충당하여야 한다.

반영되어 있다는 점에서 향후 '25년도 추가경정예산에 잔여 2개월
분을 반영하지 못한다면 사업추진에 차질이 발생할 우려가 있으며

교통요금의 할인을 통한 교통복지 증진과 함께 탄소저감 등 본래 취
지를 살리도록 승용차 감소 정책과 연계가 필요하고, 다른 선진국
단기권 요금과 비교하여 단기권 금액이 적절한지, 티머니가 기후동
행카드 손실금 정산을 정확히 하고 있는지 등에 대한 검토가 필요할
것으로 보임

■ 제2차 서울특별시 도시철도망 구축 변경계획 수립(사업별 설명서 p.94)

- 동 사업은 도시철도 건설 및 운영 효율화 방안을 마련하고, 수도권
광역급행철도와 도시철도망간 효율적 연계체계를 구축하고자 하는
학술용역 사업으로 6억원을 신규 편성함
- 도시철도법 제5조제1항⁵⁾은 10년 단위로 도시철도망 구축계획을
수립하도록 하고 있고, 도시철도법 제5조제6항⁶⁾은 확정된 도시철
도망계획의 타당성을 5년마다 재검토하도록 하고 있음
- 서울시는 지난 '20년 11월 「제2차 도시철도망 구축계획」 승인·고

5) 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 구축계획을 수립하여야 한다. 이를 변경하려는 경우에도 또한 같다.

6) 도시철도법 제5조(도시철도망구축계획의 수립 등)

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

시7)후 도시철도망 계획의 타당성을 재검토할 필요가 있어 '23년도 예산을 편성하여 “제2차 서울시 도시철도망 구축계획(변경) 학술용역 시행계획”을 수립8)하고, 서울연구원과 수의의 방법으로 용역계약을 체결9)하였음

○ 하지만 용역수행의 물리적 기간소요로 당해연도에 용역을 완료하지 못함에 따라 편성된 예산의 일부를 '24년으로 사고이월10)하였고, '24년도에도 재차 용역을 완료하지 못하여 사고이월한 예산을 재이월할 수 없다는 행정안전부 지침11)에 따라 집행가능금액은 연내 집행하고 잔여예산12)(6억원)은 불용처리할 예정임

○ 용역진행중에 강북횡단선과 목동선 노선의 예비타당성조사 미통과13), 위례신사선 재정사업 전환14), 기타 신규노선 요청 등으로

7) 국토해양부고시 제2020-822호('20.11.17)

8) 제2차 서울시 도시철도망 구축계획(변경) 학술용역 시행계획(교통정책과-8942호, '23.6.1.)

9) 제2차 서울특별시 도시철도망 구축 변경계획 용역개요

○ 수행업체 : 서울연구원

○ 용역기간 / 용역비 : 2023.7.13. ~ 2024.12.31. / 1,930,583,000원

10) '23년도 제2차 서울특별시 도시철도망 구축 변경계획 용역 예산집행 현황 (단위 : 백만원)

예산과목	예산집행현황				
	예산현액 (A)	지출액 (B)	다음년도 이월액(C)	보조금 반납금(D)	집행잔액 (A-B-C-D)
계	1,942	701	1,229	-	11
연구용역비	1,942	701	1,229	-	11

11) 2024년도 지방자치단체 예산편성 운영기준 및 기금운용계획 수립기준(행정안전부) p183

12) '24년도 사고이월액 1,229백만원 중 629백만원[1차 437백만원(24.9.5.부분준공), 2차 192백만원(추가 집행예정)]은 연내 집행예정으로 잔여 600백만원은 불용처리

13) 市 보도자료('24.6.5.) : 오세훈표 강북전성시대 건인...면목선 예비타당성 조사 통과

市 보도자료('24.7.11.) : 목동선 경전철 사업, 경제성·지역 주민 모두 만족하는 노선으로 재추진

14) 市 보도자료('24.11.4.) : 서울시, 위례신사선 2차 재공고 유찰...재정투자사업으로 전환해 추진

용역 검토사항 증가에 따른 용역기간 연장은 어느 정도 이해가 되나

'23년에 시작한 연구용역이 '24년까지도 완료되지 못함에 따라 사고이월예산을 불용시키고 다시 불용시킨 만큼을 '25년도 예산으로 신규 편성한 것은 용역관리에 문제가 있는 것으로 보임

- 한편 동 사업은 예산과목을 “시설비”로 편성하였으나 시설과 재산취득에 직접 소요되는 부대경비가 아닌 만큼 “연구용역비”로 편성하는 것이 적절¹⁵⁾한 것으로 보이며, 당초 '23년도 예산 역시 “연구용역비”로 편성한 바 있음

■ 위례신사선 민간투자사업(사업별 설명서 p.101)

- 동 사업은 대규모 개발지역인 위례신도시 지역의 교통불편 해소와 대중교통 활성화를 통해 주민의 교통편익 증진을 위한 민간투자사업으로 건설사업자 선정을 위한 제3자 제안 재공고 관련 예산 7억 72백 만원을 신규편성함
- 동 사업 예산은 제3자에게 사업제안을 제출하도록 재공고한 후 공사비 적정성 검토 수수료(5억 30백만원), 협상 및 협약안 작성 수수료(70백만원), 실시협약안 수수료(12백만원) 등을 포함하여 민간투자사업을 계속 추진하는데 소요되는 예산을 편성한 것임

15) 2024년도 지방자치단체 예산편성 운영기준 및 기금운용계획 수립기준(행정안전부) p121

- 서울시는 당초 민간투자사업으로 선정된 우선협상대상자와의 실시협약 체결이 결렬¹⁶⁾된 이후 '24년 6월 위례신사선 건설사업의 추가적인 지연을 막기 위해 제3자 제안서가 접수될 경우에는 민간투자사업을 계속 추진하되 민간사업자의 참여가 없어 유찰될 경우에는 재정사업으로 추진하는 두 트랙의 사업추진 방향¹⁷⁾을 결정·발표¹⁸⁾ 한 바 있음
- 이에 따라 서울시는 우선협상대상자를 선정하기 위해 2차례에 걸쳐 총 사업비를 증액¹⁹⁾하고 사업조건을 개선²⁰⁾하여 재공고했음에도 불구하고 또 다시 유찰됨에 따라 11월 4일 동 사업을 재정투자 방식으로 전환해 추진하기로 발표하였음²¹⁾
- 동 사업은 현재 진행되고 있는 제2차 도시철도망 구축계획 변경 용역에 포함되어 검토될 예정이며 민자투자사업 지정취소를 위한 심의

16) 위례신사선 민간투자사업 추진현황

- '15.6.30.: 서울시 10개년 도시철도망구축계획 변경승인
- '17.1.24.: 위례신사선 민간투자사업 제안서 접수(GS건설)
- '18.11.9.: 민자적격성조사 완료(B/C 1.02)
- '19.7.12.: 제3자 제안공고
- '20.1.31.: 우선협상대상자 선정(GS건설 컨소시엄)
- '20.3.~'23.3.: 총사업비 및 실시협약(안) 협상
- '23.9.19.: 민간투자사업심의위원회 심의(부결)
- '23.9.~'24.4.: 총사업비 조정방안 협상(협상결렬)

17) 위례신사선 도시철도 건설사업' 우선협상대상자 지정취소 및 향후계획 보고(교통정책과-9588,'24.6.3.)

18) '서울시, 위례신사선 신속 재추진에 총력... 민자-재정 동시 추진전략'(서울시 보도자료('24.6.11.))

19) 총사업비: 1조 4,847억원 → (1차) 1조 7,605억원 → (2차) 1조 8,380억원(참고: 서울시 보도자료('24.11.4.))

20) 사업조건: (1차) 건설기간 1년 연장, (2차) 사업제안자 자격조건 완화 등(참고: 서울시 보도자료('24.11.4.))

21) '서울시, 위례신사선 2차 재공고 유찰...재정투자사업으로 전환해 추진'(서울시 보도자료('24.11.4.))

를 요청²²⁾한 상황을 고려할 때 민간투자사업 추진을 위해 편성된 2025년 예산은 전액 불용될 것으로 보임

따라서 동 사업은 사업추진 방식이 변경됨에 따라 예산 전액에 대한 삭감이 필요하며 향후 재정 전환 추진 일정²³⁾에 따라 필요한 예산에 대한 추가경정예산안에 대한 편성이 필요할 것으로 보임

■ 서울교통공사 노후전동차 교체, 4·7호선 전동차 증차 지원 (사업별 설명서 p.130)

- 동 사업은 서울서울교통공사 전동차 중 내구연한이 도래한 노후전동차를 적기에 교체하고 지하철 내 혼잡도가 높은 4·7호선에 신규 전동차를 증차하여 시민안전 확보 및 지하철 이용환경을 개선하는 사업으로 ‘노후전동차 교체’를 위해 ’24년 1,032억 54만원 대비 911억 9백만원(88%)이 증가한 1,943억 63백만원을 편성하고 ‘4·7호선 전동차 증차지원’을 위해 ’24년 추경예산과 동일한 89억 66백만원을 편성함

- 서울시가 도시철도법²⁴⁾에 따라 ‘노후전동차 교체’와 ‘혼잡노선 4·7

22) ‘민간투자사업심의위원회 심의 요청’(교통정책과-9020, ’24.11.19.)

- 위례신사선 도시철도 민간투자사업: 재정사업으로 전환하고자 민간투자대상사업 지정취소(안) 상정 요청

23) 도시철도사업 추진절차(재정사업)

도시철도망 구축계획 수립 및 승인·고시 → 예비타당성 조사 → 기본계획용역 및 노선별 기본계획 수립 → 노선별 기본계획 확정 → 기본 및 실시설계 → 사업계획 수립 및 신청 → 사업계획 승인 및 고시 → 지형도면 고시 → 토지보상·수용 → 공사발주 →공사착공

24) 도시철도법 제22조(정부 지원 등)

호선 신규 전동차 증차지원’에 소요되는 사업비 중 국비(국토교통부) 25%를 지원 받고 나머지 예산(75%)은 서울시와 서울서울교통공사가 각각 50%씩(총사업비의 37.5%) 부담하도록 한 것은 적극적인 국비 지원을 통해 서울시 예산을 절감하는 것으로 바람직하다 할 것임

※ 연차별 노후전동차 교체 및 4·7호선 전동차 증차사업 예산 분담율

(2024년 기준)

구 분		국·시비 분담율	연차별 예산 지원율				
			합계	1년차	2년차	3년차	4년차
노후 전동차 교체	국 비	25%	100%	10%	20%	30%	40%
	지방비	75%	100%	10%	20%	30%	40%
	시 비	37.5%					
	공사 예산	37.5%					
4·7호선 전동차 증차 (혼잡도 개선)	국 비	25%	100%	25%	25%	25%	25%
	지방비	75%	100%	25%	25%	25%	25%
	시 비	37.5%					
	공사 예산	37.5%					

○ 다만, 국내 전동차 제작업체가 3개 회사로 독과점인 상황에서 전국 전동차 수요기관²⁵⁾의 전동차 제작사업을 동시에 추진함에 따라 전동차 제작 납품기한이 지연²⁶⁾되거나 입찰담합으로 인한 사업참여 제한²⁷⁾으로 원활한 신규 전동차 제작납품이 어려운 실정임에도 불구하고 매년 지원되는 국비 보조금 규모에 맞춰 일률적으로 서울시

⑦ 정부는 도시철도 이용자의 안전을 위하여 도시철도운영자가 국토교통부령으로 정하는 노후화된 도시철도차량을 교체하는 경우 필요한 소요자금의 일부를 보조할 수 있다. <신설 2021. 1. 12.>

25) 전동차 수요기관 : ① (국가철도운영기관) 코레일(한국철도공사), 국가철도공단(前한국철도시설공단), ② (도시철도운영기관) 서울교통공사 등 지방교통공사, ③ 지방자치단체
수요요인 : 노후차량 교체 및 신설노선 투입 차량에 대한 수요 발생

26) 서울교통공사 노후전동차 제작 납품지연 현황

분담예산(37.5%)을 편성하여 서울교통공사에 예산을 출자하고 있으나 실제 집행하는 예산액은 출자 예산보다 적은 실정임

※ 노후전동차 교체(5~9차) 연도별 예산편성 및 서울교통공사 집행 현황

(단위 : 백만원)

구 분	합계		2020		2021		2022		2023		2024	
	예산	실집행	예산	실집행	예산	실집행	예산	실집행	예산	실집행	예산	실집행
계	987,728	585,641	20,130	20,018	108,362	106,818	158,477	152,660	420,534	241,735	280,225	64,410
국비	164,245	118,761	-	-	45,519	44,159	35,028	28,200	41,586	30,306	42,112	16,096
지방비	823,483	466,880	20,130	20,018	62,843	62,659	123,449	124,460	378,948	211,429	238,113	48,314
시비	399,899	241,945	11,050	10,938	54,148	54,148	37,895	52,636	177,575	100,250	119,231	24,157
공사	423,584	224,935	9,080	9,080	8,695	8,695	85,554	71,824	201,373	111,179	118,882	24,157

- 서울시는 ‘노후전동차 교체사업’의 국비매칭 예산편성을 위해 ’25년도 출자금 1,168억 5백만 중 800억원(68.5%)을 지방채 발행으로 충원하고 서울교통공사도 매년 운영적자가 가중되고 있어 노후전동차 교체 예산을 확보하기 위해 공사채를 발행²⁸⁾하고 있어 불필요

사 업 명	제작사	지연물량	지연기간	지연배상금부과액	비고
[5차] 4호선 210칸 구매	(주)다원시스	13개 편성(130칸)	178~364일	238.9억원	80칸 예정(130칸 납품)
[6차] 5·8호선 298칸 구매	(주)다원시스	19개 편성(140칸)	31~300일	(부과예정)109.3억원	초도 제작중
[7차] 4호선 260칸 구매	(주)우진산전	1개 편성(10칸)	21일	1.2억 원	220칸 예정(40칸 납품)

27) 2022.12.01., 철도경제신문 "'담합' 철차 3社, 6개월 입찰참가 못한다"

28) 서울교통공사 노후전동차 교체(5~9차) 사업 공사채 발행 현황(단위 : 백만원)

구 분	합계	2020	2021	2022	2023	2024
계	423,584	9,080	8,695	85,554	201,373	118,882
서울교통공사 예산	423,584	9,080	8,695	85,554	201,373	118,882
공사채	381,415	-	-	65,769	201,301	114,345

한 이자비용 등이 발생되고 있음

- 이에 한정된 서울시 재정의 효율적 운용과 지방자치단체의 재정운용 자율성 제고를 위해 서울시는 국토부와 협의하여 현재 사업별 연도별 국비 지원율에 대한 시비 매칭률을 조정하여 당해년도에 집행되지 않는 불필요한 예산을 편성 하지 않도록 해야 할 것임

■ 위례선(트램) 재정지원(사업별 설명서 p.171)

- 동 사업은 서울시가 '25년 9월 개통예정인 위례선(트램)의 관리운영을 서울교통공사에 위탁하기 위하여 '23년 4월 부시장 방침²⁹⁾에 따라 성남시와 함께 “위례선 트램 관리운영사업 위·수탁 협약서('24.11.18.)” (이하 ‘협약서’라 함)를 체결하고 개통 준비기간 동안에 필요한 비용을 협약서에 따라 행정구역 거리비율로 분담(서울시 60.7%, 성남시 39.3%)³⁰⁾하여 서울교통공사에 지원하기 위해 신규로 4억 33백만원을 편성함

29) 도시철도과-5142(2023.4.26.)호, “위례선 트램 운영방안”

30) “위례선 트램 관리운영사업 위·수탁 협약서, '24.11.18., 서울시·성남시·서울교통공사”

제2조(용어의 정의) 13. “행정구역 거리비율(이하 “거리비율”)이란 본 사업 구간(5.4km) 중 서울시 구간(3.28km)과 성남시의 구간(2.12km)을 비율로 계산한 수치로, 서울시 60.7%, 성남시 39.3%를 말한다. 제16조(사업비 집행기준 및 분담기준 등) ② 사업비는 위탁기관 간 “거리비율”로 분담한다.

※ 관리운영 위수탁 협약 주요내용

- 위탁방식 : 공공위탁(서울시), 민간위탁(성남시)
 - ※ 서울연구원 “위례선 트램 운영방안에 관한 연구('23.3)”, 5년 공공위탁 적합 제시
- 위탁사무 : 「도시철도법」 상 도시철도운송사업 및 도시철도부대사업
- 운영기간 : 개통일로부터 5년
 - ※ 위·수탁기간 : 개통 전 사전 준비기간 + 개통일로 부터 5년
- 협약기관 : [위탁기관] 서울시+성남시 / [수탁기관] 서울교통공사
- 사업범위 : 차량기지 1개, 교량 2개, 정거장 12개, 트램 10편성
- 사업비 : 노선 비율로 분담[서울시 60.7%(3.28km), 성남시 39.3%(2.12km)]
 - 연간사업비 : 약 240억원(서울시 146억원, 성남시 94억원)
 - 운영인력 : 총원 101명으로 개통 환경에 따라 조정

- 서울시는 ‘협약서’에 따라 개통 전 사전 준비기간인 9개월 동안 ‘위례선 운영준비 TF’를 구성·운영하기 위해 직원 4명에 대한 9개월간 인건비와 사전 안전성 평가 등 용역비, 기타 경비를 포함한 운영준비금과 국내기관 교육 및 해외기간교육을 위한 교육훈련비를 서울시 분담율(60.7%)에 따라 관련 예산을 편성하는 것은 필요하다 할것임
- 다만, 현재 위례선 트램의 노반 및 도상 등의 공사가 시행되고 있어 공정률이 낮고 도시기반시설본부의 2025년도 예산(안) 사업설명서에서도 공사예산을 '26년도까지 편성하고 있어 '25.9월 개통이 어려울 수 있다는 점에서

개통전 사전 준비기간이 과다 소요될 우려가 있으므로 실제 개통일을 고려하여 개통 전 사전 준비 TF 등을 구성·운영(기존 계획 9개

월 운영)하고 공사 관리감독과 영업시운전 등 개통준비를 철저히 하여 불필요한 예산 낭비가 없도록 해야 할 것임

※ 위례선 트램 연도별 공정률(도시기반시설본부 내부자료)

구 분	연도별 공정률(%)_변경예정					비 고
	'22년	'23년	'24년	'25년	'26년	
총 괄	2.54	25.39	86.19	99.49	100	
토목건축	4.41	44.05	97.14	100.00	100	
궤도	-	-	78.58	100.00	100	
시스템	-	-	67.99	98.25	100	

■ 지하철 승강장 자동안전발판 설치(사업별 설명서 p.182)

- 동 사업은 지하철을 이용하는 승객의 발빠짐 사고 및 휠체어 바퀴 끼임 등의 사고 예방을 위해 곡선형 승강장과 전동차 사이에 접이식 자동안전발판을 설치하는 사업³¹⁾으로 1~8호선 55개역에 326개소를 설치하는 비용(184억 79백만원) 중 서울시 매칭 부담분(50%) 92억 40백만원을 편성한 것임

- 승강장 자동안전발판 설치사업은 '23년 4월 시범사업을 시작으로 2024년 1차 확대사업을 통해 22개역 263개소를 설치·운영하고

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

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

있으며 2025년도에는 2차 확대사업으로 55개역 326개소를 추가 설치하는 것을 계획하고 있음

- 서울 지하철 전동차는 곡선 승강장 이동 시 모서리간 접촉이 발생하지 않도록 설계되어 있어 현재 지하철 전체 승강장 출입문 19,280개소 중 연단간격이 100mm를 초과하는 지점이 3,395개소(18%)에 이르고 곡선 승강장인 경우 열차 운행에 따라 구조적으로 최소 40mm에서 최대 215mm의 간격이 발생하고 있음

※ 역별 연단간격 통계

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

호 선	출입문 수	100mm 이하	100mm 초과	
			100mm초과~130mm 미만	130mm 이상
총 계 (개소)	19,280	15,885 (82.4%)	2,118 (11%)	1,277 (6.6%)
1호선	800	580	107	113
2호선	3,856	3,149	478	229
3호선	2,720	1,828	624	268
4호선	2,080	1,534	316	230
5호선	3,744	3,328	222	194
6호선	2,400	2,123	171	106
7호선	2,816	2,546	162	108
8호선	864	797	38	29

- 「도시철도 건설규칙」 제30조의2³²⁾에 따르면 차량과 승강장 연단

32) 「도시철도건설규칙」 제30조의 2(승강장의 안전시설) 【본조신설 2004. 12. 4.】

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

부칙 <건설교통부령 제412호, 2004. 12. 4.>

①(시행일) 이 규칙은 공포 후 3월이 경과한 날부터 시행한다.

②(경과조치) 이 규칙 시행 당시 건설되었거나 건설중인 도시철도에 관하여는 종전의 규정에 의한다.

간격이 10cm(100mm)를 넘는 곳에 안전발판 등 실족방지 설비 설치를 규정하고 있으나 규칙 개정 전 건설된 1~8호선³³⁾ 역사는 자동 안전발판 설치 의무대상은 아님

그러나 일부 승강장의 경우 연단간격으로 인해 발빠짐 사고 위험이 항상 존재하고 연평균 약 73건의 발빠짐 사고가 꾸준히 발생하고 있다는 점에서 동 사업의 취지는 인정된다 할 것임

※ 최근 5년간 승강장 발빠짐 사고 현황

구 분	5년 평균	합 계	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
발빠짐 사고 발생건수	72.6건	363건	97건	50건	51건	82건	83건

(※ 사고건수는 부상으로 인한 치료비 지급건수임)

- 참고로 승강장 안전발판 사업은 지난 2016년 최초 추진되었으나 일정 기간의 검증이 필요하다는 감사원 지적³⁴⁾과 함께 승강장 자동 안전발판(접이식)이 열차와 충돌하여 열차가 훼손되는 등의 기술적 한계로 인해 6년간 사업이 중단된 바 있으며 '23년 시범사업부터 ISA³⁵⁾ 기관으로부터 발급된 안전무결성수준(SIL:Safety Integrity

33) 서울 지하철 호선별 개통일 (서울교통공사 홈페이지 - 운행현황)

호 선	1호선	2호선	3호선	4호선	5호선	6호선	7호선	8호선
개통일	'74.08.15	'80.10.31.	'85.07.12.	'85.04.20.	'95.11.15.	'00.08.07.	'96.10.11.	'96.11.23.
구 간	서울역~청량리	성수~성수	지축~오금	진접~남태령	방화~마천	응암순환~신내	장암~온수	별내~모란

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

- 감사의견: 안전발판 설치 경우 안전성에 관한 공인 인증을 받고 충분한 시범운영 기간을 거친 후 설치

35) ISA(독립안전성평가기관)

Level) 인증³⁶⁾ 제품을 설치하고 있음

○ 시민의 안전 편의 증진을 위해 승강장 자동안전발판의 조속 설치 필요성은 인정되나 '24년 1차 사업분(263개소)이 내년 5월 준공 예정임을 고려할 때, 내년 편성된 사업비 또한 당해연도 준공이 어려울 수 있으며 1차 사업에 대한 효과성 검증 등을 충분히 이행한 후 사업을 추진할 필요성이 있다 보여지는 바, 추가경정예산을 통해 예산을 확보하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보여짐

○ 한편 자동안전발판 장애발생 현황³⁷⁾을 살펴보면 시범설치 준공 초기 자동안전발판의 분리(8건)가 발생된 바 있는데 자동안전발판이 PSD와 연동하여 운영되는 특성상 PSD 장애 발생 시 승무원의 안전발판 비상하강 미조치³⁸⁾가 주요 장애 요인으로 파악되었다는 점에서

- ISO17020 및 ISO17065에 대해 대한민국과 상호인증에 관한 협정 국가의 안전기관으로부터 인정을 받은 평가기관으로 시스템 안전기능에 대해 SIL 인증서를 발급

36) 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 (설치한 제품: SIL3(GA))

· GA(Generic Application) 인증 : 제품 개발 시점 ⇒ “자동안전발판 사업설치시 인증받은 제품임”

· SA(Specific Application) 인증 : 개발된 제품이 특정 노선에 설치되는 시점

37) 자동안전발판 고장현황

구 분	2020년	2021년	2022년	2023년	~2024.10.
안전발판 고장 (분리)	0	0	0	0 (분리8건)	0 (분리0건)

38) 자동발판 분리 주요 사례

- '23.7.4.: 자동안전발판은 승객 발빠짐 방지를 위해 PSD와 연동하여, PSD 안단힘 시 상승 상태 유지해야 하나, PSD 잠금장치 장애로 PSD 열림상태 및 안전발판 상승상태시 승무원이 안전발판 비상하강 미조치 후 열차 출발

- '23.9.8.: 한국철도공사(코레일) 신규직원 교육용 임시열차로 역 정위치 후 PSD 개방, 자동안전발판 상승하였으나 영업열차가 아니므로 열차 출입문 미개방 상황으로, 신규 교육 승무원이 안전

승무원에 대한 철저한 교육이 필요할 뿐만 아니라 향후 자동안전발판의 노후화로 인한 성능저하 문제에 선제적으로 대응할 수 있도록 구조체의 내구성 확보 방안을 모색해야 할 것임

■ 지상역사 동행쉼터 설치(사업별 설명서 p.185)

- 동 사업은 동·하절기 외부 온도에 큰 영향을 받는 지상 역사 승강장³⁹⁾에 냉난방 서비스를 제공하는 고객 대기실인 '동행쉼터'를 설치하는 사업으로 1~8호선 지상역사 19개역 승강장 33개소에 대한 디자인 설계 용역과 설치비에 대해 서울시 매칭 부담분(50%) 19억 25백만원을 신규 편성한 것임
- 기상청에서 발표한 '2024년 여름철 기후분석 결과'⁴⁰⁾ 자료에 따르면 올 여름철은 특히 습하고 더운 공기의 지속적인 유입으로 인해 더위가 장기간 이어지며 여름철 전국 평균기온이 1973년 이래로 가장 높은 25.6℃, 서울지역의 폭염일수는 33일로 관측⁴¹⁾됨에 따라 지하철 역사 냉방 관련 민원⁴²⁾⁴³⁾ 또한 매년 급증하고 있는 상황으로

발판 상승상태 미확인 및 미조치 후 열차 출발

39) 「도시철도 정거장 및 환승·편의시설 설계 지침」 용어의 정의

- 승강장: 열차가 정차하는 선로에 인접하여 이용객의 승하차와 환승이 직접 이루어지는 정거장의 한부분

40) 2024년 여름철 기후특성(기상청 기후변화감시과, 2024.9.5.)

41) 역대급 폭염에 서울시 수돗물 생산량 5년來 최대 찍었다(머니투데이, 2024.10.28.)

42) 지하철 역사내 냉방 민원 접수 현황

(고객센터 접수기준/단위:건)

구분	총계	2022년	2023년	~2024년 9월
역사 내 덥다	3,007	752	998	1,257

43) 고가역사 폭염관련 민원접수 내역(문자)

특히 개방형 지상역사의 경우 외풍으로 인해 하절기에는 폭염, 동절기에는 한파에 취약하다는 점에서 대중교통 이용여건 개선 차원의 대책 마련이 필요한 상황임

- 따라서 재난 수준의 폭염 등 이상기후에 대비할 수 있도록 지상역사 승강장에 동행쉼터를 설치하고 승객 의자, 냉·난방시설, 통신시설 등을 구축하여 지하철 대기 승객들에게 편리하고 쾌적한 교통환경을 제공한다는 측면에서 사업추진의 필요성은 인정된다 할 것임
- 다만 동 사업과 관련하여 국토교통부 「철도설계기준」 및 「도시철도 정거장 및 환승·편의시설 설계지침」에서 동행쉼터에 대한 명확한 규정은 마련되어 있지 않은 상황으로

서울교통공사에서 최근 10년간 지상 역사를 대상으로 동행쉼터와 유사한 시설물을 14개소에 설치⁴⁴⁾한 바 있으나 디자인 등이 상이하다는 점을 비취본다면 동 사업을 추진함에 있어 디자인, 규격 등의 세부 설치 기준을 마련하고 각 지상 역사별 승강장 형식, 폭, 역별 이용자 수, 장애인 통행 제약여부 등에 따른 설치 가능 여부를 설

(고객센터 접수기준/단위:건)

호선	역 명	총계	2023년	~2024년 9월
-	-	66	41	25
2호선	성수,대림,한양대 등	43	27	16
3호선	지축, 옥수역	3	3	0
4호선	노원, 동작역	18	10	8
8호선	남위례역	2	1	1

44) 지상역사 동행쉼터(고객쉼터) 설치 현황 (서울시 자료)

계과정에서부터 면밀히 검토해야 할 것임

- 또한 동 사업은 「서울특별시 공공디자인 진흥 조례」 제8조⁴⁵⁾에 따라 서울시 공공디자인 진흥위원회 심의가 필요할 것으로 보이며 디자인 심의 및 동행쉼터 내 설치되는 설비내역⁴⁶⁾에 대한 공사비

연번	호선	역명	승강장 형식	설치 대상	추진 실적	
					설치	미설치
		25역		47	14	33
1	2	건대입구	상대식	2	2	0
2	2	구로디지털단지	상대식	2	-	2
3	2	대림	상대식	2	-	2
4	4	창동	상대식	2	-	2
5	2	강변	상대식	2	-	2
6	2	당산	상대식	2	-	2
7	2	성수	복합(쌍섬)식	2	-	2
8	2	구의	상대식	2	-	2
9	7	도봉산	상대식	2	-	2
10	3	옥수	상대식	2	2	-
11	2	잠실나루	상대식	2	-	2
12	2	뚝섬	상대식	2	-	2
13	4	동작	상대식	2	-	2
14	7	자양	상대식	2	2	-
15	2	용답	상대식	2	-	2
16	7	장암	단선식	1	-	1
17	2	신답	상대식	2	-	2
18	3	지축	섬식	1	-	1
19	2	한양대	상대식	2	-	2
20	4	상계	상대식	2	1	1
21	4	노원	상대식	2	1	1
22	2	신대방	상대식	2	2	0
23	4	당고개	상대식	2	1	1
24	6	신내	단선식	1	1	0
25	8	남위례	상대식	2	2	0

45) 「서울특별시 공공디자인진흥조례」 제8조 ① 시장은 공공디자인 진흥과 관련된 다음 각 호의 사항을 심의 또는 자문하기 위한 서울특별시 공공디자인 진흥위원회(이하 "위원회"라 한다)를 둔다.(1~3, 5~12생략)

4. 공공디자인 심의대상 시설물(별표 1) 중 - 그 밖의 시설물: 교통관련시설, 그 밖의 시설물 등

46) 지상역사 동행쉼터 내 설비리스트(안) (서울시 도시철도과 제출자료)

산출 등에 따른 시일이 소요될 수 있다는 점을 고려하여 디자인 심의 및 설계용역 등의 절차 이후 추가경정예산을 통해 공사비를 반영하는 것이 필요할 것으로 보임

■ 시내버스 서비스 개선(사업별 설명서 p.243)

- 동 사업은 준공영제로 운영되는 64개 시내버스 업체의 운송적자를 보전하기 위한 것으로 '24년 예산 4,000억 11백만원 대비 800억원(20.0%) 감액된 3,200억 11백만원이 편성됨
- 동 사업은 시내버스 준공영제 운영에 소요되는 비용을 요금 등 운영수입으로 충당하고 부족한 부분을 지원하는 것으로 코로나19 등의 영향⁴⁷⁾으로 '22년까지 재정지원액이 증가하였고, '23년부터 승객수요 회복 및 요금인상⁴⁸⁾ 등으로 지원액은 다소 감소하였으나 그간 누적된 부채는 '25년에 최초로 1조원을 돌파할 것으로 전망되고 있음

구 분	설비 리스트
건축분야	고객쉼터, 온열의자, 조명기구
통신분야	스피커, CCTV, 행선안내기
기계분야	냉·난방기
소방분야	연기감지기
기타	충전기 등 편의시설

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

48) '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 현황⁴⁹⁾

(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)	'25년 (전망)
총 재정소요액 (C=A+B)	6,227	5,907	5,581	5,491	3,627	7,496	13,280	17,290	16,030	12,688	14,011
당해연도 부족분(A)	2,554	2,192	2,445	2,842	3,538	6,784	7,489	8,571	6,960	5,573	5,323
전년 누적부채(B)	3,673	3,715	3,136	2,649	89	712	5,791	8,719	9,070	7,115	8,688
재정지원 예산액	2,512	2,771	2,932	5,402	2,915	1,705	4,561	8,114	8,915	4,000	3,200
누적부채 (E=C-D)	3,715	3,136	2,649	89	712	5,791	8,719	9,176	7,115	8,688	10,811

- '25년에 편성된 운수업계보조금(3,200억원)은 서울시가 전망한 '25년 부족분(5,323억원)에 미치지 못해 잔여금(2,123억원)을 시내버스조합의 은행대출을 통해 충당하고, 향후 대출에 따른 원금과 이자비용을 서울시가 지원하는 등 비정상적인 예산편성과 집행을 반복하고 있으며, '23년도까지 지급한 누적이자가 1,000억원이 넘어선 것을 볼때 2018년도와 같이 대규모 대출원금 상환 등 금융비용 관리에 대한 개선이 필요함

49) '22년은 소급연정산 이후 변동될 수 있고, '23년 운송수입은 코로나 이전인 2019년 승객수 90% 회복 및 8.12. 시내버스 요금 300원 인상을 가정한 수치임

※ 시내버스 대출원금 및 이자 현황

(市 내부자료, 단위 : 백만원)

구 분	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'20년	'21년	'22년	'23년
대출원금	109,666	250,631	279,730	206,402	153,352	-	468,202	745,550	799,260	647,400
대출이자	1,841	4,537	6,406	6,981	2,480	610	2,269	10,311	21,280	39,529
누적이자	6,412	10,949	17,355	24,336	26,816	27,426	29,695	40,006	61,286	100,815

- 대출원금 및 이자는 연말 기준

- 한편 서울시는 준공영제 20주년 혁신방안⁵⁰⁾으로 재정지원금 사전확정제, 표준단가 정산제 등을 통해 연간 500억원의 예산 절감을 기대하고 있으나 현재 정책방향만 결정하고 세부시행방안은 시내버스조합 및 운수회사 등 유관기관과 협의 중인 상태로 가시적인 성과는 2026년 이후에 나올 것으로 예상되므로 관련 제도가 정착될 수 있도록 철저한 준비가 필요할 것임

■ 국고보조금 반환(사업별 설명서 p.259)

- 동 사업은 ‘광역버스환승정류소 환경개선 1·2단계 사업’ 종료에 따라 교부받은 국고보조금과 경기·인천 분담금 중 잔여금을 반납하고자 하는 것으로 '25년도 예산 95억 45백만원을 신규 편성함
- 대도시권광역교통위원회와 서울시 등은 대중교통 환승편의를 위해 '20년 10월 “광역교통 업무협약”을 체결하고, 1단계 사업⁵¹⁾은 사

50) 제327회 정례회 교통실 업무보고 p35

당역 등 7개소, 2단계 사업⁵²⁾은 신논현역 등 5개소에 쉼터 등 환승편의시설 설치를 계획한 바 있으며 관련 비용은 국비와 지방비(서울, 경기·인천)를 각각 30%와 70%(35%:35%)씩 분담하기로 하였음

- 동 사업의 사업별 설명서에는 국고보조금반환금과 기타반환금(경기·인천)을 각각 69억 10백만원, 26억 35백만원씩 총 95억 45백만원을 추계하였으나 서울시 버스정책과에 세부자료를 별도요청하여 검토한 바

반납금액은 총 62억 5백만원(국비 59억 17백만원, 인천 2억 88백만원)으로 '25년도 사업별 설명서에 편성한 95억 44백만원 맞지 않으며, 경기도의 경우 추가 정산(49백만원)이 필요한 것으로 보임

51) 1단계 사업개요

○ 주요 추진내용

- 사당역 등 7개소 광역버스 환승정류소 공사('22.4 ~ '23. 4.)
- 당산역 도시고속도로 환승정류장 승차대 설치 공사('23.1 ~ '24.8.)

○ 사업비 (최초) 402억원 ⇒ (정산) 164억

(단위 : 억원, ()정산액)

사업비 합계	사당역	당산역	강변역	서울역	강남역	홍대입구	합정역
402(164)	100(25)	100(30)	100(34)	20(9)	22(16)	30(25)	30(25)

52) 2단계 사업개요(사업중단)

○ 주요 추진내용

- 기본 및 실시설계 용역('23.4.5. ~ '24.10.31.) : 용역비 754백만원(주)삼안 외 1개사)

○ 사업비 (최초) 100억 ⇒ (정산) 7.5억

(단위 : 억원, ()정산액)

사업비 합계	신논현역	명동	양재역	양재시민의숲	도봉산역
100(7.5)	30(1.5)	20(1.5)	20(1.5)	20(1.5)	10(1.5)

- 사업중단사유 : '23. 12. 명동 버스대란 이후 명동, 강남대로 일대 혼잡대책 시행 등 여건 변화, 매칭 시비 미확보에 따른 국비지원 중단

※ 국고보조금 반환 사업 산출근거

(단위:백만원)

구 분			1차사업	2차사업	계
계획사업비			40,200	10,000	50,200
국비	교부액		7,560	3,000	10,560
	지출액		4,909	225	5,134
	잔액		2,651	2,774	5,425
	이자액		297	195	492
	반납액		2,948	2,969	5,917
지방비	경 기 도	교부액	4,495	231	4,726
		지출액	4,545	230	4,775
		잔액	△50	1	△49
		이자액	-	-	-
		반납액	△50	1	△49
	인 천	교부액	1,503	0	1,503
		지출액	1,182	33	1,215
		잔액	321	△33	288
		이자액	-	-	-
		반납액	321	△33	288

- 동 사업은 국고보조금 반납금액 산정시 이자계산 및 산출근거가 명확히 소명되지 않을 뿐 아니라 경기도가 부담해야 할 금액 중 납부되지 않은 금액에 대한 납부 협의가 불명확하므로 '25년 본예산을 전액 삭감하고 예산추계를 정확히 하여 추경에 반영하는 것이 필요할 것으로 보임
- 한편 동 사업의 2차 사업의 경우 기본 및 실시설계 용역(용역비 7억 54백만원)을 완료하였으나 '23년 12월 명동역 버스 대란 발생 등의 사유로 사업을 전면 중단함에 따라 교부받은 국비를 30억원 중

기본 및 실시설계 용역비 부담분 2억 25백만원을 제외한 27억 75백만원을 그대로 반납하는 상황임

도봉산역 등 공사가 가능한 지점이 있음에도 면밀한 검토없이 전지점 공사를 하지 않아 용역비용을 매몰하고 국비까지 반납하는 것은 예산 낭비 소지가 있으며, 동 사업의 계획수립, 용역발주 및 준공, 공사시행 및 준공, 국비 및 지방비 사용 내역, 국비 및 지방비 반납금 산정 및 정산 등 전반적인 점검이 필요할 것으로 보임

■ 도심항공교통(UAM) 버티포트 구축(사업별 설명서 p.319)

- 동 사업은 서울시 도심항공교통(UAM)⁵³⁾ 운항의 핵심 인프라인 버티포트⁵⁴⁾ 구축을 위해 '24년 예산 2억원 대비 18억 원(900%)이 증액된 20억원(사무관리비 2억원, 공기관 등에 대한 자본적 위탁사업비 18억원)을 편성함
- 국토교통부는 도심항공교통 상용화를 목표로 '한국형 도심항공교통 로드맵'(K-UAM Road Map)을 발표('20.06.04.)하고 'K-UAM Grand Challenge' 실증사업⁵⁵⁾(이하 '국토부 실증사업')을 통해

53) Urban Air Mobility : 도심 상공에서 사람이나 화물을 운송할 수 있는 차세대 교통 체계

54) Vertiport : 수직이착륙 항공기의 이착륙, 충전, 정비 및 승객 탑승이 이루어지는 터미널

55) <K-UAM Grand Challenge 실증사업> : 1단계 : '23.08 ~ '24.12 개활지(전남고흥), 2단계 '24.07 ~ '25.08 도심(수도권)

- 실증내용 1. 기체안전성(UAM 최소성능 및 비행특성 확인 등) 2. 통합운영성(기체운항, 버티포트 등 통합운영성 검증)

1단계 개활지(전남 고흥)와 2단계(수도권)로 나누어 기체·관제·통신 등 운영 전반의 안전성을 검증하고 있음

- 서울시는 국토부 실증사업 2단계 실증노선인 김포공항~여의도(18km), 잠실~수서역(8km) 구간에 대해 국토부와 행정적인 사안 등을 협의하고 있고, 특히 실증사업의 핵심인 여의도공원⁵⁶⁾ 버티포트 구축을 위한 설계를 협의하고 있는 상황임

※ 'K-UAM 그랜드챌린지 실증 사업' 2단계 실증노선 현황



- 이런 상황에서 서울시는 '24년 국토부 실증사업과 별개로 '서울형 도심항공교통 S-UAM'(이하 '서울시 시범사업')을 발표⁵⁷⁾하고 한강을 중심으로 UAM 관광·의료·여객노선 체계를 독자적으로 구축한다는 계획을 발표하였음

56) 국토부 실증사업 버티포트(서울시 영등포구 여의도동 2) : 건축면적 약 600㎡(대지면적 22,000㎡), 터미널 2층 규모, 총 높이 9m

57) '판교~광화문 15분' 서울 도심항공시대 연다...내년 한강서 UAM 실증_ 서울시 보도자료('24.11.11.)

- 11.11.(월)~12.(화) UAM·드론·AI 컨퍼런스... 오세훈 시장 '서울형 UAM 비전' 발표

- 서울시는 시범사업 추진을 위해 국토부 실증사업으로 조성하는 여의도공원 버티포트에 추가적인 설계를 반영하여 부가시설 등을 보강하고 이를 서울시 시범사업 버티포트로 다시 재활용하기 위해 국토부 실증사업을 주관하는 한국항공우주연구원에 위탁사업비(18억원) 등을 편성한 것으로

국토부 실증사업과 관련해 향후 신규 버티포트 구축에 따른 중복투자를 방지하고 서울시만의 도심항공교통체계 초기 상용화를 위한 취지는 이해되는 점이 있다 할 것임

- 다만, 현재 국토부 실증사업 2단계는 기체 도입 지연, 도심 운항 안전성 우려 등으로 전체 추진 일정 변경을 검토⁵⁸⁾ 중이며 당초 '24년 10월로 예정된 여의도공원 버티포트 구축 계획도 이루어지지 않은 것으로 볼 때 국토부 실증사업의 여의도공원 버티포트 구축은 앞으로 더욱 지연될 가능성이 크다 할 것임

- 따라서, 동 사업은 국토부 실증사업으로 조성 예정인 여의도공원 버티포트 구축사업이 원활하게 진행되지 못하는 상황에서 시비로 추가적인 사업비를 편성하는 것은 재검토가 필요해 보이며 실제로 '24년 여의도공원 버티포트 설계 관련 예산도 전액 명시이월⁵⁹⁾된 점으로

58) 'K-UAM Grand Challenge Phase II 수도권 실증사업 버티포트 구축계획 변경' 미래첨단 교통과-6642 (2024.9.)

- 4p 실증사업 추진일정 순연

- (당초) '24.10. 버티포트 구축 → '24.11. 수도권 실증(킨텍스~김포공항~여의도)

- (변경) '25.06. 버티포트 구축 → '25.하반기 수도권 실증(김포공항~여의도)

볼 때 향후 국토부 사업 진행 경과에 따라 추경으로 편성하는 것이 필요하다고 할 것임

■ 교통약자동행 자율주행버스 시범사업(사업별 설명서 p.323)

- 동 사업은 ‘교통약자동행 자율주행버스 도입 시범사업 계획’⁶⁰⁾을 근거로 교통불편지역 주민 및 교통약자 이동 편의 지원을 위해 추진되는 사업으로 첨단교통 기반을 조성하는 한편 공모로 선정된 3개 자치구⁶¹⁾에 자율주행버스 운영비를 지원하고 관련 인프라 구축을 위해 14억 10백만원을 신규 편성한 것임
- 동 사업은 자치구와 협업을 통해 자율자동차 대중교통수단 기반을 조성한다는 점에서 의미가 있다 할 것으로 향후 기사 부족 등 교통인력 수급 문제의 해법이 될 수도 있다는 점에서 사업 취지가 인정된다고 할 것임
- 다만, 자율주행버스 운행 여건과 도로환경은 각 자치구 지역 특성상 서로 차이가 존재하는 만큼 자율주행 인프라 구축 비용도 지역 교통

59) ‘K-UAM Grand Challenge Phase II 수도권 실증사업 버티포트 구축계획 변경’ 미래첨단 교통과-6642 (2024.9.)

- 9p '24년 이월예산(200,000천원) : 도심항공교통 시범운용사업을 위한 타당성조사 및 기본설계 예산 활용 → 시범운용구역 지정 및 초기상용화 버티포트 보강공사 설계

60) 「민생맞춤 첨단교통 혁신」 정책 추진을 위한 교통약자동행 자율주행버스 도입 시범사업 계획 미래첨단교통과-877(2024. 7. 16.)

61) ‘교통약자동행 자율주행버스 도입 시범사업 공모 선정심사위원회 결과보고’

- 선정 3개 자치구 : 동대문구, 동작구, 서대문구

환경 조사를 통해 면밀하게 산출되어야 하나 일괄적으로 같은 액수의 시설비⁶²⁾를 편성한 것은 정확한 산출이라 보기 어려우며 이후 사업 진행 과정에서 사업비 부족 등으로 사업이 원활히 추진되지 않을 가능성도 있다 할 것임

- 또한, 동 사업의 자율주행차 운행을 위해서는 국토부의 자율주행자동차 시범운행지구 선정이 필수적인 만큼 서울시가 관련 절차 이행을 주도적으로 관리해야 하나 현재 시를 통해 운영계획서가 국토부에 제출된 자치구는 동작구 한 곳으로 나머지 자치구(동대문구, 서대문구)는 자율주행 시범운행지구 선정을 위한 행정적 준비가 지연되고 있는 상황으로 보임

※ 자율주행 시범운행지구 절차도

신 청(시도지사)	1차 심의	최종 심의	고시 및 통보
시범운행지구 신청 및 운영계획서 제출 (시·도 ⇨ 국토부)	⇨ 실무위원회 1차 심의 (내용 확인 및 실사) *국토부 주관	⇨ 시범운행지구 위원회 최종 심의 (위원장 : 국토부장관)	⇨ 관보 고시 및 해당 지자체 통보

- 동 사업은 향후 자율주행차 인프라 구축 및 차고지 마련 등 운행 여건 조성을 위한 시설개선이 필요하고 이후에도 업체 선정과 안전 운행 검증 결과에 따라 지역주민이 이용하게 되는 등 많은 절차를 거

62) '25년 예산(안) '교통약자동행 자율주행버스 시범사업 세부 산출내역'

- 시설비(150,000천원) = 3개 자치구 × 50,000천원

쳐야 하는 사업임을 감안하여 동 사업의 원활한 추진을 위해 사업관리
리에 만전을 기해야 할 것임

■ 장애인콜택시 운영(사업별 설명서 p.352~356)

- 동 사업은 장애 정도가 심한 보행상 장애인 등 교통약자 이동편의 증진을 위해 장애인콜택시를 운영하는 사업으로 '24년 795억 73백만원 대비 1%(10억 60백만원) 증액된 806억 33백만원이 편성됨
- 장애인콜택시는 2003년 100대를 시작으로 지속적인 양적확대를 추진한 결과 현재 장애인콜택시 특장차(이하 '장애인콜택시') 692대, 장애인 버스 7대, 임차택시 30대를 운영중에 있음 [별표1 장애인 이동수단 현황 참고]
- 동 사업은 '25년에는 신규 증차 없이 장애인콜택시 운영에 필요한 인건비⁶³⁾(정규직, 단시간 근로자), 정비 및 유지관리비와 대폐차(30대) 비용 그리고 임차택시 운영비(13억원)가 포함된 사업비를 편성하였음

63) '25년 인건비 증가 산출 세부내역: '23년도 차량 증차('23.12월: 특장차 30대, 버스3대에 대한 36명 증원)에 따른 인건비 1,364,439천원 '24년 예비비로 집행

※ 장애인콜택시 사업 세부 산출내역

(단위: 천원)

예산 내용			사업비
	총 계(㉑+㉒+㉓)		80,633,684
공공운영비	-공유재산(차고지)손해보험 가입(㉑)		1,715
공기관등에 대한경상적 위탁사업비	소 계(㉒=㉑+㉔)		78,842,702
	계(㉑)		1,300,000
	임차택시 관련	- 임차택시 운영	1,300,000
	계(㉔)		77,542,702
	장애인콜택시 관련	- 인건비	38,421,832
		- 퇴직급여(정규직)	4,865,937
		- 평가급 및 성과급(정규직)	7,323,395
		- 연금부담금(정규직 및 단시간)	4,699,396
		- 정비 및 유지관리비	18,083,142
		- 간접관리비	4,149,000
공기관등에 대한자본적 위탁사업비	소 계(㉓)		1,789,267
	- 차고지 환경개선(공기구비품)		109,267
	- 장애인콜택시 대폐차 (30대*56,000,000원)		1,680,000

- 동 사업 중 임차택시는 비휠체어 장애인의 접근 및 이용 편의를 향상하고 특장차량 이용을 분산하기 위해 개인택시를 장애인 전용 콜택시로 활용하는 것으로 개인택시사업자와 도급계약에 의한 사업방식으로 운영되고 있으며, '24년 기준 전체 탑승 대비 임차택시의 이용비중은 5.4%⁶⁴⁾를 차지하였음

64) 임차택시 월별 세부내역

구분	운행대수(대)	장애인콜택시 탑승건수			임차택시 탑승건수	임차택시 이용률(%)	
		소계	휠체어	비휠체어		전체탑승건 대비	비휠체어건 대비
계	240	934,435	682,765	251,670	50,111	5.4	19.9
2월	30	106,533	75,464	31,069	6,087	5.7	19.6
3월	30	116,511	84,543	31,968	6,125	5.3	19.2
4월	30	118,805	87,440	31,365	6,731	5.7	21.5
5월	30	116,632	86,608	30,024	6,748	5.8	22.5
6월	30	111,938	82,847	29,091	6,114	5.5	21.0
7월	30	125,910	92,211	33,699	6,957	5.5	20.6
8월	30	123,113	89,410	33,703	6,111	5.5	18.1
9월	30	114,993	84,242	30,751	5,238	4.6	17.0

- '24년 예산 편성시 서울시는 장애인바우처택시와 유사한 목적을 지닌다는 사유로 별도의 임차택시 예산을 편성하지 않았으나 서울시설공단이 장애인콜택시 운영비 중 일부를 활용하여 임차택시 30대를 운영한 것은 편성되지 않은 사업에 대한 예산을 임의 활용한 것으로 예산의 목적 외 사용금지 원칙⁶⁵⁾에 대한 문제 소지가 생길 수 있으며 향후 편성된 예산이 본래 목적에 맞게 사용할 수 있도록 해야 할 것임
- 또한 임차택시는 특장차량 대기시간 완화 및 비휠체어 장애인의 이용 분산을 위한 필요성은 인정되지만 현재 장애인바우처택시 확대 및 이용증가⁶⁶⁾에 따라 유사한 목적을 지닌 예산을 중복 편성한 것은 아닌지에 대해서도 검토가 필요할 것임
- 장애인콜택시는 도입대수 증가에도 평균 대기시간이 감소하지 않아 운행률 제고방안을 수립⁶⁷⁾한 바 있음에도 불구하고 여전히 대기시간에 대한 개선효과가 미미하다고 볼 때, 공단운영에서 운영하는 기존 장애인콜택시 보다 운영건수, 비용 등 효율적 측면이 존재하는 법인특장택시⁶⁸⁾ 확대 등 다양한 방안을 강구해야 할 필요가 있음

65) 지방재정법 제47조(예산의 목적 외 사용금지) 지방자치단체의 장은 세출예산에서 정한 목적 외의 용도로 경비를 사용할 수 없다.

66) 장애인바우처택시 이용수요 현황: '23년 일 1,318건 → '24년 일 2,721건

67) '장애인콜택시 운행률 제고 방안' (서울시설공단 장애인콜택시운영처, '24.11.13.)

68) '장애인 법인특장택시' 증차 추진계획(2차)(택시정책과-17381, '24.11.8.)

법인특장택시운영성과 (탑승건수) 대당 일평균 8.8건으로 장콜(7.4건) 대비 18.9% 증가
(운행비용) 건당 44,025원으로 장콜(59,700원) 대비 26.3% 절감

※ 장애인콜택시 탑승실적('24.9월 기준)

구 분	'20년	'21년	'22년	'23년	'24년 9월
도입대수(장콜/법인특장)	620	632	662	692/30	692/60
일평균 탑승건수	2,656건	3,344건	3,692건	4,012건	3,826건
연간 탑승누계	972,189건	1,220,579건	1,347,759건	1,464,221건	1,047,872건
평균 대기시간	30분	32분	39분	47분	40.9분
운행률(일평균)	67.3%	59.4%	76.5%	63.8%	76.1%

[별표1 장애인 이동수단 현황('24.10월말 기준)]

구 분	서울시설공단				서울시각장애인 연합회(복지실)
	장애인콜택시 	법인특장택시 	장애인전용 임차택시 	바우처택시 	장애인복지콜 
이용대상	중증보행장애인 <휠/비휠체어 장애인>		장콜 이용대상 중 <비휠체어 장애인>	장콜, 복지콜 등록자 중 별도 바우처이용등록 필요 <비휠체어 장애인> 콜택시 8,600대 · 나비콜(복지콜등록자) 1.6천 · 온다(장콜등록자) 7천대	장애정도가 심한 시각/신장 장애인 <비휠체어 장애인>
운 영 규 모	특장차 692대	특장차 60대 (법인택시)	중형택시 81대 (개인택시)		승합차량 161대 (비 특장차)
'24년(안)	현행 운영	30대 추가	30대 운영(축소)	온다택시 추가확대	3대 추가
운영인력	총 871명 (운전원 802(차량대비 120%), 상담원 37, 관리직 32) ※ 단시간운전원(약 8개월 근무) 118명 별도			· 나비콜(복지콜) : 상담원 17명 · 온다택시(장콜) : 시설공단	총 225명 (운전원 190, 상담원 16, 관리직 19)
등록인원	구 분	38,857명		24,944명	28,149명 (시각 15,610, 신장 12,539)
	지역별	서울 26,031(67%)	비서울 12,826(33%)	· 복지콜이용자(서울 거주, 신용카드발급자) : 8,670 · 장콜이용자(제한없음) : 16,274	
	휠 체어 유무	휠 26,834(69%)	비 휠 12,023(31%)		
	※ 전체 서울시 보행상 중증장애인은 86,446명(150명당 1대 기준)				
콜신청방법	서울시설공단 이동지원센터에 배차신청 (콜전화 → 통합 배차)			· 복지콜회원 → 나비콜 콜전화 · 장콜회원 → 시설공단 콜전화 ※ 장콜안에서 바우처 호출('24.9)	생활이동지원센터 접수·처리
이용요금	도시철도요금 3배 이내 (요금은 이용자 전액부담) <5km(기본요금) 1,500원, 5km~10km 280원/km, 10km 초과 70원/km>			장애인콜택시 요금 본인부담, 차액요금 지원(티머니 → 가사) ※ 30km초과시 750원/km	장콜요금 *10km 초과시 200원/km
이용횟수 및 이용구역	제한 없음(서울 및 인접지역 이동가능) ※ 수도권간 광역이동은 별도 신청(총 30대, '23.12.~)			월 60회 (나비콜은 수도권내 이동가능) ※ 장콜이용은 좌동	· 시각 : 제한없음 · 신장 : 1일 2회 (병원)
'23년 예산	75,940백만원	-	4,000백만원	7,728백만원	14,899백만원
'24년 예산	78,064백만원	(3,672백만원) ※ 바우처택시 예산에 포함	(1,300백만원) ※ 장애인콜택시 예산에 포함	12,614백만원	16,061백만원
탑승건수('23)	1,309,236건		154,985건	565,238건	400,990건
탑승건수('24)	998,214건		50,111건	763,750건	302,309건

■ 장애인바우처택시 운영(사업별 설명서 p.357~360)

- 동 사업은 비휠체어 장애인의 장애인콜택시 이용수요 분산 및 이동 수요 충족을 위해 바우처 택시 이용 활성화를 지원하는 사업으로 '24년 162억 24백만원 대비 69%(112억 14백만원) 증액된 274억 39백만원이 편성됨
- 장애인바우처택시 사업은 '22년 8월 서울시 조직개편⁶⁹⁾ 이후 교통실로 이관되었고 '23년 7월 기존 중형 바우처택시 사업에 법인 택시의 장애인특장택시 사업⁷⁰⁾을 새로이 추가한 바 있음

동 사업 예산은 이용자가 서울시와 협약을 맺은 콜택시(장애인바우처택시, 중형) 운영사를 통해 접수·이용한 후 결제금액의 일정 부분을 서울시가 지원하는 사업(163억원)과 법인택시 '장애인특장택시' 사업 확대 운영 부분(110억원)이 반영되었음

69) 민선8기 서울시정 조직개편('22.8.19.) - 교통약자 이동편의 개선과 업무의 유기적 연계를 위하여 복지정책실 장애인 바우처택시를 도시교통실로 이관

70) 법인택시 '장애인특장택시' 시범운영 추진계획(택시정책과-26804, '23.7.31.)

「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조의2(교통약자의 지원) ① 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 교통약자의 이동편의를 증진하기 위하여 특별교통수단 외의 차량을 운행하거나 교통약자가 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조 제1호에 따른 택시운송사업에 사용되는 자동차를 이용하는 데에 소요되는 비용을 지원할 수 있다.

※ 장애인바우처 택시 운영 사업 세부 산출내역

(단위: 천원)

예산 내용		사업비
	총 계	27,439,429
운영비	- 회원 대상 문자 전송 비용(49,72원*25,000명*3회) - 홍보물 제작(700,000원*3회)	5,829
중형택시	소 계	16,396,000
	- 장애인 지원금 (12,600원*1,200,000건)	15,120,000
	- 운전원 봉사료 (500원*1,200,000건)	600,000
	- 단거리 수당(1,000원*400,000건)	400,000
	- 정산 비용(230원*1,200,000건)	276,000
특장택시	소 계	11,037,600
	- 기본 지원금 (7,300,000원*90대*12개월)	7,884,000
	- 추가 지원금 (7,300,000원*72대*6개월)	3,153,600

- 장애인바우처택시(중형택시)는 ‘서울시 장애인 바우처택시 운영 개선 계획’⁷¹⁾에 따라 운영개선 이후 이용 증가⁷²⁾에 따른 예상 증가분⁷³⁾을 미리 계상하여 84% 증액 편성한 것임

다만, 운영 중인 장애인바우처택시는 나비콜(복지콜)과 온다택시(장콜)로 이용자는 대부분 장애인콜택시 등록 인원으로 한정되어 있으며, 확대 운영 이후 이에 대한 효과분석 없이 단순 예측만으로 예산을 과다하게 증액 편성하는 것은 아닌지에 대해서도 검토가 필요할 것으로 보여짐

71) ‘서울시 장애인 바우처택시 운영 개선 계획’ (택시정책과-33439, ’23.9.18.)

72) 장애인바우처택시 이용현황

구 분	’20년	’21년	’22년	’23년	’24년 9월
사업비(백만원)	4,059	5,000	5,848	7,861	16,225
이용 등록 인원	10,862명	12,935명	11,854명	14,978명	22,384명
이용 건 수 (연간)	373,502건	496,253건	480,521건	565,238건	763,750건
이용 건 수 (일간)	1,067건	1,360건	1,318건	1,549건	2,787건

73) ’24년 650,000건 → ’25년 1,200,000건

- ’25년 이용건수 산정: ’24년 이용건수(예상)의 1.2배(2,721건 * 365일 * 1.2)

- 특장택시의 경우 법인택시조합과의 협약⁷⁴⁾에 따라 '23년 30대⁷⁵⁾, '24년 60대⁷⁶⁾로 확대·운영하고 있고 '25년 편성내역에서는 특장택시 대수를 60대에서 90대(12개월, 7,884백만원)로 확대하고 추가적으로 72대(6개월, 3,153백만원)를 확충·운영할 계획임
- 한편 지원금 기준을 '24년 5백 20만원에서 '25년 7백 30만원으로 상향시킨 것은 법인 특장택시 대가지급 기본기준이 당초 운송원가(5백 26만원) 보다 낮은 상황과 '기준 건수 이상 운송시 인센티브 지급 기준'⁷⁷⁾ 중 141~150건 운송에 해당하는 인센티브를 반영하여 증액하여 편성하였음

※ 장애인특장택시 운행실적 현황

구 분		'23.12월	'24.1월	'24.2월	'24.3월	'24.4월
운행대수		29대	30대	30대	30대	30대
승무일수		12.9일	21.4일	19.5일	19.5일	20.0일
탑승건수	전 체	3,109건	5,582건	5,033건	5,202건	5,579건
	월평균	107.2건	186.1건	167.8건	173.4건	186.0건
	일평균	8.1건	8.7건	8.6건	8.9건	9.3건
평균 대기시간		59분	40.1분	37.2분	36.9분	36.9분
건당 운행거리		8.4km	7.5km	7.1km	6.9km	6.7km
건당 운송수입금		2,220원	2,128원	2,081원	2,060원	2,034원

74) '장애인 이동권 증진을 위한 상생 업무협약서' ('23.12.18.)

75) '법인택시 장애인특장택시 시범운영 추진계획' (택시정책과-26804, '23.7.31.)

76) '장애인 법인특장택시' 증차 추진계획'

77) 장애인 법인특장택시 정산기준 변경(안)

- 대가지급 기본기준: 5,200천원 (월 20일 이상 근무, 1일 5건 → 100건 탑승시 기준금 지급)

- 기준건수 이상 운송시 인센티브 지급 기준

※ 4개월간 운행실적 토대로 운행거리, 운행시간 등을 건수로 환산할 수 있는 자료 수집 후 조정

· 101~120건 운송의 경우 탑승건당 50천원 추가 지급(+1,000=6,200천원)

· 121~140건 운송의 경우 탑승건당 40천원 추가 지급(+ 800=7,000천원)

· 141~150건 운송의 경우 탑승건당 30천원 추가 지급(+300=7,300천원)

· 151~160건 운송의 경우 탑승건당 20천원 추가 지급(+200=7,500천원)

· 161~220건 운송의 경우 탑승건당 10천원 추가 지급(+100=8,100천원)

- 당초 특장택시는 장애인 이동수요 급증에 따라 서비스 대응을 위해 도입되었으나 법인택시 조합에 관련 예산 배정 후 아직 정산보고가 이뤄지지 않은 점⁷⁸⁾을 고려하여 운영 전 협약서에서 명시⁷⁹⁾된 대로 2년간 증가된 특장택시에 대한 지도·점검을 통해 예산투입 대비 효과를 극대화 할 수 있는 방안이 마련되어야 할 것임

■ 내집주차장 조성사업(그린파킹)(사업별 설명서 p.396)

- 동 사업은 주택가 주차난 해소를 위해 ‘Green Parking 2006 프로젝트 기본계획’⁸⁰⁾과 「서울특별시 주차공유 활성화에 관한 조례」⁸¹⁾를 근거로 자치구 수요조사를 통해 담장허물기, 아파트, 자투리땅 활용 등 3가지 방식의 주차장 조성을 지원하는 사업으로 '24년 예산 29억 87백만원 대비 2억 69백만원(9%) 증가한 32억 56백만원이 편성됨

78) 지방자치단체 보조금 관리에 관한 법률 제17조 제17조(지방보조사업의 실적 보고) ① 지방보조사업자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 대통령령으로 정하는 기한까지 그 지방보조사업의 실적보고서(이하 “실적보고서”라 한다)를 작성하여 지방자치단체의 장에게 제출하여야 한다. 이 경우 실적보고서에는 그 지방보조사업에 든 경비를 재원별로 명백히 한 정산보고서 및 지방자치단체의 장이 정하는 서류를 첨부하여야 한다. 다만, 지방보조사업자가 「보조금 관리에 관한 법률」 제27조에 따른 실적보고를 한 때 대통령령으로 정하는 사유가 있는 경우에는 이 법에 따른 실적보고를 완료한 것으로 볼 수 있다.

1. 지방보조사업을 완료하였을 때
2. 지방보조사업 폐지의 승인을 받았을 때
3. 회계연도가 끝났을 때

79) ‘장애인 이동권 증진을 위한 상생 업무협약서’(‘23.12.18.)

제10조(지도·점검) ① ‘시’는 사업과 관련된 협약 이행여부, 보조금 집행 및 관리실태 등 ‘특장택시 업무’에 대하여 지도·점검한다. ② ‘시’는 사전에 특정한 시기를 지정하여 ‘특장택시’ 업무의 전반에 걸쳐 연1회 이상 정기 지도·점검을 실시하며, 운영실태에 대한 수시 지도·점검을 할 수 있다.

80) ‘Green Parking 2006 프로젝트 기본계획’ 시장방침 제507호(2003.7.19.)

81) 「서울특별시 주차공유 활성화에 관한 조례」 [시행 2019. 5. 16.] [서울특별시조례 제7172호, 2019. 5. 16., 제정]

※ 내집주차장 조성사업 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 1,000만원, 이후 매 1면 추가시마다 200만원 추가지원 주차면 공사비 포함 최대 3,000만원 - 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 100만원, 아파 단지 기준최대 5,000만원 한도
자투리땅		○ 주택가 주변에 방치된 자투리땅, 나대지 (도로 제외)	○ 주차면 1면 기준 최대 300만원 지원 ※ 20면 초과시 1면당 최대 150만원

- 동 사업은 3년간 평균 총 1,227개 주차면⁸²⁾을 조성해 왔으나 최근 물가상승 등으로 '24년부터⁸³⁾ 1면 조성 단가가 상향⁸⁴⁾됨에 따라 '25년 사업 목표 물량은 총 889면(담장허물기 440면, 아파트 160면, 자투리땅 289면)을 조성하는 것으로 사업 목표치가 일부 축소된 상황을 고려할 때 사업 효과성을 높이는 것이 중요하다 할 것임
- 하지만, 담장허물기 사업의 경우 IoT센서⁸⁵⁾를 통해 주차정보를 서울주차정보 앱에 공유하여 주차난 해소에 기여하고자 했으나 최근 3년간 공유 장비 설치실적은 16개소 47면에 불과해 '24년부터는

82) 최근 3년간 내집주차장 조성 사업 실적 : '21년 : 1,466면, '22년 : 1,204면, '23년 : 1,010면

83) '2024년 내집주차장 조성 사업 추진계획 주차계획과-1893(2024. 2. 13.)

84) 내집주차장 조성사업 1면 조성 비용 증가

사업 형태	1면 조성 단가	
	'23년	'24년
담장허물기	900 만원	1,000 만원
아파트	70 만원	100 만원
자투리땅	240 만원	300 만원

85) IoT(Internet Of Things) : 각종 사물에 센서로 인터넷을 연결하여 활용하는 기술로 사물 인터넷이라 함

IoT 센서 설치를 지원대상에서 제외하는 등 당초 사업목적을 제대로 이루지 못하고 있음

※ 담장허물기 사업 관련 공유장비 설치 실적 및 공유실적 현황

구분	공유 장비 설치 실적	공유 실적
합계	16개소 47면	1,474건
'24년 10월	0개소 0면	355건
'23년	0개소 0면	523건
'22년	1개소 2면	402건
'21년	15개소 45면	164건

- 또한, 동 사업의 4개년 사업 추진실적을 보면 담장허물기 2,245면, 자투리땅 1,588면에 육박하나 다수의 주차공간을 확보할 수 있는 아파트 내 주차장 조성은 545면에 그치고 '23년 이후 실적이 전무한 상황으로 아파트 사업 대상지를 확보하는 노력도 미미해 보임

※ 내집주차장 조성사업 4개년 실적('21~'24년)

구분	총 계	담장허물기		아파트	자투리땅
		주택	근생시설		
'24년 10월 ⁸⁶⁾	218개소 698면	177개소 292면	20개소 34면	0개소 0면	21개소 372면
'23년	338개소 1,010면	260개소 447면	40개소 89면	0개소 0면	38개소 474면
'22년	461개소 1,204면	420개소 708면	11개소 16면	2개소 75면	28개소 405면
'21년	443개소 1,466면	405개소 654면	5개소 5면	8개소 470면	25개소 337면
소 계		2,245면		545면	1,588

86) '24년 말까지 조성 예정 면수: 총 441개소 813면 (담장허물기(400개소 502면) / 아파트(4개소 60면) / 자투리땅(37개소 251면))

- 자투리땅 활용 사업의 경우 사유지에 주차장을 조성하고 5년 유지기간이 끝나면 주차장을 유지할 의무가 없는 만큼 장기적인 주차난 해결에는 효과가 미미해 보이며 주차장 조성 후 타용도 사용 사례도 일부 있는 만큼 사업 효과성에 대한 재분석이 필요해 보임
- 결국 동 사업은 물가상승에 따른 지원 단가 상승으로 인해 목표 물량이 하향 조정되었음을 감안하여 단순히 주차 면수 조성이라는 목표에서 벗어나 주차장 공유를 통한 주차난 해소라는 목적을 달성할 수 있도록 사업에 대한 종합적인 검토가 필요해 보임

■ 공영주차장 건설(해방촌)(사업별 설명서 p.418)

- 동 사업은 주택 밀집으로 인해 주차난이 심각한 용산구 해방촌 내 공공부지를 활용하여 기존 지평식(지상평면식) 공영 주차장을 지하 1층~지상2층 규모의 공영주차장으로 건설하는 사업으로 총 사업비 71억 4백만원 중 당해연도 공사비와 감리비 26억 9백만원(공사비 23억 25백만원, 감리비 2억 84백만원)을 편성한 것임
- 동 사업은 자치구 공모⁸⁷⁾를 통해 선정된 “2024년 주택가 공동주차장 건설 신규사업⁸⁸⁾”으로 ’23년 9월에 사전절차인 투자심사⁸⁹⁾ 및

87) 2024년 주택가 공동주차장 건설 보조금 신규 사업 제출(용산구 주차관리과-12713, 2023-6.15.)

88) 2024년 주택가 공동주차장 건설 보조금 신규 사업 수요 조사(주차계획과-5954, 2023.5.31.)

89) 「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

공유재산 심의를 완료⁹⁰⁾하였으며 이후 설계·공사를 진행하여 2025년 12월에 사업을 완료할 예정임

○ 동 사업은 ‘주택가 공동 주차장 보조금 업무처리지침⁹¹⁾’에 따라 사업비 전액을 서울시가 부담하여 주차장 시설 및 부지 등의 재산권은 서울시로 귀속하고, 관리·운영은 용산구로 위탁하되 발생하는 수익금은 서울시와 용산구가 배분(서울시 8, 자치구 2)⁹²⁾하는 것으로 계획하고 있음

○ 동 사업 대상지인 해방촌 지역은 주택가가 밀집되어 있어 주차장 확보율이 낮아(49.9%)⁹³⁾ 주차 공간을 추가 확보하여 시민 편의를 도모한다는 점에서 동 사업의 필요성은 인정된다 할 것임

○ 다만, 지난 2024년 예산안 편성 과정에서 교통위원회에서는 사업

신규투자사업. 다만, 청사 신축사업과 문화·체육시설 신축사업은 제외한다.

90) 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

91) 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

92) 「공유재산 및 물품관리법」 제27조(행정재산의 관리위탁)

- 수익금 8(서울시): 2(자치구) 배분조건

93) 주택가 공동주차장 사업계획서(용산구 제출자료): 주택가 주차장 확보율: 49.9%(주차관리시스템 활용)

이 지연되지 않도록 서울시에서 용산구와 진행사항을 공유하는 등 철저한 사업관리를 지적⁹⁴⁾했음에도 불구하고 2024년에 편성된 예산액 17억 46백만원 중 79%인 공사비 전액(13억 80백만원)이 명시이월⁹⁵⁾ 될 예정임

- 동 사업은 당초 기본 및 실시설계를 '24년 6월까지 진행하고 하반기 공사를 계획하였으나 서울시 기술용역 타당성 심사 등 사전 행정절차 이행 지연이 발생하여 기본 및 실시설계 용역이 '24년 8월에서야 착수⁹⁶⁾되었고 설계 결과에 따른 세부 사업비 산출, 건축협의 등의 절차가 추가적으로 필요하다는 점을 고려하여 추가경정예산을 통해 공사비를 반영하는 것이 필요할 것으로 보임

- 아울러 서울시는 시비가 전액 편성되는 사업임을 감안하여 동 사업이 지연되지 않도록 용산구와 진행사항을 공유하는 등의 더욱 철저한

94) 검토보고서(의안번호 2297)-2025년도 교통실 소관 세입·세출 예산안 예비심사보고서

95) 명시이월 내역

세부사업	2024년 예산액	이월액	이월사유
공영주차장 건설 (해방촌)	1,746,000천원	1,380,940천원	서울시 기술용역 타당성 심사 및 발주심의 등 사전 행정절차 이행에 따른 기간 소요로 기본 및 실시설계 용역 시행이 2024년 12월 준공 예정임에 따라 연내 공사발주가 어려워 사업비 명시이월 추진

96) 해방촌 공영주차장 주요 진행사항 (용산구 제출자료)

- '24. 02. 27.: 서울시 보조금 예산 재배정(서울시 → 용산구)
- '24. 04. 17.: 서울시 기술용역 타당성 심사 완료
- '24. 05. 20.: 서울시 용역 발주심의 완료
- '24. 05. 27.: 서울시 기술용역 사업수행능력 평가 세부평가기준 협의완료
- '24. 06. 14.: '해방촌 공영주차장 복층화 건설사업 관련 기본 및 실시설계' 용역 발주
- '24. 08. 27.: '해방촌 공영주차장 복층화 건설사업 관련 기본 및 실시설계' 용역 착수

사업 관리가 필요할 것으로 보이며, 예산 및 행정력 낭비 사례가 발생되지 않도록 각별히 주의해야 할 것임

■ 개인형이동장치 신고시스템 운영(사업별 설명서 p.513)

- 동 사업은 불법 주·정차한 개인형이동장치(PM : Personal Mobility)의 신고와 자치구 견인 업무를 처리하는 “개인형이동장치 신고시스템”을 운영·관리하는 것으로 '24년 총 1억 17백만원 대비 96%(1억 13백만원) 증가한 2억 30백만원을 편성함
- 서울시는 공유 PM의 안전한 이용문화 정착과 불법 주·정차 문제 해결을 위해 'PM 주·정차 가이드라인⁹⁷⁾'을 마련하고 공유 PM 업체와 업무협약(MOU)⁹⁸⁾ 체결하였으나 PM의 불법 주·정차 문제가 해결되지 않아 '21년 5월 「서울특별시 정차·주차위반차량 견인 등에 관한 조례」 개정⁹⁹⁾을 통해 PM 견인 근거를 마련하고 '개인형이동장치 신고시스템'을 구축¹⁰⁰⁾하여 운영 중임

97) '퍼스널 모빌리티 주·정차 가이드라인'

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

98) '20.9.24일 체결 “공유 퍼스널 모빌리티 올바른 이용문화 정착 및 이용활성화를 위한 업무협약서”

99) '21.5.20일 조례개정 「서울특별시 정차·주차위반차량 견인 등에 관한 조례」

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

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

※ 개인형 이동장치 려인시스템 예산 투입 현황

(단위 : 백만원)

구 분	총 계	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년(안)
예 산 액	992	270	141	234	117	230
내 용		시스템 구축 (티머니재단)	시스템이관 (서울시)	기능개선 (서울시)	운영관리 (서울시)	운영관리 (서울시)

- 서울시가 공유 PM 관련 개별 법령이 없는 상황에서 사회적 이슈 사항을 적극 조치하기 위해 조례 개정 및 PM 신고시스템 구축·운영 등 시 행정력과 재정을 투입하는 것은 시민의 안전 확보를 위해 필요한 조치였다 할 것임
- 다만, 서울시의회가 2023년도와 2024년도 예산안 검토보고서에 서 지적한 바와 같이 서울시와 공유 PM 업체간 체결한 업무협약(MOU)에서 ‘주차질서 개선을 위해 관련 업체는 기기와 민원의 공공 관리 체계를 마련¹⁰¹⁾’토록 하고 있다는 점에서 해당 업체 등¹⁰²⁾과 협의하여 동 시스템의 운영비 분담을 통한 예산 절감이 필요함
- 또한, 도로교통법 등에 따라 자치구 소관사무로 규정되어 있는 불법

101) '20.9.24일 체결 “공유 퍼스널 모빌리티 올바른 이용문화 정착 및 이용활성화를 위한 업무협약서”

제2조(주차질서 개선) ④ “업체”는 관내의 배치된 기기의 효과적인 점검과 관리를 위한 체계를 운영한다. “업체”가 기기를 재배치할 시에는 보행자의 안전과 원활한 도로교통의 흐름이 저해되지 않도록 하여야 한다. 또한, 협약 업체 간 협력을 통해 기기의 공동 관리 체계를 마련한다.

⑤ “업체”는 사업의 운영 과정에서 발생하는 민원사항에 대한 신속한 조치를 위하여 기기에 상담전화 또는 QR코드를 표기하는 등 민원관리 체계를 운영한다. 또한, 협약 업체 간 협력을 통해 민원의 공동관리 체계를 마련한다.

102) 2022.6.15.일 한국퍼스널모빌리티협회(KPMA, The Korea Personal Mobility Association) 창립총회 개최 공식 출범

주정차 과태료 부과 및 징수, 압류 업무를 시에서 통합하여 표준시스템으로 구축·운영 중인 시스템(‘서울교통질서 통합플랫폼(구, 불법주정차 통합플랫폼)’과 ‘교통위반관리시스템’)에 대한 운영비를 ’24년부터 자치구와 분담¹⁰³⁾하도록 하고 있다는 점에서

도로교통법 등¹⁰⁴⁾에 따라 자치구 소관사무인 불법 주·정차 PM 및 차량 견인업무를 지원하는 ‘개인형이동장치 신고시스템’의 운영비도 자치구가 분담토록 하거나 업무내용이 유사한 ‘서울교통질서 통합플랫폼’ 등과 통합 운영하여 서울시의 한정된 재정을 합리적이고 효율적으로 운용하도록 해야 할 것임

■ 소공로 도로공간 재편(사업별 설명서 p.483)

- 동 사업은 소공로(서울광장~조선평화호텔앞)와 세종대로18길(시청앞~조선평화호텔앞) 약 390m 구간의 차도를 축소하고 보도 확장 및 횡단 보도 정비 등 녹색교통공간을 확대 조성하는 사업¹⁰⁵⁾으로 공사비와 감리비 37억 20백만원(공사비 34억 40백만원, 감리비 2억 80백만원)을 편성한 것임

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”

- ‘24년부터 「도로교통법」에 따른 자치구 소관 사무인 주차단속 및 과태료 부과와 관련된 2개 시스템(서울교통질서 통합플랫폼, 교통위반관리시스템)의 운영 및 유지관리 비용 공동 분담(50:50)

※ ’15년부터 「자동차등록법」에 따른 자치구 사무를 처리하는 “자동차과태료시스템”의 운영비용은 협약을 통해 자치구에서 시스템 운영 유지관리 비용을 분담하고 있음

104) 「도로교통법」 제86조(위임 및 위탁), 서울특별시 정차·주차위반차량 견인 등에 관한 조례」 제2조(차량의 이동 및 보관)

105) 「한양도성 녹색교통진흥지역」 2020년 도로공간재편사업 추진계획(’19.11.22)

○ 동 사업은 서울시 녹색교통진흥지역 특별종합대책¹⁰⁶⁾ 등에 따라 지난 2020년 기본 및 실시설계 용역비¹⁰⁷⁾로 1억 80백만원을 편성하여 추진한 바 있으나 서울경찰청 등 관계기관 협의와 교통안전시설 심의¹⁰⁸⁾, 상가주민 의견 청취 등으로 사업이 지연되었으며 서울시에서는 11월 현재 역주행 사고재발 방지를 위한 종합개선(안)을 검토¹⁰⁹⁾중임

○ 동 사업구간 중 하나인 세종대로18길은 지난 2005년 보행로 개선 사업을 통해 양방통행을 일방통행으로 변경·운영한지 약 20년이 되었음에도 불구하고 현재까지도 교통사고로 연평균 1.4명¹¹⁰⁾의 중상자가 발생하고 있으며 지난 7월 발생한 시청역 차량 돌진사

106) 서울시 녹색교통진흥지역 특별종합대책(2018.8.6., 국토교통부 고시 제2018-483호)

<주요내용>

- 2030년까지 녹색교통진흥지역 승용차 교통량 30%↓, 녹색교통 이용공간은 2배↑
- 퇴계로 을지로 등 녹색교통 공간확보를 위한 주요 간선도로 차로축소 본격화

107) 도심부(소공로) 기본 및 실시설계용역 시행

- 사업명: 소공로 및 장충단로 도로공간재편사업 기본 및 실시설계용역
- 용역기간: 2020.3.~2021.12.
- 소요예산: 180,000천원
- 위치 및 규모
 - 소공로(서울광장~한국은행사거리), 0.37km
 - 세종대로18길(시청앞교차로~웨스틴조선호텔입구), 0.2km
 - 장충단로(청계6가사거리~광희동사거리), 0.65km

108) 소공로 서울경찰청 교통안전시설 심의 통과(2023.5.)

109) 2025년도 예산(안) 성과계획서 및 사업별설명서 p.486

110) 흔치 않은 일방통행 4차선... '시청역 사고' 그 도로, 매년 7명 다쳤다(머니투데이, 2024.7.3.)

<세종대로18길, 웨스틴조선 호텔 앞 교차로 사고 통계>

	연평균	2007~2009년	2010~2012년	2013~2015년	2016~2018년	2019~2021년	2022~2023년
중상	1.4명	3명	4명	5명	8명	2명	2명
경상	5.1명	13명	17명	16명	21명	13명	6명
차대사람	0.8건	2건	4건	2건	3건	0건	2건

* 자료: 도로교통공단 TAAS

고¹¹¹⁾로 큰 인명피해가 발생한 바 있음

- 서울시는 7월 사고 이후 도로교통공단의 사고조사 결과에 따른 단기 대책으로 사고 구간 보도에 차량용 방호울타리를 설치하고 일방통행로 역주행 진입방지를 위한 노면, 표지판 등을 설치하였고 장기대책으로는 도로공간재편사업을 추진하겠다고 발표¹¹²⁾한 바 있음
- 사업 구간 도로들은 도심 중심부를 연결하는 주요한 역할을 하고 있으나 소공로의 도로폭은 최대 35m, 세종대로18길은 23m로 차로수와 속도, 운영 방법이 다르고 도로의 선형이 직선구간과 완만한 곡선 구간이 연결되는 독특한 구조로 되어 있어

적극적인 사업추진을 통해 교통안전시설이 개선했어야 함에도 불구하고 관계기관 협의, 주민의견 청취 등의 사유로 그간 사업이 지연¹¹³⁾

111) 시청역 교차로 차량돌진사고

- 사고일시: 2024. 7. 1. 21:27
- 발생지점: 중구 세종대로18길 6 인근
- 피해사항: (인명피해) 사망 9명, 부상 7명
- 사고내용: 제네시스 차량 운전자 A(68세)씨가 시청역 웨스턴 조선 호텔에서 4차선 일방통행 도로를 역주행하여 좌측 보도로 돌진하여 보행자 추돌·사상

112) ‘역주행 참사’ 운전자, 가속페달 99% 밟아“시속 107km” 보도 관련 - 서울시 설명자료(2024.8.2.)

- 단기대책
 - (1) 응급복구: 사고구간 보도에 기존의 보행자용 방호울타리가 아닌 차량의 이탈방지·충격 보호가 가능한 차량용 방호울타리(SB1 등급)를 설치하였음(2024.7.25 완료).
 - (2) 역주행 방지: 일방통행로 종점부 주변 도로에 대해 역주행 진입을 예방하는 표지판 설치 및 노면 표시를 완료하였으며(7.25~26 완료), 일방통행로에도 기존 진입금지 표지판 외에 8월 중 추가 설치 예정
- 장기대책: 사고지점을 포함한 주변 도로(소공로, 세종대로18길)에 보도확장, 횡단보도 신설, 표지판 정비 등 도로공간재편사업을 내년 중 추진할 예정임

113) 소공로 도로공간 재편 사업 추진실적 (서울시 제출자료)

되었다는 점에서 올바른 교통체계의 확립과 함께 도심 내 녹색교통 공간을 확대·조성한다는 측면에서 사업추진의 필요성은 인정된다 보여짐

- 다만, '23년 11월 현재 서울시는 서울경찰청 등 관계기관과 역주행 사고재발 방지대책을 포함한 주변 교통체계 종합개선(안)을 검토¹¹⁴⁾ 중으로 최종 개선안 확정과 인근 상가 협의 등이 추가적으로 필요할 수 있다는 점에서 볼 때 일정 지연이 발생할 우려가 있음
- 또한 동 사업은 도로공간 재편에 따라 차로 운영방안을 소공로의 경우 기존 왕복 7~9차로를 왕복 5~8차로로 변경하고 세종대로18길은 일방통행 4차로를 3차로로 축소·변경할 계획으로 차로수 변경에 따른 병목현상 발생과 교통정체가 수반될 수 있다는 점에서 진입부 인접지역에 대한 추가적인 교통대책을 마련할 수 있도록 해야 할 것임

- '20. 3. ~ '21. 12. : 기본 및 실시설계 용역 시행
- '22. 1. ~ '23. 4. : 서울경찰청 등 관계기관 협의
- '23. 5. : 교통안전시설 심의 완료(최초)
- '23. 6. ~ '24. 7. : 상가주민 의견청취 및 유관기관 공사계획 협의
- '24. 7. : 교통안전시설 심의 완료(변경)
- '24. 7. ~ 현재 : 역주행 사고재발 방지를 위한 종합개선(안) 검토 중

IV. 명시이월

□ 명시이월

가. 명시이월 사업 현황

- 서울시는 선행절차 지연 및 집행시기 미도래로 '24년 내에 지출을 마치지 못할 것으로 예상되는 사업에 대해 「지방재정법」 제50조¹¹⁵⁾에 따라 서울시의회 동의를 얻어 '25년으로 명시이월하고자 하는 것으로 명시이월 사업은 총 5개 사업 21억 89백만원¹¹⁶⁾이며, 최근 3년간 교통실 명시이월 사업은 감소하고 있는 것으로 나타남 (별첨 1 참고)

※ 최근 3년간 교통실 명시이월 사업 현황

구 분	2022년	2023년	2024년
명시이월액(백만원)	17,863	5,370	2,189
명시이월사업수(개)	10	4	5

- 명시이월은 연도 내에 지출을 할 수 없을 것으로 예견되는 예산을 다음 연도에 이월하여 사용하겠다는 취지를 명백히 하여 시의회의 의결을 거친다는 점에서 사고이월과 차이가 있으나 명시이월과 사고이월은 회계연도 독립 원칙의 예외라는 점은 동일하다 할 것임

115) 「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.

116) 교통사업 특별회계 총 5개 사업, 21억 89백만원

- 사업추진에 있어 사전절차 이행, 중앙정부 등 관계기관 협의 및 지역 민원 등으로 인해 실제 예산집행이 지연될 수 있다는 점은 충분히 이해할 수 있으나

명시이월이 지속해서 발생하는 원인을 분석하고 향후에는 명시이월 등 사업비의 이월과 같은 유사사례가 반복되지 않도록 사업계획의 수립 단계부터 사업의 타당성 등을 면밀히 검토하고 적극적으로 사업추진에 임해야 할 것임

또한, 집행시기 미도래 및 발주시기 조정 등에 따라 명시이월한 사업의 경우 해당 공정이 지연되는 만큼 철저한 사업의 공정관리를 통해 명시이월 및 사고이월이 최소화될 수 있도록 노력해야 할 것임

[별첨 1] 명시이월 사업별 이월액

(단위 : 천원)

세부사업	2024예산액	이월액	이월사유
합 계	21,161,593	2,189,369	
교통사업특별회계	21,161,593	2,189,369	
도심항공교통(UAM) 도입	200,000	200,000	국토교통부 실증사업 지원에 따라 시범운용사업 지정 및 시범운영구역지정기준 마련이 지연되어 명시이월추진
제5차 서울특별시 택시충량제 산정 연구용역	65,193	65,193	국토부 지침시행 연기(지연)로 용역발주 지연되어 명시이월 추진
자치구 주택가 공동주차장 건설	15,729,000	126,735	타당성조사 용역 전, 지장물 현황조사 및 주차장 건설 위치별 규모 설정 등을 위한 기초조사용역 선행 후 타당성조사 용역 시행 예정임에 따라 사업비 명시이월 추진
공영주차장 건설 (해방촌)	1,746,000	1,380,940	서울시 기술용역 타당성 심사 및 발주심의 등 사전행정절차 이행에 따른 기간 소요로 기본 및 실시설계 용역 시행이 2024년 12월 준공 예정임에 따라 연내 공사발주가 어려워 사업비 명시이월 추진
보행환경개선지구 조성(전환사업)	3,421,400	416,501	해당사업구간 내 일부구간에 대한 공모사업 선정 결과('25. 1.)에 따라 사업구간 확정 후 공사 착공 가능하여 명시이월 추진