

2026년도 교통위원회 소관  
제 1 회 추 가 경 정 예 산 안

# 예 비 심 사 보 고 서

2026. 4.  
교 통 위 원 회

## I. 소관부서 회부 추가경정예산안

### 1. 교통실 소관

- 일반회계 : 세입 · 세출
- 도시철도건설사업비특별회계 : 세입 · 세출
- 교통사업특별회계 : 세입 · 세출

## II. 심사경과

1. 제출일자 : 2026년 4월 15일
2. 회부일자 : 2026년 4월 17일

### 3. 상정일자

#### ○ 교통실 소관

- 서울특별시의회 제335회 임시회 제2차 교통위원회(2026년 4월 22일) 상정·의결

### Ⅲ. 추가경정예산안의 규모 및 특징

#### 1. 교통실 소관

##### 가. 일반회계

###### □ 세입예산안

- 증감내역 없음

###### □ 세출예산안

- 세출예산안은 7,839억 94백만원보다 3,302억 99백만원(42.1%) 증가한 1조 1,142억 93백만원으로 편성되었으며 세부내용은 다음과 같음

〈증액 내역〉

- 교통사업특별회계 법정전출금 360억원
- 교통사업특별회계(교통관리계정) 일반전출금 2,942억 99백만원

#### ※ 일반회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	추경예산안(A)	2026년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	1,114,293	783,994	330,299	42.1
교통사업특별회계 법정전출금	449,605	413,605	36,000	8.7
교통사업특별회계 일반전출금	664,687	370,388	294,299	79.5

## 나. 도시철도건설사업비특별회계

### 세입예산안

- 증감내역 없음

### 세출예산안

- 증감내역 없음

## 다. 교통사업특별회계

### 세입예산안

- 세입예산안은 1조 8,759억 9백만원보다 3,998억 8천만원 (21.3%) 증가한 2조 2,757억 8천 9백만원으로 편성되었으며 세부내용은 다음과 같음

#### 〈증액 내역〉

- 국고보조금	628억 32백만원
- 순세계잉여금	67억 49백만원
- 기타회계전입금	3,302억 99백만원

※ 교통사업특별회계 세입예산안

(단위:백만원)

구 분	추경예산안(A)	2026년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	2,275,789	1,875,909	399,880	21.3
국고보조금	274,510	211,678	62,832	29.7
순세계잉여금	28,981	22,232	6,749	30.4
기타회계전입금	1,114,293	783,994	330,299	42.1

□ 세출예산안

- 세출예산안은 1조 8,572억 58백만원보다 3,998억 8천만원 (21.5%) 증가한 2조 2,571억 38백만원으로 편성되었으며 세부 내용은 다음과 같음

〈증액 내역〉

- 기후동행카드 운영 1,068억원
- 대중교통비 환급 지원(K패스) 1,570억 80백만원
- 시내버스 서비스 개선 1,000억원
- 운수업계(택시) 유가보조금 지원 150억원
- 운수업계(물류) 유가보조금 지원 210억원

※ 교통사업특별회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	추경예산안(A)	2026년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	2,257,138	1,857,258	399,880	21.5
기후동행카드 운영	255,663	148,863	106,800	71.7
대중교통비 환급 지원(K패스)	484,562	327,482	157,080	48.0
시내버스 서비스 개선	450,011	350,011	100,000	28.6
운수업계(택시) 유가보조금 지원	94,240	79,240	15,000	18.9
운수업계(물류) 유가보조금 지원	127,593	106,593	21,000	19.7

라. 광역교통시설특별회계 : 별도 계상내역 없음

마. 도시개발특별회계 : 별도 계상내역 없음

## IV. 전문위원실 검토의견

### 1. 교통실 소관

#### 가. 총괄

- 이번 교통실 소관 추가경정예산안의 일반회계 및 특별회계의 총 규모는  
세입예산액의 경우 기정예산 2조 6,469억 39백만원 대비 3,998억 80  
백만원(15.1%) 증가한 3조 468억 19백만원이고,  
  
세출예산액의 경우 기정예산 3조 9,796억 34백만원 대비 7,301억 79  
백만원(18.3%) 증가한 4조 7,098억 13백만원임.
- 일반회계는 세출예산의 경우 기정예산 7,839억 94백만원 대비 3,302  
억 99백만원(42.1%) 증가한 1조 1,142억 93백만원임.
- 특별회계는 세입예산의 경우 기정예산 2조 6,469억 39백만원 대비  
3,998억 80백만원(15.1%)이 증가한 3조 468억 19백만원이고,  
  
세출예산의 경우 기정예산 3조 1,956억 41백만원 대비 3,998억 80백  
만원(12.5%) 증가한 3조 5,955억 21백만원임.

## 나. 회계별 검토의견

### < 일반회계 >

- 일반회계 세출예산안의 총 규모는 기정예산 7,839억 94백만원보다 3,302억 51백만원(42.1%) 증가한 1조 1142억 45백만원으로,
  - 증액사업은 교통사업특별회계 법정전출금(360억원),  
교통사업특별회계 일반전출금(2,942억 99백만원) 총 2건이며
  - 감액사업은 없음

### < 도시철도건설사업비특별회계 >

- 도시철도건설사업비특별회계 세입예산안은 기정예산 4,710억 23백만원으로 예산증감 없음
- 세출예산안은 기정예산 1조 734억 55백만원으로 예산증감 없음

### < 교통사업특별회계 >

- 교통사업특별회계 세입예산안은 기정예산 1조 8,759억 9백만원보다 3,998억 8천만원(21.3%) 증가한 2조 2,757억 89백만원으로
  - 증액사업은 국고보조금(628억 32백만원), 순세계잉여금(67억 49백만원), 기타회계전입금(3,302억 99백만원) 3건이며

- 감액사업은 없음
- 세출예산안은 기정예산 1조 8,572억 58백만원보다 3,998억 8천만원 (21.5%) 증가한 2조 2,571억 38백만원으로
  - 증액사업은 기후동행카드 운영(1,068억원), 대중교통비 환급 지원 (1,570억 8천만원), 시내버스 서비스개선(1,000억원), 택시 유가 보조금 지원(150억원), 화물 유가보조금 지원(210억원) 총 5건이며
  - 감액사업은 없음

#### < 광역교통시설특별회계 >

- 광역교통시설특별회계 세입예산안은 기정예산 3,000억 7백만원으로 예산증감 없음
- 세출예산안은 기정예산 2,616억 37백만원으로 예산증감 없음

#### < 도시개발특별회계 >

- 도시개발특별회계 세출예산안은 기정예산 32억 91백만원으로 예산 증감 없음

## 다. 주요 단위사업별 검토의견

### ■ 기후동행카드 운영(사업별 설명서 p.83)

- 동 사업은 서울시 대중교통 서비스를 일정기간 동안 무제한 이용할 수 있도록 함으로써 대중교통 이용을 활성화하고, 온실가스를 감축하는 한편 시민의 교통비를 절감하고자 하는 사업으로 기정예산 1,488억 63백만원 대비 1,068억원(72.8%)을 증액 편성하는 것임
- 최근 중동전쟁으로 인해 유가가 급격히 상승하여 서민경제에 악영향<sup>1)</sup>을 미침에 따라 서울시는 시민 교통비를 경감하고 대중교통 이용을 촉진하기 위해 금년 4월부터 6월까지 3개월 동안 기후동행카드 30일권 이용자를 대상으로 월 3만원을 환급하는 정책<sup>2)</sup>을 시행하기 위해 필요한 예산(1,068억원)을 편성하는 것임
- 세부 추계내용을 살펴보면 월평균 이용자 약 80만명에 대한 3개월분 환급금(720억원), 금번 대책에 따른 이용자 증가분(약 20만명)에 대한 3개월분 환급금(180억원) 및 추가 운송기관 지원금(168억원)을 합한 348억원을 반영한 것으로 시민 교통비 경감과 승용차 이용자의 대중교통 이용전환 측면에 긍정적인 효과를 기대할 것으로 보임

1) 뉴시스('26.4.15.) : 이란발 유가·환율 쇼크'에 3월 수입물가 16.1%↑...28년만에 최대 상승

2) 市 보도자료('26.4.6.) : 서울시, 고유가 파고 대중교통으로 넘는다...기후동행카드 50% 저렴하게

- 시민과 함께하는 고유가 극복 캠페인, 3만원페이백으로 무제한 대중교통 이용!

※ 기후동행카드 운영 사업 추가경정예산 산출근거

(단위 : 억원)

구 분	금 액	산 출 근 거
민간경상사업보조	1,068	▶ 720억원 = 80만명(월평균 이용자) × 3만원(월 환급금) × 3개월 ▶ 348억원 = 20만명(신규 이용자) × 3만원(월 환급금) × 3개월 + 20만명(신규 이용자) × 35천원 × 지원율 80% × 3개월 ※ 35천원 : 기후동행카드 이용에 따른 인당 월평균 운송기관 지원금

- 다만 '26년 3월 이용자가 약 70만명임을 고려할 때 예산추계시 적용한 80만명에 대한 근거가 미흡하고, 기후동행카드 환급정책과 유사하게 K패스도 할인정책<sup>3)</sup>을 추진하고 있어 추가 이용자가 20만명이나 증가할 것인지에 대한 근거가 부족함

※ 기후동행카드 활성화 카드수 및 사용자 현황(월별)

(단위: 건, 명)

구 분	'24.2월	'24.3월	'24.4월	'24.5월	...	'25.11월	'25.12월	'26.1월	'26.2월	'26.3월
일평균 활성화 카드수	334,792	467,111	559,774	580,409	...	771,090	761,743	723,711	666,052	738,188
일평균 사용자수	231,393	387,742	470,615	476,739	...	721,648	714,644	663,162	598,175	695,322
총전건수(누적)	576,034	1,121,689	1,703,382	2,324,044	...	16,532,677	17,454,235	18,314,513	19,087,084	20,085,928

[일평균 활성화 카드수 후불 기후동행카드 별도(2025년 하반기 기준 약 10만명 수준)]

- 한편 서울시는 '26년도 본 예산 편성시 K패스 정액패스(일명 '모두의 카드') 출시('26년 1월)로 기후동행카드 이용자가 K패스로 이동하여 월평균 약 30만명 정도 이용할 것으로 예상하였고, 서울시 재정

3) 기획예산처 보도자료('26.4.11.) : 2026년 추가경정예산 국회 확정

- 정액형의 가격을 절반 이상 할인한 '3만원 반값 패스' 출시

여건을 고려해 1년 중 7개월분(1~7월) 예산만 편성<sup>4)</sup>하였음

최근 기후동행카드 이용실적을 살펴보면 '25년 말 월평균 이용자가 71만명에서 대학교 방학, 설연휴, 모두의 카드 도입 등으로 '26년 1월 66만명, 2월 60만명으로 감소하였으나 당초 예상한 30만명까지 감소하지는 않아 '26년도에 편성한 본 예산이 부족할 것으로 보임

동 추경안은 중동전쟁에 따른 월 3만원 환급에 대한 예산만 반영한 만큼 향후 동 사업에 대한 추가재원확보 또는 K패스와의 관계설정 등 동 정책의 지속가능성을 확보할 수 있도록 관련 방안 마련이 필요할 것임

4) '26년 기후동행카드 운영 사업 본예산 세부 산출(민간경상사업보조)

구 분		금액(백만원)	산 출 근 거
계		148,748	
일반권 운영	운송 손실금	100,548	① '25. 11월 ~ '25. 12월 지급분 [40,000백만원] · 70만명 × 이용자 혜택 35,000원*0.798*2개월 ※ '25.11~12월분은 70만명·서교공 100%지원(2개월)으로 약 400억원 소요 예상 ② 2026년 기후동행카드 운영비 [60,548백만원] · <b>이용자 30만명</b> × 이용자 혜택 35,000원× 지원율 79.8% × <b>약 7개월</b> ※ 정액패스 도입 등에 따라 <b>이용자 감소로 30만명으로 산출</b>
	운영비 소급 보전	48,200	③ '25.1~10월 서울교통공사 손실분 보전 [48,200백만원] · [539억원('25.1~6월실적)+425억원(637억원('25.7~12월추정)÷6개월×4 개월)] × 50%

## ■ 대중교통비 환급 지원(K패스) (사업별 설명서 p.87)

- 동 사업은 K패스 카드를 사용하여 월 15회 이상 대중교통을 이용할 경우 대중교통 요금을 사후 환급(정률·정액형) 해주는 국·시비 매칭 사업(국비:시비=4:6)으로 기정예산 3,274억 81백만원(국비 1,835억 93백만원, 시비 1,438억 88백만원) 대비 1,570억 80백만원(48%)이(국비 628억 32백만원, 시비 942억 48백만원) 증액된 4,845억 61백만원을 편성하였음

### ※ 대중교통비 환급 지원사업(K패스) 세부 추경현황

(단위 : 천원)

구분	추경예산(안)(A)	기정예산(B)	증감(A-B)
계	(x246,425,000) 484,561,650	(x183,593,000) 327,481,650	(x62,832,000) 157,080,000
공기관등에대한경상 적위탁사업비	(x246,425,000) 484,561,650	(x183,593,000) 327,481,650	(x62,832,000) 157,080,000

- K패스 사업은 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 5) 및 「지속가능 교통물류 발전법」 및 같은 법 시행령<sup>6)</sup> 등에 따라 대중

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

교통비 부담 경감 및 대중교통 이용활성화를 위해 국토교통부가 시행하는 사업으로 이용요금의 일정비율(50~83%)을 사후 환급하는 정률적립식과 기준금액을 초과한 비용을 전액 환급<sup>7)</sup>해주는 정액패스(일명 '모두의 카드')로 구성되어 있음

○ 동 추경안은 중동전쟁 위기 극복을 위한 고유가 대응 정책 일환<sup>8)</sup>으로 정액패스 반값 할인 및 적립식 환급률을 한시적으로 상향(6개월, 4~9월간)<sup>9)</sup>하도록 국비가 추가 편성<sup>10)</sup>되어 국·시비 매칭비율에 따라 시비를 추가로 확보하고자 하는 것임

○ 다만, 동 사업은 '26년 1월부터 정률적립식 뿐만아니라 일정 금액을

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) 모두의 카드: 한 달 동안 환급 기준금액을 초과하여 대중교통비를 지출한 경우 초과분에 대해 모두 돌려받을 수 있는 교통카드, 기존에 시행되고 있는 'K패스'를 확대 개편한 것(정액제 방식)

8) 기획예산처 보도자료-중동전쟁 위기 극복을 위한 2026년도 추가경정예산, 정부안 제출 후 10일만에 신속하에 여야간 합의를 거쳐 국회 확정('26.4.10.)

9) K패스 할인 및 환급액 현황(추경 반영시)

〈환급률 상향〉					〈반값패스 도입〉	
- 시차출퇴근 시간대 추가환급(+30%p)						
	일반	청년·2자녀·어르신	3자녀	저소득	일반: 62,000 → 30,000원	청년·2자녀: 55,000 → 25,000원
기존 환급률 (시차출퇴근)	50% (+30%p)	60%(+30%p)	80% (+30%p)	83.3% (+30%p)	3자녀·저소득: 45,000 → 22,000원	

10) 대도시권광역교통위원회 광역교통경제과-475('26.4.15.)- 「'26년 대중교통비 환급 지원」 추경반영 국고보조금 배분 변경 확정내시 통보

\*기존 확정내시 금액 + ∑ ('26.1~3월 총 환급금 평균 대비 지자체별 비율 × 추가 배분금액) + 유보금

\*서울시 본예산 기준 전체 총액 37.4%기준으로 편성(국비 2,465억 25백만원) → 우선 전체 총액의 24% 배분된 부분(국비 2,301억 72백만원, K패스 유보금 별도 편성)

지자체명	국비(원)	지방비(원)
서울특별시	230,172,000,000	345,258,000,000

초과하는 대중교통 지출분에 대해 100% 환급하는 정액패스를 추가 도입<sup>11)</sup>하여 서울시가 '25년부터 시행하고 있는 '기후동행카드'와 운영방식이 유사해짐에 따라 두 정책 간 기능 중복 및 재정 비효율이 발생 될 우려가 있으며, 대광위 국고보조금이 매칭비율에 다소 미달 되어 향후 국고보조금 부족이 발생하지 않도록 협의할 필요가 있을 것임

또한 장기적으로는 중앙정부와 서울시 간 대중교통 정책에 대한 일관성 및 연계성을 강화하고 제도간 혜택 조정, 이용자 관점의 통합성 제고 등의 방안을 검토하여 효율적인 정책 운영을 도모할 필요성이 있을 것으로 보여짐

11) 2026년도 대중교통비 환급 지원사업

○ 대중교통비 환급 지원(K-패스) 국고보조금 배분안

- '26년부터 ①기존 환급유형에 더해 일정 금액을 초과하는 대중교통 지출분에 대해 100% 환급하는 ②정액패스 도입 추진  
<정액패스 사업 구조>

구 분	일 반	청년, 어르신, 다자녀, 저소득
①기본 정액패스(지하철, 버스)	6.2만원	5.5만원
②통합 정액패스(1단계+광역버스+GTX)	10만원	9만원

※ K-패스 & 기후동행카드 비교(추경반영)

구분	K-패스('24.5월~,'26년 제도 개편)				기후동행카드		
	정률적립식 ('24.5월~)		정액패스 (모두의 카드) ('26.1~)				
할인방식	일정비율(20~50%) 요금 환급				무제한 정기권 ※한달 환급기준금액 초과일 경우		
적용범위	전국 단위				서울시 중심		
교통수단	전국 대중교통(※시외버스, KTX제외)				지하철, 시내·마을버스, 따릉이, 한강버스		
기본구조	이용 후 환급(정률+차액방식)				일정금액결제 후 무제한 이용		
요금체계 (추경 반영)	<환급률 상향> - 시차출퇴근 시간대 추가환급(+30%p)				<반값패스 도입> 일반: 62,000원 → 30,000원 청년·2자녀: 55,000원 → 25,000원 3자녀·저소득: 45,000원 → 22,000원	<페이백> 일반: 62,000원 → 32,000원 청년·2자녀: 55,000원 → 25,000원 3자녀·저소득: 45,000원 → 15,000원	
		일반	청년·2자녀·어르신	3자녀			저소득
	현행 (본예산)	20%	30%	50%			53.3%
	정부안	30% (+10%p)	45% (+15%p)	75% (+25%p)			83.3% (+30%p)
	국회확정 (시차출퇴근)	50% (+30%p)	60% (+30%p)	80% (+30%p)	83.3% (+30%p)		
혜택기간	4월~9월(6개월)				4월~6월(3개월)		

## ■ 시내버스 서비스 개선(사업별 설명서 p.91)

- 동 사업은 준공영제로 운영되는 64개 시내버스 업체의 운송적자를 보전하여 운송 서비스 수준을 높이고, 승객의 만족도를 향상하기 위한 것으로 기정예산 3,500억 11백만원 대비 1,000억원(28.6%)을 증액 편성<sup>12)</sup>하는 것임
- 동 사업은 시내버스 준공영제 운영에 소요되는 비용을 요금 등 운영 수입으로 충당하고 부족한 부분을 지원하는 것으로 코로나19로 인한 승객수 및 운송수입 감소 등의 영향<sup>13)</sup>으로 '23년까지 재정지원액이 증가하였고, '24년부터 승객수요 회복 및 요금 인상<sup>14)</sup> 등으로 지원액은 다소 감소하였으나

그간 누적된 부채는 지속적으로 증가하여 '26년에는 1조원을 돌파할 것으로 전망되어 추가 재원에 대한 대책 마련이 시급하다 할 것임

12) 2026년도 제1회 <시내버스 서비스 개선> 추가경정예산안

(단위:천원)

구 분	추경예산(안)(A)	기정예산(B)	증 감(A-B)
계	450,010,800	350,010,800	100,000,000
시책추진업무추진비	10,800	10,800	0
운수업계보조금	450,000,000	350,000,000	100,000,000

13) 서울시 보도자료('21.2.10.) : 코로나19로 서울버스 승객 24%↓...공항버스는 최대 99.1% 줄어 폐선위기  
- '20년 서울버스 승객 24.1% 감소하면서 운송수입 29.1% 급감

14) 시내버스 1,200원→1,500원, 광역버스(2,300원→3,000원,△700원), 심야버스(2,150원→2,500원,△3500원)  
요금인상 ('23.8.12.)

※ 시내버스 재정지원 및 누적부채 현황

(市 내부자료, 단위 : 억원)

구분	'04년 하반기	'05년	'06년	'07년	...	'20년	'21년	'22년	'23년	'24년 (전망)	'25년 (전망)	'26년 (전망)
총 재정소요액 (C=A+B)	1,246	2,707	2,556	2,309		7,496	13,280	17,184	16,373	12,434	13,561	14,850
당해연도 부족분(A)	1,246	2,277	2,070	1,703		6,784	7,489	8,465	7,303	4,976	5,127	<b>5,864</b>
전년 누적부채(B)	-	430	486	606	...	712	5,791	8,719	9,070	7,458	8,434	8,986
재정지원 예산액(D)	816	2,221	1,950	1,636		1,705	4,561	8,114	8,915	4,000	4,575	3,500
누적부채 (E=C-D)	430	486	606	673		5,791	8,719	9,070	7,458	8,434	8,986	<b>11,350</b>

- 특히 '26년 동 사업 예산 편성 시 서울시가 전망한 '26년 부족분 (5,864억원)에 못 미치게 본예산(3,500억원)을 편성하여 '26년 부족분(2,364억원)과 전년도 누적부채(8,986억원)를 포함하여 약 1조 1,350억원의 예산이 부족할 것으로 보이며, 반복적인 은행 대출과 이에 따른 금융비용이 한해 300억원('25년 378억원) 이상 발생하고 있어 이에 대한 개선이 필요할 것임

※ 시내버스 대출원금 및 이자 현황

(市 내부자료, 단위 : 백만원)

구분	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'20년	'21년	'22년	'23년	'24년	'25년	'26.3.
대출 원금	109,696	250,631	279,730	206,402	153,352	428,864	468,202	745,550	799,260	647,420	792,553	1,070,000	928,500
대출 이자	1,841	4,537	6,406	6,981	2,480	610	2,269	10,311	21,280	39,530	35,786	37,808	9,094
누적 이자	6,412	10,949	17,355	24,336	26,816	27,426	29,695	40,006	61,286	100,816	136,602	174,410	183,504

- 대출원금 및 이자는 연말 기준

- 서울시의회는 그간 시내버스 재정지원 규모 확대와 관련하여 장기 재정안정화 대책 마련 및 과도한 부채관리의 필요성을 지속적으로 지적<sup>15)</sup>한 바 있으며, 특히 '26년 1월 서울 시내버스 노조의 파업 사례<sup>16)</sup>를 볼 때 재정지원과 노사 관계는 서울시민의 이동권 보장과 직결되어 있다는 점에서 버스 준공영제의 안정적 운영방안 마련도 필요할 것임
  
- 한편 중동전쟁<sup>17)</sup>에 따른 환율 급등 및 유가 변동성 확대로 버스 연료비와 운송원가가 증가될 수 있다는 점에서 서울시는 재정지원금 사전확정제, 노선체계 효율화 등<sup>18)</sup> 내생적 요인들을 종합적으로 고려하여 재정지원금 절감과 시내버스 운영 전반의 효율성 제고를 위해 노력해야 할 것임

---

15) 서울신문 (2024.12.2.) : 송도호 서울시의원 “시내버스 재정 위기 해결 방안 강력 촉구”

- 서울시의 책임있는 재정지원과 부채 감축 계획 수립 요청

서울신문 (2025.11.7.) : 윤기섭 서울시의원 “시내버스 재정지원 구조, 장기적 안정화 대책 마련해야”

- 재정지원 중심의 단기 대응을 넘어 중장기 재정관리 로드맵을 조속히 마련필요

16) 市 보도자료(2026.1.13.) 서울시내버스 노사협상 결렬... 노조 버스파업 돌입 市 비상수송대책 시행

- 서울시-서울시버스노동조합간 시내버스 임금 인상률 및 통상임금 포함 여부 이견차 발생

17) 중앙일보 (2026.3.19.) 중동 에너지전쟁에 국제유가 급등...韓 환율 동반 상승하며 '이중쇼크'

18) 제327회 정례회 교통실 업무보고(35p) : 준공영제 20주년 혁신 방안

(1) 재정혁신: 사전확정제, 100% 표준단가 정산제 도입 통한 재정절감

- 재정지원금 사전확정제: 차년도 비용과 수입을 추정하여 차액만큼 재정지원 규모 사전에 확정하여 지급

- 표준단가 정산제: 사전확정제와 연계하여 표준운송원가 산정시, 인건비 및 연료비 실비정산이 아닌 보전액 상한이 정해진 표준단가 정산제 도입

(2) 공공성혁신 : 민간자본 종합관리대책 통한 건전한 민간자본 진입 유도

(3) 서비스혁신 : 노선 전면 개편 통한 5분 대세권 실

■ 운수업계(택시, 화물) 유가보조금 지원사업(사업별 설명서 p.97, p.101)

- 동 사업들은 택시 및 화물 운수업계에 유가보조금을 지급하는 사업으로 중동전쟁 여파로 유가 및 유류세가 변동됨에 따라 유가보조금을 재조정하는 것으로 ‘택시 유가보조금 지원사업’은 기정예산 792억 40백만원 대비 150억원(19%), ‘화물 유가보조금 지원사업’은 기정예산 1,065억 93백만원 대비 210억(20%)을 각각 증액하고자 하는 것임

※ 운수업계(택시·화물) 유가보조금 지원사업 추경안

(단위 : 백만원)

사 업 명	추경안	기정예산	증 감	증감율 (%)
운수업계(택시) 유가보조금 지원	94,240	79,240	15,000	19
운수업계(화물) 유가보조금 지원	127,593	106,593	21,000	20

○ 택시 및 화물 운수업계에 지원되는 유가보조금은 관련 법령 등19)에

- 19) 「여객자동차 운수사업법」 제50조(재정 지원) ⑤ 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 대통령령으로 정하는 운송사업자에게 유류(油類)에 부과되는 다음 각 호에 따른 세금 등의 인상액에 상당한 금액의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다. 이 경우 보조금의 지급기준·지급방법 및 지급절차는 대통령령으로 정한다. <신설 2012. 2. 1., 2013. 3. 23., 2020. 5. 19., 2021. 3. 23.>
1. 「교육세법」 제5조제1항, 「교통·에너지·환경세법」 제2조제1항제2호, 「지방세법」 제136조제1항에 따라 경유에 각각 부과되는 교육세, 교통·에너지·환경세, 자동차 주행에 대한 자동차세
  2. 「개별소비세법」 제1조제2항제4호바목, 「교육세법」 제5조제1항, 「석유 및 석유대체연료 사업법」 제18조제2항제1호에 따라 석유가스 중 부탄에 각각 부과되는 개별소비세·교육세·부과금
- 「화물자동차 운수사업법」 제43조(재정 지원) ② 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시의 군수를 포함한다. 이하 이 조, 제44조, 제44조의2 및 제60조의2에서 같다)는 운송사업자, 운송가맹사업자 및 제40조제1항에 따라 화물자동차 운송사업을 위탁받은 자(이하 이 조, 제

따라 경유, LPG, 수소 등의 연료<sup>20)</sup>에 부과되는 유류세 인상분<sup>21)</sup>을 보조하는 것으로 '01년 에너지 세제개편 당시 휘발유 대비 경유와 액화석유가스(LPG)<sup>22)</sup>의 유류세가 인상되어 운송업계의 부담이 증가함에 따라 유류세 인상분<sup>23)</sup>을 운송사업자에게 지원해 온 것이며 경유는 별도로 유가연동보조금을 상황에 따라 추가 지원 하고 있음

44조 및 제44조의2에서 “운송사업자등”이라 한다)에게 유류(油類)에 부과되는 다음 각 호의 세액 등의 인상액에 상당하는 금액의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조할 수 있다.

1. 「교육세법」 제5조제1항, 「교통·에너지·환경세법」 제2조제1항제2호, 「지방세법」 제136조제1항에 따라 경유에 각각 부과되는 교육세, 교통·에너지·환경세, 자동차세
2. 「개별소비세법」 제1조제2항제4호바목, 「교육세법」 제5조제1항, 「석유 및 석유대체연료 사업법」 제18조제2항제1호에 따라 석유가스 중 부탄에 각각 부과되는 개별소비세·교육세·부과금

20) 택시 : 경유, LPG, 수소/ 화물 : 경유, LPG

21) <유가보조금: 유류세연동보조금, 유가연동보조금>

- 「여객자동차 유가보조금 지급지침」 제3조(정의) 이 지침에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "유가보조금"이란 다음 각 목의 금전을 말한다.

가. 에너지 세제 개편(2001년)에 따라 유류에 부과되는 세금 등의 인상액 및 미세먼지관리 특별대책(2016년)에 따라 천연가스에 부과되는 세금 등에 상당한 금액의 전부 또는 일부를 보조해 주는 유류세연동보조금 또는 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조6호에 따른 수소전기 자동차의 운행을 위해 수소를 충전한 금액의 전부 또는 일부를 보조해 주는 연료보조금

나. 비상경제장관회의 <2026. 3. 11.> 결과에 따라 경유 가격 및 천연가스(CNG) 가격의 일부를 보조해 주는 유가연동보조금

- 「여객자동차 유가보조금 지급지침」 제9조(유가보조금 지급단가)

① 제3조제1호가목의 유가보조금에 대한 지급단가는 다음 공식에 의하여 산출한다.

2. 우등형 고속버스·택시에 사용되는 연료:  $\text{현재 유류세} - '01.6월 \text{ 당시 유류세}(183.21\text{원}/\ell)$

② 액화석유가스(LPG: 부탄)에 대한 유가보조금에 대한 지급 단가는 다음 공식에 의하여 산출한다.

1. 택시에 사용되는 연료:  $\text{현재 유류세} - \text{조세특례제한법에 의한 감면액}(23.39\text{원}/\ell)$

⑤ 제3조제1호나목의 유가연동보조금에 대한 지급단가는 다음과 같이 산출한다.

1. 경유 유가연동보조금

가.  $\{\text{지역별 평균 판매가격}(\text{원}/\ell) - \text{기준가격}(1,700\text{원}/\ell)\}$ 의 70%. 다만, 183.21원/ℓ을 초과하지 못한다.

22) 액화석유가스(Liquefied Petroleum Gas)는 유전에서 원유를 채취하거나 원유 정제시 나오는 탄화수소 가스를 비교적 낮은 압력(6~7kg/cm<sup>2</sup>)을 가하여 냉각 액화시킨 것

23) '01년도 : 경유 유류세(183.21원/ℓ), LPG 유류세(23.39원/ℓ)

※ 유가보조금 지급 단가 = 현재 경유 및 LPG 유류세 - 2001년 당시 경유 및 LPG 유류세

※ **유가보조금 종류 및 현황**

유가보조금	유종	근거
유류세연동보조금	경유, LPG, CNG, 수소	「여객자동차 유가보조금 지급지침」 제3조제1호가목 및 제9조제1항~제4항
유가연동보조금	경유, CNG	「여객자동차 유가보조금 지급지침」 제3조제1호나목 및 제9조제5항

- 동 사업은 작년 '26년 본예산 편성시 유가보조금 지원대상 유종 (경유, LPG, 수소<sup>24</sup>)의 월평균 사용량에 당시 유종별 유가보조금 단가를 곱하여 산정한 것이나 올해 중동사태 발생으로 중앙정부가 유가보조금 관련 유류세 인하율 확대(10%→20%) 등<sup>25</sup> 유가보조금 정책 변화가 추진됨에 따라 관련 예산 재산정을 통해 올해 3월까지 집행된 예산을 제외한 부족분을 증액하는 것임

※ **운수업계(택시·화물) 유가보조금 지원사업 산출 단가 변동 현황**

(단위 : 원)

사업명	'26년 본예산 편성시			현재 1차 추경시		
	경유	LPG	수소	경유	LPG	수소
유류세연동보조금	266.58	170.4	3,700	213	179.47	3,700
유가연동보조금				95.37		

24) '유가보조금 등 지급연장 및 수소 택시 유가보조금 신설 등 알림' 교통서비스정책과-8527(2023. 12. 23.)

-수소택시 유가보조금 신설 : (지급단가) 3,700원/kg

25) '유류세율 인하관련 유가보조금 지급단가 조정(변경) 및 인하 기간 연장 알림' 교통서비스정책과-2423(2026.03.30.)

- 주요 내용 : 유류세 인하율 확대(10% → 25%)

'경유 유가연동보조금 지급비율 상향 등 유가보조금 지급지침 고시 개정 알림' 교통서비스정책과-2182(2026.3.20.)

- 주요 내용 : 경유 유가연동보조금 지급비율 상향(현행 50%→개정 70%)

- 동 사업은 세계 정세 변동에 따른 유가 상승에 대비하여 유가보조금 지원을 확대하는 취지로 그 필요성이 인정되나 유가보조금 지급과 관련하여 단시간 반복 주유, 운송사업이 아닌 다른 목적 사용에 대한 보조금 수령 등 해마다 유가보조금 부정수급에 대한 문제가 발생하는 만큼 유가보조금 관련 부정수급이 발생하지 않도록 철저한 관리가 필요하다고 할 것임

V. 질의 및 답변요지 : 생략

VI. 소위원회 심사보고 요지 : 없음

VII. 심사결과

1. 교통실 소관 : 원안가결

VIII. 소수의견의 요지 : 없음

IX. 기타 필요한 사항 : 없음