

2025년도 서울특별시의회 교통위원회 행정사무감사 결과보고서

지방자치법 제49조(행정사무 감사권 및 조사권) 등 관련 규정에 따라 2025년도 서울특별시의회 교통위원회 소관 기관(부서)에 대한 행정사무감사를 실시하고 그 결과를 다음과 같이 보고함

I

감 사 개 요

☐ 추진근거

- 「지방자치법」 제49조(행정사무 감사권 및 조사권)
- 「지방자치법 시행령」 제41조(행정사무 감사 또는 조사의 실시)~제53조(운영 규정)
- 「서울특별시의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례」
- 「서울특별시의회 기본 조례」

☐ 기 간: 2025.11. 4.(화) ~ 11.17.(월) [14일간]

※ 제333회 정례회: 2025.11. 3.(월)~12.23.(화) [51일간]

☐ 대 상: 교통위원회 소관 4개 기관(부서)

- 교통실
- 도시기반시설본부 [도시철도국]
- 서울교통공사
- 서울시설공단

□ 감사위원회 편성: 13명(이병윤 위원장 외 위원 12명)

직 위	소속정당	성 명	사무보조 공무원명	
위원장	국 민 의 힘	이 병 윤	수 석 전 문 위 원 장	훈
부위원장	국 민 의 힘	이 경 숙	의 사 지 원 팀 장	김 민 호
	더불어민주당	김 성 준	전 문 위 원	박 준 영
위 원	국 민 의 힘	경 기 문 곽 향 기 김 원 중 김 지 향 문 성 호 윤 기 섭 윤 영 희	주 무 관	류 홍 섭
			입 법 조 사 관	온 순 현
			입 법 조 사 관	안 진 주
			입 법 조 사 관	남 승 연
			입 법 조 사 관	신 혜 영
			주 무 관	채 원 석
			주 무 관	이 동 남
			주 무 관	이 지 선
			정 책 지 원 관	박 은 비
			정 책 지 원 관	박 은 샘
			정 책 지 원 관	박 정 렬
			정 책 지 원 관	송 경 희
	더불어민주당	송 도 호 이 원 형 정 준 호	정 책 지 원 관	최 혜 민
			정 책 지 원 관	홍 수 희
			속기 및 녹취요원 (2 명)	
			마이크콘솔요원 (1 명)	

□ 감사일정

행정사무감사 일	대 상 기 관	출 석 요 구 대 상	비고
2025.11. 4.(화) 10:00	교 통 실	· (주)지바이크 대표 · (주)피유애플 대표 · (주)빔모빌리티코리아 대표	증인 출석 요구 ‘14시’
2025.11. 5.(수) 10:00		· 삼천리자전거(주) 대표이사 · 콘스탄틴바이크 대표이사 · (주)하림산업 대표이사 · (주)서부티엔디 대표이사 · 서울특별시 마을버스 운송사업조합 이사장	
2025.11. 6.(목) 10:00	(감사결과 정리)	-	
2025.11. 7.(금) 10:00	서울시설공단	-	
2025.11. 10.(월)	(감사결과 정리)	-	
2025.11.11.(화) 10:00	서울교통공사 9호선운영부문, 자회사 5개 포함 (서울메트로환경(주) 서울도시철도엔지니어링(주) 서울도시철도그린환경(주) 서해철도(주) GTX-A운영(주))	· (주)다원시스 대표이사	증인 출석 요구 ‘14시’
2025.11.12.(수) 14:00		-	
2025.11.13.(목) 10:30	도시기반시설본부 [도시철도국]	-	
2025.11.14.(목) 10:00	〈종합감사〉 · 교 통 실 · 도시기반시설본부 [도시철도국] · 서울교통공사 · 서울시설공단	· (주)더스윙 대표 · (주)카카오모빌리티 대표	증인 참고인 출석 요구 ‘14시’
2025.11.17.(월)	(감사결과 정리)	-	

□ 감사방법

- 현황보고 청취, 시책질의, 감사자료 및 문서확인 등

□ 중점 감사사항

- 각종 업무추진 계획 및 추진 실적
- 2024·2025회계년도 세입·세출 및 예비비 지출 현황
- 2024·2025회계년도 세입·세출 및 집행 현황
- 2024년도~2025년도 국정감사결과 지적사항 및 시정조치 결과
- 2024년도~2025년도 감사원 및 자체감사시 지적사항 및
시정조치결과
- 2024년도 행정사무감사시 지적사항 및 시정조치 결과
- 2025년도 각종 인·허가 및 민원처리 현황
- 2025년도 소관업무에 대한 각종 법령·조례·규칙·사규 등의
제정, 개정, 폐지 현황
- 2025년도 행정소송 계류 및 패소사건의 판결문과 업무추진
과정에서 정비의 필요성이 제기된 조례 현황
- 2025년도 주요사업계획 및 소요예산 집행 현황
- 기타 감사위원이 요구하는 자료 등

Ⅱ

감 사 결 과

□ 총 괄

(단위: 건)

구 분	계	시정조치 요구사항	건의사항	기타사항 (자료요구)	비고
계	305	171	88	46	
교 통 실	139	71	50	18	
도시기반시설본부 (도 시 철 도 국)	33	20	11	2	
서울교통공사	85	50	13	22	
서울시설공단	48	30	14	4	

□ 시정 · 처리 요구사항 -----총 171건

【교통실】 시정 · 처리 요구 71건

1. 동대문구 자율주행 버스 관련 서울시 예산이 삭감되었는데, 그에 대한 대책을 마련하기 바람.
2. 공유 전동킥보드와 관련하여 실시간 면허 인증 즉시 도입, 미성년자·무면허 이용 완전 차단, 안전 외면한 사업 관행 시정 및 공동 안전기준 준수, MOU 불이행 업체 제재 강화할 것.
3. 공유 전기자전거와 관련하여 방치 자전거 즉시 회수 체계 의무화, 견인 사각지대 해소 및 조례 개정 추진 명확화, 전기자전거 사고 통계 분리·체계적 관리, 주차장 확충 및 관리 기반 강화할 것.
4. 스마트쉼터 운영과 관련하여 고장 및 미운영 시설 즉시 정상화, 키오스크·미디어파사드 등 핵심 기능의 지속적 미작동 문제 조속히 해결, 상용화 불가·반복 고장 시설의 폐기·축소 등 재정 효율성 확보, 스마트쉼터 확대 중단 및 고장 시설 활용·정비 방향 신속 결정할 것.
5. 마을버스와 관련 흑자업체까지 지원되는 왜곡된 재정지원 구조 개선, 불법적 보조금 수령 방지 시스템 마련 및 부정수령 보조금 환수 조치, 조합·업체의 회계 부실 및 재무 투명성 제고 위한 방안 마련할 것.
6. 택시 전체 운전자의 75% 이상이 60세 이상인 현실을 고려해 택시조합·개인택시조합 등과 협력해 현실적이고 실행력 있는 고령운전자 관리 대책 수립하고, 살인·강도 등 중대범죄 전력자가 운수종사자로 활동하는 사례가 발생하지 않도록 범죄경력 조회 및 취소·정지 처분을 지연하거나 누락하는 사례가 없도록 강화할 것.
7. 자전거등록제 25개 구 중 2개 구만 시행하는 현 체계를 개선하고, 서울시 차원의 등록 활성화 정책 강화하여 도난·방치 문제 개선.
8. 양재도철 물류단지 개발과정에서 2023년 8월 14일 변경승인은 기존 사업자를 수혜자에서 원인자(책임 주체)로 전환시킨 결정적 분기점으로, 행정 절차상 매우 중대한 쟁점임. 행정기본법 제17조에 따르면 부관의 변경은 처분 목적 달성에 중대한 지장이 있는 경우에만

예외적으로 허용되어야 하며, 특히 사업자에게 불이익 또는 책임을 전가하는 변경은 예측가능성과 신뢰보호 원칙 측면에서 더욱 신중하게 판단해야 할 사안임. 시민들은 하루빨리 물류단지가 정상적으로 개발되어 완공되기를 바라고 있으며, 이러한 기대는 행정의 책무이자 정책 판단의 기준이 되어야 함. 따라서 서울시는 법률적 요건 검토와 사업자의 책임 문제를 둘러싼 다툼에만 집중할 것이 아니라, 객관적 사실관계에 따라 행정적 과오가 있었다면 이를 인정하고, 사업자와 적극적으로 조율하여 시민이 기대하는 결과를 더 빠르고 안정적으로 도출하는 방향으로 행정력을 집중해야 할 것임. 서울시가 향후 분쟁의 소지를 최소화하고 공공의 이익을 우선하여, 정책의 본래 목적 달성 및 양재도심물류단지의 신속한 개발 및 시민 편익 제공을 위한 균형 있는 해법을 제시해 주길 바람.

9. 시내버스 통상임금 판결 결과에 따른 인건비 증가에 대한 정확한 비용추계, 향후 임금협상 효과 분석, 시 재정부담 최소화 대책을 조속히 마련할 것.
10. 버스 광고, 정류장 명칭 사용, 정류소 관리체계 개선 등 즉시 실행 가능한 수익 확대 방안을 마련할 것.
11. 버스정류소 관리체계 개편 추진 과정에서 진행 시기 지연을 방지하고, 사업화 계획·공모 일정·재정 효과 등을 명확히 정리하여 구체적으로 계획을 정비할 것.
12. 공영차고지 CNG충전소 업체 중 EV 사업 비용을 CNG 충전소 회계에 포함해 영업이익이 실제보다 축소된 문제에 대해 회계를 분리·정정하고, 정확히 재산정하여 환원 조치할 것.
13. 공인회계사 검토 결과의 단순 확인을 넘어 세부 항목별 증가·감소 사유 분석 체계를 마련하고, 검증 프로세스를 강화할 것.
14. 공영차고지 CNG충전소 업체와의 계약서(협의서) 용어 불일치로 인해 해석 혼란이 발생할 가능성이 있으므로 문구를 정비하고, 정확한 이익 기준을 명확화할 것.
15. 감사 과정에서 수 차례 자료를 요구해도 재무제표 1장만 제출하는 등

성실한 자료제출 의무를 미준수하는 문제가 향후에도 발생하지 않도록 자료제출 체계를 개선할 것.

16. 서울시는 서울CNG 재무제표·협약 이행 여부를 전면 재점검하고, 미납금·부당이득이 확인될 경우 사용 허가 취소, 환수, 형사고발 등 규정에 따른 엄정한 조치를 취한 후 그 결과를 보고할 것.
17. 전년도 감사에서 정류장 명칭 정비를 지적했음에도 아직까지 변경이 이행되지 않은바, 올해 중으로 관련 절차를 완료하여 명칭을 정비하고, 추진 경과와 결과를 보고할 것.
18. 유지보수 계약에 대해 실제 작업 내용·비용 산정의 적정성을 전면 점검하고, 허위·부실 유지보수가 확인될 경우 책임을 엄정히 묻는 한편, 계약 구조를 개선할 것.
19. 교통실이 체결한 관련 협약서·계약서를 전수 점검하여 권리·의무와 제재 규정을 명확히 하고, 필요 시 개정·재체결 방안을 마련할 것.
20. 미성년자 이용 방조 행위 중단 및 재발 방지-법적 의무가 없더라도, 민사적으로 피해 사고에 대해 업체의 공동 책임이 다투어지고 있는 상황임을 상기시키며, PM 업체들은 미성년자 무면허 이용 방조 행위를 즉각 중단하고 스스로 도덕적이고 법적인 의무를 다할 수 있도록 업체 및 서울시 차원에서 대안 마련 필요.
21. 바우처 택시 기사들이 봉사료를 지급받음에도 불구하고 승차 거부, 폭언, 불친절, 승하차 지원 미흡 등 운영 규정(제6조 운전자 준수사항) 위반. 인센티브의 목적 및 장애인 특성에 대한 운전자 재교육을 강력히 강화하고 불만 택시 기사에 대한 배제 등 관리 조치를 철저히 시행하고 이를 위한 계획수립 보고 바람.
22. 현재 나비콜(1,600대) 우선 배차 후 온다콜(7,000대)로 전환되는 비효율적인 시스템으로 인해 긴 대기 시간 및 낮은 성공률 발생. 나비콜과 온다콜의 상호 연동을 통해 주변 택시를 모두 조회할 수 있는 통합 배차 시스템 도입을 적극 검토 요망. 해당 계획 보고 바람.
23. 공단 장콜에 비해 법인장 콜 교육 시간이 현저히 적음. 공단 장콜의 운전원 경우 1년에 52시간의 보수교육과 법정교육을 진행하는데, 법인

장콜 운전원의 교육 시간은 5시간에 불과함. 장애인 이동편의 서비스는 공공복지의 핵심 영역임. 운영 주체가 다르더라도 시민이 체감하는 서비스 품질은 같아야 하므로 장애인 이동편의 서비스의 품질 향상을 위해 법인특장택시의 교육을 강화할 것.

24. 일부 버스회사의 과도한 특수관계인 대여금이 수십억 원에 이르고 임금 체불 사례까지 발생하고 있음에도, 서울시의 관리·감독이 미흡해 준공영제의 공공성과 신뢰성이 위협받고 있음. 아울러 현행 시내버스 평가 매뉴얼의 ‘대여금 관련 10점 감점’은 제재 효과가 부족하므로, 감점 상향 또는 별도의 제재 장치를 도입해 준공영제의 취지가 훼손되지 않도록 보다 강력한 관리·감독 기준을 조속히 마련할 것을 요구함.
25. 서울시는 시민에게 최고 수준의 교통서비스를 제공하고 있음. 시민의 교통복지 차원에서 낮은 요금수준을 유지할 필요성은 이해하나, 운송원가 상승, 인건비 부담, 시내버스 대출금 등 운송업계 수익 악화는 감내하기 어려운 상황임. 서울시 시내버스 및 마을버스 요금의 현실화 필요성을 검토하여 시민에게 안정적인 교통서비스가 될 수 있도록 최선을 다해 주기 바람.
26. 제5차 국가철도망 구축계획 발표(예정) 지연으로 인해 제3차 서울시 도시철도망 구축계획 발표도 지연될 수 있음. 비록 대외비로 정보 교류가 어렵더라도, 서울시 계획이 국가철도망에 반영되어 대폭 수정되는 상황을 최소화하도록 사전에 협조 및 교섭에 만전을 기해 줄 것을 당부.
27. 강북횡단선 등 3차 철도망에 기대를 거는 시민들의 계획 지연에 대한 우려가 크므로, 이 부분에 대해 시민들에게 명확한 진행 상황을 안내하여 소통을 강화 요구.
28. 서부선 수요 예측 조사가 부정적으로 나왔다는 등의 SNS 루머) 돌고 있어 시민들의 우려 큼. 현재 진행 중인 리맥(LIMAC) 심사는 수요 예측이 아닌, SH공사의 공기업으로서 출자 적정성을 따지는 단계임을 명확히 홍보하여 시민들의 오해를 해소할 것을 요구함.
29. 서울시는 SH공사 출자 적정성 심사 적극 대응 필요. SH공사가 홍제역세권 재개발 등 주택 외 인프라 사업에도 참여하고 있음을 근거로,

현재 진행 중인 SH공사 출자 적정성 심사에 적극적인 근거를 제시하고 서울시의 확실한 사업 추진 의지를 보여주는 액션을 취해 줄 것을 요구.

30. 성동구와 광진구의 PM 전인 건수가 0건으로 제출됨. 실제 전인 건수가 없는 것인지, 데이터 집계 누락인지, 혹은 아예 단속이 이루어지지 않은 것인지 교통실 차원에서 정확히 확인 필요.
31. 만약 전인 건수가 '0'인 것이 지자체의 노력에 따른 모범적인 결과라면 그 노력을 파악하여 다른 구에 전파하고, 단속이 부실했던 것이라면 엄중하게 조치하여 PM 정책 방향성에 반영안 마련 요구.
32. PM 이용자들 역시 경각심과 책임감을 높일 수 있도록 불법 주차 이용자에 대한 확실한 페널티 부과(이용 정지 등) 조치를 지속적으로 강화할 것을 당부.(PM회사, 서울시)
33. 발렛 주차 등 이용자 외 제3자가 PM을 무단으로 이동시켜 불법 주차를 유발하는 경우가 있음. 이 경우까지 이용자에게 페널티를 부과하기 어려운 만큼, 업체 및 지자체가 불법 적치, 제3자 불법 이동 등 문제 해결을 위한 개선방안 도출 요구.
34. 서부선 설계감리비 12억 원에 대한 2026년도 예산 확보 필요. 서부선 예산 투입과 경위 등 전반적인 보고 요청드리며, 서부선 예산 편성에 대한 시민들의 오해가 없도록 적극적인 대시민 소통 요구.
35. SH공사의 출자 적정성 심사(LIMAC) 결과가 긍정적으로 나와 실시협약 체결이 가능하다는 전제 하에, 실시협약 준비 상황 점검(협약안 보완 여부)과 함께 실시설계 착수 후 공정 진행의 최단기 스케줄과 일반적인 스케줄 두 가지 시나리오를 분석하여 위원회에 별도로 보고해 줄 것을 요구.
36. 물류센터 조성으로 인한 공공기여금(약 1,700억 원) 중 교통 관련 공공기여분(도로 보수 및 확장 등) 세부 이행 계획 및 처리 내용을 서울시 차원에서 확실히 재확인하고, 그 결과 보고 요망.(서울시 차원 확실한 관리 필요)
37. 지하 7층, 지상 27층 규모 공사 시 발생하는 소음 및 분진을 최소화할 구체적인 방지 대책을 마련, 특히 신정동일하이빌 등 인근 주민들에게 공사 진행 상황 및 피해 저감 노력을 최대한 투명하게 공유하여 주민 피해가 없도록 조치할 것을 강력히 요구.

38. 'ICT, 콜드체인 스마트 물류 시스템' 등 일반 시민에게 생소한 전문 용어에 대해 시민들이 명확하게 이해할 수 있도록 쉬운 언어로 요약하고 설명하는 공공 커뮤니케이션 노력을 강화 요구
39. 마을버스 운송사업조합은 시와의 합의(서비스 개선 및 보조금 지급 상향)에 따라 운행 계통 및 운송 서비스 개선 계획을 약속된 기한 내(유예된 11월 말까지) 적극 준비하고 제출할 수 있도록 서울 차원의 철저한 관리 요구.
40. 운행 효율화를 위해 회사 내부적으로 진행된 버스 운행 방식(오전/오후 교체 운행 등)이 보조금 최대 2.4배 증액의 근거가 되는 것에 대한 오해 소지를 해소하기 위해, 관련 데이터(차량별/기사별 운행 실적)를 확실하고 투명하게 구축하여 재정 지원의 근거를 명확히 할 것을 요구.
41. 기사님들의 근무 환경 및 운행 데이터를 투명하게 관리하고 향후 지원의 근거로 활용하기 위해 운전자 ID 시스템 구축을 조속히 완료하고 운행 데이터를 확실하게 전산화할 것 요구.
42. 지하철역 내 소란 행위, 운행 방해, 폭행 등 전국장애인차별철폐연대(전장연)의 시위 행위에 대해 철도안전법 제47조 및 제82조(과태료 조항)에 근거, 서울시가 과태료를 적극적으로 부과할 수 있는지 법률 검토를 진행하고, 시민 보호 차원에서 행위자들에게 과태료 강력하게 부과 요구.
43. 지하철 역사 내 1역사 1엘리베이터 설치 완료 현황 등 장애인 및 임산부를 위한 교통 약자 이동 편의 증진 정책 성과에 대해 종합 홍보 계획에 포함하여 적극적으로 시민들에게 홍보할 것을 요구.
44. 현재 전장연 시위로 인해 서울시, 서울교통공사에 대한 시민 오해 심각. 이에 대한 해명 자료 및 홍보를 신속히 할 것을 요구.
45. 서초 수도자재관리센터를 차량기지 예정 부지로 이전하는 실시설계 용역이 내년 7월 31일까지 무리 없이 진행되도록 관리 요망. 차량 기지로서 전력 확보 및 보안 문제 등 부대 설비 마련에 차질이 없도록 조속히 준비 당부.
46. 자재센터 이전 계획이 서부선 사업 시행 시점과 연계하여 지장 없이 진행될 수 있도록 추진 시점 관리 요구.

47. 12월 27일 마감 기한이 임박한 서부선 사업의 협약 체결을 위해 결사항쟁의 자세로 임하여 재조사로 인한 행정 지연을 방지하고 사업을 신속히 추진할 것을 강력히 당부.
48. 마을버스 97개 사 중 86%가 특정 회계법인에 편중되어 있는 문제를 지적.담합 및 비위 발생 우려를 방지하기 위해 내년부터 회계 풀 자체를 변동시키고 공평하게 여러 업체가 감사에 참여할 수 있도록 방안을 강구 할 것을 요구.
49. 회계 컨설팅 예산(약 1억 원)을 활용하여 마을버스 회계의 객관화 및 서비스 개선, 관리 체계 고도화에 적극적으로 사용할 것을 요구.
50. 노후 시내버스의 실효성 있는 차량 성능 점검·관리 체계를 강화하고, 부실 관리 업체 현황을 파악하여 노후 차량 성능 저하 문제에 대해 즉각적으로 관리·점검을 실시할 것.
51. 노후 시내버스 대·폐차 권고 이후에도 이행하지 않는 업체에 대한 관리 및 후속 조치를 강화하고, 재발 방지 대책을 마련할 것.
52. 노후 시내버스의 연장검사 시 출력 테스트에 냉·난방 가동 등을 포함하여 연장검사 절차의 실효성을 제고할 것.
53. PM 사고에서 20대 이하 비율(38~40%)과 지속적인 사고 증가 추세를 감안하여, 서울시 차원의 보다 적극적이고 효과적인 사고 예방 정책을 마련할 것.
54. 전동킥보드 운영사들이 내년 3월까지 개선대책을 마련하기로 한 약속에 따라, 기한 내 구체적인 개선방안 수립·시행 여부를 철저히 점검하고, 이행이 미흡할 경우 강력한 행정조치 등 후속 대응 방안을 마련할 것.
55. 버스 노조의 통상임금 반영에 따른 서울시 대중교통 재정 부담 증가분에 대해 정밀 분석을 실시하고, 이에 대한 대응 방안을 마련할 것.
56. 수공협 부채 누적 및 대출 한도 부족 문제에 대응하기 위한 재정 구조 안정화 방안을 마련할 것.
57. 마을버스 기사 고령화로 인한 자료 누락, 수기 입력 의존 문제를 해소하기 위해 마을버스 운행·수요에 대한 표준화된 데이터 입력·관리 체계를 구축할 것.

58. 마을버스의 기준 운송원가가 현실과 동떨어져 있다는 문제 제기에 따라, 서울시 운송원가 산정 과정의 정확성과 투명성을 강화할 것.
59. 마을버스 업체가 흑자로 보이더라도 실제로는 은행 대출 조건 유지를 위한 조정 회계일 수 있는 만큼, 업체별 금융거래확인서 등 재무자료를 제출받아 실제 경영 상태를 확인하는 시스템을 구축할 것.
60. 마을버스 적자·흑자 현황, 노선별 수입 구조, 운송원가 등 전반을 파악할 수 있도록 포괄적인 실태조사를 실시하는 등 마을버스 운영 실태 전반에 대한 전면 조사를 실시할 것.
61. 픽시자전거 관련, 브레이크를 제거한 자전거의 위험성 및 관련 법규에 대한 교육이 제대로 이루어지지 않고 있음. 특히 청소년들 사이에서 픽시 자전거 이용이 유행하면서, 제동장치 미비로 인한 사고가 잇따르고 있으나 이에 대한 구조적 위험성, 법적 책임, 안전 규정 등이 교육 과정에서 충분히 반영되지 않고 있어 서울시 차원의 캠페인, 홍보 등 강화가 필요함.
62. 따릉이포 관련, 서울시 예산을 지원받는 따릉이포(자전거 정비업체)에서 시민 요구에 따라 브레이크를 제거해주는 사례가 실제로 발생함. 해당 업체는 ‘브레이크 제거 불가’ 안내 포스터를 부착하고 있음에도 이를 위반하여 제거 작업을 실시한 바 있어, 관리·감독의 허점이 드러남. 지도·점검 강화 필요.
63. 마을버스 관련, 실제로 운행되지 않는 마을버스에도 보조금이 지급되는 문제가 발생하고 있음. 마을버스의 재정 지원을 투명하고 명확하게 확인할 수 있는 시스템을 구축하여, 실제 운행 여부와 인건비 지급 내역을 기준으로 정산이 이루어지도록 시스템 개선 바람.
64. 공유 전동킵보드 관련, 공유킵보드 업체들이 미성년자 면허 인증 의무를 사실상 방치하면서 청소년들의 불법 이용과 사고가 급증하고 있음. 특히, 학원가와 학교 주변은 청소년들이 많이 몰리는 장소로, 킵보드 사고가 발생할 위험이 크고, 이로 인한 안전 문제가 심각한 상황으로 학교와 학원가를 중심으로 ‘킵보드 없는 거리’ 지정 시범사업을 확대 시행이 필요함.

65. 신림3 공영차고지 CNG 충전소 이전 차질로 인해 서울창업허브 착공 시점이 당초 2026년에서 2028년으로 2년 이상 지연된 상황임. 이는 지역 혁신생태계 구축 및 창업 활성화를 목표로 하는 핵심 전략사업의 추진 동력을 약화시키는 결과로 이어질 수 있음. 이에 따라, 향후 추가 지연이 발생하지 않도록 충전소 이전 일정의 신속한 재조정, 관련 부서 간 협업체계 강화, 착공 일정에 맞춘 인허가 및 행정절차 선제적 이행, 사업지연 방지 위한 리스크 관리체계 구축 등을 통해 서울창업허브가 더 이상 차질 없이 정상적으로 추진될 수 있도록 각별히 관리해 주시기 바람.
66. 통상임금과 관련한 대법원 확정 판결과 고용노동부의 시정지시가 이미 제시된 만큼, 서울시는 행정기관으로서 법과 원칙에 따라 이행방향을 명확히 수립하고 신속히 대응할 책임이 있음. 대응을 미루거나 불명확하게 처리할 경우, 그 부담은 결국 지연이자, 소송비용, 추가 보전비 등 시민의 세금으로 전가되며, 행정에 대한 불신만 초래하게 됨. 따라서 서울시는 법적 책임 이행, 행정 신뢰 회복, 재정손실 최소화를 목표로 통상임금 반영 기준을 조속히 마련하고, 특히 협상이 지연될수록 지연이자 발생하는 점을 감안하여 타 지자체 사례처럼 통상임금을 먼저 반영하고, 임금협상은 별도로 내년으로 분리 추진하는 방안도 적극 검토해 주기 바람.
67. 오픈루프 결제 시스템 구축과 함께 교통카드 정산사업자의 독점 구조를 해결할 수 있는 방안 마련해주기 바람.
68. 여성 운전자를 위한 전용 휴게공간 확보, 야간근무 선택제, 안전장치 강화 등 제도적 지원을 통해 여성 운수종사자 비율을 확대해 주기 바람.
69. 업체별 상황 및 특수성을 고려하여 시내버스회사 평가 매뉴얼을 합리적으로 개선해주기 바람.
70. 양재 도시첨단물류단지 사업 추진에 있어, 원만한 협의로 사법적 리스크를 최소화해 불필요한 행정력 낭비를 줄일 필요가 있음.
71. 양재 물류단지의 공공기여 등 사업 공익성 확보를 통해 시민에게 궁극적 이익이 돌아갈 수 있도록 사업을 추진해주기 바람.

【도시기반시설본부 도시철도국】 시정 · 처리 요구 20건

1. 우이신설연장선 사업과 관련하여 국토교통부가确定的한 국비 32억 원에 상응하는 시비 18억 원을 2026년 본예산에 즉시 반영할 것, 추경이 아닌 본예산 수정 편성이 필요함. 2026년 10월 착공 예정 일정이 차질을 빚지 않도록 재원 조달 계획을 명확히 수립할 것
2. 공사장 안전사고와 관련하여 최근 3년간 59건(사망 2건 포함)의 사고가 있었는데 시공사 안전관리 부실에 대한 제재 기준 및 집행 강화, 전문 통역 인력 배치 등 다국어 안전교육 강화할 것.
3. 도시철도사업은 장기적·연속성이 핵심인 국가 기반사업임에도 불구하고, 단년도 예산 편성 방식으로 인해 시비 부족 시 국비가 미교부되거나 불용되는 구조적 한계가 반복되고 있음. 이는 사업 지연 및 재정 비효율로 이어져 결과적으로 국가·지자체 모두에게 손실을 초래함. 이에 따라, 사업 준공 시까지 국비·시비 매칭비율을 사전에 확정하고 일관되게 유지할 수 있도록 제도 개선이 필요하며, 중앙정부를 대상으로 이를 적극 설득해 주시기 바램. 매칭구조를 안정적으로 개선할 경우, 국비 불용을 예방하고 예산 집행의 예측 가능성과 사업 추진의 연속성을 확보할 수 있을 것임.
4. 진접선 사고 사상자·부상 정도 등이 축소된 것 아니냐는 의혹이 있는 만큼, 피해 규모와 중대재해 적용 여부를 정확히 재점검하여 공식 통계를 일관되게 보고하고, 부상자 치료·보상 절차도 재점검해 미비 사항이 있을 경우 보완할 것.
5. 도시철도국이 체결한 관련 협약서·계약서를 전수 점검하여 권리·의무와 제재 규정을 명확히 하고, 필요 시 개정·재체결 방안을 마련할 것.
6. 진접차량기지 건설공사 안전사고 관련 레일대차 사고 원인 분석 및 안전 교육 미흡((주)동위)
 - 안전 교육 매뉴얼 검토필요, 고용노동부 및 안전보건공단에서 배포한 동력식 대차 작업 안전 수칙 및 안전 점검표(테이블 위 탑승 금지, 경사 급회전 금지)에 대해 대표이사가 직접 보지 못했고, 그만큼 안전 교육이 형식적으로 이루어졌거나 생략됐을 가능성이 높음, 도기본 차원의 사실관계 확인 필요.

7. 진접차량기지 건설공사 안전사고 관련 레일대차 사고 원인 분석 및 안전 교육 미흡((주)동위)
 - 작업 안전 관련 자료 숙지 및 배포 사고 이후 해당 대차 사용을 중지하고 다른 장치로 대체했다고 밝혔으나, 사용 여부와 관계없이 모든 위험 작업 및 장치에 대한 법정 및 회사 자체의 안전 매뉴얼을 포괄적으로 정리, 배포하며 작업자들에게 철저히 교육 요망.
8. 진접차량기지 건설공사 안전사고 관련 레일대차 사고 원인 분석 및 안전 교육 미흡((주)동위)
 - 공기 지연 및 비용 문제 재확인 필요, 사고로 인해 약 25일간 작업이 중지됨. 진접선 공사가 당초 계획보다 2~3년 지연되었고 공사비가 증가한 상황으로, 이미 당초 계획보다 공기가 많이 지연된 상황. 해당 사고로 인한 공기 지연에 따른 비용 부담 주체와 실제 공기 영향 여부, 비용에 대해 명확히 검토하고 대안 마련 요망(도시기반시설본부 차원의 확인 필요, 보고요망)
9. 작년 이월되었던 서부선 감리비 예산(12억 원)이 기획조정실에서 전액 삭감되어 온 상황, 사업 추진 의지를 확실히 보여주고 불필요한 지연을 막기 위해 금번 예산 심의 시 감리비가 다시 편성될 수 있도록 예산과에 적극적으로 요구할 것을 촉구.
10. 도시기반시설본부 제출한 행정사무감사 업무추진비 자료 누락(매년 9월분까지만 제출)에 관련된 사항 상세히 파악한 후 재발하지 않도록 주의 요망, 관련 자료 재제출 요구.
11. 2024년 중기지방재정계획상 서부선 시설비 지출 내역(소량)이 노량진 자재센터 차량기지 이전 설계비로 사용된 것을 확인. 해당 내용에 대한 보고 요망.
12. 동북선 건설 현장 안전 관리 관련 어두운 지하 공간에서 신호수와 일반 작업자의 형광 조끼 색상이 동일하여 신호수를 식별하기 어려웠던 문제 지적, 신호수 복장을 구분하고 점멸 발광이 가능한 조끼 등을 활용하여 신호수임을 명확히 인지할 수 있도록 개선할 것을 요구-신호수 식별 체계 개선.

13. 신호 장비 및 지휘 철거 사고 당시 신호수가 경광봉 등을 들고 있지 않았고, 반복 작업이라는 이유로 신호수의 지시 없이 굴착기가 임의로 이동했던 점을 지적하며, 신호수에게 경광봉 등 발광 장비를 지급하고 운전원과 신호 체계를 사전에 명확히 확인 및 준수하는 등 작업 지휘를 철저히 할 것을 요구.
14. 굴착기 운전석에서 우측 4시 방향(통상 사각지대)에서 작업자가 식별되지 않아 사고가 발생. 사고 후 설치된 360도 식별이 가능한 어라운드 뷰 등의 안전장치 적극 활용 및 공사 현장 전반에 도입 요구.
15. 소음 등으로 인해 신호수의 지시 전달 체계가 미흡하거나 장비 기사 주의 태만으로 사고가 발생하는 것을 방지하기 위해 무전기 활용 등 굴착기 기사와 신호수 간의 명확한 소통 및 관리 체계를 재정비할 것을 요구.
16. 현재 안전 관리 체계와 매뉴얼 전반적인 재검토 요청, 지하 및 터널 공사현장 후진/이동 중 사각지대 사고 예방에 대한 보완 사항을 확인하여 결과를 보고할 것을 요구함.
17. 한신공영(주) 안전사고 및 비위행위 철거 검토-최근 5년간 사고 발생 상위 업체 중 3위(2025년 6건 등)라는 불명예스러운 상황 지적, 사고 발생 경위에 대해 본사 차원에서 정확히 확인하고 검토할 것을 요구.
18. (한신공영(주))현장 비위 행위와의 연관성 파악-용접 화재 예방 미흡, 철근 가공 계획 미준수 등 연간 4~5건씩 발생하는 자잘한 비위행위가 현장 안전 문화의 나비효과(풍조)로 이어져 안전사고를 유발했을 가능성을 지적하며, 내부적으로 상세히 확인하고 보완할 것을 요구.
19. 위례선 트램 관련, 신호체계 교통안전심의 지연을 해소하기 위해 서울시는 경찰청과의 협의를 신속히 마무리하여 전체 일정 차질을 방지해야 하며, 시운전·교통안전심의와 연계된 전체 공정 일정을 면밀히 관리하고, 주민·현장 TF 운영을 강화하여 펜스 설치·철거 등 현장 민원에 적극 대응 필요.

20. 동북선 사고는 단순한 시공상의 실수에 그치지 않고, 현장 안전관리 체계 전반의 취약성을 드러낸 사례로 평가됨. 특히 시공사와 감리, 그리고 본부의 관리·감독 기능이 충분히 작동하지 않았다는 점에서, 향후 유사 사고 예방을 위한 근본적 개선이 필요함. 이에 따라, 본부와 시공사는 사고를 일회성 조치로 끝낼 것이 아니라, 현장 중심의 안전관리체계를 전면 재점검하고, 사전 위험예측-상시 모니터링-즉각 대응으로 이어지는 통합형 안전관리 시스템을 구축해 주기 바람. 사고 재발 방지 차원을 넘어, 예방 중심의 안전문화 확립을 위한 체계적이고 지속가능한 개선 대책 마련을 요청. 사고를 유발하거나 안전관리 의무를 소홀히 한 시공사·감리사에 대해 입찰 제한, 평가 감점, 계약상 페널티 부과 등 실효성 있는 제재 방안 마련이 필요함. 또한 중대한 사고의 경우, 향후 유사 사업 참여 제한, 재발 방지대책 제출 의무화, 안전관리 능력 평가 강화 등 구조적 개선이 이루어져야 함.

【서울교통공사】 시정·처리 요구 50건

1. 경기문 의원의 엘리베이터 유지보수 관련 지적 사항에 대하여 위원장에게도 보고하기 바람.
2. 창동역 2번출구 에스컬레이터 설치공사와 관련하여 92% 공정률에 대한 지속적인 점검과 향후 시운전 및 설치검사 철저히 관리, 부품 확보 및 예비 부품 준비 강화할 것
3. 창동역 개집표기 교체와 관련하여 2026년 예산에 개집표기 교체비용을 반영하고, 태그리스 교체사업과 연계하여 재정 확보 및 관리하여 창동역 유동인구 폭증 대비할 것.
4. 창동민자역사와 관련 이행보증금 1·2차 분리납부를 위한 협약서 수정 절차를 신속히 완료하고, 이행보증금 납부 지연 방지. 납부 지연이 공사 일정에 미치는 영향 최소화 대책 마련. 2026년 3월 준공할 수 있도록 공사 협조 당부.
5. 전동차 4호선 1편성 미납품, 5·8호선 초도편성도 미납 등 계약기한 지속 초과하고 있는데, 다원시스가 제출한 자금조달·공정 정상화 확약의 실행 가능성 검증과 이행 점검 체계를 즉시 구축할 것.
6. 임직원 성비위 문제 관련 성희롱·성비위 사건은 기관 신뢰를 심각하게 훼손하는 중대 사안으로, 무관용 원칙과 철저한 조사·관리 체계 강화가 필요함. 현재 징계까지 평균 4~8개월 소요되는데 징계 전까지도 피해자가 안전하게 근무할 수 있도록 가해자 즉시 분리 조치 및 보호 프로그램 의무화할 것. 성비위 사건이 외부로 이첩되는 것은 내부 고충처리 및 보호 시스템이 제대로 작동하지 않았다는 명백한 신호로, 특히 간부의 성비위 사건은 권력 관계로 인해 2차 가해·압력 가능성이 높아, 일반 직원과는 다른 강화된 특별 조치 마련 필요.
7. 물품보관함 또타라커가 노약자·외국인에게 사용이 어렵다는 문제는, 전용 앱 기반의 복잡한 이용 방식과 접근성 부족에 기인한 것으로 보이며, 최근 비위사실까지 적발된 만큼 시민이 보다 편리하게 이용할 수 있도록 전면적인 접근성 개선이 필요함.

8. 다원시스 전동차 교체 사업은 막대한 예산이 투입된 주요 공공사업임에도 불구하고, 6차 사업까지의 선금금 사용 내역조차 확인하지 못한 것은 관리·감독의 중대한 허점으로 판단됨. 현재 제출된 자금조달 방안 또한 형식적 수준에 그쳐 실효성이 매우 미흡한 상태임. 향후 사업의 안정적 추진을 위해서는, 이행을 명확히 담보할 수 있는 책임 있는 재정·납품 계획 제출, 공사의 상시적 관리·감독 체계 가동, 9차 사업 등 남은 사업에 대한 사전 점검 강화 및 납품 일정 준수 확보가 반드시 필요함. 또한, 사업 구조나 계약 조건 등 제도적 미비점이 확인될 경우 즉각적인 제도 개선을 추진하고, 시민이 납득할 수 있는 대응 원칙과 조치를 마련해야 함. 아울러, 최악의 상황(납품 실패, 계약 파기 등)에 대비한 대체 공급 방안 및 비상 대응 시나리오도 사전에 준비해 주시기 바람.
9. 노동자 대표와 외부전문가가 함께 참여하는 작업환경 안전위원회 설치를 적극 검토할 것.
10. 통합관제센터 하부 면진 이중마루 설치의 시스템 안정성과 시설 안전성을 확보하기 위한 전문 공법이 적용되는 공사로, 면진 설비 및 특수마감 시공 면허를 보유한 전문 시공사의 참여가 필수적임. 그럼에도 불구하고, 실제 현장에서는 해당 전문 면허를 보유하지 않은 업체가 시공에 참여하고 있다는 제보가 제기된 상황이므로, 시공 적정성 및 계약 이행 여부에 대한 신속한 확인이 필요함. 시설의 핵심 기능이 영향을 받을 수 있는 만큼 전문 시공 면허 보유 여부 확인, 시공 품질 점검 및 계약 조건 준수 여부 검토 및 필요시 시공사 교체 또는 재시공 검토가 신속히 이루어질 수 있도록 조치해 주시기 바람.
11. 위례트램 차량의 핵심 내부 부품이 해외 제품(중국산 등)으로 구성되어 있는 만큼, 부품 수급 지연 시 유지보수 및 장애 대응이 늦어질 가능성이 높아 서비스 안정성에 영향을 미칠 우려가 있음. 도시철도 특성상 장애 발생 시 즉각적인 복구와 운행 안정성이 중요하므로, 초기 단계부터 부품 조달체계와 국내 재고 확보 방안 등을 사전에 마련하는 것이 필수적임. 이에 따라, 해외부품 수급 리스크 분석 및 국내

재고 확보 계획 수립, 긴급 유지보수 대응 체계 마련, 공급업체와의 SLA(서비스 수준 협약) 명확화, 장기적으로는 국내 기술 전환 또는 국산화 검토 등이 이루어질 수 있도록 준비해 주시기 바람. 위례트램이 서울시 최초의 트램사업인 만큼, 시민 신뢰 확보를 위해 유지보수 안정성과 대응 속도를 최우선 관리 항목으로 설정할 필요가 있음.

12. 에스컬레이터 유지보수가 특정 업체의 장기 독점 및 평가 방식 문제로 경쟁이 저해되고 있어, 입찰·평가 기준을 전면 재검토하고 다수 업체 참여가 가능한 공정한 계약 구조로 개선할 것.
13. 핸드레일 소독기가 설치 후 방치·철거, 낮은 가동률 등으로 예산 낭비 우려가 있는 만큼, 설치·철거·유지보수 전 과정의 실태를 점검하고 향후 운영 여부를 명확히 하여 예산이 목적에 맞게 집행되도록 시정할 것.
14. 과거 타임오프 위반 사건에서 공사의 근태 관리 책임 확인. 현재 근태에 대한 시스템화, 이원화(노무처 + 소속장) 관리 체계를 도입했으나 근태관련 유사 사건 재발 시 '공사의 관리 책임이 없다'는 판정 받을 수 있도록 이전과 다르게 엄격한 근태 관리 감독 이행 필요하며, 이를 위한 법리검토와 근태 감독 기준 마련 후 보고 요망.
15. 징계처분이 확정되지 않은 상황이라 하더라도, 중대한 비위 행위로 인해 행정소송이 진행 중인 자에 대해 승진을 제한할 수 있는 규정이 미비. 관련 인사 내규의 개정을 검토 후 개선 시급.
16. 타임오프 위반자가 표창 추천을 받고 결격 사유 조사 및 상벌위원회에서 걸러지지 않은 채 최종 단계에서 감사에 의해 취소됨. 결격 사유 조사 과정 미흡성 보안과 추천 과정 자체를 예방하지 못한 사안 등을 상세히 점검하고 개선 필요.(기준 마련 시급)
17. 혈중알콜농도 취소 사유에 해당하는 열차 운전자의 취중 출근이 지속적으로 적발되고 있음에도 불구하고, 12개월 내 2회 이상 적발 시에만 징계 조치가 이루어지는 현행 내규 문제 심각. 한 번의 승무 전 음주 적발 엄중하게 처분할 수 있도록 내규 개선 및 강화 시급.
18. 철도안전법 상 '술을 마신 상태에서 업무를 하여서는 안 된다'는 규정을 근거로, 출근 후 환복한 시점을 포함하여 업무의 범위와 시작

시점에 대한 해석을 엄격하게 적용하여, 음주 숙취 상태로 출근하는 행위 자체에 대한 제재 방안을 적극 검토 요망.

19. 파면·해임 징계 취소 판정 후 행정소송 계류 중인 32명 중 7명이 근속승진 결정. 반면, 경징계(감봉, 견책 등)를 받아 처분이 확정된 직원 중 승진대상자 4명은 승진 제한됨. 근속승진 적법성 재검토 및 소명 필요하며 법리검토 다시 받고 이를 기준으로 내부기준 전면 개선 요구
 - 법률 검토 결과 현행 내규로 쟁송 중인 자의 승진을 제한하기 어렵다고 판단될 경우, 다시는 이와 같은 불공정 사례가 발생하지 않도록 징계 쟁송 중인 경우(행정소송 중인 경우)에도 승진할 수 없도록 인사 내규를 명확히 개정할 것을 강력히 요구함.
20. 승진 관련 노무 자문 시 인사규정 시행내규 제32조의 단서 조항(징계처분 요구 등의 승진 제외 규정)을 잘못 해석한 부분이 있음. 법률 자문 오류 확인된 만큼 오류 최소화를 위한 기준 필요하며, 자문 이후 적용 단계 내부 프로세스 개선 필요.
21. 감사 담당 부서가 행정소송 중인 자에게 재징계 요구를 하지 않은 배경에 대해 명확히 파악하고 소명할 것을 요구 (해임·파면보다 경한 징계를 내릴 경우 소송 결과에 따라 처분이 이중으로 되는 불합리함 방지 목적 추정). - 감사 부서의 재징계 요구 미시행 사유 확인.
22. 교통공사는 법정 장애인의무고용률 미달로 매년 높은 장애인고용부담금을 납부하고 있는 만큼, 고용 부진의 원인을 분석하고 실효적 개선 대책을 마련할 것. 또한 서울시 '2530 장애인 일상 활력 프로젝트'에 부합하도록 장애인 고용 확대 계획을 수립할 것.
23. 교통공사는 최근 3년간 87건이 넘는 MOU를 체결하며 사실상 예산이 투입되는 협약을 다수 진행해 온 만큼, 절차적 정당성과 공익적 효과를 철저히 검토하고 시민 신뢰를 저해하지 않도록 책임 있게 체결·관리할 것.
24. 혁신리더 인재양성 교육 관련, 시립대 등 타 대학 대비 교육비가 과도하게 책정된 것으로 보이는데, 교육비 산정 기준과 과정 운영, 특

히 해외연수 과정의 적정성을 재점검하고 필요성·효과성을 명확히 검증할 것. 아울러 전체 직원에게 공정한 기회가 보장될 수 있도록 교육과정 전반을 재정비할 것을 요구함.

25. 늘어나는 지하철 범죄를 예방을 위한 안심거울의 실효성을 검토하고, 비상상황 발생 시 이용하는 비상통화장치, 112 비상벨 등의 유지관리를 철저히 하여 지하철 범죄 예방에 철저히 대비할 것. 예방을 위해 출퇴근시간 혼잡역사에 대한 보안관 배치 필요.
26. 타임오프 시간 내에 조합 활동을 했는지 공사가 확실하게 알 수 없다는 답변은 여전히 악용될 가능성을 시사 (예: 개인 용도로 사용) 향후 악용 사례 적발 시 확실하게 조치할 수 있는 보완대책 수립 요망.
27. 전장연 점거 시위 등으로 직원들이 고통받고 열차 운행에 차질이 생길 때, 노조 지도부가 타임오프를 사용해 현장에서 협상하거나 항의하는 활동이 전무한 점을 지적.공사 측은 유선 및 문서로 해당 활동을 요청했으나, 노조는 직원들과의 불미스러운 일이 없도록 협조 요청만 했다고 답변. 실제 공사 직원들의 업무 고충 축소를 위해 사용되도록 타임오프제도 운영 개편 필요.
28. 노조 지도부가 근로자들의 합당한 권리 보호와 공사의 이익을 위해 책임감 있게 나서도록 노사협력실에서 이 부분을 확실히 바로잡을 것을 촉구.
29. 기자설명회가 3년간 1건에 불과한 등 공사의 대시민/대언론 입장 발표 활동이 부족. 필요 사안에 대한 적극적인 대시민 입장 발표 등 활동 이루어 질 수 있도록 계획 수립 필요.
30. 전장연 시위로 인해 시민들이 공사에 대해 오해하고 약자 프레임이 강화되고 있다며, 공사는 엘리베이터 설치 현황, 안전발판 구비 등의 노력을 적극적으로 홍보하여 오해를 풀어도록 노력 당부.
31. 전장연 시위나 문란 행위 등 시민 안전을 저해하고 행정력을 낭비하는 사례에 대해, 공사 차원에서 성명을 발표하여 강력한 공식 입장을 표명할 필요 건의.
32. 지하철 보안관의 휴게실 및 탈의실이 기지 근무 직원이나 일반 역사 근무 직원에 비해 상대적으로 열악한 점을 지적하며, 이들의 인권 확

보와 사기 진작을 위해 동등한 수준으로 업그레이드할 것을 요구.

33. 시청역 사례에서 확인된 바와 같이, 보안관 휴게 공간 내 남녀 구분 및 탈의 공간의 프라이버시 문제 (칸막이 부재, 냉난방기 부족으로 인한 문 개방 우려 등)는 매우 예민한 사안이므로 조속한 시일 내에 개선 조치를 완료할 것을 요구.
34. 제출된 자료에서 합정역, 강동역 등 여성 근무자가 없음에도 여성 공용 시설이 명시되는 등 자료의 불일치가 발견되었음을 지적하며, 보안관의 휴게 및 탈의 시설 운영 현황에 대한 전수 조사를 실시하고 그 결과를 바탕으로 문제점을 시정할 것을 요구.
35. 경영 혁신을 이유로 지하철 보안관 정원(350명에서 274명)이 실제 현원에 맞춰 감축되었음을 확인. 역량 배치 인력 부족(약 0.2명) 상황을 고려하여 인력 증원의 필요성을 재확인하고, 서울시와 협의하여 인력 운영 및 증원 방안을 재검토할 것을 요구.
36. 무단결근 등 불법 행위가 명백한 사안에 대해 소송 대응에 만전을 기하여 사안을 바로잡을 것을 촉구하며, 현재 열심히 일하는 직원들의 사기 저하를 막기 위해 강력하고 투명한 대처를 당부.
37. 타임오프 무단결근 관련 행정소송(내년 2월 13일 변론 예정)에 대해 공사 측은 절대 연약한 모습이나 상대방의 주장을 인정하는 취지로 비취지지 않도록 강경하게 대응할 것을 요구.
38. 노조 측이 소송을 장기화하고 임단협 쟁점으로 삼는 행위가 성실히 근무하는 직원들에게 상대적 박탈감과 허탈감을 야기하고 있음을 지적하며, 소송을 통해 이 문제를 조속히 바로잡아 직원들의 사기를 회복시킬 것을 요구.
39. 다원시스 납품 지연·재무위험 등에 대비해, 서울교통공사가 전동차 A/S·부품 수급, 대체조달 방안 등 비상대응 계획을 사전에 마련·관리할 것.
40. 다원시스의 반복적인 납품 지연과 관련하여, 공사는 해당 업체의 만회 계획과 이행 대책을 철저히 점검하고, 실제로 납기 준수가 이루어

지도록 관리·감독을 강화할 것

41. 유관기관 취업 관련, 공사 내 다원시스 출신 근무자가 있는 경우 전수조사를 실시해 이해충돌 소지가 없는지 확인하고, 필요 시 적절한 조치 체계를 마련할 것
42. 범죄 관련, 몰카 적발·단속이 형식적·방법적인 수준에 머물러 실효성이 부족하므로, 적발 절차와 관리체계를 전반적으로 점검해 실질적인 예방과 대응이 이루어지도록 개선할 것
43. 기관사 음주 관련, 작년 행정사무감사에서 이미 기관사 음주 문제를 지적했음에도 올해에도 다수의 기관사가 음주 상태로 운전하려다 적발되는 사례가 반복되고 있으므로, 공사는 기존 대책의 실효성을 전면 재점검하고 보다 강화된 징계 기준과 예방 체계를 마련해 음주 운전 시도가 근본적으로 차단되도록 개선할 것
44. 지하철 취식 관련, 최근 5년간 지하철 내 음식물·주류 취식 관련 민원이 4천 건 이상 접수되는 등 시민 불편이 지속되고 있음에도 제재 근거가 미흡해 실효적 대응이 어려운 상황이므로, 지하철 내 취식 금지 규정 도입 등 약관·조례 정비를 포함한 제도적 개선 방안을 적극 검토해야 함. 또한 안내방송만으로는 제재가 어렵고 현장 대응에도 한계가 명확한 만큼, 버스와 같이 취식을 금지하는 규정 마련을 통해 악취·위생·안전 문제를 해소할 것
45. 성수역 계단 신설 사업은 시민 안전과 접근성 개선을 위한 대표적인 약속사업임에도 불구하고 장기간 지연되고 있음. 이는 단순한 일정 차질을 넘어, 사업 변경 과정의 정당성과 실현 가능성에 대한 설명 부족, 그리고 시민과의 약속을 행정이 스스로 지키지 못한 문제로 연결되고 있음.
 - 지연의 원인을 투명하게 변경된 사업의 정당성과 실현 강능성을 명확히 설명해야 한다고 생각함. 시민과의 약속이 행정의 신뢰의 문제임을 인식하고 사과와 재발방지 대책을 제시 해야함
 - 성수역 계단 설치는 단순한 시설 확충이 아니라, 시민과의 약속을 지키는 행정의 신뢰 문제임을 인식하고, 향후 동일한 사례가 반복되지 않도록 관리·감독 체계를 강화해 주기 바람.

46. 매출채권 관련하여 공사가 재정적으로 매우 어려운 상황임에도 불구하고, 매출채권 관리가 체계적으로 이루어지지 않아 장기 미회수 채권 및 악성 채권이 누적되며 재정 부담을 가중시키고 있음. 단순 장부상 관리에 그칠 것이 아니라, 실질적인 회수 가능성 평가와 채권의 성격별 분류, 책임 관리체계 정비가 시급함.
- 특히, 장기 미회수·악성 채권의 회수 가능성 진단/ 채권관리 전담조직 또는 책임부서 지정/ 정기적인 관리·점검 시스템 구축/ 회수 불가능 채권에 대한 정리 및 재발 방지 대책 마련 등을 통해 채권관리의 실효성을 높일 필요가 있음.
 - 재정건전성 확보는 비용 절감보다 회수 가능한 재원의 실질적 확보가 우선임을 강조하며, 공사의 채권관리 체계를 전면 재정비해 주시기 바람.
47. 스마트 혼잡도 시스템 고도화 이후, 역사 내 혼잡도도 열차 내 혼잡도처럼 시민에게 공개할 수 있도록 검토바람.
48. EMV 단말기 구축에 있어 국·시비 확보 등 교통공사의 비용 부담을 최소화할 수 있는 방안을 마련해주기 바람.
49. 리튬배터리 화재가 자주 발생하고 있음에도 운송약관 상 휴대금지 규정이 명확하지 않아 개정이 시급함. 시민 불편을 최소화하면서도 안전성을 확보할 수 있도록 약관을 구체적으로 개정해주기 바람.
50. 신조 전동차 구매 계약과 관련하여, 납품 지연이 반복되거나 선급금 사용이 불투명하게 이루어지는 일이 재발하지 않도록 계약 및 집행 과정을 보다 체계적으로 관리하기 바람.

【서울시설공단】 시정 · 처리 요구 30건

1. 감사실에서 병가 부정사용 및 악용 관련 실태조사를 실시하고, 부정 사용자에 대한 징계 강화 방안을 검토하여 별도 보고바람
2. 지하도상가 에스컬레이터와 관련 고속터미널, 강남역, 을지2구역 등 고장 다발 구역 원인 분석 및 개선 필요하며, 장기 중지 문제 해결 위한 대응이 필요함.
3. 자동차전용도로 포트홀 관련 동일 위치에서 10회 이상 반복된 포트홀 발생 14곳 이상, 총 253곳에 대해 재발 원인 분석 및 구조적 개선이 필요, 포트홀 사고로 인한 시민 피해가 계속 발생하는 상황에서, 피해자 보호 및 수리비 부담을 경감할 수 있는 지원책 마련 필요.
4. 경기장 잔디 품질 관련 민원 일부 해소하였으나 겨울철 휴먼기에 접어드는 잔디 보호 대책 수립 필요, 내년도 잔디 관리 예산에 대한 효율적 사용 계획과 관리 계획 마련 필요.
5. 조직 내 중추적인 역할을 담당하는 3~4급 중상위 직급 인력이 서울시 산하 기관에 비해 상대적으로 부족한 실정임. 이로 인해 전략적 의사결정, 정책조정, 대외협상 등 핵심 기능 수행에 한계가 발생하고 있으며, 전문성 기반의 행정역량도 충분히 발휘되지 못하는 구조임. 조직의 안정성과 정책 추진력을 강화하기 위해, 중상위 직급 인력 비율을 단계적으로 상향하고, 전문성과 책임성을 갖춘 인재가 핵심 직위에 배치될 수 있도록 인력구조 개선에 적극적으로 노력해 주기 바람.
6. 청계천 석면 조각이 장기간 방치된 점은 현장점검 및 일상관리 체계의 부실 가능성을 보여주는 사례로 판단됨. 특히 석면 발생 구간에 대해 시민 접근 제한, 유해성 안내, 안전표지 설치 등 기본적인 후속조치가 미흡하여 시민 안전이 실질적으로 위협받을 수 있었음. 현장관리 전반에 대한 점검 체계를 재정비하고, 유해물질 발견 시 신속한 조치·안내·복구가 이루어지는 표준 대응 프로세스를 마련해 주기 바람. 아울러, 시민 안전을 최우선으로 하여 해당 구간의 조속한 복구와 재발 방지 방안 마련을 요청함.
7. 장애인 콜택시 이용을 위한 지정 병원을 중증 환자가 이용하기 쉬운 준종합병원급 이상 의료기관으로 대폭 확대할 것.

8. 보라매병원 등 서울시가 운영하는 공공의료기관을 일시적 장애인 지정 가능 병원에 포함하는 방안을 검토·추진할 것.
9. 지정 병원 기준 및 절차를 전면 재점검하여, 제도가 ‘행정 편의 위주’가 아니라 ‘이용자(장애인) 중심 서비스’로 운영되도록 개선 방안을 마련·시행할 것.
10. 서울시설공단이 체결한 관련 협약서·계약서를 전수 점검하여 권리·의무와 제재 규정을 명확히 하고, 필요 시 개정·재체결 방안을 마련할 것.
11. 서울시설공단이 서울시의 공유재산을 대행 관리함에도 불구하고, 영조물 손해배상보험의 계약 주체가 서울시설공단으로 되어있음. 이는 「공유재산 및 물품관리법 시행령」 상 지방자치단체장이 가입 주체가 되어야 하며, 공단이 불특정 손해에 대한 책임을 질 위험이 있어 부적절하다고 판단, 이해대한 대대적인 검토 필요(민간위탁개념을 적용중으로 부적절)
 - 경제실 청년취업사관학교는 재산관리관인 서울시가 보험 모두 가입.
 - 시설공단 대행사업 보험료 또한 공단의 사업비가 아닌 서울시의 공공운영비 통계목으로 편성 및 집행되도록 서울시에 적극적으로 의견을 개진하고 프로세스를 수정 요구.
12. 최근 3년간 추진된 시민 대상 캠페인과 공모전 중에는 참여 인원 미 집계, 전시성 행사, 이벤트성 공모전 등으로 운영되는 사업이 있음. 이처럼 ‘보여주는 캠페인’ 수준에 머무르는 사례가 많으므로, 공단은 홍보사업의 목적과 효과성을 재점검하여, 시민의 행동 변화를 유도하고, 정책 개선에 실질적으로 기여할 수 있는 참여형·성과형 홍보사업이 될 수 있도록 운영 기준과 평가 체계를 개선할 것.
13. 서울어린이대공원 야외무대 이용료감면은 조례상 근거가 있으나, 최근 면제 사례를 살펴보면, 명백한 사유와 기준 없이 내부 심사를 통해 이뤄지고 있음. 명확한 감면 기준과 심의 절차를 마련하여 감면 등 대관업무가 공정하고 투명하게 운영되도록 개선할 것.
14. 매년 동일한 사유의 예산 전용이 반복적으로 발생하고 있음. 이는 예산편성체계에 구조적 문제가 있다고 판단됨. 예산 전용 시 법적 절차와 승인 과정을 점검해주기 바라며, 특히, 인건비와 퇴직급여충당금

산정 기준을 재검토하여 현실적인 예산편성체계를 마련하기 바람. 아울러, 일반운영비, 동력비 등 시설유지 목적의 경비가 다른 목적으로 전용되지 않도록 점검할 것.

15. 장애인콜택시의 효율적인 배차와 기피 현상 방지를 위해 티머니와의 협조를 통해 축적된 탑승 시간, 탑승/하차 위치, 이용자 이동 경로 등 GPS 및 요금 결제 데이터를 정기적으로 분석하여 수요 거점 지역 파악 및 대기 시스템 구축에 활용할 것을 요구.
16. 따릉이의 음주운전, 고의 훼손, 방치 및 무단 운행 등 불법 이용자에 대해 약관에 따른 이용 정지 및 페널티(초과 요금 부과 등)를 철저히 이행하고, 사고 발생 시 책임 소재를 명확히 하여 이용자가 책임을 지도록 하는 경고나 페널티 시스템을 확실하게 구축하고 관리할 것을 요구. (특히 음주운전 처벌 시 1년 이용 정지 약관 확인)
17. 불량이용자가 따릉이 앱에서 징계로 정지된 경우, 기후동행카드를 통해 우회하여 접근하더라도 이용할 수 없도록 징계 조치의 연속성을 확보하여 따릉이 앱과 기후동행카드 간의 제재가 같은 맥락에서 연결되도록 관리할 것을 요구.
18. 현재 민간 구급업체(EMS) 이용 비용 지원 방식으로 운영되는 와상장애인 이동 지원 서비스에 대해 유명무실해지지 않도록 각별히 신경 써줄 것을 요구.
19. 서비스 이용 후기를 와상장애인 대표 단체 등을 통해 정기적으로 확인하고, 주무관이 실제 이송 과정을 참관하여 개인 특수 기구(척추측만증용 휠체어 등) 사용 여부 및 차량 탑재 가능성 등 실용성 문제를 점검하고 개선할 것을 요구.
20. 지하도 상가의 불법 전대와 장기 고착된 관행을 해소하기 위해 일부 지하도상가는 일정 기간 직영으로 전환하고, 고투몰 등은 블록별로 나누어 복수 수탁업체를 선정하는 등 수탁 방식을 다변화하여 독점 구조를 완화하고 경쟁을 촉진할 것.

21. 지하도 상가의 불법 전대 근절과 공유재산 관리 원칙 준수라는 목표 아래, 기존 영업자의 생계·권익도 함께 고려한 단계적 정비 방안과 지원 대책을 마련할 것.
22. 지하도 상가 중 장사가 잘되는 구역·업종은 공개입찰을 통해 투명성을 높이고, 일부 공간은 노인·청년 등 공익 목적 시설로 전환하거나 필요 시 매각을 검토하는 등 지하도상가의 공공성과 활성화를 동시에 도모할 것.
23. 양재대로가 자동차전용도로에서 해제된 구간에 대해 재난안전실 등 관계 부서로의 업무 이관 가능성을 포함하여 관리 주체와 역할 분담을 재조정하고, 도로 특성과 위험도에 맞는 합리적인 관리체계를 마련할 것.
24. 직원 병가 사용 관련, 최근 병가·휴직 제도의 목적 외 사용과 해외여행 사례 등 남용이 매년 반복되고, 공문서 변조까지 발생하는 심각한 비위가 드러난 만큼, 사후 징계 중심의 관리 방식을 개선하고 병가 승인·검증 절차를 강화하여 제도 남용을 근본적으로 차단할 실효성 있는 대책을 마련해 병가 제도가 본래 취지에 맞게 운영되도록 개선할 것.
25. 장애인콜택시 근무체계 검증 용역 결과에도 불구하고, 출·퇴근시간대(07~09시, 15~17시) 대기시간 단축은 여전히 미흡한 상태임. 이는 단순히 운전원 수 부족의 문제가 아니라, 시간대별 수요 편중에 효과적으로 대응하지 못하는 운영구조의 한계로 볼 수 있음. 따라서, 운전원 단순 증원 방식에서 벗어나 근무형태 유연화(시간대 집중배치, 탄력근무제 등) / 성과 기반 인센티브 제공 / 수요예측 기반 배차 최적화 권역별 탄력 운영 모델 도입 등 수요변동에 대응 가능한 운영전략을 적극 검토 바람. 장애인콜택시는 단순 이동수단이 아니라, 이동권 보장이라는 공공서비스임을 감안하여, 시간대별 수요 특성을 반영한 실효성 있는 운영개선책 마련이 필요함.
26. 장애인콜택시 등록회원 수가 유사한 자치구 간에도 차량 보급률과 인력, 차고지 규모에 큰 차이가 발생하고 있어 이용자의 이동권 보장 수준에 구조적 불균형이 발생하고 있음. 이는 기존의 배분 기준이 수요 실태와 지역 특성을

충분히 반영하지 못한 결과로 보임. 따라서, 차량·인력·차고지 배분 기준의 전면 재검토 / 등록회원 수 / 실제 이용수요 / 이동 취약도 기반의 맞춤형 배분 / 자치구 간 균형 있는 이동권 보장을 위한 중장기 로드맵 마련이 필요함. 이동권은 복지 서비스가 아닌 기본권적 권리임을 고려하여, 지역 간 불균형을 해소하고 시민 모두가 동일한 수준의 이동 서비스를 누릴 수 있도록 구체적이고 실행 가능한 배분체계 개선 방안을 조속히 마련해 주시기 바람.

27. 고척스카이돔 지붕 구조물의 중대한 결함은 정기안전점검에서 ‘양호’ 평가를 받은 지 불과 3일 만에 철골 변형이 육안으로 확인된 사례로, 정기안전점검의 신뢰성과 실효성에 중대한 의문을 제기하는 사안임. 특히, 사고 발생 시 긴급안전점검 실시, 리징 하중 제한, 안전통제 등 즉각적인 조치가 적절히 이루어지지 않은 점은 관리체계의 허점으로 판단됨. 이에 따라, 정기안전점검의 평가방식 및 전문성 강화 / 주요 시설에 대한 상시 모니터링 체계 구축 / 긴급상황 즉시 대응 매뉴얼 정비 및 실효성 확보 / 구조물 하중 관련 사전 검토 및 안전성 검증 의무화가 필요함. 안전점검은 단순 형식적 절차가 아니라, 시민의 생명과 안전을 책임지는 실질적 예방 시스템임을 감안하여, 재발방지 제도 개선을 조속히 마련해 주시기 바람.
28. 청계천 행운의 동전 모금실적이 매우 저조함. 스토리텔링 등 홍보 강화 방안을 모색해 참여형 사회공헌사업으로 다시 자리 잡을 수 있도록 사업 체질을 개선해 주기 바람.
29. 지하도상가 불법 전대 문제가 끊이지 않고 있음에도 관리 책임을 서울시 재난실로 미루고 있음. 적극적인 해결책을 마련해주기 바람.
30. 공공주차장에 태양광 설비를 설치하려는 자는 국가 재정지원을 받을 수 있음. 적극적으로 활용하여 공공주차장 태양광 설비 확충에 힘 써 주기 바람.

□ 건의사항 ----- 총 88건

【교통실】 건의 50건

1. PM 공유서비스 사업과 관련하여 일부 업체들이 가맹사업법 적용을 회피하고 있다는 지적이 지속적으로 제기되고 있음. 이는 본사 주도의 수익구조 속에서 지역 운영자, 특히 신규 가맹 희망자에게 과도한 리스크가 전가되고, 본사는 책임을 회피하는 구조로 이어져 민원과 피해 사례가 반복되는 실정임. 이에 따라, 민생노동국과의 협업을 통해 사업구조의 투명성 제고, 책임 주체 명확화, 가맹 희망자 보호체계 마련 등 제도적 보완을 함께 고민할 필요가 있음. 특히 플랫폼형 가맹사업의 특성을 고려하여, 수익배분 구조, 운영책임 범위, 계약상 권리·의무의 명확화를 위한 관리·감독 기준 마련이 시급함. 서울시는 PM 공유서비스가 단순한 교통수단을 넘어 도시 모빌리티 정책과 연계된 공공성 영역이라는 점을 감안하여, 운영 안정성과 공정한 사업환경 조성을 위한 제도 개선 방안을 적극 검토해 주기 바람.
2. 서울시는 지난 2년 6개월간 현금없는 버스의 시범운영시범운영을 통해 제도의 안정성과 운영 가능성을 이미 충분히 검증하였음에도 전면 시행을 미루고 있음. 외국인·노약자 등 일부 이용자의 불편은 선불형 교통카드, 간편발급기 등 대체수단 마련으로 충분히 보완 가능하며, 실제로 현금수입 비율이 낮고 회수율은 95% 이상으로 손실 규모도 전체의 0.1% 수준에 불과함. 현금결제 폐지는 현금 관리비용 절감 / 요금 분쟁 감소에 따른 안전운행 / 현금통 이동 불필요로 인한 운송 효율 향상 / 환승 할인 및 데이터 기반 정책 활용 가능성 확대 등 디지털 전환 효과가 크므로, 시민편익과 교통체계 혁신을 위해 조속한 전면 도입이 필요함.
3. 민자사업 협상업무 및 도시철도 기본계획 수립은 토목·건축·시스템·운영·사업성·재무·수요·법률 등 다양한 분야의 고도의 전문성이 결합되어야 하는 복합적 행정 분야임. 그럼에도 현재 도시기반시설본부의 협상 주체와 조직 구성은 실무역량 중심의 전문성 확보보다는 행정적 절차 수행 성격이 강해, 실제 협상력 강화 및 계획의 완성도 제고에는 한계가 있다는 지적이 제기됨. 따라서 해당 업무에 본부 내 전문기술직, 재정·사업분석 인력, 법률 및 운영 전문역량을

보유한 관리직 등 다양한 직군이 실질적으로 참여할 수 있는 합리적 조직운영 체계 마련이 필요함. 실무협상과 기본계획 수립 과정에서 각각의 전문분야가 단편적으로 검토되는 방식이 아니라, 초기 기획 단계부터 통합적·유기적으로 참여하는 협업 구조로 전환될 수 있도록 조직 및 업무 프로세스를 개선해야 함. 특히, 민자협상은 단순한 절차 관리 수준을 넘어, 사업 구조 설계, 재무구조 검토, 운영비용 추정, 리스크 관리, 법률 검토 등이 동시에 이루어져야 하는 전략적 행정 영역이므로, 도시기반시설본부가 그 역할을 실질적으로 수행할 수 있도록 전문 인력 풀(Pool) 구성, 분야별 책임자 참여제, 협상지원 전담TF 구성 등 조직운영 혁신 방안을 적극 검토해 주기 바람. 서울시가 도시철도 분야에서 미래지향적이고 지속가능한 사업구조를 설계하기 위해서는, 행정관리 중심에서 전문성과 협업 기반의 조직체계로의 전환이 핵심 과제임.

4. 통상임금, 동아운수 사건 등 주요 이슈가 발생한 뒤에야 대응하는 경향이 반복되고 있어, 문제 예측 기반의 시뮬레이션 및 사전 대응 체계를 구축할 것.
5. 정책 기획 단계부터 비용 효율성과 재정부담 최소화를 최우선으로 고려하여, 시민 세금 절감을 위한 효율적인 버스 정책을 추진할 것.
6. CNG 충전소 자연 감소 이후 충전소 운영 지속 여부, 통·폐합 여부 등을 포함한 선제적인 중장기 전략을 마련할 것.
7. 개인택시·법인택시의 갯등이 제각각이라 시민 혼란이 우려되는바, 서울시 차원의 통일된 디자인·색상·표기 기준을 마련하여 단계적으로 일원화하는 방안을 검토할 것.
8. 버스 기사 근로시간이 부풀려 산정되는 경우가 있어, 실제 근로시간과 작업 실태를 토대로 합리적인 임금체계를 마련하고, 임단협에서 임금 인상과 통상임금 인정 범위를 신중히 검토할 것.
9. 택시정책과와 서울시설공단이 협의하여, 서울시 산하·연계 병원을 포함한 지정 병원 확대 방안을 마련할 것.
10. 기술 발전을 통한 안전 확보 노력- PM은 다른 교통수단 대비 사고율과 치사율이 낮은 편으로 발전 가능성이 높다고 평가, 장애물 감지 후 급브레이크 시스템 도입 등 기술적인 안전 장치 개발 및 도입을 통해 교통 안전을 강화하는 노력을 병행하도록 관련 계획 수립 요망.

11. PM 전용 면허 도입 검토 - PM 업체 측에서 운전 면허 유무와 사고의 연관성이 명확하지 않다는 의견을 제시하고 PM 전용 면허 도입이 안전 강화에 더 도움이 될 수 있다는 주장에 대해, PM 전용 면허 도입의 필요성 및 실현 가능성 검토 요망.
12. 장애인 바우처 콜 이용 시 미터기에 할인된 요금(예: 1,500원)만 표시되어 기사들로 하여금 요금을 제대로 받지 못한다는 오해를 만듦. 불친절 및 승차 거부의 원인이 되고 있는 바, 운전자가 실제 받을 최종 요금(봉사료 등 시 지원금 포함)이 명확히 보이도록 미터기 표시 방법, 정산 시스템 개선 건의.
13. 기존 온다콜/나비콜 외에 카카오T 등 일반 택시 플랫폼을 장애인 바우처 콜 시스템에 적극적으로 도입하여, 바우처 택시 이용 가능 차량 대수를 획기적으로 늘리고 서비스 품질을 향상시킬 수 있도록 새로운 플랫폼 도입을 재검토할 것을 건의.
14. 시각/신장 장애인 등 특수 이용자에 대한 전문적 상담 서비스 유지를 위해 온다콜 측에 상담원 증원에 대한 비용 부담을 완화하거나 나비콜 상담원의 전문성이 온다콜에도 적용될 수 있는 기술적/인력적 보완 방안을 모색할 것을 건의.
15. 장애인콜택시 서비스 품질 개선을 위해 운전자와 관련한 민원이 발생할 경우, 공단의 장애인콜택시 운전자인지, 법인특장택시인지 구분해서 관리할 것.
16. 민간 전기자전거의 불법 방치 문제를 개선하기 위해, 전동 따릉이 등 공공 전기자전거 도입을 적극 검토하고, 공공·민간 간 관리 체계와 책임 기준을 명확히 마련할 것을 건의함.
17. 막다른 길 안내표지판이 자치구별로 규격·색상·문구가 상이하여 시민 혼란과 교통안전 위험이 발생하고 있으므로, 서울시가 선도적으로 통일된 표준안을 마련하여 자치구에 권고하고, 경찰청·국토부 등 관계 기관과 협의해 제도화할 수 있도록 적극 추진해 줄 것을 건의함.
18. 대규모 시내버스 지원금(적자)이 눈덩이처럼 불어나 서울시 신용도에 타격을 줄 우려 있음. 부족한 내년도 예산 상황을 해결하기 위한 다각적인 재원 확보 방안 마련 필요.

19. 특별회계 전환 및 국비 지원 검토-과거 연구 결과를 바탕으로 법령 개정 없이 정부의 교통시설특별회계 교통체계관리계정을 활용하는 방안과, 코로나 팬데믹 시기 버스 기사들의 헌신을 고려하여 뉴욕/런던 사례와 같이 연방정부(중앙정부) 특별 지원금을 요청하는 등 교통을 넘어선 행정적 접근을 통해 문제를 해결하도록 적극적으로 검토 요구.
20. PM 이용자의 이동 밀집 데이터(GPS 로그)가 쌓여 있음을 확인하고, 이를 토대로 지하철역 등 주요 밀집 지역에 카셰어링 사례와 유사하게 도로 점용 허가를 받아 합법적이고 안전한 PM 거치대/정차 구역을 확보하는 방안을 적극적으로 검토 요구.
21. 시의 사업 추진 의지 적극 표명 서부선 지연 관련 자극적인 보도나 루머에 대응하고 시민들을 안심시키기 위해, 서울시가 사업 추진 의지를 갖고 리택 심사 이후 신속히 협약을 진행할 수 있도록 준비하고 있다는 사실을 위원회 발언에 그치지 않고 대외적으로 적극 홍보하고 표명할 것을 당부.
22. 지하 굴착 시 발생하는 소음과 분진을 줄이기 위해 서울시 도시기반 시설본부에서 활용하는 에어바운스를 활용하여 암반 굴착 지역을 덮는 등의 첨단 공법을 적극적으로 고려하고, 이를 서울시와 협조하여 적용할 것을 건의.
23. 물류센터 근무자들의 원활한 출퇴근 여건 마련과 센터 운영 효율화를 위해 물류센터 인근의 목동선 경전철 사업 추진이 조속히 이뤄지도록 서울시 차원에서 긍정적으로 검토하고 지원하는 것이 필요함을 시사.
24. 물류 기술(기기)의 빠른 발전을 고려하여, 향후 기술 변화에 유연하게 대응할 수 있도록 설계의 안정성을 확보하면서도 미래 기술 도입에 용이하도록 준비하여 추가적인 설계 변경으로 인한 공사비 증액 및 일정 지연을 최소화해 줄 것을 당부.
25. 시에서 제시한 운행 횟수(예: 70회→100회)가 현장의 노선 특성(정체 구간, 산악 노선 등) 및 버스 운영 현실(전기버스 충전 인프라 등)을 반영하지 못한 과한 요청이 아닌지 마을버스 조합과 세부적인 케이스별 검증과 논의를 지속하여 현실성 있는 기준으로 재조정할 것을 건의.

26. 고령 운전자 및 행정 인력이 부족한 마을버스 업체들의 운전자 ID 등록 및 관리에 대한 어려움을 해소하기 위해, 서울시(혹은 지자체) 차원에서 간단한 애플리케이션 개발 또는 ID 카드 직접 발급 등 행정적/기술적 지원 방안을 모색하여 시스템의 정착을 도울 것을 건의.
27. 마을버스 조합 측에 운전자 ID 시스템 및 운행 데이터 투명화가 상벌의 개념이 아닌, 오히려 시가 더 필요한 곳에 효율적으로 지원하고 더 큰 인센티브를 줄 수 있는 명확한 근거가 됨을 인지하고 협조할 것을 당부.
28. 안전속도 5030 시행 후 교통사고 건수 감소의 유효성이 통계적으로 명확하지 않음을 지적하며, 운송업자들의 불편 해소 및 물류 효율화를 위해 심야 시간대(밤 11시~새벽 시간대)에 한하여 어린이/노인 보호구역 등 일부 구역의 속도 제한을 해제 또는 완화하는 방안을 적극적으로 재검토할 것을 건의.
29. 전장연 시위로 인한 피해액(손해배상 등) 산정 범위 및 승소 가능성이 낮다는 기존 결론에 대해, 계약 체결 불가 등 파급 효과를 포함한 피해 범위를 재검토하여 민사 소송의 가능성도 다시 한번 검토해 줄 것을 건의.
30. 제3차 도시철도망 구축계획 및 제5차 국가철도망 구축계획 수립 시, KTDB 외에 티머니 데이터를 실질적으로 반영하여 서울 시민의 구체적인 교통 이동 패턴 및 수요를 정확히 분석하고 경전철 계획에 반영할 것을 건의.
31. 서부선 사업에 SH공사가 출자 투자자로 나설 경우, 이를 계기로 사업성이 좋다고 판단한 다른 민간 투자자들의 추가 참여를 적극 유도하여 사업을 안정적으로 추진할 것을 건의.
32. 과거 위례신사선 사업을 포기했던 GS컨소시엄이 재정사업으로 전환 후 다시 시공사로 참여할 동향이 있다면, 서부선 사업에도 사회적 책임감을 갖고 다시 참여하도록 유도하거나 고려할 것을 건의.
33. 준공영제 운영에서 사고 관련 책임·관리 의무 기준을 명확히 정리하고, 내부적으로 정립할 필요가 있음.

34. 시내버스 특정 업체가 노후 차량을 다수 보유하여 같은 노선을 이용하는 시민만 지속적으로 취약한 서비스를 경험하고 있으므로, 노후 차량 다량 보유 업체에 대한 집중 점검 및 조치가 필요함.
35. PM보험의 현행 체계에서는 운전자 본인 상해 보장이 사실상 불가(실비보험·상해보험·후유장애보험 등 대부분 적용 제외)한 실정이므로, PM 탑승자(운전자) 상해보장 보험 도입이 필요함.
36. PM의 무면허 운전 처벌 강화 중심의 법 개정만으로는 PM 이용자 보호에 실질적 도움이 되지 않을 수 있으므로, 이용자 안전 중심으로 법안을 보완할 필요가 있음.
37. PM 업계(운행사·보험사) 간 협의체를 구성하고, 공동 협의 또는 제도적 시스템을 통해 상해보장 체계 개선을 추진할 필요가 있음.
38. 서울시 버스 기본요금이 인근 경기도 대비 낮아 재정 적자 확대가 계속되는 만큼, 대중교통 요금 조정에 대한 적극적인 검토가 필요함.
39. 마을버스가 환승 할인 적용 시 기본요금의 약 50%만 회수하는 구조로 인해 업계에서 환승제 탈퇴 검토가 제기되고 있는바, 마을버스 환승요금 정산 구조 개선을 검토할 필요가 있음.
40. 전기버스가 CNG 대비 연료비 절감 효과가 있다는 현장 의견을 고려하여, 전기버스 도입 확대를 통한 중장기 비용 절감 대책을 마련해야 함.
41. 향후 자율주행 기술 도입 시 인건비 절감 가능성이 큰 만큼, 중장기 관점에서 자율주행 도입 기반을 마련할 필요가 있음.
42. 마을버스 조합 내부 논의 및 용역 검토, 홍보·참여 독려를 통한 의견 수렴 등을 통해 준공영제 도입 여부를 조합 차원에서 검토할 필요가 있음.
43. 전동차의 잔여 물량 발주 시 차량 수명 연장 가능성과 안전성을 함께 고려하고, 최소 30년 이상 사용을 전제로 부속품은 그 이후까지 안정적으로 공급받을 수 있도록 계약 조건을 설계할 것.
44. 동북선과 우이신설선(연장선)의 신호시스템 국산화라는 명분뿐 아니라 기존 설비의 대수선 비용, 신규 도입·전환 비용, 유지관리 효율성을 종합적으로 비교·검토하여 최적안을 선택할 것.

45. 오픈루프 결제시스템의 안정적 정착을 위해 국비 확보 및 정산 시스템 구축, 수수료 조정 등 남아있는 과제를 차질 없이 추진해주기 바람.
46. 운수업계 인력난 해소를 위한 성평등 관점의 인력 확보 전략을 마련 해주기 바람.
47. K패스 무제한형 출시로 기후동행카드에 대한 시민 선택 유인이 저하 될 것으로 보임. 경기도와 같이 K패스 기반으로 통합 운영 검토 바람.
48. 바닥 신호등의 관리 주체가 불명확해 설치·유지관리 책임이 혼재되어 있으므로, 행정 해석 및 관리체계를 명확히 하고, 사업을 예측 가능 하고 지속 가능할 수 있도록 추진해주기 바람.
49. 버스나 정류장 등에 차열페인트 적용을 통해 실제 체감온도 완화와 냉방 에너지 절감 효과를 검증한 사례들이 있음. 서울 시내버스, 마을버스, 버스정류장 등에 적용 가능성 검토 바람.
50. 양재 물류단지 조성사업이 단순한 부동산 개발 사업이 아닌, 시민 전체의 이익과 미래 서울시 물류 혁신을 위한 사업이 될 수 있도록 추진해주기 바람.

【도시기반시설본부 도시철도국】 건의 11건

1. 한국철도기술연구원 용역 시행자가 KTCSM 개발 및 특허보유자로 알고 있는데 제척사유 해당 여부 등 문제가 되지 않는지 검토 바람.
2. 동북선 등에서 발생한 사고 사례를 고려할 때, 안전관리 책임이 있는 건설사 및 감리사의 과실에 대해 실효성 있는 페널티 부과 기준 마련이 필요함. 재발 방지를 위해 단순 행정지도를 넘어, 입찰 제한, 성과 평가 반영, 재발 방지대책 제출 의무화 등 실질적 제재수단을 마련해 주기 바람. 안전사고는 사후 조치보다 책임 있는 예방체계 구축이 핵심인 만큼, 안전관리 의무 위반에 대해서는 명확한 책임을 부여하고, 향후 유사 사업의 참여 기준도 강화할 필요가 있음.
3. 위례트램 차량의 핵심 내부 부품이 해외 제품(중국산 등)으로 구성되어 있는 만큼, 부품 수급 지연 시 유지보수 및 장애 대응이 늦어질 가능성이 높아 서비스 안정성에 영향을 미칠 우려가 있음. 도시철도 특성상 장애 발생 시 즉각적인 복구와 운행 안정성이 중요하므로, 초기 단계부터 부품 조달체계와 국내 재고 확보 방안 등을 사전에 마련하는 것이 필수적임. 이에 따라, 해외부품 수급 리스크 분석 및 국내 재고 확보 계획 수립, 긴급 유지보수 대응 체계 마련, 공급업체와의 SLA(서비스 수준 협약) 명확화, 장기적으로는 국내 기술 전환 또는 국산화 검토 등이 이루어질 수 있도록 준비해 주시기 바람. 위례트램이 서울시 최초의 트램사업인 만큼, 시민 신뢰 확보를 위해 유지보수 안정성과 대응 속도를 최우선 관리 항목으로 설정할 필요가 있음.
4. 동력대차 인원 탑승 전면 금지 규정을 현장에서 철저히 준수하도록 교육·지침을 강화하고, 사고 시 운전자·관리자 책임 기준과 점검일지·CCTV 등 관리 체계를 보완하여 유사 사고를 예방할 것.
5. 대차레일에 대한 고용노동부, 산업안전공단의 안전표 등 숙지 미흡, 도기본 차원의 작업자 안전교육에 대한 기준 마련 요망.
6. 서부선- 2월 27일 협약 기한이 도래하여 수요 재조사가 진행될 경우, 사업의 진행 자체가 결정적으로 변하지는 않을 것으로 보이나, 사업지연을 최소화하고 재정 전환 등 모든 가능성을 종합적으로 판단한 후, 서부선에 관심 있는 위원들과 논의할 기회를 가질 것을 건의.

7. GPR 탐사, 지상 이상징후 등 관련 연구용역 건의- 시공 부서로서 지하 착굴 공사가 성행하는 점을 고려할 때, 싱크홀 관련 연구용역이 현재 없으나 필요성이 높다고 판단하며, 추후 연구의 필요성에 대해 다시 한번 논의해 볼 것을 당부.
8. 서부선 사업이 12월 27일 협약 기한을 넘겨 수요 재조사를 하더라도 사업이 영영 무산되는 일은 없다고 시민들에게 확실히 밝혀 우려를 불식시키고, 최대한 사업을 단축할 수 있도록 최선을 다해 줄 것을 당부.
9. 서부선은 현재까지 국고보조금이 배정된 적 없으며, 실시협약 체결 후 대광위 승인을 거쳐 국비가 결정되는 절차임을 재확인하며, 향후 국비 확보에도 관심을 가져 줄 것을 당부.
10. 이벤트성 차량 도입 아이디어 제안 -튀르키예 안탈리아의 '노스텔지어 트램' 사례나 일본 JR의 '헬로키티 하루카' 열차 사례처럼, 위례선 트램 차량의 껍데기(디자인)만 교체하여 이벤트성 열차로 도입할 경우 관광 상품 및 인기몰이에 도움이 될 수 있으므로, 해당 아이디어를 적극적으로 논의하고 검토해 줄 것을 요청.
11. 도시철도사업은 기획 - 설계 - 시행 - 관리까지 장기적·연속성을 갖는 사업으로, 특히 기본계획 단계에서 기술성, 사업성, 운영성, 재정성 검토가 통합적으로 이루어져야 사업 추진의 완성도와 연계성이 확보됨. 현재 기본계획 수립 기능이 교통실에 있으나, 실질적 전문성을 갖춘 조직은 설계·적정성 검토 및 민자협상 경험을 보유한 도시기반시설본부임. 따라서 기본계획 수립 기능을 다시 도시기반시설본부로 이관하여, 기획 - 설계 - 사업관리의 전 과정이 단일 조직 내에서 유기적으로 연계될 수 있도록 조직기능 재정비가 필요함. 서울시가 도시철도사업의 안정적 추진체계를 구축하기 위해, 기본계획 수립 기능의 도시기반시설본부 이관 방안을 적극 검토해 주시기 바람.

【서울교통공사】 건의 13건

1. 다원시스는 서울교통공사 발주 전동차 제작과 관련해 각종 의혹이 제기되고 있는 만큼, 향후 공장 작업 현황 등에 대해 위원회와 시민이 신뢰할 수 있도록 보다 진실되고 솔직한 자세로 임하고, 현장 공개·정보 제공 등 투명한 소통을 강화할 것.
2. 20년 이상 노후 에스컬레이터에 대한 중장기 교체 계획을 마련하고, 안전시설로서 국비 지원을 적극 요청할 필요가 있음.
3. 에스컬레이터의 설비·부품 표준화와 우수 업체 중심의 발주 방식을 통해 부품 수급 기간을 단축하고, 유지보수 효율성을 높일 것.
4. 운전자 취중 출근에 대해 내부적인 처벌 강화 외에도, 철도안전법과 연계하여 과태료 부과 및 행정처분 권한을 가진 유관기관(국토부, 철도사법경찰대 등)과 협의하여 강화 방안을 검토 건의.
5. 행정소송에서 공사가 승소하여 징계가 적법하다고 최종 결정이 나더라도, 이미 이루어진 승진(승진 취소 불가)과 인상된 급여의 환수가 어려운 상황. 향후 이를 환수할 수 있는 내부 절차가 있는지 종합적으로 검토하고 없을 경우 이 또한 마련할 것을 건의- 불공정한 인사 조치의 환수/수정 절차 검토.
6. 지하철 범죄 예방을 위해 출퇴근시간 혼잡역사에 대한 보안관 배치를 검토하여 시민의 안전한 지하철 이용을 위해 노력할 것.
7. 최근 ‘메트로 히어로즈’ 사례와 같이 일선에서 헌신하는 보안관들(특히 20대 소수 인원)의 노고를 치하하고, 열악한 근무 환경 등으로 저하될 수 있는 사기를 진작시키고 처우를 보완하는 데 각별히 신경 쓸 것을 건의.
8. 다원시스는 조직개편·자구노력 등을 통해 납기 지연을 조속히 해소하고, 선급금 사용 내역을 투명하게 소명하며, 향후 목적 외 사용을 막기 위한 내부 통제와 책임성을 강화할 것.
9. 하청업체에 대한 “당월 마감·익월 지급” 원칙을 철저히 준수하고, 지연 시 상환 계획·안내를 명확히 하는 등 하청업체 경영 악화·도산 방지를 위한 보호대책과 소통을 강화할 것.

10. 교통공사 사장의 거취가 최종 확정될 때까지는 현 사장을 중심으로 주요 정책을 안정적으로 추진하고, 본부장단이 적극적으로 보좌해 지하철 운영과 교통정책의 공백이 발생하지 않도록 할 것.
11. 서울교통공사의 누적 적자와 공사채 악순환의 근본 원인이 국가가 부과한 무임수송 공익서비스 비용을 지자체가 단독 부담하고 있는 구조에 있는 만큼, 국회와 중앙정부를 적극적으로 설득해 무임수송 비용에 대한 국비 지원이 현실화될 수 있도록 정책적·정무적 노력을 강화해야 함. 더 이상 서울시민에게만 재정부담이 전가되지 않도록 제도 개선을 위한 범정부적 협의를 주도할 것을 건의함.
12. 일본이나 싱가포르 등 이미 오픈루프를 도입한 주요 도시의 사례를 참고하여 외국인 결제에 따른 카드 수수료 부담 구조와 수수료율이 어느 정도인지 검토해 서울시민의 부담을 최소화할 수 있는 방향으로 설계해주시기 바람.
13. 운송약관 개정과 함께 휴대금지품목에 대한 대대적 홍보, 시민 계도 등에 힘써주시기 바람.

【서울시설공단】 건의 14건

1. 에스컬레이터, 승강기, 주요 기계·설비 등 안전·편의에 직결되는 시설의 유지관리 계약은 단순 최저가 낙찰 위주의 방식에서 벗어나, 전문성·안전성·유지관리 실적·시민 편의 등 공익성 지표를 반영한 종합 평가방식으로 전환할 필요가 있음.
2. 특정 시설에 대해서는 장기적인 안정 운영을 위한 장기계약·책임 유지관리 방식 도입이 필요함.
3. 자율주행, AI 예측장비 등 차세대 기술 도입 시 적용할 ‘3대 원칙(공공성·안정성·고용안정)’을 명문화하고, 공단 내 가이드라인(내부 지침)을 제정해야 함.
4. 현행 공용차고지 사용료가 조례상 ‘천분의 10’으로 규정되어 있어 현실에 비해 낮다는 지적이 있는바, 요율 상향 등 제도 개선 가능 여부를 검토하여 보고할 것.
5. 택시정책과와 서울시설공단이 협의하여 서울시 산하·연계 병원을 포함한 지정 병원 확대 방안을 마련할 것을 건의함.
6. 청계천 수질 조사 결과 일부 하류 지역의 대장균 수치 등이 높게 나옴. 연간 청계천 수질 개선을 위한 장비 등 자산 취득비가 300만 원에 불과한 것을 미루어 하천 환경 관리의 전문성과 긴급 투입 필요성에 비해 매우 부족한 예산으로 판단. 적재적소에 인력과 장비가 투입되어 시민들이 청계천을 깨끗하게 이용할 수 있도록 적정 예산 검토 서울시 건의 필요.(향후 계획서 보고바람)
7. 천호대교 낙하물 신고 관련, 담당직원의 민원응대가 미흡하고, 부적절했는데, 동일한 문제가 재발하지 않도록 민원응대 매뉴얼 재검토 및 직원 교육 강화 등 민원응대 체계 개선 바람.
8. 장애인콜택시 기사 교육 이수 후, 교육 내용 숙지 여부를 확인할 수 있는 간단한 테스트(O/X 등)를 도입할 것을 건의. 교육 이수자 또는 우수 직원에 대해 모범적인 기사임을 나타내는 배지/인증마크를 제작하여 차량 외부에 부착함으로써 이용자(장애인)가 안심하고 탑승할 수 있도록 감정적 장벽 해소 및 소통 환경 개선에 힘쓸 것을 건의.(감정 골을 없애는 데 치중할 것을 요청)

9. 장애인콜택시 차량의 효율적인 운영과 배차 성공률 제고를 위해 주차장 증설이 필요함을 강조하며, 데이터 분석을 바탕으로 수요가 높은 지역 인근에 대기할 수 있는 공간을 마련하는 등 차량 대기 시스템을 개선할 것을 건의.
10. 서울월드컵경기장 인근 불법 노점상 문제(특히 대형 행사 시 점거 현상)가 주요 민원으로 제기되고 있음. 자치구와의 협력 한계를 인지하고 시설공단 자체적으로 노점상 관리 및 제도를 위한 근본적인 대책을 수립하고 인원 확보 방안을 마련할 것을 건의.
11. 서울시 재난안전실 소속 불법 노점상 특별사법경찰(특사경)에게 대형 행사 전 사전 출동 및 경고 조치를 요청하여 노점상 설치를 미연에 방지하도록 적극적인 협조 방안을 검토해 줄 것을 건의.(과태료 부과 사안이므로 행정적 대응이 필요함을 강조)
12. 전용도로 쓰레기 투척 등을 관리하기 위해 상습구역에 대한 CCTV설치 및 포상제도를 홍보할 필요성이 있음.
13. 청계천 반려견 출입 전면 허용 조례안이 장기간 상임위에 상정되지 못해 시범 운영만 반복 연장되는 상황이 지속되고 있으므로, 안전대책과 이용수칙 강화 등 합리적 제도 설계를 통해 청계천 반려견 출입 여부가 명확히 결정될 수 있도록 협조 바람.
14. 법이 바뀌어야 움직이는 수동적 태도보다, 설치 가능한 시설에는 선제적으로 신재생에너지 설비를 확대해 나갈 필요가 있음. 의무이행을 넘어, 공공성을 확보하기 위한 경영을 위해 노력해주기 바람.

□ 기타(자료요구) ----- 46건

【교통실】 기타(자료요구) 18건

1. 장애인 콜택시 이용 시 확인증을 발급해주는 지정 병원 목록 자료
2. 바우처 택시 이용 요건 관련 상세 자료
3. 버스정류소 명칭 변경 현황 자료
4. GTX 및 도시철도 노선 추진 현황 자료
5. 교통안전체험시설 관련 교육장소 사진제출요망
6. 도시철도 차량 내 전자문자 안내판 개선 계획, 수어안내 영상 관련 제출요망
7. 고령운전자 운전면허 자진 반납 사업 관련 10/20 준공된 서울연구원 연구 결과보고서 제출요망
8. 10월 28일 발생한 전기버스 냉각수 유출사건 관련 사고원인 조사결과, 부품 교체 내역, 정비내역, 문제가 됐던 부품 제조사 조치사항 등 일체 제출요망
9. 서부선 관련 최소한의 필요예산 확보를 위해 2026년 회계연도 예산에 해당 사업 예산이 포함되었는지 확인 확인 요망
10. 버스 운송평가 기준 관련 자료
11. 2024년도 버스회사 평가 결과 자료
12. 버스 대폐차 기간 및 연장 검사 기준 관련 자료
13. 전기버스·수소버스의 대폐차 기간 및 연장 기준 자료
14. PM 운영사의 2025년도 사고로 인한 보험금 지급액 자료
15. 버스 관련, 최근 시내버스 기사 인건비의 통상임금 반영에 대해 노조측의 과도한 요구로 비취질 수 있는 점을 시민들에게 충분히 설득할 필요성이 있음. 아울러, 준공영제 도입 이후 서울시는 버스기사들의 처우 개선과 인건비 상승을 위해 지속적으로 노력해온 점 등 서울시의 노력을 충분히 설득력 있게 설명하길 바람.
16. (보고요청) 650번 버스노선 연장 건 계획 관련
17. (보고요청) 남부순환로와 관악로, 강남순환도로가 개통함으로 인해서 관악로가 굉장히 밀린다고 민원 많음. 그 부분에 대한 준비사항
18. (보고요청) 관악구 공원 설립로 연결되는 곳 신호등 설치건의드린 적 있음. 진행상황

【도시기반시설본부 도시철도국】 기타(자료요구) 2건

1. 도시철도사업 시비 미편성에 따른 국비 불용 문제에 대해 도기본의 입장을 정리하여 제출
2. 서부선 시종점 노량진쪽 자재센터 차량기지로 사용할 예정, 이전설계비로 지출된 예산

【서울교통공사】 기타(자료요구) 22건

1. 혈액암 관련
 - 차량·기계분야 혈액암 관련 현장조사 연구용역결과 보고서
 - 작업환경개선 예산확보 및 집행계획안
2. 메트로환경, 그린환경 관련
 - 서울메트로환경 임금협약서 / 단체협약서
 - 합의된 인건비 산출기초내역서 - 메트로환경
 - 야간반 5시30분 조기퇴근에 대한 시범운영 계획(안)
3. 공사 통합 이후 설치된 엘리베이터·에스컬레이터의 설치 업체 현황
4. 최근 5년간 호선별 승강기 유지보수 업체 및 유지보수 예산 현황
5. 유지보수 예산 편성 시 항목별 산출 내역
6. 교통공사 직원 퇴직 후 에스컬레이터 유지보수 업체 취업 현황
7. 9호선(1·2·3단계) 올해 공기청정기 필터 교체 및 청소 실적과 예산 집행 현황
8. 현재 전동차를 제작 중인 공장의 작업자 수와 작업 모습이 명확히 드러나는 실시간 현장 영상
9. 2020년부터 2025년까지 산업안전법 의거 위험성 평가 결과, 근골격계 유해요인 조사 결과 포함(직렬별로 구분).
10. 교통공사와 자회사의 2020년부터 2025년 손익현황, 당기순이익, 배당금 받은 것, 준 것 다 구분, 배당금 사용내역.
11. 행정소송 계류 중인 파면·해임 대상자 32명 중 7명이 승진한 것에 대해, 공사가 승진 제한 대상이 아니라고 판단한 법률 검토 자료를 즉시 제출.
12. 교통공사 근속 승진자 노무 자문 원본 제출 요망, 관련 자문 과정.(자문 주문 내용 등)
13. 지하철 역무원 및 보안관 휴게실 현
 - 시청역, 경복궁역, 잠실역, 명동역 4개 역 휴게실 사진
 - 해당 휴게실의 남녀 구분 여부 명시
 - 휴게실 평수
 - 해당 공간을 이용하는 근무 인원 (파악 가능한 경우)

14. 직렬별 정규직/비정규직 인력 현황

- 직렬별 정규직 인원
- 직렬별 비정규직 인원
- 무기계약직은 별도로 구분하여 제시

15. 호선별 보안관 근무 현황 및 경찰관 배치

- 각 호선별 총 역사 개수
- 동시간대 근무하는 지하철 보안관의 주요 동선 (순찰 경로 등)
- 서울교통공사가 담당하는 1~8호선에 배치되어 있거나 협조 근무/순찰하는 지하철경찰관의 배치 인원 현황

16. 노조 측에 전장연 시위 관련 활동 협조를 요청했던 공문 및 관련 문서 제출을 요구

17. 타임오프 악용 관련 행정소송(서울행정법원 2025구합53186)의 기일이 공사 측(원고)에 의해 갑작스럽게 변경된 경위에 대해 정확히 확인하고, 재판 진행의 정황 및 기일 변경 사유에 대한 자료를 위원회에 제출할 것을 요구

18. 사이버 보안 대응을 위한 (펌웨어 업데이트 등) 대비 및 조치자료

19. 최근 3년간 하도급업체 명단, 부도 업체 수, 이와 관련된 피소 건수, 현재 거래 중인 하도급업체 수 및 업체별 미지급 금액 현황 등을 파악할 수 있는 자료

20. 특별관리역사 관련

- 공기질 법정 기준 초과된 37억 자료

21. 서울시로부터 미회수 중인 253억 매출채권 관련

22. 금융위원회에 유권 해석 요청한 '수수료를 절감을 위한 해외 카드 이용자의 수수료 부담 가능 여부' 회신 자료 제출 바람.

【서울시설공단】 기타(자료요구) 4건

1. 첨단기술 도입에 따른 인력 감축 및 전환 현황 자료
2. 첨단기술 도입 관련 투자비와 인건비 절감 효과 비교 자료
3. 서울시설공단이 서울시를 대행하여 관리하는 서울시 공유재산 건물 목록, 서울시설공단이 관리하는 공유재산대장에 기록된 가격 1억 원 이상의 공작물, 기계, 기구 등 목록, 상기 목록에 대한 손해보험 관련 상세 정보.
4. 와상장애인 이동 지원 서비스에 협력하고 있는 민간 구급업체의 목록을 자료로 제출할 것을 요구