

# 2023년도 도시교통실 소관 세입·세출예산안

## 검 토 보 고

### I. 예산안 개요

#### 1. 제안경위

가. 제출자 : 서울특별시장

나. 의안번호 : 제378호

다. 제출일자 : 2022년 11월 1일

라. 회부일자 : 2022년 11월 3일

마. 예산안 규모(세출)

(단위 : 백만원)

회 계 명	2023(안)	2022	증 감	증감률(%)
계	3,786,994	4,384,260	△597,266	△13.6
일반회계	976,978	1,227,753	△250,775	△20.4
도시철도건설사업비특별회계	1,099,422	880,051	219,371	24.9
교통사업특별회계	1,545,662	2,141,370	△595,708	△27.8
광역교통시설특별회계	159,252	128,690	30,562	23.7
도시개발특별회계	5,680	6,397	△717	△11.2

## 2. 예산안 총괄

### 가. 세입예산안

- 2023년도 도시교통실 소관 총 세입예산안은 전년도 2조 3,806억 95백만원 대비 21.2%인 5,037억 2백만원이 감소한 1조 8,769억 93백만원이 편성되었고 이는 서울시 전체예산(47조 2,052억 28백만원)의 4.0%를 차지함

- 일반회계	2억 73백만원
- 도시철도건설사업비특별회계	851억 9백만원
- 교통사업특별회계	1조 5,561억 24백만원
- 광역교통시설특별회계	2,354억 87백만원

### 나. 세출예산안

- 2023년도 도시교통실 소관 총 세출예산안은 전년도 4조 3,842억 60백만원 대비 13.6%인 5,972억 66백만원이 감소한 3조 7,869억 94백만원이 편성되었고 이는 서울시 전체예산(47조 2,052억 28백만원)의 8.0%를 차지함

- 일반회계 9,769억 78백만원
- 도시철도건설사업비특별회계 1조 994억 22백만원
- 교통사업특별회계 1조 5,456억 62백만원
- 광역교통시설특별회계 1,592억 52백만원
- 도시개발특별회계 56억 80백만원

※ 2023년 도시교통실 소관 세입·세출예산안

(단위 : 백만원)

회 계 명	세입예산액			세출예산액		
	2023(안)	2022	증 감	2023(안)	2022	증 감
계	1,876,993	2,380,695	△503,702	3,786,994	4,384,260	△597,266
일반회계	274	195	79	976,978	1,227,753	△250,775
특별회계	1,876,720	2,380,500	△738,422	2,810,016	3,156,508	△346,492
도시철도건설사업비특별회계	85,109	72,598	12,511	1,099,422	880,051	219,371
교통사업특별회계	1,556,124	2,177,225	△621,101	1,545,662	2,141,370	△595,708
광역교통시설특별회계	235,487	130,677	104,810	159,252	128,690	30,562
도시개발특별회계				5,680	6,397	△717

## II. 회계별 세입·세출예산안

### 1. 일반회계

#### 가. 세입

- 2023년 일반회계 세입예산액은 전년도 1억 95백만원 대비 40.5%인 79백만원이 증가한 2억 74백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2023예산안	2022예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
274	195	79	40.5

#### 나. 세출

- 2023년 일반회계 세출예산액은 전년도 예산액 1조 2,277억 53백만원 대비 20.4%인 2,507억 75백만원이 감소한 9,769억 78백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2023예산안	2022예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
976,978	1,227,753	△250,775	△20.4

## 다. 주요 편성내용

### 〈세 입〉

#### ○ 공유재산임대료(2억 47백만원)

- 서부트럭터미널 내 사유지 사용에 대한 임대료로 전년도 예산 1억 94백만원 대비 54백만원이 증가하였음

#### ○ 그 외 수입(26백만원)

- 민사집행법 제61조, 제70조에 따라 '23년 징수 가능할 것으로 예상되는 소송비용으로, 전년도 예산 대비 26백만원 순증하였음

### 〈세 출〉

#### ○ 법정전출금(4,872억 74백만원)

- 주차장법 및 지방세법에 따른 교통사업특별회계 법정 전출금으로 재산세 도시지역분 10%에 해당하는 2,216억 25백만원 및 유가보조금 2,656억 49백만원 편성되었음

#### ○ 교통사업특별회계 일반전출금(3,621억 20백만원)

- 시내버스 서비스 개선, 서울교통공사 서비스 개선 등 운수업자 재정 지원금 증가로 교통사업특별회계 세출 규모가 증가함에 따라 일반전출금 편성

○ 광역교통시설특별회계 전출금(1,275억 84백만원)

- GTX 등 광역철도 건설부담금, 광역버스 환승정류소 환경개선 등 광역교통시설 사업 증가로 광역교통시설특별회계 세출규모가 증가함에 따라 전출금 편성

## 2. 교통사업특별회계

### 가. 세 입

- 2023년 교통사업특별회계 세입예산액은 전년도 예산 2조 1,772억 25백만원 대비 28.5%인 6,211억 1백만원이 감소한 1조 5,561억 24백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2023예산안	2022예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
1,556,124	2,177,225	△621,101	△28.5

### 나. 세 출

- 2023년 교통사업특별회계 세출예산액은 전년도 예산 2조 1,413억 70백만원 대비 27.8%인 5,957억 8백만원이 감소한 1조 5,456억 62백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2023예산안	2022예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
1,545,662	2,141,370	△595,708	△27.8

## 다. 주요 편성내용

### 〈세 입〉

#### ○ 기타회계 전입금(8,493억 94백만원)

- 교통사업특별회계 및 기타회계간 내부거래로 일반회계 일반전입금, 일반회계 법정전입금(재산세 도시지역분, 유류세)으로 구성되어있으며 전년도 예산 1조 2,078억 65백만원 대비 3,584억 71백만원이 감소하였음

#### ○ 교통유발 부담금(2,231억 71백만원)

- 「도시교통정비 촉진법」 제36조 및 「서울특별시 교통유발부담금 경감 등에 관한 조례」에 의거 연면적 1,000㎡이상인 교통유발 시설물에 대해 부과하는 부담금으로 징수율 제고 노력 등을 고려하여 전년도 예산 2,118억 67백만원 대비 113억 4백만원이 증가하였음

#### ○ 국고보조금 등(366억 65백만원)

- 저상버스 도입, 광역알뜰교통카드 마일리지 지원, 특별교통수단 도입(장애인콜택시) 등 국가보조금으로 전년도 예산 1,830억 87백만원 대비 1,462억 21백만원이 감소하였음

#### ○ 공공자전거 운영수입(167억 8백만원)

- 「서울특별시 자전거이용 활성화에 관한 조례」 제12조의 2에 의한

공공자전거 이용 요금으로 공공자전거 이용 및 운영대수 증가 등에 따라 전년도 예산 145억 53백만원 대비 21억 56백만원이 증가하였음

○ **혼잡통행료 수입(148억 84백만원)**

- 남산 1·3호터널을 통과하는 2인 이하 탑승 승용차에 대하여 징수하는 통행료 수입(2,000원 또는 1,000원)으로서, 공휴일 감소로 인한 징수일 증가에 따라 전년도 예산 148억 41백만원 대비 44백만원이 증가하였음

○ **교통개선분담금(129억 36백만원)**

- 영동대로 등 중앙버스 전용차로 설치, 헌릉로 중앙버스 전용차로 설치에 대한 교통개선 분담금으로서 전년도 개선분담금 예산 695억 29백만원 대비 565억 93백만원 감소하였음

○ **장애인 콜택시 운행 수입금(27억 36백만원)**

- 장애인 콜택시 이용 수요 증가 추세에 따라 전년도 예산 25억 7백만원 대비 2억 29백만원이 증가하였음

○ **공영주차장 요금수입(356억 66백만원)**

- 공영주차장 및 민간위탁·지자체 관리 공영주차장의 운영에 따른 주차요금 수입으로 전년도 예산 368억 90백만원 대비 12억 24백만원이 감소하였음

○ 주차장 부대시설 사용료(241억 7백만원)

- 주차장 부대시설 수입은 공영주차장 및 민간위탁 주차장 내 상가 등 기타 부대시설 사용료에 대한 수입으로 전년도 예산 201억 86백만원 대비 39억 20백만원이 증가하였음

〈세 출〉

○ 혼잡통행료 징수 위탁관리(73억 72백만원)

- 남산 1, 3호 터널을 통과하는 승용차의 도심 차량 진출입 억제 및 대중교통 활성화를 위해 추진 중인 혼잡통행료 징수업무의 효율적 운영을 위해 서울시설공단에 위탁사업비를 지급하는 사업으로 전년도 예산 82억 83백만원 대비 9억 11백만원 감소하였음

○ 저상버스 도입(651억 36백만원)

- 교통약자(장애인, 노약자, 임산부 등)의 대중교통 이용편의 증진과 일반시민의 버스이용 활성화를 위하여 일반버스보다 차체 바닥이 낮고 휠체어 탑승이 가능한 저상버스를 도입·운영하여 시민편의를 도모하기 위한 사업으로 전년도 예산 429억 64백만원 대비 221억 72백만원이 증가하였음

○ 운수업계 유가보조금 지원(2,656억 49백만원)

- 운수업계(버스, 택시, 화물)에 대하여 에너지 세제 개편으로 인한 유류세액 인상액 중 일부를 보조함으로써 요금인상요인을 최대한 흡수

하여 물가 및 서민가계에 주는 부담을 최소화하기 위한 사업으로 전  
년도 예산 3,331억 14백만원 대비 674억 65백만원 감소하였음

○ 시내버스 서비스 개선(4,838억 11백만원)

- 버스체계개편으로 시내버스의 운영이 수입금공동관리제로 변경됨에 따라 운송비용 대비 운송수입 부족분을 보전하여 버스회사의 경영을 건전화하기 위한 사업으로 전년도 예산 8,113억 61백만원 대비 3,275억 50백만원이 감소하였음

○ 도시고속도로 교통관리센터 운영 및 관리시스템 유지관리(123억 12백만원)

- 도시고속도로 교통관리센터의 원활한 운영과 교통관리시스템의 안전 정인 유지관리를 통해 신속한 교통정보를 제공하기 위한 사업으로 전년도 예산 101억 29백만원 대비 21억 83백만원이 증가하였음

○ 장애인콜택시 운영(799억 40백만원)

- 장애 정도가 심한 보행상 장애인 등 교통약자 이동편의 증진을 위하여 특별교통수단인 장애인콜택시를 서울시설공단에 대행 운영하는 사업으로 전년도 예산 704억 67백만원 대비 94억 73백만원이 증가하였음

○ 장애인바우처택시 운영(77억 28백만원)

- 비휠체어 장애인의 장애인콜택시 이용수요 분산 및 이동수요 충족을

위해 택시 이용금액의 일부를 지원하는 사업으로, 장애인자립지원과로부터 업무가 이관되어 전년 예산 대비 전액 증가하였음

○ **공영주차장 관리위탁(442억 62백만원)**

- 서울시 공영주차장의 운영 및 시설유지보수 등을 주차장 운영 및 시설관리 전문인력을 보유한 서울시설공단에 위탁하여 관리의 효율성 및 공공성을 제고하기 위한 사업으로 전년도 예산 418억 44백만원 대비 24억 18백만원 증가하였음

○ **자치구 주택가 소규모 공동주차장 건설(37억 10백만원)**

- 주택가 밀집지역의 주차난 해소와 주거환경 개선을 위한 소규모 공동주차장 건설을 위해 자치구에 예산을 지원하는 사업으로 전년도 예산 68억 33백만원 대비 31억 23백만원 감소하였음

○ **자치구 주택가 공동주차장 건설(239억 57백만원)**

- 주택가 밀집지역의 주차난 해소와 주거환경 개선을 위해 자치구에 예산을 지원하여 주택가, 공원 및 학교 등 공공부지에 공동주차장을 건설하기 위한 사업으로 전년도 예산 137억 80백만원 대비 101억 77백만원 증가하였음

○ **어린이 안전 영상정보 인프라 구축(184억 32백만원)**

- 어린이 보호구역 내 과속단속카메라, 신호기, 스마트 횡단보도 등 보행

안전시설을 설치하여 교통사고의 위험으로부터 어린이를 안전하게 보호하기 위한 사업으로 전년도 예산 299억 20백만원 대비 114억 88백만원 감소하였음

○ 공공자전거 운영(342억 28백만원)

- 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 33백만원 대비 17억 95백만원이 증가하였음

○ 자전거도로 안전시설 확충(37억 75백만원)

- 기 조성된 자전거도로의 주행 환경 개선을 위하여 미끄럼방지, 노면 표시, 표지병 등 안전시설을 확충하는 사업으로 전년도 예산 41억 20백만원 대비 3억 45백만원이 감소하였음

○ 스마트도시물류 기반 조성(10억 50백만원)

- 우리동네 공동배송센터, 우리시장 빠른배송, 물류복합 주유소 등을 중심으로 물류기능을 고도화하기 위한 사업으로 전년도 예산 62억 70백만원 대비 52억 20백만원이 감소하였음

○ 교통신호기 신설 및 보수(186억 70백만원)

- 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 176억 93백만원 대비 9억 77백만원이 증가하였음

○ 교통신호체계 운영 및 유지관리(153억 52백만원)

- 서울시내 교차로의 신호운영 최적화 및 신호등 유지보수를 위하여 실시하는 사업으로 전년도 예산 152억 82백만원 대비 70백만원 증가하였음

### 3. 광역교통시설특별회계

#### 가. 세 입

- 2023년 광역교통시설특별회계 세입예산액은 전년도 예산 1,306억 77백만원 대비 80.2%인 1,048억 10백만원이 증가한 2,354억 87백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2023예산안	2022예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
235,487	130,677	104,810	80.2

## 나. 세 출

- 2023년 광역교통사업특별회계 세출예산액은 전년도 예산 1,286억 90백만원 대비 23.7%인 305억 62백만원이 증가한 1,592억 52백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2023예산안	2022예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
159,252	128,690	30,562	23.7

## 다. 주요 편성내용

### 〈세 입〉

#### ○ 기타회계전입금(1,275억 84백만원)

- 광역교통시설 특별회계 부족재원 충당을 위한 일반회계 전입금으로 전년도 예산 198억 88백만원 대비 1,076억 97백만원이 증가하였음

#### ○ 지방채 발행수입(850억원)

- 지방채 발행사업인 광역철도부담금 세입 재원으로 전년도 예산 800억원 대비 50억원이 증가하였음

## 〈세 출〉

### ○ GTX 등 광역철도건설비 부담(1,455억 25백만원)

- 2개 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 도시철도 중 국토교통부 국가교통위원회에서 광역철도로 지정한 구간에 대한 건설사업비를 분담하여 납부하는 사업으로 전년도 예산 1,040억 50백만원 대비 414억 75백만원 증가하였음

### ○ 신림 공영차고지 건설(35억원)

- 시내버스의 안정적인 운영을 위해 필요한 버스차고지를 추가 조성하여 대중교통 서비스 향상을 도모하기 위한 사업으로 전년도 예산 29억 97백만원 대비 5억 3백만원 증가하였음

### ○ 신논현역 등 5개소 광역버스 환승정류소 환경개선(70억원)

- 대도시권광역교통위원회 광역버스 환승정류소 환경개선 2단계 사업 계획에 의하여 광역버스 환승정류소의 이용불편 및 혼잡도 개선을 위해 승하차 편의시설을 설치하는 사업으로 전년도 예산 30억원 대비 40억원 증가하였음

## 4. 도시철도건설사업비특별회계

### 가. 세 입

- 2023년 도시철도건설사업비특별회계 세입예산액은 전년도 예산액

725억 98백만원 대비 17.2%인 125억 11백만원이 증가한 851억 9백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2023예산안	2022예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
85,109	72,598	12,511	17.2

## 나. 세 출

- 2023년 도시철도건설사업비특별회계 세출예산액은 전년도 예산액 8,800억 51백만원 대비 24.9%인 2,193억 71백만원이 증가한 1조 994억 22백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2023예산안	2022예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
1,099,422	880,051	219,371	24.9

## 다. 주요 편성내용

### 〈세 입〉

#### ○ 국고보조금(851억 7백만원)

- 도시철도 노후차량 개선지원, 지하철 1~4호선 노후시설 재투자의 국고보조금으로 전년도 예산 725억 96백만원 대비 125억 11백만원이 증가하였음

## 〈세 출〉

### ○ 지하철 1~4, 5~8호선 노후시설 재투자(1,221억 72백만원)

- 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 721억 93백만원 대비 499억 79백만원 증가하였음

### ○ 지하철 9호선 재정지원(958억 80백만원)

- 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 915억 13백만원 대비 43억 67백만원 증가하였음

### ○ 1~8호선 노후전동차 교체(1,686억 27백만원)

- 안전한 지하철 운영을 위하여 내구연한 도래 노후전동차를 연차별로 교체하고 있는 사업으로 전년도 예산 749억 38백만원 대비 936억 89백만원 증가하였음

### ○ 서울교통공사 서비스 개선(2,000억원)

- 법정 무임승차 제공, 요금인상 지연 등으로 재정위기에 처한 서울교통공사 유동성 긴급지원을 위하여 법정 무임손실 및 환승손실 일부를 보전하는 사업으로 전년도 예산 3,458억원 대비 1,458억원이 감소하였음

○ 도시철도공채 상환(4,146억 50백만원)

- '19년도 서울교통공사 재정안정화를 위한 도시철도 공채 약정채무 이관계획에 따라 시에서 채무를 상환하는 사업으로 전년도 예산 1,083억 13백만원 대비 3,063억 37백만원 증가하였음

## 5. 도시개발특별회계

### 가. 세 입

- 2023년 도시개발특별회계 세입예산액은 전년도와 마찬가지로 편성 내역이 없음

### 나. 세 출

- 2023년 도시개발특별회계 세출예산액은 전년도 예산액 63억 97백만원 대비 11.2%인 7억 17백만원이 감소한 56억 80백만원 편성함

(단위 : 백만원)

2023예산안	2022예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
5,680	6,397	△717	△11.2

## 다. 주요 편성내용

### 〈세 출〉

#### ○ 충무로(돈화문로) 도로공간 재편(28억 50백만원)

- 보행친화적 공간 조성을 위해 차도는 축소하고 보도·자전거도로를 넓혀 도심 도로공간을 재편하는 사업으로 전년도 예산 61억원 대비 32억 50백만원이 감소하였음

#### ○ 효자로 도로공간 재편(1억 80백만원)

- 청와대 개방으로 인하여 경복궁 및 광화문광장 인근 보행수요가 증가할 것으로 예상됨에 따라 효자로 도로공간을 재편하여 보행친화적 공간을 조성하기 위한 신규 사업으로 전년 대비 전액 증가하였음

### Ⅲ. 검토 의견(수석전문위원 장훈)

#### 1. 총괄

##### 가. 회계별 세입예산안

- '23년도 도시교통실 세입예산안 총규모는 1조 8,769억 93백만원으로 '22년도 2조 3,806억 95백만원 대비 21.2%인 5,037억 2백만원이 감소하였으며 각 회계별 증감 내역은 다음과 같음
  - 일반회계 세입은 총 2억 74백만원을 편성하여 전년대비 79백만원이 증가하였는 바, 공유재산임대료 증가에 기인함
  - 도시철도건설사업특별회계 세입은 총 851억 9백만원으로 전년대비 125억 11백만원이 증가하였는 바, 국고보조금 증가에 기인함
  - 교통사업특별회계 세입은 총 1조 5,561억 24백만원으로 전년대비 6,211억 1백만원이 감소하였는 바, 이는 기타회계전입금 및 국고보조금 감소에 기인함
  - 광역교통시설특별회계 세입은 총 2,354억 87백만원으로 전년대비 1,048억 10백만원이 증가하였는 바, 이는 기타회계전입금 및 지방채 발행 수입에 기인함

- 도시개발특별회계 세입예산액은 전년도와 마찬가지로 편성 내역이 없음

## 나. 회계별 세출예산안

- '23년도 도시교통실 세출예산안은 3조 7,869억 94백만원으로, '22년 4조 3,842억 60백만원 대비 13.6%인 5,972억 66백만원이 감소하였고, 각 회계별 증감 내역은 다음과 같음
- 일반회계 세출은 총 9,769억 78백만원으로 전년 대비 20.4%인 2,507억 75백만원이 감소하였는 바, 교통사업특별회계 재원충당을 위한 일반전출금 편성 축소에 기인함
- 교통사업특별회계 세출은 총 1조 5,456억 62백만원으로 전년 대비 27.8%인 5,957억 8백만원이 감소하였는 바, 시내버스 서비스 개선 및 운수업계 유가보조금 지원 축소 등에 기인함
- 광역교통시설특별회계 세출은 총 1,592억 52백만원으로 전년 대비 23.7%인 305억 62백만원이 증가하였는 바, 이는 이는 GTX 등 광역철도건설비 부담금 및 광역버스 환승정류소 개선사업비 증가 등에 기인함
- 도시철도건설사업비특별회계 세출은 총 1조 994억 22백만원으로 전년 대비 24.9%인 2,193억 71백만원이 증가하였는 바, 이는 1~8호선 노후전동차 교체 및 연차별 상환계획에 따른 지방채 상환(도시철도공채 상환) 3,063억 37백만원 증가 등에 기인함

- 도시개발특별회계 세출은 총 56억 80백만원으로 전년 대비 11.2%인 7억 17백만원이 감소하였는 바, 이는 충무로(돈화문로) 도로공간 재편 32억 95백만원 감소에 기인함

※ 2023년 도시교통실 소관 세입·세출예산안

(단위 : 백만원)

회 계 명	세입예산액			세출예산액		
	2023(안)	2022	증 감	2023(안)	2022	증 감
계	1,876,993	2,380,695	△503,702	3,786,994	4,384,260	△597,266
일반회계	274	195	79	976,978	1,227,753	△250,775
특별회계	1,876,720	2,380,500	△738,422	2,810,016	3,156,508	△346,492
도시철도건설사업비특별회계	85,109	72,598	12,511	1,099,422	880,051	219,371
교통사업특별회계	1,556,124	2,177,225	△621,101	1,545,662	2,141,370	△595,708
광역교통시설특별회계	235,487	130,677	104,810	159,252	128,690	30,562
도시개발특별회계				5,680	6,397	△717

## 2. 주요 단위사업별 검토의견

### ■ GTX 등 광역철도 건설비 부담(사업별 설명서 p.79)

- 동 사업은 대도시권 광역화에 따른 교통난 해소와 도시철도 이용 편의 제고를 위해 광역철도를 건설하는 사업으로 삼성~동탄 복선전철, GTX-A, 신안산선 3개 노선의 서울시 구간에 해당하는 공사비 등을 납부하기 위해 서울시 총 부담금 6,835억원 중 '23년 부담금 1,455억 25백만원을 편성한 것임

### ※ GTX 등 광역철도 건설사업, 서울시 총 부담금 산출내역

(단위 : 백만원)

구분	총사업비	국비	지방비			기타 (민자, 부담금)	
			지방비 총액	서울시	경기도		
계	9,901,569	3,525,942	1,510,476	<b>683,533</b>	826,943	4,865,151	
재 정  민 자	삼성~동탄	2,045,531	871,872 (70%)	373,659 (30%)	151,405 (12.1%)	222,254 (17.9%)	800,000 (LH)
	GTX-A	3,550,526	1,083,879 (70%)	464,520 (30%)	235,705 (15.2%)	228,815 (14.8%)	2,002,127 (민자+LH)
	신안산선	4,305,512	1,570,191 (70%)	672,297 (30%)	296,423 (13.2%)	375,874 (16.8%)	2,063,024 (민자)

- 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 시행령」 제13조에 따르면 광역철도 등 광역교통시설 건설에 필요한 비용은 민간기업 등이 부담하는 비용을 제외한 나머지 비용에 대해 국가가 70%를 부담하고 해당 지방자치단체가 30%<sup>1)</sup>를 부담하도록 하고 있으며

1) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 시행령」 제13조(광역철도의 건설 및 개량에 관한 비용의 부담) ① 법 제10조제2항에 따라 광역철도의 건설 또는 개량 사업에 필요한 비용에 대해서는 국가가 70퍼센트를 부담하고, 해당 지방자치단체가 30퍼센트를 부담한다.

복수의 지방자치단체가 사업비를 부담해야 하는 경우에는 관련 시설이 각 지방자치단체 경계에 속하는지 여부를 고려하되 공동시설의 경우에는 균등 분담<sup>2)</sup>하도록 하고 있음

- 서울시는 부담금 총액에 대해 광역철도 사업 관리청인 국가철도공단<sup>3)</sup>에서 산정한 연차별 공정률에 따라 정해진 연차별 분담금을 납부하고 있고, '23년에는 삼성~동탄 복선전철(263억 69백만원), GTX-A(514억 43백만원), 신안산선(677억 13백만원) 총 1,455억 25백만원을 납부할 계획임

**※ GTX 등 광역철도 건설사업, 서울시 부담금 연차별 납부계획**

(단위 : 백만원)

구 분	총사업비	서울시 총 부담금	연차별 부담금 납부액							준공 예정	
			~'19 년	'19년	'20년	'21년	'22년	'23년	'24년		
재 정	삼성~동탄	2,045,531	151,405	19,463	38,000	8,577	20,000	13,276	26,369	25,720	'23년 12월
				※ '22년까지 총 99,316백만원 납부							
민 자	GTX-A	3,550,526	235,705	-	-	32,400	22,858	26,119	51,443	102,885	'24년 6월
				※ '22년까지 총 81,377백만원 납부							
민 자	신안산선	4,305,512	296,423	-	-	41,849	18,613	64,588	67,713	103,660	'24년 12월
				※ '22년까지 총 125,050백만원 납부							

- 2) 대광위 훈령 제2020-3호 「광역철도사업 업무처리지침」 제10조(지방자치단체간 사업비 분담) ①복수의 지방자치단체가 사업비를 부담해야 하는 경우 사업비 분담은 다음 각 호에 따른다.
1. 독립시설: 관계 지방자치단체 경계 내에 건설되는 시설의 실제 소요 사업비에 대하여 해당 지방자치단체가 부담
  2. 공동시설: 위치, 거리에 관계없이 관계 지방자치단체가 균등분담 (단, 기존선을 연장하는 경우 각 지방자치단체의 거리 비례로 계산된 금액을 부담한다.)
- 3) 「철도산업발전기본법 시행령」 제28조(관리청 업무의 대행범위) 국토교통부장관이 법 제19조제2항의 규정에 의하여 국가철도공단으로 하여금 대행하게 하는 경우 그 대행업무는 다음 각호와 같다.
1. 국가가 추진하는 철도시설 건설사업의 집행
  2. 국가 소유의 철도시설에 대한 사용료 징수 등 관리업무의 집행
  3. 철도시설의 안전유지, 철도시설과 이를 이용하는 철도차량간의 종합적인 성능검증·안전상태점검 등 철도시설의 안전을 위하여 국토교통부장관이 정하는 업무
  4. 그 밖에 국토교통부장관이 철도시설의 효율적인 관리를 위하여 필요하다고 인정한 업무

- 다만, 3개 노선의 준공예정일<sup>4)</sup>은 대부분 1~2년밖에 남지 않았으나 '22년 10월 기준 공정률을 보면 삼성~동탄 복선전철 56.8%, GTX-A 45.7%, 신안산선 27%로 예상 공정률<sup>5)</sup>보다 대부분 저조한 것으로 볼 때 사업 기간이 연장될 가능성도 있음
- 실제로 삼성~동탄 복선전철의 경우 국가철도공단이 보낸 '23년 분담금 요청 공문<sup>6)</sup>에서 공기가 늦어진 것을 반영하여 준공일인 '23년 이후 '24년의 분담금을 재산정한 바 있음
- 따라서, 당초 공정계획에 따른 분담금에 대해 서울시가 주도적으로 각 노선의 공정 상황을 면밀하게 분석하고 관리청과 적극 협의<sup>7)</sup>함으로써 불필요한 예산이 편성되지 않도록 주의할 필요성이 있다 할 것임
- 또한, 동 사업의 사업비는 '23년 1년간의 예상 공정에 대한 분담금으로 내년 상반기 공정률에 따라 추경을 통해 필요예산을 추가 편

4) '3개 노선 준공 예정일 \_ 삼성~동탄선('23년 12월), GTX-A('24년 6월), 신안산선('24년 12월)

5) GTX 등 광역철도 건설사업 공정률 관련

광역 노선	'22년 예상 공정률	실제 공정률('22.10.31 기준)	예상 공정 대비 이행률
삼성~동탄	73.3%	56.8%	△16.5%
GTX-A	39.9%	45.7%	5.8%
신안산선	33.5%	27.0%	△6.5%

6) '2023년 광역철도 분담금 예산확보 요청' 건설계획처-3021(2022. 9. 14.)

7) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 시행령」 제14조(광역철도의 건설 및 개량에 필요한 비용의 납입) 국가가 광역철도의 건설 또는 개량 사업을 시행하는 경우에 지방자치단체의 장은 제13조제1항 및 제2항에 따라 매 회계연도에 부담하여야 하는 비용을 해당 연도에 「철도산업발전기본법」 제19조에 따른 관리청(이하 “관리청”이라 한다)에 납입하되, 납입 시기는 공사의 진척도에 따라 관리청이 해당 지방자치단체의 장과 협의하여 정한다.

성하는 것이 예산 수립 효율성 측면에서 합리적이며 신안산선 등은 자치단체 및 지역주민들의 출입구 신설에 대한 요구가 많은 만큼 계획의 일부 변동도 배제할 수는 없는 상황으로 내년 상반기 공정률을 보고 사업비를 편성하는 방안에 대한 검토도 필요할 것임

■ **지하철역 승강편의시설 설치(사업별 설명서 p.115)**

- 동 사업은 ‘2021년 승강편의시설 설치계획’<sup>8)</sup>에 따라 지하철 역사 내·외에 엘리베이터를 설치하여 1역사 1동선을 확보하는 사업으로 총 5개 역사의 공사비 및 설계비를 ’22년 예산 309억원 대비 101억원(33%) 감액된 207억 78백만원을 편성한 것임

※ **지하철 승강편의시설 설치사업 산출내역**

(단위 : 천원)

과목 구분	산출내역	총 사업비	23년 예산(안)		
			공사비	설계비	예산(안)
계	5개소	59,518,000	20,328,000	450,000	20,778,000
출자금	7호선 교차대미널역 내부 E/L 설치	13,782,000	8,000,000	100,000	8,100,000
	2호선 신설동역 외부 E/L 설치	5,860,000	1,978,000	설계중	1,978,000
	6호선 대흥역 외부 E/L 설치	5,869,000	705,000	설계중	705,000
	5호선 까치산역 외부 E/L 설치	31,007,000	6,645,000	350,000	6,995,000
	5호선 영등포구청역 내부 E/L 설치	3,000,000	3,000,000	설계완료	3,000,000

- 동 사업은 장애인 단체의 장애인 이동권 보장에 대한 지속적인 요구와 교통약자를 비롯한 시민들의 지하철 이용 편의 증진 등 교통복지 차원

8) ‘2021년 승강편의시설 설치계획’(도시철도과-5348호, ’21.5.12.)

에서 사업의 필요성은 인정되며 현재 기준 지하철 1역 1동선은 1~8호선 275개 역사 중 256개 역사에 완료되어 확보율은 93%<sup>9)</sup>에 이릅니다

- 동 사업과 관련하여 총 사업비 30억원인 영등포구청역을 제외한 나머지 4개 역사는 사전절차인 투자심사<sup>10)</sup>를 완료<sup>11)</sup>하여 사전절차는 이행한 것으로 보이나 동 사업의 특성상 지장물 이설 등 공사변수에 따라 사업비 변동이 발생할 수 있음에도 대부분 사업이 설계가 완료되지 않은 상태에서 추정 총사업비<sup>12)</sup>로 사업을 추진하고 있어 설계 완료 이후 정확한 사업비 산출을 통해 예산을 편성하는 것이 적절할 것으로 보임
  
- 또한, 동 사업과 관련하여 서울시는 '24년까지 완료를 목표로<sup>13)</sup> 하고 있으나 서울교통공사의 공사기간 개선(안)<sup>14)</sup>에 따르면 「중대재해 처벌 등에 관한 법률」 시행과 관련해 승강편의시설 공사의 안전성 확보를 위해 적정공사 기간을 당초 18개월에서 30개월로 재산정하고 있음에도 서울시가 사업 완료를 위해 무리하게 사업을

9) '지하철 1~8호선 1역사-1동선 설치 현황' 전체 275역 중 256역 완료(93%확보 '22년 11월 기준)

10) 「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 신규투자사업. 다만, 청사 신축사업과 문화·체육시설 신축사업은 제외한다.

11) '22년 제5차(7월) 투자심사 결과, 재정담당관-236930('22.07.12.) : 7호선 고속터미널역

'22년 제8차(10월) 투자심사 결과 재정담당관-27842('22.10.28.) : 2호선 신설동역, 5호선 까치산역, 6호선 대흥역

12) 5개소 총사업비(59,518백만원) : 고속터미널역(13,782백만원), 대흥역(5,869백만원), 신설동역(5,860백만원), 까치산역(31,007백만원), 영등포구청역(3,000백만원) ※ 23~24년 연차별 총사업비 확보 계획 중

13) '2021년 승강편의시설 설치계획 도시철도과-5348(2021. 05. 12.) 8p 1역 1동선 출자금 사업추진 내역

14) '승강편의시설 설치 공사기간 개선(안)' 토목사업소-29670(21. 12. 22.)

- 「중대재해 처벌 등에 관한 법률」 시행('22. 1. 27)과 관련해 기존 공사기간(18개월)은 현실적으로 불가하고, 촉박한 공사기간으로 안전사고 우려가 있어 적정 공사일수를 18개월에서 30개월로 재산정 함

추진하는 것은 지양해야 할 것이며 해당 사업의 사업비는 과거 국비 매칭 사업에서 현재는 서울시가 사업비 전액을 충당하고 있는 만큼 추가적인 국비 지원에 대한 협의도 추진할 필요성이 있음

## ■ 서울교통공사 지하철 공기질 개선 등 관련(사업별 설명서 p.131)

- 동 사업은 지하역사, 전동차, 터널 등에 공기질 개선사업을 실시하여 이용시민에게 쾌적하고 안전한 지하철 이용환경을 제공하는 사업으로 '22년 예산 701억 12백만원 대비 89% 감소된 80억 24백만원이 편성됨
- 동 사업은 지하역사 미세먼지에 대한 법적 기준강화<sup>15)</sup>와 함께 추진한 사업으로 서울시는 「2020 지하철 미세먼지 관리 종합대책」을 수립하면서 서울지하철 1~8호선 지하역사, 전동차, 터널 구간에 대한 미세먼지 관리 대책을 4개분야 23개사업<sup>16)</sup>으로 시행하는 것으로 총사업비 7,958억원(국비 30%, 시비 70%)을 계획·추진중에 있음
- '23년 예산은 미세먼지 대책 사업 중 내부공기 정화를 위한 「전동차 내 공기정화설비 설치」 25억원과 공기질 측정·관리 최적화

15) 신내공기질관리법 「대중교통차량의 실내공기질 권고기준」 강화('20.4.3 시행)

- 지하역사 미세먼지 기준 PM(150→100), PM2.5(50신설) 강화

16) 2020 지하철 미세먼지 관리 종합대책(도시철도과-4771, 2020.3)

- 차단(10), 제거(4), 정화(6), 측정·관리(3)

를 위한 「지하역사 스마트 공기질관리 시스템 구축」 44억 80백만원,  
 「자동측정망 및 데이터표출장치 설치」 10억 23백만원을 편성한 것임

※ '서울교통공사 지하철 공기질 개선' 2023년 예산 내용

(단위 : 천원)

예산 내용		금액
출자금	총 계	8,003,000
	- 지하역사 스마트 공기질관리 시스템 구축	4,480,000
	- 전동차 내 공기정화설비 설치	2,500,190
	- 자동측정망 및 데이터표출장치 설치	1,023,120

○ 동 사업 예산 중 「지하역사 스마트 공기질관리 시스템 구축」 사업은 계획 당시에는 각종 공기질 저감장치를 통합·관리하는 사업으로 추진되었으나 기존 사업과의 중복성 문제와 과제의 명확성을 이유로 현재는 「터널 환기설비 인버터 신설 및 동력제어반 교체」로 사업명이 변경<sup>17)</sup>되었으나 서울시는 금번 예산 편성시 변경 전

구분	사업명			
외부 유입 차단 (10)	터널	발생원 제거 (4)	터널	①레일 밀링차 구매
				②친환경 모터카 교체
			전동차	③메탈라이즈 카본계 주흡판 교체
				④전동차 전기제동 정차 제어기술 개선
	전동차	내부공기 정화 (6)	터널	⑤터널내 승강장 전기집진기 설치
				⑥미세먼지 제거차량 구매
	역사		전동차	⑦전동차 객실내 공기질개선장치 제작설치
			역사	⑧승강장내 공기질개선장치 설치
				⑨역사 공조 필터 개선
				⑩역사 물청소 등
역사	측정· 관리 (3)	역사	⑪지하역사 스마트 공기질관리 시스템 구축	
			⑫초미세먼지( $\beta$ -ray) 측정기 설치	
⑩환기 설비 및 환기 덕트 청소		⑬이산화탄소 측정기 설치		

17) 서울교통공사 행정사무감사 자료(김혜지의원 7.) 공기질 개선사업 사업별 세부 추진계획(서울교통공사 대기환경처, 2022.3)

## 사업명을 사용하였음

- 「터널 환기설비 인버터 신설 및 동력제어반 교체」 사업은 공기(환기)량 제어를 목적으로 하는 사업으로 「지하역사 스마트 공기질관리 시스템 구축」 사업의 시작 단계임을 감안할 때, 당초 계획한 미세먼지 저감장치들의 통합관제와는 사업내용 및 규모에서 차이가 있음
- 「지하역사 스마트 공기질관리 시스템 구축」 사업이 '20년부터 추진한 사업이고 현재 설치 완료된 80개소<sup>18)</sup> 또한 당초 계획한 시스템 구축이 아닌 「터널 환기설비 인버터 신설 및 동력제어반 교체」 사업으로 추진된 것은 당초 사업계획은 물론 예산 산출근거<sup>19)</sup>와도 다른 사업이 추진 것인 바, 서울시는 사업 추진내역 및 예산지출에 대한 면밀한 검토를 해야 할 것임
- 또한, 스마트 공기질관리 시스템 구축사업은 '22년 예산 편성시

· 기존 사업과의 중복 배제, 과제의 명확화 등으로 사업명칭 변경

※ 지하역사 스마트 공기질 관리 시스템 구축 → 터널 환기설비 인버터 신설 및 동력제어반 교체

18) 서울교통공사 행정사무감사 자료(김혜지의원 7.) 공기질 개선사업 사업별 세부 추진계획(서울교통공사 대기환경처, 2022.3)

○ 사업비/물량 : 270개소/216억원

(’22.06월 기준. 단위 : 백만원)

구분	계	2020년	2021년	2023년	2024년
물량(개소)	270	80	190	-	-
금액	21,600	6,480	15,120	-	-

### - '21.12. 80개소 설치완료

19) 2021년도 지하역사 공기질 개선대책 국고보조예산 정부안 확정내시 알림 및 추진계획 제출 요청(환경부 생활환경과-3033(2020.12.30.)

- 「지하역사 스마트 공기질관리 시스템 구축」 개소당 :400,000천원

서울시 제출자료(2022년 예산관련 자료

- 「지하역사 스마트 공기질관리 시스템 구축」 개소당 : 80,000천원

국비편성 없이 시비만 74억 66백만원이 편성<sup>20)</sup>된 것을 감안할 때, '23년 예산편성에도 또다시 시비만 편성하는 것이 적절한지에 대한 검토가 필요할 것으로 보임

○ 아울러, 서울시가 동 사업을 통해 미세먼지 없는 보다 나은 지하철 이용환경을 만들기 위한 취지는 인정되나, '19년부터 지금까지 3,000억원<sup>21)</sup>에 가까운 예산이 투입된 것에 비해 상대적으로 미세먼지 절감효과가 크지 않다는 의견도 있음

○ 특히, 서울시의회 교통위원회는 「2022년 서울교통공사 행정사무 감사」를 대용량 공기청정기 등을 진행했음에도 불구하고 초미세먼지 법적기준을 초과한 역사에 대한 지적과 양방향집진기 사업의 미세먼지 저감효과와 기술적 한계, 효과성 평가에 대해 언급한 바 있음을 감안할 때,

서울시는 이러한 논란이 발생하지 않도록 사업추진에만 급급할 것이 아니라 추진 이후의 효과에 대해 보다 면밀한 검토를 진행하여 가시적 데이터를 통한 사업효과를 설명할 수 있도록 해야 할 것임

20) 연도별 추진실적 및 예산현황('19~'22년), 서울시 제출자료

사 업 명	계 (국비)	2019년 (국비)	2020년 (국비)	2021년 (국비)	2022년 (국비)	사업규모/추진실적
⑨ 지하역사 스마트 공기질관리시스템 구축	17,064 (6,799)	- (-)	7,198 (4,399)	2,400 (2,400)	<b>7,466</b> <b>(-)</b>	터널 환기설비 제이 인버터 및 동력제어반 교체로 270개소 추진중

21) 연도별 추진실적 및 예산현황('19~'22년), 서울시 제출자료

(단위 : 백만원)

사 업 명	계 (국비)	2019년 (국비)	2020년 (국비)	2021년 (국비)	2022년 (국비)	사업규모/추진실적
합 계	<b>296,650</b> (105,855)	74,166 (46,975)	118,091 (37,926)	31,577 (12,570)	72,816 (8,384)	15,700('22년 추경포함)

## ■ 서울지하철 스마트관제센터 구축(사업별 설명서 p.140)

- 동 사업은 1~4호선과 5~8호선 등 분리 운영중인 지하철 관제 센터를 통합하여 돌발상황 발생시 신속한 통제 및 대응체계를 구축하고 노후화된 관제시스템을 고도화하는 사업으로 건축공사비(104억 66백만원)과 시스템 구축비(84억 51백만원) 등 총 189억 17백만원을 편성한 것임
- 서울시는 독립적으로 운영되고 있는 관제센터의 효율성 저하 개선 및 현대화를 목적으로 '13년 지하철 관제센터 통합 구축하는 계획을 수립<sup>22)</sup>한 이후 타당성 용역('15.2)과 투자심사('17.11)를 거쳐 실시설계 완료(건축분야('19.12), 시스템분야('20.6)) 후 공사를 진행 중에 있음
- 서울시와 서울교통공사는 통합관제센터 구축을 위해 4년간 421억 85백만원의 예산을 편성하였으나

### ※ 예산 확보 현황('17년~'21년: 42,185백만원)

(단위 : 백만원)

구분	계	~'18년	'19년	'20년	'21년	'22년
총사업비	42,185	3,706	14,656	7,807	16,016	0
시 비	21,092	1,853	7,328	3,903	8,008	0
공 사	21,093	1,853	7,328	3,904	8,008	0

22) 지하철 관제센터 통합구축 추진계획(서울시 교통정책과, '13.7.16)

- 3개 운영기관에서 지하철 관제센터를 독립적으로 운영하고 있어 지하철 안전운행 효율화 확보 및 현대화 필요성에 따른 관제센터 통합구축 계획

건축공사의 경우 2022년 1월 계약<sup>23)</sup>되어 현재는 초기단계인 지하터파기 공사가 시행중이고 시스템분야의 경우에는 설계보완이 계속되어 공사 계약조차 이루어지지 않는 등 예산투자 대비 사업추진이 더딘 것으로 보임

- 서울시는 금번 예산을 공정률에 따라 건축공사는 필요예산의 50%, 시스템분야는 100% 편성하였으나 그간의 추진공정이 계획에 비해 더딘 점을 비추어 볼 때 공정률에 수반되는 예산편성 인지에 대한 검토가 필요할 것이며,

그간의 예산 집행 실적<sup>24)</sup>이 편성예산(421억 85백만원) 대비 53%(224억 85백만원)에 불과하는 등 그간 출자금 형태로 편성된 예산이 건축 및 시스템 분야에 어떻게 쓰여졌는지에 대한 검토 및 정산도 함께 이루어져야 할 것임

- 또한, 동 사업은 '13년 기본계획 수립부터 지금까지 4차례에 걸쳐 총사업비가 변경되면서 현재는 최초 계획했을 당시(1,918억원) 보다 1,100억원이 증액된 3,019억원으로 사업이 추진 중이고

23) 행정사무감사 자료(이상훈 의원 서울교통공사 8.)

○ 통합관제센터 신축공사 건설사업관리용역

- 계약업체 : 한국종합건축사사무소 - 계약금액 : 4,400백만원

- 계약기간 : '22. 1~'24. 8

24) 사업비 실적집행 실적('17년~'21년: 10,369백만원)

(단위 : 백만원)

구분	계	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년 예정
계	<b>22,485</b>	766	3,159	6,001	443	12,116	
건축	18,930	743	1,849	3,779	443	12,116	
시스템	3,555	23	1,310	2,222	-	-	

동 사업이 서울시와 서울교통공사가 사업비를 50:50 부담하는 사업으로 현재의 서울교통공사의 재정상태를 감안할 때 서울시가 편성하고자 하는 189억원은 지난 4년간 공사가 편성한 예산(210억원)의 약 90%를 단년도에 편성할 수 있는지에 대한 검토가 필요할 것으로 보임

※ 스마트관제센터 변경내역<sup>25)</sup>

구 분	기본계획 (2013년)	타당성조사 (2015)	설계용역 (2021)	발주 및 계약 (2022)
총사업비	1,918억원	2,391억원	2,744억원	3,019억원
규모	연면적: 11,700㎡	연면적: 14,194㎡ 지하1층/지상2층	연면적: 28,036㎡ 지하2층/지상6층	연면적: 28,036㎡ 지하2층/지상6층
변동사유 및 산출근거	○건립부지 및 시스템 구성 등 세부사항 미확정으로 대략 공사비로 산출	○유사사례 공사비 적용하여 산출	○거래실례가격, 공사 품셈, 노무비 등 적용하여 산출 ○실수요공간 및 법정 공간확보 필요로 면적 증가	○코로나와 전쟁으로 인한 원자재 가격 및 공사비 상승으로 총사업비 조정

■ 서울교통공사 서비스 개선(사업별 설명서 p.152)

- 동 사업은 도시철도 무임승차에 따른 수입 손실분 및 환승손실 일부를 서울시가 보전하여 서울교통공사 재무 개선 및 서울지하철의 안정적 운영을 도모하고자 하는 사업으로 '22년 대비 42%(1,458억원) 감액된 2,000억원이 편성됨

25) 시의원(김종길 의원님) 요구자료(956번)

- 서울시 자료에 따르면 최근 5년간 1~8호선 이용자 중 관련 법<sup>26)</sup>에 따른 무임수송인원<sup>27)</sup>이 약 11억 50백만명, 누적 손실 비용은 1조 4,962억원에 육박하는 등 서울교통공사 운영에 상당한 부담을 주고 있음
- 서울시는 이러한 공사의 무임수송 등에 따른 손실을 보전하고자 '21년 회계연도 본예산과 추가경정예산을 통해 각각 500억원씩 총 1,000억원을 편성한 바 있고 '22년 회계연도에도 추경예산을 포함하여 3,458억원의 예산을 편성한 바 있음

※ 최근 3년간 무임승차손실 및 지원예산 현황

(단위 : 억원)

구 분	평균	'20년	'21년	'22년(9월기준)
무임승차 손실금 <sup>28)</sup>	2,571	2,643	2,784	2,286
서울시 재정지원 예산 (동 사업 예산)	1,486	-	<u>1,000</u> (본 500+추경 500)	<u>3,458</u> (본 1000+추1 1000+추2 1,458억원)

- 현재 서울교통공사의 재정적자가 늘어나고 있고 무임비용 손실이 적자의 많은 부분을 차지하고 있는 점을 감안할 때 동 사업을 통해 서울교통공사의 재정여건 개선에 도움을 줄 것으로 보임

26) 「노인복지법」, 「장애인복지법」, 「국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률」

27) '22년 행정사무감사 도시교통실 제출자료

- 최근 5년간 연도별 무임수송 및 손실 비용 (1~8호선)

(단위 : 명, 백만원)

구분	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년 9월	합계
무임인원	261,047	273,841	195,690	205,748	168,764	<u>1,105,090</u>
무인손실	353,974	370,926	264,255	278,438	228,646	<u>1,496,239</u>

28) 행정사무감사 자료(윤기섭 의원 서울교통공사 11.)중 일부

- 다만, 서울시 자료에 따르면 지난 3년간 서울교통공사 무임수송 손실이 2,286억원~2,784억원을 기록했고 금년의 경우에는 2차례 추경예산을 포함한 3,458억원을 편성하여 9월 기준으로 볼 때 무임승차 손실금 대비 1,200억원을 추가 편성함
- '23년 동 사업예산을 2,000억원 편성하는 것은 본예산 기준으로 전년에 대비해 2배 증액 편성하는 것인 바, 예년과 같이 추경예산을 편성 할 경우 금년보다 많은 예산이 편성될 수 있음을 감안할 때 서울시가 그간 6개 광역자치단체와 함께 도시철도 무임수송 손실금의 지자체 보전의 어려움과 국비지원 필요성을 주장한 것의 설득력을 잃을 우려가 있는 바, 이에 대한 검토도 필요할 것임
- 특히, 동 사업의 경우 공사·공단 경상전출금으로 편성된 예산으로 행안부에서 발행한 「지방재정제도 해설 사례집」 29)에 따르면 공사·공단 경상전출금으로 편성한 예산은 정산하는 것이 바람직한 것으로 명시되어 있으나

서울시는 한번도 동 예산에 대한 정산 보고를 요구하거나 받은 바 없음을 감안할 때, 그간의 사업예산이 어떻게 쓰여졌는지 보다

29) 행정자치부, 「지방재정제도 해설 사례집」, 2015.12

질 의 : 도시개발공사에 공기업 경상전출금 예산을 편성하는 것이 가능한지?

회 신 : 해당 자치단체가 도시개발공사를 설립하고 도시개발공사에 업무위탁 할 수 있도록 조례에 명시되어 있다면, 공사공단 경상전출금으로 예산편성이 가능할 것으로 판단됨. 이 경우 위탁업무로서 집행내역에 대한 경비정산을 하는 것이 바람직할 것으로 판단됨.

적극적으로 예산 사용을 검증해야 할 것임

- 또한, 서울교통공사 재무상황 악화로 인한 재정지원이 필요한 것은 사실이나 무임 손실을 지원한다는 목적으로 '21년부터 명확한 기준 없이 단순 재정지원 예산을 편성하는 것은 자칫 무분별한 예산지원으로 이어질 수 있는 바, 서울교통공사의 무임수송손실 상황을 고려한 체계적인 예산편성 및 교부 계획이 필요하다 할 것임

## ■ 시내버스 서비스 개선(사업별 설명서 p.216)

- 동 사업은 시내버스 준공영제 운영에 따라 65개 운송사업자의 운송비용 대비 운송수입 부족분을 보전하고자 하는 것으로 '22년 예산 8,113억 61백만원(추경액 4,275억 50백만원포함) 대비 3,275억 50백만원(40.1%)을 감액한 4,838억 11백만원을 편성하였음
- 서울시는 코로나19에 따른 시내버스 승객 감소<sup>30)</sup>로 누적된 적자를 개선하고자 '22년에 8,113억 61백만원의 예산을 편성하여 운수업체를 보조하였으나, '22년에도 운송수입 부족분이 약 6,581억원으로 전망되고 있어 연말 누적부채가 약 7천억원에 이를 것으로 보임

30) 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

※ 시내버스 재정지원 및 누적부채 현황

(단위 : 억원)

구분	'04년 하반기	'05년	'06년	'07년	'08년	'09년	'10년	'11년	'12년	'13년
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
당해연도 부족분(A)	1,246	2,277	2,070	1,703	2,056	2,556	3,087	3,204	2,465	2,802
전년 누적부채(B)	-	430	486	606	673	835	491	1,678	2,658	2,469
재정지원 예산액(D)	816	2,221	1,950	1,636	1,894	2,900	1,900	2,224	2,654	2,343
누적부채 (E=C-D)	430	486	606	673	835	491	1,678	2,658	2,469	2,928

구분	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년 (전망)
총 재정소요액 (C=A+B)	6,211	6,227	5,907	5,581	5,491	3,627	7,496	13,141	15,161
당해연도 부족분(A)	3,283	2,554	2,192	2,445	2,842	3,538	6,784	7,350	6,581
전년 누적부채(B)	2,928	3,673	3,715	3,136	2,649	89	712	5,791	8,580
재정지원 예산액	2,538	2,512	2,771	2,932	5,402	2,915	1,705	4,561	8,114
누적부채 (E=C-D)	3,673	3,715	3,136	2,649	89	712	5,791	8,580	<b>7,047</b>

- 시내버스조합에서는 부족한 재정지원금을 은행대출을 통해 충당하고 있고, 은행대출에 따른 이자비용을 서울시가 부담함에 따라 '20년 이후 지출되는 이자비용만 297억원('20년 22억 69백만원, '21년 103억 10백만원, '22년 171억 21백만원)에 이르는 등 부적절한 예산운영이 지속되고 있음

또한 최근 미국과 한국의 기준금리 인상<sup>31)</sup>에 따라 대출금리가 지속적으로 상승하고 있어 현재와 같은 예산편성이 이어질 경우 이자비용 부담이 증가할 것임

31) 기준금리 : 미국 '21.11.4.(0.25%) → '22.11.3.(4.00%), 한국 '21.10.12.(0.75%) → '22.10.12.(3.00%)

※ 시내버스 대출원금 및 이자 현황

(단위 : 백만원)

구 분	'12년	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'20년	'21년	'22년 11월
대출원금	121,669	109,696	250,631	279,730	206,402	153,352	-	600,000	800,000	800,000
대출이자	3,647	1,841	4,537	6,406	6,981	2,480	610	2,269	10,310	17,121
누적이자	4,571	6,412	10,949	17,355	24,336	26,816	27,426	29,695	40,005	57,126

○ 특히 지방재정법 제7조제1항32)에서 “각 회계연도의 경비는 해당 연도의 세입으로 충당하여야 한다”고 규정하고 있어 준공영제 운영시 부족한 재원을 은행대출로 대체하는 것은 지방재정법 위배소지가 있어 서울시는 동 사업과 관련한 은행대출을 최소화할 수 있도록 근본적인 재무관리방안을 마련하여야 할 것이고,

코로나19 상황을 감안하더라도 최근 버스의 수단분담률<sup>33)</sup>이 지속적으로 감소하고 있다는 점에서 서비스개선 등을 통해 버스 이용 증진에도 노력하여야 할 것임

32) 지방재정법 제7조(회계연도 독립의 원칙)

① 각 회계연도의 경비는 해당 연도의 세입으로 충당하여야 한다.

33) 서울시 교통수단별 수단분담률

(단위 : %, 서울시 내부자료)

구 분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
· 대중교통 (버스)	62.8 (27.8)	63.0 (27.8)	64.3 (28.1)	65.1 (28.0)	65.6 (27.4)	65.9 (27.1)	66.0 (27.0)	65.8 (26.5)	65.0 (26.1)	65.0 (25.1)	65.1 (24.4)	65.6 (24.0)	61.4 (21.7)
(지하철)	(35.0)	(35.2)	(36.2)	(37.1)	(38.2)	(38.8)	(39.0)	(39.3)	(38.9)	(39.9)	(40.7)	(41.6)	(39.7)
· 승용차	26.0	25.9	24.1	23.5	23.1	22.9	22.8	23.0	24.3	24.4	24.5	24.5	28.5
· 택시	6.2	6.2	7.2	7.0	6.9	6.8	6.8	6.8	6.6	6.5	6.3	5.7	5.3
· 기타	5.0	4.9	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.1	4.1	4.1	4.2	4.7

## ■ 신논현역 등 5개소 광역버스 환승정류소 환경개선(사업별 설명서 p.229)

- 동 사업은 광역버스 환승정류소의 혼잡도와 이용환경을 개선하여 광역버스 이용활성화 및 안전 운행을 도모하고자 환승정류소 5개소에 승하차 편의시설 등을 설치하는 사업으로 '22년 예산 30억원 대비 40억원(33%) 증가한 70억을 편성하였음
- 동 사업은 '21년 대도시권광역교통위원회<sup>34)</sup>에서 광역버스 회차 및 환승시설 시범사업 추가 대상지 선정을 통보<sup>35)</sup>하면서 결정된 신논현, 명동입구, 양재역, 양재시민의숲, 도봉산역 광역버스환승정류소 등 5개소 17개 정류소 이용과 관련된 시설물<sup>36)</sup> 등을 설치하는 것으로 정류소를 이용하는 시민들의 편의성을 향상시킬 것으로 기대됨

### ※ 신논현역 등 5개소 광역버스 환승정류소 환경개선\_17개소

5개 지점	17개소	정류소 명
신논현역	9개소	신논현역(영신빌딩, 인터파크, 우신빌딩, 금강빌딩, 유화빌딩,주류성빌딩, BSX빌딩, 흥국생명빌딩, ABC마트)
명동입구	1개소	명동입구역(명동국민은행앞)
양재역	4개소	양재(양재주차빌딩, 9번출구, 알타워빌딩, 카페면앞)
양재 시민의숲	2개소	양재시민의 숲(사민의숲,양재꽃시장-상행, 사민의숲,양재꽃시장-하행)
도봉산역 광역환승센터	1개소	도봉산역 광역환승센터

34) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제10조 ① 광역교통시행계획에 따라 지방자치단체의 장이 시행하는 광역교통시설(광역철도는 제외한다)의 건설 및 개량에 필요한 비용은 대통령령으로 정하는 바에 따라 국고에서 보조하여야 한다. ⑩ 환승센터·복합환승센터 또는 국토교통부장관이 광역교통위원회의 심의를 거쳐 정한 버스정류소 등 개별 환승시설을 건설하거나 개량하는 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 시설을 주로 이용하는 이용객이 속한 지방자치단체가 그 비용의 일부를 지방자치단체 간 협의를 거쳐 부담할 수 있다. <신설 2020. 10. 20.>

35) '21년 「광역버스 회차 및 환승시설 시범사업」 대상지 선정 결과 알림 광역환승시설과-643(2020. 10. 13.)

36) '신논현역 등 5개소 광역버스 환승정류소 환경개선 사업' 편의시설(캐노피, 버스정보단말기, 키오스크, LED전광판 등)

- 다만, 동 사업은 해당 17개 정류소의 현장과 공간 특성이 모두 달라 세부적인 맞춤형 계획이 필요한 상황이나 그동안 용역 입찰공고가 3차례 유찰<sup>37)</sup>됨에 따라 기본 및 실시설계 용역이 아직 완료되지 않은 상태임<sup>38)</sup>
- 결국, 동 사업에 대한 설계가 완료되지 못한 상황에서 사업비를 편성하는 것은 문제가 있다고 할 것이며 실제 '22년 기반영 된 국비 30억원에 대해서는 명시이월을 계획하는 등 사업이 전반적으로 원활하게 추진되지 않고 있음
- 또한, 동 사업은 사업계획 상 '23년도에 사업을 완료할 계획이나 전체 개소가 많고 신논현역의 경우 9개소 중 7개 정류소가 하나의 도로에 연속적으로 위치하고 있어 수많은 광역 노선이 지나가는 특성을 고려했을 때 공사 기간이 늘어날 가능성이 높아 사업비 이월도 예상되는 만큼 추경을 통해 시민들이 불편을 겪지 않도록 사업계획을 면밀하게 조정할 필요가 있음
- 또한, 동 사업의 전체 사업비는 100억원으로 국비(30%), 지방비(70%) 분담비율에 따라 지방비 70억원 전액을 확보하려는 것이나 경기도 및 인천시와 MOU<sup>39)</sup>를 통해 지방비 70%에 대해 서울시

37) 신논현 등 5개소 광역버스 환승정류소 환경개선\_기본 및 실시설계 용역 입찰공고 현황

- 1차(PQ제출일 22.9.29.), 2차(PQ제출일 22.10.21.), 3차(PQ제출일 22.11.16.), 4차(PQ제출일 22.11.24 진행 중)  
- 총 용역비(736,402 천원), 입찰방법(일반경쟁입찰, 사업수행능력(PQ평가 후 가격입찰)

38) '광역버스환승정류소 환경개선 2단계 사업계획' 버스정책과-21842(2022. 4. 6.)

39) 서울시·대광위·경기인천 간 광역교통 MOU 체결('21.10.)

35%, 경기·인천 35%로 부담하기로 하였음에도 지방비 70억원을 서울시가 먼저 전액 편성하는 것은 대해서는 개선이 필요할 것임

## ■ 드론활용 관리시스템 유지관리(사업별 설명서 p. 263)

- 동 사업은 드론을 활용한 실시간 교통자료 수집 및 모니터링과 AI 기반으로 교통현황을 분석하는 교통관리시스템(3단계) 구축완료료를 대비하여 동 시스템의 안정적 유지·운영을 위한 것으로 '22년 3억 80백만원 대비 87%(3억 30백만원) 감소한 50백만원을 편성한 것임
- 동 사업은 2018년 “지능형 교통관리드론 시범운영”을 시작으로 “교통분야 드론활용 기본계획(ISP) 수립 및 분석기술개발 사업”과 “드론활용 교통관리시스템(1~3단계) 구축('19~'22년)”사업을 단계별로 추진하였으나,  
  
단계별 사업 일정이 지연됨에 따라 2단계 사업이 올해 8월에 완료되어 3단계 사업<sup>40)</sup> 발주가 현재까지 진행되지 못하고 있는 실정임
- 이에 서울시의회에서는 2022년도 예산안 편성과 2021회계연도 결산감사에서 동 사업예산의 반복적인 예산이월이 발생하는 문제를 개선토록 단계별 사업 완료후 충분한 성능 및 운영결과 분석<sup>41)</sup>을 통해 3단계 사업 추진여부 확인과 당해연도 실집행

40) 교통운영과-11506호('21.8.11.) “드론활용 교통관리시스템(3단계) 구축사업 계획”

- 사업기간 : 2022.5.1. ~ 2022.12.31.(8개월간)

- 소요예산 : 총458백만원(부가세 포함)

가능예산만 편성토록 지적인 바 있음

※ 드론활용 관리시스템 구축 예산현액 및 이월액 현황

(단위 : 백만원)

구 분	예산현액	다음연도 이월액			이월율(%)
		합 계	명시이월액	사고이월액	
2019	300	-	-	-	0.0
2020	470	116	116	-	24.7
2021	509	330	330	-	65.0
2022	700 <sup>주</sup>	370	370	-	52.9

주 : 예산현액 700백만원 = 2021년도 명시이월액 330백만원 + 2022년도 예산 370백만원

- 따라서, 현재 동 사업의 단계별 추진상황을 고려할 때 향후 예산 불용 또는 이월발생이 예상된다는 점에서 아직 발주를 진행하지 못한 3단계 사업이 '23년도에 완료된 후 해당 시스템의 정확한 유지관리 및 운영비용을 산출하여 추가경정예산 또는 '24년도 예산에 편성하는 것이 타당하다고 판단됨

■ 자율주행기반 미래형 ITS 구축(사업별 설명서 p.307)

- 동 사업은 자율주행 시대를 대비하여 자율주행 인프라 구축을 지원

41) 드론활용 교통관리시스템 구축 1단계 사업결과 분석을 위하여 단일 교차로 교통량, 속도, 대기행렬 등에 대한 분석 및 지표별 시각화 가능 여부 등 확인 필요

- “드론활용 교통지표 분석 알고리즘 개발 및 관리 시스템 구축(2단계) 예비타당성 심사결과서의 사업 내용
  - 20년도 시스템(1단계) 기본프레임 설계에서 사용자 편의를 위한 시스템 확장 및 기능추가
  - 교통지표 상세화 및 분석기술 자동화 : 교차로 군집(2개 이상 교차로 동시)촬영 드론 영상의 비정형 데이터를 추출하고 분석기술을 자동화하여 시스템에 탑재
  - 드론활용 교통 모니터링 지역 확대 : 교차로 수시모니터링, 도로점용공사장, 교통개선 지점 등 확대

하고자 하는 신규사업으로 '23년 총 35억원(시설비 33억 44백만원 등)(국비 10억 50백만원, 시비 24억 50백만원)을 편성하였음

- 동 사업은 '23년 국토교통부 지자체 ITS 국고보조사업으로 선정<sup>42)</sup>된 사업(사업기간 '23~'24년)으로 4개 세부사업<sup>43)</sup>(①미래형 ITS 통합센터 구축, ②교통신호 개방 등 인프라 확대, ③지능형 교통신호 운영시스템 구축, ④어린이 교통안전시스템 구축)에 대해 총 210억원이 소요될 예정임

이 중 '23년도 주요 사업내용은 “전체사업 기본설계”(8억 54백만원)와 교통신호제어기에 “신호개방장치”(CVIB : Connected Vehicles Interface Board)를 장착하여 신호정보를 외부장치로 전달·연계하는 “신호제어기 개방인프라 설치”(24억 90백만원)로 구성되어 있음

- 서울시는 “신호개방장치”를 동 사업 이외 “서울 C-ITS 운영” 사업으로 914개소에 설치하였고, “ITS 2.0”사업으로 '23년까지 2,276개소를 설치할 계획이며, 동 사업으로 1,206개소에 추가로 설치하고자 함

---

42) 2023년 지자체 ITS 국고보조사업 대상사업 선정결과 및 사전통보 알림(국토교통부 디지털도로팀-2749호, '22.9.1.)

43) 자율주행자동차 기반 구축 등을 위한 미래형 ITS 구축계획(안)(미래첨단교통과-448호, '22.8.29.)

※ 신호개방장치 설치 현황

사 업 명	기 간	설치대상	설치물량(개소)
서울 C-ITS 운영	'18~'21년	상암 시범지구, 강남지역(일부), 중앙버스전용차로 151km 대상	914
ITS 2.0	'22~'23.3월	강남지역(잔여), 6차로 이상의 도로	2,276
	'23 하반기~'24년	4차로 이상의 도로(구체적인 물량은 기본설계시 확정)	
동 사업	'23~'24년	왕복 4~5차로 142개 도로 총 370km 대상	1,206

- 동 사업은 아직 기본설계가 되지 않았고 향후 실시설계도 시행하여야 하므로 기존 다른 사업으로 설치된 “신호개방장치”의 유지관리, 운영 및 활용방안 등을 면밀히 검토해 설계에 반영할 수 있도록 하고, 우선 국비를 활용하여 기본설계 완료후 세부물량 산출결과에 따라 추경에 예산을 반영하여 “신호개방장치”를 설치하는 방안이 필요하다 할 것임

■ 장애인콜택시 운영(사업별 설명서 p.338)

- 동 사업은 장애의 정도가 심한 보행상 장애인 등 교통약자 이동 편의 증진을 위해 장애인콜택시를 운영하는 사업으로 '22년 총 704억 67백만원 대비 13%(94억 73백만원) 증액된 799억 40백만원이 편성됨
- 장애인콜택시는 2003년 100대를 시작으로 지속적인 양적확대를 추진한 결과 현재 장애인콜택시 특장차(이하 “장애인콜택시”) 632대, 장애인 임차택시<sup>44)</sup> 69대, 장애인 버스 2대를 운영 중에 있음

- 동 사업 중 장애인 임차택시는 당초 비휠체어 장애인이 장애인콜 택시를 이용하는 비율이 다수<sup>45)</sup>인 점을 감안하여 수요분산을 통한 운영 효율성 강화를 위해 '13년 50대를 도입하여 '22년 9월 현재 69대로 확대·운영하고 있으며 이를 위해 '23년 예산 40억 원을 편성하였음
- 이와 관련하여 '22.8월 서울시 조직개편을 통해 장애인 이동과 관련한 지원수단 개선과 업무의 유기적 연계를 위하여 그동안 복지정책실에서 추진하던 장애인 바우처택시 업무가 도시교통실로 이관됨에 따라 비휠체어 장애인의 이동편의를 위한 이동수단으로써 유사한 목적을 지닌 임차택시와 바우처택시가 도시교통실 내에서 함께 운영됨에 따라 혼선이 발생할 수 있고

당초 계획<sup>46)</sup>과 달리 임차택시 신청률도 저조한 상황<sup>47)</sup>에서 향후 중복사업이 될 수 있음을 감안하여 임차택시 운영을 포함하여 장애인 교통수단의 이용요금, 이용방법 및 운행지역 등에 대한 종합적인 개선방안 마련이 필요할 것임

44) 개인택시사업자 1년 단위 도급계약 운영, 이동지원센터 배차시스템 연계, 장애인전용 콜택시 표지 부착

45) 장애인콜택시 종합현황철(2022.09) - 휠체어/휠체어 미이용건 이용유무

(단위 : 건)

계	휠체어이용건	휠체어 미이용건		
		소계	특장차	임차택시
989,852	634,705	355,147	<b>244,717</b>	<b>130,430</b>
100%	<b>64%</b>	<b>36%</b> (100%)	(63%)	(27%)

46) 2021년 장애인전용 개인택시사업자 운영계획(서울시설공단 장애인콜택시운영처-8388,'20.11.19.)

47) 장애인 임차택시 운영개선 방안 검토(택시정책과-7163,'21.9.14.)

※ 장애인이동권 관련 시 지원수단 현황(22.9월 기준)

구 분	중증장애인 이동 지원		시각장애인 생활·이동 지원
	장애인콜택시/장애인버스	장애인전용 임차택시	장애인바우처택시
근거법령	교통약자법		장애인복지법
이용대상	장애정도가 심한 보행상 장애인 (휠체어 장애인)	장콜 이용대상 중 (비휠체어 장애인)	만14세 이상 서울시민으로 장콜 또는 복지콜 등록한 비휠체어장애인 (수동휠체어 이용자 신청가능)
운영규모	특수차량 632대 (특장차 631대, 미니버스 1대) 장애인버스 2대	임차택시 69대	콜택시 5,493대 (나비콜, 국민캡) ※마카롱차량은 8월9일 서울시에 바우처택시 해지
이용방법	이동지원센터(1개소) 접수·처리		나비콜, 국민캡 콜센터 접수·처리
이용요금	도시철도요금 3배이내(요금은 이용자 전액 부담)		요금지원 75%, 본인부담 25%(3만원한도)
이용횟수	제한 없음		1일 최대 4회, 월 40회 이용 가능
운영시간	24시간 연중무휴		
운영지역	서울시계 및 인접한 12개시, 인천국제공항 ※ 부천, 김포, 양주, 고양, 의정부, 남양주, 구리, 하남, 과천, 안양, 광명, 성남		서울시계 외 구분 없이 운행
대기시간	일평균 37분		바우처택시 확인불가

■ 장애인바우처택시 운영(사업별 설명서 p.363)

- 동 사업은 비휠체어 장애인의 장애인콜택시 이용수요 분산 및 이동권 보장을 위한 바우처택시 이용 비용을 지원하는 사업으로 '22년 58억 48백만원 대비 32%(18억 80백만원) 증액된 77억 28백만원이 편성됨

- 장애인바우처택시(48)는 '22년 8월 서울시 조직개편(49) 이후

48) 장애인바우처택시 근거: 장애인복지법 제58조 제1항제2호 및 교통약자의 이동편의 증진법 제 16조의2

도시교통실로 이관된 사업으로 서울시와 협약을 맺은 콜택시<sup>50)</sup> 운영사를 통해 접수한 후 이용한 결제금액의 75%를 지원<sup>51)</sup>해 주고 있으나 도시교통실에서는 '23년부터 장애인바우처택시 결제 금액의 80%까지 지원하는 것으로 예산을 편성한 바 있음

- 동 사업은 비휠체어 장애인의 질 높은 이동 편의를 위한 지원사업으로 사업추진 필요성은 인정되나 유사한 서비스를 제공하고 있는 장애인콜택시와는 다른 요금체계를 적용<sup>52)</sup>함에 따라 혼선이 발생할 우려가 있고, 지원비율과 관련해서도 방침<sup>53)</sup>에 근거해서 예산을 편성하기 보다는 유사한 기능을 수행하고 있는 임차택시와의 종합적 운영방안 마련도 필요할 것임

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

50) 장애인바우처택시 운영사(22.9월 기준)  
- 콜사(나비콜·국민캡) 차량 5,453대/서울시계의 구분없이 운영

51) 서울특별시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례 제16조(특별교통수단 외의 차량운영) 및 제18조(특별교통수단 이용요금 및 대수)

52) 장애인바우처택시 이용요금 비교표(시간·거리 병산)

(단위 : 원)

거리 \ 요금	일반택시	바우처택시 (25% 본인부담)* 보조상한 30천원	장애인콜택시& 장애인복지콜
0~ 5km	6,000	2,000	1,500
5~ 6km	6,800	2,000	1,700
6~ 7km	7,600	2,000	2,000
7~ 8km	8,400	2,100	2,300
8~ 9km	9,200	2,300	2,600
9~10km	10,000	2,500	2,900
10~11km	10,800	2,700	2,900
11~12km	11,600	2,900	3,000
<b>*12~13km</b>	<b>12,400</b>	<b>3,100</b>	<b>3,100</b>

※ 1회 평균운행거리 12.38km

※ 바우처택시 : 거리요금만 산정(시간·시의 미산정), 콜비(주간 1천원, 심야 2천원) 미포함

53) 장애인 바우처택시 업무 추진계획(신규이관업무, 택시정책과-38840,22.08.22.)

- 또한 「사회보장기본법」 제26조<sup>54)</sup>에서는 사회보장제도의 신설 또는 변경이 있을 경우 보건복지부 장관과 협의하도록 하고 있으며 장애인바우처택시 신설시 이러한 협의과정이 필요한 상황임
- 동 규정에 따라 서울시 복지정책실에서는 지난 2018년 사회보장제도 변경 협의 요청<sup>55)</sup>을 보냈으나 현재까지 보건복지부로부터 동 사업에 대해 회신받지 않은 상황임에도 불구하고 동 사업을 추진하였고 현재 도시교통실로 업무이관 된 상태임
- 따라서 도시교통실로 업무 이관된 이후에도 서울시는 동 사업의 확대 운영을 감안할 때 ‘사회보장 제도 신설·변경 협의’ 형태의 법률에서 정한 사전절차를 조속히 마무리한 후 후속 조치를 추진해야 할 것으로 보임

## ■ 도심연계 자전거 전용도로망 구축(사업별 설명서 p.494)

- 동 사업은 자전거도로의 효율성과 연결성 개선을 통해 자전거 네트워크구축 및 기존 자전거도로의 편리성과 안전성을 높이기

54) 사회보장기본법 제26조(협의 및 조정) ①국가와 지방자치단체는 사회보장제도를 신설하거나 변경할 경우 기존 제도와의 관계, 사회보장 전달체계와 재정 등에 미치는 영향 등을 사전에 충분히 검토하고 상호협력하여 사회보장급여가 중복 또는 누락되지 아니하도록 하여야 한다.

②중앙행정기관의 장과 지방자치단체의 장은 사회보장제도를 신설하거나 변경할 경우 신설 또는 변경의 타당성, 기존 제도와의관계, 사회보장 전달체계에 미치는 영향 및 운영방안 등에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 보건복지부장관과 협의하여야 한다.

55) 장애인자립지원과-19898 “사회보장제도 변경 협의 요청(장애인 바우처택시 사업 전장애유형 확대, ‘18.11.01)

위한 사업으로 '22년 예산(15억 52백만원) 대비 22%(3억 36백만원) 증액된 18억 68백만원이 편성됨

- 동 사업 중 한강교량 자전거도로 구축 사업은 강남·북간 연결성 강화와 한강 주변공원을 연계하기 위한 사업으로 금년도 영동대교와 가양대교에 이어 '23년 양화대교와 성수대교에 자전거도로 구축예산 6억 49백만원을 편성함

※ '22년 도심연계 자전거 전용도로망 구축 예산 편성내역

(단위 : 천원)

합 계	1,868,214
<input type="checkbox"/> 자전거보조간선도로 구축	961,800
<input type="checkbox"/> 역세권~생활권 자전거도로 확충 용역	182,896
<input type="checkbox"/> 한강교량 자전거도로 구축(성수대교, 양화대교)	649,718
- 성수대교 자전거도로 설치	283,820
- 양화대교 자전거도로 설치	365,898
<input type="checkbox"/> 감리비	73,800

- 서울시는 '20년 6개 한강교량의 차로폭을 조정하고 전용테크를 통한 자전거도로 구축을 계획<sup>56)</sup>한 바 있으나, 교량안전과와 서울경찰청은 “중차량 교통 및 교량 하중변화 등의 이유로 차로폭 축소는 어렵고 테크 설치 또한 교량안전에 저해가 될 수 있다.”는 반대의견을 제출한 바 있음<sup>57)</sup>

56) 서울 CRT 핵심 네트워크 추진계획(행정1부시장 방침 제139호 '20.6.14)

- 6개 한강교량 테크 설치로 교량폭원 확장 및 차로다이어트를 통한 자전거도로 구축

57) 한강교량 자전거도로 구축사업 변경계획(자전거정책과-11839, '21.11.30)

- 차로 폭을 3.4m에서 3.0m로 조정하여 자전거전용차로(폭1.2m) 설치

○ 이후 서울시는 기존 3m 이하의 보행로를 활용하여 자전거도로를 설치할 수 있도록 서울시 관련 지침을 개정<sup>58)</sup>하여 보도폭이 3m 이하인 교량에도 전문가 자문 및 경찰 규제심의를 통과할 경우 자전거·보행겸용도로(비분리형)<sup>59)</sup>를 설치할 수 있는 근거를 마련하였음

○ 자전거이용 활성화를 위해 한강교량 내 자전거도로 확대설치 취지는 공감하나 영동대교를 비롯한 대다수 교량의 보도폭이 2m를 넘지 않고 특히 영동대교(1.5m), 양화대교(1.4m)는 자전거도로 최소법적기준<sup>60)</sup>(1.2~1.5m)를 고려했을 때 보

(서울경찰청) 중차량 통행이 많아 차로 폭 조정은 불가하며, 겨울철 결빙이 쉽게 일어나는 교량 특성상 강성 재질 방호울타리 설치 필요

(교량안전과) 교량방수 등 구조적 안전문제로 강성 방호 울타리 설치 불가

58) 서울시 자전거 이용시설 설치 및 관리지침('21.12)

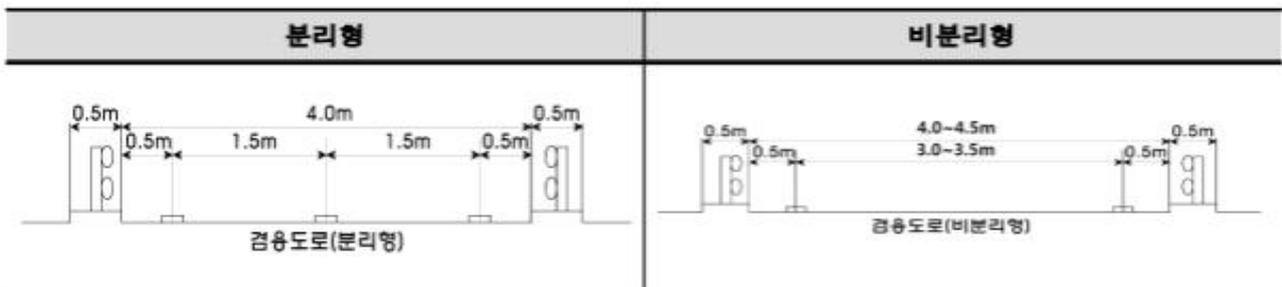
(4) 교량 자전거도 폭 특례 적용

- 자전거도로설치가 필요하다고 판단되어지는 기설치된 교량(유효보도폭이 3.0m 미만)의 경우 전문가 자문, 경찰 및 관련부서 협의, 교통안전시설 규제심의 등을 통해 자전거·보행자겸용도로(비분리형) 설치여부를 판단할 수 있다

59) 서울시 자전거 이용시설 설치 및 관리지침('21.12)

(2) 자전거·보행자 겸용도로

- 자전거와 보행자가 통행 가능한 교량은 보행자 분리시 4~4.5m 이상, 보행자 비분리시에는 3.0~3.5m 이상으로 설치할 수 있다. 자전거·보행자겸용도로의 경우 상충위험을 고려하여 안전시설 및 안내 시설 충분히 설치 해야 한다.



60) 자전거 이용시설의 구조·시설 기준에 관한 규칙

제5조(자전거도로의 폭) 자전거도로의 폭은 하나의 차로를 기준으로 **1.5미터 이상**으로 한다. 다만, 지역 상황 등에 따라 부득이하다고 인정되는 경우에는 1.2미터 이상으로 할 수 있다.

행자와의 교차가 사실상 어려운 것으로 예상됨

- 무엇보다 서울시 지침 개정<sup>61)</sup>에 따라 교량에 자전거도로 설치를 위한 특례 조항에 명시된 교통안전시설물 규제심의 또한 현재 까지 이루어지지 않은 점을 감안할 때, 동 사업 추진 타당성 여부는 물론 안전사고 방지를 위한 대책 마련이 필요할 것으로 보임

※ 한강교량별 세부 현황<sup>61)</sup>

	동작	영동	성수	기양	양화	원효	성산	한남	서강	잠실
차로수	6	6	6~8	6	8	4	6	12	6	8
차로폭(m)	22.5	19.6	30.5	23.1	27.4	15	22	45.2	24	29
보도폭(m)	1.90	1.50	1.60	1.80	1.40	1.80	2.00	2.10	1.60	1.80
연장(m)	1,100	850	1,160	1,700	1,053	1,120	1,040	919	1,320	1,280

- 또한, 동 사업은 보행자전거과가 발주하는 사업이 아닌 교량안전과에서 시행하는 ‘교량 보수보강공사’와 연동하여 동 사업예산을 배정해서 추진하는 사업으로

최초계획 당시 성수대교는 별도의 예산편성 없이 기 반영된 교량 보수공사 보도관리 예산으로 진행하기로 했음<sup>62)</sup>에도 불구하고 별다른 사유없이 구축예산(2억 83백만원)이 편성된 것에 대한 검토가 필요할 것으로 보임

61) 한강교량 자전거도로 구축사업 변경계획(자전거정책과-11839, '21.11.30)

62) 한강교량 자전거도로 구축사업 변경계획(자전거정책과-11839, '21.11.30)

- 교량 보수보강공사에 보도 개선 예산이 반영되어 있는 동작·성수·성산 대교는 별도 예산편성 없이 진행, 그 외 교량은 자전거 도로 설치 예산 반영 추진

## ■ 전동킥보드 신고시스템 운영(사업별 설명서 p.499)

- 동 사업은 불법 주·정차 전동킥보드(개인형이동장치, PM : Personal Mobillity)에 대한 신고 및 견인을 처리하는 “전동킥보드 신고시스템(QR코드를 활용한 민원 신고시스템)<sup>63)</sup>”을 유지관리하는 사업으로 '22년 총 1억 41백만원 대비 5%(7백만원) 증액된 1억 48백만원이 편성<sup>64)</sup>됨
- 서울시의회는 전동휠, 전동킥보드 등의 이용급증에 따른 사고발생을 예방하고 안전한 이용을 위해 '19년도에 관련 조례를 제정<sup>65)</sup>하였으며, 서울시는 PM 관련 상위법령 제정<sup>66)</sup> 이전에 공유PM 업체의 자정 노력 촉구와 안전한 이용문화를 확립하고자 관련 업체와 업무협약(MOU)<sup>67)</sup>을 체결하고 ‘PM 주·정차 가이드라인<sup>68)</sup>’ 마련한 바 있음

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

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

64) 2023년도 전동킥보드 신고시스템 운영

(단위:천원)

구 분	2022년		2023예산(안) (B)	증감 (B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산 (A)			
계	141,000	141,000	148,350	7,350	5
공공운영비	63,000	63,000	84,000	21,000	33
자산및물품취득비	78,000	78,000	64,350	△13,650	△18

65) '19.5.16일 제정 「서울특별시 개인형 이동장치 이용안전 증진 조례」

66) PM 관련 법령제정 추진현황

- '22.11.14 소관위 회부, 개인형 이동장치의 안전·관리 및 이용 활성화 등에 관한 법률안(송석준의원 등 14인)
- '22.9.21 법안심사소위 회의, 개인형 이동장치 안전 및 편의 증진에 관한 법률안(박성민의원 등 10인)
- '22.9.21 법안심사소위 회의, 개인형 이동수단의 관리 및 이용활성화에 관한 법률안(홍기원의원 등 22인)

67) '20.9.24일 체결 “공유 퍼스널 모빌리티 올바른 이용문화 정착 및 이용활성화를 위한 업무협약서”

68) ‘퍼스널 모빌리티 주·정차 가이드라인’

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

- 그러나, 공유PM 업체의 자구노력 미흡으로 불법주차가 지속됨에 따라 서울시는 '21년 5월 불법주차 PM 견인을 위한 견인 조례를 개정<sup>69)</sup>하고 PM 신고시스템을 구축·운영하고 있으며, '22년에는 무질서하게 보도 등에 방치된 개인형 이동장치의 주차공간 마련을 위해 「도로교통법」 특례조항<sup>70)</sup> 적용 및 예산편성('22년도 3억원)을 통해 'PM 주차구역 설치사업<sup>71)</sup>'을 추진 중에 있음
- 서울시의회와 서울시가 공유PM의 무단주차 방지 및 안전한 이용문화 정착을 위해 다양한 제도를 마련하고 예산을 지원하는 등 행정력과 재정을 투입하는 것은 시민의 안전확보를 증진한다는 점에서 필요성은 인정된다 할 것임
- 다만, PM 이용으로 인한 다양한 문제점을 유발시키는 주체인 공유PM 업체들은 별도의 자구책 마련 또는 비용부담이 없다는 점에서 서울시가 지속적으로 민간기업인 공유PM의 보관장소와 민

69) '20.5.20일 조례개정 「서울특별시 정차·주차위반차량 견인 등에 관한 조례」

70) 「도로교통법」 제34조의2(정차 또는 주차를 금지하는 장소의 특례)

① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 제32조제1호·제4호·제5호·제7호·제8호 또는 제33조제3호에도 불구하고 정차하거나 주차할 수 있다.

1. 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 자전거이용시설 중 전기자전거 충전소 및 자전거주차장치에 자전거를 정차 또는 주차하는 경우

2. 시장등의 요청에 따라 시·도경찰청장이 안전표지로 자전거등의 정차 또는 주차를 허용한 경우

② 시·도경찰청장이 안전표지로 구역·시간·방법 및 차의 종류를 정하여 정차나 주차를 허용한 곳에서는 제32조제7호·제8호 또는 제33조제3호에도 불구하고 정차하거나 주차할 수 있다.

71) 보행자전거과-4008호(2022.11.10.) “개인형 이동장치(PM) 주차구역 설치 시행 계획”

- 사업내용 : 주차구역 시범사업(30개소) 실시에 따른 본사업 진행(전체 164개소), **총194개소**
- 사업기간 : 시범사업 - '22.7. ~ '22.9. / 본사업 - '22.11. ~ '22.12.
- 설치내용 : 개인형 이동장치 주차구역(노면표시, 교통안전표지, 주차 거치대)

원처리 시스템 운영에 필요한 비용을 지원하는 것이 한정된 예산을 운용함에 있어 적절한지에 대한 검토가 필요할 것임

- 또한, '20년도 서울시와 공유PM업체가 체결한 업무협약서<sup>72)</sup>에 '주차질서 확립을 위해 관련 업체는 기기와 민원의 공공 관리 체계를 마련한다'고 명시되어 있다는 점에서 서울시는 예산 절감을 위해 관련 업체 및 협회<sup>73)</sup>가 동 사업비를 부담토록 조속히 협의할 필요가 있다 할 것임

### ※ 공유PM 문제해결을 위한 그간 추진사항

(단위 : 백만원)

시행일	추진내용	예산	비고
총계	-	859	시의회, 서울시
'19.5.16	서울특별시 개인형 이동장치 이용안전 증진 조례 제정	-	시의회, 서울시
'20.9.24	“공유 퍼스널 모빌리티 올바른 이용문화 정착 및 이용활성화를 위한 업무협약서” 체결	-	市-업체
'21.5.20	서울특별시 정차·주차위반차량 견인 등에 관한 조례 개정	-	시의회, 서울시
'21.6~	PM 신고시스템 구축 및 운영	270	<b>서울시</b> (티머니복지재단)
'22년	PM 신고시스템 유지관리 및 시스템 이관	141	<b>서울시</b>
'22년	PM 주차구역 설치 총 194개소 - 시범사업:'22.7.~9., 본사업:'22.11.~12.	300	
'23년 예정	PM 신고시스템 유지관리	148	

72) '20.9.24일, “공유 퍼스널 모빌리티 올바른 이용문화 정착 및 이용활성화를 위한 업무협약서”  
- 제2조(주차질서개선) 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 상담 전화 또는 QR코드를 표기하는 등 민원관리 체계를 운영한다. 또한, 협약 업체 간 협력을 통해 민원의 공동 관리 체계를 마련한다.

73) 2022.6.15.일 한국퍼스널모빌리티협회(KPMA, The Korea Personal Mobility Association) 창립총회 개최 공식 출범

■ 도시지하물류체계 구축방안 및 추진전략 수립 용역(사업별 설명서 p.529)

- 동 사업은 지하공간을 활용한 친환경 미래 물류체계 구축에 필요한 지하물류 실현가능성, 도시철도 시설활용 제도개선, 추진방안 등을 마련하기 위한 학술용역사업으로 2억원을 신규 편성<sup>74)</sup>한 것임
- '21.7월 국토교통부와 해양수산부는 도시 생활물류환경의 변화에 대응하기 위해 “제5차 국가물류기본계획('21~'30)”을 고시<sup>75)</sup> 하였으며, 이에 서울시는 관련 법령<sup>76)</sup>에 따라 “서울특별시 물류기본계획 및 디지털물류시범도시 조성계획 등 수립용역”<sup>77)</sup>을 '22년 6월에 발주하여 현재 추진 중임

74) 도시지하물류체계 구축방안 및 추진전략 수립 용역 예산현황 (단위:천원)

예산과목	예산 내용	2023년 예산(안)	비고
총 계	-	200,000	
연구용역비	- 연구용역비 - 일반관리비 등	168,000 32,000	노무비, 경비, 일반관리비 등

75) 제5차 국가물류기본계획('21~'30) 고시(국토교통부고시 제2021-968호:2021.7.21.)

- ‘물류산업 스마트·디지털 혁신성정과 상생 생태계 조성을 통한 글로벌 물류 선도국가 도약’이라는 비전을 추진하기 위한 세부추진과제를 설정함

76) 물류정책기본법 제14조(지역물류기본계획의 수립) ① 특별시장 및 광역시장은 지역물류정책의 기본 방향을 설정하는 10년 단위의 지역물류기본계획을 5년마다 수립하여야 한다.

② 특별자치시장·도지사 및 특별자치도지사는 지역물류체계의 효율화를 위하여 필요한 경우에는 제1항의 지역물류기본계획을 수립할 수 있다.

③ 지역물류기본계획은 국가물류기본계획에 배치되지 아니하여야 하며, 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. - 이하 생략 -

77) 물류정책과-24462호(“22.6.20) “서울시 서울특별시 물류기본계획 및 디지털물류시범도시 조성계획 등 수립용역 통합추진계획”

- 소요예산 : 470백만원(부가가치세 포함)

- 본 사업 내용은 물류여건 및 신기술 현황, 생활물류 수요예측 및 예상문제 검토, 지하물류체계 구축방안을 마련하기 위한 것으로 이미 수행 중인 용역78)과 다소 중복된다는 점에서 필요시 기존 용역의 과업 범위를 확대 변경하는 것이 타당하다고 할 것임
- 또한, 서울교통공사는 국가물류기본계획 상의 단기 추진업무인 “지하 물류시스템 구축을 위한 R&D 사업 및 시범사업 실시”를 위해 철도기술연구원과 공동으로 ‘지하공간을 활용한 도시물류 기술개발 R&D사업79)’을 2025년까지 추진 중에 있음
- 아울러, 본 사업을 위해서는 서울교통공사가 운영하는 도시철도 시설의 사용 가능성에 대한 검토가 선행되어야 한다는 점80)에서 공사가 시행 중인 용역을 완료한 후 그 결과를 반영하여 市 차원의

---

· 서울시 물류기본계획(100백만원), 디지털물류시범도시 조성계획(300백만원), 친환경물류 인증체계 도입기반마련(70백만원)

- 용역기간 : 계약일로부터 10개월

78) “서울시 서울특별시 물류기본계획 및 디지털물류시범도시 조성계획 등 수립용역” 과업내용

- 서울시 물류여건 진단 및 장래전망, 국내·외 도시물류 정책 및 사례고찰, 무인로봇, 지하물류, 드론 등 미래 물류체계 대응, 생활물류 첨단배송체계 방안 마련, 로봇물류 배송 시뮬레이션, 친환경물류 인증기준 마련, 지하철 연계 등 도심 내 화물차 통행량 감소 방안 등

- 용역기간 : 계약일로부터 10개월

79) 서울교통공사 도시철도연구원-1267호(‘21.4.12.) “지하공간을 활용한 도시물류 기술 개발-국가 R&D 사업 참여(안)”

- 연구기간 : 2021.4.1. ~ 2025.12.31. (57개월)

- 연구비 : 정부지원금 총 161.5억원(공사 14억원)

- 참여기관 : 서울교통공사, 철도기술연구원, (주)메트로텍, (주)노바, 한국파렛트폴(주), (주)써머스플랫폼

80) 물류정책과-27745(2022.8.25.)호 “도시 지하물류체계 구축을 위한 추진전략 마련 학술연구용역 추진 계획”의 내용적 범위

- 서울시 물류체계 현황분석 및 예상 문제점 등 검토

- 서울시 생활물류 배송체계 문제현황 및 대안으로서 지하물류의 실현가능성 및 타당성 평가

- 지하물류체계 추진방안 및 추진체계 정립 등

도시지하물류체계 구축방안을 마련하는 것이 필요하다 할 것임

## ■ 도시고속도로 환승정류장(당산역)(사업별 설명서 p.591)

- 동 사업은 대중교통 환경을 개선하여 고정적인 출·퇴근 승용차 이용 수요를 버스로 전환하기 위해 당산역 주변 올림픽대로 상에 환승 정류장을 설치하는 사업으로 '21년 총 20억 54백만원 대비 8억 54백만원(41.6%)이 감소한 12억원을 편성하였음
- 동 사업은 대도시권광역교통위원회, 서울시, 경기·인천 등이 체결한 협약<sup>81)</sup>에 따라 30:35:35의 비율로 사업비를 분담하는 사업으로 '21년 2월 사업시행계획<sup>82)</sup> 수립 시 총사업비는 38억원이었으나, '22년 6월 사업비 변경계획<sup>83)</sup>을 통해 총사업비를 약 50억원으로 증액하여 '22년 8월 투자심사<sup>84)</sup>를 거친바 있음
- 다만 도시기반시설본부에서 발주계획<sup>85)</sup> 수립시 실시설계 결과를

81) 수도권 광역교통 발전 및 대중교통 이용 활성화를 위한 「광역버스 회차 및 환승시설 시범사업」 공동추진 업무협약서(2021.7.30.)

82) 도시고속도로 연계 환승정류장 설치사업 시행계획(교통운영과-2592호, '21.2.18.)

- 총사업비 38억원, '21.9.월 공사 시행을 계획

83) 당산역 도시고속도로 환승정류장 사업비 변경계획(교통운영과-25097호, '22.6.29.)

- 총사업비 38억원→50억 50백만원으로 변경, '22.9월 공사 시행을 계획

- 변경사유 : 물가상승에 따른 직접공사비 증가, 유관기관 요구사항(구조물보강, 배수로 추가, 당산철교 안전 가시설 등 추가), 이동편의시설 물량 증가 등

84) 2022년 제6차(8월) 투자심사 결과 알림(재정담당관-25324호, '22.8.26)

- 심사결과 : 조건부 추진(일반버스 연계 보행자의 이동 편의성 향상 방안 검토, 기존 버스 이용자에 대한 홍보 및 신규 버스노선 확보)

- 사업비 : 5,050백만원 (국비 1,515, 시비 1,767.5, 기타 1,767.5)

반영하여 총 사업비가 61억 46백만원으로 추가 증가되었고, 대도시권광역교통위원회에서는 총사업비를 증가하되 증가분(11억 46백만원)을 서울시만 부담하고, 국비와 경기도의 부담분은 기존과 동일하게 하도록 사업계획 변경을 승인<sup>86)</sup>한 바 있고

사업여건 변화를 반영한 사업비 조정 필요성은 이해되나, 사업비가 '21년 38억원에서 '22년 61억 46백만원로 61.7%(23억 46백만원)가 증가한 것은 사업비 추계에 문제가 있다 할 것이며, 추가되는 사업비에 대해 협약에 따른 부담비율을 적용하지 않고 서울시가 전액 부담하는 것이 적절한지에 대한 검토가 필요함

- 한편, 동 사업의 국비부담분 15억원은 '21년에 교부되었으나 타 지자체 부담분은 아직 서울시로 납부되지 않았고, 공사 착공 계획도 당초 '21년 9월에서 '22년 9월로 변경하였음에도 11월 현재까지 미착공 상태이며, 기존 확보예산의 집행률 또한 저조한 실정임

따라서 타 지자체 부담분 세입처리 상황, 기존 이월예산 집행정도

---

85) 당산역 도시고속도로 환승정류장 신설 시설공사 및 건설사업관리용역 발주계획보고(도시기반시설본부 토목부-32443호, '22.10.19.) : 실시설계 결과 사업비 추가 필요(5,000→6,146백만원, 1,146백만원 추가)

86) 광역버스 회차 및 환승시설 개선사업(당산역 회차지) 사업계획 변경 승인(대광위 광역환승과-593호, 22.10.25.)

○ 사업기간 연장 : (당초) '20. 4.~'22. 12. → (변경) '20. 4.~'23. 12. (12개월 연장)

\* (사유) 실시설계 용역 수행중 환경영향평가 등 관계기관 협의 및 사전행정절차 지연

○ 사업비 변경 : (당초) 50억원(국비 15억, 지방비\* 35억) → (변경) 61.46억원(국비 15억, 서울 28.96억, 경기 17.5억) \* 시비만 11.46억원 증액

\* (사유) 물가상승에 따른 직접공사비 증가, 유지관리부서 추가 요구사항(구조물 보강 등) 및 시설물 설치물량 증가 등 반영

\* (지방비 부담계획) 사업비 50억 기준 (당초) 국비 15억, 서울 17.5억, 경기 17.5억

→ (변경) 서울 28.96억 / 국비·경기 변경없음

등을 고려해 계속 공사로 발주하되 예산의 불필요한 이월과 불용을 방지하기 위해 공사 진행 상황에 따라 필요한 예산을 추경 등을 통해 확보하는 것이 필요할 것으로 사료됨

※ 도시고속도로 환승정류장(당산역) 예산집행 및 이월현황

(단위:백만원, 9월 기준)

연 도	예산안		예산 현액 (a)	집행액 (b)	집행률 (b/a)	이월액 (c)	이월률 (c/a)	불용액 (d = a - b - c)	불용률 (d/a)
	본예산	최종 예산							
2021	3,505	1,746	1,746	122	7.0%	1,595	91.4%	29	1.7%
2022	2,054	2,054	3,649	27	0.7%	-	-	-	-

## IV. 명시이월

### ■ 명시이월 사업 현황

- 선행절차 지연 및 집행시기 미도래로 '22년 내에 지출을 마치지 못할 것으로 예상되는 사업에 대해 「지방재정법」 제50조87)에 따라 서울시의회 동의를 얻어 '23년으로 명시이월하고자 하는 것으로 명시이월사업은 총 10개 사업 193억 1백만원<sup>88)</sup>이며 최근 3년간 도시교통실 명시이월 사업 현황을 살펴보면 다음과 같음

#### ※ 최근 3년간 도시교통실 명시이월 사업 현황

구 분	2020	2021	2022
명시이월액(백만원)	35,623	21,054	19,301
명시이월사업수(개)	31	16	10

- 명시이월은 당해 회계연도에 그 지출을 마치지 못할 것으로 예상되는 취지를 분명하게 하여 미리 지방의회의 의결을 거친다는 점에서 사고이월과 차이가 있으나 명시이월과 사고이월은 둘다 회계연도 독립 원칙의 예외라는 점은 같다고 할 것임

87) 「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.

88) 교통사업특별회계 총 8건, 137억 38백만원, 광역교통시설특별회계 총 2건, 55억 63백만원

- 도시교통실은 사업추진에 있어 사전절차 이행, 중앙정부 등 관계기관 협의 및 지역민원 등으로 인해 실제 사업 완료 시점이 늦어지는 점은 일부 이해할 수 있으나

명시이월이 지속해서 발생하는 사업에 대한 원인을 분석하고 향후에는 명시이월 등 사업비 이월 사례가 반복되지 않도록 사업 계획의 수립 단계부터 사업의 타당성 등을 면밀히 검토해야 하며

집행시기 미도래 및 발주시기 조정 등에 따라 부득이하게 명시이월한 사업의 경우 해당 공정이 지연되는 만큼 철저한 사업 관리해야 하며 향후 명시이월 및 사고이월이 최소화될 수 있도록 노력해야 할 것임

※ 명시이월 내용별 이월액

(단위 : 천원)

세부사업	예산액	이월액	이월사유
합 계	36,985,280	19,301,005	
교통사업특별회계	31,380,081	13,738,406	
보행환경개선지구 조성(전환사업)	5,380,000	2,389,290	1. 공사 구간에 위치한 은평구 보건소 증축공사와의 중복굴착 및 이중복구 문제로 '22.11월 공사발주 후 '23년초 공사예정 2. 노원구 한글비석로 총 소요 예산 대비(3,000백만원) 일부 예산만 확보되어, 효율적인 공사를 위해 '23년 예산 추가확보 후 공사 착수코자 이월 추진
드론활용 교통지표 분석 알고리즘 개발 및 관리 시스템 구축(3단계)	380,317	370,317	드론활용 2단계 용역 준공(2022.9.30) 이후, 3단계 사업의 계약이 '22.12월 체결될 예정으로, 연내 집행이 어려울 것으로 예측되어 이월 추진
교통빅데이터 통합관리체계 구축	1,333,060	1,333,060	'서울 V2X 자율주행 데이터 개발 체계 구축사업'이 전액국비로 추진되면서, 각종 시스템 간의 최종적인 연계/활용 방안 검토를 위해 사업계획을 변경하고 이월 추진
자율주행 자동차 시범운행지구 조성 및 운영	2,134,500	1,328,576	관계기관 협의 및 심의, 계약심사 등 사전절차 지연으로 이월 추진
디지털 인프라 조성 스마트 ITS 2.0 구축	12,850,000	5,519,065	입찰공고 유찰에 따른 계약지연 및 신호제어기 교체 관련한 요구사항 추가 검토 필요
서울시 동북지역 교통정체 개선사업	1,500,000	1,500,000	정보화사업 예타, 일상감사 수감 등 사전절차 지연으로 이월 추진
도심연계 자전거 전용도로망 구축	1,532,204	648,098	상암·잠실 기본 및 실시설계 용역 준공('23. 2.) 이후 공사발주가 가능
스마트도시물류 기반 조성	6,270,000	650,000	자치구 건축심의, 규제신속확인 등 사전절차 지연으로 이월 추진
광역교통시설특별회계	5,605,199	5,562,599	
당산역 광역버스환승 정류소 환경개선	2,605,199	2,562,599	연계공사인 당산역 도시고속도로 환승정류장 설치사업의 실시설계 미준공 등으로 이월 추진
신논현역 등 5개소 광역버스 환승정류소 환경개선	3,000,000	3,000,000	기본 및 실시설계용역 연내 준공이 어려워 이월 추진