
업 무 보 고

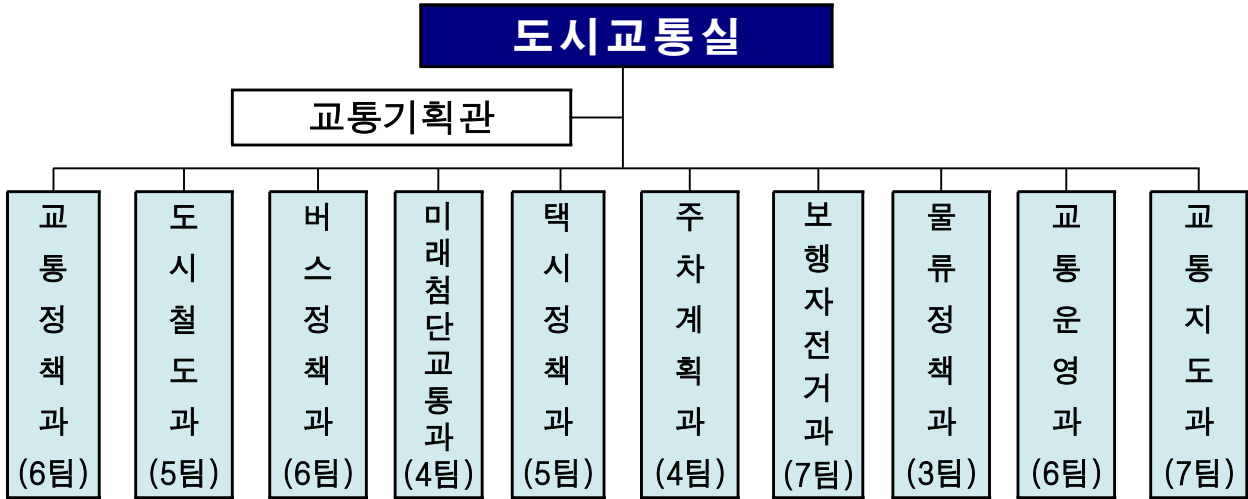
2023. 4.

도시교통실

I. 기본 현황

조직현황

1실 1관 10과



인력현황

총 308명(2급 1, 3급 1, 4급 10, 5급 63, 6급 이하 233)

주요기능

부서명	주요업무
교통정책과	교통정책 총괄, 교통수요관리, 도시철도망 및 광역철도계획 수립, 수도권통합요금 정산 등
도시철도과	서울교통공사 지도감독, 민자철도노선 운영 지도감독, 교통재정 분석 등
버스정책과	준공영제 개선, 표준운송원가 산정, 버스 노선관리, 버스 재정지원, 공영차고지 관리 등
미래첨단교통과	자율주행C-ITS실증사업, TOPIS 운영, UAM, 교통정보 서비스 제공 및 홍보 등
택시정책과	택시정책 수립, 택시운송사업 공급기준 관리, 택시공영차고지 건설 등
주차계획과	주차계획 수립·조정, 주차수요관리, 공영주차장 관리, 버스터미널 관리 등
보행자전거과	보행환경 개선, 공공자전거 운영 및 자전거 이용환경 개선, 개인형 이동장치 관리 등
물류정책과	물류종합계획 수립, 화물터미널·유통단지 개발, 도시첨단물류단지 조성 등
교통운영과	교통안전(교통사고 사망자 줄이기 대책), 교통소통 개선, 교통안전시설 관리 등
교통지도과	불법 주정차 및 사업용 차량 단속 등

II. 교통비전

비전체계



주요지표

목표	성과지표		실적		목표
			2021	2022	2023
대중교통 안전성 강화	교통약자 이동권				
	- 1역사 1동선 확보	(%)	93.6	94.7	96.7
	- 저상버스 도입	(대)	4,412	4,711	4,796
	- 장애인콜택시 대기시간	(분)	32	39	30
	교통사고 사망자(1만대당)	(명/년)	0.7	0.5	0.3
효과적인 교통체계 운영	통행속도				
	- 버스(중앙차로)	(km/h)	16.2	17.2	18.4
	- 승용차(도심)	(km/h)	19.7	19.2	23.1
	시민만족도				
	- 지하철	(점)	84.8	83.8	86.3
	- 버스	(점)	83.4	83.7	83.9
	- 택시	(점)	82.4	82.2	82.2
견고싶은 도시서울 구현	교통안전시설물 설치	(개)	-	4,022	4,224
	공공자전거(따릉이) - 대여건수	(천건)	32,053	40,949	41,456
지속가능 미래교통 선도	공무원청렴도		74.4	74.9	75.4
	자율주행				
	- 자율주행차량	(대)	-	7	19
	- 자율주행인프라	(km)	-	122.9	740
	친환경버스				
- 전기버스(마을버스 포함)	(대)	792	1,161	1,561	
- 수소버스	(대)	14	44	74	

Ⅲ. 주요 업무보고

1. 안전하고 편리한 대중교통 운영

- ① 9호선 2·3단계 구간 운영계획
- ② 지하철 이용편의 제고
- ③ 지하철 노후시설 환경개선
- ④ 시민 편의 극대화를 위한 버스 노선 관리
- ⑤ 마을버스 재정지원 강화
- ⑥ 위례선 트램 운영계획

2. 체계적인 교통인프라 구축·운영

- ① 제3기 교통카드사업 추진계획
- ② 친환경 버스 및 인프라 도입 확대
- ③ 풍수해 대비 TOPIS 교통정보 제공서비스 개선
- ④ 주택가 공동주차장 확충
- ⑤ 통일로 중앙버스전용차로 단절구간 연결

3. 효과적인 교통연계서비스 개선

- ① 남산 혼잡통행료 징수 일시정지 운영 분석
- ② 법인택시 경영개선 대책 추진
- ③ 장애인콜택시 운영 개선 및 활성화
- ④ 도시첨단물류단지 조성
- ⑤ 운전면허 자진반납 어르신 교통카드 지원사업 추진
- ⑥ 차 없는 거리 운영
- ⑦ 자전거 관련 행사 개최

1. 안전하고 편리한 대중교통 운영

1-1 9호선 2·3단계 구간 운영계획

1-2 지하철 이용편의 제고

1-3 지하철 노후시설 환경개선

1-4 시민 편의 극대화를 위한 버스 노선 관리

1-5 마을버스 재정지원 강화

1-6 위례선 트램 운영계획

1-1

9호선 2.3단계 구간 운영계획

□ 사업개요

- 구 간 : 언주~종합운동장(2단계), 삼전~중앙보훈병원(3단계)
- 규 모 : 정거장 13개소 (2단계 5개역 4.5km, 3단계 8개역 9.1km)
※ 9호선 1단계 : 개화~신논현 구간(25개역 27km), 서울시메트로9호선(주) 운영
- 사업방식 : (건설) 재정사업, (운영) 민간위탁사업
- 운영기간 : '20. 10. 1. ~ '23. 9. 30.
- 운영기관 : 서울교통공사 9호선운영부문 (사내독립기업)
- 운영예산 : 492억원 (민간위탁금 / 3년 누계)

□ 운영계획 : 민간위탁 ⇒ 공공위탁

《 운영방식 변경 사유 》

- ◆ (업무특성) 안정적 대중교통 운영이 중요, 높은 공익성 요구
 - 민간위탁시 단기운영(3년)으로 인한 운영 안정성 확보 어려움
- ◆ (경쟁원리) 현재 도시철도 업계에서는 경쟁원리 적용 곤란
 - 민간위탁 도입 당시('14년) 대비 공사 통합('17년)으로 경쟁구도 상실
 - 9호선 1단계 시행시는 '직영 관련 보충합의서('19.4월)' 규정 상 타사업 수행 불가

- 위탁기간 : '23. 10. ~ '28. 7. (4년 9개월) ※ '28.7월 9호선 4단계 개통 예정
- 수탁기관 : 서울교통공사 9호선 운영부문

□ 향후일정

- 공공위탁 관리운영비 및 협약서(안) 검토 (市) : '23. 5~ 8월
- 공공위탁 협약 체결 (공사 9호선 운영부문 ↔ 市) : '23. 9월 중

1-2 지하철 이용편의 제고

□ 추진방향

- 시민 불편사항 및 민원 해소로 시민들의 지하철 이용 만족도 제고
- 시민안전 및 시설보안을 위한 CCTV 설치 확대
- 1역사 1동선 확보를 통해 교통약자 이동권 보장

□ 추진내용

① 10분 내 재탑승 시, 기본운임 면제 및 역명 시인성 개선

- 10분 내 재탑승 시, 기본운임 면제 추진

(현재) 지하철 반대방향 이동 및 화장실 등 긴급용무로 재탑승시 추가요금 부과
(개선) 동일역 기준시간(10분 이내) 내 재탑승시 기본운임 면제(환승 처리)

- 철도기관 등 관계기관 사전협의 및 시스템 개발방향 도출('23. 4~6월)
- 운영기관별 시스템 개선 및 정책 시행('23. 하반기)

- 지하철 열차 내 도착역 정보 제공 방식 개선

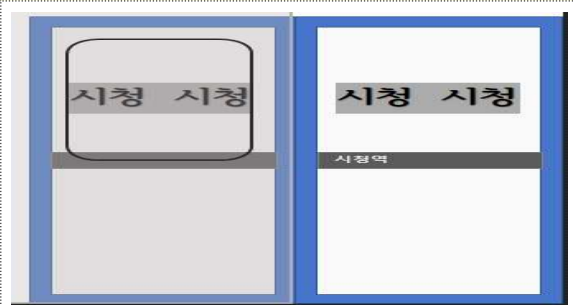
(현재) 행선안내기 도착역 정보 시인성 부족으로 불편 민원 지속 제기
(개선) 행선안내기 표출문구·노출시간·빈도 등 확대, 스크린도어 도착역명 스티커 부착
※ 불편민원이 집중된 1호선, 2호선(구형), 4호선 전동차 대상 추진

- 행선안내기 도착역명 표출방식 개선안 마련('23. 4월) 및 변경안 적용('23. 6월~)
- 디자인정책담당관 디자인 개발('23. 5월) 및 역명 스티커 부착('23. 6~7월)

1·4호선 행선안내기(예시)(도착역 정보 표출방식 개선)



스크린도어(예시)(도착역명 스티커 부착)



② 전동차 내 CCTV 설치

○ 전체 3,955칸 중 1,839칸 설치, 설치율 46.5%

(단위 : 칸, '23.3월 말 기준)

구분	전체	1호선	2호선	3호선	4호선	5호선	6호선	7호선	8호선	9호선	우이	신림
설치대상	3,955	160	794	490	520	640	312	577	120	270	36	36
설치완료	1,839	-	794	150	50	144	8	561	6	54	36	36
설치율	46.5%	0%	100%	27%	0%	19%	3%	97%	5%	20%	100%	100%

※ 도시철도법개정에 따라 '14년 이후 구매한 도시철도 차량부터는 전량 설치

○ 미설치 2,116칸을 내구연한 도래·미도래 차량으로 구분하여 설치

- 내구연한 미도래(1,060칸) : CCTV 설치 사업으로 우선 설치(~'23년)

구분	사업대상	사업비	비고
합계	1,060칸	137억	2023년까지 100% 설치 완료
1·3·6·7호선	844칸	116억	
9호선(1단계)	216칸	21억	

- 내구연한 도래(1,056칸) : 노후전동차 교체 사업(4·5·8호선)으로 CCTV 순차적 설치(~'26년)



< 객실(칸 당 2대) >



< 돔형 카메라 >



< 운전실 CCTV 화면 >

③ 1역사 1동선 확보

○ 전체 337개 역사 중 319개(94.7%) 확보

(단위 : 개소, '23.3월 말 기준)

구분	합계	호선										우이	신림
		1	2	3	4	5	6	7	8	9			
역사수	337	10	50	34	26	56	39	42	18	38	13	11	
1동선 역사수	319	10	48	34	26	51	34	37	17	38	13	11	
1동선 확보 비율(%)	94.7	100	96.0	100	100	91.1	87.2	88.1	94.4	100	100	100	
1동선 미확보	18	-	2	-	-	5	5	5	1	-	-	-	

○ 미설치 역사 18개소 단계별 추진 : '23년 7개소, '24년 11개소 완료

- 기능실 및 사유지 저축 등으로 설치 곤란한 3개소는 대안 마련 후 '24년까지 설치

▶ 신설동(인근 신축공사 연계), 대흥(사유지 경계 정리 및 공간확보), 까치산(역사 내부 굴착기능공법 적용)

- 소요예산 : 총 75,252백만원('23년 17,778백만원)

1-3 지하철 노후시설 환경개선

□ 추진방향

- 일 평균 약 620만 명 이상이 이용하는 지하철의 노후시설 적기 재투자
- 노후역사 환경개선, 노후전동차 교체 등으로 지하철 안전 강화

□ 추진계획

- **노후시설 재투자** 철도시설 성능평가 C, D등급 시설 우선 개량
 - 대상 : 1~8호선 내구연한(20년) 초래 또는 도래한 분야별 시설물
 - 내용 : 전기·기계·통신·궤도·신호·구조물·승강기 등 7개 분야 33개 개선사업 추진
 - ▶ 송배전설비, 레일, 궤도, 승강기, 신호시스템 등 노후시설 개량사업 추진
 - ▶ 공사설계 및 발주(1~4월), 사업 추진(4월~12월), 공정관리 회의 연 4회 추진
 - 소요예산 : 2,232억 원 (시비 901, 국비 430, 공사 901)
- **노후역사 환경개선** 안전·미관상 개선이 필요한 역사 및 주변 구조물 정비
 - 대상 : 1~8호선 노후 역사 및 부속 시설물 중 개선이 시급한 환기구 등
 - 내용 : 캐노피(신설)·노후 환기구(개선)·노후역사(환경정비)
 - ▶ (캐노피) 안전사고 예방을 위한 캐노피 설치(10개역 12개소, 사업기간 '23.3.~12.)
 - ▶ (환기구) 환기구 구조 및 미관 개선(2개역 11개소, 사업기간 '23.3.~12.)
 - ▶ (역사 환경정비) 상계역 외벽 공사·뚝섬유원지역 고객대기실 설치 등
 - ※ 건축물 분야 노후역사 리모델링은 국비 지원과 연계 추진 (국비 확보 지속 건의 중)
 - 소요예산 : 56억원(시비)
- **노후전동차 교체** 안전진단 결과 및 운영여건 등을 고려, 연차별 교체
 - 대상 : 1~8호선 내구연한(25년) 도래 노후전동차 2,472칸 중 1,024칸('23년)
 - 내용 : 3~8차 사업 납품 266, 제작 298, 설계 260, 계약 200

(단위 : 칸)

구분	계	(3차) 23호선 196칸	(4차) 57호선 336칸	(5차) 4호선 210칸	(6차) 58호선 298칸	(7차) 4호선 260칸	(8차) 5호선 200칸
사업물량 ('23년)	1,024	4	152	110	298	260	200
추진현황	-	납품완료	납품 중 (64칸 기납)	납품 예정	제작 중	설계 중	발주 예정

- ※ 국토부에 제도개선 건의 : 지원기간 연장(3→4년), 재이월 인정, 계약금액 증액분 국비지원 반영
- 소요예산 : 1,686억 원 (시비 1,265, 국비 421) ※ ('21년~)전동차 비용의 25% 국비 확보

1-4 시민 편의 극대화를 위한 버스 노선 관리

□ 추진방향

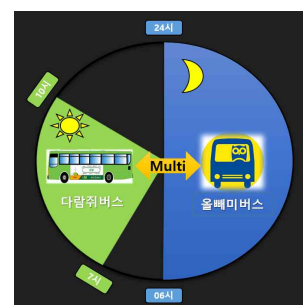
- 한정된 차량의 효율적 활용으로 대규모 택지개발지구·교통 사각지대 등에 대중교통 서비스 제공하여 시민 이동편의 개선
- 출퇴근시간대 시내버스 차내 혼잡도 집중 관리를 통해 시민들의 쾌적하고 안전한 대중교통 이용 도모

□ 추진경과

- 차량 운영 효율화를 통해 혼잡도 개선을 위한 여유차량 확보
 - 차량 고급화로 실 운행률 20% 미만 예비차량 52대 중 17대, 기존 맞춤버스 수요 과소노선·중복운행 노선 통폐합을 통한 9대, 총 28대 확보
- '23.2.1일 시내버스 혼잡도 완화 대책 시행(혼잡도 180% 초과 구간)
 - 출퇴근 시간대 맞춤노선 신설(5개 노선, 20대), 증차(6개 노선, 8대) 추진 시행

□ 향후계획

- 혼잡도 완화대책 효과 분석을 통한 2차 혼잡도 관리 계획 수립('23.3월~)
 - 1차 혼잡완화 대책 이후 후속조치, 3월 이후 대중교통 수요 증가로 신규 혼잡 발생구간 분석(혼잡도 150% 초과, 재차인원 70명) 및 신설 맞춤노선 확정
- 경기 구간 노선의 운영 효율화로 여유차량 확보('23.3월~, 계속)
 - 양주·남양주·고양 등 경기 구간을 운행하는 노선 단축을 위해 대체노선·운행시기 등 사전협의 진행 중
- 올빼미·다람쥐 버스 등 특정시간 운행하는 차량의 운휴시간 활용(Multi-Bus)을 통해 가용차량 확대
 - 신설노선 결정 후 올빼미 버스→출근시간, 출근버스→퇴근시간 활용을 위해 업체 공모 예정('23.4월)



1-5 마을버스 재정지원 강화

□ 사업개요

- 지원근거 : 「여객자동차운수사업법」 제50조(재정지원)
 - 「서울특별시 여객자동차 운수사업의 재정지원 및 한정면허 등에 관한 조례」 제3조
 - 「서울특별시 마을버스 재정지원 및 안전 운행기준 등에 관한 조례」 제3조
- 지원대상 : 마을버스 139개 업체 등록차량 ※'11년 이후 신규업체·증차차량 제외
- 지원방법 : 1일 1대당 운송수입이 재정지원기준액보다 적은 적자업체에 대해 한도액 내에서 차액 지원
 - ('22년) 1일 1대당 재정지원기준액 457,040원, 한도액 21만원, 월 산정액의 85% 지원
- 지원예산 : 276억원('23년 본예산)

□ 현 황

- 승객수·수입금은 '19년 대비 '20년 27%, '21년 30%, '22년 28% 감소
 - '22년 1일 1대당 평균 수입금 298,994원으로 지원기준액 대비 158,046원 적자
- 경영악화·기사부족으로 '19년 대비 125개 업체·196개 노선 20% 감축운영
 - 최소 7%(성북), 최대 37%(강동, 광진) ※ 18개 업체 33대 차량 휴지
- 매년 재정지원기준 탄력적 조정, 市 예산 추경 편성 등 적자업체 지원 확대
 - '19년 192억원(월평균 59개사, 16억원) → '22년 495억원(월평균 118개사, 42억원)

구분	'19년	'20년	'21년	'22년
총 편성예산 (본예산/추경예산)	192억원 (192억원/-)	350억원 (240억원/110억원)	430억원 (245억원/185억원)	495억원 (245억원/250억원)
지원기준액/한도액	457,040원/19만원	411,336원/미적용	411,336원/미적용	457,040원/21만원
월평균 지원액	16억원	29억원	36억원	42억원
월평균 지원 업체수	59개	100개	112개	118개

- 재정지원기준 유지, 요금인상 연기에 따라 마을버스 업계 반발 고조
 - 1인 릴레이 피켓시위('22.4월, 9월), 플래카드 부착 운행시위('23.3월) 등

□ '23년 재정지원기준 강화 계획

《 기본 방향 》

- ❖ 재정지원 대상 확대를 통한 마을버스 업계 추가 지원
- ❖ 중·하위 적자 업체 집중 지원을 위한 한도액 상향 조정
- ❖ 지원 유동성 확대를 위해 市 지원과 더불어 자치구 재정지원 분담추진

① (대상확대) '11년 이후 신규업체·증차차량 지원대상 포함

- [기존] '11.1월 이전 등록된 업체·차량 (137개 업체, 1,479대)
- [변경] '20.2월까지 등록된 업체·차량 (139개 업체, 1,585대) (2개 업체, 106대↑)
※ 코로나19에 따른 재정지원기준 변경 시점인 '20.3.1. 이후 등록 업체·노선·차량 지원 제외

② (한도상향) 1일 1대당 지원한도액 2만원 상향 ※ '23년 임금증가율 4.4% 고려

- 재정지원기준액 457,040원(유지), 한도액 210,000원 → 230,000원(20,000원↑)

③ (비율확대) 市-자치구 분담하여 월 재정지원금 산정액의 100% 지원

- [기존] 월별 재정지원금 산정액의 85% 한도 市 전액 지원
- [변경] 월 산정액의 85% 市 지원(기본), 나머지 15% 市-자치구 5:5 매칭(추가)
※ 월 재정지원금 자치구 7.5% 분담시 최종 분담 비율은 市:區 = 92.5% : 7.5%

□ 향후계획

- 계획 수립 및 변경기준 적용·매월 지원 '23.4월
 - 익월 지원부터 변경 한도액 적용, 자치구 지원 시기에 따라 순차적 매칭 시행
 - 재정지원 대상 확대는 추경예산 편성에 따라 별도 적용(하반기 예상)
- 자치구·마을버스운송사업조합 유관기관 협의 '23.4월
 - 자치구 지원 분담 여부, 조례제정·개정, 예산편성 규모·시기 등
- '23년 마을버스 재정지원 예산 부족분 추경 편성 협의 '23.5월
- '23년 하반기 마을버스 재정지원기준 재검토 '23.9월(예정)

1-6

위례선 트램 운영계획

□ 사업개요

- 운영구간 : 12개역(마천~북정/남위례), 5.4km
 ※ 행정구역 구분에 따라 운영비 분담 예정(서울시, 성남시)
- 총사업비 : 2,614억 원 ※ 재정사업
 - LH공사 75%, SH공사 25% 분담(교통개선분담금 활용)
- 개통시기 : '25년 9월 예정 ※'23.4.13. 기공식 개최
- 수송인원 : 최대 일 2.8만명(예측)



□ 운영방안 : 교통공사 운영

- ◆ **(운영 안정성)** 도시철도 운영 노하우를 기반으로 안전한 운영수행 가능
 - 국내 최초 트램의 안전한 운영을 위해 운영 노하우를 축적한 교통공사 운영 필요
- ◆ **(교육 연속성)** 트램 면허 교육기관 수행을 통해 교육 및 운영의 연속성 확보
 - 현재 국내 트램 교육기관 부재, 공사 운영 시 교육 후 운영까지 안정적 인력 확보 가능
- ◆ **(신사업 선도)** 전문성 확보를 통한 수익 창출로 공사 재정 건전화 기여
 - 축적한 트램 운영의 전문성으로 컨설팅, 시스템엔지니어링(SE) 등 부가수익 창출



< 열차 및 승강장 >



< 차량기지 >



< 안전대책 >

□ 향후일정

- 위례선 트램 운영 관련 협의(市·성남시·서울교통공사) '23.5.~
 - 구체적 운영조직 설립방안 마련 및 운영비 분담 협약 등 추진
- 교통공사 트램 교육훈련기관 신청 및 교육 추진 '23.7.~
- 영업시운전 및 시설물 검증시험 실시 '24.8.~
- 위례선 트램 개통 '25.9.

2. 체계적인 교통인프라 구축·운영

2-1 제3기 교통카드사업 추진계획

2-2 친환경 버스 및 인프라 도입 확대

2-3 풍수해 대비 TOPIS 교통정보 제공서비스 개선

2-4 주택가 공동주차장 확충

2-5 통일로 중앙버스전용차로 단절구간 연결

2-1 제3기 교통카드사업 추진계획

□ 추진배경

- 제2기 교통카드사업 시행자(㈜티머니)와 체결한 사업시행합의서 유효기간 종료 예정('23.7.18)
- 제3기 교통카드사업 추진을 위한 사업시행합의서 유효기간 갱신 필요
 - 제2기 사업 평가 결과, '가' 등급(92.23점) 해당하여 3기 사업 연장을 위한 지위 확보
 - ※ 「지방공기업 경영평가 편람」 준용, 서울연구원·ITS학회 컨소시엄('23.1.)

□ 제3기 교통카드사업 추진개요

< 추진 방향 >

- ◆ (핵심사업) 민간의 기술력과 공공성을 겸비
- ◆ (사업시행합의서) 민간의 자율성과 공공성의 균형 및 조화

① 미래교통 환경 변화를 반영하여 차세대 교통카드 시스템으로 혁신

- 비접촉식(Tagless) 결제방식 도입, 카드·단말기 위주의 기존 결제방식 혁신
 - 휴대폰 블루투스 기능 활용, 교통카드 접촉 없이 통과
 - ※ [~'22년] 우이신설 등(4개 역사) 파일럿 테스트 →
['23년~] 우이신설 쏘 역사 및 서울버스(1개 노선) 상용화 →
['24년~] 서울교통공사 등으로의 확산 목표
- '태그리스 솔루션' 해외 마케팅 및 세일즈 강화
 - 우리시 선도적 태그리스 적용 사례를 해외에 소개(UITP 2023<바르셀로나, 6월> 등)



<우이신설선(삼양사거리역)>

② 서울형 MaaS¹⁾ 생태계 구현 : 공공+민간교통 환승 체계 마련

- 차세대 결제 시스템 도입 통한 **교통카드 시스템 개방**(서버·온라인 중심)
- 개방된 시스템 기반, 기존 공공 교통에 **민간 모빌리티 수단**의 연계 유도

③ 동행 서울 교통카드 서비스 : 교통안전 자킴이, 안심조회, 모바일 무임권

- 대중교통 승하차 유동인구 실시간 모니터링으로 **다중운집 인파 관리 지원**
- 자녀 또는 치매노인 등의 동선 파악을 통한 **시민 케어 서비스 제공**
- 분실·도난 시 잔액 환불이 가능한 **모바일 무임권**(어르신·장애인) 발급

④ 교통운송기관 업무 지원 : 부가 정산 지원, 업무 알리미 서비스

- 운송기관의 수입금 관리 효율화를 위해 자동 정산 시스템 구축 등 지원
- 운송기관 업무 효율화를 위해 수집·정산 등 주요 업무 알리미 서비스(SMS) 제공

□ 향후일정

- 제3기 교통카드사업 추진계획(안) 마련 및 합의서 검토('23.4~6)
 - 법률지원 TF 구성을 통한 제3기 교통카드사업 추진계획·합의서 검토
 - 사업시행합의서 조문 등 법률적 검토 등
- 제3기 교통카드사업 추진계획 수립 및 합의서 갱신(~'23.6.18)

1) Mobility as a Service(통합이동서비스)

2-2 친환경 버스 및 인프라 도입 확대

□ 추진배경

- 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제정('21.9월)
- 서울시 도심 대기질 개선을 위한 친환경 전기·수소버스 도입('18년~)

□ 도입계획

- 도입대상 : 차량 만료로 인해 대폐되는 시내·마을버스
- 도입목표 : '26년까지 친환경버스 2,925대, '23년 430대(전기 400, 수소 30)

구분	계	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년	'23년	'24년	'25년	'26년
합계	2,925	29	106	258	413	399	430	430	430	430
전기버스	시내	2,189	29	106	244	352	298	260	300	300
	마을	572	-	-	10	51	71	140	100	100
수소버스	164			4	10	30	30	30	30	30

- 지원금액 : 전기버스 (대당 192백만원), 수소버스 (대당 392백만원)
- 확대방안 : 충전소 인프라 구축 및 도입 업체에 대한 인센티브 제공

- 전기버스 : 대폐차 전기버스로 교체 원칙, 충전기 설치비 지원, 회사평가 가점 부여 등

- 수소버스 : 공영차고지 내 충전소 확충(강서제진관 등), 연료보조금 지원, 회사평가 가점 부여 등

※ 2026년까지 전기충전소 860기('23년 70기), 수소충전소 5개소 구축



< 친환경버스 >



< 차고지 수소전기충전 시설 >



□ 향후계획

- 친환경버스 도입계획 안내 및 도입노선 선정 : '23.4월
 ※ 버스회사 대상 수요조사 및 충전소 설치여부 등 검토('23.1~3월) 후 도입노선 선정
- '23년 전기버스 도입차종 선정(평가) : '23.4~5월
- '23년 친환경버스 차량계약 및 운행 개시 : '23.6월

2-3

풍수해 대비 TOPIS 교통정보 제공서비스 개선

□ 풍수해 대비 교통상황실 운영

- 기 간 : '23.5.15.~'23.10.15.(5개월간)
- 장 소 : 서울시 통합상황실(신청사 지하3층)
- 재난 단계별 근무인원 : 상황총괄자 지정 중점 관리
 - 1단계(주의) 담당자, 2단계(경계) 팀장, 3단계(심각) 과장
 - 교통상황 관리 및 모니터링 5명 (야간 2명)



□ 교통정보 제공

- 상습침수구간 교통통제 전 사전예보로 위험 알림 및 우회 유도
 - 대상 : 올림픽(여의상하류), 강변(한강철교), 동부간선(용비~월계1), 잠수교, 강남대로 등
 - 방법 : 실시간 수위정보 연계(홍수통제소,공단) → 경계 수위 시 침수위험정보 안내

구분(시경/공단)	경계수위(통제준비)	위험수위(교통통제)	침수수위(도로침수)
침수수위 대비	-1.5 m / -1.8 m	-1.0 m / -1.4m	올림픽/강변(여의상류) 5.4m 동부간선(월계~월롱) 17.2/15.4m
정보안내 시기/내용	OO대로 OO~OO 통제예정(침수위험) 우회요망	OO대로 OO~OO 도로침수 전면통제	OO대로 OO~OO 도로침수 전면통제

- 제공매체 : 누리집, 모바일앱, 도로전광판, 트위터, 푸쉬 알림, 보도자료 등

- 기상·통제정보 중심 정보제공, 서울전역 정보 한눈에 파악 전파
 - 누리집·모바일앱 접속 첫 화면에 통제·기상정보 제공 팝업창 운영
 - 기상 상황 단계별(예비특보→특보→통제→해제) 맞춤형 정보 우선 표출

구 분	예비특보발효	특보 발효 ~ 통제전	통 제	해 제
팝업화면	공지사항	기상현황(예보)	통제현황	해제현황
제공정보	예비특보 발효사항 안전운전 등 안내	특보 발효사항 경계수위시 통제 예보	통제 현황정보 CCTV 영상트위터	해제 현황정보

□ 2023년 개선 계획

- 재난 시 침수·통제 구간, 지하철 및 버스우회 정보 등 알림서비스 강화
- 교통지도(카카오맵, 네이버지도, 스마트서울맵) 다양화로 무중단 서비스
- TOPIS 누리집/모바일앱 이용자 급증 대비, 서버 이중화 등 시스템 보강

2-4 주택가 공동주차장 확충

□ 현 황

○ '22년 기준 주차장 확보율 141.0%, 주택가 주차장 확보율 106.5%

- 주차장 확보율은 계속 증가하나 지역별로는 여전히 취약한 지역 존재

구 분	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22
주차장 확보율	126.8	126.9	129.2	130.1	132.2	136.1	137.1	137.1	141.0
주택가 주차장 확보율	100.1	100.3	101.5	101.9	102.6	103.0	103.6	104.3	106.5

○ 주차이용부지 확보 부족, 막대한 주차장 건설비용 등으로 물리적 주차장 확충 한계

- 공동주차장 1면당 조성비용 1억 6천만원

□ 추진계획

○ (市 직접공급) 주차장 확보율 50% 미만 행정동 주차장 건설

- 금천구 독산동(105면), 동대문구 간데메공원(86면), 강서구 방화대로(158면, '23년 신규)

- 주차장 확보율이 낮은 행정동 우선 추진 후 시 소유 공공부지를 활용한 단계별 확대



<금천구 독산2동 마을공원>



<동대문구 간데메공원>



<강서구 방화대로>

○ (자치구 지원) 주택가 공영주차장 건설 보조금 지원을 통해 주차면 2,398면 조성

- 주택가 밀집지역 등의 주차난 해소를 위해 자치구 공동주차장 건설 확충 재원 지원

- 주택가 공동주차장 13개소(1,786면), 주택가 소규모 5개소(122면), 개별사업 4개소(490면)

▶ 기준재정 수요 충족도에 의거 자치구별 차등(30~70%) 보조금 지원

○ (공공부지 활용) 학교, 공원 등 활용한 주차장 건설 주차면 1,785면 조성

- 공공용지 공간 활용으로 토지이용 효율성 증대 및 예산 절감

▶ 14개소: 학교(1) 142면, 공원(7) 887면, 도로(1) 158면, 복합 공공부지(5) 598면

2-5

통일로 중앙버스전용차로 단절구간 연결

□ 추진배경

- 통일로 중앙버스전용차로(고양시계~서대문역교차로, 11.1km)와 한강대로 중앙버스전용차로(서울역교차로~한강대교 북단, 4.6km) 사이 버스전용차로 단절
- 버스가 단절구간 가로변 버스전용차로 정차 후 중앙버스전용차로 진입시 일반차량과 엇갈림 발생으로 사고위험 및 교통정체 발생

□ 사업개요

- 위치·규모 : 서대문역교차로~서울역교차로 1.1km, 중앙정류소 1개소
- 사업예산 : 40억원(서소문빌딩(삼성생명) 재개발 사업 교통개선분담금)
- 기대효과 : 차량 간 엇갈림 해소로 교차로 내 정체 완화 및 교통안전 확보



< 서대문역 교차로 - 현행 >



< 서대문역 교차로 - 개선후 >

□ 추진계획

- 주민설명회 개최 : '23. 5.
- 교통안전시설 심의(서울경찰청) : '23. 5.
- 실시설계 및 공사발주 : '23. 7.~

3. 효과적인 교통연계 서비스 개선

3-1 남산 혼잡통행료 징수 일시정지 운영 분석

3-2 법인택시 경영개선 대책 추진

3-3 장애인콜택시 운영 개선 및 활성화

3-4 도시첨단물류단지 조성

3-5 운전면허 자진반납 어르신 교통카드 지원사업 추진

3-6 차 없는 거리 운영

3-7 자전거 관련 행사 개최

3-1

남산 혼잡통행료 징수 일시정지 운영 분석

□ 운영개요

- (1단계) 외곽(강남)방향 면제 : 3.17(금) ~ 4.16(일) (1개월)
- (2단계) 양방향 면제 : 4.17(월) ~ 5.16(화) (1개월)
- ※ 5.17(수) 양방향 징수 재개

□ 분석결과 ('23. 4.13 기준, 강남방향 면제 시행후 4주 경과)

- **남산터널** : 강남방향 교통량 약 9.4% 증가
 - 강남방향 : (시행전) 37,704대 → (시행후) 41,254대(9.4%)
 - 도심방향 : (시행전) 37,915대 → (시행후) 38,096대(0.5%)
- **우회도로** (장충단로, 소파로 등) : 강남방향 교통량 약 4.7% 감소
 - (시행전) 40,122대 → (시행후) 38,230대(△4.7%)
- **주변도로** (삼일대로, 소공로, 한남대로 등) : 강남방향 속도 약 6.1% 감소
 - (시행전) 29.4km/h → (시행후) 27.6km/h(△6.1%)
- **도심전체** : 속도 약 2.2% 감소
 - (시행전) 18.2km/h → (시행후) 17.8km/h(△2.2%)



- 삼일대로 등 남산터널 강남방향 연결도로 일부 정체 증가
- 도심 전체 소통 변화는 적은 수준
- 양방향 면제 이후(4.17.~5.16.) 추가적 교통상황 분석 필요

□ 향후계획

- 교통상황 모니터링 지속 실시 : ~ '23. 5.24(징수개시후 일주일 변화추이)
- 혼잡통행료 징수 일시정지 효과분석 보고 : '23. 6월중

3-2

법인택시 경영개선 대책 추진

□ 추진배경

- 기사 수급난에 따른 택시 가동률 저하 → **지속적인 매출 감소**
 - 코로나 발생 및 전액관리제 시행으로 실질소득이 줄자 이직자 다수 증가
- 간접비 증가, 최저임금 인상, 유류비 상승 등 비용 증가 → **적자경영**
 - 전액관리제(월급제) 시행으로 간접비(보험료, 퇴직금) 및 고정급(최저임금) 증가

□ 추진계획

- 신규종사자 유입을 위한 **고용안정금 지원** (1년간, 월20만원)
 - (대 상) 법인택시 신규 운수종사자 (→ 지원대상 세부기준은 별도 수립)
 - (규 모) 500명, 1년간 월 20만원 지원 ※ 소요예산 12억원/년
 - ※ 부산(10만원), 인천(10만원), 경기(7만원), 대전(5만원), 울산(5만원) 등 일부 지자체 지원중
- 택시회사 경영 및 서비스 개선 평가 후 **인센티브 지원** (50~20백만원)
 - (대 상) 경영 및 서비스 평가 상위 100개사 ※ 택시회사 총 254개사 중 39.4%
 - (규 모) 100개사 (10개사 50백만원, 40개사 30백만원, 50개사 20백만원)
 - ※ 보조금 사용 용도 제한 : 운수종사자 처우개선, 노후차량 대체차 등
- 택시회사 경영 및 기사 처우 개선을 위한 **제도개선 건의** (→국토교통부)
 - 법인택시 기사 유입을 위한 다양한 임금제도(리스제 포함) 시행
 - 법인 운휴택시(2대) →개인택시(1대)로 교환하는 방법으로 법인택시 감차 등

□ 추진일정

- 법인택시업계 지원을 위한 추경 예산 편성 : '23. 4월~
- 법인택시 경영개선을 위한 제도 개선 건의(국토교통부) : '23. 4월
- 세부 지원계획 수립 및 시행 : '23. 8월~

3-3

장애인콜택시 운영 개선 및 활성화

□ 추진배경

- 민간과 협력하여 장애인이 이동수단을 선택할 수 있는 상생 체계 필요
- 장애인의 일상 이동뿐 아니라 관광 등 여가 활동지원을 통한 삶의 질 향상

□ 추진실적

- 대기시간 단축을 위한 장애인콜택시 증차 및 운전원 확보
 - 장애인콜택시 증차(특장차 30대, 버스 2대) 대비 정규직 운전원 38명 정원 확보
 - 단시간 운전원 92명 채용(근무기간 : '23.3.16.~11.30.)
 - ※ 장애인콜택시 대기시간 : 33분('23년 1월) → 35분('23년 2월) → 37분('23년 3월)
- 장애인 이동권 확보를 위한 민간참여 확대
 - (임차택시) 현재 개인택시 55대 모집 운영 중이며 확대 방안 추진중
 - (바우처택시) 차량 확대를 위해 '티머니(온다택시)' 와 협의 진행중
 - (특장택시) 민간 특장차량 도입 비용분석 및 운행방안 협의(법인택시조합)
- 최소차량 운행제 등 도입을 통한 합리적인 운전원 근무체계 추진('23.1월~)
 - 평일 평균 운행률 80% 이상이 유지되도록 휴가, 교육 등 탄력적 운영

□ 향후계획

- 장애인콜택시 운행률 향상 및 대기시간 단축을 위한 운전원 증원
 - 단시간 운전원 추가 채용(58명, '23.5월), 정규직 운전원 채용(38명, '23.下)
- 장애인 이동권 증진을 위한 법인택시 등 민간참여 확대
 - (임차택시) 총 120대 운영 목표로 개인택시 65대 추가 모집('23.5월)
 - (바우처택시) 요금체계 개선, 인센티브 확대 등 추진으로 차량 확보('23.6월)
 - (특장택시) 법인택시조합과 협약을 통한 시범사업 시행('23.下)
- 소형버스를 활용한 소규모 장애인 단체 및 가족단위 관광 시범사업 추진
 - 관광 프로그램 개발 및 이용자 직접 설계, 공단 홈페이지 예약접수('23.5월 ~)

3-4 도시첨단물류단지 조성

□ 사업개요

- 사업내용 : 낙후된 도심 물류·유통시설을 첨단산업 복합단지로 재정비
- 건축규모 : (신정) 지상25층, 지하8층 / (양재) 지상49층, 지하8층
 - 물류시설 30%, 상류시설 20%, 지원시설 50%(운동시설, 주거, 오피스, R&D 등)

구 분	신정	양재
사업자	(주)서부티엔디	(주)하림산업
용적률	365.5%	799.9%
연면적	789,111 m ²	1,481,027 m ²
조감도 (안)		

※ 관련기준에 따라 사업 추진과정에서 변경될 수 있음

□ 추진경위

- 도시첨단물류단지 시범단지 공모(국토부) : '16. 4~5월
- 도시첨단물류단지 시범단지 6곳 선정(국토부) : '16. 6월
 - 서울(양재, 신정, 시흥), 대구(달서), 광주(북구), 충북(청주)
- 도시첨단물류단지계획 승인 신청(시행자→서울시) : '22. 1월/11월
 - 신정('22. 1월), 양재('22. 11월), 시흥(미신청)

□ 추진현황

○ 지역주민 합동 설명회 개최

- 개최일시 : 신정 ('22. 4.) / 양재 ('22. 12.)

※ 시흥 : 사업추진 단체 통합, 사업 추진방식(조합 또는 법인) 등 논의 中

- 주민의견 : 교통개선, 랜드마크 설계, 공사소음 대책, 지역사회 공공기여 등 요구

○ 물류단지계획에 대한 관계기관 협의·보완

- 협의기관 : 국토교통부, 환경부, 서울시 및 타지자체 등 약 55개 기관 및 부서

- 협의내용 : 교통·도시·건축·환경·안전 분야 등

▶ (신정) 협의내용 3차 보완 및 통합조정회의 개최('23.3.16)

· 공공임대주택, 수영장·다목적체육관, 창업지원센터 등 공공기여 협의

▶ (양재) 협의내용 2차 보완 진행 중(~'23.5.23)

· AI·빅데이터 기반 R&D연구공간, 공공임대주택, 인근 도로개선 등 공공기여 협의 중

□ 향후계획

○ 기술검토서 작성 및 전문가 자문

- 내 용 : 기관별 협의·조정 의견을 반영한 물류단지계획서, 조치계획서 등

- 시행시기 : 신정('23. 5월), 양재('23. 7월)

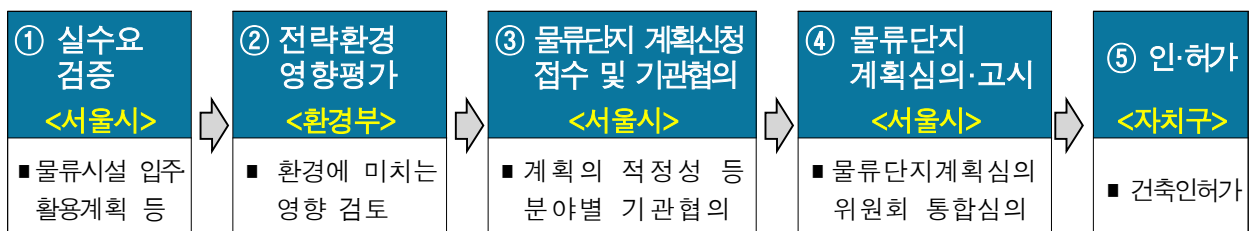
○ '물류단지계획 심의위원회' 심의 및 고시

- 위원구성 : 총 30명 이내(市의회 2, 도시계획 3, 교통영향평가 3, 건축위원회 2 등)

- 시행시기 : 신정('23. 6월), 양재('23. 9월) ※ **관련절차 이행여부에 따라 일정변경 가능**

○ 도시첨단물류단지 인·허가(건축·주택건설 사업승인 - 자치구)

※ 추진절차



3-5

운전면허 자진반납 어르신 교통카드 지원사업 추진

□ 사업개요

- 목적 : 고령운전자의 운전면허 자진반납을 유도하여 교통사고 예방감축
- 내용 : 만 70세 이상 운전면허 자진반납자에게 최초 1회 교통카드(10만원) 제공
- 기간 : '23. 4. 3 ~ 예산 소진 시까지
- 규모 : 총 21,700명 ('22년 대비 6,559명분 증액) ※ 사업예산 : 2,170백만원

□ 추진실적

- 어르신(70세 이상) 운전면허 반납자 및 지원대상자는 지속 증가 추세
 - '19년 대비 '22년 운전면허 반납자 수는 5,670명(33%), 지원자수는 7,641명(200%) 증가
- 《 교통카드 지원실적 및 운전면허 반납 현황》 (단위 : 명 / %)

연도별	합 계	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년
면허소지자 수	-	338,578명	357,817명	379,481명	394,756명	407,124명
면허반납자 수	70,068명	1,236명	16,956명	14,046명	15,204명	22,626명
반납률	-	0.37%	4.74%	3.70%	3.85%	5.56%
교통카드 지원	51,036명	-	7,500명	17,685명	10,710명	15,141명

※ 사업 초기 반납자 집중, 코로나19의 영향(면허갱신기간 연장) 등으로 반납-지원 차이 발생

□ 사업효과

- 사업 전·후 비교시 70세 이상 고령운전자의 사고 감소율이 전체 운전자에 비해 높음



※ 최근 5년 기간 중 사업시행 전 2년('17~'18), 사업시행 후 3년('19~'21) 비교

□ 향후계획

- 사업 모니터링 및 교통카드 부족여부 수요조사하여 추경 반영여부 검토

3-6 차 없는 거리 운영

□ 잠수교 차 없는 다리

- 일 시 : '23.5.7 ~ '23.11.12.
 - 5. 7. ~ 7. 9.(10회) / 9. 3. ~ 11. 12.(10회)
- 장 소 : 잠수교 북단~남단 달빛광장(1.1km)
- 내 용 : 교통통제(10:00~23:00)
- 사업비 : 530백만원



<잠수교 차 없는 다리>

□ 덕수궁길 차 없는 거리

- 일 시 : 연중 운영
- 장 소 : 덕수궁 대한문~원형분수대(310m)
- 내 용 : 교통통제
 - 평일 11:00~14:00, 토·공휴일 10:00~18:00,
일요일 12:00~18:00
- 사업비 : 68백만원



<덕수궁길 차 없는 거리>

□ 청계천로 차 없는 거리

- 일 시 : 매주 주말 및 공휴일
- 장 소 : 청계광장~삼일교(880m)
- 내 용 : 교통통제
 - 토 14:00~일 22:00, 공휴일 10:00~22:00
- 사업비 : 139백만원



<청계천로 차 없는 거리>

3-7 자전거 관련 행사 개최

□ 자전거 대행진

- 일 시 : '23.5.21(일) 06:00~11:00
- 장 소 : 광화문광장~월드컵공원(21km)
- 내 용 : 사전신청(4.6) 6,000명 퍼레이드
- 주관/사업비 : 러너블(주)/280백만원
- 안전관리 대책



<자전거 대행진>

- (안전관리계획) 축제 일상감사 및 안전관리심의회 승인(행사 3주전)
- (안전요원 증원) 전 코스 안전요원 900여명 배치
- (구급요원 배치) 응급차 5대 및 구급요원 10명 배치

□ 자전거 축제

- 일 시 : '23.5.28(일) 10:00~17:00
- 장 소 : 반포 한강공원 달빛광장
- 내 용 : 시민 5,000명(예상) 이색 자전거 체험,
자전거 묘기공연 관람, 안전교육 등
- 주최/사업비 : 서울시/290백만원
- 안전관리 대책



<자전거 축제>

- (안전관리계획) 축제 일상감사 및 안전관리심의회 승인(행사 3주전)
- (안전요원 증원) 안전요원 40명, 구급차 2대 배치
- (안전점검) 개최 전 유관기관 합동 안전 점검 실시(소방, 경찰, 전기 등)