

2022년도 도시교통실 소관 세입·세출예산안

검 토 보 고

I. 예산안 개요

1. 제안경위

가. 제 출 자 : 서울특별시장

나. 의안번호 : 제2943호

다. 제출일자 : 2021년 11월 1일

라. 회부일자 : 2021년 11월 1일

마. 예산안 규모(세출)

(단위 : 백만원)

회 계 명	2022(안)	2021	증 감	증감률(%)
계	3,029,418	3,602,035	△572,617	△15.9%
일반회계	790,452	808,906	△18,454	△2.3%
교통사업특별회계	1,530,545	1,698,202	△167,658	△9.9%
광역교통시설특별회계	124,998	121,266	3,732	3.1%
도시철도건설사업비특별회계	529,475	889,839	△360,364	△40.5
도시개발특별회계	53,948	83,822	△29,874	△35.6

2. 예산안 총괄

가. 세입예산안

○ 2022년도 도시교통실 소관 총 세입예산안은 전년도 2조 774억 10백만원 대비 12.0%인 2,486억 83백만원이 감소한 1조 8,273억 70백만원이 편성되었고 이는 서울시 전체예산(44조 748억 48백만원)의 4.1%를 차지함

- 일반회계	927억 54백만원
- 도시철도건설사업비특별회계	546억 36백만원
- 교통사업특별회계	1조 5,500억 4백만원
- 광역교통시설특별회계	1,269억 85백만원
- 도시개발특별회계	30억원

나. 세출예산안

○ 2022년도 도시교통실 소관 총 세출예산안은 전년도 3조 6,020억 35백만원 대비 15.9%인 5,726억 17백만원이 감소한 3조 294억 18백만원이 편성되었고 이는 서울시 전체예산(44조 748억 48백만원)의 6.9%를 차지함

- 일반회계 7,904억 52백만원
- 도시철도건설사업비특별회계 5,294억 75백만원
- 교통사업특별회계 1조 5,305억 45백만원
- 광역교통시설특별회계 1,249억 98백만원
- 도시개발특별회계 539억 48백만원

※ 2022년 도시교통실 소관 세입·세출예산안

(단위 : 백만원)

회 계 명	세입예산액			세출예산액		
	2022(안)	2021	증 감	2022(안)	2021	증 감
계	1,827,379	2,077,410	△250,032	3,029,418	3,602,035	△572,617
일반회계	92,754	77,567	15,187	790,452	808,906	△18,454
특별회계	1,734,625	1,999,843	△265,219	2,238,966	2,793,129	△554,163
도시철도건설사업비특별회계	54,636	89,020	△34,384	529,475	889,839	△360,364
교통사업특별회계	1,550,004	1,717,493	△167,489	1,530,545	1,698,202	△167,658
광역교통시설특별회계	126,985	190,921	△63,936	124,998	121,266	3,732
도시개발특별회계	3,000	2,410	590	53,948	83,822	△29,873

Ⅱ. 회계별 세입·세출예산안

1. 일반회계

가. 세 입

- 2022년 일반회계 세입예산액은 전년도 775억 67백만원 대비 19.6%인 927억 54백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2022예산안	2021예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
92,754	77,567	15,187	19.6%

나. 세 출

- 2022년 일반회계 세출예산액은 전년도 예산액 8,089억 6백만원 대비 2.3%인 7,904억 52백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2022예산안	2021예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
790,452	808,906	△18,454	△2.3%

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

○ 도로사용료(884억 29백만원)

- 도로법 제66조에 따른 도로점용료로, 전년도 예산 712억 4백만원 대비 172억 26백만원이 증가하였음

○ 변상금(22억 3백만원)

- 도로법 72조에 따른 도로무단점용에 따른 변상금으로, 전년도 예산 24억 53백만원 대비 2억 49백만원이 감소하였음

〈세 출〉

○ 법정전출금(5,339억 87백만원)

- 주차장법 및 지방세법에 따른 교통사업특별회계 법정 전출금으로 재산세 도시지역분 10%에 해당하는 2,008억 73백만원 및 유가 3,331억 13백만원 편성되었음

○ 일반전출금(2,094억 55백만원)

- 코로나 영향에 따른 운수업계 수입금 감소로 시내버스 재정지원금 등 교통사업특별회계 세출 규모가 증가함에 따라 일반전출금 편성

○ 도로사용료 징수교부금(457억 79백만원)

- 도로점용허가 및 점용료 등 징수조례에 따라 부과하는 도로사용료의 자치구 징수실적에 따라 교부하는 교부금으로서 전년도 예산 372억 17백만원 대비 85억 62백만원이 증가하였음

2. 교통사업특별회계

가. 세 입

- 2022년 교통사업특별회계 세입예산액은 전년도 예산 1조 7,174억 93백만원 대비 9.8%인 1,674억 89백만원이 감소한 1조 5,500억 4백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2022예산안	2021예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
1,550,004	1,717,493	△167,489	△9.8%

나. 세 출

- 2022년 교통사업특별회계 세출예산액은 전년도 예산 1조 6,982억 2백만원 대비 9.9%인 1,676억 58백만원이 감소한 1조 5,305억 45백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2022예산안	2021예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
1,530,545	1,698,202	△167,658	△9.9%

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

○ 기타회계 전입금(7,434억 42백만원)

- 교통사업특별회계 및 기타회계간 내부거래로 일반회계 일반전입금, 일반회계 법정전입금(재산세 도시지역분, 유류세)으로 구성되어있으며 전년도 예산 9,022억 69백만원 대비 1,588억 27백만원이 감소하였음

○ 교통유발 부담금(2,118억 67백만원)

- 「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 2,066억 11백만원 대비 52억 56백만원이 증가하였음

○ 국고보조금등(515억 78백만원)

- 저상버스 도입, 어린이 영상정보 인프라 구축, 광역알뜰교통카드 마일리지 등 국가보조금으로 전년도 예산 1,062억 56백만원 대비 546억 78백만원이 감소하였음

○ 혼잡통행료 수입(148억 41백만원)

- 남산 1·3호터널을 통과하는 2인 이하 탑승 승용차에 대하여 징수

하는 통행료 수입(2,000원 또는 1,000원)으로서, 징수 대상 차량 감소 추세에 따라 전년도 예산 152억 9백만원 대비 3억 68백만원이 감소하였음

○ **공공자전거 운영수입(145억 53백만원)**

- 「서울특별시 자전거이용 활성화에 관한 조례」 제12조의 2에 의거 공공자전거 이용 요금으로 공공자전거 이용 및 운영대수 증가 등에 따라 전년도 예산 141억 3백만원 대비 4억 50백만원이 증가하였음

○ **장애인 콜택시 운행 수입금(25억 7백만원)**

- 장애인 콜택시 운행 수입금은 코로나19 지속 등에 따라 전년도 예산 32억 49백만원 대비 7억 42백만원이 감소하였음

○ **공영주차장 요금수입(368억 91백만원)**

- 공영주차장 및 민간위탁·지자체 관리 공영주차장의 운영에 따른 주차요금 수입으로 전년도 예산 369억 99백만원 대비 1억 9백만원이 감소하였음

○ **주차장 부대시설 수입(242억 25백만원)**

- 주차장 부대시설 수입은 공영주차장 및 민간위탁 주차장 내 상가 등 기타 부대시설 사용료에 대한 수입으로 전년도 예산 234억 76백만원 대비 7억 49백만원이 증가하였음

〈세 출〉

○ 혼잡통행료 징수 위탁관리(82억 83백만원)

- 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 64억 22백만원 대비 18억 61백만원 증가하였음

○ 저상버스 도입(453억 93백만원)

- 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 318억 24백만원 대비 135억 69백만원이 증가하였음

○ 시내버스 서비스 개선(3,838억 10백만원)

- 버스체계개편으로 시내버스의 운영이 수입금공동관리제로 변경됨에 따라 운송비용 대비 운송수입 부족분을 보전하여 버스회사의 경영을 건전화하고, 마을버스에 대한 적절한 재정지원을 통해 안정적인 운송서비스 제공을 유도하기 위한 사업으로 전년도 예산 4,561억 11백만원 대비 723억원이 감소하였음

○ 운수업계 유가보조금 지원(3,331억 14백만원)

- 운수업계(버스, 택시, 화물)에 대하여 에너지 세제 개편으로 인한 유류세액 인상액 중 일부를 보조함으로써 요금인상요인을 최대한 흡수하여 물가 및 서민가계에 주는 부담을 최소화하기 위한 사업으로 전년도 예산 대비 동일하게 편성되었음

○ 장애인콜택시 운영(689억 84백만원)

- 장애 정도가 심한 보행상 장애인의 이동편의 증진을 위하여 특별교통수단인 장애인콜택시를 서울시설공단에 대행 운영하는 사업으로 전년도 예산 671억 15백만원 대비 18억 68백만원이 증가하였음

○ 버스공영차고지 관리(52억 20백만원)

- 공영차고지 및 매입차고지에 대하여 서울시설공단에 위탁하여 버스공영차고지의 대행운영과 관리 효율성 및 공공성을 제고하기 위한 사업으로 전년도 예산 61억 61백만원 대비 9억 41백만원이 감소하였음

○ 주택가 공동주차장 건립 지원(174억 62백만원)

- 주택가 밀집지역의 주차난 해소와 주거환경 개선을 위해 자치구에 예산을 지원함으로써 주택가, 공원 및 학교 등 공공부지에 공동주차장을 건설하여 주차환경을 개선하기 위한 사업으로 전년도 예산 349억 51백만원 대비 174억 89백만원 감소하였음

○ 그린파킹(Green Parking)(43억 78백만원)

- 주택가 주차난 해소 및 주거환경 개선을 위하여 담장 허물기를 통한 주택가 주차장을 마련하고 주택가 이면도로를 보행자 중심으로 기능을 회복하기 위한 사업으로 전년도 예산 38억 96백만원 대비 4억 82백만원 증가하였음

○ 공영주차장 관리위탁(418억 44백만원)

- 서울시 공영주차장의 운영 및 시설유지보수 등을 주차장 운영 및 시설관리 전문인력을 보유한 서울시설공단에 위탁하여 관리의 효율성 및 공공성을 제고하기 위한 사업으로 전년도 예산 448억 71백만원 대비 30억 27백만원 감소하였음

○ 어린이 보호구역 개선(52억 8백만원)

- 어린이보호구역 지정 및 서울형 어린이보호구역 적용을 통해 안전표지, 노면표시, 과속방지턱, 고원식횡단보도, 방호울타리 등 보행안전시설 보강으로 교통사고의 위험으로부터 어린이를 안전하게 보호하기 위한 사업으로 전년도 예산 148억 29백만원 대비 96억 21백만원 감소하였음

○ 공공자전거 운영(324억 33백만원)

- 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 323억 52백만원 대비 8천 1백만원이 증가하였음

○ **자전거도로 안전시설 확충(41억 20백만원)**

- 도심 연결을 위한 간선도로변의 자전거도로 확충 및 자전거도로 운영지역 간 단절되어 자전거 주행에 불편을 주고 사고위험 우려가 있는 구간을 연결하고 자전거도로의 안전시설을 확충하는 사업으로 전년도 예산 60억 54백만원 대비 19억 34백만원이 감소하였음

○ **교통신호기 신설 및 보수(154억 53백만원)**

- 교통안전시설심의 결과에 따른 교통신호기 설치와 서울시 전역의 노후된 교통신호기 보수 및 교체, 시각장애인 음향신호기, 보행자 작동신호기 등 신호기 보조장치를 설치 및 유지관리하는 사업으로 전년도 예산 267억 94백만원 대비 113억 41백만원이 감소하였음

○ **교통사망사고 줄이기 (28억 10백만원)**

- 교통안전 교육 및 홍보와 제한속도 하향, 특별교통안전진단 등 교통 사고지점 교통시설 및 환경을 개선하여 교통사망사고 줄이기를 위해 추진하는 사업으로 전년도 예산 51억 17백만원 대비 23억 7백만원 감소하였음

3. 광역교통시설특별회계

가. 세 입

- 2022년 광역교통시설특별회계 세입예산액은 전년도 예산 1,909억 21백만원 대비 33.5%인 639억 36백만원이 감소한 1,269억 85백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2022예산안	2021예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
126,985	190,921	△63,936	△33.5%

나. 세 출

- 2022년 광역교통사업특별회계 세출예산액은 전년도 예산 1,212억 66백만원 대비 3.1%인 37억 32백만원이 증가한 1,249억 98백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2022예산안	2021예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
124,998	121,266	3,732	3.1%

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

○ 지방채 발행수입(800억원)

- 지방채발행사업인 광역철도부담금 세입 재원으로 전년도 예산 810억원 대비 10억원이 감소하였음

〈세 출〉

○ GTX 등 광역철도건설비 부담(1,040억 50백만원)

- 2개 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 도시철도 중 국토교통부 국가교통위원회에서 광역철도로 지정한 구간에 대한 건설사업비를 분담하여 납부하는 사업으로 전년도 예산 884억 34백만원 대비 156억 16백만원 증가하였음

○ 광역교통시설부담금 징수교부금(2억 13백만원)

- 법령 등에 정해진 바에 따라 각 자치구의 광역교통시설부담금 부과·징수에 관한 사무 처리비용으로 매년 징수한 부담금의 100분의 3에 해당하는 금액을 교부하는 사업으로 전년도 예산 3억 15백만원 대비 1억 2백만원 감소하였음

○ 진관 제2공영차고지 건설(60억원)

- 시내버스의 안정적인 운영을 위해 필요한 버스차고지를 추가 조성키 위하여 부지를 매입, 건설하고자 하는 사업으로 전년도 예산 45억 59백만원 대비 14억 41백만원 증가하였음

4. 도시철도건설사업비특별회계

가. 세 입

- 2022년 도시철도건설사업비특별회계 세입예산액은 전년도 예산액 890억 20백만원 대비 38.6%인 343억 84백만원이 감소한 546억 36백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2022예산안	2021예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
54,636	89,020	△34,384	△38.6%

나. 세 출

- 2021년 도시철도건설사업비특별회계 세출예산액은 전년도 예산액 8,898억 39백만원 대비 40.5%인 3,603억 64백만원이 감소한 5,294억 75백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2022예산안	2021예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
529,475	889,839	△360,364	△40.5%

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

○ 국고보조금(546억 34백만원)

- 도시철도 노후차량 개선지원, 지하철 1~4호선 노후시설 재투자의 국고보조금으로 전년도 예산 890억 20백만원 대비 343억 86백만원이 감소하였음

〈세 출〉

○ 도시철도공채 상환(1,083억 13백만원)

- '19년도 서울교통공사 재정안정화를 위한 도시철도 공채 약정채무 이관계획에 따라 시에서 채무를 상환하는 사업으로 전년도 예산 3,552억 37백만원 대비 2,469억 24백만원 감소하였음

○ 지하철 1~4, 5~8호선 노후시설 재투자(579억 91백만원)

- 안전한 지하철 운영을 위하여 내용연수 초과 및 성능평가 결과 교체가 필요한 지하철 시설물을 적기에 교체하기 위한 국비 매칭사업으로 국비(공사·공단자본전출금)·시비(출자금)를 교부하는 사업으로 전년도 예산 1,188억 32백만원 대비 608억 41백만원 감소하였음

○ 지하철 9호선 재정지원(893억 55백만원)

- 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 697억 68백만원 대비 195억 87백만원 증가하였음

○ 지하철 공기질 개선(460억 58백만원)

- 「실내공기질 관리법」 및 제3차 지하역사 공기질 개선대책에 따라 역사 환기기능개선, 석면 뿜칠 및 마감재 제거, 본선 환기설비 교체, 송수관 설치, 자갈도상 개량, 라돈저감 시설 설치, 친환경 차량 구매 등 국비 매칭사업으로 추진하는 사업으로 전년도 예산 296억 45백만원 대비 164억 13백만원이 증가하였음

○ 1~8호선 노후차량 교체 개선지원(749억 38백만원)

- 안전한 지하철 운영을 위하여 내구연한 도래 노후전동차를 연차별로 교체하고 있는 사업으로 전년도 예산 990억 20백만원 대비 240억 82백만원 감소하였음

5. 도시개발특별회계

가. 세 입

- 2022년 도시개발특별회계 세입예산액은 전년도 예산 24억 10백만원 대비 24.5%인 5억 90백만원이 증가한 30억원을 편성함

(단위 : 백만원)

2022예산안	2021예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
3,000	2,410	590	24.5%

나. 세 출

- 2022년 도시개발특별회계 세출예산액은 전년도 예산액 838억 22백만원 대비 35.6%인 298억 74백만원이 감소한 539억 48백만원 편성함

(단위 : 백만원)

2022예산안	2021예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
53,948	83,822	△29,874	△35.6%

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

○ 기금(30억원)

- 가공배전선지중화 사업에 대한 전력산업기반기금 지원금으로 전년도 예산 24억 10백만원 대비 5억 9백만원이 증가하였음

〈세 출〉

○ 가공배전선 지중화(268억 35백만원)

- 가공배전선로의 지중이설사업운영기준에 따라 한국전력공사에서 사업비 50% 지원하여 도로위에 난립되어 도시미관을 저해하고 시민안전을 위협하는 가공배전선로를 지중화하는 사업으로 전년도 예산 340억 87백만원 대비 72억 52백만원이 감소하였음

○ 시도 보도 유지관리(148억 63백만원)

- 보도블록 10계명 추진계획에 따라 노후 파손 및 평탄성 불량 보도 정비하여 안전하고 편리하게 통행 할 수 있는 보행자 중심의 걷기 편한 보도를 조성하는 사업으로 전년도 예산 308억 58백만원 대비 159억 95백만원이 감소하였음

Ⅲ. 검토 의견(수석전문위원 장훈)

1. 총괄

가. 회계별 세입예산안

- '22년도 도시교통실 세입예산안 총규모는 1조 8,273억 79백만원으로 '21년도 2조 774억 10백만원 대비 12.0%인 2,486억 83백만원이 감소하였으며 각 회계별 증감 내역은 다음과 같음
 - 일반회계 세입은 총 927억 54백만원을 편성하여 전년대비 151억 87백만원이 증가하였는 바, 도로사용료 증가에 기인함
 - 도시철도건설사업특별회계 세입은 총 546억 36백만원으로 전년대비 343억 84백만원이 감소하였는 바, 국고보조금 감소에 기인함
 - 교통사업특별회계 세입은 총 1조 5,500억 4백만원으로 전년대비 1,674억 89백만원이 감소하였는 바, 이는 기타회계전입금 및 국고보조금 감소에 기인함
 - 광역교통시설특별회계 세입은 총 1,269억 85백만원으로 전년대비 639억 36백만원이 감소하였는 바, 이는 지방채 발행수입 감소 등에 기인함
 - 도시개발특별회계 세입은 총 30억원으로 전년대비 5억 90백만원이

증가하였는 바, 가공배전선지중화 사업에 대한 전력산업기반기금
지원금 증가에 기인함

나. 회계별 세출예산안

- '22년도 도시교통실 세출예산안은 3조 294억 18백만원으로, '21년 3조 6,020억 35백만원 대비 15.9%인 5,726억 19백만원이 감소하였고, 각 회계별 증감 내역은 다음과 같음
 - 일반회계 세출은 총 7,904억 52백만원으로 전년 대비 2.3%인 184억 54백만원이 감소하였는 바, 교통사업특별회계 재원충당을 위한 일반전출금 편성 등에 기인함
 - 교통사업특별회계 세출은 총 1조 5,500억 4백만원으로 전년 대비 9.8%인 1,674억 89백만원이 감소하였는 바, 시내버스 서비스 개선 및 주택가 공동주차장 건립 지원 등 다른 기타 일반사업들의 전반적인 축소 등에 기인함
 - 광역교통시설특별회계 세출은 총 1,269억 85백만원으로 전년 대비 33.5%인 1,909억 21백만원이 감소하였는 바, 이는 광역교통 시설 부담금 징수교부금 감소 등에 기인함
 - 도시철도건설사업비특별회계 세출은 총 5,294억 75백만원으로 전년 대비 40.5%인 3,603억 64백만원이 감소하였는 바, 이는 연차별 상환계획에 따른 지방채 상환(도시철도공채 상환) 2,469 24백만원 감소 등에 기인함

- 도시개발특별회계 세출은 총 539억 48백만원으로 전년 대비 5.6%인 298억 74백만원이 감소, 이는 시도 상 보도 유지관리 159억 95백만원 감소 및 기타사업 증감에 기인함

※ 2022년 도시교통실 소관 세입·세출예산안

(단위 : 백만원)

회 계 명	세입예산액			세출예산액		
	2022(안)	2021	증 감	2022(안)	2021	증 감
계	1,827,379	2,077,410	△250,032	3,029,418	3,602,035	△572,617
일반회계	92,754	77,567	15,187	790,452	808,906	△18,454
특별회계	1,734,625	1,999,843	△265,219	2,238,966	2,793,129	△554,163
도시철도건설사업비특별회계	54,636	89,020	△34,384	529,475	889,839	△360,364
교통사업특별회계	1,550,004	1,717,493	△167,489	1,530,545	1,698,202	△167,658
광역교통시설특별회계	126,985	190,921	△63,936	124,998	121,266	3,732
도시개발특별회계	3,000	2,410	590	53,948	83,822	△29,873

2. 주요 단위사업별 검토의견

■ 진접선 개통 지연에 따른 남양주 대중교통 비용 지원(사업별 설명서 p.84)

- 동 사업은 4호선 운영필수시설 이전 설치 및 진접선 개통지연에 따른 교통대책의 일환으로 남양주시에 한시적으로 대중교통(버스) 지원을 위한 분담금 2억 49백만원을 신규 편성한 것임
- 4호선 연장노선인 진접선 건설사업을 추진하는 과정에서 서울시는 기존 창동차량기지에 계획된 운영필수시설을 주변 도시재생 계획과 4호선·진접선 유지관리의 편의성을 이유로 남양주시에 있는 진접선 1공구 경사갱 옆으로 이전하는 것으로 남양주시 등 관계 기관 논의를 통해 합의한 바 있음¹⁾
- 합의서에 따르면 서울시와 남양주시는 운영필수시설 이전으로 발생하는 주민불편을 최소화하기 위해 교통대책 등을 공동으로 마련하도록 하고 있다는 점에서, 진접선 개통지연에 따라 필요한

1) 진접선의 원활한 개통 및 4호선 운영필수시설 이전을 위한 합의서

- 합의일자 : 2020.9.25.

- 합의기관 : 국토교통부, 서울시, 남양주시, 국가철도공단, 한국철도공사, 서울교통공사

- 주요내용

- 서울시와 공단은 운영필수시설의 설치에 필요한 기간을 최대한 단축하며 이를 위해 남양주시는 운영필수시설의 설치에 필요한 행정절차를 지원한다.
- 서울시는 운영필수시설의 이전으로 인하여 발생하는 주민불편을 최소화하기 위하여 주민편의시설을 설치하고 서울시와 남양주시는 교통대책 등 방안을 공동으로 마련한다.

교통대책 비용을 지원하는 동 사업의 취지는 인정된다 할 것임

- 다만, 동 사업예산은 '21년 4월부터 '22년 2월까지의 진접선 개통지연에 따른 남양주시 대중교통운영 예산 일부를 서울시가 공동 부담하는 것으로 편성되었으나 운영필수시설 이전 합의서²⁾를 비롯하여 남양주 시장 입장문³⁾ 등에 따르면 운영필수시설 이전에 따른 개통 시기는 '21년 12월까지로 명시하고 있고,

'18년 철도종합시험 운행 시행지침 개정으로 “철도 개통을 위한 시설물 검증 및 영업시운전 등의 일정이 3개월에서 약 7.5개월”로 연장됨에 따라 진접선 개통이 '22년 3월까지 추가 지연되었다는 점에서⁴⁾ 진접선 개통이 '22년 이후로 연기된 것이 온전히 운영 필수시설 이전에 따른 것인지에 대한 보다 다각적인 검토가 필요할 것임

2) 진접선의 원활한 개통 및 4호선 운영필수시설 이전을 위한 합의서

5. 합의서 관계기관은 **2021년 12월 31일 이전까지** 진접선을 개통 및 운영하는 것을 목표로 하고, 개통시기를 앞당길 수 있도록 신의성실의 원칙에 따라 담당업무의 책무를 성실히 이행한다.

3) 서울 지하철 4호선 유치선 이전설치 합의서 체결에 따른 남양주시민께 드리는 입장문

- 발표일자 : 2020.9.25. 남양주시장 조광한

- 주요내용 : (앞부분 생략) 이와 더불어 **'2021년 12월 31일 이전까지 개통 및 운영하는 것을 목표로 하고, 최대한 개통 시기를 앞당길 수 있도록** 관계기관이 신의성실의 원칙에 따라 담당업무와 책무를 성실히 이행' 하는 것을 골자로 합의서를 체결하게 되었습니다. (이후 생략)

4) 보도자료, 「4호선 남양주 '진접선' 개통 4차례 연기...주민들 '부글부글」, 이데일리, 2021.11.8.

(앞부분 생략) 이후 서울시가 창동차량기지에 있던 선로 관리·보수 시설을 남양주 별내동으로 이전해 달라고 요구하면서 남양주시와 갈등을 빚었고 국토교통부와 국가철도공단, 한국철도공사가 중재에 나서 불암산 하부로 이전하기로 합의, **협약식까지 열면서 올해 12월 개통을 약속했다.**(중략)

그러나 국토부가 전철 개통 전 진행하는 **안전관리종합시험운행 지침이 지난 2018년 강화됐음에도 이를 '진접선' 개통계획에 반영하지 못했다.**

기존 지침에 따른 안전관리종합시험운행은 **개통 전 약 3개월이면 마칠 수 있었지만 지침이 강화되면서 7.5개월로 기간이 두배 이상 늘어나 개통 기한도 연기될 수 밖에 없는 형편이다.**

- 또한, 동 사업은 현재 남양주시가 시행중인 셔틀버스 운행 및 증차노선⁵⁾에 대한 비용의 절반을 서울시가 지원하는 것인 만큼 남양주시가 정한 셔틀버스 운행 등에 필요한 소요예산이 적정한지에 대한 검토가 필요할 것임
- 아울러, '21년 4월부터 운영 중인 대중교통 분담금을 '21년 추경이 아닌 '22년 예산으로 편성하는 것이 적절한지에 대한 검토 또한 필요할 것으로 보임

■ **교통유발부담금 자치구 징수교부금(사업별 설명서 p.99)**

- 동 사업은 자치구로 위임한 교통유발부담금 징수에 따른 포상금 및 징수교부금으로 '21년 총 384억 38백만원 대비 24%(90억 44백만원) 증액된 474억 82백만원이 편성됨
- 서울시장은 「도시교통정비촉진법」 시행령 제29조⁶⁾에 따라 교통

5) 4호선 운영필수시설 이전 관련 교통대책에 대한 검토 요청(남양주시 철도교통과-2558, 2021.2.10.)

[진접선 개통지연에 따른 민원 해소 대책]

- ① [진접역-오남역-당고개역] 출퇴근 셔틀버스 운행
- ② [별내동-당고개역] 연계 기존노선 증회 운행(첫·막차 연계버스)
- 운행계획(2021. 4. 30. ~ 2022. 2. 28.)

○ 총 예산소요액 : 498,400천원

대책	산출기초	소요액	비고
① 진접역-오남역-당고개역 출퇴근 셔틀버스 운행	140천원 × 10회운행 × 209일	292,600천원	
② 별내동-당고개역 기존노선 첫·막차 연계 버스 증회	140천원 × 평일3회증회/토공휴일1회증회 × 평일213일/토공휴일96일	205,800천원	

※ 전세버스 회당 입차료 : 140천원

유발부담금의 부과·징수에 관한 사무를 해당 자치구청장에게 위임할 수 있고 서울시장은 관련 조례⁷⁾에 따라 부담금의 부과·징수와 관련된 사무처리 비용 등을 위해 징수액의 30% 내에서 자치구청에게 지급하고 있음

- 서울시는 금번 예산 편성 과정에서 '21년도 교통유발부담금 징수 교부금 교부비율(18.6%)이 이전년도와 비교하여 과소 반영된 점을 개선하기 위해 '22년도는 최근 3개년 기준 평균 교부비율인 22.4%를 적용하였으나 상향된 교부비율이 법적 기준을 초과하지 않은 바, 비율 변경에 따른 법적 문제는 없을 것으로 보임
- 다만, 교통유발부담금 편성기준이 되는 '22년도 세입예산안을 코로나19 상황을 고려하여 '20년도 실제 징수·결산액이 아닌 '20년도 예상 징수액을 기준으로 편성⁸⁾한 만큼

6) 도시교통정비 촉진법 시행령 제29조(부담금의 부과·징수 사무의 위임) ① 시장은 조례로 정하는 바에 따라 부담금의 부과·징수에 관한 사무를 구청장 또는 군수에게 위임할 수 있다. 이 경우 제24조, 제25조, 제25조의2, 제26조 및 제28조를 적용할 때 “시장”은 “구청장 또는 군수”로 본다.

② 제1항의 경우 시장은 효율적인 교통량 감축 활동, 교통시설 개량 및 부담금의 부과·징수에 관한 사무 처리 비용 등으로 부담금징수액의 100분의 30의 범위에서 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 금액을 구청장 또는 군수에게 지급하여야 한다.

7) 서울특별시 교통유발부담금 경감 등에 관한 조례 제15조(부담금 징수교부금 등) ① 영 제29조제2항에 따라 시장은 징수액의 100분의30 범위 안에서 다음 각 호의 기준에 따른 금액을 구청장에게 교부한다. 이 경우 교부총액에는 일반운영비 등 징수관련 경비를 포함한다.

1. 교부총액의 2분의1은 징수실적에 따라 교부
2. 교부총액의 2분의1은 교통수요 관리실적에 따라 교부

8) 2022년 회계연도 도시교통실 세외 수입 설명서

- 2022년 교통유발부담금추계액 및 산출내역 ['20년 예상 징수액 × 3년치 (17~19년) 증가율]
= 193,981,855천원 × 109.22% = 211,866,982 천원 (*2021년 코로나19 감경이 없다고 가정)

※ '20년 결산 실제 징수액은 코로나 15% 감경이라는 이례적 상황을 반영한 수치로, 2021년 징수 전망에 사용하기에는 적절치 않아 '20년 예상 징수액과 3년치('17~'19) 평균 증감률을 사용

'20년 실제 징수·결산액은 감소하였지만 '22년도 세입예산안은 증가하고 교부비율을 높이지 않아도 징수교부금은 늘어날 것임을 감안할 때, 교부비율을 높여서 징수교부금을 더욱 크게 늘려야 하는 필요성에 대한 검토가 필요할 것으로 보임

- 또한, 징수교부금을 이전년도 징수·결산 징수액이 아닌 세입예산안을 기준으로 편성한 것에 대해 세입예산안이 관련 법령에서 명시된 “징수액”에 부합한지 여부에 대한 검토가 필요할 것임

※ 최근 5년간 교통유발부담금 징수교부금 예산 현황

(단위 : 백만원)

구 분	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년(안)
세입예산(A)	122,723	128,542	184,012	206,611	211,867
결산액(B)	160,156	177,606	166,139	-	-
징수교부금 예산(C) ⁹⁾	36,817	38,563	38,563	38,404	47,458
교부비율(C/A)	30.0%	30.0%	21.0%	18.6%	22.4%

- 특히, 서울시의회와 서울시는 코로나19로 어려움을 겪고 있는 시설물 소유자의 부담을 완화하기 위해 재난 심각단계 발령시 교통유발부담금을 30%이내에서 경감할 수 있도록 조례를 개정¹⁰⁾

9) 연도별 예산서 참조

10) 서울특별시 교통유발부담금 경감 등에 관한 조례 일부개정조례안

가. 제안자 : 서울특별시장 나. 제안일자 : 2020년 8월 12일

다. 상정일자 : 제296회 임시회 폐회중 제3차 교통위원회(2020년 9월 8일 상정·의결)

라. 주요내용 : 재난에 대해 심각 단계 위기경보가 발령된 경우 재난 기간, 시설물 등을 정하여 교통유발부담금을 30% 범위에서 경감할 수 있도록 함(제6조의2)

- 의안번호 : 2014974 - 제안일자 : 2020년 11월 5일

한 바 있고

이에 따라, '20년도 실제 징수액은 전년대비 감소하는데 자치구 징수교부금은 교부비율을 늘려 증액하는 것이 현재의 코로나19 상황과 조례 개정을 통해 추진한 그간의 서울시 정책방향에 부합한지 여부에 대한 검토가 필요할 것으로 보임

■ 지하철 9호선 재정지원(사업별 설명서 p.126)

- 동 사업은 서울시와 (주)서울시메트로9호선 간 변경실시협약(이하 “변경협약”¹¹⁾)에 따라 서울시가 사업시행자에게 지급해야 하는 사업운영비를 지원하는 사업으로 '21년 대비 28%(195억 87백만원) 증가한 893억 55백만원이 편성됨

※ '22년 지하철 9호선 재정지원 예산 편성내역

(단위 : 천원)	
합 계	89,355,674
<input type="checkbox"/> 지하철9호선 1단계 운영보조금	77,354,674
- 운영경비	68,174,000
- 추가사업비	6,984,000
- 코로나19 긴급방역	2,196,674
<input type="checkbox"/> 대체투자비	12,000,000

- 주요내용 : 공익서비스를 국가정책이나 공공목적 등을 위하여 운임을 감면하는 등의 도시철도 서비스로 정의하고, 도시철도운영자의 공익서비스 제공으로 인해 발생하는 비용을 국가 등 원인제공자가 부담하도록 함

11) 서울특별시 도시철도 9호선 1단계구간(상부부분) 민간투자사업 변경실시협약(2013.10.23.), 제18조(관리운영비) 및 부록 3. 관리운영비

- 서울시는 “지하철 9호선 1단계 구간”은 변경협약¹²⁾에 따라 사업수입(운임, 부속수입 등) 대비 부족한 사업운영비를 지급하고 있으며, 변경협약 제18조에 따르면¹³⁾ 사업운영비 중 관리운영비는 2012년 불변가를 기준으로 소비자물가지수 변동분을 반영하여 확정하고 5년 마다 관리운영비를 협의할 수 있도록 명시되어 있음

※ 9호선 1단계 재정지원금 내용

사업운영비 = 관리운영비 + 투자원금상환(관리운영권가치상각) + 이자(관리운영권가치 수익금)	
사업수입 = 운임 + 부속 + 기타	서울시 재정지원금

- '22년도의 경우 서울시는 사업운영비에서 사업수입을 제외한 재정지원금 중 9호선 1단계 운영을 위해 사용되는 운영경비를 전년대비 약 243억원 증액 편성¹⁴⁾하였고 이는 사업운영비에

12) 제29조(서울특별시의 자금제공) ② 어느 분기 동안 사업시행자가 실제 수행한 사업수입이 당해 분기의 사업운영비에 미달하는 경우, 서울특별시는 그 부족 금액을 보조금 또는 금전대여의 방법으로 사업시행자에게 지급하여야 한다.

13) 제18조(관리운영비) ① 이 협약에 따라 사업운영비로 인정되는 관리운영비는 부록 3 (관리운영비)에 기재된 내용과 같다.

② 협약당사자들은 상호 합의하여 효력발생일로부터 매 5년 동안의 관리운영비를 변경 할 수 있다. 사업시행자는 효력발생일로부터 매 5년이 되는 사업연도의 직전 사업연도의 3월말까지 다음 5년 동안의 예상 관리운영비를 서울특별시에 제출하여야 한다.

14) 지하철 9호선 1단계 예산안 편성내역('21~'22년)

(단위 : 천원)

회계연도	2022년(안)	2021년	차이
합 계	89,355,674	66,379,869	22,975,803
□ 지하철9호선 1단계 운영보조금	77,354,674	50,379,869	10,974,805
- 운영경비	68,174,000	43,857,428	24,316,572
- 추가사업비	6,984,000	3,571,503	3,412,497
- 공기질 개선사업 운영비		918,714	-918,714
- 코로나19 긴급방역	2,196,674	2,032,224	164,450
□ 대체투자비	12,000,000	16,000,000	-4,000,000

※ 표 자료 추경예산 제외 '21년 9호선 1단계 추경편성 : 3,387,674천원

포함되는 관리운영비는 소비자물가지수 상승분을 100% 편성한 반면 운임수입은 코로나19 영향을 고려하여 과소 편성한 결과에 기인하고 있음

○ 하지만, '21년 10월 정부의 위드코로나 3단계 계획¹⁵⁾ 발표 및 수도권 주민의 백신접종률 등을 고려할 때 '22년의 운수수입을 지나치게 과소 추정하는 것은 아닌지 검토가 필요할 것임

○ 또한, 과도한 운영경비 편성이후 운수수입이 예년수준으로 회복될 경우 발생될 관리운영비 잔여액은 '9호선 직영 관련 실시협약 보충합의서'에 따라 위험준비금으로 적립¹⁶⁾되고

동 적립금은 70억원을 초과할 수 없도록 규정된 만큼 서울시는 운수수입 및 관리운영비 정산은 물론 위험준비금 관리에도 세심한 관심을 기울여 무분별한 재정지원이 이루어지지 않도록 노력해야 할 것임

15) 보건복지부 자료, '단계적 일상회복(위드코로나) 이행계획', 2021.10.29

구분	1차 개편	2차 개편	3차 개편
	11월1일~28일	12월13일~1월9일	1월24일~2월20일
방역조치 완화	생업시설 운영제한 완화	대규모 행사허용	사적 모임 제한 해제
	식당카페 등 영업시간 제한 해제	유흥시설 영업시간 제한 해제 검토	행사·집회 인원제한 해제
사적모임	접종자 구분없이 10명까지		인원 제한 해제
백신 패스	일부 다중이용시설 감염 취약시설	100인 이상 행사집회	

16) 9호선 직영 관련 실시협약 보충합의서(2019.4)

마. 실시협약 제18조 제5항에 따라 관리운영비의 잔여액이 발생할 경우(동 항에 따라 현재 발생한 잔여액을 포함함), 사업시행자는 해당 잔여액을 위험준비금으로 적립하여(단, 위험준비금의 적립금은 70억원을 초과할 수 없다), 적립된 위험준비금은 관리운영비로 인정받을 수 있는 비용을 제외하고 불가피하게 발생한 비용의 집행에 한해 사용할 수 있다.

- 한편, '22년 추가사업에 포함된 추가 전력비(12억 55백만원)¹⁷⁾의 경우에도 당초 관리운영비에 포함된 전력비 외의 초과 전력비로 간주하여 '9호선 변경실시협약 부속합의서'¹⁸⁾에 따라 '13년 대비 초과전력사용량에 대하여는 전력비로 환산하여 정산한 것임
- 하지만, 산업용 전기의 경우 계절별, 고압 수준에 따라 요금이 구분되어 있음을 감안할 때 '20년 전기요금 136원/kw를 일괄 적용하는 것이 바람직한지 여부와 고객서비스질 향상 및 유지관리를 위해 103%까지는 정산을 하지 않도록 정해진 만큼 추가 전력량의 근거 자료에 대한 면밀한 검토가 필요할 것임¹⁹⁾
- 또한, '9호선 직영 관련 실시협약 보충합의서'에도 “사업시행자의 귀책이 아닌 사유로 인해 관리운영비가 증가 되어 특정년도의

17) 지하철 9호선 1단계 추가사업비 편성내역('21~'22년)

(단위 : 천원)

회계연도	2022년(안)	2021년	차이
- 추가사업비	6,984,000	3,571,503	3,412,497
· 증차유치선	531,249	641,919	-110,670
· 노량진 환승통로 운영비	502,992	52,364	450,628
· 열차운행증회	244,947	4칸 → 6칸 확대 추가 운영비 2,877,220	403,163
· 추가72량 유지보수	3,035,436		
· CCTV 추가설치	1,414,061		1,414,061
· 추가전력비	1,255,316		1,255,316

18) 9호선 변경실시협약 부속합의서(13.10.23)

2. 서울특별시는 관리운영비 중 전력비에 관하여 실제 발생한 연간 전력비가 협약당사자들간 합의된 연간금액을 초과하여 발생하는 경우 ...(중략)... 초과전력비를 실시협약 제18조 제7항에 따른 관리운영비로 인정하기로 한다.

사업시행자는 2013년도 전력사용량을 기준으로 사용전력량을 관리하기로 하되, 초과전력사용량에 대하여는 전력비로 환산하여 정산하기로 한다.(중략) 단, 고객서비스질 향상 및 유지관리를 위하여 2013년 전력사용량의 103% 이내에서는 정산하지 아니한다.

19) 서울시 제출자료, 추가전력비 산출내역

관리운영비가 부족할 경우 해당 부족비용”을 관리운영비로 인정하기로 되어 있으나²⁰⁾

이 경우에도 사업 시행 후 관리운영비 초과 여부에 대한 검토 결과에 따라 관리운영비로 인정될 경우에 한해 재정지원 하는 것이 바람직할 것임

■ 서울교통공사 서비스 개선(사업별 설명서 p.158)

- 동 사업은 도시철도 무임승차에 따른 수입 손실분 일부를 서울시가 보전하여 서울교통공사 재무 개선 및 서울 지하철의 안정적 운영을 도모하고자 하는 사업으로 '21년과 동일하게 1,000억원을 편성한 것임

시설물 증가 내역	연간 추가 전력량(kWh)
마곡나루역 개통	386,534
차량기지,역사 조명등 LED 교체(전력비 절감)	-6,897,546
마곡나루역 2번출구 추가 E/S(18.2kW) 설치	269,705
차량기지 유치선 증설 (선로전환기용 UPS 30kVA 1대)	262,800
개화역 PSD 설치(PSD용 UPS 30kVA 1대)	262,800
열차 6량화	14,945,974
전력량 계	9,230,267kWh
전기요금 계(2020년 136원/kWh 적용)	1,255,316,312원

20) 9호선 직용 관련 실시협약 보충합의서(2019.4)

1. 9호선 1단계구간의 관리 및 운영 방법

라. 다음 각 호의 사유로 사업시행자에게 당해 분기의 관리운영비를 초과하는 비용이 발생하는 경우, 서울특별시는 그 비용을 관리운영비로 인정하기로 하며, 해당 비용을 지급하기로 한다.

①~④ (생략)

⑤ 사업시행자의 귀책이 아닌 사유로 인해 관리운영비가 증가되어 특정년도의 관리운영비가 부족할 경우 해당 부족비용

○ 서울시 자료에 따르면 최근 5년간 1~8호선 이용자 중 관련 법²¹⁾에 따른 무임수송인원²²⁾이 약 11억 21백만명, 누적 손실 비용은 1조 5,196억원에 육박하는 등 서울교통공사 운영에 상당한 부담을 주고 있음

○ 서울시는 서울교통공사의 원활한 운영을 도모하고자 '21년 회계연도 본예산과 '21년 제1회 추가경정예산을 통해 각각 500억 원씩 총 1,000억원을 편성한 바 있고

현재도 서울교통공사의 재정적자가 늘어나고 있는 점을 감안할 때 동 사업을 통해 계속되는 서울교통공사의 재정여건 개선에 도움을 줄 것으로 보임

○ 다만, 동 사업 예산을 편성하기 위해 수립된 사업방침²³⁾과 예산안 편성에는 예산 편성근거로 무임수송 및 환승 손실금 지원을 들고 있으나 이에 대한 추가적인 검토가 필요할 것으로 보임

○ 이와 관련하여 '21 회계연도 예산 편성시에는 무임수송 비용을

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

22) '21년 행정사무감사 도시교통실 제출자료

- 최근 5년간 연도별 무임수송 및 손실 비용 (1~8호선)

(단위 : 명, 백만원)

구분	'17년	'18년	'19년	'20년	'21.9월	합계
무임인원	258,250	261,047	273,841	195,690	133,001	1,121,829
무인손실	350,647	353,974	370,926	264,255	179,829	1,519,631

23) 서울교통공사 재정지원 추진계획(2021.7.22.) : '22년 시 재정지원 규모 : 총 1,874억원

- 무임손실 : '22년 총 867억원 재정지원 : 노인·장애인·유공자 법정 무임승차 손실금의 25% 수준 보전

- 환승손실 : '22년 총 1,007억원 재정지원 : 서울 지하철-버스환승 손실금의 46% 수준 보전(경기·인천 수준)

국가에서 지원하는 내용이 포함된 「도시철도법 일부개정법률안」²⁴⁾이 발의 되어 서울시는 법령 개정에 따른 국비 매칭을 대비하여 시비 500억원 선제적으로 편성한 것이었으나

해당 법률안이 국가의 무임수송 비용 부담내용이 반영되지 않은 채 대안반영폐기²⁵⁾ 되었음을 감안할 때, 금번 무임수송에 따른 예산편성은 서울시가 국비편성에 맞춘다는 그간의 편성근거와 맞지 않은 것으로 보임

- 또한, 향후 무임수송비용 보전을 국가에 요구하는 과정에서 금번과 같은 무임수송 예산편성 여부가 국비지원 필요성 여부에 대한 논란으로 커질 수 있는 바, 이에 대한 검토가 필요할 것임
- 한편, 서울시는 2004년 수도권 통합요금제 시행 이후 환승할인 확대에 따라 수도권 전철 운송기관에서 발생한 환승손실 부담금을 경기도와 인천시가 지급하는 내용의 협약을 맺은 바 있음²⁶⁾

24) 도시철도법 일부개정법률안(박홍근의원 등 12인) 등

- 의안번호 : 2014974 - 제안일자 : 2020년 11월 5일

- 주요내용 : 공익서비스를 국가정책이나 공공목적 등을 위하여 운임을 감면하는 등의 도시철도 서비스로 정의하고, 도시철도운영자의 공익서비스 제공으로 인해 발생하는 비용을 국가 등 원인제공자가 부담하도록 함

- 진행상황 : 대안반영폐기(대안 의안번호 2106234,2020.12.8.) , 국비지원 내용 대안 미포함

25) 도시철도법 일부개정법률안(박홍근의원 등 12인) 등

- 진행상황 : 대안반영폐기(대안 의안번호 2106234,2020.12.8.) , 국비지원 내용 대안 미포함

26) 「수도권 대중교통 통합환승할인제」 시행을 위한 서울·경기·한국철도 공동 합의문(2007.6.8.)

제6조(경기버스와 수도권전철 간 환승손실금) (앞부분 생략) 경기버스로 인한 수도권 전철의 할인액 중 60%를 각 운영기관에 월단위로 지급하며(이하 생략)

- 협약체결 이후, 경기도와 인천시는 서울시만 환승손실 부담금을 내지 않는 것에 대해 이의를 제기해 왔음에도 서울시는 환승할인 확대에 의한 서울시 도시철도와 버스 수입감소를 이유로 별도 부담하지 않음에 따라 '15년 경기도와 인천시가 서울시를 상대로 환승손실금 지급관련 소송을 진행한 바 있고, 3개 지자체는 환승손실율을 낮추는 것으로 합의한 이후 소송이 취하되었음²⁷⁾
- 따라서, 서울시가 환승손실금을 보전하는 내용으로 예산을 편성한 것은 그동안 지자체간 협약과 소송 등을 통해 합의된 서울시의 환승손실금 미지급 기초를 변경한 것으로 오해할 소지가 있을 뿐만 아니라

버스 환승손실금 지급에 대한 관련기관의 요구가 있을 수 있음을 감안할 때 예산편성 근거에 대한 보다 신중한 검토와 함께 향후 예상되는 문제에 대한 대책마련이 필요할 것으로 보임

■ 지하철 승강장 자동안전발판 시범설치(사업별 설명서 p.168)

- 동 사업은 전동차와 승강장 사이에 자동안전발판을 설치하여 교통약자의 이동편의를 개선하기 위한 사업으로 '21년 3억 50

27) 「수도권 통합환승할인제」의 환승손실금 보전비율 조정 관련 서울·경기·인천·한국철도 공동 합의문

- 합의일자 : 2015.11.19.

- 주요내용

· '15.6.27(요금인상)부터 환승손실금 보전율 인하(60→46%)

· 경기도와 인천시는 현재 진행중인 소송에 대하여 항소·상고 취하

백만원을 신규 편성한 것임

- '14년 국토교통부가 승강장 안전발판에 대한 한국철도표준규격을 제정·고시함에 따라 당시 서울지하철 양공사는 자동안전발판 사업을 확대하기 위한 예산 편성²⁸⁾ 및 설치공사를 시행한 바 있으나

같은 해 시행된 감사원 실태감사²⁹⁾에서 '승강장 자동안전발판은 안전운행과 승객안전을 위해 검증기간이 필요'하다는 지적에 따라 자동안전발판 사업이 중단된 바 있고 이후 사업이 추진되지 않아 현재는 2010년 역사 신설과정에서 시범 설치한 경찰병원역(3호선)과 한성백제역(9호선) 2개소에서만 운영되고 있는 상황임³⁰⁾

- 서울시 자료에 따르면 서울시 지하철역사 중 승강장과 지하철 이격 거리가 도시철도건설규칙에서 정하는 10cm를 초과하는 역사가 153개역³¹⁾에 이르는 것으로 나타나 사업개선이 필요한 것은 사실이나

감사원 실태감사로 '16년 사업이 중단된 이후 자동안전발판에 대

28) 2016년 도시교통본부 예산서

(단위 : 천원)

사업명	2015	2016	비고
장애인용 승강장 안전발판설치	735,000	2,527,500	출자금

29) 감사원 “국민안전 위협요소 대응관리 실태 특정감사”(16.5.23)

감사의견 : 안전발판 설치 경우 안전성에 관한 공인 인증을 받고 충분한 시범운영기간을 거친 후 설치

30) 지하철 승강장 자동안전발판 시범설치 추진계획(도시철도과-11503, 2021.10.29.)

- 슬라이딩 방식 설치사례 : 3호선 경찰병원역(4개소, 2009년), 9호선 한성백제역(12개소, 2018년)

31) 지하철 승강장 자동안전발판 시범설치 추진계획(도시철도과-11503, 2021.10.29.)

한 추가적인 안전성 및 기술력 검증이 제대로 이루어진 적이 없는 점을 감안할 때 과거 논란이 되었던 문제를 답습할 우려가 있는 바, 실제 사업 추진이전에 안전성 등에 대한 면밀한 검토가 필요할 것임

■ 공영차고지 CNG충전소 설치 사업(사업별 설명서 p.220)

- 동 사업은 건축물 기부채납 후 무상사용기간이(20년)이 만료된 은평공영차고지내 CNG충전업체의 지속적인 사용수익허가 요구에 대응하고 특혜문제를 해소하고자 차고지내에 CNG충전소를 설치하는 사업으로 32억 50백만원을 신규 편성³²⁾하였음
- 은평공영차고지내 CNG충전소 사업자는 CNG충전소 부속건축물(관리동 72.9㎡, 캐노피 64.0㎡)을 설치후 기부채납하고 20년('99.12.3.~'19.12.2.)간 무상사용할 수 있도록 서울시와 협약하였고, 무상사용기간 종료후 유상으로 금년 12월말까지 서울시시설공단³³⁾과 임대계약을 체결하였음

32) 2022년 공영차고지 CNG충전소 설치 사업 예산안

(단위 : 천원)

구 분	2021년		2022예산(안) (B)	증감 (B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산 (A)			
계	0	0	3,250,000	3,250,000	100
공기관등에 대한 자본적 위탁사업비	0	0	3,250,000	3,250,000	100

33) 서울특별시 공영차고지 설치 및 운영·관리에 관한 조례 제9조(관리의 위탁)

- ① 시장은 공영차고지의 운영관리에 관한 다음 각 호의 사무를 서울시시설공단에 위탁하거나 공공시설물을 전문으로 관리하는 법인·개인 등에게 공개경쟁을 통하여 위탁한다.

1. 제4조에 따른 공영차고지의 사용허가에 관한 사항 <이하생략>

- 서울시는 공영차고지내 CNG충전소 사용허가 독과점 형태 개선과 CNG 버스의 전기·수소버스 교체계획³⁴⁾에 따른 충전소 관리의 필요성이 증대되어 서울시 차원에서 기부채납 무상사용 기간이 종료된 은평공영차고지내 CNG충전소 설치를 계획³⁵⁾하여 이에 소요되는 예산을 확보하는 것은 어느 정도 이해되는 측면이 있음
- 다만, 신규 CNG충전소 설치까지 상당기간 소요될 것으로 예측되고, 환경친화적 차량의 확대에 따른 CNG충전소의 미래가치 하락, CNG충전소 운영 주체와 발생 수익의 활용방안, 기부채납 무상사용기간이 만료되는 다른 차고지³⁶⁾에 대한 대책 등에 대해 충분한 서울시 계획이 없다는 점에서 예산편성 이전에 공영차고지내 CNG충전소 운영·관리에 대한 종합적인 검토도 필요하 다 할 것임

34) 서울시 전기·수소버스 도입계획(안)

- '26년까지 CNG버스의 대체차 수요에 맞춰 전기·수소버스 5,446대 도입

구 분		계(대)	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년	'23년	'24년	'25년	'26년
전기 버스	합계	4,446	29	106	254	400	552	827	660	828	790
	시내	3,846	29	106	244	320	452	727	560	728	680
	마을	600	-	-	10	80	100	100	100	100	110
수소버스		1,000	-	-	4	10	130	150	200	250	256

35) 공영차고지 CNG충전소 관리방안(버스정책과-27858, 2021.9.3.)

36) 무상사용 기간이 만료되는 공영차고지내 CNG 충전소

구 분		2021년	2022년	2024년 이후
합 계		3개소	2개소	10개소
차고지명	은평 강동 소하		송파(1충전소) 상암	<ul style="list-style-type: none"> · '24년(3): 중랑(1충전소), 도봉, 은수 · '25년(1): 염곡 · '27년(3): 양천, 중랑(2충전소), 장지 · '28년(1): 송파(2충전소) · '29년(2): 강서, 진관

※도봉산 차고지 : 아진교통이 양도·양수 받아 운영중

■ 시내버스 서비스 개선(사업별 설명서 p.236)

- 동 사업은 준공영제로 운영되는 65개 시내버스 업체의 운송적자를 보전하기 위한 것으로 '21년 예산 4,561억 11백만원 대비 723억원(15.9%) 감액된 3,838억 11백만원이 편성³⁷⁾됨
- 서울시는 코로나19에 따른 재정여건 악화로 '20년에 시내버스 재정지원 예산을 1,705억원으로 줄인 바 있고, 시내버스 승객 감소에 따른 운송수지 악화³⁸⁾로 시내버스 업계의 누적부채가 급격히 증가되었으며 '21년에도 운송수입은 개선되지 않아 약 7,021억원의 적자³⁹⁾가 예상됨

※ 시내버스 재정지원 및 누적부채 현황

(단위 : 억원)

구 분	'05년	'06년	'07년	'08년	'09년	'10년	'11년	'12년	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년 (전방)	'21년 (현방)
총 재정소요액 (C=A+B)	2,707	2,556	2,309	2,729	3,391	3,578	4,882	5,123	5,271	6,211	6,227	5,907	5,581	5,491	3,627	7,313	12,628	11,195
당해연도 부족분(A)	2,277	2,070	1,703	2,056	2,556	3,087	3,204	2,465	2,802	3,283	2,554	2,192	2,445	2,842	3,538	6,601	7,021	3,128
전년도 누적부채(B)	430	486	606	673	835	491	1,678	2,658	2,469	2,928	3,673	3,715	3,136	2,649	89	712	5,608	8,067
재정지원 예산액(D)	2,221	1,950	1,636	1,894	2,900	1,900	2,224	2,654	2,343	2,538	2,512	2,771	2,932	5,402	2,915	1,705	4,561	3,838
누적부채 (E=C-D)	486	606	673	835	491	1,678	2,658	2,469	2,928	3,673	3,715	3,136	2,649	89	712	5,608	8,067	7,357

37) 2022년도 시내버스 서비스 개선 예산안

(단위:천원)

구 분	2021년		2022예산(안) (B)	증감 (B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산 (A)			
계	456,110,800	456,110,800	383,810,800	△72,300,000	△16
시책추진업무추진비	10,800	10,800	10,800	0	0
운수업계보조금	456,100,000	456,100,000	383,800,000	△72,300,000	△16

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

39) '21년 총비용(16,945억원 예상) - '21년 총수입(9,924억원 예상) = 적자액(7,021억원)

- 시내버스조합은 부족한 재정지원금에 대해 은행대출을 통해 충당하고, 대출에 따른 이자비용을 서울시가 납부하는 등 부적절한 예산운영이 지속되고 있는 실정임

※ 시내버스 대출원금 및 이자 현황

(단위 : 백만원)

구 분	'11년	'12년	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'20년	'21년 11월
대출원금	114,955	121,669	109,696	250,631	279,730	206,402	153,352	-	600,000	550,000
대출이자	870	3,647	1,841	4,537	6,406	6,981	2,480	610	7,002	2,793
누적이자	924	4,571	6,412	10,949	17,355	24,336	26,816	27,426	34,428	37,221

- 서울시는 향후 승객수가 '19년 수준으로 회복되고, 운송비용은 물가인상률 정도 상승됨을 가정하여 '22년 재정지원 총 필요액⁴⁰⁾을 산출하였으나, 이중 일부만 '22년 예산으로 반영하여 향후 예산부족(7,357억원)에 대한 추가 대출과 이자부담이 우려되므로 코로나19 영향에 따른 시내버스 준공영제 재무관리방안을 마련하는 것이 필요함

■ 사당역, 당산역, 강변역, 서울역, 강남역, 홍대입구, 합정역 광역버스환승정류소 환경개선 사업(사업별 설명서 p.254~287)

- 동 사업은 대중교통 이용활성화와 수도권 광역교통시설 이용

40) 시내버스 서비스 개선 사업 예산 추계

(단위:억원)

'22년 총수입	'22년 총비용	'22년 총 재정소요액		'22년 총 필요액 (A+B)
		당해연도분(A)	'21년 재정부족액(B)	
13,946	17,074	3,128	8,067	11,195

※ '22년 전망 시 운송수입은 '19년 동일 가정, 운송비용은 일부 운송원가 물가상승률 0.5% 인상 가정

시민의 편의증진을 위해 광역교통의 거점인 주요 7개 지점에 승하차 편의시설을 설치하고 환승체계를 마련하는 사업으로 '21년 총 129억 61백만원 대비 44억 3백만원(33.9%)이 감소한 85억 58백만원을 편성하였음

- 동 사업은 '20년 5월 최초 사업계획⁴¹⁾, '21년 10월 변경사업 계획⁴²⁾, 사업종료(22년 7월 예정) 연도인 '22년도 예산안⁴³⁾마다 각각 총 사업비가 계속 변경되는 등 총 사업비가 부정확하여 사당역, 강변역, 서울역의 경우 국비 분담액보다 더 많은 금액이 '20년도에 교부⁴⁴⁾됨에 따라 초과 국비 교부금에 대해 원금과 이자를 반납해야 하는 상황임

※ 광역버스환승정류소 환경개선 사업 예산 현황

(단위 : 억원)

연번	사업명	총사업비 비 교			연도별 사업비(국비:3, 시비:7)								
		당초	변경 계획	'22년 예산안 총사업비	총사업비			'20~'21년 편성액			'22년 예산안		
					계	국비	시비	계	국비	시비	계	국비	시비
	계	402	176	216	216	65	151	156	91	66	86	-	86
1	사당역	100	31	31	31	9	22	22	15	7	15	-	15
2	강변역	100	41	41	41	12	29	41	30	11	18	-	18
3	당산역	100	50	50	50	15	35	24	15	9	26	-	26
4	서울역	20	54	12	12	4	8	8	6	2	6	-	6
5	강남역	22		22	22	7	15	9	7	2	13	-	13
6	홍대입구역	30		30	30	9	21	26	9	17	4	-	4
7	합정역	30		30	30	9	21	26	9	17	4	-	4

41) 광역버스환승정류소 환경개선 사업계획(버스정책과-14330호, 2020.5.14.)

42) 광역버스환승정류소 환경개선 사업계획(변경)(버스정책과-31723호, 2021.10.13.)

43) 2022년도 예산(안) 성과계획서 및 사업별설명서(교통위원회) p.254~287

44) 사당역 15억원, 강변역 15억원, 서울역 6억원이 교부됨

- 이는 사업추진의 필요성은 이해되더라도 잘못된 사업계획 및 시행에 따라 서울시 행정에 대한 신뢰도 저하와 함께 과다 교부된 국비 및 이에 따른 이자부담까지 예산 및 행정력이 낭비되었다는 점에서 향후 재발방지책 마련이 필요할 것임
- 한편 동 사업의 전체 사업비는 국토부, 서울시, 경기·인천이 30:35:35의 비율로 분담하고, 서울시는 경기도와 인천시에서 분담해야 하는 사업비⁴⁵⁾를 우선 서울시 세출예산으로 편성하되 차후에 해당 지방자치단체에서 서울시로 사업비를 납부하도록 하고 있다는 점에서 사업완료시 기관별 분담비율에 따라 사업비 관리와 정산을 철저히 하여야 할 것임

■ 장애인콜택시 운영(사업별 설명서 p.319)

- 동 사업은 장애의 정도가 심한 보행상 장애인 등 교통약자 이동 편의 증진을 위해 장애인콜택시를 운영하는 사업으로 '21년 총 671억 15백만원 대비 3%(18억 68백만원) 증액된 689억 83백만원이 편성됨
- '03년 100대로 시작한 장애인콜택시는 그간 지속적인 양적 확대를 추진⁴⁶⁾하였고 현재 장애인콜택시 특장차(이하 “장애인

45) 경기도는 총 분담액 66억원 중 금년에 43억원의 자체재원(경기도 2021년도 3회 추경시 반영)을 확보, 잔여 분담금 23억원은 '22년도에 추가 확보할 예정이고, 인천시는 총 분담액 9억 50백만원(인천광역시 2021년도 본예산 반영)을 '21년 11월까지에 서울시로 세입조치할 계획

콜택시”라 함)는 620대, 장애인 임차택시⁴⁷⁾ 59대, 장애인 버스는 2대 운영 중에 있음

※ 장애인콜택시 연도별 증차 현황

구분	2003	2006	2007	2008	2009	
차량대수	100대	120대 (증 20대)	170대 (증 50대)	220대 (증 50대)	280대 (증 60대)	
구분	2010	2012	2013	2014	2016	2020
차량대수	300대 (증 20대)	360대 (증 60대)	410대 (증 50대)	424대 (증 14대)	437대 (증 13대)	622대 (증 185대)

※ 장애인 버스 포함

※ 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙 제5조(특별교통수단의 운행 대수)

법정대수 산출대상 : 87,120명 / 법정대수 : 87,120명 ÷ 150명 = 580대 / 법정대수 충족

○ 서울시와 서울시설공단은 비휠체어장애인이 장애인콜택시를 이용하는 비율이 다수(68%)⁴⁸⁾인 점을 감안하여

단순히 장애인콜택시를 증차하기 보다는 휠체어 이용유무에 따른 이용분리가 필요하다고 판단하여 '21년에는 장애인콜택시는 별도의 증차 없이 단순 대폐차만 하고 비휠체어 장애인을 위한 장애인 임차택시를 늘리는 예산을 편성한 바 있음⁴⁹⁾

46) 장애인콜택시 종합현황철(2021.10)

47) 개인택시사업자 1년단위 도급계약 운영, 이동지원센터 배차시스템 연계. 장애인전용 콜택시 표지 부착

48) 장애인콜택시 종합현황철(2021.10)

-휠체어 이용유무(2020년)

(단위 : 건)

계	휠체어이용건	휠체어 미이용건		
		소계	특장차	임차택시
972,189	630,374	341,815(100%)	232,486(68%)	109,329(32%)
100%	64.8%	35.2%	23.9%	11.3%

49) 2021년도 예산안 사업별설명서

○ 임차택시 운영비 증가 : 3,938백만원 증가 ※ 임차택시 120대 운영('20년 대비 70대 증가)

- 장애인콜택시 수요분산을 통한 장애인콜택시 운영 효율성 강화

- 이와 관련하여 '22년 장애인콜택시 증차 예산을 16억 50백만원 (30대 구입) 편성한 것은 증차로 인한 대기시간 감소효과를 기대할 수는 있으나 그간 서울시가 계획한 휠체어 이용유무에 따른 이용분리 정책에 반하는 단순 증차로 비취질 소지가 있고

또한, 현재까지 내년도 장애인콜택시 증차를 위한 구체적인 방침이 수립되지 않는 등 선행절차가 미비하다는 점에서 휠체어 이용장애인과 비휠체어 이용장애인의 이용빈도 검토 등 보다 면밀한 검토 후 추진할 필요성이 있을 것임

- 아울러, 현재 서울시는 포화상태인 장애인콜택시 차고지 확보를 위해 '22년 신규차고지 설치 예산을 편성·추진⁵⁰⁾하는 상황에서 장애인콜택시가 추가 도입될 경우 차고지 부족 문제가 심각해질 수 있다는 점에서 이에 대한 검토도 필요할 것임

■ 스마트도시물류 기반 조성(사업별 설명서 p.344)

- 동 사업은 생활물류 급증에 대응하기 위한 마이크로 공동배송센터 조성 및 스마트도시물류 기반 조성 및 물류혁신을 위한 스마트물류 실증사업을 지원하고자 하는 사업으로 70억 20백만원을 신규 편성한 것임

- 임차택시 120대 운영(전년대비 70대 증)으로 비휠체어 장애인의 이동수요 충족
- 비휠체어 장애인 수요를 임차택시로 분산해 장애인콜택시 운영 효율성 증진

50) 2022년도 예산안 사업별설명서

- 신규차고지 설치 및 노후시설 환경개선 5개소*10,000,000= 50,000천원

※ 스마트도시물류 기반조성 사업 예산현황

(단위 : 백만원)

예산과목	사업명	2022년 예산(안)	비고
총 계	-	7,020	
사무관리비	심의위원회 운영 등	20	자문회의, 위원회 운영 등
민간경상사업보조	스마트물류 실증사업 지원	2,000	5개 과제 선정 및 지원(개당 4억)
자치단체자본보조	마이크로공동배송센터 조정지원	5,000	4개소 공사비, 설비비 등 지원 (개소당 12.5억)

- 최근 코로나 사태로 비대면 거래가 활성화됨에 따라 서울시 유입 택배물량이 '15년 6.4억박스, '20년 11.8억박스로 증가하였으며 전자상거래 발달 등으로 택배시장 규모가 빠른 속도로 성장하는 등 기존 기업 간의 전통물류와는 다른 다양한 택배(새벽·당일배송)와 소화물배송 등 생활물류 수요가 늘어나고 있는 실정임
- 이러한 생활물류 급증에 따른 물류 경쟁과열로 택배사들이 개별 물류창고와 배송시스템을 각각 운영함에 따라 환경 및 교통비용이 중복으로 발생하고 있으며, 최근 사회적 이슈가 된 '아파트 택배 전쟁'으로 인한 택배회사 파업으로 시민불편이 발생하는 등 여러 가지 사회문제가 대두되고 있는 실정임
- 국토교통부는 급속히 성장하고 있는 생활물류서비스 질 제고와 물류서비스산업의 체계적 육성 및 발전을 통한 시민편의 증진과 경제 발전을 도모하기 위해 '21년 「생활물류서비스산업발전법」을 제정⁵¹⁾한 바 있음

- 동 사업은 관련 법⁵²⁾에서 물류 공동화를 위한 시설확충과 생활 물류서비스 산업 육성을 위한 연구, 기술 개발 및 첨단물류시설 등을 새롭게 도입하는 경우 관련 비용을 지원할 수 있다고 규정하고 있다는 점에서 재정지원의 근거와 필요성은 확보되어 있음

- 다만, ‘스마트물류 실증사업 지원’사업(20억원)⁵³⁾은 「물류정책기본법」 제57조⁵⁴⁾에서 국토교통부장관은 물류신기술·첨단물류시설 개발지원과 우수한 기술 및 시설 등을 지정하여 행정적·재정적 지원을 할 수 있다고 규정하고 있으므로 서울시는

51) 「생활물류서비스산업발전법」 '21.1.26일 제정, '21.7.27일 시행

52) 「물류정책기본법」 제23조(물류 공동화·자동화 촉진) ① 국토교통부장관·해양수산부장관·산업통상자원부장관 또는 시·도지사는 물류공동화를 추진하는 물류기업이나 화주기업 또는 물류 관련 단체에 대하여 예산의 범위에서 필요한 자금을 지원할 수 있다.

제57조(물류 관련 신기술·기법의 연구개발 및 보급 촉진 등) ① 생략

② 국토교통부장관·해양수산부장관 또는 시·도지사는 물류기업이 다음 각 호의 활동을 하는 경우에는 이에 필요한 행정적·재정적 지원을 할 수 있다.

1. 물류신기술을 연구개발하는 경우

2. 기존 물류시설·장비·운송수단을 첨단물류시설등으로 전환하거나 첨단물류시설등을 새롭게 도입하는 경우

「생활물류서비스산업발전법」 제23조(행정적·재정적 지원 등) 국가와 지방자치단체는 생활물류서비스산업의 발전을 위하여 다음 각 호의 사업에 대하여 행정적·재정적 지원을 할 수 있다.

1. 생활물류서비스산업과 관련된 경제적·환경친화적 시설 및 장비의 확충과 개선 2. 생략

3. 생활물류서비스산업 육성을 위한 연구, 기술 개발 및 그 실증을 위한 시범도시·단지의 조성

4.~6. 생략

제29조(생활물류시설의 설치 등 지원) ① 국가와 지방자치단체는 생활물류시설의 건설·보수·개량 등에 필요한 비용의 전부 또는 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

53) 스마트물류 실증사업 지원(20억원)

- 사업목적 : 4차산업혁명 등 첨단 물류기술을 보유한 기업 및 단체를 대상으로 실증기회를 제공하여 물류혁신을 확산하고 미래물류 선도하기 위해 공모사업 추진
- 공모분야 : 배송혁신, 친환경, 데이터·플랫폼, 사업안전, 시설·인프라 등 아이디어
- 예산지원 : 5개 과제 20억원(과제당 4억원 내외, 기업 20% 자부담)

54) 「물류정책기본법」 제57조(물류 관련 신기술·기법의 연구개발 및 보급 촉진 등) ③ **국토교통부장관** 또는 해양수산부장관은 물류신기술·첨단물류시설등 중 성능 또는 품질이 우수하다고 인정되는 경우 우수한 물류신기술·첨단물류시설등으로 지정하여 이의 보급·활용에 필요한 행정적·재정적 지원을 할 수 있다.

한정된 재정의 효율적 운영과 재정절감을 위해 국토교통부와 사전 협의하여 국비 지원방안 등을 마련하는 것이 필요하다 할 것임

- 한편 자치구에 지원될 예정인 ‘마이크로 공동배송센터 조성 지원’사업(50억원)을 성공적으로 추진하기 위해서는 부지확보가 중요하며 실제 공동배송센터를 사용할 택배회사들의 니즈(Needs)가 반영되어야 하므로 사전에 관련 업체들과 긴밀한 협의가 이루어져야 할 것이며,

공동배송센터의 위치가 주택가 등 도심지에 위치하는 만큼 택배 차량 이동증가, 대기차량의 주차문제 등으로 주변 주민들의 민원이 예상된다는 점에서 향후 원활한 예산집행을 위해 세밀한 부지 선정과 사전검토가 필요하다 할 것임

- 아울러, 현재 ‘마이크로 공동물류센터’ 조성부지가 정해지지 않았고 향후 센터 운영비용의 부담주체가 명확하지 않다는 점에서 시비만 우선적으로 편성할 경우 향후 대상지 및 입주기업 미확보로 예산 불용 및 이월이 발생할 우려가 있는바,

대상지 등이 어느 정도 확정된 이후 추가경정예산을 통해 예산을 확보하거나, 1~2개소에 대한 시범사업 추진 및 효과분석 이후 본 사업을 추진하는 것도 검토할 필요가 있을 것임

■ 그린파킹(Green Parking) 사업(사업별 설명서 p.383)

- 동 사업은 주택가 주차난 해소를 위해 담장 허물기와 자투리땅을 활용하여 주택가 등에 주차장을 조성하며 주차공유사업을 함께 추진하기 위한 사업으로 '21년 예산 38억 75백만원 대비 12%(4억 82백만원) 증가한 43억 77백만원이 편성됨
- 동 사업은 'Green Parking 2006 프로젝트 기본계획'⁵⁵⁾ 및 서울특별시 주차공유 활성화에 관한 조례⁵⁶⁾에 따라 주택가, 근린생활시설 및 아파트에 주차장을 조성하고 공유하는 사업으로 매년 '그린파킹 지원대상 및 기준'에 따라 주차장 조성을 지원하고, 조성된 주차장을 공유하기 위한 IoT⁵⁷⁾센서는 1개당 30만원을 지원 하는 등 공사비 포함 최대 28백만원을 지원하는 사업임

※ 그린파킹 사업 지원대상 및 기준

구 분	대 상	지 원 한 도
단독주택	○ 담장 또는 대문을 허물어 주차장 조성이 가능한 단독, 다가구·다세대 주택 등	○ 주차면 1면 기준 900만원, 이후 매 1면 추가시마다 150만원 추가지원 - IoT 센서 1개당 30만원 이내 추가 지원하며, 주차면 공사비 포함 최대 2,800만원 - 난공사 시 30%까지 증액 지원 가능
근린생활 시설	○ 담장을 허물어 주차장 조성이 가능하고, 야간에 거주자 또는 주민과 공유가 가능한 근린생활시설	
아파트	○ 아파트 부대시설 및 복리시설 각 1/2 범위에서 전체 입주자 2/3이상의 동의를 얻은 경우	○ 주차장 조성공사비의 50%이내이며, 1면당 최대 70만원, 아파트당 최대 5000만원 한도
자투리땅	○ 주택가 주변에 방치된 자투리땅, 나대지(도로 제외)	○ 주차면 1면 기준 최대 240만원 지원 ※ 20면 초과시 1면당 최대 120만원

55) 'Green Parking 2006 프로젝트 기본계획' 시장방침 제507호(2003.7.19.)

56) 서울특별시 주차공유 활성화에 관한 조례(2019.5.16.)

57) IoT(Internet Of Things) 각종 사물에 센서를 부착시키고 인터넷을 연결하여 활용하는 기술로 사물 인터넷이라 함

- 특히 실시간 주차공유 서비스는 IoT센서와 CCTV를 설치해 차량 유무를 감지하고, 이를 서울주차정보 앱으로 공유함으로써 이용자에게 실시간 주차정보를 공유하고 주차장 제공자도 부가수입을 얻을 수 있다는 점에서 주차난 해소에 일부 기여할 수 있을 것임
- 다만 '19년부터 추진한 그린파킹 주차장 공유사업의 경우 불특정 다수의 외부인에게 주택가 주차장을 제공하는 것에 대한 소유자의 사생활 불안 등 거부감이 여전히 존재하고 올해 기준 공유현황을 보면 단 1.8%에 그쳐 사업추진이 매우 미비한 상황임
- 또한 '20년 동 사업 자치구별 주차장 확보율 및 교부액 현황⁵⁸⁾을 비교해보면 100%미만인 자치구에 대비해 타 자치구의 교부금이 높음에 따라 자치구별 수요조사에 대한 철저한 검토 및 동 사업의 원래 취지에 맞추어 주택가 주차난이 해소될 수 있도록 사업 관리가 필요해보임

58) 2020년 자치구별 주차장 확보율 교부예정액 현황

구 별	주택가 주차장확보율	교부액(천원)	비 고
금천구	75.9%	103,680	주택가 주차장확보율 100% 미만 자치구
영등포구	83.0%	178,200	
서대문구	98.3%	174,960	
양천구	99.8%	145,800	
강서구	105.5%	249,480	교부금이 많은 상위3개 자치구
강동구	107.2%	366,120	
관악구	111.3%	242,570	

■ 보행량 계측기 설치 및 유지관리(사업별 설명서 p.462)

- 동 사업은 보행사업의 객관적인 투자기준 및 개발사업의 타당성, 보행현황 진단 등 향후 보행정책 발굴을 위한 기초데이터로 활용하고 지속적인 보행량측정을 위한 보행량 계측기 유지보수 사업비(통신료, 서버 이용료 등)로 '22년 90백만원⁵⁹⁾ 편성됨
- 동 사업은 서울시 경제정책과에서 “20년 서울시 테스트베드 실증사업”으로 추진⁶⁰⁾된 사업⁶¹⁾으로 서울시 중구 세종대로 20개 지점을 포함하여 서울 도심부 주요도로 총 250개소에 보행량 계측기 설치를 완료하여 보행량 데이터를 수집하고 있음
- 서울시 전역으로 확대되는 보행사업에서 객관적인 투자기준, 각종 사업의 타당성 및 보행현황 진단 등 향후 보행정책을 위한 기초데이터로 활용될 수 있다는 점과 동 사업의 소유권 결정서⁶²⁾

59) 보행량 계측기 설치 및 유지관리 주요 예산현황

(단위: 천원)

구 분	2021년		2022예산(안) (B)	증감(B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산(A)			
계	0	0	90,000	90,000	100
공공운영비	0	0	90,000	90,000	100

60) '20년 「테스트베드 서울」 실증사업 산학연심의(제7차)(경제정책과-19889)('20.12.13..)

61) 사업개요

- 사업명 : IoT 기반의 보행자계수기로 실시간 보행인구 변화량 및 공공환경 정보 빅데이터 수집 기반 보행데이터 모니터링 플랫폼 실증
- 사업기간 : '20.12.31~'21.12.30(12개월)
- 사업비 : 562백만원[시비 450백만원(서울산업진흥원 지급), 민간부담 112백만원(아이데이터(주) 등)]
- 사업내용 : 서울시 주요 보행로(250개소)에 실증제품 설치, 보행자 계수 시행

62) 사업종료후 실증대상물 소유권 결정서

1. 주관기관[아이데이터(주)]은 사업종료후 실증 대상물(보행자계수기 등)을 철거하여 원상복구하는

에서 사업 종료 후 유지보수 비용을 서울시가 부담하도록 하였다는 점에서 사업예산 확보의 필요성은 인정됨

- 다만 테스트베드 실증사업으로 추진된 동 사업의 특성상 특정 업체만 유지보수가 가능할 것으로 예상됨에 따라 유지보수비용 산정의 적절성 여부 검토가 필요하고

동 사업에 따른 결과물의 신뢰성이 확보되지 않을 경우 관련 시설의 철거 및 원상복구를 시행해야 하므로 동 사업의 지속 가능성에 대해 면밀한 검토가 이루어져야 할 것임

■ 충무로(돈화문로)도로공간 재편(사업별 설명서 p.501)

- 동 사업은 충무로(종로3가 교차로~충무로역 교차로)구간에 차도는 축소하고 보도·자전거도로를 넓혀 띠녹지를 조성하는 등 한양도성 내 녹색교통 공간을 확대 조성하는 사업⁶³⁾으로 60억 99백만원⁶⁴⁾이 편성됨

- 동 사업은 '19년에 기본 및 실시설계 용역비로 1억 50백만원을

것을 기본원칙으로 한다,

2. 수요기관(서울시)은 사업종료후 실증 대상물을 (이용)한다.
 - 2-1. 주관기관은 사업 종료 후 대상물의 소유권을 수요기관에게 (양여)한다.
 - 2-2 해당 대상물의 유지보수를 위한 비용은 (수요기관)이 부담한다
3. 대상물을 철수 하는 경우 원상복구의 비용과 책임은 (주관기관)에 있다.

63) 「한양도성 녹색교통진흥지역」 2020년 도로공간재편사업 추진계획('19.11.22)

64) 충무로(돈화문로)도로공간 재편사업 주요예산현황

편성하였으나 퇴계로 및 세종대로 도로공간 재편사업 우선추진 및 경찰청 심의지연 등으로 중단⁶⁵⁾되었던 사업으로 현재 11월 기준 경찰청 재심의⁶⁶⁾ 중임

또한 동 사업은 '19년도 말에 기본 및 실시설계를 완료하였으나 교통안전시설 심의가 미완료⁶⁷⁾되어 예산집행이 늦어질 것으로 예상됨에 따라 '20년 제2회 추가경정예산안 심의를 통해 5억원을 제외한 모든 사업예산을 감액한 바 있음⁶⁸⁾

- 동 사업의 위치는 보도가 협소한 곳⁶⁹⁾으로 보행환경개선을 위한 사업필요성은 인정되나 사업추진을 위한 교통안전시설 심의가 진행중이며 사업구역 내 세운 재정비촉진지구 제3구역 및 수표지역⁷⁰⁾의 재개발이 활발히 진행됨에 따라 이와 관련된 사전절차 이행 및 사업전반에 있어 일정지연이 발생될 우려가

구 분	2021년		2022예산(안) (B)	증감(B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산(A)			
계	0	0	6,099,000	6,099,999	100
시설비	0	0	5,771,483	5,771,483	100
감리비	0	0	313,183	313,183	100
시설부대비	0	0	15,333	15,333	100

65)2022년 예산(안) 도시교통실 성과계획서 및 사업별설명서 P.504

66) 「충무로·창경궁로 도로공간 재편사업」 교통안전시설심의 요청(보행정책과-9361, '21.7.30.), 「충무로·창경궁로 도로공간 재편사업」 교통안전시설심의 재요청(도면보완)(보행정책과-13130, '21.10.29.)

67)을지로 교통안전시설심의 요청(보행정책과-1592, '19.8.27), 창경궁로 교통안전시설심의 요청(보행정책과-6642, '20.5.7)

68)2020년도 도시교통실 소관 제2차 추가경정예산안

구분	2020년 제2회 추경예산액(A)	2020년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감율(%)
충무로(돈화문로)도로공간 재편	500	2,745	△2,245	△81.7%

69)충무로 및 창경궁로 도로공간재편 사업 추진방향 및 향후계획('21.8.)

70)제12차 도시계획위원회 「수표구역 도시정비형 재개발사업구역 정비구역 및 정비계획 변경 결정(안)」 수정가결('21.9.15)

있는바 경찰청 규제심의 등의 사전절차를 거친 후 추가경정 예산을 통한 예산확보를 검토할 필요가 있어 보임

■ 자전거 도로 안전시설 확충(사업별 설명서 p. 557)

- 동 사업은 기 조성된 자전거도로의 단절구간 연계 및 안전시설 확충, 자치구 방치자전거 수거 예산지원, 자전거 통행량 조사시설 추가 설치 및 청계천 자전거전용도로 조경관리를 위한 사업으로 '21년 60억 54백만원 대비 32%(19억 34백만원) 감소한 41억 20백만원⁷¹⁾을 편성한 것임
- 동 사업계획에 포함되어 있는 “자치구 방치자전거 수거 지원(2억 25백만원)”은 자전거 보관대 및 도로상에 방치된 자전거를 수거 하는데 소요되는 비용의 일부를 자치구별 9백만원씩 지원하는 사업으로 방치자전거 수거 후 재활용을 통해 자전거 이용환경을 개선한다는 점에서 사업추진 필요성은 인정됨

안전명	개요	심의결과
수표 도시정비형 재개발구역 정비 구역 및 정비계획 변경 결정(안)	○위치: 중구 입정동 237번지 일대(12,316.6㎡) ○내용: 도시정비형 재개발구역 정비구역 및 정비계획 변경(안)심의	수정가결 ※내년 상반기 사업 본격화 예정

71) 자전거도로 안전시설 확충 사업 주요예산

(단위 : 백만원)

구 분	2021년		2022예산(안) (B)	증감(B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산(A)			
계	5,804	6,054	4,120.4	-1,933.6	15
자전거도로 통행량 조사운영비 등	50	50	-	-50	-100
자전거도로 통행량 조사 조사시설 설치	100	100	100	-	100
종로 자전거전용차로 LED표지판 요금	4	4	3.2	-0.8	-20
자치구 방치자전거 수거 지원	250	250	225	-25	-10
청계천 자전거이용도로 조경관리	-	-	100	100	100
자전거이용시설 확충	5,400	5,650	3,692.2	-1,957.8	-35

- 그러나, 매년 자치구별 차등 없이 동일한 예산을 반복적으로 지원하는 것은 예산집행 효과와 방치자전거 수거 노력⁷²⁾에 대한 적절한 보상이 담보되지 않는다는 점에서 구별 재정지원을 차등화 하는 등 인센티브 제공 형식의 재정지원 방안을 검토하여 자치구의 자전거 이용환경 개선을 적극적으로 유도할 필요가 있음
- 동 사업의 “자전거도로 통행량 조사 조사시설 설치(1억원)”은 주요 자전거도로의 자전거 통행량 조사를 위한 측정기기(14개소)를 추가적으로 설치하는 사업이나 현재 자전거 통행량 조사용역⁷³⁾이 '22년 4월 완료예정이며 기 설치한 기기의 정확도 및 실효성이 검증되지 않아 향후 예산의 불용 및 이월이 발생할 우려가 있다는 점에서 용역완료 및 기기의 효과 검증 후 추가경정예산을 통해 예산을 확보하는 방안을 검토할 필요가 있다 할 것임

■ 도심연계 자전거 전용도로망 구축(사업별 설명서 p.563)

- 동 사업은 자전거이용 활성화를 위해 구간별 여건에 맞는 자전거 보조간선도로 조성^과 가양대교(3.4km) 자전거도로를 구축하고 기능별 자전거도로 재정의 및 기본·실시설계용역을 추진하기 위한

72) '20년 기준 자치구별 방치자전거 적출 건수 1위 자치구 5,812건, 25위 자치구 352건으로 최상위 자치구와 최하위 자치구간의 적출건수가 16배 이상 차이

73) 자전거정책과-9409호(2021.9.24.) “서울시 자전거도로 통행량 조사 추진계획”

- 루프검지기 31개소 설치 및 CCTV영상 수집 등 총 269개소에 대한 개인자전거·PM 통행량 조사 후 ‘서울시 자전거도로 이용행태 분석 및 활성화 방안 연구용역’ 기초자료로 활용

- 조사 및 분석 : '21.10 ~ '22.4

※ 연구용역('21.6 ~ '22.4) : 한양대학교 산학협력단 외 3개 업체(컨소시엄)

사업으로 '21년 73억 65백만원 대비 79%(58억 32백만원) 감소한 15억 32백만원⁷⁴⁾을 편성한 것임

- 동 사업은 도심과 한강을 연계하는 동서·남북 핵심 축 자전거 간선도로를 구축하기 위해 청계천과 정릉천, 한강으로 연결하기 위한 자전거도로 조성이 완료됨에 따라 예산이 감소하였으며

동 예산(안)은 대부분 신규 사업으로 “자전거 보조간선도로 구축(8억 41백만원)”과 “자전거도로 기능별 재분류 및 체계적인 관리방안 용역(1억 93백만원)”, “가양대교 자전거도로 구축(4억 50백만원)”에 필요한 예산임

- “자전거 보조간선도로 구축사업(8억 41백만원)⁷⁵⁾”은 동 사업내에

74) 도심연계 자전거 전용도로망 구축 예산 (단위 : 백만원)

구 분	2021년		2022예산(안) (B)	증감 (B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산 (A)			
계	5,695	7,365	1,532	△5,832	△79
자전거 보조간선도로 구축	설계용역	-	241	241	100
	공사비	-	600	600	100
자전거도로 기능별 재분류 및 체계적인 관리방안 용역	-	-	193	193	100
가양대교 자전거도로 구축	-	-	450	450	100
청계천로 자전거도로 추가사업비	2,575	4,195	-	△4,195	△100
청계천~정릉천 자전거도로 연결구축	1,767	1,767	-	△1,767	△100
한강교량 자전거도로 구축	1,124	1,124	-	△1,124	△100
청계천로 자전거도로 조경관리	-	50	-	△50	△100
감리비	229	229	48	△181	△79

75) ▶ 자전거 보조간선도로 구축 : 8억 41백만원

- 보조간선도로 우선순위선정 및 조성방안 기본 및 실시설계 용역 : **2억 41백만원**

- 자전거 보조간선도로 구축 공사비(1km) : **6억원**

▶ 자전거정책과-7428(21.7.23) “2021~2025 자전거도로망 구축계획”

: 자전거 보조간선도로와 간선도로를 연결하여 촘촘한 네트워크 형성, 필요지역 선정 후 보조간선망 구축

▶ 사업설명서(p566) 내용 - 자전거 보조간선도로 구축(2022년 자전거보조간선도로 기본 및 실시설계)

: 우선순위 결과에 따라 계획지역의 자전거도로 단절구간을 연결하여 자전거 보조간선망 구축

편성된 ‘보조간선도로 우선순위선정 및 조성방안 기본·설계용역 (2억 41백만원)’을 통해 우선순위 보조간선도로에 자전거도로 (1km)를 설치하는 공사비(6억원)를 동시에 편성 하였음

- 서울시의회에서는 자전거도로 구축사업과 관련하여 2020회계 연도 결산감사와 '20년도 추경 편성시 자전거도로 조성사업의 특성상 주변 민원발생, 경찰청 교통안전시설 심의 및 관련기관 협의지연 등으로 예산 불용 및 이월이 자주 발생하는 문제를 개선토록 지적한 바 있음
- 따라서, 보조간선도로 자전거도로 조성사업은 설계 및 규제심의 등 사전 행정절차가 완료되지 않았다는 점에서 향후 예산불용 및 이월발생이 예상되므로 자전거 보조간선도로 구축 공사예산 (6억원)은 설계용역 완료 이후 추가경정예산을 통해 예산을 확보 하는 것이 적절하다 할 것임

■ 천호대로 자전거전용도로 구축(사업별 설명서 p.572)

- 동 사업은 도심에서 청계천을 거쳐 천호대교북단(15.3km) 까지 자전거전용도로를 구축하기 위해 기본 및 실시설계용역을 추진하고자 4억 97백만원을 신규 편성한 것임
- 동 사업은 서울시가 2009년 11월 ‘도로 다이어트’ 방식으로

천호대로의 한 개 차로를 자전거 전용차·도로로 설치하였으나, ‘차도 높이형’ 자전거전용도로와 자전거보행자겸용도로의 혼재, 일부 자전거도로 단절로 자전거간선도로망의 기능이 상실됨에 따라 이를 개선하기 위해 천호대로(13.5km, 청계천~천호대로 북단)에 ‘보도 높이형’ 자전거전용도로를 구축하는 것으로 자전거이용 활성화를 위해 그 필요성은 인정된다 할 것임

- 다만, 동 사업구간인 천호대로에 이미 자전거전용도로 설치형태 (보도 또는 차도 높이형)를 검토하여 2009년에 조성하였다는 점에서 당시 ‘도로 다이어트’를 통해 간선도로의 1개 차로를 축소 하였음에도 보도높이형이 아닌 차도높이형으로 설치한 이유 등 설계용역 시 과거 문제점 및 최근 변화한 자전거 및 개인형이동 장치의 이용문화 등을 면밀히 검토하여 용역을 추진할 필요가 있음
- 또한, 지난 5월 31일 개통한 청계천 자전거전용도로(보도 높이형) 조성 시 주변 민원발생, 경찰청 교통안전시설 심의 및 관련기관 협의의 어려움 등으로 설계변경 및 예산 증액과 불필요한 예산 불용·이월이 발생한 사례가 있다는 점에서

동일한 사례가 반복하여 발생하지 않도록 서울시는 사전 행정 절차이행과 선행사례를 벤치마킹하여 한정된 예산이 효율적으로 집행될 수 있도록 만전을 기해야 할 것임

■ 교통신호기 신설 및 보수(사업별 설명서 p. 587)

- 동 사업은 서울시 전역에 교통신호기를 신규로 설치하고 기 설치된 교통신호기를 유지관리하는 사업으로 '21년 267억 93백만원 대비 42%(113억 41백만원) 감소한 154억 52백만원⁷⁶⁾을 편성한 것임
- 동 사업은 교통신호등 및 신호지주 신설, 노후지주 교체, 시각장애인용 음향신호 등을 설치하여 도로상의 교통사고 예방과 원활한 교통소통을 담보하고 교통약자인 시각장애인의 보행권을 확보한다는 점에서 사업추진의 당위성은 인정된다 할 것임
- 다만, 동 사업과 관련하여 서울시의회 행정사무감사에서 지적한 바와 같이 최근 5년간 평균 190억원 이상의 예산을 편성해 국가주요정보통신기반시설물로 지정된 교통신호기와 교통신호 제어기 등을 설치·관리하고 있으나

신호제어기 함체의 열쇠(키)에 대한 별도 보안관리 매뉴얼이 없고

76) 자전거도로 안전시설 확충 사업 주요예산

(단위 : 백만원)

구 분	2021년		2022예산(안) (B)	증감(B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산(A)			
계	24,051	26,793	15,452	△11,341	△42
시 설 비	22,300	25,042	14,216	△10,826	△43
감 리 비	1,720	1,720	1,210	△510	△30
시설부대비	31	31	26	△5	△17

※ 감소한 예산은 시설비 중 “바닥형 신호등 및 보행신호 음성안내 보조장치 설치”예산('21년도 사업비 84억 90백만원)임

열쇠관리가 미흡한 등 보안상 문제점이 있어 이에 대한 개선이 필요한 실정임에도 관련예산은 편성되어 있지 않다는 점에서 이에 대한 대책마련이 필요할 것으로 판단됨

■ 드론활용 교통지표 분석 알고리즘 개발 및 관리시스템 구축(3단계)

(사업별 설명서 p. 632)

- 동 사업은 드론을 활용한 교통체계 분석기술을 개발하여 교통운영 통합시스템을 구축하기 위해 1단계 “교통분야 드론활용 정보화 시스템 기반구축”과 2단계 “시스템 고도화”를 추진한 후 마지막 3단계인 “시스템 연계확장”을 위한 사업으로 '21년 3억 92백만원 대비 3%(12백만원) 감소한 3억 80백만원을 편성한 것임
- 동 사업은 교통분야에 드론을 활용하여 교통상황을 상시 모니터링 하고 드론촬영 영상 인식, 추출, 교통지표 분석을 자동화하는 등 교통운영 통합시스템(플랫폼)(3단계)를 최종적으로 구축한다는 점에서 사업추진 필요성은 인정됨
- 다만, 서울시 사업추진계획서⁷⁷⁾상 1단계 사업('20~'21년)에서 시스템 기반구축 후 효과검증을 거쳐 2단계 사업('22~'23년)을 통한 시스템 고도화를 추진한 이후 '24년에 3단계 사업으로 시스템을 확장하는 것으로 계획했다는 점에서

77) 교통운영과-47호('19.7.26.) “교통분야 드론활용 정보화 시스템 구축사업 계획” 단계별 추진계획

3단계 사업 추진은 1단계와 2단계 사업에 대한 충분한 성능 및 실효성 검증과 운영결과 분석⁷⁸⁾을 통해 3단계 사업에 대한 필요성을 확보한 이후 동 사업을 추진하는 것이 적절한 것으로 판단됨

- 또한, '20년도에 시작한 “드론활용 교통관리시스템 구축 사업” 1단계 용역이 '21년 6월 말에 완료됨에 따라 2단계 사업(드론활용 교통운영시스템 고도화)을 위한 사전행정절차⁷⁹⁾를 완료 후 '21년 11월에 용역을 발주함에 따라 불가피하게 '21년도 예산을 이월해야 하는 실정으로 반복적인 예산이월이 예상된다는 점에서 실질행 가능액만 편성토록 하는 “서울시 예산편성 운영기준”에 따라 2단계 사업을 완료한 이후 관련예산 확보 하는 것이 필요하다 할 것임

단계	1단계('20~'21년)	2단계('22~'23년)	3단계('24년~)
목표	시스템 기반 구축 (도입 및 검증)	시스템 고도화 (실효성검증)	시스템 확장 (안정화 및 운영)
목표지역	강동구 일부	강동구 전역	지역 확산
연계시스템	독립시스템	내부 유관기관 연계	외부 유관기관 연계
핵심기술	- 시스템 및 인프라 구축 - 지표추출 알고리즘 - 영상분석 및 시각화 - 비행 비상대책 및 안전성	- 드론관리 자동화 - 반자율비행 - 실시간 데이터 전송 - 실시간 데이터 분석	- 멀티지역 관리 - 기관시스템 연계

78) 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

79) '21.7~8월 : 행정안전부 사전협의, '21.9.10일 : 과업심의위원회 개최

'21.9.14일 : 제안요청서 및 보안성 검토(정보시스템담당관), '21.11월 : 용역발주, '21.12월 : 계약 예정

■ 도시고속도로 환승정류장(당산역)(사업별 설명서 p.641)

- 동 사업은 수도권 광역버스를 주요 환승결절점인 당산역 인근 올림픽대로에서 회차시키기 위한 환승정류장을 설치하는 사업으로 '21년 총 17억 46백만원 대비 3억 8백만원(17.5%)이 증가한 20억 54백만원을 편성⁸⁰⁾하였음
- 동 사업은 서울지방국토관리청 하천점용허가 등 관계기관 협의 지연과 실시설계 용역 발주 지연 등으로 연내 공사 착공이 어려워 '21년 제2회 추경시 17억 59백만원을 감액하였음에도 금번 예산 편성시 명시이월(15억원)을 제출하였으며
 '21년 예산편성시 및 제2회 추경시 관계기관 협의, 설계 지연 등이 사업에 영향을 줄 수 있을 것으로 예상되어 철저한 공정 관리를 하도록 지적한 바 있음

※ 도시고속도로 환승정류장(당산역) 예산집행 및 이월현황

(단위: 백만원)

연 도	본예산	추경액	예산현액 (a)	집행액 예정 (b)	명시 이월액 (c)	이월율 (c/a)	불용액 (d = a - b - c)	불용율 (d/a)
2021	3,505	△1,759	1,746	246	1,500	85.9%	0	0.0%

80) 2022년 도시고속도로 환승정류장(당산역)

(단위 : 천원)

구 분	2021년		2022예산(안) (B)	증감 (B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산 (A)			
계	(x1,500,000) 3,505,000	(x1,500,000) 1,746,050	(x-) 2,053,950	(x△1,500,000) 307,900	(x△100) 18
시설비	(x1,500,000) 3,367,000	(x1,500,000) 1,746,050	(x-) 1,915,950	(x△1,500,000) 169,900	(x△100) 10
감리비	(x-) 138,000	(x-) 0	(x-) 138,000	(x-) 138,000	(x-) 100

- 한편 동 사업은 국토교통부 대도시권광역교통위원회, 경기도와 인천광역시가 협력을 통해 추진하는 「광역버스 회차 및 환승시설 시범사업」으로 국토부, 서울시, 경기·인천이 30:35:35의 비율로 사업비를 분담하도록 협약⁸¹⁾을 체결하여

전체 사업비 38억원 중 11억 40백만원이 국비분담액이나 현재 예산안 중 국비가 15억원으로 편성되어 3억 60백만원의 차액이 발생하므로 사업완료시 기관별 분담비율에 따라 사업비 정산과 관리를 철저히 하여야 할 것임

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

IV. 명시이월

□ 명시이월 사업 현황

- 서울시는 선행절차 지연 및 집행시기 미도래로 '21년 내에 지출을 마치지 못할 것으로 예상되는 사업에 대해 「지방재정법」 제50조⁸²⁾에 따라 서울시의회 동의를 얻어 '22년으로 명시이월하고자 하는 것으로 명시이월사업은 총 16개 사업 210억 54백만원⁸³⁾에 이르고 있고 최근 3년간 도시교통실 명시이월 사업 현황을 살펴보면 다음과 같음

※ 최근 3년간 도시교통실 명시이월 사업 현황

구 분	2019	2020	2021
명시이월액(백만원)	75,609	35,623	21,054
명시이월사업수(개)	35	31	16

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

82) 「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.

83) 교통사업 특별회계 총 16건, 80억 29백만원, 도시철도건설사업비 특별회계 중 6건, 161억68백만원, 광역교통시설 특별회계 총 7건, 104억 26백만원, 도시개발 특별회계 총 2건, 10억원

- 도시교통실은 사업추진에 있어 사전절차 이행, 중앙정부 등 관계기관 협의 및 지역민원 등으로 인해 실제 사업 시점이 늦춰짐에 따른 추진실적이 부진한 점은 일부 이해 할 수 있으나 명시이월이 지속해서 발생하는 것에 대한 원인을 분석하고 향후에는 유사사례가 반복되지 않도록 보다 적극적으로 사업추진에 임해야 할 것임

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

※ 명시이월 내용별 이월액

(단위 : 천원)

세부사업	예산액	이월액	이월사유
합 계	119,021,495	21,054,227	
도시철도건설사업비 특별회계	600,000	600,000	
도시철도 예비타당성 조사 검토 및 정책지원 용역	500,000	500,000	('21.8월) 기재부 예비타당성 조사 대상사업 선정 이후 '21.10월 발주예정으로 연내완공이 어려워 이월 추진
강남 세곡지구 트램 도입 타당성 연구용역	100,000	100,000	수서차량기지 이전 및 부지활용방안 용역이후 추진가능한 사안으로 연내완공이 어려워 이월 추진
교통사업특별회계	113,818,445	18,444,956	
티머니 복합정산을 위한 타당성 용역	400,000	400,000	용역 관련하여 관계기관과의 의견수렴 등 절차 수행으로 연내 발주가 어려워 이월 추진
버스공영차고지 관리	6,160,555	600,000	서울연구원에 의뢰한 사전과제연구('21.4. ~ '21.7.) 검토결과를 바탕으로 공영차고지 고도화 방안 용역과 공영주차장의 입체화 방안을 통합발주하게 됨에 따라 과업범위가 커지고 용역기간이 늘어남에 따라 이월 추진
신당역, 학여울역 물류시설 개발 기본구상 및 타당성 조사용역	200,000	100,000	'21년 상반기에 물류·유통업계 간담회, 유관기관 협의, 현장조사 등 진행하고 '21.10월 중 업체선정 및 계약 예정으로 연내완공이 어려워 이월 추진
공영주차장 관리	44,870,767	300,000	용역발주 전 최적화 방안 마련코자 서울연구원 사전검토('21.4. ~ '21.7.) 진행으로 연내완공이 어려워 이월 추진
주택가 공동주차장 건립 지원	28,070,820	8,128,000	공사발주 지연에 따른 이월 추진 -(간데메공원,낙산근린공원) 도시계획공원공동위원회 심의이행 지연으로 발주지연 -(독산2동마을공원)설계용역중상부공원조성관련사업계획변경으로준공및공사발주지연

GTX-B 여의도환승센터 기본계획	800,000	800,000	국토부에서 GTX-B 최종 노선을 검토 중으로 최종노선 확정 후 용역발주가 가능하여 연내 집행이 어려울 것으로 예측 이월 추진
보행환경개선지구 조성	11,078,500	2,828,230	-상봉동 먹자골목 특화거리조성사업의 연계 선행사업인 한전 지중화사업이 3개월 정도 중단됨에 따라 공사착공 이 지연되어 이월필요 -무교로보행특구설계용역준공기한이연장('21.4.→'21.10.)됨에따라공사비이월필요
교통안전시설물 유지관리	15,455,429	250,000	정보화예산타당 심사(사전절차) 완료후 '21.10월 발주 예정으로 연내완공 어려워 이월 추진
드론활용 교통지표 분석 알고리즘 개발 및 관리시스템 구축	392,374	148,668	정보화사업 사전절차 진행 후 '21.10월 발주 예정으로 연내준공이 어려워 이월 추진
자율주행 자동차 시범운행지구 조성 및 운영	1,920,000	700,000	자율주행의 계절적 영향을 조사하기 위해 현장조사가 수반되는 사업으로 연내 준공이 어려워 이월 추진('22년 준공)
디지털 인프라 조성 스마트 ITS 2.0 구축	4,150,000	3,870,058	현재 기본설계 중('21.4. ~ '21.11.), 설계완료 후 국토부 사전승인, 계약심의위원회, 일상감사 등 사전절차 이행이 필요하여 연내 지출이 어려워 이월 추진
교통소외지역 자율주행 모빌리티 실증 확대	320,000	320,000	"테스트베드 서울" 사업과 연계하여 자율주행 실증업체를 모집할 예정이었으나, 업체 선정이 지연됨에 따라 인프라 구축이 어려워 이월 추진
광역교통시설특별회계	4,603,050	2,009,271	
신림 공영차고지 건설	2,857,000	509,271	지장물(화원)이전 지연에 따른 공사부지 확보지연 및 관급자재(CS-I 거더)반입 지연에 따른 관련 예산이월 추진
도시고속도로 환승정류장(당산역)	1,746,050	1,500,000	서울지방국토관리청 하천점용허가 등 관계기관 협의 지연과 실시설계 용역 발주 지연 등으로 연내 공사착공이 어려워 이월 추진