

2026년도 교통실 소관 세입·세출예산안

검 토 보 고

I . 예산안 개요

1. 제안경위

가. 제 출 자 : 서울특별시장

나. 의안번호 : 제3367호

다. 제출일자 : 2025년 10월 31일

라. 회부일자 : 2025년 11월 04일

마. 예산안 규모(세출)

(단위 : 백만원)

| 회 계 명 | 2026(안) | 2025 | 증 감 | 증감률(%) |
|---------------|-----------|-----------|----------|--------|
| 계 | 4,003,611 | 3,640,981 | 362,631 | 10.0 |
| 일반회계 | 815,958 | 651,327 | 164,631 | 25.3 |
| 도시철도건설사업비특별회계 | 1,041,304 | 1,154,500 | △113,196 | △9.8 |
| 교통사업특별회계 | 1,881,422 | 1,751,819 | 129,603 | 7.4 |
| 광역교통시설특별회계 | 261,637 | 75,177 | 186,460 | 248.0 |
| 도시개발특별회계 | 3,291 | 8,158 | △4,867 | △59.7 |

2. 예산안 총괄

가. 세입예산안

- 2026년도 교통실 소관 총 세입예산안은 전년도 2조 1,395억 32백만원 대비 25.0%인 5,340억 71백만원이 증가한 2조 6,736억 3백만원이 편성되었음
- 도시철도건설사업비특별회계 4,710억 23백만원
- 교통사업특별회계 1조 9,025억 73백만원
- 광역교통시설특별회계 3,000억 7백만원

나. 세출예산안

- 2026년도 교통실 소관 총 세출예산안은 전년도 3조 6,409억 81백만원 대비 10.0%인 3,626억 30백만원이 증가한 4조 36억 11백만원이 편성되었음

- 일반회계 8,159억 58백만원
- 도시철도건설사업비특별회계 1조 413억 4백만원
- 교통사업특별회계 1조 8,814억 22백만원
- 광역교통시설특별회계 2,616억 37백만원
- 도시개발특별회계 32억 91백만원

※ 2026년 교통실 소관 세입·세출예산안

(단위 : 백만원)

| 회 계 명 | 세입예산액 | | | 세출예산액 | | |
|---------------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|----------|
| | 2026(안) | 2025 | 증 감 | 2026(안) | 2025 | 증 감 |
| 계 | 2,673,603 | 2,139,532 | 534,071 | 4,003,611 | 3,640,981 | 362,630 |
| 일반회계 | - | 13 | △13 | 815,958 | 651,327 | 164,631 |
| 특별회계 | 2,673,603 | 2,139,520 | 534,083 | 3,187,654 | 2,989,654 | 198,000 |
| 도시철도건설사업비특별회계 | 471,023 | 269,579 | 201,444 | 1,041,304 | 1,154,500 | △113,196 |
| 교통사업특별회계 | 1,902,573 | 1,793,364 | 109,209 | 1,881,422 | 1,751,819 | 129,603 |
| 광역교통시설특별회계 | 300,007 | 76,577 | 223,430 | 261,637 | 75,177 | 186,461 |
| 도시개발특별회계 | - | - | - | 3,291 | 8,158 | △4,867 |

Ⅱ. 회계별 세입 · 세출예산안

1. 일반회계

가. 세 입

- 2026년 일반회계 세입예산액은 전년도 13백만원 대비 100%인 13백만원이 감소하여 편성내역이 없음

(단위 : 백만원)

| 2026 예산(안) | 2025 예산 | 증 감 | |
|------------|---------|-----|--------|
| | | 금 액 | 비 율(%) |
| - | 13 | △13 | △100.0 |

나. 세 출

- 2026년 일반회계 세출예산액은 전년도 예산액 6,513억 27백만원 대비 25.3%인 1,646억 31백만원이 증가한 8,159억 58백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

| 2026 예산(안) | 2025 예산 | 증 감 | |
|------------|---------|---------|--------|
| | | 금 액 | 비 율(%) |
| 815,958 | 651,327 | 164,631 | 25.3% |

다. 주요 편성내용

〈세 출〉

○ 교통사업특별회계 법정전출금(4,136억 5백만원)

- 주차장법 및 지방세법에 따른 교통사업특별회계 법정 전출금으로 재산세 도시지역분 10%에 해당하는 2,048억 61백만원 및 유가보조금 2,087억 44백만원 편성되었음

○ 교통사업특별회계 일반전출금(4,023억 52백만원)

- 회계규모 조정에 따라 전년도 예산 2,653억원 대비 1,370억 52백만원이 증가하였음

2. 도시철도건설사업비특별회계

가. 세 입

- 2026년 도시철도건설사업비특별회계 세입예산액은 전년도 예산액 2,695억 79백만원 대비 74.7%인 2,014억 44백만원이 증가한 4,710억 23백만원임

(단위 : 백만원)

| 2026 예산(안) | 2025 예산 | 증 감 | |
|------------|---------|---------|--------|
| | | 금 액 | 비 율(%) |
| 471,023 | 269,579 | 201,444 | 74.7% |

나. 세 출

- 2026년 도시철도건설사업비특별회계 세출예산액은 전년도 예산액 1조 1,545억원 대비 9.8%인 1,131억 96백만원이 감소한 1조 413억 4백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

| 2026 예산(안) | 2025 예산 | 증 감 | |
|------------|-----------|----------|--------|
| | | 금 액 | 비 율(%) |
| 1,041,304 | 1,154,500 | △113,196 | △9.8% |

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

○ 국고보조금(506억 56백만원)

- 도시철도 노후 전동차 교체, 지하철 1~4호선 노후시설 재투자, 지하철 공기질 개선, 전동차 증차 지원 사업의 국고보조금으로 전년도 예산 1,075억 77백만원 대비 569억 21백만원이 감소하였음

○ 모집 공채(4,135억 30백만원)

- 도시철도공채 차환 및 노후전동차 교체를 위한 지방채 세입으로, 전년도 예산 1,620억원 대비 2,515억 30백만원이 증가하였음

〈세 출〉

○ 지하철 1~4, 5~8호선 노후시설 재투자(922억 76백만원)

- 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 761억 60백만원 대비 161억 16백만원이 증가하였음

○ 지하철 9호선 1단계 재정지원(793억 2백만원)

- 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 1,160억 85백만원 대비 367억 83백만원 감소하였음

○ 서울교통공사 노후전동차 교체(465억 74백만원)

- 안전한 지하철 운영을 위하여 내구연한 도래 노후전동차를 연차별로 교체하고 있는 사업으로 전년도 예산 1,525억 58백만원 대비 1,059억 84백만원 감소하였음

○ 도시철도공채 상환(원리금 상환)(4,719억 91백만원)

- 지하철 건설 및 운영에 소요되는 비용을 조달하기 위해 발행한 서울시 도시철도공채 원리금을 상환하기 위한 사업으로 전년도 예산 4,604억 2백만원 대비 115억 89백만원 증가하였음

3. 교통사업특별회계

가. 세 입

- 2026년 교통사업특별회계 세입예산액은 전년도 예산 1조 7,933억 64백만원 대비 6.1%인 1,092억 9백만원이 증가한 1조 9,025억 73백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

| 2026 예산(안) | 2025 예산 | 증 감 | |
|------------|-----------|---------|--------|
| | | 금 액 | 비 율(%) |
| 1,902,573 | 1,793,364 | 109,209 | 6.1% |

나. 세 출

- 2026년 교통사업특별회계 세출예산액은 전년도 예산 1조 7,518억 19백만원 대비 7.4%인 1,296억 3백만원이 증가한 1조 8,814억 22백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

| 2026 예산(안) | 2025 예산 | 증 감 | |
|------------|-----------|---------|--------|
| | | 금 액 | 비 율(%) |
| 1,881,422 | 1,751,819 | 129,603 | 7.4% |

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

○ 기타회계 전입금(8,159억 57백만원)

- 교통사업특별회계 및 기타회계 간 내부거래로 일반회계 일반전입금, 일반회계 법정전입금(재산세 도시지역분, 유류세)으로 구성되어 있으며 전년도 예산 6,513억 26백만원 대비 1,646억 30백만원이 증가하였음

○ 교통유발 부담금(2,492억 20백만원)

- 「도시교통정비 촉진법」 제36조 및 「서울특별시 교통유발부담금 경감 등에 관한 조례」에 의거 연면적 1,000 m^2 이상인 교통유발 시설물에 대해 부과하는 부담금으로, 전년도 예산 2,441억 27백만원 대비 50억 93백만원 증가하였음

○ 국고보조금 등(2,126억 78백만원)

- 저상버스 도입, 대중교통비 환급 지원사업(K-패스), 특별교통수단 도입(장애인콜택시) 등 국고보조금으로 전년도 예산 815억 11백만원 대비 1,311억 67백만원이 증가하였음

○ 혼잡통행료 수입(55억 17백만원)

- 남산 1·3호터널을 통과하는 2인 이하 탑승 승용차에 대하여 징수하는 통행료 수입으로, 면제차량 비율 증가 추세에 따라 전년도 예산 64억 48백만원 대비 9억 31백만원 감소하였음

○ 장애인콜택시 운행 수입금(27억 52백만원)

- 법인특장 콜택시 전환에 따라 서울시설공단 장애인콜택시 운영대수 감소 예상되어 전년도 예산 32억 60백만원 대비 5억 7백만원이 감소하였음

○ 공영주차장 요금수입(373억 95백만원)

- 공영주차장 및 민간위탁·지자체 관리 공영주차장의 운영에 따른 주차 요금 수입으로 전년도 예산 363억 18백만원 대비 10억 77백만원이 감소하였음

○ 주차장 부대시설 사용료(289억 4백만원)

- 주차장 부대시설 수입은 공영주차장 및 민간위탁 주차장 내 상가 등 기타 부대시설 사용료에 대한 수입으로 각 시설별 사용료 및 공시지가 인상추이 등 반영하여 전년도 예산 278억 38백만원 대비 10억 65백만원이 증가하였음

○ 공공자전거 운영수입(149억 23백만원)

- 「서울특별시 자전거이용 활성화에 관한 조례」 제12조의 2에 의한 공공자전거 이용 요금으로 최근 징수 실적 등을 고려하여 전년도 예산 170억원 대비 20억 77백만원 감소하였음

〈세 출〉

○ 기후동행카드 운영(1,488억 63백만원)

- 대중교통, 따릉이 등을 무제한 이용할 수 있는 기후동행카드 운영에 따른 운송손실금 등을 지원하는 사업으로, 서울교통공사 손실지원 등에 따라 전년도 예산 1,299억 83백만원 대비 188억 79백만원 증가하였음

○ 대중교통비 환급 지원(K패스)(3,774억 81백만원)

- K-패스를 사용하여 대중교통을 이용하는 시민에게 교통비를 지원해주는 사업으로, 국비 가내시액 증가에 따라 전년도 예산 1,366억 75백만원 대비 2,408억 6백만원 증가하였음

○ 저상버스 도입(538억 53백만원)

- 교통약자(장애인, 노약자, 임산부 등)의 대중교통 이용편의 증진을 위하여 일반버스보다 차체 바닥이 낮고 휠체어 탑승이 가능한 저상버스를 도입·운영하여 시민 편의를 도모하기 위한 사업으로 전년도 예산 490억 15백만원 대비 48억 38백만원 증가하였음

○ 운수업계 유가보조금 지원(2,087억 44백만원)

- 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 1,936억 53백만원 대비 150억 90백만원 증가하였음

○ 시내버스 서비스 개선(3,500억 11백만원)

- 버스체계개편으로 시내버스의 운영이 수입금공동관리제로 변경됨에 따라 운송비용 대비 운송수입 부족분을 보전하여 버스회사의 경영을 건전화하기 위한 사업으로 전년도 예산 4,575억 11백만원 대비 1,075억원 감소하였음

○ 도시고속도로 교통관리센터 운영 및 관리시스템 유지관리(121억 76백만원)

- 도시고속도로 교통관리센터의 원활한 운영과 교통관리시스템의 안정적인 유지관리를 통해 신속한 교통정보를 제공하기 위한 사업으로 전년도 예산 123억 65백만원 대비 1억 89백만원이 감소하였음

○ 장애인콜택시 운영(829억 54백만원)

- 장애 정도가 심한 보행상 장애인 등 교통약자 이동편의 증진을 위해 특별교통수단인 장애인콜택시를 서울시설공단에 대행·운영하는 사업으로 전년도 예산 813억 23백만원 대비 16억 31백만원이 증가하였음

○ 장애인바우처택시 운영(321억 72백만원)

- 비휠체어 장애인의 장애인콜택시 이용수요 분산 및 이동수요 충족을 위해 택시 이용금액의 일부를 지원하는 사업으로 바우처택시·법인 특장택시 확대 운영 계획에 따라 전년도 예산 259억 39백만원 대비 62억 33백만원 증가하였음

○ 공영주차장 관리위탁(495억 16백만원)

- 서울시 공영주차장의 운영 및 시설유지보수 등을 주차장 운영 및 시설관리 전문인력을 보유한 서울시설공단에게 위탁하여 관리의 효율성 및 공공성을 제고하기 위한 사업으로 전년도 예산 466억 47백만원 대비 28억 69백만원 증가하였음

○ 자치구 주택가 공동주차장 건설(47억 44백만원)

- 주택가 밀집지역의 주차난 해소와 주거환경 개선을 위해 자치구에 예산을 지원하여 주택가, 공원 및 학교 등 공공부지에 공동주차장을 건설하기 위한 사업으로 전년도 예산 155억 10백만원 대비 107억 65백만원 감소하였음

○ 보호구역 개선(193억 35백만원)

- 교통사고의 위험으로부터 교통약자를 보호하기 위해 어린이, 노인·장애인 보호구역을 지정하고 미끄럼방지 등 도로안전시설물 및 과속단속카메라 등 교통시설물을 설치하는 사업으로 전년도 예산 255억 87백만원 대비 62억 52백만원이 감소하였음

○ 공공자전거 운영 및 확충(358억 41백만원)

- 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 337억 47백만원 대비 20억 93백만원이 증가하였음

○ 교통신호기 신설 및 보수(191억 35백만원)

- 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 490억 55백만원 대비 299억 2백만원이 감소하였음

○ 교통신호체계 운영 및 유지관리(169억 8백만원)

- 서울시내 교차로의 신호 운영 최적화 및 신호등 유지보수를 위하여 실시하는 사업으로 전년도 예산 179억 70백만원 대비 10억 62백만원 감소하였음

4. 광역교통시설특별회계

가. 세 입

- 2026년 광역교통시설특별회계 세입예산액은 전년도 예산 765억 77백만원 대비 291.8%인 2,234억 30백만원이 증가한 3,000억 7백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

| 2026 예산(안) | 2025 예산 | 증 감 | |
|------------|---------|---------|--------|
| | | 금 액 | 비 율(%) |
| 300,007 | 76,577 | 223,430 | 291.8% |

나. 세 출

- 2026년 광역교통사업특별회계 세출예산액은 전년도 예산 751억 77백만원 대비 248.0%인 1,864억 61백만원이 증가한 2,616억 38백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

| 2026 예산(안) | 2025 예산 | 증 감 | |
|------------|---------|---------|--------|
| | | 금 액 | 비 율(%) |
| 261,638 | 75,177 | 186,461 | 248.0% |

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

○ 통합재정안정화기금 예수금 (2,129억원)

- 광역교통시설 특별회계 부족재원 충당을 위한 통합재정안정화기금 예수금으로, 전년도 예산 643억원 대비 1,486억원 증가하였음

〈세 출〉

○ GTX 등 광역철도건설비 부담(1,304억 2백만원)

- 2개 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 도시철도 중 국토교통부 국가교통위원회에서 광역철도로 지정한 구간에 대한 건설사업비를 분담하여 납부하는 사업으로 공정률에 따라 전년도 예산 506억 25백만원 대비 797억 77백만원이 증가하였음

○ 신림 공영차고지 건설(35억 54백만원)

- 시내버스의 안정적인 운영을 위해 필요한 버스차고지를 추가로 조성하여 대중교통 서비스 향상을 도모하기 위한 사업으로 전년도 예산 115억 81백만원 대비 80억 27백만원 감소하였음

5. 도시개발특별회계

가. 세 입

- 2026년 도시개발특별회계 세입예산액은 전년도와 마찬가지로 편성 내역이 없음

나. 세 출

- 2026년 도시개발특별회계 세출예산액은 전년도 예산액 81억 58백만원 대비 59.7%인 48억 67백만원이 감소한 32억 91백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

| 2026 예산(안) | 2025 예산 | 증 감 | |
|------------|---------|--------|--------|
| | | 금 액 | 비 율(%) |
| 3,291 | 8,158 | △4,867 | △59.7% |

다. 주요 편성내용

〈세 출〉

- 소공로 도로공간 재편(30억 71백 만원)
 - 보행친화공간 조성을 위해 차도는 축소하고 보도·자전거도로를 넓혀 도심 도로공간을 재편하는 사업으로 사업별 공정률 및 연차별 투자계획 등에 따라 전년도 예산 37억 20백만원 대비 6억 49백만원 감소하였음

Ⅲ. 검토 의견(수석전문위원 장훈)

1. 총괄

가. 회계별 세입예산안

- 2026년도 교통실 세입예산안 총 규모는 2조 6,736억 3백만원으로 2025년도 2조 1,395억 32백만원 대비 25.0%인 5,340억 71백만원이 증가하였으며 각 회계별 증감 내역은 다음과 같음
 - 일반회계 세입은 부서 소송비용 미편성되어 전년 대비 13백만원 감소하여 편성내역이 없음
 - 도시철도건설사업특별회계 세입은 총 4,710억 23백만원으로 전년 대비 2,014억 44백만원이 증가하였으며 지방채 모집공채 증가 등에 기인함
 - 교통사업특별회계 세입은 총 1조 9,025억 73백만원으로 전년대비 1,092억 9백만원이 증가하였으며 이는 기타회계전입금 증가 등에 기인함
 - 광역교통시설특별회계 세입은 총 3,000억 7백만원으로 전년대비 2,234억 30백만원이 증가하였으며 이는 통합재정안정화기금 예수금 증가 등에 기인함
 - 도시개발특별회계 세입은 전년도와 마찬가지로 편성 내역이 없음

나. 회계별 세출예산안

- 2026년도 교통실 세출예산안은 4조 36억 11백만원으로, 2025년 3조 6,409억 81백만원 대비 10.0%인 3,626억 30백만원이 증가하였고, 각 회계별 증감 내역은 다음과 같음
- 일반회계 세출은 총 8,159억 58백만원으로 전년 대비 25.3%인 1,646억 31백만원이 증가하였으며 교통사업특별회계 재원충당을 위한 일반전출금 편성 확대 등에 기인함
- 도시철도건설사업비특별회계 세출은 총 1조 413억 4백만원으로 전년 대비 9.8%인 1,131억 96백만원이 감소하였으며. 이는 노후전동차 교체 사업비 축소 등에 기인함
- 교통사업특별회계 세출은 총 1조 8,814억 22백만원으로 전년 대비 7.4%인 1,296억 3백만원이 증가하였으며 K패스 등 대중교통비 지원 확대 등에 기인함
- 광역교통시설특별회계 세출은 총 2,616억 38백만원으로 전년 대비 248.0%인 1,864억 61백만원이 증가하였으며 이는 GTX 등 광역 철도건설비 부담금 증가 등에 기인함
- 도시개발특별회계 세출은 총 32억 91백만원으로 전년 대비 59.7%인 48억 67백만원이 감소하였으며 이는 창경궁로 도로공간 재편 사업 중

료 등에 기인함

※ 2026년 교통실 소관 세입·세출예산안

(단위 : 백만원)

| 회 계 명 | 세입예산액 | | | 세출예산액 | | |
|---------------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|----------|
| | 2026(안) | 2025 | 증 감 | 2026(안) | 2025 | 증 감 |
| 계 | 2,673,603 | 2,139,532 | 534,071 | 4,003,611 | 3,640,981 | 362,630 |
| 일반회계 | - | 13 | △13 | 815,958 | 651,327 | 164,631 |
| 특별회계 | 2,673,603 | 2,139,520 | 534,083 | 3,187,654 | 2,989,654 | 198,000 |
| 도시철도건설사업비특별회계 | 471,023 | 269,579 | 201,444 | 1,041,304 | 1,154,500 | △113,196 |
| 교통사업특별회계 | 1902,573 | 1,793,364 | 109,209 | 1,881,422 | 1,751,819 | 129,603 |
| 광역교통시설특별회계 | 300,007 | 76,577 | 223,430 | 261,638 | 75,177 | 186,461 |
| 도시개발특별회계 | - | - | - | 3,291 | 8,158 | △4,867 |

2. 주요 단위사업별 검토의견

■ 기후동행카드 운영(사업별 설명서 p.45)

- 동 사업은 기후·교통 환경 변화에 대응하여 온실가스 감축과 함께 대중교통 이용 활성화 및 시민의 교통비 부담 완화를 위해 ‘대중교통 통합 정기권’을 운영하는 사업으로 '25년 예산 1,299억 83백만원 대비 188억 79백만원(15%) 증액된 1,488억 63백만원(사무관리비 25백만원, 민간경상사업보조 1,487억 48백만원, 공기관등에대한 경상적위탁사업비 90백만원)이 편성됨
- '26년 예산 중 민간경상사업보조(1,487억 48백만원) 내역을 살펴 보면 ① '25년 예산에 미반영된 '25년 11월~12월 기후동행카드 운송손실금 400억원, ② '26년도 K-패스 정액권 도입에 따른 이용자 감소분¹⁾을 추정하여 산출한 605억 48백만원, ③ '25년 서울교통공사 손실분 보전비 482억원을 반영함

※ 기후동행카드 운영 사업 예산 세부 산출(민간경상사업보조)

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

1) 현재 70만명 → '26년 향후 30만명으로 변경

- 민간경상사업보조 예산 중 '26년도 손실금(605억 48백만원)은 K-패스 혜택 확대에 따른 기후동행카드 이용자 감소(70만명→30만명) 및 '26년 1월~7월까지의 운영손실금만 반영한 것으로 5개월분('26년 8월~12월)에 대한 예산은 미반영된 상태임
- 기후동행카드는 지난 '24년 1월부터 약 5개월간의 시범사업 후 '24년 7월 본 사업 시행 시 청년할인, 단기권 운영 등으로 혜택 범위가 늘어났으며 특히 시범사업 초기 일평균 사용자수가 23만명이었으나 올해 9월에는 72만명을 돌파했다는 점을 볼 때 대중교통을 이용하는 서울시민들에게 유익한 정책으로 안착되었다고 보여짐

※ 기후동행카드 활성화 카드수 및 사용자 현황(월별)

(단위: 건, 명)

| 구 분 | '24.2월 | '24.3월 | '24.4월 | '24.5월 | ... | '25.5월 | '25.6월 | '25.7월 | '25.8월 | '25.9월 |
|-------------|---------|-----------|-----------|-----------|-----|------------|------------|------------|------------|------------|
| 일평균 활성화 카드수 | 334,792 | 467,111 | 559,774 | 580,409 | ... | 705,919 | 710,711 | 717,446 | 713,852 | 752,065 |
| 일평균 사용자수 | 231,393 | 387,742 | 470,615 | 476,739 | ... | 633,655 | 640,118 | 668,790 | 645,169 | 720,138 |
| 충전건수(누적) | 576,034 | 1,121,689 | 1,703,382 | 2,324,044 | ... | 11,279,267 | 12,123,084 | 12,987,114 | 13,864,093 | 14,717,261 |

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

- 다만 기후동행카드 운영에 따른 서울시 손실금(예산지원) 현황을 살펴보면 본사업이 도입된 '24년 7월 이후 서울시 총 손실금은 매월 약 100억원 수준이었으나 올해 9월 청소년·다자녀부모·저소득층이 기후동행카드 할인 대상에 추가되는 등 혜택이 확대됨에 따라 손실금

부담이 월 170억원²⁾에 이르고 있음

※ 기후동행카드 신규할인 권종 가격

| 구 분 | 일반 | 청소년·청년할인 | 다자녀할인 | | 저소득 할인 |
|---------------|---------|----------|---------|---------|---------|
| | | | 2자녀 | 3자녀 이상 | |
| 대중교통 전용 | 65,000원 | 55,000원 | 55,000원 | 45,000원 | 45,000원 |
| 대중교통+따릉이 | 65,000원 | 58,000원 | 58,000원 | 48,000원 | 48,000원 |
| 대중교통+한강버스 | 67,000원 | 60,000원 | 60,000원 | 50,000원 | 50,000원 |
| 대중교통+따릉이+한강버스 | 70,000원 | 63,000원 | 63,000원 | 53,000원 | 43,000원 |

2) 기후동행카드 월별 정산현황 (2025.9월까지 월별 지급총액, 충전금 충당, 손실금 현황)

(단위: 백만원)

| 구 분 | | 운송기관 지급총액① | 충전금 충당 | 손실금 | | 기타 | | 서울시 총 손실금 (a+b+c) |
|------------------|-------------|----------------|----------------|---------------|----------------|---------------|--------------|-------------------------|
| | | | | 기관 분담분② | 서울시 분담분(a) | 가맹점 수수료(b) | 따릉이 (c) | |
| 시 범 사 업 | 24년 1~2월 | 16,100 | 11,643 | 1,889 | 2,567 | 28 | 31 | 2,626 |
| | 3월 | 34,058 | 23,716 | 4,367 | 5,975 | 65 | 28 | 6,068 |
| | 4월 | 47,023 | 32,566 | 6,130 | 8,327 | 91 | 70 | 8,488 |
| | 5월 | 52,696 | 37,657 | 6,380 | 8,660 | 95 | 88 | 8,843 |
| | 6월 | 50,383 | 35,402 | 6,355 | 8,626 | 95 | 88 | 8,809 |
| 본 사 업 | 7월 | 55,075 | 38,320 | 7,103 | 9,652 | 106 | 120 | 9,878 |
| | 8월 | 55,029 | 37,445 | 7,450 | 10,135 | 111 | 129 | 10,375 |
| | 9월 | 52,722 | 35,970 | 7,107 | 9,644 | 106 | 108 | 9,858 |
| | 10월 | 60,647 | 41,638 | 8,076 | 10,933 | 120 | 236 | 11,289 |
| | 11월 | 62,554 | 40,770 | 9,248 | 12,536 | 137 | 123 | 12,796 |
| | 12월 | 65,902 | 43,596 | 9,456 | 12,851 | 141 | 123 | 13,115 |
| | 소계 | 552,189 | 378,723 | 73,561 | 99,906 | 1,095 | 1,144 | 102,145 |
| | 25.1월 | 59,916 | 42,142 | 7,512 | 10,262 | 111 | 48 | 10,421 |
| | 2월 | 43,927 | 31,457 | 5,265 | 7,204 | 78 | 31 | 7,313 |
| | 3월 | 66,312 | 44,452 | 9,235 | 12,625 | 138 | 52 | 12,815 |
| | 4월 | 71,055 | 46,464 | 10,378 | 14,212 | 154 | 84 | 14,450 |
| | 5월 | 71,003 | 48,302 | 9,564 | 13,137 | 142 | 111 | 13,390 |
| | 6월 | 69,202 | 46,606 | 9,502 | 13,094 | 141 | 118 | 13,353 |
| | 7월 | 78,458 | 50,761 | 11,583 | 16,115 | 172 | 113 | 16,400 |
| | 8월 | 75,325 | 49,023 | 10,989 | 15,314 | 163 | 97 | 15,574 |
| | 9월 | 79,368 | 50,182 | 12,189 | 16,724 | 181 | 106 | 17,011 |
| | 소계 | 614,566 | 409,389 | 86,217 | 118,687 | 1,280 | 760 | 120,727 |

① 운송기관 지급 총액: 기후동행카드로 운영으로 교통운영기관(서울교통공사, 수입금공동관리위원회, 서울마을버스, 한국철도공사, 서울메트로9호선, 우이신설경전철, 남서울경전철, 공항철도 등)에게 지급된 정산금

※ 운송기관지급총액 = 충전금 충당+손실금(기관분담분+서울시분담분)

② 기관 분담분: 시범사업계획에 따라 서울교통공사, 수입금공동관리위원회 분담분(손실금의 50%)과 김포시 등 기관 분담분

※ 가맹점 수수료: 서교공, 수공협의 경우 운송손실금의 50%만 지원받음에 따라 실제 두 기관에 발생하지 않은 수익금에 대한 수수료 1.5%는 시에서 지원(시→티머니)

○ 한편, 최근 언론보도³⁾에 따르면 독일 대중교통 월정액권인 ‘도이칠란드 티켓(D티켓)’은 늘어나는 손실 부담으로 인해 재정적 지속가능성 문제에 직면하여 베를린 시에서는 재정지원 불가 의사를 표명⁴⁾한 바 있고 티켓 가격을 기존 58유로에서 63유로로 인상하기로 결정한 바 있음

○ 특히 기후동행카드와 유사한 기능을 가진 K-패스는 그간 정률 적립 형태였으나 '26년도부터 정액패스가 확대·시행될 예정으로 국토부에 따르면 '26년도에는 K-패스 사용자(약 98만명)가 '25년과 비교하여 100만명 이상 증가할 것으로 예측⁵⁾하고 있어 기후동행카드 사용자 중 일부는 K-패스로 이동할 가능성도 있다고 보여짐

다만, 이 과정에서 사업간 정책 중복에 대한 우려가 있고 기존 기후동행카드와 K-패스간 이용자 이동 추이는 예측치와 다를 수 있으므로 이용자수 변화에 대한 추이 분석 후 추정 예산을 편성하는 방안에도 대해서도 고려할 필요성이 있음

3) 독일 대중교통 월정액권 'D티켓' 58→63유로 인상(2025.9.18. 연합뉴스)

- 2023년 도입된 도이칠란드 티켓(D티켓) 현 가격 월 58유로(9만5천원) → '26년 63유로(10만3천원)로 인상
- D티켓은 연방정부와 16개 주정부가 해마다 15억유로(약 2조4천500억원)씩 모두 30억유로(약 4조9천억원)를 분담해 운수업체 손실을 보전하는 구조로 이용자가 1천350만명까지 늘면서 가격을 동결할 경우 내년 적자가 8억유로(1조 3천억원)에 달할 걸로 전망

4) 운수업체 손실보전금 : 연방정부와 16개 주 정부가 절반씩 부담

5) 국비 배분안 가내시(2026년도 대중교통비 환급 지원 사업) /대도시권광역교통위원회 광역교통경제과-653('25.9.10.)

| 지자체 | 가입 예상자 수(명, '26.말 기준) | 소요예산(백만원) | |
|-----|-----------------------|-----------|---------|
| | | 국비 | 지방비 |
| 서울 | 2,022,876 | 183,593 | 275,390 |

※ 기후동행카드 & K-패스 비교

| 구분 | 기후동행카드 | K-패스 | |
|---------------------|---|---|--|
| | | 정률적립 (2024.5.1.~) | 정액제 (’26.상반기 중) |
| 사업주체 | 서울특별시 | 국토교통부 + 개별 지자체 | |
| 서비스형태 | 모바일, 실물카드, 후불 신용카드(선택) | 모바일, 실물카드, 후불, 신용카드(선택) | - |
| 지원기준 | 대중교통 이용자 | 이용자 거주지 주소 기반 | |
| 지원방식 | 무제한 정기권 (사전결제 + 후불) | 월 15회 이상 60회 미만 이용 대중교통 비용 환급(사후 환급) -청년 만 19~34세 -20만원 초과시 초과액 50%만 적용 | 기본 정액패스(지하 철, 버스) 또는 통합 정액패스로 구매 |
| 지원대상 및 가격 | 일반 : (30일) 62,000원 (기타 청년할인,저소득 할인 및 단기간별 상이) | 일반 20%, 청년 30% 저소득 53%, 다자녀 30~50% 환급 | 기본정액(지하철,버스) : 62,000원 통합정액:10만원 (GTX 등 포함) (기타 청년,어르신, 저소득 할인) |
| 이용수단 | 서울시 대중교통 + 경기도 7개 확대 시군 | 전국 교통수단 | 전국 교통수단 |
| 이용자수 | 일평균 72만명 (’25.9월 기준) *월 이용자수 85만명 | 환급자 수 63만명(’25.7월) *가입자 89만명(’25.8월) | 미정 |
| 장단점 | 서울지역 지하철+일부 경기도구간 지하철, 서울시 면허 시내·마을버스, 따릉이 무제한+따릉이 이용 많으면 유리 | 서울지역+경기도 이용시 유리 (단, 월 78,000원 미만은 K-패스 유리) | - |
| ’25년 사업비 (추정) | 1,299억원 * 서울교통공사, 시내버스 자부담 별도 | 1,367억원 * 국비 547억원, 시비 820억원 | - |

[2025년 교통실 행정사무감사 제출자료 등 참고]

■ 대중교통비 환급 지원(K패스)(사업별 설명서 p.58)

- 동 사업은 기후 위기에 대한 국가적 대응 필요성에 따라 대중교통 이용을 장려하기 위해 국토교통부에서 주관하는 대중교통비 환급을 위한 국·시비 매칭사업(국비:시비=40:60)으로(K-패스) '25년 예산 1,366억 75백만원(국비 546억 7천만원, 시비 820억 5백만원) 대비 2,408억 6백만원(176%)(국비 1289억 23백만원, 시비 1,118억 83백만원) 증액된 3,774억 81백만원(국비 1,835억 93백만원, 시비 1,938억 88백만원)이 편성됨
- 동 사업은 「대중교통육성 및 이용촉진에 관한 법률」 6)과 「지속가능 교통물류 발전법」 및 같은 법 시행령⁷⁾ 등을 근거로 시민들의 교통비 부담을 경감하고 대중교통의 정기적 이용 활성화를 위해 지난

6) 「대중교통육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제10조의12(대중교통비 지원 및 환급 사업) ① 국토교통부장관은 대중교통수단 이용을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 정기적으로 대중교통수단을 이용하는 사람에 대하여 대중교통수단을 이용한 횟수나 금액에 따라 교통요금을 지원하거나 환급할 수 있는 사업(이하 “대중교통비 지원 및 환급 사업”이라 한다)을 할 수 있다. ② 국토교통부장관은 대중교통비 지원 및 환급 사업의 추진을 위하여 필요한 교통카드 이용 데이터의 수집·관리·제출 및 제공을 위한 정보시스템을 구축·운영할 수 있다.

제12조(대중교통육성을 위한 재정지원) 국가 또는 지방자치단체는 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위하여 지방자치단체, 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관 또는 대중교통운영자에게 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 사업에 필요한 소요자금의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조하거나 융자할 수 있다. (1호~4호 생략) 5. 대중교통비 지원 및 환급 사업

7) 「지속가능 교통물류 발전법」 제50조(지속가능 교통물류체계 개선사업의 지원) ① 국가는 지방자치단체나 교통물류운영자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우로서 재정적 지원이 필요하다고 인정되면 예산의 범위에서 필요한 비용의 전부 또는 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. (1호~4호 생략) 5. 그 밖에 지속가능 교통물류체계의 발전을 위하여 대통령령으로 정하는 사업 「지속가능 교통물류 발전법 시행령」 제46조(지속가능 교통물류체계 개선 지원) 법 제50조제1항제5호에서 “대통령령으로 정하는 사업”이란 다음 각 호의 사업을 말한다. 1. 대중교통의 육성 및 이용 촉진 사업 (제2호~제9호 생략)

'24년 5월부터 시행⁸⁾되었으며 올해 10월 기준 서울시 누적 가입자 수는 약 99만명에 달하고 있음

※ 2025년 K-패스 누적 이용자 추세(서울) (서울시 제출자료 정리)

| 구 분 | '25. 1월 | '25. 2월 | '25. 3월 | ... | '25. 8월 | '25. 9월 | '25. 10월 |
|-------|----------|----------|----------|-----|----------|----------|-----------------|
| 가입자 | 727,789명 | 764,887명 | 805,285명 | ... | 939,748명 | 960,642명 | <u>988,649명</u> |
| 환급대상자 | 527,322명 | 552,116명 | 595,185명 | ... | 633,922명 | - | - |
| 환급률 | 72.5% | 72.2% | 73.9% | ... | 67.5% | - | - |

- K-패스는 2026년부터 기존 정률제 중심의 사업 구조⁹⁾를 개편하여 기존 환급유형에 더해 일정 금액을 초과하는 대중교통 지출분에 대해 100% 환급하는 정액패스를 추가 도입할 예정으로 이용자 확대 및 이용량 증가로 인한 예상 증가분에 대해 국비 매칭비율을 반영하여 예산을 증액 편성하였음

8) 추진경위

- 2023. 9. 5. 대도시광역교통위원회(이하 대광위) 사업설명회
- 2024. 3.~6. 대광위, 알뜰카드 회원→K-패스 회원으로 전환 절차 진행
- **2024. 5. 1. 알뜰교통카드 사업 종료 및 K-패스 사업 시행**
- ※ 2024년 4월 알뜰교통카드는 폐지되었으며, K-패스로 개편·전환되어 시행됨

9) 2024년 대중교통비 환급 지원사업(K-패스) 추진계획 (市 교통정책과-3865, 2025.3.11.)

- 기간: 2025.1.1.~2025.12.31.
- 지원대상: K-패스 카드를 사용하여 대중교통을 이용하는 서울시민
- 예상인원: 974,214명 (2025년 말 기준 누적 가입자수)
- 사업개념: 월 15회 이상 대중교통(시내·마을버스, 지하철, 광역버스, GTX 대상)을 이용시 월 최대 60회 분까지(일 최대 2회분)의 교통비 지출액 중 20~53%를 환급
- 집행방법: 한국교통안전공단(이하 공단)에 보조금(국비+시비) 교부하여 집행

※ 국비 배분안 가내시 내역(2026년도 대중교통비 환급 지원사업)¹⁰⁾

- 대중교통비 환급 지원(K-패스) 국고보조금 배분안
 - '26년부터 ①기존 환급유형에 더해 일정 금액을 초과하는 대중교통 지출분에 대해 100% 환급하는 ②정액패스 도입 추진

<정액패스 사업 구조>

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

- '26년 지방비 필요 예산은 5,551억원 예상(국고보조를 서울 40%, 이외 50%)
서울시 소요예산 : 458,983백만원(국비 183,593백만원 / 시비 275,390백만원)

| 지자체 | 가입 예상자수 (명, '26.말 기준) | 소요예산(백만원) | |
|-----------|--------------------------|----------------|----------------|
| | | 국비 | 지방비 |
| 합 계 | 6,747,010 | 525,117 | 555,094 |
| <u>서울</u> | <u>2,022,876</u> | <u>183,593</u> | <u>275,390</u> |
| ... | ... | ... | ... |

- 국토교통부는 '26년 말 서울시 K-패스 가입자가 '25년 10월 현재 가입자수(약 99만명) 대비 약 2배인 202만명에 이를 것으로 추정하고 있으나 이에 대한 구체적 근거는 명확하지 않으며 가입자 수 대비 실제 환급대상자 비율이 약 71%¹¹⁾인 점을 고려할 때 정액 패스 본격 도입 이후 가입자 증가 추이를 면밀히 모니터링 하고 그에 따라 추정 예산을 편성하는 방안에 대해서도 검토할 필요가 있음

- 한편, 서울시는 '25년부터 대중교통을 무제한 이용할 수 있는 '기후 동행카드'를 월 6만 2천원 정액제로 도입·운영하고 있고 수도권(김포,

10) '26년 대중교통비 환급 지원 사업(K-패스) 국고보조금 배분안(가내시) 통보(대도시권광역교통위원회 광역교통경제과-653, 2025.9.10.)

※ 국토교통부 가내시 기준 가입자 202만명 × 실 환급비율 약 60% 적용

11) 2025년 K-패스 월별 누적 이용자 추세에 따른 환급률 평균 값 : 환급률=(환급대상자/가입자)*100
 [p.28 ※ 2025년 K-패스 누적 이용자 추세(서울) 참고]

고양, 남양주 등) 확대 적용, 따릉이, 한강버스 등을 포함하는 등 권
 중별 선택 시 다양한 부가 혜택을 제공하고 있음

K-패스는 기후동행카드와 운영 방식과 주체는 상이하나 대중교통
 이용 활성화를 도모한 탄소 저감 극대화로 대중교통 이용시민의 편
 의증진이라는 궁극적 목표는 동일함

- '26년부터 K-패스에 정액패스가 추가적으로 도입되면 일부 상황에
 서는 기후동행카드와 동일한 금액으로 운영될 예정¹²⁾임에 따라 시
 민들에게는 선택의 폭이 넓어진다는 장점은 있으나 각 정책 사업별
 로 예산을 편성·집행하고 있어 재정운용 및 혜택 측면에서 중복·비
 효율이 발생할 수 있다는 우려가 제기될 수 있음¹³⁾

이에 장기적으로는 중앙정부와 서울시 간 연계성을 강화하고 제도
 간 혜택 조정, 이용자 관점의 통합성 제고 등의 방안을 검토하여 정
 책의 효율화를 도모할 필요성이 있을 것으로 보여짐

12) 기후동행카드와 K-패스 금액 비교

| | 기후동행카드 (’24.1월~) | K-패스 | |
|------|--|---|--|
| | | 정액패스(26년 초~) | 정률적립식(’24.6.~) |
| 할인방식 | 무제한 정기권 | 무제한정기권 | 사후 요금 환급 |
| 교통수단 | 지하철(서울,김포,남양주 등), 버스(서울면허), 따릉이, 한강버스 | 전국 대중교통 ※ 시외버스, KTX 등 제외 | |
| 가 격 | - 30일권: 62,000원 (따릉이 포함 65천원, 한강버스 포함 70천원) - 단기권: 1일 5천원, 2일 8천원, 3일 1만원, 5일 15천원, 7일 2만원 | - 월 62,000원 (GTX·광역버스 포함시 9~10만원) | 월 15~60회 이용분, 일 최대 2회 이용분 까지 일정금액 일정 비율 환급 (20%~) |

13) 獨 “행정낭비 말자” 전국 교통정기권 통합…韓은 ‘따로국밥’ (국제신문, 2025.4.6.)

■ 우이신설 경전철 재정지원(사업별 설명서 p.141)

- 동 사업은 서울시와 우이신설도시철도(주)가 '24년 12월 신규체결한 실시협약¹⁴⁾에 따라 사업 시행자에게 금융차입금, 대체투자비를 보장하고 운영 수입으로 충당되지 않는 관리운영비 부족분을 지급하는 것으로 '25년 대비 105억 44백만원(△24%) 감액한 329억 60백만원을 편성함
- 우이신설경전철(이하 “우이신설선”)은 수익형 민간투자사업방식(BTO)으로 추진('17년~'24년)되어 서울시와 사업시행자인 우이신설경전철(주)가 실시협약을 통해 건설 및 운영을 총괄하고 노선 유지관리는 우이신설경전철운영(주)에 위탁·운영한 바 있음
- 그러나 우이신설선은 운영수입 하락과 이용수요 부족, 무임승차 증가¹⁵⁾ 등으로 지속적인 운영적자가 가중되어 사업 운영이 어려워짐에 따라 기존 사업시행자와 사업재구조화 협상을 진행하였으나 합의에 이르지 못해 실시협약이 해지되었음

○ 이에 따라 서울시는 사업방식을 기존 BTO 방식에서 BTO-MCC(최소

14) “우이-신설 도시철도(경량전철) 민간투자사업 실시협약서” (2024.12.30.)

“서울시, 우이신설 도시철도 실시협약식”체결 (2024.1.8.)

15) 우이신설선('17년 9월 개통) 무임승차 비율 및 손실액 [2025 행정사무감사 제출자료]

(단위: %, 억원)

| 구분 | '17년 | '18년 | '19년 | '20년 | '21년 | '22년 | '23년 | '24년 | '25.8월까지 |
|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|
| 무임승차 비율 | 30.7 | 31.2 | 32.9 | 33.5 | 33.7 | 33.9 | 35.1 | 36.2 | 37.0 |
| 손실액 | 18 | 59 | 66 | 52 | 56 | 64 | 73 | 88 | 67 |

비용보전방식, Minimum Cost Compensation)¹⁶⁾(이하 “MCC”라 함)로 변경하고 신규사업자 공모를 통해 '24년 12월 우이신설도시철도(주)와 신규 실시협약을 체결¹⁷⁾하여 '25년부터 MCC 방식을 적용하여 운영하고 있음

- 서울시는 실시협약 제11조 및 MCC 방식 적용에 따라 민간 사업시행자가 조달한 총민간투자비상환 예정액인 금융차입금을 지급하고¹⁸⁾ 실시협약 제34조(주무관청의 비용보전)¹⁹⁾에 따라 분기별로 비용보전금액²⁰⁾(사업시행자의 실제 ‘운영수입’²¹⁾이 관리운영비에 미달하는 경우 그 부족금액)을 지급하고 있음

16) 민간투자법 제4조제5호제6호에 의한 최소비용보전 방식

17) 우이신설선 신규 실시협약(2024.12.30.)

- 신규 사업시행자: 우이신설도시철도(주) [위탁운영: 우이신설경전철운영(주)]

- 운영기간: 2025~2047년

18) [실시협약 제11조(총민간투자비 및 주무관청의 지급사항)] ③ 주무관청은 사업시행자에게 운영기간 중 매분기 말에 [부록 3. 총민간투자비]에 기재된 총민간투자비상환 예정액과 총민간투자비에 대한 수익금을 지급한다.

19) [실시협약 제37조(주무관청의 비용보전)] ① 주무관청은 본 협약에 따라 비용보전금액을 사업시행자에게 지급하여야 한다. 이미 발생한 주무관청의 비용보전금액 지급의무는 협약 기간이 만료되거나 본 협약이 해지되더라도 소멸하지 아니한다. ② 어느분기동안 사업시행자가 실제 수령한 운영수입이 본 협약상 당해 분기의 관리운영비에 미달하는 경우, 주무관청은 그 부족금액을 보조금 또는 금전대역의 방법으로 사업시행자에게 지급하여야 한다. 이때, 실제 수령한 운영수입 중 부속사업수입은 [부록 7. 부속사업]에 추정 순이익을 말하며, 본 협약상 관리운영비는 불변가격 기준일로부터 소비자물가상승률을 적용한 경상금액을 말한다.

20) [실시협약 제2조(정의)] 35. “**비용보전금액**”: 운영기간 중 실제 운영수입이 본 협약상 관리운영비에 미달하는 경우 주무관청이 그 부족분을 보전해주기 위하여 사업시행자에게 지급하는 금액

21) [실시협약 제2조(정의)] 46. “**운영수입**”: 사업시행자에게 발생하는 본 사업시설의 사용자들로부터 받는 운임수익, 부속사업수입, 주무관청과 사업시행자가 별도로 합의한 부대사업수입(있는 경우), 초과운영수입을 당해 분기 위후 분기에 관하여 발생할 비용보전금액의 이행에 충당하기로 한 경우 초과 운영수입에 대하여 발생한 이자수입, 보험금 중 보험의 목적으로 충당하고 남은 금액 및 그 밖에 사업시행자가 얻은 모든 수입을 말함

※ 우이신설선 재정지원금(자금제공) 내용

| 〈BTO-mcc〉 | |
|-----------|-----------|
| 시행사 운영수입 | 관리운영비 |
| 서울시 재정지원 | 관리운영비 부족분 |
| | 금융차입금 |
| | 대체투자비 |

- 동 사업의 세부예산 편성 내역은 '26년도 '예상 사업수입'에서 운영 수입으로 충당되지 않는 관리운영비 부족분(67억원)과 금융차입금 (204억원), 내구연한 경과 등에 따른 철도시설물 대체투자비(55억 56백만원), 혼잡관리 안전요원 지원(2억 2백만원) 등으로 구성되어 있음

(철도시설물 대체투자비 관련)

- 이 중 '26년 대체투자비(55억 56백만원)는 우이신설선이 '17년 9 월 개통한 이후 9년이 경과됨에 따라 LTE-R 전환 설치(40억 56 백만원), PSD 노후시설 교체(15억원)를 위해 '26년 예산을 편성 하는 것임
- 실시협약 제18조(노후시설에 대한 대체투자)에 따르면 대체투자비는 별도 계좌에서 관리하고 집행잔액 및 발생이자액 등을 서울시에 보고하고 반환토록 하고 있음
- '25년 대체투자비 사업들²²⁾의 경우 현재까지 준공이 되지 않은 사업

들이 있고 일부 사업은 올해 말까지 준공이 어려울 것으로 예상됨에 따라 내년으로 이월될 소지가 있는 바

서울시는 앞으로 대체투자계획 수립 사항을 면밀하게 확인하여 예산 낭비가 발생되지 않도록 해야 할 것이며, 특히 사업별 집행잔액의 관리와 대체투자 이행 여부 등에 대한 관리·감독을 철저히 시행토록 해야 할 것임

(혼잡관리 안전요원 지원 관련)

- 혼잡관리 안전요원 지원(2억 2백만원)은 국토교통부의 철도안전관리 체계 기술기준 개정 시행²³⁾ 등에 따라 위험구역별 안전요원을 배치 및 지원하는 사업으로 무인 역사로 운영되는 경전철의 특성과 첨두 시간 내 승객들의 안전관리 측면에서 필요하다 보여짐

22) 2025년 우이신설선 대체투자비 사업 내역 (서울시 자료)

| 연번 | 대체투자 사업명 | 예산액(천원) | 비 고 |
|-----|----------------------|-----------|--|
| 합 계 | | 3,785,000 | |
| 1 | PSD 안전보호벽 수동개폐문 교체공사 | 152,938 | ·종합관제 제어부 프로그램 수정 ·여단힘센서 및 ECU 통신선로 포설 등 |
| 2 | 본선 시·종점 회차 분기기 개량 교체 | 150,232 | ·북한산우이 텡레일, 기본레일 교체 ·신설동 텡레일, 크로싱 기본레일 등 교체 |
| 3 | LTE-R 통신망 구축사업 | 2,733,434 | ·LTE-R 통신망 설계도면 작성, 통신망 시스템 설치 등 |
| 4 | 스마트미디어 설비(모니터 등) 교체 | 122,265 | ·열차내 모니터 제작 및 철거·설치 |
| 5 | AFC(역무자동) 역전산기 교체 | 49,852 | ·역전산기, DB 및 운영 프로그램 |
| 6 | AFC(역무자동) L2 스위치 교체 | 54,395 | ·L2스위치 교체 ·무정전전원장치 등 교체 |
| 7 | 모니터(행선안내게시기 등) 개량교체 | 521,884 | ·안내게시기(열차정보 및 홍보동영상 게시) |

23) 각 철도운영기관 역사 및 열차 혼잡 수준별 안전요원 배치 근거

- 국토교통부 철도안전관리체계 기술기준 개정 시행(2024.7.)
- 철도 혼잡 가이드라인 배포(2024.8.)
- 국토교통부 도시철도 대형사고 위기관리 표준매뉴얼 개정 승인(2023.10.)

- 참고로 혼잡관리 안전요원 지원은 기존 사업시행자와 실시협약 체결 이후 '24년 7월 법령개정에 따라 지원하고 있으며 '24년 12월 신규 사업시행자와의 실시협약 이후인 '25년도에도 혼잡관리 중요성을 감안하여 솔샘역, 북한산보국문역 등 6개 역사에 총 26명의 안전요원을 배치²⁴⁾하여 운영하고 있음
- 다만, 이 과정에서 협약상 관리운영비 내에 안전요원에 관한 내역 포함 여부를 확인하여 예산 중복 지원여부에 대한 확인이 필요할 것으로 보여지며, 특히 '24년 12월 신규 실시협약은 법령 개정 이후 체결된 사항으로 신규 협약 시 혼잡관리 안전요원에 관한 내용이 명시되지 않다는 점을 감안한다면 해당 예산편성에 대해서 사업시행자가 직접 부담하는 방안에 대한 검토가 필요할 것으로 보여짐

■ 위례선(트램) 재정지원(사업별 설명서 p.149)

- 동 사업은 서울시가 성남시, 서울교통공사와 '24년 11월 체결한 “위례선(트램) 관리운영사업 위·수탁 협약서(이하 ‘협약서’)²⁵⁾”에 따라 개통 전 사전 준비기간 동안 필요한 비용을 행정구역 거리 비율로 분담하여 서울교통공사에 지원하기 위해 '25년 대비 56억 87백만원(1,313%) 증액된 61억 21백만원을 편성함

24) 2025년 경전철 안전요원 운영계획(도시철도과-8507호, 2024.12.30.)

25) 2024.11.18. 위례선(트램) 관리운영사업 위·수탁 협약 체결(서울시, 성남시, 서울교통공사)

- 협약서 제7조(협약사무)에 따르면 위탁 사무는 개통 전 사전 준비기간의 사무와 운영기간의 사무로 구분되며 개통 전 사전 준비기간 동안 신규 트램 성능검증, 인수검사 지원, 철도종합시험운행 등과 관련한 업무 지원에 따른 사무를 수행하는 것임

※ 관리운영 위·수탁 협약서 주요내용 (2024.11.18.)

- 위탁방식 : 공공위탁(서울시), 민간위탁(성남시)
 - ※ 서울연구원 “위례선 트램 운영방안에 관한 연구(’23.3)”, 5년 공공위탁 적합 제시
- 위탁사무 : 「도시철도법」 상 도시철도운송사업 및 도시철도부대사업
- 운영기간 : 개통일로부터 5년
 - ※ 위·수탁기간 : 개통 전 사전 준비기간 + 개통일로부터 5년
- 협약기관 : [위탁기관] 서울시+성남시 / [수탁기관] 서울교통공사
- 사업범위 : 차량기지 1개, 교량 2개, 정거장 12개, 트램 10편성 등
- 사업비 : 노선 비율로 분담 [서울시 60.7%(3.28km), 성남시 39.3%(2.12km)]
 - 연간사업비 : 약 240억원(서울시 146억원, 성남시 94억원)
 - 운영인력 : 총원 104명으로 개통 환경에 따라 조정

- 동 사업은 개통 전 사전 준비기간 동안 “위례선 운영준비 T/F 구성·운영” 인건비 및 ’26년 개통대비 신규 직원 채용(101명) 예정에 따른 인건비 등을 서울시 분담율(60.7%)에 따라 예산을 편성하는 것임

- 다만 위례선 트램은 그간 교통안전시설심의 협의 등의 지연으로 공사기간을 당초 ’25년 9월에서 ’26년 8월로 약 11개월 조정²⁶⁾하였고, 현재까지도 교통안전시설심의 협의²⁷⁾가 완료되지 않았음

26) 위례선 도시철도 건설공사 공사기간 연장 검토 보고(도시철도사업부-7259호, ’25.7.1.)

27) 위례선 노면전차 심의 관련 주요 내역

- 2025.9.25. 교통안전심의 요청 회신에 대한 의견 제출 및 심의 재요청(독촉)(도시철도설계부-8061호, ’25.9.25.)
- 2025.10.14. 위례선 노면전차의 교통안전심의 재요청에 대한 회신 (교통관리과-22559, ’25.10.14.)

또한, 개통 전 철도종합시험운행 시행지침²⁸⁾에 따른 철도종합시험운행 절차를 거친 후 국토교통부 최종 승인이 필요하나 위례선 트램의 경우 신교통시스템으로 시설물 검증시험 항목, 판정 기준 등이 최종 확정되지 않은 상황²⁹⁾으로 9개월 이상 시일이 소요될 수 있다는 점에서 개통이 지연될 우려가 있음

※ 2025.11.~2026.7. 철도종합시험운행 연간계획 ³⁰⁾

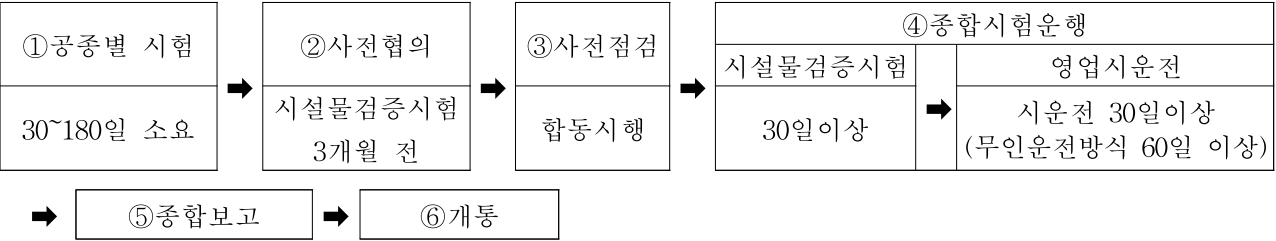


○ 한편, 수탁기관인 서울교통공사는 위례선 트램 운영 시 자회사를 설립해 운영하는 방안 등을 검토 중으로 개통 전 사전 준비 과정에서

- 2025.10.17. 위례선 노면전차 교통안전심의 관련 검토의견 제출 (도시철도설계부-8579, '25.10.17.)
- 2025.10.31. 교통안전심의 관련 서울시 의견 회신 및 재심의 협조요청 (도시철도설계부-9034, '25.10.31.)
- 2025.11.17. 교통안전 심의 관련 의견 및 재심의 협조 요청 회신(위례선 노면전차) (교통관리과-25977)

28) 철도종합시험운행 절차

※ 관련 지침 : 철도종합시험운행 시행지침(국토부고시 제2023-705호)



29) 위례선 트램 철도종합시험운행 관련 사항(2025년 행정사무감사 요구자료-도시기반시설본부 제출)

- 트램에 대한 철도종합시험운행 시설물 검증시험 항목 및 시행절차, 향후기준 등
 - ▶ 시설물 검증시험(안): 국토교통부 및 한국교통안전공단 제출(2025.3.)
 - ▶ 세부 사항에 대해 교통안전공단과 협의 중
 - ▶ 향후일정: 국토부 심의 및 최종확정(2025.12.예정)

30) 2025년도 위례선 철도종합시험운행 연간계획 변경 알림(도시기반시설본부 도시철도설비부-5587, '25.5.26.)

로드맵에 따라 TF를 운영하고 특히 신규 인력 운영 및 관리, 공사 관리감독, 철도종합시험운행 등에 만전을 기해 예산낭비가 없도록 해야 할 것임

■ 서울교통공사 지하철역 화장실 확충(사업별 설명서 p.152)

- 동 사업은 서울시가 '09년 수립한 '여행화장실 확대 추진계획' 및 「공중화장실 등에 관한 법률」³¹⁾에 따라 지하철역 여성 화장실 변기(수) 확충 및 장애인 화장실 남·여 구분설치 등으로 시민들의 지하철 이용시 성평등 구현과 교통약자의 이용편의를 증진하는 사업으로 '25년 예산 13억 20백만원 대비 5억 53백만원(42%) 증가한 총 18억 73백만원(지하철역 화장실 확충 12억 61백만원, 양변기 교체 6억 12백만원)이 편성됨
- 동 사업은 서울시와 서울교통공사의 매칭비율(5:5)에 따라 추진되는 사업으로 서울 지하철을 이용하는 여성, 장애인 등 교통약자와 시민들의 이용편의 시설을 개선한다는 점에서 사업의 취지는 인정된다 할 것임
- 다만, '26년 지하철 화장실 확충 사업 대상지(사당②, 불암산④, 한성대입구④, 보문⑥, 월드컵경기장⑥, 상월곡⑥)에 대한 사업비 산출

31) 「공중화장실 등에 관한 법률」 제7조(공중화장실등의 설치기준) ① 공중화장실등은 남녀화장실을 구분하여야 하며, 여성화장실의 대변기 수는 남성화장실의 대·소변기 수의 합 이상이 되도록 설치하여야 한다. 다만, 행정안전부령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니하다. -이하 생략-

내역³²⁾을 보면

당초 총 6개 역사의 화장실 면적 $660m^2$ 에 사업비는 17억 49백만원이었으나 사업 조정에 따라 화장실 면적은 $470m^2$, 사업비는 12억 61백만원으로 감액되었음에도 사업 대상지에 대한 조정이 이루어지지 않아 일부 역사의 경우 사업을 추진하지 못할 우려가 있다 할 것임

- 또한, 동 사업에 새로 추가된 양변기 교체(6억 12백만원) 사업은 화변기를 양변기로 교체해 지하철 화장실을 이용하는 시민들의 편의를 높일 수 있을 것으로 보이나 노후화된 화장실을 전반적으로 리모델링하는 것이 아닌 양변기 교체만 별도로 진행하는 것으로 전반적인 화장실 시설개선에는 한계가 있다 할 것임
- 동 사업은 지하철을 이용하는 교통약자와 시민들의 지하철 이용환경을 향상 시킨다는 점에서 필요성이 인정되는 사업으로 향후 사업비 산출 및 대상지 재조정을 통해 면밀한 사업 추진 및 관리가 수반되어야 할 것으로 보임

32) '서울교통공사 지하철역 화장실 확충' 사업비 및 산출내역

- 제출 시) $660m^2$ (6개소 개략면적) \times 5.34백만원(m^2 당) \times 매칭비율(50%) = 1,749백만
- 조정 후) $470m^2$ (6개소 개략면적) \times 5.34백만원(m^2 당) \times 매칭비율(50%) = 1,261백만

■ 저상버스 도입(사업별 설명서 p.173)

- 동 사업은 「교통약자의 이동편의 증진법」 등³³⁾을 근거로 국·시비 매칭비율(4:6)에 따라 교통약자(장애인, 노약자, 임산부)의 대중교통 이동편의 증진과 일반시민들의 버스이용 활성화를 위해 총 619대의 저상버스 도입을 추진하는 사업으로

'25년 예산 490억 15백만원(국비 196억 6백만원, 시비 294억 9백만원) 대비 48억 38백만원(국비 19억 35백만원, 시비 29억 3백만원)이 증가한 538억 53백만원(국비 215억 41백만원, 시비 323억 12백만원)이 편성됨

※ '26년 저상버스 도입 물량 현황

| 계 | 시내버스 | | 마을버스 | |
|-----|------|----|------|----|
| 619 | 524 | | 95 | |
| 차형 | 대형 | 중형 | 대형 | 중형 |
| 619 | 492 | 32 | 67 | 28 |

- 국토교통부에서 사전 통지한 국고보조금 지원단가는 대당 87백만원 이고, 서울시는 매칭비율에 따라 해당 단가의 40%(34백 80만원)

33) 「교통약자의 이동편의 증진법」 제14조 제14조(노선버스의 이용 보장 등) ① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 “노선버스 운송사업자”라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다. 1. 교통약자에게 승하차 시간을 충분히 줄 것 2. 교통약자에게 승하차 편의를 제공할 것 「서울특별시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례」 제9조(저상버스 도입 계획) ② 시장은 2025년까지 운행가능노선의 전 차량을 저상버스로 도입하는 것을 목표로 한다. ③ 시장은 저상버스 도입에 있어 추가되는 비용을 운송사업자에게 예산의 범위에서 지원하여야 한다

를 대당 지원받을 예정이나 현재 국토교통부는 환경부와 공동으로 저상버스 모델별 차등 지원 연구용역을 실시 중으로 용역결과에 따라 기재부와의 협의를 통해 국비 지원단가가 일부 변경될 가능성이 있음

- 따라서, 동 사업은 저상버스 국비 지원 단가 변동에 따라 계획된 저상버스 도입 물량이 일부 조정될 가능성이 있으며 실제 '25년 저상버스 도입 사업도 목표 물량(총 546대)³⁴⁾ 중 283대(전기 120대, 수소 11대, CNG 152대)³⁵⁾는 배정이 진행되고 있으나 나머지는(263대) 이제 배정을 추진하는 상황으로 10월 현재 집행률이 44%에 그치고 있는 상황임
- 향후 동 사업을 추진함에 있어 국비 지원에 대한 지원단가의 불확실성이 발생하지 않도록 국토부와 면밀한 사전 협의가 필요해 보이며 서울수도 예산 수립시 대폐차 등 물량을 추계함에 있어 저상버스 도입이 필요한 각 운수회사의 충전시설 등 기반시설 환경³⁶⁾을 고려해 연료별(전기·수소·CNG) 저상버스 도입 물량에 대한 면밀한 사전조사로 사업 계획이 제대로 수립되어 이행될 수 있도록 전반적인 사업 관리가 필요해 보임

34) '25년 저상버스 도입 사업 : 총 546대(국비 196억 6백만원/ 시비 490억 15백만원)

35) '2025 친환경·저상버스 배정 변경계획' 버스정책과-19313 (2025. 5.)

36) '2025 친환경·저상버스 배정 변경계획' 4p

- 당초 물량 중 운수업체 전기충전시설 미설치로 인해 전기버스 배정취소 등

■ 시내버스 서비스 개선(사업별 설명서 p.210)

- 동 사업은 준공영제로 운영되는 64개 시내버스 업체의 운송적자를 보전하기 위한 것으로 '25년 예산 4,575억 11백만원 대비 1,075억원(23.0%) 감액된 3,500억 11백만원이 편성됨
- 동 사업은 시내버스 준공영제 운영에 소요되는 비용을 요금 등 운영 수입으로 충당하고 부족한 부분을 지원하는 것으로 코로나19 등의 영향³⁷⁾으로 '23년까지 재정지원액이 증가하였고, '24년부터 승객 수요 회복 및 요금인상³⁸⁾ 등으로 지원액은 다소 감소하였으나 그간 누적된 부채는 지속적으로 증가하여 '26년 1조원을 돌파할 것으로 전망되고 있음

※ 시내버스 재정지원 및 누적부채 현황

(단위 : 억원)

| 구분 | '04년 하반기 | '05년 | '06년 | '07년 | ... | '20년 | '21년 | '22년 | '23년 | '24년 (전망) | '25년 (전망) | '26년 (전망) |
|--------------------|-------------|-------|-------|-------|-----|-------|--------|--------|--------|--------------|--------------|--------------|
| 총 재정소요액 (C=A+B) | 1,246 | 2,707 | 2,556 | 2,309 | | 7,496 | 13,280 | 17,290 | 16,373 | 12,258 | 13,360 | 14,851 |
| 당해연도 부족분(A) | 1,246 | 2,277 | 2,070 | 1,703 | | 6,784 | 7,489 | 8,571 | 7,303 | 4,800 | 5,102 | 6,066 |
| 전년 누적부채(B) | - | 430 | 486 | 606 | ... | 712 | 5,791 | 8,719 | 9,070 | 7,458 | 8,258 | 8,785 |
| 재정지원 예산액(D) | 816 | 2,221 | 1,950 | 1,636 | | 1,705 | 4,561 | 8,114 | 8,915 | 4,000 | 4,575 | 3,500 |
| 누적부채 (E=C-D) | 430 | 486 | 606 | 673 | | 5,791 | 8,719 | 9,176 | 7,458 | 8,258 | 8,785 | 11,351 |

37) 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

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

- '26년 운수업계보조금(3,500억원)은 연간 재정 소요액(1조 4,851억원, 누적부채 8,785억원 포함) 대비 일부만 편성되어 있는 상황으로 서울시가 부족분을 마련하지 못한 경우, 시내버스 조합이 은행 대출로 선충당하고 서울시가 대출에 따른 원리금을 보전하는 부적절한 예산운영이 반복되어 매년 대출원금에 따라 수백억원의 이자비용이 발생하고 있는 만큼 개선 방안 마련이 필요하다 할 것임

※ 시내버스 대출원금 및 이자 현황

(市 내부자료, 단위 : 억원)

| 구 분 | '13년 | '14년 | '15년 | '16년 | '17년 | '18년 | '20년 | '21년 | '22년 | '23년 | '24년 | '25년 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|
| 대출원금 | 109.7 | 250.6 | 279.7 | 206.4 | 153.4 | 428.9 | 468.2 | 745.5 | 799.3 | 647.4 | 800.0 | 1,070.0 |
| 대출이자 | 1.8 | 4.5 | 6.4 | 7.0 | 2.5 | 0.6 | 2.3 | 10.3 | 21.3 | 39.5 | 35.8 | 37.3 |
| 누적이자 | 6.4 | 10.9 | 17.4 | 24.3 | 26.8 | 27.4 | 29.7 | 40.0 | 61.3 | 100.8 | 136.6 | 166.6 |

주1) 대출원금 및 이자는 연말 기준

주2) '19년에는 대출 미시행

- 한편, 최근 동아운수 통상임금 소송 2심 선고에서 상여금을 통상임금으로 포함해야 한다고 판시되었고, 서울시는 항소심 판결을 그대로 적용할 경우 약 8%의 임금 인상 효과가 발생하여 연간 약 800억원의 부담이 늘어날 것으로 추정하고 있음³⁹⁾

39) 연합뉴스('25.11.09) : 수능 앞 서울 시내버스 멈추나...통상임금 판결에도 해결 난망

- 시는 "판결 결과를 그대로 적용하면 약 8%의 인상 효과가 생겨 연간 800억원의 부담이 늘어날 것으로 추정된다"며 "노조 요구안을 100% 수용할 경우에는 연간 약 1천500억원을 부담해야 할 수 있다"고 답했다.

- 통상임금 관련 판결로 보조금 증가는 불가피하나 재정 부담을 최소화하기 위한 노력이 병행되어야 하며, 향후 협의 결과에 따라 시내 버스 지원금 규모가 변동될 것이므로 이에 대한 준비가 필요할 것임

■ 마을버스 서비스 개선(사업별 설명서 p.215)

- 동 사업은 140개 마을버스 업체의 운송적자를 보전하여 운행환경을 개선하고 승객 서비스 만족도를 높이기 위한 것으로 '25년도 예산 415억 34백만원 대비 94억 16백만원(23%) 증액된 509억 50백만원이 편성됨
- 마을버스 업체는 코로나19 이후 이용승객이 줄어들어 경영이 악화되고, 운전자 확보도 어려워져 운행서비스 질이 저하되는 등 개선의 필요성이 증대되고 있음

※ 연도별 마을버스 운행현황

| 구 분 | '19년 | '20년 | '21년 | '22년 | '23년 | '24년 | '25년 |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 노선별 운행횟수(일평균) | 128 | 110 | 106 | 103 | 100 | 98 | 97 |
| 일 승객수(만명) | 117 | 85 | 81 | 84 | 82 | 84 | 84 |
| 운수종사자(명) | 3,394 | 3,261 | 2,992 | 2,843 | 2,851 | 2,836 | 3,050 |

- 동 사업의 '26년도 예산은 중 사무관리비는 외부회계감사 비용(8억원), 적자업체 서비스 및 경영 컨설팅(1억원), 정책토론회 등(50백

만원)이고, 우수업체 보조금 형식으로 지원되는 금액은 적자업체 재정 지원(430억원)과 서비스 개선 인센티브(70억원)로 총 500억원임

- 서울시는 코로나19 발생으로 '20년 이후 적자업체가 급격히 증가하여 재정보조 위주의 지원정책을 실시하였으나 지속적인 서비스 수준 저하를 개선하기 위해 '26년부터 재정지원방식을 변경⁴⁰⁾하여 관련 예산을 작년보다 증액하였고, 마을버스 업체의 서비스 개선 노력에 대한 동기부여와 우수업체 독려를 위해 별도의 인센티브 예산을 반영하는 한편 투명한 회계질서 확립과 하위 적자업체의 근본적 개선을 도모하기 위한 컨설팅 비용을 마련하였음

※ 연도별 마을버스 재정지원 현황

| 구 분 | '19년 | '20년 | '21년 | '22년 | '23년 | '24년 | '25년 |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|
| 지원액(억원) | 192 | 350 | 430 | 495 | 455 | 361 | 412 |
| 지원업체수(개사) | 59 | 100 | 112 | 118 | 105 | 91 | 96 |

주) '20년도에는 별도로 인센티브(10억원) 지원

- 다만, 금년 10월 2일 마을버스 운송서비스 개선을 위한 서울시와 마을버스조합의 합의 이후에도 마을버스조합이 환승요금제 탈퇴에 대한 의견을 내고 있어 이에 대한 대책 마련이 필요하고, 마을버스 업체 지원예산 확대가 실질적인 서비스 개선으로 이루어지도록 하는 한편 예산 누수가 발생하지 않도록 보조금 관리에 철저를 기해야 할 것임

40) 마을버스 운송서비스 개선 위한 서울특별시-서울시마을버스운송사업조합 합의문('25.10.2.)

■ 신설 송파공영차고지 부지 매입(사업별 설명서 p.228)

- 동 사업은 LH 위례택지개발에 따라 서울시 소유의 구 송파공영차고지(이하 '구 차고지')를 폐지하고 새로이 조성된 LH 소유의 신 송파공영차고지(이하 '신 차고지') 토지를 매입하고자 하는 것으로 '26년도 예산 386억 29백만원을 신규 편성하는 것임
- 동 사업 예산은 신차고지 매매대금(1,926억 33백만원)을 서울시 소유였던 구 차고지 매매대금(1,540억 3백만원)으로 상계처리⁴¹⁾하고 남은 잔금(386억 29백만원)을 마련하기 위한 것으로 향후 원활한 시내버스 운영을 위해 차고지 공간을 확보해야 한다는 점에서 관련 예산확보의 필요성은 인정된다 할 것임
- 동 사업은 LH와 서울시가 '16년 5월 '송파공영차고지 대체차고지 조성 협약서' 체결시 구 차고지 및 신 차고지 토지의 무상귀속 여부에 대해 상호 협의⁴²⁾가 원만하지 않을 경우 법적판단에 따르도록 한 바 있고, '19년 3월 '무상귀속의무부존재 확인' 행정소송에서 서울

41) 신 송파공영차고지 매수 관련 계약체결 계획(버스정책과-23611호, '24.12.6.)

○ 취득, 매입금액 : 약 386억원

| 구 차고지(감정평가액) | 신 차고지(택지조성원가) | 차 액 |
|--------------|---------------|--------------|
| 1,540억원 | 1,926억원 | 386억원 |

※감정평가액 : 1,540억원(산술평균 ①1,572억원, ②1,539억원, ③1,508억원)

※택지조성원가 = 차고지 면적(56,233㎡) × 단위면적 원가(3,425,620원/㎡)

42) 송파공영차고지 대체차고지 조성 협약서(제3조제2항)

- 서울시 : 공영차고지는 기반시설로서 택지개발촉진법상 '공공시설'에 해당하므로 사업시행자에게 무상으로 귀속되고 사업시행자는 동일 규모의 대체차고지를 서울시에 제공하여야 함
- LH : 무상귀속 대상 시설은 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 따른 '공공시설'로 한정하여야 하며, 공영차고지를 기반시설에는 해당되나 '공공시설'이 아니므로 무상귀속 대상이 아님

시가 패소⁴³⁾함에 따라 서울시와 LH는 '24년 5월 구 차고지 매매계약 및 신 차고지 매매예약⁴⁴⁾ 체결후 '24년 6월 구 차고지 소유권을 이전(서울시→LH)하였고, '24년 12월 신 차고지 매수계약을 체결함

※ 참고사항 : 추진경위

- '06.07.21. : 택지개발예정지구 지정(건설교통부 고시 제2006-272호)
- '08.08.05. : 택지개발예정지구 지정변경 및 택지개발계획 승인(국토해양부 고시 제2008-393호)
※ 舊 송파공영차고지 용도폐지, 新 송파공영차고지 이전 결정
- '16.05.26. : 송파공영차고지 대체차고지 조성사업 협약(서울시-LH)
- '17.10.31. : 新송파공영차고지 1단계 공사 완료
- '19.03.28. : 무상귀속의무부존재확인 행정소송 패소(대법원)

국토의 계획 및 이용에 관한 법률 에 따라 개발허가를 받은 자가 공공시설을 설치하거나 대체되는 공공시설을 설치한 경우 그 시설을 관리할 관리청에 무상으로 귀속된다고 규정하고 있으나 **공영차고지는 기반시설에 해당할 뿐 '공공시설' 해당하지 않으므로 무상 귀속 의무 없음**

※ 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령」 제2조 제2항 「공영차고지」 기반시설이나, 동법 시행령 제4조에 따라 공공시설에 공영차고지는 해당이 안됨

- '20.10.19. : 구·신 차고지 차액 지급방식으로 소유권 이전 제시(시 → LH)
- '22.09.~ : 신 송파공영차고지 2단계구간 공사 진행중('26.10. 준공예정)
- '24.01.29. : 시유지(구차고지) 손실보상 협의 요청(LH → 서울시)
- '24.04.04. : 구 송파공영차고지 손실보상 협의 계획 방침
- '24.05.07. : 구 송파공영차고지 매매계약 및 계획차고지(신 송파공영차고지) 매매예약서 체결
- '24.06.28. : 구 송파공영차고지 소유권 이전 완료(시 → LH)
- '24.09.11. : 신 송파공영차고지 매수를 위한 매매계약서 송부 요청(시 → LH)
- '24.12.20. : 신 송파공영차고지 매수계약 체결

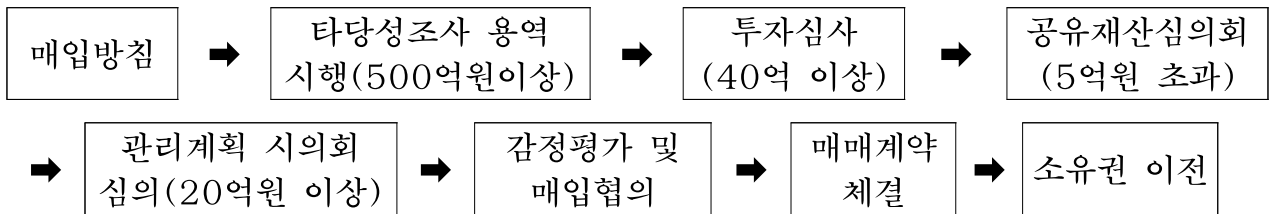
43) 2019.3.28. 대법원 판결(2018두66364 무상귀속의무부존재확인) 확정

- 국토계획법상 무상귀속대상시설인 '공공시설'에 '공영차고지'는 포함되지 않아 무상귀속대상시설이 아님

44) 신 차고지를 서울시에 매도예약하고, 구 차고지 매매대금을 신 차고지의 매매예약금으로 하며, 잔금 지급방안 등 구체적인사항은 협의하여 정함

- 일반적으로 공유재산 취득시 관련 취득절차를 따라야 하나 '24.4월 서울시가 수립한 “구 송파공영차고지 손실보상 협의 계획⁴⁵⁾”(이하 “방침”이라 함)에서 ‘차액지급방식으로 차고지를 취득하기 위해서는 동시 매매계약체결이 필요하나 행정재산취득 관련 사전절차 미이행으로 동시 계약체결이 곤란’하다는 문제점이 제기되었음

※ 공유재산 취득절차



- 이에 대해 서울시가 법률자문⁴⁶⁾ 후 수립한 동 방침에서 ‘신 차고지 매매계약은 필수 사전절차(시의회 승인 등)는 이행하는 것이 적합’하다고 밝혔으나 ‘24년 12월 신차고지 매수계약체결 전까지 사전절차는 미이행되었음

- 동 사업은 '19년 3월 행정소송 패소후 약 5년이 지난 시점에서야 차고지 매매계약 체결 계획을 수립하면서 취득절차 준수에 대해 검

45) 구 송파공영차고지 손실보상 협의 계획(버스정책과-12624호, '24.4.4.)

46) 사전 절차 제외 대상 여부 자문결과

| 자문사항 | 000 변호사 | △△△ 변호사 | *** 변호사 |
|------|----------|----------|----------|
| 자문1 | 제외 대상 판단 | 제외 대상 판단 | 조사 대상 판단 |
| 자문2 | 제외 대상 판단 | 제외 대상 판단 | 심사 대상 판단 |
| 자문3 | 제외 대상 판단 | 제외 대상 판단 | 제외 대상 판단 |

※ 자문1 : 신 차고지 취득, 타당성조사 제외 대상 여부

※ 자문2 : 신 차고지 취득, 투자심사 제외 대상 여부

※ 자문3 : 신 차고지 취득, 공유재산관리계획 제외 대상 여부

토하였고, 서울시 방침에서도 지적인 사전절차를 거치지 않음에도 불구하고 신·구 차고지를 대상으로 동시 매매계약체결하지 않고 금전거래가 종료되지 않은 상황에서 구 차고지의 서울시 소유권을 먼저 이전한 점은 문제가 있으며 향후 행정재산 취득시 관련 절차이행에 대한 사전검토를 철저히 하여 유사문제가 발생되지 않도록 하여야 할 것임

■ 내집주차장 조성(사업별 설명서 p.358)

- 동 사업은 주택가 주차난 해소를 위해 담장허물기, 아파트, 자투리땅 활용 등 3가지 방식으로 주차장 조성을 지원하는 사업으로 '25년 예산 27억 56백만원 대비 4억 63백만원(17%)이 증가한 32억 19백만원이 편성됨

※ 내집주차장 조성사업 지원대상 및 기준

| 구 분 | | 대 상 | 지 원 한 도 |
|---------------|----------------|--|--|
| 담장 허물 기 | 단독 주택 | ○ 담장 또는 대문을 허물어 주차장 조성이 가능한 단독, 다가구·다세대 주택 등 | ○ 주차면 1면 기준 1,000만원 ○ 매 1면 추가시마다 200만원 추가지원 (최대 3,000만원) |
| | 근린 생활 시설 | ○ 담장을 허물어 주차장 조성이 가능하고, 거주자 또는 인근 주민과 공유가 가능한 근린생활시설 | |
| 아파트 | | ○ 부대시설 및 복리시설 각 1/2 범위에서 전체 입주자 2/3이상의 동의를 얻은 경우 | ○ 주차장 조성공사비의 50%이내이며, 1면당 최대 100만원, 아파트단지 기준 최대 5,000만원 한도 |
| 자투리땅 | | ○ 주택가 주변에 방치되고 있는 자투리땅, 빈터(도로 제외) | ○ 주차면 1면 기준 최대 300만원 지원 ※ 20면 초과시 1면당 최대 150만원 |

- 동 사업은 25개 자치구 수요 조사를 통해 각 사업별 지원 한도에 따라 최종 902면⁴⁷⁾의 목표 물량을 확정하고 자치구 재정력에 따른 차등 보조(30~60%) 기준에 따라 자치단체자본보조로 시비 지원액을 편성한 것임
- 동 사업은 '24년 사업 추계시⁴⁸⁾ 물가상승으로 1면당 조성 단가가 높아져⁴⁹⁾ '25년 목표 물량이 축소된⁵⁰⁾ 사례가 있음에도 '26년 예산(안) 산출시 2년 전 조성 단가⁵¹⁾를 적용해 사업비를 산출한 것은 정확한 추계로 보기 어려우며 향후 사업 물량 목표를 달성하지 못할 우려가 있다 할 것임
- 또한, 담장허물기 사업의 경우 본인 소유의 주택 담장을 허물어 주차공간을 조성하는 사업으로 아파트 및 자투리땅 사업에 비해 공공성이 적은 주차 공간임에도 면당 조성 단가는 1천만원으로 가장 높고, 주차장을 제3자에 공유하기 위한 IoT 설치 신청 건수가 없어 '24년부터 지원이 제외되어 주택가의 주차난을 해소하고자 하는 동 사업의 취지가 일부 퇴색되었음

47) 담장허물기 420면, 아파트 140면, 자투리땅 342면 총 902면

48) '2024년 내집주차장 조성 사업 추진계획 주차계획과-1893(2024. 2. 13.)

49) 내집주차장 조성사업 1면 조성 비용 증가 사례

| 사업 형태 | 1면 조성 단가 | |
|-------|----------|----------|
| | '23년 | '24년 |
| 담장허물기 | 900 만원 | 1,000 만원 |
| 아파트 | 70 만원 | 100 만원 |
| 자투리땅 | 240 만원 | 300 만원 |

50) 내집주차장 조성 사업 조성 물량 감소 추세 : '23년 : 1,010면 → '24년 : 955면 → '25년 9월 : 894면

51) '26년 내집주차장 조성 사업 1면 조성 단가 : 담장허물기 1,000만원, 아파트 100만원, 자투리 300만원

- 또한, 각 지원대상별 4개년 사업 추진실적을 보면 담장허물기와 자투리땅으로 확보된 주차 면수는 각각 2,038면, 1,845면이나 다수의 주차공간을 확보할 수 있는 아파트 내 주차장 조성은 180면에 그쳐 아파트 사업 대상지를 확보하는 노력이 필요해 보임

※ 내집주차장 조성사업 4개년 실적('22~'25년 9월)

| 구분 | 총 계 | 담장허물기 | | 공동주택 | 자투리땅 (거주자우선주차로 공유) |
|--------|-----------------|------------|----------|----------|--------------------------|
| | | 단독주택 | 근린생활시설 | | |
| '25.9월 | 258개소 894면 | 222개소 322면 | 0개소 0면 | 3개소 105면 | 33개소 467면 |
| '24년 | 302개소 955면 | 268개소 435면 | 7개소 21면 | 0개소 0면 | 27개소 499면 |
| '23년 | 338개소 1,010면 | 260개소 447면 | 40개소 89면 | 0개소 0면 | 38개소 474면 |
| '22년 | 461개소 1,204면 | 420개소 708면 | 11개소 16면 | 2개소 75면 | 28개소 405면 |
| 소 계 | | 2,038면 | | 180면 | 1,845면 |

- 한편, 동 사업은 주택가 등의 주차난을 해소하는데 매우 중요한 사업임에도 불구하고 '04년에 사업이 시작된 이후 20년이 지난 현재까지 정량적인 실적 관리에 머물고 있는 만큼 전반적인 사업 효과성 및 유효성을 검증하여 사업 재구조화를 검토할 필요성이 있다 할 것임

■ 강남권 광역복합환승센터 관리운영 계획(사업별 설명서 p.381)

- 동 사업은 영동대로 지하공간에 조성되는 광역복합환승센터의 효율성, 안전성, 편의성 확보 등의 관리 운영 계획 수립을 위한 학술용역으로 '26년도 예산 3억원을 신규 편성⁵²⁾하는 것임
- 동 사업⁵³⁾의 사업기간은 총 18개월('26년 1월~'27년 6월)이고 총 사업비는 4억 50백만원이나 동 예산안은 '26년도 부분(3억원)에 대한 용역비를 편성한 것임
- 영동대로 지하공간 복합개발 사업은 도시기반시설본부 도시철도국에서 공사중으로 11월 기준 공정률이 49.7%⁵⁴⁾이고, '28년 10월에 토목분야, '29년 12월에 건축, 기계, 시스템 분야 공사 준공이 계획되어 있어 향후 영동대로 지하공간 시설운영을 위한 운영주체 결정, 조직·인력구성 및 시험운영 등의 준비기간을 고려⁵⁵⁾할 때 효율적인

52) 2026년도 강남권 광역복합환승센터 관리운영계획 예산안

(단위:천원)

| 구 분 | 2025년 | | 2026예산(안) (B) | 증감 (B-A) | |
|-------|-------|----------|------------------|----------|-------------|
| | 본예산 | 최종예산 (A) | | | (B-A)*100/A |
| 계 | 0 | 0 | 300,000 | 300,000 | 100.0 |
| 연구용역비 | 0 | 0 | 300,000 | 300,000 | 100.0 |

53) 용역개요

- 용역명 : 강남권 광역복합센터 관리운영 계획 수립
- 소요예산 : 450백만원, 용역기간 : '26.1.~'27.6.
- 과업범위 : 강남권 광역 복합환승센터(지상공간~지하5층)
- 과업내용 : 운영주체, 운영방안, 조직/인력, 비용분담, 이용활성, 관리계획, 제도개선 등 검토 및 제시

54) 제333회 정례회 도시기반시설본부 도시철도국 업무보고 p14

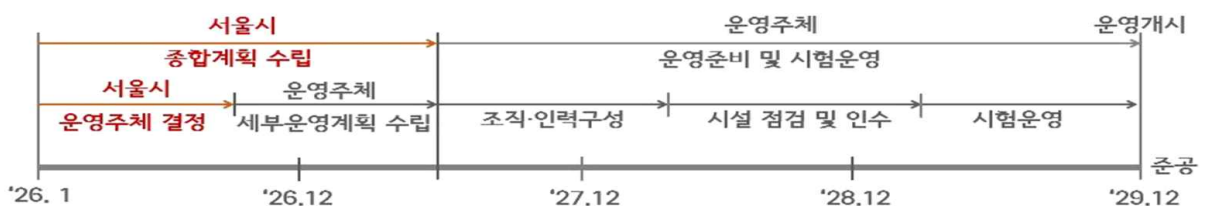
55) 관리운영 종합계획수립, 운영준비 및 시험운영 일정

관리운영방안을 적기에 마련하는 것은 필요하다 할 것임

- 동 사업은 학술용역으로 추진하도록 사업계획⁵⁶⁾을 수립하였고, 학술용역심사시 서울연구원과 수의계약⁵⁷⁾ 추진이 결정⁵⁸⁾되는 등 사전절차를 이행하였으나, 용역 추정금액이 2억원 이상일 경우 계약심사 대상⁵⁹⁾이므로 향후 관련 원가자료의 철저한 준비를 통해 계약심사에 따른 용역비 삭감으로 용역추진에 지장이 발생하지 않도록 하여야 할 것임

■ 소파로 소월로 도로공간재편사업 기본 및 실시설계(사업별 설명서 p.445)

- 동 사업은 「남대문시장 일대 혁신 프로젝트」 일환⁶⁰⁾으로 남산~남대문시장을 연결하는 소파로·소월로 일대(총연장 0.72km)의 보행



56) 강남권 광역복합환승센터 관리·운영 계획 수립영역(주차계획과-37115호, 2025.8.27.)

57) 지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령 제25조1항제4호차목(특정인과의 학술연구를 위한 용역계약을 할 필요가 있는 경우)

58) 2025년 9월 정기 학술용역심의회 심의결과 알림(조직담당관-10384호, '25.9.24.)

- 강남권 광역복합환승센터 관리·운영 계획 수립 용역 심의결과 : 적정(계약방법: 수의계약)

59) 서울특별시 계약심사 업무처리 규칙 제3조(계약심사 대상사업)

2호 나목. 학술연구용역: 학문분야의 기초과학과 응용과학에 관한 연구용역 및 이에 준하는 용역
서울특별시 계약심사 업무처리 규칙 제4조(계약심사 제외사업)

2호 나목. 2억원 미만의 용역

60) 서울시 보도자료('25.11.17.): 서울시, 600년 역사 남대문시장 '글로벌 헤리티지 전통시장'으로 혁신

환경 개선 및 거리 활성화를 통한 보행친화도시 조성을 위해 시설비 (기본 및 실시설계 용역) 2억 20백만원을 신규 편성한 것임

- 동 사업은 차로 축소 등 물리적인 도로공간 재편이 수반되는 사업으로 효율적인 사업 진행을 위해 교통처리방안과 보행 네트워크 개선 전략 등에 대한 검토가 선행되어야 한다는 점에서 기본 및 실시설계 용역비 편성의 필요성은 인정된다고 할 것임⁶¹⁾
- 다만, '23년 추진된 효자로 도로공간재편 사업의 경우 예산(1억 80 백만원)을 투입하여 기본 및 실시설계를 시행하였으나 차로수 축소에 따라 경호상 제약이 발생한다는 대통령경호처의 반대로 사업이 중단 된⁶²⁾ 사례가 있는 바, 동 사업 또한 도로공간 재편이 수반되는 만큼 매몰비용이 발생하지 않도록 면밀한 사전 검토가 선행되어야 할 것임

61) 남산산책로 조성 (서울시 제출자료)

① 소월로 (도동삼거리~남대문시장입구, 0.3km)

- 사업내용: 차로수 대비 도로용량 여유, 도로공간 재편을 통한 보도확장
 - 보도 약 7m로 확장, 화단 등 녹지공간 확보, 디자인 난간 설치 등

② 소파로 (교육연구정보원~도동삼거리, 0.42km)

- 사업내용: 차로폭 조정을 통한 보행공간 확보 및 머물길 조성
 - 보행공간 확장을 통한 관광객 등 보행자가 머물수 있는 휴게공간 조성 등

62) 효자로 도로공간 재편 (서울시 제출자료)

| | |
|---|----------------|
| - 효자로 도로공간재편사업 추진계획 수립 | : '22. 6. 9. |
| - 용역 착수보고회 | : '23. 5. 24. |
| - 서울경찰청 협의 (⇒ 대통령경호처 협의 필요) | : '23. 7. 20. |
| - 대통령경호처 1차 협의(보행자전거과, 광화문광장사업과) | : '23. 8. 2. |
| - 대통령경호처 반대의견 회신(대통령경호처 기획예산과-311) ⇒ 차로수 축소시 경호적 측면 제한사항이 있어 반대 | : '23. 9. 5. |
| - 대통령경호처 2차 협의(보행자전거과, 광화문광장사업과) | : '23. 9. 14. |
| - 대통령경호처 협의 요청(보행자전거과→대통령경호처, 미회신) | : '23. 9. 19. |
| - 중간보고회 | : '23. 11. 10. |
| - 타절준공 | : '24. 1. 8. |

- 아울러, 관계기관 협의 미비로 사업이 지연됐던 소공로 사례⁶³⁾를 답습하지 않도록 경찰청, 시장 상인회 등 관계기관과 사전에 명확한 합의를 통해 사업 지연을 방지하고, 철저한 공정 관리를 통해 편성된 예산이 정해진 기한 내에 차질 없이 집행될 수 있도록 만전을 기해야 할 것임

■ 교통사고 다발지점 시설개선(사업별 설명서 p.538)

- 동 사업은 교통사고가 빈번히 발생하는 교통안전 취약 지점의 교통안전시설, 신호체계 등을 개선하여 교통사고로부터 시민 생명을 보호하기 위한 사업으로 10개소 개선공사비(4억원), 실시설계비(5천만원), 감리비(5천만원) 등 총 5억원을 신규 편성한 것임
- 동 사업은 현재 유사 목적으로 추진되고 있는 ‘교통사고 잦은 곳 개선사업’⁶⁴⁾이 ‘27년부터⁶⁵⁾ 국비 지원이 중단될 예정으로 사업목적과 취지를 이어가기 위해 동일 목적 사업을 새로 재편하여 추진하는 것임
- 행정안전부는 ‘22년부터 교통사고 잦은 곳 개선사업을 지자체 전환 사업으로 운영하고 ‘26년까지만 국비를 지원하기로 한 바 있어⁶⁶⁾

63) 용역 준공기한 연기의뢰(보행정책과-7551, '21.06.22.)

- 계약기간 : (당초) '20.3.2. ~ '21.6.30. → (변경) '20.3.2. ~ '21.12.30.

64) '26년 교통사고 잦은 곳 개선(전환사업) 사업별 설명서 529p 43억 40백만원

- 교통사고 잦은 곳 개선 등(신호기 설치, 노면표시 등)

65) ‘신규사업 타당성 검토’ 교통운영과-15400(2025. 10. 16.)

- 추진개요: '27년부터 국비(행안부) 지원 중단으로 인한 사업 연속성 저해 우려

'27년부터 국비 지원이 중단될 예정⁶⁷⁾인 만큼 해당 사업의 목적을 이어가기 위한 동 사업의 필요성은 인정된다 할 것임

- 다만, 동 사업의 시설비(4억원)⁶⁸⁾은 10개소에 대한 공사비이나 현재까지 대상지가 확정되지 않았고 내년도에 교통안전공단 등과 협의하여 결정할 예정임에도 10개소에 대해 일괄적으로 개소당 4천만원의 시설비를 추계한 것은 정확한 예산 추계로 보기는 어렵다 할 것임
- 또한, '26년 예산(안)에 '교통사고 잦은 곳 개선 사업'으로 43억40백만원⁶⁹⁾이 편성되어 있는 바, 자칫 똑같은 취지의 사업이 중복 투자된 것으로 비춰질 우려가 있다 할 것임

66) 지역교통안전환경개선 지방이양 관련 보조금 배분계획(안) 의견 조회(행정안전부 안전개선과-4905(2021. 9. 13)

○ (국비보전) 지방이양 사업의 안정적인 지자체 전환을 위해 '지역상생발전기금'을 통해 '21년 국비분 * 한시적 보전(~'26년까지)

67) 신규사업 타당성 검토(교통운영과-15400, 2025. 10. 16.)

68) '교통사고 다발지점 시설개선(신규) 사업' 예산(안) 산출근거

- 시설비 : 개선공사 40,000천원*10개소 = 400,000천원, 실시설계용역 50,000천원
- 감리비 : 50,000천원

69) '26년 교통사고 잦은 곳 개선(전환사업) 사업 예산(안) 산출 내역 등

- 교통사고 잦은 곳 개선 39억 20백만원(47개 지점 각 83백만), '27년 개선대상지점 실시설계 용역 3억 등

IV. 명시이월

□ 명시이월

가. 명시이월 사업 현황

- 선행절차 지연 및 집행시기 미도래로 2025년 내에 지출을 마치지 못할 것으로 예상되는 사업에 대해 「지방재정법」 제50조⁷⁰⁾에 따라 서울시의회 동의를 얻어 '26년으로 명시이월하는 것으로 규모는 총 7개 사업 257억 82백만원⁷¹⁾이며 전년대비 약 8.7배 증가한 것으로 나타남 (별첨 1 참고)

※ 최근 3년간 교통실 명시이월 사업 현황

| 구 분 | 2023년 | 2024년 | 2025년 |
|------------|-------|-------|--------|
| 명시이월액(백만원) | 5,370 | 2,987 | 25,782 |
| 명시이월사업수(개) | 4 | 6 | 7 |

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

70) 「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.

71) 교통사업 특별회계 총 5개 사업, 21억 89백만원

- 사업추진에 있어 사전절차 이행, 중앙정부 등 관계기관 협의 및 지역민원 등으로 인해 실제 예산집행이 지연될 수 있다는 점은 충분히 이해할 수 있으나

명시이월이 지속해서 발생하는 원인을 분석하고 향후에는 명시이월 등 사업비의 이월과 같은 유사사례가 반복되지 않도록 사업계획의 수립 단계부터 사업의 타당성 등을 면밀히 검토하고 적극적으로 사업추진에 임해야 할 것임

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

[별첨 1] 명시이월 사업별 이월액

(단위 : 천원)

| 세부사업 | 2025년 예산 | 이월액 | 이월사유 |
|----------------------|----------|--------|--|
| 합 계 | 203,017 | 25,781 | |
| 도시철도건설사업비 특별회계 | 196,857 | 24,595 | |
| 노선별 도시철도 기본계획 수립 | 1,640 | 1,619 | 면목선 도시철도 기본계획 수립 용역(2차) 계약기간이 2025.1.1.~2025.12.31.이나 현장여건 반영을 위한 지반조사 계획변경 및 추가시행 등으로 연내 예정공정 완료가 어려울 것으로 예측되어 명시이월 추진 |
| 서울교통공사 노후 전동차 교체 | 152,558 | 11,776 | 납품지연, 선금부정사용 등 제작사 리스크 발생을 방지하고 투명한 사업비 집행을 위해 사업추진방식(업체선정기준, 평가체계 등) 전면 재검토 중으로 향후 10차 관련 절차 재정비하여 추진하고자 명시이월 추진 |
| 서울지하철 스마트 관제센터 구축 | 42,659 | 11,200 | 서울교통공사에서 시행중인 사업으로 당초 계획 대비 시공사 귀책 등 사유로 건물신축 공사가 지연되어 연내 예정 공정까지 완료가 어려울 것으로 예측되어 일부 사업비 이월하여 26년도에 집행시기에 맞춰 집행 추진하기 위해 명시이월 추진 |
| 교통사업특별회계 | 6,160 | 1,186 | |
| 도시교통정비 중기 계획 수립 | 270 | 129 | 계약기간이 2025.4.3~2026.4.2.로 연구용역 준공기한이 미도래하여 '25년도 기집행액 제외한 잔액을 명시이월 추진 |
| 보행친화도시 기반 조성 | 458 | 50 | 학술용역 사전절차 이행('25.5월 심의 통과) 후 연구용역 계약을 체결하였으며, 용역 준공기한 미도래('26.1.31.)로 명시이월 추진 |

| | | | |
|----------------------|-------|-----|--|
| 보행환경개선지구 조성(전환사업) | 3,390 | 152 | 해당 사업 구간 하수관로 정비공사로 인해 연내 공사착공이 불가하여 명시이월 추진 |
| 중앙버스전용차로 흐름개선 | 2,042 | 855 | ○ 가로변버스전용차로 안내시스템 - 정보화사업 보안성검토 등 협의 지연으로 연내 실시설계 및 공사 추진이 어려워 명시이월 추진 ○ 중앙버스전용차로 흐름개선 - 사전절차(교통안전시설심의) 지연 으로 연내 공사 추진이 어려워 명시이월 추진 |