

2023년도 도시교통실 소관
제 1 회 추 가 경 정 예 산 안

검 토 보 고

I. 추경예산안 개요

1. 제안경위

가. 제 출 자 : 서울특별시장

나. 의안번호 : 제878호

다. 제출일자 : 2023년 5월 30일

라. 회부일자 : 2023년 6월 1일

마. 추경예산 편성 사유

- 민생경제 지원 등 주요 현안사업 추진 및 범정부무경비 정산 등을 위한 2023년도 제1회 서울특별시 추가경정예산안을 편성하여 서울특별시의회의 의결을 받고자 제출하는 것임

2. 추경예산안 총괄

□ 세입예산안

- 2023년도 제1회 도시교통실 소관 추가경정예산안의 세입예산은 기정예산 2조 1,692억 7천 5백만원보다 5,388억 4천 2백만원 (24.8%) 증가한 2조 7,081억 1천 8백만원으로 편성됨
 - 일반회계는 2,736억 5천 1백만원으로 예산증감 없음
 - 교통사업특별회계는 기정예산 1조 5,748억 2천 9백만원보다 4,949억 6천 6백만원(31.4%) 증가한 2조 697억 9천 5백만원으로 편성
 - 광역교통시설특별회계는 기정예산 2,356억 8천 6백만원보다 71억 2천 3백만원(3.0%) 감소한 2,285억 6천 3백만원으로 편성
 - 도시철도건설사업비특별회계는 기정예산 851억 9백만원보다 510억원(59.9%) 증가한 1,361억 9백만원으로 편성

※ 도시교통실 세입예산안

(단위:백만원)

회 계 별	제1회 추경예산액(A)	2023년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	2,708,118	2,169,275	538,842	24.8
일 반 회 계	273,651	273,651	-	-
도시철도건설사업비특별회계	136,109	85,109	51,000	59.9
교통사업특별회계	2,069,795	1,574,829	494,966	31.4
광역교통시설특별회계	228,563	235,686	△7,123	△3.0

□ 세출예산안

- 2023년도 제1회 도시교통실 소관 추가경정예산안의 세출예산은 기정예산 3조 8,667억 7천만원 대비 9,700억 6천 9백만원(25.1%)이 증가한 4조 8,368억 3천 9백만원이 편성됨
 - 일반회계는 기정예산 9,958억 8천 3백만원보다 3,404억 8천 3백만원(34.2%) 증가한 1조 3,363억 6천 6백만원으로 편성
 - 교통사업특별회계는 기정예산 1조 5,663억 6천 8백만원보다 5,088억 5천 4백만원(32.5%) 증가한 2조 752억 2천 2백만원으로 편성
 - 광역교통시설특별회계는 기정예산 1,594억 5천 2백만원보다 33억 4백만원(2.1%) 감소한 1,561억 4천 8백만원으로 편성
 - 도시철도건설사업비특별회계는 기정예산 1조 1,393억 8천 8백만원보다 1,247억 6천 4백만원(11.0%) 증가한 1조 2,641억 5천 2백만원으로 편성
 - 도시개발특별회계는 기정예산 56억 8천만원보다 7억 3천만원(12.9%) 감소한 49억 5천만원으로 편성

※ 도시교통실 세출예산안

(단위: 백만원)

회 계 별	제1회 추경예산액(A)	2023년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	4,836,839	3,866,770	970,069	25.1
일 반 회 계	1,336,366	995,883	340,483	34.2
도시철도건설사업비특별회계	1,264,152	1,139,388	124,764	11.0
교통사업특별회계	2,075,222	1,566,368	508,854	32.5
광역교통시설특별회계	156,148	159,452	△3,304	△2.1
도시개발특별회계	4,950	5,680	△730	△12.9

Ⅱ. 회계별 세입 · 세출예산안

1. 일반회계

가. 세입예산안

- 증감내역 없음

나. 세출예산안

〈증액 내역〉

- 교통사업특별회계 일반전출금 3,728억 1천만원
- 광역교통시설특별회계 전출금 5억 3천 3백만원

〈감액 내역〉

- 교통사업특별회계 법정전출금 △328억 6천만원

※ 일반회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2023년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	1,336,366	995,883	340,483	34.2
교통사업특별회계 법정전출금	454,414	487,274	△32,860	6.7
교통사업특별회계 일반전출금	753,635	380,825	372,810	97.9
광역교통시설특별회계 전출금	128,317	127,784	533	0.4

2. 교통사업특별회계

가. 세입예산안

〈증액 내역〉

- 기타회계전입금 3,728억 1천만원 등 11건

〈감액 내역〉

- 기타회계전입금 △328억 6천만원 등 5건

※ 교통사업특별회계 세입예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2023년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	2,069,795	1,574,829	494,966	31.4
공유재산임대료	19,571	24,107	△4,536	△18.8
부담금	3,000	-	3,000	신규
국고보조금(교통정책과)	11,669	4,229	7,441	176.0
국고보조금(미래첨단교통과)	720	1,050	△330	△31.4
기타회계전입금(주차장관리계정)	188,765	221,625	△32,860	△14.8
기타회계전입금(교통관리계정)	753,635	380,825	372,810	97.9
순세계잉여금(교통관리계정)	151,818	69,813	82,005	117.5
순세계잉여금(주차장관리계정)	15,080	3,367	11,713	347.9
순세계잉여금(교통개선분담금계정)	35,706	5,170	30,536	590.6
국고보조금사용잔액(교통운영과)	39	-	39	신규
국고보조금사용잔액(물류정책과)	40	-	40	신규
국고보조금사용잔액(미래첨단교통과)	40	575	△533	△92.7
국고보조금사용잔액(버스정책과)	1,497	1,512	△15	△1.0
국고보조금사용잔액(보행자전거과)	535	-	535	신규
국고보조금사용잔액(주차계획과)	1,780	-	1,780	신규
예수금 수입	227,540	204,200	23,340	11.4

나. 세출예산안

〈증액 내역〉

- 시내버스 서비스 개선 4,498억원 등 21건

〈감액 내역〉

- 통합재정안정화기금 예탁금(주차장관리계정) △186억 5천 6백만원 등 3건

※ 교통사업특별회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2023년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	2,075,222	1,566,368	508,854	32.5
교통특별대책 상황실 운영 등	685	673	12	1.8
광역알뜰교통카드 마일리지 지원사업	23,338	8,457	14,881	176.0
예비비(교통관리계정)	859	793	66	8.3
예비비(교통개선분담금계정)	137	111	25	22.5
통합재정안정화기금 예탁금 (교통개선분담금계정)	50,000	5,600	44,400	792.9
국고보조금 반환(교통정책과)	80	-	80	신규
수소버스충전소 운영	752	350	402	114.9
온열의자 설치	388	-	388	신규
시내버스 서비스 개선	901,465	451,665	449,800	99.9
마을버스 서비스 개선	49,200	31,600	17,600	55.7
국고보조금 반환(버스정책과)	2,269	2,159	111	5.1
자율주행기반 미래형 ITS 구축 사업	2,400	3,500	△1,100	△31.4
장애인바우처택시 운영	7,861	7,728	133	1.7
택시 경영 및 서비스 우수회사 인센티브 지급	1,340	-	1,340	신규
예비비(주차장관리계정)	775	648	128	19.8
도로 지하 공영주차장 건설(방화대로)	-	7,207	△7,207	△100
통합재정안정화기금 예탁금 (주차장관리계정)	179,044	197,700	△18,656	△9.4
국고보조금 반환(주차계획과)	1,832	-	1,832	신규
어린이 등하교 교통안전지도	1,909	1,801	108	6.0
어린이 안전 영상정보 인프라 구축	29,645	29,495	150	0.5
자전거도로 안전시설 확충	5,291	5,216	75	1.4
전동킥보드 신고시스템 운영	234	148	86	58.1
중앙버스전용차로 흐름개선 사업	2,950	1,750	1,200	68.6
통일로 중앙버스 전용차로 설치	3,000	-	3,000	신규

3. 광역교통시설특별회계

가. 세입예산안

〈증액 내역〉

- 기타회계전입금 5억 3천 3백만원 등 3건

〈감액 내역〉

- 순세계잉여금 △93억 1천 4백만원

※ 광역교통시설특별회계 세입예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2023년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	228,563	235,686	△7,123	△3.0
국가균형발전특별회계보조금	1,650	-	1,650	신규
기타회계전입금	128,317	127,784	533	0.4
순세계잉여금	-	9,314	△9,314	△100.0
국고보조금사용잔액	8	-	8	신규

나. 세출예산안

〈증액 내역〉

- 신림공영차고지 건설 16억 5천만원 등 4건

〈감액 내역〉

- 신논현역 등 5개소 광역버스 환승정류소 환경개선 △70억

※ 광역교통시설특별회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2023년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	156,148	159,452	△3,304	△2.1
예비비(광역교통시설특별회계)	840	833	8	1.0
통합재정안정화기금 상환 (광역교통시설특별회계)	717	574	143	24.9
신림공영차고지 건설	5,150	3,500	1,650	47.1
신논현역 등 5개소 광역버스 환승 정류소 환경개선	-	7,000	△7,000	△100.0
도시고속도로 환승정류장(당산역)	3,096	1,200	1,896	158.0

4. 도시철도건설사업비특별회계

가. 세입예산안

〈증액 내역〉

- 모집공채

510억원

※ 도시철도건설사업비특별회계 세입예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2023년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	136,109	85,109	51,000	59.9
모집공채	51,000	-	51,000	신규

나. 세출예산안

〈증액 내역〉

- 서울교통공사 노후전동차 교체

510억 6천만원 등 10건

※ 도시철도건설사업비특별회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2023년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	1,264,152	1,139,388	124,764	11.0
지하철 1~4호선 노후시설 재투자	84,735	82,222	2,513	3.1
지하철 5~8호선 노후시설 재투자	43,451	39,951	3,500	8.8
지하철역 승강편의시설 설치	69,092	49,958	19,134	38.3
지하철 9호선 1단계 재정지원	102,541	89,984	12,557	14.0
서울교통공사 지하철 공기질 개선	23,206	8,024	15,182	189.2
9호선 2,3단계 재정지원	15,605	15,471	134	0.9
우이신설경전철 재정지원	10,429	10,404	25	0.2
공공재산 임차 소상공인 임대료 감면	20,180	-	20,180	신규
서울교통공사 노후전동차 교체(국비)	166,904	115,844	51,060	44.1
지방채 상환(선급이자 상환)	799	320	479	149.7

5. 도시개발특별회계

가. 세입예산안 : 별도 계상내역 없음

나. 세출예산안

〈증액 내역〉

- 충무로(돈화문로) 도로공간 재편 1억 7천만원

〈감액 내역〉

- 창경궁로 도로공간 재편 △9억원

※ 도시개발특별회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2023년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	4,950	5,680	△730	△12.9
충무로(돈화문로) 도로공간 재편	3,020	2,850	170	6.0
창경궁로 도로공간 재편	1,500	2,400	△900	△37.5

Ⅲ. 검토의견 [수석전문위원 장훈]

1. 회계별 총괄

- 이번 도시교통실 소관 추가경정예산안의 일반회계 및 특별회계의 총 규모는

세입예산액의 경우 기정예산 2조 1,692억 75백만원 대비 5,388억 42백만원(24.8%)이 증가한 2조 7,081억 18백만원이고,

세출예산액의 경우 기정예산 3조 8,667억 7천만원 대비 9,700억 69백만원(25.1%)이 증가한 4조 8,368억 39백만원임

- 일반회계는 세입예산의 경우 기정예산 2,736억 51백만원 대비 예산증감 없음

세출예산의 경우 기정예산 9,958억 83백만원 대비 3,404억 83백만원(34.2%)이 증가한 1조 3,363억 66백만원임

- 특별회계는 세입예산의 경우 기정예산 1조 8,956억 24백만원 대비 5,388억 43백만원(28.4%) 증가한 2조 4,344억 67백만원이고,

세출예산의 경우 기정예산 2조 8,708억 88백만원 대비 6,295억 84백만원(21.9%) 증가한 3조 5,004억 72백만원임

2. 회계별 검토의견

< 일반회계 >

- 일반회계 세입예산안은 기정예산 2,736억 51백만원으로 예산증감 없음
- 세출예산안의 총규모는 기정예산 9,958억 83백만원 보다 34.2% 증가(3,404억 83백만원)한 1조 3,363억 66백만원이며, 주요 변동내용을 살펴보면
 - 증액사업은 교통사업특별회계 일반전출금(3,728억 1천만원) 등 2건이고
 - 감액사업은 교통사업특별회계 법정전출금(328억 6천만원) 1건임

< 교통사업특별회계 >

- 교통사업특별회계 세입예산은 기정예산 1조 5,748억 29백만원 대비 4,949억 66백만원(31.4%) 증가한 2조 697억 95백만원 이고, 주요 변동내용은
 - 증액사업은 기타회계전입금(3,728억 1천만원), 국고보조금 (123억 89백만원), 순세계잉여금 (2,026억 4백만원) 등 11건 이며,
 - 감액사업은 공유재산임대료(45억 36백만원), 기타회계전입금 (328억 6천만원) 등 5건임

- 세출예산안의 총규모는 기정예산 1조 5,663억 68백만원 보다 32.5% 증가(5,088억 54백만원)한 2조 752억 22백만원이며, 주요 변동내용은
 - 증액사업은 시내버스 서비스 개선(4,498억원), 광역알뜰교통카드 마일리지 지원사업(148억 81백만원), 통일로 중앙버스전용차로 설치(30억원), 중앙버스 흐름개선사업(12억원) 등 21건이며,
 - 감액사업은 통합재정안정화기금 예탁금(주차장관리계정)(186억 56백만원), 도로 지하 공영주차장 건설(방화대로)(72억 71백만원) 등 3건임

< 광역교통시설특별회계 >

- 광역교통시설특별회계 세입예산은 기정예산 2,356억 86백만원 대비 71억 23백만원(3.0%) 감소한 2,285억 63백만원으로 주요 변동내역은
 - 증액사업은 국가균형발전특별회계보조금(16억 5천만원), 기타 회계전입금(5억 33백만원) 등 3건이며
 - 감액사업은 순세계잉여금 93억 14백만원임
- 세출예산안의 총 규모는 기정예산 1,594억 52백만원보다 2.1% 감소(33억 4백만원)한 1,561억 48백만원이며, 주요 변동내용은

- 증액사업은 신림공영차고지 건설(16억 5천만원), 도시고속도로 환승정류장(당산역)(18억 96백만원) 등 4건이며
- 신논현역 등 5개소 광역버스 환승정류소 환경개선(70억원)임

< 도시철도건설사업비특별회계 >

- 도시철도건설사업비특별회계 세입예산은 기정예산 851억 9백만원 대비 510억(59.9%) 증가한 1,361억 9백만원이고, 주요 변동내용은
 - 신규 증액사업으로 서울교통공사 노후전동차 교체를 위한 모집공채(510억) 1건임
- 세출예산안의 총 규모는 기정예산 1조 1,393억 88백만원보다 11.0% 증가(1,247억 64백만원)한 1조 2,641억 52백만원이며, 주요 변동내용은
 - 증액사업은 서울교통공사 노후 전동차 교체(510억 6천만원), 지하역사 공기질 개선(201억 8천만원) 등 10건임

< 도시개발특별회계 >

- 도시개발특별회계 세출예산안의 총규모는 기정예산 56억 8천만원보다 12.9% 감소(7억 3천만원)한 49억 5천만원이며, 주요 변동내용은
 - 증액사업은 충무로(돈화문로) 도로공간 재편(1억 7천만원) 1건, 감액사업은 창경궁로 도로공간 재편(9억원) 1건임

3. 주요단위 사업별 검토의견

■ 지하철역 승강편의시설 설치(사업별 설명서 p.762)

- 동 사업은 교통약자 이동권 확보를 위해 지하철 역사에 엘리베이터를 설치하여 1역사 1동선을 확보하는 것으로 총 13개 역사의 공사비로 기정예산 499억 58백만원 대비 191억 34백만원(38.3%) 증액된 690억 92백만원을 편성하고자 하는 것임

※ 지하철 승강편의시설 설치사업 산출내역 및 증감사유

(단위 : 천원)

과목구분	산출내역	증액	증감사유	
계	13개소	19,134,000		
출자금	공사중 (12역)	5호선 마천역 외부 E/L 설치	1,150,000	물가상승 등
		8호선 북정역 외부 E/L 설치	1,338,000	물가상승 등
		5호선 종로3가역 내부 E/L 설치	701,000	천장부 및 통신 지장물
		6호선 새절역 내부 E/L 설치	1,196,000	
		6호선 상월곡역 내부 E/L 설치	1,794,000	
		5호선 봉화산역 내부 E/L 설치	420,000	통신 지장물
		5호선 강동역 내부 E/L 설치	657,000	승강장 및 통신 지장물
		7호선 수락산역 내부 E/L 설치	1,265,000	
		7호선 광명사거리역 내부 E/L 설치	1,066,000	
		7호선 청담역 내부 E/L 설치	1,424,000	승강장 지장물 등
		7호선 남구로역 내외부 E/L 설치	1,833,000	
	6호선 구산역 내부 E/L 설치	748,000	추가 지장물	
설계중	5호선 상일동역 내부 E/L 설치	5,542,000	지장물 및 물가상승	

- 동 사업은 노인과 장애인 등 교통약자 이동권 보장에 대한 사회적인 요구와 시민들의 지하철 이용 편의 증진을 도모하는 차원에서 사업의 필요성이 인정되고, 현재 지하철 1~8호선 275개 역사 중 257개 역사에 1역 1동선이 설치되어 확보율은 93.5%¹⁾에 이르고 있음

○ '23년 완공(10억)

- 용답(2월) / 미천, 종로3가, 강동, 새철, 상월곡, 봉화산, 수락산, 청담, 광명사거리(이상 12월)

○ '24년 완공 (8억)

- 구산, 남구로, 북정, 상일동, 고속터미널, 신설동, 까치산, 대흥

※ 고속터미널 별도 추진방침 기수립(도시철도과-22046, '22.5.13.)

※ 신설동까치산대흥 별도 추진방침 기수립(도시철도과-26648, '22.9.16.)

○ 동 사업은 당초 국비매칭 사업으로 추진되었으나 '21년 이후에는 국비가 더 이상 편성되지 않아 설계비 및 공사비 전액을 시비로 충당하고 있어 서울시 재정부담이 가중되고 있다는 점에서 효율적인 예산 운용이 필요한 사업임

○ 물가상승에 따른 원자재 가격 상승 및 추가 지장물 등에 따른 사업비 증액은 불가피한 점이 있으나 '23년 본예산 심사 당시 서울시의회에서는 무리한 사업추진을 지양하고 지장물 이설 등 공사 변수를 고려해 면밀한 실시설계 이후 사업비를 편성해야 함을 지적하였으나 과거 도면에 의존해 공사를 진행하면서 추가로 발견된 지장물에 의해 대부분의 사업비가 증액²⁾되는 것은 문제라고 할 것임

○ 또한, 일부 역사는 당초 공사비보다 40억 이상³⁾ 증가하여 투자심사를

1) '지하철 1~8호선 1역사-1동선 설치 현황' (93.5% '23년 6월 기준)

2) '상일동 등 13개 역사 1동선 확보 지속 추진을 위한 지하철 승강편의시설 설치 변경계획'
도시철도과-783(2023.1.19.)

거치는 등⁴⁾ 사업계획이 늦어지는 원인이 되고 있는 만큼 향후 동 사업 추진시 지장물 조사를 철저히 하고 이를 통해 정확한 사업비를 추계하여 추가 지장물 발생으로 사업 일정이 늦어지는 결과를 초래 하지 않도록 사업 계획수립과 관리를 철저히 해야 할 것임

- 동 사업과 관련하여 서울시는 '24년까지 완료를 계획하고 있으나 서울교통공사가 「중대재해 처벌 등에 관한 법률」 시행을 감안하여 수립한 공사기간 개선(안)⁵⁾에서는 승강편의시설 공사 안전성 강화를 위해 적정공사 기간을 당초 18개월에서 30개월로 재산정하고 있다는 점에서 서울시는 무리한 사업추진으로 부실공사가 발생하지 않도록 각별히 주의해야 할 것임

■ 공공재산 임차 소상공인 임대료 감면(사업별 설명서 p.783)

- 동 사업은 코로나19로 인한 경기침체로 어려움을 겪는 지하철 역사 입점 소상공인 지원을 위한 임대료 감면분을 지원하는 사업⁶⁾으로 201억 80백만원(100%)을 신규로 편성하고자 하는 것임

3) 「서울특별시 투자사업심사에 관한 규칙」 제3조(심사대상) ①이 규칙에 따른 심사대상이 되는 사업은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업으로 한다. 1.시의 총사업비 40억원 이상 300억원 미만의 신규투자사업. 다만, 청사 신축사업과 문화·체육시설 신축사업은 제외한다.

4) '2023년 제2차(3월) 투자심사 결과 알림 재정담당관-4161(2023.4.7.)

- 상일동역 16억9천5백만원 → 72억3천7백만원(55억4천2백만원 증가) 조건부 추진

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

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

6) '지하철 1~8호선 1역사-1동선 설치 현황' 전체 275억 중 256억 완료(93% 확보, '22.6월 기준)

※ 공공재산 임차 소상공인 임대료 감면 세부 추경현황

(단위 : 천원)

과목구분	산출내역	추경예산(안)	비고
총 계		20,180,272	
공사·공단 경상전출금	- '22년 7~12월 임대료 감면액	10,001,662	'22년도 예산 불용액
	- '23년 1~6월 임대료 감면액	10,178,610	'23년도 본예산 미편성액

- 동 사업은 '00년 코로나19 발생 이후 매년 서울시(공기업담당관)에서 '서울시 공공재산 임차 소상공인 임대료 감면 계획'을 수립하여 서울교통공사가 임대료를 먼저 감면하고 서울시에서 본 예산 또는 추경을 통해 손실금을 보전하는 방식으로 사업을 추진해 왔다는 점에서 그 필요성은 인정된다 할 것임
- 다만, 동 사업 예산 중 100억 1백만원(총예산의 49.6%)은 '22년 7~12월 감면액 보전을 위한 예산으로 '22년 예산으로 집행되었어야 하나 서울교통공사의 업무 부주의⁷⁾와 서울시 도시교통실의 관리 소홀로 '22년도 예산을 불용 처리하고 본 추경을 통해 다시 편성한다는 점에서 서울시는 서울교통공사에 대한 관리감독을 철저히 하여 불필요한 예산불용 및 추경 예산편성이 발생하지 않도록 철저를 기해야 할 것임
- 또한, 예산액 101억 79백만원(총예산의 50.4%)은 '23년 1~6월 감면액을 지원하기 위한 것으로 시가 '23년도 임대료 감면계획을

7) 서울교통공사 부대사업처-274('23.1.9)호, "서울교통공사 상가 임대료 6차 감면금액 교부신청서 제출"

올해 3월에 수립⁸⁾함에 따라 '23년도 본 예산에서 미편성한 예산을 추경으로 편성하는 것으로 필요성은 인정되나,

동 예산이 '22년도 지원액('22. 7~12월 100억 1백만원)보다 많다는 점에서 올해 5월 코로나19 종식선언에 따른 상가 매출액 상승으로 감면액이 다소 감소할 소지⁹⁾가 있으므로 불필요한 예산 불용이 발생하지 않도록 예산집행에 만전을 기해야 할 것임

■ 수소버스충전소 운영(사업별 설명서 p.795)

- 동 사업은 친환경 수소버스 보급 확산 및 안정적 운영을 위해 공영 차고지 내 수소버스충전소 운영을 위한 것으로 기정예산 3억 50백만원 대비 4억 1백만원(114%)¹⁰⁾을 증액하고자 하는 것임

※ 수소버스충전소 운영사업 예산 현황

(단위 : 백만원)

구분	추경안	기정예산	증감	증감율(%)
계	751	350	401	114%
공기관등에대한 경상적위탁사업비	751	350	401	114%

8) 공기업담당관-3125호('23.3.8.), “제7차 공공재산 임차 소상공인 임대료 감면계획 (행정1부시장방침)”

9) 도시철도과-5556호('23.5.4.), “제7차(23년 상반기) 지하철 상가 소상공인 임대료 감면 추진계획”

○ 지원기간 : 2023년 1월 ~ 6월 (6개월)

○ 지원대상 : 1~8호선 지하철 역사 2,671개 점포(소기업 및 소상공인 매출기준 적용 후 선별)

○ 지원내용 : 임대료 30%~40% 감면

- (지원규모) 기본감면률 30%, 매출액 감소 시 10% 추가 감면

10) 수소버스충전소 운영 예산 산출금액:운영비(수소매입비+인건비 등 관리비)-매출액-기정예산
=2,432,766,082(1,961,356,299+471,409,783)-1,681,072,800-350,032,282=401,661,000원

- 동 사업은 서울시와 한국기술공사와 '22년 체결한 협약에 따라 한국기술공사가 수소버스충전소를 대행 운영을 하고 서울시는 운영비 지원¹¹⁾ 및 시책에 따른 추가 비용을 보전¹²⁾하도록 명시되어 있어 운영적자를 지원하기 위한 예산편성 타당성이 인정된다고 할 것임
- 협약서 상 수소연료 판매단가는 조정이 가능¹³⁾한 부분이지만 최초 금액 산정¹⁴⁾이후 운영의 안정성을 확보하기 위해 최초 가격을 유지하고 있고 최근 러시아·우크라이나 전쟁 등 불안한 국제정세로 수소연료 공급단가가 상승¹⁵⁾하면서 수소버스충전소의 누적 운영적자는 늘어나고 있는 추세임
- 동 사업은 수소차 대중화 및 수소충전소 확산을 위해 편성한 사업이나 '23년 예산편성 (본예산 350백만원) 이후 운영 3개월 만에

11) 운영비 지원근거: 친환경자동차법 제8조의2(충전시설 등에 대한 지원) ① 국가와 지방자치단체는 환경친화적 자동차의 보급을 촉진하기 위하여 필요한 경우 환경친화적 자동차 관련기업에 대하여 다음 각 호의 지원을 할 수 있다.
 1. 환경친화적 자동차 충전시설이나 수소연료공급시설의 생산·공급·판매 또는 설치·운영에 필요한 자금 지원

12) 강서공영차고지 수소버스충전소 관리운영 대행협약서 제4조제3항제4호 제4조(협약금액 및 정산) 4.충전소를 운영함에 있어 제1항과 제2항에서 산정한 지원금액 외에 추가적으로 발생하는 운영비용에 대해서는 공사가 서울시에 발생사유서를 제출해야 하며, 상호 타당하다고 판단될 때에는 서울시가 공사에 해당 비용을 지급·정산한다.

13) 강서공영차고지 수소버스충전소 관리운영 대행협약서 제6조제1항 ① 공사는 충전소 운영시간 및 수소판매단가를 결정함에 있어 서울시와 협의하여 결정해야 하며, 수소충전소 운영현황에 따라 서울시와 협의하여 수소판매단가를 조정할 수 있다.

14) 제1회 충전료심의위원회 개최결과보고(환경정책과-1917,'21.2.3.): 수소충전소의 충전료 8,800원

15) 2023년 수소버스충전소 운영계획(버스정책과-1223,'23.1.11.)
 <수소단가표>

기 간	공급단가	판매단가	유통업체
'22.06~09월	8,030원/kg	8,800원/kg	현대글로벌비스
'22.10~12월	8,910원/kg	8,800원/kg	현대글로벌비스
'23.01~03월	11,300원/kg	8,800원/kg	NK TECK

추가 예산 편성이 이어지고 있고, 수소 판매단가는 협약서에 따라 서울시가 단독으로 결정하는 것이 아니라 공사와 협의하여 결정하도록 되어있는 바, 서울시가 적자 부분에 대해서 전액 보전하는 것이 바람직한지에 대한 검토가 필요할 것임

또한, 운영적자에 따른 서울시 예산지원이 계속되지 않도록 향후 관련 정부 기관의 동향 및 국비 추가지원에 대한 정책적 협의도 병행해야 할 것임

또한, 예산편성 내용에 따르면 수소버스는 연내 28대가 추가¹⁶⁾할 예정이나 출고가 지연될 경우 연내 추가 편성된 예산집행이 어려워 질 수 있음을 감안하여 추진현황 및 향후계획에 대한 충분한 검토가 필요할 것임

■ 온열의자 설치(사업별 설명서 p.799)

- 동 사업은 동절기 중 시민들의 혹한기 한파를 피할 수 있도록 시내 버스 정류소에 온열의자를 설치함으로써 버스 이용편의를 증진하기 위한 신규사업으로 3억 88백만원을 증액하고자 하는 것임

16) 2023년 수소연료전지시스템 구매지원 시범사업 공고('23.2.20.)-산업통상자원부 공고 제2023-178호
- 서울시 선정: 강서수소충전소 28대, 진관2수소충전소 12대(총 40대)

※ 온열의자 설치사업 예산 현황

(단위 : 백만원)

구분	추경안	기정예산	증감	증감율(%)
계	388	-	388	100%
시설비	388	-	388	100%

○ 동 사업은 긴 추위가 이어진 겨울철 날씨의 변화에 대비할 뿐만 아니라 혹한기 시내버스 이용에 있어 버스 이용환경개선을 위한 방안이라는 점에서 필요성은 인정된다고 할 것임

○ 온열의자는 '22년 말 기준 총 2,021개소에 설치되어 운영¹⁷⁾되고 있으며 향후 설치될 온열의자는 자동온도 조절장치를 통해 설정온도에 따라 작동될 예정임(운영시간 06시~23시, 기준온도 15~18℃)

버스정류소는 야외에 설치되어 있어 겨울철에는 온열의자 작동 온도를 충족시킨 상태에서 승객 여부와 상관없이 계속해서 작동 될 것으로 우려가 되는 바 전기요금 등에 대한 관리도 필요할 것임

또한 당초 중앙버스정류소 온열의자는 민간사업자가, 가로변은 자치구 재원으로 설치가 이루어졌음에도 불구하고 서울시가 별도 예

17) '버스정류소 온열의자 확대설치 계획'(버스정책과-8671, '23.3.13.): 온열의자 설치현황

합계('22.12.31.기준)			가로변			중앙차로		
정류소	승차대	온열의자	정류소	승차대	온열의자	정류소	승차대	온열의자
6,595	4,220	2,021 (47.9%)	6,216	3,283	1,703 (51.8%)	379	937	318 (33.9%)

*중앙정류소: 서울시 민자사업으로 설치

*가로변: 자치구 재원(주민참여예산, 특별교부세 등)으로 설치

산을 편성해 설치하는 것에 대해서는 사업의 타당성 등에 대해 면밀한 검토가 필요할 것임

- 분쟁 중이거나 일체형의자 설치 승차대의 구조검토 시 불가능한 개소에 대한 장기적인 설치대책 마련과 함께 이용에 있어 유지·관리 및 시민불편을 최소화 할 수 있도록 철저한 대비책이 마련되도록 노력해야 할 것임

또한 우선순위 설정 후 단계별 추진, 버스정류소 의자 기능에 대한 시민수요 파악, 중기지방재정계획 반영 등 투자심사 결과¹⁸⁾을 반영한 중·장기적인 방안도 함께 마련되어야 할 것임

■ 시내버스 서비스 개선(사업별 설명서 p.802)

- 동 사업은 65개 시내버스 업체의 운송적자를 보전하여 버스회사의 경영 건전화를 유도하기 위한 사업으로 기정예산 4,516억원 65백만원 대비 4,498억원(99.6%)을 증액 편성하는 것임
- 서울시는 '04년 7월부터 시내버스 준공영제를 운영하였고, 운송적자에 대해 재정지원하였으나 당해연도 예산으로 운송적자를 충당하지 못해 부채가 지속적으로 누적되었음
특히 코로나19로 인한 승객수와 운송수입 감소, 인건비 증가 및 물가

18) '23년 제3차 투자심사위원회 심사결과: 버스정류소 온열의자 확대설치(조건부추진)

인상 등으로 '23년도 누적부채가 최초로 1조원을 초과할 것으로 예상됨에 따라 이에 대한 대책마련이 시급하다 할 것임

※ 시내버스 재정지원 및 누적부채 현황

(단위 : 억원)

년도	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22 (전망)	'23 (전망)
총 재정소요액 (C=A+B)	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	7,496	13,280	17,097	15,657
당해연도 부족분(A)	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	6,784	7,489	8,378	6,674
전년도 누적부채(B)	606	673	835	491	1,678	2,658	2,469	2,928	3,673	3,715	3,136	2,649	89	712	5,791	8,719	8,983
재정지원 예산액(D)	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	8,114	4,516
누적부채 (E=C-D)	673	835	491	1,678	2,658	2,469	2,928	3,673	3,715	3,136	2,649	89	712	5,791	8,719	8,983	11,141

※ '22·'23년 운송수입은 확정정산 및 소급연정산 이후 변동될 수 있음

※ '23년 운송수입은 코로나 이전 승객수 98%회복 및 '23년 9월 시내버스요금 300원 인상을 가정한 수치임

- 또한 서울시는 누적부채를 만회하고자 시내버스조합을 통해 은행대출로 부족한 자금을 확보함에 따라 매년 이자비용을 부담¹⁹⁾하고 있으며 '22년도에만 212억 80백만원의 이자비용을 지급하여 재정건정성을 악화시키고 있음

- 동 사업은 시내버스의 부족한 운영비와 불필요한 이자비용 등을 해소하여 준공영제 재정여건을 개선할 수 있다는 점에서 추경을 통해

19) 시내버스 대출원금 및 이자 현황(서울시 제출자료)

(단위 : 백만원)

구분	'12년	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'20년	'21년	'22년
대출원금	121,669	109,696	250,631	279,730	206,402	153,352	-	600,000	700,550	799,260
대출이자	3,647	1,841	4,537	6,406	6,981	2,480	610	7,002	10,311	21,280
누적이자	4,571	6,412	10,949	17,355	24,336	26,816	27,426	34,428	44,739	66,019

※ 대출원금 및 이자는 연말 기준

추가예산 확보가 필요하다 할 것임

- 다만 최근 은행대출 금리가 인상²⁰⁾되어 이자비용이 더욱 증가할 것으로 보임에 따라 서울시는 시내버스 운영을 위한 재원확보 방안을 다양화할 필요가 있으며, 금융기관과 협의하여 기존 대출의 금리를 인하하는 등 금융비용을 낮추는 한편 당해연도 운송비용은 당해연도에 확보하여 불필요한 은행대출과 이에 따른 이자비용 발생을 최소화하여야 할 것임

■ 마을버스 서비스 개선(사업별 설명서 p.806)

- 동 사업은 139개 마을버스 업체의 운송적자를 보전하여 운행환경을 개선하고 이용 서비스 만족도를 높이기 위한 것으로 기정예산 316억원 대비 176억원(55.7%)을 증액 편성하는 것임
- 마을버스 업체는 코로나19로 인한 이용수요 감소로 운영수입이 줄어들었고²¹⁾, 운전자 확보까지 어려워져 경영악화 및 지역교통서비스 질이 저하²²⁾되는 문제가 발생하였음

20) 연도별 대출 운용 변경사항(서울시 제출자료)

- 농협은행 대출(3,000억원)의 대출기간 및 금리

: '21.6.10. ~ '22.6.10.(2.22%), '22.6.10. ~ '23.6.10.(4.55%), '23.6.10. ~ '24.6.10.(5.47%),

21) 마을버스 이용수요 및 수입금 현황

구 분	'19년	'20년	'21년	'22년
총 승객수 ('19년 대비 증감률)	42,072만명	31,162만명 (△27.0%)	29,684만명 (△30.5%)	30,534만명 (△28.6%)
총 수입금 ('19년 대비 증감률)	2,397억원	1,760억원 (△26.6%)	1,674억원 (△30.2%)	1,738억원 (△27.6%)

- 이에 서울시는 '20년 350억원, '21년 430억원, '22년 495억원 등 지속적으로 예산을 확보하여 마을버스 운수회사를 지원하는 등 노력하였음에도 '23년 역시 마을버스 업계의 경영환경은 개선되지 않고 있음

※ 마을버스 적자업체 재정지원

(단위 : 억원)

구 분	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23
업체수	136	136	136	139	139	139	139	139
지원대상 업체	34	40	50	59	100	112	118	115
지원액	75	96	136	192	350 (<u>본예산</u> 240, <u>추경</u> 110)	430 (<u>본예산</u> 245, <u>추경</u> 185)	495 (<u>본예산</u> 245, <u>추경</u> 250)	452 (<u>본예산</u> 276, <u>추경</u> 176)

※ 지원액은 적자업체 재정지원 예산만 포함(인센티브 등 예산 제외)

- 서울시는 “2023년도 마을버스 적자업체 재정지원 확대 계획”²³⁾을 통해 '11년 1월 1일에서 '20년 2월 29일 사이의 신규업체와 증차 차량을 지원대상에 포함하고, 지원한도액을 21만원에서 23만원까지 확대하는 한편 자치구가 일부 재정분담시 서울시가 지원금의 92.5%까지 부담하도록 하는 등의 계획을 수립했다는 점에서 추경을 통한 마을버스 재정지원금 증액의 필요성은 인정된다 할 것임
- 다만 코로나19 전후 버스 이용수요를 보면 시내버스의 이용수요는 일부 회복되었으나 마을버스는 감소된 상태가 유지²⁴⁾되고 있어 마을

22) '19년 대비 '22년 마을버스 운전자 3,496 → 2,756명으로 (740명,21.2%) 감소, 운행횟수는 약 20%감소

23) 2023 마을버스 적자업체 재정지원 확대 계획(버스정책과-123125호, '23.4.12.)

버스 이용수요를 증대할 수 있는 방안 마련이 필요하고, 향후 대중 교통 요금인상시 운송수입의 증가가 예상되는 바 이를 고려해 지원 예산을 확보 및 집행하여야 할 것임

■ 신논현역 등 5개소 광역버스 환승정류소 환경개선(사업별 설명서 p.815)

- 동 사업은 광역버스 환승정류소의 이용불편 및 혼잡도를 개선 하기 위해 환승정류소 5개소에 승하차 편의시설 등을 설치하여 광역버스 이용활성화 및 안전 운행을 도모하는 사업으로 기정 예산 70억원 전액을 감액하고자 하는 것임

※ 신논현역 등 5개소 광역버스 환승정류소 환경개선_17개소

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

24) 시내버스 및 마을버스 이용승객 비교

구 분	'19년	'20년	'21년	'22년
시내버스 총 승객수 ('19년 대비 증감률)	147,936만명	114,377만명 (△22.7%)	113,883만명 (△23.0%)	126,259만명 (△14.7%)
마을버스 총 승객수 ('19년 대비 증감률)	42,072만명	31,162만명 (△27.0%)	29,684만명 (△30.5%)	30,534만명 (△28.6%)

- 동 사업은 대도시권광역교통위원회²⁵⁾에서 '21년 광역버스 회차 및 환승시설 시범사업 대상지로 선정²⁶⁾되면서 시작된 사업으로 신논현, 명동입구, 양재역, 양재시민의숲, 도봉산역 광역버스환승정류소 등 5개소 17개 정류소에 편의시설²⁷⁾ 등을 설치하여 정류소 환경을 개선하는 사업임
- 다만, 동 사업은 기본 및 실시설계 입찰공고가 6차례 유찰²⁸⁾되어 설계가 늦어지면서 총 사업비²⁹⁾ 중 '22년 기반영 된 국비 30억원을 명시 이월하였음에도 '23년도 본 예산에서 70억원을 무리하게 편성하여 이번 추경에서 전액을 감액하는 것은 전반적인 사업 관리 부재라고 할 것임
- 또한, '23년 본예산 예비심사 당시 서울시의회에서 동 사업에 대한 설계가 완료되지 않은 상황에서 사업비를 편성하는 것은 문제가 있는 만큼 사업추진 상황을 보고 추경을 통해 예산 계획을 수립하라는 지적이 있었음에도 무리하게 사업을 추진한 것은 문제라 할 것임

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

26) '21년 「광역버스 회차 및 환승시설 시범사업」 대상지 선정 결과 알림 광역환승시설과-643(2020. 10. 13.)

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

28) '신논현 등 5개소 광역버스 환승정류소 환경개선'_기본 및 실시설계 용역 입찰공고 현황
 - 1차(22.9.19.), 2차(22.10.11.), 3차(22.11.10.), 4차(22.11.20), 5차(22.1.18), 6차(23.3.6) : 6차례 유찰
 - 7차(23.3.6) : 업체 계약 및 착수(23.4.5~10.)

29) '신논현 등 5개소 광역버스 환승정류소 환경개선' : 총 사업비 100억원(국비 30억, 시비 70억)

- 동 사업은 기본 및 실시설계가 완료된 이후 명확한 사업비³⁰⁾를 재산정해야 할 필요도 있으며 현장 특성상 많은 광역버스 노선이 운행되고 있다는 점에서 공사 기간이 늘어날 가능성도 배제할 수 없는 만큼 사업 추진계획을 면밀히 검토해야 하여 또 다시 사업비 전액을 감액하는 사례가 발생하지 않도록 주의해야 할 것임

■ 택시 경영 및 서비스 우수회사 인센티브 지원(사업별 설명서 p.830)

- 동 사업은 택시 업체간의 선의경쟁을 유도하여 운수종사자 처우 개선 및 시민 서비스 개선을 유도하고 택시회사에 대해 경영, 서비스를 평가하여 우수택시에 대한 인센티브를 지원하는 사업으로 13억 40백만원 증액하고자 하는 것임

※ 택시 경영 및 서비스 우수회사 인센티브 지원사업 편성내역

구분	산출내역
사무관리비	- 일반용역비 · 40,000천원
기타보상금	- 우수택시회사 인센티브 지원(최상위 10개소) · 최상위 10개소 * 50,000천원 = 500,000천원 - 우수택시회사 인센티브 지원(차상위 40개소) · 차상위 40개소 * 20,000천원 = 800,000천원

- 동 사업은 지난 '15년 서울형 택시발전모델 추진계획을 근거로 택시 회사 경영 및 서비스 평가를 실시하고 인센티브를 지급했던 사업³¹⁾

30) '서울시·대광위·경기인천 간 광역교통 MOU 체결'('21.10.) 지방비 70억(서울시 35%, 경기·인천 35%)

31) 택시회사 평가·인증제 시행 용역 추진계획(택시물류과-1117, '15.4.21.)

으로 예산 부족 등으로 중단되었으나 '23년 법인택시 경영 개선 대책 일환으로 추경예산안을 편성하였음

택시회사 평가를 통해 재정적 인센티브 차등 지원 근거를 마련하고 궁극적으로 택시업계와 시민들의 서비스 개선을 유도할 수 있다는 점에서 사업의 필요성은 인정된다고 할 것임

- 최근 심야 승차난이 집중적으로 발생했던 지역의 운행실적 평가를 통해 '심야시간 운행실적'이 평가항목에 추가됨에 따라 공급 확대 유도 및 승차난 해소에 기여할 수 있을 것임

다만, 평가지표³²⁾를 살펴보면 기존에 시행하던 평가내역에 비해 경영 평가에 운수종사자 처우개선이 큰 비중을 차지하는 점과 서비스 평가에 택시 이용시민 서비스 만족도 조사가 제외된 점 등을 고려할 때 평가를 위한 용역 발주 전 운수종사자 처우개선 확대 및 택시이용시민 서비스 만족도 조사 시행 여부에 대한 합리적 기준이 마련될 수 있도록 면밀한 검토가 이루어져야 할 것임

32) '23년 택시회사 경영 및 서비스 평가 기준설명서(안)-택시정책과

구 분	2015-2017년 평가내역	2023년(안)
평가지표	<ul style="list-style-type: none"> 운수종사자 처우개선(300점): 택시회사 배분액, 운수종사자 배분율, 장기근속비율, 퇴직연금제 시행 안전운행(100점): 교통사고 건수 및 보상액 서비스관리(400점): 민원신고 및 행정처분 건수 택시운행 실태관리(200점): 기사서비스, 차량 및 운행상태 등 ※택시이용시민 서비스 만족도 조사 시행 	<ul style="list-style-type: none"> 운수종사자 처우개선(500점): 택시회사 배분액, 운수종사자 배분율, 장기근속비율, 퇴직연금제 시행 안전운행(100점): 교통사고 건수 및 보상액 민원관리(300점): 민원신고 건수, 행정처분 건수 및 금액 서비스 개선(100점): 승차난 발생지역 운행건수 평가, 음주관리

■ 도로 지하 공영주차장 건설(방화대로)(사업별 설명서 p.833)

- 동 사업은 공항2 임시주차장 폐쇄에 대비하고 인근 주택가 주차난 해소를 위해 강서구 공항동 796번지 일대에 공영주차장을 건설³³⁾하는 사업으로 기정예산 72억 71백만원 전액을 감액하고자 하는 것임
- 동 사업은 '20년에 강서구청에서 기본계획³⁴⁾을 수립하고 '21년에 시 투자심사를 거치는 등 사업추진을 위해 관련 행정 절차를 진행해 왔으나 '23년에 기본 및 실시설계 용역을 추진한 결과³⁵⁾ 당초 예상했던 총 사업비 147억 8백만원에서 145억 75백만원이 증가한 총 292억 83백만원이 필요한 것으로 산출되었음
- 강서구청은 동 사업의 추가 공사비(145억 75백만원)를 서울시에 편성요청³⁶⁾하였으나 서울시는 사업비 증액 불가³⁷⁾를 통보함과 동시에 해당 사업지 인근이 모아타운 후보지로 선정(공항동 55-327 일원, '22.10.)되면서 사업 규모 축소 검토를 요청한 바 있음
- '23년 5월 강서구는 서울시 추가지원 없이는 당초 계획한 주차면수(166면) 조성이 어렵고 사업축소는 사업목적 달성이 어려

33) '방화대로 지하공영주차장 사업 규모' 총사업비 14,414백만원, 주차면수 158면(지하1층, 연면적 5,210㎡)

34) '방화대로 지하주차장 건설 검토 보고 강서구 주차관리과-17709(2020.06.)

35) '방화대로 지하주차장 조성사업 사업비 증가 145억 75백만원(147억 8백만원 → 292억 83백만원)

36) '23. 2(방화대로 지하주차장 조성사업 추가 사업비 요청 회신(구 → 시)

37) '23. 3(방화대로 지하주차장 조성사업 추가 사업비 요청 회신(시 → 구)

위 사업 중단을 서울시에 통보³⁸⁾하면서 동 사업은 파행을 맞게 되었고 이에 따른 사업비 전액을 감추경하게 된 것임

- 동 사업의 사업비 대부분이 시비로 편성³⁹⁾된 것임을 감안할 때 서울시에서도 해당 사업에 대한 타당성을 면밀히 분석하지 않은 것은 문제이며 추후 이러한 사업 파행의 사례가 발생하지 않도록 사업비에 대한 면밀한 검증을 통해 예산 및 행정력 낭비 사례가 발생하지 않도록 각별히 주의해야 할 것임

■ 어린이 등하교 교통안전지도(사업별 설명서 p.840)

- 동 사업은 초등학교 등하굣길 어린이 교통안전 확보를 위해 자치구별 초등학교 교통안전지도사를 운영하고 운영비를 시가 지원하는 사업⁴⁰⁾으로 기정예산 18억 1백만원 대비 1억 8백만원 (6%)을 증액하고자 하는 것임
- 도로교통공단 교통사고분석시스템 자료에 따르면 '17~'21년 어린이 보호구역 내 12세 이하 어린이 교통사고 총 발생건수(309건) 중 70.9%(219건)가 하교시간대(12시~18시)에 집중되고 있어 초등학교 하교 시 교통사고 예방을 위해 학교 주출입구 주변에

38) '방화대로 지하주차장 조성사업 추진계획 제출' 강서구 주차관리과-16258(2023. 5. 15.)

39) '방화대로 지하공영주차장 사업추진 경위' 총 사업비 14,708백만원(시 14,414/ 구 294) ※공공부지 매입비 미포함

40) '지하철 1~8호선 1역사-1동선 설치 현황' 전체 275억 중 256억 완료(93% 확보, '22.6월 기준)

교통안전지도사를 배치 운영하는 것이 필요한 실정임

- 다만, 서울시가 자치구별 교통안전지도사 운영 수요조사를 통해 사업비 전액을 시 보조금으로 지원하고 추가 수요에 대해서 추경을 통해 예산을 100% 지원하고 있어 서울시의 재정적 부담이 커지고 있다는 점에서 자치구별 참여율, 자치구별 재정자립도 등을 고려한 구별 차등지원 또는 자치구 매칭사업으로 전환하는 방안을 마련할 필요가 있다 할 것임
- 또한, 본 예산 편성시 구별 수요조사 없이 전년도 운행현황 등을 고려하여 예산을 편성한 이후 수요조사⁴¹⁾를 통해 편성예산 범위 내에서 사업을 추진함에 따라 안정적인 교통안전지도사 운영이 어렵거나, 추경을 통해 추가예산을 편성해야하는 문제가 발생하고 있다는 점에서

향후, 불필요한 행정력 낭비를 막고 효율적 사업추진을 위해 본 예산 편성 이전에 수요조사를 실시하고 정확한 사업비 산출을 통해 예산을 편성 및 집행하는 등 업무추진 절차를 개선할 필요가 있음

41) 2023년도 제1회 추가경정예산(안) 사업별설명서.2023.5, 서울특별시 (페이지 841)

□ 추진경위

- '22. 12.~'23. 1. : 자치구별 2023년도 교통안전지도사업 수요조사
 - 수요조사 결과 285개 초등학교, 교통안전지도사 920명
- '23년 어린이 등하교 교통안전지도사업 운영계획(보행자전거과-1678호, '23. 2.) 시행
 - 본예산 범위 내 수요조정 : 초등학교 250개교, 교통안전지도사 545명
- '23. 3. : 자치구별 어린이 등하교 교통안전지도사업 시행
- '23. 4. : 자치구별 교통안전지도사 추가 수요조사 실시
 - 수요조사 결과 60개 초등학교, 교통안전지도사 120명 확대 운영 필요

■ 전동킥보드 신고시스템 운영(사업별 설명서 p.860)

- 동 사업은 불법 주·정차 전동킥보드⁴²⁾에 대한 신고 및 견인을 처리하는 “전동킥보드 신고시스템⁴³⁾”기능개선을 위한 사업⁴⁴⁾으로 '23년 총 1억 48백만원 대비 86백만원(58.1%)을 증액하고자 하는 것임⁴⁵⁾
- 서울시의회는 전동킥보드 등 개인형이동장치의 이용증가로 사고 발생 및 보행불편 민원이 발생함에 따라 안전한 이용환경을 조성하고자 「서울특별시 개인형 이동장치 이용안전 증진 조례」 제정('19.5.16일) 하였으며,

서울시는 개인형이동장치의 공유PM 업체와 업무협약(MOU)⁴⁶⁾을 체결하고 ‘PM 주·정차 가이드라인⁴⁷⁾’ 마련하였으나, 공유PM 업체의 자구노력 미흡으로 불법 주·정차가 지속됨에 따

42) 전동킥보드 : 개인형이동장치(PM : Personal Mobillity)

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

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

44) 교통정책과-5275호(2023.4.11.) “서울시 전동킥보드 신고시스템 기능개선 계획”

- 사업비 : 153,420천원 (공공운영비 84,000천원 / 자산및물품취득비 69,420천원

45) 2023년도 전동킥보드 신고시스템 운영

(단위:천원,%)

구 분	2022년	2023 본예산(A)	2023 추경 예산(안) (B)	증감 (B-A)	증감율
					(B-A)*100/A
계	141,000	148,350	234,375	86,025	36.7
공공운영비	63,000	84,000	136,846	52,846	
자산및물품취득비	78,000	64,350	97,529	33,179	

46) '20.9.24일 체결 “공유 퍼스널 모빌리티 올바른 이용문화 정착 및 이용활성화를 위한 업무협약서”

47) ‘퍼스널 모빌리티 주·정차 가이드라인’

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

라 불법 주·정차 PM 견인을 위한 견인 조례를 개정⁴⁸⁾하고 ‘전동 키포드 신고시스템’을 구축·운영하고 있음

- 동 사업은 PM 견인 시 공무원의 판단 및 신고자의 본인인증 절차가 필요하다는 언론보도 및 업체 측의 지속적인 요구에 따라 현 시스템의 기능개선을 추진하고자 하는 것으로 그 필요성은 인정됨
- 다만, '23년도 본 예산안 검토 시 지적인 바와 같이 공유PM 이용으로 인한 문제점을 유발시키는 주체인 공유PM 업체들의 자구노력 및 별도 비용부담이 필요하다는 점과 납부된 견인료 중 견인업체의 운영비를 제외한 견인료가 자치구 수입으로 처리된다는 점에서 서울시는 원인제공자 및 수익자 부담원칙을 고려해 공유PM 업체와 자치구가 ‘신고 시스템’ 운영에 필요한 비용을 부담토록 하는 방안에도 대해서도 검토가 필요한 할 것임

※ 공유PM 문제해결을 위한 서울시 예산 투입 현황

(단위 : 백만원)

시행일	추진내용	예산	비고
총계	-	945	시의회, 서울시
'19.5.16	서울특별시 개인형 이동장치 이용안전 증진 조례 제정	-	시의회, 서울시
'20.9.24	“공유 퍼스널 모빌리티 올바른 이용문화 정착 및 이용활성화를 위한 업무협약서” 체결	-	市-업체
'21.5.20	서울특별시 정차·주차위반차량 견인 등에 관한 조례 개정	-	시의회, 서울시
'21년	PM 신고시스템 구축 및 운영	270	서울시 (티머니복지재단)
'22년	PM 신고시스템 유지관리 및 시스템 이관	141	서울시
'22년	PM 주차구역 설치 총 194개소 - 시범사업:'22.7.~9., 본사업:'22.11.~12.	300	
'23년	PM 신고시스템 유지관리, 상용SW 구매	148	
'23년 예정	PM 신고시스템 기능개선(상용SW 구매 포함)	86(추경)	

48) '20.5.20일 조례개정 「서울특별시 정차·주차위반차량 견인 등에 관한 조례」

- 또한, 최초 PM 신고시스템 구축을 위해 티머니 복지재단에서 2억 70백만원을 부담⁴⁹⁾한 이후 서울시로 시스템 이관 및 유지관리와 SW 등 구매에 1억 41백만원⁵⁰⁾을 투입하고 이관 후 23년도 시스템 유지관리 용역 및 상용SW 구매에 1억 48백만원⁵¹⁾을 투입하여 각종 상용SW를 구매하였음에도

추가 SW구매와 시스템 재개발을 위해 86백만원 예산을 추가로 편성한다는 것은 ‘신고 시스템’ 운영 및 관리가 비효율적으로 추진되고 있다고 볼 수 있는바 시스템 구성 및 사양에 대한 종합적인 재검토를 통해 중복투자 등으로 인한 예산낭비가 발생하지 않도록 최선을 다해야 할 것임

■ 중앙버스전용차로 흐름개선(사업별 설명서 p.864)

- 동 사업은 버스전용차로의 교통체계와 우회 불편지점 등의 시설 개선을 하는 사업으로 김포골드라인 혼잡도 완화를 위한 ‘개화동로 버스전용차로 개선⁵²⁾’과 창의행정 우수제안에 따른 ‘혼잡 중앙버스

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

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

50) 교통정책과-17982호(2021.10.7.) “2022년도 서울시 전동킴보드 신고시스템 이관 운영 및 유지관리 사업 계획”

- 신고시스템 운영 및 유지관리, 신고시스템 이관, HW/상용SW 구매 78백만원(WEB서버, WAS서버 각 2조)

51) 교통정책과-2710호(2023.2.23.) “서울시 전동킴보드 신고시스템 상용SW 구매설치 계획”

- 상용SW 구매설치, 69백만원(WEB 서버, WAS 서버 각 6조)

52) 개화역~김포공항역 가로변 버스전용차로 설치계획(교통운영과-5853호, 2023.4.20.)

- 설치구간: 행주대교남단교차로~김포공항입구교차로 2.0km(서울방향, 편도) / 버스노선 22개 노선
 - 설치방안: 시간제 가로변 버스전용차로(07~10시, 17시~21시) 설치
 - 사업내용: 노면표시(차선 및 문자표시) 제거 및 재도색, 교통안전표지 신설(5개소)
 - 소요예산: 총 6억원 (4억원 중앙버스전용차로 흐름개선사업 시설비, 2억원 추정)

정류소 횡단보도 개선⁵³⁾ 사업에 대한 설계비 및 공사비를 편성하기 위한 것으로 기정예산 17억 5천만원 대비 12억원(69%)를 증액하고자 하는 것임

※ 세부 사업별 예산

구분	사업비	사업내용	사업기간
총계	1,200백만원		
개화동로 버스전용차로 설치 (개화교~김포공항역)	200백만원	- 공사비(1.6억원): 노면표시 등 추가 물량 - 설계비(0.4억원) ※ 공사완료 및 개통('23.5.26.)	21.3.~23.5.
혼잡 중앙정류소 횡단보도 개선공사	1,000백만원	강남역 등 혼잡한 중앙버스정류소 뒤쪽에 횡단보도 추가 설치	23.5.~11.

- 동 사업 중 개화동로 버스전용차로 설치사업은 김포골드라인 혼잡 해소 대책 마련의 시급성과 중앙버스정류소를 이용하는 대중교통 이용자의 이동편의 향상을 고려할 때 사업의 필요성은 인정된다 할 것임
- 다만, '19년 9월 28일 개통하여 운영 중인 김포골드라인은 '20년부터 대규모 아파트 신규 입주에 따른 인구증가⁵⁴⁾와 다른 수송능력의

※ 김포시 버스전용차로 현황

- 운영구간: 김포(신사우사거리)~강서구 개화역(개화교) / 운영시간: 출퇴근 시간 07~10시, 17~21시
- 기운영: 1구간(4.6km, '15.6.24.개통): 신사우사거리~고촌읍 / 2구간(3.4km, '23.2.13.개통): 고촌읍~개화역

53) (창의행정 우수제안) **혼잡 중앙정류소 횡단보도 개선 추진계획**(교통운영과-6519호, 2023.5.3)

- 대상지: 강남역 중앙정류소 남·북측(강남역사거리~교보타워사거리)
- 선정사유: 시내버스, 광역버스 노선이 집중되고 버스 이용자 상위 정류소
- 추진절차
 - 2023. 3. : 대상지 선정
 - 2023. 4.~5. : 교통조사 및 기본설계
 - 2023. 6. : 교통안전시설심의(서울경찰청)
 - 2023. 7.~9. : 실시설계 및 지장물 이설 협의
 - 2023. 10.~11. : 공사 시행

한계로 인해 출퇴근 시간대에 극심한 혼잡이 발생하고 있음에도 불구하고 그간 구체적인 해결책이 마련되지 않았다는 점은 큰 아쉬움이 있으며, 앞으로 이와 같은 문제가 발생하기 전 선제적으로 대응할 수 있도록 관계기관과의 사전 협의를 통해 지방비 분담 방안 등에 대해서도 점진적으로 검토해야 할 것으로 보여짐

- 한편, 강남역 등 혼잡 중앙정류소 횡단보도 개선사업의 당초 계획은 '23년 6월 서울경찰청 교통안전시설심의를 완료할 예정이나 현재 까지 완료되지 않은 상황이며 특히, 7월부터 실시설계 및 지장물 이설 협의가 예정되어 있으므로 실시설계 과정에서 세부 공사비를 산출한 이후 예산을 확보하는 것도 고려해야 할 것으로 보여짐
- 또한, 긴급을 요하는 사항이 발생시 기존 추진 중인 버스전용차로 개선 사업의 우선순위를 무분별하게 변경하여 사업이 지연되지 않도록 해야할 것이며, 예산 편성시에는 실제 추진할 사업에 대한 면밀한 검토와 함께 추후 민원사항이 발생되지 않도록 노력해야 할 것임

■ 도시고속도로 환승정류장(당산역)(사업별 설명서 p.871)

- 동 사업은 대중교통 환경을 개선하여 고정적인 출·퇴근 승용차 이용 수요를 버스로 전환하고 대중교통 수단간 환승편의를 증진하기 위해 당산역 주변 올림픽대로 상에 환승정류장 설치 공사비를

편성하기 위한 것으로 기정예산 12억원 대비 18억 96백만원 (158%)을 증액하고자 하는 것임

- 동 사업은 대도시권광역교통위원회, 서울시, 경기·인천 등이 체결한 협약⁵⁵⁾에 따라 30:35:35 비율로 사업비를 분담하기로 하였으며, 서울시에서 '21년 2월 최초 사업시행계획 수립시⁵⁶⁾ 사업비는 38억원으로 계획하였으나 '22년 6월 실시설계 중 사업비가 50억원으로 변경되었고, 이후 물가 상승에 따른 직접공사비, 감리비 증가 등의 사유로 11억 46백만원 증액이 추가로 필요함

- 이에 '22년 10월 대도시권광역교통위원회를 통해 총사업비 증액 및 사업기간 변경이 승인⁵⁷⁾되었고, 서울시에서는 '22년 집행잔액을 사고이월할 예정이었으나 '22년도 광역교통시설특별회계 결손 발생으로 이월 승인이 철회됨에 따라 불용된 사업비 전액을 금번 추경에 반영한다는 점을 본다면 동 사업에 대한 예산편성 필요성은 인정됨

55) 수도권 광역교통 발전 및 대중교통 이용 활성화를 위한 「광역버스 회차 및 환승시설 시범사업」 공동 추진 업무협약서(2021.7.30.)

56) 도시고속도로 연계 환승정류장 설치사업 시행계획(교통운영과-2592호, 2021.2.18.)

- 총사업비: 38억원

- 공사 시행계획: 2021. 9월

57) 광역버스 회차 및 환승시설 개선사업(당산역 회차지) 사업계획 변경 승인(대광위 광역환승과-593호, 2022.10.25.)

- 사업기간 연장: (당초) 2020.4~2022.12. ⇒ (변경) 2020.4~2023.12.

* 사유: 관계기관 협의 및 사전행정절차 지연

- 사업비 변경: (당초) 50억원 (국비 15억, 지방비 35억) ⇒ (변경) 61.46억원 (국비 15억, 서울 28.96억, 경기 17.5억)

* 사유: 물가상승에 따른 직접공사비 증가, 시설물 설치물량 증가 등 반영

* 지방비 분담계획: (당초) 사업비 50억 : 국비 15억, 서울 17.5억, 경기 17.5억

(변경) 사업비 61.46억 : 서울 28.96억(시비만 11.46억↑), 국비 15억, 경기 17.5억(변경없음)

※ 도시고속도로 환승정류장(당산역) 사업비 변경 내역

일자	구 분	주요 내용		비고
		사업비	변경사유	
'21.2.	도시고속도로 연계 환승정류장 설치사업 시행계획 (교통운영과)	38억원	기본설계 결과 반영	
'22.6.	당산역 도시고속도로 환승정류장 사업비 변경계획 (교통운영과)	38억원→50억원	실시설계 사항 반영	
'22.8.	서울특별시 제6차 투자심사(재정담당관)	38억원→50억원	심사결과	
'22.10.	계약심사 완료 및 발주계획 수립(도시기반시설본부)	50억원→61.46억원	감리비 등 필요사항 반영	
'22.10.	사업계획 변경 승인(대도시광역교통위원회)	50억원→61.46억원	변경사항 반영	

○ 다만, 동 사업의 사업비가 증가한 사항에 대해서는 사업이 본격적으로 시작된 시점부터 예산 추계에 대한 면밀한 검토가 부족하였다고 보여지며

사업일정이 지연됨에 따라 예산 집행률⁵⁸⁾ 또한 매우 저조하고, '23년 12월까지 6개월이 남은 시점에서 '23년 6월 초 현재공정률이 약 10%로 파악되는 바, 추후 공사지연에 따른 예산이월 및 불용의 가능성이 우려되므로 예산의 효율적 집행과 체계적인 관리에 더욱 만전을 기해야 할 것임

58) 도시고속도로 환승정류장(당산역) 예산집행 현황

구 분	예산현액	예산집행현황			이월율	집행잔액비율
		집행액	이월액	집행잔액		
2021년	1,746백만원	122백만원	1,595백만원	29백만원	91.4%	1.7%
2022년	3,649백만원	115백만원	1,638백만원	1,896백만원	44.9%	52.0%