

2024년도 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 : 제1819호

다. 제출일자 : 2024년 5월 27일

라. 회부일자 : 2024년 5월 30일

마. 추경예산 편성 사유

- 민생경제 회복, 취약계층 지원 확대 등을 위해 2024년도 제1회 추
가경정예산안을 편성하여 서울특별시의회의 의결을 받고자 제출하는
것임

2. 추경예산안 총괄

□ 세입예산안

- 2024년도 제1회 도시교통실 소관 추가경정예산안의 세입예산은 기정예산 1조 7,786억 8천만원보다 1,765억 4천 6백만원 (9.9%) 증가한 1조 9,552억 2천 6백만원으로 편성됨
 - 일반회계는 기정예산 2억 3천만원으로 예산증감 없음
 - 교통사업특별회계는 기정예산 1조 3,911억 9천 7백만원보다 1,759억 3천 7백만원(12.6%) 증가한 1조 5,671억 3천 4백만원으로 편성
 - 광역교통시설특별회계는 기정예산 2,166억 7천 7백만원보다 33억 8천 9백만원(-1.6%) 감소한 2,132억 8천 8백만원으로 편성
 - 도시철도건설사업비특별회계는 기정예산 1,705억 7천 6백만원보다 39억 9천 8백만원(2.3%) 증가한 1,745억 7천 4백만원으로 편성

※ 도시교통실 세입예산안

(단위:백만원)

회 계 별	제1회 추경예산액(A)	2024년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	1,955,226	1,778,680	176,546	9.9
일 반 회 계	230	230	-	-
도시철도건설사업비특별회계	174,574	170,576	3,998	2.3
교통사업특별회계	1,567,134	1,391,197	175,937	12.6
광역교통시설특별회계	213,288	216,677	△3,389	△1.6

□ 세출예산안

- 2024년도 제1회 도시교통실 소관 추가경정예산안의 세출예산은 기정 예산 3조 1,758억 7천 3백만원 대비 4,319억 2백만원(13.6%)이 증가한 3조 6,077억 7천 5백만원이 편성됨
 - 일반회계는 기정예산 4,567억 4천 2백만원보다 1,900억 1천 3백만원(41.6%) 증가한 6,467억 5천 5백만원으로 편성
 - 교통사업특별회계는 기정예산 1조 3,717억 4천 2백만원보다 1,812억 3천 6백만원(13.2%) 증가한 1조 5,529억 7천 8백만원으로 편성
 - 광역교통시설특별회계는 기정예산 1,714억 4천 5백만원보다 1억 1천 1백만원(0.1%) 증가한 1,715억 5천 6백만원으로 편성
 - 도시철도건설사업비특별회계는 기정예산 1조 1,734억 4천 5백만원보다 605억 4천 1백만원(5.2%) 증가한 1조 2,339억 8천 6백만원으로 편성
 - 도시개발특별회계는 25억원으로 예산증감 없음

※ 도시교통실 세출예산안

(단위: 백만원)

회 계 별	제1회 추경예산액(A)	2024년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	3,607,775	3,175,873	431,902	13.6
일 반 회 계	646,755	456,742	190,013	41.6
도시철도건설사업비특별회계	1,233,986	1,173,445	60,541	5.2
교통사업특별회계	1,552,978	1,371,742	181,236	13.2
광역교통시설특별회계	171,556	171,445	111	0.1
도시개발특별회계	2,500	2,500	-	-

Ⅱ. 회계별 세입 · 세출예산안

1. 일반회계

가. 세입예산안

- 증감내역 없음

나. 세출예산안

〈증액 내역〉

- 교통사업특별회계 법정전출금 55억 1천 3백만원
- 교통사업특별회계 일반전출금 1,845억원

※ 일반회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2024년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	646,755	456,742	190,013	41.6
교통사업특별회계 법정전출금	402,081	396,568	5,513	1.4
교통사업특별회계 일반전출금	244,674	60,174	184,500	306.6

2. 교통사업특별회계

가. 세입예산안

〈증액 내역〉

- 기타회계전입금 1,900억 1천 3백만원 등 5건

〈감액 내역〉

- 순세계잉여금 △376억 4천 4백만원

- 도로사용료 △69억 3천 3백만원

※ 교통사업특별회계 세입예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2024년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	1,567,134	1,391,197	175,937	12.6
국고보조금	59,988	56,049	3,939	7.0
국고보조금사용잔액	304	302	2	0.7
기타회계전입금	646,755	456,742	190,013	41.6
도로사용료	6,770	13,702	△6,933	△50.6
부담금	258,483	248,923	9,560	3.8
순세계잉여금	70,661	108,305	△37,644	△34.8
예수금수입	380,000	363,000	17,000	4.7

나. 세출예산안

〈증액 내역〉

- 기후동행카드 운영 696억 8천 4백만원 등 17건

〈감액 내역〉

- 혼잡통행료 징수 위탁관리 △12억 3천 2백만원 1건

※ 교통사업특별회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2024년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	1,552,978	1,371,742	181,236	13.2
기후동행카드 운영	109,784	40,100	69,684	173.8
알뜰교통카드 마일리지 등 지원사업	80,892	70,553	10,339	14.7
혼잡통행료 징수 위탁관리	5,657	6,889	△1,232	△17.9
예비비(교통관리계정)	1,493	763	730	95.7
기본경비(교통정책과)	623	619	4	0.6
국고보조금 반환(교통정책과)	106	0	106	신규
시내버스 서비스 개선	400,011	330,011	70,000	21.2
국고보조금 반환(버스정책과)	146	0	146	신규
자율주행 자동차 시범운행지구 조성 및 운영	2,232	1,127	1,105	98.0
장애인바우처택시 운영	16,225	12,615	3,610	28.6
예비비(주차장관리계정)	719	704	15	2.1
통합재정안정화기금 예탁금(주차장 관리계정)	222,900	205,900	17,000	8.3
어린이 보호구역 개선(전환사업)	23,073	20,173	2,900	14.4
자전거 도로 안전시설 확충	3,830	3,430	400	11.7
공항대로 자전거전용도로 구축	170	0	170	신규
디지털물류 서비스 실증 지원	2,000	800	1,200	150.0
국고보조금 반환(물류정책과)	936	436	500	114.7
헌릉로 중앙버스 전용차로 조성	4,560	0	4,560	신규

3. 광역교통시설특별회계

가. 세입예산안

〈증액 내역〉

- 국고보조금사용잔액 22억 4천 6백만원

〈감액 내역〉

- 순세계잉여금 △51억 3억 5천만원

- 예수금수입 △5억원

※ 광역교통시설특별회계 세입예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2024년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	213,288	216,677	△3,389	△1.6
순세계잉여금	0	5,135	△5,135	100.0
예수금수입	113,300	113,800	△500	0.4
국고보조금사용잔액	2,246	0	2,246	신규

나. 세출예산안

〈증액 내역〉

- 예비비(광역교통시설특별회계) 1억 1천 1백만원

※ 광역교통시설특별회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2024년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	171,556	171,445	111	0.1
예비비(광역교통시설특별회계)	862	751	111	14.8

4. 도시철도건설사업비특별회계

가. 세입예산안

〈증액 내역〉

- 국고보조금

39억 9천 8백만원

※ 도시철도건설사업비특별회계 세입예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2024년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	174,574	170,576	3,998	2.3
국고보조금	99,572	95,574	3,998	4.2

나. 세출예산안

〈증액 내역〉

- 지하철 1~4호선 노후시설 재투자

206억 3천 4백만원 등 8건

※ 도시철도건설사업비특별회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2024년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	1,233,986	1,173,445	60,541	5.2
지하철 1~4호선 노후시설 재투자	97,190	76,556	20,634	27.0
서울교통공사 지하철 공기질 개선	33,334	31,162	2,172	7.0
지하철 9호선 1단계 재정지원	96,446	96,085	361	0.4
우이신설 경전철 재정지원	55,989	40,859	15,130	37.0
신림선 경전철 재정지원	17,060	12,889	4,172	32.4
4·7호선 전동차 증차 지원	8,966	936	8,030	857.9
9호선 전동차 증차 지원	11,283	1,473	9,810	666.0
국고보조금 반환(도시철도과)	247	16	231	1,443.8

5. 도시개발특별회계 : 별도 계상내역 없음

Ⅲ. 검토의견 [수석전문위원 장훈]

1. 회계별 총괄

- 이번 도시교통실 소관 추가경정예산안의 일반회계 및 특별회계의 총 규모는

세입예산액의 경우 기정예산 1조 7,786억 8천만원 대비 1,765억 46백만원(9.9%)이 증가한 1조 9,552억 26백만원이고,

세출예산액의 경우 기정예산 3조 1,758억 73백만원 대비 4,319억 2백만원(13.6%)이 증가한 3조 6,077억 75백만원임

- 일반회계는 세입예산의 경우 기정예산 2억 3천만원 대비 예산증감 없음

세출예산의 경우 기정예산 4,567억 42백만원 대비 1,900억 13백만원(41.6%)이 증가한 6,467억 55백만원임

- 특별회계는 세입예산의 경우 기정예산 1조 7,784억 5천만원 대비 1,765억 46백만원(9.9%) 증가한 1조 9,549억 96백만원이고,

세출예산의 경우 기정예산 2조 7,191억 32백만원 대비 2,418억 88백만원(8.9%) 증가한 2조 9,610억 2천만원임

2. 회계별 검토의견

< 일반회계 >

- 일반회계 세입예산안은 기정예산 2억 3천만원으로 예산증감없음
- 세출예산안의 총규모는 기정예산 4,567억 42백만원 보다 41.6% 증가(1,900억 13백만원)한 6,467억 55백만원이며, 주요 변동내용을 살펴보면
 - 증액사업은 교통사업특별회계 일반전출금(1,845억원) 등 2건이고
 - 감액사업은 없음

< 교통사업특별회계 >

- 교통사업특별회계 세입예산은 기정예산 1조 3,911억 97백만원 대비 1,759억 37백만원(12.6%) 증가한 1조 5,671억 34백만원이고, 주요 변동내용은
 - 증액사업은 기타회계전입금(1,900억 13백만원), 예수금수입(170억원) 등 5건이며
 - 감액사업은 순세계잉여금(△376억 44백만원), 도로사용료(△69억 33백만원) 등 2건임
- 세출예산안의 총규모는 기정예산 1조 3,717억 42백만원보다 13.2% 증가(1,812억 36백만원)한 1조 5,529억 78백만원

이며, 주요 변동내용은

- 증액사업은 시내버스 서비스 개선(700억원), 기후동행카드 운영(696억 84백만원), 알뜰교통카드 마일리지 등 지원사업(103억 39백만원) 등 17건이며
- 감액사업은 혼잡통행료 징수 위탁관리(△12억 32백만원) 1건임

< 광역교통시설특별회계 >

○ 광역교통시설특별회계 세입예산은 기정예산 2,166억 77백만원 대비 33억 89백만원(1.6%) 감소한 2,132억 88백만원으로 주요 변동내역은

- 증액사업은 국고보조금사용잔액(22억 46백만원) 1건이며
- 감액사업은 순세계잉여금(△51억 35백만원), 예수금수입(△5억원) 등 2건임

○ 세출예산안의 총 규모는 기정예산 1,714억 45백만원보다 0.1% 증가(1억 11백만원)한 1,715억 56백만원이며, 주요 변동내용은

- 증액사업 예비비(1억 11백만원) 1건으로
- 감액사업은 없음

< 도시철도건설사업비특별회계 >

○ 도시철도건설사업비특별회계 세입예산은 기정예산 1,705억 76백

만원 대비 39억 98백만원(2.3%) 증가한 1,745억 74백만원이
고, 주요 변동내용은

- 국고보조금(39억 98백만원) 1건임

○ 세출예산안의 총 규모는 기정예산 1조 1,734억 45백만원보다
5.2% 증가(605억 41백만원)한 1조 2,339억 86백만원이며,
주요 변동내용은

- 지하철 1~4호선 노후시설 재투자(206억 34백만원), 우이신
설 경전철 재정지원(151억 30백만원) 등 증액사업 8건임

< 도시개발특별회계 >

○ 도시개발특별회계 세출예산안의 총규모는 기정예산 25억원으로 변동
사항 없음

3. 주요단위 사업별 검토의견

■ 기후동행카드 운영 (사업별 설명서 p.533)

- 동 사업은 대중교통 이용을 활성화하고, 온실가스 감축 및 시민의 교통비 절감을 위해 서울시 대중교통과 따릉이 등을 일정기간 동안 무제한으로 이용할 수 있는 기후동행카드를 운영하는 사업으로 시범사업 이후 본사업 추진을 위해 기정예산 401억원 대비 696억 84백만원(173.8%)을 증액 편성하는 것임
- 기후동행카드는 따릉이 이용시 월 65천원, 미이용시 월 62천원으로 서울권역 대중교통을 30일간 무제한으로 이용할 수 있는 교통정책으로 '24년 1월 27일부터 6월 30일까지 시범사업¹⁾을 진행함

서울시는 '24년도 시범사업 예산 편성시 약 5개월간 사용자 수를 월 약 50만명으로 예상하는 한편 1인당 손실금(할인금) 예상액(3만원/월) 중 50%는 서울교통공사와 시내버스 수입금공동관리위원회가 나머지 50%인 15,000원은 서울시가 분담하는 것으로 하여 사업비를 편성하였음

- 시범사업의 시행실적²⁾을 살펴보면 사용자수는 시범사업 초기인 2

1) 저탄소 교통복지 도시로 도약 「기후동행카드」 시범사업 추진계획(교통정책과-16627호, '23.9.27.), 「기후동행카드」 시범사업 실행계획(교통정책과-22437호, '23.12.29.)

2) 기후동행카드 판매·사용 실적 현황

(서울시 내부자료)

월에는 약 31만 5천명이었으나, 점점 증가하며 5월을 기준으로 54만 4천명까지 증가함에 따라 당초 시범사업 계획시 추정한 사용자 수 50만명을 초과하였음

아울러 요금정산이 완료된 2~4월 정산자료³⁾ 중 최근 정산시점인 4월 한달을 기준으로 서울시는 약 83억 27백만원⁴⁾을 지출해 1인당 손실금은 약 14,358원~15,566원⁴⁾으로 추정되어 당초 시범계획시 예상한 15,000원이 실제 손실금 범위내 포함되는 것으로 보임

다만 서울교통공사(서울 지하철) 및 수입금공동관리위원회(서울시 버스) 이외 마을버스 및 민자철도사업자 등 다른 기관의 손실금을 서울시가 부담하고 있어 실제 서울시 부담분 비율은 50% 보다 높은 약 57.6%⁵⁾로 산출되어 향후 사용자가 증가한다면 소요예산은

기준일시	활성화 카드 수*	사용자 수*	누적 카드 판매 수**
2.29.(목)	340,256	315,420	593,843
3.28.(목)	509,312	462,501	906,972
4.25.(목)	579,963	534,950	1,154,744
5.30.(목)	586,042	544,069	1,448,867

* 활성화 카드수 : 기준일시에 사용가능한 카드수, 사용자수 : 기준일시에 사용한 사람(카드)수

** 30일 만료 후 재 충전자, 실물카드 구매후 미충전자 모두 포함된 수치

3) 기후동행카드 월별 정산 현황

(단위:백만원, 서울시 내부자료)

구 분	운송기관 지급 총액 ^① (a = b+c+d)	충전금 총당 (b)	손실금	
			기관분담분 ^② (c)	서울시 부담분 (d)
계	97,181	67,925	12,386	16,870
2월	16,100	11,643	1,889	2,567
3월	34,058	23,716	4,367	5,975
4월	47,023	32,566	6,130	8,327

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

② : 시범사업계획에 따라 서울교통공사, 수입금공동관리위원회 부담분(손실금의 50%)과 김포시 부담분

4) '24년 4월 기준 : 14,358원(83억 27백만원 / 579,963명), 15,566원(83억 27백만원 / 534,950명)

증가할 수 있을 것으로 보임

- 한편 동 추경안은 7월 1일 이후 5개월⁶⁾ 동안 기후동행카드 본사업 추진 예산을 확보하는 것으로 시범사업 외에 청년할인 제도(189억 25백만원), 단기권 출시(38억 25백만원), 수도권 확대(16억 20백만원), 리버버스 연계(3억 14백만원)를 위한 예산과 서울시 분담비율을 시범사업(50%)에 비해 60%로 상향하여 편성하였음
- 서울시가 7월 1일 이후 시행 예정인 청년할인 제도⁷⁾는 만 19~39세 청년을 대상으로 일반 기후동행카드보다 7,000원⁸⁾이 할인된 카드로

서울시는 시범사업 기간인 2월 26일부터 6월 30일까지 일반권 가격으로 충전·사용한 청년대상자도 환급신청⁹⁾을 할 경우 이를 소급하여 지급할 계획이고, 본 사업기간 이후에는 충전시 연령 인증을 통해 할인가격을 적용할 예정이며,

일반권의 경우 손실금을 서울교통공사, 수입금공동관리위원회 및 서울시가 50%씩 나누어 부담하나, 청년권 추가할인 7,000원의 모든 손실을 서울시가 부담할 계획이라는 점에서 다소 차이가 있음

5) '24년 4월 기준 서울시 손실금 분담비율[57.6% = 83,27백만원 / (61억 30백만원 + 83,27백만원)]

6) '24년 12월 분은 확정정산이 이루어 지는 '25년 1~2월에 맞추어 '25년 본예산에 반영

7) 「기후동행카드 청년할인」 연령확대 계획(교통정책과-8847호, '24.5.21.)

8) 기후동행카드 일반권 65천원 → 청년 할인권 58천원, 일반권 62천원 → 청년 할인권 55천원

9) 환급신청기간 : '24.7.2~'24.7.31(16시 마감), 이후 신청 불가

- 서울시는 외국인 관광객과 단기 대중교통 사용자를 위해 7월 1일 이후 1일, 2일, 3일, 5일, 7일 동안 사용할 수 있는 기후동행카드 단기권 출시를 준비중에 있으며, 단기권¹⁰⁾은 사용기간에 따라 5,000원권에서 20,000원권까지 다양하게 책정할 계획임

서울시는 본사업 기간동안 외국인 관광객을 3천만명으로 예상하고 약 37만 5천명이 단기권을 이용할 것으로 내다보았고, 평균 17,000원의 손실금을 예상하여 38억 25백만원의 예산을 추계¹¹⁾ 하였으나 작년 외국인 관광객수가 약 1,100만명¹²⁾인 점을 고려할 때 소요예산이 과다 책정될 우려가 있는 것으로 보임

- 또한 기후동행카드 수도권 확대와 관련하여 서울시는 작년 11월 서울-경기지역간 일 지하철 이용량의 약 10%를 가정하여 기후동행카드 사용자를 약 3만명¹³⁾으로 산정하여 소요비용 16억 20백만원¹⁴⁾을

10) 단기권 권종별 가격(안)

권 종	1일권	2일권	3일권	5일권	7일권
버스+지하철	5,000원	8,000원	10,000원	15,000원	20,000원

11) 단기권 출시 : 3,825백만원

- 375,000명(대상*)×17,000원(할인혜택*)×60%(지원비율)
 - 대상 37.5만명 : 외국인 관광객 3천만명(목표)의 3%, 5개월 반영(5개월/12개월)
 - 인당 할인혜택 17,000원 : 9천원(외국인 일 6번 탑승가정)×3일(체류기간)-1만원(3일권 가격)

12) KBS뉴스('24.1.30.) : 지난해 방한 외국인 관광객 1,100만 명...일본이 최다

13) 서울-경기지역간 일 지하철 이용량

(서울시 내부자료)

지역	일 통행량	10% 적용
계	약 31.9만명	약 31천명
김포시	약 3만명	약 3천명
고양시	약 15.3만명	약 15천명
과천시(군포,안양 포함)	약 8.6만명	약 8천명
남양주	약 5만명	약 5천명

추계하였으나 향후 기후동행카드 이용이 가능한 경기지역의 범위가 넓어진다면 예산 증가가 필요할 것으로도 보임

- 한편 올해 3월에 수립된 한강 리버버스 운영계획¹⁵⁾에 따르면 리버버스이용요금은 3,000원, 이용승객은 일평균 5,230명으로 분석하였고, 운영개시일은 개략 '24년 10월로 예정¹⁶⁾됨

서울시는 리버버스 연계할인으로 5,230명이 20일 동안 이용해 인당 3,000원의 손실금이 발생한다고 가정하여 3억 14백만원¹⁷⁾의 추정 예산을 편성하였으나 이는 리버버스 개통 예정일과 상이한 예산 추계라는 점에서 추가검토가 필요할 것으로 보임

- 동 사업은 기후동행카드 운영에 따른 운송손실금을 지원하는 것으로 손실금의 정확한 산출에 한계가 있다는 점은 이해가 되나 추정안이 반영될 경우 금년도 총 사업비가 1천억원이 넘어 서울시의 기후동행카드 이용자 예측치와 실제치가 큰 차이가 난다면 효율적인 예산집행에 영향을 미칠 수 있으며,

시범사업에 비해 서울시 분담금 비율이 50%에서 60%로 증가한 점, 향후 K패스 운영에 따른 일부 기후동행카드 사용자의 전이 가능성,

14) 3만명 × 3만원(손실금) × 3개월(9월~11월까지) × 60%

15) 한강 리버버스 운영계획 수립(한강이용증진과-1869호, '24.3.15.)

16) 서울시 보도자료('24.4.15.) : 서울시, '한강 리버버스' 선박 건조 착수...“10월에 선보인다”

17) 5,230명 × 20일 × 3,000원 = 314백만원

부정승차 증가에 대한 우려, 계절별 대중교통 이용자의 증감 변화 등을 고려해 사업추진에 차질이 발생하지 않도록 해야 할 것임

■ 알뜰교통카드 마일리지 등 지원사업 (사업별 설명서 p.537~540)

- 동 사업은 대중교통 이용에 따른 마일리지를 적립하는 알뜰교통카드를 지원하는 사업으로 금년 5월부터 알뜰교통카드 사업이 K-패스 사업으로 전환됨에 따라 기존 알뜰카드 종료에 따른 사업비 감축과 K-패스 조기 도입 및 환급요건 확대¹⁸⁾에 따른 지원금액 증가가 예상되어 기정예산 705억 53백만원 대비 103억 39백만원(14%)이 증가한 808억 92백만원을 편성함

※ 알뜰교통카드 마일리지 등 지원사업 세부 추경현황

(단위 : 천원)

과목구분	산출내역	추경예산(안)	비고
총계		10,339,000	
공기관등에대한경상 적위탁사업비	알뜰교통카드 마일리지 지원사업 조기 종료에 따른 사업비 감축	△9,464,000	국비: △4,732,000 시비: △4,732,000
	K-패스 조기 시행 및 환급요건 확대에 따른 사업비 증액	19,803,000	국비: 7,921,200 시비: 11,881,800

- 동 사업은 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」¹⁹⁾ 및 「지속

18) 광역교통경제과-1280('23.12.27.)- “24년 알뜰교통카드 및 K-패스 국고보조금 국회 확정예산(확정내시) 통보”
- K-패스 사업: 시행시기 조정 '24.7월 → '24.5월, 최소적립횟수 조정 월 21회 → 15회

19) 알뜰교통카드 근거: 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제10조의12(알뜰교통카드 사업)
① 국토교통부장관은 대중교통수단 이용을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 알뜰교통카드(대중교통수단의 이용과 연계하여 걷거나 자전거 등으로 이동한 거리에 따라 교통요금을 지원 받을 수 있는 교통카드를 말한다. 이하 같다)를 사용하여 정기적으로 대중교통수단을 이용하는 사람

가능 교통물류 발전법」 등²⁰⁾에 따라 대중교통 이용자의 교통비 부담 경감 및 대중교통 이용활성화 대책의 일환으로 기존 알뜰카드 가입자²¹⁾가 전환되고 K-패스 신규 가입자 확대에 따른 국비가 추가 편성되어 국·시비 매칭 예산을 추가 편성코자 하는 것임

※ 알뜰교통카드 & K-패스 비교

구분	알뜰교통카드 (’24.4.30.종료)	K-패스 (’24.5.1~)
서비스형태	모바일+선불 충전식 카드, 후불 체크·신용카드	모바일+선불 충전식 카드, 후불 체크·신용카드(선택)
매칭비율	국비:시비=50:50	국비:시비=40:60
주요내용	월 15~60회 도보·자전거 등 이동거리 비례 환급	월 15회 이상 사용시 최대 60회까지
혜택(월 환급액)	일반 월 15~27천원 청년 월 21~39천원 저소득 42~66천원 ※최대 상한액 고정	20% 월 18~36천원 30% 월 27~54천원 53% 월 48~96천원 ※월 대중교통 이용금액 20만원 초과 시 초과 이용금액에 대해서는 50%만 적용하여 지급
이용자수	전국기준 약 67만명 (’23.6월 기준)	서울 기준 약 53만명 (’24.5~12월 월평균 예상가입자수)
장단점	전국적 시행 보행·자전거 이용실적 요구 이용시 애플리케이션 조작 불편 상대적으로 낮은 할인율	전국적 시행 이용횟수가 적으면 유리

에 대한 지원 사업(이하 “알뜰교통카드 사업”이라 한다)을 할 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.

5. 알뜰교통카드 사업

20) 「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.

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

21) 알뜰교통카드 서울시 누적 가입자수: ’22년 137,094명 → ’23년 329,194명 → ’24.4월 399,629명
K-패스 서울시 (예정) 가입자수: 536,685명

- 다만, 서울시의 경우 ‘기후동행카드’ 시행에 따른 예산 지원과 정부가 시행하고 있는 K-패스 매칭비율에 따른 예산을 지원하고 있는 점에서 유사한 사업이 과도한 중복투자로 비취질 우려가 있는 바, 예산 편성과정에서 보다 면밀한 검토가 필요할 것임

또한, 기존 알뜰교통카드에서의 국·시비 매칭은 50:50이었음에 비해, K-패스는 40:60²²⁾으로 편성된 부분에 대해서는 국토교통부와 긴밀한 협의 및 건의가 통해 중복사업에 대한 예산 절감 노력을 지속적으로 할 필요가 있음

■ 지하철 1~4호선 노후시설 재투자 (사업별 설명서 p.545)

- 동 사업은 평균 33년 경과된 지하철 노후 시설물을 교체하여 지하철 안전사고 예방 및 이용 환경을 개선하기 위해 국비 매칭으로 추진되는 사업으로 기정예산 765억 56백만원 대비 206억 34백만원 (27.0%)을 증액 편성하는 것임

22) 대중교통 환급지원(K-패스) 국고보조금 배분안

- 이용자 수 * 15회 이상 적립률 * 월평균 지원액 * 8개월 * 국고보조율(서울 40%, 그 외 50%)

지역	'24.12월 평균 이용자수(명)	적립자 비율	월평균 마일리지(원)	소요예산(원)	
				국비	지방비
서울	536,685	77.3%	18,866	25,543,000,000	38,315,000,000

※ 지하철 1~4호선 노후시설 재투자사업 추가예산 편성내역

(단위 : 천원)

과목구분		산출내역	증액	증감사유
계		11개 사업	20,634,000	
출자금	통신	통신케이블 철거(2호선)	403,000	'24년도 미매청분
		통신케이블 철거(3호선)	491,000	
		노후 열차정보안내시스템 개량 (2~4호선)	4,138,000	
		턴스타일 게이트 개량	579,000	
	궤도 시설	노후자갈도상 개량	5,950,000	
		고가부 노후자갈도상 교체	593,000	
		노후 분기기 개량	1,890,000	
		노후 레일교체	910,000	
	신호 제어	노후 선로전환기 교체	118,000	
	구조물	강교구간 보수공사	1,843,000	
	통신	정보통신 기계실 환경 개선	3,719,000	

○ 동 사업은 2011년부터 2026년까지 총 사업비 1조 3,786억 9백만원(국비 4,321억 63백만원, 시비 9,464억 46백만원)이 소요되는 것으로 계획·추진 중이며 「철도시설의 정기점검등에 관한 지침」 23)에 따른 성능평가²⁴⁾ C등급(보통) 이하 시설물을 대상으로

23) 「철도시설의 정기점검등에 관한 지침」 제20조(정밀진단 및 성능평가 결과의 조치)

- ① 철도시설관리자는 소관 철도시설에 대해 제19조의 정밀진단 결과보고서에 따른 안전조치 및 보수·보강을 시행하여야 한다.
- ② 철도시설관리자는 소관 철도시설의 성능평가등급이 C(보통)등급 이하인 경우 해당 철도시설의 성능을 향상하기 위한 보수·보강 등 유지관리 계획을 수립·시행하여야 한다.
- ③ 철도시설관리자는 제1항에도 불구하고 소관 철도시설의 안전성, 내구성, 사용성 중 어느 하나 이상이 D(미흡)등급 이하인 경우에는 해당 철도시설의 해당 성능을 향상하기 위한 보수·보강 등 유지관리 계획을 수립·시행하여야 한다.

24) 「철도시설의 정기점검등에 관한 지침」 제13조(성능평가 대상)

- ① 성능평가 대상 철도시설은 다음 각 호와 같이 구분한다.
 1. 선로 및 건축시설 : 구조물, 궤도시설, 건축물
 2. 전기 및 통신설비 : 전철전력설비, 신호제어설비, 정보통신설비

사업을 추진²⁵⁾하고 있음

- 동 사업의 재원은 국비와 시비, 서울교통공사가 각 매칭 비율 (30:35:35)²⁶⁾에 따라 부담하며, 서울시는 금번 추경을 통해 '23년 교부된 국비(430억원)에 대한 잔여 매칭 사업비(37억원)와 '24년도 국비 확보액(413억원)에 대한 잔여 시비(169억원)를 합한 206억 34백만원²⁷⁾을 편성하였음
- 금번 추경에 편성된 사업은 총 5개 분야 11개 사업²⁸⁾으로 추경 미 반영시 현재 추진 중인 사업의 준공 불가²⁹⁾로 인한 민원 발생 등이

25) 주요시설 개량 실적 (참고: 2023 회계연도 도시철도과 결산 설명자료 p.7)

- 전기·궤도 분야 : 노후 송배전설비 41km, 노후 자갈도상3km, 노후 레일 19km 등 개량
- 신호·통신 분야 : 노후 선로전환기 88대, 노후 열차정보안내시스템 10역 등 개량
- 건축·구조물 분야 : 노후 승강설비 43대, 강교구간 102,000㎡ 등 개량

26) 재원 부담비율

- 국비(국토교통부) 30% : 시비 35% : 서울교통공사: 35%

27) 1~4호선 노후시설 재투자 국/시비 예산 재원 확보액(2022년~2024년)

- 매칭비율: 국비30, 시비35, 공사35 ※ 운영기관(서울교통공사) 사업비는 별도

(단위: 억원)

사업 연도	사업비	재원 (매칭비율)		재원확보액 (확보비율)		시비확보 연도			비고
		국비 (국토부)	시비 (서울시)	국비 (국토부)	시비 (서울시)	'22년	'23년	'24년	
2022년	790	237 (30%)	276 (35%)	237 (30%)	276 (35%)	276	-	-	-
2023년	1,433	430 (30%)	501 (35%)	430 (30%)	464 (32%)	-	417	47	('24년 추가경정예산) '23년 시비잔여 37억원
2024년	1,377	413 (30%)	482 (35%)	413 (30%)	313 (23%)	-	-	313	('24년 추가경정예산) '24년 시비잔여 169억원

28) 2024년 1~8호선 노후시설 재투자 추진계획(도시철도과-3217호, 2024.3.4.)

- 사업명: 1~8호선 노후시설 재투자 (사업주체: 서울교통공사)
- 사업대상: 송배전설비 등 성능평가 C등급 이하 노후시설물
- 사업내용: 전기·기계 등 6개 분야 26개 사업 (1~4호선: 5개분야 17개사업 / 5~8호선: 4개분야 9개사업)
- 사업기간: 2024.1.~12.

29) 1~4호선 정보통신 기계실 환경개선 사업

(참고: 2023년 사업설명서, 서울시 제출자료)

우려되며, '24년 추진 예정인 노후 열차정보시스템 개량 등 10개 사업은 연내 착공이 불가할 수 있다는 점 등을 감안할 때 각 노후시설을 적기에 개량하여 안전한 지하철 이용 환경을 도모한다는 측면에서 동 사업의 필요성은 인정된다 할 것임

○ 이에 따라 동 사업을 직접 수행하는 서울교통공사는 사업이 지연되지 않도록 투자심사 등 사전행정절차를 계획대로 이행하고, 서울시는 개별 사업별 성격 및 내용 등에 맞게 사업비 적정성 확인³⁰⁾ 및 공정관리 회의를 통해 철저하게 관리하여 예산집행이 신속하게 이루어지도록 해야 할 것임

○ 한편, 국토교통부의 보조금 교부 조건³¹⁾에 '국비를 선교부한 경우 당해연도 내에 지방비가 미확보된 경우 교부받은 보조금을 전액 반납하고 다음연도 국비 선교부 대상에서 제외한다'고 정하고 있음

-
- 사업대상: 10개소[종각(1호선), 신설동(1), 신답(2), 영등포구청(2), 신림(2), 충정로(2), 신당(2), 홍제(3), 독립문(3), 구파발(3)]
 - 사업기간: 2023. 6. ~ 2024. 12.
 - 사업비: 15,181백만원

30) 2024년 제2차(4월) 투자심사위원회 개최 결과 (재정담당관-4690호, 2024.4.18.)

- 사업명: 본선 통신케이블 철거 및 설치(2,3,4호선)
- 심사결과 및 내용: 계획대로 추진, (권고사항) 복수 견적서 비교 등을 통해 사업비 적정성 확인

31) 국고보조금 교부 결정 알림(노후도시철도시설개선지원) 공문(붙임.교부결정통지서 및 보조금 교부조건) (국토교통부 재정담당관-2413(2024.2.27.), 국토교통부 재정담당관-5479(2024.5.27.))

[일반사항]

- 보조금은 보조사업 목적인 「도시철도 노후시설 개선지원」 사업비 이외의 용도로 사용할 수 없음

[기 타]

(국비를 선교부한 경우) 당해연도내에 지방비가 미확보된 경우 교부받은 보조금을 전액 반납하여야 하며, 동 사업은 다음연도 국비 선교부 대상에서 제외됨

'24년 6월 기준으로 동 사업의 국비 기교부액은 295억 11백만원³²⁾이고 미교부액이 118억 13백만원으로 국비 재원의 71%가 교부된 상황으로 서울시 재정 부담이 점차 가중되고 있는 시점에서 동 사업의 효율적인 예산 운용이 필요한 사업임을 감안한다면 국비의 선교부 비율에 따라 시비를 확보하고 사업을 진행하는 방안에 대해 서도 검토해야 할 것임

■ 서울교통공사 지하철 공기질 개선 (사업별 설명서 p.550)

- 동 사업은 지하역사 미세먼지에 대한 법적기준 강화³³⁾ 등에 따라 지하역사, 전동차, 터널 등에 공기질 개선사업을 실시하여 이용 시민들에게 쾌적하고 안전한 지하철 환경을 제공하기 위해 국비 매칭(30:70)으로 추진되는 사업으로 기정예산 311억 62백만원 대비 21억 72백만원(7.0%)을 증액 편성하는 것임

※ 서울교통공사 지하철 공기질 개선 추경예산 편성내역

(단위 : 천원)

과목구분	산출내역	증액	증감사유
계		2,172,333	
출자금	터널 본선 집진효율 개선(양방향 집진기) 매칭 시비	2,172,333	환경부 국고보조금 터널 본선 집진효율 매칭 시비 편성

32) 국고보조금 결정 알림(도시철도노후시설개선지원) (국토교통부 재정담당관-5479, 24.5.27.)

(단위: 백만원)

세부사업명	예산액	기 교부액	금회교부액(2차)	교부잔액	비고
도시철도노후시설 개선사업	41,324	16,553	12,958	11,813	

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

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

○ 서울시는 「2020 지하철 미세먼지 관리 종합대책」을 통해 서울 지하철 1~8호선 지하역사, 전동차, 터널 구간에 대한 역사 환기 기능 개선 등 미세먼지 관리 대책으로 4개 분야 23개 사업³⁴⁾을 시행하고 있으며 총사업비는 3,483억 59백만원(국비 30%, 시비 70%)이 소요될 예정임

○ 금번 추경 편성 금액인 21억 72백만원³⁵⁾은 '24년 확보된 국비 94억원 중 「터널 본선환기 집진효율 개선(양방향 집진기)」 사업³⁶⁾

34) 2020 지하철 미세먼지 관리 종합대책(도시철도과-4771, 2020.3)
- 4개 분야 23개 사업: 차단(10), 제거(4), 정화(6), 측정·관리(3)

구 분		사 업 명		구 분		사 업 명	
외부 유입 차단 (10)	터 널	① 터널본선의 환기설비 집진효율 개선	발생원 제거 (4)	터 널	⑪ 레일 밀링차 구매		
		② 터널내 물분무 설비 설치			⑫ 친환경 모터카 교체		
		③ 본선터널 노후 환기시설 개량		전동차	⑬ 메탈라이즈 카본계 주습판 교체		
		④ 터널 미세먼지 양방향 제거설비			⑭ 전동차 전기제동 정차 제어기술 개선		
	전동차	⑤ 전동차 객실내 에어커튼 설치	내부 공기 정화 (6)	터 널	⑮ 터널내 승강장 전기집진기 설치		
	역 사	⑥ 역사 환기설비 시스템 개량		⑯ 미세먼지 제거차량 구매			
		⑦ 역사 환기필터 시스템 개선		전동차	⑰ 전동차객실내 공기질개선장치 제작설치		
		⑧ 지하역사 리모델링		역 사	⑱ 승강장내 공기질개선장치 설치		
		⑨ 역사 출입구 방풍문 및 에어커튼			⑲ 역사 공조 필터 개선		
		⑩ 환기 설비 및 환기 덕트 청소			⑳ 역사 물청소 등		
측정·관리(3)	역 사	㉑ 지하역사 스마트 공기질관리시스템 구축					
		㉒ 초미세먼지(β -ray) 측정기 설치					
		㉓ 이산화탄소 측정기 설치					

35) 공기질 개선사업 국/시비 예산 재원 확보액(2022년~2024년)

- 매칭비율: 국비30, 시비70 ※ 운영기관(서울교통공사) 사업비는 2024년부터 별도(35%) (단위: 억원)

사업 연도	사업비	재원 (매칭비율)			재원 확보액 (확보비율)		시비 확보 연도			비고
		국비 (환경부)	시비 (서울시)	공사	국비 (환경부)	시비 (서울시)	'22년	'23년	'24년	
2022년	277	83 (30%)	194 (70%)	-	83 (30%)	187 (68%)	-	187	-	미매칭 시비 7억
2023년	345	104 (30%)	242 (70%)	-	104 (30%)	242 (70%)	-	-	242	-
2024년	312	94 (30%)	109 (35%)	109 (35%)	94 (30%)	-	-	-	-	('24년 추가경정예산) '24년 사업비 일부 22억

으로 기교부된 국고보조금(18억 62백만원)³⁷⁾에 대해 시비를 매칭하여 사업을 추진할 수 있도록 계상한 금액으로 '23년 제5차 투자심사위원회³⁸⁾를 거쳤음에도 불구하고 '24년 본예산 편성이 없었던 점을 감안한다면 원활한 사업 추진을 위해 금번 예산편성은 필요할 것으로 보여짐

- 다만, 서울시의회 교통위원회는 지난 「2023년 서울교통공사 행정사무감사」³⁹⁾에서 부분적인 기능개선 한계에 따른 근본적인 저감 대책 마련의 필요성, 국비 추가 지원에 대한 노력 필요 등을 지적하였다는 점을 볼 때

서울시는 사업추진 시 실질적 효과를 도출할 수 있도록 면밀하게

36) 터널 본선환기 집진효율 개선

(참고: 2023년 사업설명서, 서울시 제출자료)

- 사업대상: 5호선 서대문역 시점배기 등 34개소 (5호선 11개소, 6호선 6개소, 7호선 7개소, 8호선 20개소)
- 사업기간: 2023. 10.~2024. 9. 31.
- 사업비: 17,333백만원

37) 2024년 지하역사 공기질 개선대책 국고보조금 교부(1차) 결정 알림 (환경부 생활환경과-400, 2024.2.20.)
(단위: 천원)

사업내용	예산액	교부액(1차)	교부잔액	비고
소 계	9,359,400	1,862,000	7,497,400	
환기설비 등 교체	5,119,200	0	5,119,200	
터널 본선의 환기설비 등 개선	4,240,200	1,862,000	2,378,200	

38) 2023년 제5차(7월) 투자심사 결과 알림(도시철도과) (서울시 재정담당관-8472, 2023.7.19.)

- 사업명: 터널본선 환기설비 집진효율 개선(2차)
- 심사결과 및 내용: **[조건부 추진]**
 - 올해 확보된 국비의 예산 범위 안에서 미세먼지 농도가 높은 특정 터널 구역을 지정하여 미세먼지 저감장치를 설치하고, 그 효과에 대한 분석·검증 이후 사업의 확대 시행 여부를 판단할 것
 - 향후 사업에 대한 사업비는 일정 부분 교통공사에서 분담할 수 있도록 검토하고 시비를 절감할 수 있는 방안 제시할 것
 - 전기집진 방식 이외에 다양한 구조의 터널에도 적용이 가능한 미세먼지 저감 기술들을 검토하여 확대 전략 방안 마련할 것

39) 2023년 행정사무감사(2023.11.14.) (피감기관: 서울교통공사)

검토하고 사업을 추진한 이후에도 그 효과를 극대화할 수 있도록 데이터를 지속적으로 관리하고 개선 방안을 마련해야 할 것임

■ 전동차 증차 지원(4·7호선, 9호선) (사업별 설명서 p.568, 572)

- 동 사업은 혼잡도가 높은 지하철 4·7호선 및 9호선 전동차를 증차하여 혼잡도를 근본적으로 완화하기 위해 추진하는 신규 사업으로 4·7호선 전동차 증차 지원사업⁴⁰⁾은 기정예산 9억 36백만원 대비 89억 66백만원(957.9%)을 증액하고, 9호선 전동차 증차 지원사업은 기정예산 14억 73백만원 대비 98억 10백만원(666%)을 증액 편성하고자 하는 것임

40) 도시철도 증차 한시지원(4·7·9호선) 국/시비 예산 재원 확보액

- 매칭비율: 4호선,7호선-국비25:시비37.5:공사:37.5 / 9호선-국비25:시비75

(단위: 백만원)

사업명	2024년 사업비	재원 (매칭비율)			재원확보액 (확보비율)		시비확보 연도		비고
		국비 (국토부)	시비 (서울시)	공사	국비 (국토부)	시비 (서울시)	'23년	'24년	
4호선 전동차 증차	11,325	2,831 (25%)	4,247 (37.5%)	4,247 (37.5%)	2,831 (25%)	-	-	-	'24년 추가경정예산 (자본전출금 2,092/출자금 4,247)
7호선 전동차 증차	3,020	755 (25%)	1,133 (37.5%)	1,133 (37.5%)	755 (25%)	-	-	-	'24년 추가경정예산 (자본전출금 558/출자금 1,133)
9호선 전동차 증차	11,283	2,821 (25%)	8,462 (75%)	-	2,821 (25%)	-	-	-	'24년 추가경정예산 (시설비 9,810)

※ 4,7호선 전동차 증차 추가예산 편성내역

(단위 : 천원)

구 분	편성 내역	8,966,000
공사·공단자본전출금	- 4호선(3편성 30칸)	2,092,000
	- 7호선(1편성 8칸)	558,000
출자금	- 4호선(3편성 30칸)	4,247,000
	- 7호선(1편성 8칸)	1,133,000

※ 9호선 전동차 증차 추가예산 편성내역

(단위 : 천원)

구 분	편성 내역	9,810,000
시설비	- 9호선(4편성 24칸)	9,810,000

- 동 사업은 최근 중앙정부 차원에서 추진한 광역교통망 구축으로 서울지하철이 연장되거나 연계 노선이 확장되어 혼잡도 증가에 따른 압사 등 시민 안전이 위협을 받는 상황⁴¹⁾이 발생됨에 따라 서울시가 중앙정부에 지원을 지속적으로 요청하여 국비를 확보하였으며⁴²⁾⁴³⁾ 국고보조금이 교부⁴⁴⁾되며 매칭비율에 따라 시비를 추경에

41) 지하철 끼여 타다 2명 실신..“압사 공포는 그냥 일상” (한겨레, 2023.4.12.)

42) 국비확보 요청: 국토교통부 예산협의회의('23. 4월), 기획재정부 지방재정협의회의('23년 5월) 등
 국비확보: 상임위(국토교통위) 예비심사('23.11.15.), 예결위 본회의 의결('23.12.21.)
 - 2024년~2027년 국비 256억원 확보

43) 2024년 제1차 지방재정 중앙투자심사 결과 알림(행정안전부 재정정책과-1090, 2024.3.19.)

사업명	사업기간	사업량	총 사업비 (억원)	심사 결과	
				내용	의견
4호선 전동차 증차 사업 (신규)	2024~2027	· 30칸 - 10칸×3편성	498 (국 125) (시 187) (기* 187) * 서울교통공사	· 계획대로 사업 추진	적정
9호선 전동차 증차 사업 (신규)	2024~2027	· 24칸 - 6칸×4편성	총 496 (국 124) (시 372)	· 계획대로 사업 추진	적정

※ 7호선 전동차 증차 사업의 경우 총 사업비 300억원 미만으로 중앙투자심사 제외

반영하는 것임

- 동 사업은 2024년부터 2027년까지 열차 혼잡도⁴⁵⁾가 150%를 초과하는 4·7호선 및 9호선⁴⁶⁾에 대해 8편성 62칸을 추가 증차할 계획⁴⁷⁾으로 2027년까지 전동차 추가 투입이 완료되면 열차의 혼잡도가 150% 수준으로 관리될 수 있다는 점에서 그 필요성이 인정됨
- 다만, 전동차 제작 및 납품 절차⁴⁸⁾을 위해서도 설계, 차량 제작 등의 과정을 포함하여 약 4년(47개월)이 소요되고 있고 특히 신

44) 국고보조금 교부(2차) 결정 알림(서울 도시철도 전동차 증차 한시지원, 2차)
(국토교통부 재정담당관-5624, 2024.5.30..)

(단위: 천원)

세부사업명	예산액	기 교부액	금회교부액(2차)	교부잔액	비고
서울도시철도 전동차 증차 한시지원	6,407,000	2,409,000	2,205,000	1,793,000	4,7,9호선 사업

45) 혼잡도 예측방식 : 해당 시간대 수송인원(혼잡도×정원×운행편성수)을 추가 투입된 열차를 포함한 총 운행 편성수로 나누어 산출

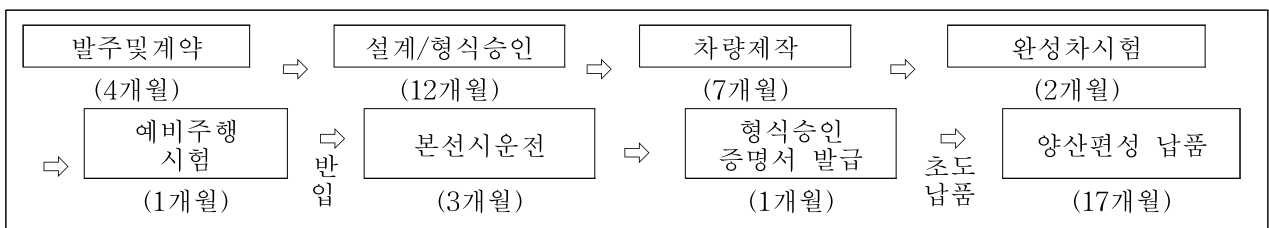
- ※ 도시철도의 건설과 지원에 관한 기준 : 이용수요 기준인 혼잡도 → 150%
- 혼잡도 150% 기준: 1개 열차당 1,383명 승차(100%인 경우 922명)

46) 열차 혼잡도('23년) : 4호선 166.2%, 7호선 152.7%, 9호선 199.0% (서울시 내부 자료)

47) 4·7·9호선 전동차 증차 지원

- 규모: 4·7·9호선 8편성 62칸
(4호선) 3편성 30칸, (7호선) 1편성 8칸, (9호선) 4편성 24칸
- 총 사업비: 102,512백만원 (4호선: 453억원, 7호선: 120억 8천만원, 9호선: 451억 32백만원)
- 매칭비율: 4,7호선 국비:시비:서울교통공사=25%:37.5%:37.5% / 9호선: 국비:시비=25%:75%

48) 전동차 제작 및 납품절차 (47개월)



조전동차 납품 지연에 따른 지연배상금 반환청구소송 등의 논란이 발생하는 점 등을 고려할 때 계약 및 설계과정에서부터 도입 시기를 단축할 수 있는 방안을 모색해야 할 것이며, 설계 및 납품지연 등에 따른 전동차 수급일정의 지연으로 인해 시민들에게 불편을 가중시키는 결과를 초래하지 않도록 계획수립과 관리를 철저히 해야 할 것임

■ 지하철 9호선 1단계 재정지원 (사업별 설명서 p.555)

- 동 사업은 서울시와 서울시메트로9호선(주) 간 체결한 변경실시협약(이하 “변경협약”⁴⁹⁾)과 9호선 직영 관련 실시협약 보충합의서(이하 “보충합의서”⁵⁰⁾)에 따라 시가 사업시행자에게 사업수입 대비 부족한 사업운영비와 대체투자비를 지급하는 사업으로 기정예산 960억 85백만원 대비 3억 61백만원(0.4%) 증액된 964억 46백만원을 편성하고자 하는 것임

※ '24년 지하철 9호선 재정지원 추경예산 편성내역

(단위 : 백만원)

편성 내역	361
- 안전요원 인건비(50명)	353
- 신용카드 결제 단말기 설치(30대)	8

49) “서울특별시 도시철도 9호선 1단계구간(상부부분) 민간투자사업 변경실시협약(‘13.10.23.)” 제18조(관리운영비), 제29조(서울특별시의 자금제공), 부록 3. 관리운영비, 부속합의서 “9호선 직영 관련 실시협약 보충합의서(‘19.4.2)” 2. 대체투자의 집행과 처리

50) “9호선 직영 관련 실시협약 보충합의서(‘19.4.2)” 1. 9호선 1단계 구간의 관리 및 운영 방법

- 서울시는 변경협약⁵¹⁾에 따라 “지하철 9호선 1단계 구간”에 대해 수입대비 부족한 사업운영비를 사업시행자에게 지급하고 있으며, 사업운영비는 관리운영비, 관리운영권가치상각액, 관리운영권가치 수익금으로 구성되어 있음

※ 9호선 재정지원금(자금제공) 내용

사업운영비 = 관리운영비 + 대출원금(관리운영권가치상각액) + 이자비용(관리운영권가치 수익금)	
사업수입 = 운임 + 부대·부속 + 기타	市 재정지원금 (추가 관리운영비 별도 포함)

- 9호선 1단계 시설의 관리운영 및 유지보수를 위한 관리운영비는 변경협약 제18조(관리운영비) 제5항⁵²⁾에 따라 협약에 기재된 당해 분기의 관리운영비를 말하며 해당 운영비가 부족하거나 남는 경우 추가 요구 또는 환수를 하지 않는 것을 원칙으로 하고 있음

- 이러한 원칙에도 불구하고 변경협약 동조 제7항⁵³⁾에서는 법령의

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

※ 기존 수익형민자사업(BTO)에서 최소운영비보전(MCC)방식 방식으로 변경함

52) 변경협약 제18조(관리운영비) ⑤ 사업시행자가 관리운영 및 유지보수를 위하여 실제 지출한 비용이 위 제1항과 제2항에 따라 확정된 관리운영비를 초과하더라도 사업시행자는 서울특별시에게 그 초과된 금액의 보전을 요구할 수 없다. 관리운영 및 유지보수를 위한 업무가 감소됨이 없이 효율적인 경영 등으로 사업시행자가 관리운영 및 유지보수를 위하여 실제 지출한 비용이 위 제1항과 제2항에 따라 확정된 관리운영비에 미달하더라도 서울특별시는 그 미달된 금액의 환수를 요구할 수 없다.

53) 변경협약 제18조(관리운영비) ⑦ 법령의 변경(제정과 개정을 포함한다)으로 사업시행자에게 부록 3 (관리운영비)에 기재된 당해 분기의 관리운영비를 초과하는 비용이 발생하는 경우 또는 사업시행자가 다음 각 호에서 정한 업무를 이행하기 위하여 관리운영위탁계약에 따라 관리운영자에게 부록 3 (관리운영비)에 기재된 당해 분기의 관리운영비를 초과하는 비용을 지급하여야 하거나 제3자에게 합리적인 비용을 지급하여야 하는 경우, 서울특별시는 그 비용을 관리운영비로 인정하기로 하며, 사업시행자는 그와 같은 비용이 관리운영비로 인정될 것과 그 지급시기가 확정될 것을 조건으로 다음 각 호의 업무를 이행한다. 다만, 사업시행자에게 귀책사유가 있는 경우에는 관리운영비로 인정되지 아니하며, 불가

변경(제정과 개정), 서울시의 요구 및 ‘불가항력사유⁵⁴’로 비용이 발생할 경우 “협약에 기재된 당해 분기의 관리운영비를 초과하는 비용”에 한정해 시가 관리운영비로 인정하고 지급토록 명시하고 있음

- 또한, ‘보충합의서⁵⁵’에 따라 사업시행자의 귀책이 아닌 사유로 인해 관리운영비가 증가되어 특정년도의 관리운영비가 부족할 경우 해당 부족비용을 서울시가 사업시행자에 지급하도록 하고 있음

“신용카드 결제 단말기 설치(30대)에 필요한 비용(8백만원)”은 ‘변경협약’과 ‘보충합의서’에 따라 2024년도의 관리운영비의 부족 여부를 정산한 후 부족비용만 '25년도 예산으로 지원해야 할 것임

- “안전요원 인건비(353백만원)”은 최근 변경된 국토부 「도시철도 대형사고」 위기관리 표준매뉴얼(2023.6.)(이하 “대형사고 매뉴

항력사유의 경우에는 제38조(불가항력사유의 처리)에서 서울특별시가 부담하기로 정한 금액을 관리운영비로 인정하기로 한다.

1. 서울특별시의 요구나 불가항력사유로 말미암아 사업시행자가 이행하여야 할 업무

54) 변경협약 제36조(불가항력 사유) 따른 ‘불가항력사유’ 및 비용 분담비용

구 분	비정치적불가항력 사유	정치적불가항력 사유
내 용	1. 지진, 홍수, 해일, 화산폭발 등 자연재해 및 위험물, 지장물 발견 2. 사회 산업 전반의 파업 3. 지하철 산업의 파업 4. 정부의 정책변경 , 경제환경 변경 등으로 인한 수익성 악화 5. 정치적 불가항력 사유 외의 사유	1. 전쟁, 폭동, 테러, 사변 등 에 준하는 사유 2. 이 사업에 직접적인 영향을 미치는 법령 제·개정
분담비용	우선 가입된 보험금으로 보전	
	서울시 80% 부담	서울시 90% 부담

55) “보충합의서” 1. 9호선 1단계 구간의 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.

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

열”)과 「철도안전관리체계 기술기준」(이하 “기술기준”) 개정을 고려하여 혼잡도가 높은 열차 및 역사에 대한 안전요원 배치를 위한 인건비를 지원하는 것으로 그 필요성은 인정된다 할 것임

- 다만, 변경된 ‘대형사고 매뉴얼’의 목적이 “도시철도 대형사고로 인한 대규모 인명·재산 피해 발생이 예상되거나 발생한 경우 위기관리 체계 및 기관별 활동 방향을 규정”하고 있고 열차의 혼잡도 측정방법 및 필수안전대책 등을 마련하기 위한 “혼잡도 안전관리체계 이행 가이드라인 마련 용역⁵⁶⁾”이 현재 진행 중임을 고려할 때

관련 용역 완료 후에 적정 인력 및 운영시간(특정시간)을 결정하여 운영하고 ‘변경협약’ 및 ‘보충협약서’에 따라 당해연도 관리운영비 정산을 통해 부족비용에 대한 위험분담률을 검토해 지원해야 할 것임

- 「민간투자사업 기본계획」 제31조(위험의 처리 및 분담원칙)에서 “민간투자사업 시행과 관련된 위험은 귀책사유에 따라 정부귀책인 위험, 사업자 귀책인 위험 및 불가항력적인 위험으로 분류하되, 구체적인 위험의 종류와 귀책사유별 위험의 분류 및 분담은 국내외 사례와 위험관리의 용의성, 형평성 등을 감안하여 실시협약으로 정한

56) 혼잡도 안전관리체계 이행 가이드라인 마련 용역

- 발주/용역기관 : 국토교통부 / 한국철도기술연구원, 한국교통연구원
- 용역기간 : '23.10.18. ~ '24.8.13.(10개월)
- 과업 내용
 - 국내·외 철도 역사 및 열차 내 혼잡도 관리현황 조사·분석
 - 역사 및 열차 내 혼잡도 측정·모니터링 표준방법 제시
 - 혼잡도 위험등급별 필수 안전대책 제시
 - 「혼잡도 안전관리체계 이행 가이드라인」 매뉴얼 제작

다”라고 규정하고 있음

- 또한, 제33조의3(사업 시행조건 조정)에서 주무관청은 사업시행자와 상호 협의하여 사업의 위험 분담방식, 사용료 결정방법 변경 등 사업 시행조건을 조정할 수 있으나 조정 결과가 주무관청에 불리하지 않도록 하여야 한다고 명시하고 있음
- 이에 서울시가 민간 사업자에게 재정지원(불가항력적 사유 포함 모든 비용지원)의 근거로 제시하고 있는 '19년도에 체결한 '보충합의서'는 9호선 직영운영을 위한 '보충합의서'이며 민간투자사업에 대한 실시협약서가 아니라는 점에서 '보충합의서'에 대한 법리적 해석에 논란의 소지가 있을 수 있음

■ 우이신설선 경전철 재정지원(사업별 설명서 p.559)

- 동 사업은 기존 우이신설선 민간사업자와의 협약해지를 위한 신규사업자 선정과정에 필요한 소요비용(43백만원)과 실시협약⁵⁷⁾에 따라 기존 민간사업자에게 재정을 지원하는 사업 등(15,087백만원)으로 기정예산 408억 59백만원 대비 151억 30백만원(37.0%) 증액된 559억 89백만원을 편성하고자 하는 것임

57) “우이-신설 도시철도(경량전철) 민간투자사업 실시협약, 2009.4. 서울특별시, 주식회사 우이트랜스”

※ '24년 와이신설 경전철 재정지원 추가예산 편성내역

(단위 : 백만원)

구 분	편성 내역	15,130
사무관리비	- 법률, 회계 등 전문법인 검토	25
공기관등에대한 경상적위탁사업비	- 신문공고료 (민간투자 시설사업기본계획 고시)	18
	소계	15,087
민간경상사업보조	- 관리운영비 보전액	24
	- 총민간투자비 상환액	11,000
	- 자금조달 수수료	2,805
	- 연락운임정산금 서울시 분담금	1,052
	- 무임손실 부족분	88
	- 혼잡역사 안전요원	113
	- 신용카드 결제 단말기(16개) 구입비	4

○ “무임손실 부족분(88백만원)”은 실시협약 제53조에 따라 무임승차로 인한 손실운임을 시가 재정지원하는 것으로 '24년도 본 예산 편성시 미반영한 물가상승분을 반영하여 추가 손실분을 지원하는 것으로 예산규모 산출 방식('23년 9월 물가반영)은 타당하다 할 것임

○ 다만, 현재 서울시가 민간사업자와의 협약해지 절차를 추진중에 있고 총 공사비 결정 소송 완료에 따른 사업자 운임(협약상 '23년도 적용 운임 1,727원)이 인하될 소지가 있으며 사업자 운임이 인하될 경우 그간 민간사업자에게 재정 지원한 ‘운임차액 보전금’ 및 ‘무임손실 보전금’을 정산을 통해 민간사업자로 부터 재정지원금 환급이 필요하다는 점에서

신속하고 정확한 사업자 운임 산정을 시행하여 재정지원금에 대한

상계 처리를 하거나 법인 해산 이전에 재정지원금 환급정산을 시행 해 예산 낭비가 발생하지 않도록 만전을 기해야 할 것임

- “혼잡역사 안전요원(113백만원)”은 9호선 1단계 재정지원 예산과 동일한 사항으로 최근 변경된 국토부 ‘대형사고 매뉴얼’의 목적과 “혼잡도 안전관리체계 이행 가이드라인 마련 용역⁵⁸⁾” 완료 이후 적정 인력 및 운영시간(특정시간)을 결정하고 신규사업자와의 체결한 ‘실시협약’에 따라 재정지원 여부를 검토해야 할 것임
- “신용카드 결제 단말기(16대) 구입비(4.4백만원)”은 기후동행 카드 도입 초기 시민편의 제고를 위해 신용카드 결제 서비스를 제공하고자 단말기 설치비용을 지원하고자 하는 것임
- 실시협약 제45조(운영비)제2항제2호에서 “운행기간 중 주무관청의 요구사항의 이행의 사유로 인해 운영비용이 현저히 증감하는 경우 운임, 관리운영권 설정기간 또는 보조금의 조정을 요구할 수 있다”고 명시하고 있어 4.4백만원은 운영비용의 현저한 증가로 볼 수 없다는 점에서 본 예산안에 반영하지 않는 것이 타당하다 할 것임

58) 혼잡도 안전관리체계 이행 가이드라인 마련 용역

- 발주/용역기관 : 국토교통부 / 한국철도기술연구원, 한국교통연구원
- 용역기간 : '23.10.18. ~ '24.8.13.(10개월)
- 과업 내용
 - 국내·외 철도 역사 및 열차 내 혼잡도 관리현황 조사·분석
 - 역사 및 열차 내 혼잡도 측정·모니터링 표준방법 제시
 - 혼잡도 위험등급별 필수 안전대책 제시
 - 『혼잡도 안전관리체계 이행 가이드라인』 매뉴얼 제작

- 이에 서울시는 “실시협약” 및 「민간투자사업 기본계획」의 위험분담원칙을 면밀히 검토하여 무분별한 市 재정지원으로 불필요한 예산낭비 발생하지 않도록 예산편성에 만전을 기해야 할 것이며

우이신설선 신규 사업자 선정 및 실시협약 체결 시 민간투자사업의 근본 취지 및 위험분담원칙과 수익형민자사업(BTO)에서 최소운영비보전(MCC)방식으로 변경함에 따른 수요위험이 없는 점 등을 고려하여 합리적이고 효율적인 실시협약 체결로 불필요한 세금낭비 방지를 위해 최선을 다해야 할 것임

■ **신림선 경전철 재정지원(사업별 설명서 p.559)**

- 동 사업은 신림선 민간사업자와 체결한 “신림선 경전철 민간투자사업 실시협약, ‘15.8.15)”에 따라 민간사업자에게 보조금을 지원하는 사업으로 기정예산 128억 89백만원 대비 41억 72백만원 (32.4%) 증액된 170억 60백만원을 편성하고자 하는 것임

※ '24년 신림선 경전철 재정지원 추가예산 편성내역

(단위 : 백만원)

구 분	편성 내역	4,172
민간경상사업보조	- 철도안전관리체계 승인 안전인력 지원	3,496
	- 국가재난안전통신망 전용회선사용료 지원	45
	- 혼잡관리 안전요원	113
	- 무임승차 손실분	29
	- 운임차액 손실분	485
	- 신용카드 단말기 구입비(14개)	4

- “철도안전관리체계 승인 안전인력 지원(34억96백만원)”은 신림선 개통에 필요한 절차인 철도안전관리체계의 국토부 승인을 위해 추가한 안전요원에 대한 인건비를 지원하는 것으로 실시협약 제13조(총사업비의 변경)과 제45조(운영비용)의 규정을 지원근거로 제시하고 있음
- 실시협약 제13조제1항에서 “인허가기관(국토부)의 요구로 인해 주무관청이 인정하는 사유가 발생하여 본 협약에서 결정된 총사업비의 조정이 필요하다고 판단되는 경우 양 당사자가 상호 협의하여 주무관청의 승인을 받아 총사업비를 변경할 수 있다”고 규정하고 있어 국토부의 철도안전체계 승인을 위해 증원한 안전요원의 인건비는 운영비용 재정지원이 아닌 총사업비를 변경해야 하는 사항임
- 또한, 동조 제7항에서 “제1항 각 호의 규정에 따라 총사업비를 변경하고자 할 때에는 본 협약에서 달리 규정한 경우를 제외하고는 관련 법령 등에 따라 그 산출근거를 전문기관의 확인을 거쳐 주무관청에게 제출하여 승인을 받아야 한다”고 하고 있으므로 관련 절차에 따라 총사업비를 변경해야 할 것임
- 그러나, 서울시는 동 협약서 제45조제2항제2호에서 ‘총사업비 변경 사유로 인한 운영비 조정이 필요한 경우’ 운임, 관리운영권 설정기간 또는 보조금의 조정을 요구할 수 있다는 내용을 근거로 총사업비 변경이 아닌 예산지원이 비교적 용이한 운영비를 지원하고자

하는 것임

- 실시협약과 ‘한국개발연구원(KDI) 연구보고서⁵⁹⁾’에 따라 민간사업자가 서울시에 운영비용을 요구할 수 있는 근거는 있으나 서울시의 분담비율까지는 구체적으로 명시하고 있지 않다는 점을 고려해 무분별한 재정지원으로 市 예산낭비가 발생하지 않도록 제13조제 7항에 따라 해당비용의 산출근거에 대해서 전문기관 확인을 통한 적정성 검증이 필요하다 할 것임

- “혼잡역사 안전요원(113백만원)”은 최근 변경된 국토부 ‘대형사고 매뉴얼’에 따라 시행 중인 용역⁶⁰⁾결과에 따라 비용발생 여부가 결정되며 또한, 협약당사자 어느 누구의 책임에도 속하지 않는 ‘불가항력 사유⁶¹⁾’로 비용이 발생한다는 점에서 향후 실시협약 제65조(불가항력 사유 및 처리)에 따라 서울시 분담률을 결정해 재정 지

59) “민간투자사업 위험 배분구조와 수익률 간의 관계에 대한 기초 연구, KDI 공공투자센터“ p94~95
- 표준협약 제42조 제2항 제1호는 주무관청이 그 운영비용위험을 분담할 수 있는 근거를 마련하고 있을 뿐 그 분담비율까지 구체적으로 명시하지는 않았다. 따라서 과연 어느 정도 수준으로 위험을 배분할 것인지는 개별 사안에 따라 개별적·구체적으로 판단될 수밖에 없다.

60) 혼잡도 안전관리체계 이행 가이드라인 마련 용역
- 발주/용역기관 : 국토교통부 / 한국철도기술연구원, 한국교통연구원
- 용역기간 : '23.10.18. ~ '24.8.13.(10개월)
- 과업 내용
· 국내·외 철도 역사 및 열차 내 혼잡도 관리현황 조사·분석
· 역사 및 열차 내 혼잡도 측정·모니터링 표준방법 제시
· 혼잡도 위험등급별 필수 안전대책 제시
· 「혼잡도 안전관리체계 이행 가이드라인」 매뉴얼 제작

61) “신립선 경전철 민간투자사업 실시협약(‘15.8.15)”제3조(용어의 정의)

48. **불가항력 사유:** 협약당사자 어느 누구의 책임에도 속하지 아니하는 제65조(불가항력 사유 및 처리)에 정한 사유로서, 협약당사자가 합리적으로 회피할 수 없는 상황이나 사유(또는 상황이나 사유의 결합)로 인해 본 협약상의 의무이행을 불가능하게 하거나 불리한 영향을 미치게 하는 사유를 말한다. 불가항력 사유는 불가항력 사유를 주장하는 당사자에게 그 입증책임이 있고, 당사자의 합리적 노력이나 예방에도 불구하고 극복할 수 없는 직접적이고 현저한 사태를 말한다.

원해야 할 것임

- 이에 시급성을 요하지 않고 아직 확정되지 않은 예산을 추경으로 편성할 경우 비효율적 예산편성 문제가 야기되므로 향후 용역 완료 후 적정 인력 및 운영시간(특정시간)을 결정하고 실제 투입된 인건비에 대한 정산과 '불가항력 사유'에 대한 市 부담율을 적용해 예산을 편성 지원해야 할 것임

■ 자율주행 자동차 시범운영지구 조성 및 운영 (사업별 설명서 p.579~583)

- 동 사업은 새벽근로자의 이동편의 증진을 위해 새벽동행 자율주행 버스를 운영하는 사업으로 기정예산 11억 27백만원 대비 11억 5백만원(98%)(국비 5억 50백만원 포함)을 증액하고자 하는 것임

※ 자율주행 자동차 시범운영지구 조성 및 운영 예산 현황

(단위 : 백만원)

구분	추경안	기정예산	증감	증감율(%)
계	(x550) 2,232	1,127	(x550) 1,105	98%
사무관리비	(x75) 409	334	(x75) 75	-
민간경상사업보조	684	684	0	-
공기관등에대한경상적위탁사업비	90	90	0	-
시설비	50	20	30	-
자산 및 물품취득비	(x475) 1,000	0	(x475) 1,000	-

- 서울시는 ‘새벽동행 자율주행버스 운행계획’⁶²⁾을 수립해 국비 매칭 (국비 50: 시비 50)으로 사업을 추진하고 있으며 국토교통부의 국고보조금 1·2차 교부결정 알림⁶³⁾에 따라 매칭 시비를 확보하고자 하는 것임
- 서울시는 동북부·서남부 지역에서 강남·여의도로 출근하는 근로자가 많은 노선을 선정하여 이번 추경을 통해 160번 노선(도봉산역~온수역)을 '24년 10월에 운행할 계획이며 '25년에는 146번(상계동~강남역) 및 148번(상계동~방배동) 노선 운영을 계획하고 있고 해마다 순차적으로 새벽동행 자율주행버스를 확대해 나갈 계획으로 미화원, 경비원 등 새벽근로자들의 이동권을 확보⁶⁴⁾하고 교통복지를 실현하기 위한 사업 취지는 인정된다고 할 것임
- 다만, 증액의 대부분을 차지하는 자산 및 물품취득비(10억원)는 146번 및 148번 노선에 해당하는 새벽동행버스 2대를 신규 제작하여 구매하는 비용⁶⁵⁾으로 1대당 약 10억원인 자율주행버스의 선수금50%(5억원) 2대분을 편성한 것이나

그동안 대부분 자율주행버스⁶⁶⁾를 임차하여 운행하던 것을 제작·

62) ‘새벽동행 자율주행버스 운행계획’ 미래첨단교통과-2584(2024.2.20.)

63) ‘국고보조금 교부결정 알림(자율차 시범운행지구 서비스 지원 ‘24년 1차) 자율주행정책과-871(2024.3.28.)
 ‘국고보조금 교부결정 알림(자율차 시범운행지구 서비스 지원 ‘24년 2차) 자율주행정책과-1159(2024.4.30.)
 - 1차(120 백만원)/ 2차(430 백만원)

64) 자율주행으로 서울 새벽 밝힌다...하반기 ‘새벽동행버스’ 출범_연합뉴스(2024.1.21.)
 - 새벽 근로자 맞춤형 자율차... 첫차보다 빠른 오전 3시 30분 운행 등

65) ‘자율주행 자동차 시범운행지구 조성 및 운영’ 상계~강남 등 새벽버스 신규제작 2대
 - 대당 가격 약 10억 중 선수금 50%에 해당하는 5억 × 2대 = 총 10억

구매하는 정책 변화에 대한 이유가 불분명하며, 특히 추경안의 사무관리비(75백만원)는 올해 운영을 목표로 하는 160번 노선을 임차하는 예산으로 같은 사업목적임에도 새벽동행 자율주행 버스 운영 방안이 노선마다 이원화되어 있는 것은 이해하기 어렵다고 할 것임

- 또한, 동 사업 추진을 위해서는 해당 노선에 대한 자율주행자동차 시범운행지구 허가가 필요하나 올해 2월 국토교통부에 신청⁶⁷⁾한 자율차 시범운행지구 선정 통보가 아직 이루어지지 않았고, 새벽동행버스 2대를 신규 제작·구매하기 위해서는 제작업체 선별 기준 마련, 공고를 통한 제작업체 선정 및 제작 기간까지 고려하면 올해 제작은 실질적으로 어려운 상황임

동 사업은 자칫 시정 방향에 따라 무리하게 사업을 추진하는 것으로 비추어질 수 있다는 점에서 국토교통부의 시범운행 지구 선정 통보가 확정되고 전반적인 사업 운영방안에 대한 일관성을 면밀히 검토한 후 본예산을 통한 예산편성도 고려해야 할 것임

■ 장애인바우처택시 운영(사업별 설명서 p.584~587)

- 동 사업은 비휠체어 장애인의 장애인콜택시 이용수요 분산 및 이동권 보장을 위한 바우처택시 이용 비용을 지원하는 사업으로 기정예

66) 청계천 자율주행버스(청계1가~6가 8.8km) 청와대 자율주행버스(경복궁역~청와대~민속박물관 3.8km) 심야자율주행버스(합정~청량리역 13.2km)

67) '자율주행자동차 시범운행지구 변경(확대) 신청 미래첨단교통과-3028(2024.2.29.)

산 126억 14백만원 대비 36억 10백만원(28%)이 증가한 162억 24백만원을 편성하였음

- 장애인 바우처 택시 사업은 이용자가 서울시와 협약을 맺은 콜택시 운영사를 통해 접수한 후 이용한 결제금액의 일정부분⁶⁸⁾을 서울시가 지원하는 사업으로 지난 9월 운영개선⁶⁹⁾ 이후, 장애인 바우처 택시의 이용률이 2배 이상 증가하는 등 기정예산이 소진될 것으로 예상됨에 따라 증액 편성하고자 하는 것임

※ 장애인 이동수단 현황('24.4월말 기준)

구 분	서울시설공단		서울시각장애인협회(복지정책실)
	장애인콜택시	바우처택시	장애인복지콜
이용대상	중증보행장애인 (휠/비휠체어 장애인)	장콜, 복지콜 등록자 중 별도 바우처이용등록 필요 (비휠체어 장애인)	장애정도가 심한 시각/신장장애인 (비휠체어 장애인)
운영규모	722대 ※ 법인특장택시 30대 포함	콜택시 8,600대 -나비콜 1.6천대, -온다 7천대	승합차량 161대(비 특장차)
등록인원	38,857명 -휠체어 이용자 26,834(69%) -비휠체어 이용자 12,023(31%)	22,384명 -복지콜이용자:8,348명 -장콜이용자:14,036명	27,238명 (시각 15,358명, 신장 11,880명)
콜신청방법	서울시설공단 이동지원센터에 배차신청	복지콜회원 → 나비콜 콜전화 장콜회원 → 시설공단 콜전화	생활이동지원센터 접수·처리
이용요금	도시철도요금 3배 이내 (요금은 이용자 전액부담) (5km(기본요금) 1,500원, 5~10km 280원/km, 10km 초과 70원/km)	장애인콜택시 요금과 동일 ※30km 초과시 750원/km	장콜요금과 동일 ※(사외) 10km초과시 200원/km
이용횟수	제한 없음	월 60회	시각: 제한없음 신장: 1일 2회(병원이용)
탑승건수('24)	455,739	306,901(복지콜:222,890건, 장콜:84,011건)	123,857건
대기시간	41분	8분	알수없음

68) 장애인바우처택시 요금지원금액: (실제 택시가 받아야 할 요금)-(장애인콜택시 요금)=차액요금 지원

69) 택시정책과-33439('23.9.18.) “서울시 장애인 바우처택시 운영 개선 계획”

- 동 사업은 비휠체어 장애인의 접근 및 이용 편의성은 향상하고 특장차량 이용을 분산하기 위해 이용차량을 확대하여 장애인 이동편의 증진에 기여한다는 점에서 필요성은 인정된다고 할 것임
또한 장애인 바우처택시의 운영 개선 이후 등록 및 이용건수가 증가⁷⁰⁾하고, 장애인콜택시 특장차의 비휠체어 장애인의 이용률은 감소⁷¹⁾한 것으로 보아, 장애인 바우처택시의 활성화가 휠체어, 비휠체어 장애인 모두의 이동편의 증진에 기여한 것으로 보임
- 다만, 장애인 바우처택시 운영 개선을 통해 이용수요가 분산되었고, 장애인콜택시의 이용환경이 전반적으로 향상되었으나 실제 바우처택시의 이용은 장콜회원(28%)보다는 복지콜회원(72%)이 다수를 차지하고 있는 바, 이용자 특성에 맞는 효율적인 배차가 이뤄질 수 있도록 장애인콜택시 회원 중 비휠체어 장애인의 바우처택시 자동 배차 시스템 개발⁷²⁾등 예산의 가시적인 효과를 이끌어 낼

70) 장애인바우처택시 이용통계(2020~2024.4.)

구 분	'20년	'21년	'22년	'23년	'24년 4월
이용 등록 인원	10,862명	12,935명	11,854명	14,978명	22,384명
이용 건수(연간)	373,502건	496,253건	480,521건	565,283건	306,901건
이용 건수(일간)	1,067건	1,360건	1,318건	1,549건	2,894건

71) 장애인콜택시 이용현황(휠/비휠체어)

구분	계	휠체어 이용건	휠체어 미이용건
2023년 (누계)	1,464,221건	971,838건	492,383건
	100%	66.4%	33.6%
2024년 4월 (누계)	455,739	329,113건	126,626건
	100%	72.2%(+6%)	27.8%(-6%)

72) 택시정책과-33439(2023.9.18.) “서울시 장애인 바우처택시 운영 개선 계획”

- 장애 유형별로 이용자 수용에 적합한 탑승차량 배차방식의 체계화 추진('24년~)

수 있는 방안을 모색해야 할 것임

또한 장애인 바우처택시는 장애인 콜택시와 달리 이용횟수 제한이 있는 만큼 이용자들이 남은 이용횟수를 알 수 있도록 시스템에 반영할 수 있어야 할 것임

■ 디지털물류 서비스 실증 지원(사업별 설명서 p.600~603)

- 동 사업은 지역물류체계 개선을 목적으로 디지털기술 기반의 물류 서비스 도입·구현 등을 실증지원하기 위해 스마트 시스템 시범운영, 물류시설에 대한 이미지 개선을 하고자 하는 사업으로 국토부 공모사업 선정에 따른 국비 지원액⁷³⁾에 대한 매칭으로 12억원(국비 2억, 시비 10억)을 신규 편성하였음
- 국토부 공모사업은 운송·보관·하역 등 물류산업의 전 분야에 걸쳐 다양한 스마트 기술을 접목시켜 기존 물류체계를 효율화하기 위해 '21년부터 추진하고 있는 사업으로 서울시는 도시철도 인프라 활용 물품보관·배송 서비스 구축 실증으로 선정⁷⁴⁾되었음

73) 국토교통부 재정담당관-3037('24.3.13.) “국고보조금 교부결정 알림(디지털 물류실증단지 조성, '24년 1차)”

(단위 : 백만원)

세부사업명	보조사업자	예산액(국비)	기 교부액	금회교부액	교부잔액	비고
디지털 물류실증단지 조성(디지털 물류서비스 실증)	서울시	1,000	-	800	200	

74) 국토교통부 공고 제2024-193호 “2024년 디지털 물류실증단지 조성 지원사업 선정 공고”

- 서울특별시(도시철도 인프라 활용 물품보관·배송)

- 올해 3월 기준 관광객은 약 150만명으로 코로나19 이전과 비교하여 97.1% 회복⁷⁵⁾하였고, 동 사업은 내·외국인 관광객 여행 캐리어 보관·배송서비스가 주된 내용으로 사업의 필요성과 시기는 적절하다고 할 수 있음

다만, 서울시는 물류혁신을 위한 ‘스마트 도시물류 기반조성’ 사업을 2개년간 진행하였으나, 운영실적 미비, 운영상의 문제점 다수 발생 등을 사유로 '23년 예산 대부분은 불용⁷⁶⁾한 바 있음

- 코로나19 등으로 침체되어 있던 관광객 부활 등에 따라 관광객들을 위한 도시철도기반 수화물 보관, 배송서비스인 동 사업의 필요성은 인정되나, 향후 사전에 관련 기관들과 발생할 수 있는 여러 문제점, 긴밀한 협조를 통해 사업을 추진하여 스마트한 물류서비스를 시민 및 관광객들에게 제공할 수 있어야 할 것임

■ 현릉로 중앙버스 전용차로 조성 (사업별 설명서 p.604~607)

- 동 사업은 서울 동남권(내곡, 세곡지구 등) 개발에 따라 인근지역 대중교통 수요 증가에 대비하여 강남대로와 송파대로를 연결하는

75) 대한민국 정책브리핑 정책뉴스('24.3.29.) “3월 외국인 관광객 150만명.. 코로나19이전 97% 회복”

76) 2023회계연도 결산서 p.946

(단위 : 백만원)

구 분	'23년예산현액	당해년도 예산집행현황			이월액	집행잔액 비율
		집행액	이월액	집행잔액		
스마트도시물류 기반 조성	1,050	47	-	1,003	-	95.5%

중앙버스 전용차로(9.7km)를 조성하는 사업으로 45억 60백만 원을 신규 편성하고자 하는 것임

※ **현릉로 중앙버스 전용차로 조성사업 예산 현황**

(단위 : 백만원)

구분	추경안	기정예산	증감	증감율(%)
계	4,560	-	4,560	-
시설비	4,098	-	4,098	-
감리비	462	-	462	-

- 동 사업은 위례신도시 광역교통개선대책의 일환으로 LH가 공사비 전액을 부담⁷⁷⁾하기로 협의하여 추진되는 사업으로 사업 구간은 1구간 3.2km(청계산입구삼거리~내곡IC), 2구간 1.5km(영동1교~청계산입구삼거리), 3구간 5km(내곡IC~복정교차로)이며 추경안은 1단계 개통 후 부족분과 2단계 구간 공사비와 관련해 당초 사업비에서 증액된 공사비⁷⁸⁾를 확보하고자 하는 것임
- 동 사업은 사업 시작 단계에서 지역주민들의 민원과 위례신도시 입주시기 지연 등⁷⁹⁾으로 사업계획을 변경하는 등 사업 진행이 원활하지 못한 바 있고 주민들의 이동권과 직결되는 사업으로 철저한

77) '15.06. : 현릉로 관련 사업비 분담, 시행방법 협약(안) 협의

- LH공사 광역교통개선분담금으로 120억원 공사비 전액 부담(※현재 공사비 총 274억 150억 증액분 협의 중)

78) '현릉로 중앙버스 전용차로 조성 24년 1회 추경안 세부 내역'(총 45억 6천만원)

- 1구간(청계산입구삼거리~내곡IC) 버스정차대 콘크리트 강성 포장, 보도육교 철거, 가로변 정류소 이설 등(25.1억)

- 2구간(영동1교~청계산입구삼거리) 버스승차대 수량 증가, 영동1교 보도제거 등(20.5억)

79) '17년 6월 '현릉로 기본 및 실시설계 용역 중단 사유' 서초구: 제2염곡지하차도 개통 이후로 사업시기 연기요청, 강남구: 현릉IC 병목구간 도로확장(6→10차로) 공사 일정 지연에 따라 사업시기 조정 요청

사업관리와 함께 관련 자치구·지역주민의 의견수렴이 매우 중요하다 할 것임

- 하지만, 동 사업은 전체 사업 구간인 영동1교부터 복정역까지 사업을 추진하는 과정에서 서초구의 착공순서 변경 요청⁸⁰⁾에 따라 사업 구간이 일부 변경되어 사업이 늦어진⁸¹⁾ 바 있음에도

또다시 동 사업과 관련된 주민과의 협의 부족으로 현재 2구간(영동1교~청계산입구삼거리) 내에 있는 AT센터 가로변 정류소와 기존 유턴을 존치해 달라는 주민들의 민원⁸²⁾이 제기되었고 해당 방안을 반영하면서 공기가 연장⁸³⁾ 되었음

- 동 사업은 지역주민 및 자치구와의 소통과 협의 부족으로 사업이 지연되어 왔고 실제 서울시는 2구간 개통을 '24년 9월로 계획하고 있으나 현재 공정률은 20%에 불과하여 계획 준수가 어려워 보이며 LH와 사업비 증가에 따른 변경 협의도 마무리되지 않은 바, 시비를 선 투입하기 이전에 LH 재원을 확보하는 것도 고려해야 할 것으로 향후 철저한 사업관리를 통해 해당 지역주민을 위해 원활한 사업이 추진되도록 노력해야 할 것으로 보임

80) '주민설명회 개최 등 현릉로 중앙버스전용차로 공사관련 협조요청 서초구 교통행정과-24485(2022.3.24.)

- 당초 첫 공사 구간인 영동1교~염곡IC구간(2.3km) 대신 청계산입구삼거리~내곡IC(3.2km) 우선 착공 등

81) '현릉로 중앙버스전용차로 설치사업 공사 변경 계획' 교통운영과-21785(2022.4.22.)

82) '현릉로 중앙버스전용차로(강남대로 구간) 가로변 버스정류장 및 유턴구간 존치에 관한 청원'

83) '현릉로 중앙버스전용차로 설치공사' 공기연장 검토보고 토목부-13484(2023.7.20.)

■ 시내버스 서비스 개선 (사업별 설명서 p.575)

- 동 사업은 64개 시내버스 업체의 운송수입금 부족분을 보전하여 시내버스 준공영제를 원활하게 운영하기 위한 사업으로 기정예산 3,300억원 11백만원 대비 700억원(21.2%)을 증액 편성하는 것임
- 코로나19로 인한 시내버스 승객 감소로 운송수입이 급감⁸⁴⁾하여 '20년 이후 누적부채가 급격히 증가함에 따라 요금인상⁸⁵⁾ 등을 통한 운송수지 개선으로 '23년부터 당해연도 부족분은 감소하지만 '24년도 누적부채는 9,388억원에 이를 것으로 추정됨

※ 시내버스 재정지원 및 누적부채 현황⁸⁶⁾

(단위 : 억원)

구분	'04년 하반기	'05년	'06년	'07년	'08년	'09년	'10년	'11년	'12년	'13년	'14년
총 재정소요액 (C=A+B)	1,246	2,707	2,556	2,309	2,729	3,391	3,578	4,882	5,123	5,271	6,211
당해연도 부족분(A)	1,246	2,277	2,070	1,703	2,056	2,556	3,087	3,204	2,465	2,802	3,283
전년 누적부채(B)	-	430	486	606	673	835	491	1,678	2,658	2,469	2,928
재정지원 예산액(D)	816	2,221	1,950	1,636	1,894	2,900	1,900	2,224	2,654	2,343	2,538
누적부채 (E=C-D)	430	486	606	673	835	491	1,678	2,658	2,469	2,928	3,673

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

85) '23년 8월 12일(토) 시내버스 1,200원→1,500원, 광역버스(2,300원→3,000원, △700원), 심야버스(2,150원→2,500원△3500) 요금인상

86) '22년은 소급연정산 이후 변동될 수 있고, '23년 운송수입은 코로나 이전인 2019년 승객수 90% 회복 및 8.12. 시내버스 요금 300원 인상을 가정한 수치임

구분	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년	'23년 (전망)	'24년 (전망)
총 재정소요액 (C=A+B)	6,227	5,907	5,581	5,491	3,627	7,496	13,280	17,290	16,030	12,688
당해연도 부족분(A)	2,554	2,192	2,445	2,842	3,538	6,784	7,489	8,571	6,960	5,573
전년 누적부채(B)	3,673	3,715	3,136	2,649	89	712	5,791	8,719	9,070	7,115
재정지원 예산액	2,512	2,771	2,932	5,402	2,915	1,705	4,561	8,114	8,915	3,300
누적부채 (E=C-D)	3,715	3,136	2,649	89	712	5,791	8,719	9,176	7,115	9,388

○ 서울시는 준공영제의 어려운 재정여건을 고려해 '22년 8,113억 61백만원, '23년에 8,914억 65백만원의 예산을 집행하였고, '24년도 누적부채 전망을 고려할 때 본 예산 외 추가적인 증액이 필요할 것으로 보임

매년 부족한 사업비를 시내버스조합이 은행대출⁸⁷⁾을 통해 마련하고 서울시가 이를 다음 해에 지원하는 형태가 반복되는 것은 「지방재정법」에서 정한 '회계독립 원칙'을 위배할 소지가 있다는 점에서 주의가 필요하며, 최근 고금리 상황에서 '24년도 대출이자⁸⁸⁾가 395억

87) 시내버스 대출원금 및 이자 현황(서울시 제출자료)

(단위 : 백만원)

구분	'12년	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'20년	'21년	'22년	'22년
대출원금	121,669	109,696	250,631	279,730	206,402	153,352	-	600,000	745,550	799,260	647,400
대출이자	3,647	1,841	4,537	6,406	6,981	2,480	610	7,002	10,311	21,280	39,529
누적이자	4,571	6,412	10,949	17,355	24,336	26,816	27,426	34,428	44,739	66,019	105,548

※ 대출원금 및 이자는 연말 기준

88) 대출현황 ; 원금 총 6,474억원, 연이자 총 395억 29백만원

- 농협('23.6.10~'24.6.10., 이율 5.47%, 1,474억원), 국민은행('23.11.27~'24.11.26., 이율 5.49%, 2,500억원), 우리은행('23.11.25~'24.11.22., 이율 4.99%, 2,500억원)

29백만원, 누적이자는 1,055억 48백만원에 이를 것으로 보여 추가적인 금융비용이 지속적으로 발생한다는 점에서 전반적인 개선방안 마련이 필요하다 할 것임

- 한편, 서울시 기후동행카드 정책 시행으로 발생하는 기후동행 카드 손실금의 일부(50%)를 운송기관(서울교통공사, 수입금공동관리위원회)이 분담하도록 하고 있고, 2월~4월까지 수입금공동관리위원회 분담금은 58억 53백만원⁸⁹⁾이나, 7월 이후 확대 시행에 따른 비용 증가가 예상되는 바 이에 대한 재원 마련 방안도 필요할 것으로 보임

89) 기후동행카드 손실금 정산 수입금공동관리위원회 분담분

구 분	계	2월	3월	4월
금액(백만원)	5,853	912	2,051	2,890