

서울특별시 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에  
관한 조례안

심 사 보 고

의 안 번 호	3185
------------	------

2025년 12월 18일  
교 통 위 원 회

1. 심사경과

가. 제 안 자 : 김성준 의원 외 21명

나. 제안일자 : 2025년 10월 20일

다. 회부일자 : 2025년 10월 23일

라. 상정일자

○ 제333회 정례회 제4차 교통위원회(2025년 12월 18일 상정·의결)

2. 제안설명의 요지(제안설명자 : 김성준 의원)

가. 제안이유

- 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」의 시행은 새로운 모빌리티 기술 및 서비스의 개발과 확산을 촉진하기 위한 근거를 제공하고 있고, 정부의 정책과 일관된 방식으로 지역 자치단체의 교통 혁신을 위한 법적 틀을 마련하도록 유도하고 있음.
- 따라서 모빌리티 지원법의 기본적인 정책 방향을 반영하고 서울시의 특성과 교통수요에 맞는 세부 사항을 구체화하는 조례의 제정이 필요함.

## 나. 주요골자

- 목적 및 정의 관련(안 제1조, 제2조) : 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」에 따라 조례의 목적을 명확히 하고, 용어의 뜻을 규정하고자 함
- 시장의 책무(안 제3조) : 시장의 책무로 모빌리티 혁신을 위해 예산의 확보 및 개선계획 수립·시행을 규정하고자 함
- 현황조사 및 개선계획 수립 관련(안 제4조, 제5조, 제6조) : 모빌리티 혁신 개선계획 수립·시행을 위해 현황조사 실시 및 현황조사 결과에 따른 모빌리티 개선계획의 수립방향을 규정하고자 함
- 전문인력의 양성(안 제7조) : 같은 법 제17조에서 규정하고 있는 전문인력 양성을 위해 시장이 지원할 수 있는 사업에 대한 사항을 규정하고자 함

- 협력체계 구축 및 지원(안 제8조, 제9조) : 모빌리티혁신을 위해 관계부처 및 기관, 단체 등과 협력체계 구축마련 및 모빌리티 특화 도시에필요한 사항에 대하여 지원할 수 있도록 규정하고자 함

### 3. 참고사항

가. 관계법령 : 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」

나. 예산조치 : 비용추계서 참조

다. 입법예고

- 기 간 : 2025. 10. 28. ~ 2025. 11. 1.
- 의견없음

라. 관련부서 의견조회 결과<sup>1)</sup>

- 제출의견 : 원안가결
  - 조례 제정으로 서울시의 첨단 모빌리티의 도입·확산을 위한 시장의 책무가 구체화되고 각종 시책을 수립·시행하기 위한 기반 조성에 기여
  - 자율주행, UAM 등 첨단 모빌리티의 정착 및 발전을 위한 법적·제도적 근거를 마련하는 것으로 원안 동의

---

1) 미래첨단교통과-17838(2025.12.3.) “제333회 정례회 의원발의 의안에 대한 의견 제출”

## 4. 검토의견(수석전문위원 장훈)

### 가. 개 요

- 동 제정조례안은 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」 제정('23.4.18.) 및 시행('23.10.19.)에 따라 “모빌리티”가 서울시의 환경과 특성을 반영하고 시민에게 유용한 수단으로 정착될 수 있도록 시장의 책무를 마련하고 개선계획 수립 등을 위한 관련 근거를 마련하고자 하는 것임

#### 법적 정의

- ▶ 모빌리티: 사람 또는 물건을 한 장소에서 다른 장소로 이동하거나 운송하는 행위, 기능 또는 과정으로서 이와 관련한 수단, 기반시설 및 일련의 서비스를 통하여 확보할 수 있는 수요자 관점을 고려한 포괄적 이동성을 말한다.
- ▶ 모빌리티 서비스: 모빌리티 수단·기반시설을 이용하여 사람 또는 물건을 직접 이동하거나 타인이 이동할 수 있도록 하는 것 또는 이를 위하여 모빌리티 수단·기반시설을 타인에게 제공하는 것을 말한다.
- ▶ 모빌리티 활성화: 모빌리티 수단의 운행 및 서비스 제공, 이에 필요한 기반시설의 개발·설치·운영 및 모빌리티 수단과 기반시설을 연계한 각종 모빌리티 서비스 구현 등 모빌리티 혁신을 일상화하는 것을 말한다.
- ▶ 첨단모빌리티: 첨단기술이 접목되어 기존 교통체계의 운행·제공·설치·운영 방식이나 형태 등과 차별성이 인정되는 모빌리티 수단·기반시설·서비스 및 기술을 말한다.

### 나. 검토의견

- 2022년 9월 국토교통부는 자율주행 자동차, UAM(Urban Air Mobility) 등에 대한 제도개편 등의 내용을 담은 ‘모빌리티 혁신 로드맵’을 발표<sup>2)</sup>한 바 있고, '23년에 「모빌리티 혁신 및 활성화

지원에 관한 법률」(이하 “모빌리티혁신법”이라 한다)을 제정<sup>3)</sup>하여 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관해 필요한 사항을 규정함으로써 모빌리티 시대의 본격 개막을 위한 법적·제도적 근거를 마련하였음

- 이와 관련하여 부산광역시, 경기도 등 6개 지방자치단체에서는 시민들이 더욱 편리하고 안전하게 이동할 수 있는 도시 환경을 구축하기 위해 관련 법령에 따라 모빌리티 조례를 제정·시행하고 있음

#### ※ 모빌리티 관련 지방자치단체 조례 제정 현황('25.11.)

연번	조례명	제정일	기타
1	부산광역시 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 조례	2024. 2.14.	법령시행 전 제정
2	경상북도 모빌리티 산업 활성화 및 지원 등에 관한 조례	2024. 5.23.	"
3	경기도 모빌리티 혁신 및 활성화 지원 조례	2024. 7.18.	"
4	울산광역시 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 조례	2024.12.19.	
5	충청남도 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 조례	2025. 3.10.	
6	진주시 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 조례	2025. 6. 2.	

2) 모빌리티 혁신 로드맵(2022.9. 국토교통부)

- 기본방향

(1) 과감한 규제 개선 및 실증 지원을 통한 혁신 성과 창출 (2) 모빌리티 시대에 부합하는 법 제도 기반 강화 (3) 인프라 확충 및 기술 개발을 위한 선제적 투자 확대

- 세부과제

(1) 제1과제 : 운전자가 필요 없는 완전자율주행시대 개막 (2) 제2과제 : 교통체증 걱정 없는 항공 모빌리티 구현 (3) 제3과제 : 스마트 물류 모빌리티로 맞춤형 배송체계 구축 (4) 제4과제 : 모빌리티 시대에 맞는 다양한 이동 서비스 확산 (5) 제5과제 : 모빌리티와 도시 융합을 통한 미래도시 구현

3) 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」[시행 2023. 10. 19.] [법률 제19381호, 2023. 4. 18., 제정]

- 최근 모빌리티 산업이 국가 경제의 근간이자 미래의 핵심 성장동력으로 대두되면서 관련 서비스 시장<sup>4)</sup> 또한 급격히 성장하고 있음

서울시는 「서울특별시 도시교통정비중기계획」을 수립하여 스마트 모빌리티 분야의 대중화와 이동 서비스 혁신을 위해 자율주행기반 모빌리티 실증 등의 사업을 시행한 바 있으며 ‘서울 자율주행 비전 2030’ 발표<sup>5)</sup>, 서울형 도심항공교통(UAM)기본계획 등의 연구 수행 및 심야 자율주행택시 운행, 자치구 자율주행 마을버스, 차세대 지능형교통시스템(C-ITS) 등을 도입하여 지속가능한 미래교통 도시 조성을 위해 노력하고 있음

- 서울시가 자율주행, UAM, 스마트 교통시설물 설치 등의 모빌리티 활성화를 위한 사업을 추진하고 있다는 점에서 ‘첨단 모빌리티의 도입·확산, 활성화 등을 위한 관련 시책수립 등의 사항’을 조례에 규정하고 이를 통해 첨단 모빌리티 도시 발전에 기여할 수 있다는 점에서 동 조례 제정의 필요성이 인정된다 할 것임

---

4) 모빌리티 분야 글로벌 시장 규모

- 무인택시, 공유 모빌리티, 차량호출 등 서비스 시장 약 3,275%(80조원→2,700조원) 급격한 성장 전망

5) 서울 자율주행 비전 2030 (2021.11.25.)

- 「서울비전 2030」에서 제시한 ‘스마트 입체교통도시’를 달성하기 위한 자율주행 분야 기본계획

- 5대 과제

① 자율차 거점(자율차 시범운행지구) 확대 및 이동서비스 상용화 ② 청계천 자율주행버스 운행  
③ 대중교통수단으로 자율주행버스 정착 ④ 공공서비스 분야에 자율차 기반 도시관리 도입  
⑤ 시 전역 자율주행 인프라 구축

## ■ 조례의 목적, 정의, 시장의 책무 관련 (안 제1조~제3조 관련)

- 안 제1조(목적), 제2조(정의) 및 제3조(시장의 책무)는 조례의 목적과 용어의 정의 및 모빌리티 혁신을 위한 예산 확보 등의 사항을 시장의 책무로 규정하고 있음
- 「모빌리티혁신법」 제3조6)에 따르면 지방자치단체는 첨단모빌리티의 도입·확산 등을 위해 필요한 예산을 확보하고 각종 시책을 수립·시행하도록 규정하고 있고, 동 제정 조례안은 관련 법령에 따라 시민의 이동성 증진을 위한 것으로 「지방자치법」 제13조제2항7)에 따른 지방자치단체 사무로 볼 수 있다는 점에서 제정 목적과 시장의 책무 등을 규정함으로써 모빌리티 발전에 기여할 수 있을 것으로 기대됨

## ■ 현황조사 및 모빌리티 개선계획 수립 관련 (안 제5조 및 제6조 관련)

- 안 제5조는 모빌리티 혁신법 제5조제1항8)에 따라 첨단 모빌리티의

- 
- 6) 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」 제3조(국가 및 지방자치단체의 책무) ① 국가와 지방자치단체는 첨단모빌리티의 도입·확산, 활성화 등을 위하여 필요한 예산을 확보하고 각종 시책을 수립·시행하여야 한다. (② 생략)
  - 7) 「지방자치법」 제13조(지방자치단체의 사무 범위) ① 지방자치단체는 관할 구역의 자치사무와 법령에 따라 지방자치단체에 속하는 사무를 처리한다. ② 제1항에 따른 지방자치단체의 사무를 예시하면 다음 각 호와 같다. 다만, 법률에 이와 다른 규정이 있으면 그러하지 아니하다.  
(1호 생략) 2. 주민의 복지증진 가. 주민복지에 관한 사업
  - 8) 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」 제5조(첨단모빌리티에 대한 현황조사) ① 국토교통부장관은 첨단모빌리티의 활성화와 관련된 계획과 사업을 합리적으로 수립·시행하기 위하여 매년 다음 각 호의 사항이 포함된 첨단모빌리티에 대한 현황조사를 실시하고 그 결과를 공표하여야 한다. ② 국토교통부장관은 제1항에 따른 현황조사의 원활한 수행을 위하여 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지

활성화 계획과 사업 시행시 기초 자료로 활용하기 위해 현황조사를 할 수 있도록 하는 것으로

현황조사 자료를 정책 수립의 기초 자료로 활용하여 사업의 체계적인 추진을 도모하고 시행 효과를 높임으로써 모빌리티 활성화에 기여할 수 있다는 점에서 볼 때 조례 제정 목적에 부합하는 것으로 보여짐

- 안 제6조는 첨단 모빌리티의 활용 여건을 개선하기 위해 서울시 모빌리티 개선계획 수립 근거를 마련하는 것으로 공간적·시간적 범위와 개선방향, 추진체계 등 구체적 내용을 조례에 규정함으로써 각종 모빌리티 사업의 실효성을 증진 시킬 수 있다는 점에서 바람직하다 보여짐

## ■ 전문인력의 양성 관련 (안 제7조 관련)

- 안 제7조는 모빌리티 서비스 혁신 및 산업육성에 필요한 전문인력 양성을 위해 다양한 사업을 지원할 수 있도록 규정한 것으로

자율주행차량, MaaS, DRT<sup>9)</sup> 등 모빌리티 관련 기술을 실무에 적용

---

사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다) 또는 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)에게 필요한 자료의 제출 또는 지원 등을 요청할 수 있다. 이 경우 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 적극 협조하여야 한다.

### 9) 주요 모빌리티 서비스 개념

- 자율주행(Autonomous Vehicle): 운전자가 차량을 조작하지 않아도 스스로 주행하는 자동차(셔틀, 배송 등)
- MaaS(Mobility as a Service): 스마트폰을 이용하여 대중교통, 전동킥보드, 공유자동차에 이르기까지 포괄적인 이동 서비스를 제공(최적화된 수단, 경로, 예약 등 제공)
- DRT(Demand Responsive Transit: DRT): 수요응답형 교통체계로서 운행계통·운행시간·운행횟수를



하기 위해서는 데이터 분석, AI기반 수요예측 등의 새로운 역량을 갖춘 전문 인력의 필요성이 증가되고 있으며 「모빌리티혁신법」 제17조<sup>10)</sup>에서도 전문인력 양성에 대한 지방자치단체 책임을 명시하고 있다는 점에서 상위법의 취지를 구체화하고 모빌리티 분야의 발전과 경쟁력 강화를 위한 인재 확보에 기여한다는 측면에서 그 필요성이 인정됨

## ■ 협력체계 구축 및 지원 관련 (안 제8조 및 제9조 관련)

- 안 제8조는 모빌리티 혁신 및 활성화를 위해 관련 기관 또는 단체 등과 협력체계를 구축할 수 있도록 규정한 것으로 조례에 다양한 기관간 연계와 협력을 통해 정책의 실효성을 강화하고 모빌리티 혁신 및 활성화에 이바지 할 수 있을 것으로 보여짐
- 안 제9조는 ‘모빌리티 특화도시’에 필요한 행정·재정·기술 및 모빌리티 활성화 등을 위한 지원 근거를 마련하고자 하는 것임

「모빌리티혁신법」 제10조<sup>11)</sup>에서 국토교통부 장관이 지방자치단

---

여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송

10) 제17조(전문인력의 양성) ① 국가와 지방자치단체는 모빌리티 서비스의 혁신 및 산업육성 등에 필요한 전문인력을 체계적으로 양성하기 위하여 다음 각 호의 사업을 지원할 수 있다.

1. 모빌리티 전문인력의 양성을 위한 국내외 교육훈련 2. 모빌리티 교육프로그램의 개발 및 보급

11) 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」 제10조(모빌리티 특화도시의 지정 및 지원) ① 국토교통부장관은 모빌리티 혁신 및 산업육성을 촉진하기 위하여 관계 지방자치단체의 장과 협의하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 모빌리티 특화도시를 지정할 수 있다.

② 국가 및 지방자치단체는 제1항에 따라 지정된 모빌리티 특화도시에 필요한 행정·재정·기술 등에 관한 사항을 지원할 수 있다.

체장과 협의하여 ‘모빌리티 특화도시’를 지정할 수 있고, 국가 및 지방자치단체는 특화도시에 필요한 사항을 지원할 수 있도록 하고 있는 사항을 반영한 것으로 특화도시 개발 등 관련 사업이 초기에 정착하고 성공적 추진을 위해서는 해당 지방자치단체의 다양한 지원 정책이 필수적이라는 점에서 필요성이 인정됨

- 다만 사업을 추진함에 있어 보다 실효성 있는 지원을 위해서는 지원 범위를 구체화시킬 필요성이 있으며 서울시 지원금의 오남용방지 등을 담보할 수 있는 근거 마련도 필요할 것으로 보임

5. 질의 및 답변요지 : 없음

6. 토론요지 : 없음

7. 심사결과 : 원안 가결

8. 소수의견 요지 : 없음

9. 기타 필요한 사항 : 없음

# 서울특별시 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 조례안

## (김성준 의원 발의)

의안 번호	3185
----------	------

발 의 년 월 일: 2025년 10월 20일

발 의 자: 김성준 의원(1명)

찬 성 자: 강석주, 김원중, 김원태,  
김인제, 김지향, 박승진,  
봉양순, 서상열, 송도호,  
오금란, 유정희, 윤기섭,  
이병윤, 이상욱, 이영실,  
이용균, 이원형, 임규호,  
정준호, 최기찬, 홍국표  
의원(21명)

### 1. 제안이유

- 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」의 시행은 새로운 모빌리티 기술 및 서비스의 개발과 확산을 촉진하기 위한 근거를 제공하고 있고, 정부의 정책과 일관된 방식으로 지역 자치단체의 교통 혁신을 위한 법적 틀을 마련하도록 유도하고 있음.
- 서울은 인구 밀집도와 교통 수요가 높은 대도시로, 시민들의 교통 편의성과 환경 문제 해결을 위한 혁신적인 교통 시스템이 필요하며, 새로운 모빌리티 기술과 서비스의 활성화가 중요하며 이에 따른 법적 기반을 마련하는 것이 필수임.
- 따라서 모빌리티 지원법의 기본적인 정책 방향을 반영하고 서울시의 특성과 교통수요에 맞는 세부 사항을 구체화하는 조례의 제정이 필요함.

### 2. 주요내용

- 가. 목적 및 정의 관련(안 제1조, 제2조) 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」에 따라 조례의 목적을 명확히 하고, 용어의 뜻을 규정하고자 함

- 나. 시장의 책무(안 제3조) 시장의 책무로 모빌리티 혁신을 위해 예산의 확보 및 개선계획 수립·시행을 규정하고자 함
- 다. 현황조사 및 개선계획 수립 관련(안 제4조, 제5조, 제6조) 모빌리티 혁신 개선계획 수립·시행을 위해 현황조사 실시 및 현황조사 결과에 따른 모빌리티 개선계획의 수립방향을 규정하고자 함
- 라. 전문인력의 양성(안 제7조) 같은 법 제17조에서 규정하고 있는 전문인력 양성을 위해 시장이 지원할 수 있는 사업에 대한 사항을 규정하고자 함
- 마. 협력체계 구축 및 지원(안 제8조, 제9조) 모빌리티혁신을 위해 관계부처 및 기관, 단체 등과 협력체계 구축마련 및 모빌리티 특화도시에 필요한 사항에 대하여 지원할 수 있도록 규정하고자 함

### 3. 참고사항

- 가. 관계법령 : 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률

조례 제○호

## 서울특별시 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 조례안

제1조(목적) 이 조례는 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」에 따라 서울특별시 모빌리티 혁신을 체계적으로 수행하고 활성화하기 위하여 필요한 사항을 규정함으로써 새로운 모빌리티가 시민의 안전하고 유용한 이동수단으로 정착하는데 기여함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」(이하 “법”이라 한다) 제2조에 따른다.

제3조(시장의 책무) 서울특별시시장(이하 “시장”이라 한다)은 첨단모빌리티의 도입·확산 및 활성화 등을 위하여 필요한 예산을 확보하고 각종 시책을 수립·시행하여야 한다.

제4조(다른 조례와의 관계) 모빌리티 혁신 및 활성화 지원은 다른 조례에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 조례에서 정하는 바에 따른다.

제5조(현황조사) ① 시장은 첨단모빌리티의 활성화 계획과 사업을 합리적으로 수립·시행하기 위하여 법 제5조제1항 각 호에 따른 사항에 대하여 현황조사를 할 수 있다.

- ② 시장은 제1항에 따른 현황조사를 위하여 자치구에 관련 자료를 요청할 수 있다.

제6조(개선계획 수립 등) 시장은 첨단모빌리티의 활용 여건을 개선하기 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 서울특별시 모빌리티 개선계획(이하 “개선계획”이라 한다)을 수립할 수 있다.

1. 개선계획의 공간적·시간적 범위
2. 지역별·교통축별·시간대별 모빌리티 현황, 서비스 수준 및 개선 방향
3. 첨단모빌리티의 활용을 위한 모빌리티 수단 및 기반시설의 확충 등 세부 계획
4. 추진체계 및 재원 조달·운용
5. 그 밖에 시장이 첨단모빌리티의 활용 여건 개선을 위하여 필요하다고 인정하는 사항

제7조(전문인력의 양성) 시장은 모빌리티 서비스의 혁신 및 산업육성 등 필요한 전문인력을 체계적으로 양성하기 위하여 다음 각 호의 사업을 지원할 수 있다.

1. 모빌리티 전문인력 양성을 위한 교육 및 홍보
2. 모빌리티 교육프로그램 개발 및 보급
3. 그 밖에 시장이 필요하다고 인정하는 사업

제8조(협력체계 구축) 시장은 모빌리티 혁신 및 활성화를 위하여 정부, 지방자치단체, 학계, 연구기관 및 산업체 등 관계 기관 또는 단체 등과 협력체계를 구축할 수 있다.

- 제9조(지원) ① 시장은 법 제10조에 따라 지정된 모빌리티 특화도시  
에 필요한 행정·재정·기술 등에 관한 사항을 지원할 수 있다.
- ② 시장은 그 밖에 모빌리티 혁신 및 활성화를 위하여 필요하다고  
인정하는 사항을 지원할 수 있다.

## 부 칙

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.



# 서울특별시 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 조례안

## 비용추계 미첨부사유서

### 1. 비용발생 요인

- 서울특별시 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 조례안

조항	추계대상 여부	판단 내용
제3조(시장의 책무)	×	상위법 제3조 <sup>1)</sup> 에 명시된 사항이므로 비용추계 대상에서 제외함
제5조(현황조사)제1항	△	별도의 첨단 모빌리티 현황조사를 실시할 경우 비용이 발생할 수 있으나, 현황조사 대상·범위·기준 등이 구체화되지 않아 객관적·합리적 추계가 곤란함
제6조(개선계획 수립 등)	×	상위법 제6조 <sup>2)</sup> 에 명시된 사항이므로 비용추계 대상에서 제외함
제7조(전문인력의 양성)	△	상위법 제17조 <sup>3)</sup> 에 명시된 사항 외에 전문인력 양성 사업 관련 홍보 비용이 발생할 수 있으나 정책적으로 구체화되지 않은 점을 고려할 때 객관적·합리적 추계가 곤란함
제8조(협력체계 구축)	×	협력체계 구축 규정은 통상 비용 수반요인 <sup>4)</sup> 이 없거나 있더라도 영향이 미미하므로 비용추계 대상에서 제외함
제9조(지원)	×	상위법 제10조 <sup>5)</sup> 에 명시된 사항이므로 비용추계 대상에서 제외함

### 2. 미첨부 근거 규정

「서울특별시 의안의 비용 추계에 관한 조례」 제3조제2항

### 3. 미첨부 사유

- ☐ 의안의 내용이 선언적·권고적인 형식으로 규정되는 등 기술적으로 추계가 어려운 경우(제3조제2항)
- 본 의안은 상위법인 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」(이하 ‘모빌리티법’)에서 규정한

- 1) 모빌리티법 제3조(국가 및 지방자치단체의 책무) ① 국가와 지방자치단체는 첨단모빌리티의 도입·확산, 활성화 등을 위하여 필요한 예산을 확보하고 각종 시책을 수립·시행하여야 한다.
- 2) 모빌리티법 제6조(모빌리티 개선계획 수립 및 개선사업 시행 등) ① 시장·군수·구청장은 첨단모빌리티의 활용 여건을 개선하기 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 모빌리티 개선계획(이하 "모빌리티 개선계획"이라 한다)을 수립할 수 있다
  1. 모빌리티 개선계획의 공간적·시간적 범위
  2. 지역별·교통축별·시간대별 모빌리티 현황, 서비스 수준 및 개선 방향에 관한 사항
  3. 첨단모빌리티의 활용을 위한 모빌리티 수단 및 기반시설의 확충 등에 관한 세부계획
  4. 추진체계 및 재원의 조달·운용에 관한 사항
  5. 그 밖에 첨단모빌리티의 활용 여건 개선을 위하여 필요한 사항
- 3) 모빌리티법 제17조(전문인력의 양성) ① 국가와 지방자치단체는 모빌리티 서비스의 혁신 및 산업육성 등에 필요한 전문인력을 체계적으로 양성하기 위하여 다음 각 호의 사업을 지원할 수 있다.
  1. 모빌리티 전문인력의 양성을 위한 국내외 교육훈련
  2. 모빌리티 교육프로그램의 개발 및 보급
- 4) [재정소요 영향 미미] 협력체계 구축(Ex. 업무협조 MOU)의 경우 통상적으로 당해연도 일회성 소액지출인 경우가 많아 연 예산범위 내에서 지출(Ex. 현수막, 입간판, 업무 협약서 제작 등)되므로 재정소요에 미치는 영향은 미미할 것으로 예상됨
- 5) 모빌리티법 제10조(모빌리티 특화도시의 지정 및 지원) ① 국토교통부장관은 모빌리티 혁신 및 산업육성을 촉진하기 위하여 관계 지방자치단체의 장과 협의하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 모빌리티 특화도시를 지정할 수 있다.
  - ② 국가 및 지방자치단체는 제1항에 따라 지정된 모빌리티 특화도시에 필요한 행정·재정·기술 등에 관한 사항을 지원할 수 있다.

지방자치단체장의 업무 및 권한을 명확히 하고자 조례로 발의한 것으로, 안 제5조(현황조사) 및 제7조(전문인력의 양성)에 따라 실태조사 실시 및 전문인력 양성 사업 홍보에 일정 비용이 수반될 수 있으나, 실태조사의 경우 첨단산업 분야의 특성상 관련 비용을 구체적으로 산정하기 어려우며, 홍보 사업 또한 정책적으로 구체화되지 않은 현시점에서는 객관적이고 합리적인 비용추계가 곤란함.

다만, 서울시 차원에서 첨단 모빌리티 현황조사를 별도 실시 및 전문인력 양성을 위한 홍보비용 등에 대한 참고자료로 서울시 관련 실국 관련부서 유사사업 예산내역을 제시함

**[참고] 실태조사 비용 관련 참고자료(출처 : 2025년 서울시 예산서)**

- 서울지역 디자인산업 실태조사(소관부서 : 디자인정책관 디자인산업 담당관) : 35,000천원
  - 연구원 인건비(20,000천원) + 디자인비, 인쇄비, 회의비 등 경비(15,000천원)

**[참고] 전문인력 양성 비용 관련 참고자료(출처 : 2025년 서울시 예산서)**

- 금융 전문인력 양성(소관부서 : 경제실 금융투자과) : 230,238천원
  - 전문대학원 성과평가(10,238천원) + 세미나 개최(50,000천원) + 핀테크 아카데미 운영(170,000천원)
- 디자인 전문인력 양성(소관부서 : 디자인정책관 디자인산업 담당관) : 147,600천원
  - 전문인력양성 프로그램 기획 및 운영(147,600천원)

※전문인력 양성 사업 경우 대부분 용역으로 진행되며 용역비 일부로 홍보비가 포함되어 1식으로 산정됨

**4. 작성자**

시의회사무처      재정분석과

재정분석과장      이선희

추계세제팀장      김중헌

추 계 분 석 관      이설화

☎ 02-2180-7952

e-mail : sseol789@seoul.go.kr

**※ 이 서류는 의안 발의 참고 자료입니다.**