

2021년도 도시교통실 소관 세입·세출예산안

검 토 보 고

I. 예산안 개요

1. 제안경위

가. 제출자 : 서울특별시장

나. 의안번호 : 제2045호

다. 제출일자 : 2020년 10월 30일

라. 회부일자 : 2020년 11월 2일

마. 예산안 규모(세출)

(단위 : 백만원)

회 계 명	2021(안)	2020	증 감	증감률(%)
계	3,131,906	3,169,534	△37,628	△1.2%
일반회계	736,723	449,339	287,384	63.9%
교통사업특별회계	1,512,963	1,303,044	209,919	16.1%
광역교통시설특별회계	109,838	140,203	△30,365	△21.7%
도시철도건설사업비특별회계	708,840	1,200,424	△491,584	△40.9%
도시개발특별회계	63,542	76,524	△12,982	△16.9%

2. 예산안 총괄

가. 세입예산안

○ 2021년도 도시교통실 소관 총 세입예산안은 전년도 1조 7,182억 32백만원 대비 6.4%인 1,104억 9백만원이 증가한 1조 8,286억 41백만원이 편성되었고 이는 서울시 전체예산(40조 479억 33백만원)의 4.6%를 차지함

- 일반회계 882억 47백만원
- 교통사업특별회계 1조 5,335억 43백만원
- 광역교통시설특별회계 1,778억 74백만원
- 도시철도건설사업비특별회계 289억 77백만원

나. 세출예산안

○ 2021년도 도시교통실 소관 총 세출예산안은 전년도 3조 1,695억 34백만원 대비 1.2%인 376억 28백만원이 감소한 3조 1,319억 6백만원이 편성되었고 이는 서울시 전체예산(40조 479억 33백만원)의 7.8%를 차지함

- 일반회계 7,367억 23백만원

- 교통사업특별회계 1조 5,129억 63백만원
- 광역교통시설특별회계 1,098억 38백만원
- 도시철도건설사업비특별회계 7,088억 40백만원
- 도시개발특별회계 635억 42백만원

※ 2021년 도시교통실 소관 세입·세출예산안

(단위 : 백만원)

회 계 명	세입예산액			세출예산액		
	2021(안)	2020	증 감	2021(안)	2020	증 감
계	1,828,641	1,718,232	110,409	3,131,906	3,169,534	△37,628
일반회계	88,247	65,662	22,585	736,723	449,339	287,384
특별회계	1,740,394	1,652,570	87,824	2,395,183	2,720,195	△325,012
교통사업특별회계	1,533,543	1,317,606	215,937	1,512,963	1,303,044	209,919
광역교통시설특별회계	177,874	262,285	△84,411	109,838	140,203	△30,365
도시철도건설사업비특별회계	28,977	62,979	△34,002	708,840	1,200,424	△491,584
도시개발특별회계	-	9,700	△9,700	63,542	76,524	△12,982

II. 회계별 세입·세출예산안

1. 일반회계

가. 세 입

- 2021년 일반회계 세입예산액은 전년도 656억 62백만원 대비 34.4%인 225억 85백만원이 증가한 882억 47백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2021예산안	2020예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
88,247	65,662	22,585	34.4%

나. 세 출

- 2021년 일반회계 세출예산액은 전년도 예산액 4,493억 39백만원 대비 63.9%인 2,873억 84백만원이 증가한 7,367억 23백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2021예산안	2020예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
736,723	449,339	287,384	63.9%

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

○ 도로사용료(833억 10백만원)

- 도로법 66조에 따른 도로점용료로, 전년도 예산 612억 54백만원 대비 220억 55백만원이 증가한 833억 10백만원을 편성하였음

○ 변상금(24억 52백만원)

- 도로법에72조에 따른 도로무단점용에 따른 변상금으로, 전년도 예산 19억 57백만원 대비 4억 94백만원이 증가한 24억 52백만원을 편성하였음

〈세 출〉

○ 법정전출금(5,091억 36백만원)

- 주차장법 및 지방세법에 따른 교통사업특별회계 법정 전출금으로 교통관리계정 1,760억 23백만원 및 주차관리계정 3,331억 13백만원 편성되었음

○ 일반전출금(1,828억원)

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

○ 도로사용료 징수교부금(432억 70백만원)

- 도로점용허가 및 점용료 등 징수조례에 따라 부과하는 도로사용료의 자치구 징수실적에 따라 교부하는 교부금으로서 전년도 예산321억 75백만원 대비 110억 95백만원이 증가하였음

2. 교통사업특별회계

가. 세 입

- 2021년 교통사업특별회계 세입예산액은 전년도 예산액 1조 3,176억 6백만원 대비 16.4%인 2,159억 37백만원이 증가한 1조 5,335억 43백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2021예산안	2020예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
1,533,543	1,317,606	215,937	16.4%

나. 세 출

- 2021년 도시교통실 소관 교통사업특별회계 세출예산액은 1조 5,129억 63백만원으로 전년도 예산액 1조 3,030억 44백만원 대비 16.1%인 2,099억 19백만원이 증가하였음

(단위 : 백만원)

2021예산안	2020예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
1,512,963	1,303,044	209,919	16.1%

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

○ 기타회계 전입금(8,670억 23백만원)

- 교통사업특별회계 및 기타회계간 내부거래로 일반회계 일반전입금, 일반회계 법정전입금(재산세 도시지역분, 유류세), 주차계정전입금으로 구성되어있으며 전년도 예산 5,728억 83백만원 대비 2,941억 39백만원이 증가하였음

○ 부담금(2,418억 5백만원)

- 「도시교통정비 촉진법」 제36조 및 「서울특별시 교통유발부담금 경감 등에 관한 조례」에 의거 연면적 1,000㎡이상인 교통유발 시설물에 대해 부과하는 교통유발부담금 및 사업별 교통개선분담금으로 단위 부담금 증가 등에 따라 전년도 예산 1,959억 32백만원 대비 458억 72백만원이 증가하였음

○ 국고보조금등(408억 46백만원)

- 저상버스 도입, 어린이보호구역, 교통사고 잦은 곳 개선 등 보조사업 국가보조금 및 국가균형발전특별회계보조금으로 전년도 예산 762억 68백만원 대비 354억 22백만원이 감소하였음

○ 도로사용료(152억 9백만원)

- 남산 1·3호터널을 통과하는 2인 이하 탑승 승용차에 대하여 징수하는 혼잡통행료 수입으로써, '20년 예상일반 징수대상 차량 감소에 따라 전년도 예산 147억 49백만원 대비 4억 59백만원이 증가하였음

○ 기타사업 수입 (173억 51백만원)

- 공공자전거 및 장애인콜택시 운영수입으로 운영대수 증가 등에 따라 전년도 128억 86백만원 대비 44억 65백만원이 증가하였음

○ 공영주차장 요금수입 (369억 99백만원)

- 주차장 수입은 총 141개소 공영주차장 및 민간위탁·지자체 관리 공영주차장의 운영에 따른 주차요금 수입으로 전년도 예산 305억 77백만원 대비 64억 22백만원이 증가하였음

○ 주차장 부대시설 수입 (234억 75백만원)

- 주차장 부대시설 수입은 공영주차장 및 민간위탁 주차장 내 상가 등 기타 부대시설 사용료에 대한 수입으로 전년도 예산 170억 98백만원 대비 63억 77백만원이 증가하였음

〈세 출〉

○ 혼잡통행료 징수 위탁관리 (64억 18백만원)

- 남산 1, 3호 터널을 통과하는 승용차의 도심 차량 진출입 억제 및

대중교통 활성화를 위해 추진 중인 혼잡통행료 징수업무의 효율적 운영을 위해 서울시설공단에 위탁사업비를 지급하는 사업임

○ **저상버스 도입(292억 13백만원)**

- 교통약자(장애인, 노약자, 임산부 등)의 대중교통 이용편의 증진과 일반시민의 버스이용 활성화를 위하여 일반버스보다 차체 바닥이 낮고 휠체어 탑승이 가능한 저상버스를 도입·운영하여 시민편의를 도모하기 위한 사업으로 국비 매칭사업임

○ **시내버스 재정지원(4,561억 10백만원)**

- 버스체계개편으로 시내버스의 운영이 수입금공동관리제로 변경됨에 따라 운송비용 대비 운송수입 부족분을 보전하여 버스회사의 경영을 건전화하고, 마을버스에 대한 적절한 재정지원을 통해 안정적인 운송서비스 제공을 유도하기 위한 사업임

○ **운수업계(택시·화물) 유가보조금 지원(2,991억 47백만원)**

- 운수업계(택시, 화물)에 대하여 에너지 세제 개편으로 인한 유류세액 인상액 중 일부를 보조함으로써 요금인상요인을 최대한 흡수하여 물가 및 서민가계에 주는 부담을 최소화하기 위한 사업임

○ **장애인콜택시 운영(669억 1백만원)**

- 보행상 장애가 있는 장애정도가 심한 장애인 등 이동편의 증진을 위

하여 특별교통수단인 장애인콜택시를 시설관리공단에 대행 운영하는 사업임

○ 버스공영차고지 위탁관리(56억 58백만원)

- 공영차고지 및 매입차고지 31개소에 대하여 시설관리 전문기관인 서울시설공단에 위탁하여 버스공영차고지의 대행운영과 관리 효율성 및 공공성을 제고하기 위한 사업임

○ 어린이 보호구역 정비(69억 58백만원)

- 어린이보호구역 지정 및 서울형 어린이보호구역 적용을 통해 안전표지, 노면표시, 과속방지턱, 고원식횡단보도, 방호울타리 등 보행안전시설 보강으로 교통사고의 위험으로부터 어린이를 안전하게 보호하기 위한 사업임

○ 공공자전거 운영 및 확충(319억 94백만원)

- 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 시설관리공단에 위탁(대행)운영하는 사업임

○ 도심연계 자전거 전용도로망 구축(56억 95백만원)

- 도심연결을 위한 간선도로변의 자전거도로 확충 및 자전거도로 운영

지역 간 단절되어 자전거 주행에 불편을 주고 사고위험 우려가 있는 구간을 연결하고 자전거도로의 안전시설을 확충하는 사업임

○ **교통신호기 신설 및 보수(155억 61백만원)**

- 교통안전시설심의 결과에 따른 교통신호기 설치와 서울시 전역의 노후된 교통신호기 보수 및 교체, 시각장애인 음향신호기, 보행자작동 신호기 등 신호기 보조장치를 설치 및 유지관리하는 사업임

○ **교통사망사고 줄이기(40억 98백만원)**

- 교통안전 교육 및 홍보와 제한속도 하향, 특별교통안전진단 등 교통사고지점 교통시설 및 환경을 개선하여 교통사망사고 줄이기를 위해 추진하는 사업임

○ **주택가 공동주차장 건립 지원(280억 70백만원)**

- 주택가 밀집지역의 주차난 해소와 주거환경 개선을 위해 자치구에 예산을 지원함으로써 주택가, 공원 및 학교 등 공공부지에 공동주차장을 건설하여 주차환경을 개선하기 위한 사업임

○ **그린파킹(Green Parking)(38억 75백만원)**

- 주택가 주차난 해소 및 주거환경 개선을 위하여 담장 허물기를 통한 주택가 주차장을 마련하고 주택가 이면도로를 보행자 중심으로 기능을 회복하기 위한 사업임

○ **공영주차장 관리(443억 55백만원)**

- 서울시 공영주차장의 운영 및 시설유지보수 등을 주차장 운영 및 시설관리 전문인력을 보유한 서울시설공단에 위탁하여 관리의 효율성 및 공공성을 제고하기 위한 사업임

○ **현릉로 중앙버스 전용차로 조성(63억원)**

- 현릉로 주변 주택개발(위례신도시 및 내곡·세곡지구 보금자리 등)의 영향에 따른 교통난 해소 및 대중교통 효율성 증대하기 위하여 강남대로 중앙버스전용차로를 현릉로까지 연결하는 사업임

3. 광역교통시설특별회계

가. 세 입

- 2021년 광역교통사업특별회계 세입예산액은 전년도 예산액 2,622억 85백만원 대비 32.2%인 844억 12백만원이 감소한 1,778억 74백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2021예산안	2020예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
177,874	262,285	△84,412	△32.2%

나. 세 출

- 2021년 광역교통사업특별회계 세출예산액은 전년도 예산액 1,402억 3백만원 대비 21.7%인 303억 65백만원이 감소한 1,098억 38백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2021예산안	2020예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
109,838	140,203	△30,365	△21.7%

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

○ 지방채 발행수입 (810억원)

- 지방채발행사업인 광역철도 건설비 부담 세입재원으로 전년도 예산 2,006억원 대비 1,196억원이 감소하였음

○ 기타회계전입금 (580억원)

- 광역시설특별회계 세입재원 충당을 위한 도시개발회계 전입금으로 신규편성 됨

〈세 출〉

○ 광역철도 건설비 부담(814억 34백만원)

- 2개 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 도시철도 중 국토교통부 국가교통위원회에서 광역철도로 지정한 구간에 대한 건설사업비를 분담하여 납부하는 사업임

○ 광역교통시설부담금 징수교부금(3억 15백만원)

- 법령 등에 정해진 바에 따라 각 자치구의 광역교통시설부담금 부과·징수에 관한 사무 처리비용으로 매년 징수한 부담금의 100분의 3에 해당하는 금액을 교부하는 사업임

○ 진관 제2공영차고지 건설(29억 59백만원)

- 시내버스의 안정적인 운영을 위해 필요한 버스차고지를 추가 조성키 위하여 부지를 매입, 건설하고자 하는 사업임

4. 도시철도건설사업비특별회계

가. 세 입

- 2021년 도시철도건설사업비특별회계 세입예산액은 전년도 예산액 629억 79백만원 대비 53.9%인 340억 2백만원이 감소한 289억 77백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2021예산안	2020예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
28,977	62,979	△34,002	△53.9%

나. 세 출

- 2021년 도시철도건설사업비특별회계 세출예산액은 전년도 예산액 1조 2,004억 24백만원 대비 41.0%인 4,915억 84백만원이 감소한 7,088억 40백만원을 편성함

(단위 : 백만원)

2021예산안	2020예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
708,840	1,200,424	△491,584	△41.0%

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

○ 국고보조금(289억 77백만원)

- 지하철 공기질 개선 164억 15백만원
- 지하철 1~4호선 노후시설 재투자 125억 61백만원

〈세 출〉

○ 지방채 상환(도시철도공채 상환)(3,552억 37백 만원)

- 도시철도공채는 도시철도 건설과 운영에 필요한 자원 마련을 목적으로 도시철도법 제19조 및 같은 법 제20조에 따라 발행하는 지방채로서, 조성된 자원은 도시기반시설본부와 도시교통실이 배분계획에 따라 각각 건설과 운영에 사용하고, 7년 후 원리금을 상환하고 있음
- '19년도 서울교통공사 재정안정화를 위한 도시철도 공채 약정채무 이관계획에 따라 공사의 '19.7~'26년 만기도래 공채 상환채무 총 2조 4,566억원을 시로 이관하였으며 '20년 5,496억원(원금 기준)을 상환할 예정이며, '21년은 원금 3,105억원과 이자 447억원 상환할 예정임
- '03년 서울특별시 지하철 부채관리 특별대책에 따라 시로 이관된 지하철 건설부채 총 4조 2,210억원(원금) 중 '03~'19년까지 4조 1,962억원 상환하였으며 '20년 248억(원금기준)을 끝으로 건설 부채는 전액 상환 완료됨

○ 지하철 1~4, 5~8호선 노후시설 재투자(1,037억 2백 만원)

- 지하철 1~4호선 노후시설 재투자 767억 52백만원
- 지하철 5~8호선 노후시설 재투자 269억 50백만원
- 안전한 지하철 운영을 위하여 내용연수 초과 및 성능평가 결과 교체가

필요한 지하철 시설물을 적기에 교체하기 위한 국비 매칭사업으로 국비(공사·공단자본전출금)·시비(출자금)를 교부

○ **지하철 9호선 재정지원(663억 79백만원)**

- 지하철 9호선 사업수입이 도시철도 운영에 소요되는 총 비용보다 적을 경우, '13.10.23일 체결한 변경실시협약(제29조)에 따라 부족금액 및 대체투자비를 분기별로 재정 지원하는 사업임

○ **지하철 공기질 개선(526억 59백만원)**

- 「실내공기질 관리법」 및 제3차 지하역사 공기질 개선대책에 따라 역사 환기기능개선, 석면 뿜칠 및 마감재 제거, 본선 환기설비 교체, 송수관 설치, 자갈도상 개량, 라돈저감 시설 설치, 친환경 차량 구매 등 국비 매칭사업으로 추진하는 사업임

○ **지하철 4호선 노후전동차 교체(254억 50백만원)**

- 안전한 지하철 운영을 위하여 내구연한 도래 노후전동차를 연차별로 교체하고 있는 사업으로 4호선 210칸 교체 추진을 위해 시비(출자금) 교부

5. 도시개발특별회계

가. 세 입

- 2021년 도시개발특별회계 세입은 계상내역이 없음

나. 세 출

- 2021년 도시개발특별회계 세출예산액은 전년도 예산액 765억 24백만원 대비 17.0%인 129억 82백만원이 감소한 635억 42백만원 편성함

(단위 : 백만원)

2021예산안	2020예산	증 감	
		금 액	비 율(%)
63,542	76,524	△12,982	△17.0%

다. 주요 편성내용

〈세 입〉

- 없 음

〈세 출〉

○ 가공배전선 지중화(246억 27백만원)

- 가공배전선의 지중이설사업운영기준에 따라 한국전력공사에서 사업비 50%지원하여 도로위에 난립되어 도시미관을 저해하고 시민안전을 위협하는 가공배전선로를 지중화하는 사업임

○ 시도 상 보도 유지관리(156억 37백만원)

- 보도블록 10계명 추진계획에 따라 노후 파손 및 평탄성 불량 보도 정비하여 안전하고 편리하게 통행 할 수 있는 보행자 중심의 걷기편한 보도를 조성하는 사업임

○ 세종대로 도로공간 재편(140억 96백만원)

- 세종대로 구간의 차로 수, 폭원 축소 등을 통해 보행공간을 확충하는 사업임

Ⅲ. 검토 의견(수석전문위원 장훈)

1. 총괄

가. 회계별 세입예산안

- '21년도 도시교통실 세입예산안 총규모는 1조 8,286억 41백만원으로 '20년도 1조 7,182억 32백만원 대비 6.4%인 1,104억 9백만원이 증가하였으며 각 회계별 증감 내역은 다음과 같음
 - 일반회계 세입은 총 882억 47백만원을 편성하여 전년대비 225억 85백만원이 증가하였음
 - 교통사업특별회계 세입은 총 1조 5,335억 43백만원으로 전년대비 2,159억 37백만원이 증가하였는 바, 이는 교통사업특별회계 세출 규모증가에 따른 일반회계 일반전입금 1,828억원 편성 등에 기인함
 - 광역교통시설특별회계 세입은 총 1,778억 74백만원으로 전년대비 844억 12백만원이 감소하였는 바, 이는 지방채 발행수입 1,196억원 감소 및 도시개발회계 전입금 580억원 편성 등에 기인함
 - 도시철도건설사업특별회계 세입은 총 289억 77백만원으로 전년대비 340억 2백만원이 감소하였는 바, 노후시설 재투자 및 공기질 개선사업 국비 교부 규모 감소에 기인함

나. 회계별 세출예산안

- '21년도 도시교통실 세출예산안은 3조 1,319억 6백만원으로, '20년 3조 1,695억 34백만원 대비 1.2%인 376억 28백만원이 감소하였고, 각 회계별 증감 내역은 다음과 같음
 - 일반회계 세출은 총 7,367억 23백만원으로 전년 대비 64.0%인 2,873억 84백만원이 증가하였는 바, 교통사업특별회계 재원충당을 위한 일반전출금 1,828억원 편성 및 법정전출금 증가 등에 기인함
 - 교통사업특별회계 세출은 총 1조 5,129억 63백만원으로 전년 대비 16.1%인 2,099억 19백만원이 증가하였는 바, 이는 코로나발 운수수입 급감에 따른 시내버스 재정지원금 2,856억원 증가와 다른 기타 일반사업들의 전반적인 축소 등에 기인함
 - 광역교통시설특별회계 세출은 총 1,098억 38백만원으로 전년 대비 21.7%인 303억 65백만원이 감소하였는 바, 이는 광역철도 건설비 부담 365억원 감소 등에 기인함
 - 도시철도건설사업비특별회계 세출은 총 7,088억 40백만원으로 전년 대비 41.0%인 4,915억 84백만원이 감소하였는 바, 이는 연차별 상환계획에 따른 지방채 상환(도시철도공채 상환) 3,170억원 감소 등에 기인함
 - 도시개발특별회계 세출은 총 635억 42백만원으로 전년 대비 16.9%인 129억 82백만원이 감소, 이는 시도 상 보도 유지관리

148억원 감소 및 기타사업 증감에 기인함

※ 2021년 도시교통실 소관 세입·세출예산안

(단위 : 백만원)

회 계 명	세입예산액			세출예산액		
	2021(안)	2020	증 감	2021(안)	2020	증 감
계	1,828,641	1,718,232	110,409	3,131,906	3,169,534	△37,628
일반회계	88,247	65,662	22,585	736,723	449,339	287,384
특별회계	1,740,394	1,652,570	87,824	2,395,183	2,720,195	△325,012
교통사업특별회계	1,533,543	1,317,606	215,937	1,512,963	1,303,044	209,919
광역교통시설특별회계	177,874	262,285	△84,411	109,838	140,203	△30,365
도시철도건설사업비특별회계	28,977	62,979	△34,002	708,840	1,200,424	△491,584
도시개발특별회계	-	9,700	△9,700	63,542	76,524	△12,982

2. 주요 단위사업별 검토의견

■ 광역알뜰교통카드 마일리지 지원사업(사업별 설명서 p.71)

- 동 사업은 정부가 시행하는 광역알뜰교통카드 사업을 서울시 전역으로 확대하고자 하는 사업으로 '20년 대비 15%(1억 30백만원) 증가한 10억원이 편성됨
- 동 사업¹⁾은 대중교통 이용 장려를 위해 대중교통 이용 시 걸거나 자전거로 이동한 거리에 비례하여 마일리지를 지급(최대 20%)하고, 카드사가 자체적으로 추가할인(약 10%)을 제공하는 것으로 서울시는 '20년 사업 수립시 국비만 편성하여 신청 및 자체재원을 확보한 강남구, 서초구 등 5개 자치구에만 교부할 계획²⁾이었으나 국토교통부의 신규지역 확대를 위한 국비 증액³⁾에 따라 서울시도 '20년 제3회 추경예산 6억 80백만원(국비 3억 40백만원, 시비 3억 40백만원)을 추가 편성한 바 있음

1) 광역알뜰교통카드 마일리지 홈페이지 (<https://www.alcard.kr/>)

2) 2020년도 광역알뜰교통카드 보조금 교부계획(교통정책과-7938, 2020.5.7.)

○ 교부 대상 : 본 사업에 참여하는 5개 자치구(강남, 서초, 종로, 중구, 구로)

○ 교부 금액 : 국비 총 189,067천원

- 국토부 국고보조금 배분안 통보('20.3.13, 4.2)

(단위 : 천원)

교부 계	강남구	서초구	종로구	중구	구로구
189,067	67,233	50,424	21,010	14,000	36,400
(5,100명)	(1,600명)	(1,200명)	(500명)	(500명)	(1,300명)

3) 국고보조금 교부결정 관련 추가 알림(시군구별)(대광위 광역교통요금과-215, 2020.4.24.)

※ '20~'21년 광역알뜰교통카드 마일리지 지원사업 예산 편성내역

(단위 : 천원)

구분	'20년				'21년		
	소계(국비+시비)	국비	시비	구비	소계(국비+시비)	국비	시비
기정예산	189,067	189,067	-	189,067	1,000,000	500,000	500,000
추경예산	680,816	340,408	340,408	-	-	-	-
합계	869,883	529,475	340,408	189,067	1,000,000	500,000	500,000

- 광역알뜰교통카드 마일리지 지원사업을 통한 대중교통 이용 장려 및 서비스 지역 확대를 위한 국교통교통부와 서울시의 사업 목적은 인정되나

당초 동 사업은 참여를 희망하는 자치구를 중심으로 추진함에 따라, 서울시는 사업 확대 의지가 없음을 밝힌바 있음⁴⁾에도 불구하고 국비 증액에 따라 단순히 시비를 증액 편성한 것으로 비취질 우려가 있는 바, 서울시는 보다 구체적인 계획에 따른 예산편성 및 집행이 이루어질 수 있도록 노력해야 할 것임

구분	국비	4월 교부	교부잔액	비고	
소계	529,475,000	8,343,390	521,131,610		
서울	강남구	67,233,000	2,831,670	64,401,330	
	서초구	50,424,000	3,357,750	47,066,250	
	종로구	21,010,000	2,153,970	18,856,030	
	중 구	14,000,000	-	14,000,000	신규
	구로구	36,400,000	-	36,400,000	신규
	여 분	340,408,000	-	340,408,000	

4) [민원 회신] 광역알뜰교통카드 지원 사업 서대문구로 확대 요청(교통정책과-9674, 2020.6.8.)

우리시의 경우 광역알뜰교통카드 지원 사업에 대해 서울시가 아닌 자치구에서 지역 교통복지 차원에서 시행하고 있으며, 자치구별 재정 여건 등에 따라 사업 참여를 희망한 5개 자치구만 사업참여 중에 있습니다.

■ 지하철 9호선 재정지원(사업별 설명서 p.114)

- 동 사업은 서울시와 (주)서울시메트로9호선 간 변경실시협약(이하 “변경협약”⁵⁾)에 따라 서울시가 사업시행자에게 지급해야 하는 사업운영비를 지원하는 사업으로 '20년 대비 27%(246억 29백만원) 감소한 663억 79백만원이 편성됨

※ '21년 지하철 9호선 재정지원 예산 편성내역

(단위 : 천원)

합 계	66,379,869
- 지하철9호선 1단계 운영보조금	43,857,428
- 노량진역 환승통로 운영비 외 추가사업 운영비	3,571,503
· 노량진 환승통로 운영경비	52,364
· 4칸 → 6칸화 추가 운영비	2,877,220
· 증설유치선 운영비	641,919
- 공기질 개선사업 운영비	918,714
- 코로나19 긴급방역	2,032,224
- 대체투자비	16,000,000

- 서울시는 변경협약⁶⁾에 따라 “지하철 9호선 1단계 구간”에 대해 수입대비 부족한 사업운영비를 지급하고 있으며, 사업운영비는 관리운영비, 관리운영권가치상각, 관리운영권가치 수익금으로 구성되어 있음⁷⁾

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

6) 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.

7) ※ 9호선 재정지원금 내용

○ 이 중 관리운영비는 변경협약 제18조에 따라⁸⁾ 2012년 불변가를 기준으로 소비자물가지수 변동분을 반영하여 확정되어 있고 5년 마다 관리운영비를 협의할 수 있도록 명시되어 있음

○ 서울시는 사업시행자의 요구에 따라 확정된 관리운영비 외에 추가사업 운영비로 4→6칸 증차에 따른 추가운영비(28억 77백만원), 증설유치선 운영비(6억 41백만원) 등 35억 71백만원 편성하였으나

변경협약 제18조제5항⁹⁾에 따르면 “사업시행자는 관리운영 및 유지보수를 위해 확정된 관리운영비를 초과하더라도 사업시행자는 서울특별시에 그 초과된 금액을 보전 요구할 수 없다.”고 명시되어 있다는 점에서 추가사업 운영비에 대한 서울시 지원이 필요한지 여부에 대해 심도있는 검토가 필요할 것으로 판단됨.

○ 다만, ‘9호선 직영 관련 실시협약 보충합의서’에는 “사업시행자의 귀책이 아닌 사유로 인해 관리운영비가 증가되어 특정년도의

사업운영비 = 관리운영비 + 투자원금상환(관리운영권가치상각) + 이자(관리운영권가치 수익금)

사업수입 = 운임 + 부속 + 기타

서울시 재정지원금

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

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

9) 제18조(관리운영비) ⑤ 사업시행자가 관리운영 및 유지보수를 위하여 실제 지출한 비용이 위 제1항과 제2항에 따라 확정된 관리운영비를 초과하더라도 사업시행자는 서울특별시에 그 초과된 금액의 보전을 요구할 수 없다. (이하 생략)

관리운영비가 부족할 경우 해당 부족비용”을 관리운영비로 인정하도록 되어 있으나¹⁰⁾

이 경우에도 예산을 수립하기 이전에 사업 시행에 따른 관리운영비 초과 여부에 대한 검토가 선행된 이후에 예산편성이 필요할 것이며, 관리운영비로 인정할 경우에도 서울시로부터 승인받은 관리운영 계획에 포함된 사업에 한해 재정 지원하는 것이 바람직하다 할 것임

- 아울러, 변경협약 제18조제7항에서 “불가항력사유의 경우에는 제 38조(불가항력사유의 처리)에 따라 서울특별시가 부담하기로 정한 금액을 관리운영비로 인정”하는 것으로 명시되어 있고

’20년 제4회 추가경정예산 예비심사에서도 “비정치적 불가항력 사유”일 경우 서울시 부담금은 최대 80%임을 확인한 바 있음을 감안할 때, ’21년 예산 편성시 계속되는 코로나19 상황을 적용하여 예산금액을 산정할 수 있도록 해야 할 것임

10) 9호선 직용 관련 실시협약 보충합의서(2019.4)

1. 9호선 1단계구간의 관리 및 운영 방법

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

①~④ (생략)

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

■ 우이신설 도시철도 재정지원(사업별 설명서 p.146)

- 동 사업은 우이신설선을 상업광고 없는 문화예술 도시철도로 운영하기 위해 광고사업 손실 및 공기질 개선 비용 등을 서울시 재정으로 지원하는 사업으로 '20년 대비 222%(137억 19백만원) 증가한 198억 92백만원이 편성됨

※ '21년 우이신설 도시철도 재정지원 예산 편성내역

(단위 : 천원)

합 계	19,892,066
- 운영 정상화 관련 협상 및 자문	18,000
- 광고사업 손실	809,000
- 공기질 개선사업 운영비	247,000
- 무임승차 손실	3,500,000
- 운임차액 손실 보전	15,000,000
- 코로나19 긴급방역	318,066

- 동 사업 중 무임승차 손실(35억원)은 서울시가 「우이-신설 도시철도(경량전철) 민간투자사업 실시협약」 (이하 “실시협약”) 제53조제4항¹¹⁾에 따라 우이신설선 운영개시 후 3.5년이 지난 21년 3월부터 12월 31일까지 무임 손실금의 50%를 지원하고자 하는 것임
- 다만, 실시협약 제53조제4항은 서울시가 무임수송 손실금을 보전해 주는 것이 아니라 서울시와 사업시행자가 무임수송 기준에

11) 실시협약 제53조(운임의 정수) ④ 무임승차 및 운임할인에 대해서는 서울시 대중교통요금체계에 따른다. 단, 무임승차는 운영개시 후 3.5년을 우선반영하고, 추후 우이~방학 연장구간 협상시 정부의 정책변화를 반영하되 변화가 없을 경우 운영실적을 감안하여 재협의하기로 한다.

대한 협의를 할 수는 근거로 해석될 여지가 있음

즉, 해당조항은 무임승차 기준을 운영개시 후 3.5년간은 “서울시 대중교통요금체계”에 명시된 “노인·장애인·국가유공자에 대한 무임수송”을 원칙을 따르되 이후 우이~방학 연장구간 협상 시까지 정부의 무임수송에 대한 정책변화가 없을 시에는 기존의 무임수송 기준을 서울시와 재협의 하도록 해석될 여지가 충분히 존재함

- 일례로, 신분당선의 경우 “개통 후 5년 동안은 무임승차 대상자에게 요금을 받지 않고, 이후 무임승차 등 요금 문제를 재협의한다.”는 실시협약 내용을 근거로 '17년 경영적자 해소를 위해 65세 이상의 노인에게도 요금을 받는 것에 대해 운임 변경을 신고하고 국토교통부와 협의한 바 있음¹²⁾

- **운임차액 손실 보전(150억원)**은 실시협약 제52조제2항¹³⁾과 제64조제1항¹⁴⁾에 따라 서울시가 사업시행자인 (주)우이트랜스에 대해 개통 후 현재까지('17~'20년) 사업자요금과 실제징수 요금의 차이를 최초로 보전하고자 하는 것임

12) 보도자료(신분당선 “65세이상도 요금 받겠다”),조선일보.,2017.7.12

13) **제52조(운임의 결정 및 조정) ② 사업시행자는** 운영기간 중 <부록10>(운임수준 및 운임조정)의 범위내에서 **운임을 자율적으로 결정하여 징수 할 수 있다.** 단 <부록10>(운임수정 및 운임조정)을 초과하여 운임을 징수하고자 하는 경우에는 주무관청과 협의하여야 한다.

14) **제64조(불가항력 사유 및 그 처리) 5.** 민간투자법, 민간투자법 시행령, 민간투자사업기본계획, 기타 사회기반시설에 대한 민간투자정책의 변경 및 관계법령 등의 제개정 등으로 사업시행자에게 직접적이고 현저하게 불리한 영향을 미치는 경우. 다만, **정부의 요구나 방침 등으로 인하여 본 협약에 따라 결정된 운임보다 낮은 수준의 운임을 징수하게 됨으로 인하여 발생하는 손실은 주무관청의 책임으로 함**

- 실시협약 제52조에 따르면 사업시행자는 협약의 범위내에서 운임을 자율적으로 결정할 수 있고 초과시에는 주무관청과 협의할 수 있도록 명시하고 있으며, 운임결정을 위해서 조정요금을 매년 10월말까지 주무관청에 제출하여 협의토록 하고 있음¹⁵⁾
- 하지만, 2017년 9월 우이신설선 개통 이후 사업시행자가 요금 조정안을 주무관청에 제출한 바 없고, 사업시행자와 서울시에서 추정¹⁶⁾하는 사업자요금 1,510월에 대한 산출근거 또한 명확하지 않은 바, 손실금 기준에 대한 명확한 분석이 우선적으로 이루어져야 할 것임
- 또한, 제64조제1항제5호는 “정부의 요구나 방침 등으로 인하여 협약에 결정된 운임보다 징수 운임이 낮을 때 발생하는 손실은 “비정치적 불가항력사유”로 보지 않고 주무관청의 책임”으로 명시되어 있으나.

우이신설선 요금은 수도권통합요금제에 따르고 서울시 지하철 기본요금 산정을 지방자치단체인 서울시가 주도적 권한을 가지고 있는 점을 감안할 때, 우이신설선의 요금 산정을 “정부의 요구에 따른 운임”으로 볼 수 있는지 여부에 대한 고민이 필요할 것임

15) 제52조 (운임의 결정 및 조정) ④ 최초운임을 제외한 연도별 운임은 원칙적으로 매년 4월 1일을 기준으로 연 1회에 한하여 조정하며, 사업시행자는 매 사업연도에 적용할 운임을 전년도 9월말 소비자 물가지수변동분의 범위 내에서 산정하여 주무관청에 매년도 10월말까지 제출하고 주무관청과 협의하여 최종적인 운임을 결정한다.

16) 우이신설 경전철(민자) 주요현안 보고 및 대응계획, 도시철도과-11021(2020.9.24.)

- 소송계류로 인해 지급 보류했던 운임차액 손실분(연간 60억원, 17~20년 약150억원 추정) 지급

- 아울러 현재 우이신설선과의 공사대금에 대한 소송이 계류 중에 있고¹⁷⁾ 소송결과에 따라 사업자 요금이 변경될 수 있음을 감안할 때, 동 예산편성이 진행 중인 소송에 영향을 미칠 수 있을 것으로 예상되는 바, 이에 대한 세심한 검토가 필요할 것임

※ 우이신설선 공사대금 청구 소송 현황

구분	내용
소송개요	<ul style="list-style-type: none"> ○ 사 건 : 서울행정법원 2018구합73911 공사대금 ○ 당 사 자 : 원고 우이신설경전철(주), 피고 서울특별시 ○ 제기일자 : '17.10.30. ○ 소송가액 : 1,000백만원 ⇨ 준비서면 청구금액 60,866백만원 ① 공사기간 연장으로 인한 간접비 2건, 13,727백만원 ② 주무관청 요구로 인한 총사업비 증액 22건, 7,418백만원 ③ 주무관청 귀책으로 인한 총사업비 증액 7건, 10,103백만원 ④ 불가항력으로 인한 총사업비 증액 29건, 29,618백만원
소송 진행상황	<ul style="list-style-type: none"> ○ '17.10.30 : 공사대금 청구소송 제기 (소장 송달 : '17.11. 8.) ○ '18.07.10 : 법원관할 이송(민사→행정) 결정 ○ '18.11.20 : 1차 변론 ○ '19.01.10 : 2차 변론 ○ '20.10.29 : 3차 변론 <p>소 제기 이후 법원관할(민사 → 행정) 이전에 대한 절차만 결정된 상태로 판결문은 없음 * 다만, 관할법원 이송(민사 → 행정)에 대한 결정문 참고 자료로 제출</p>

- 한편, 서울시가 우이신설선 건설비의 절반 가량¹⁸⁾을 재정투입 하였음에도 불구하고 사업자 제안요금과 기본요금과의 차액을 보전해 주는 것은 일정부분 이상의 수입을 매년 지원해 주는 결과를 초래하여 또 다른 형태의 최소운영수입보장(MRG)¹⁹⁾으로 비취질 우려가 있음

17) 우이신설 경전철(민자) 주요현안 보고 및 대응계획, 도시철도과-11021(2020.9.24.)

○ 운임차액 손실분(약 60억원/연 17~20년 약150억원)미지급에 따라 적자 가중

- 사업자요금은 총사업비 소송(도기본↔시행자) 결과에 따라 변경될 수 있어 현재 지원 보류 중

18) 우이신설선 총투자비(9,012억원) = 재정[4,254억원(국비1,098억원)+시비(3,156억원)] + 민간[4,758억원], 서울시 자료

19) 최소운영수입보장(MRG)제도 : 민간사업자의 예상수익을 정해놓고 실제 운영수입이 그에 미달하는 경우 정부나 지방자치단체에서 그 차액을 지원해 사전에 약정한 최소수입을 보장하는 제도로 1999년 도입 후 재정부담 가중의 이유로 2009년 정부고시사업의 MRG 제도도 폐지됨

- 끝으로, 서울시가 우이신설선 적자운영에 따른 파산위기를 막기 위한 예산 편성의 목적은 인정되나 우이신설선에 대하여 ‘무임승차 손실’ 및 ‘기본요금 차액 보전’을 시행할 경우 앞으로 개통될 동북선, 서부선, 면목선, 위례선 등의 민자사업에도 중요한 선례를 남기는 것임을 인지하고 민자사업의 기본원칙에 따른 예산 편성이 이루어져야 할 것임

※ 무임승차 손실, 운임차액 보전에 대한 협약내용

구분	무임승차 손실	운임차액 보전
'21년 편성 예산	35억원	150억원
편성 근거	3.5년 간 무임손실금 50% 지원	'17~'20년간 사업자요금과 실제 징수요금간 차액을 서울시가 보전
관련 협약내용	실시협약 제53조(운임의 징수) 제4항	실시협약 제52조(운임의 결정 및 조정) 제2항, 제64조(불기항력 사유 및 그 처리) 제1항 5호
	<ul style="list-style-type: none"> - 무임승차 및 운임할인에 대해서는 <u>서울시 대중교통요금체계에 따름</u> - 단, 무임승차는 운영개시 후 3.5년을 우선 반영하고 추후 우이~방학 연장구간 협상 시 정부의 정책변화를 반영하되 변화가 없을 경우 운영실적을 감안하여 재협의 	<ul style="list-style-type: none"> - <u>사업시행자는</u> 운영기간 중 <부록10>(운임수준 및 운임조정)의 범위내에서 <u>운임을 자율적으로 결정하여 징수 할 수 있음</u> - 연도별 운임은 <u>매년 10월말까지 주무관청에 제출</u>하고 협의해야 함 - <u>정부의 요구나 방침</u> 등으로 인하여 협약에 결정된 운임보다 징수 운임이 낮을 때 발생하는 손실은 “비정치적 불가항력사유”로 보지 않고 <u>주무관청의 책임</u>
유사사례	<ul style="list-style-type: none"> - 신분당선 노인,장애인 요금 부과를 위한 운임변경안 국토부 신고 ('17.7.11.) 	<ul style="list-style-type: none"> - 신분당선 요금 2,250원 (수도권 전철 운임(1,250원) + 신분당선 별도 운임(1,000원))
비고	-	<ul style="list-style-type: none"> - 사업자 요금과 관련된 우이신설선 공사대금 청구 소송 현재 계류중

■ 서울교통공사 교통서비스 제도 실시 지원(사업별 설명서 p.154)

- 동 사업은 도시철도 무임승차에 따른 수입 손실분 일부를 서울시가 보전하여 서울교통공사 재무 개선 및 서울 지하철의 안정적인 운영을 도모하고자 하는 사업으로 500억원을 신규 편성한 것임
- 서울교통공사에 따르면 최근 5년간 1~8호선 이용자 중 관련 법²⁰⁾에 따른 무임수송인원²¹⁾이 약 14억 43백만명, 누적 손실 비용은 1조 9,326억원에 육박하고 손실금 또한 지속적으로 증가추세 있어 도시철도 운영에 상당한 부담을 주고 있음
- 무임수송 등 공익서비스로 인한 손실이 지하철 운영에 미치는 부담을 줄이고자 제21대 국회에서는 공익서비스 비용에 대한 국비지원 근거를 명시한 법률 개정안²²⁾이 다수 발의된 상태임

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

21) 최근 5년간 연도별 무임수송 및 손실 비용 (1~8호선)

(단위 : 명, 백만원)

구분	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년	'20.9월	합계
무임인원	249,939	253,559	258,250	261,047	273,841	147,077	1,443,713
무인손실	314,355	344,185	350,647	353,974	370,926	198,562	1,932,649

22) 도시철도법 일부개정법률안(박홍근의원 등 12인) 등

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

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

철도산업발전기본법 개정안(이은주 의원 등 30인)

- 의안번호 : 2103234 - 제안일자 : 2020년 8월 24일

- 주요내용 : 공익서비스비용(PSO)의 부담과 관련된 규정을 모든 철도에 적용

- 동 사업은 법률 개정안을 토대로 무임수송에 대한 국비 확보에 대비하여 매칭 예산을 선제적으로 편성하고자 하는 것으로 그간 자구책 마련으로는 한계에 도달한 서울교통공사의 재정개선에 도움을 줄 것으로 보임
- 다만, 현재 개정안이 계류 중이고 국비 지원규모 및 매칭비율 등이 구체적으로 정해지지 않은 상황에서 무임수송 손실비용을 시비로 확보할 경우 국비미반영에 따른 예산 불용은 물론 무임 손실 지원이 시비만으로 이루어질 우려가 있는바, 법률 개정 이후 국비 지원 및 구체적인 방침이 확정된 이후 매칭비율에 따라 추가 경정예산을 통해 예산을 확보하는 것도 검토할 필요가 있을 것임

■ 시내버스 재정지원(사업별 설명서 pp.218~221)

- 동 사업은 65개 시내버스 업체의 운송적자를 보전하여 버스회사의 경영 건전화를 유도하기 위한 것으로 '20년 예산 1,705억 12백만원 대비 167.5%(2,855억 98백만원) 증액된 4,561억 11백만원이 편성됨
- '20년의 경우 서울시는 코로나19에 따른 재정여건 악화를 이유로 당초 2,733억원이던 재정지원 예산을 1,705억원으로 축소시킴에 따라 누적부채가 '20년 5,117억원, '21년 4,514억원에 이르는 등 시내버스 준공영제 시행 이후 최대치에 이를 것으로 전망되고 있음

※ 시내버스 재정지원 및 누적부채 현황

(단위 : 억원)

구 분	'04년 하반기	'05년	'06년	'07년	'08년	'09년	'10년	'11년	'12년	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년 (전망)	'21년 (전망)
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	6,227	5,907	5,581	5,491	3,627	6,822	9,075
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	2,554	2,192	2,445	2,842	3,538	6,110	3,958
전년도 누적부채 (B)	-	430	486	606	673	835	491	1,678	2,658	2,469	2,928	3,673	3,715	3,136	2,649	89	712	5,117
재정지원 예산액(D)	816	2,221	1,950	1,636	1,894	2,900	1,900	2,224	2,654	2,343	2,538	2,512	2,771	2,932	5,402	2,915	1,705	4,561
누적부채 (E=C-D)	430	486	606	673	835	491	1,678	2,658	2,469	2,928	3,673	3,715	3,136	2,649	89	712	5,117	4,514

- '20년 사업예산이 감액됨에 따라 시내버스조합이 은행대출²³⁾을 통해 부족한 사업비 3,107억원을 확보하고 이자비용 16억원은 서울시가 납부하는 등 과거와 같은 비정상적인 예산편성과 집행을 다시 반복하고 있음

※ 시내버스 대출원금 및 이자 현황

(단위 : 백만원)

구 분	'10년	'11년	'12년	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'20년 11월
합 계	35,654	115,879	126,240	116,108	261,580	297,085	230,738	178,217	25,475	312,356
대출원금	35,600	114,955	121,669	109,696	250,631	279,730	206,402	153,352	-	310,702
대출이자	54	870	3,647	1,841	4,537	6,406	6,981	2,480	610	1,654
누적이자	54	924	4,571	6,412	10,949	17,355	24,336	26,816	25,475	1,654

23) 우리은행('20.5.11~'21.1.8., 이율 2.29%, 일반대출 500억원), 농협('20.6.10~'21.6.10., 이율 2.1%, 한도대출 2,607억원), '20.11.16일 현재 원금 총 3,107억원, 이자 총 16억원

- 동 사업은 서울시가 시내버스 준공영제를 실시하면서 표준운송원가에 따라 시내버스업체에 지급해야 할 예산으로 적정 예산이 편성되지 못할 경우 은행대출에 따른 불필요한 이자가 지급되어야 하고 「지방재정법」에서 정한 ‘회계독립 원칙’을 위배할 소지가 있다는 점에서 주의가 필요하다 할 것임
- 동 사업과 관련하여 서울시는 표준운송원가에 따른 적정 수준의 사업 예산이 편성될 수 있도록 해야 할 것이고 재정지원의 절감을 위해서는 관련 용역 등을 통해 합리적인 재정지원 방안을 마련하는 등 노력을 기울여야 할 것임

■ 마을버스 재정지원(사업별 설명서 pp.222~225)

- 동 사업은 139개 마을버스 업체의 운송적자를 보전하여 운행환경을 개선하고 서비스 만족도를 제고하기 위한 것으로 '20년 예산 371억 50백만원 대비 30.0%(111억 50백만원) 감액된 260억원이 편성됨
- '20년 서울시는 코로나19로 승객수가 급감함에 따라 수입이 상대적으로 낮은 마을버스 업체의 경영개선을 위해 기준원가를 낮추고 (457,040원→411,336원), 재정지원 한도액(190,000원)도 적용하지 않았음²⁴⁾에도 불구하고 적자업체 재정지원액이 부족해짐에 따라 사업비(110억원)를 추가 편성²⁵⁾한 바 있음

24) 마을버스 기준원가 및 한도액 현황

(단위 : 원)

○ 서울시는 '20년 재정여건을 고려하여 추정된 사업비 부족액(144억원)²⁶⁾을 자치구와 분담하고자 그 일부만을(110억원) 편성했으나 분담금 및 분담방식²⁷⁾ 등과 관련한 자치구와의 사전협의 미비와 마을버스 노선관련 위임업무에 대한 이견 등으로 실제 사업비 분담은 여의치 않은 상황임

○ '21년 동 사업과 관련하여 서울시는 '21년에 코로나19가 종료하여 '19년도 수준으로 승객수가 회복할 것으로 가정하고 최저시급²⁸⁾과 소비자물가²⁹⁾ 인상을 반영하여 사업예산을 편성하는 것으로 계획하고 있음

하지만, 코로나19 대응과 관련하여 서울시는 신규사업으로 '21년 방역사업비³⁰⁾를 책정하고 있음에도 불구하고 동 사업예산 편성과

구 분	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년		'21년(안)	
						(당초)	(변경)	(서울시안)	(마을버스안)
기준원가	394,346	404,522	414,120	433,020	457,040	457,040	411,336	468,071	464,689
한도액	150,000	160,000	166,900	180,000	190,000	190,000	-	200,000	-

25) '20년 당초 261억 50백만원 → '20년 추경 371억 50백만원(110억원 증액)

26) 제3회 추가경정예산안 당시 마을버스 재정지원 현황 (단위 : 억원)

구 분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	하반기	집행액(3월까지)	필요액	부족액
2019년	28	16	25	14	16	17	75(월평균 15)	192	-	-
2020년	48	36	52	46	46	46	110(월평균 22)	136	384	144

27) 자치구 기준재정수요충족도에 따라 차등 지원

재정지원 비율	80%	75%	70%
기준재정수요충족도	45% ~ 55%	56% ~ 65%	65% 이상
자치구	노원구, 성북구, 도봉구, 중랑구, 관악구, 강북구, 동대문구, 은평구	구로구, 양천구, 서대문구, 금천구, 동작구, 강서구, 강동구, 광진구, 성동구	마포구, 영등포구, 용산구, 종로구, 송파구, 중구, 서초구, 강남구

28) '21년 최저시급 1.51% 인상 반영('20년 8,500원 → '21년 8,720원), 운수종사자 월평균 임금 : '20년 273만원 → '21년 277만원

29) 소비자물가 0.5% 인상

30) '21년 코로나19 관련 방역비 예산 총 4개 사업(248억 29백만원) : 지하철 9호선 재정지원(코로나

관련해서는 코로나19 종식과 예년 수준의 승객수를 확보할 것으로 가정하여 사업예산을 편성하는 것은 이율배반적이라 할 것임

- 동 사업은 매년 사업비가 계속 증가하고 있는 만큼 실제 필요한 예산이 합리적으로 편성될 수 있도록 예산집행과 추계에 신중해야 할 것이고 자치구 재정지원이 가능하도록 조례에 규정³¹⁾되어 있음에 따라 자치구와의 사업비 분담에 대해서도 지속적인 노력을 기울여야 할 것임

※ 최근 5년간 마을버스 재정지원 현황

(단위 : 백만원)

구 분	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년(안)
최종예산	11,000	12,300	17,300	19,900	37,150	26,000
당초예산	8,750	10,250	12,300	12,300	26,150	
교통위원회 증액	2,250	2,350	5,000	7,500	-	
추경예산					11,000	

■ 사당역, 당산역, 강변역, 서울역, 강남역, 홍대입구, 합정역 광역버스환승정류소 환경개선 사업(사업별 설명서 p.226~253)

- 동 사업은 7개 지점 광역버스환승정류소의 이용불편 및 혼잡도

19 긴급방역)(20억 32백만원), 우이신설 도시철도 재정지원(코로나19 긴급방역)(318억원), 1~8호선 코로나19 대응 지원(58억 36백만원), 버스분야 감염예방대책(166억 43백만원)

31) 「서울특별시 마을버스 재정지원 및 안전 운행기준 등에 관한 조례」 제3조(기준운송원가 산정 및 정산) ⑤ 시장이 여객자동차 운수사업의 면허 및 등록에 관한 권한을 구청장에게 위임한 경우에는 이를 수입한 구청장이 그 필요 비용을 보조하거나 융자할 수 있다. 이 경우 재정지원의 방법 및 절차 등에 관한 사항은 해당 구청장이 정하는 바에 따른다.

개선을 위해 대형 쉘터 등 승하차 편의시설을 설치하고 환승 체계를 정비함으로써 수도권 광역교통을 이용하는 시민의 편의 증진 및 대중교통 이용활성화를 도모하고자 하는 사업으로 '20년 총 103억 70백만원 대비 84억원이 증가한 187억 70백만원을 편성하였음

※ 광역버스환승정류소 환경개선 사업 예산 현황

(단위 : 억원)

구 분		광역버스환승정류소 환경개선사업(7개소)							비고	
		서울역	강남역	홍대입구	합정역	당산역	강변역	사당역		
사업지별 총사업비(㉑)		291.4	14.7	16.2	26.1	26.1	36	72.4	99.9	
'20년 예산	소 계	103.7	7.3	8.1	11	11	22.1	22.1	22.1	
	국 비	75.6	6	6.6	9	9	15	15	15	
	지방비	28.1	1.3	1.5	2	2	7.1	7.1	7.1	
'21년 예산	소 계	187.7	7.4	8.1	15.1	15.1	13.9	50.3	77.8	
	국 비	30	0	0	0	0	0	15	15	
	지방비	157.7	7.4	8.1	15.1	15.1	13.9	35.3	62.8	
유 형			가로변	가로변	중앙	중앙	가로변+중앙			
대상 정류소수(㉒)			1	8	3	3	미정	4	6	
정류소 1개소당 비용(㉑/㉒)			14.7	2	8.7	8.7	-	18.1	16.7	

※ '20년도 예산은 제3회 추가경정예산으로 반영

※ 당산역은 교통운영과 「도시고속도로 환승정류소(당산역)」 사업으로 '21년도 35억원(시비10, 국비15) 별도편성

- 동 사업은 '20~'21년까지 7개 지점에 총 291억 40백만원의 비용이 소요되는 사업으로 이중 사당역·당산역·강변역 3개 지점의 사업비가 각각 40억원 이상이 되어 투자심사³²⁾를 거친 결과³³⁾

32) 「지방재정법 시행령」 제41조(재정투자사업에 대한 심사) ①지방자치단체의 장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 투자사업에 대해서는 법 제37조에 따른 심사(이하 "투자심사"라 한다)를 하여야

“기본설계 후 실시설계 전 2단계 심사”를 받는 것을 조건으로 통과하였으나

현재 3개 지점에 대해 2단계 심사를 받지 않은 상황으로 기본설계 이후 2단계 심사를 통해 비용, 편익 및 B/C 산출근거를 명확히 하여 2단계 투자심사 결과에 따라 예산을 반영하는 것이 필요할 것임

- 한편 광역버스환승정류소의 특성상 시설의 설치위치는 서울관내 이나 시설을 이용하는 이용자는 경기 및 인천시 거주민의 비율이 높아 지방비 일부를 시설별, 거주지역별 이용자의 비율을 고려해 거주지역 지방자치단체가 부담하는 것이 적절하고,

대도시권광역교통위원회의 광역버스 회차 및 환승시설에 대한 사업비 부담방안³⁴⁾을 반영하여 예산을 편성하여야 하나 동 사업은 지방비 전체를 서울시가 부담하는 것으로 되어 있어 이를

한다. 다만, 재해복구 등 원상복구를 목적으로 하는 사업과 행정안전부령으로 정하는 사업은 그러하지 아니하다. 1. 시·도 : 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사업 가. 총사업비 40억원 이상의 신규 투자사업

「서울특별시 투자사업심사에 관한 규칙」 제3조(심사대상) ① 이 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.

2020년지방재정 투자사업 심사지침p14 (투자사업의 범위) ○ 신규 투자 사업이란 시설물(구조물)의 기능이 상호 연결되거나 또는 연계성이 있는 1건의 사업을 말하며, 이 경우 전체 사업에 대해 1건으로 사업계획이 수립된 경우를 의미 ○1건의 사업이라 하더라도 사업계획을 구간별로 나누어 수립하거나 기본설계를 구간별로 나누어 발주하는 경우 각각의 사업을 별도의 신규 투자사업으로 볼 수 있음

33) 2020년 수시(5월) 투자심사 결과 알림 : 재정균형발전담당관-6115('20.5.21.)

34) 대도시권광역교통위원회 광역환승시설과-513호(2020.8.24.) : 「광역버스 회차 및 환승시설 시범사업」 대상지별 정류장 현황(수정) 및 사업비 부담방안 알림(서울지역)
-대상지별로 이용객을 고려해 서울시, 인천시, 경기도의 사업분담금 산정

바로 잡을 필요가 있음

- 참고로 '20년도 사업비에 대해 타 지방자치단체의 비용분담분이 미반영되어 있으므로 비용분담분에 대한 타 지방자치단체별 '21년도 예산편성 여부를 확인한 후에 '21년 추경을 통해 관련예산을 확보하는 것이 필요할 것으로 판단됨

■ 생활물류지원센터(지하철역)조성(사업별 설명서 p.301)

- 동 사업은 환승 지하철 역사 내 공실상가 및 유휴공간을 활용하여 청량리역 등 10개소³⁵⁾에 생활물류센터를 조성하여 지하철 물류 인프라 구축을 위한 사업으로 서울시와 서울교통공사의 분담비율(5:5)에 따라 4억원을 신규 편성한 것임
- 현재 역사 내 조성이 완료된 생활물류센터는 총 4개소가 있으며 최초 홍대입구역 조성을 시작으로 서울역, 잠실역, 명동역이 조성³⁶⁾되어 보관 및 배송 서비스를 제공하고 있고 서울도시철도 ENG(주)에 위탁³⁷⁾하여 운영 중에 있음

35) '2021년 생활물류센터 조성 추진 대상 목록(총 10개소)'

- 청량리역, 종로3가역, 건대입구역, 충정로역, 신도림역, 까치산역, 미아삼거리역, 천호역, 왕십리역, 여의도역

36) '생활물류센터 운영현황' (총 4개소)

구분	개소명	면적(㎡)	서비스	사업 개시일
1	홍대입구역	27	보관 및 배송	'19.11.11
2	서울역	45	보관 및 배송	'20.06.02
3	잠실역	27	보관 및 배송	'20.06.02
4	명동역	33	보관 및 배송	'20.06.02

※ 코로나19로 인한 공항배송 서비스 중단

- 하지만, 서울시 ‘도시철도시설 활용 생활물류시설 확보계획’³⁸⁾에 따르면 ’20년도에는 지축차량기지 및 생활물류지원센터 총 9개소³⁹⁾를 구축할 계획이었으나 현재 4개소만 구축되어 있고 나머지 5개소(강남역, 김포공항역, 답십리역, 이수역, 가락시장역)는 조성이지지부진한 상황임
- 또한, 기 운영되고 있는 생활물류센터 실적을 보면 홍대입구역의 경우 ’19년도 11월부터 ’20년도 2월까지 보관 및 배송 서비스⁴⁰⁾에서 총 73백만원의 매출을 올렸으나, 코로나19가 발생한 이후 3월부터 최근 10월까지 8개월 동안 보관 및 배송 서비스에서 총 380만원 매출에 그쳐 매출액이 약 95%나 감소하였음
- 이 밖에 서울역, 명동역, 잠실역 생활물류센터도 올해 6월부터 보관 서비스를 시작하였지만 5개월 동안 각 역의 매출액은 평균 78만원에 그치고 있어 사업이 존폐 위기에 처해 있는 상황임
- 동 사업은 언택트 시대에 대시민 생활물류 점점 역할을 수행하여 새로운 가치와 수익을 창출하기 위해 ’22년도까지 50개의 생활

37) ‘사업운영관리권 위·수탁 협약서’(2018.9.13)

제1조(목적) 본 계약은 위탁자의 물류사업을 안정적이고 효율적으로 운영하기 위하여 위탁자와 수탁자의 권리·의무 등 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

38) ‘도시철도시설 활용 생활물류시설 확보계획’ 택시물류과-41148(2020.10.14.)

39) ‘2020년 생활물류센터 조성 현황’

- 조성 완료: 홍대입구역, 서울역, 잠실역, 명동역
- 조성 중 : 강남역, 김포공항역, 답십리역, 이수역, 가락시장역(20년 11월~12월 조성 예정)

40) 홍대입구역 생활물류센터 매출(’19년 11월 ~ ’20년 2월)

- 보관 매출(6천5백만원), 배송 매출(8백만원) 총 7천3백만원

물류지원센터를 조성한다는 계획이지만 현재의 운영 성과에 대한 면밀한 검토를 통해 무분별한 사업 확장을 지양하고 계획에 대한 전반적인 수정이 불가피하다고 할 것임

■ 그린파킹(Green Parking) 사업(사업별 설명서 p.327)

- 동 사업은 주택가 주차난 해소를 위해 담장 허물기와 자투리땅을 활용하여 주택가 등에 주차장을 조성하는 것은 물론 주차공유 사업을 함께 추진하기 위한 사업으로 '20년 예산 39억 85백만원 대비 2.8%(1억 10백만원) 감소한 38억 75백만원이 편성됨
- 동 사업은 'Green Parking 2006 프로젝트 기본계획'⁴¹⁾에 따라 주택가, 근린생활시설 및 아파트에 주차장을 조성하는 사업으로 단독주택, 근린생활시설의 경우 주차면 1면 기준 900만원, 이후 1면 추가시 150만원을 추가 지원하고, 조성된 주차장을 공유⁴²⁾하기 위한 IoT⁴³⁾센서는 1개당 30만원을 지원 하는 등 주차면 공사비 포함 최대 28백만원을 지원하는 사업임
- 특히, 그린파킹 사업을 기반으로 하는 실시간 주차공유 서비스는

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

42) '그린파킹 공유주차 서비스'

그린파킹으로 조성된 주차장에 IoT(사물인터넷)센서와 CCTV를 설치해 차량 유무를 감지하고, 이를 서울주차정보 앱으로 공유하여 이용자에게 실시간 주차정보를 제공하고, 비어 있는 시간을 공유하여 주차장 제공자 부가수입도 얻을 수 있는 주차공유서비스

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

IoT센서와 CCTV를 설치해 차량 유무를 감지하고, 이를 서울주차 정보 앱으로 공유함으로써 이용자에게 실시간 주차정보를 공유하고 주차장 제공자도 부가수입도 얻을 수 있어 활성화 된다면 주택가 인근 등에 주차난 해소에 도움이 될 것임

- 다만, 동 사업의 실적을 보면 당초 주차장 조성계획⁴⁴⁾을 달성하지 못하였고 이와 관련하여 '17년도 22백만원, '18년도 6억 51백만원, '19년도 3억 12백만원의 집행 잔액이 발생⁴⁵⁾하였으며, 작년부터 추진한 그린파크 주차장 공유사업의 경우 불특정 다수의 외부인에게 주택가 주차장을 제공하는 것에 대한 소유자의 거부감이 존재하고 실제 올해 9월 기준 공유현황을 보면 단 8건에 그쳐 사업추진이 매우 미비한 상황으로 전반적인 예산의 낭비가 발생하지 않도록 철저한 사업관리가 필요하다 할 것임

44) <최근 3년간 그린파크 사업 추진실적>

연도	추진목표	실제달성
2017년	1,643면	1,539면
2018년	1,463면	1,395면
2019년	1,428면	1,300면

45) <최근 3년간 그린파크 결산현황>

(단위 : 천원)

구 분	예산편성액	전년이월	예산변경	예산현액	집행액	차년이월	집행잔액
2017	3,219,450	0	180,196	3,399,646	3,377,638	0	22,008
2018	4,498,100	0	0	4,498,100	3,846,417	0	651,683
2019	4,582,530	0	0	4,582,530	4,270,351	0	312,179

■ 주택가 공동주차장 건립지원(사업별 설명서 p.357)

- 주택가 공동주차장 건립지원 사업은 주차환경이 열악한 주택가 밀집지역의 심각한 주차난을 해소하기 위한 것으로 14개 주택가 공동주차장 건설에 총 280억 70백만원이 편성됨
- 주택가 공동주차장 건설 사업은 각 사업별로 사전절차 및 설계·공사 등의 절차를 이행하고 있으나 “낙산근린공원 주차장”의 경우 사업예산(6억 70백만원)이 전액 명시이월⁴⁶⁾ 되고 “50+동부 캠퍼스 복합시설내 공영주차장”은 '21년 예산에 구비를 포함한 사업 예산을 편성하는 등⁴⁷⁾ 예산 운용 및 편성에 보다 세심한 검토가 필요할 것으로 보임
- 또한, “낙산근린공원 주차장”의 경우 사전절차인 공유재산심의를 거치지 않은 것으로 나타나는 등⁴⁸⁾ 과거의 사례를 볼 때 사전절차

46) 2020년 명시이월 조서

(단위 : 백만원)

사업명	예산액	이월액	이월사유
낙산근린공원 주차장 건립	670	670	당해 사업은 서울시 공원심의를 통과해야만 사업 진행이 가능하여 공원심의 상정을 준비하고 있으나 올해 안에 서울시 공원심의 통과가 어려울 것으로 예상되어 연내 집행이 어려울 것으로 예측

47) 50+동부캠퍼스 복합시설내 공영주차장 건설(서울시 자료)

- 총사업비 : 9,083백만 원(주차장 사업비) (시설비)
 - 국비(22%) 2,000백만원 시비(47%) 4,250백만원 구비(31%) 2,833백만원

구분	계	'18	'19	'20	'21	'22	비고
계	8,578	475	878	2,000	3,914	1,311	
국비	2,000			2,000			
시비	3,745	285	878		1,607	975	
구비	2,833	190	-		2,307	336	

○ 2021년 50+동부캠퍼스 복합시설내 공영주차장 건립 **3,914백만원**(사업별 설명서 p 357)

미비 등으로 인해 사업이 지연되고, 이로 인한 이월 및 불용 등의 사례가 할 것으로 예상되는 바, 사업 추진에 차질이 발생하지 않도록 보다 세심한 관심이 필요할 것임

■ 차 없는 거리 운영(사업별 설명서 p.381~387)

- 동 사업은 보행문화 확산을 위해 도심권 도로에 조성된 보행 및 환경 친화적인 거리를 차 없는 거리로 운영하는 사업으로 '20년 31억 5백만원 대비 13%(3억 96백만원) 감소한 27억 9백만원이 편성⁴⁹⁾됨
- 동 사업은 자동차에 빼앗긴 도로를 시민들에게 환원하고 올바른 보행문화를 정착시키기 위해 덕수궁길, 청계천로, 대학로 등에 교통통제 후 각종 문화행사를 개최한다는 점에서 사업추진 필요성은 인정됨

48) 낙산근린공원 주차장 건설 향후계획, 예산설명자료

-2021.1. : 서울시·중로구 공유재산심의 및 각 지방의회 동의

49) 차 없는 거리 행사운영비 총 1,431백만원(6개 사업 : 기존 4개, **신규 2개**)

구 분	2020년		2021예산(안) (B)	증감 (B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산 (A)			
계	4,374,010	3,105,410	2,709,500	△395,910	△13
사무관리비	300,000	100,000	0	△100,000	△100
행사운영비	2,052,010	1,243,410	1,430,500	187,090	15
시책추진업무추진비	22,000	22,000	19,000	△3,000	△14
연구용역비	200,000	0	0	0	0
자치단체경상보조금	1,800,000	1,740,000	1,260,000	△480,000	△28

- 다만, 서울시는 코로나19로 인해 '20년도 각종 문화행사 및 캠페인 개최가 불가함에 따라 '20년도 편성예산 43억 74백만원 중 12억 69백만원(29%)을 감추경한 바 있으며 아직 코로나 19 감염이 지속되고 있는 실정임을 감안할 때 기존 방식의 행사나 캠페인 개최가 아닌 포스트 코로나 시대를 고려한 새로운 홍보 방안을 발굴 등 효율적인 예산운영이 필요하다 할 것임
- 한편, 신규 행사운영비⁵⁰⁾로 “**청계천로 차 없는 거리 확대용역 및 운영(2억 60백만원)**”을 편성한 것은 청계천 CRT 개통과 연계하여 청계천로 차 없는 거리 확대 타당성 검토를 위한 용역을 추진하는 것으로 이는 예산편성 및 운영기준⁵¹⁾에 어긋나며 또한 해당용역은 정책판단을 위한 학술용역으로서 사전 행정절차를 완료한 후 사업이 추진될 수 있도록 하는 것이 필요할 것임

50) 보행정책과 “차 없는 거리 운영” 행사운영비 예산안

(단위 : 천원)

구 분	2020년		2021예산(안) (B)	증감(B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산(A)			
계	2,052,010	1,243,410	1,430,500	187,090	15
세종대로 차없는 거리	823,000	314,400	-	-314,400	-100
청계천로 차 없는 거리	119,950	119,950	93,000	-26,950	-22
청계천로 차 없는 거리 확대용역 및 운영	-	-	260,000	260,000	100
덕수궁길 차 없는 거리	79,960	79,960	70,000	-9,960	-12
대학로 차 없는 거리	655,600	355,600	334,000	-21,600	-6
차 없는 다리 잠수교 운영	283,500	283,500	283,500	0	0
남대문 시장 차 없는 거리	90,000	90,000	90,000	0	0
덕수궁 차 없는 거리 전일제 운영을 위한 신호체계 개선사업	-	-	300,000	300,000	100

51) 2021년도 지방자치단체 예산편성 운영기준 및 기금운용계획 수립기준, 행정안전부

- 행사운영비 : 행사운영에 필요한 일반운영비, 자치단체가 추진하는 행사중 전문성이 요구 되는 내용이 복합·다양한 행사의 경우 민간용역 가능

- 또한, 동 사업의 신규 편성예산인 “덕수궁 차 없는 거리 전일제 운영을 위한 신호체계 개선사업(3억원)”은 사전에 주변지역 주민들과 덕수초등학교 등의 의견수렴 없이 추진함에 따라 반대 민원과 안전사고 유발 등의 사유로 남대문경찰서 교통안전시설심의가 부결⁵²⁾ 되었던 점을 고려할 때,

향후 예산의 이월 또는 불용이 발생할 우려가 있다는 점에서 동 사업의 필요성과 당위성에 대한 지역주민들의 공감대 형성과 경찰청 교통안전시설심의 등 사전 행정절차를 완료한 후 사업이 추진될 수 있도록 하는 것이 필요할 것임

■ 보행친화도시 기반조성(사업별 설명서 p.388~395)

- 동 사업은 보행환경친화도시로서의 서울의 위상을 세계적으로 높이기 위해 2013년부터 지속적으로 “걷자 페스티벌”을 개최하는 등 보행권에 대한 시민인식을 제고하고 보행정책 방향을 마련하고자 하는 사업으로 '20년 9억 22백만원 대비 28%(2억 62백만원) 감소한 6억 60백만원이 편성됨
- 코로나19로 인해 '20년도 대부분의 행사와 토론회 등이 취소 또는 축소됨에 따라 '20년도 본예산 14억 52백만원 중 5억 30백만원

52) 지방경찰청 교통관리과-23067('20.11.11) 교통안전시설 개선 설치 통보(하달)[남대문서 제3차심의]
 - 덕수궁길의 전일제 차없는 거리의 심의 요청은 관할 남대문경찰서의 교통안전시설심의 위원회에서 민원인의 반대 등으로 부결된 사안으로 우리 청 재심의는 불가함

(36.5%)을 감추경 함으로써 “Walk21 국제 컨퍼런스 개최”는 행사규모를 축소하고 행사일정을 '21년도로 변경·개최토록 한 바 있음

- 따라서, 동 사업의 신규 편성예산인 “세종대로 사람숲길 시민참여행사(1억원)”는 “2021 서울걷자 페스티벌 개최(3억80백만원)”구간과 일구 중복될 뿐만 아니라 매년 유사한 내용의 서울걷자 페스티벌이 개최되고 있다는 점에서 포스트 코로나 시대의 새로운 보행문화를 정책시키는 동시에 효율적인 예산편성 및 운영을 위해 다양한 대책과 방안을 마련하여 유사중복 예산은 통합 편성하는 것이 필요하다 할 것임

■ 자전거 안전교육(사업별 설명서 p.481)

- 동 사업은 안전한 자전거 이용도모 및 일원화된 자전거 안전교육 실시를 위해 자전거 강사 교육과 자전거 운전 인증제 시행을 위해 기존 분리된 사업을 통합한 것으로 '20년 2억 99백만원⁵³⁾과 동일한 2억 99백만원이 편성됨
- 동 사업은 '20년도 시행한 대상별 맞춤형 “자전거 안전교육”사업 (찾아가는 자전거 교실, 자전거 정비교육, 안전취약대상 자전거교육 등 다양한 교육)과 “자전거 교통안전 체험교육장 설치 및 운영”

53) 자전거 교통안전 체험교육장 설치 및 운영(자전거 운전 인증제 시행) : 1억 44백만원
자전거 안전 교육(찾아가는 자전거교실, 정비교육, 안전취약대상 교육 등) : 1억 55백만원

(자전거 운전 인증제 사업)으로 구분하여 예산을 편성 운영하던 것을 사업 유사성을 고려하여 “자전거 안전교육”사업으로 통일한 것으로 예산편성 운영기준에 충실하고자 하는 것임

- 또한, 동 사업추진을 위해 “자전거 안전교육 강화방안”⁵⁴⁾을 수립하여 서울시는 자전거 교육의 가이드라인 및 교육교재(온·오프라인)를 제작하고 자치구는 자전거교육 및 자전거 인증제를 시행토록 한 것은 교육체계를 재구조화 하여 교육 효과를 제고한다는 점에서 바람직한 개선방향이라고 할 것임

- 하지만, 동 사업의 예산편성은 자전거 운전인증제를 서울시(50백만원)와 자치구(2억원, 4개 자치구)에서 각각 운영토록 하고 있어 기 수립한 “자전거 안전교육 강화방안”과는 다르게 예산을 편성함으로 인해 동 사업이 비효율적으로 추진될 소지가 있으며

코로나 19영향으로 '20년도 교육실적이 저조하고 어린이 자전거 안전인증제를 10월까지 실시하지 못했던 점을 고려할 때 계획적이고 체계적인 예산편성을 통해 사업예산이 충실하게 집행되고 명시 및 사고이월은 최소화 될 수 있도록 면밀한 검토가 필요하다 할 것임

54) 자전거정책과-10182호(2020.9.21.) “자전거 안전교육 강화방안”

1. 자전거 교육 운영체계 재구조화

- (서울시) 자전거 안전교육 총괄 및 자전거 강사 양성 등

- (자치구) 구민 대상, 전 연령을 아우르는 자전거 교육 시행

2. 일원화된 자전거 안전 교육 표준 정립(자치구 교육 담당)

- (교육) 자전거 안전교육 표준안 마련(이론 2H, 실기 2H)

- (평가) 구별 자전거 인증제 실시(전연령, 1회/분기, 2시간/일) ※초등학생 대상 4교시 운영

■ 자전거 도로 안전시설 확충(사업별 설명서 p.486~490)

- 동 사업은 기 조성된 자전거도로의 단절구간 연계와 안전시설 확충 및 자치구 방치자전거 수거 지원사업으로 '20년 68억 70백만원 대비 31%(21억 16백만원) 감소한 47억 54백만원이 편성됨
- 동 사업계획에 포함되어 있는 “자치구 방치자전거 수거 지원(2억 50백만원)”의 경우 자전거 보관대 및 도로상에 방치된 자전거를 수거하는데 소요되는 비용의 일부를 자치구별 10백만원씩 지원(자치단체경상보조금)하는 사업으로,

방치자전거 수거 후 소유자에게 반환하거나 일정기간 보관 후 매각 또는 기증 및 재활용을 하고 있으며 이를 통해 자전거 이용 및 보도환경을 개선한다는 점에서 사업추진 필요성은 인정됨
- 다만, 자치구의 방치자전거 정비 및 수거업무를 위해 단순히 자치구별로 10백만원씩 정액으로 지원하는 것은 예산운영의 효율성을 담보하기가 어렵다는 점에서 구별 방치자전거 정비횟수와 수거실적 등을 고려하여 예산을 차등 지원하는 방안 등에 대한 검토와 지속적인 자치구별 방치자전거 정비실적 관리와 독려가 이루어져야 할 것임

■ **광화문광장 조성 관련 교통대책 수립 및 도심 종합교통대책**
(사업별 설명서 p.540~543)

- 동 사업은 광화문광장 조성 사업에 따라 주변지역에 대한 효율적인 교통체계개선과 도심 종합교통대책을 수립하기 사업으로 '20년 15억 12백만원 대비 10%(1억 46백만원) 증가한 16억 58백만원이 편성됨
- 동 사업은 '20년 11월 16일(월) 발표한 '사람이 쉬고 걷기 편한 광화문광장' 조성계획과 연계해 광화문 광장 주변 교통개선공사 추진, 광장 재조성 공사 중·후 모니터링 시행, 녹색교통지역의 특별대책 시행과 연계한 도심지역 종합교통체계 기본계획 수립을 위한 것으로 광화문 광장 조성에 따른 미시적·거시적 차원의 효율적인 교통대책 마련이 필요하다는 점에서 사업추진의 필요성은 인정된다 할 것임
- 동 사업 중 “**광화문광장 조성에 따른 주변지역 교통 모니터링 및 시행효과 예측분석(I.A : Impact Analysis)용역(2억원)**”의 경우 '20년에 시행한 모니터링 용역(I.A) (3억원)⁵⁵⁾의 2차년도 계속사업으로

55) 새로운 광화문광장 조성에 따른 주변지역 교통 모니터링 및 시행효과 예측분석(I.A)용역

- 용역기간 : 2020. 03. 25~2022. 02. 28(1차:2020.12.31.일까지)

- 용역비/용역사 : 3억원 (1차) / (주)태승알앤디, 명지대학교 산학협력단

- 용역추진내용('20.3.~11.)

모니터링 용역(I.A) 추진 방침수립 시 광화문광장 재조성사업 착공시기가 불투명한 실정을 고려하여 사업시행 전 모니터링 용역(I.A)은 “광화문광장 주변 교통개선 기본 및 실시설계 용역”으로 우선 시행⁵⁶⁾토록 하였음에도 불구하고 사업시행 중·후 모니터링 용역(I.A)으로 추진함으로써 불필요한 예산 낭비가 발생한 상황임

- 또한, 동 사업 중 “도심부 종합교통체계 기본계획 용역(4억 98백만원)”의 경우 녹색교통지역 특별대책 시행에 대한 모니터링을 통해 4대문안 도심의 종합교통 개선대책을 마련하는 것으로 광화문광장 재조성 이후 추진하는 모니터링 용역(I.A.)과 내용이 일부 중복된다는 점에서 효율적인 예산편성 및 운영을 위해 기 추진 중인 용역을 적극 활용하는 등의 예산절감 대책 마련이 필요하다 할 것임

구 분	월별진행사항	월별예정사항
내 용	<ul style="list-style-type: none"> ■ 녹색교통진흥지역 유출입교통량 데이터 수집 ■ TOPIS 통행속도 데이터 수집 ■ TOPIS 교통량 수집 ■ 자전거 이용현황 데이터 수집 ■ 나눔카 자료 수집 ■ 공사 전 교통현황 조사 모니터링 현장조사 ■ 광화문광장 재구조화에 따른 교통현황 모니터링 -대중교통 승하차, 자전거 이용, ■ I.A를 활용한 광화문광장 조성 시행효과 예측 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 공사 전 교통량 분석 ■ 공사 전 교통현황 조사 모니터링 자료 정리 ■ 녹색교통진흥지역 유출입교통량 데이터 시계열분석 ■ TOPIS 통행속도 데이터 시계열분석 ■ TOPIS 교통량 시계열분석 ■ 자전거 이용현황 데이터 시계열분석 ■ 11월 19일 중간보고회의자료 작성 ■ 광화문광장 재구조화에 따른 교통현황 모니터링 -대중교통 승하차, 자전거 이용, ■ I.A를 활용한 광화문광장 조성 시행효과 예측

※ 해당 모니터링 용역(3억원) 추진내용이 일반적인 교통정보수집 수준인 기존 TOPIS 자료 활용하는 수준으로 시행됨

56) 교통운영과-1927(2019.8.28.) “새로운 광화문광장 재구조화 교통 모니터링 및 시행효과 예측 분석 계획” 방침서 내용

○ 용역기간 : 계약일로부터 2022.2.28.까지(1차:2020.12.30.일까지)

- 사업 시행 중·후 모니터링으로 2020년부터 광화문광장 조성 후까지 추진

※ 사업 시행 전 모니터링은 광화문광장 주변 교통개선 기본 및 실시설계 용역에서 우선 시행

■ **드론활용 교통지표 분석 알고리즘 개발 및 관리시스템 구축**
(사업별 설명서 p.544~548)

- 동 사업은 4차 산업 기술기반의 교통체계 조성을 위해 드론을 활용한 교통체계 분석기술을 개발하기 위한 “교통분야 드론활용 정보화 시스템 구축사업(1단계)”⁵⁷⁾ 시행 이후 시스템 고도화(2단계)를 위한 사업으로 '20년 4억 69백만원 대비 16%(77백만원) 감소한 3억 92백만원이 편성됨
- 동 사업은 드론산업 성장과 IT 산업 발전에 따라 목적수준의 교통 모니터링에서 벗어나 드론을 활용한 교통상황을 단일지점에서 연속지점, 점에서 면으로 상시 모니터링하고 실시간 분석 등을 위한 교통관리 시스템을 구축한다는 점에서 사업추진 필요성은 인정됨
- 하지만, 드론활용 교통관리시스템 구축 사업(1단계)이 '20년 10월에 계약 체결되어 '21년 5월에 시스템(1단계)이 구축될 예정인 점을 감안할 때 동 사업(2단계)은 1단계 사업이 완료된

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

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

이후 시스템에 대한 효과검증과 모니터링을 거쳐 개선사항과 고도화 방향을 결정해야 함에도 1단계 시스템이 구축되지 않은 상황에서 동 사업을 추진하는 한다는 것은 사업의 당위성이 충분히 설명되지 않는다고 할 것임

- 따라서, 동 사업과 관련하여 단순 연차별 의례적으로 예산편성⁵⁸⁾을 하는 것은 예산낭비가 우려된다는 점에서 1단계 시스템 구축을 완료한 이후 시스템에 대한 성능검증과 운영결과⁵⁹⁾를 분석하여 2단계 사업에 대한 필요성을 충분히 확보한 후 사업을 추진하는 것이 바람직한 것으로 판단됨

■ 도시고속도로 환승정류장(당산역)(사업별 설명서 p.560~563)

- 동 사업은 광역버스의 도심 진입억제와 교통혼잡 완화를 위해 대도시권광역교통위원회에서 추진하는 「광역버스 회차 및 환승 시설 시범사업」으로 수도권 광역버스를 주요 환승결절점인

58) 교통분야 드론활용 시스템 구축 관련 예산

구분	사업명	예산	비고
2019	교통분야 드론활용 ISP 수립 및 분석기술개발	300백만원	
2020	드론활용 교통지표 분석 알고리즘 개발 및 관리시스템 구축(1단계)	470백만원	'20.10.~'21.5.
2021	드론활용 교통지표 분석 알고리즘 개발 및 관리시스템 구축(2단계)	392백만원	

59) 드론활용 교통관리시스템 구축 1단계 사업결과 분석을 위하여 단일 교차로 교통량, 속도, 대기행렬 등에 대한 분석 및 지표별 시각화 가능 여부 등 확인 필요

- “드론활용 교통지표 분석 알고리즘 개발 및 관리 시스템 구축(2단계) 예비타당성 심사결과서의 사업내용
 - 20년도 시스템(1단계) 기본프레임 설계에서 사용자 편의를 위한 시스템 확장 및 기능추가
 - 교통지표 상세화 및 분석기술 자동화 : 교차로 군집(2개 이상 교차로 동시)촬영 드론 영상의 비정형 데이터를 추출하고 분석기술을 자동화하여 시스템에 탑재
 - 드론활용 교통 모니터링 지역 확대 : 교차로 수시모니터링, 도로점용공사장, 교통개선 지점 등 확대

당산역 인근 올림픽대로에서 회차 시키기 위한 환승정류장을 설치하는 사업으로 35억 5백만원(시비 20억 5백만원, 국비 15억원)을 신규로 편성하는 것임

- 동 사업은 사업위치만 선정되었다는 점에서 정확한 공사비 산정이 어려운 실정이며 사업지가 현재 서울시설공단에서 제설 및 수방 장비 보관소로 사용하고 있는 한강 하천부지로 해당기관과의 부지사용에 대한 협의 등 사전 행정절차가 선행되어야 할 것임
- 또한, 서울시는 설계용역을 '21년 상반기에 완료하고 공사추진을 하반기에 계획하였으나, 통상 토목공사의 특성상 우기 및 동절기 공사제한 등으로 설계와 공사를 1년 이내에 완료하는 것은 어렵다는 점에서 사업지연으로 인해 예산이 이월될 우려가 있으므로 철저한 사업관리가 필요하다 할 것임
- 아울러, 해당사업의 경우 시설 특성상 시설 위치는 서울관내이나 시설 이용자는 경기도민이 100%인 점을 고려할 때 서울시의 분담비율(35%)⁶⁰⁾를 일부 하향 조정할 필요가 있으며 또한, 사업비 분담율에 따라 타 지방자치단체의 예산확보 여부가 확인되지 않은 상황에서 서울시가 타 지방자치단체에서 분담해야하는

60) 대도시권광역교통위원회 광역환승시설과-513호(2020.8.24.) 「광역버스 회차 및 환승시설 시범사업」 대상지별 정류장 현황(수정) 및 사업비 분담방안 알림(서울지역)
- 사업비 분담 : 국비 30%, 지방비 70%(서울 35%, 경기도 35%)
- 승차비율 : 경기도 100%, 인천 0%

비용전액을 서울시 예산에 반영하는 것은 예산편성의 타당성이 충분하지 않다고 할 수 있을 것임

- 따라서, 해당 사업 추진에 앞서 사업비 분담비율 조정협의, 기관별 분담 비용확보, 부지사용 협의, 실시설계용역 추진 등 관련 절차를 이행하기 위한 최소한의 예산만 편성하여 불필요한 예산의 이월 또는 불용이 발생하지 않도록 하는 등 효율적인 예산편성과 집행을 위한 방안이 마련되어야 할 것임

■ **현릉로 중앙버스 전용차로 조성(사업별 설명서 p.556~559)**

- 동 사업은 현릉로 주변 다양한 주택개발에 따른 교통수요 급증으로 발생하는 교통난 해소와 대중교통 이용 활성화를 위해 현릉로 (영동1교~북정역간 9.7km)에 중앙버스 전용차로를 조성하는 사업으로 63억원을 신규로 편성하는 것임
- 동 사업은 위례신도시 광역교통개선대책의 일환으로 '15년도에 한국토지주택공사(LH)와 협약을 통해 공사비 전액을 LH공사가 부담하기로 협의⁶¹⁾하고 '16년도 현릉로 기본 및 실시설계 용역을 시행하였으나

주변 자치구(서초구, 강남구) 민원과 위례신도시 입주시기 지연

61) '15.06. : 현릉로 관련 사업비 분담, 시행방법 협약(안) 협의

- LH공사 광역교통개선분담금으로 120억원 공사비 전액 부담

등으로 '17년 6월에 용역이 중단(타절 정산)⁶²⁾되었으며 이후 유관부서 협의를 통해 '19년도 현릉로 중앙버스 전용차로 조성 실시설계 용역(2억 40백만원)을 재추진하였으나 사업지연으로 1억 27백만원을 사고이월('19년도 72백만원 집행)한 바 있음

- 또한, '20년도 현릉로 중앙버스 전용차로 공사비로 30억원 (1km)을 편성하였으나 사업비 변경을 위해 재투자심사⁶³⁾를 '20년 4월에 의뢰하면서 LH공사와의 협의 미완료 등의 사유로 해당 예산을 전액 삭감하는 등 사업추진 시 주변 지역의 반대 민원 및 관련기관과의 사전협의, 개발계획 등이 면밀히 검토되지 않은 상황에서 무리하게 사업이 추진됨에 따라 예산의 이월과 전액 감액이 반복적으로 이뤄지고 있는 실정임

62) '17.06. : 현릉로 기본 및 실시설계 용역 정산(타절)

※ 용역 타절사유 : 현릉로 관련 자치구 사업시기 연기 요청 등

- 서초구 : 연차별 공사로 인한 교통혼잡 완화 및 시민 불편 최소화를 위해 제2염곡지하차도 개통이후로 사업시기 연기 요청
- 강남구 : 현릉IC 병목구간 도로확장(6→10차로) 공사 일정 지연됨에 따라 서초구간(영동1교~내곡IC)을 우선 추진하는 등 구간별 사업시기 조정 검토 요청
- LH 위례신도시 : 입주시기 지연 (2017년→2020년)

63) '20.04. : 현릉로 중앙버스전용차로 설치 재투자심사 의뢰내용

구 분		중 전 (당초, '15.10.)	금 회 (변경, '20.4.)	비고
내 용	전체 규모	- 연장 : 9.7km	- 연장 : 9.7km · <u>1단계 구간 : 1.5km</u> · 2단계 구간 : 8.2km	<u>1단계 우선추진</u>
	세부 내용	- 중앙버스전용차로 설치 : 9.7km · 중앙정류소설치 : 18개소 · 감리용역	- 중앙버스전용차로 설치 : 9.7km · 중앙정류소설치 : 26개소 · 감리용역	
사업비 (백만원)	총계	<u>12,000백만원</u>	<u>24,828백만원</u>	
	재원별	광역교통개선분담금 (LH공사 전액부담)	광역교통개선분담금 (LH공사 전액부담) 미합의	<u>협의중</u>
	회계별	교통사업특별회계	교통사업특별회계	

- 한편 동 사업은 재투자심사 결과에 따라 기존 사업비가 200% 이상 증가(기존 120억원→변경 248억28백만원)한 만큼 동 사업의 사업비를 전액 부담하는 LH공사와의 합의가 선행되어야 동 사업이 추진 될 수 있다는 점에서 조속히 관계기관과 협의를 완료하여 예산 집행에 만전을 기해야 할 것임

■ 자율주행 자동차 시범운행지구 조성 및 운영(사업별 설명서 p.640~645)

- 동 사업은 기 구축된 C-ITS 등을 활용하여 포스트 코로나시대 및 미래 모빌리티 변화에 선제적으로 대응하기 위해 자율주행 자동차 시범운행지구를 조성·운영하기 위한 사업으로 '21년도 27 억원을 신규로 편성하는 것임

- 동 사업은 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」(이하 “자율주행자동차법”으로 함)에 따라 기존에 구축한 “상암 자율주행 테스트 베드”와 연계하여 상암동 일대를 “자율주행자동차 시범운행지구”로 조성하고 자율주행 유상운송 모빌리티거점을 구축하고자 하는 것으로 '20년 11월 20일 국토교통부로부터 “자율주행자동차 시범운행지구” 지정⁶⁴⁾을 받은 바 있으며

상암지구에 세계 최고 수준의 자율주행 모빌리티 거점을 조성하여 이동의 자유를 실현하기 위한 기반을 조성한다는 점에서 동 사업의

64) 국토교통부 11월 20일, ‘자율주행차 시범운행지구 위원회’ 개최, 6개 자율주행차 시범운행지구 최초 지정 - 자율주행차 시범운행지구별 도입서비스 및 범위

필요성은 인정된다 할 것임

- 다만, 「자율주행자동차법」 제8조⁶⁵⁾에 따르면 자율주행 자동차 시범운영지구 지정 및 운영에 필요한 사항은 조례로 정하도록 하고 있고 당초 서울시 사업추진 방침서⁶⁶⁾에서도 시범운영지구 운영 근거 마련을 위해 조례제정을 계획하였으나 현재 조례가 제정되어 있지 않은 상황과 시범운영지구 협의체 구성 및 운영평가의 주체가 국토부장관인 점을 감안할 때 동 사업 예산편성의 당위성이 충분히 확보되지 않았다 할 것임

연번	지자체	지구범위	대표 서비스
1	서울	·서울 상암동 일원 6.2km ² 범위	·DMC역↔상업·주거·공원지역 간 셔틀 서비스
2	충북·세종 (공동신청)	·오송역↔세종터미널 구간 BRT 약 22.4km 구간	·오송역↔세종터미널 구간 셔틀(BRT) 서비스
3	세종	·BRT 순환노선 22.9km ·1~4생활권 약 25km ² 범위	·수요응답형 정부세종청사 순환셔틀 서비스
4	광주	·광산구 내 2개 구역 약 3.76km ²	·노면청소차, 폐기물수거차
5	대구	·수성알파시티 내 약 2.2km ² 구간	·수성알파시티 내 셔틀 서비스 (삼성라이온즈파크↔대구미술관) ·테크노폴리스, 국가산단 일원 수요응답형 택시 서비스
		·테크노폴리스 및 대구국가산단 약 19.7km ² 범위 ·산단연결도로 약 7.8km 구간	
6	제주	·제주국제공항↔중문관광단지(38.7km) 구간 및 중문관광단지 내 3km ² 구간	·공항 픽업 셔틀 서비스 (제주공항↔중문관광단지)

- 65) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제8조(시범운영지구의 운영 및 관리 등)
- ① 시범운영지구로 지정·고시된 구역을 관할하는 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)는 제7조제1항에 따라 지정·고시된 시범운영지구의 운영에 필요한 사항을 조례로 정할 수 있다.
- ② 국토교통부장관은 지정된 시범운영지구를 지원·관리하기 위하여 관할 시·도지사 및 도로관리청, 지방경찰청장 등으로 구성된 시범운영지구 협의체를 구성하여 운영할 수 있다. 이 경우 협의체의 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
- 제17조(시범운영지구의 운영에 대한 평가) ① 국토교통부장관은 시범운영지구의 운영에 대하여 정기적으로 또는 수시로 평가할 수 있다.
- ②~③ 생략
- ④ 제1항부터 제3항까지에서 규정한 사항 이외에 시범운영지구의 운영에 대한 평가 기준·방법 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
- 66) 교통정보과-11473호('20.7.30) 「세계에서 가장 앞선 자율주행 플랫폼 도시 기반 조성」을 위한 시범운영지구 조정 및 유상운송 모빌리티 창출계획
- '20.9월부터 자율주행자동차 시범운영지구 조성 및 운영조례(안) 제정토록 계획함

- 아울러, 시범운영지구의 자율주행자동차 운행에 필요한 시설의 설치, 운영 사업에 필요한 예산은 해당 법령⁶⁷⁾에 따라 국토교통부로부터 지원을 받을 수 있고 기존 “상암 자율주행 테스트 베드”를 우선적으로 활용가능하다는 점 등을 고려할 때 효율적인 예산편성 및 운영, 재정지원 근거 마련을 위해 동 사업운영에 필요한 조례 제정 및 구체적인 사업계획 수립⁶⁸⁾ 등이 선행되어야 하는 바, 동 사업에 대한 재검토가 필요할 것으로 판단됨

■ 교통소외지역 자율주행 모빌리티 실증 확대(사업별 설명서 p.646~648)

- 동 사업은 “상암 자율주행 테스트 베드”에서 추진 중인 자율주행 셔틀버스(마을버스) 서비스 실증⁶⁹⁾ 확대를 위해 자치구 공모를

67) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제23조(행정적·재정적 지원 등) 국토교통부장관은 자율주행자동차의 도입·확산과 자율주행 기반 교통물류체계의 발전을 위하여 다음 각 호의 사업을 하는 지방자치단체, 기관, 사업자단체 또는 사업자 등에게 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 행정적·재정적·기술적 지원이나 금융 관련 법률에 따른 자금 융자 등의 지원을 할 수 있다.

1. 자율주행자동차의 안전, 운행 지원을 위한 인프라 및 자율주행 기반 교통물류체계에 관한 연구개발 사업
2. 자율주행자동차의 운행에 필요한 시설의 설치·운영 사업
3. 자율주행자동차의 안전, 운행 지원을 위한 인프라 및 자율주행 기반 교통물류체계 관련 산업의 육성에 필요한 사업
4. 그 밖에 자율주행 기반 교통물류체계 발전을 위하여 필요한 사업으로서 국토교통부령으로 정하는 사업

68) 재정균형발전담당관-12716(2020.11.5.) 2021년 지방보조금 예산편성 요구(안) 심의결과 “자율주행 자동차 시범운영지구 조성 및 운영”

- 심의결과 : 조건부 적정
- 심의의견 : 관련법에 따른 면허체계를 면밀히 검토하여 추진, 민간사업비를 포함한 사업 검토 및 계획 구체화 필요

69) “상암 자율주행 테스트 베드” 자율주행 셔틀버스(마을버스) 서비스 실증(2019.6월~)

- 실증업체 : SML·오토모스 컨소시엄, 언맨드솔루션, 스프링클라우드
- 운행대수 : 총 3대(현재 2대 운영 중)
- 운행경로 : 총 연장 3.3km(상암 DMC 지하철역과 주요 거점 연계)
- 운행횟수 : 주 6일(월요일 제외), 주당 54회 운행

통해 교통소외지역을 선정하여 자율주행 셔틀버스 도입 실증을 시행하고 향후 마을버스 대체 교통수단으로서의 역할 정립을 위해 정밀도로지도 구축 및 교통신호개방 장치를 설치하는 사업으로 3억 20백만원을 신규로 편성하는 것임

- 현재 상암에서 시행중인 “자율주행 셔틀버스(마을버스) 서비스 실증사업”은 '20년 11월 20일 지정된 국토교통부의 “자율주행자동차 시범운행지구”사업을 통해 평가를 받을 예정임을 고려할 때 선행 실증사업이 단순 실증을 넘어 자율주행 서비스⁷⁰⁾의 실현가능성을 확인 후에 동 사업의 추진여부를 결정하는 것이 필요할 것임
- 또한, 관련 법령에 따르면 해당사업에 대해 국비지원을 요구할 수 있음에도⁷¹⁾ 불구하고 서울시 재정으로만 추진토록 계획함으로써 시 예산이 과다 투입될 수 있다는 점을 고려할 때 관련계획에 대한 재검토를 통해 재정 절감방안을 마련하는 것이 필요할 것으로 판단됨

70) “자율주행자동차 시범운행지구 운영계획서” 도입 예정인 자율주행 모빌리티 서비스
 - 지하철역과 상업·주거·공원지역을 연계한 마을버스운송사업 서비스
 - 수요응답형 여객자동차운송사업 서비스(교통약자 특화, First&Last Mile)
 - 화물자동차 운송사업(대형마트 배달 특화 서비스, 화물운송특화, 배달로봇 활용 서비스)

71) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제23조(행정적·재정적 지원 등) 국토교통부장관은 자율주행자동차의 도입·확산과 자율주행 기반 교통물류체계의 발전을 위하여 다음 각 호의 사업을 하는 지방자치단체, 기관, 사업자단체 또는 사업자 등에게 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 행정적·재정적·기술적 지원이나 금융 관련 법률에 따른 자금 융자 등의 지원을 할 수 있다.

1. 자율주행자동차의 안전, 운행 지원을 위한 인프라 및 자율주행 기반 교통물류체계에 관한 연구개발 사업
2. 자율주행자동차의 운행에 필요한 시설의 설치·운영 사업
3. 자율주행자동차의 안전, 운행 지원을 위한 인프라 및 자율주행 기반 교통물류체계 관련 산업의 육성에 필요한 사업
4. 그 밖에 자율주행 기반 교통물류체계 발전을 위하여 필요한 사업으로서 국토교통부령으로 정하는 사업

IV. 명시이월

□ 명시이월 사업 현황

- 서울시는 선행절차 지연 및 집행시기 미도래로 '19년 내에 지출을 마치지 못할 것으로 예상되는 사업에 대해 「지방재정법」 제50조⁷²⁾에 따라 서울시의회 동의를 얻어 '21년으로 명시이월하고자 하는 것으로, 명시이월사업은 총 31개 사업 356억 23백만원⁷³⁾에 이르고 있고 최근 3년간 도시교통실 명시이월 사업 현황을 살펴보면 다음과 같음

※ 최근 3년간 도시교통실 명시이월 사업 현황

구 분	2018	2019	2020
명시이월액(백만원)	32,081	75,609	35,623
명시이월사업수(개)	20	35	31

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

72) 「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.

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

- 도시교통실은 사업추진에 있어 국비교부 지연 및 지역민원 등으로 인해 실제 사업 시점이 늦춰짐에 따른 추진실적이 부진한 점은 일부 이해 할 수 있는 점이나 2018년부터 계속해서 명시이월 금액이 늘어나는 것에 대한 원인을 분석하고 향후에는 이런 일이 반복되지 않도록 보다 적극적으로 사업추진에 임해야 할 것임

- 사고이월 및 집행잔액 등에 따라 불용액 또는 불용률이 높게 나타나는 점을 방지하기 위해 명시이월을 관행적으로 남용하는 행위는 지양해야 할 것으로 회계연도 독립 원칙의 예외는 최소화 해야 할 것임

또한, 시행시기 미도래 및 발주시기 조정 등에 따라 명시이월한 사업의 경우 해당 공정이 지연되는 만큼 다음연도 예산액 편성을 신중하게 함으로써 명시이월 및 사고이월이 최소화될 수 있도록 노력해야 할 것임

※ 명시이월 내용별 이월액

(단위 : 백만원)

세 부 사 업 명	예산현액	이월액	이월사유
합 계	300,037	75,609	
도시철도건설사업비특별회계	92406	16168	
도시철도 급행화·직결화 관련 사전타당성 조사 용역	496	437	준공기한 미도래에 따른 이월
신안산선 출입구 위치 조정 타당성 조사	100	88	
2호선 신정 지선 역 신설 사전 타당성 조사	100	88	
지하철 4호선(창동역~당고개역) 지하화 타당성 조사	200	177	
2·5호선 신정·방화 차량기지 이전 사전 타당성 조사	500	468	
지하철 9호선 재정지원	91,010	14,910	9호선 전동차(36칸) 구매 입찰공고의 기초가격이 낮 아 전동차 제작업체 모두 입찰 미참여(3회 공고, 모두 무응찰 유찰)하여 입찰조건 변경 등 추가 대안 검토가 필요한 사항으로, 전동차 구매비용을 연내 지출하지 못할 것으로 예측
교통사업특별회계	30,843	8,029	
녹색교통지역 3도심 확대방안 연구용역	300	205	용역 준공예정일이 내년 (’21.2.12)으로 연내 미집행 예상
도시교통 정비 중기계획 수립 연구용역	230	221	용역 준공예정일이 내년 (’21.2.19)으로 연내 미집행 예상
지속 가능한 서울형 스마트 모빌리티 도입방안 연구용역	175	108	사업 준공시기 미도래 (2020년1월 준공예정)로 인 하여, 사업비 일부 금액에 대한 이월필요
교통 빅데이터 활용 컨설팅 및 분석	50	50	코로나19로 인해 대중교통 이용 급감 등 통행패턴 변 화가 크기 때문에 민간빅데 이터와의 융합분석을 통한 서비스 개선방안 마련이 어 려워 분석시기를 내년으로 연기
김포공항 활성화 지원 세부방안 연구용역	100	100	코로나19에 따른 항공운송 업계 전반의 영향 및 정부 지원책 등의 반영을 위해 용역 시행 시기 조정으로 이월필요(’20.9월 ~ ’21.4월)

세 부 사 업 명	예산현액	이월액	이월사유
여성 교통중사자 실태 조사 및 개선방안 연구	100	100	코로나 19에 따른 대중교통 이용자 및 근로자의 급격한 행태변화로 인해 정상적인 연내 과업실시가 어려워 이월 필요
광역알뜰교통카드 마일리지 지원사업	870	341	집행절차상 격월단위 지급 형태로, 정산사와 카드사의 마일리지 사후 정산 일정상 11-12월분 차년도 지급 필요에 따라 명시이월
수도권 통합요금 정산검증 추진	300	300	4차 추경에 따른 용역사업으로 최소 사업기간(6개월)이 필요함에 따라 연내 사업준공이 어려움
낙산근린공원 주차장 건립	670	670	당해 사업은 서울시 공원심의를 통과해야만 사업진행이 가능하여 공원심의 상정을 준비하고 있으나 올해 안에 서울시 공원심의 통과가 어려울 것으로 예상되어 연내 집행이 어려울 것으로 예측
차 없는 거리 운영	3,106	213	세종대로, 대학로 차 없는 거리 행사 : 코로나19 확산으로 향후 추이에 따라 추진방법 등을 모색하여 '21년도 개최
보행친화도시 기반조성	922	167	Walk21 서울 컨퍼런스 : 코로나19 감염사례 지속 발생에 따라 당초 9월 개최 예정이었으나 내년 5월 말로 연기
보행환경개선지구 조성	13,730	2,477	중랑구 : 연계사업인 지중화 공사가 2021.03월 착공하므로 '21년 4월 착공해 7월 준공 예정(777백만원 전액) 광진초교주변:주민의견청취간담회(7.16시행)지연으로금년공사계약후'21년3월착공,7월준공 예정(760백만원중700백만원) 중로구:경찰서규제심의(6월)후심의결과반영한계획수정(6~8월),'20년10월착공,'21년5월준공 예정(2,000백만원중1,000백만원이월)

세 부 사 업 명	예산현액	이월액	이월사유
보행불편해소를 위한 횡단보도 확충정비	5,089	700	보행불편 해소를 위한 횡단보도 설치공사 지점중 이태원역, 이촌건영아파트앞 교차로, 엠펠리스웨딩홀앞, 신자초교입구 대상지점 한 전박스, 가판대, 조형물 이전과 관련 관련기관 협의 지연 등으로 연내 집행이 어려울 것으로 예측
도로교통 소통 개선	2,731	200	잠실새내역 교차로, 서빙고역 교차로 지점관련 한 전박스, 가판대, 조형물 이전 등 관련기관 협의지연 등으로 연내 집행이 어려울 것으로 예측
드론활용 교통지표 분석 알고리즘 개발 및 관리시스템 구축	470	177	용역준공시기가 연기됨에 따라 시스템 구축비를 연내 지출하지 못할 것이 예측
교통빅데이터 통합관리체계 구축	2,000	2,000	서울교통 빅데이터 플랫폼 구축계획 단계별 검토 및 구체화 실현, 타 시스템과의 연계에 따른 일정조율로 사업비 이월발생
광역교통시설특별회계	10,426	10,426	
강남역 광역버스환승정류소 환경개선	812	812	
강변역 광역버스환승정류소 환경개선	2,220	2,220	광역버스환승정류소 환경개선을 위한 국비매칭 2개년 사업으로 국토부(대광위) 및 경기도 지자체와 협력하여 추진중이며, 2021년 3월 기본 및 실시설계가 완료되고, 2021년 12월에 환경개선공사가 완료될 것으로 예상됨
당산역 광역버스환승정류소 환경개선	2,220	2,220	

세 부 사 업 명	예산현액	이월액	이월사유
사당역 광역버스환승정류소 환경개선	2,220	2,220	
서울역 광역버스환승정류소 환경개선	738	738	광역버스환승정류소 환경개선을 위한 국비매칭 2개년 사업으로 국토부(대광위) 및 경기도 지자체와 협력하여 추진중이며, 2021년 3월 기본 및 실시설계가 완료되고, 2021년 12월에 환경개선공사가 완료될 것으로 예상됨
합정역 광역버스환승정류소 환경개선	1,108	1,108	
홍대입구 광역버스환승정류소 환경개선	1,108	1,108	
도시개발특별회계	10,000	10,000	
충무로(돈화문로) 도로공간 재편	500	500	현재 세종대로('20. 12. 준공 예정) 및 퇴계('20. 10. 준공 예정)로 도로공간재편사업 추진 중이므로 교통불편 방지를 위해 사업 순연 교통 안전 시설 심의 요청(20.5.7)하였으나 심의 지연(서울지방경찰청) 예상되므로 이월요청
창경궁로 도로공간 재편	500	500	현재 세종대로('20. 12. 준공 예정) 및 퇴계('20. 10. 준공 예정)로 도로공간재편사업 추진 중이므로 교통불편 방지를 위해 사업 순연 교통 안전 시설 심의 요청(20.5.7)하였으나 심의 지연(서울지방경찰청) 예상되므로 이월요청