

공익감사청구사항 검토 결과

(서울시의 한강버스 사업 타당성 왜곡 등 관련)

1. 경제성 평가 오류 관련

-
- (청구요지) 서울시는 '24. 6월 발표한 '한강 리버버스 운영 활성화 방안 용역 최종보고서'(이하 "용역결과보고서")에서 총사업비 214억 7,200만 원 기준으로 한강버스 사업의 비용 대비 편익(이하 "B/C") 결과가 1.56이라고 밝혔으나
 - 총사업비에 선박 건조비용 155억 원을 포함할 경우 B/C 값은 0.51이 되므로 경제성 평가에 오류가 있음
-

선박은 「유선 및 도선 사업법」 제3조 제1항에 따라 도선사업을 하려는 민간사업자가 관할 관청의 면허를 받기 위해 자체적으로 설계 및 건조를 통해 도입하는 것으로 재정과 무관한 민간 영역입니다.

이에 이 건 용역결과보고서에서 총사업비에 선박 건조비용을 포함하지 않았다고 하여 경제성 평가에 오류가 있었다고 단정하기 곤란합니다.

따라서 이 건 감사청구는 「공익감사청구 처리규정」 제20조 제2호에 따라 “종결 처리”하였습니다.

2. 사업 쪼개기 및 비용 축소 의혹 관련

- (청구요지) 「총사업비 관리지침」(기획재정부 훈령) 제2조 제1항에 의하면 총사업비란 대규모 사업의 추진에 소요되는 모든 사업비용을 합한 금액인데
 - 서울시는 용역결과보고서의 선착장 건설비용에 선박 접안시설 비용만을 포함하고, 터미널시설 비용(227억 원)은 제외한 채 별도의 예산으로 추진하여 사업성을 과도하게 부풀림
-

「총사업비 관리지침」은 국가의 예산 또는 기금으로 시행하는 사업에 적용하는 지침으로, 서울시 예산으로 시행하는 사업에는 적용되지 않습니다.

또한, 한강버스 사업 관련 매표소, 대기실 등의 터미널 기능을 하는 시설은 한강버스 운영사인 (주)한강버스에서 설치하고, 서울시의 예산편성안에 터미널시설 비용이 별도로 편성된 사실이 없는 것으로 확인되어 이 건 관련 청구인의 주장은 사실과 다릅니다.

따라서 이 건 감사청구는 「공익감사청구 처리규정」 제20조 제2호에 따라 “종결 처리”하였습니다.

3. 수요 부풀리기 및 선착장 선정 기준 모호 관련

- (청구요지) 한강버스가 수상교통 수단임에도 용역결과보고서에 기존 육상교통 수요예측 방식에서 사용하는 동심원 방식을 적용하고,
 - 위 사업과 직접적인 연계가 없는 경기도 남양주시, 하남시 등의 택지개발사업 수요지(이하 “제3기 신도시”)를 간접 수요지에 반영하여 한강버스 예상수요를 과다하게 산정
 - 한편, 한강버스 사업의 취지가 출퇴근 시간 교통 혼잡도 완화인데 선착장 선정 기준에서 ‘대중교통 환승체계 연계성’ 항목(35점)이 낮아도 다른 항목 점수가 높으면 선정될 수 있는 점수 왜곡 문제가 있음

이 건 동심원 방식은 버스노선 신설 등 선착장 접근성 개선방안 관련 기초자료로 활용하기 위해 선착장 기준 도보(500m 이내) 및 대중교통 거리(500m~2,000m)로 나누어 직접 또는 환승 승하차 인원을 추정한 것으로, 이 건 동심원 방식을 적용하였다고 하여 예상수요를 과다하게 산정하였다고 단정하기 곤란합니다.

또한, 「예비타당성조사 수행을 위한 세부지침 도로·철도부문 연구」(한국개발연구원, 이하 “세부지침”) 제4장 교통수요 추정에 따르면 분석대상의 공간적 범위는 영향권¹⁾과 분석대상권²⁾으로 나누도록 되어 있습니다.

그리고 「예비타당성조사 수행 총괄지침」(기획재정부 훈령) 제14조 제2항 1호

1) 세부지침에 따르면 대상 사업의 시행으로 현저한 교통패턴의 변화가 발생할 것으로 예상되는 지역을 말함

2) 세부지침과 「교통분석용 네트워크 구축」(한국교통연구원)에 따르면 분석대상권은 실제 수요 추정에 사용되는 네트워크 범위 '수도권, 대구광역권 등 6개 권역'을 말함

및 세부지침 제4장 교통수요 추정에 따르면 실시계획이 승인된 장래 택지개발계획을 해당 사업의 교통수요 분석에 반영할 수 있도록 되어 있습니다.

이에 서울시는 이 건 관련 서울을 영향권, 수도권(제3기 신도시 포함)을 분석대상권으로 설정하고, 제3기 신도시(21년에 실시계획 승인)를 장래 수요예측에 반영한 것으로 이를 위법·부당하다고 단정하기 곤란합니다.

한편, 한강버스 사업의 취지는 시민들의 출퇴근 교통수단 외에도 관광과 출퇴근 이외 시간의 이동수단을 포함하고 있습니다.

이에 서울시는 선착장 위치 선정 시 대중교통 환승체계 연계성(35점) 외에 배후지 연계(주변 관광지 연계, 20점), 접근체계 용이성(차량 진입 용이성, 10점), 발생량 검토(유동인구, 25점) 등을 종합적으로 고려하여 항목별 배점을 정한 것이므로 선착장 선정 기준 점수가 왜곡되었다고 단정하기 곤란합니다.

따라서 이 건 감사청구는 「공익감사청구 처리규정」 제20조 제2호에 따라 “종결 처리”하였습니다.

4. 공상적 편익 추정 관련

- (청구요지) 용역결과보고서의 교통편익 항목('25년 기준 연간 5억 4,200만 원)은 한강버스 수요의 87%가 승용차 수요에서 전환되는 것을 기반으로 산정한 것인데,
 - 실제로는 대부분 기존 대중교통 이용자들이 한강버스를 이용할 확률이 높기 때문에 위 교통편익은 공상적인 수치임
-

이 건 세부지침 제4장 교통수요 추정에 따르면 교통수단 분담률은 세부지침에서 정하는 모형³⁾을 통해 추정하도록 되어 있습니다.

이에 서울시는 교통수요 설문조사 등을 실시하여 세부지침에서 정한 모형을 기준으로 교통분야 교수 등 전문가의 판단에 따라 그 결과를 분석·도출한 것이므로 용역결과보고서의 교통편익 항목이 공상적인 수치이거나 위법·부당하다고 단정하기 곤란합니다.

3) 세부지침에서 점진적 로짓모형(Incremental Logit Model) 또는 가법적 로짓모형(Additive Logit Model)을 제시