

서울특별시 서울교통공사 출자 동의안

검 토 보 고

1. 제안경위

- 가. 제 출 자 : 서울특별시
- 나. 의안번호 : 제1921호
- 다. 제출일자 : 2024. 5. 27.
- 라. 회부일자 : 2024. 5. 30.

2. 제안사유

- 서울시는 시민들에게 더욱 안전하고 편리한 지하철 이용환경을 제공하기 위하여 출자기관인 서울교통공사를 설립하였음
- 서울 지하철은 개통된지 30년 이상 경과하여 노후화가 가중되고 있고 수도권 교통망 확대로 이용객이 증가하여 안전사고 예방 및 이용환경 개선을 위해 차량 등 각종 시설물에 대한 신속하고 적극적인 개량이 필요함
- 이에 시민 안전 제고 및 지하철 이용환경 개선을 위하여 노후시설 재투자, 전동차 증차 등 주요 사업에 필요한 예산을

2024회계연도 서울시 세출예산에 반영하기 위하여 「지방재정법」 제18조에 따라 사전에 그 동의를 얻고자 함

3. 주요내용

가. 출자개요

- 대상기관 : 서울교통공사
- 출자규모 : 282억 원
- 추진근거 : 「지방재정법」 제18조

지방재정법 제18조(출자 또는 출연의 제한)

- ① 지방자치단체는 법령에 근거가 있는 경우에만 출자를 할 수 있다.
- ② 지방자치단체는 법령에 근거가 있는 경우와 제17조제2항의 공공기관에 대하여 조례에 근거가 있는 경우에만 출연을 할 수 있다.
- ③ 지방자치단체가 출자 또는 출연을 하려면 미리 해당 지방의회의 의결을 얻어야 한다.

나. 출자 현황

- 주요 안전투자사업 3개 사업 282억 원

(단위 : 천원)

| 연번 | 사업명 | 출자액(안) | 비고 |
|----|-------------------|------------|-----------|
| | 합 계 | 28,186,333 | |
| 1 | 1~4호선 노후시설 재투자 | 20,634,000 | 국비 미매칭 시비 |
| 2 | 4·7호선 전동차 증차 지원 | 5,380,000 | 국비 미매칭 시비 |
| 3 | 서울교통공사 지하철 공기질 개선 | 2,172,333 | 국비 미매칭 시비 |

※ 사업개수 및 사업별 예산액은 예산편성·심의 과정에서 변동 가능

다. 출자의 필요성

- 서울시 지하철은 일 6백만명 이상의 시민이 이용하는 가장 대중적인 교통수단으로서 개통 후 30년 이상이 경과함에 따라 시설 노후화가 급속히 진행되고 있고, 수도권 교통망 확대에 이용객이 증가하여 시설투자 필요성이 높으나
- 서울교통공사는 법정 무임승차 제공, 저렴한 운임수준 유지 등으로 만성적인 자금난을 겪고 있어 노후시설 개선 및 서비스 수준 향상을 위하여 서울시의 예산 지원이 필요함

4. 참고사항

가. 출자 대상기관 개요(현황)

기관현황

- ▶ 설립일자 : 2017. 5. 31.
- ▶ 설립목적 : 지하철 건설·운영(서울지하철 1~8호선) 및 부대사업
도시교통 발전과 시민복리 증진
- ▶ 위 치 : 서울시 성동구 천호대로 346(용답동)
- ▶ 조 직
- 본 사 : 6본부, 6실, 42처 / 현 업 : 1부문, 2원, 1단, 10센터, 58사업소
- ▶ 인 원 : 정원 16,606명/현원 16,736명 ('24.4.30.기준)

나. 예산조치 : 2024회계연도 서울특별시 세출예산 편성

다. 합 의 : 해당사항 없음

5. 검토의견(수석전문위원 장훈)

가. 개요

- 동 동의안은 서울시가 서울교통공사(이하 “교통공사”)의 노후시설 재투자, 공기질 개선사업 등 국비 매칭사업의 원활한 사업 추진을 위해 미반영된 시비 매칭 예산을 2024회계연도 제1회 추가경정예산으로 편성해 교통공사에 출자하기 이전에 「지방재정법」에 따라 서울시의회의 의결을 얻고자 하는 것임

※ 참고 : 「지방재정법」 제18조(출자 또는 출연의 제한)

제18조(출자 또는 출연의 제한)

- ③ 지방자치단체가 출자 또는 출연을 하려면 미리 해당 지방의회의 의결을 얻어야 한다.

나. 검토의견

■ 출자 동의안 의의

- 「지방공기업법」에 따라 설립된 서울교통공사의 자본금¹⁾은 그 전액을 서울시가 현금 또는 현물로 출자하도록 규정

1) 「지방공기업법」

제49조(설립) ① 지방자치단체는 제2조에 따른 사업을 효율적으로 수행하기 위하여 필요한 경우에는 지방공사(이하 “공사”라 한다)를 설립할 수 있다.

제53조(출자) ① 공사의 자본금은 그 전액을 지방자치단체가 현금 또는 현물로 출자한다.

하고 있고 「지방재정법」 제18조제3항2)에서는 지방자치단체가 출자 또는 출연하려면 미리 해당 지방의회의 의결을 얻도록 하고 있음

- 동 동의안은 '24년도 제1회 추가경정예산안 중 서울시가 교통공사에 출자하는 예산사업의 필요성 등을 검토해 출자 동의 여부를 시의회에 사전 승인받고자 하는 것으로 사업별 출자 금액은 추가경정예산안 심의³⁾ 절차에 따라 최종적으로 확정될 예정임

■ 출자 내용

- 서울시는 2024년 본예산으로 14개 사업 총 4,021억 50백만원을 서울교통공사 출자금으로 편성한 바 있으며, 2024회계연도 제1회 추가경정예산안을 통해 3개 사업 총 281,86백만원(30.2%)을 추가 증액하여 출자하고자 하는 것임

2) 「지방재정법」 제18조8조(출자 또는 출연의 제한)

① 지방자치단체는 법령에 근거가 있는 경우에만 출자를 할 수 있다. ② (생략)

③ 지방자치단체가 출자 또는 출연을 하려면 미리 해당 지방의회의 의결을 얻어야 한다.

3) 지방재정법 제18조의 출자·출연시 지방의회 사전의결 관련 해석기준 통보(행정자치부 재정정책과-5653호, '15.10.20.)

- 보조금과 달리 출자·출연은 정산을 의무화하지 않기 때문에 지원 절차를 강화하여 지방자치단체의 선심성·낭비성 출자·출연을 방지하려는 취지에서, 지방의회가 출자·출연 대상기관의 사업내용, 필요성, 출자규모 등을 종합적으로 고려하여 승인하는 것으로 출자 금액을 확정하는 것까지 포함하는 것은 아님

- 세부 사업별 출자액은 ‘1~4호선 노후시설 재투자 사업’에 206억 34백만원, ‘4·7호선 전동차 증차 지원사업’에 53억 80백만원, ‘서울교통공사 지하철 공기질 개선사업’에 21억 72백만원으로 모두 국비 배정에 따른 시비 매칭 예산을 추경으로 편성하여 교통공사에 출자하고자 하는 것임

※ 교통공사 출자 현황

(단위 : 천원)

| 연번 | 사업명 | 출자액(안) | 비고 (국비:시비:공사 매칭비율) |
|----|-------------------|------------|-----------------------|
| | 합 계 | 28,186,333 | |
| 1 | 1~4호선 노후시설 재투자 | 20,634,000 | 25 : 37.5 : 37.5 |
| 2 | 4·7호선 전동차 증차 지원 | 5,380,000 | 25 : 37.5 : 37.5 |
| 3 | 서울교통공사 지하철 공기질 개선 | 2,172,333 | 30 : 35 : 35 |

■ 출자 동의 필요성

- 서울시의 대표 공기업으로 지하철을 운영하는 서울교통공사는 지하철 1~8호선 운영과 9호선 2·3단계 구간을 수탁운영(275억, 298.1km, 전동차 3,667량)하고 있으며 '23년말 기준 일평균 약 6,623천명을 수송하고 있음
- '74년 서울 지하철 1호선(서울역~청량리 구간) 개통을 시작으로 50년 가까이 서울시민의 대표적인 교통수단으로 운영되고

있으나 시설의 노후화와 지하철 혼잡으로 시민들의 안전이 위협받고 있으며 이를 해결하기 위해서는 노후시설 재투자 및 혼잡도 개선이 시급한 실정이나 막대한 투자 재원 부족으로 개선 사업이 조속히 이뤄지지 못하고 있는 실정임

- 교통공사는 수송원가 대비 평균운임율이 낮은 지하철 운임 체계⁴⁾와 노인·장애인·유공자 등의 무임승차 서비스인 공익서비스 제공에 따른 손실⁵⁾로 매년 운영적자가 가중⁶⁾되고 있어 교통공사 자체 운영수입과 자산 매각, 부대사업(임대 및 광고사업) 수입 증대 등 자구노력만으로는 투자재원 확보가 불가능해 안정적인 운영이 어려운 경영구조임
- 이에 시민의 안전과 직결되는 노후시설 개선과 4·7호선 혼잡도 개선을 위한 전동차 증차에 필요한 예산을 중앙정

4) 지하철 1인당 수송원가

(’23년 기준, 단위 : 원)

| 구 분 | 수송원가 | 평균운임 | 부족액 | 수송원가 대비 평균운임율 |
|--------|-------|------|-----|---------------|
| 서울교통공사 | 1,760 | 962 | 798 | 54.7% |

5) 법정 무임승차 손실비율 현황(최근 5년간)

(단위: 억원)

| 구 분 | 연평균 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 2022년 | 2023년 |
|-----------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|
| 당기순손실(a) | 7,648 | 5,865 | 11,137 | 9,644 | 6,420 | 5,173 |
| 무임승차손실(b) | 3,190 | 3,709 | 2,643 | 2,784 | 3,152 | 3,663 |
| 손실비율(b/a) | 41.7% | 63.2% | 23.7% | 28.9% | 49.1% | 70.8% |

6) 서울교통공사 재무상태

(단위 : 억원)

| 구 분 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 2022년 | 2023년 |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 자 산 | 131,342 | 132,424 | 131,990 | 133,403 | 150,840 | 154,227 | 156,676 |
| 부 채 | 46,056 | 51,202 | 46,455 | 62,534 | 66,072 | 65,570 | 68,322 |
| 자 본 | 85,296 | 81,223 | 85,535 | 70,868 | 84,768 | 88,657 | 88,354 |
| 당기순손실 | △5,253 | △5,389 | △5,865 | △11,137 | △9,644 | △6,420 | △5,173 |
| 누적적자 | 138,769 | 144,158 | 149,547 | 160,684 | 170,328 | 176,748 | 181,921 |

부로부터 보조받고 보조율에 따라 서울시 예산을 편성하여
교통공사에 출자하는 것은 반드시 필요한 절차이며 그 필
요성은 인정된다 할 것임

- 다만, 동 동의안은 관련법에 따라 서울시가 교통공사에 출자
하는 출자금의 내용과 필요성 등을 검토하여 출자 필요성 여
부를 사전 승인하는 것으로 향후 추가경정예산 심의 시 해당
사업 예산 편성의 시급성, 사업추진 단계별 예산투입 시기의
적정성, 교통공사의 매칭예산 확보현황 등을 종합적으로 면밀
히 검토할 필요성이 있다 할 것임

- 아울러 교통공사는 정상적인 경영활동을 위해 실현 가능한
세부적인 자구노력 및 경영개선 대책을 마련하여 재정건전성
을 강화할 수 있도록 최선을 다해야 할 것이며 시는 출자
된 예산의 집행현황과 출자 시기의 시급성 등을 검토하여
추가경정예산이 합리적으로 편성되고 출자될 수 있도록 만
전을 기해야 할 것임