

서울특별시의회
제158회 임시회

- 2005년도 제1회 교통국 추가경정예산(안) -

검 토 보 고 서

2005. 9. .

교 통 위 원 회
전 문 위 원

검 토 보 고 서

I. 추가경정예산안의 편성개요

1. 제안경위

- 본 예산안은 2005. 8. 19. 서울특별시장으로부터 제출되어 2005. 8. 25. 우리 위원회에 회부되었음.

2. 편성사유

- 교통국 소관 2005년도 제1회 추가경정예산안중
 - 일반회계는 전동차 내장재 교체 지원을 위한 전출금이 편성되었으며
 - 교통사업특별회계는 2005년도 상반기동안 사업을 추진하는 과정에서 발생한 필수적인 신규사업과, 기정예산이 편성되었으나 부족분이 발생한 사업중 사업의 우선순위와 현재의 사업추진상황을 감안하여 꼭 필요한 경우에 한하여 편성함.

3. 추가경정예산안의 규모

- 2005년도 제1회 추가경정예산안 규모는
 - 일반회계는 기정예산 1조4,300억85백만원보다 5,674억88백만원 (39.7%)이 증가한 1조9,975억73백만원으로 편성되었고
 - 교통사업특별회계는 기정예산 7,400억원보다 1,390억66백만원 (18.8%)이 증액된 8,790억66백만원으로 편성되었으며
 - 광역교통시설특별회계는 기정예산 595억68백만원보다 137억2천만원(23%)이 증액된 732억88백만원으로 편성되었음.

2005년도 제1회 추가경정예산안 규모

(단위 : 백만원)

회 계 별	제1회 추경예산액 (A)	2005년 기정예산액 (B)	비교증감 (A-B)	증가율
계	3,451,509	2,731,235	720,274	26.4%
일 반 회 계	1,997,573	1,430,085	567,488	39.7%
교통사업특별회계	879,066	740,000	139,066	18.8%
교통관리계정	764,785	636,800	127,985	20.1%
주차장관리계정	89,969	81,000	8,969	11.1%
교통방송운영계정	24,313	22,200	2,113	9.5%
광역교통시설특별회계	73,288	59,568	13,720	23%
도시철도건설사업비 특별회계	501,582	501,582	-	-

II. 추가경정예산안의 편성개요

1. 일반회계 세입·세출예산안

가. 세입예산안은 별도 계상하지 않음.

나. 세출예산안

- 국고보조 내시액 만큼의 지방비를 확보하고자 전동차 내장재 교체비용 568억8천만원을 증액편성.
- 교통사업특별회계 법정전출금 및 일반전출금 1,701억2백만원과 지방채상환금 3,405억5백만원을 증액편성.

일반회계 세출예산안

(단위 : 백만원)

구 분	추경예산액 (A)	기정예산액 (B)	증(△)감 (B-A)	증가율 (%)
총 계	1,997,573	1,430,085	567,488	39.7%
사업비	155,267	98,387	56,880	57.8%
지하철 전동차 내장재 교체지원	94,800	37,920	56,880	150%
지하철 1시간연장운영 장비구입	14,919	14,919		
1.6호선 동묘 환승역 건설	23,410	23,410		
동마장네거리 역사 건설	19,438	19,438		
광나루출입구 설치 설계용역	200	200		
이촌역(4호선)출입구 설치	2,500	2,500		
법정경비	986,801	816,698	170,103	20.8%
교통특별회계 법정 전출금	291,586	282,617	8,969	3.2%
도철특별회계 전출금	265,548	188,436	77,112	40.9%
교통특별회계 일반전출금	381,082	297,060	84,022	28.3%
광역교통시설 회계 전출금	48,585	48,585		
지방채상환	855,505	515,000	340,505	66.1%

2. 교통사업특별회계 세입·세출예산안

- 기정예산 7,400억원보다 1,390억66백만원(18.8%)이 증액된 8,790억66백만원으로 편성되었으며, 세부내용을 살펴보면

가. 세입예산안

- 2004회계년도 결산결과 발생한 순세계잉여금 460억75백만원을 추가 편성
(교통관리계정 453억78백만원, 교통방송계정 6억97백만원)
- 교통사업특별회계 부족재원 충당을 위한 일반회계 전입금 840억 22백만원을 추가로 편성
(교통관리계정 826억7백만원, 교통방송계정 14억15백만원)
- 교통사업특별회계 주차장관리계정 법정전입금 89억69백만원을 추가로 편성

교통사업특별회계 세입예산안

(단위 : 백만원)

구분	예산과목	추경예산액 (A)	기정예산액 (B)	증(△)감 (B-A)
교통사업특별회계		879,066	740,000	139,066
교통 관 리 계 정	소 계	764,785	636,800	127,985
	혼잡통행료수입(남산1,3호터널)	14,953	14,953	
	융자금이자수입(주차장건설융자 등)	589	589	
	기타사업수입(공영차고지수입 등)	2,805	2,805	
	교통유발부담금	54,611	54,611	
	운수과징금 및 과태료	2,045	2,045	
	융자금원금수입(시내버스운송사업)	16,105	16,105	
	일반전입금	350,042	267,435	82,607
	법정전입금	233,300	233,300	
	국고보조금	30,026	30,026	
	잡수입(예금이자 등)	8,660	8,660	
	순세계잉여금	50,825	5,447	45,378
	국고보조 사용잔액	824	824	
	주차장 관 리 계 정	소 계	89,968	81,000
사용료수입(주차장수입)		13,571	13,571	
융자금수입(주차장건설융자 등)		220	220	
과징금및과태료(전용차로 위반 등)		3,833	3,833	
융자금원금수입(민영주차장 건설)		730	730	
일반전입금		12,679	12,679	
법정전입금		58,285	49,317	8,968
잡수입		650	650	
교통 방 송 영 계 정	소 계	24,313	22,200	2,113
	기타사업수입(협찬광고수입)	3,600	3,600	
	일반회계전입금	18,361	16,946	1,415
	잡수입(예금이자 등)	206	206	
	순세계잉여금	2,145	1,448	697

나. 세출예산안

- 우이~신설 지하경전철 노선연장 타당성 검토용역(50백만원)
 - 우이~신설간 지하경전철 계획노선의 연장에 대한 타당성 검토 용역을 시행하여 사업시행여부 결정을 위하여 추경편성

- 버스운송사업 재정지원금 (892억13백만원)
 - 2004년 버스운영 재정적자 미정산금 및 2005년 재정지원 부족예상액 추경 편성

- 버스재정투융자 차입금 이자상환(10억5천만원)
 - 2004년 예산 부족으로 재정투융자기금에서 지원된 차입원금에 대한 이자 추경편성

- 시내버스 구조조정 감차지원 (165억원)
 - 현재 서비스 수준을 저하시키지 않는 범위내에서 버스업체가 과다 보유한 예비차를 감차하여 버스운영비용 절감을 도모하고자 감차지원비 추경편성

- 시내버스 경영정보관리 시스템 운영(3억2백만원)
 - 버스운행실적(대-km)에 대한 정확한 운송비 배분과 정산을 위한 프로그램 개발을 위하여 시스템 개발비 추경편성

- 시내버스 차고지 매입 (145억8천만원)
 - 차고지의 안정적 운영을 위한 연차적 매입계획에 의거하여 2005년 매입대상 차고지의 매입을 위한 추경예산 편성

- 버스종합사령실 운영 (3억원)
 - 무선통신망을 이용하여 버스의 운행위치, 배차간격, 주행시간 등의 정보를 버스종합사령실에 실시간으로 제공하기 위해 필요한 무선통신 이용료를 추경예산에 편성

- 버스우선처리시스템 확대(49억9천만원)
 - 2005년도 추진 3개 중앙버스전용차로의 환승센터 설치, 공법 조정, 보도환경 정비, 기타 교통관련시설물 신설·이전 등으로 인한 추가사업비 추경예산 편성

- 난곡 신교통수단 건설 (10억원)
 - 난곡신교통수단(GRT)의 조기건설을 위한 기본 및 실시 설계비 추경예산 편성

- 대신중고교 지하주차장 건설(감23억99백만원)
 - 대신중·고등학교 지하에 주차장을 건설하여 인근 지역주민에 주차편의를 제공코자 하였으나, 타인에 대한 행정재산의 무상양여금지조항인 지방재정법 제82조 제1항이 소유권을 설립주체에 이전하는 조건으로 공영주차장설치가 가능하도록 규정한 고등학교 이하 각급학교 설립운영규정 제7조 규정과 서로 상충하여 연내 발주가 불가능함으로 사업예산 전액을 감액 편성

- 암사동 공영주차장 입체화 사업(18억원)
 - 2003년 공영주차장 입체화 대상사업 주차장으로 2005.2 설계용역이 준공됨에 따라 사업예산 추경편성

- 주차장운영관리 대행사업비(10억5천만원)
 - 2005년 7.1부터 민간위탁하기로 한 시설관리공단 직영 환승주차장을 무인정산시스템 구축 등으로 인해 시설관리공단 직영체제로 유지하게 됨에 따라 기정예산에 미 편성된 하반기 필요예산을 추경편성

- CATV방송국 설치 운영 (8억33백만원)
 - 서울시 케이블 TV설립추진 기본계획에 따라 2005.3.3 개국한 「TV서울」의 방송시간 확대 및 고품격 방송프로그램 제작을 위하여 추경편성

- 위성 DMB방송 제작·운영(12억79백만원)
 - DMB방송은 2005.10 개국예정으로 기정 예산에 편성하지 못한 3개월분 소요예산을 추경편성

- 주차장관리계정 예비비 증액(85억17백만원)
 - 교통사업특별회계 주차장관리계정중 법정전입금 89억68백만원 증가에 대해, 주차장 관리에 4억51백만원을 증액편성하고 예비비로 85억17백만원을 증액 편성

교통사업특별회계 세출예산안

(단위 : 백만원)

구 분	추경예산액 (A)	기정예산액 (B)	증(△)감 (B-A)	증가율 (%)
교통사업특별회계	879,066	740,000	139,066	18.8%
교통관리계정	764,785	636,800	127,985	20.1%
교통관리	749,480	621,495	127,985	20.6%
교통계획	43,252	41,902	1,350 - 난곡신교통 : 1,000 - 우이~신설경전철: 50 - 버스사령실운영 : 300	3.2%
대중교통	372,393	250,748	121,645 - 버스재정보조 :89,213 - 재정투융자 : 1,050 - 버스 구조조정 : 16,500 - 경영정보 시스템 : 302 - 차고지 매입 : 14,580	48.5%
운수물류	185,837	185,837		
교통운영	105,715	100,725	4,990 - 버스우선처리 시스템	5.0%
교통단속	2,406	2,406		
교통안전시설관리	39,877	39,877		
지방채상환	10,705	10,705		
예 비 비	4,600	4,600		
주차장관리계정	89,968	81,000	8,968	11.1%
주차장관리	80,801	80,350	451 - 대신중고 주차장 : 감2,399 - 암사동 공동주차 : 1,800 - 주차장 운영관리 : 1,050	0.6%
예 비 비	9,167	650	8,517 (법정전임금 세입변경 8,968)	1,310.5%
교통방송운영	24,313	22,200	2,113	9.5%
방송운영	22,998	20,885	2,113	10.1%
방송관리	8,838	8,838		
방송제작	14,160	12,047	2,113 - CATV운영 : 833 - 위성 DMB : 1,279	17.5%
지방채상환	409	409		
예 비 비	906	906		

3. 광역교통시설특별회계 세입·세출예산안

- 건설국 편성예산을 제외한 광역교통시설특별회계는 기정예산 595억68백만원보다 137억20백만원(23%)이 증액된 732억88백만원이 편성되었음.

가. 세입예산안

- 2004 회계년도 결산결과 발생한 순세계잉여금 145억20백만원을 추가로 편성함.

광역교통시설특별회계 세입예산안

(단위 : 백만원)

예 산 과 목	추경예산액 (A)	기정예산액 (B)	증(△)감 (B-A)
총 계	119,420	104,900	14,520
순세계잉여금	14,520	-	14,520
일반회계 전입금	81,389	81,389	-
교통국 지원	48,585	48,585	-
건설국 지원	32,804	32,804	-
광역교통시설부담금	7,446	7,446	-
이월금(국고보조금 사용잔액)	4,633	4,633	
잡수입(예금이자수입)	1,112	1,112	
국고보조금	10,320	10,320	-

나. 세출예산안

- 양천·중랑공영차고지 조성(100억6백만원)
 - 공영차고지 금년 말 완공을 위하여 총사업비 부족액인 양천공영차고지 28억14백만원, 중랑공영차고지 71억92백만원에 대해 추경편성.
- 광역교통시설특별회계 세입·세출예산 조정에 따른 예비비 37억14백만원 증액편성 하였음.

광역교통시설특별회계 세출예산안

(단위 : 백만원)

구 분	추경예산액 (A)	기정예산액 (B)	증(△)감 (B-A)	증가율 (%)
총 계	119,420	104,900	14,520	13.8
광역교통시설 건설사업	115,578	104,772	10,806	10.3
광역도로 건설 (건설국)	46,132	45,332	800	1.8
광역전철 건설	41,743	41,743	-	-
공영차고지 건설	24,969	14,963	10,006	66.9
환승주차장건설	2,734	2,734	-	-
예비비	3,842	128	3,714	2,901

Ⅲ. 검토의견 (전문위원 : 윤병국)

□ 2005년도 서울특별시 교통국 소관 제1회 추가경정예산(안)에 대한 검토결과를 보고 드리겠습니다.

□ 먼저, 교통국 예산의 구성내역과 추가경정예산안의 편성사유를 말씀드리겠습니다.

- 교통국 예산은 일반회계, 교통사업특별회계, 광역교통시설특별회계, 도시철도건설사업비특별회계로 구분하고 교통사업특별회계는 교통관리계정, 주차장운영계정 및 교통방송운영계정으로 구성되어 있습니다.
- 2005년도 제1회 추경예산의 편성사유는 전동차 내장재 교체를 위한 비용과 2005년도 상반기동안 사업을 추진하는 과정에서 발생한 필수적인 신규사업 또는 부족부분이 발생한 사업의 재원을 추가로 확보하기 위해 편성한 것입니다.
- 이번 추가경정예산안의 일반회계 및 특별회계의 총 규모는 기정예산 2조7,312억3천5백만원 대비 7,202억74백만원(26.4%) 증가한 3조4,515억9백만원으로
- 이중 일반회계는 기정예산 1조 4300억8천5백만원보다 5,674억88백만원(39.7%)이 증가한 1조9,975억7천3백만원이며

- 특별회계는 기정예산 1조3,011억5천만원보다 1,527억8천6백만원(11.7%)이 증가한 1조4,539억3천6백만원입니다.

□ 다음은 분야(회계)별로 주요사안에 대한 의견을 말씀드리겠습니다.

< 일반회계 분야입니다 >

- 일반회계 세출예산안은 2005년도 기정예산(1조 4,300억8천5백만원)보다 39.7%가 증가(5,674억 8천8백만원)한 1조9,975억7천3백만원입니다.
- 그 주요 증가내용은
 - 사업비가 568억8천만원 (57.8% 증가)
 - 법정경비가 5,106억8백만원(62.5% 증가)
 - 지방채상환이 3,405억5백만원입니다(66.1% 증가).
- 일반회계 세출예산안은 기정예산보다 총규모에서 39.7% 증가하였으나 이는 대부분 지하철건설부채 상환에 3,405억5백만원과 지하철 내장재 교체와 관련 국고보조금 내시(379억20백만원)에 따른 시비추가부담분 568억원, 그리고 법정경비인 특별회계전출금 1,701억3백만원을 확보하기 위한 것으로 큰 문제는 없는 것으로 사료됩니다.

< 교통사업특별회계 분야입니다 >

- 교통사업특별회계 세입·세출예산안의 총 규모는 기정예산 7,400억원보다 1,390억66백만원(18.8%)이 증액된 8,790억66백만원으로 편성되었습니다.
- 이중 2004년도 결산결과 발생한 순세계잉여금 460억75백만원과 2004년도 결산결과 도시계획세 정산액의 10%를 주차장관리계정 법정전입금 89억69백만원으로 계상한 것은 큰 문제가 없다고 사료되나,
- 교통관리계정 및 교통방송운영계정의 경우 일반회계 전입금이 기성예산 3,684억3백만원보다 22.8% 증가한 840억22백만원을 증액 편성한 바, 이는 특별회계 설치 목적상 독립채산제로 사업을 운영하고자 하는 취지에 비추어볼 때 바람직하지 못한 것으로 향후 사업수입, 사업외수입 등 세입재원 확보에 만전을 기함은 물론 채납액 징수에도 만전을 기하여 일반회계로부터의 전입금이 최소화되도록 노력해야 하겠습니다.

일반회계에서의 전입금 내역

(단위 : 백만원)

구 분	예산과목	추경예산액 (A)	기정예산액 (B)	증감 (B-A)
계		368,403	284,381	84,022
교통관리계정	일반전입금	350,042	267,435	82,607
교통방송운영계정	일반전입금	18,361	16,946	1,415

◎ 단위사업별 중요 세출 예산(안)

○ 버스운송사업 재정 지원

- 버스준공영제사업은 기존의 적자영세업체를 통합하여 수입금을 공동 관리하고, 버스업계의 운송적자를 시가 보전하는 것으로서, 버스업체가 부담하던 시장경쟁을 통한 서비스 개선이나 경영합리화의 부담을 시민의 세금으로 부담하는 것이라 할 수 있습니다.

- 그 결과 시가 부담하는 재정적자가 매년 심화되고 있는데 개편이전 9백억원대에서 개편이 본격화된 2005년에는 버스운송사업 재정지원을 위한 본예산으로 1,390억원(마을버스 지원분 60억원을 포함하면 1,450억)이 배정되었고, 2005. 7 현재 1,376억원이 지출된 상태입니다.

현재 추경예산 조정과정에서 반영된 금액은 892억13백만원으로 당초 추가경정예산으로 요구한 1,350억79백만원('04 재정지원 미정산금 168억24백만원과 '05재정지원부족예상액 1,182억55백만원을 합한 금액임)의 56.9%에 해당합니다,

2004년 적자액을 제외하고 2005년만 계상할 경우 재정지원액 규모가 2,572억55백만원에 이르고 있습니다.

- 2004년 예산결산위원회의 심사결과에서도 지적된 대로 2004년 상반기와 하반기를 비교한 결과 평균 재정부담은 154%가 증가되었고, 시내버스의 경우 조기 집행분까지 고려한 경우 하반기에 192%까지 증가하였는바,

2005년 2월 2004년분 시내버스 등에 대한 재정지원보조금의 정산차액인 286억원을 2005년 예산에서 집행하여, 2005년도 예산을 2004년도에 조기 집행하는 결과를 낳았고,

부족액중 일부인 350억원을 재정투융자기금에서 차입해 서울시버스 운송사업조합에 지원하였는바, 이는 재정투융자기금설치조례 제3조 제1항제4호의 설치목적인 “저소득층에 대한 전세금 용자 및 지역경제 활성화 등 시민의 복지증진을 위하여 시장이 필요하다고 인정하는 특수사업에 소요되는 비용의 용자”를 지나치게 확대해석하여,

- 회계연도 독립의 원칙을 위반하였고, 의회의 승인 없이 예산을 집행하여 2004년 예산결산위원회의 시정권고를 받기도 하였습니다.

이와 같은 지속적인 적자급증은 재정을 경직시켜 긴급한 사업에 예산이 배정되지 못하게 만들고, 「마구잡이식 끌어쓰기」는 의회의 예산통제를 어렵게 하고 있는바 향후 계속 시정되어야할 사항으로 판단됩니다.

- 또한 표준원가 상승에 따른 재정지원적자(356억19백만원)가 비교적 높게 나타나고 있는데,

노사협상과정에서 근로시간 단축에 따른 실질임금 인상과 3.8%의 추가임금 인상, 그리고 5월 임금인상 결과를 2월까지 소급적용하는 방식을 취한 것은 현재의 재정부담을 가중시킨 것으로 향후 대등한 협상력을 발휘할 것이 요청된다 하겠습니다.

- 서울시는 당초 원가 산정시 고정비를 기준으로 기본이윤 7.2%, 성과이윤 1.3%를 일괄 지급함으로써 고정비인 인건비, 보험료가 상승할 경우 이윤도 함께 증가하는 문제가 있어 이로 인한 예산 누수가 있었는바 합리적인 원가산정을 통해 예산을 절감하려는 노력이 필요할 것으로 사료됩니다.

- 또한 2005. 7. 1부터 새롭게 적용하고 있는, 유형자산(대당 7천만원)의 14.65% 이윤을 종전의 이윤비율(7.2%, 1.3%)대로 배분하고 있는 바,

체계개편이전 버스업계의 경영난을 감안할 때 유형자산 대비 이윤율이 지나치게 높은 것으로 사료되며 재정적자 감소를 위해 서울시가 향후 협상력을 강화하는 등의 조치가 필요할 것으로 사료됩니다.

- 민간회사인 버스회사의 적정이윤까지 보전해주는 현재의 시스템 하에서는 시와의 협상결과에 따라 이윤이 결정됨으로 민간회사의 대중교통수요 증진노력을 유인할 수 없고,

인건비 상승분까지 시가 보전하는 상황에서는 민간회사의 경영개선노력을 끌어낼 수 없다는 점에서 향후 버스재정 적자의 증가가능성은 더욱 크다고 하겠습니다.

따라서 서울시는 예산배정만을 통한 문제해결보다는 보다 근본적인 측면에서 대중교통체계개편의 방향을 설정하고 면밀한 검토를 통해 정확한 재정지원 예산액을 추정하여 반영할 필요가 있고, 버스수입 증대를 통해 버스재정지원액을 감축시킬 수 있는 대안 마련이 시급하다고 판단됩니다.

- 시내버스 차고지 매입

- 시내버스 차고지 매입사업은 버스업체와의 협상결과에 따라 계속 추진되는 사업으로 2005년 본예산에 110억34백만원이 배정되었고, 금번 추경예산에는 145억80백만원을 편성하였습니다.

- 운송수입금이 공동관리되고 수입-비용 차액을 시가 보전하는 상황하에서는 시내버스 차고지매입이 시내버스업체의 차고지 비용을 감소시켜 시의 재정적자 증가를 다소 완화할 수 있을 것으로 사료됩니다.

- 다만, 차고지 매입을 위한 추경예산요청액이 본예산의 1.3배에 달하여 본 예산보다 큰 것으로 나타나고 있는 바

이는 예산에 대한 효과적 통제를 위해 본예산 중심주의를 취하고 있는 예산원칙에 비추어 볼 때 적합하지 않은 것으로 판단됩니다.

본 예산보다 큰 규모의 추가경정예산은 예산팽창을 은닉하는 수단으로 사용되기도 하는바 효과적인 민주통제를 통해 건전하고 안정적인 재정운영을 달성하기 위해 가능한 한 본예산에 필요예산을 반영하려는 노력을 기울일 필요가 있을 것입니다.

- 또한 시기측면에서 볼 때 2005년 회계연도 기간이 얼마 남지 않은 상황에서 본 예산보다 큰 추경예산은 사고이월 또는 불용의 여지가 큰 것으로 사료됩니다.

- 시내버스 차고지 매입사업의 경우 종래에는 경영악화를 이유로 경매로 나온 차고지만을 구입하여 예산을 절감하였으나,

현재는 차고지매입 우선순위 기준에서 긴급한 차고지 수요에 기초하지 않고 고질민원 차고지를 1순위자로 선정함으로써, 예산의 합리적 집행에 장애가 생길 여지도 있는 것으로 판단되고,

차고지 매입대상 1순위에 해당하는 7개의 고질민원자중 실제로 차고지 매도신청을 한 민원대상이 1개소에 불과한 점을 고려할 때, 이들의 요구에 대해 신중한 예산편성이 필요할 것으로 사료됩니다.

- 난곡 신교통수단 건설 기본/실시설계 용역
 - 난곡지역은 산계곡에 주거밀집지역을 형성하고 있는 전형적인 자연발생 취락형성지구로서 왕복4차선의 난곡길이 외부로 향하는 유일한(보조)간선도로로 기능하고 있다는 점, 향후 주택재개발사업의 추진으로(신림 제1구역: '06년 9월 1차완공 예정(3,322세대), 신림제7구역: '07.8 1차완공 예정) 급격한 교통수요 증가가 예상된다는 점에서 이에 대응하기위한 본 사업의 취지는 타당한 것으로 판단됩니다.
 - 다만 난곡 신교통수단 건설 기본계획이 2005. 10 완료예정인 상황에서 실시설계를 무리하게 추진하는 것은(시장지시사항(제235호)) 추후 공기 부족으로 사고 이월될 가능성이 높다는 점에서 추경편성시 보다 신중한 검토가 필요할 것으로 사료됩니다.
 - 또한 난곡 신교통수단도입사업의 경우 도시철도사업에 대한 재정지원 기준을 준용하여 사업비의 40%에 대해 중앙정부의 지원을 요청할 계획인 바, 중앙정부의 재정지원이 확정되지 않은 상황에서 사전에 예산을 편성하는 것은 예산집행의 불확실성을 가중시키고 긴급한 곳에 대한 예산배정을 어렵게 할 수 있을 것으로 사료됩니다.
 - 한편 본 사업의 경우 내부수익율이 11.72%로 나타나 할인율 7.5%를 적용하는 한국경제연구원(KDI)의 철도부문사업 예비타당성조사 표준지침에 따르면 경제적 타당성이 있는 것으로 나타나나, 할인율 12%를 적용하는 도시철도기본계획수립지침(건교부기준)에 따르면 경제적 타당성이 없는 것으로 나타나고, 재무적 타당성면에서도 현재 요금체계하에서는 시가 계속 재정지원을 해야만 한다는 면에서 보다 면밀한 검토가 요망된다 하겠습니다.

○ 시내버스 구조조정 지원

- 현재 서울시는 2004. 7. 1 버스체계개편 이후 증가한 재정적자를 감소시키기 위한 일환으로, 업체별 인가대수에서 6%씩 감차를 추진하고 있습니다.
- 현재 예비차 감차를 추진하기위해 대당 30백만원을 서울시에서 보상할 것으로 잠정적으로 협의가 이루어진 상태로, 추가경정예산으로 165억원이 반영되었습니다.
- 버스업계의 예비차 대수가 상용차 기준 8~10%인 상태로 대중교통 개편이전에는 예비차 보유비용을 버스업계가 부담하였으나, 대중교통 체계 개편이후 예비차 보유에 따른 원가비용 부담을 시가 부담함으로써 시가 예비차 보유비율을 축소하여 적자를 줄이고자 본 사업을 추진한다는 면에서 본 사업의 타당성은 있다고 여겨집니다.
- 다만 당초 원가산정시 높은 적정이윤(7.2%의 기본이윤과 1.3%의 성과이윤)을 보장하고 있으므로 이를 조건으로 과도한 예비차 비율을 연동해 축소할 수 있도록 하는 것이 바람직함에도 불구하고, 이미 준공영제가 도입된 이후 대등하지 못한 상황에서 영업권 협상을 추진하게 되어 업계의 요구에 끌려갈 가능성도 높을 것으로 사료됩니다.
- 또한 대당 산정된 감차금액은 버스업자의 영업권에 대한 보상으로 협상결과에 따라 금액의 차이가 매우 크게 나타날 수 있는바 추후 협상결과에 따라 예산액의 규모도 큰 차이가 나타날 것으로 판단되며 협상이 지연될 소지도 매우 크며 금년 내 집행하지 못하여 사고 이월될 가능성도 적지 않은 것으로 판단되므로 이에 대한 신중한 검토가 요망됩니다.

○ 암사동 공영주차장 입체화사업

- 본 사업은 2004년 예산현액 1억중 집행잔액으로 6,400만원이 불용(불용비율 64.3%)되었고, 잔액으로 공사진행이 곤란하여 금번 추가 경정예산으로 18억원(공사비: 17억80백만원, 감리비: 20백만원)을 신청한 사업입니다.

- 자동차 증가율에 못 미치는 주차시설 공급으로 이면도로 및 주택가의 혼잡이 심화되고 되고 있고, 주택가 인근에 신규조성이 가능한 나대지 상태의 부지가 절대적으로 부족하다는 점에서 주택가 인접 공영주차장을 입체화하는 것은 바람직하다고 사료됩니다.

- 다만 공영주차장 입체화사업은 대표적인 지역주민 혐오사업(NIMBY 사업)으로 시민의 이해와 협조가 관건인 사업으로, 사전에 주민반대에 대한 충분한 고려가 필요하다 할 것입니다.

- 일례로 2004년 추진되던 구의동 공영주차장 입체화 사업은 해당구청의 수요과약에만 기초해 사업을 추진하다가 민원에 의해 최종 폐기된 사업으로 실시설계가 끝난 상황에서 주변 민원으로 인해 사업이 취소되어 2004년 예산현액 20억원중 19억 5700만원(97.9%)이 불용되었고

신월동 공영주차장의 경우 사전의 주민요구과약 미흡으로 뉴타운 계획범위가 확장되면서 사업이 취소되고 그 결과 당초 예산현액 25억원(100%) 전액이 불용되기도 하였습니다.

- 따라서 본 사업과 같은 공영주차장 입체화 사업을 추진함에 있어 지역민원에 대한 면밀한 사전검토를 수행하여, 사업이 민원에 의해 중단되거나 불용액이 증가하는 상황이 생기지 않도록 각별한 주의가 필요할 것으로 사료됩니다.

- 또한 본사업의 얼마 남지 않은 회계연도를 고려할 때 편성예산이 사고이월될 가능성이 매우 높은바, 회계연도 독립의 원칙에 비추어볼 때 본 예산에 편성하는 것이 바람직할 것으로 판단되고,

현재 주차계정 예비비가 85억17백만원으로 과다 계상되어 있는 점을 감안할 때 주차계정 예비비를 줄여 본 사업과 기타 주차장 사업에 편성하는 것이 바람직할 것으로 사료됩니다.

- 대신중고교 지하주차장 건설사업

- 대신중고교 지하주차장 건설사업의 경우 2005년 당초예산으로 시비 23억99백만원(구비 28억7백만원 별도)이 배정되어 있었으나, 대신중고등학교의 지하주차장 소유권과 관련된 규정이 상충하여 금번에 100% 감추경된 사업입니다.

- ※ 지방재정법 제82조제1항 : 타인에 대한 행정재산의 무상양여 금지

- ※ 고등학교이하 각급학교 설립운영규정 제7조 : 소유권을 설립주체에 이전하는 조건으로 공영주차장 설치가 가능함.

- 본 사업대상인 대신중·고교의 경우 사립학교로서 지하주차장 건설시 소유권과 관련한 문제가 발생될 것을 사전에 충분히 예상할 수 있었던 사업임에도 이를 예측하지 못해 감추경됨으로써 예산의 안정성이 저하되었다는 점에서 향후 이런 결과가 생기지 않도록 보다 면밀한 검토가 요망된다고 하겠습니다.

- 현재 초·중·고교 지하주차장 건설사업의 경우 타당성 측면 및 법적 측면에 대한 충분한 사전점검이 이루어지지 않고 추진되는 경우가 많아 최종적으로 사업이 실시되지 못하는 사례가 속출하고 있는데,

2004년 예산으로 추진한 초·중·고등학교 지하주차장 건설사업에 대한 결산검사 결과 총 7건중 2건은 전액 불용되고 2건은 사고이월되어 절반 이상이 불용되거나 이월된 것으로 나타나고 있습니다.

- 이와 같은 불용 또는 사업폐기는 예산절감과 집행사유 미발생 등에 기인한 측면도 있으나 추진사업에 대한 면밀한 사전검토가 부족하여 발생하는 경우가 많은바 이와 같은 불용 및 사업폐기는 여타 사업의 추진에 필요한 예산을 사장시킴으로써 예산편성의 효율성을 저해한다고 판단됩니다.
- 따라서 사업계획을 보다 면밀히 검토하여 필요한 곳에 적절한 예산이 투입되도록 단기 및 중장기 재정계획 등을 더욱 강화하여 사업비를 편성할 것이 요망된다 하겠습니다.

◎ 교통방송운영에 대한 추경예산(안)

- 2005년도 제1차 교통사업특별회계의 교통방송운영계정에 대한 추경예산(안)은 총243억 1,300만원으로, 이는 기정예산 222억에서 21억 1,300만원(9.5%)이 증액된 규모입니다.
- 증액내용은 계속사업으로 CATV방송 운영사업비 8억 3,300만원과 신규사업인 DMB방송 제작·운영비 12억 7,900만원을 합한 21억 1,300만원입니다.
- 먼저, CATV방송 운영사업비 8억 3,300만원에 대한 편성사유를 보면
 - 2005년 3월 3일 개국에 따라 종합유선방송사업자(SO)의 요구와 「TV서울」의 시청자 확대를 위하여 당초 1일 3시간 제작에서 10

- 시간 제작으로 확대함으로써 1일 총18시간(10시간 정규방송, 8시간 재방송)방송에 따른 추가소요예산이 필요하다고 한 바
- 현재 교통방송의 CATV는 서울시소재 35개 SO중 5개 SO를 통하여 아날로그채널로 40만 가구, 디지털채널로 6만 5천 가구가 시청하고 있으나, 올해 하반기부터 25개 디지털채널로 프로그램이 방송될 예정이고, 수도권지역(의정부, 연천, 포천, 양주, 동두천, 성남 등)까지 지역을 확대할 예정이라는 점에서 양질의 방송제작과 프로그램의 원활한 공급을 위한 SO확보 등의 차원에서 추경예산(안)의 편성사유가 타당하다고 볼 수 있습니다.
 - 그러나 프로그램의 원활한 공급을 위해서는 SO확보가 필수적이며 양질의 프로그램제작과 시청률 확보를 위한 방송시간의 연장 등이 필요하다는 점을 사전에 충분히 예견할 수 있었음에도 이러한 점을 예측치 못하고 등한시한 결과 8억 3,300만원의 방송제작비 부족분이 발생한 것으로 사료됩니다.
 - 특히, 2005년도 예산편성시 당초 1일 3시간 프로그램제작을 계획하였으나 2005년 3월 3일 CATV개국부터 1일 10시간으로 프로그램 제작시간을 연장함으로써 예산을 자의적으로 집행하여 운영한 것은 의회의 고유권한인 예산승인권엔 주의하지 않은 행태라 할 수 있습니다.
 - 따라서 이와 같은 예산집행으로 인하여 추경예산을 요청한 것은 계획적이지 못한 예산편성과 이에 따른 예산집행에 대하여 책임지는 태도를 취하기보다는 부족예산을 의회에 추가로 요구하는 관행을 답습하는 처사라 할 것이며, 향후 반드시 개선되어야 할 것으로 사료됩니다.

- 다음으로, DMB방송 제작·운영비 12억 7,900만원의 편성사유를 보면,
- 향후 변화되는 디지털방송시대에 교통방송이 적극적으로 참여하여 시민의 삶의 질을 향상시키고자 하는 점에서 일응 타당성이 있다고 보여지나,
- 본 방송 개시일이 10월로 되어 있어 시간적으로 방송장비구입 및 시스템 구축, 프로그램제작 등 사전준비 기간이 촉박하지 않나하는 우려가 있는바, 지상파 DMB방송사업은 서울시정 및 서울생활정보 전달에 파급력이 높은 매체인 점을 감안하여 철저한 준비로 적기에 예산집행이 이루어져야 하겠습니다.

< 광역교통시설특별회계 분야입니다 >

- 광역교통시설특별회계 세입·세출예산안의 총 규모는 기정예산 595억68백만원보다 137억20백만원(23.0%)이 증액된, 732억88백만원으로 편성되었습니다.

본 예산을 초과하여 추경에 반영된 규모는 공영차고지 건설에 100억 6백만원, 예비비로 37억14백만원이 편성되었습니다.

- 공영차고지 사업의 경우 계속사업(1999~2005)으로 현재 공사 공정율이 양천권역 공영차고지의 경우 78%, 중랑권역 공영차고지는 50%에 이르고 있어 전체 공정상으로는 비교적 양호한 것으로 사료됩니다.

○ 다만 금번 추경요구안에 따르면 보상대행수수료, 실시설계비, 토지 매입비, 훼손부담금 등이 추경예산에 편성되어 있는 바,

이런 비용들은 사업초기 본 예산에 편성되었어야 할 금액이나, 금번 추경예산통과를 전제로 일명 “외상공사”를 하여온 것으로 의회의 예산승인권을 형식화시키는 문제가 있는 것으로 시정이 필요할 것으로 사료됩니다.

□ 이상으로 검토보고를 마치겠습니다.