

2022년도 교통위원회 소관

제2회 추가경정예산안 예비심사보고서

- 도시교통실 소관
- 도시기반시설본부(도시철도국) 소관

2022. 7.

교 통 위 원 회

목 차

I. 소관부서 회부 추가경정예산안	1
II. 심 사 경 과	2
III. 추가경정예산안의 규모 및 특징	3
1. 도시교통실	3
2. 도시기반시설본부(도시철도국)	11
IV. 전문위원실 검토의견	14
1. 도시 교통실	14
2. 도시기반시설본부(도시철도국)	45
V. 질의 및 답변요지	58
VI. 소위원회 심사보고의 요지	58
VII. 심 사 결 과	58
VIII. 소수의견의 요지	58
IX. 기타 필요한 사항	58

2021년도 교통위원회 소관
제 2 회 추 가 경 정 예 산 안

예 비 심 사 보 고 서

2022. 7.
교 통 위 원 회

I. 소관부서 회부 추가경정예산안

1. 도시교통실 소관

- 일반회계 : 세입 · 세출
- 교통사업특별회계 : 세입 · 세출
- 광역교통시설특별회계 : 세입 · 세출
- 도시철도건설사업비특별회계 : 세입 · 세출
- 도시개발특별회계 : 세입 · 세출

2. 도시기반시설본부(도시철도국) 소관

- 일반회계 : 세입 · 세출

- 도시철도건설사업비특별회계 : 세입 · 세출
- 교통사업특별회계 : 세입 · 세출
- 광역교통시설특별회계 : 세입 · 세출

II. 심사경과

1. 제출일자 : 2022년 7월 13일
2. 회부일자 : 2022년 7월 14일
3. 상정일자

- 도시교통실 소관

- 서울특별시의회 제311회 임시회 제4차 교통위원회(2022년 7월 25일) 상정 · 의결

- 도시기반시설본부(도시철도국) 소관

- 서울특별시의회 제311회 임시회 제4차 교통위원회(2022년 7월 25일) 상정 · 의결

Ⅲ. 추가경정예산안의 규모 및 특징

1. 도시교통실 소관

가. 일반회계

□ 세입예산안

- 세입예산안은 776억 5천 8백만원으로 기정예산 927억 5천 4백만원 대비 △16.3%인 150억 9천 6백만원이 감액 편성되었으며 세부 내용은 다음과 같음

〈증액 내역〉

- 국고보조금사용잔액 4억 50백만원

〈감액 내역〉

- 도로사용료 △155억 46백만원

※ 일반회계 세입예산안

(단위:백만원)

구 분	제2회 추경예산액(A)	2022년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	77,658	92,754	△ 15,096	△ 16.3%
도로사용료	72,883	88,429	△ 15,546	△ 17.6%
국고보조금사용잔액	450	-	450	신규

□ 세출예산안

- 세출예산안은 1조 2,674억 9천만원으로 기정예산 9,400억 2천 2백만원 대비 34.8%인 3,274억 3천 8백만원이 증액 편성되었으며 세부내용은 다음과 같음

〈증액 내역〉

- 교통사업특별회계 일반전출금 2,963억 25백만원 등 4건

〈감액 내역〉

- 도로점용료 등 징수교부금 △77억 73백만원

※ 일반회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	제2회 추경예산액(A)	2022년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	1,267,490	940,022	327,468	34.8%
교통사업특별회계 법정전출금	552,555	533,987	18,568	3.5%
교통사업특별회계 일반전출금	524,780	228,455	296,325	129.7%
광역교통시설특별회계 전출금	19,888	-	19,888	신규
도로점용료 등 징수교부금	38,006	45,779	△7,773	△17.0%
국고보조금 반환	460	-	460	신규

나. 도시철도건설사업비특별회계

□ 세입예산안

- 세입예산안은 725억 9천 8백만원으로 기정예산 738억 8천 9백만원 대비 △1.7%인 12억 9천 1백만원이 감액 편성되었으며 세부내용은 다음과 같음

〈감액 내역〉

- 국고보조금 △12억 91백만원

※ 도시철도건설사업비특별회계 세입예산안

(단위:백만원)

구 분	제2회 추경예산액(A)	2022년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	72,598	73,889	△1,291	△1.7%
국고보조금	72,596	73,887	△1,291	△1.7%

□ 세출예산안

- 세출예산안은 8,835억 1백만원으로 기정예산 6,901억 1백만원 대비 28.0%인 1,934억원이 증액 편성되었으며 세부내용은 다음과 같음

〈증액 내역〉

- 서울교통공사 서비스 개선 1,500억원 등 12건

〈감액 내역〉

- 지하철 전동차 내 CCTV 설치 △43억 4백만원

※ 도시철도건설사업비특별회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	제2회 추경예산액(A)	2022년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	883,501	690,101	193,400	28.0%
지하철 1~4호선 노후시설 재투자	51,355	50,355	1,000	2.0%
지하철 5~8호선 노후시설 재투자	20,838	19,877	961	4.8%
지하철역 승강편의시설 설치	28,846	16,557	12,289	74.2%
지하철 9호선 재정지원	91,513	91,104	409	0.4%
지하역사 공기질 개선	70,112	54,415	15,697	28.8%
지하철 9호선 2·3단계구간 위탁운영관리	19,740	19,695	45	0.2%
가산디지털단지역 혼잡도 개선	1,800	-	1,800	신규
1~8호선 코로나19 대응 지원	28,585	22,167	6,418	29.0%
서울교통공사 서비스 개선	350,000	200,000	150,000	75.0%
지하철 전동차 내 CCTV 설치	11,647	15,951	△4,304	△27.0%
지하철 승강장 자동안전발판 시범설치	2,600	-	2,600	신규
신림선 도시철도 재정지원	3,784	-	3,784	신규
지하철 안전관리 강화 사업	2,700	-	2,700	신규

다. 교통사업특별회계

□ 세입예산안

- 세입예산안은 2조 1,772억 6천 5백만원으로 기정예산 1조 8,178억 3천 3백만원 대비 19.8%인 3,594억 3천 2백만원이 증액 편성되었으며 세부내용은 다음과 같음

〈증액 내역〉

- 기타회계전입금 3,148억원 93백만원 등 6건

〈감액 내역〉

- 예수금 수입 △308억원 등 2건

※ 교통사업특별회계 세입예산안

(단위:백만원)

구 분	제2회 추경예산액(A)	2022년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	2,177,265	1,817,833	359,432	19.8%
기타사용료	20,186	24,225	△4,039	△16.7%
부담금	281,396	276,234	5,162	1.9%
국고보조금	149,187	146,237	2,950	2.0%
순세계잉여금	116,543	48,400	68,143	140.8%
국고보조금사용잔액	2,984	360	2,624	728.9%
기타회계전입금	1,207,905	893,012	314,893	35.3%
교육비특별회계전입금	3,020	2,520	500	19.8%
예수금 수입	227,500	258,300	△30,800	△11.9%

□ 세출예산안

- 세출예산안은 2조 1,414억 1천만원으로 기정예산 1조 7,920억 3

천 8백만원 대비 19.5%인 3,493억 7천 2백만원이 증액 편성되었으며 세부내용은 다음과 같음

〈증액 내역〉

- 시내버스 서비스 개선 3,330억원 등 19건

〈감액 내역〉

- 통합재정안정화기금 예탁금(교통개선분담금 계정) △82억원 등 2건

※ 교통사업특별회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	제2회 추경예산액(A)	2022년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	1,664,843	1,549,879	114,964	7.4%
교통사업특별회계 교통개선분담금계정 일반예비비	94	73	21	28.8%
국고보조금 반환	11	-	11	신규
통합재정안정화기금 예탁금(교통개선분담금계정)	33,800	42,000	△8,200	△19.5%
시내버스 서비스 개선	813,811	483,811	330,000	68.2%
마을버스 서비스 개선	50,850	35,850	15,000	41.8%
장애인콜택시 운영	70,467	68,984	1,483	2.1%
플랫폼택시 실태조사 및 분석 용역	30	-	30	신규
스마트도시물류 기반 조성	6,270	3,320	2,950	88.9%
부패신고 보상금 상환	61	-	61	신규
국고보조금 반환	360	355	5	1.4%
예비비(주차장관리계정)	262	295	△33	△11.2%
통합재정안정화기금 예탁금(주차장관리계정)	217,700	216,300	1,400	0.6%
차 없는 거리 운영	688	361	327	90.6%
보행환경개선지구 조성(전환사업)	4,950	4,440	510	11.5%
노인·장애인 보호구역 개선(전환사업)	2,278	1,678	600	35.8%
어린이 안전 영상정보 인프라 구축	29,770	29,270	500	1.7%
교통신호기 신설 및 보수	17,193	16,193	1,000	6.2%
헌릉로 중앙버스 전용차로 조성	3,280	-	3,280	신규
국고보조금 반환	622	478	144	30.1%
불법주정차 특별단속	3,484	3,341	143	4.3%
청와대 주변 자율주행버스 운행	140	-	140	신규

라. 광역교통시설특별회계

세입예산안

- 세입예산안은 1,269억 8천 5백만원으로 기정예산과 총액은 동일하나 세입 과목별 증감이 있으며 세부내용은 다음과 같음

〈증액 내역〉

- 기타회계전입금 198억 88백만원 등 2건

〈감액 내역〉

- 순세계잉여금 △202억 47백만원

※ 광역교통시설특별회계 세입예산안

(단위:백만원)

구 분	제2회 추경예산액(A)	2022년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	126,985	126,985	-	-
순세계잉여금	8,435	28,682	△20,247	△70.6%
국고보조금사용잔액	359	-	359	신규
기타회계전입금	19,888	-	19,888	신규

세출예산안 : 별도 계상내역 없음

마. 도시개발특별회계

세입예산안 : 별도 계상내역 없음

□ **세출예산안**

- 세출예산안은 679억 8천 5백만원으로 기정예산 627억 9천 4백만원 대비 8.3%인 51억 9천 1백만원이 증액 편성되었으며 세부내용은 다음과 같음

〈증액 내역〉

- 가공배전선 지중화

31억 16백만원 등 2건

※ **도시개발특별회계 세출예산안**

(단위:백만원)

구 분	제2회 추경예산액(A)	2022년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	67,985	62,794	5,191	8.3%
시도 보도 유지관리	17,338	15,263	2,075	13.6%
가공배전선 지중화	38,446	35,330	3,116	8.8%

2. 도시기반시설본부(도시철도국) 소관

가. 일반회계

세입예산안 : 별도 계상내역 없음

세출예산안

- 기정예산 4,862억 1백만원 대비 2,368억 54백만원(48.7%)이 증가한 7,230억 55백만원으로 편성되었으며 세부내역은 다음과 같음

〈 증액 내역 〉

- 도시철도건설사업비특별회계전출금 2,368억 54백만원

※ 일반회계 세출예산안

(단위 : 백만원)

구 분	추경예산액(A)	기정예산액(B)	비교증감(A-B)	증감률(%)
총 계	723,055	486,201	236,854	48.7
도시철도건설사업비 특별회계전출금	723,055	486,201	236,854	48.7

나. 도시철도건설사업비특별회계

□ 세입예산안

- 기정예산 1조 8,409억 78백만원 대비 2,351억 97백만원(12.8%) 이 증가한 2조 761억 75백만원으로 편성되었으며 세부내역은 다음과 같음

〈 증액 내역 〉

- 기타회계전입금 2,368억 54백만원
- 순세계잉여금 218억 6백만원

〈 감액 내역 〉

- 예탁금 원금회수 수입 163억원
- 예탁금 이자수입 1억 63백만원
- 부담금 70억원

※ 도시철도건설사업비특별회계 세입예산안

(단위 : 백만원)

구 분	추경예산액(A)	기정예산액(B)	비교증감(A-B)	증감률(%)
총 계	2,076,175	1,840,978	235,197	12.8
기 타 회 계 전 입 금	723,055	486,201	236,854	48.7
순 세 계 잉 여 금	21,806	0	21,806	100.0
예 탁 금 원 금 회 수 수 입	0	16,300	△16,300	△100.0
예 탁 금 이 자 수 입	0	163	△163	△100.0
부 담 금	0	7,000	△7,000	△100.0

□ **세출예산안**

○ 기정예산 1조 2,247억 66백만원 대비 405억 7백만원(3.3%)이 증가한 1조 2,652억 73백만원으로 증액 편성되었으며 세부내역은 다음과 같음

〈 증액 내역 〉

- 진접선(4호선연장)차량기지 건설 219억 90백만원
- 신림선 경전철 건설(민자) 77억 54백만원
- 동북선 경전철 건설(민자) 108억 7백만원

〈 감액 내역 〉

- 예비비 45백만원

※ **도시철도건설사업비특별회계 세출예산안**

(단위 : 백만원)

구 분	추경예산액(A)	기정예산액(B)	비교증감(A-B)	증감률(%)
총 계	1,265,273	1,224,766	40,507	3.3
진접선(4호선연장)차량기지 건설	121,214	99,224	21,990	22.2
신림선 경전철 건설(민자)	39,442	31,688	7,754	24.5
동북선 경전철 건설(민자)	101,469	90,662	10,807	11.9
예 비 비	98	143	△45	△31.5

다. 교통사업특별회계 : 별도 계상 내역 없음

세입예산안 : 별도 계상내역 없음

세출예산안

○ 기정예산 174억 99백만원 대비 87억 15백만원(49.8%)이 증가한 262억 14백만원으로 증액 편성되었으며 세부내역은 다음과 같음

〈 증액 내역 〉

- 위례선 도시철도 건설 87억 15백만원

※ 교통사업특별회계 세출예산안

(단위 : 백만원)

구 분	추경예산액(A)	기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	26,214	17,499	8,715	49.8
위례선 도시철도 건설	10,315	1,600	8,715	544.7

라. 광역교통시설특별회계 : 별도 계상 내역 없음

IV. 전문위원실 검토의견

1. 도시교통실 소관

가. 총괄

- 이번 도시교통실 소관 추가경정예산안의 일반회계 및 특별회계의 총 규모는

세입예산액의 경우 기정예산 2조 1,184억 93백만원 대비 3,430억 45백만원(16.2%)이 증가한 2조 4,615억 38백만원이고,

세출예산액의 경우 기정예산 3조 6,099억 52백만원 대비 8,754억 31백만원(24.3%)이 증가한 4조 4,853억 83백만원임

- 일반회계는 세입예산의 경우 기정예산 927억 54백만원 대비 150억 96백만원(16.3%)이 감소한 776억 58백만원임

세출예산의 경우 기정예산 9,400억 22백만원 대비 3,274억 68백만원(34.8%)이 증가한 1조 2,674억 90백만원임

- 특별회계는 세입예산의 경우 기정예산 2조 257억 39백만원 대비 3,581억 41백만원(17.7%) 증가한 2조 3,838억 80백만원이고,

세출예산의 경우 기정예산 2조 6,699억 31백만원 대비 5,479억 63백만원(20.5%) 증가한 3조 2,178억 94백만원임

나. 회계별 검토의견

< 일반회계 >

- 일반회계 세입예산안은 기정예산 927억 54백만원 대비 150억 96백만원(16.3%) 감소한 776억 58백만원이고, 주요 변동내용은
 - 증액사업은 국고보조금잔액(4억 50백만원) 1건이며
 - 감액사업은 도로사용료(155억 46백만원) 1건임

- 세출예산안의 총규모는 기정예산 9,400억 22백만원 보다 34.8% 증가(3,274억 68백만원)한 1조 2,674억 90백만원이며, 주요 변동내용을 살펴보면
 - 증액사업은 교통사업특별회계 일반전출금(2,963억 25백만원) 등 4건이고
 - 감액사업은 도로점용료 등 징수교부금(77억 73백만원) 1건임

< 도시철도건설사업비특별회계 >

- 도시철도건설사업비특별회계 세입예산은 기정예산 738억 89백만원 대비 12억 91백만원(1.7%) 감소한 725억 98백만원이고, 주요 변동내용은
 - 증액사업은 없고 감액사업은 국고보조금(12억 91백만원) 1건임

- 세출예산안의 총규모는 기정예산 6,901억 1백만원 보다 28.0%

증가(1,934억원)한 8,835억 1백만원이며, 주요 변동내용은

- 증액사업은 지하철역 승강편의시설 설치(122억 89백만원), 지하철사 공기질 개선(156억 97백만원), 서울교통공사 서비스 개선(1,500억원) 등 12건이며
- 감액사업은 지하철 전동차 내 CCTV 설치 (43억 4백만원) 1건임

< 교통사업특별회계 >

○ 교통사업특별회계 세입예산은 기정예산 1조 8,178억 33백만원 대비 3,594억 32백만원(19.8%) 증가한 2조 1,772억 65백만원이고, 주요 변동내용은

- 증액사업은 국고보조금(29억 50백만원), 순세계잉여금 (681억 43백만원), 기타회계전입금(3,148억 93백만원) 등 6건이며
- 감액사업은 기타사용료(40억 39백만원), 예수금수입(308억원) 등 2건임

○ 세출예산안의 총규모는 기정예산 1조 7,920억 38백만원 보다 19.5% 증가(3,493억 72백만원)한 2조 1,414억 10백만원이며, 주요 변동내용은

- 증액사업은 시내버스 서비스 개선(3,300억원), 마을버스 서비스 개선(150억원), 스마트도시물류 기반 조성(29억 50백만원), 헌릉로 중앙버스 전용차로 조성(32억 80백만원) 등

19건이며,

- 감액사업은 통합재정안정화기금 예탁금(교통개선분담금 계정) (80억원), 예비비(주차관리계정)(33백만원) 등 2건임

< 광역교통시설특별회계 >

- 광역교통시설특별회계 세입예산은 기정예산 1,269억 85백만원 변동내역은 있으나 전체 세입액의 변경은 없으며, 주요 변동내역은
 - 증액사업은 국고보조금 사용잔액(3억 59백만원), 기타회계전입금(198억 88백만원) 등 2건이며
 - 감액사업은 순세계잉여금 202억 47백만원임
- 세출예산은 변동사항이 없음

< 도시개발특별회계 >

- 도시개발특별회계 세입예산은 기정예산 70억 32백만원에서 변동사항이 없고
- 세출예산안의 총규모는 기정예산 627억 94백만원 보다 8.3% 증가(51억 91백만원)한 627억 94백만원이며, 주요 변동내용은
 - 증액사업은 시도 보도 유지관리(20억 75백만원), 가공배전선지중화(31억 16백만원)등 2건이고 감액사업은 없음

다. 주요 단위사업별 검토의견

■ 지하철역 승강편의시설 설치(사업별 설명서 p.537)

- 동 사업은 ‘2021년 승강편의시설 설치계획’¹⁾ 등에 따라 지하철 1역사 1동선²⁾ 확보를 추진하고 있는 16개역 중 5개 역사에 엘리베이터 설치를 위한 공사비 및 용역비를 편성하기 위한 것으로 기정 예산 165억 57백만원 대비 122억 89백만원(74%)을 증액하고자 하는 것임

※ 지하철 승강편의시설 설치사업 산출내역 및 증감사유

(단위 : 천원)

과목구분	산출내역	예산액	증감사유
계	5개소	12,289,000	
출자금	6호선 대흥역 외부 E/L 지하안전평가용역	100,000	지하안전평가 용역
	6호선 구산역 내부 E/L 설치	3,444,000	잔여공사비 전액
	7호선 남구로역 내/외부 E/L 설치	3,726,000	
	8호선 북정역 외부 E/L 설치	3,324,000	
	5호선 상일동역 내부 E/L 설치	1,695,000	공사비 전액 신규

- 동 사업은 최근 장애인 단체의 이동권 보장을 위한 지속적인 요구와 시민들의 지하철 이용편의 향상 등의 상황을 고려할 때 필요성은 인정된다 할 것임
- 다만, 동 사업은 당초 국비 매칭 사업으로 추진되었으나 '21년을

1) '2021년 승강편의시설 설치계획'(도시철도과-5348호, '21.5.12.)

2) '지하철 1~8호선 1역사-1동선 설치 현황' 전체 275역 중 256역 완료(93% 확보, '22.6월 기준)

기준으로 기 지원된 국비가 모두 집행됨에 따라 국비로 설계비를 편성한 일부 역사를 제외한 나머지 물량에 대해서는 설계비 및 공사비 전액을 100% 시비로 충당하고 있어 서울시의 재정적 부담이 커지고 있음

- 또한, 동 사업의 특성상 지장물 이설 등 공사 변수에 따라 사업비 증액이 발생할 수 있고 상일동의 경우³⁾ '22년 11월 설계가 완료 예정임을 고려할 때 설계완료 이후 정확한 사업비 산출을 통해 예산을 편성하는 것이 필요할 것으로 보이며 향후 국토교통부 등에 국비 추가지원에 대한 정책적 협의도 병행해야 할 것임

■ 서울교통공사 서비스 개선(사업별 설명서 p.558)

- 동 사업은 서울교통공사의 무임손실 및 운임손실을 보전하여 공사의 재무 여건을 개선하고 서울지하철의 안정적인 운영을 도모하기 위한 사업으로 기정예산 2,000억원 대비 1,500억원(75%)을 증액하고자 하는 것임
- 서울교통공사의 부채비율⁴⁾은 '13년 69.7%에서 '21년 119.3%로 49.6% 가까이 증가했고, 당기순손실은 '13년 4,172억원에서 '21년 9,599억원으로 130.1% 증가할 정도로 재정난이 매우 심각한 상황임

3) '지하철 승강편의시설 설치사업' 관련 설계가 진행 중인 역사(상일동: '22년 11월 완료 예정)

4) 서울교통공사 부채비율 (*2021년도 가결산 기준)

(단위 : 억 원)

- 서울교통공사의 만성적인 재정적자⁵⁾ 문제를 해결하기 위해 중앙 정부에 무임수송 국비 지원을 요청⁶⁾하고 있으나 현재까지 가시적인 성과는 없는 상황이며 최근 몇 년간 코로나19로 인한 운수수입 감소⁷⁾는 서울교통공사의 재정난을 더욱 악화시키고 있음
- 따라서, 이번 추경을 통해 1,500억원을 증액하는 것은 서울교통공사의 유동성 부족을 일부 해소할 수 있을 것으로 기대되며 이를 통해 서울지하철의 안정적인 운영에 기여할 수 있을 것임
- 한편, 21년 1,000억원(본예산 500억원, 추경 500억원)을 지원하고 '22년 제1회 추경 1,000억원에 이어 금번 제2회 추경에도

구 분	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	*2021
자 산	128,640	125,614	123,440	123,389	131,342	132,424	131,990	133,674	136,690
부 채	44,922	42,087	43,108	43,430	46,056	51,202	46,455	55,877	62,646
부채비율	69.7%	65.5%	70.6%	71.5%	80.8%	96.8%	81.2%	112.9%	119.3%
자 본	83,718	83,527	80,332	79,959	85,296	81,223	85,535	77,797	74,044
자본금	185,276	189,346	190,289	193,767	195,269	196,592	206,769	210,008	222,785
누적적자	120,807	125,052	129,189	133,039	138,293	143,682	159,547	160,501	170,283
자본잠식률	54.8%	55.9%	55.9%	57.8%	56.3%	58.7%	58.6%	63.0%	66.8%
당기순손실	4,172	4,245	4,138	3,850	5,254	5,389	5,865	10,954	9,599

5) 최근 5년간 공익서비스 손실금 현황

(단위: 억 원)

구 분	2017	2018	2019	2020	2021
계	6,427	6,436	6,553	4,792	4,848
무임수송 손실	3,506	3,540	3,710	2,643	2,784
연장운행 손실	66	71	75	23	0
버스환승 손실	2,644	2,615	2,547	1,947	1,906
정 기 권 손실	159	159	161	111	90
조조할인 손실	52	52	60	68	68

6) 서울특별시 도시철도 무임수송 등 국고보조금 지원에 관한 건의안(2020.9.15.)

7) 최근 5년간 운수수입 현황

(단위: 억 원)

연 도	2017	2018	2019	2020	2021
연 간	16,505	16,576	16,714	11,932	11,542
(일평균)	45.2	45.4	45.8	32.6	31.6

1,500억원이 편성·지원되는 등 지속적인 지원예산 편성이 이어지는 바, 무분별한 예산지원이 계속되지 않도록 향후 서울교통공사의 자금 수급 상황을 고려한 체계적인 예산편성 및 교부 계획과 근본적인 재정여건 개선대책 마련이 필요하다 할 것임

■ 지하철 전동차 내 CCTV 설치(사업별 설명서 p.561)

- 동 사업은 지하철 1~8호선 전동차 내에 CCTV를 설치하여 지하철 안전사고 및 범죄를 예방하기 위한 국·시비(3:7) 매칭 사업으로 기정예산 159억 51백만원 대비 43억 4백만원(26.9%)을 감액하고자 하는 것임
- '14년 법령 개정⁸⁾ 이후 도입되는 전동차는 의무적으로 CCTV가 설치되어 있으나 법령 개정 이전에 도입된 전동차에는 CCTV가 설치되어 있지 않아 해당 전동차 844칸에 CCTV를 추가적으로 설치하기 위한 사업임

※ 지하철 전동차 내 CCTV 설치 예산 현황

(단위 : 천원)

연 도	추경안	기정예산	증감	증감율(%)
2022	(x3,494,000) 11,647,000	(x4,785,000) 15,951,000	(x△1,291,000) △4,304,000	26.9

8) 「도시철도법」 제41조(폐쇄회로 텔레비전의 설치·운영) ① 도시철도운영자는 범죄 예방 및 교통사고 상황 파악을 위하여 도시철도차량에 대통령령으로 정하는 기준에 따라 폐쇄회로 텔레비전을 설치하여야 한다. [시행 2014. 7. 8.] [법률 제 12216호, 2014. 1. 7., 전부개정]

- 동 사업은 지하철을 이용하는 시민들의 안전을 위해 CCTV를 설치하여 객실 내 안전 사각지대를 해소하고 안전한 지하철 환경을 조성하는 것으로 사업의 타당성은 인정된다고 할 것이나

'22년 본예산 편성 당시 CCTV 설치 단가에 대한 명확한 추계 없이 대략적으로 예산을 편성하였고 이후 국토교통부와 설치 단가에 대한 구체적인 논의⁹⁾가 시작되면서 예상 단가보다 설치금액이 낮아져¹⁰⁾ 감액이 발생하게 된 것으로 예산 수립 당시 사업비에 대한 면밀한 검토가 부족했던 것으로 판단됨

- 한편, 국토교통부는 금년 내 CCTV 설치를 완료하도록 협조 요청¹¹⁾하고 있으나 CCTV 설치물량이 1,688대(전동차 844칸×객실당 2대)에 달해 작업시간과 작업물량을 고려할 때 올해 안에 모두 설치하는 것은 불가능할 것으로 예상됨

- 이와 관련하여, 사업 주체인 서울교통공사에서도 실제 설치 기간을 2개년¹²⁾으로 계획하고 있음을 고려할 때 무리하게 사업계획을 수립한 것으로 비취질 소지가 있는 바, 전반적인 사업계획에 대한 조정도 고려해야 할 것으로 판단됨

9) '도시철도차량 CCTV설치 사업 세부추진 방안 협의' 철도운영안전과-27(2022. 1. 4.)

10) '지하철 전동차 내 CCTV 설치 사업' CCTV 설치 단가 (추정 단가 1,890원 → 변경 단가 1,308원)

11) '수시배정 협의자료 제출요청(도시철도차량 객차 내 CCTV 설치) 철도운영안전과-347(2022. 1. 27.)

- 4. 아울러, 철도안전사고 방지, 범죄예방 등을 위하여 금년내 영상기록장치(CCTV) 설치될 수 있도록 적극 협조하여 주시기 바랍니다.

12) '서울교통공사 전동차 객실 영상기록장치[CCTV] 설치' 계획 '22년(480칸 960대), '23년(364칸 728대)

■ 지하철 승강장 자동안전발판 시범설치(사업별 설명서 p.564)

○ 동 사업은 전동차와 승강장 사이가 멀어 발빠짐사고, 휠체어 이동 불편 등 지하철 안전 이용이 필요한 지점에 자동안전발판을 설치하여 교통약자의 이동편의를 개선하기 위한 사업으로 26억원을 신규 편성한 것임

○ 자동안전발판 설치 사업은 '14년 국토교통부가 승강장 안전발판에 대한 한국철도표준규격을 제정·고시하고 당시 서울지하철 양공사에서 사업을 확대하기 위한 예산 편성¹³⁾ 및 시범설치 공사를 시행한 바 있으나

같은 해 시행된 감사원 실태감사¹⁴⁾에서 '승강장 자동안전발판은 안전운행과 승객안전을 위해 검증기간이 필요'하다고 지적됨에 따라 자동안전발판 사업이 중단되었고, 현재는 2010년 역사 신설과정에서 시범 설치한 경찰병원역(3호선)과 한성백제역(9호선) 2개 소만 운영되고 있는 실정임¹⁵⁾

○ 현재 서울시 지하철역사 중 승강장과 지하철 이격 거리가 도시철도

13) 2016년 도시교통본부 예산서

(단위 : 천원)

사업명	2015	2016	비고
장애인용 승강장 안전발판설치	735,000	2,527,500	출자금

14) 감사원 “국민안전 위협요소 대응관리 실태 특정감사”(‘16.5.23)

감사의견 : 안전발판 설치 경우 안전성에 관한 공인 인증을 받고 충분한 시범운영기간을 거친 후 설치

15) 지하철 승강장 자동안전발판 시범설치 추진계획(도시철도과-11503, 2021.10.29.)

- 슬라이딩 방식 설치사례 : 3호선 경찰병원역(4개소, 2009년), 9호선 한성백제역(12개소, 2018년)

건설규칙에서 정하는 10cm를 초과하는 역사가 153개역¹⁶⁾에 이르는 것으로 나타나 대책 마련이 필요하고

일부 업체의 경우 국토교통부가 시행한 국제인증취득 지원사업¹⁷⁾을 통해 철도용품 관련 국제 인증인 “SIL”¹⁸⁾ 인증을 취득하는 등 제품의 품질과 안전성에 대한 검증을 일부 확보했다는 점을 감안할 때, 동 사업에 대한 예산편성 및 사업 필요성이 인정된다 할 것임

- 다만, 2022 회계연도 예산 편성시¹⁹⁾ 자동안전발판 시범설치 사업 예산을 편성하고자 했으나 '16년 사업중단 이후 별도의 자동안전 발판 설치 검증이 제대로 이루어지지 않았다는 이유로 전액 삭감된 바 있고

16) 지하철 승강장 자동안전발판 시범설치 추진계획(도시철도과-11503, 2021.10.29.)

17) 국제인증취득 지원사업 개요

- 사업목적 : 우수기술을 보유한 중소·중견기업을 대상으로 철도용품 국제인증 취득을 지원하여 품질·기술 장벽 해소 및 해외수출 촉진 도모('18~)
- 사업주관/관리·운영 : 국토부 / 국가철도공단, 한국철도협회
- * (중소/중견) 총비용의 60% 한도 내 최대 1억원 / 총비용의 40% 한도 내 최대 8천만원
- 국제인증(SIL, TSI, IRIS 등) 취득에 소요되는 시험·인증비, 공장심사비, 컨설팅비 등 직접비용 일부 지원 및 인증 취득관련 교육 시행

18) 국토교통부 보도자료, 「철도 국제인증 취득으로 229억원 상당 수출 성과 달성」, 2022.1.13.

- SIL(Safety Integrity Level) : 철도용품의 안전성에 대한 국제표준으로 제품의 안전성 평가를 하여 품질, 안전성, 신뢰성을 검증 확보(안전 무결성 기준),
- 국제인증 취득현황 및 성과
- 승강장 안전발판(SIL3 GA, '20.12) / ㈜씨디에이
 - 브라질 산투스 트램 정거장 프로젝트 관련 현지 업체와 납품 협의 등 진행중
- 부착형 안전발판(SIL3 GA, '21.12) / ㈜헤로스테크
 - 홍콩 MTR 및 브라질 상파울로 메트로 등 진출 추진

19) 2022년 도시교통실 예산 사업별 설명서

(단위 : 천원)

사업명	2022년 예산안
지하철 승강장 자동안전발판 시범설치	○ 6호선 월곡역 승강장 자동안전발판 설치 = 350,000천원

금번에 일부업체에서 취득한 “SIL” 검증이 ‘개발제품이 특정 노선에 설치되는 시점에서의 검증(SA)’이 아닌 ‘제품 개발시점에서의 검증(GA)’²⁰⁾이며

2017년에도 특허 검증받은 자동안전발판 제품을 서울교통공사가 설치·시연한 바 있으나 열차와 충돌한 사례가 발생함에 따라이를 서울시 감사위원회에 지적받은 사례가 있음²¹⁾

- 따라서, 검증된 제품의 경우에도 과거 사례와 같이 역사 설치 후 문제가 발생할 수 있음을 감안하여 10개역사 50개소를 일괄 설치하기 보다는 1개 역사 등에 시범 설치한 후 운영 결과를 모니터링하여 확대 설치하는 것이 필요할 것으로 판단됨

■ 신림선 도시철도 재정지원(사업별 설명서 p.567)

- 동 사업은 「신림선 경전철 민간투자사업 실시협약」(이하 “실시협약”)에 따라 발생하는 무임손실 및 운임차액을 주무관청인 서울시가 지원하는 사업으로 37억 84백만원을 신규 편성함

20) 한국철도협회 수출지원센터 홈페이지

SIL(Safety Integrity Level) :철도용품의 안전성에 대한 국제표준으로 제품에 대한 안전성 평가를 하여 품질, 안전성, 신뢰성을 검증 확보를 목표로 하며(안전 무결성 기준), GA 및 SA로 나뉨

- GA(Generic Application) 인증 : 제품 개발시점

- SA(Specific Application) 인증 : 개발된 제품이 특정 노선에 설치되는 시점

21) 서울특별시 감사위원회, 교통시설(버스·지하철, 지하도상가 등) 분야 시민 생활불편 및 안전 취약 감사(’21.1.29)

2017. 1. 14.(토) 계약상대자인 ○○○○○○○에서 ‘서울교통공사 특허제품’의 성능을 보완하여 개발한 시제품을 ■■■■■역에 설치하여 시운전을 실시한 결과, 승강장 자동안전발판(접이식)이 열차와 충돌하여 열차가 훼손되는 사고가 발생하였다

※ **신림선 도시철도 재정지원 편성내역**

산출내역	
- 운임차액 보전 : 1,183,576천원	
· 운임차액 지원(직승) ²²⁾ :	409,589천원 = 188원*126일*17,291명
· 운임차액 지원(환승) :	710,067천원 = 242원*126일*23,287명
· 운임차액 지원(버스직하) :	16,161천원 = 212원*126일*605명
· 운임차액 지원(버스환하) :	47,759천원 = 230원*126일*1,648명
- 무입손실 보전 : 2,600,591천원	
· 무입손실 지원 :	2,600,591천원 = 1,438원*126일*14,353명

- 동 사업 중 **운임차액 손실 보전(11억 83백만원)**의 경우 실시협약 제54조제2항²³⁾따라 ‘사업시행자는 <부록10>(운임수준 및 운임조정)의 범위 내에서 운임을 결정 및 조정’할 수 있고

실시협약 제65조²⁴⁾에서 ‘산정금액 보다 낮은 운임을 징수함에 따라 발생하는 손실은 주무관청의 책임으로 하는 것으로 규정하고 있어 서울시가 운임차액을 지원하는 것임

- 사업시행자는 「신림선 경전철 민간투자사업 최초운임 신고」²⁵⁾ (이하 “신고서”라 한다)를 통해 기준운임에 소비자물가변동분을 반

22) 버스환승시 적용요금 산정

직승직하	버스+경전철 , 경전철+버스
직승환하	버스+경전철+지하철 , 경전철+지하철+버스
환승직하	버스+지하철+경전철 , 지하철+경전철+버스
환승환하	버스+지하철+경전철+지하철, 지하철+경전철+지하철+버스

23) 실시협약 제54조 (운임의 결정 및 조정) ② **사업시행자는 운영기간 중 <부록10>(운임수준 및 운임조정)의 범위 내에서 운임을 결정 및 조정**하되 주무관청의 대중교통 요금정책을 준수하여야 한다.

24) 실시협약 제65조 (불가항력 사유 및 처리) ① 사업기간 중 본 협약의 해석에 있어 불가항력 사유로서 비정치적 불가항력 사유 및 이와 동일시 취급되는 사유(“비정치적 불가항력 사유”)는 다음 각 호와 같다.

4. (전략) 다만, **주무관청의 정책, 요구, 방침 등으로 인하여 <부록 10>에 따라 산정되는 금액보다 낮은 수준의 운임을 징수**(제54조에 따라 운임을 결정 및 조정하는 경우 포함)**하게 됨으로 인하여 발생하는 손실은 주무관청의 책임으로 함**

25) 신림선 경전철 민간투자사업 최초운임 신고(남서울경전철 주식회사 2021-1027, 2021.11.29.)

영하여 최초운임을 1,438원(교통카드, 일반승객 기준)으로 신고 하였으나

서울시는 신림선 최초요금을 현재 운영 중인 지하철 요금제(거리 비례제)와 동일하게 일반승객의 경우 10km이내 기본요금을 각각 1,250원(교통카드)과 1,350원(현금)으로 정하고²⁶⁾ 환승시에는 수도권 대중교통 통합환승할인제에 따라 운영할 것으로 제안함에 따라 188원의 기본운임 차액이 발생함

※ 신림선 통행형태별 정산단가 및 차액

통행형태		최초운임* (최초요금 재무모델)	기본요금* (고객 징수요금)	차액 (정산단가)
지하철 직승		1,438원	1,250원	188원
버스	직승직하	901원	689원*	212원
	직승환하	974원	744원*	230원
환승(버스, 지하철 포함)		242원	-	241원

*거리비례 요금 제외(직승환하, 환승직하, 환승환하 - 불변 21.05원 가정)

** 1,250원에 대한 재무모델상 배분을 55.0% 적용(직승환하는 +100원 기준)

- 신림선 기본요금을 사업시행자가 신고한 금액보다 낮게 징수함에 따라 발생하는 운임차액을 지원하기 위해 동 예산을 편성하는 것은 실시협약 제65조에 따른 필요한 조치로 보임

26) 서울시 지하철 단독 통행 요금

구 분	기본요금(10km이내)			추가요금(10km초과)
	카 드	조조할인 (카드운임)	현 금	
일 반	1,250원	1,000원	1,350원	- 10~50km : 5km마다 100원 - 50km 초과시 : 8km마다 100원
청소년	720원	580원	1,350원	- 10~50km : 5km마다 80원 - 50km 초과시 : 8km마다 80원
어린이	450원	360원	450원	- 10~50km : 5km마다 50원 - 50km 초과시 : 8km마다 50원

- 다만, 사업시행자가 제시한 자료에 따르면²⁷⁾ 버스 직승직하, 직승환하, 환승 등 차액산정에 적용되고 있는 통행형태별 기본요금이 실제 수도권통합요금제 정산결과와 차이를 보이는 만큼 '22년 3분기 운임차액 손실 보전을 위한 사후정산 과정에서 보다 세심한 관심을 기울여 무분별한 예산집행이 이루어지 않도록 해야할 것임
- 무임승차 손실(26억원)은 서울시가 실시협약 제55조제4항²⁸⁾에 따라 추정 교통수요의 12.6%를 한도로 발생하는 무임운송 요금의 100%를 지원²⁹⁾하고자 하는 것으로 실시협약에 따른다는 점에서 필요성은 인정된다 할 것임
- 다만, 동 예산은 개통 후 일주일 무임승차 인원(16,331명/일)과 실시협약에 명시한 정산한도 인원(14,353명/일)을 비교한 자료를 기준으로 무임손실 예산을 편성한 것으로

27) 신림선 도시철도 재정지원 편성내역 (서울시 자료)

통행 형태	(1) 당초협약(불변가 기준)				(2) 운임신고(불변가기준)				물가상승률	최초 운임	(3) 차액정산		
	기본요금 (사업자 요금)	기본 요금	추가 요금	거리 비례	기본요금 (사업자 요금)	기본 요금	추가 요금	거리 비례			징수요금	정산 단가	
											거리 비례		기본 요금
지하철 직승	<u>1,065</u>	900	165	-	<u>1,083</u>	900	183	-	132.81%	<u>1,438</u>	-	1,250	<u>188</u>
버스 직승직하	661	496	165	-	678	496	183	-	132.81%	<u>901</u>	-	689	<u>212</u>
	737	551	165	21	754	551	183	21	132.81%	<u>1,002</u>	28	744	<u>230</u>
환승(버스, 지하철 포함)	186	-	165	21	204	-	183	21	132.81%	<u>270</u>	28	-	<u>242</u>

28) 실시협약 제55조 (운임의 징수) ④ 무임승차 및 운임할인에 대해서는 서울시 대중교통 요금정책에 따르며, 무임승차에 따른 요금 손실은 <부록10>(운임수준 및 운임조정)의 범위 내에서 실제 무임승차 수요에 의한 수입 손실을 정산 지급한다.

29) 실시협약 <부록 10> (운임수준 및 운임조정) 중 일부

3. 무임승차 요금 손실분

- 무임승차에 따른 요금 손실 보전은 협약 수요의 비율(추정교통수요의 12.6%)의 범위내에서 매년도 정산된 무임 수요 요금의 100%를 정산 지급하되, 제61조 제1항에 따라 실제 운임수입의 초과액이 발생하는 경우 이를 공제하여 지급하도록 한다.

신림선 운영이 안정화 된 이후에는 실제 무임승차 인원 정산한도 인원보다 감소 될 수 있다는 점에서 사후 정산에 보다 세심한 관심을 기울여야 할 것임

- 또한 '17년에 개통한 우이~신설선은 현재 과도한 수요예측으로 인한 무임손실이 서울시와 사업자 모두의 재정부담으로 이어지고 있음을 감안할 때,

신림선의 경우에도 이러한 사례가 발생하지 않도록 사업시행자와의 합리적 방안을 모색할 필요가 있을 것으로 판단되고 향후 개통될 민자노선의 경우에도 무임손실 지원에 대한 기준을 신중히 적용하여 협약을 수립해야 할 것임

■ 지하철역 안전관리 강화사업(사업별 설명서 p.570)

- 동 사업은 코로나19 확산으로 중단된 심야 연장 운행이 사회적 거리 두기 완화 정책에 따라 '22년 6월 재개된 반면 지하철 야간 점검 및 보수 시간은 상대적으로 부족해짐³⁰⁾에 따라 안전사고 발생 요소를 선도적으로 개선하기 위해 사당역, 신촌역 등 노후화된 승강장 안전문 제어시스템을 개량하는 사업으로 27억원³¹⁾을 신규 편성하고자 하는 것임

30) 지하철 운행시간 변동: 코로나19 단축 운행(05:30~24:00) → 변경(05:30~익일01:00) *점검·보수 1시간 감소

31) '지하철 안전관리 강화사업' 산출내역_사당, 신촌 2개역 승강장안전문 시스템 개량 27억×2개역×0.5

- 사당역, 신촌역 선정 사유 : 최근 6년간 PSD 오작동 건수 사당역(712건), 신촌역(850건) 발생 건수 상위 2개역

- 서울시와 서울교통공사는 ‘시설물 등 안전관리 강화 계획’³²⁾를 수립하여 3개 분야 7개 사업³³⁾의 선제적인 안전관리 대응체계 및 자동화 시스템 구축을 위해 매칭(5:5) 방식으로 총 1,133억원을 투입하여 약 4년간 지하철 시설물 등의 안전관리 강화사업을 계획하고 있음
- 동 사업은 노후화된 승강장 안전문 구동부 등 제어시스템을 개량하여 지하철 작업자와 시민의 안전을 확보하는 사업으로 사전 절차³⁴⁾인 투자심사 심의 결과³⁵⁾ 과도한 지방비 부담에 따른 국비 확보 추진, 만성적자 구조인 서울교통공사의 재원조달 방안 마련 등의 이유로 조건부 통과되었음
- 동 사업이 투자심사를 조건부로 통과한 이유들을 종합적으로 보면 예산 확보의 불확실성을 지적하고 있는 것으로 동 사업을 추진함에

32) ‘1~8호선 지하철 심야연장 운행에 따른 시설물 등 안전관리 강화 계획’ 도시철도과-23226(2022. 6. 15.)
 33) ‘지하철 안전관리 강화사업 세부 내용(’22~’25년)_3개분야 7개사업 총 1,133억원 소요 *시(50%):공사(50%)

구분	사업명	사업내용	소요예산
계			1,133억원
선제적 대응체계 수립	전동차 CBM 구축	IoT 기반 전동차 실시간 상대 진단 등	121억원
	전력감시시스템 확대	디지털계전기 계량교체 기능 구축	19억원
설비 자동화	터널방송 시스템 구축	터널 내 이상상황 발생시 방송장치 구축	65억원
	지능형 모니터링 시스템 개량	3D 기반 통합모니터링 시스템 구축	668억원
	레일 살수장치 자동화	폭염시 레일 살수 장치 자동화	4억원
노후 설비개량	34호선 ATC시스템 개량	단종된 열차 속도제어부 개량 등	62억원
	승강장 안전문 구동부 제어시스템 개량	제품단종 PSD 구동부 및 시스템 개량	194억원

34) 「지방재정투자사업 심사규칙」 제3조(투자심사의 구분 등) ① 투자심사의 구분 및 심사대상사업의 범위는 다음 각 호와 같다. 3. 중앙의뢰심사 가. 시·도의 사업비 300억원 이상 또는 시·군·구의 사업비 200억원 이상의 신규투자사업
 35) ‘2021년 제4차 중앙투자심사업 심사결과 알림_행정안전부 재정정책과(2021. 10. 26) 조건부
 - 1~4호선 총 16개역사 총 449억원(시 250억원, 공사 249억원)
 - ‘22년~ ‘24년 각 2개역식 개량/ ‘25년 이후 10개역사 추진에 따른 물량 심사

있어 사업 예산을 현실성 있는 수준으로 조정해야 할 필요성도 있다고 할 것임

■ 시내버스 서비스 개선(사업별 설명서 p.573)

- 동 사업은 65개 시내버스 업체의 운송적자를 보전하여 버스회사의 경영 건전화를 유도하기 위한 사업으로 기정예산 4,838억원 대비 3,300억원(68.4%)을 증액 편성하는 것임
- 코로나19에 따른 승객 감소와 재정지원금 감소로 인한 서울 시내버스 누적부채는 '21년 8,137억원, '22년 9,439억원으로 '04년 시내버스 준공영제를 시행한 이후 최대치에 이를 것으로 예상됨

※ 시내버스 재정지원 및 누적부채 현황

(단위 : 억원)

년도	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21 (전망)	'22 (전망)
총 재정소요액 (C=A+B)	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	7,496	12,668	14,277
당해연도 부족분(A)	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	6,784	6,907	6,140
전년도 누적부채(B)	486	606	673	835	491	1,678	2,658	2,469	2,928	3,673	3,715	3,136	2,649	89	712	5,791	8,137
재정지원 예산액(D)	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	4,838
누적부채 (E=C-D)	606	673	835	491	1,678	2,658	2,469	2,928	3,673	3,715	3,136	2,649	89	712	5,791	8,137	9,439

- 특히, '20년 시내버스 재정지원 예산이 감추경³⁶⁾ 된 이후 계속

36) 2020 시내버스 재정지원 내용 (2020 도시교통실 추가경정예산 중)

(단위 : 백만원)

되는 운영비 부족을 해소하기 위해 시내버스조합이 은행대출을 통해 자금을 확보함에 따라 서울시가 2010년부터 대출해 대한 이자비용(557억원)을 상환하는 등³⁷⁾ 비정상적인 예산편성과 집행을 반복하고 있는 실정임

○ 동 사업은 부족한 시내버스 운영비를 확보하기 위해 3,300억원의 예산을 추가 편성하여 불필요한 이자비용을 해소함에 따라 재정 건전성을 도모한다는 점에서 필요성이 인정된다 할 것임

○ 다만, 시내버스 누적부채는 '22년도 제1회 추경 당시 7,557억원으로 전망되었으나 금번 제2회 추경 예산안 자료에는 운송수입 감소 및 운전직 인건비 증가로 약 1,882억원 증가한 9,439억원에 이를 것으로 나타나고³⁸⁾

운영예산 또한 금년 5월에 소진될 것으로 예상³⁹⁾됨에 따라 '21년

구 분	추경예산(안)	기정예산	증 감	산 출 내 역
계	170,512	273,312	△102,800	
시책추진업무추진비	12	12		
운수업계보조금	170,500	273,300	△102,800	시내버스 재정지원금 △102,800

37) 시내버스 대출원금 및 이자 현황(서울시 제출자료)

(단위 : 백만원)

구 분	'11년	'12년	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'20년	'21년
대출원금	114,955	121,669	109,696	250,631	279,730	206,402	153,352	-	600,000	550,000
대출이자	870	3,647	1,841	4,537	6,406	6,981	2,480	610	7,002	23,610
누적이자	924	4,571	6,412	10,949	17,355	24,336	26,816	27,426	34,428	58,038

38) 2022년 필요예산 금액 산출내역 변경사항(서울시 제출자료)

○ 1차 추경시

'22년 총수입	'22년 총비용	'22년 총 재정소요액 (A) *단위:억원			'22년 예산편성액(B)	재정부족액 (A-B)
		당해연도분	전년도 누적부채	합계		
13,946	17,150	3,204	8,191	11,395	3,838	7,557

※ '22년 운송수입은 2019년 운송수입금 회복 가정, 운송비용은 일부 운송원가 물가상승률 0.5% 인상 가정

○ 2차 추경시

농협은행으로부터 대출한 3,000억원을 금리 인상 후 연장하는 등⁴⁰⁾ 대출과 이자부담이 추가로 발생될 우려가 있는 바, 당해연도 부족분에 해당하는 예산을 확보하거나 서울시가 자금 보조 또는 융자 대책을 마련하는 등 보다 근본적인 시내버스 재무관리방안 마련을 위해 노력해야 할 것임

■ 마을버스 서비스 개선(사업별 설명서 p.577)

- 동 사업은 139개 마을버스 업체의 운송적자를 보전하여 운행환경을 개선하고 이용 서비스 만족도를 높이기 위한 것으로 기정예산 358억 50백만원 대비 150억원(41.8%)을 증액 편성하는 것임
- 서울시는 코로나19에 따른 운영수입 감소로 어려움을 겪고 있는 마을버스 업체를 위해 지난 '20년부터 연간 약 240억원의 마을버스 재정지원 예산을 본예산으로 편성하였음에도 불구하고

'22년 총수입	'22년 총비용	'22년 총 재정소요액 (A) *단위:억원			'22년 예산편성액(B)	재정부족액 (A-B)
		당해연도분	전년도 누적부채	합계		
11,433	17,573	6,140	8,137	14,277	4,838	9,439

※ '22년 운송수입은 2019년 운송수입금의 88% 수준 가정, 운송비용은 운전직 인건비 5% 인상분 반영 및 일부 운송원가 물가상승률 0.5% 인상 가정

39) 시내버스 재정지원 예산집행 전망(서울시 제출자료)

(단위 : 억원)

집행시기	집행액(월별)	집행액(누적)	집행잔액	집행률
'22. 1. 7.	100	100	4,738	2.1%
'22. 1. 25.	859.5	959.5	3,878.5	19.8%
'22. 2. 24.	959.5	1,919	2,919	39.7%
'22. 3. 24.(예정)	959.5	2,878.5	1,959.5	59.5%
'22. 4. 24.(예정)	959.5	3,838	1,000	79.3%
'22. 5. 26.(예정)	1,000	4,838	0	100%

40) 연도별 대출 운용 현황 변경사항(서울시 제출자료)

- 농협은행 대출계약 1년 연장('22.6.10.~'23.6.10.), 대출금리 2.22% → 4.55%

적자업체가 지속적으로 늘어남에 따라

'20년 110억원, '21년 185억원, '22년 100억원(제1회)의 추경 예산을 편성·지원하여 마을버스 적자업체의 경영수지 개선을 위해 노력한 바 있음

※ 마을버스 적자업체 재정지원

(단위 : 억원)

구분	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22
업체수	34	40	50	59	100	112	123
지원액	75	96	136	192	350 (본예산 240, 추경 110)	430 (본예산 245, 추경 185)	330 (본예산 230, 추경 100)

- 마을버스는 시내버스가 운영되기 어려운 고지대를 비롯하여 다수의 주거지역과 지하철역을 연계하는 중요한 역할을 하고 있음을 감안할 때

서울시민의 안정적인 대중교통 이용을 위해 마을버스 업체를 재정지원을 하고자 하는 동 사업의 필요성은 인정된다 할 것임

- 다만, 서울시는 계속되는 추경예산 편성이 코로나19 이후 승객 감소에 의한 적자업체를 지원하기 위한 예산편성인지, 인건비 상승 등 기타 마을버스 업체의 운영비 증가에 따른 것인지를 면밀하게 검토한 후, 필요예산이 편성·집행될 수 있도록 해야 할 것이고

단순히 서울시 차원에서의 재정지원으로 그칠 것이 아니라 자치구와 마을버스 업체 등이 중심이 되어 재정여건 개선방안을 모색

하는 등 마을버스 업계의 경영개선을 위해 보다 다각적인 노력이 이루어져야 할 것임

■ 장애인콜택시 운영(추가경정예산안 p.581)

- 동 사업은 장애인 콜택시 단시간 근로 운전원 100명을 채용하고 유가 상승에 따른 유류비 부족분 등에 따른 필수 유지비를 확보하기 위한 사업으로 기정예산 689억 83백만원 대비 14억 83백만원 (2.1%)⁴¹⁾을 증액하고자 하는 것임
- 서울시는 보행상 장애인 약 86,446명의 이동권을 확보하기 위해 법정대수 576대⁴²⁾를 초과한 632대의 장애인콜택시를 서울시설공단 대행사업으로 운영하고 있음
- 동 사업은 사회적 거리두기가 올해 4월 해제되면서 장애인콜택시의 이용 대기시간이 증가⁴³⁾하였고 이동권 보장과 관련하여 이용객들의 대기시간 단축 요구가 빈번한 상황에서 단기간 근로 운전원을 운영⁴⁴⁾하여 운전원 부족에 따른 이용객 대기시간을 개선하고자 하는 것임

41) 증감사유: 장애인콜택시 단시간 근로 운전원 채용(8억57백만원), 차량 유지비 부족(6억 26백만원)

42) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」 제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 “국토교통부령으로 정하는 대수”란 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별 표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 150명당 1대를 말한다. ※서울시 보행상 장애인 86,446 ÷ 150 = 576대

43) 코로나19 사회적거리두기 전면 해제('22년 4월) 이후 대기시간 증가

- '22년 5월 일평균 대기시간 44.3분, '21년 5월 일평균 대기시간 30.7분 44.4% 증가

- '22년 6월 일평균 대기시간 44.9분, '21년 6월 일평균 대기시간 36.1분 24.4% 증가

44) '장애인콜택시 가동률 제고를 위한 단시간 근로 운전원 운영계획' 택시정책과-31377(2022. 6. 23.)

- 서울시설공단은 차량 대비 117% 이상⁴⁵⁾의 운전원을 운영 중이나 시차제 근무, 휴무 등에 따라 평일 운행률이 82%에 그침에 따라 이용객이 많은 출·퇴근 시간대에 장시간 대기 문제가 발생하는 점을 개선하기 위해 총 100명⁴⁶⁾의 단시간 기간제 근로자를 8월부터 12월까지 5개월간 시범 운영하여 평일 근무시간에 운전원 가동률을 높이고자 하는 것임
- 또한, 국제적인 유가 상승으로 유류비가 상승하였고 현재 차량 유지비의 대부분을 집행⁴⁷⁾하여 하반기 3개월(10~12월)의 차량 유지비가 부족할 것⁴⁸⁾으로 예상되고 있으나 예산 담당 부서와의 협의를 통해 1.5개월에 해당 부분을 우선 확보하고자 하는 것임
- 국제적인 유가 상승으로 인한 유류비 등 차량 유지비 부족은 이해되는 측면이 있으나 장애인 콜택시 이용에 따른 대기시간 문제는 꾸준히 지적되어 왔음에도 불구하고 근본적인 해결방안이 아닌 한시적인 방편으로 단시간 근로 운전원을 채용하는 것은 장애인 콜택시의 서비스 수준 저하와 향후 운전원의 잦은 이직 등에 따른 운영 문제가 추가로 발생할 수 있다 할 것임

45) '장애인콜택시 현행 가동률: 차량 632대, 운전원 758명

46) 단시간 기간제 근로자 총 100명 채용: 7~12시 50명 + 16~21시 50명) ※8~12월(5개월) 시범운영

47) '22년도 장애인콜택시 차량유지비 52억 86백만원 중 41억 13백만원 집행(77.8%)

48) '22년도 제2차 추경 장애인콜택시 운영 관련 유류비 산출내역 ※총 12억 52백만원

- 경유차량 : 507,362천원(2,039원×287리터×289대×3개월), LPG차량 : 380,010천원(1,195원×500리터×212대×3개월), LPG차량 : 380,010천원(1,195원×500리터×212대×3개월), 주차료 : 50,346천원(유료주차 188대분 월 16,782천원×3개월)

- 또한, 장기적인 측면에서는 고용이 안정화된 정규직 형태로 인력 운영을 준비하는 것이 필요하며 현재 예정된 채용 인력은 평일에만 근무하는 것으로 계획 중이나 휴일 운행과 관련한 탄력적인 운용 등 상황변화에 맞는 인력 운용계획안을 마련하여 예산 수립 단계에서 반영하도록 노력해야 할 것임

■ 차 없는 거리 운영(사업별 설명서 p.596)

- 동 사업은 청와대 시민개방에 따른 “청와대로(路) 주말 차 없는 거리” 신규 운영을 위해 기정예산 3억 60백만원 대비 3억 26백만원⁴⁹⁾을(90.6%) 증액 편성하는 것임
- 동 사업은 '22년 5월 청와대 개방 이후 방문객 증가에 따라 안전하고 편리한 관람환경 조성 및 보행편의증진을 위해 청와대로(路) 약 500미터에 시범운영 중인 “주말 차 없는 거리”를 문화재청의 요청⁵⁰⁾으로 올해 말까지 운영기간을 연장하고자 서울경찰청 교통안전시설심의⁵¹⁾에서 결정된 교통안전표지를 설치하고 교통통제요원을 운영하는 것임

49) 사업 세부예산 : 총 3억 26백만원

구 분	사업비	사업내용	사업기간
청와대로 교통통제 운영용역비	154백만원	청와대로 차 없는 거리 운영 대행	'22.8.~12.
청와대로 교통통제원	172백만원	모범운전자 수당(21.6천원×20명×40회×10시간)	

50) 문화재청 청와대개방기획총괄과-164호(2022.5.30.) ‘차 없는 거리’ 운영 협조요청

- 운영구간 : 청와대로 일대(청와대 앞길, 효자동분수대~춘추문)
- 운영시간 : 주말 및 공휴일, 08시~18시

51) 서울특별시경찰청 교통관리과-15510(22.7.1) “교통안전시설심의 개선 설치 통보(하달)[청와대]”

- 위 치 : 청와대 주변(청와대로, 삼청로, 효자로 등)
- 개선내용 : 청와대 개탕에 따른 운전자 정보제공을 위해 교통안전표지(안내표지포함) 신설

- 다만, 문화재청 요구로 추진되는 사업인 만큼 원인자 부담차원에서 국비 지원에 대한 협의가 필요하다 할 것이고 기 운영 중인 차 없는 거리사업(청계천로, 덕수궁길, 대학로)의 예산액과 비교⁵²⁾ 할 때 동 사업 예산이 과다하게 편성된 것으로 판단되며 현재 세부 운영 계획이 수립되지 않았다는 점에서 예산 편성액에 대한 면밀한 검토와 함께 예산 낭비가 발생하지 않도록 노력해야 할 것임
- 아울러, '22년 5월 초 청와대 개방에 따른 차 없는 거리 시범운영을 위해 본 예산 사업 중 “대학로 차 없는 거리 운영” 예산(1억 35백만원)을 “청와대로(路) 주말 차 없는 거리” 운영비로 사용하였다는 점에서 무분별한 사업계획 변경이 재발하지 않도록 예산편성 시 실제 추진할 사업에 대한 면밀한 검토가 이뤄질 수 있도록 노력해야 할 것임

■ 보행환경개선지구 조성(전환사업)(사업별 설명서 p.600)

- 동 사업은 청와대 주변 보도단절구간에 대한 보도확충과 ‘보행자

52) 차 없는 거리 운영 세부 사업 예산

구 분		사업비	사업내용	사업기간
청와대로	소계	326백만원		'22.8.~12. (5개월)
	교통통제 운영용역비	154백만원	차 없는 거리 운영대행	
	교통통제원	172백만원	통제원 수당	
대학로	소계	135백만원		'22.1.~12. (12개월)
	교통통제 운영용역비	110백만원	시설물 설치 및 홍보	
	교통통제원	25백만원	통제원 수당	
덕수궁길	소계	20백만원		'22.1.~12. (12개월)
	교통통제 운영용역비	16백만원	블라드 유지관리비	
	교통통제원	4백만원	통제원 수당	
청계천로	소계	139백만원		'22.1.~12. (12개월)
	교통통제 운영용역비	139백만원	차 없는 거리 운영대행	
	교통통제원	-	통제원 미운영	

우선도로⁵³⁾의 교통안전 시설개선을 위해 기정예산 44억 40백만원 대비 5억 10백만원(11.5%) 증액 편성하는 것임

※ 세부 사업별 예산

구 분	사업비	사업내용	사업기간
총 계	510백만원		
청와대 주변 보도단절구간 보도확보	210백만원	효자로(영빈문~시화문) 보도신설	22.9.~10.
보행자우선도로 시설개선	300백만원	도로 100개소 안전 및 노면포지 설치	22.9.~11.

- ‘청와대 주변 보도단절구간 보도확보 사업(2억10백만원)’은 ’22년 5월 청와대 시민개방 이후 약 두 달간 125만 명 이상이 청와대를 방문하는 등 청와대 주변 보행객이 급증함에 따라 시민들에게 안전하고 쾌적한 보행환경을 제공하기 위해 효자로의 보도단절구간(영빈문~시화문)에 보도를 신설하기 위한 것임
- 청와대 이용객의 특성상 가족단위의 이용객이 많다는 점에서 공사중 안전한 임시보행로 확보와 보행안전도우미 배치⁵⁴⁾ 등 철저한 공사관리로 안전사고를 방지토록 노력하고 서울경찰청

53) 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」(약칭:보행안전법, 개정 ‘22.1.11., 시행 ’22.7.12.) 제2조(정의)

3. “보행자우선도로”란 차도와 보도가 분리되지 아니한 도로로서 보행자의 안전과 편의를 보장하기 위하여 보행자 통행이 차마(「도로교통법」 제2조제17호에 따른 차마를 말한다. 이하 같다) 통행에 우선하도록 지정한 도로를 말한다.

54) 「서울특별시 보행안전도우미 운영에 관한 조례」 제2조(정의)

1. “보행안전도우미”란 「도로법」 제61조에 따라 보도의 점용허가를 받아 이루어지는 공사(이하 “보도공사”라 한다) 현장에 배치되어 보행자의 안전을 확보하고, 보행을 돕는 사람을 말한다. - 중략 -
 4. “임시보행로”란 보행자의 안전을 위하여 보도 공사장을 피하여 인접 차도에 설치하거나 기존의 보도를 줄여 임시로 설치한 보행로, 우회하도록 설치한 보행로를 말한다.

등 관련기관과 긴밀한 소통과 업무협의를 통해 예산이 이월되지 않도록 사업관리에 만전을 기해야 할 것임

- ‘보행자우선도로 시설개선 사업(3억원)’은 최근 7월 시행된 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」(이하 “보행안전법”이라함)에 따라 보행자와 차량이 공존하는 형태의 이면도로 등에서 보행자의 안전한 보행권 확보를 위해 보행자우선도로 100개소에 안전시설 확충 등 물리적 환경을 개선하고자 추경을 통해 신규 예산을 편성하는 것임

- 「보행안전법」 55)에서 시장이 “보행자우선도로”를 지정하려는 경우 해당 도로의 관계 행정기관의 장과 협의하고 지역 주민 및 관계 전문가 의견을 청취토록 하고 있으며

동 사업은 현재 자치구별 수요조사 완료 단계로 향후 서울경찰청 교통안전시설심의, 조성계획 수립, 지정고시, 시설물 설치 등의 행정 절차가 남아 있다는 점에서 사업지연과 예산의 불필요한 이월 및 불용이 우려된다는 점에서 예산 편성액에 대한 면밀한 검토와 함께 계획적이고 신중한 예산집행이 이루어져야 할 것임

55) 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제17조의2(보행자우선도로의 지정 등)

① 특별시장등은 보행자의 안전하고 편리한 통행이 차마의 통행보다 우선할 필요가 있다고 인정하는 도로를 보행자우선도로로 지정할 수 있다.

② 특별시장등은 제1항에 따라 보행자우선도로를 지정하려는 경우에는 해당 도로의 관계 행정기관의 장과 협의한 후 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어야 한다.

③ 특별시장등은 제1항에 따라 보행자우선도로를 지정한 경우에는 그 내용을 공보에 고시하고, 인터넷 홈페이지를 이용하여 알려야 한다.

■ 시도 보도 유지관리(사업설명서 P.613)

- 동 사업은 서울시 소유 도로(이하 “시도”라고 함) 중 노후된 보도를 개선하여 안전하고 쾌적한 보행환경을 제공하고자 하는 사업으로 기정예산 152억 62백만원 대비 20억 75백만원(13.6%)을 증액 편성하는 것임
- 동 사업은 자치구에서 관리하는 시도의 보도환경을 효율적으로 유지 관리하고 연말 보도블럭 공사 시행에 따른 예산낭비 등을 방지하기 위해 매년 수요조사를 통한 예산 편성 및 연초 자치구 배정을 통해 노후 및 파손된 보도를 정비하는 것임
- 해당 사업지⁵⁶⁾의 보도가 시공 후 15년 이상 경과함에 따라 보도 블럭의 노후 및 포장불량 정도가 심하고 시각장애인이 많이 이용하는 보도 상에 점자블럭을 신규 설치하여 보행편의를 제공할 수 있다는 점에서 동 사업의 필요성은 인정된다 할 것임
- 다만, 예산편성 및 자치구 배정시점이 하반기이고 동절기 굴착공사 금지기간을 고려할 때 실제 공사가 가능 기간이 부족하다는 점에서 사업지연으로 인한 예산이월 및 예산불용 가능성이 있는 만큼

56) 사업 세부예산

구 분	사업비	사업내용	사업기간
청와대 주변 보도단절구간 보도확보	210백만원	효자로(영빈문~시화문) 보도신설	22.9.~10.
보행자우선도로 시설개선	300백만원	도로 100개소 안전 및 노면표지 설치	22.9.~11.

예산의 효율적 집행 및 사업 추진에 만전을 기해야 할 것임

- 아울러, 자치구의 사업예산 요청시기가 연초였다는 점에서 서울시는 향후 사업계획 수립시 자치구와 사전에 철저한 협의와 소통을 통해 시민불편이 발생하지 않도록 계획적이고 면밀한 검토를 통해 당해연도 예산을 편성해야 할 것임

■ **청와대 주변 자율주행버스 운행 (사업설명서 P.639~642)**

- 동 사업은 청와대 개방과 연계하여 청와대 방문객을 위한 교통편의 증진을 위해 청와대 주변 자율주행버스 운영을 위한 신규사업으로 1억 40백만원을 증액하고자 하는 것으로

청와대 주변 자율주행버스 운영을 위한 인건비, 유지보수, 유류비를 포함한 임차용역비 1억원과 자율주행운행을 위한 인프라 구축에 40백만원을 편성하였음

※ **청와대 주변 자율주행버스 운행 관련**

(단위 : 백만원)

구분		추경안	기정예산	증감	증감율(%)
계		140	-	140	100%
사무관리비	자율주행버스임차	100	-	100	100%
시설비	실시설계비	40	-	40	100%
	정밀도로지도 제작 등				

- 서울시는 「자율주행 자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 및 ‘서울시 자율주행 자동차 기반 구축계획’⁵⁷⁾을 근거로 상암동 일대를 첫 자율주행차 시범운행지구로 선정⁵⁸⁾한 바 있고, 지난달 23일 강남구와 청계천 일대도 시범운행지구로 선정⁵⁹⁾되는 등 서울시 내 자율주행 자동차 운행은 증가하고 있는 추세임
- 동 사업은 미래교통과 자율주행 발전과 서울시민을 위한 청와대 개방과 연계하여 시민들에게 교통편의를 증진한다는 목적에서 사업의 취지는 인정됨

다만 상암, 강남, 청계천 시범운행지구의 경우⁶⁰⁾와 달리 청와대 주변에서 운행될 차량은 자율주행자동차의 안전운행요건 및 시범 운행 등에 관한 규정⁶¹⁾ 및 자동차관리법 시행규칙⁶²⁾에 따라 임시

57) 「서울비전 2030(스마트입체교통)달성」을 위한 자율주행자동차 기반 구축 기본계획(교통정보과 -16559,21.12.15.서울특별시장 방침 제89호)

58) “30일부터 서울 마포구 상암동에서 대중교통 자율주행차 달린다”-서울경제(21.11.29.): 승용차형 자율차 앱 호출.. 상암동 내 자율차 유상운송 선포식 개최

59) “서울 강남과 청계천, 강릉, 순천에도 자율주행차 뜬다”-중앙일보(22.6.23.):국토교통부 자율차 시범운행지구 위원회 신규 시범운행지구 선정

60) 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 제11조(자동차 안전기준에 관한 특례) 조향장치, 제동장치, 좌석 등 국토교통부령으로 정하는 구조적 특성으로 인하여 「자동차관리법」 제29조 제1항 및 제2항에 따른 자동차안전기준, 부품안전기준을 충족하기 어려운 자율주행자동차는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 승인을 받아 시범운행지구에서 운행할 수 있다. 이 경우 국토교통부장관은 안전 확보 등에 필요한 조건을 붙일 수 있다.

61) 자율주행자동차의 안전운행요건 및 시험운행 등에 관한 규정 제3조(자율주행자동차의 제작대상 및 방법) ① 자율주행자동차는 「자동차관리법」(이하 “법”이라 한다) 제30조제1항에 따라 자동차자기인증이 완료된 자동차이어야 한다. 다만, 다음 각 호에 해당하는 자가 운행하려는 자율주행자동차는 그러하지 아니하다. <단서 전문개정> 1. 법 제30조제3항 및 「자동차관리법 시행규칙」(이하 “규칙”이라 한다) 제34조에 따른 자기인증능력 요건을 충족한 자동차제작자 등 2. 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제11조에 따른 국토교통부장관의 승인을 받은 자 ② 자율주행자동차는 시스템우선모드에서도 「도로법」, 「도로교통법」을 포함한 모든 공공도로 주행 관련 제반 법령을 준수하도록 제작되어야 한다.

운행허가⁶³⁾를 득한 전기 자율주행버스를 2대 이상 보유한 업체와 계약 후 별도의 시범지구 지정 없이 즉시 운행될 예정⁶⁴⁾임

- 자율주행 자동차 기반 구축을 위한 사업의 당위성은 인정하나 신규 사업인 만큼 사전 준비 및 절차에 만반의 과정을 거쳐 안전한 사업 수행이 이루어져야 하며 향후 사업확장을 위해서는 시민 만족도 및 사업의 타당성 등 객관적인 지표가 동반되어야 할 것임
- 또한 동 사업의 사업 방침⁶⁵⁾은 '22년 7월에 수립되었음에 당초 계획과 달리 사업자 선정에 있어 일정에 차질이 생길 수 있는 점, 급박하게 사업을 시행하려고 하는 점 등을 고려할 때 사전에 충분한 준비기간과 사전 행정절차 등에 대하여 면밀한 검토를 거친 이후 예산편성 및 집행이 이뤄질 필요가 있다 할 것임

62) 자동차관리법 시행규칙 제 26조의2(자율주행자동차의 안전운행요건) ① 법 제27조제1항 단서에서 “국토교통부령으로 정하는 안전운행요건”이란 다음 각 호의 요건을 말한다. <개정 2016. 11. 15.> 1. 자율주행기능(운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행하는 기능을 말한다. 이하 이 조에서 같다)을 수행하는 장치에 고장이 발생한 경우 이를 감지하여 운전자에게 경고하는 장치를 갖추 것 ② 제26조제1항에 따라 자율주행자동차의 임시운행허가 신청을 받은 국토교통부장관은 법 제32조제3항에 따라 성능시험을 대행하는 자(이하 “성능시험대행자”라 한다)로 하여금 제1항에 따른 안전운행요건에 적합한지 여부를 확인하게 한 후 안전운행요건에 적합하다고 인정하는 경우 임시운행허가를 하여야 한다. ③ 제1항 및 제2항에 따른 안전운행요건의 확인에 필요한 세부사항은 국토교통부장관이 정하여 고시한다.

63) 자동차관리법 제27조(임시운행의 허가) ① 자동차를 등록하지 아니하고 일시 운행을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사의 임시운행허가(이하 “임시운행허가”라 한다)를 받아야 한다. 다만, 자율주행자동차를 시험·연구 목적으로 운행하려는 자는 허가대상, 고장감지 및 경고장치, 기능해제장치, 운행구역, 운전자 준수 사항 등과 관련하여 국토교통부령으로 정하는 안전운행요건을 갖추어 국토교통부장관의 임시운행허가를 받아야 한다.

64) 청와대 주변 자율주행버스 운행계획(안)-(교통정보과-25274,22.7.12.): 자동차관리법 등에 따라 임시운행허가를 득한 전기자율주행버스를 2대 이상 보유한 업체와 계약 후 버스 임차 및 운영비 지급 예정(11-12월 운영)

65) 청와대 주변 자율주행버스 운행계획(안)-(교통정보과-25274,22.7.12.): 향후일정(추경확보 이후 8-9월 사업준비 및 사업자 공모, 11월~ 사업 시범운영 예정)

2. 도시기반시설본부(도시철도국) 소관

가. 총괄

- 이번 도시기반시설본부(도시철도국) 소관 추가경정예산안의 총 규모는
세입예산의 경우 기정예산 2조 19억 78백만원 대비 2,351억 97백만원(11.7%)이 증가한 2조 2,371억 75백만원이며
세출예산의 경우 기정예산 1조 8,614억 53백만원 대비 2,860억 76백만원(15.4%)이 증가한 2조 1,475억 29백만원임

나. 회계별 검토의견

< 일반회계 >

- 일반회계는 세입예산의 경우 변동이 없음
- 세출예산의 경우 기정예산 4,862억 1백만원 대비 2,368억 54백만원 (48.7%)이 증가한 7,230억 55백만원이며, 주요 변동내용을 살펴보면
 - 도시철도건설사업비특별회계전출금 2,368억 54백만원임

< 도시철도건설사업비특별회계 >

- 도시철도건설사업비특별회계는 세입예산의 경우, 기정예산 1조 8,409억 78백만원 대비 2,351억 97백만원(12.8%)이 증가한 2조 761억 75백만원이며, 주요 변동내역을 살펴보면,

- 기타회계전입금 2,368억 54백만원, 순세계잉여금 218억 6백만원 증액
- 예탁금 원금 및 이자수입 △164억 63백만원, 부담금 △70억원 감액임
- 세출예산의 경우 기정예산 1조 2,247억 66백만원 대비 405억 7백만원(3.3%)이 증가한 1조 2,652억 73백만원이고, 주요 변동내용을 살펴보면,
 - 진접선(4호선연장)차량기지 건설 219억 90백만원, 신림선 경전철 건설(민자) 77억 54백만원, 동북선 경전철 건설(민자) 108억 7백만원 증액
 - 예비비 45백만원 감액임

< 교통사업비특별회계 >

- 교통사업비특별회계 세입예산의 경우 변동이 없음
- 세출예산의 경우 기정예산 174억 99백만원 대비 87억 15백만원(49.8%)증가한 262억 14백만원이고, 주요 변동내용을 살펴보면,
 - 위례선 도시철도 건설 87억 15백만원임

< 광역교통시설특별회계 >

- 광역교통시설특별회계는 세입예산 및 세출예산 모두 변동이 없음

다. 주요 단위사업별 검토의견

■ 진접선(4호선연장) 차량기지 건설(사업설명서 p.1651)

- 동 사업은 창동 차량기지를 남양주시 진접읍으로 이전하여 동북부지역 개발 및 대중교통난 해소와 광역교통체계를 구축하기 위한 사업으로 기정예산 992억 24백만원 대비 219억 90백만원⁶⁶⁾(22.2%)을 증액하고자 하는 것임
- 동 사업은 '21년 “4호선 운영필수시설 이전 사업 추진계획”⁶⁷⁾에 따라 진접선 연장에 따른 창동 차량기지를 남양주시 진접읍으로 이전 설치하고 국가철도공단과의 협약⁶⁸⁾에 따라 4호선 운영필수시설을 진접선 경사갱을 활용하여 국가철도공단이 공사하고 서울시가 공사비를 부담하는 사업으로

예산편성 구성은 크게 진접차량기지 공사관련 예산(시설비, 보상비, 용역비 등)과 국가철도공단 위탁사업비(공기관등에 대한 자본적위탁사업비)로 구분됨

66) 한국전력 수전 시설분담금 66억원, 관급자재비 54억 62백만원

67) 교통정책과-3001호('21.2.17) “4호선 운영필수시설 이전 사업 추진계획”

- 창동차량기지 이전과 4호선 진접 연장(당고개~진접)에 따른 4호선 운영 필수시설 이전 설치가 필요하여 진접선 본선공사를 담당하는 국가철도공단에 위탁 시공 협약체결
- 운영필수시설 : 지하철 안전운영 및 유지관리를 위해 필수적인 장비유치선, 비상대피선, 자재적치장 등

68) 서울 지하철4호선 운영필수시설 설치공사 위·수탁 협약서, 2021.3.9., 서울시-국가철도공단

- 제13조(사업비의 정산) ①사업비는 “이 공사” 완료 후 6개월 이내에 사업비 집행결과 및 “수탁업무 관리지침”에 따라 정산한다.

- 이번 추경예산 편성안은 진접차량기지 건설에 필요한 공사비와 관급 자재 확보(206억 68백만원) 및 사후환경영향조사용역(36백만원) 시행, 국공유지 보상(7억원) 등을 위한 비용으로 원활한 사업추진을 위해 추경예산 편성의 필요성은 인정된다 할 것임

※ 진접선(4호선 연장) 차량기지 건설사업 추경안

(단위 : 백만원)

사 업 명	추경예산 (2차 추경, A)	기정예산 (1차 추경, B)	'22 본예산	증 감 (C=A-B)	증감율(%) (C/B)
계	121,214	99,224	87,162	21,990	22.2
시 설 비	77,102	55,698	43,636	21,404	38.4
감 리 비	2,548	1,962	1,962	586	29.9
시설부대비	62	62	62	-	-
공기관등에 대한 자본적위탁사업비	41,502	41,502	41,502	-	-

- 다만, 지난 3월 1차 추경예산 편성 시 부족한 관급자재비(54억 62백만원)를 추가 편성하였음에도 불과 4개월이 경과한 시점에서 공사비 및 관급자재비 등(214억 4백만원)을 재차 추가 편성하는 것은 예산 편성액에 대한 면밀한 검토 없이 본 예산과 추경을 편성하였다는 지적을 면하기 어렵다는 점에서

향후 예산편성안 수립시 계획적이고 신중한 예산편성 및 집행을 통해 무분별한 추경예산안 편성과 불필요한 행정력 낭비가 발생하지 않도록 개선이 필요하다 할 것임

■ 신림선 경전철 건설(민자)(사업설명서 p.1657)

- 동 사업은 영등포구 여의도동(샛강역)에서 관악구 신림동[관악산역(서울대)]까지 총연장 7.8km, 정거장 11개소, 차량기지 1개소의 경전철 건설사업으로 기정예산 316억 88백만원 대비 77억 54백만원⁶⁹⁾(13.8%)을 증액하고자 하는 것임

※ 신림선 경전철(민자) 건설사업 추경안

(단위 : 백만원)

사 업 명	추경안	기정예산	증 감	증감율(%)
계	39,442	31,688	7,754	24.5
시 설 비	39,242	31,488	7,754	24.6
시설부대비	200	200	-	-

- 동 사업은 BTO 방식⁷⁰⁾의 민간투자사업으로 금년 5월 28일 개통하였으나, 사업추진중 노선 조정⁷¹⁾으로 추가편입된 국유지 5개 필지⁷²⁾에 대한 보상을 위해 54억 2백만원⁷³⁾을 확보함

「지방세법」 제9조제2항제2조⁷⁴⁾에 따라 정거장(11개), 검수동

69) 국유지 추가 확보 보상비 54억 2백만원, 기부채납취득세 23억 52백만원

70) 사회기반시설에 대한 민간투자법 제4조(민간투자사업의 추진방식)

민간투자사업은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 방식으로 추진하여야 한다.

1. 사회기반시설의 준공과 동시에 해당 시설의 소유권이 국가 또는 지방자치단체에 귀속되며, 사업시행자에게 일정기간의 시설관리운영권을 인정하는 방식<이하생략>

※ BTO : Build - Transfer - Operate

71) 당초 신림선 101(샛강역)~102(대방역)정거장 구간은 개나리아파트 하부 통과노선으로 계획되었으나, 아파트 주민들의 피해 최소화 요구를 반영하여 102정거장 위치 변경 및 노선을 조정함

※ 실시계획 변경(3차) 승인 및 지형도면 고시(서울특별시고시 제2018-394호, '18.12.6.)

72) 국유지 추가 보상대상 현황

(’22년 7월 기준, 단위 : 백만원)

및 종합관제동75)이 취득세 부과 대상에 포함되어 실시협약 제59조 제5항76)에 따라 협약 체결('15.8.12.) 이후 관련 법령 개정('16.1.1.) 등으로 미반영된 취득세를 총사업비에 반영하고자 부족한 재원 23억 52백만원77)을 추경안으로 편성하였음

- 취득세 재원확보와 관련하여 실시협약 제13조제8항78)에 따르면 '총사업비가 변경되는 경우 협약당사자79)는 건설보조금의 조정을

연번	소재지	지 목	소유자	편입면적(㎡)	금 액	비고
계		5필지			11,602	
1	신길동 1376-3	공원	국(기재부)	51.0	540	
2	신길동 1375-1	대지	국(기재부)	304.0	6,700	
3	신길동 1375-2	대지	국(기재부)	77.0	1,400	
4	신길동 505-1	대지	국(기재부)	25.2	24	
5	신길동 4203-1	도로	국(국토부)	251.0	1,900	
6	기 타				1,038	사용료, 감평수수료 등

73) 총보상비 116억 2백만원 중 '22년도 본 예산에 반영된 62억원을 제외한 54억 2백만원을 추경에 반영
74) 지방세법 제9조(비과세)[시행 2016. 1. 1.] [법률 제13636호, 2015. 12. 29., 일부개정]

- ② 국가, 지방자치단체 또는 지방자치단체조합(“국가등”)에 귀속 또는 기부채납(“귀속등”)을 조건으로 취득하는 부동산 및 「사회기반시설에대한민간투자법」 제2조제1호 각 목에 해당하는 사회기반시설에 대해서는 취득세를 부과하지 아니한다. 다만 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 경우 그 해당부분에 대해서는 취득세를 부과한다.

2. 국가등에 귀속등의 반대급부로 국가등이 소유하고 있는 부동산 및 사회기반시설을 무상으로 양여받거나 기부채납 대상물의 무상사용권을 제공받는 경우

75) 터널, 궤도, 전차선 및 본선설비 등의 토목구조물은 비과세대상(건축물로 보기 어려운 시설은 제외)
76) 신림선 민간투자사업 실시협약 제59조(사업부지의 제공)

- ⑤ 사업시행자는 본 협약체결 당시에 자신에게 부여될 것으로 예상되는 제세공과금 등을 조사하여 총사업비에 반영하여야 하며, 누락된 제세공과금이 추후에 발견되는 경우에 그 제세공과금은 사업시행자의 부담으로 한다. 다만, 협약 체결 당시 제세공과금 관련 법령 등이 없었던 경우에는 그러하지 아니한다.

77) 취득세 3,663백만원 × 76%(서울시 분담비율) - 기확보예산 432백만원 = 2,352백만원

※ 취득세('07.7.1.불변가) × 소비자물가지수 변동분(36.2608%) = 2,688백만원 × 1.362608 = 3,663백만원

78) 신림선 민간투자사업 실시협약 제13조(건설보조금 지급기준)

- ⑧ 제1항에 의하여 총사업비가 변경되는 경우, 협약당사자는 <부록12>(건설보조금 지급기준)에 명시된 건설보조금의 조정을 요구할 수 있으며, 주무관청은 위 조정 요청에 의해 양 당사자간 협의된 건설보조금을 지급한다. 다만, 이와 병행하여 협약 당사자는 운임 조정 또는 관리운영권 설정기간 조정으로 해당 사유의 해소가 가능한지를 검토하고 가능하다고 협약당사자에 의해 인정되는 경우 협의에 의해 운임을 조정하거나 관리운영권 설정기간을 조정할 수 있다. 이 경우 총사업비의 변경에 대하여 합의에 이르지 못한 경우 제12장(분쟁의 해결) 절차에 따라 해결한다.

79) 신림선 민간투자사업 실시협약 제3조(정의) 108호. 협약당사자 : 주무관청과 사업시행자를 말한다.

요구할 수 있고, 주무관청은 양 당사자간 협의된 건설보조금을 지급'하도록 하고 있으며, 총사업비 중 민간사업비를 제외한 건설보조금은 국가가 24%, 서울시가 76%를 부담⁸⁰⁾하도록 하고 있음

증가된 총사업비와 관련하여 기획재정부는 '민자적격성 재조사 없이 국비 추가 지원사례가 없으며, 법령의 재·개정사항으로 인한 증액분은 내부검토가 필요'하는 의견⁸¹⁾을 보임에 따라 서울시는 '22년 5월 국비 확보의 불확실성 및 시간소요 문제가 있어 국가가 부담해야 할 24%(8억 79백만원)에 대한 부분은 사업시행자가 민간자본(요금반영)으로 조달하기로 합의⁸²⁾한 바 있음

- 한편 과거 5차례에 걸친 총사업비 변경(406억 30백만원)⁸³⁾에 따른 건설보조금 증가분의 재원확보의 경우에도 동일하게 국비 부분 24%를 민간자본(요금반영)으로 조달하도록 함

80) 경전철 민간투자사업 건설보조금 지원기준 변경통보(기획재정부 민간투자제도과-362호, '09.6.23.)

총사업비 (보상비 제외)	민간사업비	건설보조금			
		계	분담금	국고	지방비
100%	50%이상	50%이내	20%	12%이내	18%

※ 경전철 분담금(총사업비의 20%)이 없는 경우에도 지자체가 경전철 분담금 만큼을 추가 제공하는 경우 민자사업 추진 허용 → 이 경우 국비 12%, 시비 38%로 건설보조금을 100%으로 놓고 볼 때 국비 24%, 시비 76%임

81) 신림선 도시철도 민간투자사업 총사업비 관련 기획재정부 협의 출장 결과 보고(도시철도사업부-22394, '22.5.25.) : '22.5.24 10시 신림선 총사업비 증가분에 대한 국고보조 추가지원 협의

82) 신림선 도시철도 민간투자사업 총사업비 변경(5차)관련 재원조달방안 추진계획(도시철도계획부-21969호, '22.5.25.) : 사업의 정상추진을 위해 변경 총사업비의 76%는 건설조보금(시비)으로 부담하고 24%(국비비율)는 민간자본으로 조달(요금반영)하기로 합의

83) 신림선 총사업비 변경 현황(보상비 별도) (단위:억원, '07.7월 기준 불변가)

구 분	당 초	총사업비 변경					비 고
		1차	2차	3차	4차	5차	
총사업비	5,606.6	5,871.7	5,894.3	5,933.3	5,952.3	6,012.6	증 406.3 (+ 7.3%)
비 고	-	증) 265.4	증) 22.6	증) 39.0	증) 19.0	증) 60.3	
(승인날짜)	-	('18.12.20)	('20.9.3)	('21.3.15)	('21.9.3)	('22.5.12)	

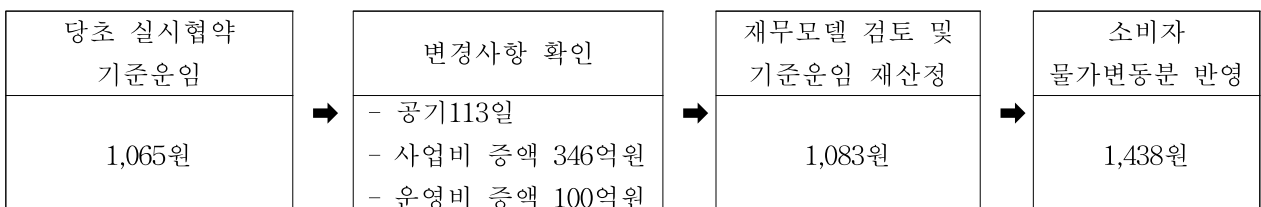
※자료 : 도시철도계획부-21969호

사업시행자는 총사업비 증가분의 일부⁸⁴⁾와 공사기간 증가, 운영비 증가, 소비자 물가변동분을 반영하여 최초운임을 1,438원⁸⁵⁾으로 산정하여 서울시로 신고⁸⁶⁾하였고 서울시는 이를 수리⁸⁷⁾하여 신림선이 개통 운영중에 있음

- 도시교통실에서는 신림선 무임손실 및 현재 지하철요금과 신고요금의 운임차액 보전을 위해 37억 84백만원⁸⁸⁾을 금번 추경안으로 마련함에 따라 결과적으로 증가된 총사업비에 대한 건설보조금 지원금 중 미확보된 국비 24%를 서울시가 운임보조를 통해 모두 부담하고 있는 것은 문제점이라고 사료되며, 이에 대해 기획재정부와 협의하여 개선방안을 마련하여야 할 것임
- 또한 '22년도 예산편성시 국유지 보상 및 취득세에 대한 예산을 본 예산에 충분히 편성할 수 있었음에도 제2회 추경시 이를 반영했다는 점에서 개선이 필요하며, 향후 경전철 이용에 불편이 발생하지 않도록 도시교통실로 시설물 인수인계가 원활히 이행되어야 할 것임

84) 406.3억원 중 4차까지 증가분 346억원을 반영

85) 신림선 경전철 최초운임 신고 수리(도시철도과-21521호, '22.4.28)



86) '21.11.29 : 최초 운임신고(남서울경전철→서울시 도시철도과)

87) 신림선 경전철 최초운임 신고 수리(도시철도과-21521호, '22.4.28)

: 운임신고서 내용이 모두 적정하여 수리하는 것이 타당

88) 무임손실 보전 26억원, 운임차액 보전 11억 84백만원

■ 동북선 경전철 건설(민자)(사업설명서 p.1662)

- 동 사업은 상계역에서 왕십리역까지 연결하는 연장 13.4km, 정거장 16개소, 차량기지 1개소의 경전철을 건설하는 사업으로 기정예산 906억 62백만원 대비 108억 7백만원(11.9%)을 증액하고자 하는 것임

※ 동북선 경전철(민자) 건설사업 추경안

(단위 : 백만원)

사 업 명	추경안	기정예산	증 감	증감율(%)
계	101,469	90,662	10,807	11.9
시 설 비	98,509	87,702	10,807	12.3
감 리 비	2,880	2,880	-	-
시설부대비	80	80	-	-

- 사업비 증액과 관련하여 현재 차량기지 수용토지에 대한 손실보상 소송⁸⁹⁾이 진행중임에 따라 소송대비를 위해 30억원, 차량기지 부지 중 수용되지 않은 잔여부지의 가치하락 보상⁹⁰⁾ 대비 3억원, 노원구 토지 수용재결 등 부족한 보상비 75억 7백만원⁹¹⁾ 등 총 108억 7백만원을 추가로 확보하고자 하는 것임

- 건설사업의 특성상 토지보상협의 지연, 소송 등에 따른 보상가액 변

89) 서울행정법원 2021 구단 70557 손실보상금 ; 청구금액 24억 29백만원, 이자 5억 83백만원

90) 세부금액에 대해 감정평가 시행예정

91) 우선 건설보조금을 활용해 '22년에 노원구에서 기집행한 보상비 184억원 중 이월 보상비 72억원, 건설보조금 여유 예산 36억 3백만원을 제외한 부족 보상비 75억 7백만원임

경 등 예측하지 못한 상황으로 추경예산을 편성하는 것은 이해되나 '21년 제2회 추경시 토지보상 지연 등으로 150억원을 감액한 바 있음에도 금번 추경에 108억 7백만원을 증액하는 등 향후에도 보상비 확보⁹²⁾를 위한 비효율적인 추경안 마련이 우려되는 바 공정 및 예산관리를 철저히 할 필요가 있음

■ 위례선 도시철도 건설(교통개선분담금)(사업설명서 p.1668)

- 동 사업은 위례신도시의 교통편의 제고를 위해 마천역~북정역, 남위례역(지선)을 연결하는 도시철도 사업으로 사업자 선정이 완료⁹³⁾됨에 따라 '지방자치단체 입찰 및 계약집행기준⁹⁴⁾'과 '공사입찰설명서⁹⁵⁾'에 근거한 설계보상비(27억 53백만원) 지급 및 향후 사업 추진을 위한 설계비(61억 62백만원) 등의 확보를 위해 기정예산 16억 원 대비 87억 15백만원(544%)을 증액하고자 하는 것임

92) 동북선 토지보상 현황

(단위 : 필지)

구 분	계	보상완료 (사용개시 기준)	보상 미완료	비 고
계	405	394	11	-
차량기지(사유지)	2	2	0	추가 보상 및 잔여지 가치하락 등 소송 진행중
본선· 정거장	사유지	64	0	이의제결 등 추가 보상(17억원) 예상
	국공유지	339	11	11필지중 5필지 협의 완료, 잔여 6필지는 '23년 이후 보상(30억원)추진

93) 공사계약서-위례선 도시철도 건설공사(일괄입찰)(한신공영(주), 21.12.27.)

94) 「지방자치단체 입찰 및 계약 기준」 제1장 9절

<일괄입찰의 설계비 보상기준>

- 설계보상비 지급 산식 : 공사예산의 2% × (설계점수/보상대상자 점수 합계)
- 단, 보상대상자 1인에게 공사예산의 1000분의 14 초과 지급 금지

95) 「공사입찰설명서」 16. 기타사항(위례선 도시철도 건설공사)

- 낙찰탈락자 중 설계점수가 60점 이상인 자에게 설계보상비 지급

※ 위례신 도시철도 건설(교통개선분담금) 추경안

(단위 : 백만원)

사 업 명		추경안	기정예산	증 감	증감율(%)
계		10,315	1,600	8,715	544%
시 설 비 ⁹⁶⁾	실시설계비	9,915	1,000	6,162	891%
	설계보상비			2,753	
감리비 및 시설부대비 ⁹⁷⁾		400	600	△200	△66%

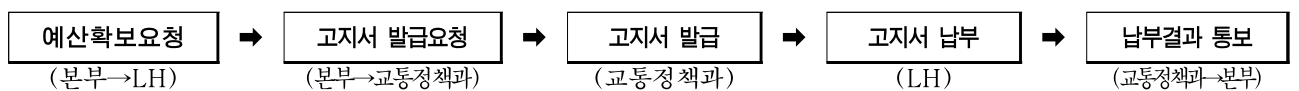
- 동 사업은 위례신도시 광역교통개선대책의 일환으로 시행하는 트램 사업을 추진하기 위해 국토교통부·서울시·경기도·송파구, SH 및 LH가 체결한 협약서(MOU)⁹⁸⁾에 따라 서울시는 트램의 행정절차·설계·건설·운영을 추진하되 소요되는 사업비는 LH 및 SH가 부담하고, 그 비용은 세입절차⁹⁹⁾를 통해 서울시로 납부되는 구조임
- 또한 협약서 제2조 마항¹⁰⁰⁾에 따라 사업비의 부담금액, 부담시기 등 세부사항을 향후 별도의 실시협약을 통해 정하도록 하고 있고 현

96) 시설비: 기본조사설계비, 실시설계 및 공모설계비, 토지매입비, 시설비, 문화재 발굴경비, 시설의 안전진단 및 정밀점검 경비(2022년 지방자치단체 예산편성 운영기준 및 기금운용계획 수립기준, 행정안전부)

97) 시설부대비: 시설비 또는 도로 및 하천, 항만 등의 대수선비와 재산취득에 직접 소요되는 부대경비, 공사계약 수수료와 공사감독에 따르는 임차료 및 수수료, 공사과정에서 발생하는 경미한 피해에 대한 보상비 또는 복구비(2022년 지방자치단체 예산편성 운영기준 및 기금운용계획 수립기준, 행정안전부)

98) 협약서-위례신도시 광역교통개선대책 트램 사업 추진을 위한 국토교통부·서울특별시·경기도·송파구·성남시·한국토지주택공사·서울주택도시공사 업무협약서(2019.5.28.)

99) 위례신 도시철도 건설사업 세입절차



100) 업무협약서 제2조(협력사항) 마. LH는 시행 중인 트램 사업계획 채수립 연구용역을 차질 없이 완료한다. 또한 LH·SH는 위례신도시 공동사업시행자로서 광역교통개선대책에 의한 트램 건설에 소요되는 사업비를 부담하되 부담금액·부담시기 등 세부사항은 향후 실시협약으로 정한다.

재 해당 협약체결이 진행¹⁰¹⁾중에 있음

- 동 사업은 교통개선분담금만으로 추진되는 만큼 사업 추진 계획과 교통개선분담금 납부 여부가 사업추진에 있어 매우 중요함에도 불구하고 '19년 5월 국토교통부·서울시·경기도·송파구, SH 및 LH가 업무협약을 맺은 이후 3년이나 지난 현재까지 사업비 부담금액·부담시기 등 세부 사항이 포함된 실시협약을 체결하지 못한 상태임

이에 따라 '21년 분담금은 당해연도에 납부되지 않고 '22년 6월 29일에서야 일부 금액만 납부¹⁰²⁾되었고 '22년 분담금은 납부하지 않고 있는 등¹⁰³⁾ 세입 결손이 발생되지 않도록 신속한 협약체결 등의 대책 마련이 시급함

101) 위레선(트램) 업무협약체결 및 후속 추진계획(교통정책과-6560,2019.4): 공공주도사업 추진을 위한 관계기관간 업무협약 체결

102) 위레선(트램) 세입현황(교통개선분담금 계정)

납세자명	과세물건	수납기관	수납일자	수납금액	세목	징수기관
한국토지주택공사	2022년 위레선 도시철도(트램) 건설사업 교통개선분담금	하나은행	2022-06-29	19,411,500,000	교통개선분담금	시
한국토지주택공사	2020년 위레선(트램) 사업관련 교통개선분담금	하나은행	2020-09-18	2,000,000,000	교통개선분담금	시
한국토지주택공사	2019년 위레선(트램) 사업관련 교통개선분담금	하나은행	2019-06-19	1,000,000,000	교통개선분담금	시

103) 위레선(트램) 예산집행 현황-세입예산현황('22.7월 기준)

(단위 : 천원)

원)

아울러 실시협약이 제때 체결되었다면 '21년도 예정 세입 205억원에 대한 이자 수입도 기대할 수 있었음에 따라 조속한 실시협약 체결이 필요할 것이며 합리적인 사업계획과 공정률을 바탕으로 한 예산편성 및 집행 등을 통해 위례신도시의 교통편의 제고에 차질이 없도록 사업관리를 철저히 해야 할 것임

연도별	LH 납부(예정)액	서울시 예산	
		세입	세출
2019	1,000,000	1,000,000	1,000,000
2020	2,000,000	2,000,000	2,000,000
2021	-	20,500,000	19,494,000
2022	(38,823,000)	38,823,000	1,600,000 (추경 8,715,000)
2023 예정	(68,696,000)	68,696,000	77,710,000

V. **질의 및 답변요지 : 생략**

VI. **소위원회 심사보고 요지 : 없음**

VII. **심사결과**

1. 도시교통실 소관 : 수정 가결(붙임1 참조)

- 교통사업특별회계 중 “고덕119센터 앞(고덕로61길) 사거리 대각선 횡단보도 설치”를 포함하여 8개 사업에서 24억 50백만원을 증액하고, “시내버스 서비스 개선” 1개 사업에서 24억 50백만원을 감액함
- 도시철도건설사업비특별회계 중 “서울교통공사 엘리베이터 버튼 살균기 설치”를 포함하여 15개 사업에서 55억원을 증액하고 “지하철 승강장 자동안전발판 시범설치” 등 2개 사업에서 55억원을 감액함
- 도시개발특별회계 중 “신월로 노후보도 정비(남부법원~강월초)” 등 1개 사업에서 5억원을 증액하고 “시도 보도 유지관리” 1개 사업에서 5억원을 감액함

2. 도시기반시설본부(도시철도국) 소관 : 원안 가결

VIII. **소수의견의 요지 : 없음**

IX. **기타 필요한 사항 : 없음**

※ 붙임1. 2022년도 도시교통실 소관 제2회 추가경정예산안에 대한
수정안 1부.

[붙임1] 2022년도 도시교통실 소관 제2회 추가경정예산안 수정안

(단위:백만원)

사 업 명		'22년 제2회 추경예산	증 액	감 액	최종안
합 계		484,675	8,450	8,450	484,675
교통 사업 특별 회계	소 계	330,000	2,450	2,450	330,000
	고덕119센터 앞(고덕로61길) 사거리 대각선희단보도 설치		150		150
	창1동주민센터~창원초교 구간 도로다이아트 사업에 따른 교통안전시설물 정비		200		200
	수출의 다리 등 G밸리 일대 교통환경 개선용역		200		200
	바닥신호등 설치사업		800		800
	도로표지병 설치사업		300		300
	무신호 횡단보도 LED 활주로형 유도등		200		200
	자전거도로 내 태양광 안전유도등 설치		300		300
	버스전용차로 등 도로내 태양광 GPS 안전유도등 설치		300		300
	시내버스 서비스 개선	330,000		2,450	327,550
	도시철도 건설사업 비 특별회계	소 계	152,600	5,500	5,500
서울교통공사 엘리베이터 버튼 살균기 설치			500		500
제기역 1.5 번출구 E/S 설치비			200		200
양평역 3번 출입구 신설 관련 예타 용역			150		150
문래역 6번 출구 E/S 설치			1,500		1,500
암사역 2,3번 출구 캐노피 설치			200		200
암사역 1,4번 출구 캐노피 교체			200		200
노원역 10번 출구 엘리베이터 잔여 공사비			200		200
창동역(4) 2번출구 E/S 설치 타당성 용역			100		100
신정네거리역(2) 2번 출구 내부 E/S 설치(용역)			100		100
목동역 5,6,8 출구 캐노피 설치			300		300
녹번역 3번출구 및 E/V 동시 이전			1,500		1,500
광흥창역 5번출구 캐노피 설치			100		100
7호선 면목역 1번출구 승강편의시설 및 실시설계 용역			100		100

사 업 명		'22년 제2회 추경예산	증 액	감 액	최종안
합 계		484,675	8,450	8,450	484,675
	7호선 면목역-사가정 보도상 탑형 환기구 개량공사		250		250
	7호선 중화역 4번출구 캐노피 설치		100		100
	지하철 승강장 자동안전발판 시범설치	2,600		1,300	1,300
	서울교통공사 서비스 개선	150,000		4,200	145,800
도시개발 특별회계	소 계	2,075	500	500	2075
	신월로 노후보도 정비(남부법원~강월초)		500		500
	시도 보도 유지관리	2,075		500	1,575