

2020년도 도시기반시설본부(도시철도국) 소관  
제 2 회 추 가 경 정 예 산 안

검 토 보 고

I. 추경예산안 개요

1. 제안경위

1) 제 출 자 : 서울특별시장

2) 의안번호 : 제1481호

3) 제출일자 : 2020년 5월 4일

4) 회부일자 : 2020년 5월 4일

5) 추경예산 편성 사유

- 코로나19 바이러스 사태로 인해 어려움을 겪고 있는 민생경제 회복을 위해 불용이 예상되는 사업에 대하여 감액 추경하여
- 서울시민 재정지원을 위한 재원을 확보하고, 효율적인 예산 집행을 도모하고자 함

## 2. 추경예산안 총괄

### 가. 세입예산안

- 2020년도 제2회 도시기반시설본부(도시철도국) 소관 도시철도건설사업특별회계의 추가경정 세입예산은 기정예산 1조 4,084억 88백만원 대비 1,122억 33백만원(7.9%)이 감소한 1조 2,962억 55백만원으로 편성됨

(단위 : 백만원)

회 계 별	제2회 추경예산액(A)	2020년 기정예산액(B)	비교증감 (C=A-B)	증감률 (%)(B/C)
도시철도건설사업비특별회계	1,296,255	1,408,488	△112,233	△7.9

### 나. 세출예산안

- 2020년도 제2회 도시기반시설본부(도시철도국) 소관 추가경정 예산안의 세출예산은 기정예산 5,173억 15백만원 대비 1,466억 33백만원(28.3%)이 감소한 3,706억 82백 만원이 편성됨
  - 도시철도건설사업비특별회계는 기정예산 3,341억 54백만원 대비 1,122억 33백만원(33.6%)이 감소한 2,219억 21백만원으로 편성
  - 교통사업특별회계는 기정예산 211억 87백만원으로 예산변동 없음

- 광역교통시설특별회계는 기정예산 1,619억 74백만원 대비 344억원(21.2%)이 감소한 1,275억 74백만원으로 편성

【도시기반시설본부(도시철도국) 세출예산안】

(단위 : 백만원)

회 계 별	제2회 추경예산액(A)	2020년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
계	370,682	517,315	△146,633	△28.3
도시철도건설사업비특별회계	221,921	334,154	△112,233	△33.6
교 통 사 업 특 별 회 계	21,187	21,187	-	-
광역교통시설특별회계	127,574	161,974	△34,400	△21.2

## II. 회계별 세입·세출예산안

### 1. 도시철도건설사업비특별회계

#### 가. 세입예산안

□ 기정예산 1조 4,084억 88백만원 대비 1,122억 33백만원(7.9%)이 감소한 1조 2,962억 55백만원으로 편성되었으며 세부내역은 다음과 같음

< 증액 내역 > 1건, 238억 67백 만원

- 순세계잉여금 238억 67백 만원

< 감액 내역 > 2건, 1,361억원

- 모집공채 △972억원

- 기타회계전입금 △389억원

【도시철도건설사업비특별회계 세입예산안】

(단위 : 백만원)

구 분	제2회 추경예산액(A)	2020 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	1,296,255	1,408,488	△112,233	△7.9%
모 집 공 채	130,000	227,200	△97,200	△42.8%
순 세 계 잉 여 금	29,140	5,273	23,867	453%
기 타 회 계 전 입 금	0	38,900	△38,900	△100%

## 나. 세출예산안

- 기정예산 3,341억 54백만원 대비 1,122억 33백 만원(33.6%)이 감소한 2,219억 21백만원으로 편성되었으며 세부내용은 다음과 같음

< 증액 내역 > : 없음

< 감액 내역 > 5건, 1,122억 33백만원

- 진접선(4호선 연장) 차량기지 건설 △239억원
- 도시철도 9호선 4단계 건설 △59억원
- 동북선 경전철 건설(민자) △733억원
- 영동대로 지하공간 복합개발(도시철도) △91억 3백 만원
- 도시철도 품질향상관리 △30백 만원

【도시철도건설사업비특별회계 세출예산안】

(단위 : 백만원)

사 업 명	제2회 추경예산액(A)	2020 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
<b>총 계</b>	221,921	334,154	△112,233	△33.6%
진접선(4호선 연장) 차량기지 건설	38,631	62,531	△23,900	△38.2%
도시철도 9호선 4단계 건설	8,713	14,613	△5,900	△40.4%
동북선 경전철 건설(민자)	20,874	94,174	△73,300	△77.8%
영동대로 지하공간 복합개발 (도시철도)	20	9,123	△9,103	△99.8%
도시철도 품질향상관리	496	526	△30	△5.7%

## 2. 교통사업특별회계

가. 세입예산안 : 별도 계상내역 없음

나. 세출예산안 : 별도 계상내역 없음

### 3. 광역교통시설특별회계

가. 세입예산안 : 별도 계상내역 없음

나. 세출예산안

□ 기정예산 1,619억 74백만원 대비 344억원(21.2%)이 감소한 1,275억 74백만원으로 편성되었으며 세부내용은 다음과 같음

< 증액 내역 > : 없음

< 감액 내역 > 3건, 344억원

- 하남선(5호선연장) 광역철도 건설 △96억 2백만원
- 별내선(8호선연장) 광역철도 건설 △100억원
- 영동대로 지하공간 복합개발(광역교통) △147억 98백만원

【광역교통시설특별회계 세출예산안】

(단위 : 백만원)

구 분	제2회 추경예산액(A)	2020 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	127,574	161,974	△34,400	△21.2%
하남선(5호선연장) 광역철도 건설	44,251	53,853	△9,602	△17.8%
별내선(8호선연장) 광역철도 건설	83,170	93,170	△10,000	△10.7%
영동대로 지하공간 복합개발 (광역교통)	153	14,951	△14,798	△99.0%

### Ⅲ. 검토 의견(수석전문위원 장훈)

#### 1. 총괄

- 이번 도시기반시설본부(도시철도국) 소관 추가경정예산안의 총 규모는

세입예산의 경우 기정예산 1조 4,084억 88백만원 대비 1,122억 33백만원(7.9%)이 감소한 1조 2,962억 55백만원이며

세출예산의 경우 기정예산 5,173억 15백만원 대비 1,466억 46백만원(28.0%)이 감소한 3,706억 82백만원임.

#### 2. 회계별 검토의견

##### < 도시철도건설사업비특별회계 >

- 도시철도건설사업비특별회계는 세입예산의 경우 기정예산 1조 4,084억 88백만원 대비 1,122억 33백만원(7.9%)이 감소한 1조 2,962억 55백만원이고,
- 세출예산의 경우 기정예산 3,341억 54백만원 대비 1,122억 33백만원(33.6%)이 감소한 2,219억 21백만원이며, 주요 변동내용을 살펴보면
  - 진접선(4호선 연장) 차량기지 건설 △239억원
  - 도시철도 9호선 4단계 건설 △59억원
  - 동북선 경전철 건설(민자) △733억원





### 3. 주요 단위사업별 검토의견

#### □ 진접선(4호선연장)차량기지 건설(사업별 설명서 p.2017)

- 동 사업은 동북부지역 개발 및 대중교통난 해소를 위해 창동 차량기지를 남양주시 진접으로 이전하여 광역 교통 체계를 구축하기 위한 사업으로 '20년 기정예산 625억 31백만원 중 시설비(236억 20백만원)를 포함하여 총 239억원(38.2%)<sup>1)</sup>을 감액하고자 하는 것임
- 보상비 감액(67억 20백만원)의 경우 사유지를 제외한 국공유지 부분에 대해 지급시기를 '21년으로 조정한 것으로  
 관련기관인 국토교통부 및 남양주시 등과 지급시기 조정 등에 대한 협의공문 등 관련 근거가 불명확하고, 향후 관련기관과 토지보상시기에 대해 이견발생시 보상비 예산을 긴급히 확보해야할 필요가 있어 보상비 삭감에 대한 신중한 검토가 필요함
- 유치선 설치 공사비 감액(159억원)의 경우 창동·상계 도시재생 활성화계획<sup>2)</sup>을 반영하여 '20년 편성된 유치선 공사비 229억원 중 159억원을 감액하는 것임

1) 진접선(4호선연장)차량기지 건설사업 감액내용

(단위:백만원)

예산과목	'20년 본예산	조정액	추경 예산액	비고
총계	62,531	△23,900	38,631	
시설비	60,981	△23,620	37,361	
공사비	8,520		8,520	
보상비	27,000	△6,720	20,280	
설계비	2,561	△1,000	1,561	시스템 분야
본선 공사비	22,900	△15,900	7,000	진접선 본선 유치선 설치
감리비	1,250	△80	1,170	
시설부대비	300	△200	100	

2) 창동·상계 도시재생 활성화 계획 고시(서울특별시고시 제2017-17호, '17.3.2)

유치선 설치지역은 한국철도시설공단이 건설·관리하는 진접선 본 선구간에 위치해 있으나 유치선 공사비 지급시기 조정에 대해 한국철도시설공단과 협의가 완료되지 않았으며, 유치선 설치 자체에 대해서도 남양주시 및 경기도 등 유관기관과 합의되지 않아 향후 유치선의 원활한 설치가 우려됨<sup>3)</sup>

앞으로 유치선 설치 및 공사비 지급시기 조정 등에 대해 서울시 도시기반시설본부, 도시교통실, 한국철도시설공단, 남양주시, 경기도 등 관련기관간 조속한 협의를 완료해 예산편성과 집행에 차질없이 이루어지도록 해야 할 것임

- 아울러, 설계비 10억원, 감리비 80백만원, 시설부대비 2억원 감액은 사업의 공정률('20.4월 기준 1%) 등을 고려할 때 사고 이월이 예상되어 이를 감액하는 것으로 향후 적기에 예산이 집행될 수 있도록 철저한 공정관리를 추진해야 할 것임

#### □ 도시철도 9호선 4단계 건설(사업별 설명서 p.2022)

- 동 사업은 도시철도 9호선을 보훈병원에서 고덕강일1지구까지 연장하여 대중교통 편의성과 지역간 균형발전을 도모하는 사업으로 '20년도 기정예산 146억 13백만원 중 시설비(45억 30백만원)를 포함하여 총 59억원(40.4%)<sup>4)</sup>을 감액하고자 하는 것임

3) 4호선 운영 필수시설 설치 관련 협조 요청(교통정책과 - 5499호, 교통정책과-6692호)

- 서울시에서는 유치선 설치·운영을 위해 한국철도시설공단, 남양주시 및 경기도와 협의를 진행중

4) 도시철도 9호선 4단계 건설사업 감액내용

(단위:백만원)

예산과목	'20년 본예산	조정액	추경 예산액	비 고
계	14,613	△5,900	8,713	
시 설 비	13,213	△4,530	8,683	설계비
감 리 비	1,370	△1,370	0	설계감리비
시설부대비	30		30	

- 동 사업과 관련하여 서울시는 '19.9월 국토교통부에 기본계획 승인을 신청<sup>5)</sup>하였고, '19년 말까지 기본계획 승인을 목표로 하여 '20년 예산을 편성하였으나, 기본계획 승인 및 총사업비 관련 중앙부처와 협의기간이 당초 목표시기보다 약 4개월이 지연되어 '20.4월에 기본계획이 최종 승인<sup>6)</sup>됨에 따라 이월이 예상되는 설계비 45억 30백만원, 설계감리비 13억 70백만원을 삭감하는 것임
- 동 사업은 '20년 예산 편성시 관련기관 협의 및 사업계획 승인 절차 지연 등의 사유로 '19년도 예산 3억원을 명시이월한 바 있어 향후에도 추가적인 예산집행 지연이 우려되고 있으며, 차년도 예산 편성시 중앙정부 및 관련기관의 협의진행사항을 충분히 고려해 명시 또는 사고이월을 발생하지 않도록 하여야 할 것임

**□ 동북선 경전철 건설(사업별 설명서 p.2031)**

- 동 사업은 성동구 왕십리역에서 노원구 상계역까지 연결하는 도시철도를 건설하여 동북권지역의 대중교통난을 해소하기 위한 사업으로 '20년 기정예산 942억 74백만원 중 보상비(700억원)을 포함하여 총 733억원(77.8%)<sup>7)</sup>을 감액하는 것임

5) 관련근거 : 도시철도계획부-8483호(2019.9.23.)

6) 서울시 보도자료(2020.4.8.) : 서울시 도시철도 9호선 4단계 국토교통부 기본계획 승인

※ 관련근거 : 대도시권광역교통위원회고시 제2020-1호

7) 동북선 경전철 건설사업 감액내용

(단위:백만원)

예산과목		'20년 본예산	조정액	추경 예산액	비고
계		94,174	△73,300	20,874	
시설비	공사비	23,297	△3,000	20,297	
	보상비	70,027	△70,000	27	
감리비		800	△300	500	
시설부대비		50	0	50	

○ 보상비(700억원) 감액의 경우 차량기지 편입 토지 소유자 소송<sup>8)</sup> 등으로 보상비 집행 지연이 예상되며, 현재 토지보상을 위해 노원구에서 보상계획 열람공고<sup>9)</sup>가 종료된 상황으로 향후 감정평가, 보상협의를 함께 협의 미성립시 서울특별시토지수용위원회의 수용재결 신청 등의 절차가 필요하고

공사비(30억원)와 감리비(3억원)의 경우 차량기지 보상 지연에 따라 하반기 이후 공사가 가능한 부분의 사업비를 고려하여 이를 삭감하고자 하는 것임

○ 서울시는 '25년 개통을 목표로 동북선 도시철도 사업을 추진하는 것으로 밝힌 만큼<sup>10)</sup> 도시철도 운영시 정비, 운행준비 등을 위해 반드시 필요한 공간인 차량기지의 공간확보를 위해 토지 소유자와 조속히 협의를 완료하여 동북선 사업추진에 지연이 발생하지 않도록 하여야 할 것임

○ 또한 동 사업의 원활한 추진을 위해서는 감액된 금액만큼 '21년도 예산에 반영해야 한다는 점에서 당초 계획된 '21년도 예산보다 큰 폭의 증액이 예상<sup>11)</sup>되기 때문에 서울시 재정여건을 고려하여

8) 소송현황

- 사 건 명 : 민간투자사업 실시계획 승인처분 취소의 소(사건번호 : 2019구합59479)
- 당 사 자 : 원고 (주)두양엔지니어링 외 1/ 피고 서울특별시
- 진행사항 : '19.3.18(소장접수), '20.2.14(판결 : 각하결정)

9) 서울특별시 노원구공고 제2020-378호 보상계획 공고('20.4.9~4.24)

10) 서울시 보도자료(2020.2.17) : 서울시, 성동~노원 '동북선 도시철도' 본격 추진... '25년 개통 목표

11) 동북선 경전철 건설사업 '20 및 '21년도 예산액

- '20년 감액을 '21년 예산에 반영시 당초 '21년 예산보다 약 71.2% 증액이 필요

구 분	'20년 예산액(백만원)		'21년 예산액(백만원)	
	본예산	추경예산	당초 계획	변경('20년 감액 반영)
계	94,174	20,874	102,897	176,197
시 설 비	93,324	20,324	100,377	173,377
감 리 비	800	500	2,420	2,720
시설부대비	50	50	100	100

중기지방재정계획<sup>12)</sup>의 일부 변경도 필요하다 할 것임

□ **하남선(5호선 연장)광역철도 건설(사업별 설명서 p.2042)**

- 동 사업은 수도권 동남부지역(강일, 미사지구 등) 개발에 따른 광역 교통 수요에 대응하기 위한 광역철도사업으로 '20년도 기정예산 538억 53백만원을 편성하였으나, '20년말 본선 전구간 개통에 차질이 없는 입출고선 구간의 시설비(90억원), 감리비(5억원), 시설부대비(1억원) 등 총 96억 2백만원(17.8%)을 감액하고자 하는 것임
- 동 사업은 올해 4월 기준으로 본선 공사 완료를 앞두고 있고 열차를 시험운행하고 있는 상황으로 전체 공정률은 88.2%로 12월 중에 종합 시험운행 완료 및 개통을 계획하고 있음
- 동 사업은 강일역(H1정거장) 인근 입출고선 구조물 및 궤도공사 등의 이월 가능액<sup>13)</sup>을 감액하고자 하는 것으로 전체적인 본선 개통에 차질이 없다고 할 것이나

실질적인 감액 사유를 보면 강일역(H1정거장) 2번 출구 등에 대해 인근 주민들이 기존 출입구 구조를 변경해 달라는 민원을 제기하였고 이로 인해 구조가 변경<sup>14)</sup>되면서 출입구 구조변경과 입출고선의 병행공사 곤란으로 해당 감액이 발생한 것임

- 동 사업과 관련한 감액은 계획 사전단계에서 주민들의 의견을 제대로

12) 2020~2024 서울시 중기지방재정계획 p44~45

- 신림선, 동북선, 면목선 등 경전철 건설사업 : '20년 2,339억원, '21년 2,518억원 투자

13) 입출고선 구간 이월가능액 감액조치(96억): ▶입출고선 구조물공사 이월가능액 36억, ▶입출고선 궤도공사 이월가능액 44억, ▶1-1공구 이월가능액 10억, ▶감리비 이월가능액 5억, ▶시설부대비 이월가능액 1억

14) 강일역 출입구 변경 방침 수립 [도시철도토목부-7799(2016.6.22.)]

수렴하지 않은 것에 기인하는 것으로 볼 수 있어 앞으로는 사업 계획 단계에서 주민공청회 등을 통해 주민들의 의견을 사전에 파악하여 이러한 사례가 발생하지 않도록 해야 할 것임

#### □ **별내선(8호선연장)광역철도건설(사업별 설명서 p.2048)**

- 동 사업은 수도권 동북부(별내, 진전, 다산 지구 등) 지역의 대중교통 이용편의 증진과 지역균형 발전 등을 위한 교통인프라 구축<sup>15)</sup>을 위해 8호선을 연장하기 위한 사업으로 기정예산 931억 70백만원 중 시설비(94억원) 및 감리비(5억 90백만원) 등 총 100억원(10.7%)을 감액하고자 하는 것임

동 사업은 금년 하반기 착공 예정이었던 설비공사(기계, 전기, 통신 등)의 착공시기가 차년도로 미루어질 것으로 예상됨에 따라 관련 예산을 감액하는 것은 이해되는 면이 있으나

- '19년에는 신규 예산편성 없이 '18년도 이월예산으로 사업을 추진하였고, 이후 '20년도에 큰 폭으로 예산을 증액(931억 70백만원) 시켰음에도 불구하고 올해 상반기에 이중 일부를 감액한다는 것은 사업추진 일정 및 소요예산을 적정하게 계획하지 못한 결과로 보임

또한 동 사업의 총사업비는 시비와 국비를 비롯하여 경기도, 경기도 시공사, LH의 분담금으로 구성<sup>16)</sup>되어 있다는 점에서 경기도 등 관

15) '별내선(8호선 연장)건설사업 개요'(4월 도시기반시설본부 업무보고 자료 기준)

-위치: 강동구 암사동(8호선 암사역)~한강(서울시계)~구리시 토평동

-규모: 연장 3.72km, 정거장 1개소, 모란 차량기지 유치선(7편성)

-공사기간: '17. 8. ~ '23. 9

-총사업비: 4,868억원(국비 1,082억원, 시비 1,082억원, 분담금(경기도,경기도시공사,LH) 2,704억원)

련 기관과 사업비에 대한 긴밀한 협의가 필요하며 향후 총사업비의 변동 가능성도 배제할 수 없는 만큼 전반적인 예산 수립 및 집행에 만전을 기해야 할 것임

□ **영동대로 지하공간 복합개발(사업별 설명서 p.2037, p.2055)**

- 동 사업은 영동대로 지하공간에 광역·도시철도 4개<sup>17)</sup> 노선을 비롯하여 버스환승정류장, 주차장 등 다양한 시설을 종합적으로 개발하여 대중교통 중심의 광역복합환승센터를 조성하는 것으로 '20년도 기정 예산으로 약 297억 74백만원을 편성하였으나

관련 사업비 분담을 위한 기획재정부와 국토교통부 등과의 총사업비 조정 협의 지연에 따라 도시철도건설사업비특별회계 91억 23백만원에서 91억 3백만원(99.8%) 및 광역교통시설특별회계 149억 51백만원에서 147억 98백만원(99%)을 각각 감액하고자 하는 것임

※ '20년도 영동대로 지하공간 복합개발 회계별 예산 (단위:백만원)

회계별	'20년 본예산	추경예산	감액
도시철도건설사업비특별회계	9,123	20	△9,103
교통사업특별회계	5,700	5,700	0
광역교통시설특별회계	14,951	153	△14,798
소 계	29,774	5,873	△23,901

16) '총 사업비 분담 관련'-별내선(8호선 연장) 기관별 연차별 부담금 비율: 시비(21.9%), 국비(21.9%), 경기도(49.8%), LH(4.7%), 경기도시공사(1.7%)

17) 삼성동탄선(GTX-A 포함), GTX-C, 위례신사선(경전철)

※ 참고 : 영동대로 지하공간 복합개발 사업개요

- 사업구간 : 삼성역 사거리(2호선 삼성역)~코엑스 사거리(9호선 봉은사역)
- 사업규모 : 지하7층, 연면적 약 16만㎡(복합환승센터 597㎡, 철도터널 403㎡ 총 1km)
- 주요시설 : 복합환승센터(철도통합역사, 버스환승정류장, 주차장 등), 지상부 광장 등
- 사업기간 : 2015년~2027년
- 총사업비 : 1조 7,459억원
- 관련노선 : 삼성~동탄 광역급행철도, GTX-A·C, 위례~신사선(경전철)

- 동 사업은 향후 국제교류복합지구 등의 개발 완료시 발생하는 교통 혼잡문제 해결의 대안이 될 수 있다는 점에서 조속한 조성이 필요하나 '19년 2월 국토교통부로부터 KTX 의정부 연장 노선 배제 통보에 따른 기본계획 재설계로 일정이 약 10개월 정도 늦춰진 바 있음
- 최근에는 삼성~동탄선 총사업비 변동에 대한 국토교통부 등과의 협의가 지연되고 있는 상황<sup>18)</sup>을 감안하여 올해 10월 이후에 착공이 예상되는 시설비를 감액하고자 하는 것은 사업 추진 일정상 이해되는 면이 있으나 KTX 의정부 연장 노선 배제에 따른 공정지연을 최소화해야 하는 상황임에도 '20년 기정예산을 해당 회계별로 약 99%를 감액하는 것은 전체적인 사업 추진과정을 또 다시 지연시킬 우려가 매우 크다고 할 수 있을 것임
- 한편 삼성~동탄선 총사업비 문제는 GTX-A 및 GTX-C, 위례~신사선 사업에도 영향을 줄 수 있는 사안으로 향후 적극적인 문제해결 노력이 필요하며 앞으로는 이러한 상황이 발생하지 않도록 적극적인 사전 협의를 통해 전반적인 공정관리를 철저히 해야 할 것임

18) '국토부 대광위 방문협의 결과 보고'\_영동대로복합개발추진단-2423(2020.3.18.)