

2022년도 도시교통실 소관
제 1 회 추 가 경 정 예 산 안

검 토 보 고

I. 추경예산안 개요

1. 제안경위

가. 제 출 자 : 서울특별시장

나. 의안번호 : 제3166호

다. 제출일자 : 2022년 3월 17일

라. 회부일자 : 2022년 3월 23일

마. 추경예산 편성 사유

- 시민들과 서울시의 노력에도 불구하고 오미크론 확산 등으로 민생 경제의 어려움이 계속되고 있고, 검사·치료체계 전환과 재택치료자 급증 등으로 방역 수요가 급증하는 상황임
- 이에 도시교통실에서는 민생·일상 회복과 안심·안전 확보를 위해 추경 편성

2. 추경예산안 총괄

□ 세입예산안

- 2022년도 제1회 도시교통실 소관 추가경정예산안의 세입예산은 기정예산 1조 8,576억 8백만원보다 1,213억원(6.5%) 증가한 1조 9,789억 8백만원으로 편성됨
 - 일반회계는 927억 54백만원으로 예산증감 없음
 - 도시철도건설사업비특별회계는 655억 32백만원으로 예산증감 없음
 - 교통사업특별회계는 기정예산 1조 5,693억 38백만원보다 1,213억원(6.5%) 증가한 1조 6,906억 38백만원으로 편성
 - 광역교통시설특별회계는 1,269억 85백만원으로 예산증감 없음
 - 도시개발특별회계는 30억원으로 예산증감 없음

※ 도시교통실 세입예산안

(단위:백만원)

회 계 별	제1회 추경예산액(A)	2022년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증가율 (%)
총 계	1,978,908	1,857,608	121,300	6.5%
일 반 회 계	92,754	92,754	-	-
도시철도건설사업비특별회계	65,532	65,532	-	-
교통사업특별회계	1,690,638	1,569,338	121,300	6.5%
광역교통시설특별회계	126,985	126,985	-	-
도시개발특별회계	3,000	3,000	-	-

□ 세출예산안

- 2022년도 제1회 도시교통실 소관 추가경정예산안의 세출예산은 기정예산 3조 1,122억 86백만원 대비 3,485억 76백만원(11.2%)이 증가한 3조 4,608억 62백만원이 편성됨
 - 일반회계는 기정예산 8,094억 52백만원보다 1,260억 30백만원 (15.6%) 증가한 9,354억 82백만원으로 편성
 - 도시철도건설사업비특별회계는 기정예산 5,740억 60백만원보다 1,031억 19백만원(18.0%) 증가한 6,771억 79백만원으로 편성
 - 교통사업특별회계는 기정예산 1조 5,498억 79백만원보다 1,149억 64백만원(7.4%) 증가한 1조 6,648억원 43백만원으로 편성
 - 광역교통시설특별회계는 1,249억 98백만원으로 예산증감 없음
 - 도시개발특별회계는 기정예산 538억 98백만원보다 44억 63백만원(8.3%) 증가한 583억 61백만원으로 편성

※ 도시교통실 세출예산안

(단위:백만원)

회 계 별	제1회 추경예산액(A)	2022년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	3,460,862	3,112,286	348,576	11.2%
일 반 회 계	935,482	809,452	126,030	15.6%
도시철도건설사업비특별회계	677,179	574,060	103,119	18.0%
교통사업특별회계	1,664,843	1,549,879	114,964	7.4%
광역교통시설특별회계	124,998	124,998	-	-
도시개발특별회계	58,361	53,898	4,463	8.3%

II. 회계별 세입 · 세출예산안

1. 일반회계

가. 세입예산안 : 별도 계상내역 없음

나. 세출예산안

〈증액 내역〉

- 교통사업특별회계 일반전출금 1,260억 30백만원

※ 일반회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2022년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	935,482	809,452	126,030	15.6%
교통사업특별회계 일반전출금	126,030	-	126,030	신규

2. 도시철도건설사업비특별회계

가. 세입예산안 : 별도 계상내역 없음

나. 세출예산안

〈증액 내역〉

- 서울교통공사 서비스 개선 1,000억원

- 지하철 9호선 재정지원 17억 50백만원 등 4건

※ 도시철도건설사업비특별회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2022년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	677,179	574,060	103,119	18.0%
지하철역 승강편의시설 설치	12,757	11,649	1,108	9.5%
지하철 9호선 재정지원	91,104	89,355	1,750	2.0%
지하철 9호선 2·3단계 구간 위탁운영관리	19,695	19,433	261	1.3%
서울교통공사 서비스 개선	200,000	100,000	100,000	100.0%

3. 교통사업특별회계

가. 세입예산안

〈증액 내역〉

- 기타회계전입금 1,260억 30백만원 등 4건

〈감액 내역〉

- 예수금 수입 △124억원

※ 교통사업특별회계 세입예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2022년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	1,690,638	1,569,338	121,300	6.5%
국고보조금	150	-	150	신규
국가균형발전특별회계보조금	19,350	14,350	5,000	34.8%
예수금수입	259,400	271,800	△12,400	△4.6%
기타회계전입금	324,485	228,455	126,030	55.2%
교육비특별회계전입금	2,520	-	2,520	신규

나. 세출예산안

〈증액 내역〉

- 시내버스 서비스 개선 1,000억원
- 마을버스 서비스 개선 100억원 등 5건

〈감액 내역〉

- 통합재정안정화기금 예탁금(교통개선분담금 계정) △63억원 등 4건

※ 교통사업특별회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2022년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	1,664,843	1,549,879	114,964	7.4%
시내버스 서비스 개선	483,811	383,811	100,000	26.1%
마을버스 서비스 개선	35,850	25,850	10,000	38.7%
디지털물류시범도시 조성 지원	300	-	300	신규
비강남지역 주택가 공동주차장 건설 확충	6,333	5,456	877	16.1%
주택가 공동주차장 건립 지원(시비 보조)	13,180	7,875	5,305	67.4%
어린이 안전 영상정보 인프라 구축	217,400	18,270	11,000	60.2%
교통사업특별회계 교통개선분담금계 정 일반예비비	73	109	△36	△33.0%
통합재정안정화기금 예탁금(교통개 선분담금계정)	42,000	48,300	△6,300	△13.0%
예비비(주차장관리계정)	245	327	△82	△25.1%
통합재정안정화기금 예탁금(주차장 관리계정)	217,400	223,500	△6,100	△2.7%

4. 광역교통시설특별회계 : 별도 계상 내역 없음

5. 도시개발특별회계

가. 세입예산안 : 별도 계상내역 없음

나. 세출예산안

〈증액 내역〉

- 가공배전선 지중화

44억 63백만원

※ 도시개발특별회계 세출예산안

(단위:백만원)

구 분	제1회 추경예산액(A)	2022년 기정예산액(B)	비교증감 (A-B)	증감률 (%)
총 계	58,361	53,898	4,463	8.3%
가공배전선 지중화	31,298	26,835	4,463	16.6%

Ⅲ. 검토 의견(수석전문위원 장훈)

1. 총괄

- 이번 도시교통실 소관 추가경정예산안의 일반회계 및 특별회계의 총 규모는

세입예산액의 경우 기정예산 1조 8,576억 8백만원 대비 1,213억원 (6.5%)이 증가한 1조 9,789억 8백만원이고,

세출예산액의 경우 기정예산 3조 1,122억 86백만원 대비 3,485억 76백만원(11.2%)이 증가한 3조 4,608억 62백만원임

- 일반회계는 세입예산의 경우 기정예산 927억 54백만원에서 변동 사항이 없고,

세출예산의 경우 기정예산 8,094억 52백만원 대비 1,260억 30백만원(15.6%)이 증가한 9,354억 82백만원임

- 특별회계는 세입예산의 경우 기정예산 1조 7,648억 55백만원 대비 1,213억원(6.5%) 증가한 1조 8,861억 55백만원이고,

세출예산의 경우 기정예산 2조 3,028억 35백만원 대비 2,225억 46백만원(9.7%) 증가한 2조 5,253억 81백만원임

2. 회계별 검토의견

< 일반회계 >

- 일반회계 세입예산안의 총규모는 기정예산 927억 54백만원에서 변동사항이 없고
- 세출예산안의 총규모는 기정예산 8,094억 52백만원 보다 1,260억 30백만원 (15.6%) 증가한 9,354억 82백만원이며, 주요 변동내용을 살펴보면
 - 증액사업은 교통사업특별회계 일반전출금(1,260억 30백만원) 1건이고 감액사업은 없음

< 도시철도건설사업비특별회계 >

- 도시철도건설사업비특별회계 세입예산은 기정예산 655억 32백만원에서 변동사항이 없고
- 세출예산안의 총규모는 기정예산 5,740억 60백만원 보다 1,031억 19백만원(18.0%) 증가한 6,771억 79백만원이며, 주요 변동내용은
 - 지하철역 승강편의시설 설치(11억 8백만원), 지하철 9호선 재정지원(17억 50백만원), 지하철 9호선 2·3단계 구간 위탁 운영관리(2억 61백만원), 서울교통공사 교통서비스 제도 실시 지원(1,000억원) 등 4건이며, 감액사업은 없음

< 교통사업특별회계 >

- 교통사업특별회계 세입예산은 기정예산 1조 5,693억 38백만원 대비 1,213억원(6.5%) 증가한 1조 6,906억 38백만원이고, 주요 변동내용은
 - 증액사업은 국고보조금(1억 50백만원), 국가균형발전특별회계 보조금(50억원), 기타회계전입금(1,260억 30백만원) 교육비 특별회계전입금(25억 20백만원) 등 4건이며
 - 감액사업은 예수금수입(124억원) 1건임
- 세출예산안의 총규모는 기정예산 1조 5,498억 79백만원 보다 1,149억 64백만원(7.4%) 증가한 1조 6,648억 43백만원이며, 주요 변동내용은
 - 증액사업은 시내버스 서비스 개선(1,000억원), 마을버스 서비스 개선(100억원), 디지털물류시범도시 조성 지원(3억원), 비강남지역 주택가 공동주차장 건설 확충(8억 77백만원), 주택가 공동주차장 건립 지원(시비 보조)(53억 5백만원) 등 5건이며,
 - 감액사업은 교통사업특별회계 교통개선분담금계정 일반예비비(36백만원), 통합재정안정화기금 예탁금(교통개선분담금계정)(63억원), 예비비(주차장관리계정)(82백만원), 통합재정안정화기금 예탁금(주차장관리계정)(61억원) 4건임

< 광역교통시설특별회계 >

- 광역교통시설특별회계 세입예산은 기정예산 1,269억 85백만원, 세출 예산은 기정예산 1,249억 98백만원에서 각각 변동사항이 없음

< 도시개발특별회계 >

- 도시개발특별회계 세입예산은 기정예산 30억원에서 변동사항이 없고
- 세출예산안의 총규모는 기정예산 538억 98백만원 보다 44억 63백만원(8.3%) 증가한 583억 61백만원이며, 주요 변동내용은
 - 증액사업은 가공배전선 지중화(44억 63백만원) 1건이고 감액 사업은 없음

3. 주요 단위사업별 검토의견

■ 지하철역 승강편의시설 설치(추가경정예산안 p.249~251)

- 동 사업은 ‘2021년 승강편의시설 설치계획’¹⁾ 등에 따라 지하철 1역사 1동선 확보를 추진하는 사업으로 ’22년도 본예산 수립 시 지하철역 공사비(11개소) 및 설계비(2개소)²⁾를 기 반영하였고, 8호선 북정역 엘리베이터 설치 공사비를 추가 편성하기 위해 기정예산 116억 49백만원 대비 11억 8백만원(9.5%)을 증액하고자 하는 것임
- 이와 관련하여 8호선 북정역 엘리베이터 설치사업의 총 사업비는 46억 32백만원으로 ’21.9월 투자심사위원회의 심사³⁾결과 적정함을 통보받아 사전절차를 이행 완료하였고, ’22.3월 설계 용역⁴⁾을 완료함에 따라 필요로 하는 총 사업비 중 일부(23.9%)를 예산 증액하고자 하는 점은 인정된다고 할 것임
- 다만, 동 사업은 당초 국비 매칭 사업으로 추진되었으나 ’21년을 기준으로 기 지원된 국비는 모두 집행되고 남은 사업 대상지의 경우는

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

2) 총 116억 49백만원 : 공사비(종로3가역 등 11개소), 설계비(대흥역 등 2개역)

3) ’21년 제7차(9월) 투자심사 결과, 재정담당관-2572(’21.10.5.) : 8호선 북정역 1동선(E/L) 확보(적정)
-사업비 4,632백만원(시비 4,502백만원/ 국비 60백만원/ 서울교통공사 70백만원)

4) 1역 1동선 미확보 역사 승강편의시설 설치 기본 및 실시설계 용역(종로3가역 등 15역, ’20.1.~’22.12.(준공 예정)

- ’22.3월 북정역 엘리베이터 설치 기본 및 실시설계 완료

일부 설계비를 제외하고 남은 공사비 전액을 시비로 전액 충당⁵⁾하고 있어 서울시의 재정적 부담이 가중되고 있다는 점에서 향후 국토교통부, 보건복지부 및 기획재정부 등 관련 기관과 함께 국비 추가 지원에 대한 지속적인 협의가 필요할 것으로 보임

■ 지하철 9호선 재정지원(사업별 설명서 p.252~255)

- 동 사업은 서울시와 서울시메트로9호선(주)⁶⁾이 맺은 변경실시협약⁷⁾에 따라 지급해야 하는 관리운영비를 지원하는 사업으로 기정 예산 893억 55백만원 대비 17억 50백만원(2.0%)을 증액하고자 하는 것임
- 동 사업의 증액 세부 내역을 보면 코로나19 관련 임차소상공인 임대료 감면 계획⁸⁾에 따른 임대료 감면을 위한 예산 10억 96백만원 및 전동차 72칸 내에 CCTV 추가 설치에 대한 예산 6억 53백만원을 추가 편성하고자 하는 것임
- 지하철 역사 내 입점상가의 임대료 감면을 추진하는 것은 코로나19로 어려움을 겪고 있는 소상공인의 생계안정을 도모하기 위해 필요하고

5) '지하철 1~8호선 총 275억 중 259억 1역사-1동선 설치 완료(92.6% 확보, '22.3월 기준)

- 국비매칭사업(총 3,042억원) = 국비(30%, 912억원):시비(35%, 1,065억원):공사(35%, 1,065억원)

- 비매칭사업(총 1,622억원) = 시비 1,489억원, 공사 133억원

- 잔여역사(16개)에 대한 전액 시비 추진 사업 = 총 672억원

6) 서울지하철 9호선 1단계 구간(개화~신논현), 25개역(27km) 직영 운영

7) 서울특별시 도시철도 9호선 1단계구간 민간투자사업 '변경실시협약'(2013. 10. 23.)

8) '2022년 공공재산 임차 소상공인 임대료 감면계획 안내 및 협조요청' 공기업담당관-528(2022. 1. 14.)

전동차 내 CCTV 설치지원 사업은 도시철도 범죄가 매년 꾸준히 발생하는 만큼 사전 예방이 필요하다는 점에서 동 사업들의 당위성은 인정된다 할 것임

- 다만, 전동차 내 CCTV 설치지원 사업은 국비 매칭 사업⁹⁾으로 추진하고 있음에도 불구하고 9호선 1단계 구간은 지원대상에 포함되지 않았고 본 예산에 기반영된 9호선 전동차 144칸을 비롯한 나머지 72칸¹⁰⁾도 이번 추경을 통해 전액 시비로 부담하게 됨에 따라 사업 추진과정에서 국비 지원에 대한 관련 기관과의 체계적인 업무협약과 사업계획이 미비하였음
- 또한, 서울시가 지하철 9호선 1단계 전동차 내 CCTV 설치지원에 대한 근거로 제시하고 있는 변경실시협약 제18조 7항¹¹⁾을 살펴보면 법령의 변경으로 인해 관리운영비가 초과되는 경우 이를 인정하여 지급하도록 규정하고 있으나

현재 추진하고 있는 전동차 내 CCTV 설치사업의 전체 물량 중 상당 수는 '14년 법령개정¹²⁾ 이전에 법령 미비에 따라 설치하지 않았던

9) '서울시메트로9호선(주) 등 9개 기관의 철도안전관리체계 수시검사 결과 시정조치 통보 철도안전정책과-5137(2021. 9. 17.)

10) 서울시메트로9호선(주) 철도차량 영상기록장치 운영현황
- 2014년 이전 도입 차량(미설치 144칸), 2014년 이후 도입 차량(미설치 72칸) 총 216칸 미설치

11) 변경실시협약 제18조(관리운영비) ⑦ 법령의 변경(제정과 개정을 포함한다)으로 사업시행자에게 부록 3(관리운영비)에 기재된 당해 분기의 관리운영비를 초과하는 비용이 발생하는 경우 또는 사업시행자가 다음 각 호에서 정한 업무를 이행하기 위하여 관리운영 위탁계약에 따라 관리운영자에게 부록 3(관리운영비)에 기재된 당해 분기의 관리운영비를 초과하는 비용을 지급하여야 하거나 제3자에게 합리적인 비용을 지급하여야 하는 경우, 서울특별시는 그 비용을 관리운영비로 인정하기로 하며 - 이하 생략 -

물량으로 이후 국토교통부의 설치 추진 정책에 따라 기존 전동차 내에 신규로 CCTV 설치를 추진하게 된 것임

- 이는 변경실시협약 제36조의 불가항력사유 중 정부의 정책변경에 따른 비정치적 불가항력 사유에 해당¹³⁾함에 따라 발생 된 비용의 20%는 사업시행자가 부담¹⁴⁾해야 함에도 불구하고 서울시가 이를 전액 지원하는 것은 변경실시협약을 이행하는데 문제가 있다고 할 것으로 서울시는 민간사업자에게 무분별한 재정지원이 이루어지지 않도록 예산 편성과정에서 면밀하게 검토해야 할 것임

■ 지하철 9호선 2·3단계 구간 위탁운영관리(사업별 설명서 p.256~259)

- 동 사업은 서울지하철 9호선 2·3단계 운영기관인 서울교통공사 9호선 운영부분에 재정지원을 하기 위한 사업으로 기정예산 194억 33백만원 대비 2억 61백만원(1.3%)을 증액하고자 하는 것임

12) 「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]

13) 변경실시협약 제36조(불가항력사유) ② 비정치적 불가항력사유는 다음 각 호와 같다. 4. 정부의 정책 변경 또는 경제환경이나 이 사업 환경의 급격한 변경으로 자금차입계약 체결이 불가능하거나 사업시행자의 수익성에 현저한 악영향을 미치는 경우

14) 변경실시협약 제38조(불가항력사유의 처리) ② 불가항력사유로 말미암아 발생하는 비용과 손실(이 사업시설의 복구비용 포함)로서 보험 가입의 대상이 아니거나 보험으로 보전되지 아니하는 비용과 손실은 다음 각 호에 따라 처리한다. 1. 비정치적 불가항력사유로 말미암아 발생된 비용과 손실: 사업시행자는 그와 같은 비용과 손실의 20%를 부담하며, 서울시는 그와 같은 비용과 손실의 80%를 부담한다.

- 동 사업은 9호선 2·3단계 구간의 안정적인 운영을 도모하고자 시의회 민간위탁동의¹⁵⁾를 통해 전문 철도운영기관에 이를 위탁하고 해당 운영비를 지급하는 사업으로 '22년 본 예산이 기 확정되었으나 코로나19로 인한 임차 소상공인에 대한 임대료 감면 정책¹⁶⁾에 따라 예산을 증액하게 된 것임

- 현재 9호선 2·3단계 구간(언주~종합운동장~중앙보훈병원) 역사 내에는 네트워크 상가(12개소) 및 개별 상가(4개소)가 입점해 있고 최근 코로나19에 따른 매출 감소가 지속되고 있음에 따라 피해 정도를 고려하여 임대료의 40~60%를 차등 감면할 계획을 추진하고 있는바 오미크론 등 변이 바이러스가 유행하는 현 상황에서 소상공인에 대한 재정적 지원은 필요하다 할 것임

- 다만, 현재도 코로나19 확산세가 가속화되고 있고 다양한 변이 바이러스도 발견되고 있으며 향후 사적모임, 영업시간, 인원제한 등 거리두기 조치 방안에 따른 소상공인의 매출 변화가 예상되는 등 상반기 매출에 대한 정확한 추계도 어려운 상황에서 지원 금액을 60%로 일괄하여 추경안을 편성¹⁷⁾한 것은 불가피한 점이 있으나, 향후 정확한 추계를 통해 예산낭비가 발생하지 않도록 해야 할 것임

15) 서울특별시 9호선 2·3단계구간 관리운영사업 민간위탁 동의안(2020. 6. 30 가결)

16) '2022년 공공재산 임차 소상공인 임대료 감면계획 안내 및 협조요청', 공기업담당관-528(2022. 1. 14.)

17) 9호선 2.3단계 임대료 감면 예상액(총액)=261,409천원

-9호선 2단계 네트워크 상가(4개소)= 501,745,200원*0.5(6개월)*0.6(60%감면)=150,524천원 + 9호선 3단계 네트워크 상가(8개소)= 252,120,000원*0.5(6개월)*0.6(60%감면)=75,636천원 + 9호선 개별상가(4개소) 35,250천원

■ 서울교통공사 서비스 개선(사업별 설명서 p.260~262)

- 동 사업은 서울교통공사의 무임손실 및 운임손실을 보전하여 공사의 재무 여건을 개선하고 서울지하철의 안정적인 운영을 도모하기 위한 사업으로 기정예산 1,000억원 대비 1,000억원(100%)을 증액하고자 하는 것임
- 서울교통공사의 부채비율은 '20년 112.9%에서 '21년 119.3%로 7% 가까이 증가했고, 당기순손실은 '13년 4,172억원에서 '21년 9,599억원으로 130.1% 증가한 상황으로 재정난이 매우 심각한 상황임

※ 서울교통공사 부채비율 (*2021년도 가결산 기준)

(단위 : 억원)

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%	<u>112.9%</u>	<u>119.3%</u>
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	<u>4,172</u>	4,245	4,138	3,850	5,254	5,389	5,865	<u>10,954</u>	<u>9,599</u>

- 서울교통공사의 만성 재정적자 문제는 무임수송 등이 가장 큰 원인으로 중앙정부에 국비 지원을 요청하고 있으나 현재까지 가시적인 성과는 없는 상황이며 최근 몇 년간 코로나19로 인한 운수수입 감소는 서울교통공사의 재정난을 더욱 악화시키고 있음
- 따라서, 이번 추경을 통해 1,000억원을 증액하는 것은 서울교통공사의 유동성 부족을 일부 해소할 수 있을 것으로 기대되며 이를 통해 서울 지하철의 안정적인 운영에 기여할 수 있을 것임
- 다만, 서울교통공사 유동성 자금 긴급 지원이라는 사업목적에 감안하더라도 기정예산 대비 100% 증액한 추경예산액이 '22년말 부족 자금 추정액 4,800억원¹⁸⁾의 41.7%에 불과한 것임을 고려할 때 무분별한 예산지원이 되지 않도록 향후 서울교통공사의 자금 수급 상황을 고려한 체계적인 예산 교부 계획과 근본적인 재정여건 개선대책 마련이 필요하다 할 것임

■ 시내버스 서비스 개선(사업별 설명서 p.263~p.266)

- 동 사업은 65개 시내버스 업체의 운송적자를 보전하여 버스회사의 경영 건전화를 유도하기 위한 사업으로 기정예산 3,838억원 대비 1,000억원(26.1%)을 증액 편성하는 것임

18) 서울교통공사 연말기준 부족자금: 4,800억원(추정치)

- 13,345억원(서울교통공사 운영 및 시설자금 지출규모>수입규모) - 공사채발행 7,589억원- 추가정예예산안 1,000억원=4,800억원

- 코로나19에 따른 승객 감소와 재정지원금 감소로 인한 서울시 시내버스 누적부채는 '21년 8,191억원, '22년 7,557억원으로 2004년 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	12,752	11,395
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	6,961	3,204
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	8,191
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	3,838
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	8,191	7,557

- 특히, '20년 시내버스 재정지원 예산이 감추경¹⁹⁾ 된 후 계속되는 운영비 부족을 해소하고자 시내버스조합은 은행대출을 통해 자금을 확보하고 서울시가 지난 10년간 대출원금(2조 6,720억원)과 이자비용(580억원)을 상환하는 등²⁰⁾ 비정상적인 예산편성과 집행을 반복하고 있는 실정임

19) 2020 시내버스 재정지원 내용 (2020 도시교통실 추가경정예산 중)

(단위 : 백만원)

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

20) 시내버스 대출원금 및 이자 현황(서울시 제출자료)

(단위 : 백만원)

- 동 사업은 부족한 시내버스 운영비를 확보하기 위해 1,000억원의 예산을 추가 편성하여 시내버스 누적부채를 일부 해소함에 따라 시내버스 준공영제의 재정 건전성을 도모하고자 한다는 점에서 필요성이 인정된다 할 것임
- 다만, 금번 추경 예산이 편성되어도 '22년 하반기에 예상되는 누적 부채는 6,557억원에 달하고, '22년 시내버스 준공영제 운영예산 또한 금년 5월에 소진될 것으로 예상²¹⁾되어 대출액과 이자부담액이 추가로 발생될 우려가 있으며, 서울시가 마련해야 하는 시내버스 준공영제 운송수익금과 운영비용의 차액을 시내버스 조합이 은행대출을 통해 마련하도록 전가하고 있는 점 등을 고려할 때

서울시는 당해연도 부족분에 해당하는 예산을 확보토록 하고 은행권 대출을 시내버스조합에 전가하는 회계원칙 훼손 행위를 지양하는 한편 시내버스 준공영제 운영비용 절감방안을 마련하는 등 보다 근본적인 시내버스 재무관리방안을 마련하기 위해 노력해야 할 것임

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

21) 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%

■ 마을버스 서비스 개선(사업별 설명서 p.267~p.270)

- 동 사업은 139개 마을버스 업체의 운송적자를 보전하여 운행 환경을 개선하고 이용 서비스 만족도를 높이기 위한 것으로 기정예산 258억 50백만원 대비 100억원을(38.7%) 증액 편성하는 것임
- 서울시는 코로나19에 따른 운영수입 감소로 어려움을 겪고 있는 마을버스 업체를 위해 지난 '20년부터 연간 약 240억원의 마을버스 재정지원 예산을 본 예산으로 편성하였음에도 불구하고 적자 업체가 늘어남에 따른 지원예산의 부족이 발생하여 '20년 110억원, '21년 185억원의 추경예산을 편성·지원함으로써 마을버스 적자 업체의 경영수지 개선을 위해 노력한 바 있음

※ 마을버스 적자업체 재정지원

(단위 : 억원)

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

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

서울시민의 안정적인 대중교통 이용과 환승연계를 통한 대중교통 이용 활성화를 위해 마을버스 업체를 재정지원 하고자 하는 동 사업의 필요성은 인정된다 할 것임

- 다만, 서울시는 계속되는 추경예산 편성이 코로나19 이후 승객 감소에 의한 것인지, 인건비 상승 등 마을버스 업계 운영비 증가에 따른 것인지를 면밀하게 검토한 후 필요예산이 편성되어 집행될 수 있도록 해야 할 것이고

단순히 서울시 차원에서의 재정지원으로 그칠 것이 아니라 자치구와 마을버스 업체 등이 중심이 되어 재정여건 개선방안을 모색하는 등 보다 다각적인 노력이 이루어져야 할 것임

■ 디지털물류시범도시 조성 지원(사업별 설명서 p.271~p.274)

- 동 사업은 낙후된 용산전자상가 일대를 ‘디지털물류시범도시’로 조성하기 위한 첨단물류체계 구축계획을 수립하는 것으로 국비 지원에 따른 시비 매칭금액을 확보하여 3억원(국비 150백만원, 시비 150백만원)을 신규 편성하는 것임
- ’20년 7월 중앙정부는 관계부처 합동으로 “한국판 뉴딜 종합 계획”²²⁾을 발표하고, 국토교통부는 스마트물류체계 구축을 위한

사업의 일환으로 '21년 부산시와 김천시 등 6개소를 선정²³⁾하여 '디지털 물류실증단지 조성' 사업을 추진 중²⁴⁾이며 '22년에도 서울시와 인천시 등 6개소를 추가 선정²⁵⁾하여 사업을 추진할 계획임

- 동 사업은 '22년 디지털 물류실증단지 대상지로 서울시가 선정됨에 따라 기 확보된 국비와 이에 따른 시비를 추가 편성하는 것으로

최근 코로나19의 여파로 택배 등 도심생활물류가 급증함으로써 도시 외곽 대규모 물류단지 뿐만 아니라 도심 내 물류거점의 필요성이 어느 때보다 높고, 현재 계획 중인 용산재정비사업²⁶⁾과

22) 「한국판 뉴딜」 종합계획 (2020.7.14., 관계부처 합동)

○ 디지털 뉴딜 : 4. SOC 디지털화 - 스마트물류체계 구축

- (육상물류) 중소기업 스마트 공동물류센터(11개소), 대형 E-Commerce 물류단지 조성(의정부, 화성, 구리), 스마트물류센터 인증제 도입

23) 국토교통부 보도자료, “로봇·드론배송·라스트마일 등 스마트 물류기술 활용‘디지털 물류실증단지’조성을 본격 추진하겠습니다”, 2021.5.18.

- 디지털 물류서비스 실증 지원(4) : 김천시, 부산시, 진안군, 제주도

- 디지털 물류시범도시 조성 지원(2) : 화성 송산그린시티, 부산 에코델타시티

24) 2022년 디지털 물류시범도시 조성 지원사업(국토부 공고 제2021-1877호, 2021.12.27.)

- ‘한국판뉴딜 종합계획’발표('20.7)하고, 스마트 물류체계 구축을 위한 ‘디지털 물류실증단지 조성 지원*’추진 중('20~)

* 기존 도시내 물류문제 개선을 위한 실증사업을 지원(물류서비스 실증)하고, 신규 조성도시 등에 대해 도시물류계획 수립을 지원(물류시범도시)

25) '22년 디지털 물류실증단지 조성 지원사업 공모 선정결과 알림(국토부 물류정책과-724,2022.3.4.)

- 디지털 물류서비스 실증 지원(4) : 서울특별시, 인천광역시, 익산시, 김해시

- 디지털 물류시범도시 조성 지원(2) : 창원시, 서울특별시 용산전자상가

26) 디지털 미래물류 발전기반 마련 계획(서울시 물류정책과-2097, 2022.2.18.)

- 도시계획국에서 진행중인 용산재정비사업과 연계하여 물류계획 수립·보완

※ 용역명 : 용산국제업무지구-용산전자상가 일대 연계전략 마련(지구단위계획 등)

용역기간 : '21.10. ~ '23.1.(15개월), 예산 : 275백만

연계하여 도심물류시스템 구축 시스템의 효과를 극대화 할 수 있을 것으로 보임

- 다만, 동 사업의 최초 방침에는 사업예산이 2억원(국비 1억원, 시비 1억원)으로 계획²⁷⁾되었음에도 불구하고, 추경예산은 3억원(국비 1억 50백만원, 시비 1억 50백만원)으로 늘어난 점을 감안할 때, 예산 편성액에 대한 보다 면밀한 검토와 함께 계획적이고 신중한 예산집행이 이루어져야 할 것임

■ 어린이 안전 영상정보 인프라 구축 (사업설명서 P.283~286)

- 동 사업은 도로교통법 개정에 따라 과속단속카메라와 신호기를 확충하여 어린이보호구역 내 교통사고를 줄이고자 하는 사업으로 기정 예산 182억 70백만원 대비 110억원(60.2%)을 증액 편성하는 것임

※ 어린이 안전 영상정보 인프라 구축 관련

(단위 : 백만원)

연 도	추경안	기정예산	증감	증감율(%)
2022	(x17,250) 29,270	(x12,250) 18,270	(x5,000) 11,000	60.2

27) 디지털 미래물류 발전기반 마련 계획(서울시 물류정책과-2097, 2022.2.18.)

- 대 상 : 용산전자상가 일대(212.123㎡)

- 소요예산 : 200백만원(국비 100백만원, 시비 100백만원)

○ 과업범위 : (공간) 용산전자상가 일대 (시간) '22년 ~ '30년

○ 용역기간 : '22.5월 ~ '22.12월(8개월) ※ 기술용역으로 진행

- 동 사업은 '22년 본 예산 수립 이후 교부된 국비에 따른 시비를 매칭²⁸⁾하기 위해 추가경정예산을 편성한 것으로 도로교통법 개정²⁹⁾ 이후 매년 수요조사를 통한 산출 근거와 국비·시비 매칭 비율(50:50)을 고려할 때 사업 추진의 필요성은 인정됨
- 다만, 본 예산 수립 이후 국비가 추가로 교부되어 해당 시비를 매칭하고자 하는 만큼 동 사업을 직접 수행하는 자치구는 물론 행정안전부와 서울지방경찰청 등 관련 기관과의 긴밀한 소통과 사전 업무협의를 통해 예산집행이 신속하게 이뤄지도록 하고 사업지연, 예산이월 및 예산불용이 최소화 될 수 있도록 사업 추진에 신중을 기해야 할 것임

28) 2021.11.24. 「2022년 어린이보호구역 개선사업 사업계획 수립지침 알림」(보행정책과-14199)

29) 민식이법 주요내용('20.3.25 시행)

- 도로교통법 개정 : 어린이보호구역 도로에 무인 교통단속용 장비 설치 의무화 등
- 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률 개정 : 어린이보호구역내 어린이 사망사고 발생시 무기 또는 3년 이상의 징역, 상해시 1년 이상 15년 이하 징역 또는 500만원 이상 3천만원이하 벌금