

2022년도 도시기반시설본부(도시철도국) 소관  
세입·세출예산안

# 검 토 보 고

## I. 예산개요

### 1. 제안경위

1. 제 출 자 : 서울특별시장
2. 의안번호 : 제2943호
3. 제출일자 : 2021년 11월 1일
4. 회부일자 : 2021년 11월 1일
5. 예산안 규모(세출)

(단위 : 백만원)

회 계 명	2022(안)	2021	증 감	증감률(%)
계	1,696,613	965,622	730,991	75.7%
도시철도건설사업비특별회계	1,212,092	762,735	449,357	58.9%
교통사업특별회계	17,499	41,800	△24,301	△58.1%
광역교통시설특별회계	132,987	161,087	△28,100	△17.4%
일반회계	334,035	-	334,035	100.0%

## 2. 예산총괄

### □ 세입예산안

- 2022년도 도시기반시설본부 도시철도국 소관 총 세입예산안은 전년도 1조 7,348억 41백만원 대비 1,130억 91백만원(6.5%)이 증가한 1조 8,479억 32백만원이 편성되었고, 이는 서울시 전체예산(44조 748억 48백만원)의 4.2%를 차지함

- 도시철도건설사업비특별회계 1조 6,869억 32백만원
- 교통사업특별회계 300억원
- 광역교통시설특별회계 1,310억원

### □ 세출예산안

- 2022년도 도시기반시설본부 도시철도국 소관 총 세출예산안은 전년도 예산 9,656억 22백만원 대비 7,309억 91백만원(75.7%)이 증가한 1조 6,966억 13백만원이 편성되었고, 이는 서울시 전체예산(44조 748억 48백만원)의 3.8%를 차지함

- 도시철도건설사업비특별회계 1조 2,120억 92백만원
- 교통사업특별회계 174억 99백만원
- 광역교통시설특별회계 1,329억 87백만원
- 일반회계 3,340억 35백만원

### 【2022년 도시기반시설본부 도시철도국 소관 세입·세출예산안】

(단위 : 백만원)

회 계 명	세입예산액			세출예산액		
	2022(안)	2021	증 감	2022(안)	2021	증 감
계	1,847,932	1,734,841	113,091	1,696,613	965,623	730,990
도시철도건설사업비특별회계	1,686,932	1,563,554	123,378	1,212,092	762,736	449,356
교통사업특별회계	30,000	40,500	△10,500	17,499	41,800	△24,301
광역교통시설특별회계	131,000	130,787	213	132,987	161,087	△28,100
일반회계	-	-	-	334,035	-	334,035

## II . 회계별 세입 · 세출예산안

### 1. 도시철도건설사업비특별회계

#### 가. 세 입

- 2022년도 도시철도건설사업비특별회계 세입예산안은 2021년 1조 5,635억 54백만원 대비 1,233억 78백만원(7.9%) 증가한 1조 6,869억 32백만원을 편성하였음

#### 【도시철도건설사업비특별회계 세입예산안】

(단위 : 백만원)

구 분	2022(안)	2021	증 감	증감률(%)
총 계	1,686,932	1,563,554	123,378	7.9%
공유 재산임대료	97	86	11	12.8%
공공예금이자수입	1,546	1,593	△47	3.0%
일 반 부 담 금	7,000	86,800	△79,800	△91.9%
그 외 수 입	420	405	15	3.7%
국 고 보 조 금	42,697	42,062	635	1.5%
모 집 공 채	324,000	318,100	5,900	1.9%
매 출 공 채	810,675	773,850	36,825	4.8%
기 타 회 계 전 입 금	334,035	-	334,035	100.0%
기 금 전 입 금	150,000	207,300	△57,300	△27.6%
순 세 계 잉 여 금	-	133,358	△133,358	△100.0%
예 탁 금 및 예 수 금	16,300	-	16,300	100.0%
예 탁 금 이 자 수 입	162	-	162	100.0%

## 나. 세 출

- 2022년도 도시철도건설사업비특별회계 세출예산안은 2021년 7,627억 36백만원 대비 58.9% 증가한 1조 2,120억 92백만원을 편성하였음

### 【도시철도건설사업비특별회계 세출예산안】

(단위: 백만원)

구	분	2022(안)	2021	증 감	증감률(%)
총	계	(×42,697) 1,212,092	(×42,062) 762,736	(×635) 449,356	(×1.5) 58.9%
사	업	(×42,697) 228,721	(×42,062) 302,911	(×635) △74,190	(×1.5) △24.5%
	진 접 선 ( 4 호 선 연 장 ) 차 량 기 지 건 설	87,162	63,362	23,800	37.6%
	도시철도 9호선 4단계 건설	(×6,800) 17,000	(×5,300) 13,250	(×1,500) 3,750	28.3%
	고무차륜 궤도에 대한 걱정 설 계 방 안 마 련	150	-	150	100.0%
	도시철도 터널 지하수 유입량 산정 및 집 수 정 규 모 적 정 성 검 토	150	-	150	100.0%
	도시철도 이론과 실무 교육과정 운영	-	143	△143	△100.0%
	지 하 철 건 설 홍 보	-	100	△100	△100.0%
	신림선 경전철 건설(민자)	(×7,824) 31,688	(×31,174) 135,799	(×△23,350) △104,111	△76.7%
	동북선 경전철 건설(민자)	(×28,073) 90,662	(×5,588) 85,124	(×22,485) 5,538	(×402.4) 6.5%
	위례신사선 건설(민자)	1,310	3,500	△2,190	△62.6%
	서부선 건설(민자)	370	400	△30	△7.5%

구 분		2022(안)	2021	증 감	증감률(%)
우 이 신 설 연 장 선 설	도 시 철 도 건 설	-	1,040	△1,040	△100.0%
도 시 철 도 품 질 향 상 관 리		229	193	36	18.7%
<b>행 정 운 영 경 비</b>		<b>14,826</b>	<b>14,265</b>	<b>561</b>	<b>3.9%</b>
인 력 운 영 비 ( 도 시 철 도 )		14,041	13,500	541	4.0%
기 본 경 비 ( 도 시 철 도 )		785	765	20	2.6%
<b>재 무 활 동</b>		<b>964,314</b>	<b>445,391</b>	<b>518,923</b>	<b>116.5%</b>
국 고 보 조 금 반 납		893	23,000	△22,107	△96.1%
지 방 채 상 환	( 원 금 상 환 )	880,000	321,281	558,720	173.9%
지 방 채 상 환	( 이 자 상 환 )	83,421	52,660	30,761	58.4%
통 합 재 정 안 정 화 기	이 자 상 환	-	350	△350	△100.0%
재 정 투 용 자 기	예 수 금 상 환	-	31,800	△31,800	△100.0%
재 정 투 용 자 기	예 탁	-	16,300	△16,300	△100.0%
<b>예 비 비</b>		<b>4,231</b>	<b>169</b>	<b>436</b>	<b>854.9%</b>
예 비 비		4,231	169	436	854.9%

## 다. 주요편성내역

### □ 세 입

#### ○ 지방채(1조 1,756억 75백만원)

- 도시철도 매출공채는 전년도 예산(7,738억 50백만원) 대비 368억 25백만원(4.8%)이 증가한 8,106억 75백만원으로 편성되었고, 모집 공채는 전년도 예산(3,481억원) 대비 169억원(4.9%)이 증가한 3,650억원으로 편성하였음

#### ○ 전입금(4,840억 35백만원)

- 내부거래 중 기타회계전입금으로 3,340억 35백만원을 새로 편성하였고, 기금전입금은 전년도 예산(2,073억원) 대비 573억원(27.6%)이 감소한 1,500억원을 편성하였음

#### ○ 국고보조금(426억 97백만원)

- 신림선 및 동북선 경전철, 도시철도 9호선 4단계 건설사업에 대한 국고 보조금으로 전년도 예산(420억 62백만원) 대비 635억원(1.5%) 증가하였음

### □ 세 출

#### ○ 진접선(4호선연장) 차량기지 건설 (871억 62백만원)

- 도심 내 위치한 창동차량기지를 진접선(4호선연장) 복선전철 건설 사업과 연계하여 남양주시로 이전하는 사업으로 본격 공사추진에 따라 사업비가 전년도 예산(633억 62백만원) 대비 238억원(37.6%) 증가하였음

○ 도시철도 9호선 4단계 건설 (170억원)

- 강동구 중앙보훈병원에서 고덕 강일1지구까지 총연장 4.1km의 도시철도 건설 공사비 등으로 사업비가 전년도 예산(132억 50백만원) 대비 37억 50백만원(28.3%) 증가하였음

○ 신림선 경전철 건설 (316억 88백만원)

- 영등포구 여의도에서 관악구 신림(서울대)까지 총연장 7.8km의 도시철도 건설 사업비로서 전년도 예산(1,357억 99백만원) 대비 1,041억 11백만원(76.7%)이 감소하였음

○ 동북선 경전철 건설 (906억 62백만원)

- 성동구 왕십리역에서 노원구 상계역을 잇는 총연장 13.4km의 도시철도 건설 사업비로 건설보조금 및 감리비 등에 따른 사업비가 전년도 예산 (851억 24백만원) 대비 55억 38백만원(6.5%)이 증가하였음

○ 위례신사선 건설(13억 10백만원)

- 위례신도시에서 신사역을 잇는 총연장 14.7km의 도시철도 사업비로 전년도 예산(35억원) 대비 21억 90백만원(62.6%)이 감소하였음

## 2. 교통사업특별회계 (도시철도국)

### 가. 세 입

- 2022년도 교통사업특별회계(도시철도국) 세입예산안은 300억원을 편성하였음

#### 【교통사업특별회계 세입예산안】

(단위 : 백만원)

구 분	2022(안)	2021	증 감	증감률(%)
총 계	30,000	40,500	△10,500	△25.9%
일 반 부 담 금	30,000	40,500	△10,500	△25.9%

### 나. 세 출

- 2022년도 교통사업특별회계 세출예산안은 2021년 418억원 대비 58.1% 감소한 174억 99백만원을 편성하였음

#### 【교통사업특별회계 세출예산안】

(단위: 백만원)

구 분	2022(안)	2021	증 감	증감률(%)
총 계	17,499	41,800	△24,301	△58.1%
하남선(5호선연장)광역철도 건설	-	182	△182	△100.0%
별내선(8호선연장)광역철도 건설	899	3,124	△2,225	△71.2%
영동대로 지하공간 복합개발	15,000	19,000	△4,000	△21.1%
위례선 도시철도 건설	1,600	19,494	△17,894	△91.8%

## 다. 주요편성내역

### □ 세 입

#### ○ 일반부담금(300억원)

- 영동대로 지하공간 복합개발 일반부담금 300억원을 편성하였음

### □ 세 출

#### ○ 별내선(8호선연장) 광역철도 건설(교통개선분담금)(8억 99백만원)

- 수도권 동북부 대규모 택지개발(별내, 진건, 다산, 지금지구)에 따른 광역 교통 수요의 원활한 처리를 위해 8호선 연장하는 광역철도 사업으로서, 강동구 암사동~서울시계(한강)~구시리 토평동 연결 건설사업의 교통개선분담금으로 전년도 예산(31억 24백만원) 대비 22억 25백만원 (71.2%) 감소하였음

#### ○ 영동대로 지하공간 복합개발(교통개선분담금)(150억원)

- 영동대로 지하공간(삼성역 사거리에서 코엑스 사거리)에 4개 철도 노선의 통합역사, 버스환승정류장, 주차장 등 복합환승센터를 조성하는 사업으로, 본공사비 등 전년도 예산(190억원) 대비 40억원(21.1%)이 감소하였음

○ 위례선 도시철도 건설(교통개선분담금)(16억원)

- 현재 대규모로 개발 중인 위례신도시 주변의 교통편의 제고를 위한 마천역~북정역, 우남역을 연결하는 도시철도 건설 교통개선분담금으로 전년도 예산(194억 94백만원) 대비 178억 94백만원(91.8%) 감소하였음

### 3. 광역교통시설특별회계 (도시철도국)

#### 가. 세 입

- 2022년도 광역교통시설특별회계 세입예산안은 2021년 1,307억 87백만원 대비 2억 13백만원(0.2%) 증가한 1,310억원을 편성하였음

#### 【광역교통시설특별회계 세입예산안】

(단위 : 백만원)

구 분	2022(안)	2021	증 감	증감률(%)
총 계	131,000	130,787	213	0.2%
자 치 단 체 간 부 담 금	50,000	55,987	△5,987	△10.7%
일 반 부 담 금	30,000	21,500	8,500	39.5%
국 고 보 조 금	10,000	23,300	△13,300	△57.1%
모 집 공 채	41,000	30,000	11,000	36.7%

#### 나. 세 출

- 2022년도 광역교통시설특별회계 세출예산안은 2021년 1,610억 87백만원 대비 281억원(17.4%) 감소한 1,329억 87백만원을 편성하였음

#### 【광역교통특별회계 세출예산안】

(단위: 백만원)

구 분	2022(안)	2021	증 감	증감률(%)
총 계	(×10,000) 132,987	(×23,300) 161,087	(×△13,300) △28,100	(×△57.1%) △17.4%
하남선(5호선연장) 광역철도 건설	5,467	27,209	△21,742	△79.9%
별내선(8호선연장) 광역철도 건설	(×10,000) 100,070	(×23,300) 119,487	(×△13,300) △19,417	(×△57.1) △16.3%
영동대로 지하공간 복합개발	27,450	14,391	13,059	90.7%

## 다. 주요편성내역

### □ 세 입

- 광역교통시설특별회계 세입예산은 일반부담금으로 별내선사업 자치단체간 부담금(경기도) 500억원, 영동대로 지하공간 복합개발 한국철도시설공단 부담금 300억원을 편성하였으며,
- 별내선사업 국고보조금으로 100억원,
- 별내선 광역철도건설 모집공채 410억원을 편성하였음

### □ 세 출

- 하남선(5호선연장) 광역철도 건설(광역교통시설특별회계)(54억 67백만원)
  - 동 사업은 앞서 기술한 교통사업특별회계 하남선(5호선연장) 광역철도 건설 사업과 동일 사업이며, 강일역 2번 출입구 구조물 및 도로 포장 등 부대공사비로 전년도 예산(272억 9백만원) 대비 217억 42백만원 (79.9%) 감소하였음
- 별내선(8호선연장) 광역철도 건설(광역교통시설특별회계)(1,000억 70백만원)
  - 동 사업은 앞서 기술한 교통사업특별회계 별내선(8호선연장) 광역철도

건설 사업과 동일 사업이며, 정거장, 출입구 구조물 및 시스템분야 공사비로 전년도 예산 1,194억 87백만원 대비 194억 17백만원(16.3%) 감소하였음

○ 영동대로 지하공간 복합개발(광역교통시설특별회계)(274억 50백만원)

- 동 사업은 앞서 기술한 도시철도건설사업비특별회계 영동대로 지하공간 복합개발 사업과 동일 사업이며, 본공사비 등으로 전년도 예산(143억 91백만원) 대비 130억 59백만원(90.7%) 증가하였음

## 4. 일반회계 (도시철도국)

### 세 입

- 일반회계 세입예산은 없음

### 세 출

- 도시철도건설사업비특별회계전출금(일반회계)(3,340억 35백만원)

- 기타회계전출금으로 3,340억 35백만원을 신규 편성하였음

### III. 검토의견(수석전문위원 장훈)

#### 1. 총괄

##### 가. 세입예산안

- '22년도 도시기반시설본부 도시철도국 세입예산안은 도시철도건설사업비 특별회계, 교통사업특별회계, 광역교통시설특별회계로 구성되며, 총규모는 1조 8,479억 32백만원으로 '21년도 1조 7,348억 41백만원 대비 6.5%인 1,130억 91백만원이 증가하였고, 각 회계별 증감내역은 다음과 같음
  - 도시철도건설사업비특별회계 세입은 전년 대비 기타회계전입금(3,340억 35백만원) 및 매출공채(368억 25백원)가 증가하였고, 9호선 4단계 건설사업 관련 SH공사 일반부담금(798억원) 및 기금전입금(573억원)이 감소하였음
  - 교통사업특별회계 세입은 영동대로 지하공간 복합개발 일반부담금 300억원 편성으로 '20년 405억원 대비 105억원 감소하였음
  - 광역교통시설특별회계 세입은 전년 대비 모집공채(110억원), 영동대로 지하공간 복합개발 한국철도시설공단부담금(85억원)이 증가하였고, 별내선사업 국고보조금(133억원), 별내선사업 자치단체간 부담금(59억 87백만원)이 감소하였음

##### 나. 회계별 세출예산안

- '22년도 도시기반시설본부 도시철도국 세출예산안 총규모는 1조 6,966억 13백만원으로 '21년 9,656억 22백만원 대비 75.7%인 7,309억 91백만원이 증가하였고, 각 회계별 증감 내역은 다음과 같음
- 도시철도건설사업비특별회계 세출은 전년 대비 58.9%(4,493억 56백만원)가 증가하였는바, 주요 증가 사유로는 재무활동비용이 지방채 원금상환 등 전년대비 116.5%(5,189억 23백만원), 진접선(4호선연장) 차량기지 건설 사업비가 37.6%(238억원) 증가하였음
- 교통사업특별회계 세출은 전년 대비 58.1%(243억 1백만원) 감소하였는바, 주요 감소 사유로는 위례선 도시철도 건설사업이 91.8%(178억 94백만원), 영동대로 지하공간 복합개발사업이 21.1%(40억원) 감소하였음
- 광역교통시설특별회계 세출은 전년대비 17.4%(281억원) 감소하였는바, 주요 감소 사유로는 하남선(5호선 연장) 광역철도 건설사업이 79.9%(217억 42백만원)이 감소하였음
- 일반회계 세출은 내부거래를 위한 기타회계전출금으로 3,340억 35백만원을 신규로 편성하였음

**【2022년 도시기반시설본부 도시철도국 소관 세입·세출예산안】**

(단위 : 백만원)

회 계 명	세입예산액			세출예산액		
	2022(안)	2021	증 감	2022(안)	2021	증 감
계	1,847,932	1,734,841	113,091	1,696,613	965,623	730,990
도시철도건설사업비특별회계	1,686,932	1,563,554	123,378	1,212,092	762,736	449,356
교통사업특별회계	30,000	40,500	△10,500	17,499	41,800	△24,301
광역교통시설특별회계	131,000	130,787	213	132,987	161,087	△28,100
일반회계	-	-	-	334,035	-	334,035

## 2. 주요 단위사업 검토의견

### ■ 도시철도 9호선 4단계 건설(사업별 설명서 p.13)

- 동 사업은 도시철도 9호선을 중앙보훈병원역에서 강일1지구까지 연장하여 대중교통 편의성 및 강남접근 향상을 도모하고자 총 연장 4.1 km, 정거장 4개소를 건설하는 사업으로 '21년 132억 50백만원 대비 37억 50백만원(37.6%)이 증가한 170억원을 편성<sup>1)</sup>하였음
- 동 사업은 사업기간을 최소화하고자 입찰방법 및 공구분할 계획<sup>2)</sup> 수립 이후 입찰방법 심의 결과<sup>3)</sup>를 통해 패스트트랙으로 사업을 추진함에 따라 시설비 158억원(1,3공구 우선시공분 공사비 90억원과 2공구 본공사 공사비 30억원, 보상비 5억원<sup>4)</sup>, 차량구입비<sup>5)</sup> 33억원 등), 감리비 10억, 시설부대비 2억원을 편성하였음

1) '22년 도시철도 9호선 4단계 건설 예산 편성현황

(단위:천원)

구 분	2021년	2022예산(안) (B)	증감 (B-A)	(B-A)*100/A
	본예산(A)			
계	13,250,000	17,000,000	3,750,000	28.3
시설비	12,280,000	15,800,000	3,520,000	28.6
감리비	900,000	1,000,000	100,000	11.1
시설부대비	70,000	200,000	130,000	185.7

2) 도시철도 9호선 4단계 연장 입찰방법 및 공구분할 계획 : 도시철도계획부-4081호('20.5.8, 행정2부시장 방침 제120호)

- 공사난이도와 사업조기시행을 고려해 '일괄입찰' 방식으로 3개 공구로 나누어 추진

3) 제87~89차 건설기술심의회 소위원회 개최 결과 통보(입찰방법심의) : 기술심사담당관-11183호('20.6.23)

4) 보상비 산출내역 : 총사업비 조정결과(20.3)

(단위:백만원)

구 분	예타('15)			기본계획('18)			증감 (B-A)
	수량	단가	금액(A)	수량	단가	금액(B)	
합계	69,730m <sup>2</sup>	1식	3,330	35,380m <sup>2</sup>	1식	500	△2,830
용지구입비	160m <sup>2</sup>	1식	310	15m <sup>2</sup>	1식	93	△217
지장물보상비	1식	1식	30	1식	1식	10	△20
지하보상비	69,570m <sup>2</sup>	1식	2,990	35,365m <sup>2</sup>	1식	397	△2,593

5) 9호선 혼잡도 개선을 위한 전동차 구매계획: 도시철도설비부-9967(2020.10.26.)

- 9호선 4단계 18칸(3편성) 관련 전동차구매 계획

- 다만 동 사업의 최근 3개년간 예산 집행내역을 살펴보면 집행실적이 저조하고, 잦은 사고이월이 발생했다는 점에서 설계와 시공을 병행함에 따라 발생할 수 있는 비효율적 예산 운용을 방지하기 위한 관리방안 마련이 필요하고, 3개 공구가 동시 개통할 수 있도록 공구조정과 공정관리 또한 철저히 하여야 할 것임

※ 도시철도 9호선4단계 최근3년간 예산집행 및 이월현황

(단위:백만원)

9호선 4단계	본예산		예산현액 (a)	집행액 (b)	차년 이월액(c)	이월율 (c/a)	불용액 (d=a-b-c)	불용율 (d/a)
	당초예산	최종예산						
2019	13,341	9,220	882	580	300	34.0%	2	0.3%
2020	14,613	8,713	9,013	231	4,763	52.8%	4,018	44.6%
2021 (예정)	13,250	13,250	18,013	314	12,934	71.8%	4,765	26.4%

■ 고무차륜 궤도에 대한 걱정 설계방안 마련(사업서 설명서 p.36)

- 동 사업은 위례신사선, 서부선 경전철 등에 적용 예정인 고무차륜 궤도의 설계·시공 및 유지관리의 걱정성 제고를 위한 사업으로 기술용역6)타당성 심사결과 ‘걱정’의견이 나옴으로써 1억 50백만원을 신규 편성7)하였음

- ‘22년 5월 개통 예정된 신림선8)에 고무차륜이 적용되고 있다는 점

6) 제1257차 기술용역 타당성심사 결과

7) '22년 고무차륜 궤도에 대한 걱정 설계방안 마련 예산 편성현황

(단위:천원)

구 분	2021년		2022예산(안) (B)	증감 (B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산 (A)			
계	0	0	150,000	150,000	100
시설비	0	0	150,000	150,000	100

에서 동 사업의 추진시점이 늦은 감은 있으나 현장 타설 콘크리트 궤도의 특성상 평탄성 확보 어려움으로 균열·요철 등이 불가피하게 발생하여 고무차륜 궤도 건설방식의 최적화가 요구됨에 따라 기존 고무차륜 적용 사례 조사 및 국내외 사례 비교·분석을 통해 기존 고무차륜 시스템의 한계점 및 승차감을 개선하여 승객편의를 증진한다는 점에서 필요성은 인정됨

- 다만, '20년 4월부터 국토부에서 진행중인 「경전철용 고성능·고내구 타이어 및 안전성 강화 헬스 모니터링 기술 개발」 용역<sup>9)</sup>이 진행 중임을 감안할 때 동 용역이 연관성을 가지고 있는지 사전 검토가 우선 수반되어야 할 것으로 사료됨

## ■ 도시철도 터널 지하수 유입량 산정 및 집수정 규모 적정성 검토(사업별 설명서 p.39)

- 동 사업은 지하철 터널 내 지하수 실 유입량 조사·분석 및 집수정 규모의 적정성을 검토하여 지하구조물을 효율적으로 활용하고자 하는 것으로 기술용역<sup>10)</sup>타당성 심사결과 '적정'의견이 나오므로써 1억 50백만 원을 신규 편성<sup>11)</sup>하였음

8) 도시철도사업부-9832('21.11.03.) "신림선 도시철도 민간투자사업-고무차륜 관련 전문가 자문결과보고"

- 고무차륜(타이어)마모에 따른 환경 영향성 분석 자료의 적정성 검토 자문

- 향후 개통 후 유지관리계획에 반영될 수 있도록 사업시행자와 협의 예정

9) 국토교통부 보도자료 '우리 기술로 경전철용 고무타이어 만든다'('20.4.29.)

- 「경전철용 고성능·고내구 타이어 및 안전성 강화 헬스 모니터링 기술 개발」 3년 9개월('20.4.~'23.12.)

10) 제1210차 기술용역 타당성심사 결과

11) '22년 도시철도 터널 지하수 유입량 산정 및 집수정 규모 적정성 검토 예산 편성현황 (단위:백만원)

- 「지하수법」 제9조의2<sup>12)</sup>에서는 지하철·터널 등 지하시설물을 설치하려는 자는 지하수 발행현황을 구청장 등에게 신고하고, 일정규모 이상 발생하는 경우에는 이용계획을 수립하여 신고하도록 되어있음
- 동 사업은 서울시가 도시철도 1~9호선, 우이~신설선 등 10개 노선을 건설·운영하고 있음에도 불구하고 터널굴착으로 인한 지하수 유입량 산정 기준이 체계적으로 정리되지 않음에 따라 지질 및 지반을 고려하지 않고 지하수 유입량을 일괄적으로 산정하는 문제가 있다는 점에서 연구용역을 통해 기준을 마련함으로써 실질적인 유출 지하수 관리에 활용할 수 있을 것으로 판단됨

아울러 '21년 서울시가 전국 최초로 제작한 「유출 지하수 효율적 활용」<sup>13)</sup> 매뉴얼을 활용하여 심도있는 결과를 도출할 수 있도록 용역을 관리함으로써 불필요한 용역진행으로 예산이 낭비되지 않도록 해야 할 것임

구 분	2021년		2022예산(안) (B)	증감 (B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산 (A)			
계	0	0	150	150	100
시설비	0	0	150	150	100

12) 지하수법 제9조의2(유출지하수의 이용 등)

- ① 다음 각 호의 시설물 또는 건축물을 설치하려는 자는 환경부령으로 정하는 기준 이상으로 지하수가 유출되는 경우 환경부령으로 정하는 바에 따라 시장·군수·구청장에게 그 발생현황을 신고하여야 한다.
    1. 지하철·터널 등 지하시설물
    2. 환경부령으로 정하는 규모 이상의 건축물이나 그 밖의 시설물
    3. 그 밖에 유출지하수 관리를 위하여 시·군 또는 자치구의 조례로 정한 시설물
  - ② 제1항 각 호에 해당하는 시설물 또는 건축물 등의 지하층 공사를 완료한 후 환경부령으로 정하는 기준 이상으로 지하수가 유출되는 경우에는 환경부령으로 정하는 바에 따라 이를 대통령령으로 정하는 용도로 이용할 수 있도록 이용계획을 수립하여 시장·군수·구청장에게 신고하여야 한다.
- 13) 서울특별시 유출지하수 활용 가이드라인 ('21.6.14.)

## ■ 신림선 경전철 건설(사업별 설명서 p.45)

- 동 사업은 영등포구 여의도에서 관악구 신림(서울대)까지 총연장 7.8 km, 정거장 11개소, 차량기지 1개소를 건설하는 사업으로 '21년 1,357억 99백만원 대비 1,041억 11백만원(76.7%) 감소한 316억 88백만원(잔여 공사비 252억 88백만원, 보상비 62억원, 시설부대비 2억원 등 포함)을 편성함<sup>14)</sup>
- 동 사업은 연도별 건설보조금(공사비) 지원계획에 따라 기계설비 및 부대공사 등 마무리공사에 필요한 비용을 예산에 반영하여 전년도 대비 소요예산이 큰 폭으로 감소하였으나, 준공을 앞둔 시점에서 기획재정부(한국자산관리공사)와 국토교통부 소유의 잔여 국·공유지<sup>15)</sup>에 대한 무상사용 협의가 유상사용(매입)으로 변경됨에 따라 보상비(62억원)을 신규로 편성함

14) '21년 신림선 경전철 건설 예산 편성현황

(단위:백만원)

구 분	2021년		2022예산(안) (B)	증감 (B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산 (A)			
계	126,699	135,799	31,688	△104,111	△77
시설비	117,021	126,121	31,488	△94,633	△75
감리비	9,578	9,578	-	△9,578	△100
시설부대비	100	100	200	100	100

15) 잔여 국공유지 현황

(단위:백만원)

구 분	지 목	면적 (㎡)	공시지가 (천원)	적용배율 (감정평가)	추정 보상비 (백만원)	소유자	비 고
합계		707.2	22,223		6,200		
수용 (영구사용)	신길동 1375-1	304	5,750	2	3,496	기재부	102정거장
	신길동 1375-2	77	5,750	2	890	기재부	102정거장
	신길동 1376-3	51	5,750	2	590	기재부	102정거장
	신길동 4203	250	2,418	2	1,210	국토부	신양치안센터 이전
지하사용	신길동 505-1	25.2	2,555	0.2	14	기재부	터널(지하사용)

- 동 사업은 '22년 5월 공사 준공<sup>16)</sup>을 앞두고 있다는 점에서 성공적으로 신림선이 개통될 수 있도록 마무리 공사에 대한 철저한 관리감독과 일정관리에 만전을 기해야 할 것이며,

현재 잔여 국·공유지 보상에 대한 협상이 완료되지 않아 보상비가 확정되지 않았다는 점에서 향후 예산의 불필요한 불용이나 이월이 발생하지 않도록 보상비 규모의 적정성과 예산편성 시점(추경 예산편성)에 대한 면밀한 검토가 필요하다 할 것임

### ■ 동북선 경전철 건설(사업별 설명서 p.51)

- 동 사업은 성동구 왕십리역에서 노원구 상계역까지 연결하는 연장 13.4km, 정거장 16개소, 차량기지 1개소를 건설하는 도시철도건설사업으로 '21년 851억 24백만원 대비 55억 38백만원(6.5%) 증가한 906억 62백만원을 편성함<sup>17)</sup>
- 동 사업의 '22년도 예산 906억 62백만원 중 877억 2백만원은 '21년 7월 동북선 건설공사가 착공됨에 따라 가시설공사와 토공공사에 필요한 공사비이며, 나머지는 감리비(28억 80백만원)<sup>18)</sup>, 시설부대

16) '22년 5월 개통을 예정으로 마무리 공사(기계설비 및 부대공 공사비 등)

17) '22년 동북선 경전철 건설 예산 편성현황

(단위:백만원)

구 분	2021년		2022예산(안) (B)	증감 (B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산 (A)			
계	100,124	85,124	90,662	5,538	7
시설비	96,424	81,424	87,702	6,278	8
감리비	3,600	3,600	2,880	△720	△20
시설부대비	100	100	80	△20	△20

18) 감리비 예산(2,880백만원) = '22년도 감리비(3,842백만원) - '21년도 이월예상 감리비(962백만원)

비(80백만원)로 구성됨

- 동 사업의 최근 3년간 예산집행현황을 살펴보면 설계VE<sup>19)</sup> 용역 자체심사 전환과 차량기지 보상문제 등으로 예산불용과 이월액이 과다 발생 하였으며 '21년 토지보상 업무 지연 등 동일문제가 재차 발생 하여 '21년도 예산 중 150억원을 감추경 하였으며 145억원을 사고 이월할 계획임

※ 동북선 최근 3년간 예산집행 및 이월현황

(단위:백만원)

동북선	본예산	예산현액 (a)	집행액 (b)	차년이월액 (c)	이월율 (c/a)	불용액 (d=a-b-c)	불용율 (d/a)
2019	32,300	33,555	1,320	500	1.5%	31,736	94.6%
2020	20,874	21,374	1,975	3,062	14.3%	15,836	74.1%
2021(예정)	100,124	88,16	73,686	14,500	16.4%	-	-

- 도시철도 건설사업의 특성상 관련 기관과의 협의 지연, 법적 사전절차 수행 및 토지보상 등으로 당초 계획보다 사업추진이 지연됨에 따라 관련 사업비를 제때 집행하지 못하는 등의 불가피한 점은 인정되나, '20년도 예산(안) 검토와 2020회계연도 결산검사 시 토지보상을 위한 관련기관 협의 지연 등에 따른 예산 이월과 불용이 지속적으로 발생되고 있어 사업추진에 철저를 기하도록 지적하였음에도 동일한 문제가 발생하고 있어 도시철도 건설사업 전반에서 발생한 문제점에 대한 사례분석과 이에 대한 개선방안 마련이 필요하다 할 것임

19) 설계 VE(Value Engineering) : 설계내용에 대한 경제성 및 현장적용 타당성을 기능별, 대안별로 발주 청 소속직원 또는 전문가가 검토하여 건설공사의 품질향상 및 원가절감 도모. 보통 기본설계, 실시설계 및 설계변경 단계에서 각 1회 이상 실시

- 서울시는 동 사업 추진과 관련한 토지보상 업무<sup>20)</sup>가 완료되지 않은 점과 공사 초기단계인 점을 고려하여 관련기관과의 긴밀한 협의를 통해 향후 협의미흡에 따른 사업지연을 최소화하고 한정된 서울시 재정이 효율적으로 운영될 수 있도록 공사감독 및 공정관리에 만전을 기해야 할 것임

■ **진접선(4호선연장)차량기지 건설(사업별 설명서 p.61)**

- 동 사업은 진접선 연장에 따른 창동 차량기지를 남양주시 진접으로 이전하고 4호선 운영필수시설을 진접선 경사갱을 활용<sup>21)</sup>하여 건설하는 사업으로 '21년 633억 62백만원 대비 238억원(37.6%) 증가한 871억 62백만원을 편성함<sup>22)</sup>
- 동 사업의 '22년도 예산 871억 62백만원 중 415억 2백만원은 '4호

20) 동북선 토지보상 추진현황

(단위 : 필지)

구 분		계	보 상 완 료 (사용개시 기준)	보상미완료	비 고
계 (76/32)		76 (14,512㎡)	32 (8,025㎡)	44 (6,487㎡)	
사유지 (66/32)	차량기지	2 (7,549㎡)	2 (7,549㎡)	0	잔여지 가치하락 등 추가보상 검토중
	본선·정거장	64 (2,799㎡)	30 (476㎡)	34 (2,323㎡)	노원구 미완료 (성동,강북,동대문,성북 완료)
국공유지 (유상) (10/0)	본선·정거장	10 (4,164㎡)	0	10 (4,164㎡)	유상보상 검토 필지 (유·무상 사용협의 결과에 따라 대상필지 변동 가능)

※ 국·공유지 사용 협의 : 전체 327필지 중 317필지 무상사용 협의 완료  
 21) 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

22) '21년 진접선(4호선연장)차량기지 건설 예산 편성현황 (단위:백만원)

선 운영필수시설 이전'을 위한 국가철도공단 위탁 공사비용이며 나머지는 '차량기지 및 입출고선' 공사에 필요한 시설비(436억 36백만원), 감리비(19억 62백만원), 시설부대비(62백만원)로 구성됨

- 서울시는 '차량기지 및 입출고선' 설치공사를 위해 '21년 11월 현재 차량기지 절·성토 및 입·출고선 터널굴착 공사(공정률 18.3%, '21.11월 기준)를 진행 중이며 차량기지 관련 토지보상 협의<sup>23)</sup> 및 관련 설계용역<sup>24)</sup> 추진이 필요한 상황으로

도시철도공사 특성 상 공사시행 초기에는 연차별 투자계획 대비 공사 진행률이 낮고 공사비 투입이 상대적으로 적다는 점을 감안하여 공사에 필요한 최소의 예산편성을 통한 효율적 예산운영 및 집행이 필요하다 할 것임

- 동 사업의 '4호선 운영필수시설 이전 공사'는 협약<sup>25)</sup>에 의거 국가철도

구 분	2021년		2022예산(안) (B)	증감 (B-A)	(B-A)*100/A
	본예산	최종예산 (A)			
계	40,212	63,362	87,162	23,800	38
시설비	38,698	61,698	43,636	Δ18,062	Δ29
감리비	1,414	1,514	1,962	488	30
시설부대비	100	150	62	Δ88	Δ59
공기관등에 대한 자본적위탁사업비	-	-	41,502	41,502	100

23) 진접선 차량기지 및 입출고선 건설 토지보상 현황

- 진접도로 건설 국공유지 26필지, 사유지 82필지 토지보상 완료

(필지/면적)

구 분		보상대상			보상완료			잔여물량			비 고
차량기지 및 입출고선	국공유지	21	/	8,460㎡	-		21	/	8,460㎡	현황측량 및 유무상 협의 중 보상완료	
	사유지	91	/	292,851㎡	91	/	292,851㎡	-			
	소 계	112	/	301,311㎡	91	/	301,311㎡	21	/		8,460㎡

주 : 진접도로 국공유지 14필지 605㎡ 무상귀속 완료

24) '22년도 추진용역 : 사후 환경 및 지하안전조사 용역(232백만원), 건설폐기물 처리용역(180백만원), 산지 복구 설계용역(6백만원), 궤도 및 시스템분야 설계비(1,123백만원)

공단이 공사를 시행하고 서울시가 공사비를 부담토록 하고 있으나 공사 중 설계변경으로 공사비가 증액될 경우 그 타당성 여부를 서울시가 사전에 검토한다는 내용이 협약서에 명시되어 있지 않고 ‘철도건설 및 횡단시설 관련 수탁업무관리지침’<sup>26)</sup>상 수탁사업비에 대해 매년 결산내용을 위탁사업자(서울시)에게 통지하고, 과부족금은 추징토록 하고 있음

따라서 향후 서울시의 재정부담이 증가될 소지가 있다는 점에서 한정된 재정의 효율적 운영과 불필요한 예산낭비가 발생하지 않도록 설계변경 시 서울시와 사전협의토록 하는 등의 대책마련이 필요하다 할 것임

## ■ 국고보조금 반환금(사업별 설명서 p.89)

- 국고보조금 반환금은 9호선 3단계 건설사업시 교부<sup>27)</sup>된 국가보조금 1,467억 8백만원 중 공항철도 직결연결과 관련해 국토교통부, 서울시, 공항철도(주)간 협의<sup>28)</sup>가 되지 않아 발주하지 못한 직결차량 구매비 등 불용액에 대한 이자 8억 93백만원을 반환하는 것임

25) 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 “수탁업무관리지침”에 따라 정산한다.

26) 철도건설 및 횡단시설 관련 수탁업무관리지침, 2016.8.

- 제10조(수탁사업비의 납부 및 정산) - 중략 -

⑤주관부서의 장은 집행된 수탁사업비 및 사업관리비에 대한 결산내용을 매 회계연도마다 위탁사업자에게 통지하며, 수탁사업이 종료된 때에는 최종 결산결과를 통지하여야 한다.

⑥주관부서의 장은 제5항의 규정에 의하여 수탁사업비 및 사업관리비를 결산할 때에는 수탁사업비 지출명세서를 작성하여 정산 처리하여야 하며, 해당 수탁사업의 예납금액에 과부족이 있을 경우에는 환불 또는 추징하여야 한다.

27) ‘18.3.2.(60,000백만원), ‘18.5.28.(45,000백만원), ‘18.8.29.(19,408백만원), ‘18.12.18.(22,300백만원) 교부

28) 서울 도시철도 9호선-공항철도 직결 관련 업무협조 요청에 대한 회신(국토부 광역도시철도과-3034, 2018.10.30.)

- 직결차량 우선발주 추진은 사업추진 절차의 타당성 및 직결사업의 실질적인 효과성 측면에서 바람직하지 않은 것으로 판단

※ 국고보조금 반환내역

(단위:백만원)

구 분	국고보조금	집행액	불용액	원 금		이 자
				1차 반납 (’19.9월)	2차 반납 (’21.5월)	
금액(백만원)	146,708	113,601	33,107	10,886	22,221	893

- 서울시는 9호선 3단계 건설사업 국고보조금 불용액 331억 7백만원을 '19년 9월과 '21년 5월에 2차례에 걸쳐 이자를 제외한 원금만 반납하였고, 이자는 '22년 예산을 편성하여 별도 반납을 추진하고 있음

당초 원금반납시 이자를 포함하지 않은 사유가 불분명하고, 원금반납시 이자를 고려해 같이 반납했다라면 '22년도 예산편성은 불필요했을 것임

서울시는 향후 국고보조금을 교부받는 사업에 대해서는 사업의 타당성 여부 등에 대한 심도있는 검토를 통해 교부된 국고보조금을 반납하는 사례가 재발하지 않도록 할 필요가 있으며, 집행잔액 또는 불용액 발생시 원금과 이자를 같이 상계처리하여 반환에 지연이 발생하지 않도록 하여야 할 것임

■ 영동대로 지하공간 복합개발(사업별 설명서 p.95, p.101)

- 동 사업은 영동대로 지하공간에 철도·버스 환승체계를 구축하고 쇼핑·관광 등 시민 생활공간을 마련하여 대중교통 중심의 종합광역복합 환승센터를 조성하는 것으로 '21년 333억 91백만원 대비 90억

95백만원(27.1%)이 증가한 424억 50백만원이 편성되었으며, 광역  
교통시설특별회계로 274억 50백만원, 교통사업특별회계로 150억원  
을 편성함

※'22년 영동대로 지하공간 복합개발 예산 편성현황

(단위:백만원)

구 분	'20년 (A)	'21년 (B)	'22년 예산안 (C)	전년도 증감 (C-B)	(C-B)*100/B
계	198	33,391	42,450	9,059	27.1
광역교통시설특별회계	153	14,391	27,450	13,059	90.7
교통사업특별회계	25	19,000	15,000	△4,000	△21.1
도시철도건설사업비특별회계	20	-	-	-	-

○ 동 사업은 “라이트빔, 상업시설 축소 등 지방비 절감방안을 마련”하  
라는 행정안전부 중앙투자심사 결과<sup>29)</sup>에 따라 서울시 균형발전본부  
에서 사업규모 조정을 추진<sup>30)</sup>하고 있어 향후 공사물량과 소요예산  
이 추가적으로 줄어들 것으로 예상됨

○ 동 사업의 현재 총사업비<sup>31)</sup>는 공공기여 9,920억원을 포함하여 1조  
7,459억 8백만원으로 '22년도 예산안은 사업규모 조정에 따른 공  
사물량 감소를 반영한 것이 아니며

공사물량 조정에 따른 총사업비 감소에도 공공기여금의 총량<sup>32)</sup>은

29) 2021년 제1차 지방재정 중앙투자사업 심사 결과 알림(행정안전부 재정정책과-1148호, 2021.3.4.)

- 심사결과 : 조건부(①현재 공사 진행중인 국가철도사업과 연계성 강화를 위해 국토부와 긴밀히 협의  
하여 추진, ②라이트빔, 상업시설 축소 등으로 지방비 절감 방안 마련, ③실시설계 후 2단계 심사)

30) 「영동대로 지하공간 복합개발」사업계획(규모) 변경 추진계획(동남권사업과-1986호, 2021.10.5.)

31) 영동대로 지하공간 복합개발 사업 연차별 투자비 (단위:백만원)

동일하므로 향후 서울시 재원투입 감소가 예상되는바 예산편성시 이를 반영하여 '22년도 예산안을 마련해야 할 것임

- 또한 '21년도 예산집행 현황을 살펴보면 '21년도 예산현액 485억 91백만원 중 11월까지 89억 69백만원(18.5%)만 집행하여 예산의 상당부분(396억 22백만원, 81.5%)이 사고이월 될 것으로 예상됨

※'21년 영동대로 지하공간 복합개발 예산 집행현황 (단위:백만원, 11월10일 기준)

구 분	'21년 예산	전년도 이월액	예산현액	집행액	집행률 (%)
합 계	33,391	15,200	48,591	8,969	18.5
광역교통시설특별회계	14,391	368	14,759	989	23.6
교통사업특별회계	19,000	14,832	33,832	7,980	6.7

- 따라서 동 사업의 '22년도 예산은 공사물량 감소분과 금년 말까지 실시설계 중임을 고려할 때 별도 예산편성 없이 공공기여금 및 이월예산

구 분		계	기투자	2021	2022 예산안	2023 이후	
총사업비(①+②)		1,745,908	24,454	118,691	89,950	1,512,813	
① 예 산	소 계	753,908	24,454	33,391	42,450	653,613	
	시 설 비	설 계 비	42,416	24,340	1,191	5,500	11,385
		공 사 비	625,913 (1,617,913)		28,300 (113,600)	31,850 (79,350)	565,763 (1,424,963)
		보 상 비	2,788				2,788
	감 리 비	68,959		3,800	5,000	60,159	
	시 설 부 대 비	13,832	114	100	100	13,518	
② 공 공 기 여 금		992,000		85,300	47,500	859,200	

※ ( ) : 예산+공공기여금 소요액

※ 기본설계 기준(국비 2,030억원, 시비 1,090억원, 민자2,358억원, 교통분담금 2,061억원, 공공기여금 9,920억원)

32) 현대자동차부지 특별계획구역 복합시설(GBC) 신축사업에 따른 공공기여 이행 협약서 제3조

- ① 공공기여 총량은 ~<생략>~ 1조 7,491억 38백만원으로 한다.(2016.5.31. 감정평가 기준)
- ② ~<생략>~ 대상시설별 실시설계 완료 후에 공공기여 총량의 범위 내에서 시행할 대상시설을 최종 확정한다.
- ③ 협약당사자는 대상사업이 공공기여 총량 범위 내에서 이루어지도록 하여야 하며, 대상시설 인정가액의 총액이 공공기여 총량을 초과하는 경우, 초과금액은 서울시 책임하에 처리한다.

을 활용하여 사업을 우선 추진하고, 실시설계 완료후 필요한 예산을 산출하여 향후 추경을 통해 이를 마련하는 방안 검토도 필요할 것임

■ 일반회계 전입금 및 도시철도건설사업특별회계 전출금(2022년도 서울특별시 예산안 p.107, p.1600)

- '22년도 도시철도건설사업특별회계 세출예산은 지방채원리금 상환 등을 포함하여 총 1조 7,415억 67백만원(도시기반시설본부 1조 2,120억92백만원, 도시교통실 5,294억 75백만원)이며, 세입예산은 지방채(1조 1,346억 75백만원)을 포함하여 1조 4,075억 32백만원임

세출예산에 비해 세입예산의 결손(3,340억 35백만원)이 발생해 이를 일반회계에서 충당하고자 일반회계 세출예산으로 “도시철도건설사업특별회계 전출금”을, 도시철도건설사업특별회계 세입예산으로 “일반회계 전입금” 3,340억 35백만원을 편성한 것임

- '22년도 지방채원리금 1조 720억 67백만원(도시기반시설본부 9,634억 21백만원, 도시교통실 1,086억 46백만원) 상환과 사업비 확보 등을 위해 지방채를 발행하고도 일반회계까지 활용하는 것은 현 도시철도건설사업비특별회계의 재무여건상 필요성은 인정됨

다만, 세출예산인 지방채 원리금 상환을 위해 세입예산으로 지방채를 발행하는 악순환이 지속 발생될 수 있어 도시철도건설사업비특

별회계 운영의 안정성 확보를 위해 장기적 관점에서 재정운영 방안  
이 마련되어야 할 것임

※ 일반회계 전입금 및 도시철도건설사업비특별회계 전출금 산정

회계별	세 부 내 역 (단위:백만원)			
	세 입 액		세 출 액	
	합 계	1,741,567	합 계	1,741,567
도시철도 건설사업비 특별회계	○ 도시철도건설사업특별 회계 수입	1,407,532	○ 도시기반시설본부	1,212,092
	- 세외수입 :	9,064	- 운영경비 :	14,826
	- 국고보조금 :	97,331	- 재무활동 :	964,314
	- 지방채(모집공채 및 도철공채(매출공채))	1,134,675	· 지방채원리금 상환	963,421
	- 통합재정안정화기금	16,300	· 국고보조금 반납	893
	통합계정 예탁금		- 사 업 비 :	228,721
	원금회수수입		- 예 비 비 :	4,231
	- 통합재정안정화기금	162	○ 도시교통실	529,475
	통합계정 예탁금		- 재무활동 :	111,517
	이자수입		· 지방채원리금 상환	108,646
- 통합재정안정화기금	150,000	· 지하철 건설부채 차환	2,871	
재정안정화계정 기금전입금		- 사 업 비 :	417,958	
○ 일반회계 전입금	334,035			
일반회계			○ 도시기반시설본부	
			- 도시철도건설사업 특별회계 전출금	334,035

## IV. 명시이월

### 1. 명시이월 사업 현황

- 선행절차 지연 및 집행시기 미도래로 '21년 내에 지출을 마치지 못할 것으로 예상되는 사업에 대해 「지방재정법」 제50조<sup>33)</sup>에 따라 시의회 동의를 얻어 '22년으로 명시이월하고자 하는 것으로 명시이월사업은 총 8개 사업 539억 21백만원<sup>34)</sup>에 이르고 있고 최근 3년간 도시기반시설본부 명시이월 사업 현황을 살펴보면 다음과 같음

#### ※ 최근 3년간 도시기반시설본부(도시철도국) 명시이월 사업 현황

구 분	2019	2020	2021
명시이월액(백만원)	40,709	33,255	53,921
명시이월사업수(개)	10	6	8

- 명시이월은 연도 내에 지출을 할 수 없을 것으로 예견되는 예산을 다음연도에 이월하여 사용하겠다는 취지를 명백히 하여 시의회의 의결을 거친다는 점에서 사고이월과 차이가 있으나 명시이월과 사고이월은 회계연도 독립 원칙의 예외라는 점은 동일하다 할 것임

33) 「지방재정법」 제50조(세출예산의 이월) ① 세출예산 중 경비의 성질상 그 회계연도에 그 지출을 마치지 못할 것으로 예상되어 명시이월비로서 세입·세출예산에 그 취지를 분명하게 밝혀 미리 지방의회의 의결을 얻은 금액은 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 있다.

34) 도시철도건설사업비 특별회계 총 5건, 367억 45백만원, 교통사업 특별회계 총 1건, 53억 84백만원, 광역교통시설 특별회계 총 2건, 117억 92백만원

- 도시철도 건설과 관련하여 입찰공고 유찰, 토지보상 지연, 정부, 민간사업자 및 관련 기관 협의 지연 등으로 인해 실제 예산집행이 늦어질 수 있다는 점은 충분히 이해할 수 있으나

명시이월이 지속해서 발생하는 것에 대한 원인을 분석하고 향후에는 유사사례가 반복되지 않도록 보다 적극적으로 사업추진에 임해야 할 것임

또한, 집행시기 미도래 및 발주시기 조정 등에 따라 명시이월한 사업의 경우 해당 공정이 지연되는 만큼 철저한 공정관리를 통해 명시이월 및 사고이월이 최소화될 수 있도록 노력해야 할 것임

## ※ 도시기반시설본부(도시철도국) 명시이월 현황

(단위 : 백만원)

연번	사업명	'21예산	이월액	이월사유
계		467,225	53,921	
도시철도건설사업비 특별회계		301,035	36,745	
1	진접선 (4호선연장)차량기지 건설	63,362	4,459	○ 궤도 및 시스템분야 설계용역, 차량기지 전기 및 부식방지공사 등의 발주시기 미도래, 폐기물처리용역등의 준공시기 미도래로 연내 집행이 어려워 관련 예산 이월 추진
2	도시철도 9호선 4단계 건설	13,250	6,784	○ 1,3공구 건설공사에 대한 입찰공고가 3회 유찰됨에 연내 공사 착공이 어려울 것으로 예측 이월추진
3	신림선 경전철 건설(민자)	135,799	7,532	○ 추가 교부된 국비와 집행시기 미래도한 건설사업관리비는 연내 집행이 어려울 것으로 예측 이월 추진
4	동북선 경전철 건설(민자)	85,124	14,500	○ 차량기지보상 지연 등으로 인해 공사일정이 순연되어 연내집행이 어려울 것으로 예측 이월 추진
5	위례신사선 건설(민자)	3,500	3,470	○ 우선협상대상자와의 총사업비 협의지연으로 실시협약 체결이 지연되어 연내 집행이 어려울 것으로 예측되어 이월
교통사업특별회계		19,494	5,384	
6	위례선 도시철도 건설(교통 개선분담금)	19,494	5,384	○ 한국토지주택공사와 총사업비 추가확보를 위한 협의지연 등으로 사업이 지연되어 연내 집행이 어려울 것으로 예측되어 이월
광역교통사업특별회계		146,696	11,792	
7	하남선 (5호선연장) 광역철도 건설(광역교통시설특별회계)	27,209	9,521	○ 집행시기 미도래, 추가물량 정산금 협의지연 등으로 인해 연내 집행이 어려울 것으로 예측되어 이월
8	별내선 (8호선연장)광역철도건설(광역 교통시설특별회계)	119,487	2,271	○ 준공시기 미도래한 폐기물처리용역, 관급자재비 등과 시공사의 공사비 불가상승분 협의 미신청으로 인해 연내 집행이 어려운 예산 이월