2023 회계연도 결산

검 토 보 고

▣ 국 토 교 통 부 소 관
▣ 행정중심복합도시건설청 소 관
▣ 새 만 금 개 발 청 소 관

2024. 9.

국 토 교 통 위 원 회
수석전문위원 박 재 유
전 문 위 원 곽 현 준

국토교통부 소관

Ⅰ. 개 요 ····· 1

1. 총 괄 ····· 1

가. 총수입·총지출 결산 ····· 1
나. 세입・세출 결산 ····· 4
다. 기금 결산 ····· 7
라. 부문별 결산 ····· 8

2. 세입·세출 결산 ····· 9

가. 일반회계 ····· 9
나. 교통시설특별회계 ····· 12
다. 지역균형발전특별회계 ····· 15
라. 혁신도시건설특별회계 ····· 18
마. 에너지 및 자원사업특별회계 ····· 19

3. 기금 결산 ····· 20

가. 주택도시기금 ····· 20
나. 자동차사고 피해지원기금 ····· 24

4. 재무결산 ····· 27

가. 재정상태 ····· 27
나. 재정운영 ····· 28
다. 순자산 ····· 30

Ⅱ. 검토의견 ····· 31

1. 일반회계 ····· 31

가. 기획조정실 ····· 31

1) 선금 지급 업무에 대한 관리 강화 필요 ····· 31

가) 개요 ····· 31

나) 선금 지급 업무 관리 강화 필요 ····· 32

나. 국토도시실 ····· 36

1) 건축정보시스템 구축 및 운영(4244-516) ····· 36

가) 개요 ····· 36

나) 정보시스템 구축·운영 예산 편성 시 감리비 포함 필요 ····· 37

2) 토지종합정보시스템 운영(4263-501) ····· 40

가) 개요 ····· 40

나) 무인민원발급 편의 제고를 위한 지적도 연계 방안 검토 필요 ····· 41

3) 공간정보기반 디지털트윈 시범사업(4270-512) ····· 45

가) 개요 ····· 45

나) 보조금 교부 시 연내 집행가능성 고려 필요 ····· 46

4) 국토정책 종합연구(5547-301) ····· 50

가) 개요 ····· 50

나) 국가 온실가스 인벤토리 산정 및 보고 용역의 연례적인 이월 방지 필요 ····· 51

다) 비목 성격에 맞는 예산집행 필요 ····· 57

5) 도시정책 종합연구(5632-301) ····· 61

가) 개요 ····· 61

나) 예산 집행률 제고 및 이월액 발생 최소화 노력 필요 ····· 62

6) 용산공원조성 및 위해성 저감사업(5635-301) ····· 68

가) 개요 ····· 68

나) 면밀한 용산공원 계획수립을 통해 체계적인 공원조성 추진 필요 ····· 69

다) 부분반환부지 임시개방 예산 집행관리 철저 필요 ····· 73

7) 스마트시티확산사업(5637-308) ····· 76
가) 개요 ····· 76
나) 스마트시티 국내외 확산지원 사업 집행률 제고 및 이월 최소화 필요 ····· 77
다) 국가시범도시 예산 이·전용 최소화 및 집행률 제고 필요 ····· 81
8) 국토공간정보정책지원(5734-302) ····· 88
가) 개요 ····· 88
나) 자산취득을 위한 이·전용 자제 필요 ····· 89
다) 공개제한 공간정보 활용 제고 필요 ····· 95
9) 국가기본도 제작(5831-301) ····· 98
가) 개요 ····· 98
나) '국가기본도 수정' 사업 관리 강화 필요 ····· 99
10) 국토조사 및 지명(5831-303) ····· 103
가) 개요 ····· 103
나) 국토조사의 안정성 및 책임성 제고 필요 ····· 104
11) 건축문화진흥(6131-303) ····· 109
가) 개요 ····· 109
나) 연구용역의 경쟁입찰 비율 제고 필요 ····· 110
12) 도시건축박물관 운영(6131-312) ····· 115
가) 개요 ····· 115
나) 적정규모의 예산 편성 및 양질의 전시소장품 확보를 위한 노력 필요 ····· 116
13) 건축안전(6132-308) ····· 119
가) 개요 ····· 119
나) 화재안전성능보강 사업이 기한 내 완료될 수 있도록 적극적인 노력 필요 ···· 120
다) 지역건축안전센터 미설치 지역에 대한 적극적인 설치 추진 필요 ····· 125
다. 주택토지실 ····· 131
1) 주거급여 지원(1034-302) ····· 131
가) 개요 ····· 131
나) 차세대 주거급여 정보시스템 구축사업의 불필요한 지연 반복 방지 필요 ····· 132
다) 주거급여 지원 정책연구비의 연례적이고 과도한 이월 최소화 필요 ····· 136
라) 이사비 지원 내역사업의 적정한 보조금 분배 및 실집행이 부진한
지방자치단체의 개선방안 강구 필요 ····· 140

2) 청년월세 한시 특별지원(1034-311) ····· 144
가) 개요 ····· 144
나) 정확한 추계를 바탕으로 한 예산 편성 및 수도권 지방자치단체의 집행 촉진 필요 ···· 146
다) 면밀한 성과지표 설정 필요 ····· 151
3) 청년 전세보증금반환보증 보증료 지원(1034-322) ····· 155
가) 개요 ····· 155
나) 사업에 대한 지속적인 홍보 강화 필요 ····· 157
4) 부동산투자회사 감독 및 검사지원(5632-302) ····· 164
가) 개요 ····· 164
나) 성과지표 개선 필요 ····· 165

라. 건설정책국 ····· 169

1) 기계설비산업발전지원(4305-301) ····· 169
가) 개요 ····· 169
나) 연구용역 사업 예산의 연례적 이월 방지 대책 마련 필요 ····· 170
2) 건설기계임대료체납신고센터운영(4308-301) ····· 174
가) 개요 ····· 174
나) 보조금 지급 기관에 대한 예산 유용 사례가 발생하지 않도록 철저한 관리 감독 필요 ···· 175
3) 해외인프라시장개척(4310-301) ····· 179
가) 개요 ····· 179
나) 한국해외인프라도시개발지원공사 추진 해외건설 사업 투자심사 부실 방지를 위한 전문인력 강화 방안 마련 필요 ····· 180
다) 일반연구비 예산의 이월 및 전용 남용 방지 대책 마련 필요 ····· 185
4) 국토안전관리원출연(4313-301) ····· 190
가) 개요 ····· 190
나) 국토안전관리원 현장점검 업무에 관한 법적 근거 마련 필요 ····· 190
5) 건설 및 지하안전 관리(4323-304) ····· 196
가) 개요 ····· 196
나) 건설공사 불공정행위 신고 포상금 제도 활성화 방안 마련 필요 ····· 197

6) 대한건설기계안전관리원 ····· 201
가) 개요 ····· 201
나) 법정업무를 대행하고 있는 대한건설기계관리원에 대한 필수적 경비 지원 방안 마련 필요 ····· 202

마. 교통물류실 ····· 208

1) 물류산업지원(4034-309) ····· 208
가) 개요 ····· 208
나) 우수물류신기술 지정제도 실적 제고를 위한 제도 개선 필요 ····· 209
2) 스마트공동물류센터 건립지원(4034-314) ····· 212
가) 개요 ····· 212
나) 보조사업의 부실한 사업계획에 대한 철저한 검토 필요 ····· 213
다) 국회의 시정요구에 대한 충실한 이행 필요 ····· 215
3) 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D) (4158-318) ··· 219
가) 개요 ····· 219
나) 저조한 실집행률 제고 및 변경된 사업계획에 따른 철저한 사업관리 필요 ···· 220
4) 교통사고예방지원(4631-305) ····· 232
가) 개요 ····· 232
나) 제3교통안전체험센터 구축사업의 철저한 사업관리 필요 ····· 234
5) 교통안전공단출연(4638-301) ····· 243
가) 개요 ····· 243
나) 김제 특장차 검사지원센터 건축사업 지연 방지를 위한 철저한 관리 필요 ·· 245
6) 스마트주차정보시스템구축 (4638-302) ····· 249
가) 개요 ····· 249
나) 실시간 주차현황 제공 및 민간 주차정보시스템 연계 등 사업 실효성 제고 방안 강구 필요 ····· 250

바. 항공정책실 ····· 257

1) 청·관사 관리(3731-302) ····· 257
가) 개요 ····· 257
나) 보증보험 가입 등 관사 보증금 관련 제도개선 필요 ····· 258

2) 항공기 검사(3634-451) ····· 262
가) 개요 ····· 262
나) 지침을 위반한 예산편성 시정 및 추후 일반수용비 비목 삭제 필요 ····· 263

사. 모빌리티자동차국 ····· 265

1) 자율주행기술개발혁신사업(R&D)(4158-308) ····· 265
가) 개요 ····· 265
나) 적정 규모의 예산 편성과 면밀한 집행관리 필요 ····· 266

2) 한국형 Green NCAP 평가기술 개발(R&D)(4158-316) ····· 272
가) 개요 ····· 272
나) 환경부와의 면밀한 협의를 통한 체계적인 제도 도입 필요 ····· 273

3) 첨단자동차검사연구센터 운영(4633-308) ····· 277
가) 개요 ····· 277
나) 예산의 목적 외 사용 문제 ····· 278

4) 자율자동차 상용화(4634-319) ····· 282
가) 개요 ····· 282
나) 자율주행차 경진대회 부처 간 중복 개최 문제 ····· 283
다) 자율차 시범운행지구의 성과 미흡 문제 ····· 287

5) 자동차 튜닝인증 기술지원(4634-324) ····· 292
가) 개요 ····· 292
나) 튜닝 우수업체 해외연수비 지원 사업 재검토 필요 ····· 293

6) 운전자격확인시스템 구축 및 운영(정보화)(4237-510) ····· 297
가) 개요 ····· 297
나) 자동차대여사업자 가입률 제고 필요 ····· 298

7) 수소전기차안전인증센터장비구축(4634-327) ····· 301
가) 개요 ····· 301
나) 센터 미완공에 따른 구입 장비의 미활용 우려 ····· 301

아. 철도국 ····· 305

1) 철도기본계획수립(2733-303) ····· 305
가) 개요 ····· 305
나) 예비타당성조사 지연에 따른 철도 예산 부적정 편성·집행 개선 필요 ····· 306

2) 철도정보시스템 구축 및 운영(정보화)(4232-307) ····· 310
가) 개요 ····· 310
나) 법률 개정을 전제로 예산을 편성하지 않도록 주의 필요 ····· 311
다) 시스템 구축 시 기존 시스템과 중복문제 개선 필요 ····· 314

2. 교통시설특별회계 ····· 317

가. 도로계정 ····· 317

1) 고속도로조사설계(1531-301) ····· 317
가) 개요 ····· 317
나) 서울~양평 고속도로 전체노선 확정 이후 신속한 설계 추진 필요 ····· 318
다) 도로 관련 법정계획 간 정합성 확보 노력 필요 ····· 319

2) 고속도로건설 단위사업(1532-339~393) ····· 324
가) 개요 ····· 324
나) 동일 세부사업 예산의 증액·감액 조정 반복 주의 필요 ····· 325

3) 일반국도조사설계(1631-301), 남해 서면~여수 신덕 국도건설 (1632-390) ····· 330
가) 개요 ····· 330
나) 지방자치단체와 적극적 협의를 통한 원활한 사업 관리 필요 ····· 331

4) 일반국도건설(1632-300~831) ····· 337
가) 개요 ····· 337
나) 본예산에 상당하는 예산의 전용·조정이 반복되지 않도록 주의 필요 ····· 338

5) 거제-마산 국도건설(1632-557) ····· 343
가) 개요 ····· 343
나) 거가대교 손실보상에 대한 협상 조속 추진 필요 ····· 344
다) 민간투자사업 실시 시 정부 및 지방자치단체와의 갈등 관리 방안 검토 필요 ···· 349

6) 과적단속운영(1732-303) ····· 351
가) 개요 ····· 351
나) 예산의 목적 외 사용금지 원칙에 부합하지 않은 예산집행 주의 필요 ····· 352

7) 첨단도로교통체계 (1736-304) ····· 356
가) 개요 ····· 356
나) 자율협력주행 인증관리체계정보시스템 예산 전액 불용 문제 개선 필요 ····· 357

나. 철도계정 ····· 361
1) 일반철도건설사업 총괄 ····· 361
가) 개요 ····· 361
나) 일반철도 건설사업 교부현액 대비 집행률 부진 개선 필요 ····· 362
2) 민자철도운영지원 (2732-309) 및 수도권광역급행철도 (2833-310) ····· 372
가) 개요 ····· 372
나) 예산 편성내역에 부합하지 않은 행정편의적 예산 집행 주의 필요 ····· 373
다) 연계 구간 개통지연 관련 민자철도 손실보상 제도개선 필요 ····· 377
다. 공항계정 ····· 385
1) 세입 : 항공항만수입(67-671) ····· 385
가) 개요 ····· 385
나) 여객 공항시설 사용료 관리체계에 대한 합리적 제도개선 필요 ····· 386
2) 시스템기반 항공안전감독시스템 유지보수(3636-338) ····· 391
가) 개요 ····· 391
나) 국민부담 최소화를 위한 면밀한 예산 편성 필요 ····· 392
3) 항공안전체계 구축 및 유지관리(3636-311) ····· 395
가) 개요 ····· 395
나) 정보화 사업의 이월을 방지하기 위한 제도개선 및 주의 필요 ····· 396
4) 신공항 건설사업(3538-301, 302, 304, 305, 308) ····· 401
가) 개요 ····· 401
나) 울릉도 소형공항 건설 : 설계 변경 및 사업기간 연장에 따른 유의 필요 ····· 410
다) 흑산도 소형공항 건설 : 추가적 사업 지연을 방지하기 위한 적기 관계기관 협의와 철저한 사업관리 및 설계변경에 따른 후속 노력 필요 ····· 414
라) 제주 제2공항 건설 : 추가적 사업 지연 방지를 위한 철저한 사업관리 및 지속적 갈등 관리 필요 ····· 420
마) 새만금 신공항 건설 : 새만금 SOC 적정성 점검으로 인한 대규모 이월을 고려하여 추가적 사업 지연 방지를 위한 대책 마련 필요 ····· 425
바) 가덕도신공항 건설 : 조기개항 목표에 따른 안전관리 및 지역 갈등 관리 필요 ··· 429
5) 드론 인증센터 구축 사업(3637-328) ····· 437
가) 개요 ····· 437

나) 법적 근거가 미흡한 재이월 재발 방지 필요 ····· 438
다) 교통시설특별회계법 상 공항계정 세출사항 미해당 ····· 442

라. 교통체계관리계정 ····· 445

1) 도시철도 건설지원(3031-316·320·322·326·333·335·353·355·356) ····· 445
가) 개요 ····· 445
나) 대규모의 불용액 발생 등 집행부진 ····· 447
다) 일부 사업의 국고보조금 우선 집행 문제 ····· 452
라) 종료사업의 정산 지연 문제 ····· 456

2) 도시철도 회생전력 유휴에너지를 이용한 도심형 수소모빌리티 확산 인프라 기술개발(R&D)(4159-332) ····· 460
가) 개요 ····· 460
나) 테스트베드 구축 사업의 연구중단 문제 ····· 461
다) 국토교통과학기술연구개발사업 시행계획 체계적 관리 필요 ····· 463

3) 유가보조금관리시스템 운영(정보화) (4264-532) ····· 467
가) 개요 ····· 467
나) 일반회계로의 이전 검토 필요 ····· 467

4) 대중교통체계구축지원 (4931-301) ····· 473
가) 개요 ····· 473
나) 대중교통시책평가 사업 지자체 참여율 제고 및 평가결과 활용방안 강구 필요 ··· 475

5) 택시산업지원 (4931-316) ····· 481
가) 개요 ····· 481
나) 플랫폼운송사업지원 연구용역 예산의 회계연도 독립의 원칙을 위반한 연례적 이월 개선 필요 ····· 482

6) 알뜰교통카드 마일리지 플러스(4931-331) ····· 487
가) 개요 ····· 487
나) 연례적인 마일리지 감액지급 문제 ····· 488

7) 광역교통정책연구(4931-341) ····· 492
가) 개요 ····· 492
나) 사업계획 및 집행관리 부실에 따른 집행부진 및 사업계획 관리 미흡 ····· 493

8) 광역버스 공공성 강화 지원(4931-342) ····· 498
가) 개요 ····· 498
나) 광역버스 준공영제 사업 추진의 지연 문제 ····· 500
다) 출퇴근시간대 증차 운행 지원 사업의 과다 조정 ····· 503
라) 광역버스사업 지원사업의 연례적 이월 문제 ····· 505
마) 보조금 집행잔액 등의 미반납 문제 ····· 508
9) 모빌리티활성화지원(4931-350) ····· 511
가) 개요 ····· 511
나) 사업계획 준비 미흡에 따른 전액 이월 문제 ····· 512
10) 교통약자이동편의증진(4932-301) ····· 513
가) 개요 ····· 513
나) 저상버스 도입보조 내역사업 실집행률 제고 필요 ····· 515
다) 특별교통수단 도입보조 내역사업 지역별 편차 해소 필요 ····· 522
3. 지역균형발전특별회계 ····· 530
가. 지역자율계정 ····· 530
1) 도시형교통모델(4546-301) ····· 530
가) 개요 ····· 530
나) 성과지표 목표치 제고 필요 ····· 531
2) 성장촉진지역 개발(5549-301) ····· 535
가) 개요 ····· 535
나) 연례적인 실집행 부진 개선 필요 ····· 538
나. 지역지원계정 ····· 543
1) 재정비촉진사업지원(1036-302) ····· 543
가) 개요 ····· 543
나) 보조금 교부 전 집행 가능성에 대한 확인 필요 ····· 544
다) 연례적 이월 최소화 방안 마련 필요 ····· 548
2) 개발제한구역관리(5551-301) ····· 551
가) 개요 ····· 551
나) 개발제한구역의 토지매수 확대를 통한 사유재산권 보호 확대 필요 ····· 552

3) 도시재생사업(5641-401) ····· 557
가) 개요 ····· 557
나) 도시재생사업 정량성과 확인을 위한 성과지표 필요 ····· 558
다) 소규모주택정비 지원 사업 집행률 제고 필요 ····· 564
4) 캠퍼스 혁신파크 조성(6031-315) ····· 569
가) 개요 ····· 569
나) 원활한 조성사업 추진을 위한 관리·감독 철저 필요 ····· 572
5) 광역교통개선대책평가용역(4544-302) ····· 577
가) 개요 ····· 577
나) 민간위탁사업비 목으로 변경 필요 ····· 577
6) 광역BRT 구축(4541-383) ····· 582
가) 개요 ····· 582
나) 사업의 실집행부진 문제 ····· 583
7) 광역도로 건설(1938-315·349·359·367·368·377·378·379) ····· 588
가) 개요 ····· 588
나) 실집행 저조에 따른 대규모 이월 ····· 590
8) 혼잡도로 건설(1939-302·376·486·489·491·492·493·494·495·
497·500·501·502·503·504) ····· 593
가) 개요 ····· 593
나) 대규모 불용액 발생 등 집행부진 ····· 596
다) 일부 사업의 지방비 미매칭 문제 ····· 600
라) 부적절한 연말 보조금 교부 문제 ····· 604
9) 환승센터구축지원(4542-311) ····· 607
가) 개요 ····· 607
나) 사업계획 부실 및 집행관리 미흡에 따른 집행부진 문제 ····· 608
10) 버스공영차고지 지원 (4931-345) ····· 611
가) 개요 ····· 611
나) 버스공영차고지 지원사업 집행에 대한 철저한 관리·감독 강화 필요 ····· 612
11) 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성(4634-301) ····· 620
가) 개요 ····· 620
나) 철저한 사업계획 수립 및 집행관리 필요 ····· 621

4. 혁신도시건설특별회계 ····· 625

1) 혁신도시 성과평가 및 정책지원(5538-310) ····· 625
가) 개요 ····· 625
나) 혁신도시 성과평가 사업 조속 추진 필요 ····· 626

5. 에너지 및 자원사업 특별회계 ····· 630

1) 친환경 물류지원(4034-301) ····· 630
가) 개요 ····· 630
나) 녹색물류전환사업 성과지표 개선 및 성과 제고를 위한 사업 효율화 필요 ···· 631
다) 물류에너지목표관리사업 내 우수녹색물류실천기업 지정제의 성과 미흡에 대한 대책 마련 필요 ····· 635

2) 그린리모델링 활성화(6133-301) ····· 638
가) 개요 ····· 638
나) 민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업 폐지에 따른 대책 마련 및 단독주택·비주거 등 다양한 용도의 건축물에 대한 지원 확대 필요 ····· 639

6. 주택도시기금 ····· 645

가. 주택계정 ····· 645

1) 층간소음 성능보강(1131-407) ····· 645
가) 개요 ····· 645
나) 사업 활성화 대책의 지속적 수립 필요 ····· 646

2) 층간소음 개선 리모델링(1131-408) ····· 650
가) 개요 ····· 650
나) 대출금리 인하 등 사업 활성화 대책 마련 필요 ····· 651

3) 분양주택(융자)(1134-401) ····· 654
가) 개요 ····· 654
나) 집행 가능성을 고려한 예산 편성 필요 ····· 655

4) 다가구매입임대 융자(1336-401) 및 출자(1440-402) ····· 660
가) 개요 ····· 660
나) 매입임대 실적 개선 필요 ····· 662
다) 전세사기피해주택의 매입임대 활성화 필요 ····· 669

5) 노후공공임대주택 리모델링(1440-412) ····· 676
가) 개요 ····· 676
나) 정확한 수요 예측에 기반한 기금운용계획 마련 필요 ····· 677
다) 별도의 성과지표 마련 필요 ····· 682

나. 도시계정 ····· 686

1) 도시재생씨앗융자(1520-994) ····· 686
가) 개요 ····· 686
나) 도시재생씨앗융자 사업의 연례적인 과도한 계획변경 지양 ····· 687

7. 자동차사고 피해지원기금 ····· 691

1) 기타경상이전수입(59-596) ····· 691
가) 개요 ····· 691
나) 수납률 제고 필요 ····· 693

2) 피해자 지원(4641-301) ····· 696
가) 개요 ····· 696
나) 홍보예산의 적절성 문제 ····· 697
다) 유자녀 국가미래산업 체험 및 견학의 실효성 제고 필요 ····· 699

3) 정부보장사업(4641-302) ····· 703
가) 개요 ····· 703
나) 채권정리위원회 운영 예산 사업 이원화 문제 ····· 704

4) 생활지원 및 학자금(융자)(4641-303) ····· 708
가) 개요 ····· 708
나) 지원확대 방안 강구 필요 ····· 709
다) 연체인원, 연체금액 및 연체율의 감소 방안 마련 필요 ····· 710

행정중심복합도시건설청 소관

Ⅰ. 개 요 ····· 715

1. 총 괄 ····· 715

가. 세 입 ····· 715

나. 세 출 ····· 716

2. 세입·세출 결산 ····· 718

가. 일반회계 ····· 718

나. 행정중심복합도시건설특별회계 ····· 719

1) 세 입 ····· 719

2) 세 출 ····· 720

3. 재무결산 ····· 723

Ⅱ. 검토의견 ····· 725

1. 행정중심복합도시건설특별회계 ····· 725

가. 국립박물관단지 운영(1031-514) ····· 725

1) 개요 ····· 725

2) 통합운영지원센터 여비 규정 정비 필요 ····· 726

3) 통합운영지원센터 수수료 및 사례비 등 지급지침 정비 필요 ····· 732

4) 자산취득비 연말 집중집행 개선 필요 ····· 735

나. 세종공동캠퍼스 공익법인 운영(1031-515) ····· 737
1) 개요 ····· 737
2) 수시배정 예산 지정에 따른 집행 부진 개선 필요 ····· 739

다. 외삼~유성복합터미널 연결도로(2032-318) ····· 746
1) 개요 ····· 746
2) 지방자치단체의 보조금 집행 상황 점검 후 보조금 교부 필요 ····· 747

라. 4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립(2036-314), 5-1생활권
복합커뮤니티센터 건립(2036-320) ····· 751
1) 개요 ····· 751
2) 착공 지연에 따른 연례적인 예산의 전용, 이월 지양 필요 ····· 753

새만금개발청 소관

Ⅰ. 개 요 ····· 761

1. 총 괄 ····· 761

가. 세 입 ····· 761

나. 세 출 ····· 762

2. 세입·세출 결산 ····· 763

가. 일반회계 ····· 763

1) 세 입 ····· 763

2) 세 출 ····· 764

나. 지역균형발전특별회계 ····· 766

3. 재무결산 ····· 767

Ⅱ. 검토의견 ····· 769

1. 일반회계 ····· 769

가. 새만금 상수도시설 건설사업(5557-323) ····· 769

1) 개요 ····· 769

2) 중요재산에 대한 보고 및 공시의무 준수 필요 ····· 771

나. 새만금 광역기반시설 설치계획 변경(5557-376) ····· 775
1) 개요 ····· 775
2) 용역성과 활용 방안 강구 필요 ····· 776

다. 새만금 지역간 연결도로 건설(5557-387) ····· 780
1) 개요 ····· 780
2) 차질없는 사업추진 필요 ····· 781

국 토 교 통 부 소 관

Ⅰ. 개 요

1. 총 괄

가. 총수입 · 총지출[1] 결산

2023회계연도 국토교통부 소관 총수입은 예산 대비 5조 6,493억원(24.5%)이 감소한 17조 4,163억원으로, 전년도 대비 1조 3,106억원(8.1%)이 증가하였음.

【 2023년도 국토교통부 소관 총수입 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2022회계연도			2023회계연도			전년대비 (D-B)
	예산 (A)	결산 (B)	예산대비 (B-A)	예산 (C)	결산 (D)	예산대비 (D-C)	
예 산	1,010,767	1,216,832	206,065	1,065,829	1,307,416	241,587	90,584
기 금	20,099,816	14,888,882	△5,210,936	21,999,760	16,108,916	△5,890,844	1,220,034
총수입	21,100,583	16,105,714	△5,004,871	23,065,589	17,416,332	△5,649,257	1,310,618

2023회계연도 국토교통부 소관 총지출은 예산 대비 3조 417억원(△5.6%)이 감소한 51조 6,199억원으로, 전년도 대비 3조 7,246억원(△6.7%)이 감소하였음.

1) 총수입·총지출은 총계에서 보전거래(차입금, 여유자금 운용 등)와 내부거래(회계 및 기금 간 전출입) 등을 제외하여 산출되며, 금융성기금 및 외국환평형기금은 제외됨.

【 2023년도 국토교통부 소관 총지출 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2022회계연도			2023회계연도			전년대비 (D-B)
	예산 (A)	결산 (B)	예산대비 (B-A)	예산 (C)	결산 (D)	예산대비 (D-C)	
예 산	24,990,468	23,473,388	△1,517,080	22,401,280	21,098,171	△1,303,109	△2,375,217
기 금	32,566,778	31,871,115	△695,663	32,260,316	30,521,718	△1,738,598	△1,349,397
총지출	57,557,246	55,344,502	△2,212,742	54,661,596	51,619,888	△3,041,708	△3,724,614

2023년도 총지출 기준 결산현황을 회계별로 살펴보면 다음과 같음.

【 2023년도 총지출 기준 세출결산 총괄 】

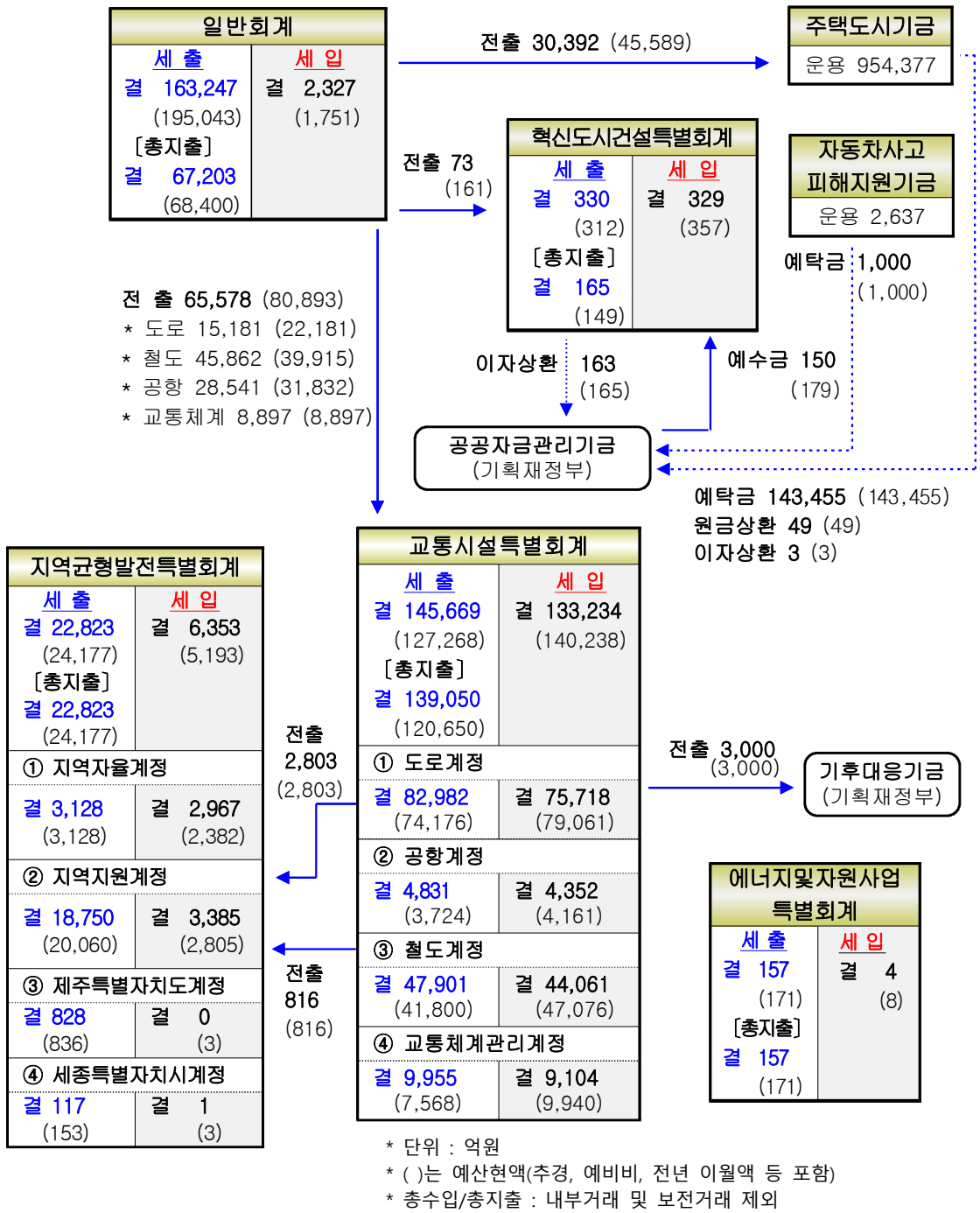
(단위: 억원, %)

회 계		예산액	예산현액 (a)	지출액 (b)	집행률 (b/a)	이월	불용
총지출(A+B+C)		546,616	554,597	516,199	93.1	6,624	31,774
세출예산 합계(A)		224,013	231,963	210,982	91.0	6,600	14,381
일반회계		67,816	68,400	67,203	98.3	560	636
특별회계	소 계	156,197	163,563	143,779	87.9	6,040	13,744
	교통시설특별회계	133,619	139,050	120,650	86.6	5,516	12,885
	지역균형발전특별회계	22,245	24,177	22,823	94.4	521	833
	혁신도시특별회계	161	165	149	90.3	3	13
	에너지및자원사업특별회계	171	171	157	91.8	0	14
주택도시기금(B)		321,997	322,028	304,611	94.6	24	17,394
자동차사고 피해지원기금(C)		606	606	606	100.0	0	0

한편, 국토교통부 소관 회계 및 기금의 결산현황 및 회계·기금 간 거래 등 재정구조를 그림으로 나타내면 다음과 같음.

【 2023년도 국토교통부 재정흐름도 】

◈ 세입세출 결산 : 세입 14조 2,247억원(수납액), 세출 31조 3,807억원(지출액)
주택도시기금 결산 : 조성 및 운용 95조 4,377억원
자동차사고피해지원기금 결산 : 조성 및 운용 2,637억원



* 단위 : 억원
* ( )는 예산현액(추경, 예비비, 전년 이월액 등 포함)
* 총수입/총지출 : 내부거래 및 보전거래 제외

나. 세입·세출 결산

2023년도 국토교통부 소관 세입예산액(총계 기준)은 14조 7,547억원이고, 징수결정한 금액 15조 8,525억원 중 14조 2,247억원을 수납하여 징수결정액 대비 수납률은 89.7%임.

【 2023년도 국토교통부 소관 세입(총계) 결산 총괄 】

(단위: 억원, %)

구 분	예산현액 (A)	징수결정액 (B)	수납액 (C)	수납률		전년도 수납액	전년대비 증감률
				C/A	C/B		
세 입	147,547	158,525	142,247	96.4	89.7	162,560	△12.5

2023년도 세출예산액(총계 기준)은 35조 7,440억원이고, 전년도이월액 등을 합한 세출예산현액은 36조 5,390억원이며, 이 중 31조 3,807억원을 집행하여 예산현액 대비 집행률은 85.9%임.

【 2023년도 국토교통부 소관 세출(총계) 결산 총괄 】

(단위: 억원, %)

구 분	예산액 (A)	예산현액 (B)	집행액 (C)	집행률		전년도 집행액	전년대비 증감률
				C/A	C/B		
세 출	357,440	365,390	313,807	87.8	85.9	395,387	△20.6

1) 세 입

2023년도 국토교통부 소관 세입 예산현액은 14조 7,547억원, 징수결정액은 15조 8,525억원이며 이 중 14조 2,247억원을 수납하고 1조 6,194억원은 미수납되었으며, 불납결손액은 84억원임.

구체적으로는 국토교통부 소관 전체 세입수납액 14조 2,247억원 중에서 13조 3,234억원(93.7%)이 교통시설특별회계에서 수납되었고, 미수납액 1조 6,194억원 중 1조 4,504억원(89.6%)이 지역균형발전특별회계에서 발생하였으며, 불납결손액 84억원 중 83억원(98.8%)이 지역균형발전특별회계에서 발생하였음.

【 2023년도 회계별 세입결산 내역 】

(단위: 억원)

회 계		예산액	이체 등	예산현액	징수결정액 (A)	수납액 (B)	불납결손액 (C)	미수납 (A-B-C)
합 계		147,547	-	147,547	158,525	142,247	84	16,194
일반회계		1,751	-	1,751	2,629	2,327	-	301
특별회계	소 계	145,796	-	145,796	155,897	139,920	84	15,893
	교특회계	140,238	-	140,238	134,625	133,234	1	1,389
	지특회계	5,193	-	5,193	20,939	6,353	83	14,504
	혁특회계	357	-	357	329	329	-	-
	에특회계	8	-	8	4	4	-	-

※ - : 0원, 0 : 소수점 이하금액으로 표에는 표기되지 않음

미수납 사유로는 납기미도래(8,548억원), 체납자 재력부족 및 거소불명(2,375억원), 징수·정리유예(366억원), 관계기관 예산부족(110억원), 기타(4,785억원) 등이 있고, 불납결손 사유는 체납자 무재산(19억원), 시효완성(44억원), 부도(4억원) 등이 있음.

2) 세 출

2023년도 세출예산액은 35조 7,440억원, 예산현액은 36조 5,390억원으로 이 중 31조 3,807억원(85.9%)을 집행하고 6,600억원(1.8%)을 이월하였으며 4조 4,982억원(12.3%)을 불용하였음.

【 2023년도 회계별 세출결산 내역 】

(단위: 억원)

구 분		예산액	예산결정후 증감액				예산현액	지출액	이월액	불용액
			전년도 이월액	예비비	이용	전용				
합 계		357,440	7,950	-	±25	±5,759	365,390	313,807	6,600	44,982
일반회계		194,459	584	-	±25	±232	195,043	163,247	560	31,235
특별회계	소계	162,980	7,366	-	-	±5,526	170,347	150,560	6,040	13,747
	교특	140,238	5,430	-	-	±5,269	145,669	127,268	5,516	12,885
	지특	22,245	1,932	-	-	±257	24,177	22,823	521	833
	혁특	326	4	-	-	-	330	312	3	15
	에특	171	-	-	-	-	171	157	-	14

회계별로 보면 이월액은 일반회계 560억원, 교통시설특별회계 5,516억원, 지역균형발전특별회계 521억원, 혁신도시건설특별회계 3억원이 발생하였으며, 불용액은 일반회계 3조 1,235억원, 교통시설특별회계 1조 2,885억원, 지역균형발전특별회계 833억원, 혁신도시건설특별회계 15억원, 에너지및자원사업특별회계 14억원이 발생하였음.

주요 이월 사유는 동절기 공사중지 및 절대공기 부족(3,839억원), 사업계획 변경 및 사업량 증가(806억원) 등의 사유로 6,600억원(1.8%)이 발생하였고, 주요 불용 사유는 내부거래 미실시(3조 599억원), 집행잔액 등(8,407억원), 지급사유 미발생(5,816억원) 등의 사유로 4조 4,982억원(12.3%)이 발생하였으며, 이용은 인건비 부족(21억원), 공공요금 등 충당(4억원) 등으로 25억원, 전용은 사업계획 변경(275억원), 배상·보상금 등 충당(222억원) 등으로 5,759억원이 발생하였음.

다. 기금 결산

2023년도 주택도시기금의 조성 및 운용 실적은 총계 기준 95조 4,377억원으로 당초 계획액 105조 5,355억원 대비 90.4%를 달성하였고, 2022년도 108조 22억원에 비해서는 12조 5,646억원이 감소하였음.

【 2023년도 국토교통부 소관 기금별 조성 및 운용 실적 】

(단위: 억원, %)

구 분	2022년도			2023년도			전년대비 증감(D-B)
	계획(A)	실적(B)	대비(B/A)	계획(C)	실적(D)	대비(D/C)	
합 계	931,533	1,082,628	116.2	1,057,981	957,014	90.5	△125,614
주택도시기금	928,892	1,080,022	116.3	1,055,355	954,377	90.4	△125,645
자동차사고 피해지원기금	2,641	2,606	98.7	2,626	2,637	100.4	31

자동차사고 피해지원기금은 자동차사고 피해지원사업 및 관련 사업에 필요한 재원을 확보하기 위해 설치되어 2017년도부터 운용되고 있으며, 2023년도 조성 및 운용 실적은 2,637억원으로 당초 계획액 2,626억원 대비 100.4%를 달성하였고, 2022년도 2,606억원에 비해서는 31억원이 증가하였음.

라. 부문별 결산

국토교통부 예산은 사회복지, 교통 및 물류, 국토 및 지역개발 등 3개 분야에 주택, 도로, 철도 등 8개 부문으로 구성되어 있음. 8개 부문 중 주택(기금포함) 부문의 집행액이 가장 크고, 그 다음으로는 도로, 철도, 기초생활보장 부문 순이며, 예산현액 대비 집행률이 낮은 부문은 항공·공항(72.7%), 산업단지(85.8%)가 있음.

【 2023년도 부문별 세출결산 총괄표(총지출 기준) 】

(단위: 백만원, %)

부문		예산액	전년도 이월	전용 등*	이용	예비비	이체·초과 지출승인	예산현액	지출액 (집행률**)	차년도 이월	불용액
합 계		**54,661,596**	**798,122**	**±1,331,573**	**±2,531**	**-**	**11**	**55,459,729**	**51,619,888 (93.1)**	**662,400**	**3,177,441**
주택	예산	151,861	913	-	-	-	-	152,774	148,883 (97.5)	708	3,183
	기금	32,199,671	3,119	-	-	-	-	32,202,790	30,461,073 (94.6)	2,353	1,739,365
도로		7,840,807	397,588	±1,091,670	-	-	-	8,238,395	7,320,169 (88.9)	432,784	485,442
철도		7,589,595	216,924	±141,659	-	-	-	7,806,519	6,958,343 (89.1)	60,736	787,440
항공·공항		343,508	66,969	±4,766	-657	-	-	409,820	298,141 (72.7)	62,104	49,574
물류 등 기타	예산	1,868,219	23,955	±26,196	+2,484 -688	-	11	1,893,980	1,840,462 (97.2)	20,556	32,962
	기금	60,645	-	-	-	-	-	60,645	60,645 (100.0)	-	-
산업 단지		336,086	70,783	±53,562	-	-	-	406,869	349,018 (85.8)	47,171	10,680
지역 및 도시		1,698,938	17,390	±13,721	+48 -1,187	-	-	1,715,189	1,624,073 (94.7)	29,194	61,923
기초생활보장		2,572,266	481	-	-	-	-	2,572,747	2,559,081 (99.5)	6,795	6,871

* 전용 및 기금운용계획변경 등 금액

** 집행률=(지출액)/(예산현액)*100

2. 세입·세출 결산

가. 일반회계

1) 세 입

2023년도 일반회계 세입예산현액은 1,751억원이고 징수결정액은 2,629억원이며, 이 중 2,327억원을 수납하고 301억원을 미수납하였음. 미수납은 납기미도래(0.3억원), 체납자 재력부족 및 거소불명(209억원), 관계기관 예산부족(50억원), 정리유예 및 징수유예(20억원) 등에 따라 발생하였음.

【 2023년도 일반회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

구 분	예산현액 (A)	징수결정액 (B)	수납액 (C)	불납결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	증감액 (C-A)
합 계	175,100	262,854	232,739	-	30,116	57,639
◦ 재산수입 - 토지 및 건물대여료 국고보조금 이자수입 등	15,666	20,005	18,963	-	1,043	3,297
◦ 경상이전수입 - 벌금, 변상금및위약금 보조금정산잔액 등	140,264	234,482	207,898	-	26,583	67,634
◦ 재화및용역판매수입 - 지도판매, 교육비, 재산조회수수료 등	11,831	760	735	-	26	△11,096
◦ 수입대체경비수입 - 건설품질시험 및 항행안전검사 수수료	4,128	1,415	1,249	-	166	△2,879
◦ 관유물 매각대 - 토지 및 기계기구 등 매각대	3,211	6,192	3,894	-	2,298	683

2) 세 출

2023년도 일반회계 세출예산현액은 19조 5,043억원이고, 이 중 16조 3,247억원(83.7%)을 집행하고 560억원(0.3%)을 이월하였으며 3조 1,235억원(16.0%)은 불용 처리하였음. 이월은 주로 동절기 공사중지 및 절대공기 부족(540억원) 등에 따라 발생하였고, 불용은 내부거래 미집행(3조 599억원) 등에 의하여 발생함.

【 2023년도 일반회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
합 계	19,445,889	19,504,275	16,324,697	56,047	3,123,525
ㅇ 기초생활보장	2,572,266	2,572,747	2,559,081	6,795	6,871
- 기초주거생활보장 (주거급여)	2,572,266	2,572,747	2,559,081	6,795	6,871
ㅇ 주택	4,703,056	4,703,969	3,180,456	708	1,522,805
- 주택시장안정및주거복지향상	144,186	145,099	141,208	708	3,183
- 내부거래지출 (주택도시기금-주택계정 전출금)	4,558,870	4,558,870	3,039,248	-	1,519,622
ㅇ 도로	2,218,130	2,218,130	1,518,130	-	700,000
- 회계간거래(전출금) (교특 도로계정 전출금)	2,218,130	2,218,130	1,518,130	-	700,000
ㅇ 철도	7,879,733	7,898,825	7,091,519	3,383	803,923
- 철도안전및운영	2,326,876	2,345,968	2,337,216	3,383	5,369
- 회계간거래(전출금) (교특 철도·교통체계계정 전출금)	5,552,857	5,552,857	4,754,303	-	798,554

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
○ 항공·공항	**344,141**	**343,484**	**309,532**	**29**	**33,923**
- 항공발전지원	10,259	10,259	9,421	9	829
- 항공운영지원	15,559	14,902	14,698	20	184
- 회계간거래(전출금) (교특 공항계정 전출금)	318,323	318,323	285,413	-	32,910
○ 물류등기타	**1,173,817**	**1,196,527**	**1,158,339**	**16,523**	**21,659**
- 물류정책	33,397	33,932	22,873	459	10,600
- 국토교통연구개발	343,646	344,285	343,665	528	92
- 국토교통정보화	107,541	112,022	104,721	3,568	3,734
- 건설정책 및 기술지원	157,231	168,728	154,193	9,765	4,768
- 국토교통인재개발	1,351	1,362	1,353	-	9
- 자동차 및 교통정책	155,437	155,530	154,923	233	374
- 국토교통행정지원	355,102	361,196	357,340	1,942	1,909
- 항공교통본부(책임운영)	20,112	19,472	19,271	28	173
○ 지역및도시	**554,246**	**569,981**	**507,047**	**28,609**	**34,325**
- 지역개발	3,580	3,742	3,432	119	191
- 도시정책	163,163	167,237	159,819	2,369	5,051
- 국토정보관리	184,933	187,024	184,887	200	1,935
- 국토지리정보원운영	162,248	169,761	128,170	24,764	16,826
- 건축정책	24,232	26,127	23,439	1,157	1,532
- 회계간거래(전출금) (혁특 지역자율계정 전출금)	16,090	16,090	7,300	-	8,790
○ 산업단지	**500**	**612**	**593**	**-**	**19**
- 산업단지개발및지원	500	612	593	-	19

나. 교통시설특별회계

1) 세 입

2023년도 교통시설특별회계의 세입예산현액은 14조 238억원이고 징수결정액은 13조 4,625억원이며, 이 중 13조 3,234억원을 수납하고 1,389억원을 미수납하였음.

【 2023년도 교통시설특별회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

계 정	예산현액 (A)	징수결정액 (B)	수납액 (C)	불납결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	증감액 (C-A)
합 계	14,023,811	13,462,450	13,323,434	70	138,945	△700,377
○ 도 로	7,906,130	7,689,358	7,571,786	70	117,502	△334,344
- 재산수입	59,725	76,459	59,467	68	16,924	△258
- 경상이전수입	53,530	139,187	40,359	2	98,826	△13,171
- 재화및용역판매수입	4,580	2,321	1,505	-	817	△3,075
- 관유물매각대	6,231	9,953	9,017	-	935	2,786
- 전년도이월금	-	392,038	392,038	-	-	392,038
- 세계잉여금	-	348	348	-	-	348
- 정부내부수입및기타	7,782,064	7,069,052	7,069,052	-	-	△713,012
○ 철 도	4,707,602	4,417,403	4,406,076	-	11,326	△301,526
- 재산수입	4,502	31,871	29,239	-	2,632	24,737
- 경상이전수입	16,677	62,339	59,792	-	2,546	43,115
- 재화및용역판매수입	16,819	27,281	27,281	-	-	10,462
- 관유물매각대	83,399	74,260	68,112	-	6,148	△15,287
- 전년도이월금	-	82,545	82,545	-	-	82,545
- 세계잉여금	-	147,584	147,584	-	-	147,584
- 정부내부수입및기타	4,586,205	3,991,523	3,991,523	-	-	△594,682
○ 공 항	416,090	445,293	435,179	-	10,114	19,089
- 재산수입	8,876	3,251	3,160	-	91	△5,716
- 경상이전수입	20,247	20,009	10,194	-	9,815	△10,053
- 재화및용역판매수입	68,445	62,714	62,506	-	208	△5,939
- 관유물매각대	199	166	166	-	-	△33
- 전년도이월금	-	66,969	66,969	-	-	66,969
- 세계잉여금	-	6,771	6,771	-	-	6,771
- 정부내부수입및기타	318,323	285,413	285,413	-	-	△32,910
○ 교통체계 관리계정	993,989	910,396	910,393	-	3	△83,596
- 재산수입	955	4,206	4,206	-	-	3,251
- 경상이전수입	26,382	60,265	60,262	-	3	33,880
- 전년도이월금	-	1,520	1,520	-	-	1,520
- 세계잉여금	-	81,625	81,625	-	-	81,625
- 정부내부수입및기타	966,652	762,780	762,780	-	-	△203,872

2) 세 출

2023년도 교통시설특별회계의 세출예산현액은 14조 5,669억원으로, 이 중 12조 7,268억원(87.4%)을 집행하고, 5,516억원(3.8%)을 이월하였으며, 1조 2,885억원(8.8%)은 불용처리하였음. 이월은 동절기 공사중지 및 절대공기 부족(3,157억원), 사업계획 변경 및 사업량 증가(804억원) 등에 따라 발생하였고, 불용은 집행잔액 등(7,759억원), 지급사유 미발생(4,977억원) 등에 따라 발생하였음.

【 2023년도 교통시설특별회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
합 계	14,023,811	14,566,884	12,726,847	551,578	1,288,457
ㅇ 도로계정	7,906,130	8,298,168	7,417,630	428,118	452,417
- 고속도로건설	1,679,078	1,679,137	1,434,774	529	243,834
- 국도건설	1,951,454	2,193,426	1,827,876	204,002	161,549
- 도로관리	2,606,389	2,755,956	2,510,179	223,586	22,187
- 민자도로건설및관리	1,073,531	1,073,971	1,049,123	1	24,847
- 지자체도로건설지원	1,600	1,600	1,600	-	-
- 국토교통연구개발	13,751	13,751	13,751	-	-
- 회계간거래(균특 전출금)	280,327	280,327	280,327	-	-
- 회계기금간거래(기후대응기금)	300,000	300,000	300,000	-	-

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
ㅇ 철도계정	4,707,602	4,790,148	4,180,015	43,299	566,833
- 고속철도건설	442,291	442,291	404,416	-	37,875
- 일반철도건설	2,222,921	2,222,921	1,700,904	-	522,017
- 철도안전및운영	809,051	809,078	806,019	1,028	2,031
- 광역철도건설	1,063,308	1,144,343	1,102,071	42,271	-
- 국토교통연구개발	88,466	89,950	85,040	-	4,910
- 회계간거래(균특 전출금)	81,565	81,565	81,565	-	-
ㅇ 공항계정	416,090	483,059	372,421	62,076	48,563
- 일반공항건설및관리	160,120	208,921	118,732	49,935	40,255
- 항공발전지원	157,570	175,738	155,289	12,141	8,308
- 국토교통연구개발	98,400	98,400	98,400	-	-
ㅇ 교통체계관리계정	993,989	995,509	756,781	18,085	220,644
- 도시철도건설	643,583	643,583	410,371	14,054	219,158
- 국토교통정보화	662	662	660	-	2
- 대중교통육성	349,744	351,264	345,750	4,031	1,484

다. 지역균형발전특별회계

1) 세 입

2023년도 지역균형발전특별회계 세입예산현액은 5,193억원이고, 징수결정액은 2조 939억원이며, 이 중 6,353억원을 수납하고, 1조 4,504억원을 미수납하였으며, 83억원은 불납결손처리되었음. 미수납은 납기미도래(8,445억원), 체납자 재력부족 및 거소불명(999억원), 징수·정리유예(245억원) 등에 따라 발생하였음.

【 2023년도 지역균형발전특별회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

구 분	예산현액 (A)	징수 결정액(B)	수납액 (C)	불납 결손액(D)	미수납액 (B-C-D)	증감액 (C-A)
합 계	519,321	2,093,936	635,272	8,293	1,450,371	115,951
ㅇ 지역자율계정	238,208	1,536,690	296,687	8,291	1,231,711	58,479
- 재산수입	758	1,698	1,654	-	45	896
- 경상이전수입	237,449	1,534,990	295,033	8,291	1,231,664	57,584
- 재화및용역판매수입	1	2	-	-	2	△1
ㅇ 지역지원계정	280,522	557,140	338,479	2	218,660	57,957
- 재산수입	2,836	3,879	3,750	-	129	914
- 경상이전수입	274,527	541,623	323,972	2	217,650	49,445
- 재화및용역판매수입	2	-	-	-	-	△2
- 관유물매각대	3,157	11,638	10,757	-	881	7,600
ㅇ 제주특별자치도계정	257	3	3	-	-	△254
- 재산수입	10	-	-	-	-	△10
- 경상이전수입	247	3	3	-	-	△244
ㅇ 세종특별자치시계정	334	103	103	-	-	△231
- 재산수입	24	3	3	-	-	△21
- 경상이전수입	310	100	100	-	-	△210

2) 세 출

2023년도 지역균형발전특별회계 세출예산현액은 2조 4,177억원이고, 2조 2,823억원(94.4%)을 집행하고 521억원(2.2%)을 이월하였으며, 833억원(3.4%)은 불용 처리하였음. 이월은 주로 동절기 공사중지 및 절대공기부족(139억원), 계약체결 및 설계 지연(120억원) 등에 따라 발생하였고, 불용은 지급사유 미발생(704억원), 집행잔액 등(118억원) 등에 의해 발생함.

【 2023년도 지역균형발전특별회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
합 계	2,224,547	2,417,713	2,282,312	52,143	83,260
ㅇ 지역자율계정	312,772	312,772	312,772	-	-
- 광역교통정책	28,920	28,920	28,920	-	-
- 지역개발	222,402	222,402	222,402	-	-
- 도시정책	61,450	61,450	61,450	-	-
ㅇ 지역지원계정	1,815,103	2,006,019	1,875,029	50,080	80,912
- 지자체도로건설지원	472,445	477,995	440,310	4,664	33,021
- 광역철도건설	81,565	198,335	197,345	-	990
- 국토교통연구개발	12,800	12,800	12,800	-	-
- 광역교통정책	63,595	63,644	58,858	-	4,786
- 자동차및교통정책	2,401	2,401	2,401	-	-

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
- 대중교통육성	22,330	22,330	22,330	-	-
- 지역개발	202,103	202,160	201,953	176	30
- 도시정책	602,895	602,912	569,840	131	32,941
- 국토정보관리	22,034	22,083	22,042	-	41
- 산업단지개발및지원	325,260	393,684	339,475	45,109	9,103
- 주택시장안정및주거복지향상	7,675	7,675	7,675	-	-
○ 제주특별자치도계정	**83,606**	**83,606**	**82,819**	**-**	**787**
- 국도건설	25,029	25,029	25,029	-	-
- 도로관리	31,281	31,281	31,281	-	-
- 광역교통정책	100	100	100	-	-
- 도시정책	23,224	23,224	22,437	-	787
- 국토교통행정지원	3,972	3,972	3,972	-	-
○ 세종특별자치시계정	**13,066**	**15,316**	**11,692**	**2,063**	**1,561**
- 광역교통정책	1,240	1,240	1,240	-	-
- 도시정책	1,500	1,500	1,500	-	-
- 산업단지개발및지원	10,326	12,576	8,952	2,063	1,561

라. 혁신도시건설특별회계

2023년도 혁신도시건설특별회계 세입예산현액은 357억원이고, 329억원을 징수결정하여 전액 수납하였음.

【 2023년도 혁신도시건설특별회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

구 분	예산현액 (A)	징수결정액 (B)	수납액 (C)	불납결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	증감액 (C-A)
합 계	35,666	32,922	32,922	-	-	△2,744
재산수입	22	506	506	-	-	484
기타경상이전수입	52	3,279	3,279	-	-	3,227
전년도이월금	-	394	394	-	-	394
세계잉여금	1,642	6,443	6,443	-	-	4,801
정부내부수입 및 기타	33,950	22,300	22,300	-	-	△11,650

2023년도 혁신도시건설특별회계 세출예산현액은 330억원으로 이 중 312억원(94.5%)을 집행하고, 동절기 공사중지 및 절대공기 부족 등으로 3억원(0.8%)을 이월하고, 집행잔액 등으로 15억원(4.7%)을 불용 처리하였음.

【 2023년도 혁신도시건설특별회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
ㅇ 지역 및 도시	32,622	33,015	31,193	277	1,545
- 지역개발	16,090	16,483	14,922	277	1,284
- 회계기금간거래(예수이자상환)	16,532	16,532	16,271	-	261

마. 에너지 및 자원사업특별회계

2023년도 에너지및자원사업특별회계 세입예산현액은 8억원이고, 4억원을 징수결정하여 전액 수납하였음.

【 2023년도 에너지및자원사업특별회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

구 분	예산현액 (A)	징수결정액 (B)	수납액 (C)	불납결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	증감액 (C-A)
합 계	767	354	354	-	-	△413
재산수입	13	35	35	-	-	22
기타경상이전수입	754	319	319	-	-	△435

2023년도 에너지및자원사업특별회계 세출예산현액은 171억원으로, 이 중 157억원(91.7%)을 집행하고, 낙찰차액 및 집행잔액 등으로 14억원(8.3%)은 불용 처리하였음.

【 2023년도 에너지및자원사업특별회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
ㅇ 투자계정	17,105	17,105	15,677	-	1,428
- 물류정책	5,783	5,783	5,754	-	29
- 국토교통정보화	2,238	2,238	2,146	-	92
- 건축정책	9,084	9,084	7,777	-	1,307

3. 기금 결산

가. 주택도시기금

1) 조성

2023년도 주택도시기금의 주요 조성내역을 보면 청약저축은 계획보다 6조 5,446억원 감소한 14조 9,607억원을 수납하고, 융자금 회수는 계획보다 5조 7,336억원 감소한 11조 9,398억원을 수납하였으며, 국민주택채권은 계획보다 2조 6,283억원 감소한 13조 3,717억원을 수납하였음.

【 2023년도 주택도시기금 조성내역(총계기준) 】

(단위: 억원, %)

구 분	'23계획(A)	'23실적(B)	증감(B-A)	달성률(B/A)
청약저축	215,053	149,607	△65,446	69.6
융자금회수	176,733	119,398	△57,336	67.6
국민주택채권	160,000	133,717	△26,283	83.6
이자수입	33,655	30,493	△3,162	90.6
복권기금전입금	4,500	4,500	-	100.0
일반회계전입금	45,589	30,392	△15,196	66.7
여유자금회수	253,020	319,177	66,157	126.1
기 타*	166,804	167,092	288	100.2
합 계	**1,055,355**	**954,377**	**△100,978**	**90.4**

* 기타 : 정부출자수입, 법정부담금, 기타경상이전수입, 기금예탁원금회수, 기금예탁이자수입 등

2) 운용

2023년도 기금의 운용내역을 살펴보면, 총 운용규모 95조 4,377억원 중 융자사업비가 22조 2,339억원, 차입금 상환 등이 52조 2,942억원, 여유자금운용이 20조 9,095억원임.

융자사업비 운용 내역을 세부적으로 살펴보면, 주택구입·전세자금 사업에 11조 3,124억원을 집행하고, 다가구매입임대에 1조 4,617억원, 전세임대에 4조 8,670억원을 각각 집행하였음.

차입금상환 등에서는 국민임대·영구임대 등 출자사업비로 4조 1,855억원, 국민주택채권·청약저축 원리금상환에 31조 4,689억원, 이차보전지원에는 9,307억원, 기금운영비에는 2,254억원을 각각 집행하였음.

【 2023년도 주택도시기금 운용내역 】

(단위: 억원, %)

구 분	'23계획(A)	'23실적(B)	증감(B-A)	계획대비 실적(B/A)
ㅇ 융자사업비(①)	233,082	222,339	△10,743	95.4
- 국민임대	1,574	1,483	△91	94.2
- 공공임대	2,515	2,466	△49	98.0
- 민간임대	17,088	16,606	△483	97.2
- 다가구매입임대	15,331	14,617	△714	95.3
- 집주인임대	700	502	△198	71.7
- 위험건축물이주	60	60	△0	99.9
- 분양주택	11,164	5,760	△5,404	51.6
- 층간소음성능보강	150	1	△149	0.7
- 층간소음개선리모델링	40	-	△40	-
- 주택구입·전세자금	113,605	113,124	△482	99.6
- 행복주택	6,201	5,363	△837	86.5
- 전세임대	50,877	48,670	△2,207	95.7
- 통합공공임대	5,224	5,164	△60	98.9
- 도시재생지원	2,301	2,301	-	100.0
- 수요자중심형재생	411	392	△19	95.4
- 소규모주택정비	4,887	4,878	△9	99.8
- 노후산단재생지원	952	952	-	100.0
ㅇ 차입금상환 등(②)	545,428	522,942	△22,486	95.9
- 출자사업비	46,249	41,855	△4,394	90.5
- 주택도시보증공사출자	3,839	3,839	△0	100.0
- 주택신용보증기금출연	1,278	1,268	△10	99.2
- 이차보전지원	10,105	9,307	△799	92.1
- 재건축초과이익자본이전	1	1	△0	77.4
- 도시재생사업지원	154	135	△18	88.0
- 기금운영비	2,461	2,254	△206	91.6
- 정부내부지출	149,594	149,594	△0	100.0
- 차입금원리금상환	331,747	314,689	△17,058	94.9
·국민주택채권	165,508	151,573	△13,935	91.6
· 청약저축	166,239	163,116	△3,123	98.1
소 계(①+②)	778,510	745,281	△33,228	95.7
ㅇ 여유자금운용*	276,845	209,095	△67,750	75.5
합 계	1,055,355	954,377	△100,978	90.4

*주택도시기금 운용내역 상 "여유자금운용"은 연중 자금흐름(flow)을 표시한 것으로 연도말 잔액 기준(stock)인 "여유자금 규모"와 차이가 있으며, 기금이 연중 운용자산을 매입하기 위해 투입한 현금의 합계를 의미함.

3) 여유자금 규모 및 운용

2023년도 주택도시기금 여유자금 규모는 전년도보다 9조 4,712억원 감액한 19조 2,513억원이며, 연간 여유자금 운용 평균잔액(평잔)은 20조 2,280억원으로 전년도보다 22조 8,368억원 감소하였음.

【 주택도시기금 여유자금 운용 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	여유자금 규모*	여유자금 운용현황(평잔)			
		소계 (수익률)	직접운용 (수익률)	위탁운용	
				연기금투자풀 (수익률)	전담운용기관 (수익률)
2021	48,982,497	45,041,034 (3.29%)	189,885 (0.45%)	2,003,254 (1.37%)	42,847,895 (3.37%)
2022	28,722,459	43,064,716 (-3.58%)	256,414 (0.60%)	1,710,956 (0.33%)	41,097,346 (-3.78%)
2023	19,251,290	20,227,954 (8.26%)	383,601 (0.62%)	2,659,643 (5.74%)	17,184,710 (8.90%)

* '23년말 잔액기준 여유자금

2023년도에는 여유자금(평잔)의 84.96%에 해당하는 17조 1,847억원을 전담운용기관에, 2조 6,596억원을 연기금투자풀에 각각 위탁 운용하고, 3,836억원은 국토교통부에서 직접 운용하였음. 여유자금(평잔)의 운용수익률을 보면 전체 평균 수익률은 8.26%로 2022년도 대비 11.84%p 상승하였고, 직접운용 수익률은 0.62%, 위탁운용 수익률은 연기금투자풀이 5.74%, 전담운용기관이 8.90%로 각각 나타났음.

나. 자동차사고 피해지원기금

1) 조성

2023년도 자동차사고 피해지원기금의 조성규모는 총 2,637억원으로 자체수입 595억원, 정부내부수입 1,032억원, 여유자금 회수 1,009억원으로 구성되며, 자체수입의 세부조성내역을 보면, 분담금 321억원, 구상회수금 123억원, 위탁사업비 반납액 79억원, 생활자금대출 회수 63억원, 이자수입 10억원으로 나타났음.

【 2023년도 자동차사고 피해지원기금 조성내역 】

(단위: 억원, %)

구 분	'23계획(A)	'23실적(B)	증감(B-A)	달성률(B/A)
ㅇ 자체수입	556	595	40	107.1
- 분담금	348	321	△27	92.1
- 위탁사업비 반납	15	79	63	514.0
- 구상회수	100	123	23	123.1
- 생활자금대출 회수	64	63	△1	98.6
- 이자수입	29	10	△19	34.0
ㅇ 정부내부수입	1,022	1,032	10	101.0
ㅇ 여유자금 회수	1,048	1,009	△39	96.3
합 계	2,626	2,637	10	100.4

2) 운용

2023년도 자동차사고 피해지원기금 운용은 위탁사업비 603억원, 공자기금 예탁 1,000억원, 여유자금운용 1,030억원 등으로 구성되며,

위탁사업비의 세부지원내역은 의무보험전산망운영 23억원, 피해자 지원 226억원, 정부보장사업 207억원, 생활지원 및 학자금 융자 11억원, 국립교통재활병원운영 128억원, 자동차손해배상진흥원 8억원임.

【 2023년도 자동차사고 피해지원기금 운용내역 】

(단위: 억원, %)

구 분	'23계획(A)	'23실적(B)	증감(B-A)	계획대비 실적(B/A)
ㅇ 위탁사업비	603	603	-	100.0
- 의무보험전산망	23	23	-	100.0
·유지보수비	7	7	-	100.0
·운영관리비	16	16	-	100.0
- 피해자지원	226	226	-	100.0
·경제적 지원	183	183	-	100.0
·정서적 지원	9	9	-	100.0
·지원사업 홍보	2	2	-	100.0
·관리운영비	29	29	-	100.0
·피해예방사업	3	3	-	100.0
- 정부보장사업	207	207	-	100.0
·무보험·뺑소니보상	177	177	-	100.0
·미반환가불금보상	15	15	-	100.0
·관리운영비	15	15	-	100.0
- 생활지원 및 학자금	11	11	-	100.0
·생활지원 및 학자금	11	11	-	100.0
- 국립교통재활병원	128	128	-	100.0
·운영교부금	56	56	-	100.0
· 장비유지·보수	62	62	-	100.0
· 재활프로그램 연구	10	10	-	100.0
- 자동차손해배상진흥원	8	8	-	100.0
·공제정책 및 감독검사지원	2	2	-	100.0
·자동차손해배상 보상사업 지원	2	2	-	100.0
·시스템구축비	4	4	-	100.0
ㅇ 기금운영비	4	4	-	100.0
ㅇ 공공자금관리기금 예탁	1,000	1,000	-	100.0
ㅇ 여유자금운용	1,009	1,030	11	101.0
합 계	2,626	2,637	11	100.4

3) 여유자금 규모 및 운용

2023년도 자동차사고 피해지원기금의 여유자금 규모는 연도말 잔액기준으로 1,030억원이고, 연간 여유자금 운용 평균잔액(평잔) 기준으로는 1,015억원임.

【 자동차사고 피해지원기금 여유자금 운용 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	여유자금 규모*	여유자금 운용현황(평잔)			
		소계 (수익률)	직접운용 (수익률)	위탁운용	
				연기금투자풀 (수익률)	전담운용기관 (수익률)
2021	203,163	204,203 (△0.28%)	-	204,203 (△0.28%)	-
2022	100,932	141,450 (△3.38%)	-	141,450 (△3.38%)	-
2023	103,015	101,474 (8.06%)	-	101,474 (8.06%)	-

* 여유자금 규모는 당해 연도 12월 31일 기준으로 기금이 보유하고 있는 여유자금 총 규모를 의미함.

2023년도에는 여유자금(평잔) 1,015억원 전액을 연기금투자풀에 위탁 운용하였고, 여유자금(평잔)의 전체 평균 수익률은 8.06%로 2022년도 대비 11.44%p 상승한 것으로 나타났음.

4. 재무결산

가. 재정상태

국토교통부의 2023년도 재무결산 중 재정상태를 보면, 자산은 전년도 대비 2조 2,364억원(0.3%)이 증가한 717조 6,589억원이고, 부채는 전년도 대비 1조 2,631억원(0.7%)이 증가한 193조 7,490억원으로 자산이 부채보다 많아 순자산은 523조 9,098억원임.

자산은 유동자산 63조 3,019억원, 투자자산 211조 2,743억원, 일반유형자산 122조 8,433억원, 사회기반시설 318조 7,523억원 등으로 구성되어 있고, 단기투자증권 등의 감소에 따라 유동자산이 7조 723억원이 감소하였고, 장기대여금 및 장기투자증권 증가 등으로 투자자산이 7조 6,683억원이 증가하였음.

부채는 유동부채 123조 2,817억원, 장기차입부채 65조 7,939억원, 장기충당부채 634억원, 기타비유동부채 4조 6,101억원 등으로 구성되어 있고, 전년도보다 단기차입금 등 유동부채가 2조 4,591억원이 증가하였고, 국채 등 장기차입부채가 2조 1,548억원이 감소하였음.

【 전년도 대비 재정상태 증감 현황 】

(단위: 백만원, %)

구 분	2023년도	2022년도	전년도 대비 증감	
			금 액	비 율
자 산	717,658,865	715,422,470	2,236,395	0.3
Ⅰ. 유동자산	63,301,894	70,374,169	△7,072,275	△10.0
Ⅱ. 투자자산	211,274,342	203,606,057	7,668,285	3.8
Ⅲ. 일반유형자산	122,843,322	121,431,283	1,412,039	1.2
Ⅳ. 사회기반시설	318,752,341	319,060,396	△308,055	△0.1
Ⅴ. 무형자산	231,720	261,258	△29,538	△11.3
Ⅵ. 기타비유동자산	1,255,247	689,307	565,940	82.1
부 채	193,749,044	192,485,991	1,263,053	0.7
Ⅰ. 유동부채	123,281,676	120,822,603	2,459,073	2.0
Ⅱ. 장기차입부채	65,793,915	67,948,720	△2,154,805	△3.2
Ⅲ. 장기충당부채	63,363	57,240	6,123	10.7
Ⅳ. 기타비유동부채	4,610,089	3,657,428	952,661	26.0
순 자 산	523,909,821	522,936,479	973,342	0.2
Ⅰ. 기본순자산	57,495,833	57,495,833	-	-
Ⅱ. 적립금 및 잉여금	552,310,849	551,894,032	416,817	0.1
Ⅲ. 순자산 조정	△85,896,861	△86,453,385	556,524	△0.6

나. 재정운영

국토교통부의 2023년도 재정운영결과, 재정지출(비용)이 재정수입(수익)을 초과하여 순손실 20조 7,650억원이 발생하였음. 비용은 프로그램총원가 26조 4,638억원, 관리운영비 4,167억원 및 비배분비용 8,561억원으로 구성되어 있고, 수익은 프로그램수행과정에서 발생한 수익 4조 8,571억원, 비배분수익 1조 6,322억원 및 비교환수익 4,821억원으로 구성되어 있음.

한편, 2023년도 재정운영순원가(프로그램순원가 + 관리운영비 + 비배분비용 - 비배분수익)는 전년도보다 26조 3,036억원(520.2%) 증가하였는데, 이는 전기오류수정손실 등 비배분수익이 전년도 대비 21조 7,324억원 감소한 것이 주된 원인임.

【 전년도 대비 재정운영 증감 현황 】

(단위: 백만원, %)

구 분	2023년도	2022년도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
Ⅰ. 프로그램순원가	21,606,651	15,970,591	5,636,060	35.3
가. 프로그램 총원가	26,463,780	37,151,961	△10,688,181	△28.8
나. 프로그램수행과정에서 발생한 수익	4,857,129	21,181,370	△16,324,241	△77.1
Ⅱ. 관리운영비	416,655	402,015	14,640	3.6
Ⅲ. 비배분비용	856,068	1,935,573	△1,079,505	△55.8
Ⅳ. 비배분수익	1,632,215	23,364,656	△21,732,441	93.0
Ⅴ. 재정운영순원가(Ⅰ+Ⅱ+Ⅲ-Ⅳ)	21,247,159	△5,056,476	26,303,635	520.2
Ⅵ. 비교환수익 등	482,115	583,877	△101,762	△17.4
Ⅶ. 재정운영결과(순비용, Ⅴ-Ⅵ)	20,765,044	△5,640,353	26,405,397	468.2

관리운영비는 인건비 3,175억원, 경비 992억원 등으로 구성되어 있고, 비배분비용은 자산재평가손실 6,391억원과 전기오류수정손실 807억원 등으로 구성되어 있으며, 총 41개의 프로그램 중 프로그램순원가가 큰 프로그램은 주택시장안정및주거복지향상 프로그램(4조 5,020억원)과 일반철도건설 프로그램(3조 1,298억원), 철도안전및운영 프로그램(2조 8,911억원)이 있음.

다. 순자산

국토교통부의 2023년도 기초순자산은 522조 9,365억원이고, 기말순자산은 523조 9,098억원으로 기초 대비 9,733억(0.2%) 증가하였는데, 이는 재원의 조달 및 이전이 21조 1,716억원, 재정운영결과 20조 7,650억원 등으로 인한 순자산 증가효과 등 때문임.

【 전년도 대비 순자산 증감 현황 】

(단위: 백만원, %)

구 분	2023년도	2022년도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
Ⅰ. 기초순자산	522,936,479	626,215,187	△103,278,708	△16.5
Ⅱ. 재정운영결과	20,765,044	△5,640,353	26,405,397	468.2
Ⅲ. 재원의 조달 및 이전	21,171,563	26,616,737	△5,445,174	△20.5
Ⅳ. 조정항목	566,824	△135,535,798	136,102,622	100.4
Ⅴ. 기말순자산(Ⅰ-Ⅱ+Ⅲ+Ⅳ)	523,909,821	522,936,479	973,342	0.2

한편, 2023년도 재원의 조달 및 이전은 국고수입 등 재원의 조달로 8조 9,904억원이 감소하고 국고이전지출 등 재원의 이전이 3조 5,453억원이 감소하여 5조 4,452억원이 감소하였으며, 조정항목은 투자증권평가손익 3조 3,056억이 증가, 자산재평가이익 12조 6,874억원이 증가하여 136조 1,026억원이 증가하였음.

Ⅱ. 검토의견

1. 일반회계

가. 기획조정실

1) 선금 지급 업무에 대한 관리 강화 필요

○ 국토교통부는 일부 계약에 대한 선금 지급과 관련하여 기획재정부의 특례 승인 이전에 계약예규에 따른 지급한도를 초과하는 선금을 지급한 것으로 볼 소지가 있는바, 계약예규의 원칙과 기준에 부합하도록 선금 지급 업무 관리를 강화할 필요가 있음.

가) 개요

「국고금 관리법」 및 동법 시행령[2] 등에 따르면 계약담당공무원은 공사, 물품 제조 또는 용역 계약 등 계약의 상대자가 선금의 지급을 요청할

---

2) **「국고금 관리법」**

제26조(선급과 개산급) 지출관은 운임, 용선료(傭船料), 공사·제조·용역 계약의 대가, 그 밖에 대통령령으로 정하는 경비로서 그 성질상 미리 지급하지 아니하거나 개산(槪算)하여 지급하지 아니하면 해당 사무나 사업에 지장을 가져올 우려가 있는 경비의 경우에는 이를 미리 지급하거나 개산하여 지급할 수 있다.

「국고금 관리법 시행령」

제40조(선급) ① 법 제26조에 따라 미리 지급할 수 있는 경비는 다음 각 호와 같다.

6. 국가기관·지방자치단체 및 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관(이하 "국가기관등"이라 한다)에 지급하는 경비
9. 국고금 지급사무를 은행등에 위탁하는 경우 그 국고금
10. 업무 등의 위탁(제9호의 경우를 포함한다)에 필요한 경비
11. 보조금·부담금 및 교부금
14. 국가가 매수하거나 수용하는 토지 또는 그 토지에 있는 물건의 대금·보상금 또는 이전료
15. 공사, 제조 또는 용역 계약의 대가로서 계약금액의 100분의 70(원활한 공사 진행 등에 필요하여 중앙관서의 장이 기획재정부장관과 협의한 경우에는 100분의 100)을 초과하지 않는 금액

때에는 계약금액의 70%를 초과하지 아니하는 범위 내에서 선금을 지급할 수 있음.

이는 계약상대자로 하여금 자재 확보·노임 지급 등에 어려움이 없이 계약이행을 원활하게 할 수 있도록 자금 확보를 지원하는 제도로서, 국토교통부도 다수의 계약에 대하여 선금을 지급하고 있음.

나) 선금 지급 업무 관리 강화 필요

선금 지급과 관련하여서는 기획재정부 계약예규인 「정부 입찰·계약 집행기준(이하 "계약예규"라 함)[3]」에 따라야 하며, 다만 각 중앙관서의 장이 특수한 사유로 인하여 동 계약예규에 의하기 곤란하다고 인정할 때에는 기획재정부장관과 협의하여 특례를 정할 수 있음.

「계약예규」 제34조제11항[4]은 해당 예산의 사고이월이 불가피하다고 인

---

3) **「(계약예규) 정부 입찰·계약 집행기준」**

제33조(선금의 지급 등) 계약담당공무원은 「국고금관리법 시행령」 제40조제1항제15호에 의하여 선금을 지급하고자 할 때에는 이 장에 정한 바에 따라야 한다. 다만, 각 중앙관서의 장은 특수한 사유로 인하여 이 예규에 의하기 곤란하다고 인정할 때에는 기획재정부장관과 협의하여 특례를 정할 수 있다.

제34조(적용범위) ① 계약담당공무원은 다음 각호의 요건을 충족하는 경우로서 계약상대자가 선금의 지급을 요청할 때에는 계약금액의 100분의 70을 초과하지 아니하는 범위 내에서 선금을 지급할 수 있다. 다만, 계약상대자가 선금의무지급률 이하로 신청하는 경우에는 신청한 바에 따라 지급한다.

1. 공사, 물품 제조 또는 용역 계약(발주기관이 시스템 특성 등에 맞게 소프트웨어의 일부에 대하여 수정·변경을 요구하여 체결한 소프트웨어사업을 포함)
2. 시행령 제76조에 의한 입찰참가자격제한을 받고 그 제한기간 중에 있지 아니한 경우

4) **「(계약예규) 정부 입찰·계약 집행기준」**

제34조(적용범위) ⑪ 계약담당공무원은 계약이행에 필요한 기간등에 비추어 계약을 체결한 연도내에 해당 예산을 전액 집행할 수 없는 경우로서 해당 예산의 사고이월이 불가피하다고 인정되는 때에는 제3항 및 제4항에도 불구하고 계약을 체결한 연도내에 집행할 수 있는 금액을 한도로 선금을 지급하여야 하며, 제3항 및 제4항에 의하여 지급하여야 할 선금중 미지급된 금액은 예산이 이월된 연도에 지급하여야 한다.

정되는 때에는 “계약을 체결한 연도내에 집행할 수 있는 금액을 한도로” 선금을 지급하고, 나머지 금액은 예산이 이월된 연도에 지급하여야 한다고 규정하고 있는데,

2023년 국토교통부는 연도내 집행가능액 한도를 초과하여 선금을 지급할 수 있도록 하는 특례 적용을 기획재정부에 요청(’23.11.27.)하였으며, 기획재정부는 이를 허용한다는 회신(’23.11.27.)을 하였음.[5)]

국토교통부의 요청 공문에 따르면 “재정 집행률 제고 및 투자 집행 확대를 위해 다각적인 방안을 모색 중인 상황에서”, “금년에 한하여” 특례 적용을 요청한 것임.

이와 관련하여 「계약예규」에서는 “특수한 사유로 인하여 동 계약예규에 의하기 곤란”한 경우에 특례를 정할 수 있도록 규정하고 있는데, 국토교통부가 사유로 제시한 “재정 집행률 제고 및 투자 집행 확대”가 이에 해당하는지 불명확할 뿐만 아니라, 2020년부터 매년 이와 같은 특례가 동일한 사유로 정해지고 있음에 따라 「계약예규」를 우회하는 수단으로 활용되고 있는 것으로 보여질 수 있음.

더욱이 국토교통부가 “금년에 한하여” 특례를 요청하여 회신을 받은 날이 각각 2023년 11월 27일임에도 불구하고, 해당 날짜 이전에 이미 70% 이상[6)]의 선금을 지급한 계약 건 중 다음연도(2024년)로 이월된 계약 건수는

5) 해당 문서는 해양수산부, 국토교통부, 보건복지부, 국방부, 문화체육관광부, 국민권익위원회, 환경부, 소방청, 식품의약품안전처, 조달청, 문화재청, 산림청, 방위사업청, 환경부를 수신자로 하고 있음.
6) 기획재정부는 2023년에 「경제위기 극복을 위한 계약지침」을 통해 선금지급한도를 80%로 확대하였음.

일반회계를 기준으로 109건(721억 2,615만원)이고, 이 중 2023년 12월 31일 기준 계약기간이 총 계약기간의 절반 이상 남아 있었던 건도 34건(467억 5,380만원)으로 나타난바,

이월이 명백하게 예상되는 일부 계약에 대하여 회계연도 내에 집행할 수 있는 금액을 초과하여 선금을 지급함으로써 「계약예규」에 부합하지 않는 집행이 이루어진 것으로 볼 소지가 있음.

【 2023년도 일반회계 이월사업에 대한 선금 지급 내역 】

(단위 : 백만원)

세부사업	세목	계 약 명	예산액	계약액	선금액
철도기본계획수립 [2733-303]	기본조사설계비 [420-01]	문경~김천 철도건설사업 전략환경영향평가 등 2건	352	352	280
철도산업발전지원 [2733-304]	일반연구비 [260-01]	제5차 국가철도망 구축계획 수립 연구 등 3건	550	538	416
	민간위탁사업비 [320-02]	해외철도 수주지원(2차)	2,800	2,800	2,240
국토교통연구기획(R&D) [4153-301]	정책연구비 [260-02]	지역별 교통수단 수송분담률 목표수립 관리 유도방안 연구 등 2건	165	162	114
정책연구개발사업(R&D) [4148-301]	정책연구비 [260-02]	이륜차 번호판 번호체계 및 디자인 개선 연구 등 3건	237	237	180
국토이용정보체계구축및운영 [4254-526]	일반연구비 [260-01]	제4차 국토이용정보체계 구축계획 수립 연구	90	87	69
지상지하공간정보통합관리체계구축 [4270-505]	일반연구비 [260-01]	2023년 지상지하 공간정보 통합 구축사업 감리	-	58	40
기계설비산업발전지원 [4305-301]	관리용역비 [210-15]	2023년 기계설비산업 정보체계 운영위탁	1,050	1,034	827
	일반연구비 [260-01]	기계설비산업 정보체계 구축(2차년도)	1,130	1,110	888
해외인프라시장개척 [4310-301]	민간위탁사업비 [320-02]	2023년 해외인프라도시개발 사업 발굴 및 추진업무	14,300	14,012	12,756
국제개발협력사업 지원(ODA) [4310-302]	민간위탁사업비 [320-02]	2023년 국토교통 국제개발협력사업 운영지원	30,588	29,976	23,981
건설기술제도선진화 [4318-301]	정책연구비 [260-02]	건설공사 사후평가 체계 개선방안 연구	90	87	61

세부사업	세목	계 약 명	예산액	계약액	선금액
스마트시티 기반구축 [5637-304]	민간위탁사업비 [320-02]	2023년 스마트도시서비스 인증제 운영 및 관리 등 3건	500	485	374
스마트시티확산사업 [5637-308]	민간위탁사업비 [320-02]	2023년 스마트시티 혁신기술 발굴사업 사업관리 및 운영지원 등 5건	4,700	4,596	3,217
스마트시티산업육성 [5637-309]	민간위탁사업비 [320-02]	2023년 스마트시티 산업육성 지원 등 3건	760	742	519
국가기본도제작 [5831-301]	일반연구비 [260-01]	전국 정사영상 통합구축 등 2건	532	512	410
국토조사및지명 [5831-303]	일반연구비 [260-01]	2023년 국토조사	300	264	211
국토위성센터및국토관측위성운영 [5831-305]	일반연구비 [260-01]	후속 국토위성 도입을 위한 기획 및 타당성 분석 연구	200	194	155
국가건축정책위원회 운영지원 [6134-301]	관리용역비 [210-15]	2023년 국가건축정책 위원회 홈페이지 운영관리	20	20	16
계			58,364	57,266	46,754

※ 주: 계약 기간을 기준으로 50% 이상 이월된 사업 중 11월 26일 이전에 선금을 지급한 계약 건
※ 자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 연례적으로 이루어지는 회계연도 말 특례 승인 요청을 지양하고, 이월이 예상되는 계약 건의 집행가능금액 및 초기 투입비용 등을 면밀히 파악하는 등 선금 지급 업무 관리를 강화할 필요가 있음.

나. 국토도시실

1) 건축정보시스템 구축 및 운영(4244-516)

○ 내역사업인 건축물 생애이력관리시스템 개발 및 운영 사업은 정보시스템 감리비를 편성하지 않고 낙찰차액을 통해 충당하였는바, 향후 「전자정부법」 등 관계 법령 및 지침에 따라 감리비를 편성하도록 노력할 필요가 있음.

가) 개요

건축정보시스템 구축 및 운영(정보화) 사업은 건축행정시스템(세움터), 건축물 생애이력관리시스템 등 정보시스템의 개발 및 유지관리 등을 위한 정보화 사업으로, 아래와 같은 내역사업으로 구성되어 있음.

【 건축정보시스템 구축 및 운영 내역사업별 주요 내용 】

구분	주요 내용 (시스템 기능)
건축행정시스템 (세움터) 운영	「건축법」 등에 따라 건축·주택인허가, 건축물대장 관리 등 건축행정 민원 전 과정을 온라인으로 편리하고 투명하게 처리할 수 있도록 클라우드 기반으로 구축한 건축행정시스템 운영
건축물 생애이력관리시스템 개발 및 운영	「건축물관리법령」에 따라 건축물을 효과적으로 유지관리하고, 개별 법령에 의해 기관별로 분산·관리되고 있는 건축물 관련 정보를 연계하여 생애이력 DB를 구축하기 위하여 건축물 생애이력 정보체계를 구축·운영
한국 건축규정정보체계 운영	「건축기본법」 제25조에 따라 건축물 관련 법령을 안내하기 위한 한국건축규정 정보체계 구축 및 운영
건축서비스산업 정보체계(건축HUB) 개발 및 운영	「건축서비스산업 진흥법」 제8조에 따라 건축서비스산업 정보 및 자료 등을 체계적으로 수집·관리하기 위한 정보체계로 대국민, 민간·산업계, 정부·공공 대상 서비스 제공 및 데이터 개방

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2023년도 예산액은 103억 4,200만원으로, 이 중 100억 7,100만원을 집행(97.4%)하고 2억 7,100만원은 불용하였음.

【 2023년도 건축정보시스템 구축 및 운영 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
건축정보시스템 구축 및 운영	10,342	10,342	-	-	10,342	10,071	-	271	8,131
· 건축행정시스템 (세움터) 운영	4,217	4,217	-	-	4,217	4,129	-	88	4,463
· 건축물생애이력관리 시스템 개발 및 운영	2,227	2,227	-	-	2,227	2,132	-	95	1,557
· 한국 건축규정 정보체계 운영	362	362	-	-	362	352	-	10	-
· 건축서비스산업 정보체계 개발 및 운영	3,536	3,536	-	-	3,536	3,458	-	78	2,111

※ 자료: 국토교통부

나) 정보시스템 구축·운영 예산 편성 시 감리비 포함 필요

건축정보시스템 구축 및 운영 사업의 내역사업인 '건축물생애이력관리 시스템 개발 및 운영 사업'은 국토교통부가 국토안전관리원에 위탁하고 국토안전관리원은 시스템 개발과 유지관리에 대해 외주업체에 재위탁는 방식으로 진행됨.

2023년도 당초 예산액 22억 2,700만원 중 21억 3,200만원을 집행하고 9,500만원은 불용하였음. 국토안전관리원과 외주업체가 계약을 체결한 후 발생한 낙찰차액 1억 4,300만원 중 9,300만원을 감리비로 활용하였고 5,000만원을 불용하였음.

【 최근 3년간 건축물생애이력관리 시스템 개발 및 운영 결산 】

(단위: 백만원)

구분	국토교통부			국토안전관리원			외주업체 (아이씨티웨이)
	예산액	집행액 (A=B+C)	불용액	계약액 (B)	낙찰차액		계약액
					감리비 (C)	불용액	
2021년	2,230	2,039	191	1,943	96	144	1,845
2022년	2,874	2,841	33	2,707	134	32	2,692
2023년	2,227	2,132	95	2,039	93	50	1,892

※ 자료: 국토교통부(2021년도는 한국토지주택공사에서 위탁업무 수행)
※ 국토안전관리원의 계약액은 외주업체 계약액에 대행사업관리비를 추가

‘정보시스템 감리’란 감리발주자 및 사업자 등의 이해관계로부터 독립된 자가 정보시스템의 효율성을 향상시키고 안전성을 확보하기 위하여 제3자의 관점에서 정보시스템의 구축 및 운영 등에 관한 사항을 종합적으로 점검하고 문제점을 개선하도록 하려는 것으로,

「전자정부법」 및 동법 시행령[7]에서는 대국민 서비스를 위한 행정업무

7) **「전자정부법」**
제57조(행정기관등의 정보시스템 감리) ① 행정기관등의 장은 정보시스템의 특성 및 사업 규모 등이 대통령령으로 정하는 기준에 해당하는 정보시스템에 대하여 제58조제1항에 따른 감리법인으로 하여금 정보시스템 감리를 하게 하여야 한다. 다만, 제64조의2에 따라 전자정부사업관리를 위탁한 경우로서

또는 민원업무 처리용으로 사용하는 정보시스템의 개발 등에 대해서는 의무적으로 감리를 하도록 규정하고 있음.

국토교통부는 2023년도 예산 편성 시 별도의 감리 예산을 편성하지 않은 사유에 대하여 국토안전관리원에서 발주한 기능개발, 유지관리 사업의 낙찰차액을 활용하여 감리비를 마련할 수 있어 별도로 감리비를 편성하지 않았다고 설명하고 있음.

그러나, 「2023년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」[8]에서 각 중앙관서는 정보시스템 구축·운영 예산 요구 시 감리 예산을 포함하여 요구하도록 규정하고 있고, 낙찰차액이 감리비를 충당할 수 있을 만큼 발생할 것인지는 사전에 예측하기 어려우므로, 국토교통부는 향후 예산 편성 시 「전자정부법」 등 관계법령의 취지에 따라 감리비를 편성하여 집행하도록 노력할 필요가 있음.

대통령령으로 정하는 전자정부사업에 대해서는 그러하지 아니하다.

「전자정부법 시행령」

제71조(정보시스템 감리의 대상) ① 법 제57조제1항 본문에서 "대통령령으로 정하는 기준"이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다.

1. 정보시스템의 특성이 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우. 다만, 사업비(총사업비 중에서 하드웨어·소프트웨어의 단순한 구입비용을 제외한 금액을 말한다. 이하 이 조에서 같다) 1억원 미만의 소규모 사업으로서 정보시스템 감리의 비용 대비 효과가 낮다고 중앙행정기관등의 장이 인정하는 경우는 제외한다.

가. 대국민 서비스를 위한 행정업무 또는 민원업무 처리용으로 사용하는 경우

나. 여러 중앙행정기관등이 공동으로 구축하거나 사용하는 경우

2. 정보시스템 구축사업으로서 사업비가 5억원 이상인 경우

3. 그 밖에 정보기술아키텍처 또는 정보화전략계획의 수립, 정보시스템 개발 또는 운영 등을 위한 사업으로서 정보시스템 감리의 시행이 필요하다고 해당 중앙행정기관등의 장이 인정하는 경우

8) 「2023년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」, 기획재정부, p.46

Ⅱ. 사업유형별 지침

7. 정보화 사업

□ 각 중앙관서는 정보시스템 구축·운영 예산 요구시, 「정보보호산업의 진흥에 관한 법률」에 따른 '정보보호시스템' 마련을 위한 예산과 감리·PMO·BMT 예산을 포함하여 요구

2) 토지종합정보시스템 운영(4263-501)

○ 국토교통부는 2023년 신규 사업인 무인민원발급기 개발 및 확산 사업을 중단하고 해당 예산을 다른 사업예산으로 전용하였으나, 동 사업은 무인민원발급 대상 서류에 지적도를 포함하는 내용으로 민원인 편의 제고를 위해 사업의 수요와 필요성을 면밀히 검토할 필요가 있음.

가) 개요

토지종합정보시스템 운영 사업은 부동산종합공부시스템 및 측량업정보종합관리체계를 구축·운영하기 위한 사업으로, 2023년도 예산액은 44억 8,900만원으로 전용 5억 3,300만원을 제외한 예산현액 39억 5,600만원 중 39억 2,500만원을 집행(99.2%)하고 3,100만원은 불용하였음.

【 2023년도 토지종합정보시스템 운영 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
토지종합정보시스템 운영	4,489	-	△533	3,956	3,925	-	31	3,045
- 부동산행정정보일원화	3,796	-	△533	3,263	3,260	-	3	2,447
-관리용역비(210-15)	2,671	-	±25	2,646	2,645	-	1	2,447
-일반연구비(260-01)	1,125	-	△533	617	615	-	2	-
- 측량업정보종합관리체계 구축	693	-	-	693	665	-	28	598

※ 자료: 국토교통부

나) 무인민원발급 편의 제고를 위한 지적도 연계 방안 검토 필요

국토교통부는 2023년 토지종합정보시스템 운영 예산 중 일반연구비 5억 3,300만원을 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」 시행('23.6.1.)에 따른 전세사기피해자 조사관리시스템[9] 구축을 위한 사업비로 전용하였음.

【 2023년도 토지종합정보시스템 운영 전용 현황 】

~에서		금액	~으로		전용 사유
세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
토지종합정보 시스템운영 (4263-501)	**일반연구비 (260-01)**	**533**	국가공간정보 공동활용체계 구축 및 운영 (4270-501)	일반연구비 (260-01)	전세사기피해자 조사관리시스템 구축 지원을 위한 집행잔액 전용 * 기획재정부 세출예산 전용 승인(정보통신예산과, '23.6.9.)

※ 자료: 국토교통부

법률 제정에 따라 전세사기피해자 지원 업무를 효율적으로 수행하기 위한 시스템 구축이 긴급하게 필요했다는 점에서 이러한 예산의 전용 등이 불가피했던 측면이 있어 보임.

다만, 전용재원으로 활용된 일반연구비 5억 3,300만원은 '무인민원발급기 개발 및 확산' 사업의 예산으로, 동 사업은 2023년에 신규로 편성된 내내역 사업이나 추진 단계에서 중단되었음.

---

9) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제16조(정보체계의 구축·운용 등) ① 국토교통부장관은 제14조에 따른 전세사기피해자등 결정 및 지원에 관한 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 정보체계를 구축·운용할 수 있다.

【 부동산행정정보일원화 사업 예산 증감 】

(단위 : 백만원)

예산	'22년 산출내역	예산	'23년 산출내역
2,549	○ 관리용역비(210-01) : 2,306 가. 부동산종합공부시스템 유지관리 (1,721) 나. 콜센터 운영 및 기술지원(436) 다. 지침 개정에 따른 시스템 반영(100) 라. 상용SW 유지보수 (49) ○ 일반연구비(260-01) : 243 가. 차세대 부동산종합공부시스템으로 전환을 위한 ISP (243)	3,796	○ 관리용역비(210-01) : 2,671 가. 부동산종합공부시스템 유지관리 (1,730) 나. 콜센터 운영 및 기술지원(436) 다. 지침 개정에 따른 시스템 반영(200) 라. 등기자료 추가 발급 (251) 라. 상용SW 유지보수 (54) ○ 일반연구비(260-01) : 1,125 가. 무인민원발급기 개발 및 확산 (533) 나. 민간측량업 지원체계 마련 (592)

※ 자료: 국토교통부

이와 관련하여 상위 사업인 '부동산행정정보일원화' 내역사업은 국가 부동산 공부(지적, 건축물, 토지이용계획, 가격, 등기 등) 18종을 부동산종합증명서로 구축함으로써 국민과 관련 기관에 정확한 정보를 제공하기 위한 사업이며,

'무인민원발급기 개발 및 확산' 사업(이하 "지적도 무인민원발급 연계 사업"이라 함)은 무인민원발급기에서 발급 가능한 제증명 119종에 지적(임야)도를 추가[10]하기 위한 것으로, 사업의 중단 경과는 다음과 같음.

국토교통부는 동 사업을 2023년도에 추진하기 위해 2022년 행정안전부와 협의를 진행하였으며, 같은 해 9월 6일 행정안전부로부터 지적(임야)도 등을 무인민원발급기 발급대상에 추가하기 위해서는 국토교통부 예산으로 발급 프로그램을 개발하여 전국으로 확산한 이후에 「무인민원발급창구를 이용

10) 무인민원발급기로는 토지(임야)대장을 발급할 수는 있으나, 지적(임야)도 발급은 지원되지 않고 있음. 다만, 지적(임야)도 온라인 발급 서비스는 정부24 서비스를 통해 제공되고 있음.

하여 접수·처리할 수 있는 민원사항의 종류」(행정안전부 고시 제2021-71호)를 개정할 필요가 있다는 회신을 받았고, 이에 대해 국회 심의를 거쳐 관련 예산 5억 3,300만원이 편성되었음.

이후 국토교통부는 2023년 2월 해당 사업의 보안성 검토를 거쳐 본사업 착수 단계에 이르렀으나, 같은 해 3월 행정안전부 「23년 민원행정 및 제도개선 기본지침」('23.3.31.)[11]에서 "무인민원발급기 제증명 추가 연계 협의 보류" 지침이 확정되며 사업이 잠정 보류되었음.

「23년 민원행정 및 제도개선 기본지침」의 상기 지침은 제증명 발급서비스 추가 건에 대해 무인민원발급기보다 정부24 서비스 연계를 우선한다는 취지인바, 이에 대해 국토교통부는 지적(임야)도 발급 서비스는 이미 정부24에 연계되어 있었던 상황임을 고려하여 사업의 정상 추진을 위해 행정안전부에 지적(임야)도 무인민원발급기 연계 협의 요청을 2회 추가 진행하였으나, 2023년 6월 행정안전부로부터 최종 보류 의견을 받으며 사업 중단이 확정됨.

이러한 사업 중단은 예산의 효율적 사용 등을 위한 행정부 내부의 정책 판단 변경에 따른 것이나, 지적도 무인민원발급 연계 사업은 2018년 2월 국민제안과 2021년 8월 및 2022년 3월의 규제개혁신문고 규제건의 등을 반영하여 추진된 사업으로 국민적 요구가 확인된 사안이며, 2024년 2월 국민권익위원

11) 「23년 민원행정 및 제도개선 기본지침」, 행정안전부, 2023.3월, p.24.
□ 지자체 및 기관 협조요청 사항
○ 무인민원발급기 제증명 추가 연계 협의 보류 : 행정기관 및 공공기관은 제증명 발급서비스가 정부24 서비스에 우선 반영되도록 노력 필요

회가 행정안전부 등에 무인민원발급기로 발급할 수 있는 문서 종류를 더욱 확대할 것을 권고[12]한 점 등을 고려하면 지적도 무인민원발급 연계 사업의 타당성이 낮다고 보기 어려운 측면이 있음.

더욱이, 다수의 지방자치단체에서 무인민원발급기 접근성을 높여 이용률이 제고되는 상황이고, 토지(임야)대장을 무인민원발급기로 발급받는 민원인은 여전히 지적(임야)도를 일괄(원스톱) 발급받고자 하는 수요가 있을 것으로 보이므로 민원인의 편의 제고 측면에서 사업의 유용성을 검토해볼 필요가 있다고 보임.

따라서, 국토교통부는 지적도 무인민원발급 연계 사업의 수요와 필요성을 면밀히 검토하고 향후 사업 추진 가능성이 있을 경우 기존의 정보화전략계획(ISP) 및 보안성 검토 결과 등을 토대로 신속하게 사업을 추진할 필요가 있을 것으로 보임.

12) 국민권익위원회는 「전자무인민원발급기 이용자 불편 해소 방안」(2024. 1. 22. 의결, 2024. 2. 15. 보도자료 발표)을 통해 관련 법령상 119종으로 제한되어 있는 무인민원발급기의 발급 문서 종류를 확대하는 등 이용자 편의를 높이는 제도개선 방안을 행정안전부와 지방자치단체 등에 권고하였으며, 추가 발급서류 예시로는 정부24를 통해 이미 발급 서비스가 제공되고 있는 '국가유공자(유족 또는 가족) 확인' 및 '대학졸업(예정) 증명' 등을 제시하였음.

3) 공간정보기반 디지털트윈 시범사업(4270-512)

○ 국토교통부는 자치단체 보조사업을 시행하면서 연내 집행 가능성을 확인하지 아니하고 보조금을 교부하였는바, 향후 관련 지침을 준수하여 보조사업 관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

공간정보기반 디지털트윈 시범사업은 교통, 환경, 안전 등 다양한 지역 현안 및 도시문제를 디지털 트윈국토 기술을 활용하여 해결하는 방안을 지방자치단체 공모방식으로 시범 개발하는 사업으로, 국비와 지방비가 1:1로 대응되는 사업임.

2023년에는 ①사회이슈 해결형(5개 지자체) 및 ②최신 AI기술 활용형(2개 지자체)의 2개 부문에 대하여 해당 연도 전체 사업비의 50%에 해당하는 45억원의 보조금 예산이 모두 교부되었음.

【 2023년도 공간정보기반 디지털트윈 시범사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
지자체 특성적용 디지털 트윈국토 구축 및 서비스모델 개발 -자치단체경상보조(330-01)	4,500	-	-	4,500	4,500	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 보조금 교부 시 연내 집행가능성 고려 필요

국토교통부는 동 사업 예산의 전액을 7개 지방자치단체에 교부하여 예산 집행률 100%를 달성하였으나, 그 중 4개 지방자치단체가 국비 전액을 다음 연도로 이월하는 등 총 교부액 45억원 중 11억 6,900만원(26%)만 실질적으로 집행되었음.

【 2023년도 공간정보기반 디지털트윈 시범사업 결산 】

(단위 : 백만원)

보조사업별	교부액	실 집행액	실 집행률	차년도 이월액	불용액
디지털트윈브릿지: 경주의 과거와 현재를 여행하다 (경주시)	500	344	68.8%	156	-
인공지능과 공간정보를 융합한 신개념 공공정보 검색모델 구축 (울산광역시)	500	-	0.0%	500	-
디지털트윈 기반 지하시설물 통합 안전관리 체계 구축 (대전광역시)	700	-	0.0%	700	-
디지털트윈 기반 미래도시디자인 시뮬레이션 개발 (이천시)	700	-	0.0%	700	-
디지털트윈으로 그리는 광명의 미래 (광명시)	700	420	60.0%	280	-
사람길 용인행정 DT로 르네상스 실현 (용인시)	700	405	57.9%	269	26
기후위기를 고려한 안동시 스마트 맑은물 관리체계 구축 (안동시)	700	-	0.0%	700	-
계	4,500	1,169	26.0%	3,305	26

※ 자료: 국토교통부

동 사업에 대해서는 2021회계연도 결산 심사 시 낮은 실집행률에 대한 지적이 이미 있었음에도 불구하고 2023년도에는 실집행률이 더 낮게 나타난 문제가 있음.

【 최근 3년간 공간정보기반 디지털트윈 시범사업 결산내역】

(단위 : 백만원)

연도	예산액	집행액 [실집행액]	집행률
2021	3,500	3,500 [1,365]	100.0 [39.0]
2022	4,900	4,900 [2,566]	100.0 [52.4]
2023	4,500	4,500 [1,169]	100.0 [26.0]

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」[13] 및 「국토교통 보조사업 관리규정」[14]에도 불구하고 연내 집행 가능성을 확인하지 아니하고 지방자치단체에 예산을 교부함으로써 지방자치단체의 보조금 예산 이월[15]을 초래하였음.

---

13) 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」, 기획재정부, 2023.1월, p.119

○ 각 중앙관서의 장은 최소 2차례 이상으로 나누어 보조금을 교부하고 총사업비, 사업기간, 지방비 부담조건 등 자치단체의 신청내용이 예산으로 편성된 내용과 일치하는가의 여부를 확인한 후 교부함으로써 보조금예산 집행의 적정성을 확보하여야 한다.

- 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성 및 실현가능성, 지방비 부담능력유무, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투융자 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서 등) 등에 대한 엄격한 사전 검토를 하여야 한다. 특히, 연내 집행 가능성을 명확히 확인한 후 집행 가능한 보조금만을 교부하여 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 한다.

14) **「국토교통 보조사업 관리규정」**(국토교통부 훈령 제1119호)

제15조(보조금 교부방법) ① 보조사업부서는 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. 다만, 해당 보조금이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 보조금 교부방법을 달리 정할 수 있다.

1. 일정한 요건을 갖추면 지원대상이 되는 경상보조성격의 사업인 경우
2. 다른 법령에 따라 보조금 교부 방법 및 절차가 정해진 경우
3. 추가경정예산(당시 기금운용계획변경 포함)으로 사업이 신설된 경우

② · ③ (생 략)

15) 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」, 기획재정부, 2023.1월, p.120

○ 각 중앙관서의 장은 국고보조금 교부결정시 보조사업자가 보조금을 교부받은 후 원칙적으로 보조금의 이월은 허용되지 않으나 중앙관서의 장이 인정한 경우에만 이월할 수 있다는 조건을 명시한다.

- 아울러, 미집행 이월이 최소화되도록 노력하여야 한다.

【 2023년도 공간정보기반 디지털트윈 시범사업 보조금 교부 현황 】

(단위 : 백만원)

지자체	교부액	1차 ('23.9.11.)	2차 ('23.10.13.)	3차 ('23.11.28.)	4차 ('23.12.20)	차년도 이월액
경주시	500	105	365	30	-	156
울산광역시	500	105	365	30	-	500
대전광역시	700	150	500	50	-	700
이천시(추가선정)	700	-	-	280	420	700
광명시	700	150	500	50	-	280
용인시	700	150	500	50	-	269
안동시	700	150	500	50	-	700

※ 자료: 국토교통부

이와같이 저조한 실집행률 등으로 인하여 동 시범사업은 기획재정부 보조사업 연장평가 결과 2023년을 마지막으로 종료되었으나, 국토교통부는 3년간의 시범사업 성과와 한계점에 대한 진단을 기반으로 행정업무 개선사항을 도출하고 이를 확산하기 위한 목적으로 연구용역[16]을 추진하는 등 향후 본사업 전환을 검토하고 있음.

국토교통부가 공간정보기반 디지털트윈 구축 사업을 정식으로 추진하려는 경우 2024년에 진행 중인 2023년도 이월 보조사업을 철저히 관리함으로써 실질적인 성과를 도출할 필요가 있으며,

아울러, 향후 본사업 또한 자치단체 보조사업으로 수행하는 경우 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」 및 「국토교통 보조사업 관리규정」에

16) 「디지털 트윈국토 성과확산을 위한 전략방안 연구」, 국토연구원 ('24.3.6.~)

따라 연내 집행 가능성을 명확히 확인한 후 집행 가능한 보조금만을 교부하여 보조금의 연례적 이월이 최소화되도록 하는 등 보조금 예산 집행의 적정성 확보 방안도 마련할 필요가 있음.

4) 국토정책 종합연구(5547-301)

○ ‘LULUCF 분야 정주지 부문 국가 온실가스 인벤토리 산정 및 보고’ 내역사업의 경우 연구용역을 연례적으로 토지주택연구원과 수의계약으로 연말에 체결하여 예산을 이월하면서 법령에 따른 온실가스 통계의 산정·보고는 용역계약 시점과 별개로 지속적으로 진행하고 있는바, 연초에 계약이 체결되어 당해연도 내에 예산이 집행될 수 있도록 개선할 필요가 있음. ○ 2023년도에 이 사업의 정책연구비(260-02)로 추진한 ‘기업혁신파크 선도사업 지원 연구’ 사업의 경우 과업 중 하나인 기업혁신파크 선도사업의 공모는 민간위탁비로 집행함이 바람직하였을 것으로 보이므로, 향후 유사한 집행이 반복되지 않도록 유의할 필요가 있음.

가) 개요

국토정책 종합연구 사업은 국토 분야의 다양한 정책 수요를 발굴·반영하기 위한 연구용역을 추진하는 ‘국토정책 지원연구’, 국토계획평가제도를 운영하는 ‘국토계획평가 운영’, 정주지 온실가스 통계자료를 구축·관리하면서 국내외 보고를 지원하는 ‘LULUCF[17] 분야 정주지 부문 국가 온실가스 인벤토리 산정 및 보고’, 국토모니터링체계를 구축·운영하는 ‘국토모니터링 체계 구축·운영’의 4가지 내역사업으로 구성되는 세부사업임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 10억 2,500만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 11억 8,700만원 중 9억 4,100만원을 집행(79.3%)하고 1억 1,900만원을 다음 연도로 이월하면서 1억 2,700만원은 불용하였음.

17) Land Use, Land Use Change and Forestry의 약자로 ‘토지이용 및 토지이용변화’를 뜻하며, 토지이용 범주에 따라 산림지, 농경지, 초지, 습지, 정주지, 기타 토지로 구분됨.

【 2023년도 국토정책 종합연구 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
국토정책 종합연구	1,025	162	0	1,187	941	119	127	876
국토정책지원연구	275	91	-	366	271	71	24	222
국토계획평가운영	200	-	-	200	183	-	17	196
LULUCF 분야 정주지 부문 국가 온실가스 인벤토리 산정 및 보고	250	71	-	321	195	48	78	166
국토모니터링체계 구축운영	300	-	-	300	292	-	8	292

※ 자료: 국토교통부

나) 국가 온실가스 인벤토리 산정 및 보고 용역의 연례적인 이월 방지 필요

정부는 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」(이하 "탄소중립기본법"이라 함) 제8조[18]에 따라 국가 온실가스 배출량을 2030년까지 2018년의 국가 온실가스 배출량 대비 40%만큼 감축하는 것을 중장기 국가

18) **「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」**
제8조(중장기 국가 온실가스 감축 목표 등) ① 정부는 국가 온실가스 배출량을 2030년까지 2018년의 국가 온실가스 배출량 대비 35퍼센트 이상의 범위에서 대통령령으로 정하는 비율만큼 감축하는 것을 중장기 국가 온실가스 감축 목표(이하 "중장기감축목표"라 한다)로 한다.
② 정부는 중장기감축목표를 달성하기 위하여 산업, 건물, 수송, 발전, 폐기물 등 부문별 온실가스 감축 목표(이하 "부문별감축목표"라 한다)를 설정하여야 한다.
③ 정부는 중장기감축목표와 부문별감축목표의 달성을 위하여 국가 전체와 각 부문에 대한 연도별 온실가스 감축 목표(이하 "연도별감축목표"라 한다)를 설정하여야 한다.
④ 정부는 「파리협정」(이하 "협정"이라 한다) 등 국내외 여건을 고려하여 중장기감축목표, 부문별감축목표 및 연도별감축목표(이하 "중장기감축목표등"이라 한다)를 5년마다 재검토하고 필요할 경우 협정 제4조의 진전의 원칙에 따라 이를 변경하거나 새로 설정하여야 한다. 다만, 사회적·기술적 여건의 변화 등에 따라 필요한 경우에는 5년이 경과하기 이전에 변경하거나 새로 설정할 수 있다.
「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법 시행령」
제3조(중장기 국가 온실가스 감축 목표 등) ① 법 제8조제1항에서 "대통령령으로 정하는 비율"이란 40퍼센트를 말한다.

온실가스 감축 목표로 하고 있으며, 중장기 감축 목표와 이를 달성하기 위한 부문별·연도별 감축 목표를 5년마다 재검토하고 필요할 경우 변경하거나 재설정할 수 있음.

이와 관련하여 정부는 국가별·지역별 온실가스 배출량·흡수량, 배출·흡수 계수 등 온실가스 관련 각종 정보 및 통계를 개발·분석·검증·작성 및 관리하는 온실가스 종합정보관리체계를 구축·운영하면서 환경부에 온실가스 종합정보센터(이하 “종합정보센터”라 함)를 두고 있으며(「탄소중립기본법」 제36조[19]),

국토교통부장관은 정주지 분야의 온실가스 통계에 관한 국토 조사를 실시하고(「국토기본법」 제25조[20]), 정주지 분야 온실가스 정보 및 통계를

---

19) **「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」**

제36조(온실가스 종합정보관리체계의 구축) ① 정부는 국가 및 지역별 온실가스 배출량·흡수량, 배출·흡수 계수(係數) 등 온실가스 관련 각종 정보 및 통계를 개발·분석·검증·작성하고 관리하는 종합정보관리체계를 구축·운영하여야 하며, 이를 위하여 환경부에 온실가스 종합정보센터(이하 “종합정보센터”라 한다)를 둔다.

② 관계 중앙행정기관의 장은 제1항에 따른 종합정보관리체계가 원활히 운영될 수 있도록 에너지·산업공정·농업·폐기물·해양수산·산림 등 부문별 소관 분야의 정보 및 통계를 매년 작성하여 종합정보센터에 제출하는 등 적극 협력하여야 한다.

④ 정부는 제1항에 따른 각종 정보 및 통계를 개발·분석·검증·작성·관리하거나 종합정보관리체계를 구축함에 있어 협정의 기준을 최대한 준수하여 투명성·정확성·완전성·일관성 및 비교가능성을 제고하여야 한다.

⑤ 정부는 국가 및 부문별·지역별 온실가스 배출량 및 잠정치를 포함하여 제1항에 따른 각종 정보 및 통계를 분석·검증하고 그 결과를 매년 공개하여야 한다.

⑥ 제1항부터 제5항까지의 규정에 따른 종합정보관리체계 구축, 종합정보센터 운영, 관계 중앙행정기관의 장, 시·도지사 및 시장·군수·구청장의 제출의무대상 정보·통계의 범위, 정보 및 통계의 개발·분석·검증·작성·관리, 각종 정보·통계의 공개 시기와 방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

20) **「국토기본법」**

제25조(국토 조사) ① 국토교통부장관은 국토에 관한 계획 또는 정책의 수립, 「국가공간정보기본법」 제32조제2항에 따른 공간정보의 제작, 연차보고서의 작성 등을 위하여 필요할 때에는 미리 인구, 경제, 사회, 문화, 교통, 환경, 토지이용, 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항에 대하여 조사할 수 있다.

「국토기본법 시행령」

제10조(국토조사의 실시) ①법 제25조제1항에서 “대통령령으로 정하는 사항”이란 다음 각 호의

매년 3. 31.까지 종합정보센터에 제출할 의무를 짐(「탄소중립기본법 시행령」 제39조[21]).

국토교통부장관은 정주지 온실가스 통계에 관한 국토 조사 및 국토조사 계획의 수립, 동 국토조사 자료의 유지·관리를 위탁할 수 있는데(「국토기본법」 제33조[22]), 해당 업무는 2021년부터 국토교통부고시로 LH 산하 토지주택연구원(이하 "LHRI"라 함)에 위탁 지정되어 있음.

사항을 말한다.
1. 지형·지물 등 지리정보에 관한 사항
2. 농림·해양·수산에 관한 사항
3. 방재 및 안전에 관한 사항
4. 정주지(定住地: 도시 등 사람이 거주하고 있는 일정한 지역) 온실가스 통계에 관한 사항
5. 그밖에 국토교통부장관이 필요하다고 인정하는 사항

21) **「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법 시행령」**
제39조(온실가스종합정보관리체계의 구축 및 관리 등) ⑧ 다음 각 호의 구분에 따른 중앙행정기관의 장은 법 제36조제2항에 따라 해당 호에서 정하는 분야별로 온실가스 정보 및 통계를 매년 3월 31일까지 온실가스종합정보센터에 제출해야 한다.
1. 농림축산식품부장관: 농업·축산·산림 분야
2. 산업통상자원부장관: 에너지·산업공정 분야
3. 환경부장관: 폐기물·내륙습지 분야
4. 국토교통부장관: 건물·정주지·교통(해운·항만은 제외한다) 분야
5. 해양수산부장관: 해양·수산·해운·항만·연안습지 분야

⑪ 법 제36조제5항에 따라 온실가스종합정보센터는 제8항 및 제9항에 따라 제출받은 정보·통계를 분석·검증한 결과를 매년 12월 31일까지 온실가스종합정보센터의 인터넷 홈페이지에 공개해야 한다.

22) **「국토기본법」**
제33조(권한의 위임 및 업무의 위탁) ② 이 법에 따른 국토교통부장관, 시·도지사, 시장 또는 군수의 업무는 그 일부를 대통령령 또는 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 다른 행정청이나 행정청이 아닌 자에게 위탁할 수 있다.

「국토기본법 시행령」
제20조(업무의 위탁) ① 법 제33조제2항에 따라 국토교통부장관이 위탁할 수 있는 업무는 다음 각 호와 같다.
1. 법 제17조의2제2항에 따라 실시하는 교육의 운영
2. 법 제25조에 따른 국토조사 중 제10조제1항제4호의 정주지 온실가스 통계에 관한 사항
3. 법 제25조의2제1항에 따른 국토모니터링의 실시
4. 제10조제2항에 따른 국토조사계획의 수립(같은 조 제1항제4호의 정주지 온실가스 통계에 관한 국토조사계획으로 한정한다)
5. 제10조의2제1호에 따른 국토조사 자료의 유지·관리(제10조제1항제4호의 정주지 온실가스 통계에 관한 자료로 한정한다)

LHRI에 정주지 분야의 온실가스 통계자료 구축 및 관리, 국내외 보고 지원 등을 위탁하기 위한 예산이 이 사업에 편성된 내역사업인 'LULUCF[23] 정주지 온실가스 산정 및 보고'에 전액 민간위탁사업비(320-02목)로 편성되어 있음.

동 내역사업의 2023년도 당초 예산액은 2억 5,000만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 3억 2,100만원 중 1억 9,500만원을 집행(60.7%)하고 4,800만원을 다음 연도로 이월하면서 7,800만원은 불용하였음.

동 내역사업의 LHRI 위탁을 위한 용역계약은 2020년부터 시작되었는데, 매년 하반기에 계약이 체결되어 다음 연도 상반기에 용역이 종료됨에 따라 연례적으로 이월이 발생하고 있음.

2020년도분 용역계약은 2020. 9. 체결되어 2021. 3. 종료되었고, 2021년도분 용역계약은 2021. 11. 체결되어 2022. 8. 종료되었으며, 2022년도분 용역계약도 2022. 12. 체결되어 2023. 9. 종료되어 계약 시점과 종료 시점이 갈수록 늦어지고 있음. 2023년도분 용역계약인 '2024년 정주지 부문 국가 온실가스 통계 산정 및 탄소흡수 증진방안' 용역 또한 2023. 12. 체결되어 2024. 8. 종료됨.

23) Land Use, Land Use Change and Forestry의 약자로 '토지이용 및 토지이용변화'를 뜻하며, 토지이용 범주에 따라 산림지, 농경지, 초지, 습지, 정주지, 기타 토지로 구분됨.

【 정주지 온실가스 산정 및 보고 민간위탁 용역 체결 내역 】

(단위 : 천원)

연도	계약건명	계약일 착수일	종료일	계약금액	계약 상대방	수의 여부	수의계약 근거
2020	2021년도 정주지부문 온실가스 통계 산정 연구	'20.09.21	'21.03.19	37,920	LHI[24]	○	국가계약법 시행령 제27조제1항 제1호[25]
2021	2022년도 정주지부문 온실가스 통계 산정 연구	'21.11.11	'22.08.07	48,000	LHI	○	국가계약법 시행령 제26조제1항 제5호마목[26] 국토기본법 제33조제2항, 같은법 시행령 제20조제1항 제2호
2022	2023년 정주지 부문 국가 온실가스 통계 산정	'22.12.23	'23.09.18	66,500	LHI	○	
	2023년 정주지 온실가스 통계자료 유지관리 및 탄소정책 활용연구	'22.12.23	'23.09.18	171,000	LHI	○	
2023	2024년 정주지 부문 국가 온실가스 통계 산정 및 탄소흡수 증진방안	'23.12.13	'24.08.08	240,000	LHRI	○	

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 용역계약의 연례적인 연말 체결과 관련하여, 매년 연속적으로 수행하는 과제의 특성상 최초 계약 기간이 후속 용역의 계약 시기에도 영향을 주는데, 2021년 정책연구용역 당시 LH 직원들이 업무상 알게 된

24) 토지주택연구원의 약어는 과거 LHI에서 2023년 LHRI로 변경되었음.

25) **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」**

제27조(재공고입찰과 수의계약) ①경쟁입찰을 실시한 결과 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 수의계약에 의할 수 있다.

1. 제10조의 규정에 의하여 경쟁입찰을 실시하였으나 입찰자가 1인뿐인 경우로서 제20조제2항의 규정에 의하여 재공고입찰을 실시하더라도 제12조의 규정에 의한 입찰참가자격을 갖춘 자가 1인밖에 없음이 명백하다고 인정되는 경우

26) **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」**

제26조(수의계약에 의할 수 있는 경우) ① 법 제7조제1항 단서에 따라 수의계약을 할 수 있는 경우는 다음 각 호와 같다.

5. 제1호부터 제4호까지의 경우 외에 계약의 목적·성질 등에 비추어 경쟁에 따라 계약을 체결하는 것이 비효율적이라고 판단되는 경우로서 다음 각 목의 경우

마. 다른 법령에 따라 국가사업을 위탁 또는 대행할 수 있는 자와 해당 사업에 대한 계약을 하는 경우

정보를 바탕으로 부동산을 취득하였다는 의혹에 따른 사업 부문 조정이 진행 중인 관계로 사업 참여가 2021. 9. 28. 결정되고 과업 내용 검토 등을 거쳐 2021. 11.에 계약이 체결됨에 따라 후속 계약도 연말에 계약이 체결되고 있다고 설명함.

또한, 계약이 2021년 이후 계속해서 8월 또는 9월에 종료되어 「탄소중립 기본법 시행령」 제39조에 따른 정주지 분야 온실가스 정보 및 통계 제출 기한인 3. 31.보다 늦는 것과 관련하여, 국토교통부는 통계산정은 수탁기관에서 용역계약 결과 시점과 별개로 지속적으로 진행하여 국가의 온실가스 인벤토리 통계산정 및 보고 추진 일정에 차질이 발생하지 않도록 하고 있다고 설명함.

그러나, 연구용역을 연례적으로 연말에 체결하여 관행적으로 예산을 이월하는 것은 예산 운용의 성과나 실적을 쉽게 파악하기 위하여 「국가재정법」에서 회계연도 독립의 원칙을 규정[27]한 취지에 부합하지 않는 측면이 있고, 현재처럼 용역계약과 별개로 통계를 산정하여 기한 내에 일단 보고한 후 종합정보센터 등의 의견을 반영하여 계약 종료 시점까지 통계 결과를 수정 보완할 경우 회계연도 별 사업 추진 내용을 파악하기 어렵게 되는 문제가 발생할 수 있음.

따라서, 연구용역 체결 시점을 연초로 조정하고 용역 결과가 가능한 한 연도 내에 도출될 수 있도록 개선하여 연례적인 이월을 최소화할 필요가 있음.

---

27) **「국가재정법」**
제3조(회계연도 독립의 원칙) 각 회계연도의 경비는 그 연도의 세입 또는 수입으로 충당하여야 한다.

국토교통부는 후속 용역들이 당해연도 초에 계약을 체결할 수 있도록 용역 기간을 조정하는 과정을 단계적으로 진행 중이라는 의견을 제출함.

다) 비목 성격에 맞는 예산집행 필요

국토교통부는 이 사업의 내역사업인 '국토정책 지원연구'로 편성된 정책연구비(260-02목)로 국토 분야의 중·장기 발전전략 수립을 위한 정책연구 용역을 추진하고 있음.

동 내역사업의 2023년도 당초 예산액은 2억 7,500만원으로, 전년도 이월액 9,100만원을 더한 예산현액 3억 6,600만원 중 2억 7,100만원을 집행(74.0%)하고 7,100만원을 다음 연도로 이월하면서 2,400만원은 불용하였음.

2023년도 예산으로 추진된 정책연구용역은 6건인데, 그 중 '기업혁신파크 선도사업 지원 연구' 용역은 국내외 사례 분석, 선도사업 선정 기준 마련, 범부처 정책 연계방향 및 제도개선 사항 발굴 등 기업혁신파크[28] 정책 및 선도사업의 구체적인 추진 방향을 마련하기 위한 연구용역임.

동 용역은 경쟁입찰 공고 결과 유찰되어 단독 응찰했던 국토연구원을 상대방으로 하여 2023년 6월에 수의계약[29]으로 체결되어 2024년 6월에 종료된 것으로, ① 기업과 지방자치단체 등의 의견수렴 및 국내외 유사 사례분

28) 기업혁신파크에 대한 세부 내용은 첨부된 [참고] 참조.

29) **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」**

제27조(재공고입찰과 수의계약) ③ 제1항제1호에도 불구하고 「재난 및 안전관리 기본법」 제3조제1호의 재난이나 경기침체, 대량실업 등으로 인한 국가의 경제위기를 극복하기 위해 기획재정부장관이 기간을 정하여 고시한 경우에는 제10조에 따라 경쟁입찰을 실시했으나 입찰자가 1인뿐인 경우 제20조제2항에 따른 재공고입찰을 실시하지 않더라도 수의계약을 할 수 있다.

석을 통한 선도사업 선정 가이드라인을 마련하고 ② 선도사업을 희망하는 지방자치단체를 대상으로 맞춤 컨설팅을 추진하고 선도사업 선정에 필요한 평가위원회를 구성·운영하며, ③ 선정된 선도사업의 지원방안 등을 검토하는 것을 과업 내용으로 함.

【 국토정책 지원연구 정책연구용역 체결 내역 】

(단위 : 천원)

연도	계약건명	계약일 착수일	종료일	계약금액	계약 상대방	수의 여부	수의계약 근거
2023	기업혁신파크 선도사업 지원 연구	'23.06.26	'24.06.19	74,909	국토 연구원	○	국가계약법 시행령 제27조제3항
	지역개발사업 성과향상을 위한 평가지표 개선 및 통합정보망 연계방안 연구	'23.7.20	'24.2.4	48,200	LHRI	○	국가계약법 시행령 제27조제1항 제1호
	제4차 수도권정비계획 수정 필요성 재검토 기초연구	'23.06.21	'24.1.16	39,090	국토 연구원	경쟁 후 수의	
	균형발전 정책의 사회경제적 효과측정 연구(2차)	'23.06.01	'23.09.28	56,967	지역개발 학회	○	국가계약법 시행령 제27조 제1항 제2호[30]
	신산업육성 및 산업구조 고도화에 대응하기 위한 산업입지 혁신전략 연구(2차)	'23.06.14	'23.11.11	35,092	국토 연구원	경쟁 후 수의	
	지역발전투자협약 사업기획 및 개선 연구	'23.01.06	'23.11.30	26,100	국토 연구원	경쟁	-

※ 자료: 국토교통부

동 용역의 과업 중 하나로 기업혁신파크 선도사업 공모 전후에 실시한 지방자치단체 및 기업 대상의 토지이용계획(안) 자문 지원 등은 국가 사무의 일부를 지방자치단체가 아닌 법인·단체 또는 기관 등에 위탁하여 수행하는 과업으로 볼 수 있다는 점에서, 정책연구용역(260-02목)에 포함하여

30) **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」**
제27조(재공고입찰과 수의계약) ①경쟁입찰을 실시한 결과 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 수의계약에 의할 수 있다.
1. 제10조의 규정에 의하여 경쟁입찰을 실시하였으나 입찰자가 1인뿐인 경우로서 제20조제2항의 규정에 의하여 재공고입찰을 실시하더라도 제12조의 규정에 의한 입찰참가자격을 갖춘 자가 1인밖에 없음이 명백하다고 인정되는 경우
2. 제20조제2항의 규정에 의하여 재공고입찰에 부친 경우로서 입찰자 또는 낙찰자가 없는 경우

실시하는 것보다 별도의 사업으로 분리하여 민간위탁사업비(320-02목)로 집행하는 것이 적절하였을 것으로 생각됨.

민간위탁사업비는 수탁사업비를 수탁기관의 자체 고유사업과 구분 계리하게 되고, 성과지표 설정을 통하여 수탁기관의 준수사항을 명확히 하는 등 이행 장치를 마련할 수 있는 장점도 있음.[31]

따라서, 국토교통부는 국토 분야에 관한 정책연구 용역을 수행하기 위한 '국토정책 지원연구' 내역사업의 성격에 맞게 예산을 집행할 필요가 있을 것으로 생각됨.

31) 기획재정부, 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」, 199면 이하 참조.

참고 **기업혁신파크 사업 개요**

□ 기업도시

○ (**도입배경**) **민간기업 주도 투자·개발**하는 도시로서, 행복·혁신도시와 함께 균형발전을 위해 도입 ('04, 「기업도시개발 특별법」 제정)

○ (**현황**) 법 제정 이후 **6개 시범사업**을 선정('05)하여 개발구역 지정, **2개 준공**(충주·원주)·**2개 개발중**(태안·영암해남)·**2개 지정해제**(무주·무안)

○ (**지원 혜택**) **시행자 및 입주기업**에 △**세제지원**(법인세 및 재산·취득세 등), △**임대료 감면**, △토지수용권 등 **인센티브**

대 상	내 용
사업시행자	▲개발면적 50%이상 소유시 토지수용권 부여, ▲주진입도로 설치비 50%지원, ▲법인세감면(3년 50%, 2년 25%), ▲건폐율·용적률 특례(국토계획법의 1.5배)
입주기업	▲신설·창업기업 법인세감면(3년 100%, 2년 50%) ▲국·공유지 임대료 20%감면

○ (**개발절차**)

지정제안 개발계획 승인신청	→	구역·시행자 지정 계획승인	→	실시계획 승인신청	→	계획승인	→	시행
민간기업 지자체		국토부		사업시행자		국토부		시행자

□ 기업혁신파크 (기업도시 2.0)

○ (**제도개선**) 지역거점에 신속한 도심·고밀 개발을 위해, **면적규제 완화** 및 **개발절차 간소화**, **도시·건축규제 인센티브 강화** 등

* ▲(면적 완화) 최소면적 축소(100만㎡→50만㎡) ▲(절차간소화) 통합계획·통합심의 도입, ▲(도시·건축규제 완화) 입지규제최소구역 도입

○ (**선도사업**) 성공적인 사업추진 및 확산을 위해 **연내 선도사업**을 **선정**하고, 전문기관에 **타당성 검토**를 의뢰하여 **사업컨설팅 지원**

5) 도시정책 종합연구(5632-301)

○ 정책연구 용역 결과의 시의성 있는 정책 반영을 위하여 1/4분기 내에 사업을 발주하고 예산의 이월이 최소화되도록 노력 필요

가) 개요

‘도시정책 종합연구’는 국토의 계획적 개발과 효율적 이용, 기후변화, 탄소중립, 고령화, 인구감소 등 다양한 사회변화에 대응한 지속가능한 도시기반 구축을 위해 새로운 도시정책 모색 및 제도개선을 위한 도시정책 연구를 위한 사업임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 8억 5,000만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 10억 6,600만원 중 7억 1,100만원(72.3%)을 집행하고 2억 9,300만원을 다음 연도로 이월하면서 6,200만원은 불용하였음.

【 2023년도 도시정책 종합연구 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년											2024년
	예산액		전년도 이월액	이전용	예비비	예산현액	집행액	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						예산현액	집행액			
도시정책 종합연구	850	850	216			1,066	711	850	495	293	62	794
- 정책연구비 (260-02)	850	850	216			1,066	711	850	495	293	62	794

※ 자료: 국토교통부

나) 예산 집행률 제고 및 이월액 발생 최소화 노력 필요

도시정책 종합연구 사업의 최근 4년간 사업 결산을 살펴보면, 매 회계연도마다 이월액이 발생하고 있고, 이월액도 2020년 5,300만원에서 2023회계연도에는 2억 9,300만원으로 연도별로 이월액이 증가하고 있으며, 예산현액 기준 집행률도 2020년도 90.3%에서 2023년도 66.7%로 지속적으로 낮아지고 있음.

【 최근 4년간 도시정책 종합연구 사업 결산 】

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이전용	예비비	예산 현액(B)	집행액 (C)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액
	본예산 (A)	추경								
2020	676	676	37	-	-	713	644	90.3	53	17
2021	676	676	53	-	-	729	530	72.7	174	25
2022	850	850	174	-	-	1,024	794	77.5	216	14
2023	850	850	216	-	-	1,066	711	66.7	293	62
2024.6월	794	794	293	-	-	1,087	594	54.6		

※자료: 국토교통부

이처럼 이월액이 매년 과다하게 발생하고 집행실적이 저조한 것에 대하여 국토교통부는 연구용역 절대공기 부족에 따른 이월로 설명하고 있음.

그런데, 최근 4년간 발주된 34건의 연구용역 중 1/4분기에 계약이 체결된 것은 2건에 불과하며, 3/4분기 및 4/4분기에 계약이 체결된 건이 각각 6건, 5건이며, 2023년도의 경우에는 다음연도에 계약이 체결된 건도 2건이 발생하였는데 이는 주로 사업추진을 하반기에 진행함에 따라 당해연도에 연구용역을 완료할 기간을 확보하지 못함에 따른 것으로 보임.

【 도시정책 종합연구 분기별 계약현황(계약체결일 기준) 】

(단위: 건)

연도	1/4분기	2/4분기	3/4분기	4/4분기	다음연도	합계
2020	-	8	2	1	-	11
2021	-	4	2	2	-	8
2022	1	2	1	1	-	5
2023	1	5	1	1	2	10
합계	2	19	6	5	2	34

※ 자료: 국토교통부

특히, 2023년도 연구과제 **'공업지역 활성화를 위한 지원방안 및 제도 개선 연구'**와 **'도시 취약지역 생활여건 개조사업 발전방안 연구'**는 당해연도 11월에 계약공고를 하였고, 계약공고가 늦어짐에 따라 LH토지주택연구원과 계약체결은 다음연도 1월에 이루어지는 등 도시정책 종합연구 사업관리 전반이 계획적이고 체계적으로 이루어지지 못하였음. 정책연구 용역결과의 시의성 있는 정책 반영을 위해서는 가능하면 1/4분기 내에 사업을 발주하여 당해연도에 완료할 필요가 있음.

【 2023년도 도시정책 종합연구 실시 현황 】

(단위: 백만원)

연구용역과제	시행주체	계약 공고일	계약 체결일	완료일	집행현황		
					계약 금액	집행액	이월액
제4차 스마트도시 종합계획수립 연구용역	국토연구원	'23.2.27	'23.3.9	'24.3.3	107	84	23
새로운 도시의제 이행현황 국가보고서 수립 연구	국토연구원	'23.3.24	'23.4.26	'24.5.20	53	42	11
국가도시정책(국토도시공간 전략계획) 수립방안 연구	국토연구원	'23.4.19	'23.5.3	'24.5.27	98	78	20

연구용역과제	시행주체	계약 공고일	계약 체결일	완료일	집행현황		
					계약 금액	집행액	이월액
도시계획시설의 효율적 이용을 위한 제도개선 방안 연구	국토연구원	‘23.4.28	‘23.5.31	’23.12.26	81	81	-
도시 재해대응력 강화를 위한 도시 재해취약성 분석 등 도시계획제도 개선 연구	국토연구원	‘23.5.4	‘23.6.9	’24.1.4	44	44	-
미래형 도시공원 조성방안 연구	국토연구원	‘23.5.25	‘23.6.30	’24.4.24	53	39	14
2023년 도시의 지속가능성 및 생활인프라 수준 평가 및 시행 연구	(사)대한 국토도시 계획학회	‘23.6.2	‘23.7.10	’24.2.4	93	65	28
공업지역 활성화를 위한 지원방안 및 제도개선 연구	**LH토지주택 연구원**	**'23.11.10**	**‘24.1.11**	**’24.11.5 (예정)**	**100**	**-**	**100**
23년 수소통합 안전관리체계 구축 및 데이터 활용방안 연구	한국건설 기술연구원	'23.10.27	‘23.12.8	’24.8.3 (예정)	78	62	16
도시 취약지역 생활여건 개조사업 발전방안 연구	**LH토지주택 연구원**	**'23.11.6**	**‘24.1.18**	**’24.9.13 (예정)**	**80**	**-**	**80**
합 계					787	495	292

※ 자료: 국토교통부

그러므로 국토교통부는 연초에 연구용역을 발주하여 사업추진이 지연되지 않도록 향후 연구과제 선정에 있어 사전계획을 보다 철저하게 수립하여 예산의 이월을 최소화할 필요가 있을 것임.

【 2023년도 도시정책 종합연구 계획(안) 】

(단위: 백만원)

연구용역명	예산	주요 내용
국토도시공간전략계획 수립 연구	500	국토도시공간전략계획(신설)을 수립하여 미래 국토(도시)의 비전과 공간체계를 설정하고, 비전 달성을 위한 정책 및 추진전략 제시
공공시설 공동이용 지침 마련 연구	100	공공시설 공동이용, 스마트모빌리티 중심, 거점(도시)간 접근성 제고 등 인접도시간 연계(기능·정보)를 통해 충분한 수준의 도시서비스 제공
23년도 도시의 지속가능성 및 생활인프라 평가 연구	90	전국 지자체 220여개에 대한 도시의 지속가능성 및 생활 인프라 수준 평가 실시 및 개선방안 마련
새로운 도시 의제 이행현황 국가보고서 마련 연구 (New Urban Agenda)	80	해비타트 III(에콰도르, '16.10)에서 채택한 '새로운 도시 의제(NUA)' 이행현황 국가보고서 마련
제4차 스마트도시 종합계획수립 연구	80	법정계획인 제3차 스마트도시종합계획 기간이 종료(19-23)됨에 따라 개정이 필요, 스마트시티 조성 성과, 문제점 분석 및 국내외 스마트 정책여건 분석 후 추진계획 수립
합 계	850	

※ 자료: 국토교통부

【 도시정책 종합연구 실시 현황(2020~2022년도) 】

(단위: 백만원)

연도	연구용역과제	시행주체	계약 공고일	계약 체결일	완료일	집행현황			
						계약금액	집행액	이월액	불용액
2020	2020년 도시생활환경개선. 지역역량강화사업 관리 및 활성화 방안 연구	한국토지주택공사	'20.4.2	'20.6.2	'20.12.24	48	46	0	2

연도	연구용역과제	시행주체	계약 공고일	계약 체결일	완료일	집행현황			
						계약금액	집행액	이월액	불용액
2020	'20년 도시의 지속가능성 및 생활인프라 수준 평가 시행연구	(사)대한국토도시계획학회	'20.2.28	'20.4.23	'20.12.18	74	67	0	7
2020	20 도시 새뜰마을사업 운영관리 및 활성화 방안 연구	한국토지주택공사	'20.4.28	'20.6.15	'20.12.28	50	50	0	0
2020	장기미집행 도시군계획시설 제도개선방안 연구용역	국토연구원	'20.3.24	'20.4.27	'20.12.22	62	62	0	0
2020	도시 새뜰마을 민관협력사업 성과평가 및 홍보방안 연구	건축공간연구원	'20.3.24	'20.5.11	'20.12.30	62	62	0	0
2020	스마트도시센터 정보시스템 연계·운영지침 연구용역	국토연구원	'20.4.3	'20.5.22	'20.12.18	53	53	0	0
2020	스마트도시계획 체계 및 관련 법령 개편을 위한 연구	건축공간연구원	'20.3.18	'20.5.11	'20.12.30	84	82	0	2
2020	스마트도시 안전망 국가통합센터 구축을 위한 기본구상 수립 연구	한국국토정보공사	'20.5.7	'20.6.11	'20.12.15	135	134	0	1
2020	용산공원 개방부지 홍보	㈜생각의탄생	'20.7.14	'20.7.17	'20.9.14	13	13	0	0
2020	비대면 소비·문화 확대 등 도시공간 이용변화에 대응하는 도시	국토연구원	'20.7.9	'20.9.28	'21.11.27	53	37	16	0
2020	2040 도시기본계획 수립을 위한 지침 개선 연구	국토연구원	'20.11.27	'20.12.31	'21.10.29	37	0	37	0
2021	'21년 도시의 지속가능성 및 생활인프라 수준 평가 시행연구	(사)대한국토도시계획학회	'21.4.8	'21.5.14	'21.12.24	71	69	0	2
2021	탄소중립도시를 위한 제도 개편 및 정책 연구	국토연구원	'21.5.13	'21.6.10	'22.4.5.	79	55	24	0
2021	탄소중립도시 추진방안 마련 연구	㈜코비즈	'21.12.8	'21.12.29	'22.8.26.	55	0	55	0

연도	연구용역과제	시행주체	계약 공고일	계약 체결일	완료일	집행현황			
						계약금액	집행액	이월액	불용액
2021	국토도시제도 개편 추진	국토연구원	'21.4.14	'21.5.4	'22.3.31.	174	122	52	0
2021	21년 도시새뜰마을사업 운영관리 및 활성화방안 연구	한국토지 주택공사	'21.5.6	'21.8.3	'21.12.31	48	43	0	5
2021	도시 새뜰마을사업 민관협력사업 다양화 및 지원강화 방안연구	건축공간 연구원	'21.4.9	'21.5.27	'22.1.21	88	70	18	0
2021	2021년 도시생활환경개선, 지역역량강화사업 관리 및 정책활용방안 연구	한국토지 주택공사	'21.5.24	'21.7.23	'21.12.20	68	65	0	3
2021	스마트시티 산업육성 전략연구 추진계획	서울 시립대학교 산학협력단	'21.8.13	'21.10.19	'22.5.16	86	60	26	0
2022	22년 도시 새뜰마을사업 관리 및 효율화 방안 연구	공간환경 컨설팅 지음	'22.3.2	'22.3.31	'22.11.25	58	58	0	0
2022	민관협력을 통한 도시 새뜰마을 생활인프라 활성화 방안 연구	건축공간 연구원	'22.4.11	'22.4.25	'23.2.19	107	75	32	0
2022	22년도 도시의 지속가능성 및 생활인프라 평가 연구용역	(사)대한 국토도시 계획학회	'22.3.10	'22.4.20	'22.12.15	70	64	0	6
2022	미래형 국토도시를 위한 국토계획법 개선방안 연구	국토연구원	'22.6.27	'22.7.14	'23.10.6	535	375	160	0
2022	인구감소 및 저성장시대 도시군기본계획 제도 개선방안 연구	(사)대한 국토도시 계획학회	'22.11.9	'22.12.12	'23.6.9	77	54	23	0

※ 자료: 국토교통부

6) 용산공원조성 및 위해성 저감사업(5635-301)

○ 면밀한 용산공원 조성계획 수립을 통한 체계적인 공원조성 추진 필요
○ 부분반환부지 임시개방 사업의 이·전용 등이 과다하였는바, 국회 확정 예산과 집행 예산액과의 과다한 차이가 발생하지 않도록 주의할 것.

가) 개요

용산공원조성 및 위해성 저감사업은 미군으로부터 반환되는 용산기지에 민족성·역사성 및 문화성을 고루 갖춘 국민의 여가 휴식 및 자연생태 공간인 국가공원을 조성과 용산기지 부분반환부지에 대한 임시개방추진 등을 위한 것임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 303억 7,800만원으로, 전년도 이월액 등을 포함한 예산현액 429억 2,400만원 중 424억 5,800만원을 집행(98.9%)하고 6,000만원을 다음 연도로 이월하면서 4억 600만원은 불용하였음.

【 2023년도 용산공원조성 및 위해성 저감사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년									2024년
	예산액		전년도 이월액	이전용 등	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경								
용산공원조성 및 위해성 저감사업	**30,378**	**30,378**	**391**	**13,175 △1,020**	**-**	**42,924**	**42,458**	**60**	**406**	**43,542**
- 공원계획수립	860	860	34	△840	-	54	52	-	2	89
- 부분반환부지 임시개방	27,744	27,744	358	13,175	-	41,277	41,203	-	74	41,179
- 국민참여 활동	814	814	-	-	-	814	548	-	266	814
- 시설물조사 등 연구용역	300	300	-	△100	-	200	140	60	-	300
- 추진단 운영	660	660	-	△80	-	580	516	-	64	620

※ 자료: 국토교통부

나) 면밀한 용산공원 계획수립을 통해 체계적인 공원조성 추진 필요

2023년도 공원계획수립사업 본예산은 8억 6,000만원으로 당초 용산공원 실시계획 수립을 위한 기본조사설계비로 편성[32]되었으나, 부분반환부지 임시개방을 위한 민간위탁사업의 추진을 위해 전액 전용하였고, 전년도 이월액3,400만원과 타 내역사업인 부분반환부지 임시개방에 편성된 정책연구비 2,000만원을 합한 예산현액 5,400만원 중 5,200만원이 집행되었음.

【 2023년도 공원계획수립 사업 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2023년											2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액	집행액	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						예산 현액	집행액			
· 공원계획수립	860	860	34	△840	-	54	52	20	18	-	2	89
-정책연구비 (260-02)	-	-	34	20	-	54	52	20	18	-	2	89
-기본조사설계비 (420-01)	860	860	-	△860	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

「용산공원 조성 특별법」에 따르면, 용산공원정비구역이 지정·고시된 때에는 국토교통부장관은 종합기본계획에 기초하여 용산공원조성지구에 관한 조성계획(이하 “용산공원조성계획[33]”이라 한다)을 수립하도록 의무화하고 있음.

32) 〈 공원계획수립 예산(내역사업) 〉

▪ 용산공원 조성계획 변경 860백만원
- ‘22년 국토계획 표준품셈으로 산정한 공원계획 산출(도시공원계획 수립 준용) 기준에서 기 수립계획과의 유사성·반복성 및 변경정도를 고려한 보정계수 0.15 적용

33) 「용산공원 조성 특별법」
제14조(용산공원조성계획의 수립) ① 제11조 및 제12조에 따라 용산공원정비구역이 지정·고시된 때에는 국토교통부장관은 제13조에 따라 수립·고시된 종합기본계획에 기초하여 용산공원

【 용산공원관련 주요계획 수립 현황 】

- 용산공원기초조사('09.8) 및 공원조성 아이디어 공모('09.10)
- 용산공원정비구역 지정・고시('11.5)
- 용산공원 종합기본계획 확정・고시('11.10)
- 용산공원 기본설계 및 공원 조성계획 수립용역 착수('12.10)
- 용산공원 종합기본계획 변경·고시('14.12)
- 용산공원 기본설계 및 공원 조성계획 수립용역 준공('18.11)
- 용산공원정비구역 변경・지정 고시('20.8)
- 용산공원 국민참여단 운영('21.1~6) 및 국민제안문 발표('21.7)
- 용산공원 종합기본계획 변경·고시('21.12)
- 용산공원 종합기본계획 변경·고시('22.8)

자료: 국토교통부

그런데, 2007년 「용산공원 조성 특별법」이 제정된 이후 2009년 용산공원기초조사 및 공원조성 아이디어 공모를 거쳐 2011년 용산공원 종합기본계획을 확정·고시한 이후에도, 4차에 걸친 용산공원 종합기본계획의 변경·고시로 인하여 용산공원 조성을 위한 다음 단계[34]로 진행되지 못하였고, 매년 공원계획 수립예산에서 전용 및 이월이 발생하는 등 동 사업이 당초 계획대로 추진되지 못하고 과다한 변경이 발생하였음.

조성지구에 관한 조성계획(이하 "용산공원조성계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.

34) **「용산공원 조성 특별법」**

제16조(용산공원조성실시계획의 승인 등) ① 공원조성사업시행자는 제14조에 따라 용산공원조성계획이 수립・고시된 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 용산공원조성실시계획을 작성하여 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다.

【 최근 3년간 공원계획수립 사업 결산 】

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이전용	예비비	예산 현액(B)	집행액 (C)	전년도 이월액 제외		다음년도 이월액	불용액	집행률 (C/A)
	본예산 (A)	추경						예산 현액	집행액			
2021	1,470	1,470	-	-	-	1,470	1,043	1,470	1,043	386	41	71.0
2022[35]	1,360	1,360	386	150 △1,360	-	536	484	150	100	34	18	35.6
2023	860	860	34	20 △860	-	54	52	20	18	-	2	6.0
2024.6	89	89	-	-	-	89	-	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

2023년도 기본조사설계비가 전액 전용된 것에 대하여 국토교통부는 당초 2022년에 발주한 종합기본계획 변경용역을 토대로 2023년에 4차 종합기본계획변경(안)을 확정·고시하고 용산공원조성계획 변경용역을 추진할 계획이었으나, 총사업비 산출근거 검토 등 추가과업 이행을 위해 종합기본계획 변경용역[36]의 계약기간을 2023년 12월까지 연장함에 따라 용산공원조성계획

35) 2022년도 본예산 1,360백만원[민간경상보조비(320-01), 공원조성계획 완료 후 실시계획 및 설계추진비], 전용액 150백만원[정책연구비(260-02), 종합기본계획 변경], 전년도 이월액 386백만원[기본조사설계비(420-01)]

36) 〈 **용산공원 기본계획 변경 용역(4차 변경) 주요 내용** 〉

1. 용역명 : 용산공원 기본계획 변경 용역
2. 용역기간 : 착수일로부터 7개월 (입찰일 : 2022.09.15.)
   * **(당초) 착수일로부터 7개월 (2022.09.15.~2023.04.31.) ⇒ (변경) (2022.09.15.~2023.12.31.)**
3. 사업예산 : 금 150,000,000원(부가가치세 포함)
   * **(당초 150백만원 → 170백만원 변경)**
4. 추진배경 및 목적
- '11년 용산공원 기본계획 최초 수립 후, '14년 및 '21년 두 차례 변경
- '22.5월 대통령집무실 용산 이전에 따라, 용산공원을 국민친화형 소통공간으로 조성되도록 기본방향 추가 설정 등 변경 필요

5. 주요과업 내용
   1 용산공원 정비구역 변경안 마련
   2 용산공원 기본구상 보완
   3 공원 외 정비구역 관리 기본구상 보완
   4 용산기지 부분반환 경과 등을 고려하여 단계별 조성계획 등 보완
   5 공청회 개최(2회*) 및 운영

※ 자료 : 국토교통부

변경용역 추진이 어렵게 되어 다른 사업으로의 전용이 불가피했다고 설명하고 있음.

용산공원조성계획[37]은 종합기본계획을 기초로 하여 용산공원조성지구의 조성목표와 기존 건축물 활용방안, 토지이용 및 기반시설의 배치, 환경 등에 대한 조사 및 분석 등이 포함되는 공원조성의 구체적인 방향을 제시하는 계획으로, 종합기본계획 변경 용역의 지연에 따라 조성계획의 확정도 지연되었음.

향후 국토교통부는 체계적인 공원조성을 위해 단계별 계획 수립을 적기에 수립하도록 노력할 필요가 있을 것으로 보이며, 연례적으로 저조한 집행 실적을 개선하기 위해 계획을 보다 면밀히 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

---

37) **「용산공원 조성 특별법」**
제14조(용산공원조성계획의 수립) ③ 용산공원조성계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.
1. 용산공원조성지구의 개요
2. 용산공원조성지구의 조성목표 및 조성방향
3. 자연·인문·환경 등에 대한 조사 및 분석
4. 용산공원조성지구 내 기존 건축물 및 공작물의 활용방안
5. 용산공원조성지구의 조성에 따른 토지이용, 공원시설의 배치, 상수도·하수도·쓰레기처리장·주차장 등의 기반시설의 배치 및 설치
6. 용산공원조성지구 안 지하공간의 개발 및 이용방안
7. 생태·녹지축의 구축 및 경관조성 등에 대한 계획
8. 용산공원조성지구 안 진·출입 교통체계 및 공원주변지역과의 연계 교통망
9. 용산공원조성지구의 조성을 위한 투자계획 및 재원조달방안
10. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

다) 부분반환부지 임시개방 예산 집행관리 철저 필요

부분반환부지 임시개방 사업은 용산기지 반환에 대한 대국민성과 체감 및 향후 공원조성에 대한 기대감 확산 등을 위해 부분반환부지에 대한 관리 및 대국민 임시개방을 추진하는 것으로 2021년도 예비비 예산 20억원, 2022년도 전용 77억 8,500만원과 예비비 예산 122억원을 증액하여 추가 집행하였으며, 2023년도의 경우에도 당초 예산액의 49%에 이르는 131억 7,500만원을 전용하여 집행하였음.

【 부분반환부지 임시개방 연도별 결산 】

(단위: 백만원)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용	예비비	예산 현액 (B)	집행액	다음연도 이월액	불용액	B/A (%)
	본예산 (A)	추경								
2021	5,830	5,830	-	△180	2,000	7,650	4,194	2,827	629	**131.2**
2022	5,940	5,940	2,827	**7,785**	12,200	28,752	26,757	358	1,637	**484.0**
2023	27,744	27,744	358	**13,175**	-	41,277	41,203	-	74	**148.7**
2024.6월	41,719	41,719	-	-	-	41,719	29,200	-	-	**100.0**

※자료: 국토교통부

예산의 전용 및 예비비 배정과 관련하여 국토교통부는 2022년에 대규모 부지반환이 이루어지면서 그 간의 정책기조에 맞춰 접근성이 좋은 남측반환부지를 임시개방할 필요가 있었고, 이를 위해 부지정비 등에 소요되는 비용이 필요하였다고 설명하고 있음.

【 부분반환부지 임시개방 전용 세부내역(2023년도) 】

(단위: 백만원)

구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
전용 ('23.8.11)	스마트시티 확산사업 (5637-308)	민간위탁 사업비 (320-02)	12,155	용산공원조성 및 위해성 저감사업 (5635-301)	민간위탁 사업비 (320-02)	임시개방을 위한 부지 정비 및 관리운영 등 추가과업
전용 ('23.8.11)	용산공원조성 및 위해성 저감사업 (5635-301)	기본조사설계비 (420-01)	860	용산공원조성 및 위해성 저감사업 (5635-301)	민간위탁 사업비 (320-02)	임시개방을 위한 부지 정비 및 관리운영 등 추가과업
		정책연구비 (260-02)	69			
		일반연구비 (260-01)	100			
		무형자산 (440)	80			

※ 자료: 국토교통부

예산의 이·전용 제도는 예산안 편성 및 심의 시점과 예산 집행 시점 사이에 존재하는 시차와 사정변경의 가능성, 예측오차의 발생 등 현실적인 제약을 고려하여 예산 운용에 신축성을 부여하기 위한 것이나, 국회가 의결한 예산의 내용에 사실상 변경을 초래하는 것이므로 그 사유와 범위는 최소한으로 제한하는 것이 바람직한데[38],

부분반환부지 임시개방 사업의 최근 3년간 예산현액은 국회가 확정한 예산 기준으로 2021년도 31.2%, 2022년도 484.0%, 2023년도 48.7%가 증액되는 등 국회 확정 예산과 실제 집행 예산 간에 과도한 차이가 발생하고 있음.

38) 김춘순, 「국가재정 이론과 실제」, 도서출판 동연, 2018, p.582

특히, 동 사업의 경우 2023회계연도 예산안에 대한 우리 위원회의 예산안 예비심의과정에서 용산공원조성계획이 미확정임을 감안하여 감액 의결[39]되었으나, 원내대표단 합의[40]을 통하여 어렵게 정부 제출안으로 예산이 최종 확정되었는바, 국회 확정 예산과 집행 예산액과의 과다한 차이가 반복적으로 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

39) 「2023년도 국토교통위원회 예산안 예비심사보고서」, 2022.11 p.765
○ 내역사업 '부분반환부지 임시개방'(277억 4,400만원)은 현재 용산종합기본계획 4차 변경 용역 중이고, 용산공원조성계획이 미확정인 상태에서 임시개방을 위한 리모델링등의 사업을 추진하고 있어 향후 계획이 변경될 경우 예산낭비의 우려가 있으므로, 2023년도 예산안의 50%인 138억 7,200만원 감액

40) 용산공원 조성 사업은 용산공원 조성 및 유해성 저감 사업으로 명칭을 변경 후 추진한다.(2022.12.22.)

7) 스마트시티확산사업(5637-308)

○ 스마트시티 국내외 확산지원 사업에서 연도별 불용액이 지속적으로 증가하고, 매년 이월액도 발생하고 있는바, 이월 및 불용을 최소화하고 이월을 할 경우에도 정확한 수요예측으로 이월예산의 불용이 발생하지 않도록 주의할 것. ○ 스마트시티 국가시범도시 사업의 실 집행실적이 저조한바, 실현 가능성과 지방자치단체의 사전준비 등을 철저하게 점검하여 예산 집행의 효율성 제고 필요

가) 개요

스마트시티 확산사업은 도시의 경쟁력과 삶의 질 향상을 위하여 건설·정보통신기술 등을 융·복합하여 건설된 도시기반시설을 바탕으로 다양한 도시서비스를 제공하는 지속가능한 도시[41]를 조성하고 확산하기 위한 것으로 스마트시티조성(지방자치단체 보조 50%), 혁신기술 발굴 규제샌드박스, 스마트시티 국내외 확산지원, 국가시범도시 조성을 위한 사업임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 1,155억 500만원으로, 전년도 이월액 등을 포함한 예산현액 1,047억 5,800만원 중 995억 3,000만원을 집행(95.0%)하고 13억 7,900만원을 다음 연도로 이월하면서 38억 4,900만원은 불용하였음.

41) **「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "스마트도시"란 도시의 경쟁력과 삶의 질의 향상을 위하여 건설·정보통신기술 등을 융·복합하여 건설된 도시기반시설을 바탕으로 다양한 도시서비스를 제공하는 지속가능한 도시를 말한다.
1의2. "국가시범도시"란 지능형 도시관리 및 혁신산업 육성을 위하여 스마트도시서비스 및 스마트도시기술을 도시공간에 접목한 도시로서 제35조에 따라 지정하여 조성하는 스마트도시를 말한다.

【 2023년도 스마트시티 확산사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이전용	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
스마트시티 확산사업	115,505	115,505	1,408	368 △12,523	104,758	99,530	1,379	3,849	78,831
- 스마트시티 조성	82,000	82,000	234	-	82,234	78,873	264	3,097	60,335
- 혁신기술발굴 규제 샌드박스	7,000	7,000	293	-	7,293	6,390	821	82	3,500
- 스마트시티 국내외 확산 지원	1,000	1,000	881	-	1,881	917	294	670	1,000
- 국가시범도시 관련	25,505	25,505	-	368 △12,523	13,350	13,350	-	-	13,996

※ 자료: 국토교통부

나) 스마트시티 국내외 확산지원 사업 집행률 제고 및 이월 최소화 필요

스마트시티 국내외 확산지원 사업은 스마트시티 성과 확산지원을 위한 사업으로 스마트시티 정책사업 성과분석 및 인지도 제고와 사업관리비로 2023년도 10억원의 예산이 편성[42]되었음.

스마트시티 국내외 확산지원 사업의 연도별 집행률은 2021년 및 2022년도에는 각각 70.7%, 72.0%이었으나, 2023년도에는 48.8%로 집행실적이 저조함.

42) 2023년도 예산 편성 내역

세사업 명	편성 내역
스마트시티 국내외 확산지원	· 스마트시티 정책사업 성과분석 및 인지도 제고 : 800백만원 · 사업관리비 : 200백만원

【 스마트시티 국내외 확산 지원 연도별 집행현황 】

(단위: 백만원)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용	예산 현액	집행액	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	집행률 B/A (%)
	본예산 (A)	추경					예산현액	집행액 (B)			
2021	4,000	4,000	581	-	4,581	3,238	4,000	2,737	1,175	168	70.7
2022	3,000	3,000	1,175	-	4,175	3,008	3,000	2,056	881	286	72.0
2023	1,000	1,000	881	-	1,881	917	1,000	686	294	670	48.8
2024.6월	1,000	1,000	294	-	1,294	-	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

한편, 스마트시티 국내외 확산지원 사업의 연도별 불용액이 2021년도 1억 6,800만원, 2022년도 2억 8,600만원, 2023년도 6억 7,000만원으로 지속적으로 증가하고 있고, 매년 적지 않은 금액이 불용되고 있음.

이처럼 연례적으로 이월 및 불용이 발생하는 것에 대해서 국토교통부는 절대공기부족 및 낙찰차액, 정산잔액으로 설명하고 있음.

【 연도별 이월액 및 불용액 발생사유 】

연도	이월액 발생사유	불용액 발생사유
2021	◦ 절대공기부족 - 스마트시티 성과확산사업 (21. 6. 4 ~ 22. 5. 27) - 지자체확산 솔루션 발굴 및 실증사업 (21. 6. 4 ~ 22. 5. 29) - K-City Network 스마트솔루션 해외실증사업(21. 5. 14 ~ 22. 7. 8)	◦ 불용액(168백만원) - 21년 사업 낙찰차액(3개 사업, 88백만원) · 스마트시티 성과확산사업(33백만원) · 지자체확산 솔루션 발굴 및 실증사업(22백만원) · K-City Network 스마트솔루션 해외실증사업(33백만원) - 20년 이월액 정산잔액(3개 사업, 80백만원) · 스마트시티 국가시범도시 국내외 확산 기반구축(8백만원) · K-City Network 교차실증사업(51백만원) · 스마트시티 해외 교차실증 전략로드맵 수립(21백만원)

연도	이월액 발생사유	불용액 발생사유
2022	◦ 절대공기부족 - 스마트시티 성과 확산사업 (22. 6. 9 ~ 23. 6.8) - 스마트시티 넥스트 혁신기술 실증사업 (22. 8. 2 ~ 23. 7. 27)	◦ 불용액(286백만원) - 22년 사업 낙찰차액(2개 사업, 63백만원) · 스마트시티 성과확산사업(31백만원) · 스마트시티 넥스트 혁신기술 실증사업(32백만원) - 21년 이월액 정산잔액(3개 사업, 223백만원) · 21년 스마트시티 성과확산사업(76백만원) · 21년 지자체확산 솔루션 발굴 및 실증사업(123백만원) · 21년 K-City Network 스마트솔루션 해외실증사업(24백만원)
2023	◦ 절대공기부족 - 스마트시티 국내외 확산사업 (23. 7. 21 ~ 24. 7. 14)	◦ 불용액(670백만원) - 23년 사업 낙찰차액(1개 사업, 20백만원) · 23년 스마트시티 국내외 확산사업(20백만원) - 22년 이월액 정산잔액(2개 사업, 650백만원) · 22년 스마트시티 넥스트 혁신기술 실증사업(420백만원) · 22년 스마트시티 성과 확산사업(230백만원)

※ 자료: 국토교통부

그러나, 2021년부터 2023년까지 위탁된 6개 사업의 계약일을 보면 5월 1건, 6월 3건, 7월 1건, 8월 1건으로 계약 체결일 기준 위탁사업이 1/4분기에 추진된 것은 없음을 감안하면, 국토교통부가 동 사업을 신속하게 진행하지 못함에 따른 측면이 있어 보임.

동 사업은 수의계약으로 진행되어 사업이 신속하게 추진될 수 있는 여건이 있음에도 불구하고 모든 사업에서 이월이 발생하였고, 이월된 사업에서도 불용이 이루어졌음. 특히, 스마트시티 성과확산 사업의 경우 2022년에서 2023년도로 이월된 4억 4,100만원 중 절반이 넘는 2억 3,000만원이 불용되었음.

「국가재정법」[43]은 세출예산의 이월을 원칙적으로 금지하고 있으며, 지출원인행위를 한 경우 등 부득이 한 경우에 한하여 예외적으로 사고이월을 허용하고 있는바, 향후 세출예산 이월을 최소화하고 이월을 할 경우에도 정확한 수요예측을 통하여 불용이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

【 스마트시티 국내외 확산 지원 위탁 현황(2021~2023년도) 】

(단위: 백만원)

위탁연도	위탁사업명	위탁기관	계약방법	계약체결일	준공일	집행현황			
						계약금액	집행액	다음연도 이월액	이월액 중 불용액
2021 [44]	스마트시티 성과확산	스마트도시협회	수의계약	'21.6.4	'22.5.27	1,467	1,027	440	76
	지자체확산 솔루션 발굴 및 실증사업	국토교통과학진흥원	수의계약	'21.6.4	'22.5.29	978	684	294	123
	K-city Network 스마트솔루션 해외실증사업	국토교통과학진흥원	수의계약	'21.5.14	'22.7.8	1,467	1,026	441	24
2022	스마트시티 성과확산	스마트도시협회	수의계약	'22.6.9	'23.6.8	1,469	1,028	441	230
	스마트시티 넥스트 혁신기술 실증사업	국토교통과학진흥원	수의계약	'22.8.2	'23.7.27	1,467	1,027	440	420

43) **「국가재정법」**

제48조(세출예산의 이월) ① 매 회계연도의 세출예산은 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없다.

② 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경비의 금액은 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 있다. 이 경우 이월액은 다른 용도로 사용할 수 없으며, 제2호에 해당하는 경비의 금액은 재이월할 수 없다.

1. 명시이월비
2. 연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 인하여 연도 내에 지출하지 못한 경비와 지출원인행위를 하지 아니한 그 부대경비
3. 지출원인행위를 위하여 입찰공고를 한 경비 중 입찰공고 후 지출원인행위까지 장기간이 소요되는 경우로서 대통령령으로 정하는 경비
4. 공익사업의 시행에 필요한 손실보상비로서 대통령령으로 정하는 경비
5. 경상적 성격의 경비로서 대통령령으로 정하는 경비

위탁 연도	위탁사업명	위탁기관	계약 방법	계약 체결일	준공일	집행현황			
						계약 금액	집행액	다음연도 이월액	이월액 중 불용액
2023	스마트시티 국내외 확산사업	스마트도시협회	수의계약	‘23.7.21	‘24.7.14	980	686	294	123

※ 자료: 국토교통부

다) 국가시범도시 예산 이·전용 최소화 및 집행률 제고 필요

스마트시티 국가시범도시는 스마트도시서비스 및 스마트도시기술의 개발과 육성을 지원하고, 선도적 스마트도시를 구현하기 위하여 국토교통부장관이 직접 또는 지방자치단체의 장의 요청에 따라 국가시범도시[45]로 지정하여

44) 【 스마트시티 국내외 확산 지원 연도별 예산액 】

연 도	예산내역
2021	· 21년 스마트시티 성과 확산사업 1,500백만원 · 21년 지자체확산 솔루션 발굴 및 실증사업 1,000백만원 · 21년 K-City Network 스마트솔루션 해외실증사업 1,500백만원
2022	· 22년 스마트시티 성과 확산사업 1,500백만원 · 22년 스마트시티 넥스트 혁신기술 실증사업 1,500백만원

45) **「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」**

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1의2. “국가시범도시”란 지능형 도시관리 및 혁신산업 육성을 위하여 스마트도시서비스 및 스마트도시기술을 도시공간에 접목한 도시로서 제35조에 따라 지정하여 조성하는 스마트도시를 말한다.

제35조(국가시범도시의 지정 등) ① 국토교통부장관은 스마트도시서비스 및 스마트도시기술의 개발과 육성을 지원하고, 선도적 스마트도시를 구현하기 위하여 직접 또는 관계 중앙행정기관의 장이나 관할 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(이하 “관할 지방자치단체의 장”이라 한다)의 요청에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지역을 국가시범도시로 지정할 수 있다.

1. 인접지역의 스마트도시산업과 연계하여 지역의 혁신성장 거점으로 성장할 가능성이 높은 지역
2. 스마트도시서비스 및 스마트도시기술의 연구개발이나 스마트도시기반시설의 설치 여건이 양호할 것으로 예상되는 지역
3. 국가 또는 관할 지방자치단체가 스마트도시산업 육성을 지원하기 용이한 지역
4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 요건을 충족하는 지역

스마트시티 선도모델을 조성하려는 사업으로 세종과 부산 지역에 국가시범도시를 지정하여 조성하고 있으며, 2023년도 255억 500만원의 예산이 편성되었음.

【 국가시범도시 조감도 및 특화계획 】

세종 국가시범도시(5-1생활권)	부산 국가시범도시(에코델타시티)
	
◦ (규모) 2.74㎢(83만평) / 24천명 / 약 3.1조원(민간제안 기준) ◦ (대표서비스) 스마트교통(자율차, 공유차, 통합 MaaS) ◦ (특화계획) 공유차 기반구역, 용도혼합 용지	◦ (규모) 2.8㎢(84만평) / 8.5천명 / 약 5.6조원(민간제안 기준) ◦ (대표서비스) 무인로봇(경비·택배 등), 신재생에너지 ◦ (특화계획) 친환경 수변도시, 제로에너지 등

※ 자료: 국토교통부

국가시범도시의 2023년도 집행액은 133억 5,000만원으로 예산액 대비 절반 수준(52.3%)으로 집행실적이 저조하며, 당초 예산에 편성되어 있던 **'스마트 IoT구축 지원', '에너지 혁신기술도입 지원', '생활 혁신기술도입 지원'** 사업 예산이 집행되지 못하고, 전액 용산공원 임시개방을 위한 부지 정비 및 관리 운영비 등으로 전용되었음.

【 2023년도 국가시범도시 관련 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	예산액		전년도 이월액	이전용	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경							
국가시범도시 관련	25,505	25,505	-	△12,155	-	13,350	13,350	-	-
· AI·데이터 허브 구축 지원	3,050	3,050	-	368	-	3,418	3,418	-	-
· 스마트 IoT 구축 지원	**5,800**	**5,800**	**-**	**△5,800**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
· 사이버 보안 구축 지원	900	900	-	△98	-	802	802	-	-
· 교통 혁신기술 도입 지원	2,240	2,240	-	-	-	2,240	2,240	-	-
· 에너지 혁신기술 도입 지원	**3,110**	**3,110**	**-**	**△3,110**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
· 안전 혁신기술 도입 지원	1,600	1,600	-	-	-	1,600	1,600	-	-
· 생활 혁신기술 도입 지원	**2,310**	**2,310**	**-**	**△2,310**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
· 로봇 혁신기술 도입 지원	3,490	3,490	-	-	-	3,490	3,490	-	-
· 시범도시 사업관리 지원	2,005	2,005	-	△1,205	-	800	800	-	-
· 혁신생태계 조성 지원	1,000	1,000	-	-	-	1,000	1,000	-	-

※ 자료: 국토교통부

국가시범도시 사업 중 일부가 추진되지 않고 전용된 것에 대하여 국토교통부는 사업시행합의 관련 SPC[46]-LH 토지매매 이견 등 절대공기 부족으로 예산 미집행이 우려되어, '용산공원 조성사업 및 위해성 저감사업'으로 일부 예산을 감액 전용하였다고 설명하고 있음.

46) 국가시범도시 민·관합작법인(SPC) 설립 추진 경과

【 국가시범도시 내내역 사업 미집행 사유 】

구 분	미집행 사유
·스마트 IoT 구축 지원	ㅇ시범도시 추진 여건 등을 고려하여 예산 전용·조정 등 전액 감액 - (전용) 사업시행합의 관련 SPC-LH 토지매매 이견 등 절대공기 부족으로 예산 미집행이 우려되어, '용산공원 조성사업 및 위해성 저감사업*'으로 일부 예산 감액 전용('23.8) * 용산공원 임시개방을 위한 부지정비 및 관리운영 등 추가과업 수행
·에너지 혁신기술 도입 지원	
·생활 혁신기술 도입 지원	

※ 자료: 국토교통부

그러나, '에너지 혁신기술도입 지원' 사업은 2022년도에도 예산이 집행되지 못하고 전액 전용 감액되었는바, 동 사업 예산의 편성 및 집행과정이 면밀하지 못했음을 보여주고 있음.

세종	부산
('20.4) SPC 민간부문사업자 공모 공고	('20.04) SPC 민간부문사업자 공모 공고
('20.10) SPC 민간부문 우선협상대상자* 선정	('20.12) 우선협상대상자 최초선정(한화에너지 컨소)
* 세종O1컨소시엄(LG CNS 등 13개사)	('21.04) 기한내 협상결렬 우선협상자대상자 지위 취소(한화에너지 컨소)
('21.1) SPC 우선사업(리빙랩형 교통 종합 실증사업) 협약 체결	('21.05) 후순위자(한수원 컨소) 우선협상대상자 선정
('21.4) SPC 예비사업자 운영계획 승인	('21.09) 기한내 우선사업협약 체결 결렬, 재공모 추진
('22.4) 사업시행합의서 체결	('21.11) 재공모 추진을 위한 사전공고 및 사업설명회
('22.5) 사업법인 설립	('21.12) SPC 민간부문사업자 선정 재공모
('23.1) 우선사업서비스 오픈 및 운영 시작	('22.05) 우선협상대상자 선정(더 인 컨소)
('24.3) 스마트도시법에 따른 사업시행자 지정	('22.11) 국가시범도시 조성(안) 국무회의 의결
('24.말(예정)) 스마트도시법에 따른 실시계획 수립	('24.하반기(예정)) 사업시행합의서 체결
	('24.말(예정)) : 사업법인 설립

【 2022년도 국가시범도시 관련 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2022년								
	예산액		전년도 이월액	이전용	예비비	예산 현액*	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경							
국가시범도시 관련	29,090	29,090	-	△7,805	-	21,285	21,285	-	-
· AI·데이터 허브 구축 지원	3,760	3,760	-	△1,240	-	5,000	5,000	-	-
· 디지털트윈 구축 지원	1,605	1,605	-	△1,605	-	-	-	-	-
· 스마트 IoT 구축 지원	5,900	5,900	-	665	-	6,565	6,565	-	-
· 사이버 보안 구축 지원	1,400	1,400	-	△1,400	-	-	-	-	-
· 시범도시 사업관리 지원	2,005	2,005	-	△1,205	-	800	800	-	-
· 혁신생태계 조성 지원	1,500	1,500	-	-	-	1,500	1,500	-	-
· 교통 혁신기술 도입 지원	4,940	4,940	-	1,560	-	6,500	6,500	-	-
· 에너지 혁신기술 도입 지원	5,400	5,400	-	△5,400	-	-	-	-	-
· 안전 혁신기술 도입 지원	600	600	-	-	-	600	600	-	-
· 생활 혁신기술 도입 지원	1,030	1,030	-	△710	-	320	320	-	-
· 로봇 혁신기술 도입 지원	950	950	-	△950	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

한편, 스마트시티 국가시범도시 사업의 수탁기관 기준 집행률을 살펴보면 예산현액 기준 2022년도 22.98%, 2023년도는 21.6%로 저조함. 더군다나, 동 사업은 2년 연속 전용으로 당초예산 대비 예산현액이 상당히 감액되었음에도 불구하고 집행실적이 저조하였음.

스마트시티 국가시범도시는 첨단 기술을 활용하여 도시 문제를 해결하고, 지속 가능한 도시 발전을 위한 성공적인 모델 구축을 통해 다른 도시가 스마트시티로 발전할 수 있는 기반을 마련하는데 중요한 역할을 수행하므로,

관련 사업의 실현 가능성과 사전준비 등을 철저하게 점검하여 사업 예산 집행의 효율성을 제고할 필요가 있겠음.

【 스마트시티 국가시범도시 사업 실집행 현황 (수탁기관 기준) 】

(단위: 백만원)

내역사업 (수탁기관)	2022년						2023년				2024년
	예산액 (교부액)	예산현액 (전년도 이월액 포함)	집행액	이월액	불용액	집행률 (%)	예산액 (교부액)	예산현액 (전년도 이월액 포함)	집행액	집행률 (%)	예산안
AI·데이터허브 (한국지능정보사회진흥원)	5,000	16,000	1	5,000	10,999	0.01	3,418	8,418	2	0.02	1,043
부산	-	4,000	1	-	3,999	0.03	-	-	-	-	-
세종	5,000	12,000	-	5,000	7,000	-	3,418	8,418	2	0.02	1,043
스마트IoT (한국지능정보사회진흥원)	6,565	9,765	-	6,565	3,200	-	-	6,565	-	-	1,981
부산	-	1,000	-	-	1,000	-	-	-	-	-	569
세종	6,565	8,765	-	6,565	2,200	-	-	6,565	-	-	1,412
사이버보안 (한국지능정보사회진흥원)	-	972	288	-	684	29.63	802	802	8	1.00	1,776
부산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
세종	-	600	-	-	600	-	802	802	8	1.00	1,776
부산/세종(KISA)	-	372	288	-	84	77.42	-	-	-	-	-
디지털트윈 (LH,LX,K-water)	-	3,100	-	-	3,100	-	-	-	-	-	-
부산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
세종	-	3,100	-	-	3,100	-	-	-	-	-	-
교통(한국교통연구원, LH, K-water)	6,500	17,906	3,263	6,006	8,637	17.82	2,240	8,246	5,985	72.58	5,816
부산	-	9,100	490	-	8,610	5.38	-	-	-	-	5,816
세종	6,500	8,806	2,773	6,006	27	30.66	2,240	8,246	5,985	72.58	-
헬스케어 (NIPA, LH, K-water)	-	2,265	1,471	1,471	794	64.94	-	-	-	-	-

내역사업 (수탁기관)	2022년						2023년				2024년
	예산액 (교부액)	예산현액 (전년도 이월액 포함)	집행액	이월액	불용액	집행률 (%)	예산액 (교부액)	예산현액 (전년도 이월액 포함)	집행액	집행률 (%)	예산안
부산	-	980	195	-	785	19.9	-	-	-	-	-
세종	-	1,285	1,276	-	9	99.3	-	-	-	-	-
에너지(LH, K-water)	-	9,731	1,211	-	8,520	**12.44**	-	-	-	-	1,430
부산	-	7,691	1,211	-	6,480	15.75	-	-	-	-	1,430
세종	-	2,040	-	-	2,040	-	-	-	-	-	-
환경(LH, K-water)	-	5,567	5,563	-	4	**99.93**	-	-	-	-	-
부산	-	5,567	5,563	-	4	99.93	-	-	-	-	-
세종	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
안전(LH, K-water)	600	4,355	2,297	600	1,458	**52.74**	1,600	2,200	579	**26.32**	-
부산	-	3,000	1,676	-	1,324	55.87	-	-	-	-	-
세종	600	1,355	621	600	134	45.83	1,600	2,200	579	26.32	-
생활(LH, K-water)	320	1,529	604	320	605	**39.5**	-	320	279	**87.19**	-
부산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
세종	320	1,529	604	320	605	39.5	-	320	279	87.19	-
로봇(K-water)	-	-	-	-	-	**-**	3,490	3,490	-	**-**	-
부산	-	-	-	-	-	**-**	3,490	3,490	-	**-**	-
마스터플랜지원 (스마트도시협회)	800	800	792	-	8	**99.90**	800	800	25	**3.13**	800
부산	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-
세종	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-
부산/세종(스도협)	800	800	792	-	8	99.90	800	800	25	3.13	800
혁신생태계 조성지원	1,500	1,500	1,401	-	99	**93.40**	1,000	1,000	-	-	1,150
부산	750	750	701	-	49	93.47	500	500	-	-	575
세종	750	750	700	-	50	93.33	500	500	-	-	575
합 계	21,285	73,490	16,891	18,491	38,108	**22.98**	13.350	31,841	6,878	**21.60**	13,996

※ 자료: 국토교통부

8) 국토공간정보정책지원(5734-302)

○ 직전 회계연도(2022년)에 노후 전산장비 교체 용도의 예산을 전액 불용한 데 이어 2023년에도 예산 편성 없이 해당 예산을 전용하여 충당하였는바, 향후 철저한 사업계획 하에 적정 예산을 편성하기 위한 노력을 강화할 필요가 있음. ○ 보안심사 전문기관 운영예산의 대부분이 불용되었으므로 공개제한 공간정보에 대한 수요 제고를 위한 대책 마련이 필요함.

가) 개요

국토공간정보정책지원 사업은 국가공간정보 정책을 수립하고 공간정보산업 조사·육성, 창업지원센터 및 보안심사전문기관 운영 등을 추진하는 사업으로, 아래와 같이 7개 내역사업으로 구성되어 있음.

【 국토공간정보정책지원 내역사업별 주요 내용 】

사업명	주요 내용
정책연구	국가공간정보 사업의 성공적인 추진을 위한 다양한 정책연구 지원
통합관리 사업	**공간정보 정책사업 총괄·조정을 통한 공간정보사업의 활성화, 중복구축 방지 등 투자효과의 지속적 확산**
스마트국토엑스포	4차 산업혁명을 선도하는 첨단 융복합 공간정보 기술의 교류·확산과 스마트 공간정보 산업의 발전·활용을 촉진하는 국내외 비즈니스 기회 창출을 위한 국내 최대의 공간정보 행사 개최
공간정보산업 조사	공간정보산업 진흥 관련 정책 추진을 위해서 국내 공간정보산업을 영위하고 있는 사업체를 대상으로 매출액, 종사자 수 등 산업현황에 대한 조사를 통해 기초자료(통계)를 작성하여 정부의 각종 정책 수립을 지원
공간정보산업 육성	공간정보 오픈플랫폼의 활용을 확산시키고 신산업 창출을 위한 데이터, 기술 지원을 통한 공간정보 산업의 활성화 및 해외 시장 개척
창업지원센터 운영	공간정보 분야에서 잠재력 있는 기업을 발굴하고 기업의 장기적 생존과 시장 진출을 체계적으로 지원
보안심사 전문기관 운영	**신산업 활용 등을 위해 공개가 제한된 공간정보를 제공받는 공간정보사업자 등에 지정된 전문기관이 보안관리에 관한 사항 심사**

※ 자료: 국토교통부

동 사업의 2023년도 당초 예산액은 39억 7,800만원으로, 전년도 이월액 3억 2,300만원과 이·전용을 더한 예산현액 43억원 중 33억 2,100만원을 집행(77.2%)하고 9억 7,900만원은 불용하였음.

【 2023년도 국토공간정보정책지원 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
국토공간정보정책지원	3,978	323	△1.5	4,300	3,321	-	979	3,779
-정책연구	124	77.4	-	201.4	188.4	-	13.1	124
-통합관리사업	635.6	245.9	△1.5	879.9	788	-	91.9	501.6
-스마트국토엑스포	413.4	-	-	413.4	413.4	-	-	413.4
-공간정보산업조사	354	-	-	354	346.5	-	7.5	353
-공간정보산업육성	1,441	-	-	1,441	1,412	-	29	1,807
-창업지원센터운영	150	-	-	150	143.2	-	6.8	150
-보안심사 전문기관 운영	860	-	-	860	29.2	-	830.8	430

※ 자료: 국토교통부

나) 자산취득을 위한 이·전용 자제 필요

2023년 동 세부사업의 내역사업 중 통합관리사업 예산은 비목별로 일반수용비(4,060만원), 관리용역비(8,000만원), 일반연구비(3억 4,100만원) 및 자치단체경상보조(1억 7,400만원)로 구성되어 있는데, 국토교통부는 일반연구비 중 1억원을 자산취득비로 전용하여 집행하였고, 전년도 이월액 1억 6,000만원을 포함한 일반연구비 예산현액 4억 100만원 중 3억 5,220만원을 집행하였으며 4,880만원은 불용하였음.

【 2023년도 통합관리사업 내역사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
·통합관리사업	635.6	245.9	△1.5	879.9	788	-	91.9	501.6
-일반수용비(210-01)	40.6	-	△1.5	39.1	21.8	-	17.3	29.6
-관리용역비(210-15)	80	85.9	-	165.9	142.1	-	23.8	-
-일반연구비(260-01)	341	160	△100	401	352.2	-	48.8	298
-자치단체경상보조(330-01)	174	-	-	174	174	-	-	174
-자산취득비(430-01)	-	-	100	100	98	-	2	-

※ 자료: 국토교통부

2023년도 일반연구비 3억 4,100만원은 2024년 국가공간정보정책 시행계획 수립, 2022년 국가공간정보사업 집행실적 평가 및 2023년 공간정보사업 중복투자 여부 검토 등의 과업을 외부 기관을 통해 수행하기 위한 용역 예산인데,

「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에서는 “자산취득을 위한 이·전용은 직제개편에 의한 조직신설 등 불가피한 경우를 제외하고는 최소화한다”고 규정하고 있는바, 일반연구비 1억원을 자산취득비로 전용한 사유가 이에 부합하는지 살펴볼 필요가 있음.

【 2023년도 국토공간정보정책지원 이·전용 현황 】

(단위 : 백만원)

구분	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
이용 ('23.2.28.)	국토공간정보 정책지원 (5734-302)	일반수용비 210-01	1.5	본부기본경비 (7011-251)	배상금 310-02	소송 배상금을 위해 일반수용비 1,475천원을 본부기본경비 배상금으로 이용
전용 ('23.10.11.)	국토공간정보 정책지원 (5734-302)	**일반연구비 260-01**	100	국토공간정보 정책지원 (5734-302)	**자산취득비 430-01**	시스템의 국가정보자원관리원 이전('23년) 관련 노후 전산자원 교체를 위해 일반연구비 100백만원을 자산취득비로 전용

※ 자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는 '공간정보사업 공유 및 관리시스템[47] 고도화' 사업(이하 '고도화 사업'이라 함) 및 국가정보자원관리원 이전에 따라 노후된 전산자원을 교체하기 위하여 전용한 것으로 설명하고 있음.

당초 노후 전산자원 교체는 고도화 사업과 함께 2022년에 수행하려던 것이었는데 국토교통부는 사업 계획이 변경됨에 따라 두 사업 모두 2023년으로 이월하고자 하였음.

그러나 2022년도 노후 전산자원 교체 예산의 경우 편성 기준에 부합하지 않게 '자산취득비' 비목이 아닌 '일반연구비'로 편성[48]되어 있었고, 「국가재

47) 중앙행정기관, 지방자치단체, 공공기관에서 추진하는 공간정보 사업의 중복투자를 방지하고 체계적으로 등록·관리하기 위해 2009년부터 구축·운영 중인 시스템

48) 「2022년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면, 일반연구비 편성 대상인 '전산용역'은 행정업무의 전산화와 관련된 Data 입력, Software 개발 등을 행하는 경우로 명시하고 있고, '전산자원 구입비'는 자산취득비(430-01)로 편성하도록 규정하고 있으며, 일반연구비는 학술, 기술, 평가, 자문 및 시운전, 실태조사, 전산개발, 임상 연구 등 지식기반의 업무에 대한 용역 비용을 의미함.

정법」[49]에 따라 이월된 예산을 다른 용도(자산취득)로 사용하는 것이 불가능하게 되자 불용으로 처리되었으며, 이에 대해서는 2022회계연도 결산 심사(2023년 8월) 시 지적된 바 있음.[50]

그런데 이처럼 직전 회계연도(2022년도) 예산 전액 불용에 이어 2023년에도 예산을 편성하지 아니하고 전용을 통해 충당한 것은 적정한 예산 편성 및 집행으로 보기 어려운 측면이 있음.

국토교통부는 2022년도 노후 전산자원 교체 예산을 일반연구비로 집행할 수 없다는 것을 2023년 1월에 국가정보자원관리원으로부터 통보를 받아 인지하였으며, 2023년도 예산은 이미 확정된 이후였으므로 노후 전산자원 교체를 위한 전용이 불가피하였다는 입장임.

다만, 이에 앞서 2023년도 예산안 심사(2022년 11월) 과정에서 부동산종합정보시스템운영(4263-503) 사업 예산안에 '차세대 부동산거래관리시스템'의 대구통합전산센터 입주에 필요한 데이터 이전 비용이 편성되지 아니한 문제가 있어 국회의 예산 심사 과정에서 해당 비용을 증액하였는데,

---

49) **「국가재정법」**
제48조(세출예산의 이월) ①매 회계연도의 세출예산은 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없다. ②제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경비의 금액은 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 있다. 이 경우 이월액은 다른 용도로 사용할 수 없으며, 제2호에 해당하는 경비의 금액은 재이월할 수 없다.

50) 노후 전산자원 교체를 위한 예산이 부적정한 비목의 편성 등으로 인해 불용되었으므로 향후 예산 편성 시 주의가 필요하고, 전산자원 도입계획의 변경에 따라 다음연도로 이월된 기능개발사업의 철저한 사업관리가 요구됨.(2022 회계연도 결산 및 예비비지출 승인의 건 검토보고)

노후 전산자원 교체 또한 시스템 이전에 수반되는 사업이라는 점에서 위 사안과 유사한 측면이 있는바, 예산 편성에 오류나 누락 등이 없는지 보다 면밀하게 점검하여 2023년도 예산안 심사 시 소요 예산 반영을 요구하였더라면 불필요한 예산의 이·전용을 방지할 수 있었을 것으로 사료됨.

추가적으로 이 사안은 다음과 같은 점도 고려할 수 있을 것으로 보임. 위와 같은 전용 재원은 국가공간정보정책 통합관리 용역의 2023년도 사업기간 단축에 따른 사업비(일반연구비) 축소(3억 4,100만원 → 2억 4,000만원)를 통해 마련한 것임.

【 국가공간정보정책 통합관리 용역 공정표 】

'22년 추진일정(월) / 추진내용	5	6	7	8	9	10	11	12	'23.1	2	3	4
2023년 국가공간정보정책 시행계획 수립						■	■	■	■	■	■	■
2021년 국가공간정보사업 집행실적 평가	■	■								■	■	■
2022년 공간정보사업 중복투자 등 검토	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2022년 연차보고서 작성			■	■	■							

'23년 추진일정(월) / 추진내용	5	6	7	8	9	10	11	12
2024년 국가공간정보정책 시행계획 수립						■	■	■
2022년 국가공간정보사업 집행실적 평가	■	■						
2023년 공간정보사업 중복투자 여부 등 검토	■	■	■	■	■	■	■	■
2023년 연차보고서 작성		■	■	■	■			

※ 자료: 연도별 국가공간정보 통합관리사업 제안요청서

보다 구체적으로 통합관리용역은 2022년 사업까지는 전년도 국가공간정보사업 집행실적에 대한 취합·평가 및 다음연도 시행계획 수립 등 과정을 2회계

연도에 걸쳐 실시하여 왔으나, 2024년도 시행계획 수립부터는 2023년도 예산으로 시행계획(안)까지만 납품받고 2024년도 예산을 통하여 최종 시행계획을 완성하는 것으로 수행방식이 변경되었음[51].

그런데, 이러한 수행방식에 따르면 일반경쟁계약을 통해 낙찰자가 결정되는 시행계획 수립 사업 등의 경우 단일 사업에 대해 2건의 분할 계약을 거쳐 시행계획(안)과 최종 시행계획의 수행주체가 달라질 수 있는 문제[52]가 있는 바, 결과물의 품질이 저하되는 것을 방지할 필요가 있음[53].

이에 대하여 국토교통부는 2024년 사업의 제안요청서 상 과업내용에 "'24년 시행계획안('23년 통합관리 사업을 통해 마련) 최종정리"라는 내용을 명시하는 등 사업의 연속성을 유지하기 위한 조치를 취하여 결과물의 품질에 변화가 없다는 입장임.

다만, 수행방식의 특성상 사업의 책임성과 완결성이 취약해질 수 있는 면이 있으므로, 국토교통부는 인수인계 관련 과업지시사항 및 책임사항을 보강하는 등 품질관리 방안을 강화할 필요가 있다고 보임.

51) 국토교통부는 매년 4월 말부터 다음 연도 4월까지 사업기간이 설정됨에 따라 발생하던 동 사업 예산의 연례적 이월을 방지하기 위하여 2023년부터 사업기간을 해당 회계연도 12월 31일까지로 단축한 것이라는 설명임.
52) 최근 5년간은 단독 응찰에 따른 유찰 및 수의계약 체결을 통해 국토연구원이 수행해 오고 있음.
53) 2022년도 및 2023년도의 동 사업 결과보고서(국가공간정보사업 집행실적 평가 및 중복투자 등 검토 포함) 및 결과물(시행계획, 연차보고서)을 비교해 보면 비슷하게 작성된 부분이 많은 것을 알 수 있으나, 매년 비슷한 과업을 수행하는 동 사업의 특성을 감안하면 결과물의 품질에 대하여 단정적으로 평가하기는 어려운 측면이 있음.

다) 공개제한 공간정보 활용 제고 필요

보안심사 전문기관 운영 내역사업은 고정밀 3차원 공간정보 등 공개가 제한된 공간정보(이하 “공개제한 공간정보”라 함)[54]로 분류된 정보를 제공받으려는 기업 등에 대하여 ‘보안심사’[55]를 하기 위한 사업임.

【 2023년도 보안심사 전문기관 운영 내역사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
-보안심사 전문기관 운영 [민간위탁사업비(320-02)]	860	-	-	860	29.2	-	830.8	430

※ 자료: 국토교통부

54) (비공개) 국가보안시설 및 군사시설이 노출된 3차원 공간정보
(공개제한) 3차원 높이가 포함된 3D 지도, 고해상도 영상(공간정보보안관리규정)

55) **「국가공간정보 기본법」**

제34조(공간정보의 복제 및 판매 등) ② 제1항 단서에도 불구하고 관리기관(중앙행정기관 및 지방자치단체에 한정한다. 이하 이 조 제3항, 제35조의2제1항, 제35조의3, 제35조의4제1항 및 제35조의5제1항에서 같다)의 장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 제1항 본문에 따른 공간정보데이터베이스 또는 해당 데이터베이스로부터 출력한 자료의 제공을 신청하는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 공개가 제한된 공간정보를 제공할 수 있다.

1. 공간정보를 활용하여 사업을 영위하려는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자
 가. 「민법」, 「상법」 또는 그 밖의 법률에 따라 설립된 법인
 나. 「부가가치세법」에 따라 사업자등록을 한 자
2. 학술연구, 공공복리 및 안전 등의 목적으로 공간정보를 활용하려는 자

제35조의2(보안심사) ① 관리기관의 장은 제34조제2항에 따라 공간정보를 제공받으려는 자에 대하여 다음 각 호의 사항에 관한 보안심사를 하여야 한다. 다만, 제34조제2항제2호에 해당하는 자에 대하여는 제35조에 따른 보안관리규정에 따라 관리기관의 장의 승인을 받은 경우 보안심사를 받은 것으로 본다

1. 공개가 제한되는 공간정보의 보안관리에 관한 사항
2. 공개가 제한되는 공간정보 또는 그 정보를 활용하여 생산한 공간정보를 제3자에게 제공할 때의 보안관리에 관한 사항

제35조의3(보안심사 전문기관의 지정 등) ① 관리기관의 장은 대통령령으로 정하는 바에 따라 제35조의2제1항에 따른 보안심사 업무를 전문적·체계적으로 수행하는 보안심사 전문기관(이하 “전문기관”이라 한다)을 지정할 수 있다.

② 관리기관의 장은 제1항에 따라 전문기관을 지정하는 경우에 국가정보원장과 협의하여야 한다.

③ 관리기관의 장은 제1항에 따라 보안심사 업무에 대한 전문기관을 지정하는 경우에 해당 전문기관에 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.

동 사업에 대해서는 2022회계연도 결산 심사 시 집행률이 0.5%(400만원)에 지나지 않았으므로 집행 실적을 제고하여 예산 집행률을 높일 필요가 있다는 시정요구(주의)가 있었음에도 불구하고, 2023년도 또한 예산액 8억 6,000만원 중 2,920만원만을 집행하여 집행률이 3.4%에 그쳤음.

국토교통부는 2022년도 집행률 저조의 원인에 대하여 법 시행('22.3.17.) 이후 실질적인 업무가 2022년 7월 말에 개시되었고, 법 시행 초기에 민간기업이 보안 여건(전담인력, 접근통제 시설, 보안장비 등)[56]을 갖추기 위한 준비 기간이 필요하였으며, 2023년도에는 보안심사 신청대상이 일부 사업자로 한정되어 있어 신청수요가 낮았던 것으로 파악하고 있으나,

최근('24.3.19.) 「국가공간정보 기본법」 개정으로 공개제한 공간정보 제공 대상이 확대[57]됨에 따라 보안심사 신청이 증가하여 예산 집행률이 개선될 것으로 전망하고 있음.

다만, 2022년 3월에 보안심사 제도가 신설된 이후 2년이 넘도록 보안심사를 완료한 기업이 2024년 7월 말 기준 22개인 점을 감안하면, 개정법률 시행에 따라 대상 사업자의 범위가 확대되더라도 이들이 보안심사를 받기까지는 상당한 기간이 소요될 가능성이 있다고 판단됨.

---

56) 「공개제한 공간정보의 보안심사 규정」(국토교통부고시 제2022-140호) 별표 제1호 보안심사 기준에 따르면 관리체계(보안대책 수립·이행, 공간정보 보안등급 관리, 사고 예방·대응, 사용 만료 시 보안), 인적보안(관리 책임자의 지정, 보안 서약, 접근권한 부여·관리, 직무변경 관리, 교육훈련), 접근통제(패치관리, 인터넷 접속 통제, 전용 단말기 지정, 네트워크 분리, 업무환경 보안), 물리적 보안(보호구역 지정, 출입통제, 반출입 기기 통제) 등의 보안관리 기준이 제시되고 있음.

57) (종전) 공간정보·위치정보 사업자만 신청 가능 → (현행) 모든 민간 사업자 신청 가능

따라서 국토교통부는 공개제한 공간정보 관련 신규 사업자를 대상으로 제도 홍보 및 사전 컨설팅 등을 강화하고 공개제한 공간정보 활용우수사례를 발굴·전파하는 등 사업 수요를 제고하고 사업 목적을 효과적으로 달성하기 위한 보안심사제도 활성화 대책을 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

9) 국가기본도 제작(5831-301)

○ 국가기본도 수정 사업 예산이 대규모로 이월되었는바, 국토지리정보원은 지방비 확보 방안을 포함한 사업 계획을 철저하게 수립하고, 연례적인 이월을 방지하기 위하여 사업 구조 조정 등의 대책을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

국가기본도 제작 사업은 디지털국토 실현, 다양한 공공·민간서비스 지원 등을 위해 최신의 고정밀 공간정보를 구축 및 제공하는 사업으로, 아래와 같은 7개 내역사업으로 구성됨.

【 국가기본도 제작 내역사업별 개요 】

내역사업명	주요 내용
국가공간영상정보 구축	지역별 활용도에 따라 제작주기 및 정밀도를 차등화한 고해상도 영상정보를 구축함으로써 디지털트윈국토를 실현하고 민간·공공서비스 지원
국가기본도 수정	**행정업무, 포털지도 등 공공·민간 지도의 기초가 되는 국가기본도를 최신으로 수정하고 다양한 포맷과 형태로 변환·가공하여 제공**
정밀도로지도 제작	범정부 정책(「미래차 산업 발전전략('19.10)」)의 원활한 추진과 자율주행을 비롯한 4차 산업혁명 선도를 위해 정밀도로지도 구축
국제협력 및 기술연구	공간정보 관련 해외기관과의 국제회의 및 양자회담 추진과 국내 기업의 해외 진출 지원 등의 다양한 국제 협력활동 추진
접근불능지역 통합DB 구축	국토개발 및 관계기관 남북경협 지원을 위한 고해상도(0.5m급) 위성영상을 이용하여 철도·도로 연결사업 대상지역 공간정보 구축
극지역 공간정보 구축	남극영토의 미래 주권확보 및 기후변화 등 과학연구의 필수 기초자료인 공간정보(수치지도, 영상지도, 수치표고모형 등) 구축
지도박물관 운영	우리 영토 주권의 상징인 동해·독도 등과 관련한 국내외 古지도 및 해방 이후 정치·경제·문화·사회 등과 관련된 다양한 주제도 구입

※ 자료: 국토교통부

동 사업의 2023년도 예산액은 1,176억 2,900만원으로, 전년도 이월액 65억 9,200만원 및 이용 △3억 7,500만원을 반영한 예산현액 1,238억 4,600만원 중 853억 500만원을 집행(68.9%)하고 237억 3,500만원을 다음 연도로 이월하면서 148억 500만원은 불용하였음.

【 2023년도 국가기본도 제작 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
국가기본도 제작	117,629	6,592	△375	123,846	85,305	23,735	14,805	107,510
- 국가공간영상정보 구축	29,469	267	△65	29,672	28,360	1,230	81	33,745
- 국가기본도 수정	65,913	3,756	△310	69,358	34,321	22,069	12,968	50,192
- 정밀도로지도 제작	16,030	2,385	-	18,415	16,785	234	1,395	16,930
- 국제협력 및 기술연구	300	34	-	334	325	-	9	396
- 접근불능지역DB구축	5,000	-	-	5,000	4,643	50	307	4,900
- 극지역공간정보구축	797	150	-	947	753	152	43	797
- 지도박물관 운영	120	-	-	120	118	-	2	320

※ 자료: 국토교통부

나) '국가기본도 수정' 사업 관리 강화 필요

내역사업 중 '국가기본도 수정'은 예산현액 693억 5,800만원 중 220억 6,900만원(예산현액 대비 31.8%)이 다음연도로 이월되었고, 129억 6,800만원(예산현액 대비 18.7%)이 불용되어 집행률이 49.5%로 저조하였음.

2023년에 다음연도로 이월하거나 불용한 예산의 규모는 전년(2022년) 대비 증액된 동 내역사업 예산의 규모인 235억 100만원을 상회한다는 점에서 이례적인 수준이라고 할 수 있음.[58]

【 최근 3년간 국가기본도 수정 내역사업 결산내역 】

(단위 : 백만원)

연 도	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	비율	다음연도 이월액	비율	불용액	비율
2021	41,334	3,259	△110	44,483	36,584	82.2%	7,133	16.0%	766	1.7%
2022	42,412	7,134	-	49,546	39,894	80.5%	3,756	7.6%	5,896	11.9%
2023	65,913	3,756	△310	69,358	34,321	49.5%	22,069	31.8%	12,968	18.7%

※ 자료: 국토교통부

동 내역사업에 대해서는 2022회계연도 결산 심사 시에도 저조한 집행률에 대한 지적이 이미 있었음에도 불구하고, 이월률 및 불용률이 2022년 대비 각각 크게 증가한 것임.

특히, 2022년도 내내역사업의 연말 발주 등에 따른 과다한 이월에 대하여 이미 지적된 바 있음에도 불구하고, 2023년도에 연말 또는 다음 해에 계약을 체결한 건수 및 금액은 오히려 증가하였음.

58) 불용의 경우 국토지리정보원은 2023년 초에 동 사업 예산에서 국토교통부 청년인턴 지원예산으로 50억원을 이·전용하기로 계획되어 있었으나 같은 해 11월에 계획이 취소되면서 과다하게 발생하였다는 설명임.

【 '국가기본도 수정' 내역사업 중 연말 또는 다음 연도에 계약이 체결된 내내역사업 】

(단위 : 백만원)

구 분	사업명	예산액	계약금액	계약 기간
2022 회계 연도	국가기본도 현지조사 개선 시범 사업	500	470	'22.11.1~'23.2.28
	1:1,000 및 국가기본도 고도화 이행계획 연구	500	469	'22.10.25~'23.6.21
	국가기본도 생산관리체계 고도화 사업	1,800	1,720	'22.12.30~'23.8.31
	국가기본도 생산관리체계 고도화 감리	150	142	'22.12.30~'23.8.31
	합 계	2,950	2,801	
2023 회계 연도	2023년 1/1,000 수치지형도 제작(이천·청주·천안)	270	224	'23.11.14~'24.5.11
	2023년 1/1,000 수치지형도 제작(인천·김포·고양·포천)	259	215	'23.11.14~'24.5.11
	2023년 1/1,000 수치지형도 제작(대구·울산·김해·양산)	216	181	'23.11.14~'24.5.11
	2023년 1/1,000 수치지형도 제작(광주, 목포, 서천)	180	151	'23.11.14~'24.5.11
	2023년 1:1,000 수치지형도 고도화 시범사업(서울)	1,478	1,109	'23.12.28~'24.6.24
	2023년 1:1,000 수치지형도 고도화 시범사업(제주)	1,014	801	'23.12.26~'24.6.22
	2023년 1:1,000 수치지형도 고도화 시범사업(양구)	700	490	'23.12.26~'24.6.22
	2023년 1:1,000 수치지형도 고도화 시범사업(금산·군위)	615	489	'23.12.26~'24.6.22
	최신성 확보를 위한 국가기본도 신속수정(북부지구)	200	177	'23.12.27~'24.6.23
	최신성 확보를 위한 국가기본도 신속수정(남부지구)	200	175	'23.12.27~'24.6.23
	고정밀 전자지도 구축 챌린지 사업(경산)	**5,500**	**5,224**	**'24.2.20~'24.12.15**
	고정밀 전자지도 구축 챌린지 사업(구미)	**4,500**	**4,275**	**'24.2.20~'24.12.15**
	고정밀 전자지도 구축 챌린지 사업(고양)	**3,400**	**3,306**	**'24.2.20~'24.12.15**
	고정밀 전자지도 구축 챌린지 사업(안동)	**3,000**	**2,970**	**'24.2.20~'24.12.15**
	고정밀 전자지도 구축 챌린지 사업(천안)	**1,000**	**990**	**'24.2.20~'24.12.15**
	고정밀 전자지도 구축 챌린지 사업(하남)	**500**	**479**	**'24.2.20~'24.12.15**
	합 계	23,032	21,256	

※ 자료: 국토지리정보원

이에 대하여 국토지리정보원은 국비-지방비 1:1 대응으로 이루어지는 대축척(1/1,000) 수치지형도 구축·갱신 내내역사업의 예산이 2023년에 급증했음에도 불구하고, 지방자치단체 예산은 예년 수준으로 편성되어 지방비 확보가 지연됨에 따라 계약 체결이 늦어졌다는 입장임.

다만, 이와 같이 회계연도 말에 입찰공고 또는 계약체결을 하는 방법으로 불용될 가능성이 매우 높은 예산을 대규모로 이월하는 것은 “불가피한 경우가 아니면 회계연도 내에 일반연구비 집행을 완료”하도록 명시하고 있는 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」 및 회계연도 독립의 원칙에 부합하지 못하는 것으로 보임.

따라서 국토지리정보원은 지방비 확보 방안을 포함한 사업 계획을 사전에 철저하게 수립함으로써 회계연도 내에 예산을 집행하려는 노력을 강화할 필요가 있음.

한편, 내내역사업인 ‘고정밀 전자지도 구축 챌린지 사업(6건)’의 경우 국토교통부는 사업을 효과적으로 추진하기 위해 새로운 사업기법을 도입하고 지자체 제안 수렴 및 감사원 사전컨설팅 등의 과정을 거쳤다는 입장이나, 지방비 확보가 늦어지며 12월 29일에 최초 입찰공고를 하고 다음 연도인 2024년 2월에 계약이 체결되는 등 사업이 지연되었음[59].

이와 관련하여 동 사업에서 연례적으로 지방비 확보의 어려움 등을 이유로 과다한 이월이 발생하고 있고, 2024년도 예산안 심사 시 지방자치단체별 재정자립도 차이를 감안하여 최초 구축분은 종전과 같이 1:1 대응으로 사업을 진행하되 갱신분에 대해서는 전액 국비 지원으로 변경[60]하자는 의견 등이 제시되었는바, 향후 보조율을 일부 조정하는 등 보다 근본적인 개선방안을 모색해 볼 필요가 있는 것으로 보임.

---

59) 국토교통부는 기존의 전통적인 국토지리정보원의 항공사진 기반 지도제작 사업방식을 탈피하여 신기술 도입과 지자체 제안을 수용하는 등 다양한 노력을 거쳤으나, 대상 지방자치단체가 정리추경을 통해 연말에 예산을 확보하여 사업 착수가 지연되었다는 설명임.

60) 이에 대하여 국토지리정보원은 5년 단위로 갱신하는 경우 1㎢ 당 단가는 2,000만원이지만, 매년 수정할 경우에는 동일면적당 단가가 240만원이므로, 전액 국비로 매년 갱신하는 경우 예산 절감이 가능하다고 설명하고 있음.

10) 국토조사 및 지명(5831-303)

○ 국토조사 사업이 매년 유찰됨에 따라 계약 체결이 지연되고 있는바, 민간위탁을 통해 국토조사의 안정성 및 책임성을 제고하는 방안 등을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

국토조사 및 지명 사업은 국토정보플랫폼의 유지보수, 「국토기본법」에 따른 국토조사, 국가지명 조사·관리와 지명위원회 운영, 국제지명 협력 및 국가지도집 발간 등을 수행하는 사업으로, 아래와 같은 총 5개 내역사업으로 구성됨.

【 국토조사 및 지명 내역사업별 개요 】

내역사업명	주요 내용
공간정보 통합서비스 구축·운영	공간정보 (수치지형도, 항공사진, 국가기준점, 정밀도로지도 등) 통합서비스 및 공공·지자체·민간 의 한국판 뉴딜, 디지털트윈 등 정책지원을 위한 “국토정보플랫폼” 운영
국토조사 및 DB구축	**데이터 기반의 과학적이고 합리적인 정책수립 지원을 위해 토지이용 현황 등을 조사하여 국토조사 보고서(생활인프라 접근성, 국토지표 등) 간행 및 국토지표 DB 구축**
지명관리/ 지명유래집	지명위원회 심의 지원, 한국지명유래집 발간 · 배포 및 지명관리시스템 운영 등
국제지명협력	국제사회에서 우리지명의 정확한 사용 및 활용을 장려하고, 지명을 둘러싼 분쟁을 최소화하기 위해 국제사회와의 협력 및 대응
국가지도집 유지관리	우리나라의 영토와 역사, 자연환경, 인문환경을 지도화한 국가 지도집(국가공식기록물) 현행화 및 발간·배포

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2023년도 예산은 31억 5,300만원으로, 전년도 이월액 2억 9,900만원을 포함한 예산현액 34억 5,200만원 중 32억 1,700만원이 집행되었고, 5,300만원이 이월되었으며, 1억 8,200만원이 불용됨.

【 2023년도 국토조사 및 지명 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
국토조사 및 지명	**3,153**	**299**	**-**	**3,452**	**3,217**	**53**	**182**	**3,474**
-공간정보 통합서비스 구축·운영	1,860	-	-	1,860	1,792	-	69	1,860
-국토조사 및 DB구축	**300**	**69**	**-**	**369**	**280**	**53**	**36**	**300**
-지명관리/지명유래집	288	-	-	288	244	-	44	289
-국제지명협력	105	-	-	105	94	-	11	105
-국가지도집 유지관리	600	230	-	830	808	-	22	600
-지도박물관 운영	120	-	-	120	118	-	2	320

※ 자료: 국토교통부

나) 국토조사의 안정성 및 책임성 제고 필요

국토조사란 「국토기본법」 제25조[61]에 따라 국토에 관한 계획, 정책 수립, 공간정보 제작 등에 필요한 인구, 경제, 사회, 문화, 교통, 환경, 토지이용 등에 대한 현황을 조사하는 것으로, 이를 통하여 생산된 공간융합 지표가 각종 계획수립 시 활용되고 있음.

국토교통부는 국토조사 사업을 공개경쟁입찰(협상에 의한 계약[62]) 방식

61) **「국토기본법」**
제25조(국토 조사) ① 국토교통부장관은 국토에 관한 계획 또는 정책의 수립, 「국가공간정보기본법」 제32조제2항에 따른 공간정보의 제작, 연차보고서의 작성 등을 위하여 필요할 때에는 미리 인구, 경제, 사회, 문화, 교통, 환경, 토지이용, 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항에 대하여 조사할 수 있다.
④ 중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장은 국토계획을 수립하기 위한 기초조사 등을 실시할 때 국토 조사 결과를 활용할 수 있다.

62) **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」**
제43조(협상에 의한 계약체결) ①각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 물품·용역계약을

으로 발주하고 있으나, 매년 무응찰 또는 단독입찰 등으로 유찰됨에 따라 계약체결일이 늦어지고 있음.

【 최근 4년 간 국토조사 계약 현황 】

(단위 : 백만원)

사업명	편성액	예산현액	계약금액	계약 기간	계약자	계약방식
국토진단 및 모니터링을 위한 2020국토조사	200	700	597	'20.8.27~ '21.5.17	국토연구원	**협상 (유찰수의)**
국토진단 및 모니터링을 위한 2021국토조사	200	680	592	'21.9.13~ '22.7.9	국토연구원 컨소시엄	**협상 (유찰수의)**
2022년 국토조사	200	407	346	'22.10.17~ '23.9.11	국토연구원	**협상 (유찰수의)**
2023년 국토조사	300	300	264	'23.10.19~	국토연구원	**협상 (유찰수의)**

※ 자료: 국토지리정보원

한편, 국토지리정보원에 따르면 2022년까지는 다른 사업의 집행잔액을 활용하여 예산액을 초과하여 국토조사를 시행하여 왔으나 2021회계연도 결산 심사 시 세부사업간 과도한 내역변경을 지양할 것을 시정요구받음에 따라 2023년부터는 동일한 내용의 조사를 2개년에 나누어 진행하고 있음.

이러한 최근의 국토조사 예산 집행을 보면 국회에서 확정된 대로 예산을 집행한다는 점에서 긍정적인 측면이 있는 것으로 보이나, 사업금액의 감소에 따라 업체의 입찰 유인은 더욱 감소할 것으로 예상됨.

이에 따라 향후에도 매년 유찰 후 국토연구원과 수의계약을 체결하는

할 때 계약이행의 전문성·기술성·긴급성, 공공시설물의 안전성 및 그 밖에 국가안보목적등의 이유로 필요하다고 인정되는 경우에는 제42조에도 불구하고 다수의 공급자들로부터 제안서를 제출받아 평가하여 협상적격자를 선정한 후 협상절차를 통해 국가에 가장 유리하다고 인정되는 자와 계약을 체결할 수 있다. (후단 생략)

방식이 반복될 가능성이 높은바, 이는 조달절차에 행정력 및 시간을 낭비하는 측면이 있을 뿐만 아니라, 수주처의 입장에서도 다음 해 재계약을 위한 경쟁이 사실상 존재하지 않기 때문에 관성적으로 사무를 수행하게 될 소지가 있다고 보여짐.

위와 같은 점을 고려할 때 국토교통부는 계약에 소요되는 기간을 단축하여 연례적 이월 문제를 개선하고, 국토조사의 전문성 및 안정성을 제고하기 위하여 국토조사를 전문기관에 민간위탁[63]하는 방안 등을 검토해 볼 필요가 있을 것으로 생각됨.

이와 관련하여 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」(대통령령)[64]에

---

63) **「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」**
제2조(정의) 이 영에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
3. "민간위탁"이란 법률에 규정된 행정기관의 사무 중 일부를 지방자치단체가 아닌 법인·단체 또는 그 기관이나 개인에게 맡겨 그의 명의로 그의 책임 아래 행사하도록 하는 것을 말한다.

64) **「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」**
제11조(민간위탁의 기준) ① 행정기관은 법령으로 정하는 바에 따라 그 소관 사무 중 조사·검사·검정·관리 사무 등 국민의 권리·의무와 직접 관계되지 아니하는 다음 각 호의 사무를 민간위탁할 수 있다.
1. 단순 사실행위인 행정작용
2. 공익성보다 능률성이 현저히 요청되는 사무
3. 특수한 전문지식 및 기술이 필요한 사무
4. 그 밖에 국민 생활과 직결된 단순 행정사무
제14조(지휘·감독) ① 위탁기관은 민간위탁사무의 처리에 대하여 민간수탁기관을 지휘·감독하며, 필요하다고 인정될 때에는 민간수탁기관에 민간위탁사무에 관하여 필요한 지시를 하거나 조치를 명할 수 있다.
② 위탁기관은 민간수탁기관에 대하여 필요한 사항을 보고하게 할 수 있다.
③ 위탁기관은 민간수탁기관의 사무 처리가 위법하거나 부당하다고 인정될 때에는 이를 취소하거나 정지시킬 수 있다.
④ 위탁기관이 제3항에 따라 취소하거나 정지시킬 때에는 그 취소 또는 정지의 사유를 문서로 민간수탁기관에 통보하고 사전에 의견 진술의 기회를 주어야 한다.
제16조(처리 상황의 감사) ① 위탁기관의 장은 민간위탁사무의 처리 결과에 대하여 매년 1회 이상 감사를 하여야 한다.
② 위탁기관의 장은 제1항에 따른 감사 결과 민간위탁사무의 처리가 위법하거나 부당하다고 인정될 때에는 민간수탁기관에 대하여 적절한 시정조치를 할 수 있고, 관계 임원과 직원에 대해서는 문책을 요구할 수 있다.

서는 행정기관이 국민의 권리·의무와 직접 관계되지 아니하는 '조사' 등의 사무를 법령으로 정하는 바에 따라 민간위탁할 수 있고, 행정기관이 민간수탁기관에 대하여 지휘·감독하고 민간위탁사무의 처리 결과에 대하여 매년 1회 이상 감사를 하도록 규정하고 있음.

국토조사는 국토의 현황을 조사하여 공간융합 지표를 생산하기 위한 것으로서 국민의 권리·의무와 직접 관계되지 아니하고, 현재 자료 수집 및 지표 구축 등 사무의 대부분을 용역업체(기관)가 처리하고 국토지리정보원은 사업관리 및 성과검수를 하는 체계로 사업이 집행되고 있는바,

국토조사를 민간위탁 대상사무로 삼기에 부적합한 요소는 특별히 없는 것으로 보이는 한편, 동 사무가 수탁기관에 지속적 사무로 부여되는 경우 수탁기관의 자기 책임과 국토교통부의 관리·감독 하에 지표의 안정성·신뢰성이 제고되는 효과가 발생할 수 있다고 보임.

참고로, 현행 「국토기본법」65)에는 권한의 위임 및 업무의 위탁 근거가 규정되어 있고 국토조사에 대해서도 국토교통부장관이 전문기관에 의뢰할 수 있는 권한을 부여하고 있는바, 국토조사 및 전문기관에의 의뢰 권한을

---

65) **「국토기본법」**

제33조(권한의 위임 및 업무의 위탁) ① 이 법에 따른 국토교통부장관의 권한은 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 소속 기관의 장 또는 시·도지사에게 위임할 수 있다.

② 이 법에 따른 국토교통부장관, 시·도지사, 시장 또는 군수의 업무는 그 일부를 대통령령 또는 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 다른 행정청이나 행정청이 아닌 자에게 위탁할 수 있다.

③ 제2항에 따라 위탁을 받은 자로서 행정청이 아닌 자나 그에 소속된 직원은 「형법」 제129조부터 제132조까지의 규정을 적용할 때에는 각각 공무원으로 본다.

제25조(국토 조사) ③ 국토교통부장관은 효율적인 국토 조사를 위하여 필요하면 제1항에 따른 조사를 전문기관에 의뢰할 수 있다.

국토지리정보원장에게 위임한다고 규정하고 있는 동법 시행령[66]의 개정 등을 통하여 민간위탁하는 것이 가능할 것으로 보임[67].

66) **「국토기본법 시행령」**

제19조(권한의 위임) 국토교통부장관은 법 제33조제1항에 따라 다음 각 호의 권한을 국토지리정보원장에게 위임한다.

2. 법 제25조에 따른 국토조사(제10조제1항제4호의 정주지 온실가스 통계에 관한 사항은 제외한다), 자료 제출의 요청, 직접조사의 요청, 전문기관에의 조사의뢰

67) 참고로, 「부동산투자회사법」에 따른 부동산투자회사의 영업인가시 사업계획의 타당성 및 적정성 검토 '의뢰' 및 「부동산 가격공시에 관한 법률」에 따른 표준주택가격 조사·산정 '의뢰'에 대해 한국부동산원은 각 업무를 '민간위탁사업'으로 수행하고 있음.

「부동산투자회사법」

제9조(영업인가) ① 부동산투자회사가 제21조제1항제1호부터 제5호까지에 대하여 같은 조 제2항 각 호의 업무를 하려면 제2조제1호에 따른 부동산투자회사의 종류별로 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 인가를 받아야 한다. (단서 생략)

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 영업인가(이하 "영업인가"라 한다) 여부를 결정할 때에는 다음 각 호의 사항을 확인하여야 한다.

2. 사업계획의 타당성 및 적정성

⑧ 국토교통부장관은 제2항제2호의 사항을 확인하기 위하여 필요한 경우 대통령령으로 정하는 기관에 검토를 의뢰할 수 있다.

「부동산 가격공시에 관한 법률」

제16조(표준주택가격의 조사·산정 및 공시 등) ④ 국토교통부장관은 제1항에 따라 표준주택가격을 조사·산정하고자 할 때에는 「한국부동산원법」에 따른 한국부동산원(이하 "부동산원"이라 한다)에 의뢰한다.

11) 건축문화진흥(6131-303)

○ 내역사업인 건축문화 연구 등 지원 사업은 최근 5년간 계약된 연구용역의 수의계약 비율(92.9%)이 높고, 수행자가 일부 기관에 편중되어 있으므로, 국토교통부는 연구용역 수행자를 다양화하기 위해 노력할 필요가 있음.

가) 개요

건축문화진흥(6131-303) 사업은 공공건축 사전검토 지원 등을 통해 공공건축의 질적 수준 향상을 유도하고, 한옥공모전·한옥캠프 지원으로 한옥에 대한 국민인식을 제고하며, 건축문화행사 지원 및 인재양성사업 추진 등 다양한 건축문화 진흥사업을 통해 건축문화의 품격 제고를 도모하는 사업임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 48억 2,000만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 51억 1,400만원 중 49억 4,300만원을 집행(96.7%)하고 5,200만원을 다음 연도로 이월하면서 1억 1,900만원은 불용하였음.

【 2023년도 건축문화진흥 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
건축문화진흥	4,820	4,820	291	3	5,114	4,943	52	119	2,820
·공공건축 지원	1,000	1,000	235	-	1,235	1,205	-	30	670
·건축문화연구 등 지원	530	530	56	3	589	478	52	59	290
·민간전문가제도 운영지원	1,110	1,110	-	-	1,110	1,080	-	30	600
·건축설계 인재육성	1,700	1,700	-	-	1,700	1,700	-	-	1,020
·한옥전문 인력양성	480	480	-	-	480	480	-	-	240

※ 자료: 국토교통부

나) 연구용역의 경쟁입찰 비율 제고 필요

건축문화진흥 사업의 내역사업인 '건축문화연구 등 지원 사업'은 국토경관 개선을 위해 추진예정인 각종 지원사업에 대한 체계적 사업관리 및 경관·공공건축·한옥 건축자산 관련 제도개선 등을 위한 연구용역 사업과 한옥공모전 및 캠프를 추진하는 사업으로 구성되어 있음.

본 내역사업의 2023년도 당초 예산액은 5억 3,000만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 5억 8,900만원 중 4억 7,800만원을 집행(81.2%)하고 5,200만원이 다음 연도로 이월하면서 5,900만원은 불용하였음.

【 최근 3년간 건축문화 연구 등 지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구분	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경							
2021년	530	530	104	-	-	634	510	93	31
2022년	530	530	93	1	-	624	542	56	26
2023년	530	530	56	3	-	589	478	52	59

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 최근 5년간(2019년~2023년) 연구용역 계약 현황을 살펴보면(아래 표 참조), 정책연구용역 14건 중 13건(92.9%)이 수의계약 방식으로 계약이 체결되었는데, 이는 과도한 측면이 있음.

「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」 역시 “수의계약을 통한 정책연구과제는 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 제7조[68] 및 동법 시행령 제26조에 따라 불가피한 경우에만 추진하되, 최소화 될 수 있도록 노력한다.”라고 명시하고 있음.

68) **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」**
제7조(계약의 방법) ① 각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 계약을 체결하려면 일반경쟁에 부쳐야 한다. 다만, 계약의 목적, 성질, 규모 등을 고려하여 필요하다고 인정되면 대통령령으로 정하는 바에 따라 참가자의 자격을 제한하거나 참가자를 지명(指名)하여 경쟁에 부치거나 수의계약(隨意契約)을 할 수 있다.

【 최근 5년간 연구용역 계약 현황 】

(단위: 백만원, 개)

구분	사업명	계약 금액	계약자	계약방식	참가 업체 수
2019년 (4건)	소규모 건축구조기준 (일반, 전통목구조) 해설서 작성	19.5	명지대학교 산학협력단	수의계약	1
	제2차 경관정책 기본계획 수립 연구	88	건축도시공간 연구소	수의계약	1
	공공건축 품격향상을 위한 법령 개정안 마련 연구	70.4	건축도시공간 연구소	수의계약	1
	민간전문가 참여 및 통합디자인 관리체계의 지속적 운용방안 연구	115.8	건축도시공간 연구소	수의계약	1
2020년 (3건)	민간전문가 등 지원사업관리 등 발전방안 연구	110.4	건축도시공간 연구소	수의계약	1
	공공건축사업 성과관리체계 등 구축방안 연구	70.3	건축도시공간 연구소	수의계약	1
	제2차 건축자산진흥기본계획 수립 연구	79.3	건축도시공간 연구소	수의계약	1
2021년 (3건)	공간환경전략계획 및 민간전문가 지원사업 관리와 개선방안 연구	110.47	건축공간 연구원	수의계약	1
	체계적인 경관자원 관리를 위한 조사기준 마련 연구	95.55	(사)한국경관 학회	수의계약	1
	건축문화진흥을 위한 행사추진전략 및 발전방안 연구	73.7	대한건축사 협회	수의계약	1
2022년 (2건)	지역 공간환경 통합관리의 성과분석 및 개편방안 연구	133.6	건축공간 연구원	경쟁입찰	2
	건축사 자격시험 개편을 위한 시행방안 연구	146	대한건축학회	수의계약	1
2023년 (2건)	제2차 건축서비스산업 진흥 기본계획 수립 관련 연구	106.9	건축공간 연구원	수의계약	1
	건축사 자격시험 문제개발 및 운영관리 방안 마련 용역	137	대한건축학회	수의계약	1

※ 자료: 국토교통부(음영표시는 계약 상대가 특정기관이거나, 수의계약으로 체결한 경우)

이에 대해 국토교통부는 연구용역의 일반경쟁입찰이 2회 유찰되어(코로나-19 유행에 따른 특례의 경우 1회 유찰) 복수 업체의 경쟁이 성립하지 않아 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제27조[69]에 따라 수의계약을 체결하였다고 설명함.

그러나, 건축문화진흥 사업의 과다한 수의계약 체결 문제는 2021 회계연도 결산 심사 시에도 지적[70]된 바가 있는데, 국토교통부가 입찰공고 기간을 늘렸으나, 연례적·반복적으로 수의계약을 체결한 것은 경쟁입찰 비율을 높이기 위한 입찰공고 홍보가 충분하지 않은 것으로 보임.

또한, 2019년 이후 이루어진 14건의 연구용역 중 9건(약 64.3%에 해당)을 정부출연기관인 건축공간연구원(구 건축도시공간연구소)에서 수행한 것을 확인할 수 있는데, 연구 과제의 내용이 건축정책 관련 제도개선인 점을 고려할 때, 해당 연구용역을 반드시 상기 기관에서 집중적으로 수행하여야 할 이유를 찾기 어려움.

---

69) **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」**
제27조(재공고입찰과 수의계약) ①경쟁입찰을 실시한 결과 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 수의계약에 의할 수 있다.
1. 제10조의 규정에 의하여 경쟁입찰을 실시하였으나 입찰자가 1인뿐인 경우로서 제20조제2항의 규정에 의하여 재공고입찰을 실시하더라도 제12조의 규정에 의한 입찰참가자격을 갖춘 자가 1인밖에 없음이 명백하다고 인정되는 경우
2. 제20조제2항의 규정에 의하여 재공고입찰에 부친 경우로서 입찰자 또는 낙찰자가 없는 경우
② 제1항의 규정에 의한 수의계약의 경우 보증금과 기한을 제외하고는 최초의 입찰에 부칠 때에 정한 가격 및 기타 조건을 변경할 수 없다.
③ 제1항제1호에도 불구하고 「재난 및 안전관리 기본법」 제3조제1호의 재난이나 경기침체, 대량실업 등으로 인한 국가의 경제위기를 극복하기 위해 기획재정부장관이 기간을 정하여 고시한 경우에는 제10조에 따라 경쟁입찰을 실시했으나 입찰자가 1인뿐인 경우 제20조제2항에 따른 재공고입찰을 실시하지 않더라도 수의계약을 할 수 있다.

70) 최근 5년간(2017~2021) 국토교통부가 이 사업을 통해 실시한 19건의 연구용역과제가 대부분(17건) 수의계약 방식으로 계약이 체결되었음. 국토교통부는 향후 충분한 기간을 정하여 용역을 공고하는 한편, 관련 학회, 기관 등에 적극적으로 연구용역 입찰정보 등을 제공하여 경쟁입찰 비율을 높이고, 계약과정의 공정성과 투명성을 제고하기 위해 노력할 것 (시정요구 유형: 제도개선)

향후 국토교통부는 연구용역 수행기관의 다양화 등을 통해 경쟁입찰 비율을 높일 수 있는 개선책을 강구할 필요가 있음.

12) 도시건축박물관 운영(6131-312)

○ 내역사업인 전시소장품 확보 사업은 최근 2년간 예산의 집행이 저조하고, 단가가 낮은 소장품 위주로 확보했으므로, 국토교통부는 양질의 소장품을 확보하기 위해 소장품 판매자 네트워크를 구축하며, 공개구매 회차를 늘리는 등 사업집행 방식을 개선하고, 예산을 적정하게 조정할 필요가 있음.

가) 개요

도시건축박물관 운영(6131-312) 사업[71]은 「건축기본법」[72]에 따라 도시·건축분야 관련 기록자료 축적·관리, 산업 활성화에 기여할 수 있는 국립도시건축박물관을 건립하기 위해 내·외부 전시 및 운영을 담당하는 사업으로, 전시소장품 확보 등의 내역사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 53억 2,300만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 54억 5,300만원 중 41억 2,800만원을 집행(75.7%)하고 4억원을 다음 연도로 이월하면서 9억 2,500만원은 불용하였음.

---

71) **국립도시건축박물관 건립 개요**
- 위치: 세종특별자치시 세종리
- 규모: 지상 3층 ~ 지하 2층
- 추진체계: 건축(행정중심복합도시건설청), 박물관 전시·운영(국토교통부)
- 사업기간: '20~'22 설계 → '23~'26 공사 → '26년 4월 준공 및 개관(12월)

72) **「건축기본법」**

제20조(건축문화진흥을 위한 재정지원) 국토교통부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 문화체육관광부장관 및 산업통상자원부장관과 협의하여 건축물 및 공간환경의 개선과 건축문화의 진흥을 위해 다음 각 호의 사업에 대하여 국고보조 등 재정지원을 할 수 있다.

1. 건축문화 관련 시설의 설립 및 운영
2. 출판·전시·축제 등 건축문화 관련 사업
3. 국민의 건축이해 증진을 위한 교육
4. 건축 관련 해외 진출 및 국제교류
5. 제21조에 따른 건축디자인 기준의 설정
6. 제22조에 따른 건축디자인 시범사업
7. 그 밖에 건축문화진흥을 위하여 대통령령으로 정하는 사업

【 2023년도 도시건축박물관 운영 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
도시건축박물관 운영	5,323	5,323	130	-	5,453	4,128	400	925	3,950
· 세부운영준비	122	122	34	-	156	135	-	21	408
· 전시소장품 확보	4,931	4,931	96	-	5,027	3,742	400	885	3,272
· 도시건축문화행사	270	270	-	-	270	251	-	19	270

※ 자료: 국토교통부

나) 적정규모의 예산 편성 및 양질의 전시소장품 확보를 위한 노력 필요

도시건축박물관 운영 사업의 내역사업인 '전시소장품 확보' 사업은 국립도시건축 박물관 개관(2026년 예정)을 위한 전시 소장품을 수집하는 사업으로, ① 경매·공개구매를 통한 자료 구입, ② 기증, ③ 복제품·모형 제작, ④ 전시 콘셉트에 부합하는 자료를 기탁·대여받는 방식으로 연차별 계획[73]에 따라 2025년까지 10,000점[74]의 소장품을 확보하기 위해 예산을 집행중임.

본 내역사업의 2023년도 당초 예산액은 49억 3,100만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 50억 2,700만원 중 37억 4,200만원을 집행(74.4%)하고 4억원이 다음 연도로 이월하면서 8억 8,500만원은 불용하였음.

73) 2022년: 400점, 2023년: 1,900점, 2024년: 1,900점, 2025년: 5,800점

74) 국립도시건축박물관과 유사한 면적의 박물관(서울역사박물관, 국립항공박물관)의 단위면적당 소장품 수를 검토하여 산출함.

【 최근 2년간 전시소장품 확보 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구분	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경							
2022년	841	841	-	-	-	841	629	96	116
2023년	4,931	4,931	96	-	-	5,027	3,742	400	885

※ 자료: 국토교통부

이 사업은 2022년에 1억 1,600만원(집행률 74.8%), 2023년에 8억 8,500만원(집행률 74.4%)을 각각 불용하였고, 국토교통부에서 실시한 '2023 회계연도 재정사업 자율평가'에서도 '미흡'을 받은 바 있음.

그런데, 동 사업의 최근 2년간(2022년~2023년) 전시소장품 확보 현황(아래 표 참조)을 살펴보면, 2022년(확보 1,372점/목표 400점), 2023년(확보 6,948점/목표 1,900점)에 각각 목표했던 수량의 소장품을 초과하여 확보한 것을 확인할 수 있음.

목표했던 소장품을 초과하여 확보했음에도 예산 집행률이 저조한 것은 소장품을 소액 위주로 다량 구매했기 때문으로 보이는데, 실제 아래 표의 소장품 단가 부분에서 편성 단가(210만원)에 비해 집행 단가(약 50만원)가 현저히 낮은 것을 볼 수 있음.

【 최근 2년간 전시소장품 확보 현황 】

(단위: 백만원, 점)

구분	예산액 (A=B×C)	산출내역		집행액 (D=E×F)	소장품 확보 수량 (E)	확보한 소장품의 평균 단가(F)	비고
		물량(B)	단가(C)				
2022년	841	400	2.1	629	1,372	0.49	경매 294점 공개구매 995점 기증 83점
2023년	4,931	2,348	2.1	3,742	6,948	0.54	경매 1,894점 공개구매 5,024점 기증 10점 모형품 제작 20점

※ 자료: 국토교통부(확보한 소장품의 평균 단가는 기증받은 소장품을 제외하고 산출)

소액 소장품 위주로 다량의 전시품을 구매하는 경우, 박물관 전시의 질이 저하될 가능성이 높아질 수 있고, 이런 방식의 집행이 계속되면 예산의 과다 편성으로 인해 불용액이 발생할 우려가 있음.

따라서, 국토교통부는 사업의 효과를 높이기 위해 판매자 네트워크를 구축하고, 경매업체 다변화 및 공개구매 회차를 늘리는 등의 사업집행 방식을 개선하여 양질의 소장품을 구매하고, 필요시 예산을 적정하게 조정할 필요가 있음.

13) 건축안전(6132-308)

○내역사업인 화재안전성능보강 사업은 해당 건축물의 성능보강이 법정 의무사항임에도 불구하고 연례적·반복적으로 실집행률이 저조하므로, 국토교통부는 사업기한인 2025년까지 사업이 마무리 될 수 있도록 동 사업에 대한 교육 및 홍보 강화 등 집행 제고를 위해 노력할 필요가 있음. ○내역사업인 지역건축안전센터 설치·운영 사업은 제도 시행 초기에 따른 인식 부족, 전문인력 채용의 어려움 등으로 지역건축안전센터를 설치하지 못한 지방자치단체가 존재하고 집행 실적이 저조하므로, 국토교통부는 해당 지방자치단체에 대해 안내 등을 강화하고, 지역건축안전센터의 전문인력을 확보하기 위해 노력할 필요가 있음.

가) 개요

건축안전(6132-308) 사업은 건축물 안전강화를 위한 사업을 추진하여 국민의 생명과 재산을 보호하고, 건축 관련 분쟁 조정을 통해 국민의 불편을 해소하며, 화재 시 대형 인명피해 우려가 높은 건축물에 대하여 화재안전성능보강 비용을 지원하기 위한 사업 등으로 구성되어 있음.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 82억 7,000만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 96억 6,200만원 중 86억 5,500만원을 집행(89.6%)하고 6억 4,400만원을 다음 연도로 이월하면서 3억 6,300만원은 불용하였음.

【 2023년도 건축안전 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
건축안전	8,270	8,270	1,384	8	9,662	8,655	644	363	8,062
· 건축안전 모니터링	1,270	1,270	241	-	1,511	1,231	242	38	2,170
· 방치건축물 정비지원	944	944	-	-	944	925	-	19	896
· 공공건축물 리뉴얼 사업 지원	180	180	35	-	215	157	34	24	240
· 건축분쟁전문위원회	380	380	-	-	380	372	-	8	372
· 건축물 유지관리	2,150	2,150	-	-	2,150	1,922	-	228	1,850
· 건축자재통합관리 플랫폼 구축	1,227	1,227	1,091	-	2,318	1,906	368	44	380
· 지역건축안전센터 설치·운영	2,000	2,000	-	-	2,000	2,000	-	-	102
· 건축분야 표준(KS) 업무 관리위탁	100	100	-	-	100	100	-	-	100
· 국내여비	10	10	-	8	18	17	-	1	10
· 국외업무여비	5	5	-	-	5	4	-	1	5
· 사업추진비	4	4	-	-	4	4	-	-	4
· 건축 리뉴얼 활성화	-	-	17	-	17	17	-	-	-
· 기존건축물 화재안전성능보강	-	-	-	-	-	-	-	-	1,933

※ 자료: 국토교통부

나) 화재안전성능보강 사업이 기한 내 완료될 수 있도록 적극적인 노력 필요

건축안전 사업의 내역사업인 '화재안전성능보강' 사업은 「건축물관리법」[75]에 따라 화재발생 시 대형인명 피해 우려가 높은 건축물(아래 표 참조)에

75) **「건축물관리법」**
제27조(기존 건축물의 화재안전성능보강) ① 관리자는 화재로부터 공공의 안전을 확보하기 위하여 건축물의 화재안전성능이 지속적으로 유지될 수 있도록 노력하여야 한다.
② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 건축물 중 3층 이상으로 연면적, 용도, 마감재료 등 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 건축물로서 이 법 시행 전 「건축법」 제11조에 따른

화재안전성능보강을 의무화하고, 해당 공사비용 일부(국비 33.3%, 지방비 33.3%, 건축물관리자 33.3%)에 대하여 2025년까지 한시적으로 보조금을 지원하는 사업임.

【 화재안전성능보강 대상 건축물 현황 】

(단위: 동)

분류	세부용도	화재취약요인			대상건축물 동 수
		가연성 외장재	스프링클러 미설치	1층 필로티 주차장	
피난약자 이용시설	노유자 시설	●	●	무관	1,188
	의료시설				357
	지역아동센터				222
	청소년수련원				10
다중이용업소 (연면적 1,000m^2 미만)	학원	●	●	●	297
	고시원				5
	목욕탕				11
	산후조리원				-
계					2,090

※ 자료: 국토교통부(2024년 6월 말 기준)

※ 화재취약요인에 해당하는 경우(2개 또는 3개) 대상 건축물이 됨

건축허가[「건축법」 제4조에 따른 건축위원회(이하 "건축위원회"라 한다)에 같은 법 제4조의2에 따라 심의를 신청한 경우 및 같은 법 제14조에 따른 건축신고를 한 경우를 포함한다]를 신청한 건축물(이하 "보강대상 건축물"이라 한다)의 관리자는 제28조에 따라 화재안전성능보강을 하여야 한다.

1. 「건축법」 제2조제2항제3호에 따른 제1종 근린생활시설
2. 「건축법」 제2조제2항제4호에 따른 제2종 근린생활시설
3. 「건축법」 제2조제2항제9호에 따른 의료시설
4. 「건축법」 제2조제2항제10호에 따른 교육연구시설
5. 「건축법」 제2조제2항제11호에 따른 노유자시설
6. 「건축법」 제2조제2항제12호에 따른 수련시설
7. 「건축법」 제2조제2항제15호에 따른 숙박시설

③ 특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 보강대상 건축물의 관리자에게 화재안전성능보강 대상 건축물임을 통지하여야 한다. 이 경우 해당 통지에 이의가 있는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 이의신청을 할 수 있다.

제29조의2(화재안전성능보강에 대한 지원) ① 국가 또는 지방자치단체는 관리자가 제28조제1항에 따른 화재안전성능보강 계획을 수립하기 위하여 필요한 기술을 지원하거나 정보를 제공할 수 있다.

② 국가 및 지방자치단체는 보강대상 건축물의 화재안전성능보강에 소요되는 공사비용에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조하여야 한다.

당초 화재안전성능보강의 공사비용 지원 기간은 「건축물관리법」 제29조(현행 제29조의2) 및 부칙에 따라 2022년 말까지였으나, 기한 내 사업을 완료하지 못하여 법률 개정(2023. 4. 18.)을 통해 2025년 말까지 다시 연장되었음. 당초 지원 기간(2022년 말) 종료 후 법률이 개정됨에 따라 2023년에는 관련 예산이 편성되지 못했음.

이에 따라 2023년은 전년도 이월액인 334억 8,400만원으로 사업을 실시했으며, 전년도 이월액 중 26억 2,100만원을 집행(실집행률 7.8%)하고 308억 6,300만원은 불용하였음.

【 화재안전성능보강 사업 예산 실집행내역(2019년~2024년) 】

(단위: 백만원, %)

구분	부처		지방자치단체						
	예산액	집행액(교부액)	교부액	전년도 이월액	교부현액(A)	집행액(B)	이월액	불용액	실집행률(B/A)
2019년	960	224	224	-	224	153	71	-	68.3
2020년	5,120	5,120	5,120	71	5,191	963	4,207	21	18.6
2021년	5,730	5,727	5,727	4,207	9,934	5,713	2,425	1,796	57.5
2022년	45,916	45,916	45,916	2,425	48,341	9,200	33,484	5,657	19.0
2023년	-	-	-	33,484	33,484	2,621	-	30,863	7.8
2024년	1,933	1,933	1,933	-	1,933	49	-	-	2.5

※ 자료: 국토교통부(2024년 6월 말 기준)

이에 대해 국토교통부는 사업기한이 연장되는 상황에서, 화재안전성능보강을 실시해야 하는 건축물관리자가 공사비의 일부[76]를 부담해야 하여 사업 신청을 미루고, 재실태조사 결과에 따라 대상 건축물이 변동[77][당초 4,364동(2021. 4.) → 최종 2,090동(2023. 12.)] 된 점 등으로 인해 집행이 부진했다고 설명함.

그러나, 화재안전성능보강 사업 예산의 실집행이 연례적·반복적으로 부진한 것으로 나타나고 있고, 이러한 문제는 국회의 예·결산 심사 시에 지속적으로 지적[78]된 바 있음.

또한, 이와 같은 상황이 반복되면 정책 대상 집단에 화재안전성능보강 실시 보고기한 및 예산 지원의 유효기간이 다시 연장될 수 있다는 기대가 형성될 수 있다는 점 등에서 문제의 심각성이 크다 할 수 있음.

한편, 2024년도 진행 상황을 살펴보면(아래 표 참조), 보강이 미완료된 대상 건축물 492동 중 추진중인 236동에 대해 완료된 곳은 7동[79]에 불과하고, 사업 신청부터 보조금 진행까지 6개월 이상이 소요된다는 점 등을 고려하면, 2024년에도 사업 집행 부진이 발생할 우려가 있음.

---

76) 총 공사비 4,000만원 내에서 국가 및 지자체가 각각 1/3씩 지원하는 금액 외의 공사비는 건축물관리자 부담

77) 2022 회계연도 결산: 화재안전 성능보강 사업의 실집행률이 연례적으로 현저하게 저조했고, 대상 건축물에 대한 실태조사가 면밀하게 이루어지지 않아 사업 대상 건축물 파악에 혼선이 있었으므로, 이에 대한 대책을 마련할 것(시정요구유형: 제도개선)

78) 국회의 2020년, 2021년, 2022년 결산 심사 및 2023년, 2024년 예산안 심사 시 화재안전성능보강 사업의 집행 부진과 관련하여 지속적으로 지적된 바 있음.

79) 2024년도 사업 추진 현황(236개동, 6월 말 기준): 접수·검토(32동), 진행중(197동), 완료(7동)

【 화재안전성능보강 추진 실적(2019년~2024년) 】

(단위: 동)

구분		계	피난약자이용시설				다중이용업소			
			노유자 시설	의료 시설	지역 아동센터	청소년 수련원	학원	고시원	목욕탕	산후 조리원
보강 대상 건축물		2,090	1,188	357	222	10	297	5	11	-
완료 건수	2019년도	18	15	2	-	-	-	1	-	-
	2020년도	287	200	58	14	-	13	-	2	-
	2021년도	365	230	67	27	2	38	1	-	-
	2022년도	712	425	96	85	4	98	2	2	-
	2023년도	209	105	28	33	-	40	-	3	-
	2024년도	7	3	-	1	-	3	-	-	-
계		1,598 (76.5%)	978 (82.3%)	251 (70.3%)	160 (72.1%)	6 (60.0%)	192 (64.6%)	4 (80.0%)	7 (63.6%)	-
보강 미완료		**492 (23.5%)**	**210 (17.7%)**	**106 (29.7%)**	**62 (27.9%)**	**4 (40.0%)**	**105 (35.4%)**	**1 (20.0%)**	**4 (36.4%)**	-

※ 자료: 국토교통부(2024년 6월 말 기준)

동 사업은 사업기한을 한 차례 연장하였고, 기한 내에 보강을 완료하지 못하면 건축물관리자들에 대한 형사처벌[80] 가능성이 우려되므로, 국토교통부는 화재안전성능보강에 대한 예산지원 유효기한인 2025년까지 보강 사업이 마무리 될 수 있도록 지방자치단체와의 유기적인 협조 하에 지방자치단체 담당자 교육 및 건축물관리자에 대한 홍보를 강화할 필요가 있음.

80) 「건축물관리법」
제52조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.
1. ~ 5. (생 략)
6. 제27조제2항을 위반하여 화재안전성능보강을 실시하지 아니한 자 또는 제28조제6항에 따라 보완명령을 받고 정해진 기한까지 보완을 실시하지 아니한 자
7. ~ 17. (생 략)

다) 지역건축안전센터 미설치 지역에 대한 적극적인 설치 추진 필요

건축안전 사업의 내역사업인 '지역건축안전센터 설치운영' 사업은 건축안전에 대한 사회적 관심과 중요성이 증대되는 한편, 건축안전 강화를 위한 제도적 기반 마련의 필요성에 따라, 건축안전 업무를 전문적·체계적으로 수행하기 위하여 각 지방자치단체에 지역건축안전센터를 설치하고 현장점검·홍보·장비 구입 등 초기 운영비용을 2천만원 이내에서 국비 100%를 지원하는 사업임.

지역건축안전센터는 「건축법」[81]에 따라 각 지방자치단체 관할 구역 내에 설치·운영되는 조직으로, 건축물의 인·허가, 착공, 사용승인 시 해당 건축물의 관련규정 적합 여부에 대한 검토 및 심사, 공사감리에 대한 관리·감독 등을 수행[82]하고 있음.

---

81) **「건축법」**

제87조의2(지역건축안전센터 설립) ① 지방자치단체의 장은 다음 각 호의 업무를 수행하기 위하여 관할 구역에 지역건축안전센터를 설치할 수 있다.

1. 제21조, 제22조, 제27조 및 제87조에 따른 기술적인 사항에 대한 보고·확인·검토·심사 및 점검
1의2. 제11조, 제14조 및 제16조에 따른 허가 또는 신고에 관한 업무
2. 제25조에 따른 공사감리에 대한 관리·감독
3. 삭제
4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

② 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지방자치단체의 장은 관할 구역에 **지역건축안전센터를 설치**하여야 한다.

1. 시·도
2. 인구 50만명 이상 시·군·구
3. 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 산정한 건축허가 면적(직전 5년 동안의 연평균 건축허가 면적을 말한다) 또는 노후건축물 비율이 전국 지방자치단체 중 상위 30퍼센트 이내에 해당하는 인구 50만명 미만 시·군·구

③ 체계적이고 전문적인 업무 수행을 위하여 지역건축안전센터에 「건축사법」 제23조제1항에 따라 신고한 건축사 또는 「기술사법」 제6조제1항에 따라 등록한 기술사 등 전문인력을 배치하여야 한다.

④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따른 지역건축안전센터의 설치·운영 및 전문인력의 자격과 배치기준 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

82) **지역건축안전센터의 역할**을 구체적으로 살펴보면, **허가단계**에서 지방자치단체 관계공무원만으로는 건축물 안전기준 적합성 여부 파악 등에 한계가 있으므로, 센터 소속 전문인력(건

「건축법」 개정에 따라, 2022년에 41개의 지방자치단체(광역시·도, 인구 50만명 이상 시·군·구)에 지역건축안전센터를 의무적으로 설치하는 것이 규정되었고, 2023년에 추가적으로 99개의 지방자치단체(건축허가면적 또는 노후건축물 비율 상위 30% 이내에 해당하는 인구 50만명 미만 시·군·구)에도 지역건축안전센터를 의무적으로 설치하는 것으로 확대되었음.

이 사업의 2023년도 예산액은 20억원으로, 국토교통부는 2022년부터 지역건축안전센터 설치 대상 지방자치단체에 자치단체 경상보조로 보조금을 교부하고 있으며, 2023년도에도 20억원 전액을 지방자치단체에 교부하였음.

동 사업의 실집행 내역을 보면(아래 표 참조), 2023년도 지방자치단체에서 집행된 금액은 이월액 2억 4,900만원을 포함한 교부현액 22억 4,900만원 중 12억 1,100만원에 그쳐(실집행률 53.8%), 예산의 실집행이 부진한 것으로 나타나고 있음.

【 최근 2년간 지역건축안전센터 설치·운영 사업 실집행내역 】

(단위: 백만원, %)

구분	부처		지방자치단체						
	예산액	집행액 (교부액)	교부액	전년도 이월액	교부현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
2022년	2,000	1,497	1,497	-	1,497	1,061	249	187	70.9
2023년	2,000	2,000	2,000	249	2,249	1,211	637	401	53.8

※ 자료: 국토교통부

축사, 기술사 등)이 구조·피난·해체계획서 등 안전기준을 검토하여 건축물 안전성능을 확보하도록 하고, **공사단계**에서는 대규모 건축공사는 「건설기술 진흥법」을 통해 현장점검이 실시되나, 소규모 건축공사는 비상주감리로 운영되어 안전관리가 취약한바, 지역건축안전센터 소속 전문인력이 소규모 건축현장을 중심으로 공사감리에 대한 점검을 실시함으로써 안전취약 현장에 대한 관리·감독을 강화하는 역할을 수행하고 있음.

【 2023년도 지역건축안전센터 설치·운영 지자체별 실집행내역 】

(단위: 백만원, %)

사업시행주체	국토교통부			사업시행주체(지방자치단체)						
	예산액	집행액(교부액)	국비 교부일	교부액	전년도 이월액	교부 현액(A)	집행액(B)	이월액	불용액	실집행률(B/A)
총 계	2,000	2,000	-	2,000	**249**	**2,249**	**1,211**	**637**	**401**	**53.8**
서울	231	231	2023.2.22. 2023.3.20.	231	-	231	196	-	35	84.8
부산	338	338	2023.2.22. 2023.3.20. 2023.9.21.	338	-	338	50	286	2	14.8
대구	162	162	2023.2.22. 2023.3.20.	162	9	171	156	-	15	91.2
인천	80	80	2023.2.22. 2023.3.20.	80	11	91	66	25	-	72.5
광주	120	120	2023.2.22. 2023.3.20. 2023.9.21.	120	66	186	105	64	17	56.5
대전	42	42	2023.2.22. 2023.3.20.	42	-	42	27	-	15	64.3
울산	3	3	2023.2.22. 2023.3.20.	3	14	17	1	-	16	5.9
세종	20	20	2023.2.22.	20	-	20	20	-	-	100.0
경기	312	312	2023.2.22. 2023.3.20. 2023.9.21.	312	-	312	241	61	10	77.2
강원	40	40	2023.2.22. 2023.3.20.	40	-	40	25	11	4	62.5
충북	40	40	2023.2.22. 2023.3.20.	40	-	40	30	-	10	75.0
충남	115	115	2023.2.22. 2023.3.20.	115	80	195	96	-	99	49.2
전북	100	100	2023.9.21.	100	-	100	-	100	-	0.0
전남	80	80	2023.2.22. 2023.3.20.	80	-	80	35	-	45	43.8
경북	114	114	2023.2.22. 2023.3.20. 2023.9.21.	114	69	183	24	89	70	13.1
경남	157	157	2023.2.22. 2023.3.20. 2023.9.21.	157	-	157	95	-	62	60.5
제주	46	46	2023.2.22. 2023.3.20. 2023.9.21.	46	-	46	45	-	1	97.8

※ 자료: 국토교통부(실집행률: 교부현액 기준)

지역건축안전센터 설치 현황을 살펴보면(아래 표 참조), 의무 설치 대상인 140개의 지방자치단체 중 당초 의무 대상인 41개의 지방자치단체는 설치를 완료하였으나, 추가로 대상이 된 99개의 지방자치단체 중 46개의 지방자치단체가 지역건축안전센터 설치[83]를 완료하지 못하고 있음.

【 지역건축안전센터 설치 현황 】

(단위: 개소)

구분	의무 설치 대상(2023. 6. 11 이전)			의무 설치 대상(2023. 6. 11 이후)		
	대상	완료	미설치	대상	완료	미설치
광역	17	17	-	17	17	-
기초	24	24	-	24	24	-
	-	-	-	99	53	46
합계	**41**	**41**	**-**	**140**	**94**	**46**

※ 자료: 국토교통부(2024년 6월 말 기준)

동 사업의 부진은 지역건축안전센터 설치·운영 제도가 시행 초기 단계로, 제도 자체에 대한 인식이 부족했던 것에 기인함. 또한 지원 대상이 계측장비 구입 및 자문료 등에 한정[84]됨에 따라, 지방자치단체들이 센터를 운영하는데 필요한 전문인력을 확보하지 못해 보조금 신청이 저조했던 것으로 보임. 특히, 이 문제는 재정 상황이 열악한 인구 50만명 미만의 기초 지방자치단체에서 심각한 것으로 보임.

83) 현행 「건축법」에서는 '건축허가 면적 또는 노후건축물 비율이 전국 지방자치단체 중 상위 30퍼센트 이내에 해당하는 인구 50만명 미만 시·군·구'까지 지역건축안전센터를 의무적으로 설치하도록 규정하고 있음.

84) 동 사업은 지역건축안전센터 설치 대상인 지방자치단체에 계측장비 구입 및 안전계획 수립을 위한 자문료 등 초기 센터 설치·운영비를 보조(2천만원 이내, 국비 100%)하는 사업임.

예를 들어, 지역건축안전센터를 운영하기 위해서는 2명 이상[85]의 전문인력이 필요한데, 부산광역시 인구 50만명 미만 14개의 지방자치단체 중 4개의 지방자치단체에 센터를 설치하였으나(10개 미설치), 전문인력을 채용한 곳은 없음. 전문인력 채용의 어려움은 충청남도, 전라남도, 경상북도 등에서도 나타나고 있음(아래 표 참조).

【 지역건축안전센터 설치 및 전문인력 채용 현황 】

(단위: 개소)

구분	광역 지방자치단체 (시·도)			기초 지방자치단체					
				인구 50만명 이상			인구 50만명 미만		
	설치 대상	설치 완료	전문 인력 채용	설치 대상	설치 완료	전문 인력 채용	설치 대상	설치 완료	전문 인력 채용
서울특별시	1	1	-	4	4	3	17	17	11
부산광역시	1	1	1	-	-	-	14	4	-
대구광역시	1	1	1	1	1	1	6	6	3
인천광역시	1	1	-	2	2	1	3	2	-
광주광역시	1	1	1	-	-	-	2	1	1
대전광역시	1	1	-	-	-	-	4	4	2
울산광역시	1	1	-	-	-	-	1	-	-
세종특별자치시	1	1	1	-	-	-	-	-	-
경기도	1	1	1	11	11	8	14	11	4
강원특별자치도	1	1	-	-	-	-	1	-	-
충청북도	1	1	-	1	1	-	3	-	-
충청남도	1	1	1	1	1	-	3	2	-
전북특별자치도	1	1	1	1	1	-	3	-	-
전라남도	1	1	1	-	-	-	9	4	-
경상북도	1	1	-	1	1	-	11	-	-
경상남도	1	1	1	2	2	1	8	2	-
제주특별자치도	1	1	1	-	-	-	-	-	-
합계	17	17	10	24	24	14	99	53	21

※ 자료: 국토교통부(2024년 6월 말 기준)

85) **「건축법 시행규칙」**
제42조의2(지역건축안전센터의 설치 및 운영 등) ①~④ (생략)
⑤ 시·도지사 및 시장·군수·구청장은 별표 8에 따른 산정기준에 따라 지역건축안전센터의 전문인력을 확보하기 위하여 노력하여야 한다. 다만, **다음 각 호에 해당**하는 전문인력(이하 "필수전문인력"이라 한다)은 **각각 1명 이상** 두어야 한다.
1. 제4항제1호에 따른 전문인력
2. 제4항제2호 또는 제3호에 따른 전문인력

따라서, 국토교통부는 지역건축안전센터 설치·운영이 부진한 인구 50만명 미만의 기초 지방자치단체에 대해 안내·교육을 강화할 필요가 있음. 나아가 전문인력 충원을 위한 다각적인 지원 방안 등 지역현실을 고려한 실현가능한 개선책을 마련하여야 할 것으로 보임.

다. 주택토지실

1) 주거급여 지원(1034-302)

○ ‘차세대 주거급여 정보시스템’ 구축을 위해 2023년에 편성된 예산 62억 3,000만원 중 99.6%가 위탁사업자인 LH의 혁신방안 마련과 연계되어 이월되었는데, 혁신방안과 동 시스템 간에 직접적인 관련성이 부족한 측면이 있으므로 향후 불필요한 사업 지연이 반복되지 않도록 주의할 필요가 있음. ○ ‘주거급여 지원’ 내역사업의 정책연구비(260-02)는 해당 연도 예산액 중 다음 연도로 이월되는 규모가 2019년 3,900만원에서 매년 증가하여 2023년에는 5억 9,000만원 전액을 이월한 결과 용역계약이 24년 11월과 25년 1월에 종료할 예정인바, 사전준비 기간을 단축하는 등 이월 규모를 최소화하기 위하여 노력하고 해당 연도에 집행 가능한 범위에서 예산을 편성하는 방안을 검토할 필요가 있음. ○ ‘이사비 지원’ 내역사업은 편성 첫 해인 2023년도의 보조사업자 실집행률이 49.5%에 그쳤으며 이는 2021년도의 ‘주거취약계층 주거상향 지원’ 실적을 일률적으로 적용하여 예산을 편성한 결과로 보이므로, 실제 수요에 맞게 지방자치단체별 보조금을 조정하고 실적이 상대적으로 미흡한 지방자치단체와 집행절차상의 문제점을 점검하는 등 개선방안을 강구할 필요가 있음.

가) 개요

주거급여 지원 사업은 주거가 불안정한 저소득층의 주거안정을 위하여 주거급여를 지급하고, 농어촌 저소득 장애인의 생활편의 개선을 위한 주택 개조 사업을 추진하며, 쪽방·반지하 등에 거주하는 주거취약계층이 공공임대주택으로 이주할 수 있도록 주거의 상향 및 이사비를 지원하는 사업임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 2조 5,722억 6,600만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 2조 5,727억 4,700만원 중 2조 5,590억 8,100만원을

집행(99.5%)하고 67억 9,500만원을 다음 연도로 이월하면서 68억 7,100만원은 불용하였음.

【 2023년도 주거급여 지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
주거급여 지원	2,572,266	481	-	2,572,747	2,559,081	6,795	6,871	2,742,436
주거급여 지원	2,556,417	481	-	2,556,898	2,544,261	6,795	5,841	2,742,436
장애인주택 개조	2,850	-	-	2,850	2,850	-	-	2,850
주거취약계층 주거상향 지원	10,000	-	-	10,000	8,970	-	1,030	10,000
이사비 지원	3,000	-	-	3,000	3,000	-	-	3,000

※ 자료: 국토교통부

나) 차세대 주거급여 정보시스템 구축사업의 불필요한 지연 반복 방지 필요

국토교통부는 2023년에 차세대 주거급여 정보시스템을 구축하기 위하여 62억 3,000만원을 내역사업인 '주거급여 지원'의 민간위탁사업비(320-02)로 편성하였음.

동 시스템 구축사업은 주거급여 조사대상 가구의 확대와 내용연수 만료에 따른 정보시스템의 구조적 한계를 배경으로, 주거급여 수급자의 편의성 제고 및 주택조사원 업무의 효율성·정확성 강화를 위하여 기능을 개선하고 새로 개발하는 한편, 노후 시스템 인프라를 전면적으로 교체하고 신규

장비는 이중화하여 운영 성능을 개선하고 안정성을 강화하는 것을 주요 내용으로 함.

【 차세대 주거급여 정보시스템 10대 개선과제 】

개선과제	주요기능
1 수급(권)자 편의성 향상을 위한 사전등록서비스	주거급여 신청자가 모바일 또는 인터넷으로 신청•조사(비대면, 양방향 조사 환경 구축)
2 조사업무 자동배정 정보 제공	업무 효율화 및 조사원간 업무 편차 감소를 위해 조사물량 자동배정 기능 구축
3 연계를 통한 등기부등본 등 공부 정보 자동 입수	RPA 기술 및 기관 연계 등을 통해 조사업무 효율성, 정확성, 안정성, 편의성 확보
4 법적 증거력 확보를 위한 전자문서 처리기능 구현	비대면을 통해 신청•조사된 자료에 대한 보안성 강화 및 관리체계 구축
5 주거급여 정보시스템 기능 고도화	UI/UX 기반의 사용자 중심 업무환경 구현을 통한 조사업무 운영•관리•기획 역량 강화
6 조사업무 모바일(태블릿) 시스템 고도화	주거급여 조사업무 전 과정을 태블릿 PC를 통해 수행가능하도록 업무지원
7 주택(자가)수선업무 편의성 제고를 위한 서비스	업무방식 시스템화를 통한 업무 효율성 제고 및 대국민 서비스 만족도 향상 및 알권리 제공
8 데이터 신뢰도 향상 및 분석환경 조성	데이터 Rule기반 데이터 구조 설계를 통한 데이터 일관성, 신뢰도 향상 및 통계자료 지원
9 복지사각지대 발굴을 위한 복지서비스 전도사	추가 복지수요 발굴을 통한 복지 사각지대 해소 및 주거복지사업과 시너지 효과 제고
10 안정적인 서비스 운영을 위한 인프라 구축	시스템 이중화로 안정적 운영 및 확장성 확보, 개발(테스트)환경 조성으로 모니터링 강화

주) LH가 2020년 11월부터 2021년 4월까지 진행한 BPR/ISP 용역에서 제시된 과제임
※ 자료: 국토교통부

그런데, 국토교통부와 위탁사업자인 한국토지주택공사(LH) 사이의 위탁계약이 2023년 12월 27일에 체결되면서 사업 예산 62억 3,000만원의 99.6%인 62억 500만원이 다음 연도로 이월되었고, LH는 2024년 4월에 민간사업자와 구축용역 계약을 체결하여 2025년 2월을 목표로 구축사업을 진행하고 있음.

【 2023년도 주거급여 지원 사업 민간위탁사업비 집행 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년				2024년
	예산액	집행액	이월액	불용액	예산액
합 계	8,063	1,847	6,205	11	1,833
차세대 주거급여 정보시스템 구축	6,230	25	6,205	-	-
정보시스템 유지보수	1,833	1,822	-	11	1,833

※자료: 국토교통부

예산 이월과 관련하여, 국토교통부는 2023년에 LH 혁신방안을 시스템 구축과 병행 검토하였는데, LH의 기능 분리 및 사업이관을 포함하여 혁신방안을 내부적으로 검토하기로 함에 따라 주거급여 업무의 다른 기관 이관 여부가 연계되어 국토교통부와 LH의 시스템 구축 위탁계약 체결이 지연되었기 때문이라고 설명함.

그러나, LH 혁신방안은 LH의 과도한 이권에 대한 통제와 상호 견제시스템 부족으로 인하여 2023년 4월의 인천 검단 아파트 주차장 붕괴사고와 같은 해 7월 및 9월에 밝혀진 철근 누락 등 연이은 부실 발생을 배경으로 마련된 것으로, 2023년 12월에 정부가 발표한 혁신방안도 부실시공의 원인으로 지목된 LH의 독점적 지위, 전관 카르텔, 미흡한 감리체계 등의 해소를 통하여 공공주택의 품질 혁신을 도모하는 방향으로 마련되었음.[86]

86) 관계부처 합동, 「LH 혁신방안」, 2023. 12. 12., 1면·5면 등 참조

【 LH 혁신방안의 주요 내용 】



※자료: 국토교통부

LH 혁신방안의 배경과 내용을 고려할 때, 주거급여 수급권자의 편의성을 향상하고 조사업무를 지원하기 위한 차세대 주거급여 정보시스템 구축사업이 동 방안과 연계 검토되어 지연됨에 따라 2023년도에 편성된 구축사업 예산을 위탁사업자(LH)가 2025년까지 집행하기에 이른 것은 적절하지 못한 측면이 있음.

따라서, 국토교통부는 향후 소관 기관이 대국민 서비스 향상을 위한 위탁사업과 직접적인 관련성이 낮은 사항과 연계하여 사업추진을 전면적으로 중단하거나 지연하는 사례가 반복되지 않도록 유의할 필요가 있음.

또한, 위탁사업자인 LH가 이월된 시스템 구축사업 용역계약 절차를 진행하였으나 2024년 2월 공고가 유찰되어 4월에 업체를 선정함에 따라 계약

기간이 2025년 2월까지로 정해졌고, 용역업체는 2024년 6월 말까지 분석·설계를 거쳐 7월부터 11월까지 개발·테스트를 마치고 12월에 시스템을 오픈한 후 2025년 2월까지 안정화 작업을 진행할 예정임.

2023년에 공개될 계획이었던 차세대 주거급여 정보시스템을 주거급여 수급권자와 주택조사원들이 이용할 수 있는 시점이 빨라야 2024년 말로 늦추어진 상황이므로, 국토교통부는 동 시스템이 추가적인 지연 없이 가능한 한 조기에 활용될 수 있도록 위탁사업의 관리·감독을 철저히 할 필요가 있을 것으로 생각됨.

다) 주거급여 지원 정책연구비의 연례적이고 과도한 이월 최소화 필요

국토교통부는 '주거급여 지원' 내역사업에 주거급여·주거취약계층 주거상향 등 제도에 관한 연구용역을 수행하기 위한 정책연구비(260-02)를 편성하고 있음. 정책연구비 예산은 2020년 이후 5억 9,000만원으로 동일함.

그런데, 정책연구비의 최근 5년간 집행내역을 보면, 이월액이 매년 증가하고 있음. 다음 연도로 이월된 예산은 2019년에 3,900만원이던 것이 2020년에 1억 9,500만원, 2021년에 2억 5,200만원, 2022년에 4억 8,100만원에 이르렀고, 2023년의 경우 전년도에서 이월된 금액을 집행하는 데에 그쳐 예산액 5억 9,000만원 전액을 2024년으로 이월한 것으로 나타남.

【 최근 5년간 주거급여 지원 사업 정책연구비 집행 】

(단위 : 백만원)

연도	예산액	예산현액	집행액	이월액	불용액
2019	100	200	124	39	37
2020	590	603	408	195	-
2021	590	785	505	252	23
2022	590	856	372	481	2
2023	590	1071	471	590	10

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 매년 추진이 필요한 주거급여 관련 연구용역의 계약일이 입찰공고 등 계약에 소요되는 기간과 용역기간이 연장되면서 전년도 계약 시기보다 늦어지고 있고, 주거복지 업무를 수행하는 도중에 연구가 필요한 사항이 추가되어 용역계약을 추진하는 경우 주로 하반기에 계약이 체결되기 때문에 이월이 발생하고 있다고 설명함.

실제로 주거급여 지원에 관한 연구용역은 2019년에는 12월에 종료되어 연내에 실시되었으나, 2020년에 4월, 2021년에 5월로 계약체결 시점이 점차 늦어지다가 2022년에는 12월 23일에 체결되었음. 그리고 2023년도 연구용역비로 추진된 연구용역 2건은 2023년 11월과 12월에 계약요청을 한 이후 입찰공고 등을 거쳐 2024년 1월과 2월에 각각 계약을 체결하여 연내에 계약을 체결하지 못하였음.

또한, 계약일 이후 해를 넘겨 종료되거나 종료될 예정인 연구용역이 최근 5년간 용역 15건 중 10건으로 3분의 2에 달하고 있는데, 2023년도 예산으로 2024년 1월부터 진행 중인 '주거급여 최저보장수준 제고 및 발전방안 연구'의 경우 2025년 1월에 종료될 예정임.

【 최근 5년간 주거급여 지원 사업 정책연구용역 계약 내역 】

(단위 : 천원)

주제	계약일	종료일	계약액	상대방	수의여부
주거급여 지원대상 확대효과 및 정책방향 연구	‘19.3.4	’19.12.28	86,300	국토연구원	수의
주거복지 전문인력 배치 시범사업 평가	’19.5.29	’20.2.22	38,875	한국주거학회	수의
주거급여 발전방안 마련 및 주거상향 지원방안 연구	‘20.4.17	’21.4.16	331,300	국토연구원	수의
지역 주거복지 정책지원 및 역량강화 방안 연구	‘20.5.27	‘21.5.27	191,928	국토연구원	수의
21년 주거급여 발전방안 및 주거상향 지원방안 평가 연구	‘21.5.27	’22.7.31	330,300	국토연구원	수의
택지공모형 공공지원 민간임대주택 민간사업자 공모지침 수립 연구용역	‘21.7.8	’21.9.30	21,000	국토연구원	수의
지자체 주거복지 역량강화 및 성과관리 연구	‘21.9.14	’22.4.26	136,364	국토연구원	수의
임차가구의 주거안정성 제고방안 마련 연구용역	’21.11.5	’22.4.3	85,000	주택산업 연구원	경쟁
주거안정 강화방안 연구	’22.7.14	’23.2.8	89,091	국토연구원	수의
주거취약계층 주거상향 지원사업 운영지원	’22.7.15	’23.4.10	96,900	새로운사회를 여는연구원	수의
주거급여 지원대상 확대 및 개선방안 연구	’22.12.23	’23.12.23	294,000	국토연구원	수의
제2차 장기공공임대주택 입주자 삶의 질 향상 기본계획 수립 등 연구	’23.3.10	’23.10.5	56,445	한국토지주택 연구원	수의
주거복지센터 표준모델 및 매뉴얼 연구	’23.2.10	’23.10.31	52,364	국토연구원	수의
24년 주거급여 최저보장수준 제고 및 발전방안 연구	’24.1.26	’25.1.20	267,000	국토연구원	수의
주거급여 지원범위 확대방안 연구	’24.2.1	’24.11.27	178,000	국토연구원	수의

※ 자료: 국토교통부

세출예산의 연례적이고 과도한 이월은 「국가재정법」에서 방만한 예산 운용을 차단하고 예산 운용의 성과나 실적을 보다 용이하게 파악하기 위하여 설정한[87] 회계연도 독립의 원칙[88]에 부합하지 않는 측면이 있음.

87) 국회예산정책처, 「2024 대한민국 재정」, 119면 참조.

88) **「국가재정법」**

제3조(회계연도 독립의 원칙) 각 회계연도의 경비는 그 연도의 세입 또는 수입으로 충당하여야 한다.

계약까지 행정절차 이행에 상당한 시일이 필요하다고 하더라도 12월 말 또는 다음 연도에 연구용역 계약을 체결하는 것은 연례적으로 예산편성을 통하여 수행되는 주거급여 정책연구의 특성에 비추어 적절하다고 보기 어렵고, 국토교통부에 따르면 1건을 제외한 모든 정책연구용역을 입찰참가자격을 갖춘 자가 1인밖에 없는 경우의 수의계약[89]으로 체결하였다는 점에서 준비과정을 단축할 여지가 있는 것으로 보임.

따라서, 국토교통부는 주거급여 지원 정책연구용역의 사전준비 기간을 단축하는 등 이월 규모를 최소화하기 위하여 노력할 필요가 있음.

그리고 매년 실시되는 정책연구용역의 계약체결 시점이 계속해서 늦춰진 끝에 2023년도 예산액을 2024년도로 이월하여 집행한 결과 2024년도 이후의 예산액도 순차적으로 이월될 것으로 보이므로, 국토교통부는 해당 연도에 집행 가능한 범위를 고려하여 주거급여 지원 정책연구용역 예산을 편성하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 생각됨.

89) **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」**
제27조(재공고입찰과 수의계약) ①경쟁입찰을 실시한 결과 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 수의계약에 의할 수 있다.
1. 제10조의 규정에 의하여 경쟁입찰을 실시하였으나 입찰자가 1인뿐인 경우로서 제20조제2항의 규정에 의하여 재공고입찰을 실시하더라도 제12조의 규정에 의한 입찰참가자격을 갖춘 자가 1인밖에 없음이 명백하다고 인정되는 경우

라) 이사비 지원 내역사업의 적정한 보조금 분배 및 실집행이 부진한 지방자치단체의 개선방안 강구 필요

정부는 2022년 8월에 발표한 「국민 주거안정 실현방안」에서 주거급여 대상자의 이주 상향 시 보증금 외에 이사비, 생필품 등도 패키지로 지원하겠다는 계획을 발표하였음.[90]

그에 따라 2023년도부터 '주거급여 지원' 세부사업에 비닐하우스·컨테이너·움막 등 비정상 거처와 최저주거기준[91] 미달주택에 거주하고 있는 사람이 정상 거처로 이주할 이사비를 지원하는 '이사비 지원'이 신규 내역사업으로 편성되었음.

동 내역사업은 '주거급여 지원' 세부사업의 다른 내역사업인 '주거취약계층 주거 상향 지원'(2023년도 예산액 100억원)의 수혜자로 선정된 주거취약계층이 공공 또는 민간임대주택으로 이주할 때에 이사비와 생필품비를 지원하여 경제적 부담으로 입주를 포기하는 사례를 방지하려는 것임.

동 내역사업은 지방자치단체에 국비를 50%로 보조하는 방식으로 편성되

90) 관계 부처 합동, 「국민 주거안정 실현방안」, 2022. 8. 16., 25면 참조.

91) **「주거기본법」**

제17조(최저주거기준의 설정) ① 국토교통부장관은 국민이 쾌적하고 살기 좋은 생활을 하기 위하여 필요한 최소한의 주거수준에 관한 지표로서 최저주거기준을 설정·공고하여야 한다.

② 제1항에 따라 국토교통부장관이 최저주거기준을 설정·공고하려는 경우에는 미리 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 주거정책심의위원회의 심의를 거쳐야 한다. 공고된 최저주거기준을 변경하려는 경우에도 또한 같다.

③ 최저주거기준에는 주거면적, 용도별 방의 개수, 주택의 구조·설비·성능 및 환경요소 등 대통령령으로 정하는 사항이 포함되어야 하며, 사회적·경제적인 여건의 변화에 따라 그 적정성이 유지되어야 한다.

었는데, 사업 첫해인 2023년도에 예산액 30억원 전액을 교부받은 지방자치단체가 14억 8,400만원을 집행하여 실집행률은 49.5%를 기록함.

【 2023년도 이사비 지원 사업 집행내역 】

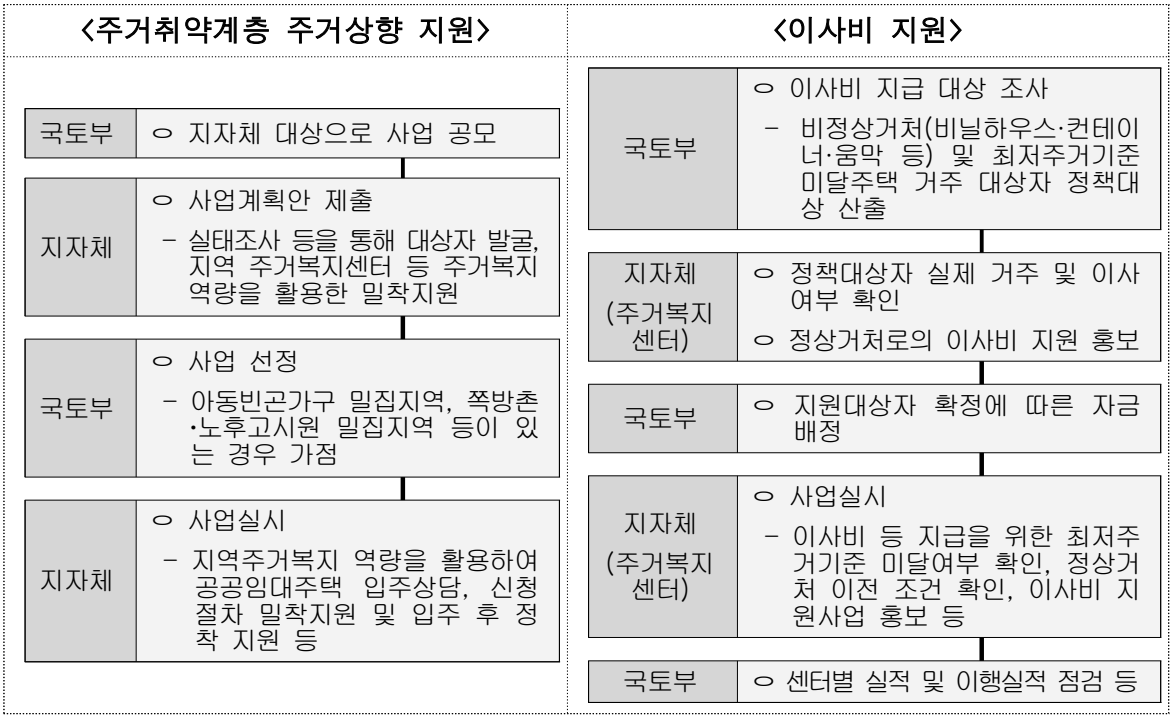
(단위 : 백만원)

2023년도					2024년도
부처		보조사업자			
예산액	집행액	교부액	집행액	반납예정액	예산액
3,000	3,000	3,000	1,484	1,516	3,000

※ 자료: 국토교통부

실집행률이 50%에 미달한 것과 관련하여 국토교통부는 주거상향 신청 후 임대주택 입주와 이사비 지원까지 최소 6개월이 소요되었기 때문으로, 2024년도부터 연속적으로 사업이 집행됨에 따라 집행률 상승이 예상된다고 설명함.

【 주거취약계층 주거상향 지원 및 이사비 지원 사업의 집행구조 】



※ 자료: 국토교통부

다만, 보조사업자별 실집행 실적을 보면 2억 9,000만원을 교부받아 1억 400만원을 집행한 인천(실집행률 35.9%), 1억원을 교부받아 2,400만원을 집행한 대구(실집행률 24.0%) 등 평균(49.5%)에 10%p 이상 미달하는 지방자치단체가 있었던 것으로 나타남.

국토교통부는 이에 대하여, 2021년의 주거취약계층 주거상향 지원 실적을 바탕으로 일률적으로 2023년도 보조금 예산을 배분하였으나 실제 지방자치단체별 공급실적과 차이가 있었고, 일부 지방자치단체의 집행 여력이 부족하였다고 설명하고 있음.

【 2023년도 이사비 지원 사업의 지방자치단체별 실집행내역 】

(단위 : 백만원)

구분	교부액	실집행액	실집행률
합계	3,000	1,484	49.5
서울	1,332	783	58.8
인천	290	104	35.9
경기	818	358	43.8
부산	106	50	47.2
울산	8	7	87.5
강원	34	21	61.8
충북	45	19	42.2
대전	30	21	70.0
충남	47	20	42.6
전북	29	8	27.6
광주	42	18	42.9
전남	7	5	71.4
대구	100	24	24.0
경북	37	10	27.0
경남	61	33	54.1
제주	11	3	27.3
세종	3	1	33.3

주) 음영은 전국 평균보다 10%p 이상 실집행이 저조한 지방자치단체임

※ 자료: 국토교통부

‘이사비 지원’ 내역사업은 주거취약계층이 주거 상향 시에 겪을 수 있는 이사비 부담을 완화함으로써 주거복지를 향상하는 데에 기여하는 측면이 있으므로, 전국적으로 균등하게 지원을 필요로 하는 주거취약계층이 수혜 대상이 될 수 있도록 할 필요가 있다고 보임.

따라서, 국토교통부는 실제 수요를 고려하여 이사비 지원 보조금이 배분될 수 있도록 하는 한편, 실적이 상대적으로 미흡한 지방자치단체와 이사비 지원예산의 집행 절차상에 문제점 또는 이용상의 불편사항은 없는지 점검하고 개선방안을 마련하는 등의 노력을 통하여 집행률을 제고할 필요가 있을 것으로 생각됨.

2) 청년월세 한시 특별지원(1034-311)

○ 3년 한시로 편성되어 진행 중인 1차 사업의 실집행률이 첫해인 2022년에 14.2%, 2023년에 65.9%로 연이어 부진한 결과 212억 800만원이 불용되어 환수될 예정인데, 이는 사업 수혜 인원이 국토교통부가 당초 추산한 15.2만 명의 2/3 이하인 9.7만 명인 점과 청년세대의 과반수가 거주하는 수도권 지방자치단체의 실집행이 저조했던 점이 원인으로 보이는바, 향후 지원사업 예산은 정확한 추계를 바탕으로 편성하고 집행부진 시 개선방안을 적극적으로 마련할 필요가 있음. ○ 성과지표인 '청년월세 지원실적' 의 목표치를 2022년과 2023년에 실제 실적을 고려함이 없이 높게 설정하였고 2024년의 목표치도 다소 높게 설정된 측면이 있다고 보이므로, 향후 달성 가능한 수준을 고려하여 면밀한 성과지표를 제시할 필요가 있음.

가) 개요

청년월세 한시 특별지원 사업은 경제적 어려움을 겪고 있는 청년층의 주거부담을 경감하기 위하여 월세로 거주하고 있는 청년들을 대상으로 생애 1회에 한하여 최대 12개월간 월 20만원씩 지원하는 사업임.

이 사업은 2021년 8월 「관계부처 합동 청년특별대책」에 따라 2022년부터 2024년까지 3년간 한시 사업으로 도입된 것으로, 2022년 8월부터 2023년 8월까지 신청을 받아 선정된 인원에 대해 2022년 11월부터 2024년 12월까지 지원금을 지급하고 있음(이하 "1차 사업"이라 함).

1차 사업은 임차보증금 5,000만원 및 월세 60만원 이하인 주택에 거주하는 만 19세 이상 34세 이하의 무주택 청년에 대하여 최대 12개월 동안 매달 20만원을 지급[92]하는 것임.

92) 사업집행절차 : 지원금 신청 및 접수(온라인 또는 읍면동) → 자산 조사(시군구 통합조사관리팀) → 지원결정 및 결과통지(시군구 사업팀)

【 청년월세 한시 특별지원 사업의 지원 대상 및 내용 】

지원 대상	대상	「청년기본법」상 청년(만 19~34세 이하)으로 부모님과 별도 거주하고, 임차보증금 5천만 원 및 월세 60만 원 이하(보증금 월세 환산액과 월세액의 합계가 70만원 이하인 경우도 포함) 주택에 거주하는 무주택자 ※**제외:** 주택소유자, 2촌 이내 혈족 주택 임차인, 공공임대주택 거주, 보증금 5천만원 초과 주택 거주, **지자체 시행 청년월세지원 수혜자** 등
	소득	원가구 소득이 기준 중위소득 100% 이하이면서 청년가구 소득이 기준 중위소득 60% 이하 ※원가구 소득요건 배제: 만 30세 이상, 혼인(이혼), 미혼부·모, 만 30세 미만 미혼 청년가구 소득이 중위소득 50% 이상으로 생계를 달리한다고 시·군·구청장이 인정하는 경우 등
지원 내용	지원 한도	임대료를 최대 240만원(월 20만원)까지 최대 12개월(회) 매월 분할 지원 ※주거급여수급자는 주거급여액 중 월차임분(청년주거급여 분리지급액 포함) 차감
	지원 기간	※ 신청기간: 2022.8.부터 2023.8.까지, 지급기간: 2022.11.부터 2024.12.까지 ※ 방학기간 등을 고려, 수급기간이 연속되지 않더라도 지급기간 내 12개월(회)분 지원

※ 자료: 국토교통부 청년월세지원 사업매뉴얼 발췌 정리

이 사업은 지방자치단체에 경상보조(330-01) 방식으로 집행되며, 국비 보조비율은 서울이 30%, 그 밖의 지역은 50%임.

국토교통부는 지급 대상을 총 15.2만명, 총사업비(국비)를 1,369억원으로 추계하고 2022년부터 2024년까지 예산을 편성하되 1차연도인 2022년에 총사업비의 60%인 821억 4,900만원을, 2차연도인 2023년에 32%인 442억원을 각각 편성하였음.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 442억원이며, 전액이 집행되었음.

【 2023년도 청년월세 한시 특별지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
청년월세 한시 특별지원	44,200	-	-	44,200	44,200	-	-	79,351

※ 자료: 국토교통부

나) 정확한 추계를 바탕으로 한 예산 편성 및 수도권 지방자치단체의 집행 촉진 필요

1차 사업은 2022년과 2023년에 국토교통부가 보조사업자인 지방자치단체에 전액을 교부하여 집행률은 100.0%였으나, 보조사업자의 실집행은 첫해인 2022년에 교부액 821억 4,900만원 중 116억 4,400만원을 집행(실집행률 14.2%)하였고 2023년에도 교부액 442억원과 전년도 이월액 661억 8,700만원을 더한 교부현액 1,103억 8,700만원 중 728억 2,500만원을 집행(실집행률 65.9%)하는 데 그쳐 연이어 저조하였음.

【 2022년 및 2023년도 1차 사업 집행내역 】

(단위 : 백만원)

구분	부처		보조사업자					
	예산액	집행액	교부액	전년도 이월액	교부현액	집행액	이월액	불용액
2022	82,149	82,149	82,149	-	82,149	11,644	66,187	4,333
2023	44,200	44,200	44,200	66,187	110,387	72,825	16,354	21,208

주) 2024년도 실집행액은 1차 사업과 2차 사업(2024년-2026년)의 분리가 어려워 표기하지 않음

※ 자료: 국토교통부

2022년의 경우 보건복지부의 차세대 사회보장시스템의 개편이 지연되어 9월에 개통됨에 따라 월세 지원신청 접수 시기가 당초 계획(4월)보다 4개월 지연된 영향이 있었으나, 2023년에는 외부 요인이 없었음에도 실집행률이 66.3%에 불과하여 국토교통부가 2023년까지 총사업비의 92%를 배정하면서 사업을 신속하게 집행하려고 한 목표를 달성하기 어렵게 되었음.

국토교통부는 2023년도에 보조사업자(지방자치단체)의 재이월이 허용되지 않는[93] 2022년도 이월액 661억 8,700만원부터 우선 집행하도록 독려하였으나 이월액 중 456억 2,800만원만 집행되었고, 결국 보조사업자 단계에서 2023년도에 교부현액의 19.2%에 상당하는 212억 800만원을 불용 처리하기에 이르렀음.

2022회계연도 결산심사를 통하여 국회는 이 사업의 집행률을 제고하고 향후 면밀한 수요 분석을 통하여 유사 실집행 부진사례가 재발하지 않도록 국토교통부에 제도개선을 요구한 바 있으나,[94] 2023회계연도 예산집행에 있어

---

93) **「국가재정법」**
제48조(세출예산의 이월) ①매 회계연도의 세출예산은 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없다.
②제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경비의 금액은 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 있다. 이 경우 이월액은 다른 용도로 사용할 수 없으며, 제2호에 해당하는 경비의 금액은 재이월할 수 없다.
1. 명시이월비
2. 연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 인하여 연도 내에 지출하지 못한 경비와 지출원인행위를 하지 아니한 그 부대경비
3. 지출원인행위를 위하여 입찰공고를 한 경비 중 입찰공고 후 지출원인행위까지 장기간이 소요되는 경우로서 대통령령으로 정하는 경비
4. 공익사업의 시행에 필요한 손실보상비로서 대통령령으로 정하는 경비
5. 경상적 성격의 경비로서 대통령령으로 정하는 경비

94) 시정요구사항은 아래와 같음.
○ 국토교통부는 대상 기준을 중위소득 60% 이하에서 80% 이하로 상향하여 예산 집행률을 제고하는 방안을 검토할 것
○ 국토교통부는 '청년월세 한시 특별지원' 사업이 주거분야 민생안정 대책의 후속조치로 진행되

시정요구사항의 이행에 미흡한 측면이 있었던 것으로 생각됨.

국토교통부는 저조한 실집행 실적은 1차 사업을 설계할 당시에 총 15.2만 명이 월세를 지원받을 것을 상정하고 예산을 편성하였으나 실제 지원대상으로 선정된 인원은 약 9.7만 명에 그쳤기 때문이며, 거주요건 폐지 등 제도개선을 통하여 시정요구사항을 이행하고 있다는 입장임.

국토교통부의 설명과 같이, 수혜자 수를 실제보다 50% 이상 과다 추계한 것이 실집행 부진의 주된 원인이 되고 있는 것으로 보임.

그 밖에도, 2023년도의 보조사업자(지방자치단체)별 실집행 실적을 보면 청년세대의 절반 이상이 거주하고 있는[95] 수도권 소재 지방자치단체의 집행이 비수도권보다 집행이 저조했던 것도 낮은 집행률에 영향을 미친 것으로 생각됨. 전국 평균(66.0%)에 경기도(38.7%), 인천(46.8%) 등 수도권 지역이 10%p 이상 미달하고 있고, 서울(58.9%)의 실집행도 전국 평균보다 저조하였음.

었음에도 실집행이 부진하였으므로 집행률을 제고하고 향후 면밀한 수요 분석을 통해 유사 사례가 재발하지 않도록 할 것

○ 국토교통부는 향후 소득·재산 요건에 따른 지원 사업을 실시하는 경우 한정된 재원의 효율적 활용과 사업 효과성 등을 고려하여 소득·재산 조사를 주기적으로 실시할 것

95) 통계청에 따르면 2020년 기준 청년세대(만 19-34세) 1,021.3만 명의 53.8%인 549.1만 명이 수도권에 거주하고 있으며, 청년세대의 수도권 비중은 증가 추세임. 통계청 보도자료, 「인구주택총조사 결과로 분석한 우리나라 청년세대의 변화(2000-2020)」, 2023.11.27. 참조.

【 2023년도 지방자치단체별 실집행 내역 】

(단위 : 백만원, %)

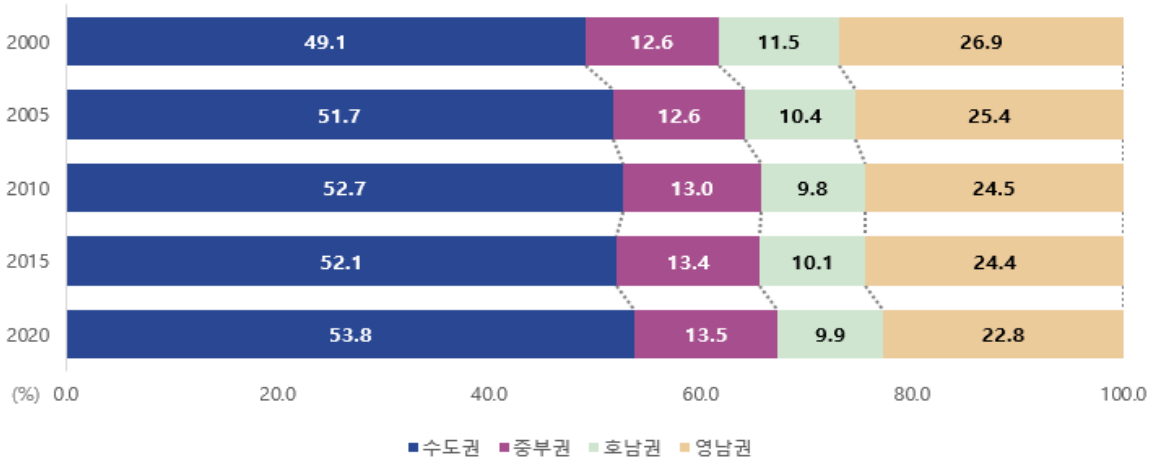
구분	현액 대비 집행률	예산현액(당해+이월)			집행액		
		합계	국비	지방비	합계	국비	지방비
소계	66.0	239,018	110,387	128,631	154,150	72,823	81,327
서울	58.9	47,057	14,097	32,960	27,717	8,310	19,407
부산	85.6	23,626	11,821	11,805	17,589	10,114	7,474
대구	95.2	13,067	6,534	6,534	12,437	6,218	6,218
인천	46.8	12,973	6,486	6,486	6,070	3,035	3,035
광주	80.3	10,461	5,230	5,230	8,399	4,199	4,199
대전	84.4	11,022	5,511	5,511	9,297	4,648	4,648
울산	70.3	4,205	2,102	2,102	2,955	1,477	1,477
세종	41.6	1,233	616	616	513	257	257
경기도	38.7	53,330	26,665	26,665	20,615	10,307	10,308
강원도	80.0	6,719	3,362	3,357	5,377	2,688	2,688
충청북도	88.1	5,823	2,912	2,912	5,120	2,566	2,553
충청남도	65.6	10,065	5,058	5,007	6,637	3,319	3,319
전라북도	88.4	6,871	3,708	3,162	6,559	3,280	3,279
전라남도	60.4	6,042	3,021	3,021	3,707	1,824	1,883
경상북도	86.3	12,515	6,258	6,258	10,798	5,399	5,399
경상남도	71.7	11,596	5,798	5,798	8,315	4,157	4,157
제주	84.8	2,414	1,207	1,207	2,047	1,023	1,023

주) 음영은 전국 평균 대비 10%p 이상 미달한 지역

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 이에 대하여 사업 초기에 청년 거주비율을 토대로 지방자치단체에 예산을 교부하였으나 동 사업이 대상으로 하는 청년가구 중위소득

[권역별 청년세대 비중(2000~2020)]



주) 수도권(서울, 인천, 경기), 중부권(대전, 세종, 강원, 충북, 충남), 호남권(광주, 전북, 전남, 제주), 영남권(부산, 대구, 울산, 경북, 경남)

※ 자료: 통계청

60% 이하 및 원가구 중위소득 100% 이하인 저소득 청년의 비중이 수도권과 세종특별자치시에서 상대적으로 낮아 실집행률이 저조하였으며, 2차 사업은 1차 사업의 실집행액을 기준으로 예산액을 교부하고 매월 지방자치단체별 집행액을 주기적으로 검토하고 있다고 설명하고 있음.

다만, 개선방안 마련 시에는 수도권에 청년세대의 절반 이상이 거주하고 있고, 2020년도 주거실태조사에서 주거비 과부담가구가 수도권 49.3만 가구, 비수도권 26.5만 가구로 조사되는 등 수도권에 거주하고 있는 청년세대의 주거비 부담이 비수도권과 비교하여 과중한 측면이 있다는 점에서 수도권 거주 청년세대의 주거부담 완화도 함께 고려할 필요가 있을 것임.

【 청년가구 유형별·지역별 주거비 과부담가구 규모 】

(단위 : 만 가구)

구 분	수도권	비수도권	전국
청년단독가구	24.2	20.3	44.5
청년부부가구	11.1	2.5	13.6
부모동거가구	11.0	2.7	13.6
기타동거가구	3.1	1.0	4.1
청년가구 계	49.3	26.5	75.8

※ 자료: 국토교통부, 2020년도 주거실태조사 마이크로데이터 (한국보건사회연구원, 「청년정책의 패러다임과 전략과제 연구: 청년의 삶과 소득」, 경제·인문사회연구회 협동연구총서 22-59-01, 160면에서 재인용)

따라서, 사업 수혜 대상자 수의 과도한 설정과 수도권의 실집행 부진으로 인하여 1차 사업의 실집행이 원활하지 못하였던 점을 고려하여, 국토교통부는 향후 유사한 지원 사업을 시행할 경우 정확한 추계를 바탕으로 예산을 편성하고, 수요에 맞게 예산액을 배분하되 수도권 청년세대의 주거 부담 완화에도 기여할 수 있도록 개선방안을 마련할 필요가 있을 것으로 생각됨.

다) 면밀한 성과지표 설정 필요

국토교통부는 이 사업의 성과지표로 청년월세 지원 누계 실적을 설정하고, 2022년에 8.2만 명, 2023년에 국토교통부가 추계한 지원대상 규모 15.2만 명의 90%인 13.7만 명의 목표를 설정하여 각각 37.0%, 70.8%의 달성도를 기록하였음.

【 청년월세 한시 특별지원 사업의 성과지표 및 성과달성도 】

(단위 : 만명, %)

성과지표	구분	'22	'23	'24	'23목표치 산출근거	측정산식 (또는 측정방법)	자료수집방법 (또는 자료출처)
청년월세 지원실적 (누계)	목표	8.2	13.7	16.2	1차 사업 지원대상 규모(15.2만 명)의 90%를 목표치로 설정	1개월 이상 월세 지원받은 누적 청년수	사회보장정보 시스템에서 지원 인원 추출
	실적	3	9.7	-			
	달성도	37	70.8	-			

주) 2024년도 목표치는 2023년도 실적(9.7만 명)과 2차 사업 지원대상 규모(13만 명)의 50% 합산
※ 자료: 국토교통부

그런데, 1차 사업을 통하여 실제 월세를 지원받은 인원은 총 9.7만 명이었다는 점에서 목표가 과도하게 높게 설정된 측면이 있음. 또한, 보건복지부의 차세대 사회보장시스템 개통이 지연됨에 따라 월세 지원신청을 2022년 8월부터 받아 11월부터 지원금 지급을 개시하여 2022년 말까지 지급 건수가 5만 건을 밑도는 상황이었다는 점을 고려하면, 2023년도 예산안 편성 당시 충분한 성과 달성을 기대하기 어려운데도 2023년도 목표치를 최초 계획에 맞추어 설정한 것으로 볼 수 있음.

【 1차 사업 월별 지급 건수 】

(단위 : 건)

구분	2022년		2023년					
	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	6월
지급건수	19,269	30,142	35,453	40,625	46,474	53,568	60,659	65,145
구분	2023년						2024년	
	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월
지급건수	69,707	62,299	63,993	59,790	53,011	50,876	43,266	35,262

※ 자료: 국토교통부

한편, 이 사업의 2024년도 예산액이 당초 정부안 103억 5,100만원보다 680억원 증액된 793억 5,100만원으로 정해지면서 국토교통부는 2024년 11월까지 진행 중인 1차 사업과 별도로 2차 사업을 추진하기로 하였음.

2차 사업은 2024년 2월부터 2025년 2월까지 지급신청을 받아 2024년 3월부터 2026년 12월까지 월 최대 20만원을 12개월 지급하는 3년 한시 사업으로 추진되고 있음. 국토교통부는 수혜자 규모를 총 13만 명으로 가정하고[96]

96) 13만 명의 산출근거는 아래와 같음.

(단위 : 만명)

구분			청년규모('24년)	월세거주 비율	월세거주 청년규모	소득기준 충족비율		지원대상 청년규모
19-29세	미혼	비단독세대(비동거)	35.9	63.4%	22.7	전체가구소득 45-100% 이하	18.3%	4.0
						청년본인소득 60% 이하	97.2%	
		단독세대(분가)	83.5	63.4%	52.9	청년가구소득 45-60%	2.2%	1.1
	단독세대(기혼)		29.0	46.4%	13.5	청년가구소득 45-60%	13.1%	0.9
	소 계		148.4	-	89.1		-	6.0
30-34세	미혼	비단독세대(비동거)	6.8	52.7%	3.6	청년본인소득 60% 이하	42.1%	1.5
		단독세대(분가)	75.1	52.7%	39.5	청년가구소득 45-60%	4.0%	1.6
	단독세대(기혼)		125.3	17.6%	22.1	청년가구소득 45-60%	8.3%	0.9
	소 계		207.2	-	65.2		-	4.0
잠재 대상가구 추계			현재 미혼&부모 동거(101.3만) 中 잠재 수요 3% 가정					3.0
전 체			355.6	-	154.3	-		13.0

주 1) 분가는 부모로부터 경제적으로 독립하여 따로 떨어져 사는 관계가 지속적인 상태를 의미하며, 비동거는 경제적으로 독립하지 않은 채 학업, 지방근무 등의 사유로 일시적으로 따로 거주하고 있는 경우를 의미함
2) 미혼 일반세대(비동거) 청년의 경우 월세거주 비율에 대한 정보가 없으므로, 미혼 단독세대(분가)의 월세거주비율 적용
3) 19~29세 미혼 비단독세대(비동거) 지원대상은 전체가구 소득이 45~100% 이하이며, 청년본인소득이 중위소득 60% 이하인 조건을 모두 충족하는 경우임(자료 : 노동패널조사 2021년 마이크로 데이터)

※자료: 국토교통부

소요예산 3,119억원 중 1,422억원을 국비로 보조하기로 하여 2024년에 690억원, 2025년에 710억원, 2026년에 22억원을 각각 편성할 계획임.

2차 사업은 1차 사업과 달리 청약통장 가입을 요건으로 추가하였고, 1차 사업의 생애 1회 조건을 완화하여 중복사업 수혜 여부와 상관없이 지원을 받을 수 있도록 하되, 기존 지원이 종료된 후에 신청할 수 있도록 하였음.

2차 사업의 지원신청에 필요한 거주요건은 당초 보증금 5,000만원 이하 및 월세 60만원 이하에서 월세 70만원 이하로 상향 설정되었다가, 국토교통부가 2024년 3월에 발표한 「도시 공간·거주·품격 3대 혁신방안」 및 그 후속 조치[97]를 통하여 거주요건을 폐지하고 청년 본인가구와 부모 등을 포함하는 원가구의 소득 및 재산요건만 유지하는 것으로 변경되었음.

【 청년월세 한시 특별지원 사업내용 비교 】

구분	1차 사업	2차 사업	2차 확대(3.19. 대책)
사업기간	신청: '22.8 ~ '23.8월 지원: '22.11 ~ '24.12월	신청: '24.2 ~ '25.2월 지원: '24.3 ~ '26.12월	신청 좌동 지원: '24.3 ~ '27.12월
지원대상	소득·자산 요건 충족 월세 거주 독립청년	+ 청약통장 가입요건 추가	좌동
월세 기준	보증금 5천만원 및 월세 60만원 이하	보증금 5천만원 및 월세 70만원 이하	폐지
지원규모	월 최대 20만원, 12회	좌동	월 최대 20만원, 24회
중복 방지	생애 1회에 한하여 지원	중복사업 수혜 여부와 무관히 지원	좌동

주) 국토교통부에 따르면 3.19. 대책에 따른 지원기간 연장(2027년까지) 및 지원규모 연장(24회)은 재정당국과 협의 완료된 사항으로 2025년 예산안 확정 후 지침 개정 예정임

※ 자료: 국토교통부

97) 관계부처 합동, 「도시 공간·거주·품격 3대 혁신방안」, 2024.3.20., 11면 및 국토교통부 보도자료, 「보증금·월세 관계없이 청년월세 특별지원 신청하세요」, 2024.4.11. 참조

이러한 2차 사업과 1차 사업이 동시에 진행되는 2024년도의 성과지표를 제시하면서 국토교통부는 목표값을 2023년도 실적인 9.7만 명에 2차 사업의 예상 수혜 인원인 13만 명의 50%를 합산한 16.2만 명으로 정하였음.

2024년도 목표를 달성하려면 2차 사업 예상 수혜 인원의 절반인 6.5만 명이 2024년에 지원 대상으로 결정되어야 함.

국토교통부에 따르면 1차 누계 지원자 수는 9.7만명으로, 1차 지원을 받았더라도 요건 충족 시 2차에도 중복지원이 가능하나, 1, 2차 중복지원자는 1차 누계 지원자 수에 포함하고 있다는 점을 고려할 때, 2024년도 성과지표인 누적 대상자 16.2만 명은 다소 높게 설정된 측면이 있는 것으로 생각됨. 국토교통부는 2024년 5월 말 기준 2차 사업 신규 대상자로 결정된 인원수는 3.6만 명으로 누적 대상자 13.3만명을 달성하였으며, 지속적인 홍보를 통해 2024년도 성과지표인 누적 대상자 16.2만 명 달성을 위해 노력하겠다는 입장임.

따라서, 국토교통부는 향후 달성 가능한 목표 수준에 대한 면밀한 분석을 통하여 청년 월세 지원 사업의 성과향상으로 이어질 수 있는 적절한 성과지표를 설정할 수 있도록 할 필요가 있음.

3) 청년 전세보증금반환보증 보증료 지원(1034-322)

○청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업의 2023년도 실집행률이 23.9%에 불과하고, 2024. 3. 4.부터 수혜대상이 모든 연령으로 확대된 점을 감안할 때, 국토교통부는 보다 많은 국민들이 보증료 지원 혜택을 받을 수 있도록 본 사업에 대한 홍보를 지속적으로 강화할 필요가 있음.

가) 개요

청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업은 임차인이 주택도시보증공사(HUG), 한국주택금융공사(HF) 또는 SGI서울보증의 '전세보증금반환보증보험'에 가입하는 경우, 임차인에게 보험료를 지원하기 위해 국가가 해당 보험료의 절반을 지방자치단체에 경상보조금으로 지원하는 사업임.

본 사업이 신설된 2023년 당시에는 사업명에 '청년'[98]이라는 단어가 포함

98) 참고로, 청년의 나이는 각 지방자치단체의 조례에 따라 지방자치단체별로 다르게 규정되어 있음. 2024년 5월 31일을 기준으로, 경기・경남・경북・광주・대구・서울・세종・울산・제주・충남・충북은 원칙적으로 '만 19세 이상 39세 이하'인 사람을 청년으로 정의하나, 대전・부산・인천・전북은 '만 18세 이상 39세 이하'인 사람을, 강원・전남은 '만 18세 이상 45세 이하'인 사람을 청년으로 정의함.

「서울특별시 청년 기본 조례」
제3조(용어의 정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.
1. 이 조례에서 "청년"이란 19세 이상 39세 이하의 사람을 말한다. 다만, 그 밖의 관계 법령 및 조례에서 따로 규정하고 있는 경우 그 규정에 따른다.

「경기도 청년 기본 조례」
제3조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "청년" 이란 19세 이상 39세 이하인 사람을 말한다. 다만, 법령과 다른 조례에서 청년에 대한 연령을 다르게 적용하는 경우에 그에 따를 수 있다.

「부산광역시 청년 기본 조례」
제3조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "청년"이란 18세 이상 39세 이하(고용 및 생활 안정 지원과 관련된 경우에는 15세 이상 18세 미만도 포함)의 사람을 말한다. 다만, 다른 법령과 조례에서 청년에 대한 연령을 다르게 적용하는 경우에는 그에 따를 수 있다.

된 바와 같이 각 지방자치단체의 조례상 청년에 해당하는 임차인(다수의 지방자치단체에서 만 19세 이상 39세 이하인 임차인)만이 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업의 수혜대상이었으나, 지난 2024. 3. 4.부터 국토교통부는 수혜대상자의 연령 제한을 폐지하고 소득기준을 완화[99]하였으며, 보증료 지원을 받을 수 있는 보증보험의 범위도 '신청일이 포함된 연도의 신규 가입 보증보험'에서 '신청일 기준 유효한 보증보험'으로 확대하였음.

본 사업의 2023년도 예산액은 61억원으로, 이 중 14억 5,600만원을 실집행(실집행률 23.9%)하고 41억 7,400만원은 불용되었음(아래 표 참조).

「인천광역시 청년정책 및 지원에 관한 기본 조례」
제3조(용어의 정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "청년"이란 인천광역시(이하"시"라 한다)에 거주하는 18세 이상 39세 이하인 사람을 말한다.

「강원특별자치도 청년 기본 조례」
제3조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "청년"이란 18세 이상 45세 이하의 사람을 말한다.

「전라남도 청년 기본 조례」
제3조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.<개정 2023. 4. 27.>
1. "청년"이란 18세 이상 45세 이하인 사람을 말한다. 다만, 지원 사업의 성격에 따라 청년에 대한 연령을 다르게 적용할 수 있다.

99) <수혜대상의 연소득 기준>
청년: 5,000만원 이하, 청년 외: 6,000만원 이하, 신혼부부: 7,500만원 이하

【 2023년도 청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	실 집행액	다음 연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
청년 전세보증금반환보증 보증료 지원	6,100	6,100	-	-	6,100	1,456	-	4,174	11,780

※ 자료: 국토교통부

나) 사업에 대한 지속적인 홍보 강화 필요

청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업은 2022년에 부산, 대구, 경남 등 일부 지방자치단체에서 시행[100]되고 있었던 청년 전세보증금반환보증

100) 본 '청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업'과 별도로, 각 지방자치단체별 지방비로 시행되던 사업은 2023년 중 모두 종료되었음(부산: 2023. 7. 종료, 대구: 2023. 12. 종료, 경남: 2023. 12. 종료).

【 2023년도 각 지자체별 청년 전세보증금반환보증 보험료 지원 사업 】

구분	신청조건						지원제외 대상	2023년 예산	재원	'23년 지원 규모
	주소	연령	지급 방법	보증 기관	보증금 기준	소득기준				
부산	부산	만19세 ~39세	납부한 보험료 지원 (기 납부자)	HUG, HF, SGI	3억원 이하	연 5천만원 이하 (부부합산 시 8천만원 이하)	민간임대 등록주택 거주, 기 가입자 중 보증취소 및 해지 후 재신청한 경우	3,200 만원 (직접 시행)	지방비 100%	109명
			가입 시 보험료 지원 (신규 가입자)	HUG	3억원 이하	연 5천만원 이하 (부부합산 시 8천만원 이하)	민간임대 등록주택 거주, 기 가입자 중 보증취소 및 해지 후 재신청한 경우	6,400 만원 (HUG 위탁 운영)	지방비 100%	319명

보증료 지원 사업의 시행 범위를 2023년도부터 전국으로 확대하고, 국비와 지방비를 5:5의 비율로 매칭하여 지원하는 사업임.

동 사업은 임차인으로서 임차보증금의 금액 기준 및 소득 기준에 관하여 일정한 요건[101]을 모두 충족하는 자가 주택도시보증공사, 한국주택금융공사 또는 SGI서울보증의 '전세보증금반환보증보험'[102]에 가입하는 경우에 적용되며, 지원요건에 해당하는 임차인이 주소지 관할 시·군·구청을 방문하거나 온라인 접수 시스템[103]을 통해 신청하면, 해당 지방자치단체가 접수 후 30일 이내에 지원대상에 해당하는지 여부를 심사하여 신청인에게 통보하고, 통보 후 15일 이내에 지원금(최대 30만원 이내)을 신청인의 계좌로 이체하는 방식으로 이루어지고 있음.

구분	신청조건						지원제외 대상	2023년 예산	재원	'23년 지원 규모
	주소	연령	지급 방법	보증기관	보증금 기준	소득기준				
대구	대구	만19세 ~39세	납부한 보험료 지원	HUG, HF, SGI	3억원 이하	연 6천만원 이하 (부부합산 시 8천만원 이하)	주택소유자, 임차인이 법인인 경우, 민간임대 등록주택 거주자, 보증기간 만료자 등	7,500 만원	지방비 100%	약 300명 내외
경남	경남	만19세 ~39세	가입 시 보험료 지원 (당해 연도 가입자)	HUG, HF, SGI	2억원 이하	중위소득 180% 이하	보증기간이 만료된 자, 임차인이 법인사업자인 경우 등	9,000 만원	지방비 100% (도비 30%, 시·군비 70%)	350명

※ 자료: 국토교통부

101) 전세보증금 3억원 이하, 연소득 5천만원(신혼부부의 경우 7천만원, 청년이 아닌 자의 경우 6천만원) 이하이어야 함.

102) 정확한 명칭은 각 보증기관마다 상이함.
구체적으로, 주택도시보증공사(HUG)의 상품명은 전세보증금반환보증, 한국주택금융공사(HF)의 상품명은 전세지킴보증, SGI서울보증의 상품명은 전세금보장신용보험임.

103) 온라인 접수 시스템이 구축된 일부 지방자치단체에 한함.

【 청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 집행절차 】

국토교통부 (사업집행 총괄)	⇨	시·도 (상위보조사업자)	⇨	시·군·구 (보조사업자)
ㅇ 사업계획 수립·관리 ㅇ 시·도 예산배정 및 정산 확인		ㅇ 자체 사업계획 수립 및 수행상황 점검 ㅇ 시·군·구 예산배정 및 정산 관리		ㅇ 신청·접수 및 소득조사 ㅇ 지원 대상 결정 및 지급 ㅇ 보조금 정산 및 환수 등 사후관리

※ 자료: 국토교통부

동 사업의 2023년도 예산액 산출근거를 살펴보면, 청년 78,000명에 대해 1인당 평균 보험료 78,080원(1인의 2년간 보험료 156,160원에 대해 국가부담분 50% 적용)을 지원하기 위해 총 61억원을 편성한 것임.

【 2023년도 청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 예산액 산출근거 】

□ **청년 전세보증금반환보증 보증료 지원**

- (산출내역) **청년 7.8만 명 × 1인당 약 7.8만원* × 2년(평균 전세기간)** × 50%(보조율) = 61억 원

* 지원 금액(78,080원)

: 기금대출 이용자의 평균 임차보증금 1.6억원 x 보증료율 0.122%(아파트 기준) x 40%(연소득 4천만원 이하 청년가구에 대하여 60% 할인 적용) = 78,080원

※ 보증료는 전세보증금, 보증료율 등에 따라 차이가 있어, 실제로 개인마다 지원되는 금액은 차이가 발생함

※ 자료: 국토교통부

청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업의 2023년도 예산액 61억원 중 실집행액은 14억 5,600만원이므로, 2023년도 실집행률은 23.9%에 불과하며, 각 광역지방자치단체별 집행실적은 아래 표와 같음.

【 2023년도 청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 집행실적 】

(단위 : 건, 백만원)

구 분(시·도)	2023년도		
	건수	금액(국비+지방비 실집행액)	예산(국비) 실집행률
서 울	4,704	1,039	-
경 기	3,295	736	
인 천	1,207	247	
부 산	891	170	
대 구	355	74	
광 주	273	55	
대 전	265	56	
울 산	241	46	
세 종	282	56	
강 원	215	46	
충 북	197	44	
충 남	337	76	
전 북	216	47	
전 남	115	27	
경 북	313	61	
경 남	517	106	
제 주	144	26	
계	13,567	2,912(국비+지방비) * 국비: 1,456	23.9%

※ 본 사업의 실질적인 개시일은 2023. 7. 26.이나, 사업내용상 2023. 1. 1.부터 2023. 7. 25.까지 가입한 보증보험도 지원대상임.

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업의 2023년도 집행률이 저조한 이유에 대하여, 국토교통부와 타 기관·지방자치단체의 업무협의, 지방자치단체의 예산·인력 확보 등의 업무 절차를 진행하는 과정에서 상당한 시간이 소요됨에 따라, 본 사업이 2023. 7. 26.에 실질적으로 시작되고 2023년 8월부터 예산이 집행된 점을 주된 원인으로 설명함.

그러나 본 사업의 지원대상에는 2023. 1. 1.부터 2023. 7. 25.까지 가입한 보증보험도 포함되므로, 예산의 집행이 늦게 개시된 점만으로는 집행률 부진을 설명하기 어려운 한계가 있음.

또한 국토교통부에 따르면 주택도시보증공사(HUG)가 2023년 1월부터 12월까지 1년 동안 전세보증금반환보증을 한 금액은 총 71조 2,676억원으로, 2017년 이후 가장 높은 금액을 기록하였는바(아래 표 참조), 2023년 중 전세보증금반환보증에 대한 청년 임차인의 가입 수요는 적지 않았을 것으로 보임.

【 주택도시보증공사의 전세보증금반환보증 관련 통계 】

(단위: 억원)

구 분	`17년	`18년	'19년	`20년	`21년	`22년	`23년
보증금액	94,931	190,367	306,444	372,595	515,508	554,510	712,676
보증사고금액	74	792	3,442	4,682	5,790	11,726	43,347
대위변제금액	34	583	2,837	4,415	5,040	9,241	35,544
대위변제 회수액	21	282	1,654	2,214	2,114	2,179	5,088

※ 자료: 국토교통부

즉, 2023년도에 다수의 전세사기 피해가 발생함에 따라 전세보증금반환보증에 대한 임차인들의 가입 수요가 적지 않았던 것으로 나타남에도 불구하고 본 사업의 집행실적이 부진한 것을 고려하면, 본 사업에 대한 국토교통부 또는 주택도시보증공사의 홍보가 충분하지 않았던 점이 집행률이 저조하게 된 주된 원인이라고 볼 수 있음.

그리고, 설령 본 사업에 대한 홍보가 충분히 이루어져 2023년도에 보증보험 가입 의사가 있었던 청년 임차인의 다수가 본 사업의 수혜를 받았다고 가정하더라도, 국토교통부는 지원 요건을 충족하는 청년 임차인의 보증보험 수요에 비해 과다한 예산액을 책정한 것으로 보이므로, 저조한 집행률에 대한 책임이 있는 것으로 평가될 여지가 있음.

국토교통부는 본 사업에 대한 2023년도 예산액을 산출함에 있어 청년 78,000명을 지원 규모로 산정하였으나[104] 2023년도의 실제 집행실적은 1만

104) 참고로, 정부가 2023년도 예산안을 국회에 제출하였던 당시에는 청년 가구 48만 가구 중 약 40%에 해당하는 20만 가구를 지원할 계획이었으나, 이후 예산 확정 과정에서 지원 금액 산정기준 등의 변경으로 인하여 1인당 지원금액이 수정됨에 따라 지원 대상의 규모가 총 78,000명으로 축소됨.

【 본 사업의 예산액 산출근거(국토교통부의 2023년도 예산안 설명자료) 】

□ **청년 전세보증금반환보증 보증료 지원**

- (산출내역) **청년 약 20만 명* × 1인당 6.1만원**** × 50%(보조율) = 61억 원

* **지원 대상(20만 명)**: 청년가구 48만 가구 중 약 40% 지원
[전세가구 325만 가구 × 14.8%(청년가구 비중) = 48만 가구]

** 지원 금액(61,000원)
: 기금대출 이용자 평균 보증금 1.25억원 x 보증료율 0.122%(아파트 기준) x 40%(연소득 4천만원 이하 청년가구 60% 할인 적용) = 61,000원

※ 보증료는 전세보증금, 보증료율 등에 따라 차이가 있어 실제 지원금액은 다를 수 있음.

※ 자료: 국토교통부

3,567건에 불과하였는데, 본 사업의 수혜자 수가 당초 사업 설계 시 목표치의 20% 미만에 불과한 점을 고려하면, 국토교통부가 당초 예산액을 산출하는 과정에서 본 사업의 지원요건을 충족하는 청년 가구의 예상치를 지나치게 높게 추정한 것으로 볼 수 있기 때문임.

지난 2024. 3. 4.의 제도개선을 통하여 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업의 수혜대상이 전 연령대로 확대되었으므로 2024년도에는 본 사업의 실집행률이 제고될 것으로 예측되나, 수혜대상의 요건 완화만으로 제도개선을 위한 노력이 온전히 이루어졌다고 평가하기는 어려움.

【 2024년도 청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 집행현황(2024. 6. 30. 기준)】

(단위: 백만원)

구 분	2024년						
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액 (A)	실 집행액 (B)	집행률 (B/A*100)
	본예산	추경					
청년 전세보증금반환보증 보증료 지원	11,780	11,780	-	-	11,780	1,554	13.2%

※ 자료: 국토교통부

따라서, 보다 많은 국민들이 본 사업의 전세보증금반환보증 보증료 지원 혜택을 받을 수 있도록 하고, 나아가 보증보험 제도의 확산을 통해 전세사기 등으로 인한 임차인의 피해를 제도적으로 경감하기 위해서는 국토교통부가 본 사업에 대한 홍보를 지속적으로 강화하는 노력이 필요할 것으로 보임.

4) 부동산투자회사 감독 및 검사지원(5632-302)

○ 시정명령 이행률은 관리 · 감독 업무의 성과를 반영하는 것으로 보기 어려운 측면이 있고, 시정명령 건수가 고려되지 못하는 한계가 있으므로 성과지표를 변경하는 방안 등에 대하여 검토해 볼 필요가 있음.

가) 개요

부동산투자회사 감독 및 검사지원은 부동산투자회사(리츠) 등에 대한 감독·검사[105] 및 리츠시장 육성[106]을 위한 사업으로, 2023년 국토교통부는 전년도 이월액 1,900만원을 포함한 예산현액 31억 900만원 중 30억 1,100만원을 집행하였고, 1,600만원을 다음 연도로 이월하였으며, 8,200만원을 불용하였음.

【 2023년도 부동산투자회사 감독 및 검사지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
부동산투자회사 감독 및 검사지원	**3,090**	**19**	**-**	**3,109**	**3,011**	**16**	**82**	**2,941**
- 리츠 시장 건전성 강화 (민간위탁사업비; 320-02)	2,966	-	-	2,966	2,905	-	62	2,937
- 리츠시장 육성 (정책연구비, 민간위탁사업비 등)	124	19	-	143	106	16	20	-

※ 자료: 국토교통부

105) 부동산투자회사, 자산관리회사 등에 대한 인가·등록 심사, 사업계획 검토, 투자·영업보고서 접수, 현장검사, 상시모니터링, 운영위험평가, 자산가치검증, 경영실태평가, 리츠정보시스템 운영관리·구축 등 전반적인 감독 업무 수행

106) 해외교류, 리츠 활성화 협력, 정책연구, 전문인력 양성 등 리츠 산업의 육성을 위한 전반적인 업무 수행

나) 성과지표 개선 필요

부동산투자회사 감독 및 검사지원 사업에 대한 성과는 '시정명령 이행률'로 측정 및 평가되고 있음.

【 부동산투자회사 감독 및 검사지원 성과지표 및 성과 달성도 】

성과지표	구분	'21	'22	'23	'23목표치 산출근거	측정산식	자료수집방법
시정명령 이행율 (%)	목표	90	92	92	이행명령 추세, 시장규모 증가세, 환경변화 고려	(시정명령 이행 건수/시정명령 건수)*100	이행명령 처분 현황
	실적	94.3	94.5	93			
	달성도	104.7	102.7	101.1			

※ 자료: 국토교통부

시정명령[107]이란, 국토교통부장관이 부동산투자회사 등이 「부동산투자회사법」 또는 동법에 따른 명령이나 처분을 위반한 경우 그 시정에 필요한 조치를 하는 것을 말하는데, 국토교통부는 이 사업이 부동산투자회사 등에

---

107) **「부동산투자회사법」**

제39조(감독·조사 등) ① 국토교통부장관은 공익을 위하여 또는 부동산투자회사의 주주를 보호하기 위하여 필요하면 부동산투자회사, 자산관리회사, 부동산투자자문회사, 자산보관기관 또는 일반사무등 위탁기관(이하 "부동산투자회사등"이라 한다)에 이 법에 따른 업무 또는 재산 등에 관한 자료의 제출이나 보고를 명할 수 있으며, 대통령령으로 정하는 바에 따라 소속 공무원 및 전문가로 하여금 그 업무 또는 재산 등을 검사하게 할 수 있다.

② 국토교통부장관은 부동산투자회사등이 이 법 또는 이 법에 따른 명령이나 처분을 위반하거나, 제49조의3제1항에 따른 공모부동산투자회사 또는 자산관리회사(공모부동산투자회사가 아닌 부동산투자회사로부터만 자산의 투자·운용을 위탁받은 자산관리회사는 제외한다)가 「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」 또는 같은 법에 따른 명령이나 처분을 위반한 경우 또는 「금융소비자 보호에 관한 법률」 제17조부터 제22조(제6항은 제외한다)까지 및 제23조를 위반한 경우에는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 조치를 할 수 있다.

1. 업무의 전부 또는 일부를 6개월 이내의 범위에서 정지하는 조치
2. 임직원의 해임 또는 징계의 요구
3. 그 밖에 위반사항의 시정에 필요한 조치로서 대통령령으로 정하는 사항

「부동산투자회사법 시행령」

제41조(감독·조사 등) ④ 법 제39조제2항제3호에서 "대통령령으로 정하는 사항"이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사항을 말한다.

1. 해당 회사에 대한 경고 또는 주의
2. 보유자산의 처분명령 등 시정 또는 변상의 요구

대하여 적극적·예방적 관리·감독을 하기 위한 것이라는 점에서 시정명령 이행률이 사업의 목적 달성 및 성과를 전반적으로 반영하는 지표라는 설명임.

동 사업 예산의 대부분인 29억 6,600만원이 인가 심사 및 관리·감독 업무 등을 위탁[108](한국부동산원)하기 위한 민간위탁사업비(320-02)로 편성되고 있음을 고려할 때, 시정명령 이행률이 동 세부사업의 성과를 측정하는 수단 중의 하나일 수 있음.

다만, 다음과 같은 점을 고려할 때 동 사업의 성과지표를 변경하는 방안 등에 대해 검토해 볼 필요가 있음.

첫째, 시정명령의 이행은 「부동산투자회사법」에 따른 영업인가 취소 처분[109]의 부과 가능성을 통해 법률적으로 확보되고 있으므로, 시정명령의

---

108) **「부동산투자회사법」**

제49조의7(업무위탁) ① 국토교통부장관은 다음 각 호의 업무를 대통령령으로 정하는 바에 따라 협회 또는 대통령령으로 정하는 기관에 위탁할 수 있다.

1. 제9조제2항에 따른 영업인가 또는 제9조의2제1항에 따른 등록을 위하여 필요한 사실의 확인
2. 제39조제1항에 따른 부동산투자회사등의 업무 또는 재산 등의 검사를 위하여 필요한 사실의 확인
3. 제49조의6에 따른 부동산투자회사 정보시스템의 구축 및 운영

「부동산투자회사법 시행령」

제47조의7(업무위탁) ① 국토교통부장관은 법 제49조의7제1항에 따라 다음 각 호의 업무를 한국부동산원에 위탁한다.

1. 법 제9조제1항, 제9조의2제1항 및 제40조제1항에 따른 영업인가, 등록, 변경인가 및 변경등록을 위해 필요한 사실의 확인
4. 법 제37조제1항에 따른 투자보고서의 접수 업무
5. 법 제39조제1항에 따른 부동산투자회사등의 업무 또는 재산 등의 검사를 위하여 필요한 사실의 확인

109) **「부동산투자회사법」**

제42조(영업인가 등의 취소) ① 국토교통부장관은 부동산투자회사 및 자산관리회사가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 제9조에 따른 영업인가, 제9조의2 및 제26조의3에 따른 등록 및 제22조의3에 따른 설립인가를 취소할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 경우에는 그 영업인가·등록 또는 설립인가를 취소하여야 한다.

5. 제39조제2항에 따른 조치를 정당한 사유 없이 이행하지 아니한 경우

부과 실적 자체가 아닌 그 이행률은 한국부동산원의 관리·감독 업무의 성과를 직접 반영하는 것으로 보기 어려운 측면이 있음.

또한 국토교통부에 따르면 최근 시정명령 중 대다수가 단순 실수로 인한 공시·보고 누락에 대해서 이루어지고 있는바, 이 경우 시정명령 이행의 난이도나 부담이 낮은 편이라는 점 또한 감안할 필요가 있음.

【 부동산투자회사 등에 대한 처분실적 】

연도	검사 대상	처분 건수							
		합계	인가·등록 취소	경고·주의	과태료	처분 명령	변상 요구	시정 명령	형사처벌 (수사기관 통보)
'21년	자산관리회사	45			9			34	2
	부동산투자회사	8			1			7	1
	투자자문회사	34	1		1			32	
	합 계	**87**	**1**	**-**	**11**	**1**	**-**	**73**	**2**
'22년	자산관리회사	143		2	9			130	2
	부동산투자회사	48		1	3	1		43	
	투자자문회사	33	1					32	
	교육기관	6						6	
	합 계	**230**	**1**	**3**	**12**	**1**	**-**	**211**	**2**
'23년	자산관리회사	22		1	2			20	
	부동산투자회사	21		1	1			19	
	투자자문회사								
	교육기관								
	합계	**44**	**-**	**2**	**3**	**-**	**-**	**39**	**-**

※ 자료: 국토교통부

셋째, 시정명령 이행률은 시정명령 건수 중 이행건수의 비율을 의미하므로 1건의 시정명령만이 이루어진 경우를 가정하더라도 해당 시정명령이 이행되면 성과지표가 100%로 산출된다는 점도 한계로 생각됨.

한편, 국토교통부는 '리츠 감독체계 개편방안('23.8.17.)'을 발표하여 공시·보고의 반복적인 누락 문제를 개선하기 위하여 관련 교육을 확대하고 리츠 정보시스템을 통한 사전 안내 등을 강화하기로 하였고, 최근('24.6.17.) 발표한 '리츠 활성화 방안'에 따르면 공시·보고 부담 완화를 위하여 공시·보고 사항을 폐지·조정하는 한편, 리츠지원센터 및 민간 자문기구를 설립하는 등 지원 중심으로 리츠 행정을 선진화할 예정인바,

이러한 제도개선이 이루어지는 경우 공시·보고 누락 감소 등에 따라 시정명령 건수도 함께 줄어들 것으로 예상된다는 점도 성과지표 개선 시 고려할 필요가 있다고 보여짐.

라. 건설정책국

1) 기계설비산업발전지원(4305-301)

○ 국토교통부가 발주한 연구용역 사업의 대부분이 연례적으로 이월되고 있는 것은 「국가재정법」상의 예산 회계 독립의 원칙 및 예산의 이월 규정의 취지에 부합하지 아니하므로, 향후 동일한 사안이 재발하지 않도록 연구용역 사업 발주를 연초에 실시하도록 하는 등 담당자에 대한 엄격한 예산 집행 교육과 시정조치가 필요해 보임.

가) 개요

기계설비산업발전지원 사업은 기계설비산업에 대한 전문적 지원정책을 마련하기 위해 기계설비산업현황에 대한 실태조사 및 연구용역을 수행하고, 기계설비와 관련한 지방자치단체의 업무 완화 및 편의성 제고를 위해 기계설비산업 정보체계를 구축·운영하는 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 29억 1,000만원으로 이·전용 등에 따른 예산현액 34억 2,000만원 중 28억 300만원을 집행하고, 5억 8,100만원을 이월하였으며 3,600만원을 불용하였음.

【 2023년도 기계설비산업발전지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
기계설비산업발전지원	2,910	2,910	510	-	3,420	2,803	581	36	2,250

※ 자료: 국토교통부

나) 연구용역 사업 예산의 연례적 이월 방지 대책 마련 필요

동 사업의 내역사업은 기계설비산업 실태조사에 2억원, 기계설비산업 발전 연구용역에 4억원, 기계설비산업 정보체계 구축 및 운영에 23억 1,000만원으로 구성되어 있음.

【 2023년도 기계설비산업발전지원사업 예산 편성 내역 】

구 분	예산 편성 내역
기계설비산업 발전지원사업	○ 기계설비산업 실태조사 2억원 ○ 기계설비산업 발전 연구용역 4억원 ○ 기계설비산업 정보체계 구축 및 운영 23억 1,000만원

※ 자료: 국토교통부

이 중 기계설비산업 정보체계 구축 및 운영은 「기계설비법」에 따른 기계설비 착공 및 성능점검 등과 관련한 온라인 민원시스템을 관리하는 사업이고, 그 외 기계설비산업 실태조사 및 발전 연구용역은 일반연구비(260-01)로 집행되는 연구용역 사업 발주임.

기계설비산업 실태조사 및 발전 연구용역 사업과 관련한 2023년도 발주 현황을 살펴보면, 기계설비산업 실태조사의 경우 '기계설비산업 통계조사 및 분류체계 확대개선방안 연구'에 2억 455만원, 기계설비산업 발전연구용역의 경우에는 '기계설비산업 발전지원 통합연구'에 3억 9,500만원을 집행하였음.

그런데, 위 2개 연구용역 사업에 대한 계약 기간을 살펴보면, '기계설비산업 통계조사 및 분류체계 확대개선방안 연구' 사업은 2023년 7월 22일부터 2024년

3월 21일까지이고, ‘기계설비산업 발전지원 통합연구’ 사업은 2023년 12월 26일부터 2024년 10월 21일까지로 나타나 사업 완료 시기가 모두 계약 다음연도로 이월된 것으로 나타남.

또한, 2020년부터 2022년까지의 동 연구용역 사업 집행 현황을 살펴보면, 2020년도 발주 연구용역 사업의 경우 계약을 체결한 6개 사업 모두가 사업 완료일이 다음연도로 이월되었고,

2021년도 경우에는 7개의 연구용역 사업 중 2개, 2022년도의 경우에는 3개의 연구용역 사업 모두가 사업 완료일이 다음연도로 이월된 것으로 나타나 동 내역 사업에 따른 연구용역 사업의 대부분을 연례적·관례적으로 이월하여 집행하고 있는 것으로 나타남.

【 2020년 ~ 2023년 기계설비산업발전지원사업 관련 연구용역 집행 현황 】

연 도	과제명	계약기간
2020년도	기계설비산업실태조사 및 발전 기본계획 수립	2020.07.10. ~ 2021.03.06.
	기계설비기술기준 제정 및 시행방안 연구	2020.07.10. ~ 2021.03.06.
	기계설비유지관리기준 제정에 관한 연구	2020.09.14. ~ 2021.05.11.
	기계설비기준운영을 위한 제도기반구축 연구	2020.09.17. ~ 2021.03.15.
	기계설비법 시행에 따른 영향성 진단 및 제도개선방안 도출을 위한 연구	2020.11.19. ~ 2021.06.17.
	기계설비산업 정보화 전략계획 수립	2020.10.27. ~ 2021.04.24.
2021년	기계설비법 시행에 따른 기계설비유지관리제도 이행 현황조사 및 제도개선 도출 연구	2021.10.06. ~ 2022.06.02.
	건설기계 안전교육 개선방안 연구	2021.11.17. ~ 2022.05.15.

연 도	과제명	계약기간
2022년	기계설비산업 실태조사 및 기계설비산업 모집단 확대방안 연구	2022.07.21. ~ 2023.03.18.
	기계설비 정보체계 구축을 위한 제도기반 연구	2022.09.19. ~ 2023.06.17.
	기계설비산업 발전 정책개발 연구	2022.12.21. ~ 2023.10.30.
2023년	기계설비산업 통계조사 및 분류체계 확대개선방안 연구	2023.07.25. ~ 2024.03.21.
	기계설비산업 발전지원 통합연구	2023.12.26. ~ 2024.10.21.

※ 자료: 국토교통부

이는 각 회계연도의 경비는 그 연도의 세입 또는 수입으로 충당하여야 함을 명시하고 있는 「국가재정법」 제3조[110]의 '회계연도 독립의 원칙'을 위반한 것으로 볼 수 있는데, 비록 같은 법 제48조[111]에서 불가피한 사유로 인한 경우 다음 회계연도로 이월할 수 있도록 규정하고 있음을 감안하더라도,

국토교통부가 2020년 이후 발주한 연구용역 사업의 대부분이 최소 6개월에서 최대 10개월 가까이 소요되는 장기 연구과제인 점과 수년간 연구용역 사업이 연례적으로 이월되고 있었음을 고려해 볼 때,

철저한 연구용역 주제 선정 계획 수립과 연구용역 발주시기 조정 등 이에

110) **「국가재정법」**
제3조(회계연도 독립의 원칙) 각 회계연도의 경비는 그 연도의 세입 또는 수입으로 충당하여야 한다.

111) **「국가재정법」**
제48조(세출예산의 이월) ① 매 회계연도의 세출예산은 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없다.
② 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경비의 금액은 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 있다. 이 경우 이월액은 다른 용도로 사용할 수 없으며, 제2호에 해당하는 경비의 금액은 재이월할 수 없다.
1. 명시이월비
2. 연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 인하여 연도 내에 지출하지 못한 경비와 지출원인행위를 하지 아니한 그 부대경비

대한 시정조치를 통해 원칙적으로 「국가재정법」을 준수할 필요가 있다는 점을 국토교통부는 사전에 충분히 인지하였을 것으로 보임.

그럼에도 불구하고 국토교통부가 철저한 계획수립 등 별다른 제약 없이 연구용역 사업 발주를 수년간 계속적·연속적으로 연초가 아닌 7월 이후 하반기에 발주하고 있는데,

이는 국가재정의 효율적 집행을 위해 마련된 「국가재정법」상의 예산 회계연도 독립의 원칙 및 예산의 이월 규정의 취지를 관례적으로 준수하지 아니하더라도 별다른 문제점이 없을 것이라는 인식이 주요 원인으로 보임.

이와 같은 국토교통부의 예산 집행 관행은 국회의 예·결산 심의권을 침해하는 것으로 국토교통부는 향후 동일한 사안이 재발하지 않도록 담당자에 대한 엄격하고 철저한 예산 집행 교육과 아울러 이러한 예산 집행 관행에 대한 시정조치를 취할 필요가 있어 보임.

2) 건설기계임대료체납신고센터운영(4308-301)

○ 국토교통부는 건설기계임대료신고체납센터의 국고보조금을 통한 성과상여금 지급이 실제 실적 등과 연계하도록 하는 등 투명하고 합리적인 인건비 지급 기준을 마련할 필요가 있고, 국고보조금 교부신청 내용 및 목적과 실제 집행이 다르게 집행되고 있는지 등에 대한 철저한 관리·감독을 시행할 필요가 있음.

가) 개요

건설기계임대료체납신고센터운영 사업은 건설기계임대료 체납·지급보증 미발급 등 불공정 관행으로부터 건설기계대여업자를 보호하기 위하여 현장 확인, 행정처분 요청 등의 업무를 수행하는 건설기계임대료체납신고센터의 운영에 필요한 자금을 지원하는 사업으로, 2023년도 예산액 1억 3,500만원이 전액 집행되었음.

【 2023년도 건설기계임대료체납신고센터운영 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
건설기계임대료 체납신고센터운영	135	135	-	-	135	135	-	-	135

※ 자료: 국토교통부

나) 보조금 지급 기관에 대한 예산 유용 사례가 발생하지 않도록 철저한 관리 감독 필요

건설기계임대료체납신고센터(이하 '센터'라 함)는 「건설기계관리법」 제34조[112]에 따라 건설기계사업자가 건설기계 임차인 등으로부터 건설기계 대여에 따른 임대료 등을 받지 못하거나 지연되는 경우 이의 회수를 지원하기 위하여 설립된 기관으로서,

「건설기계관리법 시행령」 제17조의3[113]에 따라 건설기계협회[114]가 설치·운영하고 있으며, 2023년도에는 센터 운영경비 총 1억 5,000만원 중 90%인 1억 3,500만원을 국토교통부로부터 민간경상보조금(320-01)으로 지원받았음[115].

---

112) **「건설기계관리법」**
제34조(건설기계임대료 등 체납신고센터의 설치 등) ① 제32조에 따라 건설기계사업자가 설립한 협회는 건설기계사업자가 건설기계 임차인 등으로부터 건설기계 대여에 따른 임대료 등을 받지 못하거나 지연되는 경우 이의 회수를 지원하기 위하여 건설기계임대료 등 체납신고센터(이하 이 조에서 "신고센터"라 한다)를 설치할 수 있다.

113) **「건설기계관리법 시행령」**
제17조의3(건설기계임대료 등 체납신고센터의 설치 등) ① 법 제34조제1항에 따른 건설기계임대료 등 체납신고센터(이하 "신고센터"라 한다)는 법 제32조에 따라 설립된 협회로서 법 제21조에 따라 건설기계대여업의 등록을 한 자를 회원으로 하는 협회(이하 이 조에서 "건설기계협회"라 한다)가 설치·운영한다.

114) **「건설기계관리법」**
제32조(건설기계사업자단체의 설립) ① 건설기계사업자는 건설기계사업의 건전한 발전과 건설기계사업자의 공동이익을 도모하기 위하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 협회를 설립할 수 있다.
② 협회를 설립하려면 해당 협회의 회원 자격이 있는 자의 5분의 1 이상의 발기인이 정관을 작성하여 그 협회의 회원 자격이 있는 자의 3분의 1 이상이 출석한 창립총회의 의결을 거친 후 국토교통부장관의 설립인가를 받아야 한다.
③ 협회는 법인으로 한다.
④ 건설기계사업자는 협회의 정관으로 정하는 바에 따라 협회에 가입할 수 있다.
⑤ 협회의 정관·업무 및 감독 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.
⑥ 협회에 관하여 이 법에서 정한 것을 제외하고는 「민법」 중 사단법인에 관한 규정을 준용한다.

115) 연간 센터 운영 필요 경비는 총 1억 5,000만원이고, 이 중 10%인 1,500만원은 건설기계협회가 자체적으로 부담하고 있으며, 90%인 1억 3,500만원을 정부가 보조하고 있음.

이와 관련하여 건설기계협회가 집행한 2023년도 센터 운영비 집행 내역을 살펴보면, 센터직원 인건비에 1억 3,100만원, 서버유지 보수료에 440만원, 복합기 사용료에 369만원, 기타 광고비 등에 1,091만원을 집행한 것으로 나타남.

이 중 인건비 지출 내역을 살펴보면, 직원 3명에 대한 인건비 외에 정부 보조금 1억 3,500만원의 약 14%인 1,892만원을 2023년도 연말 직원 성과상여금으로 집행한 것으로 나타남.

【 2023년도 건설기계협회 국고보조금 집행 내역 】

구 분	집행액	비고
합 계	1억 3,500만원	
센터직원 인건비	**1억 3,100만원**	· 월 인건비 9,765만원 · 연말 성과상여금 1,892만원
서버유지 보수료	440만원	
복합기 사용료	369만원	
기타 광고비, 여비 등	1,091만원	

※ 자료: 국토교통부

그런데, 2023년도 센터의 업무 처리 실적을 살펴보면, 건설기계임대료 체납 신고는 총 593건이 접수되었고 이 중 44.3%인 263건이 회수된 반면,

2022년도의 경우 체납 신고는 총 569건이 접수되었고, 이 중 66.2%인 377건이 회수된 것으로 나타나, 2023년도 센터 업무 처리 실적은 전년 대비 21.9%p 감소한 것으로 나타남.

【 건설기계임대료 체납신고 및 처리결과 현황 】

연도	신고(접수)	회수	미회수*		
			종결	진행	합계
	건수	건수	건수	건수	건수
2022년	569	377	81	111	192
2023년	593	263	38	292	330

※ 자료: 국토교통부

이와 같이 센터의 2023년도 업무 처리 실적이 2022년도 대비 저조하였음에도 불구하고, 센터는 2023년도 성과상여금을 1,892만원을 집행한 것으로 타났는데,

이는 2022년도에 지급된 성과상여금 1,892만원과 동일한 금액으로서 성과를 바탕으로 직원의 사기 진작을 고취하려는 성과상여금의 도입 취지와는 무관하게 관례적인 월급 형태로 집행된 것으로 보임.

아울러 2020년 이후 연도별 성과상여금 집행내역을 살펴보더라도, 2019년도의 경우 2019년 8월부터 센터 업무가 시작되어 국고보조금이 4개월분만 지급되었음에도 1,346만원의 성과상여금이 집행된 바 있고,

2020년도 및 2021년도의 경우에는 각각 0원 및 512만원이 집행되는 등 성과상여금 지급이 별도의 기준 없이 무작위적으로 지급되고 있는 것으로 나타남.

【 2023년도 건설기계협회 최근 3년간 성과상여금 집행 내역 】

구 분	성과상여금 집행액	비고
2019년	1,346만원	국고보조금 8월 이후 4개월분만 지급
2020년	-	-
2021년	512만원	-
2022년	1,892만원	-
2023년	1,892만원	-

※ 자료: 국토교통부

또한, 2022년도의 경우 국고보조금 교부신청서 작성 시에는 2인의 인건비 6,941만원(상여금 제외) 등 총 1억 3,500만원을 신청하여 교부받았으나, 실제 집행은 직원 3인의 인건비로 1억 788만원(상여금 제외)을 집행한 후 남은 인건비 약 2,000여 만원은 여비 등 타 목적으로 사용하는 등 국고보조금의 실 집행이 교부신청서의 내역과 차이가 나는 사례가 다수 발생하고 있는 것으로 보임.

이와 같은 점을 고려해 볼 때, 국토교통부는 센터의 성과상여금 지급이 실제 업무 실적 등과 연계하도록 하는 등 투명하고 합리적인 인건비 지급 기준을 마련할 필요가 있고,

보조사업자의 국고보조금 교부신청 내용 및 목적이 실제 집행과 다르게 집행되고 있는지 등에 대한 철저한 관리·감독을 시행할 필요가 있어 보임.

3) 해외인프라시장개척(4310-301)

○ 국토교통부는 해외인프라도시개발지원공사가 추진·관리하는 해외 건설투자 사업의 중요성 및 지속성이 강화될 필요가 있는 점을 감안하여, 공사가 직접 투자하거나 정책펀드 조성을 통해 추진하는 투자개발형 사업이 전문적으로 추진되고, 그 사업 추진 과정이 부실화되지 않도록 관련 전문인력 및 사후 관리 인력을 확대할 필요가 있음. ○ 국토교통부는 정부 해외인프라수주활동 사업에서의 일반연구비 예산 집행 방식이 「국가재정법」 등에서 규정하고 있는 예산의 이월 및 전용 권한을 확대 해석하여 집행함으로써 국회의 예산 심의·의결 권한을 침해하는 측면이 있어 보이므로, 향후 동일한 사항이 재발하지 않도록 연례적인 예산의 이월 및 전용을 지양하는 한편 사업별 적정 규모의 예산 편성에 노력할 필요가 있음.

가) 개요

해외인프라시장개척 사업은 리스크 부담이 큰 해외 신시장 개척비용을 지원하여 국내 건설업의 해외건설시장 다변화 및 해외 건설 수주 극대화를 통해 건설업의 새로운 활로를 모색하려는 사업으로,

이 사업의 2023년도 예산액은 298억 5,200만원으로 이·전용 등에 따른 예산현액 340억 2,400만원 중 295억 7,500만원을 집행하고, 27억 3,400만원을 이월하였으며 17억 1,500만원을 불용하였음.

【 2023년도 해외인프라시장개척사업 결산 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
해외인프라 시장개척	29,852	29,852	4,130	42	34,024	29,575	2,734	1,715	47,643

※ 자료: 국토교통부

나) 한국해외인프라도시개발지원공사 추진 해외건설 사업 투자 심사 부실 방지를 위한 전문인력 강화 방안 마련 필요

해외인프라시장개척의 내역사업인 글로벌플랜트· 건설 · 스마트시티 펀드(이하 'PIS펀드'라 함)조성 사업은 국내 건설업체의 해외건설 수주가 부진하고, 해외건설시장이 단순 도급에서 대규모 자금이 소요되는 투자개발사업으로 변화하는 수주 환경에 대응하기 위해,

정부재정과 공공기관 투자를 통해 해외투자개발 사업에 필요한 자금을 모태펀드 형태로 조성하고 이를 바탕으로 민간투자자와 매칭하여 자펀드를 조성한 후 해외투자개발 사업 등에 출자 또는 지분을 매입하는 사업으로,

해외인프라・도시개발사업의 발굴 및 추진 등을 지원하기 위하여 「해외건설 촉진법」[116]에 따라 설립된 한국해외인프라도시개발지원공사(이하 "공

116) 「**해외건설 촉진법**」
제28조의2(설립 등) ① 국토교통부장관은 해외인프라·도시개발사업을 지원하기 위하여 한국해외인프라·도시개발지원공사(이하 "지원공사"라 한다)를 설립할 수 있다.

사”라 함)가 동 사업을 추진하고 있으며, 2023년도 예산액 50억원이 전액 집행되었음.

【 2023년도 PIS펀드 조성 사업 예산 편성 내역 】

구 분	예산 편성 내역
PIS펀드 조성사업	○2023년도 펀드 조성액 50억원(출자금) - 총 조성액 : 1,500억원(2019년 ~ 2023년) ・2019년 250억원, 2020년 500억원, 2021년 500억원, 2022년 200억원

※ 자료: 국토교통부

공사는 최근 급증하는 해외건설시장 규모에 대응하기 위해 국내 기업의 해외 인프라・도시개발 분야 투자 개발 사업 지원을 목적으로 설립된 해외투자개발사업 전문기관으로 정부지원금, 출자금, 차입금 등을 재원으로 공사를 운영하고 있으며,

2018년 설립 당시 소관 예산 규모는 645억 8,000만원에 불과하였으나, 2023년도 기준 예산 규모는 3,341억 600만원으로 약 5배 증가한 것으로 나타남.

제28조의16(업무) ① 지원공사는 제28조의2제1항의 목적을 달성하기 위하여 다음 각 호의 업무를 수행한다.
1. 해외인프라·도시개발사업의 발굴 및 추진
2. 해외인프라·도시개발사업에 대한 투자, 출자 및 금융자문
3. 제1호와 관련된 외국정부·발주자와의 협상 지원
4. 해외인프라·도시개발사업 관련 국제협력
5. 정부로부터 위탁받은 업무
6. 해외인프라·도시개발사업 전문가 육성을 위한 교육
7. 그 밖에 해외인프라·도시개발사업에 관련된 업무로서 대통령령으로 정하는 업무

【 2018년 ~ 2023년도 해외인프라도시개발지원공사 소관 예산 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
예산액	64,580	64,215	249,315	118,057	181,007	334,106

※ 자료: 국토교통부

이는 공사가 국내 건설시장 침체 등을 극복하고, 우리 기업의 해외 건설시장 진출 및 투자를 적극적으로 유도·지원하기 위하여 직접투자[117], GIF(글로벌인프라펀드·PIS정책펀드 조성·관리 사업[118] 및 F/S, EIPP, KCN[119] 등과 같은 위수탁사업을 적극적으로 발굴 추진하였기 때문으로 보임.

이와 관련하여 공사의 직접투자 등 소관 사업별 투자 승인 규모 변동 추이를 살펴보면, 직접투자 사업의 경우 2018년 280억 100만원에서 2023년 2,813억 9,400만원으로 약 10배 가까이 증가하였고,

정책펀드(GIF·PIS 합계) 조성을 통한 사업의 경우 2018년 12억원에서 2023년 4,244억원으로 약 350배 가까이 급증한 것으로 나타남.

117) 우리기업이 참여 사업에 지분·채무·수익증권 형태로 공동 투자하여 해외건설 수주를 지원하는 사업

118) 정부재정과 공공기관 투자를 통해 해외투자개발 사업에 필요한 자금을 모태펀드 형태로 조성하고 이를 바탕으로 민간투자자와 매칭하여 자펀드를 조성한 후 해외투자개발 사업 등에 출자 또는 지분을 매입하는 사업

119) **·F/S(타당성조사)**: 우리기업이 참여하고자 하는 해외투자개발형사업 진출을 위해 타당성조사(F/S) 및 제안서 작성 등 지원(정부지원 예산: 14,300백만원)
·EIPP(경제혁신파트너십프로그램): 대형 인프라 등 기회 선점을 위해 '20년부터 도입된 G2G 차원의 심화된 3년 이상 중장기 정책자문 프로그램(매년 5건) → 인도네시아 수도이전 정책자문·계획 수립 지원 수행 중(정부지원 예산: 2,100백만원)
·KCN(K-City Network): 한국형 스마트시티 확산을 위해 사업발굴 및 개발, 역량 강화 등을 패키지로 지원하는 한국 주도 스마트시티 글로벌 협력 프로그램(정부지원 예산: 2,200백만원)

【 해외인프라도시개발지원공사 사업별 투자 승인액 변동 현황 등 】

(단위: 백만원)

구 분			2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
직접투자 사업	담당인력 수		18명	24명	28명	30명	24명	33명
	투자승인 사업규모액		28,001	74,100	83,147	162,750	143,364	281,394
	사업건수	승인	2건	1건	4건	7건	3건	9건
		검토	16건	30건	19건	23건	21건	25건
정책펀드	담당인력 수		5명	4명	4명	5명	3명	4명
	투자승인 사업규모액		1,200	32,000	54,000	269,600	388,000	424,400
	사업건수		1건	1건	1건	9건	9건	7건

※ 자료: 국토교통부(정책펀드 투자승인 사업 규모는 카인드의 펀드 출자액과 민간으로부터 유치한 펀드 투자 금액을 합한 금액임)

또한, 이와 같은 투자 승인 사업 규모 급증에 따라 그 사업에 해당하는 사업을 승인하기 위한 검토 건수도 직접 투자사업의 경우 2018년 16건(승인 2건)에서 2023년 25건(승인 9건)으로, 정책펀드(GIF·PIS 합계) 조성을 통한 사업의 경우 2019년 1건에서 2023년 7건으로 대폭 증가한 것으로 나타남.

그런데, 이러한 투자 승인 사업 규모 및 사업 검토 건수의 급증에도 불구하고 동 사업을 담당하는 인력은 직접투자 사업의 경우 2018년 18명에서 2023년 33명으로 1.8배 증가하는데 그쳤고, 정책펀드(GIF·PIS 합계) 조성을 통한 사업의 경우 2018년 5명에서 2023년 4명으로 오히려 1명이 감소하는 등,

공사가 우리 기업이 참여하는 해외투자 사업에 지분, 채무 형태로 공동 투자하는 직접 투자사업이나 공공·민간 투자자를 모집하여 해외 플랜트, 공항, 도로건설 사업 등에 투자하는 정책펀드 사업의 전문적인 점검 및 평가가 부실해질 우려가 있어 보임.

또한, 공사 설립 이후 2023년 기준 공사가 투자 승인한 해외건설 사업은 총 23건에 7,727억원 규모인 것으로 나타났는데, 투자 승인 이후 투자 진행 상황 등을 점검하고 관리·감독할 전담 인력은 2023년 기준 0명인 관계로 투자 승인 사업에 대한 관리·감독 업무를 투자 승인을 담당하는 부서가 수행하고 있는 것으로 나타나,

투자 승인 이후 사업 집행이 효율적·합법적으로 집행되고 있는지 그리고, 우리 기업과 투자 상대국과의 협조가 원활하게 이루어지고 있는지 등 해외 투자 사업의 효과적 성공을 위한 관리·감독 체계가 부실해질 가능성이 높아 보임.

【 해외인프라도시개발지원공사 직접 투자사업 및 관리인력 현황 】

(단위 :건, 백만원)

구 분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
사업건수(누적)	2	3	7	13	16	23
승인금액(누적)	28,001	102,101	185,248	347,998	491,362	772,756
사후관리 전담인력	-	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

이러한 점을 종합해 볼 때, 향후 글로벌 건설시장 규모 및 개도국·저개발국가 대상 투자개발형 사업의 확대에 따라 공사가 추진·관리하는 사업의 중요성 및 지속성이 강화될 필요가 있는 점을 감안하여,

공사가 직접 투자하거나, 정책펀드 조성을 통해 추진하는 투자개발형 사업이 전문적으로 추진되는 한편, 그 사업 추진 과정이 부실화되지 않도록 관련 전문 인력 및 사후 관리 인력을 확대하는 것이 국가 예산 낭비를 방지하고 우리 기업의 해외 건설시장 진출 및 투자를 적극적으로 유도·지원할 수 있을 것으로 보임.

다) 일반연구비 예산의 이월 및 전용 남용 방지 대책 마련 필요

해외인프라시장개척의 내역사업인 정부 해외인프라 수주활동 사업은 해외 수주활동 지원을 위한 인프라 협력 대표단 파견, 정상외교 연계 전략 수립을 위한 연구용역 등의 업무를 추진하는 사업으로,

2023년도 예산은 8억 9,000만원이며, 이·전용 등에 따른 예산현액 9억 3,200만원 중 6억 9,700만원을 집행하고, 2억 2,200만원을 이월하였으며 1,800만원을 불용하였음.

【 2023년도 정부 해외인프라수주활동 사업 결산 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
정부 해외인프라 수주활동	890	890	38	42	932	697	222	18	832

※ 자료: 국토교통부

동 내역사업의 비목별 예산 편성 내역을 살펴보면, 상용임금 4,700만원(110-03), 일반용역비(210-14) 9,000만원, 국외여비(220-02) 2억 9,000만원, 일반연구비(260-01) 3억 6,000만원 등으로 구성되어 있음.

【 2023년도 정부 해외인프라수주활동 사업 비목별 예산 편성 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	예산액	실집행액
정부 해외인프라 수주활동(합계)	890	697
- 상용임금(110-03)	47	48.5
- 일반수용비(210-01)	44	59.9
- 공공요금및제세(210-02)	4.5	4
- 임차료(210-07)	4.5	19.4
- 복리후생비(210-12)	0.9	0.5
- 일반용역비(210-14)	90	197.9
- 국외여비(220-02)	290	322.1
- 사업추진비(240-01)	39.5	39.5
- 일반연구비(260-01)	360	0
- 고용부담금(320-09)	9.1	5.1

※ 자료: 국토교통부

이 중 일반연구비의 최근 5년간 집행 내역을 살펴보면, 2019년도의 경우 예산 2억원 중 1억 900만원을, 2020년도에는 예산 4억원 중 2억원을 이월한 것으로 나타났고,

특히, 2021년도에 예산 4억원 전액을 이월한 이후에도 2023년도의 경우에는 예산 3억 6,000만원 중 1억 3,800만원을 전용한 후, 남은 예산액 2억 2,200만원을 전액 이월한 것으로 나타나 2023년도에 편성된 일반연구비는 전액 집행되지 아니한 것으로 나타남.

【 최근 5년간 정부 해외인프라수주활동 사업 일반연구비 집행 현황 】

(단위: 백만원)

연도	본예산	이·전용 등	예산현액	집행액	이월	불용
2019	200	395	595	486	109	-
2020	400	-	400	196	200	4
2021	400	-	400	-	400	-
2022	360	-	360	144	38	178
2023	360	△138	222	-	222	-

※ 자료: 국토교통부 (전년도 이월액을 제외한 당해연도 예산 집행내역만 반영)

국토교통부는 이와 같이 일반연구비 예산의 대부분을 연례적으로 이월하여 집행함과 동시에 2021년도와 2023년도의 경우에는 일반연구비 전액을 이월하여 집행하였고,

특히, 2023년도 일반연구비의 집행 내역을 상세히 살펴보면, 편성 예산의 38.3%인 1억 3,800만원을 단위사업이 다르고 연구용역과는 무관한 인프라 협력 대표단의 해외출장 경비와 행사 추진 비용으로 전용하여 집행한 한편, 남은 일반연구비 예산 전액을 별도의 지출원인행위 없이 입찰공고만 실시한 후 다음연도로 이월한 것으로 나타남.

【 2023년도 해외인프라수주활동 사업 일반연구비 전용 현황 】

(단위: 백만원)

전용 전			전용 후			
사업명	비목	전용액	사업명(예산비목)	비목	전용액	전용사유
해외인프라시장개척 (4310-301)	일반연구비 (260-01)	122.1	해외인프라시장개척 (4310-301)	일반수용비 (210-01)	20	해외인프라협력 대표단 행사추진비용
				임차료 (210-07)	2.1	
				일반용역비 (210-14)	100	
		16	국제개발협력사업지원 (4310-302)	국외여비 (220-02)	16	해외인프라 협력 대표단 파견 비용

※ 자료: 국토교통부

이와 관련하여 「국가재정법」 제48조[120]에서는 원칙적으로 예산의 이월을 금지하면서, 지출원인행위를 위하여 입찰공고를 한 경비 중 입찰공고 후 지출원인행위까지 장기간이 소요되는 경우로서 대통령령으로 정하는 경비에 해당되는 특별한 경우에는 예산의 이월을 허용하고 있으나,

동 일반연구비 집행의 경우 입찰공고 후 지출원인행위까지 장기간이 소요되는 특별한 경우라기보다는 연구 용역 주제 발굴의 어려움으로 입찰공고가 단순히 늦어진 것에 불과한 것으로 보여 「국가재정법」 제48조제2항제3호를 적용하기에는 다소 무리가 있어 보임.

120) **「국가재정법」**

제48조(세출예산의 이월) ① 매 회계연도의 세출예산은 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없다.

② 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경비의 금액은 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 있다. 이 경우 이월액은 다른 용도로 사용할 수 없으며, 제2호에 해당하는 경비의 금액은 재이월할 수 없다.

1. 명시이월비
2. 연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 인하여 연도 내에 지출하지 못한 경비와 지출원인행위를 하지 아니한 그 부대경비
3. **지출원인행위를 위하여 입찰공고를 한 경비 중 입찰공고 후 지출원인행위까지 장기간이 소요되는 경우로서 대통령령으로 정하는 경비**

또한, 같은 법 제46조[121]에서는 예산의 전용 시 사업 간의 유사성이 있는지, 재해대책 재원 등으로 사용할 시급한 필요가 있는지, 기관운영을 위한 필수적 경비의 충당을 위한 것인지 여부 등을 종합적으로 고려하여야 함을 명시하고 있는 점을 감안해 볼 때,

일반연구비와 해외출장경비간 예산 전용 등 서로 연관성을 찾기가 어려운 사업간 예산 전용을 실시한 사례와 같이 국토교통부가 실시한 예산 집행 방식은 국회 예산 심의 시 당초 예산에 계상되지 아니하거나 국회가 심의·의결한 취지와 다르게 예산을 집행하고 있는 것으로 보여짐.

이러한 국토교통부의 예산 집행 방식은 「국가재정법」 등에서 규정하고 있는 예산의 이월 및 전용 권한을 확대 해석하여 국회의 예산 심의·의결 권한을 침해하고 있는 측면이 있어 보이므로,

향후 국토교통부는 이와 같은 예산 집행 방식이 근절될 수 있도록 사업별 적정 규모의 예산 편성에 노력하는 한편, 연례적인 이월 및 전용 사례 재발 방지를 위한 철저한 예산 집행 관리를 실시할 필요가 있음.

---

121) **「국가재정법」**

제46조(예산의 전용) ① 각 중앙관서의 장은 예산의 목적범위 안에서 재원의 효율적 활용을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 기획재정부장관의 승인을 얻어 각 세항 또는 목의 금액을 전용할 수 있다. 이 경우 사업 간의 유사성이 있는지, 재해대책 재원 등으로 사용할 시급한 필요가 있는지, 기관운영을 위한 필수적 경비의 충당을 위한 것인지 여부 등을 종합적으로 고려하여야 한다.

③ 제1항 및 제2항에도 불구하고 각 중앙관서의 장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 전용할 수 없다.

1. 당초 예산에 계상되지 아니한 사업을 추진하는 경우
2. 국회가 의결한 취지와 다르게 사업 예산을 집행하는 경우

4) 국토안전관리원출연(4313-301)

○ 국토교통부는 국토안전관리원이 건설현장에서 추진하고 있는 부실공사 예방형 안전점검 업무가 시의적절하고 신속·원활하게 이행될 수 있도록 국토안전관리원의 현장점검 업무에 대한 법적 근거를 마련할 필요가 있음.

가) 개요

국토안전관리원출연 사업은 국민의 생명과 재산 보호를 목적으로 주요 시설물의 안전진단 및 유지관리, 건설공사의 안전 및 품질 관리 등의 업무를 수행하는 국토안전관리원의 운영비 등을 지원하는 사업으로, 2023년도 예산액 610억 7,500만원을 전액 집행하였음.

【 2023년도 국토안전관리원출연 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2022년								2023년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
국토안전관리원 출연	61,075	-	-	-	61,075	61,075	-	-	84,336

※ 자료: 국토교통부

나) 국토안전관리원 현장점검 업무에 관한 법적 근거 마련 필요

국토안전관리원은 「국토안전관리원법」[122]에 따라 설립된 안전전문기관

122) 「국토안전관리원법」
제1조(목적) 이 법은 국토안전관리원을 설립하여 건설공사의 안전 및 품질 관리, 시설물의 안전 및 유지관리, 지하안전관리와 그 밖에 이와 관련된 사업을 효율적으로 수행하게 함으로써 국민의 안전 보장 및 복리 증진에 기여함을 목적으로 한다.

으로서 「건설기술 진흥법」에 따른 설계 및 시공 과정에서의 안전관리계획 검토, 품질관리 확인 등의 업무와 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」에 따른 시설물 관리계획의 검토, 정밀안전점검 등의 업무를 수행하고 있음.

이 중 「건설기술 진흥법」 제54조[123]에서는 국토교통부장관 등으로 하여금 건설공사에 대한 현장 점검을 실시할 수 있도록 하고 있는데, 국토교통부는 공사규모 300억원 초과의 건설현장은 지방국토관리청이 직접 안전 점검을 수행하고, 공사규모 300억원 이하의 건설현장은 국토안전관리원이 수행하고 있다고 설명하고 있음.

제5조(사업) 관리원은 다음 각 호의 사업을 한다. 다만, 「산업안전보건법」에서 근로자의 안전에 관하여 따로 정하고 있는 사항은 제외한다.

1. 「건설기술 진흥법」에 따른 안전관리계획의 검토, 품질관리 확인 등 설계 및 시공과정에서의 안전 및 품질 관리에 관한 사업
2. 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」에 따른 시설물관리계획의 검토, 정밀안전점검 또는 정밀안전진단 실시결과에 대한 평가 등 시설물의 안전 및 유지관리에 관한 사업 등
3. 「지하안전관리에 관한 특별법」에 따른 지하안전평가서 및 착공후지하안전조사서의 검토와 재평가 등 지하안전관리에 관한 사업 등

123) **「건설기술 진흥법」**

제54조(건설공사현장 등의 점검) ① 국토교통부장관 또는 특별자치시장, 특별자치도지사, 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다), 발주청은 건설공사의 부실방지, 품질 및 안전 확보가 필요한 경우에는 대통령령으로 정하는 건설공사에 대하여는 현장 등을 점검할 수 있으며, 점검 결과 필요한 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 제53조제1항 각 호의 자에게 시정명령 등의 조치를 하거나 관계 기관에 대하여 관계 법률에 따른 영업정지 등의 요청을 할 수 있다.

② 제1항에 따라 건설공사현장을 점검한 특별자치시장, 특별자치도지사, 시장·군수·구청장, 발주청은 점검결과 및 그에 따른 조치결과(시정명령 또는 영업정지 등을 포함한다)를 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

③ 발주청(발주자가 발주청이 아닌 경우 해당 건설공사의 인·허가기관을 말한다)은 제1항에 따른 건설공사로 인하여 안전사고나 부실공사가 우려되어 대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 민원이 제기되는 경우 그 민원을 접수한 날부터 3일 이내에 현장 등을 점검하여야 하고, 그 점검결과 및 조치결과(시정명령 또는 영업정지 등을 포함한다)를 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

④ 제1항에 따라 건설공사현장을 점검하는 자는 점검의 중복 등으로 인하여 그 건설공사에 지장을 주는 일 이 없도록 하여야 한다.

⑤ 제1항에 따른 건설공사현장 점검 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

이에 따라 국토안전관리원은 2021년 13,745개 2022년 16,255개, 2023년 15,965개소의 공사규모 300억원 이하의 건설현장에 대해 설계도서·품질관리계획의 적정 여부 등의 서류점검과 건축·교량 등 공사종류별 가설·구조물 등에 대한 부실 여부 등을 점검[124]하고 시정조치를 요구하였음.

【 최근 4년간 국토안전관리원 현장점검 실적 】

구 분	2021년	2022년	2023년	2024년(계획)
실적(건)	13,745	16,255	15,965	15,600

※ 자료: 국토교통부

그런데, 현행 「건설기술 진흥법」을 살펴보면, 제54조[125]에서는 필요한 경우 실시할 수 있는 건설공사 현장점검 권한을 국토교통부장관 또는 시장·군수·구청장 등 관계 공무원 등에게만 부여하고 있는 바, 현행법 체계에서는 국토안전관리원이 건설현장에서의 부실시공 등을 방지하기 위한 현장점검을 직접 실시할 수 없는 것으로 보임.

그런데, 국토안전관리원이 위와 같이 건설현장 안전점검을 실시할 수 있는 이유는 「건설기술 진흥법 시행규칙」 제48조제5항[126]에 따라 해당분야의

---

124) 2024년도 건설공사 현장점검 지침(2024년 2월, 국토교통부 건설안전과) 발췌

125) **「건설기술 진흥법」**

제54조(건설공사현장 등의 점검) ① 국토교통부장관 또는 특별자치시장, 특별자치도지사, 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다), 발주청은 건설공사의 부실방지, 품질 및 안전 확보가 필요한 경우에는 대통령령으로 정하는 건설공사에 대하여는 현장 등을 점검할 수 있으며, 점검 결과 필요한 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 제53조제1항 각 호의 자에게 시정명령 등의 조치를 하거나 관계 기관에 대하여 관계 법률에 따른 영업정지 등의 요청을 할 수 있다.

126) **「건설기술 진흥법 시행규칙」**

제48조(건설공사현장 등의 점검) ⑤ 지방국토관리청장 또는 특별자치시장, 특별자치도지사, 시장·군수·구청장, 발주청은 건설공사현장 등의 효율적인 점검을 위하여 필요한 경우에는 소속 공무원 또는 직원 외에 해당 분야의 관계 전문가를 점검에 참여시킬 수 있다.

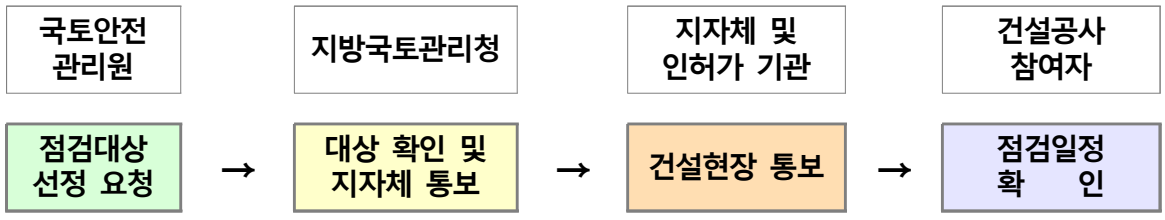
전문가를 현장점검에 참여할 수 있도록 하는 내용을 근거로,

국토안전관리원으로 하여금 공사규모 300억원 이하의 건설공사 현장에 대한 현장점검을 실시할 수 있는 권한을 국토교통부가 부여[127]하였기 때문으로 국토교통부는 설명하고 있음.

이와 같이 국토안전관리원이 법률에 따른 자체적인 안전점검 권한이 없는 관계로 국토안전관리원이 현재와 같은 현장점검을 실시하기 위해서는 현장점검 실시 약 1개월 전 현장점검 권한이 있는 지방국토관리청에 현장점검 대상 공사 현장 추천을 사전에 요청하고,

요청을 받은 지방국토관리청은 지방자치단체(인허가 기관 포함)와의 협의를 거쳐 추천하는 건설현장에 현장점검을 실시할 예정과 이에 따른 협조를 요청하는 공문을 건설현장에 발송하고 있는 체계로 현장점검이 실시되고 있는 것으로 나타남.

【 최근 4년간 국토안전관리원 현장점검 실적 】



127) 국토교통부는 2021년부터 연간점검계획 수립 시 소규모 건설공사에 대하여 국토안전관리원으로 하여금 분기별로 위험별·공정율 등에 따라 점검 우선순위 등을 감안한 권역별 점검계획을 수립하여 해당 지방국토관리청과 협의하여 건설공사 현장점검을 시행하도록 하고 있음.

또한, 국토안전관리원이 현장 점검 실시 후 적발한 시정 요구사항에 대해 사후 관리 및 이행 확인을 요청하더라도 건설 현장직원들은 국토안전관리원의 현행법상 법적 권한의 부재를 이유로 이에 대한 확인 요청을 무시하거나 현장 점검과 관련한 협조를 원활하게 지원하지 않는 경향이 일부 발생하고 있다고 국토교통부는 설명하고 있음[128].

이와 같은 점을 고려해 본다면, 국토안전관리원이 실시하는 현장점검은 공사현장에 현장점검 사실이 사전에 통보될 수밖에 없는 구조이고, 아울러 현장점검에 대한 법적 권한 미비로 현장직원의 충분한 협조를 얻기 어려워 보이므로,

건설현장에서의 부실한 공사 현장을 적발하는데 가장 효과적이고 실효성이 극대화될 수 있는 불시 점검 또는 위험 공종이 실시되는 시기 등에 맞춘 수시적 현장점검은 사실상 불가능할 것으로 보임.

이와 관련하여 국토안전관리원이 실시한 2023년도 건설현장 미점검 및 점검 현장에 대한 사망사고 발생 비율을 비교해 보면, 공사규모 50억원 이하의 미점검 건설현장에서는 사망자 발생률이 0.07%였으나, 점검 건설현장에서는 0.06%로 나타났고,

공사규모 50억 ~ 100억 이하 및 100억 ~ 300억 이하의 건설현장에서도 미점검 및 점검 현장에서의 사망사고 발생 비율이 각각 0.43% : 0.11%,

128) 이와 관련하여 제21대 국회에서 국토안전관리원에 현장점검권한을 부여하는 내용의 「건설기술 진흥법 일부개정법률안」(김학용의원 대표발의 2022년 8월 22일)이 발의된 바 있으나 임기만료로 폐기되었으며, 국토교통부는 관련 법률 개정을 재추진할 계획이라고 설명하고 있음.

0.88% : 0.40%로 나타나 공사규모 300억원 이하의 소규모 건설공사 현장점검의 효과성이 유의미하게 입증되고 있는 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 위와 같은 국토안전관리원이 건설현장에서 추진하고 있는 예방형 안전점검 업무의 필요성 및 실효성을 감안하고, 이를 통한 건설근로자 및 국민 안전 보호 강화를 위해 국토안전관리원의 현장점검 업무가 실제 현장에서 시의적절하고 신속·원활하게 이행될 수 있도록 국토안전관리원이 수행하는 현장점검에 관한 법적 근거를 마련할 필요가 있어 보임.

【 국토안전관리원 실시 2023년도 건설현장 미점검 및 점검 사고발생 비율 비교 】

구분	2023년		
	1억-50억	50억-100억	100억-300억
미점검 현장 수(건)	88,025	3,253	2,273
사망자(인)	60	14	20
사망자 발생률(%)	**0.07%**	**0.43%**	**0.88%**
점검 현장 수(건)*	11,100	4,163	1,255
사망자(인)	7	1	5
사망자 발생률(%)	**0.06%**	**0.11%**	**0.40%**

※ 자료: 국토교통부
※ 관리원(중점) 점검대상 건설현장 : 50억이하(85%), 50~100억(15%)_중복 건설공사 현장 제외

5) 건설 및 지하안전 관리(4323-304)

○ 국토교통부는 건설공사에서의 부실시공 등을 방지하기 위한 포상금 제도가 활성화될 수 있도록 관련 업계 종사자 등에 대한 포상금 제도 홍보 활동을 강화하거나 포상금 지급 기준 및 대상자 요건을 완화하는 등 포상금 제도 활성화를 위한 다양한 방안을 강구할 필요가 있음.

가) 개요

건설 및 지하안전관리 사업은 건설현장의 안전사고를 예방하고 공사목적물의 품질 확보를 위하여 전국 건설현장에 대한 법령 준수 여부 및 안전점검 등을 실시하는 사업으로 국토교통부(지방국토관리청)가 직접 수행하는 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 8억 3,600만원으로 전년도 이월 등에 따른 예산현액 10억 1,400만원 중 9억 9,800만원을 집행하였고, 1,600만원을 불용하였음.

【 2023년도 건설 및 지하안전관리 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
건설 및 지하안전관리	836	836	178	-	1,014	998	-	16	1,996

※ 자료: 국토교통부

나) 건설공사 불공정행위 신고 포상금 제도 활성화 방안 마련 필요

건설 및 지하안전관리 사업은 국토교통부 소속 지방국토관리청(서울·원주·대전·익산·부산)이 건설공사 현장을 직접 방문하여 관련 법령 및 기준 등의 준수 여부를 점검함으로써 건설현장의 안전성을 제고하고 부실공사를 방지하려는 사업임.

동 사업의 세부 예산 편성 내역을 살펴보면, 피복비 3,300만원, 국내여비 3억 7,900만원, 포상금 2,200만원, 자산취득비 4억 200만원 등으로 구성되어 있음.

그런데, 피복비 등 대부분의 예산은 100% 가까이 집행된 것으로 나타났으나, 포상금의 경우 예산 2,200만원 중 9백만원은 소송비용 집행을 위한 배상금으로 전용하여 집행되었고, 나머지 1,300만원은 전액 불용처리되어 실제 2023년도 포상금 집행액은 전무한 것으로 나타남.

【 2023년도 건설 및 지하안전관리 사업 예산 집행 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	예산액 (전년도 이월액)	이·전용	예산현액	집행액	불용액
건설 및 지하안전관리	836	-	1,014	998	16
- 피복비(210-03)	33	-	33	33	-
- 임차료(210-07)	22	22	22	22	-
- 국내여비(220-01)	379	△22	357	357	-
- 배상금(310-02)	-	9	9	9	-
- 포상금(310-03)	**22**	**△9**	**13**	**-**	**13**
- 자산취득비(430-01)	402(178)	-	580	577	3

※ 자료: 국토교통부

포상금 제도는 건설공사에서의 부실시공을 방지하기 위해 그 원인이 되는 불공정계약, 불법하도급 등과 같은 건설공사에서의 불공정행위를 방지하기 위해 2022년 「건설산업기본법」 개정을 통해 도입한 제도[129]로서,

국토교통부는 법률상의 제도를 뒷받침하기 위해 2023년도 예산에 포상금 2,200만원을 신규로 계상하였음.

그런데, 2023년도의 경우 포상금 집행을 위한 필수적 절차로 볼 수 있는 불법하도급 및 불공정계약 관련 위반 신고 건수가 총 289건이나 접수되었음에도 불구하고, 2023년도 포상금 집행내역이 전무한 것으로 나타남.

【 2023년도 건설공사 관련 불법하도급 등 신고 현황 】

(단위: 건)

구 분	계	불공정계약	불법하도급	대금지급 위반	그 밖의 경우
신고건수	289	24	128	117	20

※ 자료: 국토교통부

129) **「건설산업기본법」**

제38조의4(불공정행위의 신고 등) ① 누구든지 국토교통부장관에게 다음 각 호의 사항에 대하여 신고할 수 있다. 다만, 「하도급거래 공정화에 관한 법률」에 따라 공정거래위원회에 신고된 사건은 제외한다.

1. 제22조제5항에 따른 건설공사 도급계약의 불공정한 체결 및 이행에 관한 사항
2. 제29조에 따른 건설공사 하도급 제한의 위반에 관한 사항
3. 제34조에 따른 하도급대금 지급 등에 관한 의무의 위반에 관한 사항
4. 제38조에 따른 불공정행위에 관한 사항
5. 그 밖에 건설산업의 불공정한 거래질서와 관련된 사항

② 국토교통부장관은 「건설기술 진흥법」 제22조의3제2항에 따라 설치된 공정건설지원센터로 하여금 제1항에 따른 신고의 접수, 처리 등에 관한 업무를 수행하게 할 수 있다.

③ 국토교통부장관은 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 사항을 신고한 자에게 예산의 범위에서 포상금을 지급할 수 있다.

④ 제3항에 따른 포상금 지급의 대상, 기준 및 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

국토교통부는 이와 같이 포상금 지급 실적이 전무한 이유로, 신고자가 포상금 제도의 존재 여부를 모르거나, 포상금 지급의 전제가 되는 신고된 불공정행위에 대한 행정처분이 이루어지지 않은 경우[130] 및 불공정 행위 신고자가 주로 수급인, 하수급인 등 주로 법인의 대표자인 관계로 법률에 따른 포상금 지급 대상자 요건에 맞지 않는 경우가 발생하기 때문[131]으로 설명하고 있음.

그러나 건설현장에서의 불법하도급, 불공정계약 등과 같은 부실시공의 원인이 되는 불법행위들은 최근 광주, 인천 등 대규모 인적·물적 피해를

---

130) 포상금 지급 기준을 규정하고 있는 「공정건설지원센터 설치·운영에 관한 지침」에서는 불공정행위가 신고되었더라도 포상금을 지급하기 위해서는 그 불공정행위에 대한 행정처분이 이루어져야만 포상금을 지급하도록 규정하고 있음. 그런데 불공정행위 신고대상인 현행법 제38조의4제1항제1호 및 제5호에 대해서는 행정처분에 관한 규정이 없어, 동 행위를 위반하였을 경우 포상금을 원천적으로 지급할 수 없게 되는 상황이 발생하고 있음.

「공정건설지원센터 설치·운영에 관한 지침」

제8조(신고포상금 지급) ① 청장`은 제5조제1항에 따라 신고된 건설공사 불공정행위 신고 중 **처분권자가 피신고자에게 행정처분을 한 경우** 건설공사 불공정행위에 관한 사실과 이를 입증할 수 있는 **증거자료를 최초로 제출한 신고자**에게 별표1의 건설공사 불공정행위별 신고포상금 지급 기준에 따라 **신고포상금을 지급**할 수 있다.

제38조의4(불공정행위의 신고 등) ① 누구든지 국토교통부장관에게 다음 각 호의 사항에 대하여 신고할 수 있다. 다만, 「하도급거래 공정화에 관한 법률」에 따라 공정거래위원회에 신고된 사건은 제외한다.

1. 제22조제5항에 따른 건설공사 도급계약의 불공정한 체결 및 이행에 관한 사항

5. 그 밖에 건설산업의 불공정한 거래질서와 관련된 사항

131) **「건설산업기본법 시행령」**

제34조의9(포상금의 지급) ① 법 제38조의4제3항에 따른 포상금(이하 이 조에서 "포상금"이라 한다)의 지급대상은 같은 조 제1항 각 호의 행위(이하 이 조에서 "불공정행위"라 한다)에 관한 사실과 이를 입증할 수 있는 증거자료를 최초로 제출한 자로 한다. **다만, 다음 각 호에 해당하는 자는 포상금 지급대상에서 제외한다.**

1. 불공정행위를 한 발주자, 수급인 및 하수급인

2. 불공정행위로 피해를 입은 발주자, 수급인 및 하수급인

3. 동일한 불공정행위로 다른 법령에 따라 포상금을 지급받은 자

② 포상금의 지급기준은 200만원 이내에서 불공정행위의 중대성 등을 고려하여 국토교통부장관이 정하여 고시한다.

초래한 심각한 참사[132]의 원인이 될 수 있는 점을 감안해 볼 때, 이를 사전에 적발하여 국민의 신체와 재산을 보호하는 것은 국가의 책무이자 사회·경제적 안전강화를 위한 필수적인 조치로 보이고,

이를 위해서는 건설현장에서 부실시공의 원인이 되는 불법하도급 및 불공정계약 등에 관한 정보를 가장 밀접하게 취득할 수 있는 건설근로자 또는 일반 국민의 적극적인 신고가 매우 중요해 보임.

따라서 국토교통부는 이러한 불법하도급 및 불공정계약 등 건설현장에서의 불법 행위 신고가 활성화될 수 있도록 관련 업계 종사자 및 일반 국민 등에 대한 포상금 제도 홍보 활동을 강화하거나 포상금 지급 기준 및 대상자 요건 등을 정비하는 등 포상금 제도 활성화를 위한 다양한 방안을 강구할 필요가 있어 보임.

132) · (아파트 붕괴사고) 2022. 1. 11. 광주광역시 화정동 아파트 신축공사 현장에서 PIT층 바닥이 붕괴되면서 39층 하부로 16개층 이상의 외벽이 파손·붕괴되어 근로자 7명 사상(사망 6명, 부상 1명)
· (LH 아파트 주차장 붕괴사고) 2023. 4. 29. 인천 검단신도시 내 LH 아파트 건설현장(GS 시공)에서 지하주차장 상판(슬래브)이 붕괴되는 사고 발생(인명 피해 無)

6) 대한건설기계안전관리원

○ 국토교통부는 대한건설기계안전관리원의 건설기계 검사 및 형식승인 등의 업무 수행의 정확성과 전문성을 제고하고, 대한건설기계안전관리원이 법정업무를 대행하여 수행하고 있음에도 필수적 소요경비를 정부가 지원하지 않고 있는 것은 타 기관과의 형평성을 고려해 볼 때 바람직하지 않으므로 법정업무대행에 필요한 필수적 경비를 지원할 필요가 있음.

가) 개요

대한건설기계안전관리원(이하 “관리원”이라 함)은 건설기계 검사와 성능평가 등을 통한 양질의 기술서비스를 국민에게 제공하기 위하여「민법」 제32조[133]에 따라 1997년 설립된 기관으로,

국토교통부로부터 「건설기계관리법」 제14조제1항[134]에 따른 검사대행자로 지정받아 건설기계의 검사, 형식승인 및 신고 등의 업무를 대행하여 수행하고 있음[135].

---

133) **「민법」**
제32조(비영리법인의 설립과 허가) 학술, 종교, 자선, 기예, 사교 기타 영리 아닌 사업을 목적으로 하는 사단 또는 재단은 주무관청의 허가를 얻어 이를 법인으로 할 수 있다.

134) **「건설기계관리법」**
제14조(검사대행 등) ① 국토교통부장관은 필요하다고 인정하면 건설기계의 검사에 관한 시설 및 기술능력을 갖춘 자를 지정하여 제13조에 따른 검사의 전부 또는 일부를 대행하게 할 수 있다.

135) 관리원은 건설기계 검사업무 수행을 위한 「건설기계관리법」 제14조제1항에 따른 검사대행자로서의 지위 외에 2018년 2월에는 기타공공기관으로, 2019년 2월에는 준정부기관으로 지정된 바 있고, 2023년 2월 이후 현재까지 기타공공기관으로 재지정됨.

【 대한건설기계안전관리원 일반 현황 】

주요 내용
○ 연혁: 1997년 설립, 민법상 재단법인 - 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따라 2023년 2월 기타공공기관 지정 ○ 조직: 2이사, 2실, 8처, 4지역본부 18개 지역 상설검사소(46개 출장소) ○ 정원: 220명(현원 213명, 2024년 7월 현재) ○ 2024년도 예산: 268억원 ○ 주요업무: 건설기계의 검사, 형식승인 및 신고 등의 업무

※ 자료: 국토교통부

나) 법정업무를 대행하고 있는 대한건설기계관리원에 대한 필수적 경비 지원 방안 마련 필요

관리원의 사업 예산 규모를 살펴보면, 2023년도의 경우 261억 5,000만원의 사업 예산을 편성하여 전액 집행하였고, 동 사업비 261억 5,000만의 재원은 국토교통부로부터 업무를 대행받아 수행하고 있는 건설기계 검사 및 형식승인 등에 필요한 수수료로 전액 충당하고 있는 것으로 나타남.

【 2023년도 대한건설기계안전관리원 사업 예산 집행 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	예산액	집행액	비고
합 계	26,150	26,150	건설기계 검사료, 형식승인·신고료, 전기이월금 등으로 사업비 100% 충당
인건비	1,200	1,200	
사업비	650	650	
자본투자비 등	18,447	18,447	

※ 자료: 국토교통부

이와 관련하여 관리원이 현재 수행하고 있는 업무를 상세히 살펴보면, ① 「건설기계관리법」 제13조[136]에 따른 건설기계 신규 등록검사, 정기·수시검사 등의 업무, ② 같은 법 제14조제7항[137]에 따른 타워크레인 검사업무를 수행하고 있는 민간 대행기관을 확인·점검하는 총괄기관으로서의 업무, ③ 같은 법 제18조[138]에 따른 건설기계 형식승인·신고 업무 등 국토교통부의 업무를 법률에 따라 대행받아 수행하고 있음.

---

136) **「건설기계관리법」**

제13조(검사 등) ① 건설기계의 소유자는 그 건설기계에 대하여 다음 각 호의 구분에 따라 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관이 실시하는 검사를 받아야 한다.

1. **신규 등록검사**: 건설기계를 신규로 등록할 때 실시하는 검사
2. **정기검사**: 건설공사용 건설기계로서 3년의 범위에서 국토교통부령으로 정하는 검사유효기간(이하 "검사유효기간"이라 한다)이 끝난 후에 계속하여 운행하려는 경우에 실시하는 검사와 「대기환경보전법」 제62조 및 「소음·진동관리법」 제37조에 따른 운행차의 정기검사
3. **구조변경검사**: 제17조에 따라 건설기계의 주요 구조를 변경하거나 개조한 경우 실시하는 검사
4. **수시검사**: 성능이 불량하거나 사고가 자주 발생하는 건설기계의 안전성 등을 점검하기 위하여 수시로 실시하는 검사와 건설기계 소유자의 신청을 받아 실시하는 검사

○ 검사대상: 타워크레인 외 불도저, 굴착기, 로더, 지게차, 덤프트럭 등 26개 기종

137) **「건설기계관리법」**

제14조(검사대행 등) ⑦ 국토교통부장관은 검사업무 중 대통령령으로 정하는 건설기계의 검사업무를 확인·점검하기 위하여 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관 중에서 검사업무 총괄기관(이하 "총괄기관"이라 한다)을 지정할 수 있다.

⑧ 총괄기관은 다음 각 호의 업무를 수행한다. 다만, 대통령령으로 정하는 건설기계의 검사업무를 수행해서는 아니 된다.

1. 검사업무의 확인·점검
2. 검사 신청의 접수 및 검사업무의 배정
3. 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사항

「건설기계관리법 시행령」

제10조의4(검사업무 등) 법 제14조제7항 및 같은 조 제8항 각 호 외의 부분 단서에서 "대통령령으로 정하는 건설기계"란 각각 타워크레인을 말한다.

138) **「건설기계관리법」**

제18조(건설기계형식의 승인 등) ② 건설기계를 제작·조립 또는 수입(이하 "제작등"이라 한다)하려는 자는 해당 건설기계의 형식에 관하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 건설기계의 경우에는 그 건설기계의 제작등을 한 자가 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 그 형식에 관하여 국토교통부장관에게 신고하여야 한다.

이 중 「건설기계관리법」 제13조 및 제18조에 따른 건설기계 검사 및 형식승인·신고 업무 등은 그 사업 수행에 필요한 비용을 건설기계 검사 및 형식승인·신고 등이 필요한 건설기계 소유자 등 관련 수검자가 부담하는 수수료로 충당[139]할 수 있어 별다른 문제점은 없으나,

「건설기계관리법」 제14조에 따른 총괄기관으로서, 최근 안전사고가 지속적으로 발생[140]하고 있는 타워크레인에 대한 검사업무를 수행하고 있는 민간 대행기관을 확인·점검하는 업무[141]의 경우에는, 업무대행에 따른 비용 부담자가 없는 관계로 관리원이 자체적으로 동 업무 수행을 위한 경비를 마련하는 것은 불가능한 것으로 보여 국가의 재정 지원은 필수적으로 보임.

---

139) **「건설기계관리법」**

제37조(수수료 등) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 국토교통부령으로 정하는 수수료 또는 소요비용을 내야 한다.

5. 제13조에 따른 검사를 신청하는 자
6. 제18조 또는 제19조에 따른 형식승인, 형식변경승인 또는 확인검사를 신청하거나 형식신고, 형식변경신고를 하는 자

※ 제14조에 따른 민간대행 타워크레인 검사업무에 대한 수수료 부과 사항은 동 조문에 없음.

140) 2019년 18건(사망 3명), 2020년 17건(사망 7명), 2021년 11건(사망 2명), 2022년 11건(사망 1명) 등

141) 대한건설기계안전관리원은 총괄기관으로서 타워크레인의 검사업무를 대행하고 있는 6개 민간 검사대행기관의 검사업무를 확인·점검하고 있음.

【타워크레인 검사대행자 지정현황】

연번	기 관 명	주소	지정일자	기관형태
1	대한산업안전협회	서울시 구로구	'08.06.30	사단법인
2	한국산업안전	경북 포항시	'08.06.30	주식회사
3	한국안전기술협회	경기도 안산시	'11.12.15	사단법인
4	케이아이기술	인천광역시 남구	'17.05.23	주식회사
5	㈜에스-솔루션	경기도 하남시	'19.04.04	주식회사
	㈜코리아종합안전	대전 유성구	'19.05.23	주식회사

※ 자료: 국토교통부

【 대한건설기계안전관리원 법정대행사업 수행을 위한 업무별 재원 현황 】

법정 대행 업무	재원 마련 방법
「건설기계관리법」 제13조에 따른 건설기계 신규등록검사, 정기·수시검사 등의 업무	검사 수수료 (최소 57,800원 최대 165,000원)
「건설기계관리법」제14조제7항에 따른 타워크레인 검사업무를 수행하고 있는 민간 대행기관을 확인·점검하는 총괄기관으로서의 업무	-
「건설기계관리법」 제18조[142]에 따른 건설기계 형식승인·신고 업무	형식승인·신고료 (최소 231,000원 최대 572,000원)

※ 자료: 국토교통부

그런데, 관리원이 2019년 민간의 타워크레인 검사업무를 확인·점검하기 위한 총괄기관으로서의 지위를 지정받은 이후 국토교통부가 직접 수행하여야 하는 업무를 법률에 따라 대행하고 있고,

기타공공기관(2018년 및 2023년) 및 준정부기관(2019년) 등 공공의 성격을 지닌 기관으로 지정된 바가 있음에도 불구하고, 국토교통부로부터 동 업무 수행에 필요한 경비를 2019년 이후 지급받지 못하고 있는 것으로 나타남.

이로 인해 관리원은 인건비 3억 5,000만원, 민간검사기관 실태평가 1억 8,000만원 등 매년 약 5억 7,000만원의 비용이 소요되는 총괄기관 업무 비용을 동 업무와 무관한 건설기계 검사 수수료 비용에서 일부를 전용하여 집행

142) **「건설기계관리법」**
제18조(건설기계형식의 승인 등) ② 건설기계를 제작·조립 또는 수입(이하 "제작등"이라 한다)하려는 자는 해당 건설기계의 형식에 관하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 건설기계의 경우에는 그 건설기계의 제작등을 한 자가 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 그 형식에 관하여 국토교통부장관에게 신고하여야 한다.

하고 있는 것으로 나타남[143].

이는 최근 기술의 급격한 발달로 최신 전자장비 등이 수시로 탑재·운용되고 있는 건설기계 시장을 고려해 볼 때, 건설기계 장비 수준과 비례하는 최신 검사기술 개발 및 검사장비 도입, 검사시설 개선 등에 필요한 투자 비용 확보를 저해하는 것으로,

종국적으로는 정확하고 전문적인 검사 및 형식승인 등을 통한 국민의 안전 보호를 강화하려는 법정업무대행 제도의 취지를 달성하는데 방해가 될 소지가 있어 보임.

또한, 관리원과 유사하게 법률에 따라 자동차, 승강기, 전기 등에 대한 시설·장비 안전검사 및 연구개발 등을 포함한 관리 업무 등을 대행하고 있는 한국교통안전공단, 한국승강기안전공단, 한국전기안전공사의 경우에는,

동 법정업무 대행에 필요한 비용을 법률에 근거하여 정부로부터 지원을 받고 있음을 고려해 볼 때, 관리원만 정부로부터 재정 지원을 받지 못하는 것은 형평성 차원에서도 바람직하지 않아 보임.

143) **【 2024년 타워크레인 총괄사업 지출예산 소요 내역】**

구분	산출내역	예산(백만원)
합 계		567
인건비	• 7명×50백만원 ※ '23년 안전관리원 평균인건비 기준	350
법정부담금(4대 보험료)	• 350백만원 × 8.8%	31
사업비	• 180백만원 ※ '24년 안전관리원 예산서 기준 - 타워크레인 종사자 안전교육, 타워크레인 민간 검사대행사 평가지원 - 타워크레인 선진 기술협력 강화, 타워크레인 사고조사 관리 등	180
기타경비 (여비, 업무추진비 등)	• 6백만원	6

※ 자료: 국토교통부

【 자동차, 승강기 등 안전검사 기관별 법정업무대행 정부 재정지원 현황 】

기관명	법적 대행업무	근거법률	정부지원액 (억원)
한국교통안전공단	· 자동차 핵심장치 안전성 인증 등 · 자동차 제작결함 시정 · 자동차 안전도 평가 등 · 자동차 검사 등 관련 연구개발 ※ 출연금 등 재정지원 근거 법률	·「자동차관리법」 제30조의8 ·「자동차관리법」 제31조 ·「자동차관리법」 제33조의2 ·「자동차관리법」 제43조의3 ※「한국교통안전공단법」 제13조	2,249
한국승강기안전공단 (행안부)	· 승강기 안전인증 등 · 승강기 설치검사 및 안전검사 등 ※ 출연금 등 재정지원 근거 법률	·「승강기안전관리법」 제22조 ·「승강기안전관리법」 제36조 ※ 「승강기안전관리법」 제59조	50
한국전기안전공사 (산업부)	· 전기안전관련 기술 연구개발 · 일반용 전기설비 안전점검 등 · 공동주택 등 전기안전점검 ※출연금 등 재정지원 근거 법률	·「전기안전관리법」 제7조 ·「전기안전관리법」 제12조 ·「전기안전관리법」 제14조 ※「전기안전관리법」 제31조	93

※ 자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 ① 현재와 같이 건설기계 검사 등과 같은 국가의 업무를 민법상 재단법인에게 법률로써 대행하게 하면서도 그에 필요한 업무 수행 비용을 전혀 지원하지 않고 있는 것은 수익자 부담의 원칙에 부합하지 않는 점, ② 건설현장에서 발생하는 사고 비율 중 건설기계로 인한 사고가 가장 많이 발생하고 있어 국민의 안전과 생명 보호를 강화하기 위해서는 건설기계에 대한 최신 검사 및 장비 등에 관한 기술 개발 투자가 필요한 점, ③ 관리원과 유사한 안전점검 업무를 수행하고 있는 타 기관과의 형평성 등을 종합적으로 고려하여,

관리원이 법적으로 업무를 대행하고 있는 부분에 대한 적정한 재정 지원 방안을 마련하는 것이 바람직해 보임

마. 교통물류실

1) 물류산업지원(4034-309)

○우수물류신기술 등 지정제도 운영 내역사업과 관련하여 2020년 동 제도가 시행된 이후 우수 물류신기술 지정실적을 살펴보면 총 7건에 불과하고, 그 활용실적 또한 총 6건, 약 13억 9,500여만원에 불과한 상황으로, 우수물류신기술로 지정된 기술에 대한 홍보를 강화하거나, 우수물류신기술 지정 시 부여되는 혜택을 더욱 강화하고 다양화하는 등 우수물류신기술 지정제도의 실적을 제고하기 위하여 노력할 필요가 있음.

가) 개요

‘물류산업지원’ 사업은 17개의 내역사업으로 구성되어 있으며, 화주기업을 대상으로 한 제3자 물류컨설팅 지원, 화주-물류기업의 해외동반 진출 컨설팅 지원, 각 대학 및 고등학교의 물류전문인력 양성 지원, 우수물류신기술 지정제도 운영, 물류선진화를 위한 정책개발 지원 등을 추진하는 사업임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 31억 4,900만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액은 35억 2,700만원 중 32억 2,000만원을 집행(91.3%)하고 2억 4,400만원을 다음 연도로 이월하면서, 6,300만원은 불용하였음.

【 2023년도 물류산업지원 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년									2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경								
합 계	3,149	3,149	378	-	-	3,527	3,220	244	63	3,168
-제3자물류컨설팅지원	396	396	-	-	-	396	395	-	1	396
-공동물류지원사업	113	113	-	-	-	113	113	-	-	100
-물류기업해외진출지원	122	122	-	-	-	122	122	-	-	110
-글로벌물류공급망 다변화지원	148	148	-	-	-	148	148	-	-	133
-물류신고센터운영	81	81	-	-	-	81	78	-	3	73
-글로벌물류인력양성 지원	484	484	-	-	-	484	484	-	-	484
-물류기능인력양성지원	270	270	-	-	-	270	270	-	-	270
-물류기업청년채용 박람회개최	95	95	-	-	-	95	92	-	3	-
-물류인력DB구축및 운영	16	16	-	-	-	16	15	-	1	16
-우수물류기업인증지원	520	520	92	-	-	612	449	153	10	520
-택배산업서비스평가	150	150	17	-	-	167	162	-	5	150
-한중일복합운송지원	17	17	-	-	-	17	1	-	16	17
-물류선진화정책연구	150	150	269	-	-	419	377	32	10	150
-우수물류신기술등지정 제도운영	110	110	-	-	-	110	107	-	3	110
-소화물배송대행서비스 사업자인증	150	150	-	-	-	150	145	-	5	150
-물류산업지원운영	27	27	-	-	-	27	26	-	1	27
-생활물류서비스산 업실태조사	300	300	-	-	-	300	236	59	5	200

※ 자료: 국토교통부

나) 우수물류신기술 지정제도 실적 제고를 위한 제도 개선 필요

우수 물류신기술 지정제도는 기술개발자(개인 또는 법인)의 물류기술 개발의욕 고취와 개발된 물류기술의 보급 및 활용 촉진을 통해 물류산업의

경쟁력을 제고하기 위하여 「물류정책기본법」 개정(2018년) 및 「우수 물류신기술등의 지정 및 관리 등에 관한 규정(국토교통부 고시)」 제정(2020년)을 통해 도입된 제도임.

이는 국내에서 최초로 개발되거나 외국에서 도입하여 소화·개량한 물류신기술·첨단물류시설 등 중에서 성능 또는 품질이 우수하다고 인정되는 물류 신기술·첨단물류시설 등을 우수 물류신기술로 지정하고, 그에 대하여 신기술 인증표시(NET 마크) 사용, 신기술의 우선 적용 권고 또는 적용제품 구매 권고, 공공기관이 발주한 입찰 참여 시 가산점 부여 등의 혜택을 부여하는 제도임.

동 제도의 운영을 위하여 국토교통부는 물류산업지원 사업 내 우수물류신기술 등 지정제도 운영 내역사업을 추진하고 있으며, 2023년 결산을 살펴보면 예산액 1억 1,000만원 중 1억 700만원을 집행하였고, 이전 집행내역[144]의 경우에도 2020~2022년 평균 집행률이 92.4%에 이르는 등 집행실적은 준수함.

그런데, 이렇듯 준수한 집행실적과 달리 2020년 동 제도가 시행된 이후 우수 물류신기술 지정실적을 살펴보면 다음과 같이 총 7건에 불과하고, 그 활용실적 또한 2개 신기술에 집중되어 총 6건, 약 13억 9,500여만원에 불과한 상황임.

144) 2020년 예산현액 106백만원 중 88백만원 집행(집행률 : 83%), 2021년 예산현액 110백만원 중 107백만원 집행(집행률 : 97.3%), 2022년 99백만원 중 96백만원 집행(집행률 : 97%)

【 우수물류신기술 지정제도 지정실적 및 활용실적 】

지정 번호	기술명	기술 개발자	활용실적	
			건수	금액 (천원)
제1호	경유 택배 트럭의 하이브리드 개조 기술	한국과학기술원	-	-
제2호	화물차 스마트 중량센서 및 실시간 물류관리시스템	㈜유디엔에스	2(2021) 2(2022)	466,848
제3호	보관/하역작업 자동처리 모듈탈부착 셔틀 시스템	㈜랩투마켓	1(2021) 1(2023)	928,463
제4호	물류센터 디지털 도면관리 및 스마트 시설관리시스템	㈜킨스미디어	-	-
제5호	하역로봇(택배화물 다중하역장비)	한국철도기술 연구원	-	-
제6호	1/4 크기로 접히는 접이식 컨테이너	한국철도기술 연구원	-	-
제7호	소화물 운송 차량용 수평 상,하차 자동장치	㈜스피드플로어	-	-
계			6	1,395,311

※ 자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 우수물류신기술로 지정된 기술 등의 우수성을 알릴 수 있도록 홍보를 강화하거나, 우수물류신기술 지정 시 부여되는 혜택을 더욱 강화하고 다양화하는 등 우수물류신기술 지정제도의 실적을 제고하기 위하여 노력할 필요가 있는 것으로 보임[145].

145) 참고로 국토교통부는 이와 관련하여 지난 2023년 상반기 우수물류신기술 지정제도 활성화를 위한 방안으로서 ①국가계약법에 따른 수의계약 범위에 물류신기술 포함, ②물류신기술 활용에 따른 손실 발생 시 발주 담당자의 책임을 면제하는 법적 근거 신설, ③물류신기술 활용 장려금제와 성공불제 도입, ④스마트물류센터 및 우수물류기업 인증 시 가점 부여, ⑤타부처 지원 사업에 물류신기술 가점 부여 연계(해수부 해양수산 R&D 선정평가 가점, 중기부 공공조달 상생협력 지원 가점 등), ⑥우수조달물품 등록, 성능인증 등에 물류신기술이 활용될 수 있도록 신기술 적용제품 확인 제도 도입 ⑦ 수시 접수 체계 도입, 수수료 부담 완화, 심사체계 개편, ⑧홍보 활성화 등을 추진한 바 있다는 설명임.
다만, 이 중 ③물류신기술 활용 장려금제와 성공불제 도입, ⑦수시 접수 체계 도입, 수수료 부담 완화, 심사체계 개편, ⑧홍보 활성화 외에는 아직 추진 중이거나 추진이 잠시 중단된 상태로, 추진이 완료되지 못하였음. 또한, 이러한 노력에도 불구하고 2024년에도 우수물류신기술 지정제도 활성화가 이루어지지 못한 점을 고려할 때 지속적인 노력이 요구될 것으로 보임.

2) 스마트공동물류센터 건립지원(4034-314)

○ 제주 스마트공동물류센터 건립지원 사업의 경우 관련 법령에 따라 반드시 수행하여야 하는 건축기획 등을 고려하지 않은 채 사업계획을 수립하는 등 사업계획이 부실하게 수립됨에 따라 보조사업자가 보조금을 대규모 이월한바, 국토교통부는 예산편성 시 사업계획의 적정성을 면밀히 검토할 필요가 있고, 지난 2023년 9월 국회는 국토교통부로 하여금 보조금 교부 등을 면밀하게 점검하도록 시정요구하였으나 국토교통부는 지난 2023년 말 누적 실집행액이 약 400만원에 불과함에도 잔여 보조금 전액을 교부하여 사실상 이월을 전제로 교부한 것으로 보이는바. 국토교통부는 향후 이와 같은 사례가 발생하지 않도록 국회의 시정요구를 충실히 이행할 필요가 있음.

가) 개요

'스마트공동물류센터 건립지원' 사업은 높은 초기 시설투자비용으로 물류센터 확보가 어려운 중소물류기업이 저렴하게 이용할 수 있는 공동물류센터를 조성할 수 있도록 보조하여, 조성 후 중소택배업체, 온라인 유통업체 등에 저렴하게 임대하도록 하려는 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 27억 4,000만원으로 전액 집행하였음.

【 2023년도 스마트공동물류센터 건립지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
스마공동물류센터 건립지원	2,740	2,740	-	-	2,740	2,740	-	-	2,900
- 자치단체자본보조	2,740	2,740	-	-	2,740	2,740	-	-	2,900

※ 자료: 국토교통부

나) 보조사업의 부실한 사업계획에 대한 철저한 검토 필요

2023년 스마트공동물류센터 건립지원 사업은 제주도를 사업시행자로 하는 제주 스마트공동물류센터 조성사업에 27억 4,000만원의 보조금을 교부하였음. 제주 스마트공동물류센터 조성사업은 토지보상비를 제외한 사업비의 50%를 각각 국가와 제주도가 부담하여 자동주행로봇, 무인지게차 등을 도입한 저온저장고, 상온창고 등 스마트물류센터를 제주도 제주시 아라동 일원에 조성하는 사업임.

【 제주 스마트공동물류센터 조성사업 주요내용 】

□ 주요내용

사업명	제주 스마트공동물류센터
사업 위치	제주특별자치도 아라2동 266번지
사업 규모	부지면적 : 16,485㎡ 물류센터 연면적 : 7,800㎡
사업시행방법	국고보조사업
사업시행주체	제주도
재원 조달	국가(50%), 제주도(50%) (토지보상비 제외)
사업 기간	2023. 1. ~ 2025. 12.
총사업비	258억원(국비 92억원, 지방비 166억원)
주요 내용	물류 수요, 입지 적정성 등을 감안한 스마트물류센터* 조성 * 자동주행로봇, 무인지게차 등을 도입한 저온저장고, 상온창고 및 지원동 등 조성

※ 자료: 국토교통부

제주 스마트공동물류센터 조성사업과 관련하여 사업 추진계획과 실제 추진경과를 살펴보면, 제주도는 당초 토지 매입을 3개월로 계획하였으나, 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」에 따른 토지보상 절차에 6개월이 소요되어 예상기간보다 3개월 지연된 2023년 6월에 완료되었고,

「건축서비스산업 진흥법」에 따라 설계용역 입찰공고 전 사업의 규모 및 주요기능 설정 등 건축기획 용역을 실시해야 하나[146], 사업을 계획한 당시에 이를 고려하지 못함에 따라 사업계획 대비 3개월 지연되었으며,

공공건축 심의 시 개별법령에 따라 전기, 소방, 통신 설계용역을 분리 발주해야 한다는 조건부 의결이 이루어져 분야별 분리발주로 인해 당초 일괄입찰 계획 대비 2개월 지연됨에 따라 결과적으로 동 사업은 당초 추진계획에 비하여 총 8개월이 지연되었음.

【 제주 스마트공동물류센터 조성사업의 추진계획 및 실제 추진경과 】

추진계획 및 경과	
추진계획	○ ('23.1.~3.) 토지매입 ○ ('23.5.) 실시설계 착수 ○ ('23.10.) 실시설계 완료 ○ ('23.11.) 토목공사(기반조성) 착공 ○ ('23.12.) 건축공사 (터파기 등 기초공사) 착공
추진경과	○ ('23.2.~6.) 토지보상 및 소유권 이전 ○ ('23.7.~9.) 건축기획 용역 시행 ○ ('23.10.) 공공건축 심의 통과(조건부 의결: 분리발주) / 건축기획 용역 완료 ○ ('23.12.) 측량 및 지반조사 시행 ○ ('24.1.~'24.3.) 설계용역 발주 및 설계용역 사업수행능력평가 - 건축설계 P.Q. 추정가격 1억원이상, 소방설계 P.Q. 추정가격 2천만원 이상 ○ ('24.4.~'24.7.) 설계용역 중(건축,전기,소방,통신) * 건축계획 심의 등 행정절차 이행 포함

※ 자료: 국토교통부

146) **「건축서비스산업 진흥법」**
제22조의2(공공건축 건축기획의 수행 등) ② 공공기관은 공공건축 사업을 하려는 경우에는 다음 각 호의 내용을 포함한 건축기획 업무를 수행하여야 한다.
1. 사업의 규모와 내용, 사업기간, 재원조달계획 등 사업의 추진에 관한 사항
2. 발주방식에 관한 사항
3. 디자인관리방안
4. 에너지 효율화 등 지속가능성 제고방안
5. 그 밖에 공공적 가치 및 품격 제고를 위하여 대통령령으로 정하는 사항

이처럼 사업이 지연된 결과 제주도는 교부받은 국고보조금 27억 4,000만원 중 400만원만을 실집행하고 나머지 27억 3,600만원을 이월하였음.

결국 이러한 사업지연 및 이월의 원인을 살펴보면 토지보상절차, 설계용역 발주 등의 기간을 지나치게 단기간으로 상정하고, 관련 법령에 따라 반드시 수행하여야 하는 건축기획 등을 고려하지 않은 채 수립한 사업계획의 부실로 인한 것으로 판단됨.

따라서 국토교통부는 앞으로 예산 편성 시 사업계획의 적정성을 면밀히 검토하여 다른 중요한 사업에 사용될 수 있었던 예산이 사용되지 못하도록 만드는 대규모 이월이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

다) 국회의 시정요구에 대한 충실한 이행 필요

스마트공동물류센터 건립지원 사업 중 천안 스마트공동물류센터 조성사업은 2020년부터 2022년까지 3년의 사업기간 동안 천안 물류센터를 건립하기 위한 사업으로, 총사업비를 국가와 공공기관(LH)이 각각 매칭하는 방식으로 추진된 바 있음.

【 천안 스마트공동물류센터 건립지원 사업 주요내용 】

□ 주요내용

사업명	천안 스마트공동물류센터
사업 위치	천안시 서북구 백성동 1119
사업 규모	대지면적 : 14,111.90㎡ 건축연면적 : 21,188.92㎡
사업시행방법	국고보조사업
사업시행주체	LH(100%)

사업명	천안 스마트공동물류센터
재원 조달	국가(30%), LH(70%)
사업 기간	2020년~2023년(3년)
총사업비	367.5억원
주요기능	- 물류기능 : 지역터미널 및 분류장, 화물 보관 - 창업기능 : 물류비즈니스 인큐베이터 (창업교육, 컨설팅) - 지원기능 : 근로환경 개선시설 (휴게실, 공용오피스, 회의실) 등

※ 자료: 국토교통부

2022년도 천안 물류센터 사업의 국고보조금 실집행 실적을 살펴보면, 국토교통부 교부액 30억 2,500만원에 전년도 이월액 29억 8,600만원을 더한 전체 예산 현액은 60억 1,100만원이었는데, 한국토지주택공사는 이 중 38억 3,300만원을 집행하여 예산현액 대비 실집행률은 약 63.8%이었으며, 특히 2022년 예산의 실집행률은 28%에 불과하고 21억 7,800만원은 이월되었음.

【 2022년도 천안 스마트공동물류센터 건립지원 사업 실집행 내역 】

예산액	전년도 이월액	이·전용	예산현액	실집행액	이월액	불용액
3,025	2,986	-	6,011	3,833	2,178	-

※ 자료: 국토교통부

또한, 국토교통부는 2022년도 동 사업에 책정된 국고 보조금(30억 2,500만원)을 7회에 걸쳐 교부하였는데, 7차 교부 전까지 2022년도 예산의 집행액이 전혀 없었음에도 9월 이후 잔여 국고보조금을 전액 교부한 것으로 나타남.

【 2022년 천안 스마트공동물류센터 건립지원 사업 보조금 교부현황 및 실집행 내역 】

보조금 교부 차수	교부일자	교부액 (천원)	실집행액(누적) (천원)
'22년 1차	2022.06.22	825,000	-
'22년 2차	2022.07.20	484,000	-
'22년 3차	2022.08.25	1,000,000	-
'22년 4차	2022.09.29	193,320	-
'22년 5차	2022.10.27	277,020	-
'22년 6차	2022.11.18	184,247	-
'22년 7차	2022.12.15	61,411	535,389
합계		3,025,000	535,389
2022년도		3,025,000	847,389

※ 자료: 국토교통부

이는 예산의 연내 집행가능성 등을 엄격히 검토하도록 규정하고 있는 「국고보조금 통합관리지침」 제17조[147]의 취지에 부합하지 않는 문제가 있어 지난 2023년 9월 국회는 “국토교통부는 스마트공동물류센터 건립지원 사업 예산의 연례적 이월이 발생하지 않도록 보조금 교부 등을 면밀하게 점검할 것”을 시정요구사항으로 의결하였음.

그러나 국토교통부는 2023년 제주 스마트공동물류센터 건립지원 사업을 수행함에 있어 3차에 걸쳐 보조금을 교부하였는데, 지난 12월 28일 누적 실

147) 「국고보조금 통합관리지침」
제17조(보조금 교부방법) ① 중앙관서의 장은 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. 다만 해당 보조금이 다음 각 호의 1에 해당하는 경우에는 보조금 교부방법을 달리 정할 수 있다.
1. 일정한 요건을 갖추면 지원대상이 되는 경상보조성격의 사업인 경우
2. 다른 법령에 따라 보조금 교부 방법 및 절차가 정해진 경우
3. 추가경정예산(당시 기금운용계획변경 포함)으로 사업이 신설된 경우
② ~ ④ (생 략)

집행액이 약 400만원에 불과함에도 불구하고 잔여 보조금 11억 7,200만원 전액을 교부하여 사실상 이월을 전제로 교부한 것으로 보이며, 그 결과 제주도는 교부받은 국고보조금 27억 4,000만원 중 400만원만을 실집행하고 나머지 27억 3,600만원을 이월하였음.

【 제주 스마트 공동물류센터 건립지원 사업 보조금 교부현황 및 실집행 내역 】

보조금 교부 차수	교부일자	교부액 (천원)	실집행액(누적) (천원)
23년 1차	`23. 03. 23.	534,000	-
23년 2차	`23. 05. 26.	1,034,000	-
23년 3차	`23. 12. 28.	1,172,000	4,202
2023년도		2,740,000	4,202

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는「국고보조금 통합관리지침」제17조의 취지와 국회로 하여금 정부가 제출한 결산에 대하여 심사하고 결산의 심사 결과 위법하거나 부당한 사항이 있는 경우 그 시정을 요구하도록 규정한 국회법의 취지를 고려하여, 향후 이와 같은 사례가 발생하지 않도록 국회의 시정요구를 충실히 이행할 필요가 있음.

3) 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D) (4158-318)

○ 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D)사업의 1차연도 실집행률 저조로 인해 사업 지연이 예상되는바 실집행률을 제고하는 한편, 2024년도 변경협약으로 수정된 사업계획에 따른 철저한 사업관리가 필요함.

가) 개요

“자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D)사업”은 교통약자의 이동권을 보장하기 위하여, 휠체어 이용자가 자동차 전용도로를 주행하는 좌석버스를 탑승할 수 있도록 저상 좌석버스의 표준모델 및 운영기술을 개발하기 위한 연구개발사업(R&D)임.

이 사업은 2023년도 신규사업으로 2023년도 예산액 40억이 전액 집행되었음.

【 2023년도 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D)사업 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액 등	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발	4,000	4,000	-	-	4,000	4,000	-	-	1,986

※ 자료: 국토교통부

나) 저조한 실집행률 제고 및 변경된 사업계획에 따른 철저한 사업관리 필요

“자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D)”은 한국교통안전공단이 주관[148]하여 국토교통과학기술진흥원[149]으로부터 연구개발사업을 발주 받아 추진하고 있는 사업임[150].

저상버스란 계단이 없어 휠체어 이용자·고령자 등도 안전하게 이용가능한 버스로, 교통약자의 이동권 보장을 위해「교통약자의 이동편의 증진법」개정(2022.1.18. 신설)[151]을 거쳐 2023. 1월부터 노선버스 교체 시 저상버스 도입이 의무화되었으며, 이 중 광역 시내버스 노선[152]은 2027. 1월부터 의무화가 적용될 예정임[153].

---

148) 수행주체 : 한국교통안전공단(주관), 현대자동차, 중부대학교 등 11개 기관 산・학・연 컨소시엄 구성, 총 146명 연구원 참여

149)「국토교통과학기술 육성법」
제8조(연구개발사업의 추진) ① 국토교통부장관은 종합계획을 효율적으로 추진하기 위하여 국토교통과학기술 연구개발사업(이하 “연구개발사업” 이라 한다)을 할 수 있다.
제16조(국토교통과학기술진흥원의 설립 등) ① 연구개발사업의 기획・관리・평가 등을 효율적으로 지원하기 위하여 국토교통과학기술진흥원(이하 “진흥원”이라 한다)을 설립한다.

150) “자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발 기획”(2022년 5월~2023년 3월)의 후속 연구임.

151)「교통약자의 이동편의 증진법」
제14조(노선버스의 이용 보장 등) ⑦ 노선버스 운송사업자가 대통령령으로 정하는 운행형태에 사용되는 버스를 「여객자동차 운수사업법」 제84조제2항에 따라 대폐차하는 경우에는 저상버스로 도입하여야 한다. 다만, 도로의 구조・시설 등이 저상버스의 운행에 적합하지 아니하여 해당 노선의 노선버스 운송사업자가 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 소관 교통행정기관의 승인을 받은 경우에는 그러하지 아니하다.

152) 광역 급행형, 직행 좌석형 버스 등 2개 이상의 행정구역을 운행하는 버스노선

153)「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」
제14조(저상버스 등의 운행 대수 등) ④ 법 제14조제7항에서 “대통령령으로 정하는 운행형태”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 운행형태를 말한다. <신설 2023. 1. 3.>
1. 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제1호가목 후단 또는 같은 호 나목 후단에 따라 국토교통부 령으로 정하여 구분하는 시내버스운송사업 또는 농어촌버스운송사업의 운행형태 중 광역급행형・직행좌석형 및 좌석형
2. 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제1호가목 후단 또는 같은 호 나목 후단에 따라 국토교통부 령으로 정하여 구분하는 시내버스운송사업 또는 농어촌버스운송사업의 운행형태 중 이 항 제1호 외의 운행형태

현재 시내버스와 고속 및 시외버스는 투입이 가능한 저상버스가 존재[154]하나, 자동차 전용도로를 주행하는 광역 시내버스 노선에 투입 가능한 저상버스가 제한적[155]임에 따라 국토교통부는 동 사업을 통해 2023년부터 2026년까지 4개년에 걸쳐 개발연구를 진행할 예정임[156].

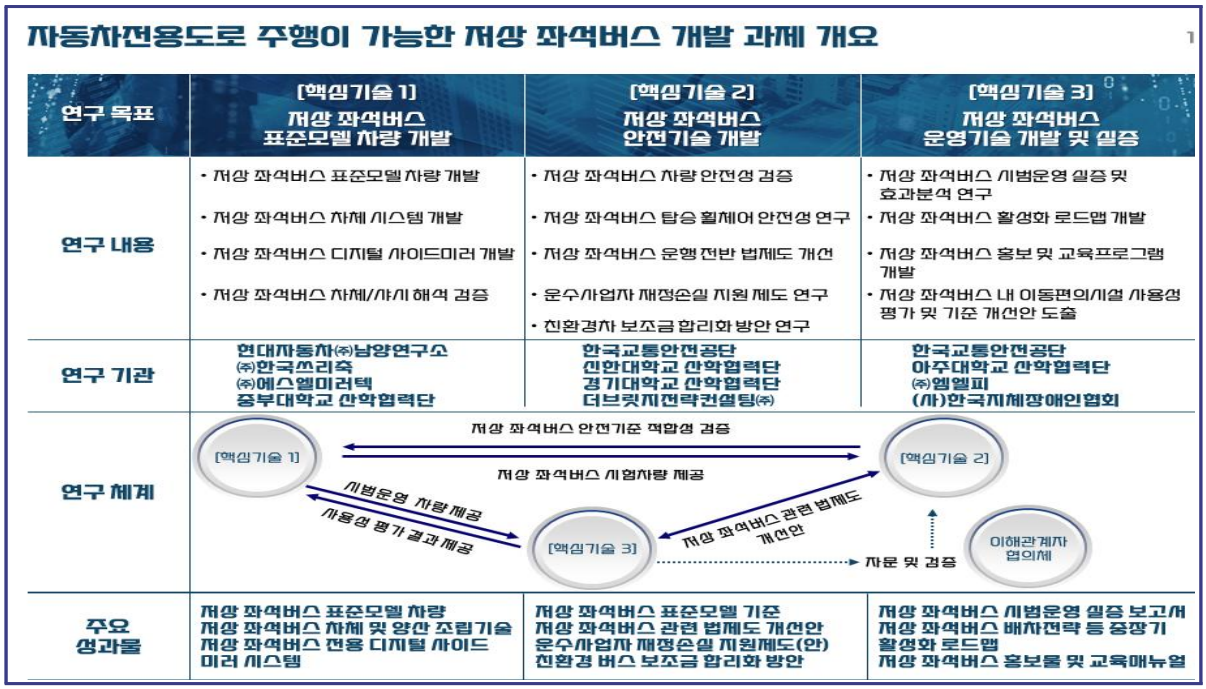
---

3. 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제1호다목에 따른 마을버스운송사업의 운행형태 [전문개정 2012. 11. 27.] [시행일: 2027. 1. 1.] 제14조제4항제1호

154) 현재 우리나라에 도입된 휠체어 사용자가 이용 가능한 버스의 종류는 ①저상버스와 ②휠체어 리프트형 버스가 있음. 저상버스는 '대형', '중형', '2층형'으로 구분되며, '휠체어 리프트형 버스'는 저상버스와 달리 경사판이 아닌 리프트를 통하여 휠체어를 차량에 탑승시키는 형태임. 시내버스는 저상버스가 기존에도 존재하고 있었고, 고속 및 시외버스는 기존 연구인 "휠체어 사용자가 탑승가능한 고속·시외버스 개조차량 표준모델 및 운영기술 개발(2017.04.28.~2019.09.27.)"연구를 통해 개발이 완료되었음.

155) 버스가 자동차전용도로를 주행하기 위해서는 「도로교통법」제50조제1항 및 「여객자동차 운수사업법」제27조의2제1항에 따라 운전자 및 승객 모두에 좌석안전띠의 착용의무가 발생함. 즉, 자동차 전용도로를 주행하는 버스를 위하여 좌석 안전띠가 설치된 저상버스가 필요한 실정임. 또한, 모든 승객들이 좌석안전띠를 착용하기 위해서 입석이 가능한 형태는 적정하지 않아 '저상 좌석버스'로 운영할 필요가 있음.
그런데 현재 운행하고 있는 '일반형 저상버스' 및 '중형 저상버스'는 자동차전용도로를 주행하지 않는 노선에 투입되고 있는 버스로서 좌석안전띠가 설치되어 있지 않으며, 현행 시내버스 광역급행형, 직행좌석형 및 좌석형 등에 투입되는 '2층형 저상버스'와 시외버스 고속형 및 직행형, 일반형 등에 사용되는 '휠체어 리프트형 버스'는 자동차 전용도로 운영은 가능하나 회전반경, 유효폭 등 제약, 정차 정류장 수가 많은 노선에의 적합성 등 한계가 있어 저상 좌석버스 개발연구 필요성이 존재함.

156) "자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발 기획 최종보고서", 2023. 3. 10., p.4.



※ 자료: 국토교통부

동 사업은 “자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발 기획” 연구[157]에 따라 당초 4개년에 걸쳐 총 250억원의 예산을 계획하고 있었음. 사전 기획연구에 따른 연도별 소요예산(안)은 1차 연도 40억원, 2차연도 61억 5,000만원, 3차연도 114억원, 4차연도 34억 5,000만원임.

【 사전 기획연구에 따른 연도별 추진일정 】

(단위 : 백만원)

구분	항목	2023년	2024년	2025년	2026년
	차수	1차연도	2차연도	3차연도	4차연도
	소요예산(안)*	4,000	6,150	11,400	3,450
핵심 기술1	저상 좌석버스 표준모델 개발	해외 저상좌석버스 벤치마킹, 저상 좌석버스 레이아웃 설계	xEV플랫폼 및 상세디자인 설계, 성능평가용 시작차 제작(3대)	시작차 성능평가 및 설계 개선, 시범운행용 시작차 제작(5대)	저상 좌석버스 표준모델 제작(1대)
	저상 좌석버스 차체시스템 표준모델 개발	해외 벤치마킹을 통한 차체 요구조건 도출 및 목업 제작	저상 좌석버스 차체 부품 개발 및 성능 평가용 차체 시작품 제작	성능평가, 해석 검증 결과 반영, 차체 시스템 최적화 설계	차체 시스템 품질 개선 및 양산 제작 기술 개발

157) 2022년 5월에 시작되어 2023년 3월에 종료

구분	항목	2023년	2024년	2025년	2026년
	저상 좌석버스 해석 검증	차체/ 샤시 해석 검증		개선품 해석 검증 및 보고서 작성	
	저상 좌석버스 디지털 사이드미러 개발	관련 법규 및 특허 조사/분석, 시스템 요구사항 및 컨셉설계	성능평가용 시작품 제작	성능평가 결과 반영 설계 보완 및 카메라 및 모니터 상세 설계	최적화 설계 및 양산기술 개발
핵심 기술2	**저상 좌석버스 및 휠체어 안전성 평가**	**저상 좌석버스 차량 레벨 위험요소분석 및 평가항목 도출, 휠체어 안전성 평가**	**표준모델 시작차 평가기준 및 방법 설정, 표준모델 지그단위 안전성 평가**	**표준모델 시작차 기준 적합성 및 안전성 평가/결과분석**	**저상좌석버스 성능 개선품 안전기준 적합성 확인 및 인증**
	저상 좌석버스 탑승 가능 휠체어 안전성 연구	국내외 휠체어 보급 현황조사, 휠체어 해석모델 구축	평가결과 반영 해석 모델 개선, 다양한 사고 케이스별 휠체어 및 안전장치 안전성 해석	저상 좌석버스 탑승가능 휠체어 규격 개발 및 세부 사양제시	저상 좌석버스 탑승 가능 휠체어 및 안전장치 보급방안 마련
	교통약자관련 법제도 및 친환경 저상버스 지원정책	관련 법령 현황조사 및 분석	법제도 및 지원정책 초안 개발	저상 좌석버스 표준모델 기준 개발, 법제도 관련 이해관계자 의견 수렴	저상 좌석버스 표준모델 기준 및 관련 법제도 제개정 추진
핵심 기술3	**저상 좌석버스 사용성 평가 및 시범운영 모니터링**	**시범운용 대상지 선정기준/ 방식/ 지표 설계, 시범운용 시나리오 개발**	**시범운영 대상지 공모 및 선정, 실증구간 시설환경 개선사항 정립**	**사용성 평가, 시범운영 대상지 시설환경 개선**	**저상 좌석버스 시범운영 및 만족도 조사, 저상 좌석버스 도입 효과분석**
	저상 좌석버스 활성화 로드맵 개발	저상 좌석버스 노선 DB구축, 교통약자 중거리 이용행태분석	저상 좌석버스 투입 시급지수 산정, 투입 노선 우선순위 결정	보급 시나리오별 배차전략 개발, 저상 좌석버스 도입 활성화 로드맵 전략 개발	저상 좌석버스 경제성 분석, 가이드라인 개발
	저상 좌석버스 홍보 및 교육프로그램개발	홍보 및 교육사례, 문헌조사, 교통약자 유형별 중거리 이용행태 및 서비스 요구도 설문조사	설문 및 FGI 기반 교육프로그램 모형 개발, 저상좌석버스 홍보믹스 전략 수립	교육 매뉴얼 고도화 및 운전자 대상 시범교육, 시범운영 연계 홍보활동	저상 좌석버스 도입 토론회 및 홍보효과 분석/평가

* 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발 기획 최종보고서"에 따른 핵심 기술별 연차별 정부출연금 소요예산

※ 자료: 국토교통부

이에 따라 2023년도에는 1차연도 예산 40억이 반영되어, 연구개발기관[158]을 선정, 협약을 거쳐 당초 ① 저상 좌석버스 표준모델 차량 개발을 위한 해외 사례 벤치마킹 조사 및 저상 좌석버스 레이아웃 설계, 저상 좌석버스

158) (주관기관) 한국교통안전공단, (참여기관) 현대자동차(주)남양연구소, ㈜한국쓰리축, 아주대학교 산학협력단, (사)한국지체장애인협회 등

요구조건 도출 및 목업(Mockup)[159] 제작, ② 저상 좌석버스 안전기술 개발을 위한 차량 레벨 위험요소 분석 및 평가항목 도출, 휠체어 안전성 평가, ③ 저상 좌석버스 시범운영 대상지 선정 기준·방식·지표 설계, 시범운용 시나리오 개발 등에 관한 업무를 수행할 예정이었음.

그런데 2023년도 연구활동비 세부집행 내역을 살펴보면, 다음 표와 같이 실제 집행률이 64.05%(2023.12월 기준)로 저조한 상황이며, 특히 '저상 좌석버스 표준모델 차량 개발 분야'에 속하는 '차량 디자인 및 부품 설계' 부분의 집행률이 8.24%로 매우 부진함.

【 2023년도 연구활동비 세부집행 내역서 】

(단위: 백만원, %)

연구개발기관	당초 계획	연구개발실적	배정예산	집행예산	소계	집행률
현대자동차	국내/외 저상 좌석버스 벤치마킹 분석	국내/외 저상 좌석버스 벤치마킹 분석	850	20	70	8.24
	차량 디자인 설계 **차량 부품 설계**	-		-		
	저상 좌석버스 차량 컨셉 검토	저상 좌석버스 차량 컨셉 검토		20		
	교통약자용 휠체어 공간 설계를 포함한 레이아웃 검토	교통약자용 휠체어 공간 설계를 포함한 레이아웃 검토		30		

159) 실물 모형[實物模型, Mockup]
특정 장비나 제품의 설계 검증 · 전시 · 교육 등을 위하여, 실물과 동일하게 또는 축적을 적용하여 만든 모형. 실물과 형상이 동일하거나 유사하지만 작동하지는 않는다. 일반적으로 시제품을 제작하기 전에 설계 검증을 위하여 비교적 가격이 저렴하고 가공이 용이한 재료로 만든다.
[네이버 지식백과] 실물 모형 [Mockup, 實物模型] (국방과학기술용어사전, 2021. 05. 31.)

연구개발기관	당초 계획	연구개발실적	배정예산	집행예산	소계	집행률
한국쓰리축	차체 디자인 및 시스템 단위 레이아웃 벤치마킹	차체 디자인 및 시스템 단위 레이아웃 벤치마킹	770	240	605	78.6
	차체 컨셉 설계 및 비상탈출구 구성 방안 검토	차체 컨셉 설계 및 비상탈출구 구성 방안 검토		240		
	차체 관련 시스템 구성 및 탑승 공간 분석	차체 관련 시스템 구성 및 탑승 공간 분석		125		
	구조물 단면 검토용 차체 목업 제작, 차체 상세 설계	-		-		
에스엘미러텍	디지털 사이드 미러 법규 검토	디지털 사이드 미러 법규 검토	550	100	286	52
	디지털 사이드 미러 특허 조사 및 회피전략 수립	디지털 사이드 미러 특허 조사 및 회피전략 수립		100		
	디지털 사이드 미러 소비자 동향 조사 및 벤치마킹	디지털 사이드 미러 소비자 동향 조사 및 벤치마킹		50		
	디지털 사이드 미러 요구 사항 설정	디지털 사이드 미러 요구 사항 설정		36		
	디지털 사이드 미러 설계	-		-		
중부대학교	굽힘 및 비틀림 하중에 의한 강성해석 전처리 작업	굽힘 및 비틀림 하중에 의한 강성해석 전처리 작업	450	50	438	97.3
	굽힘 및 비틀림 하중에 의한 차체 강성해석 수행	굽힘 및 비틀림 하중에 의한 차체 강성해석 수행		350		
	현가시스템 전처리 작업수행	현가시스템 전처리 작업수행		38		
자동차 안전연구원	저상 좌석버스 안전성 검증 기반 마련(평가방법 설정)	저상 좌석버스 안전성 검증 기반 마련(평가방법 설정)	210	50	210	100
	국내 시판 휠체어 안전성 검증	국내 시판 휠체어 안전성 검증		70		
	휠체어 승강장치 관리규정 현황 분석	휠체어 승강장치 관리규정 현황 분석		30		
	교통약자용 좌석 안전성 검증방안 연구	교통약자용 좌석 안전성 검증방안 연구		60		
신한대학교	국내외 휠체어 보급현황 조사	국내외 휠체어 보급현황 조사	200	40	191	95.5
	휠체어 평가 해석 모델 구축	휠체어 평가 해석 모델 구축		111		
	휠체어 평가 시나리오 개발 및 평가지표 선정	휠체어 평가 시나리오 개발 및 평가지표 선정		40		

연구개발기관	당초 계획	연구개발실적	배정예산	집행예산	소계	집행률
경기대학교	국내외 저상 좌석버스 표준 모델 현황 분석	국내외 저상 좌석버스 표준 모델 현황 분석	30	10	22	73.3
	저상버스 운행 관련 법·제도 현황 분석	저상버스 운행 관련 법·제도 현황 분석		12		
	저상버스 표준모델에 관한 기준 개정안 마련	-		-		
더브릿지 전략컨설팅(주)	저상버스 의무화 정책도입에 따른 현안 진단연구	저상버스 의무화 정책도입에 따른 현안 진단연구	110	40	110	100
	친환경 저상버스 보조금 현황 분석 연구	친환경 저상버스 보조금 현황 분석 연구		70		
한국교통 안전공단	시범운영 대상지 선정기준·방식·지표 설계	시범운영 대상지 선정기준·방식·지표 설계	140	80	90	64.3
	운행조건을 고려한 시범운영 시나리오 개발	운행조건을 고려한 시범운영 시나리오 개발		10		
	차량 속도별 표준휠체어 안전성 평가	-		-		
아주대학교	저상 좌석버스 대상 노선 DB 구축	저상 좌석버스 대상 노선 DB 구축	320	40	280	87.5
	운행노선 교통약자 수요특성 조사 설계	운행노선 교통약자 수요특성 조사 설계		140		
	이용자 유형별 중거리 이동행태 조사 분석 및 의식 조사	이용자 유형별 중거리 이동행태 조사 분석 및 의식 조사		100		
(사)한국 지체장애인 협회	국내외 교육 현황, 프로그램 및 운전자 과업/운전행태 조사	국내외 교육 현황, 프로그램 및 운전자 과업/운전행태 조사	210	70	130	61.9
	교통약자 유형별 서비스 요구도 및 중거리 이동행태 조사	교통약자 유형별 서비스 요구도 및 중거리 이동행태 조사		60		
	국내외 홍보 사례 및 선행조사 분석을 통한 홍보방안 수립, 운전자 교육 매뉴얼 개발	-		-		
엠엘피	저상버스 이동편의시설 종류 및 기준 검토	저상버스 이동편의시설 종류 및 기준 검토	160	60	130	81.3
	저상 좌석버스에 필요한 이동편의시설 분석 및 선정	저상 좌석버스에 필요한 이동편의시설 분석 및 선정		50		
	이동편의시설 사용성 평가 방법 도출	이동편의시설 사용성 평가 방법 도출		20		
합계 (집행률, %)			**4,000**	**2,562**		**64.05**

※ 자료: 국토교통부 (2023.12.31. 기준)

국토교통부에 따르면, 동 사업은 2023년도 3월 사전 기획연구가 완료된 후 4월부터 연구개발과제에 착수하였음. 그런데 2024년도 정부 예산안 편성 과정(2023년도 6~8월)에서 당시 정부의 R&D 정책 기조와 재정 건전성 등을 고려하여 2024년도 연구개발비 8억 8,600만원이 정부안에 반영되었음[160][161].

이처럼 정부 예산안 편성에 따라, 국토교통부는 주관 연구기관과 협의로 시작차·표준모델 제작 일정과 차량 제작 시의 연구우선순위 등을 고려하여 당초 2023년도 연구개발 내역 중, '저상 좌석버스 차체시스템 표준모델 개발' 분야에 해당하는 '구조물 단면 검토용 차체 목업 제작' 업무를 다음연도로 순연하고 제작 필요성을 재검토하기로 하였음.

또한, 당초 2023년도에 계획되었던 '차량 디자인 설계'와 2024년도에 계획된 '시작차 제작'의 경우 업무 프로세스에 따라 차량 설계와 제작 용역을 통합하여 추진해야 하나, 2024년도에 반영된 예산으로는 추후 용역 완료 시 대금 지급 가능성이 불확실하여 부득이하게 2023년도에 용역을 발주하지 못했다는 설명임.

R&D 사업은 다년도에 걸쳐 연구가 이루어지는 사업으로, 연구개발과제의 정산은 각 단계가 종료될 때 이루어지는바, 일반적인 예산처럼 엄격한 이월 기준을 적용하고 있지는 않음[162]. 또한, 시작차 제작 등의 사업을 선 발주로

160) 국회 예산안 심사 과정에서 일부 증액되어 2024년도 최종 확정 예산은 19억 8,600만원임.
161) 당초 기획연구에서 계획되었던 2024년도 연구개발비 소요예산액 61억 5,000만원임(△52억 6,400만원)
162) 「국가연구개발혁신법」
제13조(연구개발비의 지급 및 사용 등) ⑥ 연구개발기관은 매년 중앙행정기관의 장에게 해당 연도 연구개발비의 사용내역을 보고하여야 한다.
⑦ 중앙행정기관의 장은 연구개발과제의 각 단계가 종료된 날부터 3개월 이내에 연구개발비 정산을 실시하여야 하며, 정산 결과에 따라 연구개발비의 회수 등 필요한 조치를 할 수 있다

진행한 후 추후 계획되었던 예산이 확보되지 않을 경우 계약금액 지급이 불가능한 상황이 발생할 위험성에 대해서는 고려할 여지가 있음.

그럼에도 2023년도에서 이월된 예산액이 2024년도 8월까지도 일부만 집행되는 등 지연이 계속되는 점은 문제로 보임[163].

2024년도 예산은 국회의 예산안 심사 과정에서 정부안(8억 8,600만원) 보다 일부 증액되어 최종적으로 19억 8,600만 원으로 확정되었으며, 국토교통부는 이렇게 확정된 예산에 따라 2024년도 2월 변경협약을 체결하여 연구개발 추진계획을 조정한 바 있음[164].

따라서, 적어도 2024년도 2월 변경협약 시에는 향후 연구개발 수행 계획에 대한 철저한 검토를 통해, 향후 예산반영 가능성과 집행 가능성 등을 고려한 변경 계획을 수립하고 신속하게 연구개발이 진행될 수 있도록 하여야 했던 것으로 보임.

2024년도 2월 변경협약 내용을 구체적으로 살펴보면, 당초 기획연구에 따른 계획(안)에서는 2024년도에 저상 좌석버스 표준모델 시제품을 3대 제작하고, 시제작 모델의 안전성 검증과 저상 좌석버스의 원활한 운영을 위한 관련 법제도 개선안 도출 및 배차기술 개발 등을 수행할 예정이었으나,

---

163) 2024년 7월 현재 일부 용역은 계약이 체결되었음.
* 2024.7월 기준 2023년도 연구개발비의 총 집행률은 71.65%임. (자료 : 국토교통부)

164) 「국가연구개발혁신법」
제11조(연구개발과제 협약 등) ② 제1항에 따른 협약 당사자는 연구개발기관을 추가·변경하거나 연구책임자, 연구개발 목표, 연구개발비, 연구개발기간 등 연구개발과제 수행에 관한 중요한 사항을 변경할 필요가 있을 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 협의하여 해당 연구개발과제 협약의 내용을 변경할 수 있다.

예산이 최종적으로 19억 8,600만원으로 편성된바 이에 맞춰 2024년도 연구예산 대부분을 실제 동 사업의 가장 중요한 연구개발 대상인 차량 개발에 배정하여 저상 좌석버스 표준모델 차체 및 내·외장 설계를 우선 추진하려는 계획임.

【 변경 협약 내용에 따른 2024년도 추진 내용 】

구분	당초 기획연구		변경	
	추진계획	계획(안)	추진계획	확정 예산
핵심기술1 (저상좌석버스 표준모델 차량 개발)	저상 좌석버스 표준모델 초도설계 시제품 3대 제작 및 시제작 모델의 성능 검증/평가	46억원	저상 좌석버스 차체, 내/외장 설계	18억 3,600만원
핵심기술2 (저상좌석버스 안전기술 개발)	시제작 모델의 안전성 검증을 위한 지그단위 안전성 평가 및 해석연구 수행 등	6억원	저상 좌석버스 표준모델 및 안전기준 제·개정, 저상 좌석버스 운행에 필요한 이슈 해소를 위한 관련 규정 개정안 도출	7,500만원
핵심기술3 (저상좌석버스 운영기술 개발)	저상 좌석버스의 원활한 운영을 위한 관련 법제도 개선안 도출 및 배차기술 개발 수행 등을 위한 사업비	9억 5,000만원	저상 좌석버스 운전자 교육프로그램(안), 차량 내 이동편의시설 설치기준 개정(안) 도출, 저상 좌석버스 초기 도입노선 결정 등	7,500만원
합계		61억 5,000만원		19억 8,600만원

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

그런데 2023년도에 실시되어야 할 차량 디자인 설계 및 목업 제작[165]이 지연되었으며, 2024년 2월 실시한 변경협약에 따른 저상 좌석버스 차체, 내·외장 설계 수행도 지연이 되는 실정임[166].

사전 기획연구에서 도출된 주요 기술을 중심으로 연도별 추진일정을 살펴

165) 2024년 7월 착수 실시
166) 국토교통부에 따르면, 저상좌석버스 내·외부 신규 디자인 개발 등의 업무계약이 2024년 8월부터 순차적으로 이루어질 것이라는 설명임.

보면, 당초 1차연도(2023년)에는 저상 좌석버스 디자인 설계 → 2차년도(2024년)에는 성능평가용 시작차 제작 등 → 3차연도(2025년)에는 시작차 성능평가 및 설계 개선, 시범운행용 시작차 제작 → 4차년도(2026년)에는 저상 좌석버스 표준모델 제작 등 단계별로 선행연구와 후속연구가 유기적으로 연계가 되어있는 구조임.

그런데 시작단계에서부터 지연이 연속적으로 발생하고 있어 동 사업의 종료연도인 2026년도까지 연구개발의 목적을 원활하게 달성하는 것이 어려운 측면이 있을 것으로 보임.

앞서 설명한 바와 같이 「교통약자의 이동편의 증진법」 제14조에 따라 광역 시내버스 노선 버스 교체 시 저상버스 도입이 2027년 1월부터 의무화될 예정임.

국토교통부에 따르면, 2023년도 기준 자동차전용도로를 주행하는 광역 시내버스 노선의 버스 보유 대수는 5,333대로, 노선버스의 운행 연한인 차령(9년+2년)[167]을 고려하였을 때 매년 약 485대의 대폐차 수요가 예상되는 상황에서 동 사업을 통한 저상버스 표준모델 개발이 제대로 이루어지지 않을 시 실제 투입할 버스가 없어[168] 광역 노선버스 운송사업자가 저상버스 도입의무를 지킬 수 없는 상황이 생길 수 있음.

---

167) 「여객자동차 운수사업법」 제84조제1항 및 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제40조 및 [별표 2]에서 여객자동차 운수사업에 사용되는 자동차의 운행연한(이하 “차령”이라 한다)을 정하고 있음.
노선버스(승합자동차)의 기본차령은 9년이며, 「여객자동차 운수사업법」 제84조제1항에 따라 최장 2년의 범위에서 차령을 연장할 수 있음.

168) 해외에서 운행중인 버스를 살펴보면, 유럽을 중심으로 도시간버스(Intercity)에 투입되는 저상 좌석버스 모델을 제작 및 보급하고 있으며, 독일・미국・일본 등의 일부 노선에서도 자동차 전용도로를 주행하는 저상버스가 존재하기는 함. 그러나 이러한 해외 차량을 도입할 시에는 초기 구입비, AS 기간 및 비용 등으로 과도한 지출이 예상되며, 차량 전폭 기준 등 국내 환경에 적용이 불가능할 수 있을뿐더러 대부분 경유 차량으로 우리나라의 친환경 버스 정책과 상반되는 실정임.

저상 좌석버스 도입은 휠체어를 이용하는 교통약자의 이동권과 긴밀한 관계가 있는 만큼, 광역 노선버스 대·폐차 시 저상버스 도입 의무화 제도가 차질 없이 시행될 수 있도록 국토교통부는 연도별 실제 편성 및 집행 가능한 예산 규모를 정확히 파악하여 연구기관과의 협의를 통해 면밀한 사업계획을 수립하고, 예산집행 지연이 지속해서 발생하지 않도록 철저하게 관리하여야 할 것임.

4) 교통사고예방지원(4631-305)

○ 제3교통안전체험센터 구축 내역사업이 부지확보 관련 행정절차 지연에 따라 지속적으로 지연되고 있는바 사업관리를 철저하게 할 필요성이 있으며, 향후 시행될 예정인 충청·강원권 교통안전체험교육센터 건립사업에서도 유사한 문제가 발생하지 않도록 면밀한 사전 점검과 관리가 필요함.

가) 개요

동 사업은 한국교통장애인협회에 대한 지원, 디지털운행기록분석시스템 구축, 교통안전특별실태조사, 제3교통안전체험센터 구축 및 충청강원권 교통안전 체험센터 타당성분석 및 기초조사 등의 내역사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2023년도 예산액은 56억 3,400만원으로, 이 중 55억 9,400만원(99.3%)을 집행하고 4,000만원을 이월하였음.

【 2023년도 교통사고예방지원 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액 등	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
교통사고예방지원	5,634	5,634	-	-	5,634	5,594	40	-	3,000
·한국교통장애인 협회지원 (민간경상보조)	334	334	-	-	334	334	-	-	300
·디지털운행기록 분석시스템구축 (사업출연금)	2,100	2,100	-	-	2,100	2,100	-	-	2,100

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액 등	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
·교통안전특별 실태조사 (사업출연금)	400	400	-	-	400	400	-	-	600
·제3교통안전체험 교육센터구축 (사업출연금)	2,600	2,600	-	-	2,600	2,600	-	-	-
· 충청강원권 교통안전 체험센터 타당성분석 및 기초조사 (일반연구비)	200	200	-	-	200	160	40	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 제3교통안전체험센터 구축사업의 철저한 사업관리 필요

동 사업의 내역사업인 제3교통안전체험센터 구축사업은 현재 경상북도 상주와 경기도 화성에 위치한 제1·제2 교통안전체험센터의 수용능력이 포화상태에 이른 점[169]과 지역별 체험교육생(여객·화물자동차 운수종사자 등)이 편리하게 이용할 수 있도록 현 체험교육센터(수도권, 경북권)의 지리적 단점을 보완할 필요성에 따라 이에 대응하기 위해 전라북도 익산시(전라권)에 신규로 교통안전체험센터를 건립하려는 사업임.

제3교통안전체험센터는 충청·전라권역 7개 광역지차제를 대상으로 건립부지를 공모하기 위하여 2022년 “제3교통안전체험센터 부지 평가항목 설정 용역”을 진행(2022년 3월 완료)하였고, 후보지 2곳(전남 강진군, 전북 익산시)에 대한 부지 평가위원회를 운영하여 2022년 8월 전북 익산시를 대상 지역으로 선정하였음[170].

169) 현재 교통안전체험교육센터는 경상북도 상주시(제1 교통안전체험교육센터) 및 경기도 화성시(제2 교통안전체험교육센터) 2곳이 운영되고 있음. 상주 교통안전체험교육센터의 연간 수용능력은 28,080명이며 화성 교통안전체험교육센터의 연간 수용능력은 22,464명으로 총 연간 50,544명의 수용이 가능함.
그런데 2곳의 교통안전체험교육센터의 교육실적은 수용능력 대비 2021년도 124.7%, 2022년도 114.3%, 2023년도 119.6%로 매년 수용능력을 초과하여 교육이 이루어지고 있는 실정임.

【제1·2 교통안전체험교육센터 교육실적과 연간 수용능력 】

(단위 : 명, 연인원)

구분	교통안전체험교육 실적								연간 수용능력
	’09~’16	’17	’18	’19	’20	’21	’22	‘23	
상주	132,993	19,075	21,480	28,004	25,383	37,832	31,739	31,368	28,080
화성	-	11,702	19,299	27,911	23,601	25,197	26,037	29,090	22,464
계	132,993	30,777	40,779	55,915	48,984	63,029	57,776	60,458	50,544

자료 : 국토교통부

170) 「교통안전체험교육센터 건립을 위한 연구」(2020.6월~2020.12월, 서울시립대 산학협력단 수행) 용역 결과 경기북부와 전북권역 2개소에 추가 센터 건립이 필요한 것으로 분석됨. 이 중 경기권은 화성에 교통안전체험센터가 있는바, 충청·전라권 7개 광역지자체를 대상으로 건립부지 모집을 공고하였으며(2022.6월~7월), 전남 강진과 전북 익산 2개 지자체가 신청하였고 2022년 7월 부지평가위원회 평가를 거쳐 우선협상대상 지자체로 전북 익산을 선정하였고 2022년 8월 전북 익산시와 지원 조건 등 협의를 완료하였음.

【 교통안전체험교육센터 현황 】

구 분	상주 교통안전체험교육센터 (1센터)	화성 교통안전체험교육센터 (2센터)	익산 교통안전체험교육센터 (3센터) (안)
위치	경상북도 상주시 청리면 마공공단로 80-15	경기도 화성시 송산면 삼존로 200 (자동차안전연구원 내 국유지)	전북 익산시 함열읍 다송리 844-7번지 일원
면적	302.801㎡(약 9만 2천평)	247,224㎡(약 7만 5천평)	166,250㎡ (약 5만 3백평)
연간 수용능력	28,080명	22,464명	약 22,000명
주요시설	직선제동코스 등 체험코스 13종, 관리시설 등	직선제동코스 등 체험코스 8종, 관리시설 등	직선제동코스 등 체험코스 8종, 관리시설 등

※ 자료 : 국토교통부

교통안전체험교육은 실제 도로 및 교통상황과 유사한 환경에서 교통사고 요인을 운전자가 직접 체험하는 교통안전교육 사업으로, 신규 버스운전자 양성교육, 개인택시면허 양수 교육, 고령운전자 교육 등 체험교육 관련 수요가 지속해서 증가하고 있음[171][172].

171) 「제9차 국가교통안전기본계획(2022.~2026년)」에서도 사업용자동차 운전자 교육·컨설팅 확대를 위하여 교통사고 감소율 효과가 우수한 체험교육을 확대할 필요성이 있으며, 과속, 신호위반 등 12대 중과실(교특법)이 반복 발생되는 고위험 운수종사자 안전운전 체험교육 의무화 검토 등의 내용이 포함된 바 있음
(「제9차 국가교통안전기본계획(2022.~2026년)」, 국토교통부, p.33.)

172) 특히, 개인택시면허 양수교육 및 신규 버스운전자 양성교육 등 주요 교육의 대기 수요만 2024년도 5월 현재 기준 약 13,253명이며, 2025년도에는 연간 약 165,000명에 달하는 교육 수요가 발생할 것으로 예상됨.

【 교통안전체험교육센터 향후 교육 수요 현황 】

(단위 : 명, 연인원)

구 분		'25년	'30년	'35년	'40년	'45년	'50년
의무교육(중대사고유발)		1,246	1,237	1,230	1,213	1,180	1,141
화물+버스 운전 자격	화물	8,114	8,078	8,034	7,924	7,734	7,470
	버스	1,740	1,725	1,716	1,692	1,662	1,605
신규버스 양성교육		33,660	33,540	33,350	32,940	32,180	31,090
개인택시 면허 양수교육	2일	3,974	3,964	3,930	3,878	3,790	3,658
	5일	93,050	92,575	91,965	90,740	88,620	85,595
자발적 교육		23,879	23,719	23,532	23,189	22,623	21,829
계		165,663	164,838	163,757	161,576	157,789	152,388

※ 자료 : 국토교통부

따라서 제3교통안전체험교육센터 건립을 신속하게 진행할 필요가 있는데, 동 사업의 2023년도 건립공사 비용 26억원은 한국교통안전공단에 출연되었으나 전액 집행되지 않고 국고로 반납되었음.

【 2023년도 제3교통안전체험센터 실제 집행내역 】

(단위: 백만원)

사업명	예산액	집행액	이월액	반납액
익산 교통안전체험교육센터 건립사업	2,600	-	-	2,600

※ 자료 : 국토교통부

동 사업은 2022년부터 2025년까지 4개년에 걸쳐 추진하는 사업으로, 당초 2023년 7월에 실시설계 용역을 완료하고 2개월 안에 공사 계획을 수립 후 공사계약을 체결하여 2023년 10월 착공을 전제로 2023년도 예산으로 2.5개월분의 공사비 26억원을 편성하였음.

【 2023년도 익산 교통안전체험교육센터 건립사업 당초 추진 계획 】

일 정	내 용
‘21.12.	충청·전라권 교통안전체험교육센터 건립 설계예산 확보 (10억원)
’22.01.	교통안전체험교육센터 추가 건립 계획(안) 승인 (국토부)
’22.06.	교통안전체험교육센터 건립부지 공모 공고 (국토부) * 충청 · 전라권 7개 시 · 도 대상 1개 기초지자체 후보지 제안요청
’22.07.	충청 · 전라권 체험교육센터 건립 우선협상 지자체 선정, 통보 * 1순위 전북 익산시, 2순위 전남 강진군
’22.09.	익산 교통안전체험교육센터 건립방침 수립
’22.10.	익산 교통안전체험교육센터 건립 업무협약 체결 * 국토교통부, 전라북도, 익산시, 한국교통안전공단
’22.11.	익산 교통안전체험교육센터 건립사업 실시설계 용역 계약 체결 * (용역기간)‘22.11.28 ~ ’23.07.25
‘23.04.12.	익산센터 지반조사 및 지형현황측량 용역 계약 체결 * (용역기간)‘23.04.14 ~ ’23.07.12
‘23.04.21.	익산센터 건립계획부지 문화재 지표조사 용역 시행 * (용역기간)‘23.04.27 ~ ’23.05.26
‘23.8.	실시설계 용역 완료(7월) 후 23년 예산 집행 예정 (26억원)

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부에 따르면 익산시에서는 올해 11월까지 도시관리계획 결정 및 지형도면 고시를 완료하고 2025년 1월 경 부지 매입 및 제공을 완료할 계획인바, 이에 따라 2023년도 예산은 전액 미집행 반납되었으며, 2024년도 예산에도 제3교통안전체험센터 관련 예산이 반영되지 않았음.

이처럼 동 사업이 지연되고 있는 가장 큰 요인은 지방자치단체의 부지확보가 늦어지고 있기 때문으로, 구체적인 지연 사유는 다음과 같음.

첫째, 선정된 사업부지 내 약 31%를 차지하고 있는 국유지에 대해서, 익

산시에서는 국토교통부가 직접 국유지를 무상으로 관리전환하는 방식으로 추진하고자 하였으나,

국토교통부에서는 공모 시 익산시에서 사업부지 소유권을 확보한 후 제공하기로 한 제안사항을 지킬 필요가 있으며,「국토교통부 국유재산관리규정」제15조[173]에서도 지방자치단체에서 도시계획사업 등에 사용하기 위하여 일반재산 등을 국토교통부로 관리전환하여서는 아니된다고 규정하고 있어 이러한 방식은 불가하다는 입장이었음.

결국 익산시에서 건립부지의 소유권을 확보하는 것으로 하는 협의가 되었으나, 이 과정에서 익산시의 도시계획시설결정 용역이 2022년 11월부터 2023년 5월까지 약 7개월 가량 지연되었음.

협약체결('22.10.28) 주요내용

- ▸ 익산시는 익산센터 건립부지의 소유권을 확보하고 기(旣) 설치된 지장물을 이설하여, 국토교통부 및 공단이 익산센터를 건립할 수 있도록 제공한다.
- ▸ 전라북도와 익산시는 공단이 익산센터 건립에 필요한 인·허가 사항 및 예산 지원 등 건립사업을 적극 지원한다.
- ▸ 익산시는 설계·공사과정에서 발생될 수 있는 문화재지표조사, 측량 및 지질조사, 교통·재해·환경 등 각종 영향 평가에 대한 금500,000,000원(금오억원)을 공단에 지원[174]하며, 건축물에 대한 취득세 25%를 감면한다.
- ▸ 국토교통부는 익산센터 공사 등에 필요한 예산을 확보하기 위하여 노력한다.
- ▸ 공단은 익산센터 건립에 따른 기본 및 실시설계, 건축 등에 대한 정보를 익산시와 공유하고 상호 협력하여 추진한다.

※ 자료 : 한국교통안전공단

173)「국토교통부 국유재산관리규정」
제15조(관리전환 취득의 제한) 지방자치단체에서 도시계획사업 등에 사용하기 위하여 일반재산 등을 국토교통부로 관리전환하여서는 아니된다. 다만, 이미 도로 등 공공시설로 사용중인 재산으로서 타 관리청과의 재산정리를 위하여 관리전환하는 경우는 제외한다.

174) 업무협약에 따라 익산시에서 지원하기로 한 '측량 및 지질조사, 교통·재해·환경 등 각종 영

둘째, 제3교통안전체험센터 건설을 위한 부지확보를 위해서는 도시관리계획[175]에 따른 용도변경이 필요한바, 익산시에서 도시관리계획 용역을 2023년 5월부터 실시하였고, 동 용역은 2024년 1월에 완료될 예정이었음.

그런데, 사업부지 중 43%에 달하는 농지지역의 경우 농업진흥구역[176] 해제를 위한 농림축산식품부와 사전 협의가 필요하여[177], 2024년 6월 현재 용역

향평가' 예산(5억원)의 교부가 늦어지면서(2023.3.22.), 이를 포함하여 수행되는 실시설계의 상세설계 과업 기간도 2023년도 10월까지 연장되었음.

175)「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」
제24조(도시·군관리계획의 입안권자) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수는 관할 구역에 대하여 도시·군관리계획을 입안하여야 한다. (이하 생략)
제36조(용도지역의 지정) ① 국토교통부장관, 시·도지사 또는 대도시 시장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 용도지역의 지정 또는 변경을 도시·군관리계획으로 결정한다.
1. 도시지역: 다음 각 목의 어느 하나로 구분하여 지정한다.
가. 주거지역: 거주의 안녕과 건전한 생활환경의 보호를 위하여 필요한 지역
나. 상업지역: 상업이나 그 밖의 업무의 편익을 증진하기 위하여 필요한 지역
다. 공업지역: 공업의 편익을 증진하기 위하여 필요한 지역
라. 녹지지역: 자연환경·농지 및 산림의 보호, 보건위생, 보안과 도시의 무질서한 확산을 방지하기 위하여 녹지의 보전이 필요한 지역
2. 관리지역: 다음 각 목의 어느 하나로 구분하여 지정한다.
가. 보전관리지역: 자연환경 보호, 산림 보호, 수질오염 방지, 녹지공간 확보 및 생태계 보전 등을 위하여 보전이 필요하나, 주변 용도지역과의 관계 등을 고려할 때 자연환경보전지역으로 지정하여 관리하기가 곤란한 지역
나. 생산관리지역: 농업·임업·어업 생산 등을 위하여 관리가 필요하나, 주변 용도지역과의 관계 등을 고려할 때 농림지역으로 지정하여 관리하기가 곤란한 지역
다. 계획관리지역: 도시지역으로의 편입이 예상되는 지역이나 자연환경을 고려하여 제한적인 이용·개발을 하려는 지역으로서 계획적·체계적인 관리가 필요한 지역
3. 농림지역
4. 자연환경보전지역

176)「농지법」
제28조(농업진흥지역의 지정) ①시·도지사는 농지를 효율적으로 이용하고 보전하기 위하여 농업진흥지역을 지정한다.
② 제1항에 따른 농업진흥지역은 다음 각 호의 용도구역으로 구분하여 지정할 수 있다.
1. 농업진흥구역: 농업의 진흥을 도모하여야 하는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 지역으로서 농림축산식품부장관이 정하는 규모로 농지가 집단화되어 농업 목적으로 이용할 필요가 있는 지역
가. 농지조성사업 또는 농업기반정비사업이 시행되었거나 시행 중인 지역으로서 농업용으로 이용하고 있거나 이용할 토지가 집단화되어 있는 지역
나. 가목에 해당하는 지역 외의 지역으로서 농업용으로 이용하고 있는 토지가 집단화되어 있는 지역
2. 농업보호구역: 농업진흥구역의 용수원 확보, 수질 보전 등 농업 환경을 보호하기 위하여 필요한 지역

177)「농지법」
제31조(농업진흥지역 등의 변경과 해제) ①시·도지사는 대통령령으로 정하는 사유가 있으면 농

이 중지된 상황이며, 국토교통부에 따르면 익산시는 농림부와 협의 등(2023. 9. 1차협의, 2024. 4. 2차협의 진행)을 거쳐 2024년 12월 경에 농업진흥구역을 해제할 예정임.

이러한 행정적 절차는 발생 가능성을 사전에 예측하지 못할 중대한 사정변화가 있었던 것으로 볼 수는 없으며, 이와 같은 행정절차 지연요소를 부지평가 단계에서도 고려했어야 할 사항으로 보이는바, 부지 선정 과정에서부터 국토교통부의 사업관리가 면밀하지 못했던 측면이 있었던 것으로 보임.

부지확보 지연으로 인해 실제 건립공사는 2025년도 1월 이후에야 시행이 가능할 것으로 보이며, 당초 계획(안)에 따른 센터 건립공사는 24개월이 걸릴 것으로 예측하고 있는바, 기존 계획보다(2025년 10월 개소) 적어도 1년 이상 개소가 지연될 것으로 예상됨.

업진흥지역 또는 용도구역을 변경하거나 해제할 수 있다. 다만, 그 사유가 없어진 경우에는 원래의 농업진흥지역 또는 용도구역으로 환원하여야 한다.
②제1항에 따른 농업진흥지역 또는 용도구역의 변경 절차, 해제 절차 또는 환원 절차 등에 관하여는 제30조를 준용한다. 다만, 제1항 단서에 따라 원래의 농업진흥지역 또는 용도구역으로 환원하거나 농업보호구역을 농업진흥구역으로 변경하는 경우 등 대통령령으로 정하는 사항의 변경은 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도 농업·농촌및식품산업정책심의회의 심의나 농림축산식품부장관의 승인 없이 할 수 있다.

제30조(농업진흥지역의 지정 절차) ①시·도지사는 「농업·농촌 및 식품산업 기본법」 제15조에 따른 시·도 농업·농촌및식품산업정책심의회(이하 “시·도 농업·농촌및식품산업정책심의회”라 한다)의 심의를 거쳐 농림축산식품부장관의 승인을 받아 농업진흥지역을 지정한다.

「농지법 시행령」

제28조(농업진흥지역 등의 변경·해제) ①법 제31조제1항 본문에 따라 시·도지사가 농업진흥지역 또는 용도구역을 변경 또는 해제할 수 있는 경우는 다음 각 호와 같다.
1. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우로서 농업진흥지역을 해제하는 경우
가.「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제6조에 따른 용도지역을 변경하는 경우(농지의 전용을 수반하는 경우에 한한다)
나. 법 제34조제2항제1호에 해당하는 경우로서 미리 농지의 전용에 관한 협의를 하는 경우
다. 해당 지역의 여건변화로 농업진흥지역의 지정요건에 적합하지 않게 된 경우. 이 경우 그 농업진흥지역 안의 토지의 면적이 3만제곱미터 이하인 경우로 한정한다.

교통안전체험교육센터의 수용능력을 초과하여 교육을 실시할 경우 교육의 질이 저하되고 이는 교육효과 저감으로 이어질 것인바, 잠재적인 교통사고 위험을 줄이고[178] 국민의 생명권을 지키기 위하여 교육수요를 감당할 수 있는 신규센터의 건립이 신속하게 이루어져야 하겠음.

또한, 현행 교통안전체험교육센터는 경상북도와 경기도에 있어, 지역별 이용자들의 편의도모 및 만족도 높은 교육환경 제공 측면에서도 전라권에 건설될 제3교통안전체험교육센터의 건립이 계획대로 진행될 필요가 있음[179].

따라서 국토교통부는 지방자치단체와의 긴밀한 협조와 독려를 통해 제3교통안전체험교육센터 사업이 신속하게 진행될 수 있도록 노력하여야 할 것임.

한편, 현재 국토교통부는 2023년 8월부터 2024년 4월까지 충청강원권 교통센터 건립을 위한 타당성분석 및 기초조사 용역을 실시하였음. 이는 충청 및 강원권 지역에서의 지역 접근성을 고려한 교육센터 추가 건립 필요성이 제기되어 2024년도 예산안 국회 심사 과정에서 반영이 된 내역임.

향후 충청·강원권 등에 제4교통안전체험교육센터 건립을 추진할 경우에도 제3교통안전체험교육센터와 유사하게 지방자치단체를 대상으로 공모를 거쳐 부지를 선정할 것으로 예상됨.

---

178) 2020년도 한국교통안전공단에서 실시한 「교통안전체험교육센터 건립을 위한 연구」 보고서를 살펴보면, 교통안전체험교육 이수자들의 사고 건수가 약 50%~65% 감소하였으며 위반 횟수도 약 약 14%~22% 정도 감소한 것으로 나타남.

179) 운수회사를 대상으로 2020년 8월 10일부터 9월 4일까지 진행한 설문조사 결과, 체험교육 경험이 있는 운수회사 중 체험교육센터가 사업체와 거리가 멀다고 응답한 운수회사가 70%로 가장 많았음.
(「교통안전체험교육센터 건립을 위한 연구」, 2020.12. 한국교통안전공단, p.119.)

따라서 국토교통부는 충청·강원권 교통안전체험교육센터 건립사업 추진 시 사업지연 등 유사한 문제가 발생하지 않도록 부지선정 과정에서부터 행정절차와 사업부지 적정성에 대한 철저한 사전점검 및 관리를 할 필요가 있음.

5) 교통안전공단출연(4638-301)

○김제 특장차 검사지원센터 건축사업이 당초 계획보다 지연되고 있는바, 철저한 사업관리를 통해 사업지연을 방지할 필요가 있음.

가) 개요

「한국교통안전공단법」[180]에 따른 한국교통안전공단은 도로·철도·항공부문의 교통사고 예방 및 자동차 안전도 제고 사업 등을 수행하기 위해 설립된 국토교통부 산하 위탁집행형 준정부기관[181]임.

이 사업은 한국교통안전공단에 수지차 보전 방식으로 운영재원을 출연하는 사업으로, 2023년도 예산액은 802억 6,900만원으로 전액 집행함.

---

180) 「한국교통안전공단법」
제1조(목적) 이 법은 한국교통안전공단을 설립하여 교통사고 예방을 위한 사업 및 교통체계 운영·관리 지원을 위한 사업을 수행하게 함으로써 안전한 교통환경을 조성하고, 교통안전 관리의 효율화를 도모하며, 국민의 생명·신체 및 재산의 보호에 이바지함을 목적으로 한다.

181) 「공공기관의 운영에 관한 법률」
제5조(공공기관의 구분) ① 기획재정부장관은 공공기관을 다음 각 호의 구분에 따라 지정한다.
1. 공기업·준정부기관: 직원 정원, 수입액 및 자산규모가 대통령령으로 정하는 기준에 해당하는 공공기관
2. 기타공공기관: 제1호에 해당하는 기관 이외의 기관
④ 기획재정부장관은 제1항 및 제3항의 규정에 따른 공기업과 준정부기관을 다음 각 호의 구분에 따라 세분하여 지정한다.
1. 공기업
가. 시장형 공기업 : 자산규모와 총수입액 중 자체수입액이 대통령령으로 정하는 기준 이상인 공기업
나. 준시장형 공기업 : 시장형 공기업이 아닌 공기업
2. 준정부기관
가. 기금관리형 준정부기관 : 「국가재정법」에 따라 기금을 관리하거나 기금의 관리를 위탁받은 준정부기관
나. 위탁집행형 준정부기관 : 기금관리형 준정부기관이 아닌 준정부기관

【 2023년도 교통안전공단출연 사업 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액 등	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
교통안전공단출연 (출연금)	80,269	80,269	-	-	80,269	80,269	-	-	88,113

※ 자료: 국토교통부

'수지차 보전 방식'을 적용받는 기관이란 예산절감을 위해 기관의 지출예산 총액에서 기관 운영으로 발생하는 자체수입예산[182]을 차감한 나머지 부분을 출연·보조금으로 지원받는 기관을 의미함. 이에 대한 별도의 법적 근거는 없으나「예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 지침[183]」등에서 그 예산편성의 원칙을 정하고 있음.

182) 검사료, 교육수수료, 기술컨설팅수입, 연구개발수입 등 사업수입과 이자수입, 임대료, 자산매각수입, 잡수입 등 사업외수입

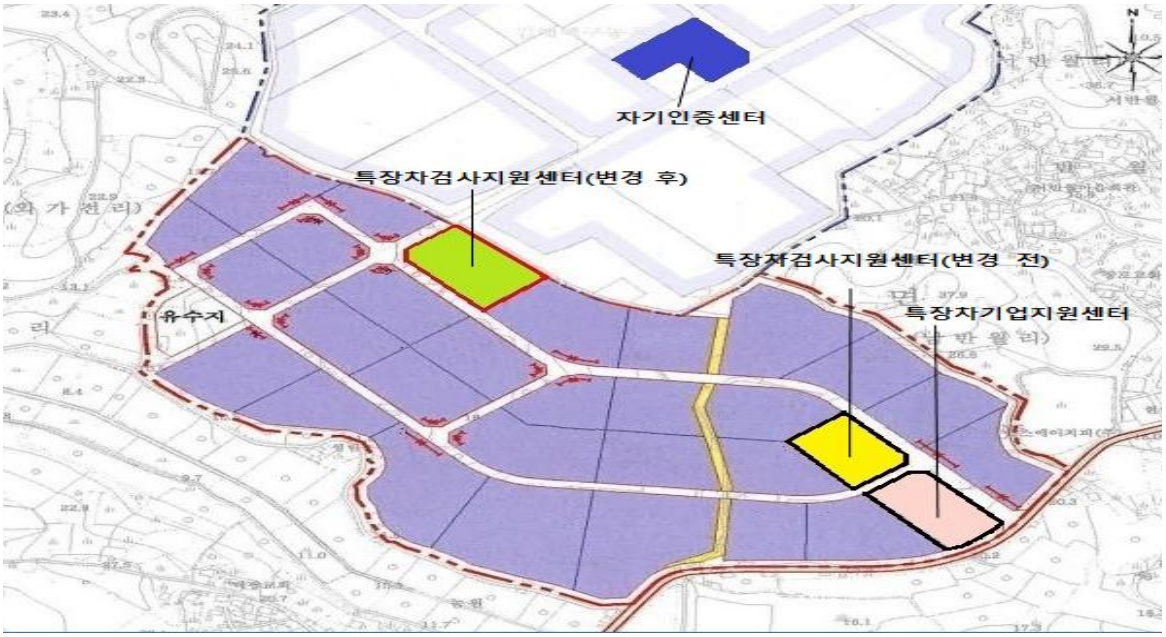
183) 「2022년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 지침」
Ⅲ. 세출예산안 요구서 작성지침
4. 출연 · 보조기관 인건비 및 경상비
2. 세부지침
□ 출연금 및 보조금을 수지차 보전방식으로 지원받는 기관(별첨 1)은 사업수입, 결산잉여금, 이자수입 등을 세부내역까지 빠짐없이 추계하여 자체세입에 반영
○ 과거 자체수입 실적을 감안하여 적정수준 반영
○ 경영혁신을 통한 새로운 수입원 발굴, 효율적인 자산운영등 특별한 노력으로 전년에 비해 자체수입을 확대하여 출연금 예산절감에 기여한 경우 인센티브 지원(별첨2)

나) 김제 특장차 검사지원센터 건축사업 지연 방지를 위한 철저한 관리 필요

동 사업은 김제시[184] 백구 일반산업단지(2단지)에 특장차검사지원센터를 신설하여 제작부터 자기인증, 튜닝까지 원스톱 인프라를 구축하기 위한 사업임.

특장차(特裝車)란 특수한 장비를 갖추고 특수한 용도에 쓰이는 소방차, 제설차, 탱크로리 등의 자동차로, 출시 이후 튜닝 및 안전검사를 시행하여야 하는데, 전북지역 내 대형차 검사 인프라가 없어 대전·광주 등으로 이동해야 하는 불편이 있는바 신규로 김제에 구축하게 됨.

【 김제 특장차검사지원센터 신규 부지 】



※ 자료 : 한국교통안전공단

184) 김제는 특장차 집적도시로서, 김제시 백구농공단지(1단지)에 등록완료된 자동차제조업 및 특장업체는 30개소이며, 향후 백구일반산업단지(2단지)에 30개 업체가 추가로 입주할 예정임. 또한, 현재도 특장차 인증센터(2017년 4월 개소)가 존재하고 있으며, 동 사업으로 건설될 특장차검사지원센터 인근 부지에는 향후 특장차기업지원센터가 구축될 예정이라고 함.

동 검사지원센터 설립 부지 규모는 6,600㎡, 건축면적은 1,820㎡임. 동 사업은 2022년부터 2025년까지 총 4년에 걸쳐 건립사업이 진행될 예정으로, 총 예산은 76억 9,800만원이며 그 중 국비 62억 9,800만원이 한국교통안전공단 출연금으로 지원될 예정임(김제시 부담 14억원).

2022년에는 먼저 설계를 위한 비용 3억 5,000만원이 한국교통안전공단에 출연되었고, 2023년에는 3개월 공사비(9억 2,500만원) 및 부지매입 예산(12억원)으로 21억 2,500만원이 반영되었음.

【 김제 특장차 검사지원센터 건축사업 연도별 사업비 세부내역 】

(단위 : 백만원)

구 분	세 부 내 역	총액	'22년	'23년	'24년	'25년	비고
설 계 비	설계(건축, 전기, 정보통신)	350	350	-	-	-	
건 축 비	검사동(사무동 및 교육장 포함)	4,458	-	925	2,017	1,516	
감 리 비	감리비	290	-	-	145	145	
공사비 소계		5,098	350	925	2,162	1,661	
장비구축 (기계장치)	3진로(소형차, 대형차, 경사각도 시험)	1,400	-	-	675	725	김제시 (14억원)
부지매입비	6,600㎡(100m×66m, 2,000평)	1,200	-	1,200	-	-	
총 계		**7,698**	**350**	**2,125**	**2,837**	**2,386**	

* 장비구축비는 시(市)비로 김제시 부담
※ 자료 : 국토교통부

김제 특장차검사지원센터의 실제 집행내역을 살펴보면, 2023년도 실집행액은 전년도 이월된 설계비 2,600만원, 건축비 7억 7,600만원과 부지매입비 12억원으로, 2023년도 예산현액 21억 5,100만원 대비 93.1%가 집행되었음.

【 2023년도 김제 특장차 검사지원센터 건축사업 실집행내역 】

(단위 : 백만원)

사업명	2023년							
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	실집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
김제 특장차검사 지원센터	2,125	2,125	-	-	2,151	2,002	149	-
· 설계비	-	-	26	-	26	26	-	-
· 건축비	925	925	-	-	925	776	149	-
· 부지매입비	1,200	1,200	-	-	1,200	1,200	-	-

※ 자료: 한국교통안전공단

그러나 동 사업의 실제 신축공사 계약은 2023년도 12월에야 이루어진 것으로 건축비는 선급금으로 집행된 것이며 실제 공사는 2024년도로 지연되었음.

당초 동 사업은 2022년 기본설계 및 실시설계를 통합한 설계를 추진하고, 2023년 중 검사지원센터 착공에 들어가는 것으로 사업계획이 수립되었음. 그러나 2020년 6월부터 해당 부지에 대해 실시한 김제시 문화재 표본 및 시굴조사 결과 검사지원센터 구축 예정부지에서 문화재가 확인되어 2023년 1월부터 2023년 6월까지 문화재 정밀 발굴조사를 진행하였음.

이에 따라 대체부지 선정 및 매입을 추진[185]하여 2023년 11월에 건축 설계가 완료되었고, 실제 공사계약은 2023년 12월에야 이루어지게 된 것임.

현재 2024년도 예산에는 공사비로 21억 6,200만원이 반영되어 있는데, 동 사업에서 매년 사업 지연이 발생하고 있는바, 김제 특장차검사지원센터 사업이 원활하게 추진될 수 있도록 철저한 사업관리를 통해 이월이 반복되지 않도록 할 필요가 있음.

185) 설계사업의 과업에 부지매입 후 착공 허가까지가 포함되어 있어, 설계용역을 완료하고 착공을 위하여 부지매입이 선행될 필요가 있었음. (2023. 8월 매입 완료)
* 참고로, 원래 부지와 대체 부지 모두 김제시 백구 일반산업단지(2단지) 내 부지로, 부지 변경에 따라 매입비가 변경된 부분은 없었음.

6) 스마트주차정보시스템구축 (4638-302)

○ 스마트주차정보시스템구축 사업을 사업의 목적에 부합하도록 운영하기 위하여 실시간 정보제공 방안을 강구하고, 민영주차장 연계를 위한 법령 정비 등을 신속히 추진할 필요가 있음.

가) 개요

스마트주차정보시스템구축 사업은 전국에 분산된 주차장 공간정보를 국가 플랫폼으로 통합하고, 공공데이터를 전면 개방하여 교통혼잡, 주차난 해결 및 산업 활성화를 유도하고자 하는 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 1억 9,300만원으로, 이 중 1억 5,800만원(81.9%)을 집행하고 3,500만원을 불용하였음.

【 2023년도 스마트 주차정보시스템 구축 사업 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액 등	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
스마트 주차정보시스템 구축 (민간위탁사업비)	193	193	-	-	193	158	-	35	193

※ 자료: 국토교통부

나) 실시간 주차현황 제공 및 민간 주차정보시스템 연계 등 사업 실효성 제고 방안 강구 필요

스마트주차정보시스템 구축사업은 2020년 12월 주차정보시스템 ISP(정보화 전략계획)을 수립하고, 2021년부터 건축행정시스템(세움터), 지방자치단체 주차관리시스템 및 지방자치단체 소유 주차장 정보를 연계·통합하는 국가정보시스템을 구축하고 있음.

이에 따라 전국 주차장의 시설정보(주소·위치 등), 운영정보(운영시간·요금 등) 및 실시간 주차 정보를 수집·관리하는 한편, 이를 행정안전부 공공데이터 포털을 통해 공개하고 있음.

국토교통부는 2023년 기준 총 30개 지방자치단체(2021년 3개, 2022년·2023년 각 14개)[186]의 주차관리시스템과 연계를 완료하였으며, 2024년도 14개 지방자치단체를 추가하여 총 44개 지자체와 연계를 완료할 예정임.

186) 1개소 중복(안양시, 최초 21년도 연계, 23년도 재구축 및 재연계)으로 총 30개소임.
* 국토교통부에 따르면 30개 지방자치단체 중에는 기초지방자치단체 정보를 포함하고 있는 광역지방자치단체의 주차관리시스템과 연계한 경우도 포함되어 있어, 기초지방자치단체 수를 기준으로는 총 229개 지방자치단체 중 82개 지방자치단체 연계를 완료하였고 올해 14개 지방자치단체를 추가하여 총 96개 지방자치단체를 연계할 예정이라고 설명함.
* 229개 지방자치단체 : 기초지자체 226개(시 75, 군 82, 구 69) + 세종시, 제주시, 서귀포시
- 세종특별자치시와 제주특별자치도는 광역지자체이나 시 안에 기초지자체가 존재하지 않은 관계로 세종시와 제주시·서귀포시에서 구축한 주차관리시스템과 연계함에 따라 229개 지방자치단체 숫자에 포함.
(2023년 지방자치단체 행정구역 및 인구 현황(행정안전부, 22.12.31.))

【 스마트주차정보시스템 구축 현황 】

(단위 : 개소)

구분	년도	연계 계획	연계 현황	비 고
스마트주차정보 시스템 구축	2020	-	-	
	2021	3	3	· 서울시 (25개 기초지자체) · 부천시, 안양시
	2022	14	14	· 부산 (16개 기초지자체) · 대전 (5개 기초지자체) · 광주 (4개 기초지자체) · 세종, 청주, 경산, 경주, 순천, 여수, 통영, 부여
	2023	14	14	· 인천 (10개 기초지자체) · 구미, 원주, 의정부, 남양주, 수원, 이천, 평택, 오산, 화성, 강릉, 진주, 전주, 안양
	2024	14(예정)		

※ 자료 : 국토교통부

그런데 지방자치단체 주차정보시스템과의 연계를 통해 제공되고 있는 스마트 주차정보시스템의 주차장 개소는 전국 주차장 1,891,458개소(2022년 기준) 중 168,949개소(8.93%)이며, 실시간으로 정보가 제공되고 있는 주차장은 1,037개소(0.05%)임.

【 지자체별 주차정보시스템 구축 및 연계 현황 】

(단위 : 개소, %)

지역	전체 주차장('22.12 기준)					주차관리시스템 구축 주차장 ('23.12 기준)			국토부 시스템 연계 여부 ('23.12 기준)
	노상 주차장	노외주차장		부설 주차장	합계 (A)	개소 (B)	비율 (B/A)	실시간 정보	
		공영	민영						
서울	8,241	1,069	788	296,634	306,732	165,822	54.06	152	ㅇ
부산	1,202	640	2,940	73,617	78,399	33	0.04	33	ㅇ
대구	1,260	501	574	85,018	87,353	-			x
인천	1,736	614	318	69,900	72,568	27	0.04	27	ㅇ

지역	전체 주차장('22.12 기준)					주차관리시스템 구축 주차장 ('23.12 기준)			국토부 시스템 연계 여부 ('23.12 기준)
	노상 주차장	노외주차장		부설 주차장	합계 (A)	개소 (B)	비율 (B/A)	실시간 정보	
		공영	민영						
광주	171	248	530	36,754	37,703	1,951	5.17	227	북구, 서구, 남구, 광산구
대전	348	334	240	56,010	56,932	21	0.04	9	ㅇ
울산	112	275	874	51,048	52,309	-			x
세종	8	66	16	7,583	7,673	7	0.09	7	ㅇ
경기	3,277	1,865	1,353	512,385	518,880	408	0.08	408	부천, 안양, 의정부, 남양주, 수원, 이천, 평택, 오산, 화성
강원	730	1011	256	91,359	93,355	280	0.30	17	원주, 강릉
충북	387	455	238	74,249	75,329	253	0.34	35	청주
충남	245	1,150	155	75,377	76,927	5	0.01	-	부여
전북	314	847	357	58,844	60,362	37	0.06	37	전주시
전남	357	1,588	402	64,755	67,102	68	0.10	48	순천, 여수
경북	944	1323	731	107,847	110,845	20	0.02	20	경산, 경주, 구미
경남	1,625	1,879	959	132,988	137,451	17	0.01	17	통영, 진주
제주	729	1,249	103	49,457	51,538	-			x
합계	**21,686**	**15,114**	**10,834**	**1,843,825**	**1,891,458**	**168,949**	**8.93**	**1,037**	**30개소**

* 대구광역시는 24년 중 주차정보시스템 구축 완료 예정으로, 완료 후 연계 예정
* 울산광역시는 24년 6월 주차정보시스템 구축완료, 연내 연계 예정
※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

이와 관련하여 국토교통부는 지방자치단체의 주차관리시스템 외에도 건축행정시스템 세움터 연계를 통해 건축물에 부설되어 설치된 주차장[187] 정보도 함께 제공하고 있는바, 이를 포함하면 전체 주차장의 91.42%에 달하는 1,729,237개소에 대한 주차장 정보를 제공하고 있다는 설명임.

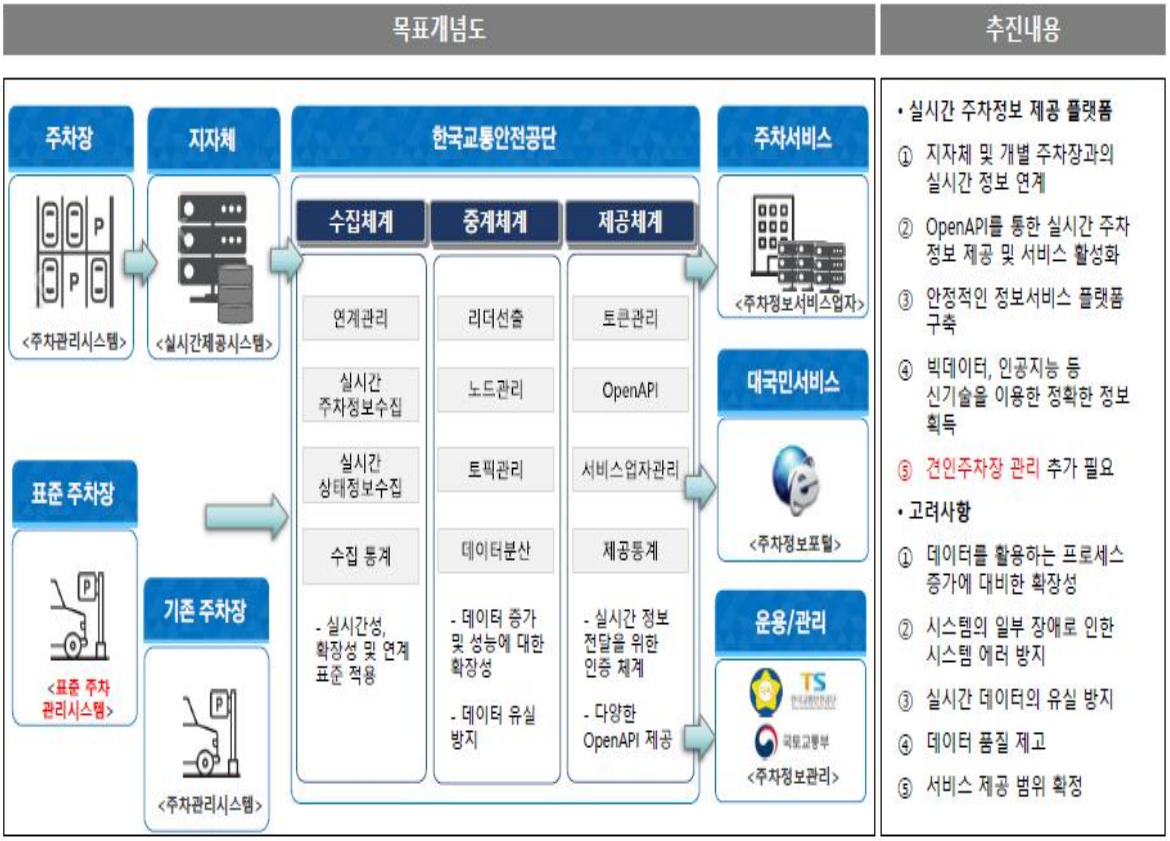
다만, 세움터의 주차장 정보는 건축물 정보에 부수적으로 제공되는 정보로서

187) 일부 노외주차장 포함

주차장 위치와 면수 등의 기초적인 정보만을 제공하고 있는바, 이용대상·운영시간·요금 등의 운영정보와 실시간 주차정보는 제공하지 못하고 있어 동 사업의 구축 목적을 실현하기에는 미흡한 측면이 존재함.

동 사업은 최초 ISP 수립 당시에는 실시간 주차정보를 활용한 서비스 제공을 포함하여 계획되었으며, 2022년도 예산에는 민영주차장 연계를 위한 예산도 반영된 바 있음.

< ISP 상 실시간 주차정보를 활용한 서비스 제공 방안 >



※ 자료 : “주차장 통합정보관리시스템 개선을 위한 ISP 연구용역 목표 모델 설계서”, 2020.12., 한국아이티컨설팅컨소시엄, Ⅳ(목표모델설계)-133.

【 2022년도 스마트주차정보시스템 구축 예산 세부 산출내역 】

○ 민간위탁사업비(320-02) : 193,000천원
- 지자체 및 **민간 주차정보센터** 에이전트 설치 및 연계
  • 주차정보시스템과 지자체의 연계 네트워크 작업
  • 데이터베이스 표준화 적용
  • 데이터베이스 연계
  • API 연계 기능 구축
  • 에이전트(Agent) 수집 데이터베이스 정합성 확인
  • 에이전트(Agent) 커스터마이징
  ※ 수집된 데이터를 표준 연계 프로토콜로 변환하여 연계
  • **지자체 및 민간업체 시스템 연계 기술지원**
  ※ '22년 지자체, 민간시스템 연계 장애 시 처리 및 대응

※ 자료: 국토교통부

그러나 2022년 예산집행 과정에서 지방자치단체 주차관리시스템 연계를 위한 서버가 추가로 필요하게 됨에 따라 민영주차장 연계를 위하여 배정된 예산을 지방자치단체 연계사업에 투입한바, 국토교통부는 앞으로도 추진 효율성을 고려하여 기존에 구축된 지방자치단체 주차정보시스템과의 연계를 우선 추진할 예정이라고 설명함.

동 사업의 목적이 시간대별 주차정보 공유 부족에 따른 배회 차량 등으로 인한 교통혼잡, 에너지 낭비 및 대기오염 등으로 발생하는 사회적 비용을 줄이고, 주차난 해결 및 관련 산업의 활성화를 유도하는 것이라는 점에 비추어 볼 때,

동 사업의 목적을 달성을 위해서는 교통혼잡을 유발하는 대형 상업시설 등 민영주차장의 운영시간·요금 등의 운영정보와, 주차장의 실시간 주차현황 제공 등이 필요할 것으로 보임.

이에 국토교통부는 스마트주차정보시스템 활용성을 높이기 위하여 향후 모바일 실태조사 기능을 구축하여「주차장법」제3조[188]에 따라 지방자치단체가 실시하는 주차장 수급 실태조사에서 전국적으로 공통된 표준을 준수하도록 하여 주차정보 정합성 및 민간·기관 간 데이터 공유·활용성 향상을 추진할 예정이며,

민간 대형상업시설 등에서 민영주차장 주차정보관리시스템을 스마트주차정보시스템과 연계 시「도시교통정비 촉진법」제38조에 따라 교통유발부담금을 경감[189]할 수 있도록 법령 정비를 추진할 예정이라는 설명임.

---

188)「주차장법」

제3조(주차장 수급 및 안전관리 실태조사) ① 특별자치시장·특별자치도지사·시장·군수 또는 구청장(구청장은 자치구의 구청장을 말한다. 이하 "시장·군수 또는 구청장"이라 한다)은 주차장의 설치 및 관리를 위한 기초자료로 활용하기 위하여 행정구역·용도지역·용도지구 등을 종합적으로 고려한 조사구역(이하 "조사구역"이라 한다)을 정하여 정기적으로 조사구역별 주차장 수급(需給) 실태를 조사(이하 "수급실태조사"라 한다)하여야 한다. <개정 2018. 12. 18., 2019. 12. 24.>

② 시장·군수 또는 구청장은 주차장의 안전사고 예방을 위하여 정기적으로 조사구역 내 설치된 주차장의 경사도 등 이용자의 안전에 위해가 되는 요소를 점검하고 그에 따른 안전 관리 실태를 조사(이하 "안전관리실태조사"라 한다)하여야 한다. <신설 2019. 12. 24.>

③ (생략)

189)「도시교통정비 촉진법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

9. "교통유발부담금(交通誘發負擔金)"이란 교통혼잡을 완화하기 위하여 원인자 부담의 원칙에 따라 혼잡을 유발하는 시설물에 부과하는 경제적 부담을 말한다.

제38조(부담금의 경감) 시장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 부담금을 경감(輕減)할 수 있다.

1. 시설물의 소유자가 휴업 등 특별한 사유로 30일 이상 그 시설물을 사용하지 아니한 경우
2. 시설물의 소유자 또는 제44조에 따른 조합이 시설물을 출입하는 교통량을 줄이기 위한 프로그램을 실시하는 경우
3. 그 밖에 공익상 불가피하거나 교통수요관리의 촉진을 위하여 필요한 경우

「도시교통정비 촉진법 시행령」[별표 4] <개정 2014.8.6.>

< 교통량 감축활동의 종류별 부담금 경감률(제24조제2항 관련)>

교통량 감축활동의 종류		참여자	이행조건	부담금 경감률(%)
1. 주차수요 관리	마. 주차정보제공 시스템 구축·정보공유	시설물 소유자	주차정보제공 시스템 구축	20
			주차정보 제공	5

이와 같은 조치를 통해 스마트주차정보시스템 내 주차정보의 정확성과 정기적인 현행정보 반영, 일부 민영주차장 시스템의 연계 등이 이루어질 수 있을 것으로는 보임.

다만, 「주차장법」에 따른 지방자치단체 실태조사는 실시간으로 주차현황을 제공하는 방식은 아니며, 조사도 3년 주기[190]로 이루어지고 있어 현행정보의 반영에 시차가 발생할 수 있음.

따라서, 국토교통부는 향후 스마트주차정보시스템이 사업의 목적에 부합하도록 구현하기 위하여 실시간 주차현황 정보제공 방안을 강구하고, 민영주차장 연계를 위한 법령 정비를 신속히 추진할 필요가 있음.

190) 「주차장법 시행규칙」
제1조의2(실태조사 방법 및 주기 등) ② 수급실태조사 및 안전관리실태조사의 주기는 3년으로 한다. 다만, 법 제6조제3항 및 이 규칙 제6조제11호 및 제15호의 준수사항은 매년 한번 이상 점검하고 조사해야 한다.

바. 항공정책실

1) 청・관사 관리(3731-302)

○ 국토교통부는 항공교통본부 관사 전세금 4,000만원을 회수하지 못한 사례가 발생한바, 이는 국민들의 세금으로 구성된 국고의 손실을 유발하는 것으로, 국토교통부는 관사 계약을 함에 있어 보증보험에 가입하거나, 선순위채권・기타 임차보증금 등을 확인하여 보증보험에 가입이 가능한 수준의 안전한 주택을 계약하는 등 관사 계약 관련 제도를 개선할 필요가 있음.

가) 개요

청・관사 관리 사업은 항공교통본부 및 지방항공청의 기관 운영을 위한 청사 사무실 및 지방공항 관사 임차료, 청사시설 공공요금 등을 납부하고, 청사 및 관사 시설을 개선하는 사업임

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 61억 7,000만원으로 5억 8,500만원 이용(감)에 따른 예산현액 55억 8,500만원 중 55억 5,300만원을 집행(99.4%)하고, 2,000만원을 다음 연도로 이월하면서, 1,200만원은 불용하였음.

【 2023년도 청・관사 관리 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2022년								2023년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
청・관사 관리	6,170	6,170	-	△585	5,585	5,553	20	12	7,031
-일반수용비	56	56		32.5	87	87	-	0.4	68
-공공요금 및 제세	841	841		13	854	847	-	7	885

구 분	2022년								2023년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
-임차료	2,935	2,935		△17	2,918	2,918	-	-	3,112
-시설장비유지비	214	214		43.5	258	233	20	4	174
-자산취득비	123	123			123	123	-	-	1,137
-무형자산	2,001	2,001		△657	1,344	1,344	-	-	1,655

※ 자료: 국토교통부

나) 보증보험 가입 등 관사 보증금 관련 제도개선 필요

청관사관리 사업의 무형자산 비목은 관사 전세보증금 용도로 사용하고 있는데, 국토교통부 항공교통본부는 지난 2019년 항공교통본부 직원의 관사 용도로 다가구주택을 전세금 6,000만원에 계약 후 전세권 설정등기를 한 바 있음.

그러나 2023년 6월 주택소유자의 채무 미이행에 따른 채권자 임의경매 신청으로 해당 주택은 1회 유찰 후 낙찰가 8억 7,800만원에 낙찰되었으며, 선순위채권인 근저당권(6억 5,000만원)과 소액임차인 우선변제권[191]으로 인하여 전세금 6,000만원 중 2,000만원을 수령하고 4,000만원은 미회수되었음.

이후 국토교통부 항공교통본부는 전세금 반환소송을 제기하여 승소 판결을 받았으나, 2024년 7월 현재 여전히 미반환 상태임.

191) 「주택임대차보호법」 제8조에 따라 소액임차인은 임차주택의 경매대금에서 보증금 중 일정액을 다른 담보물권자보다 우선 변제받을 권리가 있음

「주택임대차보호법」

제8조(보증금 중 일정액의 보호) ① 임차인은 보증금 중 일정액을 다른 담보물권자(擔保物權者)보다 우선하여 변제받을 권리가 있다. 이 경우 임차인은 주택에 대한 경매신청의 등기 전에 제3조제1항의 요건을 갖추어야 한다.

【 전세금 미반환건 】

관사(주소)	계약일	계약 금액	거래가액* (계약당시 건물시세)	선순위채권액 계약당시 등기부 외의 사항
피닉스 303호 (대구 동구 반야월로 271-15)	'19.12월	6,000만원	1,224 ~ 1,546	근저당권(650) 301호(45) 201호(55) 401호(160)

* 출처: 국토교통부 실거래가 공개시스템
** 경매물건 최저매각가격(감정가액) : 11억 3,600만원

※ 자료: 국토교통부

국토교통부 항공교통본부는 관사 전세계약 당시 공인중개사에게 의뢰하여 전세계약을 체결하였고, 관사 선정에 있어 예산·입지·보증금액 등을 고려하였으며, 공인중개사와 건물주를 통해 확인한 선순위 채권액과 해당주택 실거래가격을 비교하였을 때 전세권 설정만으로도 보증금 회수에 문제가 없을 것으로 판단하여 보증보험 등에 가입하지 않았다는 설명임.

그러나 지난 5년간 항공교통본부의 전세계약 현황을 살펴보면 선순위채권으로 근저당권이 존재하는 경우가 많고, 일부 관사의 경우 근저당권과 전세권, 소액임차인 보증금 등을 합하면 해당 건물의 거래가액을 넘는 경우도 존재함.

【 최근 5년간 항공교통본부 전세계약 현황 】

(단위 : 백만원)

구분	계약일	계약 금액	거래가액* (계약당시 건물시세)	선순위채권 및 계약당시 등기부 외의 사항	비고
관사1	'19.12월	60	1,224~ 1,546	근저당권(650), 301호(45), 201호(55), 401호(160)	소송건

구분	계약일	계약 금액	거래가액* (계약당시 건물시세)	선순위채권 및 계약당시 등기부 외의 사항	비고
관사2	‘19.4월	55	755~870	근저당권(420), 501호(100), 203호(50), 303호(45), 202호(50)	
관사3	‘19.4월	60	895~910	근저당권(585) 501호(150), 303호(55), 305호(40)	
관사4	‘19.4월	45	682~740	근저당권(420), 전세권(55), 501호(130), 201호(40)	
관사5	‘19.4월	55	720~1,130	근저당권(276) 402호(120), 302호(50)	
관사6	‘19.9월	75	1,313~ 1,325	근저당권(390) 501호(110), 201호(75), 301호(60)	
관사7	‘20.1월	160	960~1,100	근저당권(540)	
관사8	‘21.3월	60	800~820	근저당권(390) 기타 세대(160)	
관사9	‘21.4월	120	830~850	근저당권(552.5) 202호(100), 1층상가(20)	
관사10	‘21.5월	60	780~895	근저당권(390) 주인세대(110), 303호(60), 기타 세대(28.5)	
관사11	‘21.6월	80	530~580	근저당권(264) 101호(3), 102호(40), 201호(75)	
관사12	‘21.6월	50	740~1,313	근저당권(650) 주인세대(140), 기타 세대(40)	근저당권 현재 말소
관사13	‘21.9월	116	-	X	
관사14	‘21.9월	190	-	X	
관사15	‘22.2월	70	1,194~ 1,235	근저당권(500) 기타 세대(131)	
관사16	‘22.3월	160	-	X	
관사17	‘22.5월	180	-	X	
관사18	‘22.12월	95	820~1,000	근저당권(260) 기타 세대(200)	잔여 융자 20
관사19	‘23.4월	300	-	X	
관사20	‘23.11월	190	-	X	

구분	계약일	계약 금액	거래가액* (계약당시 건물시세)	선순위채권 및 계약당시 등기부 외의 사항	비고
관사21	‘23.11월	110	-	X	
관사22	‘23.11월	98	-	X	
관사23	‘23.11월	143	-	X	
관사24	‘23.12월	90	-	X	

* 출처: 국토교통부 실거래가 공개시스템

※ 자료: 국토교통부

특히, 이번 주택소유자의 전세금 미반환으로 아직 전세금이 회수되지 못한 건의 경우에는 감정가액이 계약 당시 거래가액에 비해 낮을 뿐만 아니라, 실제 경매에 따른 낙찰액이 거래가액의 80%에도 미치지 못한 점을 고려할 때 다른 관사들도 자칫 전세금 전액을 돌려받지 못할 가능성이 있는 것으로 보임.

이러한 관사 전세금 미반환은 국민들의 세금으로 구성된 국고의 손실을 유발하는 것인만큼 전세금 미반환이 발생하지 않도록 유의할 필요가 있으므로, 국토교통부는 관사 계약을 함에 있어 보증보험에 가입하거나, 선순위 채권·기타 임차보증금 등을 확인하여 보증보험에 가입이 가능한 수준의 안전한 주택을 계약하는 등 관사 계약 관련 제도를 개선할 필요가 있을 것으로 보임.

2) 항공기 검사(3634-451)

○ 국토교통부는 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침을 위반하여 항공기 검사 사업에 일반수용비를 편성하여 지난 2년간 이를 전용하거나 전액 불용한바, 차년도 예산편성 시 일반수용비 비목을 삭제하는 등 이러한 지침을 위반한 예산편성에 대하여 시정할 필요가 있음.

가) 개요

항공기검사 사업은 항공사 등 민원소요자가 「항공안전법」에 따른 각종 증명·승인[192], 조종사 운항자격 심사, 정비조직 인증 등을 위한 검사를 요청함에 따라 현지출장이 필요한 경우 검사를 수행하는 감독관 등에 대한 소요경비를 지출하는 사업임

이 사업의 2023년도 예산액은 4억 7,700만원으로, 이 중 4억 5,100만원(94.5%)을 집행하고 2,600만원은 불용하였음.

【 2023년도 항공기검사 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
항공기검사	477	-	-	-	477	451	-	26	430
-일반수용비	24	-	-	△5	19	-	-	19	22
-국내여비	81	-	-	5	130	123	-	6	73
-국외여비	372	-	-	-	328	328	-	1	335

※ 자료: 국토교통부

192) 감항증명(「항공안전법」 제23조), 감항승인(「항공안전법」 제24조), 수리·개조승인(「항공안전법」 제30조), 전문교육기관의 지정(「항공안전법」 제48조), 항공운송사업자 운항증명(「항공안전법」 제90조) 등

나) 지침을 위반한 예산편성 시정 및 추후 일반수용비 비목 삭제 필요

동 사업은 일반수용비(210-01), 국내여비(220-01) 및 국외여비(220-02), 세 종류의 비목으로 구성되어 있으며, 최근 3년간 동 사업의 집행내역을 살펴보면 다음과 같음.

【 최근 3개년도 항공기검사 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2021년				2022년				2023년			
	예산현액	집행액	차년도이월액	불용액	예산현액	집행액	차년도이월액	불용액	예산현액	집행액	차년도이월액	불용액
항공기검사	477	177	-	300	445	377	-	68	477	451	-	26
-일반수용비	-	-	-	-	24	-	-	24	19	-	-	19
-국내여비	135	112	-	23	134	127	-	7	130	123	-	6
-국외여비	342	65	-	277	287	250	-	37	328	328	-	1

※ 자료: 국토교통부

이와 같이 2021년까지는 일반수용비(210-01) 비목이 편성되지 않았으나, 2022년 이후로 신규 편성되었는데, 국토교통부에 따르면 2022년 예산 편성 과정에서 공통경비 감액('21.8.23)에 맞춰 항공기검사 총 예산(4.77억원)또한 조정이 되었어야 하나 미반영된 결과, 공통경비 감액분만큼 일반수용비로 배정하되 불용처리하기 위하여 해당 금액을 일반수용비 비목으로 신규 편성하였다는 설명임.

그러나 일반수용비는 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침(기획재정부)에 따르면 ①통상적인 조직운영에 소요되는 기본적인 행정사무비[193] ②기타 업무수행과정에서 소규모적으로 발생되는 물품의 구입비[194], ③회의참석사례금, 공고료 및 광고료, 수수료 및 사용료, 초빙강사료, 특수목적 대학의 초과·야간 강의료 등에 소요되는 예산의 비목에 해당하는바, 이는 해당 지침을 위반한 예산편성으로 보임.

또한, 일반수용비가 신규편성된 2022년 이후 일반수용비 집행내역을 살펴보면 2023년 국내여비로 5백만원 전용(감)하여 집행한 내역 외에는 집행하지 않고 불용하였으며, 국토교통부는 2024년에 편성된 일반수용비에 대해서도 불용할 예정임.

따라서 국토교통부는 차년도 예산편성 시 일반수용비 비목을 삭제하는 등 이러한 지침을 위반한 예산편성에 대한 시정 조치가 필요할 것으로 보이며, 추후 이와 같은 사례를 반복하지 않도록 주의할 필요가 있을 것으로 보임.

193) 사무용품 구입비, 인쇄비 및 유인비, 소모성 물품 구입비, 비품 수선비 등
194) 안내·홍보물 등 제작비, 간행물 등 구입비, 의무실·양호실 등 자체의료시설의 약품·소모성 의료기구 구입비 등

사. 모빌리티자동차국

1) 자율주행기술개발혁신사업(R&D)(4158-308)

○ 자율주행기술개발혁신사업은 연구비 집행잔액 등과 사업비 불인정액이 발생하였고, 이는 집행 관리 미흡에 기인한 것으로 보이므로 국토교통부는 향후 예산 집행 가능성과 연구개발 추진일정을 고려하여 적정한 규모의 예산을 편성하고 집행 관리를 면밀히 함으로써 이와 같은 일이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

자율주행기술개발혁신 사업은 2021년부터 2027년까지 총 1조 957억원을 투입하여 자동차-정보통신기술-도로교통 융합신기술 서비스 개발 등을 통해 자율주행 융합신산업을 발굴·육성하고 자율주행 신뢰도 확보 및 공공서비스 개발을 통해 자율주행에 대한 국민의 수용성을 제고하려는 연구개발 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 502억 8,500만원으로 전액 수탁기관(국토교통과학기술진흥원)에 출연되었음.

【 2023년도 자율주행기술개발혁신 사업 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
자율주행기술개발혁신	50,285	50,285	-	-	50,285	50,285	-	-	59,412

※ 자료: 국토교통부

나) 적정 규모의 예산 편성과 면밀한 집행관리 필요

2023년 자율주행기술개발혁신 사업은 16개의 계속과제('21년 착수 13개, '22년 착수 3개)와 6개의 신규과제 등 총 22개의 과제를 추진하였음.

【 2023년도 자율주행기술개발혁신 사업 과제 현황 】

연번	구분	과제명 (사업기간)	주관연구기관 (연구수행자)	총 사업비 (백만원)	'23년 사업비 (백만원)
1	계속	(국-1) 크라우드 소싱 기반의 디지털 도로교통 인프라 융합 플랫폼 기술 개발('21~'26)	한국지능형 교통체계협회 (조용성)	13,000	2,500
2	계속	(국-2) 인프라 센서 기반의 도로 상황 인지 고도화 기술 개발('21~'25)	한국교통대학교 (문철)	9,000	2,500
3	계속	(국-3) 자율협력주행을 위한 미래도로 설계 및 실증 기술 개발('21~'26)	한국건설기술 연구원 (윤덕근)	10,000	2,000
4	계속	(국-4) 인프라 가이던스를 통한 자율차 주행지원 기술 개발('22~'27)	한국건설기술 연구원 (양인철)	12,000	2,500
5	신규	(국-5) 자율차-일반차 혼재상황 대비 AI기반 자율주행모빌리티 운영 플랫폼 개발('23~'27)	명지대학교 (손영태)	15,000	3,000
6	계속	(국-6) 자율주행 Lv.4/4+ 빅데이터를 활용한 도로교통 디지털트윈 개발('22~'27)	한국교통연구원 (채찬들)	12,000	3,000
7	신규	(국-7) 메타버스 기반 자율주행 가상시험환경 실증기술 개발('23~'27)	한국교통안전공단 (최인성)	12,000	2,500
8	계속	(국-8) Lv.4 자율주행 차량 테스트베드 환경 구축('21~'27)	한국교통안전공단 (조성우)	12,000	3,000
9	신규	(국-9) 자율주행 리빙랩 실증환경 운영 및 서비스를 통한 사업 모델 개발('23~'27)	한국교통안전공단 (이정기)	45,000	1,100
10	계속	(국-10) 교통약자(장애인, 노약자, 교통소외 지역 등) 이동지원 모빌리티 서비스 기술 개발('21~'26)	한국교통연구원 (박경아)	15,000	2,500
11	계속	(국-11) 실시간 수요 대응 자율주행 대중교통 모빌리티 서비스 기술 개발('21~'27)	한국건설기술 연구원	18,000	2,600
12	계속	(국-12) 자율주행 Lv.4/4+ 기반 공유차(Car-Sharing) 서비스 기술 개발('22~'27)	한국교통연구원 (강경표)	15,000	3,000
13	신규	(국-13) 자율주행 Lv.4/4+ 기반 도시환경관리 서비스 기술 개발('23~'27)	엘지유플러스 (류형상)	12,000	2,000
14	계속	(국-14) 도로교통 인프라 모니터링 및 긴급복구 지원 서비스 기술 개발('21~'26)	한국도로공사 (최인구)	10,000	2,000
15	신규	(국-15) 자율주행 Lv.4/4+ 기반 긴급차량 통행 지원 서비스 기술 개발('23~'27)	한국지능형 교통체계협회 (조용성)	8,000	1,500

연번	구분	과제명 (사업기간)	주관연구기관 (연구수행자)	총 사업비 (백만원)	'23년 사업비 (백만원)
16	계속	(국-16) 주행 및 충돌상황 대응 안전성 평가 기술 개발('21~'27)	한국교통안전공단 (조광상)	19,800	4,035
17	계속	(국-17) 실차 시뮬레이션 기반 시스템 안전성 평가 기술 개발('21~'27)	한국교통안전공단 (조성우)	16,400	2,956
18	계속	(국-18) V2E 인지판단 안전성 및 사고대응 평가 기술 개발('21~'26)	한국교통안전공단 (이정기)	13,894	2,894
19	계속	(국-19) 화물차/도로인프라 상태정보 융합 동적 안전성 평가기술 개발('21~'25)	한국자동차연구원 (윤득선)	5,000	1,000
20	계속	(국-20) 자동차 통합보안 안전성 평가기술 개발 ('21~'27)	한국교통안전공단 (김성범)	10,000	2,000
21	계속	(국-21) 자동차 V2X 통신성능 안전성 및 전자파 적합성 평가기술 개발('21~'26)	한국교통안전공단 (정혁)	6,000	1,200
22	신규	(국-22) 자율주행 Lv.4 상호호환성 확보를 위한 데이터 표준 및 표준적합성 시험방법 개발 ('23~'27)	한국지능형 교통체계협회 (김상헌)	5,000	500
합 계				294,094	50,285

※ 자료: 국토교통부

그런데 동 사업은 다음과 같은 점들을 고려할 때 집행관리가 부실한 문제가 있음.

우선, 2023년 동 사업 과제들의 정부출연금 실집행실적을 보면 대부분의 과제들에서 집행관리가 미흡하여, 총 44억 4,216만원의 잔금 및 이월금이 발생하였음.[195]

195) 국토교통부에 따르면 이월액은 '단계 내 이월액'으로 동일한 연구단계 내에서 연구개발기관이 자율적으로 변경할 수 있음.
(참고) 「국가연구개발혁신법」에 따른 「24년도 국가연구개발혁신법 매뉴얼」61~62p 제3절 1.연구개발과제협약의 체결
○ 연구개발과제 선정 시 전체 연구개발기간에 대하여 협약을 체결하도록 하여 관행적 연차협약을 폐지함으로써, 연구자가 중·장기적인 관점에서 과제를 수행할 수 있는 환경을 조성하기 위함
- 연차평가·정산에서 단계별 평가·정산 원칙으로 전환
- 단계별 정산 원칙 하에서 단계 내에서는 연구개발비 사용계획을 연구개발기관 자율로 변경할 수 있도록 함으로써, 단계 내에서 실질적으로 연구개발비 집행 잔액의 이월 및 선집행을 허용하는 효과를 거두려는 것임

특히, ‘자율협력주행을 위한 미래도로 설계 및 실증 기술 개발 과제’, ‘메타버스 기반 자율주행 가상시험환경 실증기술 개발 과제’ 등 일부 과제는 2023년 예산의 20% 이상의 이월금이 발생하였음.

이와 같이 잔금 또는 이월금이 발생한 주요 원인은 자율주행 리빙랩 도시[196] 선정(화성시)이 예산 편성 시 계획상 2023년 11월에 이루어진다는 점을 간과하는 등 각 과제별로 예산의 집행 가능성을 면밀히 파악하지 못했던 측면이 있음.

【 2023년도 자율주행기술개발혁신 사업 과제별 실집행실적 】

(단위: 백만원, %)

연번	과제명	예산	실집행	집행잔액	단계내 이월금액	실집행률	집행잔액 발생사유
합 계		51,893	47,445.94	246.3	4,195.86	91.4	
1	(국-1) 크라우드 소싱 기반의 디지털 도로교통 인프라 융합 플랫폼 기술 개발	2,500	2,487.94		12.06	99.5	활동비 잔금 발생
2	(국-2) 인프라 센서 기반의 도로 상황 인지 고도화 기술 개발	2,500	2,290		210	91.6	활동비 잔금 발생
3	(국-3) 자율협력주행을 위한 미래도로 설계 및 실증 기술 개발	2,198	1,510		688	68.7	활동비 잔금 발생
4	(국-4) 인프라 가이던스를 통한 자율차 주행지원 기술 개발	2,556	2,523	32.8		98.7	연구활동비, 재료비 등 잔액 발생
5	(국-5) 자율차-일반차 혼재상황 대비 AI기반 자율주행모빌리티 운영 플랫폼 개발	3,000	2,159		841	72.0	인프라 장비 구매비 이월 및 활동비 잔금 발생

196) 자율주행 리빙랩 도시는 자율주행기술개발혁신 사업에서 개발된 기술·서비스를 통합 실증하기 위한 세계 최초 도시 단위의 자율주행 실증지역을 말함.

연번	과제명	예산	실집행	집행잔액	단계내 이월금액	실집행률	집행잔액 발생사유
6	(국-6) 자율주행 Lv.4/4+ 빅데이터를 활용한 도로교통 디지털트윈 개발	3,293.2	3,091.8	201.5		93.9	연구재료비, 활동비, 재료비, 간접비 잔금 발생
7	(국-7) 메타버스 기반 자율주행 가상시험환경 실증기술 개발	2,500	1,969		530.2	78.8	활동비, 수당의 잔금 발생
8	(국-8) Lv.4 자율주행 차량 테스트베드 환경 구축	3,758	3,660		97	97.4	활동비, 수당의 잔금 발생
9	(국-9) 자율주행 리빙랩 실증환경 운영 및 서비스를 통한 사업 모델 개발	1,100	882.8		217.2	80.3	연구활동비 등의 잔금 발생
10	(국-10) 교통약자(장애인, 노약자, 교통소외 지역 등) 이동지원 모빌리티 서비스 기술 개발	2,500	2,174.3		323.7	87.0	활동비, 수당, 재료비 등 일부 잔금
11	(국-11) 실시간 수요 대응 자율주행 대중교통 모빌리티 서비스 기술 개발	2,600	2,433.6		166.4	93.6	활동비, 수당의 잔금 발생
12	(국-12) 자율주행 Lv.4/4+ 기반 공유차 (Car-Sharing) 서비스 기술 개발	3,197.7	3,185.7			99.6	인건비, 연구활동비, 재료비의 잔금 발생
13	(국-13) 자율주행 Lv.4/4+ 기반 도시환경관리 서비스 기술 개발	2,000	1,933		66	96.7	활동비, 간접비 등 잔금 발생
14	(국-14) 도로교통 인프라 모니터링 및 긴급복구 지원 서비스 기술 개발	2,000	1,872		128	93.6	활동비, 수당의 잔금 발생
15	(국-15) 자율주행 Lv.4/4+ 기반 긴급차량 통행지원 서비스 기술 개발	1,500	1,374.3		125.7	91.6	활동비, 수당 및 재료비 (장비 구입 심의 검토) 예산 이월
16	(국-16) 주행 및 충돌상황 대응 안전성 평가 기술 개발	4,035	3,774		261	93.5	활동비, 재료비의 잔금 발생
17	(국-17) 실차 시뮬레이션 기반 시스템 안전성 평가 기술 개발	3,046	2,883		163	94.6	장비 수급 불가로 연구장비비 이월

연번	과제명	예산	실집행	집행잔액	단계내 이월금액	실집행률	집행잔액 발생사유
18	(국-18) V2E 인지판단 안전성 및 사고대응 평가기술 개발	2,894	2,744		150	94.8	활동비, 수당의 잔금 발생
19	(국-19) 화물차/도로인프라 상태정보 융합 동적 안전성 평가기술 개발	1,000	854.5		145.6	85.5	재료비, 활동비의 잔금 발생
20	(국-20) 자동차 통합보안 안전성 평가기술 개발	2,015	2,015		0	100.0	활동비 잔금 발생
21	(국-21) 자동차 V2X 통신성능 안전성 및 전자파 적합성 평가기술 개발	1,200	1,135		65	94.6	연구활동비 일부 잔액, 연구수당 미지급으로 인한 잔액발생
22	(국-22) 자율주행 Lv.4 상호호환성 확보를 위한 데이터 표준 및 표준적합성 시험방법 개발	500	494		6	98.8	활동비 잔금 발생

* 2021년도 착수과제 13개의 예산에는 1차년도(2021년) 이월금 포함

※ 자료: 국토교통부

【 2023년도 자율주행기술개발혁신 사업 과제 잔금 발생 주요 사유 】

구분	잔금 (백만원)	잔금 발생 사유
국-3 자율협력주행을 위한 미래도로 설계 및 실증 기술 개발	688	리빙랩 도시 대상지가 '23년 하반기에 선정됨에 따라 당초 '23년도 에 집행하기로 계획한 리빙랩 도로 설계 비용의 집행 지연 발생('24년 내 집행예정)
국-5 자율차-일반차 혼재상황 대비 AI기반 자율주행모빌리티 운영 플랫폼 개발	841	리빙랩 도시가 '23년도 하반기에 선정됨에 따라, 리빙랩에 설치될 플랫폼 인프라(서버, 방화벽, VPN 등) 구매 계획 일정을 변경하게 되어 이월금 발생
국-7 메타버스 기반 자율주행 가상시험환경 실증기술 개발	531	리빙랩 도시가 '23년도 하반기에 선정됨에 따라 리빙랩 내 설치할 자율주행모빌리티센터 규모 및 설치 위치 등이 조기에 확정되지 못해 관련 장비(온프레미스 등) 구매 비용 집행이 일부 지연 등

※ 자료: 국토교통부

다음으로, 동 사업은 「국가연구개발혁신법」 제13조제7항[197] 및 동법 시행령

197) 「국가연구개발혁신법」
제13조(연구개발비의 지급 및 사용 등) ① ~ ⑥ (생 략)
⑦ 중앙행정기관의 장은 연구개발과제의 각 단계가 종료된 날부터 3개월 이내에 연구개발비 정산을 실시하여야 하며, 정산 결과에 따라 연구개발비의 회수 등 필요한 조치를 할 수 있다.
⑧ (생 략)

제26조제6항[198]에 따라 2024년 4월 1단계('21년~'22년) 종료과제 13개에 대한 정산을 실시하였음.

동 정산결과, 13개 과제에 대하여 약 1억 1,700만원의 사업비 불인정액이 발생하였는데, 이는 출장 취소에 따른 수수료 지불, 목적 외 식대 사용, 연구수당 초과지급 등 연구비 사용기준을 위반한 사업비 집행이 이루어졌기 때문임.

이와 같이 연구비 집행잔액, 이월금 및 사업비 불인정액이 발생한 것은 국토교통부의 집행관리 미흡에 기인한 것으로 보이는바, 국토교통부는 향후 예산 집행 가능성과 연구개발 추진일정을 고려하여 적정한 규모의 예산을 편성하고 집행 관리를 면밀히 함으로써 이와 같은 일이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

198) 「국가연구개발혁신법 시행령」
제26조(연구개발비의 정산 등) ① ~ ⑤ (생 략)
⑥ 중앙행정기관의 장은 법 제13조제7항에 따라 회수한 연구개발비를 국고에 납입해야 한다.

2) 한국형 Green NCAP 평가기술 개발(R&D)(4158-316)

○ 한국형 Green NCAP 평가기술 개발 사업은 Green NCAP 제도 도입을 전제로 추진되는 사업으로 동 제도 도입을 위한 법적근거 마련에 대해 환경부가 이견이 있는바, 국토교통부는 향후 동 제도가 성공적으로 도입될 수 있도록 환경부와 면밀히 협의하여 체계적으로 추진할 필요가 있는 것으로 보임.

가) 개요

한국형 Green NCAP 평가기술 개발 사업은 수송부문 국가 온실가스 감축을 목적으로 자동차 및 연료의 생산-활용-폐기 전(全) 단계에서의 온실가스 배출량 등 자동차의 환경친화도를 평가(LCA: Life Cycle Analysis)하는 Green NCAP(Green New Car Assessment Program) 제도를 도입하기 위해 2023년부터 2026년까지 총 250억원을 투입하여 평가기술 및 실용화 기술을 개발하는 사업임.

< 한국형 Green NCAP 평가기술 개발 사업 주요 내용>

❶ (A-LCA) 자동차의 생산부터 운행 및 운행 중에 소비하는 에너지, 폐차까지 자동차 생애 전 주기에 걸쳐 발생하는 온실가스 배출량 평가·검증 방법 개발
❷ (성능평가) 내연기관자동차 연료소비효율 및 친환경자동차의 에너지 소비효율, 1회 충전 후 주행거리 등 자동차 성능 평가 방법 및 친환경자동차 평가 장비 개발
❸ (실내공기질 평가) 자동차 실내 내장재에서 발생하는 휘발성 유해물질과 외부에서 유입된 오염물질(미세먼지, 질소산화물 등)의 영향 평가 방법 및 평가 장비 개발

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2023년도 예산액은 25억원으로 전액 수탁기관(국토교통과학기술진흥원)에 출연되었음.

2023년 출연된 25억원은 연비·온실가스, LCA 및 실내공기질 부문별 평가·등급화 기술의 개념설계, 자동차 환경친화도 평가플랫폼 설계 및 LCA 산정 프로그램 시제품 개발 등에 사용되었음.

【 2023년도 한국형 Green NCAP 평가기술 개발 사업 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
한국형 Green NCAP 평가기술 개발	2,500	2,500	-	-	2,500	2,500	-	-	4,050

※ 자료: 국토교통부

【 2023년도 한국형 Green NCAP 평가기술 개발 사업 집행내역】

2023	-연비·온실가스, LCA 및 실내공기질 부문별 평가·등급화 기술 개념설계 -자동차 환경친화도 평가플랫폼 설계 및 LCA 산정 프로그램 시제품 개발 -한국형 Green NCAP 평가기술 개발 제도화를 위한 자동차관리법 개정 법률(안) 도출

※ 자료: 국토교통부

나) 환경부와의 면밀한 협의를 통한 체계적인 제도 도입 필요

한국형 Green NCAP 평가기술 개발 사업은 2027년 Green NCAP 제도 도입을 위해 필요한 평가기술과 실용화 기술을 연구개발하는 사업임.

Green NCAP 제도와 관련하여, 우리나라는 2021년 11월 자동차기준국제조화기구(WP.29: Working Party 29)[199]에서 자동차 LCA 연구 필요성을 일본과 함께 제안하였고, 그 후 2022년 11월 자동차 온실가스 전주기 평가

199) 자동차 국제기준(기술규정)의 제·개정 및 국가 간 상호인정 추진을 목적으로 설립된 UN ECE 산하 국제회의체로서, 총회 및 6개 분야별 전문분과(GRs, Group Rapporteur)와 각 그룹별 전문가기술회의그룹(28개 회의체, 수시개최)으로 구성됨.

방법(A-LCA: Automotive-Life Cycle Assessment) 마련을 위해 구성된 WP.29 산하 전문가기술회의(IWG: Informal Working Group)[200]의 의장을 일본과 공동으로 맡아 2024년 5월까지 주요 논의항목, 국제기준 마련 등을 위한 회의를 총 9차례 개최하였음.

이와 같은 노력을 바탕으로 국토교통부는 2027년부터 Green NCAP 제도를 도입할 계획인바, 동 제도를 도입하기 위해서는 법적 근거 마련이 필요한 것으로 보임.

한편, 환경부장관과 국토교통부장관이 자동차 전과정에서 발생하는 이산화탄소 배출량을 파악하고 이를 효율적으로 관리할 수 있도록 자동차 온실가스 전과정 평가 방법을 마련하도록 의무화하고, 자동차 제작업체가 온실가스 전과정 평가를 실시하는 경우에 그에 필요한 행정적·기술적 지원을 할 수 있도록 「대기환경보전법」이 개정[201]되어 2027년 1월에 시행될 예정임.

「대기환경보전법」 개정에 대하여 국토교통부는 「대기환경보전법」에 따른 자동차 온실가스 전과정 평가방법은 단순히 평가 대상과 그 실시 방법을 환경부장관과 국토교통부장관이 고시하는 것이고, Green NCAP은 「대기환경보전법」에 따른 자동차 온실가스 전과정 평가방법보다 높은 기

200) 국제기준 제·개정 논의를 위해 각 전문가그룹회의(GRPE 등) 산하에 관련 전문가로 구성된 실무회의체

201) 「대기환경보전법 일부개정법률」[시행 2027. 1. 10.] [법률 제19960호, 2024. 1. 9., 일부개정]
제76조의7(온실가스 전과정 평가 방법의 고시 등) ① 환경부장관과 국토교통부장관은 자동차 전과정에서 발생하는 이산화탄소 배출량을 파악하고 이를 효율적으로 관리할 수 있도록 온실가스 전과정 평가 대상이 되는 자동차의 종류와 그 실시 방법 등을 마련하여 고시하여야 한다. 이 경우 환경부장관과 국토교통부장관은 미리 산업통상자원부장관과 협의하여야 한다.
② 국가는 온실가스 전과정 평가를 실시하는 자동차제작자에게 필요한 행정적·기술적 지원을 할 수 있다.

준으로 온실가스 배출량을 평가·등급화할 뿐만 아니라 친환경 성능(에너지 소비효율 등), 실내공기질 등을 평가하는 제도로서 차별성이 있다는 입장으로, Green NCAP 제도 도입을 위해 별도로 「자동차관리법」 및 하위 법령의 개정을 추진할 계획임.

이와 관련하여 제21대국회에서는 자동차의 환경친화도 평가 근거를 마련하는 내용의 「자동차관리법 일부개정법률안」(의안번호 2123052, 강대식의원 대표발의)[202]이 발의되었으나 임기만료 폐기되었는데, 당시 개정안에 대하여 환경부는 국토교통부가 별도로 환경친화도를 평가하는 것은 중복으로 삭제가 필요하다는 의견을 보인 바 있음..

즉, 「대기환경보전법」에 Green NCAP 제도와 유사한 제도의 법적 근거가 마련되어 있음에도 국토교통부는 Green NCAP 제도의 법적 근거를 별도로 마련할 계획이나, 현재 Green NCAP 제도 도입 과정에서 환경부와 국토교통부 간 합의되지 않은 사항이 있고, 제도 도입에 필요한 평가기술과 실용화기술 개발은 국토교통부에서 수행하고 있는 상황임.

202) 「자동차관리법 일부개정법률안」(의안번호 2123052, 강대식의원 대표발의)

현 행	개 정 안
제33조의2(자동차의 안전도 평가) ① 국토교통부장관은 소비자에게 자동차의 안전도에 대한 정보를 제공하고 안전도가 높은 자동차를 제작하도록 유도하기 위하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 자동차제작자등이 판매한 자동차의 안전도를 평가하여 그 결과를 공표(公表)하여야 한다.	제33조의2(자동차의 안전도 및 환경친화도 평가) ① 국토교통부장관은 소비자에게 자동차의 안전도 및 환경친화도(이하 “안전도등”이라 한다)에 대한 정보를 제공하고 안전도등이 높은 자동차를 제작하도록 유도하기 위하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 자동차제작자등이 판매한 자동차의 안전도등을 평가하여 그 결과를 공표(公表)하여야 한다.
② (생 략)	② (현행과 같음)

이는 Green NCAP 제도를 도입하는 과정에서 혼란과 지연을 초래할 수 있으며, 제도 도입 지연 시 한국형 Green NCAP 평가기술 개발 사업의 효과성이 저해될 수 있는 문제가 있음.

따라서 국토교통부는 Green NCAP 제도가 성공적으로 도입될 수 있도록 사전에 환경부와 면밀히 협의하여 관련 법령 개선을 체계적으로 추진할 필요가 있는 것으로 보임.

3) 첨단자동차검사연구센터 운영(4633-308)

○ 첨단자동차검사연구센터 운영 사업은 국회에서 예산안 심사 시 확정한 내용을 변경하여, 동 사업 목적에 맞지 않는 장비를 구입함으로써 「국가재정법」 제45조를 위반하여 예산을 목적 외로 사용한 문제가 있으므로 국토교통부는 향후 동 사업에서 예산을 목적 외로 사용하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

첨단자동차검사연구센터 운영 사업은 전기차·수소차·자율주행차 등 친환경 첨단자동차 보급 확대에 따라 동 자동차들의 운행 안전성을 확보하기 위한 검사기술의 연구개발과 전문인력 양성을 위한 교육을 수행하는 첨단자동차검사연구센터의 운영을 지원하는 사업임.

【 첨단자동차검사연구센터 개요 】

- 위　　치 : 경북 김천시 혁신로 288-7(율곡동)
- 사업개요 : 차세대 교통환경 변화 대응, 자동차 검사 및 안전 정책의 효율적 시행을 위한 첨단자동차검사연구 및 전문 교육시설 건립 운영
- 공사규모: 부지면적(8,969.20㎡, 2,713.18평), 연면적(9,848.08㎡, 2,979평)
* 철근콘크리트구조 지하 1층 ~ 지상 4층, 생활관 44개실(장애인 2실 포함), 옥외주차장(95면)
- 주요시설: 첨단연구·교육동, 실습실 및 검사운영시스템통제실 등
- 총사업비: 218.57억 원 (정부출연금)
- 사업기간: (구축) 2017 ~ 2020 (4년), (운영) 2020 ~ 계속

이 사업의 2023년도 예산액은 2억원으로 전액 수탁기관(한국교통안전공단)에 출연되었음.

【 2023년도 첨단자동차검사연구센터 운영 사업 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
첨단자동차검사연구센터 운영	200	200	-	-	200	200	-	-	300

※ 자료: 국토교통부

나) 예산의 목적 외 사용 문제

2023년 첨단자동차검사연구센터 운영 사업은 예산을 목적 외로 사용한 문제가 있음.

동 사업은 전기차·수소차·자율주행차 등 친환경 첨단자동차에 대한 검사 연구와 자동차산업 종사자에 대한 교육을 목적으로 설립된 첨단자동차검사연구센터의 장비를 지원하는 사업임.

그런데 2023년 동 사업은 자동차검사 기술인력의 교육을 위해 예산 2억원을 집행하여 승용차, 승합차, 화물차에 대한 VR/AR 기반의 관능(육안) 검사 교육에 필요한 3종의 콘텐츠를 구입하였음.

즉, 동 사업은 전기차·수소차·자율주행차 등 친환경 첨단자동차에 대한 검사기술 연구·개발 및 교육에 필요한 장비를 구입하기 위해 편성되었으나, 이와 다르게 친환경 첨단자동차가 아닌 일반 자동차의 검사 교육에 필요한 콘텐츠를 구입한 것임.

【 2023년도 첨단자동차검사연구센터 운영 사업 실집행내역 】

(단위: 천원)

항 목	금 액		잔 액	비고
	수입	집행		
첨단자동차검사연구센터 운영	200,000		3,752	
VR/AR기반 교육 환경 구축		196,248		
·3종 컨텐츠		179,288		승용차, 어린이 보호 승합차, 화물차의 관능(육안)검사
·구동 PC		9,800		4set
·영상장치		7,160		HMD Device 4set
수입이자	92			수입이자 반납
합 계	200,092	196,248	3,844	국고반납 완료

※ 자료: 국토교통부

【 2023년도 첨단자동차검사연구센터 구입장비 현황】

구분		활용분야	이미지(예)	수량
VR/AR기반 자동차검사 기술인력 교육 환경 구축 (3종 콘텐츠)	승용자동차 (하이브리드)	-자동차 정기·종합검사원 및 전기자동차 플러스+ 자격 실습 교육 -연구센터 및 검사소 견학 -자동차 검사 홍보 -자동차 검사 체험 ·자관법시행규칙 별표 15에 의거 자동차 관능(육안)검사 ·자동차 안전기준 교육 ·자체기준, 제원측정 등 방법검사 ·부적합 및 시정권고 사항검사 ·자동차 검사 중 안전 수칙 ·외부, 외내, 하체, 엔진검사 ·학습 후 랜덤검사로 개인평가(VICT)		4 set (PC 및 HMD)
	승합자동차 (어린이 운송용 승합차 45인승)			
	화물자동차 (4.5t 이상)			

※ 자료: 국토교통부

더욱이 동 사업은 2023년에 전기차 고전압 및 충전시스템 교육장비 등 자동차 장치별 실습용 교육장비 2종 3대를 구입하기 위하여 예산안 2억원을 편성하고 동 내용을 바탕으로 국회에서 예산 2억원이 확정되었음.

【 2023년도 첨단자동차검사연구센터 예산안에 따른 구입장비 계획 】

구분	장비명	활용분야	필요성	수량	금액 (백만원)	비고(예)
교육용 실습 장비	전기차 시뮬레이터 (구조형/절개형)	전기차 교육(고전압점검, 충전시스템, 고전원장치 시스템 교육장비 등)	전기차의 실제 구조를 이해하고 에너지원, 동력구조 및 작동원리 교육에 필요	1대	60	
	첨단차 시뮬레이터 (자율주행 레벨 2단계 동급이상)	자율주행차 교육 (CAN/LIN/MOST/ FlexRay 통신, ADSA 등 각종 자율주행시스템 교육장비 등)	자율주행차의 실제 구조를 이해하고 작동원리 교육에 필요	2대	140	

※ 자료: 국토교통부

그러나 2023년 동 사업은 국회에서 예산안 심사 시 확정한 장비를 구매한 것이 아니라 VR/AR 기반의 관능(육안) 검사를 위한 3종의 콘텐츠장비를 구매한 것임.

이에 대해 국토교통부는 VR/AR 기반 콘텐츠는 첨단운전자지원시스템(ADAS)[203]이 부가된 자동차에 대해서도 자동차 검사기준에 따른 관능(육안)검사를 구현하고 있으며, 구체적으로 첨단보조장치 검사 시 ABS센서의 이상 유무, 차고센서 부착 및 연결상태 등 각종 센서 및 배선상태의 확인이 필요한데 해당 VR/AR 기반 콘텐츠를 통해서 관련 내용을 학습할 수 있다고 설명함.

203) ADAS(Advanced Driver Assistance Systems)는 운전 중 발생할 수 있는 상황 일부를 차량이 스스로 인지하고 판단하여 기계 장치를 전자적으로 제어하는 시스템을 말함.

그러나 동 사업은 2023년에 국회에서 예산안 심사 시 확정한 내용이 아닌 장비를 구입함으로써 「국가재정법」 제45조[204]를 위반하여 예산을 목적 외로 사용한 문제가 있음.

따라서 국토교통부는 향후 동 사업에서 예산을 목적 외로 사용하지 않도록 주의할 필요가 있음.

---

204) 「국가재정법」
제45조(예산의 목적 외 사용금지) 각 중앙관서의 장은 세출예산이 정한 목적 외에 경비를 사용할 수 없다.

4) 자율자동차 상용화(4634-319)

○ 자율주행차 경진대회 사업은 참가대상, 과제 내용 등 대회 내용이 산업통상자원부의 자율주행 경진대회와 유사·중복된 문제가 있으므로 국토교통부는 산업통상자원부와 협의하여 자율주행차 경진대회를 일원화하는 등 조정할 필요가 있는 것으로 보임.

○ 2023년 14개 자율차 시범운행지구 평가 결과, 43%에 달하는 6개 지구가 E등급을 받아 지구 지정의 실효성이 저해된 문제가 있으므로 국토교통부는 동 지구들에 대하여 개선 조치를 적극 권고하는 등 관리 및 지원을 강화할 수 있는 방안을 강구할 필요가 있음.

가) 개요

자율자동차 상용화 사업은 자율주행 테스트베드 고도화, 자율주행 데이터 공유센터 운영, 자율차 경진대회, 자율주행 모빌리티서비스 시범사업, 상용화 정책연구, 자율차 사고조사위원회 운영, 자율차 시범운행지구 평가위탁 등의 내역사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2023년도 예산은 304억 500만원으로 이 중 303억 9,510만원이 집행(99.9%)하고, 990만원은 불용하였음.

【 2023년도 자율자동차 상용화 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
자율자동차 상용화	**30,405**	**30,405**	**-**	**-**	**30,405**	**30,395.1**	**-**	**9.9**	**42,900**
-테스트베드 고도화	23,400	23,400	-	-	23,400	23,400	-	-	37,750
-주행데이터 공유	1,450	1,450	-	-	1,450	1,450	-	-	1,000
-자율주행차 경진대회	500	500	-	-	500	500	-	-	500
-자율주행 모빌리티서비스 시범사업	3,600	3,600	-	-	3,600	3,600	-	-	-
-상용화 정책연구	180	180	-	-	180	175.4	-	4.6	180
-자율차 사고조사위원회 운영	1,100	1,100	-	-	1,100	1,100	-	-	1,200
-자율차 시범운행지구 평가위탁	175	175	-	-	175	169.7	-	5.3	270
-자율차 시범운행지구 서비스 지원	-	-	-	-	-	-	-	-	2,000

※ 자료: 국토교통부

나) 자율주행차 경진대회 부처 간 중복 개최 문제

2023년 자율자동차 상용화 사업은 내역사업으로 자율주행차 경진대회를 개최하였음.

자율주행차 경진대회 사업은 자율주행 관련 전문인력의 저변을 확대하기 위해 매년 대학생 자율주행차 경진대회를 개최하고 참가자들에게 이론·실습 교육프로그램을 제공하는 사업임.

구체적으로 동 경진대회는 참가자들에게 자율자동차 제작비를 지원하고 트랙주행 등 예선과 주차, 배달 등의 임무를 수행하는 본선을 거쳐 우수 참가자에게 상금을 지급하는 방식으로 진행됨.

2023년에는 자율주행차 제작지원 1억 3,000만원, 자율전기차 제작지원 1억 5,000만원, 온라인 교육콘텐츠 개발 및 고도화 5,000만원 등 총 5억원의 예산이 편성되어 전액 수탁기관(한국교통안전공단)에 출연되었고, 전액 실집행되었음.

【 2023년도 자율주행차 경진대회 개최실적 】

구분	개최실적 및 결과
2023년 대학생 창작 모빌리티 경진대회 (10.13~10.14)	· 총 30개 대학 총 50개 팀(무인모빌리티 분야 35팀, 자작자율차 분야 15팀)이 참여하여 예선(트랙주행 등), 본선(주차, 배달 등 17개 미션) 등을 수행, 부대행사로 C-ITS연계 자율차 시연, 시각장애 운전자 지원시스템 시연 등도 함께 진행 · 한국기술교육대, 서울과학기술대 등 국토부장관상 수상

※ 자료: 국토교통부

【 2023년도 자율주행차 경진대회 결산 】

(단위: 백만원)

구분	예산	집행액	주요내용
자율주행차 제작지원	130	127	제작지원금 117백만원, 상금 10.3백만원
자율전기차 제작지원	150	159	제작지원금 149백만원, 상금 10.3백만원
자율주행 기술실습 및 평가환경 구성	80	42	경진대회 평가환경 구성 42백만원
경진대회 경기 및 행사운영	90	147	경진대회 경기운영 124백만원, 경진대회 심사 지원 18백만원, 경진대회 홍보 5백만원
온라인 교육콘텐츠 개발 및 고도화	50	25	교육컨텐츠 개발 22.4백만원, 교육 고도화 2.6백만원
합계	500	500	

※ 자료: 국토교통부

그런데 동 사업은 산업통상자원부가 개최하는 대학생 자율주행 경진대회와 유사·중복되어 추진되는 문제가 있음.

산업통상자원부는 대학(원)생들의 연구 저변 확대 및 연구 활성화를 통한 자율주행 산업의 성장과 인력양성을 위해 2013년부터 대학생 자율주행 경진대회를 개최하고 있으며, 2022년에 이어 2024년에도 '2024 대학생 자율주행 경진대회'를 개최할 계획[205]임.

동 대회에는 자율주행 기술에 관심이 있는 한국소재 대학(원)생 누구나 참여할 수 있고, 참가자에게는 자율주행플랫폼을 제공하고 제작지원금을 지원하며, 2024년에는 고속 주행 기반의 자율주행 경주(레이싱) 대회로 개최될 예정임.

205) 2024 대학생 자율주행 경진대회 개최 예산은 산업통상자원부의 산업혁신인재성장지원(R&D) 사업에 편성됨.

【 2022 대학생 자율주행 경진대회 실적 】

□ 본선 개요
- ㅇ (일시/장소) 2022년 10월 26일 / 지능형자동차부품진흥원
- ㅇ (참가대상) 예선 대회 통과 10개팀
- ㅇ (주요과제) 레벨4 수준의 도심로 및 전용도로 환경 자율주행 과제

□ 대회 방식
- ㅇ 순위결정: 무인 자율주행차량이 도로교통법규가 반영된 Lv.4 수준의 과제를 수행하여 최종 순위 결정
- ㅇ 본선과제: 도심로 및 자동차전용도로 환경에서 자율주행 과제 수행
  - (도심로) 도로교통법규를 반영한 도심로 환경에서 가상의 승객을 승·하차하는 자율주행 로보택시 과제 수행
  - (자동차전용도로) 증강현실을 이용한 자동차전용도로 환경에서 고속으로 차량 제어 및 최적 경로를 생성하여 목적지까지 자율주행으로 주행하는 과제 수행

※ 자료: 산업통상자원부

【 2024 대학생 자율주행 경진대회 개요 】

- ㅇ 주최/주관/후원: 산업통상자원부/지능형자동차부품진흥원/대구광역시
- ㅇ 대회상훈: 1등 5,000만원(국무총리상), 2등 3,000만원(산업통상자원부 장관상), 3등 2,000만원(대구광역시장상)
- ㅇ 일시/장소: '24년 10월 중 / 대구 지능형자동차부품진흥원 주행시험장
- ㅇ 참가팀수: 한국소재 대학 10개 팀(10명 이하 학생, 지도교수 2명 이내)
- ㅇ 지원내용: 자율주행플랫폼 제공 및 제작지원금 지원
- ㅇ 미션특징: 최고 수준의 기술 우위를 확인할 수 있는 레이싱 대회
  - (예선 대회) 차량 1대씩 정해진 코스를 자율주행으로 주행하여 랩타임을 측정하고, 순위에 따라 본선 대회 상대팀 지정
  - (본선 대회) 토너먼트를 통해 결승 지점까지 가장 빠르게 통과하는 팀이 우승

※ 자료: 산업통상자원부

【 대학생 자율주행 경진대회 비교 】

구분	산업부	국토부
참가팀	10팀	50팀(35+15), 2023년 기준
참가자격	대학생·대학원생	대학생
플랫폼	실제차량	자작차 / 소형플랫폼
지원금	1,000만원	1,000 / 600만원

※ 자료: 산업통상자원부

또한, 산업통상자원부와 교육부는 2023년 8월에 대학생들에 대한 자율주행 소프트웨어 알고리즘 및 실습 교육을 통해 산업계에서 요구하는 현장실무형 소프트웨어 설계 역량을 강화하기 위해 '제2회 미래형 자동차 자율주행 소프트웨어 경진대회'를 개최[206]하였음.

동 소프트웨어 경진대회는 대학생들에 대한 자율주행 SW 핵심기술 관련 이론교육 및 실습 교육과 개조한 유아용 전동차로 자율주행 트랙 주행 및 미션을 수행하여 우수 참가자에게 상금을 지급하는 방식으로 진행됨.

【 제2회 미래형 자동차 자율주행 소프트웨어 경진대회 개요 】

ㅇ (일시/장소) '23.8.18.(금) 09:00~17:10/ 경성대학교 체육관 ㅇ (참석자) 산업통상자원부 미래자동차산업과장, KIAT 산업혁신본부장, KEA 기업지원본부장, 20개 주관 대학 및 참여학생 등 총 180여 명 ㅇ (진행 순서) 개회식, 경진대회, 시상식, 기념촬영 - (경진대회) 참여대학 20팀에서 카메라, 라이더 등을 자유롭게 배치하여 개조한 유아용 전동차로 자율주행 트랙 주행 및 미션 수행 ·(시간 측정) 자율주행차가 트랙을 2바퀴 주행하는 시간을 측정(7분) ·(미션 수행) 트랙 주행 시 미션(장애물, 횡단보도, 주차)을 수행(8분) - (시상식) 대상(장관상) 등 총 20팀 시상을 통해 참여 학생 격려

※ 자료: 산업통상자원부

이와 같이 국토교통부의 자율주행차 경진대회와 산업통상자원부의 자율주행 경진대회는 참가대상, 과제 내용 등 대회 내용이 유사·중복되는 문제가 있음.

이는 유사한 목적과 효과를 가진 사업예산이 중복 편성·집행되어 예산의 낭비를 초래함.

206) 제2회 미래형 자동차 자율주행 소프트웨어 경진대회 개최 예산은 교육부의 대학혁신지원(R&D) 사업에 편성됨.

따라서 국토교통부는 산업통상자원부와 협의하여 자율주행차 경진대회를 일원화 또는 차별화하는 등 조정할 필요가 있는 것으로 보임.

다) 자율차 시범운행지구의 성과 미흡 문제

2023년 자율자동차 상용화 사업은 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제17조[207]에 따라 내역사업의 하나로 자율차 시범운행지구의 원활한 운영을 지원하기 위하여 자율차 시범운행지구별 운영성과를 평가하여 시범운행지구의 운영체계를 보완하고 제도개선 사항을 도출하는 자율차 시범운행지구 평가 위탁 사업을 추진하였음.

자율주행자동차 시범운행지구[208]란 자율주행자동차의 연구·시범운행을

---

207) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」
제17조(시범운행지구의 운영에 대한 평가) ① 국토교통부장관은 시범운행지구의 운영에 대하여 정기적으로 또는 수시로 평가할 수 있다.
② 국토교통부장관은 제1항에 따른 평가를 위하여 필요한 경우 관할 시·도지사에게 관련 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 관할 시·도지사는 특별한 사유가 없으면 요청에 따라야 한다.
③ 국토교통부장관은 위원회의 심의·의결을 거쳐 확정된 평가 결과를 관할 시·도지사에게 통보하여야 하며, 평가 결과에 따라 개선 조치를 권고할 수 있다. 이 경우 관할 시·도지사는 특별한 사유가 없으면 개선 조치를 취하여야 한다.
④ 제1항부터 제3항까지에서 규정한 사항 이외에 시범운행지구의 운영에 대한 평가 기준·방법 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

208) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」
제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. <개정 2020. 6. 9., 2021. 7. 27.>
1. ~ 4. (생 략)
5. “자율주행자동차 시범운행지구”란 자율주행자동차의 연구·시범운행을 촉진하기 위하여 규제특례가 적용되는 구역으로서 제7조에 따라 지정되는 구역을 말한다.
6. ~ 11. (생 략)
②·③ (생 략)
제7조(시범운행지구의 지정 등) ① 국토교통부장관은 자율주행자동차 시범운행지구를 운영하려는 시·도지사의 신청을 받아 제16조에 따른 자율주행자동차 시범운행지구 위원회의 심의·의결을 거쳐 자율주행자동차 시범운행지구(이하 “시범운행지구”라 한다)를 지정할 수 있다. 지정을 변경 또는 해제하는 경우에도 또한 같다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 자율주행자동차 시범운행지구 위원회의 심의를 거치지 아니할 수 있다.
② 국토교통부장관은 제1항에 따라 시범운행지구를 지정·변경 또는 해제한 경우 대통령령으로

촉진하기 위하여 규제특례가 적용되는 구역으로서 시·도지사의 신청을 받아 국토교통부장관이 지정하는 구역을 말함.

자율차 시범운행지구 평가 위탁 사업은 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조제2항[209] 및 동법 시행령 제36조제2항제2호[210]에 따라 한국교통연구원과 한국교통안전공단에 위탁[211]되어 수행되었고, 2023년 예산 1억 7,500만원 중 97%인 1억 6,970만원이 집행되고 530만원은 불용처리 되었음.

정하는 바에 따라 그 내용을 관보에 고시하고, 이를 신청한 시·도지사에게 통보하여야 한다.
③ 제1항 및 제2항에서 규정한 사항 외에 시범운행지구의 지정·변경 또는 해제에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

209) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」
제41조(권한의 위임 및 업무의 위탁) ① 이 법에 따른 국토교통부장관의 권한은 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 시·도지사 또는 소속기관의 장에게 위임할 수 있다.
② 이 법에 따른 국토교통부장관의 업무는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 위탁업무를 수행하는 데에 필요한 인력과 장비를 갖춘 기관에 위탁할 수 있다.

210) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 시행령」
제36조(권한의 위임 및 업무의 위탁) ① (생 략)
② 국토교통부장관은 법 제41조제2항에 따라 다음 각 호의 업무를 자율주행과 관련된 기관 또는 단체에 위탁할 수 있다.
1. 법 제5조제1항에 따른 자율주행자동차 관련 현황조사 및 같은 조 제2항에 따른 자료 제출 요청 및 접수
2. 법 제17조제1항에 따른 시범운행지구의 운영에 대한 평가에 관한 업무
3. 법 제21조에 따른 자율협력주행시스템의 구축·운영
③ 국토교통부장관은 제2항에 따라 해당 업무를 위탁한 경우에는 위탁받은 기관, 위탁 업무의 내용 및 처리방법 등을 고시해야 한다.

211) 국토교통부에 따르면, 자율차 시범운행지구 운영성과 평가업무의 전문성과 공정성 확보를 위해 기관별 업무 전문성을 고려하여 한국교통연구원은 도로교통 및 대중교통 분야를 담당하고, 한국교통안전공단은 자율주행 안전 및 기술 분야를 담당하여 평가 업무를 수행하고 있음.

【 2023년도 자율차 시범운행지구 평가 위탁 사업 집행실적 】

(단위: 백만원)

구분	예산	집행액	불용액	주요내용
한국교통연구원 자율차 시범운행지구 평가위탁	105	101.8	3.2	시범운행지구 운영에 대한 평가(운영계획 달성도, 화물·여객 특례 적용 효과, 교통물류체계발전 기여도 등 검토) 시범운행지구 운영계획에 대한 검토 및 평가(운행계획서, 화물·여객 특례 적용 등 적정성평가)
한국교통안전공단 자율차 시범운행지구 평가위탁	70	67.9	2.1	시범운행지구 운영에 대한 평가(안전성 확보 방안, 자율차 기술 향상 달성도 등 검토) 시범운행지구 운영계획에 대한 검토 및 평가(안전성 확보 방안, 자율차 기술)
합계	175	169.7	5.3	

※ 자료: 산업통상자원부

2023년 동 사업은 2022년 상반기까지 지정된 서울 등 10개 지자체에 있는 14개의 자율차 시범운행지구의 운영성과를 평가하였음.

【 2023년도 평가 대상 자율차 시범운행지구 현황 】

(1차 지정, '20.12) 서울(상암), 충청권(충북, 세종), 세종, 광주, 대구, 제주 (2차 지정, '21.4) 경기(판교) (3차 지정, '22.6) 서울(청계천, 강남), 경기도(시흥), 강원(원주, 강릉), 전북(군산), 전남(순천)

※ 자료: 산업통상자원부

동 지구들의 운영성과는 시도지사가 제출한 성과보고서를 바탕으로 서비스 운영, 기반시설 구축 관리, 안전관리 등의 항목을 평가하여 종합 평가 점수에 따라 A등급(종합 평가 점수 90점 이상)에서 E등급(종합 평가 점수 60점 미만)까지 5단계로 평가가 이루어짐.

그리고 평가 결과에 따라 국토교통부장관은 개선 조치를 권고할 수 있고, 종합 평가 결과가 "A"인 시범운행지구는 행정적·재정적·기술적 지원을 할 수 있으며, 종합 평가 결과가 3년 연속 "E"인 시범운행지구는 시범운행지구 위원회 심의를 거쳐 지정을 해제할 수 있음.

그런데 2023년 자율차 시범운행지구 평가 결과를 보면, 평가 대상인 14개의 지구 중 약 43%에 달하는 6개의 지구가 E등급을 받은 문제가 있음.

【 2023년도 자율차 시범운행지구 평가 결과 】

(단위: 백만원)

평가 위탁	금액	용역결과 평가
한국교통연구원, 한국교통안전공단	169.7	2022년 상반기까지 지정된 14개 지구 대상으로 평가 * (평가결과) A등급 1곳(서울 상암), B등급 4곳(광주, 서울 청계천, 제주, 경기 판교), C등급 2곳(충청권, 대구), D등급 1곳(강원 강릉), **E등급 6곳(서울 강남, 세종, 전북 군산, 경기 시흥, 전남 순천, 강원 원주)**

※ 자료: 산업통상자원부

특히, 동 지구들이 E등급을 받은 사유를 보면, 당해 계획된 대부분의 서비스가 정상 운영되지 않았기 때문임.

【 2023년도 자율차 시범운행지구별 E등급을 받은 사유 】

지구	E등급 받은 사유
서울 강남	ㅇ (서비스) 난이도가 높은 교통환경에서 자율주행 서비스를 시도하는 점은 인정되나, 당해 계획된 모든 서비스가 정상 운영되지 않았고, 단 하나의 운송서비스에 대한 기술실증만 수행됨. 지구운영 계획대로 운영될 수 있도록 향후 현실적인 운영계획을 마련할 필요 ㅇ (기타) 운행데이터 구득을 위한 현실적 계획 마련 필요
세종	ㅇ (서비스) 당해 계획된 대부분 서비스 정상 운영되지 않음 ㅇ (시설) 기반시설 구축 실적이 낮음. 시스템 활용도를 높이기 위한 노력 필요 ㅇ (조례) 시범운행지구 전담 조례 제정 필요 ㅇ (기타) 운행데이터 구득을 위한 현실적 계획 마련 필요
전북 군산	ㅇ (서비스) 당해 계획서비스가 정상 운영되지 않아 만회대책필요 ㅇ (제도, 안전, 갈등) 제도 마련, 갈등관리, 안전대책 마련 등 필요
경기 시흥	ㅇ (서비스) 당해 계획서비스가 정상 운영되지 않아 만회대책필요 ㅇ (시설) 서비스 운영을 위한 기반시설이 잘 구축됨 ㅇ (제도, 안전) 제도 마련, 갈등관리, 안전대책 마련 등 필요
전남 순천	ㅇ (서비스) 당해 계획서비스가 정상 운영되지 않아 만회대책필요 ㅇ (제도, 갈등, 안전) 제도 마련, 갈등관리, 안전대책 마련 등 필요
강원 원주	ㅇ (서비스) 당해 계획서비스가 정상 운영되지 않아 만회대책필요 ㅇ (제도, 갈등, 안전) 제도 마련, 갈등관리, 안전대책 마련 등 필요

※ 자료: 산업통상자원부

이러한 사유는 동 지구들이 자율차 시범운행지구로 지정된 목적과 효과를 거의 달성하지 못했다는 것을 의미하는바, 자율차 시범운행지구 제도 자체의 실효성과 필요성을 저해하고, 궁극적으로는 자율차의 기술 발달과 자율차 산업의 육성을 저해하는 문제를 초래할 수 있음.

따라서 국토교통부는 자율차 시범운행지구 제도의 실효성을 확보할 수 있도록 E등급을 받은 지구에 대하여 개선 조치를 적극 권고하는 등 지구 지정 이후 관리 및 지원을 강화할 수 있는 방안을 강구할 필요가 있음.

5) 자동차 튜닝인증 기술지원(4634-324)

○ 튜닝 우수업체의 해외연수비 지원 사업은 자동차 튜닝전문인력 양성이라는 목적과는 크게 부합하지 않고, 비용을 전액 지원하여 과다 지원의 우려가 있으므로 국토교통부는 튜닝 우수업체의 해외연수비 지원 사업의 필요성과 존치여부에 대해서 재검토할 필요가 있는 것으로 보임.

가) 개요

자동차 튜닝인증 기술지원 사업은 튜닝전문인력을 양성하기 위하여 튜닝업계 종사자 및 예비종사자를 대상으로 컨설팅 및 교육을 시행하고, 튜닝에 대한 성능·안전 시험을 수행하는 튜닝카 성능·안전 시험센터를 건립하는 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 총 135억 300만원으로 전액 수탁기관인 한국교통안전공단에 전액 출연되었음.

다만, 동 사업의 실집행실적을 보면, 튜닝 컨설팅 및 교육 예산 7억 2,000만원은 전액 실집행되었으나, 튜닝카 성능·안전 시험센터 건립 예산은 전년도 이월액 30억 3,200만원을 포함한 예산현액 158억 1,500만원 중 92.7%인 146억 6,700만원을 실집행하고 11억 4,800만원은 불용처리 하였음.

【 2023년도 자동차 튜닝인증 기술지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
자동차 튜닝인증 기술지원	13,503	13,503	-	-	13,503	13,503	-	-	1,120
- 튜닝카 성능·안전 시험센터 건립	12,783	12,783	-	-	12,783	12,783	-	-	-
- 튜닝 컨설팅 및 교육	720	720	-	-	720	720	-	-	720
- 의성 자동차 튜닝센터 건립 기초조사	-	-	-	-	-	-	-	-	400

※ 자료: 국토교통부

【 2023년도 자동차 튜닝인증 기술지원 사업 실집행실적 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	예산액		교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	실집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	실집행률
	본예산	추경							
자동차 튜닝인증 기술지원	13,503	13,503	13,503	3,032	16,535	15,387		1,148	93.1
- 튜닝카 성능·안전 시험센터 건립	12,783	12,783	12,783	3,032	15,815	14,667	-	1,148	92.7
- 튜닝 컨설팅 및 교육	720	720	720	-	720	720	-	-	100.0

※ 자료: 국토교통부

나) 튜닝 우수업체 해외연수비 지원 사업 재검토 필요

자동차 튜닝인증 기술지원 사업의 내역사업 중 튜닝 교육 및 컨설팅 사업은 2023년 튜닝 우수업체의 해외연수비를 지원하기 위해 예산 8,800만원을 편성하여 7,300만원을 집행하였음.

구체적으로 동 사업은 2021년과 2022년 튜닝 우수업체(11개)의 직원 11명을 선정하여 미국에서 개최되는 튜닝박람회의 방문 비용을 지원하였음.

【 2023년도 튜닝 우수업체의 해외연수비 지원 사업 집행내역 】

구 분	내 용
지원대상	'21년, '22년 튜닝 우수업체 11개 업체(11명)
연수기간	2023. 10. 30.(월) ~ 11. 05.(일), 4박7일
연수대상	SEMA SHOW 2023(미국 라스베이거스)
지원항목	항공권, 숙박료, 식대, 보험료, 출입국 수속, 통역, 차량 등
소요예산	73,053,970원(부가세 포함)

※ 자료: 국토교통부

【 2023 SEMA SHOW 박람회 】

- 전시회명 : SEMA SHOW 2023 (Specialty Equipment Market Association)
- 장소 : 라스베이거스 컨벤션센터 (LAS VEGAS, NEVADA, USA)
- 기간 : 2023.10.31(화) ~ 2023.11.03(금)
- 참가면적 : 180,000㎡
- 참가업체 : 30여 개국 2,000여개 참가 예정
  * Ford, GM, Hyundai, KIA 등 세계적인 자동차 제작사, 튜닝부품 제조사 등 참가
- 참관인원 : 120,000여명 참관 예정
- 전시품목 : 튜닝부품 및 용품, Truck & SUV, OEM 제품, 자동차용 전자기기, 모터스포츠 관련 제품, 타이어 및 휠, 정비기기 및 공구, 자동차 보수용품 및 장식용품, 자동차 액세서리 등

※ 자료: 국토교통부

동 사업은 자동차의 튜닝에 따른 안전성 확보를 위해 국토교통부장관이 자동차 튜닝전문인력의 양성을 시행하도록 하는 「자동차관리법」 제34조의2[212]에 근거하고 있는데,

212) 「자동차관리법」
제34조의2(튜닝 자동차의 안전성 확보) ① 국토교통부장관은 자동차의 튜닝에 따른 안전성 확보를 위하여 다음 각 호를 시행할 수 있다.
1. 자동차의 튜닝에 따른 안전성 확보를 위한 조사·연구 및 장비개발
1의2. 자동차 튜닝 분야의 전문적인 기술 또는 기능을 보유한 인력(이하 “자동차 튜닝전문인력”이라 한다)의 양성 및 튜닝 관련 교육 프로그램의 개발·보급

단기적인 튜닝업체 직원의 해외박람회 참여 지원이 자동차 튜닝에 따른 안전성 확보를 위한 자동차 튜닝전문인력 양성이라는 목적과는 크게 부합하지 않는 것으로 보임.

특히, 국토교통부는 2023년 동 사업의 성과에 대하여 '한국 튜닝업체의 미국 시장 진출 방안 자문 및 진출가능성 타진, 국내 제도개선 요소 발굴'로 보고 있는 바, 사업의 목적인 '튜닝에 따른 자동차 안전성 확보를 위한 자동차 튜닝전문인력 양성'과는 차이가 있음.

【 2023년도 튜닝 우수업체의 해외연수비 지원 사업 성과 】

구 분	내 용	비 고
SEMA 사무국 회의	- SEMA 기원, 성장과정, 경쟁력 벤치마킹 - 한국 튜닝업체의 미국 시장 진출 방안 자문 - 향후 SEMA쇼에 한국관 운영 등 협력 논의('25년~)	SEMA 사무국 VIce President 등 공단, 튜닝 우수업체 11개사
사업기회·아이템 발굴	- 미국 내 수요가 활발한 상업용 차량(미니밴, 픽업트럭 등)과 레이싱 튜닝 관련 부품 마켓 진출 가능성 타진 (미국 내 애프터마켓 시장 시스템에 대한 법률 검토 및 유통망 파악, 국내 기업간 공동 마케팅 필요성 공감 등)	튜닝 부품 및 기술, 자동차 생활 전반의 산업 형성과 문화 확인
국내 제도개선 요소 발굴	- 미국의 자동차 관련 법규 운영 체계 벤치마킹 (인증제도, 연방 자동차 안전 표준, 차량 안전법 등) - 미국의 자동차 관리 체계 및 법규 중 국내 적용 가능한 개별 요소 발굴(튜닝의 자기인증 체계 도입 등)	규제적 성격의 포지티브 방식을 네거티브 방식의 전환 필요

※ 자료: 국토교통부

더욱이 동 사업은 항공료, 숙식비 등 해외박람회 참여 비용에 대하여 참여자의 비용 부담 없이 한국교통안전공단에서 전액 부담함으로써 예산의 과다 지원의 우려도 있고, 타 업종과의 형평성 문제도 제기될 수 있음.

---

2. 삭제 <2023. 8. 16.>
3. 그 밖에 국토교통부장관이 필요하다고 인정하는 사항
② 삭제 <2023. 8. 16.>

동 사업은 2024년에도 7,000만원의 예산이 편성되어 튜닝업체에 대하여 해외연수비를 지원할 계획인바, 국토교통부는 튜닝 우수업체의 해외연수비 지원 사업의 필요성과 존치여부에 대해서 재검토할 필요가 있는 것으로 보임.

【 2023·2024년도 튜닝 우수업체의 해외연수비 지원 사업 예산현황 】

’23년 예산		’24년 예산	
예산	산출내역	예산	산출내역
13,503	나. 튜닝 교육 및 컨설팅 (720백만원) - 튜닝우수업체 해외연수비 지원(해외튜닝박람회) : 88백만원 ○ 튜닝우수업체(12개)*5백만원+인솔자 등(4명)*7백만원(항공, 숙박 등)	1,120	나. 튜닝 교육 및 컨설팅 (720백만원) - 튜닝우수업체 해외연수비 지원(해외튜닝박람회) : 70백만원 ○ 튜닝우수업체(6개), 인솔자 등(4명) × 7백만원(항공, 숙박 등)

※ 자료: 국토교통부

6) 운전자격확인시스템 구축 및 운영(정보화)(4237-510)

○ 운전자격확인시스템 구축 및 운영(정보화) 사업은 전체 자동차대여사업자(1,192개소) 중 동 시스템에 가입한 자동차대여사업자(1,046개소)의 비율이 85.7%에 불과하므로 국토교통부는 전체 자동차대여사업자가 동 시스템에 가입하여 이용할 수 있도록 가입률을 제고하는 방안을 강구할 필요가 있음.

가) 개요

운전자격확인시스템 구축 및 운영(정보화) 사업은 자동차대여사업자가 렌터카 대여 시 운전자의 운전면허 진위성(위·변조) 및 유효성(면허정지·취소) 여부 등을 확인·이용할 수 있도록 하는 시스템을 구축하고 운영하는 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 13억 2,000만원으로 이 중 12억 6,800만원을 집행(96.1%)하고 5,200만원은 불용하였음.

【 2023년도 운전자격확인시스템 구축 및 운영 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
운전자격확인시스템 구축 및 운영	1,320	1,320	-	-	1,320	1,268	-	52	826

※ 자료: 국토교통부

나) 자동차대여사업자 가입률 제고 필요

운전자격확인시스템 구축 및 운영(정보화) 사업은 「여객자동차 운수사업법」제34조의3[213]에 따라 국토교통부장관이 운전자격확인시스템을 구축·운영하는 사업임.

자동차대여사업자는 「여객자동차 운수사업법」제34조의 2[214]에 따라 대여사업용 자동차를 대여할 때 해당 운전자격확인시스템을 이용하여 운전자격을 확인하여야 함.

이와 같이 동 사업의 법적 근거를 보면, 자동차대여사업자는 자동차 대여 시 운전자격확인시스템을 이용하여 운전자격을 확인하도록 규정하고 있음.

이에 따라 2023년에 자동차대여사업자들이 동 시스템을 이용하여 약 40만건의 운전자격을 조회하였고 이 중 730건이 무면허·무자격으로 차단됨.

---

213) 「여객자동차 운수사업법」
제34조의3(운전자격확인시스템 구축) ① 국토교통부장관은 제34조의2제2항에 따라 운전자의 운전자격을 확인하는 데 필요한 시스템(이하 "운전자격확인시스템"이라 한다)을 구축하여야 하고, 자동차대여사업자가 해당 시스템을 이용할 수 있도록 하여야 한다.
② (생 략)

214) 「여객자동차 운수사업법」
제34조의2(자동차대여사업자의 준수사항) ① (생 략)
② 자동차대여사업자는 대여사업용 자동차를 대여할 때 임대차계약서상의 운전자(제34조제2항에 따라 운전자를 알선하는 경우에는 해당 운전자를 말한다. 이하 같다)에 대하여 제34조의3제1항에 따른 운전자격확인시스템을 이용하여 운전자격을 확인하고, 해당 운전자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 자동차를 대여하여서는 아니 된다. 다만, 대여사업용 자동차의 임차인이 법인 또는 「근로기준법」 제11조에 따른 상시 5명 이상의 근로자를 사용하는 개인사업자인 경우로서 임대차계약서에 운전자를 지정하지 아니하는 경우에는 그러하지 아니하다.
1. 「도로교통법」 제80조제1항에 따라 시·도경찰청장으로부터 운전면허를 받지 아니하거나 운전면허의 효력이 정지된 경우
2. 대여하는 자동차가 임대차계약서상의 운전자가 보유한 운전면허의 범위(「도로교통법」 제80조제2항에 따른 운전면허의 범위를 말한다)에 따라 운전할 수 있는 자동차의 종류에 해당하지 아니하는 경우
③· ④ (생 략)

【 2023년도 운전자격확인시스템 이용 실적 】

구분	총조회건수	정상	무면허·무자격 차단건수 (730건)	
			분실·재발급 등 미조회	무자격(정지·취소)
호출건수	402,775건	402,045건	395건	335건
비율	100%	99.82%	0.18%	

※ 자료: 국토교통부

그런데 동 시스템의 이용과 관련하여, 2024년 7월 현재, 전체 자동차대여사업자(1,221개소) 중 동 시스템에 가입한 자동차대여사업자(1,046개소)의 비율은 85.7%로 약 전체 사업자 중 14%는 동 시스템을 이용하지 않고 있음.

【 전체 사업자 대비 17개 시도 지역별 가입비율('24.7.15. 기준) 】

구분	조합/비조합 전체		
	대상 회사	가입 회사	가입 비율
합계	1,221	1,046	85.7%
서울특별시	300	245	82%
경기도	242	201	83%
인천광역시	33	31	94%
강원특별자치도	34	29	85%
충청북도	26	21	81%
충청남도	83	60	72%
대전광역시	48	47	98%
세종특별자치시	6	6	100%
대구광역시	58	58	100%
부산광역시	43	39	91%
울산광역시	13	13	100%
경상북도	34	29	85%
경상남도	55	45	82%
전라북도	24	19	79%
전라남도	58	45	78%
광주광역시	57	55	96%
제주특별자치도	107	103	96%

※ 자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 일부 영세한 자동차대여사업자들이 운전자격 조회업무를 하나의 업체에 위탁·대행하여 일부 미가입자가 발생하는 것으로 파악된다고 설명함.

그러나 운전자격확인시스템 가입은 자동차대여사업자가 자동차 대여 시동 시스템을 이용하도록 하고 있는 「여객자동차 운수사업법」 제34조의2제2항을 위반하고 있는 것이고, 동 시스템을 운영하고 있는 운전자격확인시스템 구축 및 운영(정보화) 사업의 효과성을 저해하는 문제를 초래함.

특히, 「여객자동차 운수사업법」은 제34조의2제2항 위반 시 500만원이하의 과태료를 부과[215]하도록 하고 있어 자동차대여사업자가 해당 시스템을 반드시 이용하도록 할 필요가 있음.

따라서 국토교통부는 전체 자동차대여사업자가 동 시스템에 가입하여 이용할 수 있도록 가입률을 제고하는 방안을 강구할 필요가 있음.

---

215) 제94조(과태료) ① (생 략)
② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.
1. ~ 6. (생 략)
6의2. 제34조의2제2항을 위반한 자동차대여사업자
6의3. ~ 16. (생 략)
③ ~ ⑤ (생 략)

7) 수소전기차안전인증센터장비구축(4634-327)

○ 수소전기차안전인증센터 장비구축 사업은 수소전기차안전인증센터가 준공되지 않은 상태에서 장비를 2년 먼저 구입함으로써 구입장비가 센터 준공까지 사용되지 못할 우려가 있으므로, 국토교통부는 향후 장비 구입 예산 편성 시에는 이와 같은 일이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

수소전기차안전인증센터 장비구축 사업은 국내 수소자동차 활성화와 수소자동차 충돌사고 및 화재 시 안전성 확보를 위한 안전기준 시험평가 센터의 장비를 구축하는 사업임.

이 사업 2023년도 예산액은 30억원으로 전액 집행되었음.

【 2023년도 수소전기차안전인증센터 장비구축 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
수소전기차안전인증센터 장비구축	3,000	3,000	-	-	3,000	3,000	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 센터 미완공에 따른 구입 장비의 미활용 우려

수소전기차 증가에 따라 수소전기차 인증·시험을 위해 울산광역시에 수소전기차안전인증센터가 설립되고 있음.

동 센터는 2023년부터 장비 구축 비용은 국비에서, 센터 건립 비용은 시비에서 부담함으로써 총 사업비 486억원(국비 185억원, 시비 283억원)을 투입하여 2026년까지 완공될 계획임.

【 수소전기차안전인증센터 개요 】

○ 위치/면적 : 북구 이화산단 /대지 : 27,494㎡, 2개동(시험동,본관동)
○ 기간/주관 : '23. ~ '26. / 국토교통부, 울산광역시, 한국교통안전공단(TS)
○ 사업내용 : 인증센터 건립, 수소전기차 인증·시험장비 구축
○ 시행주제 : 센터 건립(시), 장비구축 및 운영(TS)
○ 총사업비 : 46,800백만원(국 18,500, 시 28,300)

※ 자료: 국토교통부

【 수소전기차안전인증센터 연도별 사업비 및 사업내용 】

(단위 : 백만원)

구 분	총사업비	2023년 (설계 및 부지매입)	2024년 (착공 및 장비구축)	2025년 (공사 및 장비구축)	2026년 (준공 및 운영)
계	46,800	12,094	10,230	15,007	9,469
국 비	18,500	3,000	0	0	15,500
시 비	28,300	9,094	9,730	5,507	3,969

※ (국비) 장비 구축, (시비) 센터 건립
※ 자료: 국토교통부

이에 따라 수소전기차안전인증센터 장비구축 사업은 동 센터의 장비 구축 비용을 국고에서 지원하는 사업임.

그런데 동 센터의 준공시기와 2023년 동 사업 예산을 통한 센터 장비의 도입 시기가 불일치한 문제가 있음.

2023년 수소전기차안전인증센터 장비구축 사업은 30억원의 예산을 집행하여 기상환경 재현 수소 연료시스템 모니터링 평가장비 1종을 구입하였는데, 2023년 12월 구입계약을 완료하여 2024년 10월에 설치될 예정임.

【 2023년 수소전기차안전인증센터 사업 구입장비 】

장비명	장비설명
 기상환경 재현 수소 연료전지 평가장비	-기상환경 변화에 따른 수소차의 연료전지를 포함한 연료시스템 모니터링 평가 및 연료전지의 안전기준 적합시험 평가 -연료전지 출력시험,극저온/극고온 환경 안정성 평가 등 수행

※ 자료: 국토교통부

그러나 앞에서 본 바와 같이 수소전기차안전인증센터는 2026년 준공될 예정으로 2023년 구입 장비의 도입 시기와는 약 2년간의 차이가 존재함.

즉, 동 센터가 준공되지 않은 상태에서 장비를 2년 먼저 구입함으로써 구입 장비가 동 센터의 준공까지 활용할 수 없게 됨에 따라 예산이 비효율적으로 운용된 측면이 있음.

국토교통부에 따르면 해당 장비는 선도적 기술이 필요한 첨단 장비로 양산품이 없어 납기가 1년 이상이며, 건물 착공 후 장비가 반입 및 설치되어야 하는 특수성을 고려하여 1차연도(2023년)에 장비 구매가 추진되었으나, 지방자치단체가 2023년 9월에 추경으로 부지 매입 예산을 확보하는 등 센터 건립 지연이 발생해 시기가 맞지 않게 된 측면이 있음.

그러나 인증센터는 설계 및 부지매입을 거쳐 준공까지 최소 2년 이상 소요된다는 점을 고려할 때, 장비를 우선 구매하여 해당 장비가 센터 준공 전까지 활용될 수 없게 된 것은 사업 계획 수립 및 추진의 부실에 기인한 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 향후 장비 구입 예산 편성 시에는 이와 같은 일이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

아. 철도국

1) 철도기본계획수립(2733-303)

○ 평택~부발 철도사업은 예비타당성조사가 종료되지 않아 철도기본계획수립 예산을 전액 불용하였음. 위와 같이 철도기본계획수립 예산이 불용된 것은, 예비타당성조사 수행 및 종료 기간을 명확하게 예측할 수 없는 데에서 기인하는 것으로 보이는데, 2020년 이후 예비타당성조사 종료 철도사업 10건 중 5건이 지침상 최대 기한인 24개월을 도과하였음. 향후 국토교통부는 철도사업 예비타당성조사에 적극적으로 대응하여 예비타당성조사가 연기되지 않고 기한 내에 완료되도록 노력하여 예비타당성조사와 연계된 예산의 부적절한 편성 집행이 반복되지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

철도기본계획수립사업은 국가의 효율적인 철도망 구축을 위하여 국가철도망구축계획에 따라 추진중인 사업의 타당성조사를 하고 기본계획을 수립하기 위한 사업임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 70억 3,000만원으로, 전년도 이월액 82억 2,000만원을 더한 예산현액 152억 5,000만원 중 87억 1,400만원을 집행(57.1%)하고 18억원 5,500만원을 이월하면서, 46억 8,100만원은 불용하였음.

【 2023년도 철도기본계획수립 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
철도기본계획수립	7,030	7,030	8,220	-	15,250	8,714	1,855	4,681	5,144

※ 자료: 국토교통부

나) 예비타당성조사 지연에 따른 철도 예산 부적정 편성·집행 개선 필요

철도기본계획수립사업은 철도망 구축을 위하여 국가철도망구축계획에 따라 추진중인 사업의 예비타당성조사 결과를 바탕으로, 타당성이 확보될 것으로 판단되는 철도사업에 대하여 기본계획을 수립하기 위한 사업임.

2023회계연도의 경우, 국토교통부는 평택~부발 철도사업의 기본계획을 수립하기 위해 편성된 예산 42억 3,000만원을 전액 불용하였음.

【평택~부발 철도기본계획수립 연도별 예산 편성 및 집행 내역】

(단위: 억원)

구 분	용역비 총액	2023		2024
		편성	집행	편성
평택~부발	58.1	42.3	0 (불용)	15.8

※ 자료: 국토교통부

국토교통부에 따르면, 평택~부발 철도 사업의 경우 2021년 10월에 예비타당성조사가 착수된 만큼, 2022년중에 예비타당성조사가 끝날 것을 전제로 평택~부발 사업의 기본계획을 수립하기 위한 용역비의 일부 예산에 해당하는 42억 3,000만원을 2023년도 예산에 편성하고, 나머지 예산(15.8억원)을 2024년도 예산에 편성하였다는 입장임. 그러나, 예비타당성조사가 2022년 중에 완료되지 않아 2023년도 기본계획 수립 용역 예산이 전액 불용된 것임. 2024년 1월 사업계획 변경안을 제출하고 현재까지 예비타당성조사가 완료되지 못한 상황임.

【평택~부발 철도사업 추진 경위】

ㅇ 2016. 6. : 제3차 국가철도망계획 신규사업 반영 ㅇ 2019. 9. ~ 2020. 7. : 사전조사 시행(철도공단) ㅇ 2021. 5. : 예비타당성조사 대상사업 신청 ㅇ 2021. 7. : 제4차 국가철도망계획 신규사업 반영 ㅇ 2021. 8. : 예비타당성조사 대상사업 선정 (기재부) ㅇ 2021.10. : 예비타당성조사 착수 (KDI) ㅇ 2022.12. : 1차 점검회의 (기재부) ㅇ 2024. 1. : 사업계획 변경(안) 제출

※ 자료: 국토교통부

위와 같이 철도기본계획수립 예산이 불용된 것은, 예비타당성조사 수행 및 종료 기간을 명확하게 예측할 수 없는 데에서 기인하는 것으로 보임. 통상적으로 철도부문의 예비타당성조사 수행을 위해서는 「예비타당성 운용지침」[216]에 따라 12개월이 소요되는 것이 원칙이며, 기획재정부와의 협의를 거쳐 24개월 이내에서 수행기간을 정할 수 있도록 규정하고 있음.

---

216) **「예비타당성조사 운용지침」**

제39조(예비타당성조사 기간) ① **예비타당성조사 수행기간은** 9개월**(철도부문 12개월)을 원칙으로 하되,** 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 기획재정부장관과의 협의를 거쳐 최대 18개월(철도부문 24개월) 이내에서 수행기간을 정할 수 있다 .

1. 대상사업의 성격상 예비타당성조사 수행기간이 9개월(철도부문 12개월)을 초과할 것이 명백한 경우. 이 때, 예비타당성조사 수행기관은 수행기간 종료 시점 등을 감안하여 사전에 기획재정부장관에게 수행기간 연장을 요청하여야 한다.
2. 제34조에 의한 사업계획의 변경이 있는 경우. 이 때, 중앙관서의 장은 변경된 사업내용 등과 함께 기획재정부장관에게 예비타당성조사 기한 연장을 요청하여야 한다.
3. 그 밖에 기획재정부장관이 예비타당성조사 수행기간 연장이 불가피하다고 인정한 경우

② 예비타당성조사 수행기간이 18개월(철도부문 24개월)을 경과할 경우 예비타당성조사 결과를 분과위원회에 자동으로 상정한다.

③ 시급한 조사수행이 필요한 사업으로서 다음 각 호의 요건에 모두 해당하는 사업은 예비타당성조사 수행기간을 원칙적으로 6개월(철도부문 9개월)로 단축한다.(이하 "신속예타절차"라 한다.) 다만, 조사에 필요한 수준에 현저히 미달하여 사업계획을 보완하거나 조사착수 이후 사업계획이 변경된 경우 제1항 및 제2항을 적용한다.

1. 타법률에 예비타당성조사 신속 처리에 관한 규정이 있거나, 안전관리 및 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위해 신속한 조사가 필요
2. 사업규모·사업비 등의 세부 산출근거가 있고, 재원조달·운영계획, 정책효과 등 구체적인 사업계획이 수립
3. 위원회에서 신속예타절차 적용 대상사업으로 의결

그러나, 2020년 이후에 예비타당성조사가 종료된 10개의 철도사업 중, 12개월 안에 예비타당성조사가 수행된 사업은 단 1건이며, 9건의 사업에서는 예비타당성조사 수행 기간이 연장되었는데 이 중 5개 사업에서는 예비타당성조사 소요 기간이 24개월을 초과하였으며, 최장 소요된 수색~광명 고속철도 건설사업의 경우 그 기간이 36개월에 이름.

【2020년 이후 예비타당성조사 종료 사업의 예비타당성조사 소요 기간】

사업명	예비타당성 조사 수행 기간	예비타당성 조사 소요 기간	예비타당성 조사 결과	수행기간 관련 지침 준수 여부
광주송정~순천 단선전철	2019. 5.~2020. 2.	10개월	통과	○
과천선 급행화 사업	2019. 8.~2021.10.	27개월	미통과	×
인천도시철도 2호선 검단 연장사업	2019. 9.~2021.12.	28개월	미통과	×
새만금항 인입철도 건설사업	2020. 1.~2021.12.	24개월	통과	△
문경~김천 단선전철	2019. 5.~2022.12.	32개월	통과	×
부산도시철도 하단~녹산선 건설사업	2021. 1.~2022.10.	22개월	통과	△
수색~광명 고속철도 건설사업	2019. 8.~2022. 7.	36개월	통과	×
호남선 가수원~논산 고속화 사업	2019. 9.~2022. 9.	25개월	통과	×
신분당선 서북부연장 (용산~삼송) 건설사업	2022. 1.~2023. 9.	21개월	미통과	△
대구 1호선 영천 연장사업	2023. 2.~2024. 2.	13개월	통과	△

※ 자료: 국토교통부

예비타당성조사 수행시 사업계획 변경 등의 사유가 있어서 불가피한 경우에 그 수행기간을 연장할 수는 있으나, 현실적으로 지침상에 규정된 예비타당성조사 수행기간이 준수되지 않는 경우가 많은 것으로 보임. 이와 같이 예비타당성조사 수행 기간이 지연되고 불명확해지는 경우 철도사업 추진 일정이

불명확해지는 것은 물론, 예비타당성조사와 연계된 철도사업의 예산 집행에 차질이 발생하여 재정의 효율적 운용을 저해하는 문제가 있음.

이와 관련하여 「예비타당성조사 운용지침」이 2022년 12월 개정되면서 철도부문 예비타당성조사 기간이 24개월을 경과할 경우 자동으로 분과위원회에 상정하도록 하였는데[217], 2023년부터 예비타당성조사 대상 사업부터 적용될 것으로 보이므로 해당 조항의 적용 사례는 2025년부터 발생할 것으로 예상됨.

위와 같은 상황을 종합적으로 고려할 때 우선, 국토교통부는 철도사업 예비타당성조사에 적극적으로 대응하여 예비타당성조사가 연기되지 않고 기한 내에 완료되도록 노력하고, 지연될 경우 2022년 신설된 조항을 적극 활용하여 예비타당성조사가 장기화되지 않도록 관리함으로써 예비타당성조사와 연계된 예산의 부적정한 편성·집행이 반복되지 않도록 주의할 필요가 있음.

---

217) 「예비타당성조사 운용지침」
제39조(예비타당성조사 기간) ② 예비타당성조사 수행기간이 18개월(철도부문 24개월)을 경과할 경우 예비타당성조사 결과를 분과위원회에 자동으로 상정한다. <2022.12.20. 신설>

2) 철도정보시스템 구축 및 운영(정보화)(4232-307)

○ 국토교통부는 국가철도시설 유지관리 시스템 구축 예산 9억 2,300만원을 전액 불용하였는데, 이는 한국교통안전공단에 철도시설 이력정보 보존·관리 업무를 위탁하기 위한 법률적 근거가 미비되어 예산 집행이 불가능하였기 때문임. 향후 국토교통부는 법률 개정을 전제로 사업 예산을 편성하지 않도록 주의할 필요가 있음. ○ 국토교통부가 2024년도부터 구축하여 운영중인 철도시설이력관리 종합정보시스템과 동 사업을 통해 구축 예정인 국가철도시설 유지관리시스템은 철도시설물의 이력정보를 보존한다는 점에서 그 기능이 일부 중복될 수 있을 것으로 보이는바, 국토교통부는 두 시스템 간 중복에 따른 비효율이 발생하지 않도록 노력할 필요가 있음.

가) 개요

철도정보시스템 구축 및 운영 사업은 철도 산업정보센터, 철도안정정보종합관리시스템, 철도차량이력관리 정보망, 철도시설 이력관리 종합정보시스템, 철도경찰 범죄 시스템, 철도보안 정보화 시스템 등을 통해 철도 관련 정보를 효율적으로 관리하고 응용하기 위한 사업임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 69억 600만원으로, 전년도 이월액 2억 6,800만원을 더한 예산현액 71억 7,400만원 중 59억 8,100만원을 집행(83.4%)하고 1억 9,500만원을 이월하면서 9억 9,800만원은 불용하였음.

【 2023년도 철도정보시스템 구축 및 운영(정보화) 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
철도정보시스템 구축 및 운영(정보화)	6,906	6,906	268	-	7,174	5,981	195	998	7,537
철도산업정보센터 위탁운영	1,418	1,418	-	-	1,418	1,418 [1,219]	-	-	4,149
철도안전정보종합관리시스템 구축	289	289	-	-	289	217 [214]	-	71	217
철도차량이력관리정보망 구축	108	108	-	-	108	108 [105]	-	-	108
철도시설이력관리종합정보시스템 구축	2,129	2,129	-	-	2,129	2,129 [1,478]	-	-	2,036
철도경찰범죄관리시스템 구축	1,386	1,386	268	-	1,654	1,499 [1,499]	152	3	792
지능형 철도보안정보화시스템 구축	653	653	-	-	653	610 [610]	43	-	160
국가철도시설 유지관리시스템 구축	923	923	-	-	923	-	-	923	75

※ 자료: 국토교통부

나) 법률 개정을 전제로 예산을 편성하지 않도록 주의 필요

국가 철도시설 유지관리 시스템은 국가·도시철도의 철도시설 이력정보를 통합 관리하는 시스템임. 국토교통부는 동 시스템을 구축하기 위하여 2021년 8월부터 2022년 4월에 거쳐 ISP를 수립하였으며, 시스템 운영 및 철도시설 전문성 등을 감안하여 국가 철도시설 유지관리 시스템 보존·관리 업무를 한국교통안전공단에 위탁하여 구축·운영할 계획으로 2023년 예산을 편성함.

【국가철도시설 유지관리시스템 구축 추진 경위】

□ **국가 철도시설 유지관리시스템 ISP 수행 여부**

○ 국가 철도시설 유지관리시스템 구축을 위하여 ISP 수행(2021.8.~2022.4.)

<국가 철도시설 유지관리시스템 ISP 개요>

(용역명) 국가 철도시설 유지관리시스템 ISP 수립 연구 용역
(기 간) 2021. 8. 6. ~ 2022. 4. 3.
(수행사) ㈜위즈베이스 외 1개사
(목 적) 철도시설관리자로부터 이력정보를 전달받고 축척된 정보를 관리하기 위한 서버·프로그램 등 통합플랫폼 구축 및 구축된 시스템의 효율적인 관리방안 마련

□ **국가 철도시설 유지관리시스템 추진 내역**

○ 2019. 3. : 철도의 건설 및 유지관리에 관한 법률 개정(2018.3) 시행
  * 제28조(철도시설정보관리체계의 구축·운영 등)
○ 2020. 11. : 철도시설정보관리체계 운영·관리 규정 제정 및 시행
○ 2021. 4. : 국가 철도시설 유지관리시스템 ISP 수립 연구 추진 방침 수립
○ 2021. 8. : 국가 철도시설 유지관리시스템 ISP 수립 연구 착수
○ 2022. 4. : 국가 철도시설 유지관리시스템 ISP 수립 연구 준공
○ 2023. 4.~6. : 국가 철도시설 유지관리시스템 구축 현안* 회의(국토부, TS)
  * 한국교통안전공단 출연에 대한 위임 검토, 시스템 구축 추진 계획 등
○ 2023. 10. ~ : 철도의 건설 및 유지관리에 관한 법률 일부개정안 대응
  * 「철도건설법」 제28조 4항의 이력정보 보존·관리 업무 위탁 사항 포함

※ 자료: 국토교통부

그런데 국토교통부는 2023년 국가철도시설 유지관리시스템 구축 예산 9억 2,300만원을 전액 불용하였음. 이는 현행 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제28조제4항에서 철도시설관리자가 제출한 철도시설의 설치, 점검, 유지보수, 개량 등 철도시설의 전 생애주기에 걸친 이력정보를 보존·관리하는 주체를 국토교통부장관으로 규정하면서, 한국교통안전공단에 이를 위탁할 법적 근거를 두고 있지 않아 예산 집행이 불가능했기 때문임.

【현행「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」】

「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 다만, 이 법에 특별한 규정이 있는 것을 제외하고는 「철도산업발전 기본법」에서 정하는 바에 따른다.
8. "철도시설관리자"란 「철도안전법」 제2조제9호에 따른 자를 말한다.
제28조(철도시설정보관리체계의 구축·운영 등) ① 철도시설관리자는 철도시설의 설치, 점검, 유지보수, 개량 등 철도시설의 전 생애주기에 걸친 이력정보를 체계적으로 관리하기 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 철도시설정보관리체계를 구축·운영하여야 한다.
1. 제26조제1항에 따른 시행계획
2. 제27조제1항에 따른 철도시설의 이력정보
3. 제29조에 따른 정기점검 결과
4. 제30조에 따른 긴급점검 결과
5. 제31조에 따른 정밀진단 결과
6. 제32조에 따른 사용제한·사용금지, 보수·보강 등 안전조치에 관한 사항
7. 제33조에 따른 성능평가 결과
8. 그 밖에 철도시설의 유지관리에 관한 사항으로 국토교통부령으로 정하는 사항
② 제1항에 따른 철도시설정보관리체계의 구축·운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
③ 철도시설관리자는 제1항 각 호의 이력정보를 국토교통부장관에게 매년 제출하여야 한다.
④ 국토교통부장관은 제3항에 따라 제출된 이력정보를 체계적으로 보존·관리하여야 한다.

참고로 동 업무를 한국교통안전공단에 위임하는 근거를 신설하는 내용의 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 일부개정법률안이 제21대 국회에서 발의되었으나 임기만료 폐기된 바 있음.[218)]

국토교통부는 국가철도시설 유지관리시스템 구축을 위하여 ISP를 수립하였는데, 업무 위탁을 위한 법적 근거가 없이 동 시스템을 구축하기 위한 예산을 선행적으로 편성하였던 것으로 보임.

향후 국토교통부는 법률 개정을 전제로 사업 추진 예산을 편성하지 않도록 주의할 필요가 있음.

218) 서일준의원 대표발의, 의안번호 제2125013호

다) 시스템 구축 시 기존 시스템과 중복문제 개선 필요

국토교통부가 현재 구축하여 운영중인 철도시설이력관리 종합정보시스템(이하 “RAFIS”, RAil Facilities Information System)과 국가철도시설 유지관리시스템이 서로 유사한 점이 있어, 향후 국가철도시설 유지관리시스템 구축 시 기능이 중복되지 않도록 면밀한 사업 관리가 필요할 것으로 보임.

RAFIS 는 철도시설의 전체 수명주기에 걸친 이력정보를 체계적으로 관리하기 위한 철도시설정보관리체계를 구축하기 위한 것으로, 철도시설 설치, 점검, 유지보수, 개량 등을 한 때에는 그 정보를 철도시설정보관리체계에 등록하고, 철도시설의 존속시기까지 보존하는 시스템임.

그런데, RAFIS는 철도시설물의 이력정보를 보존한다는 점에서, 국가철도시설 유지관리시스템에 보관될 예정인 철도시설물 이력 관리 정보와 일부 중복되는 측면이 있을 것으로 보임.

【철도시설 이력관리 종합정보시스템 및 국가철도시설 유지관리 시스템 간 비교】

구분	철도시설 이력관리 종합정보시스템	국가철도시설 유지관리시스템
대상	‣ 국가철도(국가철도공단, 한국철도공사)	‣ 국가·도시철도 [철도시설관리(운영)자]
구축 근거	‣ 「철도건설법 」 제28조 1항, 동법 시행령 제24조	‣ 「철도건설법 」 제28조 4항
운영 주체	‣ 국가철도공단	‣ 한국교통안전공단(예정)
구축 목적	‣ 시설물 생애주기(건설→점검→유지보수→개량)이력정보를 통한 데이터 기반 유지보수 의사결정을 지원	‣ 국내 개별 철도시설관리자 제출정보에 대한 체계적 관리 및 효율적 활용

※ 자료: 국토교통부

이는 국가철도시설 유지관리시스템에 시설물 이력관리 내용을 포함하고 있는 동 시스템의 ISP(2021.8.~2022.4.)에서도 확인할 수 있음.

【국가철도시설 유지관리시스템 ISP 발췌】

6.1.3. 시설물 이력 관리

○ 운영기관에서 입력한 철도시설물 정보에 대한 점검, 성능평가, 유지보수 등의 이력정보를 운영기관별, 시설물별, 호선별 등의 조건검색 및 개별 시설물에 대한 상세내역 조회와 과거부터 현재까지의 시설물 이력정보 조회 기능

○ 점검, 진단, 성능평가, 고장기능장애, 안전조치, 유지보수 및 개량의 시행 내용, 투입인력, 비용, 결과를 입력, 조회 및 관리

항목	정의 내용	비고
정기점검	정기점검 계획 정보와 시행 결과 및 내용	
긴급점검	긴급점검에 대한 시행 결과 및 내용	
정밀진단	정밀진단에 대한 시행 결과 및 내용	
성능평가	성능평가에 대한 시행 결과 및 내용	
고장기능장애	고장기능장애에 대한 조치 결과 및 내용	
안전조치	안전조치에 대한 결과 및 내용	
유지보수	유지보수에 대한 시행 결과 및 내용(투입 인력, 비용 등 포함)	
개량	개량에 대한 시행 결과 및 내용(투입 인력, 비용 등 포함)	

[표 11] 시설물 이력 관리 - 항목 및 정의 내용

○ 시설물 점검/진단/성능평가에 대한 이력구분, 점검일자(계획/시작/종료일자), 점검 결과, 사유, 내용, 조치 내역 등 입력

○ 점검/진단/평가 결과에 대한 상세내역(작업 전후 이미지 포함) 및 안전공단 리뷰결과 등은 파일로 첨부할 수 있도록 기능 추가

○ 점검내역에 수행 기관(업체) 및 기술자 정보 입력을 통한 실적 및 경력 관리

○ 부적합 사항 발생시 고장기능장애, 안전조치, 유지보수, 개량작업 항목으로 이관

- 96 -

※ 자료: 국토교통부, 국가철도시설 유지관리시스템 ISP 수립 연구 용역(2022.4.) p.96

이와 관련하여, 국토교통부는 RAFIS는 철도시설관리자 차원에서 관리구간에 한정하여 정보관리체계를 구축·운영하는 것이고, 국가철도시설 유지관리시스템은 30여개 철도시설관리자들이 운영하고 있는 각각의 정보관리체계를 모두 포함하여 상위에서 체계적으로 관리하기 위한 것으로,

두 시스템은 데이터를 취합하고 그 결과를 분석하여 유지보수에 활용하는 등의 유사성이 있으나, 국가철도시설 유지관리시스템은 각 철도시설관리자들이 운용하고 있는 정보관리체계를 상위에서 활용하여 30여개 철도시설관리자들의 운용실태를 감독하고 국가 차원의 정책 등에 활용할 수 있다는 입장임.

다만, 국토교통부는 장기적으로 RAFIS와 국가철도시설 유지관리시스템이 통합되어 운영될 가능성도 배제하지 않고 있다고 설명함.

따라서, 국토교통부는 국가철도시설 유지관리시스템의 구축 과정에서 RAFIS가 본격적으로 운영된 결과를 바탕으로 시스템간 중복에 따른 비효율을 방지할 수 있도록 기능상 구분을 위해 노력할 필요가 있음.

2. 교통시설특별회계

가. 도로계정

1) 고속도로조사설계(1531-301)

◦서울~양평 고속도로 사업은 타당성조사 및 전략환경영향평가 사업 과정에서 예비타당성조사노선 및 대안노선이 공개(2023.5.8.)되었는데, 노선 변경 관련 의혹이 제기되면서 타당성 조사 등 사업이 중단되어 예산이 불용됨. 국토교통부는 양서면 종점 노선(예타노선)과 강상면 종점 노선(대안노선) 중 어느 노선으로 결정할 지에 대하여 조속히 검토할 필요가 있을 것으로 보이고, 특히 제3자 전문가 검증 등을 통한 타당성조사를 거쳐 전체노선을 확정한 이후 지체없이 기본 및 실시설계를 추진하여 지역 주민의 불편을 최소화할 필요가 있음.

◦영일만횡단대교 사업은 사업계획적정성재검토로 인해 집행이 부진하였는데, 동 사업은 2008년 사업 진행이 최초 결정되었으나, 상위 계획간의 불일치 등으로 인해 사업기간이 상당기간 지연되었고, 사업 기간 지연으로 인한 총사업비 협의 등 사업 부진이 지속되고 있음. 국토교통부는 동 사업을 차질없이 추진하도록 노력하는 한편, 도로 관련 법정계획 간 정합성을 확보함으로써 계획 간 일관성 부족으로 인한 사업 부진이 반복되지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

고속도로조사설계 사업은 국가 간선도로망의 중추적 역할을 하는 고속도로를 계획하고 설계하여 국토 이용의 효율성을 증진하고 국민 생활의 쾌적성을 향상시키기 위한 사업임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 357억 3,200만원으로, 전년도 이월액 5,900만원을 더한 예산현액 357억 9,100만원 중 273억 3,400만원을 집행(76.4%)하고 5억 2,900만원을 이월하면서 79억 2,800만원을 불용함.

【 2023년도 고속도로조사설계 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
고속도로조사설계	35,732	35,732	59	-	35,791	27,334	529	7,928	79,504

※ 자료: 국토교통부

나) 서울~양평 고속도로 전체노선 확정 이후 신속한 설계 추진 필요

서울~양평 고속도로 사업은 서울시와 양평군의 지역 간 접근성을 향상시키기 위해 고속도로를 건설하기 위한 사업임. 국토교통부는 서울~양평 고속도로의 실시설계비 24억 8,600만원을 편성하였으나 전액 불용함.

국토교통부는 수도권 제1·2순환선 연결, 국도 6호선 교통정체 해소 등을 목적으로 제1차 고속도로 건설계획에 '서울~양평 고속도로' 사업을 반영(2017.1.)하였고, 양서면을 그 종점으로 한 노선에 대해 예비타당성조사를 실시(2019.4.~2021.4.)하였음.

이후 타당성 조사를 착수(2022.3.29.)한 설계업체에서 현지조사 등을 거쳐 종점부 변경 등 노선 검토방향을 제시(경동엔지니어링, 2022.5.24.)한 데 이어 양평군 등 관계기관 협의(2022.7.~2023.2.) 및 교통수요, 환경·기술적 검토 내용과 함께 대안노선(강상면 종점)을 제안하였음(2023.1.).

그런데 타당성조사 및 전략환경영향평가 사업 과정에서 예타노선 및 대안노선이 공개(2023.5.8.)되고 노선 변경 관련 의혹이 제기되어 타당성 조사 등 사업이 중단(2023.7.6.)되었음.

국토교통부는 타당성 조사를 일시 재개하여 예타 및 대안노선의 경제성 분석 결과를 발표(2023.10.5.)하였음[219]. 발표 이후 타당성 조사 용역이 다시 중지되었고, 이에 2023년 예산을 불용하였다는 것이 국토교통부의 설명임.

동 사업은 2024년 예산 심사시에 설계비 62억원이 반영되었고, “제3자 전문가 검증 등 타당성조사를 거쳐 전체노선 확정 후 설계를 추진”하도록 하는 내용의 부대의견이 첨부되었음.

따라서 국토교통부는 향후 사업 추진 과정에서 양서면 종점 노선(예타노선)과 강상면 종점 노선(대안노선) 중 어느 노선으로 결정할지에 대하여 조속히 검토할 필요가 있을 것으로 보이고, 특히 제3자 전문가 검증 등을 통한 타당성조사를 거쳐 전체노선을 확정한 이후 지체없이 기본 및 실시설계를 추진하여 지역 주민의 불편을 최소화할 필요가 있음.

다) 도로 관련 법정계획 간 정합성 확보 노력 필요

영일만횡단대교 사업은 국가 간선도로망 남북10축을 연결하기 위해 경북 포항시 남구 동해면~ 흥해읍에 횡단대교를 설치하기 위한 사업임. 동 횡단대교는 총 18km 연장으로, 총사업비 규모는 3조 1,713억원임. 국토교통부는 2023년 영일만횡단대교의 기본 및 실시설계를 위한 예산을 50억원 편성하였으나 전액 불용함.

219) 타당성 조사 결과에 따르면, 대안노선의 B/C(0.83)가 예타노선의 B/C(0.73)보다 우수함.

【영일만 횡단대교 사업 추진 경위】

ㅇ 2008.9. : 광역경제권 발전 30대 선도프로젝트 선정(울산-포항-영덕, 예타면제) * [연장] 116.1km (포항영덕 62.5km 포함) / [사업비] 4.1조원 (포항영덕 2.5조원 포함)
ㅇ 2009.11. : 포항~영덕 간이 예비타당성조사 완료(기재부, B/C 0.33) * [연장] 62.5km (포항시 서측 내륙 통과) / [사업비] 2.5조원(내륙구간 1.3조원)
ㅇ 2011.11. : 포항~영덕 타당성조사 완료(국토부, B/C 0.45) * [연장] 48.9km (포항시 동측 해상 통과, 영일만 횡단) / [사업비] 3.1조원
ㅇ 2011.12. : 포항~영덕 총사업비 협의 완료(기재부↔국토부) * [연장] 38.9km (경제성 등의 사유로 영일만 횡단구간 보류) / [사업비] 1.2조원
ㅇ 2015.12. : 포항~영덕 실시설계 완료 (도공, 영일만 횡단구간 제외)
ㅇ 2017.7. : 영일만 횡단구간 사업계획 적정성 재검토(기재부, KDI) * 영일만 횡단노선은 상위계획 일관성, 사전조사 결과 등 감안 시 국가간선도로망 연계 목적 측면에서는 최적대안으로 보기에 다소 무리
ㅇ 2022.12. : 영일만 횡단구간 타당성평가 완료(국토부) * 주요시설 : 해저터널(쉴드TBM) 4.6km / 사장교 0.9km / 인공섬 1개소
ㅇ 2023.2. : 총사업비 조정 심의(기재부) * 사업계획 적정성 재검토 시행 결정
ㅇ 2023.3. : 사업계획 적정성 재검토 착수(기재부)

※ 자료: 국토교통부

사업 경위를 살펴보면, 동 사업은 2008년 9월 광역경제권 발전을 위한 선도프로젝트로 선정되어 예비타당성조사가 면제되었음. 이후 2011년 타당성조사 및 총사업비 협의가 완료되었으나, 영일만 횡단 구간은 경제성 등의 사유로 총사업비 협의에서 보류되었음. 이후 2015년 영일만 횡단 구간을 제외한 포항~영덕 구간에 대해서는 실시설계가 완료되었으며, 2017년 영일만 횡단구간에 대한 사업계획 적정성 재검토가 이루어짐.

2017년 사업계획 적정성 재검토 결과, 국토종합계획, 국가기간교통망계획, 국가도로망종합계획, 고속도로건설계획 간의 일관성이 부족하다는 지적이 있었는데, 2017년 사업계획적정성재검토 당시 국토종합계획 및 국가기간교통망계획상 남북10축이 내륙을 통과하는 것으로 계획된 반면, 국가도로망종합계획 및 고속도로건설계획에 따르면 남북10축이 해상을 통과하는 것으로 계획되었기 때문임.

이에 국토교통부는 국토종합계획, 국가기간교통망계획, 국가도로망종합계획, 고속도로건설계획을 변경하여 영일만 구간을 해상으로 통과하는 것으로 계획을 변경하였고, 2022년 12월 영일만 횡단구간의 타당성평가가 완료되었음.

【영일만 횡단 고속도로 사업 관련 계획 및 변경 현황】

구 분			당 초 (2017년 사업계획적정성 재검토 시)	변 경 ('22.12)
계 획 명	근 거	승인권자		
1. 국토종합계획 (20년 주기)	헌법 제120조 국토기본법 제6조	대통령	제4차 계획(수정, 2011) **: 내륙통과**	제5차 계획(2019) **: 해상통과**
2. 국가기간 교통망계획 (20년 주기)	국가통합교통체계 효율화법 제4조	국토부 장관	제1차 계획(수정, 2010) **: 내륙통과**	제2차 계획(2021) **: 해상통과**
3. 국가도로망 종합계획 (10년 주기)	도로법 제5조	국토부 장관	제1차 계획(2016) **: 해상통과**	제2차 계획(2021) **: 해상통과**
4. 고속도로 건설계획 (5년 주기)	도로법 제6조	국토부 장관	제1차 계획(2017) **: 해상통과**	제2차 계획(2022) **: 해상통과**

※ 자료: 국토교통부

【2017년 사업계획적정성재검토 및 타당성평가 시 노선 및 시공 내용 비교】

구 분		사업계획적정성 재검토시 (2017)	타당성평가 (2022)
노 선 개 요		·침매터널+해상교량 (영일만 횡단 통과)	·쉴드터널+해상교량 (영일만 횡단 통과) ·침매터널 → 쉴드터널 변경
연 장		18.0km (국도 9km 별도 이용)	
구조물	교량	4개소 / 4.42km	5개소 / 4.98km
	터널	3개소 / 8.49km	2개소 / 8.01km
공 사 비		15,770억원 (2015년 2분기)	27,790억원 (2021년 말)
시설부대비		1,209억원 (2015년 2분기)	1,748억원 (2021년 말)
용지보상비		719억원 (2015년 2분기)	665억원 (2021년 말)
예 비 비		- (2015년 2분기)	1,510억원 (2021년 말)
총사업비		17,698억원 (2015년 2분기)	31,713억원 (2021년 말)
시 공 성		·침매터널 시공성 불리 - 공사 중 지속적 항로 변경 필요	·쉴드터널 시공성 유리 - 공사 중 지속적 항로 변경 불필요

※ 자료: 국토교통부

동 사업의 2023년도 예산 집행이 부진한 것은 2023년 기획재정부와의 총사업비 조정 심의 결과, 총사업비 증액을 이유로[220] 사업계획 적정성 재검토가 시행되었기 때문이라는 것이 국토교통부의 설명임.

동 사업은 2008년 사업 진행이 최초 결정되었으나, 상위 계획간의 불일치 등으로 인해 사업이 15년 이상 지연되었고, 사업 기간 지연으로 인한 총사업비 협의 등 사업 부진이 지속되고 있는 상황임.

해당 계획들은 개별 도로사업들의 방향을 제시한다는 점에서 중요한바, 「도로법」 제5조[221] 에서는 국가도로망종합계획 수립시 국토종합계획 및 국가기간교통망계획과 조화를 이루도록 규정하고 있음.

따라서 국토교통부는 동 사업을 차질없이 추진하기 위해 노력하는 한편, 향후에는 도로 관련 법정계획 간 정합성을 확보함으로써 계획 간 일관성 부족으로 인한 사업 부진이 반복되지 않도록 주의할 필요가 있음.

---

220) 국토교통부에 따르면, 2022년 타당성평가시에는 2017년도 사업계획적정성 재검토시와 비교하여 보다 경제적인 공법을 적용한바, 사업비가 증액된 것은 물가 상승의 요인에 의한 것이라고 함,

221) 「도로법」

제5조(국가도로망종합계획의 수립) ① 국토교통부장관은 도로망의 건설 및 효율적인 관리 등을 위하여 10년마다 국가도로망종합계획(이하 “종합계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.

② 종합계획은 다음 각 호의 계획과 조화를 이루도록 수립하여야 한다. <개정 2024. 1. 16.>

1. 「국토기본법」 제6조제2항제1호에 따른 국토종합계획

2. 「국가통합교통체계효율화법」 제4조제1항에 따른 국가기간교통망계획

3. 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」 제6조제1항에 따른 지방시대 종합계획

【2023년도 사업계획적정성 재검토 시 요구안 위치도】



※ 자료: 국토교통부

2) 고속도로건설 단위사업(1532-339～393)

○ 고속도로건설 단위사업 중 다수의 세부사업에 대하여 감액조정과 증액조정이 모두 발생하였음. 또한, 사업계획적정성재검토가 결정된 세 개 세부사업의 경우, 다른 세부사업을 집행하기 위한 목적으로 6월에 전액 감액 조정 되었으나, 11월에는 본예산 규모로 이를 다시 전액 증액 조정하였고, 회계연도 말에 이를 전액 불용처리함. 이러한 조정의 사유에 대해 국토교통부는 “재정집행 효율화”가 그 목적이라고 답변하며 명확한 사유를 제시하지 않음. 국토교통부는 불명확한 예산 불용 사유에 대해 구체적으로 설명하고, 동일 세부사업에서 예산의 증액 · 감액조정이 모두 이루어지는 예산 집행이 반복되지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

고속도로건설사업은 고속도로를 건설하고 적기에 개통하여 국가 간선도로망을 구축하고, 이를 통해 국토균형 발전과 국가경쟁력 향상에 기여하려는 것임.

이 사업의 2023년도 예산액은 1조 6,388억 4,600만원으로, 이 중 1조 4,029억 4,000만원을 집행(85.6%)하고 2,359억 600만원을 불용함.

【 2023년도 고속도로건설 단위사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
고속도로건설	1,638,846	1,638,846	-	-	1,638,846	1,402,940	-	235,906	1,743,190

※ 자료: 국토교통부

나) 동일 세부사업 예산의 증액·감액 조정 반복 주의 필요

국토교통부는 2023회계연도 중 고속도로건설사업 단위사업 예산을 아래와 같이 6월 13일 및 11월 1일 두 차례에 거쳐 조정하였음. 그런데, 이러한 예산 조정이 합리적으로 이루어진 것인지에 대하여 살펴볼 필요가 있음.

【2023년 고속도로건설 단위사업 내 조정 내역】

(단위 : 백만원)

구분	세부사업 명 (단위사업-세부사업)	목-세목 코드	금액	세부사업 명 (단위사업-세부사업)	목-세목 코드	금액	이·전용 등 사유
조정 (2023. 6.13.)	포항-영덕고속도로 (1532-367)	460-01	△3,005	함양-울산고속도로 (1532-339)	460-01	154,735	2024년 준공 (창녕-밀양 구간추가소요
	당진-천안고속도로 (1532-368)	460-01	△44,902	김포-파주고속도로 (1532-369)	460-01	100,431	한강터널(TBM) 본격 추진 반영
	서창-안산고속도로 (1532-378)	460-01	△11,532	광주-강진고속도로 (1532-370)	460-01	1,900	수용재결 등
	안산-북수원고속도로 (1532-379)	460-01	△1,193	새만금-전주 고속도로 (1532-372)	460-01	20,100	공공 지장물 이설 등
	부산신항-김해고속도로 (1532-391)	460-01	△78,381	양평-이천고속도로 (1532-376)	460-01	19,172	수용재결 등
	세종-청주고속도로 (1532-392)	460-01	△100,269	세종-안성고속도로 (1532-384)	460-01	200	민원협의 등 최소 행정비용
	울산외곽순환고속도로 (1532-393)	460-01	△57,256				
조정 (2023. 11.1.)	화도-양평고속도로 (1532-359)	460-01	△4,181	세종-청주고속도로 (1532-392)	460-01	100,269	재정집행 효율화 추진
	함양-울산고속도로 (1532-339)	460-01	△67,752				
	파주-포천 고속도로 (1532-365)	460-01	△5,728				
	김포-파주고속도로 (1532-369)	460-01	△33,679	부산신항-김해고속도로 (1532-391)	460-01	78,381	재정집행 효율화 추진
	광주-강진고속도로 (1532-370)	460-01	△4,423				
	새만금-전주고속도로 (1532-372)	460-01	△27,939				
	안성-구리고속도로 (1532-380)	460-01	△10,589	울산외곽고속도로 (1532-393)	460-01	57,256	재정집행 효율화 추진
	세종-안성고속도로 (1532-384)	460-01	△4,100				
	양평-이천고속도로 (1532-376)	460-01	△24,069				

구분	세부사업 명 (단위사업-세부사업)	목-세목 코드	금액	세부사업 명 (단위사업-세부사업)	목-세목 코드	금액	이·전용 등 사유
	문산-도라산고속도로 (1532-386)	460-01	△52,363	당진-천안고속도로 (1532-368)	460-01	10,071	2023년도 준공 (아산-천안구간) 잔여 공사비 반영
	대산-당진고속도로 (1532-382)	460-01	△6,018				
	안산-인천고속도로 (1532-385)	460-01	△3,000				
	안산-북수원고속도로 (1532-379)	460-01	△2,000				
	동광주-광산고속도로 (1532-377)	460-01	△136				

※ 자료: 국토교통부

하나의 세부사업에 대하여 감액조정과 증액조정이 모두 있었던 사례가 다수 있음. 함양-울산고속도로(1532-339), 김포-파주고속도로(1532-369), 광주-강진고속도로(1532-370), 새만금-전주고속도로(1532-372), 세종-안성고속도로(1532-384), 양평-이천고속도로(1532-376) 사업의 경우, 6월에는 증액 조정이 있었으나, 11월에는 감액 조정이 이루어졌고, 당진-천안고속도로 (1532-368) 세부사업의 경우, 6월 감액조정에 이어 11월에는 증액조정이 있었음.

감액조정과 증액조정이 모두 있던 세부사업 중 타사업으로 조정한 사업예산이 전액 불용처리된 경우도 있음. 사업계획적정성재검토가 결정된 부산신항-김해고속도로 (1532-391), 세종-청주고속도로(1532-392), 울산외곽순환고속도로(1532-393) 등 세 건의 세부사업의 경우, 당초 사업 예산은 다른 세부사업을 집행하기 위한 목적으로 6월에 전액 감액 조정 되었으나, 11월에는 본예산 규모로 이를 다시 전액 증액 조정하였고, 회계연도 말에 이를 전액 불용처리함.

이와 관련하여 부산신항-김해고속도로, 세종-청주고속도로, 울산외곽고속도로 세 개 세부사업의 사업 지연 경위를 살펴보면, 각각 기본설계 과정에서 총사업비 증가에 따라 사업계획 적정성 재검토에 시간이 소요된 것으로, 해당 세 개 사업에 대한 예산 집행이 어려웠던 사정은 참작할 수 있을 것으로 보이며,

【고속도로 건설 세부사업별 지연 사유】

부산신항-김해 고속도로
□ **추진경위** ○ 2017. 1. : 고속도로건설 5개년 계획(2016~2020) 중점추진 사업으로 반영 (국토부) ○ 2019. 1. : 예타 면제사업으로 확정 (국무회의 심의·의결, 2019.1.29.) ○ 2019. 8. : 사업계획 적정성 완료 (기재부) ○ 2020. 12. : 타당성 평가 완료 (국토부) * B/C=0.88 ○ 2021. 2. : 기본 및 실시설계 착수 (전체 : 600일) ○ 2022. 4. ~ 2023. 5. : 기본설계 총사업비 협의 (기재부) ○ 2023. 6. ~ 2024. 5. : 기본설계 사업계획 적정성 재검토 시행(기재부) ○ 2024. 5. : 기본설계 사업계획 적정성 재검토 완료 (기재부) * 총사업비 2,357억원 증가(증 24.1%) □ **사업 지연 경위** ○ 사업비 증가에 따른 총사업비 협의 기간 증가
세종-청주 고속도로
□ **추진경위** ○ 2017. 1. : 고속도로건설 5개년 계획(2016~2020) 중점추진 사업으로 반영 (국토부) ○ 2019. 1. : 예타 면제사업으로 확정 (국무회의 심의·의결, 2019.1.29.) ○ 2019. 8. : 사업계획 적정성 완료 (기재부) ○ 2020. 12. : 타당성 평가 완료 (국토부) * B/C=0.69 ○ 2021. 2. : 기본 및 실시설계 착수 (전체 : 600일) ○ 2022. 4. ~ 2023. 5. : 기본설계 총사업비 협의 (기재부) ○ 2023. 6. ~ 2024. 5. : 기본설계 사업계획 적정성 재검토 시행(기재부) ○ 2024. 5. : 기본설계 사업계획 적정성 재검토 완료 (기재부) * 총사업비 3,031억원 증가(증 31.1%) □ **사업 지연 경위** ○ 사업비 증가에 따른 총사업비 협의 기간 증가
울산외곽순환 고속도로
□ **추진경위** ○ 2017. 1. : 고속도로건설 5개년 계획(2016~2020) 중점추진 사업으로 반영 (국토부) ○ 2019. 1. : 예타 면제사업으로 확정 (국무회의 심의·의결, 2019.1.29.) ○ 2019. 8. : 사업계획 적정성 완료 (기재부) ○ 2020. 12. : 타당성 평가 완료 (국토부) * B/C=1.13 ○ 2021. 2. : 기본 및 실시설계 착수 (전체 : 600일) ○ 2022. 4. ~ 2023. 4. : 기본설계 총사업비 협의 (기재부) ○ 2023. 5. ~ 2024. 2. : 기본설계 사업계획 적정성 재검토 시행 (기재부) ○ 2024. 2. : 기본설계 사업계획 적정성 재검토 완료 (기재부) ○ 2024. 5. : 기본설계 총사업비 협의 완료 (협의완료 금액 : 9122억원, 26% 증) □ **사업 지연 경위** ○ 사업비 증가*에 따른 총사업비 협의 기간 증가 * (당 초) 7,240억원 → (변 경) 9,246억원 (27% 증가)

※ 자료: 국토교통부

아울러, 예산 및 기금운용계획 집행지침의 경우, 고속도로건설 일반출자금(460-01)의 세부사업 내 공사비, 보상비는 중앙관서의 장과 협의하여 상호조정 할 수 있도록[222] 규정하고 있는 측면도 있음.

그러나 동일한 세부사업에 대해 5개월에 거쳐 감액조정과 증액 조정이 모두 있었던 사례가 10건에 이르는 점은 개별 사업 집행 현황 및 소요에 대해 면밀한 고려가 이루어지지 않은 데에서 기이한 것으로 보이며 국회의 예산안 심의·확정권[223]을 고려할 때 적절한 예산집행으로 보기 어려움.

또한, 동일한 세부사업에서 감액 조정과 증액 조정을 반복하고 해당 예산을 전액 불용처리한 것은 예산집행의 효율성[224] 측면에서도 바람직한 집행관리로 보기 어려움. 당초 감액 조정하여 증액시킨 다른 사업(함양-울산고속도로 등 6개 세부사업)의 경우 집행률이 100%로 원활한 예산집행이 가능했을 것으로 생각되는데, 이를 다시 예산집행이 어려운 원 사업으로 조정하여 전액 불용시킨 것이 비효율적인 측면이 있기 때문임.

국토교통부는 이러한 예산의 조정 사유에 대해 “재정집행 효율화”가 그 목적이라고 답변하고 있는데, 구체적으로 어떤 내용의 효율성을 목적으로 하였는지 불명확한 측면이 있음.

---

222) 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」 p.226
고속도로건설 일반출자금(460-01)의 세부사업 내 공사비, 보상비는 중앙관서의 장과 협의하여 상호조정 할 수 있다.

223) 「대한민국헌법」
제54조 ①국회는 국가의 예산안을 심의·확정한다.

224) 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」 p.16
가. 각 중앙관서의 장은 예산의 이월 및 집행에 있어서 다음 사항을 준수하여야 한다.
○ 예산이월 또는 불용이 발생하지 않도록 사업계획을 철저히 수립하여 조속히 집행하여야 한다.

국토교통부는 불명확한 예산 불용 경위에 대해 구체적으로 설명할 필요가 있으며, 향후 예산의 편성 및 집행 과정에서 각 세부사업별 현장 여건에 대한 면밀한 분석·검토를 통해 동일 세부사업에서 예산의 증액·감액 조정이 반복되지 않도록 주의할 필요가 있음.

3) 일반국도조사설계(1631-301), 남해 서면～여수 신덕 국도건설(1632-390)

○ 일반국도조사설계(1631-301), 남해 서면～여수 신덕 국도건설(1632-390) 사업의 경우 남해 서면～여수 신덕 국도건설(1632-390)에 편성된 설계비 및 공사비 예산이 이월되었고, 일반국도조사설계 사업에 편성된 설계보상비 또한 이월됨. 동 사업에 대해 일부 지역 민원이 지속되고 있는 만큼, 지자체와의 적극적 협의를 통해 원활한 사업 관리가 필요함.

가) 개요

일반국도조사설계 사업은 일반국도 건설사업을 위한 기본조사설계 및 실시설계를 통해 국도 건설사업의 원활한 사업추진을 도모하기 위한 사업임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 1,223억 3,000만원으로, 전년도 이월액 56억 1,600만원 및 이·전용액 452억 2,300만원을 더한 예산현액 1,731억 6,900만원 중 1,403억 2,400만원을 집행(81.0%)하고 311억 2,900만원을 이월하면서, 17억 1,700만원을 불용함.

【 2023년도 일반국도조사설계사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
일반국도 조사설계	122,330	122,330	5,616	45,223	173,169	140,324	31,129	1,717	74,600

※ 자료: 국토교통부

남해 서면～여수 신덕 국도건설 사업은 경남 남해군 서면 서상리와 전남 여수시 신덕동을 연결하는 국도 77호선을 건설하기 위한 사업으로, 총 연장은 8.08.km, 공사기간은 2023년 7월부터 2031년 10월, 총사업비는 6,973억 6,200만원임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 485억 7,900만원으로, 전년도 이월액 6,400만원 및 이·전용을 통한 감액분 211억 800만원을 고려한 예산현액 275억 3,500만원 중 140억 6,800만원을 집행(51.1%)하고 3억 1,600만원을 이월하면서 131억 5,000만원을 불용함.

【 2023년도 남해 서면～여수 신덕 국도건설 결산 】

(단위 : 백만원)

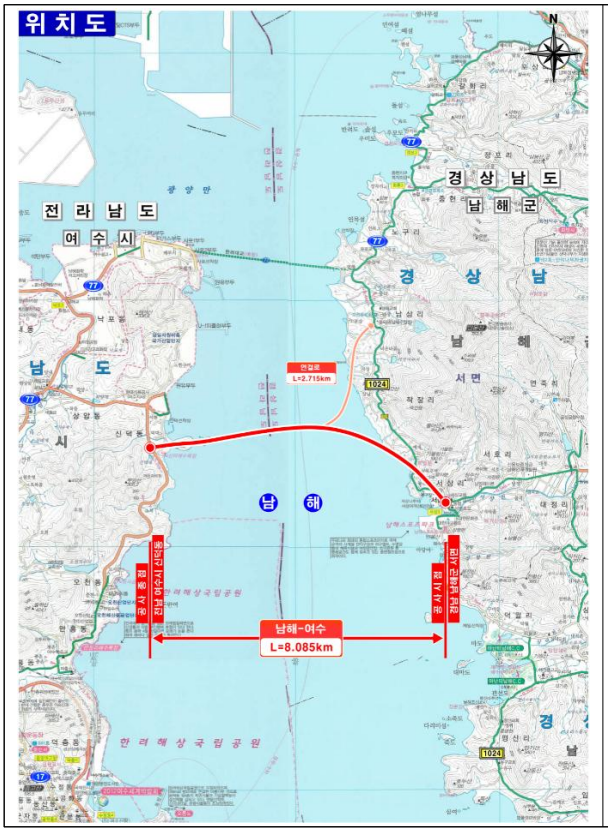
구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
남해 서면-여수 신덕 국도건설	48,579	48,579	64	△21,108	27,535	14,068	316	13,150	40,040

※ 자료: 국토교통부

나) 지방자치단체와 적극적 협의를 통한 원활한 사업 관리 필요

남해 서면～여수 신덕 국도건설 사업은 경남 남해군 서면 서상리와 전남 여수시 신덕동을 연결하는 국도 77호선(연장 8.08km)을 건설하기 위한 사업임.

【남해 서면~여수 신덕 국도건설 사업 개요】



- **위치:** 경남 남해군 서면 서상리~ 전남 여수시 신덕동(국도 77호선)
- **사업량**: 연장 8.08km, 4차로(폭 20.0m) 신설
- **교통량**: 7,457대/일(2032년 기준). 8,342대/일(2051년 기준)
- **시공사**: 디엘이엔씨(주) 외 6개사
- **공사기간**: 2023.7.10.~2031.10.25.(사업기간: 2021~2030)
- **총사업비 현황**: (최초) 6,824억 1,800만원, (기본계획) 6,973억 6,700만원, (변경) 6,973억 6,200만원

※ 자료: 국토교통부

동 사업을 위한 예산은 일반국도 조사설계 (1631-301) 사업과 남해 서면~여수 신덕 국도건설 (1632-390) 사업에 분리되어 편성되어 있음.

2023년도 결산 결과, 일반국도 조사설계 (1631-301) 사업 예산 145억 6,500만원이 이월되었음.

남해 서면~여수 신덕 국도건설(1632-390) 사업은 211억 800만원이 감액 전용되고 남은 현행 275억 3,500만원중 140억 6,800만원이 집행되었고 3억 1,600만원이 이월되었으며, 131억 5,000만원이 불용됨.

【남해 서면～여수 신덕 국도건설 사업 결산】

(단위:백만원)

사업명	비목	2023년							2024년
		예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
남해 서면～여수 신덕 국도건설 (1632-390)	건설비	48,579	64	△21,108	27,535	14,068	316	13,150	40,040
일반국도 조사설계 (1631-301)	설계 보상비	13,435	0	0	13,435	0	13,435	0	0

※ 자료: 국토교통부

각 사업의 이월 및 불용사유를 살펴보면 다음과 같음.

남해서면～여수신덕 국도 건설 사업은 설계·시공일괄입찰(T/K) 사업으로서, 2023년에는 동 사업 추진을 위해 남해 서면～여수 신덕 국도건설(1632-390) 사업에 설계비·보상비·공사비 예산이 편성되었음. 동 사업의 경우 실시설계 적격자로 선정된 DL이앤씨 컨소시엄과 계약을 체결함.

【남해～여수 해저터널 건설사업 추진경위】

□ 2022. 8. 5. : 입찰공고(T/K)
□ 2022. 8. 29. : 유찰(단독입찰)
□ 2022. 9. 7. : 재입찰공고(T/K)
□ 2023. 5. 17. : 실시설계 적격자 선정(디엘이엔씨 컨소시엄), 가계약 체결
□ 2023. 7. 20. : 우선 시공분* 발주
* 가설사무소 공사 및 관련 지장물 이설 공사 등
□ 2023. 9. 15. : 전략 및 환경영향평가(초안) 설명을 위한 주민설명회 개최, 설명회에서 지역 민원 다수 제기*
* (남해군) 서상마을/양지편 우회통과
* (여수시) 신덕마을 환경질 악화, 주민편의시설 및 공원화 사업비 배정
□ 2023. 11. 13. : 전략 및 환경영향평가(초안) 공청회 개최
□ 2023. 11. 16. : 실시설계 적격 및 경관 심의 착수
□ 2023. 12. 7. : 실시설계 적격 및 경관 심의 완료
□ 2024. 1. 10. : 실시설계 적격심의 결과 통보 및 설계서 제출(도로계획과→지역협력과)
□ 2024. 1. 25. : 실시설계 확정에 따른 공사 본계약 체결(가계약→본계약 변경)
□ 2024. 4. 30. : 설계 보상비 지급(지급액 : 134억*)
* 포스코 70억, 롯데 64억

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재작성

그런데 동 사업은 사업 추진 과정에서 지역 민원이 다수 제기되었음. 사업 추진 경위와 관련하여 이를 구체적으로 살펴보면, 남해군에서는 양지마을 노선을 우회해서 통과하고 터널을 설치해달라는 요청과 서상터널의 경우 진입램프를 추가 설치해달라는 요청이 있었음.

여수시에서는 환경 관련 민원이 발생한바, 신덕마을 소음피해 방지를 위한 방음벽, 조경수 설치 등의 요청이 있었음. 이에 국토교통부는 2023년 11월에 전략 및 환경영향평가에 대한 공청회 및 주민설명회를 개최하였음.

상기 민원에 대한 검토 등으로 인해 동 사업 추진이 지연되어 실시설계가 2023년 내에 승인되지 못하고 2024년까지 지연되었으며, 착공 또한 지연되었고 남해 서면~여수 신덕 국도건설(1632-390)에 편성된 설계비 및 공사비 예산이 이월되었음.

또한, 실시설계가 최종 승인되는 시점에 차순위업체에 일반국도조사설계(1631-301) 사업에 편성된 설계보상비를 지급할 수 있으나, 사업 지연에 따라 설계 입찰에 참여한 차순위 참여사 2개사(포스코이앤씨 컨소시엄, 롯데건설 컨소시엄)에게 지급해야 하는 설계보상비 또한 이월됨. 동 이월 예산은 2024년 4월에 차순위 업체에 지급됨.

「국가재정법」은 제48조제1항에서 원칙적으로 이월을 금지하되, 제48조제2항[225]에서 이월이 가능한 요건을 규정하고 있음. 그리고 동법 시행령 제20

225) **「국가재정법」**
제48조(세출예산의 이월) ①매 회계연도의 세출예산은 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없다.
②제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경비의 금액은 다음 회계연도에 이

조제1항제3호[226]에서는 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제80조제3항에 따라 공고된 공사에 소요되는 경비의 경우 이를 이월할 수 있도록 규정하고 있음.

남해 서면~여수 신덕 국도건설 사업의 경우, 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제80조제3항에 따라 일괄입찰방법에 의하여 집

월하여 사용할 수 있다. 이 경우 이월액은 다른 용도로 사용할 수 없으며, 제2호에 해당하는 경비의 금액은 재이월할 수 없다.

1. 명시이월비
2. 연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 인하여 연도 내에 지출하지 못한 경비와 지출원인행위를 하지 아니한 그 부대경비
3. 지출원인행위를 위하여 입찰공고를 한 경비 중 입찰공고 후 지출원인행위까지 장기간이 소요되는 경우로서 대통령령으로 정하는 경비
4. 공익사업의 시행에 필요한 손실보상비로서 대통령령으로 정하는 경비
5. 경상적 성격의 경비로서 대통령령으로 정하는 경비

226) 「국가재정법 시행령」

제20조(세출예산의 이월) ①법 제48조제2항제3호에서 "대통령령이 정하는 경비"라 함은 다음 각 호의 경비를 말한다.

1. 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제19조에 따른 부대입찰 또는 같은 시행령 제13조에 따른 입찰참가자격 사전심사방법으로 집행되는 공사에 소요되는 경비
2. 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제43조에 따라 협상에 따른 계약체결의 방법으로 집행되는 경비
3. **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제80조제3항에 따라 공고된 공사에 소요되는 경비**

「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」

제80조(대형공사 입찰방법의 심의등) ①각 중앙관서의 장은 대형공사 및 특정공사(이하 이 조에서 "대형공사등"이라 한다)의 경우 다음 각 호의 사항에 관하여 중앙건설기술심의위원회의 심의를 거쳐야 한다.

1. 입찰의 방법에 관한 사항
2. 제85조의2제1항에 따른 실시설계적격자의 결정방법에 관한 사항
3. 제85조의2제2항에 따른 낙찰자 결정방법에 관한 사항

② 각 중앙관서의 장은 제1항에 따라 중앙건설기술심의위원회의 심의를 받으려는 때에는 해당 연도 이후에 집행할 대형공사등의 집행기본계획서를 다음 각 호에서 정하는 순서에 따라 국토교통부장관에게 제출하여야 하며, 대형공사등의 집행기본계획서의 작성방법과 제출시기 등에 관한 사항은 기획재정부령으로 정한다.

1. 기본설계서 작성 전에 일괄입찰로 발주할 공사와 그 밖의 공사로 구분하여 제출
2. 일괄입찰로 발주하지 아니하기로 결정된 공사에 대하여는 실시설계서를 작성한 후 대안입찰로 발주하려는 공사에 대하여 제출

③국토교통부장관은 제2항에 따라 제출된 대형공사등의 집행기본계획서에 대하여 중앙건설기술심의위원회의 심의를 거친 때에는 심의결과에 따라 대안입찰 또는 일괄입찰의 방법에 의하여 집행할 대형공사등과 그 실시설계적격자 또는 낙찰자 결정방법을 공고하여야 한다.

행될 대형공사로 공고된 바가 있는 턴키 사업으로서, 이러한 이월이 일정 부분 인정될 수 있는 측면은 있음.

다만, 실시설계 확정 이후에도 지역 민원이 지속적으로 제기되고 있는데, 특히 동 사업은 턴키 사업에 해당하여 설계 부분에 대한 변경이 어려운 측면이 있어 보이는바, 향후 착공 과정에서도 지역 민원을 원만하게 해소할 필요가 있을 것으로 보임.

국토교통부는 향후 지자체와의 적극적 협의를 통해 지역민원을 원활하게 관리하고 사업이 차질없이 시행될 수 있도록 노력해야 할 것임.

4) 일반국도건설(1632-300～831)

○ 일반국도건설사업 중 17개 사업의 경우, 본예산에 상당하는 규모(본예산의 70% 이상)의 예산을 전용·조정하여 증액하거나 감액하였음. 이러한 예산 운용은 국회의 예산안 심의·확정권, 「국가재정법」에 따른 예산의 목적 외 사용 금지 원칙을 고려할 때 바람직한 예산 관리로 보기 어려움. 향후 국토교통부는 각 사업들의 추진 여건에 대한 면밀한 분석을 통해 적정한 예산이 편성되도록 하고 큰 규모의 전용·조정이 반복되지 않도록 주의가 필요함.

가) 개요

일반국도건설사업은 일반국도 건설을 통해 교통혼잡구간을 해소하고, 물류비용을 절감하며, 산업경쟁력을 제고하고 낙후지역의 도로망 확충을 통해 국토의 균형 개발을 촉진하기 위한 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 1조 4,786억 7,300만원으로, 전년도 이월액 1,930억 8,500만원 및 이·전용에 따른 감액분 808억 2,800만원을 고려한 예산현액 1조 5,909억원 3,000만원 중 1조 3,230억 9,700만원을 집행(83.2%)하고 1,354억 200만원을 이월하면서며, 1,324억 3,100만원을 불용함.

【 2023년도 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
일반국도건설	1,478,673	1,478,673	193,085	△80,828	1,590,930	1,323,097	135,402	132,431	1,502,261

※ 자료: 국토교통부

나) 본예산에 상당하는 예산의 전용·조정이 반복되지 않도록 주의 필요

일반국도건설사업 단위사업 내 104개 세부사업 중 17개 사업의 경우, 2023회계연도에 본예산에 상당하는 규모(본예산의 70% 이상)의 예산을 전용·조정하여 증액하거나 감액하였음. 본예산에 상당하는 예산을 전용·조정한 17개 사업과 그 사유를 사업별로 각각 살펴보면 아래와 같음.

【본예산에 상당하는 예산을 전용·조정한 사업】

(단위: 백만원, %)

연번	세부사업명	예산액		이·전용 등 (b)	예산 현액	집행액	예산액 대비 이전용 비율 (b/a)	이전용 사유
		본예산 (a)	추경					
1	남양주-춘천1 (1632-300)	24,348	24,348	△24,348	3	0	-100	기본설계 기술제안 입찰 유찰로 입찰방식 변경에 따라 실시설계 추진에 따른 예산 전용
2	남양주-춘천2 (1632-301)	15,939	15,939	△15,939	3.4	0.4	-100	기본설계 기술제안 입찰 유찰로 입찰방식 변경에 따라 실시설계 추진에 따른 예산 전용
3	남양주-춘천3 (1632-302)	22,167	22,167	△22,167	19.4	19.2	-100	기본설계 기술제안 입찰 유찰로 입찰방식 변경에 따라 실시설계 추진에 따른 예산 전용
4	남양주-춘천4 (1632-303)	14,116	14,116	△14,116	4.4	2.4	-100	기본설계 기술제안 입찰 유찰로 입찰방식 변경에 따라 실시설계 추진에 따른 예산 전용
5	신안 비금-암태 (1632-391)	23,591	23,591	△23,575	17	16	-99.9	T/K 유찰로 입찰방식 변경에 따라 기본설계 추진에 따른 예산 전용
6	고창 해리-부안 변산 (1632-392)	31,013	31,013	△30,999	15	14	-100	T/K 유찰로 입찰방식 변경에 따라 기본설계 추진에 따른 예산 전용
7	삼장-산청 (1632-627)	1,810	1,810	△1,810	-	-	-100	2022년도 준공사업 잔사업비 조정

연번	세부사업명	예산액		이·전용 등 (b)	예산 현액	집행액	예산액 대비 이전용 비율 (b/a)	이전용 사유
		본예산 (a)	추경					
8	팔당대교-와부 (1632-662)	9,929	9,929	9,239	19,282	19,266	93.1	감리비 : 예산 부족 보상비 : 한전철탑 이설 관련 보상비 공사비 : 신팔당대교 교량공 추가 시공
9	군위-의성 (1632-741)	12,016	12,016	△9,642	12,760	12,695	-80.2	중앙선 철도 복선철도 이설지연에 따른 사업지연
10	성남-장호원6-1 (1632-758)	7,395	7,395	7,449	14,844	14,841	100.7	감정평가결과 등 보상비 추가 소요액 반영
11	신장-복용 (1632-761)	12,291	12,291	△9,357	4,572	2,701	-76.1	타당성 재조사 실시
12	영동-용산1 (1632-765)	1,974	1,974	1,486	3,902	3,865	75.3	준공대상 잔사업비 반영
13	남일고은-청주상당 (1632-782)	5,289	5,289	△4,627	662	469	-87.5	용지보상 지연에 따른 사업비 조정
14	무주-설천 (1632-786)	10,071	10,071	12,855	23,509	23,507	127.6	구조물, 터널 연속시공에 따른 추가사업비 소요
15	신림-판부 (1632-793)	13,528	13,528	20,733	36,325	31,135	153.3	감정평가결과 등 보상비 추가 소요액 반영
16	압해-송공 (1632-795)	5,400	5,400	3,969	9,372	9,110	73.5	감정평가결과 등 보상비 추가 소요액 반영
17	연곡-현북 (1632-798)	6,300	6,300	△6,088	327	92	-96.6	사업 발주 중으로 공사비 집행불가
18	입장-진천 (1632-802)	4,997	4,997	△4,988	9	9	-99.8	사업 발주 중으로 공사비 집행불가
19	창녕-고암 (1632-805)	2,142	2,142	△1,973	294	11	-92.1	사업 발주 중으로 공사비 집행불가
20	포천이동-철원서면 (1632-809)	2,787	2,787	△2,233	562	8	-80.1	발전소 건설에 따른 국도 수몰구간 비용분담 등 협의로 사업지연
21	화순동면-송광봉산 (1632-812)	4,947	4,947	△4,920	27	7	-99.5	사업 발주 중으로 공사비 집행불가
22	정선 임계-동해 신흥 (1632-819)	3,174	3,174	△3,058	116	6	-96.3	사업 발주 중으로 공사비 집행불가

연번	세부사업명	예산액		이·전용 등 (b)	예산 현액	집행액	예산액 대비 이전용 비율 (b/a)	이전용 사유
		본예산 (a)	추경					
23	천안 동면-진천 (1632-820)	11,509	11,509	△10,443	1,066	1,066	-90.7	용지보상 지연에 따른 사업비 조정
	소계	246,733	246,733	246,014	152,947	129,158		

* 추경이 있었던 경우에는 추경액을 기준으로 예산액 대비 이전용 비율 작성
* 예산액 대비 이전용 비율의 경우, 감액 조정·전용이 있었던 경우 (-) 값으로 표기
* 이·전용 등의 소계는 절대값을 기준으로 작성
※ 자료: 국토교통부

남양주-춘천1 세부사업(1632-300), 남양주-춘천2 세부사업(1632-301), 남양주-춘천3 세부사업(1632-302), 남양주-춘천4 세부사업(1632-303)의 경우, 2022년 10월 기본설계 기술제안 입찰이 유찰되어 입찰 방식이 변경되었고 실시설계를 추진하였으나, 위와 같은 사업 집행 여건이 2023회계연도 예산 심사 과정에서 반영되지 못했던 것으로 보임.

신안 비금-암태 세부사업(1632-391), 고창 해리-부안 변산 세부사업(1632-392)의 경우, 2022년 6월부터 11월까지 4회에 거쳐 턴키 사업 입찰 공고가 이루어졌으나 모두 유찰되었고, 2023년 4월부터 기본설계가 진행되어 이를 토대로 총사업비 협의가 다시 이루어졌으나 이러한 사정이 예산 심사 과정에서 반영되지 못하였음.

삼장-산청 세부사업(1632-627)은 2022년 조기 준공을 위하여 타 사업으로 예산을 조정받아 준공되었는바, 2023년 예산은 전액 감액 조정되었음. 다만, 이러한 경우는 사업이 모두 준공된 점을 고려하여 2023년도 예산이 편성 및 배정되지 않았어야 했던 것으로 보임.

팔당대교-와부 세부사업(1632-662)은 감리비가 부족하여 타 사업으로부터 증액 조정되었는데, 이는 예산 편성시에 적정 규모의 감리비가 편성되지 못한 데에 따른 것임.

성남-장호원 6-1 세부사업(1632-758), 신림-판부 세부사업(1632-793), 압해-송공 세부사업(1632-795)의 경우, 보상비 추가 소요액에 따른 증액 조정이 있었음. 국토교통부는 이를 설계 과정에서 이루어졌던 감정평가 결과와는 달리 현재 공사 시점에서의 지가 상승을 반영하여 보상을 하기 위한 것으로 설명함.

신장-복용 세부사업(1632-761)의 경우, 타당성재조사 실시가 결정되어 사업 집행이 어려웠던 사정이 있었던 것으로 보임.

영동-용산1 세부사업(1632-765)의 경우, 2022년에 조기 준공을 위하여 예산을 타 사업으로 전용받아 이미 개통이 완료되었음. 다만, 2023년의 경우 생태계보전충당금으로 예산이 집행된 것으로 설명함.

남일 고은-청주 상당 세부사업(1632-782)은 용지보상 협의가 지연되어 사업비 조정이 이루어졌음.

무주-설천 세부사업(1632-786)은 당초 연차별 투자배분 기준에 따라 사업비를 편성하였으나, 문화재 및 보상협의가 원활하게 이루어지는 등 집행 여건이 개선됨에 따라 사업비 조정을 통해 본예산 이상의 규모 예산을 증액 전용하여 집행함.

연곡-현북 세부사업(1632-798), 입장-진천 세부사업(1632-802), 창녕-고암 세부사업(1632-805), 화순동면-송광봉산 세부사업(1632-812), 정선 임계-동해 신흥 세부사업(1632-819), 천안 동면-진천 세부사업(1632-820)의 경우, 사업 발주 과정에서 회계연도가 종료되어 예산 집행이 불가능하였음.

포천이동-철원서면 세부사업 (1632-809)의 경우, 발전소 건설에 따른 국도 수몰구간 비용분담 협의로 인해 사업이 지연되었음.

세부사업별 전용·조정 사유를 분석해 보면 연중 사업 집행 과정에서 예산의 집행이 어려워지는 경우도 있으나, 사전에 예산 편성 및 심사 과정에서 파악이 가능한 사유도 일부 보이는바, 사업 집행이 어려운 사유가 파악하는 경우 이를 편성·심사 과정에 반영할 필요가 있을 것으로 보임.

특히 본예산에 상당하는 규모의 전용·조정은 예산의 심의·확정권을 가진 국회의 의결 취지대로 예산이 집행되지 못하는 것이며 「국가재정법」 제45조에 따른 예산의 목적 외 사용금지 원칙[227] 측면에서 적절한 예산 관리로 보기 어려우므로, 향후 국토교통부는 각 사업들의 추진 여건에 대한 면밀한 분석을 통해 적정한 예산이 편성되도록 하고 큰 규모의 전용·조정이 반복되지 않도록 주의가 필요함.

227) 「국가재정법」
제45조(예산의 목적 외 사용금지) 각 중앙관서의 장은 세출예산이 정한 목적 외에 경비를 사용할 수 없다.

5) 거제-마산 국도건설(1632-557)

○ 거제-마산 일반국도 건설사업은 부산시에서 민간투자사업으로 건설된 거가대교의 수입 손실 등을 고려하여, 2012년 7월에 해저터널을 제외한 창원구간이 착공되었음. 잔여구간에 해당하는 해상구간 및 거제 측 육상구간의 경우, 통행료 수입 보상과 관련된 문제로 동 사업 추진이 답보 상태에 있는바, 경상남도와의 적극적 협의가 필요할 것으로 보임.

○ 민간투자사업 실시 시에 「사회기반시설에 대한 민간투자법」에 따라 주무관청과 사업시행자 간 갈등 관리에 대한 사항은 규율되어 있으나, 정부, 지방자치단체 간 갈등이 발생하는 경우 이에 대한 분쟁을 해결하기 위한 제도적 방안이 미흡한 상황이므로 이에 대한 개선방안 마련이 필요할 것으로 보임.

가) 개요

거제-마산 일반국도 건설사업은 거제와 마산에 국도5호선을 건설하기 위한 사업임. 동 사업은 거제와 마산을 잇되 해상구간을 해저터널로 연결하는 사업임.

【거제-마산 일반국도 건설사업】



※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2023년도 예산액 및 예산현액은 2억원이었으며, 전액 불용됨.

【 2023년도 거제-마산 국도건설 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
거제-마산 국도건설	200	200	0	0	200	0	0	200	5,000

※ 자료: 국토교통부

나) 거가대교 손실보상에 대한 협상 조속 추진 필요

거제-마산 일반국도 건설사업은 2008년 9월 국가균형발전위원회에서 30대 선도 프로젝트로 선정되어 예비타당성조사가 면제됨. 당시 국가균형발전위원회에서 선도프로젝트를 선정한 것은 국가균형발전위원회가 지자체의 수요조사를 바탕으로 국토교통부와 협의하여 선정한 것임.

그런데, 부산시에서는 2003년 거제와 부산을 연결하는 지방도를 민간투자사업으로 건설하기 위해 실시협약을 2003년에 체결하였으며, 2010년 거제와 부산을 연결하는 거가대로가 건설됨.

【부산시 추진 거가대로 민간투자사업 개요】

□ 사업개요

❍ 구　　간 : 거제시 장목면 ~ 부산시 강서구 녹산공단
❍ 도로종류 : 국가지원지방도58호선(도로관리청 : 경남도, 부산시)
❍ 사 업 량 : L=8.2km, B=20.0m(왕복 4차로)
❍ 사 업 비 : 14,397억 원(민자 9,924, 재정 4,473) * 1999.12.31. 불변가
❍ 사업기간 : (운영) 2011.1.1.~2050.12.31.(40년)/(공사)2004.12.10.~2010.12.9.(6년)
❍ 통 행 료 : 소형 10,000원, 중형 15,000원, 대형 20,000원, 특대형 25,000원
(1:1.0)　(1:1.5)　(1:2.0)　(1:2.5)
❍ 사업시행자 : GK해상도로(주)/주무관청 : 경상남도, 부산광역시
↳대표주무관청 : 부산시(2019.7.~2021.6. 2년)

* 1일 평균 통행량

구분	2016	2017	2018	2019	2020	2021.9.
일일평균 통행량(대)	27,276	25,213	23,010	23,476	22,699	22,597
(협약대비)	(94.0%)	(92.0%)	(83.5%)	(84.8%)	(81.5%)	(80.8%)

□ 추진상황

❍ 실시협약체결 및 사업시행자 지정 : 2003. 2.18.
❍ 도로개통(통행료 징수 : 2011. 1. 1) : 2010.12.14.
❍ 사업시행자와 재구조화 협상(28회) 및 기재부·KDI협의(20회) : 2012. 1.~2013.10.
❍ 변경실시협약(안) 체결 동의안 도의회 의결 : 2013. 9.12.
❍ 중앙민간투자심의위원회 소위원회 보고 : 2013.10.24.
❍ 변경실시협약 체결(MRG→SCS) : 2013.11.11.
❍ 2차 변경실시협약 체결(ABS발행) : 2015. 6.25.
❍ 화물차 통행료 인하(2.5~3.0만원→2.0~2.5만원, 5,000원 인하): 2020. 1. 1.

□ 재구조화 효과

(단위:억원)

구 분		보장기준액	운영수입	재정부담	절감액
기존	MRG	104,123	49,631	54,492	
1차변경	SCS(비용보전)	47,230	49,631	△2,401	56,893
2차변경	ABS발행	45,507	49,631	△4,126	58,618 (경남 29,309)

※ 자료: 국토교통부

이에 거제-마산 일반국도 건설사업은 부산시에서 민간투자사업으로 건설된 거가대교의 수입 손실 등을 고려하여, 2012년 7월에 해저터널을 제외한 창원구간이 착공되었음.

【거제-마산 일반국도 노선도】



* (파란색)거제-마산 국도 완공구간 (분홍색) 거제-마산 국도 잔여구간

※ 자료: 국토교통부

2014년 3월에 실시된 해상구간 추진방안 연구용역(국토연구원 실시) 결과, 거가대교 손실금 규모(2050년까지 최대 3,100억원) 등을 고려 시 잔여구간 사업 추진은 중장기 검토가 필요하다는 결론이 도출되었기 때문임.

2020년 10월 경상남도는 잔여구간에 해당하는 해상구간 및 거제 측 육상구간에 대한 일반국도 건설사업을 재추진할 것을 국토교통부에 재건의 하였고, ① 거가대로 실시협약 재구조화, ② 장목관광단지 개발수익 등을 통해 재정 부담이 필요한 손실보전금이 발생하지 않도록 하고, 발생하더라도 경상남도가 이를 부담하는 것을 조건으로 하여 협의를 하였음.

이에 따라 동 사업은 2020년 12월 및 2023년 5월에 거쳐 사업기간 연장 및 총사업비 협의가 완료되었음. 총사업비는 1조 6,347억원 규모가 되었음.

【거제-마산 국도 건설 사업 연장 및 총사업비】

사 업 명	연장 (km)	총사업비 (억원)	기 시행완료 (2,3공구)	사업보류	
				육상구간(1공구)	해상구간
거제-마산 (국도5호선)	24.8	(당초)12,126 (변경)16,347	4,036억원 (13.1km)	1,268억원 (3.6km)	6,822억원 (8.1km)

※ 자료: 국토교통부

또한 거가대교 손실보전금 해결을 위해 경남도의회 의결을 득한 후 국토교통부가 동 사업을 추진하는 것으로 협의하고, 사업비 증액 없이 공사 기한을 2년 연장하는 것으로 결정되었음.

이에 국토교통부는 2022년 7월부터 2023년 9월까지 육상 부분을 보완설계하고, 해상 기본계획에 착수하여 2024년 11월까지 위와 같은 계획을 수립하도록 함.

그런데 이후 동 사업기간이 지속적으로 연장되고 있으며, 이에 따른 총사업비 협의가 계속되고 있음.

이는 경상남도의 사업 기간 연장 요구와 이에 대한 국토교통부의 대응에 따른 것인데, 경상남도는 손실보전금 관련 조사용역 지연, 장목관광단지 협약 지연, 중기재정계획 반영 및 지방의회 의결 등 행정절차 이행에 최소 2년 이상 기간이 필요하다는 입장임. 이에, 2023년 5월에는 거제도 측 육상구간의 보완설계 용역이 중지되었고, 2023년 7월에는 해상구간 기본계획 용역이 중지된 상황임.

경상남도는 국토교통부에 잔여 구간에 대한 건설 사업을 조속히 추진하도록 요구하고 있으나, 국토교통부는 통행료 수입 보상과 관련한 법적 구속력 있는 문서를 제출하도록 경상남도에 요구(2023.11.)하면서 동 사업 추진이 답보 상태에 있으며, 2024년 6월 현재에도 착공에 들어가지 못하고 있음.

위와 같이 사업 시행에 대한 방향이 기본적으로 결정되었음에도 불구하고, 최종적인 의사 결정 및 행정 절차 지연으로 인해 동 사업이 지연되고 있는 바, 국토교통부는 경상남도와의 적극적 협의를 통해 통행료 수입 보상 방안에 대해 결정하고, 동 사업의 추진 여부를 최종적으로 확정할 필요가 있음.

다) 민간투자사업 실시 시 정부 및 지방자치단체와의 갈등 관리 방안 검토 필요

동 거가대교의 사례와 같이 민간투자사업을 통해 이용되는 사회기반시설의 건설 및 운영 과정에서 정부, 지방자치단체 간 갈등이 발생하는 경우 이에 대한 분쟁을 해결하는 방안에 대한 제도적 개선이 필요할 것으로 보임.

현행 「사회기반시설에 대한 민간투자법」에서 분쟁조정과 관련하여 이의신청, 분쟁조정위원회, 조정 제도 등에 대해 규정[228]하고 있으나,

동 규정은 실시협약을 체결한 당사자에 해당하는 주무관청과 민간투자사업을 실시하는 사업시행자 간에 적용되는 규정으로 거가대교의 사례와 같이

---

228) 「사회기반시설에 대한 민간투자법」
제44조의2(이의신청) ① 민간투자사업의 추진과정에서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사항으로 인하여 불이익을 받은 자는 주무관청에 그 사항과 관련된 행위의 취소 또는 시정을 위한 이의신청을 할 수 있다.
1. 제3조의2에 따른 정부조달협정등의 적용 범위와 관련된 사항
2. 제9조제3항에 따른 민간부문 제안 민간투자사업의 공고 및 제10조제3항에 따른 시설사업기본계획의 고시와 관련된 사항
3. 제9조제4항 및 제13조제2항에 따른 협상대상자 또는 사업시행자 지정과 관련된 사항
4. 그 밖에 정부조달협정등에 위배된 사항 등 대통령령으로 정하는 사항
제44조의3(민간투자사업분쟁조정위원회의 설치 등) ① 기획재정부장관은 민간투자사업에 관한 분쟁조정 신청이 있는 경우 지체 없이 민간투자사업분쟁조정위원회(이하 "분쟁조정위원회"라 한다)를 구성·운영하여야 한다. (생 략)
제44조의6(조정의 거부 및 중지) ① 분쟁조정위원회는 분쟁의 성질상 분쟁조정위원회에서 조정하는 것이 적합하지 아니하다고 인정하거나 부정한 목적으로 조정을 신청하였다고 인정할 때에는 해당 조정을 거부할 수 있다. 이 경우 조정 거부의 사유 등을 신청인에게 통보하여야 한다.
② 분쟁조정위원회는 당사자 중 어느 한쪽이 조정을 거부한 경우에는 조정 경위, 조정 거부 이유 등을 상대방에게 서면으로 통보하여야 한다.
③ 분쟁조정위원회는 당사자 중 어느 한쪽이 소(訴)를 제기하였을 때에는 조정을 중지하고 그 사실을 상대방에게 통보하여야 한다.
제44조의9(조정 전 합의) 분쟁조정위원회는 당사자 양쪽이 분쟁의 해결에 관하여 합의하였을 때에는 해당 사건에 대한 조정을 중단하고 당사자가 합의한 내용에 따라 즉시 합의서를 작성하여야 하며, 분쟁조정위원회의 위원장 및 각 당사자는 이에 서명날인하여야 한다.
제44조의10(조정의 효력) ① 분쟁조정위원회는 조정안을 작성하였을 때에는 지체 없이 이를 각 당사자에게 제시하여야 한다. (생 략)

분쟁 당사자가 사업의 직접적인 주무관청에 해당하지 않는 경우 또는 정부와 지방자치단체 간의 문제에 대해서는 분쟁 해결 방안에 대한 명시적 규정이 없음.

민간투자사업 추진에 있어서 정부와 지방자치단체 간 갈등이 발생하는 경우로서 정부가 지방자치단체의 요구를 바탕으로 사업을 실시하였으나 사업이 지연되는 경우, 사업비의 분담과 관련된 협의가 되지 않는 경우, 지방자치단체 간의 갈등이 발생하여 정부가 이를 조율하여야 하는 경우 등이 상존하며, 특히 정부가 적정한 비용을 민간에 보전해야하는 경우 이러한 갈등이 심화될 수 있음.

따라서, 국토교통부는 민간투자사업에 있어서 정부, 지방자치단체, 사업시행자 간 갈등을 해결하기 위한 대한 제도 개선 방안을 모색할 필요가 있음.

6) 과적단속운영(1732-303)

○ 국토교통부는 과적단속운영의 운영비 예산 243만원을 국도 자전거도로 기본계획 수립을 위한 전문가 회의에 집행하는 등 사업 목적에 맞지 않는 용도로 사용하였음. 위와 같은 예산 사용은 예산 규모가 상대적으로 크지 않음에도 불구하고 예산의 목적 외 사용금지 원칙에 부합하지 않는다는 점, 예산을 목적에 부합하게 사용하기 위한 노력을 기울이지 않은 것으로 보인다는 점에서 주의가 필요함.

가) 개요

과적단속운영 사업은 일반국도 관리를 위하여 운행제한 위반차량 단속 업무를 수행하는 운행제한단속원의 인건비, 연금지급금(보험료), 단속장비 유지관리 등에 지출하는 경상적 사업비를 지급하기 위한 사업임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 375억 3,600만원으로, 전년도 이월액 6억 6,200만원을 더한 예산현액 384억 2,600만원 중 372억 6,200만원을 집행(97%)하고 2억 700만원을 이월하면서 9억 5,600만원을 불용함.

【 2023년도 과적단속운영 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
과적단속운영	37,536	37,536	662	-	38,426	37,262	207	956	40,307

※ 자료: 국토교통부

나) 예산의 목적 외 사용금지 원칙에 부합하지 않은 예산집행 주의 필요

국토교통부는 과적단속운영의 운영비 예산 243만원을 국도 자전거도로 기본계획 수립을 위한 전문가 회의에 집행하는 등 사업 목적에 맞지 않는 용도로 사용하였음.

【국도 자전거도로 구축 목적으로 집행된 과적단속운영 예산】

연번	지급일자	세부사업명	세목명	건명	지급액(단위:원)
1	23.03.14.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 기본계획 수립관련 전문가 회의 자문수수료 지급	1,200
2	23.03.14.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 기본계획 수립관련 전문가 회의 자문수수료 지급	1,500
3	23.03.14.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 기본계획 수립관련 전문가 회의 자문수수료 지급	1,500
4	23.03.14.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 기본계획 수립관련 전문가 회의 자문수수료 지급	12,000
5	23.03.14.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 기본계획 수립관련 전문가 회의 자문수수료 지급	15,010
6	23.03.14.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 기본계획 수립관련 전문가 회의 자문수수료 지급	15,080
7	23.03.14.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 기본계획 수립관련 전문가 회의 자문수수료 지급	136,800
8	23.03.14.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 기본계획 수립관련 전문가 회의 자문수수료 지급	171,190
9	23.03.14.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 기본계획 수립관련 전문가 회의 자문수수료 지급	172,020
10	23.03.29.	과적단속운영	일반수용비	자전거동호회 자문비 지급	182,400
11	23.03.29.	과적단속운영	일반수용비	자전거동호회 자문비 지급	182,400
12	23.03.29.	과적단속운영	일반수용비	자전거동호회 자문비 지급	182,400
13	23.03.29.	과적단속운영	일반수용비	자전거동호회 자문비 지급	182,400
14	23.03.29.	과적단속운영	일반수용비	자전거동호회 자문비 지급	182,400
15	23.06.23.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 회의 참석비 지급	1,600
16	23.06.23.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 회의 참석비 지급	1,600
17	23.06.23.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 회의 참석비 지급	1,600
18	23.06.23.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 회의 참석비 지급	1,600

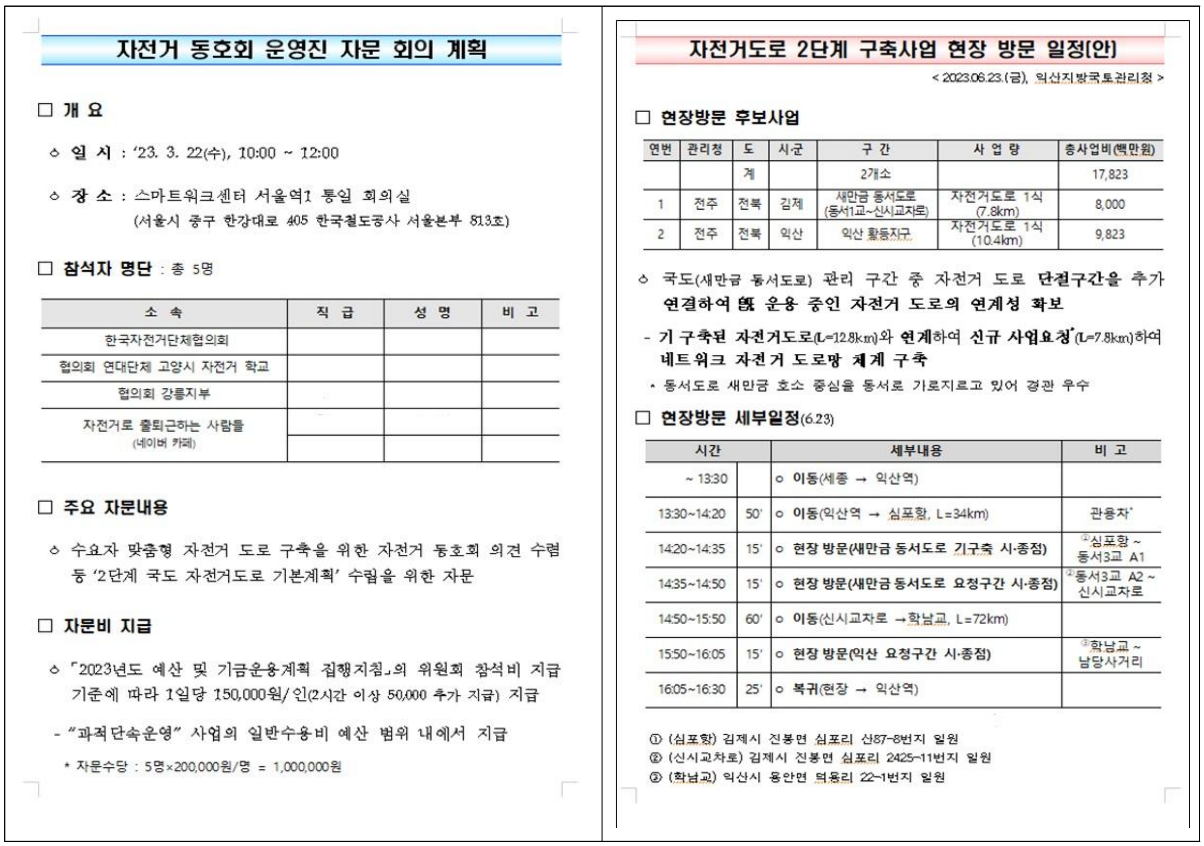
연번	지급일자	세부사업명	세목명	건명	지급액(단위:원)
19	23.06.23.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 회의 참석비 지급	1,600
20	23.06.23.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 회의 참석비 지급	16,000
21	23.06.23.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 회의 참석비 지급	16,000
22	23.06.23.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 회의 참석비 지급	16,000
23	23.06.23.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 회의 참석비 지급	16,000
24	23.06.23.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 회의 참석비 지급	16,000
25	23.06.23.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 회의 참석비 지급	182,400
26	23.06.23.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 회의 참석비 지급	182,400
27	23.06.23.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 회의 참석비 지급	182,400
28	23.06.23.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 회의 참석비 지급	182,400
29	23.06.23.	과적단속운영	일반수용비	자전거도로 회의 참석비 지급	182,400
합 계					2,438,300

* 집행 건이 다른 경우 별도 연번으로 표기

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 국도 자전거도로 설치계획에 따라 2023년까지 자전거도로 구축에 필요한 구간에 대해 수요조사를 할 필요가 있어 자전거 동호회 등을 대상으로 자전거도로 구축 필요구간에 대한 수요조사를 진행하기 위해 일반수용비를 집행하였다는 입장으로, 자전거 이용자를 대상으로 자전거도로 계획 수립시 고려사항을 확인하기 위해 자문회의 등을 개최하였고 자전거도로 구축을 위해 현장을 방문하였다는 설명임.

【자전거도로계획 수립을 위한 국토교통부의 예산 집행 관련 계획 등】



자전거 동호회 운영진 자문 회의 계획

□ 개 요

◇ 일 시 : '23. 3. 22(수), 10:00 ~ 12:00

◇ 장 소 : 스마트워크센터 서울역1 통일 회의실
(서울시 중구 한강대로 405 한국철도공사 서울본부 813호)

□ 참석자 명단 : 총 5명

소 속	직 급	성 명	비 고
한국자전거단체협의회			
협의회 연대단체 고양시 자전거 학교			
협의회 강릉지부			
자전거로 출퇴근하는 사람들 (네이버 카페)			

□ 주요 자문내용

◇ 수요자 맞춤형 자전거 도로 구축을 위한 자전거 동호회 의견 수렴 등 '2단계 국도 자전거도로 기본계획' 수립을 위한 자문

□ 자문비 지급

◇ 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」의 위원회 참석비 지급 기준에 따라 1일당 150,000원/인(2시간 이상 50,000 추가 지급) 지급

- "과적단속운영" 사업의 일반수용비 예산 범위 내에서 지급

* 자문수당 : 5명×200,000원/명 = 1,000,000원

자전거도로 2단계 구축사업 현장 방문 일정(안)

< 2023.06.23.(금), 익산지방국토관리청 >

□ 현장방문 후보사업

연번	관리청	도	시·군	구 간	사 업 량	총사업비(백만원)
		계		2개소		17,823
1	전주	전북	김제	새만금 동서도로 (동서1교~신시교차로)	자전거도로 1식 (7.8km)	8,000
2	전주	전북	익산	익산 활동자구	자전거도로 1식 (10.4km)	9,823

◇ 국도(새만금 동서도로) 관리 구간 중 자전거 도로 **단절구간을** 추가 **연결하여 既 운영 중인 자전거 도로의 연계성 확보**

- **기 구축된 자전거도로**(L=12.8km)와 **연계**하여 **신규 사업요청***(L=7.8km)하여 **네트워크 자전거 도로망 체계 구축**

* 동서도로 새만금 호소 중심을 동서로 가로지르고 있어 경관 우수

□ 현장방문 세부일정(6.23)

시간		세부내용	비 고
~ 13:30		○ 이동(세종 → 익산역)	
13:30~14:20	50'	○ 이동(익산역 → 심포항, L=34km)	관용차*
14:20~14:35	15'	○ 현장 방문(새만금 동서도로 기구축 시·종점)	①심포항 ~ 동서3교 A1
14:35~14:50	15'	○ 현장 방문(새만금 동서도로 요청구간 시·종점)	②동서3교 A2 ~ 신시교차로
14:50~15:50	60'	○ 이동(신시교차로 →학남교, L=72km)	
15:50~16:05	15'	○ 현장 방문(익산 요청구간 시·종점)	③학남교 ~ 남당사거리
16:05~16:30	25'	○ 복귀(현장 → 익산역)	

① (심포항) 김제시 진봉면 심포리 산87-8번지 일원
② (신시교차로) 김제시 진봉면 심포리 2425-11번지 일원
③ (학남교) 익산시 용안면 덕용리 22-1번지 일원

※ 자료: 국토교통부

국토교통부의 위와 같은 예산 사용은 예산 규모가 상대적으로 크지 않음에도 불구하고 다음과 같은 문제가 있음.

국토교통부의 위와 같은 예산 사용은 세출예산을 목적 외에 사용한 것으로서 「국가재정법」 제45조[229]를 고려할 때 적절하지 않은 예산집행으로 생각됨. 과적단속운영 사업은 일반국도 관리를 위하여 운행제한 위반차량 단속 업무를 수행하는 운행제한단속원의 인건비, 연금지급금(보험료), 단속장비

229) 「국가재정법」 제45조(예산의 목적 외 사용금지) 각 중앙관서의 장은 세출예산이 정한 목적 외에 경비를 사용할 수 없다.

유지관리 등에 지출하는 경상적 사업비를 지급하기 위한 사업이라는 점에 자전거도로 구축과는 무관함.

그럼에도 국토교통부는 자전거 동호회 운영진 자문회의 계획서 단계에서부터 과적단속운영 사업 예산의 국도 집행을 명시하였는바, 예산의 목적 외 사용금지 규정에 안이하였거나 동 예산의 사용이 세부사업 목적에 맞지 않는 점을 인지하고도 전용절차 등을 회피하려 한 것으로 보임.

국토교통부는 2023년도에 자전거도로 구축을 위해 별도의 세부사업인 국도 자전거도로 구축(1738-301) 사업을 운영하였으나, 해당 사업의 경우 2023년에 본예산이 편성되지 않고 이월예산만 존재하여 전용이 어려웠다는 입장임. 그러나 관련 예산이 편성되지 않았으나 부득이하게 예산을 집행할 정책적 필요성이 큰 경우 유사 목적 사업으로 필요예산을 전용하여 집행하는 등 예산의 목적 외 사용금지 원칙에 부합하게 예산을 관리하기 위한 노력이 필요했을 것으로 생각됨.

따라서 국토교통부는 향후 예산 집행 시 소규모 예산이더라도 예산의 목적 외 사용금지 원칙을 준수하도록 주의할 필요가 있음.

7) 첨단도로교통체계 (1736-304)

○ 동 사업의 자율협력주행 인증관리체계정보시스템 예산이 전액 불용되었음. 이는 예비타당성조사 과정에서 한국조세재정연구원이 B/C모형 편익에 대한 면밀한 확인 필요성을 제기함에 따라 예비타당성조사 기간을 연장한 것에 따른 것임. 이와 관련하여 국토교통부는 동 사업의 특성을 충실히 반영할 수 있는 B/C 분석이 이루어지도록 한국조세재정연구원 등 관련 기관과 적극 협의할 필요가 있음. 또한, 2027년 완전자율주행 상용화를 목표로 하는 「모빌리티 혁신 로드맵」 일정을 고려할 때 신속하게 후속절차를 추진하도록 적극적인 사업관리가 필요함.

가) 개요

첨단도로교통체계사업은 교통흐름 개선을 통해 교통혼잡·사고·물류비용을 절감하고 교통안전성·편의성을 향상시키며, 자율차 상용화에 대비하여 지능형교통체계(ITS[230]) 등 관련 인프라를 구축하는 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 4,098억 3,000만원으로, 이 중 3,639억 6,500만원을 집행(88.8%)하고 429억 5,000만원을 이월하면서 29억 1,500만원을 불용함.

【 2023년도 첨단도로교통체계사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
첨단도로 교통체계	409,830	409,830	-	-	409,830	363,965	42,950	2,915	215,401

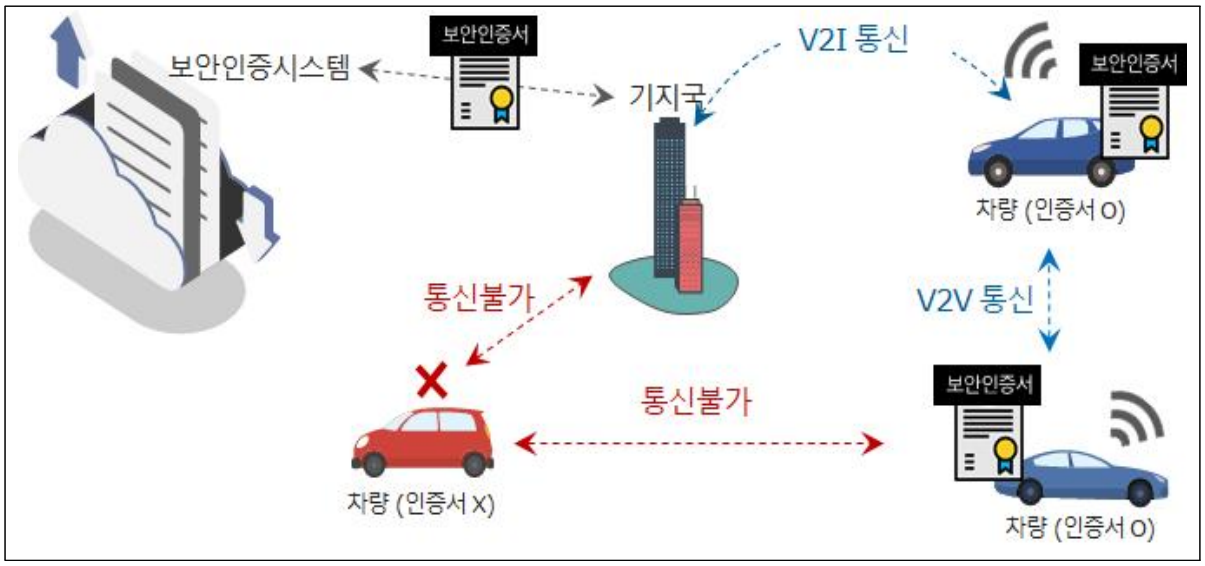
※ 자료: 국토교통부

230) 지능형 교통체계(ITS, Intelligent Transportation Systems)는 교통수단·시설에 대하여 전자·제어 및 통신 등 첨단교통기술과 교통정보를 개발·활용하여 교통체계의 운영 및 관리를 과학화·자동화하고, 교통의 효율성과 안전성을 향상시키는 교통체계를 말함. 일반국도의 경우 CCTV, 차량번호 인식장치, 도로전광표지판, 도로센서시스템 등의 ITS 시설이 구축되고 있음.

나) 자율협력주행 인증관리체계정보시스템 예산 전액 불용 문제 개선 필요

자율협력주행 인증관리체계 사업은 자율협력주행 통신의 보안을 위해 인증서(등록, 보안)를 발급받은 차량 및 인프라만 V2X(차량사물통신, vehicle to everything) 정보공유를 허용하는 체계를 구축하기 위한 사업으로, 통신 시 보안인증서[231]를 추가로 발급받아 익명성을 보장하는 보안체계를 통해 교통신호정보 교란으로 인한 교차로 사고, 허위 도로공사 정보로 인한 교통 체증, 운전자 위치 추적으로 사생활 침해 등을 방지하려는 것임.

【자율협력주행 인증관리체계 개념도】



※ 자료: 국토교통부

231) 정보의 신뢰성, 익명성 보장을 위해 추가로 사용하는 인증서를 말함. 등록인증서만 이용시 정보의 역추적을 통해 특정 차량 위치 등 개인정보가 노출될 수 있어 이를 식별할 수 없도록 별도의 보안인증서를 추가 활용하는 것임.

2023년 예산으로 자율협력주행 인증관리체계정보시스템의 ISMP[232] 수립 예산 14억 8,100만원이 전액 불용되었는데, 이는 동 시스템에 대한 예비타당성조사가 지연되고 있는 점에 기인함.[233]

그 동안의 진행상황을 보면, 정보시스템 구축을 위한 사전용역(BPR/ISP, 2021.5~12.)을 거쳐 2022년 4월부터 한국조세재정연구원이 실시하는 정보화사업 예비타당성조사를 진행중인바[234], 예비타당성조사 신청 기준으로 볼 때 동 자율협력주행인증관리체계 정보시스템의 본사업 규모는 2,787억원 규모가 될 것으로 보임. 2,787억원은 정보시스템 구축 및 건물 신축 등 인증관리센터 구축 예산 1,787억원, 인건비 등 운영비 1,000억원으로 구성됨.

그런데 한국조세재정연구원이 14차례에 걸쳐 국토교통부와 질의답변을 진행하는 등 B/C모형 편익에 대한 면밀한 확인 필요성을 제기함에 따라 2024년 8월 현재까지 예비타당성조사가 지연되고 있음. 「예비타당성조사 운용지침」에 따라 예비타당성조사 수행기간이 9개월을 원칙[235]으로 하고

232) ISMP란 정보시스템 마스터플랜(Information System Master Plan)을 말하는데 특정 정보시스템 구축 사업에 대한 제안요청서(RFP)를 마련하기 위해 목표시스템을 개념적으로 구조화하는 수준에서 나아가, 관련 업무 및 정보기술 현황을 체계적으로 파악하고, 이용자 요구사항을 상세하게 분석하여 목표시스템의 기능적·기술적·비기능적(성능, 품질, 보안)·프로젝트 지원 요구사항을 상세히 도출하는 활동으로, 해당 사업의 규모 및 복잡도를 정확하게 산출 가능함. (출처 : ISP·ISMP 수립 공통가이드, p.10, 기획재정부·한국지능정보사회진흥원)

233) 「총사업비 관리지침」(기획재정부훈령) 제4조제1항제2호에 따르면 정보화사업은 예비타당성조사 이후 정보 시스템 마스터 플랜(ISMP)을 거쳐 설계·발주 등 후속절차가 진행됨.
「총사업비 관리지침」
제4조(사업추진 단계별 관리) ① 「국가재정법」 제6조에 의한 독립기관 및 중앙관서의 장(이하 '중앙관서의 장'이라 한다)은 관리대상 사업을 추진함에 있어서 원칙적으로 다음의 각호의 단계에 따라야 하며, 각 사업추진 단계별 총사업비의 관리는 이 지침에서 정하는 바에 의한다.
2. 정보화사업: 예비타당성조사, 정보 시스템 마스터 플랜(Information System Master Plan, 이하 'ISMP'라고 한다), 분석, 설계, 발주 및 계약, 개발, 운영 및 유지관리

234) 정보화사업 예비타당성조사란 「국가재정법」제38조제1항제2호에 따라 총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 신규 사업으로서 「지능정보화 기본법」 제14조제1항에 따른 지능정보화사업에 대해 실시하는 예비타당성조사를 말함.

235) 「예비타당성조사 운용지침」
제39조(예비타당성조사 기간) ① 예비타당성조사 수행기간은 9개월(철도부문 12개월)을 원칙으로

있는데, 현재 28개월 이상이 소요되고 있는 것임.

지연 사유를 살펴보면, 한국조세재정연구원이 동 사업에 대한 B/C모형 편익에 대해 편익계량화가 곤란한 점 등을 사유로 면밀한 확인 필요성을 제기함에 따라 기관 간 협의가 장기화되었으며, 국토교통부와 한국조세재정연구원은 편익계량화를 위해 설문조사방식(CVM)[236]을 도입하여 소비자의 최대 지불 의사액을 조사하여 편익을 구하기로 하였음.[237]

동 사업의 진행 경과를 고려할 때 다음의 사항에 대한 고려가 필요할 것으로 보임.

첫째, 동 정보화사업의 주된 부분이 보안인증서 발급 및 보안체계를 구축하려는 것인데 소비자의 최대 지불의사액을 바탕으로 편익을 도출하는 것이 적절한지 면밀한 검토가 필요해 보임. 정보자산의 보호라는 목적이 있음에도 불구하고 소비자의 지불의사액이 낮게 책정될 경우 사업의 원활한 추진이 어려울 수 있기 때문임. 따라서 국토교통부는 동 사업의 특성이 충실히

하되, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 기획재정부장관과의 협의를 거쳐 최대 18개월(철도부문 24개월) 이내에서 수행기간을 정할 수 있다. (이하 생략)

236) 조건부가치추정법(CVM, Contingent Valuation Method): 시장재화의 경제적 가치를 정량화하기 위해 가상의 시설·시스템을 설정하고, 이에 대한 소비자의 최대지불 의사액(WTP, Willingness To Pay)을 조사하여 가치를 추정하는 방법.

237) 참고로, 편익 계량화와 관련하여 「예비타당성조사 수행 총괄지침」에서 고객만족 및 서비스 수준을 바탕으로 그 편익을 구하도록 하고 있음.

「예비타당성조사 수행 총괄지침」

제30조(정보화사업의 편익 및 추정방법) ① 정보화 부문의 편익은 사업으로 해결하고자 하는 바를 통해 정하며, 다음 각 호 편익의 범주와 시스템의 성격을 고려하여 적합한 편익항목을 구체화한 후, 이에 대한 화폐가치화를 통해 편익을 추정한다.

1. 고객 측면(조직 외부) : 고객만족, 서비스 수준, 서비스 범위
2. 프로세스 측면(조직 내부) : 재무(비용), 생산성, 업무품질

② 기술이 구현되기 어렵거나 업무에서 수용되지 못할 가능성이 존재하는 경우 등을 충분히 경제성 분석에 반영해야 한다.

반영될 수 있는 방향으로 B/C 분석이 이루어지도록 한국조세재정연구원 등 관련 기관과 적극 협의할 필요가 있음.

참고로, 기존에 다른 사업의 예비타당성조사에서 CVM이 도입된 사례는 있으나, 정보화 시스템에 대해 위와 같은 CVM 방식을 도입하여 편익을 산출한 사례는 많지 않은 것으로 보임.

【예비타당성조사에서의 CVM 도입 사례】

ㅇ 세계선도형 스마트시티 연구개발사업(2016, 과학기술정보硏) * (편익) 도시문제 해결을 통한 삶의 질 향상
ㅇ 미래변화 대응 수자원 안정성 확보 기술개발사업(2022, 과학기술정책硏) * (편익) 공공서비스의 질 향상 및 효율성 증대
ㅇ 수도권 광역수도관로 복선화 사업(2022, KDI) * (편익) 용수 공급신뢰도 개선, 소비자/사업체의 후생 증가
ㅇ 새만금 환경생태용지2단계 조성(2022, KDI) * (편익) 새만금 환경생태용지2단계 조성사업의 전반적인 편익
ㅇ 낙동강유역 안전한 먹는물 공급체계 구축사업(2022, KDI) * (편익) 소비자 후생증가, 반구대 암각화 보호

※ 자료: 국토교통부

둘째, 동 사업의 국가정책적 중요성을 고려할 때 적극적인 예비타당성조사 대응과 함께 신속한 후속절차 추진이 필요한 것으로 보임. 국토교통부는 모빌리티 혁명의 일상 구현과 글로벌 선도를 위해 2022. 9. 「모빌리티 혁신 로드맵」을 발표하며, 2027년 완전자율주행(Lv4) 상용화를 통해 자율주행 모빌리티를 국민 일상에서 구현하겠다고 제시한 바 있음. 완전자율주행 상용화를 위해서는 자율협력주행 인증관리체계 구축이 필수적이며, 동 사업이 앞으로 예비타당성조사, ISMP, 시스템 개발, 센터 건립, 관련 인력 확보 등을 추진해야 하는 점을 고려할 때 신속한 사업추진을 위한 적극적인 사업관리가 필요해 보임.

나. 철도계정

1) 일반철도건설사업 총괄

○ 2022회계연도 결산 시정요구 및 제도개선요구에도 불구하고, 2023회계연도의 일반철도건설사업 본예산은 2조 2,229억 2,100만원인데에 비해 국가철도공단 출연금의 유보액이 1조 8,588억 2,600만원 수준에 달하고 있음. 국토교통부는 일반철도 단위사업의 집행률을 제고하도록 면밀하게 사업 관리를 할 뿐만 아니라, 연도 내 집행이 어려운 사업에 대해서는 국가철도공단에 대한 예산을 교부하지 않는 방안을 고려할 필요가 있으며, 2025회계연도 예산 편성시에 위와 같은 출연금 유보액을 고려하여 예산을 적정 수준으로 편성하는 방안을 함께 고려할 필요가 있음.

가) 개요

일반철도건설사업은 주요 거점을 연결하고 간선 철도망을 구축하기 위한 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 2조 2,229억원으로, 이 중 1조 7,009억원을 집행(76.5%)하여 국가철도공단에 교부하고, 5,220억원이 불용되었음.

【 2023년도 일반철도건설사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
일반철도건설	2,222,921	2,222,921	-	-	2,222,921	1,700,904	-	522,017	2,075,075

※ 자료: 국토교통부

나) 일반철도 건설사업 교부현액 대비 집행률 부진 개선 필요

국토교통부는 일반철도건설 단위사업에 따른 건설 예산을 국가철도공단에 출연하고 있는데, 일반철도건설 프로그램의 집행 비율이 저조하고, 교부 현액의 다음연도 이월이 발생하고 있음.

2023회계연도 일반철도건설 프로그램 결산을 살펴보면, 국토교통부는 국가철도공단에 1조 7,009억 400만원을 교부하였고, 2022년도에 이월되었던 1조 9,839억 300만원을 포함하면 국가철도공단의 교부현액은 총 3조 6,848억 700만원이었음. 이 중 국가철도공단은 1조 8,582억 1,900만원(50.4%)을 집행하고 1조 8,211억 8,200만원을 이월하였음.

【2023년도 일반철도건설 프로그램 결산】

(단위: %, 백만원)

구 분	사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)					
	교부액	2022년도 이월액	교부현액 (A)	집행액 (B)	이월액	집행률 (B/A)
합 계	1,700,904	1,983,903	3,684,807	1,858,219 (50.4)	1,821,182 (49.6)	50.4
서해선 복선전철	120,275	12,808	133,083	133,059	24	100
원주~제천 복선전철	1,458	15,363	16,821	15,975	846	95
동두천~연천 전철화	52,753	83	52,836	47,351	5,485	89.6
보성~임성리 철도건설	35,400	73,995	109,395	95,927	13,468	87.7
도담~영천 복선전철	190,340	126,607	316,947	275,136	41,811	86.8
인덕원~동탄 복선전철	87,928	158,458	246,386	197,529	48,857	80.2
월곶~판교 복선전철	68,080	236,426	304,506	242,947	61,559	79.8
포승~평택 철도건설	25,000	19,123	44,123	26,182	17,941	59.3
장항선개량 2단계	82,925	65,676	148,601	86,391	62,210	58.1
이천~문경 철도건설	110,043	200,516	310,559	174,703	135,856	56.3
진주~광양 전철화	0	11,886	11,886	6,480	0	54.5
포항~동해 전철화	15,456	240,839	256,295	126,265	130,030	49.3

구 분	사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)					
	교부액	2022년도 이월액	교부현액 (A)	집행액 (B)	이월액	집행률 (B/A)
장항선(신창~대야) 복선전철	80,115	83,557	163,672	68,459	95,213	41.8
포항~삼척 철도건설	23,156	163,430	186,586	77,797	108,789	41.7
여주~원주 복선전철	58,841	35,759	94,600	38,533	56,067	40.7
강릉~제진 철도건설	209,288	132,471	341,759	136,744	205,015	40
남부내륙철도	132,164	36,672	168,836	38,975	129,861	23.1
춘천~속초 철도건설	168,342	98,288	266,630	44,268	222,362	16.6
수서~광주 복선전철	8,400	32,000	40,400	5,322	35,078	13.2
천안~청주공항 복선전철	4,400	29,380	33,780	2,860	30,920	8.5
광주송정~순천 전철화	80,216	85,380	165,596	10,433	155,163	6.3
석문산단인입철도	21,000	22,128	43,128	2,301	40,827	5.3
대구산업선 철도건설	116,624	58,658	175,282	4,582	170,700	2.6
문경~김천 철도건설	5,000	0	5,000	0	5,000	0
충북선 고속화	0	44,400	44,400	0	44,400	0
새만금신항인입철도	3,700	0	3,700	0	3,700	0

※ 자료: 국토교통부

특히, 이로 인해 국가철도공단에 출연되어 유보된 예산액을 살펴보면, 2023년 결산 기준 1조 8,588억원이 유보되어있음.

【최근 10개년 일반철도건설 예산 국가철도공단 교부 및 집행 현황】

(단위: 백만원, %)

회계연도	본예산 (a)	국가철도공단 교부현액 (부처 집행액) (b)	국가철도공단 교부 현액 (전년도 이월액 포함) (c)	국가철도공단 집행액 (d)	국가철도공단 교부현액 대비 집행률 (d/c)	국가철도공단 출연금 유보액 (c-d)
2014	2,639,431	2,449,386	2,626,460	2,560,856	97.5	65,604
2015	4,009,758	4,659,318	4,724,922	3,567,085	75.5	1,157,837
2016	4,528,570	4,512,150	5,669,987	3,423,099	60.4	2,246,888
2017	4,448,753	4,422,753	6,662,666	4,030,039	60.5	2,632,627
2018	2,307,700	2,327,018	4,959,645	3,871,381	78.1	1,088,264
2019	2,621,200	2,620,200	3,708,464	3,465,808	93.5	242,656
2020	3,007,358	2,347,258	2,589,914	2,475,097	95.6	114,817
2021	3,269,581	3,180,640	3,295,457	2,475,748	75.1	819,709
2022	3,000,940	2,726,009	3,545,718	1,467,453	41.4	2,078,265
2023	2,222,921	1,700,904	3,774,071	1,915,245	50.7	1,858,826
평균치	3,205,621	3,094,564	4,155,730	2,925,181	70.4	1,230,549

※ 자료: 국토교통부

국토교통위원회는 지난 2022회계연도 결산 심사시에 일반철도건설 단위사업에 대해 “국토교통부는 일반철도사업의 실집행실적이 다년간 전무함에도 예산을 편성하여 국가철도공단에 출연금이 과도하게 유보되는 사례가 재발하지 않도록 적정한 규모의 예산을 편성하고, 집행 가능한 한도 내에서 출연금을 교부”하도록 시정을 요구하였고, “국토교통부는 일반철도사업 예산을 수시배정하는 방안을 고려”하도록 제도개선할 것을 요구한 바가 있음.

【2022회계연도 결산 심사결과 시정요구사항에 대한 후속 조치결과】

시정 요구명	지적사항 및 시정요구사항	조치결과
(123) 실집행이 전무한 사업에 대한 예산의 효과적인 편성과 관리 필요	○ **[지적사항]** 일반철도건설 단위사업은 2022년 실집행률이 60% 이하인 세부사업이 24개, 최근 3년간 실집행실적이 전무한 사업이 6건임에도 불구하고 매년 예산이 증가하여 효과적인 편성과 관리가 되지 않고 있음 ○ **[시정요구사항]** **(시정)** 국토교통부는 일반철도사업의 실집행실적이 다년간 전무함에도 예산을 편성하여 국가철도공단에 출연금이 과도하게 유보되는 사례가 재발하지 않도록 적정한 규모의 예산을 편성하고, 집행 가능한 한도 내에서 출연금을 교부할 것 **(제도개선)** 국토교통부는 일반철도사업 예산을 수시배정하는 방안을 고려할 것	○ **(시정)** 관계기관 협의 지연 및 민원 등으로 실집행이 부진하였음 - 예산 집행 및 관리를 철저히 하도록 철도공단을 독려하였고, ’24년 예산 편성단계에서 이월금 등을 고려, 집행 가능한 수준으로 예산을 편성하였음 ○ 조치완료일 : 2023년 12월 21일(’24년 예산 본회의 의결) ○ **(제도개선)** 철도건설 사업들은 SOC사업 특성상 사업비의 안정적인 확보를 위해 ‘정기배정’ 방식으로 운용함이 사업관리상 불가피한 측면이 있으며 향후 필요 시 수시배정을 적극 반영하겠음* ○ 조치완료일 : 2024년 6월 30일

* 시정요구사항 후속 조치결과 2024년 8월 기준으로 내용 최신화한 부분

※ 자료: 2022회계연도 결산 심사결과 시정요구사항에 대한 후속 조치결과 p. 1614

그러나 위와 같은 시정요구에도 불구하고, 2023회계연도의 일반철도건설사업 본예산은 2조 2,229억 2,100만원인데에 비해 국가철도공단 출연금의 유보액이 1조 8,588억 2,600만원 수준이며, 그 유보액의 규모는 2022회계연도의 출연금 유보액인 2조 782억 6,500만원 수준과 크게 차이나지 않고 있음.

2023회계연도의 교부현액 대비 실집행률 30% 미만 사업을 살펴보면 다음과 같음.

남부내륙철도 사업은 2023년 교부현액 대비 실집행률이 23.1%임. 동 사업은 2022년 6월 노반 설계에 착수하였으나, 2023년 9월부터 사업계획 적정성 재검토가 실시되어 집행이 부진하였음. 국토교통부에 따르면 동 사업계획 적정성 재검토가 2024년 6월 완료되었으며, 2024년 하반기에 노반 실시설계에 착수하였음.

【 2023년도 남부내륙철도 사업 결산 】

(단위: 백만원, %)

구분	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)							
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액 (C)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)	교부 현액 대비 집행액 (B/C)
	본예산	추경(A)									
2020	15,000	1,000	1,000	1,000	0	1,000	0	1,000	0	0.0	0.0
2021	40,600	40,600	40,600	40,600	1,000	41,600	0	41,600	0	0.0	0.0
2022	54,100	54,100	54,100	54,100	41,600	95,700	59,028	36,672	0	109.1	61.7
2023	178,600	178,600	132,164	132,164	36,672	168,836	38,975	129,861	0	21.8	23.1
2024.8. 현재	237,726	237,726	237,726	237,726	129,861	367,587	20,196	0	0	8.5	5.5

※ 자료: 국토교통부

춘천~속초 철도건설 사업은 2023년 결산 기준, 교부현액 대비 실집행률이 16.6%임. 동 사업은 2023년에 설계 적정성 검토가 시행되어 집행이 부진하였고, 기타 공사 발주도 순연되었음. 국토교통부에 따르면 2024년 상반기 중 6개 공구에서 공사 착공을 위한 토지보상 및 인허가 협의 등 착공 준비가 시작될 예정인 바 면밀한 집행 관리가 이루어질 필요가 있음.

【 2023년도 춘천~속초 철도건설 사업 결산 】

(단위: 백만원, %)

구분	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)							
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액 (C)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)	교부 현액 대비 집행액 (B/C)
	본예산	추경(A)									
2020	10,000	1,000	1,000	1,000	19,200	20,200	17,786	2,414	0	1,778.6	88.0
2021	49,000	49,000	49,000	49,000	2,414	51,414	34,049	17,365	0	69.5	66.2
2022	127,000	127,000	127,000	127,000	17,365	144,365	46,077	98,288	0	36.3	31.9
2023	227,489	227,489	168,342	168,342	98,288	266,630	44,268	222,362	0	19.5	16.6
2024.8. 현재	321,360	321,360	96,400	96,400	222,362	318,762	270,719	0	0	84.2	84.9

※ 자료: 국토교통부

수서~광주 복선전철 사업은 2023년 교부현액 대비 실집행률이 13.2%임. 국토교통부에 따르면 동 사업은 2023년 7월 노반 설계에 착수하였는데, 2024년 2월에 실시설계 적격자 선정이 실시되었고 2024년 5월 현재 실시설계를 추진 중인바, 2023년중에는 실시설계 탈락자 보상비 집행이 불가능하여 집행 부진이 발생하였음.

【 2023년도 수서~광주 복선전철 사업 결산 】

(단위: 백만원, %)

구분	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)							
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액 (C)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)	교부 현액 대비 집행액 (B/C)
	본예산	추경(A)									
2020	8,000	1,000	1,000	1,000	0	1,000	0	1,000	0	0.0	0.0
2021	11,000	11,000	11,000	11,000	1,000	12,000	0	12,000	0	0.0	0.0
2022	20,000	20,000	20,000	20,000	12,000	32,000	0	32,000	0	0.0	0.0
2023	8,400	8,400	8,400	8,400	32,000	40,400	5,322	35,078	0	63.4	13.2
2024.8. 현재	4,000	4,000	4,000	4,000	35,078	39,078	9,811	0	0	245.3	25.1

※ 자료: 국토교통부

천안~청주공항 복선전철 사업은 2023년 교부현액 대비 실집행률이 8.5%임. 동 사업은 2022년 12월에 노반 설계에 착수하였고, 2024년 말에 노반설계가 완료될 예정임.

【 2023년도 천안~청주공항 복선전철 사업 결산 】

(단위: 백만원, %)

구분	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)							
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액 (C)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)	교부 현액 대비 집행액 (B/C)
	본예산	추경(A)									
2020	1,000	1,000	1,000	1,000	30,767	31,767	634	31,133	0	63.4	2.0
2021	0	0	0	0	31,133	31,133	150	30,983	0	-	0.5
2022	0	0	0	0	30,983	30,983	1,603	29,380	0	-	5.2
2023	4,400	4,400	4,400	4,400	29,380	33,780	2,860	30,920	0	65.0	8.5
2024.8. 현재	46,766	46,766	39,307	39,307	30,920	70,227	825	0	0	1.8	1.2

※ 자료: 국토교통부

광주송정~순천 전철화 사업은 2023년 결산 기준 교부현액 대비 실집행률이 6.3%임. 동 사업은 2023년 8월 노반설계에 착수하였는데 실시설계 적격자 선정이 2024년 상반기에 예정되어 있는바, 2023년 중에는 실시설계 적격자 선정에 따른 탈락자 보상비 지급 집행이 불가능하여 예산 이월이 발생하였음.

【 2023년도 광주송정~순천 전철화 사업 결산 】

(단위: 백만원, %)

구분	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)							
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액 (C)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)	교부 현액 대비 집행액 (B/C)
	본예산	추경(A)									
2021	29,700	29,700	29,700	29,700	0	29,700	0	29,700	0	0.0	0.0
2022	120,000	55,680	55,680	55,680	29,700	85,380	0	85,380	0	0.0	0.0
2023	108,400	108,400	80,216	80,216	85,380	165,596	10,433	155,163	0	9.6	6.3
2024.8. 현재	38,184	38,184	38,184	38,184	155,163	193,347	5,836	0	0	15.3	3.0

※ 자료: 국토교통부

석문산단인입철도 사업은 2023년 결산 기준, 교부 현액 대비 실집행률이 5.3%에 그침. 국토교통부에 따르면 동 사업은 2022년 11월부터 노반 기본설계에 착수하였고, 2025년 상반기 중 노반 실시설계가 이루어질 예정임

【 2023년도 석문산단인입철도 사업 결산 】

(단위: 백만원, %)

구분	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)							
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액 (C)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)	교부 현액 대비 집행액 (B/C)
	본예산	추경(A)									
2020	6,000	3,000	3,000	3,000	0	3,000	0	3,000	0	0.0	0.0
2021	7,800	7,800	7,800	7,800	3,000	10,800	0	10,800	0	0.0	0.0
2022	17,800	17,800	17,800	17,800	10,800	28,600	6,472	22,128	0	36.4	22.6
2023	21,000	21,000	21,000	21,000	22,128	43,128	2,301	40,827	0	11.0	5.3
2024.8. 현재	0	0	0	0	40,827	40,827	1,991	0	0	-	4.9

※ 자료: 국토교통부

대구산업선 철도건설 사업은 2023년 결산 기준 교부현액 대비 실집행률이 2.6%에 그침. 동 사업은 2022년 11월에 노반 설계에 착수하였고, 2024년 말에 노반설계가 완료될 예정임.

【 2023년도 대구산업선 철도건설 사업 결산 】

(단위: 백만원, %)

구분	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)							
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액 (C)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)	교부 현액 대비 집행액 (B/C)
	본예산	추경(A)									
2020	9,900	1,000	1,000	1,000	0	1,000	0	1,000	0	0.0	0.0
2021	16,400	16,400	16,400	16,400	1,000	17,400	0	17,400	0	0.0	0.0
2022	43,800	43,800	43,800	43,800	17,400	61,200	2,542	58,658	0	5.8	4.2
2023	157,600	157,600	116,624	116,624	58,658	175,282	4,582	170,700	0	2.9	2.6
2024.8. 현재	241,904	241,904	72,500	72,500	170,700	243,200	6,748	0	0	2.8	2.8

※ 자료: 국토교통부

문경~김천 철도건설 사업은 2023년 결산 기준 교부현액 대비 집행률이 0.0%임. 국토교통부는 2023년 3월부터 동 사업에 대한 기본계획이 수립중인 관계로 설계에 착수할 수 없어 집행 부진이 발생하였으며, 향후 기본계획이 고시되면 설계에 착수하여 집행률을 제고하겠다는 입장임.

【 2023년도 문경~김천 철도건설 사업 결산 】

(단위: 백만원, %)

구분	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)							
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액 (C)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)	교부 현액 대비 집행액 (B/C)
	본예산	추경(A)									
2023	5,000	5,000	5,000	5,000	0	5,000	0	5,000	0	0.0	0.0
2024.8. 현재	3,000	3,000	0	0	5,000	5,000	0	0	0	0.0	0.0

※ 자료: 국토교통부

충북선 고속화 사업은 2023년 결산 기준 교부현액 대비 실집행률이 0.0%임. 국토교통부에 따르면 동 사업의 기본계획이 2023년 12월에 고시되어 설계가 착수되지 않아 집행이 저조하였는데, 2024년 하반기 설계용역을 발주하여 집행률을 제고하겠다는 설명임.

【 2023년도 충북선 고속화 사업 결산 】

(단위: 백만원, %)

구분	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)							
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액 (C)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)	교부 현액 대비 집행액 (B/C)
	본예산	추경(A)									
2020	10,400	1,000	1,000	1,000	0	1,000	0	1,000	0	0.0	0.0
2021	15,400	15,400	15,400	15,400	1,000	16,400	0	16,400	0	0.0	0.0
2022	28,000	28,000	28,000	28,000	16,400	44,400	0	44,400	0	0.0	0.0
2023	18,677	18,677	0	0	44,400	44,400	0	44,400	0	0.0	0.0
2024.8. 현재	39,713	39,713	18,220	18,220	44,400	62,620	15	0	0	0.0	0.0

※ 자료: 국토교통부

새만금신항인입철도 사업은 2023년 결산 기준 교부현액 대비 실집행률이 0.0%임. 국토교통부에 따르면 동 사업은 2022년 5월부터 기본계획 수립 중이며 설계에 미착수하여 집행부진이 발생하였음. 국토교통부는 향후 기본계획이 고시되면 설계에 착수하겠다는 입장임.

【 2023년도 새만금신항인입철도 사업 결산 】

(단위: 백만원, %)

구분	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)							
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액 (C)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)	교부 현액 대비 집행액 (B/C)
	본예산	추경(A)									
2023	3,700	3,700	3,700	3,700	0	3,700	0	3,700	0	0.0	0.0
2024.8. 현재	0	0	0	0	3,700	3,700	0	0	0	-	0.0

※ 자료: 국토교통부

향후 국토교통부는 일반철도 단위사업의 집행률을 제고하도록 면밀하게 사업 관리를 할 뿐만 아니라 연도 내 집행이 어려운 사업에 대해서는 국가철도공단에 대한 예산을 교부하지 않는 방안을 고려할 필요가 있으며, 2025회계연도 예산 편성시에 위와 같은 출연금 유보액을 고려하여 예산을 적정 수준으로 편성하는 방안을 함께 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

2) 민자철도운영지원 (2732-309) 및 수도권광역급행철도 (2833-310)

○ 민자철도운영지원사업은 부전-마산(BTL사업, 371억), 대곡-소사(BTL사업, 492억), 인천 공항철도 사업(BTO-SCS)내역사업의 BTL 임대료 및 운영비 예산을 지급하는 것으로, 해당 사업 내용을 실질적으로 분리하지 않아 행정편의적 예산 집행이 발생하였음. 민자철도운영지원 사업이 국회에서 심의·확정한 예산편성 내역에 따라 집행될 수 있도록 집행관리를 철저히 할 필요가 있으며, 편성내역 별 투명하고 책임성 있는 예산 관리를 위하여 세부사업 분리를 검토할 필요가 있다고 보임.

○ 민자철도사업자에 대한 손실보상 문제가 제기되고 있는 철도사업으로 신분당선 및 수도권광역급행철도(GTX) A 노선이 있음. 이들 노선의 경우 하나의 노선이 여러 구간으로 구분되어 추진되는 상황에서 특정 구간의 개통 지연으로 인해 이와 관련된 민자사업자에게 손실이 발생하고 이를 보상하게 되는 공통된 구조를 보임. 향후 국토교통부는 손실보상 문제가 최소화될 수 있도록 공정관리를 철저히 할 필요가 있으며, 연계구간 사업지연에 따른 손실 보전 방식에 대한 사전 연구·설계를 통해 국가의 재정 부담을 줄이고 합리적인 손실보전 방안을 모색할 필요가 있음.

가) 개요

민자철도운영지원사업은 인천국제공항철도의 운영비용을 보전하고, 민간투자사업으로 건설된 철도시설에 대한 관리운영권을 민간사업자에게 부여하면서 관리운영기간 동안 국가가 그 시설을 임차하여 시설을 사용하는 대가로 임대료 및 운영비를 지급하기 위한 사업임. 이 사업의 2023년도 당초 예산액은 7,443억 1,600만원으로, 전년도 이월액 2,700만원을 더한 예산현액 7,443억 4,300만원 중 7,412억 8,400만원을 집행(99.6%)하고 원이 10억 2,800만원을 이월하면서, 20억 3,100만원을 불용함.

【 2023년도 민자철도 운영지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
민자철도 운영지원	744,316	744,316	27	±20,412	744,343	741,284	1,028	2,031	872,355

※ 자료: 국토교통부

수도권광역급행철도사업은 수도권 생활권 광역화에 따른 장거리 통행수요에 대처하고, 수도권 외곽에서 서울 도심까지의 광역철도망을 구축하기 위한 사업임. 이 사업의 2023년도 당초 예산액은 3,395억 2,300만원으로, 전년도 이월액 53억 3,100만원을 더한 예산현액 3,448억 5,400만원 중 3,448억 5,400만원을 집행(100%)하였음.

【 2023년도 수도권광역급행철도 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
수도권 광역급행철도	339,523	339,523	5,331	0	344,854	344,854	0	0	127,000

※ 자료: 국토교통부

나) 예산 편성내역에 부합하지 않은 행정편의적 예산 집행 주의 필요

국토교통부는 민자철도운영지원사업으로 현재 인천공항철도운영지원, 철도BTL사업 임대료 및 운영비, 철도사업 부대경비를 지원하고 있음.

2023년도 예산 편성근거를 살펴보면, 국토교통부는 인천공항철도 운영지원을 위한 예산으로 3,637억 9,800만원을 편성하였고, 부전-마산, 대곡-소사 등 철도 BTL 임대료 및 운영비 예산으로 3,778억 7,800만원을 편성하였으며, 철도사업 부대경비 예산 26억 4,000만원을 편성하였음.

그런데, 국토교통부가 실제로 예산을 집행한 내역은 기존의 예산 편성내역과는 일부 차이가 있음. 즉, 인천공항철도 운영지원을 위한 예산으로 4,159억 4,000만

원을 집행하였고, 철도 BTL 사업 임대료 및 운영비 예산으로 3,029억원을 집행하였으며, 철도사업 부대경비 예산으로 224억 4,400만원을 집행하였음.

【2023회계연도 민자철도운영지원 실집행 내역】

(단위 : 백만원)

세사업 명	2023년											2024년
	예산액		이월액	이·전용 등	예비비	예산현액	집행액 [실집행액]	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						예산현액	집행액 [실집행액]			
· 인천공항철도 운영지원	363,798	363,798	0	0	0	363,798	415,940 [415,940]	363,798	415,940 [415,940]	500	0	411,664
- 임차료 (210-07)	363,798	363,798	0	0	0	363,798	415,940 [415,940]	363,798	415,940 [415,940]	500	0	411,664
· 철도BTL사업 임대료 및 운영비	377,878	377,878	0	-20,412	0	357,466	302,900 [302,900]	357,466	302,900 [302,900]	0	1,923	403,823
-임차료 (210-07)	377,878	377,878	0	-20,412	0	357,466	302,900 [302,900]	357,466	302,900 [302,900]	0	1,923	403,823
· GTX-A 선개통 운영비	0	0	0	0	0	0	0 [0]	0	0 [0]	0	0	49,730
-임차료 (210-07)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49,730
· 철도사업 부대경비	2,640	2,640	27	20,412	0	23,079	22,444 [22,622]	23,052	22,417 [22,417]	528	108	7,138
-일반수용비 (210-01)	500	500	0	1,297	0	1,797	1,729 [1,729]	1,797	1,729 [1,729]	0	69	434
-사업추진비 (240-01)	10	10	0	0	0	10	10 [10]	10	10 [10]	0	0	30
-일반연구비 (260-01)	150	150	27	0	0	177	27 [27]	150	0 [0]	150	0	0
- 배상금 (310-02)	0	0	0	19,115	0	19,115	19,115 [19,115]	19,115	19,115 [19,115]	0	0	0
-민간위탁사업비 (320-02)	1,930	1,930	0	0	0	1,930	1,513 [1,513]	1,930	1,513 [1,513]	378	39	2,200
-사업출연금 (350-02)	50	50	0	0	0	50	50 [228]	50	50 [50]	0	0	4,474
합 계	744,316	744,316	27	±20,412	0	744,343	741,284 [741,462]	744,316	741,257 [741,257]	1,028	2,031	872,355

※ 자료: 국토교통부

이와 관련, 국토교통부는 동 세부사업의 예산 편성 근거는 편의상의 구분이고, 실제로는 동일 비목(임차료 210-07) 예산으로 편성되어 있기 때문에 부전-마산(BTL사업, 371억), 대곡-소사(BTL사업, 492억) 사업의 임차료 예산에서 인천 공항철도 사업(BTO-SCS)으로 집행하는 과정에서의 이·전용[238]이나 세목간 조정[239] 등 행정절차는 불필요하였다는 입장이며,

2023년도 철도BTL 임대료·운영비 중 부전~마산, 대곡~소사 선의 개통시기가 예산편성 시점(2022년 5월)보다 지연되어 그 집행잔액을 '공항철도 관리운영권가치 상각액[240]' 으로 집행함으로써 이자비용을 절감하였다는 설명임.[241]

그럼에도 불구하고 인천공항철도 운영지원, 철도 BTL사업 임대료 및 운영비 지급은 구체적인 집행 목적이 있는 예산편성 내역이며 해당 편성 내역을 근거로 국회가 동 세부사업의 예산을 심의·확정한 취지를 고려하면 편성 내역에 부합하지 않게 예산이 집행된 것에 대해서는 주의가 필요해 보임.

---

238) 전용이란, 동일 항(프로그램) 내에서 각호 내 비목에 부족이 생겼을 경우에는 각 호 내에서 서로 자체 전용하여 충당할 수 있도록 하는 것임.

239) 목이란 행정과목인 '목'의 하위 예산과목으로서, '세목간 조정'이란 목의 범위 내에서 세목간에 예산을 조정함을 의미
* (예시) 210목 내에서 210-01(일반수용비)와 210-02(공공요금 및 제세)간 조정

240) "관리운영가치"란, 대한민국 정부가 인천국제공항철도 주식회사(사업시행자)가 민간투자법 및 사업 협약에 따라 철도를 무상으로 사용·수익할 수 있는 권리로서 사업시행자에게 부여한 사회기반시설 관리운영권의 가치로 합의한 금액을 의미함. "관리운영권가치 상각액"은 특정 분기에 직전 분기 말의 관리운영권가치에서 상각되어야 할 금액을 의미함.

241) 대곡~소사선 개통시기가 2023년 2월에서 7월로 지연된 데에 따른 집행잔액 492억원, 부전~마산선 개통시기가 2024년으로 지연된 데에 따른 집행잔액 371억원의 총합 863억원 중, 신분당선 배상금으로 집행한 191억원 및 수용비 11억원을 집행하고 그 집행잔액인 661억원에 대해 조기상각을 집행하였음. 국토교통부의 설명에 따르면 공항철도 운영지원 조기상각을 통해 향후 관리운영권가치 상각액이 약 7,634억원에서 약 7,208억원으로 줄어들어 426억원이 절감된 부분이 있음.

2023회계연도의 경우 본예산 국세수입 400.5조원 대비 국세수입 결산이 344.1조원에 그쳐 56.4조원 규모의 세수결손이 발생[242]한 점을 고려할 때 목적 외 예산집행을 지양할 필요가 컸으며, 2022회계연도에도 철도 BTL사업 임대료 및 운영비 예산 2,858억 8,500만원의 16.8%에 해당하는 481억 5,900만원을 인천공항 자기부상철도 관련 부가가치세 납부 목적으로 집행한 바 있어 이러한 예산 집행이 반복되는 측면이 있기 때문임.

또한, 인천공항철도 운영지원, 철도 BTL사업 임대료 및 운영비 지급이 집행목적이 구체적인 점, 세부사업이 재정사업의 기초단위로 재정사업 자율평가의 단위가 되는 점, 민자철도 추진 사업이 늘고 동 사업의 예산이 최근 5년간 지속적으로 증가되어 2019년도 대비 2023년 예산이 37.6% 증가한 점을 고려할 때 세부사업을 분리하는 방안도 고려할 수 있을 것으로 보임.

【2019~2023회계연도 민자철도운영지원 사업 예산액】

(단위 : 백만원)

연도	2019	2020	2021	2022	2023
사업비	540,736	594,924	609,990	697,547	744,316

※ 자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 민자철도운영지원 사업이 국회에서 심의·확정한 예산편성 내역에 따라 집행될 수 있도록 집행관리를 철저히 할 필요가 있으며, 민자철도운영지원사업 예산의 증가, 편성내역 별 투명하고 책임성 있는 예산관리를 위하여 세부사업 분리를 검토할 필요가 있다고 보임.

242)「2024 대한민국 조세」, p.65, 국회예산정책처

다) 연계 구간 개통지연 관련 민자철도 손실보상 제도개선 필요

현재 민자철도사업자에 대한 손실보상 문제가 제기되고 있는 철도사업으로 신분당선 및 수도권광역급행철도(GTX) A 노선이 있음.

먼저, 신분당선은 서울시 용산역에서 경기도 수원시 호매실을 연결하는 사업(총 연장 49.2km, 22개역)으로, 신분당선 중 광교~호매실은 철도공단이 재정사업으로 추진하고, 용산~강남·강남~정자·정자~광교는 민자철도 사업으로 추진함.

【신분당선 사업 개요】

사업명	사업구간(연장)	시행단계	운영사	비고
신분당선 용산~강남	용산역~강남역 (7.8km)	1단계 구간 (신사~강남,2.5km) 민자 운영중(2022.5.~)	(주)새서울철도	2단계 구간 (용산~신사, 5.3 km) 노선 설계 준비 중
신분당선 강남~정자	강남역~정자역 (18.5km)	민자 운영중 (2011.10.~)	(주)신분당선	-
신분당선 정자~광교	정자역~광교역 (12.8km)	민자 운영중 (2016.1.~)	(주)경기철도	-
신분당선 광교~호매실	광교역~호매실역 (10.1km)	설계 중	-	

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재작성

국토교통부는 민자철도운영사업에서 신분당선 강남~정자 구역의 운영사인 ㈜신분당선에 대해 소송 판결에 따른 배상금을 지급하기 위해 임차료목 191억 1,500만원을 배상금 목으로 전용하여 집행하였음.

【신분당선 배상금 지급 관련 전용내역】

(단위: 백만원)

구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
전용 (2023.2.)	민자철도운영지원 (2732-309)	210-07 임차료	19,115	민자철도운영지원 (2732-309)	310-02 배상금	신분당선 소송 판결에 따라 배상금 지급

※ 자료: 국토교통부

신분당선 강남~정자 구간은 2005년 실시협약이 체결된 사업임.[243] 국토교통부는 운영개시일부터 만 5년이 되는 말일까지 실제운임수입으로 실시협약에서 정한 예상운임수입의 80%, 운영개시일 이후 만 6년이 시작되는 초일부터 만 10년이 되는 말일까지의 예상운임수입의 70%에 미치지 못하는 수익을 얻는 경우, 매 운영연도 최소 운임수입보장비율에 미달하는 부족분을 사업시행자에게 운임수입보조금(MRG, Minimum Revenue Guarantee)으로 지급하기로 하되, 실제 운임수입이 해당연도의 예상운임수입의 50% 미만일 경우에는 해당연도의 운임수입보조금을 지급하지 않기로 하여[244] 허들조항[245]을 두었음.

예상운임수입은 신분당선 강남~정자구간과 직접연계되는 노선인 성남~여주(재정), 정자~광교(민자), 용산~강남노선(민자) 노선이 개통되는 것을 전제로 사업의 규모와 타당성이 검토된 것임. 그런데 연계노선 개통이 지연됨에 따라 운임수입보조금을 받을 수 있는 전제조건인 예상운임수입의 50% 수익이 발생하도록 한 요건도 충족되지 못한 것에 대해, ㈜신분당선은 2015년도 손실금액 136억원에 대한 보상을 청구(2020년 12월)하였음.

---

243) 신분당선 사업시행자는 동 사업을 BTO 방식으로 추진하고, 철도공사기간은 공사착공일부터 60개월, 무상사용기간은 운영개시일로부터 30년, 사업시행자의 총사업비는 2022.5.1. 기준으로 6,079억원, 운영비용은 1조 6,700억원, 부대사업순익은 1,311억, 기대수익률은 8%(세후), 운임수입을 4조 202억원으로 정하였음. 여기서 BTO 방식이란 수익형 민자사업이라고도 부르며 민간사업자가 시설을 건설(Build)한 후 정부 등에 소유권을 양도(Transfer)한 뒤, 일정기간 직접 시설을 운영(Operate)하면서 수익을 거두는 방식을 뜻함. 신분당선 외에 부산김해경전철, 신안산선 등이 이러한 방식을 활용함.

244) 「신분당선 전철 민간투자사업 실시협약」, 2005.3.
제63조① (운임수입보조금 및 운임수입환수금) 민간투자법, 민간투자법 시행령, 민간투자사업기본계획 및 본 협약에 따라 운임수입보장 및 환수기간은 운영개시일(조기준공, 부분준공, 준공전 사용을 제외함)로부터 10년간 하기로 한다. **단, 주무관청의 귀책사유로 인한 운영 중단의 경우 해당 기간동안 위 수입보장 및 환수기간은 자동 연장되며, 실제 운임수입이 부록4(예상운영수입)의 해당연도의 예상 운임수입의 50% 미만일 경우에는 해당연도의 운임수입보장을 하지 아니한다.**

245) 위와 같은 허들조항은 사업시행자 또한 수요에 일정부분 책임을 지도록 하여 최소수입보장에 대한 도덕적 해이를 방지하기 위한 취지로 들어간 것으로 보임.

해당 판결에서 국토교통부는 패소(2023.2.2.)한바, ① 실시협약에서는 직접연계노선의 예상교통수요와 예상운임수입이 반영되어 실시협약이 체결되었으나, 직접연계노선의 개통이 지연되어 신분당선 강남~정자 구간의 수입이 감소하였으며 그 손실이 통상적인 범주를 벗어나는 점, ②국토교통부의 행위 또는 권한, 지배범위 내에 있다고 볼 수 있는 사유들로 인하여 ㈜신분당선이 수요위험을 전적으로 부담하는 것은 실시협약에서 정한 위험배분의 원칙의 취지에 부합하지 않는다는 점 등을 고려할 필요가 있으므로 실시협약[246]의 내용에 따라 이를 국토교통부가 배상해야 한다는 것이 판결의 내용임.

246) 「신분당선 전철 민간투자사업 실시협약」, 2005.3.
제63조① (운임수입보조금 및 운임수입환수금) 민간투자법, 민간투자법 시행령, 민간투자사업기본계획 및 본 협약에 따라 운임수입보장 및 환수기간은 운영개시일(조기준공, 부분준공, 준공전 사용을 제외함)로부터 10년간 하기로 한다. 단, 주무관청의 귀책사유로 인한 운영 중단의 경우 해당 기간동안 위 수입보장 및 환수기간은 자동 연장되며, 실제 운임수입이 부록4(예상운영수입)의 해당연도의 예상 운임수입의 50% 미만일 경우에는 해당연도의 운임수입보장을 하지 아니한다.
제69조(신분당선 연장사업에 의한 노선 등과의 연계) ① 본 사업시설과 신분당선 연장사업에 의한 노선의 운행과 관련된 사항은 추후 사업시행자 및 해당 연장노선의 사업시행자(주무관청을 포함함)와 별도 협의한다.
② 주무관청은 신분당선 연장사업의 운영에 관한 사항 중 본 사업 또는 본 사업시설에 관련한 사항은 사업시행자와 사전에 충분이 협의하여야 한다.
제70조(위험배분원칙)① 본 사업의 시행과 관련하여 발생하거나 발생할 우려가 있는 각종 위험(사업시행자 귀책에 의한 위험, 정부의 귀책에 의한 위험, 불가항력 사유로 인한 위험으로 구분함) 중 귀책사유가 협약당사자에게 있는 사항은, 본 협약에서 달리 정하지 않는 한, 당해 위험을 발생시킨 당사자가 자신의 책임과 비용으로 처리하기로 한다.
② 협약당사자 어느 일방의 귀책으로 볼 수 없는 불가항력 사유에 의한 위험은, 본 협약에서 달리 정하지 않는 한, 1차적으로 관련 보험으로 처리하고, 보험으로 처리되지 않는 부분에 대해서는 제75조(불가항력 사유의 처리)에 따라 처리한다.
③ 해당 위험의 유형과 성격규명 및 각 협약당사자의 위험분담비율에 관하여 협약당사자간에 이의가 있는 경우, 협약당사자들의 상호 합의에 의하여 정하는 회계법인, 기타 관련 전문기관으로 하여금 당해 위험발생사유가 어느 협약당사자의 행위 또는 권한, 지배범위 내에 근접하고 있는지를 기준으로 위 사항들을 정하도록 하고, 협약당사자는 그 결정에 따르기로 한다.

【신분당선 강남-정자 구간 연계노선별 사업 개요】

구분	성남-여주	정자-광교	용산-강남
사업구간	성남~여주 57.0km	정자~광교 12.8km	용산~강남 7.8km
총사업비	1조 9,036억원	1조 5,383억원	1조 8,462억원
사업기간	2008~2019 (공사) 2009~2016	2011~2016	(1단계 신사~강남) 2016~2022 **(2단계 용산~신사) 미정[247]**
개통시점	2016년 9월 개통	2016년 1월 개통	2022년 5월 신사~강남구간 선 개통
예상개통시점*	2012년	2013년	2016년
사업방식	재정사업	민자사업	민자사업
사업주체	국가철도공단	경기철도(주)	새서울철도(주)

* 예상개통시점은 실시협약에서 정한 예상교통수요 산정 시 전제된 개통시점임.

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재작성

참고로, 국토교통부는 2023회계연도 이전에도 2012~2015년의 신분당선 사업지연에 따른 손실보상금 365억원을 지급한 바 있으며, 금번 손실보상 내역과 합산한 금액은 556억원임.

【신분당선 관련 손실보상금 배상 현황】

사건번호	원고	피고	사건내용	배상액	소송진행 상황
2020두 36854 (대법원)	㈜ 신분당선	대한민국	연계철도망(성남~여주, 정자~광교) 개통지연에 따라 감소한 수요에 대한 2012~2014년 손실보상분 청구	365억원	2015.4.1 소장 접수 2017.2.17 1심 승 2020.2.11 2심 일부패 2021.2.4 3심 기각
2020구합 107963	㈜ 신분당선	대한민국	연계철도망(성남~여주, 정자~광교) 개통지연에 따라 감소한 수요에 대한 2015년 손실보상분 청구	191억원	2021.1.4 소장 접수 2023.2.2 1심 패
합계				556억원	

※ 자료: 국토교통부

247) 국토교통부는 남은 2단계 용산-신사역 구간도 미군기지 이전과 관계 없이 착공할 수 있도록 노선을 변경하기 위해 2024년 6월 현재 대안노선 확정 및 실시협약 변경을 위한 협상을 개시하였으며 노선 변경에 따른 설계변경, 실무협상, KDI 민자적격성 조사, 타당성 재조사 의뢰 등을 병행하여 2026년 1월에 대안 노선에 대한 착공이 이루어질 수 있도록 추진하겠다는 입장임.

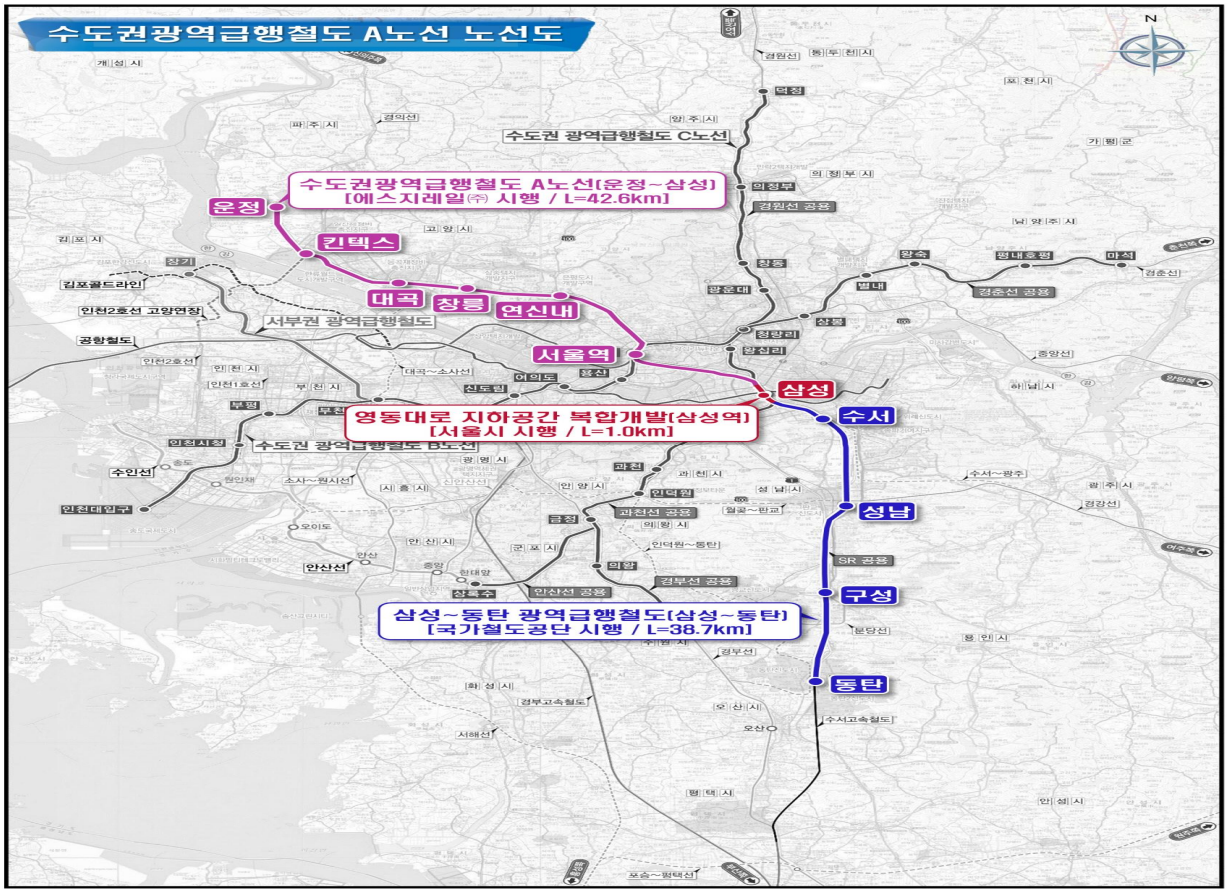
다음으로 GTX-A 노선을 살펴보면, 민간 사업시행자가 건설하는 민자구간에 해당되는 운정~삼성 구간, 서울시에서 건설하는 구간에 해당되는 삼성역 구간, 국토교통부가 건설하는 재정구간에 해당되는 삼성~동탄 구간으로 구분됨.

【GTX-A 노선 구간별 사업시행자 구분】

구분	기추진 노선	사업비 (억원)	재원 부담	예비타당성 조사	착공 일정	개통 일정
민자	운정~삼성 42.6km	민자구간 2조 9,017억원 (재정구간 2조 1,452억원)	(재정) 국비·지방비 매칭(7:3) (민자) 총사업비 50% 이내 민간 보조, 국비·지방비 매칭(7:3)	2014.2. 통과	2019.6.	수서~동탄 개통 완료 (2024.3.) 운정~서울 개통 예정 (2024.下)
서울시	삼성역 1km			2009.8. 통과	2021.2.	
재정	삼성~동탄 39.7km (삼성역 1km 포함)				2016.10.	

※ 자료: 국토교통부

【수도권 광역급행철도 A노선도】



※ 자료: 국토교통부

당초 재정구간에 해당하는 삼성~동탄 광역급행철도는 2021년에 개통하는 것으로 계획되었으나, 서울시 삼성역 구간이 2028년 말에 개통하는 것으로 지연됨에 따라 재정 구간 중 수서~동탄 구간은 2024년 3월 분리하여 먼저 개통되었고, 운정~삼성 구간은 2024년 말에 개통될 예정임.

위와 같은 지연 개통 및 분리 개통은 삼성역 구간의 건설 지연에 따른 것임. GTX 삼성역 구간(1km)은 서울시 요청에 따라 서울시가 영동대로 복합개발 사업과 통합하여 추진하기로 2016년 10월에 결정되었고, 삼성역 구간이 당초 2021년에 개통될 계획이었으나, 2028년으로 지연되었음.

국가철도공단에 대한 감사원의 정기감사에서 해당 사항이 지적된 바 있는데, 감사원이 제시한 삼성역 구간 사업이 지연된 주요 사유를 살펴보면, ① 서울시가 국제설계공모 절차를 진행하며 기본설계에만 22개월이 소요되는 등 설계가 장기화된 점, ② 서울시가 총사업비를 기본계획 대비 107% 증가한 2,750억을 요구하면서 기획재정부와 사업비 협의에만 약 1년이 소요된 점이 제기됨.

국토교통부는 삼성역 지연에 따른 손실을 사업시행자(SG레일)에게 보전할 필요가 있는데, 이는 2018년 사업시행자와 실시협약을 체결하면서, 삼성~동탄 광역급행철도시설이 수도권광역급행철도 A노선(운정~삼성 구간) 운영개시일 전까지 개통되도록 조치하고, 삼성~동탄 광역급행철도시설이 운정~삼성 구간 운영개시일까지 개통되지 않음으로 인해 순운영이익이 감소하는 경우, 국토교통부가 그 지연기간 동안의 순운영이익 감소분을 보전하도록 규정[248]한 데에 따른 것임. 구체적인 보전 규모는 운정~삼성 구간 개통 후 실제 운영이익이 측정되어야 산정될 수 있을 것으로 보임.

248) 국토교통부는 해당 규정은 계약 당사자(주무관청, 사업시행자)의 귀책으로 인한 손실을 보전하는 것으로서 일반적인 계약 규정으로 볼 수 있으며, 최소수익을 보장하는 MRG와는 다른 개념이라는 설명임.

「**수도권광역급행철도 A노선 민간투자사업 실시협약**」 발췌 (2018.12.13.)

제57조 (삼성~동탄사업 등의 적기 준공) ① 주무관청은 사업시행자의 본 사업 수행에 지장이 없도록 **삼성~동탄 광역급행철도시설이 본 사업시설 운영개시일 전까지 개통되도록 조치하고**, 영동대로 지하공간 복합개발사업 시설이 본 사업시설 운영개시일 전까지 개통되도록 노력하여야 한다.

② **제1항에 따른 시설이 본 사업시설 운영개시일까지 개통되지 않음으로 인해 순운영이익이 감소하는 경우, 주무관청은 그 지연기간(본 사업시설의 운영개시일로부터 제1항에 따른 시설의 개통까지의 기간) 동안의 순운영이익 감소분을 보전**한다. 이 경우 지연기간 동안의 순운영이익 감소분은 아래와 같이 산정한다.

순운영이익 감소분 = (제1항의 시설이 본 사업시설의 운영개시일 이전에 개통되었을 경우 지연기간 동안 발생하였을 것으로 예상되는 순운영이익)-(지연기간 동안의 실제 순운영이익)

* 본사업시설: 수도권광역급행철도 A노선 운정~삼성 구간
* 제1항에 따른 시설: 삼성~동탄 광역급행철도시설 및 영동대로 지하공간 복합개발사업

신분당선 사례와 GTX-A 노선 사례를 분석하여 보면, 손실보상의 유형에 대해 일부 차이는 있으나 하나의 노선이 여러 구간으로 구분되어 추진되는 상황에서 특정 구간의 개통 지연으로 인해 이와 관련된 민자사업자에게 손실이 발생하고 이를 보상하는 공통된 구조를 보임. 신분당선 강남~정자 구간과 연계된 정자~광교, 성남~여주, 용산~강남 노선의 개통이 지연되었고, GTX-A의 운정~삼성 구간과 연계된 삼성역 구간의 개통이 지연되며 민자사업자에게 손실이 발생된 것임.

철도 건설 시 여러 구간으로 구분하여 사업을 추진하는 것은 총사업비 규모를 조정하기 위한 것으로 보이며, 민자철도를 추진하는 것은 늘어나는 철도 수요 대비 국가 재정 투입에 한계가 있다는 점에 기인하는 것으로 향후 위와 같은 상황이 반복적으로 발생할 여지가 있음.

이에 대응하기 위하여 우선 국토교통부는 민간투자사업 시행시 연계노선 및 그 개통 일정에 대한 면밀한 파악을 통하여 예상 수요 및 운임 수입을 산정하고 철도 사업의 공정관리를 철저히 하여 손실보전을 최소화할 필요가 있는 것으로 생각됨.

다음으로, 연계노선 사업지연에 따른 손실 보전 방식에 대한 사전 연구·설계를 통해 국가의 재정 부담을 줄이고 합리적인 손실보전 방안을 모색할 필요가 있다고 보임.

즉, 기존의 연계노선 지연에 따른 손실 보전 사례, 민자철도를 운영하는 주요국의 관련 규정 및 사례, 철도사업 외 다른 민간투자 사업에서의 협약 및 손실보전 사례 등을 종합적으로 분석·검토하여 향후 진행될 민자철도 사업 시 활용할 수 있도록 노력할 필요가 있음.

한편, GTX-A 노선과 관련하여 국토교통부는 삼성역 지연에 따른 비용 지급 문제는 사업 지연의 귀책이 있는 서울시 등과 협의해 나갈 계획이라는 입장이며, 사업시행자와 협상을 통해 최초 실시협약 체결 이후 여건 변화를 반영한 실시협약 변경안을 마련하였고, 이에 대해 한국개발연구원 공공투자관리센터에 검토를 의뢰(2024.4.)하였다는 설명인바, 향후 변경실시협약 체결 과정에서 사업 지연 사유를 면밀하게 파악하여 순운영이익 감소분에 대한 액수를 적절하게 산정할 필요가 있을 것으로 보임.

다. 공항계정

1) 세입 : 항공항만수입(67-671)

○ 지난 20여년 동안 항공사가 여객공항사용료 징수를 대행하고 있는데, 비행기를 놓치는 등의 경우 일정 기한 내에 환불 요청 시 여객공항사용료를 돌려받을 수 있으나, 대부분의 소비자는 이를 모르고 지나쳐 환불신청기한이 경과하면 이를 항공사가 잡수익으로 처리하고 있는 실정으로, 이와 같은 문제는 다부처(외교부(국제질병퇴치기금), 문화체육관광부(관광진흥개발기금))에 걸쳐 있어 관계 부처와의 면밀한 논의를 통해 합리적 제도개선을 노력할 필요가 있음.

가) 개요

교통시설특별회계 공항계정 세입 중 항공항만수입은 「공항시설법」에 따라 공항·비행장·항행안전시설을 사용 또는 이용하는 자에게 징수하는 사용료를 통해 구성됨.

「공항시설법」
제32조(사용료의 징수 등) ① 공항시설 또는 비행장시설을 관리·운영하는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 공항·비행장·항행안전시설을 사용하거나 이용하는 자로부터 사용료를 징수할 수 있다.

이 세입의 2023년도 예산액은 674억 8,000만원이었으나, 618억 2,100만원을 징수결정하여 수납하였음.

【 2023년도 항공항만수입 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		이체등 증감액	예산 현액	징수 결정액	수납액	미수납액	불납 결손액	예산액
	본예산	추경							
항공항만수입	67,480	67,480	-	67,480	61,821	61,821	-	-	44,424

※ 자료: 국토교통부

나) 여객 공항시설 사용료 관리체계에 대한 합리적 제도개선 필요

공항시설 또는 비행장시설을 관리·운영하는 자는 공항 등을 사용하거나 이용하는 자로부터 사용료를 징수할 수 있고, 이에 따라 지방항공청장 또는 공항운영자는 사용료를 징수하고 있으며, 그 중 공항운영자가 징수하는 사용료에는 여객들이 공항을 이용하는 경우 지불하여야 하는 '여객공항사용료[249]'가 포함되어 있음.

【 여객공항사용료 】

구분	국제선		국내선
	출발여객	환승여객	
인천	1.7만원/인	1만원/인	0.5만원/인
김포	1.7만원/인	1만원/인	0.4만원/인
기타	1.2만원/인	1만원/인	

※ 자료 : 국토교통부

약 20여년 전[250]에는 여객이 은행에서 여객공항사용료를 납부하고 공항이용권을 구매한 후 보안검색 시 이를 제출하고 비행기에 탑승하는 등 여객공항사용료를 별도로 징수하였으나, 공항이용권 별도 구입에 따라 여객들의 불편, 출국장 혼잡 문제가 발생하였으며, ICAO(국제민간항공기구)에서 여객 편의를 위한 징수대행을 권고한 바 있음.

---

249) 「공항시설법 시행규칙」
제20조(사용료의 징수 등) ① 법 제32조제1항에 따라 지방항공청장이 징수하는 사용료의 종류 및 산정기준은 별표 5와 같고, 같은 항에 따라 공항운영자가 징수하는 사용료의 종류 및 산정기준은 별표 5의2와 같다.

■ 공항시설법 시행규칙 [별표 5의2]

공항운영자가 징수하는 사용료의 종류 및 산정기준(제20조제1항 관련)

1. 사용료의 종류

라. 여객공항사용료

250) (인천국제공항공사) 2002년 5월 징수방식 변경, (한국공항공사) 1992년 10월 국내선, 2004년 7월 국제선 징수방식 변경

이에 따라 현재 「공항시설법 시행규칙」은 항공권을 판매하는 항공운송사업자(이하 “항공사”라 한다)가 여객공항사용료의 징수를 대행할 수 있도록 규정[251]하고, 「항공사업법 시행령」은 항공사가 항공교통이용자에게 ‘항공교통이용자가 실제로 부담하여야 하는 금액의 총액’에 대하여 알릴 때 여객공항사용료를 포함하도록 규정[252]하여, 여객공항사용료를 별도로 징수하던 과거와 달리 항공사가 항공권 가격에 포함하여 징수하도록 하고 있음.

이러한 구조 하에서 비행기를 놓치는 등 공항을 실제로 사용하지 않은 경우 항공사의 항공운송약관에 따라 운임과 여객공항사용료는 항공권 환불 신청기한 내에 소비자가 환불 요청시 돌려받을 수 있으나, 대부분의 소비자는 이를 모르고 있는 실정임.

이로 인하여 국토교통부에 따르면 각 항공사가 개략적으로 추산한 결과 2013년부터 2023년 8월까지 약 10년간 226억원 이상의 미환급 여객공항사용료가 발생하였고, 이는 항공사의 잡수익으로 관리되고 있다는 설명임.

---

251) 「공항시설법 시행규칙」
제20조(사용료의 징수 등) ① 법 제32조제1항에 따라 지방항공청장이 징수하는 사용료의 종류 및 산정기준은 별표 5와 같고, 같은 항에 따라 공항운영자가 징수하는 사용료의 종류 및 산정기준은 별표 5의2와 같다.
② 지방항공청장은 공항운영자에게 법 제32조제1항에 따른 사용료의 징수업무를 대행하게 할 수 있다.
③ 공항운영자는 항공권을 판매하는 항공운송사업자 등에게 법 제32조제1항에 따른 사용료의 징수업무를 대행하게 할 수 있다.

252) 「항공사업법」
제62조(운송약관 등의 비치 등) ⑤ 항공운송사업자, 항공운송총대리점업자 및 여행업자는 제14조제1항 및 제2항의 운임 및 요금을 포함하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 항공교통이용자가 실제로 부담하여야 하는 금액의 총액(이하 “항공운임 등 총액”이라 한다)을 쉽게 알 수 있도록 항공교통이용자에게 해당 정보를 제공하여야 한다.
「항공사업법 시행령」
제25조(항공운임 등 총액) ① 항공운송사업자가 법 제62조제5항에 따라 항공교통이용자에게 제공하여야 하는 항공운임 등 총액(이하 “항공운임 등 총액”이라 한다)은 다음 각 호의 금액을 합산한 금액으로 한다.
1. 「공항시설법」 제32조제1항에 따른 사용료

【 항공사별 미환급 여객공항사용료 추계 】

(단위 : 백만원)

구 분	계	대한 항공	아시아나	제주 항공	에어 부산	이스타*	진에어	기타**
공항 이용료	22,631	9,100	6,933	1,197	864	미제출	1,201	3,336

* (이스타 항공) '20년 회계시스템 셧다운 및 법원 회생절차 등으로 데이터 구분 불가
** 티웨이, 에어서울, 에어로케이 등 여객운송면허 항공사(화물운송면허 항공사 해당 X)
※ 자료 : 국토교통부

이에 지난 2023년 국토교통위원회 국정감사 당시 적극적으로 환불을 안내하도록 하는 등 여러 방법을 통해 소비자를 보호하는 방법을 마련할 필요가 있다는 지적이 제기된 바 있음.

국토교통부는 항공교통이용자가 항공권을 사용하지 않은 경우 항공사가 환불 가능여부 등을 통지하도록 항공교통이용자 보호기준(국토교통부 고시) 개정[253]을 추진하고 있으나 아직 개정이 완료되지 못한 상태이며, 2024년 8월

253) 항공교통이용자 보호기준 일부개정 고시안(2024.5.27. 입법예고)

현 행	개 정 안
제6조(항공권 취소·환불 또는 변경 안내) ① 항공운송사업자등, 항공운송총대리점업자 및 여행업자는 전자상거래로 항공권을 판매하는 경우 계약체결 전에 항공교통이용자에게 항공권 취소·환불 또는 변경에 소요되는 비용, 비용의 면제조건 및 항공권 취소·환불 또는 변경 가능기간 등(이하 "취소·환불관련 거래조건"이라 한다)을 제공하여야 한다. 이 경우, 항공교통이용자가 쉽게 식별할 수 있도록 글자크기·형태 또는 색상 등을 차별되게 강조하여야 하며, 별도의 연결페이지에서만 취소·환불 관련 거래조건을 확인할 수 있어서는 아니 된다.	제6조(항공권 취소·환불 또는 변경 안내) ① ---------- -- 항공교통이용자에게 항공권의 유효기간, 면제조건, 가능기간 및 미탑승시 환불 정보 ----------.
② (생 략)	② (현행과 같음)
<신 설>	③ 항공운송사업자등은 항공교통이용자가 항공

현재 항공권 환불신청기한이 경과하였음에도 미환급된 여객공항사용료는 여전히 항공사가 잡수익으로 처리하고 있는 실정임.

이는 항공사가 여객공항사용료를 대행하는 구조에서 사각지대가 발생한 구조적 문제, 이러한 구조적 허점을 이용한 항공사의 도덕적 해이 및 소관 부처인 국토교통부의 약 20여년 이상의 관리감독 미흡 등이 복합적 원인으로 작용하여 발생한 것으로, 비행기를 탑승하지 않는 경우 환급가능한 요금 문제는 외교부(국제질병퇴치기금, 1,000원)[254], 문화체육관광부(관광진흥개발기금, 10,000원) 등 다부처에 걸쳐 있어 범부처적 논의가 필요한 사항임.

이에 대하여 국토교통부는 미환급 여객공항사용료가 항공사의 수익으로 관리되지 않도록 법 개정을 추진 중이고, 과거 항공사가 잡수익으로 관리한 미환급 여객공항사용료에 대해서는 행정지도를 통해 항공사가 자발적으로 환급계획을 수립하고 이를 이행하도록 유도할 계획으로, 범부처적 논의가 필요한 사항인 만큼 관련 문화체육관광부 등 관계부처와 함께 논의하여 제도상·행정상 개선책을 준비 중이라는 설명임.

현 행	개 정 안
	권 탑승일이 경과하였으나 항공권을 사용하지 않아 유효기간이 남아있는 경우 항공권의 변경·환불 가능 여부 등을 알 수 있도록 휴대전화에 의한 문자전송, 알림톡, 전자메일 또는 이에 상당하는 방법으로 취소·환불 관련 거래조건을 유효기간 도래 전에 최소 1회 이상 안내하여야 한다. 이 경우, 안내방법의 예시는 별표 1과 같다.

254) 기획재정부 보도자료(2024.5.28. “기금존치평가 결과 국제질병퇴치기금 폐지 권고”)에 따르면 민간전문가로 구성된 기금운용평가단이 실시한 ’24년 25개 기금에 대한 기금존치평가 결과, 국제질병퇴치기금은 주된 재원인 출국납부금(1인당 1천원) 폐지 결정(3.27일, 비상경제민생회의)에 따라 기금폐지가 권고된 사항임. 이에 따라 2024년 8월 현재 국제질병퇴치기금법 폐지법률안(의안번호 제2202295호, 정부 제출, 2024.7.26.)이 발의되어 외교통일위원회에 계류 중임.

항공사들이 잡수익으로 처리하여 보유하고 있는 미환급 여객공항사용료 등의 문제는 20년 이상 지속된 문제인만큼, 관계 부처와의 면밀한 논의를 통해 합리적 제도개선을 노력하여 조속히 해결할 필요가 있음.

2) 시스템기반 항공안전감독시스템 유지보수(3636-338)

○ 국토교통부는 항공안전감독시스템의 서버 이전을 지난 2년간 예산 편성 시 반영하지 못하여 서버 유지보수 비용 예산의 불용 및 중복 편성을 발생시켰으므로 추후 이와 같은 사례가 반복되지 않도록 예산편성 시 정부 부처 간 더욱 긴밀한 협력과 소통을 노력하는 등 국민부담을 최소화하여야 하는 책무[255]를 고려하여 예산을 면밀히 검토하고 편성할 필요가 있음.

가) 개요

시스템기반 항공안전감독시스템 유지보수는 항공안전자료 분석에 따른 취약분야 선제적 발굴 및 집중점검을 통해 항공기 사고를 사전 예방하기 위하여 구축한 ①항공안전감독 시스템[256], ②항공사 운항안전시스템[257], ③항공안전정보네트워크[258]의 유지보수를 위한 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 14억 8,000만원으로, 이 중 13억 1,600만원(88.9%)을 집행하였고, 900만원은 이월하였으며, 1억 5,500만원은 불용하였음.

---

255) 「국가재정법」
제16조(예산의 원칙) 정부는 예산을 편성하거나 집행할 때 다음 각 호의 원칙을 준수하여야 한다.
2. 정부는 국민부담의 최소화를 위하여 최선을 다하여야 한다.

256) 감독관의 감독활동, 계획수립 및 점검결과 등을 수집하기 위한 시스템으로서, 항공사의 운항증명(AOC)부터 점검/감독, 의무보고 조사/확인, 민원업무(승인 인·허가) 등의 감독 활동 수행결과를 입력하고, 지적사항(안전개선명령/시정지시/개선권고/현장시정)을 발행하며, 그에 대한 항공사의 조치결과를 관리하는 시스템임.

257) 항공사의 안전활동 지원 및 운영과정에서 생성된 데이터 수집을 위한 시스템으로서, 국가안전목표에 따른 안전성과관리, 점검 이행조치, 민원신청 및 처리, 통합 안전정보확인, 운항자격심사 등 안전운영 활동을 지원하는 시스템임

258) 수집된 각종 안전데이터 및 국가 수집 데이터 등을 활용하여 항공사별 위험분석 및 취약분야를 도출하고 도출된 안전경향에 따른 감독계획 수립, 집중점검을 통한 안전활동에 활용하기 위한 시스템임.

【 2023년도 시스템기반 항공안전감독시스템 유지보수 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
시스템기반 항공안전 감독시스템 유지보수	1,480	1,480	-	-	1,480	1,316	9	155	1,518
-자료수집·정보분석	700	700	-	-	700	643	-	57	830
-SW 기능개선 및 유지보수	700	700	-	-	700	607	-	93	608
-점검·감독기법 확대	80	80	-	-	80	66	9	5	80

※ 자료 : 국토교통부

나) 국민부담 최소화를 위한 면밀한 예산 편성 필요

시스템기반 항공안전감독시스템 유지보수 사업의 내역사업인 소프트웨어 기능개선 및 유지보수 내역사업은 항공안전감독시스템의 운영을 위한 시스템 유지보수 사업으로, 2023년도 예산 7억원에는 하드웨어(서버) 유지보수를 위한 비용 1억원이 포함되어 있었음.

그러나 제2차 범정부 정보자원 통합구축사업에 따라 정보자산의 효율적인 관리를 위해 국가정보자원관리원에서 이와 같은 서버 등에 대해 일괄 관리 전환 요청이 있었으며, 이에 따라 지난 2021년 국가정보자원관리원 광주센터로 항공안전감독시스템의 서버 이관을 추진하였음.

따라서 「2022년도 예산안 편성 및 기금 운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 국가정보자원관리원으로 이전된 정보시스템은 관리원 자체 예산안에 계상하도록 규정하고 있으므로, 서버 유지보수 비용은 국토교통부 예산에서 제외하였어야 함.

【「2022년도 예산안 편성 및 기금 운용계획안 작성 세부지침」중 국가정보자원으로 이전된 정보시스템 유지관리 예산 부분 】

□ 국가정보자원관리원으로 이전된(될) 정보시스템 중 '21년 및 '22년에 유지관리 대상 장비로 전환(무상 하자보수 기간 종료)되는 전산장비의 유지관리 예산은 국가정보자원관리원이 자체 예산안에 계상하여 예산 요구

국토교통부에 따르면 2021년은 시스템 개발·이관('20.11.) 후 본격 운영을 개시한 첫해로서, 2022년도 예산안(부처안) 요구 시 서버 유지보수비를 국가정보자원관리원 예산에 계상해야 하는 점을 인지하지 못하고 국토교통부 예산으로 포함하여 편성하였고,

2022년에는 2023년도 예산안 요구 시 서버 유지보수비 1억원을 감액하고 이를 정보화전략계획(Information Strategy Plan, ISP) 수립용도 등에 사용하고 더불어 자료수집 및 정보분석을 위한 예산 증액(+2.58억, 14억→16.58억)도 요청하였으나, 정부 내 예산 편성과정에서 해당 요구가 일괄 반영되지 않으면서 기존과 동일하게 예산이 확정되었다는 설명임.

국토교통부의 2023년도 예산요구서를 살펴보면 서버 유지보수비 대신 해당 비용을 ISP 정보화전략기획 수립 및 시스템 유지보수비로 변경하여 신청한 것이 확인되나 서버 유지보수비 감액은 명시되지 않았던바, 국토교통부는 서버 유지보수비가 불필요하여 감액이 필요함을 명시하여 중복되는 불필요한 예산 편성이 발생하지 않도록 하였어야 할 것으로 보임.

국토교통부는 2024년도 예산은 서버의 국가정보자원관리원 이전을 고려하여 1억원을 감축 편성하여 추후 이와 같은 일이 반복되지 않을 것이라는 설명이나, 이미 지난 2년 간 국토교통부의 소프트웨어 기능개선 및 유지보수 내역사업 예산 1억원이 국가정보자원관리원 운영 예산과 중복 편성되어 2년간 불용처리(2022년 8,600만원, 2023년 9,300만원)되었음.

따라서 국토교통부는 추후 이와 같은 사례가 반복되지 않도록 예산편성 시 정부 부처 간 더욱 긴밀한 협력과 소통을 노력하는 등 국민부담을 최소화하여야 하는 책무[259]를 고려하여 예산을 면밀히 검토하고 편성할 필요가 있을 것으로 보임.

259) 「국가재정법」
제16조(예산의 원칙) 정부는 예산을 편성하거나 집행할 때 다음 각 호의 원칙을 준수하여야 한다.
2. 정부는 국민부담의 최소화를 위하여 최선을 다하여야 한다.

3) 항공안전체계 구축 및 유지관리(3636-311)

○국토교통부는 스마트 항공교통시스템 구축 내역사업과 관련하여 행정처리로 인한 시간 소요를 고려하지 못한 예산 편성 또는 사업 추진으로 동 내역사업의 전액 이월을 발생시켰고, 항공교통흐름관리시스템 고도화 내역사업과 관련하여 항공교통흐름관리시스템 서버를 구축한 한 업체만이 고도화를 수행할 수 있는 구조적 문제로 인하여 동 내역사업의 전액 이월 및 불용을 유발한바, 이와 같은 정보화사업과 관련하여 사업 계획의 조기 추진, 사업의 추진 가능성을 고려한 예산 편성 그리고 최초 계약 시 면밀한 검토를 통하여 이와 같은 이월의 재발을 방지할 필요가 있음.

가) 개요

항공안전체계 구축 및 유지관리 사업은 공역을 효율적으로 관리하는 시스템의 유지관리·기능 개선을 위한 국가공역관리시스템 유지관리 사업, 항공기 안전운항과 공항운영에 필요한 국제표준의 항공정보 데이터를 관리하는 통합관리시스템(AIM) 유지관리 등을 위한 전자항공정보관리체계 사업, 관제업무 중 발생하는 실수, 인적요인 등을 분석하는 관제상황분석시스템(인천공항, 제주공항) 유지관리 사업 등 항공안전을 도모하기 위한 시스템 등을 구축하거나 유지관리하는 사업임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 64억 4,300만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액은 71억 9,500만원 중 34억 6,400만원을 집행(48.1%)하고, 35억 1,600만원을 다음 연도로 이월하면서, 2억 1,500만원은 불용하였음.

【 2023년도 항공안전체계 구축 및 유지관리 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
항공안전체계 구축 및 유지관리	6,443	6,443	752	-	7,195	3,464	3,516	215	5,872
-전자항공정보체계 구축 및 유지관리	1,015	1,015	-	-	1,015	993	-	12	1,015
-첨단항공로구축 및 유지관리	400	400	-	-	400	392	-	8	400
-관제상황분석시스템 유지관리	150	150	-	-	150	147	-	3	150
-관제탑시뮬레이터 유지관리	277	277	-	-	277	263	-	14	277
-항공교통업무자료 관리시스템 유지관리	96	96	-	-	96	94	-	2	96
-스마트항공교통시스템	2,488	2,488	614	-	3,102	513	2,488	101	952
-국가공역관리시스템 유지관리	460	460	-	-	460	453	-	7	460
-항공교통관제사피로관리시스템 유지관리	165	165	-	-	165	113	52	-	165
-항공교통분야 국제업무 지원	100	100	-	-	100	97	-	3	100
-관제탑 시뮬레이터 고도화	-	-	138	-	138	138	-	-	-
-항공교통흐름관리시스템 고도화	962	962	-	-	962	-	962	-	1,627
-공역개선 관련 연구	-	-	-	-	-	-	-	-	300

※ 자료: 국토교통부

나) 정보화 사업의 이월을 방지하기 위한 제도개선 및 주의 필요

국제민간항공기구(ICAO)는 항공교통량 증가문제를 해결하기 위한 대안으로, 데이터에 기반한 과학적인 접근법을 활용하여 항공교통관리(Air Traffic Management, ATM)[260] 정책 수립에 활용할 것을 권고하였으며, 국

260)「항공안전법」
제2조(정의)
24의2. “항공교통관리”란 항공교통 및 공역을 안전하고 효율적인 방법으로 통합 관리하는 업무로서 다음 각 목의 업무를 말한다.

토교통부는 그 이행을 위해 ‘데이터기반 항공교통관리(ATM) 체계 구축방안’ 기획 연구를 수행하였고, 기획 연구결과에 따라 항공교통데이터 및 데이터 공유 시스템을 구축하기 위하여 스마트 항공교통시스템 구축 내역사업을 계획하였음.

동 내역사업은 1년 단위의 5개년 연차 사업으로, 2020년 1차 사업을 수행하였고, 2023년 4차 사업이 수행되었어야 하나, 2023년 스마트 항공교통시스템 내역사업 예산액 24억 8,800만원은 전액 이월되었고, 2024년 3월에 이르러서야 4차 사업 수행이 시작되었음.

이에 대하여 국토교통부는 동 내역사업은 정보화사업으로 다음과 같이 각 연차 준공 후 다음 차 발주까지 사업계획 심의, 보안성 검토, 사전 협의 등 행정처리로 인한 시간(약 3개월)이 소요됨에 따른 이월이라는 설명임.

【 정보화사업 발주절차 】

단계	업무 내용	소요기간
① 준비단계	사업추진계획, 과업지시서, 제안요청서, 예산설계서 등 발주(계약) 서류 초안 준비	20일
② 사업계획 심의	- SW사업 영향평가 * (제외) 상용SW구매, 단일기관 내부용, DB구축, 유지관리·운영 - 적정사업기간 산정(SW개발 사업만 해당) - 과업심의위원회 심의(모든 사업 해당)	15일
③ 보안성 검토	정보화사업 보안성검토(정보보안)	5일
	용역사업 보안성검토(일반보안)	1일

가. 제78조에 따른 공역 등의 지정에 관한 업무
나. 제83조에 따른 항공교통업무
다. 제83조의2에 따른 항공교통흐름 관리업무

단계	업무 내용	소요기간
④ 사전협의	- 국토교통 정보화통합관리시스템(Enterprise Architecture(EA) 시스템)에 사업등록	15일
	- 사전협의 신청서 및 사업계획서, 제안요청서 등 발주예정 서류를 구비하여 EA시스템에 사전협의 신청	
⑤ 사업계획 방침	사업계획서, 제안요청서, 과업지시서, 방침문서 등 작성 및 결재	2일
⑥ 발주(계약) 의뢰	용역사업 발주 및 계약	30일 (유동적)

※ 자료 : 국토교통부

실제로 각 연차 사업의 계약기간을 살펴보면 전 연차 사업의 준공일 3개월 이후 새로운 연차 사업의 계약이 시작되었으며 매년 이월액이 증가하였던 바, 2023년 4차 사업의 전액 이월을 방지하기 위해서는 사업계획을 조기에 추진하거나 예산 편성 시 주의를 기울일 필요가 있었던 것으로 보임[261].

【 스마트 항공교통시스템 내역사업의 추진경과 】

구분	계약기간	과제 내용
1차	'20.8.28 ~ '21.6.24	데이터기반 ATM 체계 구축을 위한 항공교통 데이터 통합 처리 시스템 요건 정의 및 기본 설계
2차	'21.9.9 ~ '22.9.9	국가정보자원관리원 인프라 구성, 항공교통 데이터 통합처리 시스템 구축 1차(외부 연계 체계 및 빅데이터 플랫폼 연계 데이터 처리 체계), 빅데이터 플랫폼 구축 등
3차	'22.12.22 ~ '23.12.22	국정자원관리원 빅데이터 플랫폼 인프라 증설, 항공교통 데이터 통합처리 시스템 구축 2차(외부 연계 체계 및 빅데이터 플랫폼 연계 데이터 처리 체계), 빅데이터 분석 플랫폼 구축 등
4차	'24.3.15 ~ '25.3.14.	국정자원관리원 빅데이터 플랫폼 인프라 증설, 항공교통데이터 통계분석시스템 구축 등

※ 자료: 국토교통부

261) 국토교통부는 스마트 항공교통시스템 구축 5차 사업 추진 시에는 4차 사업 준공 전일지라도 2024년 9월 중 발주 요청을 통해 2024년도 내 선금 지급을 통해 이월 금액을 최소화할 예정이라는 설명임.

【 스마트 항공교통시스템 내역사업의 집행현황 】

구분	예산액 (백만원)	예산현액 (백만원)	집행액 (백만원)	이월(백만원) (사유)	불용(백만원) (사유)
2020	2350	2,407	1,996	266 (절대공기 부족)	145 (낙찰차액)
2021	3100	3,366	2,603	470 (절대공기 부족)	293 (낙찰차액)
2022	3350	3,820	3,073	614 (절대공기 부족)	133 (낙찰차액)
2023	2488	3,102	513	2,488 (절대공기 부족)	101 (사업설계 변경에 따른 예산차액)
2024	952	3,440	182	-	-

※ 자료: 국토교통부

예산의 이월은 기회비용의 관점에서 막대한 손실을 유발할 수 있는바, 향후 이와 같은 방식으로 정보화사업이 추진되는 경우 예산편성 단계에서의 검토 또는 사업계획의 조기 추진을 통해 사전에 이월을 충분히 방지할 수 있을 것이므로, 국토교통부는 이월의 반복을 방지하기 위하여 제도를 개선하여야 할 것임.

한편, 항공안전체계 구축 및 유지관리 사업의 이월이 크게 발생한 또 다른 사유인 항공교통흐름관리시스템 고도화 내역사업은 해당 시스템 운영서버의 오류·장애 등으로 항공교통흐름관리 업무 중단 사례가 10건 이상 발생함에 따라 업무를 안정적으로 제공하기 위하여 ①백업서버를 구매·설치하는 사업과 인접 국가(중·일) 간의 항공 병목현상, 비효율적 비행 발생 문제를 실시간 데이터 연계를 바탕으로 개선하기 위하여 ②동북아 연계서버 구축을 추진하는 사업임.

당초 국토교통부는 항공교통흐름관리시스템 운영서버를 미국의 메트론 사 제품을 구매하였는데, 그 결과 운영 서버에 대한 지적 소유권을 보유한 메트론 사만이 백업서버 구축, 동북아 연계서버 구축 등 동 내역사업의 수행이 가능한 상황이었음.

이에 국토교통부는 메트론 사와 용역비용 산정부터 계약 조건, 자격, 증명 방법 등에 이견이 컸으며, 이를 조율할 구체적인 특정조달(국외)[262] 관련 계약규정이 없어 계약체결에 많은 어려움과 시간이 소요되었으며, 국토교통부 자체공고 및 입찰을 진행한 결과 2회 무응찰 유찰('23.11.27., '23.12.11.)됨에 따라 2023년도 예산 9억 6,200만원이 전액 이월되었다는 설명임.

【 용역비용 산정 시 이견 】

항공교통흐름관리시스템(ATFMS) 고도화	예산액	메트론 사 요구액
백업서버 구매·설치	525백만원	381천달러
동북아 연계서버(1차)	437백만원	345천달러

※ 자료: 국토교통부

국토교통부에 따르면 2024년에도 지속적인 협의를 통해 계약을 진행하려 하였으나, 메트론 사가 환율 변동 위험을 고려하여 미화(달러)를 기준으로 계약을 요구한 점, 환율에 따른 계약금액이 예산을 초과한 점 등으로 인해 계약이 불발되었고, 그 결과 예산이 불용처리될 예정이라는 설명임.

결국 동 내역사업의 경우 한 업체만이 그 사업을 수행할 수 있는 구조적 문제로 인하여 이처럼 이월이 발생하였고, 불용이 발생할 예정이라는 점을 고려할 때, 국토교통부는 다른 정보화 사업에 있어서 이와 같은 문제가 반복되지 않도록 최초 계약 시 주의를 기울일 필요가 있을 것으로 보임.

262) 국내에서 생산 또는 공급되지 않는 무형 재화나 용역인 특정물품 조달

4) 신공항 건설사업(3538-301, 302, 304, 305, 308)

○국토교통부는 울릉도 소형공항 건설사업의 설계 변경과 사업기간 연장과 관련하여 설계 변경에 따른 안전대책 마련 및 연장된 사업기간 내 준공을 위한 노력이 필요하고, 흑산도 소형공항 건설사업의 그동안의 사업 지연 경과 및 설계 변경으로 인한 타당성 재조사 가능성 등과 관련하여 추가적 사업 지연을 방지하기 위한 적기 관계기관 협의와 철저한 사업관리 및 사업 타당성에 대한 면밀한 검토 등 설계변경에 따른 후속 노력이 필요하며, 제주 제2공항 건설사업의 경우 그 추진 경과 상 관계기관 협의로 인한 사업기간 지연과 지역의 우려를 고려할 때 추가적 사업 지연 방지를 위한 철저한 사업관리 및 지역의 우려를 해소하기 위한 지속적 노력이 요구되고, 새만금 신공항 건설사업은 새만금 SOC 적정성 점검으로 인한 대규모 이월을 고려하여 추가적 사업 지연 방지를 위한 대책 마련이 필요하고, 가덕도신공항 건설사업과 관련하여 공사 중 사고, 공사 이후 부등침하 문제, 그 밖에 조기 개항 목표로 인한 예상치 못한 문제 등에 대한 철저한 안전관리 대책을 마련할 필요가 있고, 지역 주민에 대한 보상이 원활히 이루어지고 이주대책 등이 조속히 마련될 수 있도록 노력하여 사업에 차질이 발생하지 않도록 할 필요가 있음.

가) 개요

신공항 건설사업은 항공수요, 항공시장 공급력, 공항 혼잡, 공항 이용객 접근 편의성 등 항공여건을 분석하여 「공항시설법」 제3조[263]에 따라 국토교통부장관이 수립하는 '공항개발 종합계획'을 기초로 추진되는 사업임.

1994년 4월 제1차 공항개발 중장기 기본계획 이후, 2021년~2026년을 대상

263) 「**공항시설법**」
제3조(공항개발 종합계획의 수립) ① 국토교통부장관은 공항개발사업을 체계적이고 효율적으로 추진하기 위하여 5년마다 다음 각 호의 사항이 포함된 공항개발 종합계획(이하 "종합계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.
1. 항공 수요의 전망
2. 권역별 공항 또는 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상의 범위에서 대통령령으로 정하는 규모 이상의 비행장개발 등에 관한 계획
3. 투자 소요 및 재원조달방안
4. 그 밖에 공항 및 비행장 개발과 운영 등에 관한 사항 (이하 생략)

기간으로 하는 제6차 공항개발 중장기 종합계획이 2021년 9월에 고시되었음

2024년 7월 현재 기능별로 국제공항 8개, 국내공항 7개, 소유 주체별로 민간 7개, 민·군 겸용 8개 등 총 15개의 공항이 운영 중임.

【 공항 운영 현황 】

구분		공항명
기능별 (15)	국제(8)	인천, 김포, 김해, 제주, 대구, 청주, 무안, 양양
	국내(7)	광주, 울산, 여수, 포항, 군산, 사천, 원주
소유 주체별 (15)	민간(7)	인천, 김포, 제주, 울산, 여수, 무안, 양양
	민·군 겸용(8)	김해, 광주, 청주, 대구, 포항, 군산, 사천, 원주

※ 자료: 제6차 공항개발 중장기 종합계획

2023년 예산에 반영된 신공항 건설사업으로는 울릉도 소형공항 건설사업(3538-301), 흑산도 소형공항 건설사업(3538-302), 제주 제2공항 건설사업(3538-304), 새만금 신공항 건설사업(3538-305), 가덕도신공항 건설사업(3538-308)이 있음.

울릉도 소형공항 건설사업은 울릉지역 교통복지 증진 및 관광수요 대응 등을 위하여 2027년까지 총사업비 8,067억원을 투입하여 울릉군 사동항 지역에 1,200m급 활주로 및 터미널 등을 건설하는 사업임.

흑산도 소형공항 건설사업은 흑산도지역 교통복지 증진 및 관광수요 대응 등을 위하여 2027년까지 총사업비 1,833억원을 투입하여 흑산면 예리 지역에 1,200m급 활주로 및 터미널 등을 건설하는 사업임.

제주 제2공항 건설사업은 급증하는 제주지역 항공수요 대처 및 지역주민과 관광객들의 공항이용 불편 해소 등을 위해 총사업비 5조 4,532억원을 투입하여 서귀포시 성산읍 일대에 3,200m급 활주로 및 터미널 등을 건설하는 사업임.

새만금 신공항 건설사업은 전북권 경제 활력 제고 및 새만금 개발 촉진 등을 위하여 2028년까지 총사업비 8,077억원을 투입하여 군산공항 서쪽 1.3km 지점에 2,500m급 활주로 및 터미널 등을 건설하는 사업임.

가덕도신공항 건설사업은 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」에 따라 국토의 균형발전 및 국가경쟁력 강화를 위하여 2030년까지 총사업비 15.6조원[264]을 투입하여 부산 강서구 가덕도 일원에 3,500m급 활주로, 터미널, 지원시설, 접근교통수단(도로・철도) 등을 건설하는 사업임.

총 5개 신공항(울릉도 소형공항, 흑산도 소형공항, 제주 제2공항, 새만금 신공항, 가덕도신공항) 건설사업의 2023년 결산현황을 보면 총 집행액은 1조 12억 6,000만원으로, 울릉도 소형공항 건설에 900억 1,500만원, 흑산도 소형공항 건설에 7억 5,800만원, 제주 제2공항 건설에 2억 5,800만원, 새만금 신공항 건설에 1,900만원, 가덕도신공항 건설에 102억 1,000만원 집행하였음.

264) 총사업비 협의 경과에 따라 도로・철도 부문 총사업비 변동 가능성 존재

【 2023년도 신공항 건설사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
신공항 건설	136,360	136,360	29,632	±1,284	165,992	101,260	32,515	32,216.5	683,358
-울릉도 소형공항 건설	85,474	85,474	29,018	±1,284	114,492	90,015	24,476	0.5	90,000
-흑산도 소형공항 건설	7,100	7,100	-	-	7,100	758	344	5,998	7,100
-제주 제2공항 건설	17,286	17,286	194	-	17,480	258	-	17,222	17,286
-새만금 신공항 건설	13,500	13,500	420	-	13,920	19	5,708	8,193	32,651
-가덕도신공항 건설	13,000	13,000	-	-	13,000	10,210	1,987	803	536,321

※ 자료: 국토교통부

공항 건설 사업의 집행절차를 살펴보면, 우선 국토교통부장관이 공항개발 종합계획을 수립한 후, 사전타당성 검토(사업규모, 총사업비, 사업기간 등)를 거쳐 기획재정부장관이 시행하는 예비타당성 조사(총사업비 500억원 이상, 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 경우)를 통과해야 함.

이후 사업시행자등의 타당성 평가 및 국토교통부장관이 수립·고시하는 공항개발 기본계획을 거쳐 사업시행자를 지정한 후, 기본설계와 실시설계를 거쳐 실시계획을 승인·고시하며, 공사입찰 및 계약을 통해 시공사를 선정하고, 공사에 착공하여 준공한 뒤 개항하는 절차로 이루어짐.

【 공항 건설사업 집행절차 】

개발계획 수립	- 공항시설법 제3조(공항개발 종합계획 수립)
↓	
사전 타당성 검토	- 총사업비 관리지침 제9조(적정 사업규모의 책정)
↓	
예비타당성 조사	- 국가재정법 제38조(기획재정부 시행)
↓	
타당성 평가 및 기본계획수립·고시	- 국가통합교통체계효율화법 제18조(타당성 평가) - 건설기술 진흥법 제47조(건설공사의 타당성 조사) - 공항시설법 제4조(공항개발 기본계획의 수립)
↓	* 대형공사입찰방식심의 : 일괄(턴키)·대안·일반입찰 - 건설기술 진흥법시행령 제70조(공사수행방식의 결정) - 국가를 당사자로하는 계약에 관한 법률 시행령 제80조
사업시행자 지정	- 공항시설법 제6조(개발사업의 시행자) 국토부장관 이외의 자가 공항개발사업을 시행할 경우에 한함
↓	
기 본 설 계	- 건설기술 진흥법 제48조(설계도서의 작성 등) 주요 구조물의 형식, 지반 및 토질, 개략 공사비, 실시설계의 방침 등을 포함한 기본적인 설계
↓	
실 시 설 계	- 건설기술 진흥법 제48조(설계도서의 작성 등) 기본계획 및 지침과 기본설계에 따라 세부적으로 작성한 시공에 필요한 설계서로 실지 공사비 산출자료
↓	
실시계획 승인·고시	- 공항시설법 제7조(실시계획의 수립·승인 등)
↓	
공사입찰 및 계약	- 국가계약법 시행령 제14조(공사의 입찰) 경쟁방법, 공사입찰공고, 적격심사, 낙찰자결정, 계약체결 등을 통해 시공자를 선정하고 계약 체결
↓	
부지 확보	- 공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률 제4조 및 공항시설법 제11조, 제12조(토지등의 수용) * 실시계획 승인과 동시에 사업부지 확보
↓	
공사착공 및 준공(개항)	- 공항시설법 제20조(준공확인) - 건설기술 진흥법 제39조(건설사업관리 등의 시행) 준공검사, 하자검사, 하자담보책임기간 등의 설정 준공설계서, 유지관리업무인수인계

※ 자료 : 국토교통부

5개 공항 사업의 집행단계를 살펴보면, 울릉도 소형공항 건설은 관계기관 협의 완료 후 2020년 11월 공사에 착공하여 2024년 7월 기준 공정률은 48%이고,

흑산도 소형공항 건설은 기본설계 완료 후 실시설계 추진 중 환경부와의 협의 등 선행사항이 진행되지 못함에 따라 2017년 12월부터 일시중지되었다가 2023년 1월 협의를 완료하고 2024년 1월 실시설계를 재착수하였음.

제주 제2공항 건설은 2019년 6월 기본계획(안)을 마련하고, 2023년 3월 전략환경영향평가[265] 협의를 완료한 이후 제주도 내 제주 제2공항 건설에 대한 찬·반 여론이 팽팽한 점을 고려하여 2023년 7월까지 제주도의 의견을 수렴하는 과정을 거친 후, 2024년 7월 현재 기본계획 고시를 위한 기획재정부와의 총사업비 협의를 완료하고 항공정책위원회의 심의를 거쳐 고시를 준비하는 단계이고,

새만금 신공항 건설은 2022년 6월 기본계획을 수립·고시한 후 2023년 3월 설계·시공 일괄입찰을 공고하였으나, 2023년 8월부터 새만금 SOC 적정성 검토로 인하여 입찰절차가 중지되었고 2024년 4월 새만금 SOC 적정성 검토 중간결과 사업추진 필요성이 확인되어 입찰절차를 재개한 이후 6월 적격자를 선정하여 실시설계에 착수하였으며,

---

265) **「환경영향평가법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "전략환경영향평가"란 환경에 영향을 미치는 계획을 수립할 때에 환경보전계획과의 부합 여부 확인 및 대안의 설정·분석 등을 통하여 환경적 측면에서 해당 계획의 적정성 및 입지의 타당성 등을 검토하여 국토의 지속가능한 발전을 도모하는 것을 말한다.

가덕도신공항 건설은 2021년 3월 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」이 공포된 이후, 동법에 따라 2022년 4월 예비타당성조사가 면제되고 2023년 12월 가덕도신공항 건설사업 기본계획을 수립·고시 후, 2024년 5월 부지조성공사 설계·시공 일괄입찰을 공고하였음.

참고로, 흑산도 소형공항, 제주 제2공항, 새만금 신공항 건설사업의 경우 관계기관 간 협의 절차, 새만금 SOC 적정성 검토 등으로 인해 사업이 지연되면서 예산집행이 저조하고, 각 공항 건설사업의 추진현황은 다음의 표와 같음.

【 기존 공항 건설사업 개요 】

구분		울릉도	흑산도	제주 제2공항	새만금	가덕도
사업진행단계	개발계획 수립	2011.1. 제4차 공항개발 중장기 종합계획	2011.1. 제4차 공항개발 중장기 종합계획	2016.5. 제5차 공항개발 중장기 종합계획	2016.5. 제5차 공항개발 중장기 종합계획	2021.9. 제6차 공항개발 중장기 종합계획
	사전 타당성	2009.7.(1차) 2011.5.(2차)	2009.5.	2015.11.	2019.6.	2022.3.
	예비타당성	2013.3. B/C 1.19 AHP 0.655	2013.3. B/C 4.38 AHP 0.814	2016.12. B/C 1.23 AHP 0.664	국가균형발전 프로젝트 선정(면제)	면제
	기본계획	고시(2015.11.)	고시(2015.12.)	미고시	고시(2022.6.)	고시(2023.12.)
	기본설계	2019.11. (기본설계 기술제안방식 실시설계 적격자 선정)	2017.8. (설계시공 일괄방식 실시설계 적격자선정)	미착수	착수(2023.4.)	설계·시공 일괄 입찰 추진중
	실시설계	완료(2020.2.)	2017.12. 일시중지 2024.1. 재착수	미착수	착수(2024.6.)	"
	공사입찰 및 계약	계약(2020.7.)	미착수	미착수	입찰공고 (2023.3, 턴키)	입찰공고 (2024.5.~)
사업기간		'14~'27	'14~'27	'17～착공 후 5년	'20~'28	'23~'30
사업시행자		국토교통부 한국공항공사	국토교통부 한국공항공사	기본계획 고시 이후 확정	국토교통부	국토교통부

구분		울릉도	흑산도	제주 제2공항	새만금	가덕도
예산(백만원)	총사업비	806,745	183,311	5,453,233	807,688	13,491,344
	설계비	12,182	6,324	236,387	37,504	474,875
	공사비	740,594	157,163	4,352,555	709,796	12,519,203
	감리비	17,191	5,593	112,500	22,681	158,770
	시설부대비	1,216	342	7,302	1,134	13,631
	건설보상비	18,521	13,889	734,125	30,910	312,680
	기타	17,040	-	10,364	5,663	12,185
23년 예산(백만원)	예산액	85,474	7,100	17,286	13,500	13,000
	예산현액	114,492	7,100	17,480	13,920	13,000
	집행액	90,015	758	258	19	10,210
	집행률	78.6	10.6	1.5%	0.1	78.5%

※ 자료: 국토교통부

한편, 2024년 예산안에는 새로이 대구경북신공항, 백령도 소형공항, 서산공항 3개 신공항 건설사업이 편성되었으며, 그 금액은 대구경북신공항 건설사업 100억원, 백령도 소형공항 건설사업 40억원, 서산공항 건설사업 10억원으로 총 150억원임.

대구경북신공항 건설은 물류·여객중심의 신공항 건설을 통한 국토균형발전과 국가경쟁력 강화에 이바지하기 위해 대구 군공항 이전과 더불어 총사업비 2조 5,768억원을 투입하여 민군 공동이용을 위한 활주로 연장(756m) 및 민항 여객·화물터미널 등의 건설을 추진하는 사업임.

백령도 소형공항 건설은 백령지역의 교통여건 개선으로 교통복지 증진, 관광수요 증대를 통한 지역경제 활성화 및 해양영토 수호 · 해양자원 관리에 기여하기 위하여 총사업비 2,018억원을 투입하여 인천광역시 옹진군 백령면 일원에 1,200m급 활주로, 터미널 등을 건설하는 사업임.

서산공항 건설은 서산, 당진 등 충남 서해안권 항공서비스 소외지역의 교통편의 제공을 위하여 총사업비 484억원을 투입하여 서산 군비행장 활주로를 공동활용하는 민항 설치를 추진하는 사업임.

【 2024년 신규 반영 공항 건설사업 개요 】

구분		대구경북	백령	서산
사업 진행 단계	개발계획 수립	2021.9 제6차 공항개발 종합계획	2016.5 제5차 공항개발 중장기 종합계획	2016.5 제5차 공항개발 중장기 종합계획
	사전 타당성	2023.9	2017.11	2017.12
	예비타당성	면제(2023.10)	2022.12 B/C 0.91 AHP 0.605	비대상
	기본계획	착수(2023.12)	미고시	착수(2024.2)
	기본설계	미착수	미착수	미착수
	실시설계	미착수	미착수	미착수
	공사입찰 및 계약	미착수	미착수	미착수
사업기간		'24~'30	'23~'29	'24~'28
사업시행자		국토교통부	기본계획 고시 이후 확정	국토교통부
예산 (백만원)	총사업비	2,576,811	201,800	48,443
	설계비	103,175	9,539	2,125
	공사비	1,948,993	160,715	35,616
	감리비	51,870	7,366	2,700
	시설부대비	3,151	353	74
	건설보상비	15,500	3,076	2,538
	기타	454,121	20,751	5,390
24년 예산 (백만원)	예산액	10,000	4,000	1,000

※ 자료 : 국토교통부

나) 울릉도 소형공항 건설 : 설계 변경 및 사업기간 연장에 따른 유의 필요

울릉도 소형공항 건설은 도서지역 접근성 향상과 지역관광 활성화, 해양영토 관리 지원 등을 위해 울릉도에 소형공항을 건설하는 사업으로 총사업비는 8,067억원(국비 6,079억원), 사업기간은 2014~2027년으로 계획되어 있음.

【 울릉도 소형공항 건설사업 개요 】

- 위 치 : 경북 울릉군 사동항 지역
- 사업내용 : 1,200m급 활주로 및 여객터미널 등 건설
- 사업효과 : 서울(수도권)~울릉 간 6~9시간 소요 → (항공) 약 1시간 소요
- 사업기간/사업비 : '14~'27 / 8,067억원(공항공사 1,818억원 분담)
- 사업타당성 : B/C 1.19, AHP 0.655

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 854억 7,400만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 1,144억 9,200만원 중 900억 1,500만원을 집행(78.6%)하고, 244억 7,600만원을 다음 연도로 이월하면서 50만원은 불용하였음.

【 2023년 울릉도 소형공항 건설 사업 결산내역 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
울릉도 소형공항 건설	85,474	85,474	29,018	±1,284	114,492	90,015	24,476	0.5	90,000
- 건설보상비	-	-	-	1,284	1,284	1,284	-	-	389
- 공사비	83,824	83,824	27,901	△1,284	110,441	86,369	24,071	0.5	86,961
- 감리비	1,500	1,500	967	-	2,467	2,167	300	-	2,500
- 시설부대비	150	150	150	-	300	195	105	-	150

※ 자료 : 국토교통부

동 사업의 추진경과를 살펴보면 지난 2020년 11월 공사에 착공하여 2024년 7월 기준 48%의 공정률을 달성한 상황임.

【 울릉도 소형공항 건설 사업 추진경과 】

ㅇ '13.3. : 예비타당성 조사 완료(B/C=1.19, AHP=0.655, KDI)
ㅇ '15.6. : 기본계획 수립 완료('15.11 기본계획 고시)
ㅇ '17.12. : 기본설계 용역 완료
ㅇ '19.12.~'20.3. : 실시설계 및 환경영향평가 협의
ㅇ '20.11. : 착공('24.7. 기준 공정률 48%)

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 울릉도 소형공항을 당초 소형항공운송사업 기준인 50석 이하 항공기에 맞춰 50석급 항공기가 취항 가능한 공항(비행장 시설기준에 따른 분류기호 '2C')으로 설계・공사 중이었음.

그러나 지난 2023년 9월, 주요 항공기 제작사의 50석 이하 항공기 단종 추세로 해당 항공기・부품 수급 불안정 우려가 있어, 소형항공운송사업 좌석수 상한을 완화(50석 → 80석)하면서, 80석급 항공기가 취항가능항 공항(비행장 시설기준에 따른 분류기호 '3C')으로 공항등급을 상향하는 설계변경을 추진하였음.

또한, 계기비행이 가능한 공항에서 시계비행을 하는 공항으로 설계 변경을 하였는데, 공항등급을 상향함에 따라 계기비행을 유지하는 경우 착륙대 폭의 대폭 확장(140m → 280m)을 위한 추가 해상 매립, 옹벽 설치 등으로 공사비가 1.5~2배로 증가하게 되기 때문임.

【 공항등급에 따른 착륙대 규모 】

구 분	2C		3C	
	시 계	계 기	시 계	계 기
착륙대규모(길이×폭)	+60 × 80 m	+60 × 140 m	+60 × 150 m	+60 × 280 m

※ 자료: 국토교통부

그런데 현재 15개 국내 공항 중 시계비행으로만 운영하는 공항은 전무한 상황으로 울릉도 소형공항이 시계비행으로만 운영하는 국내 최초의 공항이 될 것인바, 발생 시 대규모 사상자가 나올 수 있는 항공사고 특성상 특별한 안전대책이 필요할 것으로 보이므로 국토교통부는 이를 유의할 필요가 있을 것으로 보임[266].

한편, 산지관리법 시행규칙 개정 및 산지전용 인허가가 지연됨[267]에 따라 공사가 지연되었고, 철근 글로벌 수급파동(2021년)·레미콘 가격상승(2022년~2023년) 등에 따른 관급자재 공급지연 등으로 인하여 공사가 지연되었는데, 특히 2023년에는 당초 3월 준공 예정이던 4차 공사가 10월로 지연됨에 따라 5차 공사가 순연되었던바, 국토교통부는 그에 따른 사업기간 연장에 대하여 기획재정부와 협의하였음(기존 2025년 준공 → 협의 결과 2027년 준공).

266) 국토교통부는 현재 이루어지고 있는 공사와 병행하여 보완설계를 진행하고 있고, 착륙대 폭 확장이 크지 않아 설계변경에 따른 사업기간 증가 또는 사업비 증가는 없을 것이라는 설명임.

267) 울릉공항은 산지 절취 시 높이 45~100m의 비탈면의 발생이 불가피했는데, 산지관리법 시행규칙 상 산지전용허가 조건으로 비탈면 수직높이를 15m 이하로 제한하면서 도로·철도·댐 등 공사는 적용 예외로 규정하고 있었던바, 적용 제외대상에 '공항'을 추가할 필요가 있었음. 동 시행규칙이 개정되기까지 산지전용허가 협의 기간이 지연되어 산지 절취시기가 약 12개월 연기되었음.

울릉도 소형공항은 울릉도 주민과 울릉도를 방문하는 국민들의 편의를 향상시키기 위한 사업인만큼, 사업기간 연장에 따른 피해는 국민들이 부담할 수 밖에 없으므로 국토교통부는 연장된 사업기간 내에 준공할 수 있도록 유의할 필요가 있는 것으로 보임.

다) 흑산도 소형공항 건설 : 추가적 사업 지연을 방지하기 위한 적기 관계기관 협의와 철저한 사업관리 및 설계변경에 따른 후속 노력 필요

흑산도 소형공항 건설은 도서지역 주민들의 교통편의 증진과 지역경제 활성화, 해양영토 관리 지원 등을 위해 흑산도에 소형공항(50인승 항공기 운항)을 건설하는 사업으로 총사업비는 1,833억원, 사업기간은 2014~2027년으로 계획되어 있음.

【 흑산도 소형공항 건설사업 개요 】

- 위 치 : 전라남도 신안군 흑산면 예리 일원(약 16만평)
- 사업내용 : 1,200m급 활주로 및 여객터미널 등 건설
- 사업효과 : 서울~흑산 간 6~8시간 소요 → (항공) 약 1시간 소요
- 사업기간/사업비 : '14~'27 / 1,833억원(공항공사 454억원 분담)
- 사업타당성 : B/C 4.38, AHP 0.814

최근 5년간 결산내역을 보면, 2017년 턴키(설계·시공 일괄)공사 계약방식 변경 및 턴키공사 추진 지연에 이어, 2018년~2022년 모두 공사비가 전액 불용되는 등 연례적인 집행 부진[268]이 이어지고 있음.

이 사업의 2023년도 예산액은 71억원으로, 이 중 7억 5,800만원을 집행(10.6%)하고 3억 4,400만원을 다음 연도로 이월하면서 59억 9,800만원은 불용하였음.

268) 2017년 1.3%, 2018년 0.6%, 2019년 28.7%, 2020년 0%, 2021년 0%, 2022년 0%

【 2023년 흑산도 소형공항 건설 사업 결산내역 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
흑산도 소형공항 건설	7,100	7,100	-	-	7,100	758	344	5,998	6,590
- 건설보상비	1,000	1,000	-	-	1,000	-	-	1,000	-
- 기본조사설계비	1,100	1,100	-	-	1,100	755	344	-	390
- 공사비	4,800	4,800	-	-	4,800	-	-	4,800	6,189
- 감리비	100	100	-	-	100	-	-	100	-
- 시설부대비	100	100	-	-	100	3	-	98	11

※ 자료: 국토교통부

사업 추진경과를 살펴보면, 2013년도 예비타당성조사가 완료(B/C 4.38, AHP[269] 0.814)된 이래, 2015년 6월 기본계획 수립용역을 완료하고, 같은 해 12월 기본계획을 고시하였음.

2016년 10월 턴키 방식으로 입찰 공고를 하였으나 3차례 유찰되었고, 이에 2017년 4월 수의계약을 체결하였음.

2017년 4~8월까지 기본설계를 마치고 9월부터 실시설계에 착수하였으나, 설계기간 내 환경부 협의(국립공원위원회 심의)가 이루어지지 못함에 따라 2017년 12월 일시중지된 바 있음.

흑산도는 다도해 해상 국립공원 내에 위치하고 있는바, 「자연공원법」에 따른 국립공원 지역에 공항을 건설하기 위해서는 동법 제9조 및 제10조[270]에

269) AHP(Analytic Hierarchy Process)는 평가기준이 다수이며 상호 배반적인 대안들의 체계적인 평가를 지원하는 의사결정지원기법(decision support system)의 하나임. 문제를 구성하는 다양한 평가요소들을 주요 요소와 세부 요소로 나누어 계층화하고, 계층별 요소들에 대해 쌍대비교(pairwise comparision)를 통해 요소별 가중치를 도출함.

270) **「자연공원법」**

제9조(공원위원회의 설치 및 구성 등) ① 제10조에 따른 사항을 심의하기 위하여 환경부에 국립공원위원회를 두고, 도에 도립공원위원회를, 광역시에 광역시립공원위원회를 각각 두며, 군에

따라 흑산공항 예정부지의 국립공원 지정을 해제하고, 타 지역의 대체 부지를 국립공원으로 지정하는 공원계획 변경에 대한 국립공원위원회 심의가 장기간 진행되었고, 2023년 1월에 이르러야 국립공원위원회 심의를 통과하여 2월 환경영향평가 용역을 재착수했으며, 2024년 1월에 실시설계를 재착수함에 따라 2023년 예산의 집행이 부진한 것임.

【 흑산도 소형공항 건설 사업 추진경과 】

ㅇ '13.3. : 예비타당성조사 완료(B/C=4.38, AHP=0.814, KDI)
ㅇ '15.11. : 환경부 전략환경영향평가 협의완료
ㅇ '15.6. : 기본계획 수립용역 완료('15.12 기본계획 고시)
ㅇ '16.10. : 턴키(설계·시공 일괄) 입찰 공고 및 유찰(3회, '16.11, '16.12, '17.1)
* (유찰사유) 금호건설 컨소시엄 단독 입찰 참여
ㅇ '16.11. : 환경부 공원위원회 심의결과 "보류" 결정
ㅇ '17.4. : 턴키 가계약(금호컨소시엄, 수의) 및 기본설계 완료('17.8월)
ㅇ '17.7. : 공원위 심의자료 보완제출(서항청→환경부)
ㅇ '17.9. : 공원위 심의자료 재보완요청(환경부→서항청)
ㅇ '18.2. : 공원위 심의자료 보완제출(서항청→환경부)
ㅇ '18.7. : 공원위 심의(결과 : 계속심의)
ㅇ '18.9. : 공원위 심의(결과 : 정회) → 10.1 중단
ㅇ '20.10. : 신안군은 흑산공항 건설사업 예정지를 국립공원 구역에서 해제*하고 대신 인근 갯벌을 대체부지**로 제시
* (해제) 흑산공항 사업부지 1.21㎢, (대체부지-갯벌) 선도 5.3㎢(흑산도↔선도 약 80km)
** '21.6. 지역협의회 통과 → '21.6. 총괄협의회 안건(명사십리) 제출 → '21.7. 총괄협의회 통과
ㅇ '22.2.~'23.1. : 다도해 해상국립공원계획 변경(안) 협의(환경부→ 해수부·산림청)
- 공항 예정지를 공원구역에서 해제하고 인근 부지를 공원구역으로 대체하는 과정에서 타 지역의 공원 추가편입*과 관련하여 부처 간 이견
* 다도해해상국립공원 변경에는 이견이 없으나, 변산반도국립공원 등 타 국립공원계획 변경에 관계기관(환경부·해수부·산림청·지자체 등) 간 이견
ㅇ '23.1. : 다도해 해상국립공원계획 변경(안) 국립공원위 심의 통과
ㅇ '23.2. : 환경영향평가 용역 재착수
ㅇ '24.1. : 실시설계 재착수
ㅇ '24.7. : 환경영향평가 협의 완료

※ 자료: 국토교통부

군립공원위원회를, 시에 시립공원위원회를, 자치구에 구립공원위원회를 각각 둔다.

제10조(공원위원회의 심의 사항) 각 공원위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.

1. 자연공원의 지정·해제 및 구역 변경에 관한 사항
2. 공원기본계획의 수립에 관한 사항(국립공원위원회만 해당한다)
3. 공원계획의 결정·변경에 관한 사항
4. 자연공원의 환경에 중대한 영향을 미치는 사업에 관한 사항
5. 그 밖에 자연공원의 관리에 관한 중요 사항

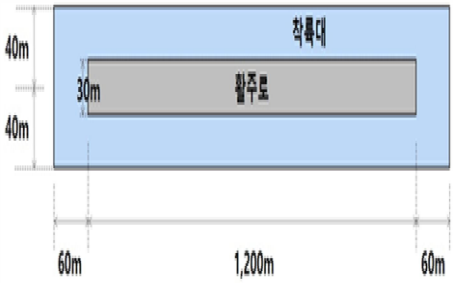
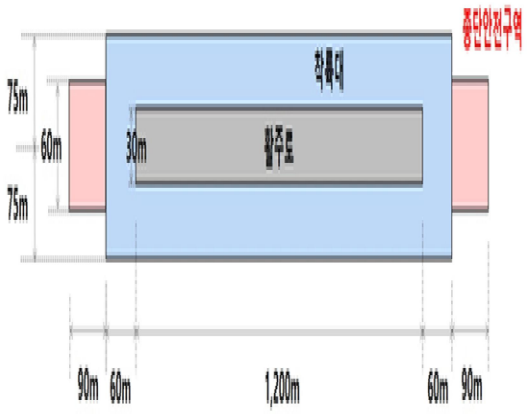
실시설계를 준공하기 위해서는 환경영향평가 협의를 완료한 이후 그 결과를 반영하여야 하는데, 국토교통부는 7월 환경영향평가 협의를 완료한 이후 8월 실시설계를 완료할 것을 계획하고 있는바, 추가적인 사업 지연을 방지하기 위한 국토교통부의 노력이 필요한 것으로 보임.

또한, 지난 2023년 9월 국토교통부는 울릉도 소형공항과 마찬가지로 흑산도 소형공항을 기존 50석급 항공기가 취항가능한 공항(비행장 시설기준에 따른 분류기호 '2C')에서 80석급 항공기가 취항가능항 공항(비행장 시설기준에 따른 분류기호 '3C')으로 공항등급을 상향하는 설계변경을 추진,[271] 2024년 1월 설계계약을 변경하여 공항등급 상향을 위한 보완설계를 포함한 실시설계가 진행 중인데, 공항등급 상향으로 착륙대 폭이 2배 가까이 확장(80m → 150m)될 필요가 있음[272].

271) 국토교통부는 50석 이하 항공기 단종 추세에 따른 항공기·부품 수급 불안정 우려, 소형항공운송사업 좌석수 상한 완화(50석 → 80석)를 위한 시행령 개정 추진(24.6.4. 완료) 등을 고려하여 공항등급 상향을 추진하였음.

272) 흑산도 소형공항의 경우 울릉도 소형공항과 달리 당초 시계비행을 하는 공항으로 계획하였음

【 공항등급 변경에 따른 착륙대 규모 변경 】

구 분	당초 흑산공항 (2C 시계)	변경 흑산공항 (3C 시계)
착륙대 규모 (길이×폭)	+60 × 80 m	+60 × 150 m
그림		

※ 자료: 국토교통부

이에 따라 총사업비가 크게 증가할 것으로 예상되는바, 설계 완료 후 국토교통부는 기획재정부와 총사업비, 사업기간에 대하여 협의할 필요가 있고, 총사업비 1,000억원 이상의 사업은 총사업비 규모가 15% 이상 증가하는 경우 타당성을 재조사하도록 하고 있는 「국가재정법」 및 그 하위법령 등[273]을

273) **「국가재정법」**

제50조(총사업비의 관리) ②기획재정부장관은 제1항의 규정에 따른 사업 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업 및 감사원의 감사결과에 따라 감사원이 요청하는 사업에 대하여는 사업의 타당성을 재조사(이하 "**타당성재조사**"라 한다)하고, 그 결과를 국회에 보고하여야 한다.

3. **총사업비가 대통령령으로 정하는 규모 이상 증가**한 사업

「국가재정법 시행령」

제22조(타당성재조사) ① 법 제50조제2항제3호에서 "대통령령으로 정하는 규모 이상 증가한 사업"이란 물가인상분 및 공익사업의 시행에 필요한 토지 등의 손실보상비 증가분을 제외한 총사업비가 기획재정부장관과 협의를 거쳐 확정된 총사업비 대비 **100분의 10부터 100분의 20까지의 범위에서 기획재정부장관이 대상 사업의 총사업비 규모에 따라 정하는 비율 이상 증가**한 사업을 말한다.

「총사업비 관리지침」(기획재정부 훈령)

제49조(타당성재조사의 요건) ① 기획재정부장관은 「국가재정법」 제50조제2항 및 같은 법 시행령 제22조에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 타당성재조사를 시행하여야 한다.

3. 물가인상분과 지가상승분을 제외한 사업물량 또는 토지 등의 규모 증가로 총사업비가 기획재정부장관과 협의를 거쳐 확정된 총사업비 대비 100분의 10 부터 100분의 20 까지의 범위에서 기획재정부장관이 대상 사업의 총사업비 규모에 따라 정하는 비율 이상 증가한 사업

고려할 때, 설계변경으로 인해 동 사업이 타당성 재조사 대상이 될 가능성 등 사업의 불투명성이 확대될 수 있을 것으로 보임.

따라서 설계변경에 따른 동 사업의 타당성 여부에 대한 면밀한 검토가 이루어질 필요가 있을 것이며, 이와 같은 과정으로 인해 2024년도 흑산도 소형 공항 건설사업 예산 역시 집행 부진이 예상되는 상황 하에서 설계변경 이후 후속절차 지연을 최소화하고 신속하게 사업을 추진하기 위한 관리방안을 마련하는 등 특별한 노력이 요구될 것으로 보임.

나. 총사업비 규모에 따라 정하는 비율 이상 증가한 사업이라 함은 총사업비 규모가 1,000억 원 미만인 경우 총사업비가 100분의 20 이상, **1,000억 원 이상인 경우 100분의 15 이상 증가한 사업**을 말한다.

라) 제주 제2공항 건설 : 추가적 사업 지연 방지를 위한 철저한 사업관리 및 지속적 갈등 관리 필요

제주 제2공항 건설사업은 LCC(Low Cost Carrier, 저비용항공사) 성장, 내·외국인 관광객 증대 등으로 급증하는 제주지역 항공수요에 대응하기 위한 사업임. 지난 2016년 예비타당성조사 당시 동 사업의 총사업비는 4조 8,734억원, 사업기간은 2017~착공 후 5년으로 계획되어 있음.

【 제주 제2공항 건설사업 개요 】

- 위 치 : 서귀포시 성산읍 일원(약150만평)
- 사업내용 : 年 1,992만명 수용 규모 신공항 건설(활주로(3,200m) 1본, 터미널 등 신설)
- 사업기간/사업비 : '17~착공 후 5년 / 5.45조원
- 사업타당성 : B/C 1.23 , AHP 0.664

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 172억 8,600만원으로, 전년도 이월액을 더한 174억 8,000만원 중 2억 5,800만원을 집행(1.5%)하고, 172억 2,200만원은 불용하였음.

【 2023년 제주 제2공항 건설사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
제주 제2공항 건설	**17,286**	**17,286**	**194**	**-**	**17,480**	**258**	**-**	**17,222**	**17,286**
- 기본조사설계비	17,071	17,071	194	-	17,265	250	-	17,015	16,771
- 실시설계비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- 감리비	100	100	-	-	100	-	-	100	-
- 시설부대비	100	100	-	-	100	-	-	100	500
- 국내여비	10	10	-	-	10	3	-	7	10
- 사업추진비	5	5	-	-	5	5	-	-	5

※ 자료: 국토교통부

사업 추진경과를 살펴보면 2015년 11월 제주 제2공항 건설 방안을 발표한 뒤 2016년 12월 예비타당성 조사를 통과하였으나, 제주 제2공항 건설에 반대하는 주민들이 입지선정과 관련한 의혹을 지속적으로 제기함에 따라, 2018년 6월 입지선정 타당성 재조사 용역을 실시하였음.

【 제주 제2공항 추진경과 】

- ㅇ '13.8.~'14.9. : 제주 항공수요조사 연구('18년경 제주공항 용량부족 예측)
- ㅇ '14.12.~'15.11. : 제주 공항인프라 확충사업 사전타당성검토 연구
- **ㅇ '15. 11. : 제주 제2공항 입지 및 건설방안 발표**
- **ㅇ '16.1.~'16.12. : KDI 예비타당성조사 완료(B/C 1.23, AHP 0.664)**
- ㅇ '17.12.~'18.6. : '제주 제2공항 입지선정 타당성 재조사 및 기본계획 수립 용역' 입찰절차 시행
  * 발주('17.12.28.) → 낙찰업체 계약포기('18.4.27.) → 재발주('18.5.10, 5.29, 단독응찰)
- **ㅇ '18.6.~12. : '제주 제2공항 입지선정 타당성 재조사 용역 검토위원회 구성·운영**
  * 입지선정 타당성 재조사('18.6.~11.), 타당성재조사 검토위원회 운영('18.9.~'19.6.)
- **ㅇ '18.12.28. : 제주 제2공항 기본계획 수립용역 착수(착수보고회 '19.1.22.)**
- **ㅇ '19.6.25. : 기본계획 수립용역 최종보고회 실시 및 용역 준공**
- ㅇ '19.9.20. : 전략환경영향평가 본안 제출
- ㅇ '19.12.2. : 전략환경영향평가 보완서 제출
- **ㅇ '19.12.19. : 전략환경영향평가 재보완요청**
- ㅇ '20.4.~10. : 제주도와 도의회 갈등해소 특위가 주관하는 9차례 연속토론회 참석
- ㅇ '21.6. : 전략환경영향평가 재보완서 제출
- **ㅇ '21.7. : 전략환경영향평가 반려** 결정
- ㅇ '21.12. : 전략환경영향평가 보완가능성 검토 용역 착수
- ㅇ '23.1. : 전략환경영향평가 본안 2차 제출
- **ㅇ '23.3. : 전략환경영향평가 협의**
- ㅇ '23.3. ~ 7. : 제주 제2공항 개발사업 기본계획(안) **제주도 의견수렴**
- ㅇ '24.6. : 기획재정부 총사업비 협의 완료

※ 자료: 국토교통부

2018년 12월 타당성재조사 검토위원회가 입지선정에 문제가 없다는 결론을 내림에 따라 기본계획 수립 용역에 착수하였으나, 반대가 지속되자 검토위원회를 2019년 4월부터 6월까지 연장하여 운영하되 기본계획은 기존 계획대로 추진하기로 하였음.

또한, 국토교통부는 2019년 9월 전략환경영향평가 본안을 제출하였으나, 환경부가 항공기-조류 충돌 위험성, 항공기 소음영향 검토, 보전가치 있는 동굴의 분포 가능성, 법정보호종·내륙습지에 대한 조사 등과 관련하여 전략환경영향평가의 보완 및 재보완 요청에 이어 반려 결정을 함에 따라 협의가 지연되었고, 결국 2023년 3월 전략환경영향평가 협의에 이르렀음.

이후 국토교통부는 제주도 내 제주 제2공항 건설에 대한 찬·반 여론이 팽팽한 점을 고려하여 의견 제출기한을 정하지 않고 제주도에 기본계획(안)에 대한 의견제출을 요청하였으며, 지자체 판단에 따라 4차례 주민설명회 등 제주도민 의견수렴 절차와 지자체 내 자체 검토기간 등을 거쳐 2023년 7월 지자체 의견을 접수하였음.

【 제주 제2공항 건설사업 찬반 현황 】

< 제주 제2공항 찬·반 여론조사 추이(%) >

	'16.1	'17.9	'18.9	'19.6	'20.1	'21.2		'21.9	'22.2	'22.5		'22.10	'23.1	'23.5	'24.2	'24.3
찬	68	63.7	51.7	48.6	47.3	44.1	43.8	45.2	45.9	44.9	46.2	46.4	45.7	43.1	48.0	46.1
반	21	24	41.8	47.1	48.5	47	51.1	49.1	49.6	48.8	46.6.	50.8	48.8	49.2	47.0	47.7

< 제주 제2공항 건설 관련 주 찬·반 요인 >

- 주 찬성 요인 : 공항 주변지역(제주 동부) 발전, 건설·관광산업 활성화 기대 등
- 주 반대 요인 : 현 공항 주변 상권 침체 우려(제주 중부), 환경훼손 우려, 오버투어리즘 등

※ 자료 : 국토교통부

이에 국토교통부는 지자체가 제출한 의견 중 기본계획 범위 내에 해당하는 내용은 모두 반영되었으며, 향후 설계·시공 단계에서도 지자체와 협의하여 제출한 의견이 사업 내용에 최대한 반영될 수 있도록 적극적으로 검토할 예정이라는 설명임.

한편, 예비타당성조사 당시 총사업비는 4조 8,734억원이었으나, 환경부 전략환경영향평가 협의 결과를 반영한 친환경 사업비(약 4,389억원), 지자체의 요구사항을 반영한 여객터미널 전면부 건축시설(교통센터 등, 약 700억원) 등 예비타당성조사 대비 신규 사업을 반영하기 위하여 총사업비를 5조 4,532억원으로 5,798억원 증액하고, 그동안의 사업 지연에 따라 기존에 2025년까지로 정해진 사업기간을 2030년까지 연장(기본계획 고시에는 '착공 후 5년'까지로 검토 중)하기 위하여 국토교통부는 2024년 1월부터 기획재정부와 협의를 진행하여 6월 완료하였고, 현재 국토교통부는 항공정책위원회의 심의를 거쳐 기본계획 고시를 준비 중이며, 기본계획을 고시한 후에는 설계에 착수하는 등 제주 제2공항 건설사업을 추진할 계획이라는 설명임.

【 제주 제2공항 건설사업 총사업비 변동 】

(단위 : 억원)

구 분	예비타당성조사(안) (B/C 1.23, AHP 0.664)	총사업비 협의
총사업비	48,734	54,532
공사비	33,765	43,525
보상비	8,243	7,341
시설부대경비	2,233	3,562
예비비[274]	4,424	-
장비·차량 구입비	69	104

※ 자료: 국토교통부

274) **「총사업비 관리지침」**
제107조(관리대상 사업내역의 등록) ⑥ 예비타당성조사 당시 반영된 예비비는 기본계획의 수립, 기본설계의 시행 등으로 당해 사업에 대한 비용 항목이 확정되는 단계에서 제외하여 그 이후 예비비가 총사업비에 포함되지 아니하도록 하여야 한다.

【 향후 제주제2공항 건설사업 추진계획 】

업 무 구 분		시 기
기본계획 고시		24.下(잠정)
설계	기본설계	24.下 ~ 25.下
	실시설계	25.下 ~ 26.上
공사		26.上 ~ 30.

※ 자료: 국토교통부

따라서 환경부와의 전략환경영향평가 협의, 기획재정부와의 총사업비 협의 등으로 인하여 그동안 사업 진행이 많이 지연되었고, 그 결과 사업 기간도 연장된 상태인바 더 이상의 사업 지연을 방지하기 위하여 국토교통부의 철저한 사업관리가 요구되며, 환경훼손, 과잉 관광 등 지역의 우려를 해소하기 위해서도 지속적으로 노력하여야 할 것임.

마) 새만금 신공항 건설 : 새만금 SOC 적정성 점검으로 인한 대규모 이월을 고려하여 추가적 사업 지연 방지를 위한 대책 마련 필요

새만금 신공항 건설사업은 전북권역 경제 활력 제고 및 새만금 개발 촉진 등을 위하여 새만금 신공항 건설을 추진하는 사업으로 총사업비는 8,077억원이고 사업기간은 2020년~2028년으로 계획되어 있음.

【 새만금 신공항 건설사업 개요 】

- 위 치 : 전북 군산시 새만금지역 일원 공유수면,(약 103만평)
- 사업내용 : 활주로(2,500m×45m) 1본, 계류장(항공기 5대 주기), 여객터미널, 화물터미널, 항행안전시설, 진입도로 등
- 사업기간/총사업비 : '20~'28 / 8.077억원

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 135억원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 139억 2,000만원 중 1,900만원(0.1%)을 집행하고, 57억 800만원을 다음 연도로 이월하면서, 81억 9,300만원은 불용하였음.

【 2023년 새만금 신공항 건설사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
새만금 신공항 건설	13,500	13,500	420	-	13,920	19	5,708	8,193	32,651
- 일반수용비	10	10	-	-	10	3	-	7	10
- 국내여비	5	5	-	-	5	5	-	-	5
- 사업추진비	10	10	-	-	10	10	-	-	10
- 건설보상비	-	-	-	-	-	-	-	-	26,100
- 기본조사설계비	5,708	5,708	420	-	6,128	-	5,708	420	6,171
- 실시설계비	7,500	7,500	-	-	7,500	-	-	7,500	-
- 감리비	162	162	-	-	162	-	-	162	172
- 시설부대비	105	105	-	-	105	1	-	104	183

※ 자료: 국토교통부

사업 추진 경과를 살펴보면, 2016년 제5차 공항개발 중장기 종합계획에 반영된 이후 2018~2019년 사전타당성 조사 용역을 거쳐 2020년 6월 타당성 평가 및 기본계획 수립 용역을 착수하였음.

또한, 2020년 9월 전략환경영향평가 용역에 착수하였으나, 전략환경영향평가 협의 과정에서 조류충돌, 항공기 소음, 법정보호종 및 서천갯벌 영향 예측 등의 사유로 환경부에서 2차례 보완을 요구함에 따라 기본계획 등 후속절차가 지연된 결과 2022년 2월 전략환경영향평가 협의에 이르렀음.

【 전략환경영향평가 협의 과정 】

일자	건명	주요 내용
2021.09.03.	본안 제출	전략환경영향평가서 본안 제출
2021.10.20.	보완 요청	법정보호종 및 서식지 영향, 조류 현황조사 및 영향 최소화 방안, 조류-항공기 충돌 위험 평가, 항공기 소음 등에 대해 보완 요청
2021.11.16.	보완서 제출	ㅇ 신공항 뿐만 아니라 새만금 지역 내 다른 개발계획과 연계하여 법정보호종 등 서식종에 미치는 영향을 예측하고 저감방안 마련 ㅇ 조류 현황에 대한 추가 조사자료를 제시, 해당 사업으로 인한 누적 영향 등을 예측하고 영향 최소화 방안 등을 검토하여 제시 ㅇ 조류-항공기 충돌 위험성 평가내용과 관련된 자료를 추가 확보하여 검토·보완 제시 ㅇ 항공기 소음 저감 및 관리방안 이행계획 등을 제시
2021.12.23.	재보완 요청	법정보호종 및 유네스코 세계자연유산으로 등재된 서천갯벌에 대한 영향예측 등을 재보완 요청
2022.01.24.	재보완서 제출	ㅇ 서천갯벌은 군산공항 운영에도 세계유산으로 지정('21.7), 신공항 비행로는 현 비행로와 유사하여 갯벌에 미치는 추가 영향은 미미 - 서천갯벌에 부정적 영향을 미치지 않도록 통상의 사업절차와 같이 사업계획이 구체화되는 각 단계에서 문화재청과의 협의계획 제시 ㅇ 기 제시한(보완) 조류이동성 변화 예측에 대한 객관적 근거자료인 자문, 현지조사 결과, 문헌조사 등을 제시
2022.02.28.	협의내용 (조건부 동의)	ㅇ 향후 사업 추진과정에서 해당 부지의 토지이용계획, 관리방안 등을 관계기관(문화재청 등)과 협의 후 결과 반영 ㅇ 사업예정지 인근의 조류(도요·물떼새 등) 정밀조사 후 이동특성을 누적 분석하여 조류충돌 등 영향 최소화 방안 마련 - 향후, 운항 시간대(주간), 항로, 고도 등 세부 운영계획 수립 필요 ㅇ 종별 전문가가 참여하여 흰발농게, 맹꽁이, 금개구리 등 법정보호종 정밀조사 후 개체군 보전이 가능한 저감방안* 수립 * 시민단체, 이해관계자, 각 분야의 전문가 등이 공동으로 참여하여 이해상충, 개발과 보전 사이의 갈등을 해소할 수 있는 조사 방안 마련 필요

※ 자료: 국토교통부

이후 2022년 6월 기본계획을 수립·고시하고, 9월 입찰방법 심의 결과 턴키 방식으로 결정되어 2023년 3월 턴키 입찰을 공고하였으며, 2023년 4월 기본설계를 착수하여 9월 실시설계 적격자를 선정할 예정이었음.

【 새만금 신공항 추진경과 】

- ㅇ '16. 5 : 제5차 공항개발 중장기 종합계획('16~'20) 반영
- ㅇ '18. 7~'19. 6 : 사전타당성조사 용역
- ㅇ '19. 1 : 국가균형발전 프로젝트 선정(예비타당성조사 면제)
- **ㅇ '19. 3~11 : 사업계획적정성 검토(기획재정부, KDI)**
- ㅇ '20. 6~'21. 12 : 타당성평가 및 기본계획 수립 용역
- ㅇ '21. 12. : 재해영향성검토 협의 완료(행정안전부)
- **ㅇ '22. 2. : 전략환경영향평가 협의 완료(환경부)**
- ㅇ '22. 5~6 : 기본계획에 대한 지자체 및 지역주민 의견수렴, 관계기관 협의
- ㅇ '22. 6. : 총사업비 변경 협의 완료(기획재정부)
- ㅇ '22. 6. : 기본계획(안) 항공정책위원회 심의(원안 의결)
- **ㅇ '22. 6. : 기본계획 수립·고시**
- ㅇ '22. 9. : 대형공사 입찰방법 심의 : 턴키 결정
- ㅇ '23. 3. : 턴키 입찰공고
- **ㅇ '23. 4. : 기본설계 착수**
- **ㅇ '23. 8. : 새만금 SOC 사업 적정성 점검계획 발표 및 턴키 입찰절차 중지**
- **ㅇ '24. 4. : 새만금 SOC 적정성 검토 중간점검 결과에 따라 후속절차 재개**

※ 자료 : 국토교통부

그러나 2023년 8월 이차전지 투자유치 급증으로 인한 산업용지 부족, 신속 대응 가능한 유연한 공간계획 필요성과 같은 대내외 여건 변화를 반영하는 등 새만금사업의 효율적인 추진방안 마련에 대한 국무총리 지시 등에 따라 국토교통부에서 새만금 SOC 사업의 적정성을 검토하게 되었음.

그 결과 2023년 8월 턴키 입찰절차가 중지되어 2023년 설계보상비(기본조사설계비) 57억 800만원 전액이 이월되고, 실시설계비로 편성되었던 75억원을 전액 불용하게 된 것임.

2024년 4월 새만금 SOC 적정성 검토 중간결과 사업추진 필요성이 확인되어 턴키 입찰절차를 재개, 6월 적격자를 선정하고 실시설계에 착수하였으며, 국토교통부는 12월 실시설계를 완료하고 2025년 상반기 착공을 목표로 사업을 추진 중이라는 설명임.

이에 2024년 7월 기준 2024년 예산 326억 5,100만원 중 6억 5,400만원을 집행하였고, 실시설계 완료가 예상되는 12월에 설계보상비 58억 9,700만원을 집행할 것으로 예상하며, 건설보상비 261억원은 이월할 예정임.

이처럼 새만금 SOC 적정성 검토로 인한 사업 순연으로 인해 2023년 예산현액 대비 집행률은 0.1%에 불과하고, 2024년 예산도 대규모 이월이 발생할 것으로 보이는바, 이후 추진절차에서 추가적인 사업 지연을 방지하기 위한 대책을 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

바) 가덕도신공항 건설 : 조기개항 목표에 따른 안전관리 및 지역 갈등 관리 필요

가덕도신공항 건설사업은 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」에 따라 국토의 균형발전 및 국가경쟁력 강화를 위하여 객·물류 중심의 복합 기능을 가진 가덕도신공항 건설을 추진하는 사업으로, 총사업비는 약 15.6조원(13.7조원(공항 분야), 0.63조원(도로 분야), 1.27조원(철도 분야))이고, 사업기간은 2023년~2030년으로 계획되어 있음.

【 가덕도신공항 건설사업 개요 】

- 위 치 : 부산 강서구 가덕도 일원(약 202만평)
- 사업내용 : 활주로(3,500m), 관제탑·국제선터미널 및 접근교통(철도·도로) 시설 등
- 사업기간/총사업비 : '23~'30 / 13.7조원(공항분야), 0.63조원(도로), 1.27조(철도)

이 사업의 2023년도 예산액은 130억원으로, 이 중 102억 1,000만원을 집행(78.5%)하고, 19억 8,700만원을 다음 연도로 이월하면서 8억 300만원은 불용하였음.

【 2023년 가덕도신공항 건설사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
가덕도신공항 건설	13,000	13,000	-	500	13,000	10,210	1,987	803	536,321
- 정책연구비	-	-	-	500	500	-	492	8	-
- 건설보상비	5	5	-	-	5	5	-	-	5

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
- 기본조사설계비	13,000	13,000	-	△500	12,500	10,210	1,495	795	189,000
- 공사비	-	-	-	-	-	-	-	-	3,800
- 감리비	-	-	-	-	-	-	-	-	19,114
- 시설부대비	-	-	-	-	-	-	-	-	2,000

※ 자료: 국토교통부

동 사업의 추진경과를 살펴보면, 2021년 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」이 제정·공포됨에 따라 사업이 시작되었으며, 2022년 예비타당성 조사를 동법에 따라 면제하고, 기본계획 수립 용역에 착수하여, 2023년 12월 기본계획을 수립·고시하였으며, 2024년 7월 현재 부지조성공사 설계·시공 일괄입찰 공고 중임.

○ '21.03. : 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」 공포

○ '22.04. : 예비타당성 조사 면제

○ '22.05. ~ '23.04. : 사업계획 적정성 검토 * 기획재정부·KDI

○ '22.08. : 기본계획 및 타당성조사·전략환경영향평가 용역 착수

○ '23.03. : 29년 12월 조기개항 추진 로드맵 발표

○ '23.10. : 「가덕도신공항 건설공단법」 공포

○ '23.12. : 가덕도신공항 건설사업 기본계획(공항부문) 수립·고시

○ '24.03. : 여객터미널 국제설계공모 발주

○ '24.04. : 가덕도신공항건설공단 설립

○ '24.05. : 부지조성공사 설계·시공 일괄입찰 공고(1,2회유찰)

○ '24.06. : 여객터미널 국제설계공모 당선작 선정

○ '24.07. : 가덕도신공항건설공단 사업시행자 허가 승인, 여객터미널, 부대건물 설계계약 완료
부지조성공사 설계·시공 일괄입찰 공고(신규공고)

※ 자료: 국토교통부

가덕도신공항은 2030 부산 세계박람회 유치를 고려하여 지난 2023년 3월 2029년 조기개항 추진 로드맵을 다음과 같이 발표하였는데, 그 내용은 사전타당성 조사 당시 계획하였던 공사 배치를 전부 해상에 배치하는 방안에서 육해상에 걸쳐 배치하도록 변경하여 공사기간을 단축함으로써 개항시점을 5년 6개월 단축하는 것임.

【 가덕도신공항 조기개항 추진 로드맵('23년 3월 발표) 】

구분		사전타당성조사	로드맵	비고
설계·보상 등 착공준비		'23.下 ~ **'25.下**	'24.1. ~ **'24.12.**	△ 약 **10개월**
공사기간		**'25.10. ~ '35.6.** (9년 8개월, 116개월)	**'24.12. ~ '29.12.** (5년, 60개월)	**△ 4년 8개월** (△ 56개월)
사업 내용	공항 배치 (Layout)	ㅇ 전부 해상에 배치 - 매립량 2.1억㎥ - 해상에 터미널 위치	ㅇ 육해상에 걸쳐 배치 - 매립량 0.95억㎥ - 육상에 터미널 위치	△ 27개월 * 매립량 감소 및 터미널 육상배치로 공기단축
	사업 관리	ㅇ 발주방식 및 사업관리방안 미제시	ㅇ 단일공구 통합발주 - '29.12월 개항목표 제시 - 공기단축 가점부여 ㅇ 사업관리방안 마련 - 건설공단 설립 - 종합사업관리(PgM)적용	△ 29개월 * 대규모 장비, 신기술, 신공법, 인력투입 강화 등 민간의 창의적인 제안 적용 * 공정별 간섭 최소 관리 등 사업 지연 방지
개항시점		**'35.6.**	**'29.12.**	**△ 5년 6개월**

※ 자료: 국토교통부

이후, 2023년 8월 기본계획(안)을 발표하였으며, 12월 29일 기본계획 고시를 통하여 2029년 12월 말 개항 및 2030년 준공으로 사업계획을 확정 고시하였음.

이와 관련하여 일각에서는 설계·공사 기간이 지나치게 짧다는 지적이 있으며, 가덕도신공항 부지조성공사 설계·시공 일괄입찰 입찰참가자격 사전심사가 2회 유찰되었는데 그 주요 원인 중 하나로 짧은 공기가 지적되고 있음[275].

가덕도신공항 건설사업의 설계기간 및 공사기간을 다른 공항 건설사업과 비교하면 전체 사업비를 고려할 때 다소 짧다는 것을 알 수 있음. 예를 들면 울릉도 소형공항의 경우 사업비가 약 8,000억원으로, 13조원 이상 소요될 것으로 보이는 가덕도신공항 건설사업과 그 규모가 차이가 있음에도 설계기간은 동일하고, 기획재정부와 협의하여 2027년까지 사업기간을 연장하였음을 고려하면 가덕도신공항 건설사업의 공사기간도 다소 부족하다는 지적이 있을 수 있을 것으로 보임.

---

275) 조선일보, “건설사들 등돌렸다…가덕도 신공항 건설 '빨간불'”, 2024.6.11.
가덕도 신공항 건설이 공사 시작 전부터 외면받는 건 리스크(위험)는 큰데 정부의 요구 사항은 많기 때문이다. 여기엔 앞당겨진 개항 시기가 결정적 영향을 미쳤다는 평가가 나온다. 애초 가덕도 신공항은 2035년 6월 개항으로 추진됐지만 2030 부산 세계 박람회(엑스포) 유치를 앞두고 2029년 12월로 5년 이상 당겨졌다. 이에 따라 기본 설계(150일)와 실시 설계(150일)를 포함한 설계는 10개월 내에, 공사는 5년 내에 마쳐야 한다.
https://www.chosun.com/national/transport-environment/2024/06/11/SDS6POOQQ5EGTGUXDENXP4YIR4/?utm_source=naver&utm_medium=referral&utm_campaign=naver-news
SBS 뉴스, “10조 사업 또 유찰되나…거세지는 주민 반발”, 2024.6.15.
그런데 최근 마감한 10조 5천억 원 규모 부지 조성 공사 입찰에 단 한 군데 건설사도 응하지 않았습니다. 업계에서는 바다를 메워가며 하는 어려운 공사라, 6년 공기 안에 마치는 건 사실상 불가능하다고 보고 있습니다.
https://news.sbs.co.kr/news/endPage.do?news_id=N1007684732&plink=ORI&cooper=NAVER&plink=COPYPASTE&cooper=SBSNEWSEND“
중앙일보, "2029년 개항은 무리" 그래도 재입찰 밀어붙이는 가덕신공항, 2024.6.18.
문제는 보다 근본적인, 더 거대한 장벽이 있다는 점이다. 바로 너무나 촉박한 공사기간이다. 국토부가 낸 입찰공고에 따르면 설계는 기본설계(150일)와 실시설계(150일)를 합해 10개월 이내에 끝마쳐야 한다. 그 뒤 부지조성공사는 60개월(5년) 이내에 완료해야만 한다.
https://www.joongang.co.kr/article/25257197

【 공항별 설계기간, 공사기간 및 사업비 】

구분		가덕도 (5·6월 기준)	제주2	새만금	울릉	흑산
공사방식		턴키	실시설계 기술제안 또는 대안입찰(잠정)	턴키	턴키	턴키
설계 기간	기본 설계	5개월	12개월(잠정)	4개월	5개월	4개월
	실시 설계	5개월	12개월(잠정)	6개월	5개월	6개월
공사기간		72개월	60개월	54개월	60개월	36개월
전체 사업비		13조 4,913억	5조 4,532억	8,077억	8,050억	1,833억

※ 자료: 국토교통부

이에 국토교통부는 지난 7월 입찰조건을 변경하여 설계기간을 기본설계, 실시설계 각각 5개월에서 6개월 총 12개월로, 공사기간도 72개월에서 84개월로 연장하였음. 그럼에도 국토교통부는 기본적으로 개항에 필수적인 활주로, 계류장, 여객터미널 등은 2029년 말까지 완공하여 2029년 말 개항을 추진할 것이라는 설명임.[276]

이처럼 조기개항 목표로 인해 설계 및 공사 기간이 다소 촉박한 상황에서 철저한 안전관리가 요구될 것으로 보임.

특히, 건설 과정에 있어서 가덕도신공항은 울릉도 소형공항과 같이 산(울릉도 소형공항 : 가두봉, 가덕도신공항 : 국수봉, 남산)을 절취하여 해상을 매립하는 방식으로 이루어지는데, 지난 2024년 5월 울릉도 소형공항 건설 과정에서 산지 절취 중 매몰사고가 발생하여 1명의 사망자가 발생한 바 있음.

276) 지난 8월 20일 제3차 가덕도신공항 부지조성공사 설계·시공 일괄입찰 입찰참가자격 사전심사도 유찰되었고, 이에 국토교통부는 제4차 입찰을 공고하였음.

가덕도신공항의 경우 사업 규모를 고려할 때 사고 발생 시 대형사고가 발생할 우려가 있으므로, 이러한 사고가 발생하지 않도록 특별히 유의할 필요가 있을 것임.

또한, 조기개항 로드맵에 따를 때 육해상에 걸쳐 매립하여 공항을 건설하게 되는데, 해당 방식은 지난 사전타당성 조사 당시 부등침하(지반이 불균등하게 내려앉는 현상) 문제가 우려되었던 방식임을 고려하면 설계과정, 건설과정 그리고 사후관리 과정에 있어서 보다 주의가 요구되며, 방지대책이 마련되어야 할 것으로 보임.

【 가덕도신공항 건설을 위한 사전타당성 검토 연구 최종보고서(2022.04) 중 발췌(p.3-56) 】

○ 부등침하 – 활주로가 육상과 해상에 걸쳐 배치되는 계획(안)의 경우 부등침하 방지를 위한 대책 검토 필요

※ 자료: 국토교통부

관련하여 국토교통부는 가덕도신공항 기본계획 수립 과정에서 육·해상 배치에 따른 부등침하 가능성을 검토한 결과, 부등침하량은 준공 후 30년 경과시점에도 국제민간항공기구(ICAO) 기준을 만족하는 것으로 분석되었다는 설명임.

【가덕도신공항 건설사업 타당성평가 및 기본계획 수립용역
최종보고서(2024.04) 중 발췌(p.6-412)】

○ 활주로 부등침하 검토결과 – 검토결과, 최대 30년 기준 종단구배 변화는 0.086%/30m로 허용치(0.1%/30m)를 만족하여 활주로 이용에는 문제가 없는 것으로 검토됨

※ 자료: 국토교통부

한편, 지난 2024년 5월 가덕도신공항 건설공단 출범식 당일 가덕도신공항 예정지역 주민 100여 명이 이주대책 또는 생계대책이 수립되지 않았음을 지적하며 집회를 개최하였는데, 2024년 7월 기준 이주·생계대책이 마련되지 않아, 가덕도신공항 건설사업으로 인해 생활기반을 상실하게 되는 가덕도신공항 예정지역 내 주민들에 대한 이주·생계대책 등 정당한 보상이 이루어질 필요가 있을 것으로 보임.

일부 주민들은 조기 착공으로 인하여 이와 같은 대책이 마련되지 않은 상황에서 보상절차가 시작되었다고 지적[277]하기도 하였음.

국토교통부는 보상 추진을 위해 국토부-부산시 간 위·수탁 협약을 체결('23.6.)하여 부산시에서 보상업무 진행 중[278]이고, 부산시-주민대책위원회와 상설협의체를 구성('24.1.)하여 월 1회 이상 회의를 진행 중이며, 추후에도 부산시·주민과 적극 소통할 계획이라는 설명임.

277) 연합뉴스, 가덕도신공항 부지 보상 난항 예고…주민 이주대책 요구, 2024.3.27.
"주민들은 "이주대책 등 보상대책 전반을 주민들과 협의하고 그 협의를 바탕으로 사업 시행자가 사전에 보상대책을 마련해야 하는데 신공항 조기 착공을 앞세우다 보니 이러한 대책이 마련되지 않은 상태에서 보상 절차가 시작됐다"고 주장했다."
https://www.yna.co.kr/view/AKR20240327044900051

278) 부산시는 에코델타시티 등 인근 택지지구, 공항구역(대항동) 내 이주단지 조성, 제3의 지역에 이주단지 조성 등 여러 안을 검토하여 구체적인 이주대책 마련을 위해 별도 연구용역을 준비 중(6월 중 발주, 약 5개월 소요)이라는 설명임.

가덕도신공항 건설 관련, 국토교통부는 공사 중 사고, 공사 이후 부등침하 문제 그리고 조기개항 목표로 인한 예상치 못한 문제 등에 대한 철저한 안전관리 대책을 마련할 필요가 있고,

가덕도신공항 건설사업의 주무부처로서 책임감 있게 부산시와 협의하여 보상이 원활히 이루어지고 이주대책 등이 조속히 마련될 수 있도록 노력하여 가덕도신공항 건설사업에 차질이 발생하지 않도록 주의하여야 할 것임.

5) 드론 인증센터 구축 사업(3637-328)

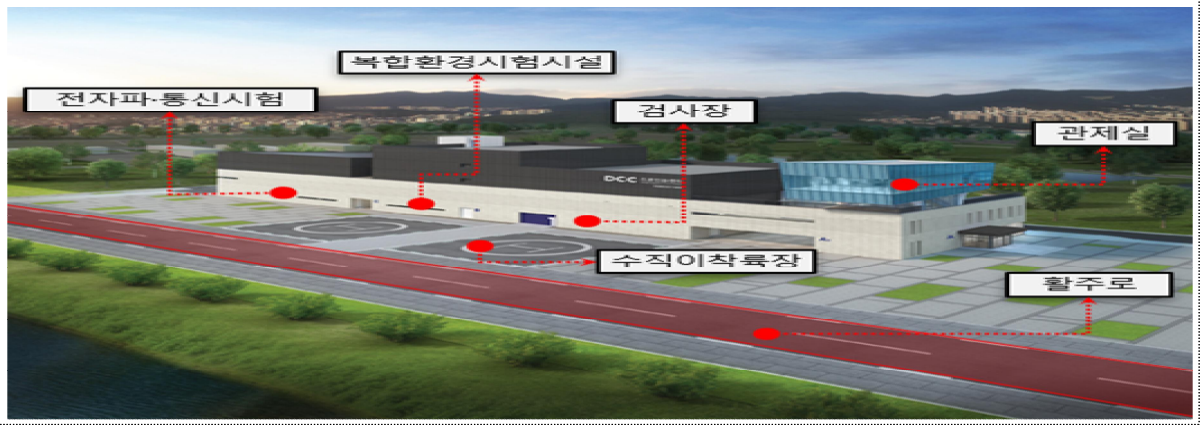
○ 국토교통부는 위탁기관의 법률자문 결과「교통시설특별회계법」제11조의2에 따라 동 사업의 예산을 재이월하였으나 해당 조항은 재이월의 근거로 보기 어려운바, 이렇듯 법적 근거에 대한 검토가 미흡한 재이월이 발생하지 않도록 하기 위한 철저한 대책을 마련할 필요가 있고, 동 사업 및 드론 전용비행시험장 구축 및 운영(3637-323), 드론 안전 및 활성화 지원(3637-324), 드론기업지원허브 운영(3637-326) 등이 교통시설특별회계 상 공항계정의 세출사업으로 편성되어 있으나, 이들은「교통시설특별회계법」상 공항계정의 세출사항에 해당되지 않은 것으로 보이므로 동법의 개정 또는 일반회계 세출사업으로 편성을 추진할 필요가 있음.

가) 개요

'드론 인증센터 구축' 사업은 급증하는 드론 인증 수요에 대비하고 상업용 드론 기술경쟁력 확보를 위해 드론 시스템(비행체·지상통제장치·데이터링크 등) 안전성 인증 인프라(시설·장비) 및 인증체계를 구축하는 사업임.

【 드론인증센터 구축 사업 개요 】

▸**사업목적** : 드론 기술 경쟁력 확보를 지원하고, 급증하는 인증수요에 대비하기 위해 드론 인증센터(시설·장비) 구축 및 기술기준 마련
▸**부지위치** : 인천광역시 서구 정서진로 194-1
▸**주요시설** : 활주로, 수직이착륙장, 드론 복합환경시험시설, 전자기시험시설 등
▸**총사업비** : 321.9억원 (드론인증센터 건축, 인증장비 구축, 인증기준 개발 등)
▸**사업기간** : '19년 3월 ~'24년 10월 * 자료 : 국토교통부



이 사업의 2023년도 당초 예산액은 16억 8,500만원으로 전년도 이월액을 더한 예산현액 38억 4,700만원을 전액 이월하였음.

【 2023년도 드론 인증센터 구축 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
드론 인증센터 구축	1,685	1,685	2,162	-	3,847	-	3,847	-	1,685
- 민간위탁사업비	1,685	1,685	2,162	-	3,847	-	3,847	-	1,685

※ 자료: 국토교통부

나) 법적 근거가 미흡한 재이월 재발 방지 필요

동 사업의 추진경과를 살펴보면, 지난 2019년 3월 국토교통부는 기획연구 및 설계·건축공사 등을 진행하기 위하여 항공안전기술원과 위탁계약을 체결하였고, 항공안전기술원은 2020년 11월 시공사와 계약을 체결하였음.

그 과정에서 사업부지를 제공하는 지자체(인천시)의 부지 제공이 도시계획시설 및 수도권매립지 매립목적 변경 등으로 지연되면서 계약이 일시정지('20.3.~11.)되어 건축공사 절대공기 부족으로 이월이 발생하였고,

착공 이후 코로나-19, 우크라이나 사태, 레미콘 파업 등에 따른 건축 자재 수급 불안정으로 건축 공정이 지연됨에 따라 2022년 예산 21억 6,200만원이 이월되었음.

2022년 12월 시공사의 공사비 증액 요청에 따라 항공안전기술원과 시공사 간 공사 이행 약정서 및 변경계약(공사비 증액, 사업 기간 연장)을 체결하였으나, 이후에도 시공사는 지속적으로 공사비 증액을 요구, 2023년 4월 공사를 중단하기에 이르렀고, 7월 항공안전기술원-시공사 간 공사이행 약정서를 체결하고 공사재개에 합의하여 공사를 재개하였으나, 10월 시공사의 하도급에 대한 공사비 미지급으로 하도급 업체에서 공사를 중단, 12월 임의 공사 중단 및 약정·계약사항 지속 미이행으로 공사계약을 해제하였음.

이러한 공사 중단 및 계약 해제로 인하여 국토교통부는 2023년도 예산 16억 8,500만원뿐만 아니라 2022년도 예산 21억 6,200만원을 재이월하였음.

「국가재정법」[279]은 회계연도 독립 원칙에 따라 원칙적으로 매 회계연도의 세출예산을 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없도록 하면서, 예외적으로 연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 인하여 연도 내에 지출하지 못한 경비에 대해서 이월을 허용하고 있으나, 재이월은 할 수 없도록 규정하고 있음.

---

279) **「국가재정법」**

제48조(세출예산의 이월) **①매 회계연도의 세출예산은 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없다.**

②제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경비의 금액은 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 있다. 이 경우 이월액은 다른 용도로 사용할 수 없으며, 제2호에 해당하는 경비의 금액은 재이월할 수 없다.

1. 명시이월비
2. 연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 인하여 연도 내에 지출하지 못한 경비와 지출원인행위를 하지 아니한 그 부대경비
3. 지출원인행위를 위하여 입찰공고를 한 경비 중 입찰공고 후 지출원인행위까지 장기간이 소요되는 경우로서 대통령령으로 정하는 경비
4. 공익사업의 시행에 필요한 손실보상비로서 대통령령으로 정하는 경비
5. 경상적 성격의 경비로서 대통령령으로 정하는 경비

(이하 생략)

국토교통부는 드론 인증센터 구축사업(3637-323)이 교통시설특별회계 상 공항계정의 세출로 편성되어 있어 「교통시설특별회계법」 제11조의2에 따라 재이월이 가능하다는 사업 위탁기관(항공안전기술원)의 법률자문 결과 재이월 및 이월을 하였다는 설명이나,

동 조항은 해당 회계연도 내 지출하지 아니한 세출예산을 차년도에 이월할 수 있도록 규정하여 이월의 근거가 될 수는 있어도, 해당 회계연도 내 지출하지 아니한 세출예산을 차차년도로 이월할 수 있음을 규정하고 있지 아니하여 재이월을 허용하는 근거로 보기 어려운 측면이 있음.

따라서 국토교통부의 드론 인증센터 구축사업 2022년도 예산 21억 6,200만원의 재이월은 법적 근거에 대한 검토가 미흡한 것으로 판단됨

특히, 화성 드론 전용 비행시험장의 경우 2021년 7월 비행시험장이 완공되었으나, 2021년 8월 시공사가 준공검사 과정에서 계약예산을 증액 요청하면서 항공안전기술원과 시공사 간 준공 정산에 관한 협의가 지연되어 재이월하였는데,

2021년도 결산 심사 당시 국회는 “국토교통부는 「국가재정법」의 예산 이월 금지원칙에 비추어 불필요한 이월이 발생하지 않도록 사업 집행관리에 주의할 것”을 국토교통부에 대한 시정요구로 의결하였고, 국토교통부는 2023년 “향후, 다른 사업에서는 유사상황이 발생하지 않도록 사업 집행관리에 만전을 기하도록 하겠다”고 해당 시정요구사항에 대한 조치완료를 보고한 바 있음.

시정요구명	지적사항 및 시정요구사항	시정요구유형	조치결과	조치상황('23.4.30)
(70) 예산 이월 방지를 위한 사업 관리 주의 필요	[지적사항] ○ 정2021년 예산액 60억 9,300만원, 전년도 이월액 35억 5,000만원으로, 예산현액은 96억 4,300만원인데, 이 중 82억 700만원을 집행하고 11억 4,600만원을 이월, 2억 9,000만원을 불용하였음 - 예산 재이월이 발생한 화성 드론 전용 비행시험장의 경우, 2021년 7월 비행시험장이 완공되었으나, 2021년 8월 시공사가 준공검사 과정에서 계약예산을 증액요청하여 항공안전기술원과 시공사 간 준공 정산에 관한 협의가 지연되어 재이월이 발생하였음 ※ 화성 드론 전용 비행시험장 추진경과 - ('21.7) 화성 드론 전용 비행시험장 완공 - ('21.8) 시공사에서 준공검사 과정에서 계약예산 증액* 요청(시공사→항공안전기술원) * 설계누락 및 BF 인증 설계 변경 등 추가 공사비 2억원 증액 요구(20.7억원 → 22.7억원), - ('21.8~12) 준공정산 관련 세부내역 검토 및 협의(항공안전기술원↔시공사) - ('22.1~3) 공사비 추가증액 조정 타당성 검토 용역 실시(항공안전기술원 → 용역사) - ('22.4) 시공사 계약금액 변경 및 준공금 지급으로 최종 준공 처리 [시정요구사항] ○ 국토교통부는 「국가재정법」의 예산 이월 금지원칙에 비추어 불필요한 이월이 발생하지 않도록 사업 집행관리에 주의할 것	주의	○ 화성 드론 전용비행시험장은 위탁기관(항공안전기술원)과 시공사간 정산과정에서 예산 재이월이 발생하였으나 사업관리를 통해 '22.5월 최종 건축 준공이 완료됨 ○ 향후, 다른 사업에서는 유사상황이 발생하지 않도록 사업 집행관리에 만전을 기하도록 하겠음 ○ 조치완료일 : '22년 5월 26일	조치완료

그럼에도 법적 근거에 대한 검토가 미흡한 재이월을 다시 발생시킨 국토교통부는 이러한 재이월이 발생하지 않도록 하기 위한 철저한 대책을 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

다) 교통시설특별회계법 상 공항계정 세출사항 미해당

동 사업은 교통시설특별회계 공항계정의 세출사업으로 편성되어 있는데, 「교통시설특별회계법」에 따르면 공항계정의 세출 사항[280]은 ①공항·비행장 또는 항행안전시설의 신설·개량·확충 및 공항소음대책사업 및 주민지원사업을 위한 경비, ②공항 또는 비행장 개발사업 시행자에 대한 보조·출연 및 융자, ③ 공항·비행장 또는 항행안전시설의 건설·운영과 관련한 조사·연구 및 기술개발에 필요한 경비, ④다른 회계로부터의 예수금 및 전입금·차관 수입금·공공자금관리기금으로부터의 예수금 및 차입금의 원리금 상환, ⑤그 밖에 계정의 운영에 필요한 경비임.

국토교통부는 드론 인증센터는 비행장으로, 그 신설은 「교통시설특별회계법」 상 공항계정의 세출 사항에 해당한다고 볼 수 있는 측면이 있다는 설명이나,

---

280) **제6조(공항계정의 세입 및 세출)** ② 공항계정의 세출은 다음 각 호와 같다.
1. 공항·비행장 또는 항행안전시설의 신설·개량·확충 및 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」에 따른 공항소음대책사업 및 주민지원사업을 위한 경비
2. 「공항시설법」 제7조제1항에 따른 사업시행자에 대한 보조·출연 및 융자
3. 공항·비행장 또는 항행안전시설의 건설·운영과 관련한 조사·연구 및 기술개발에 필요한 경비
4. 제1항제6호·제8호·제9호 및 제10조에 따른 예수금, 차관 및 차입금의 원리금 상환
5. 그 밖에 계정의 운영에 필요한 경비

드론 인증센터가 비행장이라면 「공항시설법」에 따라 개발사업을 시작하기 전에 실시계획을 수립하고 고시하였어야 함[281]에도, 국토교통부는 이를 고시한 바 없다는 점에서 드론 인증센터를 비행장으로 보는 데 대한 논란이 있을 수 있는바, 동 구축사업을 「교통시설특별회계법」 상 공항계정의 세출 사항에 해당한다고 하기에 어려움이 있으며,

공항계정 세출사업 중 드론 전용비행시험장 구축 및 운영(3637-323), 드론 안전 및 활성화 지원(3637-324), 드론기업지원허브 운영(3637-326) 등의 사업들도 「교통시설특별회계법」에 따른 공항계정의 세출 사항에 해당되지 않는 것으로 보임.

---

281) **「공항시설법」**

제7조(실시계획의 수립·승인 등) ① 제6조에 따른 개발사업의 시행자(이하 "사업시행자"라 한다)는 대통령령으로 정하는 바에 따라 **개발사업을 시작하기 전에 개발사업에 관한 실시계획(이하 "실시계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.**

② 실시계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 사업시행에 필요한 설계도서
2. 자금조달계획
3. 개발사업 시행기간
4. 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사항

③ 국토교통부장관 외의 사업시행자가 실시계획을 수립한 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다. 승인받은 사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다.

④ 국토교통부장관 외의 사업시행자는 제3항 후단에도 불구하고 구조의 변경을 수반하지 아니하고 안전에 지장이 없는 시설물의 변경 등 국토교통부령으로 정하는 경미한 사항의 변경은 제20조에 따라 준공확인을 신청할 때 한꺼번에 신고할 수 있다.

⑤ 국토교통부장관은 제8조제1항제1호·제2호(「건축법」 제4조에 따른 건축위원회의 심의만 해당한다) 또는 제12호의 사항이 포함되어 있는 실시계획을 수립하거나 제3항에 따라 실시계획을 승인하려면 미리 기술심의위원회의 심의를 거쳐야 한다.

⑥ **국토교통부장관은 실시계획을 수립 또는 변경하였거나 제3항에 따라 실시계획을 승인 또는 변경승인하였을 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 그 내용을 고시하여야 한다.** 다만, 제4항에 따른 경미한 사항의 변경 등 국토교통부령으로 정하는 경미한 개발사업에 대해서는 고시를 생략할 수 있다.

제5조(공항개발기술심의위원회) ① 국토교통부장관은 **공항개발사업 또는 비행장개발사업(이하 "개발사업"이라 한다)**에 따른 건설기술·교통영향 등에 관한 중요 사항을 심의하기 위하여 필요한 경우 공항개발기술심의위원회(이하 "기술심의위원회"라 한다)를 구성·운영할 수 있다.

따라서 국토교통부는 예산편성 시 동 사업 및 해당 사업들을 일반회계의 세출 사업으로 편성하거나 「교통시설특별회계법」의 개정을 검토하는 등 보완 조치가 필요한 것으로 보임.

라. 교통체계관리계정

1) 도시철도 건설지원(3031-316·320·322·326·333·335·353·355·356)

○ 2023년도 도시철도 건설지원 사업은 일부사업에서 국고 보조금이 교부되지 않아 불용액이 발생하거나 교부된 국고보조금에서 이월액과 불용액이 발생하는 등 집행실적이 부진한 문제가 있었으므로 국토교통부는 사업진행상황에 대한 면밀한 검토를 통해 집행 가능한 적정 규모의 예산을 편성하고 집행관리를 철저히 할 필요가 있음.
○ 부산 사상-하단 도시철도 건설 사업 등 일부 사업에서 연례적으로 지방비 예산액을 미집행하고 있는데, 이러한 국고보조금 대비 지방비의 미집행이 연례적으로 반복되는 경우 중장기적으로 국고보조비율 준수, 지방비 예산의 계속된 이월 등 사업비 관리에 위험요인이 될 소지가 있으므로 향후 국토교통부는 지방비 매칭 예산이 적절히 집행되도록 관리·감독을 강화하는 등 주의할 필요가 있음.
○ 서울도시철도 7호선 석남연장 사업은 2020년 종료되어 2021년 5월 개통되었음에도 불구하고 「보조금 관리에 관한 법률」, 「국고보조금 통합관리지침」, 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」을 위반하여 정산이 지연된 문제가 있으므로 국토교통부는 향후 보조금 집행에 대한 관리·감독을 강화하여 이와 같은 일이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

도시철도 건설지원은 「도시철도법」 제22조제1항[282] 및 「보조금 관리에 관한 법률」 제9조[283]에 따라 지방자치단체나 도시철도공사가 시행하는 도시

282) 「도시철도법」
제22조(정부 지원 등) ① 정부는 지방자치단체나 도시철도공사가 시행하는 도시철도건설사업을 위하여 재정적 지원이 필요하다고 인정되면 소요자금(所要資金)의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

283) 「보조금 관리에 관한 법률」
제9조(보조금의 대상 사업 및 기준보조율 등) ①보조금이 지급되는 대상 사업, 경비의 종목, 국고보조율 및 금액은 매년 예산으로 정한다. 다만, 지방자치단체에 대한 보조금의 경우 다음 각 호에 해당하는 사항은 대통령령으로 정한다.
1. 보조금이 지급되는 대상 사업의 범위
2. 보조금의 예산 계상 신청 및 예산 편성 시 보조사업별로 적용하는 기준이 되는 국고 보조율(이하 “기준보조율”이라 한다)
② 국가는 지방자치단체가 수행하는 국고보조사업의 기준보조율을 변경하여 보조금 예산을 편성할 경우에는 사전에 지방자치단체에 통보하여야 한다.

철도건설사업[284]의 소요자금 일부를 지방자치단체 자본보조(330-03목)로 지원하는 사업으로, 2023년도에는 부산 사상-하단 도시철도 건설 사업 등 9개 세부사업으로 추진되었음.

도시철도 건설에 소요되는 비용은 「보조금 관리에 관한 법률」 제9조 및 동법 시행령 [별표1][285]에 따라 국가가 40~60%(서울특별시 40%, 기타 지방자치단체 60%)를 부담하고, 국토교통부장관의 도시철도 건설지원 권한은 「도시철도법」 제46조[286] 및 동법 시행령 제28조제1항제5호[287]에 따라 대도시권광역교통위원장에게 위임되어 있음.

이 사업의 2023년도 예산액은 4,560억 4,500만원으로, 이 중 2,485억 5,800만원을 집행(54.5%)하고, 2,074억 8,700만원은 불용하였음.

---

284) 「도시철도법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
5. "도시철도건설사업"이란 새로운 도시철도시설의 건설, 기존 도시철도시설의 성능 및 기능 향상을 위한 개량, 도시철도시설의 증설 및 도시철도시설의 건설 시 수반되는 용역 업무 등에 해당하는 사업을 말한다.

285) 「보조금 관리에 관한 법률 시행령」
제4조(보조금 지급 대상 사업의 범위와 기준보조율) ① 법 제9조제1항제1호에 따른 보조금이 지급되는 지방자치단체의 사업의 범위 및 같은 항 제2호에 따른 기준보조율(이하 "기준보조율"이라 한다)은 별표 1과 같다. 다만, 별표 2에서 정한 지방자치단체의 사업은 보조금 지급 대상에서 제외한다.
② 기준보조율은 해당 회계연도의 국고보조금, 지방비 부담액, 국가의 재정융자금으로 조달된 금액, 수익자가 부담하는 금액과 그 밖에 기획재정부장관이 정하는 금액을 모두 합한 금액에서 국고보조금이 차지하는 비율로 한다.

286) 「도시철도법」
제46조(권한의 위임) 이 법에 따른 국토교통부장관의 권한은 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제9조의2에 따른 대도시권광역교통위원장 또는 시·도지사에게 위임할 수 있다.

287) 「도시철도법 시행령」
제28조(권한의 위임) ① 국토교통부장관은 법 제46조에 따라 다음 각 호의 권한(도시철도운송사업 사업구간의 전부 또는 일부가 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제2조제1호에 따른 대도시권 안에 있는 경우에 한정한다)을 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제8조에 따른 대도시권광역교통위원회에 위임한다.
5. 법 제22조에 따른 지원

【 2023년도 도시철도 건설지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

세사업 명	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이전용 등	예산 현액	집행액	다음 연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
합 계	456,045	456,045	-	-	456,045	248,558	-	207,487	391,745
부산 사상-하단 도시철도건설	44,300	44,300	-	-	44,300	44,300	-	-	18,800
광주도시철도 2호선건설	184,700	184,700	-	-	184,700	-	-	184,700	130,000
양산도시철도 건설	78,169	78,169	-	-	78,169	78,169	-	-	41,462
대전도시철도 2호선건설	20,343	20,343	-	-	20,343	3,000	-	17,343	23,000
서울지하철7호선 청라연장	103,900	103,900	-	-	103,900	103,900	-	-	114,500
서울도시철도9호선 4단계 건설	19,189	19,189	-	-	19,189	19,189	-	-	34,200
대구 도시철도 엑스코선 건설	1,200	1,200	-	-	1,200	-	-	1,200	13,800
부산도시철도 하단-녹산선 건설	2,500	2,500	-	-	2,500	-	-	2,500	12,983
부산도시철도 오륙도선 건설	1,744	1,744	-	-	1,744	-	-	1,744	3,000

※ 자료: 국토교통부

나) 대규모의 불용액 발생 등 집행부진

2023년도 9개의 도시철도 건설지원 사업은 대규모 불용액이 발생하고 실집행률이 낮은 등 집행실적이 부진한 문제가 있음.

우선, 2023년도 도시철도 건설지원 사업은 총 예산 4,560억 4,500만원 중 45.5%인 2,074억 8,700만원의 불용액이 발생하였음.

각 사업별 불용액 규모를 보면, 광주도시철도 2호선 건설 사업에서 1,847억원의 예산이 전액 불용되었고, 대전도시철도 2호선 건설 사업은 173억 4,300만원의 예산이 불용되었으며, 대구 도시철도 엑스코선 건설 사업, 부산

도시철도 하단-녹산선 건설 사업, 부산도시철도 오륙도선 건설 사업에서 각각 12억원, 25억원, 17억 4,400만원의 예산이 전액 불용되었음.

각 사업별 불용사유를 보면, 광주도시철도 2호선 건설 사업은 2022~2023년 지방비 미확보로 예산 및 기금운용계획 집행지침[288]에 따라 국비를 미교부하였기 때문이고, 대전도시철도 2호선 건설 사업은 기본설계 결과에 따른 총사업비 증가로 인해 사업계획적정성 재검토('23.4~'24.2., 기획재정부)가 이루어지면서 집행시기가 미도래했기 때문임.

또한, 대구 도시철도 엑스코선 건설 사업은 기본계획 결과에 따른 총사업비 협의기간 소요(설계적정성 검토, '23.11.~'24.1., 기획재정부)로 기본계획 수립이 지연되었고, 부산 도시철도 하단-녹산선 건설 사업은 기본계획 결과 총사업비 증가로 사업계획적정성 재검토('23.12~'24.7, 기획재정부)가 추진되었고,, 부산도시철도 오륙도선 건설 사업은 타당성재조사('23.1~, 기획재정부)가 추진 중에 있어 국비를 미교부했기 때문임.

288) 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」
(3) 자치단체 매칭사업 국비 우선 교부
○ 각 중앙관서의 장은 자치단체 매칭사업의 경우 자부담분 확보이전에 국비를 교부하여 사업을 우선 추진토록 할 수 있으며, 추후 당해연도에 지방비 미확보시 보조금 전액 반납 또는 차년도 예산편성시 감액 조치한다.
- 다만, 전년도에 동 규정의 적용을 받아 국비를 교부받은 후 지방비를 확보하지 못한 자치단체가 추진하는 동종의 사업은 국비 선 교부 대상에서 제외한다.

【 2023년도 도시철도 건설지원 사업 불용액 발생 사유 】

(단위 : 백만원)

사업	국토부				불용액 발생사유
	예산	예산현액	교부	불용	
광주도시철도 2호선 건설	184,700	184,700	-	184,700	'22~'23년 지방 매칭비 미확보로 예산 및 기금운용계획 집행지침에 따라 국비 교부 불가
대전도시철도 2호선 건설	20,343	20,343	3,000	17,343	기본설계 결과에 따른 총사업비 증가로 인한 협의기간 소요(사업계획적정성 재검토, '23.4~'24.2월, 기재부)로 집행시기 미도래로 국비 불용
대구 도시철도 엑스코선 건설	1,200	1,200	-	1,200	총사업비 협의기간 소요(설계적정성 검토, '23.11~'24.1월, 기재부) 등으로 기본계획 수립 지연에 따른 국비 불용
부산 도시철도 하단-녹산선 건설	2,500	2,500	-	2,500	기본계획 수립 중 국회증액된 예산으로 집행시기 미도래(사업계획적정성 재검토 추진, '23.12.~'24.7.)
부산도시철도 오륙도선 건설	1,744	1,744	-	1,744	타당성재조사 추진 중('23.1~) 국회증액된 예산으로 조사 결과에 따라 추진여부 결정되어 불용

※ 자료: 국토교통부

다음으로, 2023년 국비가 교부된 5개 사업의 국고 보조금 실집행 실적을 보면, 국토교통부 총 교부액 2,485억 5,800만원에 전년도 이월액 2,966억 6,600만원을 합한 전체 예산현액은 5,452억 2,400만원이고, 이 중 4,590억 1,200만원을 집행하여 예산현액 대비 실집행률은 84.2%이며, 860억 3,000만원 및 1억8,200만원은 각각 다음연도 이월 및 불용 처리되었음.

세부 사업별 2023년도 실집행 실적을 보면, 대전도시철도 2호선 건설사업과 서울도시철도 9호선 4단계 건설 사업, 광주도시철도 2호선 건설 사업이 예산현액 대비 100%의 실집행률을 보였고, 서울지하철 7호선 청라연장 사업이 96.5%의 실집행률을 보였으며, 양산도시철도 건설사업 65.3%, 부산 사상-하단 도시철도 건설 사업 56.2% 순의 실집행률을 나타내었음.

이에 따라 부산 사상-하단 도시철도건설 사업과 양산도시철도 건설 사업은 각각 409억 500만원과 411억 8,900만원 등 400억원 이상의 이월액이 발생하였고, 서울지하철 7호선 청라연장 사업은 39억 3,600만원의 이월액과 1억 8,000만원의 불용액이 발생하였음.

【 2023년도 도시철도건설지원 사업 실집행 실적 】

(단위 : 백만원, %)

세사업명 (사업시행주체)	부처		사업시행주체(피출연·피보조기관등)						
	예산	집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
합 계	456,045	248,558	248,558	296,666	545,224	459,014	86,030	182	84.2
부산 사상-하단 도시철도건설 (부산광역시)	44,300	44,300	44,300	49,094	93,394	52,489	40,905	-	56.2
광주도시철도 2호선건설 (광주광역시)	184,700	-	-	179,507	179,507	179,507	-	-	100.0
양산도시철도 건설 (경상남도 양산시)	78,169	78,169	78,169	40,535	118,704	77,515	41,189	-	65.3
대전도시철도 2호선건설 (대전광역시)	20,343	3,000	3,000	-	3,000	3,000	-	-	100.0
서울지하철7호선 청라연장 (인천광역시)	103,900	103,900	103,900	14,362	118,262	114,146	3,936	180	96.5
서울도시철도9호선 4단계 건설 (서울특별시)	19,189	19,189	19,189	13,168	13,169	32,358	-	2	100
대구 도시철도 엑스코선 건설 (대구광역시)	1,200	-	-	-	-	-	-	-	-
부산도시철도 하단-녹산선 건설 (부산광역시)	2,500	--	-	-	-	-	-	-	-
부산도시철도 오륙도선 건설 (부산광역시)	1,744	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

동 사업들의 실집행이 부진한 것에 대하여 국토교통부는 부산 사상-하단 도시철도 건설 사업과 양산도시철도 건설 사업의 경우 후속공정(건축, 전기 등) 실시설계 결과 설계적정성 재검토로 총사업비 협의가 지연되었기 때문이라는 설명임.

【 2023년도 도시철도 건설지원 사업 국고보조금 실집행 부진 사유 】

세사업명	미집행 이월액 발생 사유
부산 사상-하단 도시철도건설	- 역 신설·이전, 차량기지 이전구역 손실보상 협의기간 소요 - 후속공정(건축, SE 등) 실시설계 결과 총사업비 협의 지연(설계적정성재검토, '23.5~'23.11월, 기재부)
양산도시철도 건설	- 후속공정(SE, 건축, 전기 등) 실시설계 완료에 따른 총사업비 증가로 인한 협의기간 소요(설계적정성재검토 '22.12~'23.8, 기재부)로 착수 지연

※ 자료: 국토교통부

이와 같이 2023년도 도시철도 건설지원 사업은 일부사업에서 국고 보조금이 교부되지 않아 불용액이 발생하거나 교부된 국고보조금에서 이월액과 불용액이 발생하였음.

그런데 지방비 미확보, 정거장 및 차량기지 이전에 따른 손실보상[289], 설계 완료에 따른 총사업비 협의, 타당성재조사 추진 등에 따른 사업 지연 사유는 예산 편성 당시 충분히 예측 가능한 것으로 보이는바, 이에 대한 충분한 검토 없이 예산이 과다하게 편성된 문제가 있는 것으로 보임.

특히, 예산의 과다 편성에 따른 대규모 이월액과 불용액의 발생은 기회비용의 관점에서 긴급하거나 중요한 다른 사업에 예산이 투입되지 못하도록 하여 한정된 국가 재원 배분의 효율성을 저해하는 문제를 초래함.

289) 부산 사상-하단 도시철도건설 사업 관련 정거장 이전은 2015년 7월, 정거장 신설은 2016년 11월부터 논의가 시작됨.

따라서 국토교통부는 사업진행상황에 대한 면밀한 검토를 통해 집행 가능한 적정 규모의 예산을 편성하고 집행관리를 철저히 할 필요가 있음.

다) 일부 사업의 국고보조금 우선 집행 문제

2023년도 9개 도시철도 건설지원 세부 사업의 지방자치단체 부담액(지방비)을 포함한 사업비 총액(국고보조금+지방비)의 집행실적을 보면, 예산현액 1조 1,348억 6,500만원 중 실집행액은 6,069억 7,500만원으로 실집행률은 53.5%임.

이는 9개 사업의 국고보조금 평균 실집행률 74.9%보다 낮은 수치인데, 부산 사상-하단 도시철도 건설 사업 등 일부 사업에서 도시철도 건설사업 추진 시 국고보조율(국가 60%(서울특별시는 40%), 지방자치단체 40%)에 따라 국비와 지방비를 매칭한 후 사업비 집행 단계에서 국고보조금을 우선 집행하고 지방비를 과소 집행하였기 때문인 것으로 보임.

예를 들어, 부산 사상-하단 도시철도 건설 사업의 경우 국고보조금은 524억 8,900만원을 실집행하여 실집행률이 56.2%이나 지방비는 전년도 이월액 62억 1,700만원만을 집행하여 실집행률은 5.3%이고, 양산도시철도 건설사업은 국고보조금의 경우 775억 1,500만원을 실집행하여 실집행률이 65.3%이나 지방비는 전년도 이월액 87억 7,800만원만을 집행하여 실집행률이 5.7%에 불과함.

【 2023년도 도시철도건설 사업 재원별(국비, 지방비) 실집행 실적 】

(단위 : 백만원, %)

구 분		예산액	전년 이월액	예산 현액 (A)	실집 행액 (B)	다음년도 이월액	불용액	실집 행률 (B/A)
합 계	계	517,615	617,250	1,134,865	606,975	526,919	982	53.5
	국비	248,558	296,666	545,224	459,012	86,030	182	84.2
	지방비	**269,057**	**320,584**	**589,641**	**147,963**	**440,879**	**800**	**25.1**
부산 사상-하단 도시철도건설	계	73,833	137,362	211,195	58,706	152,489	-	27.8
	국비	44,300	49,094	93,394	52,489	40,905	-	56.2
	지방비	**29,533**	**88,268**	**117,801**	**6,217**	**111,584**	**-**	**5.3**
광주도시철도 2호선건설	계	87,300	266,153	353,453	206,481	146,972	-	58.4
	국비	-	179,506	179,506	179,506	-	-	100
	지방비	**87,300**	**86,647**	**173,947**	**26,975**	**146,972**	**-**	**15.5**
양산도시철도 건설	계	121,748	151,412	273,160	86,293	186,867	-	31.6
	국비	78,169	40,535	118,704	77,515	41,189	-	65.3
	지방비	**43,579**	**110,877**	**154,456**	**8,778**	**145,678**	**-**	**5.7**
대전도시철도 2호선건설	계	5,081	4,702	9,783	4,761	5,022	-	48.7
	국비	3,000	-	3,000	3,000	-	-	100.0
	지방비	**2,081**	**4,702**	**6,783**	**1,761**	**5,022**	**-**	**26.0**
서울지하철7호선 청라연장	계	178,200	43,365	221,565	194,072	27,314	180	87.6
	국비	103,900	14,362	118,262	114,146	3,936	180	96.5
	지방비	**74,300**	**29,003**	**103,303**	**79,926**	**23,378**	**-**	**77.4**
서울도시철도9호선 4단계 건설	계	50,653	14,256	64,909	56,662	8,245	2	87.3
	국비	19,189	13,169	32,358	32,356	-	2	100.0
	지방비	**31,464**	**1,087**	**32,551**	**24,306**	**8,245**	**-**	**74.7**
대구 도시철도 엑스코선 건설	계	800	-	800	-	-	800	
	국비	-	-	-	-	-	-	
	지방비	**800**	**-**	**800**	**-**	**-**	**800**	**-**
부산도시철도 하단-녹산선 건설	계	-	-	-	-	-	-	-
	국비	-	-	-	-	-	-	-
	지방비	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
부산도시철도 오륙도선 건설	계	-	-	-	-	-	-	-
	국비	-	-	-	-	-	-	-
	지방비	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**

※ 자료: 국토교통부

특히, 부산 사상-하단 도시철도 건설 사업과 양산도시철도 건설 사업은 2020년 이후 최근 4년간 지방비로 매칭한 예산은 연례적으로 집행하지 않고 전년도에 이월된 지방비 예산 중 일부만을 집행하였음.

【 최근 4년간 부산 사상-하단 도시철도 건설사업 실집행 실적 】

(단위: 백만원)

연도	구분	예산	국비교부/시비확보액	전년이월액	예산현액	지출액		차년 이월액		불용(반환)액	
						예산	전년이월	예산	전년이월	예산	전년이월
2020	계	34,300	34,300	34,101	68,401	16,789	30,502	17,511	3,599	-	-
	국비	23,000	23,000	13,969	36,969	16,789	13,969	6,211	-	-	-
	지방비	11,300	11,300	20,132	31,432	-	16,533	11,300	3,599	-	-
2021	계	96,934	96,934	21,110	118,044	34,957	14,034	61,977	7,076	-	-
	국비	49,000	49,000	6,211	55,211	34,957	6,211	14,043	-	-	-
	지방비	47,934	47,934	14,899	62,833	-	7,823	47,934	7,076	-	-
2022	계	121,067	121,067	69,053	190,120	23,506	29,252	97,561	39,801	-	-
	국비	72,600	72,600	14,043	86,643	23,506	14,043	49,094	-	-	-
	지방비	48,467	48,467	55,010	103,477	-	15,209	48,467	39,801	-	-
2023	계	73,833	73,833	137,362	211,195	3,395	55,311	70,438	82,051	-	-
	국비	44,300	44,300	49,094	93,394	3,395	49,094	40,905	-	-	-
	지방비	29,533	29,533	88,268	117,801	-	6,217	29,533	82,051	-	-

* 전년이월액은 누계임

※ 자료: 국토교통부

【 최근 4년간 양산도시철도 건설사업 실집행 실적 】

(단위: 백만원)

연도	구분	예산	국비교부/시비확보액	전년이월액	예산현액	지출액		차년 이월액		불용(반환)액	
						예산	전년이월	예산	전년이월	예산	전년이월
2020	계	41,506	41,506	46,484	87,990	30,000	26,287	11,506	20,197	-	-
	국비	30,000	30,000	18,249	48,249	30,000	18,249	-	-	-	-
	지방비	11,506	11,506	28,235	39,741	-	8,038	11,506	20,197	-	-
2021	계	75,533	75,533	31,703	107,236	50,000	6,043	25,533	25,660	-	-
	국비	50,000	50,000	-	50,000	50,000	-	-	-	-	-
	지방비	25,533	25,533	31,703	57,236	-	6,043	25,533	25,660	-	-
2022	계	161,847	161,847	51,193	213,040	55,465	6,163	106,382	45,030	-	-
	국비	96,000	96,000	-	96,000	55,465	-	40,535	-	-	-
	지방비	65,847	65,847	51,193	117,040	-	6,163	65,847	45,030	-	-
2023	계	121,748	121,748	151,412	273,160	36,980	49,313	84,768	102,099	0	0
	국비	78,169	78,169	40,535	118,704	36,980	40,535	41,189	0	0	0
	지방비	43,579	43,579	110,877	154,456	0	8,778	43,579	102,099	0	0

* 전년이월액은 누계임

※ 자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는「국고보조금 통합관리지침」제23조제2항[290]에 따라 지방자치단체 매칭사업인 경우 보조사업자가 자기부담금을 우선 집행하지 않을 수 있다는 규정을 근거로 제시하고 있으나,

동 규정은 원칙적으로 지방자치단체인 보조사업자가 자기부담금을 우선 집행하되, 공공성을 고려하여 예외를 두는 것으로 제한적으로 적용될 필요가 있음.

그럼에도 앞에서 본 바와 같이 '부산 사상-하단 도시철도 건설 사업'과 '양산도시철도 건설 사업'은 최근 4년간 지방비 매칭 예산의 미집행이 연례적으로 반복되고 계속 이월되는 문제가 있음.

위와 같은 집행 행태는 중장기적으로 국고보조비율 미준수 등 사업비 관리에 위험요인이 될 소지가 있으므로, 향후 국토교통부는 지방비 매칭 예산이 적절히 집행되도록 관리·감독을 강화하는 등 주의할 필요가 있음.

---

290)「국고보조금 통합관리지침」
제23조(보조사업자의 자기부담금 집행) ① 중앙관서의 장은 보조사업자가 자기부담금을 포함하여 보조사업을 추진하는 경우 해당 보조사업자로 하여금 자기부담금을 우선 집행하도록 하여야 한다.
② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 보조사업자는 자기부담금을 우선 집행하지 아니할 수 있다.
1. 보조사업 연간사업계획에 반영되지 않은 추가 자부담의 경우
2. 지방자치단체 매칭사업의 경우(국비와 지방비 매칭사업에 한한다.)
3. 그 밖에 중앙관서의 장이 보조사업자 또는 보조사업 특성에 따라 자부담금 집행을 달리 정한 사업인 경우
③ 중앙관서의 장은 제2항제2호의 경우 지방자치단체의 장이 자기부담분 확보 이전에 보조금을 교부하여 사업을 우선 추진하도록 할 수 있다.
④ 중앙관서의 장은 제1항에도 불구하고 민간보조사업자의 자기부담금 확보가 불가피하게 어렵다고 판단하는 경우 자기부담금 확보이전에도 보조금을 교부할 수 있다.
⑤ 제4항의 경우, 중앙관서의 장은 전년도 자기부담금 확보 및 보조사업의 집행 실적을 고려하여야 한다.
⑥ 중앙관서의 장은 지방자치단체의 장 또는 민간보조사업자가 「보조금법」 제27조제1항에 따른 보조사업 실적보고 사유가 발생한 날까지 자기부담금을 확보하지 못한 경우 지방자치단체의 장 또는 민간보조사업자에게 보조금을 반납하도록 하거나 차년도 예산 편성시 감액조치를 할 수 있다.
⑦ 제1항, 제2항, 제4항 내지 제6항은 간접보조사업자에게도 준용한다.

라) 종료사업의 정산 지연 문제

도시철도 건설지원 사업 중 2020년 종료된 서울도시철도 7호선 석남연장 사업이 2024년 7월에야 정산이 완료된 문제가 있음.

서울도시철도 7호선 석남연장 사업은 인천광역시 부평구 갈산동(7호선 부평구청역)에서 인천광역시 서구 석남동(인천2호선 석남역) 간 4.2km를 복선전철로 연결하여 서울도시철도 7호선을 연장하는 사업으로, 2011년부터 2020년까지 총 사업비 3,744억원(국비 2,246억원, 지방비 1,498억원)을 투입하여 2021년 5월 개통하였음.

서울도시철도 7호선 석남연장 사업은 지자체인 인천광역시에 대한 보조사업으로, 「보조금 관리에 관한 법률」 및 「국고보조금 통합관리지침」 등에 따라 보조사업이 완료되었을 때 사업비를 정산하여 인천광역시는 보조금의 집행잔액을 다시 국고로 반납해야 함.

구체적으로 「보조금 관리에 관한 법률」 제27조 및 동법 시행령 제12조[291]에 따르면, 지방자치단체의 장인 보조사업자는 보조사업을 완료하였을 때

291) 「보조금 관리에 관한 법률」
제27조(보조사업 또는 간접보조사업의 실적 보고) ① 보조사업자 또는 간접보조사업자는 중앙관서의 장이 정하는 바에 따라 보조사업 또는 간접보조사업을 완료하였을 때, 폐지의 승인을 받았을 때 또는 회계연도가 끝났을 때에는 대통령령으로 정하는 기한까지 그 보조사업 또는 간접보조사업의 실적을 적은 보조사업실적보고서 또는 간접보조사업실적보고서를 작성하여 중앙관서의 장 또는 보조사업자에게 제출하여야 한다.
② 제1항의 보조사업실적보고서 또는 간접보조사업실적보고서에는 그 보조사업 또는 간접보조사업에 든 경비를 재원별로 명백히 한 정산보고서 및 중앙관서의 장이 정하는 서류를 첨부하여야 한다. 이 경우 보조사업 또는 간접보조사업에 대한 보조금 또는 간접보조금이 대통령령으로 정하는 금액 이상인 보조사업자 또는 간접보조사업자(보조사업자 또는 간접보조사업자가 지방자치단체인 경우는 제외한다)는 「주식회사 등의 외부감사에 관한 법률」 제2조제7호 및 제9조에 따른 감사인으로부터 정산보고서의 적정성에 대하여 검증을 받아야 한다.

보조사업실적보고서를 실적보고 사유가 발생한 날부터 3개월 이내에 제출해야 함.

또한, 「국고보조금 통합관리지침」제26조[292]는 중앙관서의 장이 보조금

③ 중앙관서의 장은 보조사업자 또는 간접보조사업자가 제1항 및 제2항에 따른 보고서 및 서류를 제1항에 따른 기한이 지난 후 제출한 경우에는 해당 보고서가 제출된 이후 최초로 지급하는 보조금(간접보조사업자의 경우 간접보조금에 관련된 보조금을 말한다. 이하 이 항에서 같다)의 100분의 50 이내의 범위에서 지연 기간을 고려하여 대통령령으로 정하는 기준에 따라 보조금을 삭감할 수 있다.

④ 제2항 후단에 따른 정산보고서의 정산 및 검증 방법에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

「보조금 관리에 관한 법률 시행령」

제12조(보조사업의 실적 보고) ① 보조사업자 또는 간접보조사업자는 법 제27조제1항에 따라 보조사업실적보고서 또는 간접보조사업실적보고서를 실적 보고 사유가 발생한 날부터 2개월(지방자치단체의 장인 보조사업자 또는 간접보조사업자의 경우에는 3개월) 내에 제출하여야 한다.

② 보조사업자 또는 간접보조사업자는 회계연도가 끝났을 때 법 제27조제1항에 따른 보고를 하는 경우로서 해당 보조금 교부 결정의 내용과 다음 회계연도 이후의 보조사업 수행계획이 다를 경우에는 그 계획서를 함께 제출하여야 한다.

③ 법 제27조제3항에서 “대통령령으로 정하는 기준”이란 다음 각 호의 구분에 따른 기준을 말한다. <신설 2020. 9. 29.>

1. 3개월 이상 지연하여 제출한 경우: 해당 보고서가 제출된 이후 최초로 지급하는 보조금(간접보조사업자의 경우 간접보조금에 관련된 보조금을 말한다. 이하 이 항에서 같다)의 100분의 10 이하의 범위에서 삭감
2. 6개월 이상 지연하여 제출한 경우: 해당 보고서가 제출된 이후 최초로 지급하는 보조금의 100분의 20 이하의 범위에서 삭감
3. 12개월 이상 지연하여 제출한 경우: 해당 보고서가 제출된 이후 최초로 지급하는 보조금의 100분의 50 이하의 범위에서 삭감

292) 「국고보조금 통합관리지침」

제26조(보조사업 실적보고 및 집행잔액 등 반납) ① 중앙관서의 장은 보조사업이 완료되었을 때, 폐지의 승인을 한 때 또는 회계연도가 끝났을 때에는 「보조금법」제27조와 「보조금법 시행령」제12조에 따라 보조사업자 등으로부터 정산보고서 등이 포함된 실적보고서를 제출 받아야 하며 집행잔액과 보조금으로 발생한 이자, 보조사업의 수익금(교부목적에 위배되지 않는 범위 내에서 보조금으로 인해 발생한 수익금을 반환하도록 교부조건에 명시한 경우에 한한다)을 반납 받아야 한다.

② 보조사업 시행으로 발생한 부가가치세 환급금 등은 세외수입으로 계상하는 것을 원칙으로 한다. 다만 부가가치세 환급금을 동일한 사업에 재투자 하고자 할 경우에는 그 내역을 명확히 하여 사업계획에 미리 반영하거나 사업계획을 변경하여 사용할 수 있다.

③ 제1항의 반납 받아야 하는 ‘집행잔액’은 보조금시스템의 재원별 사용금액 잔액을 기준으로 하고, 반납받아야 하는 ‘보조사업의 수익금’은 국고보조금 비율 등에 따라 산정한다. 다만, 보조금법 제26조의2제2항에 따라 통일・안보 등에 관련된 보조사업 또는 간접보조사업으로서 보조금시스템을 통하여 업무를 수행하는 것이 적절하지 아니하다고 기획재정부장관이 관계 중앙관서의 장과 협의하여 정하는 보조사업 또는 간접보조사업은 국고보조금 비율 등에 따라 집행잔액을 산정한다.

④ 중앙관서의 장은 보조금 집행잔액과 이자, 보조사업의 수익금의 반납기한을 반납금액, 결산일정 등을 감안하여 정하되 사업이 완료된 해의 다음 연도 내에는 반납이 완료될 수 있도록 하여야 한다.

집행잔액과 이자, 보조사업의 수익금의 반납기한을 반납금액, 결산일정 등을 감안하여 정하되 사업이 완료된 해의 다음 연도 내에는 반납이 완료될 수 있도록 규정하고 있음.

그리고 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」[293] 은 각 중앙관서의 장이 보조사업이 완료된 때에는 집행된 보조금을 정산하여 집행잔액, 보조금으로 발생한 이자를 조속히 반납될 수 있도록 조치하도록 하고, 반납기한은 반납금액, 결산일정 등을 감안하여 중앙관서의 장이 정하되, 늦어도 사업 집행 완료 다음해 중에 반납이 완료될 수 있도록 규정하고 있음.

그런데 국토교통부에 따르면, 서울도시철도 7호선 석남연장 사업비는 2022년까지 인천광역시에서 사용하였고, 2023년에 인천광역시가 정산자료, 증빙자료, 이자 계산 및 보고서 등을 작성한 후 2024년 1월에 정산자료를 국토교통부에 제출하였으며, 2024년 7월에 반납이 완료되었음.

---

⑤ 보조사업자는 예탁된 보조금의 집행잔액, 이자수입 및 보조사업의 수익금을 예탁기관으로 하여금 중앙관서의 장 또는 지방자치단체의 장에게 반납하게 할 수 있다.
⑥ 보조사업자 등이 지방자치단체를 제외한 민간사업자인 경우로서 발생이자 산정이 곤란한 때에는「민법」제379조의 법정이율인 연 5%를 적용한다.
⑦ 보조사업자 등이 지방자치단체인 경우로서 발생이자 산정이 곤란한 때에는 자치단체가 금융기관과 약정한 보통예금 금리로 산정한다. 다만, 반납대상에서 제외하는 이자는「보조금법」제31조제2항과「보조금법 시행령」제13조에 따른다.
⑧ 제1항, 제5항과 제7항은 간접보조사업자에게도 준용한다.

293) 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」
12. 자치단체보조사업
12-2. 세부지침
가. 일반보조사업
(9) 보조금 집행잔액 및 이자 반납
○ 각 중앙관서의 장은 보조사업이 완료되거나, 폐지가 승인되거나 회계연도가 종료된 때에는 집행된 보조금을 정산하여 집행잔액, 보조금으로 발생한 이자를 함께 반납받아야 한다.
※「국고금 관리법」제47조 제1항에 따라 국고금의 수입 또는 지출에서 10원 미만의 끝수가 있을 때는 그 끝수를 계산하지 아니함
- 이 경우 보조금 정산잔액 및 이자가 조속히 반납될 수 있도록 조치하여야 하며, 반납기한은 반납금액, 결산일정 등을 감안하여 중앙관서의 장이 정하되, 늦어도 사업집행 완료 다음해 중에 반납이 완료될 수 있도록 하여야 한다.

즉, 서울도시철도 7호선 석남연장 사업은 2022년 사업이 완료되었음에도 다음 연도인 2023년 내에 보조금 반납을 완료하지 못하고 2024년 7월에야 반납을 완료하였음.

보조사업을 완료하였을 때 보조사업실적보고서를 실적 보고 사유가 발생한 날부터 3개월 이내에 제출해야 한다는 「보조금 관리에 관한 법률」과 사업이 완료된 해의 다음 연도 내에는 집행잔액 보조금의 반납이 완료되도록 정한 「국고보조금 통합관리지침」및 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」을 명확하게 위반한 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 향후 보조금 집행에 대한 관리·감독을 강화하여 이와 같은 일이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

2) 도시철도 회생전력 유휴에너지를 이용한 도심형 수소모빌리티 확산 인프라 기술개발(R&D)(4159-332)

○ 도시철도 회생전력 유휴에너지를 이용한 도심형 수소모빌리티 확산 인프라 기술개발(R&D) 사업은 지자체의 부담금 미납으로 인해 연구 중단 및 예산 불용 문제가 발생하였으므로 국토교통부는 향후 연구개발사업 추진시 연구과제가 안정적으로 추진될 수 있도록 지자체 등 협약기관의 부담금에 대한 관리를 철저히 할 필요가 있음. ○ 국토교통부는 「국토교통과학기술연구개발사업 시행계획」이 기변경사항 등이 반영되지 않거나 중단된 사업이 포함되어 있는 등 부실하게 관리·운영되고 있으므로 향후 「국토교통과학기술연구개발사업 시행계획」을 체계적으로 관리·운영하도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

도시철도 회생전력[294] 유휴에너지를 이용한 도심형 수소모빌리티 확산 인프라 기술개발(R&D) 사업은 수소모빌리티 확산 기반을 마련하기 위해 도시철도 회생전력 등 유휴에너지를 활용하여 도심 내에서 수소를 생산하고 충전할 수 있는 인프라 모델을 개발하고 검증하려는 연구개발 사업임.

동 사업의 총 사업비는 94억 3,800만원이고, 연구기간은 2022년부터 2025년까지임.

294) 도시철도 전동차 제동 시 관성력을 이용해 바퀴 등에 달려 있는 회전자를 돌려 전동기를 발전기 기능으로 작동하게 함으로써 운동 에너지를 전기 에너지로 변환하여 회수한 전력을 말함.

【 도시철도 회생전력 유휴에너지를 이용한 도심형 수소모빌리티 확산 인프라 기술개발(R&D) 사업 개요 】

과제명	주관연구기관 (책임자)	총 사업비 (백만원)	'23년 사업비 (백만원)	사업기간	계약방식
도시철도 회생전력 유휴에너지를 이용한 도심형 수소모빌리티 확산 인프라 기술개발	부산테크노파크 (변정섭)	9,438	2,600	'22.4~'25.12	공모

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2023년도 예산액은 26억원으로, 이 중 4억 5,400만원을 집행(17.5%)하고 21억 4,600만원은 불용하였음.

【 2023년도 도시철도 회생전력 유휴에너지를 이용한 도심형 수소모빌리티 확산 인프라 기술개발(R&D) 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
도시철도 회생전력 유휴에너지를 이용한 도심형 수소모빌리티 확산 인프라 기술개발(R&D)	2,600	2,600	-	-	2,600	454	-	2,146	1,060

※ 자료: 국토교통부

나) 테스트베드 구축 사업의 연구중단 문제

도시철도 회생전력 유휴에너지를 이용한 도심형 수소모빌리티 확산 인프라 기술개발(R&D) 사업은 2022년(25억원) 및 2023년 지자체부담금(60억원) 미납에 따라 특별평가를 통해 연구가 중단되었으며, 이에 따라 집행이 부진한 문제가 있음.

2023년 동 사업은 2023년 예산 26억원 중 4억 5,400만원만을 집행하여 17.5%의 낮은 집행률을 보였고, 연구가 중단되었음.

이는 동 사업의 테스트베드 구축을 위해 부산광역시가 부담금을 지급하기로 협약('22.4월, 총 125억원)하였으나, 2022년과 2023년 부담금(25억원, 60억원)을 미납하여 특별평가를 통해 '지원중단' 결정('23.11.23)이 이루어짐에 따라 연구기관의 실집행 금액에 해당하는 비용만 지급하였기 때문임.

【 2023년도 도시철도 회생전력 유휴에너지를 이용한 도심형 수소모빌리티 확산 인프라 기술개발(R&D) 사업 집행실적 】

과제명	계획(백만원)		집행실적(백만원)		잔액 발생사유
	'23년 정부출연금	'23년 민간부담금	'23년 정부출연금	'23년 민간부담금	
도시철도 회생전력 유휴에너지를 이용한 도심형 수소모빌리티 확산 인프라 기술개발	2,600	624	454	132	테스트베드 구축을 위한 지자체부담금 미납으로 특별평가('23.11) 결과, 지원중단 됨에 따라 연구기관 실집행 금액에 해당하는 비용만 지급

※ 자료: 국토교통부

그리고 2023년까지 전력변환장치 설계 등으로 기투입된 예산(23억 7,500만원)과 그동안의 연구성과 등은 동 사업에 더 이상 참여할 지방자치단체가 없어 활용되지 못할 것으로 예상됨.

【 도시철도 회생전력 유휴에너지를 이용한 도심형 수소모빌리티 확산 인프라 기술개발(R&D) 사업비 결산내역 】

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(B)	집행액(C) [실집행액]	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액
	본예산	추경(A)								
2022	1,921	1,921	-	-	1,921	1,921 [1,921]	100.0	100.0	-	-
2023	2,600	2,600	-	-	2,600	454 [454]	17.5	17.5	-	2,146
2024	1,060	1,060	-	-	1,060	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

이에 동 연구과제가 중단됨에 따라 기존에 투입된 사업 예산의 낭비를 초래하였는바, 국토교통부는 향후 연구개발사업 추진시 연구과제가 안정적으로 추진될 수 있도록 지자체 등 협약기관의 부담금 납부 관리를 철저히 할 필요가 있음.

다) 국토교통과학기술연구개발사업 시행계획 체계적 관리 필요

「국토교통과학기술 육성법」 제5조[295]에 따라 국토교통부장관은 국토교통부 소관 연구개발사업의 효율적 추진을 위해 사업시행의 기본방향과 중점 추진내용을 담은 「국토교통과학기술연구개발사업 시행계획」을 매년 수립하여야 함.

「국토교통과학기술 육성법 시행령」 제4조[296]에 따라 동 시행계획에는

295) 「국토교통과학기술 육성법」
제5조(시행계획의 수립·시행) ① 국토교통부장관은 종합계획의 추진을 위하여 매년 시행계획(이하 "시행계획"이라 한다)을 수립·시행하여야 한다.
② 국토교통부장관은 시행계획을 수립하거나 변경하려는 경우에는 제6조제1항에 따른 국토교통과학기술위원회의 심의를 거쳐야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려는 경우에는 그러하지 아니하다.
③ 그 밖에 시행계획의 수립·변경 및 시행 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

296) 「국토교통과학기술 육성법 시행령」
제4조(시행계획의 수립·변경 등) ① 법 제5조제1항에 따른 시행계획(이하 "시행계획"이라 한다)에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.
1. 해당 연도의 국토교통과학기술 육성 추진 방향
2. 국토교통과학기술 육성에 관한 분야별 세부계획
3. 국토교통과학기술 연구개발사업(이하 "연구개발사업"이라 한다)별 세부 사업계획 및 투자계획
4. 제13조에 따른 업무의 위탁에 관한 사항
5. 그 밖에 연구개발사업과 관련하여 국토교통부장관이 필요하다고 인정하는 사항
② 국토교통부장관은 시행계획 수립에 필요한 자료 등을 제출하여 줄 것을 관계 중앙행정기관의 장이나 지방자치단체의 장에게 요청할 수 있다.
③ 법 제5조제2항 단서에서 "대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우"란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다.
1. 법 제8조제2항에 따른 연구과제(이하 "연구과제"라 한다)의 명칭을 변경하는 경우
2. 연구과제 추진일정을 변경하는 경우
3. 연구개발과제의 총연구비 또는 해당 연도 예산을 일부 감액하는 경우
4. 법 제6조제1항에 따른 국토교통과학기술위원회의 심의를 거치지 아니할 수 있는 것으로 시행계획에서 정한 범위에서 변경하는 경우

해당 연도의 국토교통과학기술 육성 추진 방향, 분야별 세부계획, 국토교통과학기술 연구개발사업별 세부 사업계획 및 투자계획 등이 포함되어야 함.

그런데, 2023년 광역교통 R&D 사업 중 특별평가 결과 연구비가 변경되거나 사업이 중단되었음에도 국토교통부는 해당 내용을 반영하여 「국토교통과학기술연구개발사업 시행계획」을 수정하지 않았음.

내용을 살펴보면, 2023년 세계 최장경간(200m급) 경전철 고가구조물 실증 연구 사업은 테스트베드인 부산 하단-녹산선 도시철도사업의 지연으로 당초 연구기간 내 목표 달성 및 기관부담금 납부가 어려운 상황임을 고려하여 특별평가를 통해 연구개발목표, 연구개발비, 연구개발기간 등을 조정하였음.

당초 사업기간은 2021년에서 2024년까지로 연구비는 총 193억 8,400만을 지원할 계획이었으나, 특별평가 결과 사업기간을 2021년에서 2023년까지로 단축하고 연구비 지원규모로 124억 7,500만원으로 축소하였음.

---

④ 국토교통부장관은 시행계획을 수립하거나 변경하였으면 국토교통부 인터넷 홈페이지에 공개하여야 하며, 필요한 경우에는 사업설명회를 개최하여 사업을 홍보할 수 있다.
⑤ 제1항부터 제4항까지에서 규정한 사항 외에 시행계획의 수립·변경 및 시행 등에 필요한 사항은 국토교통부장관이 정한다.

【 2023년 세계 최장경간(200m급) 경전철 고가구조물 실증 연구 사업 특별평가 결과 】

변경 항목	변경내용				
	변경 전		변경 후		
목표 및 내용	설계 경제성(VE) 및 생애주기비용(LCC) 분석 신형식 고가구조물 제작, 공사 시방서 작성 신형식 고가구조물 실대형 구조시험체 구축 및 성능검증 **테스트베드 구축 및 성능검증**		설계 경제성(VE) 및 생애주기비용(LCC) 분석 신형식 고가구조물 제작, 공사 시방서 작성 신형식 고가구조물 실대형 구조시험체 구축 및 성능검증 **신형식 고가구조물 변단면부 정밀 제작 시공성 검증(추가)**		
기간	'21.4~'24.12		'21.4~'23.12		
연구 기관	철도연(주관), 부산교통공사(공동)		철도연(주관)		
연구 개발비	총액	(정부) 19,384 (민간) 12,377	총액	(정부) 12,475 (민간) 2,897	△6,909 △9,480
	'23	(정부) 5,735 (민간) 4,726	'23	(정부) 2,971 (민간) 0	△2,764 △4,726
	'24	(정부) 4,145 (민간) 4,754	'24	(정부) 0 (민간) 0	△4,145 △4,754

※ 자료: 국토교통부

이와 같이 2023년 특별평가를 통해 R&D 사업의 주요내용인 연구기간, 연구비 등이 변경되었음에도 불구하고 국토교통부는 해당 내용을 「2023년 국토교통과학기술연구개발사업 시행계획」에 반영하지 않았음.

또한, 도시철도 회생전력 유휴에너지를 이용한 도심형 수소모빌리티 확산 인프라 기술개발(R&D) 사업은 지방비 부담금 미납으로 과제가 중단되었음에도 불구하고 「2024년 국토교통과학기술연구개발사업 시행계획」의 세부사업별 추진계획에 포함시켰음.[297]

「국토교통과학기술연구개발사업 시행계획」에 중단된 연구과제가 포함

297) 국토교통부는 도시철도 회생전력 유휴에너지를 이용한 도심형 수소모빌리티 확산 인프라 기술개발(R&D) 사업에 대한 지원 중단(2023년)에 따라 2024년 예산(10.6억원)은 미집행할 예정임.

되어 있거나 주요 내용이 잘못 기재되어 있는 경우 연구개발사업을 체계적으로 관리하기 어려운 측면이 있으므로 국토교통부는 향후 「국토교통과학기술연구개발사업 시행계획」을 체계적으로 관리·운영하도록 주의할 필요가 있음.

3) 유가보조금관리시스템 운영(정보화) (4264-532)

○ 유가보조금관리시스템 운영사업은 교통시설특별회계 교통체계관리계정에 편성되어 있는데, 「교통시설특별회계법」 상 세출 목적에 부합하지 않는 측면이 있어 일반회계 등으로 이전하여 편성할 필요성이 있음.

가) 개요

유가보조금관리시스템 운영사업은 유가보조금카드제의 원활한 시행 및 유가보조금 지급의 효율적 관리, 부정수급 모니터링을 위해 구축된 유가보조금관리시스템의 유지보수 및 운영을 하기 위한 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 6억 6,200만원으로, 이 중 6억 6,000만원(99.7%)을 집행하고 200만원을 불용하였음.

【 2023년도 유가보조금관리시스템운영 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액 등	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
유가보조금관리 시스템운영(정보화)	662	662	-	-	662	660	-	2	4,758

※ 자료: 국토교통부

나) 일반회계로의 이전 검토 필요

동 사업은 현재 교통시설특별회계(이하 “교특회계”) 교통체계관리계정에 편성되어 있음.

그런데 「교통시설특별회계법」 제5조의2제2항에 따르면 교통체계관리계정의 세출은 ① 도시철도 건설·운영 등에 관한 경비 등, ② 대중교통수단 고급화·다양화, 대중교통시설 확충·개선, 대중교통 육성 및 이용촉진을 위한 조사·연구 및 기술개발 경비 등, ③ 지속가능 교통물류체계 개선사업의 지원, ④ 대도시권 내 둘 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 노선버스에 대한 보조·융자에 사용할 수 있음.

【 교통시설특별회계법 제5조의2 교통체계관리계정의 세출 대상 】

1. 도시철도 기반시설의 건설·개량·관리 및 시설장비 현대화에 필요한 경비
2. 도시철도의 건설·운영을 위한 자금의 보조·융자
3. 도시철도 기반시설의 건설·개량 및 시설장비 현대화를 위한 「국가철도공단법」에 따른 국가철도공단 등에 대한 출연·보조 및 융자
4. 도시철도의 건설·운영 등과 관련한 조사·연구 및 기술개발에 필요한 경비
5. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제2조제2호[298]에 따른 대중교통수단의 고급화·다양화를 위한 자금의 보조·융자
6. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제2조제3호[299]에 따른 대중교통시설의 확충·개선을 위한 자금의 보조·융자
7. 대중교통의 육성 및 이용 촉진을 위한 조사·연구 및 기술개발에 필요한 경비
8. 「지속가능 교통물류 발전법」 제50조에 따른 지속가능 교통물류체계[300] 개선사업[301]의 지원
9. 제1항제3호·제5호·제6호 및 제10조에 따른 예수금, 차관 및 차입금의 원리금 상환
10. 법률 제7601호 부산교통공단법 폐지법률 부칙 제4조에 따라 국가가 인수한 부산교통공단 채무에 대한 원리금 상환
11. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업 중 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제2조[302]에 따른 대도시권 내 둘 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 여객자동차운송사업에 대한 보조·융자
12. 그 밖에 계정의 운영에 필요한 경비

298) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.
2. "대중교통수단"이라 함은 일정한 노선과 운행시간표를 갖추고 다수의 사람을 운송하는데 이용되는 것으로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다.
가. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동 차(이하 "노선버스"라 한다)
나. 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도중 차량
다. 「철도산업발전기본법」 제3조제4호에 따른 철도차량중 여객을 운송하기 위한 철도차량

유가보조금이란「여객자동차 운수사업법」제50조 및「화물자동차 운수사업법」 제43조에 따라 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수가 여객자동차운송사업자 및 화물자동차 운송사업자에게 지급하는 연료(경유, LPG, 천연가스, 수소)에 대한 보조금을 말함. 이러한

라. 「해운법」 제2조제1호의2에 따른 여객선(같은 법 제3조제1호에 따른 내항 정기 여객운송사업에 사용되는 경우에 한정한다)
마. 「유선 및 도선 사업법」 제2조제2호에 따른 도선사업에 사용되는 도선
바. 그 밖에 대통령령으로 정하는 운송수단

299)「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.
3. "대중교통시설"이라 함은 대중교통수단의 운행에 필요한 시설 또는 공작물로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.
가. 버스터미널·정류소·차고지·버스전용차로 등 노선버스의 원활한 운행에 필요한 시설 또는 공작물
나. 「도시철도법」 제2조제3호에 따른 도시철도시설
다. 「철도산업발전기본법」 제3조제2호에 따른 철도시설
라. 「도시교통정비 촉진법」 제2조제3호에 따른 환승시설(이하 "환승시설"이라 한다)
마. 여객터미널, 선착장, 도선장, 접안시설 및 승하선 보조시설 등 여객선과 도선의 원활한 운항에 필요한 시설 또는 공작물
바. 그 밖에 대통령령으로 정하는 시설 또는 공작물로서 대중교통수단의 운행과 관련된 시설 또는 공작물

300)「지속가능 교통물류 발전법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
3. "교통물류체계"란 교통 및 물류와 관련된 활동을 효과적으로 수행하기 위하여 서로 유기적으로 연계된 교통수단, 교통물류시설 및 교통물류의 운영과 이와 관련된 산업 및 제도를 말한다.
5. "지속가능성"이란 현재 세대의 필요를 충족시키기 위하여 미래 세대가 사용할 경제·사회·환경·교통 등의 자원을 낭비하거나 여건을 저하시키지 아니하고 서로 조화와 균형을 이루는 것을 말한다.
6. "지속가능 교통물류체계"란 지속가능성에 기초하여 사람·화물 등의 이동성과 접근성 향상 등 교통물류의 발전을 이루는 교통물류체계를 말한다.

301)「지속가능 교통물류 발전법」
제50조(지속가능 교통물류체계 개선사업의 지원) ① 국가는 지방자치단체나 교통물류운영자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우로서 재정적 지원이 필요하다고 인정되면 예산의 범위에서 필요한 비용의 전부 또는 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. <개정 2018. 8. 14.>
1. 특별지역대책의 시행
2. 제18조에 따른 자발적 협약에 따른 자동차 통행량 총량 관리
3. 제19조에 따른 교통수단 간 수송 분담구조 개선사업
4. 제21조에 따른 전환교통 촉진을 위한 환승·환적 시설 및 장비의 설치 지원
5. 그 밖에 지속가능 교통물류체계의 발전을 위하여 대통령령으로 정하는 사업

302)「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」
제2조(정의) 이 법에서 사용되는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "대도시권"이란 「지방자치법」 제2조제1항제1호에 따른 특별시·광역시 및 그 도시와 같은 교통생활권에 있는 지역 중 대통령령으로 정하는 지역을 말한다.

유가보조금의 지급 대상은 ①노선 여객자동차 운송사업자, ②택시운송사업자, ③전세버스운송사업자, ④화물자동차 운송사업자, ⑤화물자동차 운송가맹사업자, ⑥화물자동차 운송사업을 위탁받은 자가 이에 해당함.

【「여객자동차 운수사업법」 및 「화물자동차 운수사업법」 상 유가보조금 대상 】

구 분	대 상	비 고
「여객자동차 운수사업법」		
유가보조금 (제50조제5항)	1. 노선 여객자동차운송사업자 2. 일반택시운송사업자 3. 개인택시운송사업자	1. 경유에 부과되는 교육세, 교통·에너지·환경세, 자동차세 2. 석유가스 중 부탄에 부과되는 개별소비세·교육세·부과금
천연가스 연료보조금 (제50조제6항)	1. 노선 여객자동차운송사업자 2. 전세버스운송사업자	1. 개별소비세 2. 수입·판매 부과금 3. 관세 4. 부가가치세
수소 연료보조금 (제50조제7항)	1. 노선 여객자동차운송사업자 2. 전세버스운송사업자 3. 일반택시운송사업자 4. 개인택시운송사업자	수소전기자동차 수소 충전 비용
「화물자동차 운수사업법」		
유가보조금 (제43조제2항)	1. 운송사업자 2. 운송가맹사업자 3. 운송사업을 위탁받은 자	1. 경유에 각각 부과되는 교육세, 교통·에너지·환경세, 자동차세 2. 석유가스 중 부탄에 각각 부과되는 개별소비세·교육세·부과금
수소 연료보조금 (제43조제3항)	1. 운송사업자 2. 운송가맹사업자 3. 운송사업을 위탁받은 자	수소전기자동차 수소 충전 비용

그런데, 이 중 ①택시운송사업과 ②전세버스는 대중교통수단에 해당하지 않으며, ③노선여객자동차 운송사업은 대중교통수단에는 포함이 되나, 교통체계관리계정에서는 대중교통수단의 '고급화·다양화를 위한 자금의 보조·융자 용도'로 사용하도록 하고 있음.

또한, 화물자동차는 「지속가능 교통물류 발전법」 제50조에 따른 지속가능 교통물류체계에는 포함될 여지가 있으나, 교통체계관리계정에서는 '지속가능 교통물류체계의 개선사업 지원'을 용도로 하고 있어, 동 사업과 같은 유가보조금의 지급이 이에 해당된다고 보기에는 어려움이 있을 것으로 보임.

따라서, 교특회계 교통체계관리계정의 세출대상 범위에 해당된다고 보기에는 어려운 측면이 있음.

또한, 동 사업은 유가보조금을 직접 대상자에게 지급하는 사업이 아니라 지방자치단체가 유가보조금을 원활하게 지급·관리할 수 있도록 하는 정보시스템을 구축·운영하는 사업임.

'철도정보시스템 구축 및 운영', '항공정보시스템운영', '교통정보시스템 구축 및 운영' 등 국토교통부과 소관하는 다른 정보화사업의 경우 일반회계인 '국토교통정보화' 프로그램에 12개의 단위사업과 23개의 세부사업으로 편성되어 있고,

국토교통부 정보화 사업 중 일반회계가 아니라 특별회계에 편성되어 있는 경우로는, 에너지 및 자원사업 특별회계 투자계정에 편성되어 있는 '국가건물에너지 통합관리시스템(정보화)(4244-501)' 사업이 있는데,

「에너지 및 자원사업 특별회계법」 제5조제2항제1호[303]에서는 세출 항목을

303) 「에너지 및 자원사업 특별회계법」
제5조(투자계정의 세입·세출) ② 투자계정의 세출은 다음 각 호와 같다.
1. 에너지 및 자원 관련 사업에 필요한 사업비(제1항제6호에 따른 광해방지사업금 및 가산금은

에너지 및 자원 관련 사업에 필요한 사업비로 포괄적으로 규정하고 있어 이를 근거로 특별회계에 편성되어 있는 것으로 보임.

특별회계는 회계의 설치 목적 범위 내에서 운용되어야 할 것이므로, 국토교통부는 동 사업을 일반회계로 이전하는 등 동 사업이 교통시설특별회계의 세출 범위를 벗어나지 않도록 하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

「광산피해의 방지 및 복구에 관한 법률」에 따라 시행되는 광해방지사업에 우선적으로 사용함을 원칙으로 한다)

2. 에너지 및 자원 관련 사업에 대한 출연 또는 보조(채무보증을 위한 자금의 지원을 포함하며, 제1항제6호에 따른 광해방지사업금 및 가산금은 「광산피해의 방지 및 복구에 관한 법률」에 따라 시행되는 광해방지사업에 우선적으로 사용함을 원칙으로 한다)

3. 에너지 및 자원 관련 사업을 하는 법인·기관 또는 단체에의 출연금 또는 출자금

4. 융자계정으로의 전출금

5. 투자계정의 차입금 및 예수금의 원리금 상환

6. 투자계정의 운용·관리에 필요한 경비

4) 대중교통체계구축지원 (4931-301)

○ 대중교통시책평가 내역사업의 평가 참여율과 실효성을 제고하기 위하여 평가결과와 지방자치단체 재정지원 사업을 연계하는 등 인센티브 마련방안을 강구할 필요가 있음.

가) 개요

대중교통체계구축지원 사업은 대중교통현황조사, 대중교통시책평가, 대중교통 및 전세버스 운영자의 경영 및 서비스 평가, 대중교통국제정책포럼, 보행자의 날 행사, 국가대중교통정보센터 운영 등의 내역사업을 통해 대중교통체계의 구축을 지원하고자 하는 사업임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 22억 3,200만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 25억 5,700만원 중 21억 2,900만원(83.3%)을 집행하고 2억 8,600만원을 다음 연도로 이월하면서 1억 4,200만원은 불용하였음.

【 2023년도 대중교통체계구축지원 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액 등	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
대중교통체계구축지원	2,232	2,232	325	-	2,557	2,129	286	142	1,806
· 대중교통현황조사 (일반용역비)	800	800	235	-	1,035	737	256	42	800
· 대중교통시책평가 (일반용역비)	206	206	-	-	206	195	-	11	-
· 경영 및 서비스평가 (일반용역비)	-	-	60	-	60	34	-	26	206

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액 등	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
· 전세버스 경영 및 서비스평가 (일반용역비)	150	150	30	-	180	118	30	32	-
· 대중교통국제정책포럼	220	220	-	-	220	216	-	4	-
- 일반용역비	216	216	-	-	216	212	-	4	-
- 사업추진비	4	4	-	-	4	4	-	-	-
· 보행자의 날 (일반용역비)	56	56	-	-	56	54	-	2	-
· 국가대중교통정보센터운영 (민간위탁사업비)	800	800	-	-	800	775	-	25	800

※ 자료: 국토교통부

나) 대중교통시책평가 사업 지자체 참여율 제고 및 평가결과 활용방안 강구 필요

동 사업의 내역사업인 대중교통시책평가는 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률(이하 “대중교통법”)」 제17조[304]에 따라 국토교통부장관이 지방자치단체가 도시교통의 원활한 소통과 교통편의의 증진을 위하여 추진하는 대중교통시책을 평가하는 것으로 격년으로 실시되고 있으며, 평가 관련 업무는 한국교통안전공단이 대행하고 있음.

이 사업의 2023년도 예산액은 2억 600만원으로, 이 중 1억 9,500만원(94.7%)을 집행하고 1,100만원은 불용하였음.

【 2023년도 대중교통시책평가 사업 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액 등	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
대중교통시책평가 (일반용역비)	206	206	-	-	206	195	-	11	-

※ 자료: 국토교통부

304) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」
제17조(대중교통시책의 평가) ①국토교통부장관은 지방자치단체가 도시교통의 원활한 소통과 교통편의의 증진을 위하여 추진하는 대중교통시책(이하 “대중교통시책”이라 한다)을 평가할 수 있다
②국가는 제1항에 따른 대중교통시책의 평가를 실시한 결과 그 평가결과가 우수한 지방자치단체에 대하여는 해당 지방자치단체가 제12조 각호의 사업을 하는 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 우선적으로 재정지원을 할 수 있다.
③~⑥ (생 략)

현행 「대중교통법」 제3조[305]에 따라 국가 및 지방자치단체는 모든 국민이 편리하고 안전하게 대중교통을 이용할 수 있도록 대중교통을 육성하고 지원하기 위한 정책을 수립하고 이를 시행할 책무를 지니고 있음.

이러한 정책목표를 효과적으로 달성하기 위해 국토교통부 등 중앙정부는 큰 틀에서 정책방향을 제시하고 법령개정 등 제도개선과 재정지원의 역할을 담당하고 있으며, 지방자치단체는 국가가 제시한 정책목표와 추진전략을 실제로 시행하고 구체적인 사업집행을 담당하는 것으로 역할을 분담하고 있음.

국토교통부는 이를 위하여 「대중교통법」 제5조[306]에 따라 “제4차 대중교통기본계획(2022~2026)”을 수립하여 포용적 모빌리티 서비스로의 전환을 비전으로 4대 정책목표와 15대 추진전략을 마련한 바 있음(2022년 3월).

---

305) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」
제3조(국가 등의 책무) ①국가 및 지방자치단체는 모든 국민이 편리하고 안전하게 대중교통을 이용할 수 있도록 대중교통을 육성하고 지원하기 위하여 다음 각호의 사항에 대한 정책을 수립하고 이를 시행하여야 한다.
1. 대중교통서비스 향상을 위한 다양하고 새로운 교통수단의 보급과 시설·장비의 확충 및 지원의 강화
2. 광역적인 대중교통서비스의 개선
3. 친환경적인 대중교통수단의 개발 및 보급
4. 대중교통수단간 환승의 편의증진
5. 지역균형개발및지방중소기업육성에관한법률에 의한 개발촉진지구에 대한 대중교통서비스의 강화
6. 오지·도서 및 벽지 등의 지역에 대한 대중교통서비스의 강화
7. 대중교통이용에 필요한 정보의 제공
8. 그 밖에 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위하여 대통령령으로 정하는 사항
②대중교통운영자는 국가 및 지방자치단체의 대중교통정책에 협력하고, 국민이 편리하고 안전하게 대중교통을 이용할 수 있도록 서비스 개선을 위하여 노력하여야 한다.

306) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」
제5조(대중교통기본계획의 수립) ①국토교통부장관은 대중교통을 체계적으로 육성·지원하고 국민의 대중교통 이용을 촉진하기 위하여 관계 중앙행정기관의 장 및 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)의 의견을 들어 5년 단위의 대중교통기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. 이 경우 국토교통부장관은 수상대중교통에 관해서는 해양수산부장관 또는 행정안전부장관과 협의하여야 한다.

대중교통 시책평가는 지방자치단체의 대중교통시설, 대중교통 서비스, 대중교통 행정 및 정책지원, 대중교통 이용자 부문의 주요 대중교통 시책에 대한 정기적인 평가를 통해, 국가가 수립한 대중교통기본계획에 대한 효과적이고 체계적인 지방대중교통기본계획 및 시책 수립을 유도하고 지자체가 지역특성에 맞는 합리적인 목표 수립과 체계적인 시책 마련을 유도하는데 그 목적을 두고 있음.

그런데, 대중교통시책평가에 참여하는 지방자치단체의 수는 2017년에는 전체 161개[307] 지자체 중 146개소로 90.7%에 달하였으나, 2019년도에는 125개소(77.6%), 2021년에는 132개소(82%), 2023년도에는 129개소(80.1%)로 감소하였음.

307) 대중교통시책평가 지방자치단체 대상
- 대중교통 시책평가는「대중교통법」제7조에 의하여 광역시 안에 소재하는 군을 제외한 지방대중 교통계획을 수립하는 지자체를 대상으로 실시하며, '22년 12월말 현재 전국 161개 지자체가 평가 대상이었음.

<표 1.1> 대중교통 시책평가 공간적 범위(행정계층)

구분	특별시	광역시	특별자치도	특별자치시	시	군	계
지자체수	1개	6개	1개	1개	75개	77개	161개

* 제주도 내 제주시와 서귀포시는 자치시가 아닌 행정시인 관계로 제주특별자치도를 평가
* 2023년 대중교통시책평가 최종보고서, 국토교통부, 한국교통안전공단, p.8.

「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」
제7조(지방대중교통계획의 수립) ①특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장(이하 "시장"이라 한다) 또는 군수(광역시안에 소재하는 군수는 제외한다. 이하 같다)는 기본계획에 따라 관할 지역의 대중교통을 체계적으로 육성·지원하고 주민의 대중교통 이용을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 지방대중교통계획(이하 "지방대중교통계획"이라 한다)을 수립하여야 한다. (이하 생략)

【 평가연도별 지방자치단체 참여율 】

(단위 : 개, %)

연도	대상	참여지자체	참여율
2023년	161개 지자체	129	80.1
2021년		132	82.0
2019년		125	77.6
2017년		146	90.7

※ 자료 : “2023년 대중교통시책평가 최종보고서”, 국토교통부, 한국교통안전공단, p.43. 자료를 바탕으로 재구성

이는 종전에는 대중교통시책평가 결과 우수한 성적을 거둔 지방자치단체에게 최대 3.5억원을 보통교부세로 지원하였으나, 행정안전부가 보통교부세를 포상금으로 활용할 수 없도록 「지방교부세법 시행규칙」을 개정(2019.12.31.)하면서, 2019년부터는 우수지자체에 대한 재정지원이 폐지되었기 때문에 평가에 참여할 요인이 부족하기 때문으로 보임.

「대중교통법」 제17조제2항[308]에 따르면, 국가는 대중교통시책의 평가결과가 우수한 지방자치단체에 대하여 해당 지방자치단체가 같은 법 제12조 각호의 사업[309]을 하는 경우에는 우선적으로 재정지원을 할 수 있도록 하고 있으나 시책평가 결과에 따라 재정지원이 우선적으로 이뤄지는 사업은 없으며,

308) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」
제17조(대중교통시책의 평가) ②국가는 제1항에 따른 대중교통시책의 평가를 실시한 결과 그 평가결과가 우수한 지방자치단체에 대하여는 해당 지방자치단체가 제12조 각호의 사업을 하는 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 우선적으로 재정지원을 할 수 있다.

309) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」
제12조(대중교통육성을 위한 재정지원) 국가 또는 지방자치단체는 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위하여 지방자치단체, 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관 또는 대중교통운영자에게 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 사업에 필요한 소요자금의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조하거나 융자할 수 있다.
1. 제10조에 따른 대중교통수단의 우선통행을 위한 조치
2. 저상(底床)버스의 도입 등 대중교통수단의 고급화·다양화
3. 환승시설 등 대중교통시설의 확충·개선
4. 제10조의5에 따른 전국호환 교통카드의 설치·운용
5. 대중교통비 지원 및 환급 사업
6. 그 밖에 대통령령으로 정하는 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위한 사업

평가결과에 따라 우수지자체에 대한 포상만 이뤄지고 있음[310].

동 사업은 대중교통시책을 종합적으로 평가하여 대중교통시책의 체계적 수립을 유도하고 대중교통에 대한 전반적인 수준을 향상시킴으로써 대중교통 이용을 촉진하고, 평가결과가 우수한 지자체의 우수시책 공유를 통한 대중교통의 공공기능 강화를 목적으로 함.

또한, 동 사업은 지방자치단체를 비슷한 유형의 그룹으로 구분하여, 각 그룹별로 정책 시사점을 도출하여 향후 정책에 반영하여야 할 내용에 대한 보고서를 지속적으로 내고 있음.

【 2023년도 대중교통시책평가 정책 시사점 현황 】

구 분 (총 161개 지자체)		내 용
A그룹	특별시·광역시 (7개 지자체)	대중교통 인프라 확충 노력 지속 필요 대중교통 관련 자료 구축 체계화 및 활용 강화
B그룹	도시철도 운행 도시 (32개 지자체)	통행수요 대응 및 혼잡도 완화를 위한 대중교통수단 공급 확대 대중교통 이용 활성화를 위한 서비스의 고급화 추진
C그룹	인구 30만 이상 도시철도 비운행 도시 (9개 지자체)	교통인력 전문화 및 대중교통 투자 등 행정지원 확대 대중교통 이용률 향상에 따른 서비스 개선 노력 지속
D그룹	인구 30만 미만 도시철도 비운행 도시 (36개 지자체)	대중교통 정책의 체계적 수립·시행을 위한 교통인력 전문화 추진 교통약자 및 소외지역 내 대중교통 이용 편의성 증대
E그룹	군(郡) (77개 지자체)	수요응답형 교통모델(DRT)의 적극적 활용 대중교통시설 개선을 통한 이용자 편의증진

※ 자료 : “2023년 대중교통시책평가 최종보고서”, 국토교통부, 한국교통안전공단, 자료를 바탕으로 재구성

310) 2023년도 평가에서도 우수한 지자체에 대한 포상을 시행하였으며, 성과발표회 개최를 통한 우수시책 사례 발표, 보고서 배포 등을 수행함.

그러나, 동 사업의 지방자치단체 참여율이 하락하고 있으며 시책평가 결과 활용이 장관 표창과 우수시책 사례공유 등에 머물러 있어 평가결과의 정책 반영, 환류 등이 매우 제한적으로 보임.

따라서, 국토교통부는 향후 시책평가 사업의 평가 참여율과 실효성을 제고하기 위해서 평가결과와 지방자치단체 재정지원 사업을 연계하는 등 인센티브를 마련하는 방안을 적극 강구할 필요가 있는 것으로 보임.

5) 택시산업지원 (4931-316)

○ 플랫폼운송사업지원 내역사업은 회계연도 독립의 원칙에 위반하여 연례적으로 2개년도에 걸쳐 연구용역 계약이 체결되고 있는바, 연례적 이월을 방지하기 위하여 위원회 허가심의 지원업무와 운송플랫폼제도 발전 · 개선 연구용역 분리 등 계약체결 방식 개선이 필요함.

가) 개요

택시산업지원 사업은 택시 총량조사를 통하여 수립된 사업구역별 감차계획에 따라 자율감차를 신청한 운송사업자에 대한 보상을 통해 택시업계의 근본문제인 택시 과잉공급 문제를 해소하는 한편, 플랫폼운송사업의 허가심의를 위한 플랫폼운송사업심의위원회의 운영지원과 플랫폼운송사업의 조속한 제도정착 및 활성화를 지원하기 위한 사업임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 48억 3,300만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 48억 6,200만원 중 47억 500만원(96.8%)을 집행하고 3,000만원을 다음연도로 이월하면서 1억 2,700만원은 불용하였음.

【 2023년도 택시산업지원 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액 등	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
택시산업지원 사업	4,833	4,833	29	-	4,862	4,705	30	127	4,365
- 택시감차보상	4,683	4,683	-	-	4,683	4,561	-	122	4,214
· 일반수용비	6	6	-	-	6	6	-	-	5

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액 등	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
· 자치단체경상보조	4,677	4,677	-	-	4,677	4,555	-	122	4,209
- 플랫폼운송사업지원	150	150	29		179	144	30	5	151
· 사업추진비	5	5	-		5	5	-	-	6
· 일반연구비	145	145	29		174	139	30	5	145

※ 자료: 국토교통부

나) 플랫폼운송사업지원 연구용역 예산의 회계연도 독립의 원칙을 위반한 연례적 이월 개선 필요

동 사업의 내역사업인 플랫폼운송사업지원 사업은 2021년도부터 도입[311]된 플랫폼운송사업의 허가심의를 위한 플랫폼운송사업심의위원회의 운영지원과 플랫폼운송사업의 조속한 제도정착 및 활성화를 지원하기 위한 2022년도 신규사업임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 1억 5,000만원으로 전년도 이월액을 더한 예산현액 1억 7,900만원 중 1억 4,400만원(80.4%)을 집행하고 3,000만원을 다음 연도로 이월하면서 500만원은 불용하였음.

【 2023년도 플랫폼운송사업지원 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액 등	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
- 플랫폼운송사업지원	150	150	29		179	144	30	5	151

311) 2020년 4월「여객자동차 운수사업법」개정, 2021년 4월 시행

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액 등	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
· 사업추진비	5	5	-		5	5	-	-	6
· 일반연구비	145	145	29		174	139	30	5	145

※ 자료: 국토교통부

그런데 동 사업의 최근 2년간 일반연구비 집행내역을 살펴보면, 2022년도 예산 1억 4,500만원 중 1억 1,300만원을 집행(77.9%)하고 2,900만원을 다음 연도로 이월하였으며, 2023년도에는 전년도 이월액 2,900만원을 더한 예산 현액 1억 7,400만원 중 1억 3,900만원을 집행(79.9%)하고 3,000만원을 다음 연도로 이월하였음.

【 최근 2년간 플랫폼운송사업 지원 내역사업 결산 】

(단위 : 백만원, %)

연도	예산액	전년도 이월액	예산 현액(A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	다음연도 이월액	불용액
2022	145	-	145	113	77.9	29	3
2023	145	29	174	139	79.9	30	5

※ 자료: 국토교통부

이는 2022년도에 “플랫폼운송사업 허가심의 및 운송플랫폼사업제도 발전방안 연구” 용역을 2022년 5월부터 2023년도 5월까지 수행하였고, 2023년도에는 “2023년도 여객자동차운송플랫폼사업 운영 및 개선방안 연구”를 2023년 7월부터 2024년 7월까지 각 1년간 수행하였기 때문임.

【 연도별 연구용역 현황 】

연도	연구용역 내용	계약방식	시작일	종료일	계약상대방
2022	플랫폼운송사업 허가심의 및 운송플랫폼사업제도 발전방안 연구	경쟁입찰 후 수의계약	22.5.12	23.5.7	한국교통안전공단
2023	2023년도 여객자동차운송플랫폼사업 운영 및 개선방안 연구		23.7.7	24.7.1	

※ 자료: 국토교통부

「국가재정법」 제3조[312]에 따른 회계연도 독립의 원칙에 따라 각 회계연도의 경비는 그 연도의 세입 또는 수입으로 충당하여야 하며, 세출예산의 이월은 원칙의 예외로서 제한적으로 허용될 필요가 있음.

「2022년 예산 및 기금운용계획 집행지침」[313](이하 “집행지침”)에서도 연구용역비는 불가피한 경우가 아니면 회계연도 내에 집행이 완료되도록 노력할 것을 규정하고 있음.

동 사업은 연례적으로 다음연도 중에 연구를 마무리하는 것으로 계약을 체

312) 「국가재정법」
제3조(회계연도 독립의 원칙) 각 회계연도의 경비는 그 연도의 세입 또는 수입으로 충당하여야 한다.

313) 「2023년 예산 및 기금운용계획 집행지침」 194p
6. 연구용역비(260목)
< 공 통 지 침>
○ 계약방법, 계약절차 등 세부집행처리는 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」을 적용한다.
○ 사업목적에 부합하는 연구용역을 실시하고, 중복과제에 대한 연구용역을 지양하며 연구결과의 활용도를 제고하도록 노력한다.
○ 불가피한 경우가 아니면 회계연도 내에 집행이 완료되도록 하고, 타 사업으로의 전용이 최소화되도록 노력한다.
○ 반드시 수의계약으로 수행해야할 성격의 과제를 제외하고는 일반경쟁계약에 의하도록 한다.
○ 낙찰차액은 일반용역비의 낙찰차액 사용 기준을 따른다.
○ 해당 용역 추진을 위해 직접 소요되는 수수료와 심사위원 수당 등 부대경비를 집행할 수 있다.

결하였으며, 2024년도 연구용역도 2024년 7월 이후 계약을 체결하여 2025년도 중에 용역이 마무리될 예정임. 이는 예측이 불가능한 불가피한 경우라고 볼 수는 없으므로「국가재정법」제3조의 회계연도 독립의 원칙을 위반[314]하는 것으로서 지양해야 하는 계약 체결 행태임.

또한, 동 사업으로 수행하는 연구용역의 과제는 크게 두 부분으로 이루어져 있음. 예를 들어 2022년도에 수행된 “플랫폼운송사업 허가심의 및 운송플랫폼 사업제도 발전방안 연구”의 경우, 여객자동차운송플랫폼사업 제도의 초기 단계에서 이를 안정적으로 정착시키고 업계 상생을 도모하기 위한 실태조사 및 정책연구에 해당하는 ‘운송플랫폼사업제도 발전방안 연구(2022년도)’와,

플랫폼운송사업자의 허가심의 요청에 따라 국토교통부 소속 플랫폼운송사업심의위원회[315]가 개최될 때 이를 지원하기 위한 업무인 ‘플랫폼운송사업 허가심의 지원업무’로 이루어져 있음.

이는 2023년도에도 유사하게 “2023년도 여객자동차운송플랫폼사업 운영 및 개선방안 연구”와 ‘플랫폼운송사업 허가심의 지원업무’로 이루어짐. 이처럼 동 사업은 두 가지 다른 성격의 업무가 하나의 연구용역으로 통합되어 수행되고 있음.

---

314)「국가재정법」
제3조(회계연도 독립의 원칙) 각 회계연도의 경비는 그 연도의 세입 또는 수입으로 충당하여야 한다.

315)「여객자동차 운수사업법 」
제49조의4(플랫폼운송사업심의위원회) ① 플랫폼운송사업 허가에 관한 사항을 심의하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 플랫폼운송사업심의위원회(이하 이 조에서 “위원회”라 한다)를 둔다.

최근 3년간 플랫폼운송사업 심의위원회의 운영현황을 살펴보면, 2023년도 12월 기준으로 2021년도 2회(5월, 12월), 2022년도 2회(11월), 2023년도 4회(5월, 6월, 11월, 12월) 개최된 바 있음.

그런데, 동 사업의 연구용역 계약기간이 각각 2022년 5월 12일 ~ 2023년 5월 7일, 2023년 7월 7일 ~ 2024년 7월 1일임에 따라, 같은 연도에 개최되는 심의위원회를 지원하기 위한 업무가 상반기와 하반기에 따라 각기 다른 회계연도의 예산으로 집행될 수 있는 구조임.

【 국토교통부 소속 플랫폼운송사업 심의위원회 운영 현황 】

회차	일자	논의안건	회의결과	비고
1차	21. 5.24	위원회 위촉 및 운영세칙 의결	원안가결	대면
2차	21.12.28	신규허가(3건) 심의	수정가결	대면
3차	22.11.14	신규허가(1건) 심의	보류	서면
4차	22.11.25	신규허가(1건) 추가 심의	부결	대면
5차	23. 5.22	사업계획 변경인가(1건) 심의	부결	대면
6차	23. 6.19	사업계획 변경인가(2건) 심의	수정가결	대면
7차	23.11.20.	신규사업자 허가심의	수정가결	대면
8차	23.12.27.	A사업자 부가조건 충족 여부 심의	원안가결	서면

*2024.6월 기준 2024년도 위원회 개최 실적은 없음.
※ 자료: 국토교통부

따라서, 국토교통부는 연례적 이월이 이루어지지 않도록 연구용역의 계약 시기를 앞당길 필요가 있으며, 심의위원회 허가심의 지원 업무와 플랫폼운송사업 제도발전·개선을 위한 연구용역은 분리하여 심의위원회 개최 건별로 용역계약을 체결하거나 회계연도와 용역기간을 맞춰 계약을 체결하여 회계연도 독립의 원칙을 준수할 필요가 있음.

6) 알뜰교통카드 마일리지 플러스(4931-331)

○ 알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업은 예산 부족으로 인해 연례적으로 마일리지를 감액 지급하여 사업에 대한 국민들의 신뢰도가 낮아지고 지역별로 국민들간 형평성을 저해하는 문제를 초래하였으므로 국토교통부는 대중교통비 환급지원 사업에 대해서는 알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업과 같이 환급액을 감액 지급하는 일이 발생하지 않도록 적정 규모의 예산을 편성하는 등 주의할 필요가 있음.

가) 개요

알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업은 알뜰교통카드 이용자를 대상으로 대중교통 이용 시 보행·자전거 등으로 이동한 거리에 비례해 마일리지를 지급(20%, 공공재원)하고, 카드사가 추가 할인(약 10%)을 제공하는 사업임.

그러나 동 사업은 이동 거리에 비례하여 마일리지를 적립함으로써 모바일 앱 활용이 수반되는 등 이용자의 불편이 발생함에 따라 이를 개선하고 지원 혜택을 확대하기 위해 2024년 4월 말 종료되고 5월부터 대중교통 이용 금액의 일정 비율을 환급해주는 K-패스 사업이 시행되고 있음.

【 기존 알뜰교통카드 사업과 대중교통비 환급지원 사업 간의 비교 】

<table>
<tr><th>구분</th><th>알뜰교통카드 마일리지 플러스</th><th>대중교통비 환급 지원(가칭 K-패스)</th></tr>
<tr><td>사업 구조</td><td>대중교통을 타기 위해 보행·자전거 등으로 이동한 거리에 비례하여 적립(월 15~60회)</td><td>이동거리에 관계없이 대중교통비 지출액의 정률(20~53%) 적립(월 15~60회)</td></tr>
<tr><td>적립금</td><td>※ 1회 이용요금별 적립금
<table><tr><th>계층</th><th>~2천원</th><th>2~3천원</th><th>3천원~</th></tr><tr><td>일반층</td><td>~250원</td><td>~350원</td><td>~450원</td></tr><tr><td>청년층</td><td>~350원</td><td>~500원</td><td>~650원</td></tr><tr><td>저소득층</td><td>~700원</td><td>~900원</td><td>~1,100원</td></tr></table>* 이동거리(최대 800m)에 비례하여 지급</td><td>※ 1회 이용요금별 적립금
<table><tr><th>계층</th><th>적립률</th><th>1,500원 기준</th></tr><tr><td>일반층</td><td>20%</td><td>300원</td></tr><tr><td>청년층</td><td>30%</td><td>450원</td></tr><tr><td>저소득층</td><td>53%</td><td>800원</td></tr></table>* 이동거리 기준 없음</td></tr>
<tr><td>적립 방식</td><td>스마트폰 앱을 통해 출·도착 거리 측정 후 정산</td><td>교통카드 이용 기록으로 정산</td></tr>
<tr><td>2024년 예산</td><td>219억 8,700만원</td><td>734억 6,900만원</td></tr>
</table>

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 316억 5,700만원으로, 전년도 이월액 전용 증액 등을 더한 예산현액 423억 900만원 중 422억 6,300만원을 집행(99.9%)하고 4,700만원은 불용하였음.

【 2023년도 알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
알뜰교통카드 마일리지 플러스	31,657	31,657	190	10,462	42,309	42,263	-	47	21,987
-마일리지 지원	30,362	30,362	-	10,300	40,662	40,633	-	29	21,110
-마일리지 정산 및 관리체계 운영	1,295	1,295	190	162	1,647	1,630	-	18	877

※ 자료: 국토교통부

나) 연례적인 마일리지 감액지급 문제

알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업은 알뜰교통카드 이용자를 대상으로 대중교통 이용 시 보행·자전거 등으로 이동한 거리에 비례해 마일리지를 지급하는 사업임.

그런데 동 사업은 연례적으로 연말에 마일리지를 감액 지급하는 문제가 있었음.

2021년에는 서울특별시가 11월에 전체 마일리지 지급액 대비 약 43%인 약 2억 5,000만원을 감액 지급하였고 12월에는 마일리지를 전액 지급하지 못하였음.

2022년에는 서울특별시와 경상남도 함안군 및 창녕군이 50%, 32%, 3%를 감액 지급하여 각각 약 4억 6,000만원, 약 6만원, 약 4,500원을 감액 지급하였음.

2023년에는 11월과 12월에 서울특별시, 대구광역시 등 15개 시·도에서 약 98만명[316]에게 총 20억원 정도를 감액 지급하였는데, 특히 서울특별시가 약 7억 5,000만원, 경기도가 약 8억원, 인천광역시가 약 2억 1,600만원, 광주광역시가 5,400만원을 감액 지급하였음.

이와 같이 동 사업에서 연례적으로 마일리지를 감액 지급하는 것은 2021년과 2022년에는 지방자치단체에서 매칭해야 하는 지방비를 매칭하지 못하였기 때문이고, 2023년에는 국비와 지방비 모두 부족했기 때문임.

그리고 특히, 2023년에는 11월에 동 사업의 예산 부족으로 광역버스 공공성 강화 지원 사업에서 동 사업으로 103억원의 예산을 내역변경했음에도 불구하고 국비 및 지방비 부족으로 감액지급이 발생하였음.

316) 2023년 12월 말 기준으로 감액지급한 15개 시·도의 알뜰교통카드 이용자 수를 합하여 추정함.

【 최근 3년간 마일리지 감액 지급 실적 】

구분	분류	지자체	해당기간	감액률	감액규모(원) (국비+지방비)	감액사유
2021년	감액지급	서울	11월	43%	248,958,324	매칭지방비 미확보
	미지급		12월	100%	-	
2022년	감액지급	서울	12월	50%	459,201,560	매칭지방비 미확보
		경남 함안		32%	61,210	
		경남 창녕		3%	4,494	
2023년	감액지급	서울	11~12월	9%	745,153,240	예산(국비+지방비) 부족
		대구		4%	28,624,900	
		인천		12%	216,925,220	
		광주		17%	54,003,010	
		울산		11%	16,521,910	
		세종		8%	5,313,260	
		경기		11%	803,090,210	
		강원		25%	13,556,070	
		충북		23%	15,364,220	
		충남		22%	37,174,880	
		전북		25%	15,912,760	
		전남		9%	7,050,900	
		경북		12%	16,425,130	
		경남		8%	24,157,900	
		제주		4%	33,773,090	

※ 자료: 국토교통부

【 2023년도 알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업 이·전용 등 실적 】

(단위: 백만원)

구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
전용 ('23.10.5.)	광역교통 정책연구 (4931-341)	정책연구비 (260-02)	162	알뜰교통카드 마일리지플러스 (4931-331)	일반용역비 (210-14)	급증하는 이용자를 수용할 수 있도록 시스템을 고도화하기 위한 추가 비용 자체전용
내역변경 ('23.11.3.)	**광역버스 공공성강화 지원 (4931-342)**	**자치단체 경상보조 (330-01)**	**10,300**	**알뜰교통카드 마일리지플러스 (4931-331)**	**자치단체 경상보조 (330-01)**	**알뜰교통카드 이용자 급증에 따른 마일리지 예산 부족분 내역변경**

※ 자료: 국토교통부

이러한 감액지급에 대해 국토교통부는 「알뜰교통카드 서비스 이용약관」에 감액지급의 근거가 마련[317]되어 있고 알뜰교통카드 앱과 홈페이지에서 감액지급을 공지하였다고 설명함.

그러나 알뜰교통카드 사용에 따른 환급이 이루어지지 못함으로써 사업에 대한 국민들의 신뢰도가 낮아지고, 사업의 효과성이 저해되며, 지역별 예산 확보에 따른 차이에 의해서만 지급 여부가 달라져 지역 간에 형평성을 침해하는 등 심각한 문제를 초래하였음.

결국 2024년 4월 말, 알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업이 종료되고 2024년 5월부터 대중교통비 환급지원 사업이 시행되고 있음.

대중교통비 환급지원 사업도 대중교통 이용횟수에 따라 대중교통비를 환급해 주는 사업으로, 알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업과 사업 구조가 유사함.

따라서 국토교통부는 대중교통비 환급지원 사업을 추진하는 과정에서 알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업과 같이 환급액을 감액 지급하는 일이 발생하지 않도록 적정 규모의 예산을 편성하는 등 주의할 필요가 있음.

---

317) 「알뜰교통카드 서비스 이용약관」
제10 조 (서비스 제공)
① 대도시권광역교통위원회는 회원이 정기적인 대중교통 이용 시 보행·자전거 또는 이와 유사한 수단을 이용해 최초 출발한 지점부터 대중교통 승차지점까지 및 대중교통 하차지점부터 최종 도착한 지점까지 이동한 거리에 따라 마일리지를 제공하며, 적립된 마일리지는 월 단위로 카드사를 통해 지급합니다.
② 대도시권광역교통위원회가 제공하는 마일리지 지급액은 당해 예산 등을 고려하여 조정될 수 있습니다.
③ 대도시권광역교통위원회는 위 서비스 이외에도 추가적인 서비스를 개발하여 회원에게 제공할 수 있습니다.
④ 대도시권광역교통위원회가 제공하는 서비스와 앱의 사용은 무료입니다.

7) 광역교통정책연구(4931-341)

○ 광역교통정책연구 사업은 사업계획 및 집행관리가 부실하여 집행이 부진하고 사업계획 관리에 미흡한 측면이 있으므로 국토교통부는 향후 이와 같은 집행 부진 및 부적절한 집행이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

광역교통정책연구 사업은 대도시권 광역교통 서비스의 질적 향상, 통합환승 요금체계 구축 및 광역교통 여건 변화 등에 따라 추진이 필요한 광역교통 정책을 연구하는 사업으로, 크게 광역교통정책연구 사업, 통합환승요금체계 구축 사업, 광역교통 빅데이터 플랫폼 구축 사업 등 3개의 내역사업으로 구성됨.

이 사업의 2023년도 예산액은 8억 2,000만원으로, 전년도 이월액 4억 1,800만원과 이·전용 등 감액 1억 7,500만원 등을 반영한 예산현액 10억 6,300만원 중 6억 4,500만원을 집행(60.7%)하고 3억 2,900만원을 다음 연도로 이월하면서 8,900만원은 불용하였음.

【 2023년도 광역교통정책연구 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
광역교통정책연구	820	820	418	△175	1,063	645	329	89	459
-광역교통정책연구	350	350	323	38	711	440	192	79	210
-통합환승 요금체계 구축	370	370	68	△260	178	62	108	8	249
-광역교통 빅데이터 플랫폼 구축	100	100	27	47	174	143	29	2	-

※ 자료: 국토교통부

나) 사업계획 및 집행관리 부실에 따른 집행부진 및 사업계획 관리 미흡

2023년도 광역교통정책연구 사업의 집행실적을 보면, 집행이 부진하고 사업계획 관리가 미흡한 측면이 있음.

먼저, 내역 사업인 광역교통정책연구 사업은 예산현액 7억 1,100만원 중 61.9%인 4억 4,000만원만을 집행하고 나머지 38.1%인 2억 7,100만원은 이월하거나 불용처리하였음.

【 2023년도 내역사업 광역교통정책연구 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
광역교통정책연구	350	350	323	38	711	440	192	79	210
-일반연구비(260-01)	250	250	217	40	507	334	94	79	60
-정책연구비(260-02)	100	100	106	△2	204	106	98	-	150

※ 자료: 국토교통부

특히, 2억 5,000만원의 예산이 편성된 일반연구비(260-01) 목은 광역교통 시행계획 등 관련 연구용역을 수행하기 위해 내역사업간 예산을 변경하여 4,000만원을 증액하였음에도 해당 용역이 추진되지 못하고 7,900만원의 불용액이 발생하였음.

또한, 1억원의 예산이 편성된 정책연구비(260-02) 목은 전년도 이월액 1억 600만원만을 집행하고 2023년 예산 9,800만원은 전액 이월되었음.

【 2023년도 내역사업 광역교통정책연구 용역 추진 현황 】

용역명	계약자	금액 (백만원)	용역기간
광역버스 준공영제 서비스 평가	한국교통연구원	78	'23.5~'24.4
비수도권 M버스 체계 마련	(사)대한교통학회	95	'23.7~'24.5
서울 5호선 연장 노선안 검토 연구	한국교통연구원	20	'23.10~'24.9
광역급행버스 경영개선방안에 대한 검증	대주회계법인	20	'23.4~'23.7
수도권 주요 광역버스 노선 혼잡 분산 방안 연구	(사)대한교통학회	98	'23.8~'24.4

※ 자료: 국토교통부

다음으로, 내역 사업인 통합환승 요금체계 구축 사업은 예산액 3억 7,000만원 중 70.3%인 2억 6,000만원을 전용 등으로 감액하고 전년도 이월액 6,800만원을 합한 예산현액 1억 7,800만원의 34.8%인 6,200만원만을 집행하고 1억 8,00만원은 이월, 800만원은 불용처리하였음.

【 2023년도 내역 사업 통합환승 요금체계 구축 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
통합환승 요금체계 구축	370	370	68	△260	178	62	108	8	249
-일반연구비(260-01)	210	210	24	△100	134	22	108	4	249
-정책연구비(260-02)	160	160	44	△160	44	40	-	4	-

※ 자료: 국토교통부

2023년도 통합환승 요금체계 구축 사업 역시 일반연구비(260-01) 목 예산현액 1억 3,400만원 중 전년도 이월액 2,200만원을 집행하고 2023년 예산 1억 1,000만원은 불용액 200만원을 제외하고 전액 이월하였음.

특히, 2023년 동 예산은 연락운임 정산 관련 2개의 용역을 추진하였는데, 모두 2023년 12월 말에 계약이 이루어져 예산이 이월된 문제도 있음.

【 2023년도 내역사업 통합환승 요금체계 구축 사업 일반연구비 목 용역 현황 】

(단위: 원)

계약건명	계약액	이월액	이월사유	비 고
22년 연락운임 정산 및 주기적 정산체계 도입방안 연구용역	98,816,740	98,816,740	절대공기부족 계약공기 : 180일 부족공기 : 169일	**지출원인행위일 : 2023.12.27** 완공일 : 2024.06.19
22년 수도권 연락운임 정산 검증 용역	9,075,080	9,075,080	절대공기부족 계약공기 : 180일 부족공기 : 170일	**지출원인행위일 : 2023.12.21** 완공일 : 2024.06.19

※ 자료: 국토교통부

한편, 통합환승 요금체계 구축 사업의 정책연구비(260-02) 목으로 편성된 2023년도 예산 1억 6,000만원은 알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업으로 전액 전용감되었으며, 이로 인해 당초 계획되었던 2023년도 정책연구과제는 전년도 이월된 부분을 제외하고는 추진되지 못했음.

【 2023년도 내역사업 통합환승 요금체계 구축 사업 전용감 내역 】

(단위: 백만원)

구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
전용 ('23.10.5.)	광역교통 정책연구 (4931-341)	260-02	162	알뜰교통카드 마일리지 플러스 (4931-331)	210-14	단순 시스템 고도화가 아닌 이용자 증감에 따라 시스템을 탄력적으로 운영할 수 있는 다중 DB 시스템으로의 전환을 위한 예산 확보 필요

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 알뜰카드는 어플리케이션을 이용해 매번 이동거리를 측정하고, 이에 근거해 이용자에게 마일리지를 지급해 주는 사업 구조로, 예상보다 이용자가 급증함에 따라 시스템 부하 문제가 발생하였고, 이를 해결하지 못할 경우 사업 추진 전반에 심각한 차질이 발생할 수 있어 시스템 개선을 위한 전용이 불가피했다는 입장이나,

이와 같은 정책연구비의 전액 전용 감액은 국토교통부가 사업계획 당시 이용자 수의 과소 예측에 기인한 측면이 있고, 이용자 증가에 따른 시스템 부하 또한 사업준비단계에서 예측가능했던 것으로 보아 사업계획 관리에 미흡한 측면이 있었음.

다음으로 내역사업인 광역교통 빅데이터 플랫폼 구축 사업은 예산액 1억원에 대하여 전년도 이월액 2,700만원 등을 합한 예산현액 1억 7,400만원 중 82.2%인 1억 4,300만원을 집행하고 2,900만원은 이월, 200만원은 불용처리하였음.

【 2023년도 내역사업 광역교통 빅데이터 플랫폼 구축 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
광역교통 빅데이터 플랫폼 구축	100	100	27	47	174	143	29	2	-
-일반연구비(260-01)	100	100	27	47	174	143	29	2	-

※ 자료: 국토교통부

이와 같이 광역교통정책연구 사업은 2023년에 예산현액의 31.3%를 이월 및 불용처리하여 집행이 부진하였고, 특히 일부 내역사업의 2023년도 예산은 전액 이월되었으며, 내역사업 간 예산 변경을 통해 예산을 증액한 내역사업에서 불용액이 발생하였고, 일부 정책연구비(260-02) 목의 예산은 부적절하게 전액 전용감되었는바, 이는 2023년 동 사업의 계획 수립과 집행관리가 부실하게 이루어진 것에 기인하는 것으로 보임.

더욱이 최근 4년간 광역교통정책연구 사업의 집행내역을 보면 연례적으로 이월이 발생하고 있는 문제가 있음.

2020년에는 2억 6,800만원, 2021년에는 2억 5,900만원, 2022년에는 4억 1,800만원, 2023년에는 3억 2,900만원의 이월액이 발생하였음.

【 최근 4년간 광역교통정책연구 사업 결산 】

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	다음년도 이월액	불용액
	본예산	추경							
2020	1,000	1,000	-	-	1,000	695	69.5	268	37
2021	1,020	1,020	268	-	1,286	988	76.8	259	40
2022	820	820	259	-	1,079	632	58.6	418	28
2023	820	820	418	△175	1063	645	60.7	329	89

※ 자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 향후 사업계획 및 집행관리 부실로 인해 광역교통정책연구 사업의 집행 부진 및 사업계획 관리 미흡에 대해 주의할 필요가 있음.

8) 광역버스 공공성 강화 지원(4931-342)

○광역버스 준공영제 사업은 연례적으로 실집행실적이 부진한 문제가 있으므로 향후 국토교통부는 사업이 지연되지 않도록 사업관리를 철저히 하고, 실 소요액을 감안한 예산 편성 및 집행이 이루어지도록 주의해야 할 것으로 보임. ○출퇴근시간대 증차운행 지원 사업은 예산을 과소편성하여 과다한 조정을 통해 예산을 증액한 문제가 있으므로 향후 사업 수요 및 사업진행상황과 연내 집행가능금액에 대한 정확하고 면밀한 검토 및 예측을 통해 적정 규모의 예산을 편성하여 과다한 조정이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음. ○광역버스 사업 지원 사업은 연례적으로 이월이 발생하고 있으므로 향후 사업계획을 면밀하게 수립하고 집행관리를 철저하게 하여 이월이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음 ○광역버스 준공영제 사업은 2021년 보조금 집행잔액과 이자가 2024년 8월 현재 아직 반납되지 않은 문제가 있으므로, 국토교통부는「국고보조금 통합관리지침」과 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따라 미반납된 보조금의 집행잔액과 이자를 조속히 환수하고 보조금 집행에 대한 관리·감독을 강화하여 이와 같은 일이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

광역버스 공공성 강화 지원 사업은 대도시권 주민들의 광역교통 이용 안전 및 서비스 개선을 위해 광역버스에 대하여 준공영제를 시행하고, 수요가 집중되는 출퇴근 시간대에 광역버스의 증차운행을 지원하는 사업임.

광역버스 공공성 강화지원 사업은 크게 광역버스 준공영제 사업, 출퇴근 시간대 증차운행 지원 사업, 광역버스 사업 지원 사업 등 3개의 내역사업으로 구성됨.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 580억 9,200만원으로, 전년도 이월액 4,300만원과 내역변경으로 감액된 103억원을 반영한 예산현액 478억 3,500

만원 중 475억 5,300만원을 집행(99.4%)하고 2억 5,000만원을 다음 연도로 이월하면서 3,200만원은 불용하였음.

2023년도 동 사업의 내역사업별 결산내역을 보면, 광역버스 준공영제 사업은 당초 예산액 560억원 중 103억원은 알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업으로 내역변경하고 14억원은 출퇴근시간대 증차운행 지원 사업으로 조정하여 총 443억원의 예산현액을 지방자치단체(경기도)에 전액 교부하였음.

출퇴근시간대 증차운행 지원 사업은 당초 예산액 18억 4,200만원에서 광역버스 준공영제 사업으로부터 조정받은 14억원을 합한 32억 4,200만원의 예산현액 중 32억 1,200만원을 지방자치단체(경기도 및 인천광역시)에 교부하고 3,000만원을 불용처리하였음.

광역버스 사업 지원 사업은 당초 예산액 2억 5,000만원에서 전년도 이월액 4,300만원을 합한 예산현액 2억 9,300만원 중 14%인 4,100만원만을 집행하고 2억 5,000만원은 이월, 200만원은 불용처리하였음.

【 2023년도 광역버스 공공성 강화 지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
· 광역버스 준공영제	56,000	56,000	-	△11,700	44,300	44,300	-	-	84,125
· 출퇴근시간대 증차운행 지원	1,842	1,842	-	1,400	3,242	3,212	-	30	2,394
· 광역버스사업 지원	250	250	43	-	293	41	250	2	1,246
합 계	**58,092**	**58,092**	**43**	**△10,300**	**47,835**	**47,553**	**250**	**32**	**99,765**

※ 자료: 국토교통부

나) 광역버스 준공영제 사업 추진의 지연 문제

내역사업인 광역버스 준공영제 사업은 광역버스에 대한 준공영제를 시행하기 위해 2020년부터 신규 편성된 사업으로, 광역버스 준공영제는 광역버스 노선을 국가가 소유하고 운영방식 및 서비스 수준을 직접 관리하되, 안정적인 운영을 위해 운송적자를 재정으로 지원하는 제도임.

국토교통부는 광역버스 준공영제 시행을 위한 (시범)사업을 2020년부터 예산에 반영하여 추진하고 있는데, 동 사업은 노선별로 버스 1대당 소요되는 인건비·유류비 등을 기준으로 운송사업자와의 협상을 통해 운영비용(협약금액)[318]을 정하고, 실제 운송비용 및 운송수입금을 정산한 결과, 운송수입금이 운송비용보다 적은 경우 부족액을 국가와 지방자치단체의 분담 비율[319]에 따라 운송사업자에게 보조해 주는 방식으로 운영되고 있음.

【 광역버스 준공영제 추진 절차 】

ㅇ **(노선 선정)** 지자체 수요조사, 전문기관(교통연) 타당성 평가 후 광역버스 노선위원회 심의를 거쳐 준공영제 노선 선정
ㅇ **(사업자 선정)** 기존 지자체(서울시, 경기도 등)의 준공영제 문제점*을 극복하기 위하여 노선입찰 방식**으로 사업자 선정 * 영구면허로 인한 서비스 품질 저하 및 안전문제(난폭운전·과속) 발생 ** 기술능력·입찰가격 등 사업자 평가 → 사업계획 등 협상 후 운송사업자 선정
ㅇ **(운송개시)** 여건변화 등 필요시에 운영방식(노선, 배차간격 등)을 조정·관리할 수 있도록 한정면허(6년 이내) 발급 및 운송개시
ㅇ **(서비스 관리)** 사업자 평가 시 서비스 계획이 적정한 업체 선정, 운영단계에서 서비스 평가기준에 따른 주기적 평가* 시행 * 연1회 서비스평가(A~D등급), 2회 이상 D등급 시 면허취득·연장 제한 검토

※ 자료: 국토교통부

318) 협상을 통해 결정된 대상노선의 운영에 소요되는 대당 운송 금액(연료비, 통행료, 성과이윤 제외)을 말함.

319) 동 사업 국가 및 지방자치단체 분담비율은 2021년도 사업까지 국가 30%, 지방자치단체 70%, 2022년도에는 국가 50%, 지방자치단체 50%로 국고지원비율이 상향조정되었음.

그런데 광역버스 준공영제 사업은 연례적으로 실집행실적이 부진한 문제가 있음.

2020년도 동 사업의 실집행실적은 예산현액 4억 5,000만원 중 1,200만원을 실집행하여 2.7%의 실집행률을 보였고, 2021년도에는 예산현액 53억 8,800만원 중 8억 1,400만원을 실집행하여 15.1%의 실집행률을 보였으며, 2022년도에는 예산현액 406억 800만원 중 80억 8,700만원만을 실집행하여 22.2%의 실집행률을 보였음.

2023년도에는 예산현액 732억 5,800만원 중 639억 8,100만원을 실집행하여 87.3%의 실집행률을 보였으나,

동 사업의 실집행률은 당초 예산 560억원 중 이월이 예상되는 117억원을 알뜰교통카드마일리지 플러스 사업 등으로 내역변경 한 후 443억원만을 경기도에 교부한 금액을 기준으로 산출한 것으로, 당초 예산 560억원을 모두 교부한 것을 전제로 실집행률을 산정하면 75.3%로 낮아지게 됨.

【 광역버스 준공영제 사업 연도별 실집행 현황 】

(단위: 백만원, %)

연도	부처					사업시행주체(경기도)						
	예산액	전년도 이월액	예산 현액	집행액	이월액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
2020	1,350	-	1,350	450	900	450	-	450	12	438	-	2.7
2021	4,050	900	4,950	4,950	-	4,950	438	5,388	814	4,574	-	15.1
2022	36,400	-	36,034*	36,034	-	36,034	4,574	40,608	8,087	31,844	677	22.2
2023	56,000	-	44,300**	44,300	-	44,300	28,958	73,258	63,981	6,919	2,358	87.3

* 366백만원 출퇴근 증차지원 사업으로 조정
** 117억원을 알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업 등으로 내역변경
※ 자료: 국토교통부

광역버스 준공영제 사업의 실집행실적이 연례적으로 저조한 것은 차량 출고 등의 지연으로 신규노선 운송사업자의 운행개시 준비에 시일이 소요되어 준공영제 대상 노선들이 운행을 개시하지 못하고 다음 연도로 사업추진 일정이 순연되었기 때문임.

2023년에도 새로이 준공영제 대상으로 계획된 52개의 광역버스 중 11개의 신규 광역버스는 2023년에 운행을 개시하지 못하고, 41개의 이관 광역버스만이 운행을 개시하였음.

【 2023년 광역버스 준공영제 운행개시 계획 대비 실적 】

구분		계획	실적
계		153	142
2023년	소계	52	41
	신규	**11**	**-**
	이관	41	41
기존	소계	101	101
	신규	35	35
	이관	66	66

※ 자료: 국토교통부

그 결과 2023년 새로이 광역버스준공영제 대상으로 선정된 노선을 위한 예산 현액 94억 6,500만원 중 17억 200만원만이 실집행되어 18%의 낮은 실집행률을 보였음.

【 2023년 광역버스 준공영제 노선별 국고보조금 실집행내역 】

(단위: 백만원)

노선	사업시행주체(경기도)					
	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
①M버스 3개 노선(계속, 2020~)	1,470	134	1,604	1,665	-60	-
②일반광역버스 6개 노선(계속, 2020~)	2,785	-425	2,360	3,805	-1,445	-
③광역버스 18개 노선(계속, 2021~)	11,705	2,620	14,325	15,183	-858	-
④광역버스 74개 노선(계속, 2022~)	19,235	26,270	45,504	41,627	1,879	1,999
⑤광역버스 52개 노선(신규·이관)	9,105	359	9,465	1,702	7,403	359
합계	44,300	28,958	73,258	63,982	6,918	2,358

※ 자료: 국토교통부

광역버스 준공영제 도입은 광역버스운송사업에 대한 재정지원을 통해 광역버스 노선을 안정적으로 운행·관리함으로써 출퇴근 혼잡 개선 등 대중교통 이용자의 편익을 증진하기 위한 목적임을 고려할 때, 계획된 사업이 차질 없이 추진될 수 있도록 정책적 노력을 기울일 필요가 있음.

따라서 국토교통부는 광역버스준공영제 사업이 지연되지 않도록 사업관리를 철저히 하고 향후 실 소요액을 감안한 예산 편성 및 집행이 이루어지도록 주의해야 할 것으로 보임.

다) 출퇴근시간대 증차 운행 지원 사업의 과다 조정

출퇴근시간대 증차 운행 지원 사업은 수요가 집중되는 출퇴근 시간대 충분한 광역버스를 제공할 수 있도록 증차운행에 필요한 비용의 30%를 지방자치단체(경기도)에 지원하는 사업임.

2023년 출퇴근시간대 증차 운행 지원 사업은 당초 18억 4,200만원의 예산이 편성되었으나 광역버스 준공영제 사업으로부터 14억원을 조정 받아 예산현액은 32억 4,200만원이며 이를 전액 경기도에 교부하였음.

【 2023년도 출퇴근시간대 증차 운행 지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
출퇴근시간대 증차운행 지원	1,842	1,842	-	1,400	3,242	3,212	-	30	2,394

※ 자료: 국토교통부

그런데 2023년 동 사업은 당초 예산을 과소편성하여 예산을 과다하게 조정 증액한 문제가 있음.

앞에서 본 바와 같이 동 사업은 2023년 예산 18억 4,200만원의 76%에 달하는 14억원의 예산을 조정해서 증액하였음.

게다가 동 사업의 실집행실적을 보면, 14억원의 조정 예산 중 약 40%에 해당하는 5억 5,500만원의 예산을 이월하거나 불용한 문제가 있음.

【 2023년도 출퇴근시간대 증차 운행 지원 사업 실집행실적 】

(단위: 백만원)

구분	예산액	이전용 등	교부액	교부현액 (A)	실집행액 (B)	이월액	불용	실집행률 (B/A)
출퇴근시간대 증차운행 지원	1,842	1,400	3,212	3,601	3,046	244	311	84.6%

※ 자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 코로나 엔데믹 이후 전반적인 교통수요 상승으로 인해 전세버스 단가가 급격히 상승[320]하였으며, 이태원 사고 등을 계기로 '광역버스 안전 강화를 위한 입석금지 및 입석대책'(2022.7.~2022.12.)이 추진되면서 당초 예산 대비 집행액이 증가하였다고 설명함.

그러나 이는 동 사업의 사업추진상황과 집행가능금액에 대한 정확한 검토 및 예측이 미흡하여 과다한 조정이 이루어진 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 향후 사업 수요 및 사업진행상황과 연내 집행가능금액에 대한 정확하고 면밀한 검토 및 예측을 통해 적정 규모의 예산을 편성하여 과다한 조정이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

라) 광역버스사업 지원사업의 연례적 이월 문제

광역버스사업 지원 사업은 광역버스 노선 타당성 평가 연구 용역을 추진하는 사업임.

【 최근 3년간 광역버스사업 지원 사업 용역 추진 실적 】

연도	용역명	계약자	계약액 (백만원)	계약 방법	용역결과 평가
2021	광역버스 정보시스템 구축 ISP 수립 용역	㈜동림티엔에스	147	일반경쟁 →수의	광역버스 정보시스템 구축 예산반영 등을 위한 ISP 수립
2022	22년도 광역버스 노선 타당성 평가 용역	한국교통연구원	205.8	일반경쟁 →수의	'22년 광역버스 노선 신설 등을 검토하기 위한 노선별 타당성 평가 수행
2023	23년도 광역버스 노선 타당성 평가 용역	한국교통연구원	250	일반경쟁 →수의	'23년 광역버스 노선 신설 등을 검토하기 위한 노선별 타당성 평가 수행

* (수의계약 사유) 입찰공고 결과 단일 응찰 된 이후 국가계약법 시행령 제27조 및 '한시적 특례 적용기간 고시'에 따라 재공고 입찰을 실시하지 않고 수의계약 체결

※ 자료: 국토교통부

320) * (평균 회당 단가) : ('21) 13.6만원 → ('22) 13.7만원 → ('23) 18.8만원

그런데 광역버스사업 지원 사업은 연례적으로 이월이 발생하는 문제가 있음.

2020년 동 사업은 예산현액 2억원 중 1억 5,700만원을 집행하여 3,900만원의 이월액이 발생하였고, 2021년에는 예산현액 2억 3,900만원 중 1억 9,600만원을 집행하여 4,100만원의 이월액이 발생하였으며, 2022년에는 예산현액 2억 5,100만원 중 2억 600만원을 집행하여 4,300만원의 이월액이 발생하였음.

특히, 2023년에는 예산현액 2억 9,300만원 중 전년도 이월액인 4,100만원을 집행하고 2023년 예산 2억 5,000만원을 전액 이월하였음.

【 최근 4년간 광역버스사업 지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구분	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
2020	200	200	-	-	200	157	39	4
2021	200	200	39	-	239	196	41	2
2022	210	210	41	-	251	206	43	2
2023	250	250	43	-	293	41	250	2

* 광역버스사업 지원 사업은 2021년까지 광역교통정책연구 사업의 내역사업으로 편성되었다가 2022년부터 광역버스 공공성 강화 지원사업의 내역사업으로 편성됨.

※ 자료: 국토교통부

국토교통부에 따르면, 이와 같이 동 사업에서 이월액이 발생하는 것은 용역의 절대 공기 부족으로 인해 준공금 등이 이월되기 때문임.

그러나 「국가재정법」 제48조[321]에 따라 예산은 원칙적으로 다음연도에 이월하여 사용할 수 없고, 제한적으로만 이월이 이루어질 필요가 있는바, 동 사업에서 연례적으로 이월이 발생하는 것으로 사업계획 및 집행관리가 부실하게 이루어지는 것에 기인하는 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 동 사업의 계획을 면밀하게 수립하고 집행관리를 철저하게 하여 이월이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

---

321) 「국가재정법」
제48조(세출예산의 이월) ①매 회계연도의 세출예산은 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없다.
②제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경비의 금액은 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 있다. 이 경우 이월액은 다른 용도로 사용할 수 없으며, 제2호에 해당하는 경비의 금액은 재이월할 수 없다.
1. 명시이월비
2. 연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 인하여 연도 내에 지출하지 못한 경비와 지출원인행위를 하지 아니한 그 부대경비
3. 지출원인행위를 위하여 입찰공고를 한 경비 중 입찰공고 후 지출원인행위까지 장기간이 소요되는 경우로서 대통령령으로 정하는 경비
4. 공익사업의 시행에 필요한 손실보상비로서 대통령령으로 정하는 경비
5. 경상적 성격의 경비로서 대통령령으로 정하는 경비
③제1항에도 불구하고 계속비의 연도별 연부액 중 해당 연도에 지출하지 못한 금액은 계속비 사업의 완성연도까지 계속 이월하여 사용할 수 있다.
④각 중앙관서의 장은 제2항 및 제3항의 규정에 따라 예산을 이월하는 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 이월명세서를 작성하여 다음 연도 1월 31일까지 기획재정부장관 및 감사원에 각각 송부하여야 한다.
⑤각 중앙관서의 장이 제2항 및 제3항의 규정에 따라 예산을 이월한 경우 이월하는 과목별 금액은 다음 연도의 이월예산으로 배정된 것으로 본다.
⑥매 회계연도 세입세출의 결산상 잉여금이 발생하는 경우에는 제2항 및 제3항의 규정에 따른 세출예산 이월액에 상당하는 금액을 다음 연도의 세입에 우선적으로 이입하여야 한다.
⑦기획재정부장관은 세입징수상황 등을 고려하여 필요하다고 인정하는 때에는 미리 제2항 및 제3항의 규정에 따른 세출예산의 이월사용을 제한하기 위한 조치를 취할 수 있다.

마) 보조금 집행잔액 등의 미반납 문제

광역버스 준공영제 사업은 지자체인 경기도에 대한 보조사업으로, 「국고보조금 통합관리지침」[322] 등에 따라 경기도는 보조금을 집행한 후 집행잔액을 다시 국고로 반납해야 함.

구체적으로 「국고보조금 통합관리지침」제26조는 중앙관서의 장이 보조금 집행잔액과 이자, 보조사업의 수익금의 반납기한을 반납금액, 결산일정 등을 감안하여 정하되 사업이 완료된 해의 다음 연도 내에는 반납이 완료될 수 있도록 규정하고 있음.

---

322) 「국고보조금 통합관리지침」
제26조(보조사업 실적보고 및 집행잔액 등 반납) ① 중앙관서의 장은 보조사업이 완료되었을 때, 폐지의 승인을 한 때 또는 회계연도가 끝났을 때에는 「보조금법」제27조와 「보조금법 시행령」제12조에 따라 보조사업자 등으로부터 정산보고서 등이 포함된 실적보고서를 제출 받아야 하며 집행잔액과 보조금으로 발생한 이자, 보조사업의 수익금(교부목적에 위배되지 않는 범위 내에서 보조금으로 인해 발생한 수익금을 반환하도록 교부조건에 명시한 경우에 한한다)을 반납 받아야 한다.
② 보조사업 시행으로 발생한 부가가치세 환급금 등은 세외수입으로 계상하는 것을 원칙으로 한다. 다만 부가가치세 환급금을 동일한 사업에 재투자 하고자 할 경우에는 그 내역을 명확히 하여 사업계획에 미리 반영하거나 사업계획을 변경하여 사용할 수 있다.
③ 제1항의 반납 받아야 하는 '집행잔액'은 보조금시스템의 재원별 사용금액 잔액을 기준으로 하고, 반납받아야 하는 '보조사업의 수익금'은 국고보조금 비율 등에 따라 산정한다. 다만, 보조금법 제26조의2제2항에 따라 통일·안보 등에 관련된 보조사업 또는 간접보조사업으로서 보조금시스템을 통하여 업무를 수행하는 것이 적절하지 아니하다고 기획재정부장관이 관계 중앙관서의 장과 협의하여 정하는 보조사업 또는 간접보조사업은 국고보조금 비율 등에 따라 집행잔액을 산정한다.
④ 중앙관서의 장은 보조금 집행잔액과 이자, 보조사업의 수익금의 반납기한을 반납금액, 결산일정 등을 감안하여 정하되 사업이 완료된 해의 다음 연도 내에는 반납이 완료될 수 있도록 하여야 한다.
⑤ 보조사업자는 예탁된 보조금의 집행잔액, 이자수입 및 보조사업의 수익금을 예탁기관으로 하여금 중앙관서의 장 또는 지방자치단체의 장에게 반납하게 할 수 있다.
⑥ 보조사업자 등이 지방자치단체를 제외한 민간사업자인 경우로서 발생이자 산정이 곤란한 때에는「민법」제379조의 법정이율인 연 5%를 적용한다.
⑦ 보조사업자 등이 지방자치단체인 경우로서 발생이자 산정이 곤란한 때에는 자치단체가 금융기관과 약정한 보통예금 금리로 산정한다. 다만, 반납대상에서 제외하는 이자는「보조금법」제31조제2항과「보조금법 시행령」제13조에 따른다.
⑧ 제1항, 제5항과 제7항은 간접보조사업자에게도 준용한다.

또한 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」[323] 은 각 중앙관서의 장이 회계연도가 종료된 때에는 집행된 보조금을 정산하여 집행잔액과 보조금으로 발생한 이자가 조속히 반납될 수 있도록 조치하도록 하고, 반납기한은 반납금액, 결산일정 등을 감안하여 중앙관서의 장이 정하되, 늦어도 사업집행 완료 다음해 중에 반납이 완료될 수 있도록 규정하고 있음.

그런데 2021년 광역버스 준공영제 사업의 보조금 집행잔액과 이자가 2024년 8월 현재 아직 반납되지 않고 있는 문제가 있음.

광역버스 준공영제 사업은 2021년 3억 5,400만원의 불용액과 400만원의 이자가 발생하였는데 아직 국고로 반납되지 않고 있음.

【 최근 3년간 광역버스 준공영제 사업 보조금 정산실적 】

(단위: 백만원)

회계년도	국고보조금	지자체반납액			비고
		불용액	이자	소계	
2021	4,950	354	4	358	반납 예정('24. 하반기)
2022	36,034	2,358	98	2,456	반납 예정('24. 하반기)
2023	44,300	-	-	-	정산 진행 중

주. 2022년 집행잔액 등은 2023년에 이월집행된 것으로 규정상 2024년이 반납기한임.
※ 자료: 국토교통부

323) 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」
12. 자치단체보조사업
12-2. 세부지침
가. 일반보조사업
(9) 보조금 집행잔액 및 이자 반납
○ 각 중앙관서의 장은 보조사업이 완료되거나, 폐지가 승인되거나 회계연도가 종료된 때에는 집행된 보조금을 정산하여 집행잔액, 보조금으로 발생한 이자를 함께 반납받아야 한다.
※「국고금 관리법」 제47조 제1항에 따라 국고금의 수입 또는 지출에서 10원 미만의 끝수가 있을 때는 그 끝수를 계산하지 아니함
- 이 경우 보조금 정산잔액 및 이자가 조속히 반납될 수 있도록 조치하여야 하며, 반납기한은 반납금액, 결산일정 등을 감안하여 중앙관서의 장이 정하되, 늦어도 사업집행 완료 다음해 중에 반납이 완료될 수 있도록 하여야 한다.

이에 대해 국토교통부는 2023년 4월 이후 미반납 보조금 잔액 및 이자 반납을 지속적으로 촉구해 왔으나, 지자체 추경 일정으로 미반납된 실정이며, 2021년도 보조금 집행잔액 등은 2024년 9월말 경 반납 예정이라고 설명함.

국토교통부는 「국고보조금 통합관리지침」과 「2023년도 예산 및 기금 운용계획 집행지침」에 따라 미반납된 보조금의 집행잔액과 이자를 조속히 환수하고 향후 보조금 집행에 대한 관리·감독을 강화하여 이와 같은 일이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

9) 모빌리티활성화지원(4931-350)

○ 모빌리티활성화지원 사업은 사업계획 준비가 미흡하여 모빌리티 특화도시 조성을 위한 예산이 전액 이월되었으므로, 국토교통부는 향후 사업 계획 관리를 철저히 하여 이와 같은 일이 반복적으로 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

모빌리티활성화지원 사업은 다양한 미래 모빌리티를 일상에서 구현하기 위해 핵심 거점 역할을 하는 '모빌리티 특화도시'를 조성하고, 모빌리티 시대 대비를 위한 종합지원체계를 구축하기 위해 미래 모빌리티 포럼을 구성·운영하고 정책연구를 추진하는 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 29억 5,000만원으로 이 중 2억 1,800만원을 집행(7.3%)하고 27억 2,000만원을 다음 연도로 이월하면서 1,200만원은 불용하였음.

【 2023년도 모빌리티활성화지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
모빌리티활성화지원	2,950	2,950	-	-	2,950	218	2,720	12	2,739
-모빌리티 특화도시 조성	2,700	2,700	-	-	2,700	-	2,700	-	-
-모빌리티 종합지원체계 구축	250	250	-	-	250	218	20	12	589
-모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원	-	-	-	-	-	-	-	-	2,150

※ 자료: 국토교통부

나) 사업계획 준비 미흡에 따른 전액 이월 문제

2023년 모빌리티 특화도시 조성을 위한 지원 예산 27억원은 전액 이월된 문제가 있음.

국토교통부에 따르면 당초 2023년 8월에 모집이 완료될 예정이었으나, 공모내용에 지원대상 및 지자체별 지원내역 등이 변경되어 10월에서야 모집이 완료되었고, 서면평가, 발표평가를 통해 최종 11월에 선정되어 지출원인 행위까지 장시간이 소요되어 전액 이월되었음.

그러나 이월의 주요 사유인 지원대상 및 지원내역 등 공모내용은 사업계획 당시 또는 사업공모 준비단계에서 충분히 고려될 수 있었던 사항으로 보이는바, 사업계획 준비가 미흡한 측면이 있었다고 보임.

따라서 국토교통부는 향후 사업 계획 관리를 철저히 하여 이와 같은 일이 반복적으로 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

10) 교통약자이동편의증진(4932-301)

○ 저상버스 도입보조 내역사업의 실집행률이 61.2%로 부진한바, 실집행 실적을 제고하고 대규모 이월이 연례적으로 이루어지지 않도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음. ○ 특별교통수단 도입보조 내역사업은 법정운영대수 달성률의 지역별 편차가 크게 나타나고 있어 지역별 균형 있는 특별교통수단 도입을 위한 방안을 강구할 필요가 있음.

가) 개요

동 사업은 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 저상버스·특별교통수단 도입보조, 여객자동차터미널 장애물없는 생활환경(Barrier Free, BF)인증[324], 교통약자 이동편의 실태조사, 교통약자 장거리 이동지원 등의 내역사업을 수행하기 위한 것임.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 2,245억 6,000만원으로 전년도 이월액을 더한 예산현액 2,246억 6,200만원 중 2,238억 7,400만원(99.6%)을 집행하고 7,600만원을 다음 연도로 이월하면서 7억 1,200만원은 불용하였음.

【 2023년도 교통약자이동편의증진 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
교통약자이동편의증진	224,560	224,560	102	-	224,662	223,874	76	712	232,427
· 저상버스도입보조 (지자체경상보조)	189,519	189,519	-	-	189,519	189,514	-	5	167,495

324) 어린이·노인·장애인·임산부 및 일시적 장애인 등이 개별시설물·지역을 접근·이용·이동함에 있어 불편을 느끼지 않도록 계획·설계·시공·관리 여부를 공신력 있는 기관이 평가하여 인증하는 제도

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
· 특별교통수단도입보조 (지자체경상보조)	33,852	33,852	-	-	33,852	33,852	-	-	60,350
· BF인증사업	450	450	29	-	479	248	29	202	445
(지자체경상보조)	300	300	-	-	300	100	-	200	360
(일반연구비)	150	150	29	-	179	148	29	2	85
· 교통약자이동편의 실태조사 (일반연구비)	239	239	36	-	275	223	47	5	300
· 교통약자장거리이동지원	500	500	-	-	500	-	-	500	-
(민간경상보조)	500	500	-	-	500	-	-	500	-
(지자체경상보조)	-	-	-	-	-	-	-	-	350
· 교통약자이동편의 정보 관리 시스템 (일반연구비)	-	-	37	-	37	37	-	-	3,487

※ 자료: 국토교통부

나) 저상버스 도입보조 내역사업 실집행률 제고 필요

동 사업의 내역사업인 저상버스 도입보조사업은 계단이 없고 차체가 낮아 휠체어 이용자 및 고령자 등의 승·하차가 용이한 저상버스의 도입을 지원하기 위한 사업으로, 서울지역에 대해서는 40%, 그 밖의 지역에 대해서는 50%의 국비가 지원됨.

이 내역사업의 2023년도 예산액은 1,895억 1,900만원으로 이 중 1,895억 1,400만원을 집행하고 500만원은 불용하였음.

【 2023년도 저상버스 도입보조 내역사업 결산 】

(단위 : 백만원, %)

세사업 명	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
저상버스도입보조 (지자체경상보조)	189,519	189,519	-	-	189,519	189,514	-	5	167,495

※ 자료: 국토교통부

그런데 2023년도 지방자치단체 교부된 금액 1,895억 1,400만원에 대한 실집행 금액을 살펴보면, 전년도에 이월된 188억 7,400만원을 더한 예산현액 2,083억 8,800만원 중 1,275억 800만원을 집행하였고, 753억 100만원을 이월하였으며 55억 7,900만원을 불용하였음. 이에 따라 지방자치단체 실집행률은 61.2%로 저조하게 나타남.

【 2023년 기준 저상버스 도입보조 내역사업 실집행내역 】

(단위 : 백만원, %)

국토교통부			지방자치단체						
예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
본예산	추경(A)								
189,519	189,519	189,514	189,514	18,874	208,388	127,508	75,301	5,579	61.2

※ 자료: 국토교통부

특히 2023년도 12월 말 기준 지방자치단체별 저상버스 도입보조 집행현황을 살펴보면, 총 17개 지역 중 11개 지역의 실집행률이 70%에 미달하며, 90% 이상 실집행률을 달성한 지역은 광주(93.7%), 전북(91.7%) 두 군데에 불과함. 특히, 세종(37.3%), 전남(47.1%), 제주(43.9%)는 실집행률이 50%도 넘지 못하고 있음.

【 2023년 12월말 기준 지방자치단체별 저상버스도입보조 국비 및 지방비 집행현황】

(단위: 백만원, %)

사업 지역	연도별	국비					대응지방비			
		예산액	교부액	교부 현액 (a)	실집 행액 (b)	집행률 (b/a)	예산액	예산 현액 (c)	집행액 (d)	집행률 (d/c)
서울	2023	26,054	26,054	29,560	16,052	54.3	39,081	44,449	18,977	42.7
부산	2023	11,529	11,529	14,374	8,496	59.1	14,374	14,374	9,681.5	67
대구	2023	5,704	5,704	5,704	3,726	65.3	5,704	5,704	4,830	84.7
인천	2023	8,129	8,129	9,093	4,876	53.6	8,129	9,093	4,876	53.6
광주	2023	3,910	3,910	4,140	3,878	93.7	4,384	5,029	3,979	79.1
대전	2023	2,573	2,573	3,815	2,591	67.9	2,573	3,815	2,591	67.9
울산	2023	1,104	1,104	2,116	1,058	50.0	2,116	2,116	1,058	50.0
세종	2023	3,128	3,128	3,450	1,288	37.3	3,128	3,450	1,288	37.3
경기	2023	98,880	98,880	105,064	63,171	60.1	98,880	105,465	63,607	60.3
강원	2023	2,283	2,283	2,513	1,820	72.4	7,131	8,401	6,436	76.6

사업 지역	연도별	국비					대응지방비			
		예산액	교부액	교부 현액 (a)	실집행액 (b)	집행률 (b/a)	예산액	예산 현액 (c)	집행액 (d)	집행률 (d/c)
충북	2023	3,634	3,634	3,726	3,266	87.7	10,134	12,106	10,110	83.5
충남	2023	4,278	4,278	4,646	3,772	81.2	5,524	5,940	4,656	78.4
전북	2023	3,542	3,542	4,409	4,041	91.7	3,542	4,546	4,316	94.9
전남	2023	2,852	2,852	3,128	1,472	47.1	2,852	5,704	2,392	42
경북	2023	1,794	1,794	1,794	1,518	84.6	2,517	2,517	2,241	89
경남	2023	8,234	8,234	8,234	5,333	64.8	8,234	8,234	7,176	87.2
제주	2023	1,886	1,886	2,622	1,150	43.9	9,291	11,091	2,930	26.4
배분 잔액	2023	5								
총계		189,519	189,514	208,388	127,508	61.2	225,823	244,325	148,485	60.8

*음영은 실집행률 70% 미만 지역
※ 자료: 국토교통부

국토교통부에 따르면 2023년도에 일부 저상버스 제작사[325]가 생산을 중단하였고, 환경부의 친환경버스 보조금[326] 지급기준 강화[327]로 인해 중국제 전기저상버스 구매가 어려워지는 등의 사유로 인해 전국적으로 수요가

325) 자일대우버스㈜ 폐업('22.9월) 및 에디슨모터스㈜ 법정관리('23.1월) 등

326) 전기·수소 저상버스의 경우, 저상버스 보조금 및 친환경자동차 보조금 각각 지원 가능. 다만, 노선버스 운송사업자가 친환경차 보조금을 지급받는 경우에는, 저상버스 구입가격에서 노선버스 운송사업자 자부담금(1억원 이상)과 친환경차 보조금 합계액을 뺀 차액 만큼을 보조금 한도내에서 지원

저상버스 구매 시 보조금 현황 및 실구매가 예시

구분			수소저상	전기저상	CNG
공급가			**6.3억원**	**4.25억**	**2.2억원**
제작사 할인(현대자동차)			1.1억원	0.9억원	-
보조금			3.92억원	1.92억원	0.92억원
	친환경차 보조	국비(환경부)	2.1억원	0.7억원	-
		지방비(지자체)	0.9억원	0.3억원	-
	저상버스보조(국토부·지자체)		0.92억원	0.92억원	0.92억원
실구매가			**1.28억원**	**1.43억원**	**1.28억원**

327) (환경부 보조금 개편) 배터리 특성평가(에너지 밀도), 성능평가(1회충전 주행거리), 사후관리 역량 평가(A/S센터 운영 등)에 따라 보조금을 차등 지원하게 됨에 따라 배터리 안전성과 기술수준이 낮은 중국산 저상버스 보조금이 감소함.

특정업체로 집중되면서 공급이 수요를 따라가지 못해 차량 출고가 크게 지연되었다는 설명임.

이에 따라 대부분 지방자치단체에서 이월(753억 100만원)이 있었으며 일부 지역에서는 불용(55억 7,900만원)이 발생하였음. 지방자치단체별 세부 이·불용 사유는 다음 표와 같음.

【 2023년도 지방자치단체 별 이·불용 사유 】

구분	이월사유	불용사유
서울	차량출고 지연으로 일부 선금 지급 후 잔금 이월, 나머지 전액 이월	차량 제작사의 납품 불가로 배정 포기, 차종 변경(대형→중형)으로 인한 집행잔액 등
부산	제작사 출고 지연	-
대구	제조사 출고지연	-
인천	운수사별 연내도입 가능 차량대수 파악결과 차량출고 지연 사유로 도입 불가	차량 제작사의 납품 불가로 불용 발생
광주	저상버스 차량제작사 내부사정으로 출고지연	-
대전	제작사 출고 지연	지원 가능 한도액보다 저렴하게 구입
울산	전국적 저상버스 발주 과다 몰림에 따른 제작사 차량출고 지연	-
세종	버스 제조사의 연내 생산불가 통보로 납품 지연	-
경기	출고지연, 환경부 보조금 부족, 충전소 설치 지연 등	차종 변경(대형→중형)으로 인한 집행잔액, 전기버스 보조금 부족, 운송업체 자금 사정 문제 등
강원	시비편성 지연(제2회 추경)으로 사업기간 부족, 버스 제작사 출고 지연	기 제작(미등록) 차량 구매로 인한 보조금 조정 지급
충북	전기저상버스 제조사 출고 지연	-
충남	차량출고 지연	-
전북	제작사 출고 지연으로 이월	버스업체에서 경영악화, 자부담 부족 등으로 사업 지연
전남	출고 지연	차종 변경(대형→중형)으로 인한 집행잔액
경북	저상버스 출고지연	-
경남	제작사 출고 지연	차종 변경(대형→중형)으로 인한 집행잔액
제주	일부 제작사의 폐업으로 전국적으로 수요가 특정업체로 집중되어 수요가 공급을 초과	-

※ 자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 현재 국내 제작사에서 저상버스 생산설비를 확충하는 등 공급 물량이 확대[328]되어 2024년도 저상버스 공급 물량은 약 4,800대 정도 소화가 가능할 것이라는 설명임.

그런데 당초 2023년도에 도입하려고 했던 저상버스 계획물량 4,269대 중 42.8%에 해당하는 1,827대가 2024년도로 이월된 상황으로, 2024년도에 도입을 계획하고 있는 대수 3,765대를 더하면 총 5,592대임. 따라서 2024년도에도 계획물량을 소화하지 못하고 이월이 발생할 우려가 큼.

【 지방자치단체별 저상버스 이월 대수 및 2024년도 계획 대수 현황 】

(단위: 대)

사업지역	계획대수	집행대수	이월대수	불용대수	2024년 계획대수
서울	708	276	432	-	544
부산	251	123	128	-	237
대구	124	81	43	-	90
인천	179	95	17	67	255
광주	85	66	19	-	100
대전	57	30	27	-	164
울산	24	1	23	-	59
세종	68	21	47	-	60
경기	2,153	1,213	906	34	1,165
강원	50	36	14	-	83
충북	79	69	10	-	107
충남	93	74	19	-	112
전북	77	72	5	-	158
전남	62	26	36	-	124
경북	39	33	6	-	110

328) KG그룹에서 에디슨모터스㈜(現KGM커머셜)를 인수('23.9월)하여 경영 정상화에 돌입한 상태이며, 현대차에서는 기존에 생산하던 고상버스 생산을 중단('23.12.31.)하고 저상버스로 생산라인을 전환('24.4월)하여 추가생산 중으로, '23년(1,62대) 대비 '24년(3,001대) 약 2배 생산 가능할 것이라고 전망하고 있음.

사업지역	계획대수	집행대수	이월대수	불용대수	2024년 계획대수
경남	179	116	63	-	244
제주	41	9	32	-	153
총계	**4,269**	**2,341**	**1,827**	**101**	**3,765**

※ 자료 : 국토교통부

장애인·노인·임산부 등 교통약자 이동편의 강화를 위해 정부가 5년 단위로 수립하고 있는 '교통약자 이동편의 증진계획'에서 제3차와 제4차 계획의 저상버스 도입목표를 살펴보면, 제3차 계획(2017~2021년)에서는 연도별 목표치에 따라 2021년도에 보급률 42%를 달성하고자 하였고, 제4차 계획(2022~2026년)에서는 2026년까지 시내버스의 저상버스 도입률 62% 달성을 목표(지역별 목표 : 서울 90%, 광역시 61%, 도지역 41%)[329]로 하고 있음.

그러나 2023년 말 기준 저상버스 도입 누적 실적은 40%로 '제3차 교통약자이동편의 증진계획(2017~2021)'의 목표치인 42%에도 미달하고 있음.

또한, 2023년도 12월말 기준 각 지방자치단체의 저상버스 도입률을 살펴보면, 서울 지역은 도입률이 71.7%로 평균치를 크게 상회하는 데 비해, 인천(18.8%), 울산(14.6%), 제주(18.9%) 등과 같이 도입률이 20% 미만인 지역도 존재하여 지역별로 편차가 크게 나타나고 있음.

329) 제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026), 2022.9. 국토교통부. p. 32.

【 2023년도 지방자치단체별 저상버스도입 현황 】

(단위: 대수, %)

구 분	2023년(추정)			2023년도 저상버스 도입분 (D-B)	2023년도 도입률 증가분
	전체버스 (C)	저상버스 (D)	도입률 (D/C)		
서울	7,390	5,301	71.7	590	8.0
부산	2,517	917	36.4	132	5.2
대구	1,566	728	46.5	86	5.4
인천	2,193	412	18.8	60	2.8
광주	1,044	379	36.3	54	5.2
대전	1,039	412	39.7	27	2.6
울산	871	127	14.6	23	2.7
세종	265	123	46.4	28	9.0
경기	10,724	3,442	21.1	714	-4.6
강원	487	204	41.9	18	3.5
충북	645	216	33.5	53	8.0
충남	903	196	21.7	78	8.6
전북	849	259	30.5	54	6.1
전남	675	137	20.3	3	1.7
경북	1,221	277	22.7	24	1.9
경남	1,771	672	32.9	176	4.1
제주	829	157	18.9	1	0.1
전국	34,989	13,959	40.0	2,121	17.9

※ 자료: 국토교통부

이처럼 저상버스 보급 속도가 계획보다 늦어지고 지역별로 편차가 큰 것은 휠체어 이용자 및 노약자 등 교통약자의 이동권 확보를 저해하는 요인으로 작용함.

따라서 국토교통부는 철저한 사업관리를 통해 실 집행이 제대로 이루어질 수 있도록 노력하여 대규모 이월이 연례적으로 반복되지 않도록 할 필요가 있음.

다) 특별교통수단 도입보조 내역사업 지역별 편차 해소 필요

동 사업의 내역사업인 특별교통수단 도입보조 사업은 버스·지하철 등 대중교통의 이용이 어려운 중증보행장애인 등[330]의 이동권 보장을 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량인 특별교통수단의 도입 및 운영비를 지원하기 위한 사업으로, 특별교통수단의 확보 또는 이동지원센터 및 광역이동지원센터의 설치·운영에 소요되는 자금에 대하여 서울지역에 대해서는 40%, 그 밖의 지역에 대해서는 50%의 국비가 지원됨.

【 특별교통수단 】



※ 자료 : 서울시 특별교통수단 사례 (서울시설공단 장애인콜택시 홈페이지)

330) 「교통약자의 이동편의 증진법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. “교통약자”란 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 말한다.
「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」
제6조(특별교통수단의 이용대상자 등) ① 법 제16조제8항에 따라 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위는 다음과 같다. 다만, 제3호에 따른 교통약자(해당 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자를 포함한다)는 해당 시·군의 관할구역 안에서 특별교통수단을 이용하려는 경우로 한정한다.
1. 중증보행장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람
2. 삭제 <2023. 7. 20.>
3. 버스·지하철 등의 이용이 어려운 노인 등 특별교통수단을 이용하게 할 필요가 있다고 시·군의 조례로 정하는 사람
4. 제1호 및 제3호에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자

이 사업의 2023년도 실집행내역을 살펴보면, 2023년도 당초 예산액은 338억 5,200만원으로 전액 지방자치단체로 교부되었으며, 전년도 보조금 이월액 8억 7,500만원을 더한 예산현액 347억 2,700만원 중 304억 8,300만원(87.5%)을 집행하고 4억 9,400만원을 다음 연도로 이월하면서 37억 5,000만원은 불용하였음.

【 2023년도 특별교통수단 도입보조 결산 실집행액 】

(단위 : 백만원, %)

부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (C/A)
본예산	추경 (A)								
33,852	33,852	33,852	33,852	875	34,727	30,483	494	3,750	87.5

※ 자료: 국토교통부

특별교통수단 도입보조는 특별교통수단의 확보에 소요되는 자금을 지원하는 도입지원(101억 200만원)과 특별교통수단 이동지원센터 및 광역이동지원센터의 설치·운영에 소요되는 자금의 일부를 지원하는 운영지원(237억 5,000만원)비로 구분되어 있는데,

각각의 2023년도 실집행률은 비교적 높은 편이나(98.9%, 82.6%), 지역별 특별교통수단 법정운행대수 달성률과 운영지원 실집행률의 지역별 편차가 크게 발생하고 있음.

【 2023년도 특별교통수단 도입보조 결산 실집행액 】

(단위 : 백만원, %)

구분	교부액			12월말집행현황					
	합계	도입 지원	운영 지원	합계	집행률	도입 지원	집행률	운영 지원	집행률
합계	33,852	10,102	23,750	29,608	87.5	9,987	98.9	19,620	82.6

※ 자료: 국토교통부

먼저, 2023년도의 특별교통수단 법정운행대수는「교통약자의 이동편의 증진법」제16조제1항 및 같은 법 시행규칙 제5조제1항에 따라[331]에 따라 중증보행장애인 150명당 1대 이상임[332].

지역별로 특별교통수단의 법정운영대수 달성률을 살펴보면, 세종(122.7%), 서울(119.9%), 경기(116.9%), 경남(115%), 강원(114.1%)과 같이 법정운영대수를 초과하여 달성한 지역도 있으나, 부산(63.2%), 대전(75.4%),

331) 「교통약자의 이동편의 증진법」
제16조(특별교통수단의 운행 등) ① 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.(이하 생략)
「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」(2023년 7월 20일 개정 전 규정)
제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 "국토교통부령으로 정하는 대수"란 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 150명당 1대를 말한다. (이하 생략)

332) 단, 시행규칙 제5조제1항 개정(2023.7.20.)에 따라 2024.1.1.부터는 인구가 10만명 이하인 시·군의 경우 100명당 1대로 확대
「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」(2023년 7월 20일 개정, 2024년 1월 1일 시행)
제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 "국토교통부령으로 정하는 대수"란 다음 각 호의 기준에 따른 대수를 말한다. <개정 2023. 7. 20.>
1. 인구가 10만명 이하인 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시·군(광역시에 있는 군은 제외하며, 이하 이 조 및 제6조에서 "시·군"이라 한다)의 경우: 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인(이하 이 조 및 제6조에서 "중증보행장애인"이라 한다) 100명당 1대
2. 인구가 10만명을 초과하는 시·군의 경우: 중증보행장애인 150명당 1대
② 제1항에도 불구하고 해당 지방자치단체의 조례로 중증보행장애인 중 특정 종류의 장애인에 대해 법 제2조제8호에 따른 특별교통수단(이하 "특별교통수단"이라 한다) 외의 방법으로 이동편의를 제공하고 있는 경우에는 해당 장애인 수를 특별교통수단 운행 대수 산정대상에서 제외할 수 있다.

경북(75.6%)과 같이 도입률이 80% 미만으로 저조한 지역도 있으며, 인천(84.3%), 충남(86.4%), 전남(87.7%)과 같이 아직 90%를 넘지 못하는 지역도 존재함. 이에 따라 2023년도말 기준 시·도별 편차(세종시 122.7%, 부산 63.2%)가 최대 59.5%p 수준으로 크게 나타나고 있음.

【 2023년도 특별교통수단 도입보조 지역별 법정운행대수 】

(단위 : 백만원, %, 건/대)

구분	중증보행장애인 (2022년)	법정대수 (2023년)	운행대수 (2023년)	도입률 (2023년)	대당 이용실적 (2022년)
서울	87,440	583	699	119.9	2,311.8
부산	47,651	318	201	63.2	939.9
대구	32,004	214	199	93.0	1,870.2
인천	38,241	255	215	84.3	1,101.7
광주	19,098	128	127	99.2	3,972.7
대전	19,983	134	101	75.4	1,313.0
울산	13,461	90	90	100	1,874.2
세종	3,235	22	27	122.7	1,799.2
경기	152,742	1,034	1,209	116.9	2,185.4
강원	27,434	191	218	114.1	1,940.9
충북	26,054	179	173	96.6	1,325.6
충남	34,226	236	204	86.4	1,649.3
전북	33,928	234	233	99.6	1,514.6
전남	35,095	236	207	87.7	1,999.1
경북	45,454	315	238	75.6	815.0
경남	50,051	340	391	115.0	1,995.9
제주	10,091	68	68	100.0	4,876.6
합계	**676,188**	**4,577**	**4,600**	**100.5**	1,872.8

* 음영은 도입률 90% 미만 지역
** 법정기준대수산정은 「교통약자 이동편의 증진법 시행규칙」제5조 ①항의 (보행상의 장애인으로서 장애의 정도가 심한 장애인 150명당 1대)로 산정
*** 서울시의 중증보행장애인은 「교통약자 이동편의 증진법 시행규칙」 제5조 ②항에 의거하여 조정된 숫자임.
**** 중증보행장애인수와 대당 이용실적은「2022년도 교통약자 이동편의 실태조사」자료임. 2023년도 실태조사는 현재 용역 중에 있음.
※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

또한, 특별교통수단 법정운행대수는 시행규칙이 2023년 7월 20일 개정되어 2024년 1월 1일부터는 인구가 10만명 이하의 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시·군(광역시에 있는 군 제외, 이하 "시·군"이라 함)에서는 특별교통수단을 중증보행장애인 100명당 1대 이상으로 운영하도록 법정운행대수가 상향된 바 있음.

이처럼 법정운행대수 기준 상향에 따라 2023년도 현재 특별교통수단 법정운행대수 도입률이 저조한 지역은 2024년도에는 도입률이 더욱 낮아질 수 있어 지역별 편차가 더욱 심화할 우려가 있음.

다음, 특별교통수단 운영지원 집행률을 살펴보면, 전체 실집행률은 82.6%이나, 전남의 경우 실집행률이 34.9%, 광주는 60.5%, 울산은 62%로 저조하며, 강원(74.4%), 전북(73.6%), 경북(79.8%), 경남(78%) 등도 실집행률이 80% 미만으로 지역별 편차가 나타남.

【 2023년도 특별교통수단 도입보조 결산 실집행액 】

(단위 : 백만원, %)

구분	교부액			12월말집행현황					
	합계	도입 지원	운영 지원	합계	집행률	도입 지원	집행률	운영 지원	집행률
합계	33,852	10,102	23,750	29,608	87.5	9,987	98.9	19,620	82.6
서울	3,549	1,248	2,301	3,549	100.0	1,248	100.0	2,301	100.0
부산	1,579	253	1,326	1,453	92.0	189	74.5	1,264	95.4
대구	1,589	644	945	1,588	100.0	644	100.0	944	99.9
인천	1,711	690	1,021	1,704	99.6	683	99.0	1,021	100.0
광주	851	252	599	609	71.5	246	97.8	362	60.5
대전	848	368	480	847	99.9	367	99.7	480	100.0
울산	798	230	568	582	72.9	230	100.0	352	62.0
세종	151	23	128	151	100.0	23	100.0	128	100.0
경기	8,333	1,196	7,137	7,025	84.3	1,193	99.8	5,831	81.7
강원	2,574	1,196	1,378	2,220	86.2	1,194	99.8	1,026	74.4
충북	1,851	782	1,069	1,684	91.0	781	99.8	904	84.5
충남	1,659	759	900	1,634	98.5	759	100.0	876	97.3

구분	교부액			12월말집행현황					
	합계	도입 지원	운영 지원	합계	집행률	도입 지원	집행률	운영 지원	집행률
전북	2,126	736	1,390	1,757	82.7	735	99.9	1,022	73.6
전남	1,898	713	1,185	1,101	58.0	688	96.5	413	34.9
경북	1,087	437	650	955	87.9	437	99.9	519	79.8
경남	2,612	368	2,244	2,118	81.1	368	100.0	1,750	78.0
제주	636	207	429	630	99.0	203	98.1	427	99.5

※ 자료: 국토교통부

「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」 제14조의2[333]에서는 해당 지방자치단체의 조례로 특별교통수단의 구체적인 운영의 범위 및 운영방법을 정할 때 ① 운행 시간은 매일 24시간으로 할 것, ② 해당 지방자치단체와 관할구역 경계를 접하는 지역 등의 기준에 따르도록 하고 있음.

333) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」
제14조의2(특별교통수단의 운영의 범위 및 운영방법) ① 법 제16조제6항에 따라 해당 지방자치단체의 조례로 특별교통수단의 구체적인 운영의 범위 및 운영방법을 정할 때 적용되는 기준은 다음 각 호와 같다.
1. 특별교통수단의 운행 시간은 매일 24시간으로 할 것
2. 특별교통수단의 운영의 범위는 다음 각 목의 구분에 따른 지역으로 할 것
가. 시(특별시·광역시·특별자치시·제주특별자치도는 제외한다. 이하 이 호에서 같다)·군의 경우: 다음의 지역
1) 해당 시·군의 관할구역 안
2) 해당 시·군의 관할구역 밖의 지역 중 다음의 지역
가) 해당 시·군을 관할하는 도의 다른 시·군
나) 해당 시·군과 관할구역 경계를 접하는 시·군
다) 해당 시·군과 관할구역 경계를 접하는 특별시·광역시·특별자치시
라) 해당 시·군(관할구역 경계를 접하는 특별시·광역시·특별자치시가 없는 시·군으로 한정한다)의 인근 특별시·광역시·특별자치시. 이 경우 해당 시·군의 조례로 1개 이상의 지역을 정해야 한다.
마) 그 밖에 생활권이나 지역의 특수성 등을 고려하여 특별교통수단의 운영 범위에 포함해야 할 필요성이 있다고 인정되는 지역으로서 해당 시·군의 조례로 정하는 지역
나. 특별시·광역시·특별자치시·제주특별자치도(이하 이 목에서 “특별시등”이라 한다)의 경우: 다음의 지역
1) 해당 특별시등의 관할구역 안
2) 해당 특별시등의 관할구역 밖의 지역 중 다음의 지역
가) 해당 특별시등과 관할구역 경계를 접하는 특별시·광역시·특별자치시·시·군
나) 해당 특별시등과 관할구역 경계를 접하는 도. 이 경우 해당 특별시등의 조례로 1개 이상의 지역을 정해야 한다.
다) 그 밖에 생활권이나 지역의 특수성 등을 고려하여 특별교통수단의 운영 범위에 포함해야 할 필요성이 있다고 인정되는 지역으로서 해당 특별시등의 조례로 정하는 지역
② 제1항의 기준에 따라 조례로 정하는 사항 외에 특별교통수단의 운영의 범위 및 운영방법에 관한 세부 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.

이와 같은 법령에 따른 24시간 운행과 관할구역 경계를 접하는 지역까지의 장거리 운영을 위한 지원을 위하여,「교통약자의 이동편의 증진법」제16조 제8항[334]을 개정을 통해 기존에는 특별교통수단의 확보 또는 이동지원센터의 설치에 소요되는 자금의 일부만 지원하던 것을 이동지원센터 및 광역이동지원 센터의 설치 뿐만 아니라 운영에 소요되는 자금의 일부[335]도 지원할 수 있도록 지원근거가 마련되었음.

국토교통부에 따르면, 특별교통수단의 장거리 이동지원 등을 위해 운영비 지원근거를 마련(2022.1.「교통약자법」개정, 2023.7.시행)하였으나, 운영비

---

334)「교통약자의 이동편의 증진법」
제16조(특별교통수단의 운행 등) ⑧ 국가 또는 도(道)는 제1항에 따른 특별교통수단의 확보 또는 제2항에 따른 이동지원센터 및 제3항에 따른 광역이동지원센터의 설치·운영에 소요되는 자금의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다. <개정 2022. 1. 18., 2023. 5. 16.>

335) 특별교통수단 국비 보조금 지원 범위
① 특별교통수단의 도입비, ② 특별교통수단의 유류비·정비비 등 유지관리비, ③ 특별교통수단의 예약·배차 시스템 운영비, ④ 이동지원센터 등의 설치비, ⑤ 그 밖에 특별교통수단 보험료, 통행료, 주차비, 차고 임대료 및 공공요금 등 경비성 자금
「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」
제14조의3(특별교통수단의 확보 등에 필요한 자금의 지원) ① 국토교통부장관 또는 도지사는 법 제16조제8항에 따라 예산의 범위에서 다음 각 호의 자금 일부를 지원할 수 있다.
1. 특별교통수단의 도입비
2. 특별교통수단의 유류비·정비비 등 유지관리비
3. 특별교통수단의 예약·배차 시스템 운영비
4. 법 제16조제2항에 따른 이동지원센터(이하 “이동지원센터”라 한다) 및 같은 조 제3항에 따른 광역이동지원센터(이하 “광역이동지원센터”라 한다)의 설치비
5. 그 밖에 특별교통수단의 운영과 이동지원센터 및 광역이동지원센터 운영에 필요한 자금
② 국토교통부장관 또는 도지사는 제1항에 따라 자금을 지원할 때에는 법 제25조제1항 또는 제2항에 따른 실태조사 결과 등의 자료로 확인되는 특별교통수단의 운행실적을 고려하여 차등 지원할 수 있다.
「특별교통수단 도입지원 보조금 업무처리지침(2023.7)」
다. 보조금의 용도 외 사용금지
○ 보조금의 집행은 「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조제7항 및 같은 법 시행령 제14조의2에 따라 다음 사항에 한함
- 특별교통수단의 도입비
- 특별교통수단의 유류비·정비비 등 유지관리비
- 특별교통수단의 예약·배차 시스템 운영비
- 이동지원센터 및 광역이동지원센터의 설치비
- 그 밖에 특별교통수단 보험료, 통행료, 주차비, 차고 임대료 및 공공요금 등 경비성 자금 (운전원 인건비 제외)

국비 지원항목, 특별교통수단 이동 범위를 규정하는 「교통약자법 시행령」이 2023.5월에 개정(2023.7월 시행)되면서 지자체에서는 운영비 매칭 예산 등을 준비할 시간이 부족하였다는 설명임.

운영비 지원근거가 법률에 마련된 것은 2022년 1월로, 시행령 개정까지 1년 6개월의 준비기간이 있었던 것을 감안할 때 국토교통부의 시행령 개정을 위한 노력이 다소 미흡했던 것으로 보이며[336],

도입된 특별교통수단이 24시간 운영·관할구역 경계지역까지의 장거리 운행 등 법령으로 정해진 대로 운영되기 위해서는 운영비 보조금이 전국적으로 편차 없이 원활하게 집행될 필요성이 있음.

휠체어를 이용해야 하는 중증보행장애인의 경우 이동을 위해 사용할 수 있는 교통수단이 한정적인바, 휠체어 탑승이 가능한 형태의 특별교통수단 보급이 충분하게 이루어지는 것은 이동권 보장을 위해 필수적이라 할 것임.

따라서 국토교통부는 지자체별 편차 해소를 위하여 보조금 배분 시 지역별 도입률을 고려하여 예산을 편성하는 등 지역별 균형 있는 특별교통수단 도입을 위해 노력할 필요가 있으며, 철저한 사업관리를 통해 매칭 지방비 확보 독려 등 실 집행이 제대로 이루어질 수 있도록 노력할 필요가 있음.

336) 국토교통부는 교통약자법 시행령 개정 과정에서, ① 인건비 국비지원과 관련하여 기획재정부와의 협의가 있었으며, ② 특별교통수단 운영범위 확대, 운영비 지원항목 등 광역 운영확대 방안을 포함한 교통약자법 개정안(천준호 의원안, 2022.6월 발의)의 국회 논의 경과를 지켜볼 필요성이 있어 시행령 개정에 지연이 있었다는 설명임.

3. 지역균형발전특별회계[337)]

가. 지역자율계정

1) 도시형교통모델(4546-301)

○ 도시형교통모델 사업은 성과지표 달성률이 최근 4년간 100% 이상을 달성하고 있는바, 목표치를 제고하여 공공형 버스·택시 사업을 추진하는 지방자치단체 수를 적극적으로 확대할 필요가 있음.

가) 개요

도시형교통모델 사업은 대중교통 사각·취약지대 주민들의 교통편의 증민 및 이동권 보장을 위하여 수요응답형 버스 등의 공공형 버스와 공공형 택시 도입을 지원하는 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 289억 2,000만원으로 전액 집행되었음.

337)「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」이 제정되어 2023년 7월 10일부터 시행됨에 따라 기존의 「국가균형발전 특별법」이 폐지됨과 아울러 “국가균형발전특별회계”가 “지역균형발전특별회계”로 명칭이 변경되었음.
「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」
제74조(지역균형발전특별회계의 설치) 지방시대 종합계획 및 지역균형발전시책 지원 관련 사업을 효율적으로 추진하기 위하여 지역균형발전특별회계(이하 “회계”라 한다)를 설치한다.
제76조(계정의 구분) 회계는 지역자율계정, 지역지원계정, 제주특별자치도계정 및 세종특별자치시계정으로 구분한다.

【 2023년도 도시형교통모델 사업 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액 등	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
도시형교통모델	28,920	28,920	-	-	28,920	28,920	-	-	32,799
·공공형버스 지원 (지역자율) (자치단체경상보조)	23,387	23,387			23,387	23,387			26,216
· 공공형택시 지원 (지역자율) (자치단체경상보조)	5,533	5,533	-	-	5,533	5,533	-	-	6,583

※ 자료: 국토교통부

나) 성과지표 목표치 제고 필요

동 사업은 노선버스 근로시간 단축(근로기준법 개정)에 따른 운행횟수 및 기존 비수익 노선의 조정을 추진하는 과정에서 발생하는 대중교통 사각지대를 방지하기 위하여 소형버스, 콜버스 등 수요 응답형 버스 등의 교통수단 도입을 지원하는 “공공형버스 사업”과, 일부 지방자치단체에서 도입·운영하던 공공형 택시의 전국적 확대를 통해 대중교통 사각·취약지대 주민들의 교통편의 증진 및 이동권 보장하기 위한 “공공형택시 사업”으로 구성되어 있음(국비 50% 지원).

국토교통부가 제출한 “세입세출 및 기금 결산 사업설명자료 Ⅱ-1” 자료에 따르면, 동 사업의 보조사업 성과지표는 ‘공공형버스 도입지자체수’와 ‘공공형택시 도입지자체수’ 두 가지를 제시하고 있음.

먼저, 공공형버스 도입지자체수 지표의 목표는 2019년 실적(52개소) 대비 연평균 3%로 계산하여 2020년 55개 지자체, 2021년 58개 지자체, 2022년 59개 지자체, 2023년 60개 지자체임.

이에 따라 국토교통부가 달성한 실적은 2020년도 58개 지자체이며, 2021년부터 2023년도까지는 60개 지자체에 도입된 실적이 동일하게 유지되고 있음.

다음으로 공공형택시 도입지자체수 지표의 목표는 2020년 59개소, 2021년~2023년도가 61개로 동일하게 유지되고 있으며, 실적도 최근 3년간 100% 달성률을 기록하고 있음.

【 도시형교통모델 사업 성과지표 】

성과지표	구분	'20	'21	'22	'23	'24	'23목표치 산출근거	측정산식 (또는 측정방법)	자료수집방법 (또는 자료출처)
공공형버스 도입지자체수 (단위:개)	목표	55	58	59	60	60	'19년실적대비 연평균 3%확대 '19년52개→ '22년59개	공공형버스 도입 지자체수	지자체 사업실적보고서
	실적	58	60	60	60	-			
	달성도	105%	103%	102%	100%	-			
공공형택시 도입지자체수 (단위:개)	목표	59	61	61	61	61	'22년 목표치 유지	공공형택시 도입 지자체수	지자체 사업실적보고서
	실적	60	61	61	61	-			
	달성도	102%	100%	100%	100%	-			

※ 자료: 국토교통부

동 성과지표와 관련하여 국토교통부에서 별도 제출한 자료의 도시형 교통모델 지원 지방자치단체 수는 공공형 버스의 경우 2020년도 58개소, 2021년도·2022년 60개소, 2023년도 64개소, 2024년도 66개소이며, 공공형 택시는 2020년도 59개소, 2021년도·2022년도 61개소, 2023년도 62개소, 2024년도 63개소임.

【 도시형교통모델 지원 지방자치단체 수 】

(단위 : 개수)

구 분	2020년도	2021년도	2022년도	2023년도	2024년도
공공형 버스	58	60	60	64	66
공공형 택시	59	61	61	62	63

※ 자료: 국토교통부

이와 같이, 2023년도 실적이 공공형 버스 64개소, 공공형 택시 62개소로, 도입된 지방자치단체 수가 확대되었음에도 결산 자료에는 반영이 되어 있지 않아, 국토교통부의 성과지표 관리가 소홀한 측면이 있는 것으로 보임.

한편, 동 사업의 지원대상은 특·광역시와 군 지역을 제외한 시 지역으로, 총 대상 지방자치단체는 78개 지역임. 따라서 2024년도 현재 기준으로 공공형 버스는 12개 지역, 공공형 택시는 15개 지역에서 동 사업을 실시하지 않고 있음.

그런데 국토교통부는 성과지표 목표치를 소극적으로 설정하고 있어, 공공형 버스의 경우 2020년부터 2022년까지 매년 달성도가 100%를 초과하고 있으며, 2023년도의 경우에도 실제 실적에 따라 계산 시 106%로 100%를 초과하고 있음.

공공형 택시의 경우 2021년도부터 목표치를 동일하게 유지하고 있어 실질적인 성과지표로 기능하고 있지 않은 측면이 있음.

동 사업은 관할구역 내 대중교통 미운행 지역 또는 노동시간 단축에 따른 운행 조정으로 사각지대가 발생한 교통취약지역 내에 대체 교통사업(수요응답형버스 등) 추진지역을 사업대상으로 선정하고 있는바,

대중교통 취약지역에 지역 맞춤형 교통서비스를 제공하여 주민들의 실질적인 이동권을 보장하기 위한 사업인 만큼, 정책의 수혜를 받지 못하는 주민들이 발생하지 않도록 국토교통부가 지방자치단체가 참여할 수 있도록 보다 적극적으로 노력할 필요성이 있을 것으로 보임.

따라서, 국토교통부는 동 사업의 성과지표 목표치를 보다 도전적으로 설정하여 도시형교통모델 사업을 추진하는 지방자치단체 수를 적극적으로 확대할 필요가 있음.

2) 성장촉진지역 개발(5549-301)

○ 보조사업자인 지방자치단체의 실집행률이 연례적으로 부진하고 매년 감소 추세에 있으며 최근 3년간 매년 실집행률이 50% 미만인 사업이 전체의 8.3%에 달하여 성장촉진지역 주민의 삶의 질을 개선하려는 사업 목적을 달성하는 데에 한계가 있다고 보이므로, 관계 규정에 따라 행정절차의 이행 여부, 집행가능성 등을 고려하여 보조금을 교부하는 한편 선행 절차의 이행에 문제가 없을 사업 중심으로 신규 사업을 편성할 필요가 있음.

가) 개요

성장촉진지역 개발사업은 생활환경이 열악하고 개발수준이 저조한 성장촉진지역에 기반시설 구축 등을 지원함으로써 지역주민의 생활환경을 개선하는 사업임.

성장촉진지역은 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」(이하 "지방분권균형발전법"이라 함) 제2조제9호[338]에 따라 지방시대위원회가 경제적·사회적 성장을 촉진하기 위하여 지역사회 기반시설의 구축 등에 국가와 지방자치단체의 특별한 배려가 필요하다고 인정한 지역 중에서 국토

338) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
9. "성장촉진지역"이란 생활환경이 열악하고 개발수준이 현저하게 저조하여 해당 지역의 경제적·사회적 성장을 촉진하기 위하여 필요한 도로, 상수도 등의 지역사회기반시설의 구축 등에 국가와 지방자치단체의 특별한 배려가 필요한 지역으로서 소득, 인구, 재정상태 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 지역을 말한다.
「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법 시행령」
제2조(성장촉진지역의 지정 등) ① 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」(이하 "법"이라 한다) 제2조제9호에서 "대통령령으로 정하는 지역"이란 「지방자치법」 제2조제1항제2호에 따른 시(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제10조제2항에 따른 행정시를 포함한다. 이하 같다)·군(광역시의 군을 포함한다. 이하 같다)·구(자치구를 말한다. 이하 같다) 중 시·군을 대상으로 연평균 인구변화율, 소득수준, 재정 상황 및 지역 접근성 등을 법 제62조에 따른 지방시대위원회가 5년마다 종합평가한 결과 지역사회기반시설의 구축 등에 국가와 지방자치단체의 특별한 배려가 필요하다고 인정되는 지역 중에서 지방시대위원회의 심의·의결을 거쳐 국토교통부장관이 지정·고시하는 지역을 말한다.

교통부장관이 지정·고시한 지역으로, 2024년 7월 기준 70개 시·군이 지정되어 있음.

【 성장촉진지역 지정 현황 】

시·도	성장촉진지역
강원(8)	삼척시, 태백시, 양양군, 영월군, 정선군, 평창군, 홍천군, 횡성군
충북(5)	괴산군, 단양군, 보은군, 영동군, 옥천군
충남(6)	공주시, 금산군, 부여군, 서천군, 예산군, 청양군
전북(10)	김제시, 남원시, 정읍시, 고창군, 무주군, 부안군, 순창군, 임실군, 장수군, 진안군
전남(16)	강진군, 고흥군, 곡성군, 구례군, 담양군, 보성군, 신안군, 영광군, 영암군, 완도군, 장성군, 장흥군, 진도군, 함평군, 해남군, 화순군
경북(16)	문경시, 상주시, 안동시, 영주시, 영천시, 고령군, 군위군, 봉화군, 성주군, 영덕군, 영양군, 울릉군, 울진군, 의성군, 청도군, 청송군
경남(9)	밀양시, 거창군, 고성군, 남해군, 산청군, 의령군, 하동군, 함양군, 합천군

※ 자료: 국토교통부

지역균형발전특별회계 지역자율계정의 세출에 성장촉진지역의 개발사업으로서 기초생활권 생활기반의 확충과 관련된 사업 등을 위한 예산을 편성할 수 있고(「지방분권균형발전법」 제78조제2항[339]), 이에 따른 세출예산은

339) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」**
제78조(지역자율계정의 세입과 세출) ② 회계의 지역자율계정의 세출은 다음 각 호와 같다.
1. 지방자치단체의 다음 각 목의 사업에 대한 보조
가. 성장촉진지역, 특수상황지역, 농산어촌 및 도시활력증진지역 등의 개발사업으로서 다음 각 각의 사항을 통합하여 실시하는 기초생활권 생활기반의 확충과 관련한 사업
1) 「섬 발전 촉진법」에 따른 섬 발전에 관한 사항
2) 「지방소도읍 육성 지원법」에 따른 지방소도읍 육성에 관한 사항
3) 「접경지역 지원 특별법」에 따른 접경지역 개발에 관한 사항
4) 「농어촌정비법」에 따른 농어촌생활환경 정비, 전원마을 조성, 농촌농업생활용수 개발에 관한 사항
5) 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」에 따른 농어촌 개발에 관한 사항
6) 「어촌·어항법」에 따른 어촌 개발에 관한 사항
7) 「지역 개발 및 지원에 관한 법률」에 따른 지역개발사업에 관한 사항
8) 「도시 및 주거환경정비법」에 따른 도시환경 개선에 관한 사항
9) 「산림기본법」과 「임업 및 산촌 진흥촉진에 관한 법률」에 따른 산촌 개발에 관한 사항
10) 「수도법」에 따른 지방상수도 개발에 관한 사항
11) 「어촌특화발전 지원 특별법」에 따른 어촌특화발전계획에 관한 사항

세출예산의 용도를 포괄적으로 정한 보조금(이하 “포괄보조금”이라 함)으로 편성함.[340] 그에 따라 성장촉진지역 개발사업 예산은 시·군에 대한 포괄보조사업으로서 국가가 100%를 보조하며, 전액이 자치단체 자본보조(330-03목)로 편성되었음.

이 사업의 2023년도 예산현액은 당초 예산액과 같은 2,224억 200만원으로, 전액을 지방자치단체에 교부하여 집행(100.0%)하였음.

【 2023년도 성장촉진지역 개발 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
성장촉진지역 개발	222,402	-	-	222,402	222,402	-	-	206,381

※ 자료: 국토교통부

나. 지역사회기반시설의 확충 및 개선 관련 사업
다. 지역의 문화·예술·체육 및 관광자원의 개발 및 확충 관련 사업
라. 지역의 물류·유통기반 확충 등 산업기반 조성 등에 관한 사업
마. 지역의 특성 있는 향토자원의 개발 및 활용에 관한 사업
바. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사업을 제외한 지방자치단체의 보조사업

340) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」**
제86조(포괄보조금의 지원) ① 정부는 제78조제2항에 따른 지역자율계정의 세출예산을 편성할 때 대통령령으로 정하는 바에 따라 각 시·도 및 시·군·구별로 세출예산의 용도를 포괄적으로 정한 보조금(이하 “포괄보조금”이라 한다)으로 편성하여 지원한다.
② 제1항에 따라 정부가 포괄보조금으로 편성한 사업에 대하여 관계 중앙행정기관의 장이 예산을 교부할 때에는 해당 사업 내에 여러 개의 세부 내역을 구분하여서는 아니 된다.

나) 연례적인 실집행 부진 개선 필요

성장촉진지역 개발사업의 소관 부처인 국토교통부는 매년 예산액 전액을 지방자치단체에 교부하여 100.0%의 집행률을 보이고 있으나, 지방자치단체의 실집행은 연례적으로 부진하게 나타나고 있음.

교부현액 기준 실집행률 추이를 보면, 2020년에 교부현액 3,795억 8,500만원 중 2,405억 7,700만원을 집행하여 63.4%이던 것이 매년 감소하여 2022년에는 58.2%였고, 2023년에는 교부현액 3,536억 7,400만원 중 1,582억 8,500만원을 집행하여 52.6%에 그쳤음. 실집행이 매년 부진하면서 당해연도에 교부된 금액 중 집행된 금액을 기준으로 산출한 실집행률도 35.5%(2020년)에서 43.4%(2023년)로 나타나는 등 상시적인 이월이 발생하고 있음.

【 2020년 이후 성장촉진지역 개발사업 실집행 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구분	교부액	전년도 이월액	교부 현액 (a)	집행액 (b)	이월액 제외		다음 연도 이월액	불용액	실집행률	
					교부액 (c)	집행액 (d)			b/a	d/c
2020	209,816	169,769	379,585	240,577	209,816	74,561	135,255	3,753	63.4	35.5
2021	212,685	135,255	347,940	220,423	212,685	88,937	123,748	3,769	63.4	41.8
2022	207,679	123,748	331,427	192,791	207,679	76,407	131,272	7,364	58.2	36.8
2023	222,402	131,272	353,674	186,129	222,402	96,423	158,285	9,260	52.6	43.4

※자료: 국토교통부

또한, 이 사업으로 지방자치단체가 추진하고 있는 개별사업의 진행 상황을 보면 최근 3년간 실집행률이 매년 50%에 미달한 사업이 27개로 전체 363개

사업 중 7.4%에 달하고 있고, 최근 3년간 실집행률이 연속하여 30% 이하를 기록한 사업도 9개로 나타났음.

【 최근 3년간 매년 실집행이 30%에 미달한 사업 내역 】

(단위 : 백만원)

시군	사업명	2021년		2022년		2023년		부진사유
		교부 현액	실집 행률	교부 현액	실집 행률	교부 현액	실집 행률	
옥천	물길따라~대청호 쉼표정원	300	-	950	25.6	723	-	관계기관 협의(사업구역 지정 등) 지연으로 공사 발주 지연
고흥	고흥~거제간 남해안 쪽빛너울길 연결도로 개설	3,075	14.1	2,640	21.3	2,077	23.3	관계기관 협의(공유수면 매립면허 승인 등) 및 편입토지 협의 지연에 따른 착공 지연
화순	화순온천~백아산 연계도로 개설공사	585	6.5	1,471	2.3	2,459	10.6	지역주민 간 갈등 발생으로 합의 도출을 위해 사업추진 지연, 합의 내용을 반영하여 사업계획 변경('23.11) 및 후속 절차 진행 중
영광	사계절 꽃길 천년로 조성	2,727	4.4	2,606	2.4	2,841	13.1	기본 및 실시설계 과정에서 사업계획 변경에 따른 관계기관 협의 및 행정절차 지연(환경영향평가, 재해영향평가, 지역개발조정위원회 심의 등) 이행으로 공사 발주 지연
완도	다도해 일출공원 확대조성사업	1,356	11.5	3,274	-	4,428	27.5	사업계획 변경에 따른 문화재 지표조사 및 관계기관 협의(재해영향평가, 공공디자인 심의 등) 지연
신안	자은 도서해양자생 식물 테마공원 조성	619	0.3	792	-	867	-	관계기관 협의(전략환경영향평가 등) 지연
	천사섬 다맛 어울림공간 조성	350	5.1	850	2.2	1,781	0.5	사업계획 변경에 따른 실시설계 등 변경 추진 중에 따른 착공 지연
	압해읍 복룡 가룡간 도로개설	296	-	155	-	355	3.1	편입토지 협의 지연으로 착공 지연
	하의도 소규모 어항시설 확충	16	-	100	-	100	2.0	주민 협의 지연에 따른 사업계획 변경 등으로 착공 지연

※ 자료: 국토교통부

해당 사업들의 실집행 부진 사유를 보면, 공유수면매립면허의 승인, 환경영향평가·재해영향평가 등과 관련하여 관계기관과의 협의 또는 행정절차가 지연되고 있는 경우가 대부분이고, 지역주민 간의 갈등을 해소하기 위한 협의 과정에서 사업이 지체되고 있는 사례도 있음.

이와 같은 사업 지연은 단기간에 해소되어 원활한 사업 추진을 기대하기 어려운 사정인데도, 국토교통부는 제반 사정을 고려하지 않고 지방자치단체에 보조금을 지급한 것으로 나타남.

예를 들어, 화순온천-백야산 연계도로 개설공사의 경우 온천과 관광지 간의 접근성 개선을 위한 연계도로 개설을 2020년부터 2027년까지 추진하는 사업으로 지역주민 간의 갈등이 발생함에 따라 합의 내용을 반영하여 사업계획을 2023년 11월에 변경하고 후속 절차를 진행 중인데, 국토교통부는 2023년 4월에 2차례, 5월·6월·11월에 각각 1차례, 12월에 2차례 합계 7차례에 걸쳐 예산액 11억 7,800만원을 전액 교부하였음.

【 최근 3년간 매년 실집행이 30%에 미달한 사업의 2023년도 교부 내역】

(단위 : 백만원)

시군	사업명	교부시기 및 교부액수										
		4.10	4.13	4.28	5.1	5.30	6.19	6.30	8.24	11.13	12.4	12.22
옥천	물길따라~대청호 쉼표정원						16					
화순	화순온천~백아산 연계도로 개설공사	252		165		150		300		61	150	100
영광	사계절 꽃길 천년로 조성							81		16	100	100
완도	다도해 일출공원 확대조성			213		194		326			273	148
신안	자은 도서해양자생 식물 테마공원 조성	75										

시군	사업명	교부시기 및 교부액수										
		4.10	4.13	4.28	5.1	5.30	6.19	6.30	8.24	11.13	12.4	12.22
	천사섬 다맛 어울림공간 조성				51	231		464				
	압해읍 복룡 가룡간 도로개설		50						100	50		

주) '고흥~거제간 남해안 쪽빛너울길 연결도로 개설' 사업과 '하의도 소규모 어항시설 확충' 사업은 2023년도에 보조금을 교부하지 않음

※ 자료: 국토교통부

「국고보조금 통합관리지침」 제17조[341]는 중앙관서의 장이 보조금을 교부할 때에 사전 행정절차의 이행 여부, 연내 집행가능성 등을 고려하여 보조금의 연례적 이월 등을 최소화하도록 하고 있고, 「국토교통 보조사업 관리규정」 제15조[342]도 1차 교부와 최종 교부 사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하도록 하고 있음.

보조금 교부 시 고려할 사항에 관한 위 규정들은 보조금이 그 정책 목표대로 적시에 적절하게 활용되지 못하고 보조사업자에게 유보되거나 이월되는 것을 최소화하려는 것으로, 「지방분권균형발전법」 제90조제1항[343]에

341) **「국고보조금 통합관리지침」**
제17조(보조금 교부방법) ② 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 지방비 부담능력, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투융자 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서 등), 연내 집행가능성(계속사업의 경우 전년도 집행 및 실집행 실적), 이월금 보유현황 등에 대한 검토를 통해 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 한다.

342) **「국토교통 보조사업 관리규정」**
제15조(보조금 교부방법) ① 보조사업부서는 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. 다만, 해당 보조금이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 보조금 교부방법을 달리 정할 수 있다.
1. 일정한 요건을 갖추면 지원대상이 되는 경상보조성격의 사업인 경우
2. 다른 법령에 따라 보조금 교부 방법 및 절차가 정해진 경우
3. 추가경정예산(당시 기금운용계획변경 포함)으로 사업이 신설된 경우

따라 포괄보조금에 적용이 배제되는 「보조금 관리에 관한 법률」 규정과도 관련이 없는바, 이를 고려하지 않은 보조금 교부는 적절하지 않은 측면이 있으므로, 향후 보조금 관계 규정에 따라 보조금이 교부될 수 있도록 개선할 필요가 있음.

또한, 포괄보조사업은 계속사업의 경우 지방자치단체가 편성 한도 내에서 사업별 세부내역을 자율적으로 설계하는 구조로서 지방자치단체가 요구하는 예산을 조정 없이 예산요구서에 반영하고 국비를 전액(100%) 지원하게 되어 지방자치단체 내에서 사업 우선순위에 포함되지 못할 가능성을 배제하기 어려운바,

각 부처가 지출한도 내에서 사업을 직접 선정할 수 있는 신규사업 편성 과정에서 지방자치단체와 긴밀하게 협의하여 관계기관 협의, 그 밖의 행정절차 또는 실시설계 등의 선행 과정이 문제없이 진행될 수 있는 사업 중심으로 선정될 수 있도록 성장촉진지역 주민의 삶의 질을 제고하려는 동 사업의 취지가 효과적으로 달성될 수 있도록 노력할 필요가 있을 것으로 생각됨.

---

343) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」**
제90조(보조금에 대한 다른 법률의 적용배제) ① 제78조제2항·제79조제2항·제80조제2항 및 제81조제2항의 사업에 대한 보조금에는 「보조금 관리에 관한 법률」 제18조(보조금의 교부조건)·제21조(사정변경에 의한 교부결정의 취소 등)·제26조(보조사업의 수행명령) 및 제28조부터 제31조까지(보조금의 금액 확정, 보조사업의 시정명령, 법령 위반 등에 따른 교부결정의 취소, 보조금의 반환), 제31조의2(보조사업 수행 배제 등)·제32조(다른 보조금 교부의 일시 정지 등) 및 제33조의3(강제징수)을 적용하지 아니한다.

나. 지역지원계정

1) 재정비촉진사업지원(1036-302)

○일부 재정비촉진지구에서 보상 협의가 지연되는 등 재정비촉진사업 절차가 지연되고 있음에도 불구하고, 국토교통부가 본 사업에 따른 보조금을 교부하여 수년 동안 이월이 반복되고 있고 2023년도의 실집행률도 59.1%에 불과한바, 국토교통부는 향후 보조금을 교부할 때 각 지방자치단체의 연내 집행가능성 등을 고려하여 보조금의 이월이 발생하지 않도록 할 필요가 있음.

가) 개요

재정비촉진사업지원 사업은 「도시재정비 촉진을 위한 특별법」 제29조제1항 단서 및 같은 법 시행령 제32조에 따라, 낙후지역 또는 재정여건이 열악한 지방자치단체에 대하여 재정비촉진지구 내 도로·공원·주차장 설치비용의 10% ~ 70%를 보조금으로 지원[344]하는 사업임.

---

344) **「도시재정비 촉진을 위한 특별법」**
제29조(기반시설 설치비용의 지원 등) ① 국가 또는 시·도지사는 다음 각 호의 어느 하나 이상에 해당하는 경우에는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장에게 대통령령으로 정하는 기반시설의 설치에 드는 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다. 다만, 제2호 또는 제3호에 해당하는 경우 국가는 대통령령으로 정하는 기반시설의 설치에 드는 비용의 100분의 10 이상 100분의 70 이하의 범위에서 대통령령으로 정하는 금액의 한도에서 지원하여야 한다.
1. 국가 또는 시·도의 계획과 관련이 있는 경우
2. 국가 또는 지방자치단체가 도시영세민을 집단 이주시켜 형성된 낙후지역 등 대통령령으로 정하는 지역으로서 기반시설이 열악하여 사업시행자의 부담만으로는 기반시설을 확보하기 어려운 경우
3. 재정비촉진지구를 관할하는 기초자치단체의 재정자립도 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 경우
4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우

「도시재정비 촉진을 위한 특별법 시행령」
제32조(기반시설 설치비용의 지원 등) ① 법 제29조제1항 각 호 외의 부분 본문 및 같은 조 제2항에서 “대통령령으로 정하는 기반시설”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 시설을 말한다.
1. 공공시설
2. 제14조제2항제1호 각 목의 기반시설

본 사업의 2023년도 예산액은 76억 7,500만원으로, 전년도 이월액 39억 7,100만원을 포함한 예산현액은 116억 4,600만원 중 68억 8,600만원을 실집행(실집행률 59.1%)하고 47억 6,000만원을 다음 연도(2024년도)로 이월하였음.

【 2023년도 재정비촉진사업지원 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	실 집행액	다음 연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
재정비촉진사업지원	7,675	7,675	3,971	-	11,646	6,886	4,760	-	5,321

※ 자료: 국토교통부

나) 보조금 교부 전 집행 가능성에 대한 확인 필요

국토교통부는 2023년에 경기도 김포시, 대전광역시 동구(대전역세권), 대구광역시 서구(평리) 및 전라남도 목포시(서산・온금)의 기반시설 설치를 위하여 이 사업에서 보조금 총 76억 7,500만원을 교부하였음.

2023년도의 각 기초지방자치단체 재정비촉진지구별 보조금 실집행내역을 정리하면 아래의 표와 같음.

② 법 제29조제1항 각 호 외의 부분 단서에서 “대통령령으로 정하는 기반시설”이란 도로, 공원 및 주차장을 말한다.
③ 법 제29조제1항 각 호 외의 부분 단서에서 “대통령령으로 정하는 금액”이란 시・군・구(자치구를 말한다. 이하 같다)별 1,000억원을 말한다.

【 2023년도 재정비촉진지구별 보조금 실집행내역 】

(단위 : 백만원, %)

시·도	지구명	국토교통부		사업시행주체(지방자치단체)								
		예산	집행액	교부액 (A)	전년도 이월액 (B)	예산 현액 (C= A+B)	집행액 (D)	금년도 교부액 중 집행액 (E= D-B)	이월액	불용액	실집행률	
											현액 대비 집행률 (D/C)	금년도 교부액 기준 집행률 (E/A)
경기 김포시	김포	60	60	60	0	60	0	0	60	0	0	좌동
대전 동구	대전 역세권	615	615	615	0	615	615	615	0	0	100	좌동
대구 서구	평리	4,000	4,000	4,000	3,971	7,971	5,034	1,063	2,937	0	63.2	26.6
전남 목포시	서산·온금	3,000	3,000	3,000	0	3,000	1,237	1,237	1,763	0	41.2	좌동
총 계		7,675	7,675	7,675	3,971	11,646	6,886	2,915	4,760	0	59.1	38.0

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 토대로 보완

경기도 김포시의 경우 교부된 6,000만원 전액이 집행되지 않아 예산현액 대비 집행률이 0%이고, 대전 동구 및 전남 목포시의 경우 예산현액 대비 집행률이 각각 100% 및 41.2%이며, 대구 서구의 경우 전년도 이월액 39억 7,100만원을 포함한 예산현액 79억 7,100만원 중 50억 3,400만원이 집행되어 예산현액 대비 집행률이 63.2%임.[345)]

경기도 김포시의 경우 사업시행계획인가 지연[346)] 등에 따라 예산 전액

345) 다만, 전년도 이월액이 해당 연도에 집행될 경우, 전년도 이월액을 포함한 예산현액을 기준으로 집행률을 계산하면 전년도 이월액이 없는 경우에 비하여 집행률이 더 높게 산정되므로, 해당 연도의 교부액을 기준으로 한 집행률도 함께 살펴볼 필요가 있음. 대전 서구의 경우 2022년도에 미집행으로 인하여 이월되었다가 2023년도에 집행된 39억 7,100만원을 제외하면, 2023년도 교부액 40억 원 중 집행된 금액은 10억 6,300만원이므로, 2023년도 교부액을 기준으로 계산한 집행률은 26.6%에 불과함.

346) 2024년 8월 중 사업시행계획인가가 완료될 예정이며, 2024년도로 이월된 예산 6,000만원은 사업시행계획인가 이후 진행하는 감정평가비, 측량비로 2024년 8월 중 집행될 예정임.

(6,000만원)이 이월되었고, 대구 서구의 경우 주민들의 사업추진 반대로 인하여 현장 감정 및 감정가액 산출 등 보상절차가 지연되어 29억 3,700만원이 이월되었으며, 전남 목포시의 경우 보상액에 대한 일부 주민의 반발 등으로 인하여 토지 보상 절차가 지연되어 17억 6,300만원이 이월됨.[347]

본 사업의 2023년도 보조금 교부는 2023. 4. 3. 및 2023. 11. 2. 두 차례 이루어졌는바, 각 기초지방자치단체 재정비촉진지구별 보조금 교부일 및 각 날짜별 교부금액을 정리하면 아래의 표와 같음.

【 2023년도 재정비촉진지구별 보조금 교부금액 】

(단위: 백만원)

구 분		설치하려는 기반시설	보조금 교부금액		
			계	1차 (2023.4.3.)	2차 (2023.11.2.)
계(4개지구)		-	7,675	4,915	2,760
대구	평리	공원 2개소 도로 1개소	4,000	2,000	2,000
전남	서산·온금	공원	3,000	2,400	600
대전	대전역세권	공원	615	515	100
경기	김포	공원	60	-	60

※ 자료: 국토교통부

347) 2024년 5월에 보조금 집행이 완료됨.

보조금의 교부방법에 관한 규정을 두고 있는 「국고보조금 통합관리지침」(기획재정부 공고) 및 「국토교통 보조사업 관리규정」(국토교통부훈령)에 따르면, 중앙관서의 장은 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하여야 하고, 사전 행정절차 이행여부나 연내 집행가능성 등을 검토하여 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 함[348].

즉, 본 사업에 관하여 보조금의 교부 주체인 중앙관서의 장에 해당하는 국토교통부장관은 보조금을 교부할 때 각 지방자치단체의 사전 행정절차 이행여부나 연내 집행가능성 등을 고려하여야 함.

그럼에도 불구하고 국토교통부는 실시계획인가의 지연에 따라 예산 전액의 불용 가능성이 높은 김포지구(김포)에 대하여 보조금 전액(6천만원)을 교부

348) **「국고보조금 통합관리지침」**
제17조(보조금 교부방법) ① 중앙관서의 장은 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. 다만 해당 보조금이 다음 각 호의 1에 해당하는 경우에는 보조금 교부방법을 달리 정할 수 있다.
1. 일정한 요건을 갖추면 지원대상이 되는 경상보조성격의 사업인 경우
2. 다른 법령에 따라 보조금 교부 방법 및 절차가 정해진 경우
3. 추가경정예산(당시 기금운용계획변경 포함)으로 사업이 신설된 경우
② 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 지방비 부담능력, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투융자 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서 등), 연내 집행가능성(계속사업의 경우 전년도 집행 및 실집행 실적), 이월금 보유현황 등에 대한 검토를 통해 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 한다.

「국토교통 보조사업 관리규정」
제15조(보조금 교부방법) ① 보조사업부서는 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. 다만, 해당 보조금이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 보조금 교부방법을 달리 정할 수 있다.
1. 일정한 요건을 갖추면 지원대상이 되는 경상보조성격의 사업인 경우
2. 다른 법령에 따라 보조금 교부 방법 및 절차가 정해진 경우
3. 추가경정예산(당시 기금운용계획변경 포함)으로 사업이 신설된 경우

하였을 뿐만 아니라 주민들에 대한 보상절차가 지연된 평리지구(대구) 및 서산·온금지구(전남 목포)에 대하여 2023. 11. 2. 2차 교부를 실시함으로써 각 교부액 전액(대구 20억원, 전남 목포 6억원)이 모두 이월되는 결과를 가져왔음.

따라서 국토교통부는 「국고보조금 통합관리지침」 및 「국토교통 보조사업 관리규정」을 준수함으로써, 향후 보조금을 교부할 때 각 지방자치단체의 사전 행정절차 이행여부나 연내 집행가능성 등을 고려하고, 보조금의 과다한 이월이 발생하지 않도록 할 필요가 있다고 봄.

다) 연례적 이월 최소화 방안 마련 필요

2022년도의 경우 이월액은 39억 7,100만원, 2022년도 예산 대비 이월액의 비율은 27.7%이었음.

그러나 2023년도의 경우 이월액은 47억 6,000만원으로 전년도 대비 19.9%가 증가하였고, 2023년도 예산 대비 이월액의 비율은 62.0%로 전년도 대비 123.8%가 증가하였는바, 2019년도부터 2023년도까지 최근 5년간의 이월액 및 해당연도 예산 대비 이월액 비율의 추이를 정리하면 아래 표와 같음.

【 최근 5년간(2019년도~2023년도) 각 지구별 이월액 추이 】

(단위: 백만원)

구 분		2019년도	2020년도	2021년도	2022년도	2023년도
시·도	지구명					
대전(동구)	대전역세권	3,425	725	5,921	0	0
대구(동구)	신암	805	-	4,000	-	-
대구(서구)	평리	734	500	147	3,972	2,937
부산(금정구)	서금사	2,587	1,209	-	-	-
강원(춘천)	소양	0	0	-	-	-
서울(서대문구)	청양리	-	43	-	-	-
경기도(김포)	김포	-	-	-	-	60
전남(목포)	서산·온금	-	700	100	-	1,763
이월액 계(A)		7,551	3,177	10,168	3,972	4,760
해당연도 예산(B)		14,311	12,060	19,957	14,325	7,675
해당연도 예산 대비 이월액의 비율(A/B)		52.8%	26.3%	50.9%	27.7%	**62.0%**

※ 자료: 국토교통부

위의 표에서 볼 수 있듯이, 본 사업은 2019년도부터 2023년도까지 최근 5년간 이월액이 지속적으로 발생하고 있고, 특히 2023년도는 해당연도 예산 대비 이월액 비율이 62.0%로서 최근 5년 중 가장 높은 비율로 이월액이 발생하였음.

재정비촉진사업은 여러 이해관계자와 관련된 사업이므로 절차 지연 등 변수가 발생할 수 있음은 인정되나, 본 사업의 실집행률이 저조하고 이월액이 많이 발생할 것이 예상되는 경우에는 다음연도 예산액을 감액하는 방식으로 보조금의 연례적 이월을 방지할 수 있음.

따라서 국토교통부는 향후 예산안을 편성함에 있어서 각 지방자치단체의 연내 집행가능성 등을 고려하여 예산액을 책정함으로써, 보조금의 연례적 이월이 가급적 최소화될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

2) 개발제한구역관리(5551-301)

○ 개발제한구역 보전부담금 중 토지매수사업은 법정비율 미만으로 집행되고 있으므로 개발제한구역의 토지매수 확대를 통한 사유재산권 보호 확대 필요

가) 개요

개발제한구역 관리 사업은 개발제한구역을 체계적으로 관리하여 지정 목적을 달성하고, 엄격한 규제로 불편을 겪는 개발제한구역 내 주민들의 삶의 질 향상 및 지역 간 균형발전을 도모하기 위한 사업으로,

① 개발제한구역 보전부담금 징수에 따른 법정 위임수수료 및 경상경비 지원을 위한 '개발제한구역 관리·운영 사업', ② 개발제한구역 관리를 위한 지방자치단체 공무원 단속경비·경계표석 설치비·단속장비 유지비 등을 보조하기 위한 '개발제한구역 관리(보조) 사업', ③ 개발제한구역 구역 내 주민들을 위한 생활편익·복지증진사업 등을 위한 '개발제한구역 주민지원사업', ④ 재산권 행사가 제한된 구역 내 토지를 매수하여 사유재산권을 보호하기 위한 '개발제한구역 토지매수 사업' 등 총 네 가지의 내역사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 1,599억 1,200만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 1,599억 6,900만원 중 1,597억 6,300만원을 집행(99.9%)하고 1억 7,600만원이 다음 연도로 이월하면서 3,000만원은 불용하였음.

【 2023년도 개발제한구역관리 사업 결산 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
개발제한구역 관리	159,912	-	57	-	159,969	159,763	176	30	163,381
-GB관리운영	5,189	-	57	-	5,246	5,040	176	30	5,682
-GB관리(보조)	1,701	-	-	-	1,701	1,701	-	-	1,601
-GB주민지원	88,022	-	-	-	88,022	88,022	-	-	91,098
-GB토지매수	65,000	-	-	-	65,000	65,000	-	-	65,000

※자료: 국토교통부

나) 개발제한구역의 토지매수 확대를 통한 사유재산권 보호 확대 필요

2023년도 개발제한구역 관리 사업의 예산 현황을 살펴보면 ① 개발제한구역 주민지원사업에 880억 2,200만원, ② 개발제한구역 토지등의 매수, 훼손지 복구, 공원화 사업에 650억원, ③ 개발제한구역의 지정 또는 해제에 관한 조사·연구, 개발제한구역 내 불법행위의 예방과 단속 및 실태조사에 68억 9,000만원 등 총 1,599억 1,200만원이 편성되었음.

「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」은 보전부담금[349]을

349) **「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」**
제21조(개발제한구역 보전 부담금) ① 국토교통부장관은 개발제한구역의 보전과 관리를 위한 재원을 확보하기 위하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 개발제한구역 보전부담금(이하 "부담금"이라 한다)을 부과·징수한다.
1. 해제대상지역 개발사업자 중 제4조제6항에 따라 복구계획을 제시하지 아니하거나 복구를 하지 아니하기로 한 자
2. 제12조제1항 단서 또는 제13조에 따른 허가(토지의 형질변경 허가나 건축물의 건축 허가에 해당하며, 다른 법령에 따라 제12조제1항 단서 또는 제13조에 따른 허가가 의제되는 협의를 거친 경우를 포함한다)를 받은 자(이하 생략)

주민지원사업, 토지등의 매수, 개발제한구역 내 훼손지 복구, 공원화 사업, 개발제한구역 내 불법행위의 예방·단속 및 실태조사 등의 용도로 사용하도록 하되,

같은 법 시행령에서 ① 주민지원사업은 45%, ② 토지등의 매수 및 훼손지 복구, 공원화 사업, 인공조림 조성, 여가체육공간조성에 45%, ③ 개발제한구역의 지정 또는 해제에 관한 조사·연구, 개발제한구역 내 불법행위의 예방과 단속 및 실태조사에 10%의 비율로 사용하도록 규정[350]하고, 예산편성금액, 예산 집행실적, 자금 배정 등을 고려하여 배분비율의 일부를 조정하여 사용할 수 있도록 규정하고 있음.

2023년 보전부담금 사용용도별 배분 비율은 주민지원사업[351] 55.0%, 토지

---

350) **「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」**
제26조(부담금의 귀속 및 용도) ① 징수된 부담금은 「국가균형발전 특별법」에 따른 국가균형발전특별회계에 귀속된다.
② 부담금은 다음 각 호의 용도로 사용하여야 한다.
1. 제16조제1항에 따른 주민지원사업
2. 제17조와 제20조에 따른 토지등의 매수
3. 개발제한구역 내 훼손지 복구, 공원화 사업, 인공조림 조성, 여가체육공간조성 등
4. 개발제한구역의 지정 또는 해제에 관한 조사·연구
5. 개발제한구역 내 불법행위의 예방 및 단속
6. 개발제한구역의 실태조사

「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법 시행령」
제39조의2(부담금의 용도) 법 제26조제2항에 따른 부담금의 사용용도와 사용용도별 배분 비율은 다음 각 호와 같다. 다만, 예산편성금액, 예산 집행실적, 자금 배정 등을 고려하여 배분비율의 일부를 조정하여 사용할 수 있다.
1. 법 제26조제2항제1호에 따른 **주민지원사업: 100분의 45**
2. 법 제26조제2항제2호에 따른 **토지등의 매수 및 같은 항 제3호에 따른 훼손지 복구, 공원화 사업, 인공조림 조성, 여가체육공간조성 등: 100분의 45**
3. 법 제26조제2항제4호에 따른 **개발제한구역의 지정 또는 해제에 관한 조사·연구**, 같은 항 제5호에 따른 **개발제한구역 내 불법행위의 예방과 단속** 및 같은 항 제6호에 따른 **실태조사: 배분액의 100분의 10**

351) **(주민지원사업)** 개발제한구역 주민의 삶의 질 향상을 위해 실시하는 주민의 생활편익과 복지의 증진 및 생활비용의 보조 등을 위한 지원사업과 주민의 여가활동이나 개발제한구역의 보전 및 관리에 도움이 될 수 있는 녹지, 경관, 숲길 조성 등을 위한 지원사업

매수사업[352] 40.7%, 예방 및 단속, 조사·연구사업 4.3%로서 법령에서 정하는 배분 비율의 원칙과 다소 차이가 발생하고 있음.

【 최근 4년간 개발제한구역 보전부담금 징수 및 운용 현황 】

(단위 : 백만원)

연도	징수 현황		운용 현황(결산액)			
	징수 결정액	수납액	소계 (비율)	주민지원사업 (법정비율:45%)	토지등의 매수, 훼손지 복구, 공원화 사업 등 (법정비율:45%)	GB 조사·연구, 불법행위의 예방과 단속, 실태조사 (법정비율:10%)
2020	190,008	134,558	150,731 (100%)	88,141 (58.5%)	55,000 (36.5%)	7,590 (5.0%)
2021	237,400	165,840	161,357 (100%)	95,067 (58.9%)	59,400 (36.8%)	6,890 (4.3%)
2022	221,994	155,841	161,341 (100%)	92,251 (57.2%)	62,200 (38.5%)	6,890 (4.3%)
2023	213,560	254,023	159,912 (100%)	88,022 (55.0%)	65,000 (40.7%)	6,890 (4.3%)

※ 자료: 국토교통부

한편, 개발제한구역 토지등의 매수, 훼손지 복구, 공원화 사업 등으로 집행된 보전부담금의 지원비율을 살펴보면, 2020년 36.5%에서 2023년 40.7%로 지속적으로 증가하여 법정비율에 근접하게 집행되고 있음을 볼 수 있음.

352) **(토지매수사업)** 개발제한구역의 지정에 따라 개발제한구역의 토지를 종래의 용도로 사용할 수 없어 그 효용이 현저히 감소된 토지나 그 토지의 사용 및 수익이 사실상 불가능하게 된 토지의 소유자가 매수를 청구하거나, 국토교통부장관이 개발제한구역을 지정한 목적을 달성하기 위하여 토지소유자와 협의하여 개발제한구역의 토지와 그 토지의 정착물을 매수하는 사업

그런데 토지매수 신청 대비 매입률을 보면 최근 4년 평균 20.6%로, 2022년도의 경우에는 30.6%로 전년대비 증가하였으나, 2023년의 경우에는 전년대비 하락하는 등 개발제한구역 지정에 따라 재산권 행사가 제한된 주민들의 수요를 제대로 반영하지 못하고 있는 측면이 있음.

【 최근 4년간 토지매수 신청에 대한 매입 현황 】

(단위 : 천㎡, 억원)

연도	매수신청			매입			매입률 (금액대비)
	필지	면적	공시지가	필지	면적	매수금액	
계	2,537	48,560	**11,747**	345	3,728	**2,424**	**20.6%**
2020	778	12,696	**2,967**	79	539	**554**	**18.7%**
2021	640	12,640	**3,460**	108	1,203	**548**	**15.8%**
2022	505	10,651	**2,232**	94	1,245	**683**	**30.6%**
2023	614	12,573	**3,088**	64	741	**639**	**20.7%**

※ 자료: 국토교통부

이와 관련하여 국토교통부는 예산편성 시 재정당국과 긴밀히 협의하여 법령에서 정한 배분비율이 유지될 수 있도록, 주민지원사업 예산규모를 축소하고, 토지매수사업 예산규모를 지속적으로 확대하여 법정 배분비율을 준수하도록 노력 중이라고 설명하고 있음.

향후 국토교통부는 토지매수 사업의 지속적인 확대를 통한 법정비율 준수를 통해 사유재산권을 보호하고, 매수토지의 경우 관계법령[353]에서 규정한 공원 조성 및 임대관리 등 활용 방안을 강구할 필요가 있음.

353) **「개발제한구역 토지매수 및 관리지침」(국토교통부 훈령)**
제20조(매수토지의 활용) 제8조제1항제5호에 따라 **계획적으로 토지를 매수할 경우에는 공원 조성 등 개발제한구역 지정목적에 위배되지 않는 범위에서 활용방안을 강구**하여야 한다.
제16조(임대관리) ① 지방국토관리청장은 매수토지에 대하여 다음 각 호의 경우에 임대할 수 있다. 다만, 제2호부터 제4호까지, 제6호의 경우에는 국토교통부 장관(개발제한구역 담당부서)과 협의한 경우에 한한다.
1. 관계 법령에 따라 영농이 가능한 토지에 경작 목적
2. 지방자치단체에서 직접 도시공원 조성 목적
3. 영 제27조제1항제5호에 따른 환경·문화 사업 목적
4. 자연환경보전법에 따른 자연환경복원 사업 목적
5. 송전선로 선하지로 사용 목적

3) 도시재생사업(5641-401)

○ 도시재생사업의 성과지표인 ‘주민만족도’ 는 성과달성을 객관적으로 측정하기에는 한계가 있는 지표인바, 사업의 성과를 정량적으로 측정할 수 있는 성과지표 추가 필요 ○ 소규모주택정비사업 2023년도 예산이 전액 불용되었는바, 철저한 사업관리 및 충실한 현장조사를 통하여 불용을 최소화하여 예산 집행의 효율성 제고 필요

가) 개요

도시재생사업은 인구감소, 사업체수 감소, 노후건축물 증가 등 전국적으로 발생하고 있는 도시 쇠퇴에 대응하여 주거환경을 개선하여 삶의 질을 제고하고 도시공간 혁신을 통한 도시활력 회복 등을 위해 도시재생사업을 지원하는 사업으로, 국비가 차등보조(서울특별시 40%, 광역시 및 특별자치시 50%, 기타 60%)되고 있음[354].

이 사업의 2023년도 예산액은 5,624억 500만원으로, 이 중 5,319억 2,600만원을 집행(94.6%)하고 3,900만원을 다음 연도로 이월하면서 304억 5,700만원은 불용하였음.

---

354) **「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」**
제27조(보조 또는 융자) ① 국가 또는 지방자치단체는 도시재생 활성화를 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호에 대하여 그 비용의 전부 또는 일부를 해당 사업 또는 업무를 수행하는 자에게 보조하거나 융자할 수 있다.
1. 도시재생전략계획 및 도시재생활성화계획 수립비
2. 도시재생 제도발전을 위한 조사·연구비
3. 건축물 개수·보수 및 정비 비용
4. 전문가 파견·자문비 및 기술 지원비
5. 도시재생기반시설의 설치·정비·운영 등에 필요한 비용
6. 도시재생지원기구 및 도시재생지원센터의 운영비
7. 「국가유산기본법」 제3조에 따른 국가유산 등의 보존에 필요한 비용
8. 마을기업, 「사회적기업 육성법」 제2조제1호에 따른 사회적기업, 「협동조합 기본법」 제2조제3호에 따른 사회적협동조합 등의 지역활성화사업 사전기획비 및 운영비
9. 도시재생사업에 필요한 비용
10. 도시재생사업을 위한 토지·물건 및 권리 취득에 필요한 비용
11. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

【 2023년도 도시재생사업 결산 현황 】

(단위: 백만원)

구 분		2023년								2024년
		예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음 연도 이월액	불용액	예산액
		본예산	추경							
도시재생사업		562,405	562,405	17	-	562,422	531,926	39	30,457	429,540
-도시재생사업	·기존 도시재생사업	495,600	495,600	-	-	495,600	505,623	-	8,053	406,705
	·신규 도시재생사업	35,000	35,000	-	-	35,000	18,779	-		9,100
	·주거재생 특화형사업	1,657	1,657	-	-	1,657	1,057	-		2,487
	·생활밀착형 스마트기술지원	7,500	7,500	-	-	7,500	6,245	-		5,000
-소규모주택 정비사업지원		22,648	22,648	17	-	22,665	222	39	22,404	6,248

※ 자료: 국토교통부

나) 도시재생사업 정량성과 확인을 위한 성과지표 필요

도시재생사업은 쇠퇴하는 도시를 지역역량의 강화, 새로운 기능의 도입·창출 및 지역자원의 활용을 통하여 경제적·사회적·물리적·환경적으로 도시를 활성화시키는 것으로「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」[355]제정(2013.6.4.)을 통하여 선도지역 지정을 시작으로 추진되었으며

355) **「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」**
제1조(목적) 이 법은 도시의 경제적·사회적·문화적 활력 회복을 위하여 공공의 역할과 지원을 강화함으로써 도시의 자생적 성장기반을 확충하고 도시의 경쟁력을 제고하며 지역 공동체를 회복하는 등 국민의 삶의 질 향상에 이바지함을 목적으로 한다.
제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "도시재생"이란 인구의 감소, 산업구조의 변화, 도시의 무분별한 확장, 주거환경의 노후화 등으로 쇠퇴하는 도시를 지역역량의 강화, 새로운 기능의 도입·창출 및 지역자원의 활용을 통하여 경제적·사회적·물리적·환경적으로 활성화 시키는 것을 말한다.
2. "국가도시재생기본방침"이란 도시재생을 종합적·계획적·효율적으로 추진하기 위하여 수립하는 국가 도시재생전략을 말한다.
3. "도시재생전략계획"이란 전략계획수립권자가 국가도시재생기본방침을 고려하여 도시 전체 또는 일부

2023년도에는 기존 도시재생사업 263곳에 4,972억 5700만원, 신규 도시재생사업 20곳 350억원, 생활밀착형스마트기술 지원사업 15곳에 75억원 등 총 5,397억 5,700만원이 편성되었음.

【 2023년도 도시재생사업(내역사업) 예산 세부내역 】

사업명		예산 세부내역
도시재생 사업	기존 도시재생사업	· 263곳 497,257백만원 - 경제기반형 8곳 14,785백만원 - 중심시가지형 57곳 93,842백만원 - 일반근린형 96곳 183,662백만원 - 주거지지원형 34곳 54,921백만원 - 인정사업 56곳 122,705백만원 - 인정사업(주거재생특화형) 2곳 1,657백만원 - 혁신지구 9곳 23,725백만원 - 특별재생사업 1곳
	신규[356] 도시재생사업	· 20곳 35,000백만원 - 경제재생형(혁신) 5곳 12,500백만원 - 특화재생형 15곳 22,500백만원
	생활밀착형 스마트기술 지원	· 15곳 7,500백만원
	합 계	· 5,397억 5,700만원

※ 자료: 국토교통부

지역, 필요한 경우 둘 이상의 도시에 대하여 도시재생과 관련한 각종 계획, 사업, 프로그램, 유형·무형의 지역자산 등을 조사·발굴하고, 도시재생활성화지역을 지정하는 등 도시재생 추진전략을 수립하기 위한 계획을 말한다.

4. "전략계획수립권자"란 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시 관할구역에 있는 군의 군수는 제외한다)를 말한다.

356) 도시재생사업 사업유형 개편('22.7)

< 기 존 >

사업유형	
혁신지구(250억)	
활성화계획	경제기반형(250억)
	중심시가지형(150억)
	일반근린형(100억)
	주거지지원형(100억)
인정사업(50억)	
우리동네살리기(50억)	

➡

< 개 편 >

사업유형	수단 및 절차
경제재생 거점사업	■ 혁신지구 제도 활용 (250억)
지역특화 재생	■ 마중물 사업을 활성화계획에 반영하여 공모 절차를 거쳐 선정(150억) ■ 큰 규모 사업은 혁신지구 활용 가능
인정사업	■ 활성화계획 수립없이 공모로 선정(50억)
우리동네살리기	■「균형발전특별법」에 따라 공모로 선정(50억)

도새재생사업의 연도별 예산액은 2020년도 6,825억원, 2021년도 7,724억원, 2022년도 8,068억원, 2023년도 5,400억원이며, 이에 따라 집행액(지방자치단체 교부액)도 2020년도 6,413억원, 2021년도 7,657억원, 2022년도 7,451억원, 2023년도 5,317억원임.

【 도시재생사업(내역사업) 연도별 예산액 및 집행액 】

(단위: 백만원)

연도	예산액		집행액 (교부액)
	본예산	추경	
2020	682,477	682,477	641,346
2021	772,399	772,399	765,652
2022	806,750	806,750	745,050
2023	539,757	539,757	531,704

※ 자료: 국토교통부

이처럼 사업 예산이 수천억원에 이르고 있음에도 불구하고, 사업의 성과를 확인할 수 있는 성과지표는 주민만족도 하나만 설정되어 있음. 한편, 성과계획서 상 성과 달성도를 살펴보면, 2020년부터~2022년까지는 100% 성과를 달성하였으며, 2023년도의 경우에는 98.4%를 달성한 것으로 측정하였음.

【 '20~'24년도 성과계획서 상 성과지표 및 최근 4년간 성과 달성도 】

성과지표	구분	'20	'21	'22	'23	'24	'23목표치 산출근거	측정산식 (또는 측정방법)	자료수집방법 (또는 자료출처)
주민만족도 (단위: 점)	목표	87	90	92	94	94	리커트 척도로 측정하여 만족수준 94%를 목표로 설정	준공사업지 주민, 관계자 등을 대상으로 설문조사	만족도조사 결과보고서
	실적	87.9	90.1	92.2	92.5	-			
	달성도	100	100	100	98.4	-			

그런데 동 사업의 실집행현황을 살펴보면, 2020년도 70.6%, 2021년도 60.9%, 2022년도 및 2023년도 각각 50.5%, 55.7%의 집행률로 매년 집행실적이 저조함에도 불구하고 매년 성과를 달성한 것으로 측정하고 있음.

【 도시재생사업(내역사업) 연도별 실집행 현황 】

(단위: 백만원, %)

연도	부처			사업시행주체 (피보조 기관 등)								
	예산		집행액 (교부액)	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	전년도 이월액 제외		이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경						예산 현액	집행액			
2020	682,477	682,477	641,346	641,346	201,922	843,268	595,395	641,346	452,901	243,230	4,643	70.6
2021	772,399	772,399	765,652	765,652	243,230	1,008,882	613,968	765,652	424,077	391,893	3,021	60.9
2022	806,750	806,750	745,050	745,050	390,178	1,135,277	573,490	745,050	333,134	546,253	15,484	50.5
2023	539,757	539,757	531,704	531,704	542,966	1,074,670	598,842	531,704	255,682	448,148	27,680	55.7
2024.6	420,732	420,732	156,600	156,600	448,148	604,748	84,660	156,600	12,500	-	-	14.0

※자료: 국토교통부

재정성과관리제도는 성과지표의 목표치 및 달성도를 중심으로 부처 재정사업의 계획과 성과를 점검하고 성과 정보를 다시 예산편성 및 성과계획서 작성 등에 환류하기 위한 제도로서 「국가재정법」[357]의 성과계획서 및 성과

357) **「국가재정법」**

제85조의6(성과목표관리를 위한 성과계획서 및 성과보고서의 작성) ① 각 중앙관서의 장 및 기금관리주체는 재정사업성과목표관리를 위하여 매년 예산 및 기금에 관한 성과목표·성과지표가 포함된 성과계획서 및 성과보고서(「국가회계법」 제14조제4호에 따른 성과보고서를 말한다. 이하 같다)를 작성하여야 한다.

② 성과목표는 기관의 임무 및 상위·하위 목표와 연계되어야 하며, 성과지표를 통하여 성과목표의 달성 여부를 측정할 수 있도록 구체적이고 결과 지향적으로 설정되어야 한다.

보고서의 작성 규정에 따르면 성과지표는 성과목표의 달성 여부를 측정할 수 있도록 구체적이고 결과 지향적으로 설정되도록 하고 있는데,

동 사업의 성과지표인 '주민만족도'는 성과목표의 달성을 정량적으로 측정할 수 있는 지표로 보기에는 한계가 있으므로, 타 세부사업의 성과지표 유형[358] 및 도시재생사업 유형 등을 고려하여 동 사업의 성과를 측정할 수 있는 정량지표를 추가할 필요가 있겠음.

---

③ 성과지표는 명확하고 구체적으로 설정되어야 하며, 성과목표의 달성을 객관적으로 제때에 측정할 수 있어야 한다.

④ 각 중앙관서의 장 및 기금관리주체는 제33조에 따른 예산안, 제35조에 따른 수정예산안, 제68조제1항에 따른 기금운용계획안, 제70조제2항에 따른 기금운용계획변경안 및 제89조제1항에 따른 추가경정예산안과 그에 따라 작성된 성과계획서의 사업내용 및 사업비 등이 각각 일치되도록 노력하여야 한다.

⑤ 기획재정부장관은 제1항에 따른 성과계획서 및 성과보고서의 작성에 관한 지침을 정하여 각 중앙관서의 장 및 기금관리주체에게 통보하여야 한다.

⑥ 기획재정부장관은 재정사업 성과목표관리의 원활한 운영을 위하여 성과지표의 개발·보급 등 필요한 조치와 지원을 하여야 한다.

제85조의10(재정사업성과관리 결과의 반영 등) ① 기획재정부장관은 매년 재정사업의성과목표관리 결과를 종합하여 국무회의에 보고하여야 한다.

② 기획재정부장관은 재정사업의 성과평과 결과를 재정운용에 반영할 수 있다.

③ 중앙관서의 장은 재정사업성과관리의 결과를 조직·예산·인사 및 보수체계에 연계·반영할 수 있다.

④ 정부는 재정사업성과관리 결과 등이 우수한 중앙관서 또는 공무원에게 표창·포상 등을 할 수 있다.

358) (5637-308) '스마트시티확산사업'의 성과지표

성과지표	구분	'20	'21	'22	'23	'24	'23목표치 산출근거	측정산식 (또는 측정방법)
스마트시티 솔루션 확산 챌린지 본사업 선정 지자체 수 (개)	목표	-	10	15	-	-	-	-
	실적	-	10	23	-	-		
	달성도	-	100	153.3	-	-		
스마트시티 조성 지자체 수 (개)	목표	-	-	13	14	7	24년도 예산편성을 고려하여 7개 지역 계획 수립	스마트 조성 사업을 통한 스마트시티 조성사업 선정 지자체 수 측정
	실적	-	-	24	14	-		
	달성도	-	-	184.6	100	-		

(1510-992) '도시재생사업지원'의 성과지표

성과지표	구분	'20	'21	'22	'23	'24	'23목표치 산출근거	측정산식 (또는 측정방법)
주택공급호수 (단위: 호)	목표	신규	신규	650	852		'22년 실적(852호)을 유지하는 목표설정	기금지원을 통해 공급된 주택호수
	실적	-	-	852	1,039	-		
	달성도	-	-	131.1	121.9	-		

【 도시재생사업 유형 】

구분	기존 유형(`22.6.이전 선정)				신규 유형(`22.7.이후 선정)		
	주거지 지원형	일반 근린형	중심 시가지형	경제 기반형	혁신지구	인정사업	지역특화 재생
내용	노후주거지 정비, 주차장·도로 등 기반시설 정비, 생활편의 시설 공급	주거지 골목상권 혼재지역 주민 공동체 거점조성	쇠퇴한 원도심 상권활성화 및 공공기능회복	역세권, 산단,항만 등 복합 앵커시설 구축 등 경제거점 조성	공공주도로 산업·상업·주거 등이 집적된 지역거점 조성	활성화계획 수립없이 생활편의 시설 등을 공급하는 점단위 사업	지역자산을 활용한 도시브랜딩 및 중심 골목상권 활성화
사업기간	4년	4년	5년	6년	5년	3년	4년
권장면적	5~10만㎡	10~15만㎡	20만㎡	50만㎡	1만㎡ 이상	10만㎡ 미만	제한없음
국비한도	100억원	100억원	150억원	250억원	250억원	50억원	150억원
균특회계계정	지역지원						

※자료: 국토교통부

다) 소규모주택정비 지원 사업 집행률 제고 필요

소규모주택정비 지원 사업은 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」개정에 따라 도입된 소규모주택정비 관리지역[359] 내 민간·공공 정비사업을 유도하고 주거환경을 개선하기 위해 기반시설 설치비를 보조하는 사업임.

2023년도는 기반시설 정비형 8곳에 120억원, 공공거점형 6곳에 72억원, 민간정비 확산형 4곳에 32억원 등 총 18곳의 소규모주택정비 관리지역에 226억원의 예산이 편성되었음.

---

359) **「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」**

제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

9. "소규모주택정비 관리지역"(이하 "관리지역"이라 한다)이란 노후·불량건축물에 해당하는 단독주택 및 공동주택과 신축 건축물이 혼재하여 광역적 개발이 곤란한 지역에서 정비기반시설과 공동이용시설의 확충을 통하여 소규모주택정비사업을 계획적·효율적으로 추진하기 위하여 제43조의2에 따라 소규모주택정비 관리계획이 승인·고시된 지역을 말한다.

제43조의2(소규모주택정비 관리계획의 수립) ① 시장·군수등은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우로서 대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 지역에 대하여 소규모주택정비 관리계획(이하 "관리계획"이라 한다)을 수립(변경수립을 포함한다. 이하 이 조, 제43조의4제1항 및 제50조제2항에서 같다)하여 시·도지사에게 승인을 신청할 수 있다. 이 경우 주민(이해관계자를 포함한다) 또는 토지주택공사등은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시장·군수등에게 관리계획의 수립을 제안할 수 있다.

1. 노후·불량건축물에 해당하는 단독주택 및 공동주택과 신축 건축물이 혼재하여 광역적 개발이 곤란한 지역에서 노후·불량건축물을 대상으로 소규모주택정비사업이 필요한 경우
2. 빈집밀집구역으로서 안전사고나 범죄발생의 우려가 높아 신속히 소규모주택정비사업을 추진할 필요가 있는 경우
3. 재해 등이 발생할 경우 위해의 우려가 있어 신속히 소규모주택정비사업을 추진할 필요가 있는 경우

제44조(보조 및 융자) ① 국가 또는 시·도지사는 제43조의2제4항에 따라 승인·고시된 관리계획에 따라 시장, 군수, 자치구의 구청장 또는 토지주택공사등이 설치하는 정비기반시설 또는 공동이용시설 설치 비용의 전부 또는 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

② 시·도지사, 시장·군수 또는 자치구의 구청장은 시장·군수등이 아닌 사업시행자가 시행하는 빈집정비사업 또는 소규모주택정비사업에 드는 비용의 일부를 보조 또는 출자·융자하거나 융자를 알선할 수 있다.

③ 시·도지사는 시장, 군수, 자치구의 구청장 또는 토지주택공사등이 시행하는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 비용의 전부 또는 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

1. 제4조에 따른 빈집정비계획 수립 비용
2. 제5조에 따른 실태조사 비용
3. 제9조에 따른 빈집정비사업 비용
4. 제43조에 따른 정비기반시설 또는 공동이용시설의 설치 비용

【 2023년도 소규모주택정비 지원사업 예산내역 】

구 분		예산 세부내역
소규모주택정비 사업[360] 지원	기반시설정비형 (330-03)[361]	**12,000백만원** = 8곳 × 15,000백만원 × 10%(1년차) (* 총사업기간 5년)
	공공거점형 (330-03)	**7,200백만원** = 6곳 × 12,000백만원 × 10%(1년차) (* 총사업기간 5년)
	민간정비확산형 (330-03)	**3,200백만원** = 4곳 × 8,000백만원 × 10%(1년차) (* 총사업기간 5년)
	기타사업비	**248백만원** (연구용역비 200백만원, 일반수용비 30백만원, 사업추진비 13백만원, 국내여비 5백만원 등)

※ 자료: 국토교통부

동 사업의 2023년도 집행액 2억 2,200만원은 기타 사업비(연구용역비, 일반수용비, 사업추진비, 국내여비)에서 집행되었고, 소규모주택정비를 위한 지방자치단체 보조사업비 예산 224억원은 전액 불용되었음.

【 2023년도 소규모주택정비 지원사업 결산 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	예산액		전년도 이월액	이·전용	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
소규모주택 정비사업지원	**22,648**	**22,648**	**17**	**-**	**22,665**	**222**	**39**	**22,404**
-소규모주택 정비사업지원 (지자체보조)	22,400	22,400	-	-	22,400	-	-	22,400
-기타 (관서운영 및 연구비 등)	248	248	17	-	265	222	39	4

※ 자료: 국토교통부

360) **기반시설정비형**(국·공유지 활용 등과 연계하여 기반시설 위주 관리계획을 수립한 유형), **공공거점형**[(공공거점사업(LH, 지방공사 등) 중심으로 관리계획을 수립한 유형), **민간정비확산형** (민간 소규모주택 정비사업 중심으로 관리계획을 수립한 유형)

361) 지방자치단체 보조사업

2022년도의 경우에도 당초 560억원의 예산을 편성하였으나, 지방자치단체 교부액은 67억 5,000만원이 전부이고, 교부된 금액은 전부 다음연도로 이월되었으며, 다음연도로 이월된 67억 5,000만원 중 37억 700만원이 2023년도에 집행되었고, 나머지 30억 4,300만원은 다음연도(2024년도)로 재이월되는 등 사업집행 실적이 저조하였음.

【 연도별 소규모주택정비 지원사업(지방자치단체 보조사업비) 결산 】

(단위: 백만원, %)

연도	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)								
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산현액	집행액(B)	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	실집행률(C/A)
	본예산	추경(A)						예산현액	집행액(C)			
2022	56,000	56,000	6,750	6,750	-	6,750	-	-	-	6,750	-	-
2023	22,400	22,400	-	-	6,750	6,750	3,707	-	-	3,043	-	-
2024.6	6,248	6,248			3,043							

※ 자료: 국토교통부

이 사업은 소규모주택정비 관리지역으로 결정된 이후 국토교통부의 공모절차[362]를 통해 사업비를 지원하는 구조로서 소규모주택정비 관리지역의 지정과 관리지역으로 지정된 지자체의 기반시설 설치사업을 위한 사업준

362) 【 소규모주택정비사업 지원 사업 절차 】

관리계획 수립	⇒	관리계획 승인	⇒	국비대상 공모 설명회	⇒	국비지원 신청서 접수	⇒	종합 평가·선정	⇒	결과 통보 및 예산 교부	⇒	사업 착수
기초 지자체		광역 지자체		국토부(한국부동산원)→광역·기초		기초→광역→국토부		국토부		국토부→광역		기초 지자체
6개월~1년 소요		1개월 소요		'23.3~4		분기별		+1~2개월		신청서 접수 후 약 2개월 소요		

※자료: 국토교통부

비가 이 사업의 선결 조건이나, 2021년도 관리지역 후보지로 선정된 33곳 중에서 당해연도에 관리지역으로 지정된 지역은 5곳에 불과하고, 2022년도의 경우에도 후보지 61곳 중 관리지역으로 지정된 지역은 2곳에 불과함.

한편, 2023년까지 관리지역으로 지정된 23곳의 경우에도 2곳에만 기반시설 설치비가 지원되었으며, 그 외 21곳은 소규모주택정비사업 지연, 관리계획 변경 등으로 신청이 지연되거나 국비 수요가 없는 상황임.

【 2021년~2023년 소규모주택정비사업 관리지역 현황 】

구 분	관리지역 후보지 선정	관리지역 지정				관리지역 사업 미신청 사유
		'21년	'22년	'23년	계	
2021년도	33곳	5	5	9	19	- 사업시행 지연 - 관리계획 변경(예정포함) - 국비 교부 준비 중 - 예산신청 준비 - 관리계획 수립 중
2022년도	61곳	-	2	2	4	
2023년도	16곳	-	-	-	-	

※ 자료: 국토교통부

동 사업에 대해서는 2022회계연도 결산심사 과정에서도 실집행 실적 저조 및 사업계획의 철저한 수립이 필요하다는 지적[363]을 받았음에도 2023년도 예산 전액이 불용 되었는바, 향후 철저한 사업관리 및 충실한 현장조사를 통하여 적정예산을 편성하고 불필요한 불용을 최소화하여 예산 집행의 효율성을 제고할 필요가 있음.

363) 「2022 회계연도 국토교통위원회 소관 결산 예비심사보고서」, 2023.9, p.58

【 소규모주택정비사업 관리지역 지정 현황(2021년 ~ 2023년) 】

후보지 선정	지역	면적(㎡)	공급규모 (천호)	관리지역 지정일	미신청 사유
2021년 선정	대전 동구 용운동	32,951	0.41	21.12.29.	- 사업시행 지연
	대전 동구 성남동	52,343	0.67	21.12.29.	- 관리계획 변경 예정
	대전 동구 용전동	33,814	0.42	21.12.29.	- 관리계획 변경 예정
	경기 동두천시 생연동	50,453	0.63	21.12.31.	- '22.11월~ 국비 교부 중
	경기 광명시 광명7동	78,400	1.12	21.12.31.	- '22.11월~ 국비 교부 중
	경기 수원시 세류2동	95,711	1.19	22.01.06.	- 주민반대 등으로 해제 검토 중
	경기 성남시 태평동	88,570	1.1	22.01.06.	- 관리계획 변경(24.04.02.)
	경기 성남시 중앙동	76,478	0.96	22.01.06.	- 관리계획 변경(24.04.02.)
	서울 금천구 시흥3동	98,664	2.35	22.12.22.	- 예산 신청 예정
	서울 금천구 시흥5동	89,944	1.12	22.12.22.	- 예산 신청 예정
	서울 금천구 시흥4동	30,430	0.38	23.05.04.	- 예산 신청 예정
	서울 강서구 등촌2동	65,498	1.48	23.11.30.	- 국비수요 없음
	서울 강서구 등촌2동	64,171	0.66	23.11.30.	- 국비수요 없음
	서울 서초구 방배동	7,190	0.36	23.12.14.	- 국비수요 없음
	서울 강서구 화곡동	67,957	0.86	23.12.28	- 예산 신청 시기 검토 중
	서울 강서구 화곡동	60,616.1	1.03	23.12.28	- 예산 신청 시기 검토 중
	서울 강서구 화곡동	85,462	2.41	23.12.28	- 예산 신청 시기 검토 중
	서울 강서구 화곡동	58,477	1.43	23.12.28	- 예산 신청 시기 검토 중
	서울 강동구 둔촌동	65,326.8	1.17	23.12.28	- 국비수요 없음
2022년 선정	서울 중랑구 면목동	97,000	1.21	22.12.22.	- 국비수요 없음
	서울 강북구 번동	55,572	0.69	22.05.26.	- 국비수요 없음
	서울 양천구 신월동	74,094	1.83	23.12.21.	- 예산 신청 검토 중
	서울 송파구 거여동	12,615.7	0.36	23.12.28	- 국비수요 없음

※ 자료: 국토교통부

4) 캠퍼스 혁신파크 조성(6031-315)

○ 3차·4차 대학의 캠퍼스 혁신파크 조성 사업비를 둘러싼 이견으로 2022년과 2023년에 3차·4차 대학 사업비 전액을 2차 대학사업비로 조정·집행하였고 2023년의 경우 조정·교부한 시점이 12월이어서 실집행이 저조하게 나타난바, 대학별 조성사업이 원활하게 추진될 수 있도록 관리·감독을 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

캠퍼스 혁신파크 조성사업은 「산업입지 및 개발에 관한 법률」 제46조의8[364]에 근거하여 대학 내 유휴부지를 활용하여 도시첨단산업단지를 조성하고 창업기업 등에 저렴한 임대공간을 제공하여 정부가 산학협력·창업·기업 육성을 종합적으로 지원하는 사업임.

이 사업은 산업단지 개발사업의 시행자인 LH에 수도권의 경우 총사업비의 20%를 95.2억원 한도로, 비수도권의 경우 총사업비의 40%를 190.5억원 한도로 민간자본보조(320-07목)를 통하여 지원하는 구조임.

364) **「산업입지 및 개발에 관한 법률」**
제46조의8(대학 교지의 일부를 포함하는 도시첨단산업단지의 개발 등에 관한 특례) ① 국가, 지방자치단체, 대학법인 또는 과학기술원은 「국유재산법」 제18조, 「공유재산 및 물품 관리법」 제13조, 「고등교육법」 및 「사립학교법」에도 불구하고 대통령령으로 정하는 대학 교지(校地)의 일부를 포함하는 도시첨단산업단지의 경우에는 그 사업시행자(입주업체를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)에게 대학 교지의 일부를 사용 또는 대부하여 건물(지식산업센터 및 대통령령으로 정하는 공공임대주택을 포함한다. 이하 이 조에서 같다)이나 그 밖의 영구시설물을 축조하게 할 수 있다. 이 경우 그 시설물의 종류·용도 등을 고려하여 사용허가 또는 대부계약 기간이 끝난 때에는 국가, 지방자치단체, 대학법인 또는 과학기술원은 그 시설물을 토지소유자인 국가, 지방자치단체, 대학법인 또는 과학기술원에 기부하거나 토지를 원상회복하여 반환하는 것을 조건으로 하여야 한다.
④ 사업시행자는 「국유재산법」 제30조제2항, 「공유재산 및 물품 관리법」 제20조제3항, 「고등교육법」 및 「사립학교법」에도 불구하고 제1항에 따라 축조한 시설물을 사용 또는 대부 목적과 동일한 용도로 사용하려는 다른 자에게 사용·수익하게 할 수 있다.
⑥ 국가 또는 지방자치단체는 제1항에 따른 도시첨단산업단지의 원활한 조성을 위하여 사업시행자가 기업체에 임대할 목적의 건물을 건축하는 데에 드는 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.

2019년에 1차로 3개 대학(강원대・한남대・한양대 ERICA), 2021년에 2차로 2개 대학(경북대・전남대), 2022년에 3차로 2개 대학(전북대・창원대), 2023년에 4차로 2개 대학(단국대(천안)・부경대)을 각각 캠퍼스 혁신파크 조성 대상 대학으로 선정하였음.

【 캠퍼스혁신파크 조성사업 현황 】

구분		위치	면적	사업 시행자	건축 연면적	총사업비	사업기간
1차	한남대	대전시 대덕구 한남로 70	30천㎡(9.2천평) (1단계 : 20천㎡, 2단계 : 10천㎡)	LH, 한남대	22천㎡	559억원 (국비 190.5억원, 지방비 76억원, 민자(LH) 292.5억원)	'20~'24
	강원대	강원도 춘천시 강원대학길 1	66천㎡(20천평) (1단계 : 28천㎡, 2단계 : 38천㎡)	LH, 강원대	22천㎡	737억원 (국비 190.5억원, 지방비 74억원, 민자(LH) 472.5억원)	'20~'26
	한양대 ERICA	안산시 상록구 한양대로 55	79천㎡(23.8천평)	LH, 한양대	22천㎡	552억원 (국비 95.2억원, 지방비 30억원, 민자(LH) 426.8억원)	'20~'25
2차	경북대	대구시 북구 대학로 80	29천㎡(8.9천평) (1단계 : 17천㎡, 2단계 : 12천㎡)	LH, 경북대	19천㎡	585억원 (국비 190.5억원, 지방비 76억원, 민자(LH) 318.5억원)	'22~'27
	전남대	광주시 북구 용봉로 77	35천㎡(10.6천평) (1단계 : 17천㎡, 2단계 : 18천㎡)	LH, 전남대	19천㎡	587억원 (국비 190.5억원, 지방비 85억원, 민자(LH) 311.5억원)	'22~'27
3차	전북대	전주시 덕진구 덕진동1가	37천㎡ (11천평)	LH, 전북대	면적 협의 중	587억원 (국비 190.5억원, 지방비 80억원, 민자(LH) 316.5억원)	'24~'29
	창원대	창원시 의창구 창원대학로 20	18천㎡ (5.4천평)	LH, 창원대	면적 협의 중	586억원 (국비 190.5억원, 지방비 74억원, 민자(LH) 321.5억원)	'24~'29

구분		위치	면적	사업 시행자	건축 연면적	총사업비	사업기간
4차	단국대	천안시 동남구 단대로119	21천㎡ (6천평)	LH, 단국대	면적 협의 중	국비 190.5억원, 지방비 110억원, 민자(LH) 미정	'24~'29
	부경대	부산 남구 신선로 365	18천㎡ (5천평)	LH, 부경대	면적 협의 중	국비 190.5억원, 지방비 110억원, 민자(LH) 미정	'24~'29

주) 강원대의 경우 시공사 계약해지('24.1.) 후 재발주 추진에 따라 총사업비 및 사업기간 변경
※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2023년도 예산현액은 예산액과 같은 136억원으로, 전액을 교부하여 집행(100.0%)하였음.

【 2023년도 캠퍼스혁신파크 조성 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
캠퍼스혁신파크 조성	13,600	-	-	13,600	13,600	-	-	4,000

※ 자료: 국토교통부

나) 원활한 조성사업 추진을 위한 관리·감독 철저 필요

국토교통부는 2023년도에 1차부터 4차까지 사업 선정대학 모두에 연차별 소요예산을 지원하기 위하여 136억원을 편성하여 전액을 교부하였음. 구체적으로 1차 사업 3개소에 78.8억원, 2차 사업 2개소에 31.2억원, 3차 사업 2개소에 10억원을, 신규사업인 4차 사업 2개소에 1차연도 사업비 16억원을 편성하였음.

【 2023년도 캠퍼스혁신파크 조성 사업 예산 편성근거 】

(단위 : 백만원)

캠퍼스 혁신파크 조성 ('22) 210억원 → ('23) 136억원

<계속사업>

○ 1차사업 3개소 4차년도(최종연도) 사업비 78.8억원
- (한양대ERICA) 95.2억 × 16.5%(투입률) = 15.8억원
- (강원대) 190.5억 × 16.5%(투입률) = 31.5억원
- (한남대) 190.5억 × 16.5%(투입률) = 31.5억원

○ 2차사업 2개소 3차년도 사업비 31.2억원
- (경북대) 190.5억 × 8.2%(투입률) = 15.6억원
- (전남대) 190.5억 × 8.2%(투입률) = 15.6억원

○ 3차사업 2개소 2차년도 사업비 10억원
- (전북대) 190.5억 × 2.6%(투입률) = 5억원
- (창원대) 190.5억 × 2.6%(투입률) = 5억원

<신규사업>

○ 4차사업 5개소 1차년도 사업비 16억원
- 1차년도 사업 추진을 위한 설계비 등 8억원 × 2개소 = 16억원

※ 자료: 국토교통부

그런데, 실제로 집행과정에서 국토교통부는 3차 사업대학인 전북대·창원대와 4차 사업대학인 단국대·부경대에는 보조금을 교부하지 않았고, 당초 3차 사업대학에 교부하기로 계획했던 5억 1,900만원과 4차 사업대학에 교부

하기로 계획했던 16억원, 합계 21억 1,900만원을 2차 사업대학인 경북대와 전남대에 10억 6,500만원과 10억 6,400만원씩 산학연 혁신허브 건축 설계비 명목으로 교부하였음.

국토교통부에 따르면 2022년에도 3차 사업대학에 교부하기로 계획했던 2억 8,000만원을 2차 사업대학에 교부하였는바, 2개년 연속으로 3차 또는 4차 사업대학의 예산을 2차 사업대학에 배정한 것임.

【 2022년도 및 2023년도 국고보조금 사업계획서 변경 전후 비교 】

(단위 : 백만원)

'22년 국비예산				'23년 국비예산			
구 분	당 초	변 경	증 감	구 분	당 초	변 경	증 감
강 원 대	6,240	6,240	-	강 원 대	1,915	1,915	-
한 남 대	7,280	7,280	-	한 남 대	5,823	5,823	-
한양대에리카	-	-	-	한양대에리카	733	733	-
경 북 대	600	740	140	경 북 대	1,500	2,565	1,065
전 남 대	600	740	140	전 남 대	1,500	2,564	1,064
전 북 대	140	-	△140	전 북 대	265	-	△265
창 원 대	140	-	△140	창 원 대	264	-	△264
				단 국 대천안	800	-	△800
				부 경 대	800	-	△800
계	15,000	15,000	-	계	13,600	13,600	-

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 이러한 교부액 조정에 대하여 국고보조금의 집행률 제고를 위하여 대학별 국고보조금 총액의 변경이 없이 2차 사업의 집행을 우선하여 추진한 것이라고 설명하고 있음.

이처럼 교부액을 조정하게 된 것은 공사비가 급등하면서 대학별로 사업비

증가가 예상됨에 따라 LH와 각 대학 간에 건축 연면적을 축소하는 등 사업 규모를 조정하는 방안에 대한 협의를 진행하는 과정에서 이견이 발생하여 연내 사업 시행협약 체결 및 착공이 어려워졌기 때문임. 실제로 2차 사업대학의 경우에도 경북대가 101억원, 전남대가 64억원의 사업비 증가가 예상되면서 연면적을 기존의 2만 2,000㎡에서 1만 9,000㎡로 축소·조정하는 방향으로 협의가 진행되었고, 경북대가 2024년 6월에, 전남대가 2024년 7월에 각각 사업시행협약을 체결함.[365]

이 과정에서 국토교통부는 경북대와 전남대에 대한 보조금을 2023년 12월에 교부하였고, 연말에 보조금이 교부됨에 따라 경북대는 교부현액 27억 3,000만원 중 7억 2,500만원을 집행(실집행률 26.6%)하고 전남대는 교부현액

365) 참고로, 캠퍼스 혁신파크 조성 사업은 ①공모를 통한 사업대상 선정, ②공동사업수행자인 공공기관과 대학의 기본협약 체결, ③공공기관과 대학의 산단 기획·구상, ④산업단지개발계획 수립, ⑤산업단지개발계획 승인 신청, ⑥인허가, ⑦산업단지계획 승인, ⑧사업시행협약 체결, ⑨착공, ⑩임대, ⑪준공 등의 순서로 진행됨.

구분		주요내용
1	공모	(대학) 사업 신청
2	기본협약 체결	(대학-지자체-공공기관) 캠퍼스 혁신파크 추진 관련 기본협약 체결
3	산단 기획구상	(공공기관) 산단 기본구상, 사업타당성 분석, 사업모델 수립 (대학) 수요조사, 건축물 구상
4	산단개발계획 수립	(조사설계용역) 단지 기본설계, 각종 인허가 서류 작성 - 산단개발계획(안), 교통·환경·재해 영향평가 등
5	개발계획 승인 신청	시행자→국토교통부
6	인허가	관계부처, 시·도, 시·군 협의(환경영향평가 별도 진행) 주민설명회, 주민공람, 산단계획심의위원회
7	산업단지계획 승인	승인
8	사업시행협약 체결	(대학-지자체-공공기관) 사업의 세부내용, 기관별 역할 등에 대해 협약 체결
9	착공	(공공기관) 단지 실시설계 및 공사 발주, 착공, 공사관리 업무 (대학) 건축계획 수립 및 건축허가 등 인허가 업무
10	임대	(건축물 착공 후 준공 전) 기업 등을 대상으로 임대
111	준공	(공공기관) 단지 조성공사 준공업무(준공검사, 하자보수, 인계) (대학) 건축물 사용승인

※ 자료: 국토교통부

28억 7,300만원 중 5억 5,000만원을 집행(실집행률 19.1%)하는 데 그치는 등 2023년도 2차 사업대학의 실집행 또한 부진하였음.

【 2023년도 캠퍼스 혁신파크 조성 사업 실집행 내역 】

(단위 : 백만원)

구분	국토교통부				보조사업자			
	예산액	교부액	교부시기		전년도 이월액	교부 현액	집행액	
			1차 (6월)	2차 (12월)			전체	이월액 중 집행
강 원 대	1,915	1,915	1,915	-	6,240	8,155	6,240	6,240
한 남 대	5,823	5,823	5,823	-	7,280	13,103	9,759	7,280
한양대에리카	733	733	422	311	5,106	5,839	5,618	5,106
경 북 대	2,565	2,565	-	2,565	165	2,730	725	165
전 남 대	2,564	2,564	-	2,564	309	2,873	550	309

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2024년도 예산에는 2차 사업대학(경북대・전남대)에 20억원씩 교부하기 위한 예산 40억원이 편성되었는데, 국토교통부는 2024년 상반기에 대학당 12.5억원씩 25억원을 교부하였으나 보조사업자는 전년도 이월액(113억원)부터 실집행 중이며, 국토교통부는 2024년 하반기 착공 이후 본격적인 실집행 개선을 기대하고 있음.

대학별 캠퍼스 혁신파크의 조성이 지연되고 집행(교부) 및 실집행이 계속하여 부진할 경우, 각 조성사업의 시행자로 사업마다 상당한 금액을 투자하여야 하는 LH의 부담이 가중되어 사업 추진의 동력이 약화될 우려가 있음. 이 사업을 통한 국비 지원에는 수도권 95.2억원, 비수도권 190.5억원의 한도가 있는데 최근 공사비는 증가 추세[366]를 보이고 있기 때문임.

366) 한국건설기술연구원이 건설공사 직접공사비의 가격변동을 측정하는 지수로 발표하고 있는 '건설공사비지수'는 148.56(2022.12.) → 151.34(2023.6.) → 153.22(2023.12.) → 154.85(2024.3. 잠정)로 증가세임.

또한, 조성된 대학 내 산업단지에 입주할 의향을 밝혔던 기업들도 사업이 예상보다 장기화될 경우 입주가 어렵거나 불가능하게 되는 사정이 발생할 수 있다는 점에서, 500억원 이상의 총사업비를 투입한 이후 산학협력·창업·기업 육성을 정부가 지원한다는 동 사업의 목적을 충분히 달성하지 못하게 될 우려도 있음.

따라서, 국토교통부는 공동 사업시행자인 LH와 대학 간의 협의를 지원하는 등 대학별 조성사업이 예정대로 원활하게 추진될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

【 2023년도 캠퍼스 혁신파크 조성 사업 대학별 조성 일정 】

대학명	선정	산단 개발			건축공사 착공	준공
		산단승인 신청	산단승인	조성공사 착공		
강원대	'19.08	'20.06	'21.01	'21.05	'22.01	'26 上
한남대	'19.08	'20.04	'20.10	'20.11	'22.08	’24.12
한양대 에리카	'19.08	'20.04	'20.10	'20.12	'22.01	‘25.上
경북대	'21.04	'21.12	'22.12	'24.下	'24.下	'27.下
전남대	'21.04	'21.12	'22.12	'24.下	'24.下	'27.下
전북대	'22.06	'25.上	'26.上	'27.上	'27.上	'30.上
창원대	'22.06	'25.上	'26.上	'27.上	'27.上	'30.上
단국대(천안)	'23.04	'25.下	'26.下	'27.下	'27.下	'30.下
부경대	'23.04	'25.下	'26.下	'27.下	'27.下	'30.下

※ 자료: 국토교통부

5) 광역교통개선대책평가용역(4544-302)

○ 광역교통개선대책평가용역 사업은 일반연구비(260-01)로 편성되어 있으나 법적근거에 따라 평가 업무를 한국교통연구원에게 위탁해야 한다는 점을 고려하여 민간위탁사업비(320-02) 목으로 변경하도록 개선할 필요가 있음.

가) 개요

광역교통개선대책평가용역 사업은 신도시 등 대규모 개발사업에 따른 광역교통의 불편을 해소하기 위해 마련되는 광역교통 개선대책(안)에 대한 적정성 및 이행사항을 검토하는 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 2억 5,000만원으로, 이 중 2억 4,500만원(98.0%)을 집행하고 500만원은 불용하였음.

【 2023년도 광역교통개선대책평가용역 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
광역교통개선대책 평가용역	250	250	-	-	250	245	-	5	250

※ 자료: 국토교통부

나) 민간위탁사업비 목으로 변경 필요

광역교통개선대책평가용역 사업은 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특

별법」 제7조[367] 및 제7조의2[368]에 따라 국토교통부장관이 광역교통 개선대책에 대한 검토업무를 수행하는 사업으로, 동 사업의 예산은 일반연구비(260-01) 목으로 편성되어 매년 국토교통부가 광역교통 개선대책 평가용역을 발주하면 한국교통연구원(광역교통평가센터)이 낙찰받아 사업을 추진하고 있음.

---

367) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」
제7조(둘 이상의 지방자치단체에 걸친 광역교통 개선대책) ① 국토교통부장관은 대도시권에서 「택지개발촉진법」에 따른 택지개발사업 등 대통령령으로 정하는 사업이 지역별로 분산되어 시행됨에 따라 광역적인 교통 수요의 원활한 처리를 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 둘 이상의 지방자치단체에 걸친 종합적인 광역교통 개선대책을 수립할 수 있다.
② 국토교통부장관은 제1항에 따른 광역교통 개선대책을 확정하거나 변경하려면 광역교통위원회의 심의를 거쳐야 하고, 이를 관계 중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장에게 통보하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 광역교통위원회의 심의를 거치지 아니한다.
③ 관계 중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장은 제2항에 따라 확정된 광역교통 개선대책을 충실히 이행하여야 한다.
④ 국토교통부장관은 제2항에 따라 확정된 광역교통 개선대책의 이행 상황을 검토하여 광역교통 개선대책의 원활한 이행을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 관계 중앙행정기관의 장 또는 지방자치단체의 장에게 개선을 권고하거나 시정을 요청할 수 있다. 이 경우 개선의 권고나 시정의 요청을 받은 관계 중앙행정기관의 장 또는 지방자치단체의 장은 이에 필요한 조치를 하여야 한다.
⑤ 제1항에 따른 광역교통 개선대책의 내용 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
368) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」
제7조의2(대규모 개발사업의 광역교통 개선대책) ① 대도시권의 광역교통에 영향을 미치는 대규모 개발사업 등 대통령령으로 정하는 사업이 시행되는 지역의 시·도지사는 개발사업에 따른 광역교통 개선대책을 수립하여 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.
② 국토교통부장관은 제1항에 따른 개발사업이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 제1항에도 불구하고 그 사업이 시행되는 지역의 시·도지사와 협의를 거쳐 그 사업에 따른 광역교통개선대책을 직접 수립할 수 있다.
1. 국가가 직접 시행하거나 허가·승인 또는 인가(허가·승인 또는 인가의 권한이 시·도지사에게 위임되어 있는 경우는 제외한다)를 하는 사업으로서 주택난의 긴급한 해소 또는 지역균형발전 등 국가의 정책적 목적을 달성하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우
2. 광역교통시설 및 교통수단의 확대 등 둘 이상의 지방자치단체에 걸친 광역교통관리의 개선이 필요한 경우로서 해당 지방자치단체의 장이 요청하는 경우
③ 국토교통부장관은 제1항이나 제2항에 따라 제출되거나 수립된 광역교통 개선대책을 광역교통위원회의 심의를 거쳐 확정하고, 이를 광역교통 개선대책을 제출하였거나 그 사업이 시행되는 지역의 시·도지사에게 통보하여야 한다. 확정된 광역교통 개선대책을 변경할 때에도 또한 같다.
④ 관계 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장 및 개발사업의 시행자는 제3항에 따라 확정된 광역교통 개선대책을 충실히 이행하여야 한다.
⑤ 국토교통부장관은 제3항에 따라 확정된 광역교통 개선대책의 이행 상황을 검토하여 광역교통 개선대책의 원활한 이행을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 관계 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장 또는 개발사업의 시행자에게 개선을 권고하거나 시정을 요청할 수 있다. 이 경우 개선의 권고나 시정의 요청을 받은 관계 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장 또는 개발사업의 시행자는 이에 필요한 조치를 하여야 한다.
⑥ 제1항에 따른 광역교통 개선대책의 수립 시기 및 내용 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

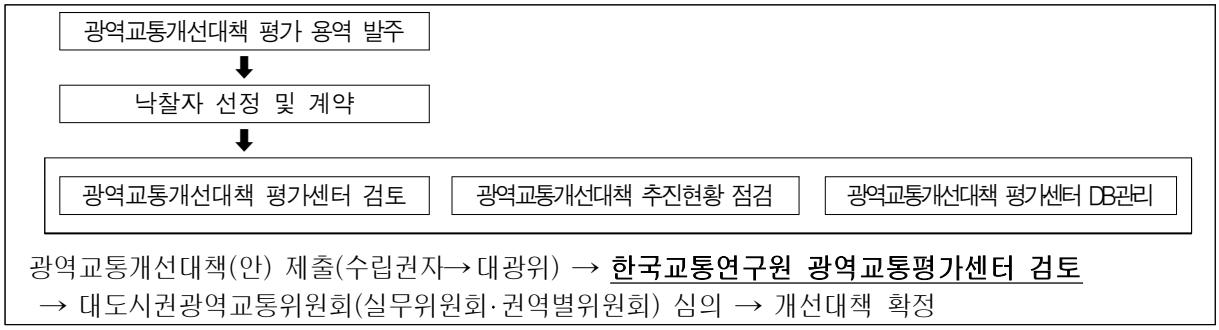
【 2023년도 광역교통개선대책평가용역 사업 비목 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)	
일반연구비(260-01)	250	250	250	-

※ 자료: 국토교통부

【 광역교통개선대책평가용역 사업 집행절차 】



※ 자료: 국토교통부

그런데 동 사업의 예산 비목은 법적 근거에 맞지 않게 편성되어 집행되고 있는 문제가 있음.

동 사업의 법적 근거를 보면, 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제13조[369] 및 동법시행령 제19조[370]에서는 2020년부터 동 사업을 한국교통연구원에 위탁하도록 규정하고 있음.

---

369) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」
제13조(권한의 위임 및 위탁) ① 이 법에 따른 국토교통부장관의 권한은 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사 또는 시장·군수·구청장에게 위임할 수 있다.
② 국토교통부장관은 이 법에 따른 업무의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 교통분야의 전문성을 보유한 기관·법인 또는 단체에 위탁할 수 있다.

370) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 시행령」
제19조(업무의 위탁) 국토교통부장관은 법 제13조제2항에 따라 다음 각 호의 업무를 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 제8조에 따라 설립된 한국교통연구원에 위탁한다.
1. 법 제7조제1항에 따라 수립된 광역교통 개선대책 및 제7조의2제1항·제2항에 따라 수립·제출된 광역교통 개선대책 검토
2. 법 제7조제4항에 따른 광역교통 개선대책의 이행 상황 및 제7조의2제5항에 따른 광역교통개선대책의 이행 상황 검토
3. 법 제7조의6제1항에 따른 특별대책지구 지정의 필요성에 관한 검토
4. 법 제7조의8제1항 및 제2항에 따라 수립·제출된 특별대책 검토

그러나 동 사업의 예산은 일반연구비로 편성됨으로써 용역 발주 공고, 낙찰자 선정, 계약 등 용역 공모 절차를 거쳐 한국교통연구원을 용역수행자로 결정하고 있음.

【 최근 4년간 광역교통개선대책평가용역 사업 계약 현황 】

연도별	계약자	계약금액	선정방식
2021	한국교통연구원	213,400,000원	수의계약(위탁)
2022	한국교통연구원	250,000,000원	수의계약(위탁)
2023	한국교통연구원	250,000,000원	수의계약(위탁)
2024	한국교통연구원	250,000,000원	수의계약(위탁)

※ 자료: 국토교통부

즉, 법적 근거에 따라 당연히 한국교통연구원이 동 사업을 위탁받아 수행해야 함에도 불구하고 불필요한 용역 공모 절차를 거쳐 한국교통연구원을 용역 수행자로 결정하는 행정절차의 비효율성을 초래하고 있는 것임.

더욱이 용역 공모 중 한국교통연구원이 아닌 기관 또는 업체가 무의미하게 공모에 참여할 수도 있는 문제를 발생할 가능성도 있음.

그러므로 동 사업의 법적 근거를 고려할 때, 현재와 같이 광역교통 개선대책평가용역을 발주하여 한국교통연구원을 낙찰자로 결정하는 방식보다는 법률에 규정된 국가의 사무 중 일부를 지방자치단체가 아닌 법인·단체 또는 그 기관이나 개인에게 맡겨 그 명의·책임하에 행사(민간위탁)하는 경우의

비용을 편성하는 민간위탁사업비(320-02) 목으로 예산비목을 변경하여 한국교통연구원에 평가 업무를 위탁하는 방식으로 사업을 추진하는 것이 바람직한 것[371]으로 보임.

따라서 국토교통부는 향후 동 사업의 예산을 민간위탁사업비(320-02) 목으로 편성하도록 개선할 필요가 있음.

371) 국토교통부에 따르면, 광역교통 개선대책 평가 연구용역을 2011년에 최초로 발주하여 사업을 추진하였으며, 당시에는 한국교통연구원에 대한 광역교통 개선대책 평가의 위탁규정이 마련되어 있지 않아 일반연구비 목을 사용하였고, 이후 현재까지 동일 목으로 편성 중에 있음.

6) 광역BRT 구축(4541-383)

○ 광역BRT 구축 사업의 내역사업들은 사업의 계획수립 및 집행관리가 부실하여 실집행실적이 저조한 문제가 있으므로 국토교통부는 광역 BRT 사업의 집행관리를 철저히 하여 적정 예산을 편성하고 실집행실적을 제고할 수 있도록 주의해야 할 것으로 보임.

가) 개요

광역BRT 구축 사업은 저비용·고효율의 교통수단인 간선급행버스체계(BRT; Bus Rapid Transit)의 구축 사업 소요자금의 일부(국비 50%, 지방비 50%)를 지방자치단체 자본보조(330-03목)로 지원하는 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 165억 200만원으로, 이를 전액 집행하였음.

【 2023년도 광역BRT 구축 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
광역BRT 구축	16,502	16,502	-	-	16,502	16,502	-	-	14,918
-창원BRT 구축	8,972	8,972	-	-	8,972	8,972	-	-	2,302
-성남 S-BRT	500	500	-	-	500	500	-	-	5,169
-공주-세종 BRT	1,900	1,900	-	-	1,900	1,900	-	-	2,525
-제주 BRT	4,380	4,380	-	-	4,380	4,380	-	-	522
-기린대로 BRT	750	750	-	-	750	750	-	-	4,400

※ 자료: 국토교통부

나) 사업의 실집행부진 문제

2023년 말 기준, 광역BRT 구축 사업의 각 내역 사업별 진행상황을 보면, 창원 BRT는 공사 중에 있고, 성남 S-BRT와 기린대로 BRT는 기본 및 실시설계 중에 있으며, 공주-세종 BRT는 실시계획 심의 등 행정절차를 이행 중에 있고, 제주 BRT는 설계용역 발주를 위한 건설기술심의 등 행정절차를 이행 중에 있음.

【 2023년 말 기준 광역 BRT 내역사업별 진행상황 】

내역사업명	공사구간	사업진행상황
창원 BRT	경남 창원시 육호광장 ~가음정사거리	BRT 전용차로 포장 및 중앙정류장, 녹지분리대 설치공사 중(공정률 53%)
성남 S-BRT	경남 성남시 남한산성입구 ~서울 복정역	현황조사 및 측량 등 기본 및 실시설계 중
공주 ~ 세종 BRT	충남 공주시 종합터미널 ~세종 6-2생활권	건설기술심의, 조달청 설계적정성 심의, 실시계획 심의 등 행정절차 이행 중
제주 BRT	제주도 제주시 국립박물관 ~달무교차로	설계용역 발주 위한 건설기술심의 등 행정절차 이행 중
전주 기린대로 BRT	전북 전주시 호남제일문교차로 ~한벽교교차로	현황조사 및 측량 등 기본 및 실시설계 중

※ 자료: 국토교통부

그런데 동 내역 사업들의 2023년 실집행실적을 보면, 전주 기린대로 BRT를 제외하고는 실집행실적이 부진한 문제가 있음.

창원 BRT는 예산현액 135억 8,800만원 중 68.9%인 93억 6,400만원을 집행하여 42억 2,400만원의 이월액이 발생하였고, 성남 S-BRT 사업은 예산현액 12억 7,500만원 중 전년도 이월액 중 6억 5,700만원을 집행하고 1억 1,800만원은 불용처리하였으며, 2023년 예산 5억원은 전액 이월되었음.

공주-세종 BRT는 19억원의 예산현액 100만원을 집행하고 나머지 18억 9,900만원은 이월되었고, 제주 BRT는 43억 8,000만원의 예산현액 중 5.2%인 2억 2,600만원만을 집행하여 41억 5,400만원의 이월액이 발생하였음.

【 2023년 광역 BRT 내역사업별 실집행실적 】

(단위: 백만원, %)

사업명	부처			사업시행주체(지방자치단체)						
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	교부예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실 집행률 (B/A)
	본예산	추경								
합계	16,502	16,502	16,502	16,502	5,391	21,893	10,998	10,777	118	50.2
창원 BRT	8,972	8,972	8,972	8,972	4,616	13,588	9,364	4,224	-	68.9
성남 S-BRT	500	500	500	500	775	1,275	657	500	118	51.5
공주~세종 BRT	1,900	1,900	1,900	1,900	-	1,900	1	1,899	-	0
제주 BRT	4,380	4,380	4,380	4,380	-	4,380	226	4,154	-	5.2
전주 기린대로 BRT	750	750	750	750	-	750	750	-	-	100.0

※ 자료: 국토교통부

동 내역사업들의 실집행실적이 부진한 것은 창원 BRT의 경우 안전관리 강화 및 잦은 강우로 인해 공정이 지연되었고, 성남 S-BRT와 공주~세종 BRT는 주민 의견수렴 및 관계기관 협의 지연 등으로 사업이 지연되었기 때문이며, 제주 BRT는 시민단체 반대로 공사 중지 후 사업계획의 변경을 추진하였기 때문임.

【 광역 BRT 내역사업별 실집행부진 사유 】

내역사업명	실집행부진사유
창원 BRT	우기 장기화 및 안전 시공에 따른 공정 지연, 공사 준공시기 미도래 등
성남 S-BRT	서울시 협의 지연에 따른 개발계획 수립 지연 및 설계용역업체 선정 위한 입찰 시 유찰(2회)로 사업추진 지연
공주~세종 BRT	관계기관 협의(공주대학교 등) 및 지역주민 의견수렴(정류장 추가설치 등) 등으로 개발계획 수립 지연
제주 BRT	가로수 제거, 인도 축소 등 보행환경 악영향으로 인한 시민사회단체 반대로 공사중지('23.1.) 후 사업계획 변경(섬식정류장, 양문형 버스 도입, 순환형 BRT 노선 반영 등) 추진
전주 기린대로 BRT	정상 추진 중

※ 자료: 국토교통부

이에 따라 2023년 동 사업의 성과지표 및 성과달성도를 보면, 성과목표로 BRT 공정률을 81.2%로 설정하였으나 실적은 62%에 불과하여 76.4%의 낮은 달성도를 나타내었음.

【 2023년 광역 BRT 구축사업 성과지표 및 성과달성도 】

성과지표	구분	'20	'21	'22	'23	'24	'23목표치 산출근거	측정산식 (또는 측정방법)	자료수집방법 (또는 자료출처)
BRT 공정률 (단위 : %)	목표	20.7	39.2	66.8	81.2	64.2	최근 5년간 사업시행주체 실집행률의 110% 반영 ※ 최근 5년 실집행률 58.4% (실집행액/교부액)	당해연도 사업의 예산배정액 대비 사업투자액으로 산정한 BRT 공정률(%)	내부자료
	실적	13.2	32.4	58.9	62.0	-			
	달성도	63.4	82.7	88.2	76.4	-			

※ 자료: 국토교통부

더욱이 최근 3년간 광역 BRT 구축 사업의 실집행실적을 보면, 예산액 대비 2021년 53.2%, 2022년 35.0%, 2023년 26.1%로 연례적으로 실집행률이 낮아지고 있는 문제가 있음.

【 2021~2023년 광역 BRT 구축사업 실집행실적 】

(단위: 백만원, %)

연도	부처			사업시행주체(지방자치단체)						
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	교부예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실 집행률 (C/B)
	본예산	추경								
2021	14,085	14,085	12,085	12,085	3,688	15,773	8,276	3,809	-	52.5
2022	15,643	15,643	15,643	15,643	1,667	17,310	6,385	9,258	-	36.9
2023	16,502	16,502	16,502	16,502	5,391	21,893	5,083	10,778	-	23.2

※ 자료: 국토교통부

이와 같이 광역 BRT 구축사업의 실집행실적이 연례적으로 부진한 것은 사업의 계획수립 및 집행관리가 부실한 것에 기인한 것으로 보임.

2023년에 창원 BRT 사업은 2단계 설계비로 2억 5,000만원을 편성하였으나, 2단계 설계는 2024년 11월에 시작할 계획이고, 제주 BRT 사업은 공사비로 43억 8,000만원을 편성하였는데, 2024년 10월에 착공할 예정임.

특히, 성남 S-BRT와 공주-세종 BRT는 2023년 예산이 전액 이월되었는데, 성남 S-BRT는 1단계 공사비로 5억원을 편성하였으나 2024년 10월에 착공할 계획이고, 공주-세종 BRT는 설계비와 공사비로 19억원을 편성하였는데, 2024년 10월에 착공할 예정임.

2023년에 국토교통부가 광역 BRT 사업 예산을 집행하는 과정에서 사업 추진 지연 등으로 연내 집행가능성 없는 사업비를 교부한 것은 부적절한 것으로 보이며, '중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 지방비 부담능력, 사전 행정절차 이행여부, 연내 집행가능성, 이월금 보유현황 등에 대한 검토를 통해 보조금의 연례적 이월

등이 최소화되도록 해야한다'는 「국고보조금 통합관리지침」 제17조[372]의 취지에도 부합하지 않는 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 광역 BRT 사업의 계획수립 및 집행관리를 철저히 하여 적정 예산을 편성하고 실집행실적을 제고할 수 있도록 주의해야 할 것으로 보임.

372) 「국고보조금 통합관리지침」
제17조(보조금 교부방법) ① (생 략)
② 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 지방비 부담능력, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투융자 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서 등), 연내 집행가능성(계속사업의 경우 전년도 집행 및 실집행 실적), 이월금 보유현황 등에 대한 검토를 통해 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 한다.
③ · ④ (생 략)

7) 광역도로 건설(1938-315·349·359·367·368·377·378·379)

○ 2023년 광역도로 건설 사업은 사업 지연에 따라 72.5%의 낮은 실집행률을 보여 대규모의 이월액(162억 8,100만원)이 발생하였음. 이는 기회비용의 관점에서 한정된 국가 재원 배분의 효율성을 저해하는 문제를 초래하므로 국토교통부는 사업진행상황에 대한 면밀한 검토를 통해 집행 가능한 적정 규모의 예산을 편성하도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

광역도로 건설 사업은 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제2조[373] 및 제10조[374]에 따라 둘 이상의 시·도에 걸치는 도로로서 대도시권

373) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」
제2조(정의) 이 법에서 사용되는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "대도시권"이란 「지방자치법」 제2조제1항제1호에 따른 특별시·광역시 및 그 도시와 같은 교통생활권에 있는 지역 중 대통령령으로 정하는 지역을 말한다.
2. "광역교통시설"이란 대도시권의 광역적인 교통 수요를 처리하기 위한 교통시설로서 다음 각 목의 시설을 말한다.
가. 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시 및 도(이하 "시·도"라 한다)에 걸치는 도로로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 도로(이하 "광역도로"라 한다)
나. 둘 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 도시철도(「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도를 말한다. 이하 같다) 또는 철도(「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 철도를 말한다. 이하 같다)로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 도시철도 또는 철도(이하 "광역철도"라 한다)
다. 대도시권 교통의 중심이 되는 도시의 외곽에 위치한 광역철도 역(驛)의 인근에 건설되는 주차장
라. 「여객자동차 운수사업법」 제2조제2호에 따른 여객자동차 운수사업 또는 「화물자동차 운수사업법」 제2조제2호에 따른 화물자동차 운수사업에 제공되는 차고지로서 지방자치단체의 장이 설치하는 공영차고지
마. 「화물자동차 운수사업법」 제2조제10호에 따른 화물자동차 휴게소로서 지방자치단체의 장이 건설하는 화물자동차 휴게소
바. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제2조제5호에 따른 간선급행버스체계로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 시설
사. 「국가통합교통체계효율화법」 제2조에 따른 환승센터·복합환승센터로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 시설(이하 "환승센터·복합환승센터"라 한다)
아. 그 밖에 대통령령으로 정하는 교통시설
3. "광역버스운송사업"이란 대도시권 내 둘 이상의 시·도에 걸쳐 운행되고 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업을 말한다.

374) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」
제10조(광역교통시설에 대한 재정 지원 등) ① 광역교통시행계획에 따라 지방자치단체의 장이 시

광역교통시행계획에 의하여 구간이 지정된 광역도로의 건설에 소요되는 자금의 일부를 지방자치단체 자본보조(330-03목)로 지원하는 사업으로, 2023년도에는 초정-화명 광역도로 건설 사업 등 8개 세부사업으로 추진되었음.

광역도로 건설에 소요되는 비용은 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 시행령」 제12항[375]에 따라 국가가 50%를 부담함.

행하는 광역교통시설(광역철도는 제외한다)의 건설 및 개량에 필요한 비용은 대통령령으로 정하는 바에 따라 국고에서 보조하여야 한다.

② 국가와 지방자치단체는 노선의 기능, 국가와 지방자치단체의 재정 등을 고려하여 광역철도의 건설 또는 개량 사업에 필요한 비용(국가 또는 지방자치단체가 민간기업과 공동으로 설립한 법인이 사업을 시행하는 경우에는 민간기업이 부담하는 비용을 공제한 사업비를 말한다)을 대통령령으로 정하는 바에 따라 분담한다.

③ 제2항에 따라 지방자치단체가 부담하는 비용을 관계 시·도가 분담하는 경우에는 관계 시·도의 광역철도 구간에 실제 들어간 사업비를 기준으로 분담한다. 다만, 관계 시·도지사가 서로 협의하여 분담률을 따로 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

④ 제3항에 따라 시·도가 부담하는 비용을 해당 시·도와 관계 시·군 또는 구(자치구를 말한다)가 분담하는 경우 그 분담률은 시·도지사가 관계 시장·군수 또는 구청장과 협의하여 정한다.

⑤ 제2항부터 제4항까지의 규정에도 불구하고 신도시 건설 등 특정한 개발사업으로 인하여 광역철도의 건설 또는 개량이 필요하게 되는 경우에는 국토교통부장관과 관계 지방자치단체의 장이 협의하거나 관계 지방자치단체의 장이 협의한 후 광역교통위원회의 심의를 거쳐 분담률을 따로 정할 수 있다.

⑥ 광역철도의 건설 또는 개량이 「사회기반시설에 대한 민간투자법」에 따른 민간투자사업으로 시행되는 경우 국가나 지방자치단체가 사업시행자에게 같은 법 제53조에 따라 보조금을 교부할 때에는 제2항부터 제5항까지의 규정을 적용하지 아니한다.

⑦ 지방자치단체는 광역교통시설이 원활히 건설될 수 있도록 제1항 및 제2항에 따른 각 지방자치단체의 비용 분담분을 다른 사업에 우선하여 그 해 예산에 계상하여야 한다.

⑧ 제1항 및 제2항에 따라 지방자치단체가 부담하여야 하는 비용을 해당 예산에 계상하지 아니하는 경우 국가는 그 보조금 또는 분담분의 반환을 청구할 수 있으며, 다른 광역교통시설에 대한 재정 지원을 중단하거나 축소할 수 있다.

⑨ 광역교통시행계획에 따라 「국가통합교통체계효율화법」 제49조제2항제2호에 따른 공공기관 또는 같은 항 제3호에 따른 지방공사가 시행하는 환승센터·복합환승센터의 건설 및 개량에 필요한 비용은 대통령령으로 정하는 바에 따라 국고에서 보조하거나 융자할 수 있다.

⑩ 환승센터·복합환승센터 또는 국토교통부장관이 광역교통위원회의 심의를 거쳐 정한 버스정류소 등 개별 환승시설을 건설하거나 개량하는 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 시설을 주로 이용하는 이용객이 속한 지방자치단체가 그 비용의 일부를 지방자치단체 간 협의를 거쳐 부담할 수 있다.

375) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 시행령」
제12조(광역도로건설비 등의 보조) 법 제10조제1항의 규정에 의하여 지방자치단체의 장이 시행하는 광역교통시설의 건설 및 개량에 관하여 국고에서 보조하는 비용은 다음 각호의 구분에 의한다.

1. 법 제2조제2호가목에 따른 광역도로(이하 “광역도로”라 한다): 해당 광역도로의 건설 및 개량에 필요한 비용의 50퍼센트

이 사업의 2023년도 예산액은 523억 9,300만원으로 이를 전액 집행하였음.

【 2023년도 광역도로 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

세사업 명	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
계	52,393	52,393	-	-	52,393	52,393	-	-	49,822
초정-화명	1,473	1,473	-	-	1,473	1,473	-	-	2,000
동김해-식만JCT	3,500	3,500	-	-	3,500	3,500	-	-	3,160
태릉-구리	3,250	3,250	-	-	3,250	3,250	-	-	5,500
다사-왜관	15,938	15,938	-	-	15,938	15,938	-	-	10,000
서대전IC-두계3	6,087	6,087	-	-	6,087	6,087	-	-	3,030
조야-동명	20,041	20,041	-	-	20,041	20,041	-	-	20,036
광주하남-장성삼계	1,904	1,904	-	-	1,904	1,904	-	-	3,096
검단-대곡	200	200	-	-	200	200	-	-	3,000

※ 자료: 국토교통부

나) 실집행 저조에 따른 대규모 이월

2023년도 광역도로 사업의 국고 보조금 실집행 실적을 보면, 8개 사업에 대한 국토교통부 교부액 523억 9,300만원에 전년도 이월액 204억 1,000만원을 합한 전체 예산현액은 728억 300만원이고, 이 중 527억 5,100만원을 집행하여 예산현액 대비 실집행률은 72.5%이며, 162억 8,100만원과 37억 7,100만원은 각각 다음연도 이월 및 불용 처리됨.

세부 사업별 2023년도 실집행실적을 보면, 초정-화명 사업과 동김해-식만JCT 사업이 100%의 실집행률을 보였고, 다사-왜관 사업 93.7%, 조야-동명

2. 법 제2조제2호 다목의 규정에 의한 주차장 : 당해 주차장의 건설 및 개량에 필요한 비용의 30퍼센트
2의2. 법 제2조제2호 라목의 규정에 의한 공영차고지중 화물자동차운수사업에 제공되는 공영차고지 : 당해 공영차고지의 건설 및 개량에 필요한 비용의 30퍼센트
3. 제4조의2제1항에 따른 시설: 해당 시설의 건설 및 개량에 필요한 사업비의 50퍼센트
4. 제4조의2제2항에 따른 시설: 해당 시설의 건설 및 개량에 필요한 사업비의 30퍼센트

사업 74.9%, 광주하남-장성삼계 사업 55.5%, 서대전IC-두계3 사업 51.3% 순의 실집행률을 보였으며, 특히 태릉-구리 사업과 검단-대곡 사업은 실집행을 전혀 하지 못하였음.

이에 따라 태릉-구리 사업은 전년도 이월액 37억 7,100만원이 전액 불용되었고 2023년 예산 32억 5,000만원은 전액 이월되었으며, 서대전IC-두계3 사업은 46억 9,000만원의 이월액이 발생하였고, 조야-동명 사업에서는 52억 1,600만원이 이월되는 등 6개의 사업에서 이월액이 발생하였음.

【 2023년도 광역도로 사업 실집행 실적 】

(단위 : 백만원, %)

세사업명 (사업시행주체)	부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산	집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
합 계	52,393	52,393	52,393	20,410	72,803	52,751	16,281	3,771	72.5
초정-화명 (경상남도)	1,473	1,473	1,473	-	1,473	1,473	-	-	100.0
동김해-식만JCT (부산광역시)	3,500	3,500	3,500	960	4,460	4,460	-	-	100.0
태릉-구리 (서울특별시)	3,250	3,250	3,250	3,771	7,021	-	3,250	3,771	0.0
다사-왜관 (대구광역시)	15,938	15,938	15,938	10,400	26,338	24,690	1,648	-	93.7
서대전IC-두계3 (대전광역시)	6,087	6,087	6,087	3,544	9,631	4,941	4,690	-	51.3
조야-동명 (대구광역시)	20,041	20,041	20,041	767	20,808	15,592	5,216	-	74.9
광주하남-장성삼계 (광주광역시, 전라남도)	1,904	1,904	1,904	968	2,872	1,595	1,277	-	55.5
검단-대곡 (인천광역시)	200	200	200	-	200	-	200	-	0.0

※ 자료: 국토교통부

주요 사유에 대하여 국토교통부는 태릉~구리사업과 광주하남~장성삼계 사업은 설계 지연, 검단~대곡 사업은 실시설계용역 발주 지연, 조야~동명

사업은 기술제안구간 3회 유찰에 따른 후속공정 순연, 서대전IC~두계3가 사업은 상수도관 등 지장물 이설 지연의 사유로 사업이 지연되었기 때문이라는 설명임.

【 2023년도 광역도로 사업 국고보조금 실집행 부진 사유 】

사업명	실집행부진사유
초정-화명 (경상남도)	해당 없음
동김해-식만JCT (부산광역시)	해당 없음
태릉-구리 (서울특별시)	실시설계 지연(구리시 구간)
다사-왜관 (대구광역시)	상수도관 등 지장물 이설 지연
서대전IC-두계3 (대전광역시)	실시설계 지연(구리시 구간)
조야-동명 (대구광역시)	기술제안구간 3회유찰에 따른 후속공정 순연
광주하남-장성삼계 (광주광역시, 전라남도)	기본 및 실시설계 지연(관계기관 협의 및 사전절차 이행필요)
검단-대곡 (인천광역시)	실시설계용역 추진 지연

※ 자료: 국토교통부

그러나 이와 같은 설계 지연, 지장물 이설 지연에 따른 실집행 부진 사유는 예산 편성 당시 충분히 예측 가능한 것으로 보이는바, 이에 대한 충분한 검토 없이 예산이 과다하게 편성된 문제가 있는 것으로 보임.

특히, 예산의 과다 편성에 따른 대규모 이월액의 발생은 기회비용의 관점에서 긴급하거나 중요한 다른 사업에 예산이 투입되지 못하도록 하여 한정된 국가 재원 배분의 효율성을 저해하는 문제를 초래함.

따라서 국토교통부는 사업진행상황에 대한 면밀한 검토를 통해 집행 가능한 적정 규모의 예산을 편성하도록 주의할 필요가 있음.

8) 혼잡도로 건설(1939-302·376·486·489·491·492·493·494·495·497·500·501·502·503·504)

○ 2023년도 혼잡도로 사업은 대규모 불용액(327억 7,300만원)이 발생하고 실집행률(40.6%)이 낮은 등 집행실적이 부진한 문제가 있음. 이는 기회비용의 관점에서 한정된 국가 재원 배분의 효율성을 저해하는 문제를 초래하므로 국토교통부는 사업진행상황에 대한 면밀한 검토를 집행 가능한 적정 규모의 예산을 편성하도록 주의할 필요가 있음.

○ 2023년 일부 혼잡도로 건설지원 사업에서 국고보조금에 대한 지방비 매칭계획을 준수하지 못한 문제(총 338억 4,700만원 미매칭)가 있음. 지방비 미매칭은 사업비의 충분한 확보에 차질을 초래하여 사업의 원활한 추진을 저해하는 위험요인이 될 소지가 있으므로 국토교통부는 지방자치단체가 2023년 미매칭한 지방비를 조속히 확보하도록 하고 향후에는 지방비 매칭 예산을 적절히 확보하도록 관리·감독을 강화할 필요가 있음.

○ 2023년 일부 혼잡도로 사업의 경우 2023년 말에 보조금이 교부되어 실집행이 부진한 문제가 있음. 연말에 보조금을 교부한 것은 보조금의 교부여부를 결정할 때 연내 집행가능성 등에 대한 검토를 통해 보조금의 연례적 이월 등이 최소화되도록 해야한다는 「국고보조금 통합관리지침」의 취지에 부합하지 않는 것으로 보이므로 국토교통부는 향후 연내 집행가능성을 고려하여 연말에 보조금을 교부하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

혼잡도로 건설 사업은 「도로법」 제8조[376] 및 제86조[377]에 따라 도로관리

376) 「도로법」
제8조(대도시권 교통혼잡도로 개선) ① 국토교통부장관은 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 도로관리청인 도로 중 대도시권의 주요 간선도로로서 교통 혼잡의 해소, 물류의 원활한 흐름을 위하여 개선사업의 시행이 필요한 구간의 도로(이하 “대도시권 교통혼잡도로”라 한다)에 대하여 5년마다 권역별로 대도시권 교통혼잡도로 개선사업계획(이하 이 조에서 “사업계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.
② 사업계획에는 다음 각 호의 내용이 포함되어야 한다.
1. 대도시권 교통혼잡도로 개선사업(이하 이 조에서 “개선사업”이라 한다)의 목표
2. 개선사업 대상 도로
3. 연차별 개선사업 계획
4. 개선사업의 시행을 위한 총투자 규모
5. 개선사업의 시행에 필요한 재원의 조달방안
6. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항
③ 국토교통부장관은 사업계획을 수립할 때에는 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사나 시장·군수·구청장과 협의하고, 제9조에 따른 도로정책심의위원회 심의를 거쳐야 한다.

청이 시·도지사 또는 시장·군수·구청장인 대도시권 교통혼잡도로 건설 사업의 소요자금 일부를 지방자치단체 자본보조(330-03목)로 지원하는 사업으로, 2023년도에는 광주북부순환도로 사업 등 15개 세부사업으로 추진되었음.

혼잡도로 건설에 소요되는 비용은 「도로법」 시행령 제85조제6항[378]에 따라 국가가 50%를 부담하고, 그 권한은 「도로법」 제110조제1항[379] 및 동법 시행령 제100조제1항[380]에 따라 대도시권광역교통위원장에게 위임되어 있음.

---

④ 행정청은 사업계획에 따라 매년 대도시권 교통혼잡도로의 개선을 위한 세부 사업계획을 수립하고 시행하여야 한다.

⑤ 대도시권 교통혼잡도로의 선정 기준, 관리 방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

⑥ 이미 수립된 사업계획을 변경하는 경우에는 제3항의 규정을 준용한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.

⑦ 국토교통부장관은 「지방자치법」 제198조에 따른 인구 50만명 이상 대도시의 주요 간선도로에 대하여 5년마다 교통혼잡 실태 등을 조사할 수 있다.

377) 「도로법」

제86조(비용의 지원 등) ① 우회국도 및 일반국도의 지선 건설에 필요한 비용은 제85조제1항에도 불구하고 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 그 도로가 위치한 구역을 관할하는 지방자치단체에 부담시킬 수 있다.

② 국가지원지방도의 건설 및 보수, 유지·관리에 필요한 비용 및 제8조제4항에 따라 대도시권 교통혼잡도로의 개선을 위한 세부 사업계획을 시행하는데 드는 비용은 제85조제1항에도 불구하고 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 국가가 보조하여야 한다. 다만, 국가지원지방도의 도로관리청이 제31조제5항에 따라 스스로 비용을 부담하여 국가지원지방도의 건설공사를 하는 경우 그 건설비용은 국가가 보조하지 아니할 수 있다.

③ 제2항에 따라 건설되는 국가지원지방도와 대도시권 교통혼잡도로의 도로관리청은 사업이 원활하게 추진될 수 있도록 예산을 확보하여야 한다.

④ 제85조제1항에도 불구하고 국토교통부장관은 도로망의 정비 등을 위하여 특히 필요하다고 인정하면 대통령령으로 정하는 바에 따라 일반국도 외의 도로에 관한 비용의 일부나 제23조제2항에 따라 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장이 도로관리청이 되는 일반국도에 관한 비용의 일부를 보조할 수 있다.

⑤ 국토교통부장관은 제110조제3항에 따라 업무를 위탁받은 도로와 관련된 기관 또는 단체가 위탁받은 업무를 수행하는 데 필요한 비용에 대하여 보조 등 재정적 지원을 할 수 있다.

378) 「도로법 시행령」

제85조(국가지원지방도 및 대도시권 교통혼잡도로에 대한 비용의 지원) ① ~ ⑤ (생 략)

⑥ 법 제86조제2항에 따라 대도시권 교통혼잡도로의 개선을 위한 세부 사업계획을 시행하는 데에 드는 비용의 일부를 지원할 때에는 예산의 범위에서 제84조제1항제1호에 따른 공사비(조사·설계에 드는 비용을 포함한다)를 지원할 수 있다.

379) 「도로법」

제110조(권한의 위임·위탁) ① 이 법에 따른 국토교통부장관의 권한은 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제9조의2에 따른 대도시권광역교통위원장, 시·도지사 또는 국토교통부 소속기관의 장에게 위임할 수 있다.

380) 「도로법 시행령」

제100조(권한의 위임) ① 국토교통부장관은 법 제110조제1항에 따라 대도시권 교통혼잡도로에 관

이 사업의 2023년도 예산액은 1,124억 8,900만원으로, 전년도 이월액 31억 8,300만원을 더한 예산현액 1,156억 7,200만원 중 826억 6,800만원을 집행(71.5%)하고 327억 7,300만원은 불용하였음.

【 2023년도 혼잡도로 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

세사업 명	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
계	112,489	112,489	3,183	-	115,672	82,668	-	32,773	130,960
대도시권교통 혼잡도로지원	8,627	8,627	3,183	-	11,810	4,789	-	6,790	-
광주북부순환도로	3,100	3,100	-	-	3,100	3,100	-	-	2,900
용두-담양	66	66	-	-	66	66	-	-	-
상무지구-첨단산단	3,156	3,156	-	-	3,156	3,156	-	-	7,600
월전동-무진로	1,900	1,900	-	-	1,900	1,900	-	-	2,700
달서구 상화로	24,136	24,136	-	-	24,136	24,136	-	-	30,000
정림동-버드내교	3,900	3,900	-	-	3,900	3,900	-	-	6,000
엄궁대교	10,513	10,513	-	-	10,513	-	-	10,513	7,500
대덕특구동측진입로	4,000	4,000	-	-	4,000	4,000	-	-	6,000
농소-강동	15,000	15,000	-	-	15,000	15,000	-	-	15,000
만덕-센텀	15,200	15,200	-	-	15,200	15,200	-	-	41,445
식만-사상	15,470	15,470	-	-	15,470	-	-	15,470	11,015
금곡-대곡	5,921	5,921	-	-	5,921	5,921	-	-	-
각화동-제2순환로	500	500	-	-	500	500	-	-	400
~~호남고속도로 북부순환로~~	1,000	1,000	-	-	1,000	1,000	-	-	400

※ 자료: 국토교통부

한 다음 각 호의 권한을 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제8조에 따른 대도시권광역교통위원회에 위임한다.

1. 법 제8조제1항에 따른 대도시권 교통혼잡도로 개선사업계획의 수립, 같은 조 제6항 본문에 따른 대도시권 교통혼잡도로 개선사업계획의 변경 및 같은 조 제7항에 따른 교통혼잡 실태 등의 조사
2. 제87조제1항에 따른 공사착공보고 및 분기별 공정보고의 접수, 같은 조 제2항에 따른 사업실적보고의 접수

나) 대규모 불용액 발생 등 집행부진

2023년도 15개 혼잡도로 사업은 혼잡도로 설계를 지원하는 사업인 대도시권교통혼잡도로지원 사업과 혼잡도로 건설비를 보조하는 14개의 세부사업으로 구성됨.

2023년도 혼잡도로 사업은 대규모 불용액이 발생하고 실집행률이 낮은 등 집행실적이 부진한 문제가 있음.

우선, 2023년도 혼잡도로 사업은 예산현액 1,156억 7,200만원 중 28.3%에 달하는 327억 7,300만원의 불용액이 발생하였음.

각 사업별로 보면, 대도시권교통혼잡도로지원 사업에서 예산현액 118억 1,000만원의 57.5%에 해당하는 67억 9,000만원이 불용되었고, 엄궁대교 사업과 식만-사상혼잡도로 사업은 각각 105억 1,300만원과 154억 7,000만원의 예산현액이 전액 불용되었음.

특히, 대도시권교통혼잡도로지원 사업 중 대덕특구 동측진입로 설계비 지원 사업은 전년도 이월액 18억 800만원만이 편성되어 있었으나 전년도 이월액 전액이 불용되었음.

동 사업들에서 불용액이 발생한 것은 대도시권교통혼잡도로지원 사업의 경우 설계적정성 검토와 설계 미완료로 집행이 이루어지지 못하였고, 엄궁대교 사업과 식만-사상 혼잡도로 사업은 환경영향평가 협의가 지연되어 예산이 집행되지 못하였기 때문임.

【 2023년도 혼잡도로 사업 불용액 발생 사유 】

(단위 : 백만원)

사업	국토부					불용액 발생사유
	예산	전년도 이월액	예산 현액	집행	불용	
대도시권교통 혼잡도로지원	8,627	3,183	11,810	5,020	6,790	
-부산대교-동삼혁신도시	4,917	-	4,917	-	4,917	설계적정성 검토기간 소요로 미집행
-농소-강동	-	1,375	1,375	1,310	65	집행잔액 불용
-대덕특구 동측진입로	-	1,808	1,808	-	1,808	설계미완료로 미집행
-황령3터널	2,710	-	2,710	2,710	-	
-제2명촌교	1,000	-	1,000	1,000	-	
엄궁대교	10,513	-	10,513	-	10,513	환경영향평가 협의 기간 소요
식만-사상	15,470	-	15,470	-	15,470	환경영향평가 협의 기간 소요

※ 자료: 국토교통부

다음으로, 2023년에 집행이 이루어진 혼잡도로 사업의 국고 보조금 실집행실적을 보면, 14개 사업에 대한 국토교통부 교부액 778억 7,900만원에 전년도 이월액 582억 3,700만원을 합한 전체 예산현액은 1,361억 1,600만원이고, 이 중 552억 1,700만원을 집행하여 예산현액 대비 실집행률은 40.6%이며, 569억 1,300만원과 239억 8,600만원은 각각 다음연도 이월 및 불용 처리됨.

세부 사업별 2023년도 실집행실적을 보면, 용두-담양 사업이 100%의 실집행률을 보였고, 정림동-버드내교 사업 98.3%, 만덕-센텀 사업 98.2%, 상무지구-첨단산단 사업 70.6%, 달서구상화로 사업 59.9%, 월전동-무진로 사업 51.4%, 광주북부순환 사업 2.6%, 식만-사상 사업 0.0% 순의 실집행률을 보였으며, 특히 대덕특구동측 사업, 농소-강동 사업, 금곡-대곡 사업, 각화동-제2순환로 사업, 호남고속도로-북부순환로 사업은 실집행을 전혀 하지 못하였음.

이에 따라 식만-사상 사업은 전년도 이월액 239억 9,300만원 중 239억 8,600만원을 불용처리하였고, 농소-강동 사업과 대덕특구동측 사업은 각각 예산현액 235억원과 52억 1,200만원을 전액 이월하였으며, 금고-대곡 사업은 예산 59억 2,100만원을 전액 이월하는 등 대부분의 내역사업에서 이월액 또는 불용액이 발생하였음.

【 2023년도 혼잡도로 사업 실집행 실적 】

(단위 : 백만원, %)

세사업명 (사업시행주체)	부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산	집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집 행률 (B/A)
합 계	103,862	77,879	77,879	58,237	136,116	55,217	56,913	23,986	40.6
광주북부순환 (광주광역시)	3,100	3,100	3,100	1,600	4,700	120	4,580	-	2.6
용두-담양 (광주광역시)	66	66	66	701	767	767	-	-	100.0
상무지구-첨단산단 (광주광역시)	3,156	3,156	3,156	5,721	8,877	6,269	2,608	-	70.6
월전동-무진로 (광주광역시)	1,900	1,900	1,900	3,461	5,361	2,756	2,605	-	51.4
달서구상화로 (대구광역시)	24,136	24,136	24,136	480	24,616	14,733	9,883	,-	59.9
정림동-버드내교 (대전광역시)	3,900	3,900	3,900	1,212	5,112	5,027	85	-	98.3
엄궁대교 (부산광역시)	10,513	-	-	-	-	-	-	-	-
대덕특구동측 (대전광역시)	4,000	4,000	4,000	1,212	5,212	-	5,212	-	-
농소-강동 (울산광역시)	15,000	15,000	15,000	8,500	23,500	-	23,500	-	-
만덕-센텀 (부산광역시)	15,200	15,200	15,200	10,800	26,000	25,538	462	-	98.2
식만-사상 (부산광역시)	15,470	-	-	23,993	23,993	7	-	23,986	0.0
금곡-대곡 (인천광역시)	5,921	5,921	5,921	-	5,921	-	5,921	-	-
각화동-제2순환로 (광주광역시)	500	500	500	57	557	-	557	-	-
호남고속도로-북부순환로 (광주광역시)	1,000	1,000	1,000	500	1,500	-	1,500	-	-

※ 자료: 국토교통부

국고보조금의 주요 실집행 부진 사유에 대하여 국토교통부는 대덕특구 동측진입로 사업은 일괄입찰 절차 지연으로, 농소-강동 사업은 사업계획적정성 재검토 및 총사업비 조정 협의 지연으로, 월전동-무진로 사업과 금곡-대곡 사업은 보상 지연으로, 달서구 상화로 사업은 지장물 이설 지연으로, 정림동-버드내교 사업은 공사발주 지연으로, 광주북부순환 사업과 각화동-제2순환로 사업은 관계기관 협의 기간 소요로 사업이 지연되었기 때문이라는 설명임.

【 2023년도 혼잡도로 사업 국고보조금 실집행 부진 사유 】

사업명	실집행부진사유
광주북부순환	환경·교통영향평가 등 관계기관 협의사항 기간 소요
용두-담양	해당없음
상무지구-첨단산단	해당없음
월전동-무진로	토지 보상 지연
달서구상화로	지장물 이설지연
정림동-버드내교	공사발주 지연('23.12월 착공)
엄궁대교	환경영향평가 협의 기간 소요
대덕특구동측	일괄입찰 절차 지연
농소-강동	사업계획적정성재검토 및 총사업비 협의 지연
만덕-센텀	해당없음
식만-사상	환경영향평가 협의 기간 소요
금곡-대곡	손실보상지연
각화동-제2순환로	관계기관 협의 및 도시계획시설결정 관련 사전절차이행 등
호남고속도로-북부순환로	환경영향평가 협의 지연

※ 자료: 국토교통부

그러나 이와 같은 보상 협의, 환경영향평가 협의, 총사업비 협의 등에 따른 사업추진 절차 지연에 따른 실집행 부진 사유는 예산 편성 당시 충분히 예측 가능한 것으로 보이는바, 이에 대한 충분한 검토 없이 예산이 과다하게 편성된 문제가 있는 것으로 보임.

예산의 과다 편성에 따른 대규모 이월액 또는 불용액의 발생은 기회비용의 관점에서 긴급하거나 중요한 다른 사업에 예산이 투입되지 못하도록 하여 한정된 국가 재원 배분의 효율성을 저해하는 문제를 초래함.

따라서 국토교통부는 사업진행상황에 대한 면밀한 검토를 집행 가능한 적정 규모의 예산을 편성하도록 주의할 필요가 있음.

다) 일부 사업의 지방비 미매칭 문제

2023년도 혼잡도로 건설지원을 위한 14개 세부사업의 국고보조금에 대한 지방비 매칭 실적을 보면, 일부 사업에서 매칭계획을 준수하지 못한 문제가 있음.

우선, 14개 세부사업 전체적으로는 국고보조금 778억 7.900만원 대비 지방비 998억 1.300만원을 매칭할 계획이었으나 66% 수준인 659억 6,600만원만을 매칭하여 338억 4,700만원을 매칭하지 못하였음.

구체적으로는 농소-강동 사업은 매칭필요액 150억원 중 100억원만을 매칭하여 50억원을 매칭하지 못하였고, 달서구-상화로 사업은 매칭필요액 461억 3,600만원 중 41억 9,800만원만을 매칭하여 약 420억원을 매칭하지 못하였으며, 광주북부순환도로 사업은 매칭필요액 31억원 중 1억원만을 매칭하여 30억원을 매칭하지 못하였음.

그리고 특히, 각화동~제2순환로 사업과 호남고속도로~북부순환로 사업은 각각 매칭필요액 5억원과 10억원을 전액 매칭하지 못하였음.

동 사업들에서 지방비 매칭이 계획대로 이루어지지 않은 주요 사유는 지방자치단체의 자금이 부족하거나 집행시기 미도래로 재원을 확보하지 않았기 때문임.

【 2023년도 혼잡도로 사업 지방비 매칭 실적 】

(단위: 백만원)

사업명	국비 ('23년)	지방비			
		매칭 계획 금액(A)	확보금액 (B)	확보 비율 (B/A*100)	매매칭 사유
계	77,879	99,813	65,966	66.1%	
만덕~센텀	15,200	15,200	16,816	110.6%	-
엄궁대교	-	-	-	-	국비 미교부
식만 ~ 사상	-	-	-	-	국비 미교부
농소~강동	15,000	15,000	10,000	66.7%	사업계획 적정성 재검토 기간 소요에 따른 집행시기 미도래로 추경 미확보
달서구 상화로	24,136	46,136	4,198	9.1%	지자체 자금 부족
광주북부순환도로	3,100	3,100	100	3.2%	지자체 자금 부족
상무지구~첨단산단	3,156	3,156	11,356	359.8%	
월전동~무진로	1,900	1,900	9,675	509.2%	
각화동~제2순환로	500	500	0	0	지자체 자금 부족
호남고속도로~북부순환로	1,000	1,000	0	0	지자체 자금 부족
용두~담양	66	-	-	-	'23년 사업완료
금곡~대곡	5,921	5,921	5,921	100.0%	
정림중~버드내교	3,900	3,900	3,900	100.0%	
대덕특구 동측진입로	4,000	4,000	4,000	100.0%	

※ 자료: 국토교통부

더욱이 각 사업별 2023년 누계기준 지방비 매칭계획 대비 실적을 보면, 상당수 사업들이 매칭계획을 준수하지 못하고 있음.

예를 들어 식만~사상 사업은 276억 2,800만원을 매칭하지 못하였고, 상무지구~첨단산단 사업은 198억 1,200만원을, 달서구 상화로 사업은 187억 1,800만원을, 광주북부순환도로 사업은 177억 1,600만원을, 만덕~센텀 사업은 107억원을 매칭하지 못하였음.

【 2023년까지 누계기준 지방비 미매칭 혼잡도로 사업 현황 】

(단위: 백만원)

사업명	국비 누계 ('23년까지)	지방비 누계				
		매칭 필요액 (A)	매칭액 (B)	매칭 미확보액 (C=A-B)	계획대비 매칭율(%) B/A*100	미매칭 사유
만덕~센텀	48,403	48,403	37,703	10,700	78.0	지자체 열악한 재정 사정으로 미매칭, 24년 매칭 예정
식만~사상	35,385	28,031	403	27,628	1.4	사전 행정절차 지연으로 미착공, 착공 후 매칭 예정
달서구 상화로	50,763	46,136	27,418	18,718	59.4	지자체 자금 부족
광주북부 순환도로	48,101	44,237	26,521	17,716	59.9	북부순환도로(1공구) 착수일부터 연차별 매칭 예정
상무지구~ 첨단산단	33,704	30,185	10,373	19,812	34.4	조속 사업 추진을 위하여 보상비(743억) 우선 확보, 연차별 계획에 따라 매칭시비 확보계획
월전동~무진로	20,366	18,499	9,457	9,042	51.1	조속 사업 추진을 위하여 보상비(371억) 우선 확보, 연차별 계획에 따라 매칭시비 확보계획
각화동~ 제2순환로	600	500	100	400	20.0	기본설계 완료 후 연차별 매칭예정
호남고속도로~ 북부순환로	1,500	1000	500	500	50.0	타당성용역 완료 및 기본설계완료 후 연차별 매칭예정
금곡~대곡	5,921	5,921	4,443	1,478	75.0	현재 보상 추진중으로 이월금액 최소화를 위한 미매칭 (보상비 확보액 893억)

※ 자료: 국토교통부

그런데 「국고보조금 통합관리지침」 제23조제6항[381]은 중앙관서의 장으로

381) 「국고보조금 통합관리지침」
제23조(보조사업자의 자기부담금 집행) ① 중앙관서의 장은 보조사업자가 자기부담금을 포함하여 보조사업을 추진하는 경우 해당 보조사업자로 하여금 자기부담금을 우선 집행하도록 하여야 한다.

하여금 지방자치단체의 장이 「보조금법」 제27조제1항[382]에 따른 보조사업 실적보고 사유가 발생한 날까지 자기부담금을 확보하지 못한 경우 지방자치단체의 장에게 보조금을 반납하도록 하거나 차년도 예산 편성시 감액조치를 할 수 있다고 규정하고 있음.

또한 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」은 자치단체 매칭사업의

---

② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 보조사업자는 자기부담금을 우선 집행하지 아니할 수 있다.
1. 보조사업 연간사업계획에 반영되지 않은 추가 자부담의 경우
2. 지방자치단체 매칭사업의 경우(국비와 지방비 매칭사업에 한한다.)
3. 그 밖에 중앙관서의 장이 보조사업자 또는 보조사업 특성에 따라 자부담금 집행을 달리 정한 사업인 경우
③ 중앙관서의 장은 제2항제2호의 경우 지방자치단체의 장이 자기부담분 확보 이전에 보조금을 교부하여 사업을 우선 추진하도록 할 수 있다.
④ 중앙관서의 장은 제1항에도 불구하고 민간보조사업자의 자기부담금 확보가 불가피하게 어렵다고 판단하는 경우 자기부담금 확보이전에도 보조금을 교부할 수 있다.
⑤ 제4항의 경우, 중앙관서의 장은 전년도 자기부담금 확보 및 보조사업의 집행 실적을 고려하여야 한다.
⑥ 중앙관서의 장은 지방자치단체의 장 또는 민간보조사업자가 「보조금법」 제27조제1항에 따른 보조사업 실적보고 사유가 발생한 날까지 자기부담금을 확보하지 못한 경우 지방자치단체의 장 또는 민간보조사업자에게 보조금을 반납하도록 하거나 차년도 예산 편성시 감액조치를 할 수 있다.
⑦ 제1항, 제2항, 제4항 내지 제6항은 간접보조사업자에게도 준용한다.

382) 「보조금 관리에 관한 법률」
제27조(보조사업 또는 간접보조사업의 실적 보고) ① 보조사업자 또는 간접보조사업자는 중앙관서의 장이 정하는 바에 따라 보조사업 또는 간접보조사업을 완료하였을 때, 폐지의 승인을 받았을 때 또는 회계연도가 끝났을 때에는 대통령령으로 정하는 기한까지 그 보조사업 또는 간접보조사업의 실적을 적은 보조사업실적보고서 또는 간접보조사업실적보고서를 작성하여 중앙관서의 장 또는 보조사업자에게 제출하여야 한다.
② 제1항의 보조사업실적보고서 또는 간접보조사업실적보고서에는 그 보조사업 또는 간접보조사업에 든 경비를 재원별로 명백히 한 정산보고서 및 중앙관서의 장이 정하는 서류를 첨부하여야 한다. 이 경우 보조사업 또는 간접보조사업에 대한 보조금 또는 간접보조금이 대통령령으로 정하는 금액 이상인 보조사업자 또는 간접보조사업자(보조사업자 또는 간접보조사업자가 지방자치단체인 경우는 제외한다)는 「주식회사 등의 외부감사에 관한 법률」 제2조제7호 및 제9조에 따른 감사인으로부터 정산보고서의 적정성에 대하여 검증을 받아야 한다. <개정 2016. 1. 28., 2017. 10. 31.>
③ 중앙관서의 장은 보조사업자 또는 간접보조사업자가 제1항 및 제2항에 따른 보고서 및 서류를 제1항에 따른 기한이 지난 후 제출한 경우에는 해당 보고서가 제출된 이후 최초로 지급하는 보조금(간접보조사업자의 경우 간접보조금에 관련된 보조금을 말한다. 이하 이 항에서 같다)의 100분의 50 이내의 범위에서 지연 기간을 고려하여 대통령령으로 정하는 기준에 따라 보조금을 삭감할 수 있다. <신설 2020. 3. 31.>
④ 제2항 후단에 따른 정산보고서의 정산 및 검증 방법에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

경우 중앙관서의 장이 추후 당해연도에 지방비 미확보시 보조금 전액 반납 또는 차년도 예산편성시 감액 조치하고, 전년도에 동 규정의 적용을 받아 국비를 교부받은 후 지방비를 확보하지 못한 자치단체가 추진하는 동종의 사업은 국비 선 교부 대상에서 제외하도록 하고 있음.

이는 지방자치단체로 하여금 지방비 매칭사업에 대하여 지방비를 매칭하도록 강제성을 부여하려는 취지인 것으로 보임.

이와 같은 규정에도 불구하고 혼잡도로 사업에서는 지방비 미매칭이 발생하고 있는바, 지방비 미매칭은 사업비의 충분한 확보에 차질을 초래하여 사업의 원활한 추진을 저해하는 위험요인이 될 소지가 있음.

이와 관련하여 광주도시철도 2호선 건설 사업의 경우 2022년과 2023년 지방비 미매칭에 따라 2023년 예산 1,847억원을 전액 불용처리한 사례도 있음.

혼잡도로 사업에서도 이와 같은 일이 발생하지 않도록 국토교통부는 지방자치단체가 2023년 미매칭한 지방비를 조속히 확보하도록 하고 향후에는 지방비 매칭 예산을 적절히 확보하도록 관리·감독을 강화할 필요가 있음.

라) 부적절한 연말 보조금 교부 문제

2023년 혼잡도로 사업 중 일부 사업의 경우 연말에 보조금이 교부되어 실집행이 부진한 문제가 있음.

농소-강동 사업은 사업계획 적정성 재검토로 연내 집행가능성이 없음에도 2023년 12월에 예산액 150억원을 전액 교부하여 전액 이월되었고, 만덕-센텀 사업과 달서구 상화로 사업은 2023년 11월에 교부한 4억 6,200만원과 97억 7,600만원의 예산이 대부분 이월되었으며, 광주북부순환도로 사업은 환경 관련 민원으로 설계가 지연되어 2023년 5월과 6월에 교부한 예산도 집행하지 못한 상황에서 11월에 추가로 6억 2,000만원을 교부하여 예산이 전액 이월되었음.

또한, 각화동-제2순환로 사업, 호남고속도로-북부순환로 사업, 금곡-대곡 사업도 설계 지연, 관계기관 협의 지연, 기본설계 지연으로 연내 집행가능성이 없음에도 2023년 11월에 각각 2억 5,000만원, 5억원, 15억 2,100만원을 교부하여 예산이 전액 이월되었음.

【 2023년도 혼잡도로 사업 월별 예산 교부 내역 】

(단위: 백만원)

사업명	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
광주북부순환					1,550	930					620	
용두-담양					33	33						
상무지구-첨단산단					1,578	947	631					
월전동-무진로					1,900	551						
달서구상화로		9,800			4,560						9,776	
정림동-버드내교						2,900					1,000	
엄궁대교												
대덕특구동측						3,000				1,000		
농소-강동												15,000
만덕-센텀		2,000				7,938	4,800				462	
금곡-대곡						4,400					1,521	
각화동-제2순환로							250				250	
호남고속도로-북부순환로							500				500	

※ 자료: 국토교통부

연말에 보조금을 교부한 것은 '중앙관서의 장은 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 하며, 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 지방비 부담능력, 사전 행정절차 이행여부, 연내 집행가능성, 이월금 보유현황 등에 대한 검토를 통해 보조금의 연례적 이월 등이 최소화되도록 해야한다'는 「국고보조금 통합관리지침」 제17조[383]의 취지에 부합하지 않는 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 향후에는 연내 집행가능성을 고려하여 연말에 보조금을 교부하지 않도록 주의할 필요가 있음.

---

383) 「국고보조금 통합관리지침」
제17조(보조금 교부방법) ① 중앙관서의 장은 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. 다만 해당 보조금이 다음 각 호의 1에 해당하는 경우에는 보조금 교부방법을 달리 정할 수 있다.
1. 일정한 요건을 갖추면 지원대상이 되는 경상보조성격의 사업인 경우
2. 다른 법령에 따라 보조금 교부 방법 및 절차가 정해진 경우
3. 추가경정예산(당시 기금운용계획변경 포함)으로 사업이 신설된 경우
② 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 지방비 부담능력, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투융자 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서 등), 연내 집행가능성(계속사업의 경우 전년도 집행 및 실집행 실적), 이월금 보유현황 등에 대한 검토를 통해 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 한다.
③ 중앙관서의 장 및 지방자치단체의 장, 보조사업자는 「보조금법」 제26조의2에 따른 보조금시스템을 통하여 지방자치단체의 장이 아닌 보조사업자에게 보조금을 교부하고자 할 때는 그 보조금을 예탁기관에 예탁하여야 한다. 단, 다른 법령에 따라 별도의 기관에 예탁하여 교부되는 보조금 또는 기획재정부장관이 예탁이 적절하지 않다고 인정하는 보조금의 경우에는 그러하지 아니 한다.
④ 보조사업자가 간접보조사업자에게 간접보조금을 교부하는 경우에도 제1항 및 제3항을 준용한다.

9) 환승센터구축지원(4542-311)

○ 환승센터구축지원 사업의 내역사업들은 사업계획 부실 및 집행관리 미흡으로 인해 집행이 부진한 문제가 있으므로 국토교통부는 향후 이와 같은 일이 재발하지 않도록 사업계획을 체계적으로 수립하고 집행관리를 철저히 하도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

환승센터구축지원 사업은 교통수단 간의 연계교통 및 환승활동을 원활하게 할 목적으로 일정 환승시설이 상호 연계성을 갖고 한 장소에 집합되어 있는 환승센터의 구축 사업 소요자금의 일부(국비 30%, 지방비 또는 민간 70%)를 자본보조(320-07목 또는 330-03목)로 지원하는 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 131억 6,300만원으로, 이 중 83억 8,300만원을 집행(63.7%)하고 47억 8,000만원은 불용하였음.

【 2023년도 환승센터구축지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
환승센터구축지원	13,163	13,163	-	-	13,163	8,383	-	4,780	15,468
-북정역 환승센터	1,380	1,380	-	-	1,380	1,380	-	-	104
-계룡역 환승센터	103	103	-	-	103	103	-	-	-
-삼성역 복합환승센터 기반시설정비	1,900	1,900	-	-	1,900	1,900	-	-	3,200
-운정역 환승센터	5,000	5,000	-	-	5,000	5,000	-	-	12,164
-킨텍스역 환승센터	850	850	-	-	850	-	-	850	-
-의정부역 환승센터	750	750	-	-	750	-	-	750	-
-수원역 동측환승센터	2,500	2,500	-	-	2,500	-	-	2,500	-
-아주대삼거리역 환승센터	680	680	-	-	680	-	-	680	-

※ 자료: 국토교통부

나) 사업계획 부실 및 집행관리 미흡에 따른 집행부진 문제

2023년 환승센터구축지원 사업은 사업계획 부실에 따라 집행실적이 부진한 문제가 있음.

2023년 환승센터구축지원 사업은 총 8개의 내역사업 중 북정역 환승센터 사업 등 4개의 내역사업에 대해서만 집행이 이루어지고 킨텍스역 환승센터 사업 등 4개의 내역사업은 예산이 전액 불용되었음.

4개의 내역사업에서 불용이 발생하는 것은 킨텍스역 환승센터 사업의 경우 복합환승센터로 사업계획 변경을 검토하는 과정에서 집행이 부진하였고, 의정부역 환승센터 사업, 수원역 동측 환승센터 사업, 아주대삼거리역 환승센터 사업은 중앙투자심사 반려, 사업규모 축소 또는 사업비 증가 등에 따라 사업계획을 재검토하였기 때문임.

【 2023년도 환승센터구축지원 내역사업 불용액 발생 사유 】

(단위: 백만원)

내역사업명	예산액	전년도 이월액	예산현액	집행액	이월액	불용액	불용액 발생사유
킨텍스역 환승센터	850	-	-	-	-	-	복합환승센터로 사업계획 변경 검토에 따른 집행 부진
의정부역 환승센터	750	-	-	-	-	-	중앙투자심사 반려 등에 따른 사업계획 재검토
수원역 동측 환승센터	2,500	-	-	-	-	-	사업규모 축소 등에 따른 사업계획 재검토
아주대삼거리역 환승센터	680	-	-	-	-	-	사업비 증가 등에 따른 사업계획 재검토

※ 자료: 국토교통부

한편, 2023년 집행이 이루어진 일부 내역 사업 역시 실집행실적이 부진한 문제가 있음.

북정역 환승센터 사업은 전년도 이월액 2억원만을 실집행하고 2023년 예산 13억 8,000만원은 전액 이월하였고, 계룡역 환승센터 사업도 전년도 이월액 1억 5,700만원만을 실집행하고 2023년 예산 1억 300만원은 전액 이월하였음.

또한, 2023년 예산이 편성되지 않았으나 전년도 이월액만을 실집행한 내역사업 중 울산광역시 광역버스 회차 및 환승시설 시범사업은 전년도 이월액 6억 7,700만원 중 4%인 2,700만원만을 실집행하고 3억 4,600만원은 이월, 3억 400만원은 불용처리하였으며, 서울특별시 광역버스 회차 및 환승시설 시범사업은 전년도 이월액 45억원 중 44.7%인 20억 1,100만원만을 실집행하고 24억 8,900만원은 불용처리하였음.

동 내역사업들의 실집행실적이 부진한 것은 행정절차 또는 관계기관 협의 지연으로 사업이 지연되었기 때문임.

특히, 북정역 환승센터 사업은 2023년 설계비와 공사비 예산 13억 8,000만원이 편성되었으나, 2023년 12월에 설계에 착수하여 2024년 11월에 착공할 계획이고, 계룡역 환승센터 사업은 공사비 1억 300만원이 편성되었으나 2023년 4월에 설계에 착수하였음.

【 2023년도 환승센터구축지원 내역사업 실집행 부진 사유 】

(단위: 백만원, %)

내역사업명	부처	지자체							실집행 부진사유
	예산액	교부액	전년도 이월액	현액 (A)	실 집행액 (B)	차년도 이월액	불용액	실 집행률 (B/A)	
북정역 환승센터	1,380	1,380	200	1,580	200	1,380	-	12.7	행정절차(도시관리계획변경)지연
계룡역 환승센터	103	103	157	260	157	103	-	60.4	관계기관(국가철도공단) 협의 지연
울산광역시 광역버스 회차 및 환승시설 시범사업	-	-	677	677	27	346	304	4.0	
서울특별시 광역버스 회차 및 환승시설 시범사업	-	-	4,500	4,500	2,011	-	2,489	44.7	

※ 자료: 국토교통부

이와 같이 2023년 환승센터구축지원 사업은 사업계획 변경 또는 재검토, 관계기관 협의 또는 행정절차 지연 등으로 불용액이 발생하거나 실집행이 부진한 문제가 있었는바, 이는 사업계획 부실 또는 집행관리 미흡으로 인해 적정 예산이 편성되지 못하고 사업이 원활하게 진행되지 못한 것에 기인하는 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 향후 이와 같은 일이 재발하지 않도록 사업계획을 체계적으로 수립하고 집행관리를 철저히 하도록 주의할 필요가 있음.

10) 버스공영차고지 지원 (4931-345)

○ 버스공영차고지 지원사업의 실집행률이 연례적으로 저조한바, 철저한 관리 · 감독을 통해 실집행 실적을 제고하고 연례적 이월을 방지할 필요가 있음.

가) 개요

버스공영차고지 지원사업은 버스공영차고지 신규 확충·개선 등으로 시내버스 등 노선버스의 차고지 부족 문제를 해소하고, 운송사업자의 사업여건 및 종사자의 근로여건 등을 개선하여 안정적인 노선버스 운행을 지원하는 것임.

이 사업의 2023년도 예산액은 203억 3,000만원으로 전액 집행되었음.

【 2023년도 버스공영차고지 지원 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
버스공영차고지지원 (지자체 자본보조)	20,330	20,330	-	-	20,330	20,330	-	-	14,911

※ 자료: 국토교통부

나) 버스공영차고지 지원사업 집행에 대한 철저한 관리·감독 강화 필요

버스공영차고지 지원사업은 각 지방자치단체가 조성하여 차고지 확보가 곤란한 버스운송업체 등 다수의 버스 운수회사를 공동으로 입주할 수 있도록 운영하는 버스공영차고지를 신규로 조성하거나 기존 버스공영차고지 개선을 지원하는 사업임.

이는 2019년 국토부·기재부·고용부 장관 합동회의를 통해 수립된 「국민 교통복지 향상을 위한 버스 분야 발전방안」(2019.5.13.)에서 버스 공영차고지, 벽지노선 등을 정부 보조금 지원 대상으로 하고 지자체 부담완화를 위해 지원하기로 결정함에 따라 2020년부터 편성되었음(지방자치단체 보조율 30%).

그런데 2020년도~2023년도 버스공영차고지 지원 사업의 실집행 실적을 살펴보면, 예산현액 대비 실집행률이 2020년도에 31.8%, 2021년도는 34.9%, 2022년도는 71.9%, 2023년도는 68.2%로 연례적으로 저조한 상황임.

【 2020년~2024년 버스공영차고지 지원사업 실집행 실적 】

(단위: 백만원, %)

연도	국토교통부				지방자치단체						
	예산		전년도 이월	집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액(A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경									
2020	26,000	26,000	-	13,312	13,312	-	13,312	4,228	9,061	23	31.8
2021	24,700	24,700	5,200	29,900	29,900	9,061	38,961	13,587	24,271	1,103	34.9
2022	22,000	22,000	-	21,496	21,496	24,271	45,767	32,893	10,190	2,684	71.9
2023	20,330	20,330	-	20,330	20,330	10,190	30,520	20,802	9,660	58	68.2
2024.6	14,911	14,911	-	14,911	14,911	9,660	24,571	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

2023년도에는 12개 지방자치단체의 17개 사업에 편성된 예산 203억 3,000만원이 전액 교부되었으나, 17개 사업 중 7개 사업에서 지방자치단체 실집행률이 70% 이하로 저조하게 나타났으며, 이 중 4개 지역에서는 교부된 예산이 집행되지 못하고 2024년도로 전액 이월되었음.

【 2023년도 지방자치단체별 버스공영차고지 지원사업 실집행 현황 】

(단위: 백만원, %)

시·도	구분	세부내역	교부액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	집행률 (B/A)
서울	조성	신림 공영차고지	1,650	1,650	-	-	100.0
대구	조성	금호워터폴리스	2,430	2,430	-	-	100.0
인천	조성	검단산단	1,164	1,126	38	-	96.7
광주	개선	시내차고지(동구)	90	90	-	-	100.0
	조성	첨단AI	3,414	3,414	-	-	100.0
대전	조성	동구	1,500	-	1,500	-	0
경기	조성	평택(지제)	5,115	3,115	2,000	-	60.9
	조성	고양(대화)	294	-	294	-	0
	조성	화성(동탄2)	2,390	-	2,390	-	0
강원	개선	춘천시(동면)	530	432	98	-	81.5
충북	조성	청주시	200	137	63	-	68.5
충남	조성	홍성군	403	236	167	-	58.6

시·도	구분	세부내역	교부액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	집행률 (B/A)
	조성	서천시	300	300	-	-	100.0
전북	조성	순창군	100	100	-	-	100.0
전남	조성	강진군	300	300	-	-	100.0
	조성	영암군	360	-	360	-	0
경남	개선	통영시	90	90	-	-	100.0
합 계			20,330	13,420	6,910	0	66

* 음영은 실집행률이 0%인 지역
※ 자료: 국토교통부

지방자치단체 별로 실집행률이 저조한 내역을 구체적으로 살펴보면,

대전광역시 동구 버스 공영차고지 조성사업의 경우 당초 사업계획서에서는 2023년 4월 개발제한구역 관리계획에 대하여 중앙도시계획위원회의 변경 승인을 얻어 2023년 10월 실시계획 인가, 2023년 11월 보상실시 및 공사 발주를 시행하려고 하였으나,

2023년 4월 제1차 중앙도시계획위원회의 심의 결과에 따라 2023년 9월 현지조사를 실시하였고, 2023년 11월 제2차 중앙도시계획위원회의 심의 시에도 진·출입로 안전등 보완에 따른 재심의 결정에 따라 2024년 2월에야 조건부 승인을 받게 되어 행정절차가 지연되면서 2023년도 예산 15억이 전액 이월되었음.

경기도의 경우 평택·화성·고양시 3개 지역의 버스공영차고지 조성사업에 예산이 편성되어 당초 2023년 상반기(평택시 2023년 3월, 화성시 2023년 2월, 고양시 2023년 5월) 착공하고자 하였으나 평택시와 화성시의 공사 지연 및 고양시의 사업계획 변경 등이 발생하여,

평택시의 경우만 국비 보조금 51억 1,500만원 중 31억 1,500만원을 (60.9%) 집행하였고 화성시는 공정에 따른 사업비 지급을 위해 예산 23억 9,000만원을 이월, 고양시는 사업계획변경에 따른 공기부족으로 예산 2억 9,400만원을 전액 이월하였음.

충청북도의 경우 청주시 버스 공영차고지 조성사업으로 2023년 12월까지 설계용역 및 실시계획 인가 준공을 계획하여 2023년도 예산 2억원 전액을 교부받았으나, 실시설계 지연(운수관계자 의견 반영을 위한 용역중지, '24. 7월중 재개하여 9월 완료 예정)에 따라 1억 3,700만원(68.5%)을 집행하였고 6,300만원을 이월하였음.

충청남도 홍성군의 경우 당초 2023년도 4월 기본 및 실시설계 용역에 착수하여 12월 이를 완료하려는 계획으로 2023년도 예산 4억 300만원을 교부받았으나 실시설계 용역이 지연(설계 안정성 검토, 공사기간 적정성 심의 및 인허가 및 지장물·토지 보상협의 지연)되면서 2억 3,600만원(58.6%)을 집행하고 1억 6,700만원을 이월하였음.

전라남도는 영암군 버스 공영차고지 조성사업으로 당초 2023년도 6월 부대시설 설치공사 실시설계 용역을 실시하고 2023년 12월에 설치공사를 착공하기 위하여 2023년도 예산 3억 6,000만원을 교부받았으나 사업부지 용도변경을 위한 행정절차[384]로 인하여 전액 이월된바 있음.

384) 당초 예정부지(전남 영암군 영암읍 역리 46-2번지)가 군 정책변경으로 「영암군 체육인 합숙소 조성사업」 부지로 용도 변경됨에 따라 사업부지 변경 추진 중

【 2023년도 버스공영차고지 지원사업 실집행 저조 현황 및 사유 】

(단위: 백만원, %)

시도	대상지역	2023년						이월 사유 (또는 불용사유)
		예산	교부액 (A)	실집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)	
대전	대전 동구	1,500	1,500	-	1,500	-	0	행정절차 지연
경기	평택(지제)	5,115	5,115	3,115	2,000	-	60.9	공사 지연
	고양(대화)	294	294	-	294	-	0	공사 지연
	화성(동탄2)	2,390	2,390	-	2,390	-	0	공사 지연
충북	청주시	200	200	137	63	-	68.5	행정절차 지연
충남	홍성군	403	403	236	167	-	58.6	실시설계 지연
전남	영암군	360	360	-	360	-	0	사업부지 용도변경

※ 자료: 국토교통부

그런데 「2023년도 버스공영차고지 지원사업 운영지침」에 따르면 버스공영차고지 지원사업 대상의 선정기준으로, 도시관리계획 결정(변경), 도시·군계획시설 지정, 공유재산관리계획 심의, 부지매입, 개발제한구역 관리계획 변경, 타당성조사 등 사업추진에 필요한 사전절차 미이행 사업의 경우 신청제외사업에 해당하며, 연내 사전절차 이행을 통한 예산집행(사업비) 가능성을 입증할 수 있는 경우에 한하여 신청이 가능하게 되어 있음.

또한, 계속사업의 경우 사업계획서의 연차별 투자계획 내에서 신청하도록 하면서, 사업의 추진단계(실시설계 등), 보상 협의, 설계변경 등 향후 집행가능성 및 집행 장애 요인 등을 고려하여 합리적으로 예산을 편성하게 되어 있음.

이와 같은 지침에도 불구하고 연례적으로 행정절차 이행 또는 공사 지연 등으로 인해 다수의 사업에서 이월이 발생하고 있는 것은 당초 사업선정 및 예산편성 과정에서 사전절차 이행 정도 및 연내 집행 가능성 등에 대한 국토교통부의 사전 검토와 집행점검이 미흡한 측면이 있었던 것으로 보임.

또한, 「국고보조금 통합관리지침」 및 「국토교통 보조사업 관리규정」에 따르면 보조금은 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하여야 하고, 사전 행정절차 이행여부나 연내 집행가능성 등을 검토하여 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 하며,

1차 교부와 최종 교부 사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 함[385].

---

385)「국고보조금 통합관리지침」
제17조(보조금 교부방법) ① 중앙관서의 장은 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. 다만 해당 보조금이 다음 각 호의 1에 해당하는 경우에는 보조금 교부방법을 달리 정할 수 있다.
1. 일정한 요건을 갖추면 지원대상이 되는 경상보조성격의 사업인 경우
2. 다른 법령에 따라 보조금 교부 방법 및 절차가 정해진 경우
3. 추가경정예산(당시 기금운용계획변경 포함)으로 사업이 신설된 경우
② 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 지방비 부담능력, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투융자 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서 등), 연내 집행가능성(계속사업의 경우 전년도 집행 및 실집행 실적), 이월금 보유현황 등에 대한 검토를 통해 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 한다.
「국토교통 보조사업 관리규정」
제15조(보조금 교부방법) ① 보조사업부서는 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. 다만, 해당 보조금이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 보조금 교부방법을 달리 정할 수 있다.
1. 일정한 요건을 갖추면 지원대상이 되는 경상보조성격의 사업인 경우
2. 다른 법령에 따라 보조금 교부 방법 및 절차가 정해진 경우
3. 추가경정예산(당시 기금운용계획변경 포함)으로 사업이 신설된 경우

그런데 2023년도 실집행액이 전혀 없는 대전·경기(고양·화성)·전남에 대해서도 예산이 전액 교부된 바 있음.

【 2023년도 실집행 저조 지방자치단체 보조금 교부 현황 】

(단위: 백만원)

구분	1차 교부		2차 교부		3차 교부		4차 교부		5차 교부	
	일 시	금 액	일 시	금 액	일 시	금 액	일 시	금 액	일 시	금 액
대전	3.24.	500	5.24.	1,000	-	-	-	-	-	-
경기	3.24.	2,684	6.15.	3,115	8.28.	1,000	10.4.	840	11.6.	160
충북	3.24.	100	4.21.	100	-	-	-	-	-	-
충남	3.24.	300	4.21.	403	-	-	-	-	-	-
전남	3.24.	200	5.24.	355	6.15.	105	-	-	-	-

*음영은 교부금 전액 미집행 사업이 있는 지방자치단체
※ 자료 : 국토교통부

국토교통부에 따르면, 정부 예산편성 절차 상 해당연도 예산이 실제 집행되지 않아 불용처리를 할 경우 공사비 등 예산이 바로 다음연도에 반영되지 못하고 다다음연도에야 편성이 되는 구조임에 따라, 통상 2~3년이 걸리는 버스공영차고지 조성 사업이 연 단위로 지연될 수 있어 이월을 감안하여 교부를 할 수밖에 없는 측면이 있다는 설명임.

그러나 세출예산의 이월은 「국가재정법」 제3조에 따른 회계연도 독립원칙의 예외로서 제한적으로 허용될 필요가 있으므로, 지방자치단체에 교부된 예산이 당초 계획대로 집행될 수 있도록 관리하여 예산의 연례적 이월이 발생하지 않도록 주의하여야 할 것임.

버스공영차고지 지원 사업은 노선체계 개편에 따른 차고지 또는 회차지에 대한 소요 발생 지역, 종사자 교대 장소 소요 발생, 주민불편 해소, 휴게시설 개선을 통한 종사자 근로여건 개선 목적 등을 종합적으로 평가하여 지원 대상을 선정하고 있는 만큼 적기에 준공이 이루어질 필요가 있음.

따라서, 국토교통부는 향후 예산편성 시부터 실제 수요에 대해 면밀하게 검토하여 적정예산을 편성하고, 실집행 실적을 제고하여 불필요한 이월이 발생하지 않도록 사업관리를 철저히 수행할 필요가 있음.

11) 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성(4634-301)

○ 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업은 사업계획 부실에 따른 사업 준비 미흡으로 실집행실적이 부진한 문제가 있었으므로 국토교통부는 향후 체계적인 사업계획을 수립하고 집행 관리를 철저하게 함으로써 실집행실적이 부진한 일이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업은 대전·세종·충남·충북을 연결하는 초광역 자율주행 상용화 지구를 조성·운영하기 위해 2022년부터 2025년까지 총사업비 235억 3,900만원(국고보조 141억 2,300만원, 보조율 60%)을 투입하여 자율주행 버스 등 자율주행 인프라를 지원하는 사업임.

동 사업은 충청권 광역 BRT 구간에 따라 총 4단계로 진행되는 사업으로, 2023년에는 2단계로 세종시외버스터미널~오송역~반석역 구간 BRT 운영이 추진되었음.

【 자율주행 버스 운행 계획 】

구 분	주요 구간	자율주행버스	비고(노선 추가)
2022년	세종-충북(오송역)	3대(임차)	
2023년	**대전 반석역-세종-충북(오송역)**	**2대(구매) 2대(임차)**	**대전(반석역)**
2024년	대전(카이스트)-대전 반석역-세종-충북(오송역)-청주공항	7대(구매) 3대(임차)	대전(카이스트), 청주공항
2025년	**대전(카이스트)-대전 반석역-세종-충북(오송역)-청주공항**	2대(구매)	

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2023년도 예산액은 24억 100만원으로 전액 집행하였음.

【 2023년도 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성	2,401	2,401	-	-	2,401	2,401	-	-	5,610

※ 자료: 국토교통부

나) 철저한 사업계획 수립 및 집행관리 필요

충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업은 2023년 세종시와 충청북도에 예산이 전액 교부되었으나, 실집행실적이 부진한 문제가 있음.

2023년 동 사업의 실집행실적을 보면, 교부된 예산 24억 100만원 중 52.7%인 12억 6,500만원만이 실집행되고 11억 3,600만원은 다음연도로 이월되어 저조한 실집행실적을 보였음.

특히, 내역사업 중 자율주행 충전기 또는 충전소 구축 사업은 세종시와 충청북도 모두 실집행률이 2%에도 미치지 못하였음.

【 2023년도 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업 실집행실적 】

(단위 : 백만원, %)

보조 사업자	세부집행내역	예산	교부금액	실집행액	실집행률
세종시	계	1,400	1,400	875	62.5
	자율주행 전기버스 차량 구매, 운영	601	601	411.0	68.4
	자율주행 전기버스 차량 운영(임차)	120	120	81.3	67.8
	자율주행 관제센터 관제범위 확장	120	120	78.0	65.0
	자율주행 충전기 설치	119	119	1.7	1.4
	데이터 수집·가공 및 안전관제	270	270	190.0	70.4
	일반운영비(추진단 운영 인건비, 운영추진비, 사업홍보비)	170	170	113.0	66.5
충청북도	계	1,001	1,001	390	39.0
	자율주행 전기버스 차량 구입	480	480	234.0	48.8
	자율주행 전기버스 차량 운영(구매)	121	121	0	0.0
	자율주행 전기버스 차량 운영(임차)	120	120	72.6	60.5
	전기충전소 구축	162	162	0	0.0
	일반운영비(추진단 운영 인건비, 운영추진비, 사업홍보비)	118	118	83.4	70.7

※ 자료: 국토교통부

동 사업의 실집행실적이 부진한 것은 지자체에서 자율주행 전기버스 구매에 장시간이 소요됨에 따라 전기버스 차량 운영이 지연되었고, 자율주행 관제센터 관제범위 확장의 경우 2022년 사업이 지연됨에 따라 일정을 고려하여 사업이 추진되었으며, 자율주행 충전기 또는 충전소 설치는 유관 기관과의 협의가 지연되었기 때문임.

자율주행 전기버스 구매에 장시간이 소요되고 유관기관 협의가 지연되는 등의 사유는 사업계획이 부실하여 사업 시행을 위한 준비가 미흡함에 따라 발생한 것으로 보임.

【 2023년도 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업 실집행부진 사유 】

구분	세부집행내역	사업기간	실집행부진사유
세종시	자율주행 전기버스 차량 구매, 운영	'23.12~'24.12	지자체에서 자율차 첫 구매건으로 내부심사, 조달청등 협의 기간 소요
	자율주행 전기버스 차량 운영(임차)	'23.7~'24.7	선금 지출후 잔금 이월
	자율주행 관제센터 관제범위 확장	'23.12~'24.6	'22년 사업 일정 고려 추진
	자율주행 충전기 설치	'23.11~'24.4	부지내 전력 모자분리 작업, 조달청 협의
	데이터 수집·가공 및 안전관제	'23.9~'24.8	선금 지출후 잔금 이월
	일반운영비	수시	
충청북도	자율주행 전기버스 차량 구입	'23.12~'24.3.	지자체에서 자율차 첫 구매건으로 내부심사, 조달청등 협의 기간 소요
	자율주행 전기버스 차량 운영(구매)	'24.3~'24.12.	버스 구매건과 연계 계약
	자율주행 전기버스 차량 운영(임차)	'23.7~'24.7.	선금 지출후 잔금 이월
	전기충전소 구축	'23.5~'24.7	부지사용 관련 유관기관(철도공단, 청주시 등) 협의 지연
	일반운영비	수시	

※ 자료: 국토교통부

더욱이 2023년 동 사업의 실집행실적 부진과 관련하여 동 사업에 포함된 상당수 내역사업들의 사업기간이 2023년 하반기 또는 연말에 시작되어 2024년에 종료되는 문제가 초래되었음.

동 사업은 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성을 위해 충청권 광역 BRT 구간에 따라 단계별로 진행되는 사업으로, 각 단계 실증이 성공적으로 이루어져야 다음 단계로 진행할 수 있음.

그러므로 2023년 내역사업들의 사업기간 지연은 2024년 동 사업에 포함된 내역사업들의 사업 시작 시기를 늦추어 2024년 동 사업 예산 역시 실집행실적이 부진할 우려가 있고 전반적인 사업 추진의 지연으로 이어져 사업의 적시성과 효과성을 저해할 수 있음.

또한, 2024년에도 동 사업은 자율주행 차량 구입(5대) 및 운영(7대), 임차 자율주행 차량 운영(3대), 자율주행 관제센터 관제범위 확장 등을 위해 56억 1,000만원의 예산을 편성하였는데, 2024년 8월 말 현재 1억 300만원만이 집행되는 등 저조한 수준을 보이고 있음.

【 2024년도 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업 실집행실적 】

(단위 : 백만원)

보조 사업자	세부집행내역	예산	실집행 금액	비고
	합 계	5,610	103	
세종시	계	2,670	102	
	자율주행 전기버스 차량 구매, 운영 2대	1,410	-	조달계약 준비중
	자율주행 전기버스 차량 운영(임차) 1대	300	-	내부심사 중
	자율주행 관제센터 관제범위 확장	312	-	조달계약 준비중
	데이터 수집·가공 및 안전관제	360	-	조달계약 준비중
	일반운영비(추진단 운영 인건비, 운영추진비, 사업홍보비)	288	102	
충청북도	계	1,200	1	
	자율주행 전기버스 차량 구입 1대	480	-	조달공고 중
	자율주행 전기버스 차량 운영(구매) 1대	300	-	버스 구매 연계 조달공고 준비중
	자율주행 전기버스 차량 운영(임차) 1대	150	-	조달공고 중
	일반운영비(추진단 운영 인건비, 운영추진비, 사업홍보비)	270	1	상시집행
대전시	계	1,740	-	
	자율주행 전기버스 차량 구입 2대	960	-	조달계약 준비중
	자율주행 전기버스 차량 운영(구매) 2대	300	-	조달계약 준비중
	자율주행 인프라구축	480	-	조달계약 준비중

※ 자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 향후 체계적인 사업계획을 수립하고 집행 관리를 철저하게 함으로써 이와 같이 실집행실적이 부진한 일이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

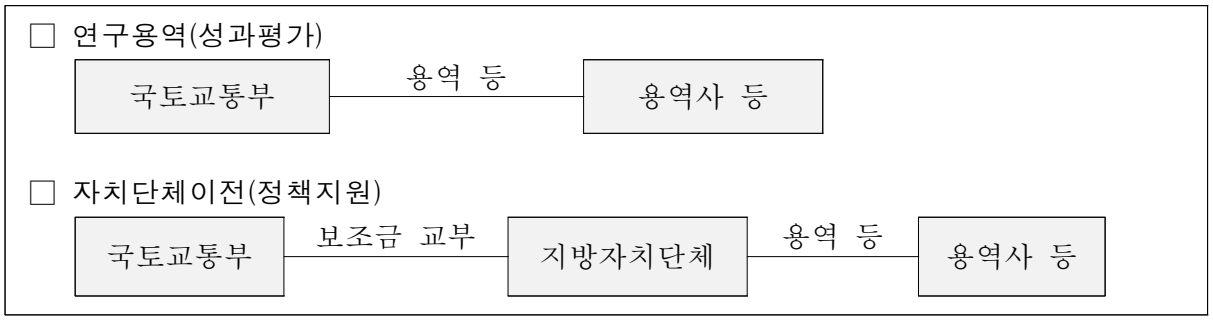
4. 혁신도시건설특별회계

1) 혁신도시 성과평가 및 정책지원(5538-310)

○ 혁신도시 성과평가 용역 결과가 차년도 예산편성에 활용될 수 있도록 연초에 신속하게 추진하여 연도 중 완료될 수 있도록 노력 필요

가) 개요

혁신도시 성과평가 및 정책지원 사업은 혁신도시 종합발전계획 이행성과 등 혁신도시 성과평가 지표 마련 및 성과평가, 우수사례 확산, 정책방향 검토 등을 위한 연구용역 수행과 혁신도시 종합발전계획의 내실화를 위해 종합발전계획 주요 추진과제 이행실적 우수 시·도 및 이행계획 우수 시·도 등을 대상으로 공모제안서 수립 기획비 등을 지원하는 사업임.



※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2023년도 당초 예산액은 7억 2,000만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 8억 9,500만원 중 3억 6,500만원을 집행(40.8%)하고 2억 5,300만원은 불용하였음.

【 2023년도 혁신도시 성과평가 및 정책지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년									2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경								
혁신도시 성과평가 및 정책지원	720	720	175	-	-	895	365	277	253	-
-혁신도시 성과평가 (260-02)	300	300	125	-	-	425	125	277	23	-
-혁신도시 정책지원 (330-01)	420	420	50	-	-	470	240	-	230	-

※ 자료: 국토교통부

나) 혁신도시 성과평가 사업 조속 추진 필요

혁신도시 성과평가 사업은 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」 제5조의2제8항(혁신도시 종합발전계획의 수립·시행 등)에 근거하여 추진되는 사업으로 혁신도시의 이행성과 등 혁신도시 성과평가를 통해 향후 정책 등에 활용하기 위하여 추진하는 사업임.

- 혁신도시 성과평가 추진근거 -

▪ 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」

제5조의2(혁신도시 종합발전계획의 수립·시행 등)

① 국토교통부장관은 혁신도시의 발전을 촉진하기 위하여 제3항에 따른 혁신도시별 발전계획을 기초로 하여 5년마다 혁신도시 종합발전계획(이하 “종합발전계획”이라 한다)을 수립·시행하여야 한다.

⑧ 국토교통부장관은 각 혁신도시에 대한 행정적·재정적 지원근거로 활용하기 위하여 종합발전계획의 추진실적에 대한 평가를 실시할 수 있고, 평가결과에 따라 혁신도시별로 행정적·재정적인 지원을 달리할 수 있다.

혁신도시 성과평가 사업의 2023년도 예산액은 3억원이며, 전년도 이월액 1억 2,500만원을 합한 예산현액은 4억 2,500만원으로 이 중 1억 7,900만원을 집행하였고 2억 7,700만원은 다음연도로 이월되었으며 불용액은 2,300만원임.

【 혁신도시 성과평가 연도별 결산(사업시행주체 기준) 】

(단위: 백만원, %)

연도	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)								
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산현액	집행액(B)	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	실집행률(C/A)
	본예산	추경(A)						예산현액	집행액(C)			
2020	300	300	300	300	436	736	671	300	300	-	65	100
2021	300	300	300	300	-	300	150	300	150	117	33	50.0
2022	280	280	280	280	117	397	243	280	117	125	29	41.8
2023	300	300	300	300	125	425	179	300	125	277	23	41.7

※ 자료: 국토교통부

동 사업의 연도별 집행실적을 살펴보면 2021년도 50%, 2022년 및 2023년도 42%로 집행실적이 저조하고, 2023년도에 2억 7,700만원이 다음연도로 이월되었을 뿐만 아니라 2021년 및 2022년도에도 각각 1억 1,700만원, 1억 2,500만원의 이월이 발생하였음.

이처럼 매년 이월액이 발생하고 집행실적이 저조한 것에 대해서 국토교통부는 용역기간 절대공기 부족에 따른 것이라고 설명하고 있음. 그러나 동 사업은 수의계약을 통해 매년 국토연구원이 수행하고 있음에도 계약체결일을 보면 2020년도의 경우는 5월에 체결되어 당해연도에 완료된 반면,

2021년부터 2023년까지는 당해연도 하반기에 계약이 체결되었고, 완료시점도 2022년은 다음연도 10월 말, 2023년은 금년도 말에 완료될 예정인바, 이는 용역사업을 연초부터 추진하였으면 이월을 최소화하고 완료시점도 당해연도 말 또는 늦어도 다음연도 1/4분기에는 완료가 가능할 것으로 보여짐.

혁신도시 성과평가는 혁신도시의 이행성과를 평가하여 향후 정책과 연계된 예산편성 등에 활용할 필요가 있는바, 연구용역 기간 부족 등으로 부득이하게 당해연도에 완료하지 못하는 경우 최소한 다음연도 예산요구서의 제출[386] 전까지는 완료하여 차년도 예산편성에 활용할 수 있도록 하여야 할 것임.

【 혁신도시 성과평가 사업 연도별 추진일정 】

(단위 : 백만원)

연도	연구과제명	시행주체	계약 공고일	계약 체결일	완료일	계약금액
2020	2020년 혁신도시 성과평가 및 정책지원	국토연구원	'20.3.19	'20.5.27	'20.12.21	255
2021	2021년 혁신도시 성과평가 및 정책지원	국토연구원	'21.6.22	'21.8.24	'22.3.21	267
2022	2022년 혁신도시 성과평가 및 정책지원	국토연구원	'22.11.1	'22.12.27	'23.10.25	251
2023	혁신도시 성과평가 및 정책방향	국토 연구원 등	'23.9.21	'23.11.15	'24.11.14 (예정)	277

※ 자료: 국토교통부

386) 「국가재정법」
제31조(예산요구서의 제출) ① 각 중앙관서의 장은제29조의 규정에 따른 예산안편성지침에 따라 그 소관에 속하는 다음 연도의 세입세출예산·계속비·명시이월비 및 국고채무부담행위 요구서(이하 "예산요구서"라 한다)를 작성하여 **매년 5월 31일까지 기획재정부장관에게 제출**하여야 한다.
② 예산요구서에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 예산의 편성 및 예산관리기법의 적용에 필요한 서류를 첨부하여야 한다.
③ 기획재정부장관은 제1항의 규정에 따라 제출된 예산요구서가 제29조의 규정에 따른 예산안편성지침에 부합하지 아니하는 때에는 기한을 정하여 이를 수정 또는 보완하도록 요구할 수 있다.

한편, 제1차 혁신도시 종합발전계획 이행실적 평가결과[387]에 따르면, 종합평가 점수가 2019년 71점, 2020년 57점, 2021년 64점, 2022년 54점으로 하락 추세를 보이는바, 혁신도시 종합발전계획의 이행실적 개선을 위한 노력을 지속적으로 추진할 필요가 있음.

【 혁신도시 종합발전계획 이행실적 평가지표별 평균점수, 2019-2022 】

(단위 : 점)

구 분	2019년	2020년	2021년	2022년
종 합	**71.1**	**57.1**	**63.8**	**54.0**
추진방식의 적절성	14.0	12.2	12.5	10.7
계획대비 투자실적	30.8	12.7	14.2	12.4
성과창출 노력	13.5	21.6	25.2	21.0
여건변화 대응노력	12.8	10.6	11.9	9.9

* 배점: 추진방식의 적절성(20점), 계획대비 투자실적(20), 성과창출 노력(40점), 여건변화 대응노력(20점)

** 계획대비 투자실적(2019년 40점, 2020~2022년 20점)

387) 2022년 혁신도시 성과평가 및 정책지원 용역결과보고서('23. 10월), p.78

5. 에너지 및 자원사업 특별회계

1) 친환경 물류지원(4034-301)

○ 녹색물류전환 내역사업의 성과지표가 보조금의 실집행률로 관리되고 있으나, 동 내역사업의 목표는 온실가스 감축, 미세먼지 저감 등이므로, 성과지표를 온실가스 감축량, 미세먼지 감축량 등으로 변경·개선할 필요가 있고, 예산 절감으로 인해 이와 같은 친환경적 목표 달성이 미흡한바, 예산을 효율적으로 사용하기 위한 제도개선이 필요하며, 물류에너지목표관리 내역사업 중 우수녹색물류실천기업 지정제의 실적이 미흡하므로 우수녹색물류실천기업의 물품·용역에 대한 우선 구매 권고 또는 의무화와 같은 다양하고 실효성 있는 지정 혜택을 추가적으로 고안하고 도입하는 등의 제도개선이 필요함.

가) 개요

'친환경 물류지원' 사업은 환경친화적인 물류활동의 촉진을 위하여 물류·화주기업 및 개인운송사업자가 추진하는 에너지 절감, 온실가스 감축, 미세먼지 저감 사업과 역량개발을 지원하는 사업임.

이 사업의 2023년도 예산액은 14억 3,700만원으로, 이 중 14억 800만원(98%)을 집행하고 2,900만원은 불용하였음.

【 2023년도 친환경 물류지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
친환경 물류지원	1437	1437	-	-	1437	1408	-	29	1239
- 녹색물류전환사업	1226	1226	-	-	1226	1226	-	-	909
- 물류에너지목표관리	211	211	-	-	211	182	-	29	330

※ 자료: 국토교통부

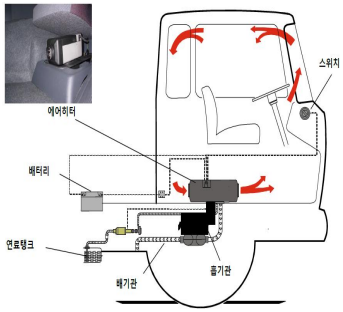
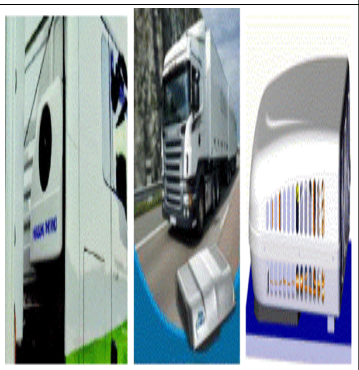
나) 녹색물류전환사업 성과지표 개선 및 성과 제고를 위한 사업 효율화 필요

동 사업의 내역사업인 녹색물류전환사업은 에너지 사용과 온실가스 배출을 저감하기 위한 시스템, 장비(무시동히터, 무시동에어컨 등)의 구입비용을 물류·화주기업 및 개인운송사업자에게 지원하는 사업임(민간경상보조, 30~50%).

이때 지원대상이 되는 시스템, 장비 등의 경우에는 무시동히터, 무시동에어컨과 같이 정부지정핵심사업으로 고시되어 정해진 장비 등과 대상기업들이 직접 공모하는 녹색물류공모사업에서 정하는 장비 등이 있음.

2023년의 경우에는 무시동히터, 무시동에어컨, 에어스포일러 등의 구입을 지원하였음.

【 녹색물류전환사업 지원 장비에 대한 개요 】

구 분	무시동히터	무시동에어컨	에어스포일러
사업 설명	화물차의 시동 없이 사용 가능한 난방장치 장착 지원(겨울철 화물상하차 대기 시 시동을 건채 난방을 할 경우 공회전으로 인해 연료 소모량 및 온실가스 배출량 증가)	화물차의 시동 없이 사용 가능한 냉방장치 장착 지원(여름철 화물상하차 대기 시 시동을 건채 난방을 할 경우 공회전으로 인해 연료 소모량 및 온실가스 배출량 증가)	공기저항 감소로 와류현상을 방지함으로써 연비 향상 및 탄소 배출량 감축
사진			
효과	공회전 대비 시간당 연료소모량(1.3ℓ, △85%) 및 온실가스 배출량(3.1kg, △82%), 미세먼지(19g, △98.6%) 감소	공회전 대비 시간당 연료소모량(1.96ℓ, △99.9%) 및 온실가스 배출량(4.68kg, △95.4%), 미세먼지(15.5g, △100%) 감소	연비개선 향상(5.9%), 온실가스 감소(△6.1%), 미세먼지 감소(△6.0%)

※ 자료: 국토교통부

동 내역사업의 성과계획서 상 성과지표 및 그 달성도를 살펴보면, 동 내역사업은 장비 등의 구입 비용을 보조하는 보조사업이라는 점에서 국토교통부는 교부된 보조금의 실집행률을 그 성과지표로 관리하고 있음.

【 성과계획서 상 성과지표 및 성과달성도 】

성과지표	구분	'20	'21	'22	'23	'24	'23목표치 산출근거	측정산식 (또는 측정방법)
보조사업 실집행률 (단위:%)	목표	신규	신규	90.0	91.0	91.1	최근 3년간 평균 실집행률(80.2%) 대비 12.2% 향상	(실집행액/교부액)*100 * 전년 대비 1%p 증가한 91%로 설정
	실적	신규	신규	93.2	92.7			
	달성도	-	-	100	100			

※ 자료: 국토교통부

그러나 동 내역사업을 통해 궁긍적으로 달성하고자 하는 것은 단순한 보조금의 집행이 아닌 보조금을 활용하여 구입한 장비 등을 통한 에너지 절감,

온실가스 감축, 미세먼지 저감 등 환경친화적 목표이며, 보조금의 실집행은 그 수단에 불과한 것으로 보이므로, 동 내역사업의 성과지표를 온실가스 감축량, 미세먼지 감축량 등으로 변경·개선할 필요가 있는 것으로 보임.

【 녹색물류전환사업에 따른 온실가스·미세먼지 감축량 및 유류절감량 】

연도	사업내용	온실가스 감축량* (톤CO2-eq.)	미세먼지 감축량** (kg)	유류 절감량*** (L)
2020	무시동히터, 에어스포일러 등 8개 사업	14,045	65,788	5,471,413
2021	무시동히터, 에어스포일러 등 6개 사업	7,650	37,083	3,000,796
2022	무시동히터, 에어스포일러 등 5개 사업	5,493	25,933	2,152,212
2023	무시동히터, 에어스포일러 등 5개 사업	5,785	25,043	2,141,616
합계		32,973	153,847	12,766,037

* 온실가스 감축량(tCO2-eq) = [보급대수 * 온실가스저감계수]의 합
** 미세먼지 감축량(kg/yr) = [보급대수 * 미세먼지감축저감계수]의 합
*** 유류절감량(L) = [보급대수 * 유류절감계수]의 합
※ 저감계수 : 한국교통안전공단, 녹색물류전환사업 효과검증 결과 반영
(1년을 200일로 가정할 때 차량 1대 8시간 운행 기준)
※ 자료: 국토교통부

한편, 그동안의 성과를 살펴보면 2020년 이후 온실가스 감축량, 미세먼지 감축량, 유류절감량 등이 대체로 감소하고 있는 추세임을 알 수 있는데, 국토교통부에 따르면 각 장비의 보급대수에 계수를 곱하는 방식을 통해 감축량을 추계하는바, 예산 절감[388]에 따라 보급대수가 감소한 결과 온실가스 감축량 등도 지속적으로 감소할 수 밖에 없었다는 설명임.

388) 최근 4년간 녹색물류전환 내역사업의 예산 및 집행내역(자료 : 국토교통부)

2020		2021		2022		2023	
예산현액	실집행액	예산현액	실집행액	예산현액	실집행액	예산현액	실집행액
2,081	1,924	1,397	1,202	1,246	1,161	1,226	1,137

그러나 예산 절감으로 인해 성과가 미흡하다면, 사업비 대비 저감계수 등 사업 효과가 좋은 사업에 공모 시 가점을 부여하거나, 정부지정핵심사업으로 지정하는 등 예산을 효율적으로 사용하여 동 내역사업의 성과를 개선하기 위한 제도개선이 필요할 것으로 보임.

【 장비별 온실가스・미세먼지・유류 저감계수 및 사업비 】

구분	장비별	온실가스 저감계수 (tCO_2-eq/년)	미세먼지 저감계수 (kg/년)	유류 저감계수 (L/년)	화물차 1대 기준			온실가스 저감계수 (tCO_2-eq/년)/사업비 (백만원)	미세먼지 저감계수 (kg/년)/사업비 (백만원)	유류 저감계수 (L/년)/사업비 (백만원)
					사업비 (천원)	보조금 (천원)	보조율 (%)			
정부지정핵심사업	무시동 히터	2.5	14.97	990	1,102	400	36.3	2.27	13.58	898.37
	무시동 에어컨	3.8	11.60	1,470	2,435	800	32.9	1.56	4.76	603.70
민간제안공모사업	에어 스포일러	1.1	3.05	410	330	150	45.5	3.33	9.24	1242.42
	전기축열식(PCM) 냉장냉동장치	5.1	8.54	1,926	20,000	10,000	50.0	0.26	0.43	96.30

※ 자료: 국토교통부

다만, 국토교통부는 위 4가지 장비 외의 일부 다른 장비의 경우에는 효과검증 시험을 하지 않았거나[389], 검증시험을 했음에도 미세먼지 및 유류에 대한 정확한 저감계수 산출이 어렵다는 설명[390]으로, 효과검증 시험 수행 및 정확한 저감계수의 도출 노력을 통해 예산 효율화를 도모할 필요가 있을 것임.

389) 국토교통부는 이 경우 제품 제작업체가 민간기관에 의뢰해 성능 시험을 받고, 그 결과에 기초하여 녹색물류와의 명확한 연관성이 확인될 때에는 녹색물류협의기구의 최종 평가를 거쳐 시범사업인 민간공모 사업으로 지원하며, 지원결과에 대한 효과를 지원기업에게 요청하여 온실가스 감축 효과를 확인하고 있다는 설명임.

390) 국토교통부에 따르면 온실가스(co_2)와 유류(L)의 저감계수의 경우에는 경유 사용 감소량을 기준으로 산정하며 한국에너지공단에서 안내하는 경유 1L당 2.6kg의 온실가스 발생량을 기준 값으로 1년 동안 장비를 사용하였을 때 감소된 배출량과 유류를 계산하여 값을 산출하는바, 차량에 장착하는 장비가 아닌 친환경 포장재, 파렛트 등의 제품의 경우에는 저감량을 저감계수로 산출하여 표현하기 어렵다는 설명임.

다) 물류에너지목표관리사업 내 우수녹색물류실천기업 지정제의 성과 미흡에 대한 대책 마련 필요

친환경 물류지원 사업의 또 다른 내역사업으로 물류에너지 목표관리사업이 존재하는데, 이는 매년 중소 물류기업 40여 개사와 예상 온실가스 배출량(Business As Usual, BAU) 대비 2% 이상 감축할 것을 약속하는 자발적 협약을 체결하고, 그 기업들을 대상으로 온실가스 감축량 등을 모니터링하는 ①물류에너지 목표관리제 운영사업,

모기업과 협력사가 컨소시엄을 구성하도록 한 후 모기업의 녹색물류 노하우와 관리방법, 배출량 관리기술 등을 컨설팅사가 중간에서 협력사에 전수하도록 하는 ②친환경물류 상생협력 지원 사업,

화물차 연비왕 또는 에코드라이빙 실천 캠페인 대회 등을 통해 경제운전의 중요성 및 필요성 등의 인식을 제고하는 ③화물차 운전자 경제운전 사업,

그리고 물류에너지 및 온실가스 감축실적 등이 우수한 물류·화주기업을 우수녹색물류실천기업으로 지정하여 친환경 물류활동 확산을 도모하는 ④우수녹색물류실천기업 지정제 운영 사업 등으로 구성됨.

이 중 ④우수녹색물류실천기업 지정제의 경우 「물류정책기본법」 제60조의3[391]에 따라 운영되는 것으로, 환경친화적 물류활동에 대한 3개 항목 13개

391) 「물류정책기본법」
제60조의3(환경친화적 물류활동 우수기업 지정) ① 국토교통부장관은 환경친화적 물류활동을 모범적으로 하는 물류기업과 화주기업을 우수기업으로 지정할 수 있다.
② 제1항에 따라 우수기업으로 지정받으려는 자는 제59조제2항 각 호에 해당하는 환경친화적

지표를 평가하여 총점 70점 이상 취득하면 우수녹색물류실천기업으로 지정하고 복합물류터미널 등 물류시설 우선 입주, 자금 융자 및 부지확보 지원, 녹색물류전환사업 우선 지원 등의 혜택을 부여하는 제도임.

【 우수녹색물류실천기업 지정제 평가항목 】

평 가 항 목	평 가 내 용	배점
관리범위 및 관리수준	· 물류시설, 운송수단, 에너지사용량, 온실가스 배출량, 화물운송량 관리수준	30점
사업계획 및 추진실적	· 환경친화동 물류활동 사업계획 수립 및 이행실적, 물류에너지, 온실가스 감축 목표설정 달성률 등	40점
효과분석 및 정부보고	· 사업실적의 주기적 평가 및 효과분석, 정확성 수준, 정부보고 또는 온실가스 검증기관 검증실시 여부	30점

※ 자료: 국토교통부

그런데 동 제도는 2014년 2월 처음 시행된 후 약 10년 동안 총 28개사가 지정(2024년 5월 기준)되어 그 실적이 저조한 측면이 있으며, 지난 2022년 국무총리실 규제개혁위원회는 제도 실효성 제고 관점에서 우수물류기업 인증제[392]와 우수물류녹색실천기업 지정제를 통합하여 운영할 것을 권고하였음[393].

우리나라는 지난 2020년 2050 탄소중립을 선언하였고, 2023년 수립한 '탄소중립·녹색성장 국가전략 및 제1차 국가 기본계획'은 2030년에 2018년 배

물류활동의 실적 등 국토교통부령으로 정하는 지정기준을 충족하여야 한다.
③ 국토교통부장관은 제1항에 따라 지정을 받은 자(이하 "우수녹색물류실천기업"이라 한다)가 제2항의 요건을 유지하는지에 대하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 점검을 할 수 있다.
④ 우수녹색물류실천기업의 지정 절차 및 방법 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

392) 우수물류기업 인증제는 물류전문기업 육성 및 물류산업 발전을 위하여 국토교통부와 해양수산부에서 2015년부터 시행 중인 제도로, 우수물류기업으로 인정되면 용역 심사 시 가점 부여, 물류시설 우선 입주 등 행정적·재정적 지원을 받을 수 있으며, 2023년 12월 기준으로 112개 기업이 우수물류기업으로 인증받았음.

393) 국토교통부는 국무총리실에서 권고한 바와 같이 우수물류기업인증제와의 통합되는 경우에도 인증제의 혜택은 현행 제도와 유사할 것이라는 설명임.

출량 대비 40% 감축을 목표로 규정하고 있으며, 특히 수송부문(화물차, 물류센터, 버스, 택시, 철도, 항공 등) 감축 목표를 6,100만톤으로 명시하고 있는 등 기후위기에 대한 대응과 지속가능성을 위해서는 물류부문에서의 온실가스 감축 등 환경친화적 노력이 필요함.

따라서 제도 통합과는 별개로 예컨대 우수녹색물류실천기업의 물품·용역에 대한 우선 구매 권고 또는 의무화와 같은 다양하고 실효성 있는 지정 혜택을 추가적으로 고안하고 도입하는 등의 제도개선을 통하여 물류부문의 온실가스 감축 등 지속가능성 확보를 도모할 필요가 있는 것으로 보임.

2) 그린리모델링 활성화(6133-301)

○ 내역사업인 민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업의 집행부진으로 신규 이자지원이 중단되었고, 이자지원 실적이 공동주택에 편중되었으므로, 국토교통부는 조속히 그린리모델링 활성화를 위한 제도개선 방안을 마련하고, 단독주택·비주거 등 다양한 용도의 건축물에 대한 지원을 확대할 필요가 있음.

가) 개요

그린리모델링 활성화(6133-301) 사업은 「녹색건축물 조성지원법」에 근거하여, 국가 온실가스 감축목표[394] 달성을 위해 에너지 소비가 많은 노후 건축물을 녹색건축물[395]로 전환하는 것을 지원[396]하는 사업으로, 민간건축물 이자지원 사업 등의 내역사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2023년도 예산액은 90억 8,400만원으로, 이 중 77억 7,700만원을 집행(85.6%)하고 13억 700만원은 불용하였음.

---

394) 2030년까지 2018년 배출량 대비 40% 감축(건물 분야 32.8% 감축, 17.1백만톤)

395) **「녹색건축물 조성 지원법」**

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "녹색건축물"이란 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제31조에 따른 건축물과 환경에 미치는 영향을 최소화하고 동시에 쾌적하고 건강한 거주환경을 제공하는 건축물을 말한다.

396) **「녹색건축물 조성 지원법」**

제27조(그린리모델링에 대한 지원) 국가 및 지방자치단체는 에너지 성능향상 및 효율 개선 등을 위한 리모델링(이하 "그린리모델링"이라 한다)에 대하여 보조금의 지급 등 필요한 지원을 할 수 있다. 이 경우 국토교통부장관은 지원받을 그린리모델링의 구체적인 대상·범위 및 기준 등을 고시하여야 한다.

【 2023년도 그린리모델링 활성화 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
그린리모델링 활성화	9,084	9,084	-	-	9,084	7,777	-	1,307	6,772
· 기존공공건축물 에너지성능개선	418	418	-	-	418	409	-	9	268
· 민간건축물 이자지원 사업	8,076	8,076	-	-	8,076	6,778	-	1,298	6,360
· 그린리모델링 제도운영 지원	590	590	-	-	590	590	-	-	144

※ 자료: 국토교통부

나) 민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업 폐지에 따른 대책 마련 및 단독주택·비주거 등 다양한 용도의 건축물에 대한 지원 확대 필요

그린리모델링 활성화 사업의 내역사업인 '민간건축물 이자지원' 사업은 건축주가 민간건축물의 에너지 성능 향상 등을 위한 단열 보완, 창호 교체, 고효율 냉난방 설비 설치 등의 그린리모델링을 실시하고 건축물의 에너지 성능개선 기준[397]을 충족할 경우, 그린리모델링 공사 관련 대출이자(최대 4%, 차상위계층 5%)를 최장 5년간 지원해주는 사업임.

397) 에너지 성능개선 비율 20%, 창호 에너지소비 효율등급 3등급 이상 만족 시

【 민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업 개요 】

<table>
<tr><th>구 분</th><th colspan="4">내 용</th></tr>
<tr><td>관련법</td><td colspan="4">녹색건축물 조성 지원법 제25조, 제26조, 제27조</td></tr>
<tr><td>대 상</td><td colspan="4">모든 형태의 민간 기존건축물</td></tr>
<tr><td>절차</td><td colspan="4"> 
</td></tr>
<tr><td>지원 범위</td><td colspan="4">(필수) 단열 보완, 기밀성 강화, 외부창호 성능개선, 일사조절장치 등 외피 성능 향상
(추가지원) 에너지 관리장치, 피크부하 저감장치, 신재생 공사, 에너지 성능개선 관련 공사 등</td></tr>
<tr><td rowspan="3">지원 기준</td><td>에너지 성능개선 비율</td><td>창호 에너지소비 효율등급</td><td>이자지원율</td><td>비 고</td></tr>
<tr><td>20% 이상</td><td>3등급
(1~3등급)</td><td>4%</td><td>5년
분할상환</td></tr>
<tr><td colspan="4">※ 차상위 계층(기초생활수급자 포함): 5% 지원
- 에너지 성능개선 비율 20%, 창호 에너지소비 효율등급 3등급 이상 만족 시</td></tr>
</table>

※ 자료: 국토교통부

본 내역사업의 2023년도 예산액은 80억 7,600만원으로, 이 중 67억 7,800만원을 집행(83.9%)하고 12억 9,800만원은 불용하였음.

【 최근 3년간 민간건축물 이자지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구분	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경							
2021년	10,217	10,217	-	-	-	10,217	6,743	-	3,474
2022년	10,242	10,242	-	-	-	10,242	6,807	-	3,435
2023년	8,076	8,076	-	-	-	8,076	6,778	-	1,298

※ 자료: 국토교통부

① 민간건축물 이자지원 사업 폐지에 따른 대책 마련 필요

민간건축물 이자지원 사업 추진 현황을 살펴보면(아래 표 참조), 이자지원 사업승인 건수는 2014년 352건에서 2020년 12,005건까지 증가하였으나, 2021년 이후에는 감소 추세에 있음.

한편, 동 사업은 2024년부터 신규 대출에 대한 이자지원은 중단되었으며, 2023년까지 진행된 기존 대출에 대한 이자만 지원하고 있음.

【 최근 10년간 민간건축물 이자지원 사업 추진 현황 】

(단위: 건, 백만원, %)

구분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
사업승인	352	2,749	7,725	8,551	9,278	11,427	12,005	11,955	7,217	8,381
사업규모	56,300	38,800	75,700	95,700	103,800	128,300	131,100	152,604	90,344	98,557
예산액 (A)	2,000	3,000	800	1,658	3,200	6,788	8,296	10,217	10,242	8,076
집행액 (B)	31	476	800	1,658	3,200	6,547	6,082	6,743	6,807	6,778
집행률 (B/A)	1.6	15.9	100	100	100	96.4	73.3	66	66.5	83.9

※ 자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 고금리에 따른 건축주의 부담이 증가함에 따라 2021년 이후 이자지원 실적이 감소하여, 2024년부터 신규 대출에 대한 이자지원을 중단하고 2028년까지 단계적으로 폐지할 예정이라고 설명함.

그러나, 지구온난화에 따라 심화되는 기후변화 위기 속에서 에너지의 효율적인 사용 및 탄소중립의 필요성이 전 세계적으로 요구되고 있고, 이 중 건물 분야의 온실가스 배출 비중이 높은 것으로 보임. 서울특별시의 경우, 부문별 온실가스 배출량에서 건물 부문이 70.7%[398]를 차지함(2020년 기준).

이에 따라 정부는 '탄소중립·녹색성장 국가전략 및 제1차 국가기본계획'[399]에서 건물 부문 온실가스 절감 전략의 핵심 수단 중 하나로 그린리모델링 이자지원 대상 확대를 제시하고, 서울특별시는 주택 및 건물 에너지 효율 개선을 위한 장기 무이자 융자 지원 사업 등 그린리모델링 사업을 적극적으로 추진하고 있음.

따라서, 국토교통부는 민간건축물 이자지원 사업 폐지에 따른 문제점이 발생하지 않도록 현재 진행 중인 제도개선 연구용역 결과를 토대로 공론화 과정을 거쳐 구체적인 대안을 마련할 필요가 있음.

398) 부문별 온실가스 배출량(2050온실가스 감축전략, 서울특별시): 건물(70.7%), 수송(18.1%), 산업공정 등(3.2%), 폐기물(6.9%), 기타(1.1%)
399) 민간건축물 그린리모델링 확산을 위해 그린리모델링 비용 민간이자자원 사업의 공사대상 확대 추진(2050 탄소중립녹색성장위원회, 2023년 4월, p.43)

② 단독주택·비주거 등 다양한 용도의 건축물에 대한 지원 확대 필요

국토교통부의 민간건축물 이자지원 사업 주택 유형별 실적을 살펴보면(아래 표 참조), 최근 5년간 사업승인 건수가 단독주택·비주거용 건축물에 비해 공동주택에 편중(평균 99.01%)되어 있는 것을 확인할 수 있음.

【 최근 5년간 민간건축물 이자지원 사업 주택 유형별 실적 】

(단위: 건)

구분	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	합계
공동주택	11,415 (99.89%)	11,982 (99.81%)	11,859 (99.20%)	7,040 (97.55%)	8,183 (97.64%)	50,479 (99.01%)
단독주택	9 (0.08%)	22 (0.18%)	89 (0.74%)	174 (2.41%)	195 (2.32%)	489 (0.96%)
비주거	3 (0.03%)	1 (0.01%)	7 (0.06%)	3 (0.04%)	3 (0.04%)	17 (0.03%)
합계	11,427	12,005	11,955	7,217	8,381	50,985

※ 자료: 국토교통부

이는 공동주택에 비해 단독주택·비주거 건축물의 공사비가 상대적으로 크고 원자재 가격 및 대출금리가 상승하여 건축주의 부담이 증가했기(이자지원율 4%p 외 부문) 때문으로 보임.

실제로 민간건축물 이자지원 사업 협약 은행의 대출금리를 살펴보면(아래 표 참조), 평균 대출금리는 2021년 10월 4.01%를 기록한 이후 2022년 10월 6.40%에서 2023년 10월 7.03%까지 상승 추세에 있음.

【 최근 3년간 민간건축물 이자지원 사업 협약 은행 대출금리 】

(단위: %)

구분	A 은행	B 은행	C 은행	D 은행	평균
2021. 1.	2.97	3.75	3.85	4.61	3.80
2021. 7.	3.71	3.45	3.62	3.78	3.64
2021.10.	4.09	4.23	3.52	4.18	4.01
2022. 1.	4.22	4.48	4.25	4.83	4.45
2022. 7.	5.27	6.42	5.83	6.19	5.93
2022.10.	5.62	6.58	6.57	6.83	6.40
2023. 1.	6.78	6.57	6.48	6.60	6.61
2023. 7.	6.56	6.61	6.58	7.72	6.87
2023.10.	6.78	6.38	7.06	7.90	7.03

※ 자료: 국토교통부(음영표시는 평균 금리 4% 이상인 경우)

따라서, 국토교통부는 현재 수립 중인 건물 부문 온실가스 감축을 위한 그린리모델링 지원 방안에 공동주택뿐 아니라 단독주택·비주거 등 다양한 용도의 건축물에 대한 실효성 높은 지원 방안이 반영될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

6. 주택도시기금

가. 주택계정

1) 층간소음 성능보강(1131-407)

○ 층간소음 성능보강 사업의 2023년도 실집행률은 0.73%로 저조한바 국토교통부는 융자 수요를 확충하기 위한 사업 활성화 대책을 지속적으로 수립할 필요가 있고, 바닥매트의 구입 및 시공을 위한 대출 수요의 확대에 한계가 있는 경우에는 집행가능한 규모로 지출 계획액을 감액하는 방안도 고려할 필요가 있음.

가) 개요

층간소음 성능보강 사업은 2023년도에 신설된 사업으로서, 최근 층간소음 문제가 심각한 사회 문제로 대두됨에 따라 기축(旣築) 주택의 층간소음 차단 성능을 보강하기 위하여, 바닥매트의 구입 및 시공에 소요되는 비용을 낮은 이율로 융자하여 지원하는 사업임.

이 사업의 2023년도 계획액은 150억원 중 1억 1,000만원을 집행(집행률 0.73%)하였고, 148억 9,000만원을 불용하였음.

【 2023년도 층간소음 성능보강 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	계획액		전년도 이월액	이·전용 등	계획 현액	집행액	다음 연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정							
층간소음 성능보강	15,000	15,000	-	-	15,000	110	-	14,890	2,700

※ 자료: 국토교통부

나) 사업 활성화 대책의 지속적 수립 필요

층간소음 성능보강 사업은 전용면적 85㎡ 이하의 주택에서 거주하는 가구로서 부부합산 연소득이 4,000만원 이하인 가구(만 19세 미만의 자녀가 있는 경우에는 부부합산 연소득이 8,000만원 이하인 가구)를 대상으로 소음 차단 매트의 구입 및 시공 비용을 융자하는 사업임.

동 사업에 따른 대출한도는 가구당 최대 300만원이고, 대출금리는 1.8%(부부합산 연소득 4,000만원 이하의 저소득층에 대해서는 무이자)이며, 상환은 최대 60개월 동안 원리금균등상환방식으로 이루어짐.

【 층간소음 성능보강 사업(융자) 사업개요 】

구분	사업 개요
지원(융자) 대상	85㎡ 이하 주택 거주자 중 소득수준 등 요건을 충족하는 자 - 저소득층(부부합산 연소득 4,000만원 이하) - 중산층(부부합산 연소득 8,000만원 이하) 중 유자녀(만 19세 미만) 가구
대출한도	가구당 최대 300만원
대출금리	무이자(저소득층) 또는 1.8%(중산층 유자녀 가구)
상환조건	상환기간 최대 60개월, 원리금균등상환방식

※ 자료: 국토교통부

층간소음 성능보강 사업의 집행방식은 '신청인이 매트를 직접 구입·설치하는 경우'에는 은행에서 신청인에게 구입비용을 지급하는 방식으로 기금을 집행하고, '업체에서 매트를 시공하는 경우'에는 융자를 신청하는 신청인에게 업체 선택권을 주되, 신청인이 융자를 받은 후 융자금을 용도 외로 사용하는

행위를 방지하기 위하여 은행에서 매트 시공업체에게 직접 송금하는 방식으로 기금을 집행함(아래 표 참조).

【 층간소음 성능보강 사업의 집행절차 】

○ 신청인이 매트를 직접 구입·설치하는 경우

은행방문 상담	➡	**바닥매트 구입**	➡	**융자 신청**	➡	**구입비용 지급**	➡	**융자상환**
지원요건 검토 준비서류 안내		제품 직접 선택 *** 설치 사진 촬영**		구비서류 제출		기금집행 (은행→신청자)		기금상환 (신청자→은행)

○ 업체에서 매트를 시공하는 경우

은행방문 상담	➡	**바닥매트 시공**	➡	**융자 신청**	➡	**시공비용 지급**	➡	**융자상환**
지원요건 검토 준비서류 안내		업체 직접 선택 (업체 직접 시공) *** 시공 사진 촬영**		구비서류 제출		기금집행 (은행→업체)		기금상환 (신청자→은행)

※ 자료: 국토교통부

전용면적이 84㎡인 주택에 300만원의 비용으로 바닥매트를 시공한 경우, 융자 신청인이 상환하는 할부금은 부부합산 연소득 4,000만원 이하 가구의 경우 월 50,000원, 부부합산 연소득 4,000만원 초과 8,000만원 이하 가구로서 자녀가 있는 가구의 경우에는 월 52,321원임(아래 표 참조).

【 융자 신청 시 예상 할부금 예시 】

구분	예상비용	저소득층 <부부 연소득 4,000만원 이하>	중위소득 유자녀 가구 <부부 연소득 8,000만원 이하>
		무이자	대출금리 1.8%
전용면적 36㎡	150만원	월 25,000원	월 26,160원
전용면적 59㎡	225만원	월 37,500원	월 39,240원
전용면적 84㎡	300만원	월 50,000원	월 52,321원

※ 거실, 주방, 복도(또는 방1)에 설치 / 상환기간 60개월 / 원리금균등상환방식 가정

※ 자료: 국토교통부

층간소음 성능보강 사업은 2023년도에 계획액 150억원 중 1억 1,000만원이 집행되었는바, 2023년도 계획액 대비 집행률은 0.73%로 저조함(아래 표 참조).

【 2023년도 층간소음 성능보강 사업 집행 실적 】

(단위 : 백만원)

연도	2023년도 계획		집행액	집행건수	집행률
	계획안(정부안)	국회 의결			
2023년도	30,000	15,000	110	43건	0.73%

※ 자료: 국토교통부

층간소음 성능보강 사업의 집행률이 낮은 점에 대해, 국토교통부는 담보 방안 마련을 위한 관계기관과의 협의, 수탁은행(우리은행)의 전산망 구축 등에 시간이 소요되어 사업 시행이 지연된 점과, 이 사업에 대한 초기 홍보 부족 등이 그 원인이라고 진단함.

사업 시행 과정에서 국토교통부는 집행률 제고를 위해 무담보 신용대출 요건을 완화(신용점수 900점→750점)하는 등 제도를 보완하였으며, 온라인·오프라인 홍보도 병행하는 등 제도 개선을 위하여 노력한 것으로 보임.

다만, 층간소음 성능보강 사업은 바닥매트의 구입 및 시공 비용을 직접 지원하는 사업이 아니라 융자하는 사업이므로 향후에도 융자 신청 수요가 충분하지 않다면 집행률 저조가 반복될 우려가 있음.

따라서, 국토교통부는 2024년도의 층간소음 성능보강 사업[400]이 실질적으로 의미 있게 운영될 수 있도록 융자 수요를 확충하기 위한 사업 활성화 대책을 지속적으로 수립할 필요가 있고, 만약 바닥매트의 구입 및 시공을 위한 대출 수요의 확대에 한계가 있는 경우에는 집행가능한 규모로 지출계획액을 감액하는 방안도 고려할 필요가 있을 것으로 생각됨.

400) 2024년도 주택도시기금운용계획의 경우 계획액은 27억원이고, 총 900가구에 대하여 가구당 최대 300만원을 지원할 계획임.

2) 층간소음 개선 리모델링(1131-408)

○ 층간소음 개선 리모델링 사업은 2023년도 집행률이 0%이고 향후에도 융자 수요 부족 등으로 인하여 집행률이 저조할 우려가 있는바, 국토교통부는 사업의 필요성과 융자 수요에 대하여 지속적으로 점검할 필요가 있고, 앞으로도 사업을 유지할 계획이라면 대출금리를 인하하는 등의 사업 활성화 대책을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

층간소음 개선 리모델링 사업은 2023년도에 신설된 사업으로서, 층간소음 문제가 심각한 사회 문제로 대두됨에 따라, 기축(旣築) 주택을 리모델링함에 있어서 층간소음 차단 성능을 개선하기 위한 고성능 바닥구조(1·2등급)를 사용할 경우 주택 리모델링 비용의 일부를 융자하여 지원하는 사업임.

이 사업의 2023년도 계획액은 40억원으로, 계획액 전액을 불용하였음(집행률 0%).

【 2023년도 층간소음 개선 리모델링 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	계획액		전년도 이월액	이·전용 등	계획 현액	집행액	다음 연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정							
층간소음 개선 리모델링	4,000	4,000	-	-	4,000	0	-	4,000	1,200

※ 자료: 국토교통부

나) 대출금리 인하 등 사업 활성화 대책 마련 필요

층간소음 개선 리모델링 사업은 전용면적 85㎡ 이하(국민주택규모) 주택의 소유자로서 고성능 바닥구조(1·2등급)를 사용하여 바닥공사를 실시하는 자에게 주택 리모델링 비용을 융자하는 사업으로, 대출한도는 가구당 최대 500만원, 대출금리는 연 4.0%이며, 상환은 대출일로부터 3년이 경과한 만기일에 대출원금을 일시에 상환하는 만기일시상환방식으로 이루어짐.

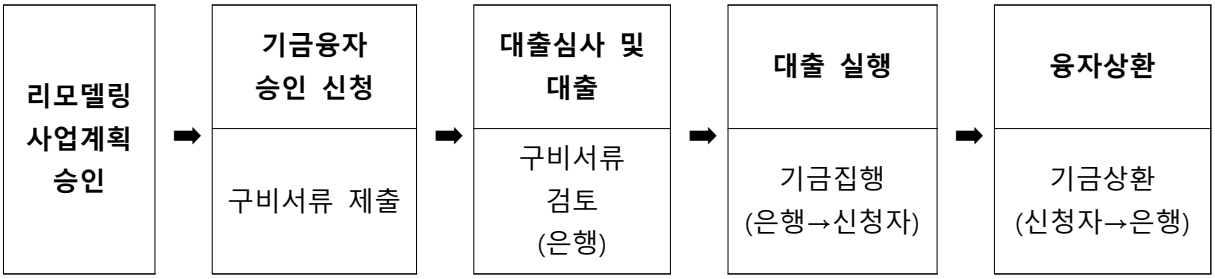
【 층간소음 개선 리모델링 사업(융자) 사업개요 】

구분	사업 개요
지원(융자) 대상	주택 리모델링 시 고성능 바닥구조(1·2등급)를 사용하여 바닥공사를 실시하는 주택소유자(85㎡ 이하 주택)
대출한도	가구당 500만원
대출금리	연 4.0%(주택담보대출)
대출기간 및 상환조건	3년, 만기일시상환방식

※ 자료: 국토교통부

층간소음 개선 리모델링 사업의 집행방식은 일반적인 대출절차와 유사한 구조로서, 융자를 신청하는 자가 신청서류를 제출하면 수탁은행(우리은행)이 그 서류를 검토한 후 신청자격에 부합할 경우 은행에서 신청자에게 융자금을 송금하는 방식으로 기금을 집행함(아래 그림 참조).

【 층간소음 개선 리모델링 사업의 집행절차 】



※ 자료: 국토교통부

층간소음 개선 리모델링 사업은 2023년도 계획액 40억원 전액이 집행되지 않았는바(집행액 0원), 2023년도 집행률이 0%임.

【 2023년도 층간소음 개선 리모델링 사업 집행 실적 】

(단위 : 백만원)

연도	2023년도 계획		집행액	집행률
	계획안(정부안)	국회 의결		
2023년도	8,000	4,000	0	0%

※ 자료: 국토교통부

층간소음 개선 리모델링 사업의 집행 실적이 전무한 점에 대해, 국토교통부는 수탁은행(우리은행)의 전산망 구축 및 전산망 운용 시뮬레이션 등에 상당한 시간이 소요되어 사업 시행이 지연된 것을 그 원인으로 진단함.

그러나 이 사업에 따른 대출이 기축 주택에 대하여 근저당권을 설정하는 조건의 주택담보대출임에도 불구하고, 대출금리가 연 4.0%이어서 시중 은행의

담보대출과 비교하였을 때 대출조건이 크게 유리한 것으로 보기 어려운 점[401]을 감안하면, 향후에도 이 사업에 근거한 융자 수요가 충분하게 발생할 것인지에 대하여 의문의 여지가 있음.

그러므로, 층간소음 개선 리모델링 사업의 대출 수요가 유의미하게 창출될 수 있도록 하기 위해서는 대출금리를 인하하거나 사업의 지원대상을 확대하는 등으로 사업 활성화 대책을 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

즉, 국토교통부는 이 사업의 필요성과 융자 수요에 대하여 지속적으로 점검할 필요가 있고, 사업의 존속이 필요하다고 판단한다면 사업을 활성화할 수 있는 보다 근본적인 대책을 조속하게 수립할 필요가 있음.

401) 주택 리모델링 사업을 수주·시행하는 대형 건설사들의 일반적인 기업신용도와 매출액 등을 고려하면, 해당 건설사의 거래은행과의 대출조건(대출금리, 대출액 규모)이 본 사업의 대출조건보다 더 유리할 수 있고, 이 경우 주택소유자들이 본 사업에 따라 융자를 신청할 유인이 적음. 국회예산정책처도 2023년도 예산안 분석을 통해 “리모델링 사업을 수주・시행하는 건설사들은 대체적으로 기업신용도가 우수하고 매출액 규모가 큰 상위 종합건설사업자들로서 거래은행과의 대출조건이 동 사업보다 양호할 경우에는 이들 건설사들이 동 사업을 통해 융자를 신청할 유인이 크지 않을 가능성이 있다”고 분석한 바 있음(국회예산정책처, 『2023년도 예산안 위원회별 분석(국토교통위원회)』, 2022. 10., p.68).

3) 분양주택(융자)(1134-401)

○ 국토교통부가 2023년도에 첫 편성한 '청년원가주택' 및 '역세권첫집' 사업의 추진이 부진하면서 당초 계획액 대비 집행률이 41.3%에 그친바, 정확한 수요 분석을 바탕으로 현실성 있는 계획을 수립할 필요가 있음.

가) 개요

분양주택(융자) 사업은 무주택 서민의 내 집 마련을 촉진하고 주거의 안정을 위하여 분양주택을 건설하는 LH, 지방공사 및 민간사업자에게 시중보다 저렴한 이자율로 주택 건설자금을 융자하는 사업임.

이 사업의 2023년도 당초 계획액은 1조 3,955억 4,100만원으로, 기금운용계획 변경에 따른 계획현액 1조 1,164억 3,300만원 중 5,759억 9,500만원을 집행(계획현액 대비 51.6%)하고 5,404억 3,800만원을 불용하였음.

【 2023년도 분양주택(융자) 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	계획액		전년도 이월액	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	본예산	수정						
분양주택(융자)	1,395,541	1,116,433	-	1,116,433	575,995	-	540,438	2,015,332

※ 자료: 국토교통부

나) 집행 가능성을 고려한 예산 편성 필요

이 사업의 2023년도 집행률은 예산 확정시 계획액(1조 3,955억 4,100만원) 기준 41.3%, 계획현액(1조 1,164억 3,300만원) 기준 51.6%에 그쳐 계획현액 대비 집행률이 2020년에 99.6%, 2021년에 100.0%, 2022년에 99.3%를 기록한 것과 비교하여 절반 수준에 불과하였음.

이는 2023년도에 첫 편성된 '청년원가주택'과 '역세권첫집' 내역사업의 집행이 매우 부진하였기 때문임. 국토교통부는 청년원가주택 3만 9,333호와 역세권첫집 1만 4,267호, 총 5만 3,600호를 공급하기 위하여 두 내역사업에 각각 7,866억 6,000만원과 2,853억 4,000만원, 합계 1조 720억원을 편성하였음. 그러나, 실제로 2023년 말까지 서울주택도시공사(SH)가 주택도시보증공사(HUG)로부터 고덕강일 3단지 사업장 715세대에 대한 128억 7,000만원의 융자를 승인받은 물량만 집행되어 집행률이 1.2%를 나타냈음.

【 2023년도 분양주택(융자) 사업 내역별 결산 】

(단위 : 백만원, 호)

구분		예산편성 당시 계획		집행 기준	
		예산액	호수	집행액	호수
분양주택	신규	91,663	9,539	114,286	9,138
	2년차	106,675	8,070	355,689	12,501
	착공분	15,450	1,969	20,119	1,073
	준공분	44,102	2,023	38,990	1,116
	전년 미지급	18,376	-	-	-
	민간사업자	55,000	-	16,144	341
청년원가주택		786,660	39,333	12,870	715
역세권첫집		285,340	14,267		

※ 자료: 국토교통부, 주택도시보증공사

청년원가주택과 역세권첫집은 정부가 2022년 8월에 발표한 「국민 주거안정 실현방안」에서 처음 제시된 것으로, 2030 청년이나 생애 최초로 주택을 구입하는 사람 등에게 도심 역세권 또는 신도시 우수 입지에 위치한 주택을 저렴한 가격으로 공급하는 사업으로 기획되었음.

【 당초 청년주택 공급모델(안) 】

	청년원가 30만호	역세권 첫집 20만호
개념	▪ 청년층의 부족한 자본을 감안, 건설원가 수준으로 분양하는 주택 * 분양가의 최대 80%까지 금융지원	▪ 용적률 상향, 국공유지 활용 등을 통해 역세권 등에 건설하는 주택
지원대상	▪ 2030 청년 등	▪ 생애최초 주택구입자 등
분양가 ·이익공유	▪ 건설원가 수준 분양가 * 단, 처분 시 LH 등에 환매, 시세차익의 30%는 공공과 공유 환수	▪ 반값 수준 분양가 * 필요시 청년원가형 공급도 검토

※ 자료: 국토교통부

2022년 8월에는 구체적인 내용 없이 향후 5년간 분양주택 50만호를 공급하는 방안으로 청년원가주택과 역세권첫집이 언급되었으나, 2022년 10월 말에 정부가 발표한 「청년·서민 주거안정을 위한 공공주택 50만호 공급계획」에 포함된 청년 및 서민층을 위한 공공분양주택 공급방안에서는 두 유형을 새로 도입되는 공공분양주택 나눔형에 통합시켜 공급하기로 하였음.

정부는 동 계획에서 향후 5년간(2023년부터 2027년까지) 이전 5년(2018년부터 2022년까지)의 계획물량 14만 6,500호의 3배를 넘는 50만호의 공공분양주택을 공급하기로 하고, 공급되는 공공분양주택의 유형으로 일반형, 나눔형, 선택형의 세 가지를 제시하였음. 정부의 계획에 따르면 나눔형 분양

주택은 전체 50만호 중 25만호가 되고, 2023년에는 공공분양주택 총 7.6만호[402]를 공급하되 이 중 5.4만호는 2023년도 기금운용계획안에 편성된 청년 원가주택과 역세권첫집 물량이 될 것이었음.

【 지역별, 연도별 공공분양 공급계획 】

(단위 : 만호)

구 분		'18~'22	'18	'19	'20	'21	'22
지역별	수도권	10.26	1.00	2.34	2.06	2.56	2.29
	서울	0.55	0.04	0.04	0.05	0.15	0.27
	비수도권	4.39	0.77	0.97	1.23	0.19	1.23
	합 계	14.65	1.77	3.32	3.29	2.76	3.51

구 분		'23~'27	'23	'24	'25	'26	'27
지역별	수도권	35.6	5.2	6.0	7.0	7.4	10.0
	서울	6.0	0.5	0.5	1.3	1.7	2.0
	비수도권	14.4	2.4	3.0	3.0	3.0	3.0
	합 계	50.0	7.6*	9.0	10.0	10.4	13.0

주 1) 인허가 기준(('22.10.26 뉴:홈 공급계획 발표 이후 '22.12.31까지 승인한 물량 포함)
2) 2023년의 7.6만호 중 5.4만호는 청년원가주택과 역세권첫집을 통합한 유형(나눔형)
※ 자료: 국토교통부 공공주택 50만호 공급계획, 6면

【 일반형, 나눔형, 선택형 분양주택 비교 】

	일반형	나눔형	선택형
물량	15만호	25만호	10만호
분양가	시세 80% 수준 (분양가상한제 적용)	시세의 70% 이하	입주 시 추정분양가와 분양시점 감정가의 평균
특징	-청년층을 위해 일반공급 20%는 추첨제로 공급 -기존 대기수요를 고려해 일반공급 물량 확대	-의무거주기간(5년) 경과 후 공공에 환매 시 수분양자에 시세차익 70% -분양가 최대 80%까지 장기 모기지 지원	-6년 임차 거주 후 분양 여부 선택권
자금 지원	4억원(LTV 70%, DSR 미적용) 한도, 2.15~3.0% 금리로 30년 만기	5억원(LTV 최대 80%, DSR 미적용) 한도, 1.9~3.0% 금리로 40년 만기	5억원(LTV 최대 80%, DSR 미적용) 한도, 1.9~3.0% 금리로 40년 만기(임대기간 중) *보증금은 80% 전세대출 별도 지원(1.7~2.6%)

※ 자료: 「청년·서민 주거안정을 위한 공공주택 50만호 공급계획」(2022.10., 관계부처 합동) 정리

402) 국토교통부는 시장 여건 및 수급 상황에 따라 유연하게 적용하기 위하여 유형별 연차 공급계획은 수립하지 않았음.

그러나 상술한 바와 같이 청년원가주택과 역세권첫집에 해당하는 나눔형 분양주택 물량은 715세대에 그쳤고, 나눔형 분양주택 전체로 보더라도 2023년도에 네 차례에 걸쳐 실시된 사전청약 신청 물량은 6,311호이고, 2023년 말 기준 인허가 물량은 1만 1,054호[403]를 기록하는 데에 그쳤음.

【 2023년도 공공분양주택 공급실적 】

(단위 : 호)

	일반형	나눔형	선택형
사업승인	39,353	11,054	13,726
착공	11,292	-	-
준공	23,949	-	-

주 1) 사업승인은 '22.10.26(뉴:홈 공급계획 발표)~'22.12.31 승인한 물량을 포함
※자료: 국토교통부

국토교통부는 나눔형 분양주택의 실적 부진에 대하여, 가용택지의 부족, 관계기관과의 협의 지연, 주민 민원 등에 따라 사업승인이 일부 지연됨에 따른 것으로 설명하고 있음.

그러나, 2023년도 나눔형 분양주택 공급물량이 청년원가주택과 역세권첫집으로 계획한 5.4만호의 20% 수준인 1.1만 호를 기록한 것은 2023년도 기금운용계획안 편성 당시에 실현 가능성에 대한 충분한 고려 없이 내역사업 물량을 설정하고 그에 따른 계획액을 산출한 영향도 어느 정도 있었을 것으로 생각됨.

403) 국토교통부는 계획 수립 시 2022년 10월 26일의 공급계획 발표 이후 2022년 말까지 승인한 물량을 포함하여 2023년도 목표치를 수립했다고 설명하므로, 해당 기간의 승인 물량을 포함한 수치임. 2023년 1월 1일부터 12월 31일까지 승인된 물량은 9,749호임.

건설원가로 분양하되 시세차익을 공공과 공유하거나(청년원가주택) 반값 수준의 분양가로 역세권 등에 건설하는(역세권첫집) 방안을 통하여 공급할 수 있는 분양주택의 규모에 한계가 있을 수 있고, 2018년부터 실시되고 있는 이익공유형 분양주택[404]이라는 점에서 공통되는 '신혼희망타운' 사업도 좁은 공급면적과 시세차익의 정부 환수로 인하여 예상보다 수요가 적었음에도 시범사업 등 검증·확인절차 없이 신규 내역사업에 첫해부터 5.4만호 공급을 위하여 1조 720억원의 예산을 편성한 것으로 보임.

따라서, 국토교통부는 향후 대규모 건설사업의 추진 시에는 정확한 수요예측과 분석을 토대로 현실성 있는 연차별 계획을 수립하여 예산을 집행할 필요가 있을 것으로 생각됨.

404) **「공공주택 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1의5. "이익공유형 분양주택"이란 제4조에 따른 공공주택사업자가 직접 건설하거나 매매 등으로 취득하여 공급하는 공공분양주택으로서 주택을 공급받은 자가 해당 주택을 처분하려는 경우 공공주택사업자가 환매하되 공공주택사업자와 처분 손익을 공유하는 것을 조건으로 분양하는 주택을 말한다.

4) 다가구매입임대 융자(1336-401) 및 출자(1440-402)

○임대주택 매입 호수 및 계획 대비 실적이 최근 3년간 계속해서 감소하고 있고 2023년의 실적 부진은 매입가격 고가 논란을 배경으로 한 정책 혼선이 영향을 미친 측면이 있는 것으로 보이는바, 매입임대주택 제도의 합리적이고 안정적인 운영을 통하여 실적을 개선할 필요가 있음. ○공공주택사업자가 전세사기피해주택을 전세사기피해자의 신청에 따라 매입임대할 수 있으나 2023.6. 법률 제정 이후 2024. 7월 말까지 매입임대 실적이 매우 저조하게 나타난 바, 법원 그 밖의 관계기관과 적극적으로 협의하고, 2024년 8월에 의결한 개정법률에 따라 신속하게 피해자 지원이 추진될 수 있도록 면밀하게 준비하여 매입임대 실적을 제고할 필요가 있을 것으로 생각됨.

가) 개요

다가구매입임대 융자 및 출자 사업은 다가구주택, 국민주택규모(85㎡) 이하인 공동주택 등을 매입하여 개·보수한 후 도심 내 저소득계층에게 저렴하게 임대함으로써 이들의 주거안정과 자립을 지원하기 위하여, 사업시행자인 LH 및 지방공사가 다가구주택 등을 매입하는 비용을 융자(45~50%) 또는 LH에 출자, 지방공사에 보조(30~50%)하는 사업임.[405]

---

405) **「공공주택 특별법」**
제43조(공공주택사업자의 기존주택등 매입) ① 공공주택사업자는 「주택법」 제49조에 따른 사용검사 또는 「건축법」 제22조에 따른 사용승인을 받은 건축물로서 대통령령으로 정하는 규모 및 기준의 주택 등(이하 "기존주택등"이라 한다)을 매입하여 공공매입임대주택으로 공급할 수 있다.
② 국가 또는 지방자치단체는 공공주택사업자가 제1항에 따라 기존주택등을 매입하는 경우 재정이나 주택도시기금에 따른 공공주택 건설자금지원 수준을 고려하여 공공주택사업자를 지원할 수 있다.
「공공주택 특별법 시행령」
제37조(기존주택등의 매입) ① 법 제43조제1항에서 "대통령령으로 정하는 규모 및 기준의 주택등"이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 주택 또는 건축물을 말한다.
1. 「건축법 시행령」 별표 1 제1호가목부터 다목까지에 따른 단독주택, 다중주택 및 다가구주택
2. 「건축법 시행령」 별표 1 제2호에 따른 공동주택(「주택법」 제2조제6호에 따른 국민주택규모 이하인 것만 해당한다)
3. 「건축법 시행령」 별표 1 제3호, 제4호, 제11호, 제12호, 제14호 또는 제15호에 따른 제1종 근린생활시설, 제2종 근린생활시설, 노유자시설, 수련시설, 업무시설 또는 숙박시설의 용도로 사용하는 건축물

다가구매입임대(융자) 사업의 2023년도 당초 계획액은 3조 2,370억원으로, 기금운용계획 변경에 따른 계획현액 1조 5,331억 2,000만원 중 1조 4,617억 100만원을 집행(계획현액 대비 95.3%)하고 714억 1,900만원을 불용하였음.

다가구매입임대 출자 사업의 2023년도 당초 계획액은 2조 8,393억원으로, 기금운용계획 변경에 따른 계획현액 2조 6,987억 8,400만원 중 2조 4,712억 2,500만원을 집행(집행현액 대비 91.6%)하고 2,275억 5,900만원을 불용하였음.

【 2023년도 다가구매입임대 출·융자 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	계획액		전년도 이월액	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	본예산	수정						
다가구매입임대(융자)	3,237,000	1,533,120	-	1,533,120	1,461,701	-	71,419	3,612,000
다가구매입임대출자	2,839,300	2,698,784	-	2,698,784	2,471,225	-	227,559	2,434,322

※ 자료: 국토교통부

다가구매입임대주택은 건설형 공공임대주택보다 상대적으로 빠른 공급이 가능하다는 장점이 있으며, 월평균소득의 일정 비율 이하에 해당하는 일반인, 신혼부부, 청년, 다자녀, 고령자 등을 대상으로 공급이 이루어지고 있음. 다가구매입임대주택의 임대료는 대체로 시세의 50% 이내에서 결정됨.

【 다가구매입임대 유형 】

구분	대상	임대료	임대기간	매입기준
일반	수급자, 월평균소득 50%이하인 자 등	시세 50% 이내	최대 20년	건령 15년 이내 국민주택규모(85㎡) 이하 다가구, 다세대 등
신혼부부I	월평균소득 70% (맞벌이 90%) 이하 (예비)신혼부부	시세 50% 이내	최대 20년	일반매입주택 중 방 수가 2개 이상 등
신혼부부II	월평균소득 100% (맞벌이 120%) 이하 (예비)신혼부부	시세 80% 이내	최대 14년	일반매입주택 중 방 수가 2개 이상 등 - 아파트, 주거용오피스텔 등 주요 매입
청년	월평균 소득 100% 이하인 청년(19~39세)	시세 50% 이내	최대 10년	일반매입주택 중 대학교 인근 또는 교통 편리 지역
기숙사형	월평균 소득 100% 이하인 대학(원)생, 청년(19~39세)	시세 50% 이내	최대 10년	일반매입주택 중 대학교 인근 또는 교통 편리 지역
다자녀	월평균소득 70% 이하인 2명 이상 자녀가구	시세 50% 이내	최대 20년	일반매입주택 중 방 수 2개 이상 등
고령자	수급자, 월평균소득 50%이하인 자 등	시세 50% 이내	제한없음	건령 15년 이내 국민주택규모(85㎡) 이하 다가구, 다세대 등
든든전세	무주택세대 구성원	시새 90% 이내	최대 8년	일반매입주택 중 방 수 2개 이상 등

※ 자료: 국토교통부

나) 매입임대 실적 개선 필요

국토교통부는 「국민 주거안정 실현방안」(2022.8.) 등에 따른 공급물량 및 지원단가 현실화 등을 고려하여 임대주택 매입 물량을 2021년에 5만 4,000호, 2022년에 4만 8,000호에 이어 2023년에 3만 5,000호로 매년 축소하여 계획하고 있음.

그런데, 매입실적을 보면 2021년에 3만 4,778호(계획 대비 64.4%), 2022년에 1만 9,453호(계획 대비 40.5%)에 이어 2023년에는 1만 673호(계획 대비 30.5%)를 기록하여 계획 대비 실적이 최근 3년간 매년 전년 대비 10%p 이상 감소한 것으로 나타나고 있음.

2023년의 유형별 매입실적을 보면 가구당 월 평균소득의 100%(맞벌이는 120%) 이하인 신혼부부 또는 예비 신혼부부를 대상으로 하는 '신혼부부 Ⅱ' 유형에서만 2,000호를 계획하여 1,885호를 매입(계획 대비 94.3%)한 외에는 '청년' 유형에서 1만 3,000호를 계획하여 4,143호를 매입(계획 대비 31.8%)하는 등 모두 실적이 부진하였음.

【 최근 3년간 다가구매입임대 매입 실적 】

(단위 : 호)

유형	2021		2022		2023		2024.4.	
	계획	실적	계획	실적	계획	실적	계획	실적
일반	13,000	9,121	10,000	5,140	10,000	2,682	10,000	526
신혼부부 1	8,335	4,870	6,000	1,771	5,500	1,710	5,500	303
신혼부부 2	4,465	3,484	3,500	1,520	2,000	1,885	2,000	303
취약	-	-	-	-	-	-	-	-
청년	15,200	11,265	15,500	6,264	13,000	4,143	13,000	320
다자녀	1,500	502	2,000	581	1,500	166	1,500	56
기숙사	1,500	472	1,000	-	1,000	-	1,000	-
고령자	1,000	549	1,000	221	2,000	87	2,000	38
공공전세	9,000	4,515	9,000	3,956	-	-	-	-
든든전세	-	-	-	-	-	-	5,000	-
합계	54,000	34,778	48,000	19,453	35,000	10,673	40,000	1,546

※ 자료: 국토교통부

매입실적 부진과 관련하여, 국토교통부는 매입임대가 건설경기의 영향을 받는 신축매입약정 방식[406] 위주로[407] 추진되기 때문에 최근 토지, 원자재가 및 금리 인상 등 건설비용이 상승함에 따라 민간 건설사의 사업 참여가 감소한 데 따른 것이라고 설명하고 있음.

국토교통부에 따르면 2021년 1월부터 2023년 7월 사이에 철근(54.8%), 형강(33.1%), 동판(20.4%), 레미콘(38.7%) 등 각종 원자재 가격이 상승하였고, 주거지역 지가도 같은 기간 동안 수도권 7.5%(서울 7.9%) 등 전국이 6.9% 상승하였으므로, 건설경기 침체와 주택가격 상승이 실적 악화에 영향을 미친 측면은 있는 것으로 보임.

그러나, 2023년 이후 매입임대주택의 매입실적 부진에는 다른 요인도 원인이 된 것으로 생각됨. 국토교통부도 2023년 4월에 고가 매입 방지를 위하여 매입 제도를 개선하면서 사업자 모집공고 등 사업 착수절차가 지연되었고, 2024년 하반기 이후 실적이 개선될 것이라고 설명하고 있음.

406) 매입임대사업은 ①도심 내 저소득층이 현 생활권에서 현재의 수입으로 거주할 수 있도록 기존 다가구주택 등을 매입하여 개·보수 후 시세의 30~40% 수준으로 임대하는 "기축매입" 방식과 ②건축 예정이거나 건축 중인 주택을 사전에 매입 약정을 체결한 후 건설된 주택을 매입하여 공급하는 "매입약정" 방식이 있음.

< 기존주택매입 업무 프로세스 >

매입공고	매입신청	서류·실태조사	감정평가	매입심의	매매계약
LH	사업자	LH	LH	LH	LH, 사업자
물량 및 매입기준 등	기존 준공 주택	서류, 주택, 입지 확인	매입가격 산정	매입대상 주택선정	매매계약, 소유권 이전

< 민간 매입약정 업무 프로세스 >

매입공고	매입신청	심의·감정평가	매입약정	주택건설	매매계약
LH	사업자	LH	LH, 사업자	사업자	LH, 사업자
물량 및 매입기준 등	건축예정, 건축 중 주택	심의·대상선정, 약정가격 산정	매입약정 체결	설계, 허가, 시공 등 현장품질점검	품질검사, 계약, 소유권 이전

※ 자료: LH

407) LH에 따르면 2023년 기준 신축매입약정이 4,439호로 물량 기준 96.3%, 매입금액이 1조 4,003억원으로 금액 기준 97.1%를 차지함.

2023년 1월에 LH가 준공 후 미분양주택을 시세나 분양원가보다 고가로 매입했다는 논란이 발생하면서 LH는 2023년 4월에 가격 산정체계 개편방안을 발표하였고,[408] 2024년 2월에 다시 가격 기준 개편을 포함한 개선방안을 발표하였음.[409]

세부내용을 보면, 2023년 개편 이전에는 동일·유사한 거래사례를 토대로 하는 거래사례비교법[410]을 적용한 감정평가금액을 기준으로 하였는데, 2023년 개편 이후에는 동일 기준을 토대로 하면서 기존주택 매입(준공형)과 신축매입약정(약정형)의 매입가격 산정방식을 다르게 하였음.

2023년 개편에서 기존주택 중 건물의 매입가격은 감정평가금액의 90%를 한도로 하여 재개발 임대주택 인수가격인 공공건설임대 표준건축비를 기준금액으로 하였음. 이는 시장에서 소화되지 못한 물건임을 감안하여 매도인이 시장 실패를 책임지는 차원에서 공공건설임대주택의 원가 수준으로 매입가격을 산정하도록 한 것임.

그러나 2024년 개편에서는 소규모 주택건설시장 활성화와 적정 매입가격 산정을 위하여 표준건축비가 아니라 개별 감정에 따른 재조달원가[411]의

---

408) LH 보도자료, 「LH, 주택매입 가격 산정방식 바꿔 올해 2만 6천호 매입 추진」, 2023.4.17.
409) LH 보도자료, 「LH, 매입임대 사업방식별 합리적 가격 산정체계로 개편」, 2024.2.22.
410) **「감정평가에 관한 규칙」**(국토교통부령)
제2조(정의) 이 규칙에서 사용하는 용어의 뜻은 다음 각 호와 같다.
7. "거래사례비교법"이란 대상물건과 가치형성요인이 같거나 비슷한 물건의 거래사례와 비교하여 대상물건의 현황에 맞게 사정보정(事情補正), 시점수정, 가치형성요인 비교 등의 과정을 거쳐 대상물건의 가액을 산정하는 감정평가방법을 말한다.
411) 감정평가시 건물의 원가를 산정할 때 사용 중인 원가로 매년 한국부동산연구원·한국감정평가사협회에서 갱신하여 발표하며, LH에 따르면 내용연수에 따른 감가가 반영됨.
「감정평가 실무기준」(국토교통부고시)
400 감정평가의 절차와 방법

90%[412]를 매입가격으로 하도록 수정하였음.

한편, 신축매입약정의 경우 2023년 개편에서 거래사례비교법에 더하여 원가법[413]을 병행하여 가격의 합리성을 검토하도록 하였고, 2024년 개편에서는 수도권 내의 100호 이상 지구에서는 사업자가 제출한 공사내역서를 외부 용역기관이 검증하여 산정한 건물공사비를 매입가격에 활용하도록 변경하였음.

3.2.1.2 재조달원가

① 재조달원가란 대상물건을 기준시점에 재생산하거나 재취득하는 데 필요한 적정원가의 총액을 말한다.

② 재조달원가는 대상물건을 일반적인 방법으로 생산하거나 취득하는 데 드는 비용으로 하되, 제세공과금 등과 같은 일반적인 부대비용을 포함한다.

412) LH에 따르면 매도자의 미분양리스크 해소 및 마케팅 비용, 금융비용 등의 제비용을 할인하기 위하여 재조달원가의 90%로 설정하였음.

413) **「감정평가에 관한 규칙」**(국토교통부령)

제2조(정의) 이 규칙에서 사용하는 용어의 뜻은 다음 각 호와 같다.

5. "원가법"이란 대상물건의 재조달원가에 감가수정(減價修正)을 하여 대상물건의 가액을 산정하는 감정평가방법을 말한다.

【 다가구매입임대 매입제도 개편 내용 】

	기존	2023.4. 개선방안	2024.2. 개선방안
매입가격 산정	○ 감정평가 활용 (거래사례비교법 적용)	○ **(약정형)** 감정평가 활용 (원가법 검토 병행)	○ **(약정형)** 감정평가액 활용 (단, 수도권 100호 이상 지구에 한하여 건물 부분은 공사비 연동형)
		○ **(준공형)** - 토지 : 감정평가 활용 - 건물 : 표준건축비 활용	○ **(준공형)** - 토지 : 감정평가 활용 - 건물 : 재조달원가 활용
매입 상한가	○ 지역별(시·도), 유형별(약정·준공) 매입 상한가 범위 내 매입		○ 매입 상한가격 폐지
평가업체 선정	○ (약정형) LH 1, 매도자 1 ○ (준공형) LH 2	○ (공통) LH 1, 감정평가사협회 1	
감정평가 공신력 강화		○ 감정평가서 2단계 검증 - 납품 전 감정평가사협회 - 납품 후 한국부동산원	○ 협회 추천 감정평가사의 역량 강화 등을 위한 선정 기준 마련 ○ 비주거시설 평가 적정 반영

※ 자료: LH 보도자료 및 제출자료를 토대로 조사관이 재작성

2023년 개편을 통하여 국토교통부와 LH는 기존주택의 매입가격을 당초 대비 20~30% 인하하고 신축주택의 매입가격도 당초 대비 5~10% 인하하는 효과를 기대하였는데,[414] 이와 같은 매입가격 하향은 기존주택의 소유자 또는 주택 건설업자의 매입 참여에 부정적인 영향을 미친 측면이 있었을 것으로 생각됨.

또한, 매입 관련 제도를 1년이 되지 않는 기간 동안 2번에 걸쳐 변경하면서 임대주택 매입의 준비, 착수 및 진행이 일정 부분 지연되었을 가능성도 있고, 국토교통부도 2023년 4월의 제도개선 이후 절차 지연을 매입실적 부진의 사유로 제시하고 있음.

414) 2023.4.17. LH 보도자료 2면 참조.

매입임대주택은 가구소득이 충분하지 못한 국민이 시세보다 저렴한 임대조건으로 안정적으로 장기간 거주하고 자산을 형성하는 데에 도움을 주며, 신규개발지가 부족한 도심 지역에서 임대주택을 원활하게 공급하여 사회안전망으로 기능하는 측면이 있으므로, 정부가 적절한 목표를 수립하고 그에 부응하는 물량을 공급하는 것이 중요한 것으로 생각됨.

따라서, 국토교통부는 임대주택 매입 시 과도한 금액을 지급하지 않으면서도 매입임대주택을 안정적으로 공급할 수 있는 합리적인 방안을 확립하여 시행하는 등의 노력을 통하여 매입실적을 개선할 필요가 있을 것으로 보임.

다) 전세사기피해주택의 매입임대 활성화 필요

전세사기로 피해를 입은 임차인에 대한 특례를 부여하여 전세사기피해자를 지원하고 주거안정을 도모하기 위하여 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」(이하 “전세사기피해자법”이라 함)이 제정되어 2023년 6월 1일부터 시행되고 있음.

「전세사기피해자법」은 경·공매 절차 등에 관한 특례와 함께 LH 등의 공공주택사업자가 전세사기피해주택[415]을 전세사기피해자[416]의 신청에 따라

415) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.
5. “전세사기피해주택”이란 전세사기피해자가 임차인인 임대차계약의 목적물인 주택(「주택임대차보호법」 제3조의3에 따라 임대차가 끝난 후 임차권등기를 마친 주택도 포함한다)을 말한다.

416) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」(법률 제19425호)**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.
3. “전세사기피해자”란 제3조의 요건을 모두 갖춘 자로서 제6조에 따른 전세사기피해지원위원회의 심의·의결을 거쳐 국토교통부장관이 결정한 임차인을 말한다
제3조(전세사기피해자의 요건) ① 제14조에 따라 전세사기피해자로 결정받고자 하는 임차인(자연인에 한정한다. 이하 같다)은 다음 각 호의 요건을 모두 갖추어야 한다. 다만, 경매 또는 공매 절차가 완료된 임차인의 경우에는 제1호 및 제3호의 요건은 제외한다.
1. 「주택임대차보호법」 제3조에 따라 주택의 인도와 주민등록을 마치고(이 경우 전입신고를 한 때 주민등록을 한 것으로 본다) 같은 법 제3조의2제2항에 따라 임대차계약증서상의 확정일자(이하 “확정일자”라 한다)를 갖출 것(「주택임대차보호법」 제3조의3에 따른 임차권등기를 마친 경우도 포함한다)
2. 임차인의 임차보증금이 3억원 이하일 것. 다만, 임차보증금의 상한액은 제6조에 따른 전세사기피해지원위원회가 시·도별 여건 및 피해자의 여건 등을 고려하여 2억원의 범위에서 상향 조정할 수 있다.
3. 임대인의 파산 또는 회생절차 개시, 임차주택의 경매 또는 공매절차의 개시(국세 또는 지방세의 체납으로 인하여 임차주택이 압류된 경우도 포함한다), 임차인의 집행권원 확보 등에 해당하여 다수의 임차인에게 임차보증금반환채권의 변제를 받지 못하는 피해가 발생하였거나 발생할 것이 예상될 것
4. 임대인등에 대한 수사 개시, 임대인등의 기망, 임차보증금을 반환할 능력이 없는 자에 대한 임차주택의 양도 또는 임차보증금을 반환할 능력 없이 다수의 주택 취득·임대 등 임대인이 임차보증금반환채무를 이행하지 아니할 의도가 있었다고 의심할 만한 상당한 이유가 있을 것
② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우는 제1항의 적용대상에서 제외한다.
1. 임차인이 임차보증금 반환을 위한 보증 또는 보험에 가입하였거나 임대인이 임차보증금 반환을 위한 보증에 가입하여 임차인에게 보증금의 전액 반환이 가능한 경우
2. 임차인의 보증금 전액이 최우선변제가 가능한 「주택임대차보호법」 제8조제1항에 따른 보증금 중 일정액에 해당하는 경우
3. 임차인이 「주택임대차보호법」에 따라 대항력 또는 우선변제권 행사를 통하여 보증금 전액을 자력으로 회수할 수 있다고 판단되는 경우

매입하여 우선 공급(임대)할 수 있도록 하였음(제25조).

【 전세사기피해주택 매입임대의 법적 근거 】

「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」(법률 제19425호)

제25조(공공주택사업자의 전세사기피해주택 매입) ① 전세사기피해자는 「공공주택 특별법」 제4조제1항제2호 또는 제3호에 따른 공공주택사업자와 사전에 협의하여 전세사기피해주택의 매입을 요청할 수 있다.

② 전세사기피해자가 제1항에 따라 매입을 요청한 경우에는 제20조부터 제22조[417] 까지에 따른 우선 매수할 수 있는 권리를 공공주택사업자에게 양도한 것으로 간주한다.

③ 제2항에 따라 우선 매수할 수 있는 권리를 양수한 공공주택사업자가 「민사집행법」에 따른 경매, 「국세징수법」 또는 「지방세징수법」에 따른 공매의 방법으로 전세사기피해주택을 취득한 경우에는 「공공주택 특별법」 제2조제1호가목에 따른 공공임대주택으로 공급하되, 해당 주택의 전세사기피해자에게 우선 공급할 수 있다.

---

417) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」 (법률 제19425호)**

제20조(경매절차에서의 우선매수권) ① 전세사기피해주택을 「민사집행법」에 따라 경매하는 경우 전세사기피해자는 매각기일까지 같은 법 제113조에 따른 보증을 제공하고 최고매수신고가격과 같은 가격으로 우선매수하겠다는 신고를 할 수 있다.

② 제1항의 경우에 법원은 최고가매수신고가 있더라도 제1항의 전세사기피해자에게 매각을 허가하여야 한다.

제21조(「국세징수법」에 따른 공매절차에서의 우선매수권) ① 전세사기피해주택이 「국세징수법」에 따라 공매되는 경우 전세사기피해자는 매각결정기일 전까지 같은 법 제71조에 따른 공매보증을 제공하고 다음 각 호의 구분에 따른 가격으로 그 주택을 우선매수하겠다는 신청을 할 수 있다.

1. 「국세징수법」 제82조에 따른 최고가 매수신청인이 있는 경우: 최고가 매수가격
2. 「국세징수법」 제82조에 따른 최고가 매수신청인이 없는 경우: 공매예정가격

② 관할 세무서장은 제1항에 따른 우선매수 신청이 있는 경우 「국세징수법」 제84조에도 불구하고 전세사기피해자에게 매각결정을 하여야 한다.

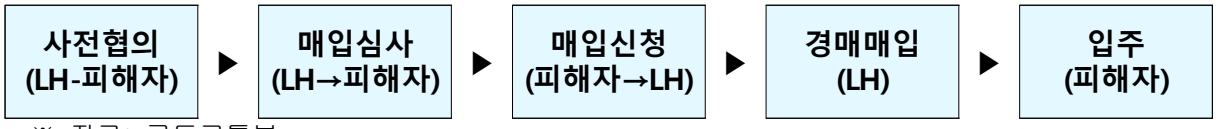
제22조(「지방세징수법」에 따른 공매절차에서의 우선매수권) ① 전세사기피해주택이 「지방세징수법」에 따라 공매되는 경우 전세사기피해자는 매각결정기일 전까지 같은 법 제76조에 따른 공매보증금을 제공하고 다음 각 호의 구분에 따른 가격으로 그 주택을 우선매수하겠다는 신청을 할 수 있다.

1. 「지방세징수법」 제88조에 따른 최고액 입찰자가 있는 경우: 최고액 입찰가
2. 「지방세징수법」 제88조에 따른 최고액 입찰자가 없는 경우: 매각예정가격

② 지방자치단체의 장은 제1항에 따른 우선매수 신청이 있는 경우 「지방세징수법」 제92조에도 불구하고 전세사기피해자에게 매각결정을 하여야 한다.

전세사기피해주택의 매입임대는 향후 매입 물량 증가에 따라 지방공사의 참여를 논의하기로 하고 현재는 LH에서만 실시하고 있으며, 경·공매에서의 우선매수권을 LH에 양도한 전세사기피해자의 전세사기피해주택을 사전협의 및 LH의 매입심사를 거쳐 해당 피해자가 LH에 매입을 신청하면 LH가 해당 주택을 경·공매로 매입하여 해당 피해자에게 공공임대주택으로 제공하는 구조임.

【 전세사기피해주택 매입임대 절차 】



※ 자료: 국토교통부

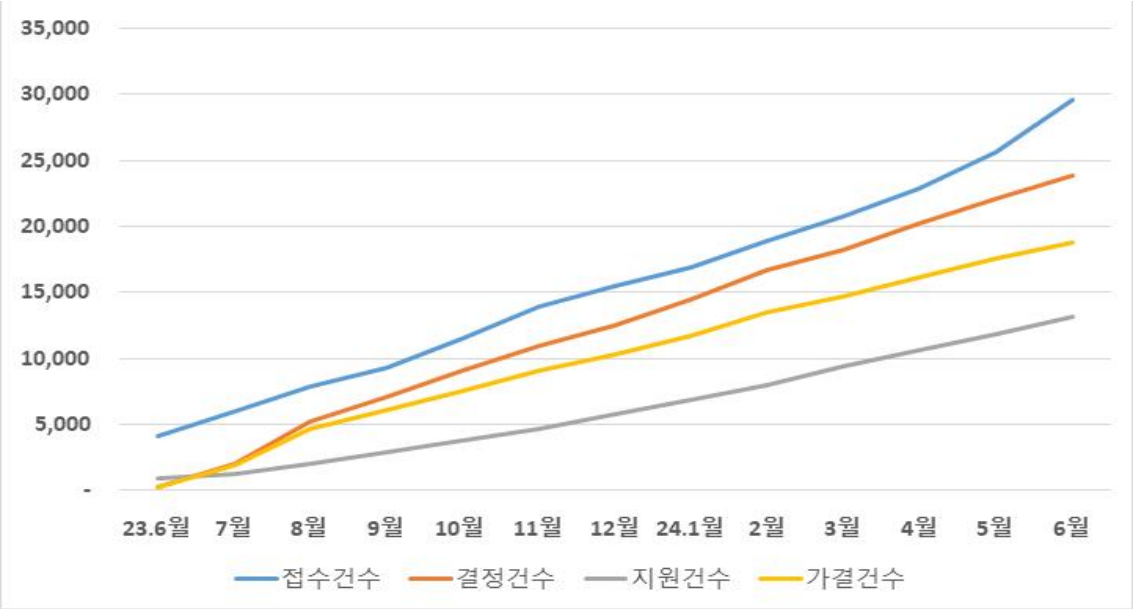
2024년 7월 말 기준 전세사기피해지원위원회[418]에서 의결한 전세사기피해자등[419]은 누적 2만 217건으로, 이 중 전세사기피해주택 매입임대 신청

418) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」 (법률 제19425호)**
제6조(전세사기피해지원위원회) ① 제14조에 따른 전세사기피해자등 결정에 관한 심의와 그 밖에 전세사기피해지원에 관한 중요 사항을 심의하기 위하여 국토교통부에 전세사기피해지원위원회(이하 "위원회"라 한다)를 둔다.
② 위원회는 다음 각 호의 사항을 심의·의결한다.
1. 제14조 및 제15조에 따른 전세사기피해자등 결정
2. 제17조에 따른 경매의 유예·정지, 제18조 및 제19조에 따른 압류주택의 매각 유예·정지 등에 관한 협조 요청
3. 전세사기피해지원 정책에 관한 사항
4. 그 밖에 전세사기피해지원에 관한 중요한 사항으로서 국토교통부장관이 회의에 부치는 사항

419) 전세사기피해자 외에 「전세사기피해자법」에 따른 전세사기피해자의 요건을 모두 구비하지 못하였으나 같은 법에 따른 일부 특례가 인정되는 피해자를 포함한 수치임.
「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」(법률 제19425호)
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.
4. "전세사기피해자등"이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자를 말한다.
가. 전세사기피해자
나. 제3조제1항제1호·제3호 및 제4호의 요건을 모두 충족하는 임차인(같은 조 제2항 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우는 제외한다)
다. 제3조제1항제2호 및 제4호의 요건을 모두 충족하는 임차인으로서 임차주택(적법한 임대권한을 가지지 아니한 자와 임대차계약이 체결된 주택을 포함한다)을 인도(인도받았던 경우를 포함한다)받고, 「주민등록법」 제16조에 따라 전입신고를 하였으며, 그 임대차계약증서상의 확정일자를 받은 자(제3조제2항 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우는 제외한다)

자격을 갖춘 전세사기피해자는 1만 6,677건임.

【 전세사기피해자등 접수·결정 및 지원 현황 】



주) 2023. 6월 말 기준
※ 자료: 국토교통부

그런데, LH의 전세사기피해주택 매입 실적을 보면 2024년 7월 말까지 전세사기피해자가 LH에 사전협의를 신청한 건수가 1,010건이고 그 중 피해자가 전세사기피해주택의 매입을 LH에 신청한 건수는 114건에 그치고 있으며, 최종적으로 매입이 완료된 것은 2024년 7월 말 기준으로 23건에 불과함.

전세사기피해자 전원이 LH가 매입한 전세사기피해주택에서 임차인으로 계속 거주할 것을 희망하지는 않고, 현재 대부분의 전세사기피해주택에 대한 경매가 유예 중이거나 개시되지 않았으며, 「건축법」 위반 건축물[420]이

420) **「건축법」**
제79조(위반 건축물 등에 대한 조치 등) ① 허가권자는 이 법 또는 이 법에 따른 명령이나 처분에 위반되는 대지나 건축물에 대하여 이 법에 따른 허가 또는 승인을 취소하거나 그 건축물

상당수 포함되어 있어 매입에 어려움이 있었다는 점을 고려하더라도, 전세사기피해자가 1만 6,000명을 넘어선 것을 고려하면 실적이 지나치게 부진한 측면이 있음.

【 전세사기피해주택 매입임대 실적 】

(단위 : 건)

구분	'23.6~12월	'24.1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	합계
사전협의 신청	227	60	69	116	125	145	146	22	597
매입신청	18	8	13	7	14	11	20	23	114
매입 완료	-	1	-	-	-	2	3	17*	23

주) 2024년 7월에 매입완료한 17건은 다가구주택 매입 시 피해주택 외에 수반하여 취득한 주택 2호를 포함한 수치임(다가구주택 매입 총 6호)

※ 자료: 국토교통부

다가구주택은 개별 등기가 불가능한 구조와 복잡한 권리관계로 인하여 전세사기피해자의 우선매수권 활용과 경·공매 유예 등에 어려움이 있어 2024년 1월 22일에 LH는 다가구 피해주택 매입 확대를 위한 매입요건을

의 건축주·공사시공자·현장관리인·소유자·관리자 또는 점유자(이하 "건축주등"이라 한다)에게 공사의 중지를 명하거나 상당한 기간을 정하여 그 건축물의 해체·개축·증축·수선·용도변경·사용금지·사용제한, 그 밖에 필요한 조치를 명할 수 있다.

제80조(이행강제금) ① 허가권자는 제79조제1항에 따라 시정명령을 받은 후 시정기간 내에 시정명령을 이행하지 아니한 건축주등에 대하여는 그 시정명령의 이행에 필요한 상당한 이행기한을 정하여 그 기한까지 시정명령을 이행하지 아니하면 다음 각 호의 이행강제금을 부과한다. 다만, 연면적(공동주택의 경우에는 세대 면적을 기준으로 한다)이 60제곱미터 이하인 주거용 건축물과 제2호 중 주거용 건축물로서 대통령령으로 정하는 경우에는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 금액의 2분의 1의 범위에서 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 금액을 부과한다.

1. 건축물이 제55조와 제56조에 따른 건폐율이나 용적률을 초과하여 건축된 경우 또는 허가를 받지 아니하거나 신고를 하지 아니하고 건축된 경우에는 「지방세법」에 따라 해당 건축물에 적용되는 1제곱미터의 시가표준액의 100분의 50에 해당하는 금액에 위반면적을 곱한 금액 이하의 범위에서 위반 내용에 따라 대통령령으로 정하는 비율을 곱한 금액
2. 건축물이 제1호 외의 위반 건축물에 해당하는 경우에는 「지방세법」에 따라 그 건축물에 적용되는 시가표준액에 해당하는 금액의 100분의 10의 범위에서 위반내용에 따라 대통령령으로 정하는 금액

② 허가권자는 영리목적을 위한 위반이나 상습적 위반 등 대통령령으로 정하는 경우에 제1항에 따른 금액을 100분의 100의 범위에서 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 가중하여야 한다.

완화하는 등 개선방안을 시행한 바 있음.[421]

【 LH의 다가구 전세사기피해주택 매입요건 변경 전후 비교 】

당초	변경
다가구주택의 경우 전체 세대(호)가 전세사기피해자로 결정되고, 전체 세대(호)가 사전협의 신청하는 경우에 한함	다가구주택의 경우 다수(2인 이상)가 전세사기피해자로 결정되고, 피해자 전원이 동의하여 사전협의 신청하는 경우에 한함

※ 자료: LH 보도자료

그러나 개선방안 시행 이후에도 매입 완료 실적이 대폭 개선되지는 못한 것으로 나타나고 있어 전세사기피해자 지원과 주거안정을 위하여 「전세사기피해자법」을 제정하고 매입임대의 실시 근거를 마련한 취지에 부합하지 않는 측면이 있음.

한편, 전세사기피해자에 대한 주거지원을 강화하기 위하여 국회는 2024년 8월 28일에 「전세사기피해자법」 일부개정법률안을 의결하였음.

개정된 「전세사기피해자법」의 전세사기피해주택의 매입임대주택 공급과 관련한 주요 내용을 보면, 전세사기피해자에 대한 우선 공급 시 거주가능기간을 최장 10년간으로 명시하고(안 제25조제4항), 전세사기피해주택의 경매차익을 임대료로 사용(부족 시 재정 지원)하도록 하였으며(안 제25조제6항 및 제7항), 전세사기피해자가 10년 거주 이후에도 희망하면 공공임대주택의 임대료 수준으로 추가 최장 10년간 거주할 수 있도록 하였음(안 제25조제9항).

421) LH 보도자료, 「LH, 다가구 매입요건 완화 등 전세사기 피해지원 확대」, 2024.1.22., 4면 참조.

또한, 「신탁법」에 따라 수탁자에게 신탁된 주택을 적법한 권한이 없는 자가 임대한 경우 해당 주택(이하 “신탁사기피해주택”이라 함)에도 위와 같은 매입임대 혜택을 제공할 수 있도록 하고(안 제25조의3제1항), 「건축법」을 위반한 건축물을 공공주택사업자가 매입하는 경우 시정명령, 이행강제금 등의 조치를 유예하고 사용승인 또는 용도변경의 특례도 인정하여(안 제25조의6) 지금까지 전세사기피해주택 매입임대의 애로사항으로 지적된 부분을 개선하였음.

아울러, 개정안에 대한 국토교통위원회의 심사·의결 당시 철저한 경매관리 등 실효성 있는 제도운영, 실제 제도를 운영할 LH에 대한 충분한 인력·예산 지원, 결혼·출산 등에 따른 주거상향 소요에 대한 탄력적 대응 등 개정규정 시행 과정에서 국토교통부가 사업을 면밀하게 추진할 것을 요구하는 의견이 다수 제기된 바 있음.

따라서, 국토교통부는 개정법률에 따라 신속하고 효과적으로 피해자 지원이 이루어질 수 있도록 면밀하게 준비하여 매입임대 사업실적을 제고할 필요가 있을 것으로 생각됨.

5) 노후공공임대주택 리모델링(1440-412)

○ 2023년도 신규 내역사업인 ‘주거복지사 배치’는 사업 착수 지연 또는 지방자치단체의 매칭비 부족 등에 따라 당초 계획액의 56.3%를 감액하는 기금운용계획 변경을 연말에 시행하였는바, 주거복지사 배치 사업이 주거취약계층의 주거안전망 강화라는 당초 목적을 달성할 수 있도록 지방자치단체와 협의하고 소관 업무의 조속한 진행을 독려할 필요가 있음. ○ 국토교통부는 성과계획서상 성과지표로 공공임대주택 전체에 대한 미임대율과 건설형에 대한 공급실적만을 제시하고 있으나, 노후공공임대주택의 리모델링 등은 공공임대주택의 공급과 성격이 다르므로 성과를 측정할 수 있는 별도의 성과지표를 마련할 필요가 있음.

가) 개요

노후공공임대주택 리모델링 사업은 영구임대주택 단일세대의 리모델링 또는 소형평형 두 채의 세대통합 리모델링과 노후 영구임대주택 및 매입임대주택 시설의 개·보수 사업비를 LH에 출자하고 지방자치단체에 보조하며, 영구임대 단지에 전담 주거복지사를 배치하기 위한 예산을 LH와 지방자치단체에 보조하는 사업임.

2020년 3월 「주거복지 로드맵 2.0」을 통하여 사업계획이 발표된 이후 같은 해 6월의 2020년도 제3회 추가경정예산에서 시작되어 현재까지 시행 중이며, ‘주거복지사 배치’ 내역사업의 경우에는 2023년도가 시행 첫 해임.

이 사업의 2023년도 당초 계획액은 2,045억 7,700만원으로, 기금운용계획 변경에 따른 계획현액 2,013억 8,300만원 전액 집행(계획현액 대비 100.0%)하였음.

【 2023년도 노후공공임대주택 리모델링 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	계획액		전년도 이월액	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	본예산	수정						
노후공공임대주택 리모델링	204,577	201,383	-	201,383	201,383	-	-	212,977
리모델링 사업	132,600	132,600	-	132,600	132,600	-	-	132,600
영구임대 시설개선	51,000	51,000	-	51,000	51,000	-	-	57,300
매입임대 시설개선	15,300	15,300	-	15,300	15,300	-	-	15,300
국민임대 시설개선	-	-	-	-	-	-	-	2,100
주거복지사 배치	5,677	2,483	-	2,483	2,483	-	-	5,677

※ 자료: 국토교통부

나) 정확한 수요 예측에 기반한 기금운용계획 마련 필요

노후공공임대주택 리모델링 사업에는 2023년도부터 ‘주거복지사 배치’ 내역사업이 신규로 편성되었음.

동 내역사업은 고령층 및 취약계층인 입주민이 밀집하여 거주하고 있는 영구임대주택[422]의 특성을 고려하여 단순한 주거공간 제공을 넘어 입주민의 건강·경제·환경 등에 대한 적극적인 개입을 통하여 주거안전망을 강화할 수 있도록 사업 대상단지에 주거복지사[423]를 배치하기 위한 인건비·운영비 등을 지원하는 것임.

422) **「공공주택 특별법 시행령」**
제2조(공공임대주택) ① 「공공주택 특별법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제1호가목에서 “대통령령으로 정하는 주택”이란 다음 각 호의 주택을 말한다.
1. 영구임대주택: 국가나 지방자치단체의 재정을 지원받아 최저소득 계층의 주거안정을 위하여 50년 이상 또는 영구적인 임대를 목적으로 공급하는 공공임대주택

423) 국가공인 민간자격으로, 자력으로 주거문제를 해결하기 어려운 가구의 주거안정을 위하여 복지적 차원에서 주거서비스를 지원하는 전문인력이며, 2023년까지 (사)한국주거학회의 주관으로 13차례의 시험을 시행하였고 합격자는 총 4,288명임.

【 영구임대주택 주거복지 전문인력의 수행 업무 】



기본 업무	・입주자 주거복지 실태조사·분석·상담 ・돌봄 서비스 등 입주자 문제해결 지원 ・사각 지대에 처한 입주민 발굴·지원 ・주거복지서비스, 커뮤니티 활동 등 정보 제공
협력 연계 업무	・지역 네트워크 구축 및 서비스 연계 - 외부자원 발굴, 민관공 주거복지 네트워크 구축 ・관리사무소와 협력체계 구축 - 정보공유를 통한 상시 모니터링 체계 구축

※자료: 국토교통부

당초 2023년도 기금운용계획에는 LH가 운영하는 영구임대주택 112개 단지 및 지방공사가 운영하는 영구임대주택 37개 단지[424]에 주거복지사를 배치하는 데에 필요한 비용 56억 7,700만원이 편성되었음. LH에는 국비 50% 보조율의 민간경상보조(320-01목)로 39억 2,000만원을 지원하고, 지방공사에는 서울 50%, 그 밖의 지방자치단체 80%의 국비 보조율의 지자체경상보조(330-01목)로 17억 5,700만원을 지원하기로 하였음.

【 LH 영구임대주택 단지 현황 】

(단위 : 개)

구분	전체	100세대 미만	100~300세대	300~500세대	500~1,000세대	1,000세대 이상
합계	254	36	72	35	45	66
공단관리	137	7	7	21	37	65
민간위탁	117	29	65	14	8	1

주 1) 2024. 6월 말 기준
2) 국민임대주택 등 다른 유형과 혼합된 단지를 포함하여 영구임대주택 세대 수 기준으로 산정
※자료: 국토교통부

LH가 운영하는 영구임대주택의 경우 LH의 자회사인 ㈜주택관리공단에 주거복지사 배치 업무를 위탁・추진하고 있으며, 배치 대상인 영구임대주택

424) 37개 단지의 목록은 [참고] 참조.

단지의 범위를 동 공단이 관리하고 있는 1,000세대 이상 단지(2024. 4.)에서 500세대 이상 단지(2024. 9.)까지 확대하였고, 2024. 12.에는 민간 주택관리업체에 위탁된[425] 건설임대주택을 추가하였음.

그런데, 사업 신규 편성에 따른 주거복지사 배치계획의 수립과 실제 배치 등에 시간이 소요되면서 집행이 지연되었고, 2023. 12. 28. 기금운용계획 변경을 통하여 민간경상보조 39억 2,000만원 중 36.7%에 해당하는 14억 3,700만원을 감액하였음.[426]

한편, 지방공사가 운영하는 영구임대주택의 경우 수요조사 실시에도 불구하고 지방비 매칭 예산의 부족 등에 따라 사업을 추진하지 못하고 2023. 12. 28. 기금운용계획 변경을 통하여 지자체경상보조 17억 5,700만원 전액을 감액하였음. 국토교통부가 2023. 12. 사업설명회 등을 통하여 지방자치단체와 매칭 예산 및 인력 확보, 직접 수행 또는 위탁 등 운영방식에 관한 논의를 진행하였음에도 불구하고 2024. 6월 말까지 배치하기로 계획한 주거복지사 37명 전원을 배치하지 못하고 2024년도 계획액 17억 5,700만원 전액을 교부하지 못하고 있는 상황임.

---

425) **「공공주택 특별법」**
제50조(공공임대주택의 관리) ① 주택의 관리, 임차인대표회의 및 분쟁조정위원회 등에 관하여는 「민간임대주택에 관한 특별법」 제51조, 제52조 및 제55조를 대통령령으로 정하는 바에 따라 준용한다.
「민간임대주택에 관한 특별법」
제51조(민간임대주택의 관리) ② 임대사업자는 민간임대주택이 300세대 이상의 공동주택 등 대통령령으로 정하는 규모 이상에 해당하면 「공동주택관리법」 제2조제1항제15호에 따른 주택관리업자에게 관리를 위탁하거나 자체관리하여야 한다.

426) 2024. 6월 말 기준 배치하기로 계획한 주거복지사 112명이 전원 배치되었고, 2024년도 민간경상보조 예산 39억 2,000만원 중 19억 6,000만원을 집행(교부)하였음.

【 2023년도 노후공공임대주택 리모델링 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년							2024년
	계획액		전년도 이월액	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	본예산	수정						
주거복지사 배치	5,677	2,483	-	2,483	2,483	-	-	5,677
민간경상보조	3,920	2,483	-	2,483	2,483	-	-	3,920
지자체경상보조	1,757	-	-	-	-	-	-	1,757

※ 자료: 국토교통부

주거복지사 배치 사업은 고령층·취약계층에 대한 주거안전망 강화를 위하여 도입되었고, 2023년에 배치된 주거복지사들은 돌봄·복지연계 등 맞춤형 상담 3만 8,280건, 주거복지서비스 3만 1,872건, MOU·협약 추진 등 주거복지 네트워크 구축, 지속적인 돌봄·관찰이 요구되는 입주민에 대한 정신건강·주거위기 등 사례관리 710건 등의 활동을 수행하였음.

주거복지사 배치 사업은 주거취약계층의 건강·환경 등을 적극적으로 개선하기 위하여 마련되어 주택도시기금 집행을 계획하였다는 점에서, 배치에 필요한 행정절차 등을 신속하게 이행하지 못하거나 지방자치단체가 부담할 예산(서울 50%, 기타 20%)을 확보하지 못하여 계획액의 56.3%를 기금운용계획 변경을 통하여 감액하는 것은 바람직하다고 볼 수 없음.

따라서, 국토교통부는 주거복지사 배치 사업이 원활하게 진행될 수 있도록 지방자치단체와 조속한 지방비 예산 확보를 위한 협의를 강화하고 지방자치단체 소관 업무가 신속하게 추진될 수 있도록 독려할 필요가 있음.

참고 주거복지 전문인력 배치대상 단지(지자체)

연번	시도 (단지수)	시군구	단지명	임대주택 관리호수	관리
1	서울 (15개)	강남구	대치1	1,623	지자체(지방공사)
2		강남구	수서1-1단지	984	지자체(지방공사)
3		강남구	수서6	1,508	지자체(지방공사)
4		강서구	가양4	1,998	지자체(지방공사)
5		강서구	가양5	2,411	지자체(지방공사)
6		강서구	방화2-1	1,563	지자체(지방공사)
7		강서구	방화11	1,065	지자체(지방공사)
8		노원구	하계5	640	지자체(지방공사)
9		노원구	중계3	2,619	지자체(지방공사)
10		노원구	공릉1	1,395	지자체(지방공사)
11		노원구	월계사슴1	1,372	지자체(지방공사)
12		마포구	성산	1,807	지자체(지방공사)
13		중랑구	면목	905	지자체(지방공사)
14		중랑구	신내12	1,000	지자체(지방공사)
15		중랑구	신내10	906	지자체(지방공사)
16	부산 (9개)	금정구	부곡 영구임대아파트	553	지자체(지방공사)
17		사하구	다대3 영구임대아파트	750	지자체(지방공사)
18		사상구	학장1 영구임대아파트	720	지자체(지방공사)
19		부산진구	개금2 영구임대아파트	990	지자체(지방공사)
20		북구	덕천2 영구임대아파트	990	지자체(지방공사)
21		해운대구	반송 영구임대아파트	1,050	지자체(지방공사)
22		영도구	동삼2 영구임대아파트	1,120	지자체(지방공사)
23		사하구	다대4 영구임대아파트	1,920	지자체(지방공사)
24		사하구	다대5 영구임대아파트	2,107	지자체(지방공사)
25	대구 (3개)	달서구	비둘기아파트	2,824	지자체(지방공사)
26		수성구	용지아파트	2,646	지자체(지방공사)
27		수성구	지산5단지아파트	1,076	지자체(지방공사)
28	인천 (2개)	연수구	연수 영구임대주택	1,000	지자체(지방공사)
29		연수구	선학 영구임대주택	1,300	지자체(지방공사)
30	광주 (3개)	광산구	우산빛여울채	500	지자체(지방공사)
31		서구	쌍촌영구임대	500	지자체(지방공사)
32		서구	금호빛여울채	1,500	지자체(지방공사)
33	대전 (3개)	대덕구	한마음아파트	1,768	지자체(지방공사)
34		서구	보라아파트 1단지	869	지자체(지방공사)
35		유성구	송강마을아파트 1단지	660	지자체(지방공사)
36	세종 (1개)	세종	도램마을 8단지	500	지자체(지방공사)
37	경기 (1개)	남양주시	다산 진건A1BL 메트로3단지	502	지자체(지방공사)
합계	37개	-	-	47,641	

※ 자료: 국토교통부

다) 별도의 성과지표 마련 필요

국토교통부는 노후공공임대주택 리모델링 사업의 성과지표로 공공임대주택 미임대율과 건설형 공공임대주택 공급실적을 제시하고 성과를 관리하고 있음. 공공임대주택 미임대율은 2023년도에 3.4%를 기록하여 목표(2.3%) 대비 전년보다 개선된 67.7%의 달성도를 보였고, 건설형 공공임대주택 공급실적은 2.9만 호로 목표(3.5만 호) 대비 82.9%를 기록하여 전년보다 다소 미흡하게 나타났음.

【 노후공공임대주택 리모델링 사업의 성과지표 및 성과달성도 】

(단위 : %, 만호)

성과지표	구분	'21	'22	'23	'24	'23목표치 산출근거	측정산식 (또는 측정방법)	자료수집방법 (또는 자료출처)
공공임대주택 미임대율 (하향지표)	목표	1.3	1.5	1.7	2.3	최근 3년 실적치의 평균치를 감안	미임대주택/주택재고(입주개시 후 6개월 이상 공가를 대상으로 조사)	LH 자료
	실적	2.3	3.1	2.9	3.4			
	달성도	56.5	48.4	58.6	67.7			
건설형 공공임대주택 공급실적	목표	13.0	14.5	14.5	3.5	주거복지 로드맵 등 공급계획	영구, 국민, 행복, 공공임대, 통합임대, 다가구매입, 전세임대 등 공급실적	전수조사
	실적	15.0	12.3	12.1	2.9			
	달성도	115.4	84.8	83.4	82.9			

※자료: 국토교통부

위의 두 가지 성과지표는 국토교통부의 프로그램 목표 중 “임대주택 지원(출자)”[Ⅱ-5]에 설정된 것으로, 동 프로그램에는 ‘임대주택 지원’(1440) 단위사업에 속한 ‘다가구매입임대 출자’(1440-402), ‘전세·매입임대 경상보조’(1440-403), ‘국민임대 출자’(1440-404), ‘영구임대 출자’(1440-407), ‘행복주택 출자’(1440-408), ‘임대주택리츠 출자’(1440-409), ‘통합공공임대 출자’(1440-411) 사업과 함께 이 사업(노후공공임대주택 리모델링)이 포함되어 있음.

【 임대주택지원(출자) 프로그램 예산집행 현황 】

(단위 : 백만원, %)

구분	단위사업명	세부사업명	예산	전년도 이월	이·전용 등	예산현액 (A)	결산 (B)	집행률 (B/A)
2023	임대주택 지원	다가구매입임대출자	2,698,784	-	-	2,698,784	2,471,224	91.6
		전세·매입임대 경상보조	138,650	-	-	138,650	136,278	98.3
		국민임대출자	68,271	-	-	68,271	56,313	82.5
		영구임대출자	133,683	-	-	133,683	101,174	75.7
		행복주택출자	461,607	-	-	461,607	421,615	91.3
		임대주택리츠출자	322,110	-	-	322,110	310,900	96.5
		통합공공임대출자	570,374	-	-	570,374	456,569	80.0
		노후공공임대주택 리모델링	201,383	-	-	201,383	201,382	100.0
	소계		4,594,862	-	-	4,594,862	4,155,455	90.4

※자료: 국토교통부

그런데, 임대주택의 건설 공급과 관련된 다른 사업과 달리 노후공공임대주택 리모델링 사업은 노후한 공공임대주택의 리모델링 또는 시설개선 등을 내용으로 하고 있어 건설형 임대주택의 공급실적이나 공공임대주택의 미임대율로 이 사업의 성과를 측정하기 곤란한 측면이 있음.

실제로, 이 사업의 내역사업인 '리모델링 사업'의 경우 준공 후 15년 이상 경과한 노후 공공임대주택 세대 내부의 리모델링을 통하여 공공임대주택의 품질을 향상하고 취약계층의 생활 여건을 개선하는 사업으로 영구임대 한 채를 전면 개선(단일세대 리모델링)하거나 소형 평형 두 채를 통합(26㎡→52㎡, 세대통합 리모델링)하는 것인데,

【 리모델링 사업 개요 】

구분	내용
사업대상	준공후 15년 이상 영구임대
개선항목	-고성능 창호, LED 전등설치, 절수형 수전설치, 콘덴싱보일러, 태양광 발전 등 에너지 성능 강화 -비내력벽 철거, 친환경 자재시공 등 생활환경 개선
사업기간	'20년~현재

※자료: 국토교통부

LH에 지급되는 일반출자금(460-01목)의 실집행이 계속 부진하고 2023년도 및 2024년 6월 말까지 실집행 실적이 없음. 이는 국토교통부가 2020년 시범사업 300호 이후 2021년에 2.1만 호, 2022년에 2.9만 호의 물량을 목표로 하여 사업 초기에 공가(空家) 확보 물량보다 사업 물량을 과도하게 설정하였고, 소음·진동 등의 민원까지 제기되면서 사업 추진이 지연된 데 따른 것임.

【 2021년 이후 리모델링 사업 실집행 실적 】

(단위 : 백만원)

년도	국토교통부		지자체(자본보조)		LH(일반출자금)	
	예산	수정	예산	실집행	출자금	실집행액
2024	132,600	132,600	15,725	추진중	116,875	-
2023	132,600	132,600	17,004	17,004	115,596	-
2022	390,667	390,667	20,748	20,748	369,919	268,788
2021	277,675	277,952	19,476	19,475	258,476	137,595
합 계	933,542	933,819	72,953	57,227	860,866	406,383

※ 자료: 국토교통부

사업추진 실적 또한 2023년과 2024년(6월 말 기준)에 부진하여 LH는 같은 기간 동안 준공 물량이 없고 2024. 6월 말 기준 8,992호를 추진 중이며, 지방

자치단체 또한 2024. 6월 말 기준 1,008호를 추진 중이고 리모델링을 마친 물량이 없음.

【 2021년 이후 리모델링 사업 추진 실적 】

(단위 : 호)

년도	합계			지자체(자본보조)		LH(일반출자금)	
	합계	준공	추진중	준공	추진중	준공	추진중
2024	10,000	-	10,000	-	1,008	-	8,992
2023	10,084	674	9,410	674	500	-	8,910
2022	22,046	22,046	-	1,370	-	20,676	-
2021	11,705	11,705	-	1,228	-	10,477	-
합 계	53,835	34,425	19,410	3,272	1,508	31,153	17,902

※ 자료: 국토교통부

이처럼 현재의 프로그램 단위 성과지표는 공급 이후의 삶의 질 개선과 관련된 이 사업이 원활하게 효과적으로 추진되고 있는지 점검 및 환류하지 못하고 있는 문제점이 있으므로, 국토교통부는 이 사업의 성과를 측정할 수 있는 별도의 성과지표를 마련할 필요가 있을 것으로 생각됨.

나. 도시계정

1) 도시재생씨앗융자(1520-994)

○ 도시재생씨앗융자 사업에서 매년 당초계획액 대비 과다한 계획변경이 발생하였는바, 과도한 기금운용 계획변경이 발생하지 않도록 주의 필요

가) 개요

도시재생씨앗융자 사업은 쇠퇴한 도시지역 내 일자리 창출, 골목경제 활성화를 위해 공동협업공간, 창업시설, 임대상가 등 조성에 필요한 자금을 사업시행자(2023년 기준 개인사업자·법인 1.9%, 공공·사회적 주체 1.5%)에 융자하는 것으로,

이 사업의 2023년도 당초 계획액은 599억 2,800만원으로, 기금운용계획 변경을 통한 계획현액 410억 9,400만원 중 392억 1,800만원을 집행(95.4%)하고 18억 7,600만원은 불용하였음.

【 도시재생씨앗융자 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년									2024년
	계획액		전년도 이월액	계획 현액	집행액	전년도 이월액 제외		다음 연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정				예산 현액	집행액			
· 도시재생 씨앗융자	59,928	41,094	-	41,094	39,218	41,094	39,218	-	1,876	40,000
-기타민간융자금 (450-04)	59,928	41,094	-	41,094	39,218	41,094	39,218	-	1,876	40,000

※ 자료: 국토교통부

나) 도시재생씨앗융자 사업의 연례적인 과도한 계획변경 지양

도시재생씨앗융자 사업은「주택도시기금법」에 근거하여 추진되는 사업으로 융자사업 지원 유형에는 공동협업공간[427], 상가리모델링, 생활 SOC, 창업시설, 임대상가조성으로 구분하여 지원하고 있으며, 지원금리는 개인사업자·법인은 1.9%, 공공·사회적 경제주체는 1.5%임.

【 법적근거 및 지원 유형 】

법적근거	융자사업 지원 유형 및 조건
「주택도시기금법」 **제9조(기금의 용도)** ① 기금의 주택계정은 다음 각 호의 용도에 사용한다.(각호 생략) ② 기금의 도시계정은 다음 각 호의 용도에 사용한다. 2. 다음 각 목의 사업 중 대통령령으로 정하는 요건을 충족하는 사업에 필요한 비용의 출자·투자 또는 융자 가.「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 제2조제1항제7호에 따른 도시재생사업의 시행에 필요한 비용 나.「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 제2조제1항제5호에 따른 도시재생활성화지역 내에서 해당 지방자치단체의 장이 도시재생을 위하여 필요하다고 인정하는 건축물의 건축에 필요한 비용(토지의 매입에 필요한 비용을 포함한다)	ㅇ **지원유형** - 조성하고자 하는 시설에 따라 ①공동협업공간 ②상가리모델링 ③생활 SOC ④창업시설 ⑤임대상가조성 자금으로 구분 ㅇ **지원조건** - 총사업비 70~80% 이내(50억원 미만, 공공은 100억 미만)에서 7년간(연장시 12년) 연 1.5~1.9% 이율*(우대금리 적용 시 최대 1.2%)로 융자 *(기본 금리) 개인사업자·법인 : 1.9% / 공공·사회적경제주체 : 1.5%

427) 공동작업실 또는 공유오피스로서 이와 부대되는 교육공간, 회의실, 라운지, 전시·판매공간 등 공동으로 이용되는 시설을 포함

도시재생씨앗융자 사업의 세부집행 현황을 살펴보면, 5개의 사업 중 생활SOC조성 사업에만 수요가 집중되어 당초 계획과 차이가 있었을 뿐만 아니라, 전체 집행률 또한 당초 계획액 대비 65.4%로 저조함.

【 2023년도 도시재생씨앗융자 사업 세부집행 현황 】

(단위: 백만원, %)

구 분	당초 계획액 (A)	변경액	계획현액	집행액 (B)	당초계획액 대비 집행률 (B/A)
공동협업공간조성	9,300			7,637	82.1
상기리모델링	1,600			1,033	64.6
생활SOC조성	**3,300**	△18,834	41,094	**16,861**	**510.9**
창업시설조성	1,900			200	10.5
임대상가조성	43,800			13,486	30.8
합 계	**59,928**	**△18,834**	**41,094**	**39,217**	**65.4**

※ 자료: 국토교통부

한편, 도시재생씨앗융자 사업의 연도별 기금운용계획 변경률은 2020년도 41.8%, 2021년도 40.3%, 2022년도 37.1%, 2023년도 31.4%로 최근 4년간 당초 계획액 대비 30% 이상의 금액을 변경하였음. 이처럼 집행실적이 부진하고 매년 기금운용계획을 변경한 것에 대하여, 국토교통부는 부동산경기 악화 등에 따른 사업지연 등으로 융자수요 이월, 도시재생사업 기금의무 활용요건 폐지('23.1)[428]에 따른 수요 감소 등에 따른 것으로 설명하고 있음.

428) 국토교통부는 도시재생사업의 민간참여 확대 및 노후주거지 개선사업 활성화를 위하여 '19년 하반기부터 국비지원액 대비 주택도시기금(도시계정) 활용금액이 10% 이상이 되도록 의무화하였으나, '23년 1월부터 기금활용 의무요건을 폐지함

【 도시재생씨앗융자 기금운용계획 변경률(연도별) 】

(단위: 백만원, %)

연도	기금			기금계획 변경률 (C/A)
	당초(A)	수정(B)	변경 (C=A-B)	
2020	230,600	134,108	96,492	41.8
2021	196,515	117,415	79,100	40.3
2022	85,612	53,812	31,800	37.1
2023	59,928	41,094	18,834	31.4

※ 자료: 국토교통부

그러나, 당초계획액 대비 30% 이상이 매년 변경되었는데, 이는 국회가 확정한 기금예산의 내용에 대한 사실상 변경을 초래할 수 있는바, 향후 도시재생씨앗융자 사업의 재정 추계의 정확도를 높이기 위한 수요조사 관리 철저 및 부동산경기 전망에 지속적인 모니터링을 통하여 과도한 기금운용계획변경[429]이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

429) 「국가재정법」
제70조(기금운용계획의 변경) ①기금관리주체는 지출계획의 주요항목 지출금액의 범위 안에서 대통령령으로 정하는 바에 따라 세부항목 지출금액을 변경할 수 있다.
② 기금관리주체(기금관리주체가 중앙관서의 장이 아닌 경우에는 소관 중앙관서의 장을 말한다)는 기금운용계획 중 주요항목 지출금액을 변경하고자 하는 때에는 기획재정부장관과 협의·조정하여 마련한 기금운용계획변경안을 국무회의의 심의를 거쳐 대통령의 승인을 얻은 후 국회에 제출하여야 한다.
③ 제2항에도 불구하고 주요항목 지출금액이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 기금운용계획변경안을 국회에 제출하지 아니하고 대통령령으로 정하는 바에 따라 변경할 수 있다.
1.별표 3에 규정된 금융성 기금 외의 기금은 주요항목 지출금액의 변경범위가 10분의 2 이하
2.별표 3에 규정된 금융성 기금은 주요항목 지출금액의 변경범위가 10분의 3 이하. 다만, 기금의 관리 및 운용에 소요되는 경상비에 해당하는 주요항목 지출금액에 대하여는 10분의 2 이하로 한다.

【 도시재생씨앗융자 최년 4년간 결산 내역 】

(단위: 백만원, %)

연도	계획액			전년도 이월액	계획 현액(B)	집행액 (C)	다음년도 이월액	불용액	당초계획액 대비 집행률 (C/A)
	당초(A)	수정(B)	차액 (A-B)						
2020	230,600	134,108	96,492	-	134,108	130,675	-	3,433	56.7
2021	196,515	117,415	79,100	-	117,415	50,716	-	66,699	25.8
2022	85,612	53,812	31,800	-	53,812	44,079	-	9,733	51.5
2023	59,928	41,094	18,834	-	41,094	39,218	-	1,876	65.4

※ 자료: 국토교통부

7. 자동차사고 피해지원기금[430]

1) 기타경상이전수입(59-596)

○ 기타경상이전수입은 미수납액과 불납결손액이 많이 발생하여 자동차사고피해지원기금의 건전성을 저해하고 기금이 수행하는 자동차사고피해지원 사업의 원활한 추진을 제한할 우려가 있으므로 국토교통부는 기타경상이전수입의 미수납액과 불납결손액을 줄이고 수납률을 제고할 수 있는 방안을 강구할 필요가 있음.

가) 개요

기타경상이전수입은 ①정부보장사업으로 무보험・뺑소니 사고 피해자에게 지급한 손해보상금[431]을 가해자로부터 구상하여 회수한 금액(손해배상환입금)과

---

430) 자동차사고 피해지원기금은 「자동차손해배상 보장법」 제39조의11에 따라 자동차사고 피해지원사업 및 관련 사업에 필요한 재원을 확보하기 위하여 설치된 기금으로서, 자동차보유자로부터 책임보험료의 1%를 징수하여 조성한 자동차사고 피해지원사업 분담금을 주요 수입으로 하며, 2023년도 결산 기준 기금운용규모는 2,636억 6,000만원임.

431) 「자동차손해배상 보장법」

제30조(자동차손해배상 보장사업) ① 정부는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 피해자의 청구에 따라 책임보험의 보험금 한도에서 그가 입은 피해를 보상한다. 다만, 정부는 피해자가 청구하지 아니한 경우에도 직권으로 조사하여 책임보험의 보험금 한도에서 그가 입은 피해를 보상할 수 있다.

1. 자동차보유자를 알 수 없는 자동차의 운행으로 사망하거나 부상한 경우
2. 보험가입자등이 아닌 자가 제3조에 따라 손해배상의 책임을 지게 되는 경우. 다만, 제5조제4항에 따른 자동차의 운행으로 인한 경우는 제외한다.
3. 자동차보유자를 알 수 없는 자동차의 운행 중 해당 자동차로부터 낙하된 물체로 인하여 사망하거나 부상한 경우

②정부는 자동차의 운행으로 인한 사망자나 대통령령으로 정하는 중증 후유장애인(img55701391)의 유자녀(幼子女) 및 피부양가족이 경제적으로 어려워 생계가 곤란하거나 학업을 중단하여야 하는 문제 등을 해결하고 중증 후유장애인이 재활할 수 있도록 지원할 수 있다.
③ 국토교통부장관은 제1항 및 제2항에 따른 업무를 수행하기 위하여 다음 각 호의 기관에 대통령령에 따른 정보의 제공을 요청하고 수집・이용할 수 있으며, 요청받은 기관은 특별한 사유가 없으면 관련 정보를 제공하여야 한다.

1. ~ 6. (생 략)

④ 정부는 제11조제5항에 따른 보험회사등의 청구에 따라 보상을 실시한다.
⑤ 제1항・제2항 및 제4항에 따른 정부의 보상 또는 지원의 대상・기준・금액・방법 및 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
⑥ 제1항・제2항 및 제4항에 따른 정부의 보상사업(이하 “자동차손해배상 보장사업”이라 한다)에 관한 업무는 국토교통부장관이 행한다.

②전년도 민간위탁사업비 잔액 반납금액(위탁사업비 반납), ③미반환가불금 보상사업으로 보험회사등에게 지급한 보상금[432]을 가불금을 지급받은 자로부터 구상하여 회수한 금액, ④자동차사고로 인한 사망 또는 중증후유장애인 중 생활이 어려운 가정의 유자녀에게 생활자금[433]을 무이자로 대출한 금액을 상환하여 발생한 수입(생활자금대출회수)을 말함.

2023년도 계획액은 179억 1,000만원이고, 징수결정액은 3,084억 5,100만원으로 이 중 264억 6,000만원을 수납하고 2,649억 3,400만원은 미수납, 170억 5,600만원은 불납결손 처리하였음.

【 2023년도 기타경상이전수입 결산 】

(단위 : 백만원)

세사업 명	2023년							2024년
	계획액		이체등 증감액	징수 결정액	수납액	미수납액	불납 결손액	계획액
	당초	수정						
기타경상이전수입	17,910	17,910	-	308,451	26,460	264,934	17,056	20,574

※ 자료: 국토교통부

---

432) 「자동차손해배상 보장법」
제11조(피해자에 대한 가불금) ① 보험가입자등이 자동차의 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 피해자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 보험회사등에게 자동차보험진료수가에 대하여는 그 전액을, 그 외의 보험금등에 대하여는 대통령령으로 정한 금액을 제10조에 따른 보험금등을 지급하기 위한 가불금(假拂金)으로 지급할 것을 청구할 수 있다.
② 보험회사등은 제1항에 따른 청구를 받으면 국토교통부령으로 정하는 기간에 그 청구받은 가불금을 지급하여야 한다.
③ 보험회사등은 제2항에 따라 지급한 가불금이 지급하여야 할 보험금등을 초과하면 가불금을 지급받은 자에게 그 초과액의 반환을 청구할 수 있다.
④ 보험회사등은 제2항에 따라 가불금을 지급한 후 보험가입자등에게 손해배상책임이 없는 것으로 밝혀진 경우에는 가불금을 지급받은 자에게 그 지급액의 반환을 청구할 수 있다.
⑤ 보험회사등은 제3항 및 제4항에 따른 반환 청구에도 불구하고 가불금을 반환받지 못하는 경우로서 대통령령으로 정하는 요건을 갖추면 반환받지 못한 가불금의 보상을 정부에 청구할 수 있다.

433) 「자동차손해배상 보장법」
제30조(자동차손해배상 보장사업) ① (생 략)
②정부는 자동차의 운행으로 인한 사망자나 대통령령으로 정하는 중증 후유 장애인(重症 後遺障礙人)의 유자녀(幼子女) 및 피부양가족이 경제적으로 어려워 생계가 곤란하거나 학업을 중단하여야 하는 문제 등을 해결하고 중증 후유장애인이 재활할 수 있도록 지원할 수 있다.
③ ~ ⑥ (생 략)

나) 수납률 제고 필요

기타경상이전수입은 연례적으로 징수결정액[434] 대비 수납률이 저조한 문제가 있음.

2021년에는 징수결정액 3,386억 3,600만원 중 155억 1,300만원만을 수납하여 4.6%의 수납률을 보였고, 2022년에는 징수결정액 3,142억 5,900만원 중 205억 8,200만원을 수납하여 6.5%의 수납률을 보였으며, 2023년에는 징수결정액 3,084억 5,100만원 중 264억 6,000만원을 수납하여 8.6%의 수납률을 보였음.

이로 인해 2021년 2,936억 3,700만원, 2022년 2,745억 7,600만원, 2023년 2,649억 3,400만원 등 최근 3년간 2,500억원 이상의 미수납액이 발생하였음.

더욱이 재산 없음, 행방불명, 소멸시효 완성 등의 사유로 2021년 145억 1,400만원, 2022년 191억 100만원, 2023년 170억 5,600만원 등 약 150억원 이상의 불납결손액이 발생하였음.

【 최근 3년간 기타경상이전수입 결산 】

(단위: 백만원)

연도	계획액		이체등 증감액	계획 현액	징수 결정액(B)	수납액 (C)	수납률 (C/A)	수납률 (C/B)	미수납액	불납 결손액
	당초	수정(A)								
'21	10,919	15,091	-	15,091	338,636	15,513	102.8	4.6	293,637	14,514
'22	16,885	16,885	-	16,885	314,259	20,582	121.9	6.5	274,576	19,101
'23	17,910	17,910	-	17,910	308,451	26,460	147.7	8.6	264,934	17,056

※ 자료: 국토교통부

434) 국토교통부에 따르면, 2021년도 결산부터 정부보장사업 시행('78~) 이후 발생한 구상채권의 누적 미수납 전액을 포함한 금액을 징수결정액으로 계상함.

【 2023년도 불납결손 사유 】

(단위: 백만원)

구분	합계	재산없음	행방불명	파산/면책	소멸시효완성	기타
건수	1,706	608	20	145	427	506
금액	17,056	5,923	161	3,459	2,579	4,934

* 기타 : 청산종결, 상속포기, 채무자사망, 한정승인 등

※ 자료: 국토교통부

이와 같은 미수납액은 정부보장사업으로 무보험·뺑소니 사고 피해자에게 지급한 손해보상금을 가해자로부터 구상하여 회수하는 금액에서 발생하는 것인데,

국토교통부는 미수납액이 많이 발생한 것은 정부보장사업 구상채권이 보험을 가입할 여력이 없을 정도로 변제 자력이 부족한 채무자들을 대상으로 하기 때문이고, 불납결손액의 증가는 장기 채무로 경제활동을 하지 못하는 채무자들을 사회구성원으로 복귀시키고 실효성 없는 채권의 결손처분을 통해 채권 관리 효율성을 높여 수납률을 제고하기 위함이라고 설명함.

【 2023년도 기타경상이전수입 내역별 결산 】

(단위 : 백만원)

세사업 명	2023년							2024년
	계획액		이체등 증감액	징수 결정액	수납액	미수납액	불납 결손액	계획액
	당초	수정						
기타경상이전수입	17,910	17,910	-	308,451	26,460	264,934	17,056	20,574
-손해보상환입금	9,950	9,950	-	294,241	12,250	264,934	17,056	10,502
-위탁사업비 반납	1,531	1,531	-	6,341	6,341	-	-	3,621
-생활자금대출회수	6,429	6,429	-	7,869	7,869	-	-	6,451

※ 자료: 국토교통부

그러나 이러한 미수납액과 불납결손액의 발생은 자동차사고피해지원기금의 건전성을 저해하고 기금이 수행하는 자동차사고피해지원 사업의 원활한 추진을 제한할 우려가 있음.

따라서 국토교통부는 기타경상이전수입의 미수납액과 불납결손액을 줄이고 수납률을 제고할 수 있는 방안을 강구할 필요가 있음.

2) 피해자 지원(4641-301)

○ 피해자 지원 사업의 홍보예산 중 추석격려물품 지원과 김장김치 지원은 사업의 홍보효과가 낮은 것으로 보이므로 국토교통부는 동 지원들을 별도의 피해자 지원 내역사업으로 구분하고 홍보효과가 높은 새로운 홍보방안을 강구할 필요가 있음. ○그동안의 유자녀 국가 미래 산업 체험 및 견학 지원 사업은 지원내용과 방식에 일관성이 없고 일회성으로 이루어지는 측면이 있으므로 국토교통부는 유자녀에게 실질적인 도움이 될 수 있도록 사업 대상자의 수요를 반영하여 사업의 실효성과 형평성을 제고할 수 있는 방안을 강구할 필요가 있음.

가) 개요

피해자 지원 사업은 자동차사고 사망자 또는 중증후유장애인 및 그 가족의 생계유지와 재활을 지원하기 위한 사업으로, 내역사업에 경제적 지원 및 정서적 지원, 홍보 및 피해예방사업 등이 포함되어 있음.

2023년도 계획액은 225억 7,400만원으로, 민간위탁사업비(한국교통안전공단 위탁)로 편성되어 전액 교부되었으며, 교부된 225억 7,400만원 중 실집행된 금액은 197억 5,800만원으로 실집행률은 87.5%임.

내역사업별로는 지원사업 홍보 사업이 1억 8,900만원의 계획현액 중 1억 8,890만원을 실집행하여 99.9%의 가장 높은 실집행률을 보였고, 피해예방사업 96.4%, 정서적 지원 사업 92.2%, 관리운영비 92.0%, 경제적 지원 사업 86.3% 순의 실집행률을 나타냈음.

【 2023년도 피해자 지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

세사업 명	2023년							2024년
	계획액		전년도 이월액	계획 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정						
· 경제적 지원	18,302	18,302	-	18,302	18,302	-	-	17,503
· 정서적 지원	939	939	-	939	939	-	-	939
· 지원사업 홍보	189	189	-	189	189	-	-	189
· 관리운영비	2,864	2,864	-	2,864	2,864	-	-	2,864
· 피해예방사업	280	280	-	280	280	-	-	280
합 계	22,574	22,574	-0	22,574	22,574	-	-	21,775

※ 자료: 국토교통부

【 2023년도 피해자 지원 사업 실집행실적 】

(단위 : 백만원, %)

구분	부처			사업시행주체(한국교통안전공단)						
	계획액	계획 현액	집행액	교부액	전년도 이월액	계획 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
· 경제적 지원	18,302	18,302	18,302	18,302	-	18,302	15,797	-	2,505	86.3
· 정서적 지원	939	939	939	939	-	939	866	-	73	92.2
· 지원사업 홍보	189	189	189	189	-	189	188.9	-	0.1	99.9
· 관리운영비	2,864	2,864	2,864	2,864	-	2,864	2,636	-	228	92.0
· 피해예방사업	280	280	280	280	-	280	270	-	10	96.4
합 계	22,574	22,574	22,574	22,574	-	22,574	19,758	-	6,306	87.5

※ 자료: 국토교통부

나) 홍보예산의 적절성 문제

피해자 지원 사업 중 지원사업 홍보 사업은 피해자 지원 사업에 대한 사회적 관심을 유도하고 신규 지원자를 발굴하기 위해 일간지공고, 리플릿 제작·배포, 추석 격려물품 지원, 김장지원 등을 추진하고 있음.

그런데 이 중 추석 격려물품 지원사업과 김장지원 사업은 다음과 같은 점에서 홍보사업으로 부적절한 면이 있음.

2023년 피해자 지원 사업은 1억 1,400만원을 집행하여 총 5,000명의 교통사고 피해자에게 추석격려물품을 제공하였고, 4,300만원을 집행하여 1,900명의 피해자에게 김장김치를 제공하였음.

【 2023년도 피해자 지원 홍보사업 실적 】

(단위: 백만원)

구분	세부사업	실적		세부집행내역
		인원	금액	
홍보사업	일간지공고	1회	2.2	·신문공고비(1회) : 2.2백만원
	리플릿 제작·배포	10만부	19.4	·제작비 : 14.4, 배포비 : 5
	추석 격려물품	5,000	114	·생필품 : (5,000명×22,800원)
	김장지원	1,900	43	·김치 : (1,900명×22,600원)
	기타홍보(물품지원 등)	-	10.3	·생필품 : (300개×34,300원)
	소 계	-	188.9	

※ 자료: 국토교통부

국토교통부에 따르면, 동 지원들은 사회공헌활동으로 지역별 언론 보도를 통해 나눔 문화를 확산하고 피해가정 지원(김장김치, 생필품 지원) 등을 통해 자동차사고 피해가족에 대한 관심을 유도하기 위한 홍보 목적으로 시행되었음.

그러나 추석 선물 및 김장 지원이라는 동 지원들의 성격 상 일반 국민들이 동 지원들을 통해 자동차사고 관련 피해자 지원 사업의 전반적인 내용에 대해 알기는 어려운 측면이 있음.

【 2023년도 피해가정 지원(김장김치, 추석격려용품 지원) 사업 선정방법】

세부사업	지원대상	선정방법
김장지원	1,890명 (재활 및 피부양보조금 지원자)	1순위 : 독거인 2순위 : 최초신청자
추석격려 용품지원	5,000명 (지원가정 전체)	제외 : 병원 및 요양원 거주자 등 물품 수령 불가자

※ 자료: 국토교통부

즉, 동 지원들은 피해자 지원 사업의 홍보 목적으로 추진되고 있으나, 홍보효과가 낮고, 오히려 동 사업의 수탁기관인 한국교통안전공단의 공익적 활동을 홍보하는 수단으로 이용되는 측면이 있는 것으로 보임.

이와 같은 점을 고려해 볼 때, 국토교통부는 피해자 지원 사업의 홍보예산 중 추석격려물품 지원과 김장지원은 별도의 피해자 지원 내역사업으로 구분하고 홍보 효과가 높은 새로운 홍보방안을 강구할 필요가 있음.

다) 유자녀 국가미래산업 체험 및 견학의 실효성 제고 필요

피해자 지원 사업 중 정서적 지원 사업에는 어려운 환경으로 인한 불안과 진로문제에 직면한 유자녀(고등학생)가 적성에 맞는 진로를 찾고 설계할 기회를 제공하기 위하여 유자녀 국가 미래 산업 체험 및 견학 지원 사업이 포함되어 있음.

이에 따라 2020년에는 4,500만원을 집행하여 253명을 대상으로 드론키트와 자기개발도서가 지급되었고, 2021년에는 800만원을 집행하여 AI, 조향, 도예 등에 대한 온라인 강의가 제공되었으며, 2022년 6,000만원을 집행하여 제주도에서 AI, 컴퓨터과학 등 미래산업 체험 및 견학이 이루어졌음.

특히 2023년에는 5,500만원을 집행하여 싱가포르에서 해외 미래산업 체험 및 이문화 경험을 위해 AI, 컴퓨터과학 등에 대한 교육 및 체험·견학프로그램이 진행되었음.

【 2023년도 유자녀 국가미래산업 체험 및 견학 주요일정】

일정	방문지	주요내용
[미래산업체험]		
2일차	도시개발청+시티갤러리	싱가포르 미래 도시모습의 청사진 제공 및 추진
3일차	사이언스센터	다양한 체험을 통한 과학 이해와 원리를 학습
	모빌리티갤러리	육상운송시스템을 계획, 설계, 구축하는 기관
4일차	아트사이언스뮤지엄	예술과 과학이 만나서 새로운 아이디어로 도출
	가든스바이더베이	혁신적 사고와 자연의 조화로움이 만들어낸 공원
	쥬얼창이공항	예술적 독창성과 자연의 조화가 멋진 명소가 됨
[역사문화체험]		
2일차	국립박물관	싱가포르의 과거, 현재, 미래의 모습을 조망함
	내셔널갤러리	예술, 문화유산, 역사적통찰이 함께 선보이는 곳
	윙즈오브타임	최첨단 특수효과, 이미지, 음악을 활용한 공연
3일차	머리이언파크	싱가포르 랜드마크인 머라이언 동상이 있는 공원
	리버크루즈	크루즈를 타고 최고의 상업 중심지를 체험함
4일차	마리나베이샌즈	마리나 베이 샌즈 호텔과 지하 센터를 둘러봄

※ 자료: 국토교통부

그런데 그동안의 유자녀 국가 미래 산업 체험 및 견학 지원 사업의 실적을 보면, 지원내용과 방식에 일관성이 없고 일회성으로 이루어지는 측면이 있는 것으로 보임.

지원내용과 방식은 2020년 드론 키트 및 자기계발서 제공, 2021년 온라인 교육 제공, 2022년과 2023년 견학 프로그램 제공 등 계속적으로 변화하여 체계적이지 못하며, 2022년과 2023년에는 각각 제주도와 싱가포르에서 단기 견학프로그램을 일회성으로 제공하였음.

【 최근 4년간 유자녀 국가미래산업 체험 및 견학 실적 】

(단위 : 명, 백만원)

연도	횟수	인원	금액 (1인당 지원금액)	내용
2020	1	253	45 (약 18만원)	· 드론키트 : 16 (253명 × @62,500원) · 자기개발도서(3권) : 9 (253명 × @40,000원) · 안내자료(인쇄물, USB) 제작 : 4 · 사은품(도서상품권, 기프트카드) : 1 · 방역용품(마스크) : 2 · 기타경비(택배비, 이윤, 부가세 등) : 13
2021	1	32	8 (25만원)	· 교육전문기업(클래스101) 온라인강의 제공 - AI, 코딩, 어플제작 : 2 (12명 × @165,000원) - 조향 : 3 (9명 × @293,854원) - 도예 : 1 (4명 × @288,420원) - 가죽공예 : 2 (7명 × @342,760원)
2022	1	28	60 (약 214만원)	· 미래산업 체험 및 견학(제주도) - 부대비용(숙박, 식대, 교통비 등) : 39 - 교육 및 체험·견학프로그램 : 4 * AI, 컴퓨터과학, 디지털그래픽, 천문과학 등 - 기타경비(운영비, 용역인건비, 여행자보험, 기념품 등) : 17
2023	1	22	55 (약 250만원)	해외 미래산업 체험 및 이문화 경험(싱가포르) - 부대경비(항공료, 숙박, 식대 등) : 32 - 교육 및 체험·견학프로그램 : 7 * AI, 컴퓨터과학, 디지털그래픽, 천문과학 등 - 기타경비(용역인건비, 보험료, 가이드 등) : 16
계	4	335	168	

※ 자료: 국토교통부

특히, 연도별 1인당 평균지원금액을 보면, 2020년 약 18만원, 2021년 25만원, 2022년 약 214만원, 2023년 약 250만원으로 큰 편차를 보이고 있는 문제도 있음.

이에 대해, 국토교통부는 2020년, 2021년의 경우 코로나19로 인해 불가피하게 체험 및 견학 사업을 추진하기 어려웠다고 설명하고 있으나, 이와 같이 연도별 지원자 간에 지원금액이 크게 달라질 경우 형평성 문제를 초래할 가능성이 있다는 점에서 체계적이고 지속성 있는 사업계획을 마련할 필요가 있다고 보임.

따라서 국토교통부는 유자녀에게 실질적인 도움이 될 수 있도록 사업 대상자의 수요를 반영하여 사업의 실효성과 형평성을 제고할 수 있는 방안을 강구할 필요가 있음.

3) 정부보장사업(4641-302)

○내역사업인 채권정리위원회 운영예산은 기금운영비 사업과 이원화되어 편성·집행되고 있어 예산의 투명성을 저해하고 그 효과성을 평가하는데 어려움을 초래하며 당초 계획되지 않은 사업에서 예산을 집행하는 문제가 있으므로 국토교통부는 향후 동 예산을 정부보장 사업으로 일원화하여 편성·집행할 필요가 있는 것으로 보임.

가) 개요

정부보장사업은 무보험·뺑소니·차량낙하물 사고 피해자에게 가해자를 대신하여 정부가 보상을 실시하고 이후 손해배상책임이 있는 자에게 정부가 구상하는 무보험·뺑소니보상 사업과 보험회사가 반환받지 못한 가불금에 대한 보상을 하는 미반환가불금보상 사업 등으로 구성됨.

2023년도 계획액 207억 900만원은 민간위탁사업비(자동차손해배상진흥원 위탁)로 편성되어 전액 교부되었는바, 교부된 207억 900만원 중 185억 9,200만원이 실집행되어 실집행률은 89.8%임.

【 2023년도 정부보장사업 결산 】

(단위 : 백만원)

사업명	2023년							2024년
	계획액		전년도 이월액	계획 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정						
정부보장	20,709	20,709	-	20,709	20,709	-	-	20,596
-무보험·뺑소니보상	17,702	17,702	-	17,702	17,702	-	-	17,089
-미반환가불금보상	1,500	1,500	-	1,500	1,500	-	-	2,000
-관리운영비	1,507	1,507	-	1,507	1,507	-	-	1,507

※ 자료: 국토교통부

【 2023년도 정부보장 사업 실집행실적 】

(단위 : 백만원)

구분	부처			사업시행주체(자동차손해배상진흥원)						
	계획액	계획 현액	집행액	교부액	전년도 이월액	계획 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
정부보장	20,709	20,709	20,709	20,709	-	20,709	18,592	-	2,117	89.8

※ 자료: 국토교통부

나) 채권정리위원회 운영 예산 사업 이원화 문제

「자동차손해배상 보장법」 제39조의2[435]에 따라 국토교통부장관은 무보험·뺑소니 사고 피해자에게 정부가 지급한 손해보상금 관련 가해자에 대한 구상채권과 미반환가불금 보상사업으로 보험회사등에게 정부가 지급한 보상금 관련 자동차손해배상보장사업 채권정리위원회를 운영하고 있음.

국토교통부장관은 「자동차손해배상 보장법」 제45조[436]에 따라 동 위원회의 안건심의에 필요한 전문적인 자료의 조사·검증 등의 업무를 자동차손해배상보장진흥원에 위탁하고 있고, 그 비용을 「자동차손해배상 보장법」 제39조의12[437]에 따라 자동차사고피해지원기금에서 집행하고 있음.

435) 「자동차손해배상 보장법」
제39조의2(자동차손해배상보장사업 채권정리위원회) ① 제39조제1항 및 제2항에 따른 채권의 결손처분과 관련된 사항을 의결하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 자동차손해배상보장사업 채권정리위원회(이하 "채권정리위원회"라 한다)를 둔다.
② 채권정리위원회의 구성·운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

436) 「자동차손해배상 보장법」
제45조(권한의 위탁 등) ① 국토교통부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 업무를 보험회사등, 보험 관련 단체 또는 자동차손해배상진흥원에 위탁할 수 있다. 이 경우 금융위원회와 협의하여야 한다.
1. ~ 4. (생 략)
5. 채권정리위원회의 안건심의에 필요한 전문적인 자료의 조사·검증 등의 업무
6. 삭제 <2021. 12. 7.>
② ~ ⑨ (생 략)

437) 「자동차손해배상 보장법」
제39조의12(기금의 조성 및 용도) ① (생 략)

이에 정부보장사업 중 관리운영비에 채권정리위원회 운영을 위한 예산이 포함되어 있는데, 동 위원회의 운영예산이 두 개의 세부사업으로 이원화되어 집행되고 있는 문제가 있음.

2023년 정부보장사업에는 동 위원회의 회의비, 일반관리비, 인쇄비 명목으로 3,900만원이 편성되어 84.3%인 3,294만원이 실집행되었고, 기금운영비 사업(4651-306)에는 동 위원회의 위원 회의참석 수당으로 2,374만원을 집행하였음.

【 2023년도 정부보장 사업 채권정리위원회 예산 실집행실적 】

(단위 : 천원)

예산(A)	집행액(B)	실집행액(C)	실집행율 (C/A)	실집행잔액 (C-B)
39,089	39,089	32,936	84.3	6,153

※ 자료: 국토교통부

② 기금은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 용도에 사용한다.
1. 제7조제1항에 따른 가입관리전산망의 구성·운영
2. 제30조제1항에 따른 보상
3. 제30조제2항에 따른 지원
4. 제30조제4항에 따른 미반환 가불금의 보상
5. 제30조의2제1항에 따른 자동차사고 피해예방사업
6. 제31조제1항에 따른 재활시설의 설치
7. 제32조제1항에 따른 재활시설 및 재활사업의 관리·운영
8. 제39조제1항 및 제2항에 따른 청구권의 대위행사
9. 제39조의2제1항에 따른 채권정리위원회의 운영
10. 제39조의3제1항에 따른 자동차손해배상진흥원의 운영 및 지원
11. 삭제 <2021. 12. 7.>
12. 자동차사고 피해지원사업과 관련된 연구·조사
13. 자동차사고 피해지원사업과 관련된 전문인력 양성을 위한 국내외 교육훈련
14. 분담금의 수납·관리 등 기금의 조성 및 기금 운용을 위하여 필요한 경비

【 2023년도 기금운영비 채권정리위원회 예산 실집행실적 】

(단위 : 천원, %)

예산(A)	집행액(B)	실집행액(C)	실집행율 (C/A)	실집행잔액 (C-B)
-	23,736	23,736	순증	-

※ 자료: 국토교통부

특히, 2023년도 기금운영비 예산안의 국회 심사 시에는 동 사업의 계획에 동 위원회의 회의참석 수당이 포함되어 있지 않았으나 이를 자의적으로 집행하였음.

이는 국회에서 예산안 심사 시 확정한 내용이 아닌 예산을 집행함으로써 「국가재정법」 제45조[438]를 위반하여 예산을 목적 외로 사용한 문제가 있는 것임.

이와 같이 동 위원회의 예산은 이원화되어 집행됨으로써 예산 편성과 집행의 투명성을 저해하고 그 효과성을 평가하는 데 어려움을 초래하며, 당초 예산집행이 계획되지 않은 사업에서 예산을 집행하여 예산의 목적 외 사용 문제가 있음.

다만, 「자동차손해배상 보장법」[439] 개정에 따라 2024년 7월 10일부터

438) 「국가재정법」
제45조(예산의 목적 외 사용금지) 각 중앙관서의 장은 세출예산이 정한 목적 외에 경비를 사용할 수 없다.
439) 「자동차손해배상 보장법」
제23조의4(자동차손해배상보장위원회의 구성 등) ① (생 략)
② 자동차손해배상보장위원회의 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 다음 각 호의 분과위원회를 둘 수 있으며, 분과위원회에서 심의 ·의결 또는 조정한 사항은 자동차손해배상보장위원회에서 심의·의결 또는 조정한 것으로 본다.
1. 공제분쟁조정분과위원회

동 위원회가 폐지되고 신설되는 자동차손해배상보장위원회의 채권정리분과위원회에서 동 업무를 수행하고 있음.

개정되는 「자동차손해배상 보장법」[440]에서도 기금의 용도로 채권정리분과위원회를 규정하고 있으므로 동 위원회의 운영 경비를 기금에서 집행할 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 향후 채권정리분과위원회의 운영 예산을 정부보장사업으로 일원화하여 편성·집행할 필요가 있는 것으로 보임.

---

2. 재활시설운영심의분과위원회
3. 채권정리분과위원회
③ (생 략)
④ 국토교통부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 자동차손해배상보장위원회의 운영 및 사무 처리에 관한 업무(제45조제2항에 따라 한국교통안전공단에 위탁하는 업무에 관한 사항은 제외한다)의 일부를 제39조의3에 따른 자동차손해배상진흥원에 위탁할 수 있다.
⑤ (생 략)
[본조신설 2024. 1. 9.]
[시행일: 2024. 7. 10.] 제23조의4

440) 「자동차손해배상 보장법」
제39조의12(기금의 조성 및 용도) ① (생 략)
② 기금은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 용도에 사용한다. <개정 2020. 6. 9., 2024. 1. 9.>
1. 제7조제1항에 따른 가입관리전산망의 구성·운영
1의2. 제23조의4제2항제3호에 따른 채권정리분과위원회의 운영
2. 제30조제1항에 따른 보상
3. 제30조제2항에 따른 지원
4. 제30조제4항에 따른 미반환 가불금의 보상
5. 제30조의2제1항에 따른 자동차사고 피해예방사업
6. 제31조제1항에 따른 재활시설의 설치
7. 제32조제1항에 따른 재활시설 및 재활사업의 관리·운영
8. 제39조제1항 및 제2항에 따른 청구권의 대위행사
9. 삭제 <2024. 1. 9.>
10. 제39조의3제1항에 따른 자동차손해배상진흥원의 운영 및 지원
11. 삭제 <2021. 12. 7.>
12. 자동차사고 피해지원사업과 관련된 연구·조사
13. 자동차사고 피해지원사업과 관련된 전문인력 양성을 위한 국내외 교육훈련
14. 분담금의 수납·관리 등 기금의 조성 및 기금 운용을 위하여 필요한 경비
[본조신설 2016. 12. 20.]
[시행일: 2024. 7. 10.] 제39조의12

4) 생활지원 및 학자금(융자)(4641-303)

○생활지원 및 학자금(융자) 사업은 연례적으로 대출자 수와 대출금액이 감소하는 문제가 있고, 이는 향후에도 지속될 우려가 있으므로 국토교통부는 사업의 필요성과 효과성 제고를 위해 사업에 대한 종합적인 검토를 통해 지원을 확대할 수 있는 방안을 강구할 필요가 있음. ○생활지원 및 학자금(융자) 사업의 최근 5년간 대출금의 연체인원과 연체금액, 연체율이 증가하고 있는 문제가 있으므로 국토교통부는 이를 줄일 수 있는 효과적인 방안을 조속히 마련할 필요가 있음.

가) 개요

생활지원 및 학자금(융자) 사업은 자동차사고로 경제적 어려움을 겪고 있는 중증후유장애인 또는 가족들에게 필요한 생활자금을 무이자로 대출해 주는 사업임.

2023년도 계획액 11억 1,900만원은 민간위탁사업비(한국교통안전공단 위탁)로 편성되어 전액 교부되었는바, 교부된 11억 1,900만원 중 6억 9,400만원이 실집행되어 실집행률은 62.0%임.

【 2023년도 생활지원 및 학자금(융자) 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

사업명	2023년							2024년
	계획액		전년도 이월액	계획 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정						
생활지원 및 학자금(융자)	1,119	1,119	-	1,119	1,119	-	-	1,119

※ 자료: 국토교통부

【 2023년도 생활지원 및 학자금(융자) 사업 실집행실적 】

(단위 : 백만원)

구분	부처			사업시행주체(한국교통안전공단)						
	계획액	계획 현액	집행액	교부액	전년도 이월액	계획 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
생활지원 및 학자금(융자)	1,119	1,119	1,119	1,119	-	1,119	694	-	425	62.0

※ 자료: 국토교통부

나) 지원확대 방안 강구 필요

생활지원 및 학자금(융자) 사업은 연례적으로 대출자 수와 대출금액이 감소하는 문제가 있음.

2020년에는 456명에게 10억 9,500만원을 대출해 주었으나 2021년에는 421명에게 8억 4,700만원을, 2022년에는 352명에게 7억 7,900만원을, 2023년에는 295명에게 6억 9,400만원을 대출해 주었음.

【 최근 4년간 생활지원 및 학자금(융자) 사업 대출자 및 대출금액 실적 】

(단위: 명, 백만원)

연도	대출자 수	대출 금액
2020	456	1,095
2021	421	847
2022	352	779
2023	295	694

※ 자료: 국토교통부

이와 같이 대출자 수와 대출금액이 감소하는 것에 대하여 국토교통부는 교통사고 사망자 수[441] 및 출산율 감소[442]로 인한 지원대상 인원의 감소

추세와 더불어 무이자임에도 상환의무가 존재하는 '대출'이라는 사업에 대한 심리적 반감[443]들이 함께 작용하면서 매년 감소하고 있다고 설명함.

그런데 이와 같은 대출자 수와 대출금액의 감소 사유가 지원대상 수의 감소, 대출이라는 사업방식 등 사업의 근본적인 구조에서 기인한다는 점에서 감소 추세가 지속될 수 있으며, 이는 결국 동 사업의 필요성과 효과성을 저해하는 문제를 초래할 수 있음.

따라서 국토교통부는 사업에 대한 종합적인 검토를 통해 지원을 확대할 수 있는 방안을 강구할 필요가 있음.

다) 연체인원, 연체금액 및 연체율의 감소 방안 마련 필요

생활지원 및 학자금(융자) 사업은 자동차사고로 경제적 어려움을 겪고 있는 중증후유장애인 또는 가족들에게 필요한 생활자금을 1년간 월 25만씩 무이자로 대출해 주고 있음.

그런데 최근 5년간 대출금의 연체인원과 연체금액, 연체율이 증가하고 있는 문제가 있음.

2019년에는 연체인원 589명에 연체금액이 2억 4,500만원으로 연체율이 7.6%였으나, 2023년에는 연체인원 1,571명에 연체금액이 7억 100만원으로

441) 교통사고 사망자 : ('21) 2,916명 → ('22) 2,735명 → ('23) 2,356명 (연평균 △6.9% 감소)
442) 합계 출산율 : ('21) 0.81명 → ('22) 0.78명 → ('23) 0.72명 (연평균 △3.9% 감소)
443) 자녀가 성인이 되어 대출을 상환해야 하는 부담감 및 부채 대물림, 은행권 대출로 인한 동 대출 부담 가중 등

연체율이 11.9%까지 증가함으로써 연체인원과 연체금액, 연체율이 지속적으로 증가하고 있음.

【 최근 5년간 생활지원 및 학자금(융자) 사업 연체실적 】

(단위 : 명, 백만원)

연도	전체상환 대상인원	상환인원		연체 인원	대출 금액	상환 대상액 (A)	상환액	연체 금액 (B)	연체율 (B/A)
		상환	조기상환						
2019	5,486	4,897	3,083	589	1,392	3,215	2,970	245	7.6%
2020	6,272	5,553	2,166	719	1,095	3,794	3,455	338	8.9%
2021	7,139	6,175	1,341	964	847	4,354	3,863	491	11.3%
2022	8,057	6,779	449	1,278	779	5,139	4,467	672	13.1%
2023	8,141	6,570	553	1,571	694	5,868	5,167	701	11.9%

※ 자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 상환 대상자의 대부분이 경기에 민감하게 영향을 받는 경제적 취약계층으로 코로나19 이후 경기침체로 인한 실업률 증가 등에 따라 연체금이 증가했다고 설명함.

그러나 이와 같은 연체율의 증가는 다른 대출자들의 도덕적 해이를 유발하고 기금의 건전성을 악화시킬 수 있다는 점에서 바람직하지 않음.

따라서 국토교통부는 생활지원 및 학자금(융자) 사업의 연체인원과 연체금액, 연체율을 줄일 수 있는 효과적인 방안을 조속히 마련할 필요가 있음.

행복중심복합도시건설청 소관

I. 개 요

1. 총 괄

행정중심복합도시건설청(이하 “행복청”이라 함) 소관 재정은 일반회계와 행정중심복합도시건설특별회계(이하 “행특회계”라 함)로 구성되어 있음.

가. 세 입

행복청의 세입예산은 행특회계에만 편성되어 있고, 2023회계연도 세입예산액은 2,250억 3,400만원이고, 2,748억 5,500만원을 수납하여 예산액 대비 수납률은 122.1%이며, 전년도 수납액 대비 35.8% 감소하였음.

【 2023년도 행복청 세입 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	예산액(A)	예산현액	수납액(B)	예산액 대비 수납률(B/A)	전년도 수납액(C)	전년도 수납액 대비 증감률 [(B-C)/C]
세 입	225,034	225,034	274,855	122.1	428,307	△35.8

※ 자료: 행복청

세입 징수결정액은 예산액 대비 499억 3,800만원을 초과한 2,749억 7,200만원으로, 이 중 2,748억 5,500만원을 수납하고 1억 1,700만원을 미수납하여, 징수결정액 대비 수납률은 99.9%임.

【 2023년도 행복청 세입 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	예산액 (A)	징수 결정액 (B)	수납액 (C)	불납 결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	징수결정액 대비 수납률 (C/B)	예산액 대비 수납액 증감	
							금액 (C-A)	비율 [(C-A)/A]
행특회계	225,034	274,972	274,855	-	117	99.9	49,821	22.1

※ 자료: 행복청

나. 세 출

행복청의 세출예산은 일반회계와 행특회계로 구성되어 있으며, 2023년도 행복청의 세출예산액(총계 기준)은 4,452억 4,900만원이고 전년도 이월액 468억 6,100만원을 합한 예산현액은 4,921억 1,000만원으로, 이 중 4,003억 3,200만원을 집행하여 예산현액 대비 집행률은 81.4%이며, 집행액은 전년도 대비 47.7% 감소하였음.

【 2023년도 행복청 세출(총계) 결산 총괄 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	예산액	전년도 이월액	예산현액 (A)	집행액(B)	집행률 (B/A)	전년도 집행액(C)	전년도 대비 증감률 {(B-C)/C}
일반회계	220,215	-	220,215	220,215	100.0	391,514	△43.8
행특회계	225,034	46,861	271,895	180,117	66.2	374,158	△51.9
합 계	445,249	46,861	492,110	400,332	81.4	765,672	△47.7

※ 자료: 행복청

행복청의 2023년도 회계별 세출결산 현황을 보면, 일반회계는 예산액(행특회계 전출금) 2,202억 1,500만원을 전액 행특회계에 전출하였고, 행특회계는 일반회계 전입금을 포함한 예산액 2,250억 3,400만원과 전년도 이월액 468억 6,100만원을 합한 예산현액 2,718억 9,500만원 중 1,801억 1,700만원을 집행하고, 878억 2,100만원을 다음연도로 이월하였으며, 불용액은 39억 5,800만원임.

【 2023년도 회계별 세출결산 총괄 】

(단위 : 백만원)

구 분	예산액	예산결정 후 증감액				예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
		전년도 이월액	예비비	전용 등	이용				
총 계	445,249	46,861	-	±8,935	-	492,110	400,332	87,821	3,958
일반회계	220,215	-	-	-	-	220,215	220,215	-	-
행특회계	225,034	46,861	-	±8,935	-	271,895	180,117	87,821	3,958

※ 자료: 행복청

2. 세입·세출 결산

가. 일반회계

2023년도 일반회계 세입예산액 및 수납액은 없으며, 세출예산액은 2,202억 1,500만원이고 전액 행특회계 전출금으로 집행하였음.

【 2023년 일반회계 세출 결산 총괄 】

(단위 : 백만원)

구 분	예산액	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
회계간전출금(행특회계)	220,215	220,215	220,215	-	-

※ 자료: 행복청

나. 행정중심복합도시건설특별회계

1) 세 입

행특회계의 2023년도 세입 징수결정액 2,749억 7,200만원 중 2,748억 5,500만원을 수납하고, 1억 1,700만원을 미수납하여 징수결정액 대비 수납률은 99.9%이며, 예산액 대비 498억 2,100만원을 초과 수납하였고, 초과수납분은 주로 전년도 이월금(468억 6,100만원)에서 발생하였음.

【 2023년 행특회계 세입결산 총괄 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	예산액 (A)	징수 결정액 (B)	수납액 (C)	불납 결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	예산액 대비 수납액 증감	
						금 액 (C-A)	비 율 [(C-A)/A]
합 계	225,034	274,972	274,855	-	117	49,821	22.1
토지대여료	-	1	1	-	0.1	1	-
기타재산이자수입	328	42	40	-	2	△288	△87.8
과태료	-	1	-	-	1	-	-
위약금	-	7	-	-	7	-	-
기타경상이전수입	4,094	556	450	-	106	△3,644	△89.0
기타잡수입	-	0.2	0.2	-	-	0.2	-
전년도이월금	-	46,861	46,861	-	-	46,861	-
전년도세계잉여금	397	7,288	7,288	-	-	6,891	1,735.8
일반회계전입금	220,215	220,215	220,215	-	-	-	-

※ 자료: 행복청

행특회계의 주요 수납내역은 일반회계 전입금 2,202억 1,500만원, 전년도 이월금 468억 6,100만원, 전년도 세계잉여금 72억 8,800만원, 기타경상이자 수입 4억 5,000만원으로, 전체 수납액의 80.1%가 일반회계 전입금으로 구성되어 있고,

미수납내역은 국고보조금 환수액 9,400만원, 소송비용 환수액 1,500만원, 위약금 700만원, 과태료 100만원 등이며, 이는 체납자 재력 부족 및 거소불명의 사유로 발생하였음.

2) 세 출

행특회계는 예산액 2,250억 3,400만원에 전년도 이월액 468억 6,100만원을 합한 예산현액 2,718억 9,500만원 중 1,801억 1,700만원을 집행하고, 878억 2,100만원을 다음연도로 이월하였으며, 불용액은 39억 5,800만원임.

주요 사업별 집행액은 광역교통시설 건설 579억 200만원, 국립박물관단지 건립 402억 6,200만원, 세종경찰청 청사 건립 198억 6,700만원, 지방행정시설 건립 121억 700만원, 복합커뮤니티센터 건립 112억 3,400만원 등임.

【 2023년도 행특회계 사업별 세출결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	예산액	예산결정 후 증감액			예산 현액	집행액	이월액	불용액
		전년도 이월	전용444)	이용				
합계	**225,034**	**46,861**	**±8,935**	**-**	**271,895**	**180,117**	**87,821**	**3,958**
대통령제2집무실 건립	300	-	-	-	300	-	300	-
광역교통시설 건설	57,869	11,494	748	-	70,111	57,902	12,200	9
국회세종의사당 건립	35,000	12,057	-	-	47,057	-	47,057	-
국가재난대응시설 건립	5,058	440	-	-	5,498	2,657	2,839	2
도담어진지구대 건립	1,313	1,329	1,431	-	4,073	3,972	101	0
세종경찰청 청사 건립	17,760	66	2,609	-	20,435	19,867	568	0
세종경찰특공대 청사 건립	100	-	-	-	100	54	0	46
지방행정시설 건립	15,051	2,642	△1,909	-	15,784	12,107	3,584	93
복합커뮤니티센터 건립	19,663	1,466	△1,073	-	20,056	11,234	8,785	37
광역복지지원센터 건립	2,023	751	-	-	2,774	1,795	0	979
국립박물관단지 건립	38,760	15,359	△1,806	-	52,313	40,262	12,029	22
대평동종합체육시설 건립	200	-	-	-	200	-	0	200
정책연구비	394	128	-	-	522	470	36	16
광역도시계획 수립	288	346	-	-	634	395	110	129
행정효율성증진 및 능력개발	106	-	3	-	109	103	0	6
행복도시건설 홍보	482	-	-	-	482	466	0	16
행정정보시스템 고도화	290	-	-	-	290	289	0	1
복합편의시설 운영관리	1,615	-	-	-	1,615	1,552	0	63
국립박물관단지 운영	7,770	-	-	-	7,770	7,769	0	1
세종공동캠퍼스 공익법인 운영	964	-	-	-	964	-	0	964
자족기능유치지원	552	51	±1	-	603	460	70	73
종합사업관리	1,882	-	-	-	1,882	1,849	0	33
행복도시 탄소관리시스템 구축	-	700	-	-	700	-	0	700
기본경비 등445)	17,594	32	△3	-	17,623	16,914	142	568

※ 자료: 행복청

444) 내역변경, 세목변경 포함

445) 기본경비, 인건비, 공무원연금부담금

다음연도 이월액은 878억 2,100만원(예산현액의 32.3%)으로, 이월 사유는 공사기간 부족, 미지급금 이월 등이고, 주요 사업별 이월액은 국회세종의사당 건립 470억 5,700만원, 광역교통시설 건설 122억원, 국립박물관단지 건립 120억 2,900만원임.

불용액은 39억 5,800만원(예산현액의 1.5%)으로, 불용 사유는 공사비 낙찰차액 및 사업 집행잔액 등이고, 주요 사업별 불용액은 광역복지지원센터 건립 9억 7,900만원, 세종공동캠퍼스 공익법인 운영 9억 6,400만원, 행복도시 탄소관리시스템 구축 7억원임.

한편, 2023년도 전용액은 89억 3,500만원(예산액의 4.0%)으로 도담어진지구대 건립 등 적기 준공을 위한 공사비 등 부족분 확보가 주된 전용 사유임.

3. 재무결산

2023년도말 행복청 소관 재정상태를 보면, 자산은 2조 802억 300만원이고, 부채는 3억 4,600만원이며, 순자산은 2조 798억 5,700만원임.

자산은 전년 대비 3,072억 2,800만원(12.9%) 감소[446]하였는데, 이는 토지 및 건물 등의 무상관리전환 등으로 발생한 일반유형자산 감소 등[447]에 따른 것임.

【 2023회계연도 행정중심복합도시건설청 재무제표 요약 】

(단위 : 백만원, %)

구 분		2023년도 (A)	2022년도 (B)	증 감	
				금액 (A-B)	비율 [(A-B)/B]
재정 상태	Ⅰ. 자산	2,080,203	2,387,431	△307,228	△12.9
	Ⅱ. 부채	346	32	314	981.3
	Ⅲ. 순자산(Ⅰ-Ⅱ)	2,079,857	2,387,399	△307,542	△12.9
재정 운영표	Ⅰ. 프로그램순원가	155,769	127,140	28,629	22.5
	Ⅱ. 관리운영비	31,563	23,000	8,563	37.2
	Ⅲ. 비배분비용	-	-	-	-
	Ⅳ. 비배분수익	501	89	412	462.9
	Ⅴ. 재정운영순원가 (Ⅰ+Ⅱ+Ⅲ-Ⅳ)	186,830	150,050	36,780	24.5

446) 전년 대비 자산 증감 내역: ① 유동자산(△11억 7,900만원), ② 일반유형자산(△2,890억 1,800만원), ③ 사회기반시설(△172억 5,100만원), ④ 무형자산(△5,500만원), ⑤ 기타비유동자산(2억 7,500만원)

447) 일반유형자산은 전년 대비 2,890억 1,800만원 감소하였는데, 주요 내역은 토지(세종헬기장, 아트센터, 4-1생활권 및 2-4생활권 복합커뮤니티센터의 관리전환 및 토지 자산재평가) 172억 5,800만원 감소, 건물(2-4생활권 복합커뮤니티센터, 119특수구조단청사 및 정부세종청사 중앙동 관리전환 등) 2,285억 4,200만원 감소 등임.

구 분		2023년도 (A)	2022년도 (B)	증 감	
				금액 (A-B)	비율 [(A-B)/B]
	Ⅵ. 비교환수익 등	-	-	-	-
	Ⅶ. 재정운영결과(Ⅴ-Ⅵ)	186,830	150,050	36,780	24.5
순자산 변동표	Ⅰ. 기초순자산	2,387,399	2,417,067	△29,668	△1.2
	Ⅱ. 재정운영결과	186,830	150,050	36,780	24.5
	Ⅲ. 재원의조달및이전	△121,518	297,166	△418,684	△140.9
	Ⅳ. 조정항목	806	△176,785	177,591	100.5
	Ⅴ. 기말순자산(Ⅰ-Ⅱ+Ⅲ+Ⅳ)	2,079,857	2,387,399	△307,542	△12.9

※ 자료: 행복청

재정운영결과는 1,868억 3,000만원으로 전년도 대비 367억 8,000만원(24.5%) 증가하였고, 프로그램순원가(프로그램총원가-프로그램수익)는 1,557억 6,900만원으로 전년도 대비 286억 2,900만원(22.5%) 증가하였음.

기말순자산은 기초순자산(2조 3,873억 9,900만원)에서 재정운영결과(1,868억 3,000만원)를 차감하고 재원의 조달 및 이전(△1,215억 1,800만원) 및 조정항목(8억 600만원)을 가산한 금액으로서, 기초순자산보다 3,075억 4,200만원(△12.9%)이 감소한 2조 798억 5,700만원임.

Ⅱ. 검토의견

1. 행정중심복합도시건설특별회계

가. 국립박물관단지 운영(1031-514)

○ 국립박물관단지 통합운영지원센터는 관계 법령과 국민권익위원회 권고안에 따라 여비 규정, 수수료 및 사례비 지급지침 등을 정비할 필요가 있고, 자산취득비 연말 집중집행을 개선할 필요가 있음.

1) 개요

‘국립박물관단지 운영’ 사업은 2022년 9월에 시행한 「행정중심복합도시 국립박물관단지 운영 및 지원에 관한 법률」[448]에 따라 국립박물관단지에 건립되는 박물관[449]의 효율적이고 통합적인 운영을 지원하기 위해 설립한 국립박물관단지 통합운영지원센터(이하 “지원센터”라 함)에 출연금을 지원하는 것임.

행복청은 2023년도 예산액 77억 7,000만원 중 77억 6,900만원을 지원센터에 출연하였고, 지원센터는 출연금 77억 6,900만원 중 49억 7,000만원을 집행하고 27억 9,900만원을 이월하였음.

---

448) 「행정중심복합도시 국립박물관단지 운영 및 지원에 관한 법률」
제1조(목적) 이 법은 행정중심복합도시 국립박물관단지에 건립되는 박물관의 효율적이고 통합적인 운영을 지원하기 위한 통합운영지원센터를 설립하여, 국립박물관단지를 풍요로운 문화공간으로 조성함으로써 국가의 균형 발전과 국가 경쟁력 강화 및 국민의 문화적 삶의 질 향상에 이바지하는 것을 목적으로 한다.

449) 국립박물관단지는 어린이박물관, 도시건축박물관, 디자인박물관, 디지털문화유산센터, 국가기록박물관 등 5개 박물관으로 건립될 예정인데, 2023년 3월에 어린이박물관이 준공되어 2023년 12월에 개관하였고, 다른 4개 박물관은 2028년까지 순차적으로 준공될 계획임.

【 2023년도 국립박물관단지 운영 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	본예산	추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액 [실이월액]	불용액	예산액
국립박물관단지 운영	7,770	7,770	-	-	7,770	7,769 [4,970]	- [2,799]	1	7,481
- 기관운영출연금 (350-01)	7,770	7,770	-	-	7,770	7,769 [4,970]	- [2,799]	1	5,127
- 사업출연금 (350-02)	-	-	-	-	-	-	-	-	2,354

※ 자료: 행복청

2) 통합운영지원센터 여비 규정 정비 필요

「공무원 여비 규정」 제3조 및 제16조제1항[450]에 따라 공무원의 여비는 ① 국무위원급, ② 차관급, ③ 고위공무원 가급 상당(1급 상당), ④ 고위공무원 나급 상당(국장급 상당), ⑤ 그 밖의 공무원 등 5단계의 여비 지급 구분표에 따라 지급되고, 국내 여행자와 국외 여행자의 여비는 일비, 식비, 숙박비 등으로 구분하여 국내·외 여비 지급표에 따라 지급됨.

450) **「공무원 여비 규정」**

제3조(여비의 지급 구분) 국가공무원(이하 "공무원"이라 한다)의 여비는 별표 1의 여비 지급 구분표에 따라 지급한다.

제16조(일비·숙박비·식비의 지급) ① 국내 여행자의 일비(日費)·숙박비 및 식비는 별표 2에 따라 지급하고, 국외 여행자의 경우는 별표 4에 따라 지급한다. 다만, 공무의 형편이나 그 밖의 부득이한 사유로 숙박비의 상한액 및 지급받은 식비(국내 여행의 경우 식비는 제외한다)를 초과하여 여비를 지출하였을 때에는 국내 여행의 경우에는 숙박비 상한액의 10분의 3을, 국외 여행의 경우에는 숙박비 및 식비의 2분의 1을 넘지 아니하는 범위에서 여비를 추가로 지급할 수 있다.

【 「공무원 여비 규정」 별표 1. 여비지급 구분표 】

구분	해당 공무원
제1호	가. 대통령, 국무총리, 부총리, 감사원장, 국무위원, 검찰총장, 통상교섭본부장, 「공무원보수규정」 별표 12 비고 제1호다목을 적용받는 총장, 대장, 그 밖에 **국무위원 상당 보수를 받는 공무원**
	나. 인사혁신처장, 법제처장, 식품의약품안전처장, 과학기술혁신본부장, 차관, 14등급의 직위에 임용된 외무공무원, 치안총감, 소방총감, 중장, 그 밖에 **차관 상당 보수를 받는 공무원**
	다. 13등급부터 12등급까지의 직위에 임용된 외무공무원, 대검찰청 검사급 이상의 검사(검찰총장은 제외한다) 및 10호봉 이상의 검사, 10호봉 이상의 헌법연구관, 치안정감, 소방정감, 「공무원보수규정」 별표 12 비고 제1호가목 또는 나목을 적용받는 총장, 대학교의 부총장, 대학원장, 대학교의 학장·처장·기획연구실장·교양과정부장, 한국교원대학교 교수부장, 한국예술종합학교 원장·처장, 소장·준장, **고위**(감사)**공무원단 가등급 직위에 임용된 공무원**, 1급 공무원, **1급 상당 보수를 받는 공무원**, 「공무원보수규정」 별표 33 제7호가목의 연봉등급 1호에 해당하는 일반임기제공무원, 「공무원임용령」 별표 4의2 제1호부터 제3호까지의 임용등급 가급에 해당하는 전문임기제공무원(실장급 직위에 임용된 사람만 해당한다)
	라. 11등급부터 9등급까지(국장급만 해당한다)의 직위에 임용된 외무공무원, 9호봉 이하의 검사, 9호봉 이하의 헌법연구관, 헌법연구관보, 치안감·경무관, 소방감·소방준감, 대학 및 전문대학의 교수·부교수, 교육부 본부 장학관 및 교육연구관, 「지방교육행정기관의 행정기구와 정원기준 등에 관한 규정」 제2조제2호에 따른 시·도 교육청의 국장인 장학관, 같은 조 제4호에 따른 교육지원청의 교육장, 초·중·고등학교의 교장, 대령·중령, **고위**(감사)**공무원단 나등급 직위에 임용된 공무원**, 2급 및 3급(국장급만 해당한다) 공무원, 2급 및 3급(**국장급**만 해당한다) **공무원에 상당하는 보수를 받는 공무원**, 「공무원보수규정」 별표 33 제7호가목의 연봉등급 2호 또는 3호에 해당하는 일반임기제공무원, 「공무원임용령」 별표 4의2 제1호부터 제3호까지의 임용등급 가급에 해당하는 전문임기제공무원(국장급 직위에 임용된 사람만 해당한다)
제2호	제1호에 해당하지 않는 공무원(「공무원보수규정」을 적용받는 공무원을 포함한다)

【 「공무원 여비 규정」 별표 2. 국내여비 지급표 】

(단위: 원)

구분	철도운임	선박운임	항공운임	자동차 운임	일비 (1일당)	숙박비 (1박당)	식비 (1일당)
제1호	실비 (특실)	실비 (1등급)	실비	실비	25,000	실비	25,000
제2호	실비 (일반실)	실비 (2등급)	실비	실비	25,000	실비[451)]	25,000

【 「공무원 여비 규정」 별표 4. 국외여비 지급표 】

(단위 : 미 달러화($))

구분	등급	일비	숙박비	식비
1. 별표 1의 제1호가목에 해당하는 사람 (대통령 및 국무총리는 제외한다)	가	60	실비(상한액: 471)	186
	나	60	실비(상한액: 422)	136
	다	60	실비(상한액: 271)	102
	라	60	실비(상한액: 216)	85
2. 별표 1의 제1호나목에 해당하는 사람	가	50	실비(상한액: 389)	160
	나	50	실비(상한액: 289)	117
	다	50	실비(상한액: 215)	87
	라	50	실비(상한액: 161)	73
3. 별표 1의 제1호다목에 해당하는 사람	가	40	실비(상한액: 282)	133
	나	40	실비(상한액: 207)	99
	다	40	실비(상한액: 162)	72
	라	40	실비(상한액: 108)	61
4. 별표 1의 제1호라목에 해당하는 사람	가	35	실비(상한액: 223)	107
	나	35	실비(상한액: 160)	78
	다	35	실비(상한액: 130)	58
	라	35	실비(상한액: 85)	49
5. 별표 1의 제2호에 해당하는 사람	가	30	실비(상한액: 176)	81
	나	30	실비(상한액: 137)	59
	다	30	실비(상한액: 106)	44
	라	30	실비(상한액: 81)	37

지원센터는 행복청 소관 법인[452]이고 지원센터의 임직원은 「공무원 여비 규정」의 직접 대상이 아니므로 지원센터는 정관[453]에 따라 2023년 4월

---

451) 상한액: 서울특별시 100,000원, 광역시 80,000원, 그 밖의 지역 70,000원

452) 「행정중심복합도시 국립박물관단지 운영 및 지원에 관한 법률」
제3조(법인격) 행정중심복합도시 국립박물관단지 통합운영지원센터(이하 "지원센터"라 한다)는 법인으로 한다.

453) **「행정중심복합도시 국립박물관단지 통합운영지원센터 정관」**
제57조(규정의 제·개정) ① 이사장은 기타 지원센터 운영에 관한 필요한 사항을 따로 정할 수 있다.
② 다음 각 호의 사항에 관한 규정을 제정하거나 개정하고자 할 때에는 이사회의 의결을 거쳐 건설청장의 승인을 받아야 한다.
1. 정원의 변경에 관한 사항

이사회의 의결을 거쳐 행정중심복합도시건설청장의 승인으로 여비 규정을 제정하였음.

그런데, 「지원센터 여비 규정」을 살펴보면, ① 국내여비 중 임원의 식비(1일당)는 「공무원 여비 규정」에 규정하고 있는 최대 금액인 25,000원을 초과하는 30,000원으로 규정하고 있고, ② 국외여비 중 체재비(일비, 식비, 숙박비)와 관련하여 이사장은 차관급으로, 상임이사는 고위공무원 가급 상당(1급 상당)으로, 책임급 이상(숙박비 및 식비)은 고위공무원 나급 상당(국장급 상당)으로 간주하도록 규정하고 있음.

【 「지원센터 여비 규정」 여비 지급 기준표 】

(국내여비)

(단위: 원)

구분	철도운임	선박운임	항공운임	자동차 운임	일비 (1일당)	숙박비 (1박당)	식비 (1일당)
임원	실비 (특실)	실비 (1등급)	실비 (비즈니스석)	실비	25,000	실비	30,000
직원	실비 (일반실)	실비 (2등급)	실비 (일반석)	실비	25,000	실비[454]	25,000

※ 자료: 「지원센터 여비 규정」 별표 1

2. 임직원의 보수 등 예산을 수반하는 사항
3. 그 밖의 지원센터 운영을 위해 중요한 사항

454) 상한액: 서울특별시 100,000원, 광역시, 특별자치시·도, 특례시 80,000원, 그 밖의 지역 70,000원

(국외여비)

(단위: 미달러화)

구 분	등급	항공운임	일비	숙박비	식비
이사장	가	실비 (비지니스석)	50	실비(상한액389)	160
	나			실비(상한액289)	117
	다			실비(상한액215)	87
	라			실비(상한액161)	73
상임이사 (본부장)	가	실비 (비지니스석)	40	실비(상한액282)	133
	나			실비(상한액207)	99
	다			실비(상한액162)	72
	라			실비(상한액108)	61
책임급 이상	가	실비 (일반석)	30	실비(상한액223)	107
	나			실비(상한액160)	78
	다			실비(상한액130)	58
	라			실비(상한액85)	49
선임급 이하	가	실비 (일반석)	26	실비(상한액176)	81
	나			실비(상한액137)	59
	다			실비(상한액106)	44
	라			실비(상한액81)	37

행복청은 「지원센터 여비 규정」을 제정할 당시 다른 국립박물관의 여비 규정을 참고하여 동일하게 제정하였다고 설명함.

그런데, 「공무원 여비규정」 별표 1. 여비지급 구분표에서 제1호가목에 해당하는 공무원은 대통령, 국무총리, 국무위원 등으로 규정하고 있고, 동 규정 별표 2. 국내여비 지급표에서 제1호에 해당하는 공무원의 식비(1일당) 상한액은 25,000원으로 규정하고 있는 것을 고려할 때, 「지원센터 여비 규정」의 국내여비 중 임원의 식비(1일당)를 30,000원으로 규정하고 있는 것은 과도한 측면이 있는 것으로 볼 수 있음.

또한, 2014년 10월 국민권익위원회는 공직유관단체[455]의 공무출장에 대하여 예산 집행의 투명성을 제고하고 예산낭비를 차단하기 위하여 각 공직유관단체장에게 「공직유관단체 공무여행 관련 예산낭비 방지 방안」을 권고한 바 있음.

국민권익위원회 권고안에서는 공직유관단체의 「공무원 여비규정」 준용 기준을 제시하고 있는데. 구체적으로 중앙부처 산하 공직유관단체는「공무원 여비 규정」[별표 1~4]를 임직원의 직급(위)별로 적용하되 규모가 작은 기관의 임원에 대해서는 아래 등급을 적용하도록 함.

【 국민권익위원회 권고안 중 여비 지급 구분표 준용 예시 】

공무원 구분 (해당공무원)	1호 나목 (차관)	1호 다목 (고위공무원 가급)	1호 라목 (고위공무원 나급)	2호 가목 (3~5급)	2호 나목 (6급 이하)
공직유관단체 임직원 구분	기관장	감사	이사	1~2급	3급 이하

※ 자료: 국민권익위원회, 「공직유관단체 공무여행 관련 예산낭비 방지 방안」, 2014. 10. 27.

지원센터는 2024년 상반기부터 공직유관단체로 지정·고시[456]되었으며, 지원

455) **「공직자윤리법」**
제3조의2(공직유관단체) ① 제9조제2항제8호에 따른 정부 공직자윤리위원회는 정부 또는 지방자치단체의 재정지원 규모, 임원선임 방법 등을 고려하여 다음 각 호에 해당하는 기관·단체를 공직유관단체로 지정할 수 있다.
1. 한국은행
2. 공기업
3. 정부의 출자·출연·보조를 받는 기관·단체(재출자·재출연을 포함한다), 그 밖에 정부 업무를 위탁받아 수행하거나 대행하는 기관·단체
4. 「지방공기업법」에 따른 지방공사·지방공단 및 지방자치단체의 출자·출연·보조를 받는 기관·단체(재출자·재출연을 포함한다), 그 밖에 지방자치단체의 업무를 위탁받아 수행하거나 대행하는 기관·단체
5. 임원 선임 시 중앙행정기관의 장 또는 지방자치단체의 장의 승인·동의·추천·제청 등이 필요한 기관·단체나 중앙행정기관의 장 또는 지방자치단체의 장이 임원을 선임·임명·위촉하는 기관·단체

② 제1항에 따른 공직유관단체의 지정기준 및 절차, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

센터의 조직은 임원 2명과 직원 42명으로 구성되고 지원센터의 예산액은 100억원 이하인 점을 고려하면, 지원센터는 국민권익위원회 권고안에 따른 '규모가 작은 기관[457]'에 속한다고 볼 수 있음.

따라서, 지원센터는 ① 국내여비 중 임원의 식비(1일당)는 「공무원 여비 규정」을 준용하여 25,000원으로 정할 필요가 있고, ② 국외여비 중 체재비(일비, 식비, 숙박비)도 국민권익위원회 권고안에 따라 하향 정비할 필요성이 있음.

아울러, 행복청은 지원센터가 규정을 제·개정하는 경우에 예산 낭비요소가 없는지에 대하여 면밀하게 검토하여야 할 것임.

3) 통합운영지원센터 수수료 및 사례비 등 지급지침 정비 필요

지원센터는 2023년 4월에 강사수당, 위원회 참석비, 자문료 등의 지급에 관한 지침으로 「수수료 및 사례비 등 지급지침(이하 "지급지침"이라 함)」을 제정하였음.

「지급지침」 중 강사수당은 1등급부터 4등급까지 등급을 나누어 지급액을 다르게 규정하였는데, 1등급은 장관급 이상, 국회의원이 대상이고 지급액은

---

456) 「2024년 상반기 적용 공직유관단체 지정 고시」, 인사혁신처 고시 제2023-8호(2023. 12. 29.)
- 동 고시에 따르면, 지원센터는 임원을 중앙행정기관의 장 또는 지방자치단체의 장이 선임·임명·위촉하거나 그 선임 등을 승인·동의·추천·제청하는 기관·단체에 해당함.

457) - 규모가 작은 기관 예시: 「중소기업기본법 시행령」의 중소기업의 범위(해당 기업이 영위하는 주된 업종과 해당 기업의 평균매출액 또는 연간매출액이 별표 1의 기준(사업시설관리업 등은 600억원 이하)에 맞을 것) 참조
- 규모가 큰 기관 예시: 공기업 또는 총수입액 1천원억 이상이고 정원이 500명 이상 또는 자산규모 1조원 이상이고 정원이 500명 이상

1시간 기준 50만원 이내의 금액, 2시간 이상 75만원 이내의 금액임.

【 지원센터 강사수당 지급기준 】

구 분	대 상		지급액
강사수당	**1등급**	**- 장관급 이상, 국회의원**	**1시간 기준 500천원 이내, 2시간 이상 750천원 이내(상한)**
	2등급	- 차관급 이상, 대학 총장 - 일간지 및 방송국 논설위원 및 국장급 이상	1시간 기준 400천원 이내, 2시간 이상 600천원 이내(상한)
	3등급	- 4급 이상 공무원 - 기관 임원, 대학 학장급 - 변호사, 변리사, 공인회계사, 감정평가사, 노무사 등 전문자격 5년 이상 경력자	1시간 기준 300천원 이내, 2시간 이상 450천원 이내(상한)
	4등급	- 5급 이하 공무원 - 대학 교수 및 전임강사 - 기타 위 등급에 해당되지 않는 자	1시간 기준 200천원 이내, 2시간 이상 300천원 이내(상한)
	녹화촬영	- 모든 등급(용역외의 녹화촬영)	1편당 20천원 이내

※ 자료: 「지원센터 지급지침」 별표 1

그런데, 「부정청탁 및 금품등 수수의 금지에 관한 법률」 제10조제1항[458] 및 같은 법 시행령 제25조[459]에 따라 공무원[460]의 외부강의에 대한

458) **「부정청탁 및 금품등 수수의 금지에 관한 법률」**
제10조(외부강의등의 사례금 수수 제한) ① 공직자등은 자신의 직무와 관련되거나 그 지위·직책 등에서 유래되는 사실상의 영향력을 통하여 요청받은 교육·홍보·토론회·세미나·공청회 또는 그 밖의 회의 등에서 한 강의·강연·기고 등(이하 "외부강의등"이라 한다)의 대가로서 대통령령으로 정하는 금액을 초과하는 사례금을 받아서는 아니 된다.

459) **「부정청탁 및 금품등 수수의 금지에 관한 법률 시행령」**
제25조(수수가 제한되는 외부강의등의 사례금 상한액) 법 제10조제1항에서 "대통령령으로 정하는 금액"이란 별표 2에 따른 금액을 말한다.
[별표 2] 외부강의등 사례금 상한액
1. 공직자등별 사례금 상한액
가. 법 제2조제2호가목 및 나목에 따른 공직자등(같은 호 다목에 따른 각급 학교의 장과 교직원 및 같

사례금 상한액은 1시간에 40만원이고, 1시간을 초과하여 강의 등을 하는 경우에도 사례금 총액은 60만원을 초과할 수 없음.

지원센터 「지급지침」의 강사수당 1등급 대상인 장관 및 국회의원은 「국가공무원법[461]」, 「정부조직법[462]」상 정무직공무원으로 「부정청탁 및 금품등 수수의 금지에 관한 법률」의 적용 대상임.

은 호 라목에 따른 공직자등에도 해당하는 사람은 제외한다): 40만원
나. ~ 다. (생 략)
2. 적용기준
가. 제1호가목 및 나목의 상한액은 강의 등의 경우 1시간당, 기고의 경우 1건당 상한액으로 한다.
나. 제1호가목에 따른 공직자등은 1시간을 초과하여 강의 등을 하는 경우에도 사례금 총액은 강의시간에 관계없이 1시간 상한액의 100분의 150에 해당하는 금액을 초과하지 못한다.
다. 제1호가목 및 나목의 상한액에는 강의료, 원고료, 출연료 등 명목에 관계없이 외부강의등 사례금 제공자가 외부강의등과 관련하여 공직자등에게 제공하는 일체의 사례금을 포함한다.
라. (생 략)

460) **「부정청탁 및 금품등 수수의 금지에 관한 법률」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. (생 략)
2. "공직자등"이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 공직자 또는 공적 업무 종사자를 말한다.
가. 「국가공무원법」 또는 「지방공무원법」에 따른 공무원과 그 밖에 다른 법률에 따라 그 자격·임용·교육훈련·복무·보수·신분보장 등에 있어서 공무원으로 인정된 사람
나. ~ 라. (생 략)

461) **「국가공무원법」**
제2조(공무원의 구분) ① 국가공무원(이하 "공무원"이라 한다)은 경력직공무원과 특수경력직공무원으로 구분한다.
② (생 략)
③ "특수경력직공무원"이란 경력직공무원 외의 공무원을 말하며, 그 종류는 다음 각 호와 같다.
1. 정무직공무원
가. 선거로 취임하거나 임명할 때 국회의 동의가 필요한 공무원
나. 고도의 정책결정 업무를 담당하거나 이러한 업무를 보조하는 공무원으로서 법률이나 대통령령(대통령비서실 및 국가안보실의 조직에 관한 대통령령만 해당한다)에서 정무직으로 지정하는 공무원

462) **「정부조직법」**
제12조(국무회의) ① ~ ② (생 략)
③ 국무위원은 정무직으로 하며 의장에게 의안을 제출하고 국무회의의 소집을 요구할 수 있다.
제26조(행정각부) ① (생 략)
② 행정각부에 장관 1명과 차관 1명을 두되, 장관은 국무위원으로 보하고, 차관은 정무직으로 한다. (이하 생략)

따라서, 동 법률의 적용을 받는 ‘공직자등’에 대해서는 지원센터 「지급지침」의 강사수당을 관계 법령에 맞게 정비할 필요성이 있음.

4) 자산취득비 연말 집중집행 개선 필요

지원센터는 2023년도 자산취득비 예산현액 15억 5,700만원 중 12억 3,700만원을 집행하고 3억 1,900만원을 이월하였음.

【 2023년 지원센터 자산취득비 집행현황 】

(단위: 백만원)

구분			예산액	이·전용액	예산현액	집행액	이월액
경상비	자산 취득비	보존과학기기 구축	450	-	450	202	248
		모빌렉 구축	239	-	239	168	71
		사무용기구 및 전산기기 구매	613	77	690	690	-
		소프트웨어 구매	70	-	70	70	-
		기타물품 구매	30	-	30	29	-
사업비	교육사업	자산취득비	-	20	20	20	-
	정보화 사업	자산취득비	-	58	58	58	-
계			1,402	155	1,557	1,237	319

※ 자료: 지원센터 2023년도 결산서 재구성

그런데, 지원센터의 2023년도 자산취득비 월별 집행내역을 살펴보면, 전체 집행액 12억 3,700만원의 66.1%인 8억 1,800만원을 12월에 집행하였음.

【 2023년 지원센터 자산취득비 월별 집행현황 】

(단위: 백만원)

구분	예산 현액	집행액							이월액
		7월	8월	9월	10월	11월	12월	계	
자산취득비	1,557	316	31	27	21	24	818	1,237	319

※ 자료: 지원센터 자산취득비 지출결의대장 재구성

이에 대하여 행복청은 2023년 4월에 지원센터가 설립되고 9월에 본격적으로 직원 채용 및 배치가 이루어졌으며, 내규 제정 및 용역·물품 계약을 위한 사전 실무검토 등을 거쳐 12월에 실질적인 예산 집행이 가능하였다고 설명하고 있는데, 이는 기관 설립 초기의 특수한 상황으로 이해되는 측면도 있음.

하지만, 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에서 각 중앙관서의 장은 자산취득비에 대한 연간 집행계획을 수립하여 연말에 집행이 집중되지 않도록 노력하여야 한다고 명시[463]하고 있음.

따라서, 지원센터는 향후 연간 집행계획을 면밀하게 수립하고 계획에 따른 집행을 함으로써, 적시에 자산 취득 및 활용을 할 수 있도록 노력할 필요가 있음.

463) 기획재정부, 「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」 p.224

나. 세종공동캠퍼스 공익법인 운영(1031-515)

○ 동 사업은 2023년에 이어 2024년에도 기획재정부의 수시배정 예산 지정으로 예산 집행에 어려움을 겪었으므로, 행복청은 기획재정부와 적극적인 협의를 통하여 동 사업 예산의 집행 부진이 반복되지 않도록 노력할 필요가 있음.

1) 개요

세종공동캠퍼스는 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 제63조의9[464]에 따라 산학연 협력 활성화를 통한 자족기능 확충을 위하여 조성하는 미래형 캠퍼스로서, 다양한 수요에 대응하기 위해 캠퍼스를 임대형과 분양형으로 나누어 사업시행자인 한국토지주택공사(LH)가 조성하고 있음.

그리고, 임대형은 2024년 9월에 서울대 등 5개 대학이 입주하고, 분양형은 2026년부터 2028년까지 2차로 나누어 충남대 등 3개 대학이 입주하는 것으로 계획하고 있음.

---

464) **「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」**
제63조의9(공동캠퍼스 조성 및 운영 등) ① 건설청장은 산학연 협력 활성화를 통한 자족기능 확충을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 사업시행자로 하여금 다음 각 호의 자가 입주할 수 있는 교사(校舍), 연구시설 등과 그 부지(이하 "공동캠퍼스"라 한다)를 조성하게 할 수 있다.
1. ~ 3. (생 략)
② ~ ④ (생 략)
⑤ 건설청장은 공동캠퍼스를 효율적으로 운영·관리하고, 학문 및 과학기술의 연구·조사·개발·보급 등 지원을 위하여 「공익법인의 설립·운영에 관한 법률」 제2조에 따른 공익법인(이하 "공익법인"이라 한다)을 공동캠퍼스에 둘 수 있다. 이 경우 공익법인의 설립 등기와 정관 및 사업의 내용, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
⑥ ~ ⑩ (생 략)

- 세종공동캠퍼스 개요 -

- 위　　치 : 세종특별자치시 4-2생활권 대학용지(대학4-2·7～16)
- 조　　성 : 다양한 수요대응을 위해 캠퍼스를 분양형과 임대형으로 나누어 사업시행자(LH)가 조성(총사업비 약 2천억원 투입)
- 구　　성 : 임대형 캠퍼스(LH가 건물을 건립·기부하여 운영법인이 임대) 및 분양형 캠퍼스(LH가 부지를 조성·분양하여 입주기관이 교사시설 건립)

※ (임대형) 총 연면적 약 7.3만㎡(입주공간 3만㎡, 공동이용시설 3.9만㎡)
(분양형) 총 부지면적 약 16.2만㎡(10개 필지, 필지별 0.9～1.8만㎡)

- 정　　원 : 총 학생정원 약 3천명(임대형 1천명, 분양형 2천명)

※ 자료 : 행복청

【 공동캠퍼스 입주 예정 대학 현황 】

구분	대학	정원(명)	계열	연면적(㎡)	현재 단계	개교(예정)	비 고
임대형	서울대	72	행정·정책대학원	2,400	캠퍼스 건립공사 중 (7월 준공)	'24년 9월	충남대 의대정원 문제로 입주일정 변경가능
	KDI	170	행정·정책대학원	2,400			
	충남대	400	의대·대학원	14,990			
	충북대	150	수의대·대학원	4,715			
	한밭대	200	AI / ICT 등 대학·대학원	5,000			
분양형	충남대	800	AI / ICT 등 대학·대학원	35,984 (부지면적)	사업시행자 선정	'26년	착공예정 ('24.7월)
	공주대	599	AI / ICT 등 대학·대학원	25,102 (부지면적)	사업시행자 선정	'26년	
	고려대 (세종 캠퍼스)	790	행정전문대학원, IT·AI 관련 대학	32,370 (부지면적)	위치변경 계획	'28년	착공예정 ('26.2월)

※ 자료: 행복청

‘세종공동캠퍼스 공익법인 운영’ 사업은 공동캠퍼스의 원할한 운영 및 관리를 위하여 공익법인에 출연금을 지원하려는 것으로, 이 사업의 2023년 결산현황을 보면, 예산액 9억 6,400만원 전액을 불용하였음.

【 2023년도 세종공동캠퍼스 공익법인 운영 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	본예산	추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
세종공동캠퍼스 공익법인 운영	964	964	-	-	964	-	-	964	646
- 기관운영출연금 (350-01)	764	764	-	-	764	-	-	764	608
- 사업출연금 (350-02)	200	200	-	-	200	-	-	200	38

※ 자료: 행복청

2) 수시배정 예산 지정에 따른 집행 부진 개선 필요

세종공동캠퍼스 공익법인(이하 “공익법인”이라 함)은 개별 대학의 입주공간과 도서관, 체육관 등 공용공간의 시설을 운영·관리하고 입주한 대학 간의 교류·협력을 활성화하는 등의 사업을 수행할 계획임.

세종공동캠퍼스 공익법인 설립 및 운영을 위한 예산은 법인 설립비 및 운영비 목적으로 2023년도에 9억 6,400만원이 신규 편성되었는데, 국회는 2023년도 예산안에 대한 부대의견으로 ‘행정중심복합도시건설청은 공동캠퍼스 공익법인에 대한 운영계획 수립 시 세종특별자치시와 협의하여 추진’하도록 촉구[465]하였음.

【 2023년도 세종공동캠퍼스 공익법인 운영 예산 내역 】

(단위 : 백만원)

구 분		2023년 예산
세종공동캠퍼스 공익법인 운영		964
기관운영출연금(350-01)	인건비	122
	경상경비	108
	등록면허세	443
	감정평가비	91
사업출연금(350-02)	도서구입비	200

※ 자료: 행복청

그리고, 기획재정부는 공익법인에 대한 자금 지원의 법적 근거가 부족한 점과 2023년도 예산안 부대의견에 따라 행복청에 공동캠퍼스 운영비 분담 비율에 대해 세종특별자치시와 협의가 필요한 점을 이유로 동 사업의 2023년도 예산을 수시배정[466] 예산으로 지정하였고, 2024년도 예산에 대해서는 당초 행복청 요구안(141억 1,800만원) 전액을 미반영하였음.

이에, 2023년 9월 행복청과 세종특별자치시는 공익법인의 운영비를 각각 50%씩 분담하는 것으로 협의를 완료하였으며, 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」이 개정[467]되어

465) 「2023년도 예산안에 대한 수정안」, 부대의견 (53)

466) 수시배정이란 기획재정부장관이 재정의 효율적인 집행관리를 위하여 분기별 예산배정계획에도 불구하고 예산배정을 유보하는 것으로, 수시배정 대상사업의 선정 기준은 ① 사업의 기본 구성요건이 확정되지 않은 사업(재원분담 주체간의 분담비율이 미정인 사업 등), ② 법률 제·개정 협의 등의 조건이 충족된 후 집행되어야 하는 사업, ③ 당초 사업 여건이 변경되어 점검이 필요한 사업, ④ 효율적 집행을 위하여 점검이 필요한 사업임. (「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」 p.10~11)

467) **「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 제45조(회계의 세입과 세출)** ② 회계의 세출은 다음 각 호와 같다.

2023년 10월 24일 시행됨에 따라 공익법인의 사업 수행을 위한 국가의 자금 출연 근거도 마련되었음.

이와 같이 행복청이 2023년도 예산안 부대의견을 모두 이행함에 따라, 행복청은 동 사업 예산이 2023년 중에 배정될 것으로 예상하여 2023년 10월 공익법인 창립총회를 개최하는 등 공익법인 운영 준비를 하였으나, 기획재정부가 동 사업의 수시배정을 해제하지 아니하여 동 사업의 2023년도 예산액 9억 6,400만원은 전액 불용되었음.

한편, 국토교통위원회는 2024년도 예산안 예비심사에서 행복청이 공동캠퍼스 개교를 차질 없이 지원할 수 있도록 공동캠퍼스 운영 예산 134억원(취득세 등 107억원, 운영비 27억원)을 증액 의결하였음.

그러나, 국회(예산결산특별위원회)는 동 사업의 2024년도 예산 심의과정에서 2024년도 예산을 운영비 6억 4,600만원으로 최종 의결함과 아울러 부대의견으로 '정부는 LH[468]가 조성한 캠퍼스를 세종특별자치시로 이관하고, 관련 법령을 개정하여 세종특별자치시의 캠퍼스 운영 및 관리근거를 명확히

---

1. ~ 10. (생 략)
10의2. 제63조의9에 따른 공동캠퍼스 공익법인의 설립·운영에 필요한 비용 <신설 2023. 10. 24.>

제63조의9(공동캠퍼스 조성 및 운영 등) ⑥ 공익법인은 제5항에 따른 사업을 수행하기 위하여 필요한 자금을 다음 각 호의 재원으로 조달한다. <신설 2023. 10. 24.>
1. 국가 또는 국가 외의 자의 출연금 또는 보조금
2. 기관·단체·개인·법인 등의 기부금 또는 후원금
3. 자산운영과 관련된 이자수익금
4. 공익법인의 사업 수익금
5. 그 밖의 수익금
⑦ 건설청장 또는 지방자치단체의 장은 공익법인의 설립·운영에 필요한 비용을 출연 또는 보조할 수 있다. <신설 2023. 10. 24.>

468) 한국토지주택공사

마련’하도록 촉구[469]하였음.

그리고, 기획재정부는 동 사업의 2024년도 예산을 전년도와 동일하게 수시배정 예산으로 지정하였으며, 행복청이 2024년도 예산안 부대의견을 이행할 경우 수시배정을 해제하겠다는 입장이었으나, 공동캠퍼스 개교(2024. 9.)에 차질이 우려됨에 따라 기관운영출연금 6억 800만원에 대한 수시배정을 해제(2024. 8. 5.)하였음.

【 2024년도 세종공동캠퍼스 공익법인 운영 예산 내역 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년 예산
세종공동캠퍼스 공익법인 운영	**646**
기관운영출연금(350-01)	608
사업출연금(350-02)	38

※ 자료: 행복청

이처럼, 동 사업의 2024년도 예산이 2023년도에 이어 수시배정 예산으로 지정(2024. 8. 5. 수시배정 일부 해제)됨에 따라 행복청은 공동캠퍼스 개교 준비에 많은 어려움이 있음.

먼저, 동 사업의 2024년도 예산액이 6억, 4,600만원으로 결정됨에 따라, 세종특별자치시는 동 사업의 지방비를 당초 27억원에서 20억 3,000만원으로

469) 「2024년도 예산안에 대한 수정안」, 부대의견 (11)
- 정부는 세종공동캠퍼스가 차질없이 개교되어 안정적으로 운영될 수 있도록 LH가 조성한 캠퍼스를 세종특별자치시로 이관하고, 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 등 관련 법령을 개정하여 세종특별자치시의 캠퍼스 운영 및 관리근거를 명확히 마련한다.

감축[470]하고, 2024년 2월에 6억 400만원만 1차로 교부[471]하였음.

이에, 2023년 11월에 설립된 공익법인은 예산 감축을 위해 2024년 4월부터 업무를 수행하고 있으며, 공동캠퍼스 개교 초기에 조속한 안정화를 위해 17명의 상근직원을 채용할 계획이었으나 예산의 부족으로 인하여 이사장이 비상근으로 근무하는 등 8명의 상근직원만 채용한 상황임.

【 세종공동캠퍼스 공익법인 직원 채용 현황 】

구 분		계 획	현 행	비 고
임원	이사장	1	-	- 비상근 이사장으로 근무 (예산확보 즉시 상근이사장으로 변경 예정)
	상임이사	1	1	
	소계	2	1	
행정	행정	1	1	
	재무회계	1	1	
	학생지원	1	1	
	기획·홍보	1	-	- 행정(팀장)이 홍보·평가 등 업무 대행
	사서	1	-	- 채용 지연으로 도서관 시스템 구축 지연 (도서관운영지침 수립, 도서청구기호 분류)
	소 계	5	3	
기술	기술지원	1	-	- 행정(팀장)이 행정 및 기술지원 업무총괄
	수의사	1	-	- 채용 지연으로 동물실험실 운영준비 지연 (관리·운영방안 수립, 운영위원회 운영 등)
	시설관리	5	4	- 시설관리직 부족으로 개교시 업무과중 우려 (개교 초기 시설점검·보수 등 실시 필요)
	소 계	7	4	

470) 세종특별자치시는 국비/지방비 분담비율(5:5)에 따라 당초 국토교통위원회 예비심사에서 의결된 국비 27억원에 상응하는 지방비 27억원을 편성하였으나, 최종 편성된 국비가 6.4억원에 불과함에 따라 추경을 통해 20억 3천만원으로 감축하였음.

471) 세종특별자치시는 국비 예산 배정이 안 될 경우 추가 지방비 교부가 어렵다는 입장임.

구 분		계 획	현 행	비 고
공무직	행정지원	1	-	- 채용 지연으로 직원 **업무과중 우려** (환경미화 및 경비 등 업무는 교육환경 조성에 필수적)
	환경관리	1	-	
	보안관리	1	-	
	소 계	3	-	
합 계		17	8	

※ 자료: 행복청

또한, 도서관, 학생식당 등 공용시설 기자재 설치를 위한 비용의 부족으로 9월 개교 시에 필수 기자재만 설치하여 일부 시설을 개관할 예정이며, 전 시설의 개관은 2025년 이후로 늦춰질 것으로 보임.

【 세종공동캠퍼스 공용시설 설비구축 현황 】

(단위: 백만원)

시 설		당초 계획	'24년 구매	비 고
학술문화 지원센터	도서관 (서고 20만권, 열람 600석 규모)	4,144	390	- **'24년 최소수준 운영**, '25년 전체 운영 예정 * ('24년) 개가식서고(도서·열람석), 라운지 개관
	IT센터 (컴퓨터 100대 규모)	59	-	- 학생 사용 빈도가 높은 시설 순으로 구축 ('25년 예산확보 즉시 구축 예정)
	세미나실	77	10	- '24년 그룹스터디룸, '25년 소강당 운영 * ('24년) 소강당은 체육관 내 다목적홀(강당)로 대체
	방송실	25	25	
	경비실	2	2	
	사무실	445	90	- 인력증원에 따른 물품 추가 구매 예정 * '25년 예산안에 신규채용인원(9명) 반영

시 설	당초 계획	'24년 구매	비 고
체육관	292	82	- '24년 다목적홀(강당), '25년 체력단련실 운영 (입주학생 간 교류증진을 위해 단체운동시설 선구축)
학생식당 (약 1,000석 규모)	296	105	- 인근대학(5개) 사례조사를 통해 식수인원·회전률 고려하여 **최소수준**으로 **구축**, '25년 확장 운영 예정
기타 (시설관리용 소형화물트럭)	27	-	- 공용시설의 설비구축을 최우선으로 고려 ('25년 예산확보 즉시 구매 예정)
총 계	**5,367**	**704**	

※ 자료: 행복청

기획재정부가 동 사업의 2024년 예산 중 기관운영출연금에 대하여 수시배정을 해제(2024. 8. 5.)하고, 세종특별자치시도 9월 중에 11억원을 2차 교부할 예정이지만, 공동캠퍼스 개교가 목전에 있는 시점에서 너무 늦게 예산이 배정된 측면이 있음.

따라서, 행복청은 공동캠퍼스 개교 초기에 학생들의 불편함이 없도록 배정된 예산의 면밀한 집행관리와 아울러 기획재정부와 적극적인 협의를 통하여 수시배정 예산 지정에 따른 집행 부진이 반복되지 않도록 노력할 필요가 있음.

다. 외삼～유성복합터미널 연결도로(2032-318)

○ 행복청은 연례적으로 지방자치단체의 보조금 집행상황을 점검하지 않고 보조금을 교부하였는바, 향후 보조금을 교부하기 전에 지방자치단체의 보조금 집행상황을 점검할 필요가 있음.

1) 개요

‘외삼～유성복합터미널 연결도로’ 건설 사업은 행정중심복합도시 광역교통개선대책에 따라 대전시 유성구 외삼동에서 유성복합터미널까지 간선급행버스체계(BRT)를 구축하기 위하여 총사업비 1,583억원을 국비(50%)와 지방비(대전광역시, 50%)로 매칭하여 추진하는 것임.

- 외삼-유성복합터미널 연결도로 건설 사업 개요 -

- 사업규모 : L = 6.58㎞, 10차로 개선 4.83㎞ 및 8차로 신설 1.75㎞
- 사 업 비 : 1,583억원(국비 791.7억원, 대전광역시 791.7억원)
- 사업기간 : 2014. 1. ∽ 2025. 12.

※ 자료: 행복청

행복청은 2023년도 예산액 25억원 전액을 대전광역시에 교부하였음.

【 2023년도 외삼-유성복합터미널 연결도로 건설 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	본예산	추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
외삼-유성복합터미널 연결도로	2,500	2,500	-	-	2,500	2,500	-	-	300
자치단체자본보조 (330-03)	2,500	2,500	-	-	2,500	2,500	-	-	300

※ 자료: 행복청

2) 지방자치단체의 보조금 집행 상황 점검 후 보조금 교부 필요

「국고보조금 통합관리지침」 제17조제1항[472] 및 「국토교통 보조사업 관리규정」 제15조제1항[473]에 따르면, 보조금은 최소 2차례 이상 나누어 교부

472) **「국고보조금 통합관리지침」** (기획재정부 공고)
제17조(보조금 교부방법) ① 중앙관서의 장은 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. 다만 해당 보조금이 다음 각 호의 1에 해당하는 경우에는 보조금 교부방법을 달리 정할 수 있다.
1. 일정한 요건을 갖추면 지원대상이 되는 경상보조성격의 사업인 경우
2. 다른 법령에 따라 보조금 교부 방법 및 절차가 정해진 경우
3. 추가경정예산(당시 기금운용계획변경 포함)으로 사업이 신설된 경우
② 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 지방비 부담능력, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투융자 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서 등), 연내 집행가능성(계속사업의 경우 전년도 집행 및 실집행 실적), 이월금 보유현황 등에 대한 검토를 통해 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 한다.

473) **「국토교통 보조사업 관리규정」** (국토교통부 훈령)
제15조(보조금 교부방법) ① 보조사업부서는 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. 다만, 해당 보조금이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 보조금 교부방법을 달리 정할 수 있다.
1. 일정한 요건을 갖추면 지원대상이 되는 경상보조성격의 사업인 경우
2. 다른 법령에 따라 보조금 교부 방법 및 절차가 정해진 경우
3. 추가경정예산(당시 기금운용계획변경 포함)으로 사업이 신설된 경우

하여야 하고, 1차 교부와 최종교부 사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 잔여 보조금 교부 여부를 결정하여야 함.

그런데, 행복청은 동 사업에 대하여 2023년 12월 5일에 1차 보조금 12억 5,000만원을 교부한 뒤 불과 15일이 지난 12월 20일에 잔여 보조금 12억 5,000만원을 교부하였으며, 사업시행주체인 대전광역시의 실집행현황을 살펴보면, 예산액 25억원과 전년도 이월액 42억 1,600만원을 합한 예산현액 67억 1,600만원 중 21억 9,600만원을 집행하고 45억 1,900만원을 이월하였음.

【 외삼~유성복합터미널 연결도로 사업 보조금 교부 현황 】

(단위: 백만원, %)

연도	계	1차		2차		실집행액	
		교부액	교부일	교부액	교부일		비율
2023	2,500	1,250	12. 5.	1,250	12. 20.	0	-

※ 자료: 행복청

【 2023년도 외삼-유성복합터미널 연결도로 건설 사업 실집행 현황 】

(단위: 백만원)

사업명 (사업시행 주체)	부처		사업시행주체					
	본예산	집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
외삼-유성복합터미널 연결도로 (대전광역시)	2,500	2,500	2,500	4,216	6,716	2,196	4,519	-

※ 자료: 행복청

동 사업은 지방자치단체에 공사비 등을 보조하는 '자치단체 자본보조' 성격의 사업으로서, 「국고보조금 통합관리지침」 제17조제1항 각 호 및 「국토교통 보조사업 관리규정」 제15조제1항 각 호에 따라 보조금 교부 방법을 달리 정할 수 있는 사업이 아니므로, 행복청은 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고 1차 교부와 최종교부 사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 함.

하지만, 2023년도 예산액에 대한 실집행액 내역이 없음을 고려할 때, 행복청은 대전광역시에 대해서 사업 진행 상황을 면밀하게 점검하지 아니하고 보조금을 교부한 것으로 보임.

이에 대하여, 행복청은 국회세종의사당 사업계획 미확정에 따른 미집행, 일부 사업 착공 지연에 따른 집행 부진 등 전반적인 집행률이 낮은 가운데, 정부의 강도 높은 예산집행률 제고 방침에 따라 집행 가능한 사업을 최대한 집행하는 과정에서 보조금을 부득이 연내 교부하였다고 설명함.

그러나, 「국고보조금 통합관리지침」 제17조제2항[474]에 따라 중앙관서의 장은 보조금의 교부 여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 연내 집행가능성 등에 대한 검토를 통해 보조금의 연례적 이월 등이 최

474) **「국고보조금 통합관리지침」** (기획재정부 공고)
제17조(보조금 교부방법) ① (생 략)
② 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 지방비 부담능력, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투융자 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서 등), 연내 집행가능성(계속사업의 경우 전년도 집행 및 실집행 실적), 이월금 보유현황 등에 대한 검토를 통해 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 한다.

소화되도록 하여야 하는 바, 이와 관련한 행복청의 설명은 관계 규정에 맞지 아니한 측면이 있음.

한편, 행복청은 2022년도에도 동 사업에서 보조금 집행상황을 점검하지 아니하고 보조금을 교부[475]한 바가 있으며, 우리 국토교통위원회의 2022회계연도 결산 예비심사검토보고서(2023. 8.)에서는 행복청이 「국고보조금 통합관리지침」 및 「국토교통 보조사업 관리규정」을 준수하도록 유의할 필요가 있다는 의견[476]을 제시한 바가 있음.

이처럼, 행복청이 보조금 집행상황을 점검하지 아니하고 보조금을 교부하는 상황이 연례적으로 발생하고 있으므로, 향후 행복청은 이와 같은 예산 집행이 재발하지 아니하도록 노력할 필요가 있음.

475) 행복청은 2022년 6월 13일에 1차 보조금 25억원을 교부한 뒤 불과 16일이 지난 6월 29일에 잔여 보조금 25억원을 교부하였는데, 2022년도 예산액에 대한 실집행액은 7억 8,300만원에 불과하였음.

476) 「2022회계연도 결산 및 예비비지출 승인의건 검토보고」, 국토교통위원회 수석전문위원, 2023. 8., p.754~757

라. 4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립(2036-314), 5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립(2036-320)

○ 행복청은 착공 지연요소에 대한 면밀한 분석 및 검토를 거쳐 향후 추진할 사업에서도 착공 지연에 따른 연례적인 예산의 전용, 이월 및 불용이 발생하지 아니하도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

1) 개요

가) 4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립(2036-314)

‘4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립’ 사업은 세종시 집현동 주민의 편익증진 및 커뮤니티의 매개체 역할을 수행하기 위해 행정, 문화, 복지, 체육시설 등 공공편익시설들을 복합화[477]한 시설을 건립하는 것임.

- 4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업 개요 -

- 위　　치 : 세종시 집현동 청4-4,6,7,8
- 사업규모 : 부지면적 15,009㎡, 연면적 17,163㎡(지상 5층, 지하 1층)
- 사 업 비 : 683억원(부지매입비 130억원, 공사비 506억원, 설계비 등 47억원)
- 사업기간 : 2020. 9. ∽ 2025. 8.

※ 자료: 행복청

이 사업의 2023년 결산현황을 보면, 예산액 93억 8,100만원과 전년도 이월액 7억 5,500만원을 합한 예산현액 101억 3,600만원 중 64억 100만원을 집행하고, 37억 1,500만원을 이월하였으며, 2,000만원을 불용하였음.

477) 복합화 시설: 주민센터, 복합문화시설(도서관, 문화의 집), 아동복지시설(보육시설, 지역아동센터), 노인복지시설(경로당, 노인교실), 체육시설(체육관, 헬스장) 등

【 2023년도 4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	본예산	추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
4-2生 복컴 건립	9,381	9,381	755	-	10,136	6,401	3,715	20	6,423
- 공사비(420-03)	8,750	8,750	306	-	9,056	5,554	3,502	0	6,227
- 감리비(420-04)	631	631	425	-	1,056	842	213	1	166
- 시설부대비(420-05)	-	-	24	-	24	5	-	19	30

※ 자료: 행복청

나) 5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립(2036-320)

'5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립' 사업은 세종시 합강동 주민의 편익증진 및 커뮤니티의 매개체 역할을 수행하기 위해 행정, 문화, 복지, 체육시설 등 공공편익시설들을 복합화한 시설을 건립하는 것임.

- 5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업 개요 -

- 위　　치 : 세종시 합강동 청5-1
- 사업규모 : 부지면적 10,074㎡, 연면적 12,588㎡(지상 4층, 지하 1층)
- 사 업 비 : 498억 원(부지매입비 87억원, 공사비 375억원, 설계비 등 36억원)
- 사업기간 : 2019. 6. ~ 2025. 12.

※ 자료: 행복청

이 사업의 2023년 결산현황을 보면, 예산액 39억 5,900만원, 전년도 이월액 2억 2,100만원, 전용으로 인한 감액 10억 7,300만원을 합한 예산현액 31억 700만원 중 13억 2,500만원을 집행하고, 17억 7,100만원을 이월하였으며, 1,100만원을 불용하였음.

【 2023년도 5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	본예산	추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
5-1生 복컴 건립	3,959	3,959	221	△1,073	3,107	1,325	1,771	11	6,969
- 공사비(420-03목)	3,405	3,405	100	△1,073	2,432	929	1,503	-	6,837
- 감리비(420-04목)	554	554	102	-	656	388	268	-	110
- 시설부대비(420-05목)	-	-	19	-	19	8	-	11	22

※ 자료: 행복청

2) 착공 지연에 따른 연례적인 예산의 전용, 이월 지양 필요

‘4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립’ 및 ‘5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립’ 사업은 2022년도에 이어 2023년도에도 공사일정 지연으로 예산의 상당액을 이월하거나 전용 감액하였음.

‘4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립’ 사업을 살펴보면, 2022년도에는 본예산 51억 3,800만원 중 43억 4,900만원을 전용하고 7억 5,500만원을 이월하였으며, 2023년도에는 본예산 93억 8,100만원 중 37억 1,500만원을 이월하였음.

그리고, ‘5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립’ 사업을 살펴보면, 2022년도에는 본예산 31억 8,200만원 중 27억 700만원을 전용하고 2억 2,100만원을 이월하였으며, 2023년도에는 본예산 39억 5,900만원 중 10억 7,300만원을 전용하고 17억 7,100만원을 이월하였음.

【 최근 2년간 4-2 및 5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업 예산 집행현황 】

(단위: 백만원)

구 분	연도	본예산	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
4-2生 복컴 건립	2022년	5,138	467	△4,349	1,256	501	755	-
	2023년	9,381	755	-	10,136	6,401	3,715	20
5-1生 복컴 건립	2022년	3,182	335	△2,707	810	588	221	1
	2023년	3,959	221	△1,073	3,107	1,325	1,771	11

※ 자료: 행복청

이에 대하여, 행복청은 예산 편성 당시 착공 일정을 고려하여 연차별 소요에 따라 예산을 편성하였으나, 기획재정부와의 총사업비 협의 및 부지조성공사 지연 등으로 착공 일정이 계속 순연되었다고 설명함.

【 사업별 착공 지연 사유 】

사업명	연도	지연사유
4-2생활권 복합커뮤니티센터	2022년	설계단계 공사비 상승에 따른 총괄자문회의, 설계조정 기간, 조달청 단가적정성 검토 및 기획재정부 총사업비 협의 등 일정이 증가하여 공사발주 및 착공일정 지연
	2023년	설계결과에 대한 조달청 설계적정성 검토, 기획재정부 총사업비 협의 기간이 당초 예상보다 약 4개월 증가 되어, 2022년 12월로 예정되었던 공사착공이 2023년 4월로 지연
5-1생활권 복합커뮤니티센터	2022년	건립부지 부지조성 공사 여건 검토 결과, 당초 2022년 10월로 예상한 부지사용이 2023년 8월 이후 가능하여 착공 일정 지연
	2023년	스마트시티 국가시범도시 조성 계획이 지연됨에 따라 LH의 부지조성이 약 4개월 지연되어 12월에 착공

※ 자료: 행복청

【 사업별 자체전용 내역 】

(단위: 백만원)

일자	전용 감액			전용 증액			전용 사유
	세부사업명 (0000-000)	세목 (000-00)	금액	세부사업명 (0000-000)	세목 (000-00)	금액	
'22.6.16.	4-2생활권 복합커뮤니티 센터 건립 (2036-314)	공사비 (420-03)	3,264	4생활권 광역복지지원 센터 건립 (2037-304)	공사비 (420-03)	3,264	4생활권 광역복지지원센터 건립 사업의 예산부족에 따라 동 센터의 2023년 상반기 준공을 위함.
			100		감리비 (420-04)	100	
'22.6.16.	5-1생활권 복합커뮤니티 센터 건립 (2036-320)	공사비 (420-03)	2,707	4생활권 광역복지지원 센터 건립 (2037-304)	공사비 (420-03)	2,707	4생활권 광역복지지원센터 건립 사업의 예산부족에 따라 동 센터의 2023년 상반기 준공을 위함.
'22.11.16.	4-2생활권 복합커뮤니티 센터 건립 (2036-314)	공사비 (420-03)	977	창의진로교육원 건립 (2034-309)	공사비 (420-03)	977	2022년 완료사업인 창의진로교육원의 물가상승분 반영을 위함.
			8		감리비 (420-04)	8	
'23.11.8.	5-1생활권 복합커뮤니티 센터 건립 (2036-320)	공사비 (420-03)	1,073	도담어진 지구대 건립 (2033-318)	공사비 (420-03)	1,073	도담어진지구대의 2023년 하반기 공사 진행을 위함.

※ 자료: 행복청

하지만, 행복청이 당초 편성된 공사비 예산을 착공 지연을 사유로 다른 사업의 재원으로 전용하거나 다음연도로 이월하는 사례가 아래의 표에서 보는 바와 같이 과거에도 다수 발생하였는데, 그 사유도 동 사업의 사례와 유사한 관계기관 협의 및 부지조성공사 지연 때문임.

【 착공 지연 사업 현황 】

(단위: 백만원)

연도	사업	공사비(420-03)						착공 지연 사유
		예산액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	
2018년	세무서	100	△37	63	-	-	63	단가협의 기간 소요로 수시배정 해소 및 건립규모 조정에 따른 관계기관 협의절차 이행
	경찰서	500	△187	313	-	-	313	관계기관 협의, 교통영향평가 지연으로 일정 순연
	아트센터	15,112	△3,894	11,218	-	11,218	-	발주관련 조달청 협의결과, 고난이도 공사로 추가 내역 검토(물량계획 등)에 따라 계약체결 지연
2020년	119구조단 청사	1,530	△1,227	303	-	303	-	하절기 장마, 태풍 기간 토목 공사 지연으로 LH 부지조성 공사 일정 지연
2022년	평생교육원	3,511	△2,511	1,000	-	993	7	설계조정 기간, 조달청 단가 적정성 검토 및 기재부 총사업비 협의 등으로 일정 지연

※ 자료: 행복청

특히, '5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립' 사업의 2023년도 예산은 당초 73억 6,300만원이 편성되었는데, 착공 일정 지연이 예상됨에 따라 국회 심의과정에서 34억 400만원이 감액된 39억 5,900만원으로 조정[478]되었으나, 감액된 2023년도 예산도 일정의 추가 지연으로 인하여 상당 부분이 집행되지 못하였음.

478) 국토교통위원회, 「2023년도 예산안 예비심사보고서」 p.848 및 「2023년도 예산안에 대한 수정안」 p.34

이는 행복청이 예산의 집행가능성 및 사업추진 일정에 대하여 충분한 검토 없이 예산을 편성하였기 때문으로 보임.

따라서, 행복청은 착공 지연요소에 대한 면밀한 분석 및 검토를 거쳐 착공 지연에 따른 연례적인 예산의 전용, 이월 및 불용이 발생하지 않도록 사업 관리를 철저히 할 필요가 있음.

새만금개발청 소관

Ⅰ. 개 요

1. 총 괄

새만금개발청 소관 재정은 일반회계와 지역균형발전특별회계로 구성되어 있음.

가. 세 입

새만금개발청의 세입예산은 일반회계와 지역균형발전특별회계로 구성되어 있으며, 2023회계연도 세입예산액은 79억 3,800만원이고 79억 9,700만원을 수납하여 예산액 대비 수납률은 100.7%이며, 전년도 수납액 대비 19.4% 감소하였음.

【 2023년도 새만금개발청 세입 결산 】

(단위: 백만원, %)

구 분	예산액 (A)	예산현액	수납액 (B)	예산액 대비 수납률(B/A)	전년도 수납액(C)	전년도 수납액 대비 증감률 [(B-C)/C]
세입합계	7,938	7,938	7,997	100.7	9,920	△19.4
일반회계	7,869	7,869	7,974	101.3	9,733	△18.1
균특회계	69	69	23	33.9	187	△87.5

※ 자료: 새만금개발청

나. 세 출

새만금개발청의 세출예산은 일반회계에만 편성되어 있고, 2023년도 새만금개발청의 세출예산액은 1,483억 6,900만원이고 전년도 이월액 52억 7,600만원을 합한 예산현액은 1,536억 4,500만원으로, 이 중 1,353억 8,000만원을 집행하여 예산현액 대비 집행률은 88.1%이며, 집행액은 전년도 대비 44.7% 감소하였음.

【 2023년도 새만금개발청 세출 결산 】

(단위: 백만원, %)

구 분	예산액	전년도 이월액	예산현액(A)	집행액(B)	집행률 (B/A)	전년도 집행액(C)	전년도 대비 증감률 {(B-C)/C}
일반회계	148,369	5,276	153,645	135,380	88.1	244,994	△44.7

※ 자료: 새만금개발청

2. 세입·세출 결산

가. 일반회계

1) 세 입

2023년도 일반회계 세입예산액은 78억 6,900만원이며, 징수결정액 116억 2,700만원 중 79억 7,400만원을 수납하고 36억 5,400만원을 미수납하여 징수결정액 대비 수납률은 68.6%이며, 미수납 사유는 공유수면 점용·사용료의 분할납부에 따른 납기 미도래분 등임.

【 2023년도 일반회계 세입결산 】

(단위: 백만원)

구 분	예산액 (A)	징수 결정액 (B)	수납액 (C)	불납 결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	예산액 대비 수납액 증감 (C-A)
합 계	7,869	11,627	7,974	-	3,654	105
토지대여료	1,720	2,069	1,280	-	788	△440
기타재산이자수입	-	51	51	-	-	51
과 태 료	-	2	2	-	-	2
징계부과금	-	-	-	-	-	-
위 약 금	-	23	23	-	-	23
기타경상이전수입	-	532	532	-		532
면허료 및 수수료	6,102	8,885	6,020	-	2,865	△82
기타잡수입	47	65	65	-	-	18

※ 자료: 새만금개발청

2) 세 출

2023년도 일반회계 세출예산액은 1,483억 6,900만원이고 전년도 이월액을 합한 세출예산현액은 1,536억 4,500만원으로, 이 중 1,353억 8,000만원을 집행하고, 9억 200만원을 다음연도로 이월하였으며, 불용액은 173억 6,300만원임.

주요 사업별 집행액은 남북도로 1단계 건설 111억 1,600만원, 남북도로 2단계 건설 736억 1,100만원, 상수도시설 건설지원 121억 5,600만원 등임.

【 2023년도 일반회계 사업별 세출결산 】

(단위: 백만원)

사 업 명	2023년도				
	예산액	예산현액	집행액	이월액	불용액
합 계	148,369	153,645	135,380	902	17,363
남북도로 1단계 건설	10,961	11,251	11,116	0	135
새만금 간척사 박물관 건립	0	2,700	2,669	0	31
남북도로 2단계 건설	74,073	74,103	73,611	0	491
새만금 문화관광활성화 지원	1,800	1,800	1,468	202	130
새만금 상수도시설 건설지원	16,912	16,912	12,156	0	4,756
새만금 종합사업관리 기술지원	836	836	817	0	19
새만금 신재생에너지산업 전문인력 양성센터 구축 시범사업	836	836	836	0	0
새만금 도로시설 사후환경영향조사	472	472	472	0	0
새만금 에코숲벨트 조성	0	1,634	1,418	0	216
새만금 광역기반시설 설치계획 변경	1,034	1,413	1,103	310	0
새만금호 지형 지질 및 토질특성에 관한 조사	0	169	169	0	0
새만금 지역간 연결도로 건설	3,642	3,642	1,030	341	2,271

사 업 명	2023년도				
	예산액	예산현액	집행액	이월액	불용액
국립 새만금 간척박물관 운영	3,997	3,997	3,997	0	0
행정능률향상 및 위원회 운영	467	467	414	0	53
새만금투자유치지원	16,097	16,097	6,999	5	9,094
새만금개발정책연구(R&D)	836	836	796	39	1
행정정보망 구축(정보화)	975	1,049	1,048	0	1
인건비	11,386	11,356	11,288	-	68
기본경비	4,045	4,075	3,974	4	96

※ 자료: 새만금개발청

다음연도 이월액은 9억 200만원(예산현액의 0.6%)으로, 이월 사유는 준공기한 미도래 등이고, 주요 사업별 이월액은 지역간 연결도로 건설 3억 4,100만원, 문화관광활성화지원 2억 200만원, 광역기반시설 설치계획 변경 3억 1,000만원임.

불용액은 173억 6,300만원(예산현액의 11.3%)으로, 불용 사유는 사업지연 등으로 인한 집행잔액 등이고, 주요 사업별 불용액은 투자유치지원 90억 9,400만원, 상수도시설 건설 47억 5,600만원임.

나. 지역균형발전특별회계

2023년도 지역균형발전특별회계 세입예산액은 6,900만원이며, 징수결정액 5,600만원 중 2,300만원을 수납하고 3,200만원을 미수납하여 징수결정액 대비 수납률은 41.1%이며, 미수납분은 기업 경영 악화 등으로 인한 토지대여료 연체 등 사유로 발생하였음.

【 2023년도 지역균형발전특별회계 세입결산 】

(단위: 백만원)

구 분	예산액 (A)	징수 결정액 (B)	수납액 (C)	불납 결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	예산액 대비 수납액 증감 (C-A)
합 계	69	56	23	-	32	△46
토지대여료	69	56	23	-	32	△46

※ 자료: 새만금개발청

2023년도 지역균형발전특별회계 세출예산액은 없음.

3. 재무결산

2023년도 새만금개발청 소관 재정상태를 보면, 자산은 1조 6,014억 1,500만원이고, 부채는 18억 800만원임. 순자산은 1조 5,996억 600만원으로 전년대비 661억 9,300만원(4.3%) 증가하였는데, 이는 주로 새만금 남북도로 건설 공정률의 증가 등에 따른 사회기반시설 증가(2,034억 1,500만원) 및 일반유형자산 감소(1,572억 400만원) 등에 따른 것임.

【 2023회계연도 새만금개발청 재무제표 요약 】

(단위: 백만원, %)

구 분		2023년도 (A)	2022년도 (B)	증 감	
				금액(A-B)	비율 [(A-B)/B]
재정 상태표	Ⅰ. 자 산	1,601,415	1,541,189	60,226	3.9
	Ⅱ. 부 채	1,808	7,776	△5,968	△76.7
	Ⅲ. 순자산(Ⅰ-Ⅱ)	1,599,606	1,533,413	66,193	4.3
재정 운영표	Ⅰ. 프로그램순원가	49,102	17,489	31,613	180.8
	Ⅱ. 관리운영비	21,697	20,393	1,304	6.4
	Ⅲ. 비배분비용	470	-	470	-
	Ⅳ. 비배분수익	7,552	37,164	△29,612	△79.7
	Ⅴ. 재정운영순원가 (Ⅰ+Ⅱ+Ⅲ-Ⅳ)	63,717	719	62,998	8,761.9
	Ⅵ. 비교환수익 등	-	-	-	-
	Ⅶ. 재정운영결과(Ⅴ-Ⅵ)	63,717	719	62,998	8,761.9
순자산 변동표	Ⅰ. 기초순자산	1,533,413	1,259,934	273,479	21.7
	Ⅱ. 재정운영결과	63,717	719	62,998	8,761.9
	Ⅲ. 재원의 조달 및 이전	129,932	238,768	△108,836	△45.6
	Ⅳ. 조정항목	△22	35,429	△35,451	△100.1
	Ⅴ. 기말순자산 (Ⅰ-Ⅱ+Ⅲ+Ⅳ)	1,599,606	1,533,413	66,193	4.3

※ 자료: 새만금개발청

재정운영결과(프로그램순원가+관리운영비+비배분비용-비배분수익)는 637억 1,700만원으로 전기 대비 629억 9,800만원(8,761.9%) 증가하였으며, 기말순자산은 기초순자산(1조 5,334억 1,300만원)에서 재정운영결과(637억 1,700만원)을 차감하고 재원의 조달 및 이전(1,299억 3,200만원)과 조정항목(△2,200만원)을 가산한 금액으로서, 기초순자산보다 661억 9,300만원(4.3%)이 증가한 1조 5,996억 600만원임.

Ⅱ. 검토의견

1. 일반회계

가. 새만금 상수도시설 건설사업(5557-323)

○ 보조사업자는 보조사업을 통해 취득하거나 효용이 증가된 중요재산을 취득 후 15일 내에 새만금개발청장에게 보고하여야 하나, 동 사업에서 이를 준수하지 않은바, 새만금개발청은 관련 법령 준수를 위해 보조사업자에 대한 관리·감독을 강화할 필요가 있음.

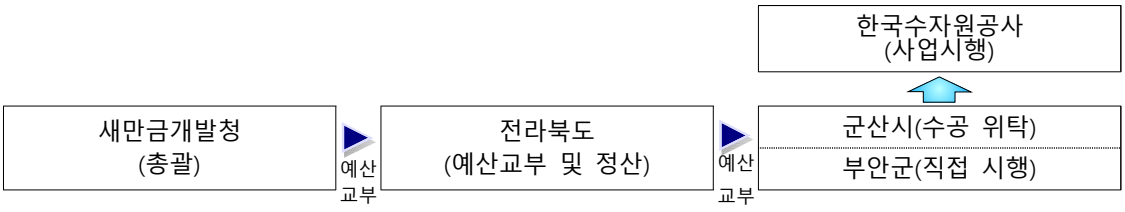
1) 개요

‘새만금 상수도시설 건설사업’은 새만금사업지역의 내부개발을 도모하고 투자여건을 개선하기 위하여 새만금사업지역 내 생활·공업용수 공급을 위한 배수지를 건설하려는 사업으로, 옥구배수지(25,000㎥) 및 계화배수지(5,000㎥)의 건설에 소요되는 비용을 전액 국고에서 지원하고 총사업비는 404억원임.

동 사업의 추진 경과를 보면, 옥구배수지와 계화배수지는 2021년에 착공하였는데, 계화배수지는 2023년 7월 준공되었고, 옥구배수지는 2025년 준공될 예정임.

사업의 집행방식을 보면, 새만금개발청은 전라북도의 신청을 받아 전라북도에 보조금을 교부하고, 전라북도는 보조사업자인 군산시(옥구배수지)와 부안군(계화배수지)에 재교부하며, 군산시는 배수지 건설 위수탁계약을 체결한 한국수자원공사에 공사비를 지급하고 있음.

【 새만금 상수도시설 건설사업 국고보조 흐름도 】



※ 자료: 새만금개발청

동 사업의 2023년도 결산현황을 보면, 새만금개발청은 옥구배수지의 공사 진행을 위하여 편성된 예산액 120억 5,600만원 중 73억원을 전라북도를 거쳐 군산시에 교부하고 47억 5,600만원을 불용하였으며, 계화배수지의 공사 진행을 위하여 편성된 예산액 48억 5,600만원 전액을 전라북도를 거쳐 부안군에 교부하였음.

그리고, 군산시는 옥구배수지의 공사 진행을 위하여 교부된 예산액 73억원 중 44억 4,800만원을 집행하고, 28억 5,200만원을 이월하였으며, 부안군은 계화배수지의 공사 진행을 위하여 교부된 예산액 48억 5,600만원에 전년도 이월액 8억 8,400만원을 더한 예산현액 57억 4,000만원 중 53억 6,500만원을 집행하고, 3억 7,500백만원을 불용[479]하였음.

479) 계화배수지 준공에 따른 집행잔액 3억 7,500만원 불용

【 2023년도 새만금 상수도시설 건설사업 결산(실집행) 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년								2024년
	예산액		전년도 이월액 [실이월액]	이·전용 등	예산 현액 [실현액]	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액 [실이월액]	불용액 [실불용액]	예산액
	본예산	추경							
새만금 상수도시설 건설사업	16,912	16,912	-	-	16,912	12,156	-	4,756	2,000
옥구 배수지 건설	12,056	12,056	-	-	12,056	7,300 [4,448]	- [2,852]	4,756	2,000
계화 배수지 건설	4,856	4,856	- [884]	-	4,856 [5,740]	4,856 [5,365]	-	- [375]	-

※ 자료 : 새만금개발청

2) 중요재산에 대한 보고 및 공시의무 준수 필요

「보조금 관리에 관한 법률」 제35조제1항[480] 및 같은 법 시행령 제15조제1항[481]에 따른 '중요재산'은 보조금 또는 간접보조금으로 취득하거나 그 효용이 증가된 것으로서 ① 부동산과 그 종물(從物), ② 선박, 부표(浮標), 부잔교(浮棧橋) 및 부선거(浮船渠), ③ 항공기, ④ 그 밖에 중앙관서의 장이

480) **「보조금 관리에 관한 법률」**
제35조(재산 처분의 제한) ① 보조사업자 또는 간접보조사업자는 보조금 또는 간접보조금으로 취득하거나 그 효용이 증가된 것으로서 대통령령으로 정하는 중요한 재산(이하 "중요재산"이라 한다)에 대하여는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 현재액과 증감을 명백히 하여야 하고, 그 현황을 중앙관서의 장 또는 해당 지방자치단체의 장에게 보고하여야 한다.

481) **「보조금 관리에 관한 법률 시행령」**
제15조(처분을 제한하는 재산 등) ① 법 제35조제1항에서 "대통령령으로 정하는 중요한 재산"이란 다음 각 호의 재산(이하 이 조에서 "중요재산"이라 한다)을 말한다.
1. 부동산과 그 종물(從物)
2. 선박, 부표(浮標), 부잔교(浮棧橋: 선박을 매어두거나 부두에 닿도록 물 위에 띄워 만든 구조물을 말한다) 및 부선거(浮船渠: 선박을 건조 또는 수리하거나 선박에 짐을 싣고 부리기 위한 부양식 설비를 말한다)와 그 종물
3. 항공기
4. 그 밖에 중앙관서의 장이 보조금의 교부 목적을 달성하기 위하여 특히 필요하다고 인정하는 재산

보조금의 교부 목적을 달성하기 위하여 특히 필요하다고 인정하는 재산을 말함.

그리고, 보조사업자 또는 간접보조사업자(이하 “보조사업자 등”이라 함)는 중요재산을 취득하는 경우 15일 이내에 중요재산 현황을 중앙관서의 장 또는 해당 지방자치단체의 장(이하 “중앙관서의 장 등”이라 함)에게 보고하여야 하고, 중요재산 현황의 변동사항을 매년 2회(6월 말, 12월 말) 중앙관서의 장 등에게 보고[482]하여야 함.

또한, 중앙관서의 장 등은 보조사업자 등이 보고한 중요재산 취득현황과 변동현황을 보조금통합포털(e나라도움)에 공시[483]하여야 하는데, 취득현황은

---

482) **「보조금 관리에 관한 법률 시행령」**

제15조(처분을 제한하는 재산 등) ② 보조사업자 또는 간접보조사업자는 법 제35조제1항에 따라 장부를 갖추어 두고 중요재산에 대하여 기획재정부장관이 정하는 현재액과 수량의 증감을 기록하고, 중앙관서의 장 또는 지방자치단체의 장이 정하는 해당 보조사업 관련 서류를 첨부하여 반기별로 해당 중앙관서의 장 또는 지방자치단체의 장에게 보고하여야 한다.

「국고보조금 통합지침」 (기획재정부 공고)

제46조(중요재산의 보고 및 공시) ① 보조사업자 등의 중요재산 보고는 「보조금법」 제35조제1항과 「보조금법 시행령」 제15조제1항 및 제2항에 따르며 별지 제3호서식 ‘중요재산 현황’을 작성하여 중요재산 취득 후 15일 이내에 해당 중앙관서의 장 또는 지방자치단체의 장에게 보고하고 이후 중요재산 처분제한기간 이전까지 매년 6월과 12월에 변동현황을 보고하여야 한다. 다만, 변동 사항이 없거나 미미한 경우에는 보고를 생략할 수 있다.

② 「보조금법」 제35조의 현재액은 시장에서 형성된 가격이며 시장가격이 없는 경우에는 감정평가사 등 자산평가업무에 전문성 있는 평가인의 평가에 의한 가격으로 한다. 단, 중앙관서의 장은 「보조금법 시행령」 제15조제5항에 따른 금액을 산정할 때 복수의 감정평가사 등으로 하여금 현재가치를 평가하게 할 수 있다.

483) **「보조금 관리에 관한 법률」**

제35조(재산 처분의 제한) ② 중앙관서의 장 및 지방자치단체의 장은 제1항에 따라 보조사업자 또는 간접보조사업자로부터 보고받은 중요재산의 현황을 컴퓨터 통신 등을 이용하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 공시하여야 한다.

「보조금 관리에 관한 법률 시행령」

제15조(처분을 제한하는 재산 등) ③ 중앙관서의 장 및 지방자치단체의 장은 법 제35조제2항에 따라 중요재산의 현황을 해당 기관의 인터넷 홈페이지 등을 통하여 항상 공시하여야 한다.

「국고보조금 통합지침」 (기획재정부 공고)

보고를 받은 날부터 1개월 이내에 공시하고, 변동현황은 매년 6월 말과 12월 말까지 공시하여야 함.

그런데, 동 사업의 경우 중요재산에 해당하는 자산이 옥구배수지 9건, 계화배수지 7건 등 총 16건이지만, 새만금개발청은 그동안 중요재산 공시를 하지 않다가 2024년 7월에 공시를 완료하였음.

【 새만금 상수도시설 건설 사업의 중요재산 보고 및 공시 현황 】

배수지	중요재산 현황		취득일	보고일	공시일	보고기간 준수여부 (15일이내)
	구분	상세내역				
옥구	부동산	옥구읍 어은리 산 94-4	'22.10.04.	'24.06.25.	'24.07.02.	×
	부동산	옥구읍 어은리 산 94-6	'22.10.31.	'24.06.25.	'24.07.02.	×
	부동산	옥구읍 어은리 산 96-4	'23.04.26.	'24.06.25.	'24.07.02.	×
	부동산	옥구읍 어은리 산 95-5	'23.04.26.	'24.06.25.	'24.07.02.	×
	부동산	옥구읍 어은리 산 94-5	'23.04.26.	'24.06.25.	'24.07.02.	×
	부동산	옥구읍 어은리 산 114-1	'23.04.26.	'24.06.25.	'24.07.02.	×
	부동산	옥구읍 어은리 산 113-5	'23.04.26.	'24.06.25.	'24.07.02.	×
	부동산	옥구읍 어은리 산 113-4	'23.04.26.	'24.06.25.	'24.07.02.	×
	부동산	옥구읍 어은리 산 109-8	'23.04.26.	'24.06.25.	'24.07.02.	×
계화	부동산	계화면 의복리 산 8-6	'22.11.29.	'24.07.17.	'24.07.17.	×

제46조(중요재산의 보고 및 공시) ③ 중앙관서의 장 또는 지방자치단체의 장은 「보조금법 시행령」 제15조제2항 및 제3항에 따라 보조사업자 또는 간접보조사업자가 보고한 중요재산 취득현황과 변동현황을 확인·점검 후 보조금시스템에 공시해야 한다. 이때, 취득현황은 보고를 받은 날부터 1개월 이내에 공시하고, 변동현황은 매년 6월말과 12월말까지 공시해야 한다. 이 경우 공시 기간은 최초 공시일로부터 다음 각 호의 기간으로 한다.

1. 부동산과 그 종물의 경우 10년
2. 선박, 부표, 부잔교, 부선거와 그 종물의 경우 10년
3. 항공기의 경우 10년
4. 그 밖의 기계, 장비 등 중요재산의 경우 5년

배수지	중요재산 현황		취득일	보고일	공시일	보고기간 준수여부 (15일이내)
	구분	상세내역				
	부동산	계화면 의복리 산 15-16	'22.11.07.	'24.07.17.	'24.07.17.	×
	부동산	계화면 의복리 산 19-13	'22.11.07.	'24.07.17.	'24.07.17.	×
	부동산	계화면 청호리 산 9-2	'23.02.06.	'24.07.17.	'24.07.17.	×
	건물	계화배수지 전기실	'23.07.17.	'24.07.17.	'24.07.17.	×
	기타	계화배수지 물탱크	'23.07.17.	'24.07.17.	'24.07.17.	×
	기타	계화배수지 상수관로	'23.07.17.	'24.07.17.	'24.07.17.	×

※ 자료: 새만금개발청

새만금개발청은 2024년 4월 보조사업자인 전북특별자치도에 관련 법령에 따라 재산관리를 철저히 하도록 통보하였으나, 간접보조사업자인 군산시와 부안군의 중요재산 취득 보고가 이루어지지 않아, 이후 절차인 시스템 공시가 지연되었다고 설명함.

그러나, 계화배수지 사업은 2023년 2월에 토지보상을 완료하고 옥구배수지 사업은 2023년 4월에 토지보상을 완료하는 등 명백한 부동산 취득이 있었음에도 1년 이상 보고 및 공시가 전혀 이루어지지 않은 것은 부적절한 측면이 있음.

따라서, 새만금개발청은 향후 동 사업에 대해 보조사업자가 중요재산의 변동현황을 매년 2회 보고하도록 하고, 다른 사업에서도 보조사업자가 중요재산을 취득한 경우에는 15일 이내에 보고하도록 하는 등 보조사업자에 대한 관리·감독을 강화할 필요가 있음.

나. 새만금 광역기반시설 설치계획 변경(5557-376)

○ 동 사업은 새만금 기본계획 재수립 결정에 따라 사업추진이 중단되었는바, 새만금개발청은 새만금 기본계획 재수립에 모든 역량을 집중하는 것과 아울러 동 사업에 대한 용역성과를 최대한 활용하는 방안을 강구할 필요가 있음.

1) 개요

‘새만금 광역기반시설 설치계획 변경’ 사업은 새만금사업의 정책환경 변화, 사회·경제적 여건 변화 등을 반영하여 2021년 2월에 재정비한 ‘새만금 기본계획’에 맞추어 ‘광역기반시설 설치계획’을 변경[484]하기 위한 연구용역을 추진하는 것임.

새만금개발청은 2023년도 예산액 10억 3,400만원에 전년도 이월액 3억 7,900만원을 합한 예산현액 14억 1,300만원 중 11억 300만원을 집행하고, 3억 1,000만원을 이월하였음.

484) **「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」**
제7조(광역기반시설설치계획의 수립 등) ① 새만금청장은 기본계획에 따라 토지용도 상호간에 서로 연계하거나 새만금사업지역과 그 밖의 지역을 연계하는 도로·철도·항만·수도 또는 공항 등 대통령령으로 정하는 광역단위의 기반시설을 설치하는 계획(이하 “광역기반시설설치계획”이라 한다)을 수립하거나 변경할 수 있다.
② 새만금청장은 광역기반시설설치계획을 수립하거나 변경하려면 관계 행정기관의 장과 협의한 후 새만금위원회의 심의를 거쳐야 한다.

【 2023년도 새만금 광역기반시설 설치계획 변경 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	본예산	추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
새만금 광역기반시설 설치계획 변경	1,034	1,034	379	-	1,413	1,103	310	-	-
- 일반연구비 (260-01)	1,034	1,034	379	-	1,413	1,103	310	-	-

※ 자료: 새만금개발청

2) 용역성과 활용 방안 강구 필요

2023년 9월 새만금개발청은 '새만금 투자진흥지구 개발[485]', '이차전지 특화단지 지정[486]' 등 변화된 새만금 개발여건을 반영하여 민간투자를 더욱 가속화하고 새만금이 첨단전략산업의 동북아 경제 허브로 발전할 수 있도록 최상위 장기 계획인 '새만금 기본계획(이하 '기본계획'이라 함)'을 재수립하기로 결정[487]하였음.

동 사업은 학술용역과 기술용역으로 나누어 2022년 6월부터 2023년 8월까지 1차년도 용역을 완료하고, 2023년 3월부터 2차년도 용역을 진행하였으나, 상위계획인 기본계획의 재수립 결정으로 추진이 중단되었음.

485) 새만금 투자진흥지구는 일정 규모 이상을 투자하는 투자자가 희망하거나, 투자유치를 촉진하는 데 유리한 지역을 지정하여 입주하는 기업에 세제혜택 등 다양한 지원을 하는 일종의 경제특구로서, 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」 제11조의5 및 제11조의6이 2022년 12월에 신설됨에 따라 도입됨.

486) 새만금국가산업단지는 2023년 7월 국가첨단전략산업위원회의 심의·의결을 거쳐 '국가첨단전략산업 이차전지 특화단지'로 지정되었고, 이에 새만금국가산업단지와 입주기업은 특화단지 조성에 필요한 기반시설 설치비용 지원 및 인허가 신속처리, 정부 연구개발(R&D) 예산 우선 반영, 국가전략기술 사업화 시설 투자에 대한 세액공제 등 행정적·재정적 지원을 받게 되었음.

487) 새만금개발청 보도자료, 「2025년까지 새만금 기본계획의 발전적 재수립 추진」, 2023. 9. 1.

【 새만금 광역기반시설 설치계획 변경 용역 현황 】

(단위: 백만원)

연도	구분	집행액	계약기간	수행기관	비고
2022	학술연구(1차)	545	2022. 6. ~ 2023. 6.	국토연구원	연구보고서 제출 완료
	기술연구(1차)	900	2022. 6. ~ 2023. 8.	㈜건화	
2023	학술연구(2차)	300	2023. 3. ~ 2024. 12.	국토연구원	연구 중단
	기술연구(2차)	424	2023. 3. ~ 2024. 12.	㈜건화	

※ 자료: 새만금개발청

기본계획 재수립과 관련하여, 새만금개발청은 2023년 10월부터 재수립 방향 검토를 위한 사전 자문단을 운영[488]하고, 기본계획 변경을 위한 학술·기술 용역 예산으로 2024년도에 15억원을 확보[489]하였음.

그리고, 새만금개발청은 2024년 3월에 사전 자문단을 정식 자문단으로 위촉하고, 4월에 자문단과 함께 '기업경제 활성화를 위한 산업용지 대폭 확대', '조기개발 가능지역 우선 매립 등 개발사업 가속화' 등 기본계획 재수립 기본방향 6대 과제를 도출하였음.

488) 전문가 자문단 100여 명이 9개 분야[산업(이차전지 등), 식품·농업, 컨벤션·관광, 에너지·환경, 매립·토목, 도시계획, 교통·SOC(사회기반시설), 부동산·경제, 지역발전]에서 약 5개월(2023. 10. ~ 2024. 2.) 동안 기본계획 재수립 방향을 검토

489) 새만금 기본계획 변경(5557-412) 예산으로 2024년도 및 2025년도에 각 15억원씩 반영

【 기본계획 재수립 기본방향 6대 과제 】

과제	주요 내용
기업경제 활성화를 위한 산업용지 대폭 확대	현재 9.9%에 불과한 산업 용지를 대폭 확대하는 등 기업 중심으로 토지이용계획을 재수립하고 이에 필요한 전력과 용수 등 기반시설 확대 방안 검토
조기개발 가능지역 우선 매립 등 개발사업 가속화	조기개발이 가능한 지역은 우선 매립을 검토하고, 개발사업 불확실성 개선을 위해 상·하수도 등 광역기반시설을 선제적으로 확충하는 방안 검토
권역체계 변경 및 유연한 개발전략 마련	용지 특성을 고려해 '첨단전략산업, 글로벌 식품, 관광·MICE(마이스) 산업'의 3대 허브를 구체화하여 새만금 권역 체계를 변경하고, 변화된 환경에 유연하게 대응할 수 있는 개발전략 마련
개발수요 맞춤형 단계별 개발순서 현실화	사업시행자의 개발수요와 사업성을 고려하여 수요 맞춤형 단계별 개발순서를 현실화하고 유보용지 개념 도입
무탄소에너지 100%(CF100) 달성을 위한 에너지 자립도시 구현	정부의 무탄소에너지 100%(CF100) 정책에 발맞춰 새만금 입주기업 CF100 달성을 지원하기 위한 에너지 생산·공급계획 재검토
새만금 계획·총괄 기능 효율화	새만금 전체 지역의 체계적인 개발을 유도하기 위해 새만금의 계획 및 총괄 기능 효율화

※ 자료: 새만금개발청

또한, 새만금개발청은 2024년 4월에 국토연구원과 학술용역 계약을 체결한 후 기본계획 재수립 기본방향 6대 과제를 면밀히 검토하고 구상을 구체화할 계획이며, 5월에 경호엔지니어링과 기술용역 계약을 체결한 후 토지이용계획, 기반시설계획 등 사안별로 기술적인 검토를 수행할 예정임.

새만금개발청은 이를 토대로 2024년 12월까지 기본계획 재수립 시안을 마련하고 새만금위원회의 심의 등을 거쳐 2025년 하반기에 기본계획 재수립을 완료하겠다는 계획임.

기본계획을 재수립하는데 약 2년이 소요됨에 따라 '광역기반시설 설치계획 변경' 사업 등 일부 사업의 중단 및 지연이 예상되지만, 새만금개발청은 '기업이 중심이 되는 새만금'이 될 수 있도록 재수립 기본방향 6대 과제를 충실히 구체화하고, 전북특별자치도· 군산시·김제시·부안군 등 인접 지방자치단체와 긴밀한 협의를 통해 새만금과 인접 지방자치단체가 상생·발전할 수 있는 토대를 마련하는 등 기본계획 재수립에 모든 역량을 집중할 필요가 있음.

아울러, 새만금개발청은 2년간 진행한 광역기반시설 설치계획 용역[490]의 내용과 재수립하는 기본계획의 방향을 면밀히 검토하여 지금까지의 용역성과를 최대한 활용하는 방안을 강구할 필요가 있음.

490) '광역기반시설 설치계획 변경' 사업은 2년간(2022년 ~ 2023년) 21억 6,900만원이 집행되었음.

다. 새만금 지역간 연결도로 건설(5557-387)

○ 동 사업은 ‘새만금 사회기반시설(SOC)에 대한 적정성 검토’에 따라 사업추진 일정이 지연되었는바, 새만금개발청은 동 사업이 계획대로 완공될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

1) 개요

‘새만금 지역간 연결도로 건설’ 사업은 새만금 산업단지·2권역(복합개발용지)·3권역(관광레저용지)과 주변 국도(12호선, 30호선)를 연결하는 도로를 건설하여 내부개발을 촉진하고 투자환경을 개선하는 것으로 사업기간은 2023년부터 2029년까지임.

- 새만금 지역간 연결도로 건설 사업 개요 -

- 사업규모 : L = 20.76㎞, 6차로 신설(1공구 9.37㎞, 2공구 8.37㎞, 3공구 3.11㎞)
- 사 업 비 : 1조 1,287억원(1공구 3,266억원, 2공구 6,518억원, 3공구 1,503억원)
- 사업기간 : 2023년 ∽ 2029년

※ 자료: 새만금개발청

새만금개발청은 2023년도 예산액 36억 4,200만원 중 10억 3,000만원을 집행하고, 3억 4,100만원을 이월하였으며, 22억 7,100만원을 불용하였음.

【 2023년도 새만금 지역간 연결도로 건설 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년								2024년
	본예산	추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
새만금 지역간 연결도로 건설	3,642	3,642	-	-	3,642	1,030	341	2,271	12,679
- 기본조사설계비 (420-01)	3,542	3,542	-	-	3,542	1,019	341	2,182	12,393
- 시설부대비 (420-05)	100	100	-	-	100	11	-	89	286

※ 자료: 새만금개발청

2) 차질없는 사업추진 필요

2023년 9월 새만금개발청은 '새만금 기본계획'을 재수립함과 아울러 새만금 사회기반시설(SOC)에 대한 적정성 검토(이하 '적정성 검토'라 함)를 병행하여 그 결과를 기본계획에 반영하기로 결정[491]하였고, 이에 동 사업의 추진은 중단되었음.

그리고, 국토교통부는 2023년 11월에 적정성 검토 연구용역을 착수[492]하였으며, 기획재정부는 동 사업의 2024년도 예산을 수시배정[493] 예산으로 지정하였음.

491) 새만금개발청 보도자료, 「2025년까지 새만금 기본계획의 발전적 재수립 추진」, 2023. 9. 1.

492) 연구용역 기관: 한국교통연구원, 국토연구원, 한국해양수산개발원

493) 수시배정이란 기획재정부장관이 재정의 효율적인 집행관리를 위하여 분기별 예산배정계획에도 불구하고 예산배정을 유보하는 것으로, 수시배정 대상사업의 선정 기준은 ① 사업의 기본 구성요건이 확정되지 않은 사업(재원분담 주체간의 분담비율이 미정인 사업 등), ② 법률 제·개정 협의 등의 조건이 충족된 후 집행되어야 하는 사업, ③ 당초 사업 여건이 변경되어 점검이 필요한 사업, ④ 효율적 집행을 위하여 점검이 필요한 사업임. (「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」 p.10~11)

그런데, 2024년 4월 국토교통부에서 시행한 중간점검 결과에서 동 사업의 추진 필요성이 확인되어 동 사업의 2024년도 예산 집행이 가능하게 되었음.

이에 따라, 동 사업의 신속한 추진을 위하여 새만금개발청은 동 사업을 설계와 시공을 일괄하여 입찰하는 턴키(turn key) 방식으로 추진하고, 조달청이 도입한 계약방법 사전검토 서비스[494]의 제1호 대상 사업으로 동 사업이 선정되도록 하는 등의 노력을 하고 있다고 설명함.

새만금 산업단지에는 2024년 7월 기준으로 33개 기업이 공장을 가동하고 있고 19개 기업에서 공장을 착공하는 등 산업단지 내 기업 활동이 순조롭게 진행 중이며, 새만금 수변도시 조성사업은 2023년 6월 총 6.6㎢의 면적에 대한 매립공사를 마치고, 그 중 2.73㎢인 1공구에 대해 2023년 11월부터 도로, 상하수도, 전기·통신 등 도시기반 공사를 본격 추진하고 있으며, 2024년 말 또는 2025년부터 단계적으로 토지공급이 시행될 예정[495]임.

이에, 산업단지와 수변도시 등 새만금의 주요 거점지역 간에 내부접근성을 높이고 산업단지 내 기업들의 물류 경쟁력을 강화하며 주민들의 정주 여건을 향상하기 위해 동 사업은 계획대로 2029년에 준공되는 것이 필요함.

---

494) - 계약방법 사전검토: 턴키공사 등 난이도가 높은 기술형 입찰공사에 대하여 수요기관에서 조달청으로 발주 요청하기 전에 조달청이 수요기관으로부터 발주에 필요한 서류를 미리 제출받아 입찰참가자격 등 계약방법을 사전에 검토하는 서비스
- 계약방법 사전검토 서비스는 조달청이 정부의 신속한 재정집행을 지원하기 위해 2024년 1월부터 시작하였으며, 이를 통해 일반적으로 20여 일 소요되는 계약요청부터 입찰공고까지의 일정이 3~5일 만에 마무리됨.
※ 조달청 보도자료, 조달청 「계약방법 사전검토 서비스」 시행 "기술형 입찰 신속재정집행의 새로운 길을 열다.", 2024. 6. 20.)

495) 새만금개발청 보도자료, 「빨라진 새만금 시계… 기업위해 SOC·수변도시 가속」, 2024. 5. 8.

적정성 검토로 인하여 동 사업이 약 8개월 정도 지연되었으므로, 새만금개발청은 동 사업의 신속한 추진을 위한 적극적인 노력과 아울러 향후 공사가 원활하게 진행되도록 면밀한 분석 및 검토를 병행할 필요가 있음.

〈 소관분야별 담당자 〉

담당자	직 위	소 관 분 야	연락처 (6788-)
이재명	입법조사관	주택정책관(주택정책과, 주택정비과, 주택공급기획팀) 전세사기피해지원단	5576
권용훈	입법조사관	모빌리티자동차국, 대도시권광역교통위원회	5582
이주홍	입법조사관	철도국, 도로국	5575
김우주	입법조사관	국토정책관, 주거복지정책관, 공공주택추진단	5574
최은제	입법조사관	도시정책관, 혁신도시발전추진단, 도시재생사업 기획단, 용산공원조성추진기획단	5581
서정욱	입법조사관	건설정책국(기술안전정책관 포함)	5591
정혜윤	입법조사관	종합교통정책관	5584
오현승	입법조사관	항공정책실, 물류정책관	5580
류지호	입법조사관	행정중심복합도시건설청, 새만금개발청, 주택정책관(주택기금과, 주택건설공급과)	5590
이해언	입법조사관	국토정보정책관, 토지정책관	5578
김해성	입법조사관	건축정책관	5585