2024 회계연도
결산 및 예비비지출 승인의 건
검 토 보 고

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

2025. 8.

국 토 교 통 위 원 회
수석전문위원 박 재 유
전 문 위 원 임 종 수

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. 예비비 지출 ····· 26

5. 재무결산 ····· 27

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

Ⅱ. 검토의견 ····· 31

1. 총괄 ····· 31

1) 공공기관 우선구매 ····· 31
가) 개요 ····· 31
나) 공공기관 우선구매 실적 준수 필요 ····· 33
다) 국토교통부 소관 공공기관 우선구매 실적 관리 필요 ····· 36

2) 업무추진비 ····· 39
가) 개요 ····· 39
나) 관서업무 성격 사업의 사업추진비 집행 개선 필요 ····· 40

2. 일반회계 ····· 42

가. 기획조정실 ····· 42

1) 국토교통연구기획(R&D)(4153-301) ····· 42
가) 개요 ····· 42
나) 연구개발과제 발굴 지연에 따른 실집행 저조 및 기획연구 이후 연구개발 지연 개선 필요 ····· 43

나. 국토도시실 ····· 50

1) 지하시설물 전산화(보조, 정보화)(4270-504) ····· 50
가) 개요 ····· 50
나) 지하시설물 전산화 DB의 정확성·신뢰도 제고를 위해 단독관·이격관 오류율 반영 방안 검토 필요 ····· 51

2) 도시정책 종합연구(5632-301) ····· 58
가) 개요 ····· 58
나) 「국고금 관리법」 등 규정을 준수한 선금 지급 필요 ····· 59

3) 국토공간정보 인력양성(5734-301) ····· 65
가) 개요 ····· 65
나) 공간정보 인재양성 성과 확대를 위해 사업방식 다변화 및 고도화 필요 ····· 66

4) 국가기본도 제작(5831-301) ····· 71
가) 개요 ····· 71
나) 5회계연도 연속된 연례적 이월을 해소하고 회계연도 독립의 원칙에 부합하는 집행관리 필요 ····· 72
5) 국토지형관리(정보화)(5831-501) ····· 76
가) 개요 ····· 76
나) 측량성과 품질검증 용역 수행방식을 경쟁체제 또는 민간위탁 등으로 개편하는 방안 검토 필요 ····· 77
6) 건축정책종합연구(6131-302) ····· 83
가) 개요 ····· 83
나) 연구용역의 경쟁입찰 비율 제고 필요 ····· 84
7) 건축안전(6132-308) ····· 87
가) 개요 ····· 87
나) 건축안전 모니터링 확대 실시 필요 ····· 88
다) 건축분쟁전문위원회 분쟁조정 역량 제고 필요 ····· 91
라) 보조금 규정에 부합한 보조금 교부 및 실집행 개선 필요 ····· 94
8) 국가건축정책위원회 운영지원(6134-301) ····· 99
가) 개요 ····· 99
나) 연구용역비 이월 최소화 및 경쟁입찰 비율 제고 필요 ····· 100
다. 주택토지실 ····· 107
1) 주택공시가격조사(1031-302) ····· 107
가) 개요 ····· 107
나) 한국부동산원 고유 정보시스템 유지·관리 용역과 수탁사업 정보시스템 유지·관리 용역 통합 발주의 기준·관리방안 등 마련 필요 ····· 109
2) 부동산서비스산업 육성(1031-399) ····· 114
가) 개요 ····· 114
나) 부동산서비스산업 육성을 위하여 면밀한 제2차 부동산서비스산업 진흥 기본계획 수립 필요 ····· 115

3) 주거급여지원(1034-302) ····· 121
가) 개요 ····· 121
나) 동일 업체에 대한 분할 수의계약 주의 필요 ····· 123
다) 비목 성격에 맞는 예산 집행 필요 ····· 127
4) 하자심사분쟁조정위원회 업무위탁(1034-307) ····· 128
가) 개요 ····· 128
나) 하자심사·분쟁조정 법정 처리기한 준수 노력 필요 ····· 130
다) 면밀한 직무분석을 통한 사무국 정원 조정 및 무기계약직 처우개선 검토 필요 ····· 136
5) 전세보증금반환보증 보증료 지원(1034-322) ····· 139
가) 개요 ····· 139
나) 연례적 집행 저조 개선을 위한 사업 규모 조정 검토 필요 ····· 140
6) 전세사기 피해방지 및 지원(1034-323) ····· 143
가) 개요 ····· 143
나) 전세사기피해자등 결정에 관한 통계 개선 필요 ····· 146
다) 전세사기 피해지원 관련 성과지표 마련 필요 ····· 150
라) 전세사기피해 관련 연구용역 예산의 비목 변경 필요 ····· 152
7) 부동산종합정보시스템 운영(정보화)(4263-503) ····· 155
가) 개요 ····· 155
나) 부동산행정서비스의 오류·장애 방지를 위한 면밀한 관리체계 마련 필요 ····· 156
라. 건설정책국 ····· 161
1) SOC안전정보시스템(정보화)(4241-511) ····· 161
가) 개요 ····· 161
나) 안전점검 및 안전관리 실태점검 관련 지하정보 관리 강화 필요 ····· 163
2) 기계설비산업발전지원(4305-301) ····· 173
가) 개요 ····· 173
나) 연구용역 사업 예산의 연례적 이월 관행 개선 필요 ····· 174
3) 국토안전관리원출연(4313-301) ····· 179
가) 개요 ····· 179
나) 방치되고 있는 공동(空洞)에 대한 조속한 복구 방안 마련 필요 ····· 180
다) 지하안전관리 강화를 위해 지반탐사 장비 조기 확충 및 장비 운용을 위한 적정 인력 충원 필요 ····· 185

4) 건설기술제도선진화(4318-301) ····· 194
가) 개요 ····· 194
나) 관계 중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장의 지하안전관리계획 수립 필요 ····· 195
다) 정책연구용역 사업 예산의 연례적 이월 개선 필요 ····· 206
마. 교통물류실 ····· 210
1) 군위탁 컨테이너 화물자동차 관리비(4034-307) ····· 210
가) 개요 ····· 210
나) 화물자동차 보험료 과다계상 개선 필요 ····· 211
2) 스마트공동물류센터 건립지원(4034-314) ····· 214
가) 개요 ····· 214
나) 천안스마트공동물류센터의 조속한 운영대책 마련 및 재발방지 필요 ····· 215
다) 제주 스마트공동물류센터 사업의 부적절한 재이월 문제 재발 방지 필요 ····· 217
3) 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D)(4158-318) ····· 223
가) 개요 ····· 223
나) 검증절차 생략에 따른 개발 차량의 안정성 미흡 우려를 최소화하고 저상 좌석버스 수요·공급 매칭이 되도록 사전 철저한 관리와 대비 필요 ····· 224
4) 교통사고예방지원(4631-305) ····· 231
가) 개요 ····· 231
나) 화물자동차의 운행기록 제출률 제고 필요 ····· 232
다) 교통안전 특별실태조사 결과 개선권고 사항의 조기 이행률 제고 방안 검토 필요 ····· 239
5) 교통안전공단출연(4638-301) ····· 243
가) 개요 ····· 243
나) 한국교통안전공단 2024회계연도 수입·지출 현황 ····· 245
다) 결산잉여금 과다 발생 문제 ····· 247
6) 스마트주차정보시스템구축(4638-302) ····· 250
가) 개요 ····· 250
나) 주차장 운영정보 및 실시간정보 제공률 제고 필요 ····· 251

바. 항공정책실 ····· 253
1) 항공안전기술원 출연(3732-307) ····· 253
가) 개요 ····· 253
나) 기술원의 법적 근거가 미흡한 차입 지양 및 필요 시 법적 근거 마련 필요 ·· 255
2) 한국공항공사 ····· 260
가) 개요 ····· 260
나) 대학생 자녀 학자금 융자 사업과 수도권 주택임차대여금 및
지방 사택 지원금 사업 예산의 과다계상 개선 필요 ····· 262
사. 모빌리티자동차국 ····· 265
1) 한국형 어린이 통학버스 안전성 향상 기술개발(R&D)(4158-315) ····· 265
가) 개요 ····· 265
나) 조기 종료된 R&D의 사업화 지원방안 검토 ····· 266
2) 자율자동차 상용화(4633-319) ····· 269
가) 개요 ····· 269
나) 자동차 보안지원 및 대응체계 사업 ····· 271
다) 사고조사위원회 운영 예산 규모의 적정성 검토 필요 ····· 276
3) 자동차안전도 강화(4634-302) ····· 280
가) 개요 ····· 280
나) 예산에 포함되지 않은 정보전산망 클라우드 이전사업 집행 부적절 ····· 281
4) 도심항공교통활성화지원(3637-333) ····· 285
가) 개요 ····· 285
나) UAM 상용화 지연을 고려한 UAM 실증시설 구축 계획 재수립 필요 ····· 286
아. 철도국 ····· 291
1) 일반철도안전 및 시설개량(2731-302) ····· 291
가) 개요 ····· 291
나) 국가철도공단의 철도시설관리자로서의 책임 강화 필요 ····· 292
다) 출연금 정산잔액 국고 반납 및 관련 규정 개정 필요 ····· 296
2) 철도사고조사(2731-307) ····· 299
가) 개요 ····· 299
나) 사업비와 기본경비를 혼용 집행하는 방식 주의 필요 ····· 300

3) 철도정보시스템 구축 및 운영(4232-307) ····· 303
가) 개요 ····· 303
나) 철도시설 이력정보의 통합적 관리·활용을 위한 제도개선 필요 ····· 304
4) 한국철도공사 운영 ····· 313
가) 결산 개요 ····· 313
나) 열악한 재무구조 개선을 위한 적극적 노력 필요 ····· 315
3. 교통시설특별회계 ····· 321
가. 도로계정 ····· 321
1) 법정부담금(12-59-593) ····· 321
가) 개요 ····· 321
나) 관리 공백이 발생한 부담금 관리체계 전반에 대한 보완 필요 ····· 322
2) 고속도로건설(1532), 일반국도건설(1632) ····· 329
가) 개요 ····· 329
나) 도로건설 사업의 과도한 이·전용 관행화 시정 필요 ····· 330
3) 일반국도건설지원(1631-301) ····· 336
가) 개요 ····· 336
나) 사법적 분쟁이 지속되는 간접비 문제 해결을 위한 개선책 마련 필요 ····· 337
4) 국도유지운영(1732-302) ····· 344
가) 개요 ····· 344
나) 공공요금 예산 현실화를 통해 과도한 전용 방지 필요 ····· 344
5) 도로유지보수(1733-461) ····· 348
가) 개요 ····· 348
나) 도로통합관리시스템 운영 사업의 총액계상사업에서 제외 필요 ····· 349
6) 도로병목지점개선(1734-461), 위험도로개선(1740-461) ····· 356
가) 개요 ····· 356
나) 병목지점·위험도로 개선 사업 추진방식에 대한 보완 필요 ····· 357
7) 한국도로공사 운영 ····· 361
가) 결산 개요 ····· 361
나) 경영 부담을 초래하는 장기법적소송충당부채 적극 대응 필요 ····· 363

나. 철도계정 ····· 367
1) 일반철도건설(2631) ····· 367
가) 개요 ····· 367
나) 일반철도건설 연례적 집행 부진의 구조적 개선방안 마련 필요 ····· 368
2) 수송차량구입(2732-301) ····· 375
가) 개요 ····· 375
나) 성과관리 체계에 혼선을 일으키는 성과지표 수정 필요 ····· 375
3) 국가철도공단관리비(2734-301) ····· 380
가) 개요 ····· 380
나) 역세권 개발수입의 지속적 과다계상 주의 필요 ····· 382
다. 공항계정 ····· 386
1) 신공항 건설사업(3538-301, 302, 304, 305, 309, 310, 311) ····· 386
가) 개요 ····· 386
나) 울릉도 소형공항 건설 : 건설현장 안전성 강화 필요 ····· 396
다) 흑산도 소형공항 건설 및 백령도 소형공항 건설 : 타당성 재조사 이후 추가적 사업지연 방지 대책 마련 필요 ····· 398
라) 제주 제2공항 건설 및 새만금신공항 건설 사업 : 관계기관 적기 협의 등 철저한 사업관리 필요 ····· 405
마) 대구경북신공항 건설 : 관계 부처·지자체 등과의 협의 및 사업관리를 통한 원활한 사업 추진 필요 ····· 410
바) 서산공항 건설 : 타당성 재조사 수행 시 면밀한 검토 및 사업 지연 방지 노력 필요 ····· 414
2) 가덕도신공항건설공단 설립·운영(3538-313) ····· 417
가) 개요 ····· 417
나) 면밀한 채용계획 수립, 채용계획 및 보수규정을 반영한 적정 인건비 예산 편성 필요 ····· 419
3) 항공안전체계 구축 및 유지관리(3636-311) ····· 422
가) 개요 ····· 422
나) 재정 집행의 책임성 확보 및 계약이행 담보를 위한 선금 관련 제도 개선 필요 ····· 424

4) 항공산업발전지원(3637-314) ····· 427
가) 개요 ····· 427
나) 항공산업발전조합의 구성을 위한 조속한 시행령 마련 필요 ····· 428
5) 국립항공박물관 운영(3637-335) ····· 432
가) 개요 ····· 432
나) 국립항공박물관의 출연금 잉여금 관련 처리지침 마련 필요 ····· 434
6) 차세대 대인 보안검색 기술개발(R&D)(4161-315) ····· 438
가) 개요 ····· 438
나) 불성실한 연구로 인한 사업 폐지 재발방지 대책 마련 및 중간성과물 활용방안 모색 필요 ····· 440
라. 교통체계관리계정 ····· 443
1) 도시철도 건설지원(3031-315·316·320·322·326·332·333·335·352·353·355·356·357) ····· 443
가) 개요 ····· 443
나) 도시철도 건설지원 사업의 철저한 사업관리 필요 ····· 445
2) 도시철도 노후시설 개선지원(3031-332) ····· 450
가) 개요 ····· 450
나) 예산 편성·집행·정산 등 사업관리 전반 위법·부적정 ····· 451
3) 대중교통체계구축지원(4931-301) ····· 461
가) 개요 ····· 461
나) 대중교통 경영 및 서비스평가 시 「교통약자법」 준수사항 평가항목 반영 필요 ····· 462
4) 택시산업지원(4931-316) ····· 467
가) 개요 ····· 467
나) 택시감차보상 사업의 실효성 확보를 위한 개선방안 강구 필요 ····· 468
5) 광역교통정책연구(4931-341) ····· 474
가) 개요 ····· 474
나) 연락운임 정산 관련 연구용역 연례적 이월 해소 필요 ····· 475

6) 광역버스 공공성 강화 지원(4931-342) ····· 478
가) 개요 ····· 478
나) 광역버스 준공영제 보조금 실적 보고 및 정산 절차 개선 필요 ····· 479
다) 광역버스 타당성 평가 연구용역 연례적 이월 개선 필요 ····· 482
7) 대중교통비 환급 지원(4931-354) ····· 484
가) 개요 ····· 484
나) 사업 추진 시 철저한 수요 예측 필요 ····· 485
8) 교통약자이동편의증진(4932-301) ····· 488
가) 개요 ····· 488
나) 친환경 저상버스에 대한 환경부 국고보조금의 원활한 조달을 위한 부처 간 협력 필요 ····· 490
다) 소규모 공영터미널 위주 BF(Barrier-Free, 장애물 없는 생활환경) 인증사업의 실수혜자 중심 사업 개편 필요 ····· 493
라) 휠체어탑승 시외·고속버스 도입 유인을 위한 실효적 방안 강구 및 휠체어탑승 전세버스 도입 수요 충족을 위한 원활한 지방비 확보 노력 필요 ····· 498
마) 성과지표 보강 필요 ····· 502
9) 대도시권광역교통위원회 기본경비(비총액)(7018-260) ····· 505
가) 개요 ····· 505
나) 정책연구비 집행 부진 및 효율성 제고 필요 ····· 506
4. 지역균형발전특별회계 ····· 508
가. 지역자율계정 ····· 508
1) 도시활력증진지역개발(5641-301) ····· 508
가) 개요 ····· 508
나) 사업기간 내 완수를 위한 철저한 사업관리 필요 ····· 509
나. 지역지원계정 ····· 514
1) 재정비촉진사업 지원(1036-303) ····· 514
가) 개요 ····· 514
나) 집행 가능성을 고려한 보조금 교부 필요 ····· 516
2) 민관협력 지역상생협약(5550-302) ····· 520
가) 개요 ····· 520
나) 보조금 관리규정 준수 필요 ····· 523

3) 개발제한구역관리(5551-301) ····· 528
가) 개요 ····· 528
나) 실집행 이월 규모를 고려한 보조금 교부 필요 ····· 530
4) 기업혁신파크 선도사업(5557-301) ····· 534
가) 개요 ····· 534
나) 회계연도 독립의 원칙 및 이월요건 부적정 주의 필요 ····· 536
다) 개발계획 단계에 부합한 예산 편성 필요 ····· 540
라) 비목 성격에 맞는 예산집행 필요 ····· 542
5) 도시재생사업(5641-301) ····· 545
가) 개요 ····· 545
나) 연례적으로 집행이 부진한 소규모주택정비사업지원 내역사업의 향후 수요 및 집행가능성에 대한 재검토 필요 ····· 547
6) 광역도로 건설(1938-315·349·359·367·368·377·378·379) ····· 552
가) 개요 ····· 552
나) 과도한 사업지연 해소를 위한 철저한 사업관리 필요 ····· 554
7) 광역 BRT 구축(4541-383) ····· 557
가) 개요 ····· 557
나) 실집행실적 개선을 위한 철저한 사업관리 필요 ····· 558
8) 혼잡도로사업(1939-302·376·489·491·492·493·494·495·497·498 ·500·501·502·503·504·505·506·507·510) ····· 561
가) 개요 ····· 561
나) 연내 집행가능성을 고려하지 않은 보조금 교부 부적절 ····· 563
다) 대응지방비 확보를 위한 적극적인 조치 필요 ····· 569
9) 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성(4633-301) ····· 572
가) 개요 ····· 572
나) 사업준비 미흡에 따른 연례적 실집행 실적 부진 ····· 573
5. 혁신도시건설특별회계 ····· 576
1) 혁신도시 정주여건 개선 및 활성화 지원(5538-309) ····· 576
가) 개요 ····· 576
나) 연례적 불용액 발생 사업에 대한 조속한 개선방안 도출 필요 ····· 577

6. 에너지 및 자원사업 특별회계 ····· 581

1) 친환경 물류지원(4034-301) ····· 581
가) 개요 ····· 581
나) 물류에너지 목표관리제 성과 제고를 위한 노력 필요 ····· 582

2) 그린리모델링 활성화(6133-301) ····· 586
가) 개요 ····· 586
나) 성과지표 개선 필요 ····· 587

7. 주택도시기금 ····· 591

가. 총괄검토 ····· 591

1) 주택도시기금 ····· 591
가) 개요 ····· 591
나) 국회 결산 심사결과의 형해화 부적절 ····· 592

나. 주택계정 ····· 600

1) 공공주택 공급계획 총괄 ····· 600
가) 개요 ····· 600
나) 공공주택 건설단계 목표·실적 관리 강화 필요 ····· 602
다) 공공주택 공급·관리계획의 체계적 수립 필요 ····· 606

2) 위험건축물 이주자금 지원(1131-403) ····· 609
가) 개요 ····· 609
나) 사업 종료 및 이관 시 집행실적 관리 필요 ····· 611

3) 층간소음 개선 리모델링(1131-408) ····· 614
가) 개요 ····· 614
나) 면밀한 계획 수립을 통한 예산 편성 필요 ····· 615

4) 주택구입·전세자금(융자)(1231-401), 이차보전 지원(1042-401) ····· 620
가) 개요 ····· 620
나) 신생아 특례 대출의 주택면적 요건 완화 방안에 대하여 면밀한 분석 필요 ·· 621

5) 전세임대(융자)(1337-401), 전세·매입임대 경상보조(1440-403) ····· 630
가) 개요 ····· 630
나) 보증금 미반환 사고 방지를 위한 승인심사 제도개선 필요 ····· 632

6) 임대주택리츠출자(1440-409) ····· 635
가) 개요 ····· 635
나) 택지공모 선정 후 장기 미착공 사업장 관리 강화 필요 ····· 637
다. 도시계정 ····· 641
1) 도시재생사업지원(1510-992) ····· 641
가) 개요 ····· 641
나) 도시재생 청년인턴십 지원 사업예산의 지속적인 불용 개선 필요 ····· 643
2) 노후산단 재생지원(융자)(1520-992) ····· 649
가) 개요 ····· 649
나) 신규 사업장 발굴 제도개선 필요 ····· 651
8. 자동차사고 피해지원기금 ····· 654
1) 기금예탁이자수입(40-95-953) ····· 654
가) 개요 ····· 654
나) 철저한 세입예산편성 필요 ····· 655
2) 정부보장사업(4641-302) ····· 657
가) 개요 ····· 657
나) 효율적인 구상업무 추진을 위한 구상수수료율 체계 개선 필요 ····· 657
3) 생활자금 및 학자금(융자)(4641-303) ····· 662
가) 개요 ····· 662
나) 실제 소요를 고려한 예산 편성 필요 ····· 662
4) 국립교통재활병원(4641-304) ····· 665
가) 개요 ····· 665
나) 당초 예산안에 편성되지 않은 운영손실분 집행 부적절 ····· 666
다) 주간재활관 건립 사업 집행부진에 따른 준공시기 지연 ····· 668

행정중심복합도시건설청 소관

Ⅰ. 개 요 ····· 673

1. 총 괄 ····· 673

가. 세 입 ····· 673

나. 세 출 ····· 674

2. 세입·세출 결산 ····· 676

가. 일반회계 ····· 676

나. 행정중심복합도시건설특별회계 ····· 677

1) 세 입 ····· 677

2) 세 출 ····· 678

3. 재무결산 ····· 681

Ⅱ. 검토의견 ····· 683

1. 행정중심복합도시건설특별회계 ····· 683

가. 세종공동캠퍼스 공익법인 운영(1031-515) ····· 683

1) 개요 ····· 683

2) 세종공동캠퍼스 공익법인 여비 규정 정비 필요 ····· 685

나. 대통령제2집무실 건립(2031-307),
국회세종의사당 건립 (2033-315) ····· 693

1) 개요 ····· 693

2) 연례적 이월 방지를 위한 관계기관과의 협의 강화 필요 ····· 695

다. 외삼~유성복합터미널 연결도로(2032-318) ····· 699
1) 개요 ····· 699
2) 계속된 보조금 관련 규정 위반 부적절 ····· 700
3) 보조금의 재재이월 방지를 위한 대책 마련 필요 ····· 704
라. 국립박물관단지 건립(2051-306) ····· 706
1) 개요 ····· 706
2) 사업 지연에 따른 연례적인 예산의 전용 지양 필요 ····· 707

새만금개발청 소관

Ⅰ. 개 요 ····· 713

1. 총 괄 ····· 713

가. 세 입 ····· 709

나. 세 출 ····· 714

2. 세입·세출 결산 ····· 715

가. 일반회계 ····· 715

1) 세 입 ····· 716

2) 세 출 ····· 718

나. 지역균형발전특별회계 ····· 719

3. 재무결산 ····· 721

Ⅱ. 검토의견 ····· 721

1. 일반회계 ····· 721

가. 새만금 지역간 연결도로 건설(5557-387) ····· 723

1) 개요 ····· 721

2) 사업지연이 반복되지 않도록 면밀한 사업관리 필요 ····· 723

나. 새만금지구 국가산단 미래성장센터 구축(5557-405) ····· 723

1) 개요 ····· 727

2) 보조사업자의 지방비 확보 상황 관리 필요 ····· 728

다. 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원(5557-418) ····· 733

1) 개요 ····· 733

2) 이차전지 처리수의 바다 직접방류에 대한 우려 해소 필요 ····· 734

국 토 교 통 부 소 관

Ⅰ. 개 요

1. 총 괄

가. 총수입 · 총지출[1] 결산

2024회계연도 국토교통부 소관 총수입은 예산 대비 4조 2,328억원(△16.7%)이 감소한 21조 486억원으로, 전년도 대비 3조 6,323억원(20.9%)이 증가하였음.

【 2024년도 국토교통부 소관 총수입 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023회계연도			2024회계연도			전년대비 (D-B)
	예산 (A)	결산 (B)	예산대비 (B-A)	예산 (C)	결산 (D)	예산대비 (D-C)	
예 산	1,065,829	1,307,416	241,587	1,715,181	2,305,694	590,513	998,278
기 금	21,999,760	16,108,916	△5,890,844	23,566,254	18,742,894	△4,823,360	2,633,978
총수입	23,065,589	17,416,332	△5,649,257	25,281,435	21,048,588	△4,232,847	3,632,256

2024회계연도 국토교통부 소관 총지출은 예산 대비 5조 9,821억원(△9.7%)이 적은 55조 5,730억원으로, 전년 대비 3조 9,531억원(7.7%)이 증가하였음.

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

【 2024년도 국토교통부 소관 총지출 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2023회계연도			2024회계연도			전년대비 (D-B)
	예산 (A)	결산 (B)	예산대비 (B-A)	예산 (C)	결산 (D)	예산대비 (D-C)	
예 산	22,401,280	21,098,171	△1,303,109	23,658,347	22,715,328	△943,019	1,617,157
기 금	32,260,316	30,521,718	△1,738,598	37,896,681	32,857,641	△5,039,040	2,335,923
총지출	54,661,596	51,619,888	△3,041,708	61,555,028	55,572,969	△5,982,059	3,953,081

2024년도 총지출 기준 결산현황을 회계별로 살펴보면 다음과 같음.

【 2024년도 총지출 기준 세출결산 총괄 】

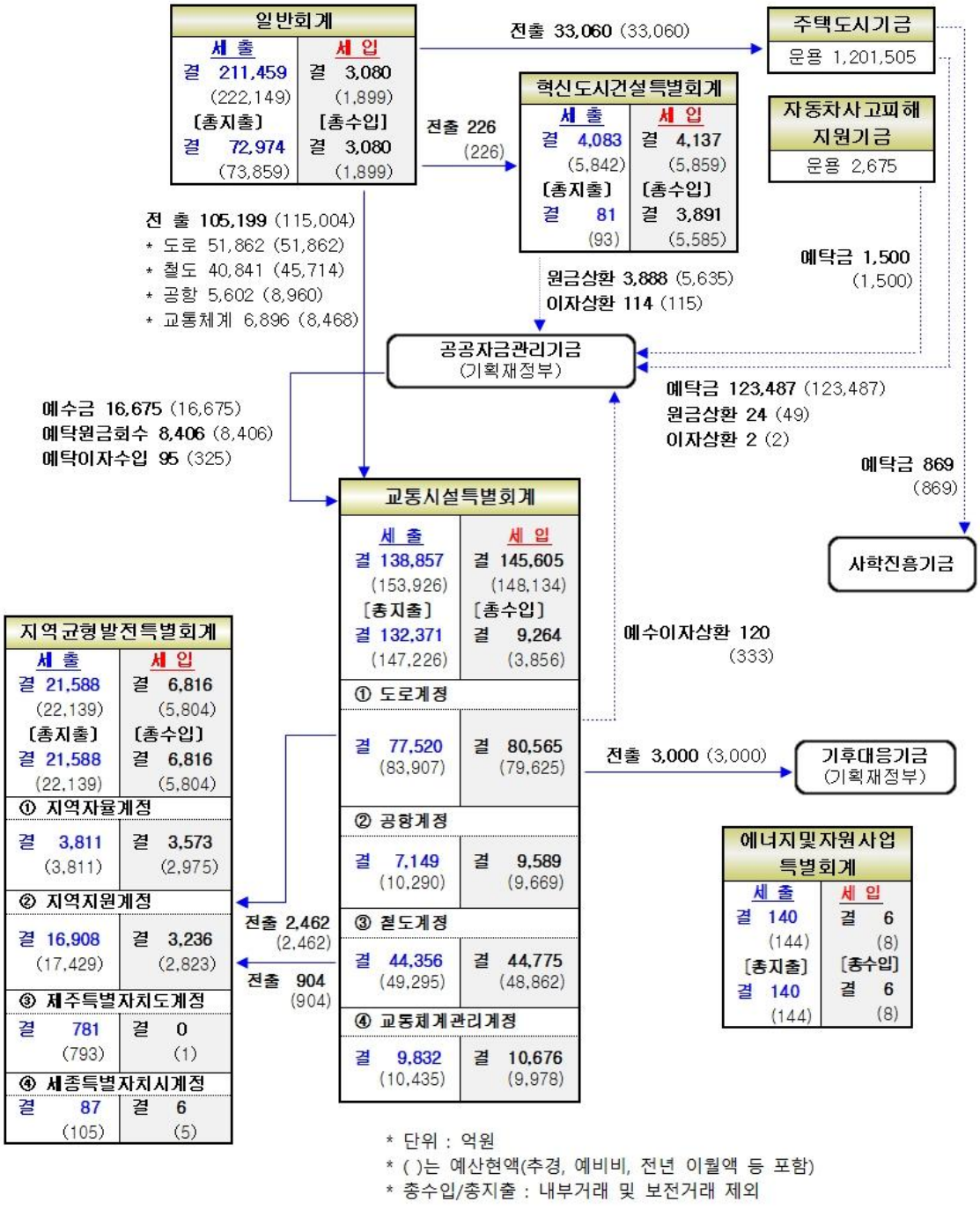
(단위: 억원, %)

회 계		예산액	예산현액 (a)	지출액 (b)	집행률 (b/a)	이월액	불용액
총지출(A+B+C)		615,550	622,451	555,730	89.3	6,667	60,054
세출예산 합계(A)		236,583	243,461	227,153	93.3	9,646	14,381
일반회계		73,298	73,859	72,974	98.8	332	553
특별회계	소 계	163,286	169,602	154,179	90.9	6,329	9,093
	교통시설특별회계	141,434	147,226	132,371	89.9	8,927	12,885
	지역균형발전특별회계	21,617	22,139	21,588	97.5	158	833
	혁신도시특별회계	90	93	81	87.1	3	13
	에너지및자원사업특별회계	144	144	140	97.2	4	14
주택도시기금(B)		378,377	378,401	327,987	86.7	6	50,408
자동차사고 피해지원기금(C)		589	589	589	100.0	0	0

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

【 2024년도 국토교통부 재정흐름도 】

◈ 세입세출 결산 : 세입 15조 9,644억원(수납액), 세출 37조 6,127억원(지출액)
주택도시기금 결산 : 조성 및 운용 120조 1,505억원
자동차사고피해지원기금 결산 : 조성 및 운용 2,675억원



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

나. 세입·세출 결산

2024년도 국토교통부 소관 세입예산액(총계 기준)은 16조 1,704억원이고, 징수결정한 금액 17조 5,709억원 중 15조 9,644억원을 수납하여 징수결정액 대비 수납률은 90.9%임.

【 2024년도 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	161,704	175,709	159,644	98.7	90.9	142,247	12.2

2024년도 세출예산액(총계 기준)은 39조 7,047억원이고, 전년도 이월액 등을 합한 세출예산현액은 40조 4,200억원이며, 이 중 37조 6,127억원을 집행하여 예산현액 대비 집행률은 93.1%임.

【 2024년도 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	397,047	404,200	376,127	94.7	93.1	313,807	19.9

1) 세 입

2024년도 국토교통부 소관 세입 예산현액은 16조 1,704억원, 징수결정액은 17조 5,709억원이며 이 중 15조 9,644억원을 수납하고 1조 6,007억원은 미수납되었으며, 불납결손액은 58억원임.

구체적으로는 국토교통부 소관 전체 세입수납액 15조 9,644억원 중에서 14조 5,605억원(91.2%)이 교통시설특별회계에서 수납되었고, 미수납액 1조 6,007억원 중 1조 3,636억원(85.2%)이 지역균형발전특별회계에서 발생하였으며, 불납결손액 58억원 중 58억원(99.9%)이 지역균형발전특별회계에서 발생하였음.

【 2024년도 회계별 세입결산 내역 】

(단위: 억원)

회 계		예산액	이체 등	예산현액	징수결정액 (A)	수납액 (B)	불납결손액 (C)	미수납 (A-B-C)
합 계		161,704	-	161,704	175,708	159,644	58	16,007
일반회계		1,899	-	1,899	3,713	3,080	-	632
특별회계	소 계	159,805	-	159,805	171,996	156,563	58	15,374
	교특회계	148,134	-	148,134	147,343	145,605	-	1,738
	지특회계	5,804	-	5,804	20,510	6,816	58	13,636
	혁특회계	5,859	-	5,859	4,137	4,137	-	-
	에특회계	8	-	8	7	6	-	-

※ - : 0원, 0 : 소수점 이하금액으로 표에는 표기되지 않음

미수납 사유로는 납기미도래(9,686억원), 체납자 재력부족 및 거소불명(2,447억원), 징수·정리유예(621억원), 관계기관 예산부족(432억원), 기타(2,821억원) 등이 있고, 불납결손 사유는 체납자 무재산(16억원), 시효완성(15억원), 추심비용 과다(15억원) 등이 있음.

2) 세 출

2024년도 세출예산액은 39조 7,047억원, 예산현액은 40조 4,200억원으로 이 중 37조 6,127억원(93.1%)을 집행하고 6,697억원(1.7%)을 이월하였으며 2조 1,376억원(5.3%)을 불용하였음.

【 2024년도 회계별 세출결산 내역 】

(단위: 억원)

구 분		예산액	예산결정후 증감액				예산현액	지출액	이월액	불용액
			전년도 이월액	예비비	이용	전용				
합 계		397,047	6,600	±552	±2	±4,766	404,200	376,127	6,697	21,376
일반회계		221,312	560	±276	2	±191	222,149	211,459	332	10,358
특별회계	소계	175,735	6,040	±276	0	±4,575	182,051	164,668	6,365	11,018
	교특	148,134	5,516	±276	0	±4,471	153,926	138,857	5,964	9,105
	지특	21,617	521	0	0	±104	22,139	21,588	393	158
	혁특	5,840	3	0	0	0	5,842	4,083	9	1,751
	에특	144	0	0	0	0	144	140	0	4

회계별로 보면 이월액은 일반회계 332억원, 교통시설특별회계 5,964억원, 지역균형발전특별회계 393억원, 혁신도시건설특별회계 9억원이 발생하였으며, 불용액은 일반회계 1조 358억원, 교통시설특별회계 9,105억원, 지역균형발전특별회계 158억원, 혁신도시건설특별회계 1,751억원, 에너지및자원사업특별회계 4억원이 발생하였음.

주요 이월 사유는 동절기 공사중지 및 절대공기 부족(4,527억원), 용지매입 및 관계기관 협의 지연(634억원) 등의 사유로 6,697억원(1.7%)이 발생하였고, 주요 불용 사유는 낙찰차액 및 집행잔액(1조 7,795억원), 지급사유 미발생(3,389억원), 계획변경·취소(192억원) 등의 사유로 2조 1,376억원(5.3%)이 발생하였으며, 이용은 공공요금·제세 부족액 충당(2억원) 등으로 2억원, 전용은 배상·보상금 등 충당(489억원), 공공요금·제세 부족액 충당(155억원) 등으로 4,766억원(1.2%)이 발생하였으며, 예비비는 대중교통비 환급 지원사업의 환급금 추가 확보(276억원) 및 회계간 전출(276억원)을 위해 552억원 사용하였음.

다. 기금 결산

2024년도 주택도시기금의 조성 및 운용 실적은 총계 기준 120조 1,505억원으로 당초 계획액 105조 4,003억원 대비 114%를 달성하였고, 2023년도 95조 4,377억원 대비 24조 7,128억원이 증가하였음.

【 2024년도 국토교통부 소관 기금별 조성 및 운용 실적 】

(단위: 억원, %)

구 분	2023년도			2024년도			전년대비 증감(D-B)
	계획(A)	실적(B)	대비(B/A)	계획(C)	실적(D)	대비(D/C)	
합 계	1,057,981	957,014	90.5	1,056,657	1,204,180	114.0%	247,166
주택도시기금	1,055,355	954,377	90.4	1,054,003	1,201,505	114.0%	247,128
자동차사고 피해지원기금	2,626	2,637	100.4	2,654	2,675	100.8%	38

자동차사고 피해지원기금은 자동차사고 피해지원사업 및 관련 사업에 필요한 재원을 확보하기 위해 설치되어 2017년도부터 운용되고 있으며, 2024년도 조성 및 운용 실적은 2,675억원으로 당초 계획액 2,654억원 대비 100.8%를 달성하였고, 2023년도 2,637억원에 비해서는 38억원이 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 철도, 도로, 기초생활보장 부문 순이며, 예산현액 대비 집행률이 낮은 부문은 항공·공항(67.3%), 주택(86.7%)이 있음.

【 2024년도 부문별 세출결산 총괄표(총지출 기준) 】

(단위: 백만원, %)

부문		예산액	전년도 이월	전용 등*	이용	예비비	이체·초과 지출승인	예산현액	지출액	차년도 이월	불용액
합 계		61,555,028	662,400	476,616	179	27,600	70	62,245,098	55,572,969	666,693	6,005,437
주택	예산	197,245	708	0	0	0	0	197,953	189,098	1,406	7,449
	기금	37,837,736	2,353	0	0	0	0	37,840,089	32,798,696	554	5,040,838
도로		7,977,925	432,784	257,729	0	0	0	8,410,709	7,788,717	452,049	169,943
철도		8,099,736	60,736	118,301	0	0	0	8,160,293	7,603,203	15,553	541,538
항공·공항		890,615	62,104	48,952	0	0	70	952,789	641,071	129,039	182,679
물류 등 기타	예산	1,911,573	20,556	40,777	179	27,600	0	1,959,908	1,923,677	12,144	24,087
	기금	58,945	0	0	0	0	0	58,945	58,945	0	0
산업 단지		308,007	47,171	10,346	0	0	0	355,178	313,280	34,114	7,784
지역 및 도시		1,530,810	29,194	511	0	0	0	1,560,004	1,511,292	21,309	27,402
기초생활보장		2,742,436	6,795	0	0	0	0	2,749,231	2,744,991	524	3,716

* 전용 및 기금운용계획변경 등 금액

2. 세입·세출 결산

가. 일반회계

1) 세 입

2024년도 일반회계 세입예산현액은 1,899억원이고 징수결정액은 3,713억원이며, 이 중 3,080억원을 수납하고 632억원을 미수납하였음. 미수납은 납기미도래(0.1억원), 체납자 재력부족 및 거소불명(199억원), 관계기관 예산부족(392억원), 정리유예 및 징수유예(18억원) 등에 따라 발생하였음.

【 2024년도 일반회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

구 분	예산현액 (A)	징수결정액 (B)	수납액 (C)	불납결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	증감액 (C-A)
합 계	189,914	371,297	308,045	5	63,247	118,131
◦ 재산수입 - 토지 및 건물대여료 국고보조금 이자수입 등	15,651	28,676	27,195	-	1,481	11,544
◦ 경상이전수입 - 벌금, 변상금및위약금 보조금정산잔액 등	155,226	337,549	278,175	5	59,369	122,949
◦ 재화및용역판매수입 - 지도판매, 교육비, 재산조회수수료 등	11,831	1,248	1,231	-	18	△10,600
◦ 수입대체경비수입 - 건설품질시험 및 항행안전검사 수수료	4,128	1,419	1,338	-	81	△2,790
◦ 관유물 매각대 - 토지 및 기계기구 등 매각대	3,078	2,405	106	-	2,298	△2,972

2) 세 출

2024년도 일반회계 세출예산현액은 22조 2,149억원이고, 이 중 21조 1,459억원(95.2%)을 집행하고 332억원(0.1%)을 이월하였으며 1조 358억원(4.7%)은 불용 처리하였음. 이월은 주로 동절기 공사중지 및 절대공기 부족(308억원) 등에 따라 발생하였고, 불용은 집행잔액(1조 279억원) 등에 의하여 발생함.

【 2024년도 일반회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
합 계	22,131,164	22,214,883	21,145,918	33,190	1,035,775
ㅇ 기초생활보장	2,742,436	2,749,231	2,744,991	524	3,716
- 기초주거생활보장 (주거급여)	2,742,436	2,749,231	2,744,991	524	3,716
ㅇ 주택	3,497,906	3,498,614	3,489,759	1,406	7,449
- 주택시장안정및주거복지향상	191,924	192,632	183,777	1,406	7,449
- 내부거래지출 (주택도시기금-주택계정 전출금)	3,305,982	3,305,982	3,305,982	-	-
ㅇ 도로	5,186,230	5,186,230	5,186,228	-	2
- 도로관리	70	70	68	-	2
- 회계간거래(전출금) (교특 도로계정 전출금)	5,186,160	5,186,160	5,186,160	-	-
ㅇ 철도	8,127,672	8,158,476	7,506,405	904	651,167
- 철도안전및운영	2,737,072	2,740,276	2,732,782	904	6,590
- 회계간거래(전출금) (교특 철도·교통체계계정 전출금)	5,390,600	5,418,200	4,773,623	-	644,577

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
ㅇ 항공·공항	921,227	921,326	584,068	286	336,972
- 항공발전지원	8,459	8,538	7,797	286	455
- 항공운영지원	16,733	16,753	16,112	-	641
- 회계간거래(전출금) (교특 공항계정 전출금)	896,035	896,035	560,158	-	335,877
ㅇ 물류등기타	1,136,989	1,153,693	1,126,084	10,311	17,298
- 건설정책 및 기술지원	190,826	200,592	192,879	4,618	3,095
- 국토교통연구개발	254,628	255,157	251,262	1,101	2,794
- 국토교통인재개발	1,351	1,351	1,350	-	1
- 국토교통정보화	112,267	115,835	112,255	1,376	2,204
- 국토교통행정지원	374,089	376,211	367,099	2,205	6,908
- 물류정책	25,228	25,687	24,091	616	979
- 자동차 및 교통정책	157,760	157,993	157,349	216	428
- 항공교통본부(책임운영)	20,840	20,868	19,799	180	889
ㅇ 지역및도시	515,804	544,413	505,484	19,759	19,171
- 건축정책	17,044	18,201	16,398	683	1,120
- 국토정보관리	182,211	182,412	181,191	258	963
- 국토지리정보원운영	150,891	175,655	149,807	16,867	8,981
- 도시정책	139,985	142,354	132,522	1,873	7,959
- 지역개발	3,066	3,185	2,959	78	148
- 회계간거래(전출금) (혁특 지역자율계정 전출금)	22,607	22,607	22,607	-	-
ㅇ 산업단지	2,900	2,900	2,900	-	-
- 산업단지개발및지원	2,900	2,900	2,900	-	-

나. 교통시설특별회계

1) 세 입

2024년도 교통시설특별회계의 세입예산현액은 14조 8,134억원이고 징수결정액은 14조 7,343억원이며, 이 중 14조 5,605억원을 수납하고 1,738억원을 미수납하였음.

【 2024년도 교통시설특별회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

계 정	예산현액 (A)	징수결정액 (B)	수납액 (C)	불납결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	증감액 (C-A)
합 계	14,813,412	14,734,344	14,560,518	-	173,826	△252,894
ㅇ 도 로	7,962,536	8,182,534	8,056,487	-	126,046	93,951
- 재산수입	64,877	147,877	129,547	-	18,329	64,670
- 경상이전수입	51,180	146,259	39,906	-	106,353	△11,274
- 재화및용역판매수입	1,937	3,908	2,748	-	1,160	811
- 관유물매각대	20,213	26,591	26,387	-	204	6,174
- 전년도이월금	-	154,157	154,157	-	-	△154,157
- 세계잉여금	97,595	-	-	-	-	97,595
- 정부내부수입및기타	7,726,734	7,703,742	7,703,742	-	-	△22,992
ㅇ 철 도	4,886,187	4,488,167	4,477,492	-	10,677	△408,695
- 재산수입	6,615	42,283	39,650	-	2,633	33,035
- 경상이전수입	22,610	10,848	8,331	-	2,518	△14,279
- 재화및용역판매수입	16,819	21,888	21,888	-	-	5,069
- 관유물매각대	86,203	103,032	97,506	-	5,526	11,303
- 전년도이월금	-	43,300	43,300	-	-	△43,300
- 세계잉여금	182,563	182,763	182,763	-	-	200
- 정부내부수입및기타	4,571,377	4,084,054	4,084,054	-	-	△487,323
ㅇ 공 항	966,896	969,858	958,937	-	10,920	△7,959
- 재산수입	6,729	227,806	227,772	-	34	221,043
- 경상이전수입	18,204	28,078	17,312	-	10,766	△892
- 재화및용역판매수입	45,416	90,497	90,377	-	120	44,961
- 관유물매각대	512	561	561	-	-	49
- 전년도이월금	-	62,075	62,075	-	-	△62,075
- 세계잉여금	-	682	682	-	-	△682
- 정부내부수입및기타	896,035	560,158	560,158	-	-	△335,877
ㅇ 교통체계 관리계정	997,793	1,093,784	1,067,602	-	26,183	69,809
- 재산수입	2,685	9,011	8,617	-	394	5,932
- 경상이전수입	41,573	241,593	215,804	-	25,789	174,231
- 전년도이월금	-	18,085	18,085	-	-	△18,085
- 세계잉여금	134,312	135,527	135,527	-	-	1,215
- 정부내부수입및기타	819,223	689,569	689,569	-	-	△129,654

2) 세 출

2024년도 교통시설특별회계의 세출예산현액은 15조 3,926억원으로, 이 중 13조 8,857억원(90.2%)을 집행하고, 5,964억원(3.9%)을 이월하였으며, 9,105억원(5.9%)은 불용처리하였음. 이월은 동절기 공사중지 및 절대공기 부족(4,016억원), 용지매입 및 관계기관 협의 지연(604억원) 등에 따라 발생하였고, 불용은 집행잔액 등(7,363억원), 지급사유 미발생(1,555억원) 등에 따라 발생하였음.

【 2024년도 교통시설특별회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
합 계	14,813,412	15,392,592	13,885,728	596,362	910,502
ㅇ 도로계정	7,962,536	8,390,656	7,751,965	451,432	187,260
- 고속도로건설	1,827,194	1,827,723	1,767,223	261	60,239
- 국도건설	1,828,341	2,032,344	1,820,718	180,432	31,194
- 도로관리	2,700,721	2,924,307	2,589,681	266,735	67,891
- 민자도로건설및관리	1,016,456	1,016,457	1,005,841	475	10,141
- 지자체도로건설지원	2,100	2,100	2,100	0	0
- 국토교통연구개발	8,181	8,181	8,181	0	0
- 회계간거래(지특 전출금)	246,194	246,194	246,194	0	0
- 회계기금간거래(기후대응기금)	300,000	300,000	300,000	0	0
- 회계기금간거래(예수이자상환)	33,349	33,349	12,026	3,528	17,795

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
○ 철도계정	**4,886,187**	**4,929,487**	**4,435,617**	**14,649**	**479,221**
- 고속철도건설	518,202	518,202	513,202	0	5,000
- 광역철도건설	1,125,156	1,167,427	1,163,276	503	3,649
- 일반철도건설	2,075,075	2,075,075	1,607,454	0	467,621
- 철도안전및운영	1,010,379	1,011,407	995,370	14,146	1,892
- 국토교통연구개발	66,933	66,933	65,873	0	1,060
- 회계간거래(지특 전출금)	90,442	90,442	90,442	0	0
○ 공항계정	**966,896**	**1,028,971**	**714,938**	**128,753**	**185,280**
- 일반공항건설및관리	737,377	787,312	492,490	121,086	173,736
- 항공발전지원	128,046	140,186	124,672	7,667	7,847
- 국토교통연구개발	101,473	101,473	97,776	0	3,697
○ 교통체계관리계정	**997,793**	**1,043,478**	**983,208**	**1,529**	**58,741**
- 도시철도건설	543,410	557,464	500,677	0	56,787
- 국토교통정보화	4,758	4,758	4,185	568	5
- 대중교통육성	449,625	481,256	478,345	961	1,949

다. 지역균형발전특별회계

1) 세 입

2024년도 지역균형발전특별회계 세입예산현액은 5,804억원이고, 징수결정액은 2조 510억원이며, 이 중 6,816억원을 수납하고, 1조 3,636억원을 미수납하였으며, 58억원은 불납결손처리되었음. 미수납은 납기미도래(9,574억원), 체납자 재력부족 및 거소불명(1,078억원), 징수·정리유예(242억원) 등에 따라 발생하였음.

【 2024년도 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	580,423	2,050,998	681,565	5,840	1,363,593	101,142
ㅇ 지역자율계정	297,492	1,493,210	357,310	5,840	1,130,061	59,818
- 재산수입	2,000	1,307	1,297	-	10	△703
- 경상이전수입	295,492	1,491,902	356,013	5,840	1,130,049	60,521
- 재화및용역판매수입	-	2	-	-	2	-
ㅇ 지역지원계정	282,315	557,148	323,616	-	233,532	41,301
- 재산수입	3,031	5,512	5,334	-	178	2,303
- 경상이전수입	271,782	542,720	309,839	-	232,882	38,057
- 재화및용역판매수입	2	-	-	-	-	2
- 관유물매각대	7,500	8,915	8,443	-	472	943
ㅇ 제주특별자치도계정	133	1	1	-	-	△132
- 재산수입	16	-	-	-	-	16
- 경상이전수입	117	1	1	-	-	△116
ㅇ 세종특별자치시계정	483	638	638	-	-	155
- 재산수입	5	2	2	-	-	△3
- 경상이전수입	478	636	636	-	-	158

2) 세 출

2024년도 지역균형발전특별회계 세출예산현액은 2조 2,139억원이고, 2조 1,588억원(97.5%)을 집행하고 393억원(1.8%)을 이월하였으며, 158억원(0.7%)은 불용 처리하였음. 이월은 주로 동절기 공사중지 및 절대공기 부족(203억원), 용지매입 지연 및 관계기관 협의 지연(30억원) 등에 따라 발생하였고, 불용은 집행잔액(144억원), 지급사유 미발생(704억원) 등에 의해 발생함.

【 2024년도 지역균형발전특별회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
합 계	**2,161,729**	**2,213,871**	**2,158,764**	**39,264**	**15,843**
○ 지역자율계정	381,121	381,121	381,121	-	-
- 광역교통정책	70,336	70,336	70,336	-	-
- 도시정책	104,404	104,404	104,404	-	-
- 지역개발	206,381	206,381	206,381	-	-
○ 지역지원계정	**1,692,837**	**1,742,915**	**1,690,822**	**37,486**	**14,608**
- 주택시장안정및주거복지향상	5,321	5,321	5,321	-	-
- 지자체도로건설지원	544,127	548,791	544,169	4,145	476
- 광역철도건설	90,442	90,442	90,442	-	-
- 광역교통정책	31,801	31,801	31,800	-	1
- 국토교통연구개발	5,000	5,000	5,000	-	-

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
- 대중교통육성	14,911	14,911	14,911	-	-
- 산업단지개발및지원	299,264	344,371	305,183	32,640	6,549
- 자동차및교통정책	5,610	5,610	5,610	-	-
- 국토정보관리	22,034	22,034	21,968	-	66
- 도시정책	468,391	468,522	461,537	304	6,680
- 지역개발	205,936	206,112	204,881	396	836
○ 제주특별자치도계정	**79,291**	**79,291**	**78,141**	**267**	**884**
- 국도건설	24,658	24,658	24,658	-	-
- 도로관리	34,258	34,258	34,258	-	-
- 광역교통정책	100	100	100	-	-
국토교통행정지원	4,065	4,065	4,065	-	-
- 도시정책	14,710	14,710	14,710	-	-
- 산업단지개발및지원	1,500	1,500	350	267	884
○ 세종특별자치시계정	**8,480**	**10,543**	**8,680**	**1,512**	**352**
- 광역교통정책	3,137	3,137	3,137	-	-
- 산업단지개발및지원	5,343	7,406	5,543	1,512	352

라. 혁신도시건설특별회계

2024년도 혁신도시건설특별회계 세입예산현액은 5,859억원이고, 4,137억원을 징수결정하여 전액 수납하였음.

【 2024년도 혁신도시건설특별회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

구 분	예산현액 (A)	징수결정액 (B)	수납액 (C)	불납결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	증감액 (C-A)
합 계	585,906	413,681	413,681	-	-	△172,225
재산수입	558,196	386,986	386,986	-	-	△171,210
기타경상이전수입	302	2,125	2,125	-	-	1,823
전년도이월금	-	277	277	-	-	△277
세계잉여금	4,801	1,687	1,687	-	-	△3,114
정부내부수입 및 기타	22,607	22,607	22,607	-	-	-

2024년도 혁신도시건설특별회계 세출예산현액은 5,842억원으로 이 중 4,083억원(69.9%)을 집행하고, 기본사업비 이월 등으로 9억원(0.1%)을 이월하고, 공공자금관리기금 예수원금 미상환 및 집행잔액 등으로 1,751억원(30.0%)을 불용 처리하였음.

【 2024년도 혁신도시건설특별회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
ㅇ 지역 및 도시	583,963	584,240	408,324	850	175,066
- 지역개발	8,985	9,262	8,109	850	303
- 회계기금간거래(예수원금상환)	563,458	563,458	388,832	-	174,626
- 회계기금간거래(예수이자상환)	11,520	11,520	11,383	-	137

마. 에너지 및 자원사업특별회계

2024년도 에너지및자원사업특별회계 세입예산현액은 8억원이고, 6억원을 징수결정하여 전액 수납하였음.

【 2024년도 에너지및자원사업특별회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

구 분	예산현액 (A)	징수결정액 (B)	수납액 (C)	불납결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	증감액 (C-A)
합 계	**773**	**568**	**568**	**-**	**-**	**△205**
재산수입	19	66	66	-	-	47
기타경상이전수입	754	502	502	-	-	△252

2024년도 에너지및자원사업특별회계 세출예산현액은 144억원으로, 이 중 140억원(97.1%)을 집행하고, 집행잔액 등으로 4억원(2.9%)을 불용 처리하였음.

【 2024년도 에너지및자원사업특별회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
ㅇ 투자계정	14,426	14,426	14,003	-	423
- 국토교통정보화	2,231	2,231	2,186	-	45
- 물류정책	5,423	5,423	5,391	-	32
- 건축정책	6,772	6,772	6,426	-	346

3. 기금 결산

가. 주택도시기금

1) 조성

2024년도 주택도시기금의 주요 조성내역을 보면 청약저축은 계획보다 6조 9,319억원 감소한 14조 8,181억원을 수납하고, 융자금 회수는 계획보다 4조 7,390억원 감소한 14조 1,843억원을 수납하였으며, 국민주택채권은 계획보다 1조 8,551억원 감소한 14조 1,449억원을 수납하였음.

【 2024년도 주택도시기금 조성내역(총계기준) 】

(단위: 억원, %)

구 분	'24계획(A)	'24실적(B)	증감(B-A)	달성률(B/A)
청약저축	217,500	148,181	△69,319	68.1
융자금회수	189,233	141,843	△47,390	75.0
국민주택채권	160,000	141,449	△18,551	88.4
이자수입	36,763	33,641	△3,122	91.5
복권기금전입금	4,500	4,500	0	100
일반회계전입금	33,060	33,060	0	100
여유자금회수	253,523	544,659	291,136	214.8
기 타*	159,423	154,172	△5,251	96.7
합 계	**1,054,003**	**1,201,505**	**147,502**	**114.0**

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

2) 운용

2024년도 주택도시기금의 운용내역을 살펴보면, 총 운용규모 120조 1,505억원 중 융자사업비가 23조 6,988억원, 차입금 상환 등이 51조 210억원, 여유자금운용이 45조 4,307억원임.

융자사업비 운용 내역을 세부적으로 살펴보면, 주택구입·전세자금 사업에 8조 7,550억원을 집행하고, 다가구매입임대에 4조 3,712억원, 전세임대에 4조 8,789억원을 각각 집행하였음.

차입금상환 등에서는 국민임대·영구임대 등 출자사업비로 4조 1,671억원, 국민주택채권·청약저축 원리금상환에 31조 7,847억원, 이차보전지원에는 1조 3,912억원, 기금운영비에는 2,098억원을 각각 집행하였음.

【 2024년도 주택도시기금 운용내역 】

(단위: 억원, %)

구 분	'24계획(A)	'24실적(B)	증감(B-A)	계획대비 실적(B/A)
ㅇ 융자사업비(①)	277,790	236,988	△40,802	85.3
- 국민임대	1,577	922	△655	58.5
- 공공임대	8,189	6,978	△1,211	85.2
- 민간임대	14,770	13,731	△1,039	93.0
- 다가구매입임대	46,370	43,712	△2,658	94.3
- 집주인임대	650	203	△447	31.3
- 위험건축물이주	70	10	△60	14.2
- 분양주택	20,153	15,895	△4,258	78.9
- 층간소음성능보강	27	8	△19	29.7
- 층간소음개선리모델링	12	0	△12	0.0
- 주택구입·전세자금	106,714	87,550	△19,164	82.0
- 행복주택	8,383	2,808	△5,575	33.5
- 전세임대	50,565	48,789	△1,776	96.5
- 통합공공임대	14,013	10,493	△3,520	74.9
- 도시재생지원	1,564	1,564	0	100
- 수요자중심형재생	400	394	△6	98.6
- 소규모주택정비	3,882	3,882	0	100
- 노후산단재생지원	450	48	△402	10.8
ㅇ 차입금상환 등(②)	530,256	510,210	△20,046	96.2
- 출자사업비	50,372	41,671	△8,701	82.7
- 주택도시보증공사출자	7,000	7,000	0	100
- 주택신용보증기금출연	1,344	1,330	△14	99.0
- 이차보전지원	14,271	13,912	△359	97.5
- 재건축초과이익자본이전	1	0	0	78.2
- 도시재생사업지원	91	89	△3	97.1
- 기금운영비	2,526	2,098	△428	83.1
- 정부내부지출	126,294	126,262	△32	100
- 차입금원리금상환	328,357	317,847	△10,510	96.8
·국민주택채권	178,924	178,707	△217	99.9
· 청약저축	149,432	139,139	△10,293	93.1
소 계(①+②)	808,045	747,198	△60,847	92.5
ㅇ 여유자금운용*	245,959	454,307	208,348	184.7
합 계	1,054,004	1,201,505	147,501	114.0

*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

2024년도 주택도시기금 여유자금 규모는 전년도보다 9조 1,491억원 감액한 10조 1,022억원이며, 연간 여유자금 운용 평균잔액(평잔)은 18조 8,364억원으로 전년도보다 1조 3,915억원 감소하였음.

【 주택도시기금 여유자금 운용 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	여유자금 규모*	여유자금 운용현황(평잔)			
		소계 (수익률)	직접운용 (수익률)	위탁운용	
				연기금투자풀 (수익률)	전담운용기관 (수익률)
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%)
2024	10,102,159	18,836,429 (3.35%)	516,812 (0.74%)	4,541,714 (3.45%)	13,777,903 (3.69%)

* '24년말 잔액기준 여유자금

2024년도에는 여유자금(평잔)의 97.3%에 해당하는 13조 7,779억원을 전담운용기관에, 4조 5,417억원을 연기금투자풀에 각각 위탁 운용하고, 5,168억원은 국토교통부에서 직접 운용하였음. 여유자금(평잔)의 운용수익률을 보면 전체 평균 수익률은 3.35%로 2023년도 대비 4.91%p 하락하였고, 직접운용 수익률은 0.74%, 위탁운용 수익률은 연기금투자풀이 3.45%, 전담운용기관이 3.69%로 각각 나타났음.

나. 자동차사고 피해지원기금

1) 조성

2024년도 자동차사고 피해지원기금의 조성규모는 총 2,675억원으로 자체수입 613억원, 정부내부수입 1,032억원, 여유자금 회수 1,030억원으로 구성되며, 자체수입의 세부조성내역을 보면, 분담금 237억원, 구상회수금 130억원, 위탁사업비 반납액 71억원, 생활자금대출 회수 73억원, 이자수입 101억원으로 나타났음.

【 2024년도 자동차사고 피해지원기금 조성내역 】

(단위: 억원, %)

구 분	'24계획(A)	'24실적(B)	증감(B-A)	달성률(B/A)
ㅇ 자체수입	584	613	29	105.0%
- 분담금	348	237	△111	68.1%
- 위탁사업비 반납	36	71	35	197.2%
- 구상회수	105	130	25	123.8%
- 생활자금대출 회수	65	73	8	112.3%
- 이자수입	31	101	70	325.8%
ㅇ 정부내부수입	1,054	1,032	△22	97.9%
ㅇ 여유자금 회수	1,016	1,030	14	101.4%
합 계	2,654	2,675	21	100.8%

2) 운용

2024년도 자동차사고 피해지원기금 운용은 위탁사업비 586억원, 공공자금관리기금 예탁 1,500억원, 여유자금운용 586억원 등으로 구성되며,

위탁사업비의 세부지원내역은 의무보험전산망운영 25억원, 피해자 지원 212억원, 정부보장사업 203억원, 생활지원 및 학자금 융자 11억원, 국립교통재활병원운영 121억원, 자동차손해배상진흥원 13억원임.

【 2024년도 자동차사고 피해지원기금 운용내역 】

(단위: 억원, %)

구 분	'24계획(A)	'24실적(B)	증감(B-A)	계획대비 실적(B/A)
ㅇ 위탁사업비	586	586	-	100.0%
- 의무보험전산망	25	25	-	100.0%
·유지보수비	11	11	-	100.0%
·운영관리비	14	14	-	100.0%
- 피해자지원	212	212	-	100.0%
·경제적 지원	156	156	-	100.0%
·정서적 지원	9	9	-	100.0%
·지원사업 홍보	2	2	-	100.0%
·관리운영비	43	43	-	100.0%
·피해예방사업	3	3	-	100.0%
- 정부보장사업	203	203	-	100.0%
·무보험·뺑소니보상	168	168	-	100.0%
·미반환가불금보상	20	20	-	100.0%
·관리운영비	15	15	-	100.0%
- 생활지원 및 학자금	11	11	-	100.0%
·생활지원 및 학자금	11	11	-	100.0%
- 국립교통재활병원	121	121	-	100.0%
·운영교부금	52	52	-	100.0%
· 장비유지·보수	59	59	-	100.0%
· 재활연구	10	10	-	100.0%
- 자동차손해배상진흥원	13	13	-	100.0%
·공제정책 및 감독검사지원	4	4	-	100.0%
·자동차손해배상 보상사업 지원	3	3	-	100.0%
·시스템구축비	7	7	-	100.0%
ㅇ 기금운영비	3	3	-	100.0%
ㅇ 공공자금관리기금 예탁	1,500	1,500	-	100.0%
ㅇ 여유자금운용	564	586	21	103.8%
합 계	2,654	2,675	21	100.8%

3) 여유자금 규모 및 운용

2024년도 자동차사고 피해지원기금의 여유자금 규모는 연도말 잔액기준으로 586억원이고, 연간 여유자금 운용 평균잔액(평잔) 기준으로는 1,060억원임.

【 자동차사고 피해지원기금 여유자금 운용 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	여유자금 규모*	여유자금 운용현황(평잔)			
		소계 (수익률)	직접운용 (수익률)	위탁운용	
				연기금투자풀 (수익률)	전담운용기관 (수익률)
2022	100,932	141,767(△3.38%)	-	141,767(△3.38%)	-
2023	103,015	101,459(8.06%)	-	101,459(8.06%)	-
2024	58,584	106,031(6.39%)	-	106,031(6.39%)	-

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

2024년도에는 여유자금(평잔) 1,060억원 전액을 연기금투자풀에 위탁 운용하였고, 여유자금(평잔)의 전체 평균 수익률은 6.39%를 기록하였음.

4. 예비비 지출

2024년 예비비 지출(총지출 기준) 현황을 살펴보면, 대중교통비 환급 지원사업의 환급금 추가 확보를 위하여 일반예비비 276억원을 배정받아 272억원을 집행(98.5%)하였음.

【 2024년 예비비 결산 】

(단위: 백만원)

집행내역	예비비(증)	예산현액	지출액	이월액	불용액
합 계	27.600	27.600	27,181	-	419
ㅇ 교통시설특별회계	27.600	27.600	27,181	-	419
- 대중교통비 환급 지원(4931-354)	27.600	27.600	27,181	-	419

5. 재무결산

가. 재정상태

국토교통부의 2024년도 재무결산 중 재정상태를 보면, 자산은 전년도 대비 6조 7,410억원(0.9%)이 증가한 724조 3,999억원이고, 부채는 전년도 대비 2조 620억원(1.1%)이 증가한 195조 8,110억원으로 자산이 부채보다 많아 순자산은 528조 5,889억원임.

자산은 유동자산 53조 9,807억원, 투자자산 225조 3,523억원, 일반유형자산 124조 5,640억원, 사회기반시설 318조 8,008억원 등으로 구성되어 있고, 단기투자증권 등의 감소에 따라 유동자산이 9조 3,212억원이 감소하였고, 장기대여금 및 장기투자증권 증가 등으로 투자자산이 14조 780억원이 증가하였음.

부채는 유동부채 128조 7,420억원, 장기차입부채 62조 6,214억원, 장기충당부채 736억원, 기타비유동부채 4조 3,740억원 등으로 구성되어 있고, 전년도보다 단기차입금 등 유동부채가 5조 4,603억원이 증가하였고, 국채 등 장기차입부채가 3조 1,725억원이 감소하였음.

【 전년도 대비 재정상태 증감 현황 】

(단위: 백만원, %)

구 분	2024년도	2023년도	전년도 대비 증감	
			금 액	비 율
자 산	724,399,873	717,658,865	6,741,008	0.9
Ⅰ. 유동자산	53,980,727	63,301,894	△9,321,167	△14.7
Ⅱ. 투자자산	225,352,288	211,274,342	14,077,946	6.7
Ⅲ. 일반유형자산	124,564,026	122,843,322	1,720,704	1.4
Ⅳ. 사회기반시설	318,800,828	318,752,341	48,487	0.0
Ⅴ. 무형자산	150,474	231,720	△81,246	△35.1
Ⅵ. 기타비유동자산	1,551,531	1,255,247	296,284	23.6
부 채	195,811,006	193,749,044	2,061,962	1.1
Ⅰ. 유동부채	128,742,016	123,281,676	5,460,340	4.4
Ⅱ. 장기차입부채	62,621,379	65,793,915	△3,172,536	△4.8
Ⅲ. 장기충당부채	73,580	63,363	10,217	16.1
Ⅳ. 기타비유동부채	4,374,032	4,610,089	△236,057	△5.1
순 자 산	528,588,868	523,909,821	4,679,047	0.9
Ⅰ. 기본순자산	57,495,833	57,495,833	0	0.0
Ⅱ. 적립금 및 잉여금	558,206,111	552,310,849	5,895,262	1.1
Ⅲ. 순자산 조정	△87,113,076	△85,896,861	△1,216,215	1.4

나. 재정운영

국토교통부의 2024년도 재정운영결과, 재정지출(비용)이 재정수입(수익)을 초과하여 순손실 21조 1,030억원이 발생하였음. 비용은 프로그램총원가 29조 6,776억원, 관리운영비 4,259억원 및 비배분비용 9,226억원으로 구성되어 있고, 수익은 프로그램수행과정에서 발생한 수익 6조 2,102억원, 비배분수익 3조 2,776억원 및 비교환수익 4,353억원으로 구성되어 있음.

【 전년도 대비 재정운영 증감 현황 】

(단위: 백만원, %)

구 분	2024년도	2023년도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
Ⅰ. 프로그램순원가	23,467,363	21,606,651	1,860,712	8.6%
가. 프로그램 총원가	29,677,561	26,463,780	3,213,781	12.1%
나. 프로그램수행과정에서 발생한 수익	6,210,198	4,857,129	1,353,069	27.9%
Ⅱ. 관리운영비	425,911	416,655	9,256	2.2%
Ⅲ. 비배분비용	922,595	856,068	66,527	7.8%
Ⅳ. 비배분수익	3,277,640	1,632,215	1,645,425	100.8%
Ⅴ. 재정운영순원가(Ⅰ+Ⅱ+Ⅲ-Ⅳ)	21,538,229	21,247,159	291,070	1.4%
Ⅵ. 비교환수익 등	435,273	482,115	△46,842	△9.7%
Ⅶ. 재정운영결과(순비용, Ⅴ-Ⅵ)	21,102,956	20,765,044	337,912	1.6%

관리운영비는 인건비 3,264억원, 경비 995억원 등으로 구성되어 있고, 비배분비용은 자산재평가손실 3,639억원과 자산감액손실 1,789억원 등으로 구성되어 있으며, 총 38개의 프로그램 중 프로그램순원가가 큰 프로그램은 주택시장안정 및 주거복지향상 프로그램(5조 4,456억원)과 철도안전 및 운영 프로그램(3조 4,991억원), 일반철도건설 프로그램(3조 4,021억원)이 있음.

다. 순자산

국토교통부의 2024년도 기초순자산은 523조 9,098억원이고, 기말순자산은 528조 5,889억원으로 기초 대비 4조 6,790억(0.9%) 증가하였는데, 이는 재원의 조달 및 이전이 26조 9,888억원, 재정운영결과 21조 1,030억원 등으로 인한 순자산 증가효과 등 때문임.

【 전년도 대비 순자산 증감 현황 】

(단위: 백만원, %)

구 분	2024년도	2023년도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
Ⅰ. 기초순자산	523,909,821	522,936,479	973,342	0.2%
Ⅱ. 재정운영결과	21,102,956	20,765,044	337,912	1.6%
Ⅲ. 재원의 조달 및 이전	26,988,792	21,171,563	5,817,229	27.5%
Ⅳ. 조정항목	△1,206,790	566,824	△1,773,614	△312.9%
Ⅴ. 기말순자산(Ⅰ-Ⅱ+Ⅲ+Ⅳ)	528,588,868	523,909,821	4,679,047	0.9%

한편, 2024년도 재원의 조달 및 이전은 국고수입 등 재원의 조달로 7조 7,649억원이 증가하고 국고이전지출 등 재원의 이전이 1조 9,476억원 증가하여 5조 8,172억원이 증가하였으며, 조정항목은 투자증권평가손익 1조 7,105억이 감소, 자산재평가손익 631억원이 감소하여 1조 7,736억원이 감소하였음.

Ⅱ. 검토의견

1. 총괄

1) 공공기관 우선구매

○ 국토교통부는 규정에 맞는 법정의무비율을 준수하고, 중증장애인생산품 법정의무비율의 경우 2025년부터 1.1%로 상향되는 만큼 중증장애인생산품 우선구매 실적에 대한 관리를 보다 강화할 필요가 있으며, 소관 공공기관이 우선구매 제품별 법정의무비율을 달성할 수 있도록 공공기관별 연간 구매계획을 점검하고 우선구매 실적을 정기적으로 관리할 필요가 있음.

가) 개요

공공기관 우선구매 제도란 국가적 차원에서 정책적 지원이 필요한 중소기업, 여성기업, 장애인기업 등이 생산, 공급하는 물품·공사·용역 등을 공공조달 과정에서 우선구매하도록 지원하는 제도임.

우선구매 대상 기관인 공공기관은 「중소기업제품 구매촉진 및 판로지원에 관한 법률」 제2조제2호[2]에 따른 공공기관으로서, 국가기관, 지방자치단

2) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
2. “공공기관”이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 기관 또는 법인을 말한다.
가. **국가기관(「국가재정법」 제6조의 독립기관 및 중앙관서를 말한다)**
나. 지방자치단체(「지방자치법」 제2조에 따른 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도·시·군·구를 말한다)
다. 특별법에 따라 설립된 법인 중 대통령령으로 정하는 자
라. **「공공기관의 운영에 관한 법률」 제5조에 따른 공공기관 중 대통령령으로 정하는 자**
마. 「지방공기업법」에 따른 지방공사 및 지방공단
바. 「지방의료원의 설립 및 운영에 관한 법률」에 따른 지방의료원
사. 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도 교육청
아. 「유아교육법」, 「초·중등교육법」, 「고등교육법」 및 「장애인 등에 대한 특수교육법」에 따라 설치된 각급 국립·공립 교육기관

체 및 「공공기관의 운영에 관한 법률」 상 공공기관 등을 모두 포함하고 있음.

공공기관 우선구매 제도는 각 개별법에서 규정하고 있으며, 각 기관별로 우선구매 제품의 구매계획 및 구매실적을 통보하도록 하고 있고, 구매실적을 차년도에 공개하고 있음.

그 중 우선구매 비율을 법령에서 규정하고 있는 제품은 중소벤처기업부 소관인 중소기업제품, 기술개발제품, 여성기업제품, 창업기업제품, 장애인기업제품, 보건복지부 소관인 중증장애인생산품, 고용노동부 소관인 장애인표준사업장생산품, 환경부 소관인 녹색제품 총 7개[3]가 있으며 그 비율은 다음과 같음.

3) 「장애예술인 문화예술 활동 지원에 관한 법률」 개정('23.3월)으로 창작물의 3%를 장애예술인이 생산한 창작물로 의무구매하도록 규정하고 있으나, 시행 초기로 현재 그 결과를 문화체육관광부에서 공표하고 있지 않아 제외하였음.

【2024년 기준 공공기관 우선구매 제도 의무구매 비율】

부서	우선구매 제품	소관 법률	대상	구매비율
중소벤처기업부	중소기업제품	「중소기업제품 구매촉진 및 판로지원에 관한 법률」 제5조	물품, 공사 ,용역	50%
	기술개발제품	「중소기업제품 구매촉진 및 판로지원에 관한 법률」 제13조	물품	중소기업물품 중 15%
	여성기업제품	「여성기업지원에 관한 법률」 제9조	물품, 공사 ,용역	물품, 용역 5% 공사 3%
	창업기업제품	「중소기업창업 지원법」 제38조	물품, 공사 ,용역	8%
	장애인기업 제품	「장애인기업활동 촉진법」 제9조의2	물품, 공사 ,용역	1%
보건복지부	중증장애인 생산품	「중증장애인생산품 우선구매 특별법」 제7조	물품, 용역	1%
고용노동부	장애인표준 사업장생산품	「장애인고용촉진 및 직업재활법」 제22조의3	물품, 용역	0.8%

나) 공공기관 우선구매 실적 준수 필요

국토교통부의 2024년도 우선구매 실적을 살펴보면 7개 우선구매제품 중 기술개발제품, 창업기업제품, 중증장애인생산품 총 3가지 제품의 우선구매 실적이 저조한 상황으로,

기술개발제품, 창업기업제품, 중증장애인생산품의 경우 각각 법정의무비율인 15%, 8%, 1%에 크게 못미치는 7.2%, 0.93%, 0.28%를 달성하였음.

【2024년 기준 국토교통부 공공기관 우선구매 목표 및 실적[4]】

부서	우선구매 제품	법정 의무비율	2023년		2024년	
			구매목표	구매실적	구매목표	구매실적
중소벤처기업부	중소기업제품	50%	50%	70.5%	50%	73.2%
	기술개발제품	중소기업물품 중 15%	21,306백만원[5]	10.6%	20,915백만원	7.2%
	여성기업제품	물품, 용역 5% 공사 3%	3.4%	6.1%	3.5%	6.8%
	창업기업제품	8%	8%	1.7%	8%	0.9%
	장애인기업 제품	1%	1%	1.7%	1%	1.7%
보건복지부	중증장애인 생산품	1%	1%	0.82%	1%	0.28%
고용노동부	장애인표준 사업장생산품	0.8%	0.8%	1.23%	0.8%	1.43%

※자료: 공공구매종합정보망, 보건복지부, 고용노동부 자료 재구성

특히, 중증장애인생산품 우선구매의 경우 경쟁고용이 어려운 중증장애인들을 고용하는 직업재활시설 등의 생산품 구매 지원을 위해 기타 우선구매 제품과 달리 특별법인 「중증장애인생산품 우선구매 특별법」을 통해 운영되고 있는데,

2017년부터 2024년까지 8년 연속으로 법정의무비율인 1%를 준수하지 못하였으며, 2024년의 경우 구매비율이 최근 8년동안 가장 낮은 0.28%로 미흡한 측면이 있음.

4) 중소벤처기업부는 소수점 첫째자리까지, 보건복지부와 고용노동부는 소수점 둘째자리까지 구매실적 비율을 발표함.

5) 중소기업제품 중 물품에 한정한 비율로서 구매목표는 구매액으로 제출하고 있음.

【 중증장애인생산품 우선구매 실적 현황 】

연도	총구매액(백만원)	우선구매액(백만원)	구매비율(%)
2024	1,495,276	4,211	0.28
2023	1,429,008	11,772	0.82
2022	1,569,527	9,662	0.62
2021	1,302,170	8,431	0.65
2020	945,944	8,038	0.85
2019	866,305	3,882	0.45
2018	700,349	4,735	0.68
2017	712,885	4,620	0.65

※자료: 보건복지부 자료 재구성

국토교통부는 공공기관 우선구매 제도의 취지에 위배되지 않도록 규정에 맞는 법정의무비율을 준수하여야 하며, 중증장애인생산품 법정의무비율의 경우 2025년부터 1.1%로 상향되는 만큼 중증장애인생산품 우선구매 실적에 대한 관리를 보다 강화할 필요가 있음.

다) 국토교통부 소관 공공기관 우선구매 실적 관리 필요

국토교통부 소관 공공기관 중 우선구매 실적 관리대상 기관[6]은 공기업 9개, 준정부기관 4개, 기타공공기관 15개 총 28개 기관임.

28개 기관의 우선구매 실적을 살펴보면 중소기업 제품의 경우 1곳(3.6%), 기술개발기업 제품의 경우 15곳(53.6%), 여성기업 제품의 경우 3곳(10.7%), 창업기업 제품의 경우 11곳(39.3%), 장애인기업 제품의 경우 4곳(14.3%), 중증장애인 생산품의 경우 8곳(28.6%), 장애인표준사업장 생산품의 경우 5곳(17.9%)의 공공기관이 우선구매 법정의무비율을 달성하지 못하였으며[7],

모든 법정의무비율을 달성한 기관은 한국공항공사, 국토안전관리원, 한국교통안전공단, 한국해외인프라도시개발지원공사 4곳과 중소벤처기업부와 협의하여 별도로 정한 구매목표비율을 달성한 기관인 한국도로공사, 한국철도공사[8] 2곳을 포함한 6곳에 불과함.

6) 자동차손해배상진흥원의 경우 2025년부터 우선구매 실적 관리대상으로 제외함.

7) 중소벤처기업부와 협의하여 구매제품별 별도로 구매목표비율을 정하여 이를 달성한 기관은 우선구매 미준수 기관에서 제외하였음.

8) 창업기업 제품의 경우 법정의무비율인 8%을 달성하지 못하였지만, 각각 중소벤처기업부와 별도로 정한 구매목표비율인 1.6%와 2%를 준수하였음.

【국토교통부 소관 공공기관 우선구매 실적】

법정의무비율을 준수하지 못한 기관

법정의무비율을 미준수하였으나 중소벤처기업부와 협의하여 별도로 정한 구매목표비율을 준수한 기관

구분	기관명	구매비율(%)						
		중소기업	기술개발기업	여성기업	창업기업	장애인기업	중증장애인	장애인표준사업장
법정의무비율		50%	중소기업 물품 중 15%	물품,용역 5% 공사 3%	8%	1%	1%	0.8%
공기업	(주)에스알	58.5	1.3	4.9	4.6	0.8	0.44	0.88
	인천국제공항공사	50.5	5.2	3.7	1.4	0.4	2.63	2.09
	제주국제자유도시개발센터	83.2	15.9	18.7	6.5	3.2	1.96	1.97
	주택도시보증공사	69.3	21.9	2.8	3.7	1.1	0.43	0.29
	한국공항공사	83.8	17.8	9.4	8.7	2.1	5.31	2.80
	한국도로공사	60.2	15.1	4.7	1.7	1.0	1.05	1.71
	한국부동산원	93.1	27.0	13.2	2.9	1.4	1.31	1.68
	한국철도공사	85.7	23.0	9.8	2.8	1.6	1.63	1.52
	한국토지주택공사	67.4	14.5	5.0	0.9	1.0	1.14	1.14
준정부기관	국가철도공단	66.7	10.7	3.2	1.2	0.5	0.37	0.60
	국토안전관리원	85.7	36.1	6.6	13.6	1.8	2.42	1.09
	한국국토정보공사	89.6	7.0	13.1	7.6	1.8	1.05	1.05
	한국교통안전공단	85.5	20.8	15.4	12.1	1.2	1.3	1.9
기타공공기관	(재)대한건설기계안전관리원	80.6	8.7	15.5	8.6	7.5	1.08	5.61
	건설기술교육원	62.0	22.3	11.7	5.5	3.3	1.04	3.73
	공간정보품질관리원	66.6	26.4	6.5	6.7	3.2	1.22	2.87

구분	기관명	구매비율(%)						
		중소기업	기술개발기업	여성기업	창업기업	장애인기업	중증장애인	장애인표준사업장
법정의무비율		50%	중소기업 물품 중 15%	물품,용역 5% 공사 3%	8%	1%	1%	0.8%
	국립항공박물관	97.5	1.0	23.1	14.2	1.2	1.86	1.71
	국토교통과학기술진흥원	90.6	15.2	15.5	8.0	4.7	0.39	3.63
	새만금개발공사	33.9	37.6	2.3	1.5	0.8	0.09	0.16
	주택관리공단(주)	79.2	7.7	21.5	19.8	7.1	1.84	2.14
	코레일관광개발(주)	81.8	0.0	21.4	12.8	3.1	0.67	2.07
	코레일네트웍스(주)	95.5	2.4	25.1	7.0	10.7	1.67	12.28
	코레일로지스(주)	95.4	2.9	0.8	0.4	0.2	0.59	0.26
	코레일유통(주)	91.0	7.9	14.1	5.3	2.0	1.54	1.36
	코레일테크(주)	95.7	2.4	26.5	19.7	3.5	1.33	2.34
	한국도로공사서비스(주)	90.8	7.1	20.1	12.3	8.4	3.64	2.69
	한국해외인프라도시개발지원공사	70.4	19.6	17.2	13.9	2.8	1.20	1.63
	항공안전기술원	90.6	4.2	13.6	10.4	0.2	0.11	0.38

※자료: 공공구매종합정보망, 보건복지부, 고용노동부 자료 재구성

국토교통부는 소관 공공기관들이 우선구매 제품별 법정의무비율을 달성할 수 있도록 공공기관별 연간 구매계획을 점검하고 우선구매 실적을 정기적으로 관리할 필요가 있음.

2) 업무추진비

○ 국토교통부는 예산 운영의 투명성 및 효율적 집행을 위해서 관서업무 성격의 예산은 관서업무추진비(240-02목)으로 집행할 필요가 있으며, 관서운영경비 출납 등 경비 집행시 구체적인 집행사유를 기재할 필요가 있음.

가) 개요

업무추진비(240목)는 행정기관의 행사, 사업 추진 및 직무수행을 위한 예산으로, 사업추진에 소요되는 식음료비, 연회비 및 기타 제경비에 사용하는 사업추진비(240-01목)와 관서의 대민·대유관기관 업무협의, 당정협의, 언론인·직원 간담회 등 관서업무 수행에 사용하는 관서업무추진비(240-02목)으로 구분됨.

【 업무추진비(240목) 구분 】

목번호	목	세목(내역)
240	업무추진비	
		240-01 사업추진비 - 사업 추진에 특별히 소요되는 접대비, 연회비 및 기타 제경비 - 외빈초청 경비, 해외출장지원 경비, 공식 회의 및 행사 경비 등
		240-02 관서업무추진비 - 기관 간 업무협의 및 기관 내·외 간담회 등 각 관서의 기본적인 운영 및 체육대회, 종무식 등 기관의 공식업무 추진을 위하여 소요되는 경비

※자료: 2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침

나) 관서업무 성격 사업의 사업추진비 집행 개선 필요

사업추진비(240-01목)는 외빈 초청 경비, 해외출장지원 경비, 공식 회의 및 행사 경비 등 국토교통부에서 수행하는 사업에 소요되는 경비를 집행하는 예산으로, 관서업무 성격의 사업에 사용하여서는 안됨.

그런데 국토교통부(본부 기준)의 2024년도 사업추진비 집행내역을 살펴보면, 관서업무추진비(240-02목)로 집행하여야 할 언론인 간담회, 직원 격려(간담회), 유관기관 업무협의, 명절선물 지급 등의 업무 총 141건에 소요된 2,449만원을 사업추진비(240-01목)으로 집행[9]하였음.

【국토교통부(본부 기준) 사업추진비 집행 내역 중 관서업무 성격 내역】

구분	건수	총집행액(원)	비고
언론인 간담회	22건	5,676,800	
직원 격려(간담회)	75건	11,385,900	
유관기관 업무협의	42건	5,430,900	
명절선물 지급	2건	1,992,000	전세사기피해지원위원회
총	141건	24,485,600	

※자료: 국토교통부 제출자료 재구성

9) 이 외에도 집행 내역에 “업무 협의” 등과 같이 불명확한 집행 내역이 다수 있으나, 집행내역이 명확한 건수만 포함하였음.

예산 운영의 투명성 및 효율적 집행을 위해서는 비목에 맞는 예산 집행이 필요하므로 국토교통부는 관서업무 성격의 예산은 관서업무추진비(240-02목)으로 집행할 필요가 있음.

또한, 집행내역에 “업무 협의” 등과 같이 불명확한 집행내역의 경우 위의 건수에서 제외하였지만, “2024년 예산 및 기금운용계획 집행지침”에 따르면 각 중앙관서의 장은 관서운영경비 출납 등 경비 집행시 구체적인 집행사유를 기재하도록 규정하고 있어 이에 대한 개선도 필요함.

2. 일반회계

가. 기획조정실

1) 국토교통연구기획(R&D)(4153-301)

○ 국토교통부는 당해연도 연구개발과제 발굴을 조속히 시행하여 1,2분기 내에 과제를 공고함으로써 실집행률을 제고하고, 기획연구를 바탕으로 연구개발사업을 적기에 추진할 필요가 있음.

가) 개요

‘국토교통연구기획(R&D)’은 국토교통 분야의 혁신성장동력 확보를 위해 신규 R&D사업의 타당성, 연구목적, 연구내용, 추진방식 등에 대한 조사·분석 및 기획을 추진하는 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 36억 5,400만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 38억 2,200만원 중 35억 9,900만원(94.2%)을 집행하고 2억 2,000만원을 다음 연도로 이월하면서 300만원은 불용하였으며, 그 중 신규 연구개발사업을 위한 기획연구에 집행된 연구개발기획평가관리비(360-06)는 예산현액 33억 8,400만원을 전액 집행하였음.

【 2024년도 국토교통연구기획(R&D) 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년											2025년
	예산액		전년도 이월액	이 전용	예비비	예산 현액	집행액	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	예산액
	본 예산	추경						예산 현액	집행액			
· 국토교통연구기획	3,654	3,654	168	-	-	3,822	3,599	3,654	3,431	220	3	3,471
- 정책연구비 (260-02)	270	270	168	-	-	438	215	270	47	220	3	226
- 연구개발기획 평가관리비 (360-06)	**3,384**	**3,384**	**-**	**-**	**-**	**3,384**	**3,384**	**3,384**	**3,384**	**-**	**-**	**3,245**

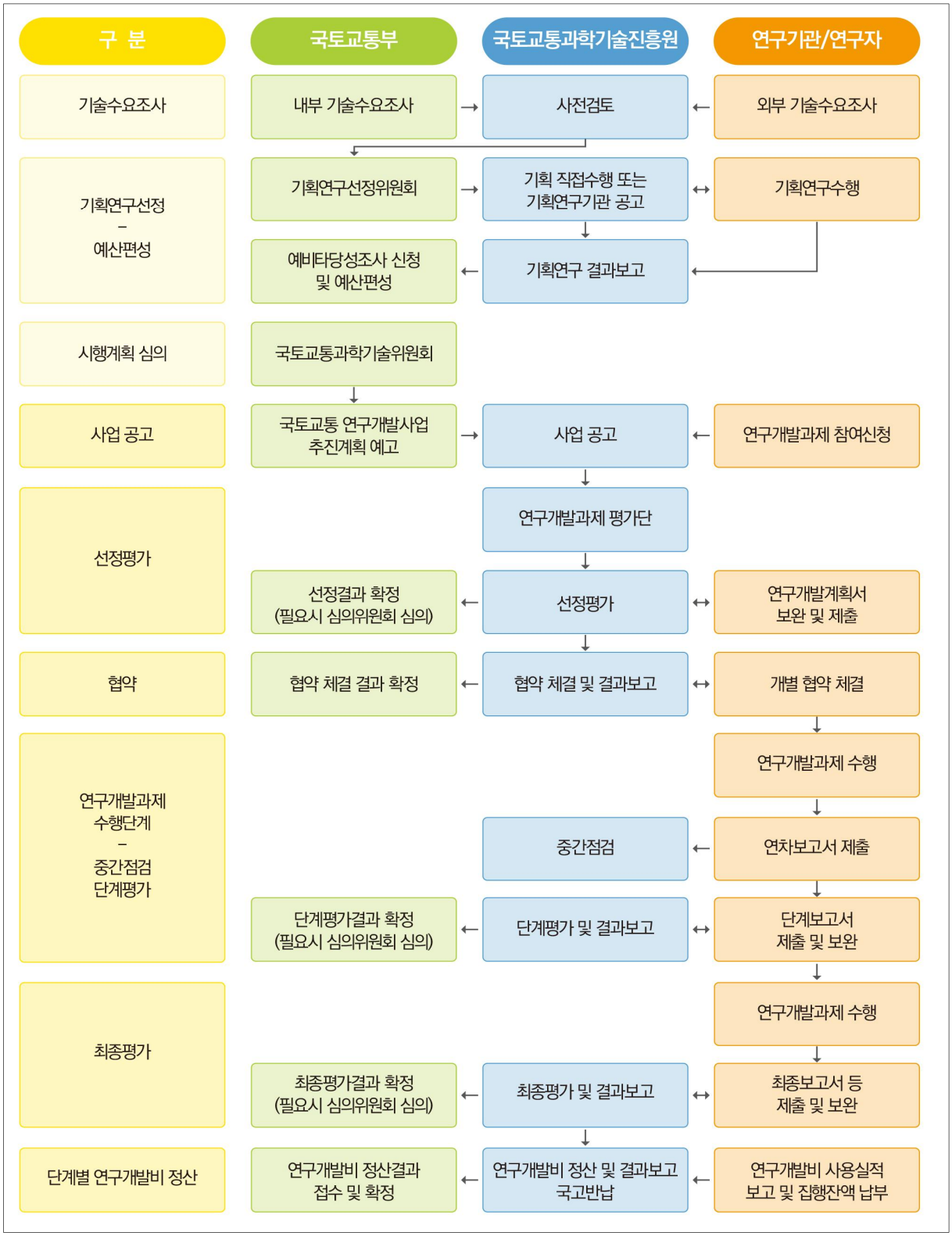
※ 자료: 국토교통부

나) 연구개발과제 발굴 지연에 따른 실집행 저조 및 기획연구 이후 연구개발 지연 개선 필요

동 사업은 신규 연구개발사업을 추진하기 전 기술적·경제적·정책적 타당성 및 정부예산 지원 필요성의 사전 검토[10]를 위한 기획연구 사업으로, 국토교통부 및 외부 전문기관 등의 기술수요조사를 거쳐 기획연구를 선정하고, 이후 공고를 통해 협약을 체결하는 방식으로 사업을 추진하며, 2024년에는 국토교통과학기술진흥원에 출연(연구개발기획평가관리비)을 통해 25개 과제를 선정 후 협약을 체결하였음.

10) 「국토교통부소관 연구개발사업 운영규정」(국토교통부 훈령)
제14조(기획연구 등) ① 장관은 **연구개발사업을 신규로 추진하려는 경우에는 그 사업의 기술적·경제적·정책적 타당성 및 정부예산 지원 필요성 등을 사전에 검토**하여야 한다.
② 장관은 **정부지원 연구개발비가 50억원 이상이 될 것으로 예상되는 대형사업 또는 중형사업(이하 "기획 대상사업"이라 한다)을 추진하려는 경우에는 제1항의 검토를 위하여 기획연구를 시행**하여야 한다. 다만, 정부지원 연구개발비가 50억원 미만이라 하더라도 기획연구가 필요한 경우에는 기획연구를 시행할 수 있다.

【 국토교통연구기획(R&D) 사업 추진절차 】



※ 자료: 국토교통부

그 중 국토교통과학기술진흥원에 출연한 사업을 살펴보면, 2021년 이후 기획연구과제의 최초공고일 및 차수별 과제수의 경우 2021년과 2023년은 1,2분기에 절반 이상의 과제를 공고하였으며, 3분기에도 일부 과제를 공고하였음. 또한, 2022년에는 1분기인 2월에 절반 가까이 과제를 공고하였으며, 3분기인 7.4.까지 전체 26개 과제의 공고를 완료하였음.

【 2021년~2024년 기획연구과제 공고일 및 과제 수 】

연도	공고일/과제 수					
	1차		2차		3차	
2021년	2.3.	12개	4.7.	8개	7.10.	15개
2022년	2.25.	17개	7.4.	19개		
2023년	3.15.	20개	8.1.	8개	10.20.	11개
2024년	6.4.	2개	10.30.	23개		

※ 자료: 국토교통과학기술진흥원 자료 재구성

반면, 2024년의 경우 직전 3년과 달리 1분기 내에 과제를 공고하지 않았고, 2분기에는 전체 과제 25개 중 2개의 과제만을 공고(8%)하였음. 나머지 23개의 과제(92%)는 4분기인 10.30.에 공고하였는데, 통상적으로 과제의 공고 기간은 30일로, 2024년 2차 공고의 기간은 '24.10.30.~'24.11.29.까지였으며, 23개의 과제 중 9개의 과제는 과제 선정이 완료되지 못하여 '24.12.6.까지 공고가 연장되었음.

이에 따라 2024년도 예산으로 편성된 사업임에도 불구하고 전체 25개 과제 중 23개의 과제가 연말인 12월에 이르러 사업을 착수할 수 있었으며,

연구기간의 경우에도 1개 과제는 '25.6월까지, 5개 과제는 '25.10월까지, 15개 과제는 '25.12월까지, 2개 과제는 '26년 이후 종료로 연구개발이 지연된 상황임.

【 2024년 2차 공고 과제 및 기간 】

○ **지원내용**

■ 국토교통연구기획사업 23개 과제

연번	과제명	총 연구기간 (예정)	정부지원 연구개발비 (백만원)	재공고
1	시설물 전주기 BIM 적용 기술개발 및 교육 플랫폼 구축 기획	'24.12.~'25.12 (12개월)	204	
2	AI 기반 TBM 시공·안전 통합관리 시스템 기술 개발 기획	'24.12.~'25.06 (6개월)	100	O
3	강소기업 육성을 위한 현장 맞춤형 스마트건설 기술 개발 기획	'24.12.~'25.12 (12개월)	120	
4	해외 진출형 K-수소도시 현지화 기술 개발 기획	'24.12.~'25.12 (12개월)	180	
5	지속가능 미래도시 정비를 위한 Urban Nexus 기술 개발 기획	'24.12.~'26.06 (18개월)	250	O
6	UAM 도심지 도입 및 활성화를 위한 이착륙장 구축·운영 건축물 설계 및 시공 기술 개발 기획	'24.12.~'25.10 (10개월)	100	
7	공동주택 건설생산성 혁신을 위한 다용도-건설 작업로봇 설계 및 통합관리 기술 개발 기획	'24.12.~'25.12 (12개월)	120	
8	국토교통 국정과제 실현을 위한 실·국 협력 공간정보 핵심기술개발 기획	'24.12.~'25.10 (10개월)	100	
9	인터렉티브(Interactive) 지하공간정보 디지털 플랫폼 구축·활용 기술개발 기획	'24.12.~'25.12 (12개월)	120	O
10	AI 기반 도시단위 3차원 공간정보 자동생성 기술개발 기획	'24.12.~'25.10 (10개월)	100	O
11	무인이송체의 공동주택 내 활용을 위한 테스트 베드 구축 및 기술 성능 검증 기획	'24.12.~'25.10 (10개월)	120	O
12	도로분야 R&D 미래기술 로드맵 및 전략 수립 기획	'24.12.~'25.12 (12개월)	200	
13	기후변화 대비 배수성.저소음 포장 적용 기술 개발 기획	'24.12.~'25.12 (12개월)	120	
14	야간 악천후 모빌리티 시인성 향상 기술 및 평가시스템 개발 기획	'24.12.~'25.12 (12개월)	120	

연번	과제명	총 연구기간 (예정)	정부지원 연구개발비 (백만원)	재공고
15	부처 고유임무형 항공안전 기술개발 계속사업 기획	'24.12.~'26.03 (15개월)	200	
16	무인공항(Unmanned Airport) 운영기술 개발사업 기획	'24.12.~'25.12 (12개월)	120	O
17	양자 기술 등 최신 기술을 적용한 한국형 항공위성서비스(KASS) 성능개선 원천기술 개발사업 기획	'24.12.~'25.12 (12개월)	120	
18	도심항공교통(UAM) 디지털 플랫폼 활용 및 가상·현실 융합 글로벌 선도기술 개발 기획	'24.12.~'25.12 (12개월)	200	O
19	하이퍼튜브 역사구성 등을 위한 무정차 승하차 열차 기술 기획	'24.12.~'25.12 (12개월)	120	O
20	국가 철도 디지털 건설, 유지관리 플랫폼 기술 개발 기획	'24.12.~'25.12 (12개월)	120	O
21	빅데이터 기반 재난안전 사전예측·대응계획 AI 시뮬레이션 기술 개발 기획	'24.12.~'25.10 (10개월)	100	
22	국토교통 분야(건설, 건물, 교통) 온실가스 국제감축 현지 실증 기술 개발 기획	'24.12.~'25.12 (12개월)	150	
23	국토교통 분야 전략적 국제공동연구 모델 수립 및 국제협력 연구개발사업 기획	'24.12.~'25.12 (12개월)	100	

○ **공고기간**

공고기간	재공고기간
'24.10.30(수)~'24.11.29(금) (31일)	'24.11.29(금)~'24.12.6(금) (7일)

※ 자료: 국토교통과학기술진흥원 자료 재구성

또한, 대부분의 과제 선정이 연말에 이루어짐에 따라 과제별 실집행률도 저조한 상황임. 기획연구에 편성된 예산인 33억 8,400만원은 국토교통부에서 전액 집행하였으나 실제 집행기관인 국토교통과학기술진흥원의 실집행률은 약 27.1%에 불과하며, 과제별로 살펴보더라도 25개 과제 중 18개 과제의 실집행률이 30% 이하인 상황임.

【2024년 국토교통연구기획 과제별 실집행률(`24.12.31. 기준)】

(단위: 백만원)

과제명	전체협약기간	총사업비	실집행액	실집행률
부처 고유임무형 스마트 건축혁신 기술개발 계속사업 기획	2024.7.~2025.6.	100.00	97.68	97.7%
부처 고유임무형 건설안전-신속회복 기술개발 계속사업 기획	2024.7.~2025.6.	100.00	98.54	98.5%
부처 고유임무형 항공안전 기술개발 계속사업 기획	2024.12.~2026.3.	200.00	34.34	17.2%
해외 진출형 K-수소도시 현지화 기술 개발 기획	2024.12.~2025.12.	180.00	35.67	19.8%
시설물 전주기 BIM 적용 기술개발 및 교육 플랫폼 구축 기획	2024.12.~2025.12.	204.00	35.04	17.2%
국토교통 분야 전략적 국제공동연구 모델 수립 및 국제협력 연구개발사업 기획	2024.12.~2025.12.	100.00	29.03	29.0%
공동주택 건설생산성 혁신을 위한 다용도-건설작업로봇 설계 및 통합관리 기술 개발 기획	2024.12.~2025.12.	120.00	33.07	27.6%
국토교통 국정과제 실현을 위한 실·국 협력 공간정보 핵심기술개발 기획	2024.12.~2025.10.	100.00	36.73	36.7%
야간 악천후 모빌리티 시인성 향상 기술 및 평가시스템 개발 기획	2024.12.~2025.12.	120.00	31.47	26.2%
국토교통 분야(건설, 건물, 교통) 온실가스 국제감축 현지 실증 기술 개발 기획	2024.12.~2025.12.	150.00	38.69	25.8%
한국형 항공위성서비스(KASS) 성능개선 및 원천기술 개발사업 기획 (원제목: 양자 기술 등 최신 기술을 적용한 한국형 항공위성서비스(KASS) 성능개선 원천기술 개발사업 기획)	2024.12.~2025.12.	120.00	20.73	17.3%
도로분야 R&D 미래기술 로드맵 및 전략 수립 기획	2024.12.~2025.12.	200.00	48.12	24.1%
UAM 도심지 도입 및 활성화를 위한 이착륙장 구축·운영 건축물 설계 및 시공 기술 개발 기획	2024.12.~2025.10.	100.00	39.39	39.4%
빅데이터 기반 재난안전 사전예측・대응계획 AI 시뮬레이션 기술개발 기획	2024.12.~2025.10.	100.00	17.67	17.7%
기후변화 대비 배수성·저소음 포장 적용 기술 개발 기획	2024.12.~2025.12.	120.00	40.58	33.8%
무인공항(Unmanned Airport) 운영기술 개발사업 기획연구	2024.12.~2025.12.	120.00	4.60	3.8%

(단위: 백만원)

과제명	전체협약기간	총사업비	실집행액	실집행률
지속가능 미래도시 정비를 위한 Urban Nexus 기술 개발 기획	2024.12.~2026.6.	250.00	35.51	14.2%
AI 기반 TBM 시공·안전 통합관리 시스템 기술 개발 기획	2024.12.~2025.6.	100.00	39.01	39.0%
국가 철도 디지털 건설, 유지관리 플랫폼 기술개발 기획	2024.12.~2025.12.	120.00	17.74	14.8%
무인이송체의 공동주택 내 활용을 위한 테스트베드 구축 및 기술 성능 검증 기획	2024.12.~2025.10.	120.00	28.46	23.7%
강소기업 육성을 위한 현장맞춤형 스마트건설 기술 개발 기획	2024.12.~2025.12.	120.00	37.56	31.3%
인터렉티브(Interactive) 지하공간정보 디지털 플랫폼 구축·활용 기술개발 기획	2024.12.~2025.12.	120.00	21.59	18.0%
도심항공교통 디지털 플랫폼 활용 및 가상·현실 융합 글로벌 선도기술 개발 기획	2024.12.~2025.12.	200.00	52.77	26.4%
하이퍼튜브 역사구성 등을 위한 무정차 승하차 열차 기술 기획	2024.12.~2025.12.	120.00	17.11	14.3%
AI 기반 도시단위 3차원 공간정보 자동생성 기술개발 기획	2024.12.~2025.10.	100.00	27.24	27.2%
계		3384.00	918.32	27.1%

※ 자료: 국토교통과학기술진흥원 자료 재구성

국토교통연구기획 사업은 신규 연구개발사업을 위한 기획연구 사업으로서 과제 선정 지연은 실집행률의 저조와 기획연구 이후 추진할 본 사업인 연구개발사업의 지연으로 이어지게 되므로,

국토교통부는 당해연도 연구개발과제 발굴을 조속히 시행하여 1,2분기 내에 과제를 공고함으로써 실집행률을 제고하고, 기획연구를 바탕으로 연구개발사업을 적기에 추진할 필요가 있음.

나. 국토도시실

1) 지하시설물 전산화(보조, 정보화)(4270-504)

○ 국토교통부는 지하시설물 전산화 DB의 정확성과 신뢰도가 다각도에서 보완될 수 있도록 지하시설물 전산화 DB 품질검사 시 참고자료로만 활용되고 있는 단독관·이격관 등의 정보를 지하시설물 전산화 DB의 합계 오류율에 반영하는 방안을 모색할 필요가 있음.

가) 개요

지하시설물 전산화 사업은 도로굴착 등에 의한 지하 안전사고를 예방하고 국가적 재난관리를 강화하기 위한 사업으로, 지방자치단체의 상·하수도 정보를 수정·갱신하기 위한 보조사업인 '지하시설물 전산화'와 가스·통신 등 관리기관이 구분되어 있는 지하시설물, 지하구조물 및 지반정보를 통합한 지하공간통합지도 및 그 활용 시스템을 구축하기 위한 '지하공간통합지도 구축' 내역사업으로 구성됨.

이 사업의 2024년도 예산현액은 예산액과 동일한 131억 8,800만원으로 129억 4,000만원을 집행(98.1%)하고 2억 4,800만원을 불용하였음.

【 2024년도 지하시설물 전산화 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년							2025년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
지하시설물 전산화	13,188	-	-	13,188	12,940	-	248	10,725
지하시설물 전산화	5,212	-	-	5,212	5,212	-	-	5,200
지하공간통합지도 구축	7,976	-	-	7,976	7,728	-	248	5,525

※ 자료: 국토교통부

나) 지하시설물 전산화 DB의 정확성·신뢰도 제고를 위해 단독관·이격관 오류율 반영 방안 검토 필요

국토교통부는 2014년 서울특별시 송파구 및 인천광역시 중구 등에서 발생한 지반침하(싱크홀)를 계기로 2015년부터 지방자치단체와 공공기관 등 각 관리기관[11]이 보유·관리하는 지하정보[12] 16종(지하시설물 7종, 지하구조물 6종, 지반 3종)[13]을 통합하여 3차원 형태의 공간정보를 제공하기 위한 지하공간통합지도[14]를 구축[15]·운영하고 있으며, 지하공간통합지도의 구축과

---

11) **「국가공간정보 기본법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
4. **"관리기관"**이란 **공간정보를 생산하거나 관리**하는 **중앙행정기관**, **지방자치단체**, 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 **공공기관**(이하 "공공기관"이라 한다), 그 밖에 대통령령으로 정하는 **민간기관**을 말한다.

12) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
11. **"지하정보"**란 「국가공간정보 기본법」 제2조제1호에 따른 공간정보 중 지반특성, 지하시설물의 위치 등 지하에 관한 정보로서 **대통령령으로 정하는 정보**를 말한다.

「지하안전관리에 관한 특별법 시행령」
제3조(지하정보) 법 제2조제11호에서 "대통령령으로 정하는 정보"란 다음 각 호의 정보를 말한다.
1. 지질정보: 암석의 종류·성질·분포상태 및 지질구조 등 지질을 조사하여 생산된 정보
2. 시추(試錐)정보: 지반의 특성, 지층의 종류 및 지하수위 등 시추기계 또는 기구를 사용하여 생산된 정보
3. 관정(管井)정보: 지하수의 수위분포, 지하수를 함유하고 있는 지층의 구조와 수리적(水理的) 특성 등 관정을 통하여 측정된 정보
4. 다음 각 목의 시설물의 위치·규모·용도 및 관리주체 등 현황에 관한 정보
가. 제2조 각 호의 지하시설물
나. 「송유관 안전관리법」 제2조제2호의 송유관

13) 지하정보 16종
- (지하시설물 7종) 상수도, 하수도, 전력, 통신, 가스, 난방, 송유관
- (지하구조물 6종) 지하철, 공동구, 보도, 차도, 상가, 주차장
- (지반정보 3종) 시추, 관정, 지질

14) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
12. **"지하공간통합지도"**란 지하를 개발·이용·관리하기 위하여 필요한 지하정보를 통합한 지도를 말한다.
제42조(지하공간통합지도의 제작 및 전담기구의 지정·운영) ① 국토교통부장관은 지하의 개발·이용·관리에 활용할 수 있도록 지하정보를 통합한 **지하공간통합지도**를 대통령령으로 정하는 바에 따라 제작하여야 한다.

15) (2018년) 15개 특·광역시 구축 완료, (2023년) 전국 162개 시·군 구축 완료

지하정보통합체계[16]의 운영 업무를 한국국토정보공사(LX)에 위탁[17]하고 있음.

지하공간통합지도로 통합되는 지하시설물 전산화 DB는 각 지방자치단체(상·하수도), 한국수자원공사(광역상수도), 한국가스공사(가스관), 한국지역난방공사(열수송관), 한국전력공사(전력관), 통신사(통신관로) 등 관리주체가 다양한데,

이러한 지하시설물 정보를 전산화 및 통합하는 과정에서 정보 누락, 오류 확인·수정 미흡, 탐사기술의 한계 등으로 인해 다양한 오류가 발생하였고, 2020년 국회 국토교통위원회 국정감사에서 국토교통부에 대하여 '지하공간통합지도에 포함된 지하시설물 정보 오류를 바로잡기 위한 대책을 마련'할 필요가 있다는 시정요구가 제기된 바 있음.

국토교통부에 따르면, 지하시설물 전산화 DB의 오류는 크게 ① 지하시설물 정보의 전산화 과정에서 담당자의 오기입, ② 기초자료(준공도면, 관망도

---

16) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제43조(지하정보통합체계의 구축·운영) ① 국토교통부장관은 지하정보를 효율적으로 관리 및 활용하기 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 **지하정보통합체계**를 구축·운영하여야 한다.
1. 지하정보 / 2. 지하공간통합지도 / 3. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

17) **「지하안전관리에 관한 특별법 시행령」**
제33조의2(전담기구의 지정·운영) ① 국토교통부장관은 법 제42조제6항에 따라 「한국국토정보공사법」에 따른 **한국국토정보공사를 지하공간통합지도의 제작과 지하정보 구축을 지원하기 위한 전담기구**(이하 "전담기구"라 한다)**로 지정**한다.
제43조(권한의 위임·위탁) ② 국토교통부장관은 법 제49조제2항에 따라 다음 각 호의 업무를 제3항 및 제4항에 따라 지정하는 기관에 위탁한다.
3. 법 제43조제1항에 따른 **지하정보통합체계의 구축 및 운영**
③ 제2항에 따른 업무를 위탁받을 수 있는 자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관으로서 위탁업무를 수행할 수 있는 인력과 장비를 갖춘 기관으로 한다.
1. 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관
2. 「국토안전관리원법」에 따른 국토안전관리원
3. 「국가공간정보기본법 시행령」 제14조제1항 각 호의 기관

등)의 소실로 인한 속성정보 누락, ③ 원시자료의 도면 이기(移記)를 통한 지하정보 구축에 따른 지하시설물 위치 정확도 저하 등의 원인으로 발생함.

【 지하시설물 전산화 DB 유형별 합계 오류율 연도별 현황 】

(단위: km, 건, %)

연도	구분		상수	하수	광역상수	전력	가스	LPG	통신	열수송	송유	전체
2021	구축현황		131,269	129,333	6,221	28,830	63,146		117,662	7,939		484,400
	데이터수	전체	29,997,047	20,290,319	354,163	8,719,256	29,275,688		8,607,222	1,794,471		99,038,166
		오류추정	1,439,048	791,673	8,815	133,464	187,875		109,267	16,485		2,686,627
		오류율	4.80	3.90	2.49	1.53	0.64		1.27	0.92		2.71
2022	구축현황		131,473	137,888	6,408	30,759	70,139		116,999	8,637	1,111	503,414
	데이터수	전체	27,924,664	21,438,171	364,758	9,477,003	31,164,877		8,570,538	2,056,144	1,167,498	102,163,653
		오류추정	517,653	684,696	5,931	156,006	44,434		123,855	19,779	99,777	1,652,131
		오류율	1.85	3.19	1.63	1.65	0.14		1.45	0.96	8.55	1.62
2023	구축현황		132,708	139,388	6,486	31,500	70,309	502	117,531	8,826	1,111	508,361
	데이터수	전체	28,210,800	21,640,978	370,165	9,570,749	31,654,153	219,498	8,734,968	2,161,030	782,106	103,344,447
		오류추정	425,678	635,288	7,869	170,149	59,967	6,120	121,473	7,561	18,087	1,452,192
		오류율	1.51	2.94	2.13	1.78	0.19	2.79	1.39	0.35	2.31	1.41
2024	구축현황		141,040	147,657	6,631	32,152	72,498	573	120,329	9,001	1,111	530,992
	데이터수	전체	29,554,839	22,201,201	382,332	10,072,155	32,755,021	271,416	8,997,570	2,260,004	782,106	107,276,644
		오류추정	272,633	369,478	290	131,904	33,989	6,099	112,403	1,667	17,887	946,350
		오류율	0.92	1.66	0.08	1.31	0.10	2.25	1.25	0.07	2.29	0.88

※ 자료: 국토교통부

이에 국토교통부는 ㉮ 지하시설물 오류정비 방법 등에 대한 담당자 교육 확대, ㉯ 지자체 지하시설물(상·하수) 품질검증을 통한 원시자료 오류율 최소화, ㉰ 지하시설물 정확도 개선사업(실측 및 조·탐사)을 통한 정확한 위치정보 구축 등의 방법을 통해 오류를 개선해 왔으며,

이와 같은 오류 개선 노력에 따라, 9개 유형(상수, 하수, 광역상수, 전력, 가스, LPG, 통신, 열수송, 송유)의 지하시설물 전산화 DB의 합계 오류율(이하 “합계 오류율”이라 함)은 2021년 2.71%에서 2024년 0.88%로 감소한 것으로 나타나, 지하시설물 전산화 DB의 정확성이 지속적으로 개선되고 있는 것으로 보임.

한편, 국토교통부에 따르면, 지하시설물 전산화 DB의 오류는 2018년 최초 산출 시기부터 2023년까지 6종의 분석 기준(관경, 관재질, 심도, 연장, 건물 중첩, 도로미중첩)을 적용하여 산출해 왔으며,

한국국토정보공사에서 지하안전관리 강화를 위해 2023년 ‘지하정보 오류 점검 강화계획’을 수립한 이후, 2024년부터 탐사구분, 설치연도, 단독관, 이격관 등 4종의 분석 기준을 추가 적용하여 오류를 분석하고 있으나, 합계 오류율에는 추가된 4종을 적용한 오류율이 반영되고 있지 않음.

【 지하시설물 전산화 DB 오류 분석 기준 】

구분	2018년~2023년(A)	2024년(기준 확대)
속성정보	**관경, 관재질, 심도, 연장**	(A) + 탐사구분, 설치연도
논리정보	**건물중첩, 도로미중첩**	(A) + 단독관, 이격관[주]
합계	6종	10종

주) 단독관: 1개의 객체로 구성, 타 관로와 연결성 없이 일정거리(0.05m 이상)가 이격되어 단독으로 존재하는 관로
이격관: 관로의 양 끝점 중 한점이 타 관로와 일정 거리(0.05m < 거리 < 0.2m)의 범위로 이격된 경우



※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 2018년부터 6종(관경, 관재질, 심도, 연장, 건물중첩, 도로중첩)의 분석 기준에 따라 오류율이 산출되고 있어 오류율 증감의 변화를 일관되게 확인하기 위해 현행대로 6종을 기준으로 오류율을 검토하고 있으며,

추가된 4종의 분석 기준 중 단독관·이격관 기준에 따른 오류는 실제 오류뿐 아니라 예비 목적의 매설 관로 등 부수적 성격의 관로[18]에 대한 정보도 포함할 수 있다는 점에서 별도의 참고정보로 활용하고 있다는 설명임.

다만, 지하시설물 중 관로형 지하시설물은 국민들의 일상생활 및 도시 기능의 근간이 되는 상·하수도, 전력, 통신 등 선형 네트워크를 구성하는 시설물로서, 관로형 지하시설물 DB 정보에서 경계 인접부의 정확성은 중요한 품질 기준이며, 단독관 및 이격관으로 표출되는 관로형 지하시설물은 관로가 접합되어 있지 않다는 의미라는 점에서 실제로 단독관·이격관이 존재하는 것인지 전산정보에 오류가 있는 것인지 정확하게 확인할 필요가 있음.

이와 관련하여 감사원이 실시한 「한국국토정보공사 기관정기감사」(2020. 12.)에 따르면, 한국국토정보공사에 관리 업무가 위탁되어 있는 지하공간통합지도의 품질점검을 위하여 감사기간(2020. 5. 11. ~ 5. 29.) 중 표본(수원시 특정 지역) 조사를 실시한 결과, 해당 구간 내 총 지하시설물 DB 중 '단독관·이격관' 등으로 나타나는 오류 추정 사항이 약 5%에 달하는 것으로 나타났으며,

18) 국토교통부에 따르면, 단독관·이격관으로 표시되는 관로 중에는 새로운 관로의 설치 등으로 용도가 없어진 기존 관로 중 예비 목적으로 유지되고 있는 관로, 향후 활용될 가능성을 고려하여 추가 매설된 관로 등이 포함될 수 있음.

이에 대하여 감사원이 “지하시설물의 관경 정보 및 경계 인접부 또는 위치 정확성이 저하된 지하공간통합지도가 지속적으로 제작”될 우려를 제기한 바 있다는 점에서, 단독관·이격관 기준 등에 따른 오류 결과가 합계 오류율 집계 시 함께 관리되어야 할 필요성을 검토해 볼 수 있을 것으로 보임.

아울러, 국토교통부가 2024년 산출한 단독관·이격관 오류율 정보에 따르면, 단독관의 경우 전체 9개 유형(상수, 하수, 광역상수, 전력, 가스, LPG, 통신, 열수송, 송유)의 오류 175,327건 중 하수·전력·통신이 차지하는 비중이 90.4%(158,449건)에 달하고, 열수송관의 경우 현행 분석 기준에 따른 오류 합계는 1,667건이나 이격관 오류는 그 2배를 초과하는 3,453건으로 나타나고 있어, 단독관·이격관 오류가 합계 오류율에 반영될 때 보다 유의미한 정보를 제공해줄 수 있는 측면이 있을 것으로 보임.

【 지하시설물 전산화 DB 단독관·이격관 오류율 현황(2024년) 】

구분	현행(6종) 오류추정 데이터 평균			단독관 오류추정 데이터			이격관 오류추정 데이터		
	전체 공간정보수 (A)	검토 필요 공간정보수 (B)	오류 추정율 (B/A)	전체 공간정보수 (A')	검토 필요 공간정보수 (B')	오류 추정율 (B'/A')	전체 공간정보수 (A'')	검토 필요 공간정보수 (B'')	오류 추정율 (B''/A'')
합 계	107,276,644	946,350	0.88	17,679,310	175,327	0.99	17,679,310	100,861	0.57
상수	29,554,839	272,633	0.92	4,351,181	12,666	0.3	4,351,181	33,909	0.8
하수	**22,201,201**	**369,478**	**1.66**	**4,116,226**	**92,111**	**2.2**	4,116,226	17,203	0.4
광역상수	382,332	290	0.08	27,151	133	0.5	27,151	80	0.3
가스	32,755,021	33,989	0.10	5,661,177	3,692	0.1	5,661,177	26,360	0.5
전력	**10,072,155**	**131,904**	**1.31**	**1,634,240**	**34,215**	**2.1**	1,634,240	1,935	0.1
통신	**8,997,570**	**112,403**	**1.25**	**1,499,595**	**32,123**	**2.1**	1,499,595	17,506	1.2
열수송	**2,260,004**	**1,667**	**0.07**	214,153	373	0.2	**214,153**	**3,453**	**1.6**
송유	782,106	17,887	2.29	130,351	-	0.0	130,351	1	0.0
LPG	271,416	6,099	2.25	45,236	14	0.0	45,236	414	0.9

※ 자료: 국토교통부

「지하안전관리에 관한 특별법」에 따르면, 같은 법 제14조[19]에 따른 지하안전평가를 실시하거나 같은 법 제44조[20]에 따른 지하개발 사업(10미터 이상의 굴착공사를 수반하는 도시개발사업 등)을 시행할 때 지하공간통합지도가 굴착공사의 안정성 여부 등을 판단하는 근거자료로 활용되고 있어 지하시설물 전산화 DB에 대한 엄격한 품질관리가 요구되므로,

국토교통부와 한국국토정보공사는 지하시설물 전산화 DB의 정확성과 신뢰도가 다각도에서 보완될 수 있도록 지하시설물 전산화 DB 품질검사 시 참고자료로만 활용되고 있는 단독관·이격관 등의 정보를 지하시설물 전산화 DB의 합계 오류율에 반영하는 방안을 모색할 필요가 있을 것으로 보임.

19) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제14조(지하안전평가의 실시 등) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업 중 대통령령으로 정하는 규모 이상의 지하 굴착공사를 수반하는 사업(이하 "지하안전평가 대상사업"이라 한다)을 하려는 지하개발사업자는 **지하안전평가**를 실시하여야 한다.
1. 도시의 개발사업 / 2. 산업입지 및 산업단지의 조성사업 / 3.~16. (생 략)

20) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제44조(지하정보통합체계의 지원 및 활용) ③ 지하공간통합지도가 구축된 지역에서 지하개발사업자 및 지하시설물관리자가 **대통령령으로 정하는 지하개발 사업을 시행**할 때는 **지하공간통합지도를 활용**하여야 한다.

2) 도시정책 종합연구(5632-301)

○ 국토교통부는 연구과제의 선금 지급 시에 「국고금 관리법」 및 「정부 입찰·계약 집행기준」 등의 규정을 철저히 준수하고, 기획재정부의 특례 승인 이전에 선금을 집행하지 않도록 선금 지급 업무 관리를 강화할 필요가 있음.

가) 개요

도시정책 종합연구 사업은 국토의 계획적 개발과 효율적 이용, 기후변화, 인구감소 등 다양한 사회 변화에 대응한 지속가능한 도시기반 구축을 위해 새로운 도시정책 모색 및 제도개선과 관련된 도시정책을 연구하는 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 7억 9,400만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 10억 8,700만원 중 8억 8,800만원(81.7%)을 집행하고 1억 5,400만원을 다음 연도로 이월하면서 4,500만원은 불용하였음.

【2024년도 도시정책 종합연구 사업 결산】

(단위: 백만원)

구 분	2024년											2025년
	예산액		전년도 이월액	이전용	예비비	예산현액	집행액	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						예산현액	집행액			
· 도시정책 종합연구	794	794	293	-	-	1,087	888	794	611	154	45	715
- 정책연구비 (260-02)	794	794	293	-	-	1,087	888	794	611	154	45	715

※ 자료: 국토교통부

나) 「국고금 관리법」 등 규정을 준수한 선금 지급 필요

2024년 도시정책 종합연구 사업의 경우 2023년도 이월 예산으로 2024년도에 계약을 체결한 2건의 과제를 제외하고 본 예산 기준 총 9건의 과제에 대한 용역 계약을 체결하였음.

【2024년 도시정책 종합연구 과제 현황(본예산 기준)】

(단위: 원)

과제명	전체협약기간	계약금액	선금	선금비율
도시재생 계획체계 실효성 제고를 위한 전략계획 수립 가이드라인 개선방안 연구	2024/03/28~ 2025/03/22	96,900,000	77,520,000	80%
스마트도시 연계성 향상을 위한 도시공간계획·제도 개선 연구	2024/04/08~ 2025/04/02	88,100,000	70,480,000	
기후재해예방을 위한 도시관리체계 구축방안 연구	2024/05/10~ 2025/02/04	128,843,270	103,074,610	
도시정책 환경변화에 대응하기 위한 도시기본계획 개편방안 연구	2024/05/27~ 2025/08/24	70,181,810	56,000,000	
공공기여 활성화를 위한 제도 개선방안 연구	2024/05/29~ 2025/01/23	77,000,000	61,600,000	
2024년 도시의 지속가능성 및 생활인프라 수준 평가 연구	2024/07/16~ 2025/02/10	91,545,450	73,236,360	
도시 공간의 효율적 활용방안 연구	2024/08/12~ 2025/08/11	92,100,000	73,680,000	
유엔 해비타트 협력 ODA 사업 검토연구	2024/08/13~ 2025/02/08	58,500,000	46,800,000	
공원녹지평가체계 수립방안 연구	2024/08/22~ 2025/04/18	61,090,900	48,873,000	

※ 자료: 국토교통부, 나라장터(g2b) 자료 재구성

「국고금 관리법」 제26조[21] 및 같은 법 시행령 제40조[22]에 따라 공사, 제조 또는 용역 계약의 대가로서 계약금액의 100분의 70(원활한 공사 진행 등에 필요하여 중앙관서의 장이 기획재정부장관과 협의한 경우에는 100분의 100)을 초과하지 않는 금액을 선금으로 지급할 수 있음.

또한, 기획재정부의 「정부 입찰·계약 집행기준」 제34조제1항[23] 및 「경제위기 극복을 위한 계약지침」[24]에 따라 '24년 상반기까지 신청한 경우 100분의 80까지, '24년 하반기까지 신청한 경우 100분의 100까지로 선금 지급한도를 확대하였음.

---

21)「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.**

22)「국고금 관리법 시행령」
제40조(선급) ① 법 제26조에 따라 미리 지급할 수 있는 경비는 다음 각 호와 같다.
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**

23)「정부 입찰·계약 집행기준」(기획재정부 계약예규)
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

24)「경제위기 극복을 위한 계약지침」('24.6.30.까지 적용)

□ (선금지급한도 확대) 정부 입찰·계약집행기준 제34조제1항의 **선금지급한도를 100분의 70 → 100분의 80으로 확대***
* '24.6.30. 선금 신청분까지 적용

「경제위기 극복을 위한 계약지침」('24.12.31.까지 적용)

□ (선금지급한도 확대) 정부 입찰·계약집행기준 제34조제1항의 **선금지급한도를 100분의 70 → 100분의 100으로 확대***
* '24.12.31. 선금 신청분까지 적용

해당 계약지침에 근거하여 국토교통부는 2024년에 용역계약을 체결한 9건의 과제에 대해 일괄적으로 계약금액의 100분의 80을 계약업체에게 선금으로 지급하였음.

한편, 「정부 입찰·계약 집행기준」 제34조제11항[25]에 따르면 계약이행에 필요한 기간등에 비추어 계약을 체결한 연도내에 해당 예산을 전액 집행할 수 없는 경우로서 해당 예산의 사고이월이 불가피하다고 인정되는 때에는 계약을 체결한 연도내에 집행할 수 있는 금액을 한도로 선금을 지급하여야 하며, 지급하여야 할 선금중 미지급된 금액은 예산이 이월된 연도에 지급하여야 함.

동 사업과 같은 학술연구용역 사업의 경우 공사·제조 계약과 달리 「예정가격작성기준」 상 원가계산 비목[26]에서 재료비가 포함되지 않아 일부 경비를 제외하고는 인건비 목으로 예산을 편성하는 만큼 계약담당공무원은 입찰 준비 및 선금 지급 과정에서 필요한 선금의 규모를 계상할 수 있음.

---

25) 「정부 입찰·계약 집행기준」(기획재정부 계약예규)
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.**

26) 「예정가격작성기준」(기획재정부 계약예규)
제24조(원가계산비목) **원가계산은 노무비(이하 "인건비"라 한다), 경비, 일반관리비등으로 구분하여 작성**한다. 다만, 제23조제1호나목 및 다목에 의한 공동연구형 용역 및 자문형 용역의 경우에는 경비항목 중 최소한의 필요항목만 계상하고 일반관리비는 계상하지 아니한다.
제26조(인건비) ① **인건비는 해당 계약목적에 직접 종사하는 연구요원의 급료를 말하며, 별표5에서 정한 기준단가에 의하되**, 「근로기준법」에서 규정하고 있는 상여금, 퇴직급여충당금의 합계액으로 한다. 다만, 상여금은 기준단가의 연 400%를 초과하여 계상할 수 없다.
② 이 예규 시행일이 속하는 년도의 다음 년도부터는 매년 전년도 소비자물가 상승률만큼 인상한 단가를 기준으로 한다.

그런데 전체 협약기간 중 2024년도 사업기간 비중을 고려하였을 때 연도 내에 선금의 전액 집행가능성이 낮은 3개의 사업에 대해서도 국토교통부는 일괄적으로 계약금액의 100분의 80을 선금으로 지급한 문제가 있음.

【연도 내 선금 집행가능성이 낮은 사업】

과제명	전체협약기간	`24년도 사업일수(일)	`25년도 사업일수(일)	`24년도 사업일수 비율(%)
도시재생 계획체계 실효성 제고를 위한 전략계획 수립 가이드라인 개선방안 연구	2024/03/28~ 2025/03/22	279	81	77.5
스마트도시 연계성 향상을 위한 도시공간계획·제도 개선 연구	2024/04/08~ 2025/04/02	268	92	74.4
기후재해예방을 위한 도시관리체계 구축방안 연구	2024/05/10~ 2025/02/04	236	35	87.1
도시정책 환경변화에 대응하기 위한 도시기본계획 개편방안 연구	2024/05/27~ 2025/08/24	219	236	48.1
공공기여 활성화를 위한 제도 개선방안 연구	2024/05/29~ 2025/01/23	217	23	90.4
2024년 도시의 지속가능성 및 생활인프라 수준 평가 연구	2024/07/16~ 2025/02/10	169	41	80.5
도시 공간의 효율적 활용방안 연구	2024/08/12~ 2025/08/11	142	223	38.9
유엔 해비타트 협력 ODA 사업 검토연구	2024/08/13~ 2025/02/08	141	39	78.3
공원녹지평가체계 수립방안 연구	2024/08/22~ 2025/04/18	132	108	55.0

이에 대해 국토교통부는 「정부 입찰·계약 집행기준」 제33조 단서[27]에 따라 기획재정부와 협의를 거쳐 동 예규 제34조제11항[28]에도 불구하고 재정·투자집행률 제고를 위해 연도 내 집행가능액 한도를 초과하여 선금을 지급하였다고 설명하고 있음.

그러나 과제별 선금 지급 시점을 살펴보면 2024년 9월 25일까지 모든 과제에 대한 선금 지급이 완료되었음을 알 수 있는데, 기획재정부가 국토교통부의 사고이월액에 대한 선금 지급 특례요청(2024.11.28.)에 대하여 2024년 12월 12일에 회신하였음을 고려할 때, 국토교통부는 기획재정부와의 협의 이전에 이미 선금을 전액 지급한 것으로 파악됨.

---

27) 「정부 입찰·계약 집행기준」(기획재정부 계약예규)
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.**

28) 「정부 입찰·계약 집행기준」(기획재정부 계약예규)
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.**

【과제별 선금 지급 시점】

(단위: 원)

과제명	전체협약기간	계약금액	선금(80%)	선금 지급 시점
도시재생 계획체계 실효성 제고를 위한 전략계획 수립 가이드라인 개선방안 연구	2024/03/28~ 2025/03/22	96,900,000	77,520,000	2024/03/28
스마트도시 연계성 향상을 위한 도시공간계획·제도 개선 연구	2024/04/08~ 2025/04/02	88,100,000	70,480,000	2024/04/19
기후재해예방을 위한 도시관리체계 구축방안 연구	2024/05/10~ 2025/02/04	128,843,270	103,074,610	2024/05/24
도시정책 환경변화에 대응하기 위한 도시기본계획 개편방안 연구	2024/05/27~ 2025/08/24	70,181,810	56,000,000	2024/06/14
공공기여 활성화를 위한 제도 개선방안 연구	2024/05/29~ 2025/01/23	77,000,000	61,600,000	2024/06/18
2024년 도시의 지속가능성 및 생활인프라 수준 평가 연구	2024/07/16~ 2025/02/10	91,545,450	73,236,360	2024/09/03
도시 공간의 효율적 활용방안 연구	2024/08/12~ 2025/08/11	92,100,000	73,680,000	2024/09/03
유엔 해비타트 협력 ODA 사업 검토연구	2024/08/13~ 2025/02/08	58,500,000	46,800,000	2024/08/20
공원녹지평가체계 수립방안 연구	2024/08/22~ 2025/04/18	61,090,900	48,873,000	2024/09/25

※ 자료: 국토교통부, 나라장터(g2b) 자료 재구성

그러므로 국토교통부는 연구과제의 선금 지급 시에 「국고금 관리법」 및 「정부 입찰·계약 집행기준」 등의 규정을 철저히 준수하고, 기획재정부의 특례 승인 이전에 선금을 집행하지 않도록 선금 지급 업무 관리를 강화할 필요가 있음.

3) 국토공간정보 인력양성(5734-301)

○ 국토교통부는 국토공간정보 인력양성 사업을 통해 산업계의 수요에 부응하는 실무기술과 경험을 갖춘 우수한 인재가 양성될 수 있도록 융합형 교육으로의 전환 등 사업방식을 다변화 · 고도화할 필요가 있음.

가) 개요

국토공간정보 인력양성 사업은 「공간정보산업 진흥법」 제15조[29]에 근거하여 국토 디지털 전환의 핵심 기반인 공간정보 분야의 산업적 요구에 대응하고자 실무 기술과 연구 역량을 갖춘 전문 인력을 양성하기 위한 사업으로, 특성화고-전문대학-대학원으로 연계되는 단계적 교육체계를 지원하기 위한 '공간정보 특성화교 육성'과 온라인 교육포털 등을 운영하기 위한 '공간정보 온라인 교육'의 2개 내역사업으로 구성되며, 2024년도 예산현액은 예산액과 동일한 19억 6,000만원으로 19억 2,100만원을 집행(98.0%)하고 3,900만원을 불용하였음.

【 2024년도 국토공간정보 인력양성 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년							2025년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
국토공간정보 인력양성	1,960	-	-	1,960	1,921	-	39	1,774
공간정보 특성화교 육성	1,650	-	-	1,650	1,617	-	33	1,484
공간정보 온라인 교육	310	-	-	310	304	-	6	290

※ 자료: 국토교통부

29) **「공간정보산업 진흥법」**
제15조(전문인력의 양성 등) ① 국토교통부장관은 공간정보 관련 전문인력의 양성과 기술의 향상에 필요한 정책을 수립하고 추진할 수 있다.
② 국토교통부장관은 전문인력 양성기관을 지정하여 제1항에 따른 교육훈련을 실시하게 할 수 있으며, 필요한 예산을 지원할 수 있다.

나) 공간정보 인재양성 성과 확대를 위해 사업방식 다변화 및 고도화 필요

디지털 트윈 및 정밀도로지도 등으로 대표되는 공간정보산업은 국토의 디지털 대전환 및 모빌리티 혁신 등과 연관되는 미래 융복합산업의 기반이며, 고밀도의 도시개발에 따른 사회 안전(지반침하 등) 및 지정학적 특수성을 고려한 안보 문제와도 직결되는 분야로서 향후 지속적인 성장이 예상되는바, 공간정보산업의 안정적인 발전을 견인하기 위한 인재 양성에 전략적인 육성과 지원이 필요한 측면이 있음.

2024년 공간정보산업 통계조사(2023년 기준, 2024.12.22. 발표)에 따르면, 국내 공간정보 사업체 수는 5,955개, 매출액은 11조 780억원이며, 공간정보산업의 종사자 수는 2013년(48,644명)에서 2023년 74,858명으로 지난 11년간 32,064명이 증가(65.9%)하였는바, 공간정보산업은 일자리 창출에도 기여해 왔음.

【 2024년 공간정보산업 통계조사 결과(2023년 기준) 】

구 분		2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
사업체	단위(개)	4,490	4,520	4,533	4,569	4,492	5,563	5,589	5,595	5,807	5,871	**5,955**
	전년대비(%)	0.1	0.7	0.3	0.8	-1.7	23.8	0.5	0.1	3.8	1.1	1.4
	연평균(%)	0.1	0.4	0.3	0.5	0.0	3.6	3.2	2.8	2.9	2.7	2.6
매출액	단위(억 원)	64,573	71,274	79,549	84,924	85,246	88,798	93,390	97,691	107,381	110,123	**110,780**
	전년대비(%)	16.5	10.4	11.6	6.8	0.4	4.2	5.2	4.6	9.9	2.6	0.6
	연평균(%)	18.7	14.5	13.5	11.8	9.4	8.5	8.0	7.6	7.8	7.3	6.7
종사자	단위(명)	48,644	51,478	54,335	57,362	58,646	63,349	65,356	67,740	71,636	72,486	**74,858**
	전년대비(%)	13.7	5.8	5.5	5.6	2.2	8.0	3.2	3.6	5.8	1.2	3.3
	연평균(%)	13.7	9.7	8.3	7.6	6.5	6.8	6.2	5.9	5.9	5.4	5.2

※ 자료: 국토교통부

이러한 공간정보산업의 성장에 맞춰 정부는 「제3차 국가 공간정보 인재 양성계획(2024~2027)」(2024.7.)에서 2027년의 공간정보산업 종사자 수를 2023년 대비 약 11,000명 증가한 약 86,000명으로 예상하였고, 「2025년도 국가공간정보정책 시행계획」(2025.5.)[30]에서는 '공간정보 디지털 창의인재 10만 양성'을 세부전략으로 설정한 바 있음.

이와 같이 국토공간정보 인력 양성이 산업·안전·안보 등의 측면에서 갖는 중요성과 산업계의 인력 수요 등을 고려할 때 '국토공간정보 인력양성 사업'의 성과를 보다 면밀히 점검할 필요가 있을 것으로 보임.

【 국토공간정보 인재 양성 연차별 계획 】

(단위: 명)

구 분	합계	'24년	'25년	'26년	'27년
총 양성인원	5,640	1,525	1,305	1,375	1,435
1. 공간정보 특성화교 육성(국토교통부, 교육부, 공간정보산업진흥원)					
- 공간정보 특성화고 육성	590	110	160	160	160
- 공간정보 특성화전문대학 육성	1,430	330	350	370	380
- 공간정보 특성화대학원 육성	60	15	15	15	15
2. 공간정보 아카데미(국토교통부, 고용노동부, 한국국토정보공사)					
- 공간정보 아카데미(재직자) 교육	3,120	720	750	800	850
- 공간정보 아카데미(취업예정자) 교육	120	30	30	30	30
3. 기타(공간정보 특성화대학교 육성)	320	320	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

30) **「국가공간정보 기본법」**
제7조(국가공간정보정책 시행계획) ① 관계 중앙행정기관의 장과 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 및 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)는 매년 기본계획에 따라 소관 업무와 관련된 기관별 국가공간정보정책 시행계획(이하 "기관별 시행계획"이라 한다)을 수립한다.
② 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사는 제1항에 따라 수립한 기관별 시행계획을 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 제출하여야 하며, 국토교통부장관은 제출된 기관별 시행계획을 통합하여 매년 국가공간정보정책 시행계획(이하 "시행계획"이라 한다)을 수립하고 위원회의 심의를 거쳐 이를 확정한다.

먼저, 국토교통부의 국토공간정보 인재 양성 연차별 계획에 따르면 2024년의 경우 '공간정보 특성화교 육성' 내역사업을 통해 455명을 양성할 계획이었으며, 481명이 동 사업에 참여하였음.

그 중 취업·진학 등 대상자 425명의 취업·진학 실적을 살펴보면, 2024년의 경우 총 267명(62.8%)이 취업·진학으로 연계되어 2023년에 비하여 실적이 개선(6.2%p 증)되었으나 2022년 실적 65.2%에 비하여 저조한 측면이 있고, 2024년의 취업·진학률을 세분하여 살펴보면 전체 취업·진학자 중 약 절반에 해당하는 218명(51.3%)이 공간정보 관련 분야로 진출하였는데, 이는 2024년 양성 계획 목표 인원인 455명의 47.9%에 해당함.

【 특성화교 지원자 취업률 등 사업실적 】

(단위 : 명, %)

연도	배출인원	모집단[1]	전체			공간정보 관련[2]		
			취업	진학	소계	취업	진학	소계
2021년	333	328	121	47	168	105	34	139
			36.9%	14.3%	51.2%	32.0%	10.4%	42.4%
2022년	298	287	129	58	187	115	31	146
			45.0%	20.2%	65.2%	40.1%	10.8%	50.9%
2023년	371	366	158	49	207	122	43	165
			43.2%	13.4%	56.6%	33.3%	11.8%	45.1%
2024년	481	425	185	82	**267**	163	55	**218**
			43.5%	19.3%	**62.8%**	38.4%	12.9%	**51.3%**

주 1) 모집단: 배출인원에서 '실적 산정 제외 대상'(입대자/취업불가능자/외국인유학생/제외인정자(취업, 진학이 목표가 아닌 장애학생 등 특수학생)을 제외한 인원 기준

2) 공간정보 관련 취업·진학자 : 지적, 측량, 공간정보융합서비스, 드론·항공 등 공간정보 유관 분야 취업·진학자를 의미하며, 전체 취업·진학자는 공간정보 관련 분야 및 그 외 분야를 모두 포함한 통계치

※ 자료: 국토교통부

다음, '공간정보 온라인 교육' 내역사업의 경우 일반에 제공하기 위한 온라인 교육 콘텐츠를 연도별 4~7편 제작하여 공개하고 있는데, 2022년 이후

제작된 콘텐츠의 2025년 7월말 기준 누적 수강인원은 2022년 제작 콘텐츠 4편(2023년 2월부터 제공)의 경우 1,305명, 2023년 제작 콘텐츠 4편(2024년 2월부터 제공)의 경우 189명, 2024년 제작 콘텐츠 7편(2025년 2월부터 제공)의 경우 144명으로, 활용률 개선을 모색할 필요가 있을 것으로 보임.

【 공간정보 온라인 교육 콘텐츠 수강실적 】

(단위: 백만원, 명, '25.7월말 기준)

개발연도	콘텐츠명	개발비용	수강인원	서비스 개시
2022년	자율주행차 최신 기술 및 전략	12.5	46	2023년 2월부터
	QGIS 응용 및 개발	12.5	256	
	공간정보 융복합 콘텐츠 개발	12.5	108	
	공간정보 서비스 프로그래밍	12.5	895	
	소 계	**50**	**1,305**	
2023년	공간영상처리	12.5	60	2024년 2월부터
	공간정보표준	12.5	45	
	고정밀도로 지도제작 및 활용	12.5	40	
	지하시설물 최신동향과 시설물 측량	12.5	44	
	소 계	**50**	**189**	
2024년	디지털트윈의 이해	15	18	2025년 2월부터
	디지털트윈의 적용	13.2	20	
	공간정보 오픈플랫폼(V-WORLD) 활용	15	12	
	공간영상분석	13.2	25	
	공간정보처리 실습	15	22	
	공간정보융합 프로그래밍 실습	13.2	24	
	공간정보 웹프로그래밍 실습	13.2	23	
	소 계	**97.8**	**144**	

※ 자료: 국토교통부

한편, 기업은 급변하는 현장의 요구와 변화에 대응하여 프로그래밍, 항공·드론 측량, 공간빅데이터 분석 등의 분야에서 융복합 기술과 경험을 보유한 인력의 채용을 희망하고 있으나, '제2차 국가 공간정보 인재양성 계획('19~'23)'에 대한 자체 평가에서는 융복합 실무기술과 경험을 가진 우수한 인력 및 석박사급 고급 인재의 양성이 부족하였다는 분석이 이루어진 바 있음[31].

31) 국토교통부, 「제3차 국가 공간정보 인재양성계획(2024~2027)」, 2024. 7.

이와 관련하여, 국토공간정보 인력양성 사업은 2014년 사업이 시작된 이후 특성화교 육성(재학생 지원)과 온라인 교육(재직자·일반인 등 지원)이라는 큰 틀의 변화 없이 사업방식을 유지하고 있는데, 국토공간정보 인력양성 사업 성과가 산업계의 요구를 충족할 수 있도록 사업방식과 성과목표 수립 기준 등을 개편할 필요가 있을 것으로 보임.

국토교통부가 2023년 실시한 '공간정보 산학계 현황 인식도 조사'[32]에서는 이론·강의 중심의 교육에서 트렌드·실습·멘토링 중심 교육으로 교육방법을 전환할 필요성이 제기된바 있고, 이를 기초로 국토교통부는 융합교육센터 운영, 창업기업-학생 매칭 인턴십 및 기업-대학 간 실무교육 매칭 등의 방안을 구상·수립 중이므로,

국토교통부는 공간정보 산학계와의 정례 협의 또는 정기적 인식도 조사 등을 통해 대국민 공간정보 리터러시 제고, 융합형 교육과정으로의 전환 및 산학 연계 활성화 등의 측면에서 사업방안을 다각화할 필요가 있음.

아울러, 성과목표 측정이 정량적인 사업실적 평가(특성화교 지정 확대, 배출인원 증가, 교육 콘텐츠 확충 등)에 치중하는 측면이 있다고 보이므로, 특성화교 교육과정 분석, 학습자 만족도 조사 및 경력 경로 추적 등을 통해 성과평가가 양적·질적으로 보다 고도화될 수 있도록 노력할 필요가 있을 것으로 생각됨.

32) 국토교통부는 「제3차 국가 공간정보 인재양성계획(2024~2027)」(2024.7.) 수립에 앞서 2023년 11월 '공간정보 산학계 현황 인식도 조사'를 실시하였는데, 해당 조사에는 초중등 교사 59명, 학생(고교, 전문대학, 대학, 대학원) 177명 및 산업체 종사자 47명 등이 참여한바, 조사 참여자의 수를 확대하여 의견을 보다 폭넓게 청취할 필요가 있을 것으로 보임.

4) 국가기본도 제작(5831-301)

○ 국토지리정보원 소관 5개 주요사업에서 모두 이월이 발생하였고 국가기본도 제작 세부사업은 5회계연도 연속하여 이월이 발생한바, 국토교통부는 회계연도 독립의 원칙과 국회의 결산 심사 시정요구 등을 고려하여 국토지리정보원 소관 예산의 적정 편성 및 적기 집행 준수 등 사업관리를 철저히 할 필요가 있음

가) 개요

국토지리정보원은 국토 위치기준체계를 확립하고 국가공간정보 기반을 구축하는 국토교통부 소속 기관으로, 국토교통부 일반회계 주요사업 중 5개 세부사업(2024년도 예산액 약 1,410억원)의 수행을 담당함.

【 국토지리정보원 소관 세부사업별 개요 】

세부사업명 (사업코드)	주요 내용
국가기본도 제작 (5831-301)	◦ 디지털국토 실현, 다양한 공공·민간서비스 지원 등을 위해 최신의 고정밀 공간정보를 구축 및 제공
국가기준점관리 (5831-302)	◦ 고정밀 위치보정정보 제공을 위한 위성기준점(GNSS) 인프라 구축·관리 및 3차원 국가위치기준망의 변동량 모니터링 등 수행
국토조사 및 지명 (5831-303)	◦ 국토정보플랫폼의 유지보수, 「국토기본법」에 따른 국토조사, 국가지명조사·관리와 지명위원회 운영, 국제지명 협력 및 국가지도집 발간 등 수행
국토위성센터 및 국토관측위성 운영 (5831-305)	◦ 국토위성(차세대중형위성)·국토위성센터 운영 및 국토위성정보 산출물 가공 등 수행
국토지형관리(정보화) (5831-501)	◦ 국토공간정보시스템 구축·운영 및 3차원 공간정보(수치표고모형) 구축

※ 자료: 국토교통부

국토지리정보원 소관 세부사업에서는 2023회계연도에 이어 2024회계연도에서도 5개 사업 모두에서 이월이 발생하였음. 2024회계연도의 이월 규모는

168억 6,700만원으로 2023회계연도의 247억 6,400만원에 비해 78억 9,700만원 감소(△31.9%)하였으나, 2024회계연도 5개 세부사업의 본예산 합계액 1,410억 4,700만원의 12.0%에 달함.

【 2024회계연도 국토지리정보원 소관 세부사업 결산 】

(단위: 백만원)

세부사업명	2024년							2025년
	예산액 (본예산)	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
국가기본도 제작	107,510	23,735	±104	131,245	110,086	14,578	6,581	89,170
국가기준점관리	14,101	583	±1	14,684	12,509	1,499	676	12,089
국토조사 및 지명	3,154	53	-	3,207	2,886	83	238	3,056
국토위성센터 및 국토관측위성 운영	5,790	359	-	6,149	5,476	348	325	7,584
국토지형관리(정보화)	10,492	34	-	10,526	9,533	359	634	10,747
합 계	141,047	**24,764**	±105	165,811	140,490	**16,867**	8,454	122,646

※ 자료: 국토교통부

나) 5회계연도 연속된 연례적 이월을 해소하고 회계연도 독립의 원칙에 부합하는 집행관리 필요

「국가재정법」 제3조[33]는 회계연도 독립의 원칙을 규정하고 있으며, 같은 법 제48조[34]는 매 회계연도의 세출예산은 원칙적으로 다음 연도에 이월하여

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

34) **「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

사용할 수 없되, 명시이월비 등 법령으로 정하는 경비에 한하여 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 있다고 규정하고 있음.

이와 같은 회계연도 독립의 원칙 및 세출예산의 이월 제한은 회계연도를 기준으로 세출을 명확히 구분하려는 것으로, 정부의 예측 가능한 재정 운용을 도모하고 재원 배분의 효율성을 제고하며, 국민과 국회가 정부의 재정상태를 명확하게 파악할 수 있게 하려는 취지로 이해됨.

【 2024회계연도 국토지리정보원 소관 세부사업별 주요 이월 사유 】

(단위: 백만원)

세부사업명	예산액 (본예산)	전년도 이월액	예산 현액	다음연도 이월액	주요 이월사유
국가기본도 제작	107,510	23,735	131,245	**14,578**	◦ 후속조치 사업 추진 등 용역사업(41건)의 절대공기 부족
국가기준점관리	14,101	583	14,684	**1,499**	◦ 용역(3건) 및 구매사업(1건) 절대공기 부족, 정산협의 지연(1건), 사업지체(1건)
국토조사 및 지명	3,154	53	3,207	**83**	◦ 용역사업(1건)의 절대공기 부족
국토위성센터 및 국토관측위성 운영	5,790	359	6,149	**348**	◦ 용역사업(6건) 절대공기 부족
국토지형관리(정보화)	10,492	34	10,526	**359**	◦ 기상악화에 따른 선행공정 지연으로 공기연장 등 용역사업(6건)의 계약일에 따른 절대공기 부족

※ 자료: 국토교통부

그러나, 국토지리정보원은 연례적으로 예산의 이월을 반복하고 있음.

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

2024회계연도의 주요 이월 사유를 살펴보면, 5개 세부사업 모두에서 용역사업 등의 ‘절대공기 부족’이 이월 사유로 언급되고 있음. 이는 이전 회계연도에서 이월된 사업이 다음 회계연도에서 마무리됨에 따라, 본 회계연도에서 진행되어야 할 후속 사업의 계약 체결이 지연되어 당해연도 내의 사업수행 기간이 단축됨에 따른 것으로 추정되는바, 이러한 이월의 반복은 재정 운용의 효율성을 저하시키는 측면이 있음.

국토지리정보원의 연례적인 이월은 예산의 이월을 방지하고 면밀한 사업관리가 필요하다는 취지의 국회 결산 심사 시정요구에 대한 이행이 미비한 측면도 있음.

특히, ‘국가기본도 제작’ 세부사업에 대해서는 과다한 이월 문제에 대한 국회의 결산 심사 시정요구가 최근 5년간 두 차례(2019회계연도, 2022회계연도) 제기되었음에도 불구하고 5회계연도 연속하여 이월이 반복되고 있어, 예산 편성의 타당성과 집행 구조 등에 대한 면밀한 점검이 필요할 것으로 보임.

【 국토지리정보원의 예산 이월에 대한 국회 결산 심사 시정요구 현황 】

구분	결산 심사 시정요구			
2019 회계연도	면밀한 사업계획 수립 및 철저한 예산 집행관리 필요	관련사업명	일반회계 - 국가기본도 제작(5831-301)	주의
		지적사항	◦ 정밀도로지도 구축 사업은 2017년과 2018년 타 사업으로부터의 예산조정을 거쳐 구축물량을 확대하여 사업을 추진하였으나, 다음연도 이월을 과다하게 발생시켜 예산현액 대비 집행률은 각각 71.9% 및 37.4%에 머물렀음. ◦ 전년대비 예산이 69억원 증가(20→89억원, 345% 증)한 2019년의 경우에는 15억원을 타 사업의 재원으로 활용하는 등 편성예산액의 68.6%만을 집행함.	
		시정요구사항	◦ 국토교통부는 편성된 예산이 적기에 전액 집행될 수 있도록 사업계획을 면밀히 수립하고 예산 집행관리를 철저히 할 것	

구분	결산 심사 시정요구			
2021 회계연도	관련 예산이 편성되지 않은 연말 신규 발주 및 전체 이월 문제	관련사업명	일반회계 - 국토조사 및 지명(5831-303)	주의
		지적사항	◦ 국토지리정보원은 예산 편성 근거에 포함되지 않은 '국가기본도 도로망도 기반 국토 조사 접근성 지표 생산방안 연구' 용역을 차년도 이월이 예상되는 2021년 11월에 발주하고 해당 예산 전액(0.8억원)을 이월함	
		시정요구사항	◦ 국토교통부는 예산의 이월이 예상되는 연말에 예산 편성 당시 계획되지 않은 신규 용역을 발주하지 않도록 주의할 것	
2022 회계연도	연계·후속사업의 이월방지를 위한 선행사업 관리 철저 필요	관련사업명	일반회계 - 국가기본도 제작(5831-301)	주의
		지적사항	◦ '국가공간영상정보 구축' 내역사업의 일부 지연 등에 따라 그 성과물을 활용하는 연계 내역사업인 '국가기본도 수정' 예산의 8.9%가 다음연도로 이월되었음	
		시정요구사항	◦ 국토교통부는 다른 사업에 선행되어야 하는 사업에 대해서는 보다 철저한 사업관리를 통해 조기에 성과물을 도출할 수 있도록 주의할 것	

※ 자료: 각 회계연도별 결산 심사보고서

【 국가기본도 제작 사업 2020~2024회계연도 결산 현황 】

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)								
2020	66,984	71,984	5,201	△1,105	76,080	70,019 (70,019)	97.3	92.0	5,683	378
2021	93,053	93,053	5,683	△427	98,309	86,393 (86,393)	92.8	87.9	10,503	1,413
2022	95,219	93,231	10,503	-	103,734	88,903 (88,903)	95.4	85.7	6,592	8,239
2023	117,629	117,629	6,592	△375	123,846	85,305 (85,305)	72.5	68.9	23,735	14,805
2024	107,510	107,510	23,735	±104	131,245	110,086 (110,086)	102.4	83.9	14,578	6,581

※ 자료: 국토교통부

예산의 이월이 반복되는 경우 예산 편성의 합리성과 효율성이 저하되고 재정 투입의 효과가 지연될 수 있는바, 국토교통부는 「국가재정법」과 국회의 결산 심사 시정요구사항 등을 고려하여 국토지리정보원 소관 예산의 적정 편성 및 적기 집행 준수 등 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

5) 국토지형관리(정보화)(5831-501)

○ 국토교통부는 측량성과 품질검증 용역에 대하여 품질검증의 정확도와 신뢰도를 강화하고 보다 효율적인 행정 · 집행이 이루어질 수 있도록, 경쟁체제 도입 또는 민간위탁으로의 전환 등 사업수행체계의 개편을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

국토지형관리(정보화) 사업은 국토지리정보원에서 생산되는 지도 및 국가기본공간정보(기본측량성과 등)를 관리하는 국토공간정보시스템의 구축·운영을 위한 '국토공간정보시스템' 내역사업과 디지털 트윈국토의 필수 기초자료인 3차원 공간정보(수치표고모형[35])의 품질 및 최신성 확보를 위해 공간정보 구축 및 관련 연구를 추진하는 '3차원 공간정보 구축' 내역사업 등으로 구성됨.

이 사업의 2024년도 예산액은 104억 9,200만원으로, 전년도 이월액 3,400만원에 따른 예산현액 105억 2,600만원 중 95억 3,300만원을 집행(90.6%)하고 3억 5,900만원을 이월하였으며 6억 3,400만원을 불용하였음.

35) 수치표고모형은 공간정보(지도 및 항공사진, 위성영상 등)를 격자(픽셀 또는 그리드) 형태로 입체화(지형의 높이 정보 제공)한 자료로서 행정·환경·농산림·국방·방재 등 다양한 분야와 융·복합할 수 있는 기능을 가지며, 국토지리정보원은 활용성을 고려하여 주요 도심지를 대상으로 수치표고모형 제작을 우선 추진하고 있음.

「수치표고모형의 구축 및 관리 등에 관한 규정」(국토지리정보원고시)
제2조(용어의 정의) 이 규정에서 사용하는 용어의 정의는 다음 각 호와 같다.
1. **"수치표고모형(Digital Elevation Model)"**이란 수치지면자료를 이용하여 격자형태로 제작한 지표모형을 말한다.

【 2024년도 국토지형관리(정보화) 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년							2025년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
국토지형관리(정보화)	10,492	34	-	10,526	9,533	359	634	10,747
국토공간정보시스템	2,204	-	-	2,204	2,112	-	92	2,331
3차원 공간정보 구축	7,748	34		7,782	6,906	359	517	8,000
실내공간정보 구축	540	-	-	540	515	-	25	416

※ 자료: 국토교통부

나) 측량성과 품질검증 용역 수행방식을 경쟁체제 또는 민간위탁 등으로 개편하는 방안 검토 필요

국토지리정보원은 「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」 제13조 제2항[36]에 근거하여 기본측량성과[37]에 대한 품질검증(이하 “측량성과 품질검증”이라 함)을 실시하고 있음.

측량성과 품질검증은 모든 측량의 기초가 되는 공간정보를 제공하기 위한 기본측량의 정확도를 확보하기 위한 것으로 이해되며, 대통령령으로 정하는 측량 관련 전문기관[38]으로서 국토교통부장관(국토지리정보원장[39])이 지정하

36) **「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」**
제13조(기본측량성과의 고시) ② 국토교통부장관은 대통령령으로 정하는 측량 관련 전문기관으로 하여금 **기본측량성과의 정확도를 검증**하도록 할 수 있다.

37) **「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
2. **“기본측량”**이란 모든 측량의 기초가 되는 공간정보를 제공하기 위하여 국토교통부장관이 실시하는 측량을 말한다.
8. **“측량성과”**란 측량을 통하여 얻은 최종 결과를 말한다.

38) **「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률 시행령」**
제14조(기본측량성과 검증기관의 지정) ① 법 제13조제2항에서 “대통령령으로 정하는 측량 관련 전문기관”이란 다음 각 호의 기관 중 별표 4의 기준을 갖춘 기관으로서 측량 관련 인력과 장비 보유 현황 등을 종합적으로 검토하여 국토교통부장관이 지정하는 기관(이하 “기본측량성과 검증기관”이라 한다)을 말한다.

는 기관이 수행하게 됨.

기본측량성과 검증기관은 2022년 최초 지정되었으며, 현재 기본측량성과 검증기관으로 지정된 기관은 국토교통부 산하 기타 공공기관인 '공간정보품질관리원'과 「공간정보산업 진흥법」 제23조[40]에 근거하여 국토교통부장관이 설립한 '공간정보산업진흥원' 2개 기관임[41].

한편, 국토지리정보원은 매년 2개 세부사업의 3개 내역사업에서 측량성과 품질검증 용역을 주기적으로 실시하고 있음.

세부적으로 '국가기본도[42] 제작' 세부사업에서는 '국가기본도 수정' 내역사업에서 '수치지형도[43] 및 항공영상 품질검증'을, '정밀도로지도 제작' 내역

---

5. 「공간정보산업 진흥법」 제23조에 따라 설립된 공간정보산업진흥원(이하 "공간정보산업진흥원"이라 한다)

39) 기본측량성과 검증기관 신청 접수, 지정·공고, 검증 의뢰 등의 사무는 「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률 시행령」 제103조에 따라 국토지리정보원장에게 위임되어 있음.

40) **「공간정보산업 진흥법」**
제23조(공간정보산업진흥원) ① **국토교통부장관은** 공간정보산업을 효율적으로 지원하기 위하여 **공간정보산업진흥원**(이하 "진흥원"이라 한다)**을 설립**한다.

41) <기본측량성과 검증기관 지정 현황>

구 분	최초 지정	연장
공간정보품질관리원	'22.1.1 ~ '24.12.31	'25.1.1 ~ '27.12.31
공간정보산업진흥원	'22.1.1 ~ '24.12.31	'25.1.1 ~ '27.12.31

42) **「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」**
제15조(기본측량성과 등을 사용한 지도등의 간행) ① 국토교통부장관은 기본측량성과 및 기본측량기록을 사용하여 지도나 그 밖에 필요한 간행물(이하 "지도등"이라 한다)을 간행(정보처리시스템을 통한 전자적 기록 방식에 따른 정보 제공을 포함한다. 이하 같다)하여 판매하거나 배포할 수 있다. 이 경우 색맹, 색약 등 색각이상자가 보는 데 지장이 없는 지도등을 별도로 간행하여야 한다.
③ 국도교통부장관은 제1항에 따라 간행한 지도등 중에서 다음 각 호의 요건에 적합한 것을 공간정보의 구축 및 활용에 기준이 되는 **국가기본도**로 지정할 수 있다.
1. 전국을 대상으로 하여 국토교통부령으로 정한 축척으로 제작된 것
2. 규격이 일정하고 정확도가 통일된 것

사업에서 ‘정밀도로지도 품질검증’을 실시하고 있으며, ‘국토지형관리(정보화)’ 세부사업의 ‘3차원 공간정보 구축’ 내역사업에서는 ‘3차원 공간정보(수치표고모형, 실내공간정보) 품질검증’을 실시하고 있음.

【 측량성과 품질검증 용역 계약 현황 】

(단위: 백만원)

세부사업 (내역사업)	과업명	계약업체	계약기간	계약액	계약방식	수의계약 사유
국가기본도 제작 (국가기본도 수정)	수치지형도 및 항공영상 품질검증	**공간정보 품질관리원**	2023.6.8. ~2024.6.24.	2,430	수의계약 (유찰)	국가계약법 시행령 제27조제3항[1)]
			2024.4.17. ~2025.1.11.	2,785	수의계약 (유찰)	국가계약법 시행령 제27조제1항[2)]
			2025.6.27. ~2025.12.23.	2,990	수의계약 (단독입찰)	국가계약법 시행령 제27조제3항
국가기본도 제작 (정밀도로지도 제작)	정밀도로지도 품질검증	**공간정보산업 진흥원**	2023.6.22. ~2024.4.16.	850	수의계약 (유찰)	국가계약법시행령 제27조제3항
			2024.4.18. ~2025.2.11.	884	수의계약 (유찰)	국가계약법시행령 제27조제3항
			2025.3.31. ~2026.1.24.	859	수의계약 (유찰)	국가계약법시행령 제27조제3항
국토지형관리(정보화) (3차원 공간정보 구축)	3차원 공간정보(수치표고모형, 실내공간정보) 품질검증	**공간정보산업 진흥원**	2023..6.20. ~2024.2.4.	470	수의계약 (유찰)	국가계약법시행령 제27조제3항
			2024.6.26. ~2025.2.20.	407	수의계약 (유찰)	국가계약법시행령 제27조제3항
			2025.4.10. ~2026.1.4	404	수의계약 (유찰)	국가계약법시행령 제27조제3항

주 1) 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령의 한시적 특례 적용기간에 관한 고시」에 근거하여 경쟁입찰을 실시했으나 입찰자가 1인뿐인 경우 재공고입찰을 실시하지 않더라도 수의계약 가능

2) 경쟁입찰을 실시하였으나 입찰자가 1인뿐인 경우로서 재공고입찰을 실시하더라도 입찰참가자격을 갖춘 자가 1인밖에 없음이 명백하다고 인정되는 경우 또는 재공고입찰에 부친 경우로서 입찰자 또는 낙찰자가 없는 경우 수의계약 가능

※ 자료: 국토교통부

43) **「수치지형도 작성 작업 및 성과에 관한 규정」**(국토지리정보원고시)
제2조(용어의 정의) 이 규정에서 사용하는 용어의 정의는 다음 각 호와 같다.
1. **"수치지형도"**란 측량 결과에 따라 지표면 상의 위치와 지형 및 지명 등 여러 공간정보를 일정한 축척에 따라 기호나 문자, 속성 등으로 표시하여 정보시스템에서 분석, 편집 및 입력·출력할 수 있도록 제작된 것(정사영상지도는 제외한다)을 말한다.

측량성과 품질검증 용역의 계약 현황을 살펴보면, ‘수치지형도 및 항공영상 품질검증’은 ‘공간정보품질관리원’이, ‘정밀도로지도 품질검증’과 ‘3차원 공간정보(수치표고모형, 실내공간정보) 품질검증’은 ‘공간정보산업진흥원’이 각각 연례적으로 국토지리정보원과 용역 계약을 체결하고 있으며, 2023년과 2024년에 체결된 용역 계약(총 6건)은 모두 이월 집행되었음.

국토지리정보원은 상기 3개의 측량성과 품질검증 용역에 대하여 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 제7조제1항 단서[44]에 따라 지명경쟁입찰에 부칠 수 있는 경우에 해당한다고 보고 매년 지명경쟁입찰 방식을 거치고 있으며,

국토지리정보원이 각 용역계약의 지명경쟁입찰 참가자격을 기본측량성과 검증기관으로 정하고 있어 공간정보품질관리원과 공간정보산업진흥원 2개 기관이 상기 3개의 측량성과 품질검증 용역에 모두 입찰하는 것이 가능하나, 각 용역계약의 입찰자는 연례적으로 1인인 것으로 나타남.

이에 국토지리정보원은 입찰자가 1인뿐인 경우로서 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제27조[45]에 따라 공간정보품질관리원 또는

---

44) **「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.

45) **「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

공간정보산업진흥원 등 단독입찰 기관과 수의계약을 체결하는 구조임.

이와 같이 특정 기관이 특정 측량성과 품질검증 용역을 연례적으로 수행하고 있고 이월이 반복되는 현황과 관련하여, 현행 사업수행방식에서 경쟁의 필요성을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

각 측량성과 품질검증 용역은 현재 사실상 비경쟁적 구조에서 이루어지고 있는데, 기본측량성과의 정확도와 신뢰도를 확보하기 위한 품질검증의 취지를 고려할 때 경쟁체제가 도입되는 경우 보다 공신력 있는 용역이 수행될 수 있는 측면이 있는 반면, 현행 구조에서는 수주기관의 입장에서 재계약을 위한 경쟁이 사실상 존재하지 않기 때문에 관성적으로 사무를 수행하고 책임성이 저하될 소지가 있음.

한편, 계약의 목적·성질 등에 비추어 경쟁에 따라 계약을 체결하는 것이 비효율적이라고 판단되는 경우[46], 측량성과 품질검증 용역을 민간위탁 등으로 전환하는 방안을 고려할 수 있을 것으로 보임.

---

2. 제20조제2항의 규정에 의하여 재공고입찰에 부친 경우로서 입찰자 또는 낙찰자가 없는 경우
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.

46) **「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 계약**을 하는 경우

공간정보품질관리원 또는 공간정보산업진흥원이 가진 고유의 전문성을 활용하는 것이 필요한 경우, 특정 측량성과 품질검증을 특정 기관에 위탁하여 해당 기관의 책임 하에 업무를 수행하도록 함으로써 정확도, 책임성, 공정성 등을 확보하는 것이 가능할 수 있고,

현재 지명경쟁입찰 등 조달절차에 행정력 및 시간이 소요되고 이로 인한 이월 문제가 발생하는 것도 해소될 수 있다는 점에서, 민간위탁이 행정효율성 측면에서도 장점이 있을 수 있음[47].

따라서, 국토교통부는 측량성과 품질검증 용역에 대하여 품질검증의 정확도와 신뢰도를 강화하고 보다 효율적인 행정·집행이 이루어질 수 있도록 경쟁의 필요성을 재검토하여 경쟁체제 도입 또는 민간위탁으로의 전환 등 사업수행체계를 개편하는 방안을 모색할 필요가 있을 것으로 보임.

47) 추가적으로, 기본측량성과 검증기관 지정 관련 법령에 따라, 국토지리정보원장은 기본측량성과 검증기관에 기본측량성과의 검증을 '의뢰'하도록 규정되어 있다는 점에서, 각 품질검증 용역은 민간위탁의 측면이 있다고 보임.

「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」
제13조(기본측량성과의 고시) ② 국토교통부장관은 대통령령으로 정하는 측량 관련 전문기관으로 하여금 기본측량성과의 정확도를 검증하도록 할 수 있다.

「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률 시행규칙」
제11조(기본측량성과의 검증) ① 법 제13조제2항에 따라 국토지리정보원장이 기본측량성과 검증기관에 기본측량성과의 검증을 **의뢰**하는 경우에는 검증에 필요한 관련 자료를 제공하여야 한다.

6) 건축정책종합연구(6131-302)

○ 내역사업인 건축정책종합연구 사업은 최근 5년간 계약된 연구용역의 수의계약 비율(87.0%)이 높고 수행자가 일부 기관에 편중되어 있으므로, 국토교통부는 연구용역 수행기관의 다양화 등 경쟁입찰 비율을 높이기 위한 개선책을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

건축정책종합연구(6131-302) 사업은 현행 건축제도의 개선, 화재·지진 등에 대응한 건축물 안전 강화, 녹색건축의 활성화 및 건축서비스산업의 증진 등 주요 건축정책에 대한 연구를 수행하는 사업임.

이 사업의 2024년도 당초 예산액은 2억 4,700만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 3억 2,300만원 중 2억 3,700만원을 집행(73.4%)하고 6,000만원을 다음 연도로 이월하면서 2,600만원은 불용하였음.

【 2024년도 건축정책종합연구 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
건축정책종합연구	247	247	16	60	323	237	60	26	400

※ 자료: 국토교통부

나) 연구용역의 경쟁입찰 비율 제고 필요

건축정책종합연구 내역사업의 최근 5년간(2020년~2024년) 연구용역 계약 현황을 살펴보면(다음 페이지 표 참조), 정책연구용역 23건 중 20건(87.0%)이 수의계약 방식으로 체결되었는데, 이는 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」의 취지에 부합되지 못한 것으로 보임.

「2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」 역시 “수의계약을 통한 정책연구과제는 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 제7조[48] 및 동법 시행령 제26조에 따라 불가피한 경우에만 추진하되, 최소화 될 수 있도록 노력한다.”라고 명시하고 있음.

국토교통부는 20건에 대해 일반경쟁입찰이 2회 유찰되면서(코로나-19 유행에 따른 특례의 경우 1회 유찰) 복수 업체의 경쟁이 성립하지 않아, 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제27조제1항 및 제3항[49]에 따라 수의계약을 체결하였다고 설명하고 있음.

---

48) **「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. (이하 생략)

49) **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」**
제27조(재공고입찰과 수의계약) ① 경쟁입찰을 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
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.

【 최근 5년간 정책연구용역 계약 현황 】

(단위: 백만원)

구분	사업명	계약 금액	계약자	계약 방식
2020 (4건)	제3차 건축정책기본계획 수립 연구	133	건축공간연구원	수의계약
	미래 건축산업 경쟁력 강화를 위한 BIM 이용 활성화 전략 마련 연구	48.4	한국건설기술연구원	수의계약
	시민주도 민간건축 활성화를 위한 연구	34.9	건축공간연구원	수의계약
	건축자재(단열재)의 오염물질 방출특성 연구	27.6	한국건설기술연구원	수의계약
2021 (7건)	스마트건축 육성 및 발전을 위한 인증제도 연구	61.7	건축공간연구원	수의계약
	건축물 안전영향평가 평가시기 변경에 따른 평가항목 조정 검토 연구	29	한국건설기술연구원	수의계약
	빌딩풍 피해 저감방안 마련을 위한 정책연구	41.5	(사)한국풍공학회	수의계약
	건축공사 상주감리(일반,안전) 업무 세부기준 마련 연구	48.4	한국건설기술연구원	수의계약
	건축정책 성과보고서 작성을 위한 연구	17.6	건축공간연구원	수의계약
	건설관리분야 국가표준 연구	9.6	한국건설기술연구원	수의계약
	창호(창틀 및 창짝)의 적정 화재안전기준 및 대상 범위 설정	29	한국건설기술연구원	수의계약
2022 (4건)	건축공사 감리원 배치기준 등 감리제도 개선 연구	70.5	건축공간연구원	수의계약
	공작물 안전 및 유지관리를 위한 제도 개선 연구	70.5	건축공간연구원	수의계약
	강풍에 의한 외장재 탈락방지 마련을 위한 정책연구	87.2	대한건축학회	수의계약
	유리구조 설계 및 유지관리를 위한 제도개선 방안연구	48.5	대한건축학회	수의계약
2023 (4건)	기존 건축물 구조안전확인 제도 및 합리화 정책연구	79.3	건축공간연구원	수의계약
	건축물 에너지 총량제 발전방안 연구	77	주식회사 인테그라디앤씨	경쟁입찰
	스마트플러스 빌딩 로드맵 수립 및 제도기반 마련을 위한 연구	79.3	건축공간연구원	수의계약
	건축정책 성과보고서 작성을 위한 연구	26.7	건축공간연구원	경쟁입찰
2024 (4건)	스마트플러스빌딩 조성지원 및 육성을 위한 법령 제정 연구	85.5	건축공간연구원	수의계약
	제3차 녹색건축물 기본계획 연구	83.8	건축공간연구원	수의계약
	실외기 설치공간 확보 등 건축설비 제도개선 방안 연구	53.3	한국건설기술연구원	수의계약
	위반건축물 관리 실태조사를 통한 제도개선 방안 연구	53.4	건축공간연구원	경쟁입찰

※ 자료: 국토교통부(음영표시는 계약자가 특정 기관이거나, 수의계약으로 체결한 경우)

그러나, 건축정책종합연구 사업의 과다한 수의계약 체결 문제는 2017 회계연도 결산 심사[50] 및 2020 회계연도 결산 심사[51] 시 지적된 바 있음. 해당 사안에 대해 연례적으로 지적받았음에도 불구하고, 동 사업에서 반복적으로 수의계약을 체결한 것은 경쟁입찰 비율을 높이기 위한 국토교통부의 노력이 충분하지 않은 것으로 보임.

한편, 2020년 이후 이루어진 23건의 연구용역 중 19건(82.6%)을 정부출연연구기관인 건축공간연구원(12건), 한국건설기술연구원(7건)에서 수행한 것을 확인할 수 있는데, 연구 과제의 내용이 건축정책 관련 제도개선인 점을 고려할 때, 해당 연구용역을 반드시 두 기관에서 집중적으로 수행해야 할 이유를 찾기 어려운 것으로 판단됨.

국토교통부는 연구용역의 입찰 공고 기간을 늘리는 것 외에 연구용역 수행기관의 다양화 등 경쟁입찰 비율을 높일 수 있는 개선책을 적극적으로 강구할 필요가 있을 것으로 보임.

---

50) **2017 회계연도 결산**
- 2015년 이후 이루어진 정책연구용역 18건을 모두 수의계약으로 체결하였음. 국토교통부는 일반경쟁입찰을 통한 계약비율을 높이고, 연구용역 수행자를 다양화 하며, 예산 집행률을 높일 수 있도록 노력할 것 (시정요구 유형: 주의)

51) **2020 회계연도 결산**
- 2016년 이후 이루어진 동 사업의 정책연구용역 25건 중 단 1건을 제외한 24건이 전부 수의계약으로 체결하였음. 국토교통부는 충분한 기간을 정하여 용역을 공고함으로써 경쟁입찰 비율을 높이고, 연구용역 수행자를 다양화할 것 (시정요구 유형: 시정)

7) 건축안전(6132-308)

○내역사업인 건축안전모니터링 사업은 전체 대상 대비 모니터링 실시 비율이 낮은 수준(건축구조: 4.19%. 건축자재: 0.48%)에 머물고 있으므로, 국토교통부는 향후 건축안전 모니터링을 확대 실시하여 부실 설계 및 불량 자재 사용을 방지하고 건축 안전을 제고할 필요가 있음. ○내역사업인 건축분쟁전문위원회 사업은 분쟁조정 대상이 되지 않아 각하되는 비율이 2021년 이후 지속적으로 증가하여 2024년에는 70.8%에 달하고 있으므로, 국토교통부는 이해관계자들이 위원회의 기능과 역할에 대해 명확히 인지할 수 있도록 건축분쟁전문위원회에 대한 홍보를 강화하고 신청인이 제출해야 할 자료에 대해 이해하기 쉽게 안내할 필요가 있음. ○내역사업인 화재안전성능보강 사업은 1차 교부한 보조금의 집행 실적에 대한 고려 없이 일률적으로 보조금을 교부하여 상당한 이월액이 발생하였으므로, 국토교통부는 향후 보조금 관련 규정의 취지에 반하는 보조금 교부로 인하여 예산의 이월이 반복되지 않도록 보조금 관리를 철저히 할 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 화재안전 성능보강 비용을 지원하기 위한 사업 등으로 구성되어 있음.

이 사업의 2024년도 당초 예산액은 80억 6,200만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 87억 1,500만원 중 82억 9,600만원을 집행(95.2%)하고 2억 3,200만원을 다음 연도로 이월하면서 1억 8,700만원은 불용하였음.

【 2024년도 건축안전 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
건축안전	8,062	8,062	643	10	8,715	8,296	232	187	9,395
· 건축안전 모니터링	2,170	2,170	242	-	2,412	2,205	161	46	2,170
· 방치건축물 정비지원	896	896	-	-	896	877	-	19	1,120
· 공공건축물 리뉴얼 사업 지원	240	240	33	-	273	258	-	15	240
· 건축분쟁전문위원회	372	372	-	-	372	363	-	9	372
· 건축물 유지관리	1,850	1,850	-	-	1,850	1,755	-	95	1,850
· 건축자재통합관리 플랫폼 구축	380	380	368	10	758	685	71	2	1,500
· 지역건축안전센터 설치·운영	102	102	-	-	102	102	-	-	90
· 건축분야 표준(KS) 업무 관리위탁	100	100	-	-	100	100	-	-	100
· 기존건축물 화재안전성능보강	1,933	1,933	-	-	1,933	1,933	-	-	1,933
· 국내여비	10	10	-	-	10	10	-	-	11
· 국외업무여비	5	5	-	-	5	4	-	1	5
· 사업추진비	4	4	-	-	4	4	-	-	4

※ 자료: 국토교통부

나) 건축안전 모니터링 확대 실시 필요

건축안전(일반회계) 사업 중 '건축안전 모니터링' 내역사업은 건축 설계도서, 공사현장 등을 무작위로 점검하는 등 건축구조 부실설계 및 불량자재 사용에 대한 모니터링을 통해 건축물의 안정성을 제고하기 위한 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 21억 7,000만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 24억 1,200만원 중 22억 500만원을 집행(91.4%)하고 1억 6,100만원을 다음 연도로 이월하면서 4,600만원은 불용하였음.

건축물의 구조에 대한 설계가 부실하게 작성되거나 불량자재가 사전에 단속되지 못해 실제 건축에 사용될 경우, 건축물의 완공 이후 안전사고 및 인명피해의 위험이 증가하므로, 건축 구조기준과 자재성능에 대한 점검 및 시정의 필요성이 더욱 강조되고 있음.

【 최근 5년간 건축안전 모니터링 추진실적 】

구분			2020년도	2021년도	2022년도	2023년도	2024년도
예산	건축구조		330백만원	440백만원	450백만원	450백만원	1,350백만원
	건축자재		470백만원	440백만원	820백만원	820백만원	820백만원
기간	건축구조		'20.4.~'20.12.	'21.5.~'21.12.	'22.4.~'22.12.	'23.4.~'23.12.	'24.4.~'24.12.
	건축자재		'20.7.~'21.7.	'21.8.~'22.5.	'22.6.~'23.4.	'23.6.~'24.3.	'24.4.~'25.1.
점검대상	건축구조		선정일 기준 60일 이내 착공건축물 무작위 선정				
	건축자재		점검일 기준 시공 중인 건축 공사현장 무작위 선정				
점검결과(건)	건축구조	대상*	74,097	94,407	94,589	67,214	74,497
		점검	1,407 (1.90%)	1,402 (1.49%)	1,412 (1.49%)	1,401 (2.08%)	3,125 (4.19%)
		부적합	80	88	87	149	483
	건축자재	대상*	188,137	124,897	107,970	92,163	89,875
		점검	380 (0.20%)	394 (0.32%)	514 (0.48%)	469 (0.51%)	433 (0.48%)
		부적합	89	107	88	51	21
추진 기관			건축구조	한국토지주택공사			국토안전관리원, 한국토지주택공사
			건축자재	한국건설기술연구원			

※ 자료: 국토교통부
※ 건축구조: 해당 기간(20년 1~5월, 21년 1~6월, 22년 1~7월, 23년 1~7월, 24년 1~8월) 내 착공 건수
건축자재: 계약 기간 내 시공 중인 건축 공사현장

그런데, 국토교통부가 제출한 ‘최근 5년간 건축안전 모니터링 추진실적’을 살펴보면(상기 표 참고), 2024년도의 경우 모니터링 대상 중 실제로 점검이 이루어진 건수가 건축구조는 3,125건(4.19%), 건축자재는 433건(0.48%)에 불과한 것을 확인할 수 있음. 이는 2020년도 대비 증가한 수치이기는 하지만, 전체 대상 건수에 비해 여전히 저조한 비율인 것으로 판단됨.

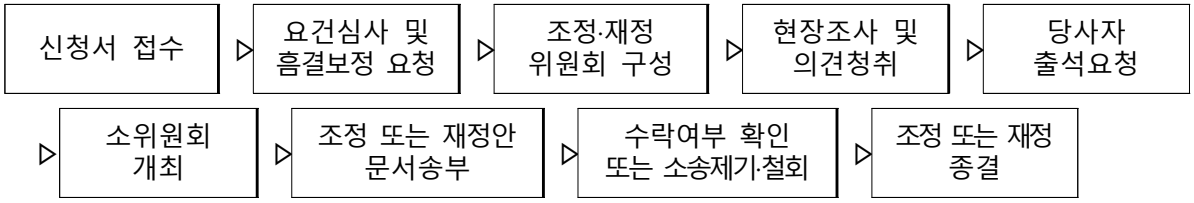
이러한 낮은 비율의 건축안전 모니터링으로는 구조설계 부실 및 불량 건축자재 사용 점검을 통한 건축 안전성 제고라는 동 사업의 목적을 달성하기에 부족한 측면이 있을 것으로 판단됨. 국토교통부 역시 반복되는 안전사고, 부실시공으로부터 국민의 재산과 생명을 보호하기 위해 건축안전 모니터링을 확대할 필요가 있다는 의견을 제시하고 있음.

따라서, 건축안전에 대한 사회적 관심 및 중요성이 보다 증대되고 있는 최근 상황을 고려할 때, 국토교통부는 향후 건축안전 모니터링을 확대하여 실시함으로써 동 사업의 목적을 충실히 달성하도록 노력할 필요가 있을 것으로 보임.

다) 건축분쟁전문위원회 분쟁조정 역량 제고 필요

건축안전(일반회계) 사업의 내역사업인 '건축분쟁전문위원회' 사업은 건축물의 건축 등으로 인하여 피해를 입은 인근주민 간의 분쟁 등 건축물의 공사과정에서 발생하는 각종 분쟁에 대하여 조정(調停) 및 재정(裁定) 업무를 수행하는 건축분쟁전문위원회[52]를 지원하기 위한 사업임.

【 건축분쟁전문위원회 운영지원 조정 및 재정 절차 】



국토교통부는 「건축법」 제103조에 따라 건축분쟁전문위원회 운영 및 사무처리를 국토안전관리원에 위탁 운영하고 있음. 이 사업의 2024년도 예산액은 3억 7,200만원으로, 이 중 3억 6,300만원을 집행(97.6%)하고 900만원은 불용하였음.

---

52) **「건축법」**

제88조(건축분쟁전문위원회) ① 건축등과 관련된 다음 각 호의 분쟁(「건설산업기본법」 제69조에 따른 조정의 대상이 되는 분쟁은 제외한다. 이하 같다)의 조정(調停) 및 재정(裁定)을 하기 위하여 국토교통부에 건축분쟁전문위원회(이하 "분쟁위원회"라 한다)를 둔다.

1. 건축관계자와 해당 건축물의 건축등으로 피해를 입은 인근주민(이하 "인근주민"이라 한다) 간의 분쟁
2. 관계전문기술자와 인근주민 간의 분쟁
3. 건축관계자와 관계전문기술자 간의 분쟁
4. 건축관계자 간의 분쟁
5. 인근주민 간의 분쟁
6. 관계전문기술자 간의 분쟁
7. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

제103조(분쟁위원회의 운영 및 사무처리 위탁) ① 국토교통부장관은 분쟁위원회의 운영 및 사무처리를 「국토안전관리원법」에 따른 국토안전관리원(이하 "국토안전관리원"이라 한다)에 위탁할 수 있다.

② 분쟁위원회의 운영 및 사무처리를 위한 조직 및 인력 등은 대통령령으로 정한다.

③ 국토교통부장관은 예산의 범위에서 분쟁위원회의 운영 및 사무처리에 필요한 경비를 국토안전관리원에 출연 또는 보조할 수 있다.

건축분쟁전문위원회의 운영 실적을 살펴보면, 2024년도의 경우 분쟁조정 대상이 아닌 각하 등[53]의 건수가 전체 신청 건수의 70.8%에 해당하는 것을 확인할 수 있는데, 이는 2021년(48.4%), 2022년(48.2%), 2023년(54.0%) 보다 상승한 수치임.

【 건축분쟁전문위원회 운영 실적 】

구분	사건 현황(건)			완료(건)				각하 등 비율(B/A)
	소계(A)	당해 접수	전년도 이월	소계	성립	불성립	취하, 각하 등(B)	
2021	339	292	47	290	81	45	164	48.4%
2022	483	434	49	307	55	19	233	48.2%
2023	711	535	176	684	265	35	384	54.0%
2024	411	385	26	391	79	21	291	70.8%
총계	**1,944**	**1,646**	**298**	**1,672**	**480**	**120**	**1,072**	**55.1%**

※ 자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 ① 신청자가 건축분쟁조정의 대상이 아닌 사건을 신청하거나, ② 주로 피해가 발생하는 공사 초반에 증거 자료를 충분히 확보하지 못해 신청서를 부실하게 작성할 수 있다는 점, ③ 조정의 경우에 피신청인(주로 시공사)의 참여를 강제할 수 없다는 점 등이 복합적으로 작용하여 각하 처리된 사건의 비율이 높아졌다고 설명하고 있음.

그러나, 분쟁조정 신청 건수가 증가하는 상황에서 위원회의 분쟁조정 대상이 되지 않는 각하 등의 건수가 차지하는 비율이 최근 4년간 55.1%에 달하는 것은 분쟁조정을 신청하는 이해관계자들이 위원회의 기능과 역할에 대하여 명확히 인지하지 못한 점도 작용한 것으로 보임.

53) 각하 등: ① 건축분쟁조정의 대상이 아닌 사건의 신청(예를 들어, 토목공사로 인한 분쟁, 공동주택의 하자 분쟁 등 타 위원회 대상 사건의 신청), ② 공사 중지 요청 등 행정처분을 요청하는 사건의 신청, ③ 청구내용이 불분명한 조정 신청(예를 들어, 피해에 대한 명확한 주장 없이 무작정 담장을 재시공 요청) 등 요건불비의 사건

국토교통부는 건축분쟁전문위원회의 기능·역할에 대한 홍보를 적극적으로 실시하고, 신청인이 제출해야 할 자료를 이해하기 쉽게 안내할 필요가 있음. 한편, 신청자가 건축분쟁조정의 대상이 되는 사건을 「건설산업기본법」에 따른 건설분쟁 조정위원회[54] 등 국토교통부가 운영하는 타 위원회에 신청하더라도, 해당 사건을 건축분쟁전문위원회로 이관하여 처리하는 등의 제도 개선을 통해 국민편의를 제고할 필요가 있을 것으로 보임.

54) **「건설산업기본법」**

제69조(건설분쟁 조정위원회의 설치) ① 건설업 및 건설용역업에 관한 분쟁을 조정하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 건설분쟁 조정위원회(이하 "위원회"라 한다)를 둔다.

② 삭제

③ 위원회는 당사자의 어느 한쪽 또는 양쪽의 신청을 받아 다음 각 호의 분쟁을 심사·조정한다.

1. 설계, 시공, 감리 등 건설공사에 관계한 자 사이의 책임에 관한 분쟁
2. 발주자와 수급인 사이의 건설공사에 관한 분쟁. 다만, 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 및 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」의 해석과 관련된 분쟁은 제외한다.
3. 수급인과 하수급인 사이의 건설공사 하도급에 관한 분쟁. 다만, 「하도급거래 공정화에 관한 법률」을 적용받는 사항은 제외한다.
4. 수급인과 제3자 사이의 시공상 책임 등에 관한 분쟁
5. 건설공사 도급계약의 당사자와 보증인 사이의 보증책임에 관한 분쟁
6. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항에 관한 분쟁

④ 위원회의 사무를 처리하기 위하여 위원회에 사무국을 두며, 위원회 위원의 조사업무를 보좌하기 위하여 사무국에 전문위원을 둘 수 있다.

라) 보조금 규정에 부합한 보조금 교부 및 실집행 개선 필요

건축안전(일반회계) 사업의 내역사업인 '기존건축물 화재안전성능보강' 사업은 「건축물관리법」[55]에 따라 화재발생 시 대형 인명피해 우려가 높은 건축물의 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	1,177
	의료시설				362
	지역아동센터				209
	청소년수련원				9
다중이용업소 (연면적 1,000m^2 미만)	학원	●	●	●	277
	고시원				11
	목욕탕				12
	산후조리원				-
계					2,057

※ 자료: 국토교통부(2025년 4월 말 기준)
※ 화재취약요인에 해당하는 경우(2개 또는 3개) 대상 건축물이 됨

55) **「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 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. (이하 생략)
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 못했고, 2024년에 예산이 다시 편성되었음.

이 사업의 2024년도 예산액은 19억 3,300만원으로, 이 중 5억 7,500만원을 실집행(29.7%)하고 11억 6,700만원을 다음 연도로 이월하면서 1억 9,100만원은 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	575	1,167	191	29.7

※ 자료: 국토교통부(2025년 4월 말 기준)

「2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」[56]은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성 및 실현가능성·지방비 부담능력유무·사전 행정절차 이행여부 등에 대한 엄격한 사전 검토를 실시하도록 규정하면서,

특히, 연내 집행 가능성을 명확히 확인한 후 집행이 가능한 보조금만을 교부하여 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화 되도록 하여야 한다고 강조하고 있음.

또한, 「국토교통 보조사업 관리규정」(국토교통부 훈령)[57] 및 「국고보조금 통합관리지침」(기획재정부 공고)[58]에서도 보조금의 1회 교부와 최종 교부 사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하도록 규정하고 있음.

---

56) **「2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」, p.115**

(1) 보조금 교부 시 점검사항

○ 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.**

57) **「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 점검**하여 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. (이하 생략)

58) **「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 결정**하여야 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. (이하 생략)

이에 따르면 국토교통부는 기존건축물 화재안전성능보강 사업을 수행하면서 2024년에 편성된 예산 중 일부를 지방자치단체에 1차로 교부한 뒤, 예산의 연내 집행가능성 등을 검토하여 남은 잔액의 교부 여부를 결정하였어야 했지만, '2024년도 화재안전 성능보강 사업 실집행내역'을 살펴보면(아래 표 참고), 이러한 절차를 거치지 않고 실집행률이 저조한 지방자치단체에도 2차 교부금을 일률적으로 교부한 것을 확인할 수 있음.

【 2024년도 화재안전 성능보강 사업 실집행내역 】

(2024. 12. 31. 기준, 단위: 백만원)

구분	국토교통부			사업시행주체(지방자치단체)						
	예산 현액 (A)	집행액 (교부액)	국비 교부일	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
총 계	1,933 (1,933)	1,933 (1,933)	—	1,933	-	1,933	575	1,167	191	29.7%
서울	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
부산	91 (91)	91 (91)	'24.02.28 '24.03.07	91	-	91	26	65	-	28.6%
대구	13 (13)	13 (13)	'24.03.05 '24.03.07	13	-	13	-	13	-	0%
인천	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광주	159 (159)	159 (159)	'24.03.05 '24.03.07	159	-	159	40	102	17	25.2%
대전	207 (207)	207 (207)	'24.02.28 '24.04.30	207	-	207	28	179	-	13.5%
울산	26 (26)	26 (26)	'24.02.28 '24.03.07	26	-	26	12	-	14	46.2%
세종	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경기	798 (798)	798 (798)	'24.02.28 '24.03.07	798	-	798	240	456	102	30.1%
강원	53 (53)	53 (53)	'24.02.28 '24.03.07	53	-	53	13	40	-	24.5%
충북	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충남	42 (42)	42 (42)	'24.03.05 '24.03.07	42	-	42	-	25	17	0%
전북	140 (140)	140 (140)	'24.02.28 '24.03.07	140	-	140	33	107	-	23.6%
전남	120 (120)	120 (120)	'24.02.28 '24.03.07	120	-	120	118	-	2	98.3%
경북	180 (180)	180 (180)	'24.02.28 '24.03.07	180	-	180	13	167	-	7.2%
경남	26 (26)	26 (26)	'24.02.28 '24.03.07	26	-	26	13	13	-	50.0%
제주	78 (78)	78 (78)	'24.02.28 '24.03.07	78	-	78	39	-	39	50.0%

※ 자료: 국토교통부(실집행률: 예산현액 기준)

그 결과, 동 내역사업의 2024년도 실집행률은 29.7%에 불과하여 대부분의 예산이 이월되는 상황이 발생하였음. 이는 예산의 연내 집행가능성 등을 엄격히 검토하도록 규정하고 있는 「2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」 및 「국고보조금 통합관리지침」(기획재정부 공고) 등에 부합하지 않은 집행으로 보임.

국토교통부는 향후 보조금 교부 시 지방자치단체의 집행 가능성, 적정성 등을 철저히 검토하여 보조금의 연례적 이월을 최소화하고, 실집행률을 제고하여 2025년도 말까지 화재안전 성능보강 사업을 완료할 필요가 있음.

8) 국가건축정책위원회 운영지원(6134-301)

○내역사업인 국가건축정책위원회 운영지원 사업은 예산의 이월이 연례적으로 발생했고, 수의계약의 체결 비율이 최근 5년간 92.6%에 달하고 있으므로, 국토교통부는 연구용역 수요를 사전에 발굴하여 예산의 이월을 최소화하고 입찰공고 기간을 충분히 부여하는 등의 제도 개선을 통해 경쟁입찰 비율을 제고할 필요가 있음.

가) 개요

국가건축정책위원회 운영지원(6134-301) 사업은 「건축기본법」[59]에 근거하여 건축·도시 분야의 중요정책 심의 및 관계부처 건축정책 조정 업무 등을 담당하고 있는 국가건축정책위원회[60]의 운영을 지원하는 사업임.

---

59) **「건축기본법」**

제13조(국가건축정책위원회) ① 건축분야의 중요한 정책을 심의하고 관계 부처의 건축정책의 조정 및 그 밖에 이 법으로 정하는 사항을 시행하기 위하여 대통령 소속으로 국가건축정책위원회를 둔다.

② 제1항에 따른 국가건축정책위원회(이하 "국가건축정책위원회"라 한다)는 위원장 1인을 포함하여 30인 이내의 위원으로 구성한다.

(이하 생략)

제14조(국가건축정책위원회의 기능) 국가건축정책위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.

1. 건축정책기본계획을 포함한 건축정책의 수립 및 조정
2. 건축분야 발전에 관한 주요 사업의 지원
3. 건축행정 개선에 관한 사항
4. 건축문화행사 추진에 관한 사항
5. 국민의 건축문화 향유기회의 확대에 관한 사항
6. 제21조제1항 및 제2항에 따른 건축디자인 기준의 설정에 관한 사항
7. 건축에 관한 조사·연구 및 개발에 관한 사항
8. 그 밖에 건축정책과 관련하여 위원장이 회의에 부치는 사항

제17조(기획단) ① 국가건축정책위원회의 사무를 처리하기 위하여 국가건축정책위원회에 기획단을 둔다.

② 국가건축정책위원회는 그 업무수행을 위하여 필요한 때에는 관계 행정기관 소속의 공무원 및 관계 기관·법인·단체 등의 임직원의 파견 또는 겸임을 요청할 수 있다.

③ 기획단의 구성 및 운영에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

60) 국가건축정책위원회(7기): 2023. 3. 27. ~

이 사업의 2024년도 당초 예산액은 19억 6,500만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 19억 5,000만원 중 16억 1,900만원을 집행(83.0%)하고 2억 7,900만원을 다음 연도로 이월하면서 5,200만원은 불용하였음.

【 2024년도 국가건축정책위원회 운영지원 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
국가건축정책위원회 운영지원	1,965	1,965	45	△60	1,950	1,619	279	52	1,964

※ 자료: 국토교통부

나) 연구용역비 이월 최소화 및 경쟁입찰 비율 제고 필요

① 연구용역 발주 지연에 따른 연례적인 이월 최소화

국가건축정책위원회(이하 “위원회”라 함)는 건축문화 진흥과 국토환경 개선 등의 목적을 달성하기 위한 연구과제를 선정하여 용역을 수행하고 있으나, 상당수의 연구용역과제가 조기에 발주되지 못함으로써 예산의 이월이 연례적·반복적으로 발생하고 있음.

동 사업의 최근 5년간 정책연구용역 수행결과를 보면(다음 페이지 표 참조), 2020년도에 총 6개 과제 중 4개 과제, 2023년도에 총 1개 과제 중 1개 과제의 예산이 다음 연도로 이월되었으며, 특히 2024년도의 경우에는 총 13개 과제 중 10개 과제(76.9%)의 예산이 2025년도로 이월되었음.

【 최근 5년간 일반연구비 집행 실적 】

(단위: 백만원)

구분	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	비 고
2020년	377	176	△27	526	406	104	16	4과제 이월
2021년	300	104	-	405	354	22	29	1과제 이월
2022년	250	22	-	272	179	-	93	
2023년	150	-	-	150	94	40	16	1과제 이월
2024년	500	40	-	540	294	229	17	10과제 이월

※ 자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 2023년은 국가건축정책위원회가 3월에 출범하여 과제선정이 일부 지연되었고, 2024년은 연구과제의 수가 다양하여 분과위원회별로 심층 논의를 거쳐 과제를 선정하는 과정에서 연구과제 발주가 일부 지연되었다고 설명하고 있음.

그러나, 동 사업의 연례적인 이월 문제는 2015 회계연도 결산 심사[61] 및 2019 회계연도 결산 심사[62] 시 시정요구가 제기된 바 있음. 한편, 2022년에는 이월된 과제가 없었던 점을 감안하면, 국토교통부의 노력으로 연구용역의 이월을 최소화 할 수 있을 것으로 판단됨[63].

61) **2015 회계연도 결산**
- 연구용역발주가 하반기에 집중됨에 따라 반복적으로 이월이 과다하게 발생하므로, 국토교통부는 국가건축정책위원회 운영지원 사업과 관련하여 연구과제 조기 선정을 위한 의사결정체계 등을 마련하여 연구 성과의 적기 활용과 연례적 이월 문제를 개선할 것 (시정요구 유형: 시정)

62) **2019 회계연도 결산**
- 국가건축정책위원회 운영지원 사업 예산의 전체 이월액 2억 500만원 중 85.8%에 해당하는 1억 7,600만원의 연구용역 예산이 이월되었음. 국토교통부는 이월이 반복되지 않도록 용역 연구과제를 미리 선정하는 등 연구용역 수행 절차를 개선할 것 (시정요구 유형: 제도개선)

63) 국토교통부는 2022년에는 연구용역 과제가 3건에 불과하여 13건의 과제를 수행한 2024년과 단순 비교하기 어렵다는 의견임.

또한, 연도 말에 계약을 체결하여 절대공기 부족으로 이월된 과제들의 주제 및 내용을 볼 때 대부분이 건축 관련 제도개선을 목적으로 하는바, 반드시 연도 말에 시행하여야만 하는 시급성이 있다고는 보이지 않음.

세출예산의 이월은 「국가재정법」 제3조[64]에 따른 회계연도 독립 원칙의 예외로서 제한적으로 허용될 필요가 있으므로, 국토교통부는 「국토교통부 정책연구용역 관리지침」(국토교통부 훈령)[65]에 따라 연구용역 수요를 사전에 발굴하여 계획적으로 집행함으로써 예산의 과도한 이월이 발생하지 않도록 노력할 필요가 있을 것으로 보임.

【 최근 5년간 국가건축정책위원회 연구과제 이월 현황 】

구분	연구 과제	계약기간	계약자	비 고
2020 (5건)	제5기 국가건축정책위원회 성과분석 연구	2020.04.23. ~2020.07.21.	건축도시공간연구원	
	특별가로구역 제도 활성화 방안 연구	2020.11.20. ~2021.09.15.	건축공간연구원	이 월
	건축산업 진흥을 위한 제도기반 마련 연구	2020.11.20. ~2021.07.17.	건축공간연구원	이 월
	건축부문 특별회계 기금 활성화 방안 연구	2020.12.16. ~2021.06.13.	건축공간연구원	이 월
	공공건축 조성 관련 정보구축 및 활용방안 연구	2020.12.16. ~2021.04.14.	건축공간연구원	이 월

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

65) **「국토교통부 정책연구용역 관리지침」(국토교통부 훈령)**
제10조 (정책연구과제의 선정 등) ① 제3조제1호의 **연구개발비로 정책연구용역을 추진하고자 하는 부서의 장은 매년 12월말까지** 별지 제1호 서식의 정책연구과제신청서(이하 "신청서"라 한다)를 위원회에 제출하여야 한다.
② 위원회는 정책연구과제의 선정을 위하여 제1항에 따라 제출받은 신청서의 내용을 다음의 기준에 따라 심의하여 선정하여야 한다.
1. 정책연구과제의 적합성 및 중요도
2. 정책연구용역의 방식 및 예산규모 등의 적정성
3. 정책연구용역 결과에 대한 활용목적의 명확성
4. 그 밖에 위원회에서 필요하다고 인정하는 기준
③ **제1항에 따라 부서에서 신청하는 정책연구과제는 선정 당해연도에 완료 될 수 있는 내용 또는 분량**이어야 한다.

구분	연구 과제	계약기간	계약자	비 고
2021 (5건)	새로운 주거유형 도입을 위한 제도 개선 방안 연구	2021.04.22. ~2021.10.18.	㈜서울소셜스탠다드	
	해외 주요국의 건축산업 육성지원 제도 비교 분석 연구	2021.04.27. ~2021.12.22.	건축공간연구원	
	근현대 건축유산 관리체계 개선 방안 연구	2021.04.27. ~2022.02.20.	건축공간연구원	이 월
	문화재 주변 건축물 형태 결정요인 조사·분석	2021.07.23. ~2021.12.19.	한국건축역사학회	
	노후화된 저층 주거지의 효율적인 정비를 위한 건축계획 비교분석 연구	2021.07.23. ~2021.10.20.	도건건축사사무소	
2022 (3건)	제6기 국가건축정책위원회 성과분석 연구	2022.04.04. ~2022.07.02.	건축공간연구원	
	어린이놀이터 개선을 위한 법령 제정 등 제도개선 방안 연구	2022.06.30. ~2022.12.26.	건축공간연구원	
	도시건축통합계획 실현을 위한 지구단위계획 기법 연구	2022.06.30. ~2022.12.26.	한국도시설계학회	
2023 (1건)	국가상징공간 조성 기본구상안 마련을 위한 기획연구용역	2023.09.01. ~2024.04.30.	건축공간연구원	이 월
2024 (13건)	폐·유휴공간 지역거점화를 위한 전문가 델파이조사	2024.07.18. ~2024.10.15.	재단법인 전북연구원	
	대학과 함께하는 구도심 활성화 표준사업 방안 연구	2024.07.19. ~2024.11.15.	단국대학교 산학협력단	
	국가도시공원 지정기준 및 유형에 관한 연구	2024.07.11. ~2024.12.07.	사단법인 한국조경학회	
	스마트 K-House 활성화 및 시장 확대방안 연구	2024.08.02. ~2025.01.28.	㈜디자인에이치앤	이 월
	미래교육플랫폼 학교 조성방안 연구	2024.08.01. ~2025.01.27.	서울시립대학교 산학협력단	이 월
	국내 도시형 목조건축 활성화 방안 연구	2024.08.06. ~2025.02.01.	주식회사 구조인다자인 연구소	이 월
	시기별 지형변화분석을 통한 용산 공원조성 정책방향 검토 연구	2024.08.07. ~2025.01.03.	건축사사무소 강희재	이 월
	거리그린벨트(Street Green Belt) 조성방안 연구	2024.08.09. ~2025.02.05.	퍼블릭어라운드 주식회사	이 월
	ICT 기반 스마트그린 K-건축 플랫폼 개발 및 수출전략	2024.09.09. ~2025.01.06.	한국과학기술원	이 월
	국가상징공간 선도사업 추진방안 연구	2024.09.12. ~2025.03.10.	인천대학교 산학협력단	이 월
	지방소멸에 대응하는 대학도시 모델 개발 연구	2024.12.27. ~2025.04.25.	주식회사 포럼디앤피	이 월
	모듈러 주택 활성화를 위한 장수명 주택 인증기준 개선방안 마련 연구	2025.02.05. ~2025.04.05.	(사)대학건축학회	이 월
	녹지 민주주의 이념 및 확산 전략 연구	2025.02.05. ~2025.05.05.	(사)대한국토도시계획학회	이 월

※ 자료: 국토교통부

② 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」의 취지에 부합하도록 경쟁입찰 비율 제고 필요

국가건축정책위원회 운영지원 사업의 최근 5년간(2020년~2024년) 연구용역 계약 현황을 살펴보면(아래 표 참조), 27건 중 25건(92.6%)이 수의계약 방식으로 체결되었는데, 이는 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」의 취지에 부합되지 못한 것으로 보임.

【 최근 5년간 국가건축정책위원회 연구용역 계약 현황 】

구분	연구 과제	계약기간	계약자	계약방식	공고기간
2020 (5건)	제5기 국가건축정책위원회 성과분석 연구	2020.04.23. ~2020.07.21.	건축도시공간연구원	수의계약	1차: 5일 2차: 14일 3차: 7일
	특별가로구역 제도 활성화 방안 연구	2020.11.20. ~2021.09.15.	건축공간연구원	수의계약	4일
	건축산업 진흥을 위한 제도기반 마련 연구	2020.11.20. ~2021.07.17.	건축공간연구원	수의계약	2일
	건축부문 특별회계 기금 활성화 방안 연구	2020.12.16. ~2021.06.13.	건축공간연구원	수의계약	1차: 5일 2차: 6일
	공공건축 조성 관련 정보구축 및 활용방안 연구	2020.12.16. ~2021.04.14.	건축공간연구원	수의계약	1차: 5일 2차: 7일 3차: 7일
2021 (5건)	새로운 주거유형 도입을 위한 제도개선 방안 연구	2021.04.22. ~2021.10.18.	㈜서울소셜스탠다드	수의계약	1차: 5일 2차: 4일
	해외 주요국의 건축산업 육성 지원 제도 비교 분석 연구	2021.04.27. ~2021.12.22.	건축공간연구원	수의계약	1차: 5일 2차: 4일
	근현대 건축유산 관리체계 개선 방안 연구	2021.04.27. ~2022.02.20.	건축공간연구원	수의계약	1차: 5일 2차: 4일
	문화재 주변 건축물 형태 결정요인 조사·분석	2021.07.23. ~2021.12.19.	한국건축역사학회	수의계약	1차: 5일 2차: 6일
	노후화된 저층 주거지의 효율적인 정비를 위한 건축계획 비교분석 연구	2021.07.23. ~2021.10.20.	도건건축사사무소	수의계약	1차: 5일 2차: 6일
2022 (3건)	제6기 국가건축정책위원회 성과분석 연구	2022.04.04. ~2022.07.02.	건축공간연구원	수의계약	41일
	어린이놀이터 개선을 위한 법령 제정 등 제도개선 방안 연구	2022.06.30. ~2022.12.26.	건축공간연구원	수의계약	43일
	도시건축통합계획 실현을 위한 지구단위계획 기법 연구	2022.06.30. ~2022.12.26.	한국도시설계학회	수의계약	43일

구분	연구 과제	계약기간	계약자	계약방식	공고기간
2023 (1건)	국가상징공간 조성 기본구상안 마련을 위한 기획연구용역	2023.09.01. ~2024.04.30.	건축공간연구원	수의계약	13일
2024 (13건)	폐·유휴공간 지역거점화를 위한 전문가 델파이조사	2024.07.18. ~2024.10.15.	재단법인 전북연구원	수의계약	– (2천만원 미만)
	대학과 함께하는 구도심 활성화 표준사업 방안 연구	2024.07.19. ~2024.11.15.	단국대학교 산학협력단	수의계약	– (2천만원 미만)
	국가도시공원 지정기준 및 유형에 관한 연구	2024.07.11. ~2024.12.07.	사단법인 한국조경학회	수의계약	– (2천만원 미만)
	스마트 K-House 활성화 및 시장 확대방안 연구	2024.08.02. ~2025.01.28.	㈜디자인 에이치앤	수의계약	10일
	미래교육플랫폼 학교 조성방안 연구	2024.08.01. ~2025.01.27.	서울시립대학교 산학협력단	제한경쟁	10일
	국내 도시형 목조건축 활성화 방안 연구	2024.08.06. ~2025.02.01.	주식회사 구조인다자인 연구소	수의계약	10일
	시기별 지형변화분석을 통한 용산공원조성 정책방향 검토 연구	2024.08.07. ~2025.01.03.	건축사사무소 강희재	수의계약	10일
	거리그린벨트(Street Green Belt) 조성방안 연구	2024.08.09. ~2025.02.05.	퍼블릭 어라운드 주식회사	수의계약	10일
	ICT 기반 스마트그린 K-건축 플랫폼 개발 및 수출전략	2024.09.09. ~2025.01.06.	한국과학기술원	수의계약	10일
	국가상징공간 선도사업 추진 방안 연구	2024.09.12. ~2025.03.10.	인천대학교 산학협력단	수의계약	10일
	지방소멸에 대응하는 대학도시 모델 개발 연구	2024.12.27. ~2025.04.25.	주식회사 포럼디앤피	제한경쟁	10일
	모듈러 주택 활성화를 위한 장수명 주택 인증기준 개선방안 마련 연구	2025.02.05. ~2025.04.05.	(사)대학건축학회	수의계약	10일
	녹지 민주주의 이념 및 확산 전략 연구	2025.02.05. ~2025.05.05.	(사)대한국토도시계획학회	수의계약	10일

※ 자료: 국토교통부
(음영표시는 재공고기간을 포함한 공고기간이 2주 이내이거나, 수의계약으로 체결한 경우임)

이와 관련하여 국토교통부는 3건은 2천만원 미만의 연구용역이고, 22건은 일반경쟁입찰이 2회 유찰되면서(코로나-19 유행에 따른 특례의 경우 1회 유찰) 복수 업체의 경쟁이 성립하지 않아 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제27조제1항 및 제3항[66]에 따라 수의계약을 체결하였다고 설명하고 있음.

그러나, 2020년부터 2024년까지 5년간 27건 중 25건의 정책연구용역을 수의계약으로 체결한 것은 과도한 측면이 있고, 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」의 취지에 부합되지 못한 것으로 다음과 같은 문제점이 있는 것으로 보임.

2024년도에 수행한 연구용역의 공고 기간을 살펴보면, 2천만원 미만의 연구용역 3건을 제외한 모든 과제(10건)에 대해 10일로 짧게 공고하고 있음. 이는 과제를 수행할 수 있는 업체에 이를 인지하고 입찰할 수 있는 충분한 기간을 부여하지 않은 것으로 보이고, 이에 따라 입찰에 참가한 1개 기관이 최종적으로 수의계약 대상자가 되는 상황이 연례적으로 반복되어 왔다고 볼 여지가 있음.

향후 국토교통부는 일반경쟁입찰의 원칙을 규정한 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 및 「2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」의 취지에 부합하도록 과제를 수행할 업체에 충분한 기간의 입찰공고 기간을 부여함으로써 경쟁입찰의 활성화를 통해 계약과정의 공정성과 투명성을 제고할 필요가 있음.

---

66) **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」**
제27조(재공고입찰과 수의계약) ① 경쟁입찰을 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
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

다. 주택토지실

1) 주택공시가격조사(1031-302)

○ 국토교통부는 정보시스템 유지·관리 업무의 책임성 및 회계연도 독립의 원칙 등의 측면에서, 한국부동산원에 위탁한 정보시스템 구축·운영 사업의 유지·관리 업무와 한국부동산원 고유 정보시스템 유지·관리 업무를 통합 또는 분리 발주하는 사업수행방식의 적용기준 및 관리·감독 체계 등을 면밀히 수립할 필요가 있음.

가) 개요

주택공시가격조사 사업은 「부동산 가격공시에 관한 법률」[67]에 따른 표준주택, 개별주택 및 공동주택에 대한 가격조사 등을 수행하기 위한 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 613억 6,000만원으로, 전년도 이월액 3,400만원에 따른 예산현액 613억 9,400만원 중 600억 4,000만원을 집행(97.8%)하고 3억 7,500만원을 이월하였으며 9억 7,900만원을 불용하였음.

---

67) **「부동산 가격공시에 관한 법률」**
제16조(표준주택가격의 조사·산정 및 공시 등) ① 국토교통부장관은 용도지역, 건물구조 등이 일반적으로 유사하다고 인정되는 일단의 단독주택 중에서 선정한 표준주택에 대하여 매년 공시기준일 현재의 적정가격(이하 "표준주택가격"이라 한다)을 조사·산정하고, 제24조에 따른 중앙부동산가격공시위원회의 심의를 거쳐 이를 공시하여야 한다.
제17조(개별주택가격의 결정·공시 등) ① 시장·군수 또는 구청장은 제25조에 따른 시·군·구부동산가격공시위원회의 심의를 거쳐 매년 표준주택가격의 공시기준일 현재 관할 구역 안의 개별주택의 가격(이하 "개별주택가격"이라 한다)을 결정·공시하고, 이를 관계 행정기관 등에 제공하여야 한다.
제18조(공동주택가격의 조사·산정 및 공시 등) ① 국토교통부장관은 공동주택에 대하여 매년 공시기준일 현재의 적정가격(이하 "공동주택가격"이라 한다)을 조사·산정하여 제24조에 따른 중앙부동산가격공시위원회의 심의를 거쳐 공시하고, 이를 관계 행정기관 등에 제공하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 바에 따라 국세청장이 국토교통부장관과 협의하여 공동주택가격을 별도로 결정·고시하는 경우는 제외한다.

주택공시가격조사 사업의 ‘공동주택가격조사’ 내역사업에는 부동산공시가격정보체계 및 감정평가정보체계 운영을 위한 민간위탁사업비 13억 2,200만원이 편성된 ‘부동산종합정보체계운영관리’ 내내역사업이 있으며, 해당 민간위탁사업비는 「부동산 가격공시에 관한 법률」 제28조제1항[68]과 같은 법 시행령 제76조제2항[69]에 따라 한국부동산원에 지급되고 있음.

【 2024년도 주택공시가격조사 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년							2025년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
주택공시가격조사	61,360	34	-	61,394	60,040 [58,947]	375	979	60,462
표준주택가격조사	16,532	34	-	16,566	16,034	375	157	16,532
공동주택가격조사	23,819	-	-	23,819	23,024	-	795	22,921
부동산종합정보체계운영관리㈜	1,322	-		1,322	1,295	-	27	-
개별주택가격조사	21,009	-	-	21,009	20,983 [19,890]	-	26	21,009

주) ‘부동산종합정보체계운영관리’ 내내역사업은 2025년도부터 ‘부동산종합정보체계 운영관리’ 세부사업(1031-303)으로 개편되었음.

※ 자료: 국토교통부

68) **「부동산 가격공시에 관한 법률」**

제28조(업무위탁) ① 국토교통부장관은 다음 각 호의 업무를 **부동산원** 또는 국토교통부장관이 정하는 기관에 위탁할 수 있다.

1. 다음 각 목의 업무 수행에 필요한 부대업무
   가. 제3조에 따른 표준지공시지가의 조사·평가
   나. 제16조에 따른 표준주택가격의 조사·산정
   다. 제18조에 따른 공동주택가격의 조사·산정
   라. 제20조에 따른 비주거용 표준부동산가격의 조사·산정
   마. 제22조에 따른 비주거용 집합부동산가격의 조사·산정
2. 제6조에 따른 표준지공시지가, 제16조제7항에 따른 표준주택가격, 제18조제8항에 따른 공동주택가격, 제20조제7항에 따른 비주거용 표준부동산가격 및 제22조제9항에 따른 비주거용 집합부동산가격에 관한 도서·도표 등 작성·공급
3. 제3조제8항, 제16조제6항 및 제20조제6항에 따른 토지가격비준표, 주택가격비준표 및 비주거용 부동산가격비준표의 작성·제공
4. 제15조에 따른 부동산 가격정보 등의 조사
5. 제27조에 따른 **공시가격정보체계**의 구축 및 관리
6. 제1호부터 제5호까지의 업무와 관련된 업무로서 대통령령으로 정하는 업무

69) **「부동산 가격공시에 관한 법률 시행령」**

제76조(업무의 위탁) ② 국토교통부장관은 법 제28조제1항 각 호의 업무를 **부동산원에 위탁**한다.

나) 한국부동산원 고유 정보시스템 유지·관리 용역과 수탁사업 정보시스템 유지·관리 용역 통합 발주의 기준·관리방안 등 마련 필요

한국부동산원은 부동산공시가격정보체계 운영·관리 등 외에도 국토교통부로부터 다수의 세부사업에 편성되어 있는 부동산거래관리시스템(RTMS), 부동산거래전자계약시스템(IRTS), 공동주택관리정보시스템(K-APT) 및 건축행정시스템(세움터) 등 각종 정보시스템의 구축·운영 업무를 수탁하고 있으며,

국토교통부로부터 위탁받은 정보시스템 구축·운영 업무 중 다수 시스템의 유지·관리에 해당하는 업무를 세부사업의 구분 없이 통합하여 외주업체와 '한국부동산원 정보시스템 통합 유지·관리 용역'(이하 "통합 유지·관리 용역"이라 함)을 체결하고 있음.

【 한국부동산원 정보시스템 통합 유지·관리 용역 계약 현황 】

(단위: 백만원)

과업내용	사업내용	계약업체	계약기간	2024년 계약액
부동산가격정보체계, 리츠정보시스템, 공동주택관리 정보시스템, 주택임대차 정보시스템, 정비사업관리시스템, 주택청약시장관리, 주택통합정보분석시스템 등	'23~'25년 정보시스템 (H/W부문) 유지관리 운영 용역	□□□ 등 2개 업체	2024.11.6.~2025.11.5. (2023.11.6.~2025.11.5. 2년 장기계속계약)	2,704
	'23~'25년 정보시스템 (S/W부문) 유지관리 운영 용역	○○○ 등 4개 업체	2024.10.16.~2025.10.15. (2023.10.16.~2025.10.15. 2년 장기계속계약)	6,722
합 계				9,426

※ 자료: 국토교통부

통합 유지·관리 용역은 하드웨어 부문과 소프트웨어 부문으로 구분 발주되고 있음. 이 중 소프트웨어 부문의 통합 유지·관리 용역을 살펴보면, 해당 용역의 세부 과업은 총 53개로 여기에는 한국부동산원이 국토교통부로부터 구축·운영을 위탁받은 정보시스템의 유지·관리 업무(이하 “수탁사업 유지·관리 업무”라 함) 재위탁뿐 아니라, 한국부동산원의 기관 고유 업무를 위한 정보시스템[70]의 유지·관리 과업도 일괄하여 발주가 되고 있음.

이와 같이 한국부동산원의 통합 유지·관리 용역에 포함되어 재위탁된 수탁사업 유지·관리 업무는 2024년 기준 총 7건, 17억 7,300만원 규모로 한국부동산원의 통합 유지·관리 용역 계약액 94억 2,600만원의 18.8%에 해당함.

【 한국부동산원 정보시스템 통합 유지·관리 용역 내 수탁사업 유지·관리 업무 】

업무명	사업구분	2024년 집행금액(단위: 백만원)
부동산가격정보체계	SW/HW 유지관리	756
리츠정보시스템		148
공동주택관리 정보시스템		180
주택임대차 정보시스템		172
정비사업관리시스템	SW 유지관리	220
주택청약시장관리		246
주택통합정보분석시스템	HW 유지관리	51
합 계		1,773

※ 자료: 국토교통부

70) 예를 들어, 부동산원·부동산연구원·노동조합 홈페이지 유지관리, 경영정보시스템 기능 개선 및 유지보수 관리, e-감사시스템 데이터 연계 및 유지보수 관리, 통합법무시스템 개선 및 유지관리 등이 있음.

국토교통부는 통합 유지·관리 용역에 포함되어 재위탁된 업무는 대부분 소액 사업으로, 분리 발주 시 업체의 전문성 측면에서 유지·관리에 어려움이 발생할 수 있는바 통합 발주가 필요하며,

통합 계약이 이루어져도 예산은 한국부동산원의 수탁사업과 고유 사업의 계산서를 별도 발행하는 등 구분 집행하고 있고, 업무 내용을 월별 보고서로 생산·관리하여 투입 실적 등 재정사업 관리에도 노력 중이라는 입장임.

종합적으로, 국토교통부는 이와 같은 유지·관리 용역 통합 발주 방식이 예산 운용의 효율성, 전문 인력·장비를 보유한 업체 활용 및 인력 운용의 유연성 등에서 장점이 있다는 입장임.

한편, 수탁사업의 정보시스템은 대국민 또는 전국적 행정정보시스템이나 한국부동산원의 고유 정보시스템은 기관 내부의 행정 목적을 위한 시스템이라는 점에서, 각 정보시스템의 유지·관리에 있어서 과업 내용, 업무 체계 및 적정 인력·장비 등의 측면에서 유사성과 차이점이 병존할 것으로 보임.

【 한국부동산원 정보시스템 통합 유지·관리 용역의 주요사업내용 】

바. 주요사업내용

○ **한국부동산원 정보시스템 운영** 및 정부정책지원, 개별 업무시스템의 유지관리 및 개선을 위한 적정 인력 확보

○ **인사, 회계, 재무 등 내부업무시스템 및 홈페이지, 그룹웨어 유지관리** 실시

○ 정부 관련부처로부터 요구되는 정책지원 업무를 정확하고 효율적인 방법으로 적기에 수행

※ 자료: 한국부동산원, ''23~'25년 한국부동산원 정보시스템(S/W부문) 통합 유지관리 용역' 제안요청서

특히 각종 행정정보시스템의 장애·오류 등으로 국민 불편과 시장 혼란이 발생한 바가 있어 유지·관리 업무에 대한 고도의 책임성이 요구되는 상황이므로, 한국부동산원의 정보시스템 유지·관리 용역 통합 발주가 필요한 경우에도 수탁사업에 대한 명확한 과업 범위와 이에 상응하는 책임이 부여되도록 국토교통부의 면밀한 관리·감독이 필요할 것으로 보이나,

어떠한 수탁사업에 대해 어떠한 기준으로 유지·관리 업무를 통합 또는 분리 발주할 것인지와 관련하여 국토교통부와 한국부동산원 간 체계적인 기준은 분명하지 않은 것으로 보임.

이와 관련하여, 한국부동산원은 다음과 같은 6개의 수탁사업 유지·관리 업무를 통합 유지·관리 용역과 분리하여 개별적으로 용역 계약을 체결하여 재위탁하고 있는데, '건축서비스산업 정보체계' 등 비교적 소액 사업의 유지·관리 용역이 분리 발주되고 있고, 부동산거래관리시스템(RTMS) 및 부동산거래전자계약시스템(IRTS) 등 연계성이 높은 정보시스템의 유지·관리가 각각 분리 발주되는 사례도 있어, 분리 발주 사업에서 예산 또는 인력 운용 측면의 비효율이 발생하고 있지 않은지 점검할 필요가 있을 것으로 보임.

【 수탁사업 유지·관리 용역 분리 발주 현황 】

(단위: 백만원)

정보시스템	계약기간	2024년 계약액
건축서비스산업 정보체계	**2024.1.1.**~2025.2.28.(59일 연장)	**389**
부동산공시가격 산정시스템(KOREPS)	**2024.1.1.**~2024.12.31.	734
부동산거래관리시스템(RTMS)	**2024.1.1.**~2024.12.31.	634
부동산거래 전자계약시스템(IRTS)	**2024.1.26.**~2024.12.31.	703
건축행정시스템(세움터)	**2024.2.1.**~2025.1.31.	3,332
국가 건물에너지 통합관리시스템	**2024.5.1.**~2025.4.30.	1,916

※ 자료: 국토교통부

아울러, 상기 분리 발주 사례의 경우 회계주기와 계약주기의 일치 경향이 높게 나타나 예산 집행의 명확성을 높이는 측면이 있으나, 통합 유지·관리 용역의 경우 '부동산가격정보체계'의 예처럼 한국부동산원-외주업체 간 재위탁 사업의 계약기간이 회계주기와 무관하게 운용되어 예산 집행의 명확성이 저하되는 측면이 있으므로, 통합 유지·관리 용역 시 국토교통부의 관리·감독이 약화되는 측면은 없는지 확인할 필요도 있을 것으로 보임.

【 부동산가격정보체계 민간위탁사업 계약기간 현황 】

구 분	계약기간
위탁(국토교통부 → 한국부동산원)	**2024. 1. 1.** ~ 2024. 12. 31.
재위탁(한국부동산원 → 외주업체)	**2023. 10. 16.** ~ 2024. 10. 15.(S/W 기준)

따라서, 국토교통부는 정보시스템 유지·관리 업무의 책임성 및 회계연도 독립의 원칙 등의 측면에서, 국토교통부가 한국부동산원에 위탁한 정보시스템 구축·운영 사업(수탁사업)의 유지·관리 업무와 한국부동산원 고유 정보시스템(고유사업) 유지·관리 업무를 통합 또는 분리 발주하는 사업수행방식의 적용 기준 및 관리·감독 체계 등을 면밀히 수립할 필요가 있을 것으로 보임.

2) 부동산서비스산업 육성(1031-399)

○ 국토교통부는 우수 부동산서비스사업자 인증 및 부동산서비스산업 창업지원 사업의 실적이 저조한바, '제2차 부동산서비스산업 진흥 기본계획(26-30)'에 부동산신산업 육성을 위한 효과적인 사업방안과 중장기목표 등을 마련할 필요가 있을 것으로 보임

가) 개요

부동산서비스산업 육성 사업은 우수 부동산서비스사업자 인증, 부동산서비스산업 창업 지원, 통계조사 및 연구용역 등을 통해 부동산서비스산업의 양적·질적 발전을 지원하기 위한 것으로, 다음과 같은 내역사업으로 구성되어 있음.

【 부동산서비스산업 육성 사업 내역사업별 주요 내용 】

사업명	주요 내용 (시스템 기능)
우수 부동산서비스사업자 인증	◦ 부동산서비스 사업자가 고품질의 종합서비스를 제공하도록 유도하여 소비자 불편을 해소하고 부동산 서비스산업을 활성화하기 위한 인증 사업
부동산서비스산업 창업지원	◦ 부동산서비스산업을 고부가가치와 양질의 일자리를 창출하는 성장산업으로 육성하기 위해 프롭테크 등 부동산산업 분야의 (예비)창업자 등 지원
부동산서비스산업 통계조사	◦ 부동산서비스산업의 진흥에 필요한 기초자료 확보 및 통계 작성을 위하여 부동산서비스 관련 사업자를 대상으로 주기적인 실태 및 BSI 조사
연구용역	◦ 부동산서비스산업 관련 연구 실시

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2024년도 예산현액은 예산액과 동일한 11억 3,000만원으로 10억 7,700만원을 집행(95.3%)하고 2,000만원을 이월하였으며 3,300만원을 불용하였음.

【 2024년도 부동산서비스산업 육성 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년							2025년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
부동산서비스산업 육성	1,130	-	-	1,130	1,077	20	33	1,130
우수 부동산서비스사업자 인증	404	-	-	404	394	-	10	404
부동산서비스산업 창업지원	140	-	-	140	127	-	13	140
부동산서비스산업 통계조사	516	-	-	516	506	-	10	516
연구용역	70	-	-	70	50	20	-	70

※ 자료: 국토교통부

나) 부동산서비스산업 육성을 위하여 면밀한 제2차 부동산서비스산업 진흥 기본계획 수립 필요

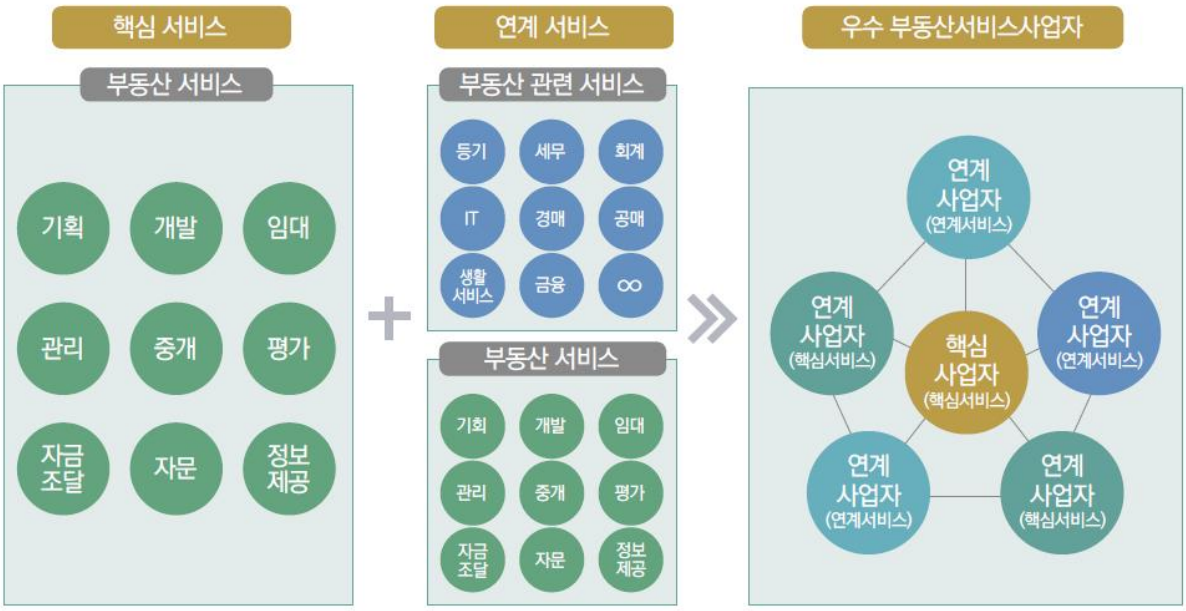
우수 부동산서비스사업자 인증 내역사업을 통해 운영되고 있는 '우수 부동산서비스사업자 인증' 제도는 개발·임대·관리 등과 같은 부동산 서비스를 이와 연계된 부동산 서비스(또는 부동산 관련 서비스)와 묶어서 제공하는 사업자에게 국토교통부장관이 인증을 부여하는 제도로 2018년 「부동산서비스산업 진흥법」 제정 이후 해당 법률을 근거로 실시되고 있음.

구체적으로, 「부동산서비스산업 진흥법」 제2조[71]는 부동산서비스의 정의를 기획·개발·임대·관리·중개·평가·자금조달·자문·정보제공 등 9가지 분야로 제시하고 있는데, 우수 부동산서비스사업자 인증 제도는 상기 9가지 분야, 즉 '핵심 서비스'를 제공하는 주된 인증 사업자가 사업목적 및 운영계획에

71) **「부동산서비스산업 진흥법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "**부동산서비스**"란 부동산에 대한 **기획, 개발, 임대, 관리, 중개, 평가, 자금조달, 자문, 정보제공** 등의 행위를 말한다.

따라 다양한 분야의 '연계 서비스'[72]를 제공하는 사업자와 네트워크 서비스를 구성하는 경우 심사를 거쳐 핵심 사업자와 연계 사업자를 우수 부동산서비스사업자로 인증[73]하는 체계로 운영되고 있음.

【 우수 부동산서비스사업자의 개념 】



※ 자료: 국토연구원

이는 부동산 자산의 규모에 비해 부동산서비스산업이 영세하고 업역 간 칸막이가 높아 소규모 업체 중심의 산업구조로 형성되어 있는 것을 해소하기 위한 것으로, 네트워크형 인증을 통해 공공이 브릿지 역할을 수행하고 부동산서비스 제공업체가 타 업체와 연계를 통해 소비자에게 부동산 종합

72) 각 서비스의 업종 분류는 국세청의 사업자등록업종 분류 기준을 따르고 있음.

73) 「**부동산서비스산업 진흥법**」
제15조(우수 부동산서비스사업자 인증) ① 국토교통부장관은 고부가가치 부동산서비스산업의 육성과 소비자의 편의 증진을 위하여 **우수 부동산서비스사업자(이하 "우수서비스사업자"라고 한다)를 인증**할 수 있다.
② 제1항에 따른 인증은 **부동산서비스와 부동산서비스 또는 부동산 관련 서비스를 연계하여 제공하는 부동산서비스사업자를 대상**으로 시행하며, 인증 주체와 대상 등에 관하여 구체적인 사항은 대통령령으로 정한다.

서비스를 원스톱으로 제공할 수 있도록 함으로써, 부동산서비스산업을 건전하게 육성하려는 취지의 사업이라고 할 수 있음[74].

그런데, 우수 부동산서비스사업자 인증 사업은 이러한 취지에도 불구하고 사업이 크게 확산되지 못하고 있는 것으로 보임.

【 우수 부동산서비스사업자 인증 내역 】

구 분		핵심사업자	연계사업자	(핵심+연계)사업자
연도별	2018	11	38	49
	2019	16	43	59
	2020	8	28	36
	2021	11	28	39
	2022	8	11	19
	2023	12	21	33
	2024	11	21	32
	2025(7월말 기준)	4	6	10
	합계(누적 기준)	**53**	**121**	**174**
분야별	기획	1	0	1
	개발	4	5	9
	임대	2	5	7
	관리	9	13	22
	중개	26	11	37
	평가	5	1	6
	자금조달	0	0	0
	자문	1	5	6
	정보제공	5	1	6
	관련 서비스	0	80	80
	합계(누적 기준)	**53**	**121**	**174**

※ 자료: 국토교통부

동 사업의 추진 경과를 살펴보면 연도별 인증사업자(핵심+연계 기준)는 2022년 감소 추세를 보였다가 2023년 반등되었으나 2024년 이후 다시 하락 추세로 전환된 것으로 보임.

74) 국토연구원(노민지·박천규), 「우수 부동산서비스사업자 인증제도 고도화 필요성 및 발전 방향」, 『국토』 통권 509호(2024. 3.)

또한, 분야별 인증사업자의 경우 중개 또는 관리 등의 분야에 집중되고 있고 기획·평가·자금조달·자문 등의 분야의 인증 실적은 저조하여, 특정 분야에 편중된 형태로 인증이 이루어지고 있는 것으로 보임.

이와 같이 인증사업자의 연도별 증감 추세와 분야별 사업자 현황 등을 고려하면 우수 부동산서비스사업자 인증 사업의 성과는 업역 간 칸막이를 제거하고 원스톱 종합서비스를 제공한다는 사업 취지를 충족하지 못하는 것으로 보임.

이와 관련하여, 국토연구원[75]은 우수사업자에 대한 인센티브 발굴, 브랜드 마케팅 등의 홍보전략 구상, 인증분야 다각화, 인증을 통한 부동산금융과 부동산산업의 융·복합 유도 및 인증사업자가 제공하는 서비스 품질의 체계적·상시적 관리 등의 발전방안을 제시한 바 있고,

국토교통위원회에 회부되어 있는 「부동산서비스산업 진흥법 일부개정법률안」(윤재옥의원 대표발의, 제2211586호)은 '연계 서비스'를 제공하지 않는 부동산서비스사업자가 아니더라도 창의적이고 혁신적인 부동산서비스사업자의 경우 우수부동산서비스사업자로 선정[76]될 수 있도록 하는 방안을 제시하고 있으므로,

---

75) 국토연구원, 앞의 글

76) 현행 '인증' 제도는 유효기간(2년) 도과 시 재인증 심사 진행 및 비용 지불 등의 규제적 성격이 있다는 점에서 「부동산서비스산업 진흥법 일부개정법률안」(윤재옥의원 대표발의, 제2211586호)은 '인증'을 '선정'으로 개편하는 내용을 포함하고 있음.

국토교통부는 부동산서비스산업의 부가가치를 높이고 소비자의 편의를 제고하기 위한 우수 부동산서비스사업자 인증 제도의 발전방안을 종합적으로 모색할 필요가 있을 것으로 보임.

한편, ‘부동산서비스산업 창업지원’ 내역사업은 매년 개최되는 ‘부동산서비스산업 창업경진대회’(국토교통부 주최, 국토연구원[77] 주관) 방식으로 수행되고 있으며, 부동산신산업 분야 예비창업자 및 7년 이내 창업기업 대표자를 대상으로 공모가 진행되고 있는데,

2024년 공모 접수실적은 63건으로 2023년 91건 대비 28건 감소하였고, 2025년 실적은 43건으로 2024년 대비 20건 감소하여, 부동산신산업 분야 창업기업 등의 참여 실적이 개선되지 못하고 있음.

【 부동산서비스산업 창업경진대회 실적 】

(단위: 건)

구분	2021년	2022년		2023년		2024년		2025년	
		실적	증감	실적	증감	실적	증감	실적	증감
접수실적	96	57	△39	91	34	63	△28	43	△20
수상실적	7	7		7		7		7	

※ 자료: 국토교통부

77) 부동산서비스산업 창업경진대회 주관기관은 2023년까지 한국부동산원이었으며, 2024년부터 국토연구원이 주관기관 역할을 수행하고 있음.

이와 관련하여, 부동산서비스산업 창업지원 사업은 부동산서비스산업 분야의 창의적인 아이디어를 발굴하여 청년들의 부동산서비스산업 시장 진출 기회를 마련하고 청년일자리 창출을 유도하는 데 그 의의가 있다는 점에서, 국토교통부는 참여 기업 수가 저조해지는 원인과 부동산서비스산업 관련 창업 여건 등을 분석할 필요가 있을 것으로 보임.

종합적으로, 국토교통부는 2025년 내 “제2차 부동산서비스산업 진흥 기본계획(26-30)”[78]을 수립할 예정이므로, 부동산서비스산업 실태조사[79] 및 관련 연구 등을 통해 부동산신산업 육성을 위한 효과적인 사업방안과 체계적인 중장기 목표 등을 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

78) **「부동산서비스산업 진흥법」**
제5조(부동산서비스산업 진흥 기본계획의 수립 등) ① 국토교통부장관은 부동산서비스산업의 진흥을 위하여 **5년마다 부동산서비스산업 진흥 기본계획**(이하 “기본계획”이라 한다)**을 수립·시행**한다.

79) **「부동산서비스산업 진흥법」**
제11조(부동산서비스산업 실태조사) ① **국토교통부장관은** 부동산서비스산업의 진흥에 필요한 기초자료의 확보 및 통계의 작성을 위하여 **부동산서비스산업에 관한 실태조사**(이하 “실태조사”라 한다)**를 할 수 있다**.
③ 제1항 및 제2항에 따른 실태조사의 주기·방법 및 대상 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

「부동산서비스산업 진흥법」
제6조(실태조사) ① 국토교통부장관은 법 제11조제1항에 따른 부동산서비스산업에 관한 실태조사(이하 “실태조사”라 한다)를 하는 경우 정기조사와 수시조사로 구분하여 실시하되, 정기조사는 연 1회 하고 수시조사는 정책 수립을 위하여 필요할 때 수시로 한다.

3) 주거급여지원(1034-302)

○ 마이홈포털 홍보 캠페인에 1억원 상당을 각각 5,000만원 미만의 온라인 홍보와 오프라인 홍보로 나누어 동일한 업체와 수의계약을 체결한 것은 실질적으로 단일한 사업을 분할하여 집행한 것으로 해석될 여지가 있으므로, 경쟁입찰을 원칙으로 규정하고 있는 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」의 입법 취지에 맞게 향후 유사한 계약 집행 시 전자조달시스템을 통한 경쟁절차의 적용에 대한 사전 검토를 철저히 하고 계약의 투명성과 공정성이 훼손되지 않도록 주의할 필요가 있음. ○ 마이홈포털 홍보 캠페인과 같은 종합적인 홍보용역은 사업 성격상 '일반용역비'로 편성·집행하는 것이 타당하므로 향후 비목 성격에 맞게 예산을 집행할 필요가 있음.

가) 개요

주거급여지원 사업은 4개의 내역사업으로 분류되는데, ①'주거급여지원'은 주거가 불안정한 저소득층 보호를 위해 임차료를 보조(임차가구)하고, 주택 개보수 등을 통해 열악한 주거환경을 개선하려는 것이고, ②'장애인 주택개조사업'은 저소득 장애인에게 주거용 편의시설 설치를 지원하여 생활편의 개선 및 주거복지를 향상(자가·임차가구)하려는 것이며, ③'주거취약계층 주거상향 지원'은 지방자치단체 및 주거복지센터 등 지역주거복지 역량을 활용하여 비주택거주 주거급여 수급자가 공공임대주택에 이주할 수 있도록 밀착 지원하고 지속적으로 관리하는 사업이고, ④'이사비지원사업'은 주거취약계층 주거상향 대상자가 정상거처로 이주할 수 있도록 이사비를 지원하려는 것임.

이 사업의 2024년도 당초 예산액은 2조 7,424억 3,600만원으로, 전년도 이월액을 포함한 예산현액 2조 7,492억 3,100만원 중 2조 7,449억 9,100만원을 집행하고 5억 2,400만원을 다음 연도로 이월하면서 37억 1,600만원이 불용되었음.

【 2024년도 주거급여지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이전용	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
주거급여지원	2,742,436	2,742,436	6,795	-	2,749,231	2,744,991	524	3,716	3,036,823
- 주거급여지원	2,726,586	2,726,586	6,795	-	2,733,381	2,732,588	524	269	3,020,973
- 장애인 주택개조사업	2,850	2,850	-	-	2,850	2,850	-	-	2,850
- 주거취약계층 주거상향지원	10,000	10,000	-	-	10,000	7,170	-	2,830	10,000
- 이사비지원사업	3,000	3,000	-	-	3,000	2,383	-	617	3,000

※ 자료: 국토교통부

한편, 국토교통부는 2024년 5월 이 사업에 편성된 일반수용비 중 9,448만원(온라인 홍보 4,870만원, 오프라인 홍보 4,578만원)을 '마이홈포털[80] 서비스 개편에 따른 이용자 확산 캠페인'(2024. 3. 29. ~ 4. 30.) 비용으로 집행[81]하였음.

80) 국민 주거안정을 위한 주거지원 정책 전달 온라인 플랫폼으로서, 2015년에 최초로 구축하고 2023년에 청년 페이지를 신설함.

81) 해당 캠페인을 국토교통부와 공동 주관한 한국토지주택공사(LH)도 오프라인 홍보 비용으로 500만원을 집행하였음.

나) 동일 업체에 대한 분할 수의계약 주의 필요

마이홈포털 서비스 개편에 따른 이용자 확산 캠페인은 국토교통부 예산으로 온라인 홍보비 4,870만원, 오프라인 홍보비 4,578만원, 한국토지주택공사(LH)의 오프라인 홍보비 500만원으로 나누어서 각각 수의계약 방식으로 집행하였는데, 세 건 계약의 상대방 업체가 여성기업[82]인 '○○○컴'[83]으로 모두 동일함.

【 마이홈포털 온라인·오프라인 캠페인 세부 집행 내역 】

구 분	온라인 홍보(국토부)	오프라인 홍보(국토부)	오프라인 홍보(LH)
	4,870만원	4,578만원	500만원
집행내역	-홍보대사 인건비 3,000만원 -제작물 제작비 850만원 -대행료 578만원 -부가세 443만원	-기획 및 연출 150만원 -행사진행 인건비 260만원 -행사장 제작비 2,275만원 -행사보험 47만원 -대행료 410만원 -대관료 1,020만원 -부가세 416만원	-사회자 인건비 140만원 -음향 시스템 250만원 -기념품 제작비 110만원
계약 방식	수의계약	수의계약	수의계약
계약기간	2024. 3. 7. ~ 2024. 5. 6.	2024. 3. 26. ~ 2024. 4. 25.	2024. 3. 29. ~ 2024. 4. 1.
대금지급일	2024. 5. 21.	2024. 5. 2.	2024. 4. 12.
계약 주체	국토교통부	국토교통부	LH
계약상대방	○○○컴	○○○컴	○○○컴

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

82) 「여성기업지원에 관한 법률」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. <개정 2016. 1. 27.>
1. **"여성기업"**이란 여성이 소유하고 경영하는 기업으로서 대통령령으로 정하는 기준에 해당하는 기업을 말한다.

83) ○○○컴 : 부산광역시 소재 전시·컨벤션 및 행사대행 기업으로, 여성기업 및 중소기업에 해당

「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 제7조제1항[84]은 계약체결 시 일반경쟁입찰을 원칙으로 하되, 대통령령으로 정하는 바에 따라 예외적으로 수의계약을 할 수 있도록 하고 있음.

이에 따라 계약의 상대방이 여성기업에 해당하는 경우, 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제26조제1항제5호[85]에 근거하여 추정가격이 2천만원 초과 1억원 이하인 물품의 제조·구매·임차계약 또는 용역계약을 수의계약 방식으로 집행할 수 있음.

다만, 이러한 경우에도 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제30조제2항[86]에 따라 추정가격이 5천만원을 초과하는 수의계약에 해당하면 전자조달시스템을 이용하여 견적서를 제출하도록 하여야 함.

---

84) **「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.

85) **「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
가. 다음의 어느 하나에 해당하는 계약
5) 추정가격이 2천만원 초과 1억원 이하인 계약으로서 다음의 어느 하나에 해당하는 자와 체결하는 물품의 제조·구매·임차계약 또는 용역계약
가) 「여성기업지원에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 **여성기업**

86) **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」**
제30조(견적에 의한 가격결정 등) ②각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 제26조제1항제5호가목에 따른 수의계약 중 추정가격이 2천만원[**같은 조 제1항제5호가목5)가)**부터 다)까지의 어느 하나에 해당하는 자와 계약을 체결하는 경우에는 **5천만원**]을 **초과하는 수의계약**의 경우에는 **전자조달시스템을 이용하여 견적서를 제출**하도록 해야 한다. 다만, 계약의 목적이나 특성상 전자조달시스템에 의한 견적서제출이 곤란한 경우로서 기획재정부령으로 정하는 경우에는 그렇지 않다.

아울러, 전자조달시스템을 이용하여 견적서를 제출받는 수의계약은 「정부 입찰·계약 집행기준」[87]에 따라 공고 절차를 거쳐 최저가격으로 견적서를 제출한 자를 계약상대자로 결정하여야 한다는 점에서 일반경쟁입찰 방식과 유사한 경쟁절차를 거쳐야 함.

---

87) **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」**

제30조(견적에 의한 가격결정 등) ⑤기획재정부장관은 제2항에 따른 전자조달시스템을 이용한 견적서의 제출과 관련한 기준 및 세부절차, 제3항에 따른 안내공고의 시기 및 기간 등에 관하여 필요한 사항을 정할 수 있다.

「정부 입찰·계약 집행기준(기획재정부계약예규)」

제10조(소액수의계약 체결절차 등) ① 계약담당공무원은 시행령 제26조제1항제5호가목에 따라 수의계약을 체결함에 있어 추정가격이 2천만원(**같은 목 5)가)**부터 다)까지의 어느 하나에 해당하는 자와 계약을 체결하는 경우에는 **5천만원**)을 **초과**하는 경우에는 시행령 제14조제3항에 따라 「전자조달의 이용 및 촉진에 관한 법률」 제2조제4호에 따른 국가종합전자조달시스템(이하 "전자조달시스템"이라 한다)을 이용하여 견적서를 제출하도록 하여야 하고, 시행령 제36조 각 호에 정한 사항 중 필요한 사항을 견적서제출마감일 전일부터 기산하여 3일(공휴일과 토요일은 제외하고 산정한다)전까지 전자조달시스템을 이용하여 안내공고를 하여야 한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 시행규칙 제33조제1항제1호 및 제2호에 해당하는 경우
2. 기존 시설물을 계속적으로 유지·보수하는 경우로서 전자조달시스템을 이용하여 견적서를 제출받는 경우에는 호환이 되지 않는 등 사실상 유지·보수가 곤란하거나 예산낭비가 우려되는 경우
3. 「건설기술진흥법」에 따른 설계용역 및 타당성조사용역과 그 밖에 다른 법령에 따른 설계용역의 경우(지역경제활성화를 위하여 예산을 조기집행할 필요가 있는 경우만 해당한다). 다만, 계약담당공무원은 추정가격 2천만원이상인 수의계약을 같은 사업체와 3회 이상 체결할 수 없다.
4. 제2항에 따른 재안내 공고를 실시한 결과 2인 이상으로부터 견적서를 받지 못한 경우, 그 밖에 계약의 목적이나 특성상 전자조달시스템에 의한 견적서를 제출받아 수의계약을 체결하는 경우에는 사실상 계약목적 달성이 어려운 경우

② 제1항에 따른 안내공고에 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 재안내공고를 하여야 한다.

1. 시행령 제12조제1항의 요건을 갖춘 견적서 제출자가 2인 미만인 경우
2. 예정가격 이하로서 제10조의2제1항 각호의 기준을 충족하는 견적서가 없는 경우

③ ~ ⑦ (생 략)

제10조의2(소액수의계약의 계약상대자 결정) ① 계약담당공무원은 제10조제1항 본문에 의하여 전자조달시스템을 이용하여 견적서를 제출받는 경우에는 다음 각 호의 기준에 따라 계약상대자를 결정한다.

1. 공사 : 시행령 제7조의2제1항에 의하여 예정가격을 결정한 경우에는 계약예규「적격심사기준」에서 정한 추정가격이 10억원미만인 공사의 낙찰하한율 이상으로 견적서를 제출한 자 중 최저가격으로 견적서를 제출한 자
2. **물품·용역** : 예정가격의 88%(시행규칙 제23조의3 각 호에 따른 용역계약의 경우에는 90%) 이상으로 견적서를 제출한 자 중 **최저가격으로 견적서를 제출한 자**

② 제1항에 따라 선정된 자가 다음 각 호에 어느 하나에 해당되는 경우에는 차순위 자를 계약상대자로 결정한다.

1. ~ 7. (생 략)

그런데, 국토교통부는 마이홈포털 서비스 개편 관련 홍보 캠페인을 위하여 총 9,448만원을 집행하는 과정에서 각각 5,000만원 미만의 온라인 홍보(4,870만원) 및 오프라인 홍보(4,578만원)로 나누어 동일한 업체와 수의계약을 체결하여 집행함에 따라 전자조달시스템을 통한 견적서 제출 및 경쟁절차를 거치지 않았음.

이에 대하여 국토교통부는 장기간에 걸쳐 진행하는 온라인 홍보와 하루 동안 운영하는 오프라인 팝업 행사는 집행의 성격이 상이하여 별개로 집행하였으며, 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 및 관계 법령상 문제가 없다고 판단하였다는 입장임.

그러나, 마이홈포털 서비스 개편 관련 홍보 캠페인을 위한 온라인 홍보와 오프라인 홍보는 모두 ⓐ「마이홈포털 서비스 개편에 따른 이용자 확산 캠페인 계획(안)」(제1차관 내부보고, 2024. 3.)을 근거로 일괄 기획·추진된 것으로 확인되며, ⓑ○○○○컴이라는 동일한 업체를 통해 집행되었고, ⓒ두 건 계약의 계약 기간과 대금지급일 역시 각각 20일 이내로 인접한 시기라는 점을 종합할 때, 온라인과 오프라인 홍보를 각각 5,000만원 미만으로 구분하여 수의계약으로 집행한 방식은 실질적으로 단일한 사업을 분할하여 집행한 것으로 해석될 여지가 있음.

국토교통부는 경쟁입찰을 원칙으로 규정하고 있는 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」의 입법 취지에 맞게 향후 유사한 계약 집행 시 전자조달시스템을 통한 경쟁절차의 적용에 대한 사전 검토를 철저히 하고, 계약의 투명성과 공정성이 훼손되지 않도록 주의할 필요가 있음.

다) 비목 성격에 맞는 예산 집행 필요

「예산 및 기금운용계획 집행지침(기획재정부)」에 따르면, ‘일반용역비(210-14목)’는 기관의 업무추진 과정에서 전문성이 필요한 행사운영, 채용, 영상자료 제작 등의 일반업무를 용역계약을 통해 대행시키는 비용임.

한편, 동 지침에서 ‘일반수용비(210-01목)’의 집행 가능 비용으로는 사무용품 구입비, 인쇄비 및 유인비, 안내·홍보물 등 제작비, 소모성 물품 구입비, 간행물 등 구입비, 비품 수선비, 각종 수수료 및 사용료 등, 공고료 및 광고료, 업무용 택시 이용에 대한 대가 등을 열거하고 있음.

마이홈포털 서비스 개편 관련 홍보 캠페인은 행사운영 및 영상자료 제작 등에 해당하므로 ‘일반용역비’를 통해 집행하는 것이 적합한 것으로 보이나, 국토교통부는 별도의 세목조정 절차 없이 일반수용비로 해당 예산을 집행함.

국토교통부는 향후 유사한 홍보 캠페인 성격의 예산을 집행함에 있어 사업의 실질적 성격을 고려하여 ‘일반용역비’를 통해 집행될 수 있도록 하고, 지침상 비목 구분 기준에 부합하는 방식으로 예산을 집행할 필요가 있음.

국토교통부도 본 캠페인이 팸플릿, 안내 책자 등 특정 홍보물의 제작에 국한된 것이 아니라 전반적인 홍보 활동에 해당하므로, ‘일반수용비’가 아닌 ‘일반용역비’를 통해 집행하는 것이 타당하다는 의견을 제출함.

4) 하자심사분쟁조정위원회 업무위탁(1034-307)

○ 「공동주택관리법」상 전용부분의 하자심사 및 분쟁조정은 최장 90일 이내에, 공용부분의 하자심사 및 분쟁조정은 최장 120일 이내에 각각 처리하여야 함에도 80% 안팎의 사건이 법정 기간을 도과하여 처리되고 있고 이러한 관행이 국회의 지적에도 불구하고 개선되고 있지 않으므로, 숙련된 조사인력을 확보하는 등 처리기간 준수를 위한 제도개선 방안을 조속히 마련할 필요가 있음. ○ 하자분쟁조정위원회 사무국이 무기계약직 대신 일반직을 초과 채용하고 있으므로, 면밀한 직무 분석을 거쳐 사무국 정원을 조정하여 적재적소에 인력을 배치하고, 일반직과 동일·유사한 업무를 무기계약직으로 채용하여 수행하도록 하는 경우 무기계약직의 처우개선 방안을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

하자심사분쟁조정위원회 업무위탁 사업은 공동주택의 하자 여부 판정 및 입주자·사업주체·설계자·감리자 사이에 발생하는 하자분쟁을 신속하고 공정하게 해결함으로써 입주자의 주거안정을 도모하고 소송에 의한 사회경제적 비용을 절감하기 위하여 「공동주택관리법」 제39조[88]에 따라 설치된 하자심사·분쟁조정위원회(이하 “하자분쟁조정위원회”라 함)의 운영 및 사무국 운영 경비 등을 지원하는 사업임.

---

88) **「공동주택관리법」**
제39조(하자심사·분쟁조정위원회의 설치 등) ① 제36조부터 제38조까지에 따른 담보책임 및 하자보수 등과 관련한 제2항의 사무를 관장하기 위하여 국토교통부에 하자심사·분쟁조정위원회(이하 “하자분쟁조정위원회”라 한다)를 둔다.
② 하자분쟁조정위원회의 사무는 다음 각 호와 같다.
1. 하자 여부 판정
2. 하자담보책임 및 하자보수 등에 대한 사업주체·하자보수보증금의 보증서 발급기관(이하 “사업주체등”이라 한다)과 입주자대표회의등·임차인등 간의 분쟁의 조정 및 재정
3. 하자의 책임범위 등에 대하여 사업주체등·설계자·감리자 및 「건설산업기본법」 제2조제13호·제14호에 따른 수급인·하수급인 간에 발생하는 분쟁의 조정 및 재정
4. 다른 법령에서 하자분쟁조정위원회의 사무로 규정된 사항

이 사업은 하자분쟁조정위원회의 운영 및 사무처리를 국토안전관리원에 위탁한 「공동주택관리법」 제49조제1항[89]에 따라 국토안전관리원이 위탁받아 집행하고 있음.

이 사업의 2024년도 당초 예산액 및 예산현액은 27억 2,900만원으로, 이 중 26억 7,200만원을 집행(97.9%)하고 5,700만원을 불용하였음.

【 2024년도 하자심사분쟁조정위원회 업무위탁 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년							2025년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
하자심사분쟁조정 위원회 업무위탁	2,729	-	-	2,729	2,672	-	57	2,733

※자료: 국토교통부

89) **「공동주택관리법」**
제49조(하자분쟁조정위원회의 운영 및 사무처리의 위탁) ① 국토교통부장관은 하자분쟁조정위원회의 운영 및 사무처리를 「국토안전관리원법」에 따른 국토안전관리원(이하 "국토안전관리원"이라 한다)에 위탁할 수 있다. 이 경우 하자분쟁조정위원회의 사무국 및 인력 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
② 국토교통부장관은 예산의 범위에서 하자분쟁조정위원회의 운영 및 사무처리에 필요한 경비를 국토안전관리원에 출연 또는 보조할 수 있다.

나) 하자심사·분쟁조정 법정 처리기한 준수 노력 필요

「공동주택관리법」 제45조제1항[90]에 따라 하자분쟁조정위원회는 하자심사 또는 분쟁조정 사건의 신청을 받은 날부터 흠결보정기간 및 하자감정기간은 제외하고 전용부분 하자에 관한 사건은 60일 이내에, 공용부분 하자에 관한 사건은 90일 이내에 절차를 완료하여야 함.

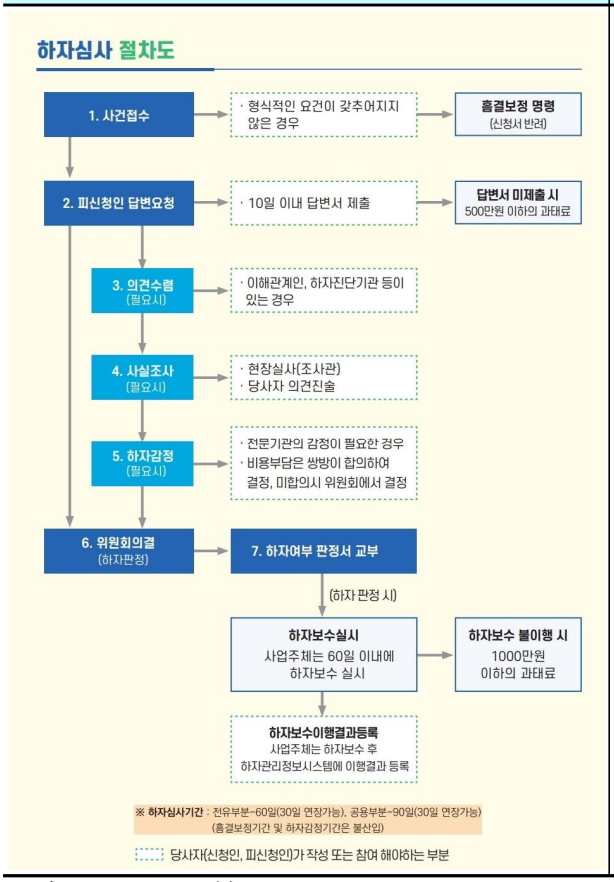
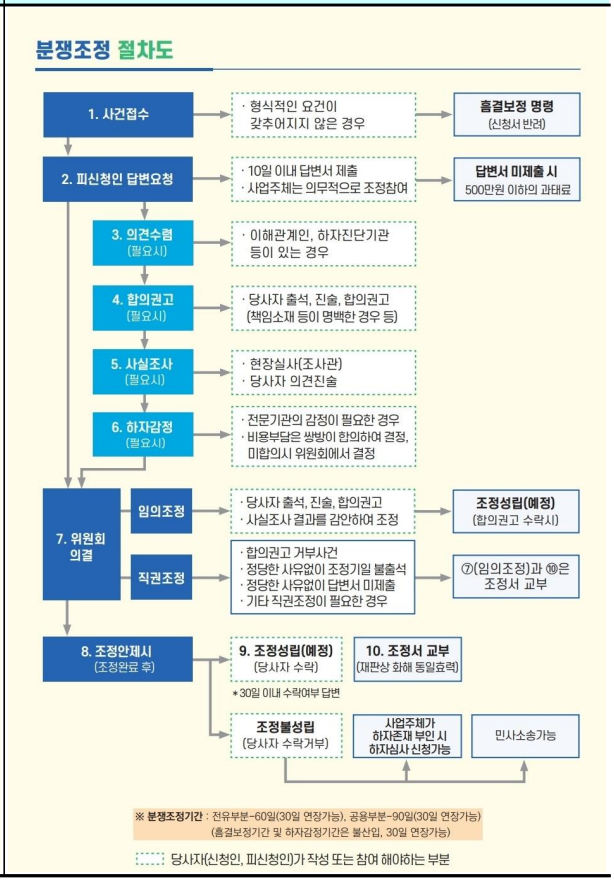
같은 조 제3항[91]에 따라 해당 사건을 담당하는 분과위원회 또는 소위원회의 의결로 처리 기간을 30일 이내에서 한 차례만 연장할 수 있으므로, 법정 처리기한은 전용부분 하자에 관한 사건의 경우 최장 90일이고, 공용부분 하자에 관한 사건의 경우 최장 120일이 됨.

---

90) **「공동주택관리법」**
제45조(조정등의 처리기간 등) ① 하자분쟁조정위원회는 조정등의 신청을 받은 때에는 지체 없이 조정등의 절차를 개시하여야 한다. 이 경우 하자분쟁조정위원회는 그 신청을 받은 날부터 다음 각 호의 구분에 따른 기간(제2항에 따른 흠결보정기간 및 제48조에 따른 하자감정기간은 제외한다) 이내에 그 절차를 완료하여야 한다.
1. 하자심사 및 분쟁조정: 60일(공용부분의 경우 90일)
2. 분쟁재정: 150일(공용부분의 경우 180일)
② 하자분쟁조정위원회는 신청사건의 내용에 흠이 있는 경우에는 상당한 기간을 정하여 그 흠을 바로잡도록 명할 수 있다. 이 경우 신청인이 흠을 바로잡지 아니하면 하자분쟁조정위원회의 결정으로 조정등의 신청을 각하(却下)한다.

91) **「공동주택관리법」**
제45조(조정등의 처리기간 등) ③ 제1항에 따른 기간 이내에 조정등을 완료할 수 없는 경우에는 해당 사건을 담당하는 분과위원회 또는 소위원회의 의결로 그 기간을 한 차례만 연장할 수 있으나, 그 기간은 30일 이내로 한다. 이 경우 그 사유와 기한을 명시하여 각 당사자 또는 대리인에게 서면으로 통지하여야 한다.

【 하자심사·분쟁조정 사건의 처리 절차 】

하자심사 사건	분쟁조정 사건
	

※자료: 국토교통부

그런데, 하자심사 및 분쟁조정 사건의 처리현황을 살펴보면 법정 처리기한이 형해화된 것으로 보임.

2024년 기준으로 하자심사 및 분쟁조정 사건 중 각하 또는 취하된 사건을 제외하면 전용부분 하자에 관한 사건 1,105건 중 947건(85.7%)이 최장 기한인 90일을 넘겨 처리되었고 유형별 평균값도 조정회부(180건)를 제외하면 200일 이상으로 나타나고 있으며, 공용부분 하자에 관한 사건 964건 중 765건(79.4%)이 최장 기한인 120일을 넘어서 처리되었고 유형별 평균값도 128일(이의기각)에서 447일(조정성립)로 나타났음.

【 2024년 전용부분 하자심사·분쟁조정 사건 처리 소요일수 】

(단위 : 건, 일)

처리 유형	30일 이내	31일~60일	61일~90일	91일 이상	합계	최댓값	평균
판정서교부	0	17	47	817	881	786	292
조정회부	0	0	1	3	4	296	180
조정성립	0	0	0	21	21	519	265
조정결렬	0	0	2	26	28	648	300
재정서교부	0	0	0	57	57	713	219
이의기각	0	0	0	19	19	592	297
이의인용	0	1	0	4	5	563	288
각하	1	22	37	899	959	736	178
취하	196	114	189	495	994	776	126

주) 사건 접수일부터 종결일까지를 말하며, 흠결보정기간을 포함한 수치임.
※자료: 국토교통부

【 2024년 공용부분 하자심사·분쟁조정 사건 처리 소요일수 】

(단위 : 건, 일)

처리 유형	30일 이내	31일~60일	61일~90일	91일~120일	121일 이상	합계	최댓값	평균
판정서교부	0	3	64	114	712	893	737	246
조정회부	0	0	0	0	4	4	485	445
조정성립	0	0	0	0	35	35	638	447
조정결렬	0	0	0	0	7	7	774	439
재정서교부	0	0	0	0	4	4	308	292
이의기각	0	0	2	16	3	21	261	128
이의인용	0	0	0	0	0	0	0	0
각하	0	9	7	18	64	98	610	224
취하	24	24	103	77	405	633	600	187

주) 사건 접수일부터 종결일까지를 말하며, 흠결보정기간을 포함한 수치임.
※자료: 국토교통부

이와 같은 법정 처리기한 미준수는 매년 연례적으로 발생하는 문제로, 최근 5년간 통계를 보면 전용부분 관련 하자의 경우 조정성립에 따른 종결까지 평균적으로 적게는 259일(2021년)에서 많게는 426일(2023년)이 소요되고 있고, 공용부분 관련 하자의 경우 조정성립에 따른 종결까지 평균적으로 적게는 282일(2020년)에서 많게는 459일(2022년)이 걸린 것으로 나타남.

【 최근 5년간 전용부분 하자심사·분쟁조정 사건 평균 처리 소요일 】

(단위 : 일)

처리 유형	2020	2021	2022	2023	2024
판정서교부	186	220	423	497	292
조정회부		268	420	346	180
조정성립	**288**	**259**	**356**	**426**	**265**
조정결렬	246	312	377	331	300
재정서교부			158	219	219
이의기각	112	163	335	434	297
이의인용	146	201	299	465	288
각하	116	130	292	402	178
취하	174	142	233	223	126

주) 사건 접수일부터 종결일까지를 말하며, 흠결보정기간을 포함한 수치임.
※자료: 국토교통부

【 최근 5년간 공용부분 하자심사·분쟁조정 사건 평균 처리 소요일 】

(단위 : 일)

처리 유형	2020	2021	2022	2023	2024
판정서교부	195	195	429	435	246
조정회부	292	356		639	445
조정성립	282	340	459	376	447
조정결렬	362	324	416	347	439
재정서교부			207		292
이의기각		528	335	472	128
이의인용	140	329			
각하	135	139	319	312	224
취하	163	95	292	253	187

주) 사건 접수일부터 종결일까지를 말하며, 흠결보정기간을 포함한 수치임.
※자료: 국토교통부

국회도 국토교통부에 2020년, 2022년 및 2023년도 결산 심사 시에 법정 처리기한 내에 사건을 처리할 수 있도록 제도 개선할 것을 주문하는 시정요구사항을 채택한 바 있으나, 문제가 개선되지 않고 있음.

【 하자심사분쟁조정위원회 업무위탁 사업에 대한 국회 시정요구사항 】

구분	시정요구사항
2020	○ 국토교통부는 하자심사분쟁조정위원회의 인력을 확충하는 등 하자심사 또는 분쟁조정 사건을 법정처리기한 내에 처리할 수 있는 방안을 마련할 것(제도개선)
2022	○ 국토교통부는 사건 처리기간을 단축할 수 있는 방안을 마련하여 하자심사·분쟁조정위원회의 법정처리기한 내 처리율을 제고할 것(제도개선)
2023	○ 국토교통부는 하자심사분쟁조정위원회가 법정 처리기간 내에 사건을 적절히 처리할 수 있도록 필요인력 점검을 통해 조직의 정원을 조정하고, 이에 맞게 예산이 반영될 수 있도록 노력할 것(제도개선)

※자료: 국회 예산결산특별위원회 결산심사보고서

이는 하자분쟁조정위원회 사무국 인원 1인당 하자심사·분쟁조정 사건 접수 건수가 2022년 77.6건, 2023년 97.4건에 이어 2024년에 100.6건을 기록하는 등 사무국 인원(현원 39명)이 적시에 처리하기 어려울 정도로 사건 수가 많은 것이 1차적인 원인으로 보임.

【 최근 5년간 하자심사 및 분쟁조정 사건 접수 현황 】

(단위 : 건, 명)

구분	접수건수	현원	1인당 접수건수
2020	4,245	40	106.1
2021	7,686	34	226.1
2022	3,027	39	77.6
2023	3,313	34	97.4
2024	3,922	39	100.6

주) 하자심사 및 분쟁조정(심사, 조정, 재정, 재심) 사건 기준 집계임
※자료: 국토교통부

또한, 2024년 12월 기준으로 하자분쟁조정위원회에 근무하고 있는 현원 39명 중 위원회 근무 연수가 2년 미만인 사람이 3분의 1인 15명으로 나타나는 등 하자심사 및 분쟁조정 심사 관련 업무의 숙련도가 상대적으로 높지 않은 근무자의 비중이 높은 것도 사건 처리 지연의 원인이 되고 있는 것으로 생각됨.

【 하자분쟁조정위원회 근무자의 위원회 근무연수 】

(단위 : 명)

합계	1년 미만	1년 이상 2년 미만	2년 이상 3년 미만	3년 이상 4년 미만	4년 이상
39	9	6	12	4	8

주) 2024년 12월말 기준
※자료: 국토교통부 자료를 토대로 재작성

하자분쟁조정위원회는 부실시공 여부에 관한 입주자의 불만과 불안을 해소하고 장기간의 소송 부담을 해소할 수 있도록 공동주택의 하자에 관한 분쟁을 신속하게 해결하기 위하여 운영되고 있다는 점에서, 하자심사 및 분쟁조정 사건의 법정 처리기한 미준수가 관행화되고 있는 것은 바람직하다고 할 수 없음.

따라서, 국토교통부는 하자분쟁조정위원회 조사인력의 숙련도를 제고하고 전문인력을 확보하는 등 법정 처리기한 준수 비율을 향상할 수 있는 제도 개선 방안을 조속히 마련할 필요가 있는 것으로 보임.

다) 면밀한 직무분석을 통한 사무국 정원 조정 및 무기계약직 처우개선 검토 필요

하자분쟁조정위원회의 운영 및 사무처리는 국토안전관리원에 위탁되어 있고, 하자분쟁조정위원회 사무국(이하 “사무국”이라 함)도 국토안전관리원 산하에 설치되어 있음.[92)]

사무국의 정원은 40명이고 2024년 12월 말 기준 현원은 39명인데, 이 중 무기계약직 7·8·9급은 정원이 12명이지만 1명도 채용하지 않은 반면, 일반직 6급은 정원인 7명보다 5명 많은 12명을, 위촉직은 정원인 8명보다 4명 많은 12명[93)]이 근무하고 있음.

92) **「공동주택관리법」**
제49조(하자분쟁조정위원회의 운영 및 사무처리의 위탁) ① 국토교통부장관은 하자분쟁조정위원회의 운영 및 사무처리를 「국토안전관리원법」에 따른 국토안전관리원(이하 “국토안전관리원”이라 한다)에 위탁할 수 있다. 이 경우 하자분쟁조정위원회의 사무국 및 인력 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
「공동주택관리법 시행령」
제63조(하자분쟁조정위원회의 운영 및 사무처리) ① 법 제49조제1항에 따라 하자분쟁조정위원회의 운영을 지원·보조하는 등 그 사무를 처리하기 위하여 국토안전관리원에 사무국(이하 “사무국”이라 한다)을 둔다.
② 사무국은 위원장의 명을 받아 그 사무를 처리한다.
③ 사무국의 조직·인력은 국토안전관리원의 원장이 국토교통부장관의 승인을 받아 정한다.

93) 위촉직 채용 현황은 아래와 같음.

구분	합계(명)	수도권(명)				충청(명)		
		소계	변호사	기술사	건축사	소계	기술사	건축사
위촉 1급	12	10	3	5	2	2	1	1

주) 2024. 12. 기준
※자료: 국토교통부

【 하자분쟁조정위원회 사무국 정원 및 현원 현황 】

(단위 : 명)

구분	합계 (A+B)	정규직(일반직)							계약직					
		소계 (A)	1급	2급	3급	4급	5급	6급	소계 (B)	무기				위촉
										7급	8급	9급	특정 기능직	1급
정원	40	20	1	-	3	4	5	7	20	1	4	7	-	8
현원	39	26	-	1	4	5	4	12	13	-	-	-	1	12

주) 2024. 12. 기준
※자료: 국토교통부

무기계약직 7·8·9급을 채용하지 않고 일반직 6급을 5명 초과 채용한 것과 관련하여 국토교통부는 무기계약직 직원이 동일·유사 업무에 종사하고 있는데도 일반직 6급의 보수규정을 적용하지 않아 동일가치 노동 동일임금의 원칙에 위반된다고 다툰 소송의 1심[94]에서 국토안전관리원이 패소한 것에 영향을 받았다고 설명함.

이와 같은 채용에 대해서는 2023회계연도 결산 심사를 통하여 국회가 필요인력 점검을 통한 조직 정원을 조정하도록 제도개선을 요구한 바 있는데, 2024년도 말까지 시정되지 못한 것임.

94) 창원지방법원 진주지원 2023. 7. 25. 선고 2020가합14034 판결(호봉정정 확인 및 임금청구 등의 소)

【 하자심사분쟁조정위원회 업무위탁 사업에 대한 국회 시정요구사항 】

구분	시정요구사항
2023	○ 국토교통부는 하자심사분쟁조정위원회가 법정 처리기간 내에 사건을 적절히 처리할 수 있도록 필요인력 점검을 통해 조직의 정원을 조정하고, 이에 맞게 예산이 반영될 수 있도록 노력할 것(제도개선)

※자료: 국회 예산결산특별위원회 결산심사보고서

정원에서 전제하고 있는 업무 배분을 벗어나 인원을 배치·운용함에 따라 하자분쟁조정위원회의 회의를 운영하고 사무를 처리하는 사무국의 원활한 운영을 저해할 가능성이 있으므로, 국회의 시정요구사항을 반영하여 면밀한 직무 분석을 거쳐 적재적소에 인력을 배치할 수 있도록 사무국 정원을 조정하는 방안을 조속히 마련할 필요가 있을 것으로 생각됨.

이와 아울러, 일반직과 동일·유사한 업무를 무기계약직으로 채용하여 수행하도록 하는 경우에는 필요에 대응하는 적절한 수의 인원이 무기계약직으로 근무할 수 있도록 수당 등 무기계약직의 처우개선 방안에 대해서도 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

이와 관련하여, 참고로 무기계약직 과적단속원이 동일·유사 업무를 담당하는 과적단속직 공무원과 같이 정근수당, 직급보조비, 성과상여금, 가족수당을 지급해줄 것을 청구한 소송에서 2023년 9월 대법원 전원합의체[95]의 반대의견(5인)[96]은 업무의 유사·동일성을 인정하여 「근로기준법」 제6조[97]를 위반한 차별적 처우에 해당한다고 판단한 바 있음.

95) 대법원 2023. 9. 21. 선고 2016다255941 전원합의체 판결

96) 다수의견은 공무원과 공무직의 비교대상성을 부정하여 청구를 기각함.

97) **「근로기준법」**
제6조(균등한 처우) 사용자는 근로자에 대하여 남녀의 성(性)을 이유로 차별적 대우를 하지 못하고, 국적·신앙 또는 사회적 신분을 이유로 근로조건에 대한 차별적 처우를 하지 못한다.

5) 전세보증금반환보증 보증료 지원(1034-322)

○ 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업의 실집행률이 최근 2년 연속 30% 미만에 그치고 있고, 2025년 초에 지원단가를 인상하고 신청 절차 간소화를 위한 온라인 페이지를 개설했음에도 6월말 기준 실집행률이 19.3%에 머물고 있는바, 국토교통부는 사업 규모를 실제 수요에 맞게 조정하는 방안을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

2023년부터 신규로 추진되고 있는 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업은 전세보증금 미반환에 대한 피해를 예방하기 위해 임차인이 가입·납부하는 전세보증금반환보증 보증료를 지원하려는 것임.

이 사업의 지원대상은 ①청년 연소득 5,000만원 이하, 청년 외 연소득 6,000만원 이하(신혼부부 7,500만원)이하로서 ②전세보증금 3억원 이하인 무주택 임차인이며, 지원 금액은 최대 40만원임.

이 사업의 2024년도 당초 예산액은 117억 8,000만원으로, 이·전용에 따른 예산현액 112억 6,800만원 중 66억 1,600만원을 집행하고 46억 5,200만원은 불용하였음.

【 2024년도 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이전용	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
전세보증금반환보증 보증료 지원	11,780	11,780	-	△512	11,268	6,616	-	4,652	11,780

※ 자료: 국토교통부

나) 연례적 집행 저조 개선을 위한 사업 규모 조정 검토 필요

전세보증금반환보증 보증료 지원 사업의 연도별 실집행률은 각각 2023년 23.7%, 2024년 27.0%, 2025년 6월말 기준 19.3%에 불과함.

【 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 2023년, 2024년, 2025년 실집행 내역 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경(A)								
2023	6,100	6,100	5,630	5,630	-	5,630	1,446	-	4,184	23.7
2024	11,780	11,780	6,616	6,616	-	6,616	3,181	-	3,435	27.0
2025. 6월말	11,780	11,780	1,720	7,098	-	7,098	2,275	-	-	19.3

※ 자료: 국토교통부

이 사업은 국토교통부가 실시한 재정사업 자율평가[98]에서 실집행 부진으로 인해 2023년도와 2024년도 연속으로 “미흡” 사업으로 평가된 바 있으며,

98) **「국가재정법」**
제85조의8(재정사업 성과평가) ① 기획재정부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 재정사업에 대한 성과평가를 실시할 수 있다.

「국가재정법 시행령」
제39조의3(재정사업의 성과평가 등) ① 기획재정부장관은 법 제85조의8제1항에 따라 각 중앙관서의 장과 기금관리주체에게 기획재정부장관이 정하는 바에 따라 **주요 재정사업을 스스로 평가**(이하 **“재정사업자율평가”**라 한다)하도록 요구할 수 있으며, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대해서는 심층평가를 실시할 수 있다. 다만, 「과학기술기본법」 제11조에 따른 국가연구개발사업에 대한 평가는 「국가연구개발사업 등의 성과평가 및 성과관리에 관한 법률」에 따른 성과평가로 재정사업자율평가 또는 심층평가를 대체할 수 있다.
1. ~ 4. (생 략)

국토교통부는 동 평가를 통해 집행 부진 사유로 신청 절차의 복잡성, 정책 홍보 부족을 꼽으며 이에 대한 개선 노력과 함께 2026회계연도에는 예산요구액을 10% 감액할 계획[99]이라고 밝혔음.

구체적으로, 2025년도 집행실적 개선을 위하여 국토교통부는 ①민원인이 서류를 제출하지 않고도 지원을 받을 수 있도록 별도의 온라인 신청창구를 개설(2025. 1.)하고, ②「전세보증금 반환보증 보증료 지원사업 사업지침」을 개정하여 지원 단가를 종전 30만원에서 40만원으로 인상(2025. 3.)하였음.

그런데, 이 사업은 성격상 연말에 집행 소요가 집중되기보다는 연중 집행 소요가 고루 분포하는 경향이 있어 현재와 같은 집행 추이로는 연말까지 실집행률이 대폭 개선될 것으로 기대하기 어려운 측면이 있어 보임[100].

【 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 월별 누적 실집행률 】

(단위 : %)

구 분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2023년	-	-	-	-	-	-	-	1.0	6.4	10.9	16.3	23.7
2024년	-	-	2.2	6.1	10.4	13.3	16.1	18.3	20.4	23.0	25.1	27.0
2025년	1.2	3.0	6.2	9.8	14.6	19.3						

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

99) 「2024 회계연도 재정사업 자율평가 결과」(국토교통부, 2025. 5.)

100) 국토교통부는 신청절차 간소화, 단가 인상 등 개선 노력으로 실집행률이 계속 증가하고 있어 2025년 연말 기준 실집행률이 50% 수준에 달할 수 있을 것으로 전망하고 있음.

참고로, 우리 위원회는 2023회계연도 결산 심사과정에서 동 사업의 철저한 사업관리 및 홍보 강화 등을 통한 지원실적 제고 필요성에 대하여 지적[101]한 바 있음.

국토교통부는 2023년 신규 도입된 동 사업이 3년 차에 접어든 만큼, 실제 수요 수준을 반영하여 사업 규모의 적정성을 면밀히 재검토하고, 그에 따라 예산 규모 조정방안을 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

101) 「2023회계연도 국토교통위원회 소관 결산 예비심사보고」 中

시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형
사업관리 철저 및 홍보 강화 등을 통한 지원 실적 제고 필요 등	관련사업명	일반회계 - 청년 전세보증금반환보증 보증료 지원(1034-322)	제도개선
	지적사항	○ 동 사업은 전세보증금반환보증보험의 보험료를 30만원을 한도로 무주택 청년 임차인에게 지원하는 사업으로, 2023년도부터 신규로 추진되었음 ○ 지방자치단체 등과 사전 협의를 거치지 않아 사업이 2023년 7월에 시작되었고, 지방자치단체에서 기존에 진행 중인 사업이 있는 등 체계적 관리가 부족하였으며, 홍보 미흡 등의 이유로 실집행률이 23.7%에 그치고 계획 대비 지원 실적이 17.4%(1만 7,113건)로 저조함 * 무주택 청년층의 2023년 전세보증금반환보증 가입 건수는 전년 대비 38.8% 증가	
	시정요구사항	○ 국토교통부는 향후 철저한 사업 관리, 청년들의 이용 편의성 향상 방안 마련 등을 통하여 무주택 임차인 보호라는 사업 목적 달성을 위하여 노력하고, 전세보증금반환보증 제도가 악용되지 않도록 방안을 강구할 것	

6) 전세사기 피해방지 및 지원(1034-323)

○ 전세사기피해자등 결정 신청·이의신청에 관한 법정 처리기한 준수 여부는 별도로 확인되고 있지 않으므로, 전세사기 피해 구제의 신속 여부를 정확하게 파악하여 정책에 반영할 수 있도록 관련 통계를 작성할 필요가 있을 것으로 보임. ○ 국토교통부는 이 사업의 성과지표를 설정하고 있지 않은데, 전세사기피해 지원사업이 단기간에 종료한다고 볼 수 없으므로 관련된 성과지표를 마련하는 방안을 검토할 필요가 있음. ○ 전세사기피해 관련 연구용역을 위한 예산을 일반연구비(260-01)로 편성 및 집행하고 있으나, 해당 연구용역의 성격, 통제와 성과평가 및 환류의 용이성 등을 고려할 때 정책연구비(260-02)로 편성하는 방안을 검토해 볼 필요가 있음.

가) 개요

전세사기 피해방지 및 지원 사업은 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」(이하 법명은 생략함)에 따라 전세사기로 피해를 입은 임차인의 피해 회복을 위하여 전세사기피해자등을 결정하고 해당 피해자들에 대한 경매·공매 절차의 유예 또는 중지·정지[102] 등 주거안정을 위한 지원

---

102) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제17조(경매의 유예·정지) ② 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 법원에 경매유예등의 협조를 요청할 수 있다.
1. 위원회가 제6조제2항제2호에 관한 사항을 심의·의결한 경우
2. 매각기일이 위원회 개최일 이전에 있는 등 위원회가 제1호에 따른 의결을 할 수 없는 긴급한 경우
③ 법원은 「민사집행법」 제104조에도 불구하고 제1항에 따른 신청이나 제2항에 따른 요청이 있고, 전세사기피해자(제12조에 따라 전세사기피해자등 결정을 신청한 자를 포함한다)가 임차보증금을 반환받지 못하여 생계나 주거안정에 지장을 줄 것이 우려되는 경우에는 채권자 및 채무자의 생활형편 등을 고려하여 경매유예등을 결정할 수 있다.
⑤ 국토교통부장관이 제2항제2호에 따라 경매유예등의 협조를 요청한 때에는 다음 위원회 또는 분과위원회에 보고하여 심의·의결을 받아야 하며, 부결된 경우에는 법원에 그 사실을 통보하여야 한다.
제18조(국세의 체납으로 인하여 압류된 주택의 매각 유예·정지) ② 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 관할 세무서장에게 매각유예등의 협조를 요청할 수 있다.
1. 위원회가 제6조제2항제2호에 관한 사항을 심의·의결한 경우
2. 매각결정기일이 위원회 개최일 이전에 있는 등 위원회가 제1호에 따른 의결을 할 수 없는 긴급한 경우
③ 관할 세무서장은 「국세징수법」 제88조제2항 및 같은 법 제105조제1항에도 불구하고 제1항에 따른 신청이나 제2항에 따른 요청이 있고, 전세사기피해자(제12조에 따라 전세사기피해자등 결정을 신청한 자를 포함한다)가 임차보증금을 반환받지 못하여 생계나 주거안정에 지장을 줄 것이 우려되는 경우에는 채권자 및 채무자의 생활형편 등을 고려하여 매각유예등을 할 수 있다.

방안을 심의·결정하는 전세사기피해지원위원회[103](이하 “위원회”라 함) 및 전세사기피해지원단[104](이하 “지원단”이라 함)의 운영을 지원하고 전세사기피해자 지원관리시스템[105](이하 “시스템”이라 함)을 운영하며 위원회 등의

---

⑤ 국토교통부장관이 제2항제2호에 따라 매각유예등의 협조를 요청한 때에는 다음 위원회 또는 분과위원회에 보고하여 심의·의결을 받아야 하며, 부결된 경우에는 관할 세무서장에게 그 사실을 통보하여야 한다.

제19조(지방세의 체납으로 인하여 압류된 주택의 매각 유예·중지) ② 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 지방자치단체의 장에게 매각유예등의 협조를 요청할 수 있다.

1. 위원회가 제6조제2항제2호에 관한 사항을 심의·의결한 경우
2. 매각결정기일이 위원회 개최일 이전에 있는 등 위원회가 제1호에 따른 의결을 할 수 없는 긴급한 경우

③ 지방자치단체의 장은 「지방세징수법」 제83조제1항 및 같은 법 제105조제1항에도 불구하고 제1항에 따른 신청이나 제2항에 따른 요청이 있고, 전세사기피해자(제12조에 따라 전세사기피해자등 결정을 신청한 자를 포함한다)가 임차보증금을 반환받지 못하여 생계나 주거안정에 지장을 줄 것이 우려되는 경우에는 채권자 및 채무자의 생활형편 등을 고려하여 매각유예등을 할 수 있다.

⑤ 국토교통부장관이 제2항제2호에 따라 매각유예등의 협조를 요청한 때에는 다음 위원회 또는 분과위원회에 보고하여 심의·의결을 받아야 하며, 부결된 경우에는 지방자치단체의 장에게 그 사실을 통보하여야 한다.

103) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**

제6조(전세사기피해지원위원회) ①제14조에 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. 제14조및제15조에 따른 전세사기피해자등 결정

1의2. 제15조의2에 따른 전세사기피해자등 결정의 취소 또는 철회

2. 제17조에 따른 경매의 유예·정지,제18조및제19조에 따른 압류주택의 매각 유예·정지 등에 관한 협조 요청

3 .제4조의2에 따른 전세사기의 유형·피해규모 등에 관한 실태조사

4. 전세사기피해지원 정책에 관한 사항

5. 그 밖에 전세사기피해지원에 관한 중요한 사항으로서 국토교통부장관이 회의에 부치는 사항

③ 위원회는 위원장 1명을 포함한 30명 이내의 위원으로 구성한다.

104) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**

제10조(전세사기피해지원단) ① 전세사기피해지원 정책의 수립 및 전세사기피해자등 결정 등 위원회의 사무를 지원하기 위하여 국토교통부에 전세사기피해지원단(이하 “지원단”이라 한다)을 설치한다.

105) **「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.

② 국토교통부장관은 정보체계의 운용을 위하여 필요한 경우 관계 기관에 자료의 제공을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 기관은 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

③ 제1항에 따른 정보체계는 「부동산 거래신고 등에 관한 법률」 제25조에 따른 부동산정보체계 및 「민간임대주택에 관한 특별법」 제60조에 따른 임대주택정보체계와 전자적으로 연계하여 활용할 수 있다.

④ 그 밖에 정보체계의 구축·운용 등에 필요한 사항은 국토교통부장관이 정한다.

활동을 홍보하는 사업임.

이 사업의 2024년도 당초 예산액 및 예산현액은 41억 6,700만원으로, 이 중 34억 300만원을 집행(81.7%)하고 1억 9,600만원을 다음 연도로 이월하면서 5억 6,800만원은 불용하였음.

【 2024년도 전세사기 피해방지 및 지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년							2025년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
전세사기 피해방지 및 지원	4,167	-	-	4,167	3,403	196	568	5,350
위원회 등 운영	1,175			1,175	845	-	330	898
시스템 등 운영	2,692			2,692	2,443	120	129	4,152
홍보	300			300	115	76	109	300

※자료: 국토교통부

나) 전세사기피해자등 결정에 관한 통계 개선 필요

전세사기피해자등 결정 절차는 제12조[106]에 따라 임차인이 국토교통부장관에게 전세사기피해자등 결정 신청으로 시작됨. 신청을 받은 국토교통부장관이 피해사실의 조사를 한 후 조사 결과 등을 첨부하여 제14조[107]에 따라 위원회에 심의를 요청하면 위원회가 전세사기피해자의 요건을 충족하였는지 판단하여 전세사기피해자등 결정을 함. 이에 대하여 이의가 있는 신청인은 제15조[108]에 따라 국토교통부장관에게 이의를 신청하고 국토교통부장관이 위원회에 재심의를 요청하게 됨.

이때, 전세사기피해자등 결정 신청은 제14조제3항[109]에 따라 안건이 상정

106) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제12조(임차인의 신청) ① 제14조에 따른 전세사기피해자등 결정을 받으려는 임차인은 국토교통부장관에게 신청하여야 한다.
② 그 밖에 전세사기피해자등 결정의 신청 방법 및 절차 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

107) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제14조(전세사기피해자등 결정) ① 국토교통부장관은 제13조제1항에 따른 조사를 마치면 다음 각 호의 자료를 첨부하여 위원회에 심의를 요청하여야 한다.
1. 제13조에 따른 피해사실의 조사 결과
2. 전세사기피해자등 결정 여부에 대한 검토의견
3. 그 밖에 위원회의 심의에 필요한 자료
② 위원회는 신청인이 제3조의 요건 등을 충족하였는지 판단하여 전세사기피해자등 결정안을 심의·의결하여야 한다.

108) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제15조(이의신청) ① 제14조에 따른 전세사기피해자등 결정에 관하여 이의가 있는 신청인은 결정을 송달받은 날부터 30일 이내에 국토교통부장관에게 이의를 신청할 수 있다.
② 국토교통부장관은 제1항에 따른 이의신청을 받은 날부터 20일 이내에 결정하여야 한다. 이 경우 국토교통부장관은 위원회에 재심의를 요청하고, 위원회가 재심의하여 의결한 전세사기피해자등 결정안에 따라 전세사기피해자등 결정을 하여야 한다.
③ 제2항에 따른 재심의에 관하여는 제14조제2항·제4항 및 제6항부터 제9항까지를 준용한다.

109) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제14조(전세사기피해자등 결정) ③ 위원회는 안건이 상정된 날부터 30일 이내에 제2항에 따른 심의·의결을 마쳐야 한다. 다만, 이 기간 내에 심의를 마칠 수 없는 부득이한 사유가 있는 경우에는 15일 이내의 범위에서 한 차례만 그 기간을 연장할 수 있다.

된 날부터 30일 내에 심의·의결을 마치되 부득이한 사유가 있는 경우 15일 이내의 범위에서 한 차례만 그 기간을 연장할 수 있으므로 45일 이내에는 처리되어야 함. 또한, 국토교통부장관은 전세사기피해자등 결정에 대한 이의신청을 제15조제2항[110]에 따라 위원회의 재심의를 거쳐 이의신청을 받은 날부터 20일 이내에 결정하여야 함.

전세사기피해를 입은 임차인은 전세사기피해자등 결정을 받아야 현행법에 따른 지원[111]을 받을 수 있기 때문에, 법정 처리기한에 맞추어 신속하게 위원회 심의·의결 절차가 진행될 수 있도록 할 필요가 있음.

그런데, 국토교통부는 위원회의 신청 및 이의신청 심의의 처리기일에 관한 통계를 작성하고 있지 않아 처리기한 준수 여부, 최대·평균 처리기일, 처리에 소요되는 기일의 변화 추이 등을 분석하여 정책에 반영할 수 없는 한계가 있음.

따라서, 국토교통부는 전세사기피해자등 결정 신청 및 이의신청에 소요되는 일수를 분석할 수 있는 통계를 작성할 필요가 있을 것으로 보임.

---

110) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제15조(이의신청) ② 국토교통부장관은 제1항에 따른 이의신청을 받은 날부터 20일 이내에 결정하여야 한다. 이 경우 국토교통부장관은 위원회에 재심의를 요청하고, 위원회가 재심의하여 의결한 전세사기피해자등 결정안에 따라 전세사기피해자등 결정을 하여야 한다.

111) 전세사기피해자등에 대한 지원의 상세는 [참고] 참조

참고 **전세사기피해자 지원 내용**

※자료: 국토교통부

❶ 「전세사기피해자」에 대한 지원

* 특별법 제2조제3호에 해당하는 자로서, 제3조의 요건을 모두 갖추고 전세사기피해 지원위원회 의결을 거쳐 결정문을 송달받은 자

유형	지원사항	세부 내용
기존주택 매수 희망자	우선매수권 행사	▸거주 중인 주택이 경·공매되는 피해 임차인에 우선매수권 부여
	구입자금 대출지원 (LTV 100%)	▸금리인하, 만기·거치기간 연장 등 지원 (디딤돌 대출 : 1.85~2.7%, 최장 30년, 최대 4억원) (보금자리론 대출 : 2.65~2.95%, 최장 50년, 최대 4억원) * 타주택 구입시 구입자금대출 지원(LTV 70→80%)
	지방세 감면	▸ 취득세 면제(200만원 한도) 및 3년간 재산세 감면* 등 * 전용면적 60㎡ 이하 50% 감면, 60㎡ 초과 25% 감면
기존주택 계속 거주 희망자	우선매수권 양도 (LH 매입)를 통해 공공임대 거주	▸우선매수권을 공공주택사업자에게 양도하는 경우 LH 등 공공주택사업자가 낙찰받은 후 공공임대로 공급(최장 20년) ※ 낙찰이 불가한 경우, 인근 공공임대 우선공급(최장 20년)
	저리 대환대출	▸금리 : 1.2 ~ 2.7% / 대출한도 : 4억(소득 1.3억원, 자산 4.88억원)
신규 전세 희망자	저리 전세대출	▸금리 : 1.2 ~ 2.7% / 대출한도 : 2.4억(소득 1.3억원, 자산 4.88억원)
	최우선변제금 미지급자 무이자 전세대출	▸선순위 근저당 설정 당시의 소액보증금 기준을 초과하거나, 갱신계약으로 소액임차인 기준을 넘게 된 피해자 (저리 전세대출 중 최우선변제금 수준을 최장 10년간 무이자 대출)
	긴급 주거지원	▸단기 거처 등 긴급한 주거지원 사유가 인정되는 경우, LH 등 보유 공공임대주택 입주(최대 2년, 시세 30%)
공통 지원	경·공매 대행 지원	▸경·공매 절차 지원을 희망하는 전세사기피해자에게 법률 상담·경매대행 등 원스톱 서비스 제공(수수료 70% 지원)
	경·공매 유예·중지	▸매각기일 전까지 관할 지방법원에 신청서 작성하여 직접 신청
	조세채권 안분	▸다주택 임대인의 전체 체납액을 주택별로 안분
	긴급복지	▸생계비 187만원(4인가구 기준, 최대 6개월), 의료비 1회(300만원 이내), 주거비 월 66만원 이내(대도시 3~4인가구 기준, 최대 12개월) 등 * 지자체에서 긴급복지지원법에 따른 현장확인 후 지원 여부, 종류 등 결정
	저소득층 신용대출	▸금리 : 3% / 대출한도 : 최대 12백만원 - 최장 6년 내 원리금분할상환(거치 1년 포함) * 신용평점 하위 20% 이하자, 차상위계층 및 기초수급자, 근로장려금 신청자격 요건 해당자
	분할상환·신용정보 등록유예	▸경공매 종료 후 기존 전세대출 미상환금 20년간 무이자 분할상환 ▸분할상환 기간 중 연체정보 등록 및 연체금 부과 면제
	법률지원	▸집행권원, 회생·파산, 손해배상청구 등 법적 절차에 대하여 법률전문가 조력비용(인당 250만원 限) 지원 ▸상속절차가 완료되지 않더라도 통지 등이 가능하도록 상속재산관리인 선임 희망 시 심판청구 법률절차 지원

❷「전세사기피해자등」 지원 내용

1. 특별법 제2조제4호다목(신탁사기 등 무권계약 포함)

* 제3조제1항제2호 및 제4호의 요건을 갖춘 자(전입신고+확정일자 부여받은 자)로서 위원회 의결을 거쳐 결정문을 송달받은 자

유형	지원사항	세부 내용
기존주택 매수 희망자	구입자금대출 지원	▸금리인하, 만기·거치기간 연장 등 지원 (디딤돌 대출 : 1.85 ~ 2.7%, 최장 30년, 최대 4억원) (보금자리론 대출 : 2.65 ~ 2.95%, 최장 50년, 최대 4억원) * 타주택 구입시 구입자금대출 지원(LTV 70→80%)
금융·주거 지원	저리 전세대출	▸금리 : 1.2 ~ 2.7% / 대출한도 : 2.4억(소득 1.3억원, 자산 4.88억원)
	저리 대환대출	▸금리 : 1.2 ~ 2.7% / 대출한도 : 4억(소득 1.3억원, 자산 4.88억원) * 신탁사기 등 무권계약의 경우 저리 대환대출 불가
	긴급 주거지원	▸단기 거처 등 긴급한 주거지원 사유가 인정되는 경우, LH 등 보유 공공임대주택 입주(최대 2년, 시세 30%)
	인근 공공임대 거주	▸LH 등 공공주택사업자가 공공임대 우선공급(최장 20년)
공통 지원	긴급복지	▸생계비 187만원(4인가구 기준, 최대 6개월), 의료비 1회(300만원 이내), 주거비 월 66만원 이내(대도시 3~4인가구 기준, 최대 12개월) 등 * 지자체에서 긴급복지지원법에 따른 현장확인 후 지원 여부, 종류 등 결정
	저소득층 신용대출	▸3%대 금리로 지원(한도 1,200만원)
	분할상환·신용정보 등록 유예	▸경공매 종료 후 기존 전세대출 미상환금 20년간 무이자 분할상환 ▸분할상환 기간 연체정보 등록 및 연체금 부과 면제
	법률지원	▸집행권원, 회생·파산, 손해배상청구 등 법적 절차에 대하여 법률전문가 조력비용(인당 250만원 限) 지원 ▸상속절차가 완료되지 않더라도 통지 등이 가능하도록 상속재산관리인 선임 희망 시 심판청구 법률절차 지원

2. 특별법 제2조제4호나목(보증금 5억 초과 조세채권 안분 희망자

* 제3조제1항제1호·제3호 및 제4호의 요건을 갖춘 자로서 위원회 의결을 거쳐 결정문을 송달받은 자

지원사항	세부 내용
조세채권 안분	▸ 다주택 임대인의 전체 체납액을 주택별로 안분

다) 전세사기 피해지원 관련 성과지표 마련 필요

이 사업은 위원회 및 지원단의 운영을 지원하고 시스템을 운영하며 위원회 활동을 홍보하기 위하여 편성·집행되고 있음. 따라서 위원회 설립과 시스템 구축의 목적인 '전세사기피해자등 결정에 관한 심의'와 긴급한 경매·공매 절차의 유예 또는 정지·중지의 협조 요청과 같은 '전세사기피해지원에 관한 중요 사항의 심의'와 관련된 성과지표를 설정하고 달성 정도를 측정하여 평가·환류할 필요가 있음.

그런데, 이 사업에 대하여 국토교통부는 특별법이 2023년 6월 1일 제정 및 시행된 이후 전세사기피해자등의 결정 또는 전세사기피해 지원과 관련된 지표를 설정하고 있지 않은 것으로 보임.

국토교통부가 2024년 3월에 발표한 「2024년 성과관리 시행계획」[112]에서도 '희망의 주거사다리를 복원하고 주거품질을 제고한다.'는 성과목표(Ⅲ-2) 아래 '임대차 제도 합리화 및 주거 부담 경감', '질 좋은 임대주택 공급을 통한 서민 주거안정 강화', '취약계층을 위한 촘촘한 주거안정망 구축'과 함께 '전세사기피해자를 위한 촘촘한 지원체계 구축'이 관리과제의 하나로 제시되어 있으나, 이 사업과 연관된 성과지표는 제시되고 있지 않음.

112) 국토교통부, 「2024년 성과관리 시행계획」, 2024.3., 234-235면 참조

전세사기피해자가 전세사기 피해에 따른 주거불안을 해소하고 피해를 회복할 수 있도록 지원할 필요성이 크다는 점, 현행법이 2027년 5월 31일까지 유효한 한시법이지만 유효기간 만료 전에 전세사기피해자등으로 결정된 사람 및 전세사기피해자등 신청을 한 사람에 대해서[113]와 시스템 운영에 관한 사항에 대해서는[114] 유효기간 만료 이후에도 현행법이 적용된다는 점에 비추어 전세사기 피해방지 및 지원 사업이 효과적으로 추진되고 있는지 평가·환류할 수 있는 사업 성과지표를 설정하여 목표 달성 여부를 측정할 필요가 있을 것으로 보임.

113) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」 (법률 제19425호, 2023. 6. 1.) 부칙 제4조(이 법의 유효기간 만료에 따른 경과조치)** 이 법의 유효기간 만료 전에 전세사기피해자등으로 결정된 사람과 제12조에 따른 전세사기피해자등 신청을 한 사람에 대해서는 이 법의 유효기간이 만료된 이후에도 이 법을 적용한다.

114) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」 (법률 제20429호, 2024. 9. 10.) 부칙 제4조(이 법의 유효기간 만료에 따른 경과조치)** 이 법에 따른 전세사기피해자등 결정 및 지원 등과 관련하여 제4조의2의 개정규정에 따른 실태조사, 제11조에 따른 전세피해지원센터 및 제16조에 따른 정보체계에 대하여는 이 법의 유효기간이 만료된 이후에도 이 법을 적용한다.

라) 전세사기피해 관련 연구용역 예산의 비목 변경 필요

국토교통부는 이 사업의 일반연구비(260-01목)로 전세사기피해 관련 연구용역 계약을 집행하고 있음. 2024년에는 예산액 2억원 중 '전세시장 분석 및 피해사례 표본연구'를 주제로 국토연구원과 계약을 체결하여 1억 7,800만원을 집행하였음.

【 전세사기피해 관련 연구용역 현황 】

(단위 : 천원)

구분	주제	기관	계약일	종료일	집행액	공개 여부
'24	전세시장 분석 및 피해사례 표본연구	국토연구원	'24.06.19	'24.12.16	178,182	예정
'25	전세사기 유형별 원인 및 지원방안 효과성 심층연구	국토연구원	'25.3.6.	'26.3.1	204,018	과업 진행 중

주) 이 사업은 2024년 신규 사업임
※자료: 국토교통부

그런데, 기획재정부의 집행지침[115]에 따르면 연구용역비(260목) 중 일반연구비(260-01목)는 기술, 전산, 임상연구 등 지식기반의 용역에 대한 반대급부를 지급하기 위한 비목이고, 정책연구비(260-02목)는 정책개발에 관한 연구, 주요 정책현안에 대한 조사·연구 등 용역제공에 대한 반대급부를 지급하기 위한 비목임.

115) 「2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」 186-188면 참조

정책연구비의 운영 및 관리는 「행정업무의 운영 및 혁신에 관한 규정」(대통령령) 제49조부터 제56조까지의 규정에 따르므로, 연구결과의 평가·활용 및 성과점검 등 관리(제52조 및 제55조[116]), 정책연구의 계약 체결 내용, 연구결과 및 평가 결과 등의 공개(제54조[117]) 등의 규정이 적용되는 장점이 있음.

전세사기 피해사례 표본연구(2024년), 전세사기 유형별 원인 및 지원방안에 관한 연구(2025년)와 같은 전세사기피해 관련 연구용역은 시급한 정책현안인 전세사기피해자에 대한 지원 및 전세사기피해 예방 정책의 수립에 필요한 조사·연구로 볼 수 있고, 그 중요성에 비추어 볼 때 정책연구비로서 통제, 공개, 성과평가 및 환류 등의 규정을 적용할 필요가 있다고 보임.

---

116) **「행정업무의 운영 및 혁신에 관한 규정」**
제52조(연구결과의 평가 및 활용) 중앙행정기관의 장은 정책연구가 종료된 후 그 정책연구결과를 평가하여야 하며, 정책연구 종료일부터 6개월 이내에 정책연구결과 활용상황을 점검하여야 한다. 이 경우 정책연구결과 평가 및 활용상황 점검에 관한 사항은 위원회의 심의를 거쳐야 한다.
제55조(기관별 성과점검 등 관리) ① 중앙행정기관의 장은 매년 기관의 정책연구 추진과정, 연구결과의 공개 및 활용상황 등을 점검하여야 한다.
② 행정안전부장관은 제1항에 따른 기관별 점검사항을 종합하여 정책연구의 성과를 점검할 수 있다.
③ 행정안전부장관은 제2항에 따른 종합점검 결과를 해당 중앙행정기관의 장, 기획재정부장관 및 감사원장에게 통보해야 한다.
④ 기획재정부장관은 제3항에 따라 행정안전부장관으로부터 통보받은 점검결과를 다음 해 예산을 편성할 때에 반영할 수 있다.

117) **「행정업무의 운영 및 혁신에 관한 규정」**
제54조(정책연구의 공개) ①중앙행정기관의 장은 다음 각 호의 사항을 그 공개가 가능한 때에 지체 없이 정책연구관리시스템을 통하여 공개하여야 한다.
1. 정책연구의 계약 체결 내용
2. 정책연구결과 및 그 평가 결과
3. 정책연구결과 활용상황
4. 그 밖에 중앙행정기관의 장이 필요하다고 인정하는 정책연구에 관한 사항
② 지방자치단체의 장 및 교육감은 정책연구가 종료된 후 제1항제2호에 따른 정책연구결과를 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 정책연구관리시스템을 통하여 공개하여야 한다.
③ 「공공기관의 정보공개에 관한 법률」 제9조에 따른 비공개 대상 정보에 대해서는 제1항 및 제2항을 적용하지 아니한다.

따라서, 전세사기피해 관련 연구용역의 비목을 일반연구비(260-01목)에서 정책연구비(260-02목)로 변경하는 방안을 검토해 볼 필요가 있을 것으로 생각됨.

7) 부동산종합정보시스템 운영(정보화)(4263-503)

○ 국토교통부는 2024년에 발생한 부동산행정서비스의 오류·장애 등의 원인을 철저히 분석하고, 향후 신규 시스템 개통 및 시스템 고도화 시 오류·장애 발생 방지를 위한 면밀한 관리체계를 수립할 필요가 있음.

가) 개요

부동산종합정보시스템 운영 사업은 부동산거래관리시스템(RTMS), 부동산거래전자계약시스템(IRTS), 산업입지정보망, 개발제한구역정보화 및 재결정보시스템 등 부동산 행정 관련 전산시스템을 구축·운영하는 사업으로, 다음과 같은 5개 내역사업으로 구성되어 있음.

【 부동산종합정보시스템 운영 사업 내역사업별 주요 내용 】

사업명	주요 내용
부동산거래관리시스템 (RTMS)	◦ 부동산거래 신고, 전월세 확정일자 관련 업무를 전자적으로 처리하고, 수집된 정보를 종합적으로 관리
부동산거래전자계약시스템 (IRTS)	◦ 정보통신기술을 활용하여 종이 없는 비대면 부동산거래계약 및 부동산거래 관련 서비스와의 원스톱 연계 시스템 구축·운영
산업입지정보망	◦ 산업입지정보(계획, 지정, 조성, 분양, 준공 등)에 대한 신속한 정보 수집 및 분석을 통해 자료를 산업용지 실수요자에게 공급
개발제한구역정보화	◦ 개발제한구역 내 각종 정보를 효율적으로 관리하고, 축적된 정보를 토대로 정책수립을 지원
재결정보시스템	◦ 공익성 협의 및 공익사업에 필요한 토지 및 지장물에 대한 재결을 효율적으로 지원하는 시스템

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2024년도 예산액은 65억 1,900만원으로, 전년도 이월액 1억 8,700만원에 따른 예산현액 67억 600만원 중 65억 4,700만원을 집행(97.6%)하고 1억 5,900만원을 불용하였음.

【 2024년도 부동산종합정보시스템 운영 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년							2025년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
부동산종합정보시스템 운영	6,519	187	-	6,706	6,547	-	159	8,726
부동산거래관리시스템	2,956	138	-	3,094	3,034	-	60	3,666
부동산거래전자계약시스템	1,709	-	-	1,709	1,674	-	35	2,639
산업입지정보망 운영	518	49	-	567	553	-	14	431
개발제한구역 정보화	546	-	-	546	521	-	25	293
재결정보시스템	790	-	-	790	765	-	25	298

※ 자료: 국토교통부

나) 부동산행정서비스의 오류·장애 방지를 위한 면밀한 관리체계 마련 필요

국토교통부는 「부동산 거래신고 등에 관한 법률」 제25조 및 같은 법 시행령 제19조 등[118]에 근거하여 '부동산거래관리시스템'(2006년부터 운영, 이하 "RTMS[119]"라 함)과 '부동산거래 전자계약시스템'(2016년부터 운영,

118) **「부동산 거래신고 등에 관한 법률」**
제25조(부동산정보체계의 구축·운영) 국토교통부장관은 효율적인 정보의 관리 및 국민편의 증진을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 부동산거래 및 주택 임대차의 계약·신고·허가·관리 등의 업무와 관련된 정보체계를 구축·운영할 수 있다.

「부동산 거래신고 등에 관한 법률 시행령」
제19조(부동산정보체계의 구축·운영) ① 국토교통부장관은 법 제25조에 따라 효율적인 정보의 관리 및 국민편의 증진을 위하여 다음 각 호의 정보를 관리할 수 있는 정보체계를 구축·운영할 수 있다.
1. 법 제3조에 따른 부동산거래 신고 정보
2. 검증체계 관련 정보
2의2. 법 제6조의2에 따른 주택 임대차 계약 신고 정보
2의3. 법 제6조의3에 따른 주택 임대차 계약의 변경 및 해제 신고 정보
3. 법 제8조에 따른 외국인등의 부동산 취득·보유 신고 자료 및 관련 정보
4. 토지거래계약의 허가 관련 정보
5. 「부동산등기 특별조치법」 제3조에 따른 검인 관련 정보
6. 부동산 거래계약 등 부동산거래 관련 정보

이하 “IRTS[120]”라 함)을 구축·운영해오고 있음.

한편, 국토교통부는 「부동산 가격공시에 관한 법률」 제10조 및 제17조[121]에 따라 시장·군수 또는 구청장이 담당하는 개별부동산(개별토지, 개별주택) 가격 결정·공시 등의 업무를 지원하기 위하여, ‘지가조사’(5731-301) 세부사업을 통해 ‘부동산 공시가격 산정시스템’(이하 “KOREPS[122]”라 함)을 구축하여 2024년 1월부터 운영해오고 있음.

RTMS, IRTS 및 KOREPS는 공통적으로 전국 단위의 부동산행정서비스를 제공하기 위한 정보시스템인데, 2024년 초 시스템 고도화 또는 초기 운영 과정에서 각각 오류 및 장애 등이 발생하였음.

먼저, RTMS는 국토교통부의 시스템과 229개 지방자치단체의 시스템으로 이원화되어 운영되어 왔으며, 2024년 2월 13일부터 분산된 시스템을 통합한 차세대 RTMS로 전환 운영되었음.

---

119) RTMS; Real Estate Transaction Management System

120) IRTS; Integrated Real Estate Trade Support System

121) **「부동산 가격공시에 관한 법률」**

제10조(개별공시지가의 결정·공시 등) ① 시장·군수 또는 구청장은 국세·지방세 등 각종 세금의 부과, 그 밖의 다른 법령에서 정하는 목적을 위한 지가산정에 사용되도록 하기 위하여 제25조에 따른 시·군·구부동산가격공시위원회의 심의를 거쳐 매년 공시지가의 공시기준일 현재 관할 구역 안의 개별토지의 단위면적당 가격(이하 “개별공시지가”라 한다)을 결정·공시하고, 이를 관계 행정기관 등에 제공하여야 한다.

제17조(개별주택가격의 결정·공시 등) ① 시장·군수 또는 구청장은 제25조에 따른 시·군·구부동산가격공시위원회의 심의를 거쳐 매년 표준주택가격의 공시기준일 현재 관할 구역 안의 개별주택의 가격(이하 “개별주택가격”이라 한다)을 결정·공시하고, 이를 관계 행정기관 등에 제공하여야 한다.

122) KOREPS; Korea Real Estate Pulic Evaluation System)

그런데, 차세대 RTMS로의 전환 과정에서 신고 대상 부동산 정보를 거래 당사자 또는 담당공무원이 직접 입력한 일부 사례에서 입력 정보가 건축물 대장 상의 정보와 대응되지 않아 신고 대상 부동산의 실거래 정보 공개가 지연되는 등의 상황이 발생하였음.

한편, RTMS가 차세대 시스템으로 전환되는 과정에서 전환(2024. 2. 13.) 직전인 2024년 설 연휴(2024. 2. 9.(금)~2. 12.(월)) 기간 실거래·임대차신고 등의 서비스가 일시중단된다는 안내가 공지(2024. 2. 4.)되자, 설 연휴 전 중개계약 수요가 급증하였고 이로 인해 IRTS의 경우 2024년 2월 7일(수)의 동시접속자 수가 서버의 수용 범위를 초과하며 접속시스템 장애가 발생하였음[123].

아울러, IRTS는 당초 2024년에 시스템 기능개선사업을 연내 추진한다는 계획이었으나, 같은 해 2월에 발생한 시스템 장애로 인해 '긴급 서버 안정화'를 우선 추진하는 과정 등에서 해당 시스템 기능개선사업의 계약이 2024년 12월에 체결되고 2025년 3월에 사업이 완료되는 등 사업 추진이 지연되었음.

마지막으로, KOREPS는 2024년 초 운영이 시작되었는데, 290여 개의 행정시스템과 연계하는 과정에서 데이터 처리량 과다 등으로 시스템에 부하가 발생하였고, ①처리 속도 저하, ②입력・조회 기능 미작동, ③단순 화면 송출 오류, ④인쇄 기능 미작동 등의 오류가 발생하였음.

123) 국민일보, ""오늘 계약인데" 국토부 부동산 사이트 먹통 '발동동'", 2024. 2. 7.

【 2024년 발생한 부동산거래관리시스템 등의 오류·장애 등 현황 】

구분	주요 문제점	조치 현황
부동산 거래관리 시스템 (RTMS)	◦ 수기 입력 등으로 인해 입력자료와 부동산 공부자료(건축물대장 등)가 상이* 하여 실거래가 공개 지연 * 건축물대장 상 호정보에 동명+단지명이 결합(씨이-000호)되어 있으나, 거래 신고 시 동·호 정보를 수기 입력(C동 000호)하여 건축물대장과 불일치하는 경우 등 발생 ◦ 거래금액 입력 오류 - 전월세 가액 등 입력 오류	◦ (절차 개선) 실거래가 공개가 지연된 사례를 추출하고 이러한 사례를 유형별로 분류하여 건축물대장 정보와 연계되도록 개선 ◦ (교육강화) 시·군·구 부동산거래 신고업무 담당자의 직무역량을 강화하여 거래신고 사항에 대한 입력 오류 방지 ◦ (시스템 개선) 과도한 고·저가 거래금액 등 입력 오류로 추정되는 건에 대해 사전 검증 기능 추가 등 시스템 개선
부동산거래 전자계약 시스템 (IRTS)	◦ RTMS 차세대 전환에 따른 실거래·임대차신고 중지(2.9.~2.12.) 예고(2.4.) 이후 설 연휴 전 민간중개계약 수요 집중으로 동시접속자 수가 증가하여 서버 용량이 초과되며 시스템 장애 발생 - 설계용량('16년 구축, 150여명 동시접속 가능)을 초과한 동시접속 폭주(180~280명)	◦ ('24년) 긴급 서버 안정화 완료(대량접속 제어솔루션 도입, 메모리 및 SSD 증설) ◦ ('25년) 노후화 DB서버(2대) SW·HW 교체 추진 중
	◦ 2024년 시스템 기능개선사업 지연 - '24.2월 시스템 장애로 '긴급 서버 안정화' 추진 + 연계시스템(RTMS) 차세대 전환 및 정보화통계담당관실의 정보화사업 사전협의 지연('24.7.22.~9.26.) - 입찰공고('24.11.11.~11.27.) → 제안서 평가 및 사업자 선정('24.11.29.) → 계약('24.12.10.)	◦ ('25. 3월) 2024년 시스템 기능개선사업 완료 ◦ 2025년 시스템 기능개선사업은 추진 중('25. 7월, 사전협의 완료)
부동산 공시가격 산정 KOREPS	◦ 2024년 초 운영 초기에 오류 발생 - 오류 유형 : ①처리 속도 저하, ②입력·조회 기능 미작동, ③단순 화면 송출 오류, ④인쇄 기능 미작동 - 발생 원인 : KOREPS 시스템 신규 오픈에 따라 타 시스템(약 290여개) 연계 등을 실시하였고, 데이터 처리량 과다 등으로 시스템에 부하 발생	◦ KOREPS 운영 초기에 집중 제기된 민원에 대해서는 분산처리, 기능 개선, 인프라 재배치 등 조치를 실시(~'24.3월) ◦ 향후 국가정보자원관리원과 협의하여 저장용량, 메모리 증설 등 기능 개선 실시('24.11월)

※ 자료: 국토교통부 보도자료 및 제출자료 등을 바탕으로 재작성

국토교통부는 업무절차 개선, 교육 강화, 시스템 보완 등을 거쳐 현재 RTMS, IRTS 및 KOREPS가 안정적으로 운영되고 있고, 2025년에 예정되어 있는 기능개선 및 유지·보수 사업 등도 차질 없이 진행하겠다는 입장임.

다만, 2023년 11월 발생한 대규모 행정전산망 마비[124]로 인해 국민 불편이 초래된 가운데, 행정정보서비스에 대한 정부합동 특별점검(2023.12.) 결과 IRTS에 대해 안정성 강화 필요성이 지적[125]되는 등 정보서비스의 안정적 운영을 위한 대응체계 점검이 필요하였음에도 불구하고, 2024년에는 RTMS 및 IRTS 등에서 오류·장애 등이 발생하여 부동산 시장에 혼란이 초래된 바 있음.

정보시스템은 상호 연계로 인해 특정 시스템의 오류 발생 시 연쇄 장애가 초래될 우려가 있다는 점에서 개별 시스템의 안정성이 확보될 필요가 있고, RTMS, IRTS 및 KOREPS는 투명한 부동산 거래 및 임대차 시장 질서 확립을 위한 시스템이라는 점에서 전세사기 피해 방지 등을 위해서도 안정적인 운영이 필요한 측면이 있음.

이에 국토교통부는 2024년에 발생한 RTMS, IRTS 및 KOREPS의 오류·장애 등의 원인을 철저히 분석하고 향후 신규 시스템 개통 및 시스템 고도화 시 오류·장애 발생 방지를 위한 면밀한 관리체계를 수립할 필요가 있을 것으로 보임.

---

124) 2023년 11월 17일 지방행정전산망 '새올'을 시작으로, 정부 온라인민원서비스인 '정부24'와 국가전자조달시스템인 '나라장터', 모바일신분증 웹사이트와 애플리케이션(앱)에 이르기까지 국가전산시스템 장애가 발생한 바 있음.

125) 국토교통부에 따르면, 2023년 12월 국가안보실 주관 행정정보서비스 특별점검에서 '서버 버전 업데이트 등 최신화, 재해복구시스템(DR) 구성 및 ISP망 이중화, 긴급복구 대응책 마련 등'의 지적사항이 제기되었음.

라. 건설정책국

1) SOC안전정보시스템(정보화)(4241-511)

○ 「지하안전관리에 관한 특별법」은 지하시설물의 안전점검에 관한 사항을 지하안전정보체계에 포함하도록 하고 있으나, 지하시설물관리자 및 시장·군수·구청장은 안전점검 및 안전관리 실태점검 결과의 지하안전정보시스템 입력이 매우 저조한바, 국토교통부는 지하안전정보시스템의 안전점검 및 안전관리 실태점검 관련 정보가 실제 점검 실시 현황 및 결과를 정확하게 반영할 수 있도록 관리를 강화할 필요가 있음.

가) 개요

SOC안전정보시스템(정보화) 사업은 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」 제55조[126]에 따른 '시설물통합정보관리체계', 「지하안전관리에 관한 특별법」 제47조[127]에 따른 '지하안전정보체계', 「건설기술 진흥법」

126) **「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」**
제55조(시설물통합정보관리체계의 구축·운영 등) ① 국토교통부장관은 **시설물의 안전 및 유지관리에 관한 정보를 체계적으로 관리**하기 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 **시설물통합정보관리체계를 구축·운영**하여야 한다.
1. 제5조 및 제6조에 따른 기본계획과 시설물관리계획
2. 제9조에 따른 설계도서 및 시설물관리대장 등 관련 서류
3. 제9조제8항에 따른 시설물의 준공 또는 사용승인 통보 내용
4. 제17조에 따른 안전점검 및 정밀안전진단 결과보고서
5. 제18조에 따른 정밀안전점검 또는 정밀안전진단 실시결과에 대한 평가
6. 제23조에 따른 사용제한 등 긴급안전조치에 관한 사항
7. 제24조에 따른 시설물의 보수·보강 등에 관한 사항
8. 제28조, 제31조제1항, 제35조 및 제67조에 따른 안전진단전문기관의 등록, 등록사항의 변경신고, 휴업·재개업 또는 폐업 신고, 등록취소, 영업정지, 시정명령 또는 과태료 등에 관한 사항
9. 제28조의2, 제31조제1항, 제35조 및 제67조에 따른 안전점검전문기관의 등록, 등록사항의 변경신고, 휴업·재개업 또는 폐업 신고, 등록취소, 영업정지, 시정명령 또는 과태료 등에 관한 사항
10. 제36조에 따른 안전점검등 및 성능평가의 실적
11. 제40조에 따른 성능평가 결과보고서
12. 제41조에 따른 유지관리 결과보고서
13. 그 밖에 시설물의 안전 및 유지관리에 관한 사항으로서 국토교통부령으로 정하는 사항

제62조[128]에 따른 ‘건설공사 안전관리 종합정보망’을 운영·관리하는 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 32억 4,700만원으로, 이 중 31억 800만원을 집행하고, 1억 3,900만원을 불용하였음.

【 2024년도 SOC안전정보시스템(정보화) 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
SOC안전정보시스템 (정보화)	3,247	3,247	-	-	3,247	3,108	-	139	4,460
- 시설물통합정보관리 시스템	1,198	1,198	-	-	1,198	1,163	-	35	942
- 지하안전정보시스템	689	689	-	-	689	651	-	38	615
- 건설공사 안전관리 종합정보망	1,360	1,360	-	-	1,360	1,294	-	66	2,903

※ 자료: 국토교통부

127) 「지하안전관리에 관한 특별법」
제47조(지하안전정보체계의 구축·운영) ① 국토교통부장관은 지하안전관리에 관한 정책의 수립·평가 또는 연구·조사 등에 활용하기 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 지하안전정보체계를 구축·운영하여야 한다.
1. 제6조부터 제8조까지에 따른 지하안전관리계획에 관한 사항
2. 지하안전평가서등에 관한 사항
3. 제25조·제28조·제32조 및 제56조에 따른 지하안전평가 전문기관의 등록, 등록사항의 변경신고, 휴업·재개업 신고, 등록말소, 등록취소, 영업정지, 대행실적 또는 과태료 등에 관한 사항
4. 제34조에 따른 지하시설물 및 주변 지반에 대한 안전점검에 관한 사항
5. 제35조 및 제37조에 따른 중점관리대상의 지정 및 안전확보에 관한 사항
6. 제40조에 따른 중점관리대상의 정비계획에 관한 사항
7. 제46조에 따른 지반침하 사고 및 피해 현황·통계에 관한 사항
8. 그 밖에 지하안전관리를 위하여 국토교통부령으로 정하는 사항

128) 「건설기술 진흥법」
제62조(건설공사의 안전관리) ⑮ 국토교통부장관은 건설사고 통계 등 건설안전에 필요한 자료를 효율적으로 관리하고 공동활용을 촉진하기 위하여 건설공사 안전관리 종합정보망(이하 “정보망”이라 한다)을 구축·운영할 수 있다.

나) 안전점검 및 안전관리 실태점검 관련 지하정보 관리 강화 필요

이 사업의 내역사업인 '지하안전정보시스템'은 「지하안전관리에 관한 특별법」 제47조에 따라 지하안전관리에 관한 정책의 수립·평가 또는 연구·조사 등에 활용하기 위하여 구축된 지하안전정보체계인 '지하안전정보시스템(JIS)'[129]을 국토안전관리원에 위탁하여 운영·관리[130]하도록 하는 사업임.

지하안전정보시스템의 구축·운영은 2016년 1월 「지하안전관리에 관한 특별법」 제정[131] 시 규정된 사항으로, 국토교통부는 2016년 2월부터 5월까지 지하안전정보시스템 구축을 위한 ISP(정보화전략계획)를 수립하였고, 2017년 8월부터 지하안전정보시스템 개발사업에 착수하여 2018년 4월에 구축을 완료하였으며, 2018년 5월부터 6월까지 시범운영을 거쳐 2018년 7월부터

---

129) 지하안전정보시스템(https://www.jis.go.kr)

130) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제49조(권한의 위임·위탁) ② **국토교통부장관**, 시·도지사 및 시장·군수·구청장은 이 법에 따른 업무의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 「공공기관의 운영에 관한 법률」**에 따른 공공기관 또는 지하안전과 관련된 기관·단체에 위탁**할 수 있다.

「지하안전관리에 관한 특별법 시행령」
제43조(권한의 위임·위탁) ② 국토교통부장관은 법 제49조제2항에 따라 다음 각 호의 업무를 제3항 및 제4항에 따라 지정하는 기관에 위탁한다.
5. 법 제47조에 따른 **지하안전정보체계의 운영 및 관리**

「지하안전관리 업무위탁기관 등 지정에 관한 고시」(국토교통부고시)
1. 지하안전관리 업무위탁기관 지정
○ 위탁업무
-「지하안전관리에 관한 특별법」 제49조제2항, 같은 법 시행령 제43조제2항에 따른 각 목의 업무
다. **지하안전정보체계의 운영 및 관리 업무**
○ 위탁기관 - **국토안전관리원**
○ 지정기간 - 2027년 12월 31일까지

131) 「지하안전관리에 관한 특별법」(법률 제13749호, 2016.1.7. 제정, 2018.1.1. 시행)

지하안전정보시스템을 정식 운영하고 있음.

【 지하안전정보시스템 구축 경과 및 소요 예산 】

❍ 2016.1. : 「지하안전관리에 관한 특별법」 제정
❍ 2016.2.~2016.5. : 지하안전정보시스템 구축 ISP 수립
❍ 2017.8.~2018.4. : 지하안전정보시스템 구축 완료
❍ 2018.1. : 「지하안전관리에 관한 특별법」 시행
❍ 2018.5.~2018.6 : 지하안전정보시스템 시범 운영
❍ 2018.7.~ : 지하안전정보시스템 정식 운영

※자료: 국토교통부

「지하안전관리에 관한 특별법」 제47조[132]에 따르면, 지하안전정보시스

---

132) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제47조(지하안전정보체계의 구축·운영) ① 국토교통부장관은 **지하안전관리에 관한 정책의 수립·평가 또는 연구·조사 등에 활용**하기 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 **지하안전정보체계를 구축·운영**하여야 한다.
1. 제6조부터 제8조까지에 따른 **지하안전관리계획**에 관한 사항
2. **지하안전평가서등**에 관한 사항
3. 제25조·제28조·제32조 및 제56조에 따른 **지하안전평가 전문기관**의 등록, 등록사항의 변경 신고, 휴업·재개업 신고, 등록말소, 등록취소, 영업정지, 대행실적 또는 과태료 등에 관한 사항
4. 제34조에 따른 지하시설물 및 주변 지반에 대한 **안전점검**에 관한 사항
5. 제35조 및 제37조에 따른 **중점관리대상의 지정 및 안전확보**에 관한 사항
6. 제40조에 따른 **중점관리대상**의 정비계획에 관한 사항
7. 제46조에 따른 **지반침하 사고 및 피해 현황·통계**에 관한 사항
8. 그 밖에 지하안전관리를 위하여 국토교통부령으로 정하는 사항

「지하안전관리에 관한 특별법 시행규칙」
제24조(지하안전정보체계의 구축·운영) 법 제47조제1항제8호에서 **"국토교통부령으로 정하는 사항"**이란 다음 각 호의 사항을 말한다.
1. 지하안전 관련 **보고서, 연구논문집 및 정기간행물**
2. 그 밖에 지하안전과 관련하여 국토교통부장관이 필요하다고 인정하는 자료

「지하안전정보체계 운영규정」(국토교통부고시)
제5조(지하안전정보의 종류) **JIS로 관리하는 지하안전정보의 종류**는 다음의 각 호와 같다.
1. 법 제47조제1항에 따라 국토교통부장관이 지하안전관리에 관한 정책의 수립·평가 또는 연구·조사 등에 활용하기 위하여 JIS에 포함하도록 한 다음 각 목의 사항

템에는 지하안전관리계획, 지하안전평가서등[133], 지하안전평가 전문기관의 등록, 등록사항의 변경신고, 휴업·재개업 신고, 등록말소, 등록취소, 영업정지, 대행실적 또는 과태료, 지하시설물 및 주변 지반에 대한 안전점검에 관한 사항 등이 포함되어야 하며,

이에 따라, 지하안전정보시스템은 「지하안전관리에 관한 특별법」 제47조에 따른 지하정보들을 관리할 수 있도록 지하안전관리기본계획 관리, 지하안전평가 관리, 전문기관 관리, 지하안전점검 관리 등의 체계로 구성되어 있음.

가. 법 제6조부터 제8조까지에 따른 지하안전관리계획에 관한 사항
나. 지하안전평가, 착공후지하안전조사, 소규모 지하안전평가 및 지반침하위험도평가(이하 "지하안전평가등"이라 한다)에 관한 사항
다. 법 제25조·제28조·제32조 및 제56조에 따른 지하안전평가 전문기관(이하 "전문기관"이라 한다)의 등록, 등록사항의 변경신고, 휴업·재개업 신고, 등록말소, 등록취소, 영업정지, 대행실적 또는 과태료 등에 관한 사항
라. 법 제34조에 따른 지하시설물 및 주변 지반에 대한 안전점검에 관한 사항
마. 법 제35조 및 제37조에 따른 중점관리대상의 지정 및 안전확보에 관한 사항
바. 법 제40조에 따른 중점관리대상의 정비계획에 관한 사항
사. 법 제46조에 따른 지반침하 사고 및 피해 현황·통계에 관한 사항

2. 「지하안전관리 업무지침」(이하 "지침"이라 한다) 제52조에 따라 지방국토관리청의 장이 공개하는 협의내용
3. 지침 제78조에 따라 지방국토관리청의 장이 국토교통부장관에게 보고 하는 지하안전평가등의 협의실적 입력현황
4. 그 밖에 JIS를 구축하기 위해 국토교통부장관이 요청하는 사항

133) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제24조(지하안전평가 등의 대행) ② 지하안전평가등을 하려는 지하개발사업자 및 지하시설물관리자는 다음 각 호의 사항을 지켜야 한다.
1. 다른 지하안전평가서, 착공후지하안전조사서, 소규모 지하안전평가서 및 제35조제1항에 따른 지반침하위험도평가서(이하 **"지하안전평가서등"**이라 한다)의 내용을 복제하여 지하안전평가서등을 작성하지 아니할 것

【 지하안전정보시스템 구성도 】



※자료: 국토교통부

그런데, 지하안전정보체계에 포함되어야 하는 「지하안전관리에 관한 특별법」 제34조[134]에 따른 안전점검에 관한 사항(법 제47조제1항제4호)과 관

련하여, 2020년부터 2024년까지 ‘지하시설물관리자가 실시하는 안전점검(법 제34조제1항)’ 및 ‘시장・군수・구청장이 실시하는 안전관리 실태점검(법 제34조제2항)’ 결과의 지하안전정보시스템 입력 현황을 살펴보면,

‘안전점검’ 중 육안조사 결과 입력 건수는 연간 2,002~7,592건으로 점검 대상 지하시설물 대비 18.8~67.7%가 입력되었고, 공동(空洞)조사 결과 입력 건수는 연간 95~4,427건으로 점검 대상 지하시설물 대비 0.8~40.1%가 입력되었으며,[135]

---

134) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제34조(지하시설물 및 주변 지반에 대한 안전점검 등) ① **지하시설물관리자**는 소관 **지하시설물 및 주변 지반에 대하여** 안전관리규정에 따른 **안전점검**을 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 정기적으로 실시하고 그 **결과를 시장・군수・구청장에게 통보**하여야 한다.
② **시장・군수・구청장**은 관할 구역에 있는 지하시설물 및 주변 지반에 대하여 **연 1회 이상 안전관리 실태를 점검**하여야 한다. 다만, 제1항에 따라 통보받은 안전점검 결과를 검토하여 지반침하의 우려가 없다고 판단하는 경우에는 이를 생략할 수 있다.

135) **「지하안전관리에 관한 특별법 시행규칙」**
제16조(안전점검 대상 지하시설물 등) ① 법 제34조제1항에 따라 지하시설물관리자가 안전점검을 실시하여야 하는 지하시설물의 종류 및 주변 지반의 범위, **안전점검의 실시시기 및 방법**은 **별표 3**과 같다.

■ **지하안전관리에 관한 특별법 시행규칙 [별표 3]**
안전점검 대상 지하시설물의 종류 및 주변지반의 범위, 안전점검의 실시 시기 및 방법

구분	세부내용
3. 안전점검의 실시 시기 및 방법	가. 지반침하 **육안조사**: 연 1회 이상 나. 지표투과레이더 탐사를 통한 **공동(空洞)조사**: 종전의 조사 완료일을 기준으로 매 5년마다 1회 이상

「지하안전관리 업무지침」(국토교통부고시)
제2조(용어의 정의) 이 지침에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.
8. **"육안조사"**란 경험과 기술을 갖춘 자가 **육안이나 간단한 점검기구 등으로 검사**하여 지하시설물 및 주변 지반에 **내재되어 있는 위험요인을 조사**하는 행위를 말한다.
10. **"공동(空洞)조사"**란 **지하물리탐사**를 이용하여 지하시설물 및 주변지반에 **침하・공동(空洞) 등의 발생유무를 파악**하는 행위를 말한다.

【 안전점검 결과의 지하안전전보시스템 입력 현황 】

(단위: 개소, 건, %)

구분	안전점검 대상 지하시설물	육안조사	공동(空洞)조사
2020년	10,654	2,002	95
		(18.8)	*(0.8)*
2021년	10,805	2,657	551
		(24.6)	*(5.1)*
2022년	11,038	5,228	4,427
		(47.4)	*(40.1)*
2023년	11,160	6,378	634
		(57.1)	*(5.7)*
2024년	11,211	7,592	318
		(67.7)	*(2.8)*

※자료: 국토안전관리원

‘안전관리 실태점검’은 결과를 입력한 시·군·구가 연간 1~6개이고, 결과 입력 건수는 연간 1~264건으로, 국토교통부에서 별도의 공문[136]을 시행하여 확인한 수치와 비교하면 극히 일부 실태점검 결과만 지하안전정보시스템에 입력되었음.

136) 국토교통부는 2024.10.7. ‘안전관리 실태점검, 고위험지역 선정 및 특별점검 실시 요청’, 2024.11.7. ‘지하안전관리 확인점검 및 지자체 도로 자체 지반탐사 실적 제출 요청’ 공문을 시행하여 시·군·구의 안전관리 실태점검 현황을 확인하였음.

【 안전관리 실태점검 결과의 지하안전전보시스템 입력 현황 】

(단위: 개, 건)

구분	실태점검 결과 국토교통부 별도 확인		실태점검 결과 입력	
	시・군・구	실시 건수	시・군・구	입력 건수
2020년	47	720	3	117
2021년	63	887	1	1
2022년	90	1,069	5	72
2023년	168	2,969	3	9
2024년	191	4,052	6	264

※자료: 국토교통부 및 국토안전관리원 제출 자료 재구성

「지하안전관리에 관한 특별법」 제47조[137]는 지하안전정보시스템의 구축・운영 목적이 지하안전관리에 관한 정책의 수립・평가 또는 연구・조사 등에 활용하기 위한 것임을 명시하고 있는데,

2020년부터 2024년까지와 같이 입력 현황이 저조해서는 지하시설물관리자의 안전점검 및 시장・군수・구청장의 안전관리 실태점검 현황조차 파악

137) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제47조(지하안전정보체계의 구축・운영) ① 국토교통부장관은 **지하안전관리에 관한 정책의 수립・평가 또는 연구・조사 등에 활용**하기 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 **지하안전정보체계를 구축・운영**하여야 한다.
1. 제6조부터 제8조까지에 따른 지하안전관리계획에 관한 사항
2. 지하안전평가서등에 관한 사항
3. 제25조・제28조・제32조 및 제56조에 따른 지하안전평가 전문기관의 등록, 등록사항의 변경 신고, 휴업・재개업 신고, 등록말소, 등록취소, 영업정지, 대행실적 또는 과태료 등에 관한 사항
4. 제34조에 따른 지하시설물 및 주변 지반에 대한 **안전점검**에 관한 사항
5. 제35조 및 제37조에 따른 중점관리대상의 지정 및 안전확보에 관한 사항
6. 제40조에 따른 중점관리대상의 정비계획에 관한 사항
7. 제46조에 따른 지반침하 사고 및 피해 현황・통계에 관한 사항
8. 그 밖에 지하안전관리를 위하여 국토교통부령으로 정하는 사항

할 수 없어, 지하안전정보시스템이 구축 목적에 부합하지 않게 운영되고 있는 것으로 보이며,

이같은 상황에서는 안점점검 및 안전관리 실태점검 현황을 파악하기 위해 2024년 사례와 같이 국토교통부에서 별도의 공문을 시행할 수밖에 없을 것으로 보이는바, 지하정보를 관리하기 위한 시스템이 마련되어 있음에도 소극적인 운영으로 인해 행정력이 낭비되는 측면도 있는 것으로 생각됨.

국토교통부는 국토교통부장관의 자료 제출 요청 권한을 규정하고 있는 「지하안전관리에 관한 특별법」 제47조제2항[138]와 「지하안전정보체계 운영규정」(국토교통부고시) 제6조 및 제16조[139]에 따라, 매년 1월 지하안전정보체계의 구축을 위한 자료의 제출을 요청[140]하였다고 설명하고 있으나,

---

138) **「지하안전관리에 관한 특별법」**

제47조(지하안전정보체계의 구축·운영) ② **국토교통부장관**은 제1항에 따른 **지하안전정보체계를 구축하기 위하여** 관계 중앙행정기관의 장, 시·도지사 및 시장·군수·구청장, 지하안전평가 전문기관에 **필요한 자료의 제출을 요청할 수 있다**. 이 경우 요청을 받은 자는 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

139) **「지하안전정보체계 운영규정」(국토교통부고시)**

제6조(지하안전정보의 제출 요청) 국토교통부장관은 **법 제47조제2항에 따른 필요한 자료의 제출**을 **매년 1월 31일까지** 관계 중앙행정기관의 장, 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다), **시장·군수·구청장**(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다) 및 지하안전평가 전문기관(이하 "관계기관"이라 한다)에게 **요청하여야 한다**.

제16조(지하시설물 및 주변 지반에 대한 안전점검 등) ① 시장·군수·구청장은 **제6조에 따라 국토교통부장관이 지하시설물 및 주변지반의 안전점검 결과의 제출을 요청**하는 경우 이를 지체 없이 지하시설물관리자에게 통보하여야 한다.

② **제1항에 따른 통보를 받은 지하시설물관리자**는 법 제34조제1항에 따라 실시한 소관 지하시설물 및 주변지반에 대한 안전점검을 마친 날부터 **30일 이내에 그 결과를 JIS에 입력**하여야 한다.

③ 시장·군수·구청장은 **제6조에 따라 국토교통부장관이 안전관리 실태점검 결과의 제출을 요청**하는 경우 별지 제1호서식에 따라 요청받은 날로부터 **30일 이내에 JIS에 입력**하여야 한다.

140) 시·도 지하안전관리계획 등 지하안전정보 자료 제출 요청(2024.1.5.) 등

지하안전정보시스템이 운영을 개시(2018.7. 정식 운영)한 후 약 7년이 경과한 현 시점에서도 안전점검 및 안전관리 실태점검 결과의 지하안전정보시스템 입력이 저조한 것은, 지하시설물관리자 및 시장·군수·구청장의 지하안전정보시스템 이용에 대한 인식이 부족한 측면이 있겠으나, 국토교통부도 필요한 자료의 제출 요청에 그치지 않고 해당 자료의 제출 여부를 확인하여 미진한 부분을 지속적으로 개선하기 위해 적극적으로 대처할 필요가 있었던 것으로 생각됨.

한편, 2025년 5월 27일부터는 지반침하 우려 지역에 대한 관리 체계를 강화하기 위하여 국토교통부장관에게도[141] 지반침하가 발생할 우려가 있는 지역의 지하시설물 및 주변 지반에 대한 안전관리 현황을 파악하기 위하여 '현장조사'를 할 수 있도록 하는 내용의 「지하안전관리에 관한 특별법」 제36조제6항[142]이 신설되어 시행되고 있는데,

국토교통부장관이 현장조사를 적시에 실시하여 사고 예방에 필요한 조치를 취하기 위해서는 시장·군수·구청장이 제출한 안전관리 실태점검 결과를 상시 모니터링하여 지반침하가 발생하였거나 발생할 우려가 지역을 신속하게 파악하는 등 지하안전정보시스템을 통한 안전관리 실태점검 현황 및 결과 정보의 정확한 관리가 더욱 중요할 것으로 보이는바,

---

141) 제34조제6항 신설 전에는 관계 행정기관의 장, 시·도지사, 시장·군수·구청장의 현장조사를 규정하고 있었음.

142) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제34조(지하시설물 및 주변 지반에 대한 안전점검 등) ⑤ 관계 중앙행정기관의 장은 소관 지하시설물 및 주변 지반에 대하여, 시·도지사는 관할 구역에 있는 지하시설물 및 주변 지반에 대한 안전관리 현황을 파악하기 위하여 **현장조사**를 할 수 있다.
⑥ **국토교통부장관**은 **지반침하가 발생할 우려가 있는 지역의 지하시설물 및 주변 지반**에 대한 안전관리 현황을 파악하기 위하여 **현장조사를 할 수 있다**. **<신설 2025. 5. 27.>**

국토교통부는 지하안전정보시스템의 안전점검 및 안전관리 실태점검 관련 정보가 실제 점검 실시 현황 및 결과를 정확하게 반영할 수 있도록 관리를 강화함으로써, 지하안전정보시스템이 지하안전관리에 관한 정책의 수립·평가 또는 연구·조사 등에 활용한다는 목적에 부합하게 운영되도록 하고, 현장조사가 필요한 지반침하 우려 지역 선정 등 지하안전관리 업무 수행과 관련해서도 적정한 정보가 제공될 수 있도록 할 필요가 있음.

2) 기계설비산업발전지원(4305-301)

○ 국토교통부가 발주한 연구용역 사업의 대부분이 연례적으로 이월되고 있는 것은 「국가재정법」상의 회계연도 독립의 원칙 및 세출예산의 이월 규정 취지에 부합하지 아니하므로, 원칙적으로 「국가재정법」을 준수하도록 경각심을 가질 필요가 있으며, 회계연도 말에 계약을 체결하여 대부분의 예산을 이월하거나 이월된 예산으로 다음 회계연도에 계약을 체결하는 사례가 반복되지 않도록 예산 집행 관행을 개선할 필요가 있어 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 2024년도 예산액은 22억 5,000만원으로 전년도 이월액을 포함한 예산현액 28억 3,100만원 중 23억 7,400만원을 집행하고, 4억 3,000만원을 이월하였으며 2,700만원을 불용하였음.

【 2024년도 기계설비산업발전지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
기계설비산업발전지원	2,250	2,250	581	-	2,831	2,374	430	27	2,251

※자료: 국토교통부

나) 연구용역 사업 예산의 연례적 이월 관행 개선 필요

동 사업은 기계설비산업 실태조사(2억원), 기계설비산업 발전 연구용역(4억원), 기계설비산업 정보체계 운영 및 고도화(16억 5,000만원)의 3개 내역사업으로 구성되어 있으며,

이 중 '기계설비산업 정보체계 운영 및 고도화'는 「기계설비법」에 따른 기계설비 착공 및 성능점검 등과 관련한 온라인 민원시스템을 관리하는 사업이고, 그 외 '기계설비산업 실태조사' 및 '기계설비산업 발전 연구용역'은 일반연구비(260-01)로 집행되는 연구용역 발주 사업임.

【 2024년도 기계설비산업발전지원사업 내역사업별 예산 편성 내역 】

(단위: 백만원)

내역사업	비목	예산액	편성내역
기계설비산업 실태조사	일반연구비 (260-01)	200	· 인건비: 85 · 경비(출장비, 회의비): 87 · 일반관리비: 10 · 부가세: 18
기계설비산업 발전 연구용역	일반연구비 (260-01)	400	· 인건비: 232 · 경비(출장비, 회의비): 110 · 일반관리비: 22 · 부가세: 36
기계설비산업 정보체계 운영 및 고도화	관리용역비 (210-15)	1,650	· 데이터 품질관리 S/W: 600 · 운영인건비: 1,050

※자료: 국토교통부

기계설비산업 실태조사 및 기계설비산업 발전 연구용역 사업의 2024년도 연구용역비 집행 현황을 살펴보면,

기계설비산업 실태조사 사업은 '기계설비산업 통계조사 및 분류체계 확립 방안 연구'를 2억원에 계약을 체결하여 수행하였으나, 계약기간이 2024년 6월 26일부터 2025년 2월 21일까지로 4,000만원(예산액 2억원의 20%)을 이월하였고,

기계설비산업 발전 연구용역 사업은 2024회계연도에 계약을 체결하지 못하고 3억 9,000만원(예산액 4억원의 97.5%)을 이월한 후, 2025회계연도에 '기계설비산업 발전지원 통합연구'를 3억 5,700만원에 계약 체결하여 수행하고 있으며, 계약기간은 2025년 2월 20일부터 2025년 12월 21일까지임.

【 2024년 기계설비산업발전지원사업 연구용역비 집행 현황 】

(단위: 백만원)

내역사업	과제명	계약금액	이월액	계약기간
기계설비산업 실태조사	기계설비산업 통계조사 및 분류체계 확립 방안 연구	200	40	2024.06.26. ~ 2025.02.21.
기계설비산업 발전 연구용역	2024년 기계설비산업 발전지원 통합연구	357	390	2025.02.20. ~ 2025.12.21.

※자료: 국토교통부 제출 자료 재구성

또한, 2020년부터 2023년까지의 연구용역비 집행 현황을 살펴보면, 2020년에는 6개 사업 모두의 사업 완료일이 다음 연도로 이월되었고, 2021년에는 7개 연구용역 사업 중 2개, 2022년도에는 3개 연구용역 사업 모두, 2023년도에는 2개 연구용역 사업 모두의 사업 완료일이 다음 연도로 이월되어, 기계설비산업발전지원 사업의 연구용역 대부분이 연례적·관례적으로 이월 집행되고 있는 것으로 나타남.

【 2020년~2023년 기계설비산업발전지원사업 연구용역 이월 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.
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[143]의 '회계연도 독립의 원칙'을 지속적으로 위반하고 있는 것으로,

비록 같은 법 제48조[144]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 고려하면,

철저한 연구용역 주제 선정 계획 수립과 연구용역 발주시기 조정 등 이에 대한 시정조치를 통해 원칙적으로 「국가재정법」을 준수하도록 경각심을 가질 필요가 있었으며,

2022년부터 2024년까지의 경우와 같이 회계연도 말에 계약을 체결하여 대부분의 예산을 이월하거나 이월된 예산으로 다음 회계연도에 계약을 체결하는 사례가 반복되지 않도록 예산 집행 관행을 개선할 필요가 있어 보임.

---

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

144) **「국가재정법」**
제48조(세출예산의 이월) ① 매 회계연도의 세출예산은 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없다.
② **제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나**에 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

아울러, 이 사업은 2023회계연도 결산에 대한 국회 심사 결과 연구용역 사업이 연례적·관례적으로 이월되지 않도록 담당자에 대해 엄격한 예산 집행 교육을 실시하고 재발 방지 대책을 마련하도록 시정 요구를 받았는바,[145] 국토교통부는 향후 동일한 사안이 재발하지 않도록 각별히 유의할 필요가 있음.

145) 2023회계연도 결산에 대한 예산결산특별위원회 심사보고서(2024.12.2. 본회의 의결)
- 시정요구유형: 시정
- 시정요구사항: 국토교통부는 동 사업에 따른 연구용역 사업이 연례적·관례적으로 이월되지 않도록 담당자에 대한 엄격한 예산 집행 교육 실시 및 재발 방지 대책을 마련할 것

3) 국토안전관리원출연(4313-301)

○ 국토안전관리원은 ‘지반침하 안점점검’ 사업으로 지방자치단체의 지반탐사를 지원하고 있으나, 이를 통해 발견된 공동의 약 46%가 복구조치 없이 방치되고 있으며, 2023년 이후의 미복구 공동은 대부분 즉시 또는 3개월 이내에 복구해야 하는 긴급등급 또는 우선등급에 해당함. 국토교통부는 방치되고 있는 공동에 대한 조속한 복구 방안을 마련하고, 추후 발견되는 공동에 대해서도 국토교통부에서 제시하고 있는 기간 내에 적절한 복구조치가 취해질 수 있도록 철저하게 관리할 필요가 있음.

○ 국토교통부는 국토안전관리원의 지방자치단체에 대한 지반탐사지원 목표치를 상향조정하고 지반탐사 인력과 장비도 단계적으로 확충한다는 계획인데, 최근 대규모 지반침하 사고의 연이은 발생으로 인한 국민의 불안과 지방자치단체의 지반탐사 수요 증가 추세 등을 고려하여 지반탐사 장비를 조기에 도입하는 방안을 적극적으로 검토하고, 장비 신규 도입에 따라 지반탐사 인력에 대해서도 장비의 효율적 운용을 위한 적정 규모의 충원 계획을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

국토안전관리원출연 사업은 국민의 생명과 재산 보호를 위해 시설물의 안전진단 및 유지관리, 건설공사의 안전 및 품질 관리, 지하안전관리 등의 업무를 수행하는 국토안전관리원의 사업비 및 운영비를 지원하는 사업으로, 2024년도 예산액 843억 3,600만원을 전액 집행하였음.

【 2024년도 국토안전관리원출연 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
국토안전관리원 출연	84,336	84,336	-	-	84,336	84,336	-	-	85,950

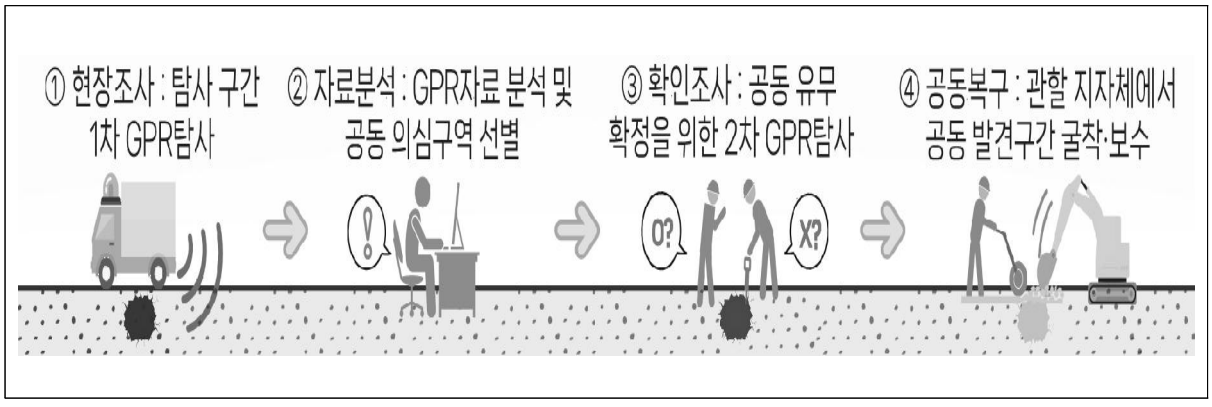
※ 자료: 국토교통부

나) 방치되고 있는 공동(空洞)에 대한 조속한 복구 방안 마련 필요

2024년 국토안전관리원출연 사업 예산 중 14억 6,200만원은 '지반침하 안전점검'에 집행되었음.

지반침하 안전점검은 국토안전관리원이 지방자치단체의 지반탐사를 지원하는 사업으로, 국토안전관리원은 지방자치단체의 신청을 받아 ①지반침하 고위험지역에 대한 1차 GPR(지표투과레이더)[146] 탐사, ②GPR 자료 분석을 통한 공동 의심구역 선별, ③의심구역에 대한 2차 GPR 탐사 및 공동 유무 확정의 절차를 거쳐 그 결과를 지방자치단체에 통보하고, ④지방자치단체는 통보받은 공동 발견 구간을 굴착·보수하여 공동을 복구하는 방식으로 진행됨.

【 지반침하 안전점검 업무수행 절차 】



※자료: 국토교통부

146) GPR: Ground Penetrating Radar, 지표투과레이더

최근 5년(2020년~2024년) 동안 지방자치단체의 지반탐사 지원 신청 및국토안전관리원의 지원 현황을 살펴보면, 지방자치단체의 지원 신청은 2020년 181개소에서 2024년 627개소로 증가하였고, 이에 따라 국토안전관리원도 2020년 점검대상 207개소, 탐사연장 925㎞에서 2024년 점검대상 601개소, 탐사연장 2,308㎞로 지방자치단체에 대한 지반탐사 지원을 확대해 오고 있음.

【 국토안전관리원의 지반탐사 지원 현황(2020~2024년) 】

(단위: 개소, ㎞)

구분		2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
신청대상		181	266	388	576	627
지원 실적	점검대상	207	332	375	524	601
	탐사연장	925	1,143	1,386	1,665	2,308

※자료: 국토교통부

그런데, 발견된 공동에 대한 지방자치단체의 복구는 54%(793개소 중 428개소 복구)에 불과하여, 국토안전관리원이 지반탐사를 지원하여 발견된 공동의 절반 정도가 사실상 방치되고 있는 것으로 보임.

【 공동 발견 및 복구 현황(2020~2024년) 】

(단위: 개소, km / 2025년 1분기 기준)

구분		합계	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
발견 공동		793	83	120	146	178	266
사후 조치	복구	428	35	31	65	137	160
	복구율	54.0	42.2	25.8	44.5	77.0	60.1

※자료: 국토교통부(“굴착공사장 안전관리 강화방안”, 2025.5.28.) 및 국토안전관리원 제출자료 재구성

이와 관련하여, 국토교통부 및 국토안전관리원의 “지하안전점검 표준 매뉴얼”은 공동을 토피, 내부높이, 면적에 따라 긴급, 우선, 일반으로 등급을 구분하고, 긴급등급은 즉시, 우선등급은 3개월 이내, 일반등급은 6개월 이내에 복구하도록 하고 있는바, 위 표에서 2024년까지 발견되어 복구조치가 이루어지지 않은 공동은 모두 지반침하 사고를 예방하기 위한 기준을 준수하지 않고 있는 것임.

【 공동등급 분류기준 및 복구기간 】



공동등급	긴급등급	우선등급	일반등급
공동토피	30cm 미만	30cm 이상 50cm 미만	긴급/우선 등급을 제외한 모든 공동
내부높이	2.0m 이상	1.0m 이상 2.0m 미만	
면 적	4.0m^2 이상	1.0m^2 이상 4.0m^2 미만	
복구기간	즉시복구	3개월 이내	6개월 이내

※ 자료: 지하안전점검 표준 매뉴얼(국토교통부, 국토안전관리원)

특히, 국토안전관리원은 2023년 이후 발견한 공동에 대하여는 분기별로 공문을 시행하여 지방자치단체의 공동복구 현황을 확인하고 있는데 이와 관련된 자료를 살펴보면,

2023년 이후에 발견되어 복구되지 않은 공동 213개소 중 42.2%인 90개소가 즉시 복구해야 하는 '긴급등급'에, 49.8%인 106개소는 3개월 이내에 복구해야 하는 '우선등급'에 해당하므로, 이로 인한 지반침하 사고 및 인명·재산 피해의 발생을 예방하기 위해 발견 후 방치되고 있는 공동을 조속히 복구할 필요가 있음.

【 2023년도 이후 미복구 공동의 등급 현황 】

(단위: 개소, % / 2025년 1분기 기준)

구분		긴급등급	우선등급	일반등급	미복구 합계
2023년	개소 수	13	25	3	41
	비율	*(31.7)*	*(61.0)*	*(7.3)*	*(100.0)*
2024년	개소 수	42	55	9	106
	비율	*(39.6)*	*(51.9)*	*(8.5)*	*(100.0)*
2025년	개소 수	35	26	5	66
	비율	*(54.5)*	*(39.4)*	*(7.6)*	*(100.0)*
미복구 합 계	개소 수	90	106	17	213
	비율	*(42.2)*	*(49.8)*	*(8.0)*	*(100.0)*

※자료: 국토안전관리원 제출자료 재구성

이에 대하여, 국토교통부는 국토안전관리원은 지방자치단체의 지반탐사를 지원하는 역할을 수행하고, 발견된 공동의 복구는 지방자치단체에서 자체적으로 실시하고 있다는 입장이나,

국토교통부는 지하안전관리를 총괄하는 중앙행정기관으로서, 지반침하를 유발할 수 있는 위험요인이 다수 확인되었고 이에 대한 복구조치가 장기간 이루어지 않고 있는 상황에서, 이를 예산과 인력이 부족한 지방자치단체의 책임으로만 설명하는 것은 적절하지 않아 보이며,

국토교통부가 지방자치단체의 지하안전관리 예산 및 인력 부족을 이유로 2025년 추가경정예산에 지방자치단체의 지반탐사 및 복구 예산을 보조하는 사업[147][148]을 신설하여 지방자치단체의 지하안전관리를 지원하고 있는 점을 고려하면 설득력이 떨어지는 측면도 있음.

아울러, 국토교통부에서 국토안전관리원을 통해 지방자치단체의 지반탐사를 지원하더라도, 탐사를 통해 발견된 공동이 복구되지 않으면 결과적으로 지반침하 사고 및 이로 인한 인명·재산 피해 발생의 예방 차원에서 실효성을 확보할 수 없는바,

국토교통부는 방치되고 있는 공동에 대한 조속한 복구 방안을 마련하고, 추후 지반탐사를 통해 발견된 공동에 대해서도 국토교통부에서 “지하안전 점검 표준 매뉴얼”을 통해 제시하고 있는 공동등급별 복구기간 내에 적절한 복구조치가 취해질 수 있도록 철저하게 관리할 필요가 있음.

---

147) 국토교통부는 2025년 제1차 추가경정예산안 제출 시 건설 및 지하안전관리(4323-304) 사업에 ‘지반탐사 지원’ 내역사업을 신설하여 자치단체경상보조(330-01) 13억 6,000만원을 편성하였고, 동 예산안은 국회 심사를 거쳐 43억 6,000만원으로 증액 의결되었으며, 동 예산은 6개 시·도 및 43개 시·군 ·군에 대한 국고보조사업에 집행되고 있음.
- **지반탐사 지원**: 지반침하 위험구간에 대한 지반탐사 용역비를 지원(1:1매칭)하여 지방자치단체의 예산·인력·장비의 제약을 극복하고, 책임 있는 지하안전관리체계 수립을 유도
(국토교통부, 2025년도 제1회 추가경정예산안 및 기금운용계획변경안 사업설명자료(Ⅱ-1))

148) 국토교통부는 2025년 추가경정예산에 신설된 지방자치단체 보조사업은 해당 사업으로 지반탐사를 실시하고 이를 통해 발견된 공동을 복구하는 예산을 지원하는 것이고, 종전에 국토안전관리원의 지원을 통해 발견된 공동의 복구는 해당되지 않는 것으로 설명함.

다) 지하안전관리 강화를 위해 지반탐사 장비 조기 확충 및 장비 운용을 위한 적정 인력 충원 필요

앞에서 살펴본 바와 같이, 국토교통부는 국토안전관리원을 통해 지방자치단체의 지반탐사를 지원하고 있으며, 국토안전관리원의 지반탐사 지원은 2020년 점검대상 207개소, 탐사연장 925㎞에서 2024년 점검대상 601개소, 탐사연장 2,308㎞로 확대되어 왔음.

【 국토안전관리원의 지반탐사 지원 현황(2020～2024년) 】

(단위: 개소, ㎞)

구분		2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
신청대상		181	266	388	576	627
지원 실적	점검대상	207	332	375	524	601
	탐사연장	925	1,143	1,386	1,665	2,308

※자료: 국토교통부

또한, 2025년 이후에 대하여는 2024년 12월 수립된 제2차 국가지하안전관리 기본계획(2025～2029년)을 통해 국토안전관리원의 지반탐사 지원을 2025년에는 3,200㎞로, 2026년부터 2029년까지는 각각 연간 4,200㎞로 확대할 계획임을 밝힌 바 있고,[149]

2025년 서울 명일동, 광명 신안산선 공사장, 부산 도시철도 공사장 주변 등 대형 지반침하 사고의 연이은 발생으로 국민의 불안과 우려가 높아지고 지반탐사 확대 등 지하안전관리 강화 필요성이 커짐에 따라,

149) 국토교통부 “국가지하안전관리 기본계획(2025～2029년)”, 2024.12., p.38.

2025년 5월 발표한 “굴착공사장 안전관리 강화방안”에서는 지반침하 고위험 지역에 대한 점검 강화를 위해, 연도별 지반탐사 연장 목표치를 2025년 3,700㎞, 2026년 4,200㎞, 2027년 4,500㎞, 2028년 4,800㎞, 2029년 5,100㎞로 각각 상향 조정하였음.[150]

【 지반탐사 지원 목표 확대 현황(2025～2029년) 】

(단위: ㎞)

구분	2025년	2026년	2027년	2028년	2029년
제2차 국가지하안전관리 기본계획(2024.12.)	3,200	4,200	4,200	4,200	4,200
굴착공사장 안전관리 강화 방안(2025.5.)	3,700	4,200	4,500	4,800	5,100

※자료: 국토교통부

국토교통부의 국토안전관리원을 통한 지반탐사 지원 목표가 확대됨에 따라, 국토안전관리원의 지반탐사 인력 및 장비 또한 적정한 수준으로 확충될 필요가 있을 것으로 보임.

이와 관련하여, 국토안전관리원의 인력·장비 현황 및 확충 계획을 살펴보면,

먼저, 국토안전관리원의 지반탐사 인력은 현재 총 13명으로, 기획재정부와 협의를 통해 2025년 말까지 18명을 증원하기로 하였고, 2026년에는 16명을 증원하여 총 47명의 인력을 운용하는 방안에 대하여 협의를 진행하고 있음.

150) 국토교통부, “굴착공사장 안전관리 강화방안”, 2025.5.28., pp.5-7.

다음, 국토안전관리원의 지반탐사 장비는 현재 총 10대로, 공동 의심구역 선별을 위한 1차 탐사용으로 '차도용 도로지반조사장비(RSV, 차량형)' 4대와 '협소지역용 도로지반조사장비(c-RSV, 핸디-자동형)' 3대, 공동 존재 유무 확인을 위한 2차 탐사용으로 '공동확인조사용 장비(핸디-수동형)' 3대를 보유하고 있고,

2025년 11월 말까지는 2025년 예산으로 발주한 차도용 장비 2대와 협소지역용 장비 1대의 구입이 완료되어 총 13대의 장비가 운용될 예정임.

또한, 2025년 5월 국토교통부가 발표한 "굴착공사장 안전관리 강화방안"에 따르면, 2026년 이후에도 지반탐사 장비를 단계적으로 추가 도입할 예정으로, 2029년까지 차도용, 협소지역용, 확인조사용 장비를 각 10대씩으로 확충하여 총 30대의 장비를 운용한다는 계획임.

【 지반탐사 지원 인력 및 장비 확충 계획 】

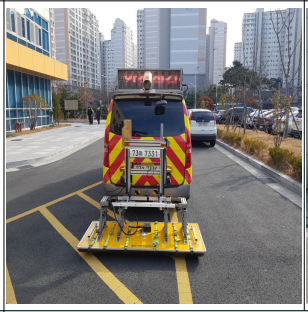
(단위:명, 대)

구분		2025년 상반기	2025년 하반기	2026년	2027년	2028년	2029년
지반탐사 인력		13	31	47	증원 계획		
지반탐사 장비	차도용	4	6	6	8	9	10
	협소지역용	3	4	6	8	9	10
	확인조사용	3	3	6	8	9	10
	소 계	10	13	18	24	27	30

※자료: 국토교통부("굴착공사장 안전관리 강화방안", 2025.5.28.), 국토안전관리원
*주- 인력 및 장비 확충 후의 누적 수치 기재

【 국토안전관리원 도로지반조사장비 보유 현황 】

(2025. 7. 기준)

구분			RSV 1, 2호차	RSV 3호차	RSV 4호차
차도용 도로 지반 조사 장비 (RSV, 차량형 장비)	장비명 (품번)	GPR 안테나	3D Multi channel GPR (DXG1820)	차량형 3D GPR 24CH	Mala MIRA HDR 500
		차량	스타렉스	봉고	포터
	GPR안테나 제조국/제조사		미국/KONTUR	국산/이성	스웨덴/MALA MIRA
	구입시기		2016년	2024년	2024년
	장비 사진				

구분			c-RSV 1호차	c-RSV 2, 3호차
협소 지역용 도로 지반 조사 장비 (c-RSV, 핸디-자동형 장비)	장비명 (품번)	GPR 안테나	DXG1212 등	GPRIS-GV16P50 (GPR안테나 및 구동장치 일체형)
		구동장치 (카트)	협소지역용 도로지반조사 장치 (자체 제작)	
	GPR안테나 제조국/제조사		미국/KONTUR	국산/이성
	구입시기		2022년	2024년
	장비 사진			

구분		1호	2호, 3호
공동 확인 조사용 GPR	장비명(품번)	MALA ProEx system	FGUTILSCAN-DF/655
	GPR안테나 제조국/제조사	스웨덴/MALA MIRA	미국/GSSI
	구매시기	2022년	2024년

탐사 장비 (핸디-수동형 장비)	장비 사진		

※자료: 국토교통부

이와 관련하여, 다음 두 가지 측면에서 지반탐사 장비 조기 도입과 지반탐사 인력 증원 규모를 검토할 필요가 있어 보임.

(1) 지반탐사 장비 조기 도입을 통한 지하안전관리 강화 필요성

2020년 이후 지방자치단체의 국토안전관리원에 대한 지반탐사 지원 신청 개소 수는 꾸준히 증가하고 있으며, 2025년에는 전년도인 2024년의 627개소에 비하여 2배 이상 급증한 1,308개소에 대하여 지반탐사 지원 신청이 접수되었음.

【 지방자치단체의 지반탐사 지원 신청 현황(2020~2025년) 】

(단위: 개소)

구분	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
신청대상	181	266	388	576	627	1,308

※자료: 국토교통부

또한, 제2차 국가지하안전관리 기본계획(2025~2029년)에 따르면, 국토교통부는 「지하안전관리에 관한 특별법」 제34조제1항[151]에 따라 지하시설물관리자[152]가 정기적으로 실시해야 하는 안전점검의 주기를 일반 관리대상, 주의·관심지역, 고위험지역으로 구분하고, 주의·관심지역 및 고위험지역은 실시 주기를 단축하여 안전점검을 강화한다는 계획임.

이 경우 공동(空洞)조사 실시가 현재 5년에 1회 이상[153]에서 주의·관심지역은 2~3년에 1회 이상, 고위험지역은 연 2회 이상으로 확대됨에 따라, 지하시설물관리자가 지방자치단체 또는 지방자치단체의 소속기관[154]인 지

151) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제34조(지하시설물 및 주변 지반에 대한 안전점검 등) ① **지하시설물관리자**는 소관 **지하시설물 및 주변 지반에 대하여** 안전관리규정에 따른 **안전점검**을 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 **정기적으로 실시**하고 그 결과를 시장·군수·구청장에게 통보하여야 한다.

152) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
8. **"지하시설물관리자"**란 관계 법령에 따라 **지하시설물의 관리자로 규정된 자**나 해당 **지하시설물의 소유자**를 말한다. 이 경우 해당 지하시설물의 **소유자와의 관리계약 등에 따라 지하시설물의 관리책임을 진 자**는 지하시설물관리자로 본다.

153) **「지하안전관리에 관한 특별법 시행규칙」**
제16조(안전점검 대상 지하시설물 등) ① 법 제34조제1항에 따라 지하시설물관리자가 안전점검을 실시하여야 하는 지하시설물의 종류 및 주변 지반의 범위, **안전점검의 실시시기 및 방법**은 **별표 3**과 같다.

■ 지하안전관리에 관한 특별법 시행규칙 [별표 3]

안전점검 대상 지하시설물의 종류 및 주변지반의 범위, 안전점검의 실시 시기 및 방법

구분	세부내용
3. 안전점검의 실시 시기 및 방법	가. 지반침하 육안조사: 연 1회 이상 나. 지표투과레이더 탐사를 통한 **공동(空洞)조사**: 종전의 조사 완료일을 기준으로 **매 5년마다 1회 이상**

154) 국토안전관리원에 따르면 2025년 7월말 기준으로 안전점검 대상이 되는 지하시설물은 11,268개소이고, 지하시설물관리자가 지방자치단체 또는 지방자치단체의 소속기관인 경우는 약 38.3%임.

하시설물 및 주변 지반에 대하여 지반탐사 지원 요청이 증가할 가능성이 있어 보임.

【 지하안전점검 종류별 안전점검 실시 주기 개선(안) 】

점검 종류	현행		개선(안)		
			일반관리대상	주의・관심지역	고위험지역
육안조사	1회 이상/년	→	1회 이상/년	1~2회 이상/년	2회 이상/년
공동조사	1회 이상/5년	→	1회 이상/5년	**1회 이상/2~3년**	**2회 이상/년**

※ 자료: 국토교통부, "제2차 지하안전관리 기본계획(2025~2029년)", 2024.12.

이와 관련하여, 국토교통부는 예산 및 인력 확충 정도에 따라 지반탐사 지원 목표를 연간 5,700㎞까지 확대할 수 있다는 입장인데,

2025년 서울 명일동, 광명 신안산선 공사장, 부산 도시철도 공사장 주변 등 대형 지반침하 사고의 연이은 발생으로 국민의 불안과 우려가 높아져 있는 점을 고려하면,

단계적으로 확충할 계획인 지반탐사 장비를 조기에 도입함으로써, 국토안전관리원의 지반탐사 지원을 보다 확대하는 등 지하안전관리를 강화하는 방안에 대하여 적극적인 검토가 필요할 것으로 보임.

(2) 지반탐사 장비 확충에 따른 적정 인력 충원 필요성

국토안전관리원은 지반탐사 인력 3명을 1개 조로 편성하여 1개 장비를 운용하고 있음.

【 지반탐사 장비별 인력 운용 현황 】

장비명	인력 운용 (3명 1개 조)	세부 업무 내역	비고
차도용 도로지반 조사장비	①장비조작원	-차량장비 운전	
	②오퍼레이터-1	-GPR 레이더 운영	
	③오퍼레이터-2	-탐사신호·주변 영상·노면 영상 작동 모니터링 -탐사신호·주변 영상·노면 영상 저장매체 동기화	
협소지역용 도로지반 조사장비	①장비조작원	-장비 운전, 탐사신호 확인	
	②노면점검자	-탐사구간 내 노면 확인 및 특이사항(맨홀위치 등) 작성	
	③신호수	-작업구간 안전확보를 위한 교통정리	외주 가능
공동확인 조사용 조사장비	①장비조작원	-장비 운전 및 공동 의심구간 확인	
	②천공 및 내시경 확인자	-공동 의심구간 천공 작업 -천공구간 내시경으로 공동규모 확인	외주 가능
	③신호수	-작업구간 안전확보를 위한 교통정리	

※자료: 국토안전관리원

국토교통부의 계획대로 2029년부터 장비 종류별로 각 10대씩 총 30대를 운영하게 되면, 장비 1대당 3인 1개조로 계산할 경우 총 90명의 인력이 필요하고, 국토안전관리원에서 외주가 가능한 것으로 설명하는 인원을 제외하더라도 총 60명의 인력이 필요하게 되는데,

국토안전관리원의 2026년 정기 증원 요청 현황을 살펴보면, 인력 소요를 최소화하더라도 총 58명의 인력이 필요한 것으로 되어 있어, 현재 협의 중인 인원을 포함한 인력 47명과 차이가 있으며, 연도별 확충 계획이나 외주 인력 활용 규모 등 인력 운용 방식[155]에 따라서도 필요한 지반탐사 인력의 수가 변동될 수 있는 것으로 생각됨.

【 지반탐사 확대 및 장비 확충에 따른 소요 인력(안) 】

구분	운용	소요인력	세부 내역
현장조사	권역별 현장조사 전담팀	24명	-3명 1개 조 × 8개 팀
	굴착공사 인근 현장조사 전담팀	10명	-5명 1개 조 × 2개 팀 (3인 현장조사, 2인 굴착공사장 인근 도로 및 공사현장 정검)
자료조사	자료분석 지원팀	14명	
확인조사	확인조사 지원팀	10명	-3명 1개 조(2명 외주 인력 활용) × 10개 팀
합 계		**58명**	

※자료: 국토안전관리원
*주-차도용 도로지반조사장비 10대, 공동확인조사용 조사장비 10대 운영 기준
협소지역용 도로지반조사장비는 상시 운용이 아닌 점을 고려하여 소요 인력에서 제외

따라서, 국토교통부는 장비 확충 계획에 따라 도입되는 지반탐사 장비가 효율적으로 활용될 수 있도록, 연도별로 운용 예정인 장비 수와 인력 운용 방식 등을 고려하여 지반탐사 인력을 적정 규모로 충원할 수 있는 구체적인 계획을 마련할 필요가 있음.

155) 국토안전관리원은 시범적으로 기존 점검방식에서 업무별 운영방식을 분업화하여 운영한 이후, 목표 탐사연장 달성이 가능한지 적용성을 확인할 예정이라고 설명함.

4) 건설기술제도선진화(4318-301)

○ 지하안전관리계획의 수립은 법정 의무이나, 관계 중앙행정기관의 장은 연도별 집행계획을 수립하여 통보한 사례가 없고, 시·도지사 및 시장·군수·구청장도 일부는 지하안전관리계획을 수립하지 않고 있음. 국토교통부는 관계 중앙행정기관의 장, 시·도지사, 시장·군수·구청장이 「지하안전관리에 관한 특별법」에 따른 지하안전관리계획 수립 의무를 준수하도록 적극적으로 대처함으로써, 각 단계의 지하안전관리계획이 연계되어 내실 있게 수립·시행되도록 할 필요가 있음.

○ 국토교통부는 관계 중앙행정기관의 장의 집행계획 수립·통보 이행을 위해, 국가지하안전관리 기본계획 수립을 위한 협의 및 의견조회, 기본계획 수립 통보 과정에서 연도별 집행계획의 수립·통보와 관련된 사항에 대해서도 적극적으로 협의할 필요가 있으며, 제2차 국가지하안전관리 기본계획에 따라 시·도 및 시·군·구 관리계획 제출 전 사전 협의 및 계획 이행실적 점검·평가·환류 등을 내실 있게 수행하기 위해 국토교통부의 지하안전관리 수행 조직도 종전보다 강화되는 관리 체계에 부합하도록 정비할 필요가 있을 것으로 보임.

○ 2024년 예산으로 수행한 정책연구용역 10건 중 8건을 이월하였고, 회계연도 말에 계약을 체결하거나 이월된 예산으로 다음 회계연도에 계약을 체결하는 사례가 반복되고 있는바, 국토교통부는 연구용역 주제 선정 계획을 조기에 수립하고 연구용역 발주시기를 조정하는 등 정책연구용역 사업 추진 과정에서의 관리·감독을 철저히 하고, 연례적·반복적인 이월 집행이 재발하지 않도록 유의할 필요가 있음.

가) 개요

건설기술제도선진화 사업은 건설산업의 경쟁력 제고와 공공건설사업의 효율화 및 안전 확보 등을 위해 다양한 연구·조사 등을 통해 제도개선을 지원하는 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 6억 5,800만원으로 전년도 이월액을 포함한 예산현액 8억 6,700만원 중 7억 2,300만원을 집행하였고, 1억 3,000만원을 이월하였으며 1,400만원을 불용하였음.

【 2024년도 건설기술제도선진화 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
건설기술제도선진화	658	658	209	-	867	723	130	14	653

※ 자료: 국토교통부

나) 관계 중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장의 지하안전관리계획 수립 필요

건설기술제도선진화 사업은 정책연구비 중 9,500만원을 '제2차 국가지하안전관리 기본계획(2025~2029년)'의 수립에 집행하였음.

【 제2차 국가지하안전관리 기본계획 수립 관련 예산 집행 내역 】

- ❍ 법적 근거: 「지하안전관리에 관한 특별법」 제6조[156]
- ❍ 용역 기간: 2023.12.15.~2024.12.19.
- ❍ 수립 완료: 2024.12.27.
- ❍ 소요 예산: 9,500만원
- ❍ 수행 업체: (사)한국지반공학회 및 국토안전관리원

※자료: 국토교통부

156) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제6조(국가지하안전관리 기본계획의 수립 등) ① **국토교통부장관**은 지반침하를 예방하기 위하여 **5년마다 국가의 지하안전관리에 관한 기본계획(이하 "기본계획"이라 한다)을 수립·시행**하여야 한다.
② 기본계획에는 **다음 각 호의 사항이 포함**되어야 한다.
1. 중장기 지하안전관리 정책의 기본목표 및 추진방향에 관한 사항
2. 지하안전관리에 관한 법령·제도의 개선에 관한 사항
3. 지반침하로 인한 사고를 예방하기 위한 교육·홍보에 관한 사항

국가지하안전관리 기본계획(이하 “국가기본계획”이라 함)은 「지하안전관리에 관한 특별법」 제6조에 따라 국토교통부장관이 지반침하를 예방하기 위하여 5년마다 수립·시행하여야 하는 최상위 지하안전관리계획임.

국가기본계획 외의 지하안전관리계획으로는, 관계 중앙행정기관[157]의 장

4. 지하안전관리를 위한 정책 및 기술 등의 연구·개발에 관한 사항
5. 지하안전에 관한 정보체계의 구축·운영에 관한 사항
6. 그 밖에 지하안전관리를 위하여 대통령령으로 정하는 사항

157) 국토교통부는 「지하안전관리에 관한 특별법」에 관계 중앙행정기관의 대상에 대하여 명시적으로 규정되어 있지 않다고 설명하고 있는데, 「지하안전관리에 관한 특별법」 제2조제4호의 ‘지하시설물의 정의’ 및 같은 법 시행령 제2조 각 호의 따른 ‘지하시설물의 범위’에 환경부 및 산업통상자원부 소관 시설물들이 포함되어 있는 점을 고려할 때, 집행계획 수립과 관련된 관계 중앙행정기관에 환경부 및 산업통상자원부 등이 해당되는 것으로 판단됨.

「지하안전관리에 관한 특별법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
4. **“지하시설물”**이란 **상수도, 하수도, 전력시설물, 전기통신설비, 가스공급시설, 공동구, 지하차도, 지하철 등 지하를 개발·이용하는 시설물**로서 **대통령령으로 정하는 시설물**을 말한다.

「지하안전관리에 관한 특별법 시행령」
제2조(지하시설물의 범위) 「지하안전관리에 관한 특별법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제4호에서 “대통령령으로 정하는 시설물”이란 **다음 각 호의 시설물**을 말한다.
1. 「수도법」 제3조제5호의 수도
2. 「하수도법」 제2조제3호의 하수도
3. 「전기사업법」 제2조제16호의 전기설비
4. 「전기통신사업법」 제2조제2호의 전기통신설비
5. 「도시가스사업법」 제2조제5호의 가스공급시설
6. 「집단에너지사업법」 제2조제6호의 공급시설
7. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조제9호의 공동구, 같은 법 시행령 제2조제2항제1호사목의 지하도로(지하보행로를 포함한다) 및 같은 항 제3호라목의 지하광장
8. 「도로법」 제2조제1호의 도로
9. 「도시철도법」 제2조제3호의 도시철도시설
10. 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제6호의 철도시설
11. 「주차장법」 제2조제1호의 주차장
12. 「건축법」 제2조제1항제2호의 건축물
13. 「시설물의 안전관리에 관한 특별법 시행령」 별표 1 제5호나목의 1종시설물 및 2종시설물 중 지하도상가
14. 「고압가스 안전관리법」에 따른 고압가스배관
15. 「위험물안전관리법」 제2조제1항제6호의 제조소등
16. 「화학물질관리법」 제2조제7호의 유해화학물질을 이송하는 배관

이 국가기본계획에 따라 수립·시행해야 하는 연도별 집행계획(이하 “집행계획”이라 함),[158] 시·도지사가 기본계획 및 집행계획에 따라 수립·통보해야 하는 시·도 지하안전관리계획(이하 “시·도 관리계획”이라 함)[159], 시장·군수·구청장이 시·도 관리계획에 따라 수립·통보해야 하는 시·군·구 지하안전관리계획(이하 “시·군·구 관리계획”이라 함)[160]이 규정되어 있음.

158) 「지하안전관리에 관한 특별법」
제6조(국가지하안전관리 기본계획의 수립 등) ⑤ 관계 중앙행정기관의 장은 기본계획에 따라 연도별 집행계획(이하 “집행계획”이라 한다)을 수립하여 국토교통부장관 및 시·도지사에게 통보하고 시행하여야 한다.

159) 「지하안전관리에 관한 특별법」
제7조(시·도 지하안전관리계획의 수립 등) ① 시·도지사는 관할 지역의 지반침하 예방을 위하여 기본계획과 집행계획에 따라 지하안전관리에 관한 계획(이하 “시·도 관리계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. 이 경우 제12조제1항에 따른 시·도 지하안전위원회가 설치되어 있는 경우에는 해당 위원회의 심의를 거쳐 시·도 관리계획을 수립(변경하는 경우를 포함한다)하여야 한다.
② 시·도지사는 시·도 관리계획을 수립하거나 변경한 경우에는 이를 국토교통부장관 및 관할 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)에게 통보하여야 한다.

160) 「지하안전관리에 관한 특별법」
제8조(시·군·구 지하안전관리계획의 수립 등) ① 시장·군수·구청장은 관할 지역의 지반침하 예방을 위하여 시·도 관리계획에 따라 지하안전관리에 관한 계획(이하 “시·군·구 관리계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. 이 경우 제12조제1항에 따른 시·군·구 지하안전위원회가 설치되어 있는 경우에는 해당 위원회의 심의를 거쳐 시·군·구 관리계획을 수립(변경하는 경우를 포함한다)하여야 한다.
② 시장·군수·구청장은 시·군·구 관리계획을 수립할 때에는 제10조제1항 및 제2항에 따른 건설공사의 안전관리계획과 지하시설물 및 주변 지반에 대한 안전점검 및 유지관리규정의 내용을 고려하여야 한다.
③ 시장·군수·구청장은 시·군·구 관리계획을 수립하거나 변경한 경우에는 이를 시·도지사, 지하개발사업자 및 지하시설물관리자에게 통보하여야 한다.

【 지하안전관리계획의 구분 및 타 계획과의 관계 】

구 분	수립 주체	수립 절차 및 타 계획과의 관계 등
국가지하안전관리 기본계획	국토교통부장관	- 관계 중앙행정기관의 장과 미리 협의 - 계획을 수립·변경한 경우 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 통보
연도별 집행계획	관계 중앙행정기관의 장	- 국가기본계획에 따라 수립 - 계획을 수립하여 국토교통부장관 및 시·도지사에게 통보
시·도 지하안전관리계획	시·도지사	- 국가기본계획 및 집행계획에 따라 수립 - 계획을 수립·변경한 경우 국토교통부장관 및 관할 시장·군수·구청장에게 통보
시·군·구 지하안전관리계획	시장·군수·구청장	- 시·도 관리계획에 따라 수립 - 계획을 수립·변경한 경우 시·도지사, 지하개발사업자 및 지하시설물관리자에게 통보

※ 자료: 「지하안전관리에 관한 특별법」 제6조부터 제8조까지 정리

이와 관련하여, 제1차 국가지하안전관리 기본계획(2020~2024년)이 시행된 2020년 이후 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사 및 시장·군수·구청장의 지하안전관리계획 수립 현황을 살펴보면,

관계 중앙행정기관의 장이 집행계획을 수립하여 국토교통부에 통보한 사례가 없고, 시·도지사 및 시장·군수·구청장의 경우에는 지하안전계획을 수립한 사례가 2020년 55개(8개 시·도, 47개 시·군·구)에서 2025년 232개(16개 시·도, 216개 시·군·구)로 증가하였으나, 여전히 지하안전관리계획을 수립하지 않는 지방자치단체가 있고, 2025년에는 지하안전관리계획을 수립한 지방자치단체가 2024년에 비하여 소폭 감소한 것으로 확인됨.

【 2020년～2025년 지하안전관리 계획 수립·통보 현황 】

구분	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
국토교통부	제1차 국가지하안전관리 기본계획					제2차 국가기본계획
관계 중앙행정기관	-	-	-	-	-	-
시·도(17개)	8개	11개	16개	17개	17개	16개
시·군·구(226개)	47개	77개	161개	207개	220개	216개

※ 자료: 국토교통부
*주- 제2차 국가지하안전관리 기본계획은 2025년부터 2029년까지를 그 기간으로 함.

(1) 관계 중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장의 지하안전관리계획 수립 필요

집행계획, 시·도 관리계획 및 시·군·구 관리계획은 「지하안전관리에 관한 특별법」에 따라 관계 중앙행정기관의 장, 시·도지사 및 시장·군수·구청장이 지반침하를 예방하기 위하여 의무적으로 수립해야 하는 법정계획에 해당하며,

앞에서 살펴본 바와 같이, 「지하안전관리에 관한 특별법」은 집행계획은 국가기본계획에 따라 수립하도록 하고, 시·도 관리계획은 국가기본계획 및 집행계획에 따라 수립하도록 하며, 시·군·구 관리계획은 시·도 관리계획에 따라 수립하도록 하고, 시·군·구 관리계획은 지하개발사업자 및 지하

설물관리자에게도 통보[161]하도록 하여, 전체적인 지하안전관리체계가 국가기본계획을 정점으로 하여 서로 연계되도록 하고 있음.

【 지하안전관리계획 개념도 】



※ 자료: 국토교통부, 제2차 국가지하안전관리 기본계획(2025～2029)

이에 따라, 관계 중앙행정기관의 장, 시·도지사, 시장·군수·구청장이 각각 집행계획, 시·도 관리계획, 시·군·구 관리계획을 수립·통보하지 않는 것은 「지하안전관리에 관한 특별법」에 따른 소관 분야 또는 관할

161) **「지하안전관리에 관한 특별법」**

제8조(시·군·구 지하안전관리계획의 수립 등) ② 시장·군수·구청장은 **시·군·구 관리계획을 수립할 때**에는 제10조제1항 및 제2항에 따른 건설공사의 **안전관리계획**과 지하시설물 및 주변 지반에 대한 **안전점검 및 유지관리규정의 내용을 고려**하여야 한다.

③ 시장·군수·구청장은 **시·군·구 관리계획을 수립하거나 변경한 경우**에는 이를 시·도지사, **지하개발사업자 및 지하시설물관리자에게 통보**하여야 한다.

제10조(지하개발사업자 및 지하시설물관리자의 안전관리) ① **지하개발사업자**는 「건설기술 진흥법」에 따른 건설사업자와 주택건설등록업자로 하여금 다음 각 호의 사항이 같은 법 제62조에 따른 **건설공사의 안전관리계획(이하 "건설공사 안전관리계획"이라 한다)에 반영**되도록 하여야 한다. 이 경우 지하개발사업자는 이를 승인하기 전에 관할 **시장·군수·구청장에게 제출**하여야 한다.

1. 지하안전평가 또는 소규모 지하안전평가
2. 제16조부터 제18조까지에 따른 협의 내용(제23조제3항에 따라 준용되는 경우를 포함한다)

② **지하시설물관리자**는 소관 지하시설물의 관리부실로 인한 지반침하를 예방하기 위하여 지하시설물 및 주변 지반에 대한 **안전점검 및 유지관리규정(이하 "안전관리규정"이라 한다)을 정하여** 관할 **시장·군수·구청장에게 제출**하여야 한다. 이를 변경하는 경우에도 또한 같다.

지역의 지반침하 예방을 위한 계획 수립 의무를 준수하지 않은 것이며,

다음 단계의 지하안전관리계획 수립에 반영되어야 하는 주요 사항이 시·도지사 또는 시장·군수·구청장에게 통보되지 않게 됨으로써, 지하안전관리계획 간의 연계성과 시·도 또는 시·군·구 관리계획의 내실화를 저해하는 요인이 될 수 있음.

국토교통부도 제2차 국가지하안전관리 기본계획에서 시·도 관리계획 및 시·군·구 관리계획에 대하여 계획의 적정성, 타당성 등에 대한 검토 없이 계획 수립 자체에만 의미를 두는 경향이 있거나, 시·도 관리계획과 시·군·구 관리계획 간의 연계·정합성이 부족한 것으로 분석[162]하여 지하안전관리계획과 관련한 개선 필요성을 인식하고 있는 것으로 보이는바,

국토교통부는 지하안전관리를 총괄하는 중앙행정기관으로서, 관계 중앙행정기관의 장, 시·도지사, 시장·군수·구청장이 「지하안전관리에 관한 특

162) 국토교통부, 제2차 국가지하안전관리 기본계획(2025-2029), 2024.12. pp.15.-16. 발췌

□ **시·도 관리계획 주요 내용**
- ㅇ (개선할 점) 지자체별 관리계획 간 편차가 존재하며 세부실행과제의 구체성 및 달성 가능성보다는 상위계획을 답습하는 사례 존재
  - 시·도 관리계획에 대한 **적정성, 타당성 등을 별도로 검토하지 않아 계획수립 자체에만 의미를 두는 경향**이 있는 것으로 파악
  - 또한 관리계획 개선 시 실적점검 결과 또는 여건 변화 등의 고려 외에 용역 수행기관에 따라 영향을 받는 사례가 다수 발견

□ **시·군·구 관리계획 주요 내용**
- ㅇ (상위계획 반영) 시·군·구 관리계획은 시·도 관리계획에 따라 소관 관리계획을 수립할 필요
  - 대도시의 경우, 상위 광역지자체의 관리계획을 기준으로 소관 관리계획 방향, 목표 및 추진과제 등을 설정
  - 반면, **중소도시 등은 시·도 관리계획과의 연계·정합성이 부족**, 「지하안전관리에 관한 특별법」에서 정한 의무사항을 나열한 사례도 발견

별법」에 따른 집행계획, 시·도 관리계획 및 시·군·구 관리계획 수립·통보 의무를 준수하도록 적극적으로 대처함으로써, 각 단계의 지하안전관리 계획이 서로 연계되어 내실 있게 수립·시행되도록 할 필요가 있음.

(2) 관계 중앙행정기관의 장의 집행계획에 대한 인식 제고 및 지하안전관리계획 내실화 등을 위한 국토교통부의 업무수행 기반 강화 필요

앞에서 살펴본 바와 같이, 「지하안전관리에 관한 특별법」 제6조제5항[163]은 관계 중앙행정기관으로 하여금 국가기본계획에 따라 연도별 집행계획을 수립하여 국토교통부장관 및 시·도지사에게 통보하고 시행하도록 하고 있으나, 제1차 국가지하안전관리 기본계획(2020~2024년)[164]이 시행된 2020년 이후 관계 중앙행정기관의 장이 집행계획을 수립하여 국토교통부에 통보한 사례는 없음.

이와 관련하여, 국토교통부는 2023년 12월 제2차 국가지하안전관리 기본계획 수립 용역을 착수한 이후, 환경부 및 산업통상자원부 등 관계 기관과 지하시설물 안전관리 현황 관련 자료 협조 요청 및 과제 협의를 진행하였고, 6차례 개최된 지하안전관리 개선 TF 회의에서 환경부, 행정안전부 등 관계 기관과 지하안전관리 개선 방안 및 기본계획(안)에 대하여 논의하였으며, 기본계획(안)에 대한 의견을 조회하고 기본계획 수립을 알리는 내용의

163) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제6조(국가지하안전관리 기본계획의 수립 등) ⑤ **관계 중앙행정기관의 장**은 **기본계획에 따라 연도별 집행계획(이하 "집행계획"이라 한다)을 수립**하여 **국토교통부장관 및 시·도지사에게 통보하고 시행**하여야 한다.

164) 국토교통부, "제1차 지하안전관리 기본계획(2020~2024년), 2019.7.

공문을 시행한 바 있음.

【 제2차 국가지하안전관리 기본계획 수립 관련 경위 】

❍ 제2차 국가지하안전관리 기본계획 수립 용역 착수(‘23.12.15.) ❍ 제2차 국가지하안전관리 기본계획 수립 관련 관계 기관 업무 협조(‘24.2.～‘24.3.) - 환경부 및 산업통상자원부 등에 지하시설물 안전관리 현황 관련 자료 협조 요청 및 과제 협의 ❍ 지하안전관리 개선 TF 구성 및 회의(6회) 개최(‘24.9.～‘24.12.) - 국토교통부, 환경부, 행정안전부, 지방자치단체, 학계, 유관기관, 민간전문가 등 참여, 지하안전관리 개선 방안 및 기본계획(안) 논의 ❍ 제2차 국가지하안전관리 기본계획(안) 의견 조회(‘24.12.) ❍ 제2차 국가지하안전관리 기본계획 수립 알림(‘25.1.) ❍ 제2차 국가지하안전관리 기본계획 수립 알림 및 집행계획 수립·통보 촉구(‘25.8.)

※자료: 국토교통부

제2차 국가지하안전관리 기본계획이 이같은 과정을 거쳐 수립되었음에도 관계 중앙행정기관의 집행계획 수립·통보가 없었던 것은 관계 중앙행정기관의 장의 집행계획에 대한 인식이 부족한 측면이 있었던 것으로 생각되는바,

국토교통부는 향후 국가기본계획을 수립·변경하는 경우에는 관계 중앙행정기관의 장과의 협의, 의견조회, 수립 통보 과정에서 연도별 집행계획 수립·통보와 관련된 사항에 대해서도 적극적으로 협의하고, 집행계획의 수립·통보 촉구를 조기에 실시하여 「지하안전관리에 관한 특별법」 제6조 제5항에서 규정하고 있는 바와 같이 관계 중앙행정기관의 장의 연도별 집행계획 수립·통보 및 시행 의무가 준수될 수 있도록 할 필요가 있음.

또한, 시·도 및 시·군·구 관리계획과 관련하여, 국토교통부는 제2차 국가지하안전관리 기본계획에서 시·도 관리계획 및 시·군·구 관리계획이 계획의 적정성, 타당성 등에 대한 검토 없이 계획 수립 자체에만 의미를 두는 경향이 있거나, 시·도 관리계획과 시·군·구 관리계획 간의 연계·정합성이 부족한 사례가 있어 개선이 필요한 것으로 분석하고 있으며,

지하안전관리계획의 실행력을 확보하기 위해, 시·도 및 시·군·구 관리계획 제출 전 국토교통부장관 등과 사전 협의하는 절차를 신설하여 계획의 내실화를 도모하고, 시·도 및 시·군·구 관리계획의 이행 실적을 매년 점검·평가하여 차기 계획에 반영하도록 하는 환류 체계를 구축하며, 지방자치단체에 대한 정부업무평가에 지하안전관리 업무성과 지표를 포함하도록 한다는 계획임.[165]

동 계획과 같이 시·도 및 시·군·구 관리계획에 대한 사전 협의와 점검·평가를 내실 있게 수행하기 위해서는 국토교통부의 지하안전관리 수행

165) 국토교통부, 제2차 국가지하안전관리 기본계획(2025-2029), 2024.12. pp.41-43. 발췌

□ [전략1-<2>] 예방적 지하안전관리 체계 구축
① 지하안전관리 법정계획의 실행력 확보
ㅇ **(관리계획 내실화)** 국가-지자체 계획 간의 정합성·연계성 강화를 위해 “지하안전관리계획 수립 지침가칭”을 개발·보급(~’26)
- **광역·기초 지방자치단체의 관리계획 제출 전 국토교통부장관 등과 사전 협의**하는 절차를 신설하여 **관리계획의 내실화 도모**
ㅇ **(환류체계 구축)** 지방자치단체(광역·기초)의 장이 수립한 관리계획의 이행 실적을 관리하는 근거 마련(’26)
- **광역·기초 지방자치단체가 수립하는 지하안전관리 계획의 추진 실적**에 대해 **매년 점검·평가를 실시*하고 차기 계획에 반영**(’25~)

□ [전략2-<1>] 지역-현장 중심의 지하안전관리 강화
① 지자체 지하안전관리 책임 강화
ㅇ **(정부업무평가) 지하안전관리 업무 성과를 정부업무평가에 반영**하기 위한 **지하안전관리 지표 발굴**, 평가기준 개발 연구 추진(~’26)

조직[166]도 종전보다 강화되는 관리체계에 부합하도록 정비할 필요가 있을 것으로 보이며,

지하안전관리계획의 내실화 필요성 외에도, 2025년에 지반침하 우려 지역에 대한 국토교통부장관의 현장조사 권한이 신설[167]되고, 서울 명일동, 광명 신안산선 공사장 등의 대형 지반침하 사고의 발생 경위와 원인 등을 파악하기 위하여 중앙사고조사위원회를 운영[168]하는 등 지하안전관리 전반을 강화할 필요성이 높아진 점을 고려할 때,

지하안전관리 분야에 대한 조직 진단을 통해 인력 충원 필요 여부를 검토하는 등 국토교통부의 지하안전관리 업무수행 기반 또한 강화할 필요가 있을 것으로 생각됨.

---

166) 국토교통부는 현재 지하안전관리 업무는 건설안전과에서 수행하고 있으며, 담당 인력은 직제상 2명(5급 1상 1명, 6급 이하 1명)이라고 설명함.

167) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제34조(지하시설물 및 주변 지반에 대한 안전점검 등) ⑤ 관계 중앙행정기관의 장은 소관 지하시설물 및 주변 지반에 대하여, 시·도지사는 관할 구역에 있는 지하시설물 및 주변 지반에 대한 안전관리 현황을 파악하기 위하여 **현장조사**를 할 수 있다.
⑥ **국토교통부장관**은 **지반침하가 발생할 우려가 있는 지역의 지하시설물 및 주변 지반**에 대한 안전관리 현황을 파악하기 위하여 **현장조사를 할 수 있다**. <신설 2025. 5. 27.>

168) **「지하안전관리에 관한 특별법」**
제46조(사고조사 등) ③ **국토교통부장관**은 **대통령령으로 정하는 규모 이상의 피해가 발생한 사고**의 경위 및 원인 등을 조사하기 위하여 필요한 경우에는 **중앙지하사고조사위원회를 구성·운영**할 수 있다.

다) 정책연구용역 사업 예산의 연례적 이월 개선 필요

건설기술제도선진화 사업의 비목별 예산은 건설기술·안전관리 회의 자문비, 중앙건설기술심의위원회 심의비 등 일반수용비(210-01) 6,100만원, 워크숍·회외개최 등을 위한 임차료(210-07) 1,100만원, 간담회·워크숍·중앙건설기술심의위원회 참석을 위한 출장여비(210-07) 1,100만원, 건설산업, 기술, 안전강화 등 건설안전 관려 사업추진비(240-01) 900만원 및 정책연구용역 추진을 위한 정책연구비(260-02) 5억 6,600만원으로 구성되어 있고,

총 예산 6억 5,800만원 중 86%인 5억 6,600만원이 정책연구비(260-02)에 편성되어 있음.

【 2024년도 건설기술제도선진화 사업 예산 세부내역 】

구 분	예산액	편성내역
일반수용비 (210-01)	61백만원	- 건설기술·안전관리 회의 자문 11백만원 - 중앙건설기술심의위원회 심의비 지급 15백만원 - 설계심의분과위원 워크숍, 설계심의기관 협의회 등 4백만원 - 교육자료 매뉴얼 등 제작 31백만원
임차료 (210-07)	11백만원	- 워크숍, 회의개최 등 회의실 임대 11백만원
국내여비 (220-01)	11백만원	- 간담회, 워크숍, 중앙건설기술심의위원회 참석을 위한 출장여비 11백만원
사업추진비 (240-01)	9백만원	- 건설산업, 기술, 안정강화 등 건설안전 관려 사업추진비 9백만원
정책연구비 (260-02)	566백만원	- 정책연구용역 추진 566백만원
합 계	658백만원	

※ 자료: 국토교통부

이와 관련하여 2024년도 동 사업의 정책연구비 집행 내역을 살펴보면, 총 10건의 정책연구용역 계약을 체결하여 5억 5,900만원의 예산을 집행하였는데, 이 중 건설산업 입찰제도 혁신 방안 연구, 건설현장 모니터링 체계 구축방안 연구 등 8건의 정책연구용역을 이월하여 집행하였으며, 건설산업 중장기 비전 및 추진전략 수립방안 연구의 경우에는 이월한 예산으로 다음 회계연도에 계약을 체결하여 연구를 수행 중임.

【 2024년도 건설기술제도선진화 사업 정책연구용역 집행 내역 】

(단위 : 백만원)

연번	과제명	계약금액	계약기간	비고
1	제2차 국가지하안전관리 기본계획 수립 연구(2차)	75	'24.2.29.~'25.1.2 ('24.12.19.)	-
2	건설산업 입찰제도 혁신 방안 연구	97	'24.4.29.~'25.2.22	이월
3	건설공사 하도급 실태 및 인식분석 연구	39	'24.6.25.~'24.12.21. ('24.12.19.)	-
4	건설현장 모니터링 체계 구축방안 연구	76	'24.8.6.~'25.6.2. ('25.6.2.)	이월
5	안전관리 고도화를 위한 스마트 계측관리 연구	37	'24.10.23.~'25.2.19. ('25.2.19.)	이월
6	건설사업관리제도 개선방안 연구(2차)	58	'24.10.8.~'25.7.4 ('25.7.4.)	이월
7	건설기술진흥업무 운영규정과 건설관련 법령간 정합성 검토 연구	44	'24.11.29.~'25.6.27. ('25.6.27.)	이월
8	건설사업 평가체계 개선방안 연구	10	'24.12.12.~'25.3.11. ('25.3.11.)	이월
9	건설기계 임대차시장 제도개선 연구용역	53	'24.12.5.~'25.5.3. ('25.5.2.)	이월
10	건설산업 중장기 비전 및 추진전략 수립 방안 연구	70	'25.4.1.~'25.11.26. (미준공)	이월
합 계		**559**	**이월액: 130**	

※ 자료: 국토교통부

또한, 2020년부터의 정책연구용역비 집행 현황을 함께 살펴보더라도, 이월 건수가 2020년 총 9건 중 4건, 2021년 총 11건 중 7건, 2022년 총 11건 중 8건, 2023년 총 13건 중 10건, 2024년 총 10건 중 8건으로,

최근 5년 동안 수행한 정책연구용역의 68.5%(54건 중 37건)가 이월 집행되었으며, 이월 집행 건수의 비율이 증가하고 있어 「국가재정법」 제3조[169]에 따른 회계연도 독립 원칙을 준수하지 못하고 있는 것으로 나타남.

【 최근 5년(2020~2024년) 간 정책연구용역 이월 집행 현황 】

구분	계약건수(A)	이월건수(B)	이월건수 비율(B/A)
2020년	9건	4건	44.4%
2021년	11건	7건	63.6%
2022년	11건	8건	72.7%
2023년	13건	10건	76.9%
2024년	10건	8건	80.0%
합 계	**54건**	**37건**	**68.5%**

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 이에 대해 현안 문제의 적기 해결을 위해 연구용역 과제 수요조사·선정 및 발주 등을 상·하반기로 구분하여 추진함에 따라 예산의 이월이 발생하였다고 설명하고 있으나, 정책연구 용역사업은 연구주제만 달라질 뿐 매년 동일한 사업 추진 절차를 거친다는 점을 감안해 본다면,

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

연구 주제 발굴 및 발주 시기 등에 대한 철저한 계획 수립과 연구용역 수행자에 대한 중간 평가 등을 철저히 시행할 경우 이월되는 연구를 최소화할 수 있을 것으로 보이며,

특히, 회계연도 말에 계약을 체결하거나 이월된 예산으로 다음 회계연도에 계약을 체결함으로써, 실질적으로 사업의 대부분을 다음 회계연도에 수행하는 사례가 반복되는 예산 집행 관행은 개선이 필요해 보임.

【 회계연도 말 또는 다음 회계연도 계약 체결 현황(2020~2024년) 】

구분	회계연도 말(12월) 계약 체결	다음 회계연도 계약 체결
2020년	-	-
2021년	2건	1건
2022년	-	1건
2023년	3건	1건
2024년	2건	1건

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

따라서, 국토교통부는 연구용역 주제 선정 계획을 조기에 수립하고 연구용역 발주시기를 조정하는 등 정책연구용역 사업 추진 과정에서의 관리·감독을 철저히 하고, 연례적·반복적인 이월 집행이 재발하지 않도록 유의할 필요가 있음.

마. 교통물류실

1) 군위탁 컨테이너 화물자동차 관리비(4034-307)

○ 군위탁 컨테이너 화물자동차 관리비 사업 중 공공요금 및 제세 비목의 전용(감), 불용 등이 지속적으로 반복되고 있는데, 이는 화물자동차 보험료 단가의 과다계상으로 인한 것으로, 국토교통부는 예산 소요의 면밀한 파악, 집행경과의 엄밀한 분석 등을 통해 개선할 필요가 있음.

가) 개요

‘군위탁 컨테이너 화물자동차 관리비’ 사업은 화물차 집단운송거부 등 국가 물류위기에 효과적으로 대응하기 위하여, 2003년 파업 이후 군부대에 위탁하여 관리하는 컨테이너 화물자동차의 관리·유지 및 운전인력 양성 등을 지원하는 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 26억 4,900만원으로, 이 중 24억 600만원을 집행(90.0%)하고 2억 6,700만원은 불용하였음.

【 2024년도 군위탁 컨테이너 화물자동차 관리비 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
군위탁컨테이너 화물자동차관리비	2,674	2,674	-	-	2,674	2,406	-	267	2,702
-일반수용비	5	5	-	50	55	44	-	11	5
-공공요금 및 제세	89	89	-	-	89	31	-	57	128
-유류비	17	17	-	-	17	7	-	10	12
-시설장비유지비	126	126	-	△50	76	66	-	10	138
-민간경상보조	37	37	-	-	37	37	-	-	19
-자산취득비	2.400	2.400	-	-	2,400	2,221	-	179	2,400

※ 자료: 국토교통부

나) 화물자동차 보험료 과다계상 개선 필요

이 사업은 화물의 집단 운송거부 사태가 발생할 경우 화물 운송에 투입될 대체 수송차량을 관리하는 것으로, 2003년 집단운송 거부를 계기로 비상시 활용하기 위한 컨테이너 화물자동차 100대를 당시 철도청 예산으로 구입하여 국방부에 관리를 위탁하였던 것으로부터 출발되었음.

그 후 2006년 7월에 중앙안전관리위원회의 심의를 거쳐 해당 화물자동차의 관리비를 국토교통부에서 부담하기로 결정함에 따라 차량 소유는 한국철도공사에서, 관리는 국방부에서, 유지관리비와 제세공과금 등은 국토교통부에서 담당하는 체제가 구축되었음.

하지만 현재는 관리비 부담 주체와 차량 소유 주체를 일원화하기 위하여 노후 차량 폐차 후에 새로 구입하는 차량은 국토교통부가 소유하도록 사업 구조를 변경하였음. 이에 차량 소유주체인 국토교통부(38대 소유) 및 한국철도공사(32대 소유)가 자동차세 납부, 자동차보험 가입 등 차량을 유지관리하고, 차량을 위탁받아 관리하는 국방부가 차량정비 및 수리, 교육훈련, 유류구매 등을 실시하고 있음.

이에 이 사업 중 공공요금 및 제세 비목은 국토교통부가 소유한 차량에 대한 자동차세와 자동차 보험료, 자동차 검사료 등에 사용됨. 해당 비목의 최근 집행내역을 살펴보면 최근 이·전용(감) 또는 불용의 규모가 예산규모 대비 상당한 것으로 보임.

【 최근 4년간 공공요금 및 제세의 이·전용, 조정 또는 불용 내역 】

(단위: 백만원)

구 분	예산액	이 용	전 용	조 정	불 용	이·전용, 조정(감) 및 불용 합계(비율, %)
2021	28	-	△8	-	1	9(32.1%)
2022	38		9		3	△6(-)
2023	76	△6	△26	-	9	41(53.9%)
2024	89	-	-	-	57	57(64.0%)

※ 국토교통부 자료 재구성

이는 공공요금 및 제세 비목에서 가장 큰 비중을 차지하는 자동차 보험료의 예산 편성 시 단가와 실제 집행 시 단가 간 괴리가 큰 것에 주로 기인하는 것으로 보이고, 이는 자동차 보험료를 지급하기 위한 예산을 과다계상한 것이 주요 원인으로 보임.

【 최근 4년간 국토교통부 소유 화물자동차 보험료 예결산 내역 】

(단위 : 천원)

구 분	2021	2022	2023	2024
기존차량	10대	17대	19대	23대
신규차량	2대	2대	4대	15대
예산액	26,880	49,780	67,287	86,222
예산 단가	2,240	2,620	3,000(기존)/ 2,572(신규)	2,269
기존차량 총집행액	17,231	35,795	31,501	28,722
기존차량 집행단가	1,723	2,106	1,657	1,249
신규차량 총집행액	5,496	5,161	4,342	12,898
신규차량 집행단가	2,743	2,581	1,086	860
결산액	22,727	40,956	35,843	41,620
결산 단가	1,894	2,156	1,558	1,095
예결산 차	4,153	8,824	31,444	44,602
예결산 단가 차	346	464	1,368	1,174

※ 국토교통부 자료 재구성

특히, 노후 차량 폐차 후 신규로 구입한 차량은 국토교통부가 소유하게 될 것으로, 2025년 15대의 차량이 추가될 예정이고 이후에도 추가될 수 있으므로, 자동차 보험료 단가의 과다계상이 지속되는 경우 불용 등의 규모는 더욱 커질 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 보다 면밀히 예산 소요를 파악하고 그동안의 집행경과를 분석하여 지속되는 예산의 과다계상 문제를 개선할 수 있도록 노력할 필요가 있음.

2) 스마트공동물류센터 건립지원(4034-314)

○천안 스마트공동물류센터 건립지원 사업의 경우 2023년 말 준공에도 불구하고 운영방안 적기 수립 미흡, 하자 협의 등으로 2025년 7월 현재까지 물류기업 임대서비스 운영이 지연되고 있어, 조속한 운영을 위해 적극적으로 노력하고 재발 방지를 위해 주의할 필요가 있음. ○제주 스마트공동물류센터 건립지원 사업의 경우 「국가재정법」 등의 취지에 벗어난 재이월이 발생하였으므로, 이와 같은 재이월이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

‘스마트공동물류센터 건립지원’ 사업은 초기 시설투자비용 부담으로 인해 물류센터 확보가 어려운 중소물류기업이 저렴하게 이용할 수 있는 공동물류센터를 조성할 수 있도록 보조하여, 중소택배업체, 온라인 유통업체 등에 저렴하게 임대할 수 있도록 하려는 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 29억원이나, 20억원이 전용(감)되어 예산현액은 9억원으로 전액 집행되었음.

【 2024년도 스마트공동물류센터 건립지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
스마공동물류센터 건립지원	2,900	2,900	-	△2,000	900	900	-	-	2,000
- 자치단체자본보조	2,900	2,900	-	△2,000	900	900	-	-	2,000

※ 자료: 국토교통부

나) 천안스마트공동물류센터의 조속한 운영대책 마련 및 재발 방지 필요

이 사업은 국토교통부가 공공기관, 지방자치단체 등에 공동물류센터 건립비를 지원하여 공동물류센터를 건립한 후, 운영 전문기관이 공동물류센터를 운영하도록 계획되었음.

【 스마트공동물류센터 건립지원 사업 추진절차 】

추진절차	시행주체	절차내용
① 공동물류센터 건립비 지원	국토교통부	사업비의 50% 국비 지원
⇩		
② 공동물류센터 건립	공공기관, 지방자치단체 등	공동물류센터 설계, 인허가 및 공사 시행
⇩		
③ 공동물류센터 운영	운영 전문기관	중소 택배·물류업체에게 저렴하게 임대 공급
⇩		
④ 공공물류센터 이용	중소 택배·물류업체	물류비 절감

※ 자료: 국토교통부

스마트공동물류센터 건립지원 사업 중 천안 스마트공동물류센터 조성사업은 2020년부터 2023년까지 3년 동안 천안 스마트공동물류센터를 건립하기 위한 사업으로, 총사업비를 국가와 한국토지주택공사(LH)가 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%)
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

천안 스마트공동물류센터는 지난 2023년 12월 준공되었음. 그러나 사업시행자인 한국토지주택공사는 물류센터가 준공된 이후인 2024년 1월에야 물류센터 공급·운영방안 수립에 착수하였고, 그 결과 2024년 4월에 위탁운영사업자 모집 공고를 할 수 있었음. 하지만 위탁운영자 선정(10월) 이후 같은 해 11월 입주 과정에서 하자가 발견되어 위탁운영자-한국토지주택공사 간 하자 협의에 착수하였음.

천안 스마트공동물류센터는 건설 당시에도 공법 변경 등으로 인해 일정 지연을 겪은 바 있고, 준공 이후에도 위탁운영사업자 선정이 늦어졌으며, 입주 과정에서 하자 발생에 따른 협의가 장기화되었고 2025년 6월 협의가 완료되었지만, 현재까지도 물류기업 임대서비스[170]는 운영이 개시되지 못하고 있는 상황임.[171]

170) '천안스마트공동물류센터 공급 및 운영방안'에 따르면 운영사가 50% 이상 사용하되 운영사 사용면적 외 일부는 운영사가 참가자격을 충족하는 자에게 시세의 80%로 전대하는 방식으로 운영될 예정임.

171) 국토교통부에 따르면 위탁운영사가 제공하는 물류서비스는 2025.3.1.부터 운영을 개시하였고, 물류기업 임대서비스의 경우 2025년 7월까지 하자보수를 완료한 이후 추가 입주사를 모집하여 입주를 위한 랙 등을 설치하고 있으며, 설치가 완료되는대로 입주하여 운영할 계획임

구분	이용기업 수	물류규모		
		보관(PLT/EA)	입출고	운송
물류 서비스(위탁운영사 제공)	3	200 PLT(1,500,000 EA)	3회(주)	3회(주)
물류기업 임대서비스	**2**	**랙 등 시설 설치중으로 입주 준비 중 / 1,500평**		

결국 물류센터 준공 이후 1년 6개월 이상 여러 중소 물류기업들이 저렴하게 임대하여 비용을 줄일 수 있는 기회를 상실하게 되었고, 당초 사업 목적의 달성도 저해되고 있는 실정이므로, 조속한 운영 개시를 위한 국토교통부의 적극적인 노력이 시급함.

아울러, 국토교통부는 후속 스마트공동물류센터의 경우에는 준공 전이라도 운영방안을 미리 수립하도록 하고, 하자가 발생하지 않도록 보조금 교부조건에 하자 미해결 시 제재 조항을 명확히 반영하여 사업자의 책임을 강화하거나 하자 발생과 관련하여 사후관리 계획을 수립하도록 하며, 하자 발생 시 협의를 중재하는 등 운영지연 재발 방지를 위해 주의할 필요가 있겠음.

다) 제주 스마트공동물류센터 사업의 부적절한 재이월 문제 재발 방지 필요

제주 스마트공동물류센터 조성사업은 토지보상비를 제외한 사업비의 50%를 각각 국가와 제주도가 분담하여 자동주행로봇, 무인지게차 등을 도입한 저온저장고, 상온창고 등으로 구성되는 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

지난 2023년 제주 스마트공동물류센터 조성사업의 사업 추진계획과 실제 추진경과를 살펴보면, 제주도는 당초 토지 매입을 3개월로 계획하였으나, 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[172], 사업을 계획한 당시에 이를 고려하지 못함에 따라 사업계획 대비 3개월 지연되었으며,

172) **「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

공공건축 심의 시 개별법령에 따라 전기, 소방, 통신 설계용역을 분리 발주해야 한다는 조건부 의결이 이루어져 분야별 분리발주로 인한 2개월 추가 지연이 발생함에 따라 결과적으로 당초 추진계획에 비하여 총 8개월이 지연되었음.

그 결과 제주도는 2023년 교부받은 국고보조금 27억 4,000만원 중 400만원만을 실집행하고 나머지 27억 3,600만원을 이월하였음.

또한, 2024년에도 당초 사업계획 당시 고려하지 못한 경관건축공동위원회 심의[173], 공용건축물 건축협의[174], 계약심의위원회의 심의[175], 건설기술위원회 심의[176] 등을 거쳐야 함에 따라 사업이 순연되었음.

【 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.~11.) 실시설계 용역 시행 - 경관건축공동위원회 심의('24.6.~7.) - 건설기술심의위원회 심의('24.9.)

173) 「경관법」 제28조, 「제주특별자치 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제407조
174) 「건축법」 제29조(공용건축물에 대한 특례)
175) 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 제32조
176) 「건설기술 진흥법 시행령」 제17조

추진계획 및 경과	
	- 공용건축물 건축협의('24.7.~10.) ○ ('24.11.) 건축공사 입찰공고 ○ ('24.12.) 전기·통신·소방공사 입찰공고 ○ ('24.12.) 낙찰자 선정 및 계약 ○ ('25.2.) 건설사업 관리용역 계약 및 착수

※ 자료: 국토교통부

이처럼 행정절차 등으로 인해 사업이 지연됨에 따라 제주도는 2024년 새로이 교부받은 9억원을 이월하였을 뿐만 아니라 2023년 교부받았던 보조금 중 15억 4,900만원도 재이월하였으며 국토교통부는 이를 승인하였음.

그런데 「국고보조금 통합관리지침」[177] 제25조제1항은 원칙적으로 교부받은 보조금의 이월을 금지하되, 같은 조 제2항은 ①연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 연도 내에 지출하지 못한 경비와 지출원인행위를 하지 아니한 그 부대경비, ②인건비 등 경상적 경비, 재해복구 경비, 입찰공고 후 장기간이 소요되거나 협상에 의한 계약 등으로 장기간이 소요되는 경비, ③그 밖에 이월이 불가피하다고 중앙관서의 장이 인정하는 경우에 한하여 이월을 허용하고, 그 중 ②인건비 등 경상적 경비, 재해복구 경비, 입찰공고 후 장기간이 소요되거나 협상에 의한 계약 등으로 장기간이 소요되는 경비에 대해서만 예외적으로 재이월을 허용하고 있음.

177) 「국고보조금 통합관리지침」
제25조(보조사업비의 이월) ① 보조사업자는 보조금을 교부받은 후 원칙적으로 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 없다.
② 제1항에도 불구하고 다음 각 호에 해당하는 경우 다음 회계연도로 이월하여 사용할 수 있으며 제2호의 경우 재이월하여 사용할 수 있다.
1. 연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 연도 내에 지출하지 못한 경비와 지출원인행위를 하지 아니한 그 부대경비
2. 인건비 등 경상적 경비, 재해복구 경비, 입찰공고 후 장기간이 소요되거나 협상에 의한 계약 등으로 장기간이 소요되는 경비
3. 그 밖에 이월이 불가피하다고 중앙관서의 장이 인정하는 경우

관련하여 국토교통부는 제주 스마트공동물류센터 사업은 제주도에서 계속비사업(2023년~2026년)으로 편성하여 시행하는 사업으로, 계속비사업 특성상 입찰공고 후 사업 완료 시까지 장기간이 소요되므로, 「국고보조금 통합관리지침」 제25조제2항제2호에 해당하여 재이월하였다는 설명임.

그러나 「국고보조금 통합관리지침」 제25조제2항제2호의 '입찰공고 후 장기간이 소요되는 경비'의 의미는 「국가재정법」 제48조제2항제3호[178]를 고려할 때 입찰공고 후 "지출원인행위까지" 장기간이 소요되는 경비로 해석하는 것이 적절함.

만일 입찰공고 후 사업 완료 시까지 장기간이 소요되는 모든 보조사업에 대해 재이월을 허용하는 것으로 무리하게 확대해석한다면, 「국가재정법」 상 회계연도 독립의 원칙[179]에 부합하지 않고, 재정의 효율성 확보 측면에서도 적절하지 않을 것으로 보임.

---

178) 「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

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

따라서 재이월의 허용은 엄격하게 해석할 필요가 있을 것으로 보이며, 「국고보조금 통합관리지침」도 원칙적으로 이월을 금지하면서 제한된 경우에 한해서 재이월 허용 대상을 규정하고 있으므로 그 취지를 감안할 필요가 있음.

특히, 제주도의 경우 입찰공고 후 지출원인행위인 계약까지 장기간이 소요된 것이 아닌 각종 행정절차를 거치기 위하여 사업이 지연된 것으로 「국고보조금 통합관리지침」에서 정한 재이월 사유에 해당한다고 보기 어려우므로, 국토교통부는 향후 재이월이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있을 것으로 보임.

3) 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D)(4158-318)

○예산 감액에 따른 사업 축소로 시범운영 없이 저상 좌석버스 표준모델 개발사업이 추진되고 있으므로 저상버스 의무도입 제도 시행에 대비하여 개발 차량의 안정성 미흡 우려를 최소화하기 위한 철저한 사업관리가 필요하며, 현재는 수소전기차로 개발되고 있으나 전기차 선호 경향을 고려하여 전기차 양산 준비 등 실제 저상 좌석버스 수요를 충족할 수 있는 공급이 이루어질 수 있도록 사전 대비가 필요함.

가) 개요

자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D) 사업은 휠체어 사용자 등 교통약자의 중거리 이동권을 보장하기 위하여 자동차전용도로를 주행할 수 있는 저상 좌석버스 표준모델을 개발하고, 이를 보급·확산하기 위한 운영기술을 개발하기 위한 연구개발사업(R&D)임.

이 사업은 국토교통부가 국토교통과학기술 분야 연구개발을 담당하는 국토교통과학기술진흥원[180]에 연구개발출연금으로 집행하고, 한국교통안전공단, 현대자동차, 중부대학교 등 11개 산·학·연 기관으로 구성된 컨소시엄이 한국교통안전공단을 주관으로 진흥원으로부터 연구개발사업을 발주 받아 추진하고 있음.

---

180) 「국토교통과학기술 육성법」
제8조(연구개발사업의 추진) ① 국토교통부장관은 종합계획을 효율적으로 추진하기 위하여 국토교통과학기술 연구개발사업(이하 “연구개발사업” 이라 한다)을 할 수 있다.
③ 국토교통부장관은 연구개발사업을 추진하기 위하여 제2항에 따라 연구를 수행하는 기관이나 단체 등에 출연금을 지원할 수 있다.
제16조(국토교통과학기술진흥원의 설립 등) ① 연구개발사업의 기획·관리·평가 등을 효율적으로 지원하기 위하여 국토교통과학기술진흥원(이하 “진흥원”이라 한다)을 설립한다.

이 사업의 2024년도 예산액은 19억 8,600만원으로 전액 집행되었음.

【 2024년도 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D) 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액 등	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D) (연구활동비등)	1,986	-	-	-	1,986	1,986	-	-	8,850

※ 자료 : 국토교통부

나) 검증절차 생략에 따른 개발 차량의 안정성 미흡 우려를 최소화하고 저상 좌석버스 수요·공급 매칭이 되도록 사전 철저한 관리와 대비 필요

현재 입석이 가능한 일반형 시내버스 노선에는 저상버스가 보급되고 있으나, 주로 중거리를 운행하는 광역노선에는 저상버스가 없음.

이에 국토교통부는 광역급행형·직행좌석형·좌석형 등 주로 자동차전용도로를 경유하여 2개 이상의 행정구역을 운행하는 중거리 버스노선에 투입이 가능한 저상 좌석버스 표준모델을 2026년까지 개발한다는 계획으로, 사전기획연구인 “자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발 기획 연구”(2022.5~2023.3)에 이어 2023년 4월에 국토교통과학기술진흥원과 사업기간 4개년(2023~2026), 총 연구개발비 250억원의 연구개발협약을 맺고 저상 좌석버스 표준모델 개발 사업을 착수하였음.

또한, 국토교통부는 이같은 계획과 연계한 입법조치로서 광역급행형·직행좌석형·좌석형 시내버스 등의 대폐차 시 저상버스 도입을 의무화하고 그 시행시기를 저상 좌석버스 개발 완료 시기(2026년말)에 맞춘 2027년 1월 1일부터로 정하여 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」을 개정하였음.[181]

2024년은 저상 좌석버스 표준모델 개발 사업의 2차년도로서, 협약에 따른 2차년도 소요예산은 61억 5,000만원이었으나 정부의 예산안에는 R&D 축소 및 재정 건전성 등을 고려한 편성 기조에 따라 그보다 감액된 8억 8,600만원이 반영되었고, 국회 심사과정에서 19억 8,600만원으로 일부 증액되었지만 당초 계획보다 예산규모가 상당히 축소되었음.

이에 국토교통부는 2024년 2월에 당초 계획대로 저상 좌석버스 표준모델 개발을 2026년까지 완료하되 총 연구개발비를 당초 250억원보다 56억 5,000만원 감액된 193억 5,000만원으로 변경하고 연구내용을 축소 조정하는 변경협약을 체결하였음.

---

181) **「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.

「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 국토교통부령으로 정하여 구분하는 시내버스운송사업 또는 농어촌버스운송사업의 운행형태 중 광역급행형·직행좌석형 및 좌석형

2. 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제1호가목 후단 또는 같은 호 나목 후단에 따라 국토교통부령으로 정하여 구분하는 시내버스운송사업 또는 농어촌버스운송사업의 운행형태 중 이 항 제1호 외의 운행형태

3. 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제1호다목에 따른 마을버스운송사업의 운행형태

[시행일: 2027. 1. 1.] 제14조제4항제1호

【 연구개발비 및 주요 연구내용 변경내역 】

기 존	변 경
연구개발비	
- 총연구개발비 : 25,000백만원 2023년 4,000백만원 2024년 6,150백만원 2025년 11,400백만원 2026년 3,450백만원	- 총연구개발비 : 19,350백만원(△5,650백만원) 2023년 4,000백만원 2024년 1,986백만원(△4,164백만원) 2025년 8,850백만원(△2,550백만원) 2026년 4,514백만원(1,064백만원)
[핵심기술 1] 저상 좌석버스 표준모델 차량 개발	
- 시작차량 9대 이상 * 성능평가용 3대, 시범운영용 차량 5대, 표준모델 차량 1대	(축소) 시작차량 3대 이상 * 성능평가용 2대, 표준모델 차량 1대
[핵심기술 2] 저상 좌석버스 안전기술 개발	
- 변경사항 없음	- 변경사항 없음
[핵심기술 3] 저상 좌석버스 운영기술 개발 및 실증	
- 실증 노선 4개 이상 운영, 교통약자 이용 만족도 70% 이상	(축소) 지체장애인 20명, 시각장애인 20명, 청각/언어 장애인 20명, 노인 20명, 임신한 여성과 아동 동반 여성 20명 대상 사용성평가 및 만족도 분석
- 국내외 버스정류장의 이동편의시설 종류 및 기준 검토	(삭제)
- 저상버스 도입에 따른 도출 가능한 사회적 편익항목 설계·조사 및 경제성 분석 가이드라인 개발	(삭제)
- 저상 좌석버스 시범운영에 대한 모니터링 수행 · 저상버스 및 좌석버스의 차내 사고 및 민원 분석 · 버스 운전자 및 이용자 대상 만족도 조사	(삭제)
- 지역/운행조건별 저상 좌석버스 도입효과 및 영향분석	(삭제)
- 시범사업 결과에 따른 개선사항 도출 및 개선 · 버스 운행 중에 발생한 안전·운영·편의 등의 문제점 발굴 및 개선	(삭제)

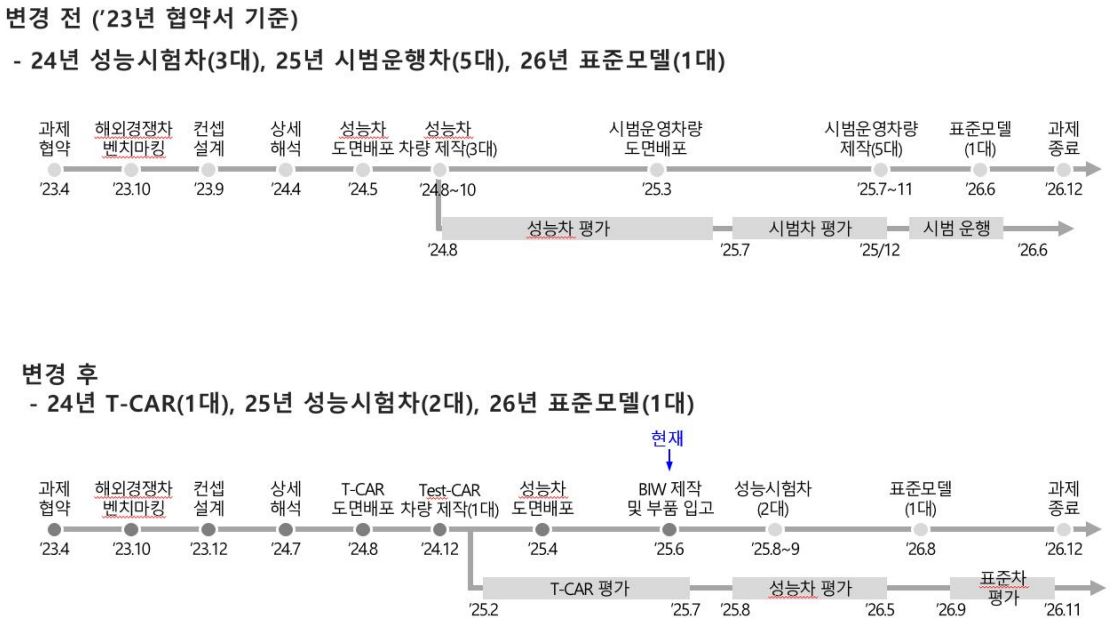
※ 자료 : 국토교통부

축소 조정된 주요 연구내용을 보면 먼저, 시작차량을 시범노선에 투입하여 문제점을 발굴하고 개선점을 도출하여 최종 완성차 및 노선 시설환경에 반영하기 위한 시범차·시범노선 운영 과제가 연구개발계획에서 전면 제외되었음.

이에 따라 시범운영용 차량 5대를 제작하여 2025년 7월부터 2026년 6월까지 약 1년 간 시범차를 평가하고 실제 노선에 투입하여 시범운행을 실시하는 세부과제는 사업에서 제외되고, 교통약자 100여 명(교통약자 유형별 20명)을 대상으로 사용성 평가 및 만족도 분석을 실시하는 것으로 대체되었음.

또한, 시범차 평가 및 시범 운영에 앞서 실시하는 성능평가는 시범운영 단계의 생략에 따라 더욱 철저한 성능평가가 필요하나, 성능평가용 시작차 제작도 당초 3대에서 2대로 축소되었으며, 시작차 제작 일정도 지연되어 2024년에 시작차 제작을 완성하여 2025년에 시작차를 통한 성능평가를 수행한다는 계획이었으나, 성능평가용 시작차 제작이 2025년 8~9월에 완성될 예정으로 이후 성능평가 및 그 결과를 반영한 최적화 설계를 거쳐 2026년에 양산기술 개발까지의 과정을 당초 계획보다 단기간에 수행해야 하는 상황임.

【 저상 좌석버스 표준모델 개발 사업 추진 일정(변경 전/후) 】



※ 자료 : 국토교통과학기술진흥원

광역 노선버스는 연간 400대 이상의 대폐차가 발생하며, 2027년부터 광역 노선버스 대폐차 시 저상버스 도입이 의무화됨에 따라, 이 사업이 2026년말에 종료되면 이 사업에 따라 개발된 저상 좌석버스가 곧바로 광역노선에 도입될 것으로 예상됨.

【 전국 광역노선버스 대폐차 대수(2022~2024) 】

(단위 : 대)

지역 (시도)	2022년			2023년			2024년		
	직행좌석	광역급행	좌석	직행좌석	광역급행	좌석	직행좌석	광역급행	좌석
대광위	160	167	-	278	65	-	248	89	-
서울	2	-	-	21	-	-	42	-	-
부산	13	-	-	5	-	-	20	-	-
대구	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인천	27	-	13	53	-	20	80	-	-
광주	-	-	-	-	-	-	-	-	-
대전	2	-	-	-	-	-	4	-	-
울산	10	-	1	-	-	16	-	-	5
세종	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경기	49	-	-	37	-	11	69	-	12
강원	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충남	3	-	-	-	-	-	-	-	-
전북	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전남	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경북	-	-	-	3	-	-	-	-	-
경남	15	-	-	14	-	-	27	-	-
제주	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	281	167	14	411	65	47	490	89	17
	462			523			596		

※ 자료 : 국토교통부

따라서 시범운영이라는 검증 과정이 생략된 만큼 현장에 개발 차량이 바로 투입될 시 도입 초기에 차량 이용·운행 및 운영 상 예상하지 못한 문제점이 발생할 우려가 있고, 이러한 우려가 현실화될 경우 교통약자의 이동편의 증진을 위한 저상 좌석버스 의무도입 제도의 실효성을 저하시키고 교통약자의 권익 증진이라는 목적 달성도 지연되는 결과가 초래될 것이므로 완성차의 안정화를 위한 철저한 사전 관리와 준비로 이와 같은 우려를 최소화하는 노력이 필요해 보임.

한편, 저상 좌석버스 표준모델 완성차는 수소전기차로 개발할 예정이나, 수소충전 인프라의 부족, 고가의 가격 등으로 현장에서는 전기차 선호 경향이 있으므로 개발 차량 양산 시 이러한 점들을 고려하여 보조금제도 개편이나 전기버스 양산체제 준비[182] 등 저상 좌석버스의 실제 수요를 충족하는 공급이 이루어질 수 있도록 대비가 필요해 보임.

182) 국토교통부에 따르면, 저상 좌석버스 표준모델 기준은 전기, 수소와 상관없이 제작 가능하도록 마련됨.

4) 교통사고예방지원(4631-305)

○2024년 10월부터 대형 화물자동차의 운행기록 제출이 의무화됨에 따라 2025년 상반기에 운행기록 제출 지원 서비스의 수요 증가가 예상되나 해당 시기에 운행기록점검센터를 운영하지 않아 의무제출 제도의 조기 정착을 위한 노력이 부족하며, 화물자동차의 운행기록 제출률 제고를 위하여 자동제출DTG 장착 확대 노력이 필요함. ○교통안전 특별실태조사 결과에 따른 개선권고 이행에 대한 지속적인 점검에도 불구하고 지방재정 부족 등으로 이행률이 낮으므로, 조기 이행률을 높이기 위한 국가 재정 지원 등의 방안을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

교통사고예방지원 사업은 한국교통장애인협회에 대한 지원, 디지털운행기록분석시스템구축, 교통안전특별실태조사, 제3교통안전체험교육센터구축(2025년도 신규 편성) 내역사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2024년도 예산액은 30억원으로, 전년도 이월액 4,000만원을 더한 예산현액 30억 4,000만원 중 29억 1,700만원(96.0%)이 집행되고, 1억 2,300만원이 불용되었음.

【 2024년도 교통사고예방지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액 등	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
교통사고예방지원	3,000	3,000	40	-	3,040	2,917	-	123	4,100
· 한국교통장애인 협회지원 (민간경상보조)	300	300	-	-	300	300	-	-	300
· 디지털운행기록 분석시스템구축 (민간위탁사업비)	2,100	2,100	-	-	2,100	2,017	-	83	2,100
· 교통안전특별 실태조사 (민간위탁사업비)	600	600	-	-	600	560	-	40	600
· 제3교통안전체험 교육센터구축 (사업출연금)	-	-	-	-	-	-	-	-	1,100
· 충청강원권 교통안전 체험센터 타당성분석 및 기초조사 (일반연구비)	-	-	40	-	40	40	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 화물자동차의 운행기록 제출률 제고 필요

디지털운행기록분석시스템구축 내역사업은 「교통안전법」 제55조[183]에 따

183) 「교통안전법」
제55조(운행기록장치의 장착 및 운행기록의 활용 등) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 그 운행하는 차량에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합한 운행기록장치를 장착하여야 한다. 다만, 소형 화물차량 등 국토교통부령으로 정하는 차량은 그러하지 아니하다.
1. 「여객자동차 운수사업법」에 따른 여객자동차 운송사업자
2. 「화물자동차 운수사업법」에 따른 화물자동차 운송사업자 및 화물자동차 운송가맹사업자
3. 「도로교통법」 제52조에 따른 어린이통학버스(제1호에 따라 운행기록장치를 장착한 차량은 제외한다) 운영자
② 제1항에 따라 운행기록장치를 장착하여야 하는 자(이하 "운행기록장치 장착의무자"라 한다)는 운행기록장치에 기록된 운행기록을 대통령령으로 정하는 기간 동안 보관하여야 하며, 교통행정기관이 제출을 요청하는 경우 이에 따라야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 운행기록장치 장착의무자는 교통행정기관의 제출 요청과 관계없이 운행기록을 주기적으로 제출하여야 한다. 이 경우 운행기록장치 장착의무자는 운행기록장치에 기록된 운행기록을 임의로 조작하여서는 아니 된다.

라 운행기록장치 장착의무자(여객자동차 및 화물자동차 사업자, 어린이통학버스 운영자)가 제출한 차량 운행기록을 점검·분석하는 시스템을 구축·운영하고, 운전자에게 운행기록장치 점검 및 운행기록 제출 지원 등의 서비스를 제공하는 운행기록점검센터를 전국에 운영하는 사업으로,

디지털운행기록장치(DTG : Digital Tacho Graph)에 저장된 운행기록을 통하여 사업용 차량 운전자의 과속, 급정지, 급진로변경 등 운전습관을 분석하고 사고원인을 조사할 수 있는 체계를 구축함으로써 교통사고를 예방하기 위한 목적의 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 21억원으로 수탁사업자인 한국교통안전공단에 20억 5,800만원이 교부되어, 이 중 20억 1,700만원(98.0%)이 집행되고, 4,100만원이 불용되었음.

【 2024년도 디지털운행기록분석시스템구축 내역사업 실집행내역 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	교부액 (A)	전년도 이월액	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	실집행률 (B/A)
디지털운행기록분석시스템구축	**2,058**	**-**	**2,017**	**-**	**41**	**98.0**
· 운행기록분석시스템 유지보수 및 운영	743	-	717	-	26	96.5
· 운영기록점검센터 운영 용역	715	-	710	-	5	99.3
· 노후장비 교체	600	-	590	-	10	98.3

※ 자료 : 국토교통부

③ 교통행정기관은 제2항에 따라 제출받은 운행기록을 점검·분석하여 그 결과를 해당 운행기록장치 장착의무자 및 차량운전자에게 제공하여야 한다.
④ (생략)
⑤ 운행기록의 보관·제출방법·분석·활용 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

「교통안전법」 제55조 및 같은 법 시행령 제45조[184]에 따르면, 일부 소형 화물차량 등을 제외한[185] 여객자동차 운송사업자, 화물자동차 운송사업자·운송가맹사업자 및 어린이통학버스 운영자의 해당 차량에는 디지털운행기록장치를 의무적으로 장착(약 58만대)하여야 하고, 이 중 노선버스와 대형 화물자동차(25톤 이상 화물자동차와 10톤 이상 견인형 대형 특수자동차를 말하며, 이하 같음)는 운행기록을 교통행정기관[186]에 주기적(매월)으로 의무 제출하여야 함.

이와 같은 법 규정을 위반하여 운행기록장치를 장착하지 않거나 운행기록을 제출하지 않으면 과태료 부과대상이 됨.[187]

---

184) 「교통안전법 시행령」
제45조(운행기록장치의 장착시기 및 보관기간) ① · ② (생략)
③ 법 제55조제2항 단서에서 "대통령령으로 정하는 운행기록장치 장착의무자"란 다음 각 호의 자를 말한다.
1. 「여객자동차 운수사업법」 제4조에 따라 면허를 받은 노선 여객자동차운송사업자
2. 「화물자동차 운수사업법」 제3조에 따라 허가를 받은 화물자동차 운송사업자 및 같은 법 제29조에 따라 허가를 받은 화물자동차 운송가맹사업자
④ 제3항제2호에 따른 사업자가 주기적으로 제출해야 하는 운행기록은 다음 각 호에 따른 차량의 운행기록으로 한정한다.
1. 「자동차관리법」 제3조제1항제3호에 따른 화물자동차 중 최대적재량이 25톤 이상인 자동차
2. 견인형 대형 특수자동차(「자동차관리법」 제3조제1항제4호에 따른 특수자동차 중 피견인차의 견인을 전용으로 하는 구조로 되어 있는 자동차로서 총중량이 10톤 이상인 자동차를 말한다)

185) 「교통안전법 시행규칙」
제29조의4(운행기록장치 장착면제 차량) 법 제55조제1항 단서에서 "소형 화물차량 등 국토교통부령으로 정하는 차량"이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 차량을 말한다.
1. 「화물자동차 운수사업법」 제2조제3호에 따른 화물자동차운송사업용 자동차로서 최대 적재량 1톤 이하인 화물자동차
2. 「자동차관리법 시행규칙」 별표 1에 따른 경형·소형 특수자동차 및 구난형·특수작업형 특수자동차
3. 「여객자동차 운수사업법」 제3조에 따른 여객자동차운송사업에 사용되는 자동차로서 2002년 6월 30일 이전에 등록된 자동차

186) "교통행정기관"이란 법령에 의하여 교통수단·교통시설 또는 교통체계의 운행·운항·설치 또는 운영 등에 관하여 교통사업자에 대한 지도·감독을 행하는 지정행정기관의 장, 특별시장·광역시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 또는 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)을 말함.(「교통안전법」 제2조제6호)

187) 「교통안전법」
제65조(과태료) ①다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다.
3. 제55조제1항에 따른 운행기록장치를 장착하지 아니한 자

그런데, 최근 3년간 업종별 디지털운행기록장치 장착 차량(대수) 대비 운행기록 제출 차량 비율을 보면, 의무제출 업종인 노선버스는 제출률이 100%이고, 임의제출 업종도 전세버스는 90% 이상, 택시는 70% 이상까지 도달한 반면, 화물자동차는 매년 50%에 미달하고 있음.

【 업종별 디지털운행기록장치 장착 및 운행기록 제출 현황 】

(단위: 대, %)

연도	업종	장착대수	제출차량대수	제출률
2023년 12월	**버스**	**95,732**	**91,192**	**92.3**
	노선(의무제출)	51,109	51,109	100.0
	전세	41,394	39,762	96.1
	특수	3,229	321	9.9
	택시	**228,666**	**129,250**	**56.5**
	화물	**251,648**	**108,534**	**43.1**
	일반	180,085	104,665	58.1
	개별	71,563	3,869	5.4
2024년 12월	**버스**	**95,267**	**90,898**	**95.4**
	노선(의무제출)	50,019	50,019	100.0
	전세	42,019	40,335	96.0
	특수	3,229	544	16.8
	택시	**230,243**	**173,152**	**75.2**
	화물(대형 의무제출)	**255,625**	**119,586**	**46.8**
	일반	183,109	113,325	61.9
	개별	72,516	6,261	8.6
2025년 5월	**버스**	**95,267**	**90,184**	**94.7**
	노선(의무제출)	50,019	50,019	100.0
	전세	42,019	39,745	94.6
	특수	3,229	420	13.0
	택시	**230,243**	**174,319**	**75.7**
	화물(대형 의무제출)	**255,625**	**105,217**	**41.2**
	일반	183,109	99,967	54.6
	개별	72,516	5,250	7.2

※ 자료: 국토교통부

---

②다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.
10. 제55조제2항을 위반하여 운행기록을 보관하지 아니하거나 교통행정기관에 제출하지 아니한 자

전세버스, 택시 등 운행기록 임의제출 차량도 운행기록 제출률을 높이고자 하는 것은 운행기록 빅데이터를 활용하여 특성에 맞춘 운전자 교육이나 교통사고 예방을 위한 효과적인 정책 수립이 가능하여 교통안전 확보를 위한 유용한 자료가 되기기 때문임.[188]

특히 화물자동차는 고속도로 운행, 대형 차량, 위험물질 운반 등 사고위험 요인이 많아 교통사고 발생 시 상대적으로 피해가 큰 특성이 있어 안전운행 확보를 위한 지속적인 관리가 필요하다는 측면에서 화물자동차의 운행기록 제출률을 높일 필요가 있음.

이와 같은 취지에서 국토교통부는 2024년 4월에 시행령 개정으로 대형 화물자동차를 운행기록 의무제출 대상에 포함시키는 등 제도를 강화하여 같은 해 10월부터 시행 중임. 그러나 개정 이후 1년이 지난 2025년 5월 현재 화물자동차의 제출률은 41.2%로 예년과 큰 차이가 없으며, 2024년말(제출률 46.8%)과 비교하여 제출률이 오히려 낮아진 것으로 나타나고 있음.

① 대형 화물자동차 운행기록 의무제출 시행 효과 제고 노력 부족

수탁사업자인 한국교통안전공단에서는 운행기록 장착 차량 운전자에게 운행기록장치에 대한 A/S 등 점검이나 운행기록 제출 지원 등의 서비스를 제공하기 위하여 주요 휴게소 및 화물터미널 등에 운행기록점검센터를 설치·운영하는 사업(용역 재위탁, 2024년 7억 400만원 집행)을 수행하고 있는데, 매년 4월~5월에 시작하여 12월까지 7~8개월 가량 한시적으로 센터를 운영함.

188) 분석·점검된 디지털운행기록은 교통수단안전점검, 지도·컨설팅 등의 운수회사 안전관리, 교통안전 특별실태조사, 어린이 통학버스 등 교통안전 취약요인 관리 및 대중교통시책 및 서비스 평가 등의 정책평가·연구 등 다양한 분야에서 기초자료로 활용됨.

국토교통부는 2024년 4월에 대형 화물자동차 의무제출 제도를 도입하여 그 해 10월부터 시행될 예정이었으므로 2025년 상반기에 운행기록점검센터의 서비스 수요가 증가될 것을 충분히 예상할 수 있었으나,

2024년 12월초에 센터 운영을 종료하고, 2025년에 예년과 같이 5월 하순부터 센터 운영을 개시하여 결국 서비스 수요가 집중적으로 증가할 것이 예상되는 6개월〔2024.12. 7.(센터운영 종료)~2025. 5.22(센터 운영 개시)〕 가량 센터를 운영하지 않아, 화물자동차 운전자의 서비스 수요에 적기 대응하지 못하고 운행기록 제출의무가 강화된 새로운 제도의 조기 정착을 뒷받침하지 못하였음.

【 운행기록점검센터 운영 및 점검 실적(2023~2025.5) 】

연도	운행기록 점검센터 운영	계약기간 (운영기간)	점검 실적(대수)											
			1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2023	23개소	'23.4.10 ~ '2312.22.	미운영 ('22.12.25 ~ '23.4.9)			1,073	2,575	7,622	1,740	1,221	1,134	1,315	1,780	1,755
2024	22개소	'24.5.2 ~ '2412.7.	미운영 ('23.12.23 ~ '23.5.1)				1,936	2,179	2,099	1,943	2,281	3,800	3,900 (~ 12.7)	
2025. 5월	24개소	'25.5.22 ~ '25.12.5.	**미운영 ('24.12.8 ~ '25.5.21)**				추후 산정							

※ 자료: 국토교통부

실제 대형화물차 의무제출 제도 시행 직후인 2024년 10월과 11월에 센터의 점검실적이 급증하였고, 2024년말 화물자동차의 운행기록 제출률(46.8%)이 2025년 5월 현재 제출률(41.2%)보다 높게 나타나고 있는 것으로 볼 때, 2025년에 상반기 위주로 센터 운영을 하였다면 대형 화물자동차의 운행기록 의무제출 제도가 조기에 정착하고, 화물자동차 전체의 운행기록 제출률도 높이는 효과를 거둘 수 있었을 것으로 보임.

② 화물자동차의 자동제출DTG 보급 확대 필요

차량 운행기록장치는 일반형DTG[189]와 자동제출DTG[190]가 있는데, 일반형DTG는 운전자가 개별적으로 데이터를 시스템에 업로드하여야 하는 번거로움이 있는 반면, 자동제출DTG는 모바일을 이용하여 운행기록이 자동제출되는 방식으로 일반형DTG보다 편리함.

따라서, 자동제출DTG 보급 확대가 운행기록 제출률 제고를 위한 효과적인 방안이 될 수 있는데, 실제 자동제출DTG 장착률이 운행기록 제출률과 비슷한 수준으로 나타나고 있음.

택시의 운행기록 제출률은 75.7%로, 자동제출DTG 장착률 75.7%와 일치하는 수준이고, 화물자동차의 운행기록 제출률은 41.2%로 낮은데 자동제출DTG 장착률도 36.2%로 비슷한 수준으로 낮으며 특히, 개별 화물자동차는 운행기록 제출률이 7.2%로 매우 낮은데, 자동제출DTG 장착률도 6.7%로 매우 낮음.

따라서, 화물자동차의 운행기록 제출률 제고를 위해서는 자동제출DTG 장착률을 높이기 위한 홍보 등 적극적인 노력이 필요해 보임.

189) 디지털운행기록장치의 데이터를 USB 등 저장장치에 저장하여 전송프로그램을 통해 시스템에 업로드 필요
190) 보급형DTG단말기와 모바일앱(APP) 자동 블루투스 연결, 블루투스 연결 시 모바일앱이 운행기록자료를 단말기에서 자동수집 후 자동으로 운행기록분석시스템에 제출(이동통신망을 이용하므로 통신요금 발생)

【 자동제출 방식 보급형 DTG 장착률(2025년 4월말 기준) 】

(단위: 대, %)

운행기록 임의제출 대상	장착대수	제출률		자동제출DTG	
		제출대수	제출률	장착대수	장착률
전세버스	42,019	39,745	94.6	37,485	89.2
택 시	230,243	174,319	75.7	174,330	75.7
법인택시	65,885	64,309	97.6	64,309	97.6
개인택시	164,358	110,010	66.9	110,021	66.9
화 물	255,625	105,217	41.2	92,444	36.2
일반화물	183,109	99,967	54.6	87,593	47.8
개별화물	72,516	5,250	7.2	4,851	6.7

※ 자료: 국토교통부

다) 교통안전 특별실태조사 결과 개선권고 사항의 조기 이행률 제고 방안 검토 필요

교통안전 특별실태조사 내역사업은 「교통안전법」 제33조의2[191]에 근거하여, 교통사고가 자주 발생하는 등 교통안전이 취약한 시·군·구에 대하여 교통체계에 대한 특별실태조사를 실시하여 그 결과에 따라 해당 지역의 교통안전 확보를 위한 종합적인 개선이 이루어지도록 하는 사업임.

---

191) 「교통안전법」
제33조의2(교통안전 특별실태조사의 실시 등) ① 지정행정기관의 장은 교통사고가 자주 발생하는 등 교통안전이 취약한 시(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제10조제2항에 따른 행정시를 포함한다. 이하 이 항에서 같다)·군·구에 대하여 필요하다고 인정하는 경우 해당 시·군·구의 교통체계에 대한 특별실태조사(이하 "특별실태조사"라 한다)를 실시할 수 있다.
② 지정행정기관의 장은 제1항에 따라 특별실태조사를 실시한 결과 교통안전의 확보를 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 관할 교통행정기관에 대하여 교통시설 등의 교통체계를 개선할 것을 권고할 수 있다. 이 경우 지정행정기관의 장은 관할 교통행정기관에 개선권고의 이행에 필요한 행정적 지원을 할 수 있다.
③ 제2항에 따라 지정행정기관의 장의 개선권고를 받은 관할 교통행정기관은 이행계획서를 작성하여 지정행정기관의 장에게 제출하여야 하고, 지정행정기관의 장은 이를 이행하는지 확인 또는 점검하여야 한다.
④ 제3항에 따라 이행계획서를 제출한 관할 교통행정기관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 이행결과보고서를 지정행정기관의 장에게 제출하여야 한다.
⑤ 지정행정기관의 장은 예산의 범위에서 제2항에 따른 개선권고의 이행에 필요한 재원의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.
⑥ 특별실태조사의 구체적인 대상, 절차, 방법 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

이 사업의 2024년도 예산액은 6억원으로, 수탁사업자인 한국교통안전공단에 5억 8,700만원이 교부되어 5억 6,000만원(95.4%)이 실집행되었음.

【 2024년도 교통안전특별실태조사 내역사업 실집행내역 】

(단위 : 백만원,%)

구 분	한국교통안전공단					
	교부액 (A)	전년도 이월액	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	실집행률 (B/A)
교통안전특별실태조사 (민간위탁사업)	587	-	560	-	27	95.4

※ 자료 : 국토교통부

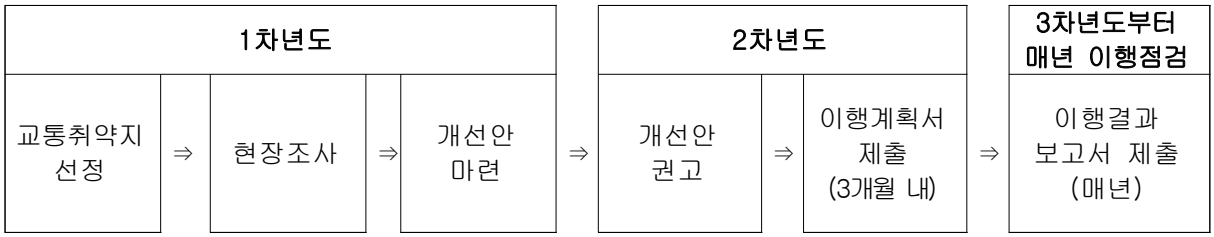
교통안전 특별실태조사는 교통문화지수[192]가 낮은 하위 20%에 해당하는 지자체 중 희망 4개 지자체를 대상으로 최근 3년간 교통사고 자료 및 운수종사자 설문조사 결과 등 기초조사를 통해 조사지점을 선정하고 전문가로 구성[193]된 특별조사반이 현장실사를 통하여 해당 지역의 교통안전시설 개선안 및 교통문화 향상방안을 도출해 내는 조사임.

특별실태조사를 통한 개선안이 마련되면 국토교통부는 해당 지자체에 개선권고를 하고 지자체로부터 이행계획서 및 이행결과보고서(이행 완료 시까지 매년 제출)를 제출받아 이행 여부를 지속적으로 점검함.

192) 「교통안전법」 제57조에 따른 국민의 교통안전의식의 수준 또는 교통문화의 수준을 객관적으로 측정하기 위한 지수로서, 전국 229개 시·군·구를 대상으로 운전행태, 보행행태, 교통안전 등 3개 항목 18개 성과지표를 조사·평가하여 100점 만점으로 계량화한 수치로, 해당 도시의 교통문화 수준을 보여주는 지표임. 한국교통안전공단에서 매년 1회 조사를 실시함.

193) 도로관리청, 경찰청, 지자체, 한국교통안전공단, 시민단체 등 전문가로 구성

【 교통안전특별실태조사 사업 절차 】



이 사업을 시작한 2008년부터 2024년까지 17년간 65개 지자체(28개 시, 24개 군, 13개 자치구)에 대해 특별실태조사를 실시하였으며, 2024년에는 충북 제천시, 전북 순창군, 전북 진안군, 서울 동작구를 대상으로 특별실태조사를 실시한 결과 사고다발지점, 사고취약구간, 어린이 통학로[194] 등에 대해 총 1,451건의 개선안을 도출하였음.

그런데 지자체의 개선안 이행률을 보면, 개선안이 지자체 예산에 반영되어 개선사업이 가장 원활하게 이루어질 것으로 예상되는 이행점검(개선권고 다음연도 최초 이행점검) 3년차의 개선이행률이 40% 정도이고, 매년 이행점검에도 불구하고 10년차에도 60% 대에 그치는 것으로 나타나고 있음.

【 교통안전 특별실태조사 개선이행률 현황(2010~2022 조사분) 】

구 분	이행점검 1년차	이행점검 3년차	이행점검 5년차	이행점검 10년차
개선이행률 (지자체별 평균)	31.5%	39.2%	49.5%	63.5%

* 2010~2014 중 지자체의 연차별 이행률 미존재 자료 제외

※ 자료 : 한국교통안전공단 제출자료 재구성

194) 어린이 통학로에 대한 조사는 2024년부터 특별실태조사에 포함. 4개 각 지자체별 10개 학교(총 40개 학교)에 대해 현장조사 실시

지자체의 개선이행률이 저조한 주요 원인은 교통시설 개선 등에 충당할 지방재정의 부족과 그에 따라 이행기간이 장기화되면서 현장의 환경변화 등으로 개선권고사항의 실효성이 낮아지기 때문임.

교통안전 특별실태조사 사업은 현황 파악을 위한 실태조사에 그치는 사업이 아니라 현장조사를 통해 개선방안을 도출하여 이를 실제 현장 개선에 반영하기 위한 목적의 사업임. 따라서 개선권고 이후 환경변화가 있기 전 빠른 기간 내에 개선사업이 완료될 때 안전한 교통환경이라는 효용성 및 사업의 효율성을 높일 수 있음.

그런데, 지금의 사업 수행 실태를 보면 개선 이행에 지나치게 장기간이 소요되고, 개선율은 낮은데 비해 10년 동안 매년 이행 점검 등을 위한 사후관리에 행정력이 소모되고 있어 사업 효율성을 제고할 수 있는 방안을 강구할 필요가 있음.

「교통안전법」에는 특별실태조사 결과 지자체가 개선권고를 이행하는 데 필요한 재원의 전부 또는 일부를 지원할 수 있도록 재정지원에 관한 근거를 두고 있으나[195], 현재 국가 재정은 지원되지 않고 있음.

이 사업의 효과성 및 효율성을 높이기 위해서는 개선권고 후 초기에 충분한 재원 조달을 통하여 조기에 개선이행률을 높이는 것이 필요해 보이며, 이를 위해 법적 근거에 따라 지자체의 개선권고 이행 비용에 대해 국가 재정을 지원하는 방안도 검토할 필요가 있어 보임.

---

195) 「교통안전법」 제33조의2(교통안전 특별실태조사의 실시 등) ⑤ 지정행정기관의 장은 예산의 범위에서 제2항에 따른 개선권고의 이행에 필요한 재원의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.

5) 교통안전공단출연(4638-301)

○ 한국교통안전공단의 2024회계연도 결산잉여금이 전년도의 10배 이상 발생함에 따라 수지차보전기관으로서 수입 및 지출 추계의 정확성을 높이는 노력이 필요함.

가) 개요

한국교통안전공단은 「한국교통안전공단법」에 따라 설립된[196] 국토교통부 산하 위탁집행형 준정부기관으로서[197], 교통사고 예방 및 교통체계 운영·관리

196) **「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.
제6조(사업) 공단은 다음 각 호의 사업을 수행한다.
1. 교통안전에 관한 교육·계몽 및 홍보. 다만, 도로교통안전의 경우에는 자동차운송사업의 교통안전 관리 및 자동차 관리에 관한 사항만을 수행한다.
2. 교통안전에 관한 기술의 개발·보급·지원 및 외국 기술의 도입. 다만, 도로교통안전의 경우에는 자동차의 성능 및 안전에 관한 사항만을 수행한다.
3. 교통안전에 관한 자료의 수집, 조사·연구 및 국제협력
4. 국가 또는 지자체가 위탁하는 교통안전에 관한 업무
5. 교통안전에 관한 연구 용역의 수탁(受託)
6. 자동차의 성능 및 안전도에 관한 시험·연구
7. · 8. 삭제 <2017. 10. 24.>
9. 교통안전 점검 및 진단에 관한 사업
10. 교통 및 자동차 정보시스템 운영과 정보 제공에 관한 사업
11. 다른 법률에 따른 수탁 업무
12. 그 밖에 공단의 목적에 적합한 사업으로서 국토교통부장관이 지정하거나 승인하는 사업
13. 교통안전 및 이용자 편익을 증진하기 위한 공단 부지 및 시설 활용사업
14. 제1호부터 제12호까지의 사업에 딸린 사업

197) **「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
③기획재정부장관은 제1항의 규정에 따라 공기업과 준정부기관을 지정하는 경우 총수입액 중 자체수입액이 차지하는 비중이 대통령령으로 정하는 기준 이상인 기관은 공기업으로 지정하고, 공기업이 아닌 공공기관은 **준정부기관**으로 지정한다.
④기획재정부장관은 제1항 및 제3항의 규정에 따른 공기업과 준정부기관을 다음 각 호의 구분에 따라 세분하여 지정한다.
1. 공기업

지원을 위한 도로·철도·항공부문의 교통사고 예방사업, 교통안전에 관한 교육·기술개발·연구, 자동차 성능 및 안전도에 관한 검사·시험·연구, 운수종사자 자격시험 등의 고유사업과 국토교통부를 비롯한 정부 또는 지자체의 교통안전에 관한 보조·위탁사업 등을 수행하는 기관임.

한국교통안전공단은 지출예산과 자체수입의 차이를 정부로부터 보전받는 수지차 보전기관으로, 이 때의 수입·지출에는 수지에 영향을 미치지 않는 정부·지자체의 출연금, 보조금 등은 수지차 산정에서 제외됨.

교통안전공단출연 사업은 한국교통안전공단의 수지차를 보전하기 위하여 출연하는 사업으로, 2024년도 예산액 881억 1,300만원 전액이 집행되었음.

【 2024년도 교통안전공단출연 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액 등	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
교통안전공단출연 (출연금)	88,113	88,113	-	-	88,113	88,113	-	-	87,136

※ 자료: 국토교통부

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

나) 한국교통안전공단 2024회계연도 수입·지출 현황

2024년도 한국교통안전공단의 수입·지출 결산은 6,798억 5,900만원으로, 예산 대비 110억 3,900만원(1.6%)이 증가하였고, 전년 결산 대비 1,664억 2,700만원(32.4%)이 증가하였음.

수지차미대상(정부·지자체로부터의 출연·보조·위탁 사업)을 제외한 순수지 규모는 3,090억 9,400만원으로, 전년 대비 49억 5,000만원(1.6%) 증가하였음. 수입 결산은 자체수입이 전년 결산 대비 2.8% 증가한 2,165억 7,000만원, 정부의 수지차 출연금이 881억 1,300만원 등이며, 지출 결산은 인건비 1,436억 8,200만원, 경상운영비 80억 1,500만원, 직접사업비 1,431억 1,300만원 등으로 인건비는 전년 대비 3.5% 증가한 반면, 경상운영비와 직접사업비는 각각 7.5%, 6.0% 감소하였음.

수지차미대상 수입·지출 결산은 정부의 목적성출연금 596억 4,500만원, 정부보조금 942억 3,200만원, 지자체보조금 1,600억 2,900만원, 위탁사업비 568억 5,900만원 등을 합한 3,707억 6,500만원으로 전년 결산 대비 1,614억 7,700만원(77.2%) 증가하였고, 2024년도 총 수입·지출 결산 6,798억 5,900만원의 54.5%를 차지하고 있음.

【 2024회계연도 한국교통안전공단 수입·지출 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분			'23결산 (A)	2024			전년대비	
				예산(B)	결산(C)	(C-B)	(C-A)	%
수입	수입 총계		513,432	668,820	679,859	11,039	166,427	32.4
	수지차 대상	수입(수지차) 계	304,144	298,055	309,094	11,039	4,950	1.6
		자체수입	210,620	206,606	216,570	9,964	5,950	2.8
		수지차출연금	80,269	88,113	88,113	-	7,844	9.8
		기타잡수입	3,801	2,725	3,800	1,075	△1	0.0
		전기·전전기이월금	9,454	611	611	-	△8,843	△93.5
	수지차 미대상	수입(수지차제외) 계	209,288	370,765	370,765	-	161,477	77.2
		목적성출연금	65,787	59,645	59,645	-	△6,142	△9.3
		정부보조금	31,888	94,232	94,232	-	62,344	195.5
		지자체보조금	58,210	160,029	160,029	-	101,819	174.9
		위탁사업	53,403	56,859	56,859	-	3,456	6.5
지출	지출 총계		513,432	668,820	679,859	11,039	166,427	32.4
	수지차 대상	지출(수지차) 계	304,144	298,055	309,094	11,039	4,950	1.6
		인건비	138,809	144,164	143,682	△482	4,873	3.5
		경상운영비	8,663	11,758	8,015	△3,743	△648	△7.5
		직접사업비	152,223	138,143	143,113	4,970	△9,110	△6.0
		예비비	3,455	3,990	3,820	△170	365	10.6
		차기이월금(결산잉여금)	994	-	10,464	10,464	9,470	952.7
	수지차 미대상	지출(수지차제외) 계	209,288	370,765	370,765	-	161,477	77.2
		목적성출연금	65,787	59,645	59,645	-	△6,142	△9.3
		정부보조금	31,888	94,232	94,232	-	62,344	195.5
		지자체보조금	58,210	160,029	160,029	-	101,819	174.9
		위탁사업(국토부)	53,403	56,859	56,859	-	3,456	6.5

※ 자료 : 한국교통안전공단 2024회계연도 결산서

다) 결산잉여금 과다 발생 문제

한국교통안전공단의 2024년도 결산에 따른 결산잉여금은 104억 6,400만원으로 전년도 결산잉여금 9억 9,400만원의 10.5배에 달함.

【 2024년도 한국교통안전공단 수입·지출 결산(수지차대상) 】

(단위 : 백만원)

구 분		2022 결산	2023 결산	2024			
				예산(A)	결산(B)	증감	
						(B-A)	%
수입	합계	307,789	304,144	298,055	309,094	11,039	3.7
	자체수입	231,363	210,620	206,606	216,570	9,964	4.8
	안전검사사업	149,406	149,529	149,567	150,863	1,296	0.9
	교통안전지도·진단·교육사업	56,810	33,256	31,424	34,816	3,392	10.8
	자동차성능사업	25,147	27,835	25,615	30,891	5,276	20.6
	수지차 출연금	74,202	80,269	88,113	88,113	-	-
	기타잡수입	1,662	3,801	2,725	3,800	1,075	39.4
	전기·전전기이월금	562	9,454	611	611	-	-
지출	합계	307,058	303,150	298,055	298,630	575	0.2
	인건비	134,657	138,809	144,164	143,682	△482	△0.3
	경상운영비	11,479	8,663	11,758	8,015	△3,743	△31.8
	직접사업비	158,246	152,223	138,143	143,113	4,970	3.6
	안전검사사업	54,021	59,016	61,909	62,063	154	0.2
	교통안전지도·진단·교육사업	78,990	60,963	54,007	54,116	109	0.2
	자동차성능사업	25,235	32,244	22,227	26,934	4,707	21.2
	예비비	2,676	3,455	3,990	3,820	△170	△4.3
수입-지출(결산잉여금)		731	994	-	10,464	10,464	

※ 자료 : 한국교통안전공단 각 회계연도 결산서

결산잉여금의 과다 발생은 예산 대비 수입 증가 또는 지출 감소에 따른 것인데, 2024년에 수입이 예산 대비 110억 3,900만원 증가하였음.

이에 대해 한국교통안전공단은 자동차 전기장치 결함이 전년 대비 3배 가량 증가(169만대→514만대)함에 따른 리콜통지 수수료 수입 증가(38억원 증가)[198], 개인택시 양수 체험교육 수요 증가를 반영한 교육과정 확대에 따른 교육비 수입 증가(12억원 증가), 그 외 용역 수수료 수입 등 일시적으로 수입이 증가하였다는 설명임.

【 2024년도 한국교통안전공단 자체수입 결산 】

(단위 : 백만원)

사업명		예산	결산	증감
총 계		**206,606**	**216,570**	**9,964**
안전검사		149,567	150,863	1,296
	자동차검사	127,644	126,952	△692
	CNG내압용기검사	5,411	6,181	770
	운전정밀검사	4,994	5,742	748
	기기정밀도검사	3,342	4,045	703
	기계식주차장검사	7,390	7,049	△341
	궤도삭도검사	786	894	108
지도진단교육		31,424	34,816	3,392
	국가자격시험	10,619	11,130	511
	안전진단용역	**11,885**	**13,528**	**1,643**
	안전운전교육등	**8,920**	**10,158**	**1,238**
자동차성능연구		25,615	30,891	5,276
	기술검토수수료	2,722	1,924	△798
	안전검사수수료	1,946	1,435	△511
	연구용역수수료	**17,007**	**19,792**	**2,785**
	기타안전수수료	**3,940**	**7,740**	**3,800**

※ 자료 : 한국교통안전공단

그런데, 개인택시 양수 체험교육 증가는 교육 신청 현황이나 민원 현황 등을 고려한 교육수요 증가 예측에 따라 다음연도 교육과정을 확대하는 계획 수립과 그에 따른 예산 반영 노력이 필요했던 것으로 보임.

198) 한국교통안전공단에 따르면, 2024년도 리콜통지 건수는 18,637,590건으로 이전 3년('21~'23) 간의 연평균 11,033663건보다 68.9% 증가하였음. ※ 리콜통지 수수료: 우편 598원/통, 문자 126원/통

수지차 보전방식은 예산 편성 시 사업수입, 이월결산잉여금, 이자수입 등 세부 수입내역을 빠짐없이 추계하여 자체세입에 반영하여야 하기 때문에 추계의 정확성을 제고하는 것이 중요한데, 결산잉여금의 과다 발생은 결과적으로 국가 예산의 효율적 배분 저해를 초래한 것이며, 다음연도 수지에도 영향을 미치게 됨.

따라서, 수지차 보전기관의 예산 편성 시에는 과대 또는 과소 계상하지 않도록 과거 수입실적과 경영환경 변화 등을 고려한 사전 사업계획을 면밀히 검토하여 추계 정확성을 높이려는 노력을 기울일 필요가 있음.

6) 스마트주차정보시스템구축(4638-302)

○ 스마트주차정보시스템의 주차장 운영정보(운영시간, 주차요금 등) 및 실시간정보 제공률이 저조하므로 이를 개선하기 위한 다각도의 방안을 강구할 필요가 있음.

가) 개요

스마트주차정보시스템구축 사업은 전국 주차장의 시설정보(주소, 전체면수, 주차장형태 등), 운영정보(운영시간·요금 등) 및 실시간정보(주차이력 정보, 실시간 주차가능 면 수 등)를 수집·관리하고 이를 행정안전부 공공데이터 포털을 통해 공개하여, 시간대별 주차정보 공유 부족에 따른 배회 차량 등으로 인한 교통혼잡과 에너지 낭비 및 대기오염 등 사회적 비용을 줄이고 주차난 해결 및 관련 산업의 활성화를 유도하기 위한 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 1억 9,300만원으로, 이 중 1억 8,300만원(94.8%)이 집행되고, 1,000만원이 불용되었음.

【 2024년도 스마트주차정보시스템구축 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액 등	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
스마트주차정보 시스템구축 (민간위탁사업비)	193	193	-	-	193	183	-	10	697

※ 자료: 국토교통부

나) 주차장 운영정보 및 실시간정보 제공률 제고 필요

국토교통부는 전국에 분산된 주차장정보의 수집·공개를 위하여 건축물대장 정보를 보유한 건축행정시스템과 지자체의 주차정보관리시스템 및 지자체 소유 주차장정보[199]를 국가 스마트주차정보시스템으로 연계·통합하는 방식으로 이 사업을 추진하고 있음.

국토교통부에 따르면, 2024년 기준 건축행정시스템을 통해 전국 주차장의 89.7%에 해당하는 주차장정보가 수집·제공되고 있고, 주차정보관리시스템을 구축한 123개 지자체 중 107개 지자체[200]의 주차정보관리시스템과 연계가 완료되었음.

그런데 건축행정시스템 상의 주차장정보는 주소, 전체 면 수, 주차장 형태 등 시설정보로 한정되며, 주차장 이용 측면에서 활용성이 높은 주차장 운영시간, 요금, 실시간 주차가능 면 수 등 운영정보나 실시간정보의 제공은 지자체의 주차정보관리시스템 연계에 의해서 이루어지고 있음.

그런데 지자체 주차정보관리시스템과 연계를 통해 제공되고 있는 스마트주차정보시스템의 주차장 수는 168,238개소로 전국 주차장(2,093,625개소)의 8.0%에 불과하며 이 중 대부분이 서울에 소재하고, 1,698개소(전국 주차장의 0.08%)만 실시간정보가 제공되고 있음.

---

199) 2025년에 시스템 구축 추진

200) 주차정보관리시스템 구축된 123개 지자체 중 기술적으로 문제없이 국가 스마트주차정보시스템 연계가 가능한 곳은 117개 지자체이며 이 중 107개(91.5%) 지자체의 주차정보관리리스템 연계 완료. 특·광역시의 경우 광주 동구를 제외한 75개 기초지자체 연계가 완료됨.

【 특·광역시 스마트주차정보시스템 연계 현황(2024년말 기준) 】

(단위 : 개소)

특·광역시	전체 주차장(2024년말 기준)					스마트주차정보시스템 연계			
	노상 주차장 (공영)	노외주차장		부설 주차장 (대부분 민영)	합계 (A)	주차장 정보 제공(B)	비율 (B/A,%)	실시간 주차정보 제공 (C)	비율 (C/A,%)
		공영	민영						
전국	23,406	16,181	10,675	2,043,363	2,093,625	168,238	8.0	1,698	0.08
서울	9,407	1,104	749	302,188	313,448	162,933	52.0	153	0.05
부산	1,153	687	2,997	71,939	76,776	42	0.1	42	0.20
대구	1,372	554	275	20,575	22,776	1,613	7.1	67	0.18
인천	1,490	675	244	78,792	81,201	27	0.0	27	0.08
광주	166	294	508	34,618	35,586	274	0.8	227	0.08
대전	364	369	248	55,820	56,801	21	0.0	10	0.40
울산	129	330	875	51,598	52,932	66	0.1	49	0.02

※ 자료: 국토교통부

이처럼 스마트주차정보시스템의 주차장 운영정보 및 실시간정보 제공률이 낮은 주요 이유는 지자체의 주차정보관리시스템에 연계된 주차장이 자체시스템이 구축된 공영주차장 위주로 한정되고, 연계율이 가장 높은 서울시(서울시 전체 주차장의 52.0% 연계)의 경우 일부 민영주차장(476개소)도 연계되어 있지만 서울시가 민영주차장에 대해서는 국가 스마트주차정보시스템을 통한 실시간 주차정보의 원천 데이터 제공에 대해 동의하지 않고 있기 때문임.

스마트주차정보시스템의 효용성을 높여 교통혼잡, 주차난 해결 및 관련 산업 활성화라는 사업 목적을 효과적으로 달성하기 위해서는 주차장의 시설정보뿐 아니라 주차장 운영정보 및 실시간정보의 제공률을 제고할 필요가 있으며, 이를 위해서는 지자체 주차정보관리시스템 및 스마트주차정보시스템에 민영주차장의 연계율을 높일 수 있는 다각도의 방안을 강구할 필요가 있어 보임.

바. 항공정책실

1) 항공안전기술원 출연(3732-307)

○항공안전기술원은 2024년 명시적인 법적 근거 없이 10억원을 차입하였으나, 차입은 장기적으로 해당 기관의 재정에 부담을 초래하여 공공기관의 재정 건전성이나 통제 측면에서 중요한 경영상의 행위라 할 수 있으므로, 향후 차입을 지양하고 필요 시 법적 근거를 마련할 필요가 있음.

가) 개요

항공안전기술원(이하 “기술원”이라 함)은 국토교통부 산하 기타 공공기관으로, 「항공안전기술원법」에 따라 항공안전에 필요한 항공안전기술 전문인력의 양성, 항공사고 예방에 관한 인증·시험·연구·기술개발 등을 전문적으로 수행하며, 수입과 지출의 차이만큼을 출연금으로 보전받는 수지차 보전기관임.

기술원의 2024년 수입·지출 현황을 살펴보면, 수입규모는 인증 또는 수탁연구를 통한 사업수입 420억 9,500만원, 정부출연금 56억 4,700만원, 차입금 10억원 등 500억 3,100만원이고, 지출 규모는 인증사업비 및 수탁연구비 393억 3,300만원, 인건비 80억 7,500만원 등 500억 3,100만원임.

【 2024년 항공안전기술원 수입·지출 】

(단위 : 백만원)

수 입				지 출			
항 목	예 산 (A)	집 행 (B)	차이 (A-B)	항 목	예 산 (C)	집 행 (D)	차이 (C-D)
1. 사업수입	42,477	42,095	382	1. 사업비	39,808	39,333	475
인증수입	2,566	2,318	248	인증사업비	1,456	1,201	255
항공기인증	903	823	80	항공기인증비	501	407	94
항공보안장비·항행안전시설	617	409	3	항공보안장비·항행안전시설	397	242	155
경량/초경량인증	1,000	1,031	△31	경량/초경량인증	542	536	6,
특별비행승인	46	54	△8	특별비행승인	15	16	△1
수탁연구수입	39,911	39,777	133	수탁연구비	37,361	37,311	50
R&D연구수입	4,465	2,828	1,637	R&D연구비	2,886	1,530	1,356
정책연구수입	35,446	36,950	△1,504	정책연구비	34,475	35,781	△1,306
				기타사업비	992	821	171
2. 사업외 수입	357	328	29	2. 인건비	8,075	8,075	-
3. 결산잉여금	960	960	-	3. 경상운영비	2,122	2,105	17
4. 정부출연금	5,647	5,647	-	4. 자산취득비	15	15	-
5. 차입금	1,000	1,000	-	5. 예비비	360	-	360
				6. 차입금이자상환	60	7	53
				6. 처분전 결산잉여금	-	496	△496
총 계	50,441	50,031	410	총 계	50,441	50,031	410

※ 자료 : 항공안전기술원

항공안전기술원 출연사업은 기술원의 고유업무 및 정부위탁사업(항공인증, 항공안전관리, 무인항공안전증진, 국가비행시험시설운영사업 등)의 수행 지원을 위한 기관운영출연금을 지원하는 사업임.

2024년 결산현황을 보면 예산은 56억 4,700만원으로 전액 집행하였음.

【 2024년도 항공안전기술원 출연 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
항공안전기술원 출연	5,647	-	-	-	5,647	5,647	-	-	6,503
-기관운영출연금	5,647	-	-	-	5,647	5,647	-	-	6,503

※ 자료: 국토교통부

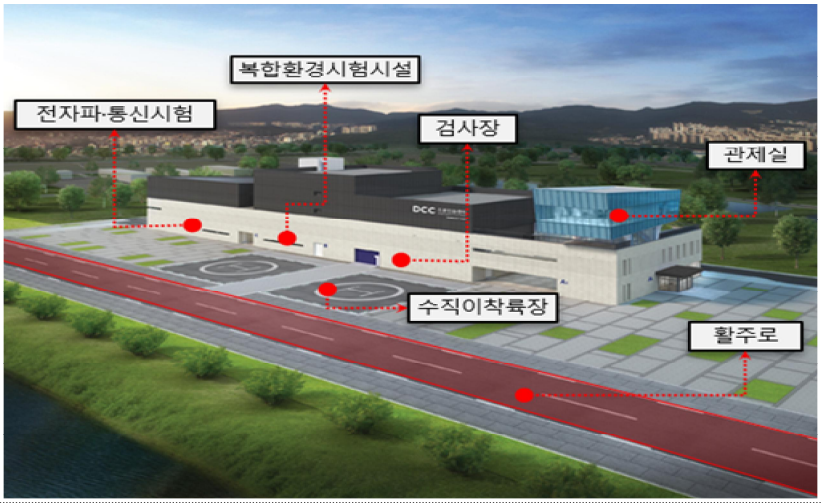
나) 기술원의 법적 근거가 미흡한 차입 지양 및 필요 시 법적 근거 마련 필요

기술원의 2024년 수입을 살펴보면 10억원의 차입이 발생하였는데, 이는 드론 인증센터 공사비 관련 차입으로 그 차입경과를 살펴보면 다음과 같음.

지난 2019년 3월 국토교통부는 드론 인증센터 기획연구 및 설계·건축공사 등을 진행하기 위하여 기술원과 위탁계약을 체결하였고, 기술원은 2020년 11월 시공사와 계약을 체결하였음.

【 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

2022년 12월 시공사의 공사비 증액 요청에 따라 기술원과 시공사 간 공사 이행 약정서 및 변경계약(공사비 증액, 사업 기간 연장)을 체결하였으나, 이후에도 시공사는 지속적으로 공사비 증액을 요구하고, 2023년 4월 공사를 중단하기에 이르렀으며, 7월 기술원-시공사 간 공사이행 약정서를 체결하고 공사재개에 합의하여 공사를 재개하였으나, 10월 시공사의 하도급에 대한 공사비 미지급으로 하도급 업체에서 공사를 중단하고, 12월에 이르러 임의 공사 중단 및 약정·계약사항 지속 미이행으로 공사계약을 해제하였음.

이처럼 기술원과 시공사의 법적 분쟁, 공사 중단 등으로 인한 사업 지연으로 추가 공사비(19억 4,200만원)가 발생하여, 공사비 확보를 위해 2024년

드론 인증센터 운영 예산(16억 8,500만원) 중 일부(10억 4,100만원)를 내역 변경 후 집행하였고, 잔여 공사비 부족분은 기술원에서 10억원을 차입하여 자체 조달하였음.

기술원의 차입과 관련하여 「항공안전기술원법」[201]에는 기술원이 차입할 수 있다는 근거가 미비하고, 재원 규정에서도 차입금을 명시하지 않고 있음을 고려할 때 차입이 허용되는지 불명확한 측면이 있는 것으로 보임.

관련하여 기술원은 다른 공공기관(한국소비자원, 한국우편사업진흥원 등)의 경우에도 재원으로 '그 밖의 수입' 등이 규정되어 있음을 근거로 차입한 사례가 있어 「항공안전기술원법」 제12조제3호에 따른 "그밖의 수입금"을 근거로 차입하였다는 설명임.

그러나 국토교통부 산하 다른 출연기관의 개별 법률을 살펴보면 일반적으로 차입할 수 있다는 조문을 규정하고 재원 조문에 차입금을 명시하고 있어, 「항공안전기술원법」에도 차입금에 대한 근거를 명확히 마련하고 이에 근거하여 차입이 이루어지는 것이 적절한 것으로 판단됨.

---

201) 「항공안전기술원법」
제12조(재원) 기술원의 설립, 운영 및 사업에 필요한 자금은 다음 각 호의 출연금과 수입금으로 조달한다.
1. 정부 또는 정부 외의 자의 출연금
2. 제6조의 사업수행에 따른 수입금
3. 그 밖의 수입금

【 공공기관 개별법률 상 차입 근거 】

「가덕도신공항건설공단법」

제16조(자금의 조달 등) ① 공단의 운영 및 사업에 소요되는 자금의 조달은 다음 각 호에 따른다.

3. **제25조에 따라 차입한 자금**

제25조(자금의 차입 등) ① 공단은 제7조의 사업을 위하여 필요한 자금을 차입(국제기관·외국정부 또는 외국인으로부터의 차입을 포함한다)하거나 물자를 외국으로부터 도입하려면 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 자금의 차입을 승인하고자 하는 경우에는 미리 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여야 한다.

「국가철도공단법」

제17조(자금의 조달 등) ① 공단은 그 운영과 사업에 필요한 자금을 다음 각 호의 재원(財源)으로 조달한다.

3. **차입금(외국으로부터 차입한 자금 및 도입한 물자를 포함한다)**

제18조(자금의 차입 등) ① 공단은 제7조에 따른 사업을 수행하기 위하여 필요한 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받아 자금을 차입(외국으로부터의 자금의 차입 및 물자의 도입을 포함한다. 이하 같다)할 수 있다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 자금의 차입을 승인하려면 미리 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여야 한다

「국립항공박물관법」

제11조(재원) ① 박물관의 사업 및 운영에 필요한 경비는 다음 각 호의 재원으로 충당한다.

2. **제13조에 따른 차입금**

제13조(차입금) 박물관은 운영을 위하여 필요한 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받아 자금을 차입할 수 있다.

「한국교통안전공단법」

제13조(자금의 조달 등) 공단의 운영 및 사업에 필요한 자금은 다음 각 호에 따라 조달한다.

3. **차입금(외국에서 차입한 자금 및 들여온 물자를 포함한다)**

특히, 차입은 장기적으로 해당 기관의 재정에 부담을 초래할 수 있는 중대한 행위이므로, 명확한 법률적 근거 없이 차입하는 것은 공공기관의 재정 건전성이나 통제 측면에서 문제가 발생할 소지가 있음. 기술원의 경우 2024년

700만원의 이자비용을 지출하였고, 2025년에도 이자비용 지출 및 차입금 상환을 위하여 8,400만원의 예산이 편성되었음.

따라서 기술원은 차입에 대한 명시적 법률 규정에 근거하지 않고 차입하는 것을 지양하도록 주의할 필요가 있고, 기술원의 운영을 위하여 불가피하게 차입이 필요하다면 「항공안전기술원법」을 개정하는 것이 바람직할 것으로 보임.

또한 현행 기술원 정관에는 차입금의 근거나 차입 절차와 관련된 규정이 없어[202], 다른 정관의 사례와 같이 차입의 근거 및 이사회의 의결사항에 차입과 관련된 사항을 신설하는 등 정관의 개정이 필요해 보임.[203]

---

202) 「항공안전기술원 정관」
제7조(운영재원) 기술원의 운영재원은 법 제12조에 따른 정부 또는 정부 외의 자의 출연금, 사업수행 수입금 및 그 밖의 수입금 등으로 충당한다.
제27조(이사회의 기능) ① 이사회는 다음 각 호의 사항을 심의·의결한다.
1. 경영목표, 연도별 사업계획 및 예산에 관한 사항
2. 결산의 승인에 관한 사항
3. 정관의 변경에 관한 사항
4. 법인해산에 관한 사항
5. 직제·인사·보수규정 등 중요규정의 제정과 개폐에 관한 사항
6. 임원추천위원 선임에 관한 사항
7. 임원의 해임에 관한 사항
8. 원장의 겸직 및 보수에 관한 사항
9. 부설기관 등의 설치에 관한 사항
10. 재산의 취득·처분에 관한 사항
11. 기타 원장 또는 이사회가 필요하다고 인정하는 사항

203) 다른 출연기관 정관에는 차입금 상환 등의 절차, 이사회 의결사항 등 차입금에 대한 근거, 절차 규정이 존재함.
「국립항공박물관 정관」
제21조(이사회의 설치와 기능) ① 박물관에 다음 각 호의 사항을 심의·의결하기 위하여 이사회를 둔다.
6. 차입금의 차입 및 그 상환 계획
제31조(재원) 박물관의 사업 및 운영에 필요한 경비는 다음 각 호의 재원으로 충당한다.
1. 국가 또는 국가 외의 자의 출연금 및 기부금
2. 법 제13조에 따른 차입금
3. 박물관의 운영에 따른 수입금
4. 그 밖의 수입금
제42조(차입금) ① 박물관은 운영을 위하여 필요한 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받아 자금을 차입할 수 있다.
② 제1항에 따라 자금을 차입하고자 할 때에는 차입사유 및 차입금액, 차입처, 차입조건, 차입금의 상환방법 및 상환기한, 자금차입을 결정한 이사회의 회의록 사본, 그 밖에 자금의 차입 및 상환에 필요한 사항을 기재한 승인신청서를 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

2) 한국공항공사

○ 한국공항공사는 대학생 자녀 학자금 융자 사업과 수도권 주택임차대여금 및 지방 사택 지원금 사업을 수행하고 있는데, 최근 4년간 양 사업의 집행률이 크게 저조하므로 예산 운용의 효율성을 제고하기 위하여 적정 예산을 편성할 수 있도록 개선이 필요함.

가) 개요

한국공항공사는 공항을 효율적으로 건설·관리·운영하고, 항공산업의 육성·지원에 관한 사업을 수행함으로써 항공수송을 원활하게 하고, 나아가 국가경제 발전과 국민복지 증진에 이바지하고자 「한국공항공사법」에 따라 설립·운영되는 시장형 공기업임.

한국공항공사의 재무현황을 살펴보면 2024년 기준 4조 8,094억원의 자산 규모이고 부채비율은 지속적으로 증가하여 44.3%에 이르렀고, 매년 1,300억원 이상의 당기순손실[204]을 기록하고 있음.

【 최근 4년간 한국공항공사 재무현황 】

(단위 : 억원, %)

구 분	'21년	'22년	'23년	'24년
자 산	48,993	50,563	49,462	48,094
부 채	10,930	14,220	14,656	14,761
자 본	38,063	36,343	34,806	33,333
부채비율	28.7	39.1	42.1	44.3

※ 자료 : 한국공항공사

204) '21년 △2,345억원, '22년 △1,938억원, '23년 △1,334억원, '24년 △1,384억원

한편, 2024년 기준 공사의 수입을 살펴보면 정부지원수입 9,589억 3,800만원, 차입금 2,860억원 등이고, 지출을 살펴보면 인건비 1,870억 4,600만원, 사업비 7,394억 2,400만원, 차입상환금 3,060억원 등으로 총 수입·지출 규모는 1조 3,184억 4,200만원임.

【 최근 4년간 한국공항공사 수입·지출 현황 】

(단위 : 백만원)

구분			2021년 결산	2022년 결산	2023년 결산	2024년 결산
수입	정부지원수입	직접지원	19,460	16,870	14,763	7,742
		간접지원	529,558	595,017	819,205	951,196
	부대수입		42,524	8,942	8,997	7,204
	차입금		580,000	640,000	200,000	286,000
	기타		66,812	132,408	176,479	66,300
	수입합계		1,238,354	1,393,237	1,219,444	1,318,442
지출	인건비		190,292	187,642	188,860	187,046
	경상운영비		33,018	38,262	46,614	43,110
	사업비		674,090	707,438	694,902	739,424
	차입상환금		200,000	280,000	200,000	306,000
	기타		140,954	179,895	89,068	42,862
	지출합계		1,238,354	1,393,237	1,219,444	1,318,442

※ 자료 : 공공기관 경영정보 공개시스템(ALIO)

나) 대학생 자녀 학자금 융자 사업과 수도권 주택임차대여금 및 지방 사택 지원금 사업 예산의 과다계상 개선 필요

한국공항공사는 직원들의 복리후생을 위하여 대학생 자녀를 둔 직원을 대상으로 '대학생 자녀 학자금 융자' 사업을 시행하고 있고, 순환근무로 인하여 주거 이전이 필요한 직원을 대상으로 수도권의 경우 주택임차 대여금을, 수도권 외 지역의 경우 사택을 지원하는 '수도권 주택임차대여금 및 지방 사택 지원금' 사업을 시행하고 있음.

【 대학생 자녀 학자금 융자 사업과 수도권 주택임차대여금 및 지방 사택 지원금 사업 개요 】

□ 대학생 자녀 학자금 융자

- ㅇ **(지원대상)** 대학생 자녀를 둔 직원 * 인턴 제외
- ㅇ **(지원내용)** 등록금(입학료, 수업료) 납부액 범위 내 무이자 융자
  * 융자금액에 대한 보증보험료는 본인 부담(개별 납부)
- ㅇ **(상환방법)** 졸업연도 익월부터 2년 거치, 4년간 월할 상환
  * 재직자는 매월 급여공제, 퇴직자는 퇴직 전 전액 상환
- ㅇ **(모니터링)** 공공기관 학자금 중복지원 방지 업무절차에 따라 지원

□ 수도권 주택임차대여금 및 지방 사택 지원금

1 수도권 주택임차대여금

- ㅇ **(개 요)** 회사 인사원칙(순환근무)에 의거 전보 발령에 따라 지방소속 직원(무주택)의 주거를 수도권으로 이전하게 할 경우 전보기간 동안 주거안정(임차)금 일시 대여
- ㅇ **(지원대상)** 인사(전보) 발령에 의해 지방에서 수도권으로 이전하는 무주택 직원
  【제외대상】 ① 전보일 이전 2개월을 초과하여 수도권 지역에서 전(월)세 계약 등으로 이미 해당지역 내 거주 중인 직원, ② 임용 후 최초발령 근무지가 수도권인 신입 직원
- ㅇ **(지원조건)** 대여금액에서 퇴직급여 상당액을 제외한 금액에 대한 보증보험증권 제출
- ㅇ **(지원금액)** 1인당 최대 1억원
- ㅇ **(대여금리)** 변동금리 *코픽스 금리(신규취급액 기준) + 0.6% (최대 3.1%이내)

② 지방근무자 주거안정(사택) 지원기준

ㅇ **(개　　요)** 회사 인사원칙(순환근무)에 의거 전보 발령에 따라 수도권 근무지역을 제외한 원격지역으로 이전하게 할 경우 전보기간 동안 주거안정(사택) 지원

ㅇ **(지원대상)** 수도권 근무지역을 제외한 원격지역 발령을 받은 직원으로 근무지역 내 무주택자

【제외대상】 ① 신규 임용일 기준 최초 근무지에 주민등록상 주소가 있거나 최근 1년 이내에 있었던 직원 ② 지역의무근무를 조건으로 임용된 직원이 해당 지역에서 근무하는 경우

ㅇ **(지원내용)** 독신자 및 부양가족 동반(85㎡이하) 차등 지원

ㅇ **(지원금액)** 1인당 1억~2억원 이내

※ 자료 : 한국공항공사

관련하여 양 사업의 2024년 집행현황을 살펴보면 대학생자녀 학자금 융자 사업은 집행률 25%, 수도권 주택임차대여금 및 지방사택지원금은 집행률 약 32%에 불과함. 또한, 최근 4년간 집행현황을 살펴보면 다음과 같이 집행률이 저조한 상황으로 확인됨.

【 최근 4년간 대학생 자녀 학자금 융자 사업과 수도권 주택임차대여금 및 지방 사택 지원금 사업 집행현황 】

(단위 : 억원)

구분		대학생자녀 학자금 융자	수도권 주택임차대여금 및 지방사택지원금
2021	예산	9	45
	결산	5	26
	집행률	55.6%	57.8%
2022	예산	8	85
	결산	3	21
	집행률	37.5%	24.7%
2023	예산	8	85
	결산	3	29
	집행률	37.5%	34.1%
2024	예산	8.4	85
	결산	2.1	27.3
	집행률	25%	32.1%

※ 자료 : 한국공항공사

한국공항공사는 예산 운용의 효율성을 제고하기 위하여 양 사업의 수요를 미리 파악할 수 있도록 하고, 그동안의 사업 실적을 면밀히 분석하여 적정 수준의 예산을 편성하도록 주의할 필요가 있는 것으로 보임.[205]

205) 이에 대해 한국공항공사는 사업 특성별 실수요를 반영하여 2025회계연도 및 2026년회계연도부터 적정 예산을 편성하고 있으며, 직원 대상 신청시기 등 사내홍보를 통해 집행률을 제고하기 위해 노력하고 있다고 설명함.
- 대학생 자녀 학자금 융자 사업 : 8.4억원('24년)→6.2억원('25년)→4.8억원('26년)
- 수도권 주택임차대여금 및 지방사택 지원금 사업 : 85억원('24년)→35억원('25년)→35억원('26년)

사. 모빌리티자동차국

1) 한국형 어린이 통학버스 안전성 향상 기술개발(R&D)(4158-315)

○ 국토교통부는 이 사업이 당초 계획대로 연구개발을 마치지 못하고 조기 종료됨에 따라 연구개발의 성과가 적절하게 활용되지 못하는 상황이므로, 국비지원을 통해 개발된 기술이 사업화로 이어질 수 있도록 다각적인 방안을 검토하여 마련할 필요가 있음

가) 개요

한국형 어린이 통학버스 안전성 향상 기술개발(R&D) 사업은 어린이의 신체적 특성을 고려한 안전장치·기술, 한국형 친환경 통학버스 모델 개발 사업으로, 이 사업의 2024년도 예산액 8억 6,400만원 전액이 집행되었음.

【 2024년도 한국형 어린이통학버스 안전성 향상기술개발(R&D) 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
한국형 어린이통학버스 안전성 향상기술개발(R&D)	864	864	-	-	864	864	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 조기 종료된 R&D의 사업화 지원방안 검토

이 사업은 어린이의 신체적 특성을 고려한 안전장치·기술, 한국형 친환경 통학버스 모델을 개발하는 R&D 사업으로, 총 121억 100만원이 투입되었으며, 2024년 사업이 종료되었음.

이 사업은 연구개발을 통해 어린이 전용 3점식 안전띠 부착 좌석 개발, 어린이 통학버스 안전성 향상을 위한 등화장치 개발, 어린이 통학버스 전기 플랫폼 표준 최적화 설계 등을 달성하였음.

【 2024년도 한국형 어린이통학버스 안전성 향상기술개발(R&D) 개발성과 】

연구과제	세부 성과
어린이 전용 3점식 안전띠 부착 좌석 개발	○ 국내 어린이 신체사이즈 고려한 좌석 설계 및 프레임 해석 ○ 좌석 제작을 위한 금형 및 지그 개발 및 강도 테스트 ○ 양산 금형 개발 및 문제점 보완 개선과 내구성 평가 등을 통한 검증
어린이 통학버스 안전성 향상을 위한 등화장치 개발	○ 등화장치 요구사항 및 기준 도출 연구 ○ 등화장치 3종 수용성 및 실효성 평가 ○ 등화장치 H/W 설계 및 운행 안전성 보강기술 적용 차량용 등화장치 시제품 제작 ○ 등화장치 3종 품질 및 안전 기준(안) 연구
어린이 통학버스 운행 안전성 확보를 위한 안전성 보강기술 개발	○ 운행 안전성 확보를 위한 안전성 보강기술 설계 및 해석 ○ 측면 레일(Rub Rail) 보강을 통한 어린이 통학버스 측면 충돌 해석 수행
전기플랫폼 표준모델 최적화 설계 및 제작	○ 어린이 통학버스 전기플랫폼 표준 모델 개발 선행 연구 ○ 통학버스 표준모델 차량 양산 대응 설계 및 최적화 ○ 복합소재 차체 개발 선행 연구

※ 자료: 국토교통부

이 중 어린이 통학버스 전기플랫폼 표준모델 설계 및 제작 사업은 환경친화적 자동차로의 전환, 어린이 통학버스 안전성 향상 등을 위해 추진된 사업인데, 당초 계획으로는 통학버스 전기플랫폼 표준모델 차량의 설계와 함께 안전기준을 적용한 시제품 등의 실차를 개발하려고 했으나, R&D 예산 효율화 등으로 해석 설계만을 완료하고 2024년 사업이 종료되었음.

【 2024년도 한국형 어린이통학버스 안전성 향상기술개발(R&D) 과업변경내역 】

❶ (안전장치 개발·기준마련) 어린이 신체 특성을 고려한 좌석·안전띠, 사고예방을 위한 등화장치(승하차표시등 등) 개발 및 기준마련 ⇒ 정상추진 ❷ (통학버스 실차 개발) 안전기준을 적용한 실차 개발 ⇒ **과업변경** - (당초) 실차 개발(10대) → (변경) 차체구조물 개발(2대) 및 안전성 검증 * 표준모델 시제품 1대, 차체 안정성 평가용 4대, 시범 운영용 5대

※ 자료: 국토교통부

예산 현황을 살펴보면, 이 사업의 당초 총사업비는 214억 1,700만원이었으나 2024년 예산편성 당시 121억 100만원으로 총사업비가 축소되었고 당초 2025년까지 추진예정이었던 사업이 2024년에 조기 종료되었음.

【 한국형 어린이통학버스 안전성 향상기술개발(R&D) 사업계획 변경내역 】

(단위 : 백만원)

구분	사업기간	총 예산	'22년	'23년	'24년	'25년
협약 당시	'22.4~'25.12 (3년 9개월)	21,417	3,554	7,683	7,683	2,497
변경 예산	'22.4~'24.12 (2년 9개월)	12,101	3,554	7,683	864	-

※ 자료: 국토교통부

전기플랫폼 모델 차량 시제품 제작은 개발 제품의 실증 및 사업화 지원을 위해 필요한 과정이나, 연구개발과정에서 차량 시제품을 제작하지 못하고 조기 종료됨에 따라 개발된 기술에 대한 실증을 완료하지 못하였고 이후 사업화에도 차질이 발생하고 있음.

실제 현재 설계개발에 공동으로 참여한 업체는 완성된 설계안을 기초로 완성차 업체 등 고객사를 대상으로 사업화 제안을 추진하고 있으나, 아직까지 구체화 된 계획은 마련되어 있지 않은 상황임.

국토교통부는 이 사업이 당초 계획대로 연구개발을 마치지 못하고 조기 종료됨에 따라 연구개발의 성과가 적절하게 활용되지 못하는 상황이므로 개발된 기술이 사업화로 이어질 수 있도록 다각적인 방안을 검토하여 마련할 필요가 있음.

2) 자율자동차 상용화(4633-319)

○ 국토교통부는 자동차 보안지원 및 대응체계 사업의 성과관리를 강화하고, 자동차 사이버보안 관리체계 인증심사 등을 위한 준비를 철저히 할 필요가 있음. ○ 국토교통부는 자율주행자동차 사고조사위원회가 자율주행자동차 사고 원인 규명 등 실질적 기능을 수행하기 어렵고 자율자동차 상용화가 예상보다 지연되고 있다는 점을 고려하여, 사고조사위원회 운영 예산 규모의 적정성을 검토할 필요가 있어 보임.

가) 개요

자율자동차 상용화 사업은 테스트베드 고도화, 주행데이터 공유센터 운영, 자율차 사고조사위원회 운영, 자율차 시범운행지구 평가위탁 등을 위한 사업으로 총 7개 내역사업으로 구성됨.

【 자율자동차 상용화 내역사업별 주요 내용 】

구분	주요 내용
테스트베드 고도화	자율주행 테스트베드(K-City) 내에 레벨4 자율차 시험·평가 환경 및 연구개발 지원시설을 조성하고, 자동차 사이버보안 대응체계를 구축하는 등 K-City를 첨단화하여 자율주행 기술개발 인프라 확충
주행데이터 공유센터	민간의 자율주행데이터 공유 및 협력 촉진을 위해 주행데이터 수집용 차량 제작, AI학습용 데이터 가공·공유 등을 지원
자율차 경진대회	대학생 자율차 경진대회를 개최하고, 참가자들에게 이론・실습 교육프로그램을 제공함으로써 자율주행 관련 전문인력 저변 확대
상용화 정책연구	자율주행차 융복합 미래포럼에서의 전문가간담회 및 심층연구를 통해 자율차 관련 주요 시사점을 발굴·연구
자율차 시범운행지구 서비스 지원사업	자율차 시범운행지구를 운영 및 관리하는 지자체와 자율주행 기업이 안정적인 자율주행 서비스를 실증 할 수 있도록 자율주행서비스 운영비 지원
자율차 사고조사위원회 운영	자율차 사고조사 장비구축, 조사체계 확립 등을 통해 사고원인을 규명하고 이해관계자에게 사고정보를 제공하는 위원회 기능 지원
자율차 시범운행지구 평가위탁	자율차 시범운행지구 성과 평가 위탁기관을 지정하여 평가 지표·절차를 마련하고 시범운행지구별 운영 성과를 매년 평가하여 시범운행지구 전반의 운영체계 보완 및 제도개선 사항 도출하는 등 시범운행지구의 원활한 운영 지원

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2024년도 예산액은 429억원으로, 이 중 428억 8,700만원을 집행하고 1,300만원은 불용하였음.

【 2024년도 자율자동차 상용화 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
자율자동차 상용화	42,900	42,900	-	-	42,900	42,887	-	13	9,354
· 테스트베드 고도화	37,750	37,750	-	-	37,750	37,750	-	-	1,200
· 주행데이터 공유사업	1,000	1,000	-	-	1,000	1,000	-	-	900
· 자율차 경진대회	500	500	-	-	500	500	-		500
· 상용화 정책연구	180	180	-	-	180	175	-	5	180
· 자율차 사고조사 위원회 운영	1,200	1,200	-	-	1,200	1,200	-	-	1,200
· 자율차 시범운행 지구 평가위탁	270	270	-	-	270	262	-	8	374
· 자율차 시범운행 지구 서비스 지원	2,000	2,000	-	-	2,000	2,000	-	-	2,600
· 지역 테스트베드 인증지원장비 구축	-	-	-	-	-	-	-	-	900
· 자동차 보안 지원	-	-	-	-	-	-	-	-	1,500

※ 자료: 국토교통부

나) 자동차 보안지원 및 대응체계 사업

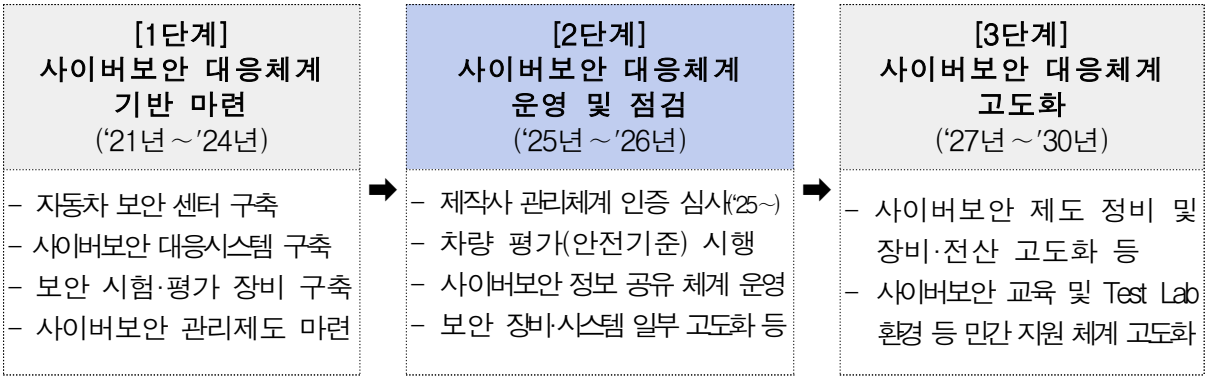
(1) 사이버보안 인증심사 업무 시행을 위한 철저한 준비 필요

2024년 「자동차관리법」[206](법률 제20298호, 2024.2.13. 개정, 2024.8.14 시

206) 「자동차관리법」
제30조의9(자동차 사이버보안 관리체계 인증 등) ① 자동차의 종류·생산수량·기능 등을 고려하여 국토교통부령으로 정하는 자동차(이하 "인증 적용 자동차"라 한다)에 대하여 자동차자기인증을 하려는 자동차제작자등은 자동차 사이버보안 관리체계를 수립하여 국토교통부장관의 인증(이하 "자동차 사이버보안 관리체계 인증"이라 한다)을 받아야 한다.
제34조의5(자동차제작자등의 소프트웨어 업데이트) ① 자동차제작자등이 소프트웨어 업데이트(이하 "업데이트"라 한다)를 실시(자동차사용자 또는 자동차정비업자 등에게 업데이트를 수행하는 소프트웨어를 제공하는 것을 포함한다. 이하 같다)하는 경우에는 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다.
1. 업데이트를 한 후에도 자동차의 모든 장치 및 기능이 정상적으로 작동되도록 할 것
2. 업데이트를 한 후에도 자동차의 해당 업데이트와 관련된 구조 및 장치가 자동차안전기준에 적합하도록 할 것
3. 업데이트가 자동차 사이버공격·위협으로부터 보호되는 상태에서 안전하게 실시되도록 할 것
4. 업데이트 실시 전·후 해당 업데이트에 관한 정보를 자동차사용자에게 제공할 것
5. 업데이트의 내용과 이력을 기록·보관하고, 해당 정보의 훼손, 손실 및 위조·변조를 방지할 것
6. 그 밖에 안전하고 원활한 업데이트에 필요한 사항으로서 국토교통부령으로 정하는 사항
② 자동차제작자등은 국토교통부령으로 정하는 자동차의 안전운행과 관련된 업데이트를 하려는 때에는 그 내용과 방법 등이 제1항 각 호에 적합하다는 사실을 증명하는 자료를 국토교통부장관에게 미리 제출하여야 한다.
③ 제30조제3항에 따라 자동차자기인증을 한 자동차제작자등은 국토교통부장관에게 제2항에 따른 자료를 제출하려는 경우 국토교통부령으로 정하는 사항에 대하여 성능시험대행자의 확인을 거쳐야 한다.
④ 자동차제작자등은 업데이트를 한 이력과 그 내용에 관한 자료를 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.
⑤ 국토교통부장관은 제2항 및 제4항에 따른 자료를 제69조에 따른 전산정보처리조직을 통하여 처리할 수 있다.
제34조의6(업데이트의 적정성 조사 등) ① 국토교통부장관은 업데이트의 안전성 확보를 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 성능시험대행자에게 업데이트의 내용과 방법 및 관리실태의 적정성에 관한 조사를 하게 할 수 있다. 이 경우 국토교통부장관은 조사에 드는 비용을 출연하거나 지원하여야 한다.
② 성능시험대행자는 제1항에 따른 조사를 실시하는 경우 조사를 받는 자의 업데이트와 관련된 시설, 장비, 자동차, 장부, 서류 또는 그 밖의 물건을 검사하거나 관계인에게 질문할 수 있다.
③ 제1항에 따른 조사의 절차 등에 관하여는 제72조제3항 및 제4항을 준용한다. 이 때 "검사"는 "조사"로, "공무원"은 "성능시험대행자"로 본다.
④ 국토교통부장관은 제1항에 따른 조사 결과 등에 따라 업데이트가 적정하게 이루어지지 아니하였거나 그러할 우려가 있다고 인정하는 경우 해당 업데이트를 하였거나 하려는 자에게 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시정을 명할 수 있다.
⑤ 제4항에 따른 시정명령을 받은 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시정조치 계획과 진행 상황을 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.

행) 개정을 통해 자동차 사이버보안 관리체계[207]에 관한 기준이 마련됨에 따라 신규 제작 자동차의 제작사 등은 2025년 8월 14일부터 사이버보안 관리체계에 대한 인증심사를 받아야 하며, 기존 자동차의 경우에는 2027년 8월 14일까지 사이버보안 관리체계 인증을 받아야 함.[208]

【 자동차 사이버보안 대응체계 개요 】



※ 자료: 국토교통부

사이버보안 대응체계 기반 마련(1단계)을 위한 자동차 보안지원 및 대응체계 구축 사업은 인증심사 등을 수행할 자동차 보안 센터 등의 인프라를 구축하는 사업으로 2024년 106억 5,000만원을 집행하여 2025년 3월 준공되

207) 「자동차관리법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
4의4. **"자동차 사이버보안 관리체계"**란 **자동차 사이버공격·위협으로부터 자동차를 보호하기 위한 관리적·기술적·물리적 보호조치를 포함한 종합적 관리체계**를 말한다.

208) 「자동차관리법」 부칙(법률 제20298호, 2024.2.13.)
제3조(자동차 사이버보안 관리체계 인증의무에 관한 적용례) 제30조의9의 개정규정은 자동차제작자등이 이 법 시행 이후 제작·조립 또는 수입되는 자동차에 대하여 자동차자기인증을 하는 경우부터 적용한다.
제4조(자동차 소프트웨어 업데이트에 관한 적용례) 제34조의5 및 제34조의6의 개정규정은 자동차제작자등이 이 법 시행 이후 제작·조립 또는 수입하는 자동차부터 적용한다. 다만, 이 법 시행 당시 제작·조립 또는 수입한 자동차와 동일한 형식의 자동차에 대해서는 이 법 시행일부터 2년이 경과한 날부터 적용한다.
제6조(자동차 사이버보안 관리체계 인증의무에 관한 경과조치) 자동차제작자등은 이 법 시행 당시 제작·조립 또는 수입된 인증 적용 자동차에 대하여 이 법 시행 이후 2년 이내에 제30조의9의 개정규정에 적합하게 자동차 사이버보안 관리체계 인증을 받아야 한다.

었으며, 2025년 8월부터 인증심사 업무를 개시하기 위해 준비 중임.

국토교통부가 국내외 자동차 제작사를 대상으로 사이버보안 인증심사 수요조사를 실시한 결과, 약 45개 제작사[209]에서 인증심사를 희망하는 것으로 조사되었고, 업데이트 적정성 조사 또한 연평균 6건이 예상되고 있음.

그런데 현재 사이버보안 관리체계 인증심사 및 업데이트 적정성 조사를 위한 인력 현황을 살펴보면, 사이버보안 관리체계 인증심사를 위한 인력은 3명, 업데이트 적정성 조사를 위한 인력은 1명에 불과해 2025년 8월부터 시행될 자동차 사이버보안 관리체계 인증 등의 심사 운영에 차질이 발생할 우려가 있어 보임.

【 사이버보안 및 SW 업데이트 인증심사를 위한 필요인원 및 인력현황 】

구분		설명	필요인원	공단현원 (정원)
사이버보안	제작사 관리체계 사전인증	신규 및 재인증(3년), 사후관리(1년) [심사업무는 3인1팀 기준]	14명	3명(4명)
	개별 차량 평가 (자기인증 적합조사)	연간 19차종(24년기준) 차량 평가 기준	4명	1명
	사고대응 및 인프라 운영	제작사 사고신고(법정의무) 대응 및 시험평가 인프라 운영 등	3명	0명
SW 업데이트	제작사 SW 업데이트 안전관리	안전 관련 업데이트 사전·후 제출 자료 검토, 소규모 제작사 업데이트 인증, 적정성조사 등	9명	1명
	개별 차량 평가 (자기인증 적합조사)	연간 19차종(24년기준) 차량 평가 기준	3명	0명
합계			33명	5명(6명)

※ 자료 : 국토교통부

209) 자동차 제작사의 인증관리체계는 제작사별로 다양하게 관리하고 있으며, 여러 브랜드를 총괄하는 한 개의 인증체계가 존재하는 경우도 있고, 한 제작사 내 다수의 인증체계가 존재하는 경우도 있음.

이에 대해 국토교통부는 각 제작사의 신규모델 차량 출시 일정 등을 고려한 심사 일정 조율 및 인증 절차 전산화, 가이드라인 발간 등을 통해 효율적으로 대응할 예정이며, 기획재정부와 긴밀히 협의하여 지속적으로 인력 증원을 신청하여 차질 없는 제도 시행을 위해 노력하겠다고 설명하였음.

그러나 국토교통부에 따르면 사이버보안 인증심사는 3인 1팀으로 심사에 착수하게 되어 1건의 인증심사당 3~5개월이 소요될 것으로 예상된다는 점을 고려할 때, 시행 초기 인력 부족에 따른 심사 지연 및 부실 심사 등이 우려되는 측면이 있으므로, 국토교통부는 사이버보안 인증심사 등 대응을 위한 적절한 심사 인력 충원 등 제도 시행 준비에 만전을 기할 필요가 있어 보임.

(2) 자동차 보안지원 및 대응체계 구축사업 성과관리 강화

2024년 자동차 보안지원 및 대응체계 구축 사업은 자율자동차 상용화 사업의 내역사업인 테스트베드 고도화 사업에 포함되어 있으며, 이 사업의 성과지표는 '자율주행차 시험·연구시설 이용지원율'로 설정되어 있음.

【 '20~'24년도 성과계획서 상 성과지표 및 최근 4년간 성과 달성도 】

(단위: %)

성과지표	구분	2021	2022	2023	2024	2024 목표치 산출근거
자율주행차 시험·연구시설 이용지원율 (%)	목표	55	65	80	81	'22년 실적(78.8%) 및 타 대형실험시설 초기 3년 평균 가동률(65%)를 감안하여 '22년 목표치보다 16%p 상향
	실적	77.3	78.8	80.2	80.5	
	달성도	140	121	102	99.3	

※ 자료 : 국토교통부

그런데, 자동차 사이버보안 관리체계 적용대상은 자율주행차 뿐만 아니라 현재 운행 중인 커넥티드자동차(커넥티드카[210])를 포함하고 2024년 전체 등록 자동차의 36.4%가 커넥티드카로 관련 서비스를 이용하고 있다는 점을 고려할 때, 현재 자율주행자동차 상용화 사업의 성과지표만으로는 자동차 사이버보안 및 대응체계 사업에 대한 성과관리가 어려운 측면이 있어 보임.

【 최근 4년간 커넥티드카 서비스 가입 현황 】

(단위: 대, 건, %)

구분	2021년	2022년	2023년	2024년
차량등록 대수	24,911,101	25,503,078	25,949,201	26,297,919
커넥티드카 서비스 가입현황 (차량용 이동통신 회선 수)	5,159,270	6,622,067	8,367,456	9,582,898
커넥티드카 비율	20.7%	26.0%	32.2%	36.4%

* 국토교통부 국토교통통계 누리
** 과학기술정보통신부 유·무선통신서비스 가입 현황 및 무선데이터 트래픽 통계
※ 자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 자동차 사이버보안 및 대응체계 사업의 체계적인 성과관리를 위하여 별도의 세부사업으로 편성하는 등 성과관리 강화 방안을 고려할 필요가 있음.

---

210) 「자동차관리법」 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1의7. “커넥티드자동차”란 「국가통합교통체계효율화법」 제2조제3호에 따른 교통수단, 같은 조 제4호에 따른 교통시설, 그 밖의 장치·시설·장비·기기 등과 무선 정보통신 기술을 활용하여 정보를 송신 또는 수신하는 자동차를 말한다.
※ 2025년 3월말 기준 커넥티트 카 서비스 가입건수(과학기술정보통신부 유·무선통신서비스 가입 현황 및 무선데이터 트래픽 통계)는 9,828,002대로 이는 전체 등록 자동차 대수(26,352,172대)의 37.3%에 해당함

다) 사고조사위원회 운영 예산 규모의 적정성 검토 필요

내역사업인 자율차사고조사위원회 운영 사업은 자율주행자동차 사고조사위원회(이하 “사고조사위원회”라 함)를 지원하기 위하여 자율주행자동차 사고조사 장비구축, 조사체계 연구 등을 지원하는 사업으로, 2024년 예산액 12억원을 전액 집행하였음.

사고조사위원회는 「자동차손해배상 보장법」 제39조의14[211]에 따라 자율주행정보 기록의 수집·분석을 통하여 사고원인을 규명하고, 자율주행자동차사고 관련 정보를 제공하기 위하여 2020년 11월에 구성되었으며, 위원장을 포함하여 자율주행자동차, 사고조사, 분쟁심의 분야의 전문가를 포함한 위원 총 19명으로 구성됨.

동 위원회의 조사대상인 자율주행차사고는 「자동차관리법」 제2조제1호의3[212]에 따라 운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차의 운행 중에 그 운행과 관련하여 발생한 자동차사고로 정의할 수

---

211) 「자동차관리법」
제39조의14(자율주행자동차사고조사위원회의 설치 등) ① 국토교통부장관은 제39조의17제1항에 따른 자율주행정보 기록장치(이하 “자율주행정보 기록장치”라 한다)에 기록된 자율주행정보 기록의 수집·분석을 통하여 사고원인을 규명하고, 자율주행자동차사고 관련 정보를 제공하기 위하여 필요한 경우 자율주행자동차사고조사위원회(이하 “사고조사위원회”라 한다)를 구성·운영할 수 있다.
② 국토교통부장관은 사고조사위원회의 구성 목적을 달성하였다고 인정하는 경우에는 사고조사위원회를 해산할 수 있다.
③ 사고조사위원회의 구성 및 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
제39조의15(사고조사위원회의 업무 등) ① 사고조사위원회는 다음 각 호의 업무를 수행한다.
1. 자율주행자동차사고 조사
2. 그 밖에 자율주행자동차사고 조사에 필요한 업무로서 대통령령으로 정하는 업무

212) 「자동차관리법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1의3. “자율주행자동차”란 운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차를 말한다.

있는데, 기술적으로는 레벨3 수준[213] 이상의 자율주행자동차 운행 중 발생한 사고를 의미함.

그런데 현재 국내에서 운행 중인 자율주행차량은 모두 자율주행특구에서 시범적으로 운행하는 차량[214]이고, 이 과정에서 발생하는 사고들은 주로 운전자가 탑승한 상태에서 발생한 단순·경미한 사고로 심층적인 위원회의 사고데이터 분석, 원인 규명이 필요하지 않고, 실제로 사고조사위원회가 원인 규명 등과 관련된 안건을 심의·의결한 사례는 없음.[215]

이러한 상황에서 사고조사위원회의 운영을 위하여 2021년부터 2024년까지 62억 6,000만원이 투입되었고, 2025년에도 12억원이 편성되었는데, 법률상 근거가 있다 하더라도 자율주행자동차가 상용화되지 않아 심층 분석을 요구하는 사고 발생 가능성이 낮음에도 연간 10억원 이상의 예산을 지속적으로 투입할 필요성이 있는지에 대한 검토가 필요해 보임.

【 자율차사고조사위원회 운영 예산안 】

(단위: 백만원)

구분	2021	2022	2023	2024	2025	합계
예산	1,983	1,983	1,100	1,200	1,200	7,466

※ 자료: 국토교통부

213) < 운전자동화의 단계적 구분(레벨3부터 자율주행차로 분류) >

레벨 0	레벨 1	레벨 2	레벨 3	레벨 4	레벨 5
운전자동화 없음	운전자 보조	부분 운전자동화	조건부 운전자동화	고도 운전자동화	완전 운전자동화
-	운전자 보조		자율주행(ADS)		

출처 : 美 자동차공학회 SAE International

214) 2024년 말 기준 자율주행시범지구에서 운행된 차량은 총 63대임.

215) 사고조사위원회는 2024..12.10. 최초로 위원회를 개최하여 위원회 운영활성화방안, 사고조사 보고 등의 안건을 심의하였음.

이에 대해 국토교통부는 임시운행 자율주행자동차 사고의 지속적인 증가[216], 성능인증제 시행(2025.3.)에 따른 자율주행자동차 판매(B2B)[217]의 허용 등으로 인해 사고조사위원회의 역할이 증대될 것이므로, 지속적인 예산 확보·증가가 필요하다고 설명하였음.

그러나 정부의 '모빌리티 혁신 로드맵'(2022.9.)에 따르면 레벨3 자율주행자동차가 2022년 말 출시될 예정이었으나 현재까지 레벨3 이상의 차량은 출시되지 않는 등 예상보다 자율주행자동차의 상용화가 지연되고 있는 상황임.

또한 사고조사위원회는 자율주행시스템의 중대한 오류나 결함으로 인한 사고의 원인을 객관적·과학적으로 규명하기 위하여 설립되었다는 점을 고려할 때, 운전자가 탑승하고 있는 임시운행 자율주행자동차에서 발생하는 사고만을 분석하고 현재까지 사고조사위원회에서는 연간 업무보고 및 향후 운영방안 등만을 심의했을 뿐 원인 규명 등과 관련된 안건을 심의·의결한 사례가 없다는 점 등에 비추어 볼 때, 동 위원회가 당초 취지대로 운영된다고 보기 어려운 측면이 있음.

특히, 2024년도 이 사업 예산의 세부집행실적을 살펴보면, 사고조사 원인분석 예산은 집행실적이 저조하고, 사고조사 원인분석 예산을 조정하여 장비

216) 2024년 임시운행허가 자율차 사고조사 건수(단위 : 건)

구분	2022	2023	2024	계
사고 건수	7	27	30	64

217) 현행법상 성능인증을 받아 운행할 수 있는 자는 「공공기관의 정보공개에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 공공기관, 여객자동차 운송사업자, 화물자동차 운송사업자 등으로 제한됨.

구입 등 인프라 고도화 예산으로 사용하는 점을 볼 때, 사고조사 원인 규명 등 사고조사위의 본질적인 기능을 수행하기 어려운 환경으로 보임.

【 2024년도 자율차 사고조사위원회 운영 예산 집행실적 】

(단위 : 백만원)

구 분	예산액	집행액	세부내역
사고조사위원회 사무국 운영	200	186	· 인건비(청년인턴) 61 · 운영비 125(수당, 임차, 회의비, 출장비 등)
자율차 사고조사 원인분석	200	44	· 기술용역 의뢰 및 탁송비 3 · 현장조사 및 차량조사 등 41
사고조사 인프라 고도화	400	579	· 전산망 클라우드 사용료 80 · 자율주행 모빌리티 X-선 촬영장비 498
사고예방 조사·연구	400	389	· 사고조사 교육컨텐츠 제작 143 · 사고원인 규명 분석방법 연구 109 · 디지털 포렌식 기술분석 연구 122 · 분쟁해결 조정기구 설치방안 연구 16
합계	1,200	1,198	

※ 자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 사고조사위원회가 자율주행자동차사고 원인 규명 등 실질적 기능을 수행하기 어렵고 자율주행자동차 상용화가 예상보다 지연되고 있다는 점을 고려하여 사고조사위원회 운영 예산 규모의 적정성을 검토할 필요가 있어 보임.

3) 자동차안전도 강화(4634-302)

○ 국토교통부 및 한국교통안전공단은 당초 예산에 반영되지 않은 신규사업을 추진함에 따라 본래의 사업 내용이 정상적으로 추진되지 못하였고, 이는 예산의 투명성을 저해하며 국회의 예산 심의 결과에도 부합하지 않으므로, 향후 예산 집행 시 이와 같은 사례가 반복되지 않도록 주의할 필요가 있음

가) 개요

자동차안전도 강화 사업은 자동차안전도 평가, 자동차제작결함조사, 자동차안전기준 국제화 등을 위한 사업으로 총 6개 내역사업으로 구성됨.

【 자동차안전도 강화 내역사업별 주요 내용 】

구분	주요 내용 (시스템 기능)
자동차안전도평가	국내에 시판되는 자동차를 대상으로 충돌시험 등을 통해 자동차 안전도에 대한 정보를 소비자에게 제공하여 보다 안전한 자동차 제작 및 구매를 유도
자동차제작결함 조사	자동차 및 부품제작사가 자기인증하여 판매한 자동차·부품의 안전기준 적합 여부 조사 및 소비자 신고 건에 대한 결함조사
자동차안전기준 국제화	자동차 안전기준의 국제기준조화 및 신기술 연구, 자동차 국제 안전기준 제·개정 회의, FTA 통상 대응 및 국제협력
자동차 및 부품안전점검시설 장비구축	국내에서 판매되는 자동차의 안전기준 적합여부, 제작결함 시험평가 검증을 위한 평가 장비 구축
자동차 교환·환불제도 운영	제작자가 판매한 자동차의 하자가 수차례 반복되는 경우, 자동차안전·하자심의위원회 중재를 통해 자동차를 교환·환불하여 소비자 피해 구제
자동차안전단속원 제도 운영	불법 개조 차량으로 인한 교통사고 예방을 위하여 불법 자동차 전문 단속원 조직 및 운영

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2024년도 예산액은 164억 4,600만원으로, 이 중 164억 4,400만원을 집행하고 200만원은 불용하였음.

【 2024년도 자동차안전도 강화 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
자동차안전도 강화	16,446	16,446	-	-	16,444	16,444	-	2	18,304
·자동차안전도평가	3,835	3,835	-	-	3,835	3,835	-	-	4,814
·자동차제작결함조사	7,773	7,773	-	-	7,773	7,773	-	-	8,950
·자동차안전기준국제화	600	600	-	-	600	598	-	2	690
·자동차 및 부품 안전점검시설장비구축	3,138	3,138	-	-	3,138	3,138	-	-	2,750
·자동차교환환불제도운영	900	900	-	-	900	900	-	-	900
·자동차안전단속원제도운영	200	200	-	-	200	200	-	-	200

※ 자료: 국토교통부

나) 예산에 포함되지 않은 정보전산망 클라우드 이전사업 집행 부적절

내역사업인 자동차 제작결함조사 사업은 자동차 및 부품 제작자가 자기인증하여 판매한 자동차·부품에 대한 안전기준 적합 여부를 조사하는 사업인데, 이 사업에서는 차량의 제작결함(리콜)정보 등을 확인하고 제작결함 신고 등이 가능한 제작결함정보전산망(이하 “제작결함망”이라 함)을 운영하고 있으며, 2024년에는 전산망의 유지보수를 위한 예산 3억 1,700만원이 편성되었음.

다른 내역사업인 자동차교환·환불제도운영 사업은 제작자가 판매한 자동차의 하자가 수차례 반복되는 경우 소비자 피해 구제를 위한 자동차안전·하자심의위원회 중재제도 운영을 지원하는 사업으로, 이 사업에서는 교환환불중재전산망(이하 “중재전산망”이라 함)을 운영하고 있으며, 2024년 전산시스템 관리예산으로 5,000만원이 편성되었음.

【 2024년도 자동차제작결함조사 및 자동차교환·환불제도운영 예산 편성내역 】

□ 자동차제작결함조사 : (‘23) 7,247백만원 → (’24확정) 7,773백만원, 526백만원 증액
① 시험차 구매비 : (‘23) 4,076백만원 → (’24확정) 4,731백만원, +16.1%
- (개요) 자기인증적합조사를 위한 조사 차량 구매
② 시험차 평가비 등 내역 : (‘23) 2,100백만원 → (’24확정) 2,100백만원, 변동 없음
- (개요) 자기인증적합조사 시험을 위한 시험준비비, 재료비 등
(중략)
⑥ **자동차제작결함정보시스템 유지보수 비용 내역** : (‘23) 317백만원 → **(’24확정) 317백만원, 변동 없음**

□ 자동차 교환·환불제도 운영 : (‘23) 934백만원 → (’24) 900백만원, △3.4%
① 중재부 운영 : (‘23) 712백만원→ (’24) 700백만원, △1.7%
- 중재위원 수당 : 0.855백만원 × 510회 = 436백만원
- 사실조사 경비 : 7백만원
- **전산시스템 관리·운영 : 50백만원**
- 중재절차 진행을 위한 심리·판정 공간 임대료 : 88백만원(7.4백만원×12월)
- 중재심리 준비비 : 8.5백만원
(이하 생략)

※ 자료: 국토교통부

그런데 이 사업들의 유지보수 예산의 세부집행내역을 살펴보면, 당초 예산으로 편성된 유지보수 비용으로만 사용하지 않고 예산의 일부를 당초 예산에 편성되어 있지 않은 사업인 제작결함망 및 중재전산망 대구클라우드센터(국가정보자원관리원) 이전 사업을 위하여 총 3억 700만원을 집행하였음.

【 제작결함망 및 교환환불중재전산망 관련 지출내역 】

(단위 : 천원)

내역사업명 (시스템명)	'24년 예산편성 (A)	예산조정 (B)	예산현액 (C=A+B)	유지보수 지출예산 (D)	클라우드 이전비용 (E)
자동차제작결함조사 (제작결함정보전산망)	317,000	153,922 (전년도 차량매각대금)	453,922	219,829	234,093
자동차교환·환불제도 운영 (교환환불중재전산망)	50,000	123,322 (내역사업 내 중재부 운영예산 조정)	173,322	100,206	73,116
합계	367,000	277,244	627,244	320,035	307,209

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 이에 대해 공공부문 클라우드 전면 전환 정책[218]에 따라 제작결함망 및 중재전산망은 2022년도 이전 대상시스템으로 선정되었고, 지속적으로 전산망 클라우드 이전 비용을 요구하였으나 예산을 추가로 확보하지 못함에 따라 유지보수 지출예산을 불가피하게 확대하여 전산망을 이전하였고, 일부 대금은 차량매각 대금 등 사업외 수익을 이용[219]하였다고 설명하였음.

더욱이 국토교통부는 전산망 이전을 위해 중재부 구성 등을 위한 운영예산을 조정하여 클라우드 이전사업으로 지출하였는데, 이에 따른 중재부 운영

218) 「행정기관 및 공공기관 정보자원 통합기준」 제정(2020.7.)

219) 이 사업은 수지차보전대상 사업에 해당하지 않고 별도의 정산절차를 거치고 있으며, 자기인증적합조사 또는 제작결함조사 등에 사용된 차량의 매각 대금은 동 사업예산으로 활용할 수 있음.

「자동차 및 자동차부품의 인증 및 조사 등에 관한 규정」 제7조의10(조사 및 시험결과물 처리 등)

① 자기인증적합조사 또는 제작결함조사 등에 사용한 자동차는 공개경쟁의 방법에 따른 매각을 원칙으로 하고, (이하 생략)

② 제1항에 따른 매각으로 발생되는 수익은 제작결함조사사업 예산으로 활용해야 한다.

예산 부족으로 2024년 접수된 사건 중 9건의 중재부 사건이 진행되지 못하고 2025년으로 이월된 것으로 파악됨.[220] 이는 계획되어 있지 않은 신규사업을 임의로 추진함에 따라 본래의 사업이 온전히 수행되지 못한 문제를 초래한 것임.

따라서 국토교통부 및 한국교통안전공단은 당초 예산에 반영되지 않은 신규사업을 추진함에 따라 본래의 사업 내용이 정상적으로 추진되지 못하였고, 이는 예산의 투명성을 저해하며 국회의 예산 심의 결과에도 부합하지 않으므로, 향후 예산 집행 시 이와 같은 사례가 반복되지 않도록 주의할 필요가 있음.

220) 국토교통부에 따르면 행정절차, 위원회 수당 예산 부족 및 위원회 임기만료(2024.12.31.)를 고려하였을 때, 7~9월에 접수되어 이월한 79건의 사건에 대해 최대 1.5개월 정도가 지연되었는데, 이 중 위원회 예산 부족으로 인한 이월사건은 9건인 것으로 파악됨.

4) 도심항공교통활성화지원(3637-333)

○ 국토교통부는 UAM 기체 도입 지연 등에 따라 UAM의 상용화 일정이 지연되고 있다는 점을 고려하여 UAM 실증시설 구축 · 운영계획을 재수립할 필요가 있어 보임.

가) 개요

도심항공교통산업활성화지원 사업은 도심항공교통(UAM; Urban Air Mobility)[221]의 상용화 및 산업 활성화를 위해 실증사업에 필요한 인프라 구축 및 운용, 공개 비행시연, 민관협의체(UAM팀코리아) 운영, 연구용역 등을 수행하는 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 201억 7,100만원으로, 전년도 이월액 29억 3,200만원을 포함한 예산현액 231억 300만원 중 191억 2,700만원을 집행(82.8%)하고, 20억 7,600만원을 이월하고 18억 9,900만원은 불용하였음.

【 2024년도 도심항공교통활성화지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
도심항공교통활성화지원	20,171	20,171	2,932	-	23,103	19,127	2,076	1,899	26,350
·개활지 실증시설 운영	3,078	3,078	635	-	3,713	2,723	603	387	3,230
·도심지 실증시설 구축	11,760	11,760	1,654	-	13,414	11,516	708	1,190	15,850

221) 도심항공교통 : 친환경·저소음 소형항공기와 버티포트를 활용하여 도심에서 승객과 화물을 안전하고 편리하게 수송하는 항공교통체계

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
·도심지 실증시설 운영	2,700	2,700		-	2,700	2,116	523	61	2,233
·공개비행시연행사	1,000	1,000		-	1,000	881	83	36	1,000
·신비행체기업인증지원	730	730	142	-	872	781	70	21	730
·UAM팀코리아 운영지원	400	400	102	-	502	439	37	26	400
·연구용역	447	447	398	-	845	645	52	148	195
·국제협력	43	43		-	43	13	-	30	43
·업무추진	13	13		-	13	13	-	0	13

※ 자료: 국토교통부

나) UAM 상용화 지연을 고려한 UAM 실증시설 구축 계획 재수립 필요

도심항공교통은 기체·부품 제작, 건축·건설 등 인프라, 운송·정비 등의 서비스까지 다양한 분야의 생태계로 구성되며, 2040년까지 세계시장은 730조원, 국내시장은 13조원 규모로 급격하게 성장할 것으로 예상됨.[222]

2019년 미국 우버사가 사업모델을 처음 제시한 이후 현재 기체제작에만 세계 300개 이상 업체들이 도전하는 등 세계 각국이 경쟁 중임.

이에 정부는 2020년 6월에 2020년부터 2024년까지 추진준비기를 거쳐 2025년 상용화에 착수하고 2030년에 상용화 확대 후 2035부터 성숙기에 들어가는 '한국형 도심항공교통(K-UAM) 로드맵'을 발표하여 현재 추진 중에 있음.

222) 국토교통부, 「한국형 도심항공교통(K-UAM) 로드맵」, 2020.6.

또한 상용화실증을 위하여 개활지(전남 고흥)와 도심지(수도권)에 실증시설을 구축하여 기체 안전성 및 교통관리 서비스 시험 등을 수행하고 있음.

< 도심항공교통 단계적 실증 계획개요 >

1단계



· 비도심(고흥)
('23.8~'24.12)

2단계



· 도심(수도권)
('24.8~'25.6)

▲ 주요 실증범위

① 기체 안전성 확인시험(최소성능 및 비행특성, 운용성 확인 등)
② UAM 교통관리 서비스 시험(비행계획 승인, 공역관리, 항적 모니터링 등)
③ 버티포트 운용 시험(운용자 역할, 운용 기본규칙, 가이드라인 검증 등)

※ 자료: 국토교통부

그런데, 정부는 당초 2025년 상용화 착수를 목표로 추진하고 있으나 최근 운용기체의 안전성에 대한 인증이 세계적으로 지연[223]됨에 따라 2025년 상용서비스 도입이 사실상 어려운 상황임.

한편, 내역사업인 도심지 실증시설 구축 사업은 총 7개 지역에 이착륙장, 임시격납고 등의 실증 인프라 및 장비·시스템 등을 구축하는 사업으로, 항공우주연구원 등에 위탁 추진되며, 2024년에는 인천 계양, 김포공항, 여의도, 고양 지구 등에 실증시설 구축을 위하여 예산현액 134억 1,400만원 중 115억 1,600만원을 집행(85.6%)하고 7억 800만원을 이월하였으며, 11억 9,000만원을 불용하였음.

223) UAM은 새로운 형태의 기체로 UAM 전용 기체의 기술적·형태적 특성을 반영한 새로운 안전성 인증 체계 마련이 필요한 상황임.

도심지 실증시설은 2025년 3월 현재 드론센터(인천), 계양신도시에 구축되었으며, 아직 UAM 기체가 도입되지 않아 대역기(헬기)를 통한 실증시험이 이루어지고 있음.

【 도심항공교통 도심지 실증 버티포트 구성 계획안 】

실증노선	버티포트	구성
(2-1단계) 아라뱃길	드론센터(인천)	이착륙장, 유도로, 임시격납고
	계양신도시	이착륙장, 유도로, 임시격납고
(2-2단계) 한강	김포공항	이착륙장
	여의도공원	옥상구조물형 이착륙장(1층 터미널 포함)
	고양(킨텍스)	이착륙장, 유도로, 계류장, 임시격납고
(2-3단계) 탄천	잠실헬기장	이착륙장
	수서역	옥상구조물형 이착륙장(1층 터미널 포함) ※ 여의도에 구축한 시설 이전

※ 자료: 국토교통부

그런데 국토교통부에 따르면 기존에 구축된 드론센터, 계양신도시 실증시설이 2025년 말에 철거될 예정인데, 이는 당초 계획하였던 UAM 기체에 대한 실증시험은 수행하지 못하고 대역기를 이용한 실증시험만 실시한 채 철거되는 것임.

이에 대해 국토교통부는 한국형 도심항공교통(K-UAM) 로드맵 상에 도심지 실증시설은 기체의 안전성·통합운용체계 검증 등을 위한 실증 이후 2025년 상용화를 감안하여 2025년에 철거하기로 계획되어 있었으며, 향후 지역 시범사업 연계 등을 고려하여 현재 실증계획을 조정하여 기존 시설을 상설 실증시설로 설치하는 방안을 검토 중이라고 설명하였음.

그러나 기존 시설 중 계양신도시 지역의 경우 주택개발지구에 임시로 구축한 것으로 택지개발 일정에 따라 2025년 말에 철거될 예정이며, 드론센터(인천) 실증시설 또한 드론비행시험장 인근 부지에 설치하여 최근 드론시험 수요 증가로 실증시설 연장에 어려움이 있어 보임.

특히 기체 도입시기 등에 불확실성이 있음에도 불구하고 택지개발이 예정되어 있는 주택개발지구에 실증시설을 구축하여 UAM 기체에 대한 실증시설이 당초 사업의 목적을 충실히 달성하지 못하고 철거될 수 있는 상황인 것으로 보임.[224]

한편, 국토교통부에 따르면 향후 구축이 예정되어 있던 5개 실증시설(고양, 김포공항, 여의도, 수서, 잠실) 또한 기체 도입 시기 지연에 따라 구축 시기 조정 및 상설화 검토를 위해 추진이 중단된 상황인데, 이렇게 될 경우 기존 실증시설의 철거 및 신규 실증시설의 구축 지연에 따라 UAM에 대한 도심지 실증을 할 수 있는 시설이 부재해지는 상황도 예상할 수 있음.[225]

국토교통부는 고양 킨텍스 실증시설의 상설화를 조속히 추진하겠다는 입장이나, 현재 상설화를 위한 설계변경이 진행 중이고 토목공사 기간 등을 고려할 때 일정 기간의 공백은 불가피할 것으로 보임.

수도권 도심지의 실증시설은 기체 운항 안전성 확보, 통신·항행 실증환경 구현 등을 위해 지속적으로 운영될 필요가 있다는 점에서 이에 대한 대책 마련이 필요해 보임.

---

224) 이에 대해 국토교통부는 도심지 실증시설은 UAM 기체의 안전성 인증뿐만 아니라 통신・관제부분에 대한 검증을 위해 필요한 시설로 대역기를 통해 이를 검증해오고 있다고 설명하였음.
225) UAM 기체가 없더라도 대역기(헬기)를 통한 실증시험이 지속적으로 이루어지고 있음.

이에 국토교통부는 UAM 기체 도입시기 지연 등에 따라 상용화 일정이 지연되고 있으며, 실증시설 철거 등에 따라 도심지 실증을 위한 시설이 일시적으로 운영되지 못할 가능성이 높다는 점을 고려하여 UAM 실증시설 구축계획을 조속히 재수립할 필요가 있음.

아. 철도국

1) 일반철도안전 및 시설개량(2731-302)

○ 일반철도안전 및 시설개량 사업 예산의 국가철도공단 출연금은 내역사업별로 국가철도공단이 직접 집행하는 것과 한국철도공사에 위탁 집행하는 사업, 공동 집행하는 사업이 혼재되어 있으며 국가철도공단이 직접 수행하는 비중이 고속철도 시설개량 사업에 비해 낮은 측면이 있음. 따라서 한국철도공사가 위탁 수행 중인 업무를 분석하여 철도시설관리자인 국가철도공단이 직접 수행할 영역을 재설정하는 등 국가철도공단이 철도시설관리자로서의 책임을 강화할 수 있는 방안을 모색할 필요가 있음.

○ 출연금 정산잔액이 최근 10년 간 연평균 434억원 수준으로 발생하고 있는데, 국토교통부훈령 및 국가철도공단 내규에 따라 이 잔액은 지속적으로 재투자되고 있음. 이는 재정 운용의 투명성, 건전성 측면에서 부적절하므로 특정한 사업종료 시점 없이 지속적으로 수행되는 시설개량 사업의 특성을 반영하여 매 회계연도별로 정산잔액을 국고로 귀속하게 하며, 종전의 재투자액으로 확보했던 예산은 정규 예산 편성 절차를 거쳐 확보할 수 있도록 개선할 필요가 있음.

가) 개요

일반철도안전 및 시설개량 사업은 노후화되고 안전 문제가 있는 일반철도 시설을 개량하여 국민의 철도 이용편의를 높이고 안전성을 제고하는 사업임.

이 사업의 2024년 당초 예산액은 1조 4,455억 6,600만원으로, 이·전용으로 감액된 75억 4,400만원을 제외한 1조 4,380억 2,200만원 중 1조 4,379억 6,500만원을 집행(99.9%)하고 5,700만원을 불용하였음.

【 2024년도 일반철도건설 단위사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
일반철도안전 및 시설개량	1,445,566	1,445,566	0	△7,544	1,438,022	1,437,965	0	57	733,058

※ 자료: 국토교통부

나) 국가철도공단의 철도시설관리자로서의 책임 강화 필요

「철도산업발전기본법」 제19조 및 같은 법 시행령 제28조[226]에 따르면 철도시설관리자인 국가철도공단은 철도시설사업의 집행 및 철도시설의 안전유지를 위한 업무에 대해 철도시설의 소유주인 국토교통부의 권한을 대행하도록 규정하고 있음.

일반철도안전 및 시설개량 사업은 국토교통부에서 철도시설관리자인 국가철도공단으로 출연하는 사업출연금(350-02목) 1조 4,312억 5,700만원과 한국철도공사로 집행하는 민간자본보조(320-07목) 139억 9,000만원으로 구분됨. 한국철도공사로 보조되는 예산은 노후 출자역사[227] 개량을 위한 예산이며, 대부분의 시설개량 예산은 국가철도공단 출연금임. 국가철도공단 출연 예산은 23개 내역사업으로 구분되는데 이 중 12개 내역사업에 대해 한국철도공사로 전부 또는 일부를 위탁하고 있음.

---

226) 「철도산업발전기본법」
제19조(관리청) ①철도의 관리청은 국토교통부장관으로 한다.
②국토교통부장관은 **이 법과 그 밖의 철도에 관한 법률에 규정된 철도시설의 건설 및 관리 등에 관한 그의 업무의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 의하여 제20조제3항에 따라 설립되는 국가철도공단으로 하여금 대행하게 할 수 있다**. 이 경우 대행하는 업무의 범위·권한의 내용 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
③제20조제3항에 따라 설립되는 국가철도공단은 제2항에 따라 국토교통부장관의 업무를 대행하는 경우에 그 대행하는 범위안에서 이 법과 그 밖의 철도에 관한 법률을 적용할 때에는 그 철도의 관리청으로 본다.
「철도산업발전기본법시행령」
제28조(관리청 업무의 대행범위) 국토교통부장관이 법 제19조제2항의 규정에 의하여 국가철도공단으로 하여금 대행하게 하는 경우 그 대행업무는 다음 각호와 같다.
1. 국가가 추진하는 철도시설 건설사업의 집행
2. 국가 소유의 철도시설에 대한 사용료 징수 등 관리업무의 집행
3. 철도시설의 안전유지, 철도시설과 이를 이용하는 철도차량간의 종합적인 성능검증·안전상태점검 등 철도시설의 안전을 위하여 국토교통부장관이 정하는 업무
4. 그 밖에 국토교통부장관이 철도시설의 효율적인 관리를 위하여 필요하다고 인정한 업무
227) 국가에서 한국철도공사로 출자한 역사(驛舍)를 뜻함.

【 2024년도 일반철도 시설개량 내역사업별 실집행실적 】

(단위: 백만원, %)

구 분	예산액 (A)	실집행액 (B)	(B/A)	사고이월 (C)	(C/A)	집행잔액 (D)	(D/A)	시행 방식*
합 계	1,423,633	1,296,017	(91.0%)	14,463	(1.0%)	113,153	(7.9%)	
·수도권 신호시스템 안정화	26,224	26,224	(100.0%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)	공사
·선로전환기개량	62,974	62,674	(99.5%)	0	(0.0%)	300	(0.5%)	공사
·전기설비개량	266,477	263,445	(98.9%)	529	(0.2%)	2,503	(0.9%)	공단/공사
·전철전원급전 안정화	9,557	7,337	(76.8%)	154	(1.6%)	2,066	(21.6%)	공단
·선로시설개량	207,230	201,685	(97.3%)	527	(0.3%)	5,018	(2.4%)	공단/공사
·구조물개량	60,723	59,713	(98.3%)	400	(0.7%)	610	(1.0%)	공단/공사
·터널구난 및 방재설비	1,481	1,407	(95.0%)	0	(0.0%)	74	(5.0%)	공단
·승강장안전시설개량	85,935	69,969	(81.4%)	1,793	(2.1%)	14,173	(16.5%)	공단/공사
·작업자안전시설보강	59,523	59,523	(100.0%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)	공사
·재해예방시설개량	118,873	106,376	(89.5%)	853	(0.7%)	11,644	(9.8%)	공단/공사
·내진성능보강	29,246	10,092	(34.5%)	644	(2.2%)	18,510	(63.3%)	공단
·건널목안전설비확충	15,876	15,453	(97.3%)	0	(0.0%)	423	(2.7%)	공사
·철도통신망안정화	6,666	6,278	(94.2%)	388	(5.8%)	0	(0.0%)	공단
·교량구조개선	51,598	49,398	(95.7%)	188	(0.4%)	2,012	(3.9%)	공단
·역시설개량	117,130	73,093	(62.4%)	2,713	(2.3%)	41,324	(35.3%)	공단/공사
·노후역사(전주역)시설개선	9,275	9,258	(99.8%)	0	(0.0%)	17	(0.2%)	공단
·대전차량기술단인입선이설	7,791	6,177	(79.3%)	0	(0.0%)	1,614	(20.7%)	공단
·방음벽설치및개량	54,554	54,022	(99.0%)	0	(0.0%)	532	(1.0%)	공단
·선로횡단시설확장	971	943	(97.1%)	0	(0.0%)	28	(2.9%)	공단
·하자관리	11,913	11,913	(100.0%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)	공사
·스마트SOC	190,159	173,841	(91.4%)	5,914	(3.1%)	10,404	(5.5%)	공단
·EMU-260 노선 개량	3,113	2,663	(85.5%)	0	(0.0%)	450	(14.5%)	공단
·광역철도집중개량	26,344	24,533	(93.1%)	360	(1.4%)	1,451	(5.5%)	공단/공사

※ 자료: 국토교통부

내역사업별 결산에서 알 수 있듯이 이 사업은 두 공공기관(국가철도공단, 한국철도공사)이 내역사업을 나누어 시행하고 있는데, 국토교통부는 국가철도공단이 이 사업을 주도적으로 시행하되, 운행선과 직접적 관련이 있거나 철도유지보수 업무와 관련성이 높은 영역에 대해서는 국가철도공단이 한국철도공사로 업무를 위탁하고 있다고 설명함.

【일반철도안전 및 시설개량 내역사업별 업무추진 주체 구분】

(● 단독시행, ▲ 동시시행)

내역사업	업무추진		시행주체	세부 업무내용	
	공단	코레일			
①수도권신호시스템		●	코레일	성능유지를 위한 개량 (연동·폐색장치, 궤도회로)	
②선로전환기개량		●	코레일	열차운행선 상에서 제한된 시간 내 교체, 타 현장과의 인터페이스 등 열차운행을 위한 개량	
③전기설비개량	▲		공단	정책적인 개량사업, 산업선 전차선 개량, 전차선로 추가가선, 승강장 조명설비, 접지설비, 철도교통관제설비, 지진감시, 재난방송 수신, 수도권구간 전기설비 집중개량	
		▲	코레일	전철전력설비, 신호제어설비, 철도통신설비, 터널케이블 난연화 및 수도권구간 전기설비 집중개량	
④전철전원급전안정화	●		공단	급전 용량 한계에 도달한 전철변전소 용량증대 및 노후설비 전면교체	
⑤선로시설개량		●	코레일	레일 장대화, 레일 중량화, 분기기개량, 콘크리트 도상화	
⑥구조물개량	▲		공단	편의시설 확충개량(출입구 신설, 승강장 확장)	
		▲	코레일	구조물 안전진단 등 점검결과 안전확보 시설(승강장 개량, 터널보강,교량보강, 방호벽설치, 방호울타리 설치 등)	
⑦ 터널구난 및 방재설비	●		공단	터널 입·출구부 방재구난지역 설치	
⑧승강장안전시설	▲		공단	승강장 안전문 설치(광역급행 포함)	
		▲	코레일	승강장 안전문 성능개선, 안전발판, 관제시스템 구축	
⑨작업자 안전시설		●	코레일	터널 입출구 안전난간, 비탈사면 보도 교측보도, 옹벽보도, 토공부 보도	
⑩재해예방시설개량	▲		공단	교량확장, 기초보강, 옹벽설치, 구조물원격감시 시스템 등	
		▲	코레일	배수, 산사태방지시설, 노반보강 (노반폭 확보)	
⑪내진성능보강	▲		공단	교량, 터널 내진성능 보강	내진성능평가 공단 일괄 시행
		▲	코레일	건축물 및 역사 내진성능 보강	
⑫건널목안전설비		●	코레일	건널목 안전대책, 표준화, 신호정보 분석, 지장물 검지장치	
⑬철도통신망이중화	●		공단	터널 및 교량 차단작업으로 시간과 공간의 제약	
⑭교량구조개선	●		공단	건설수준의 체계적인 사업관리 필요	
⑮역시설개량	▲		공단	노후 철도역사 개량(증축, 개축 등), 기타건축물 개량(증축,개축), 승강설비 설치, 승강장 홈대합실 설치	
		▲	코레일	노후 철도역사 개량(보수,보강), 기타 건축물 개량 (증축,개축), 급수 및 기계설비, 교통 약자 시설개량, 건축물 석면 개량, 홈지붕 개량	
⑯ 방음벽설치 및 개량	●		공단	운행선에 직접적인 영향을 주지 않으며 정책적 판단 필요	
⑰선로횡단시설확장	●		공단	운행선에 직접적인 영향을 주지 않으며 정책적 판단 필요	
⑱하자보수		●	코레일	업무 연관성을 고려 유지보수 위탁업무 수행자 시행	
⑲스마트 SOC					
· 열차무선설비 (LTE-R)	●		공단	LTE-R 기반 철도무선망 개량	
· 스마트철도건널목		●	코레일	건널목 지능형 경보시스템 구축	

※ 자료: 국토교통부

그런데 2024년 국가철도공단과 한국철도공사의 예산 실집행실적을 살펴보면, 출연금 예산의 53.7%만을 국가철도공단이 직접 집행하고 46.3%를 한국철도공사에서 위탁 집행하고 있어 한국철도공사가 위탁 집행하는 비중이 높은 수준임. 이에 반해 고속철도시설개량 사업의 경우 2024년 국가철도공단이 77.9%를 직접 집행하고, 한국철도공사가 22.1%를 위탁 집행하였는데, 상대적으로 일반철도 시설개량 사업에서는 국가철도공단의 직접 수행 비중이 크게 낮은 측면이 있고 이는 법령에 따라 시설개량을 담당해야 할 철도시설관리자로서의 역할 수행에 미흡한 측면이 있어 보임.

【 2024년 일반철도 및 고속철도 시설개량 사업의 시행주체별 집행액 】

(단위 : 백만원, %)

구분	일반철도		고속철도	
	공단 직접 집행	공사 위탁 집행	공단 직접 집행	공사 위탁 집행
시설개량 사업 예산 집행액	763,828	659,805	188,436	53,358
(비중)	(53.7)	(46.3)	(77.9)	(22.1)

※ 자료: 국토교통부

또한, 국가철도공단과 한국철도공사 간 업무 구분 기준이 모호한 측면이 있는 것으로 보임.[228] 국토교통부는 운행선과 인접하여 신속한 조치가 가능한 영역에 대해 위탁을 하고 있다고 설명하고 있는데, 전기설비개량, 구조물개량, 승강장안전시설, 역시설개량 내역사업 등 두 기관이 공동으로 실시하는 사업의 세부내용을 보면 어떤 내용이 운행선, 유지보수 업무와 관련성이 높은지 판단하기 어려운 측면이 있음.[229]

228) 2015년 결산 심사 시 국토교통위원회는 시정요구사항으로 시설개량 관련 공공기관 간 합리적 기준에 따라 기능을 재조정하고 사업 추진체계를 명확히 정비할 것을 요구하였음.(시정요구 유형: 제도개선)

229) 예를 들어, 전기설비개량 내역사업에서 승강장 조명설비, 철도교통관제설비는 열차운행과 직결되는 항목임에도 불구하고 국가철도공단이 수행 중이며, 승강장안전시설 내역사업의 경우 안전문 설치는 국가철도공단이 수행하나 안전문 성능 개선은 한국철도공사가 수행 중임.

이러한 상황을 종합적으로 고려할 때, 일반철도안전 및 시설개량 사업에서 한국철도공사가 위탁 수행 중인 업무를 분석하여 철도시설관리자인 국가철도공단이 직접 수행할 영역을 재설정하는 등 국가철도공단이 철도시설관리자로서의 책임을 강화할 수 있는 방안을 모색할 필요가 있음.

다) 출연금 정산잔액 국고 반납 및 관련 규정 개정 필요

일반철도안전 및 시설개량 사업의 출연금 중 한국철도공사로 위탁되는 예산은 국가철도공단-한국철도공사 간 체결한 「철도시설 개량사업 위·수탁 계약서」에 따라 매년 정산이 진행되고 있음. 이에 따르면, 한국철도공사가 매 회계연도 종료 후 3개월 이내에 정산서를 작성하여 국가철도공단에게 제출하고, 국가철도공단을 이를 검토하여 확정함.

【 한국철도공사 위탁 사업비 정산 절차 】

집행계획 수립(2월)	⇒	위탁비 지급	⇒	정산서 제출 (익년도 3월)	⇒	정산서 검토 및 정산 확정
공단		공단→ 공사		공사→ 공단		공단

※ 자료: 국토교통부

이렇게 정산된 정산잔액은 국가철도공단 이사회 의결 및 국토교통부장관의 승인을 거쳐 해당 사업으로 재투자되고 있으며, 2024년 정산액(2023년 집행분)은 432억 2,800만원임. 국토교통부는 이러한 재투자의 근거로 「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」(국토교통부훈령) 제3조 및 「국가철도공단 예산총칙」 제9조를 제시하고 있음.

【 출연금 재투자 관련 규정 】

「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」
제3조(적용범위 등) ③ 출연금의 관리에 대하여 본 훈령 및 다른 법률에서 정하지 않은 사항은 예산총칙 등 출연사업자 규정에 따른다.

「국가철도공단 예산총칙」
제9조 ② 철도사업에 기 투입된 사업비 중 정산결과, 환급 대상 발생 등으로 환수된 자금에 대하여 이사회 의결 및 국토교통부장관의 승인을 득한 후 당해 철도사업 예산으로 편성하여 집행할 수 있다.

그런데, 이와 같이 일반철도 시설개량 예산을 재투자한다면, 시설개량 사업 예산은 회계연도 종료 후에도 국고로 귀속되는 금액 없이 지속적으로 국가철도공단의 시설개량 사업 추가 재원으로 집행할 수 있게 됨. 2015년~2024년간 정산잔액 및 재투자액 규모를 살펴보면, 1,000억원 이상인 연도도 있으며 연평균 434억원 수준의 예산이 국가재정에 귀속되지 않고 철도시설에 재투자되고 있음.

【 연도별 출연금 정산잔액 및 재투자액 규모 】

(단위 : 백만원)

구분	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
출연금 총계	421,130	368,063	496,870	553,821	832,308	1,322,267	1,138,513	1,097,556	1,149,898	1,423,633
공단집행	144,946	161,602	227,974	302,771	389,701	594,641	736,011	739,913	722,388	763,418
공사집행	276,184	206,461	268,896	251,050	442,607	727,626	402,503	357,643	427,509	659,805
정산잔액 <정산일>	16,230 <16.8.4.>	22,757 <17.6.22>	24,230 <18.6.27>	31,180 <19.6.25>	109,363 <20.6.15>	56,999 <21.6.14>	59,573 <22.8.19>	26,857 <23.7.24.>	43,228 <24.9.26.>	정산중
재투자액	16,230	22,757	24,230	31,180	109,363	56,999	59,573	26,857	43,228	-

※ 자료: 국토교통부

「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」에 따르면 출연사업자는 종료된 출연사업이 있을 경우 출연금의 집행잔액을 국토교통부장관에게 반납하여야 함.[230] 이에 따라 철도건설 출연금의 경우 사업이 종료되는 경우 잔액을 국고로 반납하고 있음. 그런데 시설개량 예산은 내역사업별로 매년 개량수요가 계속 발생하고 이를 우선순위와 예산규모에 따라 점진적으로 해결해가는 방식이기 때문에 사업 종료 시점이 별도로 정해지기 어렵다는 점에서 사실상 최종 정산 및 반납 없이 매년 추가 예산이 더해지는 결과가 발생하는 것으로 보임.

이는 재정당국의 예산 편성 절차 및 국회의 예산안 심의를 거치지 않고 대규모의 예산이 자체 집행되는 것으로서, 재정 운용의 투명성, 건전성 측면에서 부적정한 것으로 보임. 또한, 시설개량 사업에 대한 투자 규모를 재정당국 및 국회에서 정확하게 평가하지 못하는 요인으로 작용함으로써 효율적 예산 투입을 저해하는 측면도 있음.

따라서, 특별한 사업종료 시점 없이 지속적으로 수행되는 시설개량 사업의 특성을 반영하여 매 회계연도별로 정산잔액을 국고로 귀속하게 하며, 종전의 재투자액으로 확보했던 예산은 정규 예산 편성 절차를 거쳐 확보할 수 있도록 개선할 필요가 있음.[231] 아울러, 이와 같은 내용을 「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」에 명시함으로써 체계적·효율적으로 시설개량 출연금이 관리되도록 할 필요가 있음.

---

230) 「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」
제12조(출연사업 종료 후 관리) ① 출연사업자는 종료된 출연사업이 있을 경우에는 출연금의 집행잔액을 「국고금관리법」에 따라 국토교통부장관으로 반납하여야 한다.
② 출연사업자는 국토교통부장관과 협의하여 제1항에 따른 출연금의 반납기한을 정하되, 해당 출연사업이 종료된 해의 다음 연도 내에 반납이 완료될 수 있도록 하여야 한다.

231) 철도 유지보수 사업의 경우에도 시설개량 사업과 유사한 문제가 있으므로 이에 대한 개선도 함께 검토될 필요가 있음.

2) 철도사고조사(2731-307)

○ 철도사고조사 사업의 임차료 예산은 차량 임차를 위한 예산인데, 기본경비에서 집행되어야 할 사무실 임차 예산으로 일부 집행되었음. 이는 기본경비 예산으로 긴급출동차량 임차 예산을 집행함에 따라 기본경비 예산이 부족하여 나타나게 된 문제로, 항공철도사고조사위원회는 「국가재정법」상 이용이 필요한 사안을 아무런 조치 없이 혼용 집행한 문제가 있음. 향후 기본경비와 사업예산을 혼용하여 집행하지 않도록 편성 시부터 명확하게 물량, 단가를 계상하고, 집행관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

철도사고조사 사업은 과학적·체계적 철도사고 조사 및 분석 능력을 구축하고 철도사고 원인을 명확히 규명하려는 사업임.

이 사업의 2024년 당초 예산액은 1억 7,100만원으로, 전년도 이월액 600만원을 더한 1억 7,700만원 중 1억 5,100만원을 집행(85.3%)하고 1,900만원을 이월하고 700만원을 불용하였음.

【 2024년도 철도사고조사 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
철도사고조사	171	171	6	-	177	151	19	7	171

※ 자료: 국토교통부

나) 사업비와 기본경비를 혼용 집행하는 방식 주의 필요

철도사고조사 사업은 일반수용비, 공공요금, 임차료, 각종 여비, 자산취득비 등 기본경비에 편성되는 비목과 유사한 비목의 예산들이 편성되어 있음[232]. 이 중 임차료 예산은 철도사고조사에 사용되는 차량의 임차를 위한 예산으로 2024년 예산으로 1,000만원이 편성되었음.

2024년 결산을 살펴보면, 철도사고조사 사업의 일반수용비(210-01) 230만원을 임차료(210-07)로 세목조정하였는데, 항공철도사고조사위원회는 임대인에게 매월 지급되는 사무실 임차료 지급을 위한 세목조정이었다고 설명함. 그런데 사무실 임차료는 항공철도사고조사위원회 기본경비(비총액)(7018-257) 사업의 예산에 편성되어 있는데, 해당 예산이 부족하게 됨에 따라 차량 임차에 사용되어야 할 사업예산을 본래의 목적과 다르게 집행한 것임.

그리고, 기본경비의 임차료가 부족하게 된 사유에 대해서 항공철도사고조사위원회는 2023년 말에 추진된 긴급출동 사고조사차량 임차 계약 예산을 2024년 3월부터 기본경비의 임차료로 집행[233]하게 됨에 따라 사무실 임차료[234]로 지급할 예산이 부족해졌다고 설명함. 기본경비 임차료는 본래 사무실 임차 목적의 예산이므로 긴급출동 사고조사차량 임차계약 예산은 철도사고조사 예산으로 집행하는 것이 예산의 목적에 부합할 것으로 판단됨.

---

232) 참고로 이 사업의 집행기관인 항공철도사고조사위원회 기본경비(비총액)(7018-257) 사업의 2024년 예산에 일반수용비, 공공요금 및 제세, 임차료, 국내여비, 업무추진비 예산이 편성되어 있음.

233) 국토교통부는 '23년 11월에 사고조사를 위해 소유하고 있던 노후화된 긴급 출동차량을 각종 수리비 증가 및 안전상 등의 사유로 시급하게 교체하여야 할 필요가 있었다고 설명함.

234) 항공철도사고조사위원회는 세종특별자치시에 534.341㎡면적의 사무실을 임차하여 사용 중임.

【 항공철도사고조사위원회 2024년 임차료 예산 편성·집행내역(철도관련) 】

사업명 (사업코드)	예산내역	이·전용 (사유)	집행내역
철도사고조사 (2731-307)	·차량임차 1,000만원 (1,000만원×1식)	230만원 (사무실 임차)	· 집행액 계: 1,070만원 - 차량임차 : 729만원 - 사무실임차: 318만원 - 기타(회의실 대관 등) : 23만원
항공철도사고조사 위원회 기본경비 (7018-257)	·임차청사 1억 600만원 (890만원×12개월)	730만원 (사무실 임차)	· 집행액 계: 11,328만원 - 차량임차 : 760만원 - 사무실임차: 9,843만원 - 기타(회의실 대관 등) : 725만원

※ 자료: 국토교통부

종합적으로 볼 때, 항공철도사고조사위원회는 비목이 임차료로 동일하다는 이유만으로 기본경비와 사업예산을 혼용하여 집행한 것으로 보임. 이는 「국가재정법」에 규정된 목적 외 사용금지 원칙[235]에 위배되며, 특히 이 사안의 경우 기본경비와 사업예산 간 예산의 이동이 필요했던 사안으로서 본래 「국가재정법」상 이용[236]에 해당하는 것이나 별도의 조치 없이 혼용하여 집행하였음. 이용은 전용과 달리 원칙적으로 금지되며 예외적으로 허용되며, 법률에서 그 사유를 제한하고 있다는 점에서 부적절한 예산 집행이라 할 수 있음.

---

235) 「국가재정법」
제45조(예산의 목적 외 사용금지) 각 중앙관서의 장은 세출예산이 정한 목적 외에 경비를 사용할 수 없다.

236) 두 사업은 다른 프로그램에 편성된 예산으로 두 사업 간 예산의 이동은 「국가재정법」에 따른 항(項) 간 이동, 즉 '이용'에 해당함.
「국가재정법」
제47조(예산의 이용·이체) ①각 중앙관서의 장은 예산이 정한 각 기관 간 또는 각 장·관·항 간에 상호 이용(移用)할 수 없다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에 한정하여 미리 예산으로써 국회의 의결을 얻은 때에는 기획재정부장관의 승인을 얻어 이용하거나 기획재정부장관이 위임하는 범위 안에서 자체적으로 이용할 수 있다.
1. 법령상 지출의무의 이행을 위한 경비 및 기관운영을 위한 필수적 경비의 부족액이 발생하는 경우
2. 환율변동·유가변동 등 사전에 예측하기 어려운 불가피한 사정이 발생하는 경우
3. 재해대책 재원 등으로 사용할 시급한 필요가 있는 경우
4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우

따라서 항공철도사고조사위원회는 기본경비와 사업예산을 혼용하여 집행하지 않도록 편성 시부터 명확하게 물량, 단가를 설정할 필요가 있고, 특히 집행 시 사업예산과 기본경비의 목적에 부합하게 예산이 집행될 수 있도록 철저히 관리하여 이번과 같은 사안이 반복되지 않도록 할 필요가 있음.

3) 철도정보시스템 구축 및 운영(4232-307)

○ 국가철도시설 유지관리시스템 구축 사업 예산은 법령상 근거 미비로 전액 불용되었는데, 이 사업의 취지를 감안할 때 별도 시스템 구축 외의 대안을 모색할 필요가 있음. 이와 관련하여 이미 제정된 「철도시설정보관리체계 운영·관리 규정」을 적극적으로 활용하는 방안을 검토할 수 있을 것으로 보임. 국토교통부는 철도시설관리자의 「철도시설정보관리체계 운영·관리 규정」 준수 여부를 점검하고, 해당 규정 개정 등을 통해 구체적인 점검·관리체계를 마련할 필요가 있으며, 국가철도공단의 철도시설종합정보시스템 등 정보관리체계 사례를 바탕으로 정보관리체계 구축·운영 관련 매뉴얼을 작성·보급하여 다른 철도시설관리자들을 지원할 필요가 있음.

가) 개요

철도정보시스템 구축 및 운영 사업은 철도산업정보센터, 철도시설이력관리 종합정보시스템, 국가철도시설유지관리시스템 등 철도정보 관련 7종류의 시스템을 구축 및 운영하는 사업임.

이 사업의 2024년 예산액은 75억 3,700만원으로 전년도 이월액 1억 9,400만원을 더한 예산현액 77억 3,100만원 중 75억 5,900만원을 집행(97.8%)하였고 9,700만원을 이월하였으며 7,500만원을 불용함.

【 2024년도 철도정보시스템 구축 및 운영 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
철도정보시스템 구축 및 운영	7,537	7,537	194	0	7,731	7,559	97	75	5,631
- 국가철도시설 유지관리 시스템 구축	75	75	0	0	75	0	0	75	0

※ 자료: 국토교통부

나) 철도시설 이력정보의 통합적 관리·활용을 위한 제도개선 필요

철도정보시스템 구축 및 운영 사업의 내역사업 중 하나인 국가철도시설 유지관리시스템 구축 사업은 일반·고속철도, 도시철도 등 현재 운영 중인 철도시설에 대한 체계적 이력정보 관리를 통해 철도정책 및 의사결정 지원에 활용하려는 사업으로, 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제28조제3항 및 제4항[237]을 법적 근거로 하고 있음.

이 사업의 2024년 예산은 7,500만원인데 전액 불용하였고 2025년에 예산이 편성되지 않았음. 예산 불용사유에 대해서 국토교통부는 시스템 운영 및 철도시설 전문성 등을 감안하여 한국교통안전공단에 위탁하여 구축·운영할 계획이었으나 위탁을 위한 법률적 근거가 부재하여 예산을 집행하지 못했다고 설명함. 한국교통안전공단에 해당 업무를 위탁하기 위한 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안」[238]이 2023.10.4. 발의되어 국토교통위원회로 회부되었으나 심사되지 않고 제21대 국회 임기만료로 폐기된 바 있음.

---

237) 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」
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.
238) 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 일부 개정안 (서일준의원, '23.10.4)

국가철도시설 유지관리시스템 구축 사업은 사업 수행 주체 선정을 위한 근거 법률이 마련되지 않은 상태에서 예산이 먼저 편성된 것으로 국토교통부는 한정된 철도시설 유지관리 예산 상황을 고려하여 해당 시스템의 도입·운용의 실효성 등을 신중히 검토하여 추진 여부를 결정할 예정이라고 설명함.

다만, 이 사업의 취지를 고려할 때 별도 시스템을 구축하는 방식 외의 효과적인 대안을 모색할 필요가 있어 보임. 현재 22개의 철도시설관리자가 개별적으로 정보관리체계를 구축·운영하고 있는 상황에서[239] 철도시설관리자가 제출한 정보를 체계적으로 관리하고 효율적으로 활용하는 것은 정책적으로 필요한 과제이며 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제28조제3항 및 제4항의 입법 취지가 반영된 사안이기 때문임.

이와 관련하여 현재 「철도시설정보관리체계 운영·관리 규정」[240](국토교통부 고시)이 제정(2020.11.25.)되어 시행 중인데, 이 규정에는 철도시설정보관리체계의 등록사항, 등록절차, 정보보존·공유·활용 등에 관한 사항을 마련하고 있어 각 철도시설관리자가 일관되고 효율적으로 시스템을 구축·운영할 수 있는 제도적 기반이 되고 있음.

주요내용	현행	개정안
철도시설관리자가 매년 제출하는 철도시설의 이력정보를 국토부장관이 보존·관리하는 업무에 대하여 한국교통안전공단에 **위탁**할 **근거 마련**	**제44조의9(권한의 위탁)** 국토교통부장관은 제33조의2에 따른 정밀진단·성능평가 결과보고서의 평가 업무를 대통령령으로 정하는 바에 따라 관계 전문기관 또는 단체에 위탁할 수 있다.	**제44조의9(권한의 위탁)** ----------평가 업무, 제28조제4항에 따른 이력정보의 보존·관리 업무 ----------.

239) 철도시설관리자별 정보관리체계 목록은 【참고자료 1】 참조
240) 이 규정 전문은 【참고자료 2】 참조

이 규정은 철도시설정보관리체계 운영·관리에 관하여 철도시설관리자에게 다양한 의무를 부과하고 있음. 예를 들어 철도시설관리자는 관리대상 이력정보를 생성 완료 후 30일 이내에 등록해야 하며, 수시 및 주기적으로 등록정보의 누락 또는 오류를 확인·점검하여야 함. 이와 같은 의무 규정이 실질적으로 적용되기 위해서는 국토교통부의 관리·감독이 필수적임.

그런데 현재 각 철도시설관리자들의 규정 준수 여부에 대한 점검이 미비한 것으로 보임. 이에 대해 국토교통부는 이 규정이 2020년 11월 제정 및 시행되어 각 철도시설관리자의 시스템 도입 및 적응 기간을 충분히 확보하고 이행 수준을 점검하는 방향으로 단계적으로 추진하겠다는 입장임. 그러나 2020년 11월 이후로 상당 기간이 경과하였다는 점, 이력정보는 주로 성능·유지보수 등 철도안전에 직결된 것으로 안전정책 수립·시행을 위해 통합적 활용의 필요성이 높은 점 등을 감안할 때 국토교통부의 입장은 대응이 다소 부족한 측면이 있어 보임.

따라서 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」에 따른 국토교통부장관의 철도시설의 유지관리 실태점검 권한을 바탕으로[241] 철도시설관리자의 「철도시설정보관리체계 운영·관리 규정」 준수 여부를 점검할 필요가 있고, 「철도시설정보관리체계 운영·관리 규정」을 개정하여 구체적인 점검·관리체계를 마련할 필요가 있음. 또한, 국가철도공단의 철도시설종합정보시스템

241) 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」
제41조(철도시설의 유지관리 실태점검 등) ① 국토교통부장관 및 시·도지사는 철도시설의 유지관리 실태를 점검할 수 있다.
② 국토교통부장관 및 시·도지사는 제1항에 따른 실태점검 결과 필요한 사항을 철도시설관리자에게 권고하거나 시정하도록 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 자는 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.
③ 국토교통부장관 및 시·도지사는 제1항에 따른 실태점검을 실시하기 위하여 필요한 경우 철도시설관리자에게 관련 자료를 제출할 것을 요구할 수 있다. 이 경우 요구를 받은 자는 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

(RAFIS) 등 기존 정보관리체계 사례를 바탕으로 정보관리체계 구축·운영 관련 매뉴얼을 작성·보급하여 다른 철도시설관리자들이 참고할 수 있도록 지원할 필요가 있음.

참고 1 철도시설관리자별 정보관리체계 목록(자료: 국토교통부)

연번	운영기관	시스템명	주요 기능 및 업무
1	국가철도공단(KR)	RAFIS (철도시설종합정보시스템)	-시설물 현황 및 이력 관리, 유지 및 실적 관리
2	한국철도공사 (KORAIL)	KOVIS (코레일전사적자원관리시스템)	-시설물 현황 및 이력 관리, 자재/인사/회계/계약 등
3	㈜SR	시설물관리시스템 (SI ERP)	-시설물 관리, 유지 보수 업체 관리, 시설물 점검 계획 및 실적 관리 등
4	서울교통공사	ERP시스템	-시설물 정보관리, 현황 관리
5	부산교통공사	SAP ERP시스템	-시설물 현황 및 이력 관리
6	인천교통공사	MIS (통합경영정보시스템)	-시설물 이력 관리, 점검 결과 관리, 작업 관리(자재 사용시 연계) 등
7	대구도시철도공사	DRIMS	-시설물 등록, 현황 및 이력관리
8	광주도시철도공사	전자문서시스템	-시설물 이력관리, 문서 관리
9	대전도시철도공사	MIS(경영정보시스템)	-시설물 유지보수 정비 계획 및 이력관리
10	우이신설경전철㈜	MMIS(검수정보시스템)	-차량 유지관리 이력관리, 점검관리 프로그램(개발 중)
11	서울메트로9호선㈜	MMIS (시설물유지관리시스템)	-자재(예비품/소모품)관리, 작업 관리,고장/장애 관리
12	공항철도㈜	ARGOS (통합정보/시설물관리시스템)	-시설물 정보 및 현황 관리
13	신분당선㈜	NETIS(통합정보시스템)	-실적관리(이력, 자재 등)
14	경기철도㈜	NETIS(통합정보시스템)	-실적관리(이력, 자재 등)
15	부산김해경전㈜	NIIS(통합정보시스템)	-실적관리(이력, 자재 등)
16	서부광역철도㈜	-	
17	이레일㈜	MIS(통합정보시스템)	-실적관리(이력, 자재등)
18	의정부경전철㈜	MMIS	-실적관리(이력, 자재등)
19	용인경량전철㈜	ERP(IBM Maximo)	-실적관리(점검, 보수 등)
20	전라선철도㈜	전자문서시스템	-실적관리(점검, 보수, 하자, 자재, 안전 등)
21	가야철도㈜	KOVIS	-한국철도공사에서 관리
22	인천국제공항공사	MIS(통합경영정보시스템)	-실적관리(점검, 보수 등)
23	김포골드라인	MIS(통합정보시스템)	-실적관리(점검, 보수 등)

참고 2 철도시설정보관리체계 운영 · 관리 규정

제1장 총 칙

제1조(목적) 이 규정은 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제28조, 같은 법 시행령 제24조에 따라 철도시설정보관리체계의 구축·운영 등에 필요한 세부사항을 정하는 것을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 고시에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "철도시설의 위치정보"란 「철도시설의 정기점검 및 성능평가에 관한 지침」(이하 "지침"이라 한다) 제13조제2항에 따른 철도시설 분류체계 및 분류코드로 구분된 철도유형, 노선, 구간, 선로 등의 정보를 말한다.
2. "철도시설의 설치정보"란 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」(이하 "법"이라 한다) 제2조제7호에 따라 시행된 철도건설사업 또는 철도시설 개량 등의 결과로 설치된 개별 철도시설의 명칭, 위치, 규격, 성능, 설치일자 및 설계도서 등에 관한 사항의 정보를 말한다.

제3조(정보의 등록·관리 기본원칙) ① 철도시설관리자는 제4조제1항 각 호의 이력정보를 그 정보가 완료된 날부터 30일 이내에 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

② 철도시설관리자는 철도시설정보관리체계에 등록된 정보의 신뢰성을 확보하기 위하여 수시 및 주기적으로 등록정보의 누락 또는 오류에 관하여 확인 및 점검을 시행하여야 한다.

③ 철도시설관리자는 제4조의 이력정보가 관리될 수 있도록 생성되는 정보를 제1항에 따라 기 등록된 정보와 구분하여 철도시설정보관리체계에 등록·관리하여야 한다.

제2장 철도시설정보관리체계 등록사항

제4조(이력정보) ① 철도시설정보관리체계로 관리하는 이력정보의 종류는 다음의 각 호와 같다.

1. 법 제26조제1항에 따른 철도시설 유지관리 시행계획(이하 "시행계획"이라 한다)
2. 철도시설의 위치정보 및 설치정보
3. 철도시설의 유지보수 및 개량에 관한 사항
4. 법 제29조제1항에 따른 정기점검 결과, 법 제30조제1항에 따른 긴급점검 결과, 법 제31조제1항에 따른 정밀진단 결과, 법 제33조제1항에 따른 성능평가 결과 등 철도시설의 점검 등에 관한 사항
5. 철도시설의 고장·기능장애 등에 관한 사항
6. 법 제32조제1항 및 제2항에 따른 철도시설의 안전조치 결과

② 철도시설관리자는 제1항 각 호의 이력정보를 별지 제1호서식으로 국토교통부장관에게 매년 제출하여야 한다.

제5조(시행계획) ① 철도시설관리자는 시행계획에 대해 다음 각 호의 사항을 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

1. 시행계획의 종류
2. 시행계획의 수립 및 변경 일자
3. 시행계획 관련 도서

② 철도시설관리자는 별지 제2호서식의 시행계획 제출 현황을 작성·관리하여야 한다.

③ 철도시설관리자는 법 제26조제4항에 따라 시행계획을 수정 또는 보완한 경우에는 철도시설정보관리체계에 수정 또는 보완 등록하여야 한다.

제6조(철도시설의 위치정보) 철도시설관리자는 소관 철도시설의 위치정보를 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

제7조(철도시설의 설치정보) ① 철도시설관리자는 철도시설의 설치정보를 제6조의 위치정보에 따라 구분하여 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

② 제1항에 따른 철도시설의 설치정보 등록은 별표에 따른 설치정보 분류체계에 따라 세부정보 항목까지 등록하여야 한다. 다만, 철도시설이 설치된 현황에 따라 관리시설물의 종류를 추가·삭제할 수 있다.

③ 제1항 및 제2항에 따른 철도시설의 설치정보 등록 단위는 철도시설의 점검·진단·성능평가 단위를 고려하여 개별 시설물 혹은 동종 시설 군으로 한다.

④ 철도시설관리자는 다음 각 호의 철도시설 설치정보 관련 도서를 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

1. 설계 및 시공 결과 보고서
2. 시공 내역서 및 도면

제8조(유지보수 결과) ① 철도시설관리자는 철도시설의 유지보수 결과를 제7조에 의해 등록된 설치정보에 따라 다음 각 호의 사항을 포함하여 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

1. 유지보수 시설물의 명칭, 위치, 유지보수 사유 등 유지보수 개요
2. 유지보수 일시, 유지보수를 실시한 사람, 활용장비, 유지보수 내용, 교체한 제품의 정보(품명 및 규격 등), 비용 등 유지보수 결과

② 철도시설관리자는 철도시설의 유지보수 결과 보고서 등 관련 문서를 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

③ 철도시설관리자는 철도시설의 유지보수를 실시한 결과 제6조에 따라 등록한 위치정보 혹은 제7조에 따라 등록한 설치정보가 변경된 경우에는 해당 정보를 변경 등록하여야 한다.

제9조(개량 결과) 철도시설관리자는 철도시설의 개량을 실시한 경우 제6조에 따라 등록한 위치정보 혹은 제7조에 따라 등록한 설치정보를 변경 등록하여야 한다.

제10조(정기점검 기준) 철도시설관리자는 법 제29조제5항에 따라 수립한 정기점검 실시에 관한 기준을 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

제11조(정기점검의 결과) ① 철도시설관리자는 철도시설의 정기점검 결과를 제7조에 의해 등록된 설치정보에 따라 다음 각 호의 사항을 포함하여 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

1. 정기점검 대상 철도시설의 명칭, 위치, 규격 및 성능 등 철도시설의 개요
2. 정기점검 일시 및 정기점검을 실시한 사람 등 정기점검 개요
3. 현장조사 결과 및 그 분석 등에 관한 사항
4. 종합의견

② 철도시설관리자는 다음 각 호의 철도시설의 정기점검 결과 관련 도서를 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

1. 정기점검 결과보고서
2. 정기점검을 다른 자가 대행하는 경우에는 그 대행에 관한 과업지시서, 계약서 및 대가내역서

제12조(긴급점검의 결과) ① 철도시설관리자는 철도시설의 긴급점검 결과를 제7조에 따라 등록한 설치정보에 따라 다음 각 호의 사항을 포함하여 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

1. 긴급점검 대상 철도시설의 명칭, 위치, 규격 및 성능 등 철도시설의 개요
2. 긴급점검 일시 및 긴급점검을 실시한 사람 등 긴급점검 개요
3. 현장조사 결과 및 그 분석 등에 관한 사항
4. 종합의견

② 철도시설관리자는 다음 각 호의 철도시설의 긴급점검 결과 관련 도서를 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

1. 긴급점검 결과보고서
2. 긴급점검을 다른 자가 대행하는 경우에는 그 대행에 관한 과업지시서, 계약서 및 대가내역서

제13조(정밀진단의 결과) ① 철도시설관리자는 철도시설의 정밀진단 결과를 제7조에 따라 등록한 설치정보에 따라 다음 각 호의 사항을 포함하여 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

1. 정밀진단 대상 철도시설의 명칭, 위치, 규격 및 성능 등 철도시설의 개요
2. 정밀진단 일시 및 정밀진단을 실시한 사람 등 정밀진단 개요
3. 보수·보강, 고장·장애 이력 등에 관한 자료 및 그 분석 결과
4. 현장조사 결과 및 그 분석 등에 관한 사항
5. 안전조치 및 보수·보강 방법 등
6. 종합의견 및 건의사항

② 철도시설관리자는 다음 각 호의 철도시설의 정밀진단 결과 관련 도서를 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

1. 정밀진단 결과보고서
2. 정밀진단을 다른 자가 대행하는 경우에는 그 대행에 관한 과업지시서, 계약서 및 대가내역서

제14조(성능평가 기준) 철도시설관리자는 지침 제17조제4항에 따라 수립한 성능평가 기준을 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

제15조(성능평가의 결과) ① 철도시설관리자는 철도시설의 성능평가 결과를 제7조에 따라 등록한 설치정보에 따라 다음 각 호의 사항을 포함하여 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

1. 성능평가 대상 철도시설의 명칭, 위치, 규격 및 성능 등 철도시설의 개요
2. 성능평가 일시 및 성능평가를 실시한 사람 등 성능평가 개요
3. 성능목표 및 관리지표
4. 성능등급에 관한 사항
5. 안전성 평가에 관한 사항
6. 내구성 평가에 관한 사항
7. 사용성 평가에 관한 사항
8. 성능목표를 고려한 유지관리 방안

② 철도시설관리자는 다음 각 호의 철도시설의 성능평가 결과 관련 도서를 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

1. 성능평가 결과보고서
2. 성능평가를 다른 자가 대행하는 경우에는 그 대행에 관한 과업지시서, 계약서 및 대가내역서

제16조(성능평가 실시에 대한 평가결과) 철도시설관리자는 지침 제21조제1항에 따라 성능평가 방법, 대상, 결과의 적적성 등을 심의한 결과를 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

제17조(고장·기능장애 현황) 철도시설관리자는 철도시설의 고장·기능장애 발생 현황을 제7조에 따라 등록한 설치정보에 따라 다음 각 호의 사항을 포함하여 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

1. 고장·기능장애가 발생한 시설물의 명칭, 위치, 규격 및 성능 등 철도시설의 개요
2. 고장·기능장애 발생 일시, 고장·장애 원인, 고장·기능장애로 시설물의 정상운영을 하지 못한 기간, 수리·교체 등 조치를 실시한 사람, 비용, 조치내용 등 조치결과

제18조(안전조치의 결과) ① 철도시설관리자는 철도시설의 안전조치 결과를 제7조에 따라 등록한 설치정보에 따라 다음 각 호의 사항을 포함하여 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

1. 안전조치 대상 철도시설의 명칭, 위치, 규격 및 성능 등 철도시설의 개요

2. 안전조치 일시 및 안전조치를 실시한 사람, 비용 등 안전조치 개요
3. 중대결함 사항
4. 사용제한·사용금지, 보수·보강 등 안전조치 사항

② 철도시설관리자는 다음 각 호의 철도시설의 안전조치 결과 관련 도서를 철도시설정보관리체계에 등록하여야 한다.

1. 보수·보강 등 결과보고서
2. 보수·보강 등을 다른 자가 대행하는 경우에는 그 대행에 관한 과업지시서, 계약서 및 대가내역서

제3장 기타사항

제19조(정보보존) ① 이력정보의 보존기간은 당해 시설의 존속기간으로 한다.

② 철도시설관리자는 철도시설 정보의 보존을 위하여 관리책임자를 지정하여 파일 등이 손상·분실되지 않도록 하고, 지진 등 자연재해로부터 피해가 최소화되도록 보안시설 등을 갖추어 수시로 보존상태 확인 등 필요한 조치를 하여야 한다.

③ 철도시설관리자는 철도시설정보관리체계를 위한 시스템 및 전산자료의 파괴·변조에 대비하여 정기적으로 관련 자료를 저장하고, 저장자료는 도난·훼손·멸실되지 않도록 유지·관리하여야 한다.

제20조(정보공유) 철도시설관리자는 철도시설의 원활한 유지관리를 위해 철도시설관리자 간에 제4조에 따른 정보를 공유할 수 있다.

제21조(정보활용) 철도시설관리자는 철도시설정보관리체계에 등록한 철도시설의 이력정보를 분석하여 그 결과를 정기점검 기준, 성능평가의 성능목표, 관리지표, 성능 가중치, 유지관리 방안 등에 활용할 수 있다.

제22조(재검토기한) 국토교통부장관은 이 고시에 대하여 「훈령·예규 등의 발령 및 관리에 관한 규정」에 따라 2021년 1월 1일을 기준으로 매 3년이 되는 시점(매 3년째의 12월 31일까지를 말한다)마다 그 타당성을 검토하여 개선 등의 조치를 하여야 한다.

4) 한국철도공사 운영

○ 한국철도공사는 높은 부채비율과 경영적자 지속 등 취약한 재무상황에도 불구하고 '공공기관 혁신계획 이행실적' 에서 목표치를 크게 하회하는 실적을 보이고 있어 재무구조 개선에 대한 정책적 노력이 미흡한 측면이 있는 것으로 보임. 따라서 공사는 혁신계획에 따른 자산효율화를 적극 추진하고 여객사업 및 물류사업 수익 개선, 인력운영 최적화 및 동력비 절감 등 비용 최소화 방안을 강구하여 실질적으로 재무구조가 개선될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

가) 결산 개요

한국철도공사(KORAIL, 이하 "공사"라 함)는 「한국철도공사법」에 따라 철도 운영의 전문성과 효율성을 높이기 위해 설립된 공기업으로, 공공기관 유형 중 준시장형 공기업에 해당함.

2024년 재무 현황을 살펴보면, 자산이 28조 9,987억원, 부채 21조 632억원 자본 7조 9,355억원으로 부채 비율은 265.4%임. 2021년에 비해서는 부채비율이 낮으나 2022년 이후로 증가하는 추세임.

【 한국철도공사 재무 현황 】

(단위 : 억원, %)

구 분	'21년	'22년	'23년	'24년
자 산	245,938	284,525	287,523	289,987
부 채	181,453	195,782	203,585	210,632
자 본	64,485	88,743	83,938	79,355
부채비율	281.4	220.6	242.5	265.4

※ 자료: 한국철도공사

2024년 수입·지출 현황을 살펴 보면, 수입 항목 중 운송사업 수입이 포함된 간접지원 항목이 제일 크며, 직접지원 항목은 공익서비스비용(PSO) 보상액 및 출자역사 개량을 위한 보조금이 포함됨. 지출 중 사업비는 선로사용료, 철도차량 유지·관리비 등이 포함되어 있음.

【 한국철도공사 수입・지출 현황 】

(단위 : 백만원)

구분			2021년 결산	2022년 결산	2023년 결산	2024년 결산
수입	정부 지원 수입	직접 지원	387,697	395,475	409,902	378,531
		간접 지원	4,385,722	5,045,582	5,489,878	6,779,807
	부대수입		1,654	5,867	12,429	11,235
	차입금		2,089,605	3,879,324	3,017,664	2,618,052
	기타		1,129,754	709,504	806,500	410,480
지출	인건비		2,279,589	2,430,294	2,526,580	2,340,447
	경상운영비		51,712	50,896	53,110	56,354
	사업비		3,530,828	4,295,745	4,789,940	4,902,311
	차입 상환금		1,961,544	2,804,910	2,204,582	2,253,119
	기타		170,759	453,907	162,161	645,874
수입・지출 합계			7,994,432	10,035,752	9,736,373	10,198,105

※ 자료: 한국철도공사

나) 열악한 재무구조 개선을 위한 적극적 노력 필요

2024년 공사의 부채비율은 265.4%로 매우 높은 수준인데, 2023년 242.5%보다 22.9%p 증가한 수치임. 이는 부채 중 철도차량 구입 등을 위한 사채 발행으로 차입금이 증가하고, 당기순손익(△5,167억원)의 영향으로 자본이 감소함에 따른 것임.

【 한국철도공사 결산 현황 】

(별도기준, 단위 : 억 원)

구 분		2024년	2023년	증감액	증감률
손 익	영 업 수 익	65,281	58,159	7,122	12.2%
	영 업 비 용	66,395	62,902	3,493	5.6%
	영 업 손 익	**△1,114**	△4,743	**3,629**	76.5%
	영 업 외 손 익	△5,104	△1,606	△3,498	△217.8%
	법 인 세 비 용	△1,051	△924	△127	△13.7%
	당 기 순 손 익	**△5,167**	△5,425	**258**	4.8%
재 무 상 태	자 산	289,987	287,523	2,464	0.9%
	부 채	210,632	203,585	7,047	3.5%
	자 본	79,355	83,938	△4,583	△5.5%
	부 채 비 율	265.4%	242.5%	22.9%p	-

※ 자료: 한국철도공사

재무상태뿐 아니라 손익도 지속적으로 열악한 실적을 보이고 있음. 코로나19 이전에도 당기순손실이 지속되기는 하였으나 그 규모가 2018년 1,393억원, 2019년 853억원이었던 것과 비교할 때 코로나19의 영향이 컸던 2020년, 2021년이 지난 2022년 당기순손실이 3,104억원 발생하고 2023년, 2024년 모두 5,000억원 가량의 손실이 발생하였음.

【 2018~2024년 손익 현황 】

(별도기준, 단위 : 억 원)

구 분	2024년	2023년	2022년	2021년	2020년	2019년	2018년
영 업 수 익	65,281	58,159	54,558	51,428	44,005	56,027	55,545
영 업 비 용	66,395	62,902	58,921	60,088	55,690	57,473	56,532
영 업 손 익	**△1,114**	**△4,743**	**△4,363**	**△8,660**	**△11,685**	**△1,446**	**△987**
영업외손익	△5,104	△1,606	△1,900	△2,731	△2,579	△1,494	△2,801
법인세비용	△1,051	△924	△3,159	△310	△1,883	△2,087	△2,395
당기순손익	**△5,167**	**△5,425**	**△3,104**	**△11,081**	**△12,381**	**△853**	**△1,393**

※ 자료: 한국철도공사

이처럼 열악한 공사의 재무 구조로 인해 기획재정부는 공사를 '재무위험기관'으로 지정하였고 이에 따라 집중관리되고 있는 상황임.[242] 2023년 국제신용평가사 무디스(Moody's)에서 공사의 신용등급을 정부(Aa2)보다 한 단계 낮은 Aa3로 하향하였는데 통상 대부분의 공공기관은 정부의 지원 가능성을 반영해 정부와 동일한 등급을 받는다는 점에서 우려가 제기된 바 있음.[243]

그러나 공사의 재무구조 개선에 대한 정책적 노력이 미흡한 측면이 있는 것으로 보임. 2025년 1분기 「공공기관 혁신계획 이행실적 보고서(한국철도공사)」[244]에 따르면 자산 효율화 이행실적이 계획에 따른 목표치에 크게 미치지 못함. 계획에 따르면 2024년 비핵심 부동산을 3조 2,902억원 매각하고자 하였으나 실제 이행 실적은 128억원으로 이행률이 0.3%에 불과함. 또한, 비핵심·부실 출자회사 지분 정리 규모를 2024년 817억원을 계획하였으나 실제 실적은 1억원에 불과함.

242) '재무위험기관'은 재무상황평가 점수 14점 미만 또는 부채비율이 200% 이상인 경우에 선정되며, 사업수익성 악화기관, 재무구조전반 취약기관으로 구분됨. 한국철도공사는 2022년 6월 가스공사, 석유공사, 석탄공사 등과 함께 재무구조전반 취약기관으로 선정되었으며,

243) 연합인포맥스, 「코레일 국제신용등급 강등 한달 지났는데…국토부 "알아보겠다"」, 2023. 8. 28.

244) 이 보고서는 「공공기관 혁신 가이드라인(2022.7.29.)」에 따라 분기별로 작성되는 것으로 한국철도공사는 2023년 1분기부터 이 보고서를 작성·제출하고 있음.

【 자산매각 및 지분정비 이행 현황 】

(단위 : 억 원)

구 분		'22	'23	'24	'25	'26~'27	총 계
당초 계획	비핵심 부동산	6,643	32,651	32,902	972	6,809	79,977
	불요불급한 여타 자산	-	-	-	-	-	-
	비핵심/부실 출자회사 지분	-	-	817		-	817
	[합 계]	6,643	32,651	33,719	972	6,809	80,794
이행 실적	비핵심 부동산	4,871	1,703	128	-	-	6,702
	불요불급한 여타 자산	-	-	-	-	-	-
	비핵심/부실 출자회사 지분	-	-	1	-	-	1
	[합 계]	4,871	1,703	129			6,703

※ 자료: 한국철도공사

공사의 혁신계획에는 용산역세권, 수색역세권 개발사업 등이 포함되어 있는데, 공사는 미이행 사유로 인허가권자인 서울시와 협의에 따른 개발계획 재검토(용산역세권), 개발사업에 선행되어야 할 차량기지 이전사업 난항(수색역세권) 등을 제시하였음.[245]

또한, 2004년에 도입한 KTX-1(46편성)의 기대수명(30년)이 2033년에 도래함에 따라 적기 교체를 위해서는 2027년부터 2037년 간 5조 1,000억원이 소요될 것으로 예상되는데, 현재와 같은 열악한 재무상황에서 대규모 철도차량 교체를 추진하여야 한다는 점에서 공사의 재무 개선 필요성이 과거보다 시급한 상황임.

245) 한국철도공사의 비핵심 부동산 매각실적, 미핵심/부실 출자회사 지분정비 관련 미이행 사유 및 향후 계획은 【참고자료】 참조

【 KTX-1 교체계획 및 비용 】

ㅇ (**교체계획**) EMU-320 51편성*(총 5.1조원)을 1차 28편성(`27~`32) 및 2차 23편성(`32~`37) 분리 발주, KTX-1 23편성은 5년 수명연장(`32~`33)

* (교체수량) KTX-1 46편성(920량, 편성당 20량)→ EMU-320 51편성(816량, 편성당 16량)

ㅇ (**비용**) 11년간(`27~`37) 총 5조 1,252억원

(단위 : 억원)

	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	계
1차발주	2,814	2,814	2,814	2,814	2,814	14,070	-	-	-	-	-	28,138
2차발주	-	-	-	-	-	2,312	2,311	2,311	2,311	2,311	11,557	23,115
계	2,814	2,814	2,814	2,814	2,814	16,381	2,311	2,311	2,311	2,311	11,557	51,253

* 2025년 5월부터 한국철도공사에서 해당 교체 계획과 관련하여 공공기관 예비타당성조사 추진 중

※ 자료: 한국철도공사

따라서 공사는 혁신계획에 따른 비핵심 부동산 매각, 비핵심/부실 출자회사 지분정비 등 자산효율화를 적극적으로 추진하고 여객사업 및 물류사업 수익 개선, 인력운영 최적화 및 동력비 절감 등 비용 최소화 방안을 강구하여 실질적인 재무구조 개선 노력을 적극 추진할 필요가 있음.

참고 **자산 효율화 이행실적 미이행 사유 등** (자료: 한국철도공사)

❶ 비핵심 부동산 매각실적 관련

자산명	미이행 사유 및 향후 계획 등
용산역세권 (63,146억원)	[미이행 사유] - '22년 개발구상(안)이 발표되었으나, 인허가권자인 서울시의 자문결과에 따라 개발계획 전면 재검토 및 보완기간을 거쳐 사업기간 순연 [이행노력] - 구역지정제안서 제출('24.2.), 서울시 도시계획위원회 심의통과('24.6.). 대도시권광역교통위원회 통과('24.11.), 개발계획 및 구역지정 고시('24.11.), 시행자 지정('24.12.) [향후계획] - 조속한 인허가 착수 및 최적의 토지공급 전략수립으로 '25년 하반기 토지분양 추진 예정 (실시계획인가 신청 '25.4. 예정, 실시계획인가 고시 '25.10. 예정)
수색역세권 (9,725억원)	[미이행 사유] - 역세권개발사업에 선행 추진 중인 차량기지 이전사업 관련 협상 난항 ☞(고양시) 입체복합개발 및 주민상생방안 1,000억원 요구 ☞(코레일) 입체복합개발 어려우며, 요구금액 과도 現 차량기지 안전 문제, 신규열차 정비소요 등 제자리 개량 검토 - DMC구역 개발사업 추진협약 해지('25.3)로 수색역세권 통합개발 필요 ☞ 수색 역세권 통합개발을 위해 관련 지자체와의 장기간 협의 예상 [이행노력] - 역세권개발절차 진행과 동시에 코레일, 서울시, 고양시 3자 협의노력 지속 - 수색차량기지 이전 철도건설사업 시행자지정('24.4.), 역세권개발 관련 서울시 지구단위계획 결정 고시 완료('24.12.) [향후계획] - 관계기관 다자간 협의체 구성을 통한 이견해소 노력
금천구청역 (106억원)	[미이행 사유] - 매각대상자인 LH가 비용증가, 수익감소 등 사업성 하락을 이유로 재고 [이행노력] - LH에 협약서 이행 및 공공임대주책 추진촉구 요청 - 국토부·금천구청·LH에 사업추진 협조 요청
가야역 외방 (357억원)	[미이행 사유] - 개금2구역 주택 재개발 정비사업 편입부지 내 터널 매각, 방음벽과 3m 이격 등 국가철도공단 요청사항에 따라 재개발 조합 매수 지연 [이행노력] - 개금2구역 재개발 정비사업 조합에 손실보상 추진 촉구 요청에 따라 '24.12월 수용재결 보류 해제 신청 - 재결 심의 완료(3개월 이상 소요) 이후 손실보상 예정

❷ 비핵심/부실 출자회사 지분정비 실적 관련

구분		미이행 사유 및 향후 계획 등
매각 방법	대상 운영사	
지분매각 (2개사)	[매각진행중] AK플라자(舊수원애경)	- 주식매수가격 상호 불일치로 주식가격 결정 신청을 통해 매각 진행 중('24.5월~)
	[매각완료] SM중공업	- 지분 매각 완료('24.7월)
매각제외 (6개사)	롯데, 한화커넥트, 부평, 신세계의정부 HDC아이파크몰, 신촌역사,	**[제외 사유1]** - (공통) 이사회 의결('24.11월)을 거쳐 출자회사 주식 매수의사 확인 후 공공기관 자산매각 시스템(온비드)을 통한 공개경쟁 입찰 매각 추진(' 24.12월) ☞ 유찰(입찰자 없음) * (입찰기간) '24.12.19.~12.31. **[제외 사유2]** - (HDC아이파크몰) 결손금 누적으로 인한 자본잠식 및 가치평가 결과 액면가 이하 금액으로 매각 실익 미미 - (신촌역사) 기업회생은 종결되었으나 경영환경 악화로 자본잠식 직전이며, 보유 지분율 0.0001%(액면가 2백만원)으로 매각 실익 전무
폐지·청산 (2개사)	광운대, 안산중앙	**[현황]** - (공통) 민자역사 사업추진협약 해지 - (광운대) 사업추진협약 협약 효력 확인 소송 公社 승소(정당한 협약 해지), 손해배상 등 소송 진행 중 * 사업추진협약 효력 확인 公社 승소('24.12월) - (안산중앙) '24.11월 민자역사 사업자 지위 확인 소송 **[향후계획]** - 광운대 정당한 협약 취소 판결을 토대로 소송 적극 대응

3. 교통시설특별회계

가. 도로계정

1) 법정부담금(12-59-593)

○ 「부담금관리 기본법」에 따라 국토교통부장관은 「도로법」의 원인자부담금에 대한 부담금운용종합보고서, 부담금운용종합계획서를 작성하여야 함. 이 때 모든 유형의 도로를 포함시켜야 함에도 불구하고 「부담금관리 기본법」이 시행된 2002년부터 2024년까지 고속도로 및 지자체 관리도로에서 발생한 원인자부담금을 누락시켜 법률을 위반함. 또한, 잘못 파악된 원인자부담금 규모에 기반하여 「도로법」 원인자부담금 폐지를 추진하는 등 부담금 정비 정책에 혼란을 일으킴. 2025년 5월에 작성된 부담금운용종합보고서에는 고속도로, 지자체 관리도로가 포함되어 이 문제가 일부 개선된 측면은 있으나, 법률 규정을 준수하지 아니한 문제가 20년 이상 지속된 사유를 포함하여 부담금 관리체계 전반에 대한 보완과 점검 조치를 시행할 필요가 있음.

가) 개요

교통시설특별회계 도로계정 세입 중 법정부담금은 「도로법」에 따라 부과되는 원인자부담금을 수납하는 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 7,900만원이며 2억 9,200만원을 징수결정하고 이 중 1,300만원을 수납하였음.

【 2024년도 법정부담금(도로계정) 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		이체등 증감액	예산 현액	징수 결정액	수납액	미수납 액	불납 결손액	예산액
	본예산	추경							
법정부담금	79	79	-	79	292	13	279	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 관리 공백이 발생한 부담금 관리체계 전반에 대한 보완 필요

법정부담금사업은 「도로법」 제91조에 따른 원인자부담금을 수납하는 사업인데, 「도로법」 제91조는 타공사(예: 택지개발사업을 하며 도로 확장 공사를 하는 경우), 타행위(예: 운전자의 운전미숙 등으로 도로 시설물을 파손하는 경우)로 인하여 도로관리청이 도로공사를 시행하게 된 경우 타공사나 타행위의 비용을 부담해야 할 원인자에게 도로공사 비용의 전부 또는 일부를 부담시킬 수 있도록 함.

【 도로법 제91조 】

제91조(원인자의 비용 부담 등) ① 도로관리청은 타공사나 타행위로 인하여 도로공사를 시행하게 된 경우 타공사나 타행위의 비용을 부담하여야 할 자에게 그 도로공사의 비용의 전부 또는 일부를 부담시킬 수 있다.
② 제1항에 따른 비용의 징수 등에 필요한 사항은 국토교통부령 또는 도로관리청이 속한 지방자치단체의 조례로 정한다.
③ 공공단체 또는 사인이 제37조에 따라 도로공사를 하거나 도로의 유지·관리를 하는 경우 그 비용은 그 공공단체 또는 사인의 부담으로 한다.
④ 도로관리청은 제3항에 따른 비용 중 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 도로에 관한 비용을 부담하여야 할 자에게 부담시킬 수 있다.
⑤ 도로관리청은 차량의 사고로 인하여 도로공사를 시행하게 된 경우 그 비용을 부담하여야 할 자에게 비용을 부담시키기 위하여 관계 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 「보험업법」에 따른 보험회사 및 보험요율 산출기관, 「여객자동차 운수사업법」·「화물자동차 운수사업법」 및 「건설기계관리법」에 따른 공제사업을 하는 자에게 다음 각 호의 정보 제공을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 자는 정당한 사유가 없으면 해당 정보를 제공하여야 한다.
1. 이름(법인인 경우 법인 명칭) 및 주소
2. 주민등록번호, 법인등록번호 또는 외국인등록번호
3. 자동차등록번호·건설기계등록번호 및 차량 등록의 변경·이전·말소에 관한 정보
4. 손해배상을 위한 보험 및 공제 등의 가입 여부
⑥ 도로관리청은 제5항에 따라 제공받은 정보를 「개인정보 보호법」에 따라 안전하게 관리하고, 제공받은 목적을 달성하였을 때에는 지체 없이 그 정보를 파기하여야 한다.

이 사업으로 수납되는 원인자부담금은 국토교통부장관이 도로관리청인 일반국도에서 발생한 것으로서, 현행 법령에 따르면 고속도로에서 발생한

원인자부담금은 「도로법」 제112조에 따라 국토교통부장관의 권한을 대행하는 한국도로공사[246]에서, 지방도 등 지방자치단체장이 도로관리청인 지자체 관리도로는 해당 지방자치단체에서 수납·관리하게 됨.

한편, 「도로법」에 따른 모든 원인자부담금은 「부담금관리 기본법」의 적용을 받는 부담금으로서 국토교통부장관은 부담금운용종합계획서, 부담금운용종합보고서를 작성하여 기획재정부장관에게 제출하고, 기획재정부장관은 각 부처로부터 이를 취합하여 국회로 제출하고 있음.[247] 이 계획서 및 보고서는 부담금운용 평가의 기초자료로 활용됨.

---

246) 「도로법」
제112조(고속국도에 관한 도로관리청의 업무 대행) ① 국토교통부장관은 이 법과 그 밖에 도로에 관한 법률에 규정된 고속국도에 관한 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 한국도로공사로 하여금 대행하게 할 수 있다.
② 한국도로공사는 제1항에 따라 고속국도에 관한 국토교통부장관의 권한을 대행하는 경우에 그 대행하는 범위에서 이 법과 그 밖에 도로에 관한 법률을 적용할 때에는 해당 고속국도의 도로관리청으로 본다.
「도로법 시행령」
제103조(고속국도에 관한 업무 대행) ① 국토교통부장관은 법 제112조제1항에 따라 한국도로공사에게 법 제31조제1항, 제33조부터 제36조까지, 제40조부터 제44조까지, 제47조제2항, 제47조의2, 제49조, 제55조부터 제57조까지, 제61조부터 제74조까지, 제76조부터 제78조까지, 제80조부터 제83조까지, 제89조, 제90조, **제91조제1항**·제2항·제4항부터 제6항까지, 제95조부터 제97조까지, 제98조제2항·제3항, 제99조, 제100조, 제102조, 제103조, 제106조제2항, 제111조와 이 영 제43조 및 제44조제1항부터 제3항까지에 규정된 고속국도에 관한 권한을 대행하게 할 수 있다.
247) 「부담금관리 기본법」
제6조의2(부담금운용종합계획서의 국회제출 등) **① 부담금을 규정하고 있는 법률의 소관 중앙행정기관의 장(이하 "부담금의 소관 중앙행정기관의 장"이라 한다)**은 매년 다음 연도 부담금의 부과 및 사용 계획, 제8조에 따른 부담금운용 평가 결과의 이행 계획 등이 포함된 부담금운용계획서를 작성하여 기획재정부장관에게 제출하여야 한다.
② 기획재정부장관은 제1항에 따라 부담금운용계획서를 받으면 이를 기초로 부담금운용종합계획서를 작성하여 매년 회계연도 개시 120일 전까지 국회에 제출하여야 한다.
제7조(부담금운용종합보고서의 국회제출 등) **① 부담금의 소관 중앙행정기관의 장**은 매년 전년도 부담금의 부과실적 및 사용명세, 제8조에 따른 부담금운용 평가 결과의 이행 실적 등이 포함된 부담금운용보고서를 작성하여 기획재정부장관에게 제출하여야 한다.
② 기획재정부장관은 제1항에 따라 부담금운용보고서를 받으면 이를 기초로 부담금운용종합보고서를 작성하여 매년 5월 31일까지 국회에 제출하여야 한다.

그런데, 「부담금관리 기본법」이 시행된 2002년 이후 최초로 작성된 ‘2001년도 부담금운용종합보고서’ 부터 2024년에 작성된 ‘2023년도 부담금운용종합보고서’, ‘2025년도 부담금운용종합계획서’까지 고속도로 및 지자체 관리도로로부터 발생한 원인자부담금이 누락되어 있음. 「부담금관리 기본법」에 따르면 “부담금을 규정하고 있는 법률의 소관 중앙행정기관의 장”이 부담금운용종합계획서와 부담금운용종합보고서를 작성하여 기획재정부장관에게 제출하도록 규정하고 있으므로, 고속도로, 지자체 관리도로의 부담금도 국토교통부장관이 이를 모두 포함하여 해당 계획서·보고서를 작성하여야 함.[248] 국토교통부는 이 규정을 지속적으로 위반하여 보고서·계획서를 작성·제출한 것임.

【 일반국도만 반영된 2023년도 부담금운용종합보고서 】

ii) 징수기관별 부담금의 징수실적

(단위: 백만원)

구분	징수실적		비 고
	2023년	2022년까지 누계	
서울지방국토관리청	-	250	
원주지방국토관리청	-	347	
대전지방국토관리청	16	48	
익산지방국토관리청	5	315	
부산지방국토관리청	-	30	
합 계	21	990	

※ 자료: 기획재정부, 「2023년도 부담금운용종합보고서」p.703(도로법 원인자부담금 부분 中)

248) 특히, 부담금운용종합보고서 양식 중 ‘부과 및 징수기관’에는 주관기관, 부과기관, 징수기관을 구별하고 있는데 이는 법률의 소관 중앙행정기관장을 주관기관으로 보고, 부과기관, 징수기관에는 지방자치단체와 공공기관 등을 다양하게 포함시킬 수 있도록 하고 있음. 실제로 「수도법」에 따른 원인자부담금 등 부과·징수기관에 지방자치단체와 공공기관 등이 포함된 사례가 다수 있으며 구체적인 사항은 【참고자료 1】 참조

특히, 원인자부담금 실태 조사 결과 일반국도에서 발생한 부담금 규모가 제일 작은 것으로 파악되는데, 최근 5개년 원인자부담금의 도로유형별 규모를 살펴 보면 연평균 납부액 기준으로 일반국도가 4,700만원, 고속도로 42억원, 지자체 관리도로 1,236억원으로 고속도로와 지자체 관리도로에서 발생한 부담금의 규모가 훨씬 크게 나타남.

【 최근 5개년 도로법 원인자부담금 현황 】

(단위: 백만원, 건)

구 분		2020년	2021년	2022년	2023년	2024년	연평균
고속국도 (한국도로공사)	부과	20,934	22,191	27,893	31,338	33,191	27,109
	납부	4,454	4,381	4,872	4,416	3,094	4,243
일반국도 (지방국토청)	부과	306	271	331	306	292	301
	납부	46	52	79	46	13	47
지자체 관리도로 (지자체)	부과	122,481	121,085	130,982	133,221	115,828	124,719
	납부	121,971	122,056	129,393	130,622	114,193	123,647

※ 자료 : 국토교통부

이처럼 일반국도 외의 도로에서 대부분의 원인자부담금이 발생하는 상황에서 일반국도 원인자부담금만 포함한 계획서 및 보고서를 작성함에 따라 일차적으로는 원인자부담금 규모를 오인하도록 만들고, 나아가 이 보고서를 기반으로 이루어지는 국가적 차원의 부담금 관리체계, 운용정책에 왜곡을 불러일으킬 수 있음.

실제로 정부가 추진한 「부담금 정비 및 관리체계 강화 방안」(2024. 3. 27.)에 「도로법」 원인자부담금 폐지가 포함된 바 있는데[249], 국토교통부는 그 사유

249) 관련 정부 자료는 【참고자료 2】 참조

중 하나로 징수 실적이 미미하다는 점을 제시하였음.[250] 이 정책에 따라 정부는 원인자부담금 제도를 폐지하기 위한 「부담금관리 기본법 일부개정법률안」(의안번호 제2202373호), 「도로법 일부개정법률안」(의안번호 제2202289호)을 국회로 제출한 상황임. 부정확하게 파악된 부담금 규모를 전제로 국가적 차원의 부담금 정비 정책이 추진되고 법률안까지 국회로 제출된 것임.

국토교통부는 2025년 5월 작성된 「2024년도 부담금운용종합보고서」에는 고속도로 및 지자체 관리도로 원인자부담금을 모두 포함시켜 이 문제가 일부 개선된 측면이 있음. 그러나 이 사안은 20년이 넘는 기간 동안 법률 규정을 준수하지 아니하여 부담금 관리 체계의 공백이 지속된 문제로서, 2002년에 고속도로, 지자체 관리도로가 누락된 원인과 함께 이 문제가 지속적으로 발견되지 못한 사유 등 부담금 관리체계 전반의 미비점을 파악하여 보완하는 것이 병행될 필요가 있으며, 고속도로 및 지자체 관리도로에서 발생한 부담금의 운용실태 전반에 대하여 점검을 실시할 필요가 있는 것으로 보임.

250) 기획재정위원회 수석전문위원, 「부담금관리 기본법 일부개정법률안 검토보고(의안번호 제2202373호)」, 2024. 11., p.42 참조

참고 1 **부담금 부과, 징수기관으로 지자체를 포함시킨 사례**

3. 원인자부담금(수도법)

가. 부담금 기본사항

① 부담금의 명칭 : 원인자부담금(수도법)

② 제정년도 : 공포일(1991. 12. 14.), 시행일(1992. 12. 15.)

③ 부과 및 징수기관

주관기관	기 관 명 : 환경부	부 서 명 : 물이용기획과
	전화번호 : 044-201-7118	팩스번호 : 044-201-7130
부과기관	기 관 명 : 지자체	부 서 명 : 붙임
	전화번호 :	팩스번호 :
징수기관	기 관 명 : 지자체	부 서 명 : 붙임
	전화번호 :	팩스번호 :

④ 부담금의 부과근거

구 분	근거 법령	규정내용 요약
1. 법 률	수도법 제71조	○ 수도사업자가 원인자에게 수도공사·수도시설의 유지나 손괴 예방을 위하여 필요한 비용의 전부 또는 일부를 부담토록 할 수 있도록 규정 - 수도공사를 하는 데에 비용 발생의 원인을 제공한 자 또는 수도시설을 손괴하는 사업이나 행위를 한 자를 부과대상으로 함
2. 시행령	제65조	○ 원인자부담금의 산정기준과 징수방법, 그 밖에 필요한 사항을 규정 - 부과방식, 납부방법, 산정기준 등에 세부사항 등에 대하여 규정
5. 기타	지방자치단체 조례	○ 원인자부담금 비용의 산출에 필요한 세부기준

– 449 –

참고 2 **부담금 정비 및 관리체계 강화 방안 중** (자료: 기획재정부)

3 기타 여건 변화, 실효성 미흡 등 : 13개 부담금

◇ 경제·사회 여건 변화로 인한 정책목적 달성, 부과 실효성·실적 미흡 등으로 부과 타당성이 낮은 부담금은 과감히 폐지

< 기타 여건 변화, 실효성 미흡 등 >

부담금명 ('24년 계획)	경감액(억원) (연간 환산*)	폐지 사유
기재부 연초경작지원 등의 사업을 위한 출연금(153억원)	△153	당초 부담금 부과목적 달성
환경부 수질개선부담금(158억원)	△63	지하수이용부담금과 부과목적·사용용도가 유사 * 지자체 수입분(60%)은 지하수이용부담금에 통합
산업부 집단에너지 공급시설 건설비용 부담금(2,400억원)	-	부담금 성격 미부합 * 민간사업자간 계약에 따라 징수
문체부 관광지등 지원시설 이용자 분담금(29억원)	△29	부담금 성격 미부합
문체부 관광지등 지원시설 원인자 부담금(-)	-	
국토부 도로법 원인자부담금(20백만원)	△0.2	부과실적 미흡, 부과 실효성 낮음
국토부 시설부담금(산업단지)(89백만원)	△0.9	
국토부 시설부담금(물류단지)(-)	-	
국토부 공공시설 설치비용 부담금(44백만원)	△0.4	
행안부 지방자치단체 공공시설의 수익자 분담금(7백만원)	△0.1	
해수부 해양심층수이용부담금(-)	-	부과실적 없음
환경부 댐건설법 수익자부담금(-)	-	
산업부 광물 수입부과금 및 판매부과금(-)	-	

* '24년 징수계획을 기준으로 정비에 따른 경감액을 연 단위로 환산한 금액

2) 고속도로건설(1532), 일반국도건설(1632)

○ 고속도로건설 단위사업의 경우 단위사업 내 세부사업 간 이·전용 규모가 전체 사업예산 대비 30.3%로 매우 높고, 일반국도건설 단위사업도 18.1%로 높은 수준임. 이는 연례적인 문제로서 2023회계연도 및 2022회계연도 결산에 대한 국토교통위원회 심사 시 과도한 이·전용의 관행화를 경계하는 시정요구사항이 의결된 바 있음. 과도한 이·전용의 관행화는 사업별 예산심의제도를 형해화하며, 국회의 예산 심의·확정 취지가 훼손하게 하는 문제가 있어 시정이 필요한 사안임. 따라서 국토교통부는 과도한 이·전용 관행화를 시정하기 위해 예산편성 및 집행 관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

고속도로건설 및 일반국도건설 단위사업은 간선도로망인 고속도로와 일반국도를 건설하고 적기에 개통하여 국가의 간선교통망을 구축하려는 사업임.

고속도로건설 단위사업의 2024년도 예산액은 1조 7,431억 9,000만원으로, 전액을 집행하였으며, 일반국도건설 단위사업의 2024년도 예산액은 1조 5,140억 6,100만원으로 전년도 이월액 1,354억 200만원 및 이·전용액 △57억 7000만원을 고려한 예산현액 1조 6,436억 9,300만원 중 1조 4,534억 5,000만원을 집행(88.4%)하고 1,624억 5,600만원을 이월하면서 277억 8,700만원을 불용함.

【 2024년도 고속도로건설, 일반국도건설 단위사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
고속도로건설	1,743,190	1,743,190	-	-	1,743,190	1,743,190	-	-	1,030,308
일반국도건설	1,514,061	1,514,061	135,402	△5,770	1,643,693	1,453,450	162,456	27,787	1,511,984

※ 자료: 국토교통부

나) 도로건설 사업의 과도한 이·전용 관행화 시정 필요

고속도로건설 단위사업은 국가가 한국도로공사로 고속도로 건설을 위한 예산의 일부(용지비 100%, 건설비 60%)를 출자하고 한국도로공사에서 출자금과 기관의 자체 예산을 투입하여 건설사업을 진행하는 구조임. 이 단위사업은 21개의 세부사업으로 구성되어 있으며, 단위사업 기준의 예산집행률은 100%로 높은 수준을 보임.

그런데, 단위사업 내 세부사업 간 예산 조정액이 5,286억원으로 단위사업 전체 예산액의 30.3%에 해당하고 있음. 특히, 부산신항-김해고속도로, 세종-청주고속도로, 울산외곽고속도로 건설 사업은 예산의 전액을 타 세부사업으로 조정하였음.

【 고속도로건설 2024년 예산 이·전용 내역 】

(단위 : 백만원)

구분	세부사업 명 (단위사업-세부사업)	세목 코드	금액	세부사업 명 (단위사업-세부사업)	세목 코드	금액	이·전용 등 사유
전용	포항-영덕 고속도로 (1532-367)	460-01	△21,353	함양-울산 고속도로 (1532-339)	460-01	117,970	'24년 준공(창녕-밀양 구간) 추가 소요
	동광주-광산고속도로 (1532-377)	460-01	△8,854	파주-포천 고속도로 (1532-365)	460-01	18,621	'24년 준공 추가 소요
	서창-안산고속도로 (1532-378)	460-01	△8,816	당진-천안 고속도로 (1532-368)	460-01	9,402	사업여건 개선 및 총사업비 증액 소요 반영
	대산-당진고속도로 (1532-382)	460-01	△20,772	김포-파주 고속도로 (1532-369)	460-01	28,297	
	서청주-증평고속도로 (1532-383)	460-01	△2,000	광주-강진 고속도로 (1532-370)	460-01	9,405	
	안산-인천고속도로 (1532-385)	460-01	△41,003	새만금-전주 고속도로 (1532-372)	460-01	139,420	
	문산-도라산고속도로 (1532-386)	460-01	△1,000	양평-이천 고속도로 (1532-376)	460-01	81,875	
	부산신항-김해고속도로 (1532-391)	460-01	△155,319	안산-북수원 고속도로 (1532-379)	460-01	500	
	세종-청주고속도로 (1532-392)	460-01	△165,456	안성-구리 고속도로 (1532-380)	460-01	60,921	준공임박 추가 소요
	울산외곽고속도로 (1532-393)	460-01	△104,029	세종-안성 고속도로 (1532-384)	460-01	62,191	사업여건 개선 및 총사업비 증액 소요 반영
	계		528,602	계		528,602	

※ 자료: 국토교통부

일반국도건설 단위사업은 98개의 세부사업으로 구성되어 있으며, 예산현액 대비 실집행률은 88.4% 수준임. 일반국도건설 단위사업도 세부사업 간 이·전용이 빈번하게 발생하고 있으며, 전체적인 이·전용 규모는 2,752억원으로 일반국도건설 단위사업 예산액의 18.1%임. 고속도로건설은 한국도로공사에 대한 출자금(460-01) 단일 비목으로 비목 변경은 발생하지 않는 데 반해, 일반국도건설 단위사업은 국토교통부(지방국토관리청)가 직접 집행하는 예산으로서 공사비, 용지보상비, 감리비 등 비목이 다양하여 비목 간 변경도 많은 점이 특징임.

【 일반국도건설 2024년 예산 이·전용 내역 】

(단위 : 백만원)

구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
세목변경 (2024.03.25.)	팔탄-봉담 등 (1632-652 등)	420-03	379	팔탄-봉담 등 (1632-652 등)	420-04 등	공사비 및 감리비 추가 소요
내역변경 (2024.03.25.)	청북IC-요당IC 등 (1632-669 등)	410-00 등	29,586	팔당대교-와부 등 (1632-662 등)	410-00 등	보상비, 공사비 및 감리비 추가 소요
전용 (2024.03.25.)	포항-안동2 등 (1632-676 등)	420-03 등	42,683	농소-외동 등 (1632-821 등)	410-00 등	감정평가 결과 보상비 추가 소요
세목변경 (2024.7.4.)	국립생태원 -동서천IC (1632-604)	420-04	210	국립생태원 -동서천IC (1632-604)	420-03 등	사업 준공을 공사비 및 시설부대비 소요
내역변경 (2024.7.4.)	고남-창기 등 (1632-823 등)	420-03 등	30,960	남일-보은2 등 (1632-605 등)	420-03 등	보상비, 공사비, 감리비, 시설부대비 추가 소요
전용 (2024.7.4.)	고성-통영 등 (1632-639 등)	420-03	4,069	고성-통영 등 (1632-639 등)	410-00	감정평가 결과 보상비 추가 소요
세목조정 (2024.11.4.)	단양-영월 (1632-653)	420-03	48	단양-영월 (1632-653)	420-04	공사감리 추가 소요
내역변경 (2024.11.4.)	압해-송공 등 (1632-795 등)	420-03 등	30,164	청양-신풍 등 (1632-774 등)	420-03 등	보상비, 공사비 및 감리비 추가 소요
전용 (2024.11.4.)	태백-미로2-2 등 (1632-830 둥)	420-03 등	21,167	성환-소사 등 (1632-860 등)	410-00	감정평가 결과 보상비 추가 소요
내역변경 (2024.12.27.)	포항-안동1-1 등 (1632-810 등)	420-03 등	78,963	충청내륙1 등 (1632-734 등)	420-03 등	보상비, 공사비, 감리비, 시설부대비 추가 소요
전용 (2024.12.27.)	압해-화원 등 (1632-817 등)	420-03	36,995	이천 장호원-여주 가남 등 (1632-825 등)	410-00	감정평가 결과 보상비 추가 소요
계			275,224			

※ 자료: 국토교통부

위와 같은 도로건설 단위사업 내 세부사업 간 과도한 이·전용은 연례적으로 나타나고 있으며 특히 고속도로건설 단위사업에서 크게 나타남. 고속도로건설 전체 세부사업 중 본예산 대비 50% 이상을 이·전용한 세부사업 수는 2020년부터 2023년까지 전체 세부사업 개수의 20% 이상에 해당하고 2024년에는 57.1%로 크게 증가함. 일반국도건설 단위사업의 경우 2023년에 25%로 가장 높은 수치를 보이며 2024년에는 12%수준을 보이고 있음.

【 고속도로건설, 일반국도건설 세부사업 중 50% 이상 이·전용 사업 내역 】

구분		2020	2021	2022	2023	2024
고속도로	세부사업 수	17개	18개	17개	20개	21개
	50% 이상 이전용 사업 수	5개	4개	4개	4개	12개
	비율	29.4%	22.2%	23.5%	20.0%	57.1%
일반국도	세부사업 수	138개	129개	122개	112개	108개
	50% 이상 이전용 사업 수	6개	18개	7개	28개	13개
	비율	4.3%	14.0%	5.7%	25.0%	12.0%

※ 자료: 국토교통부

과도한 이·전용이 이루어지는 세부사업들은 대부분 추진 실적이 부진한 사업[251]으로서, 2023회계연도 및 2022회계연도 결산에 대한 국토교통위원회 심사 시 도로건설 사업의 과도한 이·전용 관행화를 경계하고 철저한 사업관리를 주문하는 시정요구사항이 의결된 바 있음.

251) 예산액 대비 집행률이 50% 미만인 고속도로건설, 일반국도건설 사업 목록은 【참고자료】 참조

【 도로건설 사업의 과도한 이·전용 관련 국토교통위원회 결산 시정요구사항 】

구분	시정요구사항(유형)
2023 회계연도 결산	○국토교통부는 도로건설 사업 지연 시 총사업비 증가로 재정부담이 가중될 수 있으므로 철저하게 사업을 관리하고 이·전용을 통한 예산 집행이 관행화되지 않도록 할 것(시정) ○국토교통부는 일반국도건설사업에서 본예산에 상당하는 예산의 전용·조정이 반복되지 않도록 할 것(제도개선)
2022 회계연도 결산	○국토교통부는 일반국도건설사업에 대한 면밀한 사업계획 수립을 기반으로 적정 규모의 예산을 편성하고 철저하게 사업관리를 하여 과도한 이월 및 재이월, 과도한 전용·조정 등으로 국회의 예산 심의·확정권이 침해되지 않도록 할 것(시정)

국토교통부는 각 사업별 사업 여건을 감안하여 예산 소요가 추가로 발생하는 사업으로 예산을 조정하여 집행하였다고 설명하고 있음. 그러나 단위사업 내 세부사업 간 과도한 이·전용이 지속되는 것은 사업별로 예산 편성의 필요성과 규모의 적정성을 심사하는 사업별 예산심의제도를 형해화하는 문제가 있음. 또한, 국회 예산심사를 통한 증액·감액이 과도한 이·전용으로 집행에 반영되지 못함으로써 국회의 예산 심의·확정 취지가 존중되지 못하는 측면도 있음.

따라서, 국토교통부는 고속도로건설, 일반국도건설 단위사업에서 발생하고 있는 과도한 이·전용의 관행이 반복되지 않도록 예산 편성단계에서부터 적극적 관리가 필요하며, 철저하게 집행 관리를 할 필요가 있음.

참고 **고속도로건설, 일반국도건설 단위사업 중 집행 부진 사업**

【 고속도로건설 집행부진 세부사업 내역 】

(단위 : 백만원, %)

사업명 (사업코드)	예산액 (A)	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 (B)	집행률 (B/A)	집행부진사유
문산-도라산	1,000	0	△1,000	0	0	0	남북관계 경색으로 인한 사업추진 지연
안산-인천	41,003	0	△41,003	0	0	0	기본설계 타당성 재조사 중 ('24.10~)
세종-청주	165,456	0	△165,456	0	0	0	기본설계 사업계획 적정성 재검토로 인한 사업추진 지연
부산신항-김해	155,319	0	△155,319	0	0	0	기본설계 사업계획 적정성 재검토로 인한 사업추진 지연
울산외곽순환	104,029	0	△104,029	0	0	0	기본설계 사업계획 적정성 재검토로 인한 사업추진 지연
서청주-증평	2,000	0	△2,000	0	0	0	실시설계 중(`22.10~)

※자료 : 국토교통부

【 일반국도건설 집행부진 세부사업 내역 】

(단위 : 백만원, %)

사업명 (사업코드)	예산액 (A)	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 (B)	집행률 (B/A)	집행부진사유
성주 선남-대구 다사	1,000	0	-930	70	0	0	(미착공) 문화재 협의, 총사업비 협의 등 관계기관 협의 지연으로 인한 착공 지연
경주 외동녹동-문산	1,000	0	-913	87	17	8.7	
안동 풍산-서후	1,000	0	-930	70	0	0	
서산 대산독곶-대로	500	0	-400	100	3		
울주 범서-경주 외동	500	0	-413	87	17		
인제상남-기린	1,000	0	-900	100	30		
청송 진보-영양 입암	1,000	0	-930	70	0	0	
청송 청송청운-부남 감연	1,000	0	-900	100	0	0	
거제남부-일운	500	0	-430	70	0	0	

사업명 (사업코드)	예산액 (A)	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 (B)	집행률 (B/A)	집행부진사유
남양주-춘천1	500	0	-430	70	25		(미착공) 사업계획적정성 재검토 기간소요에 따른 연내 착공 지연
남양주-춘천2	500	0	-430	70	25		
남양주-춘천3	500	0	-430	70	25		
남양주-춘천4	500	0	-430	70	34		
신안 암태수곡-신석	1,000	0	-900	100	40		(절대공기 부족) 하반기 공사발주에 따른 연내 집행 절대공기 부족
무안현경-해제	1,000	0	-900	100	39		
춘천사북오탄-오탄	1,000	0	-900	100	31		
부안-흥덕	7,634	0	-522	7,112	3,101		
청북IC-요당IC	10,353	1,362	-10,335	1,380	430		(공정지연) 시공사 타절로 인한 공정지연 발생 및 집행지연
포천 이동-철원 서면	2,118	554	-1,331	1,341	301		(공정지연) 보상협의 지연으로 인한 공정지연 발생 및 집행지연
거제-마산	5,000	0	0	5,000	0	0	(사업 추진불가) 경남도의 거가대교 손실보전금(MRG) 미해소에 따른 사업추진 및 예산 집행 불가 * (`24 예산국회 부대의견) 정부는 거가대로 손실 전부를 도의회 의결을 거쳐 경남도가 부담한다는 것을 확인 후 예산을 집행한다

3) 일반국도건설지원(1631-301)

○ 2024년 간접비 소송 패소에 따른 비용 지급을 위해 배상금 예산에 대하여 본예산 규모(100억원)보다 큰 137억 8,000만원을 이·전용함. 국토교통부는 「2021회계연도 결산 시정요구사항 처리 내역」에서 계속비 사업이 모두 완료되고 장기계속계약 사업만 남게 되어 간접비 청구 소송이 줄어들 것으로 전망하였으나, 2024년 장기계속계약에 대한 소송이 6건 접수되는 등 간접비 관련 법적 분쟁은 지속되고 있음. 간접비 분쟁의 사법적 해결이 일반화되는 것은 단순히 예산의 이·전용 문제를 넘어서 과도한 사회적 비용을 초래하는 것으로, 국토교통부는 이와 관련한 「총사업비 관리지침」 개정 추진 등 행정적 제도개선책을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

일반국도건설지원사업은 일반국도 건설의 원활한 추진을 위하여 기본조사설계비, 실시설계비, 여비 등 지원비 성격의 예산을 편성하는 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 746억원으로 전년도 이월액 및 이·전용 예산을 더한 예산현액 1,197억 4,700만원 중 1,065억 7,800만원을 집행(89%)하였음.

【 2024년도 일반국도건설지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
일반국도건설지원	74,600	74,600	31,129	14,018	119,747	106,578	10,677	2,493	40,760
- 배상금(310-02)	10,000	10,000	1	13,780	23,781	23,676	74	32	10,000

※ 자료: 국토교통부

나) 사법적 분쟁이 지속되는 간접비 문제 해결을 위한 개선책 마련 필요

일반국도건설지원사업에는 배상금(310-02) 예산이 100억원 편성되어 있는데, 이는 일반국도 건설과 관련된 다양한 소송에 대응하기 위한 예산임. 2024회계연도 결산에 따르면 이 사업의 배상금 예산은 본예산 규모보다 큰 137억 8,000만원이 이·전용되어 총 236억 7,600만원이 집행되었으며, 이 중 98.6%인 233억 4,000만원은 공사기간 연장에 따른 간접비 소송[252]에서 패소함에 따른 소송 비용을 지급한 것임.

【 2024년 일반국도건설지원 사업 배상금 집행내역 】

건 명	지방청	소송개요	집행액 (백만원)
2022가단71717 손해배상금	서울청	집중호우로 인한 도로의 유실로 차량 파손에 대한 손해배상	114
2023가소122546 부당이득금	서울청	성남-장호원 1공구 지장물(한전주) 미지급 이설 비용	0.3
2024차전 3467 공사대금	원주청	도로건설공사 지장배전선로 이설공사비 지급명령	15
2023가소1428605 구상금	익산청	도로공사구간에 교통사고 발생으로 인한 손해배상	5
2023가합47846 공사대금	익산청	**공기연장에 따른 간접비**	**12,522**
2023구합10133 손실보상금	익산청	법원 감정결과에 따른 정당한 보상액과 수용재결에 따른 보상액의 차액에 해당하는 손실보상금	13
2023가단55860 부당이득금	익산청	토지를 점유·사용함에 따른 부당이득금	8
2023가단32870 정산금 청구의 소	부산청	지장물 이설 공사비 미지급 이설비용	147
2023카확37924 소송비용액확정	부산청	소송비용액 확정	14
2021가합595457 공사대금	부산청	**공기연장에 따른 간접비**	**10,318**
2023가합59160 공사대금	부산청	**공기연장에 따른 간접비**	**500**
2023 국배 제2호	부산청	공사구간내 도로 주행중 차량전도 발생에 따른 배상금	20
계			**23,676.3**

※ 자료: 국토교통부

252) 간접비는 간접공사비라고도 하며, 공사의 시공을 위하여 소요되는 법정경비 및 기타 부수적인 비용을 의미하고 세부적인 유형은 「예정가격작성기준(계약예규)」에서 정하고 있음. 공사기간 연장에 따른 간접비는 통상적으로 현장관리 인력비용 및 사무실 운영 비용 등이 포함됨. 간접비 소송은 시공사(수급인)가 공기연장에 따라 발생하는 간접비를 발주자(도급인)에게 청구하는 소송으로 계약 관련 법령에 따르면 시공사의 귀책사유 없이 공사기간이 연장되고 금액을 조정할 필요가 있는 상황에서 시공사가 계약의 준공대가 수령 전까지 시공사가 계약금액의 조정을 신청하는 경우 간접비청구권이 성립함. 간접비청구권과 관련된 계약 법령은 【참고자료】 참조

일반국도건설지원사업에서는 배상금(310-02)으로의 과도한 이·전용이 반복되어 왔는데 2021회계연도 결산 심사 시 국토교통위원회는 간접비 소송 현황을 면밀히 파악하여 필요 예산 추계의 정확성을 높이고 간접비 발생이 최소화되도록 노력할 필요가 있다는 시정요구사항[253]을 의결한 바 있음.

국토교통부는 「2021회계연도 결산 시정요구사항 처리 내역」에서 계속비 사업이 모두 완료됨(2021년)에 따라 간접비 청구 소송이 갈수록 줄어들 것으로 전망된다는 의견을 제시한 바 있음. 공사기간 연장에 따른 간접비 지급에 관한 소송에서 대법원[254]이 '계속비 사업[255]'과 '장기계속계약[256]'을 구분하고 계속비 사업에 대해서만 총 공사기간의 구속력을 인정하여 공사기간 연장에 따른 국가의 배상금 지급 결정(국가 패소)을 내려왔다는 점을 고려한 것으로 보임.

---

253) 시정요구유형: 제도개선

254) 대법원은 2018. 10. 30. 선고한 2014다235189 전원합의체 판결에서 장기계속공사계약에서 이른바 총괄계약의 효력은 계약상대방의 결정, 계약이행의사의 확정, 계약단가 등에만 미칠 뿐이고, 계약상대방이 이행할 급부의 구체적인 내용, 계약상대방에게 지급할 공사대금의 범위, 계약의 이행기간 등은 모두 연차별 계약을 통하여 구체적으로 확정된다.'고 판단하였다. 따라서 국가를 당사자로 하는 계약 가운데 1년 이상 진행되는 계약에서 총공사기간의 구속력은 계속비계약에 한하여 인정될 수 있을 뿐이라고 판결하였음.

255) 계속비 사업은 그 경비의 총액과 연부액을 정하여 미리 국회의 의결을 받고 계약을 체결하는 사업 방식을 의미함. 장기계속계약은 그 성질상 수년간 계속하여 존속할 필요가 있거나 이행에 수년이 필요한 경우로서 각 회계연도 예산의 범위에서 당해 계약을 이행하게 하는 사업 방식임. 장기계속계약의 경우 '총괄계약'을 통해 총 공사금액과 총 공사기간에 대해서 계약을 체결함과 동시에 '차수별 계약'을 통해 당해연도 예산 범위에서 연차별로도 계약을 체결하는 이중 구조임.

「국가재정법」

제23조(계속비) ① 완성에 수년이 필요한 공사나 제조 및 연구개발사업은 그 경비의 총액과 연부액(年賦額)을 정하여 미리 국회의 의결을 얻은 범위 안에서 수년도에 걸쳐서 지출할 수 있다.

「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」

제21조(계속비 및 장기계속계약) ① 각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 「국가재정법」 제23조에 따른 계속비사업에 대하여는 총액과 연부액을 명백히 하여 계속비계약을 체결하여야 한다. ② 각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 임차, 운송, 보관, 전기·가스·수도의 공급, 그 밖에 그 성질상 수년간 계속하여 존속할 필요가 있거나 이행에 수년이 필요한 계약의 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 장기계속계약을 체결할 수 있다. 이 경우 각 회계연도 예산의 범위에서 해당 계약을 이행하게 하여야 한다.

256) 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률

그런데, 2022년 이후 계속비 사업에 대한 소송이 줄어들며 간접비 소송의 제기 건수가 줄어든 부분은 있으나, 2024년에 새롭게 6건의 간접비 소송이 제기되었는데 이는 새롭게 제기된 소송은 모두 장기계속계약 사업에 대한 소송으로서 총 공사기간의 구속력을 인정받지 못하여 승소 이익이 크지 않을 것으로 판단하였던 계약 유형에 대해 오히려 소송이 다수 제기된 것임.

【 최근 10년 간 간접비 소송 제기 건수 】

(단위 : 건)

구분	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24
전체	5	7	20	19	21	10	5	1	3	6
계속비	3	6	9	12	21	8	2	0	1	0
장기계속	2	1	11	7	0	2	3	1	2	6

※ 자료: 국토교통부

이러한 상황은 시공사의 관점에서 볼 때 장기계속계약 사업에 대한 간접비 소송 승소율이 실제로는 낮지 않다는 점이 반영된 것으로 보임. 최근 10년 간 종결된 장기계속계약 사업 간접비 소송 26건에서 원고 패소(국가 승소)가 12건, 원고 승소 또는 일부승소(국가 패소 또는 일부패소)가 14건으로 53.8% 의 원고 승소율을 보임.

판례는 장기계속계약에서 계약 차수별 시공분을 준공하기 전에 시공사의 귀책사유 없이 해당 차수 준공기간이 연장되고, 준공 이전에 간접비를 청구하는 경우 간접비를 지급해야 한다고 판시[257]하고 있음. 즉, 준공기간 연장에서 시공사의 귀책이 없는 경우 시공사가 차수계약의 준공금액 수령 전까지

257) 서울고등법원, 2019나2057290 공사대금 등

간접비를 청구할 경우 일부라도 인용할 가능성이 생기는 것임. 이처럼 판례로 간접비 청구의 법적기준이 명확해지고 시공사들이 판례의 기준에 따라 간접비 청구 및 소송제기 절차를 진행한 결과 시공사의 승소율이 높아진 것으로 판단됨.

이러한 상황에서 국토교통부는 간접비 소송 대응 외에 이를 제도적으로 해결하기 위해 다양한 정책적 노력을 기울였어야 할 것으로 보이나 이 부분이 미흡했던 것으로 보임. 2017년 1월 1일 「총사업비 관리지침」 개정[258]을 통해 공사기간 연장에 따른 현장 유지 및 관리비용을 총사업비 조정을 통해 반영할 수 있는 근거 조항이 마련되었으나 국토교통부 차원에서 해당 조항에 근거하여 총사업비 조정을 신청한 사례가 없음. 또한, 해당 조항이 계속비 사업을 전제로 규정[259]되어 장기계속계약에 적용하기 어려운 상황임에도 이를 개정하기 위해 관계기관 간 협의를 진행한 바도 없음. 추가적으로, 해당 지침에 따르면 공사기간 연장의 책임소재·사유, 연장기일 등 관련 증빙자료를 총사업비 조정요구서와 함께 제출해야 하는데, 이러한 증빙서류를 작성하기 위한 내부적인 기준, 매뉴얼도 갖추어지지 않아 지침의 실제 적용이 어려운 것으로 보임.[260]

---

258) 「총사업비 관리지침」
제64조(시공 단계) ⑨ 발주기관의 책임 있는 사유 또는 천재·지변, 전쟁 등의 불가항력적 사유로 공사기간이 연장되고 이로 인해 공사현장의 유지 및 관리에 직접 필요한 비용(일반관리비·이윤 제외)이 추가로 발생하여 다음 각 호의 기준에 따라 협의 조정을 요청한 경우 실소요액을 반영하여 총사업비를 조정할 수 있다. 다만, 계약당사자간 책임이 혼재되어 있어 책임한계가 불명확한 경우에는 균분으로 한다.
1. 준공일 전년도 5월 31일까지 신청한다.
2. 공사기간 연장의 책임소재·사유, 연장기일 등 관련 증빙자료를 총사업비 조정요구서와 함께 제출해야 한다.

259) 장기계속계약은 연차별 계약이 이루어지며 연차 계약별로 준공 시점이 설정되는데, '준공일 전년도 5월 31일까지' 협의 조정을 요청해야 한다는 지침의 내용은 장기계속계약에 적용하기 어려움이 있음.

260) 이와 관련하여, 발주기관 담당자의 경우 예산부족, 내부감사, 책임소지 때문에 직접 검토하여 비용을 결정하기보다는 소송을 통해 금액을 확정짓는 방법을 선호하는 경향이 있을 수 있다는 의견도 있음.(남성민, 「국내 공공공사 공기연장 분쟁해결을 위한 공기연장 간접비 개산급 지급 가능성 연구」, 한양대학교, 석사학위논문, 2019.2., p.5)

이처럼 민간 및 공공부문 모두의 요인으로 인해 간접비로 인한 소송이 지속되고 소송을 통한 분쟁 해결이 일반화되는 것은 배상금 예산에 대한 이·전용 문제를 넘어서 공공·민간 모두의 행정력을 낭비하고 과도한 사회적 비용을 초래한다고 볼 수 있음. 따라서 간접비 관련 총사업비 조정을 위한 간접비 청구 기준 수립, 장기계속계약에도 적용 가능한 「총사업비 관리지침」 개선방안 마련 등 체계적·구체적인 제도개선 방안을 마련함으로써 사법적 해결이 아닌 행정적 해결을 도모하도록 노력할 필요가 있음.

참고 간접비 청구권 관련 계약 법령

「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」

제19조(물가변동 등에 따른 계약금액 조정) 각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 공사계약·제조계약·용역계약 또는 그 밖에 국고의 부담이 되는 계약을 체결한 다음 물가변동, 설계변경, 그 밖에 계약내용의 변경(천재지변, 전쟁 등 불가항력적 사유에 따른 경우를 포함한다)으로 인하여 계약금액을 조정(調整)할 필요가 있을 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 계약금액을 조정한다.

「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」

제66조(기타 계약내용의 변경으로 인한 계약금액의 조정) ①각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 법 제19조의 규정에 의하여 공사·제조등의 계약에 있어서 제64조 및 제65조의 규정에 의한 경우외에 공사기간·운반거리의 변경등 계약내용의 변경으로 계약금액을 조정하여야 할 필요가 있는 경우에는 그 변경된 내용에 따라 실비를 초과하지 아니하는 범위안에서 이를 조정한다.

「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행규칙」

제74조의3(기타 계약내용의 변경으로 인한 계약금액의 조정) ①영 제66조의 규정에 의한 공사기간, 운반거리의 변경 등 계약내용의 변경은 그 계약의 이행에 착수하기 전에 완료하여야 한다. 다만, 각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 계약이행의 지연으로 품질저하가 우려되는 등 긴급하게 계약을 이행하게 할 필요가 있는 때에는 계약상대자와 협의하여 계약내용 변경의 시기 등을 명확히 정하고, 계약내용을 변경하기 전에 우선 이행하게 할 수 있다.

「공사계약 일반조건(계약예규)」

제23조(기타 계약내용의 변경으로 인한 계약금액의 조정) ① 계약담당공무원은 공사계약에 있어서 제20조 및 제22조에 의한 경우 외에 공사기간·운반거리의 변경 등 계약내용의 변경으로 계약금액을 조정하여야 할 필요가 있는 경우에는 그 변경된 내용에 따라 실비를 초과하지 아니하는 범위안에서 이를 조정(하도급업체가 지출한 비용을 포함한다)하며, 계약예규 「정부입찰·계약 집행기준」 제16장(실비의 산정)을 적용한다.

② 제1항에 의한 계약내용의 변경은 변경되는 부분의 이행에 착수하기 전에 완료하여야 한다. 다만, 계약담당공무원은 계약이행의 지연으로 품질저하가 우려되는 등 긴급하게 계약을 이행하게 할 필요가 있는 때에는 계약상대자와 협의하여 계약내용 변경의 시기 등을 명확히 정하고, 계약내용을 변경하기 전에 계약을 이행하게 할 수 있다.

③ 제1항의 경우에는 제20조제5항을 준용한다.

④ 제1항에 의하여 계약금액이 증액될 때에는 계약상대자의 신청에 따라 조정하여야 한다.

제26조(계약기간의 연장) ① 계약상대자는 제25조제3항 각호의 어느 하나의 사유가 계약기간(장기계속공사의 경우에는 연차별 계약기간을 말한다. 이하 이 조에서 같다.)내에 발생한 경우에는 계약기간 종료전에 지체없이 제17조제1항제2호의 수정공정표를 첨부하여 계약담당공무원과 공사감독관에게 서면으로 계약기간의 연장신청을 하여야 한다. 다만, 연장사유가 계약기간내에 발생하여 계약기간 경과후 종료된 경우에는 동 사유가 종료된 후 즉시 계약기간

의 연장신청을 하여야 한다.
② 계약담당공무원은 제1항에 의한 계약기간연장 신청이 접수된 때에는 즉시 그 사실을 조사 확인하고 공사가 적절히 이행될 수 있도록 계약기간의 연장 등 필요한 조치를 하여야 한다.
③ 계약담당공무원은 제1항에 의한 연장청구를 승인하였을 경우에는 동 연장기간에 대하여는 제25조에 의한 지체상금을 부과하여서는 아니된다.
④ 제2항에 의하여 계약기간을 연장한 경우에는 제23조에 의하여 그 변경된 내용에 따라 실비를 초과하지 아니하는 범위안에서 계약금액을 조정한다. 다만, 제25조제3항 제5호의 사유에 의한 경우에는 그러하지 아니하다.
⑤ 계약상대자는 제40조에 의한 준공대가(장기계속계약의 경우에는 각 차수별 준공대가) 수령전까지 제4항에 의한 계약금액 조정신청을 하여야 한다.

4) 국도유지운영(1732-302)

○ 전기요금 인상에 따라 2023년, 2024년 연속으로 국도유지운영 사업의 공공요금 전용규모가 과다하게 발생하고 있는데, 2025년에도 공공요금 예산이 과소계상되어 같은 상황이 반복될 것으로 예상됨. 향후 국토교통부는 적정 예산을 반영하여 과도한 전용이 반복되지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

국도유지운영 사업은 일반국도 도로시설물 관리에 필요한 도로보수원 인건비, 국토관리사무소 공공요금 등에 소요되는 경상비를 편성·집행하는 사업임. 이 사업의 2024년도 당초 예산액은 726억 5,500만원으로, 전년도 이월액 1억 3,600만원, 이·전용액 138억 900만원을 더한 866억원 중 848억 8,500만원을 집행(98%)하고 8억 1,800만원을 이월하면서 8억 9,700만원을 불용함.

【 2024년도 국도유지운영 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
국도유지운영	72,655	72,655	136	13,809	86,600	84,885	818	897	73,820

※ 자료: 국토교통부

나) 공공요금 예산 현실화를 통해 과도한 전용 방지 필요

국도유지운영사업에 편성된 공공요금(220-02목) 예산은 일반국도 구간의 가로등 전기요금 등 공공요금 지출에 사용되는 예산으로, 2024년 394억 8,700만원이 편성되었는데 전용을 통해 146억 7,800만원을 증액(예산액 대비 37.2%)하여 533억 6,200만원을 집행하였음.

2022년까지 공공요금에 대한 전용규모·비율이 높지 않았으나, 2023년에 예산액 400억 9,800만원의 30.7%인 123억 2,700만원을 전용하여 집행하였고 이러한 추세가 2024년에도 지속되고 있음.

【 국도유지운영 사업 공공요금 연도별 집행내역 】

(단위 : 백만원)

연도	예산액 (A)	이전용액	전년도 이월액	예산 현액(B)	집행액 (C) [실집행액]	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액
2020년	36,673	1,938	49	38,660	38,604	105.3	99.9	11	45
2021년	38,330	2,027	11	40,368	40,098	104.6	99.3	15	255
2022년	39,480	2,979	15	42,474	42,152	106.8	99.2	23	299
2023년	40,098	12,327	23	52,448	51,865	129.3	98.9	97	485
2024년	39,487	14,678	97	54,262	53,362	135.1	98.3	627	273
2025년	39,776	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 과도한 전용에 대해서 2022년 10월부터 2023년 11월까지 전기요금이 큰 폭으로 상승하면서 전용이 불가피했다는 입장임. 그런데 2022년 10월 및 2023년 1월의 전기요금 인상 조치 이후 편성된 2024년 예산 및 2025년 예산 역시 전년도와 유사한 규모로 편성되어 있는 바, 공공요금 예산 부족과 전용 집행은 반복될 것으로 보임.

【 전력량요금(원/kWh) 비교표 】

(단위 : 원/kWh)

구분	'19.07	'21.01	'22.10	'23.01	'23.11	'24.01	'24.10
가로등갑(정액등)	37.5	35.7	40.2	44.3	47.2	47.2	47.2
- 증감		△1.8	4.5	4.1	2.9	-	-
가로등을(종량등)	85.9	80.9	93.2	104.6	112.6	112.6	112.6
- 증감		△5.0	12.3	11.4	8.0	-	

* 가로등갑 월 최저요금 1,220원, 가로등을 기본요금은 6,290으로 고정
※ 자료: 국토교통부

공공요금은 국도관리를 위한 필수적 경비로서 부족액이 발생하는 경우 이·전용은 불가피한데, 이·전용을 위한 재원을 확보하는 과정에서 다른 사업에 활용되어야 할 예산이 본래 목적과 다르게 집행될 수밖에 없어 그 규모를 최소화하는 것이 바람직함. 2024년 국도유지운영 사업의 공공요금 전용 재원은 주로 도로유지보수(1733-461) 사업의 공사비로 충당되었는데, 해당 예산은 도로포장 정비, 낙석·산사태 위험지구 정비 등 도로안전 강화를 위한 사업예산임.

【 2024년 국도유지운영 사업 공공요금 전용 재원 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 (2024.12.24)	도로유지보수 (1733-461)	공사비 (420-03)	679	국도유지운영 (1732-302)	공공요금 및 제세 (210-02)	공공요금 및 제세 예산 부족에 따른 전용
전용 (2024.12.17)	도로유지보수 (1733-461)	공사비 (420-03)	5,033	국도유지운영 (1732-302)	공공요금 및 제세 (210-02)	공공요금 및 제세 예산 부족에 따른 전용
전용 (2024.12.4..)	편의시설조성 (1752-464)	실시설계비 (420-02)	20	국도유지운영 (1732-302)	공공요금 및 제세 (210-02)	공공요금 및 제세 예산 부족에 따른 전용

구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
전용 (2024.12.4..)	편의시설조성 (1752-464)	공사비 (420-03)	927	국도유지운영 (1732-302)	공공요금 및 제세 (210-02)	공공요금 및 제세 예산 부족에 따른 전용
전용 (2024.12.4..)	편의시설조성 (1752-464)	감리비 (420-04)	239	국도유지운영 (1732-302)	공공요금 및 제세 (210-02)	공공요금 및 제세 예산 부족에 따른 전용
전용 (2024.10.14)	도로유지보수 (1733-461)	공사비 (420-03)	8,000	국도유지운영 (1732-302)	공공요금 및 제세 (210-02)	공공요금 및 제세 예산 부족에 따른 전용
전용 (2024.9.23..)	국도유지운영 (1732-302)	상용임금 (110-03)	23	국도유지운영 (1732-302)	공공요금 및 제세 (210-02)	공공요금 및 제세 예산 부족에 따른 전용

※ 자료: 국토교통부

향후 국토교통부는 국도유지운영 사업 공공요금 집행 추이를 반영하여 현실적으로 예산을 편성함으로써 과도한 전용이 반복되지 않도록 주의할 필요가 있음.

5) 도로유지보수(1733-461)

○ 도로유지보수 사업은 「국가재정법」에 따른 총액계상사업인데, 이 중 민간위탁사업비로 편성되는 도로통합관리시스템 운영 사업의 경우 사업 내용, 추진 경과, 다른 시스템 운영 사업과 비교 등을 종합적으로 고려할 때 총액계상 대상으로 부적절한 측면이 있음. 따라서 국토교통부는 도로통합관리시스템 운영 사업을 비총액사업으로 편성하는 방안을 추진할 필요가 있음.

가) 개요

도로유지보수 사업은 일반국도의 도로 포장보수, 낙석위험 비탈면 정비, 배수시설 개선 등 도로시설물을 보수하여 도로기능을 확보하려는 사업임.

이 사업의 2024년도 당초 예산액은 8,378억 500만원으로, 전년도 이월액 406억 5,000만원, 이·전용에 따른 감액 135억 4,200만원을 반영한 8,649억 1,300만원 중 8,107억 1,500만원을 집행(93.7%)하고 508억 9,300만원을 이월하면서 33억 500만원을 불용함.

【 2024년도 도로유지보수 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
도로유지보수	837,805	837,805	40,650	△13,542	864,913	810,715	50,893	3,305	866,507

※ 자료: 국토교통부

나) 도로통합관리시스템 운영 사업의 총액계상사업에서 제외 필요

도로유지보수 사업은 「국가재정법」 및 같은 법 시행령[261]에 따른 총액계상사업으로, 총액계상사업은 세부내용을 미리 확정하기 곤란하여 총액으로 예산에 계상하게 되는 사업을 의미함. 국토교통부 소관 총액계상사업으로는 도로유지보수 사업과 도로안전 및 환경개선 사업이 있음.

한편, 2024년 도로유지보수 사업 예산에는 민간위탁사업비(320-02)가 154억 4,000만원이 편성되었으며 전년도 이월액 34억 8,700만원, 이·전용액 1억 8,000만원을 더한 191억 700만원 중 155억 4,600만원을 집행하고 33억 1,300만원을 이월하며 2억 4,800만원을 불용하였음. 이 예산은 도로관리통합시스템(RMS) 운영을 한국건설기술연구원 및 국토안전관리원에 위탁하기 위한 예산임.

【 2024년도 도로유지보수 사업 중 민간위탁사업비 결산 】

(단위 : 백만원)

구분	2024년									2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경								
민간위탁사업비 (320-02)	15,440	15,440	3,487	180	-	19,107	15,546	3,313	248	15,440

※ 자료: 국토교통부

261) 「국가재정법」
제37조(총액계상) ①기획재정부장관은 대통령령으로 정하는 사업으로서 세부내용을 미리 확정하기 곤란한 사업의 경우에는 이를 총액으로 예산에 계상할 수 있다.
「국가재정법 시행령」
제12조(총액계상사업) ①법 제37조제1항에서 “대통령령이 정하는 사업”이라 함은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업으로서 기획재정부장관이 정하는 사업을 말한다.
1. 도로보수 사업
2. 도로안전 및 환경개선 사업

도로통합관리시스템 운영 사업은 도로포장관리시스템, 도로점용시스템 등 도로관리를 위한 10가지 종류의 시스템을 통합적으로 관리하는 사업으로 「도로법」, 하위 법령 및 고시[262]에 따라 한국건설기술연구원과 국토안전관리원이 사업을 수행하고 있음. 국토교통부는 2022년부터[263] 매년 한국건설기술연구원, 국토안전관리원과 이 사업 수행을 위한 수의계약을 체결하고 있으며 연도별로 대상 시스템과 과업범위[264]는 대동소이함.

【 2022~2024년 도로통합관리시스템 사업 범위 】

연도	시스템 범위
2022	도로포장관리시스템, 도로비탈면관리시스템, 도로표지센터, 도로제설관리시스템, 도로점용시스템, 도로불편신고관리시스템, 교통량정보 제공시스템, 도로 및 보수현황시스템, 교량 및 터널 관리시스템
2023	상동
2024	(추가) 비탈면상시계측
2025	상동

※ 자료: 국토교통부

262) 「도로법」
제59조(도로 계획 등의 정보화) ① 국토교통부장관은 도로의 계획, 건설, 보수, 유지·관리 등과 관련하여 다음 각 호의 업무에 관한 정보시스템을 개발하거나 기존 정보시스템을 지정하여 일반에게 보급할 수 있다.
2. 도로포장, 도로 비탈면, 교량 및 터널 등 도로시설물의 보수, 유지·관리에 관한 업무
제110조(권한의 위임·위탁) ③ 국토교통부장관은 제56조의2에 따른 도로대장 통합관리체계의 구축·운영 업무와 다음 각 호의 업무에 관한 도로관리청으로서의 업무를 대통령령으로 정하는 바에 따라 도로와 관련된 기관 또는 단체에 위탁할 수 있다.
4. 그 밖에 도로의 계획, 건설, 보수, 유지·관리에 관한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항
「도로법 시행령」
제101조(업무의 위탁) ① 법 제110조제3항제4호에서 "대통령령으로 정하는 사항"이란 다음 각 호의 업무에 관한 사항을 말한다.
1. 법 제59조제1항제2호에 따른 정보시스템의 관리 업무
② 국토교통부장관은 법 제110조제3항에 따라 업무를 위탁하려는 경우에는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관으로서 위탁 업무를 수행할 수 있는 인력과 장비를 갖추고 있다고 인정하는 기관에 위탁하여야 한다.
1. 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 또는 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따라 설립된 정부출연연구기관
2. 「민법」 제32조에 따라 국토교통부장관의 허가를 받아 설립된 비영리법인
3. 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관
③ 국토교통부장관은 제2항에 따라 업무를 위탁하는 경우에는 위탁받을 기관의 명칭·주소·대표자와 위탁하는 업무의 내용 및 처리방법, 그 밖에 필요한 사항을 고시하여야 한다.
263) 2021년 이전에는 도로통합관리시스템의 개별 시스템별로 계약을 위탁계약을 체결하였음.
264) 도로통합관리시스템의 시스템별 과업내용의 상세 내역은 【참고자료】 참조

그런데, 도로통합관리시스템 운영 사업의 경우 사전에 세부내용을 미리 확정하기 곤란한 사업으로 보기 어려워 총액계상사업으로 편성하는 것이 적절한 것인지에 대한 검토가 필요함. 도로통합관리시스템 운영 사업의 대상 시스템, 과업지시서 내용 등 사업의 세부내용이 매년 큰 차이가 없으며 예산 편성단계에서 사업의 세부내용을 충분히 확정할 수 있는 것으로 보임. 특히 2024년 결산 기준으로 국토교통부 소관 시스템관리 사업 중 총액계상사업에 해당하는 것은 도로통합관리시스템 운영 사업이 유일한데, 이 사업이 철도시설 이력관리 종합정보시스템 등 비총액 사업으로 편성된 국토교통부 소관 다른 시스템 사업들과 비교할 때 특별히 세부내용을 사전에 확정하기 곤란한 사례라고 보기도 어려움.

또한, 총액계상사업은 「국가재정법」에 따라 그 종류와 규모가 제한되어 있고, 예산편성 세부지침[265]에 따르면 사전에 예측가능하고 대상이 명확한 대규모 사업은 총액계상 사업에서 분리하도록 규정하고 있음.

이와 관련하여 2021회계연도 결산 심사 시 국토교통위원회는 시정요구사항으로 도로관리시스템 위탁 운영 등과 같이 사전에 사업계획과 내용이 명확하게 확정되는 사업에 대해서는 총액계상사업이 아닌 별도의 사업으로 편성하여 집행하는 방안에 대해 검토할 것을 의결한 바 있음.[266] 그런데 국토교통부는 「시정요구사항에 대한 후속 조치결과」에서 도로관리시스템 위탁 운영 사업이 '도로유지보수'와 연관성이 높아 총액계상으로 유지할 필요가 있다는 의견을 제시함.

265) 「2024년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」p.138
266) 시정요구유형: 제도개선

그러나, 도로통합관리시스템 위탁 운영 사업이 도로유지보수와 기능적으로 연계된다고 해서 시스템 관리 사업을 총액계상이 필요한 사업으로 볼 수 있는 것은 아님. 또한, 국토교통부는 도로유지보수 사업을 총액계상사업으로만 편성할 것을 전제로 위와 같은 의견을 제시한 것으로 판단되는데, 2025년 예산부터 도로안전 및 환경개선 사업을 총액계상사업(1731-461)과 비총액사업(1731-462)으로 구분하여 편성[267]한 사례가 있으므로 도로유지보수 사업도 이러한 편성 방식을 활용한다면 효과적으로 사업을 구분할 수 있을 것으로 판단됨.

267) 2021회계연도 국토교통위원회 결산 심사 시 도로안전 및 환경개선 사업의 천사대교 관리사무소 신축 사업을 총액계상사업으로 수행한 것과 관련하여 부적절한 예산 편성·집행이라는 지적이 제기된 바 있음.

【 2024년, 2025년 도로안전 및 환경개선사업 예산구조 】

(단위 : 백만원)

2024년 예산(총액)
공사비: 866,184
교량 및 터널보수: 558,100
교량기능개선: 50,000
안전시설정비: 168,084
보행자통행시설정비: 62,600
사고잦은곳개선: 22,400
과적차량단속시설: 5,000
사업추진비: 28
실시설계비: 12,960
감리비: 19,435
시설부대비: 2,693
민간위탁사업비: 73,000
기본조사설계비: 103,955

계: 1,078,255

총액에만 편성
비총액으로 일부이관
비총액으로 전부이관

2025년 예산(총액)
공사비 : 691,652
교량 및 터널보수: 567,143
교량기능개선: 49,917
안전시설정비: 74,592
사업추진비: 28
실시설계비: 12,005
감리비: 15,176
시설부대비: 1,849

2025년 예산(비총액)
공사비: 204,400
보행자통행시설정비: 61,600
사고잦은곳개선: 22,400
과적차량단속시설: 5.000
안전시설정비: 79,400
교량 및 터널보수: 36,000
실시설계비: 3,800
감리비: 6,860
시설부대비: 844
민간위탁사업비: 73,400
기본조사설계비: 124,300

계: 1,134,314

※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

따라서 국토교통부는 향후 도로유지보수 비총액사업을 신설하고 총액계상 사업으로 편성하기 적절하지 않은 도로통합관리시스템 운영 사업을 비총액사업으로 편성하는 방안을 추진할 필요가 있어 보임.

참고 도로통합관리시스템 과업내용 상세 (2025년)

구분		과업범위	예 산 (단위:백만원)
1	MS 총괄 및 기획 관리	- MS 업무 총괄 운영 및 기술업무 지원(비점포함) - 전산장비 운영 및 유지관리 - 도로관리시스템 담당자 집체 및 방문 교육 - 도로안전지킴이 업무 지원 - 도로장비관리시스템 수급 계획 관리 - 도로관리체계(MS) 운영 및 유지관리	937
2	도로포장관리시스템 (PMS)	- 일반국도 포장노면상태 전수조사를 통 한 보수·보강공법 및 우선순위 결정 - 재해·재난 요청구간 현장조사 및 분석 - 도로포장 지하공동 정밀조사 - 차선도색 시험시공 구간 모니터링 연구 - 유지보수 공법별 시험시공 성능 평가 및 모니터링 - 일반국도 차선관리시스템 기능개선 및 운영·유지관리 - 일반국도 D/B 관리시스템 기능개선 및 운영·유지관리 - 일반국도 포트홀관리시스템 기능개선 및 운영·유지관리	4,531
3	도로비탈면관리시스템 (CSMS) * 국토안전관리원 통합관리	- 비탈면 정밀조사 및 적정대책안 마련 - 비탈면 실시설계서 검토 - 깎기비탈면 현황도 보고서 검토 및 자료관리 - CSMS 기초조사 자료분석 및 연차별 비탈면 관리계획 수립 - 도로비탈면 관리 담당자 교육 - CSMS 웹페이지 유지관리	1,456
4	도로표지센터 (RSMC)	- 신설·개축도로에 대한 도로표지 적정성 검토 및 개선방안 제시 - 도로표지시스템 유지보수 및 운영·관리 - 관광도로표지 안내체계 개발 연구 - 도로표지 구조 안전 진단 매뉴얼 개발 연구 - 고령운전자를 위한 도로환경 개선정책 연구 - 도로표지 규칙 및 지침 개정 - 도로표지 관련 기술지원 및 민원처리	796
5	도로제설관리시스템 (RSMS)	- 제설대책/실적 관리, 제설정책 지원 - 도로제설 지침/업무수행요령 개정 기술지원 - 도로기상 관련 지원 업무 - 도로제설 시스템 운영	415

구분		과업범위	예 산 (단위:백만원)
6	도로점용시스템 (ROAS)	- 도로점용시스템 운영 - 도로점용시스템 유지보수 - 도로점용시스템 기능개선 - 도로점용허기 민원 등 조사·분석·지원 - 도로점용 관원 사례분석 등 정책지원	1,207
7	도로불편신고관리시스템 (RPRS)	- 2025년 도로안전 국민참여단 운영 - 개인정보 보호 점검 및 상시 모니터링 - 척척해결서비스 연계시스템 운영 및 장기 미처리 민원 모니터링 - 개인정보보호 및 관리자 요구 조치사항 척척 앱/웹 개선 - 고속도로 민원관리시스템 연계 서비스 개발	617
8	교통량정보 제공시스템 (TMS)	- 도로교통량 수시조사 - 도로교통량 상시조사 및 장비관리 - 도로교통량 통계연보 - 교통량정보시스템 운영 및 관리 - 외주사업 관리	1,916
9	도로 및 보수현황시스템 (RSIS)	- 도로 및 보수 현황 조사/통계 - 통계자료 점검 및 결과 관리 - 도로 및 보수 현황 집계/발간 - 헬프데스크 운영 및 사용자 워크숍 등 - 매뉴얼 및 지침 개정(안) - 도로 및 보수현황 시스템 관리 및 승인 통계 발간	365
10	교량 및 터널 관리시스템 (BMS & TIMS) * 국토안전관리원 통합관리	- 신규 및 기존 교량·터널의 정보 수집 및 갱신 - 교량 내진성능 관리 및 내진보강대책 실시 지원 - 주요 교량 및 터널에 대한 현장조사 - 도로 교량 및 터널 현황조서 작성 - 교량 및 터널 관리 담당자 교육 - 교량 유지관리 장기 전략 및 단기 계획 수립 지원 - 교량 유지관리 장기 전략 및 단기 계획 수립 지원 - 교량 IoT 계측 대상교량 선정 지원 - 교량 정보관리체계 개선 방안 수립 - 터널 방재등급 재평가 및 방재시설 보완계획 수립 지원 - 교량 및 터널 관리시스템 유지관리 및 기능개선 - 비용 및 성능 정보 관리 및 분석 - 교량 3차원 기반 정보관리체계 시범구축	2,200
11	비탈면상시계측 (CSIoT)	- 비탈면 계측데이터 분석 및 관리 - 비탈면 IoT 상황근무	1,000

6) 도로병목지점개선(1734-461), 위험도로개선(1740-461)

○ 도로병목지점개선 및 위험도로개선 사업의 경우 사업 추진방식과 관련하여 과도한 불용·이월을 방지하기 위하여 적정 규모의 예산 편성 및 철저한 집행관리가 필요하고 효율적 사업관리, 주기적 평가·환류 체계 구축 등을 통해 계획 기간 내 사업이 종료될 수 있도록 사업 구조를 체계화·효율화 할 필요가 있음. 또한 국도·국지도건설계획과의 중복 및 이로 인한 사업의 중도 취소 물량을 최소화하고 도로개량 사업을 체계적·효과적으로 관리하여 사업별 집행 효율성을 높일 수 있도록 개선하는 방안을 검토할 필요성이 있어 보임.

가) 개요

도로병목지점개선 사업은 도로의 구조로 인해 병목이 발생하는 교차로 개선 및 구간 확장 등을 통해 교통흐름을 개선하는 사업임. 이 사업의 2024년 예산은 2,607억 7,500만원으로 전년도 이월액 197억 4,800만원을 더한 예산현액 2,805억 2,300만원 중 2,195억 3,900만원을 집행(78.3%)하고 480억 7,100만원을 이월하며 129억 1,300만원을 불용함.

위험도로개선 사업은 도로폭 협소, 급커브 등 도로 구조가 취약하여 대형 교통사고가 우려되는 지점에 대해 도로선형을 개량하는 사업임. 이 사업의 2024년 예산은 1,596억 9,700만원으로 전년도 이월액 및 이·전용을 반영한 예산현액 2,053억 4,400만원 중 1,099억 2,500만원을 집행(53.5%)하고 519억 1,400만원을 이월하며 435억 500만원을 불용함.

【 2024년도 위험도로개선 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
도로병목지점개선	260,775	260,775	19,748	0	280,523	219,539	48,071	12,913	294,035
위험도로개선	159,697	159,697	48,065	△2,418	205,344	109,925	51,914	43,505	134,156

※ 자료: 국토교통부

나) 병목지점·위험도로 개선 사업 추진방식에 대한 보완 필요

도로병목지점개선 및 위험도로개선 사업은 일반국도 개량사업의 일환으로 1989년부터 5개년 단위 기본계획[268]을 수립하여 시행 중이며, 현재 7단계(2023~2027) 기본계획에 따른 사업이 진행 중임. 국토교통부는 기본계획 수립 시 지방국토관리청, 지방자치단체[269]로부터 수요조사서를 접수한 후 기준을 설정하여 대상 구간들을 정량적으로 평가한 후 사업 대상 구간을 선정하고 있으며, 도로병목지점개선 및 위험도로개선 사업 예산은 각 단계별 기본계획에 포함된 구간의 설계비, 공사비, 부대비가 반영된 것임.

【 병목지점·위험도로 개선 기본계획 단계별 현황 】

(단위 : 개소, 억원)

구분		1단계	2단계	3단계	4단계	5단계	6단계	7단계
병목지점	사업기간	'93-'97	'98-'02	'03-'07	'08-'12	'13-'17	'18-'22	'23-'27
	개소	203	864	945	586	503	434	372
	사업비	-	-	-	6,605	8,087	8,542	10,251
	평균	-	-	-	11.3	16.1	19.7	27.6
위험도로	사업기간	'89-'96	'97-'02	'03-'07	'08-'12	'13-'17	'18-'22	'23-'27
	개소	484	458	286	235	275	261	140
	사업비	2,077	4,990	3,656	3,540	5,801	7,342	6,640
	평균	4.3	10.9	12.8	15.1	21.1	28.1	47.4

* '-' 표시는 국토교통부에서 파악하지 못하고 있는 자료임.

※ 자료: 국토교통부

도로병목지점개선 및 위험도로개선 사업의 예산 집행내역과 사업 추진방식을 살펴보면 세 가지 측면에서 보완할 부분이 있는 것으로 생각됨.

268) 병목지점 및 위험도로 개선계획은 법정계획은 아니며, 「도로법」 제6조에 따른 도로관리계획의 하위계획임. 참고로 도로관리계획은 현재 제2차(2021~2025)까지 수립되었음.

269) 지자체는 위임국도에 대한 부분으로 인해 수요조사 진행. 위임국도는 도로법에 따라 국토교통부장관이 비용부담.

첫째, 2024년 두 사업 모두 대체로 전년 대비 집행률이 낮고 이월액 규모가 증가함. 특히 위험도로개선 사업의 경우 예산현액 대비 집행률이 53.5%, 본예산 대비 다음연도 이월액의 비율은 32.5%로 집행실적이 매우 저조한 것으로 보임.

【 도로병목지점개선 사업 연도별 집행내역 】

(단위 : 백만원)

연도	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액(B)	집행액 (C)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액
2018	122,800	27,419	△4,424	-	145,795	117,334	80.5	25,803	2,658
2019	123,600	25,802	0	-	149,402	139,357	93.3	7,087	2,958
2020	147,275	7,087	0	-	154,362	149,450	96.8	4,630	281
2021	169,823	4,630	-	-	174,453	162,188	93.0	11,955	310
2022	151,542	11,955	-	-	163,497	152,409	93.2	10,306	782
2023	137,088	10,036	18,879	-	166,273	145,866	87.7	19,748	659
2024	260,775	19,748	-	-	280,523	219,539	78.3	48,071	12,913

※ 자료: 국토교통부

【 위험도로개선 사업 연도별 집행내역 】

(단위 : 백만원)

연도	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액(B)	집행액 (C)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액
2018	117,800	25,012	△5,408	-	137,404	100,446	73.1	33,001	3,957
2019	127,855	33,001	-	-	160,856	140,174	87.1	17,565	3,022
2020	125,617	17,565	-	-	143,182	135,249	94.5	7,341	592
2021	148,608	7,341	-	-	155,949	147,142	94.4	8,156	651
2022	155,054	8,156	-	-	163,210	144,051	88.3	18,455	703
2023	159,943	18,455	△18,879	-	159,519	108,526	68.0	48,065	2,928
2024	159,697	48,065	△2,418	-	205,344	109,925	53.5	51,914	43,505

※ 자료: 국토교통부

두 사업의 2024년 예산 집행률, 연례적인 이월·불용 규모 등을 종합적으로 고려할 때 향후 예산 편성 시 적정 규모의 예산을 반영하도록 노력함과 동시에, 적극적 사업관리가 필요할 것으로 보임. 특히 위험도로개선 사업의 경우 2024년에

최근 7개년 중 최대 규모인 519억원을 이월하였는데, 2025년 예산 규모도 적지 않고(1,342억원) 최근 7개년 중 가장 예산 집행이 많았던 2021년 집행액이 1,471억원인 점을 감안할 때 2025년에도 큰 규모의 이월·불용이 우려되는 측면이 있음.

둘째, 도로병목지점개선 및 위험도로개선 사업은 단기간에 소규모의 예산투자로 교통정체 및 교통사고 위험을 해소하려는 것이 목적[270]인데, 각 사업이 계획기간 안에 마무리되지 못하고 있는 상황임. 전체 사업대상 중 계획기간(5년) 내 완료된 비율을 살펴보면 도로병목지점개선 사업의 6단계 계획('18~'22) 중 61.8%, 5단계 계획('13~'17) 중 78.7%, 위험도로개선사업의 6단계 계획('18~'22) 중 62.7%, 5단계 계획('13~'17) 중 68.4%만이 완료된 상황임. 10년 내 종료 비율을 살펴 보면 5단계 계획 기준 도로병목지점개선 사업 89.1%, 위험도로개선 사업이 93.5%로, 10년에 걸쳐 대부분의 계획물량이 마무리되는 실정임을 알 수 있음.

【 병목지점·위험도로 개선 사업 기간별 종료 내역 】

(단위 : 건)

구분		전체물량	5년(계획기간) 내 종료	10년 내 종료	사업취소
5단계	병목지점	503	396(78.7%)	448(89.1%)	54
	위험도로	275	188(68.4%)	257(93.5%)	19
6단계	병목지점	434	268(61.8%)	-	60
	위험도로	261	161(62.7%)	-	29

※ 자료: 국토교통부

따라서 두 사업의 기본계획 수립 시점부터 선정대상 물량 및 규모를 기간 내 종료 가능한 수준으로 설정하거나 장기간이 소요되는 사업은 별도 체계를 구축하는 등 사업 구조를 보다 체계화·효율화할 필요가 있음.

270) 국토교통부(2020), 『2020 도로업무 편람』, pp.364~367

셋째, 도로병목지점개선 및 위험도로개선 계획에 포함되었으나 이후 국도·국지도 건설계획에 포함되어 사업이 취소되는 경우가 다수 발생하고 있음. 도로병목지점개선 사업의 경우 6단계 434건 중 60건이 취소되었는데, 이 중 27건이 국도·국지도 건설계획 포함에 따른 것이며, 위험도로개선 사업의 6단계 261건 중 29건이 취소되었는데 이 중 4건이 같은 사유임.[271]

이러한 사례가 빈번하게 발생하는 이유는 국도·국지도 건설사업에서 도로 신설 외에 개량사업이 차지하는 비중이 늘고 있고, 차로를 확대하고 선형을 개량하는 사업의 내용이 병목지점·위험도로 개선 사업과 실질적으로 유사하기 때문임. 이에 사업의 중도 취소 물량을 최소화하고 도로개량 사업을 체계적·효과적으로 관리하여 사업별 집행 효율성을 높일 수 있도록 개선하는 방안을 검토할 필요성이 있어 보임.

271) 참고로, 사업취소 건수가 많은 것도 문제점의 하나인데 5단계 도로병복지점개선사업의 503건 중 54건, 위험보로개선 사업의 275건 중 19건이 취소되었음.

7) 한국도로공사 운영

○ 2024년 한국도로공사의 장기법적소송충당부채는 7,886억 7,000만원으로 그 규모가 상당하며 최근에 매우 크게 증가하였음. 장기법적소송충당부채는 하급심 패소 시부터 계상되어 소송 종결시까지 지속되므로 경영의 부담으로 작용할 수 있음. 한국도로공사는 근로자지위확인 및 임금청구 소송에 적극 대응하여 큰 규모의 장기법적소송충당부채가 과도하게 지속되는 문제를 방지할 필요가 있음. 또한, 용역업체 소속 근로자에 대한 노무관리 체계를 정비하여 유사한 갈등이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 결산 개요

한국도로공사는 「한국도로공사법」에 따라 설립되어 도로의 설치·관리와 이와 관련된 사업을 수행하는 기관으로 공공기관 유형 중 준시장형 공기업에 해당함.

2024년 재무 현황을 살펴보면, 자산이 87조 1,261억원, 부채 41조 5,025억원, 자본 45조 6,236억원으로 부채 비율은 91%임. 2021년~2024년 간 부채비율[272]은 100%미만을 유지하고 있으나, 지속적으로 증가하는 추세임.

【 한국도로공사 재무 현황 】

(단위 : 억원, %)

구 분	'21년	'22년	'23년	'24년
자 산	734,021	783,082	822,418	871,261
부 채	332,833	358,300	383,391	415,025
자 본	401,188	424,782	439,027	456,236
부채비율	83.0	84.4	87.3	91.0

※ 자료: 한국도로공사

272) 자본 대비 부채의 비율

2024년 수입·지출 현황을 살펴 보면, 수입 항목 중 간접 지원에 고속도로 통행료, 휴게시설 임대료가 포함되어 있으며 출자금, 차입금을 제외하면 해당 수입들이 한국도로공사 운영 수입의 대부분을 차지하고 있음. 참고로 출자금은 고속도로건설 사업예산의 정부 부담분(40%)에 해당하는 재원임. 지출 중 사업비의 경우 고속도로건설, 유지관리, 시설개량 등에 소요되는 예산임.

【 한국도로공사 수입・지출 현황 】

(단위 : 백만원)

구분			2021년 결산	2022년 결산	2023년 결산	2024년 결산
수입	정부 지원 수입	직접 지원	-	-	-	-
		간접 지원	5,375,829	5,595,155	5,542,784	5,425,296
	출자금		2,047,302	2,325,026	1,426,113	1,758,831
	차입금		5,036,900	6,035,062	7,909,885	6,589,554
	기타		856,521	934,735	1,501,818	1,809,586
지출	인건비		575,072	593,748	612,501	621,864
	경상운영비		197,053	192,855	197,565	207,307
	사업비		8,160,094	9,032,935	8,617,572	9,161,879
	차입 상환금		3,153,448	4,081,428	5,354,603	4,187,813
	기타		1,230,885	989,012	1,598,359	1,404,404
수입・지출 합계			13,316,552	14,889,978	16,380,600	15,583,267

※ 자료: 한국도로공사

나) 경영 부담을 초래하는 장기법적소송충당부채 적극 대응 필요

2024년 재무결산에서 부채를 분석해 보면 총 41조 5,025억원 중 유동부채가 6조 3,383억원, 비유동부채가 35조 1,642억원이며,[273] 비유동부채 중 장기법적소송충당부채로 7,925억 6,000만원이 계상되어 있음. 장기법적소송충당부채란 손해배상 등 법적소송과 관련한 의무를 이행하기 위한 금액에 대한 최선의 추정치 중 12개월 이내 결제되지 않을 것으로 기대되는 금액을 의미함.[274]

【 2024년 부채 구성(장기법적소송충당부채 관련) 】

(단위 : 억원)

부채 계	유동부채	비유동부채	
			장기법적소송충당부채
415,025	63,383	351,642	7,925.6

※ 자료: 국토교통부

장기법적소송충당부채 중 대부분을 차지하는 것이 요금수납원, 안전순찰원, 당직보조원 등과 관련된 근로자지위확인 소송 및 이에 기반한 임금청구 소송으로, 2024년 이들 소송과 관련된 부채는 7,886억 7,000만원이며 전체 장기법적소송충당부채 중 99.5%를 차지함.

장기법적소송충당부채는 소송가액이 모두 반영되는 것은 아니며 하급심 패소 시 패소한 금액을 충당부채로 인식하고 상급심에서 판결이 변동되는

273) 유동부채란 재무상태표 기준 1년 이내에 상환해야 하는 부채를, 비유동부채는 1년을 초과한 이후 상환하게 되는 부채를 의미함.
274) 기획재정부, 「2024회계연도 계정과목 해설 및 계정체계」, p.32

경우 판결 내용을 반영하여 부채 규모가 일부 조정될 수 있음. 그러나 3심, 파기환송심, 또는 다른 사유로 소송이 종결되는 경우 부채가 전액 환입처리[275]될 때까지 장기법적소송충당부채는 지속적으로 계상됨.

2015년~2024년 근로자 지위확인 및 임금소송과 관련된 부채 규모를 산출해 보면 2017년에 313억원으로 처음 계상된 이후 2019년에 3,205억원으로 크게 상승하였고 2022년부터 2024년까지 7,000억원 이상을 유지하고 있어 최근에 규모가 매우 크게 증가한 상황임.

【 최근 10개년 장기법적소송충당부채 규모 】

(별도기준, 단위 : 억원)

구분	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24
근로자지위 및 임금	-	-	313	285	3,205	5,893	6,148	7,265	7,939	7,887
전체	46	65	350	327	3,258	5,927	6,193	7,358	8,040	7,926

※ 자료: 한국도로공사

그리고, 해당 소송들의 규모를 분석해 보면 총 163건, 원고 수는 21,306명, 소가(訴價)는 1조 2,860억원으로 소송 규모가 매우 커 소송의 주요 결과가 그 자체로 사회적 이슈가 되고 있는 상황임.[276]그리고 총 163건의 소송 중 153건(93.9%)이 1심 및 2심 단계로서 장기법적소송충당부채로 지속적으로 계상될 가능성이 높아 재무적인 부담이 될 것으로 판단됨.

275) '환입(還入)'한다는 것은 계상되어 있던 부채를 없애는 것을 의미함.
276) 연합뉴스, 「도로공사 외주 수납원 고용소송, 1·2심 모두 "직접 고용대상"」, 2024.4.8.
경향신문, 「"모든 수납원은 도로공사 직원"…1년 투쟁 마침표」, 2020.5.15. 등

【 근로자 지위확인 및 임금소송 현황(2025. 6. 1. 현재) 】

(단위 : 억원, 명)

구 분		계	1심	2심	3심	파기환송	비 고
요금 수납원	건 수	127	51	73	1	2	직접 고용, 자회사 전환
	원 고	19,766	6,533	12,562	11	660	
	소 가	11,830	2,480	8,941	7	402	
안전 순찰원	건 수	29	5	21	2	1	직접 고용
	원 고	1,343	42	1,138	72	91	
	소 가	851	23	756	31	41	
당직 보조원	건 수	5		1		4	직접 고용
	원 고	100		46		54	
	소 가	126		57		69	
ITS 유지관리	건 수	2		2	-	-	외주 용역 유지
	원 고	97		97	-	-	
	소 가	53		53	-	-	

* 총 163건, 원고 21,306명, 소가 12,860억원

※ 자료: 한국도로공사

이 소송들의 내용을 살펴 보면, 요금수납원, 안전순찰원, 당직보조원 등 과거 외주업체에 소속되어 한국도로공사의 업무를 수행한 근로자들과 관련된 것으로, 법적 쟁점은 ① 한국도로공사와 외주업체 간 용역계약이 불법파견에 해당하여 「파견근로자 보호 등에 관한 법률」[277]에 따라 해당 근로자들에 대한 한국도로공사의 직접고용의무가 인정되는지 여부 및 ② 직접고용의무가 인정되는 경우 지급의무가 발생하는 임금 수준임.

277) 「파견근로자 보호 등에 관한 법률」
제6조의2(고용의무) ① 사용사업주가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 파견근로자를 직접 고용하여야 한다.
1. 제5조제1항의 근로자파견 대상 업무에 해당하지 아니하는 업무에서 파견근로자를 사용하는 경우(제5조제2항에 따라 근로자파견사업을 한 경우는 제외한다)
2. 제5조제3항을 위반하여 파견근로자를 사용하는 경우
3. 제6조제2항을 위반하여 2년을 초과하여 계속적으로 파견근로자를 사용하는 경우
4. 제6조제4항을 위반하여 파견근로자를 사용하는 경우
5. 제7조제3항을 위반하여 근로자파견의 역무를 제공받은 경우

개별 소송 건마다 차이는 있으나 8,000억원에 가까운 장기법적소송충당부채 규모를 감안할 때 1심 이상에서 근로자지위를 인정받은, 즉 불법 파견이 인정된 원고 규모가 상당할 것으로 보임. 현재 요금수납원은 한국도로공사서비스(자회사)에서 직접 고용 형태로, 안전순찰원, 당직보도원의 경우 한국도로공사 소속으로 직접 고용 형태로 전환한 상태이므로 직접 고용 이후 근로자들에 대해서는 위와 같은 문제가 발생하지 않을 것으로 보이나,[278] 직접 고용 이전 외주 업체에서 해당 업무를 수행한 근로자 전체 규모를 정확하게 파악하지 못하고 있어 관련 소송이 지속될 여지가 있음.

아울러, ITS 유지관리 등 외부 용역업체 활용을 유지하는 영역에서의 분쟁 가능성도 남은 상황임. 한국도로공사는 ITS 유지관리의 경우 민간 업체의 전문성·기술을 필요로 하므로 이와 같은 영역은 외부 용역을 유지하는 것이 필요하다는 입장인데, 「파견근로자 보호 등에 관한 법률」 등 노무관리상 문제가 발생하는 경우 법적 분쟁으로 불거질 소지가 있음.

따라서 한국도로공사는 우선 근로자지위확인 및 임금청구 소송에 적극적으로 대응하여 큰 규모의 장기법적소송충당부채가 과도하게 지속되는 문제를 방지할 필요가 있음. 또한, 용역업체 소속 근로자와 위와 같은 문제가 반복적으로 발생하고 있으므로 업무상 지휘·감독 및 복무관리 등 노무관리 체계를 정비하여 유사한 갈등이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

278) 요금수납원, 안전순찰원은 2019년, 당직보조원은 2018년 직접 고용으로 전환됨.

나. 철도계정

1) 일반철도건설(2631)

○ 2024년 일반철도건설 단위사업의 국가철도공단 출연금 기준 실집행률은 47.4%로서 매년 저조한 실집행률을 보이고 있는 바, 국토교통부는 일반철도건설 단위사업 예산 집행 부진이 반복되는 구조적 이유를 파악하고 기존에 수립한 집행점검 등 제도 개선사항의 효과를 분석·평가하고 실질적으로 효과성 있는 제도 개선 방안을 모색할 필요가 있음.

가) 개요

일반철도건설 단위사업은 국가철도망구축계획에 따라 일반철도 건설을 추진하기 위한 사업으로 23개의 세부사업으로 구성됨.

이 사업의 2024년도 당초 예산액은 2조 750억 7,500만원으로 이 중 1조 6,074억 5,400만원을 집행(77.5%)하고 4,676억 2,100만원을 불용함.

【 2024년도 일반철도건설 단위사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
일반철도건설	2,075,075	2,075,075	0	0	2,075,075	1,607,454	0	467,621	1,252,153

※ 자료: 국토교통부

나) 일반철도건설 연례적 집행 부진의 구조적 개선방안 마련 필요

국토교통부는 일반철도건설 사업예산을 국가철도공단으로 출연하고, 국가철도공단은 출연받은 예산을 집행하며 각 연도별 잔액이 발생하는 경우 국가철도공단은 철도건설이 완료될 때까지 이를 이월하여 집행하고 있음.[279)]

일반철도건설 사업 결산을 살펴보면, 국토교통부는 국가철도공단으로 전체 사업예산 2조 750억 7,500만원 중 1조 6,293억 6,900만원을 교부하였고, 국가철도공단은 이 교부예산과 전년도 이월액을 포함한 3조 4,797억 2,900만원 중 1조 6,504억 3,600만원을 집행(47.4%)하고 1조 8,292억 9,300만원이 국가철도공단에 유보되었음.

일반철도건설 사업 결산을 살펴보면, 국토교통부는 국가철도공단으로 전체 사업예산 2조 750억 7,500만원 중 1조 6,074억 5,400만원을 교부하였고, 국가철도공단은 이 교부예산과 전년도 이월액을 포함한 3조 4,578억 1,500만원 중 1조 6,495억 6,300만원을 집행(47.7%)하고 1조 8,082억 5,200만원이 국가철도공단에 유보되었음.

최근 10년(2015년~2024년) 일반철도건설 단위사업 결산을 살펴보면 국가철도공단 교부현액 대비 예산 집행률은 41.4%를 보인 2022년을 제외하면 2024년이 47.7%로 가장 저조한 수준이며, 국가철도공단 실집행액 기준으로 2021년 이전(2015년~2021년)에는 평균 3조 3,298억원을 집행하였으나 2022년

279) 「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」(국토교통부훈령)
제9조(출연금의 사용) ③ 출연사업자는 수행기간이 정해진 출연사업에 대한 출연금의 경우에는 수행기간 내에 사용함을 원칙으로 한다.
④ 출연사업자는 집행잔액이 발생한 경우에는 당해 출연사업에 사용할 수 있다.

부터 1조원대로 하락하고 2024년까지 1조원대를 유지하고 있음. 이처럼 예산 집행이 부진하면서 국가철도공단 출연금 유보액도 늘고 있는데, 최근 10개년 평균 규모는 1조 4,040억원, 최근 3개년(2022년~2024년) 평균은 1조 9,123억원 수준으로 나타남.

【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)
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	1,850,361
2024	2,075,075	1,607,454	3,457,815	1,649,563	47.7	1,808,252
평균치	3,149,185	3,010,370	4,238,865	2,834,051	75.4	1,403,967

※ 자료: 국토교통부

일반철도건설 단위사업의 사업비 집행 부진은 지속적으로 발생하는 문제로서 최근 3개년 결산(2021~2023) 심사 때마다 연례적으로 지적을 받은 바 있음.[280]

또한, 국토교통부는 2020년 출연사업에 대한 집행 점검을 강화하는 내용을

280) 구체적인 시정요구 내역은 아래와 같음.

포함한「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」(국토교통부훈령)[281]을 제정·시행하였는데, 이 규정에 따르면 출연사업자는 매월 재정집행 실적을 국토교통부장관에게 보고하면서 집행 부진 사업에 대해서는 효율화 대책을 마련하여 함께 보고하여야 하고, 국토교통부장관은 특정 사업에 대해 출연금 관리현황을 점검할 수 있으며 이에 따라 현장조사 및 관련 조치를 할 수 있고, 집행점검결과를 다음연도 예산편성에 반영하여야 함.[282]

그런데, 2024년 예산 실집행률[283] 저조(50% 미만) 사업을 분석해 보면 2023년 예산이 편성되지 않은 호남선(가수원~논산) 고속화 사업을 제외한 모든 사업의 2023년 실집행률도 저조하였음. 또한, 일부 사업의 경우 2023년, 2024년

회계연도	지적사항 및 시정요구사항
2023년	○ 국토교통부는 일반철도 건설사업의 추진 계획을 면밀히 수립하고, 적정 예산을 편성하며, 연도 내 집행이 어려운 사업에 대해 국가철도공단에 예산을 교부하지 않는 등 연례적인 실집행 부진이 재발하지 않도록 할 것 (주의)
2022년	○ 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(시정) ○ 국토교통부는 일반철도사업 예산을 수시배정하는 방안을 고려할 것(제도개선)
2021년	○ 국토교통부는 향후 일반철도 건설 사업의 집행가능성 및 사업계획 수립 소요 기간을 고려한 적정 사업비를 편성하는 등 재정운용 효율성 제고 방안을 강구할 것 (시정)

281) 「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」
제10조(점검 등 관리) ① 출연사업자는 매월 1회이상 재정집행 실적을 자체 점검하고 그 결과를 익 월 10일까지 국토교통부장관에 보고하여야 한다. 이 경우 재정집행이 부진한 출연사업의 경우 재정집행 효율화 대책을 마련하여 함께 보고하여야 한다.
② 국토교통부장관은 출연사업이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 출연사업자의 출연금 관리현황을 점검할 수 있다.
1. 총사업비관리대상 출연사업인 경우
2. 재정 집행이 부진하거나 총사업비 증액 규모가 높은 출연사업인 경우
3. 그 밖에 국토교통부장관의 집행점검이 필요하다고 인정하는 경우
③ 국토교통부장관은 제1항의 점검결과에 따라 필요한 경우 현장조사를 실시하고, 조사 결과에 따라 필요한 조치를 하여야 한다.
④ 국토교통부장관은 제1항 내지 제2항에 따른 점검결과를 다음연도 출연금 예산편성에 반영하여야 한다.
282) 국가철도공단에서 매월 제출하고 있는 공정 현황, 집행부진사유 사례는 【참고자료】 참조
283) 국가철도공단 교부현액(당해연도 교부액, 전년도 이월액 합산) 대비 집행액 비율

실집행률이 모두 30% 미만으로 저조함에도 불구하고 2025년 1,000억원 이상의 높은 예산이 편성되는 등 집행률과 예산편성 간 연계가 미흡한 측면도 있는 것으로 보임.

【 2024년 일반철도건설 중 실집행 부진사업(50% 미만) 내역 】

(단위 : 백만원)

세부사업	23년 실집행률	24년 실집행률	24년 예산	25년 예산	집행 저조사유
이천~문경 철도건설	56.3	44.9	42,290	1,500	충주역사(신설) 절대공기(`24.7~`26.6) 대비 예산 과배정으로 해당 예산을 이월하여 실집행률 부진
장항선 개량 2단계	58.1	47.0	103,760	51,900	광역상수도관(수자원공사) 이설 지연 및 토공구간 교량화 민원(다짐마을)으로 인한 공정 부진으로 실집행률 부진
장항선 (신창~대야) 복선전철	41.8	23.5	99,889	49,945	선행 사업인 장항선 개량 2단계 사업(복선노반 단선전철)의 공사 지연으로 본 공사(궤도 등 후속공사) 공정 부진
천안~청주공항 복선전철	8.5	3.7	46,766	23,383	타당성 재조사(`22.6) 후 설계(`22.12~) 중으로 용지비, 공사비 등 실집행 불가하여 집행 한계
수서~광주 복선전철	13.2	28.0	4,000	27,700	설계(`23.8~) 중으로 미집행 예산은 턴키공구 실시설계 비용으로 턴키공사 계약체결 후 집행 가능하나, 관계기관 협의 및 각종 민원(노선변경 요구 등)으로 설계 일정 소요
대구산업선 철도건설	2.6	3.8	241,904	120,952	사업계획 적정성 재검토(`24.11.~) 및 설계 중(`22.11~)으로 용지비, 공사비 등 실집행 불가하여 집행 한계
남부내륙철도	23.1	8.1	237,726	118,863	사업계획 적정성 재검토(23.9~`24.6) 후 설계 진행 중으로 용지비, 공사비 등 실집행 불가하여 집행 부진
광주송정~순천 전철화	6.3	6.5	38,184	19,092	전 공구 설계 중(`23.8~)으로 설계기간 소요 및 공사비, 용지비 등 실집행 불가하여 집행 한계
문경~김천 철도건설	0.0	0.0	3,000	6,000	관계기관 협의, 총사업비 협의 등 기본계획(`23.3~) 수립을 위한 행정절차 중으로 설계 미착수되어 실집행 한계
충북선 고속화	0.0	7.0	39,713	19,857	전 공구 설계 중(`24.8~)으로 설계기간 소요 및 용지비, 공사비 등 실집행 불가하여 집행 한계
호남선(가수원~논산) 고속화	-	0.0	10,000	1,000	관계기관 협의, 총사업비 협의 등 기본계획(`23.1~) 수립을 위한 행정절차 중으로 설계 미착수되어 실집행 한계

※ 자료: 국토교통부

일반철도건설 예산의 집행 부진은 단순히 철도건설의 지연에만 그치는 것이 아니라 철도교통망 구축이 계획대로 추진되지 못함에 따라 국민 이동 편의성 제고, 물류 확장 등 철도건설의 국가경제적 효과를 약화시킬 수 있으며, 연평균 1조 4,000억원 규모의 예산이 국가철도공단 출연금으로 유보됨에 따라 국가 전체적 측면의 재정운용 효율성을 저해하는 문제도 있음.

따라서 국토교통부는 일반철도건설 단위사업 예산 집행이 지속적으로 부진한 구조적 이유를 파악하고, 기존에 수립한 집행점검 등 제도 개선사항의 효과를 분석·평가하고 실질적으로 효과성 있는 제도 개선 방안을 모색할 필요가 있음.

참고 **국가철도공단 제출 공정 현황 및 집행부진사유 사례(2023년 12월)**

□ 사업비 실집행 및 공정 현황

('23년 12월 말 기준)

사업명		사업비 실집행(억원)			누계 공정률(%)		
		계획	집행	집행률(%)	계획	실적	대비
합 계		48,782	24,435	50.1	-	-	-
고속철도	계	6,884	5,790	84.1	-	-	-
	경부고속철도 2단계	517	83	16.1	96.0	95.2	99.2
	호남고속철도 2단계(광주~고막원)	2,242	1,884	84.0	30.4	27.4	90.1
	인천발 KTX	579	339	58.5	18.5	17.5	94.6
	수원발 KTX	506	444	87.7	25.4	24.1	94.9
	평택~오송 2복선화	3,040	3,040	100.0	7.1	8.1	114.1
일반철도	계	26,311	15,861	60.3	-	-	-
	포항~삼척 철도건설	1,866	623	33.4	95.5	95.7	100.2
	보성~임성리 철도건설	1,094	957	87.5	93.0	94.7	101.8
	원주~제천 복선전철	192	160	83.3	99.0	98.9	99.9
	울산~포항 복선전철	197	101	51.3	99.2	99.3	100.1
	원주~강릉 철도건설	9	2	22.2	100.0	100.0	100.0
	부전~마산 복선전철	52	5	9.6	96.8	95.4	98.6
	부산~울산 복선전철	300	176	58.7	100	99.6	99.6
	익산~대야 철도건설	1	1	100.0	100.0	100.0	100.0
	이천~문경 철도건설	3,492	1,747	50.0	91.2	93.0	102.0
	군장산단 인입철도	83	60	72.3	100.0	99.6	99.6
	포승~평택 철도건설	441	261	59.2	66.7	66.3	99.4
	대구선 복선전철	14	0	0.0	99.0	98.7	99.7
	서해선 복선전철	1,368	1,368	100.0	93.6	94.7	101.2
	울산신항 인입철도	11	5	45.5	99.7	99.6	99.9
	영천~신경주 복선전철	215	175	81.4	98.0	98.0	100.0
	장항선 계량 2단계	1,777	863	48.6	45.4	42.2	93.0
	동두천~연천 복선전철	528	351	66.5	94.6	94.1	99.5
	도담~영천 복선전철	3,838	2,743	71.5	94.1	94.4	100.3
	인덕원~동탄 복선전철	2,773	1,975	71.2	9.0	2.5	27.8
	장항선 복선전철	1,918	684	35.7	29.8	28.6	96.0
	월곶~판교 복선전철	3,402	2,547	74.9	15.0	5.3	35.3
	진주~광양 전철화	177	65	36.7	99.1	99.8	100.7
	포항~동해 전철화	2,563	992	38.7	51.2	63.0	123.0
철도건설 (설계)	계	15,587	2,784	17.9	-	-	-
	천안~청주공항 복선전철	338	28	8.3	1.9	2.0	105.3
	여주~원주 복선전철	1,153	385	33.4	12.0	1.0	8.3
	춘천~속초 철도건설	3,258	443	13.6	4.6	4.6	100.0
	남부내륙철도	2,153	389	18.1	1.3	2.0	153.8
	강릉~제진 철도건설	4,153	1,367	32.9	4.3	4.6	107.0
	대구산업선 철도건설	2,163	45	2.08	0.3	0.4	133.3
	석문산단 인입철도	431	23	5.34	0.8	0.8	100.0
	광주송정~순천 철도건설	1,938	104	5.37	0.1	0.2	200

□ 고속·일반철도 건설사업 집행 실적 및 부진사유

사업명		'23년 예산(억원)			집행 실적		사업비 집행 부진사유
		이월	본	합계	집행액	집행률(%)	
합 계		22,706	26,076	48,782	24,435	50.1	-
고속철도	계	2,539	4,345	6,884	5,790	84.1	-
	경부고속철도 2단계	517	0	517	83	16.1	철도공사 등 인·허가 승인 지연에 따른 공사착수 순연
	호남고속철도2단계(광주~고막원)	719	1,523	2,242	1,884	84.0	정상추진 중
	인천발 KTX	225	354	579	339	58.5	사업 간(인천발→평택~오송) 조정(340억원) 시행
	수원발 KTX	245	261	506	444	87.7	연도말 추가 기성 집행으로 만회
	평택~오송 2복선화	833	2,207	3,040	3,040	100.0	정상추진 중
일반철도	계	14,968	11,343	26,311	15,861	60.3	-
	포항~삼척 철도건설	1,634	232	1,866	623	33.4	'24년 개통에 따른 잔여 공정(부대공) 추진으로 집행 여력 부족
	보성~임성리 철도건설	740	354	1,094	957	87.5	'24년 개통에 따른 잔여 공정(부대공) 추진으로 집행 여력 부족
	원주~제천 복선전철	154	38	192	160	83.3	잔여 사업비(32억원) 반납 예정
	울산~포항 복선전철	197	0	197	101	51.3	안강정거장 침출수 저감대책 마련으로 인한 사업비 연이월 예정
	원주~강릉 철도건설	9	0	9	2	22.2	잔여 사업비(7억원) 반납 예정
	부전~마산 복선전철	52	0	52	5	9.6	대체시설 미확정으로 인한 관계기관 협의 보류에 따른 토지 매수 지연
	부산~울산 복선전철	300	0	300	176	58.7	울산 차량기지 대체녹지 조성공사 추진 지연으로 집행 순연
	익산~대야 철도건설	1	0	1	1	100.0	정상추진 중
	이천~문경 철도건설	2,005	1,487	3,492	1,747	50.0	'24년 개통에 따른 잔여 공정(부대공) 추진으로 집행 여력 부족
	군장산단 인입철도	83	0	83	60	72.3	레미콘 수급 지연으로 인한 공정 순연에 따른 집행 한계
	포승~평택 철도건설	191	250	441	261	59.2	'24년 개통에 따른 잔여 공정(부대공) 추진으로 집행 여력 부족
	대구선 복선전철	14	0	14	0	0.0	잔여 사업비(14억원) 반납 예정
	서해선 복선전철	128	1,240	1,368	1,368	100.0	정상추진 중
	울산신항 인입철도	11	0	11	5	45.5	무지번 토지 지번 부여 지연에 따른 측량 및 토지보상 지연
	영천~신경주 복선전철	215	0	215	175	81.4	지적확정측량 지연으로 인한 증용지 손실보상 인이월 시행
	장항선개량 2단계	656	1,121	1,777	863	48.6	임시선 관련 지장가옥 협의 지연에 따른 용도변경(임대→편입) 추진으로 인한 착공 순연
	동두천~연천 복선전철	1	527	528	351	66.5	'23년 12월 개통에 따른 집행 여력 부족
	도담~영천 복선전철	1,266	2,572	3,838	2,743	71.5	안동~영천 복선화 공사발주 지연 등으로 인한 집행 한계
	인덕원~동탄 복선전철	1,585	1,188	2,773	1,975	71.2	연도말 기타 공구 착공을 통한 집행 한계 만회
	장항선 복선전철	835	1,083	1,918	684	35.7	'24년 개통에 따른 잔여 공정(부대공) 추진으로 집행 여력 부족
	월곶~판교 복선전철	2,364	1,038	3,402	2,547	74.9	연도말 기타 공구 착공을 통한 집행 한계 만회
	진주~광양 전철화	119	58	177	65	36.7	'23년 6월 개통하여 사업비 반납 추진
	포항~동해 전철화	2,408	155	2,563	992	38.7	'24년 개통에 따른 잔여 공정(부대공) 추진으로 집행 여력 부족
철도건설 (설계)	계	5,199	10,388	15,587	2,784	17.9	-
	천안~청주공항 복선전철	294	44	338	28	8.3	-
	여주~원주 복선전철	358	795	1,153	385	33.4	-
	춘천~속초 철도건설	983	2,275	3,258	443	13.6	-
	남부내륙철도	577	1,576	2,153	389	18.1	-
	강릉~제진 철도건설	1,325	2,828	4,153	1,367	32.9	-
	대구산업선 철도건설	587	1,576	2,163	45	2.1	-
	석문산단 인입철도	221	210	431	23	5.3	-
	광주송정~순천 철도건설	854	1,084	1,938	104	5.4	-

2) 수송차량구입(2732-301)

○ 수송차량구입의 재정사업자율평가 성과지표는 “수송차량 제작공정률”인데 2013년부터 사용된 지표로서 지속적으로 달성도 100%를 유지하고 있음. 그런데 이 지표는 한국철도공사의 출자금 집행계획 대비 예산집행액의 비율로 산출되고 있어 지표 명칭과 실제 간 산출방식이 불일치함. 국토교통부는 수송차량구입 사업의 효과성을 정확하게 측정할 수 있는 성과지표를 마련하고, 성과지표의 명칭과 실제 측정산식이 달라 성과관리 체계에 혼란을 일으킬 수 있는 지표를 사용하는 것이 반복되지 않도록 해야 할 것임.

가) 개요

수송차량구입 사업은 국가철도망구축계획에 따라 건설되는 신규·개량 노선의 안정적 개통을 위해 철도 운영기관에 철도차량 구입비를 지원하는 사업임. 이 사업의 2024년 예산액은 692억 3,500만원으로 이 중 전액을 집행하였음.

【 2024년도 수송차량구입 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
수송차량구입	69,235	69,235	0	0	69,235	69,235	0	0	77,872

※ 자료: 국토교통부

나) 성과관리 체계에 혼선을 일으키는 성과지표 수정 필요

수송차량구입 사업은 한국철도공사에 출자 형식으로 차량구입비의 50%를 지원하고 있음. 2024년 예산에는 고속열차(EMU-320) 136량, 준고속열차(EMU-260) 162량 등 철도차량 460량 구입 지원 예산이 편성되었고 예산액 전액이 한국철도공사로 출자되었으며 해당 출자금이 전액 집행되었음.

【 2024년도 수송차량구입 예산 내역 】

구분	예산내역
계속	- EMU-320 136량(계속) 10,345백만원(출자금) * 수원·인천발 직결 및 평택~오송 2복선 EMU-320 136(17×8)량 선금 10,345백만원 = [{5,252백만원 × 136량 + 취득세(5,252백만원×136량×2.2%)} × 50%(지원율) × 20%(선금률, 2차년도 누계) - 62,648백만원(선지급금)] = 10,345백만원 - EMU-260 84량(계속) 20,527백만원(출자금) * 서해선 연장(대곡~익산), 월곶-판교 및 동해선 : EMU-260(6량×14편성) 선금20,527백만원 = [{4,951백만원×84량 + 취득세(4,951백만원×84량×2.2%)} × 50%(지원율) ×40%(선금률, 4차년도 누계) - 64,484백만원(선지급금)] = 20,527백만원 - EMU-150 110량(계속) 14,920백만원(출자금) * 장항선(신창~대야) 및 동해선(포항~삼척) : EMU-150(6량×11편성, 4량×11편성) 잔금 14,920백만원 = [{1,909백만원 × 110량 + 취득세(1,909백만원×110량×2.2%)} × 50%(지원율) - 선지급금(92,365백만원)] = 14,920백만원
신규	- EMU-260 78량(신규) 19,734백만원(출자금) * 춘천~속초 : EMU-260 72량(6량×12편성) 선금 18,216백만원 = {4,951백만원 × 72량+취득세(4,951백만원×72량×2.2%)} × 50%(지원율) × 10%(선금률, 1차년도) = 18,216백만원 * 강릉~제진(부전발) : EMU-260 6량(6량×1편성) 선금 1,518백만원 = {4,951백만원×6량+취득세(4,951백만원×6량×2.2%)} × 50%(지원율) × 10%(선금률, 1차년도) = 1,518백만원 - 서해선 개통(송산~홍성) 화물기관차 및 화차 52량(신규) 3,709백만원(출자금) * 서해선 개통(송산~홍성) : 디젤기관차 3량 선금 3,053백만원 = {9,957백만원×3량+취득세(9,957백만원×3량×2.2%)} × 50%(지원율) × 20%(선금률, 1차년도) = 3,053백만원 * 서해선 개통(송산~홍성) : 컨테이너 화차 49량 선금 656백만원 = {131백만원×49량+취득세(131백만원×49량×2.2%)} × 50%(지원율) × 20%(선금률, 1차년도) = 656백만원

※ 자료: 국토교통부

수송차량구입 사업의 재정사업자율평가 성과지표로는 2013년부터 수송차량 제작공정률을 사용하고 있는데, 해당 지표에 대해 “노선별 수송차량 제작공정률과 가중치를 적용한 공정률”이라고 설명하고 있으며, 「재정사업 자율평가 사업별 평가자료」에서는 “제작공정률 대비 예산집행률”로 표현하고 있음. 이 지표는 2013년부터 2024년까지 달성도 100%를 유지하고 있음.

【 수송차량구입 성과지표 및 달성도 】

성과지표	구분	2021	2022	2023	2024	2025	2024 목표치 산출근거	측정산식 (또는 측정방법)
수송차량 제작공정률 (%)	목표	100	100	100	100	100	수송차량 제작공정률	노선별 수송차량 제작공정률과 가중치를 적용한 공정률
	실적	100	100	100	100	-		
	달성도	100	100	100	100	-		

※ 자료: 국토교통부

그런데, 실제로 수송차량 제작공정률 지표는 한국철도공사의 출자금 집행계획 대비 예산집행액의 비율로 산출되고 있으며, 수송차량을 제작하는 업체의 제작공정률은 반영하지 않고 있음. 즉, “수송차량 제작공정률”이라는 지표의 명칭과 지표의 실제 측정산식 간 불일치가 발생하는 상황임.

【 수송차량구입 성과지표 및 달성도 】

연도	목표(백만원)	실적(백만원)	달성도(%)
2020	106,444	106,444	100
2021	75,223	75,223	100
2022	66,559	66,559	100
2023	64,735	64,735	100

※ 자료: 국토교통부

2015년 이후로 준고속철도 114량 등 총 232량에 대해 제작 및 납품이 지연되어 지체상금이 부과된 바 있으며, 납품 지연기간은 최장 228일이고, 2024년 말 기준으로 확정된 지체상금 규모도 586억 9,200만원으로 상당한 규모임. 또한, 2024년 국토교통위원회 국정감사에서도 철도차량 납품지연 문제가 지적된 바 있음.[284] 이처럼 납품 지연이 지속적으로 발생해 왔음에도 불구하고 매년 이 사업의 성과달성도는 100%를 기록하였음.

284) 시정 및 처리요구사항(한국철도공사)
○ 철도차량 납품지연(EMU-150) 관련 업체에 계약해지나 입찰 시 패널티를 부과하는 등 대책을 마련할 것
○ 납품 지연을 한 열차 제작업체가 입찰을 받아 납품지연이 반복되고 있으므로 입찰제도에 대한 개선방안을 마련할 것

【 수송차량 지연 납품 내역 】

계약연도	해당 차종	사업명	실제 납품연월 (지연기간)	납품지연 사유	조치사항
2016~2020	EMU-260	경전선 30량	'20.11.14.~12.30 (116~228일)	제작사 제작지연	지체상금 부과 (17,812백만원)
2016~2020	EMU-260	중앙선, 서해선, 중부내륙선 84량	'21.1.21.~7.29. (67~210일)	제작사 제작지연	지체상금 부과 (39,636백만원)
2017~2019	전동차	경원선 18량	'20.1.31.~2.6. (68~92일)	제작사 제작지연	지체상금 부과 (1,244백만원)
2019~2023	EMU-150	장항선, 동해선 110량	지연 중	제작사 제작지연	순차적 지체상금 부과중

※ 자료: 국토교통부

이처럼 수송차량구입 사업의 '수송차량 제작공정률' 성과지표가 실제 수송차량의 제작공정률을 정확하게 반영하지 못함에도 불구하고 재정사업자율평가의 성과 측정 시 반영되며,[285] 대외적으로 제공되는 사업설명자료에 성과지표로 반영됨으로써 이 사업의 성과에 대한 내적·외적 평가의 준거가 됨에 따라 사업의 효과성에 대한 정확한 평가가 어려워져 성과관리 기능을 약화시킨다고 할 수 있음.

따라서 국토교통부는 수송차량구입 사업의 효과성을 정확하게 측정할 수 있는 성과지표를 마련할 필요가 있으며, 성과지표의 명칭과 실제 측정산식이 달라 성과관리체계에 혼란을 일으킬 수 있는 지표를 사용하는 것이 반복되지 않도록 해야 할 것임.

285) 2025년(2024회계연도 대상) 재정사업 자율평가 사업별 평가자료 중 성과 달성도 관련 내용은 【참고자료】 참조

참고 **수송차량구입 재정사업 자율평가 자료 중 성과달성도 부분(2024회계연도)**

3. 계획된 성과지표의 목표치를 달성하였는가?	점수

□ 평가 근거 종합

○ 성과지표명 : 수송차량 제작 공정률

▪ 신규 노선·개량 노선에 투입을 위한 수송차량 구입 지원으로서, 차량 제작공정률에 맞춰 예산집행이 필요

- 단, 계약예규 제34조(선금의 지급)에 따라 선금지급 한도내에서 집행

▪ 이에 따라 차량제작 공정률 대비 공정율대비 예산집행을 주요 성과지표로 활용 중이며 현재까지 100% 달성 중

- 이를 위해 철도공사에서는 제작 공정율을 수시로 관리 중에 있음

□ 평가 근거 및 자료

< 성과지표의 연간 목표치 현황 >

	가중치	'20	'21	'22	'23	'24
○ 제작공정률 대비 예산집행률 (단위: %)						
▪ 목표	1	100	100	100	100	100
▪ 실적	1	100	100	100	100	100

① 성과지표의 적정성

○ 성과지표명 : 제작공정률 대비 예산집행률

▪ 측정방법

- 차량제작 공정을 수시로 관리하며, 제작 공정율(납품 상황)에 맞춰 예산집행률을 측정

▪ 성과지표 적정성

- 차량제작 공정률에 맞춰 예산을 집행하고 있으며, 예산집행 100%를 목표치로 설정

- 단, 계약예규 제34조에 따라, 선금지급 한도 내에서 집행

② 성과지표 가중치 적정성 : 해당사항 없음

③ 성과지표 목표치 합리성

○ 제작공정율에 맞춘 예산집행 등을 감안하여 100% 목표설정을 하고 있음

▪ 과도한 예산집행을 방지하기 위해 제작공정 등을 감안하여 예산신청 및 100% 집행목표

④ 성과지표 달성 현황

성과지표	가중치	목표	실적	달성률	지표별점수	점수합계
제작공정율 대비 예산집행률	1	100%	100%	100%		
계	1					

3) 국가철도공단관리비(2734-301)

○ 2024년 역세권개발수입의 예산 대비 결산액 비율은 62.1%에 불과한데, 이는 다른 수입 항목과 비교할 때 매우 낮은 수준이며, 역세권개발수입의 과다계상은 연례적인 문제임. 수지차보전 기관에서 수입예산이 과다계상될 경우 지출 조정으로 인한 사업계획 변경이 불가피하며, 공단의 경우 철도안전 예산이 감축되는 문제도 있음. 따라서 공단은 역세권개발수입 예산의 과다계상이 반복되지 않도록 주의하여 지출사업에 미치는 부정적 영향을 최소화할 필요가 있음.

가) 개요

국가철도공단관리비 사업은 철도건설과 시설관리를 담당하고 있는 국가철도공단(이하 “공단”이라 함)의 운영을 지원하는 사업으로 수지차 보전방식[286]에 따라 예산 규모가 결정됨. 이 사업의 2024년도 예산액은 577억 9,200만원으로 예산액 전액을 집행하였음.

【 2024년도 국가철도공단관리비 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
국가철도공단 관리비	57,792	57,792	-	-	57,792	57,792	-	-	66,434

※ 자료: 국토교통부

286) 수지차 보전방식의 지원이란 기관의 지출예산 총액에서 기관 운영으로 발생하는 자체수입 예산을 차감한 나머지 부분을 출연·보조금으로 지원하는 방식임.

수지차 보전 관련 공단의 수입·지출 결산을 살펴보면, 수입예산은 4,133억 5,900만원이었으나 결산은 3,535억 6,100만원으로 예산 대비 597억 9,800만원이 적은 규모로 나타남. 이에 따라 지출도 예산대비 조정을 통해 실제 지출은 3,392억 1,200만원을 집행하였고 결산잉여금으로 143억 4,900만원이 발생함.

【 2024년도 국가철도공단관리비 결산 내역 】

(단위: 백만원)

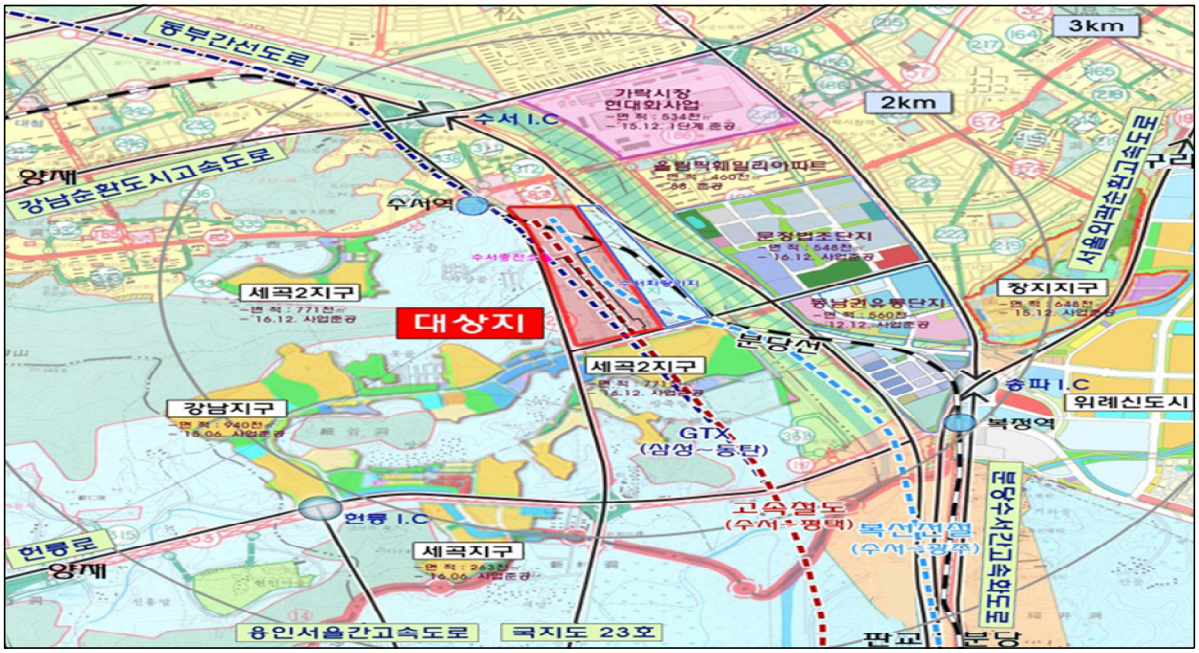
항 목		2024년		차이		2025년
		예산(A)	결산 (B)	(B-A)	%	예산
수입	ㅇ자체수입	355,567	295,769	△59,798	△16.8	314,526
	(자산관련수입)	249,366	234,772	△14,594	△5.8	226,720
	(이자수입)	30,429	28,289	△2,140	△7.0	25,499
	(잡수입)	71,011	31,223	△39,788	△56.0	59,273
	(해외공사수입)	4,761	1,485	△3,276	△68.8	3,034
	-이월결산잉여금	-	-	-	-	23,297
	ㅇ수지차지원(출연금)	57,792	57,792	-	-	66,434
수입 계 (A)		413,359	353,561	△59,798	△14.7	404,257
지출	ㅇ인건비	177,730	176,750	△980	△0.5	184,437
	ㅇ경상비	18,818	18,196	△622	△3.3	18,226
	ㅇ사업비	213,035	141,162	△71,873	△33.7	197,702
	ㅇ예비비	3,776	3,104	△672	△17.8	3,892
지출 계 (B)		413,359	339,212	△74,147	△14.7	404,257
결산잉여금 (B-A)		-	14,349	14,349	-	-

* 예비비는 경영평가 결과에 따른 직원 성과급 지급으로 인건비로 전용하여 집행
※ 자료: 국가철도공단

나) 역세권 개발수입의 지속적 과다계상 주의 필요

공단은 한국토지주택공사(LH), 서울주택도시공사(SH)와 공동으로 「공공주택 특별법」에 근거하여 수서역세권개발사업을 추진 중임. SRT 수서역에 환승센터를 복합개발하고 역 주변부지에는 업무·유통지구 등을 개발하는 것이 이 사업의 주요 내용임.

【 수서역세권개발사업 대상 지역 및 개요 】



위 치	서울 강남구 수서동 187번지 일원
면 적	386,479㎡(철도부지 166,134㎡)
사업내용	SRT 수서역 : 환승센터 복합개발(공단 단독) 역 주변부지 : 업무·유통지구 등 공동개발(공단·LH·SH) * 공공주택 LH 단독개발
사 업 비	총5,145억원(공단:LH:SH 지분율 45:45:10) * 조성원가 확정 결과 반영하여 사업비(5,982억원) 변경 예정
시 행 자	국가철도공단, 한국토지주택공사, 서울주택도시공사
사업기간	'16.6.29.~'26.6.30.(지구계획 7차 기준)
추진법령	공공주택특별법

※ 자료: 국가철도공단

이 사업은 조성한 부지를 토지분양하여 발생한 분양수익을 공동사업자 간 지분율에 따라 수입처리하는 구조를 갖고 있음. 이에 따라 2021년 최초로 1,722억 7,600만원이 수입처리된 이후 2022년부터 수입예산이 편성·관리되고 있음. 역세권개발수입은 자산관련수입의 세부 유형으로서 2024년 예산은 743억 1,200만원이 편성되었고 이는 전체 자산관련수입의 29.8%에 해당함.

그런데, 2024년 수입 결산을 분석해 보면 역세권개발수입 결산은 461억 5,900만원으로 예산 대비 62.1%에 수준임. 사업 여건이 복잡하여 추계가 어려운 해외공사수입과 항목이 다양하여 변동성이 큰 잡수입을 제외하면 세부 수입 항목 중에 역세권개발수입의 수납률이 가장 낮은 상황임.

【 최근 5년 간 수입 예산·결산 세부 내역 】

항 목	2020년		2021년		2022년		2023년		2024년	
	예산	결산	예산	결산	예산	결산	예산	결산	예산	결산
수입예산	388,121	386,686	417,761	576,856	393,214	373,160	622,262	386,204	413,359	353,561
ㅇ자체수입	242,098	240,663	280,438	439,533	324,412	304,358	557,293	321,235	355,567	295,769
-자산관련수입	159,697	138,448	176,178	340,699	221,841	221,867	451,099	283,280	249,366	234,772
(사용료)	79,210	52,013	90,435	110,801	100,842	119,315	134,483	117,635	119,066	132,602
(점용료)	79057	85,563	84,957	56,578	54,867	52,976	53,206	58,946	54,343	54,732
(역명부기)	1430	872	786	1,044	1,132	1,429	1,231	1,739	1,645	1,279
(역세권개발수입)	-	-	-	172,276	65,000	48,147	262,179	104,960	74,312	46,159
-이자수입 등	82,401	102,215	104,260	98,834	102,571	82,491	106,194	37,955	106,201	60,997
(이자수입)	31,390	25,949	43,577	25,316	35,642	19,902	27,740	24,371	30,429	28,289
(해외공사수입)	7,100	2,589	10,130	2,650	6,405	1,938	3,989	1,263	4,761	1,485
(잡수입)	43,911	73,677	50,553	70,868	60,524	60,651	74,465	12,321	71,011	31,223
ㅇ결산잉여금	-	-	-	-	48,000	48,000	64,969	64,969	-	-
ㅇ수지차출연금	146,023	146,023	137,323	137,323	20,802	20,802	-	-	57,792	57,792

※ 자료: 국가철도공단

이는 연례적인 문제로서 수입예산에 반영된 첫 연도인 2022년 예산 대비 결산 비율은 74.1%이며 2차연도인 2023년은 40%에 불과함. 특히 2023년의 경우 전체 수입예산에서 역세권개발수입이 차지하는 비중이 42.1%에 달하여 과소계상에 따른 영향이 큼.

수지차보전 사업 기관에서 수입예산이 과다계상되어 실제 수입이 이에 미치지 못하는 경우 지출 구조조정이 불가피한데, 인건비·경상경비의 경우 고정경비성 지출로서 감축이 어려워 대부분 사업비의 감소로 이어짐. 이 경우 당초 수립한 사업계획을 변경할 수 밖에 없어 원활한 사업 추진이 어려워짐. 특히 공단의 자체사업 중 시설장비운영비의 경우 궤도·전차선 장비 점검, 부품 교체, 신규 장비 구입 등에 사용되는 예산으로 철도안전과 직결된 항목인데, 2024년 예산 대비 집행률이 11.3%에 그치는 등 사업비 감축에 따른 우려도 제기될 수 있어 보임.

【 최근 5년 간 지출 예산·결산 세부 내역 】

항 목	2020년		2021년		2022년		2023년		2024년	
	예산	결산	예산	결산	예산	결산	예산	결산	예산	결산
지출예산	388,121	386,686	417,761	576,856	393,214	373,160	622,262	386,204	413,359	353,561
ㅇ인건비	155,692	160,716	164,025	161,279	170,812	169,552	175,885	174,416	177,730	179,854
ㅇ경상경비	16,353	20,122	15,822	14,095	15,058	17,611	18,106	16,618	18,818	18,196
ㅇ사업비	212,674	205,848	234,309	172,908	203,669	166,176	237,990	166,529	213,035	141,162
(자산취득 및 운용)	26,735	22,189	40,598	39,807	33,500	27,661	58,003	56,936	41,860	38,323
(자산개발비)	10,789	5,670	12,825	8,475	21,263	16,364	23,457	16,054	14,257	10,785
(해외공사용역비)	3,978	3,332	2,139	1,559	3,290	990	2,721	808	2,721	1,378
(철도사후관리및지원)	101,876	45,882	100,794	67,831	80,631	74,944	90,581	37,661	80,361	50,266
(시설장비운영비)	4,075	3,036	4,834	4,770	22,455	13,998	22,455	20,357	34,145	3,868
(사업개발비)	17,345	7,589	16,770	12,517	19,045	12,943	19,206	14,526	19,206	17,050
(정보화운영비 등)	47,876	118,150	56,349	37,949	19,717	19,276	21,567	20,187	20,485	19,492
ㅇ예비비	3,402		3,605		3,675	-	3,779	-	3,776	-
ㅇ결산잉여금	-	-	-	228,574	-	19,821	-	28,641	-	14,349

※ 자료: 국가철도공단

현재의 토지 공급 계획에 따르면 수서역세권개발사업과 관련된 공단 공급 부지의 공급 일정이 2027년까지 지속될 것으로 보이는데, 공단은 역세권개발수입 예산의 과다계상이 반복되지 않도록 주의하여 지출사업에 미치는 부정적 영향을 최소화할 필요가 있음.

【 공단 토지 공급 계획 】



구분		면적	공급일정	비고
상업 (3필지)	C1-1	1,650㎡	'25.下	생활대책 소송 결과에 따라 진행
	C1-2	898㎡		
	C1-3	753㎡		
업무·유통 (4필지)	B3	16,001㎡	'24.12	공급 완료 (3,777억원)
커뮤니티 (1필지)	Pu1	7,903㎡	2027년 예정	강남구 협의
근린생활 (1필지)	G1	1,996㎡	'25.4분기	감정평가 ('25.3.4)

※ 자료: 국가철도공단

다. 공항계정

1) 신공항 건설사업(3538-301, 302, 304, 305, 309, 310, 311)

○2024년 울릉도 소형공항 건설사업 과정에서 발생한 중대사고와 관련하여 건설현장에서의 안전성 확보를 통해 재발을 방지할 필요가 있음. ○흑산도 소형공항 건설사업 및 백령도 소형공항 건설사업은 타당성 재조사 시행 중으로 그로 인한 사업 지연을 고려할 때 추가적인 사업 지연 방지를 위하여 사업관리를 철저히 할 필요가 있음. ○제주 제2공항 건설사업 및 새만금 신공항 건설사업은 지난 전략환경영향평가 협의로 인한 지연 사례를 고려할 때 환경영향평가 협의 등 관계기관 협의를 적기에 완료하는 등 추가적인 지연 방지를 위하여 노력할 필요가 있음. ○대구경북신공항 건설사업은 추진 과정 중 발생한 지역 간 갈등 해소방안을 기본계획에 반영하는 과정에서 기재부 총사업비 증액 협의 등 관련 절차가 진행 중이므로, 신속한 고시 및 후속 사업 진행을 위한 노력이 필요하며 군 공항 이전사업의 경과를 살펴 관련 부처 및 지자체와 지속적으로 소통할 필요가 있음.

가) 개요

신공항 건설사업은 항공수요, 항공시장 공급력, 공항 혼잡, 공항 이용객 접근 편의성 등 항공여건을 분석하여 「공항시설법」 제3조[287]에 따라 국토교통부장관이 수립하는 '공항개발 종합계획'을 기초로 추진되는 사업임.

1994년 4월 제1차 공항개발 중장기 기본계획 이후, 2021년~2026년을 대상기간으로 하는 제6차 공항개발 중장기 종합계획이 2021년 9월에 고시되었음.

---

287) **「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)

2025년 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

2024년 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), 대구경북신공항 건설사업(3538-309), 백령도 소형공항 건설사업(3538-310), 서산공항 건설사업(3538-311)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 15조 6,428억원을 투입하여 부산 강서구 가덕도 일원에 3,500m급 활주로, 터미널, 지원시설, 접근교통수단(도로・철도) 등을 건설하는 사업임.

대구경북신공항 건설은 물류·여객중심의 신공항 건설을 통한 국토균형발전과 국가경쟁력 강화에 이바지하기 위해 대구 군공항 이전과 더불어 총사업비 2조 3,836억원을 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.

총 8개 신공항(울릉도 소형공항, 흑산도 소형공항, 제주 제2공항, 새만금신공항, 가덕도신공항, 대구경북신공항, 백령도 소형공항, 서산공항) 건설사업의 2024년 결산현황을 보면 총 집행액은 4,592억 6,800만원(예산현액 대비 집행률 62.9%)으로, 울릉도 소형공항 건설에 717억 5,800만원, 흑산도 소형공항 건설에 7억 4,400만원, 제주 제2공항 건설에 11억 4,900만원, 새만금신공항 건설에 13억 5,100만원, 가덕도신공항 건설에 3,840억 9,200만원, 대구경북신공항 건설에 1억 7,500만원 집행하였고, 백령도 소형공항 및 서산공항 건설은 전액 불용되었음.

【 2024년도 신공항 건설사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
신공항 건설	697,848	697,848	32,515	△596	729,747	459,269	103,030	167,448.06	1,150,488
-울릉도 소형공항 건설	90,000	90,000	24,477	10	114,467	71,758	42,709	0.06	25,370
-흑산도 소형공항 건설	6,590	6,590	344	-	6,934	744	-	6,190	2,955
-제주 제2공항건설	17,286	17,286	-	-	17,286	1,149	15,631	506	23,542
-새만금 신공항 건설	32,651	32,651	5,708	-	38,359	1,351	31,018	5,990	63,186
-가덕도신공항 건설	536,321	536,321	1,986	△606	537,701	384,092	13,672	139,937	964,025
-대구경북신공항 건설	10,000	10,000	-	-	10,000	175	-	9,825	66,653
-백령도 소형공항 건설	4,000	4,000	-	-	4,000	-	-	4,000	3,095
-서산공항 건설	1,000	1,000	-	-	1,000	-	-	1,000	1,662

※ 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

8개 공항 사업의 집행단계를 살펴보면, 울릉도 소형공항 건설은 2020년 11월 공사에 착공하여 2025년 7월 기준 공정률은 65%이고,

흑산도 소형공항 건설은 기본설계 완료 후 실시설계 추진 중 환경부와의 협의 등 선행사항이 진행되지 못함에 따라 2017년 12월부터 일시중지되었다가 2024년 1월 실시설계에 재착수하였으나 2025년 2월 타당성재조사를 진행 중이며,

제주 제2공항 건설은 2019년 6월 기본계획(안)을 마련하고, 2023년 3월 전략환경영향평가[288] 협의를 완료한 이후 제주도 내 제주 제2공항 건설에 대한 찬·반 여론이 팽팽한 점을 고려하여 2023년 7월까지 제주도의 의견을 수렴하는 과정을 거친 후, 2024년 9월 기본계획을 고시하였으며, 2025년 3월 기본설계에 착수하였고,

새만금 신공항 건설은 2023년 3월 설계·시공 일괄입찰을 공고하였으나, 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, 2025년 2월부터 환경영향평가 협의를 진행 중이고,

---

288) **「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 2023년 12월 가덕도신공항 건설사업 기본계획을 수립·고시 후, 2024년 5월 부지조성공사 설계·시공 일괄입찰 공고 결과 4차례 유찰 이후 10월 수의계약을 추진하였으나 2025년 4월 계약상대방이 입찰조건과 상이한 기본설계를 제출한 이후 보완 요청에 응하지 않아 계약절차의 진행이 중단되었으며,

대구경북신공항 건설은 관련 특별법에 따라 2023년 10월 예비타당성조사 면제 이후 2024년 12월 사업계획 적정성 검토를 완료하였고, 2024년 12월 기본계획(안)을 마련하여 3월 설계 적정성 검토에 착수하였으며,

백령도 소형공항 건설은 2022년 12월 예비타당성조사 통과 이후 2023년 5월 기본계획 수립 용역에 착수하였으나 2024년 10월부터 타당성 재조사를 시행하여 용역이 중단되었고,

서산공항 건설은 2023년 5월 예비타당성조사 탈락 이후 2023년 11월 사업재기획 연구를 완료하여 2024년 2월 기본계획 수립 용역에 착수하였고, 2025년 4월 전략환경영향평가 협의를 완료하였으나, 현재 관계기관(군) 협의를 진행 중으로 용역은 중지된 상태임.

참고로, 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 종합계획
	사전 타당성	2011.5	2010.9	2015.11	2019.6	2022.4
	예비타당성	2013.3 B/C 1.19 AHP 0.655	2013.3 B/C 4.387 AHP 0.814	2016.12 B/C 1.23 AHP 0.664	면제 ('19 국가균형발전 프로젝트 선정)	면제('22.4)
	기본계획	2015.11	2015.12	2024.9	2022.6	2023.12
	기본설계	2016.11	2017.8	2025.3~	2024.6~	수의계약 전환 후 기본설계를 완료하였으나, 평가 결과 부적격 판정에 따라 재추진 필요
	실시설계	2019.12~2020.11	2025.2~ 2017.9~2017.12 (일시중지) 2024.1.(재착수)	미착수	2024.6~	미착수
	공사입찰 및 계약	2020.7 (기본설계 기술제안)	2017.4 (턴키)	미착수	미착수	미착수
사업기간		'2014~2027	2014~2027	'17~착공 후 5년	'20~'28	'23~'32
사업시행자		부산지방항공청 한국공항공사	서울지방항공청 한국공항공사	제주지방항공청	서울지방항공청 한국공항공사	(공항) 가덕도신공항건설공단 (접근철도) 국가철도공단 (접근도로) 부산지방국토관리청
예산(백만원)	총사업비	806,744	183,311	5,453,233	807,688	15,658,004
	설계비	12,182	6,324	236,387	37,504	559,142
	공사비	757,411	157,163	4,362,919	715,459	14,254,874
	감리비	17,414	5,593	112,500	22,681	212,362
	시설부대비	1,216	342	7,302	1,134	16,441
	건설보상비	18,521	13,889	734,125	30,910	598,645
	기타	-	-	-	-	16,540
24년예산(백만원)	예산액	90,000	6,590	17,286	32,651	536,321
	예산현액	114,467	6,934	17,286	38,359	537,701
	집행액	71,758	744	1,149	1,350	384,092
	집행률	62.7%	11.0%	6.6%	3.5%	71.4%
25년예산(백만원)	예산액	25,370	2,955	23,557	63,186	964,025
	예산현액	67,024	2,955	39,188	94,204	976,831
	집행액 (25.5.기준)	14,154	-	12,320	13,246	342,544
	집행률 (25.5.기준)	21.1%	-	31.4%	14.1%	35.1%

※ 자료: 국토교통부

【 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	2023.12~	2023.5~	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	국토교통부	국토교통부
예산 (백만원)	총사업비	2,383,551	201,800	48,443
	설계비	107,981	9,540	2,125
	공사비	1,970,916	160,715	35,616
	감리비	59,957	7,365	2,700
	시설부대비	3,442	2,968	74
	건설보상비	17,391	3,076	2,538
	기타	223,864	18,136	5,390
24년 예산 (백만원)	예산액	10,000	4,000	1,000
	예산현액	10,000	4,000	1,000
	집행액	175	-	-
	집행률	1.8%	-	-
25년 예산 (백만원)	예산액	66,653	3,095	1,662
	예산현액	66,653	3,095	1,662
	집행액	-	-	-
	집행률	-	-	-

※ 자료 : 국토교통부

나) 울릉도 소형공항 건설 : 건설현장 안전성 강화 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 2024년도 예산액은 900억원으로, 전년도 이월액 244억 7,700만원을 더한 예산현액 1,144억 6,700만원 중 717억 5,800만원을 집행(62.7%)하고, 427억 900만원을 다음 연도로 이월하면서 6만원은 불용하였음.

【 2024년 울릉도 소형공항 건설 사업 결산내역 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
울릉도 소형공항 건설	90,000	90,000	24,477	10	114,467	71,758	42,709	0.06	25,370
- 건설보상비	389	389	-	10	379	13	366	-	2,200
- 공사비	86,961	86,961	24,071	-	111,032	69,297	41,736	0.01	20,500
- 감리비	2,500	2,500	300	-	2,800	2,300	500	-	2,500
- 시설부대비	150	150	106	-	256	148	107	0.05	170

※ 자료 : 국토교통부

이 사업의 추진경과를 살펴보면 지난 2020년 11월 공사에 착공하여 2025년 7월 기준 65%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.~'20.11. : 실시설계 및 환경영향평가 협의 ㅇ '20.11. : 착공('25.7. 기준 공정률 65%)

※ 자료: 국토교통부

한편, 지난 2024년 5월 울릉도 소형공항 건설현장에서 매몰사고가 발생하여 1명이 사망하는 인명사고가 발생하였음. 이 사업은 부지조성을 위해 산지(가두봉)를 절취하여 해상을 매립하는 과정을 포함하는데, 산지 절취 중 토사 유실 조짐이 파악되어 장비 철수 지시가 이루어지고, 총 16대 중 14대는 철수하였으나 2대가 철수 중 매몰되어 인명사고가 발생한 것임.

사고 이후 국토교통부는 울릉도 소형공항 건설현장에 대해서 안전이격거리 유지, CCTV 관제 강화, 고위험 구간 지정 및 안전 조치 지속 확인, 작업 전 사전교육 실시 등의 개선대책을 수립·시행하였다고 설명함.

이와 같은 건설현장에서의 안전 확보를 위한 노력은 필수적으로, 울릉도 소형공항을 포함한 신공항 건설 사업 등에서 유사 사고 또는 그 밖의 안전을 위협할 수 있는 사고 등을 예방하기 위하여 국토교통부는 안전관리를 보다 철저히 할 필요가 있고, 특히 사전에 안전위협요인을 파악하여 제거·대응할 수 있도록 종합적 개선대책을 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

다) 흑산도 소형공항 건설 및 백령도 소형공항 건설 : 타당성 재조사 이후 추가적 사업지연 방지 대책 마련 필요

흑산도 소형공항 건설은 도서지역 주민들의 교통편의 증진과 지역경제 활성화, 해양영토 관리 지원 등을 위해 흑산도에 소형공항(80인승 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

이 사업의 지난 결산내역을 보면, 2017년 턴키(설계·시공 일괄)공사 계약방식 변경 및 턴키공사 추진 지연에 이어, 2018년~2023년 모두 공사비가 전액 불용되는 등 연례적인 집행 부진[289]이 이어지고 있음.

이 사업의 2024년도 예산액은 65억 9,000만원으로, 전년도 이월액 3억 4,400만원을 더한 예산현액 69억 3,400만원 중 7억 4,400만원을 집행(11%)하고 61억 9,000만원은 불용하였음.

289) 2017년 1.3%, 2018년 0.6%, 2019년 28.7%, 2020년 0%, 2021년 0%, 2022년 0%, 2023년 10.6%

【 2024년 흑산도 소형공항 건설 사업 결산내역 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
흑산도 소형공항 건설	6,590	6,590	344	-	6,934	744	-	6,190	2,955
- 기본조사설계비	390	390	344	-	734	734	-	-	-
- 공사비	6,189	6,189	-	-	6,189	-	-	6,189	2,945
- 시설부대비	11	11	-	-	11	10	-	1	10

※ 자료: 국토교통부

사업 추진경과를 살펴보면, 2013년도 예비타당성조사가 완료(B/C 4.38, AHP[290] 0.814)된 이래, 2015년 12월 기본계획을 고시하였고, 2016년 10월 턴키 방식으로 입찰 공고를 하였으나 3차례 유찰되었으며, 이에 2017년 4월 수의계약을 체결하였음.

2017년 4~8월까지 기본설계를 마치고 9월부터 실시설계에 착수하였으나, 설계기간 내 환경부 협의(국립공원위원회 심의)가 완료되지 못함에 따라 2017년 12월 일시 중지된 바 있음.

흑산도는 다도해 해상 국립공원 내에 위치하고 있어 「자연공원법」에 따른 국립공원 지역에 공항을 건설하기 위해서는 같은법 제9조 및 제10조[291]

290) 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.

291) 「자연공원법」

제9조(공원위원회의 설치 및 구성 등) ① 제10조에 따른 사항을 심의하기 위하여 환경부에 국립공원위원회를 두고, 도에 도립공원위원회를, 광역시에 광역시립공원위원회를 각각 두며, 군에 군립공원위원회를, 시에 시립공원위원회를, 자치구에 구립공원위원회를 각각 둔다.

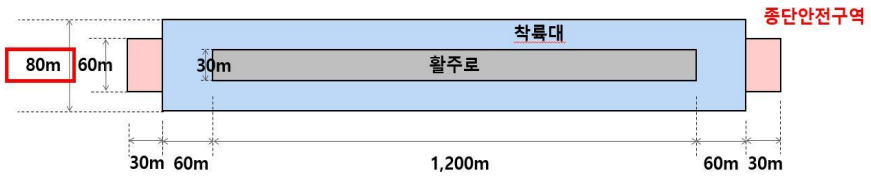
제10조(공원위원회의 심의 사항) 각 공원위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.

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

에 따라 흑산공항 예정부지의 국립공원 지정을 해제하고, 타 지역의 대체 부지를 국립공원으로 지정하는 공원계획 변경에 대한 국립공원위원회 심의가 장기간 진행되었고, 2024년 7월에 이르러 환경영향평가 협의가 완료되었음.

그러나 국토교통부는 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[292]하였고, 이로 인해 착륙대 폭이 약 2배 확장(80m → 150m)되어야 함[293]에 따라 총사업비가 6,411억원으로 증액될 필요가 있는 것으로 나타났음.

【 공항등급 변경에 따른 흑산도 소형공항 설계변경 사항 】

구 분	참고 도면
당초 흑산공항 (2C 시계)	 - 착륙대 규모(길이x폭) : +60 × 80 m
변경 흑산공항 (3C 시계)	 - 착륙대 규모(길이x폭) : +60 × 150 m * 종단안전구역 길이도 기존 30m에서 50m(제동시스템 40m* + 10m)로 연장

※ 자료: 국토교통부

5. 그 밖에 자연공원의 관리에 관한 중요 사항

292) 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.

293) 흑산도 소형공항의 경우 울릉도 소형공항과 달리 당초 시계비행을 하는 공항으로 계획하였음

이는 당초 예정한 1,833억원보다 4,578억원이 증액(249.8% 증액)되어야 하는 것으로, 이는 타당성 재조사 대상[294]에 해당되어 2025년 2월 타당성 재조사에 착수하였음.

【 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)

294) 「국가재정법」 및 그 하위법령은 총사업비 1,000억원 이상의 사업은 총사업비 규모가 15% 이상 증가하는 경우 타당성을 재조사하도록 하고 있음.

「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 증가한 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 증가한 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

나. 총사업비 규모에 따라 정하는 비율 이상 증가한 사업이라 함은 총사업비 규모가 1,000억원 미만인 경우 총사업비가 100분의 20 이상, 1,000억 원 이상인 경우 100분의 15 이상 증가한 사업을 말한다.

** ’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

ㅇ ’25.1.~ : 기획재정부 총사업비 협의 * 타당성재조사 중(’25.2~)

※ 자료: 국토교통부

한편, 백령도 소형공항 건설사업은 백령지역의 교통여건 개선으로 교통복지 증진, 관광수요 증대를 통한 지역경제 활성화 및 해양영토 수호 · 해양자원 관리에 기여하기 위한 사업으로, 총 사업비는 2,018억원, 사업기간은 2024~2029년으로 계획되어 있음.

【 백령도 소형공항 건설사업 개요 】

- 위 치 : 인천광역시 옹진군 백령면 일원
- 사업내용 : 활주로(1,200m급) 1본, 터미널 등 건설
- 사업기간/사업비 : ’24~’29 / 2,018억원(예타기준)
- 사업타당성 : B/C=0.91, AHP 0.605

※ 자료 : 국토교통부

이 사업의 2024년도 예산액 40억원은 전액 불용되었음.

【 2024년 백령도 소형공항 건설사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
백령도 소형공항 건설	4,000	4,000	-	-	4,000	-	-	4,000	3,095
- 기본조사설계비	700	700	-	-	700	-	-	700	907
- 실시설계비	3,200	3,200	-	-	3,200	-	-	3,200	2,088
- 시설부대비	100	100	-	-	100	-	-	100	100

※ 자료 : 국토교통부

사업 추진경과를 살펴보면 2016년 5월 공항개발 종합계획에 반영된 이후 2017년 11월 사전타당성 검토 연구를 시행하였으며, 2022년 12월 예비타당성 조사를 통과하고, 2023년 5월부터 기본계획 수립에 착수하였음.

【 백령도 소형공항 추진경과 】

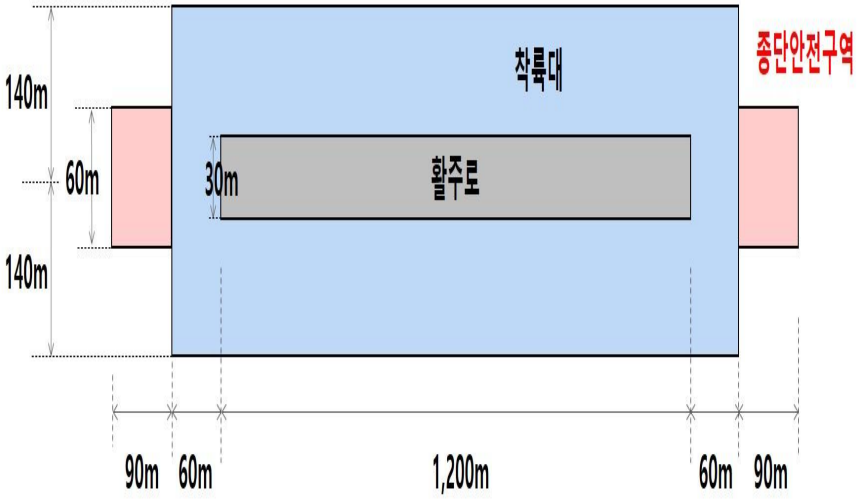
- ㅇ '16. 5. :「제5차 공항개발 중장기 종합계획('16~'20)」에 반영
- ㅇ '17.11. :「백령도 소형공항 건설 사전타당성 검토 연구」시행
- ㅇ '20. 2., 11. : 기재부에 예타 신청('20.5., 12. : 미선정)
- ㅇ '21. 9. : 기재부에 21년 3차 예타 신청('21.11. : 선정)
- **ㅇ '21.12.~'22.12. : 예비타당성조사 시행(KDI) 및 통과(B/C 0.91, AHP 0.605)**
- ㅇ '23. 5. : 기본계획 수립 용역 착수
- **ㅇ '24.10. : 타당성 재조사 착수**

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부는 예비타당성조사 당시 백령도 소형공항을 당초 소형항공운송사업 기준인 50석 이하 항공기에 맞춰 50석급 항공기가 취항 가능한 공항(비행장 시설기준에 따른 분류기호 '2C')으로 계획하였으나, 흑산도 소형공항과 같이 80석급 항공기가 취항가능한 공항(비행장 시설기준에 따른 분류기호 '3C')으로 공항등급을 상향하는 계획 변경을 추진한 결과 착륙대 폭의 대폭 확장(140m → 280m) 등을 위하여 기존 총사업비 2,018억원 대비

1,895억원의 증액(93.9%)이 필요함에 따라 2024년 10월 타당성 재조사에 착수하였음.

【 공항등급에 따른 착륙대 규모 】

구 분	2C		3C	
	시 계	계 기	시 계	계 기
착륙대 규모(길이×폭)	+60 × 80 m	**+60 × 140 m**	+60 × 150 m	**+60 × 280 m**
2C 계기(당초)				
3C 계기 (변경)				

※ 자료 : 국토교통부

이렇듯 설계 또는 계획 변경으로 인하여 사업이 지속 지연되어 불용이 크게 발생하고 있으므로, 국토교통부는 타당성 재조사 결과 타당성이 인정되는 경우 후속절차 지연을 최소화하고 신속하게 사업을 추진하기 위한 관리방안을 마련하는 등 특별한 노력이 요구될 것으로 보임.

라) 제주 제2공항 건설 및 새만금신공항 건설 사업 : 관계기관 적기 협의 등 철저한 사업관리 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 이 사업의 총사업비는 4조 8,734억원, 사업기간은 2017~2025년으로 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 2024년도 예산액은 172억 8,600만원으로, 이 중 11억 4,900만원을 집행(6.6%)하고, 156억 3,100만원을 다음 연도로 이월하였으며, 5억 600만원은 불용하였음.

【 2024년 제주 제2공항 건설사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
제주 제2공항 건설	17,286	17,286	-	-	17,286	1,149	15,631	506	23,557
- 기본조사설계비	16,771	16,771	-	-	16,771	1,140	15,631	-	23,242
- 시설부대비	500	500	-	-	500	-	-	500	300
- 국내여비	10	10	-	-	10	4	-	6	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 】

○ '13.8.~'14.9. : 제주 항공수요조사 연구('18년경 제주공항 용량부족 예측)
○ '14.12.~'15.11. : 제주 공항인프라 확충사업 사전타당성검토 연구
○ '15. 11. : 제주 제2공항 입지 및 건설방안 발표
○ '16.1.~'16.12. : KDI 예비타당성조사 완료(B/C 1.23, AHP 0.664)
○ '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)
○ '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.)
○ '18.12.28. : 제주 제2공항 기본계획 수립용역 착수
○ '19.6.25. : 기본계획 수립용역 최종보고회 실시 및 용역 준공
○ '19.9. ~ '23.3. : 전략환경영향평가 협의
○ '23.3. ~ 7. : 제주 제2공항 개발사업 기본계획(안) **제주도 의견수렴**
○ '24.6. : 기획재정부 총사업비 협의 완료
○ '24.9. : 제주 제2공항 기본계획 고시
○ '24.12. : 제주 제2공항 환경영향평가 착수
○ '25.3. : 제주 제2공항 기본설계 착수

※ 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 3월에 이르러 전략환경영향평가 협의에 이르렀음.

이후 국토교통부는 제주도 내 제주 제2공항 건설에 대한 찬·반 여론[295]이 팽팽한 점을 고려하여 의견 제출기한을 정하지 않고 제주도에 기본계획(안)에 대한 의견제출을 요청하였으며, 4차례 주민설명회 등 제주도민 의견수렴 절차와 지자체 내 자체 검토기간 등을 거쳐 2023년 7월까지 지자체 의견을 접수하였음.

이에 예비타당성조사 당시 총사업비는 4조 8,734억원이었으나 환경부 전략환경영향평가 협의 결과 및 지자체의 요구사항을 반영하기 위하여 총사업비를 5조 4,532억원으로 5,798억원 증액하고자 2024년 1월부터 기획재정부와 총사업비 협의를 진행하여 6월 완료한 이후, 2024년 9월 기본계획을 고시하였고, 2024년 12월 환경영향평가, 2025년 3월 기본설계에 착수하였음.

한편, 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.

295) 국토교통부에 따르면 찬반요인은 다음과 같음.
▸ 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

【 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 2024년도 예산액은 326억 5,100만원으로, 전년도 이월액 57억 800만원을 더한 예산현액 383억 5,900만원 중 13억 5,100만원(3.5%)을 집행하고, 310억 1,800만원을 다음 연도로 이월하면서, 59억 9,000만원은 불용하였음.

【 2024년 새만금 신공항 건설사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
새만금 신공항 건설	32,651	32,651	5,708	-	38,359	1,351	31,018	5,990	63,186
- 일반수용비	10	10	-	-	10	4	-	6	10
- 국내여비	5	5	-	-	5	2	-	3	5
- 사업추진비	10	10	-	-	10	10	-	-	10
- 건설보상비	26,100	26,100	-	-	26,100	-	26,100	-	43
- 기본조사설계비	6,171	6,171	5,708	-	11,879	1,253	4,918	5,708	7,200
- 공사비	-	-	-	-	-	-	-	-	54,377
- 감리비	172	172	-	-	172	-	-	172	1,358
- 시설부대비	183	183	-	-	183	82	-	100	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 서천갯벌에 대한 영향예측 등의 사유로 환경부에서 2차례 보완을 요구함에 따라 기본계획 등 후속절차가 지연된 결과 2022년 2월 전략환경영향평가 협의에 이르렀음.

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 '22. 2. : 전략환경영향평가 협의 완료(환경부)**
- ㅇ '22. 5~6 : 기본계획에 대한 지자체 및 지역주민 의견수렴, 관계기관 협의
- **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**
- **ㅇ '24. 6. : 실시설계 적격자 선정 및 실시설계 착수(HJ중공업 컨소시엄)**
- ㅇ '24.12. : 교통영향평가 협의 완료
- ㅇ '24.12. : 재해영향성검토 협의 완료
- **ㅇ '25. 2. : 환경영향평가 본안 접수**
- ㅇ '25. 4. : 환경영향평가 본안 보완 요청
- ㅇ '25. 7. : 환경영향평가 본안 보완 제출

※ 자료 : 국토교통부

그러나 2023년 8월 이차전지 투자유치 급증으로 인한 산업용지 부족, 신속 대응 가능한 유연한 공간계획 필요성 등 대내외 여건 변화 반영 필요성을 포함한 새만금사업의 효율적인 추진방안을 마련하기 위하여 국토교통부에서 새만금 SOC 사업의 적정성을 검토하게 되었음.

그 결과 2023년 8월 턴키 입찰절차가 중지되었고, 2024년 4월 새만금 SOC 적정성 검토 중간결과 사업추진 필요성이 확인되어 턴키 입찰절차를 재개, 6월 적격자를 선정하고 실시설계에 착수하였으나, 2025년 7월 현재 환경부와의 환경영향평가 협의를 위하여 실시설계는 중지된 상태임.

제주 제2공항 건설과 새만금신공항 건설, 두 사업 모두 전략환경영향평가 협의를 위하여 장기간이 소요되어 사업이 지연된 바 있음을 고려할 때, 현재 진행 중인 환경영향평가 협의에 있어서는 지난 전략환경영향평가 시 제시된 보완점 등을 중점적으로 관리하고 환경부의 보완 요구에 대하여 신속히 대응함으로써 사업 지연을 방지할 필요가 있는 것으로 보임.

마) 대구경북신공항 건설 : 관계 부처·지자체 등과의 협의 및 사업관리를 통한 원활한 사업 추진 필요

대구경북신공항 건설은 물류·여객중심의 신공항 건설을 통한 국토균형 발전과 국가경쟁력 강화에 이바지하기 위해 대구 군 공항 이전과 함께 대구국제공항을 이전하면서 대구경북통합신공항 건설을 추진하는 사업으로 총사업비는 2조 3,836억원, 사업기간은 2024~2030년으로 계획되어 있음.

【 대구경북신공항 건설사업 개요 】

▪ 위 치 : 대구광역시 군위군 소보면, 경상북도 의성군 비안면 일원
▪ 사업내용 : 민군 공동이용을 위한 활주로 연장(756m) 및 민항 여객·화물터미널 등 건설
▪ 사업기간/사업비 : '24～'30 / 2조 3,836억원
▪ 사업타당성 : B/C 1.032 (사전타당성 조사 결과)

※ 자료 : 국토교통부

이 사업의 2024년도 예산액 100억원 중 1억 7,500만원을 집행(1.8%)하고 98억 2,500만원은 불용하였음.

【 2024년 대구경북신공항 건설사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
대구경북신공항 건설	10,000	10,000	-	-	10,000	175	-	9,825	66,653
- 건설보상비	-	-	-	-	-	-	-	-	200
- 기본조사설계비	5,000	5,000	-	-	5,000	175	-	4,825	5,000
- 실시설계비	5,000	5,000	-	-	5,000	-	-	5,000	60,453
- 시설부대비	-	-	-	-	-	-	-	-	1,000

※ 자료 : 국토교통부

사업 추진경과를 살펴보면, 지난 2014년 대구광역시에서 군 공항 이전건의서를 제출함에 따라 대구 군공항의 이전이 추진되기 시작하였고, 결국 2020년 8월 군위군 및 의성군이 군공항 이전부지로 선정되었음.

현재 대구 군 공항과 대구국제공항은 활주로를 공동 이용하고 있는바, 군공항 이전부지 선정 이후 2020년 10월 민간공항(대구국제공항)의 이전을 위한 사전타당성 검토 용역을 착수하였고, 2023년 9월 사전타당성 검토 용역이 완료되었음.

【 대구경북신공항 추진경과 】

ㅇ '14. 5. : 군 공항 이전건의서 제출(대구시장→국방부장관)
ㅇ '16. 8. : 이전건의서 타당성 검토 결과 통보(국방부장관→대구시장)
ㅇ '17. 2. : 예비이전후보지 2곳 선정(국방부장관)▸군위 우보면 / 군위군-의성군
ㅇ '18. 3. : 이전부지 선정위원회의 심의를 거쳐 이전후보지 선정(2곳)
ㅇ '19.12. : 이전주변지역에 대한 지원계획 수립 및 확정(국방부장관·대구시장)
ㅇ '19.12. : 이전부지 선정계획 수립·공고(국방부장관)
ㅇ '20. 1. : 이전지 선정을 위한 주민투표 실시
ㅇ '20. 7. : 이전후보지 유치신청(이전후보지 지자체장, 주민투표 결과 반영)
ㅇ '20. 8. : 선정위원회의 심의를 거쳐 이전부지 선정(국방부장관) ▸군위군-의성군
ㅇ '20.10. : 민간공항 이전을 위한 사전타당성 검토 용역 착수(~'23.9.)
ㅇ '23. 9. : 민간공항 이전을 위한 사전타당성 검토 용역 완료(B/C=1.032)
ㅇ '23.10. : 예비타당성 조사 면제
ㅇ '23.12. : 기본계획 수립 및 전략환경영향평가 용역 착수
ㅇ '24.12. : 민항사업 사업계획 적정성 검토 완료(KDI), 전략환경영향평가 협의 완료
ㅇ '24.12~'25.1. : 민항사업 기본계획(안) 마련 및 관계기관 의견조회
ㅇ '25.1. : 민항사업 기본계획(안) 총사업비 사전협의
ㅇ '25.3. : 민항사업 기본계획(안) 설계 적정성 검토 착수(KDI)

※ 자료 : 국토교통부

대구경북신공항 건설은 국비 2.4조 이상이 투입되는 사업으로, 「국가재정법」 제38조제1항[296]에 따를 때 예비타당성 조사 대상이나, 지난 2023년 4월 제정되어 8월 시행한 「대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법」 제29조[297]에 따라 예비타당성 조사 면제가 이루어졌고, 12월 말 기본계획 수립 및 전략환경영향평가 용역에 착수하였음.

296) 「국가재정법」
제38조(예비타당성조사) ①기획재정부장관은 총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 신규 사업으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 대규모사업에 대한 예산을 편성하기 위하여 미리 예비타당성조사를 실시하고, 그 결과를 요약하여 국회 소관 상임위원회와 예산결산특별위원회에 제출하여야 한다. 다만, 제4호의 사업은 제28조에 따라 제출된 중기사업계획서에 의한 재정지출이 500억원 이상 수반되는 신규 사업으로 한다.
1. 건설공사가 포함된 사업
2. 「지능정보화 기본법」 제14조제1항에 따른 지능정보화 사업
3. 「과학기술기본법」 제11조에 따른 국가연구개발사업
4. 그 밖에 사회복지, 보건, 교육, 노동, 문화 및 관광, 환경 보호, 농림해양수산, 산업·중소기업 분야의 사업

297) 「대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법」
제29조(예비타당성조사 실시에 관한 특례) 기획재정부장관은 통합신공항 건설사업의 신속하고 원활한 추진을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다.

이에 2024년 12월 기본계획(안) 수립이 완료되었으나, 2025년 7월 현재 아직 고시가 이루어지지 못하고 있음. 기본계획 고시가 지연되고 있는 사유를 구체적으로 살펴보면, 지난 2023년 8월 대구경북신공항의 화물터미널을 군위군에 배치하는 내용이 포함된 사전타당성조사 결과 발표 이후 화물터미널 입지에 대해 의성군에서 이견을 표명[298]하는 등 화물터미널 입지와 관련하여 대구시, 의성군 간 갈등이 발생하였고, 11월 경상북도에서 군위군과 의성군에 각각 화물터미널을 설치하는 방안을 국토교통부에 건의하였음.

이에 관계기관 협의기구가 구성되어 전문가 검토기구를 마련하였고, 2024년 1월부터 경상북도 건의안의 타당성에 대한 전문가 검토를 진행하였으며, 그 검토결과를 토대로 국방부, 지자체 등과 협의를 거쳐 기본계획에 반영할 것이 결정되었으나, 기존 검토과정에서 고려되지 못한 화물터미널 추가 설치 등으로 인하여 사업계획 적정성 검토 기준 총사업비 2조 3,836억원 대비 약 4,044억원 정도 증액이 필요한 상황으로, 현재 기획재정부와의 총사업비 협의 및 설계 적정성 검토가 진행 중임.

국토교통부는 2025년 하반기 중으로 기본계획을 고시하고 설계에 착수할 계획이라는 설명임. 대구경북신공항 건설은 최초의 민군 통합 공항 이전 사업으로 민간공항 건설과 군 공항 이전이 병행하여 이루어져야 하는 만큼 적절한 사업관리 및 다자 협의[관계부처(국방부, 기획재정부 등), 관계 지자체(대구광역시·경상북도 등) 등]를 통한 원활한 사업추진을 도모할 필요가 있음.

298) 경상북도 및 의성군은 2020년 8월 통합신공항 입지 선정 과정에서 지자체 간 체결한 공동합의문을 근거로 군 공항 계획수립(2020.11.~2022.8.) 과정부터 의성군 지역에의 화물터미널 설치 필요성을 제기한 바 있음.

바) 서산공항 건설 : 타당성 재조사 수행 시 면밀한 검토 및 사업 지연 방지 노력 필요

서산공항 건설사업은 서산, 당진 등 충남 서해안권 항공서비스 소외지역의 교통편의 제공을 위하여 서산 군비행장 활주로를 활용하여 민항 설치를 추진하는 사업으로, 총 사업비는 재기획용역 결과 기준 484억 4,300만원이고, 사업기간은 2024~2028년으로 계획되어 있음.

【 서산공항 건설사업 개요 】

- 위 치 : 충청남도 서산시 혜미면 일원(서산 군비행장)
- 사업내용 : 여객터미널, 계류장 등 건설(활주로 공동 활용)
- 사업기간/사업비 : '24~'28 / (예타)532억원, (재기획용역)484.4억원
- 사업타당성 : (예타) B/C = 0.81, AHP = 0.456 (재기획용역) B/C = 1.11

※ 자료 : 국토교통부

이 사업의 2024년도 예산액 10억원은 전액 불용되었음.

【 2024년 서산공항 건설사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
서산공항 건설	1,000	1,000	-	-	1,000	-	-	1,000	1,662
- 기본조사설계비	100	100	-	-	100	-	-	100	300
- 실시설계비	900	900	-	-	900	-	-	900	1,300
- 시설부대비	-	-	-	-	-	-	-	-	62

※ 자료 : 국토교통부

사업 추진경과를 살펴보면 지난 2016년 5월 공항개발 종합계획에 반영된 이후 2016년 12월 사전타당성 검토 연구를 시행하였으나, 2023년 5월 예비타당성 조사에서 탈락(B/C = 0.81, AHP = 0.456)하고, 2023년 8월부터 재기획 용역을 진행하여 같은 해 11월 완료하였음.

【 서산공항 추진경과 】

ㅇ '16.5. :「제5차 공항개발 중장기 종합계획('16~'20)」에 반영
ㅇ '16.12.~'17.12. :「서산 군비행장 민항시설 설치 사전타당성 연구」 시행
ㅇ '21.4.~10., : 서산 군비행장 민항시설 설치 사업타당성 보완 연구
ㅇ '21.12.~'23.5. : 예비타당성조사 시행(KDI) 및 탈락(총사업비 532억원, B/C 0.81, AHP 0.456)
ㅇ '23.8.~11. : 서산공항 사업 재기획(총사업비 484억원, B/C 1.11)
ㅇ '24.2. : 서산공항 건설사업 기본계획 수립 및 전략환경영향평가 용역 착수
ㅇ '25.4. : 전략환경영향평가 협의 완료

※ 자료 : 국토교통부

재기획 용역 결과 총사업비가 484억 4,300만원(B/C 1.11)으로 도출되었고,「국가재정법」제38조[299]에 따라 예비타당성 조사 대상에서 제외되어 2024년 2월 기본계획 수립 등에 착수하였음.

299)「국가재정법」
제38조(예비타당성조사) ①기획재정부장관은 총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 신규 사업으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 대규모사업에 대한 예산을 편성하기 위하여 미리 예비타당성조사를 실시하고, 그 결과를 요약하여 국회 소관 상임위원회와 예산결산특별위원회에 제출하여야 한다. 다만, 제4호의 사업은 제28조에 따라 제출된 중기사업계획서에 의한 재정지출이 500억원 이상 수반되는 신규 사업으로 한다.
1. 건설공사가 포함된 사업
2.「지능정보화 기본법」 제14조제1항에 따른 지능정보화 사업
3.「과학기술기본법」 제11조에 따른 국가연구개발사업
4. 그 밖에 사회복지, 보건, 교육, 노동, 문화 및 관광, 환경 보호, 농림해양수산, 산업·중소기업 분야의 사업

그러나 기본계획 수립 중 당초 예정하였던 부지에 다른 시설의 설치가 결정됨에 따라 부지 변경에 따른 총사업비 증가가 예상[총사업비 약 570~904억원(국토교통부 추정)]되고 있는 상황임.

따라서 국토교통부는 총사업비 증가에 따라 사업비 절감 방안을 마련할 필요가 있으며, 만약 타당성 재조사[300]를 수행하게 되는 경우 그 기간이 통상 1년 이상 소요된다는 점을 감안하여 추가적인 사업 지연을 방지하기 위한 철저한 사업관리가 요구될 것으로 보임.

300) 「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.
1. 총사업비 또는 국가의 재정지원 규모가 예비타당성조사 대상 규모에 미달하여 예비타당성조사를 실시하지 않았으나 사업추진 과정에서 총사업비와 국가의 재정지원 규모가 예비타당성조사 대상 규모로 증가한 사업

2) 가덕도신공항건설공단 설립·운영(3538-313)

○ 2024년 인건비와 관련하여 교부된 출연금의 불용액(17억 1,100만원)이 발생하였고, 유사한 사유로 인하여 2025년 출연금도 불용이 예상되므로, 추후 채용계획 수립 시 실현 가능성을 철저히 검토하고, 구체적인 실행 계획 수립 후 예산에 반영하도록 하는 등의 개선을 통하여 예산 편성의 정확성을 제고할 필요가 있음.

가) 개요

가덕도신공항건설공단(이하 “건설공단”이라 함)은 가덕도신공항건설사업을 신속하고 효율적으로 추진하기 위하여 「가덕도신공항건설공단법」에 따라 지난 2024년 4월 설립되었음.

건설공단의 수입·지출 현황을 살펴보면, 수입의 경우 출연금 335억 7,200만원, 이자수입 9,800만원, 지출의 경우 인건비 39억 9,300만원, 경상비 20억 600만원, 사업비 239억 4,000만원 등으로, 총 수입·지출 규모는 336억 7,000만원임.

【 2024년 가덕도신공항건설공단 수입·지출 현황 】

(단위 : 백만원)

수입			지출		
과목	예산액	결산액	과목	예산액	결산액
○ 정부출연금	33,572	33,572	○ 인건비	5,704	3,993
- 기관운영출연금	8,043	8,043	○ 경상비	2,339	2,006
- 사업출연금	25,529	25,529	○ 사업비	25,529	23,940
○ 기타수입	0	98	○ 기타(차기이월 등)	0	3,731
- 이자수입 등	0	98			
합 계	**33,572**	**33,670**	**합 계**	**33,572**	**33,670**

※ 자료 : 가덕도신공항건설공단

한편, 2024년 건설공단의 재무현황을 살펴보면, 부채 36억 2,800만원, 자본 -19억 3,900만원[301]으로, 자산은 16억 8,900만원임.

【 2024년 가덕도신공항건설공단 재무 현황 】

(단위 : 백만원)

자본	부채	자산
-1,939	3,628	1,689

※ 자료 : 가덕도신공항건설공단

가덕도신공항건설공단 설립·운영 사업은 건설공단의 기관운영비를 출연하는 등 건설공단의 설립·운영을 지원하는 사업임.

301) 건설공단은 별도의 출자금이 없고, 2024년 성과급, 연차수당, 감가상각 등으로 발생한 당기순손실(19억 3,900만원)에 따라 자본이 마이너스 상태임.

2024년도 결산을 살펴보면 예산액 97억 800만원과 전용 및 조정된 6억 600만원을 더한 예산현액 103억 1,400만원 중 102억 3,500만원을 집행(99.2%)하였고, 2,700만원은 이월하였으며, 5,100만원은 불용하였음.

【 2024년도 가덕도신공항건설공단 설립·운영 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
가덕도신공항건설공단 설립·운영	9,708	9,708	-	606	10,314	10,235	27	51	24,330
-일반수용비	94	94	-	50	144	143	-	1	-
-공공요금 및 제세	-	-	-	91	91	88	-	2	-
-임차료	120	120	-	△120	-	-	-	-	-
-시설장비유지비	210	210		199	409	409	-	0	-
-일반용역비	1,060	1,060		△219	841	766	27	47	-
-국내여비	4	4		-	4	4	-	0	-
-자산취득비	783	783		-	783	782	-	0	-
-기관운영출연금	7,437	7,437		606	8,043	8,043	-	-	24,330

※ 자료 : 국토교통부

나) 면밀한 채용계획 수립, 채용계획 및 보수규정을 반영한 적정 인건비 예산 편성 필요

건설공단은 2024년 80억 4,300만원을 기관운영출연금으로 교부받았으나, 그 실집행 현황을 살펴보면 59억 9,900만원(74.6%)을 집행하였고, 1억 6,200만원은 이월하였으며, 18억 8,100만원은 불용하였음.

불용 예산의 대부분은 인건비 관련 항목에서 발생하였으며, 구체적으로 주요 불용 사유를 살펴보면 2024년 상·하반기 채용 계획에 따라 총 100명을 채용할 예정이었으나 적격자 부재(5명)에 따라 채용인원이 축소되어 1억 6,100만원 불용, 하반기 임용 예정시기를 9월로 계획하였으나 11월로 순연함에 따라 하반기 임용자 55명의 2개월치 인건비 14억 4,900만원 불용, 수습기간 3개월 중 기본급의 80%만을 지급하는 보수규정이 하반기 임용자에 대하여 적용됨에 따라 8,200만원 불용 등 17억 1,100만원의 인건비가 불용되었음.

아울러, 2025년 예산 편성 시에도 정원이 70명 증원되어 4월 채용을 예상하였으나, 2025년 6월 현재 채용 추진현황을 살펴보면 예정인원 75명 중 39명이 채용되었고, 정원 미달 인원 36명은 금년 하반기에 채용될 예정으로, 2025년도에도 유사한 불용 재발이 예상됨.

또한, 2024년 5월 보수규정 마련 당시 수습기간 중에는 기본급의 80%를 지급하도록 규정하였으나, 경력직에 대해서도 동일 규정을 적용하는 것은 불합리하다는 의견을 반영하여 경력직은 100%, 신규직원은 90%를 지급하도록 보수규정을 개정하였음. 그럼에도 불구하고, 2025년 신규 채용 관련 인건비 편성 시 기본급 100% 기준으로 반영되어 있어, 이에 따른 예산 불용 발생 가능성 역시 존재함.

건설공단이 설립 초기라는 점과 사업 정상화 방안을 마련 중인 상황을 감안하더라도 이와 같은 불용은 한정된 예산의 효율적 배분을 저해하는 요인으로 작용할 수 있고 향후 공항 건설 사업 본격화에 따라 추가 인력 채용이 계속될 예정이므로 추후 동일한 문제가 반복되지 않도록 사전에 제도적 보완과 계획 수립이 요구됨.

이에 따라 국토교통부 및 건설공단은 채용계획 수립 시 실현 가능성을 철저히 검토하고, 구체적인 실행 계획 수립 후 예산에 반영하도록 하여야 하며, 연도별 채용 일정의 준수 여부를 지속적으로 점검하고, 보수규정의 적용 기준을 예산 편성 시 일관되게 고려하여 예산 편성의 정확성을 제고할 필요가 있어 보임.

3) 항공안전체계 구축 및 유지관리(3636-311)

○국토교통부는 스마트 항공교통시스템 구축 내역사업을 추진하면서 2024년 4차 사업(22억 7,300만원)과 5차 사업(9억 3,300만원) 계약 시 전액을 선금으로 지급하였는데, 이는 지침상 허용되기는 하나 계약의 성실한 이행 확보 및 재정 운용의 책임성 측면에서 적절하지 않은 측면이 있으므로 선금 비율을 합리적으로 조정하기 위하여 제도를 개선할 필요가 있을 것으로 보임.

가) 개요

항공안전체계 구축 및 유지관리 사업은 공역을 효율적으로 관리하는 시스템의 유지관리·기능 개선을 위한 국가공역관리시스템 유지관리 사업, 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 2024년도 당초 예산액은 58억 7,200만원으로, 전년도 이월액(35억 1,600만원) 및 전용(감)액(△4억 3,500만원)을 더한 예산현액 89억 5,300만원 중 65억 5,200만원을 집행(73.2%)하고, 1억 2,000만원을 다음 연도로 이월하면서, 22억 8,100만원은 불용하였음.

【 2024년도 항공안전체계 구축 및 유지관리 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
항공안전체계 구축 및 유지관리	**5,872**	**5,872**	**3,516**	**△435**	**8,953**	**6,552**	**120**	**2,281**	**3,927**
-전자항공정보체계 구축 및 유지관리	1,015	1,015	-	6	1,021	1,010	-	9	1,015
-첨단항공로구축 및 유지관리	400	400	-	-	400	380	-	20	400
-관제상황분석시스템 유지관리	150	150	-	1	151	147	-	4	150
-관제탑시뮬레이터 유지관리	277	277	-	△2	275	272	-	3	277
-항공교통업무자료관리시스템 유지관리	96	96	-	-	96	94	-	2	96
-스마트항공교통시스템	952	952	2,488	-	3,440	3,381	-	59	684
-국가공역관리시스템 유지관리	460	460	-	-	460	457	-	3	460
-항공교통관제사피로관리시스템 유지관리	165	165	52	-	217	200	-	17	165
-항공교통분야 국제업무 지원	100	100	-	-	100	97	-	3	100
-항공교통흐름관리성과 사후분석시스템유지관리	330	330	14	-	344	221	120	3	330
-항공교통흐름관리시스템 고도화	1627	1627	962	△441	2148	-	-	2148	-
-공역개선 관련 연구	300	-	-	-	300	293	-	7	-
-국가항행이행관리	-	-	-	-	-	-	-	-	250

※ 자료: 국토교통부

나) 재정 집행의 책임성 확보 및 계약이행 담보를 위한 선금 관련 제도 개선 필요

국제민간항공기구(ICAO)는 항공교통량 증가문제를 해결하기 위한 대안으로, 데이터에 기반한 과학적인 접근법을 활용하여 항공교통관리(Air Traffic Management, ATM)[302] 정책을 수립할 것을 권고하였으며, 국토교통부는 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.

이 내역사업은 1년 단위의 5개년 연차 사업으로, 2020년 1차 사업을 수행하였고, 2023년 4차 사업이 수행되었어야 하나, 2024년 3월에 이르러서야 4차 사업 수행이 시작되어 2023년 예산 24억 8,800만원은 전액 이월되었음.

국토교통부에 따르면 해당 내역사업은 정보화사업으로 각 연차 준공 후 다음 차 발주까지 사업계획 심의, 보안성 검토, 사전 협의 등 행정처리로 인한 시간(약 3개월)이 소요됨에 따라 매년 계약시기가 3개월씩 순연됨에 따라 2023년 4차 사업이 전액 이월된 것으로 설명함.

---

302)「항공안전법」
제2조(정의)
24의2. "항공교통관리"란 항공교통 및 공역을 안전하고 효율적인 방법으로 통합 관리하는 업무로서 다음 각 목의 업무를 말한다.
가. 제78조에 따른 공역 등의 지정에 관한 업무
나. 제83조에 따른 항공교통업무
다. 제83조의2에 따른 항공교통흐름 관리업무

이에 국토교통부는 2024년 전년도로부터 이월된 4차 사업과 당초 2024년도에 계획되어 있던 5차 사업 추진 시 2개년 사업 전체에 대한 선금 지급을 통해 이월액 최소화를 도모하였음.

특히 당초 '(계약예규)정부 입찰·계약 집행기준'[303]에 따르면 선금 지급 한도는 계약금액의 70%를 초과할 수 없으나, 기획재정부는 경기침체 대응을 위한 '경제위기 극복 계약지침'을 통해 한시적[304]으로 선금 지급 한도를 최대 100%까지 확대 허용하였고, 국토교통부는 이에 따라 4차 사업과 5차 사업 각각 22억 7,300만원, 9억 3,300만원의 계약금액 전액을 선금으로 지급하였음.

【 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	국가정보자원관리원 빅데이터 플랫폼 인프라 증설, 항공교통 데이터 통합처리 시스템 2차 구축(외부 연계 체계 및 빅데이터 플랫폼 연계 데이터 처리 체계), 항공교통 데이터 공유포털 1차 구축, 빅데이터 분석 플랫폼 구축 등
4차	'24.3.15 ~ '25.3.14.	국가정보자원관리원 빅데이터 플랫폼 고도화, 항공교통 데이터 공유포털 2차 구축, 항공교통데이터 통계분석시스템 구축 등
5차	'24.11.1.~ 25.11.1.	항공교통 빅데이터 플랫폼, 분석 플랫폼, 데이터 통합처리 시스템, 데이터 공유포털, 통계분석 시스템 등 항공교통 데이터시스템 시험운영 통한 오류 탐지 및 기능 개선

※ 자료: 국토교통부

303) (계약예규) 정부 입찰·계약 집행기준
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. <단서신설 2014.1.10.>
1. 공사, 물품 제조 또는 용역 계약(발주기관이 시스템 특성 등에 맞게 소프트웨어의 일부에 대하여 수정·변경을 요구하여 체결한 소프트웨어사업을 포함) <개정 2014.8.6.>
2. 시행령 제76조에 의한 입찰참가자격제한을 받고 그 제한기간 중에 있지 아니한 경우

304) 「경제위기 극복을 위한 계약지침」은 당초 2023.6.28.~2023.12.31.까지였으나 몇 차례 연장을 통해 현재 2025.12.31.까지 연장됨.

이와 같은 전액 선금 지급은 이월을 방지하고 재정 조기집행을 통한 경제 활성화에 기여할 수 있는 측면이 있으나, 계약예규상 선금지급을 최대 70%로 제한한 본래의 제도적 취지는 계약상대자의 자금 선지원을 통해 초기 사업 착수 여건을 조성하면서도, 일정 금액은 계약 이행 후 지급하도록 함으로써 계약의 성실한 이행을 담보하기 위한 것임을 고려할 때, 선금을 100% 지급할 경우 결과적으로 계약의 성실한 이행 확보라는 계약예규의 취지를 저해하는 측면이 있음.

따라서 전액 선금 지급이 지침상 허용된 것일지라도 계약의 성실한 이행 확보와 재정 운용의 책임성 측면에서 바람직하다고 할 수는 없다는 점에서 국토교통부는 추후 계약 규모, 사업의 특성 등을 종합적으로 고려하여 선금 비율을 합리적으로 조정하고, 재정 집행의 실질적 책임성과 계약이행 담보 장치를 강화하는 방향으로 집행방식을 개선할 필요가 있는 것으로 보임.

4) 항공산업발전지원(3637-314)

○ 지난 2022년 항공산업의 발전과 원활한 경영활동을 도모하고 이에 필요한 각종 보증 및 자금의 융자 등을 위하여 항공산업발전조합의 구성 근거가 「항공사업법」에 마련되었으나, 3년이 지난 2025년 8월 현재까지 부처 간 이견으로 인하여 시행령이 마련되지 못한 결과 조합이 구성되지 못하고 있는 실정으로, 시행령의 조속한 마련을 위한 노력이 필요한 것으로 보임.

가) 개요

항공산업발전지원 사업은 항공분야 경쟁력 강화를 위하여 국내외 항공시장동향을 분석하는 항공시장동향분석, 항공교통이용자의 권리 및 권익 증진을 위하여 항공교통이용자에게 정보를 제공하는 항공교통서비스 평가 및 보고서 발간, 항공분야 신성장 동력 창출 및 항공분야 현안사항에 대한 다양한 연구를 실시하여 실효성 있는 정책 수립을 추진하는 항공정책수립연구 등을 추진하는 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 11억 500만원으로, 전년도 이월액(4억 5,600만원)을 더한 예산현액 15억 6,100만원 중 12억 2,200만원을 집행(78.3%)하고, 3억 1,600만원을 다음 연도로 이월하면서, 2,300만원은 불용하였음.

【 2024년도 항공산업발전지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
항공산업발전지원	1,105	1,105	456	-	1,561	1,222	316	23	1,605
-항공시장동향분석	150	150	47	-	197	164	29	4	150
-항공정책수립연구	300	300	217	-	517	413	94	5	300
-항공교통서비스 평가 및 보고서 발간	655	655	-	-	847	640	193	14	655
-항공일자리 창출지원	-	-	-	-	-	-	-	-	500

※ 자료 : 국토교통부

나) 항공산업발전조합의 구성을 위한 조속한 시행령 마련 필요

항공정책 수립 연구 내역사업은 실효성 있는 정책 수립을 위하여 항공분야 신성장 동력 창출 및 항공분야 현안사항에 대한 다양한 연구를 실시하는 사업임. 예를 들면 2024년 제4차 항공정책기본계획(2차) 수립, 국내선 유류할증료 제도개편 연구, 항공사업 활성화 및 발전기반 마련 연구 등의 연구를 추진한 바 있음.

항공정책기본계획은 「항공사업법」[305]에 따라 5년마다 수립되는 국가항

305) 「항공사업법」
제3조(항공정책기본계획의 수립) ① 국토교통부장관은 국가항공정책(「항공우주산업개발 촉진법」에 따른 항공우주산업의 지원·육성에 관한 사항은 제외한다. 이하 같다)에 관한 기본계획(이하 “항공정책기본계획”이라 한다)을 5년마다 수립하여야 한다.
② 항공정책기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.
1. 국내외 항공정책 환경의 변화와 전망
2. 국가항공정책의 목표, 전략계획 및 단계별 추진계획
3. 국내항공운송사업, 항공기정비업 등 항공산업의 육성 및 경쟁력 강화에 관한 사항
4. 공항의 효율적 개발 및 운영에 관한 사항

공정책에 관한 기본계획으로, 항공보안 기본계획, 항공안전정책기본계획 및 공항개발 종합계획의 기본이 되는 계획임. 지난 2020년 제3차 항공정책기본계획(2020～2024)이 수립되었고, 2023년부터 제4차 항공정책기본계획(2025～2029) 수립 연구가 추진되고 있음.

관련하여 제3차 항공정책기본계획은 항공산업 성장을 위한 항공금융 활성화를 추진과제로 명시하였고, 이에 따라 항공산업의 자생적인 발전을 유도하고 금융위험 관리능력을 높이기 위해 항공산업 금융기구인 조합의 설립을 추진하고자 지난 2020년 관계부처 합동으로 조합설립 방안을 발표한 바 있음.

---

5. 항공교통이용자 보호 및 서비스 개선에 관한 사항
6. 항공전문인력의 양성 및 항공안전기술·항공기정비기술 등 항공산업 관련 기술의 개발에 관한 사항
7. 항공교통의 안전관리에 관한 사항
8. 항공보안에 관한 사항
9. 항공레저스포츠 활성화에 관한 사항
10. 그 밖에 항공운송사업, 항공기정비업 등 항공산업의 진흥을 위하여 필요한 사항

③ 항공정책기본계획은 「항공보안법」 제9조의 항공보안 기본계획, 「항공안전법」 제6조의 항공안전정책기본계획 및 「공항시설법」 제3조의 공항개발 종합계획에 우선하며, 그 계획의 기본이 된다.

④ 국토교통부장관은 항공정책기본계획을 수립하거나 대통령령으로 정하는 중요한 사항을 변경하려면 관계 중앙행정기관의 장과 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)와 협의하여야 한다.

⑤ 국토교통부장관은 항공정책기본계획을 수립하거나 변경하였을 때에는 그 내용을 관보에 고시하고, 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 알려야 한다.

⑥ 국토교통부장관은 항공정책기본계획을 시행하기 위한 연도별 시행계획을 수립하여야 한다.

【 고용·경영 안정 및 경쟁력 강화를 위한 항공산업 지원방안(20.8. 관계부처 합동) 】

Ⅴ. 과제별 추진일정

2. [중장기] 체질개선 및 경쟁력 강화를 위한 제도개선

2-1. 항공산업발전조합(항공조합) 설립		
1 항공사업법 개정(조합 설립근거 마련)	'20. 하반기	국토부
2 항공보증 도입방안 검토	'20. 하반기	국토부 기재부 금융위
3 조합 설립·운영방안 구체화	'21. 상반기	국토부
4 항공산업발전조합 설립	'21. 하반기	국토부
2-2. 공항공사 역할확대		
1 인천·한국 양 공항공사법 개정	'20. 하반기	국토부
2 공항공사의 항공산업 육성·지원계획 수립	'21. 상반기	국토부

※ 자료 : 국토교통부

이에 맞추어 지난 2022년 「항공사업법」을 개정하여 항공산업의 발전과 원활한 경영활동의 수행을 도모하고 이에 필요한 각종 보증 및 자금의 융자 등을 위하여 항공산업발전조합을 설립할 수 있도록 법적 근거[306]가 마련되었음.

306) 「항공사업법」
제69조의4(항공산업발전조합의 설립) ① 항공사업자 및 항공산업 발전을 위하여 필요하다고 인정되는 대통령령으로 정하는 사업을 영위하는 자는 항공산업의 발전과 원활한 경영활동의 수행을 도모하고 이에 필요한 각종 보증 및 자금의 융자 등을 위하여 국토교통부장관의 인가를 받아 항공산업발전조합(이하 "조합"이라 한다)을 설립할 수 있다.
② 조합은 법인으로 하며 주된 사무소의 소재지에서 설립등기를 함으로써 성립한다.
③ 조합원의 자격, 임원에 관한 사항, 출자·융자에 관한 사항, 그 밖에 조합의 운영에 관한 사항은 정관으로 정한다.
④ 조합의 설립인가 기준·절차, 정관의 기재사항, 운영 및 감독 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
⑤ 출자금 총액의 변경등기는 「민법」 제52조에도 불구하고 매 회계연도 말 현재를 기준으로 하여 회계연도 종료 후 3개월 이내에 등기할 수 있다.
⑥ 조합에 관하여 이 법에서 규정한 것을 제외하고는 「민법」 중 사단법인에 관한 규정과 「상법」 중 주식회사의 회계에 관한 규정을 준용한다.

그러나 개정법률의 시행일인 2022년 7월 19일이 경과하였음에도 불구하고 2025년 8월 현재까지 시행령이 마련되지 못하고, 항공산업발전조합도 설립되지 못한 상황임.

이에 대하여 국토교통부는 시행령 개정 과정에서 한국공항공사와 인천국제공항공사가 항공산업발전조합의 조합원으로 참여하고 출자하는 것과 관련하여 국토교통부-기획재정부 간 이견[307]이 발생하여 시행령이 마련되지 못하고 있다는 설명임.

이로 인하여 이미 「항공사업법」 개정 이후 약 3년이 경과하였으나, 항공산업의 발전을 도모하고자 하는 「항공사업법」 개정취지가 달성되지 못하고 있는 실정임.

따라서 국토교통부는 「항공사업법」 개정의 취지에 맞게 항공산업발전조합을 설립·운영하여 항공산업 발전에 기여할 수 있도록 시행령 마련 등을 위하여 적극적으로 노력할 필요가 있을 것으로 보임.

307) 국토교통부는 공항운영자인 한국공항공사와 인천국제공항공사가 조합에 참여 시 항공산업 지원에 기여할 수 있고, 항공산업의 주요 일원으로서 양 공사가 얻을 수 있는 직간접 혜택이 있어 한국공항공사와 인천국제공항공사의 조합 참여가 필요하다는 입장인 반면, 기획재정부는 방만한 공공기관 운영의 우려가 있어 한국공항공사와 인천국제공항공사의 조합 참여에 신중할 필요가 있다는 입장임.

5) 국립항공박물관 운영(3637-335)

○ 국립항공박물관은 출연금 집행잔액이 발생하면 정관에 근거하여 이를 반납하지 않고 차차년도에 자체수입에 반영하여 사용하고 있는데, 이러한 출연금 잔액 등 잉여금 처리를 위한 집행기준을 명확히 하여 수입과 지출의 투명성과 합리성을 제고할 필요가 있음.

가) 개요

국립항공박물관(이하 “박물관”이라 함)은 지난 2019년 「국립항공박물관법」에 따라 항공문화와 항공산업의 유산을 발굴·보존·연구 및 전시함으로써 항공문화의 진흥과 항공산업의 발전에 이바지함을 목적으로 설립되어 2021년 기타 공공기관으로 지정되었음.

박물관의 2024년 수입·지출 결산을 살펴보면, 수입 규모는 정부출연금 135억 5,400만원, 체험수수료 등 사업수입 4억 6,000만원, 기타수입 2억 5,300만원 등 197억원이고, 지출 규모는 전시사업, 교육사업, 자료수집관리사업 등 사업비 52억 6,100만원, 인건비 53억 7,600만원, 경상비 33억 4,000만원 등 197억원임.

【 2024년 국립항공박물관 수입·지출 현황 】

(단위: 백만원)

수입					지출				
구 분	당초 예산	예산 현액	결산	증감 (초과/결손)	구 분	당초 예산	예산 현액	결산	증감 (불용/이월)
Ⅰ. 정부출연금	**13,554**	**13,554**	**13,554**	**-**	**Ⅰ. 당해년도 지출**	**16,294**	**16,346**	**13,977**	**△2,369**
1. 기관운영출연금	9,094	9,094	9,094	-	1. 인건비	5,856	6,183 (+327)	5,376	△807
2. 사업출연금	4,460	4,460	4,460	-	2. 경상비	3,969	3,969	3,340	△629
					3. 사업비	6,050	6,102	5,261	△841
Ⅱ. 사업수입	**532**	**532**	**460**	**△72**	가. 전시사업	1,434	1,434	1,306	△128
1. 임대료수입	59	59	46	△13	나. 교육사업	1,360	1,412 (+52)	1,363	△49
2. 체험수수료	299	299	234	△65	다. 자료수집관리사업	2,093	2,093	1,467	△626
3. 주차장수입	174	174	176	2	라. 학술사업	540	540	525	△15
4. 대관료수입	-	-	4	4	마. 인프라구축사업	225	225	203	△22
					바. 정보화사업	268	268	268	-
Ⅲ. 기타수입	**10**	**10**	**253**	**243**	사. 홍보사업	130	130	129	△1
1. 이자수입	10	10	172	162	4. 예비비	419	92 (△327)	-	△92
2. 잡수입	-	-	81	81					
Ⅳ. '23년 사고이월	**860**	**860**	**860**	**-**	**Ⅱ. '23년 사고이월**	**860**	**860**	**860**	**-**
					Ⅲ. '24년 사고이월	**-**	**-**	**771**	**771**
Ⅴ. 전기 결산잉여금 (당기 사용)	**2,198**	**2,250 (52)**	**2,250**	**-**	**Ⅳ. 결산잉여금 (차기 사용)**	**-**	**-**	**2,274**	**2,274**
Ⅵ. 전기 결산잉여금 (유보액)	**2,375**	**2,323 (△52)**	**2,323**	**-**	**Ⅴ. 결산잉여금 (유보액)**	**2,375**	**2,323 (△52)**	**1,818**	**△505**
합 계	**19,529**	**19,529**	**19,700**	**171**	**합 계**	**19,529**	**19,529**	**19,700**	**171**

※ 자료 : 국립항공박물관

국립항공박물관 운영 사업은 박물관을 통해 항공산업의 유산을 발굴·보존·연구·전시함으로써 항공문화의 진흥과 항공산업의 발전에 이바지하고자 박물관의 기관운영 및 사업에 소요되는 출연금을 지원하는 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 135억 5,400만원으로 전액 집행하였음.

【 2024년도 국립항공박물관 운영 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
국립항공박물관 운영	13,554	13,554	-	-	13,554	13,554	-	-	13,317
- 기관운영출연금	9,094	9,094	-	-	9,094	9,094	-	-	8,848
- 사업출연금	4,460	4,460	-	-	4,460	4,460	-	-	4,469

※ 자료: 국토교통부

나) 국립항공박물관의 출연금 잉여금 관련 처리지침 마련 필요

박물관은 2024년 교부받은 출연금 135억 5,400만원 중 124억 4,000만원을 집행하였는데, 구체적으로 살펴보면 기관운영출연금 90억 9,400만원 중 81억 9,500만원을 집행하여 8억 9,900만원의 잉여금이 발생하였으며, 사업출연금 44억 6,000만원 중 42억 4,500만원을 집행하고 4100만원을 이월하여 1억 7,300만원의 잉여금이 발생하였음.

박물관에 따르면 기관운영출연금의 잉여금 발생 주요 원인은 유사 박물관 또는 타 기관으로의 이직하는 등 퇴직자가 이례적으로 크게 발생(16명, 정원 대비 19.3%)함에 따른 인건비 미집행액이 발생한 것임.

한편, 현재 박물관은 이처럼 발생한 출연금의 잉여금과 이자수입을 박물관 정관 및 회계규정에 따라 박물관이 보유하고 차후 박물관 운영재원으로 활용하는 구조를 운용하고 있음.

【 국립항공박물관 잉여금 처리 규정 】

「정관」 제43조(잉여금의 처리) 박물관은 매 회계연도의 잉여금을 부채 상환에 우선 충당하고, 남은 잉여금은 다음 회계연도로 이월하거나 박물관의 사업 수행을 위하여 사용하여야 한다. 「회계규정」 제59조(잉여금의 처리) 매 회계년도의 잉여금은 「정관」 제43조에 따라 전년도의 이월손실을 보전하고도 잔액이 발생한 때에는 이사회의 의결을 거친 후 다음 사업연도로 이월 및 사업수행을 위하여 사용하여야 한다.

※ 자료: 국립항공박물관

이는 출연금의 경우, 집행잔액 등의 처리에 관한 법령·지침이 별도로 마련되어 있지 않아 보조금과 달리 사후정산 등 사후 관리체계가 마련되어 있지 않은 데 따른 것임.

이에 기획재정부의 “예산 및 기금운용계획 집행지침”에서는 출연금의 집행잔액 및 이자수입에 대하여 관련 법령에 구체적 처리규정이 없는 경우 주무부처가 집행잔액 및 이자수입에 대한 별도의 처리지침을 마련하는 등 방안을 강구할 것을 주문하고 있고, 특히 인건비의 경우 인건비 이외의 다른 용도로 사용할 수 없음을 명시하고 있음.

【 예산 및 기금운용계획 집행지침 중 출연금 부분의 집행잔액 및 이자수입 관련 】

정부 정책목적 달성을 위한 출연금의 집행잔액 및 이자수입은 원칙적으로 '혁신법' 제13조에 따라 처리한다. 非연구개발사업은 관련 법령에 구체적인 처리규정이 있으면 이에 따라 처리하되, 관련 법령에 구체적인 처리 규정이 없는 경우에는 필요 시 **주무부처가 집행잔액 및 이자수입에 대한 별도의 처리지침을 마련하여 통보하는 등 출연금 집행의 투명성과 효율성을 강화하는 방안을 강구**하여야 한다. - 다만, 출연기관의 기관운영 출연금(인건비, 경상경비, 사업비)의 경우에는 기관 세입에 계상하되, 필요시 이사회 승인을 거쳐 사용할 수 있다. ▪ **인건비의 경우 인건비 이외의 다른 용도로 사용될 수 없다.**

그러나 박물관의 정관 및 회계규정에는 이와 같은 인건비 집행잔액에 대한 별도 규정이 없는 상황으로, 2024년과 같이 인건비 집행잔액이 크게 발생하는 경우 주의가 필요할 것으로 보임.

그러므로 국토교통부는 출연금 집행잔액, 이자수입 등에 대하여 별도의 처리 지침을 마련하거나 집행기준을 명확히 하고,[308] 필요 시 정산하여 반

308) 예를 들면, 가덕도신공항건설공단에 대한 출연금 등과 관련하여 다음과 같이 출연금 관리지침을 마련하여, 결산, 집행잔액 처리 등을 규정하고 있음.

「가덕도신공항 건설을 위한 출연금 관리지침」

제11조(출연금의 결산) ① 출연사업자는 회계연도가 종료된 때에는 예산집행실적 보고서(년도말 기준 통장 사본 포함)등 결산서를 작성하여 국토교통부장관에 다음 연도 2월말까지 제출하고, 승인을 받아 결산을 확정하여야 한다

② 제1항에 따라 결산서를 제출하는 경우 출연금 교부액, 집행액, 집행잔액, 집행잔액에 대한 향후 처리계획 등을 포함하여 제출하여야 한다.

제12조(출연사업의 집행잔액 처리) ① 출연사업자는 정산이 완료된 후, 회계연도 내에 지출하지 못한 집행잔액과 이자수입을 다음 각 호에 따라 처리하여 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다.

1. 기관운영출연금의 경우, 익년도 예산에 계상하되, 이사회의 승인을 받아야 한다.
2. 사업출연금의 경우, 불가피한 사유로 회계연도 내에 지출하지 못한 예산은「국가재정법」에 따르며, 이자수입은 매 회계연도 종료 후 정산하여 해당년도 내에 반납이 완료될 수 있도록 하여야 한다.

② 제1항에 따른 출연금의 집행잔액은 다음 각 호와 같이 처리하여야 한다.

1. 기관운영출연금의 집행잔액은 당해 출연사업 내에서 사용하여야 한다. 다만, 인건비의 경우 인건비 이외의 다른 용도로 사용될 수 없다.
2. 사업출연금의 집행잔액은 당해 출연사업의 동일 세목 내에서만 사용가능하다.

③ 제1항에 따라 익년 예산에 계상된 이자는 당해 출연사업에만 사용할 수 있다.

납하도록 하는 등 철저한 관리를 통해 출연금 집행의 투명성과 효율성을 강화할 필요가 있는 것으로 보임.[309]

참고로, 박물관의 최근 4개년 결산잉여금 발생 및 사용 현황은 다음과 같음.

【 최근 4개년 국립항공박물관 결산잉여금 발생 및 사용 현황 】

(단위 : 백만원)

구 분		2021	2022	2023	2024
잉여금 발생	출연금 잉여금	817	1,904	819	1,221
	자체수입분 잉여금 (이자포함)	270	537	364	548
잉여금 사용	수입 편성 사용	△100	△333	△437	△2,250
연도말 누적액		1,719	3,827	4,573	4,092

※자료 : 국립항공박물관

제13조(출연사업 종료 후 관리) ① 출연사업자는 종료된 출연사업이 있을 경우에는 출연금의 집행잔액을 「국고금관리법」에 따라 국토교통부장관으로 반납하여야 한다.
② 출연사업자는 국토교통부장관과 협의하여 제1항에 따른 출연금의 반납기한을 정하되, 해당 출연사업이 종료된 해의 다음 연도 내에 반납이 완료될 수 있도록 하여야 한다.

309) 국토교통부는 출연금 집행기준을 명확히 하고 2026회계연도 예산잔액부터 반납하도록 하는 등 출연금 잔액에 대해 조치할 예정이라는 입장임.

6) 차세대 대인 보안검색 기술개발(R&D)(4161-315)

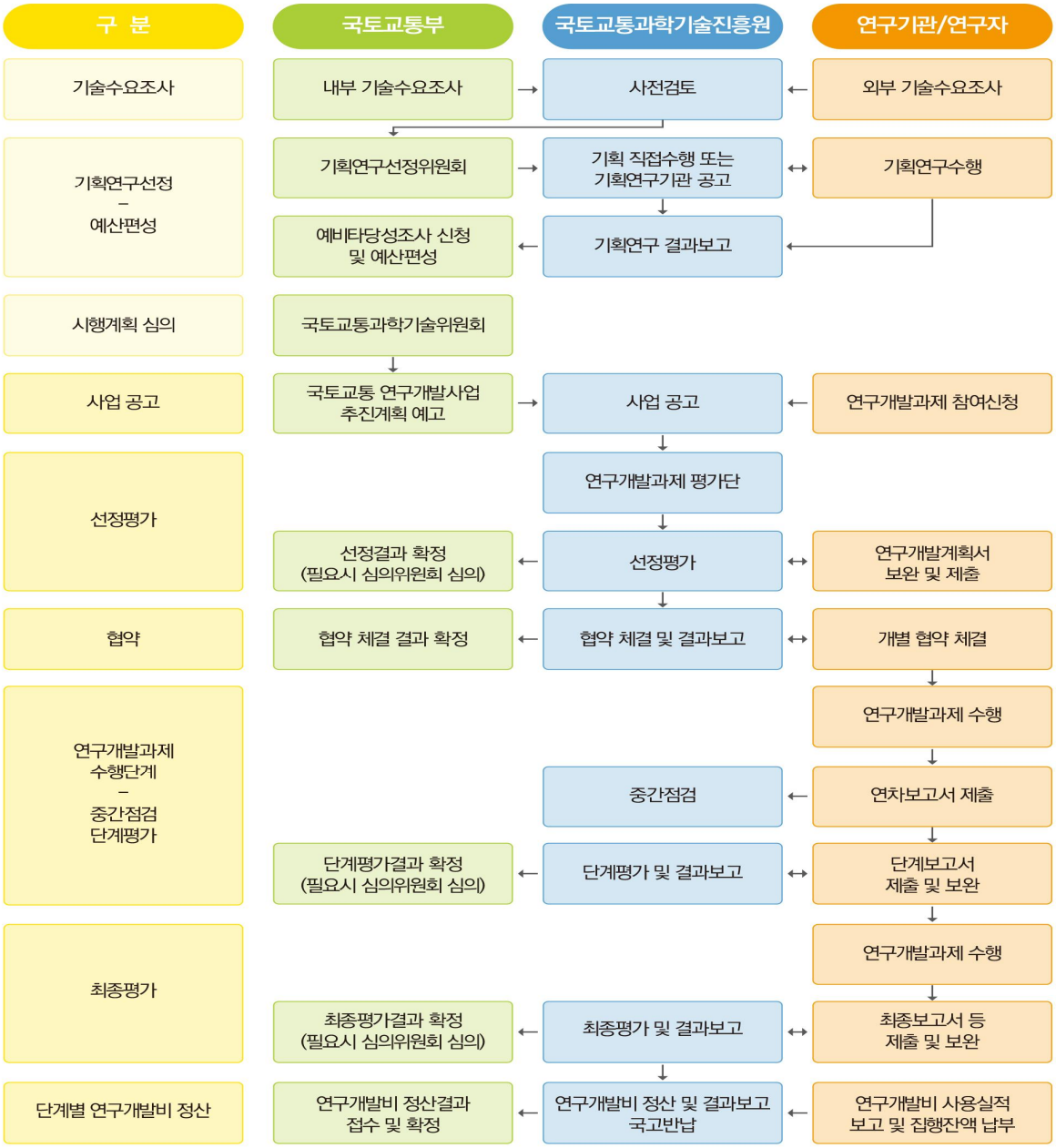
○ 차세대 대인 보안검색 기술개발(R&D) 사업은 2023년 말 진행된 단계평가 결과 '극히 불량' 으로 판정되어 사업이 중단되었는데, 국토교통부는 유사 사례를 방지하기 위하여 제도를 개선할 필요가 있고, 이미 투입된 상당한 예산을 고려할 때 중단된 연구개발사업의 중간 성과물이 활용될 수 있도록 대책을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

차세대 대인 보안검색 기술개발(R&D) 사업은 신발을 벗지 않고도 신발 내 폭발물·무기 등을 검색할 수 있도록 테라헤르츠(THz) 기반 신발검색시스템을 개발하고 상용화 기반을 마련하기 위한 연구개발(R&D)사업으로, 2021년부터 2025년까지 총사업비 245억 8,300만원(정부 212억 3,700만원, 민간 33억 4,600만원)이 투입될 계획이었음.

이 사업은 연구개발(R&D) 사업으로 국토교통부가 국토교통과학기술진흥원(이하 '진흥원'이라 함)에 출연금을 교부하면 진흥원이 연구기관 또는 연구자를 선정하고, 선정된 연구기관에 재교부하여 연구개발과제를 수행하도록 하였는데, 이 사업의 집행절차는 다음과 같음.

【 차세대 대인 보안검색 기술개발(R&D) 사업 집행절차 】



자료 : 국토교통부

이 사업의 2024년도 예산액은 36억 9,700만원으로 전액 불용되었음.

【 2024년도 차세대 대인 보안검색 기술개발(R&D) 사업 결산 】

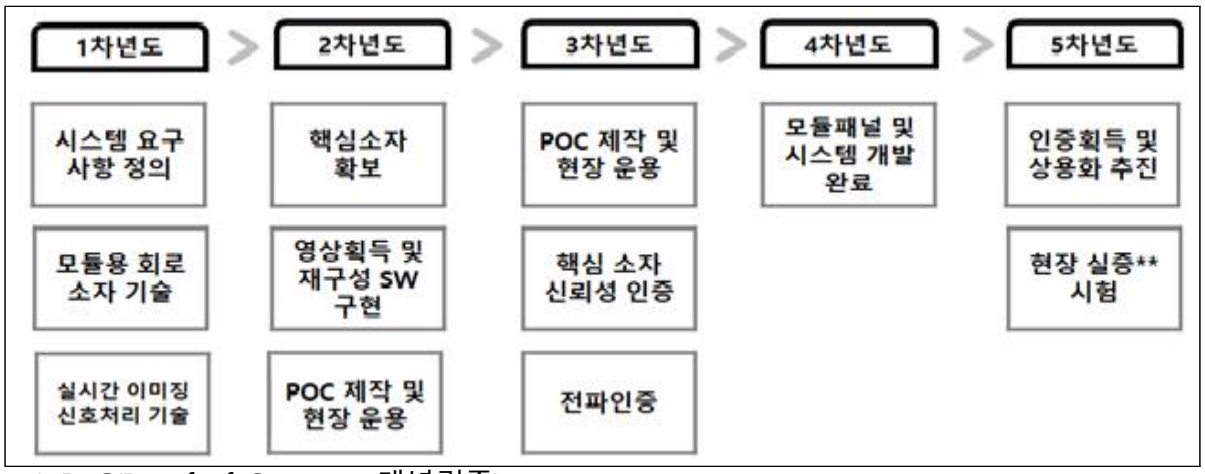
(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
차세대 대인 보안검색 기술개발(R&D)	3,697	3,697	-	-	3,697	-	-	3,697	-
- 연구활동비등	3,697	3,697	-	-	3,697	-	-	3,697	-

나) 불성실한 연구로 인한 사업 폐지 재발방지 대책 마련 및 중간성과물 활용방안 모색 필요

이 사업은 한국전자통신연구원을 주관 연구기관으로 하여 한국표준과학연구원, ㈜대명티에스 등이 공동연구기관으로 참여하였으며, 테라헤르츠 대인 검색용 핵심 모듈 및 시스템 기술, 영상 획득 및 판별 기술 등의 개발 및 실증을 수행하고자 다음과 같이 5개년(2021～2025) 연구개발계획을 수립하였음.

【 차세대 대인 보안검색 기술개발(R&D) 연구개발계획 】



* PoC(Proof-of-Concept, 개념검증)

※ 자료: 국토교통부

그러나 2023년 말 1단계 사업 종료에 따른 단계평가 결과 연구기관에서 목표 성능 달성을 입증할 수 있는 객관적인 자료를 제출하지 못하였고, 연구개발계획에 따라 2차년도에 완료되어야 했던 POC(Proof-of-Concept, 개념검증) 개발도 완료하지 못하는 등 불성실한 연구를 진행하였음이 드러나 평가등급 “극히 불량”으로 지원 중단이 결정되었음.

이에 따라 2024년 2월 협약이 해약되었으며, 2024년도 예산 36억 9,700만원은 전액 불용되었으며, 주관연구기관인 한국전자통신연구원과 공동연구기관인 ㈜대명티에스에 대하여 각각 1억 4,590만원, 8,250만원의 제재부가금이 부과되었음.

관련하여 이와 같은 결과가 발생하지 않도록 국토교통부 및 진흥원의 보다 철저한 사업관리와 점검이 이루어졌어야 할 것으로 보임. 특히, 국토교통부와 진흥원은 매년 연차보고서를 통해 사업 진행 현황을 중간 점검했음에도 단계별 사업 목표 달성 여부와 각 연구기관의 수행역량을 면밀히 평가한 후 조속히 대책을 마련했어야 할 것임.

따라서 유사사례 재발을 방지할 수 있도록 국토교통부와 진흥원은 R&D 사업에 대하여 매년 연차보고서를 바탕으로 이상 징후 발견 시 사업계획을 재점검하고, 성과 미달 시 페널티 부과 등을 통한 관리 체계를 도입하는 등의 제도적 개선 방안을 검토할 수 있을 것으로 보임.

한편, 이 사업에 이미 투입된 상당한 예산(2021~2023년 총 136억 1,100만원 투입)과 연구자원의 활용가능성을 고려할 때, 국토교통부 및 진흥원은

중간단계에서 도출된 연구 성과물과 기술 요소 중 활용 가능한 부분을 면밀히 분석하고, 이를 기반으로 타 사업 또는 후속 연구로 연계·활용할 수 있는 방안을 강구할 필요가 있어 보임.

특히, 국토교통부에 따르면 일부 성과에 대해 정부기관, 보안업체, 헬스케어기업, 레이다 및 전파영상 시스템 업체 등으로부터 협업 제의가 이루어진 바 있다는 설명이므로, 국토교통부 및 진흥원은 실제로 중간성과물이 활용되는지 지속적으로 점검하고 미진한 경우 대안을 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

라. 교통체계관리계정

1) 도시철도 건설지원(3031-315·316·320·322·326·332·333·335·352·353·355·356·357)

○ 국토교통부는 도시철도 건설지원 사업 중 전액 불용 처리되거나 실집행실적이 부진한 사업들에 대하여 향후 원활하게 집행될 수 있도록 사업 관리를 철저하게 할 필요가 있음.

가) 개요

도시철도 건설지원은 「도시철도법」 제22조제1항[310] 및 「보조금 관리에 관한 법률」 제9조[311]에 따라 지방자치단체나 도시철도공사가 시행하는 도시철도건설사업[312]의 소요자금 일부를 지방자치단체 자본보조(330-03목)로 지원하는 사업으로, 2024년도에는 서울도시철도 9호선(3단계) 건설 사업 등 13개 세부사업으로 추진되었음.

도시철도 건설에 소요되는 비용은 「보조금 관리에 관한 법률」 제9조

---

310) 「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.

311) 「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.

312) 「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.

및 같은 법 시행령 [별표1][313]에 따라 국가가 40~60%(서울특별시 40%, 기타 지방자치단체 60%)를 부담함.

이 사업의 2024년도 예산액은 4,012억 8,700만원으로, 이 중 3,469억 5,600만원을 집행(86.5%)하고, 543억 3,100만원을 불용하였음.

【 2024년도 도시철도 건설지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

세사업명	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이전용 등	예산 현액	집행액	다음 연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
합 계	401,287	401,287	-	-	401,287	346,956	-	54,331	456,884
서울도시철도 9호선(3단계) 건설	5,500	5,500	-	-	5,500	-	-	5,500	5,500
부산 사상-하단 도시철도 건설	18,800	18,800	-	-	18,800	18,800	-	-	63,300
광주도시철도 2호선 건설	130,000	130,000	-	-	130,000	130,000	-	-	139,857
양산도시철도 건설	41,462	41,462	-	-	41,462	41,462	-	-	53,600
대전도시철도 2호선 건설	23,000	23,000	-	-	23,000	23,000	-	-	58,686
서울지하철 7호선 청라연장	114,500	114,500	-	-	114,500	114,500	-	-	79,341
서울도시철도 9호선 4단계연장	34,200	34,200	-	-	34,200	18,994	-	15,206	26,700
우이신설선 연장선	1,300	1,300	-	-	1,300	200	-	1,100	-
대구도시철도 엑스코선 건설	13,800	13,800	-	-	13,800	-	-	13,800	13,900
부산도시철도 하단-녹산선 건설	12,983	12,983	-	-	12,983	-	-	12,983	10,000

313) 「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.

세사업명	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이전용 등	예산 현액	집행액	다음 연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
부산도시철도 오륙도선 건설	3,000	3,000	-	-	3,000	-	-	3,000	-
울산도시철도(트램) 1호선 건설	2,742	2,742	-	-	2,742	-	-	2,742	6,000
동북선 경전철 건설	25,600	-	14,054	-	39,654	39,654	-	-	45,700

※ 자료: 국토교통부

나) 도시철도 건설지원 사업의 철저한 사업관리 필요

먼저, 2024년 세부 집행실적을 살펴보면, 일부 도시철도 건설사업들은 대규모 불용액이 발생하여 집행실적이 부진한 문제가 있음.

특히, 서울도시철도 9호선(3단계) 건설, 대구도시철도 엑스코선 건설, 부산도시철도 하단-녹산선 건설, 부산도시철도 오륙도선 건설, 울산도시철도(트램) 1호선 건설 사업의 경우 2024년도 예산액 전액이 집행되지 못하고 불용 처리되었음.

이 사업들의 집행부진 사유에 대해 국토교통부는 연구용역 및 기본계획, 타당성재조사 등의 추진에 따라 예산집행이 어려웠고, 3차례 입찰이 유찰됨에 따라 착수가 지연된 측면 등에 기인하였다고 설명함.

【 2024년도 도시철도 건설지원 사업 불용액 발생 사유 】

(단위 : 백만원)

사업	국토부				주요 집행부진사유
	예산	예산현액	교부	불용	
서울도시철도 9호선(3단계) 건설	5,500	5,500	-	5,500	9호선-공항철도 직결 이행계획 연구용역 진행('24. 6. ~'25. 5.)으로 용역 완료 후 사업 추진 가능
대구도시철도 엑스코선 건설	13,800	13,800	-	13,800	기본계획 승인('24.2.) 이후 일괄입찰 유찰(3회)로 기본설계 착수 지연
부산도시철도 하단-녹산선 건설	12,983	12,983	-	12,983	기본계획 결과 총사업비 증가로 사업계획적정성 재검토('23.12~'24.7) 추진에 따른 기본계획 수립 순연
부산도시철도 오륙도선 건설	3,000	3,000	-	3,000	타당성재조사중('23.1~'25.3)으로 결과에 따라 사업 추진 여부 결정
울산도시철도 (트램) 1호선 건설	2,742	2,742	-	2,742	기본계획 수립중 관계기관 협의 등으로 기본계획 승인 지연('25.2.14.승인)

※ 자료: 국토교통부

구체적으로는 **서울도시철도 9호선(3단계) 건설** 사업은 서울도시철도 9호선과 공항철도를 직결하기 위한 총 사업비 1조 4,015억원 규모의 사업으로, 2024년에는 차량 구입비 예산 55억원이 편성되었으나 '9호선-공항철도 직결 이행계획 연구용역' 추진('24. 6.~'25. 5.)에 따라 전액 불용되었음.

또한, **대구도시철도 엑스코선 건설** 사업은 공사난이도 대비 사업비가 적어 대형건설사 참여가 저조하여 기본계획 승인('24.2.) 이후 입찰이 3차례나 유찰됨으로써 2024년 계획된 실시설계비가 전액 불용되었음.

한편, 2024년 도시철도 건설지원 사업의 실집행 실적을 살펴보면, 2024년 예산현액 4,329억 8,600만원 중 3,527억원 200만원을 실집행(81.5%)하였고, 802억 8,400만원을 이월하였음.

【 2024년도 도시철도 건설지원 사업 실집행실적 】

(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	401,287	346,956	346,956	86,030	432,986	352,702	80,284	-	81.5
서울도시철도 9호선(3단계) 건설	5,500	-	-	-	-	-	-	-	-
부산 사상-하단 도시철도 건설	18,800	18,800	18,800	40,905	59,705	59,705	-	-	100
광주도시철도 2호선 건설	130,000	130,000	130,000	-	130,000	85,630	44,370	-	65.9
양산도시철도 건설	41,462	41,462	41,462	41,189	82,651	82,651	-	-	100
대전도시철도 2호선 건설	23,000	23,000	23,000	-	23,000	23,000	-	-	100
서울지하철 7호선 청라연장	114,500	114,500	114,500	3,936	118,436	82,722	35,714	-	69.8
서울도시철도 9호선 4단계연장	34,200	18,994	18,994	-	18,994	18,994	-	-	100
우이신설선 연장선	1,300	200	200	-	200	-	200	-	-
대구도시철도 엑스코선 건설	13,800	-	-	-	-	-	-	-	-
부산도시철도 하단-녹산선 건설	12,983	-	-	-	-	-	-	-	-
부산도시철도 오륙도선 건설	3,000	-	-	-	-	-	-	-	-
울산도시철도1호선 건설	2,742	-	-	-	-	-	-	-	-
동북선 경전철 건설	39,654	39,654	39,654	-	39,654	36,554	3,100	-	92.2

※ 자료: 국토교통부

이 중 **광주도시철도 2호선 건설** 사업은 총 사업비 약 3.1조원 규모의 사업으로, 예산현액 1,300억원 중 856억 3,000만원을 집행하고 443억 7,000만원을 이월하였는데, 이는 암판정 결과에 따른 굴착공법 변경, 일부 공구의 공사계약 유찰(5회)로 인한 공정 지연에 기인하였음.

서울지하철 7호선 청라연장 사업은 서울지하철 7호선을 인천공항철도 및 인천도시철도와 연결하는 총 사업비 1.6조원 규모의 사업으로, 예산현액 1,186억 3,600만원 중 827억 2,200만원을 집행하고 357억 1,400만원을 이월하였는데, 6공구 지반침하로 인한 공사 중지가 장기화됨에 따라 실집행이 부진하였음.

【 2024년도 광주도시철도 2호선 건설, 서울지하철 7호선 청라연장 사업 실집행실적 및 부진 사유 】

(단위 : 백만원, %)

구분	지자체(국비)						실집행 부진사유
	예산	전년 이월	예산 현액	집행	이월	집행율	
광주도시철도 2호선 건설	130,000	-	130,000	85,630	44,370	65.9	- 암판정 결과에 따른 굴착공법 변경으로 공정지연 - 2단계 관계기관 협의기간 소요 및 일부 유찰로 인한 착공 지연(보완설계 추진중)
서울지하철 7호선 청라연장	114,500	3,936	118,436	82,722	35,714	69.8	006정거장 지반침하 발생에 따른 공사 중지

※ 자료: 국토교통부

이와 같은 대규모 불용액 및 이월액의 발생으로 인해 도시철도 건설사업의 사업기간이 연장되며, 이로 인해 신도시 등 지역주민들의 교통 불편이 가중될 가능성이 있음.

실제로 광주도시철도 2호선은 당초 계획상 2022년 완공 예정이었으나, 현재는 2030년 완공 예정이고, 서울지하철 7호선 청라연장 사업 또한 당초 2027년 완공예정이었으나 2029년 완공으로 사업기간이 연장되었음.

따라서 국토교통부는 도시철도 건설지원 사업 중 전액 불용 처리되거나 실집행실적이 부진한 사업들에 대하여 향후 원활하게 집행될 수 있도록 사업 관리를 철저하게 할 필요가 있음.

2) 도시철도 노후시설 개선지원(3031-332)

○ 도시철도 노후시설 개선지원 사업은 예산의 편성, 집행, 정산 등 모든 단계에서 법령·지침을 위반하거나 부적정한 측면이 있어 보임. 첫째, 편성 부문에서 연례적으로 저조한 집행률을 보이며 예산 편성이 실제 집행여건을 반영하지 못하고 있음. 둘째, 예산을 용도 외로 집행하여 보조예산이 환수되는 문제가 발생하였고 이와 관련한 국토교통부의 사전적·사후적 조치가 미흡한 것으로 보임. 셋째, 정산이 과도하게 지연되어 「국고보조금 통합관리지침」에 규정된 일정을 준수하지 못하고 있음. 따라서 국토교통부는 이 사업의 관리체계 전반을 개선할 필요가 있음.

가) 개요

도시철도 노후시설 개선지원 사업은 개통 후 30년 이상 경과하여 노후화가 심각한 서울 1~4호선 및 부산 1호선의 시설물을 개량하려는 사업임.

이 사업의 2024년 당초 예산액은 584억 2,300만원으로 전액을 집행하였음.

【 2024년도 도시철도 노후시설 개선지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
도시철도 노후시설 개선지원	58,423	58,423	0	0	58,423	58,423	0	0	34,674

※ 자료: 국토교통부

나) 예산 편성·집행·정산 등 사업관리 전반 위법·부적정

이 사업은 개통 후 30년 이상 경과하여 노후화가 심각한 서울도시철도 1~4호선 및 부산도시철도 1호선의 시설물을 개량하는 사업임. 2024년 예산으로는 서울도시철도 변전설비 개량 등 19개 사업에 대해 413억 2,400만원, 부산도시철도 노후 변전설비 등 개량 10개 사업에 대해 170억 9,900만원이 편성되었음.

사업 구조를 살펴 보면 국토교통부에서 지방자치단체(서울특별시, 부산광역시)를 거쳐 지역교통공사로 보조금이 교부되며 사업종료 후 반대의 순서로 정산 및 집행잔액 반납이 이루어짐. 사업예산 비목은 자치단체자본보조(330-03)로서 「보조금 관리에 관한 법률」 및 「국고보조금 통합관리지침」이 적용됨.

【 도시철도 노후시설 개선지원 사업 사업추진 및 정산절차 】

예산확정 (전년 12월)	**(국회 예산안 의결 → 기재부 → 국토부)**
▼	
보조금 교부 신청 (수시, 연 2회 이상)	**(교통공사 → 지자체 → 국토부)** * (간접)보조사업자가 보조사업 수행계획 등을 작성하여 국토부에 보조금 교부 신청
▼	
보조금 교부 승인	**(국토부 → 지자체 → 교통공사)** * 신청서를 제출받은 국토교통부는 해당 사업계획 등이 타당하다고 인정되는 경우 그 계획에 따라 보조금 지급
▼	
이월신청(12월) 및 이월승인(익년 1월)	**이월신청 (교통공사 → 지자체 → 국토부)** **이월승인 (국토부 → 지자체 → 교통공사)**
▼	
사업 완료	**(교통공사 → 지자체 → 국토부)** * 사업완료일로부터 3개월 이내에 (간접)보조사업자는 국토부에 실적보고서 제출
▼	
집행잔액 등 반납	**(교통공사 → 지자체 → 국토부)** * 사업이 완료된 해의 다음 연도 내 국고수납

※ 자료: 국토교통부

그런데 이 사업의 결산을 분석해 보면 예산의 편성, 집행, 정산 등 모든 단계에서 관련 법령·지침을 위반하거나 부적정한 부분이 있는 것으로 보임.

첫째, 이 사업은 연례적으로 저조한 집행률을 보이고 있는데, 예산 편성이 실제 집행여건을 반영하지 못한 것으로 보임. 최근 5개년 실집행률을 분석해 보면 2020년이 74.5%로 가장 높은 수준을 보이나 지속적으로 하락하여 2022년 48%로 가장 낮은 수준을 보이고 2024년은 60.8%임. 특히 서울시의 집행률이 저조하며 2024년 서울시의 실집행률은 51.1%임.

【 도시철도 노후시설 개선지원 사업 연도별 예산 집행실적 】

(단위 : 백만원)

연도	지자체	부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
		예산	집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
2020년	서울시	56,300	41,170	71,970	6,858	78,828	52,843	20,420	5,565	67
	부산시	36,600	36,600	36,600	1,006	37,606	33,902	3,704	-	90.1
	합계	92,900	77,770	108,570	7,864	116,434	86,745	24,124	5,565	74.5
2021년	서울시	12,561	12,561	27,691	20,420	48,111	24,575	17,534	6,001	51.1
	부산시	24,350	24,350	24,350	3,704	28,054	24,635	3,419	-	87.8
	합계	36,911	36,911	52,041	24,124	76,165	49,210	20,953	6,001	64.3
2022년	서울시	23,702	23,702	23,702	17,534	41,236	16,947	10,693	13,596	41.1
	부산시	29,700	29,700	29,700	3,419	33,119	18,756	14,362	-	56.7
	합계	53,402	53,402	53,402	20,953	74,355	35,703	25,055	13,596	48
2023년	서울시	42,996	42,996	42,996	10,693	53,689	23,214	25,421	5,054	43.2
	부산시	31,858	31,858	31,858	14,362	46,220	28,395	11,943		61.4
	합계	74,854	74,854	74,854	25,055	99,909	51,609	37,364	5,054	51.7
2024년	서울시	41,324	41,324	41,324	19,422	60,746	31,027	19,874	-	51.1
	부산시	17,099	17,099	17,099	11,943	29,042	23,523	4,626	-	81
	합계	58,423	58,423	58,423	31,365	89,788	54,550	24,500	-	60.8

※ 자료: 국토교통부

집행률 저조사유에 대해 서울시, 부산시는 운행노선에 작업이 필요하여 야간 비영업시간대에 공사를 수행해야 하는 점, 영업종료 이후에도 각종 회송열차 운행, 전차선 단전, 공사자재 운반 등 준비시간이 필요한 점 등을 이유로 제시하면서 집행률을 높이기 어려운 사업 구조라고 설명하고 있음. 이와 관련하여 2021년 이 사업의 국고 지원분야를 전기분야로 한정되던 것을 2022년부터 전기, 신호, 통신, 궤도, 구조물로 확대하였음에도 여전히 예산집행률은 저조한 상황임.

「2024년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 지자체 보조금은 전년도 집행실적, 단계별 소요기간 등을 감안하여 자치단체가 당해 연도 내 집행 가능한 범위 내에서 예산에 반영해야 하며, 특히 자본보조사업은 조사·설계·보상·공사 등 주요단계로 나누어 당해연도 집행에 필요한 소요만 편성하도록 규정함.[314] 또한, 「보조금 관리에 관한 법률」에 따르면 보조사업자, 간접보조사업자가 과다하게 보조금 예산을 신청하여 교부받은 경우 다음 회계연도 세출예산 편성 시 이를 고려하여야 한다고 규정하고 있음.[315]

지금까지의 집행 실적, 서울시, 부산시에서 제시하고 있는 집행 부진의 구조적 요인, 관련 법령 및 지침의 내용 등을 종합적으로 고려할 때 이 사업의 예산 편성은 과다 계상이 반복적으로 이루어지고 있어 관계 법령·지침에 부합하지 않는 것으로 보임.

---

314) 「2024년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」p.111

315) 「보조금 관리에 관한 법률」

제31조(보조금의 반환) ⑤ 기획재정부장관은 지방자치단체가 제4항 및 제6항을 위반하여 초과액을 사용하거나 **보조사업자 또는 간접보조사업자가 중복되거나 과다하게 보조금 예산을 신청하여 교부받은 경우에는 다음 회계연도의 해당 세출예산을 편성할 때 이를 고려하여야 한다.**

둘째, 예산을 본래의 용도 외로 집행하여 보조예산이 환수되는 사례가 발생하고 있음. 이 사업은 도시철도 운행 안전에 직접 관련이 있는 분야로 투자 대상을 한정하기 위해 지원분야를 설정·제한하고 있는데 이는 연도별로 차이가 있음. 앞서 제시한 바와 같이 2022년부터 2025년까지는 전기, 신호, 통신, 궤도, 구조물 분야에 대해서 지원이 이루어지나 건축물 분야에 대해서는 지원하지 않고 있음.[316]

【 도시철도 노후시설 개선지원 사업 연도별 지원·미지원 분야 】

연도	'18년	'19년	'20년	'21년	'22~25년
지원 분야	신호, 통신	신호, 통신	전기, 신호, 통신	전기	전기, 신호, 통신, 궤도, 구조물
미지원 분야	전기, 궤도, 구조물, 건축물	전기, 궤도, 구조물, 건축물	궤도, 구조물, 건축물	신호, 통신, 궤도, 구조물, 건축물	건축물

※ 자료: 국토교통부

「보조금 관리에 관한 법률」 제22조[317]에 따라 보조사업자 및 간접보조사업자는 보조금을 다른 용도에 사용하여서는 안 됨. 그런데, 2018년부터 2021

316) 각 분야별 세부 설명은 아래 내용을 참조

· 신호 : 열차의 운행 간격 유지, 충돌 방지, 선로 진입 제어 등을 위해 운행 안전을 실시간으로 보장하는 체계(자동폐색, 연동장치, 궤도회로, ATC/ATO, 신호등 및 표시기 등)
· 통신 : 열차와 관제센터 간 통신, 상황 통보, 여객 안내, 장애 감시 및 원격 제어기능을 수행하는 체계(통신망 (전용망, 광케이블), SCADA, 열차무선통신, CCTV 등)
· 궤도 : 철도차량이 주행하는 레일 및 지지 구조로, 차량과 직접 접촉하는 물리적 경로(레일, 침목, 도상(자갈도상/슬래브도상), 분기기, 급곡선구간)
· 구조물 : 선로와 차량의 지지 및 통과 경로를 제공하는 대형 토목구조물(교량, 터널, 비탈면, 배수구조 등)
· 건축물 : 여객의 대기, 환승, 이동 공간(역사 건축, 승강장, 관리동, 화장실, 환기구, 출입구, 소방설비 등)

317) 「보조금 관리에 관한 법률」
제22조(용도 외 사용 금지) ① **보조사업자**는 법령, 보조금 교부 결정의 내용 또는 법령에 따른 중앙관서의 장의 처분에 따라 선량한 관리자의 주의로 성실히 그 보조사업을 수행하여야 하며 **그 보조금을 다른 용도에 사용하여서는 아니 된다.**
② **간접보조사업자**는 법령과 간접보조금의 교부 목적에 따라 선량한 관리자의 주의로 간접보조사업을 수행하여야 하며 그 **간접보조금을 다른 용도에 사용하여서는 아니 된다.**

년까지 보조예산에 대한 정산결과 미지원분야로 예산이 집행되거나 비품 구입 등 전혀 사업 목적과 무관한 예산 집행이 다수 발생하였고 이에 대해 환수조치가 이루어짐. 그 규모는 2018년, 2019년의 경우 전체 예산 교부액의 절반을 상회하며, 2020년, 2021년도 각각 36%, 45.8%로 상당한 규모임.

【 도시철도 노후시설 개선지원 사업 부정집행으로 인한 환수액 】

(단위:억원)

연도	구분	교부액(A)	환수액			
			분야 외	목적 외	소계(B)	비율(B/A)
2018	계	570	306	19.3	325.3	57.1%
	서울시	383	201.7	0.2	201.9	52.7%
	부산시	187	104.3	19.1	123.4	66%
2019	계	414	212.6	0.2	212.8	51.4%
	서울시	308	128	0.2	128.2	41.6%
	부산시	106	84.6	0	84.6	79.8%
2020	계	929	334.6	0.3	334.9	36%
	서울시	563	131.74	0.3	132.04	23.4%
	부산시	366	202.83	0.01	202.84	55.4%
2021	계	369.1	168.91	0.1	169.01	45.8%
	서울시	125.6	0	0	0	0%
	부산시	243.5	168.91	0.1	169.01	69.4%

* 분야 외 : 교부조건에 규정된 지원 분야와 달리 미지원 분야로 집행된 예산
목적 외 : 지원대상이 아닌 숙박비, 비품 구입 등 사업 목적 외 집행 예산
※ 자료: 국토교통부

보조사업자의 예산 집행이 부적정한 것 외에도 국토교통부도 관리 책임이 있는 중앙관서로서 역할 수행이 미흡했던 것으로 보임. 「보조금 관리에 관한 법률」에 따르면 보조사업자, 간접보조사업자는 사업의 수행 상황을 중앙관서의 장에게 보고하여야 하며, 중앙관서의 장은 필요한 경우 현장조사도 실시할 수 있음.[318] 그러나 사업종료 후 정산 결과 위와 같은 문제점이 노출되었다는

점에서 국토교통부의 적절한 사업관리가 이루어지지 못했던 것으로 판단됨.

요컨대, 이 사업의 예산 집행과 관련하여 「보조금 관리에 관한 법률」에 따른 용도 외 사용 금지 규정 위반이 있었으며, 이와 관련된 국토교통부의 적절한 사전적·사후적 관리가 미흡한 것으로 보임.

셋째, 「국고보조금 통합관리지침」에 따라 사업 정산 및 집행잔액 등의 반납은 사업 종료연도의 다음 회계연도까지 완료되어야 하는데,[319] 2020년 완료사업이 2023년, 2024년에 각각 정산되고, 2021년 완료사업이 2024년에서야 정산이 완료되는 등 사업비 정산이 전반적으로 지연되고 있음.

318) 「보조금 관리에 관한 법률」
제25조(보조사업의 수행 상황 점검 등) ① 보조사업자 또는 간접보조사업자는 중앙관서의 장이 정하는 바에 따라 보조사업 또는 간접보조사업의 수행 상황을 중앙관서의 장 또는 보조사업자에게 보고하여야 한다.
② 중앙관서의 장은 보조사업 또는 간접보조사업의 수행 상황을 파악하기 위하여 필요한 경우 현장조사를 할 수 있다.

319) 「국고보조금 통합관리지침」
제26조(보조사업 실적보고 및 집행잔액 등 반납) ④ **중앙관서의 장**은 **보조금 집행잔액과 이자, 보조사업의 수익금의 반납기한**을 반납금액, 결산일정 등을 감안하여 정하되 **사업이 완료된 해의 다음 연도 내에는 반납이 완료될 수 있도록 하여야 한다.**

【 연도별 도시철도 노후시설 개선지원 정산 일정 】

(단위:백만원)

구분		예산액	교부액	환수액	사업종료 시점	실적보고서 제출 시점	정산·반납 완료 시점
2018	서울	38,300	38,300	25,752	2020.말	2021.12.	2023.6.
	부산	18,700	18,700	12,387	2020.말	2022.10.	2024.12.
2019	서울	30,800	30,800	18,829	2021.말	2022.12.	2024.8.
	부산	10,600	10,600	8,460	2021.말	2023.1.	2024.12.
2020	서울	56,300	56,300	24,323	2022.말	2023.4.	2024.10.
	부산	36,600	36,600	20,419	2022.말	2023.6.	2025.12.예정
2021	서울	12,561	12,561	2,466	2023.말	2023.8.	2024.10.
	부산	24,350	24,350	16,906	2023.말	2023.6.	2026.예정
2022	서울	23,702	23,702	-	2024.말	2025.3.	정산진행중
	부산	29,700	29,700	-	2024.말	2025.3.	정산진행중
2023	서울	42,996	42,996	-	-	-	사업진행중
	부산	31,858	31,858	-	-	-	사업진행중
2024	서울	41,324	41,324	-	-	-	사업진행중
	부산	17,099	17,099	-	-	-	사업진행중

※ 자료: 국토교통부

정산이 지연된 것은 기본적으로 보조사업자의 서류 제출 및 국토교통부의 정산 등 관련 행정 절차가 관련 법령 및 지침에 따른 일정을 준수하지 않았기 때문임. 「보조금 관리에 관한 법률」에 따르면 지방자치단체장인 보조사업자는 사업을 완료하였을 때 3개월 내에 정산보고서가 포함된 사업실적보고서를 제출하여야 함.[320] 그런데, 서울시 및 부산시는 2020년에 종료된 2018년

사업에 대한 실적보고서를 각각 2021년 12월과 2022년 10월에 제출하는 등 실적보고서 제출 시점부터 법령을 준수하지 못하였음.[321] 또한, 국토교통부의 정산 절차도 지연되어 「국고보조금 통합관리지침」에서 보조금 집행잔액 등을 사업종료 연도의 다음 연도까지는 반납하도록 한 기한을 준수하지 못하였음.

아울러, 각 연차별 사업의 종료시점이 늦은 점도 정산시기가 늦어지는 요인

---

320) **「보조금 관리에 관한 법률」**

제27조(보조사업 또는 간접보조사업의 실적 보고) ① **보조사업자 또는 간접보조사업자**는 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.

「보조급 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.**

321) 「보조금 관리에 관한 법률」에 따르면 실적보고서를 기한이 지난 후 제출하는 경우 해당 보고서가 제출된 이후 최초로 지급하는 보조금의 100분의 50의 범위에서 지연기간을 고려하여 대통령령으로 정하는 기준에 따라 예산을 삭감할 수 있도록 규정함. 같은 법 시행령에 따르면 12개월 이상 지연한 경우 50% 범위에서 삭감할 수 있도록 하는 등 지연기간 별 삭감 규모가 규정되어 있는데, 국토교통부는 해당 규정을 적용하지 않은 것으로 보임.

「보조금 관리에 관한 법률」

제27조(보조사업 또는 간접보조사업의 실적 보고) 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.

「보조금 관리에 관한 법률 시행령」

제12조(보조사업의 실적 보고) ③ 법 제27조제3항에서 “대통령령으로 정하는 기준”이란 다음 각 호의 구분에 따른 기준을 말한다.

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

으로 작용하고 있는데, 이는 사업예산이 재이월되고 있기 때문임. 그런데, 이 사업예산은 「국고보조금 통합관리지침」에 따른 재이월 대상으로 보기 어려운 측면이 있음. 국토교통부는 이 사업예산이 장기간이 소요되는 경비이므로 재이월 대상이라는 설명이나, 지침에서는 “입찰공고 후 장기간이 소요되거나 협상에 의한 계약 등으로 장기간이 소요되는 경비”를 재이월 사유로 규정하고 있으며, 이는 입찰·계약에 장기간이 소요되는 것을 의미함.[322] 이 사업은 「국가재정법 시행령」 제20조제1항에 규정된 대형공사에 소요되는 경비(제3호) 등과 같이 특별히 입찰·계약에 장기간이 소요되는 예산은 아니므로 이 사유에 해당한다고 보기 어려운 측면이 있음.

요컨대, 정산과 관련하여 재이월 대상이 아닌 예산을 재이월하여 사업 종료 시점이 늦어지고, 법령 및 지침에 따른 정산 관련 행정절차 일정을 지키지 못함에 따라 정산이 지연된 상황으로 판단됨. 이렇게 정산이 지연되면서 앞서

322) 「국가재정법」에 규정된 세출예산 이월 사유 중 해당 지침의 내용과 유사한 표현이 있으며, 여기서는 “지출원인행위를 위하여 입찰공고를 한 경비 중 입찰공고 후 지출원인행위까지 장기간이 소요되는 경비”라고 규정하고 있어 지침의 취지가 이 법률 규정과 유사한 것임을 파악할 수 있음.

「국가재정법」
제48조(세출예산의 이월) 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.
3. 지출원인행위를 위하여 입찰공고를 한 경비 중 입찰공고 후 지출원인행위까지 장기간이 소요되는 경우로서 대통령령으로 정하는 경비

「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
4. 재해복구사업에 소요되는 경비

설명한 용도 외 예산집행과 같은 법령 위반 사항들이 신속하게 개선·조치되지 못하고 2018년 사업비 집행 문제를 2024년에야 파악하게 되는 결과가 초래되었음.

종합적으로 볼 때, 도시철도 노후시설 개선지원 사업은 예산의 편성, 집행, 정산 등 총체적으로 위법·부당한 문제가 있는 것으로 보이므로, 국토교통부는 사업관리체계 전반을 개선할 필요가 있으며 「보조금 관리에 관한 법률」에 따른 중앙관서장의 검사 권한[323]을 적극 활용하여 지방자치단체 및 지방교통공사의 예산 교부신청, 교부예산 집행, 예산 관리, 정산 절차 등 사업 추진 전반에 대한 문제점을 분석하고 대안을 마련할 필요가 있음.

323) 「보고금 관리에 관한 법률」
제36조(검사) ① 중앙관서의 장은 보조금에 관한 예산의 적절한 집행을 도모하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 보조사업자 또는 간접보조사업자에 대하여 보고를 하게 하거나 소속 공무원으로 하여금 그 사무소 또는 사업장에서 장부·서류 또는 그 밖의 재산을 검사하게 하거나 관계자에게 질문하게 할 수 있다.

3) 대중교통체계구축지원(4931-301)

○버스, 철도, 여객터미널 등의 대중교통운영자를 대상으로 실시하는 '대중교통 경영 및 서비스 평가'의 평가항목에 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따른 교통약자 이동편의 제공 등 의무 이행에 관한 평가항목을 반영하여 법정 의무 이행의 확보 및 교통약자를 위한 대중교통 서비스 수준 향상을 도모할 필요가 있음.

가) 개요

대중교통체계구축지원 사업은 대중교통현황조사, 대중교통시책평가, 대중교통 및 전세버스 운수사업자의 경영 및 서비스 평가, 대중교통국제정책포럼, 국가대중교통정보센터 운영 등의 내역사업을 통해 대중교통체계의 구축을 지원하고자 하는 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 18억 600만원으로, 전년도 이월액(2억 8,500만원)을 더한 예산현액 20억 9,100만원 중 17억 9,500만원(85.8%)이 집행되고, 1억 6,300만원이 다음 연도로 이월되었으며, 1억 3,300만원이 불용되었음.

【 2024년도 대중교통체계구축지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액 등	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
대중교통체계구축지원	1,806	1,806	285	-	2,091	1,795	163	133	2,026
· 대중교통현황조사 (일반용역비)	800	800	241	-	1,041	808	163	70	800
· 대중교통 시책평가 또는 경영 및 서비스 평가(일반용역비)	206	206	-	-	206	179	-	27	206
· 전세버스 경영 및 서비스평가 (일반용역비)	-	-	44	-	44	30	-	14	-
· 대중교통국제정책포럼 (일반용역비)	-	-	-	-	-	-	-	-	220
· 국가대중교통정보센터운영 (민간위탁사업비)	800	800	-	-	800	778	-	22	800

※ 자료: 국토교통부

나) 대중교통 경영 및 서비스평가 시 「교통약자법」 준수사항 평가항목 반영 필요

대중교통 경영 및 서비스평가 내역사업은 대중교통 산업의 체계적 육성과 서비스 개선을 도모하기 위하여 국토교통부장관이 격년으로 철도, 도시철도, 고속형 시외버스(이하 “고속버스”) 사업자의 경영 및 서비스를 평가하여 결과를 공표하고, 우수 사업자에게 포상을 실시하는 사업임.

2022년에 대중교통 경영 및 서비스 평가를 실시한 이후 2024년에는 전국 16개 철도 및 도시철도 업체와 11개 고속버스 업체에 대해 평가를 실시하였음.

이 사업의 2024년도 예산액은 2억 600만원으로, 이 중 1억 7,900만원(86.9%)이 집행되고, 2,700만원이 불용되었음.

【 2024년도 대중교통 경영 및 서비스평가 내역사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액 등	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
대중교통 경영 및 서비스평가 (일반용역비)	206	206	-	-	206	179	-	27	-

※ 자료: 국토교통부

「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제18조[324]에 따른 대중교통 경영상태 및 서비스 평가는 같은 법 시행령 제22조[325]에 따라 철도, 도시철도, 고속버스에 대해서는 국토교통부장관이, 그 외 시내버스, 시외버스(고속형 제외), 농어촌버스 및 여객자동차터미널에 대해서는 시·도지사가 경영상태 및

324) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」
제18조(대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스평가) ①국토교통부장관 또는 시·도지사는 대중교통을 체계적으로 지원·육성하고 대중교통서비스를 개선하기 위하여 대중교통운영자의 경영상태와 대중교통운영자가 제공하는 서비스에 대한 평가를 실시할 수 있다.
(이하 생략)

325) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 시행령」
제22조(경영 및 서비스 평가의 절차 등) ①법 제18조제1항의 규정에 의한 경영 및 서비스평가는 2년마다 실시한다.
②국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대한 경영 및 서비스 평가를 실시한다.
1. 「도시철도법」 제2조제6호에 따른 도시철도운송사업
2. 「철도사업법」에 의한 철도사업(「도시교통정비 촉진법」 제4조의 규정에 따라 지정·고시된 교통권역안에서 전동차로 여객을 수송하는 노선에 한한다)
3. 「여객자동차 운수사업법」에 의한 시외버스운송사업(고속형에 한한다)
③시·도지사는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대한 경영 및 서비스 평가를 실시한다.
1. 「여객자동차 운수사업법」에 따른 시내버스운송사업, 시외버스운송사업(고속형은 제외한다) 및 농어촌버스운송사업
2. 「여객자동차 운수사업법」에 의한 여객자동차터미널사업
(이하 생략)

서비스 평가를 담당하고 있으며, 서비스평가의 평가항목, 평가기준, 평가절차 등 세부적인 기준은 국토교통부훈령인 「대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스평가 요령」에서 정하고 있음.

그런데, 이 훈령에서 정하고 있는 서비스평가 부문의 평가항목 및 평가기준을 보면, 사업자 등의 「여객자동차 운수사업법」 준수 또는 위반에 관한 사항은 반영하고 있지만, 「교통약자의 이동편의 증진법(이하 “교통약자법”)」 준수나 위반에 관한 사항은 반영하고 있지 않음.

【 경영 및 서비스평가 평가항목 및 평가기준 】

부 문	평가영역	평가항목	평 가 기 준
1. 도시철도사업자 및 철도사업자			
서비스 평가	공급성	평균 열차운행회수	· 노선별 평균 운행회수를 산정하여 평가
		평균 표정속도	· 노선별 평균 운행속도를 산정하여 평가
		평균 혼잡도	· 노선 전체 중 첨두시 평균 혼잡도를 산정하여 평가
	신뢰성	열차 지연율	· 열차 지연정도/연간 총 운행거리 및 개선도
		운행 취소율	· 운행취소 열차편수/연간계획 열차편수 및 개선도
		차량 고장률	· 차량고장회수/연간 총 운행거리(100만km) 및 개선도
	안전성	열차운행관련 사상자 수	· 승객수송 10억인-km당 사상자 수 및 개선도
		차량 및 시설 현장점검	· 차량 및 시설의 설치 운영 유무에 대한 현장점검
		안전시설 설치율	· 스크린도어 및 안전펜스 설치 역사/전체역사 및 개선도
		비상사태 대비 노력	· 비상사태 대응체계 구축, 교육 실시 등
	고객만족	고객만족도	· 이용승객의 만족도 - 매표의 용이성, 역시설 이용 편리성, 열차의 쾌적성, 정보제공 적정성
		서비스 개선 노력	· 고객 서비스 향상을 위한 노력
2. 시내버스, 시외버스(고속형 포함) 운송사업자			
서비스 평가	운행관리	배차계획 준수율	· 배차지에서의 배차계획 준수율 및 개선도
		안전띠 착용률	· 운전자 및 승객의 안전띠 착용률 및 개선도(시내·농어촌 제외)
		대당 행정처분 금액	· **여객자동차운수사업법** 위반 1대당 행정처분금액 및 개선도
		일제점검 지적건수	· **여객자동차운수사업법** 등에 의한 차량 내·외부 관리실태에 대한 지자체 일제점검 1회당 지적건수 및 개선도

부 문	평가영역	평가항목	평 가 기 준
		부적합 차량비율	· 자동차안전기준에 관한 규칙 등에 의한 자동차 검사 시 부적합 판정을 받은 차량 비율 및 개선도
		차량 운행실태 조사	· 운전자 운행실태에 대한 탑승조사 및 개선도(시내·농어촌 제외)
	안전성	차량기준 준수율	· 여객자동차운수사업법, 자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙에 의한 차량의 장치·설비기준 준수율·개선율
		운행기록계 제출활용실적	· 운행기록계 제출실적 및 운행기록계 분석·활용 실적
		첨단안전장치 장착실적	· 첨단안전장치 장착을 통한 대중교통 안전도 향상 평가
		교통안전도 평가지수	· 운송사업자의 연간 교통사고 발생 현황을 토대로 교통안전도 평가지수 산출 및 개선도
		운전자 교육	· 연간 운전자 교육실적
		운전자자격요건 준수율	· 사업용자동차 운전자 자격요건 준수율 및 개선도
		비상사태 대비 노력	· 비상사태대비 대응체계구축, 교육실시 등
		운전자 휴게시간 준수노력	· 운수종사자 휴게시간 보장 노력 등
		음주운전 방지노력	· 운전자 음주운전 방지노력, 음주측정기 개수, 관리일지 제출 등
	고객만족	고객만족도	· 이용승객의 만족도 – 운전자 친절도, 차량 내·외부 청결도, 차량 쾌적성, 차량 편의성
		자동차 현대화율	· 보유차량의 평균 차령 및 개선도
		서비스개선 노력	· 고객서비스 향상을 위한 노력

3. 여객자동차터미널 사업자

서비스 평가	안전성	승강장 승사차 구분 여부	· 이용객들의 안전성을 보장할 수 있도록 승강장, 여객통로를 승차용 및 하차용으로 구분 여부 조사
		운행관리원 수	· 터미널 내 진·출입하는 자동차를 유도하는 운행관리원 수
		차고지 면적	· 차고지 면적/일평균 터미널 이용 버스대수
		비상사태대비 노력	· 비상사태 대응체계 구축, 교육 실시 등
	편의성	버스정차대 (베이)수	· 버스 정차대(베이) 수/일평균 터미널 이용 버스대수
		터미널 시설편의성	· 안내방송 및 전광판 안내시설, 고객용 컴퓨터 및 TV, 화장실 및 이용자 대기실 등 편의시설의 설치·관리 상태 조사
		터미널 이용편의성	· 설치, 연계 운행정보안내시스템 등 이용편의 제공에 대한 조사
	고객만족	고객만족도	· 이용고객의 만족도 – 터미널 내·외부 청결도, 매표원 친절도, 터미널 직원의 친절도, 안내표지의 적절성, 예매 시스템의 만족도 · 이전평가연도 대비 개선도

※ 자료: 「대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스평가 요령」(국토교통부훈령) 별표 2 발췌

「교통약자법」에서 규정하고 있는, 교통약자 이동편의시설 설치 의무(제11조), 운수종사자 등에 대한 교육의무(제13조 및 제13조의2), 노선버스 및 도시철도의 이용 보장을 위한 준수사항(제14조 및 제15조), 교통이용편의서비스 제공의무(제17조) 등도 대중교통 사업자가 준수해야 하는 중요한 법정의무이므로 그 준수나 위반에 관한 사항도 경영 및 서비스 평가의 한 요소로 반영되어야 할 것임.

더욱이 「교통약자법」에서는 대중교통의 현실 여건 상 사업자의 의무이행 확보를 위한 시정명령 및 벌칙 등 제재수단이 제한적으로만 도입되어 있으므로[326] 경영 및 서비스평가 제도를 활용하여「교통약자법」에 따른 대중교통 사업자의 준수의무 이행을 확보하고 교통약자를 위한 대중교통 서비스 수준을 높이려는 노력이 필요해 보임.

---

326) 대중교통 사업자의 교통약자 서비스 관련 준수의무 중 이동편의시설 설치의무(「교통약자법」 제11조) 위반에 대해서만 시정명령, 벌칙 및 과태료 규정을 두고 있음.

「교통약자의 이동편의 증진법」

제29조(시정명령) 교통행정기관은 제11조제1항을 위반하여 대상시설에 이동편의시설을 설치하지 아니하거나 설치한 이동편의시설을 제10조에 따른 설치기준에 맞지 아니하게 유지·관리한 교통사업자에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 1년 이내의 기간을 정하여 이동편의시설을 설치하도록 명하거나 제10조에 따른 설치기준에 맞게 이동편의시설을 개선할 것을 명할 수 있다.

제31조(벌칙) 제11조제1항을 위반한 자로서 제29조에 따른 시정명령을 받고 그 시정기간 이내에 이행하지 아니한 자는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

제33조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 200만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 거짓이나 부정한 방법으로 인증을 받거나 제17조의2제4항을 위반하여 인증을 받지 아니한 자
2. 제17조의3제2항을 위반하여 인증 표시 또는 이와 유사한 표시를 한 자
3. 제28조제1항에 따른 보고 또는 자료 제출의 요구에 따르지 아니하거나 거짓으로 보고 또는 자료 제출을 한 자
4. 제28조제3항에 따른 검사를 거부·방해 또는 기피한 자

② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 100만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제11조제2항을 위반하여 장애인을 위한 보도의 이용을 방해하거나 이를 훼손한 자
2. 제16조의3제3항을 위반하여 주차 방해 행위를 한 자

③ 제16조의3제2항을 위반하여 장애인전용주차구역에 주차한 사람에게는 20만원 이하의 과태료를 부과한다.

(이하 생략)

4) 택시산업지원(4931-316)

○ 제4차 택시총량제(2020~2024)에 따른 택시감차 실적이 저조하므로, 낮은 택시감차보상 단가 등 그 원인에 대한 면밀한 분석을 바탕으로 제5차 택시총량제(2025~2029) 시행에 앞서 실효성을 확보할 수 있는 개선방안을 강구할 필요가 있음.

가) 개요

택시산업지원 사업은 택시 총량조사를 통하여 수립된 사업구역별 감차계획에 따라 자율감차를 신청한 운송사업자에 대한 보상을 통해 택시업계의 근본문제인 택시 과잉공급을 해소하고, 플랫폼운송사업의 허가심의를 위한 플랫폼운송사업심의위원회의 운영지원과 플랫폼운송사업의 조속한 제도정착 및 활성화를 지원하기 위한 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 43억 6,500만원으로, 전년도 이월액(3,000만원)을 더한 예산현액 43억 9,500만원 중 40억 4,800만원(92.1%)이 집행되고, 2,700만원이 다음연도로 이월되었으며, 3억 2,000만원이 불용되었음.

【 2024년도 택시산업지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액 등	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
택시산업지원 사업	4,365	4,365	30	-	4,395	4,048	27	320	4,299
- 택시감차보상	4,214	4,214	-	-	4,214	3,905	-	309	4,214
· 일반수용비	5	5	-	-	5	5	-	-	5
· 자치단체경상보조	4,209	4,209	-	-	4,209	3,900	-	309	4,209
- 플랫폼운송사업지원	151	151	30	-	181	143	27	11	85
· 사업추진비	6	6	-	-	6	6	-	-	6
· 일반연구비	145	145	30	-	175	137	27	11	-
· 민간위탁사업비	-	-	-	-	-	-	-	-	79

※ 자료: 국토교통부

나) 택시감차보상 사업의 실효성 확보를 위한 개선방안 강구 필요

택시감차보상 내역사업은 대중교통의 발전, 자가용의 증가 등으로 인한 택시의 공급과잉 문제가 택시 운송사업자의 경영 악화, 종사자의 소득 저하 및 근로여건 악화, 택시 서비스 저하 등의 문제를 유발하는 요인으로 대두됨에 따라 적정수준의 택시공급을 관리하기 위하여 「택시운송사업의 발전에 관한 법률(이하 “택시발전법”)」에 도입된 택시총량제를 토대로 택시 감차를 시행하기 위한 사업임.

택시총량제는 5년마다 사업권역별(전국 155개)로 적정 공급량인 택시총량을 산정하고, 초과 공급량에 대해서는 시·도지사가 수립한 연도별 감차계획에 따라 감차를 신청한 운송사업자에게 감차보상금을 지급하여 감차를 시행하는 제도로서

감차보상금의 재원은 국가, 지자체, 택시운송사업자 등이 부담함.[327]

국가와 지자체가 지원하는 택시 1대당 감차보상액은 1,300만원이며, 이 중 30%(390만원)를 국가가, 70%(910만원)를 지자체가 부담하고 있음.

이 사업의 2024년도 예산액은 42억 900백만원으로, 이 중 39억원이 교부되었으나 실제 지자체에서 집행된 금액은 34억 7,500만원(실집행률 82.6%)으로 총 891대의 택시에 대해 감차보상비가 지원되었음.[328]

---

327) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」
제9조(사업구역별 택시 총량의 산정 등) ① 시·도지사는 택시운송사업의 건전한 발전을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 5년마다 택시의 적정 공급 규모에 관한 실태조사를 실시하여야 한다.
② 시·도지사는 제1항의 실태조사 결과와 다음 각 호의 사항을 고려하여 국토교통부령으로 정하는 사업구역(이하 “사업구역”이라 한다)별로 택시의 적정 공급 규모(이하 “사업구역별 택시 총량”이라 한다)를 산정하여야 한다.
1. 총 운행거리 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한 거리의 비율
2. 사업구역별 전체 보유대수 중 실제 영업을 한 택시의 평균 비율
3. 그 밖에 택시운행실태 및 향후 택시를 이용한 수송 수요의 변경과 관련된 것으로서 대통령령으로 정하는 사항
(이하 생략)
제11조(감차계획의 수립 및 시행 등) ① 제10조제1항제3호의 사업구역을 관할하는 시·도지사는 소속 시장·군수의 의견을 들어 다음 각 호의 사항을 포함한 사업구역별 감차계획을 수립하고 시행하여야 한다. 이 경우 시·도지사와 소속 시장·군수는 택시운송사업자의 감차보상금 산정 등 감차에 관한 사항을 심의하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 소속 공무원, 택시운송사업자, 전문가 등으로 구성된 감차위원회를 둔다.
1. 과잉 공급 규모
2. 연도별 감차 규모
3. 감차보상금의 수준
4. 연도별 감차소요 금액
5. 연도별 감차재원 규모
6. 그 밖에 감차계획에 관하여 대통령령으로 정하는 사항
② · ③ (생략)
④ 감차보상을 위한 재원은 다음 각 호와 같다. 이 경우 택시운송사업자는 감차위원회가 정한 금액을 출연하여야 한다.
1. 국가의 감차예산
2. 지자체의 감차예산
3. 택시운송사업자로부터의 출연금
4. 그 밖에 개인·단체·법인으로부터의 출연금
(이하 생략)
328) 2024년에 국비 지원 감차(891대) 외에 지자체 예산 지원만으로 67대 택시가 감차되었음.

【 2024년도 택시감차보상 내역사업 실집행내역 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	국토교통부			지자체					
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경 (A)							
택시감차보상 (자치단체경상보조)	4,209	4,209	3,900	3,900	-	3,475	-	425	82.6

※ 자료: 국토교통부

2025년에 제5차 택시총량 산정을 앞두고 있는데, 이전 제4차 택시총량(2020~2024)에 따른 감차실적을 보면 2019년 기준 초과공급 대수는 44,657대이나 2020년부터 2024년까지 5년간 총 4,905대가 감차되어 초과 대수 대비 감차 달성률은 11.0%에 불과함.

【 제4차 택시총량에 따른 감차 실적(2020~2024) 】

(단위 : 대, %)

시도		제4차 택시총량 산정 (2019)			감차실적 (2020~2024)	
		면허대수	총량	초과대수(비중) (A)	감차대수(비중) (B)	감차달성률 (B/A)
합계		252,562	207,905	44,657(100.0)	4,905(100.0)	11.0
특·광역시	소계	149,539	122,990	26,549(59.5)	1,327(27.1)	5.0
	서울	71,817	60,139	11,678	0	0.0
	부산	24,515	19,823	4,692	937	20.0
	대구	16,232	10,757	5,475	377	6.9
	인천	14,369	12,591	1,778	0	0.0
	광주	8,170	6,743	1,427	13	0.9
	대전	8,664	7,559	1,105	0	0.0
	울산	5,772	5,378	394	0	0.0
그 외	소계	103,023	84,915	18,108(40.5)	3,578(72.9)	19.8
	경기	37,746	33,079	4,667	108	2.3
	강원	7,805	7,015	790	555	70.3
	충북	6,880	5,578	1,302	320	24.6
	충남	6,330	5,375	955	215	22.5

시도		제4차 택시총량 산정 (2019)			감차실적 (2020~2024)	
		면허대수	총량	초과대수(비중) (A)	감차대수(비중) (B)	감차달성률 (B/A)
	전북	8,831	6,674	2,157	608	28.2
	전남	6,787	5,429	1,358	400	29.5
	경북	10,180	6,749	3,431(50.8)	660	19.2
	경남	12,767	10,251	2,516(24.5)	705	28.0
	세종	352	268	84(31.3)	0	0.0
	제주	5,345	4,497	848(18.9)	7	0.8

※ 자료: 국토교통부

감차 달성률이 저조한 주요 원인 중 하나는 「택시발전법」에서 택시 과잉공급 사업구역의 시·도지사에게 감차계획을 수립·시행할 의무를 부여하고 있음에도[329] 대도시인 7개 특·광역시 중 부산을 제외한 6개 도시에서 감차 사업을 대부분 시행하지 않고 있기 때문임.

특·광역시의 제4차 총량 초과대수(26,549대)는 전국 초과대수(44,657)의 60% 가량을 차지하고 있으나 감차대수는 1,327대로 전국 총 감차대수(4,905대)의 27%에 불과하며 서울, 인천, 대전, 울산은 감차실적이 전혀 없어, 택시감차 필요성이 높은 지역에서 감차 실적이 낮아 이 사업의 효과를 떨어뜨리고 있음.

감차계획을 지속 시행하는 지자체의 경우에도 4차 총량 적용기간 5년간 과잉공급이 해소된 곳은 없으며, 감차 달성률은 강원도를 제외하고 모두 30% 미만으로 저조함.

329) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」
제11조(감차계획의 수립 및 시행 등) ① 제10조제1항제3호의 사업구역을 관할하는 **시·도지사는 소속 시장·군수의 의견을 들어 다음 각 호의 사항을 포함한 사업구역별 감차계획을 수립하고 시행하여야 한다**.

또한, 제4차 택시총량 시행 5년간의 국비 집행실적을 보면, 총 예산액 227억 2,200만원 중 51억 9,600만원(22.9%)이 불용되어 운송사업자의 감차 신청이 국비 예산에 미치지 못하고 있는 것을 알 수 있음.

【 택시감차보상 사업 국비 집행실적(2020~2024) 】

(단위 : 백만원, %)

연도	예산액 (A)	실집행액 (지자체) (B)	(B/A)	불용 및 반납액 (C)	(C/A)
2020	4,544	2,805	61.7	1,739	38.3
2021	4,095	3,846	93.9	249	6.1
2022	5,197	3,348	64.4	1,849	35.6
2023	4,677	4,052	86.6	625	13.4
2024	4,209	3,475	82.6	734	17.4
합 계	**22,722**	**17,526**	**77.1**	**5,196**	**22.9**

※ 자료: 국토교통부

이와 같은 택시감차 실적 부진의 주요 이유를 살펴보면, 「택시발전법」에서 감차계획 시행 지역에서는 택시운송사업의 양도를 금지하여[330] 감차보상에 의한 감차만 허용하고 있지만, 국가 및 지자체가 지원하는 택시 1대당 감차보상금은 1,300만원으로 2013년에 처음으로 감차보상금 단가가 책정된 이후 지금까지 10년 이상 단가인상 없이 그대로 적용되고 있음.

330) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」
제11조(감차계획의 수립 및 시행 등) ③ 제10조제1항제3호의 사업구역 내에 있는 다음 각 호의 택시운송사업자는 제1항의 감차계획에 따른 **감차보상을 신청하는 외에 택시운송사업을 양도할 수 없다**. 다만, 제1항의 감차계획이 수립되지 아니하거나 감차계획을 달성한 경우, 국가나 지자체에서 감차예산을 확보하지 못하는 경우 등 대통령령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.
1. 일반택시운송사업자
2. 2009년 11월 27일 이전에 면허를 받은 개인택시운송사업자
3. 제2호에 해당하는 개인택시운송사업자로부터 「여객자동차 운수사업법」에 따라 면허를 양수하거나 상속받은 개인택시운송사업자

이로 인해 택시면허 양수 수요가 있는 대도시에서는 택시운송사업자가 양도가 아닌 감차를 선택할 유인이 되지 못하는 구조로서 대도시에서는 감차 계획 시행에 소극적이고, 기간이 지남에 따라 보상단가의 상대적 하락으로 운송사업자의 적극적인 참여율이 낮아지고 있기 때문인 것으로 보임.

《 일반택시감차보상금 추정 》

◈ (**폐업지원금**) 1일 대당 적정이윤은 1만~2만원 수준으로, **대당 평균 950만원(대당 700~1,500만원) 수준**으로 추정

* 사례(서울) : 적정이윤(80.01원/km) × 영업거리(254.3km/일) × 영업일수(365일/연) × 2년 = 14,853천원

◈ (**차량잔존가격**) 감가상각 잔여가격 **대당 평균 320만원** 수준

* 일반택시 차량의 잔존가격 산정

구 분	금 액(원)	비고
차량가격 (중형, NF소나타 2.0)	12,050,000원	일반택시 96%가 중형
감가상각액(월)	167,361원	차량가격/기준차령(72개월)
차량잔존가치	3,179,859원	월감가상각액×평균잔여차령(19개월)

◈ (**평균 보상액 추정**) 폐업지원금 + 차량잔존가격 = **1,300만원 수준**

※ 자료 : 국토교통부

따라서, 제4차 택시총량에 따른 택시감차보상 사업의 저조한 효과에 관한 구조적 원인 분석 등을 바탕으로 제5차 택시총량(2025년 산정)이 적용되는 향후 5년 동안에는 택시감차보상 사업이 실질적으로 택시 감차 및 택시산업이 발전하는 방향으로 효과가 나타날 수 있도록 실효성 있는 개선방안을 마련할 필요가 있음.

5) 광역교통정책연구(4931-341)

○ 국토교통부는 연락운임 정산 용역 예산이 연례적으로 이월되는 상황을 해소하기 위하여 연락운임 정산체계를 개선할 수 있는 방안을 강구할 필요가 있음.

가) 개요

광역교통정책연구 사업은 대도시권 광역교통 서비스의 질적 향상, 통합환승요금체계 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 2024년도 예산액은 4억 5,900만원으로, 전년도 이월액, 이·전용 등을 더한 예산현액 7억 4,500만원 중 6억 3,500만원을 집행(85.1%)하고 1억 200만원을 이월하였고, 800만원을 불용하였음.

【 2024년도 광역교통정책연구 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
광역교통정책연구	459	459	329	△43	745	635	102	8	1,381

※ 자료: 국토교통부

나) 연락운임 정산 관련 연구용역 연례적 이월 해소 필요

내역사업인 통합환승 요금체계 구축 사업은 연락운임 정산 및 검증 연구를 위한 사업으로, 연락운임[331] 정산 및 검증 연구는 서울교통공사와 코레일 등 수도권 총 13개 연락운송 기관 간 연락운송에 따른 수입금 배분을 위한 정산 절차의 일환으로 추진되는 연구용역 사업임.

이 사업의 2024년 예산액은 2억 4,900만원이 편성되었고, 전년도 이월액, 이·전용 등을 더한 예산현액 3억 7,400만원 중 2억 9,600만원을 집행(79.1%)하고, 7,200만원을 이월하였으며, 600만원을 불용하였음.

【 2024년도 통합환승 요금체계 구축 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
통합환승 요금체계 구축	249	249	108	17	374	296	72	6	121

※ 자료: 국토교통부

이 중 이월액이 발생한 사유는 연락운임 정산 및 검증 용역의 계약체결이 연말에 이루어졌기 때문인데, 이 사업은 최근 2년간 연락운임 정산 용역이 계속 연말에 체결됨에 따라 이월이 반복적으로 발생하고 있음.

구체적으로 살펴보면 2023년 12월부터 추진된 '2022년 연락운임 정산 용역 등'은 이월 집행되어 2024년 6월에 연구용역이 완료되었으나, 연구용역

331) 연락운송이란 도시 및 광역철도 이용자가 하나의 통행에서 2개 이상의 기관이 운영하는 노선을 이용할 수 있도록 운영하는 것이며, 연락운송을 통해 철도 전 구간을 단일요금제로 하나의 노선·기관처럼 징수하는 운임을 '연락운임'이라 함.

결과에 대한 일부 기관의 이견에 따라 조정절차가 지연되면서 2024년 예산으로 편성된 '2023년도 연락운임 정산 연구 등'도 12월에야 착수하여 2025년 10월에 완료될 예정으로 2025년 예산의 집행도 지연될 가능성이 높은 상황임.

특히 연락운임의 정산은 연구용역 종료 이후 이를 기초로 13개 철도기관 간 협의를 통해 정산을 완료한 이후에 다음 연도의 연락운임의 정산을 추진하고 있어, 전년도의 연락운임 정산이 완료되지 않은 경우 다음 연도의 연락운임 정산 연구용역을 추진하기 어려운 구조이므로 지속적으로 연락운임 정산이 지연될 가능성이 높아 보임.

【 최근 2년간 연락운임 정산 및 검증 연구용역 집행실적 】

(단위 : 백만원)

연 도	용역명	예산액	계약금액	집행액	이월액	계약기간
2023	2022년 연락운임 정산 및 주기적 정산체계 도입방안 연구용역	99	99	99	-	2023.12 ~ 2024.6
	2022년 연락운임 정산 검증 용역	9	9	9	-	2023.12 ~ 2024.6
2024	2023년 연락운임 정산 연구	78	78	55	23	지출원인행위일 : 2024.12.16 완공일 : 2025.10.12
	2023년 연락운임 정산 프로그램 개발 연구	6	6	4	2	지출원인행위일 : 2024.12.11. 완공일 : 2025.10.07
	2023년 연락운임 정산 검증	15	15	10	5	지출원인행위일 : 2024.12.19. 완공일 : 2025.10.19

※ 자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 정산규칙에 대한 합의 및 정산 완료가 이뤄지지 않은 상태에서 차기 용역을 착수하는 것은 분쟁 심화의 소지가 있어 현실적으로 곤란하며, 2025년에는 모든 철도운영기관이 합의하는 정산규칙을

새롭게 마련할 예정이며, 정산규칙이 합의되면 용역기간이 단축(약 10→7개월)되어 예산 이월이 상당히 감소할 것으로 예상한다고 설명하였음.

국토교통부는 연락운임 정산 용역 예산이 연례적으로 이월되고 이에 따라 연락운임 정산이 지속적으로 지연되는 상황을 해소하기 위하여 연락운임 정산 체계를 개선할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있음.

6) 광역버스 공공성 강화 지원(4931-342)

○ 국토교통부는 광역버스 준공영제 사업의 보조사업 실적보고서가 기한 내에 제출되지 않고 있으므로, 향후 보조금 집행에 대한 관리·감독을 강화하여 이와 같은 일이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음. ○ 국토교통부는 내역사업인 광역버스 사업 지원에서 광역버스 타당성 평가 연구용역이 연례적으로 이월되고 있으므로, 전문기관 등에 위탁하는 방식으로 추진하여 계약절차기간을 줄이거나 계약 추진시기를 앞당기는 방안 등을 고려할 필요가 있음.

가) 개요

광역버스 공공성 강화 지원 사업은 광역버스에 대한 준공영제를 시행하고, 수요가 집중되는 출퇴근 시간대에 광역버스 증차운행을 지원하며, 친환경 대용량 2층 전기버스 보급을 지원하기 위한 사업으로 총 4개 내역사업으로 구성됨.

이 사업의 2024년도 예산액은 997억 6,500만원으로, 전년도 이월액, 이·전용 등을 더한 예산현액 1,070억 1,500만원 중 1,066억 5,400만원을 집행(99.7%)하고 3억 5,200만원을 이월하였고, 900만원을 불용하였음.

【 2024년도 광역버스 공공성 강화 지원 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
광역버스 공공성 강화 지원	99,765	99,765	250	7,000	107,015	106,654	352	9	163,774
·광역버스 준공영제	84,125	84,125	-	6,008	90,133	90,133	-	-	151,900
·출퇴근시간대 증차 운행 지원	2,394	2,394	-	992	3,386	3,386	-	-	2,394
·친환경 대용량 2층 전기버스 보급 지원	12,000	12,000	-	-	12,000	12,000	-	-	9,600
·광역버스사업 지원	1,246	1,246	250	-	1,246	1,135	352	9	480

※ 자료: 국토교통부

나) 광역버스 준공영제 보조금 실적 보고 및 정산 절차 개선 필요

내역사업인 광역버스 준공영제 사업은 광역버스에 대한 준공영제를 시행하기 위한 사업으로, 광역버스 준공영제는 광역버스 노선을 국가가 소유하고 운영방식 및 서비스 수준을 직접 관리하되, 안정적인 운영을 위해 운송적자를 재정으로 지원하는 제도로 2020년부터 시행되었으며, 2024년도 예산액은 841억 2,500만원으로, 전년도 이월액, 이·전용 등을 더한 예산현액 901억 3,300만원을 전액 집행하였음.

이 사업은 경기도와 서울특별시에 걸쳐 운행되는 광역버스에 대해서 적용하고 있으며, 경기도에 대한 자치단체 경상보조 사업으로 보조금의 관리 및 운영에 관해서는 「보조금 관리에 관한 법률」 및 「국고보조금 통합관리지침」 등에 따라야 함.

구체적으로 「보조금 관리에 관한 법률」 제27조 및 같은 법 시행령 제12조[332]에 따르면, 지방자치단체의 장인 보조사업자는 보조사업을 완료하였을 때 보조사업실적보고서를 실적보고 사유가 발생한 날부터 3개월 이내에 제출해야 하고, 해당 실적보고서 등의 제출이 지연되는 경우 지연 기간에 따라 차년도 보조금을 감액할 수 있도록 규정하고 있음.

그런데 최근 3년간 이 사업의 보조사업 실적보고서 제출 시기를 보면, 매년

332) 「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.
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

제출기한인 3월 31일보다 늦게 제출되었는데, 이에 대해 국토교통부는 보조사업자인 경기도의 정산 대상 노선 수가 급격히 증가하였고 연정산(사업의 특성상 2024년 사업의 경우 2025년에 연정산 시행) 시 운수사의 이의신청·재정산 등으로 인해 실적보고서 제출의 일부 지연이 불가피한 점이 있다고 설명하였음.

【 광역버스 준공영제 보조금 실적 보고 】

구 분	2022년	2023년	2024년
실적보고서 제출 시기	2023.5.17	2024.7.10	2025.4.11

※ 자료: 국토교통부

다만, 이 사업은 2020년부터 시행된 사업으로 보조사업실적보고서를 실적보고 사유가 발생한 날부터 3개월 이내에 제출해야 한다는 「보조금 관리에 관한 법률」을 보조사업자가 3년 동안 위반한 것은 국토교통부의 관리·감독에 미흡한 측면이 있었다고 보임.

따라서 국토교통부는 향후 보조금 집행에 대한 관리·감독을 강화하여 이와 같은 일이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

다) 광역버스 타당성 평가 연구용역 연례적 이월 개선 필요

내역사업인 광역버스 사업 지원에서는 광역버스의 안정적·효율적 운영을 위하여 노선 타당성 평가, 노선 신설의 타당성 평가 등을 위한 용역 등을 추진하고 있는데, 2024년 예산액은 12억 4,600만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 14억 9,600만원 중 11억 3,500만원을 집행(75.9%)하고, 3억 5,200만원을 이월, 900만원을 불용하였음.

이 중 광역버스 노선 타당성 평가 용역은 광역버스 노선 신설 및 운영을 위한 정책 수립을 위하여 매년 추진되는 연구용역 과제인데, 이 과제는 연례적으로 이월이 발생하는 문제가 있음.

【 최근 3년간 광역버스사업 지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구분	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
2022	210	210	41	-	251	206	43	2
2023	250	250	43	-	293	41	250	2
2024	250	250	250	-	500	421.5	73.5	5

* 광역버스사업 지원 사업은 2021년까지 광역교통정책연구 사업의 내역사업으로 편성되었다가 2022년부터 광역버스 공공성 강화 지원사업의 내역사업으로 편성됨.

※ 자료: 국토교통부

국토교통부에 따르면, 이와 같이 이월액이 발생하는 것은 과제수행을 위한 용역의 절대 공기 부족으로 준공금 등이 이월되었기 때문이라고 설명함.

그러나 매년 추진되는 과제라는 점에서 현재 집행방식을 유지한다면 지속적으로 예산이 이월될 것으로 보이고, 특히 타당성 평가 지연으로 인하여 신규노선 신설 및 기존 노선 개편도 함께 지연되는 측면이 있음.

한편 이 사업은 한국교통연구원이 매년 일반경쟁입찰을 거쳐 수의계약을 체결함에 따라 계약절차에 따른 지연이 발생하고 있는데 효율적인 사업 추진을 위하여 한국교통연구원에 노선 타당성 평가 용역을 위탁하는 방식을 고려할 수 있어 보임.

【 최근 3년간 광역버스사업 지원 사업 용역 추진 실적 】

연도 (년)	용역명	계약자	계약액 (백만원)	계약 방법	과제수행기간
2022	22년도 광역버스 노선 타당성 평가 용역	한국교통 연구원	205.8	일반경쟁 →수의	'22.09.27.~'23.09.22.
2023	23년도 광역버스 노선 타당성 평가 용역	한국교통 연구원	250	일반경쟁 →수의	'23.10.16.~'24.10.10.
2024	24년도 광역버스 노선 타당성 평가 용역	한국교통 연구원	245	일반경쟁 →수의	'24.12.3.~'25.07.31.

* (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

이에 국토교통부는 해당 연구용역 과제를 전문기관 등에 위탁하는 방식으로 추진하여 계약절차 기간을 줄이는 등 추진방식을 개선하거나 추진시기를 앞당기는 방안 등을 고려하여 연례적 이월을 해소할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있음.

7) 대중교통비 환급 지원(4931-354)

○ 국토교통부는 대중교통비 환급 지원 사업 추진 시 철저한 소요 예측을 통하여 과도한 이·전용 등의 발생을 방지하고, 예산 부족으로 연말 환급비 감액 지급이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

대중교통비 환급 지원 사업(이하 “K-패스 사업”이라 함)은 정기적 대중교통 이용을 촉진하고 국민 교통비 부담의 절감을 지원하기 위하여 월 15회 이상 대중교통을 이용한 사람을 대상으로 교통비 지출액의 20~53.3%를 자치단체경상보조(국비 50%, 지방비 50%, 월 최대 60회)[333]를 통해 환급해주는 사업임.[334]

【 K-패스 사업 설명 】

<table>
<tr><th>구분</th><th>대중교통비 환급 지원(K-패스)</th></tr>
<tr><td>사업구조</td><td>이동거리에 관계없이 대중교통비 지출액의 정률(20~53%) 적립 (월 15~60회)</td></tr>
<tr><td>적립금</td><td>※ 1회 이용요금별 환급액
<table><tr><th>구분</th><th>환급률</th></tr><tr><td>일반층</td><td>20%</td></tr><tr><td>청년층</td><td>30%</td></tr><tr><td>저소득층</td><td>53.3%</td></tr></table>* 이동거리 기준 없음</td></tr>
<tr><td>이동수단</td><td>지하철·시내버스(마을버스·농어촌버스 포함)
* 신분당선, 광역버스 포함</td></tr>
<tr><td>이용지역</td><td>전국(이용자 주소 등록 지자체 참여시)</td></tr>
<tr><td>적립방식</td><td>교통카드 이용 기록으로 정산</td></tr>
</table>

※ 자료: 국토교통부

333) 서울시의 경우 국비 40%, 지방비 60%를 지원함

334) 국토교통부는 대중교통 이용 시 보행·자전거 등으로 이동한 거리에 비례해 마일리지를 지급하고 카드사가 추가 할인을 제공하는 알뜰교통카드 사업을 K-패스 사업으로 개편('24. 5. 1.)하여 추진하고 있음.

이 사업의 2024년도 당초 예산액은 734억 6,900만원으로, 전용 증액, 예비비 등 402억 4,300만원을 더한 예산현액 1,137억 1,200만원 중 1,132억 6,800만원을 집행(99.6%)하고 4억 4,400만원은 불용하였음.

【 2024년도 대중교통비 환급비 지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
대중교통비 환급 지원	73,469	73,469	-	40,243	113,712	113,268	-	444	237,460

※ 자료: 국토교통부

나) 사업 추진 시 철저한 수요 예측 필요

이 사업은 2024년 본예산 대비 402억 4,300만원을 초과 집행하였는데, 이는 2024년 예산편성 시 예측했던 가입자 규모보다 실제 가입자가 크게 증가하였기 때문임.

2024년 예산편성 당시 국토교통부는 2024년 말까지 약 185만명이 가입할 것으로 예상하였으나, 실제 2024년 말 기준 가입자는 266만명에 달하여, 당초 예측 대비 약 44%를 초과하였음.

【 K-패스 도입 이후 월별 이용자 가입 현황 】

(단위: 만명)

구분	'24.5	'24.6	'24.7	'24.8	'24.9	'24.10	'24.11	'24.12	'25.1	'25.2	'25.3
이용자 가입규모	151	178	197	216	230	243	255	266	283	305	323

※ 자료: 국토교통부

한편, 국토교통부는 추가 예산 소요를 위해 126억 4,300만원을 전용 증액하고 예비비 276억원을 배정하여 추가 예산을 집행하였음.

【 2024년도 대중교통비 환급비 지원 이·전용 및 예비비 배정내역 】

(단위: 백만원)

구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
전용 ('24.2.5)	광역교통정책 연구 (4931-341)	정책연구비 (260-01)	43	대중교통비 환급 지원 (4931-354)	일반용역비 (210-14)	늘어난 사업기간(6→8개월) 동안 안정적인 사업 관리 및 시스템 운영을 위해 최소한의 추가 예산 전용
전용 ('24.7.18)	알뜰교통카드 마일리지 플러스 (4931-331)	자치단체 경상보조 (330-01)	200	대중교통비 환급 지원 (4931-354)	일반용역비 (210-14)	회원가입 수요 폭증, 사업 전환으로 인한 인증비용 급증 및 인증수단 추가 과업 추가에 따른 추가 예산 전용
전용 ('24.10.21)	교통약자 이동편의 증진 (4932-301)	자치단체 경상보조 (330-01)	12,400	대중교통비 환급 지원 (4931-354)	자치단체 경상보조 (330-01)	당초 예상보다 가파른 이용자 증가추세로 환급비용 지원 예산 부족분 전용

(단위: 백만원)

목	세목	세사업	금액	예비비 배정 사유
330	01	환급비용 지원 (자치단체경상보조)	27,600	당초 예상보다 가파른 이용자 증가추세로 환급비용 지원 예산 부족분 배정('24.11.28)
합 계			27,600	

국토교통부는 2024년 예산 부족과 관련하여 알뜰교통카드 대비 확대된 혜택·편리성에 대한 높은 국민적 호응도로 인해 예상보다 가파르게 이용자가 증가하였고, 아울러 본예산 편성 시 고려하지 못한 K-패스 기반의 지방자치단체 대중교통비 지원 사업[335]이 출시됨에 따른 추가 이용자 증가요인이 발생하였다고 설명함.

335) The경기패스, 인천I패스('24.5), 부산 동백패스('24. 8) 등이 출시되었음.

그러나, 경기패스 등 지방자치단체의 대중교통비 지원 사업 또한 2024년도 시행이 예정되어 있었다는 점, K-패스 사업의 편리성 등에 따른 수요 증가는 충분히 예측이 가능했다는 점 등을 고려할 때 예산편성 당시 추가 이용자 증가요인 등을 예측하는 데 미흡한 측면이 있었던 것으로 보임.

더욱이 예산 과소 추계로 인해 2024년 말 일부 지자체에서는 지방비 매칭이 어려워 환급비가 일부 감액 지급되기도 하였음.[336]

한편, 최근 수도권 지하철 요금 인상(150원 인상, 2025. 6. 28.부터)에 따라 환급액이 증가하여 2025년 예산 또한 부족할 가능성이 있어 보임.

따라서 국토교통부는 향후 대중교통비 환급 지원 사업 추진 시 철저한 수요 예측을 통하여 과도한 이·전용 등의 발생을 방지하고, 예산 부족으로 연말 환급비 감액 지급이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

336) 2024년 25개 지자체에서 총 40백만원이 감액 지급되었으며, 이는 K-패스 예산 추가확보(국비 400억원)에 따라 지자체에서 지방비도 같이 확보되어야 하나 매칭이 지연되어 감액이 발생하였음.

8) 교통약자이동편의증진(4932-301)

○일부 지자체에서 친환경 저상버스에 대한 환경부 국고보조금 부족 등으로 국토교통부의 저상버스 도입 보조사업이 원활하지 못한 부분이 있으므로 부처 간의 소통과 협력을 강화할 필요가 있음. ○소규모 공영터미널 위주의 BF(Barrier-Free) 인증사업은 저조한 사업 수요와 교통약자의 편익을 고려하여 대형·민간 터미널의 참여가 가능하도록 사업개편을 검토할 필요가 있어 보임. ○교통약자 장거리 지원사업은 휠체어탑승 시외·고속버스 도입 유인을 위한 실효적 방안을 강구하고, 휠체어탑승 전세버스 도입 수요를 충족할 수 있도록 지방비 확보 노력이 필요함. ○교통약자이동편의증진 사업이 속한 대중교통육성 프로그램에 교통약자의 보편적 이동권 증진 목적에 적합한 성과지표를 추가 설정하고, 교통약자이동편의증진 세부사업에도 각 내역사업의 사업 효과성을 확인할 수 있는 성과지표를 설정하여 사업수행 및 성과를 적극적이고 체계적으로 관리할 필요가 있음.

가) 개요

교통약자이동편의증진 사업은 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 지자체의 저상버스 및 특별교통수단 도입 보조, 여객자동차터미널 장애물없는 생활환경(Barrier Free, BF) 인증[337], 교통약자 이동편의 실태조사, 교통약자 장거리 이동지원 등의 내역사업을 수행하는 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 2,324억 2,700만원으로 전년도 이월액(7,600만원)과 다른 사업으로의 전용액(△194억원[338])을 반영한 예산현액은 2,131억

337) 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

338) 2024년에 K-패스 이용자 급증에 따른 국비지원금 부족으로 대중교통비환급 지원사업(4931-354)에 124억원, 인건비·유류비 증가로 인한 준공영제 버스노선 국비지원금 부족으로 광역버스 공공성 강화 지원사업(4931-342)에 72억원이 전용됨.

300만원임. 이 중 2,119억 800만원(99.4%)이 집행되고, 3억 1,700만원이 다음 연도로 이월되었으며, 8억 7,800만원이 불용되었음.

【 2024년도 교통약자이동편의증진 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
교통약자이동편의증진	232,427	232,427	76	△19,400	213,103	211,908	317	878	226,412
· 저상버스도입보조 (지자체경상보조)	167,495	167,495	-	△19,400	148,095	148,085	-	10	160,290
· 특별교통수단도입보조	60,350	60,350	-	-	60,350	60,350	-	-	64,857
(업무추진비)	-	-	-	-	-	-	-	-	7
(지자체경상보조)	60,350	60,350	-	-	60,350	60,350	-	-	64,850
· BF인증사업	445	445	29	-	474	222	17	235	100
(지자체경상보조)	360	360	-	-	360	125	-	235	-
(일반연구비)	85	85	29	-	114	97	17	-	100
· 교통약자이동편의 실태조사 (일반연구비)	300	300	47	-	347	45	300	2	-
· 교통약자장거리이동 지원(지자체경상보조)	350	350	-	-	350	78	-	272	350
· 교통약자이동편의 통합 관리시스템(일반연구비)	3,487	3,487	-	-	3,487	3,128	-	359	815

※ 자료: 국토교통부

나) 친환경 저상버스에 대한 환경부 국고보조금의 원활한 조달을 위한 부처 간 협력 필요

저상버스도입보조 내역사업은 시내 노선버스를 계단이 없고 차체가 낮아 휠체어 이용자 및 고령자 등의 승·하차가 용이한 저상버스로 구입하는 비용을 지원하는 지자체경상보조(보조율 서울 40%, 그 외 50%) 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 1,674억 9,500만원이나 다른 사업으로 전용된 194억원을 뺀 예산현액은 1,480억 9,500만원으로, 이 중 1,480억 8,500만원이 집행되고, 1,000만원이 불용되었음.

【 2024년도 저상버스 도입보조 내역사업 결산 】

(단위 : 백만원)

세사업 명	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
저상버스도입보조 (지자체경상보조)	167,495	167,495	-	△19,400	148,095	148,085	-	10	160,290

※ 자료: 국토교통부

2024년에 예산액 1,674억 9,500만원보다 적은 1,480억 8,500만원이 지자체에 교부되어, 예산액에 따른 저상버스 도입 지원 계획 물량 3,800대 보다 426대가 적은 3,339대분의 국비가 교부되었는데, 그 이유는 주로 매칭지방비 부족 또는 환경부의 무공해차 보조금 부족에 따른 것으로, 특히 가장 많은 수요가 있는 경기도의 경우 당초 1,165대분을 신청하였으나 환경부의 무공해차 보조금 부족 등으로 232대분이 감소된 금액이 교부되었음.

【 2024년도 저상버스 도입 국고보조금 신청 및 교부 현황 】

(단위 : 천원)

지자체	신청액	신청대수 (A)	교부액	교부대수 (B)	B-A	비 고
합계	167,492,200	3,765	148,084,500	3,339	△426	
서울	19,991,200	544	19,966,000	544		수요 전환(대형→중형)
부산	10,881,000	237	10,881,000	237		-
대구	4,140,000	90	5,152,000	112	22	대폐차 수요 추가반영
인천	11,572,500	255	11,572,500	255		-
광주	4,600,000	100	2,760,000	60	△40	매칭 지방비 부족
대전	7,533,500	164	2,530,000	55	△109	매칭 지방비 부족
울산	2,630,000	59	2,622,000	57	△2	수요 전환(중형→대형)
세종	2,760,000	60	1,748,000	38	△22	매칭 지방비 부족
경기	53,345,000	1,165	42,718,500	933	△232	환경부 보조금 부족 등
강원	3,783,000	83	3,765,000	82	△1	수요 전환(중형→대형)
충북	4,918,500	107	4,596,500	100	△7	매칭 지방비 부족
충남	5,092,500	112	5,092,000	111	△1	수요 전환(중형→대형)
전북	7,254,000	158	7,254,000	158		-
전남	5,704,000	124	5,704,000	124		-
경북	5,060,000	110	5,428,000	118	8	노선개편(증차)
경남	11,189,000	244	11,373,000	248	4	대폐차 수요 추가반영
제주	7,038,000	153	4,922,000	107	△46	양문형 저상버스 도입지연

※ 자료: 국토교통부

저상버스는 연료에 따라 수소버스, 전기버스, CNG버스(천연가스)로 차종이 구분되며, 저상버스를 친환경버스에 해당하는 수소버스나 전기버스로 구입하면 국토교통부의 저상버스 도입 보조금뿐 아니라 환경부의 무공해차 보조금을 함께 지원받을 수 있음.[339]

339) 노선버스 운송사업자가 친환경차 보조금을 지급받는 경우에는, 저상버스 구입가격에서 노선버스 운송사업자 자부담금(1억원 이상)과 무공해차 보조금 합계액을 뺀 차액 만큼을 보조금 한도 내에서 지원함.

그런데, 환경부에서는 2024년에 전기버스 지원물량을 전년 대비 1,000대를 감축한 2,000대로 한정하였고, 수소버스 지원물량을 늘였으나 수소충전소 등 인프라가 부족한 지자체에서는 전기버스 구입을 선호하는 불일치로 인하여 지자체의 수요가 있음에도 저상버스 도입이 원활하게 이루어지지 못하였다는 것이 국토교통부의 설명임.

【 환경부 무공해차 보급 사업 중 버스 편성물량(2022-2025) 】

사업명	구분	2022	2023	2024	2025
무공해차 보급 (1633-311)	전기승합	2,000대	3,000대	2,000대	1,710대
	수소저상승합	300대	400대	910대	1,190대
	수소고상승합	40대	300대	810대	810대

※ 자료 : 환경부

「교통약자의 이동편의 증진법」에서는 노선버스를 대폐차하는 경우 저상버스 도입을 의무화하고 있어 다음연도 저상버스 도입 수요는 어느 정도 예측이 가능하고, 또한 같은 법에서는 저상버스 구입 시 환경친화적 자동차의 우선 도입 노력을 규정하고 있는 점을 감안하면,[340] 향후에는 저상버스

저상버스 구매 시 보조금 현황 및 실구매가 예시

구분			수소저상	전기저상	CNG
공급가			6.3억원	4.25억	2.44억원
제작사 할인(현대자동차)			1.1억원	0.65억원	0.04억원
보조금			최대 4.1억원	최대 2.3억원	0.9억원
	친환경차 보조	국비(환경부)	2.1억원	0.7억원	-
		지방비(지자체)**	최대 1.1억원	최대 0.7억원	-
	저상버스보조(국토부·지자체)		0.9억원	0.9억원	0.9억원
실구매가			**1.1억원**	**1.3억원**	**1.5억원**

* 해당 실구매가 예시는 현대자동차(일렉시티 FCEV, 일렉시티, 에어로시티 초저상) 기준으로 작성
** 친환경차보조 중 지방비(지자체) 보조금은 지자체 재정 여건에 따라 지원금액이 상이함.
※ 자료 : 국토교통부

340) 「교통약자의 이동편의 증진법」

지원 물량에 대해 수소버스 및 전기버스의 수요를 구분하여 파악하고, 예산 편성·집행 시 국토교통부와 환경부 간의 소통과 협력을 통하여 지자체의 저상버스 도입 수요에 부족하지 않게 국고보조금이 원활히 조달될 수 있도록 노력할 필요가 있어 보임.

다) 소규모 공영터미널 위주 BF(Barrier-Free, 장애물 없는 생활환경)인증사업의 실수혜자 중심 사업 개편 필요

BF(Barrier-Free) 인증 내역사업은 「교통약자의 이동편의 증진법」 제17조의2[341]에 따라 이동편의시설을 설치한 교통수단·여객시설 및 도로에 대해 장애물 없는 생활환경 인증을 하는 사업임.

이 사업은 지자체 공모로 선정된 여객자동차터미널 시설에 대하여 조사를 실시하고 BF인증을 위한 개선사항을 검토하여 실제 개선을 위한 설계까지 수행하는 연구용역사업과 설계에 따라 시설개선 공사를 진행하기 위한 시설개선 보조사업(보조율 40%~50%[342])으로 구분됨.

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.

⑧ 노선버스 운송사업자가 제7항 본문에 따라 **저상버스를 도입하는 경우에는** 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 **환경친화적 자동차를 우선 도입하도록 노력**하여야 한다.

341) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제17조의2(교통수단 등 인증) ① 국토교통부장관은 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 이동편의시설을 설치한 교통수단·여객시설 및 도로에 장애물 없는 생활환경 인증(이하 "인증"이라 한다)을 할 수 있다.

342) 지원 비율

- 공용터미널(지자체 소유) : 정부(50):지자체(50)
- 공영터미널(민간 소유) : 정부(40):지자체(40):민간(20)

이 사업의 2024년도 예산액은 4억 4,500만원으로, 연구·설계 연구용역비 예산 8,500만원과 시설개선 보조 예산 3억 6,000만원으로 편성되었음. 전년도 이월액(2,900만원)을 더한 예산현액은 4억 7,400만원으로, 이 중 2억 2,200만원(46.8%)이 집행되고, 1,700만원이 이월되었으며, 2억 3,500만원이 불용되었음.

【 2024년도 BF인증 내역사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
· BF인증사업	445	445	29	-	474	222	17	235	100
- BF 설계·인증 연구 용역비(일반연구비)	85	85	29	-	114	97	17	-	100
- 시설개선 보조 (지자체경상보조)	360	360	-	-	360	125	-	235	-

※ 자료: 국토교통부

2024년도 집행률이 46.8%로 부진한 것은, 시설개선 보조 예산 3억 6,000만원 중 1억 2,500만원(34.7%)만 지자체에 교부되고 나머지 2억 3,500만원이 불용된 데 기인함.

2024년에 지자체에 교부된 1억 2,500만원도 전액 집행되지 못하고 다음연도로 이월되었음.

【 2024년도 BF인증사업 시설개선 보조 실집행내역 】

(단위 : 백만원, %)

연도	국토교통부			지자체								
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	전년도 이월액 제외		이월액	불용액	실집행률 (C/A)
	본예산	추경 (A)						예산 현액	집행액 (C)			
2022	300	300	300	300	238	538	228	300	-	300	10	0.0
2023	300	300	100	100	300	400	-	100	-	400	-	0.0
2024	360	360	125	125	400	525	384	125	-	125	16	0.0

※ 자료: 국토교통부

이 사업은 연례적으로 집행이 부진한데, 그 이유 중 하나는 지자체의 공모 참여가 부족하여 매년 여러 차례 재공모를 거쳐 사업대상이 선정되고 있기 때문으로, 2024년에는 3차 공모까지 진행하였으나 적정 사업대상은 이천시 1곳에 불과하였고, 2024년 6월에서야 최종 사업지로 선정됨에 따라 설계용역이 끝난 후에 집행이 가능한 시설개선 공사비 국비교부액 1억 2,500만원이 전액 다음연도로 이월된 것임.

2025년에도 6월 현재까지 3차례 공모에도 신청 지자체가 없어 4차 공모를 진행 중으로 여전히 지자체의 공모 참여가 저조한 실정임.

【 BF인증 사업 공모·선정 및 예산 집행 현황(2021~2024) 】

구 분		2021	2022	2023	2024
공모 횟 수		1회	4회	4회	3회
신청 지자체		3 (오산, 구례, 함안)	1 (당진)	1 (보은)	2 (이천, 진천)
선정 지자체		2 (오산, 구례)	1 (당진)	1 (보은)	1 (이천)
선정시기		2021년 3월	2022년 7월	2023년 6월	2024년 6월
사업기간		2021 ~ 2022	2022 ~ 2023	2023 ~ 2024	2024 ~ 2025
국비 (백만원)	예산액	240	300	300	360
	교부액	240	300	100	125
	불용액	-	-	200	235

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 이 사업에 지자체 참여가 저조한 사유에 대하여, 전국 여객자동차터미널의 80% 이상이 민영(공용)터미널로[343], BF인증 사업을 위해서는 사업비의 20%를 자부담하여야 하나, 최근 지방인구 감소 및 철도 등 대체수단 이용 증가에 따른 터미널 이용객 감소와 이에 따른 경영난 등으로 민영터미널의 공모 참여가 소극적이라는 설명임.

이와 같은 공모 참여 부진으로 이 사업이 시작된 2015년 이후 2024년까지 10년 동안 점차 지원 터미널 수가 감소하는 가운데, 최근에는 공영터미널 위주로 지원이 이루어지고 있음.

343) 전국 여객자동차터미널 현황(2025년 7월 기준) : 공영 51개소(18.0%), 민영(공용) 233개소(82.0%) (자료 : 전국터미널협회)

【 BF인증 사업 지원현황】

구분	연도	공영	민영	계
초기 5년간 (2015 ~ 2019)	2015	청주시외버스터미널 창원종합버스터미널	제천시외버스터미널 충주공용버스터미널 울산시외버스터미널	5개소
	2016	광양중마버스터미널 영덕버스터미널	수원버스터미널	3개소
	2017	-	군산시외버스터미널 보성시외버스터미널	2개소
	2018	조치원공영버스터미널 동해시공영버스터미널	-	2개소
	2019	-	보은시외버스터미널 음성공용터미널	2개소
	소계	**6개소**	**8개소**	**14개소**
최근 5년간 (2020 ~ 2024)	2020	고성공영여객자동차터미널	증평시외버스터미널	2개소
	2021	오산역환승센터 구례공영버스터미널	-	2개소
	2022	당진공영버스터미널	-	1개소
	2023	-	속리산시외버스터미널	1개소
	2024	장호원버스터미널	-	1개소
	소계	**5개소**	**2개소**	**7개소**
합 계		**11개소**	**10개소**	**21개소**

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 집행 부진의 또 다른 이유는, 이 사업은 여객시설의 시설 개선을 통해 BF인증까지 취득하여야 하나, 대부분의 여객터미널이 BF인증 기준을 충족하기 위해서는 단순 시설 개선이 아닌 대규모 개선이 필요하여, 소요경비가 지원 예산(3억원)보다 큰 경우가 많으며 공사에 소요되는 기간도 1년 이내에 개선이 어렵기 때문이라는 국토교통부의 설명임.

2024년에 2차 공모에 신청한 진천군의 경우, 사전현장조사 결과 BF인증 기준을 만족하기 위해서는 대공사(승강기, 계단 철거 및 재설치)가 필요하며 별도의 건축허가가 진행되어야 하는 상황으로 인해 지자체에서 포기하였음.

즉, 이 사업 공모에 참여할 수 있는 지자체는 소규모 터미널을 운영하는 지자체에 국한되고 있는 실정인데, 교통약자를 위한 이동편의시설을 확충하되 사업의 실수혜자인 교통약자의 편익을 최대한 제고하는 효과를 고려한다면 이용객이 상대적으로 적은 소규모 터미널보다는 대형·민간 터미널의 개선 필요성이 더 높다고 할 것임.

따라서, 더 이상 사업 수요가 발생하지 않는 상황에서 향후 이 사업의 목적에 부합하는 실수혜자 중심의 효과가 나타나도록 교통약자를 중심으로 편익을 고려한 사업대상을 선정하고, 대형 터미널 또는 민영 터미널 사업자의 참여가 발생할 수 있도록 자부담 비율을 감경하는 등 재정적 또는 제도적 측면의 전반적 사업 개편이 필요해 보임.

라) 휠체어탑승 시외·고속버스 도입 유인을 위한 실효적 방안 강구 및 휠체어탑승 전세버스 도입 수요 충족을 위한 원활한 지방비 확보 노력 필요

교통약자 장거리 이동지원 내역사업은 휠체어 이용자 등 교통약자의 장거리 이동 편의 증대를 위하여 지자체 국고보조(보조율 서울 40%, 그 외 50%)를 통해 고속·시외버스 또는 전세버스에 휠체어 탑승설비·고정장치 등을 설치하여 휠체어탑승버스[344]로 개조하는 비용을 지원하는 사업임.

2024년도에는 예산액 3억 5,000만원 중 전세버스 4대(경기 1대, 전북 3대)에 대해서만 차량 개조 비용 7,800만원(22.3%)이 집행되고, 2억 7,200만원이 불용되었음.

【 2024년도 교통약자 장거리 이동지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
교통약자 장거리 이동지원	350	350	-	-	350	78	-	272	350

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 교통약자의 장거리 이동 지원을 위하여 2017년에 휠체어 이용자가 탑승 가능한 고속·시외버스 개조차량 표준모델 및 운영기술 개발(R&D) 사업을 통하여 휠체어탑승 고속·시외버스 모델을 개발하고, 2019년에는 고속버스 노선 4개 구간(10대)[345]에 휠체어탑승 고속버스를 운행하는 시범사업을 시행하였으며, 2020년부터는 본격적인 휠체어탑승 시외·고속버스 보급을 위한 차량 개조 지원 사업을 시행하는 등 휠체어탑승 시외·고속버스 도입 확대를 위한 사업을 단계적으로 시행하면서 휠체어탑승 시외·고속버스의 운행에 필요한 터미널·휴게소 개선 및 휠체어좌석 예매시스템 구축 등의 사업도 병행해 왔음.

344) 휠체어탑승버스



345) 서울-부산(3대), 서울-전주(2대), 서울-강릉(2대), 서울-당진(3대) 4개 구간

그러나, 2020년 이후 본사업 단계에서 시외·고속버스 업체의 공모 참여가 전혀 없어 집행실적이 저조한 가운데 2024년부터 사업범위를 넓혀 시외·고속버스 외에 전세버스에도 휠체어탑승버스로 차량 개조를 지원하고 있으며[346] 2024년에는 전세버스 4대에 대해서만 지원이 이루어졌음.

【 교통약자 장거리 이동지원 사업 예산 및 집행실적(2020~2024) 】

(단위 : 백만원)

연도	사업명	예산액	계획물량	집행액	집행물량
2017 ~ 2019	휠체어 이용자가 탑승 가능한 고속/시외버스 개조차량 표준모델 및 운영기술 개발(R&D)	7,682		7,682	
2019	휠체어 탑승가능 시범사업	1,342	·차량개조: 18대 ·터미널개선: 9곳 ·휴게소개선: 4곳 ·사업관리: 1식	1,249	·차량개조: 10대(고속) ·터미널개선: 6곳 ·휴게소개선: 3곳 ·사업관리: 1식
2020	교통약자 장거리 이동지원 사업	1,272	·차량개조: 10대 ·터미널개선: 9곳 ·휴게소개선: 3곳 ·예매시스템: 1식 ·사업관리: 1식	728 (이월 432 포함)	·터미널개선: 6곳 ·휴게소개선: 4곳 ·예매시스템: 1식(이월) ·사업관리: 1식
2021	휠체어 탑승가능 시외버스 지원사업	1,000	·차량개조: 8대 ·터미널개선: 7곳 ·휴게소개선: 1곳 ·예매시스템: 1식 ·사업관리: 1식	200	·예매시스템: 1식 ·사업관리: 1식
2022	휠체어 탑승가능 시외버스 지원사업	500	·차량개조: 8대 ·터미널개선: 4곳 ·예매시스템: 1식 ·사업관리: 1식	0	-
2023	휠체어 탑승가능 시외버스 지원사업	500	·차량개조: 14대 ·터미널개선: 4곳 ·사업관리: 1식	0	-
2024	휠체어 탑승가능 시외 및 전세버스 지원사업	350	·차량개조: 14대	78	차량개조: 4대(전세)
계		12,646		9,937	

※ 자료: 국토교통부

346) 전세버스에 휠체어 탑승설비 등 이동편의시설 설치 시 재정지원 근거 마련(「교통약자의 이동편의 증진법」 제14조의2(전세버스의 이용 보장 등) 신설, 2024년 2월 17일 시행)

① 휠체어탑승 시외·고속버스 도입 유인을 위한 실효성 있는 방안 강구 필요

국토교통부는 휠체어탑승 시외·고속버스 운행을 통한 교통약자의 장거리 이동을 지원한다는 목적으로 2017년부터 2024년까지 8년간 국비 총 126억 4,600만원의 예산을 편성하고 이 중 99억 3,700만원을 집행하였으나, 2019년 시범사업 때 도입된 고속버스 운행도 종료되어 2024년 현재 운행 중인 휠체어탑승 시외·고속버스는 1대도 없는 상황으로, 당초의 교통약자의 장거리 이동을 지원한다는 사업 목적을 달성하지 못하고 있음.

국비 및 지방비 등 공공재정 지원에도 불구하고 지금까지 휠체어탑승 시외·고속버스의 도입이 없는 주된 이유는 시외·고속버스 업체의 공모 참여가 없기 때문인데, 국토교통부는 이에 대해 운수사업자 입장에서, 특히 고속버스 업계는 수송 인원 및 매출액 감소로 경영여건이 악화되고 있는 상황에서[347], 휠체어 이용자의 낮은 수요[348], 휠체어석 확보에 따른 일반 좌석 수 손실(5석), 휠체어 승하차에 따른 편의서비스 제공(버스 운전자 휴게시간 감소) 등으로 인한 운영 손실이 예상되어 이에 대한 보상이 없으면 참여가 어려운 입장이라는 설명임.

이에, 시외·고속버스 업계에 휠체어탑승버스 도입을 유인할 수 있는 좌석 손실분 보전 등의 재정지원 확대나 시외·고속버스의 일정 노선 휠체어탑승 버스 도입 의무화 등 휠체어 교통약자의 장거리 이동의 편의성을 제고할 수 있는 다각도의 실효성 있는 방안을 강구할 필요가 있음.

---

347) 고속버스 수송인원 2006년 38,878천명 대비 2024년 18,933천명으로 51.3% 감소, 매출액은 2004년 462,860백만원 대비 2024년 400,389백만원으로 13.5% 감소

348) 시범사업 기간 중 차량운행횟수(3,067회)에 비해 휠체어 탑승실적(45회)이 1.5%로 매우 저조 (‘19.10～‘20.3, 약 5개월 기간 동안 집계. ※ 자료 : 국토교통부)

② 휠체어탑승 전세버스 도입 수요 충족을 위한 원활한 지방비 확보 노력 필요

2024년에 지원을 시작한 전세버스의 경우, 국토교통부가 2024년 5~6월에 전세버스운송사업자를 대상으로 실시한 수요조사 결과 휠체어탑승 전세버스 도입 수요는 22대로 예산 대비 충분한 수요가 있었으나, 실제 도입 실적은 4대뿐인데, 이에 대해 국토교통부는 전세버스에 대한 사업 첫 해에 지자체 매칭 예산이 제때 반영되지 못한 것이 집행부진의 한 원인이 된 측면이 있다는 설명임.

그런데, 2025년도 예산에도 2024년도와 동일하게 14대분의 휠체어탑승버스 개조 지원 사업비 3억 5,000만원이 편성되었는데, 운송사업자를 대상으로 한 수요조사 결과 전세버스 수요가 34대가 있었음에도 6월 현재 4대(인천 3대, 전남 1대)만 선정된 상황으로, 추후 재공모를 실시한다는 계획이지만 지방비가 원활히 확보되지 않으면 집행률 개선이 어려워 보임.

따라서, 휠체어탑승 전세버스 도입 수요를 충족하고 이 사업의 연례적 집행부진을 개선하기 위하여 지방비가 원활히 확보될 수 있도록 지자체와 긴밀한 협의 및 철저한 사업관리가 필요해 보임.

마) 성과지표 보강 필요

교통약자이동편의증진 사업은 저상버스 도입보조, 특별교통수단 도입보조, BF인증 사업, 교통약자 장거리 이동지원, 교통약자 이동편의 실태조사, 교통약자 이동편의 통합관리시스템 등의 6개 내역사업으로 구성되어 있으며, 교통약자의 안전하고 편리한 이동 지원을 목적으로 함.

【 교통약자이동편의증진 사업 구성 】

프로그램-세부사업-내역사업			'24예산액 (백만원)	사업 내용
대중교통육성			269,315 (100%)	
	교통약자이동편의증진		**232,424 (86.3 %)**	(6개 내역사업으로 구성)
		저상버스도입보조	167,495	저상 시내버스 도입 지원
		특별교통수단도입보조	60,350	휠체어 탑승설비를 장착한 특별교통수단 도입 및 운영비 지원
		BF인증 사업	445	여객자동차터미널의 시설개선 등을 통해 장애물 없는 생활환경 인증
		교통약자 장거리 이동지원	350	휠체어 탑승설비 등 이동편의시설 설치된 고속·시외버스 운행
		교통약자이동편의 실태조사	300	교통약자의 이동에 관한 실태조사
		교통약자이동편의 통합관리 시스템	3,487	특별교통수단의 편리한 이용 등을 위해 특별교통수단 전국통합예약시스템 및 교통약자 이동편의시설 정보관리시스템 구축·운영

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 이 사업의 성과지표를 '특별교통수단 이용자 만족도'로 설정하여 사업의 성과를 관리하고 있음.

그런데, '특별교통수단 이용자 만족도'는 이 사업에 속한 사업 중 하나인 '특별교통수단도입보조 사업'과 관련된 지표로서 다른 여러 내역사업의 효과성을 확인하는 데는 적합성이나 관련성이 낮음.

한편, 이 사업이 속한 대중교통육성 프로그램의 전체 예산액은 2,693억 1,500만원으로 이 중 교통약자이동편의증진 세부사업의 예산액(2024년도 2,324억 2,400만원)이 86.3%를 차지하고 있음.

대중교통육성 프로그램의 성과지표는 ‘대중교통 통행량’으로 설정되어 있는데, 이 지표는 교통카드빅데이터시스템을 이용하여 평일 지역별·대중교통 수단별(도시철도, 버스) 통행량의 합으로 측정되며 그 이용자를 일반대중이나 교통약자로 구분하여 측정하는 것은 아니므로, 교통약자의 이동 편의성 증진에 관한 성과를 측정할 수 있는 지표는 아님.

【 대중교통육성 프로그램 성과지표 및 성과 달성도 】

성과지표	구분	2021	2022	2023	2024	2025	2024 목표치 산출근거	측정산식 (또는 측정방법)	자료 수집방법 (또는 자료출처)
대중교통 통행량 (단위: 통행/일)	목표	20,717,030	20,958,636	21,403,726	22,445,000	23,629,939	'21~'23년 실적을 반영하여 최근 3개년 실적의 평균값으로 설정	평일 지역별 대중교통 수단별(도시철도, 버스) 통행량의 합	교통카드빅 데이터시스템(교통카드 기반 데이터)
	실적	21,581,487	22,876,888	23,146,888	24,866,041	-			
	달성도	104.2%	109.2%	108.1%	110.8%	-			

※ 자료: 국토교통부

대중교통육성 프로그램에서 교통약자이동편의증진 사업의 비중이 높고, 교통약자이동편의증진 사업으로 연간 2천억원이 넘는 국가 재정이 투입되고 있으며, 지자체의 매칭 사업비까지 포함하면 공공재정 투입규모가 훨씬 큼.

이러한 점을 고려할 때, 교통약자이동편의증진 사업이 속한 대중교통육성 프로그램에 교통약자의 보편적 이동권 증진 목적에 적합한 성과지표를 추가 설정하고, 교통약자이동편의증진 세부사업에도 각 내역사업의 사업 효과성을 확인할 수 있는 성과지표를 설정하여 사업수행 및 성과를 적극적이고 체계적으로 관리할 필요가 있음.

9) 대도시권광역교통위원회 기본경비(비총액)(7018-260)

○ 국토교통부는 기본경비 내 편성된 정책연구비와 개별 사업으로 편성하는 연구용역비의 편성 목적을 구분하고 적정 예산을 반영함으로써 중복된 예산 집행을 방지하고 효율적인 재원 활용이 가능하도록 개선할 필요가 있음.

가) 개요

대도시권광역교통위원회 기본경비 사업은 대도시권광역교통위원회의 기본적 기능 수행을 위한 경비를 편성한 사업으로, 특근매식비, 일·숙직비, 복리후생비 등 인건비성 경비를 편성한 기본경비(총액) 사업과 그 외 일반수용비, 공공요금, 임차료 등을 편성한 기본경비(비총액) 사업으로 구분됨.

이 사업의 2024년도 예산액은 16억 5,100만원으로, 전년도 이월액, 이·전용 등을 더한 예산현액 15억 3,600만원 중 14억 2,900만원을 집행(93.0%)하고 8,400만원을 이월하였고, 2,300만원을 불용하였음.

【 2024년도 대도시권광역교통위원회 기본경비(비총액) 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
대도시권광역교통위원회 기본경비(비총액)	1,651	1,651	223	△338	1,536	1,429	84	23	1,556

※ 자료: 국토교통부

나) 정책연구비 집행 부진 및 효율성 제고 필요

이 사업에 편성된 정책연구비는 대도시권광역교통위원회 전체의 정책운영과정에서 필요한 정책연구 수요에 대응하기 위해 편성되었음.

그런데 최근 3년간 정책연구비 집행실적을 살펴보면, 2022년, 2023년의 경우 예산액의 50%가 넘는 예산조정이 이루어지고 이월액이 발생하는 등 등 당초 편성된 예산이 원활하게 집행되지 못했으며, 2024년에도 예산현액 2억원 중 1억 3,700만원을 집행하고, 5,900만원이 이월되었으며, 400만원이 불용 처리되었음.

【 최근 3년간 대광위 기본경비 내 정책연구비 집행현황 】

(단위 : 백만원)

연도	본예산	이·전용 등	전년도 이월액	예산현액	집행액	이월액	불용액
2022	250	△150	37	137	109	20	9
2023	250	△170	20	100	20	80	-
2024	120	-	80	200	137	59	4

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부는 기본경비 내 정책연구비 편성에 대하여 대도시권광역교통위원회 전체 정책운영과정에서 시의성에 맞는 용역 수요에 탄력적으로 대응하기 위해 기본경비 내에 정책연구비를 편성하고 있다고 설명함.

한편, 대도시권광역교통위원회 소관 별도 세부사업으로 '광역교통정책연구' 및 '광역교통시설구축·운영연구' 사업에서도 세부 연구과제로 '광역교통 여건 변화 반영을 위한 긴급연구용역' 등을 편성하여 시의성 있는 용역 수

요에 탄력적으로 대응할 수 있도록 하고 있는데, 이러한 예산들이 기본경비에 편성된 정책연구비와 중복됨에 따라 기본경비에 포함된 정책연구비의 집행이 부진한 측면이 있어 보임.

【 2024년도 광역교통정책연구 및 광역교통시설구축·운영연구 예산내역 】

예산	산출내역
광역교통정책연구	○ 일반연구비(260-01) : 309,000천원 가. 광역교통정책연구 60,000천원 ・ 광역버스 운송사업자 서비스 평가 용역 60,000천원 나. 통합환승 요금체계 구축 연구 249,000천원 ・ '23년 연락운임 정산 및 검증 연구 149,000천원 ・ 통합정기권 정산체계 연구 100,000천원 ○ 정책연구비(260-02) : 150,000천원 가. 광역교통정책연구 150,000천원 ・ 광역교통 제도개선 연구 80,000천원 ・ **광역교통 여건 변화에 따른 긴급 연구 70,000천원**
광역교통시설구축·운영연구 사업	○ (복합)환승센터 활성화를 위한 연구 : (2024확정) 208백만원 - (산출) 환승센터 활성화를 위한 연구 용역 208백만원 × 1식 ○ **기타 광역교통편의 증진을 위한 연구 : (2024확정) 400백만원** - (산출) 광역교통편의 증진을 위한 연구 용역 400백만원 × 1식

※ 자료 : 국토교통부

따라서 국토교통부는 기본경비 내 편성된 정책연구비와 개별 사업으로 편성하는 연구용역비의 편성 목적을 구분하고 적정 예산을 반영함으로써 중복된 예산 집행을 방지하고 효율적인 재원 활용이 가능하도록 개선할 필요가 있음.

4. 지역균형발전특별회계

가. 지역자율계정

1) 도시활력증진지역개발(5641-301)

○ 국토교통부는 각 지방자치단체별 실집행 실적을 주기적으로 점검하고 점검결과에 기초하여 보조금을 교부하는 등 사업 관리주체로서 철저한 사업관리를 통해 정해진 사업기간 내 사업이 완수될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

가) 개요

도시활력증진지역개발 사업은 인구·사업체수 감소, 노후건축물 증가 등 도시 쇠퇴에 대응하기 위한 개발사업으로, 소규모 동네단위 저층주거지에 생활밀착형 공공시설 등을 공급하는 우리동네살리기 내역사업과 도시 달동네, 쪽방 등 취약지역 주민의 기본적 생활수준 보장을 위한 생활인프라 정비 등의 지원사업인 도시 취약지역개조 내역사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2024년도 예산현액은 747억 400만원으로 우리동네 살리기 내역사업에 458억 400만원, 도시 취약지역개조 내역사업에 289억원을 편성하였으며, 예산현액을 전액 집행하였음.

【2024년도 도시활력증진지역개발 사업 결산】

(단위: 백만원)

구 분	2024년											2025년
	예산액		전년도 이월액	이전용	예비비	예산현액	집행액	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						예산현액	집행액			
·우리동네살리기	45,804	45,804	-	-	-	45,804	45,804	45,804	45,804	-	-	38,503
·도시취약지역개조	28,900	28,900	-	-	-	28,900	28,900	28,900	28,900	-	-	35,299
합 계	74,704	74,704	-	-	-	74,704	74,704	74,704	74,704	-	-	73,802

※ 자료: 국토교통부

나) 사업기간 내 완수를 위한 철저한 사업관리 필요

내역사업인 우리동네살리기는 소규모 주거지역에 기초생활 인프라, 주거지 정비·지원, 공공임대주택 공급 등을 추진하는 사업으로 2024년 기준 10곳을 선정하였으며, 사업기간은 4년, 국비는 최대 50억원을 지원하며 시·도별 형평 및 지방재정 정도를 감안하여 매칭비율[349]을 차등화하고 있음.

【2024년도 우리동네살리기 사업내용】

구분	대상지 특성		사업·지원 내용
기초생활 인프라	주민공동이용시설, 마을주차장, 공원 등 기반시설이 부족한 지역	➡	국공유지 활용, 유휴부지 매입 등을 통해 생활 편의시설 공급
주거지 정비.지원	건축물 및 도로가 노후화되고 빈집, 불량주택 등 도시경관 저해 지역	➡	노후주택 외관정비 및 도로, 골목길 등 경관개선을 위한 시설공사 지원
공공임대 주택공급	저소득계층, 노인 등 주거취약자 거주지역	➡	유휴부지 매입, 공기업 사업 연계 등을 통한 공공임대주택 공급

※ 자료: 2024 우리동네살리기 사업 신청 가이드라인

349) 국고보조율 : 특별시 40%, 광역시 및 특별자치시 50%, 기타 60%

먼저, 우리동네살리기의 경우 당해연도 사업을 선정하고 차년도부터 4년간 예산 지원이 이루어져, 2024년 예산에 반영된 사업은 2020년부터 2022년까지 선정되었던 27곳과 2023년에 선정되어 2024년부터 신규로 추진하는 10곳임.

【 2024년도 우리동네살리기 예산편성 내역 】

세사업 명	편성 근거
우리동네살리기	<**우리동네살리기: 45,804백만원**> ①기존사업 + ②신규사업 ① 기존사업 27곳 36,270백만원 · 4년차 10곳 12,801백만원, 3년차 7곳 10,033백만원, 2년차 10곳 13,436백만원 ② 신규사업 10곳 9,534백만원 · 1년차 10곳 9,534백만원

※ 자료: 국토교통부

그런데 우리동네살리기 사업의 경우 2017년 최초 사업 선정 당시에는 사업기간이 3년으로 계획되었지만 선정된 사업들의 지연으로 2023년부터는 사업기간을 4년으로 확대하고 2020년에 선정된 사업들의 기간도 4년으로 연장되었음.

이에 따라 2020년부터 사업이 선정되어 2024년에 최초로 10곳의 사업에 대한 지원이 종료되었는데, 지원이 종료된 10곳의 사업을 살펴보면 예산은 모두 교부되었지만 10곳 중 8곳은 사업을 기간 내에 완료하지 못하고 교부된 예산을 이월하여 사업이 25년도까지 지연된 문제가 있음.

【2020년도 우리동네살리기 선정사업 종료 여부】

시도	시군구	사업명	2024년 종료여부
서울	구로구	기대하시라 '개봉(開峰)박두'	X
부산	연제구	마을사랑 연(蓮)정(情) 품은 따뜻한 이불마을	O
대구	중구	행복이음의 활력마을, 남산情	X
대구	달서구	보름달에 꽃비 내리는 정다운 골목 스토리	X
광주	남구	사람,세상,미래를 잇는 뽕뽕다리 밋밋들마을	X
경기	평택	살맛나고 장맛나는 신(新) 장(裝)마을, 우리동네살리기 프로젝트	X
강원	철원	접경지역의 생존모델, 국경없는 양지마을	X
충북	영동	황간을 셈하다	X
경남	고성	고분 아래 삶터, 무학마을 조은동네	X
경남	거창	죽전 만당 소/공/감 소통만당・공유만당・감성만당	O

※ 자료: 도시재생종합정보체계(URIS) 자료 재구성

다음으로, 내역사업인 도시 취약지역개조 사업은 취약계층 비율이 높고 주거환경이 열악한 지역에 대한 개선사업으로 2024년 기준 12곳을 선정하였으며, 일정 요건을 충족[350]하는 낙후지역을 대상으로 사업기간은 5년, 1개소당 국비 30억원 내외[351]를 지원하며 매칭비율은 국비 70%, 지방비 30%임.

그런데 도시 취약지역개조 사업 역시 2022년 선정 당시까지는 사업기간이 4년이었으나, 2023년부터는 사업기간을 5년으로 확대하고 2021년에 선정된 사업부터 사업기간을 5년으로 연장하였음.

350) 2024년 취약지역 생활여건 개조사업 가이드라인 중 대상지역 신청기준

(도시지역) 아래 2개 항목 이상을 충족하는 낙후된 지역을 신청
- 불량도로(4m미만 도로)에만 접한 주택비율이 50% 이상인 지역
- 30년 이상 노후주택비율이 50% 이상인 지역
- 기초생활수급자 가구 비율이 9% 이상인 지역

※ 신청대상지 내 노후화된 저층공동주택단지가 포함되어도 신청기준을 충족하면 신청가능

351) 도시 지역은 개소당 최대 50억원까지 지원 가능하며, 도심 쪽방촌 주거환경 개선을 위해 임대주택을 조성시 최대 70억원까지 지원 가능

이에 따라 2021년부터 선정된 사업의 경우 사업 종료기간을 2025년까지로 연기하였으나, 2020년 선정된 사업 22곳의 경우에도 18곳이 2023년 내에 사업을 종료하지 못하고 교부된 예산을 이월하여 2024년도까지 사업이 진행된 문제가 있음.

【2020년도 도시 취약지역개조 선정사업 2023년 교부예산 이월 관련】

시도	시군구	사업명	2023년 교부		
			교부액	실집행액	이월액
부산	서구	암남동 새뜰마을 사업	996	221	775
부산	부산진구	밭개마을 새뜰마을 사업	1,131	168	963
부산	연제구	밤골마을새뜰마을사업	733	14	719
경기	파주	연풍 도시취약지역 생활여건 개조사업	798	155	643
강원	태백	도시 취약지역 생활여건 개조사업 (절골지구)	227	227	0
충북	제천	남현동 새뜰마을사업	629	88	541
충북	음성	금왕읍새뜰마을사업	365	163	202
충남	논산	논산시내동 먹골지구	818	482	336
충남	청양	청양교월2지구	1,317	1,317	0
충남	예산	예산군도란도란 교남마을	744	148	596
전북	전주	남노송동 새뜰마을 조성사업	924	286	636
전북	군산	구암지구 새뜰마을 조성사업	911	0	269
전북	익산	평화지구 새뜰마을 조성사업	918	628	290
전북	순창	남계지구 새뜰마을 조성사업	967	967	0
전남	여수	주삼지구 도시새뜰마을사업	1,229	384	845
전남	영광	황토구뎅이마을 도시 새뜰마을사업	897	897	0
전남	완도	항동지구 도시 새뜰마을사업	951	1	950
경북	청도	고수7리 뒷마지구 새뜰마을사업	1,185	77	1,108
경북	예천	서본·노상지구새뜰마을사업	802	602	198
경북	봉화	솔안지구새뜰마을사업	1,020	87	927
경남	창원	신월지구새뜰마을사업	605	0	605
경남	통영	태평지구새뜰마을사업	873	0	873

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

기획재정부의 ‘2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침’에 따르면 연내 집행 가능성을 명확히 확인한 후 집행 가능한 보조금만을 교부하여 보조금의 연례적 이월이 최소화되도록 하여야 함.

그런데 도시활력증진지역개발 사업의 경우 각 사업별 사업추진 경과와 관계없이 매년 정해진 보조금을 전액 교부하고 있어 대부분의 사업이 계획된 기간 내 사업이 종료되지 못하고 교부된 예산을 이월하고 있으므로,

국토교통부는 각 지방자치단체별 실집행 실적을 주기적으로 점검하고 점검결과에 기초하여 보조금을 교부하는 등 사업 관리주체로서 철저한 사업관리를 통해 정해진 사업기간 내 사업이 완수될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

나. 지역지원계정

1) 재정비촉진사업 지원(1036-303)

○ 일부 재정비촉진지구에서 연례적으로 집행이 부진함에도 국토교통부가 집행 현황을 고려하지 않고 보조금을 교부하여 이월이 반복되고 있으므로, 각 지방자치단체의 사전 행정절차 이행 여부 또는 연내 집행 가능성 등을 확인 및 고려하여 보조금을 교부함으로써 보조금의 이월이 발생하지 않거나 최소화될 수 있도록 할 필요가 있음.

가) 개요

재정비촉진사업 지원 사업은 「도시재정비 촉진을 위한 특별법」 제29조 제1항제2호 또는 제3호[352]에 따라 낙후 지역 또는 재정 여건이 열악한 지

352) **「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
③ 국가는 제1항에 따라 기반시설 설치에 드는 비용을 지원하려는 경우에는 「주거기본법」 제8조에 따른 주거정책심의위원회의 심의를 거쳐 확보된 예산의 범위에서 지원할 수 있다.
「도시재정비 촉진을 위한 특별법 시행령」
제32조(기반시설 설치비용의 지원 등)
② 법 29조제1항 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.
④ 법 제29조제1항제2호에서 “국가 또는 지방자치단체가 도시영세민을 집단이주시켜 형성된 낙후지역 등 대통령령으로 정하는 지역”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지역을 말한다.
1. 재정비촉진지구 지정 당시 다음 각 목 중 둘 이상에 해당하는 지역
가. 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」 제4조에 따른 공익사업의 시행으로 이주하는 자가 집단으로 이주한 지역으로서 이주 당시 300세대 이상의 주택을 건설하여 정착한 지역

방자치단체의 재정비촉진지구 내 도로·공원·주차장 설치 비용의 일부를 국비로 보조하는 사업임.

이 사업의 2024년도 당초 예산액 및 예산현액은 53억 2,100만원으로, 전액을 집행(예산현액 대비 100.0%)하였음.

【 2024년도 재정비촉진사업 지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년							2025년
	계획액		전년도 이월액	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	본예산	수정						
재정비촉진사업 지원	5,321	5,321	-	5,321	5,321	-	-	4,789

※자료: 국토교통부

나. 재정비촉진지구 전체 건축물 중 준공 후 20년이 지난 건축물의 비율이 100분의 50 이상인 지역

다. 재정비촉진지구 전체 건축물 중 준공 후 15년이 지난 다세대·다가구주택의 비율이 100분의 40 이상인 지역(주거지형인 경우만 해당한다)

라. 재정비촉진지구 1만제곱미터당 건축되어 있는 건축물의 동수가 60동 이상인 지역

마. 주택접도율이 100분의 30 이하인 지역

바. 재정비촉진지구 전체 건축물의 연면적 합계 중 주택 외의 용도로 쓰는 부분의 연면적 합계의 비율이 100분의 40 이하인 지역(중심지형인 경우만 해당한다)

사. 재정비촉진지구 전체 면적 중 「공항시설법」에 따른 장애물제한표면과 「군사기지 및 군사시설 보호법」에 따른 비행안전구역의 비율이 100분의 50 이상인 지역

2. 재정비촉진지구 지정 당시 제1호 각 목의 어느 하나에 해당하고, 법 제12조에 따라 결정·고시된 재정비촉진계획상 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 지역

가. 재정비촉진지구 전체 건축 연면적 합계 중 주택 외의 용도로 쓰는 부분의 연면적 합계의 비율이 100분의 50 이상인 지역

나. 재정비촉진사업으로 늘어나는 용적률이 재정비촉진지구 지정 당시 용적률의 100분의 50 이하인 지역

다. 재정비촉진지구 면적 중 사업시행자가 기존 기반시설 외에 추가로 설치하여야 하는 기반시설 면적의 비율이 100분의 10 이상인 지역

⑤ 법 제29조제1항제3호에서 “대통령령으로 정하는 경우”란 법 제5조에 따라 재정비촉진지구가 지정·고시된 연도를 기준으로 다음 각 호에 모두 해당하는 경우를 말한다.

1. 시·군·구가 관할하는 재정비촉진지구별에서 제2항에 따른 기반시설의 설치에 소요되는 비용의 합계가 해당 시·군·구의 지난 3년간 평균 예산의 100분의 30 이상에 해당하는 경우

2. 재정비촉진지구를 관할하는 시·군·구의 재정자립도 또는 재정자주도(지방자치단체의 재정수입 중 용도가 특정되어 있지 아니한 일반 재원이 차지하는 비율을 말한다. 이하 이 호에서 같다) 중 어느 하나가 전국 평균 재정자립도 또는 재정자주도 이하인 경우. 다만, 시·군·구의 재정자립도 또는 재정자주도 중 어느 하나가 전국 평균의 100분의 110 이상인 경우는 제외한다.

나) 집행 가능성을 고려한 보조금 교부 필요

국토교통부는 2024년도에 이 사업을 통하여 경기 김포, 대구 평리, 부산 서·금사 및 전남 목포 서산·온금 재정비촉진지구의 도로·공원·주차장 등 조성에 필요한 비용을 국비로 보조하였음.

그런데, 해당 지방자치단체의 2024년도 집행실적을 살펴보면, 대구의 경우 전년도 이월액 29억 3,700만원을 집행하였을 뿐 국토교통부가 2024년도에 신규로 교부한 10억원은 전액 집행을 하지 못하고(실집행률 0%) 다음연도로 이월하였으며, 전남의 경우 2024년도 교부액 15억 8,600만원 중 7억 7,100만원만 집행(실집행률 48.6%)하고 8억 1,500만원을 다음연도로 이월한 것으로 나타남.

【 2024년도 재정비촉진사업 지원 사업 실집행 결산 】

(단위 : 백만원)

보조 사업자	부처		보조사업자						
	예산액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액 제외		이월액	실집행률 (B/A)
						예산 현액	집행액		
경기	469	469	60	529	529	469	469	-	100
대구	1,000	1,000	2,937	3,937	2,937	1,000	0	1,000	74.6
부산	2,266	2,266	-	2,266	2,080	2,266	2,080	186	91.8
전남	1,586	1,586	1,763	3,349	2,534	1,586	771	815	75.7
합계	5,321	5,321	4,760	10,081	8,080	5,321	3,320	2,001	80.1

※자료: 국토교통부

2023년에도 대구와 전남은 해당연도 교부액의 실집행이 저조한 실적을 기록했는데, 대구는 2023년도 교부액 40억원 중 10억 6,300만원을 집행(실집행률 26.6%)하고 29억 3,800만원을 다음연도로 이월하였으며, 전남의 경우 2023년도 교부액 30억원 중 12억 3,700만원을 집행(실집행률 41.2%)하고 17억 6,300만원을 다음연도로 이월한 바 있음.

【 대구·전남의 2023년도 및 2024년도 실집행 결산 】

(단위 : 백만원)

보조사업자	연도	부처		보조사업자					
		예산액	교부액	전년도 이월액	예산현액	집행액	이월액 제외		이월액
							예산 현액	집행액	
대구 (평리)	2023	4,000	4,000	748	4,748	1,811	4,000	1,063	2,938
	2024	1,500	1,000	2,937	3,937	2,937	1,000	-	1,000
전남	2023	3,000	3,000	-	3,000	1,237	3,000	1,237	1,763
	2024	1,000	1,586	1,763	3,349	2,534	1,586	771	815

※자료: 국토교통부

대구의 경우 일부 토지소유자의 도로 개설 반대, 소유자·세입자들의 이주 지연에 따라, 전남의 경우 보상액에 대한 일부 주민의 반발 등에 따라 현장 감정 및 감정가 산출 등 보상 절차가 지연되었고, 전남에는 지방비가 원활하게 매칭되지 않는 문제도 연례적으로 발생하고 있음.[353]

353) 2023년에 24억 8,400만원, 2024년에 14억 8,600만원의 지방비가 확보되지 않아 다음 해 추경을 통하여 지방비를 확보하였음.

그런데, 국토교통부는 대구와 전남의 사업 지연에 대한 충분한 고려 없이 대구에는 예산액 15억원 중 10억원을 2024. 3. 5. 교부하여 다음연도로 전액이 이월되게 하였고, 전남의 경우 예산액 10억원을 2024. 11. 2. 교부한 이후 대구의 실집행 가능성이 높지 않다는 판단 하에 대구에 교부하지 않은 5억원과 대전에 교부하지 않은[354] 8,600만원을 2024. 12. 6. 교부함으로써 전액을 다음연도로 이월되게 하였음.

【 2024년도 재정비촉진지구별 보조금 교부금액 】

(단위 : 백만원)

구 분		설치하려는 기반시설	보조금 교부금액				
			계	1차 (3.5.)	2차 (3.15.)	3차 (11.2.)	4차 (12.6.)
경기	김포	도로, 공원	469	235	-	234	-
대구	평리	도로, 공원 등	1,000	1,000	-	-	-
부산	서·금사	도로, 공원, 주차장 등	2,268	893	1,373	-	-
전남	목포 서산·온금	도로, 공원, 주차장 등	1,586	-	-	1,000	586
합계			5,323	2,128	1,373	1,234	586

※자료: 국토교통부

대구와 전남의 보조금 이월이 반복되어 교부된 보조금의 이월 가능성이 있었다는 점을 고려해 볼 때, 이는 보조금의 교부 방법을 규정한 「국고보조금 통합관리지침」(기획재정부공고) 제17조[355] 및 「국토교통 보조사업

354) 대전에서 재정비촉진계획 변경을 목적으로 국비 지원을 요청하였으나, 관련 규정에 맞지 않아 지원이 어려웠다는 것이 국토교통부의 설명임.

355) **「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.

관리규정」(국토교통부훈령) 제15조[356]에서 중앙관서의 장이 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고 1차 교부와 최종 교부 사이의 점검 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하며, 보조금계획의 실현가능성, 연내 집행가능성, 이월금 보유현황 등에 대한 검토를 통하여 보조금의 연례적 이월이 최소화되도록 한 것에 부합하지 않는 측면이 있음.

2023회계연도 결산 심사 당시에도 예산 불용 가능성이 높은 지구에 대한 보조금 교부에 대하여 관련 규정을 준수하여 향후 보조금 교부 시 보조사업자(지방자치단체)의 사전 행정절차 이행 여부, 연내 집행가능성 등을 고려하여 보조금의 과다한 이월이 발생하지 않도록 할 필요가 있다는 지적이 있었음.[357]

국토교통부는 이들 보조금 교부 관련 규정을 준수하여 지방자치단체의 사전 절차 이행 정도, 연내 집행가능성 등을 면밀하게 검토하여 보조금 예산을 교부함으로써 보조금의 불필요한 이월이 반복되지 않도록 할 필요가 있을 것으로 생각됨.

---

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.

356) **「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

357) 2023회계연도 국토교통위원회 결산 검토보고 543-549면 참조

2) 민관협력 지역상생협약(5550-302)

○ 민관협력 지역상생협약 사업의 실집행률은 0.8%에 불과한데, 이는 집행을 위한 사전 행정절차인 협약체결을 완료하지 않은 상태에서 보조금을 교부하고, 1차 교부와 최종 교부 사이의 시간적 간격이 1개월 미만으로 실질적인 집행점검이 이루어지지 않은 채 보조금이 전액 교부되었기 때문이므로, 국토교통부는 보조금 관리규정에 따른 절차를 철저히 이행하여 향후 유사한 사례가 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

2024년부터 신규로 추진되고 있는 민관협력 지역상생협약 사업은 지역거점 대학·기업 등 민간이 주도하고, 공공은 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」[358] 상 지역발전투자협약과 시설 지원 등을 통해 뒷받침하는 방식으로, 민간의 창의성과 전문성을 지역활성화에 연계하려는 것임.

358) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」**

제22조(인구감소지역에 대한 지원) ① 국가와 지방자치단체는 인구감소지역에 사회간접자본 정비, 교육·문화·관광시설 확충, 농림·해양·수산업 지원, 주택건설 및 개량, 산업단지 지정 특례에 관한 사항 등에 관하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 행정적·재정적 지원을 할 수 있다.

제31조(지역발전투자협약의 체결 등) ① 국가와 지방자치단체는 국가와 지방자치단체 간이나 지방자치단체 상호 간에 균형발전을 위한 사업을 공동으로 추진하기 위하여 사업내용 및 투자분담 등이 포함된 **지역발전투자협약**(이하 "지역발전투자협약"이라 한다)을 체결할 수 있다. 이 경우 미리 지방시대위원회의 심의·의결을 거쳐야 한다.

② 국가와 지방자치단체는 지역발전투자협약에 따른 사업을 추진하기 위하여 제74조에 따른 지역균형발전특별회계를 우선 지원하여야 하며, 매년 필요한 예산의 편성 등 협약을 이행하기 위한 조치를 하여야 한다.

③ 지역발전투자협약의 사업범위 및 체결 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

자치단체자본보조[359] 방식으로 집행되는 이 사업의 2024년도 예산액은 135억원으로 예산을 9개 지방자치단체에 전액 교부하였으나, 피보조기관인 지방자치단체의 2024년 실집행액은 교부액의 0.8%인 1억 1,000만원임.

【 2024년도 민관협력 지역상생협약 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이전용	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
민관협력 지역상생협약	13,500	13,500	-	-	13,500	13,500 [110]	-	-	19,500
-자치단체자본보조 (330-03)	13,500	13,500	-	-	13,500	13,500 [110]	-	-	19,500

※ 자료: 국토교통부

개별 사업지별로 살펴보면, 2024년에 신규로 선정된 전체 9개 사업지에 초년도 사업비로 국비 보조금이 각 15억원씩 교부되었는데, 이 가운데 국비 보조금의 실집행이 있었던 곳은 5개소로 충북 단양 6,259만원(교부액의 4.2%), 충남 예산 2,975만원(2.0%), 전남 진도 1,483만원(0.1%), 강원 평창 161만원(0.1%), 경남 의령 100만원(0.1%) 순이었으며, 나머지 3개소는 국비 보조금의 실집행이 없었음.

359) 「2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」(기획재정부) 中
330-03 자치단체 자본보조
1. "보조금 관리에 관한 법률"에 의한 보조금 중 지방자치단체에 자본형성 또는 경제개발을 위하여 지급하는 보조금
2. "복권및복권기금법"에 의한 법정배분금 중 자치단체에 대한 자본형성적 지원
3. 지방자치단체를 통하여 민간에게 지급하는 자본 형성적 보조금

【 2024년도 민관협력 지역상생협약 사업지 별 집행현황(총 9개소) 】

지역		사업명	사업내용	총 사업비 [사업기간]	2024년 집행액
광역	기초				
강원	평창	계촌 클래식 예술마을 조성사업	·A 단체 등과 연계, 지속가능한 클래식마을 기반 조성 및 프로그램 운영	110억원 (국50, 지50, 민10) [2024~2026]	3.3억원 (**국0**, 지3, 민0.3)
충북	단양	스튜디오, 다리안 W 건립 및 운영	·유휴시설(소백산 유스호스텔 강당)을 활용한 웰니스센터 건립 및 프로그램 운영 (워케이션 호텔과 연계, 숙박, 캠핑, 등산 등을 통합하는 복합관광지 조성)	108억원 (국50, 지50, 민8) [2024~2026]	1.2억원 (**국0.6**, 지0.4, 민0.2)
충남	예산	K-773 문화복합단지 지원시설 조성사업	·C 기업과 舊 충남방적(창소리 77-3) 공장을 리모델링하여 전통주 제조 및 체험, 파머스마켓, 문화관광의 앵커시설 조성 운영	125억원 (국50, 지50, 민25) [2024~2026]	10.3억원 (**국0.3**, 지0 , 민10)
전북	장수	K-샤모니 장수군 조성사업	·D 기업의 산악레저 스포츠 성공 전문성을 장수군의 유휴자원에 적용하여 장수군을 대한민국 산악 레저의 성지, “K-샤모니”로 조성	118억원 (국50, 지50, 민18) [2024~2026]	1억원 (국0, 지1, 민0)
전남	강진	남도 맛1번지 강진 음식타운 조성	·C 기업과 함께 강진읍시장과 오감통 리뉴얼 및 야외 외식 공간 조성· 남도 음식사관학교를 유치, 교육 컨설팅 창업 프로그램 운영으로 강진시장 특화	110억원 (국50, 지50, 민10) [2024~2026]	0억원 (국0, 지0, 민0)
전남	진도	진도군 로컬 K-먹거리 산업화 프로젝트	·농수산물 로컬유통기업과 협력, 농수특산물의 안정적 생산과 유통/물류 인프라 구축과 마케팅을 추진	123억원 (국50, 지50, 민23) [2024~2026]	0.1억원 (**국0.1**, 지0, 민0)
경북	영양	발효감각 복합 플랫폼 조성사업	·G 기업과 영양군의 전통문화 및 관광자원을 활용, 발효감각 복합 플랫폼 조성, 발효(전통주, 장류) 공감 프로그램 운영	157억원 (국50, 지50, 민57) [2024~2026]	13.8억원 (국0, 지0, 민13.8)
경남	의령	부자(父自) 의령 상생협약 프로젝트	·전문적인 농수산물 로컬유통기업과 협력, 농수특산물의 안정적 생산과 유통/물류 인프라 구축과 마케팅을 추진	107억원 (국50, 지50, 민7) [2024~2026]	0억원 (**국0**, 지0, 민0)
부산	영도	F&B+ 신산업 클러스터 “Young B.L.U.E. Valley”	·로컬기반 민간협의체와 지역관리 센터를 조성하여 지역 브랜딩 및 특화 F&B+ 산업 육성 플랫폼 운영	111억원 (국50, 지50, 민11) [2024~2026]	0억원 (국0, 지0, 민0)

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

나) 보조금 관리규정 준수 필요

국토교통부는 민관협력 지역상생협약 사업의 예산액 전액을 지방자치단체에 교부하여 100.0%의 집행률을 보이고 있으나, 지방자치단체의 실집행은 0.8%로 매우 저조하게 나타났으며, 교부액의 대부분인 99.2%가 다음 연도로 이월되었음.

【 민관협력 지역상생협약 사업 실집행 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구분	교부액	전년도 이월액	교부현액 (a)	집행액 (b)	다음연도 이월액	불용액	실집행률 (b/a)
2024	13,500	-	13,500	110	13,390	-	0.8

※자료: 국토교통부

「국고보조금 통합관리지침」 제17조[360]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[361]도 1차 교부와 최종 교부 사이에 교부된 보조금이 당초

360) **「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 **최소화**되도록 하여야 한다.

361) **「국토교통 보조사업 관리규정」**
제15조(보조금 교부방법) ① 보조사업부서는 **보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부**하고, **1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검**하여 그 결과에 따라 **잔여 보조금의 교부 여부를 결정**하여야 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

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 것임.

【 2024년도 민관협력 지역상생협약 보조금 교부내역 】

(단위 : 백만원)

연번	보조사업자	사업명	교부액		
			합계	1차 교부 (24.8.1)	2차 교부 (24.8.28)
계			13,500	9,000	4,500
1	강원 평창군	계촌 클래식 예술마을 조성사업	1,500	1,000	500
2	충북 단양군	스튜디오, 다리안 W 건립 및 운영	1,500	1,000	500
3	충남 예산군	K-773 문화복합단지 지원시설 조성사업	1,500	1,000	500
4	전북 장수군	K-샤모니 장수군 조성사업	1,500	1,000	500
5	전남 강진군	남도 맛1번지 강진 음식타운 조성	1,500	1,000	500
6	전남 진도군	진도군 로컬 K-먹거리 산업화 프로젝트	1,500	1,000	500
7	경북 영양군	발효감각 복합 플랫폼 조성사업	1,500	1,000	500
8	경남 의령군	부자(父自) 의령 상생협약 프로젝트	1,500	1,000	500
9	부산 영도구	F&B+ 신산업 클러스터 “Young B.L.U.E. Valley”	1,500	1,000	500

※자료: 국토교통부

국토교통부는 2024년 8월 1일, 8월 28일로 두 차례에 걸쳐 보조금을 교부하였는데, ⓐ사전 행정절차와 연내 집행 가능성을 고려하지 않고 보조금을 집행했다는 점, ⓑ1차 교부와 최종 교부 사이에 시간적 간격이 없었다는 점에서 상기 보조금 관리규정을 준수하지 아니한 측면이 있는 것으로 보임.

ⓐ사전 행정절차와 연내 집행 가능성과 관련하여, 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」[362]에 따라 지역발전투자협약에는 사업내용 및

362) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」**
제31조(지역발전투자협약의 체결 등) ① 국가와 지방자치단체는 국가와 지방자치단체 간이나 지방자치단체 상호 간에 균형발전을 위한 사업을 공동으로 추진하기 위하여 사업내용 및 투자분담 등이 포함된 **지역발전투자협약**(이하 "지역발전투자협약"이라 한다)을 체결할 수 있다. 이 경우 미리 **지방시대위원회의 심의·의결**을 거쳐야 한다.
② (생 략)
③ 지역발전투자협약의 사업범위 및 체결 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법 시행령」
제42조(지역발전투자협약의 체결 등) ① 법 제31조제1항에 따른 지역발전투자협약(이하 "지역발전투자협약"이라 한다)을 체결하려는 지방자치단체의 장은 국가 또는 다른 지방자치단체와 공동으로 추진하려는 지역균형발전사업에 대하여 지역발전투자협약안(이하 이 조에서 "협약안"이라 한다)을 시·도 지방시대위원회의 심의·의결을 거쳐 지방시대위원회에 제출해야 한다.
② 지방시대위원회는 제1항에 따라 제출받은 협약안을 관계 중앙행정기관의 장 및 기획재정부장관에게 즉시 송부해야 한다.
③ 관계 중앙행정기관의 장 및 기획재정부장관은 제2항에 따라 송부받은 협약안에 대한 의견을 지방시대위원회에 제출해야 한다. 이 경우 관계 중앙행정기관의 장은 예산이 필요한 사항에 관하여는 미리 기획재정부장관과 협의해야 한다.
④ 지방시대위원회는 제3항에 따라 제출받은 의견을 종합하여 검토 의견을 작성하고, 이를 기초로 지역발전투자협약 체결안(이하 이 조에서 "체결안"이라 한다)을 작성할 중앙행정기관의 장을 정하여 체결안의 작성을 요청해야 한다.
⑤ 제4항에 따라 체결안의 작성을 요청받은 중앙행정기관의 장은 제1항에 따라 협약안을 제출한 지방자치단체의 장과의 협의 및 지방시대위원회의 심의·의결을 거쳐 체결안을 작성해야 한다. 이 경우 다른 관계 중앙행정기관의 장에게 체결안을 송부해야 한다.
⑥ 관계 중앙행정기관의 장과 지방자치단체의 장은 공동으로 제5항에 따른 체결안에 대하여 협약을 체결한다.
⑦ 시·도지사는 지역발전투자협약을 체결하기 전에 해당 시·도 관할 구역의 시장·군수·구청장의 의견을 들어야 한다.
⑧ 지방자치단체의 장은 다음 각 호의 사항을 고려하여 지역발전투자협약 체결 대상 사업을 정해야 한다.
1. 지방시대 종합계획과의 관계
2. 사업추진에 관계되는 중앙행정기관의 범위
3. 중장기적 예산지원의 필요성
4. 지역 주도 사업 추진의 필요성
5. 사업 실행가능성 및 사업성과의 가시성

투자분담 등이 포함되며 사전에 지방시대위원회의 심의·의결을 거친 뒤 협약을 체결하게 되는데, 국토교통부는 이러한 행정절차가 완료되지 않은 상태에서 보조금을 교부하였음.

구체적으로, 국토교통부가 9개 사업 대상지를 선정한 것은 2024년 6월이고, 2024년 10월에 지역발전투자협약안이 지방시대위원회에서 의결되었으며, 2024년 11월에 이르러서야 국토교통부와 각 지방자치단체 간의 협약이 체결되었는데, 국토교통부는 사업내용 및 투자분담 등 구체적인 협약내용이 최종적으로 확정되기 이전인 2024년 8월에 보조금을 전액 교부함으로써 「국고보조금 통합관리지침」에서 규율하고 있는 사전 행정절차와 연내 집행 가능성을 고려하지 않은 문제가 있음.

ⓑ보조금의 1차 교부와 최종 교부 사이의 시간적 간격과 관련하여, 국토교통부는 전체 135억원 중 2024년 8월 1일에 66.7%인 90억원을 교부하였고, 이로부터 불과 27일 뒤인 2024년 8월 28일에 나머지 45억원을 교부하였음.

이는 국토교통부가 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하도록 하고 있는 「국토교통 보조사업 관리규정」을 형식적으로는 준수한 것으로 볼 수 있지만, 1차 교부와 최종 교부 사이의 시간적 간격이 1개월 미만이며 그 사이 보조사업자가 집행한 금액도 전체 교부액의 0.1%인 2,000만원에 불과하다는 점에서 동 규정에서 규율하고 있는 보조금 사용 내역 점검 및 잔여 보조금 교부 여부 결정 절차를 실질적으로 지켰다고 보기는 어려움.

---

⑨ 제1항부터 제8항까지에서 규정한 사항 외에 지역발전투자협약의 체결과 운영 등에 필요한 사항은 지방시대위원회의 심의·의결을 거쳐 국토교통부장관이 정한다.

【 2024년도 민관협력 지역상생협약 1차 교부 후 집행실적 】

(단위 : 백만원)

구 분			예 산 액	집 행 액 (1차 교부 후)
계(전체)			24,597	361.2
재원별	국 비		13,500	20
	지방비	광역	1,246	-
		기초	5,594	300
	민자 등		4,257	41.2

※자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

이러한 집행 사례는 보조금의 교부 시기 및 규모가 보조사업의 실질적 준비 상태 및 집행 가능성과 부합하지 않아 국고의 비효율적 운용[363]을 발생시킨 것으로, 향후 국토교통부는 「국고보조금 통합관리지침」 및 「국토교통 보조사업 관리규정」에 따른 교부 전 점검 절차를 실질적으로 이행함으로써 유사한 사례가 재발하지 않도록 주의할 필요[364]가 있음.

363) ①실집행 없이 자금이 묶여 재정의 기회비용이 발생하고, ②성과 없는 예산집행으로 정책 신뢰도가 저하되며, ③향후 이월 또는 불용이 증가하여 예산 운용의 비효율이 반복될 우려가 있음.

364) 국토교통부는 **2024년도 신규사업**은 초년도 사업비가 **사업지당 15억원**으로 집행 가능성을 고려할 때 과도하게 편성된 측면이 있어, **2025년도 신규사업**에 대해서는 초년도 사업비를 **사업지당 4억원**으로 축소하여 편성함.

「보조금 관리에 관한 법률」

제31조(보조금의 반환) ⑤ 기획재정부장관은 지방자치단체가 제4항 및 제6항을 위반하여 초과액을 사용하거나 보조사업자 또는 간접보조사업자가 중복되거나 **과다하게 보조금 예산을 신청하여 교부**받은 경우에는 **다음 회계연도의 해당 세출예산을 편성할 때 이를 고려**하여야 한다.

3) 개발제한구역관리(5551-301)

○ 국토교통부는 보조금 교부 이후 실집행의 연례적 이월이 발생하지 않도록 각 지방자치단체의 보조금 집행 관리를 철저히 하고, 보조금 교부 시 연내 집행 가능성을 검토하여 적정 규모의 보조금을 교부할 필요가 있음.

가) 개요

개발제한구역관리 사업은 개발제한구역 보전부담금 징수에 따른 징수위임수수료 지급, 개발제한구역 단속·관리, 개발제한구역 내 주민들을 위한 생활편익 사업, 재산권 행사가 제한된 구역 내의 토지매수사업 등 개발제한구역(이하 “GB(Green Belt)”라 함) 설정에 따른 지속적인 관리 정책 사업임.

이 사업의 2024년도 예산액은 1,633억 8,100만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 1,635억 5,700만원 중 1,631억 9,900만원(99.8%)을 집행하고 1억 2,400만원을 다음 연도로 이월하면서 2억 3,400만원은 불용하였음.

【 2024년도 개발제한구역관리 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년											2025년
	예산액		전년도 이월액	이전용	예비비	예산현액	집행액	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						예산현액	집행액			
. GB관리운영	5,682		176			5,858	5,568	5,682	5,392	124	166	6,346
. GB관리보조	1,601					1,601	1,601	1,601	1,601			1,601
. GB주민지원	91,098					91,098	91,098	91,098	91,098			72,878
. GB토지매입	65,000			△16		64,984	64,916	64,984	64,916		68	70,000
. 예비비및기타				16		16	16	16	16			
합 계	163,381		176			163,557	163,199	163,381	163,023	124	234	150,825

※ 자료: 국토교통부

그 중 내역사업인 GB주민지원 사업[365]은 개발제한구역 내 상하수도, 주택 개량 등 주민들의 생활편익을 위한 생활기반사업과 누리길, 녹지, 경관 등을 조성하는 환경문화사업으로 구성되어 있으며, 각 지방자치단체에 지급하는 자치단체 자본보조(330-03목)[366] 예산으로 예산현액 910억 9,800만원을 전액 집행하였음.

【2024년도 개발제한구역관리 사업 중 GB주민지원 사업 결산】

(단위: 백만원)

구 분	2024년											2025년
	예산액		전년도 이월액	이 전용	예비비	예산현액	집행액	전년도 이월액 제외		다음 연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						예산현액	집행액			
. GB주민지원	91,098					91,098	91,098	91,098	91,098			72,878
- 자치단체 자본보조 (330-03)	91,098					91,098	91,098	91,098	91,098			72,878

※ 자료: 국토교통부

365) 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」
제16조(**주민지원사업** 등) ① 시·도지사 및 시장·군수·구청장은 관리계획에 따라 다음 각 호의 사업을 시행할 수 있다.
1. 개발제한구역 주민의 삶의 질 향상을 위한 사업으로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 지원사업. 이 경우 시·도지사 및 시장·군수·구청장은 가목의 사업을 우선적으로 시행할 수 있도록 노력하여야 한다.
가. 개발제한구역 주민의 생활편익과 복지의 증진 및 생활비용의 보조 등을 위한 지원사업
나. 개발제한구역 주민의 여가활동이나 개발제한구역의 보전 및 관리에 도움이 될 수 있는 녹지, 경관, 숲길 조성 등을 위한 지원사업
다. 그 밖에 개발제한구역 주민을 위해 필요한 사업으로서 국토교통부장관이 인정하는 사업
2. 개발제한구역 보전과 관리 등을 위한 훼손지 복구사업

366) 「보조금 관리에 관한 법률」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "보조금"이란 **국가 외의 자가 수행하는 사무 또는 사업에 대하여 국가**(「국가재정법」 별표 2에 규정된 법률에 따라 설치된 기금을 관리·운용하는 자를 포함한다)**가 이를 조성하거나 재정상의 원조를 하기 위하여 교부하는 보조금**(**지방자치단체에 교부하는 것**과 그 밖에 법인·단체 또는 개인의 시설자금이나 운영자금으로 교부하는 것만 해당한다), 부담금(국제조약에 따른 부담금은 제외한다), 그 밖에 상당한 반대급부를 받지 아니하고 교부하는 급부금으로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.

나) 실집행 이월 규모를 고려한 보조금 교부 필요

내역사업인 GB주민지원 사업의 2024년 예산 집행률은 100%임에도 불구하고, 교부된 보조금의 집행률을 살펴보면 전체 광역 지방자치단체 실집행률은 68.6%에 불과하며, 광역 지방자치단체 별로 살펴보더라도 서울특별시, 세종특별자치시, 충청북도, 충청남도를 제외한 10개의 광역 지방자치단체는 실집행률이 80% 이하임.

【2024년도 GB주민지원 사업 자치단체별 실집행률】

(단위: 백만원, %)

자치단체 실집행내역								
자치단체	국고 보조율	교부액	전년도 이월액	예산현액 (A)	집행액 (이월포함) (B)	차년도 이월액	불용액	실집행률 (B/A)
서울	70~90%	6,583	2,220	8,803	8,338	464	1	94.7
부산	70~90%	9,403	5,014	14,417	9,358	5,058	1	64.9
대구	70~90%	7,727	5,954	13,681	8,269	5,303	109	60.4
인천	70~90%	6,977	1,763	8,740	6,462	2,278		73.9
광주	70~90%	4,303	3,654	7,957	4,361	3,578	18	54.8
대전	70~90%	6,545	5,004	11,549	7,682	3,846	21	66.5
울산	70~90%	5,461	3,221	8,682	6,832	1,834	16	78.7
세종	70~90%	1,420	-	1,420	1,405	-	15	98.9
경기	70~90%	23,921	11,264	35,185	20,871	14,006	308	59.3
충북	70~90%	1,426	-	1,426	1,426	-	-	100.0
충남	70~90%	187	388	575	574	-	1	99.8
전남	70~90%	5,646	2,901	8,547	6,498	2,049	-	76.0
경북	70~90%	2,461	1,386	3,847	2,572	1,275	-	66.9
경남	70~90%	9,038	4,135	13,173	10,051	3,087	35	76.3
합계		91,098	46,904	138,002	94,699	42,778	525	68.6

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

또한, 2023년 사업예산에서 이월된 예산은 2024년 본예산으로 교부된 910억 9,800만원의 51.5%에 해당하는 469억 400만원에 이르고 있으며, 2024년도에 다시 유사한 규모인 427억 7,800만원을 2025년도로 이월하였음.

전년도 이월액 규모가 과다하고 실집행률이 저조한 상황임에도 불구하고 국토교통부는 2024년에 편성된 예산을 9차에 걸쳐 모두 지방자치단체에 교부하였음.

특히, 전체 교부예산 중 하반기(7차~9차)에 교부된 예산의 비율이 3.8%에 불과한 것을 고려할 때 예산 현액이나 연내 집행 가능성에 대한 고려 없이 상반기 중에 보조금의 대부분을 교부하였음.

【 2024년도 GB주민지원 사업 국비교부 일자 】

차수	교부일	교부 지자체													
		서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	충북	충남	전남	경북	경남
1차	`24.2.15.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2차	`24.2.28.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3차	`24.3.7.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
4차	`24.5.3.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
5차	`24.6.25.	O	O	O	O	O	O	O		O	O	O	O	O	O
6차	`24.6.28.	O	O	O	O	O	O	O		O		O	O	O	O
7차	`24.7.2.	O	O	O	O	O	O	O		O			O	O	O
8차	`24.9.23.	O	O	O		O	O	O	O	O	O		O	O	O
9차	`24.12.12.									O					

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

【2024년도 GB주민지원 사업 하반기 국비교부액】

(단위: 백만원, %)

자치단체	교부총액 (A)	7차 교부액 (B)	8차 교부액 (C)	9차 교부액 (D)	하반기 교부액 (B+C+D)	비율 ([B+C+D]/A)
서울	6,583	197	2	-	199	3.0
부산	9,403	269	42	-	311	3.3
대구	7,727	246	17	-	263	3.4
인천	6,977	242	-	-	242	3.5
광주	4,303	103	14	-	117	2.7
대전	6,545	207	60	-	267	4.1
울산	5,461	158	10	-	168	3.1
세종	1,420	-	4	-	4	0.3
경기	23,921	975	39	176	1,190	5.0
충북	1,426	-	5	-	5	0.4
충남	187	-	-	-	0	0.0
전남	5,646	237	34	-	271	4.8
경북	2,461	68	13	-	81	3.3
경남	9,038	312	13	-	325	3.6
소계	91,098	3,014	253	176	3,443	3.8

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

기획재정부의 '2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침'에 따르면 보조사업자가 보조금을 교부받은 후 원칙적으로 보조금의 이월은 허용되지 않으며, 미집행 이월이 최소화되도록 노력하여야 한다고 규정하고 있음.

또한, 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성 및 실현가능성 등에 대한 엄격한 사전 검토를 하여야 하며, 특히, 연내 집행 가능성을 명확히 확인한 후 집행 가능한 보조금만을 교부하여 보조금의 연례적 이월이 최소화되도록 하여야 한다고 규정하고 있음.

이러한 집행지침에도 불구하고 국토교통부는 연내 집행 가능성을 고려하지 않고 보조금을 전액 교부함과 아울러 2023년에 이어 2024년에도 본예산의 47%에 해당하는 보조금을 미집행 이월한 문제가 있음.

국토교통부는 보조금 교부 이후 실집행의 연례적 이월이 발생하지 않도록 각 지방자치단체의 보조금 집행 관리를 철저히 하고, 보조금 교부 시 연내 집행 가능성을 검토하여 적정 규모의 보조금을 교부할 필요가 있음.

4) 기업혁신파크 선도사업(5557-301)

○ 국토교통부는 국토연구원과 수의계약으로 체결된 기업혁신파크 선도사업 컨설팅 용역 계약을 연말인 12월 26일에 입찰 공고한 뒤 '계약에 장기소요'를 이유로 예산을 차년도로 이월하였는데, 이는 「국가재정법」상 회계연도 독립의 원칙 및 이월요건의 취지에 부합하지 않는 측면이 있으므로, 향후 유사 사례가 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음. ○ 기업혁신파크 선도사업 사업성분석 용역비(6억원)가 전액 불용 되었는바, 국토교통부는 향후 기업 및 지방자치단체의 개발계획 수립단계에 맞추어 예산을 편성할 필요가 있음. ○ 이 사업의 사업 방향 컨설팅 및 사업성 분석은 실질적으로 국가 사무의 일부를 일정 기간 민간 전문기관에 위탁하는 성격으로, '민간위탁사업비'로 예산을 편성·집행하는 것이 바람직함.

가) 개요

기업혁신파크 선도사업은 기업도시[367]에 과감한 규제 완화와 지원 등 제도개선을 통해 기업과 지방인재가 원하는 성장거점을 조성하여 균형발전에 기여하고자 하는 목적에서 기업혁신파크 선도사업에 대하여 사업 방향 컨설팅 등을 지원하고, 통합계획 승인을 위한 사업의 타당성 및 사업성 분석을 수행[368]하려는 것임.

---

367) **「기업도시개발 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. **"기업도시"**란 산업입지와 경제활동을 위하여 민간기업(법인만 해당하며, 제48조제2항에 따라 대체지정된 시행자를 포함한다)이 산업·연구·관광·레저·업무 등의 주된 기능과 주거·교육·의료·문화 등의 자족적 복합기능을 고루 갖추도록 개발하는 도시를 말한다.

368) **「기업도시개발 특별법」**
제6조(개발구역 지정의 요건 등) ③ 국토교통부장관은 제4조에 따라 개발구역의 지정을 제안받았을 때에는 그 제안이 제1항 및 제2항의 요건을 갖추었는지 여부와 그 밖에 개발구역의 지정에 필요한 사항을 검토하기 위하여 대통령령으로 정하는 **전문기관에 조사·분석 등을 의뢰**할 수 있다.
제8조(개발이익의 추정 및 재투자) ① 국토교통부장관은 제4조제2항제6호에 따른 사업성 분석 자료에 관하여 대통령령으로 정하는 **전문기관에 조사·분석을 의뢰**할 수 있다.
「기업도시개발 특별법 시행령」
제10조(조사·분석 전문기관) ①**법 제6조제3항**에서 "대통령령으로 정하는 전문기관"이란 다음 각 호의 기관을 말한다.
1. 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 의한 국토연구원·한국개발연구원·산업연구원·한국농촌경제연구원 및 한국환경정책·평가연구원
2. 광역시장·특별자치도지사·도지사가 지역발전을 위하여 설립·운영하는 연구기관

이 사업의 2024년도 예산액은 10억원으로, 이 가운데 1억 2,600만원을 집행하고 2억 7,200만원을 다음 연도로 이월하면서 6억 200만원은 불용하였음.

【 2024년도 기업혁신파크 선도사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이전용	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
기업혁신파크 선도사업	1,000	1,000	-	-	1,000	126	272	602	600
-일반연구비 (260-01)	1,000	1,000	-	-	1,000	126	272	602	600

※ 자료: 국토교통부

이 사업은 세부적으로 ⓐ선도사업 컨설팅 4억원과 ⓑ선도사업 사업성 분석 6억원(2개소, 각 3억원)으로 편성되었는데, 국토교통부는 2024회계연도에 ⓐ선도사업 컨설팅 1억 2,600만원을 집행하고 잔액 2억 7,200만원은 이월하였으며, ⓑ선도사업 사업성 분석의 경우에는 전액 불용하였음.

【 2024년도 기업혁신파크 선도사업 세부 편성 근거 및 집행 내역 】

편성 근거	집행 내역
○ 일반연구비(260-01) : 1,000백만원	○ 일반연구비(260-01) : 126백만원
가. 선도사업 컨설팅 (400백만원) · 400백만원×1식=400백만원	가. 선도사업 컨설팅 (126백만원) · 1차연도 용역비 178백만원 중 126백만원 ※ 1차연도 용역비 잔금 52백만원 이월 2차연도 용역비 대금 220백만원 이월
나. 선도사업 사업성분석 (600백만원) · 300백만원×2개소=600백만원	나. 선도사업 사업성분석 · 전액 불용

※ 자료: 국토교통부

3. 그 밖에 개발구역의 지정에 관한 조사·분석을 수행하기에 적합한 기관으로서 국토교통부령이 정하는 기관

제12조(개발이익의 추정 및 재투자) ①법 제8조제1항에서 "대통령령으로 정하는 전문기관"이란 다음 각호의 기관을 말한다.

1. 「정부출연 연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 의한 국토연구원 및 한국개발연구원
2. 그 밖에 개발사업의 사업성 분석에 관한 전문연구기관으로서 국토교통부령이 정하는 기관

나) 회계연도 독립의 원칙 및 이월요건 부적정 주의 필요

「국가재정법」[369]은 회계연도 독립의 원칙을 명시하고, 원칙적으로 매 회계연도의 세출예산을 다음 연도로 이월하는 것을 금지하고 있음.

이에 대한 예외로 「국가재정법」 제48조제2항[370]은 이월이 허용되는 경우를 열거하고 있는데, 대표적으로 ⓐ계약체결 후 연도 내 과업이 완료되지 않은 경우(제2호), ⓑ입찰공고 후 계약체결까지 장기간 소요되는 경우(제3호)가 있음.

따라서, 「국가재정법」 제48조제2항에서 정하는 예외적인 이월 사유에 해당되지 않으면 연내 집행이 완료되지 못한 예산은 불용처리하여야 함.

---

369) **「국가재정법」**
제3조(회계연도 독립의 원칙) 각 회계연도의 경비는 그 연도의 세입 또는 수입으로 충당하여야 한다.
제48조(세출예산의 이월) ①매 회계연도의 세출예산은 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없다.

370) **「국가재정법」**
제48조(세출예산의 이월) 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

「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
4. 재해복구사업에 소요되는 경비

그런데, 국토교통부는 선도사업 컨설팅을 위한 4억원의 예산 가운데 2억 2,000만원을 연도 말인 2024년 12월 26일에 입찰공고한 뒤, ‘ⓑ입찰공고 후 계약체결까지 장기간 소요되는 경우(제3호)’에 해당한다는 사유로 이월 처리하였음.

그 결과, 선도사업 컨설팅을 위한 2024회계연도의 4억원의 예산은 1차연도 사업(2024. 4. 11. ~ 2025. 4. 6., 국토연구원, 1억 7,800만원)과 2차연도 사업(2025. 4. 10. ~ 2025. 10. 7., 국토연구원, 2억 2,000만원)으로 나누어 1차연도 사업 납품기한부터 2차연도 사업 계약체결까지 4일의 간격을 두고 2년에 걸쳐 집행되었음.

【 선도사업 컨설팅(4억원) 집행 내역 】

구 분	2024년	2025년
1차연도 사업	1억 2,600만원	5,200만원
기업혁신파크 선도사업 추진기반 마련 연구	①입찰공고 : 2024. 3. 4. * 제한경쟁입찰, 협상에 의한 계약 ②입찰마감 : 2024. 3. 4. * 국토연구원 단일응찰로 유찰 ③계약체결 : 2024. 4. 11. * 유찰에 의한 수의계약 ④이월 처리 * 계약체결 후 연도 내 미완료 사유	⑤ 납품기한 : 2025. 4. 6.
2차연도 사업	-	2억 2,000만원
지속가능한 기업혁신파크 정책기반 마련 연구	①입찰공고 : 2024. 12. 26. * 제한경쟁입찰, 협상에 의한 계약 ②이월 처리 * 입찰공고 후 계약까지 장기간 소요 사유	③입찰마감 : 2025. 1. 17. * 국토연구원 단일응찰로 유찰 ④계약체결 : 2025. 4. 10. * 국토연구원과 유찰에 의한 수의계약 ⑤납품기한 : 2025. 10. 7.

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

「국가재정법」은 ‘협상에 따른 계약체결[371]의 방법으로 집행되는 경비’의 경우 제안서 평가 및 협상 절차에 소요되는 추가적인 시간을 고려하여 회계연도 내에 입찰공고가 이루어진 경우 예외적인 이월 처리가 가능하도록 규정하고 있지만, 선도사업 컨설팅의 2차연도 사업은 국토연구원 단일 응찰로 유찰되어 ‘수의계약’이 이루어졌으므로 실제로는 협상에 따른 계약체결 절차(제안서 평가 및 협상 절차)를 거치지 않았음.

결과적으로, 이와 같은 집행은 실제로 협상에 따른 계약체결 절차 없이 수의계약으로 추진될 사업에 대하여 「국가재정법」 상 ‘입찰공고 후 계약까지 장기간 소요’ 사유를 적용하여 이월 처리한 것으로, 법률에서 정하고 있는 예외적인 이월 사유의 취지와는 부합하지 않는 측면이 있는 것으로 보임.

이에 대하여, 국토교통부는 계약담당부서(운영지원과)가 연내 계약체결을 완료하기 위해 원칙적으로 연말 발주를 지양하고 있지만, 사업부서(국토도시실)에서 과제의 중요성과 시급성 등에 따라 연말 발주가 필요하여 요청하는 경우에는 예외적으로 계약 및 이월 절차를 진행하고 있다는 입장임.

---

371) **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」**
제43조(협상에 의한 계약체결) ①각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 물품·용역계약을 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 **협상절차**를 통해 국가에 가장 유리하다고 인정되는 자와 계약을 체결할 수 있다. 이 경우 예정가격을 작성한 경우에는 예정가격 이하로 입찰한 자 중에서 협상적격자를 선정해야 한다.
②~⑦ (생 략)
⑧각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 제1항에 따라 제안서를 평가하는 경우에는 **제안서 평가위원회**(이하 이 조에서 “위원회”라 한다)**의 심의**를 거쳐야 한다. 다만, 「방위사업법」에 따른 방위력개선사업과 관련하여 협상에 의한 계약을 체결하려는 경우에는 「국방과학기술혁신 촉진법 시행령」 제3조제6항에 따른 연구개발사업제안서 평가팀의 심의로 위원회의 심의를 갈음할 수 있다.
⑨ (생 략)

최근 3년간 이 사업과 같은 방식으로 연말(12월)에 협상에 의한 계약체결의 방법으로 입찰공고한 뒤 다음 연도로 이월 처리하였으나, 실제로는 차년도에 국토연구원과 수의계약이 이루어진 사례는 9건으로 계약금액 기준 총 12억 8,386만원으로 확인됨.

【 최근 3년 연말 입찰공고(협상에 의한 계약) 이월 후 차년도 수의계약(국토연구원) 사례 】

회계연도	사업명	계약금액	수의계약 대상
2022	하이패스 IC 종합평가지표 개발 연구	19,360,000원	국토연구원
	주거복지센터 표준모델 및 매뉴얼 연구	52,363,630원	국토연구원
	건설기계 수급조절 연구	81,586,360원	국토연구원
2023	2024년 주거급여 최저보장수준 제고 및 발전방안 연구	267,000,000원	국토연구원
	주거급여 지원범위 확대방안 연구	178,000,000원	국토연구원
2024	수선유지급여 제도개선을 위한 중장기 정책 방향 연구	178,181,810원	국토연구원
	부동산 PF 제도 선진화를 위한 부동산개발업 제도 개선 방안 연구	44,090,900원	국토연구원
	25년 주거급여 최저보장수준 제고 및 발전방안 연구	267,272,720원	국토연구원
	지속가능한 기업혁신파크 정책기반 마련 연구	**196,000,000원**	**국토연구원**

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

국토교통부는 법률상 회계연도 독립의 원칙과 예외적 이월 요건의 입법 취지를 충분히 고려하여, 이월 제도의 남용으로 비춰질 수 있는 이와 같은 집행 사례가 반복되지 않도록 주의할 필요가 있음.

다) 개발계획 단계에 부합한 예산 편성 필요

기업혁신파크 선도사업의 세부 편성 내역 중 '선도사업 사업성분석' 6억원(3억원×2개소)은 전액 불용되었는데, 이에 대하여 국토교통부는 기업·지방자치단체의 개발계획 수립 지연에 따른 것으로 설명함.

기업혁신파크와 같은 기업도시개발사업의 경우, 개발계획 수립은 법률상 개발구역 지정을 제안하는 민간기업 등 사업시행자[372]가 담당하도록 되어 있으며,

372) **「기업도시개발 특별법」**
제4조(개발구역 지정의 제안) ① 제10조제3항의 기준에 적합한 **민간기업** 및 다음 각 호에 해당하는 자(민간기업과 협의된 경우만 해당한다)는 관할 광역시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시 관할 구역에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 "시장·군수"라 한다)와 공동으로 국토교통부장관에게 개발구역 지정을 제안할 수 있다. 다만, 대통령령으로 정하는 사유로 공동제안을 위한 협의가 현저히 지연될 우려가 있거나 도와 공동으로 사업을 시행하려는 경우에는 도지사와 공동으로 제안할 수 있다.
1. 국가기관 또는 지방자치단체
2. 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제5조에 따른 공기업
3. 「지방공기업법」에 따른 지방공기업
4. 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」에 따른 제주국제자유도시개발센터(개발구역이 제주특별자치도인 경우만 해당한다)
② 제1항에 따라 개발구역 지정을 제안하려는 자는 다음 각 호에 관한 서류 및 도면을 모두 첨부하여 제출하여야 한다.
1. 개발구역의 명칭·위치 및 면적
2. 기업도시의 기본성격 및 개발의 기본방향
3. **기업도시의 개발계획에 관한 사항**
4. 재무구조 등 제안자의 재무상태에 관한 사항
5. 조성된 토지의 직접 사용에 관한 사항
6. 다음 각 목의 사업성 분석자료
   가. 총사업비 산정자료
   나. 연차별 투자계획
   다. 연차별 자금회수계획
   라. 수익성 분석자료
   마. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사업성 분석에 관한 자료
7. 다음 각 목의 사항이 포함된 관할 시장·군수와 협의한 사업 추진 등에 관한 협약안
   가. 개발사업의 시행에 관한 사항
   나. 기업도시 관리·운영(개발사업의 완료 전후를 모두 포함한다)에 관한 사항
   다. 기반시설의 설치 및 비용 부담에 관한 사항
   라. 그 밖에 대통령령으로 정하는 협약에 관한 사항
8. 환경보전대책에 관한 사항
9. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

실제 개발계획 수립에 앞서 전담 법인 설립, 입지 여건 조사, 관계기관 협의 등 선행 절차에 상당한 시간이 소요되는 구조임.

기업혁신파크 선도사업지 4곳(포항, 당진, 춘천, 거제)의 발표는 2024년 2월부터 3월까지 순차적으로 이루어졌는데, 통상 개발계획 수립은 최소 3개월부터 최대 1년까지 소요[373]되는 것으로 보임.

한편, '사업성 분석'은 개발계획의 기초 자료 및 수립 결과를 전제로 추진되는 후속 절차로서, 개발계획 수립이 완료되지 않은 상태에서 해당 분석을 위한 예산을 개발계획 수립 시작과 같은 연도에 편성한 것은 집행 가능성을 면밀하게 고려하지 않은 예산 편성으로 생각됨.

국토교통부는 향후 유사 사업의 예산 편성 시 사업 단계별 절차 및 소요기간을 사전에 충분히 고려하여, 실제 집행이 가능한 시점을 중심으로 예산이 편성되도록 할 필요가 있음.

제10조(개발사업의 시행자 지정 등) ① 국토교통부장관은 제4조에 따라 개발구역의 지정을 제안한 민간기업 등을 개발사업의 시행자로 지정한다.
② (생 략)
③ 제1항에 따라 개발사업의 시행자로 지정받으려는 민간기업은 재무 건전성 등이 대통령령으로 정하는 기준에 적합하여야 한다.
④·⑤ (생 략)

373) **【기업도시개발특별법령 법령해설 및 심의경과】**(법제처, 2005. 6.) 中

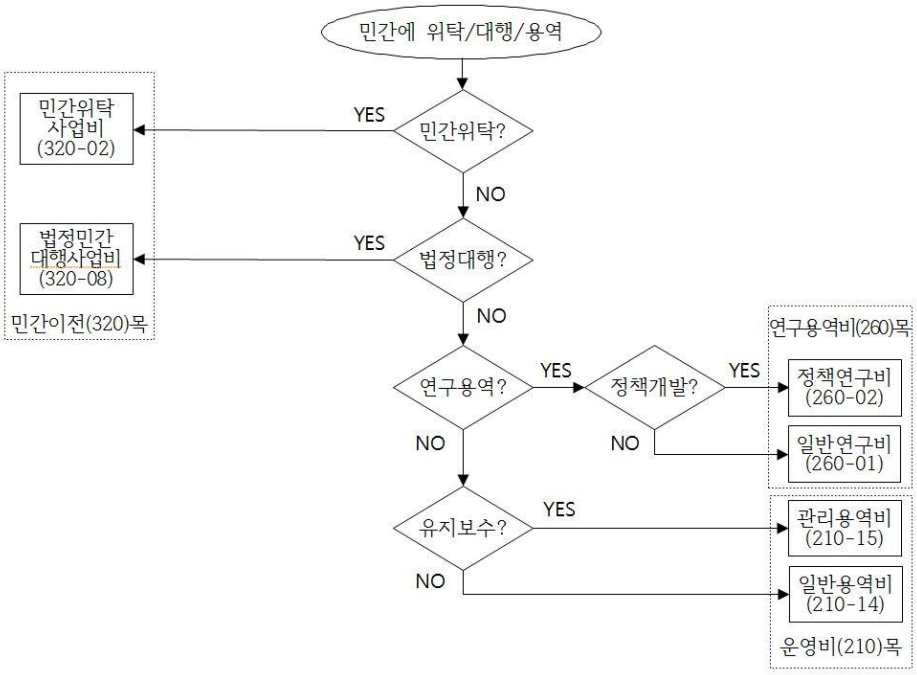
> 개발계획 및 실시계획은 사업시행자가 수립하여 지방자치단체와 사전협의를 한 후 건설교통부장관(관광레저형은 문화관광부장관)에게 승인을 신청한다. **개발계획안 작성에는 약 3개월~1년**, 개발계획의 신청 및 승인에는 약 3개월, 실시계획안 작성에는 약 1년, 실시계획 신청 및 승인에는 약 3개월이 소요될 것으로 예상된다.

라) 비목 성격에 맞는 예산집행 필요

이 사업은 전액 '일반연구비(260-01목)'[374]로 편성되었는데, 계약방법, 계약절차 등 집행기준은 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」을 적용하며 회계연도마다 일반경쟁계약을 체결하는 것이 원칙[375]임.

그런데, 기업혁신파크 선도사업의 내용은 각 사업지에 대한 사업 방향 컨설팅 등을 지원하고, 통합계획 승인신청 시 타당성 및 사업성 분석을 수행하는 것으로서, 일회적인 연구 성격이라기보다는 일정 기간 위탁계약을 체결하여 국가 사무의 일부를 민간에 위탁하는 '민간위탁사업비(320-02목)'가 적절한 것으로 보임.

【 민간위탁·대행 관련 비목 편성 순서도 】



※ 자료: 「2025년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」(기획재정부, 2025. 1.)

374) 일반연구비(260-01목) : 국가로부터 기술, 전산, 임상연구 등 지식기반 업무의 용역에 대한 반대급부

375) 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」(기획재정부, 2025. 1.), 187면 이하 참조

특히, 「기업도시개발 특별법」[376]은 기업도시 개발구역의 지정에 필요한 사항에 대한 검토 및 사업성 분석을 국토연구원 등 전문기관에 의뢰할 수 있는 법적 근거를 갖추고 있음.

이 사업을 민간위탁사업비로 집행할 경우, 기업혁신파크 선도사업의 개발계획 승인이 모두 완료될 때까지 일정한 기간 동안 국토연구원 등 법령에서 정하고 있는 전문기관과 민간위탁계약을 체결[377]함으로써 매년 경쟁입찰을 위한 공고 및 수의계약이라는 비효율적인 절차[378]를 반복할 필요 없이 일관된 기준으로 컨

376) **「기업도시개발 특별법」**
제6조(개발구역 지정의 요건 등) ③ 국토교통부장관은 제4조에 따라 개발구역의 지정을 제안받았을 때에는 그 제안이 제1항 및 제2항의 요건을 갖추었는지 여부와 그 밖에 개발구역의 지정에 필요한 사항을 검토하기 위하여 대통령령으로 정하는 **전문기관에 조사·분석 등을 의뢰**할 수 있다.
제8조(개발이익의 추정 및 재투자) ① 국토교통부장관은 제4조제2항제6호에 따른 사업성 분석 자료에 관하여 대통령령으로 정하는 **전문기관에 조사·분석을 의뢰**할 수 있다.
「기업도시개발 특별법 시행령」
제10조(조사·분석 전문기관) ①**법 제6조제3항**에서 "대통령령으로 정하는 전문기관"이란 다음 각 호의 기관을 말한다.
1. 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 의한 **국토연구원**·한국개발연구원·산업연구원·한국농촌경제연구원 및 한국환경정책·평가연구원
2. 광역시장·특별자치도지사·도지사가 지역발전을 위하여 설립·운영하는 연구기관
3. 그 밖에 개발구역의 지정에 관한 조사·분석을 수행하기에 적합한 기관으로서 국토교통부령이 정하는 기관

제12조(개발이익의 추정 및 재투자) ①**법 제8조제1항**에서 "대통령령으로 정하는 전문기관"이란 다음 각호의 기관을 말한다.
1. 「정부출연 연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 의한 **국토연구원** 및 한국개발연구원
2. 그 밖에 개발사업의 사업성 분석에 관한 전문연구기관으로서 국토교통부령이 정하는 기관

377) **「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」**
제12조(민간위탁 대상기관의 선정기준 등) ② 행정기관은 민간수탁기관을 선정하려는 경우에는 **다른 법령에서 정한 경우를 제외**하고는 공개모집을 하여야 한다. 다만, 민간위탁의 목적·성질·규모 등을 고려하여 필요하다고 인정될 때에는 관계 법령에 위배되지 아니하는 범위에서 민간수탁기관의 자격을 제한할 수 있다.
제13조(계약의 체결 등) ② 행정기관은 민간수탁기관과 위탁에 관한 계약을 체결할 때에는 계약 내용에 민간위탁의 목적, 위탁 수수료 또는 비용, **위탁기간**, 민간수탁기관의 의무, 계약 위반 시의 책임과 그 밖에 필요한 사항을 포함하여야 한다.

378) 국토교통부가 최근 4년간(2022년부터 2025년 4월까지) 경쟁입찰하였으나 국토연구원 단일 응찰로 수의계약한 연구과제는 기업혁신파크 선도사업 컨설팅을 포함하여 총 123건이었는데, 같은 기간 국토연구원과 경쟁입찰 후 다른 업체가 낙찰된 사례는 2025년 단 1건으로 확인됨(국토교통부 제출 자료).

설팅 및 분석·평가 업무를 안정적으로 추진할 수 있음.

아울러, 민간위탁사업비는 수탁사업비를 수탁기관의 자체 고유사업과 구분 계리하게 되고, 성과지표 설정을 통하여 수탁기관의 준수사항을 명확히 하는 등 이행 장치를 마련할 수 있는 장점도 있음.[379]

국토교통부는 기업혁신파크 선도사업의 사업 성격과 법령상 위탁근거를 종합적으로 고려하여, 민간위탁사업비로 예산을 편성·집행함으로써 사업 목적에 부합하고 효율적인 집행이 이루어지도록 개선할 필요가 있음.

379) 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」(기획재정부, 2025. 1.), 199면 이하 참조

5) 도시재생사업(5641-301)

○ 국토교통부는 3년간 집행실적이 저조하였던 동 내역사업의 신청 수요 및 관리지역의 사업추진 현황에 따른 집행가능성 등을 재검토하고, 향후 사업 추진 시 재검토 결과에 기반한 연도별 적정 예산 편성이 필요할 것임.

가) 개요

도시재생사업은 노후 주거지 등 주거환경을 개선하는 사업으로, 내역사업으로 인구감소, 사업체수 감소, 노후건축물 증가 등 도시 쇠퇴 문제 해결을 위한 도시재생사업, 소규모주택정비 관리계획을 수립한 지역[380]에 대한 지원사업인 소규모주택정비사업지원, 노후계획도시정비기본계획[381] 수립 컨설팅 등을 지원하는 노후계획도시정비사업지원이 있음.

이 사업의 2024년도 예산액은 4,295억 4,000만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 4,295억 7,900만원 중 4,247억 3,700만원(98.9%)을 집행하고 2억 1,200만원을 다음 연도로 이월하면서 4,5억 9,300만원은 불용하였음.

---

380) 「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.

381) 「노후계획도시 정비 및 지원에 관한 특별법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
3. "**노후계획도시정비기본계획**"이란 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시의 관할 구역에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 같다)가 노후계획도시정비기본방침에 따라 관할 구역 내 노후계획도시의 기본적인 정비방향 등을 설정하기 위하여 수립하는 계획을 말한다.

【 2024년도 도시재생사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년											2025년
	예산액		전년도 이월액	이 전용	예비비	예산 현액	집행액	전년도 이월액 제외		다음 연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						예산현액	집행액			
.도시재생사업	420,732	420,732	-	-	-	420,732	418,433	420,732	418,433	-	2,299	464,763
.소규모주택 정비사업지원	6,248	6,248	39	-	-	6,287	4,142	6,248	4,105	39	2,106	5,623
.노후계획도시 정비사업지원	2,560	2,560	-	-	-	2,560	2,199	2,560	2,199	173	188	2,560
합 계	429,540	429,540	39	-	-	429,579	424,774	429,540	424,737	212	4,593	472,946

※ 자료: 국토교통부

그 중 소규모주택정비사업지원 내역사업은 소규모주택정비 관리지역(이하 “관리지역”이라 함) 내 기반시설·공동시설 확충을 지원하는 사업으로, 동 내역사업의 2024년도 예산액은 62억 4,800만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 62억 8,700만원 중 41억 4,200만원(65.9%)을 집행하고 3,900만원을 다음 연도로 이월하면서 21억 600만원은 불용하였음.

【 2024년도 소규모주택정비사업지원 내역사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년											2025년
	예산액		전년도 이월액	이 전용	예비비	예산 현액	집행액	전년도 이월액 제외		다음 연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						예산현액	집행액			
. 소규모주택 정비사업지원	6,248	6,248	39	-	-	6,287	4,142	6,248	4,105	39	2,106	5,623
- 일반수용비 (210-01)	30	30	-	-	-	30	30	30	30	-	-	30
- 국내여비 (220-01)	5	5	-	-	-	5	5	5	5	-	-	5
- 사업추진비 (240-01)	13	13	-	-	-	13	13	13	13	-	-	13
- 정책연구비 (260-02)	200	200	39	-	-	239	194	200	157	39	6	200
- 자치단체보조 (330-03)	6,000	6,000	-	-	-	6,000	3,900	6,000	3,900	-	2,100	5,375

※ 자료: 국토교통부

나) 연례적으로 집행이 부진한 소규모주택정비사업지원 내역사업의 향후 수요 및 집행가능성에 대한 재검토 필요

소규모주택정비사업지원 내역사업은 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」에 관리지역이 도입[382]됨에 따라 2022년부터 내역사업으로 편성되었으며, 내역사업 관리를 위한 일부 비목을 제외하고는 대부분 예산은 공모를 신청한 지방자치단체에게 교부하는 자치단체 자본보조(330-03목) 예산으로 편성되었음.

【 소규모주택정비사업지원 사업추진 절차 】

단 계	추진 절차(일반 공모)
소규모 주택정비 관리계획 수립	부지확보 등 사전조치 및 소규모주택관리계획 수립 착수 ↓ 지역현황조사·분석(기초·중점조사 및 분석) ↓ 사업목표, 재원조달 및 예산 집행계획 등 수립 ↓ **사전 컨설팅(수시/정기)** (시군구 → 소규모주택정비사업 통합지원센터) ↓ 관리계획 수립 완료(기초) ↓ 관리계획 승인(광역) ↓
국비지원 대상 선정	**국비지원 공모(국토교통부→광역)** ↓ **국비지원 신청(기초지자체→광역→통합지원센터)** ↓ **종합평가 완료(서면평가 및 현장조사, 종합평가)** ↓ **평가결과 종합 및 통보,** **예산교부(국토교통부→광역지자체→기초지자체)**

※ 자료: 국토교통부

382) 법률 제18314호, 2021.7.20. 공포, 2021.9.21. 시행

【 2022～2024년도 소규모주택정비사업지원 예산편성 내역 】

연도	편성 근거
2022년	소규모주택정비사업지원 18곳 56,248백만원 · 기반시설정비형 8곳 30,000백만원(1곳당 15,000백만원÷4년) · 공공거점형 6곳 18,000백만원(1곳당 12,000백만원÷4년) · 민간정비확산형 4곳 8,000백만원(1곳당 8,000백만원÷4년) · 기타 248백만원(일반수용비30백만원, 연구비200백만원, 사업추진비13백만원, 국내여비5백만원)
2023년	소규모주택정비사업지원 18곳 22,648백만원 - 기반시설정비형 8곳 12,000백만원(1곳당 15,000백만원x10%, 총사업기간 5년) - 공공거점형 6곳 7,200백만원(1곳당 12,000백만원x10%, 총사업기간 5년) - 민간정비확산형 4곳 3,200백만원(1곳당 8,000백만원x10%, 총사업기간 5년) - 기타 248백만원(일반수용비30백만원, 연구비200백만원, 사업추진비13백만원, 국내여비5백만원)
2024년	소규모주택정비사업지원 3곳 6,248백만원 - (기존) 3,000백만원 = 1곳 × 15,000백만원 × 20%(3년차 연부율*) - (신규) 3,000백만원 = 2곳 × 15,000백만원 × 10%(1년차 연부율) - 기타 248백만원(일반수용비30백만원, 연구비200백만원, 사업추진비13백만원, 국내여비5백만원) * 연부율 : 1・2년차 각 10%, 3년차 20%, 4・5년차 각 30%

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

자치단체 자본보조 비목 예산의 경우 2022년도에 처음으로 관리지역 18개에 대하여 4년간 지원 계획으로 총 560억원을 편성하였으며, 2023년도에는 예산안 편성 당시 2022년과 동일한 규모로 560억원을 편성하였으나, 국회 심사 과정에서 집행 저조로 336억원이 감액된 224억원으로 확정되어 사업기간을 5년으로 확대하되 1년차 연부율(年賦率)을 10%로 설정하였음.

【2022~2024년도 소규모주택정비사업지원 자치단체 자본보조 결산】

(단위: 백만원, %)

연도	교부 지자체	부처			사업시행주체(피출연.피보조 기관 등)								
		예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	전년도 이월액 제외		이월액	불용액	실집행률 (C/A)
		본예산	추경 (A)						예산 현액	집행액 (C)			
2022	경기 (동두천, 광명)	56,000	56,000	6,750	6,750	-	6,750	-	6,750	-	6,750	-	-
2023	경기 (동두천, 광명)	22,400	22,400	-	-	6,750	6,750	3,707	-	-	3,043	-	-
2024	경기 (동두천, 광명)	6,000	6,000	3,000	3,000	3,043	6,043	5,641	3,000	2,598	402	-	43.3
	충북 (청주)			900	900	-	900	-	900	-	900	-	

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

그런데 2022년과 2023년의 집행실적을 살펴보면, 1년차인 2022년도에 18개 관리지역 지원을 목표로 하였으나 실제로는 경기도(동두천시, 광명시)만 지원을 신청하여 67억 5,000만원의 보조금이 교부되었지만 실집행 단계에서 전액 이월하였음.

또한, 2년차인 2023년에는 2022년과 동일하게 18개 관리지역에 지원을 목표로 하였음에도 불구하고 신규로 지원 신청을 한 지방자치단체는 없었으며, 경기도(동두천시, 광명시)의 경우에도 실집행 단계에서의 이월 규모를 고려하여 2023년도 본예산에서 추가 교부가 없었을 뿐만 아니라 이월된 예산 67억 5,000만원 중 30억 4,300만원을 재이월하였음.

이에 3년차인 2024년도에는 본예산을 60억원으로 대폭 삭감하고 신규 관리지역 2개에 대한 지원만을 계획하였으나, 충청북도(청주시) 1개 지역만 신청이 있었으며, 교부된 예산 9억원 전액을 실집행 단계에서 이월하였음.

국토교통부는 관리지역 도입에 따른 사업 활성화를 고려하여 2022년부터 동 내역사업의 예산을 편성하고 있지만 수요예측 실패로 예산의 불용이 지속되고 있으며,

기획재정부의 '2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침'에 따르면 보조사업자가 보조금을 교부받은 후 원칙적으로 보조금의 이월은 허용되지 않으며, 미집행 이월이 최소화되도록 노력하여야 한다고 규정하고 있으나 집행 지연으로 재이월까지 발생하고 있는 상황임.

「보조금 관리에 관한 법률」 제15조[383]에 따르면 보조사업의 존속기간은 원칙적으로 3년 이내이고, 실효성 및 재정지원의 필요성을 평가하여 3년 이내의 범위에서 해당 보조사업의 존속기간을 연장할 수 있으며,

383) 「보조금 관리에 관한 법률」
제15조(보조사업의 존속기간과 연장평가) ① 대통령령으로 정하는 보조사업을 제외한 **보조사업의 존속기간은 3년 이내로 한다.**
② **기획재정부장관은 존속기간이 만료되는 보조사업에 대하여 실효성 및 재정지원의 필요성을 평가하여 3년 이내의 범위에서 해당 보조사업의 존속기간을 연장할 수 있다.** 존속기간이 연장된 보조사업에 대해서도 또한 같다.
③ 기획재정부장관은 제2항에 따른 평가를 실시하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조사업평가단을 구성·운영할 수 있다.
④ 기획재정부장관은 제2항에 따른 보조사업에 대한 평가 결과 및 해당 결과의 예산안 반영 정도를 「국가재정법」 제33조에 따른 예산안과 함께 국회에 제출하여야 한다.

기획재정부의 ‘2024년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침’에서는 모든 자치단체 보조사업의 경우 원칙적으로 국고지원 타당성 등을 전면 재검토하여 존치 여부를 결정하고, 존속기간 만료 보조사업은 원칙적으로 예산 요구를 제외하되 사업존치가 필요한 경우 관리방식 개선, 지원조건 부과 등 사업의 성과와 효율성 제고를 위한 조치를 적극 강구하여 요구하도록 하고 있음.

국토교통부는 3년간 집행실적이 저조하였던 동 내역사업의 신청 수요 및 관리지역의 사업추진 현황에 따른 집행가능성 등을 재검토하고, 향후 사업추진 시 재검토 결과에 기반한 연도별 적정 예산 편성이 필요할 것으로 생각됨.

6) 광역도로 건설(1938-315·349·359·367·368·377·378·379)

○ 국토교통부는 광역도로의 일부 사업이 보완설계 및 사전 행정절차 등으로 지연되고 있으므로 원활하게 추진될 수 있도록 사업관리에 만전을 기할 필요가 있음.

가) 개요

광역도로 건설 사업은 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제2조[384] 및 제10조[385]에 따라 둘 이상의 시·도에 걸치는 도로로서 대도시권

384) 「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.

385) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」
제10조(광역교통시설에 대한 재정 지원 등) ① 광역교통시행계획에 따라 지방자치단체의 장이 시행하는 광역교통시설(광역철도는 제외한다)의 건설 및 개량에 필요한 비용은 대통령령으로 정하는 바에 따라 국고에서 보조하여야 한다.

광역교통시행계획에 따라 구간이 지정된 광역도로의 건설에 소요되는 자금의 일부(국비 50%, 지방비 50%)를 지방자치단체 자본보조(330-03목)로 지원하는 사업으로, 2024년도에는 초정-화명 광역도로 건설 사업 등 8개 세부사업으로 추진되었음.

이 사업의 2024년도 예산액은 521억 7,600만원으로 이를 전액 집행하였음.

---

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.

【 2024년도 광역도로 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

세부사업 명	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
합 계	52,176	52,176	-	-	52,176	52,176	-	-	61,729
초정-화명	2,000	2,000	-	-	2,000	2,000	-	-	1,000
동김해-식만JCT	3,610	3,610	-	1,985	5,595	5,595	-	-	-
태릉-구리	5,500	5,500	-	-1,985	3,515	3,515	-	-	-
다사-왜관	10,000	10,000	-	-	10,000	10,000	-	-	15,000
서대전IC-두계3가	3,030	3,030	-	-	3,030	3,030	-	-	5,879
조야-동명	20,036	20,036	-	-	20,036	20,036	-	-	30,000
광주하남-장성삼계	5,000	5,000	-	-	5,000	5,000	-	-	5,000
검단-대곡	3,000	3,000	-	-	3,000	3,000	-	-	4,850

※ 자료: 국토교통부

나) 과도한 사업지연 해소를 위한 철저한 사업관리 필요

이 사업의 2024년도 실집행실적을 살펴보면, 전년도 이월액을 포함한 예산현액 684억 6,200만원 중 385억 3,100만원을 집행(56.3%)하였고, 261억 4,300만원을 이월하였으며, 37억 8,800만원을 불용하였음.

【 2024년도 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	52,176	52,176	52,176	16,286	68,462	38,531	26,143	3,788	56.3
초정-화명 (김해시)	2,000	2,000	2,000	-	2,000	2,000	-	-	100.0
동김해-식만JCT (부산광역시)	3,610	5,595	5,595	-	5,595	5,058	-	537	90.4
태릉-구리 (서울특별시, 구리시)	5,500	3,515	3,515	3,250	6,765	2	3,513	3,250	0.0
다사-왜관 (대구광역시)	10,000	10,000	10,000	1,653	11,653	11,653	-	-	100.0
서대전IC-두계3가 (대전광역시)	3,030	3,030	3,030	4,690	7,720	5,043	2,676	1	65.3
조야-동명 (대구광역시)	20,036	20,036	20,036	5,216	25,252	11,920	13,332	-	47.2
광주하남-장성삼계 (광주광역시, 전남도)	5,000	5,000	5,000	1,277	6,277	2,855	3,422	-	45.5
검단-대곡 (인천광역시)	3,000	3,000	3,000	200	3,200	-	3,200	-	0.0

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 주요 집행 부진사유에 대해 실시설계 변경, 토지보상, 지장물 이설 등에 따라 사업 추진이 지연되었기 때문이라고 설명하였음.

【 2024년도 광역도로 사업 실집행실적 주요 부진사유 】

(단위: 백만원, %)

사업명	'24년 예산현액 (피보조기관)	실집행액 (피보조기관)	실집행률	부진 사유
초정-화명	2,000	2,000	100.0	-
동김해-식만JCT	5,595	5,058	90.4	-
태릉-구리	6,765	2	0.0	구리시 구간 민원 반영, 지장물 이설 관련 협의 등
다사-왜관	11,653	11,653	100.0	-
서대전IC-두계3가	7,720	5,043	65.3	지장물(가스·상수도관) 시설 지연('25년 4월까지 완료 예정)에 따른 공정 순연
조야-동명	25,252	11,920	47.2	토지 보상 지연 등
광주하남-장성삼계	6,277	2,855	45.5	실시설계 단계 협의 지연 등
검단-대곡	3,200	-	0.0	실시설계 발주 지연 등

※ 자료: 국토교통부

이 중 **태릉-구리 사업**의 경우 2024년 실집행액이 200만원에 불과한데, 이 사업은 당초 2019년에 완공될 계획이었으나, 민원 사항 반영을 위한 보완설계로 인한 타당성재조사[386], 지장물 이설에 대한 지자체 간 협의 지연 등의 사유로 2027년 이후에 완공될 예정이고 2025년에는 예산이 편성되지 못하는 등 사업이 지연되고 있으며, 지속적인 사업 지연으로 인해 기교부된 보조금 32억 5,000만원이 집행되지 못하고 국고로 반납되기도 하였음.

이와 같은 실집행 실적 부진은 광역도로 준공 지연에 따른 교통 불편 가중 및 불필요한 예산 집행 및 반납에 따른 국가 재원 배분의 효율성을 저해하는 문제를 초래할 수 있으므로, 국토교통부는 광역도로의 일부 사업이 과도하게 지연되고 있으므로 원활하게 추진될 수 있도록 사업관리에 만전을 가할 필요가 있음.

386) 인근 주민 주거환경 개선 민원 해소를 위한 덮개공원 반영에 따라 보완설계 진행 중이고 총사업비 증가가 예상됨에 따라 타당성재조사가 필요함

7) 광역 BRT 구축(4541-383)

○ 국토교통부는 광역 BRT 구축 사업의 사전 행정절차 이행을 위한 적절한 조치가 미흡하여 실집행실적이 부진했다는 점을 고려하여 향후 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

광역 BRT 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 사업으로,

이 사업의 2024년도 예산액은 149억 1,800만원으로, 이를 전액 집행하였음.

【 2024년도 광역BRT 구축 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
광역BRT 구축	14,918	14,918	-	-	14,918	14,918	-	-	18,215
-창원BRT 구축	2,302	2,302	-	-	2,302	2,302	-	-	
-성남 S-BRT	5,169	5,169	-	-	5,169	5,169	-	-	2,752
-공주-세종 BRT	2,525	2,525	-	-	2,525	2,525	-	-	1,873
-제주 BRT	522	522	-	-	522	522	-	-	3,200
-기린대로 BRT	4,400	4,400	-	-	4,400	4,400	-	-	10,000

※ 자료: 국토교통부

나) 실집행실적 개선을 위한 철저한 사업관리 필요

이 사업의 2024년 실집행실적을 살펴보면, 전년도 이월액을 포함한 예산현액 256억 9,500만원 중 116억 6,600만원을 실집행(45.4%)하여 저조한 실적을 보였음.

특히, 성남 S-BRT, 전주 기린대로 BRT 사업은 대부분의 예산이 집행되지 못하고 이월되었음.

【 2024년 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	14,918	14,918	14,918	14,918	10,777	25,695	11,666	14,029		45.4
창원 BRT	2,302	2,302	2,302	2,302	4,224	6,526	5,982	544	-	91.7
성남 S-BRT	5,169	5,169	5,169	5,169	500	5,669	12	5,657	-	0.2
공주∽세종 BRT	2,525	2,525	2,525	2,525	1,899	4,424	2,693	1,731	-	60.8
제주 BRT	522	522	522	522	4,154	4,676	2,941	1,735	-	62.9
전주 기린대로 BRT	4,400	4,400	4,400	4,400	-	4,400	38	4,362	-	0.9

※ 자료: 국토교통부

주요 실집행 부진사유에 대해 국토교통부는 개발계획, 실시설계 등 사전 행정절차 지연에 따른 착공 지연 및 설계 변경 추진 등으로 사업이 지연되었다고 설명하였음.

【 2024년 광역 BRT 내역사업별 주요 실집행 부진 사유 】

사 업 명	부 진 사 유
성남 S-BRT	입찰공고후 유찰 등으로 선정 지연, 실시설계 중 정류장 증설(20개→26개)을 위한 개발계획 변경에 따른 지연
공주-세종 BRT(공주, 세종)	개발계획, 실시설계 등 사전 행정절차 지연에 따른 '24년 계획 착공 지연
제주 BRT	공사 중단(경관훼손 등 시민단체 반발)에 따른 설계변경(섬식 정류장 도입) 추진 등으로 사업 지연
기린대로 BRT	개발계획, 실시설계 등 사전 행정절차 지연에 따른 착공 지연

※ 자료: 국토교통부

그런데 이 중 기린대로 BRT 사업의 경우 당초 중앙투자심사(2022년) 시 조건부 통과로 부여된 정류장 설치계획 마련 등의 조건 이행 결과가 미흡[387]함에 따라 차기 중앙투자심사(2024년) 결과가 반려되면서 사업이 지연되었는데 이는 사전에 조건 이행을 위한 충분한 조치가 있었다면 방지될 수 있었을 것으로 보임.[388]

【 기린대로 BRT 사업 중앙투자심사 경과 】

- '22. 10. : **중앙투자심사 결과 조건부 통과**
  - 중기지방재정계획 수정
  - 일반차선 감소에 따른 불편 등에 대한 충분한 주민(이용객 및 도로변 상가) 의견 수렴
  - 효율적 운영을 위한 정류장 설치계획 마련
  - 총사업비가 500억원 이상으로 증가 시 지방재정법령에 따른 타당성 조사 등 절차 이행
  - 실시설계 후 2단계 심사

- '24. 10. : **중앙투자심사 결과 반려**
  - 종전 투자심사의 조건 이행 미흡
    ① 중기지방재정계획 수정 ② 일반차선 감소에 따른 불편 등에 대한 충분한 주민(이용객 및 도로변 상가) 의견 수렴 ③ 효율적 운영을 위한 정류장 설치계획 마련
  - 국·도비 재원조달계획 확정 후 재상정

※ 자료: 국토교통부

387) 특히 조건 중 주민 의견 수렴, 정류장 설치계획 마련 등의 절차에 대해서는 별도의 이행 노력이 없이 실시설계만을 수행함에 따라 해당 조건에 대한 이행이 미흡했던 것으로 파악됨.

388) 기린대로 BRT 사업은 이후 2025. 4. 중앙투자심사 심사 결과 조건부 통과로 사업이 추진되고 있음.

따라서 국토교통부는 광역 BRT 구축 사업의 사전 행정절차 이행을 위한 적절한 조치가 미흡하여 실집행실적이 부진했다는 점을 고려하여 향후 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

8) 혼잡도로사업(1939-302·376·489·491·492·493·494·495·497·498·500·501·502·503·504·505·506·507·510)

○ 국토교통부는 2024년 혼잡도로 사업의 보조금 교부 시 연내 집행 가능성을 확인하지 아니하고 지방자치단체에 예산을 전액 교부한 문제가 있으므로 향후 사업별 연내 집행가능성을 명확하게 확인하고 필요한 수준의 예산을 교부하여 보조금이 이월되는 것을 최소화할 필요가 있음. ○ 혼잡도로사업의 대응지방비를 매칭하지 않는 지자체에 대하여 보조금 반납 또는 차년도 예산 감액 조치를 하지 않는 것은「2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」을 위반하는 것이므로, 국토교통부는 2024년 지방비를 미매칭한 지방자치단체에 대해 적절한 조치를 취할 필요가 있으며, 향후에는 이와 같은 일이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

혼잡도로 건설 사업은 「도로법」 제8조[389] 및 제86조[390]에 따라 도로관

389)「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.
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.

390)「도로법」
제86조(비용의 지원 등) ① 우회국도 및 일반국도의 지선 건설에 필요한 비용은 제85조제1항에도

리청이 시·도지사 또는 시장·군수·구청장인 대도시권 교통혼잡도로 건설사업의 소요자금 일부를 지방자치단체 자본보조(330-03목)로 지원하는 사업으로, 2024년도 예산에는 광주북부순환도로 사업 등 19개 사업이 편성되었음.

혼잡도로 건설에 소요되는 비용은 「도로법 시행령」 제85조제6항[391]에 따라 국가가 50%를 부담하고, 그 권한은 「도로법」 제110조제1항[392] 및 같은 법 시행령 제100조제1항[393]에 따라 대도시권광역교통위원장에게 위임되어 있음.

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.

391) 「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.

392) 「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.

393) 「도로법 시행령」
제100조(권한의 위임) ① 국토교통부장관은 법 제110조제1항에 따라 대도시권 교통혼잡도로에 관한 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

이 사업의 2024년도 예산액은 1,425억 8,100만원으로, 이 중 1,425억 8,100만원 전액을 집행하였음.

【 2024년도 혼잡도로 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

세부사업 명	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
계	142,581	142,581	-	-	142,581	142,581	-	-	116,497
대도시권교통혼잡도로지원	-	-	-	-	-	-	-	-	10,882
광주북부순환도로	6,000	6,000	-	-	6,000	6,000	-	-	1,104
상무지구-첨단산단	7,600	7,600	-	-	7,600	7,600	-	-	8,093
월전동-무진로	2,700	2,700	-	-	2,700	2,700	-	-	395
달서구 상화로	30,000	30,000	-	-	30,000	30,000	-	-	30,000
정림동-버드내교	6,000	6,000	-	-	6,000	6,000	-	-	9,000
엄궁대교	7,500	7,500	-	-	7,500	7,500	-	-	13,810
대덕특구 동측진입로	6,000	6,000	-	-	6,000	6,000	-	-	8,000
농소-강동	15,000	15,000	-	-	15,000	15,000	-	-	10,000
부산대교-동삼혁신도시	500	500	-	-	500	500	-	-	1,000
만덕-센텀	41,445	41,445	-	-	41,445	41,445	-	-	-
식만-사상	11,015	11,015	-	-	11,015	11,015	-	-	17,213
금곡-대곡	-	-	-	-	-	-	-	-	3,400
각화동-제2순환로	400	400	-	-	400	400	-	-	400
호남고속도로-북부순환로	400	400	-	-	400	400	-	-	-
황령3터널	2,821	2,821	-	-	2,821	2,821	-	-	3,000
제2명촌교	2,000	2,000	-	-	2,000	2,000	-	-	-
공단고가교-서인천IC	3,000	3,000	-	-	3,000	3,000	-	-	-
금호동-서광주로	200	200	-	-	200	200	-	-	200

※ 자료: 국토교통부

나) 연내 집행가능성을 고려하지 않은 보조금 교부 부적절

2024년 혼잡도로 건설사업은 예산액 전액이 집행되었는데 세부 실집행실적을 살펴보면, 전년도 이월액을 더한 예산현액 2,057억 7,300만원 중 1,113억 9,100만원을 집행(54.1%)하고, 924억 1,100만원을 이월하였으며, 19억 7,200만원이 불용되어 실적이 부진하였음.

【 2024년도 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	142,581	142,581	142,581	63,192	205,773	111,391	92,411	1,972	54.1
대도시권교통혼잡도로 지원	-	-	-	2,289	2,289	1,789	-	500	78.2
광주북부순환도로 (광주광역시)	6,000	6,000	6,000	4,580	10,580	8	9,100	1,472	0.1
상무지구-첨단산단 (광주광역시)	7,600	7,600	7,600	2,608	10,208	8,302	1,906	-	81.3
월전동-무진로 (광주광역시)	2,700	2,700	2,700	2,619	5,319	880	4,439	-	16.5
달서구 상화로 (대구광역시)	30,000	30,000	30,000	9,883	39,883	16,975	22,908	-	42.6
정림동-버드내교 (대전광역시)	6,000	6,000	6,000	4,618	10,618	10,237	381	-	96.4
엄궁대교(부산광역시)	7,500	7,500	7,500	-	7,500	7,493	7	-	99.9
대덕특구 동측진입로 (대전광역시)	6,000	6,000	6,000	5,212	11,212	9,888	1,324	-	88.2
농소-강동(울산광역시)	15,000	15,000	15,000	23,500	38,500	11,787	26,713	-	30.6
부산대교-동삼혁신도시 (부산광역시)	500	500	500	-	500	-	500	-	0.0
만덕-센텀(부산광역시)	41,445	41,445	41,445	462	41,907	41,907	-	-	100.0
식만-사상(부산광역시)	11,015	11,015	11,015	-	11,015	295	10,720	-	2.7
금곡-대곡(인천광역시)	-	-	-	5,921	5,921	250	5,671	-	4.2
각화동-제2순환로 (광주광역시)	400	400	400	500	900	16	884	-	1.8
호남고속도로-북부순환로 (광주광역시)	400	400	400	1,000	1,400	-	1,400	-	0.0
황령3터널(부산광역시)	2,821	2,821	2,821	-	2,821	405	2,417	-	14.4
제2명촌교(울산광역시)	2,000	2,000	2,000	-	2,000	1,159	841	-	58.0
공단고가교-서인천IC (인천광역시)	3,000	3,000	3,000	-	3,000	-	3,000	-	0.0
금호동-서광주로 (광주광역시)	200	200	200	-	200	-	200	-	0.0

국토교통부는 실집행부진 사유에 대하여 환경영향평가, 총사업비 협의 등 사전 행정절차 지연, 민원에 따른 보완설계, 공사 계약 4회 유찰 등으로 설명하였음.

한편, 「국고보조금 통합관리지침」 제17조에서는 “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”고 규정하고 있음.[394]

그런데, 국토교통부는 혼잡도로 사업의 2024년 국비 지원 예산을 전액 교부하였으나 호남고속도로-북부순환로, 부산대교-동삼혁신도시 등 4개 사업의 경우 예산액 전액이 이월되었고, 다른 사업들 또한 실집행률이 저조한 상황임.

---

394) 「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.

이에 대해 국토교통부는 다음 회계연도 초에 실집행이 가능한 공사(또는 용역) 선금·기성금이 있는 점 등을 감안하여 이월하여 즉시 집행할 수 있도록 당해 보조금을 전액 교부하였다고 설명하고 있음.

그러나 세부사업별 집행부진사유 발생일자를 보면, 집행부진 사유가 해소되지 않았음에도 보조금을 교부한 사례가 있는 것으로 확인됨.

【 2024년도 혼잡도로 사업 실집행 부진사유 】

(단위 : 백만원)

사업명	예산액	집행액	실집행부진사유	부진사유 발생일자 (또는 기간)
광주북부순환도로	10,580	8	집단민원에 따른 보완설계	'19. 9.~
월전동-무진로	5,319	880	보상비(지방비) 부족에 따른 공사 부진	'24. 8.~
달서구 상화로	39,883	16,975	지장물 이설 지연	-종점부 한전 전력구 이설 ('24. 6.~10.) -종점부 방음벽 옹벽 이설 ('24. 2.~12.)
농소-강동	38,500	11,787	토지 보상 저조 및 지장물 이설 협의 지연	-협의보상 착수 '24. 12. (공고 '24.7.9) -지장물이설협의 '23.11. ~
부산대교-동삼혁신도시	500	-	기본 및 실시설계 단계 협의 지연	-기본설계 결과 반영을 위한 설계적정성심의(기재부) ('23.5.11.~'24.02.14.) -기본설계 기술제안 입찰 및 실시설계 적격자 선정 완료 ('24.12.09.)
식만-사상	11,015	295	환경영향평가 협의 지연	-환경영향평가 협의('23.01.05. ~'24.01.17.) -국가지정 자연유산 현상변경 허가 완료 ('24.10.25.)
각화동-제2순환로	900	16	기본 및 실시설계 단계 협의 지연	'24. 10.~
호남고속도로-북부순환로	1,400	-	고속도로 IC 연결허가 협의 지연	'23. 10.~
황령3터널	2,821	405	집단민원 설계 반영	'24. 7.~
공단고가교-서인천IC	3,000	-	공사 계약 유찰(4회)로 인한 지연	'24. 8.~'24. 12.
금호동-서광주로	200	-	아파트 다수 민원으로 인한 보완설계	'23. 11.~

※ 자료: 국토교통부

광주북부순환도로 사업은 보완설계 기간(2019.2.~2025.12.) 동안 사업비 집행이 어려운 상황임에도 집행가능성에 대한 고려 없이 예산액 전액을 교부한 문제가 있고, 호남고속도로~북부순환로 사업의 경우 2023년 10월부터 고속도로 IC 연결허가 협의로 지연되고 있었으나, 2024년 6월 10억원을 미리 교부하였으며, 공단고가교-서인천IC 사업의 경우 공사 계약이 4차례 유찰되었음에도 2024년 5월까지 사업비 예산 전액을 교부하는 등 예산액 교부과정에서 예산의 집행가능성에 대한 고려가 미흡했던 것으로 보임.

또한 상기 언급한 광주북부순환도로 사업과 호남고속도로~북부순환로 사업은 2025년 5월 말 기준으로도 동일한 사유로 사업 추진이 중단되어 있는 상황임.

【 2024년도 월별 혼잡도로 사업 보조금 교부실적 】

(단위 : 백만원)

구분	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	10월	11월	교부액 합계
광주북부순환도로	0	0	0	0	0	0	0	4,000	2,000	6,000
상무지구-첨단산단	1,459	2,189	973	1,000	459	1,520	1,000	520	0	9,120
월전동-무진로	572	859	281	421	0	567	567	0	0	3,267
달서구 상화로	3,000	4,500	0	0	42	0	0	5,000	17,458	30,000
정림동-버드내교	624	936	1,224	1,000	836	1,380	1,015	365	0	7,380
엄궁대교	0	0	0	0	0	0	0	4,500	3,000	7,500
대덕특구 동측진입로	0	0	0	0	0	0	0	4,000	2,000	6,000
농소-강동	0	0	2,000	2,000	8,000	3,000	1,000	2,000	0	18,000
부산대교-동삼혁신도시	0	0	0	0	25	0	0	475	0	500
만덕-센텀	0	0	14,257	4,000	17,300	5,888	0	3,000	2,888	47,333
식만-사상	0	0	0	0	2,000	0	0	4,000	5,015	11,015

구분	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	10월	11월	교부액 합계
금곡-대곡	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
각화동-제2순환로	0	0	0	0	0	0	0	200	200	400
호남고속도로-북부순환로	0	0	0	0	1,000	0	0	200	200	1,400
황령3터널	0	0	100	150	0	0	248	1,323	0	1,821
제2명촌교	0	0	0	0	1,000	1,000	1,000	0	0	3,000
공단고가교-서인천IC	840	1,260	360	540	0	0	0	0	0	3,000
금호동-서광주로	0	0	0	0	0	0	0	100	100	200

※ 자료: 국토교통부

한편, 호남고속도로～북부순환로 사업의 경우 2022년 5억원을 편성·교부하였으나, 2024년까지 전혀 집행되지 못함에 따라 전액 국고로 반납되었는데 이는 집행가능성을 고려하지 않고 예산을 교부하였다가 집행되지 못하고 반납됨에 따라 국가재원이 비효율적으로 운용된 문제가 있음.

따라서 2024년 혼잡도로 사업의 보조금 교부 시 연내 집행 가능성을 확인하지 아니하고 지방자치단체에 예산을 전액 교부한 것은 「국고보조금 통합관리지침」 제17조에 부합하지 않는 것으로 보이므로 향후 사업별 연내 집행가능성을 명확하게 확인하고 필요한 수준의 예산을 교부하여 보조금이 이월되는 것을 최소화할 필요가 있음.

다) 대응지방비 확보를 위한 적극적인 조치 필요

2024년도 혼잡도로 건설지원을 위한 18개 세부사업의 국고보조금에 대한 지방비 매칭 실적을 보면, 일부 사업에서 지방비 매칭계획을 준수하지 못한 문제가 있음.

2024년 혼잡도로 사업에서는 2,393억 6,300만원의 지방비 예산을 매칭할 계획이었으나 실제 확보한 지방비는 891억 4,600만원으로 지방비 확보 비율은 37.2%에 불과하였음.

지방비를 확보하지 못한 사유에 대해 국토교통부는 공사 추진 지연에 따른 매칭 지연, 지자체 재정여건 악화에 따른 미매칭 등에 따른 것이라고 설명하였음.

【 2024년도 혼잡도로 사업 지방비 매칭 실적 】

(단위: 백만원, %)

사업명	'24년 지방비 매칭 계획(A)	'24년 매칭 지방비(B)	확보 비율(B/A)	미 매칭 사유(해당시)
광주북부순환도로	6,000	0	0.0%	보완설계 진행중으로 보상 및 시공단계에서 매칭 예정
상무지구-첨단산단	7,600	10,000	131.6%	-
월전동-무진로	2,700	5,000	185.2%	-
달서구 상화로	7,542	7,542	100.0%	-
정림동-버드내교	6,000	6,000	100.0%	-
엄궁대교	46,000	0	0.0%	행정절차(환경영향평가, 국가지정유산 현상변경 등) 지연으로 미매칭(향후 매칭 예정)
대덕특구 동측진입로	6,000	3,000	50.0%	재정여건 악화로 일부 미매칭(향후 매칭 예정)
농소-강동	15,000	15,000	100.0%	
부산대교-동삼혁신도시	19,400	25	0.1%	설계용역 추진에 따른 공사 착공시기 미도래(향후 매칭 예정)
만덕-센텀	59,200	26,697	45.1%	건설보조금 집행시기 미도래(향후 매칭 예정)

(단위: 백만원, %)

사업명	'24년 지방비 매칭 계획(A)	'24년 매칭 지방비(B)	확보 비율(B/A)	미 매칭 사유(해당시)
식만-사상	20,000	0	0.0%	행정절차(환경영향평가, 국가지정유산 현상변경 등) 지연(향후 매칭 예정)
금곡-대곡	5,921	0	0.0%	수용재결 절차 이행에 따른 공사 순연으로 매칭 연기(향후 매칭 예정)
각화동-제2순환로	400	0	0.0%	설계용역 시행중으로 보상 및 시공단계에서 매칭 예정
호남고속도로-북부순환로	400	0	0.0%	한국도로공사와 고속도로 연결허가 관련 협의 진행 중으로 설계용역 수행시 매칭 예정
황령3터널	400	0	0.0%	-
제2명촌교	2,000	2,000	100.0%	-
공단고가교-서인천IC	34,600	13,882	40.1%	향후 공사단계에서 매칭 예정
금호동-서광주로	200	0	0.0%	보완설계 후 보상 및 시공단계 매칭 예정
합계	**239,363**	**89,146**	**37.2%**	

※ 자료: 국토교통부

그러나 「2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따르면 지방자치단체 매칭사업의 경우 자부담분 확보 이전에 국비를 교부하여 사업을 우선 추진토록 할 수 있으나, 중앙관서의 장이 추후 당해연도에 지방비 미확보시 보조금 전액 반납 또는 차년도 예산편성 시 감액 조치하고, 전년도에 동 규정의 적용을 받아 국비를 교부 받은 후 지방비를 확보하지 못한 자치단체가 추진하는 동종의 사업은 국비 선 교부 대상에서 제외하도록 하고 있음.[395]

이는 지방자치단체로 하여금 지방비 매칭사업에 대하여 지방비를 매칭하도록 강제성을 부여하려는 취지인 것으로 보이며, 이와 같이 지방비가 적기에 확보되지 않는 경우 국비가 교부되더라도 사업이 원활하게 추진되기 어려울 수 있음.

395) 「2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」p.118.
(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 미확보 시 보조금 전액 반납 또는 차년도 예산편성 시 감액 조치한다.

따라서 이 사업의 대응지방비를 매칭하지 않는 지방자치단체에 대하여 보조금 반납 또는 차년도 예산 감액 조치를 하지 않는 것은 「2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」을 위반하는 것이고 혼잡도로 사업의 원활한 추진을 저해할 수 있으므로, 국토교통부는 2024년 지방비를 미매칭한 지방자치단체에 대해 적절한 조치를 취할 필요가 있으며, 향후에는 이와 같은 일이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

9) 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성(4633-301)

○ 국토교통부는 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성 사업이 연례적으로 실집행 실적이 부진하여 전반적으로 사업이 지연되었으므로, 향후 체계적인 사업계획을 수립하고 집행 관리를 철저하게 함으로써 이와 같은 집행실적 부진이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성 사업은 대전·세종·충북을 연결하는 자율주행 상용화 지구를 조성·운영하기 위해 자율주행 기반의 광역 대중교통 서비스를 조기 상용화하고, 자율주행 지원 인프라(C-ITS 등)를 제공하는 사업으로, 충청북도, 대전광역시, 세종특별자치시 등에 자본보조(330-03)로 지원하는 사업임.

동 사업은 2022년부터 2025년까지 총사업비 235억 3,900만원(국고보조 141억 2,300만원, 보조율 60%)을 투입하여 자율주행 버스 등 자율주행 인프라를 지원하는 사업으로 충청권 광역 BRT 구간에 따라 총 4단계로 진행됨.

【 자율주행 버스 운행 계획 】

단계	연도	주요 구간	자율주행버스	비고 (추가 노선)
1	'22년	세종터미널-충북(오송역)	3대 운영(임차3대)	
2	'23년	대전(반석역)-세종터미널-충북(오송역)	4대 운영 (임차2대+구매2대)	대전(반석역)
3	'24년	대전(카이스트)-대전(반석역)-세종터미널-충북(오송역)-청주공항	10대 운영	대전(카이스트),청주공항
4	'25년	대전(카이스트)-대전(반석역)-세종터미널-충북(오송역)-청주공항	10대 운영	

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 집행실적을 살펴보면, 2024년도 예산액 56억 1,000만원이 전액 집행되었음.

【 2024년도 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성	5,610	5,610	-	-	5,610	5,610	-	-	2,482

※ 자료: 국토교통부

나) 사업준비 미흡에 따른 연례적 실집행 실적 부진

이 사업은 2024년 자율주행 차량 구입(5대) 및 운영(7대), 임차 자율주행 차량 운영(3대), 자율주행 관제센터 관제범위 확장 등을 위해 56억 1,000만원의 예산을 편성하였는데, 2024년 실집행실적을 살펴보면, 26억 630만원이 집행(47.5%)되어 부진한 실적을 보였음.

【 2024년도 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업 실집행실적 】

(단위 : 백만원, %)

보조 사업자	세부집행내역	예산	실집행 금액	실집행 률	집행부진 사유
합계		5,610	2,663	47.5	
세종시	계	2,670	1,485	55.6	
	자율주행버스 임차(2대)	300	187	62.3	선금 지출후 잔금 이월 ('24.8~'25.8)
	자율주행버스 구매(2대)	960	456	47.5	선금 지출후 잔금 이월 ('24.12~'25.5)
	자율주행버스 (구매) 운영비(3대)	450	262	58.1	선금 지출후 잔금 이월 ('24.12~'25.12)

보조 사업자	세부집행내역	예산	실집행 금액	실집행 률	집행부진 사유
	자율주행 관제센터 관제범위 확장	312	163	52.2	보안시설(청주공항 등) 촬영 사전협의 등으로 지연 ('24.11~'25.5)
	데이터 수집·가공 및 안전관제 용역	360	245	68.1	선금 지출후 잔금 이월 ('24.9~'25.8)
	일반운영비	288	172	59.7	수시 지출
충청 북도	계	1,200	893	74.4	
	자율주행버스 임차(1대)	150	73	48.7	선금 지출후 잔금 이월 ('24.8~'25.8)
	자율주행버스 구매(1대)	480	472	98.3	집행 완료
	자율주행버스 (구매) 운영비(2대)	300	147	49.0	선금 지출후 잔금 이월 ('24.12~'25.12)
	일반운영비	270	201	74.4	수시 지출
대전시	계	1,740	285	16.4	추경예산확정 지연에 따른 절대공기 부족
	자율주행버스 구매(2대)	864	285	33.0	선금 지출후 잔금 이월 ('24.12~'25.6)
	자율주행버스 (구매) 운영비(2대)	462	0	0	추경예산 확정 지연에 따른 절대공기 부족
	자율주행 인프라 구축비	414	0	0	

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부는 2024년도 실집행실적이 부진했던 사유는 자율주행차량 구매계약 보완[396], 청주공항 촬영 사전협의 지연[397], 대전광역시 추경예산 확보 지연 등에 기인하였다고 설명함.

그러나 차량구매계약 보완 등으로 자율주행버스 구매계약이 12월에 이루어진 점, 당초 계획에도 청주공항이 경로상에 있어 촬영을 위한 사전협의 필요성을 사전에 인지할 수 있었다는 점 등을 고려할 때 사업 추진을 위한 사전준비가 미흡했던 것으로 보임.

396) 입찰공고 과정에서 차량 구매와 여객운송 서비스 연구용역을 1개의 용역으로 수행하려고 했으나 목적물이 다른 용역으로 조달청의 분할 발주 요청에 따라 지연이 발생하였음.
397) 국토교통부에 따르면 자율주행버스 경로상에 있는 청주국제공항이 보안시설로서, 보안 규정상 진입도로 촬영을 위한 사전협의 절차가 필요하였음.

한편, 이 사업은 최근 3년간 연례적으로 실집행 실적이 부진하였으며, 기획재정부의 2024년 보조사업 연장평가 평가에서도 실집행 부진 등의 사유로 감축 판정을 받는 등 지속적으로 실집행 문제에 대한 지적을 받은 바 있음.

【최근 3년간 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업 실집행실적 】

(단위 : 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(B)	실집행액	집행률 (C/B)
	본예산	추경(A)					
2022	2,004	2,004	-	-	2,004	785	39.2
2023	2,401	2,401	-	-	2,401	1,265	52.7
2024	5,610	5,610	-	-	5,610	2,663	47.5

※ 자료: 국토교통부

특히 연례적인 실집행 부진으로 인해 계획된 차량(10대) 대비 실제 운행 차량(6대)이 저조하였고, 운영 구간 또한 당초 3단계 구간(대전(카이스트)-대전(반석역)-세종터미널-충북(오송역)-청주공항)을 운행할 계획이었으나, 2024년에 3단계 구간은 운행되지 못했으며, 2025년 6월 말까지도 인프라 구축 등의 문제로 3단계 구간 중 일부(오송역-청주공항)만 운행되고 있음.

따라서 국토교통부는 이 사업이 연례적으로 실집행실적이 부진하여 전반적으로 사업이 지연되고 있으므로 향후 집행 관리를 철저하게 함으로써 이와 같이 실집행실적 부진이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

5. 혁신도시건설특별회계

1) 혁신도시 정주여건 개선 및 활성화 지원(5538-309)

○ 내역사업인 ‘혁신융합캠퍼스 조성 지원’ 은 동일한 사유로 계속하여 예산이 불용되었는바, 국토교통부는 사업의 예산이 불용되지 않도록 면밀한 사업 준비 및 관리를 할 필요가 있음.

가) 개요

혁신도시 정주여건 개선 및 활성화 지원 사업은 혁신도시별로 복합혁신센터[398]를 건립하는 등 혁신도시의 정주여건을 개선하는 한편, 지역별로 이전공공기관과 대학 등과의 유기적인 협업으로 혁신도시[399]를 균형발전의 거점으로 육성하려는 사업으로, 지방자치단체에 보조금을 교부하는 방식임.

이 사업의 2024년도 예산액은 44억 6,500만원으로, 이 중 37억 1,200만원이 집행되고, 5억원이 이월되었으며, 2억 5,300만원이 불용되었음.

---

398) 복합혁신센터는 문화·체육·보육·창업 등 기능이 복합된 주민 커뮤니티 시설로서 지역 주민들의 수요가 높은 수영장, 공연·전시장, 문화센터 등이 설치되어 혁신도시 주민들의 문화·여가 여건을 개선하고자 하는 시설임.

399) **「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.
1. “공공기관”이라 함은 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」 제2조제14호의 기관을 말한다.
2. “이전공공기관”이라 함은 수도권에서 수도권이 아닌 지역으로 이전하는 공공기관(제29조제1항 단서의 규정에 따라 개별이전하는 공공기관을 포함한다)으로서 대통령령으로 정하는 기관을 말한다.
3. “**혁신도시**”라 함은 이전공공기관을 수용하여 기업·대학·연구소·공공기관 등의 기관이 서로 긴밀하게 협력할 수 있는 혁신여건과 수준 높은 주거·교육·문화 등의 정주(定住)환경을 갖추도록 이 법에 따라 개발하는 미래형도시를 말한다.

【 2024년도 혁신도시 정주여건 개선 및 활성화 지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년									2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경								
혁신도시 정주여건 개선 및 활성화 지원	**4,465**	**4,465**	**-**	**-**	**-**	**4,465**	**3,712**	**500**	**253**	**4,012**
-혁신도시 복합혁신센터 건립	500	500	-	-	-	500	-	500	-	-
-혁신융합캠퍼스 조성 지원	1,265	1,265	-	-	-	1,265	1,012	-	253	1,012
-충북혁신도시(음성지역) 정주여건 개선	2,700	2,700	-	-	-	2,700	2,700	-	-	3,000

※ 자료 : 국토교통부

나) 연례적 불용액 발생 사업에 대한 조속한 개선방안 도출 필요

혁신융합캠퍼스 조성 지원은 혁신도시 인근의 지역대학 일부 학과를 혁신도시 내로 이전하여 대학·이전공공기관·특화산업간 협력체계를 강화하여 창업생태계를 조성하고 일자리를 창출하려는 사업임.

- 혁신융합캠퍼스 조성 지원 사업 현황 -

- (사업목적) 지역대학·이전공공기관을 중심으로 혁신도시 내 혁신융합캠퍼스를 구축하여 산학연 연계협력 및 지역산업 일자리 창출
- (사업 내용) 혁신도시 내에 ①지역대학의 학부 과정, ②공공기관 연계 전문대학원, ③산업체 계약학과 등을 혼합한 형태의 캠퍼스 구축
- (사업시행 주체) 혁신도시 소관 지방자치단체
- (사업비) '22~'26년 총 190억원(국비 95억, 지자체 95억)을 지원하여 6개 혁신융합캠퍼스 조성 추진('24년 국비 12억 6,500만원 지원)
  * 1개 대학에 4년간 31.6억원 지급 : (1년차) 캠퍼스 구축비 및 운영비 16.4억, (2~4년차) 교육프로그램 운영비 및 취업·창업비 등 15.2억 지원
- (사업방식) 지자체 보조(국비 50%, 지방비 50%)

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부는 2022년에 부산광역시, 전라남도 지역에 혁신융합캠퍼스를 선정하고 2023년에 대구광역시, 전북특별자치도 지역에 혁신융합캠퍼스를 선정하였으며, 이들 지역의 4개 대학에서 혁신융합캠퍼스 사업을 추진하고 있음.

【 혁신융합캠퍼스 선정 현황 】

부산 한국해양대('22.6월) 【 해양 신산업 혁신융합캠퍼스 】	전남 나주 동신대('22.9월) 【 에너지/IT분야 혁신융합캠퍼스 】
▪ 해사 인공지능·보안, 해양기술·선박·기계IT 융합 분야 (5개 학과, 정원 430명)	▪ 기계·전기전자·정보보안·컴퓨터·에너지 시스템 분야(5개 학과, 정원 270명)
대구 한의대('23.6월) 【 재활헬스케어분야 혁신융합캠퍼스 】	**전북 전주기전대('23.10월)** 【 농생명/바이오, ESS/이차전지 혁신융합캠퍼스 】
▪ 디지털재활의료 및 재활치료 분야 (2개 학과, 정원 166명)	▪ 2차전지소재과, 치유농업 등 농생명분야 (4개 학과, 정원 180명)

※ 자료 : 국토교통부

2024년도 혁신융합캠퍼스 조성 지원사업은 부산·전남·대구·전북·충북 5개 지역에 각각 2억 5,300만원을 지원하는 것으로, 총 12억 6,500만원이 편성되었으나, 충청북도 지역의 경우에는 사업이 추진되지 못함에 따라 예산액 2억 5,300만원 전액이 불용되었음.

충청북도에서 동 사업이 추진되지 못한 사유는 국고보조금에 상응하는 지방비를 확보하지 못하였기 때문인데, 이와 같은 사유로 동 사업이 신규사업으로 편성된 2022년 이후 예산이 계속 불용되고 있음.

【 혁신융합캠퍼스 조성 지원 결산 】

(단위: 백만원)

사업시행 주체 (기관명)	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)					
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액	이월액	불용액
	본예산	추경							
합 계	1,265	1,265	1,012	1,012	1,731	2,743	2,245	498	253
부산광역시	253	253	253	253	249	502	332	170	-
전라남도	253	253	253	253	161	414	366	48	-
대구광역시	253	253	253	253	503	756	628	152	-
전라북도	253	253	253	253	818	1,071	919	152	-
충청북도	253	253	-	-	-	-	-	-	-

※ 자료 : 국토교통부

【 최근 3년간 혁신융합캠퍼스 조성 지원 중 충청북도 집행현황 】

(단위 : 백만원)

연 도	부처			충청북도					
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액	이월액	불용액
	본예산	추경							
2022년	818.6	818.6	-	-	-	-	-	-	818.6
2023년	818	818	-	-	-	-	-	-	818
2024년	253	253	-	-	-	-	-	-	253

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부는 충청북도의 혁신융합캠퍼스 신청 수요를 반영하여 사업 예산을 계속 편성하였으나 지방비 미확보로 불용되었는바, 2025년 신규 사업 신청 수요(2024. 4. 1.)부터 지방자치단체의 지방비 확보 여부를 사업 신청서에 확약하도록 조치하여, 해당 예산이 불용되지 않도록 관리하였다고 설명함.

그러나, 국회는 2022회계연도 결산심사에서 동 사업에 대하여 ‘철저한 사업관리를 통하여 성과를 제고하도록 시정요구[400](주의)한 바가 있고, 국토교통위원회의 예비심사검토보고서[401]에서도 국토교통부가 사업계획서 검토 및 사업대상자 선정을 위한 심의절차에서 지방비 확보가능성을 예측할 수 있음을 지적하였음.

【 혁신융합캠퍼스 조성 지원 사업 절차 】

❶사업계획서 작성·제출	⇒	❷사업계획 검토 및 사업신청	⇒	❸사업대상 선정 (위원회 개최)	⇒	❹국고보조금 신청	⇒	❺국고보조금 교부
대학 → 광역지자체		광역지자체 → 국토교통부		국토교통부		대학 → 광역지자체 → 국토교통부		국토교통부 → 광역지자체 → 대학

※ 자료 : 국토교통부

2024년도 불용액 2억 5,300만원은 국토교통부가 2023년도 충청북도의 신규 캠퍼스 선정을 전제로 정부예산에 반영한 측면이 있으나, 지방자치단체의 예산 집행 여부에 대한 철저한 관리를 통해 예산 불용을 최소화하기 위한 노력이 미흡한 부분도 없지 않은바, 국토교통부는 사업의 예산이 불용되지 않도록 면밀한 사업 준비 및 관리를 할 필요가 있음.

400) 예산결산특별위원회, “2022회계연도 결산”, p.1435

401) 국토교통위원회 수석전문위원실, “2022회계연도 결산 및 예비비지출 승인의 건 검토보고”, p.666

6. 에너지 및 자원사업 특별회계

1) 친환경 물류지원(4034-301)

○ 친환경 물류지원 사업을 통하여 추진되는 물류에너지 목표관리제의 이행계획 평가보고서는 매년 동일한 문제를 반복적으로 지적하고 관련 개선방안을 제시하고 있으나, 국토교통부 및 수탁기관은 이를 추진하지 않고 있는 문제가 있으므로, 관련 개선방안을 적극 추진하여 물류에너지 목표관리제의 성과를 제고할 필요가 있음.

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 2024년도 예산액은 12억 3,900만원으로, 이 중 12억 700만원(97.4%)을 집행하고 3,200만원은 불용하였음.

【 2024년도 친환경 물류지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
친환경 물류지원	1,239	1,239	-	-	1,239	1,207	-	32	1,043
- 녹색물류전환사업	909	909	-	-	909	909	-	-	762
- 물류에너지목표관리	330	330	-	-	330	298	-	32	281

※ 자료: 국토교통부

나) 물류에너지 목표관리제 성과 제고를 위한 노력 필요

국토교통부는 친환경 물류지원 사업으로 물류에너지 목표관리제 운영사업을 수행하고 있는데, 물류에너지 목표관리제란 물류기업과 화주기업이 자발적으로 참여하여 에너지 사용량과 온실가스 배출량을 관리 및 감축할 수 있도록 지원하는 제도로서, 물류기업이 자발적으로 온실가스 배출량 감축 목표를 설정하고 이를 달성할 것을 약속하는 자발적 협약을 체결하고, 그 기업들을 대상으로 온실가스 감축량 등을 모니터링하여 이행계획을 평가하고 있음.

최근 4년간의 이행계획 평가보고서를 살펴보면 온실가스 및 에너지 관리를 하고 있지 않거나 운영이 미흡하여 B등급으로 평가되는 물류기업이 가장 큰 비중을 차지하고 있고, 2024년에는 참여기업 수가 크게 감소(전년대비 △41.1%)하는 등 물류에너지 목표관리제의 성과가 미흡한 측면이 있는 것으로 보임.

【 최근 4년간 물류에너지 목표관리제 등급평가 결과 】

구분	2021	2022	2023	2024
S등급	36(10.9%)	30(8.2%)	30(8.2%)	25(11.6%)
A등급	37(11.2%)	55(15.1%)	55(15.1%)	49(22.8%)
B등급	162(49.1%)	152(41.6%)	152(41.6%)	79(36.7%)
평가 제외*	95(28.8%)	128(35.1%)	128(35.1%)	62(28.8%)
계	330	365	365	215

*흡수·합병 및 관련 자료 미제출 등
국토교통부 제출자료 재구성

또한 이행계획 평가보고서에 따르면, 다음과 같이 매년 S등급 물류기업의 경우 감축 목표 설정 및 감축사업 추진에서 높은 수준으로 대응하나, 증가하는 관리 비용으로 인해 지속적인 관리와 추가적인 녹색물류 추진이 한계에 봉착하였으므로 전기차·수소차로의 전환과 추가적인 감축자원의 발굴이 필요한 것으로 평가하고,

A등급 물류기업의 경우 참여 실적이 있으나 온실가스 감축을 위한 목표 수립 및 이행 전반의 체계적인 운영이 미흡한 실정으로 온실가스 배출량 산정 및 목표설정에 대한 체계적인 녹색물류 실천 가이드라인 등의 실무중심 교육 제공이 필요하며,

B등급 물류기업의 경우 직접적인 에너지 사용량 및 온실가스 산정 지원 및 전환사업 효과 교육을 통한 보급 활동이 필요하다는 의견을 반복적으로 제기하고 있음.

【최근 4년 물류에너지 목표관리 참여기업 이행계획 평가 최종보고서 결과 분석 시사점】

2021년	2022년
4.1.3. 결론 ○ S등급 기업은 MRV 관리체계, 녹색물류 추진체계 구축, 정부 목표관리제 이행에 따라 온실가스의 산정, 감축 목표 설정 및 감축사업 추진에서 높은 수준으로 대응 - 하지만 지속적인 감축사업 추진으로 인해 신규 감축사업 발굴 및 추진에 어려움을 겪고 있음 - 증가하는 관리 비용으로 인해 지속적인 관리와 추가적인 녹색물류 추진에 한계점에 봉착하여 이용 가능 자원의 발굴이 필요 ○ A등급 기업은 이동연소 부문 에너지에 대한 관리와 녹색물류전환사업 참여 실적이 있으나, 온실가스 배출량 산정, 원단위, 목표설정 방법론에 대한 이해가 부족 - 온실가스 감축을 위한 목표 수립 및 이행 전반의 체계적인 운영이 미흡한 실정 - 온실가스 배출량 산정 및 목표설정에 대한 체계적인 녹색물류 실천 가이드라인 등의 실무중심 교육 제공이 필요 ○ B등급 업체는 전반적으로 물류에너지 관리 운영이 미흡한 편 - B등급 업체의 대부분이 중소규모 물류기업으로, 인력 부재로 인한 담당자 업무 편중, 위·수탁 중심 운영과 개인 화물차주 참여 부족으로 인한 자료 취합 어려움 등을 호소하며, 직접적인 에너지 사용량 및 온실가스 산정 지원 및 전환사업 효과 교육을 통한 보급 활동이 필요 ○ 효과적인 녹색물류 추진을 위해 S등급/A등급 기업의 차량과 시설의 에너지 관리 방법, 녹색물류 활동의 효과 등에 대하여 우수 사례를 선정하고, B등급 기업들에게 제공을 통하여 실제 녹색물류 활동에 참여할 수 있는 방안이 검토되어야 함 - 또한 녹색물류 분과 위원회 운영을 통해서 B등급 기업과 우수사례 기업 담당자들이 만나 노하우 및 우수 기술 공유, 정보 공유 등을 할 수 있도록 하여 녹색물류 활동 활성화 유도가 필요	1.3. 결과 분석 시사점 ○ S등급 기업은 MRV 관리체계, 녹색물류 추진체계 구축, 정부 목표관리제 이행에 따라 온실가스의 산정, 감축 목표 설정 및 감축사업 추진에서 높은 수준으로 대응 - 하지만 지속적인 감축사업 추진으로 인해 신규 감축사업 발굴 및 추진에 어려움을 겪고 있음 - 증가하는 관리 비용으로 인해 지속적인 관리와 추가적인 녹색물류 추진에 한계점에 봉착하여 전기차·수소차로의 전환과 추가적인 감축자원의 발굴이 필요 ○ A등급 기업은 이동연소 부문 에너지에 대한 관리와 녹색물류전환사업 참여 실적이 있으나, 온실가스 배출량 산정, 원단위, 목표설정 방법론에 대한 이해가 부족 - 온실가스 감축을 위한 목표 수립 및 이행 전반의 체계적인 운영이 미흡한 실정 - 온실가스 배출량 산정 및 목표설정에 대한 체계적인 녹색물류 실천 가이드라인 등의 실무중심 교육 제공이 필요 ○ B등급 업체는 온실가스 및 에너지 관리를 하고 있지 않거나 운영이 미흡 - B등급 업체의 대부분이 중소규모 물류기업으로, 인력 부재로 인한 담당자 업무 편중, 위·수탁 중심 운영과 개인 화물차주 참여 부족으로 인한 자료 취합 어려움 등을 호소 - 직접적인 에너지 사용량 및 온실가스 산정 지원 및 전환사업 효과 교육을 통한 보급 활동이 필요 ○ 2019년~2021년까지 최근 3년간 물류에너지 목표관리제에 참여한 105개의 기업은 모두 중소규모의 물류기업이므로, 에너지와 온실가스 관리 의지가 매우 낮음 - 결과적으로 조사에 불응하거나 협약 철회를 요청하는 비율이 증가하는 추세 · 2019년 제외업체 수: 78개(26%) ▶ 2021년 제외업체 수: 128개(35%) ○ 효과적인 녹색물류 추진을 위해 S등급/A등급 기업의 차량과 시설의 에너지 관리 방법, 녹색물류 활동의 효과 등에 대하여 우수 사례(Best Practice)를 선정하고, 낮은 기업에게 제공하여 녹색물류 활동에 참여할 수 있는 방안이 검토되어야 함

2023년	2024년
1.3. 결과 분석 시사점 ○ S등급 기업은 MRV 관리체계, 녹색물류 추진체계 구축, 정부 목표관리제 이행에 따라 온실가스의 산정, 감축 목표 설정 및 감축사업 추진에서 높은 수준으로 대응 - 하지만 지속적인 감축사업 추진으로 인해 신규 감축사업 발굴 및 추진에 어려움을 겪고 있음 - 증가하는 관리 비용으로 인해 지속적인 관리와 추가적인 녹색물류 추진에 한계점에 봉착하여 전기차·수소차로의 전환과 추가적인 감축자원의 발굴이 필요 ○ A등급 기업은 이동연소 부문 에너지에 대한 관리와 녹색물류전환사업 참여 실적이 있으나, 온실가스 배출량 산정, 원단위, 목표설정 방법론에 대한 이해가 부족 - 온실가스 감축을 위한 목표 수립 및 이행 전반의 체계적인 운영이 미흡한 실정 - 온실가스 배출량 산정 및 목표설정에 대한 체계적인 녹색물류 실천 가이드라인 등의 실무중심 교육 제공이 필요 ○ B등급 업체는 온실가스 및 에너지 관리를 하고 있지 않거나 운영이 미흡 - B등급 업체의 대부분이 중소규모 물류기업으로, 인력 부재로 인한 담당자 업무 편중, 위·수탁 중심 운영과 개인 화물차주 참여 부족으로 인한 자료 취합 어려움 등을 호소 - 직접적인 에너지 사용량 및 온실가스 산정 지원 및 전환사업 효과 교육을 통한 보급 활동이 필요 ○ 2020년~2022년까지 최근 3년간 물류에너지 목표관리제에 참여한 105개의 기업은 모두 중·소규모의 물류기업이므로 에너지와 온실가스 관리 의지가 매우 낮음 - 결과적으로 조사에 불응하거나 협약 철회를 요청하는 비율이 증가하는 추세 · 2020년 제외업체 수: 78개(26%) ▶ 2022년 제외업체 수: 150개(38%) ○ 효과적인 녹색물류 추진을 위해 S등급/A등급 기업의 차량과 시설의 에너지 관리 방법, 녹색물류 활동의 효과 등에 대하여 우수 사례(Best Practice)를 선정하고, 낮은 기업에게 제공하여 녹색물류 활동에 참여할 수 있는 방안이 검토되어야 함 - 126 -	1.3. 결과 분석 시사점 ○ S등급 기업은 MRV 관리체계, 녹색물류 추진체계 구축, 정부 목표관리제 이행에 따라 온실가스의 산정, 감축 목표 설정 및 감축사업 추진에서 높은 수준으로 대응 - 하지만 지속적인 감축사업 추진으로 인해 신규 감축사업 발굴 및 추진에 어려움을 겪고 있음 - 증가하는 관리 비용으로 인해 지속적인 관리와 추가적인 녹색물류 추진에 한계점에 봉착하여 전기차·수소차로의 전환과 추가적인 감축자원의 발굴이 필요 ○ A등급 기업은 이동연소 부문 에너지에 대한 관리와 녹색물류전환사업 참여 실적이 있으나, 온실가스 배출량 산정, 원단위, 목표설정 방법론에 대한 이해가 부족 - 온실가스 감축을 위한 목표 수립 및 이행 전반의 체계적인 운영이 미흡한 실정 - 온실가스 배출량 산정 및 목표설정에 대한 체계적인 녹색물류 실천 가이드라인 등의 실무중심 교육 제공이 필요 ○ B등급 업체는 온실가스 및 에너지 관리를 하고 있지 않거나 운영이 미흡 - B등급 업체의 대부분이 중소규모 물류기업으로, 인력 부재로 인한 담당자 업무 편중, 위·수탁 중심 운영과 개인 화물차주 참여 부족으로 인한 자료 취합 어려움 등을 호소 - 직접적인 에너지 사용량 및 온실가스 산정 지원 및 전환사업 효과 교육을 통한 보급 활동이 필요 ○ 2021년~2023년까지 최근 3년간 물류에너지 목표관리제에 참여한 122개의 기업은 모두 중·소규모의 물류기업이므로 에너지와 온실가스 관리 의지가 매우 낮음 - 결과적으로 조사에 불응하거나 협약 철회를 요청하는 비율이 증가하는 추세 · 2022년 제외업체 수: 150개(38%) ▶ 2023년 제외업체 수: 227개(51%) ○ 효과적인 녹색물류 추진을 위해 S등급/A등급 기업의 차량과 시설의 에너지 관리 방법, 녹색물류 활동의 효과 등에 대하여 우수 사례(Best Practice)를 선정하고, 낮은 기업에게 제공하여 녹색물류 활동에 참여할 수 있는 방안이 검토되어야 함 - 127 -

※ 자료 : 국토교통부

그러나 국토교통부 및 해당 사업을 위탁받아 수행하는 한국교통안전공단('11～'23)·화물복지재단('24)은 이행계획 평가보고서에서 반복적으로 제기되는 의견에도 불구하고 추가적 감축자원의 발굴, 우수사례 공유 및 교육 등 물류에너지 목표관리제의 성과 달성을 위한 노력이 미흡한 것으로 판단됨.

따라서 국토교통부 및 화물복지재단은 이행계획 평가보고서에 따른 제언을 고려하여, 맞춤형 컨설팅 지원 체계 구축 및 교육 프로그램 신설 등 물류에너지 목표관리제 성과제고를 위해 등급별 물류기업에 대한 지원체계를 마련할 수 있도록 개선방안을 적극적으로 추진할 필요가 있을 것으로 보임.

아울러, 물류기업들 스스로가 온실가스를 감축할 유인이 크지 않다는 물류에너지 목표관리제의 본질적인 한계를 고려할 때 온실가스 감축에 따라 실질적인 혜택을 줄 수 있는 유인체계를 마련하는 방안도 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

2) 그린리모델링 활성화(6133-301)

○이 사업의 성과지표 중 민간건축물 그린리모델링 이자지원 예산집행률은 정책목표를 어느 정도 달성했는지 등의 사업효과를 나타내기 어려운 측면이 있으므로, 국토교통부는 기존의 성과지표를 개선하는 것을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

그린리모델링 활성화(6133-301) 사업은 「녹색건축물 조성지원법」에 근거하여, 국가 온실가스 감축목표[402] 달성을 위해 에너지 소비가 많은 노후 건축물을 녹색건축물로 전환하는 것을 지원[403]하는 사업으로, 민간건축물 이자지원 사업 등의 내역사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2024년도 당초 예산액은 67억 7,200만원으로, 이 중 64억 2,600만원을 집행(94.9%)하고 3억 4,600만원은 불용하였음.

---

402) 2030년까지 2018년 배출량 대비 40% 감축(건물 분야 32.8% 감축, 17.1백만톤)

403) **「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.
2. "녹색건축물 조성"이란 녹색건축물을 건축하거나 녹색건축물의 성능을 유지하기 위한 건축활동 또는 기존 건축물을 녹색건축물로 전환하기 위한 활동을 말한다. (이하 생략)

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.

【 2024년도 그린리모델링 활성화 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
그린리모델링 활성화	**6,772**	**6,772**	**-**	**-**	**6,772**	**6,426**	**-**	**346**	**5,703**
· 기존공공건축물 에너지성능개선	268	268	-	-	268	261	-	7	403
· 민간건축물 이자지원 사업	6,360	6,360	-	-	6,360	6,021	-	339	5,300
· 그린리모델링 제도운영 지원	144	144	-	-	144	144	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 성과지표 개선 필요

그린리모델링 활성화 사업에 대한 성과는 '민간건축물 그린리모델링 이자지원 예산집행률'과 '에너지 다소비 공공건축물 에너지성능개선 권고 건수'로 측정 및 평가되고 있음.

【 그린리모델링 활성화 성과지표 및 성과 달성도 】

성과지표	구분	2022	2023	2024	2024 목표치 산출근거	측정산식	자료수집방법
민간건축물 그린리모델링 이자지원 예산집행률	목표	-	85	90	최근 3개년 (2021~2023) 예산집행 추세 반영	예산 집행률 (%)	디지털예산회계 시스템(dBrain)
	실적	-	84	94.7			
	달성도	-	98.8	105.2			
에너지 다소비 공공건축물 에너지성능개선 권고 건수	목표	30	30	30	추세치 설정의 합리성: 최근 3개년 (2020~2022) 민간건축물 그린리모델링 지원 추세 반영	그린리모델링 이자지원사업을 통해 에너지 성능이 개선된 건축물의 수 (지원건수×70%), 그린리모델링 인턴십 참여 인원수	민간건축물 이자지원사업 사업승인 건수, 그린리모델링 인턴십에 참여한 청년 인턴 참여 인원수
	실적	36	47	-			
	달성도	100	100	-			
민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업승인 건수	목표	15,000	13,000	신규 중단			
	실적	7,217	8,381	-			
	달성도	48.1	64.5	-			
그린리모델링 인턴십 참여 인원수	목표	15	25	중단			
	실적	15	25	-			
	달성도	100	100	-			

※ 자료: 국토교통부(음영표시는 2024년부터 신규 지원이 중단되거나 내역사업이 폐지되어 성과지표에서 삭제된 사업임)

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[404]을 충족할 경우, 그린리모델링 공사 관련 대출이자(최대 4%, 차상위계층 5%)를 최장 5년간 지원해주는 사업임. 2024년부터 신규 대출에 대한 이자 지원은 중단되었고, 2023년까지 진행된 기존 대출에 대한 이자만 지원하고 있음.

【 민간건축물 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

404) 에너지 성능개선 비율 20%, 창호 에너지소비 효율등급 3등급 이상 만족 시

신규 대출분에 대한 이자 지원이 중단됨에 따라 기존의 성과지표 중 ‘민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업승인 건수’가 삭제되었고, 현재는 ‘민간건축물 그린리모델링 이자지원 예산집행률’이 성과지표 중 하나로 남아있는 상황임.

통상적으로 성과지표는 재정을 투입하여 진행한 사업이 정책목표를 어느 정도 달성했는지, 즉 결과나 성과 중심이어야 하는데 예산집행률은 사업의 진행 상황을 파악하거나, 재정 운용의 효율성을 분석할 때 의미를 가질 수 있는 자료로 보임. 따라서, 동 사업의 성과지표를 사업효과를 나타낼 수 있는 지표로 변경하는 방안 등에 대해 검토할 필요가 있을 것으로 판단됨.

참고로, 기후대응기금에 편성된 ‘공공건축물 그린리모델링(6132-300) 세부사업’[405]의 경우, 그린리모델링 추진 동수를 성과지표로 마련하여 사업을 진행하고 있음(아래 표 참고). 국토교통부는 동 사업의 기대효과를 그린리모델링 공사 전·후 에너지 성능 평균 38.6% 절감(1차에너지 기준) 및 126,859톤의 온실가스 감축 등 구체적으로 예상하고 있음.

【 공공건축물 그린리모델링 성과지표 및 성과 달성도 】

성과지표	구분	2022	2023	2024	2024 목표치 산출근거	측정산식	자료수집방법
공공건축물 그린리모델링 추진(동수)	목표	570	550	400	공공건축물 그린리모델링 지원 추세 반영	그린리모델링 추진 개소수	공공건축물 그린리모델링 선정 건수
	실적	575	617	562			
	달성도	100.8	112.2	140.5			

※ 자료: 국토교통부

405) **공공건축물 그린리모델링(6132-300) 사업**은 에너지 성능이 저하된 기존건축물 중 에너지 다소비·다물량 노후 **‘공공건축물’의 그린리모델링 공사비를 매칭 지원**하여 탄소중립 공간을 조성하는 사업임(※자료: 국토교통부).

국토교통부는 현재의 성과지표에 미흡한 부분이 있다는 지적에 대해 동의하는 입장임. 다만, 민간건축물 이자지원 내역사업이 사실상 폐지됨에 따라 그린리모델링 공사비를 직접 지원하는 등의 신규사업을 마련하고 있으므로, 이를 종합적으로 검토할 필요가 있다고 설명하고 있음.

신규 세부사업에 대해서는 향후 사업효과를 나타낼 수 있는 성과지표를 따로 마련할 필요가 있고, 현재 진행중인 민간건축물 이자지원 내역사업은 2028년까지 기존 대출분을 지원하는 만큼, 이에 대해서도 사업의 성과를 측정할 수 있도록 기존의 성과지표를 개선하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

7. 주택도시기금

가. 총괄검토

1) 주택도시기금

○ 국토교통부는 국회의 결산 의결 직후 시정요구에 부합하지 아니하게 주택도시기금운용계획을 변경하였는바, 이는 국회 결산 심사의 형해화를 초래하여 부적절하므로, 향후 국회의 결산 심사 결과를 준수할 필요가 있음.

가) 개요

주택도시기금은 주거복지 증진과 도시재생 활성화를 지원함으로써 국민의 삶의 질 향상에 이바지하기 위한 자금을 확보·공급하기 위하여 설치된 기금임.

주택도시기금의 2024년도 지출계획액은 105조 4,002억 8,000만원으로, 전년도 이월액 23억 5,300만원을 합한 지출계획현액 105조 4,026억 3,300만원 중 120조 1,504억 8,100만원이 지출되고 5억 5,400만원이 다음연도로 이월되었으며 6조 863억 8,700만원이 불용되었음.

【 2024년도 주택도시기금 지출 결산 】

(단위 : 백만원)

지출계획액		전년도 이월액(B)	지출계획 현액(A+B)	지출액	다음연도 이월액	불용액
당초	수정(A)					
105,400,280	105,400,280	2,353	105,402,633	120,150,481	554	6,086,387

※ 자료: 국토교통부

나) 국회 결산 심사결과의 형해화 부적절

「국가재정법」 제68조제1항[406]에 따라 정부는 기금운용계획안을 국회에 제출하고, 「국회법」 제84조의2제1항[407]에 따라 국회는 정부가 제출한 기금운용계획안을 심의·확정함.

그리고, 「국가재정법」 제70조[408]에 따라 기금관리주체는 지출계획의 주요항목 지출금액의 범위 안에서 ① 예측할 수 없는 소요가 발생하는 경우, ② 긴급한 소요가 발생한 경우, ③ 기존사업을 보완하는 경우에 세부항목 지출금액을 변경할 수 있음.

---

406) **「국가재정법」**

제68조(기금운용계획안의 국회제출 등) ①정부는 제67조제3항의 규정에 따른 주요항목 단위로 마련된 기금운용계획안을 회계연도 개시 120일 전까지 국회에 제출하여야 한다. 이 경우 중앙관서의 장이 관리하는 기금의 기금운용계획안에 계상된 국채발행 및 차입금의 한도액은 제20조의 규정에 따른 예산총칙에 규정하여야 한다.

407) **「국회법」**

제84조의2(기금운용계획안의 회부 등) ① 국회는 「국가재정법」 제68조제1항에 따라 제출된 기금운용계획안을 회계연도 개시 30일 전까지 심의·확정한다.

408) **「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.

「국가재정법 시행령」

제29조(기금운용계획의 변경) ①기금관리주체는 법 제70조제1항에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 세부항목의 지출금액을 변경할 수 있다. 다만, 제3호의 경우에 있어서는 국회의 기금운용계획안 심사과정에서 삭감된 부분에 사용할 목적으로는 변경할 수 없다.

1. 예측할 수 없는 소요가 발생한 경우
2. 긴급한 소요가 발생한 경우
3. 기존사업을 보완하는 경우

그런데, 국토교통위원회의 2023회계연도 결산 예비심사에서 주택도시기금을 운용·관리[409]하는 국토교통부가 ① 집행률 제고를 위해 기금운용계획을 변경하는 것은 예측할 수 없는 소요, 긴급한 소요, 기존사업을 보완하는 경우에 해당하지 않아 적절한 기금운용계획 변경으로 보기 어렵고, ② 회계연도 종료 3일 전인 2023년 12월 28일에 3조 7,448억원 규모(57.6%)의 계획을 변경하는 것은 과도한 측면이 있다는 지적이 제기되었음.

아울러, 국토교통위원회는 국토교통부가 ① 기금운용계획 변경이 관례화되지 않고 그 규모가 과도하지 않도록 개선할 것과 ② 연말에 집행률 제고를 위해 대규모 기금운용계획 변경을 하지 않도록 주의할 것을 시정요구[410](주의)하였고,

예산결산특별위원회와 국회 본회의는 국토교통위원회의 예비심사 결과를 각각 원안 의결[411]하였음.

그런데, 국토교통부는 국회가 이러한 내용으로 결산 시정요구사항을 의결(2024. 12. 2.)한 지 16일이 지난 2024년 12월 18일에 2024년도 주택도시기금운용계획을 변경하는 등 주택도시기금운용계획의 연말(12월) 변경은 2회로 나타났음.

---

409) **「주택도시기금법」**
제10조(기금의 운용·관리 등) ① 기금은 국토교통부장관이 운용·관리한다.

410) 국토교통위원회, “2023회계연도 결산 예비심사보고서”, 2024. 9. p.109

411) 예산결산특별위원회 의결일: 2024. 11. 29. / 본회의 의결일: 2024. 12. 2.

이에 대하여 국토교통부는 국공채 이자 상환액 증가 및 출연대상 대출금 평균잔액 상승 등 예산 편성 시 예측할 수 없었던 증액 필요사유가 발생하여 불가피하게 주택도시기금운용계획을 변경하였다고 설명함.

아울러, 2024년의 경우 주택도시기금 변경의 횟수[412] 및 변경되는 세부사업의 수를 감소하는 등의 노력을 하였다고 설명함.

【 2024년도 주택도시기금 운용계획변경 현황 】

(단위: 백만원)

차수	변경사유		변경 증액	변경 감액	비고
1차 (2.29)	증액, 감액 사업은 부존재하며, 대출한도 확대 및 금리인하 등 제도변경				
2차 (7.10)	전세임대 경상보조	수요조사 결과 반영 (목간조정) 자치단체경상보조 → 민간경상보조	16,795	16,795	기재부 협의
	국민임대 출자	수요조사 결과 반영 (목간조정) 일반출자금 → 자치단체자본보조	51,477	51,477	기재부 협의
3차 (7.30)	위탁 수수료	대출수요 증가에 따른 부대비용 증가 (목간조정) 민간위탁사업비 → 공공요금및제세	5,035	5,035	기재부 협의
	기타민간 예수금 이자상환	청년주택드림통장 출시에 따른 전환 가입으로 기존 청약 해지증가	303,763	-	기재부 협의
4차 (11.13)	위탁 수수료	대출수요 증가에 따른 부대비용 증가 (목간조정) 민간위탁사업비 → 공공요금및제세, 일반수용비	5,803	5,803	기재부 협의
	기타민간 예수금 이자상환	청년주택드림통장 전환가입 확대로 기존 청약 해지 증가	288,800	-	기재부 협의
5차 (11.28)	공공자금 관리기금 총괄 예탁	금리 상승에 따른 국고채 발행수입 실적 저조 등으로 공자기금 자금 부족분 추가 예탁	2,070,000	-	기재부 협의

412) 주택도시기금운용계획 변경 횟수: (2022년) 12회 → (2023년) 11회 → (2024년) 7회

차수	변경사유		변경 증액	변경 감액	비고
6차 (12.18)	주택금융 신용보증 기금 출연	출연대상 대출금 규모 상승에 따른 출연금 증가	11,000		기재부 협의
	이차보전 지원	구입자금융자 지원방식 변경 (직접→이차보전)	30,000		기재부 협의
	국공채 이자상환	'23년 12월 상환일이 공휴일임에 따라 '24년 1월초로 상환이 이연되어 '24년 예산 증액 필요	117,455		기재부 협의
	다가구매입 임대융자	매입임대 공급 확대(1.3만호 추가)	1,025,000		기재부 협의
	전세임대 융자	전세임대 공급 확대(4천호 추가)	509,600		기재부 협의
	구입전세 자금	구입자금융자 지원방식 변경 (직접→이차보전)		1,693,055	기재부 협의
	국공채 원금상환	'23년 12월 상환일이 공휴일임에 따라 '24년 1월초로 상환이 이연되어 '24년 예산 증액 필요	1,306,969		자체변경
	기타여유 자금운용 (반환금)	중소기업 국민주택채권 착오매입 환급 시작	5,905		자체변경
7차 (12.30)	기타민간 예수금 이자상환	청년주택드림통장 전환가입 확대로 기존 청약 해지 증가	18,530		기재부 협의
	기타여유 자금운용 (반환금)	중소기업 국민주택채권 착오 매입 관련 환급 신청 추가 확대	12,234		자체변경

주) 주택도시기금운용계획 변경일은 국토교통부의 변경협의 요청에 대하여 기획재정부가 회신한 날짜임.

※ 자료: 국토교통부

그러나, 2024년 주택도시기금운용계획 변경 세부내역을 살펴보면, 국토교통부의 설명은 다소 부족한 측면이 있어 보임.

첫째, 제6차 주택도시기금운용계획 변경(2024. 12. 18.) 세부내역 중 국공채 원금 상환 및 이자 상환은 각각 1조 3,069억 6,900만원, 1,174억 5,500만원이 변경 증액되었음.

국토교통부는 2023년 12월 상환일이 공휴일임에 따라 2024년 1월 초로 상환이 이연되어 2024년 기금계획액의 증액이 필요했다고 설명함.

그러나, 이는 국토교통부가 충분히 예측할 수 있는 사안으로 「국가재정법」제70조에 따른 예측할 수 없는 소요, 긴급한 소요, 기존사업을 보완하는 경우에 해당한다고 보기 어려우며, 특히 이를 위해 연말에 주택도시기금운용계획을 변경한다는 것은 이해되기 어렵다고 생각됨.

둘째, 제6차 주택도시기금운용계획 변경(2024. 12. 18.) 세부내역 중 다가구매입임대(융자) 및 전세임대주택지원(융자)는 각각 1조 250억원, 5,096억원이 변경 증액되었음.

이는 2024년 8월 정부가 발표한 “국민 주거안정을 위한 주택공급 확대 방안”의 세부대책으로 임대주택 공급물량을 확대[413]하기 위한 것임.

413) 다가구매입임대(융자): 1만 3천호 증가 / 전세임대(융자): 4천호 증가

정부의 부동산시장 안정화 대책으로 주택도시기금운용계획을 변경하는 것은 「국가재정법」제70조에 따른 예측할 수 없는 소요, 긴급한 소요, 기존사업을 보완하는 경우에 해당되는 측면이 있음.

그러나, “국민 주거안정을 위한 주택공급 확대 방안”의 발표 시기가 8월임을 고려할 때, 연말에 주택도시기금운용계획을 변경하는 것은 국토교통부의 면밀하고 신속한 지출계획 수립이 부족했기 때문으로 생각됨.

셋째, 제6차 주택도시기금운용계획 변경(2024. 12. 18.) 세부내역 중 주택구입·전세자금(융자)는 1조 6,930억 5,500만원이 변경 감액되고 이차보전 지원은 300억원이 변경 증액되었음.

주택구입·전세자금(융자) 및 이차보전 지원 사업은 무주택 서민층에 대한 주택구입자금의 원활한 지원 및 저소득 서민에 대한 전·월세 자금을 지원하는 것으로,

주택구입·전세자금 융자는 직접 융자 방식으로 사업을 수행하고, 이차보전(移差補塡, Interest Subsidy) 방식은 수혜대상이 정부대신 금융기관으로부터 대출을 받고 정부는 시중금리와 정책금리 차이를 보전하는 것임.

국토교통위원회는 2023회계연도 결산 예비심사에서 이차보전 지원 사업은 원금이 회수되지 않는 사업 방식임에도 불구하고 지출액이 매년 급격하게 증가[414]하고 있으므로, 국토교통부에 ‘직접 융자 방식과의 비교를 통해 이차

414) 이차보전 사업 지출액(※자료: 국토교통부)
- 2020년 2,615억원, 2021년 3,565억원, 2022년 4,982억원, 2023년 9,268억원

보전 사업의 적정 규모에 대해 검토할 것’을 시정요구[415](제도개선)하였고,

예산결산특별위원회와 국회 본회의는 국토교통위원회의 예비심사 결과를 원안 의결[416]하였음.

국토교통부는 이차보전 사업과 직접 융자 방식을 비교하여 자금의 적정 규모에 대한 검토를 진행하였고, 당시 여유자금의 급감[417]에 따라 주택도시기금의 직접 재원 투입은 곤란한 상황이었기 때문에 신생아 특례대출 등 무주택 서민의 주거복지를 위한 자금의 안정적인 지원을 위해 이차보전 방식으로 공급하기로 결정하였으며, 이차보전 지원 사업의 적정 규모에 대해서는 지속적으로 검토할 예정이라고 설명함.

그러나, ① 이 사업에 대한 국회의 결산 의결 취지는 이차보전 지원의 규모를 확대하는 것이 아닌 점, ② 이 사업에 대한 국토교통위원회의 결산 예비심사결과에 대하여 국토교통부가 수용한 점 등을 고려할 때, 국회의 결산 의결(2024. 12. 2.) 직후(2024. 12. 18.) 2024년도 주택도시기금운용계획 변경액 중 가장 큰 1조 6,930억 5,500만원을 변경 감액하여 이차보전 지원 사업의 재원으로 사용한 것은 국회의 결산 심사 시정요구에 부합하지 않는 측면이 있다고 생각됨.

---

415) 국토교통위원회, “2023회계연도 결산 예비심사보고서”, 2024. 9. p.112

416) 예산결산특별위원회 의결일: 2024. 11. 29. / 본회의 의결일: 2024. 12. 2.

417) 주택도시기금 여유자금: (’20) 41.3조원 → (‘21) 49조원 → (’22) 28.7조원 → (‘23) 18조원 → (’24) 10.1조원 (※ 자료: 국토교통부)

이와 같은 국토교통부의 행태는 기금에 대한 국회의 심의·의결권을 심각하게 침해하고 국회의 결산 심사를 형해화할 수 있으므로, 국토교통부는 향후 국회의 결산 심사 결과를 준수할 필요가 있음.

나. 주택계정

1) 공공주택 공급계획 총괄

○ 주택건설이 수반되는 공공주택 유형의 경우 사업승인 건수나 매입약정 건수 외에도 착공·준공 등 건설단계별로 목표와 실적을 관리하는 방안을 검토할 필요가 있으며, 이를 통해 공급실적이 과장될 여지를 줄이고 국민이 체감할 수 있도록 공공주택 공급과 관련한 성과관리 제도를 개선할 필요가 있음.

○ 공공주택 공급·관리계획이 법정계획임에도 불구하고 주택공급 대책에 부속된 형태로 개괄적으로만 수립·공개되고 있어 지역별·유형별 실행계획이 마련되지 않는 등 체계성이 미흡한 측면이 있으므로, 동 계획의 독립성과 실효성을 확보할 수 있는 제도개선 방안을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

「공공주택 특별법」 제3조는 국토교통부장관이 주거종합계획(10년 주기 및 연도별 계획) 수립 시 공공주택의 공급에 관한 사항을 포함[418]하도록 하며, 이와 별도로 5년마다 공공주택 공급·관리계획을 수립[419]하도록 하고 있음.

---

418) **「공공주택 특별법」**
제3조(공공주택 공급·관리계획) ① 국토교통부장관과 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)는 「주거기본법」 제5조에 따른 주거종합계획 및 같은 법 제6조에 따른 시·도 주거종합계획을 수립하는 때에는 **공공주택의 공급에 관한 사항을 포함**하여야 한다.

419) **「공공주택 특별법」**
제3조(공공주택 공급·관리계획) ② 국토교통부장관은 공공주택의 원활한 건설, 매입, 관리 등을 위하여 「주거기본법」 제5조에 따른 10년 단위 주거종합계획과 연계하여 **5년마다 공공주택 공급·관리계획을 수립**하여야 한다. 이 경우 공공주택 공급·관리계획에는 다음 각 호의 사항을 포함하여야 한다.
1. 공공주택의 지역별, 수요 계층별 공급에 관한 사항
2. 공공주택 재고의 운영 및 관리에 관한 사항(「장기공공임대주택 입주자 삶의 질 향상 지원법」 제2조제1호에 따른 장기공공임대주택의 노후화에 따른 시설개선에 관한 사항을 포함한다)
3. 공공주택의 공급·관리 등에 필요한 비용과 그 재원의 확보에 관한 사항
4. 그 밖에 공공주택의 공급·관리를 위하여 필요하다고 국토교통부장관이 인정하는 사항

국토교통부는 공공주택의 신규 공급계획[420]과 관련하여 아래의 총 6개 세부사업을 통해 공공주택사업자에 대한 융자금 및 출자금을 집행하고 있음.

【 2024년도 공공주택 공급계획 관련 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년							2025년
	계획액		전년도 이월액	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정						
분양주택(융자) (1134-401)	2,015,332	2,015,332	-	2,015,332	1,589,519	-	425,813	1,471,639
다가구매입임대(융자) (1336-401)	3,612,000	4,637,000	-	4,637,000	4,371,172	-	265,828	3,044,394
전세임대(융자) (1337-401)	4,546,931	5,056,531	-	5,056,531	4,878,890	-	177,641	5,114,122
통합공공임대(융자) (1338-506)	1,401,288	1,401,288	-	1,401,288	1,049,331	-	351,957	1,481,708
다가구매입임대 출자 (1440-402)	2,434,322	2,434,322	-	2,434,322	2,293,217	-	141,105	273,070
통합공공임대출자 (1440-411)	1,216,141	1,216,141	-	1,216,141	1,035,886	-	180,255	1,642,403

※ 자료: 국토교통부

공공주택은 공공분양주택과 공공임대주택으로 나뉘고, 공공임대주택은 건설임대주택, 매입임대주택(신축, 기축), 전세임대주택으로 세분되는데, 이 가운데 민간의 기존주택을 활용하는 것이 아니라 주택을 새롭게 지어 공공주택을 공급하는 방식은 공공분양주택, 건설임대주택, 신축매입임대주택에 한정됨.

420) 국토교통부는 분양주택(융자)(1134-401), 다가구매입임대(융자)(1336-401), 전세임대(융자)(1337-401), 통합공공임대(융자)(1338-406), 다가구매입임대 출자(1440-402), 통합공공임대출자(1440-411) 사업을 통해 공공주택을 공급하고 있으며, 2022년부터 통합공공임대 유형을 전면 도입하면서 기존의 건설형 공공임대주택인 국민임대·영구임대·행복주택은 신규사업이 없고 이미 승인된 사업의 착공·준공분에 한하여 예산집행 중임.

나) 공공주택 건설단계 목표·실적 관리 강화 필요

국토교통부의 연도별 공공주택 공급계획 및 실적을 살펴보면, 2023년부터 2027년까지 5년간 공공임대주택 50만호와 공공분양주택 50만호를 합쳐 총 100만호의 공공주택을 공급할 계획이며, 2024년까지의 연평균 실적을 기준으로 공공임대주택은 목표치를 연평균 0.7만호 초과달성하고 공공분양주택은 연평균 3.2만호 가량 목표치에 미달하였음.

【 현행 공공주택 공급계획('23～'27) 및 공급실적('23～'24) 】

(단위: 만 호)

구 분			'23	'24	'25	'26	'27	합계	연평균
공공임대		계획	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	50.0	10.0
		실적	7.7	13.6	-	-	-	-	10.7
	건설임대	계획	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	17.5	3.5
		실적	2.8	4.4	-	-	-	-	3.6
	매입임대	계획	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	17.5	3.5
		실적	1.1	4.7	-	-	-	-	2.9
	전세임대	계획	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	15.0	3.0
		실적	3.8	4.5	-	-	-	-	4.2
공공분양		계획	7.6	9.0	10.0	10.4	13.0	50.0	10.0
		실적	4.9	8.6	-	-	-	-	6.8

* '건설임대'와 '공공분양'은 사업승인 기준, '매입·전세임대'는 계약체결 기준

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

한편, 국토교통부는 기존 공공주택 공급계획(2018년～2022년)의 목표 및 실적 통계 산출을 위해 공공분양주택은 '착공', 공공임대주택은 '준공·입주'를 기준으로 하였는데, 현행 공공주택 공급계획(2023년～2027년)부터는 공공분양주택과 공공임대주택 중 건설임대주택은 '사업승인', 매입임대·전세임대주택은 '계약일'을 기준으로 하도록 변경하였음.

【 공공주택 공급계획 목표 및 실적 통계 기준 변경 현황 】

공급계획	공공분양	공공임대(건설)	공공임대(매입·전세)
기존(2018～2022)	착공	준공·입주	
현재(2023～2027)	사업승인		계약일

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

이러한 통계 작성 기준 변경을 감안하여 공공주택 공급계획 기간별로 실적을 비교해보면, 건설임대주택의 2023년부터 2024년까지 사업승인 물량은 종전 계획 기간(2018년부터 2022년까지) 대비 연평균이 0.8만호(－18.2%) 낮은 데 반해, 착공 기준으로는 연평균이 3.3만호(－71.7%), 준공 기준으로도 연평균이 3.3만호(－53.2%) 감소하여 실질적인 실적은 더욱 저조한 것으로 확인됨.

공공분양주택의 경우, 2023부터 2024년까지의 사업승인 물량은 종전 계획 기간(2018년부터 2022년까지)과 비교했을 때 연평균이 4.1만호(+151.9%)의 큰 폭으로 증가했는데, 착공을 기준으로 하면 연평균이 0.2만호(+9.1%) 증가, 준공을 기준으로 할 경우 연평균이 0.3만호(+16.7%) 증가한 것에 불과한 것으로 나타남.

아울러, 국토교통부는 최근 매입임대주택 유형 중 신축매입임대주택의 실적을 크게 늘려가는 추세(매입약정계약 기준 2018년부터 2022년까지 연평균 1.2만호 → 2023년부터 2024년까지 연평균 2.5만호, +108.3%)인데, 현재 신축매입임대주택의 준공 실적 통계는 작성·관리하고 있지 않다고 밝힘.

【 공공주택 공급계획 기간별 공공주택 공급실적 】

(단위 : 만 호)

구 분		종전 공공주택 공급계획 기간						현재 공공주택 공급계획 기간		
		'18	'19	'20	'21	'22	연평균 (18~22)	'23	'24	연평균 (23~24)
공공임대	(승인)	14.2	13.7	12.7	11.2	7.7	11.9	7.7	13.6	10.7
건설임대	(승인)	6.4	5.7	4.9	3.4	1.4	**4.4**	2.8	4.4	**3.6**
건설임대	(착공)	6.1	6.6	6.2	1.9	2.0	**4.6**	0.8	1.7	**1.3**
건설임대	(준공)	7.0	6.0	7.3	4.6	5.9	**6.2**	3.8	1.9	**2.9**
매입임대	(계약)	1.9	2.9	2.9	3.5	1.9	2.6	1.1	4.7	2.9
신축매입	(계약)	-	0.8	1.2	1.9	0.7	**1.2**	0.9	4.1	**2.5**
기축매입	(계약)	1.9	2.1	1.7	1.6	1.2	1.7	0.2	0.6	0.4
전세임대	(계약)	5.9	4.8	4.9	4.3	4.4	4.9	3.8	4.5	4.2
공공분양	(승인)	1.8	3.3	3.3	2.8	2.1	**2.7**	4.9	8.6	**6.8**
공공분양	(착공)	1.9	3.5	3.1	1.4	1.1	**2.2**	1.1	3.6	**2.4**
공공분양	(준공)	1.9	1.5	1.8	2.2	1.8	**1.8**	2.7	1.4	**2.1**

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

공공주택 공급을 위해 주택건설 과정이 수반되는 건설임대주택(공공주택사업자), 공공분양주택(공공주택사업자), 신축매입임대주택(민간건축주)은 사업승인이나 매입약정계약 시점이 건설의 초기 단계에 해당하여 이러한 지표만으로 공공주택 공급계획과 실적을 관리·공표하기에는 한계가 있으며, 특히, 위와 같이 실질적인 공급에 해당하는 착공·준공 실적이 위축되고 있음에도 수치상으로는 공급실적이 확대되고 있는 것으로 인식될 가능성이 있음.

국토교통부는 향후 공공주택 공급계획을 수립함에 있어, 주택건설이 수반되는 공공주택 유형(건설임대주택, 공공분양주택, 신축매입임대주택)에 대해서는 사업승인이나 매입약정계약뿐만 아니라 착공·준공 등 건설단계별로 목표와 실적[421]을 관리함으로써, 공급실적의 실질적인 성과관리와 국민 정책 체감도를 제고할 수 있도록 제도개선 방안을 마련할 필요가 있을 것으로 생각됨.

421) 이와 관련하여, 국회는 2023회계연도 결산 심사과정에서 공공주택 공급실적 발표 시 사업승인뿐만 아니라 착공·준공 및 입주일 기준 계획 대비 실적도 공표할 필요가 있다는 시정요구사항을 의결하였는데, 국토교통부는 현재도 국토교통부 통계누리를 통해 공공주택의 승인, 착공, 준공 등 실적을 공표하고 있으므로 시정조치가 완료되었다는 입장을 제출함.(「2023회계연도 결산 시정요구사항에 대한 조치결과」(대한민국정부, 2025. 5.))

시정요구명	지적사항 및 시정요구사항	유 형	조치결과	조치상황('25.4.30)
(144) **공적주택 공급실적 발표 시 착공·준공 및 입주일 기준 계획 대비 실적도 공표 필요**	○ [지적사항] 공적주택의 공급계획 기준이 사업승인 및 계약일 기준으로 변경됨에 따라 공급실적과 국민이 체감하는 공급에 괴리가 발생할 가능성이 있음 - (이하 세부내용 생략)	시 정	○ 현재도 통계누리를 통해 공공주택의 승인, 착공, 준공 등 실적을 공표 중 ○ 조치완료일 : 2024년 12월 31일	조치완료

다) 공공주택 공급·관리계획의 체계적 수립 필요

「공공주택 특별법」[422]은 국토교통부장관이 공공주택의 원활한 건설, 매입, 관리 등을 위하여 5년마다 '공공주택 공급·관리계획'을 의무적으로 수립하도록 하고 있으며, 이 계획에는 ①공공주택의 지역별, 수요 계층별 공급에 관한 사항, ②공공주택 재고의 운영 및 관리에 관한 사항, ③공공주택의 공급·관리에 등에 필요한 비용과 그 재원의 확보에 관한 사항, ④그 밖에 공공주택의 공급·관리를 위하여 필요한 사항이 포함되어야 함.

이러한 의무 조항은 2015년 12월에 신설[423]되었는데, 그 취지는 10년 주기의 주거종합계획에는 공공주택 공급에 대한 개괄적인 사항만 포함되어 있으므로, 공공주택의 공급·관리에 대한 종합적인 계획 수립을 위하여 수요조사를 거쳐 지역·유형별로 구체적인 실행계획을 마련하도록 하기 위한 것[424]임.

---

422) **「공공주택 특별법」**
제3조(공공주택 공급·관리계획) ② 국토교통부장관은 공공주택의 원활한 건설, 매입, 관리 등을 위하여 「주거기본법」 제5조에 따른 10년 단위 주거종합계획과 연계하여 **5년마다 공공주택 공급·관리계획을 수립**하여야 한다. 이 경우 공공주택 공급·관리계획에는 다음 각 호의 사항을 포함하여야 한다.
1. 공공주택의 지역별, 수요 계층별 공급에 관한 사항
2. 공공주택 재고의 운영 및 관리에 관한 사항(「장기공공임대주택 입주자 삶의 질 향상 지원법」 제2조제1호에 따른 장기공공임대주택의 노후화에 따른 시설개선에 관한 사항을 포함한다)
3. 공공주택의 공급·관리 등에 필요한 비용과 그 재원의 확보에 관한 사항
4. 그 밖에 공공주택의 공급·관리를 위하여 필요하다고 국토교통부장관이 인정하는 사항

423) 「공공주택 특별법」(법률 제13498호, 2025. 8. 28. 일부개정, 2025. 12. 29. 시행)

424) **「공공주택건설 등에 관한 특별법 일부개정법률안(김희국의원 대표발의, 1913887) 검토보고서」** 中

> 이 안은 주택 전반에 대한 계획인 주거종합계획(10년)에 맞추어 공공주택이 원활히 공급되도록 5년 단위의 실행 계획을 수립토록 하려는 것임.
>
> 기존 주택종합계획(10년)에는 공공주택공급에 관한 개괄적인 사항만이 포함되고 있으나 향후에는 공공임대주택 재고 증가에 따라 공급·관리에 대한 종합적인 계획 수립이 중요하다는 점에 수요조사를 거쳐 지역·유형별로 구체적인 실행계획을 별도로 마련하는 것은 필요한 입법조치로 보임.

그런데, 국토교통부는 「주거기본법」[425]에 따른 10년 단위 및 연도별 주거종합계획은 별도의 법정 문서로 수립·공개[426]하고 있는 것과 달리, 공공주택 공급·관리계획은 법정 문서로서 별도로 정해진 형식과 체계 없이 여러 차례에 걸친 주택공급 대책 발표의 일부로 포함시켜 수립·공개[427]하고 있음.

---

425) **「주거기본법」**

제5조(주거종합계획의 수립) ① 국토교통부장관은 국민의 주거안정과 주거수준의 향상을 도모하기 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 **주거종합계획**(이하 "주거종합계획"이라 한다)을 수립·시행하여야 한다.

1. 주거정책의 기본목표 및 기본방향에 관한 사항
2. 주택·택지의 수요 및 공급에 관한 사항
3. 공공임대주택 등 공공주택의 공급에 관한 사항
4. 공동주택의 관리에 관한 사항
5. 주거정책 자금의 조달 및 운용에 관한 사항
6. 주거환경 정비 및 노후주택 개량 등에 관한 사항
7. 주거지원필요계층에 대한 임대주택 우선공급 및 주거비 지원 등에 관한 사항
8. 삭제
9. 제21조에 따른 주거복지 전달체계에 관한 사항
10. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

② 주거종합계획은 연도별 계획과 10년 단위의 계획으로 구분하며, 연도별 계획은 10년 단위의 계획을 토대로 해당 연도 2월 말까지 수립하여야 한다.

③~⑧ (생 략)

426) **【10년 단위 및 연도별 주거종합계획의 내용 구성】**

「제3차 장기 주거종합계획」(2024. 8.)	「2024년 주거종합계획」(2024. 5.)
Ⅰ. 추진배경 Ⅱ. 지난 10년 주거정책 성과와 한계 Ⅲ. 미래 여건 변화 Ⅳ. 주택정책 비전과 정책방향 Ⅴ. 세부 정책과제 Ⅵ. 우리의 주거 미래상	Ⅰ. 추진경위 Ⅱ. 2024년 주거지원 계획 Ⅲ. 추진방향 Ⅳ. 중점 추진과제 Ⅴ. 향후 추진계획

427) **【공공주택 공급·관리계획('23~'27)을 포함하는 주택공급 대책 발표 이력**(국토교통부 설명)**】**

국민 주거안정 실현방안 (2022. 8.)	청년·서민 주거안정을 위한 공공주택 50만호 공급계획 (2022. 10.)	주택시장 연착륙과 서민·취약계층 주거안정 역점 추진(2023. 1.)
Ⅰ. 국민의 목소리 Ⅱ. 낮은 만족도의 원인 Ⅲ. 주거안정 실현방안 **Ⅳ. 향후 5년간 주택공급 계획** * 민간+공공 270만호 주택 공급계획 Ⅴ. 향후 추진계획	Ⅰ. 추진배경 Ⅱ. 기본방향 **Ⅲ. 주거안정 지원 세부방안** * 공공분양주택 50만호 공급계획 Ⅳ. 향후계획	Ⅰ. 시장변화에 부응하는 부동산 시장 정상화 **Ⅱ. 두텁고 촘촘한 주거복지 구현** * 공공주택 100만호 공급계획

이러한 방식은 「공공주택 특별법」에서 정하고 있는 법정계획으로서 공공주택 공급·관리계획이 지닌 독립적 성격을 충분히 반영하지 못하고 있는 것으로 보이며, 그 결과 공공주택에 대한 구체적인 정책 목표 설정과 공공주택 공급·관리체계의 지속성·투명성 확보 측면에서 한계가 있는 것으로 생각됨.

특히, 해당 계획에는 '지역별·수요계층별 공급 계획'이 포함되어야 함에도 불구하고, 실제로는 수도권·비수도권 수준으로만 구분된 개괄적인 내용[428]에 그치고 있으며, 세분화된 목표 설정과 실행방안에 대한 내용은 수립되지 않고 있음.

아울러, '관리계획' 측면에서도 기존 공공주택 재고의 노후화 대응, 입주자 맞춤형 운영관리 방안 등에 대한 중장기 개선방안이 구체적·체계적으로 담기지 않아 장기 공공임대주택의 질적 향상 및 지속 가능한 운영체계 확보에 필요한 기반 계획으로도 기능하기 어려운 것으로 보임.

따라서, 국토교통부는 법률상 공공주택 공급·관리계획 수립 의무의 입법취지를 충분히 반영하여, 공공주택 공급·관리계획을 별도의 법정계획 문서로 독립하여 수립·공개하고, 지역별·유형별·계층별 공급목표 및 실행계획, 공공주택 재고 관리 및 질적 개선방안, 재원확보 및 투자 전략 등이 종합적이고 체계적으로 포함되도록 제도를 정비하고, 향후 신규 계획 수립에 반영할 필요가 있음.

428) **「청년·서민 주거안정을 위한 공공주택 50만호 공급계획」**(관계부처 합동 보도자료, 2022. 10.) 中

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

2) 위험건축물 이주자금 지원(1131-403)

○ 통상적으로 계획액의 90% 이상을 집행하고 있었음에도 사업이 종료되는 2024년에만 9월 이후 대출 실적이 없고 집행률도 14.2%로 저조하여 집행실적이 이례적으로 부진한 바, 국민 안전 제고라는 사업 목적에 비추어 홍보 강화 등을 통하여 집행실적을 개선하고 이주자금의 대출수요 부족 등 구조적 문제가 없는지 점검할 필요가 있음.

가) 개요

위험건축물 이주자금 지원 사업은 신속한 이주 및 정비가 필요함에도 주민 소득 수준이 낮고 이주에 필요한 자금이 부족하여 이주가 원활하지 않은 위험건축물에 거주하는 사람에게 저리로 이주비를 융자하여 국민 안전을 제고하고 도심 내의 노후 위험건축물을 신속하게 정비하는 사업임.

세부적으로 살펴보면, 이 사업은 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」에 따른 성능등급 D(미흡) 또는 E(불량) 등급 주택 또는 「도시 및 주거환경정비법」에 따른 재개발사업 및 주거환경개선사업의 정비구역 내의 노후·불량 건축물인 주택의 소유자(정비사업으로 이주가 진행 중인 경우 세입자 포함) 등에 대하여 2년 거치 일시상환의 방식으로 연 1.3%의 금리로 호당 최대 2억원(지방 1.5억원)을 대출하기 위한 예산임.

【 위험건축물 이주자금 지원 사업 대출조건 】

구분	내용
대출대상	- 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」상 재난위험시설(D·E등급) 주택에 직접 거주하는 소유자(정비사업으로 이주가 진행 중인 경우 세입자도 가능) - 「도시 및 주거환경정비법」상 정비구역(재개발사업, 주거환경개선사업구역)으로 지정·고시된 지역의 노후·불량 건축물인 주택 소유자(정비사업으로 이주가 진행 중인 경우 세입자도 가능) - 지자체, LH, 지방공사 등 공공기관(주거환경개선사업 및 재개발사업 사업시행자) ※ **(거주기간)** 1년 이상 거주한 주택 소유자 또는 세입자 **(소득기준)** 성년인 세대주로 배우자 합산 연소득 6천만원 이하이고 임대차 계약 체결후 임차보증금의 5% 이상을 지불한 세대주를 포함한 세대원 전원이 무주택인(퇴거주택 제외) 자
지원조건	호당 대출한도 : 수도권 2억원, 지방 1.5억원(단, 임차보증금의 80% 이내)
대출금리	연 1.3%(변동금리)
상환	2년 거치 일시상환(2년 단위로 최대 2회 연장가능, 총 6년) ※ ① 퇴거주택에 대한 추가 전입이 있는 경우, ② 소유자가 다른 주택을 구입한 경우, ③ 해당 주택의 정비사업이 완료된 경우 기한연장 불가

주) 2024. 12. 기준
※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2023년도 당초 계획액 및 계획현액은 70억원으로, 이중 9억 9,700만원을 집행(계획현액 대비 14.2%)하고 60억 300만원을 불용하였음.

【 2024년도 위험건축물 이주자금 지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년							2025년
	계획액		전년도 이월액	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	본예산	수정						
위험건축물 이주자금 지원	7,000	7,000	-	7,000	997	-	6,003	-

※자료: 국토교통부

나) 사업 종료 및 이관 시 집행실적 관리 필요

국토교통부는 2024년도에 100세대에 평균 7,000만원을 지원할 목표로 70억원의 예산을 편성하였으나, 계획현액 70억원의 14.2%인 9억 9,700만원을 집행하는 데 그쳤고, 그 결과 계획현액의 상당 부분인 60억 300만원을 불용처리하였음.

이는 2021년에 계획현액 65억원 중 60억 4,200만원을 집행(계획현액 대비 집행률 93.0%)하고 2023년에 계획현액 60억원 중 59억 9,400만원을 집행(계획현액 대비 99.9%)하는 등 연례적으로 90% 내외의 높은 집행실적을 기록한 것과 비교할 때 이례적으로 집행이 저조한 것임.

【 최근 5년간 위험건축물 이주자금 지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구분	계획액		전년도 이월액	계획현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
	본예산	수정						
2020	9,500	12,500	-	12,500	12,071	-	429	96.6
2021	9,500	6,500	-	6,500	6,042	-	458	93.0
2022	8,500	8,500	-	8,500	7,461	-	1,039	87.8
2023	6,000	6,000	-	6,000	5,994	-	6	99.9
2024	7,000	7,000	-	7,000	997	-	6,003	14.2

※자료: 국토교통부

국토교통부는 2024년의 집행부진과 관련하여 정비사업의 특성상 불확실성이 커서 이주 수요를 정확하게 예측하기 어려운 측면이 있었다고 설명함.

그런데, 이 사업 예산은 가장 집행률이 저조한 2022년에도 87.8%의 집행률을 기록하여 2023년까지 원활하게 집행된 것으로 나타나고, 2020년에는 8월에, 2023년에는 10월에 각각 계획액이 조기에 소진되기도 하였으며, 다른 해에는 연말까지 거의 매달 융자금이 지급되는 등 집행에 별다른 문제가 없었다는 점에서 이주 수요 예측 오차로 인하여 집행이 부진한 것으로 보기 어려운 측면이 있음.

【 최근 5년간 위험건축물 이주자금 지원 사업 월별 융자액 】

(단위 : 백만원)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2020	183	297	2,692	784	1,778	1,645	1,059	1,214	1,088	714	408	180
2021	120	133	176	57	133	1,026	471	683	466	-	170	2,608
2022	103	-	865	800	524	415	632	1,526	852	1,099	478	169
2023	337	482	1,135	1,264	1,057	397	203	360	645	113	-	-
2024	24	33	173	370	94	120	150	33	-	-	-	-
2025	-	-	-	-	-	-						

주) 2025. 6. 30. 기준
※자료: 국토교통부

한편, 이 사업은 기획재정부와 예산안 편성 협의를 통하여 예산의 조기 소진을 방지하고 사업의 효율적인 운영을 위하여 2025년부터 버팀목 전세자금 대출과 통합하기로 하고, 2024년을 마지막으로 사업을 종료하고 2025년도 기금운용계획부터 버팀목 전세자금 대출의 하나로 「주택구입·전세자금(융자)」 사업[429]에 편성되고 있음.

429) 주택도시기금, 1231-401

그러나 사업이 종료되는 2024년부터 융자 실적이 축소되고 2024년 9월부터 2025년 6월 말까지 전혀 융자 실적이 없는 것으로 나타나는바, 사업 이관이 집행 부진의 원인이 되었을 가능성이 있는 것으로 보임.

이 사업의 목적이 도심 내의 노후 위험건축물에 대한 정비사업의 추진을 촉진하여 국민의 주거안전을 확보하는 데에 있다는 점에서, 사업 이관 이후에도 이주자금이 원활하게 지원될 수 있도록 홍보를 강화하는 등 집행실적을 개선할 필요가 있을 것으로 생각됨.

또한, 현재와 같은 집행 부진이 계속되는 경우 정비사업 조합에서 제공하는 이주 관련 대출과 비교하여 이 사업에 따른 이주자금의 대출 수요가 부족한 등의 구조적인 문제가 없는지 점검하여 사업 계속 여부도 검토해 볼 필요가 있을 것으로 보임.

3) 층간소음 개선 리모델링(1131-408)

○ 이 사업은 시행 초기부터 주택 바닥구조 공사에 어려움이 있고 이를 상쇄할 만한 유인이 미흡하다는 문제 제기가 있었음에도 면밀한 계획 수립 및 시범사업 없이 시행되어 2년간 계획액 52억원 전액을 불용함. 향후 심각한 사회 문제인 층간소음 해소를 위한 예산안을 재편성할 경우에도 동일·유사 사례가 반복되지 않도록 면밀하게 계획·준비할 필요가 있을 것으로 보임.

가) 개요

층간소음 개선 리모델링 사업은 층간소음 문제가 심각한 사회 문제로 대두됨에 따라 기축(旣築) 주택을 리모델링함에 있어서 층간소음 차단 성능을 개선하기 위한 고성능 바닥구조를 사용할 경우 주택 리모델링 비용의 일부를 융자하여 지원하는 사업임.

이 사업의 2024년도 당초 계획액 및 계획현액은 12억원으로, 계획현액 전액을 불용하였음(집행률 0%).

【 2024년도 층간소음 개선 리모델링 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년							2025년
	계획액		전년도 이월액	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	본예산	수정						
층간소음 개선 리모델링	1,200	1,200	-	1,200	-	-	-	-

※자료: 국토교통부

나) 면밀한 계획 수립을 통한 예산 편성 필요

이 사업은 2023년부터 층간소음 문제 해소를 위하여 편성되었으며, 도입 당시에는 전용면적 85㎡ 이하의 국민주택규모 주택의 소유자로서 고성능 바닥구조인 1·2등급을 사용하여 바닥공사를 실시하는 자를 대상으로 주택 리모델링 비용을 가구당 500만원을 한도로 하여 연 4.0%의 대출금리로 대출일로부터 3년이 경과한 만기일에 대출원금을 일시에 상환하는 조건으로 융자하는 사업이었음.

그러나 편성 첫해인 2023년에 계획액 40억원 전액을 집행하지 못하였음(집행률 0%).

집행실적 향상을 위하여 2024년 9월에는 리모델링 외에 인·허가 또는 신고가 필요하지 않은 바닥구조 재시공까지 포함하고, 바닥구조 성능등급을 1·2·3등급까지로 확대하였으며, 대출금리를 연 4.0%에서 연 2.0%로, 대출기간을 3년에서 5년으로, 상환방식을 만기 일시상환에서 원리금 균등분할상환으로 확대·완화하는 제도개선을 하였음.

【 층간소음 개선 리모델링 사업 융자 조건 】

구분	당초(2023년)	개정(2024.9.6.) 후
공사 종류	주택 리모델링 시 바닥공사	「주택법」 또는 「건축법」에 따른 리모델링 및 **인·허가나 신고가 필요하지 않은 바닥구조 재시공 포함**
바닥구조 성능[430]	「공동주택 바닥충격음 차단구조 인정 및 검사기준」(국토교통부고시)에 따른 바닥충격음 차단구조 1·2등급 시공	「공동주택 바닥충격음 차단구조 인정 및 검사기준」(국토교통부고시)에 따른 바닥충격음 차단구조 **1·2·3등급** (중량기준) 시공
지원 대상	상기 공사에서 상기 성능을 가진 바닥구조로 공사를 하는 85㎡ 이하 주택 소유자	
대출한도	호당 500만원	좌동
대출 이율	연 4.0%	**연 2.0%**
대출 기간	3년	**5년**
상환방식	만기 일시상환	원리금 균등 분할상환

※자료: 국토교통부

그럼에도 2024년에 계획액 및 계획현액 12억원을 전액 집행하지 못하여(집행률 0%) 2년 연속으로 집행실적이 없었고, 2024년을 마지막으로 층간소음 개선 리모델링 사업은 종료되었음.

430) 인정기관(한국건설기술연구원, LH)가 표준 시험실에 바닥구조를 시공하여 성능을 측정한 후 차음성능 최소기준(경량·중량충격음 ≤ 49dB)을 충족하는 경우에만 성능등급을 부여하여 바닥충격음 차단구조로 인정하고 있음.

바닥구조 예시(음영 부분)	인정바닥구조의 등급		
마루·장판	등급	경량·중량충격음	비교
바닥모르터(난방배관 포함) 40mm	1급	~37dB이하	일반인이 잘 못 느끼는 수준
경량기포콘크리트 40mm	2급	37~41dB이하	조용한 주택 거실 소음
완충재 30mm	3급	41~45dB이하	
콘크리트슬래브 210mm(실험실)	4급	45~49dB이하	조용한 사무실 소음

※자료: 국토교통부

【 2023년 및 2024년도 층간소음 개선 리모델링 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

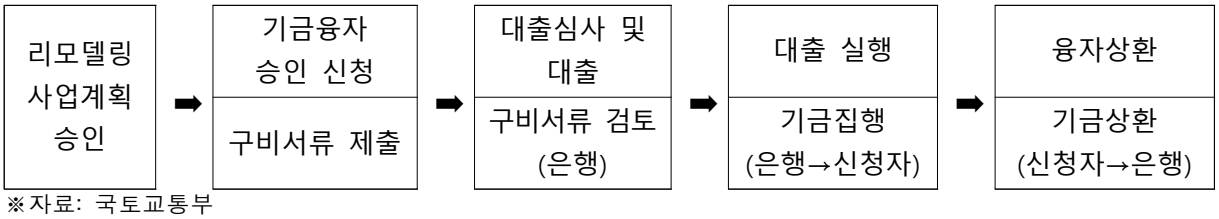
구 분	계획액		집행액	집행률
	정부안	국회 의결		
2023년	8,000	4,000	-	0%
2024년	2,400	1,200	-	0%

주) 2023년도부터 시작되어 2024년도에 종료됨.
※자료: 국토교통부

국토교통부는 2023회계연도 국회 결산 심사 시에 이 사업의 집행실적이 없었던 것에 대하여 수탁은행(우리은행)[431]의 전산망 구축 및 전산망 운용 시뮬레이션 등에 상당한 시간이 소요되었기 때문으로 설명하였으나, 2024년에도 집행실적이 전무하였고, 특히 9월에 대출조건을 완화한 이후에도 마찬가지여서 이 사업이 추진되었던 2023년과 2024년 모두 집행실적을 내지 못하였음.

국토교통부는 이 사업의 2024년도 집행실적 부진에 대하여, 융자사업의 한계와 엄격한 지원 요건으로 인하여 실적이 저조하였으며, 특히 층간소음 저감 매트를 설치하는 비용을 융자하는 「층간소음 성능보강」 사업[432]과

431) 이 사업은 융자를 신청하는 사람이 신청서류를 제출하면 수탁은행(우리은행)이 서류를 검토한 후 신청자격에 부합할 경우 은행에서 신청자에게 융자금을 송금하는 형식으로 주택도시기금을 집행하는 구조로, 이 사업의 집행 구조는 아래와 같음.



※자료: 국토교통부

432) 해당 사업도 2023년도부터 추진하여 2024년에 종료된 사업으로, 2023년도에 계획현액 150억원 중 1억 1,000만원을 집행(집행률 0.7%)하였고, 2024년도에는 계획현액 27억원 중 8억 100만원을 집행(집행률 29.7%)하는 데 그쳤고, 대출 건수도 2023년에 43건, 2024년에 307건으로 2년 합계 총 350건에 불과함.

비교해서도 집행이 부진한 데 대해서는 기존에 공사가 되어 있는 콘크리트 슬래브 위의 바닥충격음 차단구조(완충재, 경량 기포 콘크리트, 마감 모르타르 등)를 걷어낸 후 새로운 구조로 변경하여 시공함에 따라 상당한 비용, 시간과 노력이 필요함에 따라 상대적으로 사업의 참여 유인이 부족했던 측면이 있었다고 설명하고 있음.

그러나 바닥구조 공사의 어려움, 융자 방식에 따른 원금 부담 및 시중 금리와 비교할 때 유리하지 않은 대출조건으로 인하여 바닥공사의 유인이 낮은 문제는 사업 시행 초기부터 제기되었고[433] 국회도 2023회계연도 결산 심사 시에 시정을 요구한 바 있었던 문제로, 예산사업을 구상하면서 계획을 면밀하게 수립하지 못하였고 시범사업을 거쳐 사업의 문제점을 파악하여 개선하는 과정 없이 2023년과 2024년의 2년간 52억원을 편성하여 전액 불용한 것은 바람직하다고 할 수 없음.

【 2023년 및 2024년도 층간소음 성능보강 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	계획액		집행액	집행률
	정부안	국회 의결		
2023년	30,000	15,000	110	0.7%
2024년	5,400	2,700	801	29.7%

주) 2023년도부터 시작되어 2024년도에 종료됨.
※자료: 국토교통부

【 2023년 및 2024년도 층간소음 성능보강 대출 금액 및 건수 】

(단위 : 백만원, 건)

구분	23년		24년		합 계	
	대출금액	건수	대출금액	건수	대출금액	건수
본인시공	-	-	10	5	10	5
업체시공	101	43	791	302	901	345
합 계	101	43	801	307	911	350

주) 대출신청인이 직접 시공하는 본인시공에 대해서는 2023. 10.의 대출조건 완화 이후부터 지원
※자료: 국토교통부

433) 2023년도 예산안에 대한 국회 예산결산특별위원회 검토보고서 411-414면 및 국회예산정책처 검토보고서 64-68면 참조

【 층간소음 개선 리모델링 사업에 대한 2023회계연도 결산 국회 시정요구사항 】

구분	시정요구사항
본회의 의결사항	○ 국토교통부는 융자사업보다 신혼부부 또는 유자녀 가정을 대상으로 하는 보조사업으로 사업 방식을 전환할 것(**시정**) ○ 국토교통부는 사업 시행 당시 융자 및 방음매트 설치 방식의 한계가 지적되었음에도 불구하고 보여주기식 행정을 통한 재정낭비를 초래했으므로 정책결정과정에서의 문제점을 확인할 것(**시정**)

주) 층간소음 성능보강 사업과 공통된 시정요구사항임
※자료: 국회 예산결산특별위원회 결산심사보고서

층간소음은 심각한 사회 문제가 되어[434] 개선방안을 마련할 필요성이 커지고 있는바, 국토교통부는 향후 관련 예산사업을 편성하게 될 경우 동일 또는 유사한 사례가 반복되는 일이 없도록 면밀하게 계획·준비할 필요가 있을 것으로 생각됨.

434) 층간소음 갈등이 원인이 된 형사사건이 1심 판결 기준으로 2013년 43건에서 2022년 125건으로 증가하였다는 보도(YTN, 「이웃 갈등이 강력 범죄로... 층간소음 "사회적 문제로 봐야"」, 2025.4.3.)도 있음.

4) 주택구입·전세자금(융자)(1231-401), 이차보전 지원(1042-401)

○ 국토교통부는 정책수요자가 원하고 실효성이 있는 신생아 특례 대출의 주택면적 요건 완화 방안에 대하여 면밀하게 분석해 볼 필요가 있음.

가) 개요

주택구입·전세자금 융자 및 이차보전 지원 사업은 무주택 서민층에 대한 주택구입자금의 원활한 지원 및 저소득 서민에 대한 전·월세 자금을 지원하는 것으로,

주택구입·전세자금 융자는 직접 융자 방식으로 사업을 수행하고, 이차보전(移差補塡, Interest Subsidy) 방식은 수혜대상이 정부대신 금융기관으로부터 대출을 받고 정부는 시중금리와 정책금리 차이를 보전하는 것임.

【 직접융자와 이차보전 비교 】

< 직접융자 > **< 이차보전 >**



※ 자료: 국토교통부

주택구입·전세자금(융자) 사업의 2024년도 계획액은 12조 3,645억 원으로, 기금운용계획 변경에 따른 계획현액 10조 6,714억 4,500만원 중 8조 7,550억 3,000만원이 집행되고 1조 9,164억 1,500만원이 불용되었으며,

이차보전 지원 사업의 2024년도 계획액은 1조 3,951억 4,100만원으로, 기금운용계획 변경에 따른 계획현액 1조 4,251억 4,100만원 중 1조 3,902억 3,700만원이 집행되고 349억 400만원이 불용되었음.

【 2024년도 주택구입·전세자금(융자) 및 이차보전 지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년							2025년
	계획액		전년도 이월액	계획 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정						
주택구입·전세자금 (융자)	12,364,500	10,671,445	-	10,671,445	8,755,030	-	1,916,415	14,057,155
이차보전 지원	1,395,141	1,425,141	-	1,425,141	1,390,237	-	34,904	1,839,836

※ 자료: 국토교통부

나) 신생아 특례 대출의 주택면적 요건 완화 방안에 대하여 면밀한 분석 필요

주택구입·전세자금(융자) 사업과 이차보전 지원 사업의 2024년도 지출은 주로 디딤돌 대출과 버팀목 대출에 사용되었음.

주택구입·전세자금(융자) 사업의 경우 구입자금은 디딤돌 대출(신혼부부, 신생아, 일반)로 4조 845억원이 사용되었고, 전세자금은 버팀목 대출(신혼부부, 청년, 신생아, 일반)로 3조 6,412억원이 사용되는 등 디딤돌·버팀목 대출액은 총 사업 지출액의 88.3%를 차지하였음.

【 2024년 주택구입·전세자금(융자) 사업 지출액 】

(단위 : 건, 억원)

구분			건수	금액	구분			건수	금액
구입	디딤돌	신혼부부	4,324	10,714	전세·월세	버팀목	신혼부부	4,441	6,401
		신생아	5,131	13,276			청년	21,222	22,354
		일반	8,746	16,855			신생아	2,794	5,077
	전세피해관련		44	78			일반	3,805	2,580
	공유형모기지		3,320	9,095		전세피해 관련		641	997
	오피스텔구입		12	3		주거취약계층 이주지원		478	111
	-					주거안정 월세		104	12
소계			**21,577**	**50,020**	**소계**			**33,485**	**37,530**
총계			**55,062건, 8조 7,550억원**						

※ 자료: 국토교통부

그리고, 이차보전 지원 사업의 경우 이차보전료는 디딤돌 대출로 6,634억 4,400만원이 사용되었고, 버팀목 대출로 7,135억 3,100만원이 사용되는 등 디딤돌·버팀목 대출액은 총 사업 지출액의 99.0%를 차지하였음.

【 2024년 이차보전 지원사업 지출액 】

(단위 : 백만원)

구 분	예산현액			지 출		
	평 잔	이차보전요율	이차보전료	평 잔	이차보전요율	이차보전료
생애최초주택 구입	554,044	1.79%	9,917	949,412	1.25	11,891
디딤돌 (은행)	26,299,475	1.58%~2.23%	485,792	28,247,918	1.36	385,444
디딤돌 (주택금융공사)	26,914,371	0.62%~0.84%	225,699	27,919,391	0.99	278,000
버팀목 일반 (은행)	18,921,680	1.74%~2.38%	340,514	27,806,607	1.52	423,152
버팀목 청년 (은행)	12,700,485	1.74%~2.62%	333,219	13,622,267	2.13	290,379
공공분양	2,500,000	1.10%~1.30%	30,000	114,167	1.2%	1,370
평잔합계	87,890,055	-	1,425,141	98,659,762	-	1,390,236

※ 자료: 국토교통부

디딤돌 대출은 2014년 1월 기존의 ‘국민주택기금 구입자금’과 ‘주택금융공사의 보금자리론(우대형)’을 일원화하여 출시되었고, 버팀목 대출은 2015년 1월 기존의 ‘근로자서민 전세자금’과 ‘저소득가구 전세자금’을 하나로 통합하여 출시되었으며, 2018년 1월 신혼부부와 청년층을 대상으로 낮은 이자의 디딤돌·버팀목 대출이 출시되었음.

이후, 신혼부부 및 청년 등 서민에 대한 주거지원 확대 정책에 따라 국토교통부는 자녀 수에 따른 우대금리[435] 및 청년 우대금리[436] 도입, 한부모

435) 신혼부부 디딤돌·버팀목 대출
- 1자녀 0.2%p, 2자녀 0.3%p, 3자녀 이상 0.5%p
※ 자료: 국토교통부 보도자료, 「신혼부부 및 有자녀 가구_청년 대상 대출 제도 개폭 개선」, 2018. 9. 28.

가구에 대한 우대금리 대상요건 완화[437](2018. 9.), 자녀 수에 따른 우대금리 강화[438](2020. 1.) 등 디딤돌·버팀목 대출에 대한 개선책을 마련하였음.

이들 개선책은 '신혼부부・한부모 가족의 주거여건을 개선하여 저출산을 극복하고, 열악한 주거지에 거주하고 있는 청년의 주거복지를 확대'하려는 취지로서 국토교통부는 '집 걱정 없이 일하고, 아이 키울 수 있는 나라 만들기에 최선의 노력을 다할 것[439]'이라고 밝힌 바 있음.

그런데, 2022년 합계출산율[440]이 0.78명을 기록하여 사상 최저치를 나타내자, 정부는 2023년 8월 저출생 문제에 대한 대응으로 「저출산 극복을 위한 주거지원 방안」을 발표하였는데,

주요 내용은 ① 출산가구 주택공급, ② 출산가구 금융지원, ③ 청약제도 개선이며, 이를 통해 국토교통부는 2018년도 발표와 비슷한 '출산가구에 대한 파격적인 지원으로 집 걱정 없이 아이를 키울 수 있는 여건을 조성'하겠다는 입장을 밝혔음.

---

436) 청년 버팀목 전세대출
(기존) 만 25세 미만 단독세대주, 보증금 3천만원 및 전용면적 60㎡ 이하 주택, 연 2.3~2.7% 금리, 2천만원 한도 지원 → (변경) 보증금 5천만원 및 전용면적 60㎡ 이하 주택, 연 1.8~2.7% 금리, 3천5백만원 한도 지원
※ 자료: 국토교통부 보도자료, 「신혼부부 및 有자녀 가구_청년 대상 대출 제도 개폭 개선」, 2018. 9. 28.

437) 한부모 가구 버팀목 전세대출
(기존) 연소득 4천만원 이하로서 한부모 가족 확인서를 발급받은 가구에 1.0% 우대금리 적용 →
(변경) 연소득 5천만원 이하로서 한부모 가족 확인서를 발급받은 가구 또는 만 6세 이하 미취학 아동을 부양하는 가구에 1.0% 우대금리 적용 (※ 동 조건의 가구가 디딤돌 대출을 이용할 경우 0.5% 우대금리 적용(신설))
※ 자료: 국토교통부 보도자료, 「신혼부부 및 有자녀 가구_청년 대상 대출 제도 개폭 개선」, 2018. 9. 28.

438) 신혼부부 디딤돌·버팀목 대출
(기존) 1자녀 0.2%p, 2자녀 0.3%p, 3자녀 이상 0.5%p → (변경) 1자녀 0.3%p, 2자녀 0.5%p, 3자녀 이상 0.7%p
※ 자료: 국토교통부 보도자료, 「새해에도 포용적 주거금융 지원을 확대해 나가겠습니다.」, 2019. 12. 30.

439) 국토교통부 보도자료, 「신혼부부 및 有자녀 가구_청년 대상 대출 제도 개폭 개선」, 2018. 9. 28., p.5

440) 합계출산율: 여자 1명이 평생 낳을 것으로 예상되는 평균 출생아 수

특히, 국토교통부는 출산가구 금융지원에 대한 방안으로 디딤돌·버팀목 대출의 세부 상품인 신생아 특례 대출(구입·전세자금)을 도입하여 시행(2024. 1. 29.)하였는데,

구입자금의 경우 신생아 특례 대출은 대출신청일 기준 2년 내 출산한 무주택 세대주(신규) 및 1주택자(대환)을 대상으로 부부합산 연소득 1억 3천만원 이하 및 일정 금액 이하의 순자산 보유액 요건 등을 갖추면 최저 1.8% 금리로 최대 4억원까지 대출을 지원함.

[기존 대출과 신생아 특례 대출 비교]

구분	구입자금		전세자금	
	일반(디딤돌)	신생아 특례	일반(버팀목)	신생아 특례
신청 대상	· 부부합산 0.6억원↓ ※ (신혼부부) 부부합산 8.5천만원↓ · 순자산 4.88억원↓	· 부부합산 1.3억원↓ ※ (맞벌이) 부부합산 2억원↓ · 순자산 4.88억원↓ · 2년 내 출산가구 [무주택자(신규), 1주택자(대환)]	· 부부합산 0.5억원↓ ※ (신혼부부) 부부합산 0.75억원↓ · 순자산 3.37억원↓	· 부부합산 1.3억원↓ ※ (맞벌이) 부부합산 2억원↓ · 순자산 3.37억원↓ · 2년 내 출산가구 [무주택자(신규, 대환)]
대상 주택	· 주택가격 5억원↓ ※ (신혼부부) 6억원↓	· 주택가격 9억원↓	· (임차보증금) 수도권 3억원, 지방 2억원↓ ※ (신혼부부) 4억원↓, 지방3억원↓	· (임차보증금) 수도권 5억원, 지방 4억원↓
	· 전용면적 85㎡ 이하(읍·면 100㎡ 이하)			
대출 한도	· 2억원 (DTI 60%, LTV 70%) ※ (신혼부부) 3.2억원 (DTI 60%, LTV 70~80%)	· 4억원 (DTI 60%, LTV 70~80%)	· 수도권 1.2억원, 지방 8천만원 ※ (신혼부부) 수도권 2.5억원, 지방 1.6억원	· 2.4억원 이내 (보증금 80% 이내)
대출 금리	· 2.85% ~ 4.15% ※ (신혼부부) 2.55% ~ 3.85%	· 1.8% ~ 4.5%	· 2.5% ~ 3.5% ※ (신혼부부) 1.9% ~ 3.3%	· 1.3% ~ 4.3%

※ 자료: 국토교통부

하지만, 저출생 문제 극복을 위한 신생아 특례 대출을 받기 어려운 경우가 발생하고 있는데, 이는 신생아 특례 대출의 주택면적 요건이 전용면적 85㎡ 이하[441](읍・면 100㎡ 이하)로 되어 있기 때문임.

「주택도시기금법」 제9조제1항제1호나목[442]은 '주택계정'의 용도로 '국민주택규모 이하의 주택의 구입・임차 또는 개량'에 대한 출자 또는 융자를 규정하고 있음.

'국민주택규모[443]'란 주거의 용도로만 쓰이는 면적(이하 "전용면적"이라 함)이 1호(戶) 또는 1세대당 85㎡ 이하인 주택을 말하고, 「수도권정비계획법」 제2조제1호[444]에 따른 수도권을 제외한 도시지역이 아닌 읍 또는 면

441) 주택면적이 전용면적 85㎡ 이하인 것은 주택구입·전세자금(융자) 및 이차보전 지원의 모든 사업에 해당하는 요건임.

442) **「주택도시기금법」**
제9조(기금의 용도) ① 기금의 주택계정은 다음 각 호의 용도에 사용한다.
1. 다음 각 목에 대한 출자 또는 융자
가. 국민주택의 건설
나. 국민주택규모 이하의 주택의 구입・임차 또는 개량
다. ~ 차. (생 략)

443) **「주택도시기금법」**
제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. ~ 3. (생 략)
4. "국민주택규모"란 「주택법」 제2조제6호에 따른 국민주택규모를 말한다.

「주택법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. ~ 3. (생 략)
6. "국민주택규모"란 주거의 용도로만 쓰이는 면적(이하 "주거전용면적"이라 한다)이 1호(戶) 또는 1세대당 85제곱미터 이하인 주택(「수도권정비계획법」 제2조제1호에 따른 수도권을 제외한 도시지역이 아닌 읍 또는 면 지역은 1호 또는 1세대당 주거전용면적이 100제곱미터 이하인 주택을 말한다)을 말한다. 이 경우 주거전용면적의 산정방법은 국토교통부령으로 정한다.

444) **「수도권정비계획법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "수도권"이란 서울특별시와 대통령령으로 정하는 그 주변 지역을 말한다.

「수도권정비계획법 시행령」
제2조(수도권에 포함되는 서울특별시 주변 지역의 범위) 「수도권정비계획법」(이하 "법"이라 한다) 제2조제1호에서 "대통령령으로 정하는 그 주변 지역"이란 인천광역시와 경기도를 말한다.

지역은 1호 또는 1세대당 주거전용면적이 100㎡ 이하인 주택을 의미함.

국민주택규모 이하의 주택 중 대표적인 전용면적 84㎡의 주택은 통상 방 3개의 구조로 되어 있는데, 자녀가 2명인 경우 전용면적 84㎡의 주택이 적절할 수 있지만, 자녀의 수와 성장에 따라 그에 맞는 방의 개수가 필요하므로 자녀가 3명 이상인 가구는 전용면적 84㎡의 주택보다 넓은 주택이 요구될 수 있음.

그리고, 통계청의 출산순위별 출생현황 자료에 따르면, 2022년부터 2023년까지 2년간 전국의 출생아 47만 9,214명 중 셋째 아이는 3만 1,388명(6.54%), 넷째 아이는 4,775명(1.0%), 다섯째 이상 아이는 1,304명(0.27%)으로, 전체 출생아 수 대비 셋째 이상 아이의 출생 수는 적은 수준(3만 7,467명, 7.82%)임.

[출산순위별 출생 현황(2022년 ~ 2023년)]

(단위: 명)

구분	총계	첫째	둘째	셋째	넷째	다섯째 이상	미상
2022년	249,186	144,951	83,933	17,040	2,487	688	87
2023년	230,028	138,352	74,361	14,348	2,288	616	63
계	479,214	283,303	158,294	**31,388**	**4,775**	**1,304**	150

※ 자료: 통계청 국가통계포털, '출생 - 시도_성_모의 연령(5세 계급)_출산순위별 출생' 재구성

즉, 저출생 극복에 크게 기여한 최대 3만 7,467가구[445]에서 출생아가 있는 경우 더 넓은 주택이 요구되지만, 주택면적 요건으로 인하여 신생아 특례 대출을 사용할 수 없는 상황이 발생할 수 있음.

물론, 주택면적 요건 완화를 통한 신생아 특례 대출의 지원 확대에 대하여 ① 주택구입·전세자금(융자) 및 이차보전 지원 사업의 목적[446]인 무주택·저소득 서민에 대한 지원에 맞지 아니하고, ② 최근 주택도시기금의 여유자금이 급감[447]하는 등 한정된 주택도시기금의 재정 여건상 대출 규모가 급증할 우려가 있다는 반론이 제기될 수 있음.

그러나, 주택면적 요건의 완화로 혜택을 받을 수 있는 '셋째 이상 아이를 출산한 가구'의 수가 많지 않으므로, 이에 따른 주택도시기금의 지출액을 면밀하게 추산한다면 주택면적 요건 완화가 주택도시기금의 재정 악화에 미치는 영향은 적을 것으로 생각되며, 추산 결과 주택면적 요건의 완화가 주택도시기금의 재정 악화에 크게 영향을 미치는 경우에는 주택면적 완화 요건에 예컨대, 자녀의 수를 4명 또는 5명 이상으로 추가하는 방안도 검토해 볼 수 있을 것으로 생각됨.

---

445) ① '셋째 이상 아이 출산가구의 수(최대 3만 7,467가구)'는 통계청의 '출산순위별 출생' 자료 중 2년간(2021년~2022년) 출생한 셋째 이상 아이의 수를 합계(3만 7,467명)한 것으로서, 연년생, 쌍둥이 등을 고려하면 실제 '셋째 이상 아이의 출산가구 수'는 3만 7,467가구보다 적어짐.
② 또한, 수도권의 경우 전용면적 84㎡의 주택은 가격 또는 임차보증금이 대상 요건을 초과하는 경우가 많으므로 '셋째 이상 아이 출산가구' 중 신생아 특례 대출을 사용할 수 있는 대상자는 더 적어짐.

446) 주택구입·전세자금(융자) 및 이차보전 지원 사업은 무주택 서민층에 대한 주택구입자금의 원활한 지원 및 저소득 서민에 대한 전·월세 자금을 지원하는 것에 목적이 있음.
※ 자료: 국토교통부, 「세입세출 및 기금 결산 사업설명자료(Ⅱ-1<4>)」, 2024. 3., p.4986 참조

447) 최근 5년간 연말 여유자금 잔액 현황 (※자료: 국토교통부)
- (2020년) 41.3조원 → (2021년) 49.0조원 → (2022년) 28.7조원 → (2023년) 18.0조원 → (2024년) 10.1조원

따라서, 국토교통부는 ‘셋째 이상 아이를 출산한 가구’가 원하고, 실효성이 있으며, 첫째 또는 둘째 아이를 출산한 가구의 추가 출산 결심에 영향[448]을 줄 수 있는 신생아 특례 대출의 주택면적 요건 완화 방안에 대해서도 면밀하게 분석해 볼 필요가 있을 것으로 생각됨.

이와 같은 맥락에서, ‘국민주택규모’ 이상의 주택의 구입·임차 또는 개량에도 주택도시기금이 지원될 수 있도록 하려는 「주택도시기금법」 일부개정법률안(전용기의원 대표발의)이 국토법안심사소위원회에 회부(2024. 8. 20.)되어 있으므로, 동 개정안의 심사과정에서 저출생 문제 극복을 위한 ‘국민주택규모’ 완화에 대하여 심도 있는 논의가 이루어질 것으로 보임.

448) 저출생 대응을 위한 주택 정책 연구에서도 자녀 양육에는 적정한 주택 크기가 큰 영향을 미치고 특히 주택의 크기는 추가출산의 결심과 시기에 영향을 미침.
※ 정소이 등,「저출산 대응 주택 정책 및 계획 방향 연구」, 한국토지주택공사 토지주택연구원, 2020, p.124 참조

5) 전세임대(융자)(1337-401), 전세·매입임대 경상보조(1440-403)

○ 전세임대주택에서 임대보증금 미반환 사고 및 보증기관 대위변제 발생 사례가 최근 5년간 총 6,189호이고, 금액 기준으로는 총 2,543억원에 달하여 공공주택사업자의 보증료 부담이 급격히 증가하고 있으므로, 전세임대주택의 승인심사를 강화하는 제도개선 방안을 모색할 필요가 있음.

가) 개요

전세임대주택은 도심 내 저소득계층[449]이 현 생활권에서 거주할 수 있도록 공공주택사업자가 기존주택 소유자와 전세계약 체결 후 저렴하게 재임대함으로써 저소득층의 주거생활 안정을 도모하려는 공공주택사업으로서, 국토교통부는 '전세임대(융자)' 사업을 통해 공공주택사업자에게 전세계약 체결을 위한 임대보증금을 융자하고. '전세·매입임대 경상보조' 사업을 통해 임대보증금 반환보증[450] 보증료 등 공공주택사업자가 부담하는 부대비용을 보조함.

전세임대(융자) 사업의 2024년도 당초 계획액은 4조 5,469억 3,100만원으로 기금운용계획 변경에 따른 계획현액 5조 565억 3,100만원 중 총 4조 8,788억 9,000만원을 집행(계획현액 대비 96.5%)하고 1,776억 4,100만원을 불용하였음.

---

449) 생계·의료급여 수급자, 한부모가족, 도시근로자 월평균소득의 50% 이하인 자, 장애인 등

450) **「기존주택 전세임대 업무처리지침」(국토교통부훈령)**
제11조(전세계약 체결) ④ 공공주택사업자는 제1항의 전세계약 체결 전에 해당 주택에 대한 근저당 설정 및 압류 여부 등 전세보증금 반환 저해요소를 철저히 확인 후 **전세임대주택신용보험에 가입**하는 것을 원칙으로 하고 특별한 사정이 있는 경우에는 전세권 설정등기를 하여 전세보증금 회수에 지장이 없도록 노력하여야 한다. 다만, 공공기관 소유주택에 대하여 전세계약을 체결하는 경우에는 예외로 한다.

전세·매입임대 경상보조 사업의 2024년도 계획액은 1,452억 9,000만원이며, 계획액을 전액 집행하였음.

【 2024년도 전세임대주택 관련 사업 결산 】

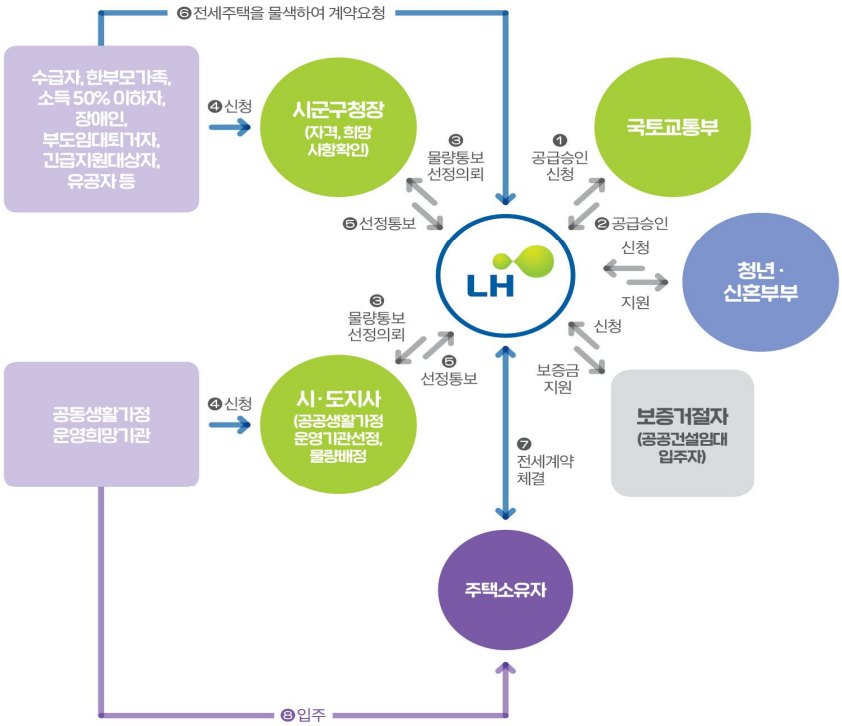
(단위: 백만원)

구 분	2024년							2025년
	계획액		전년도 이월액	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정						
전세임대(융자) (1337-401)	4,546,931	5,056,531	-	5,056,531	4,878,890	-	177,641	5,114,122
전세·매입임대 경상보조(1440-403)	145,290	145,290	-	145,290	145,290	-	-	160,043

※ 자료: 국토교통부

전세임대주택은 공공주택사업자가 아닌 임차를 희망하는 사람이 직접 물색하여 임대인과 공공주택사업자 간 전세계약을 요청하는 방식으로 집행됨.

【 전세임대주택 사업 절차도 】



나) 보증금 미반환 사고 방지를 위한 승인심사 제도개선 필요

전세임대주택의 임대보증금 미반환 사고 및 보증기관의 대위변제 건수가 최근 5년간 총 6,189호이고, 금액 기준으로는 총 2,543억원에 달함.

【 전세임대주택 임대보증금 미반환 및 대위변제 현황 】

(단위: 호, 억원)

구 분		'20년		'21년		'22년		'23년		'24년	
		건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
계	재고	264,932	256,493	274,615	277,362	287,478	301,697	302,066	323,430	318,018	350,051
	대위변제	932	439	839	408	899	417	1,803	1,058	784	221
	비율	0.35%	0.17%	0.31%	0.15%	0.31%	0.14%	0.60%	0.33%	0.25%	0.06%
한국토지주택공사	재고	248,327	176,178	257,207	191,164	268,430	211,133	279,682	231,309	291,592	252,315
	대위변제	875	400	798	381	852	381	1,727	1,000	617	89
	비율	0.4%	0.2%	0.3%	0.2%	0.3%	0.2%	0.6%	0.4%	0.2%	0.04%
서울주택도시공사	재고	1,208	890	1,191	890	1,153	891	1,321	1,096	1,481	1,312
	대위변제	21	16	12	9	11	9	28	25	44	38
	비율	1.7%	1.8%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	2.1%	2.2%	3.0%	2.9%
인천도시공사	재고	686	572	852	738	807	783	744	821	726	725
	대위변제	5	2	11	6	13	8	31	22	69	52
	비율	1.7%	1.8%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	2.1%	2.3%	3.0%	2.9%
경기주택도시공사	재고	13,144	9,389	13,788	10,266	15,450	12,707	18,753	16,543	22,810	21,156
	대위변제	25	17	16	11	21	17	13	9	48	39
	비율	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.06%	0.05%	0.2%	0.2%
안산도시공사	재고	68	56.43	64	54.65	50	42.05	53	46.23	34	29.64
	대위변제	1	0.8	-	-	-	-	-	-	1	1
	비율	1.4%	1.4%	-	-	-	-	-	-	2.9%	4.6%
용인도시공사	재고	79	51.42	67	42.35	59	36.69	52	33.78	51	34.64
	대위변제	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-
	비율	-	-	-	-	1.7%	2.7%	-	-	-	-
하남도시공사	재고	99	77	89	70	83	71	80	75	78	79
	대위변제	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	비율	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
부산도시공사	재고	1,191	69,242	1,237	74,061	1,247	75,927	1,182	73,401	1,145	74,359
	대위변제	5	2.7	2	1	-	-	2	1	3	0.45
	비율	0.2%	-	0.1%	-	-	-	0.1%		0.2%	-
대구도시개발공사	재고	130	37	120	76	199	106	199	105	101	41
	대위변제	-	-	-	-	1	0.5	2	1.1	2	1.3
	비율	-	-	-	-	0.5%	0.5%	1.0%	1.0%	2.0%	3.2%

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

전세임대주택에서 임대보증금 미반환 사고가 발생하게 되면 보증기관(SGI서울보증)이 공공주택사업자에게 임대보증금을 대위변제하고 임대인에게 구상권을 청구하므로 공공주택사업자나 주택도시기금에 즉각적으로 재정적인 손실이 발생하지는 않음.

그러나, 임대인의 보증금 미반환 사고 증가로 인한 보증기관의 대위변제 손해율 상승은 보증 정산[451] 이후 공공주택사업자에 대한 보증료율을 인상시켜 공공주택사업자가 부담해야 할 보증료의 총액을 증가시킴.

실제로 LH의 전세임대주택 임대보증금 보증료 총 납부액을 연도별로 살펴보면, 2020년 159억원에서 매년 증가하여 2025년에는 720억원으로 4.5배까지 급격히 증가하였으며, 2027년에는 2020년의 8.3배인 1,319억원에 이를 것으로 추산됨.

【 연도별 전세임대주택 임대보증금 보증료 납부액(LH) 】

(단위: 억원)

구 분	2020년 ('16년 가입)	2021년 ('17년 가입)	2022년 ('18년 가입)	2023년 ('19년 가입)	2024년 ('20년 가입)	2025년 ('21년 가입)	2026년추정 ('22년 가입)
기납부 보증료*	159	206	257	262	312	351	380
정산 보증료**	0	43	85	78	127	369	939
계	159	249	342	340	439	720	1,319

* **기납부보증료** : 가입연도에 연간 가입 추정액에 따라 납부하는 보증료(예치보증료)
** **정산보증료** : 기납부보증료 대비 대위변제금 수령액이 150%를 초과하는 경우 가입연도 기준 4년 이후 추가로 납부하는 보증료 + 변경에 따른 환급금
※ 자료: LH 제출 자료를 바탕으로 재구성

451) 평균적인 임대차계약 기간 및 대위변제 절차에 소요되는 기간을 고려하여 임대차계약 체결 4년 이후 시점에 정산(국토교통부 설명)

급증하는 공공주택사업자의 보증료 부담을 지원하기 위하여 우리 위원회는 2025년도 주택도시기금운용계획변경안 예비심사 과정에서 LH 등 공공주택사업자의 전세임대주택 보증료 추가납부 금액 증가분(458억원) 등을 반영하여 전세·매입임대 경상보조 사업의 기금운용계획안을 641억원 증액의결(2025. 6. 26.)[452]한 바 있음.

전세임대주택에서의 임대보증금 미반환 및 대위변제 사고가 누적될 경우, 공공주택사업자의 재무적 부담을 가중시킬 뿐만 아니라, 주택도시기금을 재원으로 하는 주거복지사업의 재정 건전성을 저해하고 추가적인 기금 소요를 발생시킬 우려가 있음.

아울러, 공공주택사업자가 공급하는 전세임대주택은 2024년 말 기준 31만 8,018호로 전체 전세 시장에서 차지하는 비중이 상당하므로, 민간 임대차시장에 미치는 영향을 고려하여 임대보증금 미반환 사고를 방지하기 위한 체계적인 관리와 제도적인 보완이 더욱 중요하다고 할 수 있음.

따라서, 국토교통부는 보증금 미반환 사고가 최소화될 수 있도록 전세임대주택에 대한 관리감독 강화 등 제도개선 방안을 마련할 필요가 있을 것으로 생각됨.

452) 해당 증액 건은 국회 본회의 의결안에는 반영되지 않음.

6) 임대주택리츠출자(1440-409)

○ 일부 택지공모형 사업장이 장기 미착공 상태로 사업이 지연되고 있음에도 제재가 미흡하여 공공택지 활용과 기금 운용의 효율성 및 우선협상대상자 선정과정의 공정성을 저해할 우려가 있으므로, 국토교통부는 우선협상대상자 관리 및 제재 실효성 강화를 위한 제도개선 방안을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

임대주택리츠출자 사업은 「주택도시기금법」 제9조[453] 및 「민간임대주택에 관한 특별법」 제4조[454]에 근거하여 민간과 공공이 출자한 리츠[455]를 활용하여 공공지원 민간임대주택[456]을 공급하려는 것임.

---

453) **「주택도시기금법」**
제9조(기금의 용도) ① 기금의 주택계정은 다음 각 호의 용도에 사용한다.
3. 임대주택 및 「공공주택 특별법」 제2조제1호나목의 공공분양주택의 공급을 촉진하기 위한 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 증권의 매입
가. 「부동산투자회사법」 제2조제1호에 따른 부동산투자회사가 발행하는 증권
나. 「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」 제229조제2호에 따른 부동산집합투자기구가 발행하는 집합투자증권
다. 「법인세법」 제51조의2제1항제9호 각 목의 요건을 갖춘 법인이 발행하는 증권
라. 그 밖에 임대주택의 공급과 관련된 증권으로서 대통령령으로 정하는 증권

454) **「민간임대주택에 관한 특별법」**
제4조(국가 등의 지원) ① 국가 및 지방자치단체는 다음 각 호의 목적을 위하여 주택도시기금 등의 자금을 우선적으로 지원하고, 「조세특례제한법」, 「지방세특례제한법」 및 조례로 정하는 바에 따라 조세를 감면할 수 있다.
1. 민간임대주택의 공급 확대

455) **「부동산투자회사법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. **"부동산투자회사"**란 자산을 부동산에 투자하여 운용하는 것을 주된 목적으로 제3조부터 제8조까지, 제11조의2, 제45조 및 제49조의2제1항에 적합하게 설립된 회사로서 다음 각 목의 회사를 말한다.
가. 자기관리 부동산투자회사: 자산운용 전문인력을 포함한 임직원을 상근으로 두고 자산의 투자·운용을 직접 수행하는 회사
나. 위탁관리 부동산투자회사: 자산의 투자·운용을 자산관리회사에 위탁하는 회사
다. 기업구조조정 부동산투자회사: 제49조의2제1항 각 호의 부동산을 투자 대상으로 하며 자산의 투자·운용을 자산관리회사에 위탁하는 회사

456) **「민간임대주택에 관한 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

임대주택리츠출자 사업의 유형은 민간제안공모형[457], 택지공모형[458], 정비사업연계형[459] 등이 있으며, 공통적으로 ①사업신청, ②사업성 평가 및 우선협상대상자 선정, ③기금출자심사, ④사업 약정 체결, ⑤출자의 절차로 진행됨.

이 사업의 2024년도 계획액은 3,000억원으로, 2,991억원을 집행(계획액 대비 99.7%)하고 9억원을 불용하였음.

【 2024년도 임대주택리츠출자 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년							2025년
	계획액		전년도 이월액	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정						
임대주택리츠출자 (1440-409)	300,000	300,000	-	300,000	299,100	-	900	450,000

※ 자료: 국토교통부

---

4. **"공공지원민간임대주택"**이란 임대사업자가 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 민간임대주택을 10년 이상 임대할 목적으로 취득하여 이 법에 따른 임대료 및 임차인의 자격 제한 등을 받아 임대하는 민간임대주택을 말한다.
   가. 「주택도시기금법」에 따른 **주택도시기금(이하 "주택도시기금"이라 한다)의 출자**를 받아 건설 또는 매입하는 민간임대주택
   나. **「주택법」 제2조제24호에 따른 공공택지** 또는 이 법 제18조제2항에 따라 수의계약 등으로 공급되는 토지 및 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」 제2조제6호에 따른 종전부동산(이하 "종전부동산"이라 한다)을 매입 또는 임차하여 건설하는 민간임대주택
   다. 제21조제2호에 따라 용적률을 완화 받거나 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제30조에 따라 용도지역 변경을 통하여 용적률을 완화 받아 건설하는 민간임대주택
   라. 제22조에 따라 지정되는 공공지원민간임대주택 공급촉진지구에서 건설하는 민간임대주택
   마. 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 공공지원을 받아 건설 또는 매입하는 민간임대주택

457) **민간제안공모형** : 우수한 민간사업 현장을 공개모집을 통하여 기금을 출자하여 건축

458) **택지공모형** : LH 등이 보유한 공공택지를 대상으로 우수한 사업자를 공개모집 방식으로 선택하여 공동 출자 임대 리츠 설립

459) **정비사업연계형** : 재건축 등 정비사업이 일어나는 일반분양 주택을 일괄 매수하여 신혼부부나 기존 주민 또는 청년, 무주택자에게 정책적으로 공급

나) 택지공모 선정 후 장기 미착공 사업장 관리 강화 필요

임대주택리츠출자 사업유형 중 '택지공모형'은 한국토지주택공사(이하 'LH')가 조성한 공공택지를 기반으로 우선협상대상자를 선정하고, 해당 우선협상대상자가 주택도시기금의 출자를 받아 리츠를 구성하여 공공지원 민간임대주택 건설 사업을 추진하는 구조임.

택지공모형 사업은 LH가 조성한 공공택지를 할인 공급받게 된다는 점에서 민간이 스스로 조성한 택지에 공공지원 민간임대주택을 건설하는 민간제안공모형 사업과 비교했을 때 공적 지원의 정도가 강함.

그런데, 택지공모형 유형의 일부 사업장은 우선협상대상자로 선정된 이후 3년 이상 장기 미착공 상태를 지속하고 있으며, 5년 이상 착공 없이 우선협상대상자 지위를 유지하고 있는 경우 또한 확인됨.

【 택지공모형 공공지원민간임대주택 우선협상대상자 장기지연(3년 초과) 현황 】

우선협상대상자 선정시기	토지사용 가능시기	공모부지		건설사	세대수(호)
2018	2017	파주운정	F1-M	●●건설	899
2020	2022	울산다운2	B-3	■■건설	652
2021	2023	인천가정2	B1	▲▲건설	429
2021	2021	화성능동	A-1	★★건설	899

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

LH의 「공공지원민간임대주택 민간사업자 공모지침서」[460]에 따르면, LH는 우선협상대상자 선정통보일로부터 3년이 경과한 날 또는 토지사용가능시기로부터 1년이 경과한 날 중 늦은 날까지 토지 매매계약을 체결하지 않는 등 사업이 장기 지연되는 경우 우선협상대상자 선정을 취소할 수 있고, 이 경우 향후 2년 동안 LH의 택지공모형 공공지원 민간임대주택 공모사업에 응모를 제한할 수 있음.

그러나, 실제 택지공모형 사업의 우선협상대상자 선정이 취소된 사례를 살펴보면, 모두 우선협상대상자의 자발적 포기에 의한 취소이며 LH가 지침에 근거하여 직권으로 우선협상대상자 지위를 박탈한 사례는 현재까지 없는 것으로 확인됨.

---

460) **「공공지원민간임대주택 민간사업자 공모지침서」**(LH)

제33조(우선협상대상자 선정 취소) ① 아래 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 주택도시보증공사는 우선협상대상자 선정을 취소할 수 있다.

1. 우선협상대상자가 사업계획서의 주요조건을 성실히 이행하지 못할 사정이생길 경우
2. 사업신청 시 제출한 계획을 변경한 경우. 단, 부도, 영업정지, 파산 등부득이한 사유가 있어 사전승인을 받거나, 인허가 조건사항의 반영 및 제23조 제4항의 경우에는 그러하지 아니한다.

② 우선협상대상자 선정통보일로부터 3년이 경과한 날 또는 토지사용가능시기확정일부터 1년이 경과한 날 중 늦은 날까지 토지 매매계약을 체결하지않는 등 사업이 장기 지연되는 경우 한국토지주택공사는 **우선협상대상자 선정을 취소**할 수 있다.

③ 아래 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 주택도시보증공사는 우선협상대상자 선정을 취소한다.

1. 제23조 내지 제32조에 따른 사업계획 협의 등의 기간 동안 제8조 “신청자격및 방법” 또는 제9조 “사업계획의 요건”을 충족하지 못하게 되는 경우 및제11조에 따라 제출한 사업신청서류의 허위 또는 누락 등이 밝혀진 경우
2. 제23조에서 정한 기한 내에 사업계획 협의(공사비 검증 포함)가 이루어지지않은 경우
3. 제24조에서 정한 기한 내에 임대리츠의 설립을 완료하지 못한 경우
4. 제25조에 따른 기금출자 심사를 통과하지 못한 경우(재심사를 한 경우에는그러한 재심사를 통과하지 못한 경우를 의미)
5. 제26조에 따른 사업약정 체결이 이루어지지 않은 경우

④ 우선협상대상자 선정 취소의 효력발생 시기는 취소의사가 상대방에게 도달한 날(상대방이 취소를 내용으로 하는 문서를 접수한 날)로 한다.

⑤ 제1항부터 제3항에 따라 우선협상대상자 선정이 취소된 경우 **향후 2년 동안 LH가 시행하는 공공지원민간임대 공모사업**에 대하여 **해당 사업신청자(컨소시엄을 구성하는 개별법인 포함)의 응모를 제한**할 수 있다.

【 택지공모형 공공지원민간임대주택 우선협상대상자 선정 취소 현황 】

연번	시공사	공모유형	사업장	세대수	선정시기	취소통지	취소사유
1	○○건설	택지공모 (LH19-4차)	인천영종 A57, A63BL	582	'20.3월	'25.5월	자발적 포기
2		택지공모 (LH20-4차)	오산 오산1BL	366	'21.3월	'25.5월	자발적 포기
3	△△건설	택지공모 (LH21-1차)	이천중리 B-4BL	451	'21.6월	'23.12월	자발적 포기
4	□□건설	택지공모 (LH20-1차)	아산배방 A9,10BL	554	'20.6월	'23.12월	자발적 포기
5		택지공모 (LH20-3차)	평택고덕 A-56BL	1,499	'20.12월	'23.12월	자발적 포기
6		택지공모 (LH21-2차)	양주회천 A-23BL	636	'21.9월	'25.5월	자발적 포기
7		택지공모 (LH21-3차)	인천검단 AA31BL	1,366	'21.12월	'25.5월	자발적 포기
8	◇◇건설	택지공모 (LH20-2차)	파주와동 A-2BL	858	'20.9월	'23.12월	자발적 포기
9	☆☆건설	택지공모 (LH20-3차)	오산세교2 A-17BL	579	'20.12월	'25.5월	자발적 포기
10		택지공모 (LH21-1차)	성남복정1 B2BL	650	'21.6월	'25.5월	자발적 포기

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

LH는 지침에 근거한 우선협상대상자 직권 취소가 아닌 자발적 포기의 경우에는 해당 필지를 제외한 다른 LH 공모사업에 제한 없이 즉시 재참여할 수 있도록 함[461]으로써, 장기 미착공 후 자발적으로 우선협상대상자 지위를 포기한 사업신청자에게 사실상 아무런 불이익도 부과하지 않고 있음.

461) 국토교통부는 이에 대하여, 2018년부터 2021년까지의 건축공사비 급등으로 인해 장기 미착공 단지가 증가함에 따라, 향후 택지공모형 사업의 정상화를 도모하기 위해 택지공급을 약정받은 우선협상대상자가 자발적으로 지위를 포기할 수 있도록 출구전략을 마련한 것이라고 설명함.
그러나, 이러한 제도변경은 제재의 실효성을 저하시킬 우려가 있으며, 결과적으로 향후 공모에 참여하는 사업신청자들로 하여금 실제 사업추진 가능성과 무관하게 택지를 선점하려는 유인을 제공할 수 있음.

결과적으로, 이러한 사업 운영 방식은 LH가 확보한 공공택지가 우선협상대상자에 선점된 채 장기간 비축상태에 머물게 함으로써 공공택지의 적시 활용을 통한 주택공급을 저해하는 문제[462]를 발생시킴.

아울러, 한정된 주택도시기금 재정 상황으로 인하여 임대주택리츠출자 대상 사업지에 대한 출자가 전체적으로 장기간 지연[463]되고 있는 상황에서 택지공모형 장기지연 사업장에 대한 관리가 이루어지지 않을 경우 사업추진이 가능한 다른 사업장에 대한 기금출자 지연을 더욱 가중시킬 수 있음.

또한, 우선협상대상자 선정이 다수 민간사업자의 경쟁적 절차를 거쳐 이루어졌음에도 불구하고, 장기지연 시 차순위 사업자에게 사업 참여 기회가 부여되지 않고 있는 점은 공정성 측면에서도 문제가 제기될 수 있을 것으로 보임.

국토교통부는 향후 택지공모형 사업이 원활하게 추진될 수 있도록 장기 미착공 사업장에 대한 정기적인 평가체계 마련, 우선협상대상자 지위 취소 요건 구체화, 제재 실효성 강화 등 제도개선 방안을 마련할 필요가 있음.

462) 택지공모형 사업이 취소되면 LH는 자체착공 방안, 민간참여사업 방안, 일반매각 방안 中 검토

463) 2020년~2022년 출자가 승인된 후 2025년 이후 출자 예정인 금액은 2025년 기금운용계획안 4,500억원의 약 2배인 8,620억원에 달함(2024년말 기준, 「2025년도 예산안 및 기금운용계획안 검토보고서」(국토교통위원회 소관) 259면 이하 참조).

다. 도시계정

1) 도시재생사업지원(1510-992)

○ 청년인턴의 미입소 및 중도포기에 따른 사업 예산의 불용이 지속적으로 발생하고 있으므로, 국토교통부는 사업 예산의 불용 최소화 및 청년인턴십 기회 확대 측면에서 불용 예상액을 고려하여 최초 선발인원을 보다 확대하거나 예비합격자 중 단기로 근무를 원하는 인원의 별도 관리를 통한 추가 충원 방안 등을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

도시재생사업지원 사업은 도시재생 사업과 관련한 지원기구 운영, 정책연구, 청년인턴십 지원 및 전문인력 양성사업 지원 등 도시재생사업이 원활하게 추진될 수 있도록 지원하는 사업임.

이 사업의 2024년도 당초 계획액은 91억 1,200만원으로, 전년도 이월액을 더한 계획현액 113억 2,200만원 중 88억 5,200만원(78.2%)을 집행하고 3억 300만원을 다음 연도로 이월하면서 21억 6,700만원은 불용하였음.

【2024년도 도시재생사업지원 사업 결산】

(단위: 백만원)

구 분	2024년									2025년
	계획액		전년도 이월액	계획 현액	집행액	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정				계획 현액	집행액			
. 도시재생사업지원	9,112	9,112	2,210	11,322	8,852	9,112	8,227	303	2,167	5,765
- 일반수용비(210-01)	10	10	-	10	10	10	10	-	-	10
- 국내여비(220-01)	20	20	-	20	20	20	20	-	-	20
- 국외업무여비(220-02)	30	30	-	30	19	30	19	-	11	30
- 사업추진비(240-01)	39	39	-	39	39	39	39	-	-	39
- 정책연구비(260-02)	-	-	138	138	136	-	-	-	2	-
- 민간위탁사업비(320-02)	9,013	9,013	2,072	11,085	8,628	9,013	8,139	303	2,154	5,666

※ 자료: 국토교통부

그 중 도시재생 청년인턴십 지원 사업은 청년인턴에게 도시재생 교육과 일경험 기회 등을 제공하여 지역의 도시재생 전문가 및 사업 참여주체로 성장할 수 있도록 총괄 지원하는 일자리 사업으로,

2024년도 예산은 2023년도 사업의 계속[464]에 따른 이월액 15억 1,000만원[465]과 2024년도 당초 계획액인 36억 9,200만원을 합한 계획현액 52억 200만원이며, 그 중 이월액에서는 12억 9,800만원을 불용, 당초 계획액에서는 3억 5,100만원을 불용하여 총 16억 4,900만원을 불용(31.7%)하였음.

464) 2023년도 도시재생 청년인턴십 사업 계약기간: '23.3.10.~'24.3.9.
465) 사업금액 75억 8,100만원, 낙찰금액 75억 5,000만원

【2024년도 도시재생 청년인턴십 지원 사업 결산】

(단위: 백만원)

세부사업명 (코드번호)	내역사업명	유형	2023년도				2024년도			
			계획액	집행액	불용액	이월액	계획액	계획현액	집행액	불용액
도시재생 사업지원 (1510-992)	도시재생사업지원 (도시재생 청년인턴십 지원)	직접 일자리	7,581	6,040	31	1,510	3,692	5,202	3,553 [212 +3,341]	1,649 [1,298 +351]

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

나) 도시재생 청년인턴십 지원 사업예산의 지속적인 불용 개선 필요

도시재생 청년인턴십 지원 사업은 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 제10조[466] 및 같은 법 시행령 제13조[467]에 따라 주택도시보증공사가 사업을 위탁 수행함에 따라 주택도시보증공사는 사업을 주관하여 관리하고,

---

466) 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」
제10조(도시재생지원기구의 설치) ① 국토교통부장관은 다음 각 호의 사항을 수행하기 위하여 도시재생지원기구를 설치하되, **대통령령으로 정하는 공공기관을 도시재생지원기구로 지정**할 수 있다.
1. 도시재생 활성화 시책의 발굴
2. 도시재생 제도발전을 위한 조사·연구
3. 도시재생전략계획 및 도시재생활성화계획의 수립 등 지원
4. **도시재생사업의 시행 및 운영·관리 지원**
5. 제29조에 따른 도시재생종합정보체계의 구축·운영·관리 등에 관한 업무
6. 도시재생전문가의 육성 및 파견 등의 업무
7. 제11조에 따른 도시재생지원센터 운영 등의 지원
8. 그 밖에 국토교통부장관이 정하는 업무

② 도시재생지원기구의 구성·운영 등에 관한 사항은 대통령령으로 정한다.

467) 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법 시행령」
제13조(도시재생지원기구의 지정 등) ① 법 제10조제1항 각 호 외의 부분에서 "대통령령으로 정하는 공공기관"이란 다음 각 호의 기관을 말한다.
1. 「한국토지주택공사법」에 따라 설립된 한국토지주택공사(이하 "한국토지주택공사"라 한다)
2. **「주택도시기금법」에 따라 설립된 주택도시보증공사(이하 "주택도시보증공사"라 한다)**
3. 「한국부동산원법」에 따른 한국부동산원
4. 「정부출연 연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따라 설립된 연구기관으로서 다음 각 목의 연구기관
   가. 국토연구원
   나. 한국교통연구원
   다. 건축공간연구원
5. 「사회적기업 육성법」에 따라 설립된 한국사회적기업진흥원
6. 「산업디자인진흥법」에 따라 설립된 한국디자인진흥원

인턴십 선발 및 운영관리에 대한 사항을 입찰을 통해 재위탁하고 있어 2024년도에는 한국생산성본부가 교육운영기관으로서 사업을 운영하였음.

【 도시재생 청년인턴십 지원 사업 운영기관 및 예산 】

연도	주최	주관	운영기관	예산
2019	국토교통부	한국토지주택공사	한국토지주택공사	50.5억원
2020		한국토지주택공사	한국표준협회	88.7억원
2021		한국토지주택공사	한국표준협회	88.7억원
2022		주택도시보증공사	한국표준협회	88.7억원
2023		주택도시보증공사	한국표준협회	75.5억원
2024		주택도시보증공사	한국생산성본부	36.9억원

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

【 2024년 도시재생 청년인턴십 사업 세부산출내역 】

(단위: 원)

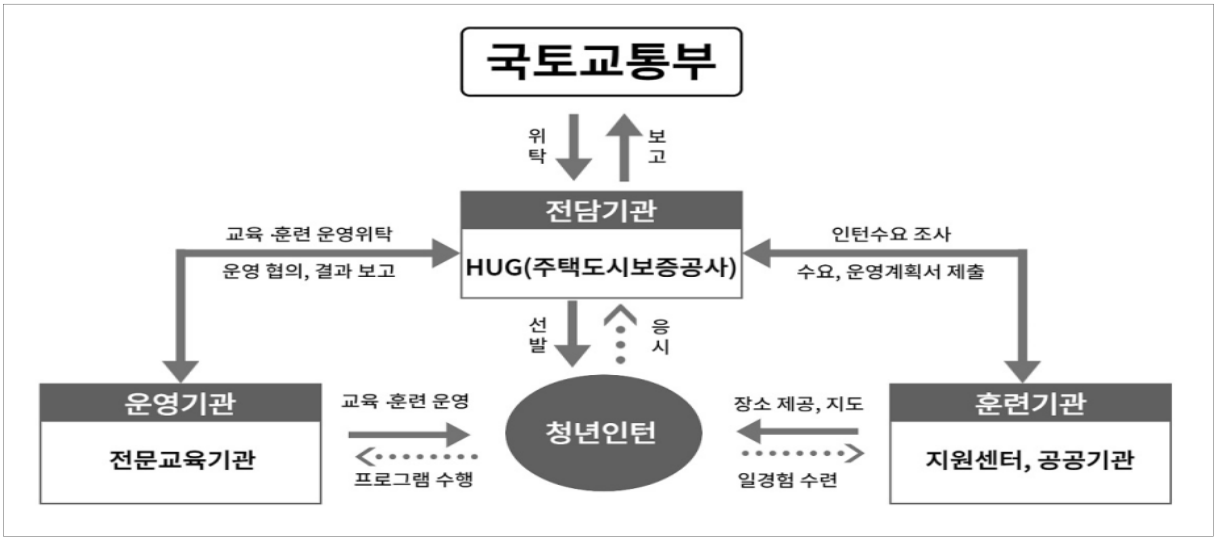
공 종	합 계
1. 인건비	90,671,413
가. 책임연구원	51,319,954
나. 연구원	39,351,458
2. 직접경비	126,825,000
가. 국내여비	16,775,000
1) 청년인턴 중앙교육 및 워크숍 등 운영지원 출장비	16,775,000
나. 회의 등 경비	60,000,000
1) 청년 인턴십 사업 운영 회의 등 경비	43,000,000
2) 운영관리용역 입찰 및 선정 수수료	17,000,000
다. 인턴십 설문조사	19,800,000
1) 설문 조사 기획 및 시행 등 경비	19,800,000
라. 인턴십 홍보	19,800,000
1) 인턴십 사업 브랜딩 및 도시재생정책 등 종합 홍보	19,800,000

공 종	합 계
마. 인턴십 운영관리용역 사업비 정산	10,450,000
1) 인턴십 운영관리용역 사업비 정산	10,450,000
3. 외주사업비	3,135,163,075
가. 인턴십 선발 및 운영관리 용역	3,135,163,075
4. 일반관리비	3,784,438
5. 소계(인건비+경비+일반관리비+외주사업비)	3,356,443,925
6. 부가가치세	335,644,393
합 계	3,692,000,000

※ 자료: 나라장터(g2b)

동 사업의 주요 과업은 청년인턴을 선발하여 기본역량교육 및 전문가양성교육을 실시하고 교육 이후 공공기관·도시재생지원센터 등의 현장에 청년인턴을 투입하여 5개월 간 도시재생분야 일경험 수련을 실시하는 것임.

【 2024년 도시재생 청년인턴십 수행 체계도 】



※ 자료: 국토교통부

이에 따라 2024년의 경우 '24.5월에 210명의 청년인턴을 선발하여 '24.6월부터 교육을 실시하였는데 기본역량교육 기간에 38명, 전문가양성교육 기간에 29명, 교육 이후 인턴 기간에 6명이 중도 포기하였으며, 예비합격자 활용에도 불구하고 최종적으로는 177명(84%)만이 인턴을 수료하여 5개월분으로 계상된 인건비 등에서 3억 5,100만원의 불용이 발생하였음.

【 2024년 도시재생 청년인턴십 수련인원 현황 】

구 분	중도포기자	예비합격자	증·감	수련 인원
최초 입소인원(6.17.~)	-	-	-	210명
기본역량교육 기간(~6.28.)	38명	38명	-	210명
전문가 양성교육 기간(~9.5.)	29명	2명	△27명	183명
수련(인턴) 기간(~11.15.)	6명	-	△ 6명	177명
최 종	**73명**	**40명**	**△33명**	**177명**

※ 자료: 국토교통부

또한, 2023년의 경우 전체 사업비 75억 5,000만원 중 20%에 해당하는 15억 1,000만원을 2024년도로 이월한 이후 이월액의 약 86%인 12억 9,800만원을 불용하였는데,

2023년 청년 인턴십 사업의 결과를 살펴보면, 인턴 인건비의 경우 500명에 대해 5개월분을 계상[468]하였으나 1·2차 선발인원의 전체인원은 443명으로 사업 계획 대비 선발 인원이 적었으며, 선발인원 대비 최초 입소 인원은 389명(87.8%), 최종 수련 인원은 323명(72.9%)에 불과하여 인턴 인건비에서 불용이 발생할 것이 예상되었음에도 이를 고려하지 않고 이월 후 대부분을 불용하였음.

468) (500명) x (5개월) x (월 202만원) = 50억 5,000만원 계상

【 2023년 도시재생 청년인턴십 수련인원 현황 】

차수	구 분	선발 인원	수련 인원[469]
1차	최초 입소인원(6.8.~)	294명	251명
	기본역량교육 기간(~6.21.)		237명
	전문가 양성교육 기간(~10.16.)		204명
	수련(인턴) 기간(~11.8.)		204명
2차	최초 입소인원(8.16.~)	149명	138명
	기본역량교육 기간(~8.29.)		132명
	전문가 양성교육 기간(~12.14.)		119명
	수련(인턴) 기간(~`24.1.12.)		119명
	최 종	**443명**	**323명**

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

지출사업의 경우 연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 연도 내에 지출하지 못한 금액을 이월[470]할 수 있으나, 2023년 사업의 경우 2차 청년 인턴십 사업 기간(‘24.8.16～‘25.1.12.)을 고려 시 불용 금액을 추정할 수 있었음에도 일괄 이월 후 불용하였음.

또한, 최근 3년간 수료율에서도 알 수 있듯이, 미입소 및 중도포기자에 따른 사업 예산의 불용이 발생할 수밖에 없는 구조적인 한계가 지속적으로 발생하고 있음.

469) 예비합격자 109명(1차 40명, 2차 69명) 중 32명을 추가 선발한 것을 포함

470) 「국가재정법」
제72조(**지출사업의 이월**) ①기금관리주체는 매 회계연도의 지출금액을 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없다. 다만, **연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 연도 내에 지출하지 못한 금액은 다음 연도에 이월하여 사용할 수 있다.**

【 최근 3년간 도시재생 청년인턴십 수료율 】

구 분	선발인원 (A)	입소인원 (B)	수료인원 (C)	수료율 (C/A)	수료율 (C/B)
2022년	461명	440명	318명	69.0%	72.3%
2023년	443명	389명	323명	72.9%	83.0%
2024년	210명	210명	177명	84.3%	84.3%

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

이에 대해 국토교통부는 중도포기를 대비하여 청년인턴 선발 시 예비합격자를 선발 중이나, 일정기간이 경과[471]한 후에는 추가로 충원하는 것이 어려운 운영상의 한계가 있어 불용이 발생하였다는 입장임.

사업 예산의 불용 최소화 및 청년인턴십 기회 확대 측면에서 국토교통부는 불용 예상액을 고려하여 최초 선발인원을 보다 확대하거나 예비합격자 중 단기로 근무를 원하는 인원의 별도 관리를 통한 추가 충원 방안 등을 마련할 필요가 있음.

471) 5개월 중 20% 이상인 1개월 경과 시

2) 노후산단 재생지원(융자)(1520-992)

○ 노후산단 재생지원(융자) 사업은 기승인 사업장에 대한 조기 집행 이후 추가 확보된 융자 재원을 적기에 활용할 신규 사업장 발굴에 실패하여 집행률이 10.8%에 그치는바, 국토교통부는 신규 사업장 발굴을 위한 제도를 개선하여 미집행 예산이 최소화될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

가) 개요

노후산단 재생지원(융자) 사업은 산업단지 재생사업지구[472] 내 복합개발형 및 기반시설형, 리모델링 사업에 대한 융자를 지원[473]하려는 것으로, 국토교통부는 기존의 보조사업을 통한 공공주도의 노후산단 재생사업 이외에 민간이 재생사업에 투자할 수 있는 여건을 마련하여 노후산단 활성화에 기여하기 위한 목적에서 2019년부터 계속사업으로 추진하고 있음.

이 사업의 2024년도 계획액은 450억원으로, 48억 4,100만원을 집행(계획액 대비 10.8%)하고 401억 5,900만원을 불용하였음.

---

472) **「산업입지 및 개발에 관한 법률」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
10. "산업단지 재생사업지구"(이하 "재생사업지구"라 한다)란 제39조의2 및 제39조의3에 따라 산업기능의 활성화를 위하여 산업단지 또는 공업지역(「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제36조제1항제1호다목에 해당하는 공업지역을 말한다. 이하 같다) 및 산업단지 또는 공업지역의 주변 지역에 지정·고시되는 지구를 말한다.

473) **「주택도시기금법」**
제9조(기금의 용도) 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.·나. (생 략)
다. 「산업입지 및 개발에 관한 법률」 제2조제11호에 따른 산업단지 재생사업의 시행에 필요한 비용

【 2024년도 노후산단 재생지원(융자) 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년							2025년
	계획액		전년도 이월액	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정						
노후산단 재생지원(융자)(1520-992)	45,000	45,000	-	45,000	4,841	-	40,159	41,400

※ 자료: 국토교통부

이 사업은 세부적으로 ⓐ기승인 사업장 2곳 250억원과 ⓑ신규지원 사업장 200억원으로 편성되었는데, 국토교통부는 2024회계연도에 ⓐ기승인 사업장 1곳에 대하여 48억 4,100만원을 집행하고, ⓑ신규지원 사업장에 대해서는 미집행하였음.

【 2024년도 노후산단 재생지원(융자) 세부 편성 근거 및 집행 내역 】

편성 근거	집행 내역
○ 기타민간융자금(450-04) : 45,000백만원 가. 기승인 사업장 2곳 (25,000백만원) · 반월테라(4년차), 익산복합(3년차) 나. 신규지원 사업장 (20,000백만원)	○ 기타민간융자금(450-04) : 4,841백만원 가. 기승인 사업장 1곳 (4,841백만원) · 반월테라(4년차) 나. 신규지원 사업장 · 미집행

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

한편, 국토교통부는 2023년에 이 사업의 기금운용계획을 자체변경하여 증액(+201억 8,400만원)하였으며, 이를 바탕으로 기승인 사업장 2곳(반월테라, 익산복합)에 대해 승인된 융자를 2023년에 조기 집행하였고, 그 결과 2024년도 신규지원 사업장에 대한 융자 가능 금액은 401억 5,900만원으로 늘어남.

나) 신규 사업장 발굴 제도개선 필요

국토교통부는 2024년 신규 사업장에 대한 융자 가능 한도가 약 400억원으로 늘어나자, 신규 사업장 발굴을 위하여 2024년 4월에 첫 수요조사를 거쳤는데, 이를 통해 확인된 3건의 신규 검토 대상 모두 절차 지연 등으로 2024년 융자 집행이 불가한 사업장이었음.

【 2024년 4월 1차 신규 융자수요 조사 내역 】

사업장명	산업단지	'24년 수요	검토 내용
성남하이테크밸리 지식산업센터	성남 일반산단	195억원	기금 선순위 근저당 설정 불가로 사업시행자가 **융자 미신청**
양산 물류센터	양산 일반산단	350억원	인허가 절차 지연으로 **융자 신청시점 이연**
서부산 사상스마트시티 복합비즈니스센터	부산 사상 일반산단	650억원	사업주체(PFV) 변경, 시공사 선정 등 지연으로 **융자 신청시점 이연**

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

국토교통부는 2024년 9월 2차 수요조사를 거쳐 신규 사업장인 '안산 원시동 물류센터'(2024년 융자수요 400억원)에 대한 융자 심사를 2024년 10월부터 진행하였는데, 사업시행자가 제출한 매입확약 금액이 저조함에 따라 사업수익률 확보 등 융자승인 조건 충족이 어려워 추가적인 사업성 보완이 필요하다고 판단하여 융자 심사를 중단('24.12월)하였음.

연말에 신규 사업장에 대한 융자 심사가 중단됨에 따라, 대체 사업장을 발굴하지 못하고 약 400억원의 융자 가능 금액을 전액 불용하게 됨.

【 안산 원시동 물류센터 사업개요 및 진행경과 】

기본정보	사 업 명	안산시 원시동 735번지 외 1필지 물류센터 개발사업		
	소 재 지	경기도 안산시 원시동 735 외 1필지		
건축개요	총사업비	1,932억원	지역/지구	재생사업지구, 국가산업단지
	주 용 도	창고시설	건축규모	지하1층~지상8층
진행 경과		- **(10.11.) 서류 일부 제출** - (10.16.) 감정평가 및 시세조사 의뢰 - (11월 1주) 보증발급 관련 안내 * 차주 조달계획 : 950억원(융자 650억원, 민간 300억원) 결격사유 없을 시 후순위대출(민간)에 대한 보증발급 가능 - (11.20.) 매입확약 예정기관(A기관) 매입포기 통지 (당초 매입예정금액 1,900억원) - (12.11.) B기관의 1,400억원 매입확약서 제출 - **(12.12.)** HUG 융자 심사 결과, **사업수익률 확보 등 융자승인 조건 미충족으로 승인 불가**		

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

국토교통부는 2023년 말 기금운용계획 자체변경[474]을 통해 2024년에 집행할 계획이었던 기존 사업장 2곳에 대한 융자를 조기 집행하였으므로, 2024년 융자금액 약 400억원의 집행을 위한 신규 사업장 발굴의 시급성을 충분히 인지할 수 있는 상황이었음에도 2024년 10월에 이르러서야 실질적인 융자 심사에 착수하였다는 문제가 있음.

이에 대하여 국토교통부는 민간부문의 건설경기 침체, 공사비 급등, 재원조달 어려움 등 여건 악화로 인하여 당초 계획대비 신규사업이 축소·지연된 영향이 작용하여 신규 사업장 발굴에 어려움이 있었다고 설명함.

474) 2023년 10월 17일 : +177억 7,900만원 증액변경
2023년 12월 28일 : +24억 500만원 증액변경

그러나, 이러한 대외적인 환경변화 외에도 가용한 융자 재원이 대폭 늘어났음에도 불구하고 2024년 4월에야 1차 수요조사를 실시하고, 집행 가능한 신규 사업장이 없음에도 같은 해 9월에 2차 수요조사를 진행하는 등 신규 수요 창출과 융자 심사절차 관리에 대한 사전준비가 부족하였던 점이 2024년도 집행 부진의 주요 원인으로 지적될 수 있을 것으로 생각됨.

따라서, 국토교통부는 향후 노후산단 재생지원(융자) 사업의 신규 사업장 발굴을 위한 제도를 개선하여 미집행 예산이 최소화될 수 있도록 보다 적극적으로 사업을 관리할 필요가 있음.

참고로, 이 사업은 국토교통부가 실시한 2024회계년도 재정사업 자율평가[475]에서도 집행률 부진으로 인해 “미흡” 사업으로 평가된 바 있으며, 동 평가에서 국토교통부는 신규 사업장에 대한 수요조사와 모니터링을 강화하고 2026회계연도에는 예산요구액을 10% 감액하는 지출구조조정을 실시할 계획[476]이라고 밝혔음.

---

475) 「2024 회계연도 재정사업 자율평가 결과」(국토교통부, 2025. 5.)

「국가재정법」

제85조의8(재정사업 성과평가) ① 기획재정부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 재정사업에 대한 성과평가를 실시할 수 있다.

「국가재정법 시행령」

제39조의3(재정사업의 성과평가 등) ① 기획재정부장관은 법 제85조의8제1항에 따라 각 중앙관서의 장과 기금관리주체에게 기획재정부장관이 정하는 바에 따라 **주요 재정사업을 스스로 평가**(이하 **“재정사업자율평가”**라 한다)하도록 요구할 수 있으며, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대해서는 심층평가를 실시할 수 있다. 다만, 「과학기술기본법」 제11조에 따른 국가연구개발사업에 대한 평가는 「국가연구개발사업 등의 성과평가 및 성과관리에 관한 법률」에 따른 성과평가로 재정사업자율평가 또는 심층평가를 대체할 수 있다.

1. ~ 4. (생 략)

476) 한편, 국토교통부는 집행 가능성을 고려하여 이 사업의 2025년 기금운용계획을 당초 414억원에서 200억원으로 감액 변경(△214억원, △51.7%)함.

8. 자동차사고 피해지원기금

1) 기금예탁이자수입(40-95-953)

○ 기금예탁이자수입은 전년도 예탁금 규모를 바탕으로 결정됨에도 증액된 당해연도 예탁금인 1,500억원을 기준으로 수입액을 편성함에 따라 과다 편성된 측면이 있으므로, 국토교통부는 기금예탁이자수입 계획액 편성 시 유사 사례가 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

기금예탁이자수입은 기금의 여유자금을 정부의 재정융자 등 공공목적에 필요한 자금 공급을 위해 사용되는 공공자금관리기금에 예탁하여 발생한 이자 수입임.

이 사업의 2024년도 계획액은 53억 6,100만원으로 이 중 32억 2,200만원(60.1%)이 수납되었음.

【 2024년도 기금예탁이자수입 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2024년								2025년
	계획액		이체등 증감액	계획 현액	징수 결정액	수납액	미수납 액	불납 결손액	계획액
	당초	수정							
기금예탁이자수입	5,361	5,361	-	5,361	3,222	3,222	-	-	5,317

※ 자료: 국토교통부

나) 철저한 세입예산편성 필요

2024회계연도 기금예탁이자수입은 계획액 대비 수납액 비율이 60.1%로 저조하였는데 이는 계획액 편성 당시 착오가 있었기 때문으로 보임.

2024년 동 사업의 계획액 편성근거를 살펴보면, 공공자금관리기금 예탁금 1,500억원에 예상낙찰금리 3.6%를 적용하여 53억 6,100만원을 산출하였음.

계획액 편성근거에 대해 국토교통부는 2024년도 예상이자는 2023년도 예탁금에 대한 잔여이자 및 2024년도 신규 예탁금에 대한 이자를 동시 수취할 것으로 예상하여 1,500억원을 기준으로 편성하였다고 설명하였음.

【 2023, 2024년도 기금예탁이자수입 계획액 편성근거 】

연 도	금 액	편성근거 및 산출내역
2023계획(수정)	2,200,000	▪공공자금관리기금 예탁금(1,000억원) × 2.2%
2024계획	5,361,000	▪공공자금관리기금 예탁금(1,500억원) × 3.6% * 국고채 3년물 예상낙찰금리

※ 자료 : 국토교통부

【 최근 3년간 공공자금관리기금 예탁금 규모 】

(단위: 백만원)

연도	2022	2023	2024	2025
예탁금	1,000	1,000	1,500	1,500

※ 자료 : 국토교통부

그런데 예탁금에 따른 이자수입은 예탁 이후 최초 6개월마다 지급되고 공공자금관리기금 예탁은 주로 2분기~3분기에 이루어지고 있어, 2024년도의 실질적인 이자수입은 전년도 예탁금(1,000억원)에 근거하여 발생[477]함에도 증액된 당해연도 예탁금인 1,500억원을 기준으로 과다 편성되어 수납실적이 저조한 측면이 있어 보임.

【 2023, 2024년 공공자금관리기금 예탁일 현황 】

(단위: 백만원)

순번	예탁일자	회수일	예탁금액	이자율
23-1	2023-05-30(화)	2024-05-30(목)	200억원	3.205%
23-2	2023-06-27(화)	2024-06-27(목)	200억원	3.465%
23-3	2023-07-11(화)	2024-07-11(목)	200억원	3.610%
23-4	2023-08-31(목)	2024-09-02(월)	200억원	3.665%
23-5	2023-09-22(금)	2024-09-23(월)	200억원	3.710%
24-1	2024-06-28(금)	2025-06-30(월)	200억원	3.340%
24-2	2024-07-12(금)	2025-07-14(월)	200억원	3.100%
24-3	2024-08-30(금)	2025-09-01(월)	200억원	2.935%
24-4	2024-09-23(월)	2025-09-23(화)	200억원	2.875%
24-5	2024-10-21(월)	2025-10-21(화)	300억원	2.920%
24-6	2024-11-29(금)	2025-12-01(월)	200억원	2.870%
24-7	2024-12-13(금)	2025-12-15(월)	200억원	2.530%

따라서 국토교통부는 기금예탁이자수입 계획액 편성 시 향후 유사 사례가 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

477) 이자수입 중 2023년 예탁분과 2024년 예탁분의 비중

연도	2023	2024	합계
금액(백만원)	2,550 (79%)	672 (21%)	3,222 (100%)

※ 자료 : 국토교통부

2) 정부보장사업(4641-302)

○ 국토교통부는 「국가채권 관리법」 등을 고려하여 적정한 구상수수료율을 설정하고, 자동차손해배상진흥원이 채권 구상업무를 효율적으로 수행할 수 있도록 채권의 경과연도별 인센티브 부여 등 구상수수료율 체계를 개선하는 방안을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

정부보장사업은 무보험·뺑소니·차량낙하물 사고 피해자에게 가해자를 대신하여 정부가 보상을 실시하고, 이후 손해배상책임이 있는 자에게 정부가 구상하는 사업으로, 이 사업은 2024년도 계획액 202억 9,600만원이 전액 집행되었음.

【 2024년도 정부보장사업 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2024년								2025년
	계획액		전년도 이월액	이·전용 등	계획 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정							
정부보장사업	20,596	20,296	-	-	20,296	20,296	-	-	18,625

※ 자료: 국토교통부

나) 효율적인 구상업무 추진을 위한 구상수수료율 체계 개선 필요

국토교통부는 무보험・뺑소니・낙하물 사고와 관련하여 피해 보상금 126억 5,200만원을 집행하였고, 보상업무를 접수・처리하는 보상업무 수수료로 5억 4,700만원, 채권 구상업무를 수행하는 기관에 지급하는 구상수수료로 35억 7,100만원을 집행하였음.

【 2024년도 무보험·뺑소니·낙하물 사고 관련 집행내역 】

구분	집행내역
무보험·뺑소니보상	○16,770백만원 - 무보험·뺑소니·낙하물 사고 손해보상 : 12,652백만원 · 2,583명×4.9백만원=12,652백만원 - 위탁수수료 : 4,118백만원 · 보상수수료 547백만원, 구상수수료 3,571백만원

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 구상업무를 기타 공공기관인 자동차손해배상진흥원에 위탁하면서 「자동차손해배상보장사업 업무처리규정」(국토교통부예규)에 따라 구상액의 일정비율(22%~34%)을 구상수수료로 지급하고 있음.

구상수수료율은 구상액 환입실적 등의 성과를 평가하여 총 5개 등급(A~E 등급)으로 구분하고 등급에 따라 22%에서 34% 사이에서 결정하고 있으며, 자동차손해배상진흥원은 업무 이관 초기(2020, 2021년)를 제외하고 모두 가장 높은 등급인 A등급을 받아 34%에 해당하는 수수료를 지급받았음.[478]

478) 「자동차손해배상보장사업 업무처리규정」(국토교통부예규)
제13조(교부금의 관리) ⑦ 보장사업 수수료는 다음 각 호와 같이 하되, 제24조에 따른 비용은 수수료 계산시 포함시키지 아니한다.
1. 지급된 보상금액의 4.22%
2. 구상환입된 금액의 22% 이상 34% 이하의 범위 내에서 국토교통부장관이 정하는 비율
3. 보험사기방지특별법 제2조에 따른 보험사기행위로 인해 지급된 보상금을 피해자등으로부터 환입한 경우 해당 금액에 대하여는 제2호의 수수료 지급기준으로 한다

< 평가등급별 구상 수수료율 >

등 급	수수료율	종합 점수
A (매우우수)	34%	90점 이상
B (우수)	31%	85점 이상 90점 미만
C (보통)	28%	80점 이상 85점 미만
D (미흡)	25%	75점 이상 80점 미만
E (매우미흡)	22%	75점 미만

【 구상 업무 성과평가 기준 및 최근 5년간 구상수수료율 】

* 환입실적 70점, 구상처리지침 준수여부 20점, 정부정책이행도 10점 ❶ (환입실적) 직전 3년 평균실적 대비 증감률, 미결보유율 ❷ (지침준수여부) 평가 대상 구상채권을 선정하여 변제독촉, 재산조사 등 9개 세부항목 평가 ❸ (정부정책이행도) 이관 채권의 조치율, 채권정리위원회 승인율

※ 자료: 국토교통부

연도	수수료율	비고
2024	34%	'23년 자동차손해배상진흥원 구상평가 A등급
2023	34%	'22년 자동차손해배상진흥원 구상평가 A등급
2022	34%	'21년 자동차손해배상진흥원 구상평가 A등급
2021	30%	업무 이관 초기 2년간 30% 수수료율 적용 (손보사 3개년 평균 구상수수료율 29.7%)
2020	30%	

주1) 2020.3.2.부터 12개 손보사에서 자배원으로 정부보장사업 구상 업무 위탁기관 변경됨 (국토교통부 고시 제231호, 2020.2.28.)
※ 자료: 국토교통부

그런데 「국가채권 관리법」 제14조의2[479] 및 같은 법 시행령[480]에 따르면, 국가채권 체납액 회수업무를 위탁할 때 위탁수수료는 100분의 25를 초과하지 않는 범위에서 정하도록 하고 있다는 점을 고려할 때, 이 사업에 따른 구상수수료율은 상대적으로 높은 수준으로 보임.

---

479) 「국가채권 관리법」
제14조의2(체납액 회수업무의 위탁)
③ 각 중앙관서의 장은 제1항에 따라 체납액 회수업무를 위탁하려는 경우에는 기획재정부장관과 미리 협의하여야 한다. 이 경우 기획재정부장관은 적정한 채권 관리를 위하여 필요하다고 인정하는 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 위탁받을 수 있는 자의 범위를 제한할 수 있다.
④ 그 밖에 위탁방법, 위탁대상 체납액의 범위, 위탁수수료 등 체납액 회수업무의 위탁에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

480) 「국가채권 관리법 시행령」
제14조의5(체납액 회수업무의 위탁수수료) 법 제14조의2제4항에 따른 위탁수수료는 수탁기관이 체납액 회수업무를 위탁받은 체납액 중 다음 각 호의 금액에 기획재정부령으로 정하는 바에 따라 100분의 25를 초과하지 아니하는 범위에서 정하는 비율을 적용하여 계산한 금액으로 한다.
1. 체납자가 체납액의 전부 또는 일부를 납부하였을 경우의 납부 금액
2. 수탁기관이 체납자의 소득 또는 재산을 발견하여 해당 중앙관서의 장에게 통보한 금액 중 회수한 금액

이에 대해 국토교통부는 「자동차손해배상 보장법」에서 별도로 규정[481]을 두고 있어 「국가채권 관리법」 적용 대상이 아니고, 현재 구상채권 관리업무에 대해서 인건비, 운영비를 별도로 지급하고 있지 않고 구상수수료만을 지급하고 있어 상대적으로 높은 수준이라고 설명하였음.

그러나 정부보장사업의 구상채권 또한 본질적인 성격은 국가채권이라고 할 수 있으므로, 채권구상 수수료를 정함에 있어서도 「국가채권 관리법」 및 시행령 등의 규정을 고려할 필요가 있어 보이고, 인건비, 운영비 부분이 필요하다면 별도 예산으로 편성하는 것이 바람직해 보임.

또한, 세부평가기준 중 환입실적 부분의 경우 채권의 난이도 또는 경과연도에 따른 구분 없이 모두 동일한 환입실적으로 반영됨에 따라 상대적으로 난이도가 높은 장기미회수채권에 대한 회수 노력 유인이 부족한 것으로 보임.

---

481) 「자동차손해배상 보장법」
제39조(청구권 등의 대위) ① 정부는 제30조제1항에 따라 피해를 보상한 경우에는 그 보상금액의 한도에서 제3조에 따른 손해배상책임이 있는 자에 대한 피해자의 손해배상 청구권을 대위행사(代位行使)할 수 있다.
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. 제30조제1항에 따른 보상에 관한 업무
2. 제35조에 따라 자동차손해배상 보장사업을 하는 자를 보험회사등으로 보게 됨으로써 자동차손해배상 보장사업을 하는 자가 가지는 권리와 의무의 이행을 위한 업무
3. 제37조에 따른 분담금의 수납·관리에 관한 업무
4. 제39조제1항에 따른 손해배상 청구권의 대위행사에 관한 업무
「국가채권 관리법」
제4조(다른 법률과의 관계) 채권의 관리에 관하여는 다른 법률에 특별한 규정이 있는 것을 제외하고는 이 법에서 정하는 바에 따른다.

실제 2023년 기준 정부보장사업 경과연도별 구상채권 잔액 현황을 살펴보면, 10년 이상 미회수 채권 잔액이 전체의 83%(금액 기준)로 높은 비중을 차지하고 있음.

【 2023년말 기준 정부보장사업 경과연도별 구상채권잔액 현황 】

(단위 : 백만원)

구분	전 체		경과연도 5년이상~10년미만		경과연도 10년이상	
	건	금액	건	금액	건	금액
구상채권	39,192	264,934	5,146	26,041	29,591	219,571
비중	100%	100%	13.10%	9.80%	75.50%	82.90%

※ 자료: 국토교통부

이에 국토교통부는 「국가채권 관리법」 등의 취지를 고려하여 적정한 구상수수료율을 설정하고, 자동차손해배상진흥원이 채권 구상업무를 효율적으로 수행할 수 있도록 채권의 경과연도별 인센티브 부여 등 구상수수료율 체계를 개선하는 방안을 마련할 필요가 있음.

3) 생활자금 및 학자금(융자)(4641-303)

○ 생활자금 및 학자금(융자)사업은 최근 3년간 신청인원이 지속적으로 감소하는 추세임에도 불구하고 예산액을 매년 유사한 수준으로 편성함에 따라 불용액이 증가하는 문제가 있으므로, 국토교통부는 향후 생활지원 학자금(융자) 사업 예산편성 시 실제 신청 수요를 고려하여 집행가능한 수준의 예산을 편성할 필요가 있음.

가) 개요

생활지원 및 학자금(융자) 사업은 자동차사고로 경제적 어려움을 겪고 있는 중증후유장애인 또는 가족들에게 필요한 생활자금을 무이자로 대출해주는 사업으로, 이 사업의 2024년도 계획액 11억 1,900만원이 전액 집행되었음.

【 2024년도 생활자금 및 학자금(융자) 사업 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2024년								2025년
	계획액		전년도 이월액	이·전용 등	계획 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정							
생활자금 및 학자금(융자)	1,119	1,119	-	-	1,119	1,119	-	-	1,005

※ 자료: 국토교통부

나) 실제 소요를 고려한 예산 편성 필요

이 사업의 2024년 실집행실적을 살펴보면, 예산현액 11억 1,900만원 중 5억 7,300만원이 집행(51.2%)되어 저조하였는데, 이에 대해 국토교통부는 교통사고 사망자 수 및 출산율 감소로 인한 지원대상 인원의 감소추세와 더불어 '대출'이라는 사업에 대한 심리적 반감 등으로 매년 신청인원이 감소하고 있다고 설명하였음.

그럼에도 불구하고 국토교통부는 최근 3년간 지원인원이 지속적으로 감소하는 추세에도 예산액을 매년 유사한 수준으로 편성함에 따라 불용액이 증가하는 것은 문제가 있어 보임.

【 2024년도 생활자금 및 학자금(융자) 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)
생활자금 및 학자금(융자)	1,119	1,119	1,119	-	1,119	573	-	546	51.2

※ 자료: 국토교통부

【 최근 3년간 생활지원 학자금 (융자) 실집행실적 】

(단위 : 백만원, 명)

연도	계획액		집행액	실집행액	실집행율	지원인원
	당초	수정				
2022	1,242	1,002	1,002	779	77.7%	352
2023	1,119	1,119	1,119	694	62.0%	295
2024	1,119	1,119	1,119	573	51.2%	235

※ 자료: 국토교통부

기획재정부의 「예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」[482]에 따르면, 모든 사업은 집행가능성 등을 고려하여 사업목적 달성에 필요한 최소 소요를 요구하도록 하고 있고, 집행가능성이 낮은 예산을 반복적으로 편성하는 경우, 기회비용 관점에서 국가 재원배분의 효율성을 저해하는 문제를 초래할 수 있음.

482) 기획재정부, 「2024년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」p.5.

이에 국토교통부는 이 사업이 매년 지원인원이 감소함에도 예산액은 유사한 수준으로 편성하고 있으므로, 향후 생활지원 학자금(융자) 사업의 예산편성 시 실제 신청 수요를 고려하여 집행가능한 수준의 예산을 편성할 필요가 있음.

4) 국립교통재활병원(4641-304)

○ 국립교통재활병원 사업에서 당해연도 집행잔액을 내역변경하여 전년도 운영손실을 보전하는 것은 예산의 투명성 측면에서 바람직하지 않으므로 명시적인 예산편성절차를 거쳐서 보전하는 방안을 검토할 필요가 있어 보임. ○ 국토교통부는 내역사업인 주간재활관 건축사업이 설계변경 및 주요 인·허가 지연 등으로 준공시기가 크게 지연되었으므로 더 이상 지연되지 않도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

국립교통재활병원 사업은 경기도 양평에 위치한 국립교통재활병원을 안정적으로 운영하여 교통사고 부상자에게 집중전문재활치료를 제공하려는 사업으로, 이 사업의 2024년도 계획액 120억 8,600만원이 전액 집행되었음.

【 국립교통재활병원 개요 】

구분	내용
개원일	2014년 10월 1일
위치	경기도 양평군 양평읍 중앙로 260
규모	- 병원동(지하 1층, 지상 7층), 기숙사동(지상 6층), 재가적응훈련관(지상 2층) - 대지 90,973.9㎡(27,520평), 건축연면적 42,822㎡(13,011평)
주요 시설	- 의료재활(23,689㎡): 병동, 외래진료실, 서비스, 관리시설 - 지원시설(25,924㎡): 주차장, 체육관, 운동장 등 - 재가적응(189.12㎡): 재가적응훈련관
병상수	- 허가병상 268병상, 운영병상 247병상

【 2024년도 국립교통재활병원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2024년								2025년
	계획액		전년도 이월액	이·전용 등	계획 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정							
국립교통재활병원	12,086	12,086	-	-	12,086	12,086	-	-	11,986

※ 자료: 국토교통부

나) 당초 예산안에 편성되지 않은 운영손실분 집행 부적절

동 사업은 서울대병원이 위탁수행하는 방식으로 운영되고 있는데, 2024년도 실집행실적을 살펴보면, 예산액 120억 8,600만원 중 106억 9,600만원이 집행되었음.

세부 집행내역을 살펴보면, 운영교부금, 시설·장비, 재활연구 등에 집행하였는데 이 중 시설·장비 예산 17억 7,800만원을 내역변경하여 병원의 전년도(2023년도) 운영손실에 대한 적자보전금으로 집행하였음.

【 2024년도 국립교통재활병원 세부 실집행실적 】

(단위: 원)

사 업 명	최종예산 (A)	집행액 (B)	집행잔액 (B-A)	집행률 (B/A)
■ 국립교통재활병원	12,086,000,000	10,696,391,985	1,389,608,015	88.5%
1. 운영교부금	5,173,000,000	5,157,907,280	15,092,720	99.7%
운영손실에 대한 적자보전(2023년)	-	1,778,000,000	-	
2. 시설·장비	5,913,000,000	4,568,494,767	1,344,505,233	77.3%
3. 재활연구	1,000,000,000	969,989,938	30,010,062	97.0%

※ 자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 시설구축 예산의 집행잔액을 내역변경하여 운영적자보전금을 지급하였으며, 낮은 재활수가 등 재활의학 운영에 따른 구조적 한계, 접근성 부족 등으로 의료수익의 지속적 감소 및 인건비 증가 등에 따라 운영 손실이 발생하고 있어 이에 대한 보전이 필요하다고 설명하였음.

참고로, ‘국토교통부-서울대학교 병원간 국립교통재활병원 위수탁협약서’에 따르면, 서울대병원의 귀책사유가 아닌 경우 적자보전 등의 초과금액을 지급할 수 있도록 하고 있음.[483]

다만, 재활의학의 구조적 특성 등에 따라 손실을 보전할 필요성이 인정된다 하더라도 당해연도 예산서에 포함되지 않은 항목을 확정되지 않은 집행잔액을 활용하여 지출하는 것은 예산의 투명성과 편성의 적정성 측면에서 바람직하지 않은 측면이 있음.

이에 보다 명시적인 절차를 통해 전년도 운영손실분을 다음 연도 기금운용계획안에 편성하여 보전하는 방안을 고려할 필요가 있어 보임.

483) 국토교통부-서울대학교 병원간 국립교통재활병원 위수탁협약서(자료: 국토교통부)
제10조(보조금 등) ② 국토부는 다음 각 호의 사유로 제안서에 기재된 해당연도의 보조금액을 초과하는 보조금의 지급이 필요하다고 인정되는 경우에는 심의위원회의 심의를 거쳐 적자보전 등 초과금액을 서울대병원에 지급할 수 있다.
1. 예상치 못한 의료재난 / 2. 병원 운영에 중대한 영향을 미치는 정부 정책 변경 /
3. 기타 서울대병원의 귀책이 아닌 사유

다) 주간재활관 건립 사업 집행부진에 따른 준공시기 지연

내역사업인 시설·장비 구축 사업은 병원 내 주간재활관[484]을 신축하는 사업으로 2024년 계획액 35억 6,300만원 중 4억 4,300만원(12.4%)이 집행되었음.

【 2024년도 시설장비 구축 사업 실집행실적 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2024년								2025년
	계획액		전년도 이월액	이·전용 등	계획 현액	실집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정							
시설장비 구축	3,563	3,563	-	△1,778	1,785	443	-	-	4,000

※ 자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 2024년 착공이 계획되어 있었으나, 주요 인허가 지연에 따른 업체 선정이 지연됨에 따라 집행이 부진하였다고 설명하였음.

구체적으로 살펴보면, 국토교통부는 주간재활관 신축 감리용역 발주를 의뢰하였으나 해당 공사는 「건설기술 진흥법」상의 건설사업관리용역 발주를 했어야 하는 건으로 확인[485]됨에 따라 용역발주가 지연되었는데, 이에 대한 사업준비가 미흡한 측면이 있었던 것으로 보임.

484) 입원환자와 같이 집중 치료를 받고 오후에는 귀가하는 주간 재활 치료 프로그램을 운영하는 시설

485) 건설사업관리는 감리 업무를 포함하는 넓은 개념으로 보임.

구분	계획	변경
용역	감리	건설사업관리
적용법령	건축법, 건설기술진흥법 등	건설기술진흥법
업무	시공관리, 품질관리, 안전관리 등 기술지도업무 등	건설공사기획, 타당성조사·분석, 설계, 시공관리, 감리, 평가 및 사후관리 등

※ 자료: 국토교통부

한편 주간재활관 건축사업은 당초 2024년 3월 준공될 계획이었으나, 2023년 설계변경 및 2024년 인·허가 지연 등으로 준공시기가 2027년 1월로 지연되었음.

이에 국토교통부는 주관재활관 건축 사업이 더 이상 지연되지 않도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

【 주간재활관 추진계획 경과 】

구분		당초계획	변경계획(안)	비고
설계 용역	개시	2022년 06월	2022년 06월	· 설계변경 등에 따른 사업지연
	종료	2022년 12월	2025년 03월	
건립업체 선정	개시	2023년 01월	2024년 12월	· 조달청을 통한 건축, 소방, 전기, 감리 등 관련 업체 선정
	종료	2023년 03월	2025년 04월	
공사	착공	2023년 04월	2025년 05월	· 적정공사기간 가이드라인에 따라 20개월 예상
	완료	2024년 03월	2027년 01월	

※ 자료: 국토교통부

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 있는데, 2024회계연도 세입예산액은 1,363억 300만원이고, 2,209억 2,200만원을 수납하여 예산액 대비 수납률은 162.1%이며, 전년도 수납액 대비 19.6% 감소하였음.

【 2024년도 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	136,303	136,303	220,922	162.1	274,855	△19.6

※ 자료: 행복청

세입 징수결정액은 예산액 대비 847억 5,300만원을 초과한 2,210억 5,600만원으로, 이 중 2,209억 2,200만원을 수납하고 1억 3,400만원을 미수납하여, 징수결정액 대비 수납률은 99.9%임.

【 2024년도 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	136,303	221,056	220,922	-	134	99.9	84,619	62.1

※ 자료: 행복청

나. 세 출

행복청의 세출예산은 일반회계와 행특회계로 구성되어 있으며, 2024년도 행복청의 세출예산액(총계 기준)은 2,610억 9,900만원이고 전년도 이월액 878억 2,100만원을 합한 예산현액은 3,489억 2,000만원으로, 이 중 2,603억 9,900만원을 집행하여 예산현액 대비 집행률은 74.6%이며, 집행액은 전년도 대비 35.0% 감소하였음.

【 2024년도 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	124,796	-	124,796	124,796	100.0	220,215	△43.3
행특회계	136,303	87,821	224,124	135,603	60.5	180,117	△24.7
합 계	261,099	87,821	348,920	260,399	74.6	400,332	△35.0

※ 자료: 행복청

행복청의 2024년도 회계별 세출결산 현황을 보면, 일반회계는 예산액(행특회계 전출금) 1,247억 9,600만원을 전액 행특회계에 전출하였고, 행특회계는 일반회계 전입금을 포함한 예산액 1,363억 300만원과 전년도 이월액 878억 2,100만원을 합한 예산현액 2,241억 2,400만원 중 1,356억 300만원을 집행하고, 853억 3,500만원을 다음연도로 이월하였으며, 불용액은 31억 8,600만원임.

【 2024년도 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	261,099	87,821	-	±7,543	-	348,920	260,399	85,335	3,186
일반회계	124,796	-	-	-	-	124,796	124,796	-	-
행특회계	136,303	87,821	-	±7,543	-	224,124	135,603	85,335	3,186

※ 자료: 행복청

2. 세입·세출 결산

가. 일반회계

2024년도 일반회계 세입예산액 및 수납액은 없으며, 세출예산액은 1,247억 9,600만원이고 전액 행특회계 전출금으로 집행하였음.

【 2024년 일반회계 세출 결산 총괄 】

(단위 : 백만원)

구 분	예산액	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
회계간전출금(행특회계)	124,796	124,796	124,796	-	-

※ 자료: 행복청

나. 행정중심복합도시건설특별회계

1) 세 입

행특회계의 2024년도 세입 징수결정액 2,210억 5,600만원 중 2,209억 2,200만원을 수납하고, 1억 3,400만원을 미수납하여 징수결정액 대비 수납률은 99.9%이며, 예산액 대비 846억 1,900만원을 초과 수납하였고, 초과수납분은 주로 전년도 이월금(878억 2,100만원)에서 발생하였음.

【 2024년 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	**136,303**	**221,056**	**220,922**	**-**	**134**	**84,619**	**62.1**
토지대여료	-	0.7	0.6	-	0.1	0.6	-
기타재산이자수입	328	43	40	-	2.8	△288	△87.8
과태료	-	0.8	-	-	0.8	-	-
위약금및변상금	-	20	13.6	-	6.7	13.6	-
기타경상이전수입	4,094	851	727	-	123	△3,367	△82.2
기타잡수입	-	606	606	-	-	606	-
전년도이월금	-	87,821	87,821	-	-	87,821	-
전년도세계잉여금	7,085	6,918	6,918	-	-	△167	△2.4
일반회계전입금	124,796	124,796	124,796	-	-	-	-

※ 자료: 행복청

행특회계의 주요 수납내역은 일반회계 전입금 1,247억 9,600만원, 전년도 이월금 878억 2,100만원, 전년도 세계잉여금 69억 1,800만원, 기타경상이전수입 7억 2,700만원으로, 전체 수납액의 56.5%가 일반회계 전입금으로 구성되어 있고,

미수납내역은 국고보조금 환수액 9,400만원, 소송비용 환수액 3,200만원, 위약금 700만원, 과태료 100만원 등이며, 이는 체납자 재력 부족 및 거소불명의 사유로 발생하였음.

2) 세 출

행특회계는 예산액 1,363억 300만원에 전년도 이월액 878억 2,100만원을 합한 예산현액 2,241억 2,400만원 중 1,356억 300만원을 집행하고, 853억 3,500만원을 다음연도로 이월하였으며, 불용액은 31억 8,600만원임.

주요 사업별 집행액은 복합커뮤니티센터 건립 364억 8,600만원, 광역교통시설 건설 286억 4,400만원, 국립박물관단지 건립 189억 6,000만원, 지방행정시설 건립 158억 6,900만원 등임.

【 2024년도 행특회계 사업별 세출결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	예산액	예산결정 후 증감액			예산 현액	집행액	이월액	불용액
		전년도 이월	전용[486]	이용				
합계	**136,303**	**87,821**	**±7,543**	**-**	**224,124**	**135,603**	**85,335**	**3,186**
정책연구비	197	37	-	-	234	225	-	9
행복도시건설계획관리	-	109	-	-	109	93		17
행정효율성증진	249	-	±20	-	249	230	-	19
행정정보시스템 고도화	290	-	-	-	290	287	-	3
복합편의시설 운영관리	1,643	-	-	-	1,643	1,572	-	71
국립박물관단지 운영	7,481	-	±725	-	7,481	7,481	-	-
세종공동캠퍼스 운영	646	-	-	-	646	608	-	38
자족기능유치지원	-	70	-	-	70	70	-	-
종합사업관리	1,318	-	-	-	1,318	1,300	-	18
금강 횡단교량 추가설치	100	-	-	-	100	88	-	12
대통령제2집무실 건립	1,020	300	-	-	1,320	105	1,139	76
광역교통시설건설	17,000	12,201	872	-	30,073	28,644	89	1,340
국회세종의사당 건립	35,000	47,057	-	-	82,057	-	82,057	-
국가재난대응시설 건립	1,762	2,840	-	-	4,602	4,291	309	2
도담어진지구대 건립	371	102	2	-	474	474	-	-
세종경찰청 청사 건립	1,000	568	△2	-	1,566	1,116	41	409
세종경찰특공대 청사 건립	100	-	-	-	100	100	-	-
지방행정시설 건립	15,203	3,584	△2,400	-	16,387	15,869	519	
복합커뮤니티센터 건립	22,929	8,785	5,500	-	37,214	36,486	729	-
국립박물관단지 건립	12,115	12,029	△3,972	-	20,172	18,960	435	777
대평동종합체육시설	100	-	±100	-	100	-	-	100
기본경비 등[487]	17,779	140	±175	-	17,919	17,605	17	296

※ 자료: 행복청

486) 내역변경, 세목변경 포함

487) 기본경비, 인건비, 공무원연금부담금

다음연도 이월액은 853억 3,500만원(예산현액의 38.1%)으로, 이월 사유는 공사기간 부족, 미지급금 이월 등이고, 주요 사업별 이월액은 국회세종의사당 건립 820억 5,700만원임.

불용액은 31억 8,600만원(예산현액의 1.4%)으로, 불용 사유는 공사비 낙찰차액 및 사업 집행잔액 등이고, 주요 사업별 불용액은 광역교통시설 건설 13억 4,000만원, 국립박물관단지 건립 7억 7,700만원 등임.

한편, 2024년도 전용액은 75억 4,300만원(예산현액의 3.4%)으로 4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립 등 적기 준공을 위한 공사비 등 부족분 확보가 주된 전용 사유임.

3. 재무결산

2024년도 말 행복청 소관 재정상태를 보면, 자산은 2조 320억 1,700만원이고, 부채는 7,100만원이며, 순자산은 2조 319억 4,600만원임.

자산은 전년 대비 481억 8,600만원(2.3%) 감소[488]하였는데, 이는 사회기반시설의 감가상각 등에 따른 것임.

【 2024회계연도 행정중심복합도시건설청 재무제표 요약 】

(단위 : 백만원, %)

구 분		2024년도 (A)	2023년도 (B)	증 감	
				금액 (A-B)	비율 [(A-B)/B]
재정 상태	Ⅰ. 자산	2,032,017	2,080,203	△48,186	△2.3
	Ⅱ. 부채	71	346	△275	△79.5
	Ⅲ. 순자산(Ⅰ-Ⅱ)	2,031,946	2,079,857	△47,911	△2.3
재정 운영표	Ⅰ. 프로그램순원가	147,529	155,769	△8,240	△5.3
	Ⅱ. 관리운영비	30,467	31,563	△1,096	△3.5
	Ⅲ. 비배분비용	-	-	-	-
	Ⅳ. 비배분수익	284	501	△217	△43.3
	Ⅴ. 재정운영순원가 (Ⅰ+Ⅱ+Ⅲ-Ⅳ)	177,712	186,830	△9,118	△4.9
	Ⅵ. 비교환수익 등	-	-	-	-
	Ⅶ. 재정운영결과(Ⅴ-Ⅵ)	177,712	186,830	△9,118	△4.9
순자산 변동표	Ⅰ. 기초순자산	2,079,857	2,387,399	△307,542	△12.9
	Ⅱ. 재정운영결과	177,712	186,830	△9,118	△4.9
	Ⅲ. 재원의조달및이전	155,238	△121,518	276,756	227.7

488) 전년 대비 자산 증감 내역: ① 유동자산(△4억 8,600만원), ② 일반유형자산(132억 400만원), ③ 사회기반시설(△605억 8,000만원), ④ 무형자산(△5,000만원), ⑤ 기타비유동자산(△2억 7,500만원)

구 분		2024년도 (A)	2023년도 (B)	증 감	
				금액 (A-B)	비율 [(A-B)/B]
	Ⅳ. 조정항목	△25,437	806	△26,243	△3,256.0
	Ⅴ. 기말순자산(Ⅰ-Ⅱ+Ⅲ+Ⅳ)	2,031,946	2,079,857	△47,911	△2.3

※ 자료: 행복청

재정운영결과는 1,777억 1,200만원으로 전년도 대비 91억 1,800만원(4.9%) 감소하였고, 프로그램순원가(프로그램총원가-프로그램수익)는 1,475억 2,900만원으로 전년도 대비 82억 4,000만원(5.3%) 감소하였음.

기말순자산은 기초순자산(2조 798억 5,700만원)에서 재정운영결과(1,777억 1,200만원)를 차감하고 재원의 조달 및 이전(1,552억 3,800만원) 및 조정항목(△254억 3,700만원)을 가산한 금액으로서, 기초순자산보다 479억 1,100만원(△2.3%)이 감소한 2조 319억 4,600만원임.

Ⅱ. 검토의견

1. 행정중심복합도시건설특별회계

가. 세종공동캠퍼스 공익법인 운영(1031-515)

○ 세종공동캠퍼스 공익법인은 관계 법령과 국민권익위원회 권고안에 따라 여비 규정을 정비할 필요가 있으며, 주무관청인 행복청은 공익법인의 규정 제·개정시 예산 낭비 요소가 없는지에 대하여 면밀하게 검토할 필요가 있음.

1) 개요

세종공동캠퍼스는 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 제63조의9[489]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 4개 대학이 입주하고 충남대가

489) **「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.

2025년 9월 입주 예정이며, 분양형은 2028년에 고려대 등 3개 대학이 입주하는 것으로 계획하고 있음.

- 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 2,800억원 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

【 세종공동캠퍼스 입주(예정) 대학 현황 】

구분	대학	정원(명)	계열	연면적(㎡)	현재 단계	개교(예정)
임대형	서울대	72	행정·정책대학원	2,400	개교 완료	'24년 9월
	KDI	114	행정·정책대학원	2,400		
	한밭대	200	AI / ICT 등 대학·대학원	5,000		
	충북대	150	수의대·대학원	4,715		
	충남대	400	의대·대학원	14,990	캠퍼스 건립공사 중	'25년 9월
분양형	충남대	800	AI / ICT 등 대학·대학원	35,984 (부지면적)	사업시행자 선정 완료	'28년
	공주대	599	AI / ICT 등 대학·대학원	25,102 (부지면적)	사업시행자 선정 완료	'28년
	고려대 (세종 캠퍼스)	790	행정전문대학원, IT·AI 관련 대학	32,370 (부지면적)	위치변경 계획	'29년

※ 자료: 행복청

‘세종공동캠퍼스 공익법인 운영’ 사업은 공동캠퍼스의 원활한 운영 및 관리를 위하여 공익법인에 출연금을 지원하려는 것으로, 이 사업의 2024년 결산현황을 보면, 예산액 6억 4,600만원 중 6억 800만원을 집행하고, 3,800만원을 불용하였음.

【 2024년도 세종공동캠퍼스 공익법인 운영 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	본예산	추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
세종공동캠퍼스 공익법인 운영	646	646	-	-	646	608	-	38	1,263
- 기관운영출연금 (350-01)	608	608	-	-	608	608	-	-	1,257
- 사업출연금 (350-02)	38	38	-	-	38	-	-	38	6

※ 자료: 행복청

2) 세종공동캠퍼스 공익법인 여비 규정 정비 필요

「공무원 여비 규정」 제3조 및 제16조제1항[490]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.

490) **「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[491]	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

세종공동캠퍼스운영법인(이하 “운영법인”이라 함)은 행복청 소관 법인[492] 이고 운영법인의 임직원은 「공무원 여비 규정」의 직접 대상이 아니므로

491) 상한액: 서울특별시 100,000원, 광역시 80,000원, 그 밖의 지역 70,000원

492) **「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 제63조의9(공동캠퍼스 조성 및 운영 등)** ① ~ 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.

운영법인은 정관[493]에 따라 2024년 9월 이사회의 의결을 거쳐 여비 규정을 제정하였음.

그런데, 「운영법인 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, 팀장급 이상(숙박비 및 식비)은 고위공무원 나급 상당(국장급 상당)으로 간주하도록 규정하고 있음.

【 「운영법인 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[494]	25,000

493) **「세종공동캠퍼스운영법인 정관」**
제19조(이사회의 의결사항) 이사회는 다음 각 호의 사항을 심의·의결한다.
1. (생 략)
2. 법인의 제반 규정의 제정, 개정 및 폐지 등에 관한 사항

494) 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	가	실비 (비지니스석)	40	실비(상한액282)	133
	나			실비(상한액207)	99
	다			실비(상한액162)	72
	라			실비(상한액108)	61
팀장	가	실비 (일반석)	30	실비(상한액223)	107
	나			실비(상한액160)	78
	다			실비(상한액130)	58
	라			실비(상한액85)	49
팀원	가	실비 (일반석)	26	실비(상한액176)	81
	나			실비(상한액137)	59
	다			실비(상한액106)	44
	라			실비(상한액81)	37

※ 자료: 「운영법인 여비 규정」 별표 1

행복청은 「운영법인 여비 규정」을 제정할 당시 유사한 성격을 가진 운영법인의 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, 「운영법인 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[495]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.

운영법인은 인사혁신처의 「2025년 하반기 적용 공직유관단체 지정 고시」에 따라 공직유관단체로 지정·고시[496]되고 있으며, 운영법인의 조직은

495) **「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

임원 2명과 직원 9명으로 구성되고 2024년도 운영법인의 예산액이 30억원 이하인 점을 고려하면, 운영법인은 국민권익위원회 권고안에 따른 '규모가 작은 기관[497]'에 속한다고 볼 수 있음.

따라서, 운영법인은 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.

또한, 운영법인의 정관에는 규정의 제정, 개정 및 폐지는 의사회의 의결[498]로만 정하도록 규정되어 있음.

그런데, 운영법인의 예산은 주무관청의 승인[499]을 받아야 하므로, 예산을 수반하는 규정의 제정, 개정 및 폐지는 주무관청의 승인을 받도록 정관을

---

496) **「2025년 하반기 적용 공직유관단체 지정 고시」**, 인사혁신처 고시 제2025-5호(2025. 6. 30.)
- 동 고시에 따르면, 운영법인은 임원을 중앙행정기관의 장 또는 지방자치단체의 장이 선임·임명·위촉하거나 그 선임 등을 승인·동의·추천·제청하는 기관·단체에 해당함.

497) - 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

498) **「세종공동캠퍼스운영법인 정관」**
제19조(이사회의 의결사항) 이사회는 다음 각 호의 사항을 심의·의결한다.
1. (생 략)
2. 법인의 제반 규정의 제정, 개정 및 폐지 등에 관한 사항

499) **「세종공동캠퍼스운영법인 정관」**
제32조(예산) ① 법인의 매 회계연도 예산은 이사회의 의결을 거쳐 매 회계연도 개시 1개월 전까지 다음 각 호의 서류를 첨부하여 주무관청의 승인을 받아야 한다. 추가경정에 관한 사항 또한 같다.
1. 추정대차대조표 및 그 부속명세서
2. 추정손익계산서 및 그 부속명세서

개정하여, 주무관청인 행복청이 운영법인의 규정 제·개정시 예산 낭비요소가 없는지에 대하여 검토할 수 있도록 할 필요가 있음.

참고로, 우리 국토교통위원회의 2023회계연도 예비심사검토보고서에서는 유사한 사례인 국립박물관단지 통합운영지원센터의 여비규정에 대하여 국내여비(식비) 및 국외여비 중 체재비(일비, 식비, 숙박비) 지급기준을 하향할 필요가 있다는 의견[500]을 제시하였고, 이에 행복청은 2024년 12월 17일 국립박물관단지 통합운영지원센터의 여비규정을 예비심사검토보고서의 의견을 반영하여 정비하였음.

500) 「2023회계연도 결산 및 예비비지출 승인의 건 검토보고」, 국토교통위원회 수석전문위원, 2024. 9. p.725~p.732

나. 대통령제2집무실 건립(2031-307), 국회세종의사당 건립(2033-315)

○ ‘대통령제2집무실 건립’ 및 ‘국회세종의사당 건립’은 사업 첫해부터 계속하여 이월이 발생하고 있는바, 행복청은 향후 관계기관과의 협의를 강화하고 면밀한 사업관리를 할 필요가 있음.

1) 개요

가) 대통령제2집무실 건립(2031-307)

‘대통령제2집무실 건립’ 사업은 균형발전 및 국정운영 효율화를 위해 행정중심복합도시에 대통령과 그 소속기관의 집무실을 건립하려는 것임.

- 대통령제2집무실 건립 사업 개요 -

- 위　　치 : 세종시 세종동
- 사업규모 : 연면적 40,102㎡, 대지면적 150,000㎡
- 사 업 비 : 3,846억원
- 사업기간 : 2023. ∽ 2027. (5년간)

※ 자료: 행복청

이 사업의 2024년 결산현황을 보면, 예산액 10억 2,000만원과 전년도 이월액 3억원을 합한 예산현액 13억 2,000만원 중 1억 500만원을 집행하고, 11억 3,900만원을 이월하였으며, 7,600만원을 불용하였음.

【 2024년도 대통령제2집무실 건립 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	본예산	추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
대통령제2집무실 건립	1,020	1,020	300	-	1,320	105	1,139	76	4,520
- 사업추진비 (240-02)	20	20	-	-	20	20	-	-	20
- 일반연구비 (260-01)	-	-	300	-	300	85	139	76	1,000
- 기본조사설계비 (420-01)	1,000	1,000	-	-	1,000	-	1,000	-	3,300
- 시설부대비 (420-05)	-	-	-	-	-	-	-	-	200

※ 자료: 행복청

나) 국회세종의사당 건립(2033-315)

'국회세종의사당 건립' 사업은 행정효율성 제고 및 지역균형발전을 위해 행정중심복합도시에 국회분원으로서 국회세종의사당을 건립하려는 것임.

- 국회세종의사당 건립 사업 개요 -

- 위　　치 : 세종특별자치시 세종동
- 사업규모 : 부지면적 631,000㎡
- 사업비 및 사업기간 : 미정

※ 자료: 행복청

이 사업의 2024년 결산현황을 보면, 예산액 350억원과 전년도 이월액 470억 5,700만원을 합한 예산현액 820억 5,700만원 전액을 이월하였음.

【 2024년도 국회세종의사당 건립 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	본예산	추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행 액	다음연도 이월액	불용 액	예산액
국회세종의사당 건립	35,000	35,000	47,057	-	82,057	-	82,057	-	35,000
- 건설보상비 (410-00)	35,000	35,000	35,000	-	70,000	-	70,000	-	35,000
- 기본조사설계비 (420-01)	-	-	12,057	-	12,057	-	12,057	-	-

※ 자료: 행복청

2) 연례적 이월 방지를 위한 관계기관과의 협의 강화 필요

‘대통령제2집무실 건립’ 및 ‘국회세종의사당 건립’ 사업은 예산이 반영된 첫해부터 2024년까지 일정 지연으로 예산액 대부분이 이월되고 있음.

‘대통령제2집무실 건립’ 사업을 살펴보면, 예산이 처음 반영된 2023년도에는 본예산 3억원 전액이 이월되었고, 2024년도에는 예산현액 13억 2,000만원 중 사업추진비 2,000만원, 관리용역 선금 8,500만원이 집행되고 7,600만원이 불용되었으며 11억 3,900만원이 이월되었음.

그리고, ‘국회세종의사당 건립’ 사업을 살펴보면, 예산이 처음 반영된 2019년도에는 본예산 10억원 전액이 이월되었고, 2020년도와 2021년도에도 예산현액 각각 20억원, 147억 2,700만원 전액이 이월되었음.

2022년도에는 예산현액 147억 2,700만원 중 일반연구비 25억 4,200만원이 집행되고 1억 2,800만원이 불용되었으며, 120억 5,700만원이 이월되었음.

또한, 2023년도와 2024년도에 각각 건설보상비 350억원이 이월되는 등 2024년도에 이월된 예산은 820억 5,700만원임.

【 '대통령제2집무실 건립' 및 '국회세종의사당 건립' 사업 예산 집행현황 】

(단위: 백만원)

구 분	연도	본예산	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
대통령제2집무실 건립	2023년	300	-	-	300	-	300	-
	2024년	1,020	300	-	1,320	105	1,139	76
국회세종의사당 건립	2019년	1,000	-	-	1,000	-	1,000	-
	2020년	1,000	1,000	-	2,000	-	2,000	-
	2021년	12,727	2,000	±2,670[1)]	14,727	-	14,727	-
	2022년	-	14,727	-	14,727	2,542	12,057	128
	2023년	35,000	12,057	-	47,057	-	47,057	-
	2024년	35,000	47,057	-	82,057	-	82,057	-

주1) 기본계획용역을 위한 기본설계비 1,670백만원, 실시설계비 1,000백만원 일반연구비로 전용
※ 자료: 행복청

이들 사업 예산의 이월에 대하여, 행복청은 ① '대통령제2집무실 건립' 사업의 경우 2023년에는 대통령 제2집무실의 규모, 입지 등을 검토하는 과정에서 관계기관과의 협의 기간이 예정보다 더 소요되었고,

2024년 6월 대통령 제2집무실의 건축설계와 국가중추시설이 입지하는 세종동 일대 약 210만㎡의 도시계획을 통합한 국제설계공모를 추진하기 위하

여 관리용역[501]을 착수하고 2025년 5월에 준공하기로 계획하였으나, 관계기관 협의 소요일정을 고려하였을 때 과업기간 연장이 필요하다는 용역진의 요청에 따라 용역기간을 2025년 12월까지로 변경하여 이월이 발생하였으며,

② '국회세종의사당 건립' 사업의 경우 사업 추진을 위한 근거법인 「국회법[502]」 및 「국회세종의사당의 운영 및 설치 등을 위한 규칙[503]」의 제정·시행이 예상보다 지연됨에 따라, 국회세종의사당건립위원회 구성·운영[504], 총사업비 협의[505] 등이 순연되어 이월이 발생하였다고 설명함.

또한, 행복청은 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 제49조[506] 및 「행정중심복합도시건설특별

---

501) (관리용역 수행사) 한국건축가협회, (과업기간) 2024. 6. ~ 2025. 4., (용역금액) 448백만원

502) **「국회법」**
제22조의4(국회세종의사당) ① 국회는 「세종특별자치시 설치 등에 관한 특별법」에 따른 세종특별자치시에 국회 분원(分院)으로 세종의사당(이하 "국회세종의사당"이라 한다)을 둔다.
② 제1항에 따른 국회세종의사당의 설치와 운영, 그 밖에 필요한 사항은 국회규칙으로 정한다.
[본조신설 2021. 10. 14.]

503) 「국회세종의사당의 설치 및 운영 등에 관한 규칙」 [국회규칙, 2023. 10. 6. 제정, 2024. 1. 7. 시행]

504) 국회세종의사당건립위원회(2024. 9. 3. 구성): 도시·건축 전문가, 국회사무총장(당연직), 국회의원 4인, 등 15인으로 구성

505) 행복청에 따르면, 당초 총사업비는 1,196억원이었으나, 사업계획적정성재검토 및 타당성재조사(2025. 5. 이후) 결과를 반영하여 총사업비를 조정할 예정임.

506) **「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」**
제49조(세출예산의 이월) 회계의 세출예산 중 해당 회계연도 내에 지출하지 아니한 것은 「국가재정법」 제48조에도 불구하고 다음 연도에 이월하여 사용할 수 있다.

「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 지출원인

회계 세출예산 이월규정」 제3조[507]에 따라 이들 사업의 예산을 이월하였다고 설명함.

이들 사업이 정부와 국회의 정책적 의사결정에 따라 추진되는 점, 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 및 「행정중심복합도시건설특별회계 세출예산 이월규정」에 따른 이월 사유에 해당되는 점을 감안할 때 행복청의 설명은 이해되는 측면이 있음.

그러나, 이들 사업이 사업 첫해부터 계속하여 이월이 발생하고 있는 점, 이와 같이 매년 예산이 이월되는 것은 예산 분배의 비효율을 초래한다는 점 등을 고려할 때, 행복청은 향후 이들 사업 예산이 이월되지 아니하도록 관계기관과의 협의를 강화하고 면밀한 사업관리를 할 필요가 있음.

행위를 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

507) **「행정중심복합도시건설특별회계 세출예산 이월규정」 (행복청 훈령)**
제3조(이월의 기준) ① 특별법 제51조에 따른 국가예산지출의 상한에 포함되는 사업의 예산은 이월할 수 있다. 다만, 그 회계연도부터 2회계연도를 초과하여 이월할 수 없다.
② 제1항 이외의 예산의 이월은 「국가재정법」 제48조를 따른다.
③ 제1항 및 제2항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업 중 행정중심복합도시 건설의 효율적인 추진을 위하여 행정중심복합도시건설청장이 불가피하다고 인정하는 사업의 예산은 이월할 수 있다.
1. 법령 등의 제·개정 기간 소요로 사업이 지연되는 경우
2. 정부가 국회에 제출한 예산안에 포함되지 않았으나 국회의 예산심의 과정에서 추가된 사업으로서, 예산 집행을 위한 사전 행정절차 등의 이행에 장기간이 소요되는 경우
3. 국정과제 등 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업으로서 관계기관과의 협의 등에 장기간이 소요되는 경우

다. 외삼～유성복합터미널 연결도로(2032-318)

○ 행복청은 보조금 교부와 관련하여 「국고보조금 통합관리지침」 및 「국토교통 보조사업 관리규정」을 최근 3년간 계속하여 준수하지 아니하였는바, 향후 보조금 집행상황을 점검하지 아니하고 보조금을 교부하는 상황이 재발하지 않도록 각별히 노력할 필요가 있음. ○ 행복청은 보조금의 연례적 이월 및 재재이월 사례가 발생하지 않도록 대책을 마련하고 지방자치단체가 제출한 사업계획의 적정성을 면밀히 검토할 필요가 있음.

1) 개요

‘외삼～유성복합터미널 연결도로’ 건설 사업은 행정중심복합도시 광역교통개선대책에 따라 대전시 유성구 외삼동에서 유성복합터미널까지 간선급행버스체계(BRT)를 구축하기 위하여 국비 792억원과 지방비 893억원을 투입하여 추진하는 것임.

- 외삼-유성복합터미널 연결도로 건설 사업 개요 -

- 사업규모 : L = 6.58㎞, 10차로 개선 4.83㎞ 및 8차로 신설 1.75㎞
- 사 업 비 : 1,685억원(국비 792억원, 대전광역시 893억원)
- 사업기간 : 2014. 1. ∽ 2026. 12.

※ 자료: 행복청

행복청은 2024년도 예산액 3억원 전액을 대전광역시에 교부하였음.

【 2024년도 외삼-유성복합터미널 연결도로 건설 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	본예산	추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
외삼-유성복합터미널 연결도로	300	300	-	-	300	300	-	-	100
자치단체자본보조 (330-03)	300	300	-	-	300	300	-	-	100

※ 자료: 행복청

2) 계속된 보조금 관련 규정 위반 부적절

「국고보조금 통합관리지침」 제17조제1항[508] 및 「국토교통 보조사업 관리규정」 제15조제1항[509]에 따르면, 보조금은 최소 2차례 이상 나누어 교부

508) **「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.

509) **「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.

행복청은 동 사업에 대하여 2022년 6월 13일에 1차 보조금 25억원을 교부한 뒤 불과 16일이 지난 6월 29일에 잔여 보조금 25억원을 교부하였는데, 2022년도 예산액에 대한 대전광역시의 실집행액이 7억 8,300만원에 불과하였음.

또한, 행복청은 2023년도에도 12월 5일 1차 보조금 12억 5,000만원을 교부한 뒤 불과 15일이 지난 12월 20일에 잔여 보조금 12억 5,000만원을 교부하였으며, 2023년도 예산액에 대한 대전광역시의 실집행액은 없었음.

이에, 우리 국토교통위원회의 2022회계연도 예비심사검토보고서에서는 행복청이 「국고보조금 통합관리지침」 및 「국토교통 보조사업 관리규정」을 준수하도록 유의할 필요가 있다는 의견[510]을 제시하였고,

국회는 2023회계연도 결산 심의에서 행복청이 실집행액 관리 등 동 사업 관리를 철저히 할 필요가 있으며, 집행가능성을 고려하여 보조금을 교부할 것을 시정(제도개선)요구[511] 하였음.

---

510) 「2022회계연도 결산 및 예비비지출 승인의 건 검토보고」, 국토교통위원회 수석전문위원, 2023. 8. p.754~757

511) 「2023회계연도 결산 심사보고서」, 국회, 2024. 12.

그런데, 행복청은 2024년도에 동 사업의 보조금 교부를 최소 2차례 이상 나누지 아니하고 3월 6일 2024년도 예산액 전액인 보조금 3억원을 대전광역시에 교부하였고, 2024년도 예산액에 대한 대전광역시의 실집행액은 2023년도와 동일하게 없었음.

【 최근 3년간 외삼~유성복합터미널 연결도로 사업 보조금 교부 현황 】

(단위: 백만원, %)

구분	계	1차		2차		실집행액	
		교부액	교부일	교부액	교부일		비율
2022년	5,000	2,500	6. 13.	2,500	6. 29.	783	15.7
2023년	2,500	1,250	12. 5.	1,250	12. 20.	0	-
2024년	300	300	3. 6.	-	-	0	-

※ 자료: 행복청

이처럼 행복청이 「국고보조금 통합관리지침」 제17조제1항 및 「국토교통 보조사업 관리규정」 제15조제1항을 최근 3년간 계속하여 준수하지 아니하는 것은 부적절하다고 생각됨.

이에 대하여, 행복청은 기획재정부의 국고보조금 신속 교부 방침[512]에 따라 지방재정 신속집행을 위해 1회 교부하였다고 설명함.

512) 2024. 1. 18. 기획재정부, “제1차 재정집행 점검회의”
2024. 2. 1. 기획재정부, “제3차 재정집행 점검회의”

그러나, 기획재정부의 보도자료[513]를 살펴보면, 민생회복을 위한 기획재정부의 방침은 도로·철도 등 집행가능 건설사업에 대하여 상반기에 자금 배정을 집중하여 내수와 건설투자 회복을 뒷받침하려는 것임.

또한, 「국고보조금 통합관리지침」 제17조제2항[514]에 따라 중앙관서의 장은 보조금의 교부 여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 연내 집행가능성 등에 대한 검토를 하여야 하는바, 이와 관련한 행복청의 설명은 관계 규정에 맞지 아니하다고 생각됨.

따라서, 행복청은 향후 보조금 집행상황을 점검하지 아니하고 보조금을 교부하는 상황이 재발하지 않도록 각별히 노력할 필요가 있음.

---

513) 기획재정부 보도자료, "경제 회복의 온기 확산을 위해 전 공공부문 상반기 신속집행 총력", 2024. 1. 18.

514) **「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.

3) 보조금의 재재이월 방지를 위한 대책 마련 필요

「국고보조금 통합관리지침」 제25조[515]에 따르면, 보조금은 원칙적으로 당해 회계연도에 집행하되 일정한 요건을 충족하는 경우 중앙관서의 승인을 얻어 이월할 수 있고, “인건비 등 경상적 경비, 재해복구 경비, 입찰공고 후 장기간이 소요되거나 협상에 의한 계약 등으로 장기간이 소요되는 경비”에 한하여 재이월이 가능함.

또한, 예산의 이월과 관련하여 기획재정부의 「2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에서는 「국가재정법」 또는 다른 법률 등에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 사업비를 재재이월하여 사용할 수 없다고 규정[516]하고 있음.

그런데, 동 사업에서는 연례적인 이월·재이월이 발생하고 있으며, 특히 행복청은 2022년도에 대전광역시에 교부하였으나 2024년도까지 집행되지 않은 4억 2,500만원에 대한 대전광역시의 2025년도 재재이월 요청도 승인하였음.

---

515) **「국고보조금 통합관리지침」** (기획재정부 공고)

제25조(보조사업비의 이월) ① 보조사업자는 보조금을 교부받은 후 원칙적으로 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 없다.

② 제1항에도 불구하고 다음 각 호에 해당하는 경우 다음 회계연도로 이월하여 사용할 수 있으며 제2호의 경우 재이월하여 사용할 수 있다.

1. 연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 연도 내에 지출하지 못한 경비와 지출원인행위를 하지 아니한 그 부대경비
2. 인건비 등 경상적 경비, 재해복구 경비, 입찰공고 후 장기간이 소요되거나 협상에 의한 계약 등으로 장기간이 소요되는 경비
3. 그 밖에 이월이 불가피하다고 중앙관서의 장이 인정하는 경우

516) 기획재정부, 「2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」, 2024. 1. p.16

【 최근 3년간 외삼-유성복합터미널 연결도로 건설 사업 이월 현황 】

(단위: 백만원)

구분	부처		사업시행주체(대전광역시)						
	본예산	집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	다음연도 이월액 구분	불용액
2022년	5,000	5,000	5,000	1,197	6,197	1,980	4,216	이월(4,216)	-
2023년	2,500	2,500	2,500	4,216	6,716	2,196	4,520	이월(2,500) 재이월(2,020)	-
2024년	300	300	300	4,520	4,820	1,595	3,225	이월(300) 재이월(2,500) 재재이월(425)	-

※ 자료: 행복청

행복청은 가로수 이식, BRT 정류장 위치 변경, 신호기 형식 변경 등에 대한 관계기관 협의 지연으로 동 사업이 지연되었으며, 실집행 부진으로 2024년부터 예산을 최소로 편성함에 따라 원활한 공정 추진을 위해 부득이하게 이월하였다고 설명함.

그러나, 관계기관 협의 지연은 「국고보조금 통합관리지침」 제25조제2항에 따른 보조금의 재이월 사유로 보기 어려우며, 특히 「2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따라 사업비는 재재이월하여 사용할 수 없는 점을 고려할 때, 행복청의 설명은 적절하지 않는 것으로 생각됨.

따라서, 향후 행복청은 보조금의 연례적 이월 및 재재이월 사례가 발생하지 않도록 대책을 마련하고 지방자치단체가 제출한 사업계획의 적정성을 면밀히 검토할 필요가 있음.

라. 국립박물관단지 건립(2051-306)

○ 동 사업은 사업추진 일정의 지연으로 매년 사업비의 이월 또는 다른 사업으로의 이·전용이 발생하고 있는바, 행복청은 사업 지연요소에 대한 면밀한 분석 및 검토를 거쳐 연례적인 예산의 전용, 이월이 발생하지 않도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

1) 개요

'국립박물관단지 건립' 사업은 행복도시 자족기능 강화, 국민들의 문화 욕구 충족, 지역 간 균형발전을 위해 총사업비 4,873억원을 투입하여 어린이박물관, 도시건축박물관, 디자인박물관, 디지털문화유산센터, 국가기록박물관 등 5개 박물관 및 통합지원시설[517]을 건립하려는 것임.

- 국립박물관단지 건립 사업 개요 -

- 위　　치 : 세종특별자치시 S-1생활권 문화시설용지(문S-1)
- 사업규모 : 부지면적 77,058㎡, 연면적 84,788㎡
- 사 업 비 : 4,873억원(부지매입비 683억원, 공사비 3,840억원, 기타 350억원)
- 사업기간 : 2016. ∽ 2027.(사업기간 변경 예정)

※ 자료: 행복청

국립박물관단지의 5개 박물관과 통합지원시설은 순차적으로 건립하고 있는데, 2023년 3월에 어린이박물관 및 통합지원시설(1차[518])이 준공·개관하였고, 다른 4개 박물관 및 통합지원시설(2차[519])은 순차적으로 2028년까지 준공하는 것을 목표로 하고 있음.

517) 통합운영센터, 통합수장고, 주차장 등

518) 통합운영센터(100%), 수장고(50%), 주차장(일부)

519) 수장고(50%), 지하주차장(잔여)

이 사업의 2024년 결산현황을 보면, 예산액 121억 1,500만원, 전년도 이월액 120억 2,900만원, 전용으로 인한 감액 39억 7,200만원을 합한 예산현액 201억 7,200만원 중 189억 6,000만원을 집행하고, 4억 3,500만원을 이월하였으며, 7억 7,700만원을 불용하였음.

【 2024년도 국립박물관단지 건립 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	본예산	추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
국립박물관단지 건립	12,115	12,115	12,029	△3,972	20,172	18,960	435	777	57,882
- 건설보상비(410-00)	617	617	-	-	617	617	-	-	-
- 기본조사설계비 (420-01)	273	273	89	-	362	140	35	187	618
- 실시설계비(420-02)	-	-	1,282	-	1,282	735	-	547	23
- 공사비(420-03)	9,675	9,675	9,687	△3,050	16,312	15,912	400	-	56,210
- 감리비(420-04)	1,500	1,500	99	△922	1,517	1,478	-	39	934
- 시설부대비(420-05)	50	50	32	-	82	78	-	4	97

※ 자료: 행복청

2) 사업 지연에 따른 연례적인 예산의 전용 지양 필요

동 사업은 사업추진 일정의 지연으로 매년 사업비의 이월 또는 다른 사업으로의 이·전용이 발생하고 있음.

최근 5년간 동 사업의 결산을 살펴보면, 행복청은 매년 10억원 이상의 예산액을 다른 사업으로 이·전용하고 있으며, 2024년도에는 39억 7,200만원을 다른 사업으로 전용하였음.

사업비의 이월 또한 계속 발생하고 있는데, 2022년도와 2023년도에는 100억원 이상의 이월액이 발생하였음.

【 최근 5년간 국립박물관단지 건립 사업 결산 】

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
2020	3,115	3,115	443	△1,109	2,449	2,327	119	3
2021	31,967	31,967	119	△1,408	30,678	26,067	4,532	79
2022	85,482	85,482	4,532	△1,248	88,766	71,995	15,359	1,412
2023	38,760	38,760	15,359	△1,806	52,313	40,262	12,029	22
2024	12,115	12,115	12,029	△3,972	20,172	18,960	435	777

※ 자료: 행복청

이에 대하여, 행복청은 이·전용의 대부분이 다른 사업의 부족한 예산 확보를 위해 실시한 것으로, 동 사업이 다른 세부사업에 비해 예산규모가 크고 6개 시설로 나누어 추진하므로 전용 감액으로 인한 추진일정을 조정하는 것이 상대적으로 용이하여 조정 재원으로 사용되었다고 설명함.

【 최근 3년간 국립박물관단지 건립 사업 자체전용 내역 】

(단위: 백만원)

구분	전용 감액			전용 증액			전용 사유
	세부사업명 (0000-000)	세목 (000-00)	금액	세부사업명 (0000-000)	세목 (000-00)	금액	
2022년	국립박물관단지 건립(2051-306)	공사비 (420-03)	79	창의진로교육원 (2034-309)	감리비 (420-04)	79	공기연장에 따른 감리비 부족
			48	2-4生 복컴 (2036-312)	감리비 (420-04)	48	물가상승분 반영을 위한 감리비 부족
2023년	국립박물관단지 건립(2051-306)	공사비 (420-03)	358	도담어진지구대 (2033-318)	감리비 (420-04)	358	물가변동(감리비) 부족
			748	오송-청주 연결도로 (2032-312)	감리비 (420-04)	748	물가변동(감리비) 부족
			700	세종경찰청 청사(2033-320)	건설보상비 (410-00)	700	건설보상비 부족
2024년	국립박물관단지 건립(2051-306)	공사비 (420-03)	3,500	4-2生 복컴 (2036-314)	공사비 (420-03)	3,050	공사추진 계획에 따른 공사비, 감리비 부족
					감리비 (420-04)	450	
		감리비 (420-04)	472	행복도시-공주 연결도로 (2032-307)	감리비 (420-04)	472	물가변동(감리비) 부족

주) 2-4生 복컴: 2-4생활권 복합커뮤니티센터 건립 / 4-2生 복컴: 4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립
※ 자료: 행복청

그러나, 예산의 연례적 전용은 세부사업별로 예산을 심의하는 국회의 예산 확정권을 무력화하는 문제가 있으며, 동 사업의 연례적 이월 또한 행복청이 예산의 집행가능성 및 사업추진 일정에 대하여 충분한 검토 없이 예산을 편성하였기 때문으로 보임.

따라서, 행복청은 사업 지연요소에 대한 면밀한 분석 및 검토를 거쳐 연례적인 예산의 전용, 이월이 발생하지 않도록 사업관리를 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, 2024회계연도 세입예산액은 88억 9,200만원이고 108억 9,400만원을 수납하여 예산액 대비 수납률은 122.5%이며, 전년도 수납액 대비 36.2% 증가하였음.

【 2024년도 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	8,892	8,892	10,894	122.5	7,997	36.2
일반회계	8,828	8,828	10,803	122.4	7,974	35.5
균특회계	64	64	91	141.6	23	287.9

※ 자료: 새만금개발청

나. 세 출

새만금개발청의 세출예산은 일반회계에만 편성되어 있고, 2024년도 새만금개발청의 세출예산액은 477억 200만원이고 전년도 이월액 9억 200만원을 합한 예산현액은 486억 400만원으로, 이 중 333억 1,000만원을 집행하여 예산현액 대비 집행률은 68.5%이며, 집행액은 전년도 대비 75.4% 감소하였음.

【 2024년도 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	47,702	902	48,604	33,310	68.5	135,380	△75.4

※ 자료: 새만금개발청

2. 세입·세출 결산

가. 일반회계

1) 세 입

2024년도 일반회계 세입예산액은 88억 2,800만원이며, 징수결정액 162억 5,700만원 중 108억 300만원을 수납하고 54억 5,300만원을 미수납하여 징수결정액 대비 수납률은 66.4%이며, 미수납 사유는 공유수면 점용·사용료의 분할납부에 따른 납기 미도래분 등임.

【 2024년도 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	8,828	16,257	10,803	-	5,453	1,975
토지대여료	1,728	3,871	1,362	-	2,509	△366
기타재산이자수입	-	22	22	-	-	22
변 상 금	-	4	4	-	-	4
위 약 금	-	3,016	3,016	-	-	3,016
기타경상이전수입	760	538	509	-	29	△251
면허료 및 수수료	6,254	8,736	5,820	-	2,916	△434
기타잡수입	86	70	70	-	-	△16

※ 자료: 새만금개발청

2) 세 출

2024년도 일반회계 세출예산액은 477억 200만원이고 전년도 이월액을 합한 세출예산현액은 486억 400만원으로, 이 중 333억 1,000만원을 집행하고, 12억 2,800만원을 다음연도로 이월하였으며, 불용액은 140억 6,500만원임.

주요 사업별 집행액은 국립 새만금 간척박물관 운영 46억 4,800만원, 새만금 지역간 연결도로 건설 25억 2,600만원, 새만금투자유치지원 23억 1,300만원 등임.

【 2024년도 일반회계 사업별 세출결산 】

(단위: 백만원)

사 업 명	2024년도				
	예산액	예산현액	집행액	이월액	불용액
합 계	47,702	48,604	33,310	1,228	14,065
새만금문화관광활성화지원	-	202	202	-	-
새만금 상수도시설 건설사업	2,000	2,000	2,000	-	-
새만금 종합사업관리 기술지원	1,262	1,262	1,207	26	30
새만금 광역기반시설 설치계획 변경	-	310	4	-	307
새만금 지역간 연결도로 건설	12,679	13,020	2,526	574	9,919
국립 새만금 간척박물관 운영	4,648	4,648	4,648	-	-
새만금지구 국가산단 미래성장센터 구축	200	200	-	-	200
새만금 기본계획 변경	1,500	1,500	1,232	-	268
새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원	4,700	4,700	1,062	580	3,058
새만금 입주기업 지원	500	500	401	49	50
행정능률향상 및 위원회 운영	329	298	263	-	35

사 업 명	2024년도				
	예산액	예산현액	집행액	이월액	불용액
새만금투자유치지원	2,401	2,385	2,313		72
새만금개발정책연구	568	607	592	-	15
행정정보망 구축(정보화)	1,342	1,342	1,331	-	11
인건비	11,668	11,671	11,671	-	-
기본경비	3,905	3,958	3,857	-	101

※ 자료: 새만금개발청

다음연도 이월액은 12억 2,800만원(예산현액의 2.5%)으로, 이월 사유는 준공기한 미도래 등이고, 주요 사업별 이월액은 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 5억 8,000만원, 새만금 지역간 연결도로 건설 5억 7,400만원, 새만금 입주기업 지원 4,900만원임.

불용액은 140억 6,500만원(예산현액의 28.9%)으로, 불용 사유는 계약 방식 변경(경쟁→수의)에 따른 설계보상비 집행원인 상실 등이고, 주요 사업별 불용액은 새만금 지역간 연결도로 건설 99억 1,900만원, 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 30억 5,800만원임.

나. 지역균형발전특별회계

2024년도 지역균형발전특별회계 세입예산액은 6,400만원이며, 징수결정액 9,100만원 중 9,100만원을 수납하여 징수결정액 대비 수납률은 100.0%임.

【 2024년도 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	64	91	91	-		27
토지대여료	64	91	91	-	-	27

※ 자료: 새만금개발청

2024년도 지역균형발전특별회계 세출예산액은 없음.

3. 재무결산

2024년도 새만금개발청 소관 재정상태를 보면, 자산은 1조 5,534억 700만원이고, 부채는 30억 2,500만원임. 순자산은 1조 5,503억 8,200만원으로 전년대비 492억 2,400만원(3.1%) 감소하였는데, 이는 주로 도로의 감가상각 등에 따른 사회기반시설 감소(266억 6,600만원) 및 무형자산 감소(186억 6,400만원) 등에 따른 것임.

【 2024회계연도 새만금개발청 재무제표 요약 】

(단위: 백만원, %)

구 분		2024년도 (A)	2023년도 (B)	증 감	
				금액(A-B)	비율 [(A-B)/B]
재정 상태표	Ⅰ. 자 산	1,553,407	1,601,415	△48,008	△3.0
	Ⅱ. 부 채	3,025	1,808	1,217	67.3
	Ⅲ. 순자산(Ⅰ-Ⅱ)	1,550,382	1,599,606	△49,224	△3.1
재정 운영표	Ⅰ. 프로그램순원가	61,341	49,102	12,239	24.9
	Ⅱ. 관리운영비	22,002	21,697	305	1.4
	Ⅲ. 비배분비용	4,808	470	4,338	923.0
	Ⅳ. 비배분수익	11,320	7,552	3,768	49.9
	Ⅴ. 재정운영순원가 (Ⅰ+Ⅱ+Ⅲ-Ⅳ)	76,832	63,717	13,115	20.6
	Ⅵ. 비교환수익 등	-	-	-	-
	Ⅶ. 재정운영결과(Ⅴ-Ⅵ)	76,832	63,717	13,115	20.6 %
순자산 변동표	Ⅰ. 기초순자산	1,599,606	1,533,413	66,193	4.3
	Ⅱ. 재정운영결과	76,832	63,717	13,115	20.6
	Ⅲ. 재원의 조달 및 이전	27,631	129,932	△102,301	△78.7
	Ⅳ. 조정항목	△23	△22	△1	△4.5
	Ⅴ. 기말순자산 (Ⅰ-Ⅱ+Ⅲ+Ⅳ)	1,550,382	1,599,606	△49,224	△3.1

※ 자료: 새만금개발청

재정운영결과(프로그램순원가+관리운영비+비배분비용-비배분수익)는 768억 3,200만원으로 전기 대비 131억 1,500만원(20.6%) 증가하였으며, 기말순자산은 기초순자산(1조 5,996억 600만원)에서 재정운영결과(768억 3,200만원)을 차감하고 재원의 조달 및 이전(276억 3,100만원)과 조정항목(△2,300만원)을 가산한 금액으로서, 기초순자산보다 492억 2,400만원(3.1%)이 감소한 1조 5,503억 8,200만원임.

Ⅱ. 검토의견

1. 일반회계

가. 새만금 지역간 연결도로 건설(5557-387)

○ 동 사업은 새만금 SOC적정성 검토와 계속된 입찰공고 유찰로 인하여 사업 지연이 반복되었는바, 새만금개발청은 향후 사업의 지연요소를 면밀히 검토하여 동 사업이 계획대로 준공될 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 2030년까지임.

- 새만금 지역간 연결도로 건설 사업 개요 -

- 사업규모 : L = 20.76㎞, 6차로 신설(1공구 9.37㎞, 2공구 8.28㎞, 3공구 3.11㎞)
- 사 업 비 : 1조 1,287억원(1공구 3,266억원, 2공구 6,518억원, 3공구 1,503억원)
- 사업기간 : 2023년 ∽ 2030년

※ 자료: 새만금개발청

【 새만금 지역간 연결도로 노선도 】



※ 자료: 새만금개발청

새만금개발청은 2024년도 예산액 126억 7,900만원과 전년도 이월액 3억 4,100만원을 합한 예산현액 130억 2,000만원 중 25억 2,600만원을 집행하고, 5억 7,400만원을 이월하였으며, 99억 2,000만원을 불용하였음.

【 2024년도 새만금 지역간 연결도로 건설 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	본예산	추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
새만금 지역간 연결도로 건설	12,679	12,679	341	-	13,020	2,526	574	9,920	40,165
- 기본조사설계비 (420-01)	12,393	12,393	341	-	12,734	2,480	334	9,920	1,023
- 공사비(420-03)	-	-	-	-	-	-	-	-	39,007
- 감리비(420-04)	-	-	-	-	-	-	-	-	79
- 시설부대비 (420-05)	286	286	-	-	286	46	240	-	56

※ 자료 : 새만금개발청

2) 사업지연이 반복되지 않도록 면밀한 사업관리 필요

2023년 7월 새만금 국가산업단지가 이차전지 특화단지로 선정되는 등 새만금개발청은 2023년 8조 8,796억원, 2024년 1조 3,000억원 규모의 투자유치 성과를 달성하고 있음.

또한, 새만금 국가산업단지 기업 종사자와 입주민 등에게 쾌적한 정주환경을 제공하기 위한 새만금 수변도시 조성사업도 2025년 하반기 중 수변도시 1공구에서 첫 분양을 추진하는 등 2028년까지 수변도시 조성을 완료할 계획[520]임.

이러한 새만금의 성장을 효율적으로 지원하기 위해서는 도로, 항만, 공항 등 사회간접자본(social overhead capital)의 조속한 구축이 필요함.

도로의 경우 광역도로망과 간선도로망으로 구분할 수 있는데, 광역도로망은 새만금~전주 간 고속도로가 2025년 12월 준공될 예정임.

간선도로망은 ① 동서도로, ② 남북도로, ③ 지역간 연결도로를 구축하는 것으로 계획되어 있음.

520) 새만금개발공사 보도자료, “새만금개발공사, 사람과 기업이 함께하는 미래형 도시 조성”, 2025. 7. 28.
- 새만금 수변도시 조성 계획

구 분	주요 내용
사업기간	· 2019년 ~ 2028년
규 모	· 6.3㎢ (189만평)
도입기능	· 주거·상업·업무·복합 등 개발
총사업비	· 19,985억원
계획인구	· 20,700명(개발유보 18,367명 별도)

동서도로는 연장 16.47㎞, 4차로의 규모로 새만금 신항만과 새만금~전주간 고속도로의 새만금 IC를 연결하는 도로로서 2020년 12월 준공되었고,

남북도로는 연장 27.1㎞, 6~8차로의 규모로 군산에서 새만금 내부를 관통하여 부안까지 20분대로 연결하는 도로로서 2023년 7월 준공되었음.

지역간 연결도로는 연장 20.76㎞, 6차로의 규모로 3개 공구(1공구 9.37㎞, 2공구 8.28㎞, 3공구 3.11㎞)로 나누어 건설하고, 산업단지와 수변도시 등 새만금의 주요 거점지역 간에 내부접근성을 높이는 등의 기능을 담당할 계획임.

이에, 동 사업의 예산은 2023년에 36억 4,200만원이 신규 편성되었으나, 2023년 9월 정부의 새만금 SOC 적정성 검토 결정에 따라 동 사업의 추진이 중단되어 기본조사설계비 22억 7,100만원이 불용되고 3억 4,100만원이 이월되었음.

그리고, 2024년 4월 국토교통부에서 시행한 중간점검 결과에서 동 사업의 추진 필요성이 확인되어 동 사업이 재개되었음.

2024년 5월 새만금개발청은 신속한 추진을 위하여 동 사업을 설계와 시공을 일괄하여 입찰하는 턴키(turn key) 방식으로 입찰공고를 하였으나, 1·2공구는 유찰되고 3공구만 경쟁입찰이 성립하였음.

새만금개발청은 1·2공구에 대하여 2024년 6월 및 7월 2차·3차 입찰공고를 하였으나 1차 공고와 같이 각각 입찰참가자자격 사전심사[521](PQ) 신청

업체가 1개 기업으로 다시 유찰되었으며, 9월 4일에 계약방법을 수의계약으로 변경하여 입찰참가자자격 사전심사(PQ) 단독적격자를 수의계약 대상자로 선정하였음.

새만금개발청은 1·2공구 유찰의 원인에 대하여 기업들이 낙찰 탈락에 대한 위험부담과 신중하게 턴키사업 참여 여부를 결정하는 최근의 추세 등 복합적이고 다양한 사유에 기인하고 있고, 1·2공구의 계약방법 변경으로 낙찰탈락자에게 설계보상비를 지급할 필요가 없어진 이유로 2024년도 예산의 대규모 불용(99억 2,000만원)이 발생하였다고 설명함.

새만금 SOC 적정성 검토로 인하여 동 사업이 지연되고 동 사업의 신속한 추진을 위한 과정에서 대규모 불용이 발생한 것은 이해되는 측면이 있음.

그러나, 최근 새만금 지역이 성장하고, 동서도로·남북도로·고속도로 등 교통망이 구축되고 있는 상황에서 지역간 연결도로는 현재 계획대로 2030년에 개통이 되더라도 공급 시점이 늦을 수 있음.

또한, 국토교통위원회는 2023회계연도 결산 예비심사에서 동 사업에 대하여 '지연된 새만금 SOC사업의 집행관리에 만전을 기하여 새만금 지역의 인프라 구축을 조속히 이행할 것'을 지적하고 주의 조치(2024. 9.)한 바 있음.

---

521) 입찰참가자자격 사전심사(PQ): 입찰에 참가하고자 하는 자에 대하여 유사실적, 기술능력, 경영상태 등을 종합적으로 평가하여 이행능력이 있다고 인정될 경우에 입찰참가자격을 부여하는 제도

따라서, 새만금개발청은 향후 사업의 지연요소를 면밀히 검토하여 동 사업이 계획대로 2025년에 설계를 완료하고 2030년에 개통될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

나. 새만금지구 국가산단 미래성장센터 구축(5557-405)

○ 새만금개발청은 지방비 미확보로 인하여 동 사업의 예산액 전액을 불용한바, 신규사업 예산을 확보하고도 불용하는 일이 재발하지 않도록 보조사업자의 지방비 확보 상황을 면밀하게 확인하고 관리할 필요가 있음.

1) 개요

‘새만금지구 국가산단 미래성장센터 구축 사업’은 군산시에 이차전지 등 첨단전략산업과 연계된 소규모 소재부품 기업 등을 대상으로 임대형 생산공간을 조성하고 산단 근로자의 정주 여건 개선에 필요한 근린생활시설 및 스포츠센터 등 공공 인프라를 구축하려는 것임.

- 새만금지구 국가산단 미래성장센터 구축 사업 개요 -

- 사업규모 : 부지 20,000㎡, 건폐율 30%(6,000㎡), 연면적 18,000㎡(공장 전용면적 11,200㎡(63실), 근린생활시설 등 지원시설면적 6,300㎡, 기타 공용면적 500㎡)
- 사 업 비 : 320억원(국비 160억원, 지방비(부지매입비 포함) 160억원)
- 사업기간 : 2024. ∽ 2028.

※ 자료: 새만금개발청

새만금개발청은 2024년도 예산액 2억원 전액을 불용하였음.

【 2024년도 새만금지구 국가산단 미래성장센터 구축 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	본예산	추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
새만금지구 국가산단 미래성장센터 구축	200	200	-	-	200	-	-	200	490
- 자치단체자본보조 (330-03)	200	200	-	-	200	-	-	200	490

※ 자료 : 새만금개발청

2) 보조사업자의 지방비 확보 상황 관리 필요

새만금 산업단지는 투자진흥지구[522], 이차전지 특화단지[523], 스마트그린 산업단지 지정[524] 등 중앙정부의 강력한 지원과 차별화된 혜택으로, 현재까지 총 16.4조원, 90건의 투자유치 실적을 달성했으며 매년 2~3천명의 신규 고용이 예상[525]됨.

522) 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.

523) 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.

524) 스마트그린 산업단지는 입주기업과 기반시설·주거시설·지원시설 및 공공시설 등의 디지털화, 에너지 자립 및 친환경화를 추진하는 산업단지로, 국토교통부는 2022년 7월 새만금국가산업단지를 스마트그린 국가시범산업단지로 최초 지정하였음.

525) 새만금개발청 보도자료, "새만금개발청, 입주기업 우수 인력 확보 지원", 2025. 6. 30.

또한, 전북특별자치도의 대표적 산업도시인 군산시에 새만금 개발추진 이후 기업투자 수요가 급증하고 있어 기업의 추가 유치를 위한 공공임대형 기업육성센터 건립 필요성은 매우 높다고 볼 수 있음.

이에, 새만금개발청은 2023년 7월 동 사업에 대한 신규 보조사업 자체 적격성심사[526]를 실시하여 전북특별자치도, 군산시와 협업으로 동 사업을 추진하기로 계획하였음.

그리고, 동 사업은 2024년도 예산안(정부안)에는 포함되지 않았으나, 국회 심의과정에서 총 사업비 320억원 중 160억원은 국가가, 48억원은 전북특별자치도가, 112억원은 군산시가 부담하기로 하여 2024년도 예산인 국비 2억원이 확정되었음.

【 새만금지구 국가산단 미래성장센터 구축 사업 총사업비 개요 】

(단위: 억원)

구 분	계	2024년	2025년	2026년	2027년
계	320	3	66	124	127
국 비	160	2	5	76	77
도 비	48	-	1	23	24
시 비	112	1	60	25	26

주) 2024년 예산안 확정시 연도별 총사업비 배분 계획임
※ 자료: 새만금개발청

526) 기획재정부, 「2024년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」, 2023. 5. p.103
- 신규사업은 원칙적으로 기존의 보조사업을 대체·축소하는 범위 내에서 요구
· 보조금 규모가 100억원 이상인 사업은 적격성심사 결과, 보조금관리위원회 심의 결과를 첨부하여 예산 요구
· 적격성 심사에서 '부적격' 판정을 받은 사업을 기존 사업의 내역사업 등으로 요구하는 행위지양

그런데, 군산시는 2024년도 본예산에 동 사업의 예산을 반영하지 아니하였고, 2023년 4월 「지방재정법」의 개정(법률 제19334호, 2024. 1. 12. 시행)으로 지방비 확보를 위해서는 행정안전부의 지방재정 중앙투자심사(이하 "투자심사"라고 함) 통과가 필요[527]하게 되었지만, 2024년 10월 투자심사의 재검토 결과[528]로 지방비가 편성되지 않았음.

---

527) **「지방재정법」**

제37조(투자심사) ① 지방자치단체의 장은 다음 각 호의 사항에 대해서는 미리 그 필요성과 타당성에 대한 심사(이하 "투자심사"라 한다)를 직접 하거나 행정안전부장관 또는 시·도지사에게 의뢰하여 투자심사를 받아야 한다.

1. 재정투자사업에 관한 예산안 편성
2. 다음 각 목의 사항에 대한 지방의회 의결의 요청
   가. 채무부담행위
   나. 보증채무부담행위
   다. 「지방자치법」 제47조제1항제8호에 따른 예산 외의 의무부담

② 제1항에 따른 투자심사 실시 주체별 투자심사 대상 사업의 범위는 지방자치단체의 종류, 총사업비, 사업의 유형 및 성격 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.

③ 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 사업은 투자심사 대상에서 제외한다.

1. 재해복구 등 원상복구를 목적으로 하는 사업
2. 「국가유산수리 등에 관한 법률」 제2조제1호의 국가유산수리 사업
3. 「지방공기업법」 제49조에 따른 지방공사 및 같은 법 제76조에 따른 지방공단 설립 사업
4. 「지역보건법」 제10조에 따른 보건소 및 「소방기본법」 제3조제1항에 따른 소방기관의 건축 사업
5. 그 밖에 재난예방·안전 사업, 다른 법률에 따라 투자심사와 유사한 심사를 거친 사업 등 대통령령으로 정하는 사업

④ 제1항에 따른 투자심사 결과는 적정, 조건부 추진, 재검토 및 부적정으로 구분한다.

⑤ 지방자치단체의 장은 투자심사 결과가 재검토 또는 부적정인 경우에는 예산을 편성하여서는 아니 된다.

⑥ 투자심사의 기준 및 절차, 투자심사의 사후평가 등 투자심사에 관하여 그 밖에 필요한 사항은 행정안전부령으로 정한다.

「지방재정법 시행령」(대통령령 제34110호, 2024. 1. 9. 일부개정)

제41조(재정투자사업에 대한 심사) ① (생 략)

② 투자심사 실시 주체별 시·군 및 자치구의 투자심사 대상은 다음 각 호와 같다.

1.· 2. (생 략)

3. 행정안전부장관: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사업
   가. 총사업비 200억원 이상의 투자사업

528) 2024년 제3차 지방재정 중앙투자심사 결과

- (군산시) 새만금 기업성장센터 건립사업: 기본계획 및 운영계획 용역 결과를 반영하여, 사업계획 구체화 후 재상정

* 시설 건립 규모 명확화, 구체적 수요 분석을 바탕으로 한 시설 운영계획 수립, 구체적인 운영수지(수익·비용) 산출내역 제시

이에 새만금개발청은 국비 2억원을 군산시에 교부하지 않았고, 군산시는 2024년에 기본설계를 실시하지 못하였음.

동 사업의 향후 계획에 대하여 새만금개발청은 2025년 4월 동 사업이 투자심사를 통과하였고 군산시가 8월 말 또는 9월 초에 2025년도 추가경정예산을 편성할 예정이므로 2028년 준공을 목표로 사업을 추진할 예정이라고 설명하고 있음.

2024년도 정부 예산이 2023년 12월 21일 국회에서 확정되어 보조사업자인 군산시가 2024년도 본예산에 지방비를 확보하지 못한 점은 이해되는 측면이 있음.

그런데, 「지방재정법」 개정(2024. 1. 12. 시행)에 따라 행정안전부가 일정 금액 이상의 지방자치단체 사업에 대하여 투자심사를 실시[529]하게 된 이유는 지방자치단체의 사업 필요성 및 타당성을 보다 체계적으로 규율[530]하기 위함임.

529) 개정 전에는 「지방재정법 시행령」에 따라 지방자치단체장의 의뢰에 의하여 행정안전부장관이 투자심사를 하였지만, 「지방개정법」 개정(2024. 1. 12. 시행)으로 시·도는 총사업비 300억원 이상, 시·군·구는 총사업비 200억원 이상 등 일정 기준을 총족하는 사업은 행정안전부의 투자심사를 거쳐야 함.

530) 「지방재정법」 (법률 제19334호) 개정이유 참조

또한, 2024년도 지방재정 중앙투자심사위원회는 3회로 나누어 실시[531]되었고, 신청기간은 1차 1월 31일까지, 2차 4월 30일까지, 3차 7월 31일까지임.

이처럼 강화된 투자심사제도 안에서 늦은 시기인 3차 투자심사를 신청한 군산시는 연초에 연구용역을 실시하고 면밀한 사업계획을 수립하는 등의 투자심사 통과를 위한 준비가 필요했다고 보이며, 아울러 새만금개발청도 보조사업자인 군산시에 대한 철저한 관리가 부족했다고 생각됨.

따라서, 새만금개발청은 신규사업 예산을 확보하고도 불용하는 일이 재발하지 않도록 단계별로 보조사업자의 지방비 확보 상황을 면밀하게 확인하고 관리할 필요가 있음.

---

531) **「지방재정투자사업 심사규칙」** (행정안전부령)

제4조(투자심사의 절차 등) ① (생 략)

② 투자심사는 매년 3회로 나누어 실시하되, 특히 필요하다고 인정되는 경우에는 수시심사를 추가로 실시할 수 있으며, 1차 심사는 3월 31일까지, 2차 심사는 6월 30일까지, 3차 심사는 9월 30일까지, 수시심사는 투자심사의뢰서 제출일부터 40일 이내에 이를 완료해야 한다. 다만, 부득이한 사유가 있으면 40일의 범위에서 한 차례 심사기간을 연장할 수 있다.

③ 지방자치단체의 장이 법 제37조제1항에 따라 투자심사를 의뢰하려면 다음 각 호의 서류를 첨부하여 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도(이하 "시·도"라 한다)의 경우 1차 심사는 1월 31일까지, 2차 심사는 4월 30일까지, 3차 심사는 7월 31일까지 행정안전부장관에게, 시·군·자치구(이하 "시·군·구"라 한다)의 경우 1차 심사는 1월 15일까지, 2차 심사는 4월 15일까지, 3차 심사는 7월 15일까지 특별시장·광역시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)에게 해당 사업의 투자심사의뢰서를 각각 제출해야 한다. 이 경우 시·도지사는 시장·군수 또는 구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)으로부터 의뢰받은 투자심사 대상사업이 영 제41조제2항제3호에 따른 사업에 해당하는 경우에는 관련 서류를 1차 심사는 1월 31일까지, 2차 심사는 4월 30일까지, 3차 심사는 7월 31일까지 행정안전부장관에게 송부해야 한다.

다. 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원(5557-418)

○ 새만금개발청은 동 사업이 차질 없이 추진될 수 있도록 이차전지 처리수의 바다 직접 방류에 대한 지역사회의 우려를 해소할 수 있는 장·단기 방안 마련에 노력할 필요가 있음.

1) 개요

'새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원' 사업은 대량의 용수 사용 및 폐수 배출이 불가피한 이차전지 기업을 위하여 용·폐수 관로를 구축함으로써 안정적인 용수 공급과 폐수 배출을 유도하고 기업의 개별 부담을 덜어주려는 것으로 사업기간은 2024년부터 2025년까지임.

- 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 사업 개요 -

- 사업규모 : 용수관로 약 5km, 방류관로 약 4.2km, 펌프장 1기(9만5,000㎥/일)
- 사 업 비 : 302억 3,900만원
- 사업기간 : 2024년 ∽ 2025년

※ 자료: 새만금개발청

새만금개발청은 2024년도 예산액 47억원 중 10억 6,200만원을 집행하고, 5억 8,000만원을 이월하였으며, 30억 5,800만원을 불용하였음.

【 2024년도 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년								2025년
	본예산	추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원	4,700	4,700	-	-	4,700	1,062	580	3,058	25,539
- 기본조사설계비 (420-01)	740	740	-	-	740	349	185	206	-
- 실시설계비 (420-02)	1,100	1,100	-	-	1,100	699	395	6	-
- 공사비 (420-03)	2,487	2,487	-	-	2,487	-	-	2,487	23,832
- 감리비 (420-04)	327	327	-	-	327	-	-	327	1,689
- 시설부대비 (420-05)	46	46	-	-	46	14	-	32	18

※ 자료: 새만금개발청

2) 이차전지 처리수의 바다 직접방류에 대한 우려 해소 필요

새만금 국가산업단지는 최근 5년간 이차전지[532] 기업을 지속적으로 유치하였는데, 유치한 기업들의 투자규모는 23개 기업에서 총 9조 240억원에 이르고 있으며, 2023년 7월에 국가첨단전략산업위원회의 심의·의결을 거쳐 새만금 국가산업단지가 '국가첨단전략산업 이차전지 특화단지'로 지정됨에 따라 이차전지 기업들의 대규모 투자가 계속되고 있음.

532) 이차전지는 재충전을 통해 수백 회 이상 사용할 수 있는 전지로, 전기차의 성능을 좌우하는 핵심 부품임. 현재 전기차를 비롯한 대부분 전자기기에서 리튬 이차전지가 사용되고 있으며, 제조과정에서 수은, 납과 같은 유해물질을 사용하지 않는다는 장점이 있음.(새만금개발청, 「새만금 국가산단 이차전지기업 폐수 적정 처리방안 연구용역 보고서」, 2024. 12. p.9)

【 최근 5년간 새만금 국가산업단지 이차전지 관련 기업유치 현황 】

(단위 : 억원)

연번	기 업 명	투자내용	금액	MOU	입주계약	가동 시기
계	-	이차전지	90,240	-	-	
1	E사	전해질	785	'21.11.15.	'21.11.25.	가동중
2	C사	전해질	2,185	'21.07.07.	'21.12.29.	가동중
3	B사	양극소재	274	'22.03.28.	'22.05.16.	가동중
4	S사(1차)	양극소재	1,300	'21.12.10.	'22.09.05.	가동중
5	D사	양극소재	155	'22.07.11.	'22.10.12.	건설중
6	T사	이차전지용 테이프	680	'22.09.30.	'22.11.10.	가동중
7	S사	양극소재	450	'22.09.29.	'22.12.01.	가동중
8	D사	음극소재	2,045	'22.11.11.	'22.12.21.	건설중
9	D사	전해질	740	'22.03.28.	'23.03.28.	착공준비 ('25.12. 예정)
10	H사	양극소재	3,255	'23.03.28.	'23.03.30.	건설중
11	L사	양극소재	1,737	'23.03.28.	'23.03.30.	건설중
12	G사	양극소재	12,100	'23.03.24.	'23.03.30.	착공준비 ('26.下 예정)
13	E사	양극소재	1,035	'22.09.30.	'23.04.28.	가동중
14	E사	전해질	6,005	'23.06.15.	'23.07.07.	건설중
15	S사(2차)	양극소재	133	'23.07.26.	'23.08.09.	가동중
16	L사	양극소재	10,493	'23.08.02.	'23.11.03.	건설중
17	L사	양극소재	12,000	'23.04.19.	-	입주계약 준비
18	L사	전구체	12,000	'23.10.30.	'25.03.11.	착공준비 ('26. 예정)
19	A사	음극소재	3,000	'23.11.23.	'23.12.08.	착공준비 ('26. 예정)
20	L사	양극소재	11,600	'23.11.29.	'24.05.24.	건설중
21	P사	전해질	3,000	'23.12.27.	'24.03.06.	건설중
22	D사	이차전지 재활용 전처리설비	107	'24.09.27.	'24.10.02.	가동중
23	S사	전해액 첨가제	800	'24.10.22.	-	착공준비 ('26. 예정)
24	P사	음극소재	4,361	'25.06.03.	'25.6.24.	착공준비 ('27. 예정)

주) 2025. 7. 말 기준

※ 자료 : 새만금개발청

【 새만금 국가산업단지 이차전지 특화단지 선정 경과 】

- (‘22. 12. 26.) 국가첨단 전략산업 특화단지 지정 공고
- (‘23. 2. 28.) 이차전지 특화단지 육성계획서 제출(전라북도→산업통상자원부)
- (‘23. 5. 18.) 이차전지 특화단지 발표평가(전라북도)
- (‘23. 7. 20.) 4대 특화단지 최종 선정(충청북도, 경상북도, 울산시, 전라북도)

※ 자료 : 새만금개발청

이차전지 기업은 용수 사용량 및 폐수 배출량이 많은데, 특히 고농도의 염분, 중금속, 유기물 등이 함유된 폐수가 일반 방류관로를 통해 공공폐수처리장으로 유입될 경우 처리가 어려우므로, 각 기업들은 자체 처리시설 및 방류관로를 설치해야 하며, 이에 이차전지 기업들의 비용 증가와 향후 새만금 국가산업단지 내 지하 공간 부족 등의 문제가 발생할 수 있음.

이러한 문제점 등을 해소하기 위해 동 사업은 2024년도에 신규사업으로 편성되었으며, 새만금개발청은 2024년 하반기에 기본설계 및 실시설계를 완료하고 2025년 하반기에 준공하는 것으로 계획하였음.

【 ‘새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원’ 사업 추진 계획 】

기본 및 실시설계	⇒	착공		준공	⇒	운영
’24.1. ∽ ’24.下		’24.下		’25.下		’26.上

주) 2023년 11월 2024년도 예산안 심사 당시 계획임

※ 자료 : 새만금개발청

이에 새만금개발청은 2024년 2월 기본설계 및 실시설계를 착수하였으나, 2024년 8월 동 사업에 대한 군산시, 고창·부안군 어민단체의 반대[533]로 인하여 2024년 12월까지 설계용역이 중단되었고, 설계비 5억 8,000만원이 이월되는 등 사업이 지연되고 있음.

어민단체는 이차전지 처리수를 외해(군산 제5항부두)로 방류하는 것이 해양 생태계에 위해성을 미친다는 연구[534]가 있으며, 이로 인해 지역 수산업과 어업인의 생존권이 위협받을 수 있다는 입장[535]임.

새만금개발청은 이차전지 처리수에 대한 해양환경오염 우려 등으로 인한 어민들의 민원을 예상하였고, 사업 계획단계에서부터 어민과의 상시 소통을 통해 의견을 수렴하며 사업을 추진하고 있다고 설명함.

그런데, 2022년에 포항 영일만 산업단지 내 이차전지 처리수 방류로 인해 영일만 인근 주민들의 우려[536]가 있었고, 2023년부터 새만금 인근 시민단체들도 이차전지 처리수의 방류에 대하여 재검토해야 한다는 의견[537]을 꾸준히 제기하였음.

---

533) 새만금개발청 청사 앞에서 약 1,200여명의 어민(군산, 부안 고창지역)들이 2024. 8. 14.부터 9. 13.까지 1개월간 이차전지 처리수의 해양방류 반대집회 진행

534) 녹색환경지원센터, 「영일만 산단 폐수처리수의 연안생태계 위해성 평가」, 2023.
- 시험결과를 종합하여 생태독성 평균값을 나타낸 결과, Point No.1(최종방류구) Tub 평균은 약 1.4, Point No.2(혼합지점) Tub 평균은 0.9로 환경부 기준(TU 1이하)에 미미하게 미치지 못함. 이로 인해 해양생태계에 일부 위해성이 예상되어, 향후 영일만산업단지 및 국가신사업의 지속가능한 성장을 위해 관련 법령 및 정책과 저감기술 등을 개선할 필요가 있을 것으로 판단됨.
  * TU: Toxic unit(독소 단위)

535) SBS, 어민들 "새만금 해상에 이차전지 폐수 방류되면 궤멸적 피해", 2024. 8. 14.

536) 동아일보, "영일만 이차전지 소재생산업체 폐수로 포항 앞바다 몸살", 2022. 4. 21.

537) 전주MBC, "이차전지 폐수 '바다 방류' 재검토 해야.. 시민단체 반발", 2023. 11. 14.

이와 같은 새만금 어민들의 우려를 해소하지 못하여 설계용역이 5개월 동안 중단된 것은 예산의 집행가능성 및 사업추진 일정에 대한 새만금개발청의 검토가 충분하지 않았기 때문으로 보임.

또한, 새만금개발청은 2024년 4월부터 12월까지 “새만금 국가산단 이차전지기업 폐수 적정 처리방안 연구용역”을 실시하였음.

통상 정부의 사업단계에서 연구용역은 기획 단계에서 실시되는 점을 고려할 때, 동 사업의 예산이 확정되고 실시계획을 착수한 시점에 연구용역을 실시한 것은 다소 늦은 측면이 있다고 생각됨.

따라서, 새만금개발청은 동 사업이 차질 없이 추진될 수 있도록 이차전지 처리수의 바다 직접방류에 대한 지역사회의 우려를 해소할 수 있는 장·단기 방안 마련에 노력할 필요가 있으며, 아울러 향후 신규사업이 원활하게 진행되도록 적정 시기에 연구용역을 실시할 필요가 있음.

〈 소관분야별 담당자 〉

담당자	직 위	소 관 분 야	연락처 (6788-)
김미량	입법조사관	종합교통정책관	5584
이재명	입법조사관	주택정책관(주택정책과, 주택정비과, 주택공급기획팀) 전세사기피해지원단	5576
권용훈	입법조사관	철도국, 도로국	5582
김은표	입법조사관	모빌리티자동차국, 대도시권광역교통위원회	5575
최은제	입법조사관	국토정책관, 주거복지정책관, 공공주택추진단	5574
문정원	입법조사관	항공정책실, 물류정책관	5580
최영표	입법조사관	건설정책국(기술안전정책관 포함)	5591
김유림	입법조사관	도시정책관, 도시정비기획단, 용산공원조성추진기획단	5581
류지호	입법조사관	행정중심복합도시건설청, 새만금개발청, 주택정책관 (주택기금과, 주택건설공급과), 혁신도시발전추진단	5590
이해언	입법조사관	국토정보정책관, 토지정책관	5578
김해성	입법조사관	건축정책관	5585