2025년도
예산안 및 기금운용계획안
검 토 보 고

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

2024. 11.

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

국 토 교 통 부 소 관

Ⅰ. 개 요 ····· 1

1. 총 괄 ····· 1

가. 총지출 규모 ····· 1

나. 편성방향 ····· 2

다. 세입·세출예산안 ····· 5

1) 세입예산안 ····· 5

2) 세출예산안 ····· 6

라. 기금운용계획안 ····· 7

1) 주택도시기금 ····· 7

2) 자동차사고피해지원기금 ····· 9

마. 계속비 : 2024년 해당 없음 ····· 9

바. 신규 및 완료사업 ····· 10

1) 신규사업 ····· 10

2) 완료사업 ····· 12

2. 국토교통부 예산구조 ····· 15

가. 회계 및 기금 구조 ····· 15

나. 예산체계 ····· 17

다. 2023년도 국토교통부 재정흐름도 ····· 20

3. 세입·세출예산안 ····· 21

가. 일반회계 ····· 21

1) 세입예산안 ····· 21
2) 세출예산안 ····· 22
나. 교통시설특별회계 ····· 24
1) 세입예산안 ····· 24
2) 세출예산안 ····· 25
다. 지역균형발전특별회계 ····· 26
1) 세입예산안 ····· 26
2) 세출예산안 ····· 27
라. 혁신도시건설특별회계 ····· 28
마. 에너지및자원사업특별회계 ····· 29
바. 부문별 예산안 규모 ····· 30
1) 주택 및 기초생활보장 부문 ····· 30
2) 도로 부문 ····· 31
3) 철도 부문 ····· 32
4) 항공·공항 부문 ····· 32
5) 물류 등 기타 부문 ····· 35
6) 지역·도시 및 산업단지 부문 ····· 37
4. 기금운용계획안 ····· 39
가. 주택도시기금 ····· 39
1) 조성계획 ····· 39
2) 운용계획 ····· 44
나. 자동차사고피해지원기금 ····· 51
1) 조성계획 ····· 51
2) 운용계획 ····· 52

Ⅱ. 검토의견 ····· 54
1. 기획조정실 ····· 54
가. 총괄(세입) ····· 54
1) 토지대여료(11-51-511) ····· 54
가) 개요 ····· 54
나) 장기미수납 토지대여료 수납 노력을 통한 징수결정액 관리 필요 ····· 55
다) 세입 수납실적을 고려한 예산액 편성 필요 ····· 58
2) 기타재산이자수입(11-54-546) ····· 61
가) 개요 ····· 61
나) 보조, 출연사업 등의 규모 및 집행 가능성을 고려한 기타재산이자수입 규모 계상 필요 ····· 62
나. 일반회계 ····· 66
1) 국토교통 혁신펀드(7036-307) ····· 66
가) 개요 ····· 66
나) 기존 자펀드 미투자금액 및 향후 회수금액을 고려한 출자예산 조정 필요 ····· 66
다) 자펀드 결성 지연에 따른 당초 목표한 펀드 운용계획의 미달성 우려 ····· 69
2) 국토교통 창업 및 기업지원(7036-308) ····· 73
가) 개요 ····· 73
나) 저조한 국토교통 창업지원센터 입주 신청을 고려한 예산 규모의 적정성 검토 필요 ····· 73
다) 사업추진 지연에 따른 입주기간 축소 문제 개선 필요 ····· 77
라) 입주 연장기업에 대한 임차료, 관리비 부담 규정 마련 필요 ····· 79
2. 국토도시실 ····· 81
가. 일반회계 ····· 81
1) 건축물 화재확산 방지 및 피난성능 향상 기술개발(R&D)(4154-331) ····· 81
가) 개요 ····· 81

나) 신규 편성된 R&D 사업에 대한 체계적인 사업관리 필요 ····· 82
2) 토지종합정보시스템 운영(정보화)(4263-501) ····· 89
가) 개요 ····· 89
나) 클라우드 전환 사업 지연에 따른 효율성 저하 방지를 위한 과업 우선순위 등 면밀한 검토 필요 ····· 90
3) 국가공간정보 공동활용체계 구축 및 운영(정보화)(4270-501) ····· 96
가) 개요 ····· 96
나) 공간정보오픈플랫폼 사업의 유기적 운영방안 강화 및 부동산 빅데이터 플랫폼 사업과의 효과적인 연계방안 마련 필요 ····· 97
4) 국토정책종합연구(5547-301) ····· 104
가) 개요 ····· 104
나) 국토교통부 국가균형발전지원단의 역할 강화 필요 ····· 106
다) 국가균형발전지원센터 예산 지원 적절성 검토 필요 ····· 109
라) 균형발전지원센터의 예산 비목 변경 필요 ····· 112
5) 스마트시티 기반구축(5637-304) ····· 115
가) 개요 ····· 115
나) 지연된 제4차 스마트시티 혁신인재육성 사업의 신속한 추진 필요 ·· 116
다) 위수탁관리수수료로 주관기관에 배분되는 보조금 관리 강화 필요 ·· 119
6) 스마트시티 확산사업(5637-308) ····· 121
가) 개요 ····· 121
나) 스마트시티 국가시범도시 사업법인(SPC)의 조속한 설립을 통한 사업 추진 필요 ····· 122
7) 지적재조사(5735-302) ····· 127
가) 개요 ····· 127
나) 지적재조사 사업의 안정적인 추진을 위한 지적재조사 기본계획 재검토 필요 ····· 128

8) 국가기본도 제작(5831-301) ····· 133
가) 개요 ····· 133
나) 국가기본도 수정 사업 수요예측의 정확성 제고 및 연례적 이월 방지 노력 필요 ····· 134
9) 건축문화진흥(6131-303) ····· 140
가) 개요 ····· 140
나) 건축설계인재육성 사업 성과지표의 체계적인 관리 필요 ····· 141
10) 건축안전(6132-308) ····· 144
가) 개요 ····· 144
나) 방치건축물 정비지원을 위한 다양한 지원방안 마련 필요 ····· 146
다) 화재안전성능보강 사업 목적 달성을 위한 예산 확보 필요 ····· 149
나. 지역균형발전특별회계(지역자율계정) ····· 154
1) 수소도시지원(자율)(5642-301) ····· 154
가) 개요 ····· 154
나) 집행률 제고를 위한 사업의 철저한 관리 필요 ····· 154
다. 지역균형발전특별회계(지역지원계정) ····· 158
1) 민관협력 지역상생협약(5550-302) ····· 158
가) 개요 ····· 158
나) 민관협력 지역상생 협약 참여 기업 다양성 제고 필요 ····· 160
다) 지역활력타운 조성사업 신규 편성 관련 검토 필요 ····· 163
2) 도시활력증진지역개발(지원)(5641-304), 도시재생사업지원(1510-992), 도시활력증진지역개발(5641-301), 도시재생사업(5641-301) ····· 171
가) 개요 ····· 171
나) 보조사업 예산과 도시재생지원기구 관리·운영 예산 용도에 맞는 세부사업 편성 필요 ····· 172

3. 주택토지실 ····· 178

가. 일반회계 ····· 178

1) 부동산서비스산업 육성(1031-399) ····· 178

가) 개요 ····· 178

나) 우수 부동산서비스사업자 인증 사업의 발전방안 모색 및 수수료 수입액의 국고 납입 검토 필요 ····· 179

2) 주거급여지원(1034-302) ····· 185

가) 개요 ····· 185

나) 관리비 등 포함하는 주거급여 부정수급 실태 관리 필요 ····· 187

다) 기준임대료 산정을 위한 반복적 정책연구용역 개선 필요 ····· 190

3) 전세보증금반환보증 보증료 지원(1034-322) ····· 194

가) 개요 ····· 194

나) 집행 가능성을 고려한 예산 감액 필요 ····· 195

4) 전세사기 피해방지 및 지원사업(1034-323) ····· 197

가) 개요 ····· 197

나) '전세가격 적정성 분석 위탁' 사업이 전세사기 피해방지에 보다 널리 활용될 수 있도록 제도개선 필요 ····· 199

5) 정비사업 지원업무 수행(1036-305) ····· 206

가) 개요 ····· 206

나) '공사비 계약 사전 컨설팅' 내역사업의 예산액 조정 필요 ····· 207

6) 방음매트 구입시공비용 지원(1036-312) ····· 212

가) 개요 ····· 212

나) 사업계획 구체화 및 철저한 사업준비 필요 ····· 214

7) 부동산종합정보시스템 운영(정보화)(4263-503) ····· 219

가) 개요 ····· 219

나) 부동산 빅데이터 플랫폼 사업의 차질없는 이관 준비 필요 ····· 220

다) 부동산거래 전자계약시스템 활성화 및 안정성 강화 필요 ····· 224
나. 주택도시기금(주택계정) ····· 230
1) 재건축초과이익 자본이전(1038-401) ····· 230
가) 개요 ····· 230
나) 적정 규모로 계획액 조정 필요 ····· 232
2) 이차보전 지원(1042-401) ····· 237
가) 개요 ····· 237
나) 사업의 적정 규모에 대한 면밀한 검토 필요 ····· 239
3) 임대주택지원(융자)(1300), 임대주택지원(출자)(1400) ····· 244
가) 개요 ····· 244
나) 공공임대주택 관련 기금운용계획안 편성 체계 수정 검토 필요 ····· 248
4) 집주인임대주택(1333-402) ····· 253
가) 개요 ····· 253
나) 적정 규모로 계획액 조정 필요 ····· 255
5) 임대주택리츠출자(1440-409) ····· 259
가) 개요 ····· 259
나) 국회 기금운용계획안 승인 없는 출자승인 개선 필요 ····· 261
다) 일률적인 기금 출자비율 조정 검토 필요 ····· 263
6) 주택정비사업(융자)(1520-305) ····· 266
가) 개요 ····· 266
나) 공공성이 높은 조합이 우선하는 사업 설계 검토 필요 ····· 268
4. 건설정책국 ····· 272
가. 일반회계 ····· 272
1) 건설기능인등급제 사업(4306-303) ····· 272
가) 개요 ····· 272

나) 건설기능인등급제 승급교육 참여율 제고를 위한 교육지원금 인상 필요 ····· 273

2) 건설기계임대료체납신고센터운영(4308-301) ····· 279

가) 개요 ····· 279

나) 건설기계임대료체납신고 활성화를 위한 신고센터 운영 경비 전년 수준 예산 반영 필요 ····· 280

3) 국토안전관리원출연(4313-301), 건설 및 지하안전관리(4323-304) ····· 285

가) 개요 ····· 285

나) 지반침하(싱크홀) 예방을 위한 지반탐사 경비 반영 필요 ····· 286

5. 국토교통인재개발원 ····· 292

가. 일반회계 ····· 292

1) 국토교통역량교육사업(4434-300) ····· 292

가) 개요 ····· 292

나) 실제적인 교육과정 운영내역을 기초로 한 2025년도 예산안 산출 필요 ····· 293

다) 사업 성격에 맞는 비목인 일반용역비(210-14목)로 편성 필요 ····· 295

6. 교통물류실 ····· 297

가. 일반회계 ····· 297

1) 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D) (4158-318) ····· 297

가) 개요 ····· 297

나) 사전기획연구 대비 총 연구비 축소로 인해 저상 좌석버스 표준모델 안전성과 실효성이 미흡해지지 않도록 철저한 사업관리 필요 ····· 298

2) 교통사고예방지원(4631-305) ····· 310

가) 개요 ····· 310

나) 제3교통안전체험센터 구축사업의 연례적 지연 방지 필요 ····· 311

다) 국가교통안전기본계획의 법정 수립기한 준수를 위한 예산 반영 필요 ····· 316

3) 중기교통시설투자계획수립 (4639-307) ····· 321

가) 개요 ····· 321

나) 제6차 중기교통시설투자계획이 적기에 수립될 수 있도록 철저한 사업관리 필요 ····· 322

다) 중기교통시설투자계획의 공공기관 소관별 집행실적 평가보고서 제출 의무 불이행 시정 필요 ····· 328

4) 화물자동차 휴게시설 건설지원(4032-301) ····· 330

가) 개요 ····· 330

나) 사업 폐지에 따른 예산안 전액 삭감 및 민간사업자 사업 포기에 따른 불용 방지를 위한 제도개선 필요 ····· 331

5) 스마트공동물류센터 건립지원(4034-314) ····· 335

가) 개요 ····· 335

나) 대규모 이월의 반복 및 전용을 방지하기 위한 사업관리 강화 필요 ····· 336

6) 스마트물류센터 조성지원(4034-315) ····· 341

가) 개요 ····· 341

나) 대출수요 추정 정확도 제고를 위한 제도 개선 필요 ····· 342

나. 교통시설특별회계(교통체계관리계정) ····· 347

1) 법정부담금 (11-59-593) ····· 347

가) 개요 ····· 347

나) 「교통시설특별회계」 세입 근거 마련을 위한 법률개정 필요 ····· 348

2) 유가보조금관리시스템운영(정보화) (4264-532) ····· 355

가) 개요 ····· 355

나) 부적절한 비목 변경 필요 ····· 356

3) 택시산업지원(4931-316) ····· 360

가) 개요 ····· 360

나) 택시감차보상 사업의 실적제고를 위한 방안 강구 필요 ····· 361

4) 대중교통기본계획수립(4931-322) ····· 368

가) 개요 ····· 368
나) 대중교통기본계획이 적정시기에 수립될 수 있도록 사업관리 필요 ····· 369
다) 대중교통기본계획수립 사업 예산비목 변경 필요 ····· 373
5) 버스운전인력양성지원 (4931-330) ····· 374
가) 개요 ····· 374
나) 지방균형을 고려한 운수회사 견습비용 지원 필요 ····· 376
다) 버스 운전자 부족 현상 개선을 위한 근본적인 대책 마련 필요 ····· 382
6) 수소 대중교통체계 구축지원(4931-344) ····· 388
가) 개요 ····· 388
나) 수소 대중교통체계 구축 지원사업의 철저한 사업관리 필요 ····· 389
7) 교통약자이동편의증진 (4932-301) ····· 394
가) 개요 ····· 394
나) 저상버스 도입보조 사업의 실집행 실적제고 및 연례적 이월을 감안한 예산 편성 필요 ····· 395
다) 교통약자 장거리 이동지원 사업의 집행실적 제고 필요 ····· 400
라) 교통약자 이동편의 통합관리시스템 시범운영의 차질없는 수행 필요 ····· 404
다. 지역균형발전특별회계(지역자율계정) ····· 408
1) 도시형교통모델(세종) (4548-301) ····· 408
가) 개요 ····· 408
나) 실집행 저조에 따른 합리적인 예산 편성 필요 ····· 409
7. 항공정책실 ····· 412
가. 교통시설특별회계(공항계정) ····· 412
1) 세입 : 정부출자수입(52-521) 및 항공항만수입(67-671) ····· 412
가) 개요 ····· 412
나) 항공운송 회복을 고려한 세입 증액 필요 ····· 413

2) 신공항 건설사업(3538-309, 310, 311) ····· 417
가) 개요 ····· 417
나) 대구경북신공항 건설 : 적기 관계기관 협의 및 지자체 간 갈등 해소를 통한 원활한 사업추진 필요 ····· 422
다) 백령도 소형공항 건설 : 타당성 재조사 이후 철저한 사업관리를 통한 예산 적기 집행 필요 ····· 430
라) 서산공항 건설 : 관계기관과의 조속한 협의, 타당성 재조사 수행 시 면밀한 검토 및 사업 지연 방지 노력 필요 ····· 434
3) 항공산업발전지원(3637-314) ····· 438
가) 개요 ····· 438
나) 항공일자리 창출지원 내역사업의 철저한 사업계획 수립 및 사업관리 필요 ····· 439
다) 항공정책수립연구 내역사업의 이월을 최소화하기 위한 제도개선 필요 ····· 442
라) 항공시장 동향분석의 이월 방지 필요 ····· 445
4) 드론 종합인프라 구축 및 운영(3637-323) ····· 447
가) 개요 ····· 447
나) 드론인증센터 내역사업의 운영 인건비 재산정 필요 ····· 448
다) 드론복합인프라 내역사업의 추가적인 이월 방지 필요 ····· 454
5) 드론 안전 및 활성화 지원(3637-324) ····· 458
가) 개요 ····· 458
나) 드론 실증도시 구축 내역사업의 면밀한 계획 수립 필요 ····· 459
8. 모빌리티자동차국 ····· 463
가. 일반회계 ····· 463
1) 전기자동차 안전성 평가 및 통합 안전 기술 개발(R&D) (4158-317), 사용후 배터리 안전관리 및 재제조 유통순환 기술개발 사업(R&D) (4158-328) ····· 463
가) 개요 ····· 463

나) 전기자동차 배터리 전주기 이력관리 관련 연구과제의 통합 관리 필요 ····· 464
2) 자율자동차상용화(4633-319) ····· 467
가) 개요 ····· 467
나) 자율차 시범운행지구 서비스 지원 사업에 대한 철저한 사업관리 필요 ····· 468
다) 자율차 사고조사위원회 운영 활성화방안 마련 필요 ····· 470
3) 자동차 튜닝인증 기술지원(4634-324) ····· 475
가) 개요 ····· 475
나) 오픈랩 이용 활성화 필요 ····· 475
나. 교통시설특별회계(교통관리체계계정) ····· 478
1) 모빌리티활성화지원(4931-350) ····· 478
가) 개요 ····· 478
나) 모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원 사업 ····· 479
다. 교통시설특별회계(공항계정) ····· 483
1) 도심항공교통산업활성화지원(3637-333) ····· 483
가) 개요 ····· 483
나) 내년도 UAM 상용화 착수를 위한 사업준비 철저 ····· 484
라. 지역균형발전특별회계(지역지원계정) ····· 487
1) 충청권 자율주행 모빌리티 상용화지구 조성(4633-301) ····· 487
가) 개요 ····· 487
나) 실집행실적 부진에 따른 사업관리 필요 ····· 488
마. 자동차사고피해지원기금 ····· 491
1) 여유자금 운용 및 공공자금관리기금예탁금 (9003-910, 9701-971, 972) ····· 491
가) 개요 ····· 491
나) 과도한 여유자금 운용 지양 및 신규사업 발굴 필요 ····· 493
2) 생활지원 학자금(융자)(4641-303) ····· 495
가) 개요 ····· 495

나) 학자금 대출 지급인원 감소 추세를 고려한 조정 필요 ····· 496

9. 도로국 ····· 498

가. 교통시설특별회계(도로계정) ····· 498

1) 과태료(12-56-563) ····· 498

가) 개요 ····· 498

나) 과태료 수납률 제고를 위한 다양한 정책 개발·시행 필요 ····· 499

2) 법정부담금(12-59-593) ····· 504

가) 개요 ····· 504

나) 원인자부담금 세입예산 계상 및 부담금 관리 개선 필요 ····· 505

3) 고속도로건설(1532) ····· 510

가) 개요 ····· 510

나) 불용이 반복되는 노선에 대한 철저한 사업관리 및 합리적 예산조정 필요 ····· 511

4) 일반국도건설 (1632) ····· 516

가) 개요 ····· 516

나) 신규 사업에 대한 사업관리 강화 및 예산의 합리적 조정 필요 ···· 517

5) 수소충전소구축 (1534-301) ····· 523

가) 개요 ····· 523

나) 다년도 예산 사업으로 추진하기 위한 예산조정 필요 ····· 523

6) 첨단도로교통체계(1736-304), 디지털도로대장구축(1742-301) ····· 528

가) 개요 ····· 528

나) 사업 실효성 확보를 위한 지자체 참여 활성화 방안 마련 필요 ····· 529

7) 도로안전 및 환경개선(비총액)(1731-462) ····· 535

가) 개요 ····· 535

나) 총액계상으로 편성하지 않은 취지에 부합하게 철저한 집행관리 필요 ····· 536

나. 지역균형발전특별회계(지역지원계정) ····· 541
1) 국가지원지방도건설(1940-300~301) ····· 541
가) 개요 ····· 541
나) 국지도 건설사업 예산 편성구조 및 집행 실태 개선 필요 ····· 542
10. 철도국 ····· 547
가. 일반회계 ····· 547
1) 일반철도시설유지보수위탁 (2731-301) ····· 547
가) 개요 ····· 547
나) 위탁사업비의 신속한 정산을 통한 정산잔액 관리 강화 필요 ····· 548
2) 제2철도교통관제센터 건설 ····· 555
가) 개요 ····· 555
나) 센터 건축이 지연되지 않도록 철저한 사업관리 필요 ····· 556
나. 교통시설특별회계(철도계정) ····· 559
1) 고속철도건설 단위사업(2531) ····· 559
가) 개요 ····· 559
나) 신속한 사업추진을 위한 철저한 관리 및 합리적 예산 조정 필요 ····· 560
2) 일반철도건설(2631) ····· 564
가) 개요 ····· 564
나) 신속한 사업추진을 위한 철저한 관리 및 합리적 예산 조정 필요 ····· 565
3) 민자철도운영지원(2732-309), 삼성~동탄 광역급행철도(2833-311) ····· 571
가) 개요 ····· 571
나) 삼성역 구간 공정을 신속히 마무리하도록 적극적 사업관리 필요 ····· 572
4) 초고속 하이퍼튜브 철도 인프라 핵심기술 개발(R&D) (4159-325),
데이터 기반 철도시스템 안전 평가·예측 기술 개발(R&D) (4159-349) ····· 578
가) 개요 ····· 578

나) 예타 결과가 부정적인 신규 R&D 사업 추진여부 및 방식에 대한 면밀한 검토 필요 ····· 579

11. 대도시권광역교통위원회 ····· 586

가. 일반회계 ····· 586

1) 대도시권광역교통위원회 기본경비(비총액)(7018-260) ····· 586

가) 개요 ····· 586

나) 정책연구비 집행 효율성 제고를 위한 통합 운용 필요 ····· 587

나. 교통시설특별회계(교통체계관리계정) ····· 590

1) 도시철도 건설지원(3031-315, 316, 320, 322, 326, 333, 335, 353, 355, 357) ····· 590

가) 개요 ····· 590

나) 실집행실적을 고려한 예산 편성 및 집행관리 필요 ····· 591

2) 광역교통정책연구(4931-341) ····· 596

가) 개요 ····· 596

나) 연락운임 정산 관련 연구 예산의 연례적 이월 해소 필요 ····· 597

3) 광역버스 공공성 강화(4931-342) ····· 600

가) 개요 ····· 600

나) 광역버스 사업 지원 용역 연례적 추진 지연 해결 필요 ····· 601

4) 대중교통비 환급 지원(4931-354) ····· 603

가) 개요 ····· 603

나) K-패스의 안정적인 추진을 위한 철저한 사업 관리 필요 ····· 604

다) 대중교통비 지원의 형평성 제고를 위한 미참여 지자체의 참여방안 강구 필요 ····· 607

다. 지역균형발전특별회계(지역지원계정) ····· 610

1) 광역도로(1938-315, 367, 368, 373, 377, 378, 379) ····· 610

가) 개요 ····· 610

나) 사업 추진 지연에 따른 철저한 집행관리 필요 ····· 611

2) 광역BRT(4541-383) ····· 613
가) 개요 ····· 613
나) 성남 S-BRT 사업 추진 지연에 따른 철저한 집행관리 필요 ····· 613
3) 혼잡도로사업(1939-300, 302) ····· 615
가) 개요 ····· 615
나) 연내 집행가능성을 고려한 예산 편성 필요 ····· 617

행복중심복합도시건설청 소관

Ⅰ. 총 괄 ····· 623

1. 개 요 ····· 623

가. 세입·세출예산안 개요 ····· 623

나. 세입예산안 ····· 625

다. 세출예산안 ····· 625

2. 신규 및 계속(완료)사업 ····· 628

가. 2024년도 신규사업 ····· 628

나. 주요 계속사업 ····· 628

다. 완료사업 ····· 629

3. 행정중심복합도시건설청 예산구조 ····· 630

가. 회계 구조 ····· 630

나. 세출예산안 프로그램 체계 ····· 631

Ⅱ. 검토의견 ····· 632

1. 행정중심복합도시특별회계 ····· 632

1) 세종공동캠퍼스 공익법인 운영(1031-515) ····· 632

가) 개요 ····· 632

나) 세종공동캠퍼스 소유·운영 주체에 대한 방안 도출 필요 ····· 634

2) 대통령제2집무실 건립(2031-307) ····· 638

가) 개요 ····· 638

나) 사업지연이 반복되지 않도록 면밀한 사업관리 필요 ····· 639
3) 대평동종합체육시설 건립(2051-405) ····· 641
가) 개요 ····· 641
나) 대평동종합체육시설 건립 사업 추진에 대한 필요성 검토 필요 ····· 642
4) 부강역-북대전IC 연결도로(2032-329, 신규) ····· 646
가) 개요 ····· 646
나) 사업기간 준수를 위한 예산 반영 논의 필요 ····· 647

새만금개발청 소관

Ⅰ. 총 괄 ····· 655

1. 개 요 ····· 655

가. 세입·세출예산안 개요 ····· 655

나. 세입예산안 ····· 655

다. 세출예산안 ····· 656

2. 신규 및 계속(완료)사업 ····· 659

가. 2024년도 신규사업 ····· 659

나. 주요 계속사업 ····· 660

다. 완료사업 ····· 660

3. 새만금개발청 예산구조 ····· 661

가. 회계 구조 ····· 661

나. 세출예산안 프로그램 체계 ····· 662

Ⅱ. 검토의견 ····· 663

1. 일반회계 ····· 663

1) 새만금 지역간 연결도로 건설(5557-387) ····· 663

가) 개요 ····· 663

나) 사업지연이 반복되지 아니하도록 면밀한 사업관리 필요 ····· 665

2) 국립 새만금 간척박물관 운영(5557-392) ····· 668

가) 개요 ····· 668

나) 법령에 따른 사업 수행을 위한 예산 반영 논의 필요 ····· 670

3) 새만금 공유수면 관리사업(5557-435) ····· 674

가) 개요 ····· 674

나) 새만금 유역의 수질개선을 위해 면밀한 사업관리 필요 ····· 675

국토교통부 소관

Ⅰ. 개 요

1. 총 괄

가. 총지출 규모

2025년도 국토교통부 예산안 및 기금운용계획안 전체 규모(총지출 기준)는 58조 2,161억원으로, 전년도 본예산 대비 2조 7,278억원(4.5%) 감액 편성되었음.

【 2025년도 국토교통부 예산안 및 기금운용계획안 총지출 규모 】

(단위 : 억원, %)

구 분		2023 결산	2024 본예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
					B-A	(B-A)/A
총 지 출		516,199	609,439	582,161	△27,278	△4.5
예산 소계		210,982	236,584	227,610	△8,974	△3.8
SOC	소 계	183,902	207,187	195,270	△11,916	△5.8
	도 로	73,202	79,779	71,998	△7,781	△9.8
	철 도	69,583	80,997	70,016	△10,981	△13.6
	항공 · 공항	2,981	8,906	13,533	4,627	51.9
	물류 등 기타	18,405	19,106	21,479	2,374	12.4
	지역 및 도시	16,241	15,308	15,465	157	1.0
	산업단지	3,490	3,090	2,779	△312	△10.1
복지	소 계	27,080	29,397	32,339	2,942	10.0
	기초생활보장	25,591	27,424	30,368	2,944	10.7
	주 택	1,489	1,972	1,971	△1	△0.1
기금 소계		305,217	372,856	354,552	△18,304	△4.9
복지	주택도시기금	304,611	372,266	353,995	△18,271	△4.9
SOC	자동차사고피해지원기금	606	589	556	△33	△5.6

※ 자료: 국토교통부

이 중 예산안은 전체 22조 7,610억원으로 전년도 본예산 대비 8,974억원(3.8%)이 감액되었고, 2025년도 정부예산안(총지출 기준) 677.4조원의 3.4%를 차지하고 있음. SOC분야의 예산안은 19조 5,270억원[1]으로 전년도 본예산 대비 1조 1,916억원(5.8%)이 감액되었음.

한편, 국토교통부 소관 기금은 주택도시기금과 자동차사고피해지원기금으로 구성되고, 2025년도 기금 총지출 규모는 35조 4,552억원으로 전년도 대비(당초 기준) 1조 8,304억원(4.9%)이 감액되었음.

나. 편성방향

2025년도 국토교통부 소관 예산안 및 기금운용계획안은 ① 국민 주거안정, ② 교통격차 해소, ③ 국토 균형발전, ④ 국토안전 강화, ⑤ 해외진출 강화 등을 편성방향으로 설정하였고, 국토교통부에서 발표한 구체적인 내용은 다음과 같음.

첫째, 국민 주거안정과 서민 주거 복지 강화를 위해 공공주택을 역대 최대 규모인 25.2만호를 공급하는 한편, 계층별로 다양한 주거선택지를 제공하고 금융지원도 확대할 계획임. 또한 주거복지 강화 차원에서 전세사기 피해주택 매입을 전년 대비 1.5배 늘어난 7천 5백호 규모로 확대하며, 살기 좋은 든든전세 3만호를 공급하고, 주거급여 대상자 확대(145→150만명)와 급여 수준도 인상(임차급여 3.2~7.8%, 수선급여 29%)할 계획임.

---

1) 국토교통부 세출예산 중 SOC분야의 자동차사고피해지원기금 589억원을 제외한 수치임.

둘째, 교통격차 해소를 위한 3·2·1 교통혁신 및 교통불편 Zero 실현을 위해 GTX A·B·C 노선에 4,432억원을 투입하는 등 생활 교통인프라의 적기 개통을 지원할 계획임. 특히 전국민적 호응이 높은 K-패스 사업에 대폭 확대된 2,375억원을 편성해 360만명 이상 이용 방안과 다자녀 가구 할인도 신설(2자녀 30%, 3자녀 이상 50%)할 계획임.

셋째, 제5차 국토종합계획 수정계획을 마련해 인구·사회 구조의 변화에 대한 국토 전반의 선제적 대응 방안을 구상하는 한편, 가덕도 신공항 건설 9,640억원, 남부내륙철도 1,189억원 투입 등 공항, 도로, 철도 등 지역별 핵심 교통망을 신속히 추진하고, 지역소멸 방지를 위해 일자리 거점인 기업혁신파크 선도사업을 신속히 수립하고, 주거·생활 복합거점인 지역활력타운도 조성할 계획임.

넷째, 전기차 화재, 급발진 의심사고 등 자동차 안전 관련 우려 완화를 위해 183억원을 투자해 자동차안전평가를 확대하고, 철도, 도로 등 시설물 안전을 선제적으로 확보하기 위해 시설개량, 유지보수 등 1.4조원을 편성하였음.

다섯째, 해외건설 지원을 위해 전략적 ODA를 확대하고, 도시개발 등 고부가가치 투자개발사업 수주지원 등에 910억원을 투자할 계획임. 또한 드론, UAM, 자율차 등 모빌리티 혁신을 위해 활성화 사업, 실증사업 등 활발히 추진하고, 첨단교통 등 혁신기술 개발 지원을 위해 4,879억원을 투자해 78건의 선도형 국토교통 R&D도 추진할 계획임.

그 밖에 2025년도 국토교통부 소관 기금(주택도시기금, 자동차사고피해지원기금)의 운용계획은 ① 서민 주거사다리 지원을 위한 주택공급 및 금융지원 확대, ② 주거 취약계층을 위한 든든한 안전망의 차질 없는 구축, ③ 쇠퇴지역 복합개발 및 주거환경 개선지원, ④ 자동차사고 피해자 지원 및 국립교통재활병원 운영 지원의 지속 등을 주요 목표로 설정하였음.

다. 세입 · 세출예산안

1) 세입예산안

2025년도 세입예산안의 전체 규모는 14조 7,835억원으로 전년도 예산에 비해 5,090억원(3.3%)이 감액되었고, 일반회계와 1개 특별회계(지역균형발전특별회계, 에너지및자원사업특별회계)는 증액, 2개 특별회계(교통시설특별회계, 혁신도시건설특별회계)는 감액되었음.[2)]

【 2025년도 국토교통부 세입예산안 총괄표 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2024 예산 (A)	2025 예산안 (B)	증 감 (B-A)	(B-A)/A
합 계	152,925	147,835	△5,090	△3.3
- 일반회계	1,899	2,010	111	5.8
- 교통시설특별회계	139,403	137,932	△1,471	△1.1
- 지역균형발전특별회계	5,804	5,837	33	0.6
- 혁신도시건설특별회계	5,811	2,049	△3,762	△64.7
- 에너지및자원사업특별회계	8	8	0	0.8

※ 자료: 국토교통부

2) 한편, 총수입(총계에서 보전거래와 내부거래를 제외하여 산출)을 기준으로 한 2025년도 세입예산안은 1조 6,921억원으로, 2024년도 예산(1조 7,152억원)에 비해 231억원(1.3%)이 감액됨.

2) 세출예산안

2025년도 세출예산안(총지출 기준)은 전년도 본예산 대비 8,974억원(3.8%)이 감액된 22조 7,610억원이 편성되었고, 회계별로는 일반회계 7조 5,542억원, 교통시설특별회계 13조 1,466억원, 지역균형발전특별회계 2조 380억원, 혁신도시건설특별회계 85억원, 에너지및자원사업특별회계 137억원이 각각 편성되었음.

【 2025년 국토교통부 세출예산안 총괄표(총지출 기준) 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2024 예산(A)	2025 예산안(B)	증감(B-A)	증감률
합 계(회계별)	**236,583**	**227,610**	**△8,974**	**△3.8**
일반회계	**73,298**	**75,542**	**2,244**	**3.1**
교통시설특별회계	**141,434**	**131,466**	**△9,968**	**△7.0**
도로계정	73,830	66,928	△6,902	△9.3
철도계정	47,957	37,159	△10,799	△22.5
교통체계관리계정	9,978	12,970	2,992	30.0
공항계정	9,669	14,410	4,741	49.0
지역균형발전특별회계	**21,617**	**20,380**	**△1,237**	**△5.7**
지역자율계정	3,811	7,672	3,860	101.3
지역지원계정	16,928	11,797	△5,132	△30.3
제주특별자치도계정	793	785	△8	△1.0
세종특별자치도계정	85	126	42	49.0
혁신도시건설특별회계	**90**	**85**	**△5**	**△5.7**
에너지및자원사업특별회계	**144**	**137**	**△8**	**△5.3**
합 계(부문별)	**236,583**	**227,610**	**△8,974**	**△3.8**
도로	79,779	71,998	△7,781	△9.8
철도	80,997	70,016	△10,981	△13.6
항공・공항	8,906	13,533	4,627	51.9
물류등기타	19,106	21,479	2,374	12.4
지역 및 도시	15,308	15,465	157	1.0
산업단지	3,090	2,779	△312	△10.1
주택・기초생활보장	29,397	32,339	2,942	10.0

※ 자료: 국토교통부

부문별로 살펴보면, 항공・공항 부문에서 4,627억원(51.9%), 물류 등 기타 부문에서 2,374억원(12.4%), 주택・기초생활보장 부문에서 2,942억원(10.0%), 지역 및 도시 부문에서 157억원(1.0%)이 증액된 반면, 철도 부문에서 1조 981억원(△13.6%), 산업단지 부문에서 312억원(△10.1%), 도로 부문에서 7,781억원(△9.8%)이 각각 감액 편성되었음.

라. 기금운용계획안

1) 주택도시기금

2025년도 주택도시기금 조성 및 운용계획안은 전년도 계획(당초) 대비 1조 5,811억원 감액된 103조 8,192억원으로, 내부거래 지출 등을 제외한 총지출은 전년도 계획(당초) 대비 1조 8,271억원 감액된 35조 3,995억원이 편성되었음.

계정별로 살펴보면, 주택계정은 임대주택지원(출・융자)이 2조 5,271억원, 분양주택등 지원(출・융자)이 5,521억원 각각 감액된 반면, 구입·전세자금(융자)이 1조 6,927억원이 증액되면서 총지출 규모가 1조 7,712억원 감액되었고, 도시계정은 도시재생 관련 지출계획안이 감액됨에 따라 총지출 규모가 전년도 당초 계획 대비 559억원이 감소하였음.

【 2025년도 주택도시기금 조성 및 운용계획안 총괄표 】

(단위 : 억원)

구 분		2024년 계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감(B-A)	%
총 계(조성)		**1,054,003**	**1,038,192**	**△15,811**	**△1.5**
주택계정	소 계	1,038,462	1,021,381	△17,081	△1.6
	자체재원	229,239	252,236	22,997	10.0
	정부내부수입	186,391	164,756	△21,635	△11.6
	차입금	377,500	327,800	△49,700	△13.2
	여유자금 회수	245,332	276,590	31,258	12.7
도시계정	소 계	15,541	16,811	1,270	8.2
	기타민간이자수입 등	5,839	6,779	939	16.1
	타계정전입금	1,511	933	△578	△38.3
	여유자금회수	8,191	9,100	909	11.1
총 계(운용)		**1,054,003**	**1,038,192**	**△15,811**	**△1.5**
총지출		**372,266**	**353,995**	**△18,271**	**△4.9**
주택계정	소 계	365,825	348,113	△17,712	△4.8
	임대주택지원(출자)	50,372	29,492	△20,880	△41.5
	임대주택지원(융자)	129,171	124,780	△4,391	△3.4
	분양주택등 지원(출·융자)	20,262	14,741	△5,521	△27.2
	주택구입·전세자금(융자)	123,645	140,572	16,927	13.7
	기타지출	42,372	38,526	△3,846	△9.1
	기금운영비(주택계정)	2.8	2.3	△0	△17.0
도시계정	소 계	6,441	5,882	△559	△8.7
	도시재생	6,441	5,882	△559	△8.7
	기금운영비(도시계정)	0.4	0.4	-	-
기타(내부거래 지출 등)		**681,736**	**684,197**	**2,460**	**0.4**
차입금원금상환		290,303	350,996	60,693	20.9
정부내부거래지출		105,594	96,945	△8,649	△8.2
여유자금운용		285,839	236,255	△49,584	△17.3

※ 자료: 국토교통부

2) 자동차사고피해지원기금

2025년도 자동차사고피해지원기금 조성 및 운용계획안은 전년도 계획(당초) 대비 62억원(△.2.3%) 감액된 2,592억원 편성되었음.

【 2025년도 지동차사고피해지원기금 조성 및 운용계획안 총괄표 】

(단위 : 억원)

구 분	2024년 계획(당초)(A)	2025년도 계획안(B)	증 감 (B-A)	%
총 계(조성)	**2,654**	**2,592**	**△62**	**△2.3**
자체재원	584	474	△110	△18.9
정부내부수입	1,054	1,553	501	47.4
여유자금 회수	1,016	565	△451	△44.4
총 계(운용)	**2,654**	**2,592**	**△62**	**△2.3**
총지출	**589**	**556**	**△33**	**△5.6**
의무보험전산망	22	31	8	36.9
피해자지원	218	198	△20	△9.0
정부보장사업	206	186	△20	△9.6
생활지원 및 학자금	11	10	△1	△10.2
국립교통재활병원	121	120	△1	△0.8
자동차손해배상진흥원	8	8	-	-
기금운영비(자동차기금)	3	3	-	-
기타	**2,065**	**2,036**	**△29**	**△1.4**
정부내부거래지출(공자기금예탁)	1,500	1,500	-	-
여유자금운용	565	536	△29	△5.1

※ 자료: 국토교통부

마. 계속비 : 2025회계연도 해당 없음

바. 신규 및 완료사업

1) 신규사업

2025년도 국토교통부 소관 세출예산안에는 주택정비사업(융자), 대장~홍대 광역철도, 이륜자동차 이동검사소 운영 등 총 51개 사업 1,136억원이 신규 편성됨. 주요 부문별로는 철도 부문에서 2개 사업 312억원, 물류등기타 부문에서 5개 사업 23억원, 항공·공항 부문에서 1개 사업 3억원이 신규로 편성되었음.

(단위 : 억원)

구분	사업명	25년안
51개 사업		1,136
주택 (2개, 425억원)	신도시리츠(출자)	25
	주택정비사업(융자)	400
도로 (15개, 51억원)	공주 신풍-유구 국도건설공사	5
	경주 양남-문무대왕 국도건설공사	5
	평창 진부-강릉 연곡 국도건설공사	5
	무주 설천 소천-무풍 철목 국도건설공사	5
	대구 읍내-칠곡 동명 국도건설공사	5
	남해 삼동-창선 국도건설공사	5
	용인 처인 이동-남동 국도건설공사	5
	국가지원지방도건설(울주상북덕현-운문터널 등 8건)	16
철도 (2개, 312억원)	대장~홍대 광역철도	292
	대구도시철도 영천연장	20
항공·공항 (1개, 2.5억원)	국제항공 탄소상쇄감축제도 운영	2.5

구분	사업명	25년안
물류등 기타 (5개, 23억원)	이륜자동차 이동검사소 운영	5
	대중교통기본계획수립	4
	중기교통시설투자계획수립	4
	국토교통 창업 및 기업지원	8
	전기차배터리 인증관리시스템 구축 및 운영(정보화)	2
R&D (14개, 255억원)	AI-XR 기반 비행장 원격관제 운용기술 개발	15
	건설현장 다목적 고소작업을 위한 로봇 플랫폼 및 XR 기반 인간-로봇 협업 기술 개발	15
	고층형 ZEB 3등급 공동주택 핵심기술개발	21
	공동주택의 고층·단지화 및 생산성 제고를 위한 OSC 고도화 기술개발	24
	국토정보 고도화를 위한 입체격자체계 적용 및 활용 기술개발	24
	도심지 드론 운용 위험도 예측 및 안전성 평가기술 개발	15
	사용 후 배터리 안전관리 및 재제조 유통순환 기술개발사업	24
	초고속 하이퍼튜브 철도 인프라 핵심기술개발	37
	건축물 화재확산 방지 및 피난성능 향상 기술 개발	15
	내연기관차-전기차 전환 안전성 검증 기술개발 및 튜닝 승인 실증	15
	데이터 기반 철도시스템 안전 평가·예측 기술 개발	15
	수소전기동차 실증사업	10
	스마트+빌딩 핵심기술 개발	21
	리튬기반배터리제조소및저장취급시설안전을위한기술개발	4
산업단지 (12개, 67억원)	포항그린산단	5
	진천스마트복합산단	10
	고성양촌용정산단	10
	천안에코그린산단	4
	천안신사산단	5
	케이밸리아산산단	3
	아산신창일반산단	5
	청양일반산단	5
	논산국방산단	4
	청주에어로3산단	8
	아산선장그린산단	3
	강진제2일반산단	5

※ 자료: 국토교통부

2) 완료사업

2025년도 국토교통부 소관 완료사업은 총 67개로, 도로 부문 33개, 물류 등 기타 부문(R&D) 20개, 산업단지 부문 10개, 철도 부문 4개 사업으로 구성되어 있음.

(단위 : 억원)

	사업명	'25년안
합 계(67개 사업)		8,941
도로 (33개, 6,622억원)	포항-영덕고속도로건설	2,043
	새만금-전주고속도로건설	182
	청북IC-요당IC국도건설	56
	태백-미로2-2국도건설	45
	춘천-화천국도건설	846
	안동-영덕국도건설	275
	장수-장계국도건설	113
	군위-의성국도건설	130
	충청내륙2국도건설	250
	충청내륙3국도건설	218
	매전-건천국도건설	128
	단성-시천국도건설	100
	함평-해보국도건설	153
	연천-신탄국도건설	63
	영동-용산2국도건설	159
	산청우회국도건설	51
	성수-진안3국도건설	89
	압해-송공국도건설	76
	오지-동송국도건설	91
	지촌-사내국도건설	106
	화산-운주국도건설	92
	무계-삼계국도건설	435

	사업명	'25년안
	북일-남일1국대대체우회도로건설	68
	용상-교리1국대대체우회도로건설	76
	용상-교리2국대대체우회도로건설	167
	연산-두마국대대체우회도로건설	357
	국가지원지방도건설(실촌-만선 등 5건)	194
	서대전IC - 두계3 광역도로	59
	만덕-센텀 혼잡도로	-
철도 (4개, 577억원)	도담-영천 철도건설	94
	태화강~송정 광역철도	33
	대구권광역철도	85
	수도권광역급행철도	365
물류등기타 (1개, 25억원)	충청권자율주행모빌리티상용화지구조성	25
R&D (19개, 946억원)	건설분야 성능기반 표준실험절차 개발(R&D)	26
	국토교통 데이터 산업 생태계 플랫폼 구축(R&D)	60
	스마트건설기술개발사업(R&D)	180
	탄소 고분자 부식 ZERO 철근대체재 기술 개발(R&D)	28
	지하공간 활용 도시기반 복합 플랜트 실증 연구(R&D)	3
	시설물 안전 기반 플랜트 통합위험관리 패키지 기술개발(R&D)	25
	해외 수소기반 대중교통 인프라 기술개발(R&D)	42
	인공지능 기반의 건축설계 자동화 기술개발(R&D)	21
	위성정보 빅데이터 활용 국토종합관리 기술개발(R&D)	39
	철도차량부품개발사업(R&D)	164
	열차 탈선/침범사고 피해 최소화 및 위험도 저감기술 개발(R&D)	8
	370kph 이상 고속운행 핵심기술 및 평가기준 개발(R&D)	55

	사업명	’25년안
	스마트시티 인프라 AIoT 핵심기술 개발(R&D)	60
	항공기 개조 인증기술개발(R&D)	33
	데이터기반 항공교통관리 기술개발(R&D)	32
	위성항법보정시스템 안전운용기술개발(R&D)	6
	지능형 휴대수하물 보안검색 기술개발(R&D)	29
	도심항공모빌리티 가상통합운용 및 검증 기술개발(R&D)	62
	도심항공모빌리티 감시정보 획득체계 개발(R&D)	72
산업단지 (10개, 772억원)	구미5국산단	211
	오창테크노산단	38
	창녕 영남일반산단	109
	동두천국가산단	177
	김포한강시네폴리스산단	79
	음성맹동인곡산단	83
	천안직산도시첨단산단	10
	예산제2일반산단	36
	무안항공특화산단	13
	세종벤처밸리산단	16

※ 자료: 국토교통부

2. 국토교통부 예산구조

가. 회계 및 기금 구조

국토교통부 소관 회계 중 세입예산안은 일반회계, 교통시설특별회계, 에너지및자원사업특별회계, 혁신도시건설특별회계, 지역균형발전특별회계의 5개 회계에 편성되어 있고, 교통시설특별회계는 교통·에너지·환경세를, 지역균형발전특별회계는 개발부담금, 과밀부담금, 개발제한구역보전부담금 등을 주요 세입원으로 함.

세출예산 역시 일반회계, 교통시설특별회계, 에너지및자원사업특별회계, 혁신도시건설특별회계, 지역균형발전특별회계의 5개 회계에 편성되어 있고, 기금은 주택도시기금과 자동차사고피해지원기금이 있음.

국토교통부 세출 예산구조는 회계·기금 간 전출입이 복잡하기 때문에 총계와 순계, 총지출 기준[3]을 구분하여 볼 필요가 있는데, 2025년도 국토교통부 세출예산안의 총계는 39조 5,058억원이고, 순계는 26조 5,940억원이고, 총지출은 22조 7,610억원임. 이 중 국민들에게 직접적으로 영향을 미치는 정부지출 규모의 파악을 위해서 일반적으로 '총지출'이 활용되고 있음.

3) 예산 총계는 회계와 기금의 세출 및 지출총액을 모두 합한 금액이고, 순계는 총계에서 회계·계정 간 내부거래를 뺀 금액이며, 총지출은 순계에서 회계·기금 간 전출금, 차입금 상환 등을 뺀 금액임.

【 2025년도 국토교통부 세출예산안의 총계·순계·총지출 비교표 】

(단위 : 억원, %)

세출구분	내부거래	내부거래내역	2024년도 예산(A)	2025년도 예산안(B)	증감률 {(B-A)/A}
총지출(a)			**236,583**	**227,610**	**△3.8**
	회계기금전출금(b)		42,143	38,330	△9.0
		주택도시기금전출금	33,060	32,763	△0.9
		기후대응기금전출금	3,000	3,000	-
		예수원금상환	5,635	1,891	△66.4
		예수이자상환	115	60	△48.0
		공자기금예수이자상환	333	616	84.9
순계(c=a+b)			**278,727**	**265,940**	**△4.6**
	회계계정간거래(d)		118,320	129,118	9.1
		회계간전출금	118,320	129,118	9.1
총계(e=c+d)			**397,047**	**395,058**	**△0.5**

※ 자료: 국토교통부

【 2025년도 국토교통부 회계별 총계·순계·총지출 예산안 총괄표 】

(단위 : 억원, %)

회 계	구분	2024년도 예산(A)	2025년도 예산안(B)	증감(B-A)	증감률 {(B-A)/A}
전 체	**총 계**	**397,047**	**395,058**	**△1,989**	**△0.5**
	순 계	**278,727**	**265,940**	**△12,787**	**△4.6**
	총지출	**236,583**	**227,610**	**△8,974**	**△3.8**
일반회계	총 계	221,312	234,574	13,262	6.0
	순 계	106,358	108,305	1,947	1.8
	총지출	73,298	75,542	2,244	3.1
교통시설특별회계	총 계	148,134	137,932	△10,202	△6.9
	순 계	144,768	135,083	△9,685	△6.7
	총지출	141,434	131,466	△9,968	△7.0
에너지및자원사업 특별회계	총 계	144	137	△8	△5.3
	순 계	144	137	△8	△5.3
	총지출	144	137	△8	△5.3
혁신도시건설 특별회계	총 계	5,840	2,036	△3,804	△65.1
	순 계	5,840	2,036	△3,804	△65.1
	총지출	90	85	△5	△5.7
지역균형발전특별회계	총 계	20,990	20,380	△1,237	△5.7
	순 계	20,990	20,380	△1,237	△5.7
	총지출	21,617	20,380	△1,237	△5.7

※ 자료: 국토교통부

나. 예산체계

현행 예산체계는 '분야-부문-프로그램-단위사업-세부사업'의 프로그램 예산구조로 이루어져 있음. 프로그램 예산체계 하에서 종전의 항은 프로그램, 세항은 단위사업, 세세항은 세부사업에 해당한다고 할 수 있고, 「국가재정법」 제46조와 제47조에 따라 일정한 범위 안에서 프로그램 상호간에는 이용, 단위사업과 목 상호간에는 전용할 수 있음.[4)]

국토교통부의 예산체계는 3개 분야 8개 부문 40개 프로그램의 구조로 되어 있음.

분야로는 사회복지(080), 교통 및 물류(120), 국토 및 지역개발(140) 3개 분야가 있고, 부문으로는 기초생활보장(081), 주택(088), 도로(121), 철도(122), 항공・공항(125), 물류등기타(126), 지역 및 도시(142), 산업단지(143) 8개 부문이 있으며, 각 부문 아래 총 40개의 프로그램이 있음.

---

4) **「국가재정법」**

제46조(예산의 전용) ① 각 중앙관서의 장은 예산의 목적범위 안에서 재원의 효율적 활용을 위하여 대통령령이 정하는 바에 따라 기획재정부장관의 승인을 얻어 각 세항 또는 목의 금액을 전용할 수 있다. 이 경우 사업 간의 유사성이 있는지, 재해대책 재원 등으로 사용할 시급한 필요가 있는지, 기관운영을 위한 필수적 경비의 충당을 위한 것인지 여부 등을 종합적으로 고려하여야 한다.

제47조(예산의 이용・이체) ① 각 중앙관서의 장은 예산이 정한 각 기관 간 또는 각 장・관・항 간에 상호 이용(移用)할 수 없다. 다만, 예산집행상 필요에 따라 미리 예산으로써 국회의 의결을 얻은 때에는 기획재정부장관의 승인을 얻어 이용하거나 기획재정부장관이 위임하는 범위 안에서 자체적으로 이용할 수 있다.

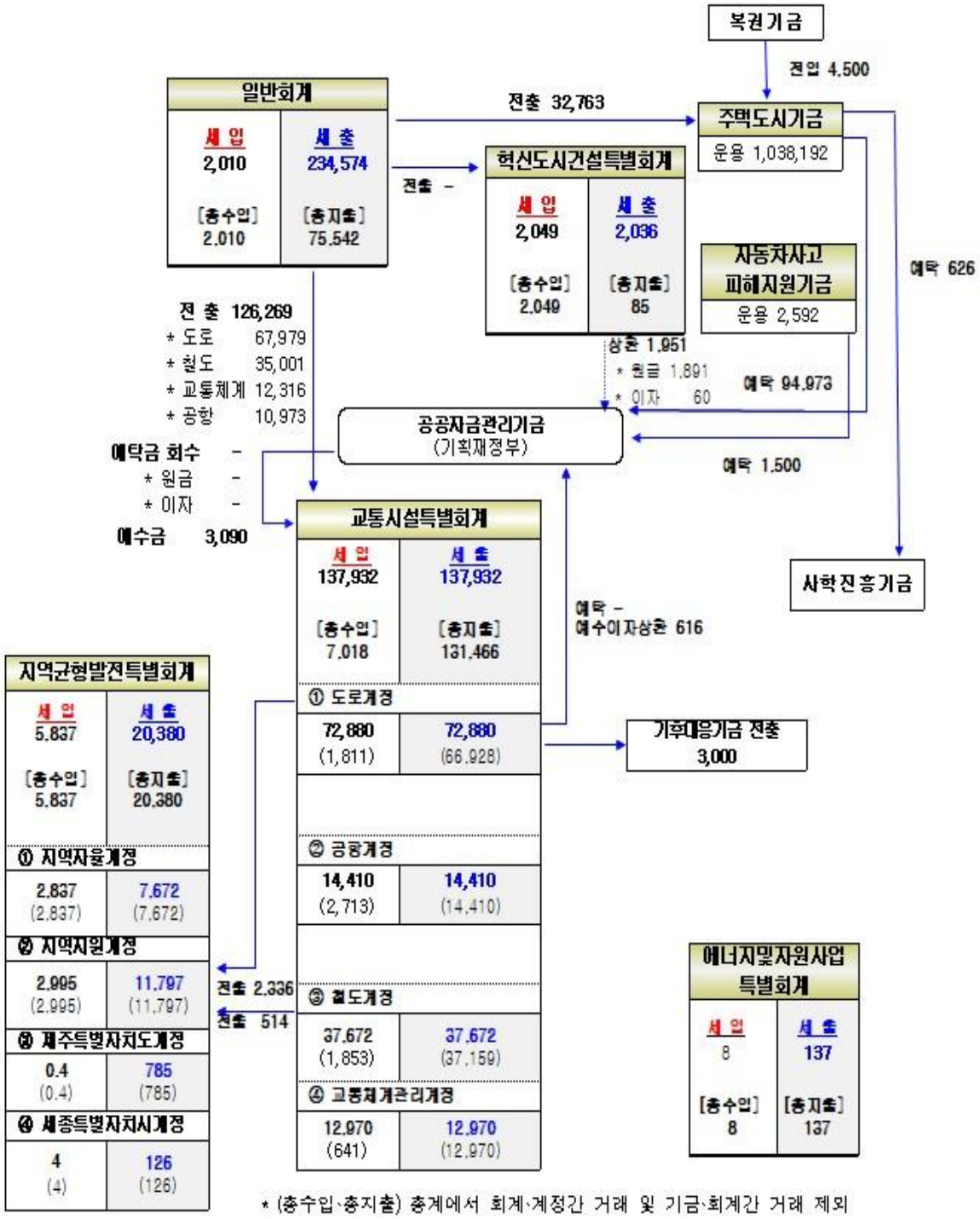
【 2025년도 국토교통부 예산체계 】

분 야	부 문	프로그램
사회복지(080)	기초생활보장(081)	기초주거생활보장(1000)
	주택(088)	주택시장안정및주거복지향상(1000)
		내부거래지출(8400)
교통및물류(120)	도로(121)	고속도로건설(1500)
		국도건설(1600)
		도로관리(1700)
		민자도로건설및관리(1800)
		지자체도로건설지원(1900)
		회계간거래(전출금)(8000)
		회계기금간거래(예수이자상환)(8700)
		회계기금간거래(기후대응기금)(9400)
	철도(122)	고속철도건설(2500)
		일반철도건설(2600)
		철도안전및운영(2700)
		광역철도건설(2800)
		도시철도건설(3000)
		회계간거래(전출금)(8000)
	항공・공항(125)	일반공항건설및관리(3500)
		항공발전지원(3600)
		항공운영지원(3700)

분 야	부 문	프로그램
		회계간거래(전출금)(8000)
	물류등기타(126)	물류정책(4000)
		국토교통연구개발(4100)
		국토교통정보화(4200)
		건설정책및기술지원(4300)
		국토교통인재개발(4400)
		광역교통정책(4500)
		자동차및교통정책(4600)
		대중교통육성(4900)
		국토교통행정지원(7000)
		항공교통본부(책임운영)(7100)
국토및지역개발(140)	지역및도시(142)	지역개발(5500)
		도시정책(5600)
		국토정보관리(5700)
		국토지리정보원운영(5800)
		건축정책(6100)
		회계간거래(전출금)(8000)
		회계기금간거래(예수원금상환)(8600)
		회계기금간거래(예수이자상환)(8700)
	산업단지(143)	산업단지개발및지원(6000)

※ 자료: 국토교통부

다. 2025년도 국토교통부 재정흐름도



※ 자료: 국토교통부

3. 세입·세출예산안

가. 일반회계

1) 세입예산안

2025년도 일반회계 세입예산안은 전년도 대비 110억 5,700만원이 증액된 2,009억 7,100만원으로, 관유물 매각대가 4억 5,900만원 감액된 반면, 경상이전수입은 115억 1,600만원 증액되었음.

【 2025년도 일반회계 세입예산안 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(장별)	2023 결산	2024 본예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	232,739	189,914	200,971	11,057	5.8
재산수입 토지 및 건물대여료 국고보조금 이자수입 등	18,963	15,651	15,651	0	0.0
경상이전수입 벌금, 변상금및위약금 보조금정산잔액 등	26,583	155,226	166,742	11,516	7.4
재화및용역판매수입 지도판매, 교육비, 재산조회수수료 등	26	11,831	11,831	0	0.0
수입대체경비수입 건설품질시험 및 항행 안전검사 수수료	1,249	4,128	4,128	0	0.0
관유물 매각대 토지 및 기계기구 등 매각대	3,894	3,078	2,619	△459	△14.9

※ 자료: 국토교통부

2) 세출예산안

2025년도 일반회계 세출예산안(총계)은 전년도 예산 대비 1조 3,262억 2,000만원이 증액된 23조 4,573억 8,400만원으로, 도로 부문에서 1조 6,118억 6,800만원, 항공·공항 부문에서 1,983억 4,100만원, 기초생활보장 부문에서 2,943억 8,700만원, 물류등기타 부문에서 453억 6,500만원이 각각 증액된 반면, 주택 부문에서 293억 1,500만원, 철도 부문에서 7,537억 8백만원, 지역및도시 부문에서 380억 4,800만원, 산업단지 부문에서 26억 7,000만원이 각각 감액되었음.

【 2025년도 일반회계 세출예산안(총계) 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(프로그램별)	2023 결산	2024 본예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	**16,324,702**	**22,131,164**	**23,457,384**	**1,326,220**	**6.0**
기초생활보장 부문	2,559,081	2,742,436	3,036,823	294,387	10.7
기초생활보장	2,559,081	2,742,436	3,036,823	294,387	10.7
주택 부문	3,180,456	3,497,906	3,468,591	△29,315	△0.8
주택시장안정및주거복지향상	141,208	191,924	192,317	393	0.2
회계간거래(주택도시기금전출금)	3,039,248	3,305,982	3,276,274	△29,708	△0.9
도로 부문	1,518,130	5,186,230	6,798,098	1,611,868	31.1
도로관리	-	70	190	120	171.4
회계간거래(전출금)	1,518,130	5,186,160	6,797,908	1,611,748	31.1
철도 부문	7,091,519	8,127,672	7,373,964	△753,708	△9.3
철도안전및운영	2,337,216	2,737,072	2,642,247	△94,825	△3.5
회계간거래(전출금)	4,754,303	5,390,600	4,731,717	△658,883	△12.2
항공·공항 부문	309,532	921,227	1,119,568	198,341	21.5

구분(프로그램별)	2023 결산	2024 본예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
항공발전지원	9,421	8,459	5,202	△3,257	△38.5
항공운영지원	14,698	16,733	17,060	327	2.0
회계간거래(전출금)	285,413	896,035	1,097,306	201,271	22.5
물류등기타 부문	1,158,339	1,136,989	1,182,354	45,365	4.0
물류정책	22,873	25,228	22,285	△2,943	△11.7
국토교통연구개발	343,665	254,628	303,515	48,887	19.2
국토교통정보화	104,721	112,267	106,248	△6,019	△5.4
건설정책및기술지원	154,193	190,826	206,865	16,039	8.4
국토교통인재개발	1,353	1,351	1,324	△27	△2.0
자동차및교통정책	154,923	157,760	133,933	△23,827	△15.1
국토교통행정지원	357,340	374,089	386,429	12,340	3.3
항공교통본부(책임운영)	19,271	20,840	21,755	915	4.4
지역및도시 부문	507,047	515,804	477,756	△38,048	△7.4
지역개발	3,432	3,066	4,928	1,862	60.7
도시정책	159,819	139,985	133,937	△6,048	△4.3
국토정보관리	184,887	182,211	184,016	1,805	1.0
국토지리정보원운영	128,170	150,891	133,316	△17,575	△11.6
건축정책	23,439	17,044	21,559	4,515	26.5
회계간거래(혁특 전출금)	7,300	22,607	-	△22,607	순감
산업단지 부문	593	2,900	230	△2,670	△92.1
산업단지개발및지원	593	2,900	230	△2,670	△92.1

※ 자료: 국토교통부

나. 교통시설특별회계

1) 세입예산안

2025년도 교통시설특별회계의 세입예산안은 전년도 본예산 대비 1,471억 100만원이 감액된 13조 7,931억 9,500만원으로, 철도 계정(1조 1,189억 7,200만원 감액)이 감액 편성의 주요 원인임.

【 2025년도 교통시설특별회계 세입예산안 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(장별)	2023 결산	2024 본예산(A)	2025 예산안(B)	증감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	**13,323,434**	**13,940,296**	**13,793,195**	**△147,101**	**△1.1**
도로 계정	7,571,786	7,287,420	7,287,976	198,556	2.8
재산수입	59,467	64,877	96,106	31,229	48.1
경상이전수입	40,359	51,180	60,530	9,350	18.3
재화및용역판매수입	1,505	1,937	2,194	257	13.3
관유물매각대	9,017	20,213	22,225	2,012	10.0
전년도이월금	392,038	0	0	0	-
세계잉여금	348	97,595	0	△97,595	△100.0
정부내부수입및기타	7,069,052	6,853,618	7,106,921	253,303	3.7
철도 계정	4,406,076	4,886,187	3,767,215	△1,118,972	△22.9
재산수입	29,239	6,615	34,608	27,993	423.2
경상이전수입	59,792	22,610	36,207	13,597	60.1
재화및용역판매수입	27,281	16,819	19,753	2,934	17.4
관유물매각대	68,112	86,203	94,703	8,500	9.9
전년도이월금	82,545	0	0	0	-
세계잉여금	147,584	182,563	81,798	△100,765	△55.2
정부내부수입및기타	3,991,523	4,571,377	3,500,146	△1,071,231	△23.4
공항 계정	435,179	966,896	1,441,019	474,123	49.0
재산수입	3,160	6,729	195,351	188,622	2803.1
경상이전수입	10,194	18,204	21,166	2,962	16.3
재화및용역판매수입	62,506	45,416	54,311	8,895	19.6
관유물매각대	166	512	512	0	0.0
전년도이월금	66,969	0	0	0	-
세계잉여금	6,771	0	72,373	72,373	순증
정부내부수입및기타	285,413	896,035	1,097,306	201,271	22.5
교통체계관리 계정	910,393	997,793	1,296,985	299,192	30.0
재산수입	4,206	2,685	4,049	1,364	50.8
경상이전수입	60,262	41,573	60,071	18,498	44.5
전년도이월금	1,520	0	0	0	-
세계잉여금	81,625	134,312	1,294	△133,018	△99.0
정부내부수입및기타	762,780	819,223	1,231,571	412,348	50.3

※ 자료: 국토교통부

2) 세출예산안

2025년도 교통시설특별회계의 세출예산안(총계)은 전년도 본예산 대비 1조 202억 1,700만원이 감액된 13조 7,931억 9,500만원으로, 도로 계정(6,745억 6,000만원)과 철도 계정(1조 1,189억 7,200만원)이 감액 편성의 주요 원인임.

【 2025년도 교통시설특별회계 세출예산안(총계) 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(프로그램별)	2023 결산	2024 본예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	**12,726,844**	**14,813,412**	**13,793,195**	**△1,020,217**	**△6.9**
도로 계정	7,417,627	7,962,536	7,287,976	△674,560	△8.5
고속도로건설	1,434,774	1,827,194	1,052,021	△775,173	△42.4
국도건설	1,827,876	1,828,341	1,750,049	△78,292	△4.3
도로관리	2,510,179	2,700,721	2,706,294	5,573	0.2
민자도로건설및관리	1,049,123	1,016,456	1,171,516	155,060	15.3
지자체도로건설지원	1,600	2,100	1,892	△208	△9.9
국토교통연구개발	13,751	8,181	11,004	2,823	34.5
회계간거래(전출금)	280,327	246,194	233,553	△12,641	△5.1
공공자금관리기금 예수이자상환	-	33,349	61,647	28,298	84.9
회계기금간거래(기후대응기금)	300,000	300,000	300,000	-	-
철도 계정	4,180,014	4,886,187	3,767,215	△1,118,972	△22.9
고속철도건설	404,416	518,202	465,445	△52,757	△10.2
일반철도건설	1,700,904	2,075,075	1,258,553	△816,522	△39.3
철도안전및운영	806,019	1,010,379	1,072,363	61,984	6.1
광역철도건설	1,102,071	1,125,156	859,834	△265,322	△23.6
국토교통연구개발	85,040	66,933	59,670	△7,263	△10.9
회계간거래(전출금)	81,565	90,442	51,350	△39,092	△43.2
교통체계관리 계정	756,781	997,793	1,296,985	299,192	30.0
도시철도건설	410,371	543,410	649,874	106,464	19.6
국토교통정보화	660	4,758	2,801	△1,957	△41.1
대중교통육성	345,750	449,625	644,310	194,685	43.3
공항 계정	372,422	966,896	1,441,019	474,123	49.0
일반공항건설및관리	118,732	737,377	1,187,766	450,389	61.1
항공발전지원	155,289	128,046	143,252	15,206	11.9
국토교통연구개발	98,400	101,473	110,001	8,528	8.4

※ 자료: 국토교통부

다. 지역균형발전특별회계

1) 세입예산안

2025년도 지역균형발전특별회계 세입예산안은 전년도 대비 32억 6,500만원 증액된 5,836억 6,500만원임.

【 2025년도 지역균형발전특별회계 세입예산안 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(장별)	2023 결산	2024 본예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	**635,272**	**580,400**	**583,665**	**3,265**	**0.6**
지역자율계정	296,687	297,469	283,738	△13,731	△4.6
재산수입	1,654	1,978	2,038	60	3.0
경상이전수입	295,033	295,491	281,700	△13,791	△4.7
지역지원계정	338,479	282,315	299,524	17,209	6.1
재산수입	3,750	3,031	3,476	445	14.7
경상이전수입	323,972	271,782	287,747	15,965	5.9
재화및용역판매수입	0	2	1	△1	△50.0
관유물매각대	10,757	7,500	8,300	800	10.7
제주특별자치도계정	3	133	42	△91	△68.4
재산수입	0	16	2	△14	△87.5
경상이전수입	3	117	40	△77	△65.8
세종특별자치시계정	103	483	361	△122	△25.3
재산수입	3	5	5	0	0.0
경상이전수입	100	478	356	△122	△25.5

※ 자료: 국토교통부

2) 세출예산안

2025년도 지역균형발전특별회계 세출예산안(총계)은 전년도 대비 1,237억 2,600만원 감액된 2조 380억 300만원으로, 지역지원계정이 전년도 대비 5,131억 6,000만원 감액된 것이 감액 편성의 주요 원인임.

【 2025년도 지역균형발전특별회계 세출예산안(총계) 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(프로그램별)	2023 결산	2024 본예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	**2,282,311**	**2,161,729**	**2,038,003**	**△123,726**	**△5.7**
지역자율계정	312,772	381,121	767,159	386,038	101.3
지자체도로건설지원	-	-	370,676	370,676	순증
광역교통정책	28,920	70,336	74,294	3,958	5.6
지역개발	222,402	206,381	203,957	△2,424	△1.2
도시정책	61,450	104,404	118,232	13,828	13.2
지역지원계정	1,875,029	1,692,837	1,179,677	△513,160	△30.3
주택시장안정및주거복지향상	7,675	5,321	4,789	△532	△10.0
지자체도로건설지원	440,310	544,127	89,115	△455,012	△83.6
광역철도건설	197,345	90,442	53,310	△37,132	△41.1
국토교통연구개발	12,800	5,000	5,000	-	-
광역교통정책	58,858	31,801	23,599	△8,202	△25.8
자동차및교통정책	2,401	5,610	2,482	△3,128	△55.8
대중교통육성	22,330	14,911	14,746	△165	△1.1
지역개발	201,953	205,936	190,437	△15,499	△7.5
도시정책	569,840	468,391	505,783	37,392	8.0
국토정보관리	22,042	22,034	21,997	△37	△0.2
산업단지개발및지원	339,475	299,264	268,419	△30,845	△10.3
제주특별자치도 계정	82,819	79,291	78,535	△756	△1.0
국도건설	25,029	24,658	23,036	△1,622	△6.6
도로관리	31,281	34,258	35,008	750	2.2
광역교통정책	100	100	100	-	-
도시정책	22,437	14,710	14,204	△506	△3.4
산업단지개발및지원	-	1,500	2,000	500	33.3
국토교통행정지원	3,972	4,065	4,187	122	3.0
세종특별자치시 계정	11,692	8,480	12,632	4,152	49.0
광역교통정책	1,240	3,137	5,428	2,291	73.0
도시정책	1,500	-	-	-	-
산업단지개발및지원	8,952	5,343	7,204	1,861	34.8

※ 자료: 국토교통부

라. 혁신도시건설특별회계

2025년도 혁신도시건설특별회계 세입예산안은 전년도 대비 3,762억 300만원 감액된 2,049억 200만원으로, 기타재산이자외수입이 감액의 주된 요인임.

【 2025년도 혁신도시건설특별회계 세입예산안 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(장별)	2023 결산	2024 본예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	32,922	581,105	204,902	△376,203	△64.7
- 건물대여료	1	2	1	△1	△50.0
- 기타재산이자수입	505	13	178	165	1269.2
- 기타재산이자외수입	0	558,181	203,508	△354,673	△63.5
- 기타경상이전수입	3,279	302	1,215	913	302.3
- 전년도이월금	394	0	0	0	-
- 전년도세계잉여금	6,443	0	0	0	-
- 일반회계전입금	7,300	22,607	0	△22,607	△100.0
- 기금예수금	15,000	0	0	0	-

※ 자료: 국토교통부

2025년도 혁신도시건설특별회계 세출예산안(총계)은 전년도 대비 3,803억 9,000만원이 감액된 2,035억 7,300만원으로, 예수원금상환금이 3,743억 5,200만원이 감액된 것이 감액 편성의 주요 원인임.

【 2025년도 혁신도시건설특별회계 세출예산안(총계) 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(프로그램별)	2023 결산	2024 본예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	31,194	583,963	203,573	△380,390	△65.1
- 지역개발	14,922	8,985	8,477	△508	△5.7
- 회계기금간거래(예수원금상환)	-	563,458	189,106	△374,352	△66.4
- 회계기금간거래(예수이자상환)	16,271	11,520	5,990	△5,530	△48.0

※ 자료: 국토교통부

마. 에너지및자원사업특별회계

2025년도 에너지및자원사업특별회계 세입예산안은 전년도 대비 600만원 증액된 7억 7,900만원으로, 기타재산이자수입과 기타경상이전수입으로 구성됨.

【 2025년도 에너지및자원사업특별회계 세입예산안 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(장별)	2023 결산	2024 본예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	354	773	779	6	0.8
- 기타재산이자수입	35	19	25	6	31.6
- 기타경상이전수입	319	754	754	0	0.0

※ 자료: 국토교통부

2025년도 에너지및자원사업특별회계 세출예산안(총계)은 전년도 대비 7억 5,900만원이 감액된 136억 6,700만원으로, ‘그린리모델링 활성화’ 사업의 감액이 감액 편성의 주요 원인임.

【 2025년도 에너지및자원사업특별회계 세출예산안(총계) 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(프로그램별)	2023 결산	2024 본예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	15,677	14,426	13,667	△759	△5.3
물류정책	5,754	5,423	4,566	△857	△15.8
국토교통정보화	2,146	2,231	3,398	1,167	52.3
건축정책	7,777	6,772	5,703	△1,069	△15.8

※ 자료: 국토교통부

바. 부문별 예산안 규모[5)]

1) 주택 및 기초생활보장 부문

주택 및 기초생활보장 부문은 주택가격조사지원, 주택정책지원, 주거환경개선지원 사업으로 구성되어 있고, 2025년도 예산안은 전년도 대비 2,942억(10.0%)이 증액된 3조 2,339억원임.

【 2025년도 주택 및 기초생활보장 부문 예산안 세부내역 】

(단위 : 억원)

구 분	2024 예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
			(B-A)	%
합 계	**29,397**	**32,339**	**2,942**	**10.0**
주거급여지원	27,424	30,368	2,944	10.7
주택가격조사지원	812	811	△1	△0.1
주택및주거동향조사	187	182	△5	△2.7
주택공시가격조사	600	604	4	0.7
부동산종합정보체계운영관리	13	13	-	-
부동산서비스산업육성	11	11	-	-
주택정책지원	1,085	1,075	△11	△1.0
공동주택관리분쟁조정	20	22	2	10.0
하자심사분쟁조정	27	27	-	-
주택청약시장관리	12	12	-	-
임대차분쟁조정위원회운영	73	65	△8	△11.3
청년월세 한시 특별지원	794	777	△16	△2.0
전세보증금반환보증 보증료 지원	118	118	-	-
전세사기 피해방지 및 지원	42	54	12	28.4
주거환경개선지원	75	85	10	13.2
재정비촉진사업지원	53	48	△5	△10.0
방음매트구입시공비용지원	-	15	15	순증
정비사업지원업무수행	22	22	-	-

※ 자료: 국토교통부

5) 총지출 기준

2) 도로 부문

도로부문은 고속도로건설, 국도건설, 도로관리, 민자도로건설및관리, 지자체도로건설지원 사업으로 구성되어 있고, 2025년도 예산안은 전년도 대비 7,781억원(9.8%) 감액된 7조 1,998억원임.

【 2025년도 도로부문 예산안 세부내역 】

(단위 : 억원)

구 분	2024 예산(A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)	증 감 %
합 계	**79,779**	**71,998**	**△7,781**	**△9.8**
고속도로건설	18,272	10,520	△7,752	△42.4
고속도로조사설계	795	172	△623	△78.3
고속도로건설	17,432	10,303	△7,129	△40.9
수소충전소구축	45	45	-	-
국도건설	18,530	17,731	△799	△4.3
일반국도조사설계	746	408	△338	△45.4
일반국도건설	15,141	15,120	△21	△0.1
국대도건설지원	120	14	△105	△87.9
국대도건설	2,277	1,959	△318	△14.0
제주구국도건설	247	230	△16	△6.6
도로관리	27,350	27,415	64	0.2
도로안전및환경개선	10,783	11,343	561	5.2
도로운영	1,130	1,165	35	3.1
도로보수(총액)	8,378	8,665	287	3.4
도로병목지점개선	2,608	2,940	333	12.8
첨단도로교통체계	2,154	1,399	△755	△35.1
도로건설및관리종합연구	35	35	△1	△2.3
위험도로개선	1,597	1,342	△255	△16.0
국제협력기구 지원 등	1	2	1	171.4
디지털도로대장	57	55	△2	△3.0
제주구국도유지관리	343	350	8	2.2
국도시설개량	266	120	△147	△55.0
민자도로건설및관리	10,165	11,715	1,551	15.3
민자도로운영지원	1,733	1,916	183	10.5
민자도로건설지원	8,431	9,799	1,368	16.2
지자체도로건설지원	5,462	4,617	△845	△15.5
광역도로	543	636	93	17.2
국가지원지방도	3,494	2,816	△678	△19.4
혼잡도로	1,426	1,165	△261	△18.3

※ 자료: 국토교통부

3) 철도 부문

철도 부문은 고속철도건설, 일반철도건설, 광역철도건설, 도시철도, 철도안전 및 운영 사업으로 구성되어 있고, 2025년도 예산안은 전년도 대비 1조 981억원(13.6%) 감액된 7조 16억원임.

【 2025년도 철도 부문 예산안 세부내역 】

(단위 : 억원)

구 분	2024 예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
			(B-A)	%
합 계	80,997	70,016	△10,981	△13.6
고속철도건설	5,182	4,654	△528	△10.2
호남고속철도건설(광주-목포)	2,420	1,386	△1,034	△42.7
평택-오송 2복선화	1,415	2,500	1,085	76.7
경부고속철도건설2단계	254	127	△127	△50.0
인천발 KTX	746	350	△396	△53.1
수원발 KTX	297	266	△31	△10.3
수색-광명 고속철도건설	50	25	△25	△50.0
일반철도건설	20,751	12,586	△8,165	△39.3
일반철도건설	20,751	12,586	△8,165	△39.3
광역철도건설	12,156	9,131	△3,025	△24.9
광역철도건설지원	12,156	9,131	△3,025	△24.9
도시철도	5,434	6,499	1,065	19.6
지하철건설지원	5,434	6,499	1,065	19.6
철도안전 및 운영	37,475	37,146	△328	△0.9
철도안전(일반)	23,643	22,610	△1,032	△4.4
철도정책지원(일반)	116	189	74	63.7
국가철도공단지원	578	664	86	15.0
철도운영지원(일반, 교특)	13,138	13,682	544	4.1

※ 자료: 국토교통부

4) 항공·공항 부문

항공·공항 부문은 일반공항건설 및 관리, 항공발전지원, 항공운영지원 사업으로 구성되어 있고, 2025년도 예산안은 전년도 대비 4,627억원(51.9%) 증액된 1조 3,533억원임.

【 2025년도 항공 · 공항 부문 예산안 세부내역 】

(단위 : 억원)

구 분	2024 예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
			(B-A)	%
합 계	**8,906**	**13,533**	**4,627**	**51.9**
일반공항건설 및 관리	7,374	11,878	4,504	61.1
제주공항시설개선	26	23	△3	△10.0
공항개발조사	56	16	△41	△72.3
일반공항시설관리	4	3	△1	△19.3
항공장애표시등안전관리	8	9	1	5.1
무안국제공항활주로연장	100	75	△25	△25.4
가덕도신공항건설	5,363	9,640	4,277	79.7
울릉도소형공항건설	900	254	△646	△71.8
흑산도소형공항건설	66	30	△36	△55.2
제주제2공항건설	173	236	63	36.3
새만금신공항건설	327	632	305	93.5
백령도소형공항건설	40	31	△9	△22.6
대구경북신공항건설	100	667	567	566.5
서산공항건설	10	17	7	66.2
청주국제공항주기장확충	100	-	△100	순감
가덕도신공항건설공단설립운영	97	243	146	150.6
가덕도신공항건립추진단운영	2	2	-	-
항공발전지원	1,365	1,485	119	8.8
공공분야드론조종인력양성	27	-	△27	순감
항공산업발전지원	11	16	5	45.2

구 분	2024 예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
			(B-A)	%
드론안전및활성화지원	233	223	△10	△4.3
드론기업지원허브운영	14	-	△14	순감
드론종합인프라구축및운영	75	102	27	36.5
도심항공교통산업활성화지원	202	264	62	30.6
국립항공박물관운영	136	133	△3	△1.7
국제항공안전활동지원	45	48	3	7.3
항공기검사	4	4	-	-
항공전문인력양성	8	-	△8	순감
항공기사고조사및장비유지	8	16	8	100.4
항공안전교육훈련	13	17	4	27.7
항공기안전인증및감독활동	7	7	-	-
국제항공안전표준화사업	6	9	3	45.0
항공안전체계구축및유지관리	59	39	△19	△33.1
시스템기반항공안전감독시스템유지보수	15	15	-	-
국가항공안전정보수집분석	16	17	1	7.1
항행안전시설운영및구축	350	442	92	26.3
K-드론지원센터구축	6	-	△6	순감
국제항공탄소상쇄감축제도운영	-	3	3	순증
공항소음대책	129	129	-	-
항공운영지원	167	171	3	2.0
청・관사 관리	70	61	△10	△13.9
인천국제공항상주정부기관지원	41	45	4	11.0
항공안전기술원 출연	56	65	9	15.2

※ 자료: 국토교통부

5) 물류 등 기타 부문

물류 등 기타 부문은 건설정책 및 기술지원, 물류정책, 자동차 및 교통정책, 대중교통육성, 광역교통정책 등 10개 프로그램으로 구성되어 있고, 2025년도 예산안은 전년도 대비 2,374억원(12.4%) 증액된 2조 1,479억원임.

【 2025년도 물류 등 기타 부문 예산안 세부내역 】

(단위 : 억원)

구 분	2024 예산(A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)	증 감 %
합 계	**19,106**	**21,479**	**2,374**	**12.4**
건설정책및기술지원	1,908	2,069	160	8.4
골재자원조사및관리	27	23	△4	△13.9
건설기계제작결함시정사업	14	13	△1	△7.4
기계설비산업발전지원	23	23	-	-
건설기능인등급제사업	3	4	2	60.0
건설기계임대료체납신고센터운영	1	1	-	-
해외인프라시장개척	476	575	99	20.7
국제개발협력사업지원(ODA)	274	335	61	22.2
국토안전관리원출연	843	860	16	1.9
공사비산정기준관리운영	21	21	-	-
건설교통신기술지정	15	15	-	-
건설공사품질관리(수입대체)	11	11	-	-
국가건설기준센터운영	72	69	△3	△4.0
건설기술제도선진화	7	7	-	-
건설기술인교육관리감독전문화	11	14	3	23.1
노후기반시설관리	12	4	△8	△67.5
건설및지하안전관리	20	17	△3	△15.5
스마트건설지원센터운영	64	67	3	4.7
건설공사사후평가지원센터운영	17	14	△3	△18.2
물류정책	307	269	△38	△12.4

구 분	2024 예산(A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)	증 감 %
화물자동차지원(일반)	14	24	10	73.3
물류산업지원	293	245	△48	△16.4
자동차 및 교통정책	1,634	1,364	△270	△16.5
교통사고예방및피해자보호	30	41	11	36.7
첨단미래형자동차활성화	488	156	△332	△68.0
자동차안전도강화	176	226	51	28.8
교통안전공단출연	883	878	△5	△0.5
교통계획및평가	57	62	6	9.8
대중교통육성	4,645	6,591	1,945	41.9
대중교통체계구축	2,321	4,326	2,005	86.4
교통약자이동편의증진	2,324	2,264	△60	△2.6
광역교통정책	1,054	1,034	△20	△1.9
도시형교통모델(세종,제주 포함)	360	404	44	12.1
도시BRT	149	182	33	22.1
환승센터구축	166	51	△115	△69.1
대도시권광역교통계획수립	3	3	-	-
대중교통지원(지역지원)	375	394	19	5.0
국토교통연구개발	4,362	4,892	530	12.1
국토교통정보화	1,193	1,124	△68	△5.7
국토교통행정지원	3,782	3,906	125	3.3
항공교통본부(책임운영)	208	218	9	4.4
국토교통인재개발	13	13	-	-

※ 자료: 국토교통부

6) 지역·도시 및 산업단지 부문

지역·도시 및 산업단지 부문은 지역개발, 도시정책, 국토정보관리, 국토지리정보원운영, 건축정책, 산업단지개발및지원 등 6개 프로그램으로 구성되어 있고, 2025년도 예산안은 전년도 대비 154억원(△0.8%) 감액된 1조 8,244억원임.

【 2025년도 지역·도시 및 산업단지 부문 예산안 세부내역 】

(단위 : 억원)

구 분	2024 예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
			(B-A)	%
합 계	**18,398**	**18,244**	**△154**	**△0.8**
지역개발	4,244	4,078	△166	△3.9
혁신도시	90	85	△5	△5.7
해안권및내륙권발전지원	1	1	-	-
방조제관리지원	19	22	3	15.8
국토정책지원	11	26	16	145.2
성장촉진지역개발	2,064	2,040	△24	△1.2
지역발전투자협약	135	195	60	44.4
개발제한구역지원	1,634	1,508	△126	△7.7
초광역개발권 시범사업지원	270	177	△92	△34.3
투자선도지구지원	11	18	7	63.6
기업혁신파크선도사업	10	6	△4	△40.0
도시정책	7,275	7,722	447	6.1
도시개발	492	446	△47	△9.5
용산공원조성사업	435	417	△19	△4.3
스마트시티지원	917	866	△51	△5.5
기반시설부담금 운영	6	3	△3	△45.1

구 분	2024 예산(A)	2025 예산안(B)	증 감	
			(B-A)	%
도시재생	4,371	4,801	431	9.9
도시활력증진지역개발	747	738	△9	△1.2
수소도시기반구축	302	449	147	48.6
토지이용	5	2	△3	△60.0
국토정보관리	2,042	2,060	18	0.9
부동산공시	1,253	1,286	34	2.7
국유재산관리	5	5	-	-
국토공간정보체계구축및지원	63	61	△2	△3.4
국토정보제도선진화	501	488	△13	△2.6
개발부담금징수및관리	220	220	-	-
국토지리정보원운영	1,509	1,333	△176	△11.6
국토지형관리	1,410	1,226	△184	△13.0
국토지리정보원 인건비	83	89	6	7.5
국토지리정보원 기본경비	15	17	2	13.2
건축정책	238	273	34	14.5
도시경관및건축문화품격향상	70	67	△4	△5.2
건축서비스산업 지원	81	94	13	16.5
녹색건축물보급활성화지원	68	92	25	36.6
국가건축정책위원회	20	20	-	-
산업단지개발및지원	3,090	2,779	△312	△10.1
산단진입도로지원	2,106	1,960	△146	△6.9
산업단지지원(일반)	29	2	△27	△92.1
산업단지지원(지원)	955	816	△139	△14.6

※ 자료: 국토교통부

4. 기금운용계획안

가. 주택도시기금

1) 조성계획

주택도시기금은 융자원리금 회수에 따른 자체재원, 채권발행을 통한 차입금, 재정에서 지원되는 정부내부수입, 무주택자가 가입한 청약저축과 여유자금 등으로 조성되고, 2025년도 조성계획 규모는 전년도 당초계획 대비 1조 5,811억원(△1.5%)이 감액된 103조 8,192억원임.

【 2025년도 주택도시기금 조성계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023결산	2024계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	954,377	1,054,003	1,038,192	△15,811	△1.5
- 자체재원	157,625	229,239	252,236	22,997	10.0
- 정부내부수입	186,002	186,391	164,756	△21,635	△11.6
- 차입금(국민주택채권, 청약저축)	283,324	377,500	327,800	△49,700	△13.2
- 여유자금 회수(전년 이월금)	309,289	245,332	276,590	31,258	12.7
- 도시계정	18,137	15,541	16,811	1,270	8.2

※ 자료: 국토교통부

가) 자체재원

자체재원은 융자금회수, 이자수입 및 정부출자수입 등으로 구성되며 2025년도 조성계획안은 전년도 당초 계획 대비 2조 2,997억원(10.0%) 증액된 25조 2,236억원임.

【 2025년도 주택도시기금 자체재원 조성계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023결산	2024계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	157,625	229,239	252,236	22,997	10.0
- 융자금회수	117,123	184,273	200,904	16,631	9.0
- 이자수입	29,944	35,977	37,000	1,023	2.8
- 정부출자수입 등	10,558	8,989	14,332	5,343	59.4

※ 자료: 국토교통부

융자금 회수는 기존 융자금이 만기 또는 조기에 상환되는 자금으로 각종 대출금의 상환조건과 조기상환 추이 등을 감안하여 20조 904억원으로 편성되었고, 정부출자수입 등 1조 4,332억원은 한국토지주택공사·주택도시보증공사 등에 대한 출자배당금 6,708억원과 기타경상이전수입 4,644억원 등으로 구성되어 있음.

나) 정부내부수입

정부내부수입은 일반회계전입금, 복권기금전입금, 기금예탁원금회수·이자수입 등으로 구성되며, 2025년도 조성계획안은 전년도 당초 계획 대비 2조 1,635억원(△11.6%)이 감액된 16조 4,756억원으로, 기금예탁원금 규모의 감소가 감액의 주된 이유임.

【 2025년도 주택도시기금 정부내부수입 조성계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023결산	2024계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	186,002	186,391	164,756	△21,635	△11.6
- 일반회계전입금	30,392	33,060	32,763	△297	△0.9
- 복권기금전입금	4,500	4,500	4,500	-	-
- 기금예탁이자수입	5,196	5,155	3,828	△1,328	△25.8
- 기금예탁원금회수	145,913	143,675	123,665	△20,010	△13.9

※ 자료: 국토교통부

일반회계전입금은 행복주택, 국민임대주택 및 영구임대주택 건설지원 등을 위해 3조 2,763억원이 계상되었고, 복권기금전입금은 다가구 매입임대 등 저소득층의 주거안정을 위해 4,500억원이 편성되었음.

다) 차입금 및 여유자금 회수

차입금은 국민주택채권[6] 발행 등에 따른 수입금으로서 32조 7,800억원이 편성되었고, 여유자금 회수는 2025년도 지출잔액 및 지출시기 등을 고려하여 27조 6,590억원이 편성되었음.

【 2025년도 주택도시기금 차입금 및 여유자금 회수 계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023결산	2024계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	592,613	622,832	604,390	△18,442	△3.0
- 차입금 (국민주택채권, 청약저축)	283,324	377,500	327,800	△49,700	△13.2
- 여유자금 회수	309,289	245,332	276,590	31,258	12.7

※ 자료: 국토교통부

6) 국민주택채권 개요
o 제1종 국민주택채권 : 건축허가, 부동산 등기 등 각종 인·허가나 등기·등록을 신청하는 자, 국가·지방자치단체 또는 정부투자기관과 건설공사의 도급계약을 체결하는 자가 매입하여야 하는 채권 (연 1.3%, 5년 만기)

라) 도시계정

2025년도 도시계정의 조성계획안은 전년도 당초 계획 대비 1,270억원(8.2%)이 증액된 1조 6,811억원으로, 기타민간이자수입 등의 증액이 증액 편성의 주요 원인임.

【 2025년도 주택도시기금 도시계정 조성계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023결산	2024계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	18,137	15,541	16,811	1,270	8.2
- 주택계정전입금	5,380	1,511	933	△578	△38.3
- 기타민간이자수입 등	2,869	5,839	6,779	939	16.1
- 여유자금회수(도시계정)	9,888	8,191	9,100	909	11.1

※ 자료: 국토교통부

2) 운용계획

주택도시기금 운용은 행복주택, 국민임대주택, 영구임대주택 등 공공주택 건설, 주택 구입 및 전세자금 융자, 차입금 원리금 상환 등으로 구성되고, 2025년도 운용계획안은 전년도 당초 계획 대비 1조 5,811억원(△1.5%) 감액된 103조 8,192억원임.

【 2025년도 주택도시기금 운용계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023결산	2024계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	954,377	1,054,003	1,038,192	△15,811	△1.5
- 주택시장안정 및 주거복지향상	40,245	42,375	38,529	△3,846	△9.1
- 분양주택 등 지원	5,821	20,262	14,741	△5,521	△27.2
- 구입·전세자금	113,124	123,645	140,572	16,927	13.7
- 임대주택지원(융자)	94,872	129,171	124,780	△4,391	△3.4
- 임대주택지원(출자)	41,555	50,372	29,492	△20,880	△41.5
- 회계기금간 거래 등	149,594	105,594	96,945	△8,649	△8.2
- 여유자금 운용(주택)	199,953	276,740	225,326	△51,413	△18.6
- 차입금원금상환	291,076	290,303	350,996	60,693	20.9
- 도시재생활성화(도시)	8,995	6,441	5,882	△559	△8.7
- 여유자금 운용(도시)	9,142	9,100	10,929	1,829	20.1

※ 자료: 국토교통부

가) 주택시장 안정 및 주거복지 향상

2025년도 주택시장안정 및 주거복지향상 프로그램의 운용계획안은 전년도 당초 계획 대비 3,846억원(△9.1%) 감액된 3조 8,529억원임.

【 2025년도 주택도시기금 주택시장안정 및 주거복지향상 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023결산	2024계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	40,245	42,375	38,529	△3,846	△9.1
- 재건축초과이익자본이전	1	1	41	40	7,014.0
- 주택금융신용보증기금출연	1,268	1,234	831	△402	△32.6
- 이차보전지원	9,297	13,951	18,398	4,447	31.9
- 주택도시보증공사 출자	3,839	7,000	-	△7,000	△100.0
- 위탁수수료	2,225	2,488	2,369	△119	△4.8
- 이자상환	23,613	17,698	16,887	△811	△4.6
- 기금운영비	1.4	2.8	2.3	△0.5	△17.0

※ 자료: 국토교통부

나) 분양주택 등 지원(융자)

2025년도 분양주택 등 지원(출·융자) 프로그램 운용계획안은 전년도 당초 계획 대비 5,521억원(△27.2%)이 감액된 1조 4,741억원임.

【 2025년도 주택도시기금 분양주택 등 지원(융자) 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023결산	2024계획(당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감(B-A)	%
합 계	5,821	20,262	14,741	△5,521	△27.2
- 분양주택(융자)	5,760	20,153	14,716	△5,437	△27.0
- 위험건축물이주자금(융자)	60	70	-	△70	△100.0
- 층간소음성능보강(융자)	1	27	-	△27	△100.0
- 층간소음개선리모델링(융자)	-	12	-	△12	△100.0
- 신도시리츠(출자)	-	-	25	25	순증

※ 자료: 국토교통부

다) 주택구입·전세자금(융자)

2025년도 주택구입·전세자금 프로그램 운용계획안은 전년도 당초 계획 대비 1조 6,927억원(13.7%)이 증액된 14조 572억원임.

【 2025년도 주택도시기금 주택구입·전세자금(융자) 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023결산	2024계획(당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감(B-A)	%
주택구입·전세자금(융자)	113,124	123,645	140,572	16,927	13.7

※ 자료: 국토교통부

라) 임대주택지원(융자)

임대주택지원(융자) 프로그램은 국민임대, 공공임대, 행복주택, 전세임대 등을 위한 융자지원 사업으로 구성되고, 2025년도 운용계획안은 전년도 당초 계획 대비 4,391억원(△3.4%) 감액된 12조 4,780억원임.

【 2025년도 주택도시기금 임대주택지원(융자) 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023결산	2024계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	94,872	129,171	124,780	△4,391	△3.4
- 국민임대융자	1,483	1,577	1,876	299	19.0
- 공공임대융자	2,466	8,189	6,628	△1,561	△19.1
- 집주인임대주택사업	502	650	490	△160	△24.6
- 민간임대융자	16,606	14,770	15,000	230	1.6
- 다가구매입임대융자	14,617	36,120	30,444	△5,676	△15.7
- 행복주택융자	5,363	8,383	4,384	△3,999	△47.7
- 전세임대융자	48,670	45,469	51,141	5,672	12.5
- 통합공공임대융자	5,164	14,013	14,817	804	5.7

※ 자료: 국토교통부

마) 임대주택지원(출자)

임대주택지원(출자) 프로그램은 국민임대, 공공임대, 행복주택 등을 위한 출자지원 사업으로 구성되고, 2025년도 운용계획안은 전년도 당초 계획 대비 2조 880억원(△41.5%)이 감액된 2조 9,492억원임.

【 2025년도 주택도시기금 임대주택지원(출자) 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023결산	2024계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	41,555	50,372	29,492	△20,880	△41.5
- 다가구매입임대출자	24,712	24,343	2,731	△21,613	△88.8
- 국민임대출자	563	1,174	732	△442	△37.7
- 영구임대출자	1,012	823	431	△392	△47.6
- 행복주택출자	4,216	5,288	1,346	△3,942	△74.5
- 임대주택리츠출자	3,109	3,000	4,500	1,500	50.0
- 전세·매입임대경상보조	1,363	1,453	1,600	148	10.2
- 통합공공임대출자	4,566	12,161	16,424	4,263	35.1
- 노후공공임대주택 그린리모델링 및 서비스개선	2,014	2,130	1,728	△402	△18.9

※ 자료: 국토교통부

바) 기타

기타 프로그램은 공자기금예탁금, 국공채원금상환, 청약저축원금상환 등의 사업으로 구성되고, 2025년도 운용계획안은 전년도 당초 계획 대비 631억원(0.1%)이 증액된 67조 3,268억원임.

【 2025년도 주택도시기금 기타 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023결산	2024계획(당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	640,624	672,637	673,268	631	0.1
- 예수금원리금상환	52	51	25	△26	△50.5
- 예탁금등(사학,공자기금)	144,162	103,656	95,600	△8,056	△7.8
- 복권기금반환금	-	376	388	11	3.0
- 도시계정전출금	5,380	1,511	933	△578	△38.3
- 여유자금	199,953	276,740	225,326	△51,413	△18.6
- 국공채원금상환	138,978	153,830	186,395	32,565	21.2
- 청약저축원금상환	152,099	136,473	164,601	28,128	20.6

※ 자료: 국토교통부

구체적으로는 국공채 및 청약저축 원금을 상환하기 위하여 18조 6,395억원과 16조 4,601억원이 각각 편성되었고, 도시재생사업(출·융자)에 필요한 자금의 일부를 도시계정으로 전출하기 위한 도시계정전출금 933억원이 편성됨.

사) 도시재생활성화 등

도시재생활성화 등 프로그램은 도시재생지원 출자 및 융자 등 도시재생 뉴딜사업을 지원하기 위한 사업으로서 도시계정에 편성되어 있고, 2025년도 운용계획안은 전년도 당초 계획 대비 1,270억원(8.2%)이 증액된 1조 6,811억원임.

【 2025년도 주택도시기금 도시재생활성화 등 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023결산	2024계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	**18,137**	**15,541**	**16,811**	**1,270**	**8.2**
- 도시재생지원(출자)	300	-	-	-	-
- 도시재생지원(융자)	2,301	1,310	1,050	△260	△19.8
- 도시재생사업지원	135	91	58	△33	△36.7
- 도시재생씨앗융자	392	400	500	100	25.0
- 노후산단재생지원(융자)	952	450	414	△36	△8.0
- 소규모주택정비사업	4,881	4,136	3,410	△726	△17.6
- 이차보전지원	6	20	20	-	-
- 주택정비사업(융자)	-	-	400	400	순증
- 위탁수수료	27	34	30	△4	△11.2
- 여유자금(도시계정)	9,142	9,100	10,929	1,829	20.1
- 기타경비 (기금운영비,도시계정)	0.2	0.4	0.4	-	-

※ 자료: 국토교통부

나. 자동차사고피해지원기금

1) 조성계획

자동차사고피해지원기금 조성계획은 자체재원 및 여유자금 회수금액 등으로 구성되고, 2025년도 조성계획안은 전년도 대비 62억원(△2.3%)이 감액된 2,592억원이 편성되었음.

【 2025년도 자동차사고피해지원기금 조성계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023 결산	2024계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	2,637	2,654	2,592	△62	△2.3
- 자체재원	595	584	474	△110	△18.9
- 정부내부수입	1,032	1,054	1,553	501	47.4
- 여유자금회수	1,009	1,016	565	△451	△44.4

※ 자료: 국토교통부

가) 자체재원

자체재원은 기타재산이자수입, 법정부담금, 기타경상이전수입으로 구성되고, 2025년도 조성계획안은 전년도 대비 110억원(△18.9%)이 감액된 474억원이 편성되었음.

【 2025년도 자동차사고피해지원기금 자체재원 조성계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023 결산	2024계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	595	584	474	△110	△18.9
- 기타재산이자수입	10	31	28	△3	△8.5
- 법정부담금	321	348	225	△123	△35.4
- 기타경상이전수입	265	206	221	15	7.5

※ 자료: 국토교통부

나) 정부내부수입 및 여유자금회수

정부내부수입은 기금예탁원금회수와 기금예탁이자수입으로 구성되고, 2025년도 조성계획안은 공공자금관리기금 예탁원금회수 계획 등을 반영하여 1,053억원으로 편성되었으며, 여유자금회수 계획안은 전년도 지출잔액 등을 감안하여 565억원이 편성되었음.

【 2025년도 자동차사고피해지원기금 여유자금회수 등 계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023 결산	2024계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	2,041	2,070	2,118	48	2.3
- 기금예탁원금회수	1,000	1,000	1,500	500	50.0
- 기금예탁이자수입	32	54	53	△0.4	△0.8
- 여유자금회수	1,009	1,016	565	△451	△44.4

※ 자료: 국토교통부

2) 운용계획

자동차사고피해지원기금 운용은 자동차사고피해지원사업과 여유자금운용 등으로 구성되고, 2025년도 운용계획안은 전년도 계획 대비 62억원(△2.3%)이 감액된 2,592억원이 편성되었음.

【 2025년도 자동차사고피해지원기금 운용계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023 결산	2024계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	2,637	2,654	2,592	△62	△2.3
- 자동차사고피해지원	606	589	556	△33	△5.6
- 공공자금관리기금 예탁	1,000	1,500	1,500	-	-
- 여유자금운용	1,031	565	536	△29	△5.1

※ 자료: 국토교통부

가) 자동차사고 피해지원

자동차사고 피해지원 프로그램은 자동차사고 피해자지원, 생활지원 및 학자금, 정부보장사업, 의무보험전산망, 국립교통재활병원, 자동차손해배상진흥원 등의 사업으로 구성되고, 2025년도 지출계획안은 전년도 계획 대비 33억원(△5.6%)이 감액된 556억원이 편성되었음.

【 2025년도 자동차사고 피해지원 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023 결산	2024계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	606	589	556	△33	△5.6
- 의무보험전산망	23	22	31	8	36.9
- 피해자지원	226	218	198	△20	△9.0
- 정부보장사업	207	206	186	△20	△9.6
- 생활지원 및 학자금	11	11	10	△1	△10.2
- 국립교통재활병원	128	121	120	△1	△0.8
- 자동차손해배상진흥원	8	8	8	-	-
- 기금운영비	3	3	3	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 기타

기타 지출은 공공자금관리기금 예탁과 여유자금운용으로 구성되고, 2025년도 지출계획안은 전년도 계획 대비 29억원(△1.4%)이 감액된 2,036억원이 편성되었음.

【 2025년도 자동차사고피해지원기금 기타 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2023 결산	2024계획 (당초)(A)	2025년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	2,031	2,065	2,036	△29	△1.4
- 공공자금관리기금 예탁	1,000	1,500	1,500	-	-
- 여유자금운용	1,031	565	536	△29	△5.1

※ 자료: 국토교통부

Ⅱ. 검토의견

1. 기획조정실

가. 총괄(세입)

1) 토지대여료(11-51-511)

○ 국토교통부는「국세징수법」에 따른 독촉 및 강제징수 절차 등을 통해 장기미수납된 토지대여료를 수납함으로써 징수결정액을 관리하고, 세입 수납실적을 고려하여 예산액을 편성할 필요가 있음.

가) 개요

토지대여료는 국유재산 중 토지의 사용수익 허가에 따른 대여수입을 말하며, 일반회계, 교통시설특별회계, 지역균형발전특별회계에 편성되어 있음. 국토교통부 소관 토지대여료의 2025년도 예산안은 전년도 242억 8,500만원 대비 지역균형발전특별회계에서 7,200만원이 증액된 243억 5,700만원이 편성되었음.

【 2025년도 국토교통부 소관 토지대여료 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
토지대여료	18,845	24,285	24,285	24,357	72
-일반회계	1,413	1,788	1,788	1,788	0
-교통시설특별회계(도로계정)	15,659	17,609	17,609	17,609	0
-교통시설특별회계(철도계정)	5	130	130	130	0
-교통시설특별회계(공항계정)	1,256	4,389	4,389	4,389	0
-지역균형발전특별회계(지역지원계정)	512	369	369	441	72

※ 자료: 국토교통부

나) 장기미수납 토지대여료 수납 노력을 통한 징수결정액 관리 필요

「국유재산법」 제32조제1항[7]에 따르면 중앙관서의 장이 토지와 같은 행정재산을 사용허가한 때에는 대통령령으로 정하는 요율과 산출방법에 따라 매년 사용료를 징수하여야 하며, 같은 법 제73조의3제1항[8]에 따라 사용료 징수와 같은 금전의 급부를 목적으로 하는 권리의 기본적인 소멸시효는 5년으로 규정되어 있음.

이에 근거하여 국토교통부는 토지대여료를 세입에 편성하여 운영하고 있는데, 그 중 일반회계와 교통시설특별회계(도로계정)에 편성된 토지대여료의 경우 최근 4년 간 징수결정액과 수납액이 큰 차이가 발생하고 있으며, 이는 최초 징수결정 이후 상당한 기간이 경과하였음에도 납부되지 않는 사용료가 지속적으로 누적되고 있기 때문임.

---

7)「국유재산법」
제32조(사용료) ① **행정재산을 사용허가한 때에는 대통령령으로 정하는 요율(料率)과 산출방법에 따라 매년 사용료를 징수한다.** 다만, 연간 사용료가 대통령령으로 정하는 금액 이하인 경우에는 사용허가기간의 사용료를 일시에 통합 징수할 수 있다.
② 제1항의 사용료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 나누어 내게 할 수 있다. 이 경우 연간 사용료가 대통령령으로 정하는 금액 이상인 경우에는 사용허가(허가를 갱신하는 경우를 포함한다)할 때에 그 허가를 받는 자에게 대통령령으로 정하는 금액의 범위에서 보증금을 예치하게 하거나 이행보증조치를 하도록 하여야 한다.
③ 중앙관서의 장이 제30조에 따른 사용허가에 관한 업무를 지방자치단체의 장에게 위임한 경우에는 제42조제6항을 준용한다.
④ 제1항 단서에 따라 사용료를 일시에 통합 징수하는 경우에 사용허가기간 중의 사용료가 증가 또는 감소되더라도 사용료를 추가로 징수하거나 반환하지 아니한다.

8)「국유재산법」
제73조의3(소멸시효) ① **이 법에 따라 금전의 급부를 목적으로 하는 국가의 권리는 5년간 행사하지 아니하면 시효의 완성으로 소멸한다.**

【 2025년도 일반회계 및 교통시설특별회계(도로계정) 토지대여료 예산안 】

<일반회계(9월말 기준)>

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		예산현액	징수결정액 (B)	수납액 (C)	수납율 (C/A)	수납율 (C/B)	미수납액	불납 결손액
	본예산	추경(A)							
'21	1,636	1,636	1,636	2,856	1,997	122.1	69.9	860	0
'22	1,754	1,754	1,754	2,129	1,279	72.9	60.1	850	0
'23	1,788	1,788	1,788	2,273	1,413	79.0	62.2	861	0
'24	1,788	1,788	1,788	2,278	1,422	79.5	62.4	856	0
'25(안)	1,788	-	-	-	-	-	-	-	-

<교통시설특별회계(도로계정)(9월말 기준)>

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		예산현액	징수결정액 (B)	수납액 (C)	수납율 (C/A)	수납율 (C/B)	미수납액	불납 결손액
	본예산	추경(A)							
'21	19,566	19,566	19,566	27,899	14,632	74.7	52.4	13,254	13
'22	19,494	19,494	19,494	30,651	16,488	84.6	53.8	14,163	1
'23	19,494	19,494	19,494	30,779	15,659	80.3	50.9	15,053	68
'24	17,609	17,609	17,609	31,572	15,139	86.0	48.0	16,433	0
'25(안)	17,609	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

구체적으로 5년인 소멸시효에 맞추어 '24.9월말 기준 최초 징수결의가 '19.10월 이전인 토지대여료 징수결정액을 살펴보면, 일반회계의 경우 8억 685만원, 교통시설특별회계(도로계정)의 경우 96억 2,784만원에 이르고 있으나, 2024년에 수납된 금액은 각각 30만원, 1억 9,559만원에 불과함.

【 최초 징수결정이 5년 이상 경과한 2024년도 토지대여료 관련 】

(단위: 원)

구분	건수	징수결정액	24년 수납액 (9월말 기준)	미수납액
일반회계	4,161건	806,851,800	307,820	806,543,980
교통시설특별회계(도로계정)	16,687건	9,627,843,870	195,593,330	9,432,250,540

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

또한, 국토교통부는 장기미수납된 토지대여료의 미수납을 전제로 관례적으로 예산액을 낮게 편성하고 있어, 매년 예산액과 징수결정액이 큰 차이를 보이고 있음.

장기미수납된 토지대여료가 지속적으로 누적될 경우 징수결정액과 수납액 차이가 점점 증가하게 되어 향후 세입 예산의 편성 및 관리에 문제가 발생할 수 있으며, 미수납된 징수결정액이 시효 만료로 불납결손될 경우 국가의 전체적인 세수 추계에도 영향을 주게 됨.

그러므로 국토교통부는 「국유재산법」 제73조제2항[9]에 근거하여 납부기한이 경과한 사용료의 경우 「국세징수법」에 따른 독촉 및 강제징수[10] 등

9)「국유재산법」
제73조(연체료 등의 징수) ② **중앙관서의 장등은 국유재산의 사용료, 관리소홀에 따른 가산금, 대부료, 변상금 및 제1항에 따른 연체료가 납부기한까지 납부되지 아니한 경우에는 다음 각 호의 방법에 따라 「국세징수법」 제10조와 같은 법의 체납처분에 관한 규정을 준용하여 징수할 수 있다.**
1. 중앙관서의 장(일반재산의 경우 제42조제1항에 따라 관리·처분에 관한 사무를 위임받은 자를 포함한다. 이하 이 호에서 같다)은 직접 또는 관할 세무서장이나 지방자치단체의 장(이하 "세무서장등"이라 한다)에게 위임하여 징수할 수 있다. 이 경우 관할 세무서장등은 그 사무를 집행할 때 위임한 중앙관서의 장의 감독을 받는다.
2. 제42조제1항에 따라 관리·처분에 관한 사무를 위탁받은 자는 관할 세무서장등에게 징수하게 할 수 있다.

10)「국세징수법」
제10조(독촉) ① **관할 세무서장은 납세자가 국세를 지정납부기한까지 완납하지 아니한 경우 지정납부기한이 지난 후 10일 이내에 체납된 국세에 대한 독촉장을 발급하여야 한다.** 다만, 제9조에 따라 국세를 납부기한 전에 징수하거나 체납된 국세가 일정한 금액 미만인 경우 등 대

을 통해 수납될 수 있도록 노력하여 징수결정액을 관리하여야 할 것임.

이와 관련하여 국토교통부는 연간 채권관리계획을 수립하고 채권 징수실적을 점검하고 있으며, 앞으로 장기미수납 채권에 대한 관리를 강화하겠다는 입장임.

다) 세입 수납실적을 고려한 예산액 편성 필요

교통시설특별회계(공항계정)의 토지대여료는 공항부지 구역 안의 토지사용허가에 따른 사용료이며, 2025년도 예산안은 전년도와 동일하게 43억 8,900만원이 편성되었음.

【 2025년도 교통시설특별회계(공항계정) 토지대여료 예산안 】

<교통시설특별회계(공항계정)(9월말 기준)>

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		예산현액	징수결정액 (B)	수납액 (C)	수납율 (C/A)	수납율 (C/B)	미수납액	불납결손액
	본예산	추경(A)							
’21	4,916	4,916	4,916	4,143	4,143	84.3	99.9	0	0
’22	4,916	4,916	4,916	1,596	1,553	31.6	97.3	43	0
‘23	5,063	5,063	5,063	1,282	1,256	24.8	98.0	26	0
’24	4,389	4,389	4,389	1,452	1,450	32.5	99.9	2	0
‘25(안)	4,389	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

통령령으로 정하는 경우에는 독촉장을 발급하지 아니할 수 있다.
② 관할 세무서장은 제1항 본문에 따라 독촉장을 발급하는 경우 독촉을 하는 날부터 20일 이내의 범위에서 기한을 정하여 발급한다.
제24조(강제징수) **관할 세무서장(체납기간 및 체납금액을 고려하여 대통령령으로 정하는 체납자의 경우에는 지방국세청장을 포함한다. 이하 이 장에서 같다)은 납세자가 제10조에 따른 독촉 또는 제9조제2항에 따른 납부기한 전 징수의 고지를 받고 지정된 기한까지 국세 또는 체납액을 완납하지 아니한 경우 재산의 압류(교부청구·참가압류를 포함한다), 압류재산의 매각·추심 및 청산의 절차에 따라 강제징수를 한다.**

국토교통부는 교통시설특별회계(공항계정) 토지대여료와 관련하여 2024년도 예산안 편성 시에는 최근 3년간 결산액('20년~'22년)을 고려하여 편성하였으나, 2025년도 예산안의 경우 최근 3년간 예산액 대비 수납률이 30% 내외로 예산액과 수납액의 괴리가 지속적으로 발생하고 있음에도 불구하고 전년도 예산안 수준을 근거로 편성하고 있음[11].

특히, 교통시설특별회계(공항계정)의 토지대여료의 경우 공항부지 구역을 전제로 하고 있어 대부분 한국공항공사 또는 인천국제공항공사에 대한 사용허가이나, 2024년 토지대여료 예산의 징수결정액을 살펴보면, 한국공항공사 및 인천국제공항공사에 대한 사용허가에 따른 사용료 수익이 11억 214만원에 불과하며, 나머지 징수결정액 중 약 20%에 해당하는 2억 8,794만원의 경우 2000년대 김제공항 부지로 선정하여 매입했던 지역에 대한 토지사용허가임.

【 2024년도 교통시설특별회계(공항계정) 토지대여료 관련(9월말 기준) 】

(단위: 원)

구분	납부자명	징수결정액
공항공사 관련	한국공항공사 제주공항	69,667,950
	한국공항공사 양양지사	7,600
	한국공항공사 원주지사	35,350
	한국공항공사 대구공항장	78,350
	한국공항공사 여수공항장	35,983,030
	한국공항공사 무안공항장	308,739,190
	한국공항공사 사천지사	21,682,290
	한국공항공사 부산지역본부	7,714,190

11) 국토교통부는 토지대여료 등 수납액 예측이 어려운 과목은 직전 3개년('21~'23) 평균 수납액을 기준으로 예산안을 편성하고 있으나, 정부안 수립 과정에서 예산액이 조정되었다는 입장임.

구분	납부자명	징수결정액
	한국공항공사 광주공항장	12,487,570
	인천국제공항공사	645,750,730
	계	1,102,146,250(75.9%)
김제공항 관련	개인(51명)	287,942,910(19.8%)
교통시설특별회계(공항계정) 토지대여료 총계		1,451,618,100

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

기획재정부의 「2025년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 세입예산은 전년도 수입 수납실적, 향후 여건변화 등을 면밀히 검토하여 적정규모를 반영하도록 규정하고 있으나, 국토교통부는 최근 3년간 결산액에도 불구하고 전년도 예산안 수준을 근거로 예산을 편성한 문제가 있으므로, 세입 수납실적을 고려하여 예산액을 조정할 필요가 있음.

2) 기타재산이자수입(11-54-546)

○ 국토교통부는 기타재산이자수입 편성 시 징수결정액 및 수납액의 연도별 추이와 보조, 출연사업 등의 규모 및 보조·출연사업 등의 집행 가능성을 고려하여 예산을 교부하고, 교부 이후 사업추진이 지연되지 않도록 관리할 필요가 있음.

가) 개요

기타재산이자수입은 국고보조금, 세입·세출금 등의 금융기관 예치에 따른 이자수입으로, 국토교통부 소관의 일반회계, 특별회계, 기금 전체 계정에 편성되어 있음. 국토교통부 소관 기타재산이자수입의 2025년도 예산안(계획안)은 전년도 809억 4,600만원 대비 473억 3,700만원이 증액된 1,282억 8,300만원이 편성되었음.

【 2025년도 국토교통부 소관 기타재산이자수입 예산안(계획안) 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산(계획)		2025 예산안 (계획안) [B]	증 감 [B-A]
		본예산 (당초) [A]	예산현액 (수정)		
기타재산이자수입	296,545	80,946	80,946	128,283	47,337
-일반회계	17,490	13,615	13,615	13,615	0
-교통시설특별회계(도로계정)	3,322	2,862	2,862	2,968	106
-교통시설특별회계(철도계정)	26,300	2,339	2,339	30,332	27,993
-교통시설특별회계(교통체계관리계정)	4,206	2,685	2,685	4,049	1,364
-교통시설특별회계(공항계정)	84	134	134	134	0
-혁신도시건설특별회계	505	13	13	178	165
-지역균형발전특별회계(지역자율계정)	1,654	1,978	1,978	2,038	60
-지역균형발전특별회계(지역지원계정)	3,238	2,662	2,662	3,035	373
-지역균형발전특별회계(제주특별자치도계정)	0	16	16	2	△14

구 분	2023 결산	2024 예산(계획)		2025 예산안 (계획안) [B]	증 감 [B-A]
		본예산 (당초) [A]	예산현액 (수정)		
-지역균형발전특별회계(세종특별자치시계정)	3	5	5	5	0
-에너지및자원사업특별회계	35	19	19	25	6
-주택도시기금(주택계정)	238,676	51,553	51,553	69,097	17,544
-자동차사고피해지원기금	1,032	3,065	3,065	2,805	△260

※ 자료: 국토교통부

나) 보조, 출연사업 등의 규모 및 집행 가능성을 고려한 기타재산이자수입 규모 계상 필요

국토교통부 소관 2024년도 기타재산이자수입 내역을 살펴보면, 예산현액이 809억 4,600만원인데 9월 말 기준 징수결정액은 294.3%가 증가한 2,382억 5,300만원에 이르고 있으며, 연말까지 고려할 경우 더 증가할 가능성이 있음.

전체적으로는 계정 13개 중 지역균형발전특별회계의 지역자율계정, 제주특별자치도계정, 세종특별자치시계정 3개를 제외한 10개 계정이 예산현액 대비 징수결정액이 100%를 초과함.

회계별로 살펴보면 교통시설특별회계 중 철도계정의 경우 예산현액 대비 징수결정액이 1,460.3% 증가로 가장 크고, 200% 이상 증가한 계정도 7개 계정이며, 전체 예산현액(계획현액 포함) 중 가장 큰 비중을 차지하는 주택도시기금(주택계정)의 경우에도 304% 증가하였음.

【 2024년 국토교통부 소관 기타재산이자수입 내역(9월말 기준) 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	예산액 (계획액)	예산현액 (계획현액) [A]	징수결정액 [B]	수납액	[B/A]
기타재산이자수입	80,946	80,946	238,256	235,121	294.3
-일반회계	13,615	13,615	22,549	22,475	165.6
-교통시설특별회계(도로계정)	2,862	2,862	4,976	2,720	173.9
-교통시설특별회계(철도계정)	2,339	2,339	34,156	34,129	1,460.3
-교통시설특별회계(교통체계관리계정)	2,685	2,685	7,454	6,838	277.6
-교통시설특별회계(공항계정)	134	134	370	370	276.1
-혁신도시건설특별회계	13	13	75	75	576.9
-지역균형발전특별회계(지역자율계정)	1,978	1,978	540	417	27.3
-지역균형발전특별회계(지역지원계정)	2,662	2,662	3,546	3,507	133.2
-지역균형발전특별회계(제주특별자치도계정)	16	16	0	0	0.0
-지역균형발전특별회계(세종특별자치시계정)	5	5	0	0	0.0
-에너지및자원사업특별회계	19	19	63	63	331.6
-주택도시기금(주택계정)	51,553	51,553	156,714	156,714	304.0
-자동차사고피해지원기금	3,065	3,065	7,813	7,813	254.9

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

이와 관련하여 국토교통부는 2025년도 기타재산이자수입 예산안을 1,282억 8,300만원으로 상향 조정하였으나, 2024년도 징수결정 추이를 고려하였을 때 부족한 상황이며, 예산현액 대비 징수결정액이 높은 일반회계, 교통시설특별회계(공항계정)의 경우 이를 고려하지 않고 2024년도와 동일하게 예산안을 편성하였음.

한편, 국토교통부 소관 보조, 위탁, 대행, 출연사업 규모를 살펴보면 2023년 14조 9,410억원, 2024년 15조 2,040억원이며, 2025년도 예산안의 경우 15

조 1,976억원으로 예산 규모를 고려 시 기타재산이자수입이 감소하지는 않을 것으로 보임.

【 국토교통부 소관 보조, 위탁, 대행, 출연사업 규모 】

(단위 : 백만원)

목	세목	23년 예산	24년 예산	25년 예산안
민간이전(320)	민간경상보조(01)	677,017	696,901	748,516
	민간위탁사업비(02)	756,291	759,581	762,808
	민간자본보조(07)	804,994	650,053	487,497
	법정민간대행사업비(08)	16,331	17,149	15,115
자치단체이전(330)	자치단체 경상보조(01)	3,260,248	3,473,285	3,966,290
	자치단체 자본보조(03)	3,863,895	3,507,149	3,237,601
일반출연금(350)	기관운영출연금(01)	35,643	117,873	143,256
	사업출연금(02)	5,003,966	5,579,395	5,378,925
연구개발출연금(360)	연구개발활동비등(05)	522,542	402,664	457,588
합계		14,940,950	15,204,074	15,197,621

※ 자료: 기획재정부 열린재정 자료 재구성

또한, 국토교통부의 예산 교부 이후 사업이 지연될 경우 추가적인 기타재산이자수입의 증가도 발생하게 되는데, 2024년 기타재산이자수입의 24.8%를 차지하고 있는 국가철도공단의 출연금 사업 이자수입 현황을 살펴보면,

국가철도공단에 대한 2022년도 출연 규모 대비 2023년도 출연 규모가 1조원 이상 감소하였음에도, 2023년도에 징수결의된 이자수입 대비 2024년도에 징수결의된 이자수입이 100억원 가량 증가하였는데, 이는 예산 교부 이후 사업 추진의 지연에 따른 이자수입도 크게 증가하고 있음을 확인할 수 있음.

【 2024년 국가철도공단 관련 기타재산이자수입 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년(9월 말 기준)		
	총 징수결정액	국가철도공단 징수결정액	[B/A]
기타재산이자수입	238,256	48,356	20.3%
-일반회계	22,549	14,705	65.2%
-교통시설특별회계 (철도계정)	34,156	33,651	98.5%

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

【 국가철도공단 출연금 규모 및 이자 관련 】

(단위 : 백만원)

2023년 예산		2024년 예산(9월 말 기준)	
2022년 출연금 규모	출연사업 관련 이자	2023년 출연금 규모	출연사업 관련 이자
5,335,314	38,773	4,227,627	48,356

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

그러므로 국토교통부는 기타재산이자수입 예산액 편성 시 징수결정액 및 수납액의 연도별 추이와 보조, 출연사업 등의 규모를 고려할 필요가 있으며, 보조, 출연사업 등의 집행 가능성을 고려하여 예산을 교부하고, 예산 교부 이후 사업추진이 지연되지 않도록 국토교통부 소관 전체 보조, 출연사업 등을 통합적으로 관리할 필요가 있음.

나. 일반회계

1) 국토교통 혁신펀드(7036-307)

○ 국토교통부는 운용 중인 자펀드의 미투자금액, 조성 예정인 자펀드 규모와 함께 2025년도 회수 예상액을 추정하여 출자 예산을 조정하고, 자펀드 결성을 신속하게 추진하여 국토교통혁신계정 운용 목적을 극대화할 필요가 있음.

가) 개요

국토교통 혁신펀드 사업은 국토교통분야 혁신기술을 보유한 중소·벤처기업에 대한 투자를 위한 펀드를 조성하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 예산안은 전년도와 동일하게 150억원이 편성되었음.

【 2025년도 국토교통 혁신펀드 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
국토교통 혁신펀드	15,000	15,000	15,000	15,000	-

※ 자료: 국토교통부

나) 기존 자펀드 미투자금액 및 향후 회수금액을 고려한 출자 예산 조정 필요

동 사업은 국토교통 분야 중소·벤처기업 지원의 일환으로 중소벤처기업부의 모태펀드 내 국토교통혁신계정 신설을 통한 혁신펀드를 조성하여 국

토교통 관련 기업들에 투자하는 사업으로, 2020년부터 2023년까지 총 6개 펀드를 조성하였으며, 2024년도에 제7호 자펀드 결성을 추진 중인 상황임.

【 국토교통 혁신펀드 조성 규모 】

예산	구분	조성 규모	투자현황 (`24.8월 기준)	운용사	조성시기
'20	1호(일반)	170억(정부100+민간70)	149억(16개社)	패스파인더에이치	'20.9
'21	2호(일반)	176억(정부100+민간76)	79억(8개社)	경남벤처·제피러스랩	'21.12
	3호(특화)	180억(정부100+민간80)	135억(13개社)	패스파인더에이치	'22.3
'22	4호(일반)	170억(정부100+민간70)	78억(10개社)	이에스인베스터	'22.12
	5호(특화)	417억(정부100+민간317)	340억(20개社)	티인베스트먼트	'22.12
'23	6호(일반)	270억(정부150+민간120)	61억(5개社)	어니스트벤쳐스	'23.12
계		1,383억(정부650+민간733)	842억		

※ 자료: 국토교통부

현재까지 조성 규모의 경우 정부가 650억원을 출자하여 총 1,383억원의 규모의 자펀드가 조성되었으나, 이 중 '24년 8월 기준 60%인 842억원만이 투자되었으며, '24년도 예산안 150억원의 경우 '24.6월 위탁운용사(플랜에이치벤처스 컨소시엄)가 선정되었지만, 출자자 모집이 완료되지 않아 '24년 10월 현재까지 펀드가 조성되지 않은 상태임.

또한, 국토교통 혁신펀드의 경우 각 자펀드 별 운용기간 8년 중 4년을 투자한 뒤 이후 4년 동안 투자에 대한 회수가 이루어지는 것으로 설계되어 있어 설계상 제1호 자펀드에 대한 회수 시작 시기가 도래한 상황임.

국토교통혁신펀드의 회수액 규모는 펀드 내 자체적인 출자 여력에 영향

을 미치는 예산으로서, 이를 예측하는 것은 불필요한 예산의 투입을 방지하기 위한 것으로서,

이와 관련하여 국토교통부는 2020년도부터 2035년까지 국토교통 혁신펀드의 회수계획을 설정하고 있는데, 2025년도에 처음으로 정부출자금에 대한 회수금을 83억원으로 설정하고 있음.

【 연도별 정부출자 회수계획(안) 】

(단위 : 억원)

연도	정부출자금[1] (A)	민간출자금[2] (B)	정부회수금[3),4)] (재출자)(C)	합계 (A+B+전년도C)
2020년	100	70	0	170
2021년	200	156	0	356
2022년	200	387	0	587
2023년	150	120	0	270
2024년	150	100	0	250
2025년	150	100	83	250
2026년	150	155	85	388
2027년	150	157	121	392
2028년	150	180	159	451
2029년	0	106	174	265
2030년	0	116	162	289
2031년	0	108	150	270
2032년	0	100	141	250
2033년	0	94	123	235
2034년	0	82	97	206
2035년	0	65	71	162

1) 정부출자금 '20~'24년은 실제치, '25~'28년까지는 정부 연 150억원 신규 예산 출자 가정
2) 민간출자금 '20~'23년은 실제치, '24~'35년까지는 정부출자금+전년도 정부회수금 재출자금액을 전체 결성금액의 60%로 가정, 나머지 40% 수준의 민간출자금 유입 가정, (60%는 국토교통혁신 정부출자비율)
3) 연도별 회수비율을 각각 연도별 정부출자금에 곱하여 산출(정부회수금은 차년도 재출자 가정)
4) 경제여건 및 시장상황 등에 따라 회수액 변동이 크기 때문에 정확한 회수금 추정은 어려움
※ 자료: 국토교통부

이렇듯 미투자금액과 '24년 예산의 펀드 미조성 상황을 고려하면 아직 상당한 수준의 투자 여력이 남아있고, 향후 회수금액까지 고려하여 예산을 운용하여야 함에도 불구하고, 국토교통부는 2025년도 예산안 편성 시 이를 고려하지 않고 예산을 편성한 측면이 있어 보임.

그러므로 국토교통부는 현재 운용 중인 6개의 자펀드의 미투자금액, 2024년도에 조성 예정인 자펀드 규모 및 2025년도 회수 예상액 등을 고려하여 국토교통 혁신펀드 출자사업 예산을 조정할 필요가 있음.

다) 자펀드 결성 지연에 따른 당초 목표한 펀드 운용계획의 미달성 우려

국토교통부는 2020년부터 국토교통혁신펀드 운용사를 선정하여 자펀드를 결성해왔는데, 최초 제1호 자펀드 결성을 제외하고는 연말인 12월 이후에 결성이 되었으며, 이에 따라 최초 운용사 모집 공고일부터 자펀드 결성일까지 약 300일 가량이 소요되었음.

특히, 제3호 자펀드의 경우 최초 운용사 선정 이후 재선정이 이루어져 약 400일이 소요된 '22.3.29.에 자펀드가 결성되는 등 차년도까지 자펀드 결성이 지연되기도 하였음.

【 국토교통 혁신펀드 결성 소요일 】

예산	구분	운용사 공고일	운용사 선정일	자펀드 결성일	최초 공고부터 결성 소요일
’20	제1호	`20.2.13.	`20.4.29.	`20.9.9.	209일
’21	제2호	`21.2.24.	`21.5.23.	`21.12.28.	307일
	제3호	`21.2.24. `21.11.12.	`21.5.23. `21.12.22.	`22.3.29.	398일
’22	제4호	`22.2.22.	`22.6.2.	`22.12.2.	283일
	제5호	`22.2.22.	`22.6.2.	`22.12.15.	296일
’23	제6호	`23.3.8.	`23.6.14.	`23.12.28.	295일
‘24	제7호	`24.3.6.	`24.6.26.	미결성	

※ 자료: 한국벤처투자 자료 재구성

또한, 모태펀드의 경우 한국벤처투자에서 전체 부처의 출자사업 선정을 진행하는데, 2024년에는 2차 정시 출자사업으로 ‘24.3.6.에 국토교통부 포함 6개 부처, 총 19개 출자사업에 대한 공고가 진행되었으며, ‘24.6.26.에 19개 출자사업 전체에 대한 조합 선정이 완료되었음.

중소벤처기업부의 「벤처투자모태조합 운용지침」[12]에 따르면 출자사업 선정 발표일로부터 3개월 기간 내에서 조합 결성을 완료하여야 하며, 부득이한 사유로 시한 연장의 필요성이 있다고 인정되는 경우에만 3개월 이내에서 유예기간을 부여할 수 있음.

12)「벤처투자모태조합 운용지침」
제18조(결성 시한) ① **자조합은 선정 발표일로부터 3개월 기간 내에서 조합 결성을 완료하여야 한다. 다만, 모태조합 운용 기관인 한국벤처투자에서 부득이한 사유로 인해 시한 연장의 필요성이 있다고 인정하는 경우에는 3개월 이내에서 계정별로 모태조합 운용계획에 따라 유예기간을 부여할 수 있다.**
② 제1항에서 규정한 결성시한에도 불구하고 부득이한 사유로 시한 연장의 필요성이 인정되는 경우에는 중소벤처기업부장관 및 계정 소관기관과 협의하여 추가로 유예기간을 부여할 수 있다.

그런데 2024년 제2차 정시 출자사업의 조합결성 여부를 살펴보면 총 19개 선정사 중 13개사는 기한 내 선정을 완료하였으나, 국토교통부의 국토교통혁신계정은 지침상 기한인 3개월 내에 결성이 되지 않았으며, 2020년 제1호 자펀드부터 단 한차례도 기한 내에 결성된 적이 없는 상황임.

【 2024년 한국벤처투자 모태펀드의 제2차 정시 출자사업 조합결성 관련 】

(단위 : 억원)

부처	출자분야	결성 예정액	출자 요청액	회사명	기한 내 조합결성여부
국토교통부	**국토교통혁신**	**300**	**150**	**플랜에이치벤처스, 엑스플로인베스트먼트(주)**	**X**
문화체육관광부	스포츠출발	100	70	상상이비즈	X
				에이씨패스파인더	O
	스포츠산업	315.5	220.5	NBH캐피탈, 교보증권, 알펜루트자산운용주식회사	O
	스포츠프로젝트	120	84	일신창업투자	X
	관광기업육성	540	350	가이아벤처파트너스	X
				키로스벤처투자, 케이비증권	O
특허청	IP직접투자	228	114	인텔렉추얼디스커버리	X
과학기술정보통신부	SaaS	337	200	인탑스인베스트먼트	O
				현대투자파트너스	O
	사이버보안	400	200	린벤처스	O
				엘에프인베스트먼트, 액시스인베스트먼트	O
	공공기술사업화	137	65	경기창조경제혁신센터, 벤처스퀘어	X
				포항공과대학교기술지주	O
보건복지부	사회서비스	70	50	에이치지이니셔티브	O
교육부	대학창업(1유형)	23.5	15	한림대학교기술지주, 로우파트너스	O

부처	출자분야	결성 예정액	출자 요청액	회사명	기한 내 조합결성여부
	대학창업(2유형)	109	60	강원대학교기술지주회사	O
				고려대학교기술지주	O
				부산대학교기술지주	O

※ 자료: 한국벤처투자 자료 재구성

이처럼 연례적인 자펀드 결성의 지연은 투자의 지연으로 이어져 적기에 예산을 투입하여 투자효과를 활성화하려는 사업의 취지에 배치되는 부분이 있음.

또한, 국토교통부는 2028년까지만 정부가 출자를 하고, 그 이후에는 회수되는 투자액을 통해 지속적으로 운용하겠다는 계획이나, 자펀드 결성이 매년 지연됨에 따라 투자회수 시점도 지연되어, 향후 국토교통혁신계정 운용규모 달성이 불확실해져 추가적인 재정 투입의 가능성도 배제할 수 없을 것으로 생각됨.

그러므로 국토교통부는 자펀드 결성을 신속하게 추진함으로써 국토교통혁신계정 운용 목적을 극대화할 필요가 있으며, 향후 운용 여건에 문제가 발생하지 않도록 면밀히 관리할 필요가 있음.

2) 국토교통 창업 및 기업지원(7036-308)

○ 국토교통부는 저조한 국토교통 창업지원센터 입주 신청을 고려하여 예산 규모를 조정하고, 사업 추진 지연에 따른 입주기간 축소 행태를 개선하기 위해 운영방식을 재설계하며, 입주 연장기업에 대한 임차료, 관리비 부담 규정을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

국토교통 창업 및 기업지원 사업은 국토교통 분야 신산업 생태계 조성을 위해 창업 여건이 취약한 예비·초기 창업자를 대상으로 창업보육 공간을 지원하기 위해 국토교통과학기술진흥원에 출연하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 예산안은 7억 5,000만원이 신규로 편성되었음.

【 2025년도 국토교통 창업 및 기업지원 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
국토교통 창업 및 기업지원	-	-	-	750	순증

※ 자료: 국토교통부

나) 저조한 국토교통 창업지원센터 입주 신청을 고려한 예산 규모의 적정성 검토 필요

동 사업은 창업기업 중 국토교통과학기술진흥원에서 구축한 창업보육공간인 '국토교통 창업지원센터'의 확대 운영을 위해 지원하는 사업으로, 2023년에 최초로 7년 이내의 국토교통 신산업 관련 분야의 기업 4개를 입주 모

집하여 운영하였으며, 2024년도에는 국토교통 12대 S.T.A.R 관련 분야[13]의 기업을 대상으로 공실인 1개 실에 대해 입주 모집하였음.

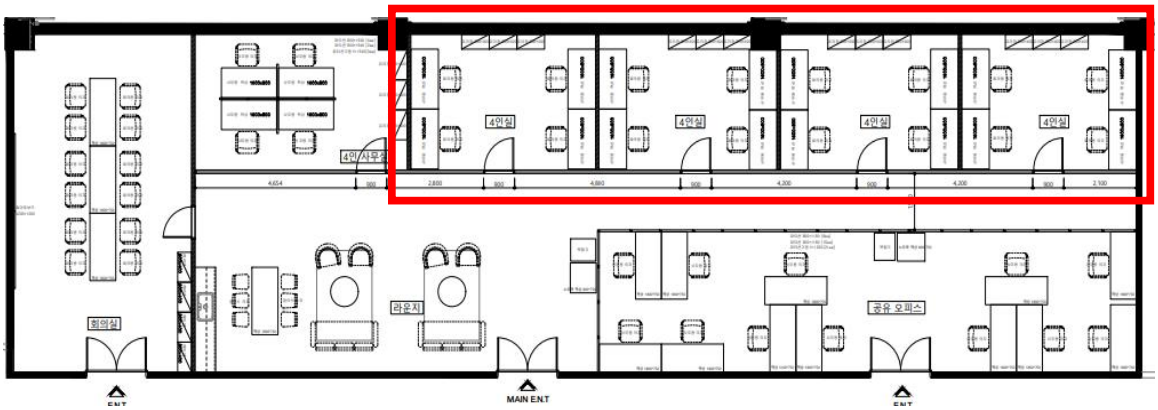
【 국토교통 창업지원센터 개요 】

❒ (위치) LH 판교기업지원허브(257~259호) : 전용면적 314.97㎡
  * 주소지 : 경기도 성남시 대왕판교로 815
❒ (모집대상) 업력 7년 이내 국토교통 분야 법인 및 개인기업
❒ (입주혜택) 사무공간 제공, 단계별 교육, 맞춤형 컨설팅, 기술금융 (대출·투자) 연계 등
❒ (사무공간) 사무공간 제공, 교육장, 편의·네트워킹 공간 제공
  * 1차년도는 무료 제공, 2차년도부터는 임차료(업력에 따른 할인율 적용) 및 관리비를 부담할 수 있음

<창업 지원 공간>

구분	구성	내용
전용 사무공간 (독립형)	4실	• 초기창업기업 대상 독립형 사무공간 제공(최대 4인) • 사무용 가구(책상, 의자, 캐비넷 등), 조명, 네트워크(초고속인터넷망) 및 전기 콘센트 등
탕비실/OA 및 휴게공간 (개방형 공간)	1실	• 휴식과 교류가 가능한 공간 • OA기기, 소파, 테이블, 수납장, 냉장고, 정수기 등 제공
교육장 (회의장 겸용) (독립형 공간)	12석 내외	• 회의 및 소규모 강의 공간 • 대형TV, 화상회의시스템, 화이트보드 등 제공

❒ (공간규모 상세) 전용 사무공간 (독립형) 4인실



※ 자료: 국토교통부

13) 국토교통부의 「제2차 국토교통과학기술연구개발 종합계획(2023~2032)」에서 제시하고 있는 국토교통의 혁신적인 미래를 열어가기 위해 필요한 대표기술로써 산업 전반에 걸쳐 근본적인 변화를 가져올 **국토교통부의 대표 브랜드 과제**

【 ‘국토교통 창업지원센터’ 입주기업 모집 분야 】

2023년	2024년
국토교통 신산업 관련 분야 창업기업	국토교통 12대 S.T.A.R 관련 분야 창업기업
스마트시티, 스마트건설, 녹색건축, 공간정보(디지털트윈), 프롭테크, 모빌리티, 자율주행차, 스마트물류, 드론/UAM	자율협력 주행, 도심항공교통(UAM), 초고속하이퍼튜브, 이용자 중심 모빌리티, 디지털 물류체계, 탄소중립도시, Net Zero 건축, 액화수소 인프라, 디지털 트윈 공간정보, 초연결스마트도시, 스마트건설, 스마트빌딩

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

그런데 국토교통 창업지원센터 입주 지원 현황을 살펴보면, 2023년도의 경우 최초에 ‘23.5.18. 입주기업 모집 공고를 하였으나 2개 기업만이 지원하였고, ‘23.6.20.에 재공고를 통해 2개 기업을 추가적으로 모집하였는데, 국토교통 신산업 관련 분야가 아닌 기타 분야 업체 1개도 입주하였음.

또한, 2024년도의 경우에는 2023년도에 입주한 기업 중 입주기간 연장을 하지 않은 1개 기업에 대해서만 ‘24.4.11.에 모집 공고를 하였으나, 지원 기업을 선발하지 못하고 ‘24.5.8. 재공고를 통해 입주기업 모집을 완료하였음.

【 ‘국토교통 창업지원센터’ 입주기업 현황 】

연도	업체명	분야	계약일
2023년	0000	모빌리티	’23.7～’24.3 ’24.4～’25.3
	0000	공간정보	’23.7～’24.3 ’24.4～’25.3
	0000	스마트물류	’23.7～’24.3 ’24.4～’25.3
	0000	기타	’23.7～’24.3
2024년	0000	디지털 물류체계	’24.6～’25.3

※ 자료: 국토교통부

【 ‘국토교통 창업지원센터’ 입주기업 모집 관련 】

연도	모집 규모	최초공고		재공고	
		공고일	입주기업 수	공고일	입주기업 수
2023년	4개	`23.5.18.	2개	`23.6.20.	2개
2024년	1개	`24.4.11.	-	`24.5.8.	1개

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

이처럼 4개 사무실로 시범적으로 운영을 시작한 국토교통 창업지원센터의 경우 최근 2년 동안 관련 기업의 입주 지원율이 낮음에도 불구하고, 입주공간을 10개까지 확대할 경우 공실로 운영될 가능성도 있음.

【 ‘국토교통 창업지원센터’ 향후 운영 계획(안) 】

현재	향후 운영 계획	
~'24년	'25년(착수년도)	'29년(5년 이후)
- 입주공간 4개 - 강의실 1개 - 스튜디오 0개	- 입주공간 4개 → 10개 - 강의실 1개 → 6개 - 스튜디오 0개 → 1개	- 입주공간 10개 → 20개 - 강의실 6개 → 10개 - 스튜디오 1개 → 2개

※ 자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는 입주 지원율이 낮았던 이유를 기반시설 부족 등 창업지원센터의 열악한 환경이 원인으로, 향후 입주공간 확대 운영 시 입주기업 모집을 위한 기반시설을 구축할 필요가 있다는 입장이나,

현재 국토교통 창업지원센터가 위치한 곳은 LH 판교기업지원허브로 국토교통 창업지원센터 뿐만 아니라 중소벤처기업부 소관 창업보육센터, 과학기술정보통신부 소관 ICT-문화융합센터, 국토교통부 소관 드론 기업지원허브센터 등 200여 개 창업기업이 입주해 있으며, 제반 시설도 갖추어져 있는 만큼 기반시설 부족이 원인이라고 보기는 어려운 측면이 있어 보임.

국토교통 창업지원센터는 1차 입주 이후 추가연장 신청 시 최대 1년 이내에서 연장할 수 있도록 운영하고 있어, 현재 운영 규모를 기준으로 2025년도에 3~4개의 기업이 신규 입주하게 되는 상황으로, 2025년도까지 운영 현황을 검토한 뒤 추가적인 입주공간 확대를 검토하는 것이 보다 효과적일 것으로 생각되며,

2025년도부터 추가적으로 확대할 경우에도 최근 2년간 기업들의 입주 신청 행태를 고려하여 입주공간 확대 규모를 재검토함으로써, 이에 대한 예산 규모의 적정성을 확보할 필요가 있어 보임.

다) 사업추진 지연에 따른 입주기간 축소 문제 개선 필요

국토교통 창업지원센터의 2023년 및 2024년 입주기업 모집 공고에 따르면 입주기업의 1차년도 입주 기간을 계약체결일로부터 차년도 3.31.까지로 규정하고 있음.

【 국토교통 창업지원센터 입주기간 관련 공고 내용 】

구분	내용
2023년	❒ (입주기간) **계약체결일부터~2024. 3. 31.** * 1차 이후 입주기간 추가연장 신청시 최대 1년 이내에서 평가 후 연장 확정
2024년	❒ (입주기간) **계약체결일부터~2025. 3. 31.** * 1차 이후 입주기간 추가연장 신청시 최대 1년 이내에서 평가 후 연장 확정

※ 자료: 국토교통부

그런데 국토교통 창업지원센터 입주현황을 살펴보면 최초공고 지연 및 재공고 진행 등으로 2023년도의 경우 7월, 2024년도의 경우 6월에 기업들의 입주 계약이 체결되었음.

【 '국토교통 창업지원센터' 1차년도 계약 관련 】

연도	최초공고일	재공고일	1차년도 계약
2023년	`23.5.18.	`23.6.20.	'23.7～'24.3
2024년	`24.4.11.	`24.5.8.	'24.6～'25.3

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

이에 따라 실제적으로 1차년도 입주기간은 2023년도의 경우 7개월, 2024년도의 경우 8개월에 불과하여 국토교통 창업지원센터에 입주하더라도 짧은 기간 이후 재심사를 받아야 하는 상황임.

창업기업의 입장에서는 초기 정착 과정에서 공간, 컨설팅, 네트워크, 판로 지원 프로그램 등 다양한 지원내용을 통해 유망 기업으로 성장하고자 하나, 국토교통 창업지원센터 내의 입주기간이 짧아 입주 신청에 걸림돌이 되는 부분이 있어 보임.

그러므로 국토교통부는 최초 기업 입주 시 1년의 입주가 보장될 수 있도록 운영방식을 재설계할 필요가 있을 것이며, 이를 통해 창업기업의 입주 신청률을 향상시킬 필요가 있음.

라) 입주 연장기업에 대한 임차료, 관리비 부담 규정 마련 필요

국토교통과학기술진흥원은 국토교통 창업지원센터 입주기업 모집 시 1차년도의 경우 사무공간을 무료제공하되, 2차년도부터는 임대료(업력에 따른 할인율 적용) 및 관리비를 부담할 수 있도록 공고하고 있음.

【 '국토교통 창업지원센터' 임차료, 관리비 관련 공고 내용 】

구분	내용
2023년	❒ (사무공간) 사무공간 제공, 교육장, 편의·네트워킹 공간 제공 * **1차년도(계약체결일~'24.3.31)는 무료 제공, 2차년도부터는 임차료(업력에 따른 할인율 적용) 및 관리비를 부담할 수 있음**
2024년	❒ (사무공간) 사무공간 제공, 교육장, 편의·네트워킹 공간 제공 * **1차년도(계약체결일~'25.3.31)는 무료 제공, 2차년도부터는 임차료(업력에 따른 할인율 적용) 및 관리비를 부담할 수 있음**

※ 자료: 국토교통부

그러나 국토교통 창업지원센터와 관련하여 현재 운영 규정이 부재하여, 국토교통 창업지원센터 입주 모집공고문 및 입주기업 서약서 등을 통해 운영 중인 상황으로, 이에 따라 입주기간을 1년 연장한 기업에 대해서 임차료 및 관리비를 부과하지 않고 있음.

보다 많은 창업기업이 국토교통 창업지원센터에 입주하여 다양한 지원 프로그램을 바탕으로 성장하기 위해서는, 2차년도 기업에 대해서는 일부 임차료 및 관리비를 부담하게 하여 국토교통 창업지원센터 운영에 활용할 필요가 있을 것임.

【 ‘국토교통 창업지원센터’ 전체 면적 임차료 및 관리비 】

ㅇ (임차면적) LH 판교기업지원허브 : 전용면적 314.97m2 * 주소지 : 경기도 성남시 대완판교로 815내 257~259호 ㅇ (임차료) **연 93,295,750원**(부가세 포함) ⇒ 월 7,774,646원 수준(약11,000원/m2) ㅇ (관리비) **연 36,000,000원**(냉/난방비 포함) ⇒ 월 3,000,000원(약15,000원/평)

※ 자료: 국토교통부

따라서, 국토교통부는 입주 연장기업에 대한 임차료, 관리비 부담 및 활용에 대한 사항을 포함한 국토교통 창업지원센터 운영 규정을 조속히 마련할 필요가 있음.

2. 국토도시실

가. 일반회계

1) 건축물 화재확산 방지 및 피난성능 향상 기술개발(R&D)(4154-331)

○ 내역사업인 건축물 화재확산 방지 및 피난성능 향상 기술개발(R&D) 사업은 소방청과의 협업으로 추진되는데, 아직 민간·지방자치단체의 사업비가 정해지지 않았으므로, 국토교통부는 부처협업 성과가 연계성을 확보할 수 있도록 소방청과 지속적으로 협의하고, 향후 연구기관의 적극적인 참여 유도를 통해 내실 있는 성과를 도출할 필요가 있음.

가) 개요

건축물 화재확산 방지 및 피난성능 향상 기술개발 사업(R&D)은 건축물의 화재안전성능 확보를 위한 마감재료 및 외부 마감시스템, 피난시설의 신공법 개발, 품질관리 고도화 등 화재확산 방지 및 피난·소화 성능 향상 기술을 개발하기 위한 신규사업으로, 이 사업의 2025년도 예산안은 15억원[14]이 편성되었음. 국토교통과학기술진흥원(KAIA) 출연을 통해 5개년도(2025년~2029년) 사업으로 추진될 예정임.

【 2025년도 건축물 화재확산 방지 및 피난성능 향상 기술개발(R&D) 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2023 결산 (집행액)	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
건축물 화재확산 방지 및 피난성능 향상 기술개발(R&D)	-	-	-	1,500	순증

※ 자료: 국토교통부

14) 소방청은 2025년도 예산안에 7,500만원이 신규 편성되었음.

나) 신규 편성된 R&D 사업에 대한 체계적인 사업관리 필요

동 사업은 주관부처인 국토교통부와 소방청의 협업으로 추진되고, 정부측 총사업비는 230억원임. 이 사업의 국토교통부 소관 2025년도 예산안의 산출내역을 살펴보면 ① 외부 마감시스템 및 피난시설 화재안전성능 향상 신공법 개발 7억원, ② 화재안전성능 평가기법 고도화 및 표준화 6억원, ③ 건축자재 화재안전성능 품질관리 고도화 2억원이 편성되었음(아래 표 참조).

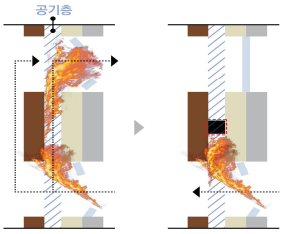
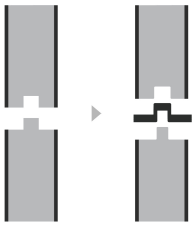
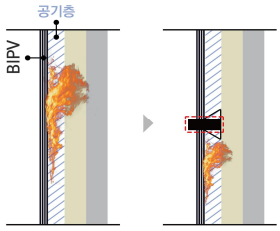
【 2025년도 건축물 화재확산 방지 및 피난성능 향상 기술개발(R&D) 예산안 산출내역 】

산출내역
연구개발활동비등(360-05): 15억원
○ 건축물 화재확산 방지 및 피난성능 향상 기술개발(15억원)
- 외부 마감시스템 및 피난시설 화재안전성능 향상 신공법 개발(7억원)
· 마감재료 화재안전 DB 구축: 1억 5,000만원
· 중공층 화재확산방지구조 기본설계: 2억원
· 피난시설 성능평가요소 분석: 1억원
· 용도변화별 피난 유형 분석: 2억 5,000만원
- 화재안전성능 평가기법 고도화 및 표준화(6억원)
· 마감시스템 성능평가기법 대안 분석: 3억원
· 피난시설 성능평가 지표 도출: 3억원
- 건축자재 화재안전성능 품질관리 고도화(2억원)
· 건축자재 화재안전 모니터링 및 품질관리 취약구조 분석: 2억원

※ 자료: 국토교통부

국토교통부에 따르면 건축물 외부 마감시스템 화재확산방지 신공법을 개발함으로써 현행 국제기준 대비 화재안전 성능이 120% 향상되고, 건축물의 유형별 피난 성능 향상 기술 개발 등을 통해 화재에 대한 국민 안전성을 확보한다고 설명하고 있음(참고자료 참조).

【 건축물 외부 마감시스템 화재안전성능 향상 신공법 개발 】

기술 내용	 <중공층 화재확산방지구조>	 <샌드위치패널 화재확산방지구조>	 <기능성 마감시스템 신공법>
성과 목표	- 마감시스템 화재안전성능 국제기준 대비 120% 향상(15분→18분) ※ 실물대 화재안전성능평가 시 화재확산임계온도(600℃) 도달 시간 기준		
성과물	- 화재안전성능 향상 신공법 3건 이상 개발 · 중공층 화재확산방지구조, 샌드위치패널 화재확산방지구조, 기능성 외부마감시스템		

※ 자료: 국토교통부

【 건축물 피난 성능 향상 기술 개발 】

기술 내용	 <공동주택 유형별 피난 성능 향상 시스템>	 <용도 변경 및 리모델링에 따른 피난성능 향상 기술>
성과 목표	- 공동주택 유형별 피난 성능 향상(화재확산방지 15분 달성) - 용도 변경 및 리모델링에 따른 피난 성능 향상(피난시뮬레이션 설계 지침)	
성과물	- 보강공법 설계 지침 - PBD 피난 시뮬레이션 검증 지침(가이드 라인)	

※ 자료: 국토교통부

그런데, 동 사업에서 정부측 총사업비는 230억원(국토교통부 185억원, 소방청 45억원)으로 확정되었지만(아래 표 참조), 민간·지방자치단체의 사업비가 정해지지 않아 전체적인 총사업비는 미정인 상태임.

【 건축물 화재확산 방지 및 피난성능 향상 기술개발 정부측 총사업비 】

(단위: 백만원)

구분	2025년	2026년	2027년	2028년	2029년	합계
국토교통부	1,500	4,000	4,500	4,500	4,000	18,500
소방청	750	1,000	1,000	1,000	750	4,500

※ 자료: 국토교통부

이에 국토교통부는 정부출연금 외의 민간부담금 등은 본사업 공모단계에서 신청기관이 제안하므로, 본사업에 참여를 제안하는 기관구성에 따라 민간부담금의 규모가 달라질 수 있다고 설명하고 있음.

국토교통부는 신규로 편성된 R&D 사업을 추진함에 있어 국토교통부-소방청의 부처협업 성과가 연계성을 확보[15]할 수 있도록 소방청과 지속적으로 협의하고, 향후 연구기관의 적극적인 참여 유도를 통해 내실 있는 성과를 도출할 필요가 있음.

15) 소방청의 경우, 건축물의 화재확산 방지를 위해 자동소화설비, 드렌처 설비 등 '소화설비'에 대한 기술개발 사업을 수행할 예정임. 국토교통부는 건축물의 마감재료나 피난구조를 규정하면서 화재 발생 시 연소 확대 방지 및 피난로 확보 등 패시브적 대응방안에 중점을 두지만, 소방청은 스프링클러, 피난기구 설치 등 액티브적 대응방안에 중점을 둔다는 점에서 부처협업 성과의 연계성을 확보할 필요가 있음.

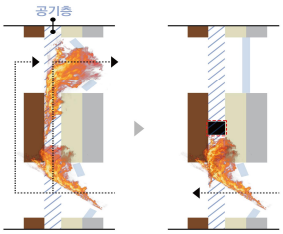
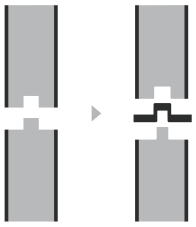
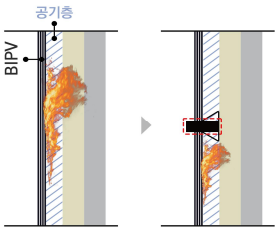
참고 **건축물 화재확산 방지 및 피난성능 향상 기술개발**
(자료: 국토교통부)

사업목적	건축물의 화재안전성능 확보를 위한 **마감재료* 및 외부 마감시스템**, 피난시설***의 신공법 개발, 성능평가방법 표준화, 품질관리 고도화** 등 **화재확산 방지** 및 **피난·소화 성능 향상** 기술 개발 * 건축물 마감시스템을 구성하는 재료로 난연·준불연·불연으로 화재안전성능 등급 구분 ** 건축물의 외벽에 시공되는 마감재, 단열재, 부속 자재 등을 포함한 마감시스템 일체 *** 피난계단, 비상용 승강기, 발코니 대피공간, 하향식 피난구, 인접세대 경량벽 등 건축물 내 피난시설		
사업목표	■ 건축물 외부 마감시스템 화재확산방지구조(공법) 개발 → 현행 국제기준 대비 화재안전성능 120% 향상(15분→18분) ■ 대피공간 대체시설 등 피난시설 종합성능평가기준 개발 및 실증(3개 구조 이상)		
사업내용	건축물 화재확산 방지 및 피난·소화 성능 향상 기술 개발		
총사업비	미정 (정부: 총 23,000백만원, (국토교통부 18,500백만원, 소방청 4,500백만원), 민간, 지자체: 미정)	**사업기간**	’25~’29 (5년)
R&D 성과물	■ **(국토교통부)** 외부 마감시스템 중공층 화재확산방지구조, 피난성능 향상 시스템, 마감시스템 및 피난시설 성능평가기법, 건축물 마감시스템 위험도 평가법, 시험 성적서 위변조 방지 기술, 건축자재 이력관리 및 불법건축자재 모니터링 시스템 ■ **(소방청)** 드렌처 기반 화재확산방지용 자동소화설비 시스템		
수행방식	지정공모(100%)		
연구개발 단계	개발(100%)		
수행주체	산(40%), 학(10%), 연(50%)		

예산 (백만원)	**’25년**	**’26년**	**’27년**	**’28년**	**’29년**	**총합 (전체연도)**
당초기획	-	-	-	-	-	-
수정계획	1,500 (국토교통부) 750 (소방청)	4,000 (국토교통부) 1,000 (소방청)	4,500 (국토교통부) 1,000 (소방청)	4,500 (국토교통부) 1,000 (소방청)	4,000 (국토교통부) 750 (소방청)	18,500 (국토교통부) 4,500 (소방청)

□ 사업 대표 성과

○ <구성기술 1-1> 마감시스템 화재안전성능 향상 신공법 개발

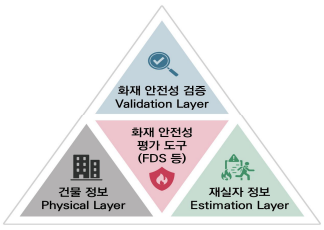
기술 내용	 <중공층 화재확산방지구조>	 <샌드위치패널 화재확산방지구조>	 <기능성 마감시스템 신공법>
성과 목표	▪ 마감시스템 화재안전성능 국제기준 대비 120% 향상(15분→18분) ※ 실물대 화재안전성능평가 시 화재확산임계온도(600℃) 도달 시간 기준		
성과물	▪ 화재안전성능 향상 신공법 3건 이상 개발 - 중공층 화재확산방지구조, 샌드위치패널 화재확산방지구조, 기능성 외부마감시스템		

○ <구성기술 1-2> 건축물 피난 성능 향상 기술 개발

기술 내용	 <공동주택 유형별 피난 성능 향상 시스템>	 <용도 변경 및 리모델링에 따른 피난성능 향상 기술>
성과 목표	▪ 공동주택 유형별 피난 성능 향상(화재확산방지 15분 달성) ▪ 용도 변경 및 리모델링에 따른 피난 성능 향상(피난시뮬레이션 설계 지침)	
성과물	▪ 보강공법 설계 지침 ▪ PBD 피난 시뮬레이션 검증 지침(가이드 라인)	

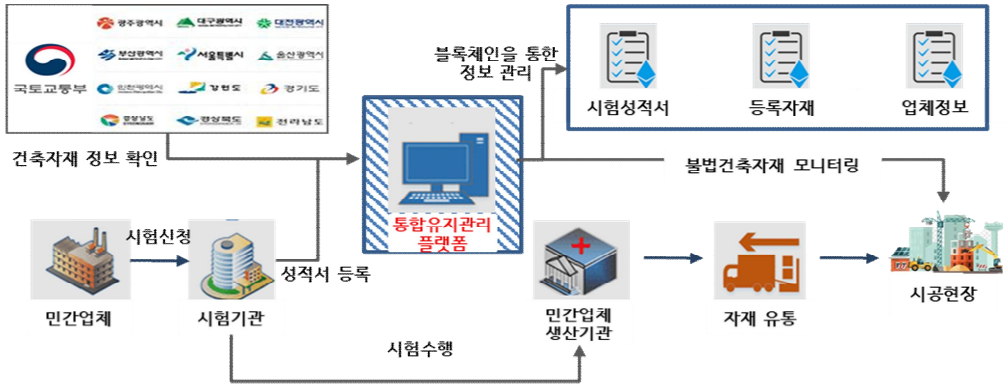
○ <구성기술 2> 화재안전성능 평가기법 고도화 및 표준화 기술

<table>
<tr><td>기술
내용</td><td colspan="2"> 

<마감재료 및 마감시스템의 성능평가기법 고도화>
 

<화재위험성평가 및 피난 모델링 기법 개발></td></tr>
<tr><td>성과
목표</td><td colspan="2">▪ 화원 신뢰성 도출(화재안전성능 오차율 5% 이내 감소)
▪ 마감재료 가스유해성평가 개선(동물시험→화재확산지수 및 연기발생지수 산정법)
▪ 화재위험성평가 및 피난모델링 개발</td></tr>
<tr><td>성과물</td><td colspan="2">▪ 마감시스템 시험법 제·개정(안), 화재확산지수 및 연기발생지수 산정법
▪ 피난시설 시험법 제·개정(안)</td></tr>
</table>

○ <구성기술 3> 화재안전성능 평가기법 고도화 및 표준화 기술

<table>
<tr><td>기술
내용</td><td> 

<건축자재 안전성능 모니터링 및 품질관리를 위한 통합유지·관리 플랫폼></td></tr>
<tr><td>성과
목표</td><td>▪ 시험성적서 자동화를 통한 불법·성능미달 건축자재 검토 시간 단축
▪ 현장품질관리 모니터링-사후조치 시간 단축 및 시험성적서 위변조 방지 기술
(2개 기관 이상 위변조 방지 확인 기능)</td></tr>
<tr><td>성과물</td><td>▪ 건축자재 화재안전성능 통합 이력관리시스템 구축(실증 3건 이상)
▪ 제도 개선(안)</td></tr>
</table>

○ <구성기술 4> 건축물 화재확산방지를 위한 자동소화설비 기술

기술 내용	 <자동소화 설비를 활용한 화재확산방지 기술 개발>
성과 목표	▪ 화재확산방지 기술 향상(국내기준 대비 150% 이상 향상(20분→30분 이상))
성과물	▪ 건축법 및 소방법 관련 제도 개선(안) ▪ 시험방법(KS) 개정(안) 및 실증 3건 이상

2) 토지종합정보시스템 운영(정보화)(4263-501)

○ 국토교통부는 부동산종합공부시스템을 클라우드 기반으로 재구축하는 클라우드 전환 사업의 지연이 예상되고 있으므로 이에 따른 효율성 저하를 최소화하기 위해 과업 우선순위를 면밀하게 검토하는 등 다각도의 방안을 모색할 필요가 있음.

가) 개요

토지종합정보시스템 운영(정보화) 사업은 지적공부 및 토지이용계획 등 토지 및 부동산 관련 정보를 통합적으로 관리함으로써 행정업무 처리의 효율성을 증대하려는 사업으로, 다음과 같은 내역사업으로 구성되어 있음.

【 토지종합정보시스템 운영 사업 내역사업별 주요 내용 】

사업명	주요 내용
부동산행정정보 일원화	국가 부동산 공부(지적, 건축물, 토지이용계획, 가격, 등기 등) 18종을 1종의 부동산종합증명서로 구축하여, 대국민 서비스 및 관련기관에 정확한 정보를 제공
클라우드 전환	**노후화된 지자체별 부동산종합공부시스템을 클라우드 기반으로 통합·재구축하여 표준화된 행정정보를 실시간으로 제공**
측량업정보 종합관리체계 구축	기관별로 분산·관리되고 있는 측량업과 기술자 경력 정보를 수집·통합 구축하여 건설업체 및 행정기관 등에 제공함으로써 공정한 사업자 선정에 객관성을 확보하고, 측량사업 관련 현황 및 관련 통계정보 등을 행정기관과 국민에 제공

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 90억 9,900만원 대비 6억 4,400만원이 증액(7.0%)된 97억 4,300만원이 편성되었음.

【 2025년도 토지종합정보시스템 운영 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
합 계	3,925	9,099	9,099	9,743	644
- 부동산행정정보일원화	3,260	2,447	2,447	2,220	△227
- 클라우드 전환	-	6,054	6,054	7,209	1,155
- 측량업정보종합관리체계구축	665	598	598	314	△284

※ 자료: 국토교통부

나) 클라우드 전환 사업 지연에 따른 효율성 저하 방지를 위한 과업 우선순위 등 면밀한 검토 필요

‘클라우드 전환’ 사업은 지자체별 부동산종합공부시스템을 클라우드 기반의 ‘차세대 부동산종합공부시스템’으로 통합·재구축하여 표준화된 행정정보를 실시간으로 제공하기 위한 것으로,

2022년의 BPR[16]/ISP[17] 결과에 따라 2024년부터 2026년까지 3년에 걸쳐 추진하는 것으로 계획되어 있으며, 총사업비는 289억 2,754만원임.

이 중 2차년도 사업비인 2025년도 예산안은 전년도 예산 60억 5,400만원 대비 11억 5,500만원이 증액(19.0%)된 72억 900만원이 편성되었으며, 세부

16) BPR(업무재설계)이란 경영혁신기법의 하나로, 조직의 활동이나 업무의 전반적인 흐름을 분석하고, 경영목표에 맞도록 조직과 사업을 최적으로 다시 설계하여 구성하는 것을 말함(「ISP·ISMP 수립 공통가이드(제8판)」, 기획재정부·한국지능정보사회진흥원, 2024, p.10).

17) ISP(정보화전략계획)란 조직 내의 전략적 정보 요구를 식별하고, 업무활동과 이에 대한 자료영역을 기술하며, 정보시스템 개발을 위한 통합된 프레임워크를 제공하고, 이의 구현을 위한 통합 정보시스템 계획을 작성하는 체계적 접근방법을 말함(「ISP·ISMP 수립 공통가이드(제8판)」, 기획재정부·한국지능정보사회진흥원, 2024, p.10).

적으로는 ‘클라우드 기반 시스템 재개발’(35억 3,200만원), ‘지적공부관리 플랫폼 구축’(24억 4,100만원) 및 ‘통합DB 및 데이터 관리체계 구축’(12억 3,600만원)으로 구성되어 있음.

【 2025년도 클라우드 전환 사업 예산안 세부내역 】

(단위 : 백만원)

내내역사업	2024년도 예산	2025년도 예산안	주요 내용
클라우드 기반 시스템 재개발	2,461	3,532	부동산종합공부시스템의 행정업무시스템을 클라우드 기반으로 재개발
지적공부관리 플랫폼 구축	2,100	2,441	부동산종합공부시스템의 연속편집도시스템을 클라우드 기반으로 재개발
통합DB 및 데이터 관리체계 구축	744	1,236	차세대 부동산종합공부시스템 통합DB 구축 계획 수립, 데이터 아키텍처 수립 등을 위한 DB 전문 인력 활용
합 계	6,054	7,209	

※ 자료: 국토교통부

동 사업은 당초 2025년까지 전체 사업비의 67.7%를 투입하는 등 사업비를 균등 배분[18]하는 것으로 설계되었으나, 2024년 1차년도 사업비는 계획 대비 37.7%(36억 6,200만원) 적은 60억 5,400만원이 편성되었으며, 2025년도 예산안을 기준으로 2025년까지의 누적 사업비는 45.8%에 불과함.

18) < 클라우드 전환 사업 연도별 소요예산(2022년 ISP 결과) >

[단위 : 백만원]

구 분	’22년	’23년	’24년	’25년	’26년	합계(’24～’26)
BPR/ISP	235	-	9,716	9,870	9,342	28,928
확보 예산	235	-	6,054	7,209	미정	13,263

※ 자료: 국토교통부

【 차세대 부동산종합공부시스템 구축 추진 로드맵 】

과제	1차년도(2024년)	2차년도(2025년)	3차년도(2026년)
① 부동산 종합공부 시스템 클라우드 전환	◦ 클라우드 기반 시스템 통합(1차) - 전자정부 프레임워크 도입 - 개별토지이동 - 소유권변동 등 개발	◦ 클라우드 기반 시스템 통합(2차) - 대단위 토지이동 - 기준점 관리 - 행정정보공동이용센터, LDAP* 등 연계 개발 * 정부기관의 조직정보와 직원정보 제공	◦ 클라우드 기반 시스템 통합(잔여) - 정책정보 제공 - 기술지원요청 서비스 개발
	◦ 통합DB 및 데이터 관리체계(1차) - 개별토지이동, 소유권변동 등에 필요한 표준화 수행	◦ 통합DB 및 데이터 관리체계(2차) - 대단위 토지이동 DB 표준화 - 행정정보공동이용센터, LDAP 등 연계 DB 표준화 - 20개 지자체 데이터 이관	◦ 통합DB 및 데이터 관리체계(잔여) - 209개 지자체 데이터 이관
			◦ 민원 서비스 연계 전환 구축
			◦ 대민서비스 고도화
② 지적공부 관리 지원 플랫폼 구축		◦ 측량성과 관리체계 고도화 - 성과검사 기능 구축	◦ 측량성과 관리체계 고도화(잔여) - 측량성과 작성 기능 구축
	◦ 연속편집도 관리체계 고도화		
		◦ 자료정비체계 고도화	
③ 법원 등기정보 연계 확대			◦ 부동산 표시정보 연계 고도화
		◦ 입체지적 정보 활용 기반 구축(1차)	◦ 입체지적 정보 활용 기반 구축(2차)
④ 지적행정 서비스 고도화			◦ 행정업무 5종 이관
			◦ 비법인 서비스 고도화
			◦ 지적재조사 정보 공동활용체계 구축
			◦ 디지털 지적정보 공동활용체계 구축
⑤ 전산자원 클라우드 전환	◦ 전산자원 도입(1차)	◦ 전산자원 도입(2차)	◦ 전산자원 도입(3차)
	◦ 국산SW 도입(1차)		◦ 국산SW 도입(2차+3차)

주) 음영표시된 사항은 당초 2025년까지 완료되는 것으로 계획되었으나 지연되고 있는 내역임.
※ 자료: 국토교통부

예산 반영률에 따라 클라우드 전환 사업은 과업이 지연되고 있음. ① ‘부동산종합공부시스템 클라우드 전환’은 당초 2025년 완료 계획이었으나 예산 반영 추이에 따라 일부 기능을 2026년도에 구축 완료하는 것으로 변경되었고, ② ‘지적공부관리 지원 플랫폼 구축’도 2025년도 예산반영 결과에 따라 2025년 단년도 사업으로 계획된 측량성과 관리체계 고도화 기능 중 일부를 2026년도에 구축하는 것으로 변경해야 할 것으로 예상되고 있음.

더욱이, 2026년도에 전체 사업비의 54.2%(156억 6,500만원)가 확보되어야 원활한 마무리가 가능하다는 점에서 추가적인 사업 지연 가능성도 우려됨.

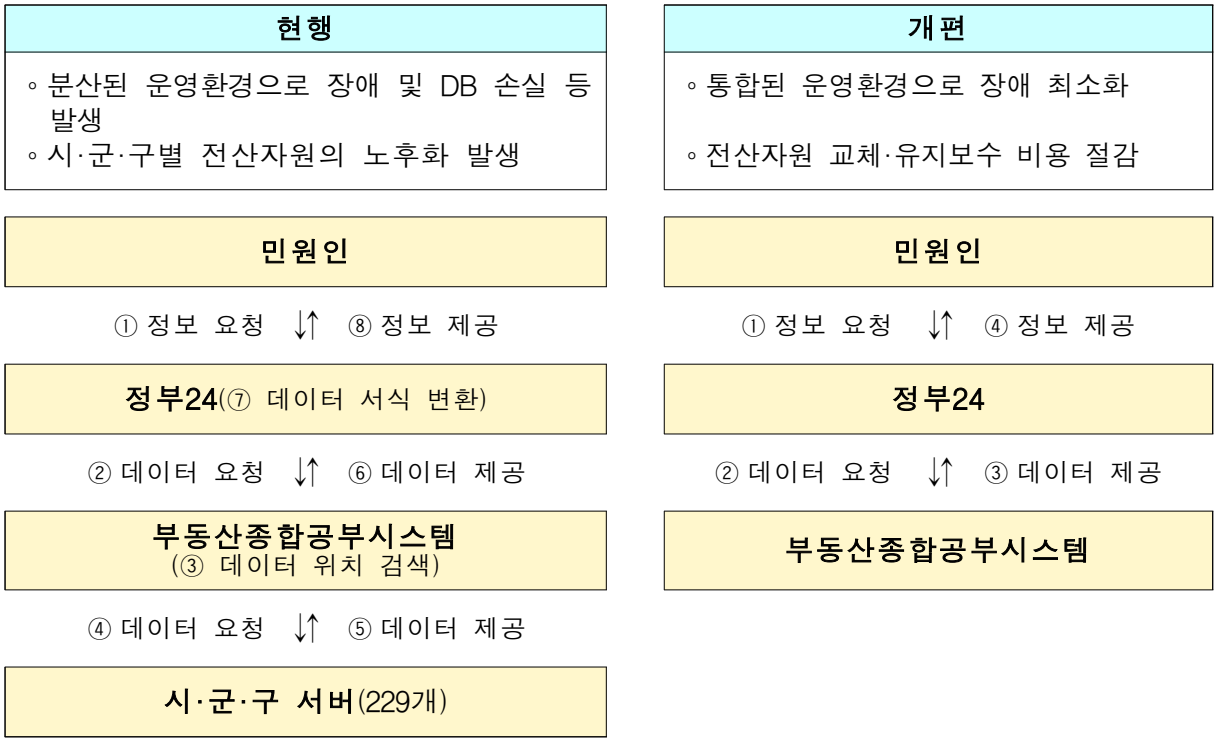
이에 대해 국토교통부는 잔여 사업비가 2026년도에 전액 반영되지 않는 경우 2024년과 2025년 사업 결과를 토대로 중요성과 시급성이 높은 기능을 우선 개발하는 방향으로 과업범위를 변경하여 2026년도에 사업을 완료하고 이후 점진적으로 기능 개선을 추진하는 방안을 고려 중이나, 동 시스템을 전국 지방자치단체로 확산하는 시점의 조절이 불가피할 수 있다는 입장임.

이러한 사업지연과 관련하여, 국토교통부는 클라우드 전환 사업의 잔여 과업에 대해 우선순위를 면밀히 검토해야 할 것으로 보임.

특히, 하위 내역사업 중 ‘부동산종합공부시스템 클라우드 전환’은 229개 시·군·구로 분산되어 관리 중인 부동산종합공부와 부동산등기 데이터를 중앙에서 관리할 수 있는 통합 DB를 설계·구축하려는 것으로, 토지대장·지적도 등 공공·민간에서 활용도가 높은 행정정보[19]가 전산망을 통해 제공되고 있으

나 분산된 운영환경 및 전산자원의 노후화에 따른 장애 및 DB 손실[20] 등으로 국민 불편이 발생하고 행정 효율성이 저하되고 있는 것을 해소하기 위한 취지의 사업임.

【 클라우드 전환 사업에 따른 부동산종합공부시스템 개편 예시 】



※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

더욱이, 클라우드 전환 사업의 타당성에 대한 2022년의 ISP에서는 동 사업 결과 향후 229개 시·군·구의 전산자원 교체 및 유지보수 수요가 감소하여 관련 비용이 전국적으로 연간 54억 5,400만원 절감될 것으로 분석[21]한 바 있음.

19) 국토교통부에 따르면, 정부24를 통한 개별공부 발급 건수는 연간 약 1억 4천만건임(2023년 12월 31일 기준).
20) 국토교통부에 따르면, 부동산종합공부시스템 관련 2017년 1월 1일에서 2021년 12월 31일까지 5년간 시·군·구별 시스템 중단 및 기술지원 처리 건수는 3,549건(연평균 709.8건)임.

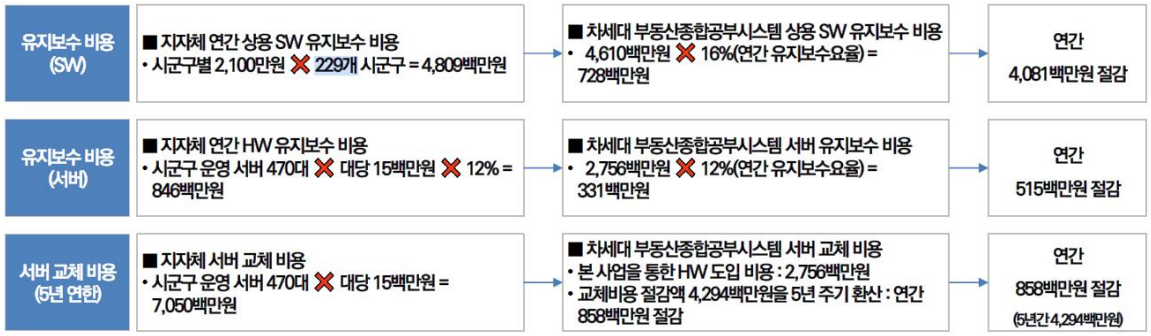
현재 수정된 계획에 따르면, 국토교통부는 2025년에 229개 시·군·구 중 20개 지방자치단체에 대해 부동산종합공부시스템 클라우드 전환 시범사업을 진행하고, 2026년 이후 전체 지방자치단체로 해당 사업을 확대할 예정인데,

사업일정의 예측성이 제고되지 못하는 경우 각 지방자치단체별 부동산종합공부시스템과 관련된 관리 조직·예산 개편, 노후 전산자원 교체 및 전산자원 재활용 계획[22] 등에 혼선이 발생하고 효율성이 저하될 수 있음.

따라서, 국토교통부는 클라우드 전환 사업의 지연에 따른 기능 효율성 저하를 최소화하기 위해 관계기관과의 협의를 강화하고 과업 우선순위를 면밀히 재검토하는 등 사업의 안정적 추진을 위한 다각도의 방안을 모색할 필요가 있을 것으로 보임.

---

21) < 클라우드 전환 사업에 따른 지방자치단체의 예산 절감 효과 분석 >



※ 자료: 「클라우드 기반 차세대 부동산종합공부시스템 구축을 위한 BPR/ISP 완료보고서」 p.486.

22) 각 지방자치단체는 부동산종합공부시스템 운영을 위해 서버, 저장장치, 관리콘솔 등의 하드웨어를 구축하고 있으며, 해당 전산자원의 유지·관리를 위한 인력·예산이 투입되고 있음. 한편, 지방자치단체별로 노후 전산자원의 교체가 이루어지고 있는데, 신규 전산자원은 클라우드 전환 사업 완료 후 타 시스템에 일부 활용될 수 있으나 재활용 가능성이 명확하지 않고 전산자원 교체시 데이터 이관 등의 용역비용이 수반되고 있으므로, 사업일정의 예측가능성을 높일 필요가 있음.

3) 국가공간정보 공동활용체계 구축 및 운영(정보화)(4270-501)

○ 공간정보오픈플랫폼 사업의 수행체계가 일원화되었으나 국토교통부는 보다 유기적이고 효율적인 사업수행방식을 모색하고, 아울러 부동산신산업 창출을 위해 유사 기능이 포함된 부동산 빅데이터 플랫폼과 효과적인 연계 방안을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

국가공간정보 공동활용체계 구축 및 운영(정보화) 사업은 국가공간정보 통합플랫폼(K-GeoP), 공간정보 오픈플랫폼(V-World) 및 공간빅데이터 분석플랫폼 등 공간정보 관련 정보시스템의 유지·관리 등을 위한 사업으로, 다음과 같은 내역사업으로 구성됨.

【 국가공간정보 공동활용체계 구축 및 운영 사업 내역사업별 주요 내용 】

사업명	주요 내용 (시스템 기능)
국가공간정보 통합플랫폼	클라우드 기반의 공간정보 표준 통합DB 서비스와 행정사무지원 및 공간정보 융·복합 활용 플랫폼 역할
공간정보 오픈플랫폼	**국가 공간정보를 융·복합하여 신산업 창출 및 미래성장 동력으로 발전시키기 위하여 공간정보 오픈플랫폼(V-World)을 구축 운영 및 유지보수 수행**
공간정보 표준화	공간정보산업의 글로벌 경쟁력 강화를 위해 국제표준 도입, 디지털 트윈 구축을 위한 국가표준 개발 및 표준화 지원 활동
공간빅데이터 분석플랫폼	공간정보 기반의 행정정보, 민간정보 등의 빅데이터를 융·복합하여 분석함으로서 정부, 지자체 등 공공의 객관적이고 과학적인 맞춤형 정책을 신속하게 수립할 수 있도록 지원

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 84억 7,700만원 대비 3,700만원이 증액(0.4%)된 85억 1,400만원이 편성되었음.

【 2025년도 국가공간정보 공동활용체계 구축 및 운영 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
합 계	8,449	8,477	8,757	8,514	37
- 국가공간정보통합 플랫폼	3,553	3,995	4,275	4,523	528
- 공간정보오픈플랫폼	2,654	2,898	2,898	2,585	△313
- 공간정보표준화	549	531	531	531	-
- 공간빅데이터 분석플랫폼	1,039	1,053	1,053	875	△178
- 국가공간정보포털(종료)	654	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 공간정보오픈플랫폼 사업의 유기적 운영방안 강화 및 부동산 빅데이터 플랫폼 사업과의 효과적인 연계방안 마련 필요

공간정보오픈플랫폼(V-World)은 국가가 보유한 다양한 공간정보를 통합 서비스[23]하고, Open-API[24]를 통해 쉽게 이용할 수 있도록 지원하는 웹 기

23) 【 공간정보오픈플랫폼 제공서비스 현황 】

서비스	개 요
지도서비스	인터넷을 사용하는 국민 누구나 2D/3D지도를 쉽게 사용할 수 있는 지도서비스
3D데스크톱	사용자의 컴퓨터 기반에서 브이월드를 쉽게 이용하고 경사도, 토공량, 스카이라인 등 고급 분석기능을 활용할 수 있도록 설치형 프로그램을 제공하는 서비스
영문지도서비스	외국인을 위한 영문 3D지도 서비스
오픈API	사용자가 국가공간정보, 행정정보를 사용자의 아이디어와 결합하여 새로운 서비스를 쉽게 개발할 수 있도록 오픈API 제공
데이터센터	브이월드에 탑재된 행정정보, 공간정보에 대해 구축기관, 구축시기 등의 상세정보 제공
참여서비스	문화, 관광 등 사용자 콘텐츠를 만들어 브이월드와 결합하여 다른 사람과 공유할 수 있는 기반을 제공하는 서비스

※ 자료: 국토교통부

24) Open-API(Application Programming Interface)란 일반적으로 여러 사람들이 공동적으로 사용할

반 공간정보 활용체계로서, 유지·관리 경비는 ‘국가공간정보 공동활용체계 구축 및 운영(정보화)’[25] 사업의 ‘공간정보오픈플랫폼’ 내역사업에 편성되고, 사업성 경비 및 수탁기관 경상비는 ‘국토공간정보정책지원’[26] 사업의 ‘공간정보산업육성’ 내역사업에 각각 편성되어 있음.

【 공간정보오픈플랫폼 관련 2025년도 예산안 편성 현황 】

(단위 : 백만원)

내역사업		공간정보오픈플랫폼	공간정보산업육성
세부사업		국가공간정보 공동활용체계 구축 및 운영(4270-501)	국토공간정보정책지원 (5734-302)
내역		유지·관리 경비	국가공간정보 활용지원 등 사업성 경비 및 수탁기관 경상비
수행방식(수탁기관)		민간위탁사업(공간정보산업진흥원)	
2024년도 예산(A)	4,705	2,898	1,807
2025년도 예산안(B)	4,276	2,585	1,691
증감 (B-A)	△429 (△9.1%)	△313(△10.8%)	△116(△6.4%)

※ 자료: 국토교통부

상기 2개 내역사업을 합산한 공간정보오픈플랫폼 관련 2025년도 예산안은 전년도 47억 500만원 대비 4억 2,900만원이 감액(△9.1%)된 42억 7,600만원이 편성되었음. 감액은 ‘정보자원 클라우드 전환비용’ 순감(△1억 6,000만원), ‘인터넷 데이터 센터(IDC)’ 운영비 순감(△1억 3,000만원), ‘헬프데스크 및 서비스 운영·관리 경비’ 절감(△1억 4,600만원) 등에 주로 기인함.

필요가 있는 데이터에 대한 사용을 개방하고 사용자들이 해당 데이터에 대한 전문적인 지식이 없어도 쉽게 가공하여 사용할 수 있도록 데이터를 추상화하여 표준화한 인터페이스를 말함.

25) (일반회계) 국가공간정보 공동활용체계 구축 및 운영(정보화)(4270-501)

26) (일반회계) 국토공간정보정책지원(5734-302)

공간정보오픈플랫폼 관련 각 내역사업은 2024년까지 국토교통부가 직접 관리하는 관리용역(유지·관리 경비)과 공간정보산업진흥원에서 수행하는 민간위탁(사업성 경비 및 경상비) 방식으로 사업수행방식이 이원화되어 있었으나, 2022회계연도 결산 심사에서 사업수행방식을 일원화할 필요가 있다는 시정요구[27]가 채택됨에 따라, 2025년도 예산안 편성부터 두 내역사업 모두 공간정보산업진흥원이 수행하는 민간위탁으로 사업수행방식이 변경되었음.

국토교통부에 따르면, 공간정보오픈플랫폼 관련 사업 중 정책지원·활용지원·홍보·사업관리 등의 업무는 공간정보산업진흥원에서 직접 수행하고, '응용SW 유지관리' 및 '서비스 공간정보 가공 및 갱신' 등 전문기술과 장비가 필요한 업무에 대해서는 공간정보산업진흥원의 관리 하에 재위탁을 통해 수행될 예정임. 국토교통부는 이로써 국회 결산 심사의 취지에 따라 사업이 실질적으로 일원화되었다는 입장임.

국토교통부의 설명대로, 공간정보산업진흥원이 공간정보 오픈플랫폼의 유지관리 분야까지 통합 관리함으로써 과업의 중복 가능성이 낮아지고 관리 책임이 강화되는 등 사업수행체계가 개선되는 효과가 있을 것으로 보임.

27) 「2022회계연도 결산 심사보고서」

시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유형
공간정보 오픈플랫폼 운영 효율성 제고 필요	관련사업명	일반회계 - 국가공간정보 공동활용체계 구축 및 운영(4270-501)	시정
	지적사항	○ 공간정보오픈플랫폼의 유지·관리는 국토교통부가 직접 용역을 발주하고, 동 플랫폼의 운영은 다른 세부사업[국토공간정보정책지원(5734-302)] 예산으로 공간정보산업진흥원에 위탁하는 이원화된 방식으로 사업이 수행되고 있어, 운영과 유지·관리가 유기적으로 이루어지지 못하고 책임 소재의 분산에 따른 비효율성이 발생할 우려가 있는 것으로 보임	
	시정요구사항	○ 국토교통부는 공간정보오픈플랫폼의 운영 및 유지 · 관리 사업을 통합 수행하는 방안을 검토할 것	

다만, 2025년도 예산안 내역을 살펴보면, 과업 구분이 개편되지 않고 기존 체계가 단순 반복되고 있어 사업수행체계 일원화의 효과가 제한될 것으로 보이는 측면이 있음.

【 2025년도 공간정보오픈플랫폼 관련 예산안 세부 산출내역 】

(단위: 백만원)

내역사업	2024년 예산 산출내역	2025년도 예산안 산출내역
공간정보오픈플랫폼	○ 관리용역비(210-15) : 2,898	○ 민간위탁사업비(320-02) : 2,585
	가. SW 유지관리 : 1,063 나. 클라우드 정보자원 이용료 : 409 다. 서비스 공간정보 **가공** 및 **갱신** : 400 라. HW임차 736 마. 인터넷데이터센터(IDC) 운영비 : 130 바. 클라우드 환경 구성 및 이전 : 160	가. SW 유지관리 : 996 나. 클라우드 정보자원 이용료 : 1,189 다. 서비스 공간정보 **가공** 및 **갱신** : 400
공간정보산업육성	○ 민간위탁사업비(320-02) : 1,807	○ 민간위탁사업비(320-02) : 1,691
	가. 공공·민간의 국가공간정보 활용지원 : 650 ① **신규** 개방데이터, 갱신데이터 **확보** : 97 ② 데이터 **추출** 및 **가공** : 116 ③ 공공·민간 컨설팅 및 기술지원 : 342 ④ 활용 모델 개발 : 91 ⑤ 브이월드 개선을 위한 전문가 자문 등 운영 : 4 나. 대외 홍보 및 홍보 콘텐츠 제작 : 176 다. 오픈플랫폼 사용자 교육체계 운영 : 161 라. Helpdesk 및 서비스 운영·관리 : 455 마. 오픈플랫폼 모니터링 및 인프라 관리 : 81 바. 디지털 트윈국토 서비스 지원 : 284	가. 공공·민간의 국가공간정보 활용지원 : 545 ① **신규** 개방데이터, 갱신데이터 **확보** : 79 ② 데이터 **추출** 및 **가공** : 90 ③ 공공·민간 컨설팅, 기술지원, 전담 코디네이터 운영 : 287 ④ 활용 모델 개발 : 84 ⑤ 활용모델 및 디지털 트윈국토 플랫폼 고도화 관련 사용자 요구사항 조사 : 5 나. 대외 홍보 및 홍보 콘텐츠 제작 : 170 다. 오픈플랫폼 사용자 교육체계 운영 :233 라. Helpdesk 및 서비스 운영·관리 : 313 마. 오픈플랫폼 모니터링 및 인프라 관리 : 66 바. 디지털 트윈국토 서비스 지원 : 364

※ 자료: 국토교통부

예를 들어, 공간정보산업육성 내역사업의 하위 내역사업인 '**신규** 개방데이터, **갱신**데이터 **확보**'(7,900만원) 및 '데이터 **추출** 및 **가공**'(9,000만원)은

공간정보산업진흥원이 국토지리정보원, 지방자치단체, 국가공간정보통합플랫폼(K-GeoP) 등에서 구축한 데이터를 수집하고 이러한 행정공간정보를 추출·가공·검수하는 것이고,

공간정보오픈플랫폼 내역사업의 하위 내역사업인 '서비스 공간정보 가공 및 갱신'(4억원)은 공간정보산업진흥원이 갱신·추출·가공한 정보를 공간정보 오픈플랫폼 지도의 좌표체계(2D·3D)에 맞게 **'가공'**하고 **'갱신'**하여 탑재하는 것으로 상호 연계되어 있으나, 두 내역사업이 2025년도 예산안에도 프로그램을 달리하는 각각의 세부사업[28]으로 분산되어 있어 사업성과가 개별적으로 관리될 여지가 있음.

또한, 공간정보오픈플랫폼 관련 사업이 분산 편성됨으로써 국토교통부와 공간정보산업진흥원 간 2건의 민간위탁 계약이 각각 체결될 것으로 보이는 바, 사업운영과 예산운용의 효율성도 저해될 수 있을 것으로 보임.

따라서, 국토교통부는 공간정보오픈플랫폼 관련 사업이 수탁기관 단계에서 보다 유기적이고 효율적으로 연계·통합의 효과를 누릴 수 있는 방안을 지속적으로 모색해야 할 것으로 보임.

한편, 국토교통부에서는 2025년 신규 내역사업으로 '부동산 빅데이터 플랫폼'[29]을 구축·운영할 계획임. 해당 플랫폼은 국민과 기업이 활용할 수 있는 양질의 부동산 관련 데이터를 생산·개방하고 판매·구매를 위한 데이터 거

28) 국가공간정보 공동활용체계 구축 및 운영(정보화)(4270-501), 국토공간정보정책지원(5734-302)
29) (일반회계) 세부사업-내역사업: 부동산종합정보시스템 운영(정보화)(4263-503)-부동산 빅데이터 플랫폼

래소를 구축하려는 것으로, 공간정보오픈플랫폼과 부동산 빅데이터 플랫폼 모두 각종 공공·민간 데이터의 유통 기능을 담당하고 부동산 신산업을 육성하기 위한 유사 목적의 사업임.

【 공간정보 오픈플랫폼 사업과 부동산 빅데이터 플랫폼 사업 비교 】

구분	공간정보 오픈플랫폼	부동산 빅데이터 플랫폼
소관	국토도시실(국토정보정책관)	주택토지실(토지정책관)
수탁기관	공간정보산업진흥원(예정)	한국부동산원(예정)
목적	국가·지자체 등이 보유하는 공간정보를 통합·제공하여, 공공·민간의 서비스 창출을 지원	국민과 기업이 활용할 수 있는 양질의 부동산 데이터를 생산·개방하고, 유관 데이터 산업의 활성화를 지원
2025년도 예산안 (단위: 백만원)	4,276 ◦ 유지관리 996 ◦ 클라우드 정보자원 이용 1,189 ◦ 서비스 공간정보 가공·갱신 400 ◦ 국가공간정보 활용지원 545 ◦ 헬프데스크 313 ◦ 디지털 트윈국토 서비스 지원 364 ◦ 기타 469	1,087 ◦ 시스템 개발 410 ◦ 시스템 유지보수 227 ◦ 시스템 운영 250 ◦ 클라우드 이용 200
데이터 범위	공간정보	**공간정보**, 부동산 거래·공급·개발 등
데이터 관련 서비스	◦ 데이터 상품 개요 제공 ◦ 활용사례 제공(공공·민간 생산 301종) ◦ Open API 공간정보 다운로드	◦ 데이터 거래소 운영(유·무상) ◦ 활용사례 제공(혁신 서비스 4종) ◦ 타 플랫폼 상품 검색
편의 서비스	◦ 데이터 시각화·활용 도구 ◦ 활용지원(코디네이터·헬프데스크)	◦ 데이터 시각화·활용 도구 ◦ 전문가용 분석도구 ◦ 맞춤형 데이터 신청
기업정보	제공 (해당 기업의 상품 정보 연계 제공)	제공
연계 사업	◦ V-World 활용 기술 세미나 ◦ 개방데이터 및 실무 활용방안 교육 등 ◦ 공간정보 활용·아이디어 경진대회	◦ 세미나·경진대회 ◦ 교육컨설팅 등

※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

국토교통부는 공간정보 오픈플랫폼의 경우 국가공간정보를 조회 또는 다운로드하고 데이터API 및 지도API 등의 서비스를 통해 공간정보활용을 지

원하는 데 주안점을 둔 체계이고, 부동산 빅데이터 플랫폼의 경우 공공·민간 간 융복합 데이터를 생산·공개하는 데 주안점을 두고 있어, 서비스 대상 데이터와 범위가 명확히 구분된다는 입장임.

다만, 부동산 빅데이터 플랫폼의 대상 데이터 범위에 공간정보 데이터가 포함되고 양 플랫폼의 참여 민간사업자의 범위가 상당수 중복되고 있으며, 향후 각 사업의 추진 과정에서 부동산신산업 육성을 촉진하고 사용자의 플랫폼 선택을 용이하게 하기 위해 플랫폼 간 연계·협력을 강화해야 할 필요가 있을 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 공간정보오픈플랫폼 사업과 관련한 2022회계연도 결산 심사 시정요구 취지를 적극 고려하여 공간정보오픈플랫폼 사업이 보다 유기적이고 효율적으로 수행될 수 있는 방안을 모색하고, 2025년도 신규사업인 부동산 빅데이터 플랫폼 사업과 효과적으로 연계될 수 있는 방안을 마련하여 사업성과 및 예산 운용의 효율성을 제고할 필요가 있을 것으로 보임.

4) 국토정책종합연구(5547-301)

○ 국토교통부는 부 내에 설치된 국가균형발전지원단 조직을 중심으로 지방시대기획단 지원 기능이 이루어질 수 있도록 하고, 겸임 인력으로 국토연구원 본연의 연구 업무를 수행하고 있는 국가균형발전지원센터에 대한 예산 지원의 적절성을 검토할 필요가 있음. ○ 국가균형발전지원센터에 대한 예산 반영 시 민간위탁사업비로 편성된 균형발전지원센터 예산을 법정민간대행사업비로 비목을 변경할 필요가 있음.

가) 개요

국토정책 종합연구 사업은 국토정책 지원을 위한 연구를 추진하고, 국토종합계획 수정계획[30]을 수립하고, 국토계획평가[31] 제도를 운영하며, 정주지 온실가스 통계 산정·보고 업무[32]를 지원하고, 국토모니터링 체계를 구축 및 운영[33]하며, 국가균형발전지원센터를 설치·운영하려는 사업임.

---

30) **「국토기본법」**
제19조(국토종합계획의 정비) 국토교통부장관은 제18조제3항에 따른 평가 결과와 사회적·경제적 여건 변화를 고려하여 5년마다 국토종합계획을 전반적으로 재검토하고 필요하면 정비하여야 한다.

31) **「국토기본법」**
제19조의2(국토계획평가의 대상 및 기준) ① 국토교통부장관은 대통령령으로 정하는 중장기적·지침적 성격의 국토계획이 국토관리의 기본 이념에 따라 수립되었는지를 평가(이하 "국토계획평가"라 한다)하여야 한다.

32) **「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」**
제36조(온실가스 종합정보관리체계의 구축) ⑤ 정부는 국가 및 부문별·지역별 온실가스 배출량 및 잠정치를 포함하여 제1항에 따른 각종 정보 및 통계를 분석·검증하고 그 결과를 매년 공개하여야 한다.
「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법 시행령」
제39조(온실가스종합정보관리체계의 구축 및 관리 등) ⑧ 다음 각 호의 구분에 따른 중앙행정기관의 장은 법 제36조제2항에 따라 해당 호에서 정하는 분야별로 온실가스 정보 및 통계를 매년 3월 31일까지 온실가스종합정보센터에 제출해야 한다.
1. 농림축산식품부장관: 농업·축산·산림 분야
2. 산업통상자원부장관: 에너지·산업공정 분야
3. 환경부장관: 폐기물·내륙습지 분야
4. 국토교통부장관: 건물·정주지·교통(해운·항만은 제외한다) 분야
5. 해양수산부장관: 해양·수산·해운·항만·연안습지 분야

내역사업인 “균형발전지원센터” 사업은 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」 제69조[34] 및 같은 법 시행령 제69조제5항[35]에 따라 지역균형발전시책 및 지방자치분권 과제의 추진에 관한 업무를 지원하기 위해 정부출연 연구기관인 국토연구원에 국가균형발전지원센터를 설치·운영하려는 것으로, 국토교통부는 2019년에 국토연구원을 위탁기관으로 지정·공고하고 2020년부터 2023년까지 다른 사업(지역발전투자협약 시범사업)의 내역사업으로 예산을 집행[36]하다가 2025회계연도에는 국토정책종합연구 사업의 신규 내역사업으로 편성하였음.

이 사업의 2025년도 예산안은 2억원이 신규로 편성되었음.

---

33) **「국토기본법」**
제25조의2(국토모니터링의 추진 등) ① 국토교통부장관은 국토의 변화상과 국토계획 및 국토정책에 대한 추진상황을 주기적 또는 수시로 점검(이하 “국토모니터링”이라 한다)할 수 있다.

34) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」**
제69조(지방시대기획단 지원조직) ① 지방시대기획단의 업무를 지원하고, 시·도지사가 시·도계획을 효과적으로 수립·시행할 수 있도록 기획재정부, 행정안전부, 산업통상자원부 및 국토교통부 등 관계 중앙행정기관에 필요한 조직을 둘 수 있다.
② 제1항에 따른 지원조직의 설치, 운영 및 업무범위 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

35) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법 시행령」 제69조(지방시대기획단 지원조직)**
③ 법 제69조제1항에 따라 지방시대기획단의 업무를 지원하기 위하여 기획재정부와 국토교통부 등 관계 중앙행정기관에 지원조직을 설치할 수 있으며, 그 지원조직은 다음 각 호의 업무를 수행한다.
1. 초광역권설정 지방자치단체의 초광역권발전계획 수립·운영 등을 지원하는 업무
2. 시·도의 시·도 계획 수립·운영 등을 지원하는 업무
3. 연차보고서 작성 지원에 관한 업무
4. 그 밖에 지방시대기획단에 대한 지원업무 및 소관 지역균형발전시책 및 지방자치분권 과제의 추진에 관한 업무
④ (생 략)
⑤ 행정안전부 및 산업통상자원부 외의 중앙행정기관의 장은 제3항 각 호의 업무를 지원하기 위하여 지역균형발전정책에 대한 전문성을 갖춘 기관으로 하여금 지역균형발전지원센터를 설치·운영하게 할 수 있다.

36) 지역발전투자협약 시범사업(5550-301)의 내역사업으로 운영되었다가 시범사업 종료에 따른 세부사업 삭제와 함께 2024회계연도 예산 미반영

【 2025년도 국토정책종합연구 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감(B-A)
		본예산(A)	예산현액		
국토정책 종합연구	941	876	995	2,438	1,562
- 국토정책지원 연구	271	222	293	1,500	1,278
- 국토계획 지원	183	196	196	196	-
- LULUCF 분야 정주지 부문 국가 온실가스 인벤토리 산정 및 보고	195	166	214	250	84
- 국토모니터링체계 구축 운영	292	292	292	292	-
- 균형발전지원센터	-	-	-	200	순증

※ 자료: 국토교통부

【 2025년도 균형발전지원센터 내역사업 산출 근거 】

내역사업	예산안 산출근거
균형발전 지원센터	민간위탁사업비(320-02) 200백만원 - 균형발전사업 성과 평가 및 정책 환류 100백만원 × 1식 - 국내·외 균형발전 정책 조사·연구 및 홍보 등 100백만원 × 1식

※ 자료: 국토교통부

나) 국토교통부 국가균형발전지원단의 역할 강화 필요

현행 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」은 대통령 소속 지방시대위원회의 사무 기구로 지방시대기획단[37]을 두도록 하고, 지방시대기획단의 업무를 지원할 수 있도록 기획재정부, 행정안전부, 산업통상자원부 및 국토교통부 등 관계 중앙행정기관에 필요한 조직[38]을 둘 수 있도록

37) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」 제68조(지방시대기획단)** ① 지방시대위원회의 사무를 효율적으로 처리하기 위하여 지방시대위원회 소속으로 지방시대기획단을 둔다.

38) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」**
제69조(지방시대기획단 지원조직) ① 지방시대기획단의 업무를 지원하고, 시·도지사가 시·도

규정하고 있으며, 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법 시행령」은 기획재정부와 국토교통부 등 관계 중앙행정기관에 둘 수 있는 지원조직의 업무[39]와 이러한 업무를 지원하기 위하여 전문기관으로 하여금 지역균형발전지원센터를 설치·운영[40]할 수 있도록 하고 있음.

【 「지방분권균형발전법」 상 지방시대위원회 지원조직 체계 및 기능 】

균형발전 지원센터	중앙행정기관 지원조직	지방시대기획단	지방시대 위원회
중앙행정기관 지원조직 업무 지원 ⇨	- 초광역권 설정 지방자치단체의 초광역권 발전계획 수립·운영 지원 - 시·도의 시·도 계획 수립·운영을 지원하는 업무 - 연차보고서 작성 지원에 관한 업무 - 그 밖에 지방시대기획단에 대한 지원업무 및 소관 지역균형발전시책 및 지방자치분권 과제의 추진에 관한 업무 ⇨	- 지방시대위원회 등의 운영 지원에 관한 사항 - 지방시대위원회의 심의에 부칠 안건의 작성·검토 및 협의·조정 - 지방시대위원회의 기능과 관련된 전문적인 조사·연구 및 지원 - 그 밖에 지방시대위원장이 정하는 사항 ⇨	지방자치분권 및 지역균형발전 관련 사항 심의·의결
법 시행령	「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」		

※ 자료: 관련 법령 내용 정리

계획을 효과적으로 수립·시행할 수 있도록 기획재정부, 행정안전부, 산업통상자원부 및 국토교통부 등 **관계 중앙행정기관**에 필요한 조직을 둘 수 있다.

39) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법 시행령」**
제69조(지방시대기획단 지원조직)
③ 법 제69조제1항에 따라 지방시대기획단의 업무를 지원하기 위하여 기획재정부와 국토교통부 등 관계 **중앙행정기관**에 지원조직을 설치할 수 있으며, 그 지원조직은 다음 각 호의 업무를 수행한다.
1. 초광역권설정 지방자치단체의 초광역권발전계획 수립·운영 등을 지원하는 업무
2. 시·도의 시·도 계획 수립·운영 등을 지원하는 업무
3. 연차보고서 작성 지원에 관한 업무
4. 그 밖에 지방시대기획단에 대한 지원업무 및 소관 지역균형발전시책 및 지방자치분권 과제의 추진에 관한 업무

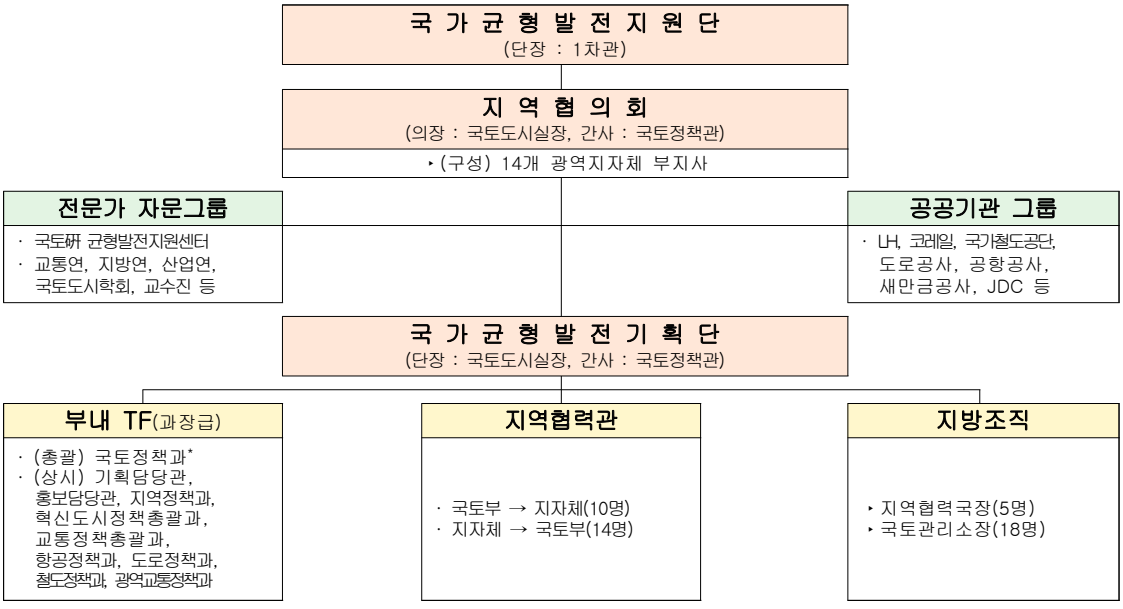
40) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법 시행령」**
제69조(지방시대기획단 지원조직) ⑤ 행정안전부 및 산업통상자원부 외의 중앙행정기관의 장은 제3항 각 호의 업무를 지원하기 위하여 지역균형발전정책에 대한 전문성을 갖춘 기관으로 하여금 지역균형발전지원센터를 설치·운영하게 할 수 있다.

따라서 국가균형발전지원센터는 지방시대기획단 또는 지방시대위원회를 직접 지원하는 것이 아니라 중앙행정기관인 국토교통부 내에 설치된 지원 조직의 업무를 지원하기 위한 목적으로 운영되어야 함.

그러나, 국토교통부의 지방시대기획단 지원조직인 “국가균형발전지원단”은 2019년 국토정책관을 단장으로 하는 상설 TF 형태로 출범[41]한 이후 2022년 10월까지 뚜렷한 대외 활동 기록이 없었음.

이후 균형발전 관련 국토교통부의 가용자원 대비 기여도가 낮게 평가된다는 문제의식을 바탕으로 2022년 10월 국토교통부 국가균형발전지원단장을 제1차관으로 격상하고 상설 TF 조직을 확대[42]하여 2023년 9월 한차례 지역균형발전포럼을 개최했으나, 지속적인 활동이 부족한 측면이 있음.

【 국토교통부 국가균형발전지원단 조직도(2022. 10. ~) 】



※ 자료: 국토교통부

41) 「국가균형발전지원단구성 및 운영 방안」(국토교통부장관 결재, 2019. 1.)

42) 「국가균형발전지원단 강화 방안」(국토교통부장관 결재, 2022. 10.)

법률상 국토교통부의 책임으로 이루어져야 할 지방시대기획단 지원업무가 실제로는 민간의 전문기관을 중심으로 추진되게 될 경우, 부처 내 여러 부서 소관에 걸친 정책 조정기능이 작동하기 어려우며 지원 기능의 책임성을 담보하기 어려우므로, 국토교통부 국가균형발전지원단 등 국토교통부 내 지원조직을 중심으로 지방시대기획단 지원 기능을 강화할 필요가 있음.

다) 국가균형발전지원센터 예산 지원 적절성 검토 필요

국토연구원 국가균형발전지원센터는 국토교통부가 2020년부터 2023년까지 지급한 예산을 전액 인건비와 경상운영비로 집행하였음.

【 국토연구원 국가균형발전지원센터 예산 집행 내역 】

(단위 : 백만원)

구 분	2020년	2021년	2022년	2023년
인건비	293	294	167	137
경상운영비	207	196	133	163
계	500	500	300	300

※ 자료: 국토교통부

한편, 국토연구원 국가균형발전지원센터의 조직은 국토연구원의 기존 정규직 연구인력이 국가균형발전지원센터의 업무를 겸임하도록 하고 과제 수행을 위한 계약직을 채용하여 구성되었으며, 예산 지원이 이루어진 2020년부터 2023년까지는 센터 업무 수행을 위한 계약직을 추가 채용하였음.

【 국토연구원 국가균형발전지원센터 조직 구성 현황 】

(단위 : 명)

구분	정규직(기존 업무 겸임)					계약직		합 계
	센터장	선임연구위원	연구위원	부연구위원	전문연구원	자체	센터	
2019	1	1	3	1	2	5	-	14
2020	1	2	5	3	2	6	5	24
2021	1	2	5	3	3	1	4	19
2022	1	2	7	3	3	2	5	23
2023	1	1	6	4	3	1	3	19
2024	1	3	4	4	3	3	-	18

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

국토교통부는 예산 지원이 이루어진 2020년부터 2023년까지 국토연구원 국가균형발전지원센터의 주요 실적으로 균형발전과 관련한 정책연구, 이슈브리핑 보고서 및 해외 연구보고서 번역서 발간, 연구행사 개최 등을 제시하였음.

그런데, 국토연구원은 “국토자원의 효율적인 이용·개발·보전에 관한 정책을 종합적으로 연구함으로써 국토의 균형발전과 국민 생활의 질 향상에 기여하는 것”을 목적[43]으로 설립된 정부출연 연구기관으로서, 균형발전에 대한 연구보고서 작성과 연구 세미나 개최 활동은 국토연구원과 별개의 위탁업무가 아닌 국토연구원 본래의 업무 범위에 속하는 기능으로 생각됨.

43) 「국토연구원 정관」
제2조(기관의 목적) 국토자원의 효율적인 이용·개발·보전에 관한 정책을 종합적으로 연구함으로써 국토의 균형발전과 국민 생활의 질 향상에 기여함

【 국토연구원 국가균형발전지원센터 주요 실적(2020년 ~ 2023년) 】

구분	연구보고서		연구행사
	정책연구	기타	
'23	◆ 균형발전과 지방분권의 통합적 추진 방향과 과제: 지역사회기반 공간복지를 중심으로	◆ 균형발전 모니터링&이슈 브리프 연 2회 ◆ 균형발전 뉴스레터 <Biweekly Trends> 21회 ◆ 해외 균형발전정책 번역서 <국가균형발전시리즈 7 『지방소멸의 함정(야마시타 유스케 교수)』>	◆ <국토부-국토연 혁신도시 권역별 간담회> 3회 ◆ 균형발전 정책아카데미 5회
'22	◆ 기업 생멸, 이동 분석을 통한 대도시권 일자리 확충 방안 연구	◆ 균형발전 모니터링&이슈 브리프 연 2회 ◆ 국토균형발전 모니터링 2022 연차보고서 ◆ 해외 균형발전정책 번역서 <국가균형발전시리즈 6 『프랑스 균형발전의 이상과 현실(브누아 브레빌 외)』>	◆ 대한민국 균형발전 정책박람회 개최 및 지원 ◆ 국토부-국토연 정책연구 실무협의회 및 간담회 3회 ◆ 경제인문사회연구회 균형발전연구단 운영 및 세미나 4회 개최
'21	◆ 균형발전정책 평가체계 구축 연구 ◆ 포용적 국토균형발전을 위한 취약지역 정책연구(II)	◆ 균형발전 모니터링&이슈 브리프 연 3회 ◆ 국토균형발전 모니터링 2021 연차보고서 ◆ 해외 균형발전정책 번역서 <국가균형발전시리즈 4 『프랑스와 13개 레지옹』> ◆ 해외 균형발전정책 번역서 <국가균형발전시리즈 5 『OECD 다층적 거버넌스 연구-지역발전정책을 다시 생각하다』>	◆ 대한민국 균형발전 정책박람회 개최 및 지원 ◆ 정책연구협의회 '국가균형발전 및 광역권 정책 세미나' 2회 ◆ 경제인문사회연구회 균형발전연구단 운영 및 세미나 4회
'20	◆ 국토균형발전 모니터링 체계 연구 ◆ 포용적 국토균형발전을 위한 취약지역 정책연구	◆ 균형발전 모니터링&이슈 브리프 연 3회 ◆ 해외 균형발전정책 번역서 <국가균형발전시리즈 1 『국토의 균등』> ◆ 해외 균형발전정책 번역서 <국가균형발전시리즈 2 『국토개혁』> ◆ 해외 균형발전정책 번역서 <국가균형발전시리즈 3 『OECD Regional Outlook 2019: Leveraging megatrends for cities and rural areas.』>	◆ 대한민국 균형발전 정책박람회 개최 및 지원 ◆ 정책연구협의회 '지방의 눈으로 국가균형발전정책 바라보기' 세미나 2회 ◆ 경제인문사회연구회 균형발전연구단 운영 및 세미나 4회

※ 자료: 국토교통부

상기 내용을 종합할 때, 국토연구원 국가균형발전지원센터는 기존 타부서 연구인력의 겸임 형태로 국토연구원의 본질적 기능에 해당하는 연구업무를 수행하고 있으므로, 국토교통부는 별도 예산 지원의 적절성에 대하여 검토할 필요가 있어 보임.

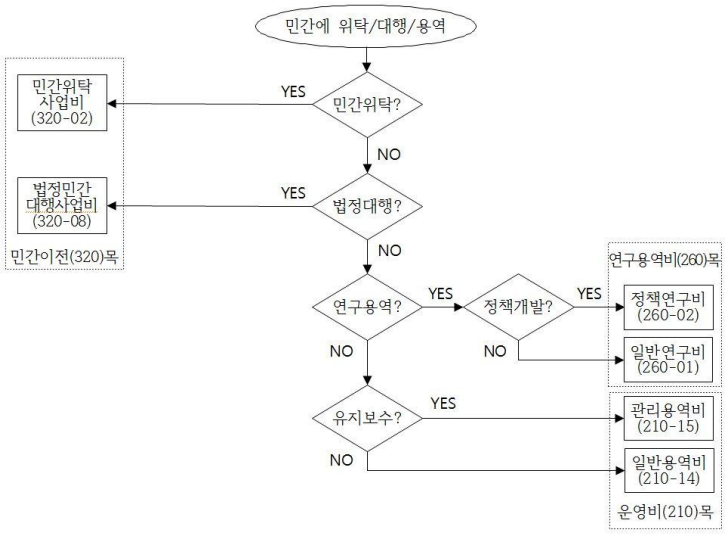
이에 대하여 국토교통부는 그간 국가균형발전지원센터의 업무가 균형발전에 직접적·효과적으로 활용되는 데 한계가 있었던 측면이 있어 핵심 기능을 조정하여 균형발전 정책 과정에 실질적으로 기여할 수 있도록 관리할 계획이라는 입장임.

라) 균형발전지원센터의 예산 비목 변경 필요

기획재정부의 「2025년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면, 국가가 직접 추진하여야 할 사업으로서 법령의 규정에 의하여 국가사무를 민간에 대행시키는 사업비는 '법정민간대행사업비(320-08)' 비목으로 편성해야 함.

반면, '민간위탁사업비(320-02)'는 법률에 규정된 국가의 사무 중 일부를 지방자치단체가 아닌 법인·단체 또는 그 기관이나 개인에게 맡겨 그 명의·책임하에 행사하는 경우의 비용을 편성하기 위한 비목임.

【 민간위탁·대행 관련 비목 편성 순서도 】



※ 자료: 「2025년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」(기획재정부)

그러나, 국가균형발전지원센터의 민간 업무대행 근거와 범위가 법령에 마련[44]되어 있고, 지방시대기획단 지원업무는 법률상 국토교통부가 직접 추진해야 할 업무[45]임에도 국토교통부는 국가균형발전지원센터 예산을 '법정민간대행사업비'가 아닌 '민간위탁사업비' 비목으로 편성하였음.

【 국가균형발전지원센터의 법령상 업무 지원 범위 및 2025년 수행 예정 업무 】

법령(시행령)상 업무 지원범위	2025년 수행 예정 업무
초광역권발전계획 수립·운영 등을 지원하는 업무	-
시·도 계획 수립·운영 등을 지원하는 업무	-
연차보고서 작성 지원에 관한 업무	-
그 밖에 지방시대기획단에 대한 지원업무 및 소관 지역균형발전시책 및 자치분권 과제의 추진에 관한 업무	- 국토균형발전 정책연구 - 혁신도시 관련 조사·연구·컨설팅 - 성장촉진지역 관련 조사·연구·컨설팅 등
(법령상 업무 지원범위 외)	- **제5차 국토종합수정계획의 성과지표 마련 및 집행관리 역할** - 국토균형발전 정책협의회 운영 등

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

---

44) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법 시행령」**
제69조(지방시대기획단 지원조직) ③ 법 제69조제1항에 따라 지방시대기획단의 업무를 지원하기 위하여 기획재정부와 국토교통부 등 관계 중앙행정기관에 지원조직을 설치할 수 있으며, 그 지원조직은 다음 각 호의 업무를 수행한다.
1. 초광역권설정 지방자치단체의 초광역권발전계획 수립·운영 등을 지원하는 업무
2. 시·도의 시·도 계획 수립·운영 등을 지원하는 업무
3. 연차보고서 작성 지원에 관한 업무
4. 그 밖에 지방시대기획단에 대한 지원업무 및 소관 지역균형발전시책 및 지방자치분권 과제의 추진에 관한 업무

④ (생 략)
⑤ 행정안전부 및 산업통상자원부 외의 중앙행정기관의 장은 **제3항 각 호의 업무**를 지원하기 위하여 지역균형발전정책에 대한 전문성을 갖춘 기관으로 하여금 지역균형발전지원센터를 설치·운영하게 할 수 있다.

45) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」**
제69조(지방시대기획단 지원조직) ① 지방시대기획단의 업무를 지원하고, 시·도지사가 시·도 계획을 효과적으로 수립·시행할 수 있도록 기획재정부, 행정안전부, 산업통상자원부 및 **국토교통부 등 관계 중앙행정기관**에 필요한 조직을 둘 수 있다.

한편, 국토교통부는 2025회계연도 예산 편성 시 사업설명자료에 “제5차 국토종합계획의 수정계획의 성과지표 마련 및 집행관리 역할”을 국가균형발전지원센터의 가장 중요한 과업으로 적시하고 있는 바, 이는 국가균형발전지원센터의 법령상 업무 범위를 벗어난 업무 위탁이 될 가능성이 있는 것으로 보임.

따라서, 균형발전지원센터 예산 반영 시 비목을 ‘법정민간대행사업비(320-08)’로 변경하여 「2025년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 부합하도록 하고, 국토교통부는 자기 책임하에 「지방분권발전법 시행령」에서 규정하고 있는 업무 범위 내에서만 국가균형발전지원센터에서 업무를 대행하도록 할 필요가 있음.

국토교통부는 이 사업의 비목을 본 검토의견과 같이 ‘법정민간대행사업비’로 편성하는 방안이 타당하며, 다만, 균형발전은 국토종합계획의 본질적인 요소이므로 ‘국토종합수정계획의 성과지표 마련 및 집행관리 역할’은 향후 법정민간대행사업자를 재지정하는 과정에서 균형발전 분야로 업무 범위를 명확히 한정하여 대행시키겠다는 입장임.

5) 스마트시티 기반구축(5637-304)

○ 사업 추진이 지연된 제4차 스마트시티 혁신인재육성 사업 수행대학 공모절차를 신속하게 추진하고, 주관기관인 국토교통과학기술진흥원에 교부되는 스마트시티 혁신인재육성 사업 관련 보조금 규모에 대한 관리를 강화할 필요가 있음.

가) 개요

스마트시티 기반구축 사업은 다양한 도시정보를 연계·수집·분석하여 데이터기반의 과학적 도시운영을 지원하는 데이터허브를 강화하고, 국내·외 스마트시장 확장에 따른 산업 활성화 및 해외 진출을 위한 혁신인재를 양성하기 위한 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 55억원 대비 5억 5,000만원이 감액(10%)된 49억 5,000만원이 편성되었음.

【 2025년도 스마트시티 기반구축 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
스마트시티 기반구축	5,300	5,500	5,612	4,950	△550
·스마트시티 데이터허브 강화	3,150	4,300	4,344	3,750	△550
·스마트시티 혁신인재육성	1,800	1,200	1,200	1,200	-
·스마트시티 인증제 지원	350	-	68	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 지연된 제4차 스마트시티 혁신인재육성 사업의 신속한 추진 필요

스마트시티 기반구축의 내역사업인 스마트시티 혁신인재육성 사업은 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」 제28조[46]에 따라 전문인력을 양성하는 사업으로, 2025년도 예산안은 전년도와 동일하게 12억원이 편성되어 있음.

【 2025년도 스마트시티 혁신인재육성(내역사업) 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
·스마트시티 혁신인재육성	1,800	1,200	1,200	1,200	-
-민간경상보조(320-01)	1,800	1,200	1,200	1,200	-

※ 자료: 국토교통부

【 2024년도 예산과 2025년도 예산안 산출 세부내역 비교 】

'24년 예산		'25년 예산안	
예산	산출내역	예산	산출내역
1,200 백만원	○ 민간경상보조사업비(320-01) : 1,200,000천원 가. 수행대학 사업비 (1,140,000천원) **・수행대학 사업비 :** **190,000천원×6개 대학=1,140,000천원** 나. 사업관리 및 운영지원 (60,000천원) ・사업관리 및 운영지원 : 60,000천원×1식=60,000천원	1,200 백만원	○ 민간경상보조사업비(320-01) : 1,200,000천원 가. 수행대학 사업비 (1,120,000천원) **・수행대학 사업비 :** **280,000천원×4개 대학=1,120,000천원** 나. 사업관리 및 운영지원 (80,000천원) ・사업관리 및 운영지원 : 80,000천원×1식=80,000천원

※ 자료: 국토교통부

---

46) 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」
제28조(전문인력의 양성) ① **국가와 지방자치단체는 스마트도시의 조성, 관리·운영, 스마트도시서비스의 활성화 및 스마트도시산업의 지원 등에 필요한 전문인력을 체계적으로 양성하기 위하여 다음 각 호의 사업을 지원할 수 있다.**
1. **스마트도시 전문인력의 양성을 위한 국내외 교육훈련**
2. 스마트도시 교육프로그램의 개발 및 보급
② 국가와 지방자치단체는 제1항에 따른 사업을 지원하기 위하여 필요한 경우에는 스마트도시 전문인력의 양성과 관련이 있는 기관 또는 단체를 협력기관으로 지정할 수 있다.

동 사업의 경우 '08년 9월 기획재정부 및 관계부처의 "미래산업 청년리더 10만명 양성계획" 수립에 기초하여, '09년 "제1차 스마트시티 인력양성사업"을 시작으로 '24년 기준 "제3차 스마트시티 혁신인재육성" 사업을 추진 중에 있음.

【 스마트시티 혁신인재육성 사업 추진경과 】

구분	사업명	기간	관련 국가계획	비고
제1차	스마트시티 인력양성사업	`09년～`13년	제1차 유비쿼터스도시 종합계획(`09. 11.)	
제2차	스마트시티 인력양성사업	`14년～`18년	제2차 유비쿼터스도시 종합계획(`13.9.)	
제3차	스마트시티 혁신인재육성	`19년～`23년	제3차 스마트도시 종합계획(`19.7.)	`24년까지 사업 연장
제4차 (미정)	스마트시티 혁신인재육성	(계획)`25년～	제4차 스마트도시 종합계획(`24.5.)	

※ 자료: 국토교통부

그런데 제3차 스마트시티 혁신인재육성 사업의 경우 제3차 스마트도시 종합계획에 따라 KAIST, 부산대학교, 서울대학교, 성균관대학교, 서울시립대학교, 연세대학교 등 공모로 선정된 6개 대학에 '19년부터 '23년까지 지원이 계획되어 있었음.

그러나 제4차 스마트시티 혁신인재육성 사업 추진의 지연으로 국토교통부는 동 사업의 주관기관인 국토교통과학기술진흥원과 체결한 스마트시티 혁신인재육성사업 위·수탁 협의서 상의 사업 기간 변경 협약을 체결하여 사업수행 기간을 '24년 말까지 1년 연장하였음.

스마트시티 혁신인재육성 사업은 5년마다 수립하고 있는 스마트도시 종합계획[47]에 근거하여 추진되는 사업으로서, 제4차 스마트도시 종합계획에

따르면 국토교통부는 학문적 인재 양성 중심에서 현장 실무형 인재 양성 중심으로 전환하려는 계획을 수립하였음.

그러나 사업 추진의 지연에 따라 제3차 스마트시티 혁신인재육성 사업에 선정된 6개의 대학이 당초 계획 대비 추가적으로 1년간 국비 지원을 받게 된 반면, 2025년도에 새로 선정될 4개의 대학의 경우 제4차 스마트도시 종합계획의 추진 기간이 '24년～'28년임을 고려할 때, 제3차까지의 스마트시티 혁신인재육성사업과 달리 4년의 지원이 이루어질 것으로 예상됨.

---

47)「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」
제4조(스마트도시종합계획의 수립 등) ① **국토교통부장관은 스마트도시의 효율적인 조성 및 관리·운영 등(이하 "스마트도시건설등"이라 한다)을 위하여 5년 단위로 다음 각 호의 사항이 포함된 스마트도시종합계획(이하 "종합계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.**
1. 스마트도시의 실현을 위한 현황 및 여건 분석에 관한 사항
2. 스마트도시의 이념과 기본방향에 관한 사항
3. 스마트도시의 실현을 위한 단계별 추진전략에 관한 사항
4. 스마트도시건설등을 위한 관련 법·제도의 정비에 관한 사항
5. 스마트도시건설사업 추진체계에 관한 사항
6. 국가와 지방자치단체간, 중앙행정기관별 역할 분담에 관한 사항
7. 스마트도시기반시설의 구축 및 관리·운영과 관련 기준의 마련에 관한 사항
8. 스마트도시기술의 기준에 관한 사항
9. 개인정보 보호와 스마트도시기반시설 보호에 관한 사항
10. 스마트도시건설등에 필요한 재원의 조달 및 운용에 관한 사항
11. 국가시범도시의 지정·운영에 관한 사항
12. **그 밖에 스마트도시건설등을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항**

「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률 시행령」
제8조(스마트도시종합계획 수립 등) ① 법 제4조제1항제12호에서 "대통령령으로 정하는 사항"이란 다음 각 호의 사항을 말한다.
1. 「지능정보화 기본법」 제6조에 따라 수립된 지능정보사회 종합계획에 포함된 행정업무 및 지역의 정보화촉진에 관한 부문계획에서 정하는 사항을 포함한 스마트도시서비스의 기준 마련, 보급, 확산 및 상호 연계에 관한 사항
2. 스마트도시 관련 기술의 연구·개발에 관한 사항
3. **스마트도시의 효율적인 조성 및 관리·운영 등(이하 "스마트도시조성등"이라 한다)에 필요한 전문인력의 양성에 관한 사항**
4. 스마트도시조성등과 관련된 산업의 육성에 관한 사항
5. 스마트도시조성등을 위한 국제협력 및 해외진출에 관한 사항
6. 스마트도시기반시설 및 스마트도시서비스를 통하여 제공하는 정보의 생산·수집·가공·활용 및 유통 등 정보관리에 관한 사항

국토교통부는 제3차 스마트시티 혁신인재육성 사업 시행 당시 2018년 12월 사업의 주요 내용 및 선정 등에 관한 사항을 전국의 대학들에게 사전 공지하여 협약 체결을 2019년 2월에 마무리한 사례가 있음을 참고하여,

사업 추진이 지연된 제4차 스마트시티 혁신인재육성 사업 수행대학 공모 절차도 신속하게 추진함으로써 제4차 스마트도시 종합계획 추진과제 목표를 달성할 필요가 있음.

다) 위수탁관리수수료로 주관기관에 배분되는 보조금 관리 강화 필요

스마트시티 혁신인재육성 사업의 예산에는 공모에 선정된 대학에 지급되는 예산과 주관기관인 국토교통과학기술진흥원에 사업관리 및 운영지원을 위한 예산이 각각 편성되어 있으며, 2025년도 예산안 기준 수행대학 사업비는 11억 2,000만원(2억 8,000만원*4개 대학), 주관기관 사업비는 8,000만원이 편성되어 있음.

그런데 실제 주관기관에 지급된 보조금을 살펴보면, 2023년과 2024년도의 경우 예산 편성 내역에는 연도별 6,000만원을 사업관리 및 운영지원 예산으로 주관기관에 보조금을 교부하도록 되어 있으나, 2023년에는 7,800만원, 2024년에는 계획 대비 2배 이상 증가한 1억 3,800만원을 교부하였음.

【 스마트시티 혁신인재육성 사업 보조금 규모 】

(단위 : 천원)

연도	예산액	대학별 보조금	주관기관 보조금	
			예산편성 기준액	실제 지급액
2022년	1,800,000	1,740,000 (290백만원*6개 대학)	60,000	60,000
2023년	1,800,000	1,722,000 (287백만원*6개 대학)	60,000	78,000
2024년	1,200,000	1,062,000 (177백만원*6개 대학)	60,000	138,000
2025년 (계획)	1,200,000	4개 대학 각각 280백만원 지원 예정	80,000	-

※ 자료: 국토교통부

주관기관에 교부되는 보조금의 경우 사업의 관리를 위해 필요한 측면이 있지만, 혁신인재육성을 위해 각 대학들에게 보조금을 지원하려는 사업의 취지에도 불구하고 실제적으로는 주관기관에 지원되는 금액이 더 증가하고 있는 만큼, 국토교통부는 2025년도에는 예산 편성의 목적에 맞게 보조금을 교부하고 집행 관리를 강화할 필요가 있음.

6) 스마트시티 확산사업(5637-308)

○ 국토교통부는 부산 국가시범도시의 SPC 설립 및 사업시행자 지정을 조속히 완료하고, 사업자 선정과 관련한 진행상황 및 내역사업별 집행현황 등을 검토하여 사업이 지연되지 않도록 노력할 필요가 있음.

가) 개요

스마트시티 확산사업은 스마트시티 조성 및 국내·외 확산을 지원하고, 세종·부산에 스마트시티 국가시범도시를 조성하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 788억 3,100만원 대비 55억 1,900만원이 감액(7%)된 733억 1,200만원이 편성되었음.

【 2025년도 스마트시티 확산사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
스마트시티 확산사업	99,530	78,831	80,210	73,312	△5,519

※ 자료: 국토교통부

나) 스마트시티 국가시범도시 사업법인(SPC)의 조속한 설립을 통한 사업 추진 필요

스마트시티 국가시범도시[48] 사업은 세종특별자치시와 부산광역시를 스마트시티 국가시범도시로 선정하여 4차 산업혁명 관련 기술에 대한 실증·접목을 지원하여 혁신산업 생태계를 조성하기 위한 사업임.

【 스마트시티 국가시범도시 개요 】

세종 국가시범도시(5-1생활권)	부산 국가시범도시(EDC)
 ◦ 위치 : 세종 합강리 일원 (5-1 생활권) ◦ 면적 : 2.74km2 (83만평) ◦ 계획인구 : 22천명 ◦ 총사업비 : 3.1조원 (재정지원 800억원)	 ◦ 위치 : 부산 강서구 일원 (세물머리지구) ◦ 면적 : 2.8㎢ (84만평) ◦ 계획인구 : 8.5천명 ◦ 총사업비(민간제안 기준) : 5.4조원(재정지원 700억원)
◦ (특화 공간계획) 보행중심의 차 없는 도시, 용도혼합을 통한 직주근접 ◦ (대표 기술·서비스) 소유차가 없어도, 다양한 교통수단(자율주행, 통합모빌리티)을 통해 언제 어디서나 자유로운 이동 가능 서비스 제공	◦ (특화 공간계획) 친환경 도시, 혁신 클러스터, 직주근접 토지계획 ◦ (대표 기술·서비스) 국내 최초로 제로에너지 시티 구현(수소연료전지, 태양광 등 신재생에너지 적용), 경비·청소·택배 등 로봇서비스

※ 자료: 국토교통부

48) 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」
제35조(국가시범도시의 지정 등) ① **국토교통부장관은 스마트도시서비스 및 스마트도시기술의 개발과 육성을 지원하고, 선도적 스마트도시를 구현하기 위하여 직접 또는 관계 중앙행정기관의 장이나 관할 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(이하 "관할 지방자치단체의 장"이라 한다)의 요청에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지역을 국가시범도시로 지정할 수 있다.**
1. 인접지역의 스마트도시산업과 연계하여 지역의 혁신성장 거점으로 성장할 가능성이 높은 지역
2. 스마트도시서비스 및 스마트도시기술의 연구개발이나 스마트도시기반시설의 설치 여건이 양호할 것으로 예상되는 지역
3. 국가 또는 관할 지방자치단체가 스마트도시산업 육성을 지원하기 용이한 지역
4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 요건을 충족하는 지역

제36조(국가시범도시에 대한 지원) ① **국가 및 지방자치단체는 제35조제1항에 따라 지정된 국가시범도시에 대하여 예산 등 필요한 지원을 할 수 있다.**
② **국가 및 지방자치단체는 국가시범도시 외의 지역에서 국가시범도시와 연계하여 스마트도시기술 개발 등 대통령령으로 정하는 사업의 실증·확산이 필요한 경우 해당 사업에 대하여 예산 등 필요한 지원을 할 수 있다.**

스마트시티 국가시범도시 사업의 경우 2024년 기준 7개의 내역사업이 편성되어 있으며, 2025년도 예산안에는 사이버 보안 구축 지원과 에너지 혁신기술 도입지원 내역사업이 종료되고, 디지털트윈 구축 지원과 생활 혁신기술 도입지원 내역사업이 신규로 편성되었음.

【 스마트시티 국가시범도시 관련 내역사업 현황 】

(단위 : 백만원)

	2024('24.8월말 기준)					2025 예산안
	본예산	예산현액	집행액	전년도 이월액 제외		
				예산현액	집행액	
-사이버 보안 구축 지원(세종)	1,776	1,776	-	1,776	-	-
-에너지 혁신기술 도입지원(부산)	1,430	1,430	-	1,430	-	-
-AI·데이터허브 구축 지원(세종)	1,043	1,043	-	1,043	-	1,739
-스마트 IoT 구축 지원(세종, 부산)	1,981	1,981	-	1,981	-	3,755
-교통 혁신기술 도입지원(부산)	5,816	5,816	5,816	5,816	5,816	2,193
-시범도시 사업관리 지원	800	800	-	800	-	800
-혁신생태계 조성 지원(세종, 부산)	1,150	1,150	-	1,150	-	1,150
-디지털트윈 구축 지원(세종)	-	-	-	-	-	1,925
-생활 혁신기술 도입지원(세종)	-	-	-	-	-	1,300

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

그런데, 스마트시티 국가시범도시의 민간사업자 선정 및 사업법인(SPC)[49] 설립 지연에 따라 스마트시티 국가시범도시 내역사업의 추진도 지연

---

49)「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」

제12조(사업시행자) ① **스마트도시건설사업은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 시행할 수 있다. 다만, 제2호부터 제6호까지의 규정에 해당하는 자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 제14조제2항에 따른 실시계획승인권자로부터 스마트도시건설사업의 시행자로 지정을 받은 후 스마트도시건설사업을 시행할 수 있다.**

1. **국가 또는 지방자치단체**

2.~5. (생 략)

6. **제1호부터 제3호까지에 해당하는 자가 스마트도시의 효율적 조성을 위하여 민간사업자와 공동으로 출자하여 설립한 법인으로서 대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 법인**

제36조의2(공동출자법인에 대한 특례 등) ① **지방자치단체는 국가시범도시건설사업의 원활한 수행을 위하여 필요한 경우 제12조제1항제6호에 따른 요건을 갖추어 국가시범도시건설사업을 시행하는 법인(이하 이 조에서 "법인"이라 한다)을 민간사업자와 공동으로 출자하여 설립할 수 있다. 이 경우 법인에 대해서는 「지방자치단체 출자·출연 기관의 운영에 관한 법률」을 적용하지 아니한다.**

되고 있어, 2024년 8월말 기준 관련 내역사업 7개 중 교통 혁신기술 도입지원 내역사업만 예산이 교부된 상황임.

당초 스마트시티 국가시범도시의 경우 2019년까지 우선협상대상자를 선정, 2020년까지 SPC를 설립하려는 계획이었으나, 세종 국가시범도시의 경우 '20.10월에 우선협상대상자가 선정되어 '22.5월에 민관 SPC인 ㈜세종스마트시티가 설립되었으며 '24.3월에 사업시행자로 지정 완료되었음.

부산 국가시범도시의 경우 '20.10월 최초 우선협상대상자와 협상을 진행하였으나 차순위까지 협상이 결렬되어 '22.5월에 이르러서야 우선협상대상자가 선정되었으며, '24.10월 현재까지 SPC 설립이 진행되지 않은 상황임.

【 스마트시티 국가시범도시 추진 경과 】

구분	세종 국가시범도시	부산 국가시범도시
우선협상대상자 선정	2020년 10월	2020년 10월(협상 결렬) 2022년 5월(최종)
	세종 O1 컨소시엄 (대표사 LG CNS)	더 인 컨소시엄 (대표사 LG CNS)
SPC 설립	2022년 5월	2024년 12월 예정
	㈜세종스마트시티	미설립
사업시행자 지정	2024년 3월	2024년 12월 예정
	㈜세종스마트시티	설립 후 지정

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률 시행령」
제17조(사업시행자) ⑤ 법 제12조제1항제6호에서 "대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 법인"이란 다음 각 호의 요건을 모두 갖춘 법인을 말한다.

1. **스마트도시건설사업의 시행을 목적으로 설립**되었을 것
2. **공동으로 출자하는 민간사업자가 공모의 방법으로 모집**되었을 것
3. **법 제12조제1항제1호부터 제3호까지에 해당하는 자의 출자비율 합계가 100분의 20 이상**일 것

또한, 각 내역사업별 민간위탁사업비 교부에 따른 수탁기관의 실집행 현황을 살펴보더라도 2024년 8월말 기준 사이버보안, AI·데이터허브, 교통 분야의 경우 2024년도 예산을 교부하지 않은 상태로 2023년도 이월액으로 사업을 추진하고 있으나 이월액의 집행이 8월말까지 저조한 상황이며, 2024년도에 교부된 부산 국가시범도시의 교통 혁신기술 도입지원 내역사업 실집행률도 2.3%에 그치고 있는 등 전반적인 실집행률이 저조한 상황임.

【 스마트시티 국가시범도시 사업 집행 현황(수탁기관 기준) 】

(단위: 백만원)

수탁기관 기준	2024년(8월말 기준)							2025년
	예산액 (A)	교부액 (B)	이월액 (C)	예산현액 (A+C)	교부현액 (B+C)	집행액 (D)	집행률 [D/(A+C)]	예산안
사이버보안 (한국인터넷진흥원)	1,776	-	794	2,570	794	102	4.0%	-
세종	1,776	-	794	2,570	794	102	4.0%	-
에너지 (LH, K-water)	1,430	-	-	1,430	-	-	-	-
부산	1,430	-	-	1,430	-	-	-	-
AI·데이터허브 (한국지능정보사회진흥원)	1,043	-	3,418	4,461	3,418	21	0.5%	1,739
세종	1,043	-	3,418	4,461	3,418	21	0.5%	1,739
스마트IoT (한국지능정보사회진흥원)	1,981	-	-	1,981	-	-	-	3,755
부산	569	-	-	569	-	-	-	2,655
세종	1,412	-	-	1,412	-	-	-	1,100
교통 (한국교통연구원)	5,816	5,816	2,053	7,869	7,869	656	8.3%	2,193
부산	5,816	5,816	-	5,816	5,816	136	2.3%	2,193
세종	-	-	2,053	2,053	2,053	520	25.3%	-
혁신생태계 조성지원 (국토교통과학기술진흥원)	1,150	-	-	1,150	-	-	-	1,150
부산/세종	1,150	-	-	1,150	-	-	-	1,150
사업관리 지원 (스마트도시협회)	800	-	-	800	-	-	-	800
부산/세종	800	-	-	800	-	-	-	800

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

스마트시티 국가시범도시 관련 내역사업의 지속적인 집행실적 저조로 교부 지연, 이월 등이 반복적으로 발생하고 있음에도 2025년도 예산안 편성 시 이를 고려하지 않은 측면이 있으므로,

국토교통부는 부산 국가시범도시의 SPC 설립 및 사업시행자 지정을 조속히 완료하고, 사업자 선정과 관련한 진행상황 및 내역사업별 집행현황 등을 검토하여 사업이 지연되지 않도록 노력할 필요가 있음.

7) 지적재조사(5735-302)

○ 2030년 완료 목표인 지적재조사 사업의 추진이 지연되면서 사업기간 연장 및 총사업비 증가 가능성이 가시화되고 있으므로, 국토교통부는 지적재조사 기본계획의 타당성을 시급히 재검토하여 합리적이고 안정적인 사업추진방안을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

지적(地籍)재조사 사업은 「지적재조사에 관한 특별법」[50]에 근거하여 토지의 실제 현황과 일치하지 않는 지적공부 등록사항을 바로잡고 종이에 구현된 지적을 디지털로 전환하여 국토를 효율적으로 관리함으로써 국민의 재산권을 보호하려는 사업으로, 다음과 같은 내역사업으로 구성됨.

【 지적재조사 사업 내역사업별 주요 내용 】

사업명	주요 내용
지적재조사 측량비	지적재조사 사업을 수행하는 각 지방자치단체에 측량수수료에 해당하는 보조금 교부
시스템 유지·관리	지적재조사행정시스템(바른땅시스템)의 유지·보수 및 콜센터 운영 등 수행
사업운영·관리비	지적재조사 관련 법·제도 확충·개선 및 중앙지적재조사위원회 운영 등 수행

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 449억원 대비 13억 700만원이 감액(△2.9%)된 435억 9,300만원이 편성되었음.

50) **「지적재조사에 관한 특별법」**
제1조(목적) 이 법은 토지의 실제 현황과 일치하지 아니하는 지적공부(地籍公簿)의 등록사항을 바로 잡고 종이에 구현된 지적(地籍)을 디지털 지적으로 전환함으로써 국토를 효율적으로 관리함과 아울러 국민의 재산권 보호에 기여함을 목적으로 한다.

【 2025년도 지적재조사 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
합 계	54,302	44,900	44,900	43,593	△1,307
- 지적재조사 측량비	52,529	43,311	43,311	41,718	△1,593
- 시스템 유지·관리	1,400	1,299	1,299	1,585	286
- 사업운영·관리비	373	290	290	290	-

2025년도 예산안을 기준으로 세부사업 전체 예산의 95.6%를 차지하는 '지적재조사 측량비' 내역사업은 지적재조사 사업을 수행하는 각 지방자치단체에 측량수수료에 해당하는 보조금을 교부하는 보조사업이며, 나머지 내역사업은 국토교통부에서 직접 수행하는 사업임.

나) 지적재조사 사업의 안정적인 추진을 위한 지적재조사 기본계획 재검토 필요

지적재조사 사업은 전국 3,743만 필지의 약 14.4%에 달하는 542만 필지의 지적불부합지(토지의 현실경계와 지적공부상 경계가 불일치하는 토지)에 대하여 토지경계를 바로잡아, 경계분쟁으로 인한 소송비용 및 경계측량비용 등의 발생을 해소하고 국민의 재산권을 보호하기 위한 사업임.

2012년 사업적정성 검토를 거쳐 지적재조사 사업의 총사업비는 1조 3,017억원 규모로 확정되었고 사업기간은 2012년부터 2030년까지로 설정되어 있음.

지적재조사 사업에 대한 2010년도 한국개발연구원(KDI)의 예비타당성 검

토 결과에 따르면, 지적불부합에 따른 경계분쟁 등으로 발생하는 민원, 소송 등 국민 불편비용·거래비용이 절감되는 효과는 1조 5,000억원에 이르고, 지적불부합 오류자료 정비·관리, 신(新)지적공부의 신속한 민원발급 등 행정 효율화에 따른 행정 편익은 1조 9,000억원 정도에 이를 것으로 평가[51]된 바 있으며,

2021년 책임수행기관 제도 도입[52]에 따라 지적재조사 사업의 민간 참여율이 제고[53]되어 민간경제 및 지역경제 활성화에 기여하고 있다는 점에서 지적재조사 사업에 따른 다양한 사회적 편익이 있음. 그럼에도 불구하고, 동 사업의 추진이 지속적으로 지연되고 안정성이 저하되는 측면이 있음[54].

국토교통부는 2013년 지적재조사 사업에 관한 기본계획[55](이하 “지적재조

---

51) 국토교통부에 따르면, 지적재조사 사업을 통해 맹지 해소 및 건축물 경계저촉 해소 등을 통한 토지이용 효율화, 도로개설사업 등과의 협업을 통한 추가 측량비 절감 등의 효과가 있으며, 2021년 지적재조사사업 효과분석 결과로 맹지해소율은 88.7%, 건축물저촉 해소율 78.4%, 토지정형화율은 84.2%로 나타난 바 있음.

52) 사업 추진 과정에서 한국국토정보공사와 민간의 경쟁 및 낮은 수수료율 등으로 인해 민간 업체의 사업 참여율이 저조해지고 사업이 장기화되고 있다는 지적에 따라, 한국국토정보공사 등을 책임수행기관으로 지정하고 업무공정 중 일정 비율을 민간에 대행하도록 하는 등의 제도로서, 2021년 「지적재조사에 관한 특별법」 개정을 통해 도입되었음.

53) (민간 참여율) (’13년~’20년 평균) 5.9% → (’22년) 56.2%
(참여 기술자수) (’13년~’20년 평균) 50명 → (’22년) 999명 (자료: 국토교통부)

54) 참고로, 지적재조사 사업을 추진하기 위해 국토교통부에 한시조직으로 설치된 지적재조사기획단은 출범 당시 2개과 규모였으나 지속적으로 축소된 후 2024년 5월 폐지되었으며, 현재 국토교통부 국토도시실(공간정보제도과)에서 동 사업을 담당하고 있음.

55) **「지적재조사에 관한 특별법」**
제4조(기본계획의 수립) ① 국토교통부장관은 지적재조사사업을 효율적으로 시행하기 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 지적재조사사업에 관한 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.
1. 지적재조사사업에 관한 기본방향 // 2. 지적재조사사업의 시행기간 및 규모
3. 지적재조사사업비의 연도별 집행계획
4. 지적재조사사업비의 특별시·광역시·도·특별자치도·특별자치시 및 「지방자치법」 제198조에 따른 대도시로서 구(區)를 둔 시(이하 “시·도”라 한다)별 배분 계획
5. 지적재조사사업에 필요한 인력의 확보에 관한 계획
6. 그 밖에 지적재조사사업의 효율적 시행을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항

사 기본계획"이라 함)을 최초 수립한 이후 2016년과 2021년 두 차례에 걸쳐 지적재조사 기본계획을 변경[56]하였는데, 계획이 변경될 때마다 2026년부터 2030년까지의 4단계 대상물량이 증가하고 있음.

【 지적재조사 기본계획에 따른 단계별 추진계획 】

(단위 : 만필지, %)

구분	전체 사업대상(A)	1단계 ('12～'15)	2단계 ('16～'20)	3단계 ('21～'25)	4단계(B) ('26～'30)	4단계 비중(B/A)
제1차 기본계획 ('13)	542	52	220	180	90	16.6
제2차 기본계획 ('16)	542	23	164	195	160	29.5
제3차 기본계획 ('21)	542	22	56	227	237	43.7
2025년도 예산안 기준	542	22	56	130	334	61.6

※ 자료: 국토교통부

더욱이, 2025년도 예산안을 기준으로 4단계의 대상물량은 전체 사업대상의 61.6%로서 지적재조사 기본계획과 실제 진행상황 간 4단계 대상물량 비중의 격차는 17.9%p까지 점증하였음.

2030년까지 사업이 완료되려면 2026년부터 매년 평균 약 67만 필지에 대한 지적재조사가 수행되어야 하는데, 이는 2025년도 예산안 상 사업물량 19.5만 필지의 약 3.4배에 해당하는 규모임.

해당 규모에 대한 조사를 매년 실시하려면 향후 예산의 급증을 수반하며[57] 지방자치단체와 측량업계의 수행역량 등도 고려되어야 한다는 점에서

56) 「지적재조사에 관한 특별법」
제4조(기본계획의 수립) ⑦ 국토교통부장관은 기본계획이 수립된 날부터 5년이 지나면 그 타당성을 다시 검토하고 필요하면 이를 변경하여야 한다.

57) 2025년도 예산안 기준 누적 투입예산은 4,292억원으로, 총사업비에서 누적 투입예산을 제외한

2030년 내 사업목표 실현가능성에 대한 검토가 필요할 것으로 보임.

또한, 사업기간이 2030년을 도과하는 경우 사업기간 연장과 총사업비 증가 등의 요인이 반영되어 「국가재정법」 제50조에 따른 타당성재조사[58]를 거쳐야 할 가능성도 있음.

2026년~2030년 잔여예산은 8,725억원(연도별 평균 1,745억원)임.

< 지적재조사 사업 연도별 예산배정계획 및 투입예산 현황 >

(단위: 억원)

구분	합계	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26~'30
제3차 지적재조사 기본계획	13,017	197	197	197	197	247	1,015	760	825	825	613	1,030	730	730	730	4,724
투입예산	4,292	34	215	80	150	150	150	150	156	450	613	716	542	449	436	8,725

※ 자료: 국토교통부

58) **「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. 예비타당성조사 대상사업 중 예비타당성조사를 거치지 않고 예산에 반영되어 추진 중인 사업
3. 총사업비가 대통령령으로 정하는 규모 이상 증가한 사업
4. 사업여건의 변동 등으로 해당 사업의 수요예측치가 대통령령으로 정하는 규모 이상 감소한 사업
5. 그 밖에 예산낭비 우려가 있는 등 타당성을 재조사할 필요가 있는 사업

③ 제2항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 타당성재조사를 실시하지 아니할 수 있다.

1. 사업의 상당부분이 이미 시공되어 매몰비용이 차지하는 비중이 큰 경우
2. 총사업비 증가의 주요 원인이 법정경비 반영 및 상위계획의 변경 등과 같이 타당성재조사의 실익이 없는 경우
3. 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황에 대응할 목적으로 추진되는 사업의 경우
4. 재해예방·복구 지원 또는 안전 문제 등으로 시급한 추진이 필요한 사업의 경우

④기획재정부장관은 국회가 그 의결로 요구하는 사업에 대하여는 타당성재조사를 하고, 그 결과를 국회에 보고하여야 한다.

「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.

따라서, 지적재조사 사업이 중단 없이 안정적으로 추진되려면, 유효성이 저하된 제3차 지적재조사 기본계획(2021년~2026년)에 대해 조속히 재검토를 실시할 필요가 있을 것으로 보임.

이와 관련하여 국토교통부는 2024년 내 제4차 지적재조사 기본계획 수립을 위한 연구용역을 발주할 예정으로 지적재조사 사업을 2024년까지 추진해오는 과정에서 확인된 미비점에 대한 개선방안을 포함하여 사업기간 재설계 필요성 등을 종합적으로 검토한다는 입장이므로,

국토교통부는 지적재조사 사업의 성과와 사업 장기화 원인 등에 대한 심도 있는 분석을 실시하고 재정당국 및 지방자치단체 등과의 적극적인 협의를 통해 제4차 지적재조사 기본계획의 합리적인 실행방안을 제시하는 등 사업의 안정적인 추진 기반을 마련할 필요가 있음.

8) 국가기본도 제작(5831-301)

○ 국가기본도 수정 사업 중 대축척 수치지형도 사업에서 2023년도부터 과다 이월이 발생되고 있으므로, 국토교통부는 사업 수요 예측의 정확성을 높이고 연례적 이월을 방지하기 위하여 사업수행체계를 점검할 필요가 있음.

가) 개요

국가기본도 제작 사업은 디지털국토 실현, 다양한 공공·민간서비스 지원 등을 위해 최신의 고정밀 공간정보를 구축 및 제공하는 사업으로, 아래와 같은 8개 내역사업으로 구성되어 있음.

【 국가기본도 제작 사업 내역사업별 주요 내용 】

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

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 1,075억 1,000만원 대비 183억 4,000만원이 감액(△17.1%)된 891억 7,000만원이 편성되었음. ‘국가공간영상정보 구축’, ‘국가기본도 수정’ 및 ‘정밀도로지도 제작’ 등의 내역사업은 영상·지도 제작 물량 축소 등을 사유로 감액 편성되었으며, ‘접근불능지역 DB 구축’ 내역사업은 하위 내역사업인 ‘북한지역 공간정보 구축’(2024년 31억원)이 순감된 것이 주요 감액 요인임.

【 2025년도 국가기본도 제작 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
합 계	85,305	107,510	131,245	89,170	△18,340
- 국가공간영상정보 구축	28,360	33,745	34,975	30,434	△3,311
- 국가기본도 수정	34,321	50,192	72,261	43,711	△6,481
- 정밀도로지도 제작	16,785	16,930	17,164	11,425	△5,505
- 국제협력 및 기술연구	325	396	396	396	-
- 접근불능지역 DB 구축	4,643	4,900	4,950	2,158	△2,742
- 극지역 공간정보 구축	753	797	949	469	△328
- 지도박물관 운영	118	320	320	133	△187
- 공간정보 보안처리	-	230	230	444	214

※ 자료: 국토교통부

나) 국가기본도 수정 사업 수요예측의 정확성 제고 및 연례적 이월 방지 노력 필요

‘국가기본도 수정’ 내역사업은 행정업무용 지도 또는 포털지도 등 공공·민간 활용 지도의 기초가 되는 국가기본도를 최신정보로 수정하고 다양한 분야에서 이를 쉽게 활용할 수 있도록 다양한 포맷과 형태로 변환·가공하여 제공하기 위한 것으로, 2025년도 예산안은 다음과 같이 산출되어 있음.

【 2025년도 국가기본도 수정 내역사업 예산안 산출내역】

(단위 : 백만원)

2024년도 예산 산출내역(A)	2025년도 예산안 산출내역(B)	증감(B-A)
50,192	43,711	△6,481
가. 대축척(1/1,000) 수치지형도[1] : 17,375 = 29.91백만원/㎢(신규) × 230㎢ + 20백만원/㎢(기구축갱신) × 475㎢ + 2.4백만원/㎢(신규갱신) × 420㎢	가. 대축척(1/1,000) 수치지형도 : 14,590 = 29.91백만원/㎢(신규) × 386㎢ × 50% + 20백만원/㎢(기구축갱신)×797.3㎢ × 50% + 2.4백만원/㎢(신규갱신) × 704㎢ × 50%	△2,785
나. 1/5,000 수치지형도 수정[2] : 30,230 = 777천원/㎢ × 25,717㎢(도시) + 450천원/㎢ × 23,175㎢(비도시)	나. 1/5,000 수치지형도 수정 : 26,867 = 777천원/㎢ × 35,205㎢(도시)	△3,363
다. 지도 고도화 : 2,000	다. 지도 고도화 : 1,680	△320
라. 지도 인쇄 및 공급 : 292	라. 지도 인쇄 및 공급 : 279	△13
마. 평가위원 수당, 장비 구입, 유지·관리 및 경상경비 등 : 295	마. 평가위원 수당, 장비 구입, 유지·관리 및 경상경비 등 : 295	-

주1) 대축척(1/1,000) 수치지형도 : 고정밀 수치지형도로서, 신규 구축, 신규 구축분에 대한 갱신, 기 구축분에 대한 갱신 등으로 구성되며, 지방자치단체와 50:50 대응으로 추진

2) 1/5,000 수치지형도 : 전 국토를 대상으로 구축된 1/5,000 지도를 갱신하고 PDF, 인터넷지도, POI, 종이지도, 영문판지도, 대한민국전도, 점자지도, 소축척 지도 등 다양한 포맷과 형태의 지도로 변환·가공

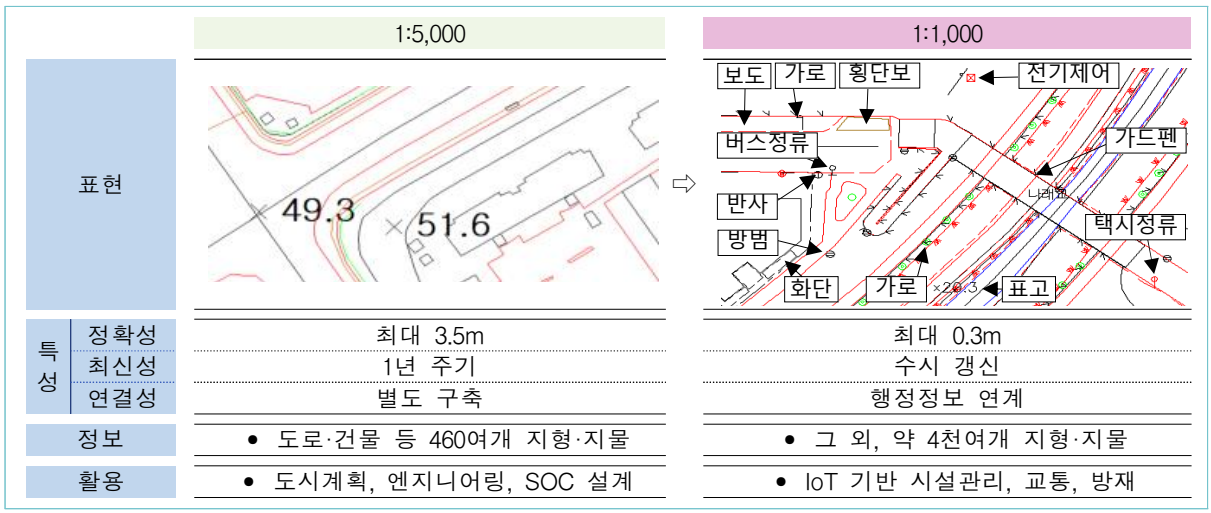
※ 자료: 국토지리정보원

내내역사업 중 '대축척 수치지형도' 사업은 지방자치단체와 예산을 50:50으로 분담하여 1/1,000 비율의 고정밀 수치지형도를 구축·갱신하는 것으로, 1/1,000 수치지형도는 기존 1/5,000 지도에 비해 정보량 및 정확도가 높아[59] 보도 및 교차로 등 현실세계의 물리 정보를 가상에 정확하게 구현하기 위한 디지털 트윈국토 구축의 핵심 기반이 되는 사업임.

다음으로, '1/5,000 수치지형도 수정' 사업은 전국적으로 구축된 1/5,000 수치지형도를 수정하고 일상에 자주 활용되는 형태의 지도 유형으로 변환·가공하는 것으로 전액 국비로 추진되고 있음.

59) < 축척에 따른 공간정보 세밀도 비교 >

국가기본도 수정 사업에서는 연례적으로 이월이 발생하고 있음. 특히, 2023회계연도의 이월액은 본예산 659억 1,300만원 대비 31.8%에 해당하는 220억 6,900만원이며 해당 이월액 중 상당액은 계약기간이 만료되는 2024년 말에야 집행이 최종 완료될 예정[60]임. 이에 따라, 국가기본도 수정 사업에서는 회계주기와 사업주기의 불일치가 심화되고 있음.



※ 자료: 국토지리정보원

60) < 2023회계연도 국가기본도 수정 내역사업의 이월 내역 현황 >

(단위: 백만원)

사업명	예산액	계약금액	계약 기간
2023년 수치지형도 및 항공영상 품질검증	2,600	2,420	'23.6.8.~'24.4.2.
사회적 약자 지원을 위한 점자지도 등 제작	600	580	'23.6.8.~'24.4.2.
국가기본도 DB 통합구축 사업	1,927	1,790	'23.7.4.~'24.4.28.
지형·지물 변화탐지 및 인터넷지도 갱신	2,000	1,610	'23.7.7.~'24.2.1.
지형·지물 변화탐지 및 인터넷지도 갱신 감리	93	82	'23.8.24.~'24.2.1.
디지털 트윈국토 표준의 데이터 적용 및 활용성 검증	800	750	'24.2.20.~'24.10.16.
현장조사 및 POI 최신성 확보를 위한 실증사업	500	469	'24.2.20.~'24.10.16.
국가기본도 생산관리체계 구현을 위한 HW(컴퓨터 서버) 구매	167	167	'24.2.20.~'24.10.16.
고정밀 전자지도 구축 챌린지 사업관리 및 컨설팅	600	563	'24.2.20.~'24.12.15.
2023년 1/1,000 수치지형도 제작(이천·청주·천안)	270	224	'23.11.14.~'24.5.11.
2023년 1/1,000 수치지형도 제작(인천·김포·고양·포천)	259	215	'23.11.14.~'24.5.11.
2023년 1/1,000 수치지형도 제작(대구·울산·김해·양산)	216	181	'23.11.14.~'24.5.11.
2023년 1/1,000 수치지형도 제작(광주, 목포, 서천)	180	151	'23.11.14.~'24.5.11.
2023년 1:1,000 수치지형도 고도화 시범사업(서울)	1,339	1,109	'23.12.28.~'24.6.24.
2023년 1:1,000 수치지형도 고도화 시범사업(제주)	1,014	801	'23.12.26.~'24.6.22.
2023년 1:1,000 수치지형도 고도화 시범사업(양구)	700	490	'23.12.26.~'24.6.22.
2023년 1:1,000 수치지형도 고도화 시범사업(금산·군위)	615	489	'23.12.26.~'24.6.22.
최신성 확보를 위한 국가기본도 신속수정(북부지구)	200	177	'23.12.27.~'24.6.23.
최신성 확보를 위한 국가기본도 신속수정(남부지구)	200	175	'23.12.27.~'24.6.23.
고정밀 전자지도 구축 챌린지 사업(경산)	5,500	5,224	'24.2.20.~'24.12.15.
고정밀 전자지도 구축 챌린지 사업(구미)	4,500	4,275	'24.2.20.~'24.12.15.
고정밀 전자지도 구축 챌린지 사업(고양)	3,400	3,306	'24.2.20.~'24.12.15.
고정밀 전자지도 구축 챌린지 사업(안동)	3,000	2,970	'24.2.20.~'24.12.15.
고정밀 전자지도 구축 챌린지 사업(천안)	1,000	990	'24.2.20.~'24.12.15.
고정밀 전자지도 구축 챌린지 사업(하남)	500	479	'24.2.20.~'24.12.15.
합 계	32,180	29,687	

※ 자료: 국토지리정보원

이와 관련하여, 국토교통부는 이월의 주요 원인인 대축척 수치지형도 사업의 경우 2023년도에 예산집행의 효율성과 효과성을 제고하기 위해 새로운 사업방식을 도입하는 과정에서 지방자치단체 의견수렴, 감사원 사전컨설팅 및 지방비 확보 등을 거치며 예산집행이 지연된 측면이 있다는 입장임.

다만, 국가기본도 수정 사업 전반의 2024년도의 예상 이월액은 약 223억원으로 본예산 501억 9,200만원의 44.4%에 달하는 규모이며, 2023년도 대비 예산액은 감소하였음에도 불구하고 이월액은 보다 증가할 것으로 전망되고 있음[61].

【 국가기본도 수정 내역사업 2024년도 예산 집행 전망(본예산 기준) 】

(단위 : 백만원, 2024년 9월말 기준)

구분	2024년도 예산							2025년도 예산안
	예산액 (A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	집행 예정액	예상이월액 (C)	예상 불용액	예상이월률 (C/A)	
대축척(1/1,000) 수치지형도	17,406	4,142	23.8%	206	11,195	1,863	64.3%	14,621
1/5,000 수치지형도 수정	30,471	22,412	73.6%	2,360	7,220	1,521	23.7%	27,108
지도 고도화	2,000	-	-	-	2,000	-	100.0%	1,680
지도 인쇄 및 공급	315	294	93.3%	21	-	-	-	302
합 계	**50,192**	**26,848**	**53.5%**	**3,029**	**22,287**	**3,070**	**44.4%**	**43,711**

주) 다음연도 이월액과 불용액은 국토지리정보원의 예상치임.
※ 자료: 국토지리정보원

이와 같은 집행 지연 및 회계주기와 사업주기의 불일치가 반복되는 경우 각 연도별 사업성과를 측정하기 어려워지며 재정이 장기간 부처 단계에서

61) 대축척 수치지형도 제작 사업의 예산은 2022년 100억원, 2023년 366억원, 2024년 174억원이며, 지방비는 각각 2022년 89억원(국비 대비 89%), 2023년 284억원(78%), 2024년 170억원(98%)으로 확보되었음.

다만, 국토교통부는 과도한 지자체 정리 추경예산 활용에 따른 발주지연 등으로 해당 내내역사업의 회계주기와 사업주기의 불일치가 야기되는 경향이 나타나고 있다는 입장임.

유보되며 예산 집행의 효율성·효과성이 저하될 우려가 있음.

【 최근 3년간 대축척 수치지형도 내내역사업 결산내역 】

(단위 : 백만원)

연도	예산액 (A)	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(B)	집행액 (C)	비율 (C/B)	집행 예정액	다음연도 이월액(D)	비율 (D/B)	불용액 (E)	비율 (E/B)
2021	10,000	385	△3,107	7,278	6,236	85.7%	-	484	6.7%	558	7.7%
2022	10,000	485	-	10,485	8,914	89.7%	-	374	3.6%	711	6.8%
2023	36,615	374	△375	36,613	9,198	26.1%	-	19,232	52.5%	7,808	21.3%
2024주)	17,406	19,232	-	36,638	20,323	55.5%	3,257	11,195	30.6%	1,863	5.1%

주) 2024년도 집행액은 9월말 기준이며, 다음연도 이월액과 불용액은 국토지리정보원의 예상치임.
※ 자료: 국토지리정보원

이러한 예산의 과다·반복 이월과 관련하여, 국토교통부는 예산안 산출의 근거를 보다 구체화할 필요가 있을 것으로 보임. 과다 이월의 주된 원인이 되고 있는 대축척 수치지형도 사업의 경우 국토교통부는 2023년의 수요조사(2023년 11월 완료)에 기초하여 2024년도 예산을 집행하고 2025년도 예산안을 산출하였는데,

2024년도 사업참여 수요를 제기한 지방자치단체[62] 45개 중 20개(44.4%) 지방자치단체는 수요조사 대비 사업규모를 축소하거나 지방비 미확보 사유로 사업추진이 중단된 상황임.

62) 서울특별시, 각 광역시 및 세종특별자치시는 광역자치단체 기준, 그 외 도·특별자치도는 기초자치단체 기준임.

【 대축척 수치지형도 사업 수요조사 대비 실행 현황 비교 】

(단위: 개, %, 2024년 9월말 기준)

수요조사 결과 (A)	수요조사 대비				
	사업규모 동일	사업규모 확대	사업규모 축소 (B)	지방비 미확보 (C)	축소·중단 비율 ((B+C)/A)
45	16	9	4	16	44.4

주) 이 외 11개 지방자치단체는 2023년도 수요조사에는 참여 의사를 제기하지 않았으나, 2024년에 신규 수요를 제출함.

※ 자료: 국토지리정보원

국토교통부는 전년도에 이어 2024년에도 10월 말부터 약 1개월간 신규 수요조사를 실시한다는 계획이나, 이와 같은 수요조사 주기로는 수요조사 결과를 예산안 심사에 환류하기 어려운 문제가 있다고 보임.

따라서, 국회 예산안 심사의 정확성과 효율성을 기하고 추후 확정된 예산이 효율적·효과적으로 이용될 수 있도록, 국토교통부는 국가기본도 수정 사업의 수요에 대해 정확한 예측치를 제공하고 사업수행체계를 점검하여 연례적인 이월을 방지하기 위한 적정 예산을 편성할 필요가 있음.

9) 건축문화진흥(6131-303)

○ 내역사업인 건축설계인재육성 사업은 사업의 성과를 확인할 수 있는 지표가 체계적으로 관리되지 않고 있으므로, 국토교통부는 진행 예정인 수료생 현황조사 결과를 토대로 사업의 효과성을 확인할 수 있는 지표를 개발하고 체계적으로 관리할 필요가 있음.

가) 개요

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

내역사업인 ① 공공건축지원은 민간위탁 방식으로 추진되고, ② 건축문화진흥 연구 등 지원은 국토교통부가 직접 수행하며, ③ 민간전문가제도 운영지원은 지방자치단체에 보조금을 교부하는 방식으로 추진되고, ④ 건축설계인재육성, ⑤ 한옥전문인력양성은 민간에 보조금을 교부하는 방식으로 추진됨.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 28억 2,000만원 대비 5,700만원이 증액(2.0%)된 28억 7,700만원이 편성되었음. 전반적으로 전년 수준의 예산이 편성되었으나, 한옥전문인력양성 사업의 교육과정에 필요한 재료비, 인건비 상승을 반영하여 예산이 증액되었음.

【 2025년도 건축문화진흥 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2023 결산 (집행액)	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
건축문화진흥	4,943	2,820	2,820	2,877	57
- 공공건축지원	1,205	670	670	670	-
- 건축문화진흥 연구 등 지원	478	290	290	287	△3
- 민간전문가제도 운영지원	1,080	600	600	600	-
- 건축설계인재육성	1,700	1,020	1,020	1,020	-
- 한옥전문인력양성	480	240	240	300	60

※ 자료: 국토교통부

나) 건축설계인재육성 사업 성과지표의 체계적인 관리 필요

건축문화진흥의 내역사업인 '건축설계인재육성' 사업은 청년 일자리 창출 사업의 일환으로 청년 건축인의 설계 역량 강화를 위해 ① 해외 직무연수 지원(개인), ② 해외 설계 프로젝트 참여 지원(개인 또는 팀), ③ 국내 교육 프로그램 마련(대학 또는 대학원)의 인재육성 프로그램을 지원하는 사업임.

【 건축설계인재육성 추진 절차 】

연도별 사업계획 수립	⇨	추진계획 검토	⇨	보조금 교부신청	⇨	예산지원	⇨	사업시행	⇨	정산 및 평가
국토교통 과학기술 진흥원 (KAIA)		국토 교통부		국토교통 과학기술 진흥원 (KAIA)		국토 교통부		국토교통 과학기술 진흥원 (KAIA)		국토 교통부

건축설계인재육성 사업의 2025년도 예산안은 전년도와 동일하게 10억 2,000만원이 편성되었음.

【 2025년도 건축설계인재육성 사업 예산안 산출내역 】

산출내역
민간경상보조(320-01): 10억 2,000만원
○ 건축설계인재육성(10억 2,000만원)
- 해외연수 지원: 6억 6,000만원
· 실무연수: 3,000만원/명×22명
- 해외 건축 교류활동 지원: 1억 6,500만원
· 지원금: 5,500만원/개×3개 대학
- 운영비: 1억 9,500만원

※ 자료: 국토교통부

그런데, 건축설계인재육성 사업의 성과를 평가하기 위해 국토교통부는 각 프로그램별 활동을 지원한 대상자 수를 성과지표로 설정하고 있다고 설명하고 있음(아래 표 참조).

【 건축설계인재육성 사업의 주요성과(프로그램별 지원자 수) 】

(단위: 명)

구분	해외 직무연수	해외 건축 활동	대학 건축 활동	합계
2019년	35	-	-	35
2020년	58	62	-	120
2021년	-	95	267	362
2022년	26	56	364	446
2023년	50	32	228	310

※ 자료: 국토교통부

동 내역사업의 목적이 청년 건축인의 국제적 역량 강화를 통한 일자리 창출 및 건축설계 분야에서 세계적 수준의 전문인력 양성이라는 점을 고려해 볼 때, 수료생의 향후 활동 내역(취업, 진학 등)이 아니라 단순히 프로그램 활동을 지원한 대상자 수를 사업의 성과로 평가하는 것은 부적절한 측면이 있는 것으로 보임.

현재(2024년 9월 말)까지도 교육 수료 후 취업 및 진학 성과에 대한 자료가 체계적으로 관리되고 있지 않은데, 건축설계인재육성 사업에 선발된 지원자들에 대한 관리 부실 등의 문제는 2023년도 국정감사[63]에서도 지적된 바가 있음.

이에 국토교통부는 2023년도 국정감사 이후 연수 수료생들의 현황조사에 대한 응답을 의무화하는 규정을 신설하였고, 수료생 현황조사를 위한 대행 용역을 추진중(10월～)이라고 설명하고 있음.

국토교통부는 우수한 건축설계 전문인력 육성을 위한 효과적인 지원을 위해 현재 진행 예정인 수료생 현황조사 결과를 토대로 수료 후 취업 및 진학 성과 등 사업의 효과성을 실질적으로 확인할 수 있는 지표를 개발하고 체계적으로 관리할 필요가 있음.

63) 2023년도 국정감사 시정 및 처리요구사항: ‘건축설계 인재육성사업’의 연수 효과 확대 및 성과 확산을 위하여 노력할 것

10) 건축안전(6132-308)

○내역사업인 방치건축물 정비지원 사업은 국토교통부가 2015년부터 선정한 40곳의 선도사업 대상지 중 정비가 완료된 곳이 단 9곳에 그치는 점을 고려하여, 국토교통부는 방치건축물 정비를 위한 다양한 방식의 재정적·행정적 지원방안을 마련하고 지방자치단체와의 긴밀한 협조를 통해 방치건축물 정비가 활발하게 진행될 수 있도록 노력할 필요가 있음. ○내역사업인 화재안전성능보강 사업은 화재로 인한 인명피해가 연이어 발생함에 따라 건축물의 화재 안전 제고의 필요성이 높은 상황에서, 2025년도 예산안에 성능보강 대상 동수(354동)보다 적은 동수의 보강 예산(145동)이 편성되었으므로, 국토교통부는 최근 실집행 내역과 2025년에 지원이 종료되는 점 등을 종합적으로 검토하여 예산을 적정한 수준으로 조정하고, 사업 종료 기한인 2025년 말까지 보강이 완료될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

가) 개요

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

내역사업인 ① 건축안전모니터링, ② 방치건축물 정비지원, ③ 공공건축물 리뉴얼, ④ 건축분쟁전문위원회, ⑤ 건축물 유지관리, ⑥ 건축표준 업무관리 위탁은 민간위탁 방식으로 수행하고, ⑦ 건축자재통합관리 플랫폼 구축은 국토교통부가 직접 수행하며, ⑧ 지역건축안전센터 설치 운영, ⑨ 기존건축물 화재안전성능보강은 지방자치단체에 보조금을 교부하는 방식으로 추진됨.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 80억 6,200만원 대비 13억 3,300만원 증액(16.5%)된 93억 9,500만원이 편성되었음. 전반적으로 전년 수준의 예산이 편성되었으나, 방치건축물 정비지원 관련 실태조사 비용과 건축자재 통합관리 플랫폼 구축 관련 연차별 사업비를 반영하여 예산이 증액되었음.

【 2025년도 건축안전 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2023 결산 (집행액)	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
건축안전	8,666	8,062	8,062	9,395	1,333
- 건축안전모니터링	1,242	2,170	2,170	2,170	-
- 방치건축물 정비지원	**925**	**896**	**896**	**1,120**	**224**
- 공공건축물 리뉴얼 사업지원	158	240	240	240	-
- 건축분쟁전문위원회	372	372	372	372	-
- 건축물 유지관리	1,921	1,850	1,850	1,850	-
- 건축자재통합관리 플랫폼 구축	1,906	380	380	1,500	1,120
- 지역건축안전센터 설치 운영	2,000	102	102	90	△12
- 건축표준 업무관리위탁	100	100	100	100	-
- 기존건축물 화재안전성능보강	**-**	**1,933**	**1,933**	**1,933**	**-**
- 기존건축리뉴얼 활성화	17	-	-	-	-
- 국내여비	17	10	10	11	1
- 국외업무여비	4	5	5	5	-
- 사업추진비	4	4	4	4	-

※ 자료: 국토교통부

나) 방치건축물 정비지원을 위한 다양한 지원방안 마련 필요

건축안전 사업의 내역사업인 '공사중단 방치건축물 정비 지원' 사업은 공사중단 건축물[64]을 신속하게 정비하여 국민의 안전을 확보하고 도시 미관을 개선하려는 사업임.

【 공사중단 방치건축물 정비 지원 사업 추진 절차 】



※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 8억 9,600만원 대비 2억 2,400만원 증액된 11억 2,000만원이 편성되었음. 이는 제4차 실태조사비, 제4차 정비기본계획 수립비를 반영함에 따른 것임.

【 2025년도 공사중단 방치건축물 정비 사업 예산안 산출내역 】

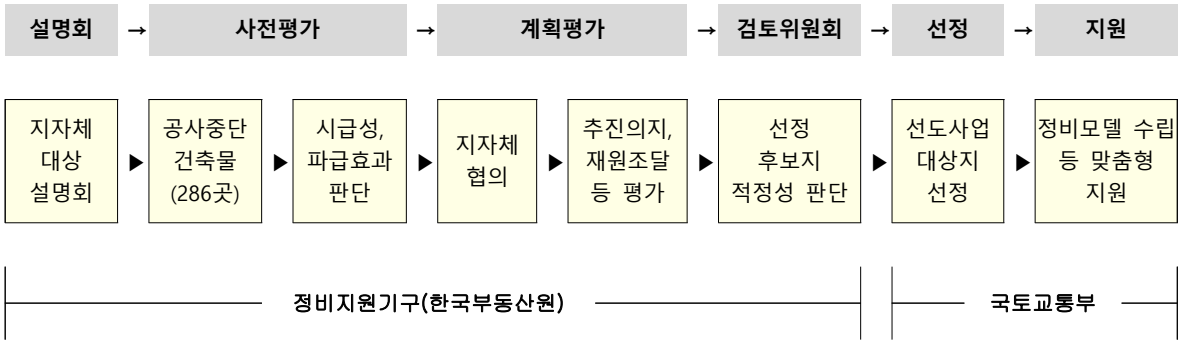
산출내역
민간위탁사업비(320-02): 11억 2,000만원
○ 방치건축물 정비지원(11억 2,000만원)
- 정비지원기구 운영비: 7억 2,000만원
- 제4차 실태조사비: 3억 1,000만원
- 제4차 정비기본계획 수립비: 9,000만원

※ 자료: 국토교통부

64) 착공 후 공사를 중단한 총 기간이 2년 이상인 건축물

국토교통부는 공사중단 방치건축물 정비를 위하여 동 사업을 통해 2015년 12월부터 2023년 12월까지 총 8차례에 걸쳐 40곳의 선도사업 대상지[65]를 선정해서 정비를 추진하고 있음. 그러나, 이 중 실제로 정비가 완료된 지구는 단 9곳(22.5%)에 불과하고 11곳은 진행 중, 나머지 20곳은 아직까지도 검토 중인 상태로 사업의 진행이 원활하지 못한 것으로 보임.

【 공사중단 방치건축물 선도사업 선정 절차 】



※ 자료: 국토교통부

【 공사중단 방치건축물 지역별 현황 】

(단위: 곳)

구 분	전국	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
전 국	286	12	12	3	11	5	9	6	-	34	41	27	33	16	11	23	21	22
공사재개, 철거 등	39	2	1	1	-	3	2	4	-	2	4	2	4	2	1	6	1	4

※ 자료: 국토교통부[제3차 실태조사(2022년) 결과 확인된 방치건축물 수]

※ 공사재개, 철거 등 39곳은 민간, 지방자치단체 주도로 정비가 이루어진 곳을 포함한 것으로, 지방자치단체를 통해 확인한 건수임(2024년 6월 기준)

65) 사업의 파급효과와 정비의 시급성이 큰 건축물을 대상으로 국토교통부가 지방자치단체 공모 또는 발굴 후 심사를 통해 총 40곳의 선도사업 대상지를 선정

이에 대해 국토교통부는 공사중단 방치건축물의 경우 이해관계자 간 소송 및 채권 문제 등 복잡한 권리관계가 형성되어 있으며, 자금 및 사업성 부족 등의 금전적 문제로 공사가 대부분 중단됨에 따라 정비사업 추진에 어려움이 존재한다고 설명하고 있음.

한편, 방치건축물 정비를 위한 실효성 있는 대책을 마련할 필요성이 지속적으로 제기됨에 따라, 국토교통부는 「공사중단건축물 정비 가이드라인」[66]을 마련하여 지방자치단체에 배포(2024. 9.)하였고, 정비사업에 소요되는 비용 산출을 위한 자료를 제공하는 등 컨설팅 역할을 강화했다고 설명하고 있음.

그러나, 전국 286개의 방치건축물 중 공사재개, 철거 등이 진행되는 곳이 39개에 불과[67]하여 공사중단 방치건축물 정비지원 사업의 추진 실적이 여전히 저조한 상황임을 고려할 때, 국토교통부는 현재까지의 지원방안 외에도 공사중단 방치건축물 정비를 위한 다양한 방식의 재정적·행정적 지원방안을 적극적으로 마련하고 지방자치단체와의 긴밀한 협조를 통해 방치건축물 정비가 활발하게 진행될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

---

66) 「공사중단 장기방치 건축물의 정비 등에 관한 특별조치법」 제7조의2에서 철거에 대한 판단기준(철거가 불가피하다고 판단되는 건축물)을 명확하게 규정하지 않는 문제점을 개선하기 위해 공사중단 위험건축물의 판단기준을 명확히 하는 가이드라인을 마련함.

「공사중단 장기방치 건축물의 정비 등에 관한 특별조치법」

제7조의2(장기공사중단 위험건축물의 철거) ① 제7조제1항에도 불구하고 **시장·군수·구청장**은 공사중단 기간이 총 10년 이상인 공사중단 건축물로서 제7조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하여 **철거가 불가피하다고 판단되는 건축물**(이하 이 조에서 "장기공사중단 위험건축물"이라 한다)의 경우에는 지방건축위원회의 심의를 거쳐 **건축주에게 해당 장기공사중단 위험건축물의 철거를 명**하여야 한다. (이하 생략)

67) ※ 자료: 국토교통부(2024년 6월 기준)

다) 화재안전성능보강 사업 목적 달성을 위한 예산 확보 필요

내역사업인 '화재안전성능보강' 사업은 「건축물관리법」[68]에 따라 화재 발생 시 대형인명 피해 우려가 높은 건축물에 화재안전성능보강을 의무화하고, 해당 공사비용 일부(국비 33.3%, 지방비 33.3%, 건축물관리자 33.3%)에 대하여 2025년까지 한시적으로 보조금을 지원하는 사업임.

【 기존건축물 화재안전성능보강 사업 추진 절차 】

사업공고	사업신청	보강계획수립
사업절차, 지원대상, 신청방법 등	대상 건축물 확인 및 사업신청 접수	건축물 소유자 화재 보강계획서 작성・승인
공사시행	**보고 및 검사**	**보조금 정산**
공사 시행관리	지자체 공사완료여부 검사 건축물생애이력정보시스템 등재	사업정산 및 보고

※ 자료: 국토교통부

---

68) **「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.

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

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

【 화재안전성능보강 대상 건축물 현황 】

(단위: 동)

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

※ 자료: 국토교통부(2024년 9월 말 기준)
※ 화재취약요인에 해당하는 경우(2개 또는 3개) 대상 건축물이 됨

화재안전성능보강 사업의 2025년도 예산안은 전년도와 동일하게 19억 3,300만원이 편성되었음.

【 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	154	-	-	8.0

※ 자료: 국토교통부(2024년 9월 말 기준)

【 2025년도 기존건축물 화재안전성능보강 예산안 산출내역 】

산출내역
자치단체 자본보조(330-03): 19억 3,300만원 ○ 기존 건축물 화재안전성능보강(19억 3,300만원) - 화재안전성능보강 145동×1,333만원(총 공사비 4,000만원 중 국비 33% 보조) ※ 총 2,090동 중 1,609동 완료, 2024년도 127동 완료 예정 (2025년도 이후 잔여물량 354동 중 145동 지원)

※ 자료: 국토교통부

국토교통부에 따르면, 현재(2024년 9월 말 기준) 화재안전성능보강 대상 건축물 2,090동 중 1,609동에 대한 보강이 완료되었고, 화재안전성능보강이 미완료된 대상 건축물 481동 중 127동에 대하여 2024년도 말까지 보강을 완료할 예정임(아래 표 참조).

【 화재안전성능보강 추진 실적(2019년~2024년) 】

(단위: 동)

구분		계	피난약자이용시설				다중이용업소			
			노유자 시설	의료 시설	지역 아동센터	청소년 수련원	학원	고시원	목욕탕	산후 조리원
보강 대상 건축물		2,090	1,188	357	222	10	297	5	11	-
완료 건수	2019년도	18	15	2	-	-	-	1	-	-
	2020년도	287	200	58	14	-	13	-	2	-
	2021년도	365	230	67	27	2	38	1	-	-
	2022년도	712	425	96	85	4	98	2	2	-
	2023년도	209	105	28	33	-	40	-	3	-
	2024년도	18	6	5	3	-	4	-	-	-
계		1,609 (77.0%)	981 (82.6%)	256 (71.7%)	162 (73.0%)	6 (60.0%)	193 (65.0%)	4 (80.0%)	7 (63.6%)	-
보강 미완료		**481 (23.0%)**	**207 (17.4%)**	**101 (28.3%)**	**60 (27.0%)**	**4 (40.0%)**	**104 (35.0%)**	**1 (20.0%)**	**4 (36.4%)**	**-**

※ 자료: 국토교통부(2024년 9월 말 기준)

이와 관련하여 동 사업의 2025년도 예산안 편성내역을 살펴보면, 145동에 대한 보강 예산이 반영되어 있는데, 2025년에 보강을 진행해야 하는 대상 건축물이 354동[69]임 점을 고려하면, 2025년도에 사업을 진행하면서 예산 부족으로 대상 건축물 중 일부에 대한 공사비 지원이 불가능한 상황이 발생할 수 있음.

건축물 화재 발생 건수는 최근 5년 평균 약 25,072건으로, 약 2천여 명의 사상자가 매년 발생하고 있고(아래 표 참조), 특히 최근 다중이용시설물 및 대형 물류창고 등의 화재로 인한 인명피해가 연이어 발생함에 따라 건축물 화재 안전 제고의 필요성이 높은 상황임.

【 건축물 화재 발생 현황(2019년~2023년) 】

(단위: 건, 백만원, 명)

구분		평균	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
발생건수		25,072	26,025	24,929	23,997	25,346	25,064
재산피해		776,986	552,840	532,754	1,046,801	876,877	825,657
인명피해	계	1,959	1,993	1,884	1,829	2,142	1,945
	사망	254	216	300	240	282	230
	부상	1,711	1,777	1,584	1,589	1,860	1,745

※ 자료: 소방청 국가화재정보시스템(화재통계)

69) 354동: 481동(2024년 9월 말 기준 보강이 미완료된 건축물) - 127동(2024년 말까지 보강이 완료될 예정인 건축물)

또한 기한 내 화재안전성능보강을 완료하지 못하면 건축물관리자가 형사처벌[70]을 받게 될 수 있으므로, 국토교통부는 동 사업의 최근 실집행내역과 2025년에 지원이 종료되는 점 등을 종합적으로 검토하여 예산을 적정한 수준으로 조정하고, 화재안전성능보강에 대한 예산지원 유효기한인 2025년까지 보강 사업이 마무리 될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

---

70) **「건축물관리법」**

제52조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 **1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금**에 처한다.

1. ~ 5. (생 략)

6. 제27조제2항을 위반하여 화재안전성능보강을 실시하지 아니한 자 또는 제28조제6항에 따라 보완명령을 받고 정해진 기한까지 보완을 실시하지 아니한 자

7. ~ 17. (생 략)

나. 지역균형발전특별회계(지역자율계정)

1) 수소도시지원(자율)(5642-301)

○ 국토교통부는 수소도시 지원 예산이 불용·이월되지 않도록 보다 사업 관리를 철저히 할 필요가 있으며, 3기 수소도시의 경우 사전에 사업 준비를 추진하여 2025년도부터 적기에 사업이 진행될 수 있도록 지원할 필요가 있음.

가) 개요

수소도시지원(자율) 사업은 수소도시 조성을 위해 수소시범도시를 선정하고 관련 인프라 구축 등을 지원하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 297억원 대비 147억 3,000만원이 증액(49.6%)된 444억 3,000만원이 편성되었음.

【 2025년도 수소도시지원(자율) 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
수소도시지원(자율)	5,250	29,700	29,700	44,430	14,730

※ 자료: 국토교통부

나) 집행률 제고를 위한 사업의 철저한 관리 필요

동 사업은 '19.1월 국토교통부를 포함한 관계부처 합동의 「수소경제 활성화 로드맵」에 따라 '19.12월 시범도시로 울산, 전주·완주, 안산 3곳이 선정되어 2020년부터 2022년까지 지원이 진행되었음.

이후 '23.1월 1기 수소도시 6곳(남양주, 평택, 당진, 보령, 광양, 포항), '24.1월 2기 수소도시 3곳(양주, 광주 동구, 부안)이 선정되어 총 9개 도시에 수소도시 조성을 지원 중이며, '24.9월 3기 수소도시(울산, 울진, 서산)가 선정되어 2025년도부터 지원 예정임.

【 수소도시 선정 관련 】

(단위 : 백만원)

구분	선정시기	광역	기초	사업기간	국비총액	지방비매칭액
1기	2023.1	경기도	남양주	`23년~`28년	20,000	20,000
		경기도	평택	`23년~`28년	21,000	21,000
		충청남도	당진	`23년~`26년	20,000	20,000
		충청남도	보령	`23년~`26년	20,000	20,000
		전라남도	광양	`23년~`26년	20,000	20,000
		경상북도	포항	`23년~`26년	20,000	20,000
2기	2024.1	경기도	양주	`24년~`28년	10,000	10,000
		광주광역시	동구	`24년~`27년	21,000	21,000
		전라북도	부안	`24년~`27년	20,000	20,000
3기	2024.9	울산광역시	울산	`25년~`28년	14,750	14,750
		경상북도	울진	`25년~`28년	20,000	20,000
		충청남도	서산	`25년~`28년	15,000	15,000

※ 자료: 국토교통부

이와 관련하여 1~2기 수소도시로 선정된 9개 도시의 각 지자체별 실집행액을 살펴보면, '24.9월말 기준 평택시와 포항시만 2024년에 교부된 예산을 전액 집행하였으며, 당진시, 보령시, 광양시, 광주광역시 동구, 부안군 5개 도시는 집행 실적이 전무함.

【 수소도시지원(자율) 사업 지방자치단체 교부 예산 실집행 관련 】

(단위 : 백만원)

구분	지자체	국비총액	2023년				2024년(9월말 기준)			2025년
			교부액	실집행액	불용액	이월액	교부액	예산현액	실집행액	예산안
1기	남양주	20,000	1,000	56	-	944	2,250	3,194	63	5,000
	평택	21,000	250	152	33	65	6,000	6,065	6,065	-
	당진	20,000	1,000	100	-	900	5,000	5,900	-	6,965
	보령	20,000	1,000	115	-	885	5,000	5,885	-	6,965
	광양	20,000	1,000	85	879	36	5,200	5,236	-	5,000
	포항	20,000	1,000	980	-	20	4,000	4,020	4,000	5,500
2기	양주	10,000					250	250	81	2,500
	동구	21,000					1,000	1,000	-	6,500
	부안	20,000					1,000	1,000	-	4,000

※ 자료: 국토교통부

특히, 1기 수소도시로 선정된 6개 도시의 경우 1차년도인 2023년도에 포항시를 제외한 5개 도시의 경우 교부액 중 대부분의 예산이 불용되거나 이월되었음에도 불구하고 2024년도에도 포항시와 평택시를 제외한 나머지 시범도시는 9월말 기준 실집행이 저조하며, 2기 수소도시 역시 1기 수소도시의 1차년도와 유사하게 집행실적이 저조한 상황임.

또한, 선정된 수소도시에 대해 최초 사업시행 년도부터 4년간 지원 예정이었던 당초 계획과 달리 경기도의 수소도시 3곳의 경우 지방비 매칭 등의 이유로, 1기 수소도시인 남양주시와 평택시는 2028년까지 사업기간이 2년 연장, 2기 수소도시인 양주시는 2027년까지 사업기간이 1년 연장되었음.

실집행 저조에 따른 사업예산의 불용은 국가적으로 필요한 다른 부문에 투입할 수 있는 기회를 낭비하는 것으로 예산 배분의 효과성을 저하시키며, 지속적인 사업예산의 이월은 사업 기간의 장기화로 이어질 수 있음.

그러므로 국토교통부는 1기와 2기 수소도시 지원 예산이 불용·이월되지 않도록 보다 사업 관리를 철저히 할 필요가 있으며, 3기 수소도시의 경우 1~2기 수소도시 선정 시기 대비 이른 시기인 2024.9월에 선정되었으므로 사전에 사업 준비를 철저하게 추진하여 2025년도부터 적기에 사업이 진행될 수 있도록 지원할 필요가 있음.

다. 지역균형발전특별회계(지역지원계정)

1) 민관협력 지역상생협약(5550-302)

○ 국토교통부는 지방자치단체의 재량에 의존하고 있는 민관협력 지역상생협약 참여 기업 등의 선정에 다양성·공정성이 담보될 수 있도록 제도개선 방안을 마련할 필요가 있음. ○ 국토교통부는 당초 지역자율계정의 성장촉진지역개발 사업을 통해 성장촉진지역(70개 시·군)을 대상으로 지원해오던 지역활력타운 조성사업을 지역지원계정의 별도 사업으로 신규 편성하여 전체 기초지방자치단체(수도권·광역시 및 제주특별자치도 소속 제외)로 지원 대상을 확대한바, 복합 주거 단지 조성이 「지방분권균형발전법」 상 지역지원계정의 세출 목적에 부합하는지와 지역균형발전 관점에서 성장촉진지역에 지원을 집중할 필요성에 대하여 깊이 있는 검토가 필요함.

가) 개요

민관협력 지역상생협약은 2024년부터 시작한 민관협력 지역상생 협약 내역사업과 2025년부터 신규로 추진할 계획인 지역활력타운 조성 내역사업으로 구성되며, 이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 135억원 대비 60억원이 증액(44.4%)된 195억원이 편성되었음.

【 2025년도 민관협력 지역상생협약 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감(B-A)
		본예산(A)	예산현액		
민관협력 지역상생협약	-	13,500	13,500	19,500	6,000
- 민관협력 지역상생 협약	-	13,500	13,500	15,500	2,000
- 지역활력타운 조성사업		-	-	4,000	순증

※ 자료: 국토교통부

민관협력 지역상생협약 내역사업은 민간-지방자치단체-국가의 지역발전투자협약[71]을 바탕으로 지역 고유자원을 활용하여 민간과 지방자치단체가 협력하는 상생사업을 통해 지역소멸 문제에 대응하려는 사업으로, 2025회계연도에는 2024년도에 선정한 9곳 사업지에 대한 2차년도 사업비와 2025년도에 신규 선정한 5곳 사업지에 대한 1차년도 사업비를 집행할 계획임.

【 2025년도 민관협력 지역상생 협약 내역사업 산출 근거 】

내역사업	예산안 산출근거
민관협력 지역상생 협약	자치단체자본보조(330-03) 15,500백만원 - 2024년 사업 9곳 2차년도 사업비 13,500백만원 * 9곳 × 10,000백만 × 국비50% × 30% = 13,500백만원 - 2025년 신규사업 5곳 1차년도 사업비 2,000백만원 * 5곳 × 10,000백만 × 국비50% × 8% = 2,000백만원

※ 자료: 국토교통부

한편, 지역활력타운 조성사업 내역사업은 주거·문화·복지가 결합된 수요맞춤형 주거거점을 다부처 협업으로 제공하고 지속적인 지방이주 및 정착을 지원하려는 신규 내역사업으로, 2025회계연도에 신규로 지정된 10곳에 대한 사업비를 집행할 예정임.

---

71) **「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 투자 분담 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.

【 2025년도 지역활력타운 조성사업 내역사업 산출 근거 】

내역사업	예산안 산출근거
지역활력타운 조성사업	자치단체자본보조(330-03) 4,000백만원 - 2025년 신규사업 10곳 1차년도 사업비 4,000백만원 * 10곳 × 400백만원 = 4,000백만원 * 사업기간 4년 중 1년차 4억원, 2년차 6억원, 3년차 6억원, 4년차 4억원 소요 (1개소 당 20억원)

※ 자료: 국토교통부

나) 민관협력 지역상생 협약 참여 기업 다양성 제고 필요

민관협력 지역상생 협약 내역사업은 2024년 9개 기초자치단체를 1차년도 사업지로 선정하여, 총사업비 1,067억원 규모의 9개 사업에 대하여 2024년 ~ 2026년간 총 450억원을 국비로 지원할 예정임.

그런데 국토교통부가 1차년도에 선정한 9개 기초자치단체 중 4곳에서 다른 기초자치단체와 참여기업이 중복됨.

충남 예산군의 경우 외식기업 C업체와 舊 충남방적 공장을 리모델링하여 전통주 제조 및 체험, 파머스마켓, 문화관광의 앵커시설을 조성·운영할 계획[72]인데, 전남 강진군도 C업체와 함께 강진읍시장과 야외 외식 공간을 조성하고 남도 음식사관학교를 유치·운영하겠다는 계획임.

또한, 전남 진도군과 경남 의령군의 경우 신선식품 온라인 유통 관련 스타트업 기업인 F업체와 지역 농수산물 유통/물류 인프라를 구축할 예정임.

72) 아울러 충남 예산군과 C업체가 추진한 '예산군 新활력 창작소 조성사업'은 2018년도 지역수요 맞춤지원 사업으로 선정되어 이 사업과 별개로 '성장촉진지역개발(5549-301)' 예산이 집행됨.

【 2024년도 민관협력 지역상생협약 선정 사업 현황(총 9개) 】

지역		사업명	사업내용	사 업 비 [사업기간]	민간 참여자
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]	A
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]	B
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]	C
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]	D
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]	C
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]	E, F
경북	영양	발효감각 복합 플랫폼 조성사업	·G 기업과 영양군의 전통문화 및 관광자원을 활용, 발효감각 복합 플랫폼 조성, 발효(전통주, 장류) 공감프로그램 운영	157억원 (국50, 지50, 민57) [2024~2026]	G
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]	F
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]	H

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

민관협력 지역상생 협약 사업의 재원별 투자계획을 살펴보면 민간기업 등이 국비와 지방비로 조성해 준 시설을 직접 운영하는 역할을 수행하는 구조로서, 이 사업은 사업참여자로 선정된 민간기업 등의 지방에서의 지역상생 사업참여를 지원하는 성격이므로 특정 기업에 대한 쏠림을 방지하고 각 지방자치단체별로 특색 있는 지역활성화거점이 조성될 수 있도록 보다 다양한 민간기업 등의 참여를 유도할 필요가 있음.

【 민관협력 지역상생 협약 재원별 투자계획 】

구분	비율	재원별 투자계획
국비	50%	주차장, 도로, 공원, 지원센터 등 기반시설
지방비	50%	H/W 시설사업, SW 프로그램, 운영비 등
민간	임의사항	사업 및 시설 프로그램 기획·운영, 홍보·마케팅, 전문인력 지원·육성 등

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

특히, 이 사업의 세부절차를 살펴보면, 국토교통부가 기초자치단체를 최종 선정하는 과정[73]만 있을 뿐, 사업참여 민간기업 등의 선정은 전적으로 지방자치단체의 재량적 판단에 맡기는 구조로서 이에 대한 제도개선이 필요해 보임.

【 민관협력 지역상생 협약 세부절차 】

구분	공모신청서 접수 (기초→광역)	⇨	우선순위 평가 및 결과 제출 (광역→국토부)	⇨	대상지 선정 (국토부)	⇨	지역발전 투자협약(안) 심의·의결 (지방시대위원회)	⇨	보조금교부 (국토부→광역→기초·민간)	⇨	사후관리 (국토부, 지자체)
세부 내용	공모신청서 및 민간참여 협약서 등 관련 자료 작성 및 접수		자체 평가를 통한 1, 2순위 사업 선정 후 국토부로 결과 제출		적격심사를 통한 최종 대상지 선정		관계부처 협의 등 최종 검토 및 협약(안) 심의·의결		국고 보조금 및 시도 보조금 교부		시설 운영 및 유지관리 방안 마련 등 사업 지속성 확보

※ 자료: 국토교통부

73) 2024년도 선정 기초자치단체 기준, 총 28개 기초자치단체가 응모하여 최종 9곳이 선정된 바, 민관협력 지역상생 협약 사업의 경쟁률은 3:1 수준임

이에 대하여 국토교통부는 민간기업 관련 기관·단체와 유기적으로 협력하여 지역 대학, 향토 기업 등을 대상으로 사전 수요조사를 실시하는 등 많은 민간기업 등이 민관협력 지역상생 협약 사업에 참여하여 참여주체의 다양성이 확보될 수 있도록 선정·지원하는 방안을 검토하겠다는 입장임.

다) 지역활력타운 조성사업 신규 편성 관련 검토 필요

지역활력타운은 다부처 사업으로 지방자치단체에서 참여부처 연계사업[74]을 자율적으로 선택하여 국비 지원규모를 제안하고 각 부처 검토를 거쳐 확정되는 방식으로 추진되는데, 8개 참여부처 중 국토교통부의 지역활력타운 조성사업은 개발·실시계획 수립을 위한 설계비용과 기반시설 조성비용을 지원하며 다부처 사업 전반을 총괄적으로 관리하고 있음.

국토교통부 소관 지역활력타운 조성사업은 2023년과 2024년 2개년 동안 지역균형발전특별회계 ‘지역자율계정’의 ‘성장촉진지역개발(5549-301)’ 사업 예산으로 추진[75]되었음.

그런데 국토교통부는 2025회계연도 예산안에는 이 사업을 지역균형발전특별회계 ‘지역지원계정’의 ‘민관협력 지역상생협약(5550-302)’의 신규 내역사업으로 편성하였음.

---

74) 2024년에는 8개 부처의 18개 연계지원사업을 지방자치단체에 메뉴판식으로 제공(**국토부** : 지역수요맞춤지원(≒지역활력타운 조성사업), **교육부** : 학교복합시설, **행안부** : 지방소멸대응기금, **문체부** : 국민체육센터 등)

75) 국토교통부는 **2023년 7개** 기초자치단체, **2024년 10개** 기초자치단체를 지역활력타운으로 선정

예산 편성 방식을 변경하면서 국토교통부 소관 지역활력타운 조성사업의 지역균형발전특별회계 내 예산계정이 '지역자율계정'에서 '지역지원계정'으로 변경되었고, 지원대상 지방자치단체가 성장촉진지역 기초자치단체에서 '7개 道(수도권, 지방광역시 및 제주특별자치도 제외) 소속 기초자치단체'로 확대되었으며, 국비 지원규모는 1개 기초자치단체 당 30억원에서 '20억원(전체 40억원, 국비 50%-지방비50%)'으로 줄어들었음.

【 국토교통부 소관 지역활력타운 조성사업 예산 편성 방식 변경에 따른 변화 】

구 분	2023·2024회계연도(종전)	2025회계연도(변경)
세부사업	성장촉진지역개발(5549-031)	민관협력 지역상생협약(5550-302)
예산계정	지역균형발전특별회계-지역자율계정	지역균형발전특별회계-**지역지원계정**
지원대상	성장촉진지역 기초자치단체(70개)	수도권과 지방광역시 및 제주특별자치도를 제외한 7개 도 소속 기초자치단체(**120개**)
지원규모	1개소 당 30억원	1개소 당 **20억원** (전체 40억원, 국비 50%-지방비 50%)

※ 자료: 국토교통부

그런데, 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」에 따르면 지역균형발전특별회계의 '지역자율계정'은 성장촉진지역 등의 기초생활권 확충을 위한 개발사업에 지출할 수 있도록 한정된 지방자치단체에 대한 포괄적 지출 근거[76]가 있지만, '지역지원계정'은 모든 지방자치단체에 대한 한정적

76) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」**
제78조(지역자율계정의 세입과 세출) ② 회계의 지역자율계정의 세출은 다음 각 호와 같다.
1. 지방자치단체의 다음 각 목의 사업에 대한 보조
가. **성장촉진지역**, 특수상황지역, 농산어촌 및 도시활력증진지역 등의 개발사업으로서 다음 각각의 사항을 통합하여 실시하는 기초생활권 생활기반의 확충과 관련한 사업
1) 「섬 발전 촉진법」에 따른 섬 발전에 관한 사항
2) 「지방소도읍 육성 지원법」에 따른 지방소도읍 육성에 관한 사항

지출 근거[77]를 규정하고 있다는 점에서 복합 주거단지 조성 사업이 법상 지역지원계정의 지출 목적에 부합하는지 검토해 볼 필요가 있음.

이와 관련하여 지역활력타운은 고령친화설계, 제로에너지설계가 적용된 타운하우스 형태의 분양·임대주택과 체육·문화시설 등 부대시설을 공급하는 복합 주거단지 조성사업으로서, 법에서 규정하고 있는 산업육성사업(법 제79조제2항제2호)으로 보기 어렵고 성장거점사업(법 제79조제2항제7호)으로 인정

---

3) 「접경지역 지원 특별법」에 따른 접경지역 개발에 관한 사항
4) 「농어촌정비법」에 따른 농어촌생활환경 정비, 전원마을 조성, 농촌농업생활용수 개발에 관한 사항
5) 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」에 따른 농어촌 개발에 관한 사항
6) 「어촌·어항법」에 따른 어촌 개발에 관한 사항
7) 「지역 개발 및 지원에 관한 법률」에 따른 지역개발사업에 관한 사항
8) 「도시 및 주거환경정비법」에 따른 도시환경 개선에 관한 사항
9) 「산림기본법」과 「임업 및 산촌 진흥촉진에 관한 법률」에 따른 산촌 개발에 관한 사항
10) 「수도법」에 따른 지방상수도 개발에 관한 사항
11) 「어촌특화발전 지원 특별법」에 따른 어촌특화발전계획에 관한 사항

77) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」**
제79조(지역지원계정의 세입과 세출) ② 회계의 지역지원계정의 세출은 다음 각 호와 같다.
1. 초광역권 활성화 및 지역경쟁력 강화를 위한 교통·물류망 확충 관련 사업에 대한 출연·보조 또는 융자
2. 지역특화산업 및 초광역권산업의 육성과 투자 및 일자리 창출 촉진에 관련된 사업에 대한 출연·보조 또는 융자
3. 지방대학의 경쟁력 향상 및 지역인적자원의 개발 관련 사업에 대한 출연·보조 또는 융자
4. 지역의 과학기술 진흥 및 특성화 관련 사업에 대한 출연·보조 또는 융자
5. 공공기관·기업 및 대학 등 인구집중유발시설의 지방이전에 관한 사업에 대한 융자 등 필요한 경비의 지원
6. 지역의 문화·관광자원 육성, 지역고유정신문화 및 지역가치 발굴·선양, 환경 보전 사업 등에 대한 출연·보조 또는 융자
7. 지역의 주요 성장거점에 대한 출연·보조 또는 융자
8. 관련 법령에 따라 지방으로 이관되는 특별지방행정기관의 이관사무 수행에 필요한 경비
9. 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」 제26조제2항에 따른 사업에 필요한 경비
10. 초광역권 활성화와 지역경쟁력 강화를 위한 조사·연구사업에 필요한 경비
11. 「공공자금관리기금법」에 따른 공공자금관리기금으로부터의 예수금의 원리금 상환
12. 제77조제1항에 따른 소속 재산의 관리·운영에 필요한 경비
13. 제83조제1항에 따른 일시차입금의 원리금 상환
14. 계정의 관리·운영에 필요한 경비
15. 회계의 지역자율계정, 제주특별자치도계정 및 세종특별자치시계정으로의 전출금
16. 그 밖에 지역균형발전에 관한 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업의 시행에 필요한 자금의 융자 등 필요한 경비의 지원

되기도 어려운 측면이 있어 보임.

【 지역활력타운 개념도 】



※ 자료: 국토교통부

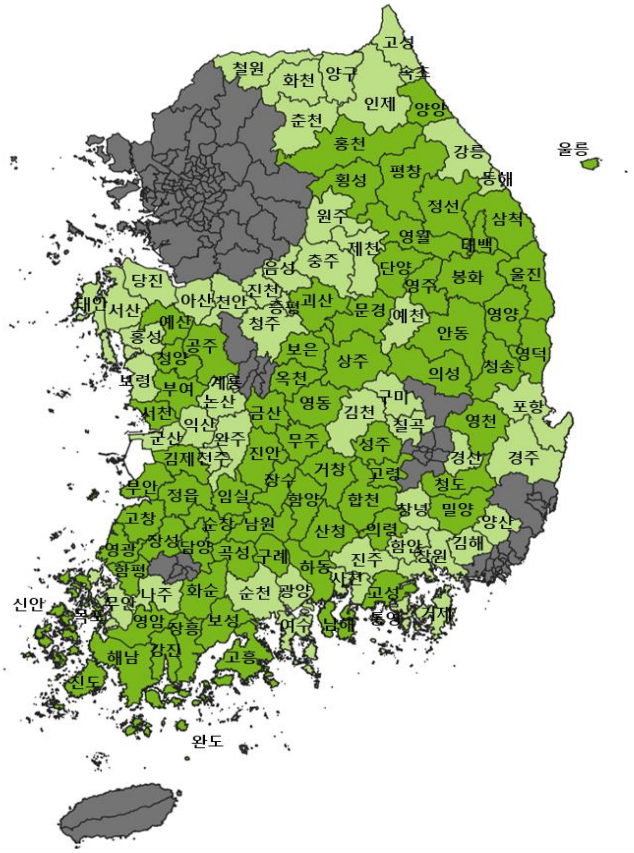
한편, 이에 대하여 국토교통부는 지역활력타운 조성을 위한 자본보조는 법 제79조제2항제7호에 따른 “지역의 주요 성장거점에 대한 출연·보조 또는 융자”에 해당할 수 있다는 입장인데, ①종전 사업에서 ‘기초생활권 생활기반’으로 보던 타운하우스 형태의 분양·임대주택과 인근 주거민의 생활을 위한 부대시설이 ②아직 존재하지도 않는 상태에서, “지역의 주요 성장거점”이라고 전제하는 것은 해당 규정을 지나치게 확대하여 해석[78]한 측면이 있어 보임.

또한, 기존(2023·2024회계연도)에 추진하였던 국토교통부 소관 지역활력

78) 법 제79조제2항제7호는 ‘지역의 주요 성장거점’에 대한 보조 등으로 규정하는 반면, 다른 호에서 규정하고 있는 지출 목적의 경우, 어떠한 ‘사업’에 대한 보조 등으로 규정하고 있다는 점에서 ‘지역의 주요 성장거점’은 주요 도심·산단 등 이미 존재하는 성장거점을 의미하는 것으로 보임.

타운 조성사업은 70개 성장촉진지역 기초자치단체를 대상으로 지원하였던 반면[79]에, 2025회계연도에 계획된 새로운 방식의 지역활력타운 조성사업은 총 120개 기초자치단체로 지원대상을 확대함으로써 국토교통부 소관 사업에 참여할 수 있는 기초자치단체를 전국적으로 넓힐 수 있다는 의의가 있지만, 기존(2023·2024회계연도)과 비교할 때 70개 성장촉진지역 기초자치단체의 사업참여 가능성이 그 외 지방자치단체에 비해 상대적으로 낮아지게 되는 측면 또한 있을 것으로 보임.

【 지역활력타운 조성사업 대상 지역 지도(기존 및 2025년도) 】



※ 자료: 국토교통부

* : 기존(2023·2024회계연도) 사업 대상 지역(70개 성장촉진지역)

** : 2025회계연도 사업 대상 추가 지역(50개)

79) 다부처 연계지원을 위한 지역활력타운 공모는 2023·2024회계연도에도 120개 기초자치단체 대상

따라서 복합 주거단지 조성사업이 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」 상 지역지원계정의 지출 목적에 부합하지 않는 측면이 있는 점, 성장촉진지역 기초자치단체에 충분한 사업참여 기회를 부여할 필요성[80] 등을 고려하여 지역활력타운 조성사업의 신규 내역사업 편성의 적절성에 대하여 면밀하게 검토할 필요가 있어 보임.

80) 이에 대하여 국토교통부는 향후 지역활력타운 공모 시 성장촉진지역 기초자치단체가 선정되는 데 불리함이 없도록 가점 부여 등 다각적 지원방안을 마련할 계획이라는 입장임.

참 고 '24년 지역활력타운 연계지원사업(8개부처 18개) 메뉴판

주거

□ 단독주택
부지조성·건설 후 실수요자 대상 분양/임대

□ 타운하우스
공공·민간(건설사, 리츠, SPC 등) 통해 분양/임대

국비 지원 가능 사업

□ 지방소멸대응기금(행정안전부)
- (지원) 지역여건에 따라 산정(예:50억원)
- (대상) 인구감소지역
- (지원내용) 기반시설 조성
- (지원방식) 통합공모 선정시 사업지원

□ 로컬브랜딩 활성화 사업(행정안전부)
- (지원) 13억원(국비5:지방비5 매칭)
- (대상) 로컬브랜딩 희망 시·군·구
- (지원내용) 로컬브랜딩 활성화 사업비용
- (지원방식) 통합공모 선정시 가점 부여

□ 지역수요맞춤지원(국토교통부)
- (지원) 30억원
- (대상) 성장촉진지역
- (지원내용) 교통 및 공공·문화체육시설, 지역주민 편의 증진사업
- (지원방식) 통합공모 선정시 사업지원

□ 도시재생·우리동네살리기(국토교통부)
- (지원) 50억원(국비6:지방비4 매칭)
- (대상) 도시재생활성화 지역, 면적 5만㎡ 내외
- (지원내용) 생활편의시설 공급, 주거지 정비
- (지원방식) 통합공모 선정시 가점 부여

□ 학교복합시설 건립 지원(교육부)
- (지원) 총사업비의 20%~50%
- (대상) 지자체·교육청 공동신청, 지역현안 개별사업
- (지원내용) 교육·돌봄, 체육·문화 용도 학교 복합시설 건립비 지원
- (지원방식) 통합공모 선정시 우선 선정

□ 국민체육센터 건립 지원(문화체육관광부)
- (지원) 30억원(생활밀착형, 시니어친화형, 유아친화형)
  * 근린생활형 다목적체육관 10억원 지원(지특회계)
- (대상) 지자체(광역 및 기초) 자본보조
  * 보조사업자는 광역지자체임
- (지원내용) 시설 건립비 지원
- (지원방식) 통합공모 선정시 사업지원

□ 응급안전안심서비스(보건복지부)
- (지원) 타운 내 독거노인 등 거주자수를 반영하여 시·군·구 연간 대상자 수 배정
- (대상) 독거노인 및 장애인 등
- (지원내용) ICT장비 설치·정비 및 안부확인 등 대상자 관리
- (지원방식) 통합공모 선정시 우선 배정

□ 노인맞춤돌봄서비스(보건복지부)
- (지원) 타운 내 독거노인 등 거주자수를 반영하여 시·군·구 연간 대상자 수 배정
- (대상) 독거노인 등
- (지원내용) 안전지원, 사회참여, 생활교육, 일상생활분야의 다양한 서비스 지원
- (지원방식) 통합공모 선정시 우선 배정

□ 노인일자리(보건복지부)
- (지원) 타운 내 65세 이상 거주자 수를 반영하여 연간 시·군·구 일자리 수 배정(국비5:지방비5)
- (대상) 65세 이상 노인
- (지원내용) 노인 대상으로 일자리 제공
- (지원방식) 통합공모 선정시 우선 배정

□ 농촌돌봄농장(농림축산식품부)
- (지원) 55백만원
- (대상) 사회적 농업 실천 중인 농촌지역 소재 조직
- (지원내용) 사회적 농업활동 운영비, 네트워크 구축 비용, 기획비, 홍보비, 사설비 등
- (지원방식) 통합공모 선정시 가점 부여

국비 지원 가능 사업

□ 농촌아이돌봄지원(농림축산식품부)
· (지원) 개소당 시설비 152백만원, 운영비 13.7백만원(국비5:지방비5 매칭)
· (대상) 농촌 읍면도서지역 영유아 현원 3~10인 이하인 국공립사회복지법인 어린이집
· (지원내용) 시설비, 운영비
· (지원방식) 통합공모 선정시 우선 선정

□ 어촌신활력증진(해양수산부)
· (지원) 70억원(유형2 지원사업 등)
· (대상) 국가어항外 법정어항배후지역, 어촌마을
· (지원내용) 생활서비스 거점시설(어촌스테이션) 조성 및 창업지원 등
· (지원방식) 통합공모 선정시 가점 부여

□ 청년어업인 정착지원(해양수산부)
· (지원) 어촌정착금 1인당 최대 월 110만원
· (대상) 만40세 미만, 수산업경력 3년 이하 청년어업인
· (지원내용) 귀어인 및 어업양식업 창업예정자 대상 수산업 경영비 및 가계자금 지원
· (지원방식) 통합공모 선정시 가점 부여

□ 중소기업 혁신바우처(중소벤처기업부)
· (지원) 최대 50백만원
· (대상) 주업종이 제조업인 중소기업
· (지원내용) 컨설팅, 기술지원, 마케팅 13개 프로그램
· (지원방식) 통합공모 선정시 가점 부여

□ 신사업창업사관학교(중소벤처기업부)
· (지원) 최대 40백만원
· (대상) 예비창업자(소상공인)
· (지원내용) 창업상담·지도·교육, 사업화자금 패키지 지원
· (지원방식) 통합공모 선정시 가점 부여

□ 로컬크리에이터 육성(중소벤처기업부)
· (지원) 최대 40백만원
· (대상) 로컬크리에이터 충족 소상공인
· (지원내용) 로컬크리에이터 비즈니스모델(BM) 구체화, 멘토링, 브랜딩, 마케팅 자금
· (지원방식) 통합공모 선정시 가점 부여

□ 로컬브랜드 창출(중소벤처기업부)
· (지원) 최대 2.5억원
· (대상) 로컬크리에이터가 대표기업인 3개사 이상 팀
· (지원내용) 골목상권 브랜드화를 위한 상품 기획, 교육·컨설팅, 사업화 소요자금
· (지원방식) 통합공모 선정시 가점 부여

□ 강한소상공인 성장지원(중소벤처기업부)
· (지원) 최대 1억원
· (대상) 소상공인
· (지원내용) 선발된 유망 소상공인에 대해 사업 고도화 자금 지원
· (지원방식) 통합공모 선정시 가점 부여

시도 사업 (예시)

□ 작은도서관
· (지원) 시·도 자체사업
· (대상) 면적 33㎡이상, 자료 1,000권 이상
· (지원내용) 별도지원 없음(전환사업)

□ 작은영화관
· (지원) 시·도 자체사업
· (대상) 농촌지역 지자체
· (지원내용) 별도지원 없음(전환사업)

□ 생활문화센터 조성
· (지원) 시·도 자체사업
· (대상) 전체 지자체
· (지원내용) 별도지원 없음(전환사업)

□ 여성농업인센터
· (지원) 시·도 자체사업
· (대상) 농촌지역 지자체
· (지원내용) 영유아 보육 및 방과 후 학습지도 등을 수행하는 여성농업인센터 지원

시군 자체 사업 (예시)

□ 천원택시 등 대중교통 지원, 학교살리기 일자리 사업, 청년창업 지원, 생활문화센터 조성, 다함께 돌봄서비스 지원, 청년활동가 아카데미

□ 일자리 연계형 공공임대주택, 청년농촌 보금자리 주택단지, 청년농 맞춤형 스마트팜 보급지원, 청춘 창업 드림 지원사업

2) 도시활력증진지역개발(지원)(5641-304), 도시재생사업지원(1510-992), 도시활력증진지역개발(5641-301), 도시재생사업(5641-301)

○ 국토교통부는 사업 추진 및 관리의 효율성 측면에서 도시재생과 관련된 보조예산 및 도시재생사업의 관리·운영을 위한 지원 예산을 전반적으로 검토하여, 특별회계·기금별 용도에 맞게 예산을 편성·운용할 필요가 있어 보임.

가) 개요

지역균형발전특별회계(지역지원계정) 내 도시재생사업(5641-301)과 지역균형발전특별회계(지역자율계정) 내 도시활력증진지역개발(5641-301) 사업은 도시재생사업을 실제로 추진하는 지방자치단체에게 보조금을 교부하는 자치단체자본보조(330-03목) 예산이며, 주택도시기금(도시계정) 내 도시재생사업지원(1510-992) 사업은 도시재생사업의 선정·관리 등 지원을 위한 도시재생지원기구 운영에 소요되는 민간위탁사업비(320-02목) 예산임.

그리고 도시활력증진지역개발(지원) 사업(5641-304)은 주택도시기금(도시계정) 내 도시재생사업지원(1510-992)에서 우리동네살리기 및 도시 취약지역개조 사업의 지원을 위한 예산을 지역균형발전특별회계(지역지원계정)로 별도로 분리한 민간위탁사업비(320-02목)로 추진되는 사업으로 2025년도 예산안은 4억원이 신규로 편성되었음.

【 2025년도 도시재생사업 등 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
지역균형발전특별회계(지역자율계정)					
-도시활력증진지역개발	56,200	74,704	74,704	73,802	△902
지역균형발전특별회계(지역지원계정)					
-도시재생사업	531,926	429,540	429,579	472,946	43,406
-도시활력증진지역개발(지원)	-	-	-	400	400
주택도시기금(도시계정)					
- 도시재생사업지원	13,549	9,112	11,322	5,765	△3,347

※ 자료: 국토교통부

나) 보조사업 예산과 도시재생지원기구 관리·운영 예산 용도에 맞는 세부사업 편성 필요

도시재생사업은 크게 ①기타민간융자금(450-04목) 예산으로 편성된 융자사업, ②자치단체자본보조(330-30목) 예산으로 편성된 지방자치단체 보조사업, ③민간위탁사업비(320-02목) 예산으로 편성된 도시재생사업 선정·관리를 위한 도시재생지원기구 관리·운영 지원사업으로 구분됨.

그 중 융자사업 예산의 경우 주택도시기금(도시계정) 내 도시재생지원(융자)(1510-997)에 편성되어 도시재생사업 시행자에게 출자·융자를 지원하고 있으며,

보조사업 및 도시재생지원기구 관리·운영 지원사업 예산의 경우 지역균

형발전특별회계(지역자율계정) 내 도시활력증진지역개발(5641-301), 지역균형발전특별회계(지역지원계정) 내 도시재생사업(5641-301), 도시활력증진지역개발(지원)(5641-304) 및 주택도시기금(도시계정) 내 도시재생사업지원(1510-992)에 나누어 편성되어 있음.

【 도시재생사업 관련 세부사업 편성 현황 】

<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2">구분</th><th colspan="3">보조사업</th><th colspan="3">도시재생지원기구 운영지원</th></tr>
<tr><th>회계/기금</th><th>세부사업명</th><th>세목</th><th>회계/기금</th><th>세부사업명</th><th>세목</th></tr>
<tr><td rowspan="5">도시재생사업</td><td>혁신지구</td><td rowspan="4">지특회계
(지역지원계정)</td><td rowspan="4">도시재생사업
(5641-301)</td><td rowspan="5">자치단체자본보조
(330-03)</td><td rowspan="3">주택도시기금</td><td rowspan="3">도시재생사업지원
(1510-992)</td><td rowspan="5">민간위탁사업비
(320-02)</td></tr>
<tr><td>지역특화재생</td></tr>
<tr><td>인정사업</td></tr>
<tr><td>노후저층주거지정비
(`25년신규)</td><td>지특회계
(지역지원계정)</td><td>도시재생사업
(5641-301)</td></tr>
<tr><td>우리동네살리기</td><td rowspan="2">지특회계
(지역자율계정)</td><td rowspan="2">도시활력증진지역개발
(5641-301)</td><td>주택도시기금
→
지특회계
(지역지원계정)</td><td>도시재생사업지원
(1510-992)
→
도시활력증진지역개발(지원)
(5641-304)</td></tr>
<tr><td colspan="2">도시
취약지역개조</td></tr>
</table>

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

이와 관련하여 각 세부사업이 편성된 회계, 기금을 살펴보면, 주택도시기금은 「주택도시기금법」[81], 지역균형발전특별회계는 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」(이하 "지방분권균형발전법"이라 한다)[82]에 근

81) 「주택도시기금법」
제3조(기금의 설치) **정부는 이 법의 목적을 달성하기 위한 자금을 확보·공급하기 위하여 주택도시기금(이하 "기금"이라 한다)을 설치한다.**
제4조(계정의 구분) **기금은 주택계정 및 도시계정으로 구분**하여 운용·관리한다.

거를 두고 있으며, 각각의 법률에서 용도를 규정하고 있음.

먼저 「주택도시기금법」상 도시계정의 용도를 살펴보면, 도시재생사업의 경우 사업 시행을 위한 출자·투자·융자 및 도시재생 추진을 위한 기획 및 관리사업에 사용할 수 있도록 규정하고 있음.

【 도시재생사업 관련 「주택도시기금법」상 용도 】

「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. **「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 제2조제1항제7호에 따른 도시재생사업의 시행에 필요한 비용** 나. 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 제2조제1항제5호에 따른 도시재생활성화지역 내에서 해당 지방자치단체의 장이 도시재생을 위하여 필요하다고 인정하는 건축물의 건축에 필요한 비용(토지의 매입에 필요한 비용을 포함한다) 다. 「산업입지 및 개발에 관한 법률」 제2조제11호에 따른 산업단지 재생사업의 시행에 필요한 비용 6. **그 밖에 도시계정의 설치목적을 달성하기 위하여 대통령령으로 정하는 사업**
「주택도시기금법 시행령」 제15조(도시계정의 용도) 법 제9조제2항제6호에서 “대통령령으로 정하는 사업”이란 다음 각 호의 사업을 말한다. 1. 도시재생 활성화를 위한 연구·조사 2. **도시재생을 효율적으로 추진하기 위한 기획 및 관리 사업**

이에 근거하여 국토교통부는 주택도시기금으로 융자사업인 도시재생지원(융자)(1510-997) 및 도시재생사업을 효율적으로 추진하기 위한 기획 및 관리사업으로서 도시재생지원기구 관리·운영을 지원하는 도시재생사업지원(1510-992), 총 2개의 세부사업을 운영 중임.

---

82)「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」
제74조(지역균형발전특별회계의 설치) **지방시대 종합계획 및 지역균형발전시책 지원 관련 사업을 효율적으로 추진하기 위하여 지역균형발전특별회계(이하 “회계”라 한다)를 설치한다.**
제76조(계정의 구분) 회계는 지역자율계정, 지역지원계정, 제주특별자치도계정 및 세종특별자치시계정으로 구분한다.

그리고, 「지방분권균형발전법」 상 지역자율계정과 지역지원계정의 경우 지방자치단체에 대한 보조사업을 추진할 수 있도록 규정하고 있어, 이에 근거하여 국토교통부는 자치단체 보조사업으로 지역자율계정 내 도시활력증진지역개발(5641-301), 지역지원계정 내 도시재생사업(5641-301), 총 2개의 세부사업을 운영 중임.

【 도시재생사업 관련 「지방분권균형발전법」상 용도 】

「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」
제78조(지역자율계정의 세입과 세출) ② 회계의 **지역자율계정의 세출**은 다음 각 호와 같다.
1. **지방자치단체의 다음 각 목의 사업에 대한 보조**
바. **그 밖에 대통령령으로 정하는 사업을 제외한 지방자치단체의 보조사업**
제79조(지역지원계정의 세입과 세출) ② 회계의 **지역지원계정의 세출**은 다음 각 호와 같다.
16. **그 밖에 지역균형발전에 관한 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업의 시행에 필요한 자금의 융자 등 필요한 경비의 지원**

「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법 시행령」
제81조(지역지원계정의 세출 범위) 법 제79조제2항제16호에서 “대통령령으로 정하는 사업”이란 기획재정부장관이 매년 「국가재정법」 제29조제1항에 따른 예산안편성지침에서 명시하거나 **예산으로 정하는 사업**을 말한다.

이러한 용도 기준에 기초하여 2024년까지 보조사업은 지역균형발전특별회계 내 도시재생사업(5641-301)과 도시활력증진지역개발(5641-301)에서 자치단체자본보조(330-03) 세목으로, 지원사업은 주택도시기금 내 도시재생사업지원(1510-992)에서 민간위탁사업비(320-02) 세목으로 편성해 왔으나,

국토교통부는 2025년도 예산안부터 도시활력증진지역개발(5641-301)로 추진되는 우리동네살리기, 도시 취약지역개조 사업에 대한 관리·운영 지원 예산을 별도로 분리하여 지역균형발전특별회계(지역지원계정)으로 이관하고 신규 세부사업인 도시활력증진지역개발(지원)(5641-304)을 편성하였음.

【 2025년도 도시활력증진지역개발(지원) 예산안 산출내역 】

'25년 예산안	
예산	산출내역
400백만원	가. 도시활력증진지역개발사업 운영·관리 위탁용역 (400백만원) · 사업지구(우리동네살리기 및 취약지역개조사업) 선정·관리 등 300백만원 · 민관협력사업 운영관리 30백만원 · 교육·홍보·헬프데스크 운영 등 70백만원

※ 자료: 국토교통부

또한, 도시재생사업 중 2025년도에 신규로 추진되는 노후저층주거지 정비사업 역시 해당 사업의 관리·운영 지원 예산을 주택도시기금(도시계정)의 도시재생사업지원(1510-992)이 아닌 지역균형발전특별회계(지역지원계정) 내 도시재생사업(5641-301)에 편성하고 있음.

【 2025년도 노후저층주거지 정비사업 관련 예산안 산출내역 】

'25년 예산안	
예산	산출내역
93,000백만원	◦ 신규사업(30곳, 90,000백만원) - 노후저층주거지 정비(30곳) × 연부액(20%) = 90,000백만원
	◦ 노후저층주거지정비사업 지원(3,000백만원) - 노후저층주거지정비사업 운영 지원 = 3,000백만원

※ 자료: 국토교통부

각각의 도시재생사업의 선정·관리의 경우 모두 도시재생지원기구인 주택도시보증공사에게 민간위탁을 통해 진행하고 있음에도 불구하고 2025년도 예산안에는 별도의 기준 없이 각 세부사업에 혼재되어 있는 상황으로, 사업관리 측면에서 효율성이 저하되는 부분이 있어 보임.

그러므로 국토교통부는 사업 추진 및 관리의 효율성 측면에서 도시재생과 관련된 보조예산 및 도시재생사업의 관리·운영을 위한 지원 예산을 전반적으로 검토하여, 특별회계·기금별 용도에 맞게 예산을 편성·운용할 필요가 있어 보임.

3. 주택토지실

가. 일반회계

1) 부동산서비스산업 육성(1031-399)

○ 국토교통부는 부동산서비스산업의 육성·지원을 위해 우수 부동산서비스사업자 인증 사업의 발전방향을 모색하는 한편, 심사 수수료의 예산외 운용을 해소하고 이를 세입 조치하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

가) 개요

부동산서비스산업 육성 사업은 부동산서비스산업의 창업 지원, 통계조사 및 우수 부동산서비스사업자 인증 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)
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
우수 부동산서비스사업자 인증	부동산서비스 사업자가 고품질의 종합서비스를 제공하도록 유도하여 소비자 불편을 해소하고 부동산 서비스산업을 활성화하기 위한 인증 사업
연구용역	부동산서비스산업 관련 연구 실시

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 예산과 동일한 11억 3,000만원이 편성되었으며, 각 내역사업별 예산안도 전년도 예산과 동일하게 편성되었음.

【 2025년도 부동산서비스산업 육성 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
합 계	1,167	1,130	1,130	1,130	-
- 부동산서비스산업 창업지원	135	140	140	140	-
- 부동산서비스산업 통계조사	494	516	516	516	-
- 우수 부동산서비스사업자 인증	395	404	404	404	-
- 연구용역	143	70	70	70	-

※ 자료: 국토교통부

나) 우수 부동산서비스사업자 인증 사업의 발전방안 모색 및 수수료 수입액의 국고 납입 검토 필요

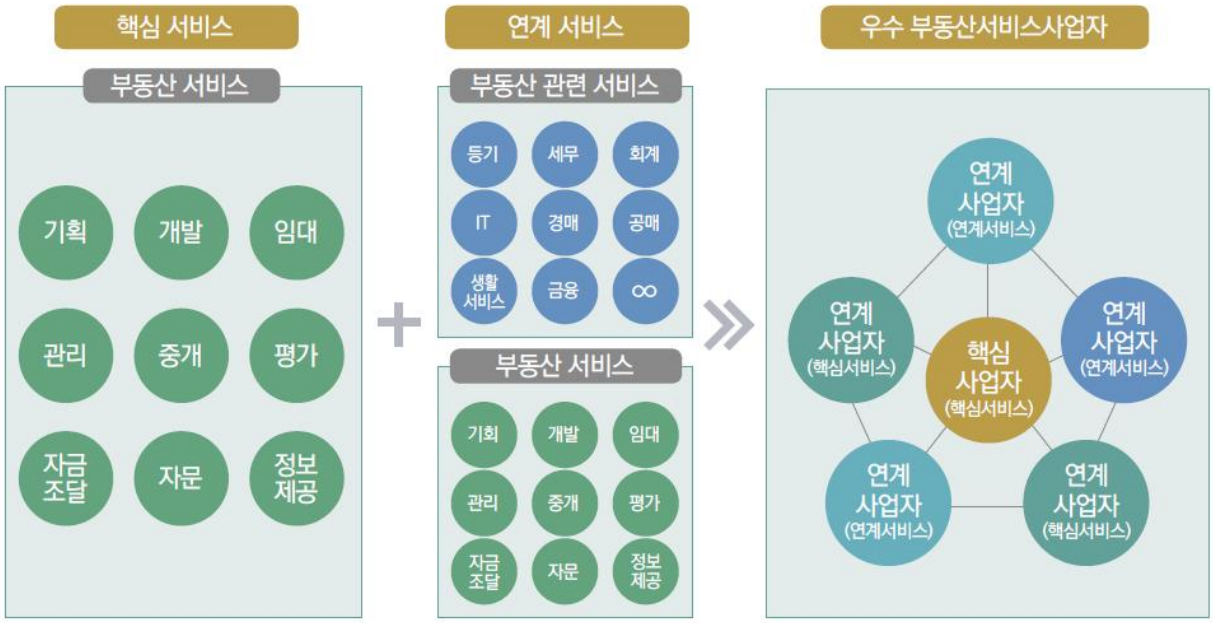
우수 부동산서비스사업자 인증 제도는 개발·임대·관리 등과 같은 부동산서비스를 이와 연계된 부동산 서비스(또는 부동산 관련 서비스)와 묶어서 제공하는 사업자에게 국토교통부장관이 인증을 부여하는 제도로 2018년 「부동산서비스산업 진흥법」 제정 이후 해당 법률을 근거로 실시되고 있으며, 동 제도 시행을 위한 2025년도 예산안은 전년도 예산과 동일한 4억 400만원이 편성되었음.

구체적으로, 「부동산서비스산업 진흥법」 제2조[83]는 부동산서비스의 정

83) **「부동산서비스산업 진흥법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

의를 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 따라 다양한 분야의 '연계 서비스'[84]를 제공하는 사업자와 네트워크 서비스를 구성하는 경우 심사를 거쳐 핵심 사업자와 연계 사업자를 우수 부동산서비스사업자로 인증[85]하는 체계로 운영되고 있음.

【 우수 부동산서비스사업자의 개념 】



※ 자료: 국토연구원

1. "**부동산서비스**"란 부동산에 대한 **기획, 개발, 임대, 관리, 중개, 평가, 자금조달, 자문, 정보제공** 등의 행위를 말한다.

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

85) 「**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.

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 종합서비스를 원스톱으로 제공할 수 있도록 함으로써 부동산서비스산업을 건전하게 육성하려는 취지의 사업이라고 할 수 있음[86].

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(9월말 기준)	7	15	22
분야별	기획	1	-	1
	개발	6	6	12
	임대	2	5	7
	관리	8	15	23
	중개	27	13	40
	평가	3	1	4
	자금조달	-	1	1
	자문	1	9	10
	정보제공	10	2	12
	관련 서비스	-	97	97
	합계(누적 기준)	58	149	207

※ 자료: 국토교통부

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

동 사업의 추진 경과를 살펴보면 연도별 인증사업자(핵심+연계 기준)는 2018년~2019년 증가 추세를 보이다가 등락을 거듭하고 있으나 2024년 9월 말 기준 22개로 감소하여 하락 추세가 지속되고 있는 것으로 보임.

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

이와 같이 인증사업자의 연도별 증감 추세와 분야별 사업자 현황 등을 고려하면 업역 간 칸막이를 제거하고 원스톱 종합서비스를 제공한다는 사업 취지에 부합하는 인증사업자의 수가 실효성 있게 확대되지 못하는 것으로 보임.

이와 관련하여, 국토연구원[87]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 제시하고 있으므로 이를 참고할 수 있을 것으로 보임.

한편, 우수 부동산서비스사업자 인증 사업은 「부동산서비스산업 진흥법」 제24조[88]에 근거하여 우수서비스사업자 심사대행기관이 인증을 신청

87) 국토연구원, 앞의 글.

88) **「부동산서비스산업 진흥법」**

제24조(수수료) ① 제15조에 따라 우수서비스사업자 인증을 받으려는 자는 국토교통부장관 또는 심사대행기관의 장에게 **수수료를 납부**하여야 한다.

② 제1항에 따른 수수료의 산정기준 및 징수절차 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

「부동산서비스산업 진흥법 시행규칙」

제7조(수수료) ① 법 제24조에 따른 수수료는 200만원 이하의 범위에서 국토교통부장관이 정하

하는 사업자로부터 수수료를 징수하고 있으며, 심사대행기관(국토연구원)은 해당 수수료를 「우수 부동산서비스사업자 인증요령」 제19조[89]에 근거하여 국고로 수입 처리하지 않고 자체적으로 보관하며 우수서비스사업자 인증 사업에 소요되는 일부 경비에 충당하여 사용하고 있음. 이에 따라, 누적 수입액에서 누적 지출액을 차감한 수수료 수입 잔액은 2024년 9월말 기준 약 2,184만원임.

【 우수서비스사업자 인증 수수료 수입-지출 현황 】

(2024.9.30.기준, 단위: 천원)

구 분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년	합 계
전년도 이월액		10,044	9,215	12,856	11,165	14,084	17,930	-
당해연도 수입액 총액 (이자포함)	-	20,207	14,408	12,562	11,012	13,815	7,008	77,855
당해연도 지출액	-	21,037	10,767	14,253	8,093	9,969	3,100	67,219
연도말 잔액 (=다음연도 이월액)	-	9,215	12,856	11,165	14,084	17,930	**21,838**	-

주) 2018년도의 수입-지출 현황은 자료 부재로 확인 곤란
※ 자료: 국토교통부

여 고시하는 금액으로 한다.
③ 제1항 및 제2항에서 규정한 사항 외에 수수료 납부 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부장관이 정하여 고시한다.

「우수 부동산서비스사업자 인증요령」(국토교통부고시) [별표4] 인증심사 수수료 발췌·정리

사업자	신규 인증	점검 인증
일반 사업자	2,000,000원	1,000,000원
중소기업에 해당하는 사업자	1,000,000원	500,000원
소상공인에 해당하는 사업자	200,000원	100,000원

주) 각 금액은 부가세 포함 기준

89) **「우수 부동산서비스사업자 인증요령」**
제19조(수수료) ③ 심사대행기관의 장은 제1항에 따른 수수료를 별도의 독립된 계정을 설정하고 자체의 수입 및 지출을 명백히 구분하여 회계처리 하여야 하며, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 목적으로만 사용하여야 한다.
1. 위원회 개최, 심의수당 등 위원회 운영에 필요한 비용의 지출
2. 정기·수시 점검에 필요한 비용의 지출
3. 인증 우수서비스사업자에 대한 교육 및 지원을 위한 지출

국토교통부는 당해연도 인증 수수료 수입보다 인증제도 운영에 사용되는 지출[90]이 많을 경우에 대비하고 우수사업자의 지위 유지 판단을 위한 추가 점검[91] 등 수시점검 비용을 적기에 확보하기 위해 심사대행기관에서 수입액 잔액을 관리하는 것이 제도 운영에 효율적이며, 인증 수수료가 독립된 계정으로 구분하여 회계처리되고 있고 심사대행기관 내부 회계감사 등을 거치고 있어 관리 투명성도 확보되고 있다는 입장임.

다만, 법률에 따라 징수하는 수수료를 법률의 근거 없이 국토교통부고시에 근거하여 세입세출예산 외로 운용하는 것은 예산의 투명성·효율성 확보를 위한 「국가재정법」의 예산총계주의 원칙[92]에 부합하지 않는 측면이 있으며, 위원회 심의수당, 정기·수시점검 비용 및 교육·지원경비 등으로서 1천만원 이하의 경비(2022년 이후 기준)는 이를 적정하게 산출하여 예산안에 편성하는 것이 지극히 곤란한 경우에도 해당한다고 보기 어려울 것으로 보임.

따라서, 국토교통부는 부동산서비스산업 분야의 다양한 융·복합 신산업을 육성하고 부동산서비스 소비자에게 고품질의 종합적인 서비스가 제공될 수 있도록 우수 부동산서비스사업자 인증 사업의 개편 및 활성화 등 발전방향을 모색하는 한편, 동 사업의 소요비용을 보다 명확하게 산출·편성하여 심사 수수료의 예산외 운용을 해소하고 이를 세입 조치하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

---

90) 인증심사위원회 운영, 인증사업자 정기·수시점검, 교육 및 지원 등
91) 인증사업자의 인증요건 충족 여부 및 전세사기 연루 여부 등
92) **「국가재정법」**
제17조(예산총계주의) ①한 회계연도의 모든 수입을 세입으로 하고, 모든 지출을 세출로 한다.
②제53조에 규정된 사항을 제외하고는 세입과 세출은 모두 예산에 계상하여야 한다.

2) 주거급여지원(1034-302)

○ 국토교통부는 임대차계약서 상 임대료에 관리비 · 공과금을 포함하는 방식의 주거급여 부정수급 실태를 관리 · 단속하여 예산집행의 투명성을 높이고 주거급여 수급자의 주거 상향을 유도할 필요가 있음. ○ 국토교통부는 주거급여 기준임대료 산정을 위해 매년 3억원 규모의 유사 · 중복되는 정책연구용역을 반복하여 발주하고 이를 국토연구원에서 단독으로 낙찰받아 수행하고 있는바, 기준임대료 산정 지원업무를 별도의 민간위탁을 통해 안정적으로 추진하는 방안을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

주거급여지원 사업은 내역사업 기준으로 주거급여지원, 장애인 주택개조사업, 주거취약계층 주거상향 지원, 이사비지원사업으로 구성되며, 이 가운데 주거급여지원 내역사업은 주거가 불안정한 저소득층 보호를 위해 임차료를 보조(임차가구)하고, 주택개보수 등을 통해 열악한 주거환경을 개선(자가가구)하려는 것임.

주거급여지원 내역사업의 2025년도 예산안은 전년도 2조 7,265억 8,600만원 대비 2,943억 8,700만원이 증액(10.8%)된 3조 209억 7,300만원이 편성되었음.

【 2025년도 주거급여지원 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감(B-A)
		본예산(A)	예산현액		
주거급여지원	2,559,081	2,742,436	2,749,231	3,036,823	294,387
- 주거급여지원	2,544,261	2,726,586	2,733,381	3,020,973	294,387
- 장애인주택개조	2,850	2,850	2,850	2,850	-
- 주거취약계층 주거상향 지원	8,970	10,000	10,000	10,000	-
- 이사비지원사업	3,000	3,000	3,000	3,000	-

※ 자료: 국토교통부

비목별 편성 내역을 살펴보면, 정책연구비는 매년 기준임대료 산정 등을 위한 정책연구용역을 위해 집행되고 있으며, 주거급여 수급자에 대한 주거급여 지급은 자치단체경상보조를 통해 지방자치단체가 집행하고 있음.

【 2025년도 주거급여지원 내역사업 비목 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감(B-A)
		본예산(A)	예산현액		
주거급여지원(내역사업)	2,544,261	2,726,586	2,733,381	3,020,973	294,387
- 일반수용비(210-01)	206	247	247	247	-
- 국내여비(220-01)	13	15	15	15	-
- 국외업무여비(220-02)	5	14	14	14	-
- 사업추진비(240-01)	18	22	22	22	-
- 정책연구비(260-02)	471	790	1,380	590	△200
- 민간경상보조(320-01)	34,639	34,639	34,639	35,441	802
- 민간위탁사업비(320-02)	1,847	1,833	8,038	1,833	-
- 자치단체경상보조(330-01)	2,507,063	2,689,026	2,689,026	2,982,811	293,785

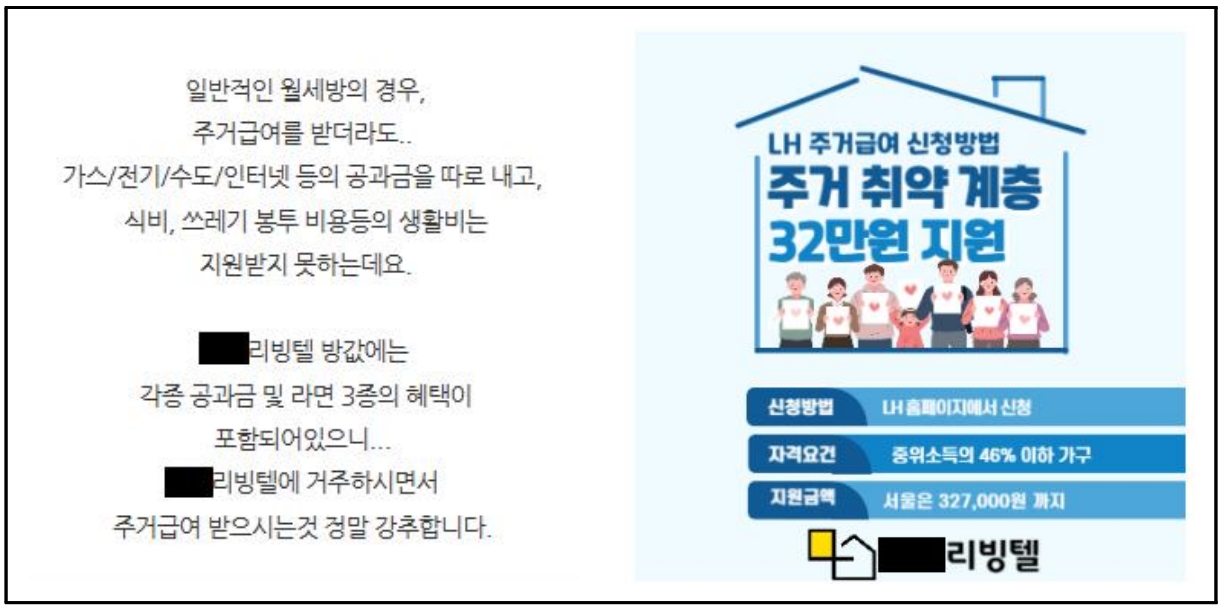
※ 자료: 국토교통부

나) 관리비 등 포함하는 주거급여 부정수급 실태 관리 필요

주거급여는 임차가구의 경우 「주거급여법」 제2조제1호[93]에 따라 임차료만으로 한정되며, 관리비·공과금·기타 생활비는 주거급여 대상이 아님[94].

그런데 민간의 고시원, 리빙텔 등에서는 주거급여 범위 내에서 임차료뿐만 아니라 관리비, 공과금(가스·전기·수도·인터넷), 식비, 쓰레기봉투 비용 등 생활비를 지원받을 수 있다며 부정수급을 적극적으로 홍보하고 있는 것으로 나타남.

【 관리비 등을 포함하는 주거급여 부정수급 홍보물 예시 】



※ 자료: ■■리빙텔 홍보게시물(인터넷 검색)

---

93) **「주거급여법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "**주거급여**"란 「국민기초생활 보장법」 제7조제1항제2호의 주거급여로서 주거안정에 필요한 임차료, 수선유지비, 그 밖의 수급품을 지급하는 것을 말한다.

94) 이와 관련하여 주거급여에 관리비를 포함하도록 하는 내용의 **「주거급여법 일부개정법률안」** (김도읍의원안, 의안번호 : 2204731)이 발의되어 있음

이뿐만 아니라 주요 인터넷 포털에서도 관리비를 포함하는 주거급여 부정수급 가능 여부에 대한 질문과 답변이 활발하게 이루어지고 있음.

【 관리비 등을 포함하는 주거급여 부정수급 관련 질문·답변 예시 】

질문]
현재 월세 100/25, 관리비7만 1년 계약이고 관리비는 주거급여에 적용이안된다 고해서 25만원 받고있습니다.
올해 9월에 1년계약만료이고 곧 갱신을 해야합니다.
혹시 9월에 갱신할때 집주인분께 부탁해서 관리비를 월세에 포함시키고 100/32, 관리비0이렇게 계약갱신하면 주거급여를 32만원 받을수있는걸까요?

답변]
현재 월세 계약에서 관리비를 별도로 하지 않고 월세에 포함시킨 경우, 주거급여는 월세와 관리비를 합한 금액으로 지급됩니다. 하지만 관리비를 별도로 하고 월세를 100/32로 갱신하면 주거급여는 월세만을 기준으로 계산됩니다. 따라서 월세를 32만원으로 갱신하면 주거급여도 32만원으로 받을 수 있습니다. 갱신시 집주인과 상의하여 원하는 조건으로 계약을 갱신하시면 됩니다. 그런데 주거 급여를 받기 위해서는 관련서류를 제출하셔야 합니다. 그런데, 주거급여를 받기 위해서는 관련 서류를 제출해야 합니다. 관리비를 월세에 포함시키는 겨우 관리비를 별도로 기재한 계약서를 작성하시고 해당 서류를 제출하셔야 합니다.

※ 자료: 네이버 지식iN

주거급여와 생계급여의 경계를 허무는 이러한 부정수급 사례는 수급권자의 탈빈곤 유인을 낮춰 「국민기초생활 보장법」 및 「주거급여법」의 취지[95]를 훼손할 뿐만 아니라, 주거급여수급자가 고시원·쪽방·반지하 등 열악한 주거환경에서 양질의 공공임대주택 등으로 주거 상향할 유인을 낮춤.

95) 2000년 10월 종합 빈곤대책으로 「국민기초생활 보장법」이 시행된 이후, 소득인정액이 최저생계비 이하인 경우 각종 급여가 지급되는 반면, 탈수급의 경우 지원이 전무한 상황이 발생하는 등 당시 제도의 한계가 발생하자 2014년 12월 「국민기초생활 보장법」을 개정하여 **생계급여**·의료급여·**주거급여**·교육급여·해산급여·장제급여·자활급여의 **맞춤형 빈곤정책**을 마련하였음.

아울러, 향후 주거급여 지원 대상에 관리비가 포함되어 추가 지원이 이루어지는 제도 변화[96]에 대비하여 국토교통부가 주거급여 수급자의 임차료와 관리비 등 현황을 별도로 관리하고, 제도 변화 이전까지는 임차료 외 금전과 물품은 모두 부정수급의 대상이 됨을 명확히 할 필요가 있음.

그런데도 국토교통부는 현재 관리비 등을 임차료에 포함시키는 부정수급 유형에 대하여 별도의 관리·감독을 하고 있지 않은 것으로 보임.

한편, 법무부는 2023년 10월 6일 「주택임대차표준계약서」 양식을 개정하였는데, 임차료와 관리비를 분리기재 하도록 하고 월 10만원 이상의 정액 관리비의 경우 비목별 세부 금액을 기재하도록 하고 있음.

【 「주택임대차표준계약서」 상 관리비 분리기재 부분 】

<table>
<tr><td>보증금</td><td colspan="4">금 원정(₩)</td></tr>
<tr><td>계약금</td><td colspan="4">금 원정(₩)은 계약시에 지불하고 영수함. 영수자 (인)</td></tr>
<tr><td>중도금</td><td colspan="4">금 원정(₩)은 _____년 _____월_____일에 지불하며</td></tr>
<tr><td>잔 금</td><td colspan="4">금 원정(₩)은 _____년 _____월_____일에 지불한다</td></tr>
<tr><td>차임(월세)</td><td colspan="4">금 원정은 매월 일에 지불한다(입금계좌:)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">관리비</td><td colspan="4">(정액인 경우) 총액 금 원정(₩)
월 10만원 이상인 경우 세부금액 기재
1. 일반관리비 금 원정(₩) | 2. 전기료 금 원정(₩)
3. 수도료 금 원정(₩) | 4. 가스 사용료 금 원정(₩)
5. 난방비 금 원정(₩) | 6. 인터넷 사용료 금 원정(₩)
7. TV 사용료 금 원정(₩) | 8. 기타관리비 금 원정(₩)</td></tr>
<tr><td colspan="4">(정액이 아닌 경우)
관리비의 항목 및 산정방식을 기재(예: 세대별 사용량 비례, 세대수 비례)</td></tr>
</table>

※ 자료: 「주택임대차표준계약서」(법무부, 2023. 10. 6. 개정)

96) 주거급여에 관리비를 포함하여 추가 지원하는 내용의 법안이 제21대국회와 제22대국회에서 발의됨.

주거급여 신청자는 주거급여 신청 제출서류[97]로 임대차계약서를 제출해야 하는데 현재 국토교통부는 「주택임대차표준계약서」를 따르지 않고 임차료만 기재된 임의의 임대차계약서 양식도 신청할 수 있도록 하고 있는바, 국토교통부는 향후 주거급여 신청자가 「주택임대차표준계약서」 양식에 따라 임차료와 관리비를 분리 기재하여 주거급여를 신청하도록 하는 등 주거급여 부정수급 방지를 위한 최소한의 대책 마련을 위해 노력할 필요가 있다고 생각됨.

다) 기준임대료 산정을 위한 반복적 정책연구용역 개선 필요

국토교통부장관이 가구규모, 최저주거기준 등을 고려하여 정하는 지역별 기준임대료[98]는 임차가구에 대한 주거급여 지급기준의 주요 고려사항[99]임.

국토교통부장관이 정하여 고시하는 「주거급여 실시에 관한 고시」 제7조제1항[100]에 따르면, 임차가구의 주거급여 지급금액은 기준임대료를 기준으로 산정됨.

---

97) 주거급여 신청서류 : ①사회보장급여 제공 신청서 및 신분증, ②소득·재산신고서, ③금융정보 등 제공동의서, ④**임대차 계약서** 및 사용대차 확인서, ⑤통장사본

98) **「주거급여법」**
제7조(임차료의 지급) ② 임차료의 지급기준은 국토교통부장관이 수급자의 가구규모, 소득인정액, 거주형태, 임차료 부담수준 및 제3항의 **지역별 기준임대료** 등을 고려하여 정한다.

99) **「주거급여법」**
제7조(임차료의 지급) ③ 국토교통부장관은 임차료의 지급수준을 정하기 위하여 가구규모, 「주거기본법」 제17조의 최저주거기준 등을 고려하여 지역별 기준임대료를 정할 수 있다.

100) **「주거급여 실시에 관한 고시」**
제7조(임차급여의 지급기준) ① 임차급여는 다음 각 호와 같이 산정하여 지급한다.
1. '수급자의 소득인정액≤생계급여 선정기준'(「국민기초생활 보장법」에 따라 정한 생계급여 선정기준을 말한다. 이하 같다)인 경우 : 기준임대료. 다만, 수급자가 임대차계약서에 따라 실제 지불하는 임차료(이하 "실제임차료"라 한다)가 기준임대료보다 적은 경우에는 실제임차료
2. '수급자의 소득인정액〉 생계급여 선정기준'인 경우 : 제1호와 같이 산정하되, 자기부담분을 차감한다. 이 경우 자기부담분은 (소득인정액-생계급여 선정기준)의 100분의 30으로 한다.
3. '수급자의 실제임차료〉 주거급여 기준임대료의 5배'인 경우 : 임차급여는 1만원을 지급한다.

이러한 기준임대료는 중앙생활보장위원회의 심의·의결을 거쳐 매년 국토교통부장관이 정하여 고시하고 있으며, 국토연구원에서 조사한 최저주거수준 시장임차료 자료 등을 바탕으로 기준임대료를 산정하고 있음.

【 2024년도 기준임대료 현황 】

(단위 : 원/월)

구분	1급지(서울)	2급지(경기·인천)	3급지(광역·세종시·수도권 외 특례시)	4급지(그외 지역)
1인	341,000	268,000	216,000	178,000
2인	382,000	300,000	240,000	201,000
3인	455,000	358,000	287,000	239,000
4인	527,000	414,000	333,000	278,000
5인	545,000	428,000	344,000	287,000
6인	646,000	507,000	406,000	340,000

• 가구원수가 7인의 경우 6인 기준임대료와 동일하고, 가구원수가 8~9인의 경우 6인 기준임대료의 10%를 가산 (10인 가구 이상은 동일한 방식(2인 증가 시 10% 인상)에 따라 적용)

※ 자료: 「2024년 주거급여 선정기준 및 최저보장수준」(국토교통부고시, 2023. 8. 17.)

그런데 국토교통부는 매년 반복적으로 이루어지는 기준임대료 산정업무를 수행하기 위해 2017년부터 2023년까지 총 7차례에 걸쳐 총 14억 8,481만원에 해당하는 정책연구용역비 사용하여 국토연구원과 수의계약[101]을 체결하고 있는 것으로 나타났음.

매년 국토연구원이 수행한 정책연구용역의 과제명은 모두 다르나 기준임대료 산정에 필요한 주거급여 지급현황 분석 및 시장임차료 수준 파악, 급여액의 적정성 여부 등은 매년 공통적으로 수행하고 있음.

101) 7건 모두 입찰 공고 후 유찰에 따른 수의계약임

【 주거급여지원 사업 정책연구용역 실시 현황 】

구 분	기준임대료 산정 관련 용역		기타 정책연구용역	
2017년	주거급여 보장수준 및 지원대상 확대 방안	**국토연구원** (8,818만원)		
2018년	주거급여 확대효과 분석 및 주거복지 전달체계 개선 등 연구	**국토연구원** (8,773만원)		
2019년	주거급여 지원대상 확대효과 및 정책방향 연구	**국토연구원** (8,630만원)	공공임대주택 주거복지 전문인력 배치 시범사업 평가연구	한국주거학회 (7,775만원)
2020년	주거급여 발전방안 마련 및 주거상향 지원방안 연구	**국토연구원** (3억 3,130만원)	지역 주거복지 정책지원 및 역량강화 방안 연구	국토연구원 (1억 9,193만원)
2021년	21년 주거급여 발전방안 및 주거상향 지원방안 평가 연구	**국토연구원** (3억 3,030만원)	지자체 주거복지 역량강화 및 성과관리 연구	국토연구원 (1억 3,636만원)
			임차가구의 주거안정성 제고방안 마련 연구용역	주택산업연구원 (8,500만원)
			택지공모형 공공지원 민간임대주택 민간사업자 공모지침 수립 연구용역	주택산업연구원 (1억원)
2022년	주거급여 지원대상 확대 및 개선방안 연구	**국토연구원** (2억 9,400만원)	주거취약계층 주거상향 지원사업 운영지원	새로운사회를 여는연구원 (9,690만원)
			택지공모형 공공지원 민간임대주택 민간사업자 공모지침 수립	국토연구원 (8,909만원)
			제2차 장기공공임대주택 입주자 삶의 질 향상 기본계획 수립 등 연구	한국토지주택연구원 (5,645만원)
			주거복지센터 표준모델 및 매뉴얼 연구	국토연구원 (5,236만원)
2023년	24년 주거급여 최저보장수준 제고 및 발전방안 연구	**국토연구원** (2억 6,700만원)	주거급여 지원범위 확대방안 연구	국토연구원 (1억 7,800만원)

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

매년 반복되는 업무인 기준임대료 산정을 위해 매년 같은 연구기관에서 유사한 과업을 포함한 연구를 수행하도록 하는 것은 기준임대료 산정 업무를 수행함에 있어 비효율[102]을 발생시킴.

102) 국토교통부는 2017년부터 2023년까지 기준임대료 산정을 위한 정책연구용역을 위한 입찰공고를 올린 후, 매년 유찰 사유로 국토연구원과 수의계약을 체결하고 있으며, 연내 2024년 정책연구용역을 위한 계약 절차를 진행할 계획임.

각각의 정책연구용역 자료에 따르면 최저주거기준 시장임차료는 전월세 실거래가격 데이터와 주거급여 수급가구의 실제 임차료 데이터를 활용하여 최저주거수준에 해당하는 임차료를 통계적으로 추정하는 방식으로 산출하는 구조로 보임.

【 기준임대료 산정 방식(2017년 변경 전후 비교) 】

구 분	종전(2017년까지)	개선(2017년 이후)
추정 방법	①주거실태조사 자료로 최저주거수준에 해당하는 임차료 추정 ②추정값을 전월세 실거래가격과 비교하여 적용 분위 설정 ③설정 분위값의 임차료 산출	전월세실거래가격 자료와 주거급여 수급가구 실제 임차료 자료를 바탕으로 최저주거기준에 해당하는 임차료를 직접 추정
활용 자료	주거실태조사 민간임차료 자료	전월세실거래가격 자료 주거급여 수급가구 임차료 자료
추정함수	특성감안 가격모형	공간특성감안 가격모형
가구 균등화지수	주거실태조사 자료로 산출	주거실태조사 자료로 산출
지역간 형평성	지역간 기준임대료 차이를 고려하여 1급지를 추정치의 80% 수준으로 하향 조정	지역간 기준임대료 차이를 고려하여 1급지를 추정치의 90% 수준으로 하향 조정

※ 자료: 「주거급여 지원대상 확대 및 개선방안 연구」(국토연구원, 2022)

따라서 국토교통부는 기준임대료 산정을 위해 매년 반복되고 있는 연 3억원 수준의 정책연구용역의 과업 중 기준임대료 산정과 관련된 조사 및 분석 등의 업무는 필요하면 국토연구원과 민간위탁계약을 체결하여 별도의 민간위탁사업비를 통해 합리적인 예산 범위에서 안정적으로 추진하는 방안 등을 검토할 필요가 있음.

3) 전세보증금반환보증 보증료 지원(1034-322)

○ 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업의 집행실적이 2회계연도를 연속하여 미흡하므로, 집행 가능성을 고려하여 전년과 동일금액으로 편성된 예산의 감액 조정을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

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 30만원임.

이 사업의 2025연도 예산안은 전년도와 동일하게 117억 8,000만원이 편성되었음.

【 2025년도 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감(B-A)
		본예산(A)	예산현액		
전세보증금반환보증 보증료 지원	5,630	11,780	11,780	11,780	-

※ 자료: 국토교통부

나) 집행 가능성을 고려한 예산 감액 필요

전세보증금반환보증 보증료 지원 사업의 연도별 실집행률은 각각 2023년 말 기준 23.7%, 2024년 9월말 기준 20.4%에 불과함

【 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 2023년, 2024년 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. 9월말	11,780	11,780	6,970	6,970	-	6,970	2,400	-	-	20.4

※ 자료: 국토교통부

아울러, 이 사업은 「2023회계연도 재정사업 자율평가(국토교통부)」에서 실집행 부진으로 인해 “미흡” 사업으로 평가된 바 있음.

특히, 이 사업은 성격상 연말에 집행 소요가 집중되기보다는 연중 집행 소요가 고루 분포하므로 연말까지 실집행이 큰 폭으로 개선될 것으로 기대하기 어려움.

【 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 2023년, 2024년 월별 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			

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

사업 개시 이후 2회계연도를 연속하여 집행률이 저조하게 나타남에도 국토교통부는 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 예산을 전년과 동일한 규모로 편성한바, 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 예산의 집행가능성[103]을 고려하여 일부 예산의 감액 조정을 검토할 필요가 있어 보임.

이에 대하여 국토교통부는 집행 부진 사유로 지목되던 복잡한 신청 절차 문제를 해소하기 위해 보증가입 시 보증료 지원 신청으로 연계되도록 절차 개선을 추진 중이며, 홍보 또한 강화하고 있으므로 2025회계연도에는 집행률이 크게 제고될 것으로 기대되어 올해와 동일한 수준의 예산 편성이 필요하다는 입장임.

103) 참고로, 2024회계연도 3/4분기(24. 9. 30.) 기준 20.8%가 집행되었음을 고려하여 연말까지 같은 속도로 집행한다고 가정하면, 2024회계연도 4/4분기(24. 12. 31.)까지 실집행률은 “27.7%”이 됨.

4) 전세사기 피해방지 및 지원사업(1034-323)

○내내역사업인 ‘전세가격 적정성 분석 위탁’의 경우 전세사기 피해방지라는 세부사업의 목적에 맞게 운용될 수 있도록 주택 임대차 계약 신고 확대를 위해 노력하고, 보증부월세·반전세에 대해서도 적정성 분석이 조속히 실시할 수 있도록 하며, 적정성 분석 결과를 임대차 실거래 기획조사에도 활용하는 방안을 검토해 볼 필요가 있음.

가) 개요

전세사기 피해방지 및 지원사업은 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」에 따라 전세사기피해자를 결정하고 경·공매 절차 지원 등 주거안정 지원방안을 이행하는 전세사기피해지원위원회[104] 및 전세사기피해지원단[105]의 운영을 지원하는 사업임.

---

104) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제6조(전세사기피해지원위원회) ① 제14조에 따른 전세사기피해자등 결정에 관한 심의와 그 밖에 전세사기피해지원에 관한 중요 사항을 심의하기 위하여 국토교통부에 전세사기피해지원위원회(이하 “위원회”라 한다)를 둔다.
② 위원회는 다음 각 호의 사항을 심의·의결한다.
1. 제14조 및 제15조에 따른 전세사기피해자등 결정
1의2. 제15조의2에 따른 전세사기피해자등 결정의 취소 또는 철회
2. 제17조에 따른 경매의 유예·정지, 제18조 및 제19조에 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

105) **「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.
② 국토교통부장관은 지원단의 원활한 업무수행을 위하여 필요한 때에는 관계 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 관계기관·법인·단체 등에 소속 공무원 또는 임직원의 파견을 요청할 수 있다.
③ 그 밖에 지원단의 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

이 사업에는 ①전세사기피해지원위원회와 전세사기피해지원단의 운영을 지원하는 ‘위원회 등 운영’, ②피해자 신청·결정 관련 자료 전산화 등을 위한 지원관리시스템 운영 및 전세사기 피해 예방을 위한 전세가격 적정성 분석을 위탁하는 ‘시스템 운영’ 및 ③정책홍보를 추진하는 ‘홍보’의 3개 내역사업이 있음.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 41억 6,700만원 대비 11억 8,300만원이 증액(28.4%)된 53억 5,000만원이 편성되었고, ‘시스템 운영’ 내역사업은 전년도 26억 9,200만원 대비 14억 6,000만원이 증액(54.2%)된 41억 5,200만원이 편성되었음.

【 2025년도 전세사기 피해방지 및 지원사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산 (A)	2025 예산안 (B)	증 감 (B-A)
전세사기 피해방지 및 지원사업	-	4,167	5,350	1,183
위원회 등 운영	-	1,175	898	△277
시스템 운영	-	2,692	4,152	1,460
홍보	-	300	300	-

※ 자료: 국토교통부

나) ‘전세가격 적정성 분석 위탁’ 사업이 전세사기 피해방지에 보다 널리 활용될 수 있도록 제도개선 필요

이 사업의 내역사업인 ‘시스템 운영’(2025년도 예산액 41억 5,200만원)에는 내내역사업인 ‘전세가격 적정성 분석 위탁’이 포함되어 있음. 동 내내역사업은 「부동산 거래신고 등에 관한 법률」(이하 “「부동산거래신고법」”이라 함) 제5조 및 제6조의4[106]에 따라 같은 법 제6조의2[107]에 따른 주택 임대차 계약의 신고 내용의 적정성을 한국부동산원[108]에 위탁하여(320-02목) 검증하는 사업으로, 2025년도에는 전년도 21억 3,500만원 대비 16억 1,700만원이 증액(75.7%)된 37억 5,200만원이 편성되었음.

---

106) **「부동산 거래신고 등에 관한 법률」**
제5조(신고 내용의 검증) ① 국토교통부장관은 제3조에 따라 신고받은 내용, 「부동산 가격공시에 관한 법률」에 따라 공시된 토지 및 주택의 가액, 그 밖의 부동산 가격정보를 활용하여 부동산 거래가격 검증체계를 구축·운영하여야 한다.
② 신고관청은 제3조에 따른 신고를 받은 경우 제1항에 따른 부동산거래가격 검증체계를 활용하여 그 적정성을 검증하여야 한다.
③ 신고관청은 제2항에 따른 검증 결과를 해당 부동산의 소재지를 관할하는 세무관서의 장에게 통보하여야 하며, 통보받은 세무관서의 장은 해당 신고 내용을 국세 또는 지방세 부과를 위한 과세자료로 활용할 수 있다.
제6조의4(주택 임대차 계약 신고에 대한 준용규정) ② 주택 임대차 계약 신고 내용의 검증에 관하여는 제5조를 준용한다.

107) **「부동산 거래신고 등에 관한 법률」**
제6조의2(주택 임대차 계약의 신고) ① 임대차계약당사자는 주택(「주택임대차보호법」 제2조에 따른 주택을 말하며, 주택을 취득할 수 있는 권리를 포함한다. 이하 같다)에 대하여 대통령령으로 정하는 금액을 초과하는 임대차 계약을 체결한 경우 그 보증금 또는 차임 등 국토교통부령으로 정하는 사항을 임대차 계약의 체결일부터 30일 이내에 주택 소재지를 관할하는 신고관청에 공동으로 신고하여야 한다.
「부동산 거래신고 등에 관한 법률 시행령」
제4조의3(주택 임대차 계약의 신고) ① 법 제6조의2제1항 본문에서 “대통령령으로 정하는 금액을 초과하는 임대차 계약”이란 보증금이 6천만원을 초과하거나 월 차임이 30만원을 초과하는 주택 임대차 계약(계약을 갱신하는 경우로서 보증금 및 차임의 증감 없이 임대차 기간만 연장하는 계약은 제외한다)을 말한다.

108) **「부동산 거래신고 등에 관한 법률」**
제25조의3(권한 등의 위임 및 위탁) ② 국토교통부장관은 제5조의 부동산거래가격 검증체계 구축·운영, 제6조제3항에 따른 신고내용조사 및 제25조의 부동산정보체계의 구축·운영 업무를 대통령령으로 정하는 바에 따라 부동산시장 관련 전문성이 있는 공공기관에 위탁할 수 있다.

【 2025년도 전세가격 적정성 분석 위탁 사업 산출 근거 】

내내역사업	예산안 산출근거
전세가격 적정성 분석 위탁	민간위탁사업비(320-02) 37억 5,200만원 - 분석체계 구축·운영 3억 2,600만원 : 분석체계 운영 1억 7,600만원, 분석체계 고도화 연구 1억 5,000만원 - 전세계약 신고가격 적정성 분석 : 12만건 x 26,553원 = 31억 8,600만원 - 권리조사 용역(외주) : 12만건 x 2,000원 = 2억 4,000만원

※ 자료: 국토교통부

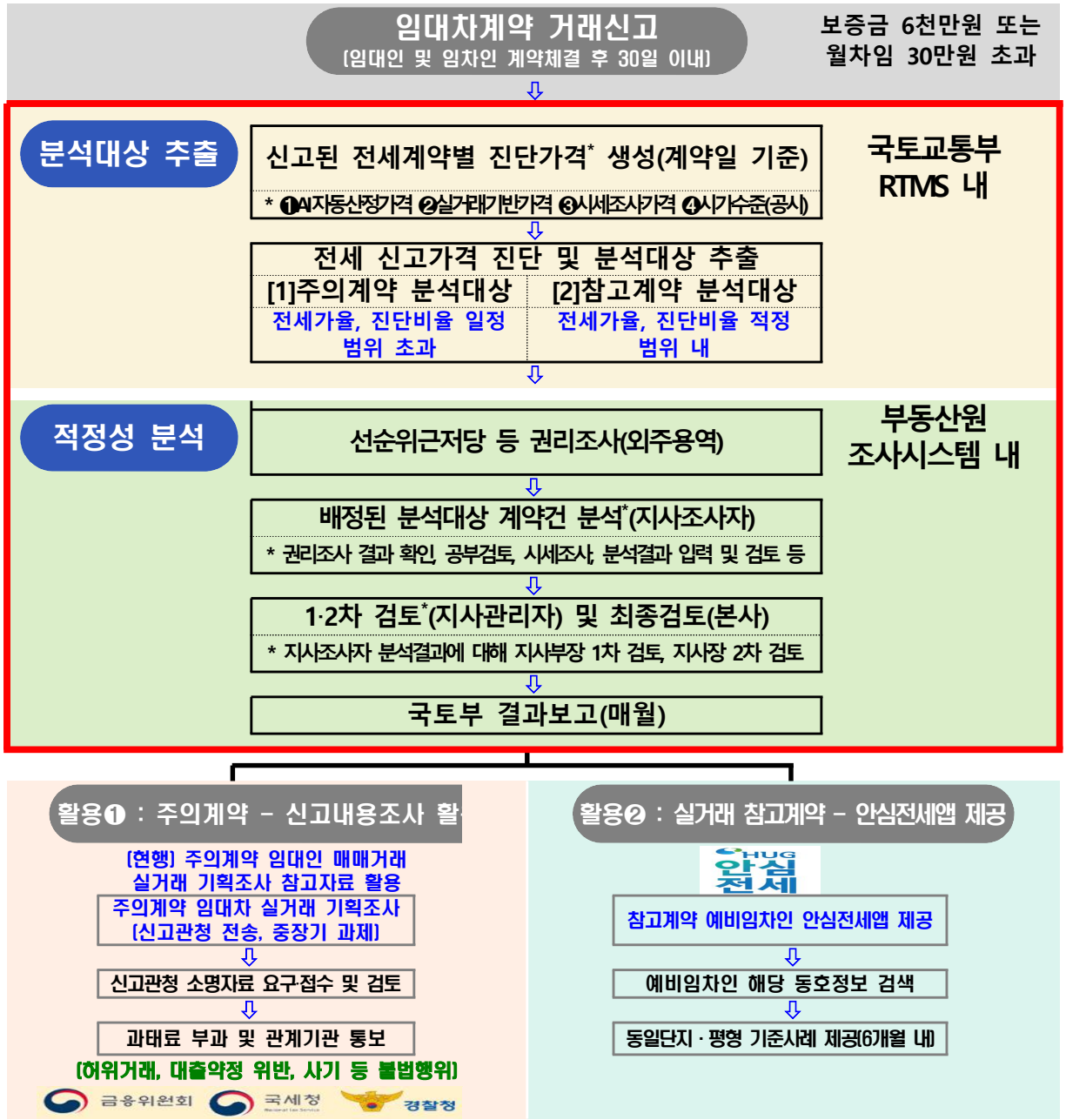
2024년에는 4월부터 6월까지 조사시스템 개발, 진단가격 생성 등을 위한 분석체계 구축을 진행하였고, 7월부터 12월까지 매달 1만 건에 대하여 적정성 분석을 실시하고 있으며, 2025년에는 분석체계 구축 운영에 3억 2,600만원, 매달 1만 건씩 총 12만 건에 대한 적정성 분석(31억 8,600만원) 및 권리조사 외주용역(2억 4,000만원)에 24억 2,600만원을 각각 편성하였음.

동 내내역사업은 ①부동산거래관리시스템(RTMS)[109]에 신고된 전세 계약마다 진단가격을 생성하여 진단비율(=신고금액 / 계약 시점의 전세 진단가격)과 전세가율(=신고금액 / 계약 시점의 매매 진단가격)이 일정 범위를 초과하는 경우 '주의계약 분석 대상'으로, 적정 범위 내인 경우 '참고계약 분석 대상'으로 추출하고, ②분석 대상 계약 건들에 대하여 권리조사, 공부검토, 시세조사 등의 적정성 분석을 실시한 후에 ③보증금 일부의 미회수가 예상되거나 고가로 의심되는 계약을 '주의계약'으로 선별하여 기획조사 등

109) **「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.

에 활용하고, ④권리 침해가 없고 가격이 적정한 '참고계약'은 안심전세앱을 통하여 임대차 계약 체결 시에 참고할 수 있는 계약의 예시로 예비임차인에게 제공하는 것을 내용으로 함.

【 전세계약 신고가격 적정성 분석 흐름도(안) 】



※ 자료: 국토교통부(한국부동산원)

다만, 이 내내역사업과 관련해서는 다음과 같은 개선이 필요할 것으로 생각됨.

첫째, 주택 임대차 전체 계약 건수가 빠짐없이 정확하게 신고되지 않고 있을 수 있음.

「부동산거래신고법」 제6조의2에 따른 주택 임대차 계약의 신고 의무는 정확한 임대차 시세정보를 구축하여 임차인이 임대인과 대등한 위치에서 임대조건을 협상하고 분쟁 발생 시 해결 기준으로 삼을 목적으로 2020년 법률 제17483호 개정을 통하여 도입된 것임.

「부동산거래신고법」 제28조제5항제3호[110]에 따라 주택 임대차 계약의 신고를 하지 아니하거나 그 신고를 거짓으로 한 자는 100만원 이하의 과태료가 부과되는데, 국토교통부는 개정법률 시행일(2021.6.1.) 이후 제도 도입에 따른 국민 부담과 행정 여건 등을 감안하여[111] 과태료 부과를 유예하고 있고, 최근 유예기간을 2025.5.31.까지로 연장하였음.

주택 임대차 계약의 전체 현황이 파악되지 않으면 이 내내역사업에 따른 적정성 분석의 효과가 저감되는 측면이 있으므로, 홍보 강화 등을 통하여 주택 임대차 계약의 신고를 독려하기 위하여 노력할 필요가 있음.

---

110) **「부동산 거래신고 등에 관한 법률」**
제28조(과태료) ⑤ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 100만원 이하의 과태료를 부과한다.
3. 제6조의2 또는 제6조의3에 따른 신고를 하지 아니하거나(공동신고를 거부한 자를 포함한다) 그 신고를 거짓으로 한 자

111) 국토교통부 보도자료, 「'주택 임대차 신고제' 계도기간 1년 추가 연장한다」, 2024.4.18. 참조.

이에 대하여 국토교통부는 모바일신고 도입 등 신고율 제고를 위하여 최선을 다하고 있다는 입장임.

둘째, 국토교통부는 2024년 10월 기준 전세 유형 중 보증부월세나 반전세를 포함하지 않은 전세계약에 한정하여 가격 적정성 분석을 실시하고 있음.

그러나, 임대차 계약 중 보증부월세나 반전세를 포함하는 월세 계약의 비중은 2024년 1월부터 8월까지 누적 기준 20만 9,453건 중 12만 1,247건으로 57.4%[112]를 차지하여 절반 이상에 달하고 있고, 이는 매년 1월부터 8월까지 누적 기준 2020년의 40.3%에서 4년 만에 17.1%p 상승한 것으로 나타나고 있음.

【 임차유형별 전월세 거래량 현황 및 변동 추이 】

구분	2024년 거래량(건)			연도별 월세 거래 비중(%)			
	합계	전세	월세	5년 평균	2022	2023	2024
전국	209,453	88,205	121,248	46.0	51.6	55.0	57.4
수도권	141,030	61,060	79,970	45.0	51.0	53.9	56.4
서울	66,130	25,731	40,399	47.4	53.0	56.6	60.0
지방	68,423	27,145	41,278	48.1	53.0	57.3	59.3

주) 각각 해당 연도 1월부터 8월까지의 누적값임
※ 자료: 국토교통부(2024년 8월 주택통계)

112) 아파트의 경우 43.7%, 비아파트의 경우 69.6%임.

월세를 포함한 계약까지 가격 적정성을 분석할 경우 현재보다 정부가 부적정 거래에 대하여 신속·정확하게 대처하고 예비임차인에게 적합한 판단 자료를 제공할 수 있다는 점에서, 분석 대상을 확대할 필요가 있을 것임.

셋째, 국토교통부는 적정성 분석 결과 진단가격이 월평균 전세가율과 비교하여 일정 범위를 초과함으로써 '주의계약'으로 판정되더라도 이를 임대인의 "매매" 거래를 둘러싼 불법행위 등 조사와 관련하여 활용하고 있음.

이 내내역사업은 전세사기 피해방지를 사업목적으로 하는 '전세사기 피해방지 및 지원사업'에 편성되어 있고, 「부동산거래신고법」상 주택 임대차계약 신고의무가 정확한 임대차 시세정보를 구축하여 임대인과 임차인 간의 정보 불균형을 해소하려는 데에 있다는 점을 고려할 때, '주의계약'을 체결한 임대인의 "매매" 거래뿐만 아니라 "임대차" 계약에 대하여 불법행위 등 조사를 시행하는 방안을 검토해 볼 필요가 있을 것으로 생각됨.

현재 「부동산거래신고법」, 국토교통부훈령인 「부동산거래가격 검증체계 운영 및 신고내용 조사 규정」 등에서 주택 임대차 계약의 검증 및 조사에 관한 사항은 부동산 거래(매매)가격 검증 및 조사에 관한 규정을 준용하도록 하면서 이에 관하여 상세한 규정을 두지 않고 있으므로, 임대차 계약에 대한 조사를 시행하게 될 경우 실제 검증 및 조사에 필요한 내용[113]을 검토하여 보완할 필요가 있을 것으로 보임.

113) 예를 들어, 신고내용을 조사하기 위하여 거래당사자 또는 개업공인중개사에게 제출을 요구할 수 있는 자료(「부동산거래신고법 시행규칙」 제6조제1항)에 임대차 신고내용 조사에 필요한 사항(전입세대 열람, 중개대상물 확인·설명서 등)을 추가하는 것을 생각해 볼 수 있음.

「부동산 거래신고 등에 관한 법률 시행규칙」

제6조(신고 내용의 조사 등) ① 국토교통부장관 또는 신고관청(이하 "조사기관"이라 한다)은 법 제6조제1항 또는 제3항에 따라 신고 내용을 조사하기 위하여 거래당사자 또는 개업공인중개사에게 다음 각 호의 자료를 제출하도록 요구할 수 있다.

1. 거래계약서 사본
2. 거래대금의 지급을 확인할 수 있는 입금표 또는 통장 사본
3. 매수인이 거래대급의 지급을 위하여 다음 각 목의 행위를 하였음을 증명할 수 있는 자료
   가. 대출
   나. 정기예금 등의 만기수령 또는 해약
   다. 주식·채권 등의 처분
4. 매도인이 매수인으로부터 받은 거래대금을 예금 외의 다른 용도로 지출한 경우 이를 증명할 수 있는 자료
5. 그 밖에 신고 내용의 사실 여부를 확인하기 위하여 필요한 자료

5) 정비사업 지원업무 수행(1036-305)

○ 2025년에 신규 편성된 내내역사업인 ‘공사비 계약 사전 컨설팅’의 경우 최근 5년 평균 시공자 선정구역 수에 상당하는 40개소를 지원하는 것을 전제로 2억원을 편성하였는데, 공사비 상승, 부동산시장 침체 등에 따라 최근 시공자를 선정한 조합 수가 감소 추세임을 고려하여 예산액을 적정 규모로 조정할 필요가 있음.

가) 개요

정비사업 지원업무 수행 사업은 재개발사업·재건축사업을 촉진하기 위하여 사업성 검토, 컨설팅 등을 지원하는 사업으로, 민간대행사업비(320-08)로 편성되어 한국부동산원을 통하여 추진됨.

이 사업에는 신규 정비구역 지정 및 추진위원회 구성을 컨설팅하는 ‘정비사업컨설팅’, 정비사업 초기의 개략적인 사업성 검토 등을 지원하는 ‘정비사업 공공지원’, 공사비 계약 사전 컨설팅과 공사비 분쟁·갈등구역 모니터링 및 전문가 파견을 지원하는 ‘정비사업 분쟁·갈등 관리’ 외에 ‘정비사업 현장조사’, ‘정비사업 현황관리’ 등의 내역사업이 있음.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도와 동일하게 22억원이 편성되었고, 내역사업인 ‘정비사업 분쟁·갈등 관리’에 4억원이, 그 내내역사업인 ‘공사비 계약 사전 컨설팅’에는 2억원이 각각 신규로 편성되었음.

【 2025년도 정비사업 지원업무 수행 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산 (A)	2025 예산안 (B)	증 감 (B-A)
정비사업 지원업무 수행	1,940	2,200	2,200	-
정비사업 컨설팅		800	800	-
정비사업 공공지원		500	500	-
정비사업 분쟁·갈등 관리	-	-	400	순증
정비사업 현장조사		200	200	-
공공지원민간임대주택 공급 지원		500	50	△450
정비사업 현황관리		200	250	50

※ 자료: 국토교통부

나) '공사비 계약 사전 컨설팅' 내역사업의 예산액 조정 필요

2025년에 신규 편성된 내역사업인 '정비사업 분쟁·갈등 관리'의 내내역사업인 '공사비 계약 사전 컨설팅'은 국토교통부고시인 「정비사업 계약업무 처리기준」 제36조[114]에 근거하여 정비사업 조합과 시공자 간에 최초 도급계약을 체결할 때에 공사비 계약조건 관련 분쟁이 우려되는 사항을 사전 검토하는 컨설팅을 지원하려는 것임.

114) **「정비사업 계약업무 처리기준」**
제36조(계약의 체결 및 계약사항의 관리) ① 사업시행자등은 제35조에 따라 선정된 시공자와 계약을 체결하는 경우 공사비, 공사기간, 공사비 조정방법 및 기타 필요한 사항을 기재한 계약서를 작성하여 기명날인하여야 한다.
② 사업시행자등은 제1항에 따라 기명날인하기 전에 계약서 중 다음 각 호의 사항에 대하여 법 제114조에 따른 정비사업지원기구에 검토를 요청할 수 있다.
1. 계약서에 포함된 도서의 종류
2. 제1호에 따른 도서간 우선순위에 관한 사항
3. 공사비 산출 근거에 관한 사항
4. 공사비 및 공사기간 변경 등에 관한 사항
5. 공사비 검증을 포함한 분쟁 해결에 관한 사항

내용을 구체적으로 살펴보면, 컨설팅 대상은 “시공자 선정 이후” 공사도급 계약 또는 가계약을 체결하기 전인 조합이고, 온라인상담에 사업장별 1회의 대면상담을 병행하는 방식으로 진행되며, 컨설팅을 통하여 기존 계약사례를 중심으로 하여 계약서의 내용 중 공사비와 관련된 내용을 검토 및 확인하게 됨.

【 공사비 계약 사전 컨설팅 개요 】

구분	내용
대상	시공자 선정 후 공사도급(가)계약 체결 전인 사업시행자(조합)
방식	온라인 및 대면상담(대면상담은 사업장별 1회 한정)
주요 내용	기존 계약사례를 중심으로, 계약서 내용 중 공사비 관련 내용에 한정하여 - 정비사업 표준공사계약서 활용 - 계약시 공사비 관련 검토·확인 사항 - 계약 필요서류(설계도서, 내역서, 마감재 사양서 등) - 공사비 증액 주요 요인 및 사례 - 공사비 증액에 따른 공사비 검증의 절차, 방법 및 준비사항 ※ 공사금액의 적정성은 제외

※ 자료: 국토교통부

국토교통부에 따르면 이 내역사업은 조합과 시공자 간의 전문성과 정보의 비대칭 등으로 인한 차이를 좁히기 위하여 상대적으로 비전문적이고 정보가 부족한 조합을 대상으로, 국토교통부가 배포한 ‘정비사업 표준공사계약서’를 활용하여 공사비 관련 계약조건들이 적정하게 반영되었는지 중립적이고 객관적으로 확인하기 위한 것임.

국토교통부는 최근 5년간(2019~2023) 평균 재개발·재건축사업 시공자 선정구역 수가 42개소임을 고려하여 2025년 연내에 40개 정비구역에 시공

자가 선정되는 것을 전제로 하여 변호사, 정비사업 전문가 등의 자문수당 등이 포함된 컨설팅 비용 500만원씩, 합계 2억원을 한국부동산원에 지급하는 것을 전제로 2025년도 예산안을 편성・제출하였음.

【 2025년도 공사비 계약 사전 컨설팅 사업 산출 근거 】

내내역사업	예산안 산출근거
공사비 계약 사전 컨설팅	민간위탁사업비(320-02) 2억원 = **재개발・재건축구역 40개소** × 500만원 * 500만원 = 인건비 300만원 + 회의비, 출장비, 자문수당 등 경비 150만원 + 일반관리비 50만원 ** 자문수당 : 변호사, 정비사업전문가 등 전문가 2인 × 30만원 × 2회

※ 자료: 국토교통부

그런데, 2020년 이후에 시공자를 선정한 정비구역 수의 추이를 살펴보면, 2020년에 65개소이던 것이 2021년에 46개소, 2022년에 33개소, 2023년에 17개소에 이어 2024년 8월 말 기준 8개소로 감소하였고, 시공자 선정구역 수가 가장 많은 지방자치단체인 서울의 경우에도 2020년에 17개소였던 것과 비교하면 2023년의 4건, 2024년 8월 기준 5건으로 2020년 대비 절반 이하의 실적을 기록한 것으로 나타나고 있음.

【 2020년 이후 시공자 선정구역 현황 】

구분	2020	2021	2022	2023	2024.8.	합계
서울	17	14	11	4	5	51
부산	9	5	4	2	-	20
대구	6	4	4	1	-	15
대전	10	4	5	2	1	22
광주	1	1	2	1	-	5
인천	2	1	1	-	-	4
울산	-	1	-	-	-	1
세종	-	1	-	-	-	1
경기	9	6	6	5	1	27
강원	-	1	-	-	-	1
충북	-	-	-	-	1	1
충남	1	2	-	-	-	2
전북	3	2	-	-	-	5
전남	1	-	-	-	-	1
경북	1	2	-	1	-	4
경남	4	1	-	-	-	5
제주	1	1	-	1	-	3
합계	65	46	33	17	8	168

※ 자료: 국토교통부 제출자료 정리

시공자를 선정한 정비구역 수가 최근에 감소한 데는 자재비·인건비 등의 상승에 따라 공사비가 상승한 것이 영향을 미친 것으로 보임. 정부도 최근 3년간 공사비 상승률이 연평균 8.5%를 기록하여 최근 3년간 공사비가 30% 이상 급등하면서 재건축·재개발 추진이 지연되는 문제가 있는 것으로 보고 2026년까지 연평균 공사비 상승률을 2% 내외로 최대한 안정화하겠다는 계획을 발표한 바 있음.[115)]

115) 기획재정부 보도자료, 「공사비 3대 안정화 방안, '26년까지 공사비 상승률 2% 내외 관리」, 2024.10.2. 참조. 공사비 3대 안정화 프로젝트의 주요 내용은 아래와 같음.

다만, 2023년과 2024년의 시공자 선정 건수가 2022년과 비교하여 절반 이하 수준을 기록하는 감소 추세인 점, 2023년과 2024년에 한국부동산원이 실시한 시범사업에서 컨설팅을 신청한 지방자치단체가 없었던 점, “시공자 선정을 마치고” 공사도급계약 체결 이전에 진행되어야 한다는 지원 요건 등에 비추어 볼 때 2025년 연내 컨설팅 지원 대상의 수가 예산액 산출 근거인 40건을 충족하기 어려울 수 있을 것으로 보이는바, 적정한 수준으로 예산액을 조정할 필요가 있을 것으로 생각됨.

이와 관련하여 국토교통부는 시공자 선정 입찰공고 건수가 2023년에 82건이던 것이 2024년 9월 기준 126건으로 증가 추세인 점에 비추어 컨설팅 신청 건수 증가가 예상되며, 사전컨설팅 업무의 범위를 기존 최초 계약 시 외에 시공자 선정 시 및 분쟁이 다수 발생하는 변경계약 시까지 추가할 계획이라는 입장임.

구분	주요 내용
자재비 안정	범부처 건설분야 불법·불공정행위 점검반 한시 특별운영, 불법·불공정행위 신고센터 운영 자재 수급 안정화 협의체 운영, 민간의 해외 시멘트 수입 애로 해소 지원 바다·산림골재 공급확대 추진
인건비 안정	숙련기능인 채용시 우대제도 도입 비숙련 외국인력의 현장간 이동 사유 구체화 내국인 기피로 인력확보가 어려운 공종에 숙련 외국인력 도입(중장기적 검토)
공공조달	국가시책사업은 조달청을 통하지 않고 발주처(공공기관)가 직접 중기제품 구매 3기 신도시 등 대규모 공공공사에 현장 레미콘 제조시설(배치플랜트) 설치 적극 추진 관급자재 관련 불공정행위 개선 노력, 공사용자재 직접 구매제도 보완방안 마련 공공공사비 현실화를 위한 제도개선 방안 연내 발표

※ 자료: 정부 보도자료 발췌 정리

6) 방음매트 구입시공비용 지원(1036-312)

○ 지원대상, 지원 금액 등에 대한 면밀한 검토가 부족한 측면이 있어 실제 사업추진 과정에서 사업계획 변경에 따라 예산집행이 원활하지 못할 우려가 있는 것으로 보이므로, 지원수요 파악 및 지방자치단체와의 협의 등을 통하여 계획을 보다 구체화할 필요가 있음.

가) 개요

방음매트 구입시공비용 지원 사업은 만 4세 자녀가 있는 주거급여 수급 가구를 대상으로 방음매트를 구매 또는 시공하는 비용을 가구당 최대 50만원씩 보조하여 층간소음 저감을 유도함으로써 주거환경 개선을 지원하려는 사업임.

국토교통부는 2023년과 2024년에 걸쳐 주택도시기금에 “층간소음 성능보강” 사업[116]을 편성하여 방음매트 설치·시공에 필요한 비용을 전용면적 85㎡ 이하의 주택에서 거주하는 ①부부합산 연소득 4,000만원 이하인 저소득층 가구 또는 ②미성년 자녀가 있는 부부합산 연소득 8,000만원 이하의 중산층 가구에 가구당 최대 300만원을 무이자(저소득층 가구) 또는 1.8%(유자녀 중산층 가구)의 금리로 최대 60개월 내에 상환하는 조건으로 융자하고 있음.

그러나, 동 사업은 2023년에 계획액 150억원 중 1억 1,000만원을 집행(집행률 0.73%)하였고 2024년도 9월 말 기준 계획액 27억원 중 5억 3,200만원

116) 1131-407

을 집행(집행률 19.7%)하는 등 실적이 부진하게 나타나고 있음.

그에 따라 국토교통부는 2023년 12월에 「공동주택 층간소음 해소방안」을 통하여 융자 위주의 지원 사업은 국민의 자발적인 성능보강을 유도하는 데에 한계가 있어 기축주택에 거주하는 주민은 층간소음 해소정책의 수혜 대상에서 배제되고 있다는 분석을 토대로 2025년부터 유자녀 저소득층 대상 보조사업으로 전환을 검토하겠다는 계획을 발표하였음.[117)]

국회 국토교통위원회도 2023회계연도 결산 예비심사에서 보조사업으로 사업 방식을 전환할 것을 요구하는 '시정' 유형의 시정요구[118)]를 의결(2024.9.)하였는바, 2025년도 예산안은 일반회계에서 지방자치단체에 보조금을 지급하는 것으로 사업 방식을 변경하여 반영된 것임.

이 사업의 2025년도 예산안은 15억 2,700만원이 일반회계에 신규로 편성되었음.

【 2025년도 방음매트 구입시공비용 지원 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안 (B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	수정		
방음매트 구입시공비용 지원	-	-	-	1,527	순증

※ 자료: 국토교통부

117) 국토교통부, 「공동주택 층간소음 해소방안」, 2023.12.11., 4면 참조

118) "국토교통부는 융자사업보다 신혼부부 또는 유자녀 가정을 대상으로 하는 보조사업으로 사업 방식을 전환할 것(시정)"

나) 사업계획 구체화 및 철저한 사업준비 필요

국토교통부는 이 사업의 2025년도 예산액을 만 4세 자녀가 있는 주거급여 수급가구[119] 6,107가구에 50만원을 지원하고 그 중 50%를 국비로 지방자치단체에 보조한다는 전제로 산출하였음.

【 2025년도 방음매트 구입시공비용 지원 사업 산출 근거 】

세부사업	예산안 산출근거
방음매트 구입시공 비용 지원	자치단체경상보조(330-01) 15억 2,700만원 = 만 4세 자녀가 있는 주거급여 수급가구 6,107가구 × 50만원 × 50%

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2025년도 성과지표는 2025년에 만 4세 자녀가 있는 주거급여 수급가구 6,107가구 전체에 지원하는 목표로 설정되어 있고, 국토교통부는 2026년에 4,759가구, 2027년도에 3,781가구를 지원하고 그 이후에는 매년 2,330가구를 지원하겠다는 계획임.

---

119) 2024년의 경우 소득인정액이 기준 중위소득의 48% 이하인 경우 주거급여 수급대상이 됨.
「주거급여법」
제5조(수급권자의 범위) ① 수급권자는 소득인정액이 「국민기초생활 보장법」 제20조제2항에 따른 중앙생활보장위원회의 심의·의결을 거쳐 결정하는 금액(이하 이 항에서 "주거급여 선정기준"이라 한다) 이하인 사람으로 한다. 이 경우 주거급여 선정기준은 기준 중위소득의 100분의 43 이상으로 한다.
「2025년 주거급여 선정기준 및 최저보장수준」(국토교통부고시)
1. 주거급여 선정기준
「주거급여법」 제5조제1항에 따라 주거급여 선정기준은 다음 값 이하로 한다.

구 분	1인 가구	2인 가구	3인 가구	4인 가구	5인 가구	6인 가구	7인 가구
금액(원/월)	1,148,166	1,887,676	2,412,169	2,926,931	3,411,932	3,871,106	4,314,445

* 8인 가구는 7인 가구 기준과 6인 가구 기준의 차이를 7인 가구 기준에 더하여 산정(9인 가구 이상은 동일한 방식에 따라 산정)

【 방음매트 구입시공비용 지원 사업 성과지표 】

성과지표	구분	'23	'24	'25	목표치 산출근거	측정방법	자료출처
지원가구 수 (단위: 가구)	목표	-	-	6,107	2025년에 만 4세 자녀가 있는 주거급여 수급가구 수	가구 수	자체자료
	실적	-	-	-			
	달성도	-	-	-			

※ 자료: 국토교통부

이는 2025년도부터 매년 해당 연도에 만 4세 자녀가 있는 주거급여 수급가구 전체가 이 사업에 따른 보조금의 수혜 대상자가 된다는 것을 전제로 산출된 것임.

【 주거급여 수급권자 자녀 연령대 분석 】

연령	0세	1세	2세	3세	4세	5세	6세	7세
수급권자 수(명)	2,330	3,781	4,759	6,107	7,421	8,973	10,161	12,887

주) 2024년 1월 기준
※ 자료: 국토교통부

매년 자녀의 연령이 “만 4세”인 주거급여 수급권자 가구 수를 기준으로 사업을 계획한 것과 관련하여, 국토교통부는 저소득층에 대한 층간소음 저감 지원이라는 재정보조의 목적, 실현가능한 예산 규모, 층간소음 유발 연령 등을 종합적으로 고려한 것이라고 설명하고 있음.

그러나, 국토교통부는 층간소음을 유발하는 아동 연령대를 조사한 자료를 별도로 가지고 있지는 않고, 한국환경보전원[120]에서 실시하는 ‘어린이 층간

120) 환경부 산하 기타공공기관으로 환경보전에 관한 교육·홍보 등을 담당 업무로 하고 있음.
「환경정책기본법」
제59조(한국환경보전원) ① 환경보전에 관한 조사연구, 기술개발 및 교육·홍보, 생태복원 등을

소음 예방교육'이 만 4세부터 실시된다는 사실만을 제시하고 있음.

또한, 국토교통부는 가구당 50만원을 지원하고 그 50%인 25만원을 국비로 지방자치단체에 보조할 계획임.

그런데, 국토교통부가 2023년 당시 '층간소음 성능보강' 사업계획 당시 조사한 결과에 따르면 시공하는 매트의 경우 시공비용은 거실, 주방 또는 1개 방에 시공한다고 가정할 때 전용 36㎡에 150만원, 전용 59㎡에 225만원, 전용 84㎡에는 300만원이 소요되고, 폴더매트의 경우 제품 1㎡당 약 7만원 정도로 가격대가 형성되어 있는바,[121] 이 사업의 지원대상인 주거급여 수급가구가 나머지 비용의 투입에 대한 부담 등으로 인하여 설치에 소극적일 가능성이 있을 것으로 생각됨.

【 방음매트 설치 비용 】

구분	시공매트			폴더매트
	전용 36㎡	전용 59㎡	전용 84㎡	
가격	150만원	225만원	300만원	제품 1㎡당 7만원

※ 자료: 국토교통부

효율적으로 수행하여 쾌적한 환경을 유지시키고 국민생활 향상에 기여하기 위하여 한국환경보전원을 설립한다.

121) 기존 사업인 '층간소음 성능보강' 사업의 신청 현황을 보면, 매입 후 직접시공보다 업체시공을 하는 사례가 대다수인 것으로 나타나고 있음.

구분	2023년		2024년	
	신청건수(건)	신청금액(천원)	신청건수(건)	신청금액(천원)
직접 시공	-	-	4	7,800
업체 시공	43	109,900	202	523,700

※ 자료: 국토교통부

그리고 국토교통부는 국비와 지방비가 50:50 매칭이 필요한 보조사업임에도 불구하고 「지방재정법」에 따른 행정안전부장관과의 사전협의[122]를 거치지 않았고 2024년 9월 말 기준 지방자치단체의 수요조사를 별도로 실시하지 않은 등 사업 소요에 대한 정확한 분석 없이 예산안을 편성한 측면이 있는 것으로 보임.

이에 대하여 국토교통부는 사업 첫해로 시범사업 수준으로 지원대상을 선정하였으며 운영성과에 따라 지원대상을 조정하는 등 사업 내용을 지속 개선할 계획이라고 밝히고 있음.

그러나, 지원대상을 명확한 근거자료 없이 “만 4세” 자녀가 있는 가구로 한정하고, 지원금액을 거주공간의 방음매트 시공에 부족한 “50만원”으로 설정하면서, 지방비를 매칭 편성하여야 하는 지방자치단체 등과 협의하지 않았다는 점에서 실제 사업을 시행하는 과정에서 사업계획의 수정 또는 변경이 불가피해 보이고, 그에 따라 사업추진이 지연되어 예산집행이 원활하지 못할 가능성이 있을 것으로 생각됨.

---

122) **「지방재정법」**

제26조(지방자치단체의 부담을 수반하는 경비) 중앙관서의 장은 그 소관에 속하는 세입·세출 및 국고채무 부담행위의 요구안 중 지방자치단체의 부담을 수반하는 사항에 대하여는 「국가재정법」 제31조에 따른 서류 또는 같은 법 제51조제2항에 따른 명세서를 기획재정부장관에게 제출하기 전에 행정안전부장관과 협의하여야 한다.

제27조(지방자치단체의 부담을 수반하는 국고 보조) 중앙관서의 장은 그 소관에 속하는 세출예산 중에서 지방자치단체의 재정적 부담을 수반하는 보조금 등을 지방자치단체에 교부하기로 결정·통지하였을 때에는 즉시 기획재정부장관과 행정안전부장관에게 통지하여야 한다. 다만, 보조금 등의 교부결정에 있어서 제26조에 따라 행정안전부장관과 협의를 거치지 아니한 부분에 대하여는 그 교부결정을 통지하기 전에 미리 행정안전부장관과 협의하여야 한다.

따라서, 국토교통부는 주민간 갈등과 불편의 원인이 되고 있는 층간소음 저감을 통하여 주거환경 개선을 지원하려는 이 사업의 목적이 조기에 달성될 수 있도록 사업수요를 조속히 파악하고 이를 바탕으로 지원대상 및 금액 등을 조정하여 구체적인 사업계획을 수립하는 한편, 지방자치단체와의 협의를 통하여 집행의 방식과 절차를 점검하는 등 사업준비를 철저히 할 필요가 있을 것임.

7) 부동산종합정보시스템 운영(정보화)(4263-503)

○ 국토교통부는 과학기술정보통신부로부터 이관될 부동산 빅데이터 플랫폼 사업의 구체적인 사업계획을 조속히 수립하고 사업수행의 법적 근거를 보완하는 등 원활한 이관을 위해 체계적으로 준비할 필요가 있음.

○ 국토교통부는 부동산거래 전자계약시스템 이용 활성화 방안을 마련하고 수요 증가에 대비하여 안정성을 강화하기 위한 방안을 모색할 필요가 있음.

가) 개요

부동산종합정보시스템운영은 부동산 거래신고·전자계약 및 개발제한구역, 산업입지, 재결 등 부동산 행정 관련 전산시스템을 구축·운영하는 사업으로, 다음과 같은 내역사업으로 구성되어 있음.

【 부동산종합정보시스템 운영 사업 내역사업별 주요 내용 】

사업명	주요 내용 (시스템 기능)
부동산거래관리 시스템	부동산거래계약신고부터 부동산등기까지 부동산거래 제반업무를 처리하고 실거래가 정보를 종합적으로 관리
부동산거래 전자계약시스템	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 지원
택지정보시스템	전국 공공택지 관련 개발사업 정보를 구축하고 대국민 서비스 제공
부동산빅데이터 플랫폼	국민, 기업 등 누구나 활용 가능한 양질의 부동산 데이터를 제공하고, 신산업 육성 기반 마련을 위한 데이터 생산·유통·활용 全 주기 거점 플랫폼 운영
부동산개발사업 통합관리시스템	부동산개발사업(PF)의 재무·사업현황 관리를 통해 부동산 개발사업 부실 대응 등 정책 의사결정에 활용하고, 개발사업시행자와 금융사 등에 정보 제공

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 예산 65억 1,900만원 대비 22억 700만원이 증액(33.8%)된 87억 2,600만원이 편성되었음. 2025년도 예산안에는 관리 대상 시스템에 '택지정보시스템', '부동산빅데이터 플랫폼 시스템' 및 '부동산개발사업 통합관리시스템'이 추가될 예정으로, 해당 3개 시스템 구축·운영 비용 13억 9,900만원이 신규 편성되었음.

【 2025년도 부동산종합정보시스템 운영 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
합 계	6,234	6,706	6,706	8,726	2,207
- 부동산거래관리시스템	3,447	3,094	3,094	3,666	572
- 부동산거래 전자계약시스템	1,471	1,709	1,709	2,639	930
- 산업입지정보망 운영	943	567	567	431	△136
- 개발제한구역 정보화	91	546	546	293	△253
- 재결정보시스템	282	790	790	298	△492
- 택지정보시스템	-	-	-	142	142(순증)
- 부동산빅데이터 플랫폼	-	-	-	1,087	1,087(순증)
- 부동산개발사업 통합관리시스템	-	-	-	170	170(순증)

※ 자료: 국토교통부

나) 부동산 빅데이터 플랫폼 사업의 차질없는 이관 준비 필요

'부동산 빅데이터 플랫폼' 사업은 국민과 기업이 활용할 수 있는 양질의 부동산 관련 데이터를 생산·개방하고 손쉬운 판매·구매를 위한 데이터 거래소를 구축하여 데이터 거래·유통 환경을 조성하고 부동산 신산업을 육성하기 위한 신규 사업임.

동 사업의 2025년도 예산안은 10억 8,700만원으로, ‘시스템 개발’(4억 1,000만원), ‘시스템 유지보수’(2억 2,700만원), ‘클라우드 이용’(2억원) 및 ‘시스템 운영’(2억 5,000만원)으로 구성되어 있음.

【 2025년도 부동산 빅데이터 플랫폼 사업 예산안 세부내역 】

(단위 : 백만원)

구 분	금액	주요 내용
합 계	1,087	
- 시스템 개발	410	◦ 시스템 고도화 : 237 ◦ 시스템 기능개발 : 158 ◦ 플랫폼 UI/UX 개발 : 15
- 시스템 유지보수	227	◦ 응용프로그램 유지관리 : 166 ◦ HW/SW유지관리 : 61
- 클라우드 이용 (대국민 홈페이지 운영)	200	◦ 클라우드 이용료 : 165 = (12,500천원×12개월) + 1.1(부가세) ◦ 매니저 서비스 이용 : 35 = (2,700천원×12개월) + 1.1(부가세)
- 시스템 운영	250	◦ 시스템 운영비(수탁기관 인건비 등) : 238 ◦ 산업지원(세미나·워크샵 등) : 12

※ 자료: 국토교통부

동 사업은 양질의 데이터를 대규모로 구축·개방하는 과학기술정보통신부의 데이터댐 사업 과제에 선정되어 2022년부터 2024년까지 과학기술정보통신부의 지원을 받아 한국부동산원 컨소시엄이 수행하는 사업을 2025년부터 국토교통부에서 이관받아 추진하려는 것으로, 국토교통부는 동 사업을 한국부동산원 민간위탁사업 방식으로 추진한다는 계획임.

현재 과학기술정보통신부 지원으로 추진 중인 부동산 빅데이터 플랫폼 사업에는 프롭테크[123] 기업을 비롯하여 다수의 공공기관·민간기업이 참여[124]하고 있으며, 국토교통부는 해당 사업에서 데이터 개방·활용·거래 등의 측면의 성과가 창출되고 있다는 의견임.

123) IT기술(Tech) 기반의 부동산(Property) 서비스를 제공하는 산업을 지칭함.
124) 2022년~2024년 참여 기관 현황은 다음과 같음.

【 부동산 빅데이터 플랫폼 사업 추진 경과 】

구분		주요 내용
과학기술정보통신부 추진	2022년	◦ 부동산 빅데이터 플랫폼 사업 협약체결 및 착수('22.7.8)
	2023년	◦ 부동산 빅데이터 플랫폼 대국민 홈페이지 및 데이터* 개방('23.3.8) ◦ 신규 데이터 84종 및 국민체감형 서비스 2종 개방**('23.11.30) * '22년 생산 신규 데이터 85종 및 국민체감형 서비스 2종 개방 ** 실시간 프롭테크 채용정보 서비스(플랫폼 이용자 편의서비스) 1종 추가 개방
	2024년	◦ 신규 데이터 91종 및 국민체감형 서비스 2종 개방*('24.11 예정) * 이종분야(부동산과 환경·모빌리티 등) 융복합 데이터 등 91종 토지의 주요시설 접근성 정보서비스, 건축물 노후도 현황정보 서비스 2종
국토교통부 추진	2025년 이후	◦ 부동산 빅데이터 플랫폼 고도화

※ 자료: 국토교통부

따라서 사업 주관 부처의 변경에 관계 없이 안정적인 사업 추진이 필요하다는 점에서, 국토교통부는 다음과 같은 면에서 보다 면밀히 사업을 준비해야 할 필요가 있을 것으로 보임.

첫째, 국토교통부는 과학기술정보통신부의 부동산 빅데이터 플랫폼 사업을 이관받는 데 그치는 게 아니라 데이터 거래소 진입 요건을 완화하고 데이터 유통 프로세스 기능을 개선하며 데이터 상품정보 검색서비스를 보완하는 등 생산자·수요자 측면의 기능을 고도화한다는 계획인데, 이를 위한 구체적인 사업계획이 마련되지 않았으므로 관련 연구용역[125] 결과 등을 토

수행연도	주관기관	참여기관	
2022년	한국부동산원	14개	한국토지주택공사*, 교통연구원, 큐빅웨어, 공간정보산업진흥원, 프롭테크포럼, 직방, 오아시스비즈니스, 스페이스워크, 리파인, 덱시브, 어반베이스, 피타그래프, 디스코*
2023년		14개	교통연구원, 큐빅웨어, 공간정보산업진흥원, 프롭테크포럼, 직방, 오아시스비즈니스, 스페이스워크, 리파인, 덱시브*, 어반베이스*, 피타그래프, 데이터웨이, 지디에스컨설팅그룹
2024년		14개	교통연구원, 큐빅웨어, 공간정보산업진흥원, 프롭테크포럼, 직방, 오아시스비즈니스, 스페이스워크, 리파인, 이에이트, 피타그래프, 데이터웨이, 지디에스컨설팅그룹, 알스퀘어

주) 참여기관 사정(경영악화, 인수합병 등)으로 참여가 곤란한 경우 공모를 통해 새로운 참여기관 선정
※ 자료: 국토교통부

125) 국토교통부는 동 사업의 2025년 이관을 위해 2024년 「부동산 빅데이터 플랫폼 운영 및 고

대로 조속히 사업계획을 확정할 필요가 있음.

둘째, 국토교통부는 동 사업을 한국부동산원이 계속 수행할 수 있도록 사업수행방식을 민간위탁사업으로 계획 중이며, 민간위탁의 법적 근거로 「부동산서비스산업 진흥법」을 제시하고 있음.

「부동산서비스산업 진흥법」은 부동산서비스산업의 기반 조성 및 지원·육성을 위한 법률로서 정부가 융·복합 부동산서비스산업 지원을 할 수 있도록 규정[126]하고 있다는 점에서 부동산 신산업을 지원·육성하기 위한 동 사업의 근거로 타당하다고 보이나,

개방형 빅데이터 플랫폼의 추진 근거를 명시한 「소상공인 보호 및 지원에 관한 법률」[127] 및 「중소기업기본법」 등 타 입법례를 고려할 때 「부

도화 전략 수립 연구」를 추진하였음. 해당 연구용역은 국토연구원에서 수행하였고 계약기간은 2024년 3월 28일~동년 7월 25일(10월 25일 기준 결과보고서 보완 중)이며 계약액은 4,400만원임.

126) **「부동산서비스산업 진흥법」**

제1조(목적) 이 법은 부동산서비스산업의 기반 조성 및 지원·육성에 필요한 사항을 정함으로써 부동산서비스산업의 발전을 촉진하고 국민편의 증진과 양질의 일자리 창출 및 국민경제의 지속가능한 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

제9조(융·복합 부동산서비스산업 지원 등) ① 정부는 신산업 창출 및 소비자 편의 증진 등을 위하여 부동산서비스산업과 정보기술산업, 금융산업, 물류산업, 공간정보산업 등 연관 산업과의 융·복합 관련 시책을 수립·시행할 수 있다.

127) **「소상공인 보호 및 지원에 관한 법률」**

제15조의5(소상공인 개방형 빅데이터 플랫폼 구축 및 운영) ① 중소벤처기업부장관은 과학기술정보통신부장관과 협의하여 소상공인의 경영혁신에 필요한 정보통신 인프라 및 서비스 등을 지원하기 위하여 소상공인 개방형 빅데이터 플랫폼(이하 "플랫폼"이라 한다) 구축 및 운영 등 다음 각 호의 사항에 관하여 필요한 시책을 마련할 수 있다.

1. 플랫폼 구축 및 운영 // 2. 플랫폼 운영 및 유지를 위한 실태조사 등 연구
3. 플랫폼 관련 기술·서비스 개발 촉진 // 4. 플랫폼 활성화 기반 조성 및 제도 개선
5. 그 밖에 플랫폼 구축 및 운영 지원에 필요한 사항

② 중소벤처기업부장관은 플랫폼의 구축·운영을 위하여 필요한 경우 다음 각 호의 자료 또는 정보(이하 "데이터등"이라 한다)의 제공을 해당 호의 구분에 따른 자에게 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 자는 특별한 사유가 없으면 그 요청에 따라야 한다.

1. 「국세기본법」 제81조의13에 따른 과세정보로서 「부가가치세법」 제8조제1항·제8항, 제

동산서비스산업 진흥법」의 현행 규정으로는 부동산 빅데이터 플랫폼 사업을 원활히 추진하고 고도화하기에는 한계가 있을 수 있다는 점에서 동 사업의 법적 근거에 대한 검토를 강화할 필요가 있을 것으로 보임.

이와 관련하여, 국토교통부는 부동산 빅데이터 플랫폼 사업에 대한 연구용역 결과 등을 토대로 2025년도 사업계획을 구체화할 예정이며 법령 개정 필요성에 대해서도 종합적으로 검토하고 있다는 입장이므로, 부동산 빅데이터 플랫폼 사업의 이관이 차질 없이 진행되고 보다 고도화된 서비스 제공 방안이 조기에 마련될 수 있도록 준비에 만전을 기할 필요가 있을 것으로 보임.

다) 부동산거래 전자계약시스템 활성화 및 안정성 강화 필요

‘부동산거래 전자계약시스템’(IRTS[128]) 사업은 종이계약서 대신 온라인 전자 방식의 계약을 지원하는 시스템을 구축·운영하는 것으로,

---

48조, 제49조 및 제67조에 따라 사업자가 관할 세무서장에게 신청 또는 신고하거나 같은 법 제8조제7항에 따라 부여받은 다음 각 목의 정보: 국세청장
가. 상호, 사업자등록번호 및 매출액 // 나. 사업장의 소재지 및 업종
다. 개업일·휴업일 및 폐업일

2. 「여신전문금융업법」 제64조제6호에 따른 신용카드가맹점에 관한 정보 중 신용정보(「신용정보의 이용 및 보호에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 신용정보를 말한다. 이하 같다)에 해당하지 아니하는 정보로서 중소벤처기업부장관과 금융위원회위원장이 협의하여 결정한 정보: 「여신전문금융업법」 제62조제1항에 따른 여신전문금융업협회
3. 판매시점의 정보관리시스템 데이터: 「가맹사업 진흥에 관한 법률」 제9조 및 제18조제1항제1호에 따라 산업통상자원부장관으로부터 관련 업무를 위탁받은 관계 법인·단체와 그 밖의 관계 기관·법인·단체·민간기업체의 장
4. 그 밖에 지역별 인가·허가 사업장에 관한 정보, 사업장의 종사자 수, 지역별 인구정보, 소상공인 관련 정부 지원사업 데이터, 「공공데이터의 제공 및 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 공공데이터 등 중소벤처기업부장관이 플랫폼의 구축·운영에 필요하다고 인정하는 자료 또는 정보로서 대통령령으로 정하는 자료 또는 정보: 해당 자료 또는 정보의 관계 중앙행정기관의 장, 공공기관의 장, 관계 기관·법인·단체의 장, 그 밖의 관계 민간기업체의 장

128) IRTS; Integrated Real Estate Trade Support System

2025년도 예산안은 전년도 예산 17억 900만원 대비 9억 3,000만원이 증액(54.4%)된 26억 3,900만원이 편성되었으며, ‘시스템 유지관리’(17억 3,800만원), ‘전자계약운영지원’(7억 8,200만원) 및 ‘시스템 기능개선’(1억 1,900만원)으로 구성되어 있음.

【 2025년도 부동산거래 전자계약시스템 사업 예산안 세부내역 】

(단위 : 백만원)

2024년도 예산 산출내역(A)	2025년도 예산안 산출내역(B)	증감(B-A)
1,709	2,639	930
가. 시스템 유지관리 : 772 • SW/HW 유지관리 : 712 • 상용SW : 60	가. 시스템 유지관리 : 1,738 • SW/HW 유지관리 : 658 • 상용SW : 890 • 서버HW 등 구입 : 117 • DB서버 버전 업그레이드 : 73	966
나. 전자계약운영지원 : 643 • 전자문서 인증 및 보관 : 139 = 25만건 x 555원 • 거래당사자 본인인증 : 83 = 21.5만건 x 385원 • 콜센터 운영 : 201 • 홍보 및 광고 : 67 • 위탁운영 인건비 : 94 • 직접경비 : 57 = 12개월 x 4.75백만원 • 업무협의 및 회의비 : 2	나. 전자계약운영지원 : 782 • 전자문서 인증 및 보관 : 216 = 40만건 x 540원 • 거래당사자 본인인증 : 83 = 18만건 x 461원 • 콜센터 운영 : 201 • 홍보 및 광고 : 65 • 위탁운영 인건비 : 160 • 직접경비 : 57 = 12개월 x 4.75백만원	139
다. 시스템 기능개선 : 294	다. 시스템 기능개선 : 119	△175

※ 자료: 국토교통부

2025년도 예산안의 주요 증액 사항은 노후 전산자원 교체 및 운영체제 업그레이드 등 부동산거래 전자계약시스템의 안정성과 효율을 제고하기 위한 시스템 유지관리 비용 증액임.

부동산거래 전자계약시스템은 「부동산 거래신고 등에 관한 법률」 제25

조[129]에 근거하여 구축된 것으로 2016년 서울특별시 시범 시행을 거쳐 2017년 8월부터 전국으로 확대·사용되고 있으며,

실거래·임대차신고 및 확정일자 신청이 자동 연계되고 전세보증보험 보증료 및 등기대행수수료 등이 인하되는 등 거래 당사자에게 편의성과 경제적 이점을 제공하며, 동일 주소지 이중계약, 계약서 위·변조 및 허위 신고 등을 차단하는 효과가 있어 건전한 거래질서 확립에도 도움이 되는 제도임.

【 부동산거래 전자계약의 주요 혜택 】

수혜자	유형	주요 혜택
매수인 (임차인)	금리	◦ **시중은행(10곳) 대출금리 0.1∽0.2%p**(은행별 상이) **인하** ◦ HUG **디딤돌·버팀목 대출이자 0.1%p 인하, 전세보증료 3% 할인** ◦ HF **전세보증 보증료율 0.1%p 인하**
	수수료	◦ **등기대행수수료**(전세권 설정 등기, 소유권 이전 등기) **30% 절감** ◦ **중개보수 카드결제 무이자할부**(2∼6개월, 우리·삼성·BC)
중개사, 매수인, 임차인	거래 신고	◦ **실거래·임대차 신고, 확정일자 부여 자동 신청**
중개사	계약서 보관	◦ 전자계약서의 공인전자문서센터 보관에 따라 **「공인중개사법」 제26조의 계약서 5년 서면 보관 의무 면제**
임대인, 임차인	지원금	◦ **전용85㎡ 및 3억원 이하**(전세보증금) **주택임대차** 전자계약 체결 시 일정 조건*을 충족하는 자를 대상으로 제공(10만원/건, 연200명) * 대학생, 사회초년생(최초입사 3년이내), 신혼부부(3년이내), 고령자(65세 이상)

※ 자료: 국토교통부

따라서 부동산거래 전자계약시스템의 신뢰도가 중요하나 최근 시스템 동시 접속자수가 급증하자 장애가 발생[130]하고 이로 인한 국민들의 불편을 야기

129) **「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.

130) 국민일보, 「"오늘 계약인데" 국토부 부동산 사이트 먹통 '발동동'」, 2024.2.7.

한 바 있음. 또한, 부동산거래량 대비 전자계약 실적[131]이 점진적으로 개선되고 있으나 아직 전체 거래량의 약 5% 수준임. 이와 같은 점에서 부동산거래 전자계약시스템은 안정성 강화 및 이용 활성화라는 과제를 가지고 있다고 보임.

이와 관련하여, 국토교통부는 부동산거래 전자계약 증가에 따른 시스템 부하를 방지하기 위해 2025년도 예산안에 고효율의 DB 서버 구축 및 운영체제 업그레이드 등에 필요한 예산을 반영함으로써 동시접속자수 처리용량이 현재(150명) 대비 약 2배(300명)로 증가하는 등 안정성이 개선될 것으로 전망되고,

2024년 경제정책방향[132]에 따라 전세사기 피해 방지 등을 위해 부동산거래 전자계약시스템과 주택도시보증공사(HUG) 보증시스템을 연계[133]하고 정부보증·대출상품에 대한 전자계약 의무화를 추진 중으로, 이에 따라 전자계약 실

131) <부동산거래 전자계약 실적>

(단위: 건)

구 분			'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23.	'24.上
전자계약 활용률(A/B)			0.23%	0.28%	0.77%	1.83%	2.50%	3.16%	3.94%	4.67%	4.93%
전자계약 건수(A)	합 계		550	7,062	27,759	66,148	111,150	141,533	164,227	180,966	100,413
	민간	중개거래	59	523	2,811	2,742	3,028	3,578	6,138	19,725	27,325
		기타		14	2,585	4,211	6,964	7,093	19,385	10,210	11,572
	공공		491	6,525	22,363	59,195	101,158	130,862	138,704	151,031	61,516
부동산거래량(B)			242,430	2,536,640	3,615,160	3,617,116	4,443,061	4,482,658	4,163,321	3,872,480	2,037,105

※ 자료: 국토교통부

132) ('24년 경제정책방향) 등록임대사업자의 보증보험 허위가입 방지를 위해 확정일자 정보를 기초로 임대차 계약의 진위 확인 등 HUG의 확인절차를 보강

133) <부동산거래 전자계약시스템과 주택도시보증공사(HUG) 보증시스템 연계>

주요내용	◦ 전자계약-보증심사 연계로 전자계약 체결 시 보증료율 인하 등 인센티브 제공 확대
기대효과	◦ 보증수수료 절감*으로 전자계약 비율 증가** 예상 * 보증금액 2억원 가입시 보증수수료 절감 효과 : 1,064천원 → 744천원(△30%, 320천원) ** 협약에 따라 전자계약 체결 시 '23년 HUG 보증실적 36만건 기준, '25.하반기(18만건) 시행 시 30% 가입(5.4만건) 실적 증가 추정 ◦ '계약서 진위 확인' 자동 수행으로 전세사기 피해 예방
주요일정	◦ ('24.8.27.) 한국부동산원-HUG「전자계약정보 보증·금융 시스템 구축 업무협약(MOU)」체결 ◦ ('25.上) 전자계약-보증심사 연계시스템 구축 ◦ ('25.下) 임대보증료율 인하, ('26) 보증기관 확대 검토

※ 자료: 국토교통부

적이 2023년 18만 건 대비 3배를 초과하는 57만여 건으로 증가할 것으로 예상된다는 입장임.

다만, 부동산거래 전자계약시스템 사업의 2024년도 주요 계약 현황을 살펴보면, 전자계약시스템의 안정성 강화를 위한 '서버 HW 구입'[134]은 10월 중 입찰과정이 진행 중이고, 민간부문의 이용 활성화 및 편의성 제고를 위한 '시스템 기능개선'[135] 용역은 10월말 기준 입찰공고를 준비 중인 단계로 적기 추진이 이루어지지 못하는 측면이 있음[136].

【 부동산거래 전자계약시스템 사업 2024년도 주요 계약 현황 】

(단위: 백만원, 2024. 10. 20. 기준)

구분	예산액	계약액	계약기간
시스템 유지관리	712	709	2024. 2. 1. ~ 2024. 12. 31.
전자문서 인증 및 보관	139	158주)	2024. 9. 26. ~ 2025. 9. 25.
거래당사자 본인인증(휴대폰&아이핀)	45	52주)	2024. 2. 1. ~ 2024. 12. 31.
거래당사자 본인인증(문자전송)	5	10주)	2024. 9. 1. ~ 2025. 8. 31.
헬프데스크 운영(위탁운영)	194	209	2024. 1. 1. ~ 2024. 12. 31.
헬프데스크 운영(상담솔루션)	7	10	2024. 7. 1. ~ 2025. 6. 30.
서버HW 구입	294	45(예정)	-
시스템 기능개선		227(예정)	-

주) 단가계약 방식의 사업으로 계약액이 예산액을 초과하나 실제 서비스 횟수에 따라 정산될 예정임.
※ 자료: 국토교통부

---

134) 서버 내 하드웨어(SSD) 등 4,500만원 상당의 전산장비

135) '시스템 기능 개선' 용역은 공공·민간부문 연계 활성화, 이용자 편의 제고 및 정책수행과제 지원 등을 위한 사업이나, 2024년 7월 22일 행정안전부 사전협의를 신청하고 내부 검토를 거치는 과정에서 사업이 지연되었음.
- (활성화) 전자계약시스템 민간부문 확대를 위해 연계기관들이 API를 활용하여 이용할 수 있는 계약서 유형 확대 제공 필요(비주거 매매 및 임대차 API 계약서 양식 개발 등)
- (편의성) 편의기능 등 이용자의 의견을 반영한 프로세스개선 등 이용자 중심의 시스템으로 고도화 추진(주거용 매매-임대차 전자계약서 정정 및 변경 기능개발 등)
- (효과성) 거래관련 시스템 등과의 연계 확대 및 개선을 통한 효과적인 정책수행과제 지원필요(주거용 오피스텔 임대차 계약정보 관련, 공공 마이데이터 연계 등)

136) 국토교통부는 2024년 2월 발생한 시스템 접속 장애를 개선하기 위하여 대량접속제어솔루션 도입(2024년 4월), DB서버 및 WAS서버 등 9대 서버의 메모리 증설(2024년 9월)을 완료하였으나, '서버 내 HW(SSD 디스크) 증설'과 '시스템 기능 고도화' 용역 계약이 일부 지연되었다는 입장임.

이와 같이 예산이 적기 집행되지 못하는 경우 개인정보 유출 등을 방지하기 위한 보안기술 고도화, 행정전산망 연쇄 장애에 대한 대비 및 편의기능 개선 등이 지체될 수 있음. 국토교통부는 2025년도 '시스템 기능고도화'[137] 용역도 4분기 경 추진한다는 계획이므로 적정 사업착수시점에 대해 면밀히 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

한편, 부동산거래 전자계약시스템은 공인중개사만이 사용할 수 있다는 점에서 공인중개사의 협조가 필요하나 2023년 기준 전체 등록 공인중개사 11만 6,083명 중 부동산거래 전자계약을 활용한 비율은 6%(6,997명)[138] 수준임.

이와 같이 공인중개사의 활용 비율이 낮은 사유로는 공인중개사에 대한 인센티브 미흡과 함께 공인인증서 사용 및 신원확인 등 전자시스템 사용 절차에 대한 진입장벽과 전자계약시스템의 편의성 저하 및 오류 등이 거론되고 있음.

따라서, 국토교통부는 사업계획의 실행방안을 조속히 마련하여 집행성과가 부동산거래 전자계약시스템의 안정성과 활용률 제고로 신속하게 반영될 수 있도록 노력할 필요가 있을 것으로 보임.

---

137) 2025년 '시스템 기능고도화' 사업 상세내용 및 예상 사업기간
○ (주요 사업내용) 공공 마이데이터 연계 확대 및 공공·민간 이용주체 확대 등 기능개발
- (마이데이터) 비주거 매매 및 임대차 계약서에 대한 공공 마이데이터 연계 기능 구현
- (이용자 확대) 공공·민간 이용주체 다변화를 위한 API계약서(입목·광업·공장재단 등) 개발
- (연계·편의 기능) 국가기준데이터관리체계(건축물대장 등) 정보 연계 및 중개수수료 부가세 기능 등
○ (예상 사업기간) 기능개선 사항 추가 검토하여 '25.하반기 추진예정(9~12월)

138) 조선일보, 「주담대 금리 우대받는데… 중개소에 막혀 5%도 안 되는 전자계약」, 2024. 8. 29.

나. 주택도시기금(주택계정)

1) 재건축초과이익 자본이전(1038-401)

○전년 대비 계획액을 70배 이상 증액 편성하였으나 이 사업의 집행액 추이, 2024년 연내에 신규 재건축부담금 부과 및 징수가 어려울 것으로 예상되는 점 등에 비추어 볼 때 2025년도 계획액이 과도하게 편성된 측면이 있어 보임.

가) 개요

재건축초과이익 자본이전 사업은 재건축사업으로 인하여 발생되는 초과이익[139]에 부과되는 재건축부담금의 50%를 국가가 환수하여 주거환경이 열악한 지방자치단체에 배분하는 사업임.

「재건축초과이익 환수에 관한 법률」 제4조[140]에 따라 재건축부담금은

---

139) **「재건축초과이익 환수에 관한 법률」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.
1. “재건축초과이익”이라 함은 「도시 및 주거환경정비법」 제2조제2호다목에 따른 재건축사업 및 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」 제2조제1항제3호다목에 따른 소규모재건축사업(이하 “재건축사업”이라 한다)으로 인하여 정상주택가격상승분을 초과하여 다음 각 목의 어느 하나에 귀속되는 주택가액의 증가분으로서 제7조에 따라 산정된 금액을 말한다.
가. 「도시 및 주거환경정비법」 제35조 또는 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」 제23조에 따라 설립된 조합(이하 “조합”이라 한다)
나. 「도시 및 주거환경정비법」 제26조제1항(같은 항 제1호는 제외한다) 또는 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」 제18조제1항(같은 항 제1호는 제외한다)에 따라 지정된 공공시행자(이하 “공공시행자”라 한다)
다. 「도시 및 주거환경정비법」 제27조제1항제3호 또는 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」 제19조제1항에 따라 지정된 신탁업자(이하 “신탁업자”라 한다)
라. 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」 제22조제1항에 따라 구성된 주민합의체
마. 조합원(사업시행자가 공공시행자 또는 주민합의체인 경우 「도시 및 주거환경정비법」 제2조제9호나목 또는 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」 제2조제1항제6호나목에 따른 토지등소유자를 말하며, 사업시행자가 신탁업자인 경우 위탁자를 말한다. 이하 같다)

140) **「재건축초과이익 환수에 관한 법률」**
제4조(징수금의 배분) ① 제3조에 따라 징수된 재건축부담금은 국가에 100분의 50이, 해당 특별시·광역시·도에 100분의 30이, 해당 특별자치시·특별자치도에 100분의 50이, 해당 시·군·

50%가 주택도시기금에, 30%는 해당 특별시·광역시·도에, 20%는 해당 시·군·구에 각각 귀속되며, 주택도시기금 귀속분은 국토교통부장관이 지방자치단체가 운용하는 도시·주거환경정비기금, 재정비촉진특별회계, 국민주택사업특별회계 또는 도시재생특별회계의 재원으로 광역 및 기초 지방자치단체에 50%씩 지원하게 되는바, 이 사업은 주택도시기금 귀속분을 지방자치단체에 보조하기 위한 것임.

이 사업의 2025년도 계획액은 전년도 5,700만원 대비 39억 9,800만원이 증액(7,014.1%)된 40억 5,500만원이 편성되었음.

【 2025년도 재건축초과이익 자본이전 사업 계획안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 계획안 (B)	증 감 (B-A)
		본계획(A)	수정		
재건축초과이익 자본이전	66	57	57	4,055	3,998

※ 자료: 국토교통부

구(자치구를 말한다. 이하 같다)에 100분의 20이 각각 귀속된다.

② 제1항에 따른 재건축부담금의 국가 귀속분은 「주택도시기금법」에 따른 주택도시기금(이하 "주택도시기금"이라 한다)의 재원으로 귀속된다.

③ 제1항에 따른 재건축부담금의 지방자치단체 귀속분은 「도시 및 주거환경정비법」 제126조에 따라 설치되는 도시·주거환경정비기금(이하 "도시·주거환경정비기금"이라 한다) 또는 「도시재정비 촉진을 위한 특별법」 제24조에 따라 설치되는 재정비촉진특별회계(이하 "재정비촉진특별회계"라 한다) 또는 「주택법」 제84조에 따라 설치되는 국민주택사업특별회계(이하 "국민주택사업특별회계"라 한다) 또는 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 제28조에 따라 설치되는 도시재생특별회계(이하 "도시재생특별회계"라 한다)의 재원으로 귀속된다.

④ 국토교통부장관은 제2항에 따라 주택도시기금에 귀속되는 재원을 다음 각 호의 사항을 고려하여 지방자치단체가 운용하는 도시·주거환경정비기금 또는 재정비촉진특별회계 또는 국민주택사업특별회계 또는 도시재생특별회계의 재원으로 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도와 시·군·구에 각각 100분의 50을 지원하여야 하며, 구체적인 지원기준·절차 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

1. 지방자치단체별 주거기반시설의 설치 수준
2. 지방자치단체별 주거복지실태 평가결과 및 주거복지 증진 노력 등
3. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

나) 적정 규모로 계획액 조정 필요

재건축부담금은 재건축사업으로 발생하는 재건축초과이익에 부과율[141]을 곱한 금액으로 부과되며, 재건축초과이익은 부과종료시점(재건축사업 준공인가일)의 주택가격 총액에서 부과개시시점(최초 조합설립인가일[142])의 주택가격 총액, 부과기간 동안의 정상주택가격 상승분 총액[143] 및 개발비용을 모두 공제한 값으로 계산됨.

재건축부담금 제도는 개발이익의 사유화를 방지하여 주택가격 안정과 사회적 형평을 기할 목적으로 2006년에 도입되었고, 주택시장 안정 및 재건축사업 활성화를 위하여 2012년 12월부터 2017년 12월까지 관리처분계획 등의 인가를 신청한 재건축사업에는 부과가 면제된 바 있음.[144]

141) 재건축부담금의 부과율은 아래와 같음.

조합원 1인당 평균이익	2024.3. 개정 시행 이전	0.3억원 이하	0.3~0.5억	0.5~0.7억	0.7~0.9억	0.9~1.1억	1.1억원 초과
			* 부과구간 단위: 2천만원				
	현행법	0.8억원 이하	0.8~1.3억	1.3~1.8억	1.8~2.3억	2.3~2.8억	2.8억원 초과
			* 부과구간 단위: 5천만원				
부과율		면제	10%	20%	30%	40%	50%

※ 자료: 법령 조문 정리

142) 2024.3. 개정 시행 전에는 조합설립추진위원회가 승인된 날이었음.

143) 부과개시시점 주택가액에 (국토교통부장관이 고시하는 정기예금이자율과 종료시점까지 사업장이 소재한 특별자치시·특별자치도·시·군·구의 평균주택가격상승률 중 높은 비율)을 곱한 값임.

144) **「재건축초과이익 환수에 관한 법률」**
제3조의2(재건축부담금 면제를 위한 임시 특례) 제3조에도 불구하고 제5조에 따른 재건축부담금 부과대상 사업으로서 2017년 12월 31일까지 「도시 및 주거환경정비법」 제74조제1항에 따른 관리처분계획의 인가 및 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」 제29조제1항에 따른 사업시행계획인가를 신청한 재건축사업에 대하여는 재건축부담금을 면제한다.
[본조신설 2012. 12. 18.]

국토교통부에 따르면 제도가 도입된 2006년부터 2014년까지 총 5개 단지에 25억 4,900만원이 부과되어 2024년 8월 말까지 16억 3,500만원이 징수되었음.

【 재건축부담금 부과 및 징수 현황 】

(단위: 백만원)

대상 단지	부과연도	부과금액[1)]	징수연도	징수금액
중랑구 A연립	2010	32	2014	32
중랑구 B연립	2010	58	2014	58
송파구 C연립	2011	10	2012	10
용산구 D연립	2012	1,733	2020-[2)]	1,535
강남구 E연립	2014	716	-	-[3)]
합 계		2,549		1,635

주 1) 부과금은 최초 부과금액 외에 가산금이 포함된 값임
2) 용산구 D연립의 재건축부담금은 2020년부터 분할납부 징수 중임
3) 강남구 E연립은 재건축부담금 부과처분 취소소송 중임(3심 계류)
※ 자료: 국토교통부(2024.10. 기준)

한편, 2024년 3월부터 재건축부담금 면제 기준 상향, 부과구간 단위금액 조정(2,000만원→5,000만원) 및 1세대 1주택자 감경·납부유예 도입 등을 내용으로 법률이 개정·시행되고 있는데,

개정 법률(법률 제19850호) 부칙 제3조[145]는 부과종료시점이 법률의 개정 시행일인 2024년 3월 27일 이전에 도래한 재건축사업은 5개월 후인 2024년 8월 27일까지 재건축부담금을 결정·부과할 수 있도록 특례를 두었고,

145) **「재건축초과이익 환수에 관한 법률」(법률 제19850호) 부칙**
제3조(재건축부담금 결정 및 부과 기한에 관한 특례) 재건축부담금의 부과종료시점이 이 법 시행 전인 재건축사업에 대하여는 제15조제1항 본문에도 불구하고 이 법 시행일부터 5개월 이내에 재건축부담금을 결정·부과할 수 있다.

2024년 3월 28일 이후에 부과종료시점이 도래한 재건축사업은 현행법 제15조제1항[146]에 따라 부과종료시점 도래 후 5개월 이내에 재건축부담금을 결정·부과하는 것이 원칙이지만 재건축부담금을 감경하는 경우 결정·부과 시한을 부과종료시점 도래 후 8개월 이내로 조정할 수 있음.

그에 따라 2024년 10월 말 기준으로 징수되고 있는 재건축부담금은 2012년에 부과되어 분할납부 징수 중인 1개 단지가 납부하는 재건축부담금에 불과하고, 2018년 1월 이후 재건축부담금 부과 대상이 된 단지에 대해서는 현행법 제22조제1항[147]에 따라 국토교통부장관의 재건축부담금 결정·부과 및 징수 권한을 위임받은 지방자치단체의 장이 재건축부담금을 부과하지 않음[148]에 따라 징수 실적도 없는 상황임.

그 결과 국토교통부가 징수한 재건축부담금의 50%를 지방자치단체에 교부한 실적도 2022년에 6,100만원, 2023년에 6,600만원에 불과하고 2024년의

---

146) **「재건축초과이익 환수에 관한 법률」**
제15조(재건축부담금의 결정 및 부과) ①국토교통부장관은 부과종료시점부터 **5개월** 이내에 재건축부담금을 결정·부과하여야 한다. 다만, 제14조의2에 따라 재건축부담금을 감경하는 경우에는 부과종료시점부터 **8개월** 이내에 재건축부담금을 결정·부과할 수 있고, 납부의무자가 제16조제1항의 규정에 따라 고지전 심사를 청구한 경우에는 그 결과의 서면통지일부터 1개월 이내에 재건축부담금을 결정·부과하여야 한다.

147) **「재건축초과이익 환수에 관한 법률」**
제22조(권한의 위임 등) ①국토교통부장관은 이 법에 의한 재건축부담금의 결정·부과 및 징수에 관한 권한을 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사 또는 시장·군수·구청장에게 위임할 수 있다.

148) 2024년 8월에 정부가 재건축부담금 제도의 폐지 방안을 발표함에 따라 지방자치단체가 재건축부담금 부과에 더 소극적으로 임할 가능성이 있음. 관계부처 합동, 「국민 주거안정을 위한 주택공급 확대방안」, 2024.8.8., 7면 참조.

□ **(재건축부담금 폐지) 주택시장 안정**이라는 제도 도입 취지와 달리 **주민 부담, 주택공급 위축** 등 부작용을 고려, **제도 폐지 추진**
* 재건축부담금 폐지 법률안 기발의(6.5)되어 국회 계류 중

경우 10월 말 기준 계획현액 5,700만원 중 4,500만원이 집행되었음.

【 재건축초과이익 자본이전 결산내역 】

(단위 : 백만원)

연도	계획액		예산현액	집행액 (B)	집행률 (B/A)
	본예산	추경(A)			
2022	100	123	123	61	49.6
2023	85	85	85	66	77.6
2024.10.	57	57	57	45	78.9

※ 자료: 국토교통부

그런데, 국토교통부는 2024년 3월 개정 시행에 따라 2024년도의 재건축부담금 납부액이 증가하여 81억 1,200만원이 될 것으로 전제하고, 국고에 귀속되었다가 지방자치단체에 교부되어야 하는 비율인 50%를 적용하여 40억 5,500만원을 2025년도 계획액으로 편성하였고, 그에 따라 전년 대비 계획액도 39억 9,800만원이 증가하였음.

【 2025년도 재건축초과이익 자본이전 사업 산출 근거 】

세부사업	계획안 산출근거
재건축 초과이익 자본이전	자치단체 자본보조(330-03) 40억 5,500만원 : 2024년 부과 및 징수가 예상되는 8개 재건축 준공단지의 재건축부담금 81억 1,200만원 중 국고귀속분(50%)

※ 자료: 국토교통부

그러나, 재건축부담금 부과가 재개된 2018년 1월 이후에 2024년 10월 말까지 지방자치단체가 재건축부담금을 부과한 실적이 없고 개정법률이 시행된 2024년 3월 28일 이후에 준공인가를 받아 재건축부담금을 부과하여야

하는 사업장의 경우 부과종료시점(준공인가일) 후 최장 5개월(감경 시 8개월)까지 재건축부담금 부과를 하지 않을 수 있으며,

2024년 11월 또는 12월에 재건축부담금이 부과되더라도 2014년 이전에 재건축부담금이 부과된 단지에 대한 징수 시점에 비추어 볼 때 2024년 연말까지 징수가 마무리되어 2025년에 보조금 교부가 될 것으로 기대하기 어렵다는 점, 최근 2년(2022년 및 2023년)의 집행액이 6,000만원 수준에 그치고 있다는 점 등을 고려할 때, 2025년도 재건축초과이익 자본이전 계획액은 과도하게 편성된 측면이 있다고 보임.

참고로, 국토교통부는 2025년도의 재건축부담금의 국고 수입[149] 계획액을 전년도 계획액 200억원 대비 587억원이 증액(293.5%)된 787억원으로 편성하고 있으므로, 2025년도에 재건축부담금 부과 및 징수를 독려하여 2026년도부터 재건축초과이익 자본이전 계획액을 증액 집행하는 것이 집행 가능성의 측면에서 적절할 것으로 보임.

【 법정부담금(59-593) 결산내역 】

(단위 : 백만원)

연도	계획액		예산현액	징수결정액	수납액 (B)	수납률 (B/A)
	본예산	추경(A)				
2021	5,000	5,000	5,000	116	116	2.3
2022	10,000	10,000	10,000	72	72	0.7
2023	10,000	10,000	10,000	49	-	-
2024.10.	20,000	20,000	20,000	-	-	-
2025(안)	78,700	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

149) 주택도시기금 수입 항목 중 '법정부담금(59-593)'

2) 이차보전 지원(1042-401)

○ 이차보전 방식이 장기적으로는 국가재정에 부담으로 작용하는 측면이 있으므로, 국토교통부는 동 사업의 적정 규모에 관하여 면밀한 검토를 통해 동 사업의 지출액 규모가 적정한 수준으로 운용될 수 있도록 노력할 필요

가) 개요

이차보전 지원은 무주택 서민층에 대한 주택구입자금의 원활한 지원 및 저소득 서민에 대한 전·월세 자금을 지원하는 사업으로,

기존의 직접 융자 방식[150]과 다르게 이차보전(移差補塡, Interest Subsidy) 방식은 수혜대상이 정부 대신 금융기관으로부터 대출을 받고 정부는 시중금리와 정책금리 차이를 보전하는 것임.

【 직접융자와 이차보전 비교 】



※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2025년도 계획안은 전년도 1조 3,951억 4,100만원 대비 4,446억 9,500만원이 증액(31.9%)된 1조 8,398억 3,600만원이 편성되었음.

150) 직접 융자 방식으로 수행하는 사업은 '주택구입·전세자금 융자(1231-401) 사업'임

【 2025년도 이차보전 지원 계획안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 계획		2025 계획안(B)	증 감 (B-A)
		본계획(A)	수정		
이차보전 지원	929,745	1,395,141	1,395,141	1,839,836	444,695

※ 자료: 국토교통부

2024년도 및 2025년도 이차보전 지원 사업 계획액을 비교해보면, 2025년도 계획액의 증액은 디딤돌·버팀목 대출(신생아 특례 포함)의 취급실적 증가로 인한 평균잔액 증가, 청년주택드림 대출 출시(2024. 2.) 등에 따른 것으로 보임.

【 2024년도 및 2025년도 이차보전 지원 사업 계획액 비교 】

(단위: 백만원, %)

구분	대출상품명	평균잔액(백만원) (A)		이차보전금리(%) (B)		이차보전액(백만원) (C=A*B)	
		24년 계획	25년 계획안	24년 계획	25년 계획안	24년 계획	25년 계획안
은행	생애최초	918,200	817,100	2.28%	1.59%	20,934	12,993
	디딤돌	13,335,000	39,670,100	1.31%	1.28%	174,989	507,777
	중기청 버팀목	12,490,800	12,626,400	1.64~2.46%	1.38~1.99%	274,195	228,973
	일반 버팀목	24,069,500	45,623,000	1.64%	1.38%	394,753	629,598
	신생아 특례 디딤돌	13,675,800	10,801,400	1.37~2.38%	1.83%	296,962	197,666
	신생아 특례 버팀목		3,557,800		1.83%		65,108
	청년주택드림	-	2,561,900	-	0.99%	-	12,682
한국주택금융공사 (유동화)		29,307,200	26,609,700	0.63~0.79%	0.63~0.69%	233,308	185,039
계						1,395,141	1,839,836

주: ‘청년 주택드림 대출’은 청년주택드림청약통장을 이용해 청약에 당첨된 경우 분양대금의 최대 80%까지 2%대 낮은 금리로 대출해주는 구입자금 대출임.

※ 자료: 국토교통부

나) 사업의 적정 규모에 대한 면밀한 검토 필요

정부가 직접 자금을 조달하여 정책대상에게 융자해주는 재정융자 방식과 민간 금융기관 등이 자금을 조달하게 하고 정부는 이자 차이만을 보전해주는 이차보전 방식 간에 어느 방식이 보다 바람직하고 효율적인지에 대해서는 다양한 의견이 존재[151]함.

이차보전 방식이 재정융자 방식보다 바람직하다는 입장의 논거로는 ① 사업수행 및 관리비용 측면에서 비용절감 효과가 있을 수 있는 점[152], ② 통합재정규모가 축소될 수 있는 점, ③ 금융산업의 발전에 긍정적 효과를 미칠 수 있는 점 등이 있음.

재정융자 방식이 이차보전 방식보다 바람직하다는 입장의 논거로는 ① 이차보전 방식의 경우 일반적으로 민간 금융기관들이 융자심사를 엄격하게 하는 등 보수적으로 대출을 진행하여 담보 능력이 미약한 정책대상에게 자금이 원활하게 공급되기 어려울 수 있는 점,[153] ② 이차보전 방식의 경우 융자 잔액이 늘어남에 따라 지속적으로 이차보전액이 커지게 되므로 결과적으로 재정수지를 악화시킬 수 있는 점 등이 있음.

---

151) 아래의 논거는 국회예산정책처, 「2013년도 예산안 중점 분석(재정운용)」, 2012. 10. p.83을 바탕으로 작성함.

152) 그러나 재정융자 방식의 경우 대출 이자가 기금의 수입이 되므로, '시중 금리와 정책금리의 차이'가 얼마인지, 그리고 주택도시기금의 조달 금리(예컨대, 주택청약종합저축을 해지하는 경우의 이자율 등)의 높고 낮음에 따라 재정융자 방식을 통해 대출 이자를 기금운용주체가 직접 받는 것이 더 이득이 될 수도 있고, 이차보전 방식이 항상 재정융자 방식보다 비용을 절감하는 효과가 있다고 단정하기는 어려움.

153) 다만, 국토교통부는 주택도시기금의 이차보전 지원 사업에 대해 민간 금융기관이 융자심사를 하는 경우, 재정융자 방식과 차이가 없도록 운영하고 있음.

요컨대 재정융자 방식은 초기에는 많은 자금을 조성해야 하는 어려움이 있지만, 한번 자금이 조성되면 회수되는 원금과 이자를 활용하여 사업을 지속할 수 있는 장점이 있음.

반면, 이차보전 방식의 경우 초기에는 적은 재원으로 사업 수행이 가능하고 재정 규모를 줄일 수 있지만, 장기적으로는 이차보전액이 지속적으로 늘어남에 따라 국가재정에 부담으로 작용하게 됨.

동 사업의 매 회계연도 계획액(본계획 기준)은 2018년도 1,043억원, 2019년도 1,903억원, 2020년도 2,505억원, 2021년도 3,388억원, 2022년도 3,850억원, 2023년도 7,656억원, 2024년도 1조 3,936억원, 2025년도 계획안 1조 8,398억원으로 매년 증가하고 있는데, 특히 2022년도 대비 2025년도 계획안은 1조 4,548억원이 증가(377.9%)되는 등 최근 급격한 증가 추세에 있음.

또한, 자체변경으로 계획액을 증액한 금액도 2022년도 1,163억원, 2023년도 2,439억원으로 크게 증가하고 있음.

【 최근 8년간 이차보전 지원 사업 계획액 】

(단위: 백만원)

연도	계획액			집행액	불용액
	본계획(A)	수정(B)	증감(B-A)		
2018년	104,277	137,285	33,058	137,242	43
2019년	190,287	217,822	27,535	217,821	1
2020년	250,507	263,022	12,515	261,519	1,503
2021년	338,758	368,758	30,000	356,503	12,255
2022년	384,976	501,270	116,294	498,184	3,086
2023년	765,578	1,009,478	243,900	929,745	79,733
2024년	1,395,141	1,395,141	-	210,500	-
2025년	1,839,836	-	-	-	-

주: 2024년도 계획액은 수정계획, 집행액은 2024년 8월 말 기준, 2025년도 계획액은 기금계획(정부안) 기준

※ 자료: 국토교통부

최근 동 사업의 계획액이 급격하게 증가한 것은 2022. 3. 발표된 「2023년도 예산안 편성지침 및 기금운용계획안 작성지침」과 2022. 7. 7. 개최된 「2022 국가재정전략회의」에서 “직접 융자사업을 민간금융을 활용하는 이차보전 사업으로 전환”하기로 결정[154]한 이후 동 기조가 유지되고 있기 때문으로 보임.

2025년도 계획안은 전년 대비 31.9% 증액된 1조 8,398억 3,600만원이 편성되었는데, 이는 주택도시기금 총지출 35조 3,995억원의 약 5.2%에 해당하는 금액임.

154) 기획재정부, 「2023년도 예산안 편성지침 및 기금운용계획안 작성지침」, 2022. 3. 29., p.8 및 기획재정부, 「2022 국가재정전략회의」, 2022. 7., p.4.

【 최근 5년간 주택도시기금 총지출 대비 이차보전 지원 사업의 비중 】

(단위: 억원, %)

구 분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
주택도시기금 총지출(A)	316,662	292,682	304,610	375,304	353,995
이차보전 지원(B)	3,565	4,982	9,297	13,951	18,398
총지출 대비 이차보전 지원 사업 비중(B/A)	1 .13	1.70	3.05	3.72	5.20

주: 2020년도~2023년도는 결산(집행액), 2024년도는 수정계획, 2025년도는 기금계획안을 기준으로 작성

※ 자료: 국토교통부

주택도시기금 여유자금은 2022년도 48조 8,113억원에서 2024년도 7월 기준 13조 9,299억원으로 급격하게 감소하였음.

【 최근 3년간 주택도시기금 여유자금 현황 】

(단위: 억원)

구 분	2022년	2023년	2024년 7월
여유자금	488,113	222,877	139,299

※ 자료: 국토교통부, 2025년도 기금운용계획안 사업설명자료(Ⅱ-1) 참조

여유자금 감소는 최근 청약·채권의 순조성액이 급감[155]하고, 정책적 요구 증가에 따라 높은 수준의 사업비 지출 규모를 유지하고 있기 때문인데, 향후 이차보전 지원 사업의 지출이 이와 같은 규모로 반복될 경우 지출액의 증가로 인해 주택도시기금의 규모 축소 추세가 가팔라질 것으로 우려됨.

155) 국토교통부에 따르면, 2022년을 기점으로 청약은 과거(2019년 ~ 2021년) 대비 순조성이 9.8조원, 채권은 과거 대비 순조성이 3.3조원 감소하였음.

또한, 국토교통위원회는 2023회계연도 결산 예비심사에서 동 사업에 대해 ‘이차보전 사업과 직접 융자 방식과의 비교를 통해 이차보전 사업의 적정 규모에 대해 검토할 것’을 지적하고 제도개선 조치(2024. 9.)를 요구한 바 있음.

따라서, ① 이차보전 방식이 장기적으로는 국가재정에 부담으로 작용하는 점, ② 동 사업의 계획액이 급격히 증가하면서 주택도시기금 총지출 대비 이차보전 지출액 비중도 증가하고 있는 점, ③ 주택도시기금 여유자금 규모가 급격히 감소하고 있는 점, ④ 국토교통위원회 2023회계연도 결산 예비심사 지적사항 등을 고려할 때,

국토교통부는 동 사업의 적정 규모에 관하여 면밀한 검토를 통해 동 사업의 지출액 규모가 적정한 수준으로 운용될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

3) 임대주택지원(융자)(1300), 임대주택지원(출자)(1400)

○ 국토교통부는 공공임대주택 공급과 관련하여 국회가 심의한 기금운용계획의 취지에서 벗어난 대규모(당초 대비 20% 초과) 자체변경을 방지하고, 재원 조성의 방법(융자 또는 출자)이 아닌 「공공주택 특별법」 및 '주거종합계획' 상 공공임대주택의 유형(건설임대, 매입임대, 전세임대)을 기준으로 사업이 관리될 수 있도록 기금의 프로그램 편성 체계를 수정할 필요가 있음.

가) 개요

공공임대주택 공급 사업은 국민의 주거부담을 완화하기 위하여 저렴한 임대료로 주택을 장기간 임대하는 사업으로, 이를 위한 주택도시기금(주택계정)의 기금운용계획 상 세부사업은 영구임대출자, 국민임대(융·출자), 행복주택(융·출자), 공공임대(융자), 통합공공임대(융·출자), 다가구매입임대(융·출자), 전세임대(융자) 총 11개 사업[156]으로 나눠짐.

「공공주택 특별법」은 공공주택을 공공분양주택과 공공임대주택으로 나누어 정의[157]하고, 공공임대주택은 공급방식에 따라 '건설임대', '매입임대', '전세임대' 세 가지 유형으로 나누어 규정[158]하고 있음.

---

156) 영구임대주택·국민임대주택·행복주택은 2022년 통합공공임대주택로 통합되어, 신규사업승인 물량이 없고, 현재 융자·출자되는 금액은 기존 사업승인 물량에 대한 것임.

157) **「공공주택 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "공공주택"이란 제4조제1항 각 호에 규정된 자 또는 제4조제2항에 따른 공공주택사업자가 국가 또는 지방자치단체의 재정이나 「주택도시기금법」에 따른 주택도시기금(이하 "주택도시기금"이라 한다)을 지원받아 이 법 또는 다른 법률에 따라 건설, 매입 또는 임차하여 공급하는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 주택을 말한다.
   가. 임대 또는 임대한 후 분양전환을 할 목적으로 공급하는 「주택법」 제2조제1호에 따른 주택으로서 대통령령으로 정하는 주택(이하 "**공공임대주택**"이라 한다)
   나. 분양을 목적으로 공급하는 주택으로서 「주택법」 제2조제5호에 따른 국민주택규모 이하의 주택(이하 "**공공분양주택**"이라 한다)

국토교통부가 「주거기본법」 제5조제1항[159] 및 「공공주택 특별법」 제3조제1항[160]에 따라 주거종합계획에 포함하여 수립하는 공공주택 공급·관리 계획도 공공임대주택을 '건설임대', '매입임대', '전세임대'로 나누어 공급 계획과 실적을 관리하고 있음.

【 2023년~2027년 공공임대주택 공급계획 】

(단위 : 만호)

구 분	'23년	'24년	'25년	'26년	'27년	합 계
건설임대	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	17.5
매입임대	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	17.5
전세임대	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	15.0
합 계	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	50.0

※ 자료: 「제3차 장기 주거종합계획」(국토교통부, 2024. 8. 30.)

법률 및 주거종합계획 상 분류와 달리, 주택도시기금의 공공임대주택 공급사업은 재원 조성의 방법인 '융자'와 '출자'를 기준으로 프로그램을 편성함.

---

158) **「공공주택 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1의2. "**공공건설임대주택**"이란 제4조에 따른 공공주택사업자가 직접 건설하여 공급하는 공공임대주택을 말한다.
1의3. "**공공매입임대주택**"이란 제4조에 따른 공공주택사업자가 직접 건설하지 아니하고 매매 등으로 취득하여 공급하는 공공임대주택을 말한다.
제45조의2(기존주택의 임차) ① 공공주택사업자는 **기존주택을 임차하여 공공임대주택으로 공급**할 수 있다.

159) **「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. <개정 2018. 12. 31.>
1.·2. (생 략)
3. 공공임대주택 등 공공주택의 공급에 관한 사항
4. ~ 10. (생 략)

160) **「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 사항**을 포함하여야 한다.

임대주택지원(융자) 프로그램의 2025년도 계획안은 전년도 12조 9,170억 9,600만원 대비 4,391억 800만원이 감액(3.4%)된 12조 4,779억 8,800만원이 편성되었으며, 임대주택지원(출자) 프로그램의 2025년도 계획안은 전년도 5조 372억원 대비 2조 880억 900만원이 감액(41.5%)된 2조 9,491억 9,100만원이 편성되었음.

【 2025년도 임대주택지원(융자 및 출자) 기금운용계획안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 계획안		2025 계획안(B)	증 감(B-A)
		당초(A)	수정		
임대주택지원(융자)(1300)	**9,487,181**	**12,917,096**	**12,917,096**	**12,477,988**	**△439,108**
- 국민임대(융자)(1332-401)	148,344	157,653	157,653	187,597	29,944
- 공공임대(융자)(1333-401)	246,578	818,896	818,896	662,758	△156,138
- 집주인임대주택사업(1333-402)	50,177	65,000	65,000	49,000	△16,000
- 민간임대(융자)(1333-403)	1,660,582	1,477,009	1,477,009	1,500,000	22,991
- 행복주택(융자)(1335-401)	536,346	838,319	838,319	438,409	△399,910
- 다가구매입임대(융자)(1336-401)	1,461,701	3,612,000	3,612,000	3,044,394	△567,606
- 전세임대(융자)(1337-401)	4,867,011	4,546,931	4,546,931	5,114,122	567,191
- 통합공공임대(융자)(1338-406)	516,442	1,401,288	1,401,288	1,481,708	80,420
임대주택지원(출자)(1400)	**4,155,455**	**5,037,200**	**5,037,200**	**2,949,191**	**△2,088,009**
- 다가구매입임대출자(1440-402)	2,471,224	2,434,322	2,434,322	273,070	△2,161,252
- 전세·매입임대경상보조(1440-403)	136,278	145,290	145,290	160,043	14,753
- 국민임대출자(1440-404)	56,313	117,366	117,366	73,157	△44,209
- 영구임대출자(1440-407)	101,174	82,321	82,321	43,116	△39,205
- 행복주택출자(1440-408)	421,615	528,783	528,783	134,594	△394,189
- 임대주택리츠출자(1440-409)	310,900	300,000	300,000	450,000	150,000
- 통합공공임대출자(1440-411)	456,569	1,216,141	1,216,141	1,642,403	426,262
- 노후 공공임대 리모델링 및 서비스 개선(1440-412)	201,382	212,977	212,977	172,808	△40,169

※ 자료: 국토교통부

한편, 기금운용계획안은 ‘프로그램 > 세부사업’의 단계로 편성[161]되는데, ‘프로그램’은 「국가재정법」 제70조의 ‘주요항목’에 해당하여 기금운용계획 자체변경이 국회 통제 없이 이루어질 수 있는 세부사업(세부항목)[162]과 달리, 계획안 대비 20% 초과 변경하여 집행하려는 경우 국회에 기금운용계획 변경안[163]을 의무적으로 제출[164]하여야 함.

또한, ‘프로그램’은 재정사업 성과관리의 기본 단위로서, 기획재정부는 2022년 「2022년~2026년 재정사업 성과관리 기본계획」[165]에서 “1 프로그램 1 성과지표” 원칙을 수립한 바 있음.

---

161) **「국가재정법」**
제67조(기금운용계획안의 내용) ③자금운용계획은 수입계획과 지출계획으로 구분하되, 수입계획은 성질별로 구분하고 지출계획은 성질별 또는 사업별로 주요항목 및 세부항목으로 구분한다. 이 경우 **주요항목**의 단위는 장·관·**항**으로, **세부항목**의 단위는 **세항**·목으로 각각 구분한다.

162) **「국가재정법」**
제70조(기금운용계획의 변경) ①기금관리주체는 지출계획의 **주요항목** 지출금액의 범위 안에서 대통령령으로 정하는 바에 따라 **세부항목** 지출금액을 변경할 수 있다.

163) 기금운용계획변경안은 일반적으로 추가경정예산안과 함께 제출됨

164) **「국가재정법」**
제70조(기금운용계획의 변경) ②기금관리주체(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.
③제2항에도 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. ~ 6. (생 략)

165) **「국가재정법」**
제85조의4(재정사업 성과관리 기본계획의 수립 등) ① 기획재정부장관은 재정사업 성과관리를 효율적으로 실시하기 위하여 5년마다 다음 각 호의 사항을 포함하여 **재정사업 성과관리 기본계획**을 수립하여야 한다.
1. (생 략)
2. 재정사업 성과관리의 대상 및 방법에 관한 사항
3. ~ 6. (생 략)

【 프로그램(주요항목)과 세부사업(세부항목)의 비교 】

구 분	프로그램(주요항목)	세부사업(세부항목)
기금운용계획 자체변경	20% 초과 변경 시 국회에 기금운용계획변경안 제출 (주택도시기금 등 비금융성기금)	제한 없음
성과관리	1 프로그램 1 성과지표	해당 없음
공공임대주택 공급 사업의 예	임대주택지원(융자)(1300)	국민임대(융자)(1332-401) 공공임대(융자)(1333-401) 행복주택(융자)(1335-401) 다가구매입임대(융자)(1336-401) 전세임대(융자)(1337-401) 통합공공임대(융자)(1338-406)
	임대주택지원(출자)(1400)	다가구매입임대출자(1440-402) 국민임대출자(1440-404) 영구임대출자(1440-407) 행복주택출자(1440-408) 통합공공임대출자(1440-411)

※ 자료: 「국가재정법」 조문 및 「재정사업 성과관리 기본계획」(기획재정부, 2022) 요약

나) 공공임대주택 관련 기금운용계획안 편성 체계 수정 검토 필요

국토교통부는 공공임대주택 공급 사업과 관련하여 연례적으로 과도한 규모로 기금운용계획을 자체 변경하고 있으며, 그 결과 공공임대주택 사업의 집행 과정에서 국회가 당초 심의·확정한 내용과 괴리[166]가 커지고 있음.

특히, 2023년도에는 기금운용계획 자체 변경의 한도가 없는 세부사업 11개 중에서 계획안 대비 30% 이상 자체 변경한 세부사업이 8개 사업(전체의 72.7%)에 달함.

166) 이와 관련하여, 국회 국토교통위원회는 **2023회계연도 결산** 심사 과정에서 "국토교통부는 공공임대주택 사업과 관련한 과다한 기금운용계획 자체변경을 지양하고, 효과적인 성과관리가 이루어질 수 있도록 성과지표를 개선할 것"을 시정요구사항으로 의결함.

【 최근 3년간 공공임대주택 공급 사업 기금운용계획 자체변경내역 】

(단위 : 십억원, %)

사업명	2021년				2022년				2023년			
	계획 (A)	자체 변경 (B)	증감(B-A)		계획 (A)	자체 변경 (B)	증감(B-A)		계획 (A)	자체 변경 (B)	증감(B-A)	
			증감액	증감율			증감액	증감율			증감액	증감율
국민임대(융자)	827	710	△117	△14.2	692	550	△141	△20.5	300	157	△143	△47.5
공공임대(융자)	408	288	△121	△29.6					118	252	134	113.2
행복주택(융자)	2,113	1,782	△332	△15.7	1,509	1,320	△189	△12.5	1,004	620	△384	△38.2
다가구매입임대(융자)	3,281	5,656	2,375	72.4	5,809	5,460	△349	△6.0	3,237	1,533	△1,704	△52.6
전세임대(융자)	4,651	4,813	162	3.5	4,533	4,775	242	5.3	4,175	5,088	913	21.9
통합공공임대융자					966	169	△797	△82.5	1,190	522	△668	△56.1
임대주택지원(융자)	**13,216**	**15,402**	**2,186**	**16.5**	**13,508**	**12,274**	**△1,234**	**△9.1**	**10,024**	**8,172**	**△1,852**	**△18.5**
다가구매입임대출자	3,128	3,263	135	4.3	3,347	2,971	△376	△11.2	2,839	2,699	△141	△4.9
국민임대출자	345	259	△87	△25.1	240	191	△49	△20.5	219	68	△151	△68.9
영구임대출자					246	226	△21	△8.4	180	134	△46	△25.6
행복주택출자	1,438	1,105	△333	△23.2	1,035	775	△260	△25.1	685	462	△223	△32.6
통합공공임대출자					857	273	△585	△68.2	1,070	570	△500	△46.7
임대주택지원(출자)	**5,014**	**4,733**	**△282**	**△5.6**	**6,659**	**5,328**	**△1,332**	**△20.0**	**5,744**	**4,595**	**△1,149**	**△20.0**

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

* : 세부사업(세부항목) 자체변경 비율 30% 이상

** 임대주택지원(융자), 임대주택지원(출자)는 공공임대주택 공급 사업 외 세부사업 포함 금액

***계획액은 국회의 변경 동의를 받은 해당 회계연도 최종 기금운용계획안 기준

공공임대주택 공급 사업에서 대규모의 기금운용계획 자체변경이 지속적으로 발생하는 가장 근본적인 이유는 공공임대주택의 법률상 분류(건설임대, 매입임대, 전세임대)에 따라 '프로그램'이 편성되지 않고 재원 조성의 방법(출자, 융자)에 따라 프로그램이 편성되어, 20% 초과 변경 시 국회에 기금운용계획 변경안을 제출하도록 하는 「국가재정법」의 재정 운용 통제기능이 제대로 작동하지 못하기 때문으로 보임.

예를 들어 2023회계연도를 기준으로 공공임대주택 공급 사업의 프로그램 편성 체계를 ‘건설임대’, ‘매입임대’, ‘전세임대’로 재편하는 것을 가정하여 수정해보면, 건설임대 프로그램의 기금운용계획 자체변경 비율은 -41.6%, 매입임대는 -30.3%, 전세임대는 +21.9%로 모두 「국가재정법」 상의 기금운용계획 주요항목 자체 변경 한도인 20%를 초과하게 됨.

【 공공임대주택 공급 사업 프로그램 편성 체계 수정 효과 예시(2023회계연도) 】

(단위 : 십억원, %)

사업명	2023년			
	계획 (A)	자체 변경 (B)	증감(B-A)	
			증감액	증감율
국민임대(융자)	300	157	△143	△47.5
공공임대(융자)	118	252	134	113.2
행복주택(융자)	1,004	620	△384	△38.2
다가구매입임대(융자)	3,237	1,533	△1,704	△52.6
전세임대(융자)	4,175	5,088	913	21.9
통합공공임대융자	1,190	522	△668	△56.1
임대주택지원(융자)	**10,024**	**8,172**	**△1,852**	**△18.5**
다가구매입임대출자	2,839	2,699	△141	△4.9
국민임대출자	219	68	△151	△68.9
영구임대출자	180	134	△46	△25.6
행복주택출자	685	462	△223	△32.6
통합공공임대출자	1,070	570	△500	△46.7
임대주택지원(출자)	**5,744**	**4,595**	**△1,149**	**△20.0**

⇨ 프로그램 수정

사업명	2023년			
	계획 (A)	자체 변경 (B)	증감(B-A)	
			증감액	증감율
국민임대(융자)	300	157	△143	△47.5
국민임대출자	219	68	△151	△68.9
영구임대출자	180	134	△46	△25.6
행복주택(융자)	1,004	620	△384	△38.2
행복주택출자	685	462	△223	△32.6
공공임대(융자)	118	252	134	113.2
통합공공임대융자	1,190	522	△668	△56.1
통합공공임대출자	1,070	570	△500	△46.7
건설임대	**4,766**	**2,785**	**△1,981**	**△41.6**
다가구매입임대(융자)	3,237	1,533	△1,704	△52.6
다가구매입임대출자	2,839	2,699	△141	△4.9
매입임대	**6,076**	**4,232**	**△1,845**	**△30.3**
전세임대(융자)	4,175	5,088	913	21.9
전세임대	**4,175**	**5,088**	**913**	**21.9**

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

* : 프로그램(주요항목) 자체변경 비율 20% 이상(계획안 변경 국회 동의 필요 규모)

** 프로그램 수정 전 임대주택지원(융자), 임대주택지원(출자)는 공공임대주택 공급 사업 외 세부사업 포함 금액

***계획액은 국회의 변경 동의를 받은 해당 회계연도 최종 기금운용계획안 기준

아울러, 공공임대유형 중 국민임대, 행복주택, 통합공공임대, 다가구매입임대는 1개 사업대상에 대해 융자와 출자가 동시에 이루어지는데, 현행과 같이 재원 조성의 방법을 기준으로 프로그램을 나눔에 따라 같은 사업대상에 대한 기금운용계획안이 재원 조성 방법에 따라 2개의 프로그램에 나뉘어 편성되고 있는 불합리한 측면도 있는 것으로 보임.

【 공공임대주택 유형별 지원단가 및 재원분담율 】

<table>
<tr><th>구분</th><th>지원단가</th><th>재원분담율</th></tr>
<tr><td>영구임대</td><td rowspan="3">21년 신규승인 기준 평당
8,426천원
(22년부터
통합공공임대만 공급)</td><td>(출자) 85%
* (입주자 및 시행자) 15%</td></tr>
<tr><td>국민임대</td><td>(출자) 30%, (융자) 40%
* (입주자 및 시행자) 30%</td></tr>
<tr><td>행복주택</td><td>(융자) 30%, (융자) 40%
* (입주자 및 시행자) 30%</td></tr>
<tr><td>공공임대</td><td colspan="2">(융자) ◦ (60㎡이하) 5.5천만원/호
◦ (60~85㎡이하) 7.5천만원/호</td></tr>
<tr><td>통합공공임대</td><td>평당 9,466천원</td><td>◦ 60㎡이하 : (출자) 39%, (융자) 41%
* (입주자 및 시행자) 20%
◦ 60~85㎡ : (출자) 33%, (융자) 33%
* (입주자 및 시행자) 34%</td></tr>
<tr><td>다가구매입임대</td><td colspan="2">(출자) 30~50%, (융자) 50%, (입주자) 0~20%</td></tr>
<tr><td>전세임대</td><td colspan="2">(융자) 80~100%</td></tr>
</table>

※ 자료: 2023회계연도 결산 위원회별분석(국토교통위원회)(국회예산정책처, 2024. 7.)

따라서, 국토교통부는 2025회계연도 이후 공공임대주택 공급 사업의 기금운용계획안을 편성함에 있어 현행과 같이 사업의 내용과 무관한 재원 조성의 방법(융자, 출자)을 기준으로 프로그램을 나누지 않고, 「공공주택 특별법」과 '주거종합계획'에서 정하고 있는 공공임대주택의 유형(건설임대, 매입임대, 전세임대)에 따라 프로그램을 편성함으로써 국회가 심의·의결한 공공임대주택 사업의 취지에 따라 집행이 이루어지도록 할 필요가 있음.

이러한 프로그램 편성 체계 개편을 통해 사업 성격에 더욱 부합한 재정사업 성과관리가 이루어지는 순기능[167]도 있을 것으로 보임.

이에 대하여 국토교통부는 현행 임대주택지원(출자), 임대주택지원(융자)의 공공임대주택 공급 관련 프로그램 편성 체계를 건설임대, 매입임대, 전세임대로 변경하는 취지에 공감하지만, 향후 원활한 임대주택 공급에 신속한 대응이 필요할 경우 변경된 편성 체계가 기금운용계획변경에 장애요인으로 작용하게 됨을 감안하여 장기적인 검토가 필요하다는 입장[168][169]임.

공공임대주택 공급 사업의 프로그램 편성 체계를 건설임대, 매입임대, 전세임대로 합리화하더라도 프로그램 단위의 기금운용계획 자체변경 한도 20%가 적용되는 것일 뿐, 동일 프로그램 내 세부사업의 자체변경은 현재와 같이 제한 없이 이루어질 수 있으며 국회의 승인을 받으면 프로그램 단위에서도 20%를 초과하는 기금운용계획 변경이 가능하므로 국회 예산 심의권 존중과 책임성 있는 공공임대주택 공급을 위해 국토교통부가 향후 이에 대해 보다 전향적으로 검토할 필요가 있을 것으로 생각됨.

---

167) 국토교통부 2025년 성과계획서에 따르면, 임대주택지원(융자) 프로그램의 성과지표는 “공공임대주택 공급실적”인데, 임대주택지원(출자) 프로그램의 성과지표는 “공공임대주택 임대율”임.

168) 국토교통부는 기금운용계획의 자체 변경이 과다하다는 지적을 감안하여 예산 사용시점과 편성 시점을 최대한 일치시키는 방향으로 예산 편성체계를 개편(**건설임대** : 착공 속도 촉진을 위해 착공 후 지급률 55% → 90% 상향, **매입임대** : 신축매입을 실제 사업일정에 맞춰 3개년 분할 지급)한 바, 새로운 편성체계의 효과를 살펴본 후 프로그램 개편의 필요성을 검토함이 적절하다는 의견을 밝혔음.

169) 아울러, 그간 다양한 주거수요 및 급변하는 주택시장 상황을 반영하여 주택도시기금을 탄력적으로 운영하는 것이 불가피했으며, 앞으로 정확한 예산추계를 통해 기금운용계획 변경을 최소화하겠다고 덧붙였음.

4) 집주인임대주택(1333-402)

○ 특정 지방자치단체에 공급이 편중되고 있다는 국회 결산 지적을 반영한 결과 2024년에 이어 2025년도에도 계획액의 집행이 부진할 것으로 예상되므로, 집행 가능한 수준으로 계획액을 조정하는 한편 융자, 상담 담당 기관과 협의하여 실적 제고방안도 함께 마련할 필요가 있음.

가) 개요

집주인 임대주택 사업은 소규모 주택소유자 등에게 주택의 신규 건설 또는 매입비용을 저리(低利)로 융자하거나 기존 주택에 대한 담보대출을 저리의 기금융자로 대체해주는 대신 해당 주택을 청년, 신혼부부 및 고령자 등에게 저렴한 임대료로 임대하도록 하는 사업임.

구체적으로 살펴보면, 이 사업에 따른 융자를 받는 집주인은 「민간임대주택에 관한 특별법」 제2조제4호마목[170]에 따른 공공지원민간임대주택을 공급하는 민간임대사업자로 등록하여야 하고, 동 유형 주택의 특별공급대상자인 청년, 신혼부부 및 고령자를 임차인으로 우선 모집하되, 30일 동안 모

---

170) **「민간임대주택에 관한 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
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.
마. 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 공공지원을 받아 건설 또는 매입하는 민간임대주택
「민간임대주택에 관한 특별법 시행령」
제1조의2(공공지원민간임대주택) 「민간임대주택에 관한 특별법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제4호마목에서 “국토교통부령으로 정하는 공공지원”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지원을 말한다.
3. 「주택도시기금법」 제9조에 따른 주택도시기금의 융자로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 융자
가. 임대사업자가 소유하고 있는 임대주택에 대한 주택담보대출 상환 등 국토교통부장관이 정하여 고시하는 요건에 해당하는 융자

집되지 않는 경우에만 무주택세대구성원에게 공급할 수 있음.

집주인은 민간임대사업자로 10년 이상 임대하면서 시세의 85% 이하의 임대료를 받을 의무를 부담하는 대신, 주택도시기금에서 가구당 수도권은 1.0억원, 광역시는 0.8억원, 그 밖의 지역은 0.6억원을 1순위자(청년·신혼부부·고령자)에게 임대 시 1.5%, 2순위자(그 밖의 무주택세대임차인)에 임대 시 2.5%의 금리로 융자를 받을 수 있음.

이 사업은 기타민간융자금(450-04 목)으로 편성되어 있고, 한국부동산원에서 상담·접수 및 임대 모니터링[171]을 실시함.[172]

이 사업의 2025년도 계획액은 전년도 650억원 대비 160억원이 감액(△24.6%)된 490억원이 편성되었음.

【 2025년도 집주인임대주택 사업 계획안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 계획안 (B)	증 감 (B-A)
		본계획(A)	수정		
집주인임대주택	50,177	65,000	65,000	49,000	△16,000

※ 자료: 국토교통부

171) 집주인으로부터 임대차계약서 등 관련 서류를 제출받아 임대료, 임대 기간, 임차인 자격 등의 적격 여부를 점검하는 것을 말함.

172) 이 사업의 집행절차는 아래 표와 같음.

상담·접수	⇒	융자신청	⇒	임대사업 등록	⇒	융자실행	⇒	임대계약	⇒	임대모니터링
부동산원		집주인		집주인		우리은행		집주인		부동산원

※ 자료: 국토교통부

나) 적정 규모로 계획액 조정 필요

국토교통부는 이 사업에 따른 지원대상을 1,000가구로 산정하였던 2024년도와 달리 2025년도에는 지원대상 가구 수를 780가구로 감축하여 계획액을 산출하였음.

【 2025년도 집주인임대주택 사업 산출 근거 】

세부사업	계획안 산출근거
집주인 임대주택	기타민간융자금(450-04) 490억원 = 임대주택 780가구 × 6,300만원

※ 자료: 국토교통부

그런데, 2021년 이후 이 사업의 결산 내역을 살펴보면, 2023년에 계획액 700억원 중 501억 7,700만원을 집행(집행률 71.7%)하였고 2024년에는 9월말 기준 계획액 650억원 중 146억 6,500만원을 집행(집행률 21.9%)하였고 지원 가구 수도 계획(1,000가구)의 4분의 1 수준인 261가구에 그치고 있음.

【 집주인임대주택 결산내역 】

(단위 : 백만원, %)

연도	계획액		예산현액	집행액 (B)	집행률 (B/A)
	본예산	추경(A)			
2021	220,000	100,000	100,000	99,980	100
2022	83,000	83,000	83,000	82,335	99.2
2023	70,000	70,000	70,000	50,177	71.7
2024.9.	65,000	65,000	65,000	14,265	21.9

※ 자료: 국토교통부

2023년과 2024년의 집행실적 부진은 2022회계연도 결산 시 국회가 전체 재고량 1만 6,656호 중 1만 1,358호가 부산에서 공급되고 있는 등의 문제를 지적하면서 지역별 임대주택의 공급과 수요를 균형적으로 고려하도록 시정을 요구함에 따라,[173] 국토교통부가 사업 시행방식을 변경한 데 따른 것임.

구체적으로 2023년 10월의 하반기 신청 공고에서 신청지역을 제한하였고, 2024년도 사업부터는 지역편중 개선을 위하여 광역 지방자치단체별로 100억원의 지원한도를 설정하였는바,[174] 2024년 8월 말 기준으로도 전체 재고량(1만 7,677호)의 69.5%인 1만 2,292호가 부산에 소재하고 있어 부산 외의 지역의 지원실적이 부진하게 나타나고 있음.

【 지역별 집주인임대주택 재고량 】

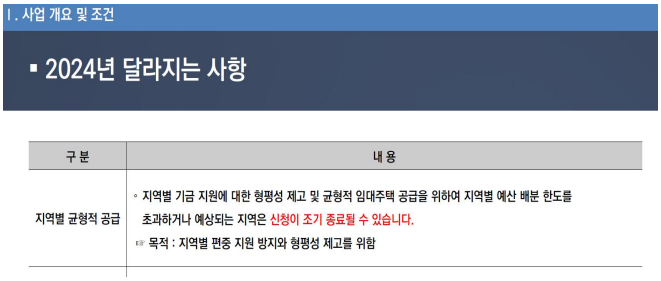
(단위 : 호)

지역	서울	부산	인천	대구	대전	광주	울산	경기	강원
재고량	608	12,292	38	133	26	141	257	1,534	164
지역	충북	충남	전북	전남	경북	경남	세종	제주	합계
재고량	51	442	136	116	358	406	11	964	17,677

※ 자료: 국토교통부

173) “국토교통부는 융자형의 경우 지역별 임대주택의 공급과 수요를 균형적으로 고려할 것” (제도개선)

174) 2024년도 공고 시 아래와 같이 공고함.


Ⅰ. 사업 개요 및 조건

▪ 2024년 달라지는 사항

구분	내용
지역별 균형적 공급	◦ 지역별 기금 지원에 대한 형평성 제고 및 균형적 임대주택 공급을 위하여 지역별 예산 배분 한도를 초과하거나 예상되는 지역은 신청이 조기 종료될 수 있습니다. ☞ 목적 : 지역별 편중 지원 방지와 형평성 제고를 위함

※ 자료: 국토교통부

2020년[175] 이후 최근 5년간 지역별 지원실적을 살펴보면, 지원 가구 수로 볼 때 전국에서 부산이 차지하는 비중은 78.8%(2020년)에서 96.5%(2021년)로 나타나고, 2024년 9월 기준 전국 261가구 중 203가구로 77.8%를 기록하고 있으며, 전국 대비 부산 지역에서 집행된 융자금액은 78.5%(2020년)에서 96.0%(2021년)로서 2024년 9월 말 기준 143.1억원 중 107.3억원이 집행되어 75.0%를 차지하고 있음.

【 연도별 집주인임대주택 지원 가구 수 및 융자금액 현황 】

(단위 : 호, 억원)

구분	'19		'20		'21		'22		'23		'24.9.	
	가구	금액	가구	금액	가구	금액	가구	금액	가구	금액	가구	금액
부산	3,295	1,552.9	1,422	719.7	1,522	980.6	1,191	736.5	787	473.1	203	107.3
경기	480	308.4	124	85.3	26	21.2	15	9.9	40	26.4	13	10.9
제주	340	117.2	55	20.5	-	-	-	-	-	-	-	-
경남	218	64.1	76	30.3	-	-	1	0.6	-	-	8	3.1
경북	246	59.8	5	1.7	-	-	-	-	-	-	-	-
서울	153	98.2	33	24.8	13	12.0	16	15.3	-	-	10	9.4
울산	126	69.0	14	4.2	-	-	4	2.2	4	1.8	20	8.3
전북	29	8.9	37	13.6	-	-	50	30.0	-	-	-	-
충남	45	16.1	1	0.5	13	5.4	2	1.2	-	-	-	-
광주	43	20.0	4	2.7	-	-	-	-	-	-	-	-
강원	24	6.6	-	-	2	1.2	-	-	-	-	-	-
충북	3	1.6	2	1.2	-	-	19	5.3	-	-	-	-
전남	3	1.3	17	6.7	-	-	1	0.4	-	-	-	-
인천	8	6.3	3	2.3	1	0.8	-	-	1	0.5	4	2.1
대구	-	-	10	2.9	-	-	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2.1
세종	1	0.6	1	0.6	-	-	-	-	-	-	-	-
합계	5,014	2,330.9	1,804	916.8	1,577	1,021.2	1,299	801.3	832	501.8	261	143.1

※ 자료: 국토교통부

175) 2020년부터 현재와 같이 융자형 지원만 시행되고 있음.

이 사업의 지역별 지원실적 추이, 2024년 9월 말 기준 집행액(143.1억원) 및 국회 결산 시정요구사항의 취지를 고려할 때, 2025년도에도 지역별 지원 한도액을 설정하여 융자가 특정 지역에 치중되지 않도록 할 필요가 있을 것으로 보이고 2025년도부터 즉각 지역별 집주인임대주택 공급 불균형이 해소될 것으로 단정하기 어렵다는 점에서, 2025년도 계획액 490억원은 과다 편성된 측면이 있어 적정 규모로 조정하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 생각됨.

다만, 청년, 신혼부부 및 고령자 등 주거지원이 필요한 계층에게 저렴한 임대주택의 공급을 확대하려는 사업목적의 타당성은 인정되므로, 부산 이외의 지역에서도 집주인임대주택 공급이 활성화될 수 있도록 융자를 담당하는 우리은행, 상담 및 모니터링을 담당하는 한국부동산원 등과 협의하여 전국 단위의 실적 제고방안을 함께 마련할 필요가 있는 것으로 보임.

5) 임대주택리츠출자(1440-409)

○ 국토교통부가 국회의 기금운용계획안 심의에 선행하여 기금투자심의위원회를 개최하고 출자를 승인해 온 공공지원 민간임대주택 리츠가 누적되어 2020년~2022년 출자 승인된 후 2025년 이후 출자 예정인 금액이 2025년 기금운용계획안 4,500억원의 약 2배인 8,620억원에 이르는바, 국회의 기금운용계획안 심의 권한을 저해하지 않으며 향후 신규 공공지원 민간임대주택 사업을 원활하게 지원할 수 있도록 기금운용계획안 편성 및 사업 추진체계를 개선할 필요가 있음.

○ 국토교통부는 「상법」상 정관 변경을 위한 특별결의권(지분의 3분의 2 이상)을 정부가 확보하기 위해 2022년 이후 모든 공공지원 민간임대주택 리츠에 주택도시기금 70%, 민간 30%의 비율로 출자를 승인하고 있는바, 민간주도-공공지원의 「민간임대주택법」 상 제도 취지에 부합하고 효율적인 기금 운용이 이루어질 수 있도록 일률적인 기금 출자비율을 하향 조정하는 방안을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

임대주택리츠출자 사업은 「주택도시기금법」 제9조[176] 및 「민간임대주택에 관한 특별법」 제4조[177]에 근거하여 민간과 공공이 출자한 리츠를 활용하여 공공지원 민간임대주택을 공급하려는 것임.

---

176) **「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

177) **「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

임대주택리츠출자 사업의 유형은 민간제안공모형[178], 택지공모형[179], 정비사업연계형[180] 등이 있으며, 공통적으로 ①사업신청, ②사업성 평가 및 우선협상대상자 선정, ③기금출자심사, ④사업 약정 체결, ⑤출자의 절차로 진행됨.

【 임대주택리츠출자 사업 진행절차 】

진행절차	사업신청	사업성 평가 및 우선 협상대상자 선정	기금출자심사	사업약정체결	출자
주체	사업신청자 (민간)	HUG 또는 LH	기금투자 심의위원회 (HUG)	우선협상자와 HUG, 리츠의 이해관계인	기금

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

이 사업의 2025년도 계획안은 전년도 3,000억원 대비 1,500억원이 증액(50.0%)된 4,500억원이 편성되었음.

【 2025년도 임대주택리츠출자 사업 기금운용계획안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 계획안		2025 계획안(B)	증 감(B-A)
		당초(A)	수정		
임대주택리츠출자	310,900	300,000	300,000	450,000	150,000

※ 자료: 국토교통부

178) **민간제안공모형** : 우수한 민간사업 현장을 공개모집을 통하여 기금을 출자하여 건축

179) **택지공모형** : LH 등이 보유한 공공택지를 대상으로 우수한 사업자를 공개모집 방식으로 선택하여 공동 출자 임대 리츠 설립

180) **정비사업연계형** : 재건축 등 정비사업이 일어나는 일반분양 주택을 일괄 매수하여 신혼부부나 기존 주민 또는 청년, 무주택자에게 정책적으로 공급

나) 국회 기금운용계획안 승인 없는 출자승인 개선 필요

국토교통부는 임대주택리츠 출자 사업에 대한 국회의 기금운용계획 승인이 이루어지기 전에 출자 의사 결정을 위한 기금투자심의위원회를 열어 민간사업자에게 기금 출자승인 사실을 통보하고 있는 것으로 나타남.

【 2025년도 임대주택리츠출자 사업 기금운용계획안 】

승인연도	기금운용계획 확정 이후 승인		기금운용계획 확정 이전 승인	
	건수	출자금액 계	건수	출자(예정)금액 계
2020년	5건	1,806억 5,900만원	4건	1,511억 4,600만원
2021년	4건	939억 400만원	5건	3,904억 4,600만원
2022년	2건	752억 7,000만원	6건	5,916억 4,100만원
2023년	8건	2,478억 6,100만원	5건	1,353억 9,200만원

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

특히, 국회의 기금운용계획 확정 이전에 출자가 승인·통보되었으나 현재까지도 출자가 집행되지 않은 사업은 8건으로, 출자 예정 금액 기준으로는 총 8,617억 5,700만원에 달함.

【 임대주택리츠출자 사업 출자승인 후 출자 미집행 사업장 현황 】

사업장명	출자승인일	출자 예정금액
파주율목	2020. 09. 25.	407억 8,800만원
인천 전도관	2021. 03. 12.	540억 3,500만원
평택세교	2021. 06. 28.	653억 7,900만원
인천금송	2021. 10. 22.	1,259억 2,000만원
미추8	2021. 12. 16.	1,069억 1,300만원
감만1	2022. 01. 07.	3,570억 1,900만원
파주운정F1-M	2022. 04. 14.	424억 2,000만원
인천도화1	2022. 09. 14.	692억 8,300만원
계		8,617억 5,700만원

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

이는 2025회계연도 기금운용계획안 4,500억원의 약 2배에 해당하는 큰 규모로서, 이미 정부에 의해 출자가 승인된 개별 사업지에 실제 출자가 이루어지기 위한 기금운용계획안을 국회가 사후에 승인해야 한다는 점에서 정부가 국회의 기금운용계획안 승인에 앞서 대규모의 출자승인을 하는 것은 국회의 향후 기금운용계획안에 대한 심의 권한을 침해하는 것으로 생각됨.

이에 대하여 국토교통부는 일부 사업유형(정비사업연계형)의 경우, 정부의 출자승인 통지서를 보증으로 삼아 사업시행자가 사업 초기에 필요한 자금을 조달하고, 실제 기금의 출자가 이루어지는 착공까지는 수년이 걸리기 때문에 사업 구조상 불가피한 측면이 있다고 설명하고 있음.

하지만, 다른 재정사업에서 예산 및 기금운용계획안 확정 전 내지는 회계연도 개시 전에 일반적으로 이루어지는 사업 수요조사 등과 달리, 사업신청자의 사업신청에 근거한 기금투자심의위원회의 출자 승인·통보는 장래 특정 시점에 정부가 출자를 하겠다는 확정적인 의사표시를 하는 것[181]이므로 만약 출자가 예정된 회계연도에 주택도시기금 재원 부족 등으로 출자 집행이 이루어지지 못하면 정부와 민간사업자 간 법적 분쟁의 위험성까지 있음.

따라서, 국토교통부는 향후 신규 사업지에 대해서는 ①실제 출자가 예정된 회계연도 기금운용계획안에 대한 국회 심의·확정 이후에 출자승인이 이루어지도록 하거나, ②현행와 같이 국회의 기금운용계획안 심의·확정 이전에 출자승인을 하더라도 출자승인 통보 서류에 “국회 기금운용계획안 심의 결과에 따라 출자 여부가 변동될 수 있다”는 단서를 부기하는 등 출자승인이 민간에 대한 확정적 의사표시가 되지 않도록 제도를 개선할 필요가 있음.

181) 이러한 이유로 출자 승인·통보를 보증 삼아 사업시행자가 자금을 조달 가능

다) 일률적인 기금 출자비율 조정 검토 필요

국토교통부가 공공지원 민간임대 아파트 공급을 위해 임대주택리츠에 출자승인한 주택도시기금 출자비율[182]을 연도별로 살펴보면 2020년 이후 총 45건 중 87%에 달하는 40건에 대하여 주택도시기금 출자비율 66%을 초과하여 출자승인하였고, 2022년 이후 모든 사업에 대하여 주택도시기금 출자비율 66%를 초과하여 출자승인 하였음.

【 연도별 임대주택리츠출자 사업 기금출자비율 현황 】

구 분		2020년	2021년	2022년	2023년	2024년 9월말	계
기금 출자 비율	50~66%	2건 (28.6%)	3건 (33.3%)	-	-	-	5건 (13.0%)
	66% 초과	7건 (71.4%)	6건 (66.6%)	8건 (100%)	13건 (100%)	6건 (100%)	40건 (87.0%)
	계	9건 (100%)	9건 (100%)	8건 (100%)	13건 (100%)	6건 (100%)	45건 (100%)

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성
* 출자승인 연도 기준

특히, 국토교통부가 2022년 이후 출자가 승인된 27개의 사업지에서 모두 주택도시기금 출자비율이 70%인 것으로 나타남.

주택도시기금 출자비율에 대한 법령이나 HUG 내규 등은 없으나, HUG는 사업자 공모 시 “민간사업자의 출자비율을 출자금 총액의 30% 이상 50% 미만(주택도시기금 출자비율 50% 초과 70% 이하)의 범위에서 사업신청자(민간사업자)가 제안”하도록 공고하고 있음.

182) 출자금 총액 대비 기금의 출자액을 의미함

그러나, 공공지원 민간임대주택은 사업성이 낮은 주택지구에서 민간사업자가 미분양 위험 등에 대응한 출구전략으로서 선택하는 것이 일반적이라는 점에서 현재와 같이 사업신청자가 제안하는 낮은 민간 출자비율(높은 주택도시기금 출자비율)을 그대로 수용하는 방식으로 운영할 경우 주택도시기금과 임대주택리츠출자 사업의 재정 부담을 높일 수 있음.

한편, 국토교통부는 공공지원 민간임대주택에 대해 70%의 일률적인 출자비율을 결정하고 있는 사유에 대하여 공적 의무 강화, 공사비 및 금리 상승 등으로 인해 사업 참여가 저조해짐에 따라 주택도시기금 지원을 확대하였으며, 주택도시기금이 「상법」 상 정관 변경 등을 위한 특별결의권[183] 2/3(66%)을 확보하기 위한 측면도 있다고 설명하고 있음.

공공지원 민간임대주택는 공공주택이 아니라 「민간임대주택에 관한 특별법」[184]이 적용되는 민간임대주택의 한 종류라는 점에서 공공지원 민간임대아파트의 공급·운영을 위해 정관 변경을 위한 특별결의권을 공공이 가져야 할 당위성을 인정하기 어려우며, 리츠 설립 당시 공공성에 부합하는 내용으로 정관을 제정할 수 있으므로 50%를 초과하는 일반결의권만으로도 공공지원 민간임대주택에 요구되는 공공성을 달성하는 데 특별한 문제가 없어 보임.

---

183) **「상법」**
제434조(정관변경의 특별결의) 제433조제1항의 결의는 출석한 주주의 의결권의 3분의 2 이상의 수와 발행주식총수의 3분의 1 이상의 수로써 하여야 한다.

184) **「민간임대주택 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
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. ~ 마. (생 략)

국토교통부는 현재 70%로 일률적으로 결정되고 있는 민간임대리츠의 주택도시기금 출자비율과 관련하여 앞으로는 수익률과 연계하여 적정수준에서 주택도시기금 출자가 이루어지도록 조정하여 주택도시기금과 임대주택리츠출자 사업의 재정 부담을 줄이는 방안을 검토할 계획이라는 입장을 밝혔음.

6) 주택정비사업(융자)(1520-305)

○공공성이 높은 조합에 대하여 초기 사업비를 주택도시기금 재원으로 융자를 지원하면서 융자에 대한 주택도시보증공사의 보증을 병행하는 사업 성격 및 구조에 비추어 볼 때, '공공임대주택 공급비율' 에 대한 배점 상향을 검토하는 등 공공성이 높은 조합이 우선하여 융자를 받을 수 있도록 사업을 설계할 필요가 있을 것으로 생각됨.

가) 개요

주택정비사업(융자)는 재건축·재개발사업을 활성화하기 위하여 조합설립인가 후 사업시행계획인가 전인 조합에 대하여 사업 초기 단계에 필요한 기본설계 및 전문업체 선정 등에 필요한 용역비를 융자하는 사업임.

구체적으로, 융자를 희망하는 조합의 신청을 받아 공공성, 사업성 등을 심사하여 공공임대 공급비율 등 공공성이 높은 조합에 대하여 초기 사업비를 융자하게 되며, 융자의 심사 및 실행은 주택도시보증공사(HUG)가 담당하는 구조임.

조합에 대한 초기 사업비 융자는 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」에 따른 소규모주택정비사업[185]에 대해서만 시행되고 있었고[186] 재건

185) **「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」**
제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
3. "소규모주택정비사업"이란 이 법에서 정한 절차에 따라 노후·불량건축물의 밀집 등 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 지역 또는 가로구역(街路區域)에서 시행하는 다음 각 목의 사업을 말한다.
가. 자율주택정비사업: 단독주택, 다세대주택 및 연립주택을 스스로 개량 또는 건설하기 위한 사업
나. 가로주택정비사업: 가로구역에서 종전의 가로를 유지하면서 소규모로 주거환경을 개선하기 위한 사업
다. 소규모재건축사업: 정비기반시설이 양호한 지역에서 소규모로 공동주택을 재건축하기 위한 사업

축·재개발사업 조합에는 별도의 기금 지원이 없었으나,

정부는 2024년 1월의 「주택공급 확대 및 건설경기 보완방안」에서 관리처분인가 전에도 조합의 계획 수립 등에 필요한 자금조달이 용이해지도록 초기 사업비를 융자하겠다는 계획을 발표하였고,[187] 2024년 8월의 「국민 주거안정을 위한 주택공급 확대방안」에서도 초기 사업비 일부를 주택도시기금에서 지원하겠다는 내용이 포함되었는바,[188] 이 사업은 이를 반영하여 편성된 것임.

---

186) 주택도시기금의 '소규모주택정비사업(1520-301)'. 2025년도 해당 사업 중 신규 조합에 대한 초기 사업비 융자계획안의 산출근거는 아래와 같음.

세부사업	계획안 산출근거
소규모주택 정비사업	기타민간융자금(450-04) 463억원 ① 가로주택정비사업 403억원 = 13억원 × 31개소 ② 자율주택정비사업 20억원 = 5억원 × 4개소 ③ 소규모재건축사업 40억원 = 10억원 × 4개소

※ 자료: 국토교통부

187) 관계부처 합동, 「주택공급 확대 및 건설경기 보완방안」, 2024.1.10., 5면 참조.

□ **(자금지원 신설) 관리처분인가 이전**에도 계획수립 등에 필요한 자금 조달이 용이하도록 **기금융자 제공** 및 **HUG 보증대상** 확대

○ **공공성 확보***, **사업가능** 여부 등을 심사하여 **초기사업비** 융자

* 정비계획에 뉴:홈 공급 반영 여부, 공공임대주택 공급비율 등을 종합적으로 심사

사업 절차별 사업비 지원(안)

주진위 설립 ▶	조합설립 ▶	사업시행인가 ▶	관리처분인가 ▶	이주·철거
	초기사업비 기금융자 (구역당 50억원 이내) [신설]	민간대출 시 HUG보증 (50억 한도, 공공성 충족시) [신설]	본사업비 HUG보증 확대 (사업비의 50%→60%) [기 지원 중]	

188) 관계부처 합동, 「국민 주거안정을 위한 주택공급 확대방안」, 2024.8.8., 6면 참조.

□ **(초기자금 지원)** 초기사업비* 일부를 **기금**에서 **융자**받을 수 있도록 **지원**(구역당 50억 이내)하고, 수요 등을 고려하여 **적정수준 지속 검토**

* 사업계획 수립 용역비, 총회 개최비, 정비관리업체 용역비 등

이 사업의 2025년도 계획안은 400억원이 신규로 편성되었음.

【 2025년도 주택정비사업(융자) 사업 계획안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 계획안 (B)	증 감 (B-A)
		본계획(A)	수정		
주택정비사업(융자)	-	-	-	40,000	순증

※ 자료: 국토교통부

나) 공공성이 높은 조합이 우선하는 사업 설계 검토 필요

국토교통부는 2025년도 계획액 400억원을 산출하면서 수혜조합 수를 20개로 가정하였는데, 이는 현재 설립 후 사업시행계획인가 이전 단계인 조합(272개) 및 2025년도 신규설립이 예상되는 조합(47개[189]) 전체 319개 중 융자심사기준을 충족하면서(약 7%) 융자신청이 예상되는(약 88%[190]) 조합 수로 산출한 수치임.

189) 최근 5년간(2019~2023) 전국 조합설립 건수의 평균치(47.2개)를 참고한 것임.

구분	2019	2020	2021	2022	2023	평균
설립 건수(건)	62	64	61	21	28	47.2

※ 자료: 국토교통부

190) 국토교통부가 2024년 4월에 43개 조합을 대상으로 수요파악을 위하여 실시한 융자희망 설문조사 결과 38개 조합(88.4%)에서 융자를 희망하였으므로 이를 참고한 것임.

【 2025년도 주택정비사업(융자) 산출 근거 】

세부사업	계획안 산출근거
주택정비 사업(융자)	기타민간융자금(450-04) 400억원 = 20개 조합 × 20억원 * 20개 조합 = { 현재 조합설립 후 사업시행계획인가 전 단계인 조합(272개) + 2025년도 신규설립이 예상되는 조합(47개) } × 융자심사기준 충족 비율(7%) × 융자신청 조합비율(88%)

※ 자료: 국토교통부

이때 융자기준을 충족하는 비율(7%)은 「도시 및 주거환경정비법」 제10조[191] 및 제54조·제55조[192]에 따라 각각 재개발사업과 재건축사업에 공공

---

191) **「도시 및 주거환경정비법」**

제10조(임대주택 및 주택규모별 건설비율) ① 정비계획의 입안권자는 주택수급의 안정과 저소득 주민의 입주기회 확대를 위하여 정비사업으로 건설하는 주택에 대하여 다음 각 호의 구분에 따른 범위에서 국토교통부장관이 정하여 고시하는 임대주택 및 주택규모별 건설비율 등을 정비계획에 반영하여야 한다.

1. 「주택법」 제2조제6호에 따른 국민주택규모의 주택(이하 "국민주택규모 주택"이라 한다)이 전체 세대수의 100분의 90 이하에서 대통령령으로 정하는 범위
2. 임대주택(공공임대주택 및 「민간임대주택에 관한 특별법」에 따른 민간임대주택을 말한다. 이하 같다)이 전체 세대수 또는 전체 연면적의 100분의 30 이하에서 대통령령으로 정하는 범위

② 사업시행자는 제1항에 따라 고시된 내용에 따라 주택을 건설하여야 한다.

「정비사업의 임대주택 및 주택규모별 건설비율」(국토교통부고시)

제4조(재개발사업의 임대주택 및 주택규모별 건설비율) ③ 재개발사업의 사업시행자는 건설하는 주택 전체 세대수 또는 전체 연면적의 20퍼센트를 임대주택으로 건설하여야 하며, 전체 임대주택 세대수의 30퍼센트 이상 또는 건설하는 주택 전체 세대수의 5퍼센트 이상을 주거전용면적 40제곱미터 이하 규모의 임대주택으로 건설하여야 한다.

192) **「도시 및 주거환경정비법」**

제54조(재건축사업 등의 용적률 완화 및 국민주택규모 주택 건설비율) ④ 사업시행자는 법적 상한용적률에서 정비계획으로 정하여진 용적률을 뺀 용적률(이하 "초과용적률"이라 한다)의 다음 각 호에 따른 비율에 해당하는 면적에 국민주택규모 주택을 건설하여야 한다.

1. 과밀억제권역에서 시행하는 재건축사업은 초과용적률의 100분의 30 이상 100분의 50 이하로서 시·도조례로 정하는 비율
3. 과밀억제권역 외의 지역에서 시행하는 재건축사업은 초과용적률의 100분의 50 이하로서 시·도조례로 정하는 비율

제55조(국민주택규모 주택의 공급 및 인수) ① 사업시행자는 제54조제4항에 따라 건설한 국민주택규모 주택을 국토교통부장관, 시·도지사, 시장, 군수, 구청장 또는 토지주택공사등(이하 "인수자"라 한다)에 공급하여야 한다.

④ 제1항 및 제2항에 따른 국민주택규모 주택의 인수를 위한 절차와 방법 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정할 수 있으며, 인수된 국민주택규모 주택은 대통령령으로 정하는 장기공공임대주택으로 활용하여야 한다. 다만, 토지등소유자의 부담 완화 등 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 경우에는 인수된 국민주택규모 주택을 장기공공임대주택이 아닌 임대주택으로 활용할 수 있다.

임대주택을 공급하는 조합의 실제 비율을 반영한 것임.

그런데, 국토교통부가 2024년 10월 말 기준[193] 융자 심사기준으로 고려하고 있는 항목에는 공공성(30점), 사업성(50점) 및 안정성(20점)이 있고, 공공임대주택 공급 비율(10점)은 공공성 항목의 세부항목으로 포함되어 있을 뿐이어서 공공임대주택 공급비율의 측면에서 낮은 점수를 받더라도 다른 항목을 통하여 승인기준 점수(60점)를 넘길 수 있도록 설계되어 있음.

【 국토교통부의 융자심사 항목(안) 】

구 분	세부항목
공공성 (30점)	▸정비기반 시설 비율 (20) * 공원, 복지시설 등 정비기반시설[194] 면적 / 구역면적 ▸공공임대주택 공급비율 (10) * 공공 및 임대주택/전체공급예정주택
사업성 (50점)	▸교통환경여건 (12.5) ▸주거편의여건 (12.5) ▸교육환경여건 (12.5) ▸예정단지규모 (12.5) * 사업시행계획인가 후의 HUG 사업비보증 심사 평가와 동일
안정성 (20점)	▸조합설립동의율 (20)
기타	▸뉴:홈(공공분양) 공급 반영여부 가점(3)
승인기준	▸60점

※ 자료: 국토교통부

193) 국토교통부는 시뮬레이션 등을 통하여 배점 수준을 지속 조정할 계획임.

194) **「도시 및 주거환경정비법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
4. “정비기반시설”이란 도로·상하수도·구거(溝渠: 도랑)·공원·공용주차장·공동구(「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조제9호에 따른 공동구를 말한다. 이하 같다), 그 밖에 주민의 생활에 필요한 열·가스 등의 공급시설로서 대통령령으로 정하는 시설을 말한다.
「도시 및 주거환경정비법 시행령」
제3조(정비기반시설) 법 제2조제4호에서 “대통령령으로 정하는 시설”이란 다음 각 호의 시설을 말한다.

이 사업은 공공임대 공급비율 등 공공성이 높은 조합에 대하여 초기 사업비를 주택도시기금으로 융자하는 사업이고, 융자 시 HUG가 융자에 대한 보증을 제공[195]한다는 점에서, 재건축·재개발사업의 초기 단계에서 공적 자금을 투입하여 주택공급을 활성화하려는 성격의 사업으로 보임.

따라서, 공공임대주택 공급비율에 대한 심사 배점의 비중을 상향하는 방안을 포함하여 공공성이 높은 조합이 우선하여 초기 사업비를 융자받고 정비사업을 안정적으로 추진할 수 있도록 보장하는 제도설계방안을 검토해 볼 필요가 있을 것으로 생각됨.

---

1. 녹지
2. 하천
3. 공공공지
4. 광장
5. 소방용수시설
6. 비상대피시설
7. 가스공급시설
8. 지역난방시설
9. 주거환경개선사업을 위하여 지정·고시된 정비구역에 설치하는 공동이용시설로서 법 제52조에 따른 사업시행계획서에 해당 특별자치시장·특별자치도지사·시장·군수 또는 자치구의 구청장(이하 “시장·군수등”이라 한다)이 관리하는 것으로 포함된 시설

195) 주택도시기금 운용의 안정성 확보를 위하여 조합이 HUG에 일정 요율의 보증수수료를 납부하도록 할 계획임.

4. 건설정책국

가. 일반회계

1) 건설기능인등급제 사업(4306-303)

○ 국토교통부는 건설근로자가 승급교육에 적극적으로 경제적 부담없이 참여할 수 있도록 건설근로자가 승급교육을 받을 경우 지원 받는 교육지원금을 직종별 일당 수준과 비교하여 합리적 범위 내에서 증액하는 방안을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

건설기능인 등급제 사업은 건설산업 현장에서 시공 등을 담당하는 건설기능인의 전문성 및 기술력을 향상시키기 위해 교육제도의 사각지대에 있는 건설기능인에 대한 체계적이고 전문적인 맞춤형 교육훈련을 실시하려는 사업임.

동 사업의 2025년도 예산안은 전년도 2억 5,000만원 대비 1억 5,000만원이 증액(60%)된 4억원이 편성되었음.

【 2024년도 건설기능인 등급제 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
건설기능인등급제사업	1,000	250	250	400	150

※ 자료: 국토교통부

나) 건설기능인등급제 승급교육 참여율 제고를 위한 교육지원금 인상 필요

건설기능인 등급제는 일용직 중심의 고용체계로 인해 고용이 불안정한 건설근로자의 처우개선과 건설근로자의 대부분이 40대 이상인 건설현장[196]으로의 청년층 유입을 유도하기 위해,

건설기능인의 등급을 현장근로일수, 자격, 교육 등을 반영한 종합경력에 따라 초급·중급·고급 및 특급 4단계[197]로 나누고 이를 토대로 고용 및 임금체계를 구분할 수 있도록 건설기능인에 대한 등급별 승급교육 등을 실시하려는 사업임.

건설기능인 등급제는 「건설근로자의 고용개선 등에 관한 법률」 제7조의4[198]에 따라 2021년 5월부터 시행된 제도로서, 「건설근로자의 기능등급 구분·관리 등에 관한 기준(국토교통부 고시)」 제14조[199]에서는 기능등급을

196) 건설근로자 중 40대 이상 비율이 82.4%로 전체 산업(65.5%)대비 16.9%p 높게 나타남.

197) 현장경력·자격·교육·포상 이력이 종합 반영된 환산근로 경력에 따라 초급(3년미만), 중급(3~9년), 고급(9~21년), 특급(21년 이상)으로 구분

198) **「건설근로자의 고용개선 등에 관한 법률」**

제7조의4(건설근로자의 기능등급별 구분 등) ① **국토교통부장관은 고용노동부장관과 협의하여 건설근로자를 경력, 자격, 교육훈련 등 대통령령으로 정하는 기준에 따라 기능별로 등급을 산정하여 구분·관리할 수 있다.**

② 국토교통부장관은 건설근로자의 기능등급별 구분·관리를 위하여 필요한 경우에는 관련 기관·법인·단체 등에 건설근로자의 경력, 자격, 교육훈련 등의 확인에 필요한 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 자료의 제출을 요청받은 관련 기관·법인·단체 등은 특별한 사정이 없으면 그 요청에 따라야 한다.

③ 국토교통부장관은 건설근로자에 대한 기능등급별 구분·관리의 업무를 전문적으로 수행할 수 있는 인력과 시설을 갖춘 법인으로서 대통령령으로 정하는 기관에 건설근로자의 기능등급별 구분·관리 업무(제7조의5에 따른 건설근로자의 기능등급에 관한 확인증 발급 업무를 포함한다)를 위탁할 수 있다.

④ 제1항부터 제3항까지에서 규정한 사항 외에 건설근로자의 기능등급별 구분·관리에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

199) **「건설근로자의 기능등급 구분·관리 등에 관한 기준」**

제14조(교육훈련 등) ① **기능등급을 부여받고자 하는 건설근로자는 소정의 교육과정을 수료**해야 한다.

② 제1항의 교육을 포함하여 건설근로자의 기능등급 구분·관리 등을 위한 직종별 교육훈련 또는 평가, 시행시기 등 기타 필요한 사항은 운영세칙으로 정할 수 있다.

부여받고자 하는 건설근로자에 대해 소정의 교육과정을 수료하도록 의무화하고 있음.

국토교통부는 이러한 규정과 연계하여 2022년도부터 건설기능인 승급교육을 추진[200]하고 있는데, 최근 2년간 동 사업의 추진 계획을 살펴보면, 2022년도의 경우 2,000명(예산액 8억원), 2023년도의 경우에도 동일하게 2,000명 교육(예산액 6억원)을 목표로 계획을 수립하였음.

그런데, 계획과 달리 추진 실적에 있어서는 2022년도의 경우 6개 직종에 620명, 2023년의 경우에는 12개 직종에 785명이 승급교육을 수료한 것으로 나타나 계획 대비 수료율은 50%에도 미치지 못한 것으로 나타남.

【 2022년도 및 2023년도 건설기능인 승급교육 추진 계획 및 실적 】

사업명	2022년도			2023년도		
건설기능인 승급교육	예산액	계획인원	수료인원	예산액	계획인원	수료인원
	8억원	2,000명	620명 (31%)	6억원	2,000명	785명 (39.2%)

※ 자료: 국토교통부

200) 2022년도 건설기능인 등급제 사업 결산 현황

(단위: 백만원)

구 분	2022년							
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
건설기능인등급제사업	1,000	1,000	-	-	1,000	456	459	85

※ 자료: 국토교통부

이와 같이 계획 대비 교육수료자 수가 저조한 사유에 대해 국토교통부는 신청자가 많은 직종인 형틀 목공의 경우 그 교육기관이 남양주, 안산 등 수도권에 집중되어 있고,

도장, 조적 등 다른 직종의 경우에도 수도권 및 대구, 광주 등 대도시 위주로 교육기관이 설치되어 있어 지방 중·소도시에서 근무하는 건설기능인들의 경우 낮은 교통 접근성 등으로 인해 승급교육의 원활한 신청이 어렵기 때문으로 설명하고 있음.

[2022년도 건설기능인 승급교육 등 교육기관 현황]

교육직종	교육기관명	위치	교육직종	교육기관명	위치
형틀 목공	남양주건설기능학원	경기도	타일	(재)이찬 경북직업전문학교	경북(포항)
	안산건설기능학교	경기도		평택도배타일기술학원	경기도
	경기건설기능교육원	경기도	방수	한국능력개발원 북광주	광주
도장	(재)대구직업전문학교	대구	건축 배관	(재)건설기술교육원	서울, 인천
	(재)건설기술호남교육원	광주		한국폴리텍대학 부산캠퍼스	부산
조적	(재)건설기술교육원	서울, 인천	-	-	-
	한국능력개발원 북광주	광주			

※ 자료: 국토교통부

[2023년도 건설기능인 승급교육 등 교육기관 현황]

교육직종	교육기관명	위치	교육직종	교육기관명	위치
형틀 목공	안산건설기능학교	경기도	타일	(재)이찬 경북직업전문학교	경북(포항)
	경기건설기능교육원	경기도		한국능력개발원 북광주	광주
조적	(재)건설기술교육원	서울, 인천	도장	(재)대구직업전문학교	대구
건축 배관	(재)건설기술교육원	서울, 인천		전문건설공제조합 기술교육원	충북(음성)
	한국폴리텍대학 부산캠퍼스	부산		(재)한국능력개발원 호남직업전문학교	광주
방수	한국능력개발원 북광주	광주	일반 용접	(재)대구직업전문학교	대구
	국제기술교육원	경기도		전문건설공제조합 기술교육원	충북(음성)
철근	안산건설기능학교	경기도		(재)한국능력개발원 호남직업전문학교	광주
	경기건설기능교육원	경기도		한국폴리텍7대학 부산캠퍼스	부산
건축 목공	전문건설공제조합 기술교육원	충북(음성)	미장	마이스터건축학원	경기도
비계	경기건설기능교육원	경기도	석공	전문건설공제조합 기술교육원	충북(음성)

※ 자료: 국토교통부

그러나 이러한 접근성 문제 이외에도 건설기능등급제 필수 교육대상에 대한 다음과 같은 특성을 고려할 필요가 있어 보임.

현재 동 사업에 따른 승급교육 대상자는 현장에서 근로 중인 각 직종별 초급 및 중급 보유 건설근로자인데, 현장 근무 중인 건설근로자가 하루 일당에 해당되는 임금(약 17만원 이상)을 포기하고 4일 내지 5일간 진행되는 승급교육에 계속 참여하는 것은 현실적으로 매우 어려워 보임.

국토교통부는 이러한 문제를 해결하기 위하여 1일당 2만 7,000원의 교육지원금을 지원하면서 교육 대상자를 유인하고자 하나,

국토교통부가 실시한 2024년 상반기 기능등급제 연계 교육 설명회에서의 소통 의견[201]에서는 현장 경력이 1년만 넘어도 미장 직종의 경우 하루 일당이 최소 17만원에서 최대 28만원인데 이를 포기하고 2만 7,000원의 교육지원금 수령만을 통해 교육에 참여하는 것은 매우 어려운 문제이고,

2023년 승급교육 수료생 설문조사 결과에서도 교육지원금 인상의 필요성이 있다는 응답자가 전체의 80.3%를 차지하고 있는 것으로 조사됨.

[직종별 승급교육 교육비 및 교육지원금 현황]

교육직종		교육비	교육지원금
승급교육 (49개 직종)	조적, 방수, 미장, 견출, 보온, 창호, 코킹, 패널조립, 플랜트계측설비, 플랜트기계설비, 플랜트덕트, 플랜트보온, 플랜트전기설비, 플랜트제관 (14개 직종)	53천원 / 일 (4일 과정)	27천원 / 일
	형틀목공, 건축배관, 타일, 도장, 건축목공, 철근, 석공, 비계, 토공, 조경, 철거, 강구조, 건축기계설비, 궤도, 덕트, 도배, 발파, 벌목, 보링, 수장, 유리, 일반기계설비, 제관, 준설, 지붕, 포장, 플랜트배관 (27개 직종)	63천원 / 일 (4일 과정)	
	콘크리트, 일반용접, 특수용접, 보일러, 상하수도배관, 플랜트용접, 플랜트특수용접, 잠수(초급) (8개 직종)	73천원 / 일 (4일 과정)	
	잠수(중급)	173천원 / 일 (4일 과정)	

※ **교육비**의 경우 위탁 교육기관에 지급하는 비용으로 교·강사 및 자재 비용 등이 포함되는 비용을 말하며, **교육지원금**은 교육생에게 교육받은 일수 만큼 지급하는 비용을 의미함.
※ 자료: 국토교통부

---

201) **2023년 교육지원금 적정성 관련 주요 의견**

○ **(간담회)** '24년 상반기 기능등급제 연계 교육 설명회 참석자 소통 결과 교육지원금(1일 27천원)이 너무 낮아 하루 일당을 포기하고 참여하기 어렵다는 다수의 의견이 존재

※ 기능등급제 연계 교육 설명회 간담회 소통 의견
○ "현장 연수가 1년 만 넘어도 미장 직종의 경우 일당이 최소 17만원이고, 많게는 28만원인데 하루 2만7천원의 지원금이면 일당을 보전하기 어렵다"

○ **(설문조사)** 2023년 교육수료생 785명 중 743명(94.6%)이 응답한 결과 교육지원금의 경우 인상해야 한다가 전체 응답의 80.3% 차지하는 것으로 확인

※ 교육지원금 적정성 : 늘려야 한다(80.3%), 현재 수준 유지(16.4%), 줄여야 한다(0.7%)
- 교육직원금 인상 폭은 100% 이상 인상해야 한다는 의견이 전체 응답자의 50.9%로 가장 높게 나타남
- 또한, 교육지원금에 대해 '늘려야 한다'는 응답은 직종별로 석공(100.0%), 철근(91.1%) 등에서 높게 나타났으며, 중급 필수과정 이수(85.4%), 남성(81.4%) 등에서도 높은 수준으로 확인

이와 같은 점을 고려해 볼 때, 국토교통부는 건설기능인등급제 도입 취지가 대부분이 일용직인 건설기능인의 처우개선[202]과 건설기능인의 전문성 제고를 통한 안전사고 저감 및 건설공사 품질향상 등을 기대하기 위한 것임을 감안하여,

교육지원금을 직종별 일당 수준과 비교하여 합리적 범위 내에서 증액하여 약 550만명[203]의 건설근로자가 승급교육에 적극적으로 경제적 부담없이 참여할 수 있는 방안을 마련하는 것이 동 사업의 실적 제고 및 활성화를 위해 바람직해 보임.

202) 건설기능인 등급증명서 발급 건수는 2021년 2,307건, 2022년 7,148건, 2023년 9월 기준 12,407건으로 증가하고 있고, 동 사업시행 이후 현재까지 초급 2,494건, 중급 6,608건, 고급 7,875건, 특급 4,885건 등 총 21,862건의 건설기능인 등급증명서가 발급된 것으로 나타나 건설근로자의 처우 개선에 도움이 되고 있는 것으로 보임.

203) 2022년 12월 기준 건설근로자공제회가 관리하고 있는 건설근로자 수(건설근로자공제회 홈페이지 참조)

2) 건설기계임대료체납신고센터운영(4308-301)

○ 건설기계 대여대금 지급보증 제도 도입으로 인해 건설기계임대료체납신고센터 운영비가 일부 감액된 것은 건설기계 대여대금 지급보증 제도가 안정화 되지 못하고 있는 현실을 고려해 볼 때 체납된 건설기계 대여대금 회수를 더욱 어렵게 할 가능성이 있으므로, 영세한 건설기계임대사업자 보호를 위해 건설기계임대료체납신고센터에 대한 국고보조금을 전년 수준으로 증액할 필요가 있음.

가) 개요

건설기계임대료체납신고센터운영 사업은 건설기계임대료 체납·지급보증 미발급 등 불공정 관행으로부터 건설기계대여업자를 보호하기 위하여 현장 확인, 행정처분 요청 등의 업무를 수행하는 건설기계임대료체납신고센터의 운영에 필요한 자금을 지원하는 사업임.

동 사업의 2025년도 예산안은 전년도 1억 3,500만원 대비 2,700만원이 감액(20%)된 1억 800만원이 편성되었음.

【 2025년도 건설기계임대료체납신고센터운영 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
건설기계임대료체납신고센터운영	135	135	135	108	△27

※ 자료: 국토교통부

나) 건설기계임대료체납신고 활성화를 위한 신고센터 운영 경비 전년 수준 예산 반영 필요

건설기계임대료체납신고센터(이하 '센터'라 함)는 「건설기계관리법」 제34조[204]에 따라 건설기계사업자가 건설기계 임차인 등으로부터 건설기계 대여에 따른 임대료 등을 받지 못하거나 지연되는 경우 이의 회수를 지원하기 위하여 설립된 기관으로서,

「건설기계관리법 시행령」 제17조의3[205]에 따라 건설기계협회[206]가 설치·운영하고 있으며, 2024년도에는 센터 운영경비 총 1억 5,000만원 중 90%인 1억 3,500만원을 국토교통부로부터 민간경상보조금(320-01)으로 지원받았음[207].

---

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

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

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

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

【 최근 5년간 건설기계임대료체납신고센터 운영 국고보조금 지급액 】

구 분	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
센터운영비	1억 5.000만원	1억 5.000만원	1억 5.000만원	1억 5.000만원	1억 5.000만원
국고보조액	1억 3,500만원	1억 3,500만원	1억 3,500만원	1억 3,500만원	1억 3,500만원

※ 자료: 국토교통부

건설기계임대료체납은 영세한 건설근로자 및 건설기계임대사업자의 경제적 어려움을 더욱 가중시키는 불법적 행위이므로, 이에 대한 구제책 마련은 건설시장의 건전한 발전을 위한 필수적 조치로 보임.

국토교통부는 이를 위해 대한건설기계협회가 자체적으로 운영하고 있던 건설기계임대료체납센터 운영에 필요한 일부 경비를 「건설기계관리법」[208]에 근거하여 2015년도부터 국고보조금으로 지원하여 왔음.

국토교통부에 따르면, 2018년도 이후 건설기계임대료체납신고가 2018년 431건, 2021년 520건, 2023년 592건으로 꾸준히 증가하고 있고, 임대료 체납 회수가 여전히 진행 중인 건수도 2021년 131건(2021년 체납신고 건수 대비 25.2%), 2023년 307건(2023년 체납신고 건수 대비 51.9%)으로 상당 수준이 존재하고 있어,

---

208) **「건설기계관리법」**

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

③ 국가는 신고센터의 설치와 운영에 필요한 자금 등을 지원할 수 있다.

영세한 건설기계임대사업자의 임대료 체불 방지를 위한 건설기계임대료체납신고센터 운영의 필요성은 충분히 인정되어 보임.

【 건설기계임대료체납신고센터 주요 실적 】

연도	신고(접수)	회수	미회수		
			진행		회수율
	건수	건수	건수	금액	
2018년	431	307	124	18억 1,600만원	71.2%
2019년	437	332	105	13억 1,300만원	76.0%
2020년	507	402	105	14억 1,200만원	79.3%
2021년	520	389	131	15억 4,900만원	74.8%
2022년	569	379	190	24억 7,100만원	66.6%
2023년	592	285	307	73억 7,900만원	48.1%

※ 자료: 국토교통부(2024년 3월 기준)

그런데, 2025년도 예산안 편성 내역을 살펴보면, 건설기계임대료체납신고센터 운영 보조금이 전년 대비 20% 감액된 1억 800만원이 편성되어 있음.

구체적인 감액 내역을 살펴보면, 기존 체납신고센터에 대한 국고보조금은 대부분 체납신고 조사를 위한 인건비와 출장비 등으로 구성되어 있는데, 동 인건비와 출장비 등이 일괄적으로 20% 감액된 것으로 나타남.

【 2025년도 건설기계임대료체납신고센터 예산(안) 】

'24년 예산(1억 3,500만원)			
세부내역			
(단위 : 원)			
구분	항목	산출내역	예산
인건비	부 장	3,764,650원 × 1명 × 12월	45,175,800
	팀 장	2,919,300원 × 1명 × 12월	35,031,600
	과 장	2,243,850원 × 1명 × 12월	26,926,200
	상여금	5,955,280원 × 1회	5,955,280
	소계		113,088,880
운영경비	조사원 여비	40,000원 × 92명 × 6회	22,080,000
	회의 운영비	현장조사원 교육 및 안전 장구 구입	3,312,000
	지급 수수료	서버 유지·보수 비용 등	7,800,000
	홍보비	3,719,120원 × 1회	3,719,120
	소 계		36,911,120
합 계			150,000,000
예산액		**국고보조 90%**	**135,000,000**

'25년 예산안(1억 800만원)			
세부내역			
(단위 : 원)			
구분	항목	산출내역	예산
인건비	부 장	3,764,650원 × 1명 × 12월 × 0.8	36,140,640
	팀 장	2,919,300원 × 1명 × 12월 × 0.8	28,025,280
	과 장	2,243,850원 × 1명 × 12월 × 0.8	21,540,960
	상여금	5,955,280원 × 1회 × 0.8	4,764,224
	소 계		90,471,104
운영경비	조사원 여비	40,000원 × 92명 × 6회 × 0.8	17,664,000
	회의 운영비	현장조사원 교육 및 안전 장구 구입	2,649,600
	지급 수수료	서버 유지보수 비용 등	6,240,000
	홍보비	3,719,120원 × 1회 × 0.8	2,975,296
	소 계		29,528,896
합 계			120,000,000
예산액		국고보조 90%	108,000,000

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 이와 같이 체납신고센터에 대한 국고보조금이 감액된 이유로 현행 「건설산업기본법」 제68조의3[209]에 따라 시행중인 건설기계 대여대금 지급보증 제도가 활성화될 경우 동 체납신고센터의 필요성이 점차 감소할 것으로 예상되므로,

이를 반영하여 점진적으로 체납신고센터에 대한 국고보조금을 감액할 필요가 있다는 기획재정부의 보조사업 연장평가 결과에 따른 것으로 설명하고 있음.

209) **「건설산업기본법」**
제68조의3(건설기계 대여대금 지급보증) ① 수급인 또는 하수급인은 자신이 시공하는 1개의 공사현장에서 대여받을 건설기계의 대여대금을 보증하는 보증서(이하 "현장별 보증서"라 한다)를 그 공사의 착공일 이전까지 발주자에게 제출하여야 하며, 건설기계 대여업자는 건설기계 대여계약을 체결한 경우 현장별 보증서를 발급한 보증기관에 그 건설기계 대여계약서를 제출하여야 한다. 다만, 수급인 또는 하수급인은 국토교통부령으로 정하는 소규모공사 등 정당한 사유가 있는 경우에는 현장별 보증서를 발주자에게 제출하는 대신에 건설기계 대여계약별로 그 대금의 지급을 보증하는 보증서를 건설기계 대여업자에게 줄 수 있다.

그러나, 2023년 계약된 전국 118,102개의 공사현장에서의 현장별 건설기계 대여대금 지급보증서 발급 확정 건수는 전체의 1.3%인 1,497건에 불과한 것으로 나타남.

또한, 위에서 설명한 바와 같이 건설기계임대료체납 신고건수 및 회수 진행 중인 건수가 각각 2021년 520건 및 131건, 2023년 592건 및 307이고, 이에 따른 미회수 금액도 2021년 15억 4,900만원에서 2023년 73억 7,900만원으로 급격히 증가된 점과 아울러,

지난 국토교통위원회의 2023회계연도 결산심사에서도 건설기계임대업자의 체납신고가 수월하게 이루어 질 수 있도록 건설기계임대료체납신고 활성화 방안 마련이 필요하다는 시정요구가 의결[210]된 점을 감안해 본다면,

점진적으로 체납신고센터에 대한 국고보조금을 감액할 필요가 있다는 기획재정부의 보조사업 연장평가 결과를 2025년도 예산안에 바로 반영하여 편성하는 것은 체납된 건설기계 대여대금 회수에 부정적 영향을 끼칠 수 있어 보임.

따라서 향후 「건설산업기본법」 제68조의3에 따른 건설기계 대여대금 지급보증 제도가 안정적으로 정착되기 전까지는 건설기계임대료체납신고센터에 대한 국고보조금은 전년 수준으로 유지하는 것이 영세한 건설기계임대사업자 보호를 위해 필요해 보임.

---

210) 국토교통부는 건설기계임대업자의 체납신고가 수월하게 이루어 질 수 있도록 건설기계임대료체납신고 활성화 방안을 마련할 것(2023년도 국토교통위원회 결산심사)

3) 국토안전관리원출연(4313-301), 건설 및 지하안전관리(4323-304)

○ 국토교통부는 우선적으로 노후 하수관, 상습침수지역 등 지반침하 고위험지역에 대한 지반탐사를 신속히 실시하도록 지원하고, 장비·인력이 갖추어지지 않거나 고위험지역이 많은 지방자치단체가 시범사업으로 지반탐사를 신속히 실시할 수 있도록 지반침하 예방을 위한 지반탐사비 예산을 증액할 필요가 있음.

가) 개요

국토안전관리원출연 사업은 국민의 생명과 재산 보호를 목적으로 주요 시설물의 안전진단 및 유지관리, 건설공사의 안전 및 품질 관리 등의 업무를 수행하는 국토안전관리원의 운영비 등을 지원하는 사업임.

동 사업의 2025년도 예산안은 전년도 843억 3,600만원 대비 16억 1,400만원이 증액(1.9%)된 859억 5,000만원이 편성되었음.

건설 및 지하안전관리 사업은 건설현장의 안전사고를 예방하고 공사목적물의 품질 확보를 위하여 전국 건설현장에 대한 법령 준수 여부 및 안전점검 등을 실시하는 사업으로 국토교통부(지방국토관리청)가 직접 수행하는 사업임.

동 사업의 2025년도 예산안은 전년도 19억 9,600만원 대비 3억 900만원이 감액(△15%)된 16억 8,700만원이 편성되었음.

【 2025년도 국토안전관리원출연 및 건설 및 지하안전관리 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
국토안전관리원출연	61,075	84,336	84,336	85,950	1,614
건설 및 지하안전관리	819	1,996	1,996	1,687	△309

※ 자료: 국토교통부

나) 지반침하(싱크홀) 예방을 위한 지반탐사 경비 반영 필요

최근 기후 변화 등으로 인해 집중호우, 태풍 등 지반 붕괴의 원인이 되는 다양한 자연재해가 발생하고 있고, 지하개발 및 대규모 건축물 신축공사 등으로 인한 지반침하 사고도 수시로 발생하고 있음.

국토교통부에 따르면, 2019년부터 2023년까지 상·하수도 등과 같은 지하시설물로 인한 지반침하 등의 안전사고는 957건, 그 중 지하시설물 굴착공사 부실로 인한 지반침하 안전사고는 82건으로 나타났는데,

특히, 최근 서울 연희동, 부산 사상구 및 광주광역시 등 전국적으로 발생하고 있는 싱크홀 등으로 인한 갑작스런 지반 붕괴 사고[211]는 사망·부상 및 차량 파손 등의 인적·물적 피해의 주요 원인이 되고 있어 지반 침하로 인한 국민적 불안감이 증대되고 있음.

211) ·서울 연희동에 폭 6m 싱크홀…차 그대로 빠져 2명 중상(한겨레, 2024년 8월 30일)
·200㎜ 물폭탄′ 부산서 8m 깊이 싱크홀…화물차 2대 추락(머니투데이, 2024년 9월 21일)
·최근 10년 간 광주서 싱크홀 198건 발생…2명 부상(뉴시스, 2024년 10월 15일)

이와 같이 싱크홀 등과 같은 지반 침하 및 붕괴 등의 사고는 태풍, 지진 쓰나미 등과 같이 기상 예보로 사전에 예측하거나 대비할 수 있는 사고가 아닌 관계로 이에 대한 사전 대비가 어려워 지반 침하 및 붕괴 사고 발생의 시기 및 장소에 따라 그 인적·물적 피해가 대규모화될 소지가 있음.

【 최근 5년간 지하시설물 인한 지반침하 안전사고 발생현황 】

(단위: 건)

구 분	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	계
상수관 손상	8	7	9	7	8	39
하수관 손상	98	134	61	84	69	446
기타 매설물 손상	8	19	5	12	20	64
굴착공사 부실	10	17	20	22	13	82
다짐 (되메우기) 불량	22	57	28	31	33	171
상하수관공사 부실	3	15	3	4	2	27
기타 매설공사 부실	8	1	0	2	7	18
기타	36	34	18	15	9	112
계	**193**	**284**	**144**	**177**	**161**	**959**

※ 자료: 국토교통부

【 최근 5년간 지하시설물 굴착공사 부실로 인한 지반침하 안전사고 발생현황 】

(단위: 건)

구 분	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	계
건수	10	17	20	22	13	82

※ 자료: 국토교통부

그런데, 「지하안전관리에 관한 특별법」 등을 통해 지반침하로 인한 위해를 방지하고 공공의 안전을 확보하는 등 지하안전에 관한 업무를 총괄하고 있는 국토교통부의 지하안전관련 인력 및 예산 현황을 살펴보면,

2023년도 기준 국토안전관리원[212]에 출연된 예산 총 610억 7,500만원 중 0.8%인 5억 4,000만원을 지반탐사와 관련된 예산으로 편성하여 총 9명의 인력과 도로용 검사장비 2대, 협소지역용 검사장비 3대를 운용하고 있는 것 외에는 별도의 지반침하 조사 및 방지 등과 관련된 예산을 편성하고 있지 않은 것으로 나타남.

더욱이 지방자치단체의 경우에는 서울시와 부산시만 지반침하 방지 등 지하안전과 관련한 소규모의 인력과 장비를 보유중인 것으로 나타나 전국적으로 발생하고 있는 싱크홀 등의 지반침하 발생을 사전에 방지하기에 역부족인 것으로 보임.

【 국토안전관리원 지하안전관리 인력·예산·장비 현황 】

구분		주요현황(23년 기준)
국토안전관리원	조직(인력)	3개팀(9명)
	예산	5.4억원
	장비	도로용 2대, 협소지역용 3대

※ 자료: 국토교통부

【 지방자치단체 지하안전관리 인력·예산·장비 현황 】

구 분	서울시('24년)	부산시('24년)	그 외 지방자치단체
인 력	10명	2명	-
예 산	53.78억원	17억원	-
장 비	도로용 2대, 협소지역용 3대	도로용 1대, 협소지역용 2대	-

※ 자료: 국토교통부

212) 국토안전관리원: 「국토안전관리원법」에 따라 건설공사의 안전 및 품질 관리, 시설물의 안전 및 유지관리 및 지하안전관리와 그 밖에 이와 관련된 사업을 효율적으로 수행하기 위하여 설립된 기관임

이와 관련하여 국토교통부(국토안전관리원)가 실시한 지반탐사반 운영 실적을 살펴보면, 2018년 이후 최근 6년간 총 694건의 공동(空洞)을 발견하여 공동 복구 등의 사후 조치를 실시하여 국민의 안전과 재산을 선제적으로 보호한 바 있고,

지반탐사를 통한 공동 발견 건수도 2018년 42건, 2021년 120건, 2023년 178건 등으로 지반탐사반 운영을 통한 지반침하 사전 예방 실적이 제고되고 있음을 고려해 볼 때, 지반탐사의 필요성은 더욱 증대되고 있는 것으로 보임.

【 최근 6년간 지반탐사반 운영실적 】

구 분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년 6월 현재	계
탐사길이(Km)	660	793	952	1,143	1,386	1,665	1,049	7,648
공동(空洞) 발견건수	42	57	83	120	146	178	68	694

※ 자료: 국토교통부

또한, 지반침하 발생 건수도 최근 5년간 서울 85건, 부산 94건, 인천 35건, 광주 125건, 강원도 70건, 충청북도 51건 등 전국의 지방자치단체 모든 곳에서 발생하여 인적(사망자 2건, 부상자 49건)·물적(차량파손 84대 등) 피해가 꾸준히 발생하고 있어 이에 대한 대비책 마련이 절실해 보임.

【 최근 5년간 시·도별 지반침하 발생 건수 】

시·도	연 도	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년 (상반기)	계
	전 국	2,366	2,522	2,274	2,345	2,301	2,091	1,770
서울특별시		13	15	11	20	22	4	85
부산광역시		15	29	17	8	16	9	94
대구광역시		3	2	1	2	4	0	12
인천광역시		8	20	2	1	2	2	35

시·도	연 도	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년 (상반기)	계
	전 국	154	218	111	146	117	26	772
광주광역시		20	55	13	6	28	3	125
대전광역시		20	20	8	9	9	4	70
울산광역시		1	2	5	3	0	0	11
세종특별자치시		1	2	0	1	0	2	6
경기도		53	47	35	36	26	10	207
강원특별자치도		5	30	5	10	18	2	70
충청북도		6	24	2	9	10	0	51
충청남도		2	5	5	4	0	0	16
전북특별자치도		6	7	14	40	3	0	70
전라남도		5	7	7	5	4	3	31
경상북도		1	14	12	16	8	0	51
경상남도		32	5	5	4	9	1	56
제주특별자치도		2	0	0	3	2	1	8

※ 자료: 국토교통부

【 최근 5년간 지반침하로 인한 피해 현황 】

구 분		2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년 (상반기)	계
사망 사고	건 수	1	0	0	1	0	0	2
	사망자	1	0	0	1	0	0	2
부상 사고	건 수	4	7	2	14	9	2	38
	부상자	5	7	2	23	10	2	49
차량 파손	건 수	10	16	10	14	12	6	68
	대수	13	19	10	15	21	6	84

※ 자료: 국토교통부(지반침하 피해 통보기준 : 사망자·실종자 또는 부상자가 발생한 경우, 영 제36제1항)

따라서 국토교통부는 사전에 예측하기 어려운 갑작스런 지반침하로 인한 대형 지반침하 사고 발생 우려에 대한 국민의 불안감을 해소하고, 「지하안전관리에 관한 특별법」 제34조[213]에 따라 5년에 1회 이상 공동조사를 실시하도

213) **「지하안전관리에 관한 특별법」**

록 하고 있는 현행법의 실효성을 제고하기 위해 지반침하 탐사에 필요한 예산을 증액하는 것이 바람직해 보이는 바,

전국적·일시적으로 실시하도록 하는 지반침하 탐사 예산을 반영하는 것은 지방자치단체별 조건 및 예산 당국과의 협의가 필요하다는 현실적 문제가 있는 점을 감안하여,

우선적으로 국토교통부(국토안전관리원)가 노후 하수관, 상습침수지역 등 지반침하 고위험지역에 대한 지반탐사를 신속히 실시하도록 지원하고, 장비·인력이 갖추어지지 않거나 고위험지역이 많은 지방자치단체가 시범사업으로 지반탐사를 자체적으로 신속히 실시할 수 있도록 지반침하 예방을 위한 지반탐사비 예산을 증액할 필요가 있어 보임.

제34조(지하시설물 및 주변 지반에 대한 안전점검 등) ① 지하시설물관리자는 소관 지하시설물 및 주변 지반에 대하여 안전관리규정에 따른 안전점검을 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 정기적으로 실시하고 그 결과를 시장·군수·구청장에게 통보하여야 한다.

「지하안전관리에 관한 특별법 시행령」 별표3 발췌

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

5. 국토교통인재개발원

가. 일반회계

1) 국토교통역량교육사업(4434-300)

○ 국토교통부는 교육과정의 실제 운영내역을 기초로 2025년도 예산안을 편성하고, 세출예산의 성질에 맞게 동 사업의 비목을 일반용역비(210-14목)로 변경할 필요가 있음.

가) 개요

국토교통역량교육사업은 국토교통부 및 관련 유관기관 직원 등을 대상으로 국토교통 분야 사회환경에 능동적으로 대응하고, 핵심가치를 공유하기 위한 교육을 시행하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 5억 7,600만원 대비 1,000만원이 증액(1.7%)된 5억 8,600만원이 편성되었음.

【 2025년도 국토교통역량교육사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
국토교통역량교육사업	576	576	576	586	10
- 관리용역비(210-15)	576	576	576	586	10

※ 자료: 국토교통부

나) 실제적인 교육과정 운영내역을 기초로 한 2025년도 예산안 산출 필요

동 사업은 국토교통부 국토교통인재개발원에서 실시하는 국토교통 분야 역량교육과 관련된 사업으로, 2025년도 예산안의 경우 리더십 역량강화과정, 핵심가치 내재화과정 등 총 5개 과정 예산인 5억 8,600만원이 편성되어 있음.

【 2023,2024년도 예산과 2025년도 예산안 산출 세부내역 비교 】

`23년 및 '24년 예산		'25년 예산안	
예산	산출내역	예산	산출내역
576 백만원	○ 관리용역비(210-15) : 576백만원 가. 리더십 역량강화과정 (294백만원) · 24.5백만원 × 12회(5개 과정) 나. 핵심가치 내재화과정 (168백만원) · 24백만원 × 7회(5개 과정) 다. 과장후보자 과정 (84백만원) · 42백만원 × 2회(1개 과정) 라. 찾아가는 교육과정 (20백만원) · 5백만원 × 4회 마. 지역사회 교육과정 (10백만원) · 10백만원 × 1회	586 백만원	○ 관리용역비(210-15) : 586백만원 가. 리더십 역량강화과정 (312백만원) · 24백만원 × 13회(6개 과정) 나. 핵심가치 내재화과정 (184백만원) · 23백만원 × 8회(5개 과정) 다. 과장후보자 과정 (60백만원) · 30백만원 × 2회(1개 과정) 라. HRD 역량교육과정 (20백만원) · 10백만원 × 2회 마. 지역사회 교육과정 (10백만원) · 10백만원 × 1회

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 각각의 과정별로 계약을 체결하여 교육과정을 운영하고 있으며, 2023년도와 2024년도의 실제 교육과정 운영현황 및 소요 예산은 다음과 같음.

【 2023년도 및 2024년도 국토교통역량교육사업 운영 현황 】

구분	과정	기초금액	계약금액(원)	계약상대자	비고
2023년도	리더십 역량강화과정	291,000,000	243,381,810	한국생산성본부	일반경쟁
	핵심가치 내재화과정	232,010,000	200,372,270	(사)한국능률협회	제한경쟁
	과장후보자 과정	84,640,000	80,400,000	(주)이음컨설팅그룹	제한경쟁
	HRD 역량강화교육(하반기)	**8,700,000**	**8,700,000**	**(사)한국능률협회**	**수의계약**
	신규임용자 공직입문과정	**42,959,000**	**42,821,820**	**주식회사 에듀콤**	**제한경쟁**
	합계	**659,309,000**	575,675,900	**예산액 : 576,000,000원**	
2024년도	리더십 역량강화과정	318,030,000	274,636,360	한국생산성본부	일반경쟁
	핵심가치 내재화과정	226,550,000	199,775,900	(사)한국능률협회	제한경쟁
	과장후보자 과정	64,189,000	62,900,000	(주)이음컨설팅그룹	제한경쟁
	HRD 역량강화교육(상반기)	**9,260,000**	**9,260,000**	**(사)한국능률협회**	**수의계약**
	합계	**618,029,000**	546,572,260	**예산액 : 576,000,000원**	

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 2023년도와 2024년도에 국회에 제출한 예산 산출내역과 다르게 기초금액을 배정하여 사업을 추진하고 있으며, 2023년도에는 계획에 없었던 국토교통부 7, 9급 신규임용자를 대상으로 진행하는 신규임용자 공직입문과정을 운영하여 약 4,300만원을 집행하였음.

또한, 2023년도와 2024년도에 지역사회 교육과정은 운영하지 않았으며, 수요자 중심의 찾아가는 교육과정인 HRD 역량강화교육의 경우 당초 계획의 절반 수준인 1,000만원 이내로 집행하였음[214].

214) 이에 대하여 국토교통부는 2023년도 상반기에는 자체 운영하여 별도의 예산이 집행되지 않았으며, 2024년도 하반기에 한차례 더 HRD 역량강화교육을 진행할 예정이라는 입장임.

그러므로 국토교통부는 교육과정의 실제 운영내역을 기초로 2025년도 예산안을 편성하고, 이를 2025년도 국토교통인재개발원 교육운영계획에 반영할 필요가 있을 것임.

다) 사업 성격에 맞는 비목인 일반용역비(210-14목)로 편성 필요

동 사업의 2025년도 예산안인 5억 8,600만원은 관리용역비(210-15목)로 편성되어 있음.

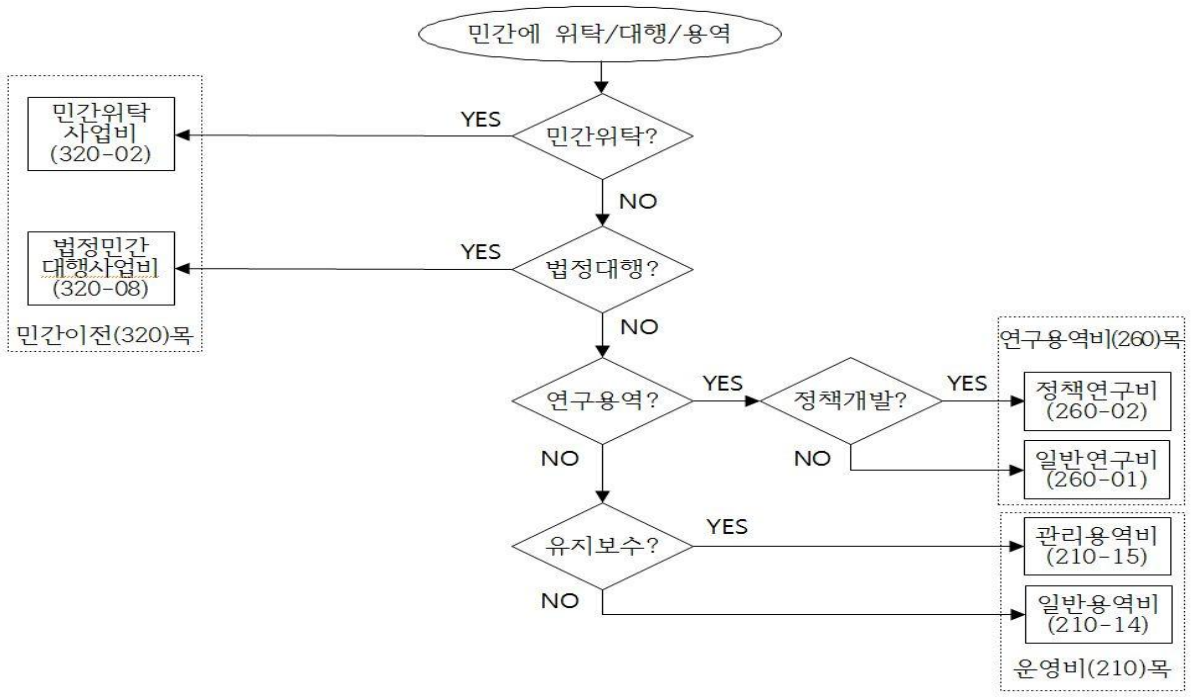
기획재정부의 「2025년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 관리용역비(210-15목)란 청사의 시설관리용역 또는 장비의 유지관리, 전산 운영 등 기관의 운영 과정에 필요한 시설장비의 유지관리 업무를 용역계약을 통해 외부에 대행시키는 비용을 말함.

반면, 국토교통역량교육사업은 국토교통부 및 관련 유관기관 직원 등을 대상으로 시행하는 기본교육 및 핵심가치 내재화교육으로, 시설장비의 유지관리 업무보다는,

기관의 업무추진 과정에서 전문성이 필요한 행사운영, 채용, 구매 등의 일반업무를 용역계약을 통해 대행하는 일반용역비(210-14목)의 성격이라고 보이므로, 국토교통부는 세출예산의 성질에 맞게 동 사업의 비목을 일반용역비(210-14목)로 변경할 필요가 있음.

【 민간위탁·대행 관련 비목 분류 】

6개 비목
▪ **일반용역비(210-14) : 아래 비목 모두에 해당하지 않는 일반업무 용역비**
▪ **관리용역비(210-15) : 청소 등 유지관리 용역비**
▪ 일반연구비(260-01) : 정책개발외 실태조사, 시운전, 전산개발, 임상연구 등 연구용역비
▪ 정책연구비(260-02) : 정책개발 연구용역비
▪ 민간위탁사업비(320-02) : 국가사무를 민간의 명의·책임하 행사(민간위탁)시 비용
▪ 법정민간대행사업비(320-08) : 법령에 의해 국가사무를 민간에 대행시키는 사업비



※ 자료: 2025년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침

6. 교통물류실

가. 일반회계

1) 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D) (4158-318)

○ 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D) 사업이 당초 사전 기획연구에 따른 연구비 총액에서 감액·변경되면서 성능시험과 안전성 평가 및 운영기술 개발 분야에서 일부 항목이 삭제 또는 축소된바 저상 좌석버스 표준모델의 안정성과 실효성이 확보될 수 있도록 면밀한 사업관리가 필요할 것으로 보임.

가) 개요

이 사업은 교통약자의 이동권을 보장하기 위하여, 휠체어 이용자가 자동차전용도로를 주행하는 좌석버스를 탑승할 수 있도록 저상 좌석버스의 표준모델 및 운영 기술을 개발하기 위한 연구개발사업(R&D)임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 19억 8,600만원 대비 68억 6,400만원이 증액(345.6%)된 88억 5,000만원이 편성되었음.

【 2025년도 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D) 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
합 계	4,000	1,986	1,986	8,850	6,864
-자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발	4,000	1,986	1,986	8,850	6,864

※ 자료: 국토교통부

나) 사전기획연구 대비 총 연구비 축소로 인해 저상 좌석버스 표준모델 안전성과 실효성이 미흡해지지 않도록 철저한 사업관리 필요

“자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D)”은 한국교통안전공단이 주관[215]하여 국토교통과학기술진흥원[216]으로부터 연구개발사업을 발주 받아 추진하고 있는 사업임[217].

저상버스란 계단이 없어 휠체어 이용자·고령자 등도 안전하게 이용가능한 버스로, 교통약자의 이동권 보장을 위한「교통약자의 이동편의 증진법」개정(2022.1.18. 신설)[218]에 따라 2023. 1월부터 노선버스 교체 시 저상버스 도입이 의무화되었으며, 이 중 광역 시내버스 노선[219]은 2027. 1월부터 의무화가 적용될 예정임[220].

---

215) 수행주체 : 한국교통안전공단(주관), 현대자동차, 중부대학교 등 11개 기관 산・학・연 컨소시엄 구성, 총 146명 연구원 참여

216)「국토교통과학기술 육성법」
제8조(연구개발사업의 추진) ① 국토교통부장관은 종합계획을 효율적으로 추진하기 위하여 국토교통과학기술 연구개발사업(이하 “연구개발사업” 이라 한다)을 할 수 있다.
제16조(국토교통과학기술진흥원의 설립 등) ① 연구개발사업의 기획・관리・평가 등을 효율적으로 지원하기 위하여 국토교통과학기술진흥원(이하 “진흥원”이라 한다)을 설립한다.

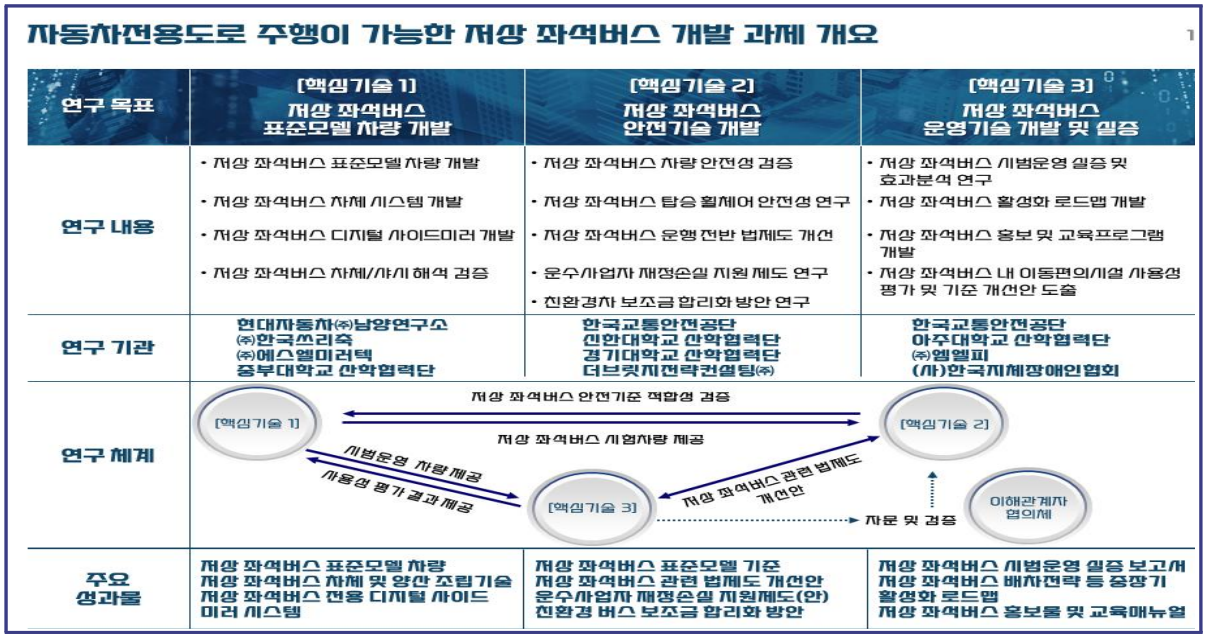
217) “자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발 기획”(2022년 5월~2023년 3월)의 후속 연구임.

218)「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.

219) 광역 급행형, 직행 좌석형 버스 등 2개 이상의 행정구역을 운행하는 버스노선

220)「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」
제14조(저상버스 등의 운행 대수 등) ④ 법 제14조제7항에서 “대통령령으로 정하는 운행형태”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 운행형태를 말한다. <신설 2023. 1. 3.>
1. 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제1호가목 후단 또는 같은 호 나목 후단에 따라 국토교통부 령으로 정하여 구분하는 시내버스운송사업 또는 농어촌버스운송사업의 운행형태 중 광역급행형・직행좌석형 및 좌석형
2. 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제1호가목 후단 또는 같은 호 나목 후단에 따라 국토교통부 령으로 정하여 구분하는 시내버스운송사업 또는 농어촌버스운송사업의 운행형태 중 이 항 제1호 외의 운행형태

현재 시내버스와 고속 및 시외버스는 투입이 가능한 저상버스가 존재[221]하나, 자동차 전용도로를 주행하는 광역 시내버스 노선에 투입 가능한 저상버스가 제한적[222]임에 따라 국토교통부는 이 사업을 통해 2023년부터 2026년까지 4개년에 걸쳐 개발연구를 진행할 예정임[223].



※ 자료: 국토교통부

---

3. 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제1호다목에 따른 마을버스운송사업의 운행형태 [전문개정 2012. 11. 27.] [시행일: 2027. 1. 1.] 제14조제4항제1호

221) 현재 우리나라에 도입된 휠체어 사용자가 이용 가능한 버스의 종류는 ①저상버스와 ②휠체어 리프트형 버스가 있음. 저상버스는 '대형', '중형', '2층형'으로 구분되며, '휠체어 리프트형 버스'는 저상버스와 달리 경사판이 아닌 리프트를 통하여 휠체어를 차량에 탑승시키는 형태임.
시내버스는 저상버스가 기존에도 존재하고 있었고, 고속 및 시외버스는 기존 연구인 "휠체어 사용자가 탑승가능한 고속·시외버스 개조차량 표준모델 및 운영기술 개발(2017.04.28.~2019.09.27.)"연구를 통해 개발이 완료되었음.

222) 버스가 자동차전용도로를 주행하기 위해서는 「도로교통법」제50조제1항 및 「여객자동차 운수사업법」제27조의2제1항에 따라 운전자 및 승객 모두에 좌석안전띠의 착용의무가 발생함. 즉, 자동차 전용도로를 주행하는 버스를 위하여 좌석 안전띠가 설치된 저상버스가 필요한 실정임. 또한, 모든 승객들이 좌석안전띠를 착용하기 위해서 입석이 가능한 형태는 적정하지 않아 '저상 좌석버스'로 운영할 필요가 있음.
그런데 현재 운행하고 있는 '일반형 저상버스' 및 '중형 저상버스'는 자동차전용도로를 주행하지 않는 노선에 투입되고 있는 버스로서 좌석안전띠가 설치되어 있지 않으며, 현행 시내버스 광역급행형, 직행좌석형 및 좌석형 등에 투입되는 '2층형 저상버스'와 시외버스 고속형 및 직행형, 일반형 등에 사용되는 '휠체어 리프트형 버스'는 자동차 전용도로 운영은 가능하나 회전반경, 유효폭 등 제약, 정차 정류장 수가 많은 노선에의 적합성 등 한계가 있어 저상 좌석버스 개발연구 필요성이 존재함.

223) "자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발 기획 최종보고서", 2023. 3. 10., p.4.

이 사업은 “자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발 기획” 연구[224]에 따라 당초 4개년에 걸쳐 총 250억원의 예산을 계획하고 있었음. 사전 기획연구에 따른 연도별 소요예산(안)은 1차 연도 40억원, 2차연도 61억 5,000만원, 3차연도 114억원, 4차연도 34억 5,000만원임.

【 사전 기획연구에 따른 연도별 추진일정 】

(단위 : 백만원)

구분	항목	2023년	2024년	2025년	2026년
	차수	1차연도	2차연도	3차연도	4차연도
	소요예산(안)*	4,000	6,150	11,400	3,450
핵심 기술1	**저상 좌석버스 표준모델 개발**	**해외 저상좌석버스 벤치마킹, 저상 좌석버스 레이아웃 설계**	**xEV플랫폼 및 상세디자인 설계, 성능평가용 시작차 제작(3대)**	**시작차 성능평가 및 설계 개선, 시범운행용 시작차 제작(5대)**	**저상 좌석버스 표준모델 제작(1대)**
	저상 좌석버스 차체시스템 표준모델 개발	**해외 벤치마킹을 통한 차체 요구조건 도출 및 목업 제작**	**저상 좌석버스 차체 부품 개발 및 성능 평가용 차체 시작품 제작**	**성능평가, 해석 검증 결과 반영, 차체 시스템 최적화 설계**	**차체 시스템 품질 개선 및 양산 제작기술 개발**
	저상 좌석버스 해석 검증	차체/ 샤시 해석 검증		개선품 해석 검증 및 보고서 작성	
	저상 좌석버스 디지털 사이드미러 개발	관련 법규 및 특허 조사/분석, 시스템 요구사항 및 컨셉설계	성능평가용 시작품 제작	성능평가 결과 반영 설계 보완 및 카메라 및 모니터 상세 설계	최적화 설계 및 양산기술 개발
핵심 기술2	**저상 좌석버스 및 휠체어 안전성 평가**	**저상 좌석버스 차량 레벨 위험요소분석 및 평가항목 도출, 휠체어 안전성 평가**	**표준모델 시작차 평가기준 및 방법 설정, 표준모델 지그단위 안전성 평가**	**표준모델 시작차 기준 적합성 및 안전성 평가/결과분석**	**저상좌석버스 성능 개선품 안전기준 적합성 확인 및 인증**
	저상 좌석버스 탑승 가능 휠체어 안전성 연구	국내외 휠체어 보급 현황조사, 휠체어 해석모델 구축	평가결과 반영 해석모델 개선, 다양한 사고 케이스별 휠체어 및 안전장치 안전성 해석	저상 좌석버스 탑승가능 휠체어 규격 개발 및 세부 사양제시	저상 좌석버스 탑승가능 휠체어 및 안전장치 보급방안 마련
	교통약자관련 법제도 및 친환경 저상버스 지원정책	관련 법령 현황조사 및 분석	법제도 및 지원정책 초안 개발	저상 좌석버스 표준모델 기준 개발, 법제도 관련 이해관계자 의견 수렴	저상 좌석버스 표준모델 기준 및 관련 법제도 제개정 추진
핵심 기술3	**저상 좌석버스 사용성 평가 및 시범운영 모니터링**	**시범운용 대상지 선정기준/ 방식/ 지표 설계, 범운용 시나리오 개발**	**시범운영 대상지 공모 및 선정, 실증구간 시설환경 개선사항 정립**	**사용성 평가, 시범운영 대상지 시설환경 개선**	**저상 좌석버스 시범운영 및 만족도 조사, 저상 석버스 도입 효과분석**

224) 2022년 5월에 시작되어 2023년 3월에 종료

구분	항목	2023년	2024년	2025년	2026년
	저상 좌석버스 활성화 로드맵 발	저상 좌석버스 노선 DB구축, 교통약자 중거리 이용행태분석	저상 좌석버스 투입 시급지수 산정, 투입 노선 우선순위 결정	보급 시나리오별 배차전략 개발, 저상 좌석버스 도입 활성화 로드맵 전략 개발	저상 좌석버스 경제성 분석, 가이드라인 개발
	저상 좌석버스 홍보 및 교육프로그램개발	홍보 및 교육사례, 문헌조사, 교통약자유형별 중거리 이용행태 및 서비스 요구도 설문조사	설문 및 FGI 기반 교육프로그램 모형 개발, 저상좌석버스 홍보믹스 전략 수립	교육 매뉴얼 고도화 및 운전자 대상 시범교육, 시범운영연계 홍보활동	저상 좌석버스 도입 토론회 및 홍보효과분석/평가

* 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발 기획 최종보고서"에 따른 핵심 기술별 연차별 정부출연금 소요예산
※ 자료: 국토교통부

이에 따라 2023년도에는 1차연도 예산 40억이 반영되었으나, 2024년도에는 당시 정부의 R&D 정책 기조와 재정 건전성 등을 고려하여 8억 8,600만원이 정부안에 반영되었으며 국회 심사과정에서 일부 증액되어 2024년도 예산은 19억 8,600만원으로 확정되었음. 이와 같은 예산변경에 따라 2024년도 2월 국토교통부와 주관 연구기관의 협의로 변경협약이 체결되었음.

사전 기획연구 상의 2025년도 연구개발계획서 소요예산(안)은 114억이었으나, 정부 예산안에는 전년도 19억 8,600만원 대비 68억 6,400만원이 증액(345.6%)된 88억 5,000만원이 편성되었음(△25억 5,000만원).

이러한 조정된 내용에 따른 연도별 계획안(2024년도~2026년도)은 다음 표와 같음.

【 연도별 계획안 조정 내용 비교 】

(단위 : 백만원)

연도	구분	사전 기획연구 연구개발계획서 기준		조정 내용	
		추진계획	계획(안)	추진계획	예산(안)
2024년도(확정예산)	핵심기술1(저상좌석버스 표준모델 차량 개발)	1. 저상 좌석버스 표준모델 개발 선행 연구 및 성능평가용 차량 상세 설계 2. 저상 좌석버스 성능시험차 제작(3대) 3. 디지털 사이드미러 컨셉 설계	4,600	1. 친환경 저상 좌석버스 좌석, 범퍼 디자인 개발 2. 저상 좌석버스 성능시험차 제작 준비 3. 디지털 사이드미러 컨셉 설계	1,836
	핵심기술2(저상좌석버스 안전기술 개발)	1. 저상 좌석버스 지그단위 안전성 평가 2. 휠체어 승강장치 관리규정 개발 3. 휠체어 평가 해석모델 개선 및 검증 1. 저상 좌석버스 표준모델 기준 개발 2. 저상 좌석버스 도입에 따른 사업자 재정손실 지원방안 및 친환경 버스 보조금 합리화 연구	600	1. 차량 속도별 표준휠체어 안전성 평가 4. 휠체어 승강장치 관리규정 개발 2. 차량 탑승가능 휠체어 보급 활성화 방안 제시 3. 저상 좌석버스 표준모델 기준 개발 4. 저상 좌석버스 도입에 따른 사업자 재정손실 지원방안 및 친환경 버스 보조금 합리화 연구	75
	핵심기술3(저상좌석버스 운영기술 개발)	1. 저상형 차체, 내·외장 목업(BIW) 사용성 평가 1. 저상 좌석버스 우선순위 노선 결정 방법론 개발 2. 저상 좌석버스 운전자 교육프로그램 개발 3. 저상 좌석버스 도입 정책 홍보동영상, 온라인/언론 홍보 등 홍보전략 수립 4. 실증대상구간 시설환경 개선사항 정립 및 시범운영 대상지 공모 및 선정	950	1. 이동편의시설 세부 설치기준 분석 및 마련 2. 저상 좌석버스 우선순위 노선 결정 방법론 개발 3. 저상 좌석버스 운전자 교육프로그램 모형 개발 4. <삭제> 5. <삭제>	75
	합계		6,150		1.986
2025년도(정부제출안)	핵심기술1(저상좌석버스 표준모델 차량 개발)	1. 저상 좌석버스 성능시험차 성능평가 2. 성능시험차 평가결과 기반 시제품 개선 설계 3. 저상 좌석버스 전용 신규 디자인 개발 4. 저상 좌석버스 시범운행차 제작(5대) 1. 디지털 사이드미러 카메라 윙, 모니터 기구 제품 최적화 설계 및 개발 2. 디지털 사이드미러 성능/영상 평가	9,100	1. 저상 좌석버스 샤시 등 주요 부품 강도 및 내구성 해석 2. 저상 좌석버스 AEBS, LDWS 등 첨단안전장치 적용 설계 3. 저상 좌석버스 조향/현가/전장 등 주요 부품 및 전용 신규 디자인 개발 4. 저상 좌석버스 성능시험차 2대 제작 5. 디지털 사이드미러 카메라 윙, 모니터 기구 제품 최적화 설계 및 개발 6. 디지털 사이드미러 성능/영상 평가	8,500

연도	구분	사전 기획연구 연구개발계획서 기준		조정 내용	
		추진계획	계획(안)	추진계획	예산(안)
	핵심기술2 (저상좌석버스 안전기술 개발)	1. 표준모델 시작차 기준 적합성 및 안전성 평가 2. 표준모델 시범운행차 기준 적합성 및 안전성 평가 3. 휠체어 승강장치 관리규정 제·개정 4. 연구과제 성과물 홍보 1. 다양한 사고 케이스(속도, 방향 등) 상황 휠체어 및 안전장치 안전성 해석 2. 저상 좌석버스 탑승 가능 휠체어 규격·사양 제시 5. 저상 좌석버스 표준모델, 운행 관련 법제도 개선 6. 저상버스 도입에 따른 사업자 재정손실 지원방안 개선 연구 7. 친환경 저상버스 보조금 합리화 방안 개선 연구	645	1. 저상 좌석버스 지그단위 안전성 평가(휠체어 공간, 고정장치 부착구 강성 등 안전기준 적합성 조사) 2. <삭제> 3. <삭제> 4. <삭제> 5. <삭제> 6. <삭제> 7. 저상 좌석버스 표준모델, 운행 관련 법제도 개선 8. <삭제> 9. <삭제>	350
	핵심기술3 (저상좌석버스 운영기술 개발)	1. 저상 좌석버스 시범운영 노선 시설환경 점검 및 개선, 시범운영 및 모니터링(1차) 2. 교통약자 중거리 이동특성 도출 3. 시장 보급률 수준 시나리오별 최적 배차전략 개발 4. 저상 좌석버스 도입 활성화 중장기 전략 개발 5. 홍보, 차량내부 교육용 동영상 제작 및 홍보 6. 교육매뉴얼 검증 및 운전자 대상 시범교육 실시 7. 교통약자 서비스 교육매뉴얼(안) 개발 8. 저상 좌석버스 이동편의시설 표준모델 기준 도출 9. 시범운영용 표준모델 시작차 사용성 평가	1,655	<삭제>	-
	합계		11,400		8,850

연도	구분	사전 기획연구 연구개발계획서 기준		조정 내용	
		추진계획	계획(안)	추진계획	예산(안)
2026년도(정부계획안)	핵심기술1(저상좌석버스 표준모델 차량 개발)	1. 저상 좌석버스 표준모델 양산 설계 및 최적화 2. 저상 좌석버스 표준모델 성능/안전성 보완 3. 저상 좌석버스 차체 양산 대응 최적화 설계 4. 차체 제작 기술 확보 및 제작 품질 표준화 1. 한국형 저상 좌석버스 표준모델 제작(1대) 5. 디지털 사이드미러 실차 레벨 시범 주행 평가 및 개선사항 발굴 6. 저상 좌석버스 디지털 사이드미러 제작기술 확보	2,265	1. 저상 좌석버스 표준모델 양산 설계 및 최적화 2. 저상 좌석버스 표준모델 성능/안전성 보완 3. 저상 좌석버스 차체 양산 대응 최적화 설계 4. 차체 제작 기술 확보 및 제작 품질 표준화 1. 한국형 저상 좌석버스 표준모델 제작(1대) 5. 디지털 사이드미러 실차 레벨 시범 주행 평가 및 개선사항 발굴 6. 저상 좌석버스 디지털 사이드미러 제작기술 확보	-
	핵심기술2(저상좌석버스 안전기술 개발)	1. 저상 좌석버스 표준모델 안전기준 인증 2. 연구과제 성과물 홍보 1. 저상 좌석버스 탑승 가능 휠체어 규격·사양 제시 2. 저상 좌석버스 탑승 가능 휠체어 보급방안 마련 3. 저상 좌석버스 표준모델 및 운행 관련 법제도 입법 추진 4. 친환경 저상버스 보조금 정책 개선 추진	885	1. <삭제> 2. <삭제> 3. <삭제> 4. <삭제> 5. 저상 좌석버스 표준모델 및 운행 관련 법제도 입법 추진 6. 친환경 저상버스 보조금 정책 개선 추진	-
	핵심기술3(저상좌석버스 운영기술 개발)	1. 저상 좌석버스 시범운영 및 모니터링(2차) 2. 시범운영 만족도 등 이용 설문 3. 저상 좌석버스 도입효과 분석 1. 저상 좌석버스 도입 관련 편익 요소 설계 2. 편익 가치의 정량화 연구 및 경제성 분석 프레임워크 제시 3. 저상 좌석버스 도입 경제성 분석 결과 및 표준 분석 가이드라인 도출 4. 홍보효과 분석 및 홍보전략 개선방안 연구 5. 정책 제안 공개 토론회	300	<삭제>	-
	합계		3,450		-

*2026년도는 국토교통부 계획(안)으로 변동될 수 있음

※ 자료:국토교통부

조정된 내용에 따른 변경점을 정리해 보면,

첫째, “(핵심기술1) 저상좌석버스 표준모델 차량 개발” 항목과 관련하여, 당초 사전기획연구 연구개발계획서에서는 ‘저상 좌석버스 성능시험차’ 3대 제작(2024년도) → 저상 좌석버스 성능시험차 성능평가 및 평가결과 기반 시제품 개선 설계(2025년도) → ‘저상 좌석버스 시범운행차’ 5대 제작(2025년도)을 거쳐 → ‘한국형 저상 좌석버스 표준모델’ 1대를 제작(2026년)할 예정이었으나,

‘저상 좌석버스 성능시험차’ 2대 제작(2025년도) → ‘한국형 저상 좌석버스 표준모델’ 1대 제작(2026년도 예정)하는 것으로 조정되었음.

둘째, “(핵심기술2) 저상좌석버스 안전기술 개발” 항목과 관련하여, 사전기획연구 연구개발계획서상으로 안전성 평가는 ‘저상 좌석버스 지그단위 안전성 평가’(2024년도), ‘표준모델 시작차 기준 적합성 및 안전성 평가’ 및 ‘표준모델 시범운행차 기준 적합성 및 안정성 평가’, ‘다양한 사고 케이스(속도, 방향 등) 상황 휠체어 및 안전장치 안전성 해석’ 사업(2025년도), ‘저상 좌석버스 표준모델 안전기준 인증’ 사업(2026년도) 등이 계획되어 있었으나,

조정된 내용은 ‘차량 속도별 표준휠체어 안정성 평가’ 사업(2024년도), ‘저상 좌석버스 지그단위 안전성 평가(휠체어 공간, 고정장치 부착구 강성 등 안전기준 적합성 조사)’ 사업(2025년도) 등 일부만 반영되었음.

셋째, “(핵심기술3) 저상좌석버스 운영기술 개발” 항목과 관련하여, 사전

기획연구 연구개발계획서 단계에서는 ‘저상 좌석버스 사용성 평가 및 시범 운영 모니터링’, ‘저상 좌석버스 활성화 로드맵 개발’, ‘저상 좌석버스 홍보 및 교육프로그램 개발’ 등이 포함되어 있었으나, 조정된 내용에서는 일부를 제외하고 해당 항목의 대부분이 삭제 또는 삭제될 예정으로 대폭 축소될 것으로 보임.

【 사전기획연구 연구개발계획서 대비 주요 변경 내용 】

구분	사전기획연구 연구개발계획서 기준		변경 내용	
핵심기술1 (저상좌석버스 표준모델 차량 개발)	저상 좌석버스 성능시험차 3대	2024년	저상 좌석버스 성능시험차 2대	2025년
	저상 좌석버스 성능시험차 성능평가 성능시험차 평가결과 기반 시제품 개선 설계	2025년	저상 좌석버스 샤시 등 주요부품 강도 및 내구성 해석 저상 좌석버스 AEBS, LDWS 등 첨단안전장치 적용 설계	2025년
	저상 좌석버스 시범운행차 5대	2025년	-	-
	한국형 저상 좌석버스 표준모델 1대	2026년	한국형 저상 좌석버스 표준모델 1대	2026년 (예정)
핵심기술2 (저상좌석버스 안전기술 개발)	저상 좌석버스 지그단위 안전성 평가	2024년	저상 좌석버스 지그단위 안전성 평가(휠체어 공간, 고정장치 부착구 강성 등 안전기준 적합성 조사)	2025년
	표준모델 시작차 기준 적합성 및 안전성 평가 표준모델 시범운행차 기준 적합성 및 안정성 평가 저상 좌석버스 탑승 가능 휠체어 규격·사양 제시	2025년	-	-
	다양한 사고 케이스(속도, 방향 등) 상황 휠체어 및 안전장치 안전성 해석	2025년	차량 속도별 표준휠체어 안전성 평가	2024년
	저상 좌석버스 표준모델 안전기준 인증	2026년	-	-

구분	사전기획연구 연구개발계획서 기준		변경 내용	
핵심기술3 (저상좌석버스 운영기술 개발)	저상 좌석버스 우선순위 노선 결정 방법론 개발 저상 좌석버스 운전자 교육프로그램 개발	2024~2026년	이동편의시설 세부 설치기준 분석 및 마련 저상 좌석버스 우선순위 노선 결정 방법론 개발 저상 좌석버스 운전자 교육프로그램 모형 개발	2024년
	저상형 차체, 내·외장 목업(BIW) 사용성 평가 실증대상구간 시설환경 개선사항 정립 및 시범운영 대상지 공모 및 선정 저상 좌석버스 시범운영 노선 시설환경 점검 및 개선, 시범운영 및 모니터링(1차·2차) 교통약자 중거리 이동특성 도출 시장 보급률 수준 시나리오별 최적 배차전략 개발 저상 좌석버스 도입 활성화 중장기 전략 개발 저상 좌석버스 이동편의시설 표준모델 기준 도출 시범운영용 표준모델 시작차 사용성 평가 시범운영 만족도 등 이용 설문 저상 좌석버스 도입효과 분석 저상 좌석버스 도입 관련 편익요소 설계 편익 가치의 정량화 연구 및 경제성 분석 프레임워크 제시 저상 좌석버스 도입 경제성 분석 결과 및 표준 분석 가이드라인 도출 교육매뉴얼 검증 및 운전자 대상 시범교육 실시 교통약자 서비스 교육매뉴얼(안) 개발	2024~2026년	-	-
	저상 좌석버스 도입 정책 홍보 동영상, 온라인/언론 홍보 등 홍보전략 수립 홍보, 차량내부 교육용 동영상 제작 및 홍보 홍보효과 분석 및 홍보전략 개선방안 연구 정책 제안 공개 토론회	2024~2026년	-	-

※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재구성

이처럼 당초 사전기획연구 연구개발계획서와 비교하여 성능시험 및 시범운행을 위한 차량제작 과정과 안정성 평가 관련 항목이 축소되었고, 저상 좌석버스 표준모델의 실제 도입·운영기술 개발 관련 항목도 많은 부분이 삭제되었음.

국토교통부에 따르면, R&D 사업의 효율적인 집행을 위하여 시뮬레이션을 통해 대체가 가능한 시범운행의 차량제작, 중복적인 안전기준 인증 절차 등을 축소하여 예산을 합리화한 것으로, 최종 완성품의 성능과 안전성에는 문제가 없도록 연구기관과 충분한 협의를 거쳤다는 설명이나,

당초 사전기획연구 연구개발계획서에서는 몇 단계에 걸쳐 이루어질 계획이던 시험차·시범운행차 제작 및 성능·안전성 평가, 실증대상구간 및 시범운영대상지 운영 등이 축소된 만큼 실제 표준모델의 안전성을 담보할 수 있을지에 대해 면밀한 관리·감독이 필요할 것으로 보이고,

저상 좌석버스 운영기술 개발 항목과 관련하여 ‘교통약자 서비스 교육매뉴얼(안) 개발’, ‘저상 좌석버스 도입효과 분석’, ‘저상 좌석버스 탑승 가능 휠체어 보급방안 마련’, ‘교통약자 중거리 이동특성 도출’, ‘시장 보급률 수준 시나리오별 최적 배차전략 개발’, ‘저상 좌석버스 도입 활성화 중장기 전략 개발’ 등 저상 좌석버스가 현장에 실효성 있게 적용될 수 있도록 하기 위한 교육·정책적인 내용의 경우 국토교통부의 별도 정책연구 용역 등을 통해서라도 후속적으로 연구가 수행되어야할 것으로 보임.

따라서, 국토교통부는 연구개발을 통해 완성된 ‘자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델’의 안전성이 충분히 확보될 수 있도록 철저하게 사업관리·감독을 할 필요가 있으며, 향후 해당 R&D로 개발된 결과물이 실제 현장에 원활하게 보급될 수 있도록 운영기술 개발 항목의 추가 수행 필요성에 대한 검토가 필요할 것으로 보임.

2) 교통사고예방지원(4631-305)

○ 제3교통안전체험센터 구축 내역사업은 연례적으로 사업지연이 발생하고 있는바, 지방자치단체와의 긴밀한 협조와 독려를 통해 동 사업이 신속하게 진행될 수 있도록 노력할 필요가 있음.
○ 제10차 국가교통안전기본계획의 법정 수립기한이 2026년도 6월까지인바, 이를 준수하기 위하여 2025년도 예산안에 국가교통안전기본계획 수립 예산을 반영할 필요가 있음.

가) 개요

교통사고예방지원사업은 ①한국교통장애인협회지원, ②디지털운행기록분석시스템 구축, ③교통안전특별실태조사, ④제3교통안전체험센터 구축 내역사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 30억원 대비 11억원이 증액(36.7%)된 41억원이 편성되었음. 주요 증액 사유는 제3교통안전체험센터 구축 사업 증액 11억원임.

【 2025년도 교통사고예방지원 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산 [실집행액]	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
합 계	5,594 [5,594]	3,000	3,000	4,100	1,100
-한국교통장애인협회지원	334 [334]	300	300	300	전년동
-디지털운행기록시스템 구축	2,100 [2,100]	2,100	2,100	2,100	전년동

구 분	2023 결산 [실집행액]	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
-교통안전특별실태조사	400 [400]	600	600	600	전년동
-제3교통안전체험센터 구축	2,600 [2,600]	-	-	1,100	순증
-충청강원권 교통안전체험센터 건립 타당성분석 및 기초조사	160 [160]	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 제3교통안전체험센터 구축사업의 연례적 지연 방지 필요

이 사업의 내역사업인 제3교통안전체험센터 구축사업은 현재 경상북도 상주와 경기도 화성에 위치한 제1·제2 교통안전체험센터의 수용능력이 포화상태에 이른 점[225]과 지역별 체험교육생(여객·화물자동차 운수종사자 등)이 편리하게 이용할 수 있도록 현 체험교육센터(수도권, 경북권)의 지리적 단점을 보완할 필요성에 따라 이에 대응하기 위해 전라북도 익산시(전라권)에 신규로 교통안전체험센터를 건립하려는 사업임.

225) 현재 교통안전체험교육센터는 경상북도 상주시(제1 교통안전체험교육센터) 및 경기도 화성시(제2 교통안전체험교육센터) 2곳이 운영되고 있음. 상주 교통안전체험교육센터의 연간 수용능력은 28,080명이며 화성 교통안전체험교육센터의 연간 수용능력은 22,464명으로 총 연간 50,544명의 수용이 가능함.
그런데 2곳의 교통안전체험교육센터의 교육실적은 수용능력 대비 2021년도 124.7%, 2022년도 114.3%, 2023년도 119.6%로 매년 수용능력을 초과하여 교육이 이루어지고 있는 실정임.

【제1·2 교통안전체험교육센터 교육실적과 연간 수용능력 】

(단위 : 명, 연인원)

구분	교통안전체험교육 실적								연간 수용능력
	2009~2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
상주	132,993	19,075	21,480	28,004	25,383	37,832	31,739	31,368	28,080
화성	-	11,702	19,299	27,911	23,601	25,197	26,037	29,090	22,464
계	132,993	30,777	40,779	55,915	48,984	63,029	57,776	60,458	50,544

자료 : 국토교통부

제3교통안전체험센터는 충청·전라권역 7개 광역지차제를 대상으로 건립 부지를 공모하기 위하여 2022년 “제3교통안전체험센터 부지 평가항목 설정 용역”을 진행(2022년 3월 완료)하였고, 후보지 2곳(전남 강진군, 전북 익산시)에 대한 부지 평가위원회를 운영하여 2022년 8월 전북 익산시를 대상 지역으로 선정하였음[226].

【 교통안전체험교육센터 현황 】

구 분	상주 교통안전체험교육센터 (1센터)	화성 교통안전체험교육센터 (2센터)	익산 교통안전체험교육센터 (3센터) (안)
위치	경상북도 상주시 청리면 마공공단로 80-15	경기도 화성시 송산면 삼존로 200 (자동차안전연구원 내 국유지)	전북 익산시 함열읍 다송리 844-7번지 일원
면적	302.801㎡(약 9만 2천평)	247,224㎡(약 7만 5천평)	166,894㎡ (약 5만 5백평)
연간 수용능력	28,080명	22,464명	약 22,000명
주요시설	직선제동코스 등 체험코스 13종, 관리시설 등	직선제동코스 등 체험코스 8종, 관리시설 등	직선제동코스 등 체험코스 8종, 관리시설 등

※ 자료 : 국토교통부

이 사업은 전년도 사업비가 미반영되었으며, 지방자치단체(익산시)에서 2024년 12월에 용도지역 변경 및 지형도면고시를 거쳐 2025년 1월부터 순차적으로 사업부지를 매입한 후 한국교통안전공단에 제공할 예정으로, 2025년 9월에 건립공사 착공을 예상하고 있으며 총 3개월(10월~12월)의 공사비(1차연도)를 2025년도 정부안에 반영하였음.

226) 「교통안전체험교육센터 건립을 위한 연구」(2020.6월~2020.12월, 서울시립대 산학협력단 수행) 용역 결과 경기북부와 전북권역 2개소에 추가 센터 건립이 필요한 것으로 분석됨. 이 중 경기권은 화성에 교통안전체험센터가 있는바, 충청·전라권 7개 광역지자체를 대상으로 건립 부지 모집을 공고하였으며(2022.6월~7월), 전남 강진과 전북 익산 2개 지자체가 신청하였고 2022년 7월 부지평가위원회 평가를 거쳐 우선협상대상 지자체로 전북 익산을 선정하였고 2022년 8월 전북 익산시와 지원 조건 등 협의를 완료하였음.

【 2025년도 교통안전체험교육센터 내역사업 예산안 】

구 분	2023 결산 [실집행액]	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
합 계	-	-	-	1,100	순증
-제3교통안전체험교육센터구축	2,600* [2,600]	-	-	1,100	순증

*2023년도 예산 26억원은 한국교통안전공단에 출연되었으나 전액 집행되지 않고 국고로 반납됨.
※ 자료: 국토교통부

【 제3교통안전체험교육센터 추진계획(안) 】

일 정	내 용
2021.12.	충청·전라권 교통안전체험교육센터 건립 설계예산 확보 (10억원)
2022.01.	교통안전체험교육센터 추가 건립 계획(안) 승인 (국토부)
2022.06.	교통안전체험교육센터 건립부지 공모 공고 (국토부) * 충청·전라권 7개 시·도 대상 1개 기초지자체 후보지 제안요청
2022.07.	충청·전라권 체험교육센터 건립 우선협상 지자체 선정, 통보 * 1순위 전북 익산시, 2순위 전남 강진군
2022.09.	익산 교통안전체험교육센터 건립방침 수립
2022.10.	익산 교통안전체험교육센터 건립 업무협약 체결 * 국토교통부, 전라북도, 익산시, 한국교통안전공단
2022.11.	익산 교통안전체험교육센터 건립사업 실시설계 용역 계약 체결 * (용역기간) 2022.11.28 ~ 2023.07.25., (용역사)경호엔지니어링, (예산)798,498,000원
2023.04.12.	익산센터 지반조사 및 지형현황측량 용역 계약 체결 * (용역기간)2023.04.14 ~ 2023.07.12., (용역사)대한측량기술, (예산)105,000,000원
2023.04.21.	익산센터 건립계획부지 문화재 지표조사 용역 시행 * (용역기간)2023.04.27 ~ 2023.05.26., (용역사)한얼문화유산연구원, (예산)5,000,000원
2023.05.21.	익산센터 도시관리계획 결정 용역 시행(익산시) * (용역기간) 2023.05.21 ~, (용역사)제이씨엔(주), (예산)189,767,000원
2023.09.22.	익산센터 사업부지 농지분야 사전협의 1차(농림축산식품부)
2024.04.16.	익산센터 사업부지 농지분야 사전협의 2차(농림축산식품부)
2024.05.	2025년 1차년도 공사예산(부처안) 요구(11억원)
2024.07.23.	익산센터 사업부지 농지분야 사전협의 3차(농림축산식품부)
2024.11. 예정	익산센터 사업부지 농지분야 사전협의 4차(농림축산식품부)
2024.12. 예정	익산센터 용도지역 변경 및 지형도면고시
2025.1.~예정	익산센터 사업부지 매입 및 제공
2025.9. 예정	익산센터 건립공사 착공

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부에 따르면, 익산시는 2025년도 시(市) 예산안에 센터건립 부지 매입 예산 110억원을 요구하였으며, 2024년 12월 말(시의회 의결 후) 예산이 최종 확정되면 2025년 1월부터 지장물 이설과 부지매입 협의보상을 시행할 예정임.

한국교통안전공단은 익산시 부지매입 관련 절차에 발맞춰 2025년 5월~7월 각종 영향평가 및 설계VE(경제성 검토)를 시행하고 이를 반영하여 설계도서 작성을 2025년 7월까지 완료하고 같은 해 8~9월에 사업시행자 지정 및 실시계획 인가를 고시, 10월부터는 1차연도 공사에 착수할 예정임.

【 교통안전체험교육센터 사업 추진계획(안) 】

구분		2024년				2025년				2026년~2027년			
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	3분기	4분기
부지 확보 (익산)	도시관리계획 결정용역 시행	2023.5월~2024.12월 190백만원											
	지장물 이설					1월~12월							
	지형도면고시				12월								
	농업진흥지역 해제 고시				12월								
	협의보상 시행					1월~ 익산시 부지매입 예산(110억원)							
	사업시행자 지정 및 실시계획 인가 고시							7~9월					
실시 설계 및 공사 (공단)	각종영향평가 및 설계VE(경제성 검토) 시행						5~7월						
	각종 영향평가 반영 및 설계도서 작성						6~7월						
	사업시행자 지정 및 실시계획 인가 고시							7~9월					
	공사착공							사업자지정 (8~9월) 착공(10월) 11억원		199억원(2026년), 50억원(2027년)			

※ 자료: 국토교통부(한국교통안전공단)

그런데 이 사업은 당초에는 2022년부터 2025년까지 4개년에 걸쳐 추진하려던 사업으로, 2023년 7월에 실시설계 용역을 완료하고 2개월 안에 공사계획을 수립 후 공사계약을 체결하여 2023년 10월 착공을 전제로 2023년도 예산으로 2.5개월분의 공사비 26억원을 편성하였으나, 지방자치단체의 부지 확보가 계획보다 늦어지면서[227] 2023년도 예산은 전액 미집행 반납되었으며 2024년도 예산에도 건립예산이 반영되지 않은 바 있음.

이처럼 사업 지연이 연례적으로 발생하고 있으며, 2025년도 1월부터 지자체에서 실시할 예정인 지장물 이설 공사나, 협의보상 시행이 계획대로 진행되지 않을 시 1차연도 공사가 또다시 2026년도로 지연될 우려가 있는바,

국토교통부는 지방자치단체와의 긴밀한 협조와 독려를 통해 제3교통안전체험교육센터 사업이 신속하게 진행되어 편성된 예산의 이월이나 반납이 재발하지 않고 실집행될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

227) 부지확보 지연 사유
익산시와 한국교통안전공단의 협약(2022.10.28.)에 따라 익산시에서 건립부지 소유권을 확보하기 위한 도시계획시설결정 용역을 실시하였는데, 해당 용역이 당초 예정인 2022년 11월에서 2023년 5월로 약 7개월 가량 지연되었고(국토부-익산시 협의 절차), 사업부지 중 43%에 달하는 농지지역의 경우 농업진흥구역 해제를 위한 농림축산식품부와 사전협의가 필요하여 도시계획시설결정 용역이 중지되었으며 2024년 12월 경에 농업진흥구역을 해제 후 재개될 예정임.

다) 국가교통안전기본계획의 법정 수립기한 준수를 위한 예산 반영 필요

‘국가교통안전기본계획’은 「교통안전법」 제15조[228]에 따라 국토교통부장관이 국가의 전반적인 교통안전수준의 향상을 도모하기 위하여 5년 단위로 수립하여야 하는 계획으로, 현재는 “제9차 국가교통안전기본계획(2022～2026)”이 수립되어 있음.

【 국가교통안전기본계획 주요내용 】

1. 교통안전에 관한 중·장기 종합정책방향
2. 육상교통·해상교통·항공교통 등 부문별 교통사고의 발생현황과 원인의 분석
3. 교통수단·교통시설별 교통사고 감소목표
4. 교통안전지식의 보급 및 교통문화 향상목표
5. 교통안전정책의 추진성과에 대한 분석·평가
6. 교통안전정책의 목표달성을 위한 부문별 추진전략
7. 부문별·기관별·연차별 세부 추진계획 및 투자계획
8. 교통안전표지·교통관제시설·항행안전시설 등 교통안전시설의 정비·확충에 관한 계획
9. 교통안전 전문인력의 양성
10. 교통안전과 관련된 투자사업계획 및 우선순위
11. 지정행정기관별 교통안전대책에 대한 연계와 집행력 보완방안
12. 그 밖에 교통안전수준의 향상을 위한 교통안전시책에 관한 사항

※ 자료 :「교통안전법」 제15조제2항

국토교통부에 따르면, 2027년부터 2031년까지를 계획기간으로 하는 “제10차 국가교통안전기본계획”은 2026년도 예산안에 사업비를 반영할 예정임.

228) 「교통안전법」
제15조(국가교통안전기본계획) ①국토교통부장관은 국가의 전반적인 교통안전수준의 향상을 도모하기 위하여 교통안전에 관한 기본계획(이하 “국가교통안전기본계획”이라 한다)을 5년 단위로 수립하여야 한다.

그런데,「교통안전법」제15조 및 같은법 시행령[229]에 따르면, 국토교통부장관은 국가교통안전기본계획을 계획연도 시작 전년도 6월말까지 확정하여야 함. 즉, 2027년도부터 시작되는 제10차 국가교통안전기본계획(2027~2031) 수립의 법정기한은 2026년도 6월말까지임.

기존 계획의 용역기간과 수립일시를 살펴보면, 제7차 계획(2012~2016)은 2010년 10월부터 2011년 8월까지 용역을 실시하고 계획연도 시작 전년도인 2011년 9월에 계획을 수립하였으나 법정기한은 준수하지 못하였고,

제8차 계획(2017~2021)은 2016년 2월부터 2016년 12월까지 용역을 실시하고 계획연도 시작연도인 2017년 2월에 계획이 수립되었으며, 제9차 계획(2022~2026)은 2021년 4월부터 2022년 5월까지 용역을 실시하여 계획연도 시작연도 하반기인 2022년 9월에야 계획이 수립된 바 있음.

국토교통부에 따르면, 제9차 계획의 경우 코로나로 인해 정책토론회·공청회 추진 등이 연기됨에 따라 용역기간이 당초보다 3개월이 연장된 사유가 있다고 하나, 당초 용역도 2022년 2월에 완료가 될 예정으로 이미 법정기간은

---

229)「교통안전법」
제15조(국가교통안전기본계획) ⑦제1항부터 제6항까지의 규정에 따른 국가교통안전기본계획의 수립 및 변경 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
「교통안전법 시행령」
제10조(국가교통안전기본계획의 수립) ① 법 제15조제3항에 따라 국토교통부장관은 국가교통안전기본계획의 수립 또는 변경을 위한 지침(이하 이 조에서 "수립지침"이라 한다)을 작성하여 계획연도 시작 **전전년도 6월 말까지 지정행정기관의 장에게 통보**하여야 한다.
② 지정행정기관의 장은 수립지침에 따라 소관별 교통안전에 관한 계획안을 작성하여 계획연도 시작 전년도 2월 말까지 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.
③ **국토교통부장관은** 법 제15조제4항에 따라 제2항의 소관별 교통안전에 관한 계획안을 종합·조정하여 **계획연도 시작 전년도 6월 말까지 국가교통안전기본계획을 확정하여야 한다.** 소관별 교통안전에 관한 계획안을 종합·조정하는 경우에는 다음 각 호의 사항을 검토하여야 한다.
(이하 생략)

준수하지 못하는 상황이었음.

【 국가교통안전기본계획 수립 연혁 】

차수	계획기간	용역기간	용역 수행기관	계약형태	최종 수립일	비고
제7차	2012년 ~2016년	2010.10.8. ~2011.8.4. (약 10개월)	교통안전공단	경쟁입찰 유찰 후 수의	2011. 9.7.	
제8차	2017년 ~2021년	2016.2.24. ~2016.12.19. (약 10개월)	교통안전공단	경쟁입찰 유찰 후 수의	2017. 2.14	
제9차	2022년 ~2026년	(당초)2021.4.13. ~2022.2.6. (약 10개월) (변경)2021.4.13. ~2022.5.7. (약 13개월)	교통안전공단	경쟁입찰 유찰 후 수의	2022. 9.26	코로나로 인한 정책토론회, 공청회 추진 연기로 용역기간 연장

※ 자료 : 국토교통부

「교통안전법」에 따르면 국가교통안전기본계획 수립 후 지정행정기관의 장[230]은 그 집행을 위해 "국가교통안전시행계획"[231]을 매년 수립해야 하며,

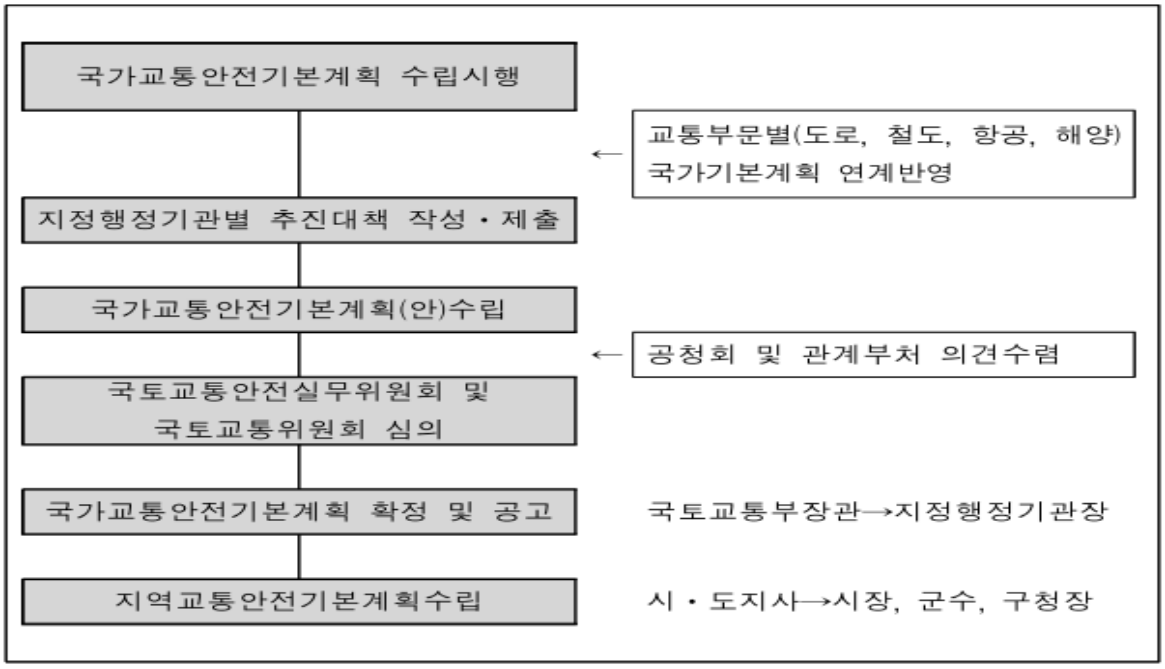
---

230) 「교통안전법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
5. "지정행정기관"이라 함은 교통수단·교통시설 또는 교통체계의 운행·운항·설치 또는 운영 등에 관하여 지도·감독을 행하거나 관련 법령·제도를 관장하는 「정부조직법」에 의한 중앙행정기관으로서 대통령령으로 정하는 행정기관을 말한다.
「교통안전법 시행령」
제2조(지정행정기관) 「교통안전법」(이하 "법"이라 한다) 제2조제5호에 따른 지정행정기관은 다음 각 호와 같다.
1. 기획재정부, 2. 교육부, 3. 법무부, 4. 행정안전부, 5. 문화체육관광부, 6. 농림축산식품부, 7. 산업통상자원부, 8. 보건복지부, 8의2. 환경부, 9. 고용노동부, 10. 여성가족부, 11. 국토교통부, 12. 해양수산부, 13. 경찰청, 14. 국무총리가 교통안전정책상 특히 필요하다고 인정하여 지정하는 중앙행정기관

231) 「교통안전법」
제16조(국가교통안전시행계획) ①지정행정기관의 장은 국가교통안전기본계획을 집행하기 위하여 매년 소관별 교통안전시행계획안을 수립하여 이를 국토교통부장관에게 제출하여야 한다
「교통안전법 시행령」
제12조(국가교통안전시행계획의 수립) ① 법 제16조제1항에 따라 지정행정기관의 장은 다음 연도의 소관별 교통안전시행계획안을 수립하여 매년 10월 말까지 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

시·도지사등은 국가교통안전기본계획에 따라 “지역교통안전기본계획”[232]을 5년 단위로 수립하여야 함. 지역교통안전기본계획의 경우, 「교통안전법 시행령」[233]에 따라 계획연도 시작 전년도 10월 말까지 수립이 되어야 함.

【 국가교통안전기본계획 수립 및 시행체계도 】



※ 자료 : 제8차 교통안전기본계획

---

232) 「교통안전법」
제17조(지역교통안전기본계획) ①시·도지사는 국가교통안전기본계획에 따라 시·도의 교통안전에 관한 기본계획(이하 “시·도교통안전기본계획”이라 한다)을 5년 단위로 수립하여야 하며, 시장·군수·구청장은 시·도교통안전기본계획에 따라 시·군·구의 교통안전에 관한 기본계획(이하 “시·군·구교통안전기본계획”이라 한다)을 5년 단위로 수립하여야 한다.
제18조(지역교통안전시행계획) ①시·도지사 및 시장·군수·구청장은 소관 지역교통안전기본계획을 집행하기 위하여 시·도교통안전시행계획과 시·군·구교통안전시행계획(이하 “지역교통안전시행계획”이라 한다)을 매년 수립·시행하여야 한다.
233)「교통안전법 시행령」
제13조(지역교통안전기본계획의 수립) ② 법 제17조제3항에 따라 시·도지사 및 시장·군수·구청장(이하 “시·도지사등”이라 한다)은 각각 **계획연도 시작 전년도 10월 말까지** 시·도교통안전기본계획 또는 시·군·구교통안전기본계획(이하 “지역교통안전기본계획”이라 한다)을 확정하여야 한다.
제14조(지역교통안전시행계획의 수립 등) ① 법 제18조제1항에 따라 시·도지사등은 각각 다음 연도의 시·도교통안전시행계획 또는 시·군·구교통안전시행계획(이하 “지역교통안전시행계획”이라 한다)을 **12월 말까지** 수립하여야 한다.

지역교통안전기본계획은 국가교통안전기본계획 등 상위계획의 내용을 수용하고 조화를 이루어야 한다고 되어있는바[234], 국가교통안전기본계획 확정이 지연되게 되면, 지역교통안전기본계획 수립도 늦어지게 될 수밖에 없음.

그런데, 제9차 계획 당시에는 5년단위 지역교통안전기본계획 법정기한을 최대한 준수하기 위하여 일부 지방자치단체에서는 국가교통안전기본계획 수립(2022년 9월) 전에 이미 시·도의 교통안전기본계획을 수립한 사례도 발생하였음.

【 제4차 지방교통안전기본계획(2022～2026) 지방자치단체별 수립일시 】

강원도(2022.1.), 대전(2022.4), 경기(2022.5.), 경남(2022.5.), 경북(2022.6.), 세종(2022.6.), 서울(2022.6.), 부산(2022.6.), 전남(2022.8.), 제주(2022.8.), 대구(2022.11), 울산(2022.11), 광주(2022.12.), 인천(2022.12.), 충남(2022.12), 충북(2022.12), 전북(2023.6.)

※ 자료 : 국토교통부

현행법령에서 기본계획의 확정기한을 규정하고 있는 것은 계획연도 시작 전까지 기본계획 및 하위계획 등의 수립을 완료하여 교통안전 관련 정책을 체계적이고 안정적으로 추진하기 위한 것인바,

통상 약 10개월이 소요되는 용역기간과 전년도 6월까지인 법정수립기한, 후속 절차인 국가교통안전시행계획, 지역교통안전기본계획 수립 등을 고려하여 국토교통부는 2025년도 예산에 '제10차 국가교통안전기본계획' 수립 사업을 반영할 필요가 있음.

---

234) 「제4차 지역교통안전기본계획 수립지침」, 2020.12. 국토교통부
제3절 지역교통안전기본계획의 지위와 성격
1-3-1. 국가교통안전기본계획 등 상위계획의 내용을 수용하여 시·도 또는 시·군·구가 지향하여야 할 바람직한 교통안전관리체계를 제시하고 장기적인 교통안전시책을 제시하는 정책계획이다. 지역교통안전기본계획을 수립할 경우에는 상위계획과 조화를 이루어야 한다.

3) 중기교통시설투자계획수립 (4639-307)

○ 중기교통시설투자계획은 연혁적으로 계획시작연도 하반기에야 수립되고 있는바, 후속 절차가 지연되지 않고 원활하게 시행될 수 있도록 제6차 중기교통시설투자계획을 신속하게 수립할 필요가 있으며 추후 제7차 계획 수립시에는 이를 고려하여 예산편성연도를 앞당길 필요성이 있음. ○ 「국가통합교통체계효율화법」에 따른 중기교통시설투자계획의 공공기관 소관별 집행실적 평가보고서 제출 의무가 불이행되고 있어 이를 시정할 필요가 있음.

가) 개요

이 사업은 「국가통합교통체계효율화법」 제6조[235]에 따라 「제2차 국가기간교통망계획(2021~2040)」을 바탕으로 도로·철도·공항·항만 등 국가기간 교통시설에 대한 종합적 투자계획 및 교통정책을 수립하는 5년 단위의 법정 교통계획을 수립하기 위한 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 4억원이 신규로 편성되었음.

【 2025년도 중기교통시설투자계획수립 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산 [실집행액]	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
-중기교통시설투자계획수립 (정책연구비)	-	-	-	400	순증

※ 자료: 국토교통부

235) 「국가통합교통체계효율화법」
제6조(중기 교통시설투자계획의 수립) ① 국토교통부장관은 국가기간교통망계획에서 정한 국가기간교통시설 개발사업과, 이와 연계되는 지방자치단체 소관 교통시설의 신설·확장 또는 정비사업(이하 "지방교통시설 개발사업"이라 한다) 등을 효과적으로 추진하기 위하여 5년 단위로 중기교통시설투자계획(이하 "중기투자계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.

나) 제6차 중기교통시설투자계획이 적기에 수립될 수 있도록 철저한 사업관리 필요

「국가통합교통체계효율화법」 제6조에 따라 국토교통부장관이 수립하는 “중기교통시설투자계획”은 국가기간 교통시설에 대한 종합적 투자계획 및 교통정책을 수립하기 위한 5년 단위의 법정 교통계획으로, 현재 “제5차 중기교통시설 투자계획(2021～2025)”이 시행중에 있음.

이 사업은 2026년부터 2030년까지에 해당하는 5년간의 “제6차 중기교통시설투자계획(2026～2030)”을 수립하고자 하는 사업임.

그런데 과거 중기교통시설투자계획(이하 “계획”) 수립 연혁을 살펴보면, 제3차 계획(2011～2015)은 계획수립을 위한 예산이 2008년도에 반영되었으나 제3차 계획의 첫 번째 연도(이하 “계획시작연도”) 하반기인 2011년 9월에야 수립이 완료되었고[236],

제4차 계획(2016～2020)은 해당 계획시작연도 전년도인 2015년도에 수립 예산이 반영되었으나, 용역기간이 2015년 3월～2016년 6월까지 진행되면서 최종적으로 2016년 10월에야 수립이 완료된 바 있음.

또한, 현행 계획인 제5차 계획(2021년～2025)도 2020년도에 예산이 반영되었는데, 용역계약이 2020년 6월에 체결되면서(경쟁입찰 2회 유찰 후 한국

236) 국토교통부에 따르면, 제3차 계획의 경우 당초 연구용역(2008.5.～2009.8)을 거쳐 2009.12월 투자계획을 확정·고시하고자 하였으나, 상위계획인 “제1차 국가기간교통망계획”에 수정소요가 발생함에 따라 2011년 1월 국가기간교통망계획 제2차 수정계획을 고시하였으며, 이후 수정된 국가기간교통망계획을 반영한 중기투자계획 추가 검토 후 2011.9월에 확정 고시하게 되었다는 설명임.

교통연구원과 수의계약) 계획의 수립·고시는 최종적으로 2021년 12월에야 완료가 되었음[237].

【 중기교통시설투자계획 수립 현황 】

차수	계획 기간	예산 반영년도	예산액	용역기간	계약상대자	계약형태	계획수립
제3차	11～15	2008	400	2008.5.～2009.4.	교통연구원	수의계약	2011. 9.
제4차	16～20	2015	400	2015.3.～2016.6.	교통연구원	수의계약	2016.10.
제5차	21～25	2020	488*	2020.6.～2021.6.	교통연구원	수의계약	2021.12.
제6차	26～30	2025	400	-	-	-	-

* 제2차 국가기간교통망(2021-2040) 계획 병행 수립을 위해 88백만원 이·전용
** 제3차 및 제4차 계획 수립 시에는 경쟁입찰 없이 바로 교통연구원과 수의계약을 하였으나, 국가계약법령에 따라 제5차부터는 경쟁입찰 절차를 거쳐 2회 유찰 후 수의계약을 진행함
※ 자료: 국토교통부

그런데 중기교통시설투자계획은 현행 교통정책의 최상위 계획인 “국가기간교통망계획”에서 정한 국가기간교통시설 개발사업과 이와 연계되는 지방자치단체 소관 교통시설의 신설·확장 또는 정비사업(이하 “지방교통시설 개발사업”) 등을 효과적으로 추진하기 위하여 국토교통부장관이 의무적으로 수립해야 하는 계획으로,

「국가통합교통체계효율화법」(이하 “통합교통체계법”) 제6조제2항[238]에 따라

237) 국토교통부 고시 제2021-1395호 (2021년 12월 30일)
출처 : 국토교통부 홈페이지 공지사항

238) 「국가통합교통체계효율화법 」
제6조(중기 교통시설투자계획의 수립) ① 국토교통부장관은 국가기간교통망계획에서 정한 국가기간교통시설 개발사업과, 이와 연계되는 지방자치단체 소관 교통시설의 신설·확장 또는 정비사업(이하 “지방교통시설 개발사업”이라 한다) 등을 효과적으로 추진하기 위하여 5년 단위로 중기

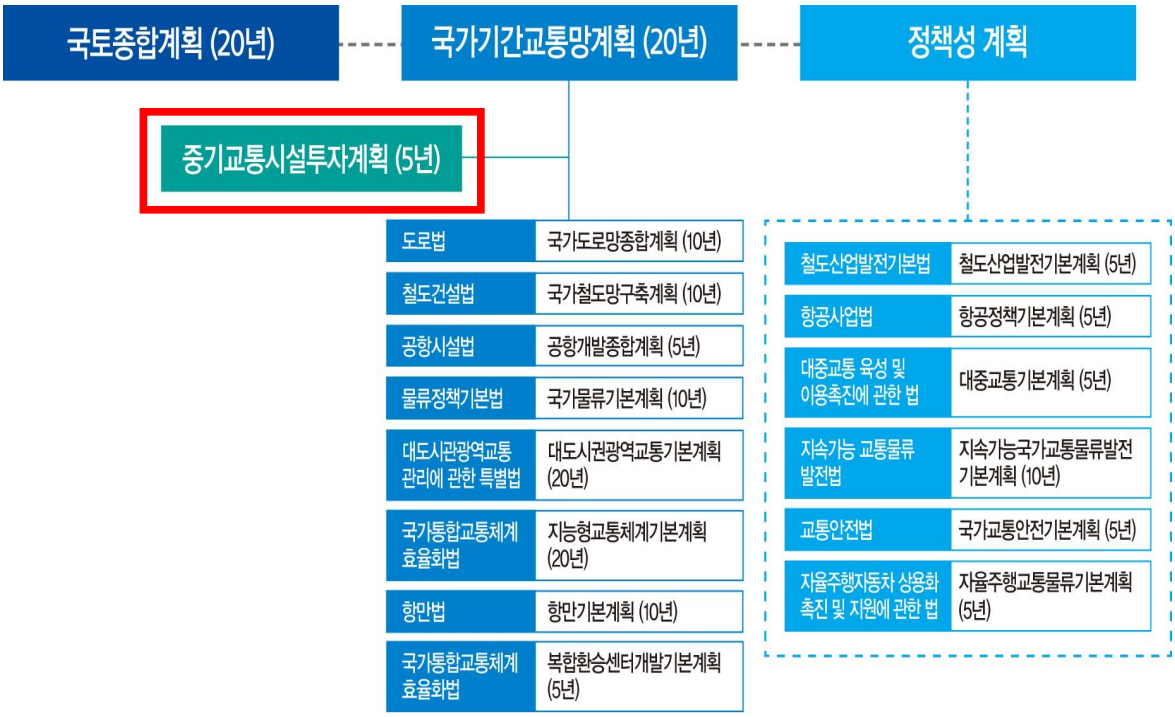
①교통시설의 공급 목표와 투자의 기본방향, ②국가기간교통시설 개발사업의 규모, 투자의 우선순위 및 소요 재원, ③교통시설 간의 적정한 수송 분담구조 및 투자재원 배분의 설정, ④ 국가기간교통시설 개발사업과 지방교통시설 개발사업 간의 연계개발, ⑤ 지방교통시설 개발사업의 투자계획, ⑥ 그 밖에 교통시설투자에 필요한 사항에 대해 계획을 수립하도록 하고 있음.

【「국가통합교통체계효율화법」에 따른 중기투자계획 포함 내용 】

- ㅇ 교통시설의 공급 목표와 투자의 기본 방향
- ㅇ 국가기간교통시설 개발사업의 규모, 투자의 우선순위 및 소요 재원
- ㅇ 교통시설 간의 적정한 수송 분담구조 및 투자재원 배분의 설정
- ㅇ 국가기간교통시설 개발사업과 지방교통시설 개발사업 간의 연계개발
- ㅇ 지방교통시설 개발사업의 투자계획
- ㅇ 그 밖에 교통시설투자에 필요한 사항

교통시설투자계획(이하 “중기투자계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.
② 중기투자계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.
1. 교통시설의 공급 목표와 투자의 기본 방향
2. 국가기간교통시설 개발사업의 규모, 투자의 우선순위 및 소요 재원
3. 교통시설 간의 적정한 수송 분담구조 및 투자재원 배분의 설정
4. 국가기간교통시설 개발사업과 지방교통시설 개발사업 간의 연계개발
5. 지방교통시설 개발사업의 투자계획
6. 그 밖에 교통시설투자에 필요한 사항

【 국가기간교통망 및 중기교통시설투자계획과 다른 계획과의 관계도 】



※ 자료 : 국토교통부

이에 따라 동 계획은 해당기간 동안의 전국 교통시설의 적정 투자규모를 정하고, 투자 우선순위·분야별 투자재원의 배분안 등을 제시하며, 국가기간 교통시설과 지방교통시설의 연계성 강화를 위한 체계적 공급 계획을 마련하고 있음[239].

【 중기교통시설투자계획 수립절차 】

1단계	→	2단계	→	3단계	→	4단계
부문별 투자수요 집계		가용 투자 재원 전망		투자 재원 배분·조정		중기교통시설 투자계획 수립
■ 부문별 요구안 ■ Bottom-Up		■ 경제모형분석 ■ 재정계획연계		■ 투자우선순위검토 ■ 완공→계속→신규		■ 부문별 배분 ■ 기능별 배분

※ 자료 : "제5차 중기교통시설투자계획(안)"(2021~2025), 국토교통부, p.51.

239) 「제5차 중기교통시설투자계획(안)(2021 ~ 2025)」, 2021.12. 국토교통부

또한, 「통합교통체계법」 제7조[240]에서는 국토교통부장관이 해양수산부장관과 협의하여 교통시설특별회계 각 계정 간의 재원을 중기투자계획에 따라 적절하게 배분되도록 하고 있고,

정부는 중기투자계획에 따라 설정된 교통시설 간 투자재원 배분비율을 관련 예산 편성 등에 반영하도록 하고 있으며, 공공기관의 장은 중기투자계획에 포함된 사항을 다른 법령에 따른 교통 관련 계획과 해당 기관의 관련 사업계획에 반영하게 되어 있음.

아울러, 지방자치단체가 중기투자계획에 포함된 지방교통시설 개발사업을 시행하는 경우에는 국가예산에서 필요한 지원을 할 수 있는 근거가 마련되어 있음(「통합교통체계법」 제8조[241]).

이처럼 중기교통시설투자계획은 국가기간교통망계획에서 정책적으로 결정된 교통시설 개발사업 등에 실제 예산을 투입하고 실행하기 위한 중요한 역할을 하고 있는바,

---

240) 국가통합교통체계효율화법
제7조(중기투자계획의 집행 등) ① 공공기관의 장은 중기투자계획에 포함된 사항을 다른 법령에 따른 교통 관련 계획과 해당 기관의 관련 사업계획에 반영하여야 한다.
② 국토교통부장관은 해양수산부장관과 협의하여 「교통시설특별회계법」에 따른 교통시설특별회계의 각 계정 간의 재원이 중기투자계획에 따라 적절하게 배분되도록 하여야 한다.
③ 정부는 중기투자계획에 따라 설정된 교통시설 간 투자재원 배분비율을 관련 예산의 편성 등에 반영하여야 한다.
④ 공공기관의 장은 중기투자계획에 포함된 교통시설 개발사업이 민간자본의 유치사업인 경우에는 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제10조에 따른 민간투자시설사업기본계획에 이를 반영하여야 한다.
⑤ 국토교통부장관은 국가기간교통시설 개발사업과 지방교통시설 개발사업 간의 연계개발을 촉진하기 위하여 필요한 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 사업과 관련된 투자재원의 연계운용대책을 수립·시행할 수 있다.
241) 「국가통합교통체계효율화법」
제8조(지방자치단체에 대한 지원) 국가는 지방자치단체가 중기투자계획에 포함된 지방교통시설 개발사업을 시행하는 경우에는 국가예산에서 필요한 지원을 할 수 있다.

국가 및 지방자치단체가 이에 반영된 개발사업을 차질없이 수행하기 위해서는 계획시작연도의 전년도에 수립이 완료되는 것이 필요해 보이며, 적어도 국가 및 지방자치단체의 예산 편성 절차가 진행되는 2026년도 상반기에는 수립이 완료되어야 이에 따른 후속 절차가 그나마 원활하게 진행될 수 있을 것으로 보이나, 기존 계획수립 연혁에 비추어 볼 때 제6차 계획도 2026년도 후반기에나 수립이 완료될 우려가 존재함.

따라서 국토교통부는 제6차 중기교통시설투자계획이 신속하게 수립될 수 있도록 사업계획과 관리를 철저히 하는 것이 필요하며, 추후 제7차 계획 수립 시에는 해당연도의 전년도가 아닌 전전년도에 예산을 편성하는 방안을 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

다) 중기교통시설투자계획의 공공기관 소관별 집행실적 평가 보고서 제출 의무 불이행 시정 필요

「국가통합교통체계효율화법」 제9조[242]제1항 및 같은법 시행령 제6조제1항에 따라 공공기관의 장은 전년도 중기투자계획의 소관별 집행실적 평가보고서를 매년 2월말까지 국토교통부장관에게 제출하도록 되어 있으며,

같은법 제9조제2항에서는 국토교통부장관은 공공기관의 장이 제출한 소관별 집행실적 평가보고서를 종합분석하여 중기투자계획의 집행실적 종합평가보고서를 작성하고, 국가교통위원회의 심의를 거쳐 그 결과를 공공기관의 장에게 통보하여야 한다고 되어있음.

그런데, 국토교통부에 따르면 현재 중기투자계획 집행실적 평가보고서 제출과 종합평가 보고서 작성은 이루어지지 않고 있어 법으로 의무화된 사항이 제대로 지켜지고 있지 않음.

---

242) 「국가통합교통체계효율화법」
제9조(중기투자계획의 집행 실적 평가) ① 공공기관의 장은 대통령령으로 정하는 바에 따라 매년 소관별 중기투자계획의 집행 실적 및 집행 효과에 대하여 집행 실적 평가보고서를 작성하여 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.
② 국토교통부장관은 제1항에 따라 받은 소관별 집행 실적 평가보고서를 종합분석하여 중기투자계획의 집행 실적 종합평가보고서를 작성하고, 국가교통위원회의 심의를 거쳐 그 결과를 공공기관의 장에게 통보하여야 한다.
③ 공공기관의 장은 제2항에 따라 통보받은 심의 결과에 따라 중기투자계획을 효율적으로 추진하기 위하여 필요한 조치를 하여야 한다.
「국가통합교통체계효율화법 시행령」
제6조(중기투자계획의 집행 실적 평가) ① **공공기관의 장은** 법 제9조제1항에 따라 전년도 중기투자계획의 소관별 집행 실적 평가보고서를 **매년 2월 말까지 국토교통부장관에게 제출**하여야 한다.
② 국토교통부장관은 제1항에 따른 중기투자계획의 소관별 집행 실적에 대한 평가를 효율적으로 추진하기 위하여 필요한 경우에는 평가지침을 정하여 공공기관의 장에게 통보할 수 있다.
③ 국토교통부장관은 제1항에 따른 중기투자계획의 소관별 집행 실적 평가의 전문성과 객관성을 확보하기 위하여 해당 평가 업무를 전담할 기관을 지정·운영할 수 있다.
④ 국토교통부장관은 제3항에 따른 평가 전담기관이 해당 업무를 수행하는 데에 필요한 경비를 예산의 범위에서 지원할 수 있다

이처럼 공공기관의 중기투자계획의 집행 실적을 매년 작성하여 제출하도록 의무화하고 있는 것은 국가 및 지방 교통시설에 대한 투자와 재정배분이 적절하게 이루어지고 있는지를 국토교통부장관이 상위기관으로서 점검하고 관리·감독하려고 하는 것으로 보임.

따라서, 국토교통부는 법령에 따른 공공기관 소관별 중기투자계획 결과보고서 제출이 이루어질 수 있도록 관리·감독을 철저히 할 필요가 있음.

4) 화물자동차 휴게시설 건설지원(4032-301)

○ 대전 북부권 화물자동차 휴게소 건설사업에 대하여 민간투자사업자가 사업 참여의사를 철회하였고 다른 민간투자사업자가 참여의사를 밝히지 않음에 따라 대전시는 지방자치단체 자체사업인 화물자동차 공영차고지 사업으로 그 내용을 변경할 계획이므로, 2025년도 예산안을 삭감하여야 하고, 민자사업자의 수익성 개선을 위한 보조율 상향 방안을 검토할 필요가 있으며, 추후 동 사업을 추진하려는 경우 민간사업자 사업 포기에 따른 불용을 방지하기 위하여 국비는 사업 실행이 결정된 이후 소요되는 예산에 보조하도록 제도개선을 고려할 필요가 있음.

가) 개요

‘화물자동차 휴게시설 건설지원’ 사업은 화물자동차 운전자에게 편의시설 및 휴식공간을 제공하여 화물자동차 운전자의 근무여건을 개선하고 교통사고를 예방하는 등 안전운행을 확보하고자 하는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 5억원 대비 10억원이 증액(200%)된 15억원이 편성되었음.

【 2025년도 화물자동차 휴게시설 건설지원 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
화물자동차 휴게소 건설지원	-	500	500	1,500	1,000
- 화물자동차 휴게소 건설지원	-	500	500	1,500	1,000

※ 자료 : 국토교통부

나) 사업 폐지에 따른 예산안 전액 삭감 및 민간사업자 사업 포기에 따른 불용 방지를 위한 제도개선 필요

화물자동차 휴게소 건설지원 사업은 2020~2023년 동안 예산이 편성된 바 없고, 마지막으로 예산이 편성된 것은 2019년 울산 서부권 화물자동차 휴게소 건설지원이었으나, 2024년도 예산안에 대전 북부권 화물자동차 휴게소 건설지원을 위해 5억원이 새로이 편성되고 2025년도 예산안은 10억원 증액된 15억원이 반영되었음.

대전 북부권 화물자동차 휴게소 건설사업은 230대의 주차면수와 관리동, 휴게동, 주유동, 정비동, 녹지 등을 조성하려는 것으로, BTO방식(Build-Transfer-Operate)으로 이루어지며 총사업비 254억원 규모(민간투자 제외 총사업비 중 30% 국고보조)의 사업으로, 동 사업비는 국비 38억 4,000만원, 시비(대전시) 89억 7,000만원, 민자 126억 2,000만원으로 조성 계획되었음.

【 대전 북부권 화물자동차 휴게소 건설사업 개요 】

○ 위　치 : 대전광역시 대덕구 신일동 산14-1번지 일원
○ 규　모 ┌ 부지 : 43,687㎡, 주차면수 : 230면(화물차 159, 승용차 71)
　　└ 시설 : 주차장, 관리동, 휴게동, 주유동, 정비동, 녹지 등
○ 시행방식 : 민간투자사업(BTO)
○ 총사업비/사업기간 : 254억 3,000만원 / 2022 ~ 2026년

구　　분		비용(백만원)
총 사 업 비		25,430
정부지원	소　계	12,810
	국　비	3,840
	시　비	8,970
민　　자		12,620

* 공사비 13,800백만원, 보상비 9,500백만원 등

대전 북부권 화물자동차 휴게소 예정지 위치도



※ 자료 : 국토교통부

동 사업은 ①종합계획 수립, ②휴게소 조성사업 계획수립, ③타당성 조사, ④시설사업 기본계획수립 고시 및 사업자 모집, ⑤사업계획 제출, ⑥실시협약, ⑦사업시행자 지정 및 실시계획 승인(실시 설계 포함), ⑧토지보상, ⑨공사 시행 및 준공 등 총 9단계의 절차를 거쳐야 함.

【 대전 북부권 화물자동차 휴게소 건설사업 추진 경과 】

- ㅇ 19. 12 : 화물차 휴게시설 확충 종합계획 수립(20~24)
- ㅇ 22. 4 : 북부권 화물자동차 휴게소 조성사업 계획수립
- ㅇ 22. 5 : 제4차 대전광역시 물류기본계획 반영
- ㅇ 22. 11 ~ 23. 5 : 타당성 조사 및 기본계획 수립 용역 추진
- ㅇ 23. 8 : 도시관리계획(용도변경, 시설결정) 변경 용역 추진
- ㅇ 23. 10 : 사업자 모집 공모 진행 중

※ 자료 : 국토교통부

동 사업은 2023년 10월 시설사업 기본계획 수립 고시 이후 사업자 모집 공모를 진행하여 민간투자사업자가 참여의사를 밝혀 사업이 진행되고 있었으나, 2024년 9월 동 사업자가 사업의 수익성 등을 이유로 사업 참여의사를 철회하였음.

새로운 민간투자사업자가 참여의사를 밝히지 않음에 따라 대전시는 화물자동차 공영차고지 조성으로 사업내용을 변경하고자 하고, 화물자동차 공영차고지의 경우 국고보조사업으로 진행되지 않는바, 대전 화물자동차 휴게소 건설사업에 대한 동 건설지원 사업은 폐지될 것으로 보이며, 그에 따라 2024년도 예산 5억원은 불용될 예정임.

관련하여 과거 동 사업 집행 내역을 살펴보면 사업 경제성 부족(충남 서산, 울산) 등을 이유로 사업이 무산된 경우가 발생한 바 있음. 구체적으로 살펴보면, 지난 2016년에는 충남 서산이 동 사업을 위하여 11억 8,300만원을 교부받았으나 기재부 공공투자관리센터 검토결과 사업 경제성이 부족(B/C 0.66)하자 사업제안자(모두화학, 대보유통)가 사업을 포기하였고, 2019년에도 울산시가 울산 서부권 사업을 위해 12억 9,000만원을 교부받았으나 사업 경제성 부족(B/C 0.57)으로 사업제안자(SK에너지)가 사업을 포기함에 이르렀음.

【 화물자동차 휴게소 건설지원 사업 과거 집행내역 】

연도	보조기관	교부액	전년도 이월액	예산 현액(A)	집행액 (B)	차년도 이월액	불용액	실집행률 (B/A)	이월·불용 사유
2015년	충남 서산	1,183	-	1,183	-	1,183	-	-	민간사업자 투자유치 지연으로 이월
2016년	충남 서산	-	1,183	1,183	-	-	1,183	-	충남 서산 사업 경제성 부족(B/C 0.66)으로 사업 포기에 따른 불용
2019년	울산	1,290	-	1,290	-	-	1,290	-	울산 서부권 사업 경제성 부족(B/C 0.57)으로 전액 불용

※ 자료 : 국토교통부

이처럼 동 사업의 경우 과거에도 사업 포기에 따른 예산의 불용이 발생하였고, 이는 기회비용의 관점에서 다른 필요한 사업에 쓰일 수 있는 기회를 차단하는 등 재정 운용의 효율성을 저해한 바 있음.

결국, 대전 화물자동차 휴게소 건설사업의 폐지에 따라 동 사업의 2025년 예산안 전액(15억원)의 감액이 필요함.

또한, 동 사업과 같이 민자사업자가 사업 수익성을 이유로 포기한 사례로 인해 제4차 화물자동차 휴게시설 확충 종합계획(2020~2024년) 상 단기 추진계획(2024년까지 추진)으로 명시된 부산 강서구, 대전 대덕구, 울산 울주군 등 7개소 건설이 추진되지 못하고 있는바, 현행 보조금 관리에 관한 법률 시행령 제4조 및 별표1[243]에 따라 30%로 규정된 보조율을 상향하는 방안을 검토할 수 있을 것으로 보이고,

아울러 추후 동 사업을 추진하고자 하는 경우 사업 포기에 따른 예산 불용 등을 방지하기 위하여 지방자치단체가 부지를 확보하도록 하고, 국비는 건축공사비 등 사업 실행이 결정된 이후 소요되는 예산에 보조하도록 제도 개선을 고려할 필요가 있는 것으로 보임.

---

243) **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.

■ 보조금 관리에 관한 법률 시행령 [별표 1]

보조금 지급 대상 사업의 범위와 기준보조율(제4조제1항 본문 관련)

사업	기준보조율(%)	비고
43. 화물자동차 휴게소 건설 지원	30	

5) 스마트공동물류센터 건립지원(4034-314)

○ 제주 스마트공동물류센터 건립지원 사업은 대규모 이월이 반복되었고, 2024년에는 다른 사업으로의 대규모 전용(감)을 하였는데, 이와 같은 대규모 이월의 반복은 기회비용의 관점에서 국가 예산의 효율성을 저해하는 측면이 있고, 대규모 전용은 국회의 예산 심의권을 침해하는 측면이 있으므로, 국토교통부는 동 사업에 대한 사업관리를 강화하고 예산 편성 시 집행가능한 금액을 편성할 필요가 있음.

가) 개요

스마트공동물류센터 건립지원 사업은 지방자치단체의 중소 제조기업 등의 물류비 과다부담 해소를 위해 디지털 기술에 기반한 스마트공동물류센터를 조성하려는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 29억원 대비 9억원이 감액(31%)된 20억원이 편성되었음.

【 2025년도 스마트공동물류센터 건립지원 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
합 계	2,740	2,900	2,900	2,000	△900
- 제주 물류센터	2,740	2,900	2,900	2,000	△900

※ 자료 : 국토교통부

나) 대규모 이월의 반복 및 전용을 방지하기 위한 사업관리 강화 필요

동 사업은 국토교통부가 지방자치단체 등에 공동 물류센터 건립비를 지원하여 공동물류센터를 건립한 후, 운영 전문기관이 공동 물류센터를 운영하도록 계획되었음.

【 스마트공동물류센터 건립지원 사업 추진절차 】

추진절차	시행주체	절차내용
① 공동물류센터 건립비 지원	국토교통부	사업비의 50% 국비 지원
⇩		
② 공동물류센터 건립	제주특별자치도	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

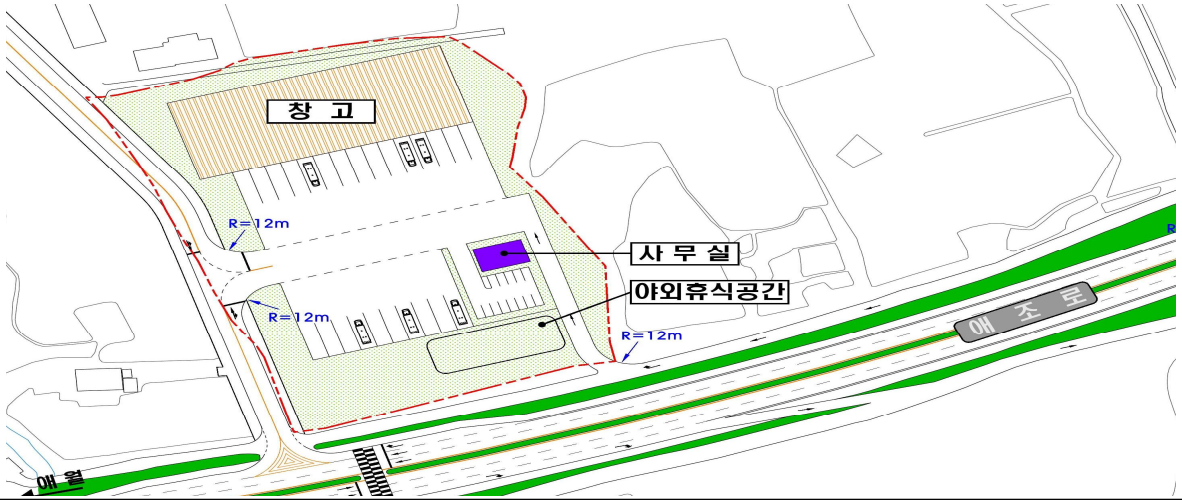
※ 자료 : 국토교통부

제주 물류센터 내역사업은 제주특별자치도 제주시 아라2동 266번지에 스마트 공동 물류센터를 건립하는 것으로, 2~3층 규모의 물류센터 1개소(연면적 7,800㎡)를 건립하는 사업임. 총사업비는 258억원[국비 92억원, 도비(제주도) 166억원]이며, 사업내용은 자동주행로봇, 무인지게차 등을 도입한 상온창고 및 저온저장고, 관리사무실 조성 등임.

【 제주 물류센터 사업 개요 및 배치도(안) 】

사업명	제주 물류센터
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

< 시설 배치도>



※ 자료: 국토교통부

국토교통부에 따르면 제주특별자치도는 당초 2023년 3월까지 토지보상을 완료하고, 5월 실시설계 용역에 착수하며 11월 공사에 착공하는 것으로 사업을 계획하였음.

그러나 실제 추진경과를 살펴보면, 제주도는 당초 토지 매입을 3개월로 계획하였으나, 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」에 따른

토지보상 절차에 6개월이 소요되어 예상기간보다 3개월 지연된 2023년 6월에 완료되었고,

「건축서비스산업 진흥법」에 따라 설계용역 입찰공고 전 사업의 규모 및 주요기능 설정 등 건축기획 용역을 실시해야 하나[244], 사업을 계획한 당시에 이를 고려하지 못함에 따라 사업계획 대비 3개월 지연되었으며,

공공건축 심의 시 개별법령에 따라 전기, 소방, 통신 설계용역을 분리 발주해야 한다는 조건부 의결이 이루어져 분야별 분리발주로 인해 당초 일괄입찰 계획 대비 지연됨에 따라 결과적으로 2024년 1월 설계용역을 발주하고, 계획 대비 11개월 늦어진 2024년 4월에야 설계용역에 착수하였음.

게다가 경관건축공동위원회 심의, 공용건축물 건축협의, 계약심의위원회의 심의 등 행정절차로 인해 지난 4월 착수한 설계용역도 10월 현재 일시중지된 상태임.

---

244) **「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

【 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 ○ ('23.8.~10.) 건축기획 용역 시행 ○ ('23.10.) 공공건축 심의 통과(조건부 의결: 분리발주) ○ ('23.12.~'24.1.) 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.~) 설계용역 중(건축,전기,소방,통신) ○ ('24. 7.) 경관건축공동위원회 심의 ○ ('24. 7. ~) 공용건축물 건축협의 요청 ○ ('24. 9.) 계약심의위원회 심의 및 건축공사 분야 조달청 공사원가 사전검토 요청

※ 자료: 국토교통부

그 결과 1차년도 사업비(설계비 등 부대비 9억 2,000만원, 토목공사비 11억 5,000만원, 건축공사비 6억 7,000만원) 27억 4,000만원을 2023년 예산으로 편성하였으나, 제주특별자치도는 단 400만원을 실집행하고 27억 3,600만원을 이월하였고 2024년 10월 현재 이 중 2억 7,000만원을 실집행하였으며, 2차년도 사업비(건축공사비) 29억원으로 편성된 2024년 예산은 교부되지 못한 상황으로, 국토교통부는 스마트물류센터 조성지원(4034-315) 사업으로 20억원을 전용하였다는 설명임.

이처럼 그동안 이월의 반복 및 대규모 전용은 해당 지방자치단체의 부실한 계획 수립, 국토교통부의 사업관리 미흡 및 예산 편성 시 집행가능한 금액보다 과다하게 편성하였던 것이 그 원인으로 보임.

대규모 이월의 반복은 기회비용의 관점에서 국가 예산의 효율성을 저해하는 측면이 있고, 대규모 전용은 국회의 예산 심의권을 침해하는 측면이 있으므로, 국토교통부는 동 사업에 대한 사업관리를 강화하고 예산 편성 시 집행가능한 금액을 편성할 필요가 있음.

6) 스마트물류센터 조성지원(4034-315)

○ 지난 2021~2023년 대출수요 추정액과 당해연도 신규인증사업자의 실제 대출승인액 간의 차이가 크게 발생하여 신규인증사업자에 대한 이차보전액의 대규모 불용의 원인이 되었던바, 신규사업의 방식을 전년도 인증사업자에 대하여 이차보전을 하도록 변경하여 대출수요를 정확히 추정하거나, 지난 2021~2023년과 같이 당해연도 인증사업자에 대하여 당해연도에 이차보전을 추진하고자 하는 경우 대출수요를 정확히 추정하기 위한 추정방안을 고안하여 불용을 최대한 방지할 필요가 있을 것으로 보임.

가) 개요

스마트물류센터 조성지원 사업은 기존 물류창고의 개선 및 첨단화 촉진을 위해 스마트물류센터 인증제도를 운영하고, 스마트물류센터 인증을 받은 물류창고에 대하여 대출투자 시 그 이자를 일부 지원하는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 103억 2,200만원 대비 26억 6,900만원이 증액(25.86%)된 129억 9,100만원이 편성되었음.

【 2025년도 스마트물류센터 조성지원 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
합 계	10,059	10,322	10,322	12,991	2,669
- 스마트물류센터 인증제도 운영	448	450	450	405	△45
- 스마트물류센터 우대대출상품 이차보전	9,611	9,872	9,872	12,586	2,714

※ 자료 : 국토교통부

나) 대출수요 추정 정확도 제고를 위한 제도 개선 필요

스마트물류센터 우대대출상품 이차보전 내역사업은 물류창고 중 첨단시설화로 효율성·안전성 등이 우수하여 스마트물류센터로 인증(예비인증 포함)[245]받은 시설을 대상으로, ①시설자금[246] 또는 ②운영자금[247] 명목으로 대출된 자금의 이자를 이차보전(최대 2%)[248]하는 사업임. 동 사업은 국토교통부가 지원대상자를 공고하고, 대출상품을 취급하는 금융기관이 대출심사 및 지원대상자를 확정하여 실제 대출을 실행한 후 이차보전액을 선부담하며, 국토교통부가 사후 금융기관에 이차보전금을 정산하여 지급하는 절차로 이루어짐. 시설자금은 7년 이내(거치 2년 이내, 연 4회 원금 균등분할상환), 운영자금은 2년 이내(만기 일시상환) 기간 동안 대출이 가능하며, 예산의 일정비율을 중소·중견기업에 우선 지원하는 방식으로 운영되고 있음.

【 스마트물류센터 우대대출상품 이차보전 사업 절차 】

사업 공고	→	실수요자 결정	→	이차보전 지원	→	예산교부	→	사후관리
(국토교통부)		(금융기관)		(금융기관)		(국토교통부 →금융기관)		(국토교통부)

※ 자료: 국토교통부

245) **「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 시행규칙」**
제13조의3(스마트물류센터 인증절차 및 방법) ① 법 제2조제5호의2에 따른 물류창고를 소유하거나 임차하여 운영하는 자는 「건축법」 제22조에 따른 사용승인을 받은 물류창고에 대하여 법 제21조의4제1항에 따른 스마트물류센터의 인증을 신청할 수 있다.
제13조의5(예비인증의 신청 등) ① 스마트물류센터를 소유하려는 자 또는 임차하여 운영하려는 자가 법 제21조의7제2항에 따른 지원을 받기 위하여 필요하면 법 제21조의4제1항에 따른 인증(이하 "본인증"이라 한다)에 앞서 건축물 설계에 반영된 내용을 대상으로 스마트물류센터 예비인증(이하 "예비인증"이라 한다)을 받을 수 있다.

246) 인증 물류센터의 신축·개축에 필요한 자금, 인증 물류센터의 구입·승계·인수에 필요한 자금, 인증 물류센터로의 고도화를 위한 장비·시설·시스템 등 구축에 필요한 자금

247) 인증 물류센터를 소유 또는 운영하는 자의 경상적 활동 등 운영에 필요한 자금

248) 은행이 책정한 대출금리 중 정부가 정한 지원금리에 해당하는 이자를 보전해주는 것임.
* 기업별 실 부담금리=대출금리-지원금리(이차보전율)
* 대출금리는 은행이 책정하는 금리로, 전국은행연합회에서 공시한 신규취급액 기준 COFIX, 양도성예금증서(CD), Koribor, 은행채 금리 등 기준금리에 가산금리를 더한 금리

우대대출상품의 대출한도는 건축물 일부에 대한 인증이 가능할 수 있다는 점, 특정기업에 혜택이 집중되지 않도록 할 필요가 있다는 점을 고려하여 연면적 및 기업별로 상한이 설정되어 있음.

【 연면적 및 기업별 대출한도 】

	인증(예비인증) 물류센터 연면적	이차보전 지원 대출한도
사업별 지원한도	70,000㎡ 이상	1,500억원
	35,000㎡ 이상 ~ 70,000㎡ 미만	1,000억원
	35,000㎡ 미만	500억원
기업별 지원한도	자금구분	이차보전 지원 대출한도
	시설자금	기업별 1,500억원
	운영자금	기업별 100억원

※ 자료: 국토교통부

이차보전 지원금리는 0.5%p~2%p이내이며, 인증등급 및 기업규모에 따라 차등조정하여 지원함으로써 중소·중견기업 혜택을 확대하고 등급 상향 인센티브를 부여하고 있음.

【 인증등급 및 기업규모별 이차보전 지원금리 】

인증등급	중소기업	중견기업	계열대기업등
1등급	2.00%p	1.75%p	1.50%p
2등급	1.75%p	1.50%p	1.25%p
3등급	1.50%p	1.25%p	1.00%p
4등급	1.25%p	1.00%p	0.75%p
5등급	1.00%p	0.75%p	0.50%p

※ 자료; 국토교통부

동 내역사업의 예산은 이차보전금(320-05) 비목으로 편성되어 있고, 2025년 예산안은 전년도 예산 98억 7,200만원에 비해 27억 1,400만원 증액된 125억 8,600만원이 편성되었음.

동 내역사업의 예산안 산출내역을 살펴보면 계속사업비는 기존 2021~2023년 대출 건에 대해서는 해당 상품을 취급하는 은행에서 계산한 이차보전금 111억 1,600만원이 반영되었고, 신규사업비는 2025년 새로운 대출 건에 대한 것으로 2024년 인증을 받은 사업자들의 2025년 대출수요액이 3,112억에 달할 것으로 조사됨에 따라 지난 2021년 대출승인액 4,660억원에 대한 2022년 이차보전금 22억 100만원을 기준으로 비율을 계산하여 14억 7,000만원이 반영되었음.

【 2024·2025년 스마트물류센터 우대대출상품 이차보전 예산 산출내역 】

'24년 예산		'25년 예산안	
예산	산출내역	예산	산출내역
9,872 백만원	○ 이차보전금(320-05) : 9,872백만원 가. 계속사업비 (9,872백만원) • '21~'23 대출 승인 건에 대한 이차보전금 9,872백만원 (예산 범위 내에서 지급)	12,586 백만원	○ 이차보전금(320-05) : 12,586백만원 가. 계속사업비 (11,116백만원) • '21~'23 기존 대출 승인 건에 대한 이차보전금 11,116백만원 * 스마트물류센터 우대대출상품 취급 은행에서 현재('24.9.)까지 대출 旣승인 건에 대해 기업별로 기표 및 상환 일정, 지원 금리 등을 고려하여 이차보전금을 계산한 결과, '25년 11,116백만원 지원 필요. 나. 신규사업비 (1,470백만원) • '25 신규 대출 승인 건에 대한 이차보전금 1,470백만원 - '24년도 신규인증 스마트물류센터(13개소 예정)의 대출수요액 약 3,112억원 - '21년도 대출 승인액 4,660억원에 대한 1차년도('22년) 이차보전금(2,201백만원) 기준으로 '21년 대비 '25년 대출승인액 비율로 '25년 예상 이차보전금 산출 2,201백만원x3,112/4,660=1,470백만원

※ 자료 : 국토교통부

지난 2021~2023년의 경우 신규사업비를 편성함에 있어 당해연도에 인증받은 사업자들의 대출액에 대하여 이차보전을 하기 위해 당해연도 인증사업자들의 대출수요 추정액을 사용하였음.

그러나 해당 기간 동안의 대출수요 추정액과 당해연도 인증사업자들의 실제 대출승인액 간의 차이가 다음과 같이 크게 발생하여 대규모 불용[249]의 원인이 되었음.

【 2021~2023년 신규사업비 편성 시 대출수요 추정액과 실제 대출승인액 】

(단위 : 백만원)

신규 인증사업자	2021	2022	2023	계
대출수요 추정액	514,300	1,216,546	291,400	2,022,246
대출승인액	555,000	301,800	90,000	946,800
차이	40,700	914,746	201,400	1,156,846

※ 국토교통부 제출자료 바탕 재구성

한편, 2024년의 경우 예산 미확보로 2024년도 신규 인증사업자에 대한 이차보전을 위한 신규사업비가 편성되지 못하였는데, 그에 따라 2025년도 예산안 중 신규사업비는 전년도(2024년도) 인증사업자에 대해서 이차보전을 하는 방식이 되었음. 그 결과 신규사업비 편성을 위해 필요한 대출수요를 전년도 인증사업자에 대한 수요조사를 통해 추정할 수 있으므로 대출수요 추정의 정확도 제고가 가능해진 것으로 보임.

249) 2021년 16억 2,300만원 불용(집행률 6.1%), 2022년 46억 8,100만원 불용(집행률 39.5%), 2023년 14억 1,100만원 불용(집행률 87.7%)

따라서 앞으로 2025년 예산안과 같이 신규사업의 방식을 전년도 인증사업자의 대출액에 대한 이차보전을 하도록 변경하여 대출수요를 정확히 추정하거나, 또는 지난 2021~2023년과 같이 당해연도 인증사업자에 대하여 당해연도에 이차보전을 추진하고자 하는 경우 대출수요를 정확히 추정하기 위한 추정방안을 고안하여 불용을 최대한 방지할 필요가 있을 것으로 보임.

나. 교통시설특별회계(교통체계관리계정)

1) 법정부담금 (11-59-593)

○ 법적 근거가 미비하여 부담금 세입처리가 이루어지지 않고 있는 '여객자동차운송시장안전기여금' 세입 근거 마련을 위하여 「교통시설특별회계법」 개정이 조속히 추진될 필요가 있음.

가) 개요

이 사업은 「여객자동차 운수사업법」 제49조의5[250]에 따라 플랫폼운송사업자에게 부여하는 여객자동차운송시장안정기여금(이하 "기여금"이라 한다)을 수납하는 것임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 2억 2,100만원 대비 6,700만원이 감액(30.3%)된 1억 5,400만원이 편성되었음.

---

250) 「여객자동차 운수사업법」
제49조의5(기여금의 납부 등) ① 플랫폼운송사업자는 허가대수 또는 운행횟수 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 여객자동차운송시장안정기여금(이하 "기여금"이라 한다)을 국토교통부장관에게 납부하여야 한다.
② 국토교통부장관은 기여금을 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따른 택시 감차, 택시운수종사자의 근로여건 개선 등의 목적으로 사용할 수 있다.
③ 플랫폼운송사업자는 기여금을 납부기한까지 납부하지 아니한 경우에는 대통령령으로 정하는 비율로 계산한 연체료를 납부하여야 한다.
④ 국토교통부장관은 기여금 및 연체료 수납 업무, 기여금의 집행 업무를 국토교통부령으로 정하는 기관에 위탁할 수 있다.
⑤ 국토교통부장관은 플랫폼운송사업자가 대통령령으로 정하는 기간 동안 기여금(연체료를 포함한다)을 납부하지 아니한 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 허가를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명할 수 있다.
⑥ 기여금의 납부 주기, 납부 방법 및 그 밖에 기여금의 납부에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

【 2025년도 교통시설특별회계 교통체계관리계정 법정부담금 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
-법정부담금	-	221	221	154	△67

※ 자료: 국토교통부

나) 「교통시설특별회계」 세입 근거 마련을 위한 법률개정 필요

현행 「여객자동차 운수사업법」 제2조제7호[251] 및 제49조의2[252]에 따르면, 여객자동차운송플랫폼사업이란 여객의 운송과 관련한 다른 사람의 수요에 응하여 이동통신단말장치, 인터넷 홈페이지 등에서 사용되는 응용프로그램(이하 “운송플랫폼”이라 한다)을 제공하는 사업을 말함.

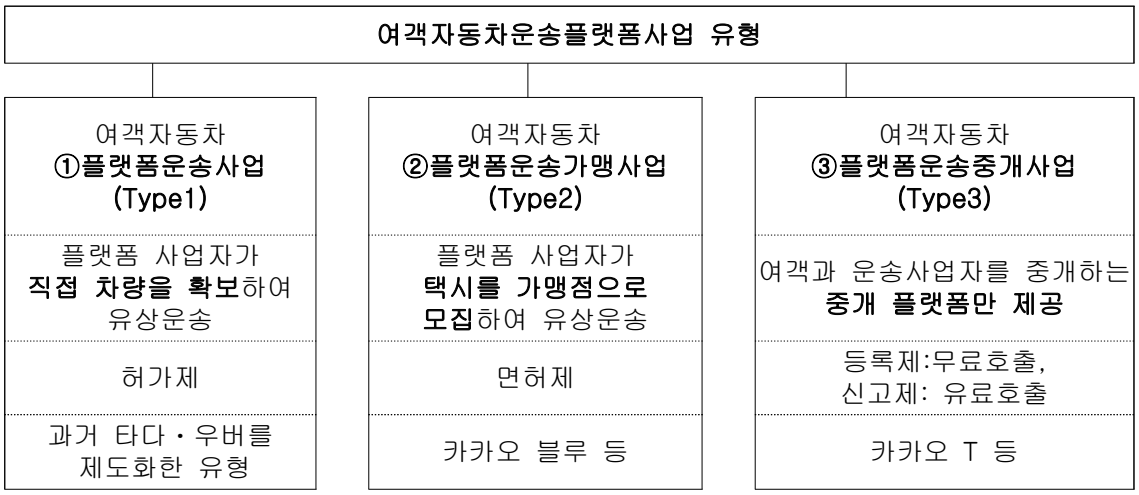
여객자동차운송플랫폼사업은 「여객자동차 운수사업법」 개정으로 2021년 4월부터 동 제도가 시행되었음. 이러한 여객자동차운송플랫폼사업은 ①여객

---

251) 「여객자동차 운수사업법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
7. “여객자동차운송플랫폼사업”이란 여객의 운송과 관련한 다른 사람의 수요에 응하여 이동통신단말장치, 인터넷 홈페이지 등에서 사용되는 응용프로그램(이하 “운송플랫폼”이라 한다)을 제공하는 사업을 말한다.

252) 「여객자동차 운수사업법」
제49조의2(여객자동차운송플랫폼사업의 종류) 여객자동차운송플랫폼사업의 종류는 다음 각 호와 같다.
1. 여객자동차플랫폼운송사업: 운송플랫폼과 자동차를 확보(자동차대여사업자의 대여사업용 자동차를 임차한 경우를 포함하며, 이 경우 제34조제1항은 적용하지 아니한다)하여 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 여객을 운송(운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결하는 경우에 한정한다)하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업
2. 여객자동차플랫폼운송가맹사업: 운송플랫폼을 확보하여 다른 사람의 수요에 응하여 제49조의11에 따른 소속 여객자동차플랫폼운송가맹점에 의뢰하여 여객을 운송하게 하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업
3. 여객자동차플랫폼운송중개사업: 다른 사람의 수요에 응하여 운송플랫폼을 통하여 자동차를 사용한 여객운송을 중개하는 사업

자동차플랫폼운송사업, ②여객자동차플랫폼운송가맹사업, ③여객자동차플랫폼운송중개사업[253] 등 3가지 유형으로 분류됨.



※ 자료 : 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재구성

이 중 여객자동차플랫폼운송사업(이하 “플랫폼운송사업”)은 플랫폼사업자가 직접 차량을 확보하여 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 여객을 운송하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업으로, 과거 타다·우버 서비스를 법적으로 제도화한 유형임.

---

253) 여객자동차플랫폼운송사업, 여객자동차플랫폼운송가맹사업, 여객자동차플랫폼운송중개사업은 현행법 제49조의3제1항, 제49조의10제1항, 제49조의18제1항에 따라 플랫폼운송사업, 플랫폼가맹사업, 플랫폼중개사업으로 각각 약칭됨.

「여객자동차 운수사업법」

제49조의3(여객자동차플랫폼운송사업의 허가 등) ① 여객자동차플랫폼운송사업(이하 “플랫폼운송사업”이라 한다)을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 허가를 받아야 한다.

제49조의10(여객자동차플랫폼운송가맹사업의 면허 등) ① 여객자동차플랫폼운송가맹사업(이하 “플랫폼가맹사업”이라 한다)을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 면허를 받아야 한다. 다만, 플랫폼가맹사업이 2개 이상의 시·도에 걸치는 경우에는 국토교통부장관에게 면허를 받아야 한다.

제49조의18(여객자동차플랫폼운송중개사업의 등록) ① 여객자동차플랫폼운송중개사업(이하 “플랫폼중개사업”이라 한다)을 경영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 등록할 수 있다.

2024년 10월 현재 플랫폼운송사업자는 다음과 같이 총 4곳이 운영을 하고 있음.

【 플랫폼운송사업 업체 현황 (2024.10월 기준) 】

사업자명	서비스명	허가일자	허가대수	서비스내용
코액터스	고요한M	2022.01.01	100대	청각장애인 고용을 통한 여객 운송 서비스
레인포컴퍼니	LANE4	2022.01.01	220대	고급차량을 이용한 B2B 구독서비스 등
파파모빌리티	파파	2022.01.01	200대	교통약자 이동서비스 등
피플모빌리티	Beeline	2024.01.15	30대	산업단지 입주기업 대상 B2B서비스

※ 자료 : 국토교통부

이러한 플랫폼운송사업은 기존 운송사업(택시 등)과 상생 차원에서, 허가대수 또는 운행횟수 등을 고려하여 매출액의 5% 등 「여객자동차 운수사업법 시행령」에 규정된 금액[254]을 납부하도록 기여금[255] 납부 의무를 규정하고 있음(「여객자동차 운수사업법」 제49조의5[256]).

---

254) 「여객자동차 운수사업법 시행령」
제20조의7(여객자동차운송시장안정기여금의 산정기준) ① 법 제49조의3제1항에 따라 플랫폼운송사업의 허가를 받은 자(이하 "플랫폼운송사업자"라 한다)가 법 제49조의5제1항에 따라 납부해야 하는 여객자동차운송시장안정기여금(이하 "기여금"이라 한다)은 분기별로 해당 분기의 전체 운송매출액(운송에 부가되는 서비스를 제공하여 발생하는 매출액을 포함한다)에 100분의 5를 곱한 금액으로 한다. 다만, 플랫폼운송사업자의 신청에 따라 운행횟수당 800원이나 법 제49조의3에 따라 허가받은 사업용 자동차의 대수(이하 "허가대수"라 한다)당 월 40만원을 분기별로 계산한 금액으로 할 수 있다.
② 제1항에도 불구하고 플랫폼운송사업자가 다음 각 호의 기준을 모두 충족하는 경우의 기여금은 제1항 본문 또는 단서에 따라 계산한 금액의 100분의 50(허가대수가 200대 미만인 경우에는 제1항 본문 또는 단서에 따라 계산한 금액의 100분의 25)에 상당하는 금액으로 한다.
1. 「중소기업창업 지원법」에 따른 창업기업일 것
2. 허가대수가 300대 미만일 것
③·④ (생략)

255) 고령 개인택시 감차, 택시운수종사자 근로개선 등에 활용 (자료 : 국토교통부 모빌리티 혁신위원회 "모빌리티 서비스 혁신을 위한 권고안)

256) 「여객자동차 운수사업법」
제49조의5(기여금의 납부 등) ① 플랫폼운송사업자는 허가대수 또는 운행횟수 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 여객자동차운송시장안정기여금(이하 "기여금"이라 한다)을 국토교통부장관에게 납부하여야 한다.
② 국토교통부장관은 기여금을 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따른 택시 감차, 택시운

【 플랫폼운송사업 기여금 산정방식 】

구분	200대 미만	200대 이상 300대 미만	300대 이상
부과율	25%	50%	100%
정률 (매출대비)	1.25%	2.5%	5%
운행횟수당	200원	400원	800원
대당정액(월)	10만 원	20만 원	40만 원

* 100대 미만 사업자는 신청 시 2년 간 납부 연기도 가능
※ 자료 : 국토교통부

그런데, 「부담금관리 기본법」 제2조에 따르면 “부담금”이란 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 행정권한을 위탁받은 공공단체 또는 법인의 장 등 법률에 따라 금전적 부담의 부과권한을 부여받은 자(이하 "부과권자"라 한다)가 분담금, 부과금, 기여금, 그 밖의 명칭에도 불구하고 재화 또는 용역의 제공과 관계없이 특정 공익사업과 관련하여 법률에서 정하는 바에 따라 부과하는 조세 외의 금전지급의무를 말한다고 정의하고 있음.

이 사업의 여객자동차운송시장안정기여금도 실상은 법률에 따라 부과 권한을 부여받은 국토교통부장관이 재화 또는 용역의 제공과 관계없이 특정 공익사업과 관련하여 법률에서 정하는 바에 따라 부과하는 조세 외의 금전지급의무이므로 부담금에 해당한다고 보아[257], 「부담금관리 기본법」을

수종사자의 근로여건 개선 등의 목적으로 사용할 수 있다.
③ 플랫폼운송사업자는 기여금을 납부기한까지 납부하지 아니한 경우에는 대통령령으로 정하는 비율로 계산한 연체료를 납부하여야 한다.
④ 국토교통부장관은 기여금 및 연체료 수납 업무, 기여금의 집행 업무를 국토교통부령으로 정하는 기관에 위탁할 수 있다.
⑤ 국토교통부장관은 플랫폼운송사업자가 대통령령으로 정하는 기간 동안 기여금(연체료를 포함한다)을 납부하지 아니한 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 허가를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명할 수 있다.
⑥ 기여금의 납부 주기, 납부 방법 및 그 밖에 기여금의 납부에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

257) 「부담금관리 기본법」

개정한바 있음([별표] 개정. 2023.7.18[258].).

이에 따라 국토교통부는 2024년도에 교통시설특별회계 교통체계관리계정에 법정부담금 세입 항목을 신설하고 2억 2,100만원을 편성하였으며, 2025년도 예산안에도 1억 5,400만원을 편성하였음.

국토교통부에 따르면 당초 2022년 1·2분기에는 기여금을 수납[259]하였으나 「부담금관리 기본법」의 개정 전에는 수납을 보류하라는 기획재정부의 요청(2022.9)에 따라 2022.3분기부터 수납을 보류하였고, 현재는 「부담금관리 기본법」 개정(2023.7) 완료에 따라 수납을 재개하였다는 설명임(2023.10)[260].

제2조(정의) 이 법에서 "부담금"이란 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 행정권한을 위탁받은 공공단체 또는 법인의 장 등 법률에 따라 금전적 부담의 부과권한을 부여받은 자(이하 "부과권자"라 한다)가 분담금, 부과금, 기여금, 그 밖의 명칭에도 불구하고 재화 또는 용역의 제공과 관계없이 특정 공익사업과 관련하여 법률에서 정하는 바에 따라 부과하는 조세 외의 금전지급의무(특정한 의무이행을 담보하기 위한 예치금 또는 보증금의 성격을 가진 것은 제외한다)를 말한다.

258) 「부담금관리 기본법」 [별표] 이 법에 따라 설치하는 부담금(제3조 관련)
96. 「여객자동차 운수사업법」 제49조의5에 따른 여객자동차운송시장안정기여금

259) 한국교통안전공단에서 별도 계정으로 수납·관리중

260) 참고로, 「부담금관리 기본법」 개정 전에 기여금을 수납하는 것이 적정한 것인지에 대하여, 국토교통부는 다음 판례에 근거하여 기여금을 수납하였다는 설명임.
부당이득금반환·시설분담금 [대법원 2013다25927,25934 2014. 1. 29.]
【판결요지】
[1] 부담금관리 기본법의 제정 목적, 부담금관리 기본법 제3조의 조문 형식 및 개정 경과 등에 비추어 볼 때, 부담금관리 기본법은 법 제정 당시 시행되고 있던 부담금을 별표에 열거하여 정당화 근거를 마련하는 한편 시행 후 기본권 침해의 소지가 있는 부담금을 신설하는 경우 자의적인 부과를 견제하기 위하여 위 법률에 의하여 이를 규율하고자 한 것이나, 그러한 점만으로 부담금부과에 관한 명확한 법률 규정이 존재하더라도 법률 규정과는 별도로 반드시 부담금관리 기본법 별표에 부담금이 포함되어야만 부담금 부과가 유효하게 된다고 해석할 수는 없다.

【 업체별 기여금 수납현황 】

사업자	2022.1~4분기	2023.1~4분기	2024.1~2분기	합계
A 사업자	13.2백만원	19.7백만원	10.1백만원	300.8 백만원
B 사업자	9.2백만원	17.3백만원	10.3백만원	
C 사업자	48.8백만원	116.8백만원	55.3백만원	
D 사업자	-	-	-	
합 계	71.2백만원	153.8백만원	75.8백만원	

※ 자료 : 국토교통부

2024년도 예산은 2022년도 기여금 납부총액 7,100만원과 2024년도 예산안 편성 당시 2023년도와 2024년도 연간 납부예상액 각 7,500만원을 더한 2억 2,100만원을 편성하였으며, 2025년도 예산안은 2023년 연간 납부총액 1억 5,400만원을 고려하여 세입을 추정하였음.

【 2024년도 및 2025년도 예산안 산출근거 】

연도	예산안	산 출 근 거
2024년	221백만원	▪ (2022~2023 납부액*)+(허가업체 3곳 × 업체당 연간 예상납부액 25백만원**) = 221백만원 * 2022년 납부액 71백만원, 2023년 납부예상금액 75백만원 ** 매출액기준(5%): 월매출액 1.7백만원/대 × 5% × 100대 × 12 × 감면 25% 적용
2025년	154백만원	▪ 2023년도 실제 납부금액(153.8백만원)을 고려하여 2025년도 세입 추정

※ 자료 : 국토교통부

그런데 현행 「교통시설특별회계법」 제5조의2에서 정하고 있는 교통체계 관리계정의 세입은 다음 표와 같이 ①일반회계 전입금, ②융자 수입금, ③다른 회계로부터의 예수금 및 전입금, ④차입금, ⑤차관 수입금, ⑥공공자금

관리기금 예수금, ⑦국유재산 매각대금, ⑧역세권 개발이익, ⑨그 밖에 도시철도의 건설·개량 및 관리·운영으로 인한 수입금으로 되어있음. 즉, 동 기여금의 세입에 관한 근거 법률이 아직 마련되어 있지 않아 부담금 세입 수납도 이루어지지 않는 문제가 있음[261].

「교통시설특별회계법」

제5조의2(교통체계관리계정의 세입 및 세출) ① 교통체계관리계정의 세입은 다음 각 호와 같다.

1. 제8조에 따른 일반회계로부터의 전입금
2. 제2항제2호 및 제3호에 따른 융자로 인한 수입금
3. 다른 회계로부터의 예수금 및 전입금
4. 제10조에 따른 차입금
5. 「공공차관의 도입 및 관리에 관한 법률」에 따른 차관 수입금
6. 「공공자금관리기금법」에 따른 공공자금관리기금으로부터의 예수금
7. 국토교통부 소관 국유재산 중 국토교통부장관이 정하는 국유재산을 「국유재산법」 제49조에 따라 매각한 대금
8. 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」 제25조제3항에 따라 회계에 귀속되는 역세권개발이익
9. 그 밖에 도시철도의 건설·개량 및 관리·운영으로 인한 수입금

따라서, 법률에 근거하여 이미 발생한 법정부담금을 세입처리 할 수 있도록 「교통시설특별회계법」 개정이 신속하게 추진될 필요가 있음.

261) 현재 수납된 부담금은 한국교통안전공단에서 별도 관리 중

2) 유가보조금관리시스템운영(정보화) (4264-532)

○ 유가보조금관리시스템 고도화 내역사업의 응용시스템고도화(2단계) 등 정보화사업의 일부 예산 비목이 정부 연구개발(R&D) 사업 출연금의 '연구개발장비·시스템 구축비'(360-04)로 되어있어 일반연구비(260-01) 비목으로 수정이 필요함.

가) 개요

유가보조금관리시스템운영 사업은 유가보조금 카드제의 원활한 시행 및 유가보조금 지급의 효율적 관리, 유가보조금 부정수급 모니터링을 위해 구축된 유가보조금관리시스템의 유지보수 및 운영을 하는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 47억 5,800만원 대비 21억 9,000만원이 감액(46%)된 25억 6,800만원이 편성되었음.

【 2025년도 유가보조금관리시스템 운영 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산 [실집행액]	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
합 계	660 [660]	4,758	4,758	2,568	△2,190
- 유가보조금관리시스템운영	660 [660]	312	312	281	△31
- 유가보조금관리시스템고도화	-	4,446	4,446	2,287	△2,159

※ 자료: 국토교통부

나) 부적절한 비목 변경 필요

유가보조금관리시스템은 2008년 신한카드사로부터 기부채납을 받은 뒤 현재까지 국토교통부에서 운영하고 있으나, 노후화된 시스템으로 장애 발생 시 관련 지원 서비스 등을 제공받기 어려우며, 유가보조금 대상 연료의 확대 등 급변하는 유가보조금 제도 및 다양한 이해관계자들의 요구사항을 반영하기 위해서 구조적인 시스템 개편이 필요한 상황임[262].

유가보조금관리시스템 고도화 사업은 이러한 유가보조금 관리시스템의 재구축 및 체계적인 운영을 위한 지능형 유가보조금 관리 플랫폼 확립을 위해 3개년에 걸쳐 이루어지는 사업임.

2025년도에는 유가보조금관리시스템 고도화를 위한 2차연도 사업으로, 응용시스템 고도화를 위한 예산 19억 9,800만원을 연구개발장비·시스템 구축비(360-04)로, 지능형 통계분석시스템 기능개선·데이터웨어하우스 설계 및 구축 예산 2억 8,900만원을 일반연구비(260-01)로 편성하였음.

262) 「유가보조금 관리시스템 재구축 정보화전략계획(ISP) 수립 용역 완료보고서」, 2023.9.

【 2025년도 유가보조금관리시스템 운영 예산안 편성 내역 】

예산	산출내역
2,568백만원	ㅇ **관리용역비(210-15) : 281백만원** - 시스템운영 : 88백만원 - 응용SW 유지보수 : 193백만원 ㅇ **연구개발장비·시스템 구축비(360-04)** : 1,998백만원 - 응용시스템 고도화(2단계) : 1,998백만원 ㅇ **일반연구비(260-01)** : 289백만원 - 지능형 통계분석시스템 기능개선 : 136백만원 - 지능형 통계분석시스템 데이터웨어하우스 설계 및 구축 : 153백만원

※ 자료 : 국토교통부 2025년도 예산안 세부설명자료

그런데 이중 '연구개발장비·시스템 구축비'(360-04)는 기획재정부의 「2025년도 예산안 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 정부의 연구개발(R&D) 사업으로 지원되는 출연금 항목임.

국토교통 R&D의 경우 국가과학기술자문회의 운영위원회에서 신규 사업 추진 여부를 결정하며, 「국토교통과학기술 육성법」에 따라 국토교통과학기술진흥원에 연구개발사업의 기획·관리·평가 등을 위탁하는 등의 절차를 따라야 함.

【 정부 R&D 사업 비목 현황 】

비목	내용
360-01	연구개발인건비
360-02	연구개발경상경비
360-03	연구개발건축비
360-04	연구개발장비·시스템 구축비
360-05	연구개발활동비등
360-06	연구개발 기획평가관리비

※ 자료 : 「2025년도 예산안 및 기금운용계획안 작성 세부지침」

그런데 유가보조금관리시스템 고도화 사업은 이러한 절차를 걸쳐 선정된 정부의 연구개발사업이 아니라 정보화사업에 해당함. 따라서 유가보조금관리시스템 응용시스템 고도화 사업은 국가로부터 기술, 평가, 자문 및 시운전, 실태조사, 전산개발, 임상연구 등 지식기반의 업무를 위해서 편성되는 용역비용인 일반연구비(260-01) 항목으로 편성되는 것이 적절할 것으로 보여짐.

특히, 국토교통위원회 2024년도 국토교통부 예산안 검토보고서에서도 유가보조금관리시스템 고도화 사업 1차연도 사업에 대하여 동일하게 비목 변경 필요에 대해서 지적이 있었으나 반영되지 않아, 국토교통부는 2024년도 예산 중 '연구개발장비·시스템 구축비'(360-04)를 일반용역비(260-01)로 전용(2024년 5월)하여 사용하였는데, 2025년도에도 전년도와 동일한 비목편성이 반복되는 것은 문제가 있는 것으로 보임.

【 2024년도 유가보조금관리시스템 운영 예산 편성 내역 】

예산	산출내역	비 고
4,758백만원	ㅇ **관리용역비(210-15)** : 312백만원 - 시스템운영 : 98백만원 - 응용SW 유지보수 : 214백만원 ㅇ **연구개발장비·시스템 구축비(360-04)** : 2,760백만원 - 포털시스템 구축 : 589백만원 - 기능고도화 : 1,150백만원 - 초기데이터 구축 : 531백만원 - 연계시스템 구축 : 430백만원 - 개인정보영향평가 : 90백만원 ㅇ **자산취득비(430-01)** : 1,656백만원 - 인프라 도입 : 1,656백만원	연구개발장비·시스템 구축비 27억 6,000만원 전액 일반연구비로 전용(2024.5월)

※ 자료 : 국토교통부 2024년도 예산안 세부설명자료

따라서 국토교통부는 유가보조금관리시스템 응용시스템 고도화 사업으로 편성되어 있는 19억 9,800만원을 ‘연구개발장비·시스템 구축비’(360-04)에서 ‘일반연구비(260-01)’ 변경할 필요가 있음.

3) 택시산업지원(4931-316)

○ 택시감차보상 내역사업은 제4차 택시총량제(2020~2024)에 따른 감차보상 실적의 면밀한 분석을 바탕으로 2025년도부터 적용될 제5차 택시총량제(2025~2029)에 따른 택시감차 사업이 현실성 있게 추진될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

가) 개요

택시산업지원 사업은 택시 총량조사를 통하여 수립된 사업구역별 감차계획에 따라 자율감차를 신청한 운송사업자에 대한 보상을 통해 택시업계의 근본문제인 택시 과잉공급 문제를 해소하는 한편, 플랫폼운송사업의 허가심의를 위한 플랫폼운송사업심의위원회의 운영지원과 플랫폼운송사업의 조속한 제도정착 및 활성화를 지원하기 위한 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 43억 6,500만원 대비 6,600만원이 감액(1.5%)된 42억 9,900만원이 편성되었음.

【 2025년도 택시산업지원 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023결산 [실집행액]	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
택시산업지원 사업	4,705 [4,202]	4,365	4,365	4,299	△66
-택시감차보상	4,561 [4,058]	4,214	4,214	4,214	전년동
-플랫폼운송사업지원	144 [144]	151	151	85	△66

※ 자료: 국토교통부

나) 택시감차보상 사업의 실적제고를 위한 방안 강구 필요

이 사업의 내역사업인 택시감차보상 사업은 택시 총량조사를 통하여 수립된 사업구역별 감차계획에 따라 자율감차를 신청한 운송사업자에게 택시 감차에 대한 보상을 지급하여 택시업계의 근본문제인 택시 과잉공급을 해소하기 위한 사업임.

현행 택시산업은 택시 공급과잉을 방지하기 위하여 사업구역별(전국 155개)로 수요에 부합하는 택시의 적정 공급량을 산정하고, 이를 초과하지 않는 범위 내에서 택시공급을 안정적으로 유지하기 위한 택시총량제를 도입하고 있음.

택시총량제는 5년 단위로 실시하며 2005년에 최초 실시 후 현재 제4차 총량제(2020~2024)가 실시되고 있음[263]. 현행 제4차 총량제에 따른 적정 택시대수는 203,411대이나, 이에 비해 총 면허대수는 252,268대로 48,857대(총량 대비 24.0%)가 초과공급되고 있는 상태임(2019년 기준).

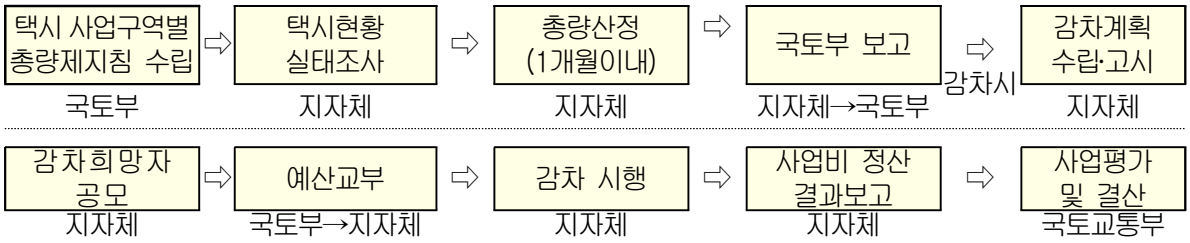
총량 산정 결과 면허대수가 적정총량을 넘는 과잉공급 지역은 신규 면허 발급 및 증차가 제한되며(「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제10조[264]), 과잉공급 분에 대해서는 지자체별로 택시 감차계획을 수립하도록 되어 있

263) 1차(2005~2009년), 2차(2010~2014년), 3차(2015~2019년), 4차(2020~2024년)

264) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」
제10조(신규 택시운송사업면허의 제한 등) ① 다음 각 호의 사업구역에서는 「여객자동차 운수사업법」 제4조에도 불구하고 누구든지 신규 택시운송사업면허를 받을 수 없다.
1. 제9조제2항에 따른 사업구역별 택시 총량을 산정하지 아니한 사업구역
2. 제9조제4항에 따라 국토교통부장관이 사업구역별 택시 총량의 재산정을 요구한 사업구역
3. 제9조제7항 또는 제8항에 따라 고시된 사업구역별 택시 총량보다 해당 사업구역 내의 택시의 대수가 많은 사업구역. 다만, 해당 사업구역이 제11조에 따른 연도별 감차 규모를 초과하여 감차 실적을 달성한 경우 그 초과분의 범위에서 관할 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 신규 택시운송사업면허를 받을 수 있다.

으나(같은 법 제11조[265]), 국가 및 지방의 감차보상 비용에 대한 재원 마련이 필요한바 현재 감차는 지방자치단체 자율 감차로 추진되고 있음.

【 택시 총량산정 및 감차 절차 】



※ 자료 : 국토교통부

택시 1대당 감차 보상액은 1,300만원이며, 그 중 30%에 해당하는 390만원은 국비로, 70%에 해당하는 910만원은 지방비로 보상됨[266].

택시감차보상 내역사업의 2025년도 예산안은 전년도와 동일하게 42억 1,400만원이 편성되었음.

【 2025년도 택시감차보상 내역사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산 [실집행액]	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
택시감차보상	4,561 [4,058]	4,214	4,214	4,214	전년동

265) 「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. 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. (이하 생략)

266) 실제 감차보상금은 법인 23백만원, 개인 28백만원 = 국비(390만30%) + 지방비(910만70%) + 감차재단 지원금(법인 1,000만, 개인 1,500만) (자료 : 국토교통부)

구 분	2023 결산 [실집행액]	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
-일반수용비	6 [6]	5	5	5	전년동
-자치단체경상보조	4,555 [4,052]	4,209	4,209	4,209	전년동

※ 자료: 국토교통부

택시감차보상 내역사업의 최근 5년간 집행실적을 살펴보면, 2021년도(93.9%), 2023년도(88.9%)에는 실집행률이 다소 높았으나 2020년도(69.2%), 2022년도(64.4%)에는 70%에도 미치지 못하였으며, 2024년 9월 기준으로 올해도 61.6%에 불과하여 실적이 저조한 측면이 있음(2020년~2024.9. 누적 실집행률 75.6%).

【 최근 5년간 택시감차보상 내역사업 집행실적 】

(단위 : 백만원, %)

연도	국토교통부 집행내역			지방자치단체 실집행내역						
	예산액	집행액 (B)	집행률 (B/A)	교부액	전년도 이월액	예산현액 (C)	집행액 (D)	차년도 이월액	불용액	실집행률 (D/C)
2020	4,544	4,052	89.2	4,052	-	4,052	2,805	-	1,247	69.2
2021	4,095	4,095	100	4,095	-	4,095	3,846	-	249	93.9
2022	5,197	5,197	100	5,197	-	5,197	3,348	-	1,849	64.4
2023	4,677	4,555	97.4	4,555	-	4,555	4,052	-	503	88.9
2024. 9월	4,209	3,780	89.8	3,780	-	3,780	2,328	-	1,452	61.6
합 계	22,722	21,679	476.4	21,679	-	21,679	16,379	-	5,300	75.6

※ 자료: 국토교통부

한편, 2023년도 12월 말 기준 각 지방자치단체의 제4차 총량제 자체 목표 감차대수에 대한 전체 감차달성률은 92.3%로 나오나, 이는 국토교통부에 따르면 다수 지방자치단체에서 집행실적에 따라 감차목표를 재조정하고 재조정된 목표를 다음 연도로 이월하는 사례가 발생하기에 2020년~2023년도 자체 목표 대비 실적과 예산상 실집행 현황과는 차이가 있다는 설명임.

또한, 제4차 총량제(2023년말 조정 기준)에 따른 초과공급 대수(39,210대) 대비 감차 달성률은 전체 10.1%로, 강원도와 같이 감차목표를 초과달성한 지역도 있으나 서울·인천·대전·울산과 같이 초과공급 대수가 존재하나 감차를 실시하지 않은 지역도 존재함.

【 2023년도 12월말 기준 지자체별 자체 감차달성률 현황 】

(단위 : 대수, %)

지역	법인 택시 감차	개인 택시 감차	감차 합계 (a)	목표 감차 대수 (b)	감차 달성률 (a/b)	제4차 총량제 2019년도 기준 초과공급 대수 (c)	제4차 총량제 2023년말 조정 초과공급 대수 (d)	제4차 총량제 기준(2023년말 기준) 달성률 (a/d)
계	3,388	559	3,947	4,278	92.3	48,857	39,210	10.1
서울	-	-	-	-	-	16,170	11,674	0
부산	737	-	737	737	100	4,692	3,726	19.8
대구	359	18	377	377	100	5,475	4,926	7.7
인천	-	-	-	-	-	1,778	1,753	0
광주	13	-	13	13	100	1,427	1,373	0.9
대전	-	-	-	-	-	1,105	1,083	0
울산	-	-	-	-	-	394	300	0
세종	-	-	-	-	-	85	-68	0
경기	32	1	33	34	97.1	4,380	4,085	0.8
강원	419	15	434	414	104.8	786	400	108.5
충북	195	70	265	274	96.7	1,302	1,009	26.3
충남	120	59	179	210	85.2	955	854	21.0

지역	법인 택시 감차	개인 택시 감차	감차 합계 (a)	목표 감차 대수 (b)	감차 달성률 (a/b)	제4차 총량제 2019년도 기준 초과공급 대수 (c)	제4차 총량제 2023년말 조정 초과공급 대수 (d)	제4차 총량제 기준(2023년말 기준) 달성률 (a/d)
전북	485	25	510	558	91.4	2,157	1,557	32.8
전남	184	127	311	369	84.3	1,364	983	31.6
경북	351	165	516	596	86.6	3,431	2,874	18.0
경남	486	79	565	643	87.9	2,508	1,859	30.4
제주	7	-	7	53	13.2	848	822	0.9

* 강원도의 초과 감차분은 사업자의 감차 추가수요로 인한 자율감차로 국비 지원 없이 지방비예산으로 실시

※ 자료 : 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

국토교통부에 따르면, 사업구역별 감차계획의 시행기간은 5년 이내이나, 해당 사업구역별 감차위원회[267]가 연도별 감차규모, 택시운송사업자의 출연금 상황 등을 고려하여 감차기간을 20년 이내로 달리 정할 수 있는바(「택시 자율감차 시행에 관한 기준」 제5조[268]), 초과공급 대수와 달리 감차목표는 최장 20년간 연도별로 설정되어 2020년도~2023년도 지자체별 감차목표는 총 초과공급 대수보다 적으며,

---

267) 「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. 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
「택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행령」
제11조(감차위원회의 구성 등) ① 법 제11조제1항 각 호 외의 부분 후단에 따른 감차위원회는 사업구역별로 두며, 사업구역이 다른 시 또는 군이 있는 시·도의 경우에는 해당 시·도에 별도로 두어야 한다.

268) 「택시 자율감차 시행에 관한 기준」
제5조(감차계획의 기간) ① 사업구역별 감차계획의 시행기간은 5년 이내로 한다.
② 제1항에도 불구하고 해당 사업구역별 감차위원회는 연도별 감차규모, 택시운송사업자의 출연금 상황 등을 고려하여 감차기간을 20년 이내로 정할 수 있다.
③ 제2항에 따른 사업구역별 감차계획 가운데 5년을 초과한 부분에 대해서는 사업구역별 감차계획을 확정한 이후에 5년마다 다시 수립되는 택시 총량제 계획을 반영하여야 한다. 이 경우 제3조에 따른 감차계획의 변경 절차를 따른다.

서울, 대구 등 초과공급 규모가 많은 지역에서 지방재정 부담, 사업자의 과도한 감차보상금액 요구 등의 사유로 자율감차사업을 수행하지 않는 지역이 상당수 존재하기 때문에 택시감차보상 사업만으로 택시 시장의 과잉공급을 실질적으로 해소하기에는 한계가 있다는 설명임.

그런데, 택시산업은 만성적으로 택시 수요 감소, 매출 증가 한계 등에 따른 어려움에 처해있으며, 최근에는 일반(법인)택시 월급제 전국 확대 도입이 이러한 택시업계의 경영난 등을 고려하여 시행이 2년 유예(2024년 8월 20일 → 2026년 8월 19일)되기도 하였음[269].

택시 총량제는 택시의 공급과잉 문제가 사업자 경영 악화, 종사자 소득저하, 근로여건 악화 및 택시 서비스 저하 등 택시의 현안문제를 유발하는 요인으로 대두됨에 따라 보다 합리적이고 체계적인 택시 수급관리가 필요하다는 목적에서 시행되고 있는 것임을 감안할 때, 택시 공급과잉 문제를 해결하기 위해서 이 사업의 실적을 제고하기 위한 다양한 방안 강구가 필요할 것으로 보임.

국토교통위원회의 2023회계연도 국토교통부 결산심사에서도 택시감차사업의 실효성 제고를 위하여 제5차 택시총량 조사 실태를 면밀히 파악하여 반영하는 등 제도개선이 필요하다는 시정요구가 있었음.

269) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안」(제2201404호, 김정재의원 대표발의, 2024.8.28. 본회의 의결)

따라서, 국토교통부는 제4차 택시총량제에 따른 택시감차보상 사업에 대한 면밀한 분석(현실적인 보상비 규모 파악, 지자체 보조금의 적정성 등)을 바탕으로, 2025년도부터 적용될 예정인 제5차 택시총량제(2025~2029)[270]에 개선점을 반영하여 향후 5년간 택시감차보상 사업이 현실성 있게 추진될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

270) 제5차 택시총량제(2025~2029) 제도개선 관련 연구(2023.4월~2024.8월,한국개발연구원(KDI)) 결과를 반영하여, 현재 총량제 관계법령 개정 추진(2025.1월 예정) 중이며, 관계법령 개정 후 각 지자체에서 총량조사를 완료하면 감차규모를 파악 가능

4) 대중교통기본계획수립(4931-322)

○ 대중교통기본계획이 연혁적으로 계획시작연도 초에야 수립이 되고 있는바, 지방대중교통계획 및 연차별 시행계획 등 후속조치가 신속하게 이루어질 수 있도록 철저한 사업관리를 통해 수립 시기를 앞당길 필요가 있음. ○ 대중교통기본계획수립 사업의 비목이 실태조사 · 시운전 · 전산개발 · 임상연구 등을 위한 용역비인 “일반연구비(260-01)” 로 되어 있어, 정책개발을 위한 연구용역비인 “정책연구비(260-02)” 비목으로 수정이 필요함.

가) 개요

이 사업은 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제5조[271]에 따라 대중교통을 체계적으로 육성·지원하고 국민의 대중교통 이용을 촉진하기 위하여 5년 단위의 법정 기본계획을 수립하기 위한 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 3억 6,000만원이 신규로 편성되었음.

【 2025년도 대중교통기본계획수립 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산 [실집행액]	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
-대중교통기본계획수립 (일반연구비)	-	-	-	360	순증

※ 자료: 국토교통부

271) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」
제5조(대중교통기본계획의 수립) ①국토교통부장관은 대중교통을 체계적으로 육성·지원하고 국민의 대중교통 이용을 촉진하기 위하여 관계 중앙행정기관의 장 및 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)의 의견을 들어 5년 단위의 대중교통기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. 이 경우 국토교통부장관은 수상대중교통에 관해서는 해양수산부장관 또는 행정안전부장관과 협의하여야 한다.

나) 대중교통기본계획이 적정시기에 수립될 수 있도록 사업관리 필요

「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제5조에 따라 국토교통부장관이 수립하는 “대중교통기본계획”은 지방자치단체의 대중교통 투자가 도시 규모나 재정, 위치 특성 등을 반영하지 못해 투자대비 효과가 저조한 점을 감안하여 국가차원에서 전국 시·군의 도시내·도시간 대중교통수단·시설 등을 대상으로 바람직한 대중교통정책을 수립하는데 기본이 될 수 있는 법정계획 수립함으로써 대중교통을 체계적으로 지원·육성하고자 하는 사업으로, 현재 “제4차 대중교통 기본계획(2022~2026)”이 시행 중에 있음.

【 대중교통기본계획 주요 내용 】

ㅇ 대중교통의 현황 및 전망
ㅇ 대중교통정책의 추진성과 및 문제점 분석
ㅇ 대중교통정책의 기본방향 및 목표수립추진성과 분석
ㅇ 대중교통 개선·확충, 연계성 확보, 정보화 등 이용활성화 방안 마련
ㅇ 대중교통 공공성 및 안전성 확보 방안 마련
ㅇ 대중교통계획 단계적 성과지표 설정 등 집행의 실효성 확보방안 마련
ㅇ 투자계획 및 실질적 재원확보 방안 마련

※ 자료 : 국토교통부

이 사업은 2027년부터 2031년까지에 해당하는 5년간의 “제5차 대중교통 기본계획(2027~2031)”(이하 “기본계획”)을 수립하고자 하는 사업임.

그런데 과거 기본계획 수립 연혁을 살펴보면, 제2차 기본계획(2012~2016)은 계획수립을 위한 예산이 2010년도에 반영되어 계획연도 전년도인 2011년 3월에 수립이 되었으나,

제3차 기본계획(2017~2021)은 예산이 2015년도에 반영되었음에도 계획 수립일은 2017년 2월이었으며, 제4차 기본계획(2022~2026)도 예산이 2020년도에 반영되었으나 2022년 3월에 계획수립이 완료되었음.

특히 제4차 기본계획의 경우 용역계약이 2020년 11월에야 체결되면서 용역이 2021년 11월에 완료된바 기본계획의 계획연도 전전년도에 예산을 반영하였음에도 불구하고 실제 용역수행은 2021년에 이루어져 기본계획 수립일도 늦어진 것으로 보임.

【 대중교통 기본계획 수립 현황 】

차수	계획 기간	예산 반영년도	예산액	용역기간	계약상대자	계약형태	계획수립
제2차	12~16	2010	350	2010.6.~2011.1.	교통안전공단	경쟁입찰 (협상에 의한 계약)	2011.3.30.
제3차	17~21	2015	300	2015.5.~2016.3.	교통연구원	경쟁입찰 (협상에 의한 계약)	2017.2.17.
제4차	22~26	2020	360	2020.11.~2021.11.	교통연구원	경쟁입찰 (협상에 의한 계약)	2022.3.8.
제5차	27~31	2025	360	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

국토교통부에 따르면, 대중교통기본계획(안) 마련 후 관계기관 의견수렴 및 협의, 국가교통위원회 심의 등의 소요 기간에 따라 제3차, 제4차 대중교통기본계획은 계획기간 시작연도 초에 고시되었던 것으로 판단된다는 설명임.

그런데 대중교통 기본계획의 목적은 지방자치단체의 대중교통 투자가 도시 규모나 재정, 위치 특성 등을 반영하지 못해 투자대비 효과가 저조한 점을 감안하여 국가차원에서 전국 시·군의 도시내·도시간 대중교통수단·시설 등을 대상으로 바람직한 대중교통정책을 수립하는데 기본이 될 수 있는 과제들을 제시하는 데 있음.

대중교통 기본계획이 수립되면, 특별시장・광역시장・시장・군수는 해당 기본계획에 따라 “지방대중교통계획”(5년) 및 “연차별 시행계획” 수립하도록 되어 있는데(「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제7조・제8조[272]), 지방자치단체가 해당 지방대중교통계획을 수립하는 데에도 약 1년 정도 기간이 소요되는바, 이러한 하위 계획의 수립 시기를 고려하여 지방대중교통계획이 신속하게 수립될 수 있도록 기본계획 수립 시기를 앞당길 필요성이 있을 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 용역계약 체결 시기가 늦어지지 않도록 하여야 하며, 관계기관 의견수렴 및 협의, 국가교통위원회 심의 등 사업추진 관리를 철저하게 하여 제5차 대중교통 기본계획이 원활하고 신속하게 수립될 수 있도록 할 필요가 있음.

---

272) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」
제7조(지방대중교통계획의 수립) ①특별시장・광역시장・특별자치시장・특별자치도지사・시장(이하 “시장”이라 한다) 또는 군수(광역시안에 소재하는 군수는 제외한다. 이하 같다)는 기본계획에 따라 관할 지역의 대중교통을 체계적으로 육성・지원하고 주민의 대중교통 이용을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 지방대중교통계획(이하 “지방대중교통계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. (이하 생략)
제8조(연차별시행계획의 수립) ①시장 또는 군수는 지방대중교통계획을 집행하기 위한 연차별시행계획을 수립하여야 한다. (이하 생략)

【 대중교통기본계획 및 지방대중교통기본계획 수립절차 】

구분	대중교통기본계획	지방대중교통기본계획
수립권자	국토교통부장관	시·도지사·시장 또는 군수 (광역시 안에 소재하는 군수 제외)
수립주기	5년	5년
공동수립		관할 구역이 인접한 둘 이상의 시장 또는 군수는 그 관할 구역이 같은 교통생활권에 포함되는 등 필요한 경우 공동수립 가능 -시·도지사: 국토교통부장관과 협의 -시장·군수: 도지사와 협의
수립예외		교통관련 계획 수립 시 반영한 경우 -시·도지사: 국토교통부장관과 협의 -시장·군수: 도지사와 협의
의견수렴 및 협의	-관계 중앙행정기관의 장 및 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사 의견수렴 -수상대중교통에 관해서는 해양수산부장관 또는 행정안전부장관과 협의 -관계 전문가 의견수렴 (국가교통위원회 심의 전)	-주민 및 관계 전문가 의견수렴 -관계 대중교통시설 관리청 및 인접지역의 관계 시장 또는 군수와 협의
심의	국가교통위원회	지방교통위원회 (시·도지사만 해당, 시장·군수 예외)
검토		입안 시 제출 -시·도지사: 국토교통부장 -시장 또는 군수: 도지사 검토 후 심의를 거쳐 변경 요청(기본계획에 부합되지 않는 내용이 있거나 지방계획간 연계성 및 통합성을 위해 필요하다고 판단되는 경우) -국토교통부장: 국가교통위원회 -도지사: 지방교통위원회
통보 및 열람	-확정 또는 변경 시 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 통보 -시·도지사는 시장·군수 또는 구청장에게 송부하여 일반인 열람	확정·고시 후 일반인 열람

* 시·도지사 : 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 (* 8개 도지사는 해당 없음)
※ 자료 : 국토교통부

다) 대중교통기본계획수립 사업 예산비목 변경 필요

대중교통기본계획 수립 사업 예산은 “일반연구비(260-01)”로 편성되어 있음. 그런데, 「2025년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면, 일반연구비는 국가로부터 기술, 평가, 자문 및 시운전, 실태조사, 전산개발, 임상연구 등 지식기반의 업무에 대한 용역비용을 말함.

이에 반해 “정책연구비(260-02)”는 「2025년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따라 각 부처에서 정책개발을 위해 추진하는 정책연구용역(학술연구 포함) 관련 비용을 말함[273].

대중교통기본계획의 내용에는 ‘대중교통 여건변화 및 전망’, ‘대중교통 이용·환승실태 분석’, ‘대중교통 수요변화 분석’ 등 일부 실태조사에 해당하는 내용이 포함되기는 하나, 주요 목적은 국가차원에서 대중교통수단·시설 등을 대상으로 바람직한 대중교통정책을 수립하는데에 있는바, 정책연구비(260-02)가 보다 적절할 것으로 보이며 유사한 성격의 “중기교통시설투자계획 수립 (4639-307)”사업의 경우도 2025년도 예산안에 정책연구비(260-02)로 편성되어 있음.

따라서, 국토교통부는 이 사업의 예산비목을 일반연구비(260-01)에서 정책연구비(260-02)로 변경할 필요가 있음.

273) 기획재정부, 「2025년도 예산안 및 기금운용계획안 작성 세부지침」, 247쪽.

1. 적용대상
□ 일반연구비(260-01) : 국가로부터 기술, 평가, 자문 및 시운전, 실태조사, 전산개발, 임상연구 등 지식기반의 업무에 대한 용역 비용
□ 정책연구비(260-02) : 각 부처에서 정책 개발을 위해 추진하는 정책연구용역(학술연구 포함) 관련 비용 (사업명 : ‘정책연구’로 통일)

5) 버스운전인력양성지원 (4931-330)

○ 운수회사 견습비용 지원 내역사업 지원 대상이 지역별로 편중된 측면이 있는바, 지역별 균형있는 버스운전인력 양성사업이 이루어질 수 있도록 개선방안을 강구할 필요가 있음. ○ 전국적인 버스 운전자 부족 현상 개선을 위하여, 버스운전자 양성교육 교육비 지원, 교육 수용능력 확충을 위한 제3교통안전체험교육센터 등 신규 시설의 신속한 건설, 버스업계 근로여건 개선 등을 통한 종합적인 개선방안을 강구할 필요가 있음.

가) 개요

버스운전인력 양성지원사업은 무제한 근로가 가능했던 노선버스[274]에 2019. 7월부터 주52시간이 사업장별로 단계적으로 적용됨에 따라 운전인원의

---

274) 「여객자동차 운수사업법」
제3조(여객자동차운송사업의 종류) ① 여객자동차운송사업의 종류는 다음 각 호와 같다.
1. 노선(路線) 여객자동차운송사업: 자동차를 정기적으로 운행하려는 구간(이하 “노선”이라 한다)을 정하여 여객을 운송하는 사업
2. 구역(區域) 여객자동차운송사업: 사업구역을 정하여 그 사업 구역 안에서 여객을 운송하는 사업
3. 수요응답형 여객자동차운송사업: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우로서 운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업
가. ~ 다. (생략)
「여객자동차 운수사업법 시행령」
제3조(여객자동차운송사업의 종류) 법 제3조제2항에 따라 같은 조 제1항제1호 및 제2호에 따른 노선 여객자동차운송사업과 구역 여객자동차운송사업은 다음 각 호와 같이 세분한다.
1. 노선 여객자동차운송사업
가. 시내버스운송사업: 주로 특별시·광역시·특별자치시 또는 시(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제10조제2항에 따른 행정시를 포함한다. 이하 같다)의 단일 행정구역에서 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 광역급행형·직행좌석형·좌석형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.
나. 농어촌버스운송사업: 주로 군(광역시의 군은 제외한다)의 단일 행정구역에서 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 직행좌석형·좌석형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.
다. 마을버스운송사업: 주로 시·군·구의 단일 행정구역에서 기점·종점의 특수성이나 사용되는 자동차의 특수성 등으로 인하여 다른 노선 여객자동차운송사업자가 운행하기 어려운 구간을 대상으로 국토교통부령으로 정하는 기준에 따라 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업
라. 시외버스운송사업: 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업으로서 가목부터 다목까지의 사업에 속하지 아니하는 사업. 이 경우 국토교통부령이 정하는 바에 따라 고속형·직행형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

대폭 확충이 필요하여 버스운전인력 양성교육자에 대한 견습비용 지원 등 추진을 통해 버스운전인력을 확보하기 위한 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 3억원 대비 3,000만원이 감액(10%)된 2억 7,000만원이 편성되었음.

【 2025년도 버스운전인력양성지원 예산안 】

(단위 : 백만원)

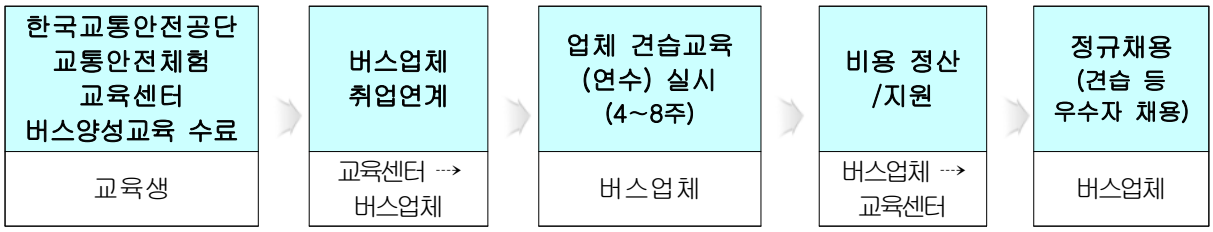
구 분	2023 결산 [실집행액]	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
합 계	400 [327]	300	300	270	△30
- 버스운전인력양성지원	400 [327]	300	300	270	△30

※ 자료: 국토교통부

나) 지방균형을 고려한 운수회사 견습비용 지원 필요

버스운전인력양성지원 사업의 내역사업인 운수회사 견습비용 지원사업은 버스운전자 양성교육(화성 및 상주센터)을 수료한 교육생 중 운수회사 취업 전 실시하는 견습교육을 완료한 자에 대하여 운수회사에 견습비용(4~8주의 견습기간 필요, 유류비·소모품비·보험료 등)을 지원하는 사업으로 2021년부터 시행중임.

【 사업 추진절차 】



※ 자료 : 국토교통부

화성센터의 버스운전자 양성교육은 고용노동부가 주관하는 “국가인적자원개발컨소시엄 사업”[275]을 통해 교육비를 지원받는 교육생들을 대상으로 하고, 운수업체 채용이 예정된 자(협약 운수업체 면접 통과자)[276][277]임.

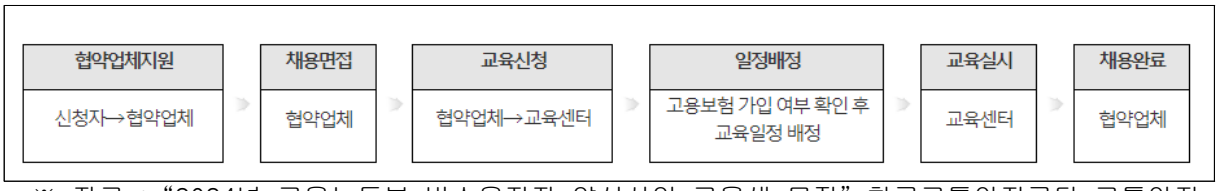
---

275) 「고용보험법 시행령」 제145조제3항제13호, 「국민 평생 직업능력 개발법 시행령」 제52조제2항제4호, 「국가인적자원개발컨소시엄 운영규정에 따라 한국산업인력공단에 위탁된 “국가인적자원개발컨소시엄 사업”에 한국교통안전공단이 공모(협약 운수회사와 공동훈련센터 구성)하여 참여하는 사업으로, 2018년도부터 수행하고 있음. 해당 사업에 참여하는 교육생에게는 고용노동부에서 교육비를 지원함.

276) 「2024년 고용노동부 버스운전자 양성사업 교육생 모집」(교통안전체험교육센터 공지)
- 교육대상 : 실업자, 만 20세 이상 (주민등록기준 ~2003년생까지)
- 지원자격 : 1종 대형면허(자동면허제외) 및 버스운전자격증을 소지한 운수업체 채용예정자(협약 운수업체 면접 통과자)

277) 협약기업에서 채용을 위해서 인력을 모집 → 교육생 모집 → 교육 → 업체견습 진행 → 최종 채용 진행

【 화성센터 버스운전자 양성교육(고용노동부 사업) 절차 】



※ 자료 : “2024년 고용노동부 버스운전자 양성사업 교육생 모집” 한국교통안전공단 교통안전체험교육센터 공지

상주센터의 버스운전자 양성교육은 한국교통안전공단에서 자체적으로 수행하는 사업으로, 연령·지역에 제한이 없고 1종 대형 운전면허증을 소지한 경우 버스운전자격증 미소지자도 신청이 가능하며[278], 교육 수료 후 운수회사에 취업하여 하기를 원하는 신청자에 한해 견습비용 지원 사업의 대상이 됨.

【 교통안전체험교육센터 현황 】

구 분	상주 교통안전체험교육센터 (1센터)	화성 교통안전체험교육센터 (2센터)
위치	경상북도 상주시 청리면 마공공단로 80-15	경기도 화성시 송산면 삼존로 200 (자동차안전연구원 내 국유지)
면적	302,801㎡(약 9만 2천평)	247,224㎡(약 7만 5천평)
연간 수용능력	28,080명	22,464명
주요시설	직선제동코스 등 체험코스 13종, 관리시설 등	직선제동코스 등 체험코스 8종, 관리시설 등

※ 자료 : 국토교통부

이 사업의 연수시간 1시간당 단가는 8,143원이며 최대 160시간 1,302,880원을 지원[279]하며, 이 사업의 2024년도 예산액은 3억원으로 2024년 10월 현재 전액 집행되었고, 2025년도에는 1인당 100만원을 기준으로 270명분의 예산이 반영되었음(2024년도 대비 30명 감소[280]).

278) 2024년도 기준 교육비 864,000원, 국토교통부 지원(48,000원) + 개인납부(816,000원)
279) 40시간 32.5만원, 80시간 65.1만원, 120시간 97.7만원, 160시간 130.2만원

【 2024년도 예산 및 2025년도 예산안 산출내역 】

2024년 예산 산출내역	2025년 예산안 산출내역
○ 민간경상보조(320-01) : 300백만원 가. 버스운전인력양성 사업 견습비용 지원(300백만원) · 300명x100만원 = 300백만원	○ 민간경상보조(320-01) : 270백만원 가. 버스운전인력양성 사업 견습비용 지원(270백만원) · 270명x100만원 = 270백만원

※ 자료 : 국토교통부 2025년도 예산안 세부설명자료

최근 4개년간 운수회사 견습비용 사업의 실적을 살펴보면, 2021년도에는 429명이 지원을 받았으며 410명이 취업(취업률 95.6%)을 하였고, 2022년도에는 306명 지원·266명 취업(86.9%), 2023년도에는 387명 지원·344명 취업(88.9%), 2024년도에는 267명 지원·256명 취업(95.9%)으로 취업률이 준수한 편임.

【 최근 4개년간 운수회사 견습비용 사업 실적 】

구 분	지원인력 (a)	운수회사 견습비용		취업인원 (b)	취업률 (b/a)
		집행실적	운수회사		
2021	429명	264,062,500원	145개사	410명	95.6%
2022	306명	180,000,000원	81개사	266명	86.9%
2023	387명	300,000,000원	81개사	344명	88.9%
2024	267명	300,000,000원	52개사	256명	95.9%
합 계	1,389	1,044,062,500원	359개사	1,276명	91.9%

※ 자료 : 국토교통부

그런데, 2021년도~2024년도까지 지원을 받은 견습인원들을 지역별로 살펴보면, 경기도는 누적 인원수가 934명이며, 인천(105명) 및 경남(73명), 서울(63명), 세종(62명) 등 매년 지속적으로 지원을 받는 지역도 있으나, 대구(0명), 강원(1명), 충북(3명), 충남(7명), 전북(4명), 경북(5명), 제주(2명) 등과 같이 지원 인원이 한 자릿수인 지역도 존재함.

280) 2024년 보조사업 연장평가(기획재정부)에서 군·경 버스운전자격 취득지원 사업(2023년도까지 시행)취업실적이 저조하다는 지적에 따라 2025년 예산(270백만원)이 2024년 예산(300백만원) 대비 30백만원 감소(자료 : 국토교통부)

특히, 대구·강원·충북·충남·전북·전남·경북·제주 등은 2024년도 9월 기준 버스종사자 정원 대비 현원의 부족인원(이하 “부족인원”)이 세 자릿수에 달하나, 지원을 받은 인원수가 낮은 데 비해, 인천의 경우처럼 버스종사자 현원이 정원을 초과하는 경우에도 2024년도에 11명이 견습비용 지원을 받은 사례도 존재함.

【 최근 4개년 지역별 지원인원 및 버스종사자 부족인원(2024.9월 기준) 현황 】

(단위 : 명)

구분	지역별 견습비용 지원인원					지방자치단체별 버스종사자 부족 인원 (현원 – 정원) (2024.9월 기준)	
	2021	2022	2023	2024.9	소계	노선버스 전세버스 특수여객자동차	노선버스 (시내·농어촌·시외)
서울	23	18	11	11	63	△121	208
부산	9	–	1	2	12	△191	△189
대구	–	–	–	–	0	△293	△244
인천	27	33	34	11	105	194	164
광주	3	3	5	2	13	0	0
대전	18	6	15	6	45	△96	34
울산	15	15	12	–	42	22	0
세종	24	14	24	–	62	△42	△42
경기	269	209	243	213	934	△7,118	△7,118
강원	1	–	–	–	1	△388	△490
충북	2	–	1	–	3	△126	△145
충남	4	–	3	–	7	△218	△218
전북	2	–	2	–	4	△343	△198
전남	5	1	10	1	17	△775	△720
경북	3	–	1	1	5	△250	△99
경남	23	6	24	20	73	△344	△171
제주	–	–	2	–	2	△108	△28
합계	**428**	**305**	**388**	**267**	**1,388**	**△10,197**	**△9,256**

*노선버스 : 시내·농어촌·시외(일부 지역 마을버스 포함), *고속버스 부족인원(230명) 제외
※ 자료 : 국토교통부

국토교통부에 따르면, 한국교통안전공단은 이 사업을 위하여 전국 운수업체 대상으로 한 협약설명회와 협약된 288개 운수업체 대상으로 한 취업박람회를 개최하고, 각 운수업체는 취업을 원하는 지망생 중 필요한 인력을 선발하여 견습을 진행하고 실적자료를 한국교통안전공단에 제출하면 접수된 순서대로 예산이 소진될 때까지 비용을 지원하고 있다는 설명임.

즉, 운수업체가 자체적으로 운수종사자 부족여부를 판단하여 취업박람회 등을 통해 운수종사자를 채용하고 있는 상황으로, 국토교통부와 한국교통안전공단에서는 견습비용을 지원하는 기준이 없는 상황임.

또한, 국토교통부에 따르면 2023년도까지는 운수회사 견습비용 지원을 화성센터만을 대상으로 하였는데 경기도에 위치하는 화성센터의 위치상 수도권 위주로 교육이 진행되었으며,

2024년도부터는 경상북도에 위치하는 상주센터 교육생들도 운수회사 견습비용 대상으로 확대하였으나, 상주센터의 경우도 교육생이 운수회사 취업을 희망하는 경우에 한해 지원이 가능한바 지역별 편차가 나타난 경향이 있다는 설명임[281].

그러나, 버스운전자 부족 현상은 전국에서 발생하고 있는바, 노선버스 운전자 부족 현상 개선이라는 이 사업의 목적을 달성하기 위하여, 국토교통부는 견습을 진행할 지역별 협약 운수회사를 적극적으로 확대하고 버스 운전자 교육생을 전국적으로 모집하며,

281) 참고로, 대구광역시의 경우는 견습비용 지원사업의 대상이 되는 '버스운전자 양성교육' 참여 교육생이 없어 비용지원이 이루어지지 않았다는 설명임.

현재 신규로 전라북도 익산시(전라권)에 건설을 추진 중인 제3교통안전체험센터의 조속한 건립[282]을 통해 교육생 접근성을 향상할 수 있도록 하고, 견습비용 지원 지침을 수립하는 등 지역별 균형있는 버스운전인력 양성사업이 이루어질 있도록 다양한 개선방안을 강구할 필요가 있음.

282) 2025년도에 건축공사 1차연도 예산 11억원 반영.

다) 버스 운전자 부족 현상 개선을 위한 근본적인 대책 마련 필요

국토교통부에 따르면 2024년도 9월말 기준 전국 버스 운전원 부족 인원은 총 10,427명이며, 이 중 노선여객자동차 운송사업의 버스 운전원 부족 인원은 총 9,486명임.

【 2024년 9월 기준 버스 종사자 부족인원 현황 】

(단위 : 명)

구분		버스 종사자		
		정원	현원	현원-정원
노선 여객자동차 운송사업	시내버스	82,755	75,632	△7,123
	농어촌버스	3,451	3,094	△357
	시외버스	7,853	6,077	△1,776
	고속버스	2,253	2,023	△230
	소 계	96,312	86,826	△9,486
구역 여객자동차 운송사업	전세버스	24,733	23,939	△794
	특수여객자동차 (장례차)	1,731	1,584	△147
계		122,776	112,349	△10,427

※ 자료 : 국토교통부 (17개 시·도 취합자료, 노선버스 중 마을버스 제외)

버스운전인력양성지원 사업은 2023년도까지는 군·경 운전인력을 대상으로 버스운전 자격요건을 갖추기 위한 군·경 버스운전 자격취득지원 사업을 병행하여 시행하였으나, 운전정밀검사를 수검한 인원 대비 버스자격증 시험에 합격하여 실제 버스자격증을 발급받는 인원의 비율이 저조하고(2021년도 29.5%, 2022년도 17.6%, 2023년도 20.5%), 실제 버스운수업에 취업하는 실적도 매우 낮았음(2021년도 1.45%, 2022년도 0.30%, 2023년도 0.64%).

【 최근 3년간 군·경 버스운전 자격취득지원 사업 실적 】

연도별	군경 운전자격 취득지원								
	운전적성정밀검사 (a)		버스자격시험 (b)		자격증발급 (C)		자격 취득률 (c/a)	실제 취업 인원 (명)(d)	취업률 (d/a)
	금액 (천원)	인원 (명)	금액 (천원)	인원 (명)	금액 (천원)	인원 (명)			
2021년	72,960	3,648	15,318	1,332	10,770	1,077	29.5%	53	1.45%
2022년	182,200	9,110	21,746	1,891	16,050	1,605	17.6%	27	0.30%
2023년	80,480	4,024	11,270	980	8,250	825	20.5%	26	0.64%

* 지원금액 : 운전적성정밀검사비용 20,000원, 버스운전자격시험비용 11,500원, 자격증 발급비용 10,000원

※ 자료 : 국토교통부

이에 따라 2024년도부터는 군·경 버스운전 자격취득지원 내역사업은 폐지되고 운수회사 견습비용 지원 내역사업만이 편성·시행되고 있음.

운수회사 견습비용 지원사업이 시작된 2021년도부터 2024년도까지 운수회사 견습비용 사업의 실적을 살펴보면, 2021년도에는 429명이 지원을 받았으며 410명이 취업(취업률 95.6%)을 하였고, 2022년도에는 306명 지원·266명 취업(86.9%), 2023년도에는 387명 지원·344명 취업(88.9%), 2024년도에는 267명 지원·256명 취업(95.9%)으로 취업률이 준수한 편임.

그러나 이 사업으로 현재까지 지원을 받은 인원은 1,388명으로 총 부족인원(10,427명) 대비 12.2%에 불과한바, 매년 300여명 정도의 인원을 지원하는 것으로 버스 운전원 인력부족 현상을 개선하는 데에는 한계가 있는 것으로 보임.

따라서, 이 사업의 실효성을 높이기 위하여 다음과 같은 사안에 대해 검토가 필요할 것으로 보임.

첫째, 현재 교통안전체험교육센터 버스운전자양성교육은 두 가지 형태로 이루어지고 있는데, 화성센터에서 실시하고 있는 고용노동부 주관의 “국가인적자원개발컨소시엄 사업[283]”을 통한 교육과 상주센터에서 실시하고 있는 한국교통안전공단 자체 교육으로 구분됨.

그런데 화성센터 교육은 버스운전자 양성과정 교육비를 지원하고 있으나, 상주센터의 경우 교육비 864,000원[284]을 개인이 부담하도록 되어있어, 버스운전자 양성교육의 진입장벽으로 기능할 수 있음.

따라서, 상주센터의 교육비도 일부 또는 전부를 지원하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

【 화성센터와 상주센터 버스운전자 양성교육과정 비교 】

구 분	화성센터	상주센터
사업주관기관	고용노동부	한국교통안전공단
지원자격	실업자, 만 20세 이상 1종 대형면허(자동면허제외) 및 버스운전자격증을 소지한 운수업체 채용예정자(협약 운수업체 면접 통과자)	연령, 지역제한 없음 1종 대형 운전면허증 소지자(오토면허 제외) 버스운전자격증 미 소지자도 신청 가능
교육비	고용노동부 지원	**864,000원** - 국토교통부 지원(48,000원) + 개인납부(816,000원) * 국토교통부 지원 예산 소진 시 교육비 전액 개인 납부

※ 자료 : 한국교통안전공단 2024년 버스운전자 양성교육 교육생 모집 공고를 바탕으로 재구성

283) 「고용보험법 시행령」 제145조제3항제13호, 「국민 평생 직업능력 개발법 시행령」 제52조제2항제4호, 「국가인적자원개발컨소시엄 운영규정에 따라 한국산업인력공단에 위탁된 “국가인적자원개발컨소시엄 사업”에 한국교통안전공단이 공모(협약 운수회사와 공동훈련센터 구성)하여 참여하는 사업으로, 2018년도부터 수행하고 있음. 해당 사업에 참여하는 교육생에게는 고용노동부에서 교육비를 지원함.

284) 총 교육비 : 864,000원 = 국토교통부 지원(48,000원) + 개인 납부(816,000원)

둘째, 현재 화성센터와 상주센터는 총 연간 50,544명의 수용이 가능함. 그런데 2곳의 교통안전체험교육센터의 교육실적은 수용능력 대비 2021년도 124.7%, 2022년도 114.3%, 2023년도 119.6%로 매년 수용능력을 초과하여 교육이 이루어지고 실정임.

【 제1・2 교통안전체험교육센터 교육실적과 연간 수용능력 】

(단위 : 명, 연인원)

구분	교통안전체험교육 실적								연간 수용능력
	2009~2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
상주	132,993	19,075	21,480	28,004	25,383	37,832	31,739	31,368	28,080
화성	-	11,702	19,299	27,911	23,601	25,197	26,037	29,090	22,464
계	132,993	30,777	40,779	55,915	48,984	63,029	57,776	60,458	50,544

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부는 이러한 수용능력 포화 문제를 해결하기 위하여 현재 전라북도 익산시(전라권)에 신규로 제3교통안전체험센터 건립을 추진하고 있으며, 2023년 8월부터 2024년 4월까지 충청강원권 교통센터 건립을 위한 타당성 분석 및 기초조사 용역을 실시한 바 있음.

【 교통안전체험교육센터 현황 】

구 분	상주 교통안전체험교육센터 (1센터)	화성 교통안전체험교육센터 (2센터)	익산 교통안전체험교육센터 (3센터) (안)
위치	경상북도 상주시 청리면 마공공단로 80-15	경기도 화성시 송산면 삼존로 200 (자동차안전연구원 내 국유지)	전북 익산시 함열읍 다송리 844-7번지 일원
면적	302.801㎡(약 9만 2천평)	247,224㎡(약 7만 5천평)	166,894㎡ (약 5만 5백평)
연간 수용능력	28,080명	22,464명	약 22,000명
주요시설	직선제동코스 등 체험코스 13종, 관리시설 등	직선제동코스 등 체험코스 8종, 관리시설 등	직선제동코스 등 체험코스 8종, 관리시설 등

※ 자료 : 국토교통부

향후 버스운전원 양성교육 수용가능 인원을 확대하고, 교육생이 다양한 지역에서 수월하게 접근할 수 있도록 신규 교통안전체험교육센터를 신속하게 건설하는 것도 필요할 것으로 보임.

셋째, 운수회사 견습비용은 한국교통안전공단에서 실시하는 교통안전체험교육센터 버스양성교육을 수료한 학생을 대상으로 협약이 맺어진 운수회사에서의 견습 및 연수과정에서 발생하는 직접비를 지원하는 사업으로, 대상자는 이미 버스 운전원으로 취직을 희망하는 자라고 볼 수 있음.

그런데, 버스업계 인력부족 현상의 주요원인은 버스기사의 열악한 근무환경과 낮은 임금 수준 등에서 기인한 것으로, 취업하고자 하는 인력 자체가 적거나 취업 후에도 이탈하는 현상이 발생하는 것이 문제인 것으로 보임.

국토교통위원회 2023년도 국토교통부 결산 지적사항 및 시정요구사항에서도 국토교통부가 버스운전인력 양성지원 사업을 5년간 추진하였으나 실제 노선버스 인력부족 현상은 개선되지 않고 있어 동 사업의 실효성이 의문시되므로, 노선버스 종사자 처우개선 등 보다 근본적인 대안을 모색할 것이라는 시정요구를 채택하였고, 2024년 국토교통위원회 국정감사에서도 지적이 제기된 바 있음.

따라서, 국토교통부는 버스업계 근로여건과 교통환경 개선, 복리후생시설의 설치, 버스 준공영제 확대 시행 및 제도 보완(버스업체 도덕적 해이 방지, 전담관리조직 신설 등)과 같은 근본적인 개선방안도 강구할 필요가 있음.

6) 수소 대중교통체계 구축지원(4931-344)

○ 수소 대중교통체계 구축지원사업은 지방자치단체에서 전문기관에 위탁계약 시 국비를 선급금 등으로 지급하고 있어 전액 실 집행한 것으로 나오나, 실제 착공과 준공이 지연되는 사례가 발생하고 있는바 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

수소 대중교통체계 구축지원 사업은 지방자치단체 내 교통수요가 집중되는 환승센터, 철도역, 공항, 터미널, 항만, 산단, 수소도시 등 교통 활동이 이루어지는 주요 근거지인 교통거점에, 대용량 수소충전소 및 부대시설을 갖춘 수소교통 복합기지 구축을 지원하여 수소차 이용자 편의를 도모하고, 수소차 보급 확대 및 수소 친화형 교통체계 구축기반을 마련하고자 하는 사업임(국비 70%, 지방비 30%)

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 117억원 대비 70억원이 감액(59.8%)된 47억원이 편성되었음.

【 2025년도 수소 대중교통체계 구축지원 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산 [실집행액]	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
-수소 대중교통체계 구축지원 (지방자치단체자본보조)	12,550 [12,291]	11,700	11,700	4,700	△7,000

※ 자료: 국토교통부

나) 수소 대중교통체계 구축 지원사업의 철저한 사업관리 필요

이 사업은 지방자치단체 내에서 교통수단을 이용하여 연계운송, 환승 등 교통활동이 이루어지는 주요 근거지(환승센터, 철도역, 공항, 터미널, 항만, 산업단지, 공용차고지 등)인 주요 교통거점에 대용량 수소 충전·저장시설(필수) 및 부대시설(주차장, 편의시설, 휴게시설)을 복합적으로 갖춘 수소 충전기지를 구축하고자 하는 사업임.

단편적인 충전소 건설을 넘어, 기존 교통체계를 활용해 정책 간 시너지를 높이는 마중물로서 전국 확산 기반을 마련하는 것을 목적으로 하고 있으며, 지역 특성을 감안하여 차량 정비, 편의시설, 수소생산 등 각종 부대시설을 포함 가능토록 확장성을 수용해 충전소 운영 여건을 개선하는 것이 목표임.

현재 총 8개의 수소교통 복합기지 대상지가 선정되었으며, 2024년 10월 현재 총 2곳이 준공[평택(2023.12.), 통영(2024.6.)]되었고, 2024년에 2곳(안산, 춘천), 2025년에 3곳(인천, 보령, 포항), 2026년에 1곳(당진)이 준공될 예정임.

【 수소 대중교통체계 구축 지원 사업현황 】

구분	대상지	부지 면적	수소충전 설비규모	서스펜션 (충전기)	사업비	진행상황
1	**경기도 평택시** (포승읍 만호리 611 일원)	5,000㎡	2,650kg/일 (튜브트레일러 공급)	3기	12,900백만원 (국5,200, 도 1,560, 시3,640, 민2,500)	준 공 (2023.12.)
	경남도 통영시 (광도면 노산리 971 일원)	7,000㎡	1,920kg/일 (자체생산(LNG개질) 공급)	2기	19,0000백만원 (국4,700, 도 750, 시2,250, 민11,300)	준 공 (2024.6.)
2	**경기도 안산시** (단원구 원시동 772-6 일원)	2,900㎡	1,440kg/일 (수소배관망 구축 공급)	2기	9,000백만원 (국4,500, 도 1,200, 시3,300)	공사중

구분	대상지	부지 면적	수소충전 설비규모	서스펜션 (충전기)	사업비	진행상황
3	**강원도 춘천시** (동내면 학곡리 848 일원)	16,000㎡	2,650kg/일 (액화수소 공급)	4기	19,950백만원 (국9,950, 도 3,000, 시7,000)	공사중
5	**인천광역시** (중구 운서동 3234-2 일원)	2,000㎡	2,200kg/일 (액화수소 공급)	4기	13,000백만원 (국7,000, 도 3,000, 민3,000)	공사중
6	**충남도 보령시** (대천동 1170 일원)	1,500㎡	1,000kg/일 (튜브트레일러 공급)	2기	6,000백만원 (국4,200, 시 1,800)	설계중 (인·허가 등)
7	**경북도 포항시** (북구 용한리 산152 일원)	3,300㎡	1,000kg/일 (액화수소 공급)	4기	11,850백만원 (국7,500, 도 1,300, 시3,050)	설계중 (인·허가 등)
8 (2025년 신규)	**충남도 당진** (송산면 가곡리 541 일원)	2,000㎡	1,000kg/일 (고압기체 공급)	2기	8,400백만원 (국4,700, 도 540, 시3,160)	2025년도 예산확보 중

※ 자료 : 국토교통부

이 사업의 최근 5년간 지방자치단체 실집행률은 2021년도 100%, 2022년도 85.1%, 2023년도 98.3%, 2024년도 10월 기준 100%임.

【 지자체별 연도별 사업비 집행현황 】

(단위 : 백만원, %)

연도	부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산액	집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
2021	**4,000**	**4,000**	**4,000**	**-**	**4,000**	**4,000**	**-**	**-**	**100.0**
평택	4,000	4,000	4,000	-	4,000	4,000	-	-	100.0
2022	**14,800**	**14,800**	**14,800**	**-**	**14,800**	**12,598**	**2,202**	**-**	**85.1**
평택	300	300	300	-	300	300	-	-	100.0
안산	4,500	4,500	4,500	-	4,500	2,518	1,902	-	56.0
춘천	5,500	5,500	5,500	-	5,500	5,500	-	-	100.0
통영	4,500	4,500	4,500	-	4,500	4,200	300	-	93.3
2023	**12,850**	**12,550**	**12,350**	**2,202**	**14,552**	**12,892**	**259**	**-**	**98.3**
평택	900	900	900	-	900	900	-	-	100.0

연도		부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
		예산액	집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	안산	-	-	-	1,902	1,902	1,902	-	-	100.0
	춘천	4,450	4,450	4,450	-	4,450	4,450	-	-	100.0
	통영	200	200	200	300	500	251	259	-	50.2
	인천	7,300	7,000	7,000	-	7,000	7,000	-	-	100.0
2024.10월기준		11,700	11,700	11,700	259	11,959	11,959	-	-	100
	보령	4,200	4,200	4,200	-	4,200	4,200	-	-	100
	포항	7,500	7,500	7,500	-	7,500	7,500	-	-	100
	통영	-	-	-	259	259	259	-	-	100

※ 자료 : 국토교통부

그런데 국토교통부에서 제출한 사업대상지 별 충전소 설비 제작의뢰 및 착공 일시 자료를 보면, 2024년도 사업인 포항시의 경우 충전소 설비 제작의뢰는 2024년 12월에 계약을 할 예정이고 착공은 2025년도 3월에야 이루어질 계획이며, 보령시의 충전소 설비 제작 의뢰 및 착공 시일은 2024년 10월이고 실제 준공 시기는 2025년도 12월임.

2025년도 사업인 당진 지역 수소 충전소 구축 사업도 충전소 설비 제작의뢰는 2025년도 7월, 실제 착공 시기는 2025년 10월에 이루어질 예정임.

또한, 2023년도 사업인 인천시의 경우 2023년도 10월에 한국가스기술공사와 위탁계약을 맺어 2023년도 12월에 국비를 전액 집행하였으나, 해당 충전소의 설치부지가 인천공항인바 인천공항 수소교통 복합기지 배치 협의(2023.12월~2024.2월), 공항개발사업 시행허가(2024년 4월) 등 절차에 따라 충전소 설비제작 의뢰가 2024년 5월에야 이루어졌으며,

액화수소패키지 유찰에 따른 입찰 재공고, 교통영향평가 변경 신고, 관계기관 간 사업계획 및 설계 협의 회의 등을 거쳐 실제 공사 착공은 2025년 3월에야 시행될 예정임.

【 수소 대중교통체계 구축지원 사업 현황 및 계획(안) 】

예산안 편성 시기	사업대상지	충전소 설비 제작 의뢰	착공	준공
2021	평택	2021. 9.	2022. 8.	2023. 12.
2022	통영	2023. 5	2023. 7.	2024. 6.
	안산	2022. 6.	2023. 8.	2024. 12. 예정
	춘천	2023. 1.	2023. 10.	2024. 12. 예정
2023	인천	2024. 5.	2025. 3. 예정	2025. 12. 예정
2024	포항	2024. 12.예정	2025. 3. 예정	2025. 12. 예정
	보령	2024. 10.예정	2024. 10. 예정	2025. 12. 예정
2025	당진	2025. 7.예정	2025. 10. 예정	2026. 12. 예정

※ 자료: 국토교통부

이는 수소 교통 복합기지 사업은 지방자치단체의 전문성 부족으로 인해 사업의 전반적인 관리를 위하여 한국가스기술공사, 지방공기업 등과 같은 전문기관에 사업을 위탁하여 추진하고 있는데 국비 전액을 계약 당시 집행하고 있는 구조에서 기인함.

즉, 예산상으로는 해당 연도에 사업비를 100% 집행한 것으로 나오나 이는 매칭된 국비 및 지방비 중 위탁계약 시 국비를 먼저 선급금으로 지급하는 것으로 보아야 하며, 실제 구축 공사는 다음연도로 이월하여 진행되는 경우가 많고 인천시와 같이 다다음연도로 구축공사가 지연되는 경우도 발생함.

국토교통부는 정부의 예산 신속 집행 기조 및 수소충전소의 경우 고가의 기자재가 예산의 대부분(약 70%)을 차지하는바, 친환경 수소차 보급 확산을 위한 대용량 수소충전소 확충을 위하여 국비를 먼저 투입할 필요성이 있다는 설명임.

그런데, 이 사업의 보조사업 성과지표는 '지방자치단체 보조금 집행율'인데, 이와 같이 국비를 계약체결 시 먼저 집행하는 구조로는 2024년도 실적은 성과지표를 100% 달성할 것이나 실제 사업 진행은 보조사업 성과달성과는 분리된 상황이 발생하고 있음.

【 수소 대중교통체계 구축지원 보조사업 성과 지표 】

(단위:%)

성과지표	구분	'21	'22	'23	'24	'25	2025목표치 산출근거	측정산식 (또는 측정방법)	자료수집방법 (또는 자료출처)
수소 대중교통체계 구축 지원	목표	100	100	100	100	100	지자체 보조금 집행율	지자체 보조금 집행액 /국고 보조금 교부액	실적보고자료 (e-나라 도움)
	실적	100	85.1	97.6	-	-			
	달성도	100	85.1	97.6	-	-			

* 2021년 1곳(평택), 2022년 3곳(안산, 춘천, 통영), 2023년 1곳(인천), 2024년 2곳(포항, 보령), 2025년 1곳(당진)

※ 자료 : 국토교통부

이 사업의 목표가 주요 교통거점에 대용량 수소 충전·저장시설 및 부대시설(주차장, 편의시설, 생산시설 등)을 복합적으로 갖춘 수소 충전기지를 구축하고 궁극적으로는 수소차 이용자 편의 도모와 수소차 보급 확대 및 수소 친화형 교통체계 구축기반을 마련하고자 하는 사업임을 감안할 때, 국토교통부는 향후 각 지방자치단체의 실제 공사 진행 상황과 준공까지의 절차가 지연되지 않도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

7) 교통약자이동편의증진 (4932-301)

○ 저상버스 도입보조 내역사업은 연례적으로 대규모 이월이 발생하고 있는바, 철저한 사업관리를 통해 실집행을 제고할 필요가 있으며 실제 도입가능 물량을 고려하여 예산 조정을 검토할 필요가 있음. ○ 교통약자 장거리 이동지원 내역사업은 제도 개선사항이 지방비 확보에 제대로 반영되지 않아 2024년도 집행이 저조한바, 동일한 문제가 반복되지 않도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있으며, 휠체어 이용 장애인의 광역 간 이동권 보장을 위하여 고속·시외버스 차량에의 보조금 지급도 이루어질 수 있도록 지속해서 노력할 필요가 있음. ○ 교통약자 이동편의 통합관리시스템 내역사업은 2025년도에 계획 중인 시범사업이 지연되지 않도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

이 사업은 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 ①저상버스·특별교통수단 도입보조, ②여객자동차터미널 장애물 없는 생활환경(Barrier Free ; BF)인증[285], ③교통약자 장거리 이동지원, ④ 교통약자 이동편의 통합관리시스템 구축 등의 내역사업을 수행하기 위한 것임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 2,324억 2,700만원 대비 60억 1,500만원이 감액(2.6%)된 2,264억 1,200만원이 편성되었음.

285) 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

【 2025년도 교통약자이동편의증진 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산 [실집행액]	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
합 계	223,874 [140,836]	232,427	232,427	226,412	△6,015
- 저상버스도입보조	189,514 [110,820]	167,495	167,495	160,290	△7,205
- 특별교통수단도입보조	33,852 [29,608]	60,350	60,350	64,857	4,507
- BF인증 사업	248 [148]	445	445	100	△345
- 교통약자 장거리 이동지원	-	350	350	350	전년동
- 교통약자 이동편의 통합관리시스템	37 [37]	3,487	3,487	815	△2,672
- 교통약자이동편의실태조사	223 [223]	300	300	-	순감

※ 자료: 국토교통부

나) 저상버스 도입보조 사업의 실집행 실적제고 및 연례적 이월을 감안한 예산 편성 필요

이 사업의 내역사업인 저상버스 도입보조사업은 계단이 없고 차체가 낮아 휠체어 이용자 및 고령자 등의 승·하차가 용이한 저상버스의 도입을 지원하기 위한 사업으로, 서울지역에 대해서는 40%, 그 밖의 지역에 대해서는 50%의 국비가 지원됨.

저상버스 도입보조사업의 2025년도 예산안은 전년도 1,674억 9,500만원 대비 72억 500만원이 감액(4.3%)된 1,602억 9,000만원이 편성되었음.

【 2025년도 저상버스 도입보조 내역사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산 [실집행액]	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
- 저상버스도입보조	189,514 [110,820]	167,495	167,495	160,290	△7,205

※ 자료: 국토교통부

저상버스 도입보조 사업 관련, 국토교통부는 2024년 예산으로 총 3,765대의 저상버스 도입을 지원하고자 하였으며, 2025년도 예산은 1,602억 9,000만원을 편성하여 3,700대 도입 지원을 계획하고 있음.

국토교통부의 2024년 지방자치단체별 지원 계획 및 2025년 예상지원 내역을 살펴보면 아래와 같음.

【 지방자치단체별 저상버스도입보조 지원 대수 및 지원액 】

(단위: 대, 백만원)

2024년				2025년			
구분	수요	계획대수	국비 지원액	구분	수요	계획대수	국비 지원액
서울	1,028	544	19,991.2	서울	865	690	24,842
부산	289	237	10,881	부산	248	241	10,837.5
대구	120	90	4,140	대구	92	92	4,140
인천	316	255	11,572.5	인천	281	281	12,442.5
광주	140	100	4,600	광주	140	140	6,300
대전	219	164	7,533.5	대전	55	55	2,475
울산	100	59	2,630	울산	58	58	2,610
세종	79	60	2,760	세종	40	40	1,800
경기	1,574	1165	53,345	경기	908	1083	48,605
강원	114	83	3,783	강원	135	123	5,497.5

2024년				2025년			
구분	수요	계획대수	국비 지원액	구분	수요	계획대수	국비 지원액
충북	107	107	4,918.5	충북	82	82	3,687.5
충남	87	112	5,092.5	충남	140	127	5,670
전북	165	158	7,254	전북	127	125	5,625
전남	137	124	5,704	전남	117	115	5,175
경북	103	110	5,060	경북	160	142	6,372.5
경남	313	244	11,189	경남	249	242	10,837.5
제주	109	153	7,038	제주	65	64	2,880
배분잔액	-	-	2.8				493
합계	5,000	3,765	167,495	합계	3,762	3,700	160,290

※ 자료 : 국토교통부

그런데, 이 사업의 2024년 9월 예산 집행 현황을 살펴보면 지방자치단체의 국비 실집행률은 38%에 그치고 있고, 집행률 40% 미만 자치단체도 7개에 달하고 있음.

【 2024년 9월말 기준 지방자치단체별 저상버스도입보조 국비 및 지방비 집행현황 】

(단위: 백만원, %)

사업 지역	국비					대응지방비			
	예산액	교부액	교부 현액 (a)	실집 행액 (b)	집행률 (b/a)	예산액	예산 현액 (c)	집행액 (d)	집행률 (d/c)
서울	19,991.2	19,991.2	33,192.4	17,416.7	52.5	29,986.8	49,788.6	26,125	52.5
부산	10,881	10,881	16,758.5	7,579.5	45.2	10,881	16,758.5	7,579.5	45.2
대구	4,140	4,140	6,118	4,278	70.0	4,140	6,118	4,278	70.0
인천	11,572.5	11,572.5	12,354.5	8,096	65.5	11,572.5	12,354.5	8,096	65.5
광주	4,600	3,680	3,942.2	952.2	24.2	2,760	3,022.2	952.2	31.5
대전	7,533.5	6,026.8	7,219.8	2,484	34.4	2,530	3,723	2,484	66.7
울산	2,630	2,622	3,680	2,162	58.8	2,630	3,688	2,162	58.6
세종	2,760	2,760	4,922	2,438	49.5	3,910	3,910	2,438	62.4
경기	53,345	42,676	82,959.5	18,162	21.9	81,906	81,501	18,165	22.3

사업 지역	국비					대응지방비			
	예산액	교부액	교부 현액 (a)	실집 행액 (b)	집행률 (b/a)	예산액	예산 현액 (c)	집행액 (d)	집행률 (d/c)
강원	3,783	3,783	4,423.5	1,327	30.0	3,783	4,423.5	1,327	30.0
충북	4,918.5	4,596.5	5,056.5	3,496.5	69.1	8,014.5	9,262.5	6,378.5	68.9
충남	5,092.5	5,092	5,966	3,821	64.0	5,092	5,966	3,821	64.0
전북	7,254	7,254	7,484	2,300	30.7	7,254	7,484	2,300	30.7
전남	5,704	5,704	7,356.5	2,116	28.8	7,356.5	7356.5	2,116	28.7
경북	5,060	5,060	5,336	2,530	47.4	6,188	6,188	2,934	47.4
경남	11,189	11,189	14,087	7,006	50.0	11,189	14,087	7,006	50.0
제주	7,038	5,630.4	7,102.4	460	6.5	13,301	18,101	1,500	8.3
배분 잔액	2.8	0	0						
총계	167,495	152,658.4	227,958.8	86,624.9	38.0	212,494.3	253,732.3	99,662.2	39.3

*음영은 실집행률 40% 미만 지역
※ 자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 2023년도 이월 물량을 먼저 제작·집행하고 있어 2024년 9월 기준 실집행률이 저조한 측면이 있다는 설명임.

그런데 당초 2023년도에 도입하려고 했던 저상버스 계획물량 4,269대 중 42.8%에 해당하는 1,827대가 2024년도로 이월된 상황으로, 2024년도에 도입을 계획하고 있는 대수 3,765대를 더하면 총 5,592대임.

국토교통부는 2024년도에는 약 5,351대 생산이 가능(국산 최대 연 4,251대[286], 중국산 1,100대)할 것으로 전망하고 있고, 2025년도에는 약 5,951대를 전망하고 있음.

286) 현대자동차(3,001대), 우진산전(450대), 범한(300대), KGM커머셜(500대)

그러나, 2024년도 9월 현재 지방자치단체 저상버스 도입물량은 2023년도 이월물량 1,827대도 소화하지 못하고 있어 2024년도에도 이월이 반복적으로 발생할 우려가 큰바, 2025년도에도 이월예산 선행 집행 필요성에 따라 본 예산의 실집행률이 낮아질 우려가 있음.

【 2024년도 9월 기준 지방자치단체별 저상버스 도입 현황 】

(단위: 대)

사업지역	2024년도			2025년 계획대수
	계획대수	9월말 집행대수	미집행대수	
서울	544	159	385	690
부산	237	37	200	241
대구	90	50	40	92
인천	255	169	86	281
광주	100	15	85	140
대전	164	28	136	55
울산	59	24	35	58
세종	60	5	55	40
경기	1165	70	1,095	1083
강원	83	26	57	123
충북	107	77	30	82
충남	112	50	62	127
전북	158	46	112	125
전남	124	28	96	115
경북	110	29	81	142
경남	244	98	146	242
제주	153	-	153	64
총계	**3,765**	**911**	**2,854**	**3,700**

※ 자료 : 국토교통부

따라서 국토교통부는 철저한 사업관리를 통해 실 집행이 제대로 이루어질 수 있도록 노력하여 대규모 이월이 연례적으로 반복되지 않도록 해야 하며, 실제 도입가능 물량을 고려하여 예산 조정을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

다) 교통약자 장거리 이동지원 사업의 집행실적 제고 필요

교통약자 장거리 이동지원 내역사업은 휠체어 이용자 등 교통약자의 장거리 이동 편의증대를 위해 고속·시외버스 및 전세버스에 휠체어 탑승설비·고정장치 등을 설치하는 비용을 지원하는 사업임.

교통약자 장거리 이동지원 사업의 2025년도 예산안은 전년도와 동일하게 3억 5,000만원이 편성되었음.

【 2025년도 교통약자 장거리 이동지원 내역사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산 [실집행액]	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
- 교통약자 장거리 이동지원	-	350	350	350	전년동

※ 자료: 국토교통부

최근 5개년 교통약자 장거리 이동지원 사업 집행내역을 살펴보면, 2020년도에는 47.5%, 2021년도에는 30.3%로 점점 실집행률이 감소하다가 2022년도·2023년도에는 집행률이 0%이며 2024년도에도 9월 기준 집행된 실적이 없음.

【 최근 5개년 교통약자 장거리 이동지원 내역사업 예산 실집행 내역 】

(단위: 백만원)

구 분	세부현황	예산	집행액	실집행액	실집행률(%)
2020	ㅇ 교통약자장거리이동지원*	1,272	640	604	47.5
	- 고속·시외버스 차량 개조	400	-	-	
	- 터미널·휴게소 시설 개선	528	499	499	100

구 분	세부현황	예산	집행액	실집행액	실집행률(%)
	- 예매시스템 구축	217	-	-	
	- 사업 관리 등	127	141	105	74.5
2021	ㅇ 교통약자장거리이동지원	1,000	1,000	201	20.1
	- 고속·시외버스 차량 개조	370	297	-	-
	- 터미널·휴게소 시설 개선	400	400	-	-
	- 예매시스템 구축	100	203	182	182
	- 사업 관리 등	130	100	19	100
2022	ㅇ 교통약자장거리이동지원	500	-	-	0
	- 고속·시외버스 차량 개조	200	-	-	-
	- 터미널·휴게소 시설 개선	150	-	-	-
	- 사업관리 등	50	-	-	-
2023	ㅇ 교통약자장거리이동지원	500	-	-	0
	- 고속·시외버스 차량 개조	350	-	-	-
	- 터미널·휴게소 시설 개선	100	-	-	-
	- 사업관리 등	50	-	-	-
2024 (9월 기준)	ㅇ 교통약자장거리이동지원	350	-	-	0
	- 시외·전세버스 차량 개조	350	-	-	-

* 세수부족으로 미집행액 432백만원 21년으로 이월

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 이 사업의 집행률 제고를 위하여, 전세버스 운송사업자가 휠체어 탑승설비 등 이동편의시설을 설치하는 경우 국가와 지방자치단체가 재정지원을 할 수 있도록 하는 내용의 「교통약자의 이동편의 증진법」[287] 시행(2024년 2월)에 맞춰 2024년도의 보조금 지원 대상에 전세버스를 추가하여 제도를 개선하였음.

국토교통부가 전세버스 선행 수요조사를 실시(2023년 3월)한 결과 28대가 전세버스 보조금 지원을 희망하고 있다고 나왔으며, 2024년도 예산은 이를

287) 「교통약자의 이동편의 증진법」
제14조의2(전세버스의 이용 보장 등) ① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제2호에 따른 구역여객자동차운송사업 중 전세버스운송사업(운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 정하여 1개의 운송계약에 따라 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업을 말한다)을 경영하는 자(이하 이 조에서 “전세버스 운송사업자”라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 휠체어 탑승설비 등 이동편의시설을 설치할 수 있다. ② 국가와 지방자치단체는 제1항에 따라 이동편의시설을 설치할 경우 전세버스 운송사업자에게 예산의 범위에서 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 비용을 지원할 수 있다.

고려하여 휠체어 탑승 버스 도입 1대당 단가 5천만원을 근거로 14대를 지원할 계획[288]을 세운 바 있음.

그런데, 2024년도 9월 현재 집행된 실적이 없는 상황임.

국토교통부에 따르면, 2024년도 5~6월에 실시한 수요조사에 따르면 전세버스운송사업자의 수요는 22대가 존재하나, 2024년도에 운수사업자 참여율을 높이기 위하여 지원대상을 기존 시외(고속)버스에서 전세버스로 확대 지원할 수 있게 제도를 개선하면서 이러한 제도개선이 지방비 예산 편성에 제대로 반영되지 못한 측면이 있다는 설명임.

【 전세버스 차량개조 수요조사(2024년 6월) 및 실집행 결과(2024.9월 현재) 】

(단위: 대)

구분	합계	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
수요조사	22	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	3	1	7	-	4	-
실집행	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 자료 : 국토교통부 (전국 전세버스운송사업조합 연합회 수요조사)

이 때문에 2024년도 3월~4월에 실시한 1차 공모 시에는 지원자가 없었으며, 이후 2024년도 7월 실시한 공모에서 추경으로 지방비 매칭 비용을 확보한 경기와 전북 2곳에서만 지원을 하였고 경기 1대, 전북 3대로 총 4대가 지원을 받아 7,750만원이 집행(집행률 22.3%)될 것으로 보임.

288) 2024년도 예산안 산출내역 : 50,000천원(제작비용)×보조율 50%×14대=350,000천원

【 전세버스 차량개조 공모 현황 】

차수	공고일자	공모지원	대상지
2024년(1차)	3.12 ~ 4.1	없음	미선정
2024년(2차)	7.4 ~ 7.31	경기, 전북	선정평가 중

※ 자료 : 국토교통부

2025년도 예산안에는 2024년 6월 실시한 수요조사를 기준으로 전년도와 동일한 14대 분량의 예산이 반영되었음.

따라서 국토교통부는 올해와 같이 지방비 미확보로 인한 집행 저조가 반복되지 않도록 철저하게 사업관리를 수행할 필요성이 있으며, 휠체어 이용 장애인의 광역 간 이동권 보장을 위하여 전세버스 외에 고속·시외버스 차량에의 보조금 지급도 이루어질 수 있도록 지속적으로 노력할 필요가 있음[289].

289) 전세버스의 경우, 교통약자가 일상적으로 이용할 수 있는 노선을 운행하는 것이 아니라, 관광·통근 등 특수 목적을 가지고 운행하는 경우가 대부분일 것으로 보이는바, 실질적인 광역 간 이동권 보장을 위해서는 고속·시외버스 차량에의 장착도 필요함.

라) 교통약자 이동편의 통합관리시스템 시범운영의 차질없는 수행 필요

이 사업의 내역사업인 교통약자 이동편의 통합관리시스템 사업은 버스·지하철 등 대중교통의 이용이 어려운 중증보행장애인 등[290]의 이동권 보장을 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량인 특별교통수단의 편리한 이용 등을 위해 특별교통수단 전국통합예약시스템 및 교통약자 이동편의시설 정보관리시스템을 구축·운영하는 사업임.

현재는「교통약자 이동편의 증진법」제16조[291]에 따라 각 지방자치단체에서 별도로 (광역)이동지원센터를 설치·운영하도록 되어 있어 이용자 등록 서류·절차 등이 중복되고 예약방법도 달라 광역권 이동이 불편하였음.

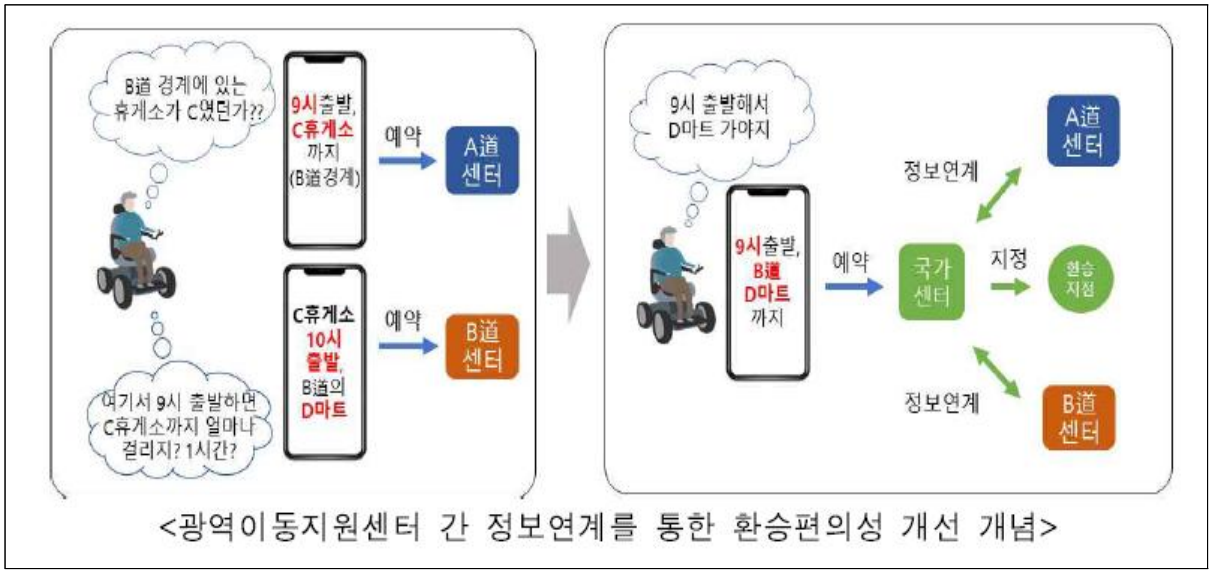
---

290)「교통약자의 이동편의 증진법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "교통약자"란 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 말한다.
「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」
제6조(특별교통수단의 이용대상자 등) ① 법 제16조제8항에 따라 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위는 다음과 같다. 다만, 제3호에 따른 교통약자(해당 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자를 포함한다)는 해당 시·군의 관할구역 안에서 특별교통수단을 이용하려는 경우로 한정한다.
1. 중증보행장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람
2. 삭제 <2023. 7. 20.>
3. 버스·지하철 등의 이용이 어려운 노인 등 특별교통수단을 이용하게 할 필요가 있다고 시·군의 조례로 정하는 사람
4. 제1호 및 제3호에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자
291)「교통약자의 이동편의 증진법 」
제16조(특별교통수단의 운행 등) ① 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.
② 시장이나 군수는 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수단을 운행하는 자를 통신수단 등을 통하여 연결하여 주는 이동지원센터를 설치하여야 한다. 다만, 도지사가 특별교통수단의 효과적 운영을 위하여 관할 행정구역 내의 시장·군수와 협의하여 이동지원센터를 제3항에 따른 광역이동지원센터와 통합하여 운영하는 경우에는 그러하지 아니하다.
③ 도지사는 특별교통수단의 효과적 운영 및 관할 행정구역 내 시·군 간 특별교통수단의 원활한 환승·연계를 지원하기 위하여 광역이동지원센터를 설치하여야 한다. (이하 생략)

예를 들어, 교통약자가 ‘타 지역에서의 이용’ 및 ‘타 지역으로의 이동’ 시 별도 이용자 등록이 필요하며, 인근 지역과 협약을 맺은 일부 지역을 제외하고 타 지역으로 이동을 위해서는 별도 예약을 통한 특별교통수단의 환승이 필요함.

이러한 불편을 개선하기 위하여 각 센터 이용대상 등록자 정보 공유를 통한 이동지원센터 통합예약시스템을 구축하여 거주지의 시·군에 등록할 경우, 전국 어디서든 별도 예약이나 추가 등록없이 타 지역 특별교통수단을 이용할 수 있도록 시스템을 고도화하려는 것임.

이를 통해 전국 어디서나 One-number(전화·문자), 앱 등으로 편리하게 이용자 등록, 예약·접수, 배차 등이 가능한 특별교통수단 통합예약 서비스를 제공하는 것을 목적으로 하고 있음.



<광역이동지원센터 간 정보연계를 통한 환승편의성 개선 개념>

※ 자료 : “4차 교통약자 이동편의 증진계획((2022~2026)”, 2022.9. p.36

또한, 매년 교통약자 실태조사로 수집되는 이동편의시설 현황(위치 등), 교통약자 서비스교육 실적 등의 데이터를 통합 관리하는 시스템을 구축하여 교통약자가 대중교통 이용 시 이동편의시설 위치정보를 편리하게 이용할 수 있도록 하려는 것임.

이를 위하여, 2022년 12월~2023년 5월까지 ISP 용역을 실시하였으며, 2024년도에 교통약자 이동편의 통합관리시스템 구축비로 34억 8,700만원을 반영하여 시스템을 구축하고 있으며, 2025년도에는 시범운영비로 8억 1,500만원이 반영되었음.

【 2025년도 교통약자 이동편의 통합관리시스템 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산 [실집행액]	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
- 교통약자 이동편의 통합관리시스템	37	3,487	3,487	815	△2,672

※ 자료: 국토교통부

국토교통부에 따르면, 2024년 11월~12월에 약 2~3개의 지방자치단체를 대상으로 개발된 시스템 테스트를 추진할 예정이고, 시범사업도 해당 지방자치단체와 연계하여 우선 협의할 예정이라고 설명함. 다만, 지방자치단체 여건 등에 따라 협의가 안 될 시 시범사업 실시조사를 별도로 추진할 예정임.

그런데, 2024년 9월말 기준 이 사업의 위탁기관(한국교통안전공단) 단계의 실집행률이 64.4%로 다소 낮은바, 이월 등에 따라 시범사업이 지연되지 않도록 국토교통부의 철저한 사업관리가 필요할 것으로 보임.

【 교통약자 이동편의 통합관리시스템 실집행현황(2024.9월 기준) 】

구분	소요	실집행	
	금액(원)	금액(원)	실집행률(%)
- 시스템 구축	3,417,225,130	2,200,058,726	64.4

※ 자료: 국토교통부

다. 지역균형발전특별회계(지역자율계정)

1) 도시형교통모델(세종) (4548-301)

○ 이 사업의 내역사업인 공공형버스 지원사업의 실집행률이 공공형버스 운전원 채용 어려움으로 인해 2024년 9월말 현재 43%로 저조한바, 2025년도 예산안(77.6% 증액)의 실제 집행 가능성을 고려한 조정을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

도시형교통모델 사업은 지방자치단체의 노선버스 근로시간 단축(근로기준법 개정)에 따른 운행횟수 및 노선 조정 등을 추진하는 과정에서 대중교통 사각지대를 방지하기 위해 소형버스, 콜버스 등 수요 응답형 버스 교통수단 등 도입 지원하거나, 일부 지방자치단체에서 도입·운영 중인 공공형 택시 도입을 지원하기 위한 사업으로, 세종특별자치시계정으로 편성된 예산임[292].

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 31억 3,700만원 대비 22억 9,100만원이 증액(73%)된 54억 2,800만원이 편성되었음.

292) 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」
제74조(지역균형발전특별회계의 설치) 지방시대 종합계획 및 지역균형발전시책 지원 관련 사업을 효율적으로 추진하기 위하여 지역균형발전특별회계(이하 "회계"라 한다)를 설치한다.
제76조(계정의 구분) 회계는 지역자율계정, 지역지원계정, 제주특별자치도계정 및 **세종특별자치시계정**으로 구분한다.

【 2025년도 도시형교통모델(세종) 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산 [실집행액]	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
- 도시형교통모델(세종) (지역자율)	1,240 [1,240]	3,137	3,137	5,428	2,291
·공공형버스 지원 (자치단체경상보조)	1,000 [1,000]	2,887	2,887	5,128	2,241
·공공형택시 지원 (자치단체경상보조)	240 [240]	250	250	300	50

※ 자료: 국토교통부

나) 실집행 저조에 따른 합리적인 예산 편성 필요

세종특별자치시(이하 “세종시”)는 2025년부터 행정중심복합도시 시내버스 개편(간선화)에 따른 이응버스(DRT:Demand Responsive Transit) 사업구역 확대를 계획하고 있음. 이에 따라 공공형 버스 예산에 2024년도 예산 28억 8,700만원 대비 22억 4,100만원이 증액(77.6%)된 51억 2,800만원이 편성되었으며, 공공형 택시 예산은 2024년도 예산 2억 5,000만원 대비 5,000만원이 증액(20%)된 3억원이 편성되었음.

이 중 공공형 버스 예산의 세부 증액(77.6% 증액) 내역은 다음과 같음.

【 세종시 공공형 버스 2025년 예산안 산출내역 】

- 도심형 DRT(이응버스) 예산안(54.6억원) = 가동비(인건비, 연료비 등) 42.3억원 + 보유비(차량유지비, 관리비 등) 21.2억원 - 추정 운송수익(8.9억원) → (매칭률 50% 적용) 국비 27.3억원 + 지방비 27.3억원
- 농촌형 DRT(두루타) 예산안(48억원) = 가동비(인건비, 연료비 등) 28.4억원 + 보유비(차량유지비, 관리비 등) 21.6억원- 추정 운송수익(2.0억원) → (매칭률 50% 적용) 국비 24.0억원 + 지방비 24.0억원

※ 국비 총계 = 51.3억원

※ 자료 : 국토교통부

그런데 2024년 9월 기준 실집행 내역을 살펴보면, 공공형택시는 82%로 높은 편이나 공공형버스는 지방자치단체에 교부된 28억 8,700만원 중 12억 7,000만원만을 실제 집행하여 43%로 실적이 저조한 편임.

【 2024년 9월 기준 도시형교통모델(세종) 실집행 내역 】

(단위: 백만원, %)

구 분	예산액(A)	집행액(B)	실집행액(C)	실집행률(C/A)
- 공공형버스	2,887	2,887	1,270	43
- 공공형택시	250	250	205	82

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부에 따르면 전국적으로 버스 운전원 채용에 어려움이 있어 인건비 집행이 늦어지고 있으며, 국토교통부와 세종시는 예산집행을 최대한 독려하고 있다는 설명임.

또한, 2024년도에는 운송사업자인 세종교통공사 채용 기준이 민간보다 엄격하여 운전원 수급에 어려움이 있었으나, 2025년도부터는 세종교통공사 채용 기준 완화, 시간선택제 채용 등을 통해 운전원의 수급이 올해보다는 원활할 것으로 예상된다는 설명임.

그런데, 이러한 전국적인 버스 운전원 수급 어려움은 꾸준히 발생하고 있는 문제임. 국토교통부에 따르면, 2024년 9월 기준 전국적으로 노선버스(시내·농어촌·시외버스) 버스 운전원의 정원(94,059명) 대비 현원이 84,803명으로 9,256명이 부족한 상황이며, 세종시는 시내버스 정원(735명) 대비 현원이 693명으로 42명이 부족하여 현재 운영 중인 노선 축소 및 버스 지연은 없으나, 노선 개편에 따른 신규노선 운영이 어려운 상황임.

이러한 상황에서 2025년도에 올해 예산(28억 8,700만원)의 거의 2배에 해당하는 51억 2,800만원(22억 4,100만원 증액, 77.6%)을 증액할 경우 새롭게 확대되는 공공형 버스 운전원 수급도 원활하지 않을 우려가 있음.

따라서, 국토교통부는 이 사업의 실 집행률을 제고하기 위해 노력할 필요가 있으며, 실제 집행 가능성을 고려하여 2025년도 예산 조정을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

7. 항공정책실

가. 교통시설특별회계(공항계정)

1) 세입 : 정부출자수입(52-521) 및 항공항만수입(67-671)

○정부출자수입과 항공항만수입의 세입이 코로나19 이후 항공운송 회복률과 코로나19 이전 세입실적을 감안할 때 과소계상된 측면이 있으므로, 각각 400억원, 163억원의 증액이 필요한 것으로 보임.

가) 개요

교통시설특별회계 공항계정 세입 중 정부출자수입은 한국공항공사와 인천국제공항공사에 출자한 누적 출자지분에 대한 이익배당금을 통한 세입이고, 항공항만수입은 「공항시설법」[293]에 따라 공항·비행장·항행안전시설을 사용 또는 이용하는 자에게 징수하는 사용료를 통해 구성되는 세입임.

정부출자수입의 2025년도 예산안은 전년도 0원 대비 1,886억 2,200만원이 증액된 1,886억 2,200만원이 편성되었고, 항공항만수입의 2025년도 예산안은 전년도 444억 2,400만원 대비 88억 8,500만원이 증액(20%)된 533억 900만원이 편성되었음.

293) 「공항시설법」
제32조(사용료의 징수 등) ① 공항시설 또는 비행장시설을 관리·운영하는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 공항·비행장·항행안전시설을 사용하거나 이용하는 자로부터 사용료를 징수할 수 있다.

【 2025년도 교통시설특별회계 공항계정 세입 :
정부출자수입 및 항공항만수입 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
정부출자수입	-	-	-	188,622	188,622
항공항만수입	61,821	44,424	44,424	53,309	8,885

※ 자료 : 국토교통부

나) 항공운송 회복을 고려한 세입 증액 필요

코로나19의 영향으로 항공여객이 감소하여 2019년 수준을 회복하지 못하고 있었으나, 2023년 방역조치 해제, 국제선 여행 수요의 급증으로 2024년 8월 기준 항공여객은 2019년 대비 95.1% 수준을 회복하였음.

【 항공운송 여객실적 월별 추이 】

(단위 : 만명)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	총계
'19년	1,058	990	1,010	1,014	1,030	1,054	1,071	1,115	936	1,038	984	1,036	12,337
'20년	1,062	550	174	135	202	234	269	306	204	294	314	194	3,940
'22년	350	321	287	381	440	461	501	530	472	590	593	656	5,582
'23년	727	714	731	761	811	836	898	940	852	950	890	942	10,051
'24년	983	961	963	956	985	985	1,025	1,073	-	-	-	-	7,930
'19년 대비 '24년 회복률 (%)	92.9	97.1	95.4	94.3	95.6	93.4	95.7	96.2	-	-	-	-	95.1

※ 자료 : 국토교통부

먼저, 정부출자수입은 전년도 당기순이익에 배당성향과 주식지분율을 곱하여 징수되는데, 지난 세입실적을 살펴보면 코로나19의 영향으로 2020년 4,189억원을 징수한 후 2021~2023년, 3년간 세입이 없었고, 2024년에는 예산은 편성하지 않았으나, 항공운송 회복 결과 2,248억원을 징수결정하여 징수하였음.

【 정부출자수입 세입실적 】

(단위 : 억원)

세입실적	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
한국공항공사	166	195	0	0	0	0
인천국제공항공사	3,755	3,994	0	0	0	2,248
합계	3,921	4,189	0	0	0	2,248

※ 자료 : 국토교통부

이에 국토교통부는 예산 편성 당시 당기순이익 추계 결과를 고려하여 2025년 정부출자수입 예산안으로 1,886억 2,200만원을 편성하였다는 설명임.

그러나 앞서 살펴보았듯이 코로나19 이전 대비 2024년 항공여객 회복률이 95%에 달하는 점, 2024년 10월 현재 기준 양 공항공사의 당기순이익 재추계 결과 예산 편성 당시에 비하여 상향[294]되었다는 점 등을 고려할 때 2025년 예산안을 400억원 증액하여 2024년 세입실적 2,248억원 이상으로 편성할 필요가 있는 것으로 보임.

다음, 항공항만수입의 경우에도 코로나19의 영향으로 인해 2020년, 2021년, 2022년 3년간 코로나 이전인 2019년 696억 500만원 대비 크게 감소한 277억 2,700만원, 222억 8,700만원, 315억 700만원을 각각 징수하였으나, 항공운송이 회복되기 시작한 2023년 618억 2,100만원으로 크게 증가하였음.

【 항공항만수입 세입실적 】

(단위 : 백만원)

세입실적	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
합계	69,605	27,727	22,287	31,507	61,821

※ 자료 : 국토교통부

또한, 2024년의 경우 9월 말 기준 643억 4,400만원을 징수하여 예산액 444억 2,400만원에 비하여 세입이 큰 측면이 있음.

294) 국토교통부에 따르면 한국공항공사는 항공수요 회복 지연(19년 대비 87.4%)으로 당기순손실이 예상되나, 인천국제공항공사는 올해 수준과 유사한 수준으로 전망된다는 설명임.

【 2024년 9월 말 기준 세입실적 】

(단위 : 백만원, %)

예산현액	징수결정액(A)	수납액(B)	수납률(B/A)
44,424	65,464	64,344	98.3

※ 자료 : 국토교통부

항공항만수입의 2025년 예산안은 533억 900만원으로 편성되어 있는데, 국토교통부에 따르면 직전 3개년 수납액 평균값을 기준으로 반영하였다는 설명임.

그러나 2021년과 2022년의 경우 코로나 19의 영향으로 코로나 19 이전에 비하여 크게 감소하였던 것이라는 점과 2023년, 2024년 세입실적이 항공운송 회복세에 따라 증가하고 있는 점을 감안하면 과소계상된 측면이 있으므로 163억원을 증액하여 2019년 세입실적 수준(696억원)을 반영할 필요가 있는 것으로 보임.

2) 신공항 건설사업(3538-309, 310, 311)

○대구경북신공항 건설사업의 경우 예산의 불용 및 사업 지연을 방지하기 위하여 전략환경영향평가 협의 등 관계기관과의 적기 협의를 노력할 필요가 있고, 화물터미널 입지 관련 갈등이 조속히 해소될 수 있도록 노력하여 원할한 사업추진을 도모할 필요가 있음. ○백령도 소형공항 건설사업의 경우 타당성 재조사 수행 예정으로 인하여 예산이 전액 불용될 것인바, 타당성 재조사 이후 추가적인 사업 지연 및 이월·불용 발생을 막기 위하여 철저한 사업관리가 요구됨. ○서산공항 건설사업의 경우 전략환경영향평가 협의가 지연되는 경우 전액 불용이 발생할 수 있으므로 관계기관과의 조속한 협의가 필요하고, 전략환경영향평가 협의 또는 기본계획 수립 과정에서 총사업비 증가 시 타당성 재조사가 이루어질 수 있는바, 타당성 재조사가 이루어지는 경우 면밀한 분석 및 사업지연 방지 노력이 필요함.

가) 개요

신공항 건설사업은 항공수요, 항공시장 공급력, 공항 혼잡, 공항 이용객 접근 편의성 등 항공여건을 분석하여 「공항시설법」 제3조[295]에 따라 국토교통부 장관이 수립하는 '공항개발 종합계획'을 기초로 추진되는 사업임.

국토교통부장관은 공항개발 종합계획을 5년 단위로 수립하며, 1994년 4월 제1차 공항개발 중장기 기본계획 이후, 2021년~2025년을 대상기간으로 하는 제6차 공항개발 중장기 종합계획이 2021년 9월에 수립·고시되었음

---

295) **「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)

2023년 10월 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

또한, 2024년 현재 국토교통부가 추진하고 있는 공항 건설 사업은 울릉도 소형공항, 흑산도 소형공항, 가덕도신공항, 제주 제2공항, 새만금신공항, 대구경북신공항, 백령도 소형공항, 서산공항 건설사업이 있음. 이에 2024년 예산에는 총 8개 신공항 건설사업의 예산이 편성되어 총 예산은 6,978억 4,800만원이었으며, 구체적으로 살펴보면 울릉도 소형공항 건설에 900억원, 흑산도 소형공항 건설에 65억 9,000만원, 제주 제2공항 건설에 172억 8,600만원, 새만금신공항 건설에 326억 5,100만원, 가덕도신공항 건설에 5,363억 2,100만원, 대구경북신공항 건설사업 100억원, 백령도 소형공항 건설사업 40억원, 서산공항 건설사업 10억원이 편성되었음.

이 중 대구경북신공항, 백령도 소형공항, 서산공항 3개 신공항 건설사업은 2024년 예산안부터 새로이 편성된바 동 3개 신공항 건설사업의 2025년도 예산안은 총 714억 1,000만원이 편성되었고 구체적인 편성 내역은 다음과 같음.

【 2025년도 3개 신공항 건설사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2024 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
합계	-	15,000	15,000	71,410	56,410
- 대구경북신공항 건설	-	10,000	10,000	66,653	56,653
- 백령도 소형공항 건설	-	4,000	4,000	3,095	△905
- 서산공항 건설	-	1,000	1,000	1,662	662

※ 자료 : 국토교통부

신공항 건설사업의 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 사업시행자 등의 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

3개 신공항 건설사업의 집행단계를 살펴보면, 대구경북신공항 건설은 2023년 12월부터 기본계획 수립 용역이 진행되고 있고, 백령도 소형공항 건설은 2023년 5월부터 기본계획 수립 용역을 착수하였으나 예비타당성조사(안) 대비 총사업비 증가 소요로 인해 타당성재조사를 신청하여 기본계획 미고시 상태이며, 서산공항 건설은 2024년 2월 기본계획 수립 용역에 착수하였음.

사업 추진절차별로 각 공항 건설사업의 추진현황을 살펴보면 다음의 표와 같음.

【 3개 신공항 건설사업 추진현황 】

구분		대구경북	백령	서산
사업 진행 단계	개발계획 수립	2021.8 제6차 공항개발 종합계획	2016.5 제5차 공항개발 중장기 종합계획	2016.5 제5차 공항개발 중장기 종합계획
	사전 타당성	2023.8 B/C 1.032	2017.11 B/C 2.19	2017.12 B/C 1.32
	예비타당성	면제('23.10)	2022.12 B/C 0.91 AHP 0.605	2023.5 B/C 0.81 AHP 0.456
	기본계획	2023.12. 착수	2023.05. 착수 미고시	2024.02. 착수
	기본설계	미착수	미착수	미착수
	실시설계	미착수	미착수	미착수
	공사입찰 및 계약	미착수	미착수	미착수

구분		대구경북	백령	서산
사업기간		2023~2030	2023~2029	2024~2028
사업시행자		국토교통부	기본계획 고시 이후 확정	국토교통부
총사업비 (억원)	총사업비	25,768	2,018	484
	설계비	1,032	95	21
	공사비	19,490	1,607	356
	감리비	519	73	27
	시설부대비	32	3	1
	건설보상비	155	31	25
	기타	4,541	209	54
24년 예산 (백만원)	예산액	10,000	4,000	1,000
	예산현액	10,000	4,000	1,000
	집행액	-	-	-
	집행율	-	-	-
25년 예산 (백만원)	예산액	66,653	3,095	1,662

※ 자료 : 국토교통부

나) 대구경북신공항 건설 : 적기 관계기관 협의 및 지자체 간 갈등 해소를 통한 원활한 사업추진 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 5,768억원, 사업기간은 2023~2030년으로 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 : '23～'30 / 2조 5,768억원
▪ 사업타당성 : B/C 1.032 (사전타당성 조사 결과)

※ 자료 : 국토교통부

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 100억원 대비 566억 5,300만원이 증액(566.5%)된 666억 5,300만원이 편성되었음.

【 2025년도 대구경북신공항 건설 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
대구경북신공항 건설	-	10,000	10,000	10,000	56,653
- 건설보상비	-	-	-	200	200
- 기본조사설계비	-	5,000	5,000	5,000	-
- 실시설계비	-	5,000	5,000	60,453	55,453
- 시설부대비	-	-	-	1,000	1,000

※ 자료 : 국토교통부

사업 추진경과를 살펴보면, 지난 2014년 대구시장이 군 공항 이전건의서를 제출함에 따라 대구 군공항의 이전과정이 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.)(국토교통부장관)
ㅇ ’22. 9. : 군 공항 이전을 위한 대구 통합신공항 기본계획 수립 완료(대구시장)
ㅇ ’22. 9. : 기부대양여 심의(사업타당성 검토)(~’23.8.) (기획재정부)
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

※ 자료 : 국토교통부

대구경북신공항 건설은 국비 2조 5,000억원 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 가능하므로 국토교통부

---

296) **「국가재정법」**

제38조(예비타당성조사) ①기획재정부장관은 **총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 신규 사업**으로서 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

는 면제 신청을 하여 10월 말 2023년 제3차 재정사업평가위원회에서 예비타당성 조사 면제가 확정되었고, 12월 말 기본계획 수립 및 전략환경영향평가 용역에 착수하였음.

국토교통부는 2024년 말 기본계획 수립 이후 설계·시공 등 후속절차를 추진해나갈 것이라는 설명이나, 만일 전략환경영향평가 협의가 지연되거나 화물터미널 입지 관련 협의가 적기에 협의되지 못하는 경우 사업의 지연으로 이어질 가능성이 있는바, 이에 대해 살펴보면 다음과 같음.

먼저, 국토교통부는 2024년 8월 전략환경영향평가서 초안을 환경부 등에 제출하였고, 이와 관련하여 9월 군위군·의성군·구미시·안동시에 대한 주민설명회를 개최하였는데, 10월 환경부로부터 초안에 대한 보완을 요청하는 회신을 받았다는 설명임.

제주 제2공항 건설사업과 새만금신공항 건설사업에 대해서 전략환경영향평가 협의 지연으로 인한 사업 지연이 발생하였는데, 그 경과를 살펴보면 다음과 같음.

먼저, 제주 제2공항 건설사업의 경우 국토교통부는 2019년 9월 제주 제2공항 건설 사업을 위한 전략환경영향평가 본안을 제출하였으나, 환경부가 조류충돌 위험성, 보전가치 있는 동굴의 분포 가능성, 항공기 소음영향 검토 등을 이유로 전략환경영향평가의 보완을 요청함에 따라 보완서를 제출하였고, 12월

원활한 추진을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다.

환경부에서 환경부에서 항공기-조류 충돌 위험성과 항공기 소음영향 관련 분석에 대한 재보완을 요청하여 2021년 6월 재보완서를 제출하였으나, 2021년 7월 환경부의 반려결정이 내려진 결과 결국 2023년 3월에야 전략환경영향평가 조건부 협의에 이르렀음.

그 결과 최근 제주제2공항 건설 사업 예산의 집행률은 2020년 60.9%, 2021년 0%, 2022년 1.1%, 2023년 1.5%에 불과함.

【 참고 : 최근 제주 제2공항 건설 예산 집행내역 】

(단위 : 백만원, %)

연도	본예산	전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액(A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	다음연도 이월액	불용액
2020	35,620	-	△2,687	-	933	568	60.9	56	309
2021	47,330	56	-	-	47,386	8	0.0	-	47378
2022	42,500	-	-	-	42,500	463	1.1	-	-
2023	17,286	194	-	-	17,480	258	1.5	-	17,222

※ 자료 : 국토교통부

또한, 새만금신공항 건설사업의 경우 2020년 9월 새만금신공항 건설 사업을 위한 전략환경영향평가 용역에 착수하여 2021년 9월 전략환경영향평가서 본안을 제출하였으나, 환경부는 조류충돌, 항공기 소음, 법정보호종 등의 사유로 보완을 요구하였고, 2021년 11월 국토교통부는 보완서를 제출하였으나, 환경부는 법정보호종 및 서천갯벌에 대한 영향예측 등을 재보완하도록 요청하여 2022년 1월 재보완서를 제출하였던바, 이와 같이 환경부가 2차례 보완을 요구함에 따라 2022년 2월에 이르러 전략환경영향평가 협의가 이루어졌음.

환경부와의 전략환경영향평가 협의가 지연됨에 따라 후속절차에 착수할 수 없게 되어 새만금신공항 건설사업의 예산 집행률은 2020년 43.3%, 2021년 10.7%, 2022년 5.9%, 2023년 0.1%로 저조하였음.

【 참고 : 최근 새만금 신공항 건설 예산 집행내역 】

(단위 : 백만원, %)

연도	본예산	전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액(A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	다음연도 이월액	불용액
2020	4,000	-	-	-	4,000	1,732	43.3	1,732	536
2021	12,000	1,732	-	-	13,732	1,471	10.7	-	12,261
2022	20,000	-	-	-	20,000	1,184	5.9	420	18,396
2023	13,500	420	-	-	13,920	19	0.1	5,708	8,193

※ 자료 : 국토교통부

따라서 대구경북신공항에 대해서도 항공기 소음 등과 관련하여 보완이 요구될 가능성이 있는바, 이와 같은 대규모 이월과 불용이 발생하지 않도록 하기 위해서는 면밀한 분석을 통해 적기에 전략환경영향평가 협의를 완료할 수 있도록 하여 기본계획 고시 등 후속절차를 진행할 필요가 있음.

또한, 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 제기하였으나, 지난 2023년 8월 민간공항에 대한 사전타당성조사 결과 대구경북신공항의 화물터미널을 군위군에 배치하는 내용이 포함되었음.

해당 결과 발표 이후 화물터미널 입지에 대해 의성군에서 이견을 표명하는 등 화물터미널 입지와 관련하여 대구시, 의성군 간 갈등이 발생하였고 2023년 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 진행하여 5월 신공항의 화물터미널은 예측되는 항공수요를 기준으로 합리적인 규모로 설치할 필요가 있으며, 항공화물 유치 가능성 등을 종합적으로 고려하되, 지상이동 안전거리 준수, 경제성, 군 시설 영향 등 문제를 해소할 수 있는 방안을 마련하여야 한다는 화물터미널 입지에 대한 정책권고를 채택하였고,

이를 토대로 국방부 협의를 거쳐 6월 의성군 지역 화물터미널 입지안을 마련하여 관계기관 협의기구에서 논의하였으나, 경상북도와 의성군은 확장성 제한 등을 이유로 국토교통부가 제안한 입지안(동측안)을 수용하지 않고 항공물류·항공정비산업단지를 인접하여 조성할 수 있는 입지안(서측안)을 요구하며 추가 협의 필요성을 제기한 결과 8월부터 국토교통부・국방부・경상북도・의성군 간 협의가 진행 중임.

이렇듯 화물터미널 입지 관련 갈등이 지속되는 경우 원활한 사업 추진에 영향이 있을 수 있는바 화물터미널 입지 관련 문제가 조속히 해결될 수 있도록 노력하는 등 원할한 사업추진을 도모하여야 할 것임.

결국 국토교통부는 환경부와의 전략환경영향평가 협의 외에도 지속적으로 요구되는 국방부와의 협의, 환경부와의 환경영향평가 협의 등 관계기관과의 협의를 적기에 완료할 수 있도록 노력할 필요가 있고, 대구경북신공항은 대구광역시 군위군과 경상북도 의성군에 걸쳐 건설되는 만큼 화물터미널 입지 관련 문제 외에도 각 지역의 상이한 요구 또는 문제제기가 있을 수 있는바 이에 대한 적절한 관리를 통한 원활한 사업추진을 도모할 필요가 있음.

다) 백령도 소형공항 건설 : 타당성 재조사 이후 철저한 사업 관리를 통한 예산 적기 집행 필요

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 2025년도 예산안은 전년도 40억원 대비 9억 500만원이 감액(22.6%)된 30억 9,500만원이 편성되었음.

【 2025년도 백령도 소형공항 건설 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
백령도 소형공항 건설	-	4,000	4,000	3,095	△905
- 기본조사설계비	-	700	700	907	207
- 실시설계비	-	3,200	3,200	2,088	△1,112
- 시설부대비	-	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. : 기본계획용역 착수
- ㅇ '24. 9. : 기재부에 타당성재조사 요청

※ 자료 : 국토교통부

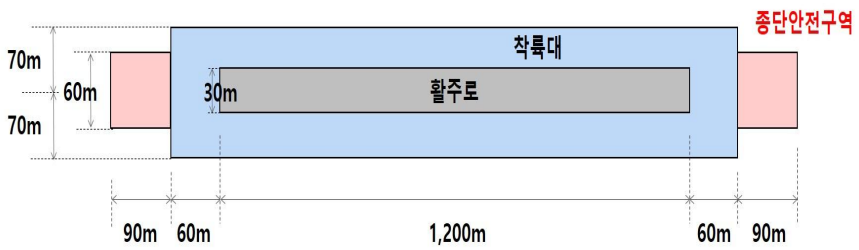
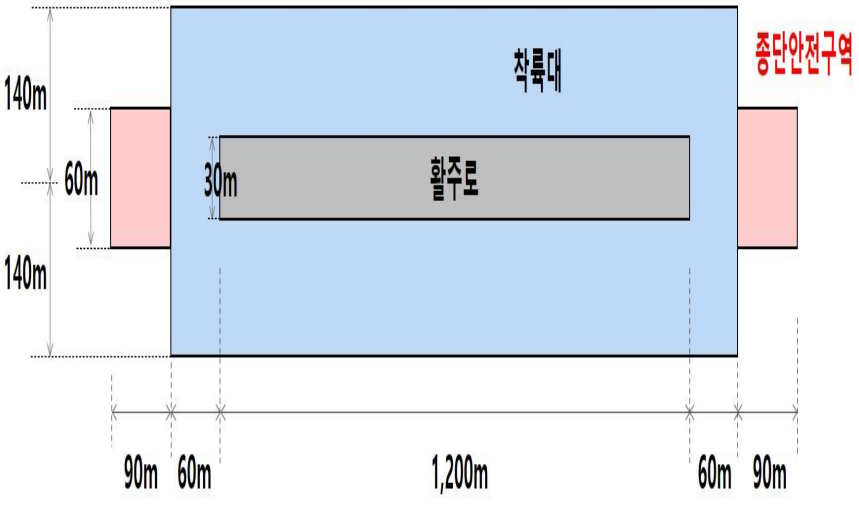
국토교통부는 예비타당성조사 당시에는 백령도 소형공항을 당초 소형항공운송사업 기준인 50석 이하 항공기에 맞춰 50석급 항공기가 취항 가능한 공항(비행장 시설기준에 따른 분류기호 '2C')으로 계획하였음.

그러나 지난 2023년 9월, 주요 항공기 제작사의 50석 이하 항공기 단종 추세로 해당 항공기·부품 수급 불안정 우려가 있어, 소형항공운송사업 좌석수 상한을 완화(50석 → 80석)하면서, 80석급 항공기가 취항가능한 공항(비행장 시설기준에 따른 분류기호 '3C')으로 공항등급을 상향하는 계획변경을 추진하였음.

또한, 공항등급을 상향함에 따라 계기비행을 유지하는 경우 착륙대 폭의 대폭 확장(140m → 280m)이 요구되는바 공사비의 대폭 증가가능성을 감안

하여 계기비행이 가능한 공항에서 시계비행을 하는 공항으로 계획을 변경하고자 하였으나, 국방부와의 협의 과정에서 국방부가 계기비행 방식을 진행할 것을 요구하였고, 그에 따라 착륙대 폭 확장에 따른 토공·호안공 등 공사 물량 증가(해상 매립 증가)로 기존 총사업비 대비 15% 이상 증가가 예상되었음.

【 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

이로 인해 백령도 소형공항 건설사업이 「국가재정법」 및 그 하위법령[298]에 따라 타당성 재조사 대상(총사업비 증가율 100분의 15이상)으로 검토되어 국토교통부는 2024년 9월 말 기획재정부에 타당성재조사를 요청한 상태로, 2024년 예산 40억원 전액 불용이 예상되는 상황임.

또한, 타당성 재조사는 통상 1년 이상 소요되는 절차로서, 총사업비 증가 이후 동 사업의 타당성에 대한 충분한 검토가 요구될 것으로 보이고, 그 결과 타당성이 인정되는 경우 사업이 크게 지연된 만큼 철저한 사업관리를 통한 예산 적기 집행이 필요할 것임.

---

298) **「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

가. 총사업비 증가율은 제107조에 의거 최초 등록된 총사업비를 기준으로 산정한다. 단, 예비타당성조사를 거치지 않은 경우에는 예산이 반영된 시점에서의 최초 총사업비를 기준으로, 타당성재조사를 거친 경우에는 타당성재조사 결과 총사업비를 기준으로 총사업비 증가율을 산정한다.

나. 총사업비 규모에 따라 정하는 비율 이상 증가한 사업이라 함은 총사업비 규모가 1,000억 원 미만인 경우 총사업비가 100분의 20 이상, **1,000억 원 이상인 경우 100분의 15 이상 증가한 사업**을 말한다.

다. 물가변동분 계산시에는 한국건설기술연구원에서 발표하는 건설공사비지수 또는 한국은행에서 발표하는 건설투자 GDP 디플레이터 중 증가율이 낮은 지수를 이용

라. 지가변동분 계산시 감정평가 결과가 있는 경우에는 그 결과치와 대비하고 감정평가를 실시하지 않은 경우에는 지가지수 등을 이용

라) 서산공항 건설 : 관계기관과의 조속한 협의, 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 2025년도 예산안은 전년도 10억원 대비 6억 6,200만원이 증액(66.2%)된 16억 6,200만원이 편성되었음.

【 2025년도 서산공항 건설 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
서산공항 건설	-	1,000	1,000	1,662	662
- 기본조사설계비	-	100	100	300	200
- 실시설계비	-	900	900	1,300	400
시설부대비	-	-	-	62	62

※ 자료 : 국토교통부

사업 추진경과를 살펴보면 지난 2016년 5월 공항개발 종합계획에 반영된 이후 2016년 12월 사전타당성 검토 연구를 시행하였으며, 2023년 5월 예비타당성 조사에 탈락(B/C = 0.81, AHP = 0.456)하고, 2023년 8월부터 재기획 용역을 진행하여 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
- ㅇ '23.8.~11. : 서산공항 사업 재기획
- ㅇ '24.2. : 서산공항 건설사업 기본계획 수립 및 전략환경영향평가 용역 착수

※ 자료 : 국토교통부

재기획 용역 결과 총사업비 484억 4,300만원, B/C 1.11이 도출되었고,「국가재정법」제38조[299]에 따르면 사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원규모가 300억원 이상인 경우 예비타당성 조사 대상이므로 동 사업은 예비타당성 조사 대상이 아닌 것으로 분류하여 2024년 2월 기본계획 수립 등에 착수하였음.

---

299) **「국가재정법」**

제38조(예비타당성조사) ①기획재정부장관은 **총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원규모가 300억원 이상인 신규 사업**으로서 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

【 재기획용역 결과 총사업비 】

구분	금액 (백만원)
보상비	2,538
기본조사설계비	1,057
실시설계비	1,281
공사비	35,616
감리비	2,970
시설부대비	81
기타(예비비, 차량구입비)	4,900
총사업비	48,443

※ 자료 : 국토교통부

2024년 10월 현재 전략환경영향평가 협의 중으로, 국토교통부는 전략환경영향평가 협의가 보완없이 진행될 경우 12월 기본계획을 고시하고 즉시 설계용역과 환경영향평가 용역을 발주할 것인바, 2024년 예산 전액(실시설계비 900백만원, 기본조사설계비 100백만원)을 이월할 것으로 예상되고, 만일 전략환경영향평가 중 보완 사항 발생 등으로 추가적인 기간이 소요될 경우에는 전액 불용될 것으로 예상된다는 설명임.

아울러 전략환경영향평가 협의 과정, 기본계획 수립 과정에서 총사업비가 증가하여 500억원 이상이 되고, 이 중 국가가 300억원 이상을 부담하는 경우 「국가재정법」 제50조제2항[300]에 따라 타당성 재조사를 수행하게 될 수도 있음.

---

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

지난 2023년 5월 예비타당성 조사 결과 B/C 0.81, AHP 0.456으로 탈락한 바 있음을 고려할 때 타당성 재조사 수행 시 탈락의 가능성이 있는 점도 감안할 필요가 있을 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 예산의 불용을 막기 위해 적기에 전략환경영향평가 협의를 마칠 수 있도록 노력하고, 타당성 재조사를 수행하게 되는 경우 동 사업의 타당성에 대하여 면밀히 검토할 수 있도록 할 필요가 있으며, 타당성 재조사가 통상 1년 이상 소요된다는 점을 감안할 때 사업 지연을 방지하기 위한 철저한 사업관리가 요구될 것으로 보임.

3) 항공산업발전지원(3637-314)

○ 신규내역사업인 항공일자리 창출지원 사업의 경우 보조대상이 되는 항공일자리 취업지원센터의 기존 예산은 6억원이었으나, 2025년에는 동 내역사업에 따른 보조금 5억원 포함 15억원으로 증액되는데, 이는 다소 급격하게 증액되는 측면이 있으므로 예산의 증액에 따른 집행가능성을 분석할 필요가 있을 것으로 보이고, 사업의 효과에 대해서 평가하기 위하여 성과지표를 개발하여야 할 것으로 보이며, 철저한 사업계획의 수립 및 사업관리가 요구될 것으로 보임. ○ 항공정책수립연구 내역사업의 경우 내부 수요조사가 지연되어 연구과제 발주가 지연됨에 따라 이월이 발생하고 있는바, 연구과제에 대한 수요조사를 앞당겨 수행하는 등 이월을 방지할 수 있도록 제도를 개선할 필요가 있음. ○ 항공시장동향분석 내역사업은 발주가 점차 늦어짐에 따라 이월액이 증가하는 추세에 있는바, 발주를 연초에 마칠 수 있도록 하여 지속적으로 발생하는 이월을 방지할 필요가 있음.

가) 개요

항공산업발전지원 사업은 항공분야 경쟁력 강화를 위하여 국내외 항공시장동향을 분석하는 항공시장동향분석, 항공교통이용자의 권리 및 권익 증진을 위하여 항공교통이용자에 대한 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 2025년도 예산안은 전년도 11억 500만원 대비 5억원 증액(45.2%)된 16억 500만원이 편성되었음.

【 2025년도 항공산업발전지원 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
항공산업발전지원	1,029	1,105	1,105	1,605	500
- 항공시장동향분석	129	150	150	150	-
- 항공정책수립연구	109	300	300	300	-
- 항공레저스포츠제전	219	-	-	-	-
- 항공교통서비스평가 및 보고서 발간	572	655	655	655	-
- 항공일자리창출지원	-	-	-	500	500

※ 자료 : 국토교통부

나) 항공일자리 창출지원 내역사업의 철저한 사업계획 수립 및 사업관리 필요

항공일자리 창출지원 내역사업은 한국항공협회가 지난 2018년부터 인천국제공항공사 및 한국공항공사와 공동운영하고 있는 항공일자리 취업지원센터를 지원하여 취업박람회 개최, 취업상담, 일자리 정보 및 취업지원 프로그램 제공 등을 통해 항공산업 분야 채용·취업을 도모하려는 사업으로, 2025년도 예산안에 신규편성되어 항공협회에 대한 민간경상보조(320-01) 5억원이 반영되어 있음.

< 항공일자리 취업지원센터 개요 >

(**설립목적**) 항공산업 분야 취업기회 확대 및 실효성 있는 일자리 지원
(**센터개소**) 2018. 9. 6(목) **인천공항 T1 4층**
/ 2021. 8. 2.(월) **김포공항 KAC항공지원센터 2층**
(**운영형태**) 4개 기관 **공동운영**(국토교통부, 한국항공협회, 인천국제공항공사, 한국공항공사)
(**주요기능**) 항공산업 분야 **취업기회 확대** 및 **일자리 지원** 등을 위해 채용정보 수집, **일자리정보** 및 **취업지원 프로그램 제공**, **취업상담**, **취업박람회** 개최 등을 통해 **체계적 일자리서비스 지원**

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부에 따르면, 항공일자리 취업지원센터는 한정된 투입인력(정규직 및 계약직)과 확보된 예산범위(6억)에 따라 취업지원 관련 업무를 수행 중으로, 지난 2023년 6억원의 예산을 통해 2,331명의 취업을 지원한바 지원금 1천만원당 39명의 채용 효과가 있으므로, 2025년에는 한국공항공사와 인천국제공항공사가 지원할 예정인 10억원과 보조금 5억원, 총 15억원을 통해 5,827명의 채용 효과가 기대됨에 따라 보조금 예산 5억원을 신규편성하였다는 설명임.

【 항공일자리 취업센터 최근 5개년 채용실적 】

(단위:명)

'20년	'21년	'22년	'23년	'24년 8월 기준
-	111	803	2,331	1,289

* 2020년 코로나-19로 인한 채용의날 및 채용지원 행사 미개최
※ 자료 : 국토교통부

그러나 2023년 채용실적의 경우 코로나19 이후 항공운송이 회복됨에 따라 관련 기업들의 채용 증가로 인한 측면이 있음에도 이를 온전히 항공일자리 취업센터 운영의 효과로 보는 등 사업 효과에 대한 추정이 단순한 측면이

있는바, 예산 규모에 따른 사업 효과에 대해서 면밀한 분석이 필요할 것으로 보임.

또한, 항공일자리 취업센터의 예산 집행내역을 살펴보면 매년 이월액이 1억원 이상 발생하고 있고, 2021년 이후 이월액이 증가 추세에 있으며, 2023년에는 집행률(예산현액 대비 집행액)이 약 71.7%에 불과하였음.

【 항공일자리 취업센터 최근 5개년 집행내역 】

(단위:백만원)

구분	예산액	예산현액	집행액	이월액
2020	600	687	546	141
2021	600	741	624	118
2022	600	718	599	125
2023	600	725	520	205
2024	600	805	-	-

※ 자료 : 국토교통부

항공일자리 취업센터의 예산은 지난 5년간 6억원으로 유지되었음에도 2025년 동 내역사업에 따른 보조금 5억원 포함 15억원으로 증액하는 것은 다소 급격하게 증액되는 측면이 있으므로, 예산의 증액에 따른 집행가능성을 분석할 필요가 있을 것으로 보이고, 사업의 효과에 대해서 평가하기 위하여 성과지표를 개발하여야 할 것으로 보이며, 철저한 사업계획의 수립 및 사업관리가 요구될 것으로 보임.

다) 항공정책수립연구 내역사업의 이월을 최소화하기 위한 제도개선 필요

항공정책 수립 연구 내역사업은 실효성 있는 정책 수립을 추진하기 위하여 항공분야 신성장 동력 창출 및 항공분야 현안사항에 대한 다양한 연구를 실시하는 사업임. 동 내역사업의 2025년도 예산안은 전년도 3억원과 동일하게 3억원이 편성되었음.

동 내역사업의 최근 5년간 집행내역을 살펴보면 2021년과 2022년에는 각각 2,900만원, 3,900만원의 이월액만이 발생한 것에 비하여 2020년과 2023년에는 1억 8,500만원, 2억 1,800만원의 이월액이 발생하였음.

【 항공정책수립연구 최근 5개년 집행내역 】

(단위: 백만원)

구분	예산액	예산현액	결산액	이월액	불용액
2020	200	581	387	185	9
2021	200	384	319	29	36
2022	200	229	188	39	2
2023	300	339	110	218	11
2024	300	518	-	-	-

※ 자료 : 국토교통부

그 원인을 파악하기 위하여 동 내역사업에 따라 계약된 연구과제 계약을 살펴보면 2021년과 2022년에는 총 3개 연구과제 모두 3/4분기 이전에 발주공고가 이루어진 반면, 2020년에는 5개 연구과제 중 3개의 연구과제가,

2023년에는 3개의 연구과제 중 2개의 연구과제가 3/4분기 이후 발주공고가 이루어졌음.

즉 발주 자체가 늦어진 것이 동 내역사업의 이월을 유발하는 원인으로 보이는데, 2024년에는 5개의 연구과제 중 4개의 연구과제가 3/4분기 이후 발주공고가 이루어졌거나 이루어질 예정임.

【 항공정책수립연구 연구과제 현황 】

구분	과제명	발주일 (공고일)	발주 금액	계약 금액	계약 기간	계약 상대방
2020	코로나19 이후 항공산업 경쟁력 확보를 위한 항공금융 구축 방안 포럼 구성.운영	’20.4.22.	20,000	20,000	’20.5.26.~ ’20.8.23.	한국교통연구원
	항공산업의 안정적 성장기반 마련을 위한 금융시스템 조성 등 중장기 정책방향 수립 연구	’20.8.8	190,000	186,200	’20.11.25. ~ ’21.12.08.	한국교통연구원
	드론 식별장치 기준.대상 선정 및 관리방안 수립연구 용역	’20.10.6	70,000	67,800	’20.11.30. ~’21.5.28.	한국교통안전공단 컨소시엄
	국제항공시장 안정화를 위한 제도개선 방안 연구	’20.10.12	120,000	118,800	5개월	한국교통연구원
	드론기업 종합평가 기준 및 활용방안 연구	’20.11.25.	51,400	48,481	’21.1.26. ~7.24.	㈜웨슬리퀘스트
2021	제3차 항공보안 기본계획수립연구	’21.3.10	100,000	96,900	’21.04.24~ ’22.02.16	한국교통연구원
	공항안전정책 개선을 위한 행정규칙 재정비 연구	’21.7.5	80,000	75,034	’21.8.9~ ’22.1.5	㈜이노스카이

구분	과제명	발주일 (공고일)	발주 금액	계약 금액	계약 기간	계약 상대방
2022	항공산업발전조합 설립추진 연구용역	’22.4.12	200,000	196,000	’22.4.13. ~’23.2.6.	삼일 회계법인
2023	제4차 항공정책기본계획(1차)	’23.11.1 (최초공고) ’23.11.24 (재공고)	110,000	110,000	’23.12.~ ’24.7.	한국교통 연구원
	관제사인력산정방안	’23.11.29	60,000	58,850	’24.1.5.~ ’24.7.2	한국생산성 본부
	한-EU 종합항공협정 사례조사	’23.3.13	120,000	117,600	8개월	법무법인 광장
2024	제4차 항공정책기본계획(2차)	-	103,444	103,444	’24.7.~ ’25.1.	한국교통 연구원
	항공운항, 안전관리, 서비스 간 연계성 강화방안	’24.9.26.	51,000	-	-	-
	항공물류의 스마트 전환을 위한 기반 연구용역	발주 예정	30,000	-	-	-
	국내선 유류할증료 제도개편 연구	’24.9.12	70,000	공고 진행 중	-	-
	항공사업 활성화 및 발전기반 마련 연구	발주 예정	40,000	-	-	-

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부에 따르면 이처럼 동 내역사업에 따른 연구과제 발주가 늦어진 사유는 내부 수요조사가 지연되었기 때문이라는 설명인바, 동 내역사업의 이월을 최소화하기 위하여 전년도에 차년도 예산안 편성 시 또는 최소한 예산안 심의 시 미리 필요한 연구과제에 대한 수요조사를 앞당겨 수행하는 제도개선이 요구될 것으로 보임.

라) 항공시장 동향분석의 이월 방지 필요

항공시장동향분석 내역사업은 항공분야 경쟁력 강화를 위하여 세계 경제 및 국내외 항공부문의 정기적인 시장 동향에 대한 정보·자료를 조사하고 제공하며, 체계적인 모니터링체계 구축방안 제시 및 운용을 통하여 세계 경제 및 국내외 항공시장의 변화와 흐름을 파악하고 분석하는 등 국내외 항공시장동향을 분석하는 사업으로, 2025년도 예산안은 전년도와 동일하게 1억 5,000만원이 편성되었음.

동 내역사업의 최근 5개년 집행내역을 살펴보면 2019~2021년에는 이월액이 발생하지 않았으나, 2022년 이후 이월이 발생(2,900만원)하기 시작하여 2023년에는 4,700만원으로 이월액이 증가하였음.

【 항공시장동향분석 최근 5개년 집행내역 】

(단위: 백만원)

구분	예산액	예산현액	결산액	이월액	불용액
2019	100	100	89	-	11
2020	150	150	131	-	19
2021	150	150	132	-	18
2022	150	150	119	29	2
2023	150	180	130	47	3

※ 자료 : 국토교통부

동 내역사업은 매년 한국항공협회와 계약하여 수행하는데, 이렇듯 이월액이 2022년부터 새로이 발생하게 된 사유는 2021년까지는 계약기간을 당해연도 말까지로 계약하였으나, 2022년부터는 차년도까지 연장되었기 때문임. 아울러 매년 발주가 1개월씩 늦어지는 추세로 인하여 이월액이 증가하고 있는바, 이 추세에 따르면 매년 이월액이 증가할 것으로 보이고, 결국 전액이 이월되는 결과가 초래될 수 있을 것으로 보임.

【 항공시장동향분석 계약현황 】

구분	발주일 (공고일)	발주 금액	계약 금액	계약기간	계약 상대방
2019년	19.1.30	100,000	96,900	19.4.22. - 19.12.31.	한국항공협회
2020년	20.2.19	150,000	147,000	20.4.16. - 20.12.31.	한국항공협회
2021년	21.2.10	150,000	141,750	21.3.19. - 21.12.31.	한국항공협회
2022년	22.1.20	150,000	147,000	22.2.21. - 23.3.31.	한국항공협회
2023년	23.2.15	150,000	147,000	23.3.28. - 24.3.22.	한국항공협회
2024년	24.3.13	150,000	147,000	24.4.16. - 25.4.16.	한국항공협회

※ 자료 : 국토교통부

동 사업은 매년 이루어지는 반복적인 사업으로 국토교통부는 계약 발주시점을 앞당길 수 있을 것이므로, 계약 발주시점을 연초로 앞당겨 이월의 증가를 방지하여야 할 것임.

4) 드론 종합인프라 구축 및 운영(3637-323)

○ 드론인증센터 내역사업의 경우 운영인건비가 계약예규 및 엔지니어링사업대가의 기준에 따를 때 임금 실태에 비하여 과다계상된 것으로 보이므로 그에 맞게 재산정하여 1억 3,300만원의 감액이 필요할 것으로 보임. ○ 드론복합인프라 내역사업의 경우 문화재발굴조사로 인하여 사업이 지연되어 이월이 발생한바, 집행관리를 강화함으로써 동 내역사업의 추가적인 이월이 발생하지 않도록 개선할 필요가 있음.

가) 개요

드론 종합인프라 구축 및 운영 사업은 ①드론개발시험센터(드론 부품개발의 안전성 검증 지원), ②드론 자격센터(드론 조종자격증 취득수요 수용), ③드론교육센터(드론 조종교관 법정교육, 임무특화교육 등 드론 전문인력 양성), ④드론인증센터(드론시스템 안전성 인증 인프라 및 인증체계 구축) 및 ⑤드론 복합인프라(비행시험, 교육, 자격 기능 등 드론 인프라의 기능을 복합화한 다목적 복합지원 시설)를 구축・운영하고, ⑥드론비행시험센터(드론의 기술개발・안전검증을 위해 시험비행 가능)를 권역별로 구축 또는 운영하기 위한 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 74억 6,400만원 대비 27억 2,100만원이 증액(36.5%)된 101억 8,500만원이 편성되었음.

【 2025년도 드론 종합인프라 구축 및 운영 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
드론 종합인프라 구축 및 운영	16,018	7,464	7,464	10,185	2,721
- 드론비행시험센터	4,051	2,329	2,329	2,418	89
- 드론개발시험센터	786	416	416	484	68
- 드론자격센터	10,596	926	926	1,142	216
- 드론교육센터	239	258	258	258	-
- 드론인증센터	-	1,685	1,685	1,685	-
- 드론복합인프라	349	1,850	1,850	4,198	2,348

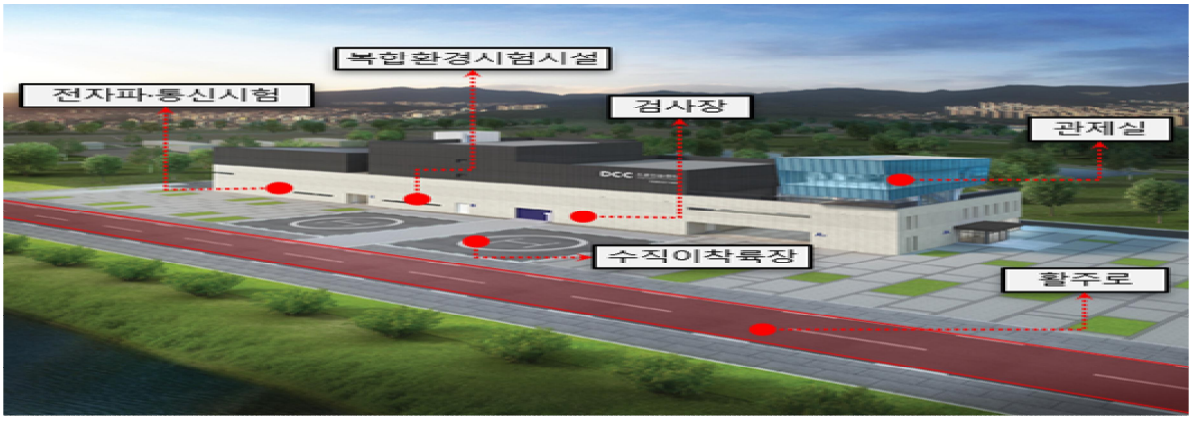
※ 자료 : 국토교통부

나) 드론인증센터 내역사업의 운영 인건비 재산정 필요

동 사업의 내역사업인 드론 인증센터 내역사업은 급증하는 드론 인증 수요에 대비하고 상업용 드론 기술경쟁력 확보를 위해 드론 시스템(비행체·지상통제장치·데이터링크 등) 안전성 인증 인프라(시설·장비) 및 인증체계를 구축하고 운영하는 사업임.

【 드론인증센터 구축 사업 개요 】

▸**사업목적** : 드론 기술 경쟁력 확보를 지원하고, 급증하는 인증수요에 대비하기 위해 드론 인증센터(시설·장비) 구축 및 기술기준 마련
▸**부지위치** : 인천광역시 서구 정서진로 194-1
▸**주요시설** : 활주로, 수직이착륙장, 드론 복합환경시험시설, 전자기시험시설 등
▸**총사업비** : 321.9억원 (드론인증센터 건축, 인증장비 구축, 인증기준 개발 등)
▸**사업기간** : ’ 19년 3월 ~ ’ 24년 10월 * 자료 : 국토교통부



※ 자료 : 국토교통부

동 내역사업에 따라 인천시에 드론 인증센터가 2024년 10월 구축되었고, 정상 운영을 예정하고 있는데, 동 내역사업의 예산안 산출내역은 다음과 같음.

’24년 예산		’25년 예산안	
예산	산출내역	예산	산출내역
1,685 백만원	○ 민간위탁사업(320-02) : 1,685백만 가. 드론 인증센터 정상운영비(1,685백만) · 정상운영비 : 1,685백만원(1개소, 12개월) - 운영 인건비 301백만원 - 시설 운영비 405백만원 - 공과금(전기세, 통신비 등) 675백만원 - 장비유지관리비 304백만원	1,685 백만원	○ 민간위탁사업(320-02) : 1,685백만 가. 드론 인증센터 정상운영비(1,685백만) · 정상운영비 : 1,685백만원(1개소, 12개월) - 운영 인건비 312백만원 - 시설 운영비 291백만원 - 공과금(전기세, 통신비 등) 642백만원 - 장비유지관리비 440백만원

※ 자료 : 국토교통부

특히, 이 중 운영인건비의 세부 산출내역을 살펴보면, 전기안전관리자(책임연구원) 1명에 대하여 1억 2,300만원, 전기안전관리자(연구원) 및 고압가스안전관리자(연구원) 1명씩에 대하여 각 9,400만원이 편성되었음.

• 드론 인증센터 운영 인건비 : 312백만원
(총 3명 : 전기안전관리 2명(책임, 연구원 각 1명), 고압가스안전관리 1명(연구원))
· 책임연구원 : (전기) 10.2백만원 × 1명 × 12개월 × 100% = 123백만원
· 연 구 원 : (전기) 7.8백만원 × 1명 × 12개월 × 100% = 94백만원
(고압가스) 7.8백만원 × 1명 × 12개월 × 100% = 94백만원

국토교통부는 이와 관련하여 「(계약예규) 예정가격작성기준(기획재정부 계약예규)」 제4절 학술연구용역 원가계산 제26조에 따른 기준단가 및 상여금, 퇴직급여충당금을 반영하여 다음과 같이 편성했다는 설명임.

【 드론 인증센터 운영 인건비 산정내역(국토교통부) 】

「(계약예규) 예정가격작성기준」(기획재정부 계약예규)
제4절 학술연구용역 원가계산
제26조(인건비) ① 인건비는 해당 계약목적에 직접 종사하는 연구요원의 급료를 말하며, **별표5에서 정한 기준단가에 의하되, 「근로기준법」에서 규정하고 있는 상여금, 퇴직급여충당금의 합계액**으로 한다. 다만, **상여금은 기준단가의 연 400%를 초과하여 계상할 수 없다.**

(별표 5) 학술연구용역인건비기준단가('24년)

등 급	월 임 금
책임연구원	**월 3,622,585원**
연구원	**월 2,777,750원**
연구보조원	월 1,856,832원
보조원	월 1,392,671원

주1) 본 인건비 기준단가는 1개월을 22일로 하여 용역 참여율 50%로 산정한 것이며, 용역 참여율을 달리하는 경우에는 기준단가를 증감시킬 수 있다.

구분	평균 월 임금 (용역 참여율 100%)	기준단가 (상여400%+퇴직100%)	비고
책임연구원	7,245,170	10,263,991	전기안전관리자 1명
연구원	5,555,500	7,870,292	전기안전관리자 1명 고압가스안전관리자 1명

※ 자료 : 국토교통부

그러나 「(계약예규) 예정가격작성기준(기획재정부 계약예규)」 제26조는 학술연구용역에 대하여 적용되는 기준이고, 전기안전관리 및 고압가스안전관리는 일종의 엔지니어링 활동[301]으로 볼 수 있을 것인데, 동 예규 제5절 기타용역의 원가계산 제30조제1항[302]은 엔지니어링사업 등 다른 법령에서 그 대가기준(원가계산기준)을 규정하고 있는 경우에는 해당 법령이 정하는 기준에 따라 원가계산을 할 수 있다고 규정하고 있는바, 「엔지니어링산업진흥법」 제31조제2항에 따른 「엔지니어링사업대가의 기준(산업통상자원부 고시)」을 적용하는 것이 적절할 것으로 보임.

「엔지니어링사업대가의 기준(산업통상자원부 고시)」 제4조는 대가의 산출은 실비정액가산방식을 적용함을 원칙으로 함을 규정하고 있고, 동 고시

301) **「엔지니어링산업 진흥법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "엔지니어링활동"이란 과학기술의 지식을 응용하여 수행하는 사업이나 시설물에 관한 다음 각 목의 활동을 말한다.
가. 연구, 기획, 타당성 조사, 설계, 분석, 계약, 구매, 조달, 시험, 감리, 시험운전, 평가, 검사, 안전성 검토, 관리, 매뉴얼 작성, 자문, 지도, 유지 또는 보수
나. 가목의 활동에 대한 사업관리
다. 가목 및 나목에 준하는 것으로서 대통령령으로 정하는 활동

302) **「(계약예규) 예정가격작성기준(기획재정부 계약예규)」**
제5절 기타용역의 원가계산
제30조(기타용역의 원가계산) ① 엔지니어링사업, 측량용역, 소프트웨어 개발용역 등 다른 법령에서 그 대가기준(원가계산기준)을 규정하고 있는 경우에는 해당 법령이 정하는 기준에 따라 원가계산을 할 수 있다.

제2장 실비정액가산방식 제7조제2호는 노임단가를 산출하는 경우 한국엔지니어링협회가 「통계법」에 따라 조사·공표한 임금 실태조사보고서에 따르도록 규정하고 있음.

국토교통부에 따르면 전기안전관리자(책임연구원)은 전기 분야 중급기술자 이상인 자로서, 한국엔지니어링협회가 「통계법」에 따라 조사·공표한 2023년도 엔지니어링업체 임금실태조사보고서에 따르면 노임단가는 278,902원/일이고, 전기안전관리자(연구원)은 전기 분야 초급기술자 이상인 자로서 동 보고서에 따른 노임단가는 232,198원/일, 고압가스안전관리자(연구원)은 기타(가스) 분야 초급기술자 이상인 자로서 동 보고서에 따른 노임단가는 211,513원/일임.

【 2023년도 엔지니어링업체 임금실태조사보고서에 따른 노임단가 】

한국엔지니어링협회 정책연구실-227호(2023.12.6.)

2023 엔지니어링업체 임금실태조사결과 공표

본 협회에서 실시한 2023년도 엔지니어링업체 임금실태조사(국가승인통계 제372001호) 결과를 통계법 제27조에 따라 아래와 같이 공표합니다.

○ 엔지니어링 기술부문*별 기술자 평균임금 (엔지니어링 노임단가)

(단위 : 원, 1인 1일 기준)

구분	기계·설비	전기	정보통신	건설	환경	원자력	기타**
기술사	452,862	441,283	434,967	446,055	437,681	548,952	418,418
특급기술자	385,299	340,456	322,529	346,855	334,840	450,681	340,360
고급기술자	319,838	289,628	290,679	293,799	303,255	361,873	290,356
중급기술자	276,064	278,902	263,793	272,915	257,066	341,730	239,233
초급기술자	235,927	232,198	226,926	213,496	223,960	279,477	211,513
고급숙련기술자	273,579	275,155	243,388	252,328	248,354	334,945	267,012
중급숙련기술자	211,582	220,203	210,987	238,259	213,962	319,831	212,228
초급숙련기술자	192,737	188,567	181,810	194,029	187,715	207,282	174,216

- 상기 제시된 임금은 1일 평균임금 (만근한 기술자 월 인건비(원) ÷ 1개월 평균 근무일수(일))
- '22년부터 엔지니어링 활동분류별 기술자 평균임금 미공표
* 엔지니어링 기술부문은 엔지니어링산업진흥법 시행령 엔지니어링기술(제3조 관련) 별표1에 따름
** 기타 : 엔지니어링 기술부문 중 선박, 항공우주, 금속, 화학, 광업, 농림, 산업, 해양·수산 해당(보고서 참조)

○ 월평균 근무일수 : 20.6일

○ 적용일 : 2024년 1월 1일 부터

한국엔지니어링협회장

[임금통계작성기관 (국가승인통계 제372001호)]

※ 자료 : 국토교통부

따라서 이를 적용하여 각 안전관리자의 인건비를 다시 계산하면 전기안전관리자(책임연구원)의 경우 6,894만원, 전기안전관리자(연구원)의 경우 5,740만원, 고압가스안전관리자(연구원)의 경우 5,229만원, 총 약 1억 7,900만원임.

【 드론 인증센터 운영 인건비 재산정내역 】

ㅇ (책임연구원) 전기 분야 중급기술자 이상
- (산출) 278,902원 X 20.6일 X 12개월 = 68,944,574원

ㅇ (연구원) 전기 분야 초급기술자 이상
- (산출) 232,198원 X 20.6일 X 12개월 = 57,399,345원

ㅇ (연구원) 기타(가스) 분야 초급기술자 이상
- (산출) 211,513원 X 20.6일 X 12개월 = 52,286,013원

이에 2025년도 드론 인증센터 내역사업의 예산안 중 운영 인건비(3억 1,200만원)는 「엔지니어링사업대가의 기준(산업통상자원부 고시)」에 따라 재산정한 내역에 따라 1억 3,300만원을 감액할 필요가 있는 것으로 보임.

다) 드론복합인프라 내역사업의 추가적인 이월 방지 필요

(1) 드론복합인프라 내역사업 개요

현재 드론 인프라 설치 현황을 살펴보면 ①드론비행시험센터는 경기, 인천, 강원, 충북, 경북, 경남 6개소, ②드론개발시험센터 경남 1개소, ③드론자격센터 경기, 경북 2개소, ④드론교육센터 경기 1개소, ⑤드론인증센터인천 1개소가 설치되었으나, 호남권에는 인프라가 미흡한 측면이 있음.

【 드론 인프라 현황 】

운영 기관	명 칭	대 상 (이용자)	기 능	장 소
항공 안전 기술원	드론 개발 시험센터	드론 제작업체, 연구기관 등	부품 성능 시험 (내구성・구조・통신・추력 등)	고성
	드론 비행 시험센터	드론 제작・활용 업체, 연구기관 등	비행성능 측정・시험	인천, 화성, 보은, 영월, 고성, 의성
	드론 인증센터	드론 제작・활용 업체	기체 안전성 인증 (설계 인증・비행성능 등)	인천(구축 중)
한국 교통 안전 공단	드론 교육센터	정부・지자체・공공기관・일반인	공공분야(조종자 자격, 특수임무) 및 교관자격 교육 과정	시흥
	드론 자격센터	드론 자격증 취득 희망자	드론 자격증 시험 (필기 및 실기)	화성, 김천
공동 운영	드론 복합인프라	전체 대상	비행시험센터, 자격센터, 교육센터 기능 복합화	고창(구축 중)

※ 자료 : 국토교통부

이에 국토교통부는 지난 2022년 드론 인프라가 전무한 호남권에 인프라를 구축하기 위한 기획 연구를 실시한 결과 전북 고창군에 비행시험・교육・자격시험 기능이 통합된 복합 드론 인프라 구축 추진을 계획하였고, 이를 위하여 필요한 총 예산은 205억 4,000만원으로, 그 내역은 다음과 같음.

【 고창 드론복합인프라 구축 필요 사업비 】

구 분			금액(백만원)
A. 공사비			11,917
	A-1. 토목공사		3,267
		A-1-2. 포장공사	935
		A-1-3. 배수공사	889
		A-1-4. 부대공사	1,443
		A-1-5. 접근시설	-
	A-2. 건축공사		8,650
		A-2-1. 건축공사비	8,650
B. 시설부대비			1,948
	B-1. 설계비(기본 및 실시설계)		950
	B-2. 감리비		998
C. 예비비 = (A)×10%			1,227
D. 부가가치세 = (A+C)×10%			1,349
E. 장비구입비			4,100
F. 국토부 사업비 = A+B+C+D+E			**20,541**

※ 자료 : 국토교통부

2024년도 예산안에는 드론복합인프라(고창) 설계비(2차년도) 3억 5,000만원 및 구축비(1차년도) 15억원이 반영되었고, 2025년 예산안에는 구축비(2차년도) 37억 9,800만원 및 장비비(1차년도) 4억원, 총 41억 9,800만원이 편성되었음.

'24년 예산		'25년 예산	
예산	산출내역	예산	산출내역
1850	○ 민간위탁사업비(320-02) : 1,850백만 가. 드론 복합인프라 구축비 · 호남권(고창) 인프라 설계비 2차년도 : 350백만(36.8%) · 호남권(고창) 인프라 구축비 1차년도 : 1,500백만(7.3%)		○ 민간위탁사업(320-02) : 4,198백만 가. 드론 복합인프라 구축비 · 호남권 인프라 구축비 2차년도 : 3,798백만(24.6%) · 호남권 인프라 장비비 1차년도 : 400백만(9.8%)

※ 자료 : 국토교통부

(2) 이월예상액을 고려한 사업관리 강화 필요

동 사업의 이월현황을 살펴보면 지난 2017년 사업이 시작된 이래로 매년 이월액이 발생하였고, 그 이월액 규모는 연평균 약 47억 8,900만원, 총 335억 2,400만원으로 대규모 이월이 매년 반복되었음.

【 드론 종합인프라 이월 현황 】

사업명	2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023	
	예산액	이월액	예산액	이월액	예산액	이월액	예산액	이월액	예산액	이월액	예산액	이월액	예산액	이월액
드론비행시험센터(구 드론 전용 비행시험장)	6,000	5,454	10,000	5,880	9,996	2,928	9,670	2,355	4,762	1,146	4,488	879	3,470	-
드론개발시험센터(구 무인기통합시험시설)	-	-	-	-	4,000	1,173	2,000	587	1,587	-	5,400	1,057	200	330
드론자격센터(구 드론 실기 시험장)	-	-	-	-	5,000	1,455	2,056	608	1,587	-	7,128	1,396	9,428	-
드론교육센터(구 드론교육훈련센터)	-	-	-	-	3,418	1,005	3,365	-	3,036	-	258	-	258	-
드론인증센터	-	-	-	-	3,500	1,029	10,042	-	6,956	-	10,005	2,162	1,685	3,847
드론복합인프라	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	600	233
합계	6,000	5,454	10,000	5,880	25,914	7,590	27,133	3,550	17,928	1,146	27,279	5,494	15,641	4,410

※ 자료 : 국토교통부

드론 복합인프라 내역사업도 사업이 시작된 2023년, 6억원 중 2억 3,300만원을 이월하였음. 또한, 동 내역사업의 추진경과를 살펴보면 당초 2024년 6월 건축설계를 완료하고 8월 건축공사에 착수할 것으로 예상하여 2024년 예산에 인프라 설계비(2차년도, 3억 5,000만원)뿐만 아니라 구축비(1차년도,

15억원)가 편성되었던 것인데, 지난 2024년 7월 사업대상 부지에서 문화재 발굴 조사가 진행되어 10월 현재 건축 설계가 일시 중단된 상태임.

이에 따라 국토교통부에 따르면 11월 문화재 발굴조사를 마무리하고 건축설계를 재개하여 2025년 3월 완료한 후 곧바로 건축공사 착공에 들어갈 예정이라는 설명임. 즉, 2024년도 예산 또한 최소 15억원 이상이 실집행되지 못할 것으로 예상됨.

이렇듯 이월된 사업량이 많으면 이월된 공사에 대한 업무 부담으로 당해연도 공사가 지연됨으로써 다시 과다한 이월이 반복되는 문제가 발생할 수 있고, 이러한 과다한 이월의 반복은 예산 운용의 효율성을 크게 저해하는 문제가 있음.

따라서 국토교통부는 이월예상액 등을 감안한 연내 집행가능성과 추진일정을 고려하여 집행관리를 강화함으로써 동 내역사업의 추가적인 이월이 발생하지 않도록 개선할 필요가 있음.

5) 드론 안전 및 활성화 지원(3637-324)

○ 드론 실증도시 구축 내역사업은 각 지방자치단체에 대한 실제 지원비용과 실제 지원 개소수가 예산 편성 시 산출내역과 차이가 크게 발생하는 문제가 발생하고 있는바, 국토교통부는 동 내역사업에 대한 면밀한 계획을 수립하고 계획과 집행 간 정합성을 도모할 필요가 있을 것으로 보임.

가) 개요

드론 안전 및 활성화 지원 사업은 ①국내 드론 기업의 우수기술 상용화에 필요한 기술개발 지원과 드론 비즈니스모델을 실증하는 드론 상용화 지원 내역사업, ②지역별로 드론을 활용한 특화 분야 실증사업(교통사고 현장 모니터링 등)을 실시하는 드론 실증도시 구축 내역사업, ③드론산업의 해외시장 창출을 위하여 드론기업의 해외 실증을 지원하는 드론기업 해외진출 지원 내역사업, 드론의 시장동향, 산업정보 및 법령정보 등을 종합적으로 제공하는 드론 정보포털 구축 및 운영 내역사업 등으로 이루어진 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 233억 4,300만원 대비 19억 5,000만원이 감액(8.3%)된 223억 3,000만원이 편성되었음.

【 2025년도 드론 안전 및 활성화 지원 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
드론 안전 및 활성화 지원	21,376	23,343	23,343	22,330	△1,950

※ 자료 : 국토교통부

나) 드론 실증도시 구축 내역사업의 면밀한 계획 수립 필요

드론 실증도시 구축 내역사업은 활용 분야가 다양한 드론의 특성을 고려하여 지역 특성에 맞는 도심 내 드론 활용 모델 발굴을 지원하여 국민 체감도를 제고하고자 2019년부터 추진된 사업으로, 항공안전기술원이 위탁받아 사업을 수행하고 있음.

2024년의 경우 드론배송 상용화 사업, 드론축구·드론레이싱 등 드론레저스포츠 육성 사업, 첨단 드론 행정서비스 사업 등이 동 내역사업을 통해 추진되었음.

【 2024년 드론 실증도시 구축 내역사업 추진사항 】

분야	지자체(17개)	
K-드론배송상용화사업 (14개 단위사업) ※ 배송거점 41개, 드론배달점 183개 구축	섬 (38개)	인천(덕적도 등 7개), 제주(가파도 등 4개), 서산(고파도 등 6개), 여수(소두라도 등 9개), 통영(비진도 등 12개) 배송거점16개, 배달점 64개
	공원	포천(산정호수), 성남(금곡공원), 양주(옥정호수공원), 공주(산성시장), 남원(휴양림), 김천(부항댐캠핑장), 울주(달빛야영장), 창원(수목원)배송거점 23개, 배달점 102개
	항만	부산(항만 및 해상레저지역) 배송거점 2개, 배달점 17개
드론레저스포츠 육성 (6개 단위사업)	전주(25년드론축구월드컵개최, 세미프로리그출범, 초중고드론축구육성), 의성(드론레저기반구축), 전라남도(DF-1국제레이싱경기개발), 남원(드론레이싱플랫폼구축)	
첨단드론행정서비스 (8개 단위사업)	인천(3D맵배송모니터링, 3D모델기반 사회안전관리, 시설관리), 남원(3D재난관리), 울주(어장관리), 포천(군수송실증), 의성(불법드론대응, 야생조수포획),	

※ 자료 : 국토교통부

동 내역사업의 2025년 예산안 산출내역을 살펴보면 실증도시 10개소 구축을 위하여 130억원(개소 당 단가 13억원)이 편성되었는데, 2021년~2023년에는 개소 당 단가가 15억원으로 편성되었으나, 2024년과 2025년에는 단가가 2억원 감액되었음.

【 2025년도 드론 실증도시 구축 내역사업 예산안 산출내역 】

'25년 예산 산출내역
○ 민간위탁사업비(320-02) : 드론 실증도시 구축(13,000,000천원) * 실증도시 10개소 × 1,300백만원 = 13,000백만원

※ 자료 : 국토교통부

2019년부터 동 내역사업의 지원현황을 살펴보면 다음과 같이 2019년 2건의 실증도시 개소 당 평균 지원비용은 약 11억원 수준, 2020년 4건의 실증도시 개소 당 평균 지원비용은 약 9.5억원 수준이었으며, 2021년 10건의 실증도시 개소 당 평균 지원비용은 약 9.8억원, 2022년 9건의 실증도시 개소 당 평균 지원비용은 약 12.8억원, 2023년 15건의 실증도시 개소 당 평균 지원비용은 약 9.6억원, 2024년 17건의 실증도시 개소 당 평균 지원비용은 약 5.3억원이었고, 2019년부터 구축된 전체 57개소의 실증도시 개소 당 평균 지원비용은 약 8.9억원임.

【 드론 실증도시 구축 내역사업 지원 현황 】

구분	2019	2020	2021	2022	2023	2024	계
예산 편성 시 계획(개소) (A)	-	4	7	8	10	10	39
예산 편성 시 개소 당 단가(백만원) (B)	-	1,000	1,500	1,500	1,500	1,300	-
예산(백만원) (C = A × B)	2,100	4,000	10,500	12,000	15,000	13,000	56,600
지원 지자체 (D)	2	4	10	9	15	17	57
지자체 지원비(백만원) (E)	2,088	3,022	9,073	10,516	13,551	8,954	47,204
위탁사업 수행비(백만원) (F)	12	762	719	1,000	905	48	3,446
전체 지원비(백만원) (G = E + F)	2,100	4,004	10,510	12,009	15,015	13,017	56,655
평균 지원비용(백만원) (H = G / D)	1,100	946	979	1,280	964	530	-

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부는 이처럼 실제 드론 실증도시 개소 당 지원비용이 예산 산출을 위하여 설정한 지원비용(2021~2023년 기준 15억원)과 차이가 있음에도 2021년 계획 7개소 대비 실제 10개소, 2022년 계획 8개소 대비 실제 9개소, 2023년 계획 10개소 대비 실제 15개소, 2024년 계획 10개소 대비 실제 17개소를 구축하는 등 개소 수를 확대하여 사업을 수행하였음.

즉, 국토교통부는 동 내역사업에 대한 면밀한 로드맵 또는 계획을 수립하지 않고 주어진 예산에 따라 집행하는 방식으로 사업을 진행한 결과, 총 39개소를 계획하였으나 실제 57개소를 지원하는 등 개소 수를 예산 편성 시 계획한 개소 수보다 늘려 선정하는 방식으로 예산을 집행한 것임.

그 결과 앞서 살펴보았듯이 각 지방자치단체에 대한 실제 지원비용과 실제 지원한 개소 수 모두 예산 편성 시 산출내역과 차이가 크게 발생하는 문제가 발생하고 있는바, 국토교통부는 드론 실증도시 구축 내역사업에 대한 면밀한 로드맵을 수립하고 계획과 집행 간 정합성을 도모할 필요가 있을 것으로 보임.

8. 모빌리티자동차국

가. 일반회계

1) 전기자동차 안전성 평가 및 통합 안전 기술 개발(R&D) (4158-317), 사용후 배터리 안전관리 및 재제조 유통순환 기술개발 사업(R&D) (4158-328)

○ 국토교통부는 2025년 예산안에서 전기자동차 배터리 전주기 이력관리에 관한 연구과제가 다른 세부사업에서 이원화되어 추진되고 있으므로, 연구의 체계성 및 효율성을 위해 이를 통합 관리하는 방안을 고려할 필요가 있음.

가) 개요

전기자동차 안전성 평가 및 통합 안전 기술 개발(R&D)은 최근 대형 전기차 화재사고로 인해 전기자동차 배터리 안전성 강화에 대한 요구가 커짐에 따라 국민 안전성 확보를 위한 전기자동차의 안전성 평가 및 인증체계 기술개발 사업으로, 이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 36억 원 대비 61억 3,500만원이 증액(170.4%)된 97억 3,500만원이 편성되었음.

사용후 배터리 안전관리 및 재제조 유통순환 기술개발 사업(R&D)은 사용후 배터리 3단계 안전점검 등 안전관리 기법 및 배터리 전주기 이력관리 연계 재제조 유통순환 기술을 개발하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 예산안은 24억원이 신규로 편성되었음.

【 2025년도 전기자동차 안전성 평가 및 통합 안전 기술 개발(R&D), 사용후 배터리 안전관리 및 재제조 유통순환 기술개발 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
전기자동차 안전성 평가 및 통합 안전 기술 개발(R&D)	3,500	3,600	3,600	9,735	6,135
사용후 배터리 안전관리 및 재제조 유통순환 기술개발(R&D)	-	-	-	2,400	신규

※ 자료: 국토교통부

나) 전기자동차 배터리 전주기 이력관리 관련 연구과제의 통합 관리 필요

최근 전기자동차 제조단계에서 구동축전지에 대한 등록, 운행단계에서 구동축전지에 대한 안전 및 성능관리 등 제도적 지원체계가 부재하다는 점과 전기차 보급 확대에 따라 사용 후 배터리의 재사용, 재활용 등 분야도 새로운 산업으로 성장할 것으로 예상된다는 점을 고려하여 자동차등록원부에 구동축전지의 식별번호를 기재하도록 함으로써 전기차 배터리의 이력을 관리하는 내용의 「자동차관리법」이 개정되었음('23. 8. 16 개정, '25. 2. 17. 시행).

이와 관련하여 2025년도 예산안에 '전기자동차 안전성 평가 및 통합 안전 기술 개발(R&D)'에서는 '전기차 전주기 배터리 이력관리를 위한 관리제도 개발 연구'를 위해 3억 3,000만원이 편성되었으며, '사용후 배터리 안전관리 및 재제조 유통순환 기술개발 사업(R&D)'에서 '전기차 배터리 전주기 이력관리 플랫폼 설계' 4억 5,000만원이 편성되고 있어 이원적으로 추진되는 문제가 있음.

【 배터리 전주기 이력관리 관련 연구개발 예산 】

(단위 : 백만원)

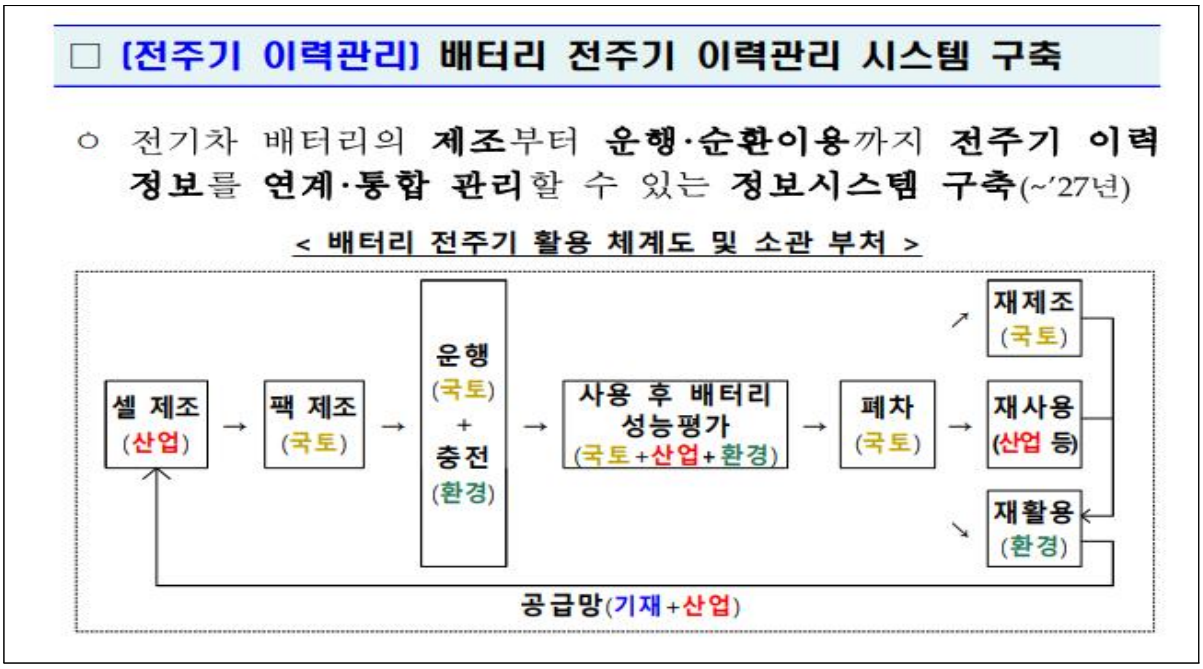
세부사업	연구과제명	예산액
전기자동차 안전성 평가 및 통합 안전 기술 개발(R&D)	전기차 전주기 배터리 이력관리를 위한 관리제도 개발 연구	330
사용후 배터리 안전관리 및 재제조 유통순환 기술개발 사업(R&D)	전기차 배터리 전주기 이력관리 플랫폼 설계	450

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 이에 대해 전기자동차 안전성 평가 및 통합 안전 기술 개발(R&D)에서의 연구과제는 배터리의 제작 인증, 운행 단계의 이력관리 제도 개발 중심의 연구개발에 해당되고, 사용후 배터리 안전관리 및 재제조 유통순환 기술개발(R&D)은 ‘이차전지 전주기 산업경쟁력 강화 방안’(’23.12.23.)등 정부의 주요 정책과 관련한 전기차의 폐차 이후 재제조·재사용·재활용 등 사용후 배터리 단계 중심의 연구개발에 해당되어 두 과제에서 개발하고자 하는 연구의 범위가 상이하며, 각 R&D에서 개발하는 검사·평가기법을 이력관리 제도에도 반영하기 위해서는 개별 R&D 내에서 추진되는 게 효율적인 측면도 있고, 향후 시스템 구축시 배터리 제작부터 사용후 단계를 아우르는 통합적인 시스템을 구축할 예정이라고 설명함.

그러나 정부가 발표한 「이차전지 전주기 산업경쟁력 강화방안」(’23.12.23.)에 따르면 전기자동차 배터리의 전주기 이력관리제도는 전기차 배터리의 제조부터 운행·순환이용까지의 전(全) 주기의 이력정보를 통합·체계적으로 관리하는 제도로 볼 수 있다는 점에서 이를 위한 개별 연구과제들을 다른 세부사업에서 이원적으로 추진하는 것보다 통합하여 관리하는 것이 연구의 체계성 및 효율성 측면에서 바람직할 것으로 보임.

【 「이차전지 전주기 산업경쟁력 강화방안」 발췌내용 】



따라서 국토교통부는 전기자동차 배터리 전주기 이력관리에 관한 연구과제가 다른 세부사업에서 이원화되어 추진되고 있으므로, 연구의 체계성 및 효율성을 위해 이를 통합 관리하는 방안을 고려할 필요가 있음.

2) 자율자동차상용화(4633-319)

○ 국토교통부는 자율차 시범운행지구 서비스 지원사업 예산안이 연내에 원활하게 추진될 수 있도록 사업절차를 조속히 추진하는 등 사업관리를 철저히 할 필요가 있음. ○ 자율차 사고조사위원회는 2020년 사고조사위원회의 구성 이후 현재까지 활동실적이 저조하므로, 위원들의 실무경험 · 전문성을 보다 적극적으로 활용하고, 위원회가 자율주행자동차 출시에 대비하여 내실 있게 운용될 수 있는 방안을 모색할 필요가 있음.

가) 개요

자율자동차상용화 사업은 자율주행자동차 상용화를 위한 테스트베드 등 인프라 구축, 사이버 보안지원 등을 통해 자율주행 산업생태계 조성을 지원하는 사업으로, 2025년도 예산안에는 자율주행 테스트베드 고도화, 자율주행 데이터 공유센터 운영, 자율차 경진대회, 상용화 정책연구, 자율차 사고조사위원회 운영, 자율차 시범운행지구 서비스 지원 사업, 자율차 시범운행지구 평가위탁 등의 9개 내역사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 429억원 대비 335억 4,600만원이 감액(78.2%)된 93억 5,400만원이 편성되었음.

【 2025년도 자율자동차 상용화 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
자율자동차상용화	**30,395**	**42,900**	**9,354**	**9,354**	**△33,546**
·테스트베드 고도화	23,400	37,750	37,750	1,200	△36,550
·자동차 보안지원 및 대응체계 운영	-	-	-	1,500	순증
·주행데이터 공유사업	1,450	1,000	1,000	900	△100
·자율차 경진대회	500	500	500	500	0
·상용화 정책연구	175.4	180	180	180	0
·자율차 사고조사 위원회 운영	1,100	1,200	1,200	1,200	0
·자율차 시범운행지구 서비스 지원	-	2,000	2,000	2,600	600
·자율차 시범운행지구 평가위탁	169.7	270	270	374	104
·지역테스트베드 인증지원장비 구축	-	-	-	900	순증
·자율주행 모빌리티 서비스 시범사업	3,600	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 자율차 시범운행지구 서비스 지원 사업에 대한 철저한 사업 관리 필요

내역사업인 자율차 시범운행지구 서비스 지원사업은 자율차 시범운행지구 내 자율주행 서비스를 운영하는 지자체에 자율차 구매·임차 및 운영비, 전용 앱·C-ITS 등 서비스 운영 지원을 위한 예산을 지원하는 것으로, 전체 사업비의 50%를 국가가 부담하는 자치단체 자본보조(330-03) 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 20억원 대비 6억원이 증액된 26억원이 편성되었음.

【 2025년도 자율차 시범운행지구 서비스 지원사업 예산안 세부내역 】

공모를 통해 시범운행지구 운영 지자체(7개 정도)에게 자율차 구매·임차 및 운영비, 전용 앱·C-ITS 등 서비스 관련 유·무형 인프라 설치·운영비 등 지원 2,600백만원

※ 자료: 국토교통부

그런데 이 사업의 2024년 9월 기준 실집행실적을 살펴보면, 예산현액 20억원 중 3억 1,000만원(15.5%)만이 집행되었음.

【 2024년도 자율차 시범운행지구 서비스 지원사업 집행실적 】

(단위 : 백만원)

	교부액 (백만원)	실집행 (백만원)	집행내역 및 실집행 부진사유
총계	2,000	310	
서울	550	50	강남 심야 자율주행택시 선금집행(50백만원), 새벽동행 자율주행버스 서비스 하반기 운행('24.10월~), 청계천 등 서비스 연말 집행
강원	400	0	자율주행버스 구입 관련 행정절차 등 소요, 연말 집행
대구	400	20	자율주행셔틀 서비스 하반기 운행('24.10월~), 연말 집행
충남	250	0	탑승체험, 주정차 단속·방범 서비스 하반기 운행('24.11월~), 연말 집행
제주	200	140	공항-서귀포, 첨단과학기술단지 구간 자율주행셔틀 운행 선금집행(140백만원)
전남	200	100	순천역-국가정원 구간 자율주행셔틀 운행 선금집행(100백만원)

※ 자료: 국토교통부

이와 관련하여 사업추진일정을 살펴보면, 공모를 통해 지원대상 지자체가 선정(3월)된 이후 지자체에서 자체적으로 차량 구입·임차 등을 위한 조달계약 등을 추진함에 따라 일부 지역에서 현재까지 차량 운행이 개시되지 못했으며, 이처럼 운행개시가 지연됨에 따라 2024년 교부된 보조금 예산 중 상당 부분은 내년도로 이월되어 집행될 것으로 보임.

【 자율차 시범운행지구 서비스 지원사업사업 추진 일정 】



※ 자료: 국토교통부

내년도 사업 또한 올해와 동일한 방식으로 추진될 것으로 보이는데, 지자체 선정절차 및 선정된 지자체의 조달계약절차 등을 고려할 때, 연내 예산을 집행하기 어려운 측면이 있어 보임.

따라서 국토교통부는 자율차 시범운행지구 서비스 지원사업 예산안이 연내에 원활하게 추진될 수 있도록 사업절차를 조속히 추진하는 등 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

다) 자율차 사고조사위원회 운영 활성화방안 마련 필요

내역사업인 자율차 사고조사위원회 운영 사업은 자율차 사고조사 장비구축, 조사체계 확립 등을 통해 사고원인을 규명하고 이해관계자에게 사고정보를 제공하는 자율주행자동차 사고조사위원회를 지원하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 예산안은 전년도와 동일하게 자율차 사고조사 및 원인분석 등을 위한 예산 12억원이 편성되었음.

【 2025년도 자율차 사고조사위원회 운영 예산안 세부편성내역】

마. 자율차 사고조사위원회 운영(1,200백만원) • 자율차 사고조사 및 원인분석 등 300백만원 • 자율차 사고조사위원회 사무국 운영 등 200백만원 • 자율차 사고예방 관련 조사·연구 등 250백만원 • 사고조사 분석용 장비 및 공기구비품 구매 200백만원 • 사고관리전산망 클라우드 사용 및 유지보수 등 250백만원

※ 자료: 국토교통부

자율주행자동차 사고조사위원회(이하 “사고조사위원회”라 함)는 「자동차 손해배상 보장법」 제39조의14[303]에 따라 자율주행정보 기록의 수집·분석을 통하여 사고원인을 규명하고, 자율주행자동차사고 관련 정보를 제공하기 위하여 2020년 11월에 구성되었으며, 위원장을 포함하여 자율차, 사고조사, 분쟁심의 분야의 전문가를 포함한 위원 총 19명으로 구성됨.

【 자율차 사고조사위원회 위원 현황】

연번	소 속 및 직 위	주 요 약 력	비고
1	대구경북과학기술원 융합전공 교수	자율협력주행 산업발전협의회 위원	위원장
2	카이스트 전기전자공학부 초빙교수	한국교통연구원 원장	
3	경일대학교 기계자동차학부 교수	뉴멕시코대학교 박사	
4	충북대학교 스마트카연구센터장 부교수	만도 전자연구센터장 상무이사	
5	카이스트 전기및전자공학부 교수	KI 로보틱스/미래 모빌리티 연구소장	
6	법무법인 태평양	한국교통안전공단 자율주행실장	
7	아주대학교 교통ITS 대학원 대학원장	한국ITS학회장	
8	한양대학교 기계공학과 교수	ISO/TC 153 밸브부문 국내위원장	
9	국민대학교 기계공학부 교수	한국정밀공학회 로봇제어자동화 부문 위원장	
10	아주대학교 교통시스템공학과 교수	자율주행차 융합미래포럼 기술분과위원회 위원장	
11	한국기술교육대 메카트로닉스 공학부 교수	자율차 미래포럼 제도분과 위원장	
12	아주대학교 기계공학과 교수	K-NCAP 자문위원	
13	한국자동차안전학회 전문위원	한국교통공단 자동차안전연구원 실장	

303) 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

연번	소 속 및 직 위	주 요 약 력	비고
14	국립과학수사연구원 교통과 실장	경찰청 과학수사자문위원	
15	상지대학교 스마트자동차공학과 부교수	한국교통사고해석기술연구원장	
16	대한손해사정법인협회장	자동차보험 진료수가 분쟁심의위원회 위원	
17	법무법인 도원 변호사	금융감독원 금융분쟁조정위원회 전문위원	
18	한국소비자연맹 회장	BMW화재사고 민관합동조사위원	
19	국토부 자율주행정책과장	자동차운영보험과장	

※ 자료 : 국토교통부

그런데 2020년 사고조사위원회의 구성 이후 현재까지 활동실적을 살펴보면, 5건의 워크숍 외에 사고조사위원회가 개최되거나 안건을 심의한 실적이 한 건도 없는 등 운영 실적이 부진한 측면이 있으며, 2024년에는 법률 개정을 통해 위원회의 설치 및 운영방식이 상설방식에서 비상설방식으로 변경되었음.[304]

또한 2024년 9월 현재 사고조사 교육컨텐츠 등 사고예방을 위한 예산 등은 집행이 원활하게 이루어지고 있으나, 자율차 사고조사 및 원인분석 예산의 집행실적은 예산액 2억원 중 300만원만 집행되는 등 집행실적이 부진한 상황임.

304) 정부가 필요성이 감소하였거나 운영실적이 저조한 위원회를 정비하기 위하여 국회에 제출('22.9.30)한 「행정기관 소속 위원회 정비를 위한 공항시설법 등 10개 법률의 일부개정에 관한 법률안」에 따라 동 위원회는 국토교통부장관이 필요한 경우 구성·운영할 수 있고 목적이 달성되면 해산할 수 있는 비상설 방식으로 설치 및 운영 방식이 변경됨.

【 2024년도 9월 기준 자율차 사고조사위원회 운영 예산 집행실적 】

(단위 : 백만원)

구 분	예산액	집행액	세부내역
사고조사위원회 사무국 운영	200	100	인건비(청년인턴) 33, 운영비(설치, 임차 등) 54, 회의비(워크숍 등) 9, 출장비 4
자율차 사고조사 인프라 고도화	400	35	자율주행차 사고정보 관리시스템 운영 35
사고예방을 위한 조사·연구	400	390	사고조사 교육컨텐츠 제작 143, 사고원인 규명 분석방법 연구 109, 디지털 포렌식 기술분석 연구 122, 분쟁해결 조정기구 설치방안 연구 16
자율차 사고조사 및 원인 분석	200	3	사고분석 기술용역 의뢰 2, 사고차량 탁송 1
합계	1,200	528	

※ 자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 레벨3 자율주행자동차[305]의 출시에 맞추어 사고조사위원회를 구성하였으나 자율주행자동차의 출시가 예정보다 지연되고 있고, 현재까지 57건의 임시운행 자율주행차 사고가 발생하였으나 경미한 사고원인으로 의결사항은 없었으며, 현재 매년 위원회가 참여하는 간담회, 워크숍 등을 주기적으로 개최하여 자율차 사고조사 실제 사례 등을 논의하고 사고조사 개선방안을 도출 중이라고 설명함.

그러나 사고조사위원회의 워크숍 개최실적을 살펴보면, 주로 연간 주요성과 및 위원회의 중장기 발전방안 발표 등에 그치고 있는데, 위원들의 실무경험·전문성을 보다 적극적으로 활용하고, 위원회가 자율주행자동차 출시에 충실히 대비할 수 있도록 내실 있게 운용될 수 있는 방안을 모색할 필요가 있어 보임.

305) 레벨 3 자율주행자동차는 지정된 조건(고속도로 등)에서만 자율주행이 가능하고, 시스템 고장·비상 시(차선 불분명, 악천후 등)에는 운전자 개입이 필요함.

예를 들어 사고조사위원회가 사고 사례 분석을 통해 안전권고사항을 제시하거나, 사고 조사 원인을 유형화하고 가이드라인을 마련하는 방안 등을 고려할 수 있음.

【 자율주행자동차 사고조사위원회 워크숍 개최현황 】

연번	회의주제	개최일자	주요내용
1	2021년 자율주행자동차 사고조사위원회 운영 워크숍	'21.11.24	사조위 현황 공유, 연구성과 발표, 해외동향 소개, 사조위 발전방안 자문
2	2022년 자율주행자동차 사고조사위원회 워크숍	'22.5.25	'21년 주요성과 및 '22년 업무 추진 계획 발표, 분야별 전문가 주제 발표, 사조위 발전방안 자문
3	2023년 자율주행자동차 사고조사위원회 상반기 워크숍	'23.3.28 ~3.29	'22년 주요성과 및 '23년 사업 계획·연구성과·중장기 발전 방안 발표, 사고정보 관리시스템 시연
4	2023년 자율주행자동차 사고조사위원회 하반기 워크숍	'23.12.13	'23년 주요성과 및 '24년 사업 계획, 사고정보 관리시스템 및 사고조사 프로세스 구축에 대한 자문
5	2024년 자율주행자동차 사고조사위원회 상반기 워크숍	'24.6.25	'24년 상반기 주요성과 및 '24년 하반기 사업 계획 발표, Lv 4. 보험제도 소개, 훈령 의견 조회

※ 자료: 국토교통부

3) 자동차 튜닝인증 기술지원(4634-324)

○ 국토교통부는 자동차 튜닝 업체들의 기술 개발 및 사업화 지원을 위한 오픈랩의 이용 실적이 저조한바, 홍보방안 강화 등 오픈랩 이용이 활성화될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

가) 개요

자동차 튜닝인증 기술지원 사업은 튜닝전문인력을 양성하기 위하여 튜닝 업계 종사자 및 예비종사자를 대상으로 컨설팅 및 교육을 시행하는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 11억 2,000만원 대비 3억 1,000만원이 감액(27.7%)된 8억 1,000만원이 편성되었음.

【 2025년도 자동차 튜닝인증 기술지원 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년 결산	2024년 예산		2025 예산안(B)	증감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
자동차 튜닝인증 기술지원	13,503	1,120	1,120	810	△310
·튜닝카 성능·안전 시험센터 건립	12,783	-	-	-	0
·튜닝 교육 및 컨설팅	720	720	720	765	45
·의성 자동차 튜닝센터 건립 기초조사	-	400	400	-	순감
·튜닝부품 성능 및 품질 적합조사	-	-	-	45	신규

※ 자료: 국토교통부

나) 오픈랩 이용 활성화 필요

내역사업인 튜닝 교육 및 컨설팅 사업은 튜닝업체에 대한 컨설팅 지원, 예비종사자(학생)에 대한 교육 지원 등을 위한 사업으로, 2025년도 예산안은 7억 6,500만원이 편성되었음.

튜닝업체 지원과 관련하여 국토교통부는 튜닝업체들의 시제품 제작 등 기술개발 및 학생 교육 등을 지원하기 위해 오픈랩을 2021년 12월 구축하여 시범 운영 등을 거쳐 2022년 8월부터 운영 중에 있으며, 2025년 예산안으로는 전문가 기술지원비 560만원의 예산이 편성되어 있음.

【 오픈랩 구축 및 운영 지원 예산안 】

(단위 : 백만원)

기간	구분	예산	비고
2021	장비구매	228	3D스캐너, 모델링프로그램, 구조해석 프로그램 구매
2022	장비구매 및 강사료	145	3D프린터 구매 및 전문가 기술지원비
2023	강사료	5.6	전문가(담당자 및 대학교수) 기술지원비
2024	강사료	5.6	전문가(담당자 및 대학교수) 기술지원비
2025	강사료	5.6	전문가(담당자 및 대학교수) 기술지원비

※ 자료: 국토교통부

오픈랩은 튜닝 업체들이 기술·제품 개발을 할 수 있도록 시설과 장비를 무상으로 지원해주고, 담당 직원 혹은 인근 지역 대학교의 교수 및 대학원생을 전문강사로 하여 다양한 장비와 프로그램을 활용한 제품 역설계, 시제품 제작, 교육 등 튜닝 기술지원을 목적으로 이용되고 있음.

【 오픈랩 운영 현황 】

구 분	면적	비 고
오픈랩	7.5㎡	3D프린터를 제외한 나머지 장비 이용
3D프린터실	10㎡	해당 실에는 3D프린터만 설치

※ 자료: 국토교통부

그런데 오픈랩 연간 이용실적을 보면, 2022년 7회, 2023년 28회, 2024년 8월 기준 15회에 불과하는 등 이용실적이 저조한 측면이 있으며, 이는 오픈랩에 대한 관련 업체들의 인지도 부족 등에 기인한 측면이 있어 보임.

【 최근 3년간 오픈랩 운영 실적 】

구분	2022년	2023년	2024년 8월까지
오픈랩 이용 실적	7회	28회	15회
기술·제품 개발 지원 실적	4건	6건	3건

※ 자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 자동차 튜닝 업체들의 기술 개발 및 사업화 지원을 위한 오픈랩의 이용이 활성화될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

나. 교통시설특별회계(교통관리체계계정)

1) 모빌리티활성화지원(4931-350)

○ 국토교통부는 모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원 사업이 2024년 9월 기준 실집행실적이 부진한 측면이 있다는 점, 실증사업비 및 책임보험료 지원 예산의 집행을 위해서는 실증특례를 부여한 이후에도 사업자들의 사업개시, 제품 개발 기간 등이 소요된다는 점을 고려하여 내년도 예산이 연내 집행될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

○ 국토교통부는 향후 모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원 사업 추진시 실증사업 재정지원의 공정성을 제고하기 위하여 구체적인 지원대상 선정 기준을 마련하는 등 사업추진 방식을 개선할 필요가 있음.

가) 개요

모빌리티활성화지원 사업은 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」 제정('23.10 시행)에 따른 모빌리티 특화 규제샌드박스 제도 운영 및 지원과 첨단모빌리티 현황조사 실시 및 모빌리티지원센터 운영 등 모빌리티 시대 대비를 위한 종합지원체계를 구축하는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 27억 3,900만원 대비 1억 5,000만원이 증액(5.4%)된 28억 3,200만원이 편성되었음.

【 2025년도 모빌리티활성화지원 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
모빌리티활성화지원	**216**	**2,739**	**2,739**	**2,832**	**93**
모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원	-	2,150	2,150	2,143	△7
모빌리티 종합지원체계 구축	216	589	589	689	100

※ 자료: 국토교통부

나) 모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원 사업

내역사업인 모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원 사업은 모빌리티 관련 법령상 ①기준·규격·요건 등이 없거나, ②존재하는 기준·규격·요건 등의 적용이 맞지 않는 경우 또는 ③법령상 금지되어 사업시행이 불가한 경우에 신청을 통해 국토교통부 장관이 규제 유무를 확인하거나 실증특례를 부여하여 혁신서비스를 제공할 수 있도록 지원하는 사업으로,

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 21억 5,000만원 대비 700만원 감액(△0.03%)된 21억 4,300만원이 편성되었음.

【 2025년도 모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원 예산안 세부편성내역 】

산출내역
○ 민간위탁사업비(320-02) : 2,143백만원 · 실증지원 : 15개×120백만원=1,800백만원 · 책임보험료지원 : 20개×5백만원=100백만원 · 법률자문, 사전컨설팅 등 : 150백만원 · 홈페이지 운영비 : 58백만원 · 혁신위원회 운영 : 35백만원

※ 자료: 국토교통부

(1) 연내 집행가능성 제고를 위한 사업관리 필요

이 사업을 통해 국토교통부장관으로부터 실증특례를 부여받은 기업은 실증사업비(최대 1억 2,000만원)를 지원받거나 책임보험료(최대 500만원) 지원을 받을 수 있음.

그런데 이 사업의 2024년 9월 기준 집행실적을 살펴보면, 예산현액 21억 5,00만원 중 4억 4500만원이 집행되어 집행실적이 부진한 측면이 있음.

【 2024년도 모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원 실집행실적 】

(단위 : 백만원, %)

연도	본예산	이·전용 등	전년도 이월액	예산현액 (A)	실집행액 (B)	집행률 (B/A)
모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원	2,150	-	-	2,150	445	(20.7)

※ 자료: 국토교통부

이는 실증특례 승인을 받은 기업체가 아직 많지 않은 상황이고, 또한 실증특례를 부여받은 사업자들의 사업개시 지연 및 제품 개발 등의 사유로 실증사업비 및 책임보험료 지급이 지연되고 있기 때문임.

실증특례 지원실적을 보면 분기별로 선정되는 실증특례 사업에 대해 2024년도 사업비 지원 15건 및 책임보험료 지원 15건을 목표로 편성되었으나, 2024년 9월 현재까지 사업비 1건, 책임보험료 1건만이 지원되었음.

【 2024년도 모빌리티 규제샌드박스 실증특례 지원내역 】

구분	실증사업내용	사업개시	사업비
제1차 모빌리티 혁신위원회	전기차 배터리 교환형 차량제작	미개시(차량 자체 제작 검토)	지원 미대상 (대기업)
	대형 화물차량의 간선운송 자율주행	미개시(사업 안전성 검증 진행 中)	지원예정
	도심 수요병합형 모빌리티서비스	개시('24.6.26.~'26.6.25.)	지원완료 (120백만원)
	e-잉크 활용 디지털 사이니지 광고	미개시(신제품 개발)	지원 미대상 (대기업)
	캠핑가 공유 서비스	미개시(차량 수입 일정 지연)	지원예정
	택시 임시운행자격 부여	개시('24.8.1.~'26.7.31.)	미신청

구분	실증사업내용	사업개시	사업비
	택시 임시운행자격 부여	개시('24.8.1.~'26.7.31.)	지원완료 (50백만원)
	플랫폼 임시운행자격 부여	개시 예정('24.11.1.)	지원예정
제2차 모빌리티 혁신위원회	저상버스 휠체어 뒤보기 자동 고정장치	미개시(사업자 사업비 사용계획 수립 중)	지원 미대상 (대기업)
	이동약자/교통약자 맞춤병원 동행서비스	미개시(사업자 사업비 사용계획 수립 중)	지원예정
	이동약자/1교통약자 맞춤병원 동행서비스	미개시(사업자 사업비 사용계획 수립 중)	지원예정
	차량 정비 모바일 서비스	미개시(사업자 사업비 사용계획 수립 중)	지원예정

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 3분기 14건의 사업을 선정하였고, 4분기에 추가로 10건을 심의할 예정으로 예산집행에 문제가 없다는 입장이나, 실증특례를 부여받은 사업자들의 사업준비 및 제품 개발 기간 등을 고려할 때, 연내 예산을 모두 집행하기는 어려운 측면이 있어 보임.

2025년도 예산안에는 지원대상을 실증사업비 지원 15건, 책임보험료 지원 20건으로 확대하고 있는데, 2024년 9월 기준 이 사업 예산의 실집행실적이 저조한 점, 실증사업비 및 책임보험료 지원 예산의 집행을 위해서는 실증특례를 부여한 이후에도 사업자들의 사업개시, 제품 개발 기간 등이 소요된다는 점 등을 고려하여 국토교통부는 내년도 예산이 연내 원활하게 집행될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

(2) 실증사업비 등 재정지원의 공정성 제고를 위한 지원대상 선정 기준 마련 필요

현재 이 사업의 추진방식에 따르면, 실증특례를 부여받은 사업자는 대기업이 아닌 한 모두 실증사업비 및 책임보험료의 지원을 받을 수 있으며, 지원대상을 선정하는 기준은 마련되어 있지 않은 상황임.

그런데 모빌리티 규제샌드박스 제도가 활성화되면서 점차 실증특례 신청이 많아지고, 기존 승인된 특례와 유사한 신청들이 증가할 경우 기존에 지원받은 실증특례에 대한 중복적인 지원이 발생할 우려가 있으며, 연말에 특례 신청을 한 사업자는 사업의 우수성과 관계없이 예산 부족으로 재정지원을 받지 못할 가능성이 있음.

지원대상에 대한 기준이 마련되어 있지 않은 경우 재정지원의 공정성에 대한 논란이 발생할 수 있으므로 사업성이 우수한 사업에 대해 선별적으로 재정지원할 필요가 있어 보임.

따라서 국토교통부는 향후 모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원 사업 추진시 실증사업 재정지원의 공정성을 제고하기 위하여 구체적인 지원대상 선정 기준을 마련하는 등 사업추진방식을 개선할 필요가 있음.

다. 교통시설특별회계(공항계정)

1) 도심항공교통산업활성화지원(3637-333)

○ 국토교통부는 UAM 상용화가 안정적으로 추진될 수 있도록 필요한 부분을 점검하고 미흡한 부분을 지원할 필요가 있음.

가) 개요

도심항공교통산업활성화지원 사업은 도심항공교통(UAM; Urban Air Mobility)[306]의 상용화 및 산업 활성화를 위해 실증사업에 필요한 인프라 구축 및 운용, 공개 비행시연, 민관협의체(UAM팀코리아) 운영, 연구용역 등을 수행하는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 201억 7,100만원 대비 61억 7,900만원 증액(30.6%)된 263억 5,000만원이 편성되었음.

2025년도 예산안에는 개활지 실증시설 운영 등 10개 내역사업이 포함되어 있으며, 도심항공교통정보시스템구축, 시범사업 지원, UAM신기술지원센터 사업이 신규로 편성되었음.

306) 친환경·저소음 소형항공기와 버티포트를 활용하여 도심에서 승객과 화물을 안전하고 편리하게 수송하는 항공교통체계

【 2025년도 도심항공교통산업활성화지원 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
도심항공교통산업활성화지원	**15,883**	**20,171**	**20,171**	**26,350**	**6,179**
·개활지 실증시설 운영	2,543	3,078	3,078	3,230	152
·도심지 실증시설 구축	6,946	11,760	11,760	15,850	4,090
·도심지 실증시설 운영	-	2,700	2,700	2,233	△467
·신비행체기업인증지원	662	730	730	730	0
·UAM팀코리아운영지원	294	400	400	400	0
·비행시연	1,134	1,000	1,000	1,000	0
·도심항공교통정보시스템구축	-	-	-	456	신규
·시범사업 지원	-	-	-	2,000	신규
·UAM신기술지원센터	-	-	-	200	신규
·연구용역 및 사업지원	1,168	503	503	251	△252
·K-드론시스템 실증사업지원	1,427	-	-	-	-
·개활지 실증시설 구축	1,709	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 내년도 UAM 상용화 착수를 위한 사업준비 철저

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.[307]

2019년 미국 우버사가 사업모델을 처음 제시한 이후 현재 기체제작에만 세계 300개 이상 업체들이 도전하는 등 세계 각국이 치열하게 경쟁중임.

이에 정부는 2020년 6월에 2020년부터 2024년까지 추진준비기를 거쳐 2025년 상용화에 착수하고 2030년에 상용화 확대 후 2035부터 성숙기에

307) 한국형 도심항공교통(K-UAM) 로드맵(2020.6.)

들어가는 ‘한국형 도심항공교통(K-UAM) 로드맵’을 발표하여 현재 추진 중에 있음.

【 한국형 도심항공교통(K-UAM) 로드맵 주요내용 】

- 추진준비기('20~'24): 이슈·과제 발굴, 법·제도 정비, 민간업체 시험·실증(K-UAM 그랜드챌린지) - 초 기('25~'29): 일부노선 상용화, 도심 내/외 거점 운용, 연계교통체계 구축 - 성장기('30~'35): 비행노선 확대, 도심 중심 거점 운용 - 성숙기('35~) : 이용 보편화, 도시간 이동 확대, 자율비행 실현

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 2025년도 예산안으로 상용화 착수 지원을 위한 실증시설 운영, 비행시연, 상용화 이후 전국 확산을 위한 자치단체 시범사업 예산 등 263억 5,000만원을 편성하였음.

【 2025년도 도심항공교통산업활성화지원 예산안 세부편성내역 】

○ 민간위탁사업비(320-02) : 24,099백만원 가. 개활지 실증시설 운영(3,230백만원) 나. 도심지 실증시설 구축(15,850백만원) 다. 도심지 실증시설 운영(2,233백만원) 라. 신비행체 기업인증사업(730백만원) 마. UAM팀코리아 사무운영지원(400백만원) 바. 비행시연(1,000백만원) 사. 도심항공교통정보시스템 구축(456백만원) 아. UAM 신기술지원센터(200백만원) ○ 자치단체경상보조(330-01) : 2,000백만원 - UAM 최초 상용화 이후 전국 확산을 위한 시범사업 추진 관련 시범사업 사전준비*를 위한 용역비 지원 2,000백만원 * 사업계획, 회랑설계, 전파환경분석, 버티포트 입지 분석·설계, 교통량 분석 등 ○ 일반연구비(260-01) : 195백만원 - ‘25년末 상용화 달성을 위한 분야별 연구 수행 ○ 국외업무여비(220-02) : 43백만원 - 해외 UAM 선진 국가 및 기업 등과의 협력 및 FAA, EASA 등 국제항공정책기구와의 현황 공유 등 ○ 사업추진비(240-01) : 13백만원 - 도심항공교통사업 추진 및 UTK 및 UAM생태계 조성 관련 각종 회의 개최 등

※ 자료: 국토교통부

그런데 내년도 상용화시 운용예정인 기체의 안전인증과 관련하여 세계적으로 당초 계획보다 지연되고 있어 공급 예정시기를 확정하긴 어려운 상황임.

더욱이 기체를 국내로 인도받은 이후에도 국내에서도 성능시험평가, 시범운행 등 안전성 검증절차를 거쳐야 하므로, 실제 상용화에 투입되기까지는 추가적인 절차가 필요할 것으로 보임.

또한 UAM 기체 운항을 위한 조종사의 자격기준, 조종 방식 등에 대해서도 아직까지 표준화된 안이 마련되어 있지 않은 상황이고, 「도심항공교통 활용 촉진 및 지원에 관한 법률」에 따라 사업자가 가입하여야 하는 책임보험[308] 상품 등에 대한 논의도 아직 진행중인 상황으로, 내년도 상용화 착수 전 관련 논의 및 제도 정비가 완비되어야 할 것으로 보임.

도심항공교통산업은 대도시권 인구집중에 따른 지상교통 혼잡을 해소하고, 미래 먹거리 산업으로의 발전가능성이 높다는 점에서 장려할 필요가 있는 한편, 파리올림픽 등 세계적 행사를 계기로 상용화하려는 계획이 기체인증 지연으로 불발되는 등 충분한 안전성 검증이 요구되는 상황임.

따라서 국토교통부는 UAM 상용화가 안정적으로 추진될 수 있도록 필요한 부분을 점검하고 미흡한 부분을 지원할 필요가 있음.

---

308) 「도심항공교통 활용 촉진 및 지원에 관한 법률」 제21조(보험 가입 의무) 시범운용구역에서 도심항공교통사업을 하는 자는 연구·시범운용으로 인하여 발생할 수 있는 인적·물적 손해를 배상하기 위하여 대통령령으로 정하는 보험(이하 “책임보험”이라 한다)에 가입하여야 한다.

라. 지역균형발전특별회계(지역지원계정)

1) 충청권 자율주행 모빌리티 상용화지구 조성(4633-301)

○ 충청권 자율주행 모빌리티 상용화지구 조성 사업은 2024년 9월 기준 실집행실적이 부진한 상황이라는 점을 고려하여 내년도에 사업이 원활하게 추진될 수 있도록 집행관리를 철저히 할 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 2025년도 예산안은 전년도 56억 1,000만원 대비 31억 2,800만원 감액(55.8%)된 24억 8,200만원이 편성되었음.

【 2025년도 충청권자율주행모빌리티상용화지구조성 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
충청권자율주행모빌리티상용화지구조성	2,401	5,610	5,610	2,482	△3,128

※ 자료: 국토교통부

동 사업의 2025년 예산안 세부편성내역을 살펴보면, 자율주행버스 운영 및 수요응답형 자율주행 셔틀 운영, 전기버스 충전기 설치 등으로 구성됨.

【 2025년 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업 예산안 산출근거 】

예산	산출내역
2,482백만원	○ 지자체자본보조(330-03) : 2,482백만원 가. 자율버스 서비스 운영 등 일반용역비 : 2,171백만원 - 자율주행버스 서비스 운영 x 10대 = 1,500백만원 - 수요응답형 자율주행 셔틀 운영 = 491.37백만원 - 데이터 수집·가공 및 안전관제 = 180백만원 나. 자율주행 충전기 설치 인프라 구축 : 120백만원 - 대전 자율주행 전기버스 충전기 설치 1식 = 120백만원 다. 사업단 일반운영비 : 190.63백만원 - 사업추진단 운영 인건비, 사업추진단 운영 추진비, 노면표시 및 표지판 설치, 사업홍보비 등 = 190.63백만원

※ 자료: 국토교통부

나) 실집행실적 부진에 따른 사업관리 필요

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 집행실적을 살펴보면, 9월말 기준 1억 300만원(2.3%)만이 집행되는 등 저조한 수준을 보이고 있음.

이에 대해 국토교통부는 자율주행 차량 구매 및 운영, 관제센터 관제범위 확장 등의 용역이 조달청 계약 진행 중으로 계약이 체결되면 선금 등이 지급될 예정이라고 설명하고 있음.

【 2024년도 9월 기준 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업 실집행실적 】

(단위 : 백만원)

보조 사업자	세부집행내역	예산	실집행 금액	비고
	합 계	**5,610**	**103**	
세종시	계	2,670	102	
	자율주행 전기버스 차량 구매, 운영 2대	1,410	-	
	자율주행 전기버스 차량 운영(임차) 1대	300	-	
	자율주행 관제센터 관제범위 확장	312	-	
	데이터 수집·가공 및 안전관제	360	-	
	일반운영비(추진단 운영 인건비, 운영추진비, 사업홍보비)	288	102	
충청북도	계	1,200	1	
	자율주행 전기버스 차량 구입 1대	480	-	
	자율주행 전기버스 차량 운영(구매) 1대	300	-	
	자율주행 전기버스 차량 운영(임차) 1대	150	-	
	일반운영비(추진단 운영 인건비, 운영추진비, 사업홍보비)	270	1	
대전시	계	1,740	-	
	자율주행 전기버스 차량 구입 2대	960	-	
	자율주행 전기버스 차량 운영(구매) 2대	300	-	
	자율주행 인프라구축	480	-	

※ 자료: 국토교통부

그러나 이 사업은 2023회계연도 결산 결과 유관기관 협의가 지연되는 등 사업계획이 부실하여 실집행이 부진하였고, 기획재정부의 2024년 보조사업 연장평가 평가에서도 실집행 부진 등의 사유로 감축 판정을 받는 등 지속적으로 실집행 문제에 대한 지적을 받은 바 있으며, 2024년 예산액도 선급지급분을 제외한 잔금은 내년도로 이월되어 집행될 것으로 보임.

또한 이 사업은 2025년 종료 예정 사업으로 2024년도 예산액이 내년도로 이월집행될 경우 사업 수행을 위한 충분한 기간이 확보되지 못할 우려도 있음.

따라서 국토교통부는 충청권 자율주행 모빌리티 상용화지구 조성 사업이 원활하게 추진될 수 있도록 집행관리를 철저히 할 필요가 있음.

마. 자동차사고피해지원기금

1) 여유자금 운용 및 공공자금관리기금예탁금 (9003-910, 9701-971, 972)

○ 국토교통부는 자동차사고피해지원 기금이 설치 목적인 자동차사고 피해지원을 위하여 내실있게 운용될 수 있도록 여유자금 운용규모를 축소하고 기존 사업의 확대, 신규 사업 발굴 등 지출구조 개선을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

2025년도 자동차사고피해지원기금 기금운용계획안 규모는 2,591억 5,900만원으로 전년 대비 62억 2,800만원 감액된 규모이며, 2025년도 자동차사고피해지원기금의 세부 수입계획안은 자동차보유자로부터 징수하는 자동차사고피해지원사업 분담금이 224억 8,500만원, 정부보장사업에 따른 구상환입액 등 기타경상이전수입 221억 1,000만원, 공공자금관리기금 예탁금 회수액 1,500억원 등으로 구성되어 있음.

【 2025년도 자동차사고 피해지원기금 수입계획안 총괄표 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024계획액		2025년도		증 감	
		당초(A)	수정	요구	조정(B)	B-A	%
총 계	263,660	265,387	265,387	260,222	259,159	△6,228	△2.3
54 기타이자수입및재산수입	1,032	3,065	3,065	2,785	2,805	△260	△8.5
기타재산이자수입(54-546)	1,032	3,065	3,065	2,785	2,805	△260	△8.5
59 기타경상이전수입	58,511	55,364	55,364	44,595	44,595	△10,769	△19.5
법정부담금(59-593)	32,051	34,790	34,790	22,485	22,485	△12,305	△35.4
기타경상이전수입(59-596)	26,460	20,574	20,574	22,110	22,110	1,536	7.5
92 예탁원금회수	100,000	100,000	100,000	150,000	150,000	50,000	50.0
기금예탁원금회수 (92-923)	100,000	100,000	100,000	150,000	150,000	50,000	50.0
95 예탁이자수입	3,185	5,361	5,361	6,400	5,317	△44	△0.8
기금예탁이자수입 (95-953)	3,185	5,361	5,361	6,400	5,317	△44	△0.8
85 정부예금회수	100,932	101,597	101,597	56,442	56,442	△45,155	△44.4
통화금융기관예치금회수 (85-852)	100,932	3,357	3,357	3,671	3,671	314	9.4
비통화금융기관예치금회수 (85-853)	-	98,240	98,240	52,771	52,771	△45,469	△46.3

※ 자료: 국토교통부

2025년도 자동차사고 피해지원기금의 주요 지출 사업은 자동차사고 피해자 지원사업 198억 1,000만원, 무보험·뺑소니·차량낙하물사고 피해자에 대한 보상 등 정부보장사업 186억 2,500만원, 국립교통재활병원 운영 119억 8,600만원 등으로, 2024년 대비 62억 2,800만원이 감소하였음.

【 2025년도 자동차사고 피해지원기금 지출계획안 총괄표 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024계획액		2025년도		증 감	
		당초(A)	수정	요구	조정(B)	B-A	%
총 계	**263,660**	**265,387**	**265,387**	**260,222**	**259,159**	**△6,228**	**△2.3**
4641 자동차사고피해지원	60,295	58,598	58,598	58,800	55,274	△3,324	△5.7
의무보험전산망(4641-300)	2,322	2,241	2,541	3,410	3,067	826	36.9
피해자지원(4641-301)	22,574	21,775	21,275	19,810	19,810	△1,965	△9.0
정부보장사업 (4641-302)	20,709	20,596	20,296	18,625	18,625	△1,971	△9.6
생활지원 및 학자금융자 (4641-303)	1,119	1,119	1,119	1,119	1,005	△114	△10.2
국립교통재활병원(4641-304)	12,790	12,086	12,086	15,055	11,986	△100	△0.8
자동차손해배상진흥원 (4641-305)	781	781	1,281	781	781	-	-
4651 기금운영비 (자동차기금)	350	347	347	349	349	2	0.6
기금운영비(자동차기금) (4651-306)	350	347	347	349	349	2	0.6
9003 공공자금관리기금예탁금	100,000	150,000	150,000	150,000	150,000	-	-
공공자금관리기금 (총괄계정) 예탁(9003-910)	100,000	150,000	150,000	150,000	150,000	-	-
9701 여유자금운용	103,015	56,442	56,442	53,536	53,536	△2,906	△5.1
통화금융기관예치 (9701-971)	103,015	56,442	56,442	3,671	3,671	△52,771	△93.4
비통화금융기관예치 (9701-972)	-	-	-	49,865	49,865	49,865	순증

※ 자료: 국토교통부

나) 과도한 여유자금 운용 지양 및 신규사업 발굴 필요

2025년도 자동차사고 피해지원기금의 여유자금 및 공공자금관리기금 예탁금 규모는 2,035억 3,600만원임.

공공자금관리기금예탁금은 기금의 여유자금을 재정융자 등 공공목적에 활용하고 국채 발행 및 상환 등을 효율적으로 관리하기 위하여 설립된 공공자금관리기금에 예탁하는 것으로, 2025년도 계획액은 전년과 동일한 1,500억원이 편성됨.

여유자금운용은 누적된 여유자금을 통화금융기관 또는 연기금투자풀 등 비통화금융기관에 예치하는 것으로, 2025년도 계획액은 전년 대비 29억 600만원 감액된 535억 3,600만원이 편성됨.

이 기금의 여유자금(공자기금예탁금 포함)은 전체 기금 규모의 78.5%에 해당하는 규모이며, 이는 기금의 실제 사업에 지출되는 계획액(총지출, 556억 2,300만원)의 3배 이상에 달해 과다한 수준으로 보임.

【 2025년도 공공자금관리자금예탁금 및 여유자금운용 계획안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
공공자금관리기금예탁금	100,000	150,000	150,000	150,000	-
여유자금운용	103,015	56,442	56,442	53,536	△2,906
합계	**203,015**	**206,442**	**206,442**	**203,536**	**△2,906**

※ 자료: 국토교통부

또한 최근 5년간 기금운용현황을 살펴볼 때, 기금의 여유자금 규모가 전체 기금의 약 78% 수준으로 유지되고 있어 이는 당해연도만의 문제가 아닌 기금의 구조적인 문제로 보임.

【 최근 5년간 공공자금관리자금예탁금 및 여유자금운용 규모 】

(단위 : 백만원)

구분	2021	2022	2023	2024	2025
공자기금예탁+여유자금운용(A)	2,045	3,077	2,030	2,064	2,035
총 기금 규모(B)	2,642	3,683	2,637	2,654	2,592
여유자금 비율(A/B)	**77.4%**	**83.5%**	**77.0%**	**77.8%**	**78.5%**

※ 자료: 국토교통부

기금은 「국가재정법」 제5조에 따라 특정한 목적을 위하여 특정한 자금을 신축적으로 운용할 필요가 있을 때에 예외적으로 설치하는 것으로, 기금의 재원 및 용도를 법률로 정하여 기금으로 조성된 자금이 설치된 목적을 위하여 안정적으로 쓰이도록 하기 위함임.

그런데 기금 전체 규모의 80% 정도를 다른 공공 목적의 재정융자, 이자수입 목적인 여유자금으로 지출한다면, 기금이 당초 설치 목적에 부합하여 운용되고 있다고 보기 어려운 측면이 있음.

따라서 국토교통부는 자동차사고피해지원 기금이 설치 목적인 자동차사고 피해지원을 위하여 내실있게 운용될 수 있도록 여유자금 운용규모를 축소하고 기존 사업의 확대, 신규 사업 발굴 등 지출구조 개선을 검토할 필요가 있음.[309]

309) 이에 대해 국토교통부는 국민 부담 완화를 위한 분담률(1% → 0.5%)을 한시적('24.7~'27.6)으로 인하하여 향후 여유자금이 일부 감소할 전망이고, 향후 피해자지원사업·융자사업 전반을 검토할 계획이라고 설명함.

2) 생활지원 학자금(융자)(4641-303)

가) 개요

◦ 국토교통부는 생활지원 학자금(융자)의 최근 지원인원 감소 및 집행실적 부진 추세를 고려하여 적정한 예산이 편성될 수 있도록 내년도 예산을 조정하는 방안을 고려할 필요가 있음.

생활지원 학자금(융자)은 자동차사고로 인한 사망자 또는 중증후유장애인 중 생활형편이 어려운 가정의 유자녀에 대한 생활자금 무이자 대출을 통해 건전한 사회구성원으로 성장을 지원하기 위한 사업으로, 2025년도 계획액은 전년도 11억 1,900만원 대비 1억 1,400만원 감액(△10.2%)된 10억 500만원이 편성되었음.

【 2025년도 생활지원 학자금(융자) 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
생활지원 및 학자금(융자)	1,119	1,119	1,119	1,005	△114

【 생활지원 학자금 (융자) 지원사항 】

□ **대출대상**

○ 자동차사고로 인한 사망자 또는 중증후유장애인(1~4급)의 18세 미만(고교재학의 경우 만 20세 이하)의 유자녀로서 생계를 같이하는 가족의 생활형편이 국민기초생활보장법령에 의한 수급자(조건부수급자 포함) 또는 차상위 계층에 해당하는 자

□ **대출금액**

○ 대출금액 : 1인당 월 25만원

○ 대출이자 : 무이자(가구당 대출인원은 제한 없음)

□ **대출조건**

○ 대출기간 : 최초 대출일로부터 유자녀가 18세가 되는 달까지

* 고등학교에 재학 중인 경우 20세가 되는 달까지
* 매 2년마다 생활형편 심사 후 연장

○ 상환기한 : 유자녀가 30세가 되는 달부터 상환 시작

* 대출기간이 5년 미만인 경우 15년, 5년 이상인 경우 20년 동안 상환, 희망 시 일시상환 가능

※ 자료: 국토교통부

나) 학자금 대출 지급인원 감소 추세를 고려한 조정 필요

최근 동 사업의 집행실적을 살펴보면, 집행률이 2022년 77%, 2023년 62%로 저조하였으며, 2024년 집행실적 또한 52.3% 수준에 그칠 것으로 예상되고 있음.

이에 대해 국토교통부는 교통사고 사망자 수 및 출산율 감소, 정부의 약자 복지정책 강화로 인한 지원대상 감소 등에 기인한다고 설명하였음.

【 최근 3년간 생활지원 학자금 (융자) 집행(예상)실적 】

(단위 : 백만원)

연도	사업명	계획액		집행액	실집행액	실집행율
		당초	수정			
2022	생활지원 및 학자금(융자)	1,242	1,002	1,002	779	77.7%
2023	생활지원 및 학자금(융자)	1,119	1,119	1,119	694	62.0%
2024(예상)	생활지원 및 학자금(융자)	1,119	1,119	1,119	585	52.3%

※ 자료: 국토교통부

그런데 2025년 동 사업 예산안의 세부산출내역을 살펴보면, 최근 4년간 평균 지원인원 325명에 지원사업 홍보효과 등을 고려하여 10명을 추가한 연간 평균 335명을 지원하기 위한 예산 10억 5,00만원이 편성되었는데,

최근 4년간 동 사업의 연간 지원인원이 지속적으로 감소하는 추세를 보이고 있고, 계획 대비 실제 지원인원이 적어 집행실적도 부진했다는 점을 고려할 때, 내년도 실제 지원인원은 계획인원인 335명보다 적을 것으로 예상되는바, 동 사업의 2025년도 예산안은 실제 소요보다 과다 편성된 측면이 있어 보임.

【 2025년도 생활지원 학자금 (융자) 예산안 세부산출내역 】

○ **생활자금무이자 대출 : ('24) 1,119백만원 → ('25요구) 1,005백만원, 114백만원 감액**
- (요구) 유자녀의 생활안정 및 가족 해제 방지를 위한 것으로, 지원규모 감소(중대사고·출산율↓) 등을 감안하여, '24년 대비 감액 요구
- (산출) 생활자금 무이자 대출 1,005백만원

'24년 예산		'25년 예산안	
예산	**산출내역**	**예산**	**산출내역**
1,119	○ 생활자금무이자 대출(320-02) : 1,119백만원 가. 생활자금무이자 대출 : 373명×25만×12개월= 1,119백만원	1,005	○ 생활자금무이자 대출(320-02) : 1,005백만원 가. 생활자금무이자 대출 : 335명×25만×12개월= 1,005백만원

○ **2025년 지원대상 335명 산출근거**
- 21~24년 연간 평균 지원인원 325명을 기준으로 지원사업 홍보 및 선제적 발굴 등을 통한 추가목표인원 10명을 합산, 총 335명을 지원대상으로 설정

연도	지원인원	4년 평균
2021	421명	**325명**
2022	352명	
2023	295명	
2024(예상)	**235명**	
2025(계획)	335명	-

※ 자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 생활지원 학자금(융자)의 최근 지원인원 감소 및 집행실적 부진 추세를 고려하여 적정한 예산이 편성될 수 있도록 내년도 예산을 조정하는 방안을 고려할 필요가 있음.

9. 도로국

가. 교통시설특별회계(도로계정)

1) 과태료(12-56-563)

○ 과태료 사업의 문제점은 2021년부터 징수결정액 대비 수납률이 30% 미만으로 저조하며, 수납률이 더욱 낮아지는 추세를 보인다는 점임. 세수 결손 문제가 지속되면서 세외수입 수납률도 중요한 과제가 되고 있는 점, 법규 위반자에 대한 과태료 수납률 제고는 세입실적의 제고 뿐 아니라 법률 준수의무를 강화한다는 의미가 있다는 점을 고려할 때 수납률 제고를 위한 노력이 필요함. 국토교통부는 경찰청 등 과태료를 부과·수납하는 다른 기관의 제도개선 사례를 참고하여 수납률 제고를 위한 다양한 정책수단을 개발·시행할 필요가 있음.

가) 개요

과태료 사업은 「도로법」 제117조(과태료) 조항에 근거하여 운행제한차량 운전자, 도로점용허가 면적 초과자, 준공도면 미제출자, 관리자 미입회 굴착공사 시행자 등 법규 위반자에게 부과하는 과태료를 수납하는 사업임.

「도로법」에 따라 과태료는 도로관리청이 부과·징수[310]하기 때문에 동 사업의 과태료는 고속도로[311], 일반국도에 관한 것이며, 지방도에 대해서는 지자체에서 별도로 수납함.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도와 동일하게 230억 300만원이 편성되었음.

---

310) 「도로법」
제117조(과태료) ④ 이 법에서 규정한 사항 외에 제1항부터 제3항까지의 규정에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 도로관리청이 부과·징수한다.

311) 고속도로에서의 위반행위 단속은 고속국도에 대한 국토부장관의 권한을 도로공사로 위임할 수 있도록 한 「도로법」 제112조에 따라 한국도로공사가 업무를 위탁·수행하나, 과태료 부과·수납은 동법 시행령에서 업무 대행의 범위로 지정하지 않아 지방국토관리청에서 부과·수납함.

【 2025년도 과태료 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년 결산	2024년 본예산 (A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
과태료	20,698	23,003	23,003	0

※ 자료: 국토교통부

나) 과태료 수납률 제고를 위한 다양한 정책 개발·시행 필요

2025년 과태료 세입예산안은 230억 300만원으로 2024년 예산과 동일함. 2024년 예산까지의 경우 최근 3개년(2022년~2024년) 결산액을 고려하여 결정하였는데, 2025년은 2024년 예산과 동일하게 편성하도록 편성방식을 달리함. 2025년을 기준으로 최근 3개년(2021년~2023년) 결산액의 평균을 구하면 225억 4,900만원으로 현재 편성된 예산안이 3개년 결산액의 평균과 큰 차이는 없으나 다소 높게 편성된 점이 있음.

과태료 사업의 문제점은 과거부터 징수결정액 대비 수납률이 30% 미만으로 저조한데, 과태료 수납액이 지속적으로 적어지고 수납률이 더욱 낮아지는 추세를 보인다는 점임.

【 2021년~2025년 과태료 예산·결산 내역 】

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		예산현액	징수결정액 (B)	수납액 (C)	수납률 (C/A)	수납률 (C/B)	미수납액	불납 결손액
	본예산	추경(A)							
2021	27,000	27,000	27,000	82,913	**23,946**	88.7	**28.9**	58,967	0
2022	27,448	27,448	27,448	83,118	**23,003**	83.8	**27.7**	60,116	0
2023	27,599	27,599	27,599	82,446	**20,698**	75.0	**25.1**	61,748	0
2024	23,003	23,003	23,003	75,191	**11,975**	52.1	**15.9**	63,216	0
2025(안)	23,003	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 2024년 예산현액, 징수결정액 및 수납액은 2024. 7월말 기준

※ 자료 : 국토교통부

동 사업의 과태료는 고속도로, 일반국도의 과태료로 구분되는데 이를 비교해 보면, 전체적으로 지방국토관리청이 관할하는 일반국도에서의 「도로법」 위반에 대한 과태료 수납이 저조하다는 점을 알 수 있음.

【 고속도로-일반국도 과태료 징수·수납 내역 】

(단위: 백만원, %)

구분	2021		2022		2023		2024	
	징수 결정	수납 (수납률)	징수 결정	수납 (수납률)	징수 결정	수납 (수납률)	징수 결정	수납 (수납률)
고속국도	56,337	19,742 (35.0%)	55,389	19,088 (34.5%)	53,978	17,133 (31.7%)	49,953	12,206 (24.4%)
일반국도	26,541	4,186 (15.8%)	27,716	3,920 (14.1%)	28,443	3,559 (12.5%)	28,471	2,774 (9.7%)
계	82,877	23,927 (28.9%)	83,104	23,008 (27.7%)	82,421	20,692 (25.1%)	78,425	14,981 (19.1%)

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부는 과태료 수납률 제고를 위해 우편 고지 방식을 국민비서를 통한 모바일 고지 방식으로 대체하여 업무 담당자의 관리 효율성을 제고하고, 예금압류를 제2금융권으로 확대하는 등 징수를 강화하며, 납부 편의성을 향상시키기 위해 노력하고 있다는 입장임.

그러나 세수 결손 문제가 지속되면서 세외수입 수납률도 중요한 과제가 되고 있는 점, 과태료 규모가 작지 않음에도 수납률이 지속적으로 하락하고 있는 점을 고려하여 보다 적극적 대응이 필요함. 또한, 법규 위반자에 대한 과태료 수납률 제고는 세입실적의 제고 뿐 아니라 법률 준수의무를 강화한다는 의미가 있음. 특히 동 과태료는 2010년 이전에는 벌금으로 규정되던 것으로서 과벌성이 상대적으로 높은 행위들임.

제도개선을 위한 정책 개발을 위해 「도로교통법」 위반에 대한 과태료를 부과하는 경찰청의 사례를 참고할 수 있을 것으로 보임. 경찰청의 교통과태료의 경우 연례적으로 미수납액이 높고 수납률이 높지 않다는 지적이 있으나, 국회의 지적이 반복[312]되고 과태료 수납률 제고를 위한 경찰청의 제도개선 노력이 지속되면서 징수결정액 대비 수납률이 지속적으로 증가 추세를 보이고 있음.

【 2018년~2023년 경찰청 과태료 예산·결산 내역 】

(단위: 백만원, %)

연도	예산액 (A)	징수결정액 (B)	수납액(C)	수납률 (C/A)	수납률 (C/B)	미수납액	불납 결손액
2018	675,048	1,597,056	678,740	100.5	42.5	873,599	44,717
2019	665,007	1,603,758	727,408	109.4	45.4	854,287	22,064
2020	694,816	1,621,189	751,822	108.2	46.4	859,727	9,640
2021	699,607	1,759,607	860,688	123.2	48.9	894,690	4,229
2022	848,674	2,122,089	1,141,266	134.5	53.8	974,404	6,418
2023	969,554	2,293,491	1,228,436	126.7	53.6	1,060,986	4,069

※ 자료 : 경찰청

경찰청이 과태료 수납률 제고를 위해 추진하고 있는 사항으로는 체납과태료 징수를 전문기관인 한국자산관리공사에 위탁하는 것을 포함하여, 상습체납차량 번호판 영치, 가상자산 압류 등이 있음. 한국자산관리공사 위탁 및 번호판 영치는 「도로교통법」 및 「질서위반행위규제법」에 법률적 근거가 있음.[313]

312) 행정안전위원회는 2016회계연도 결산, 2019회계연도 결산, 2020회계연도 결산, 2019년도 예산안(상임위 부대의견), 2020년도 예산안 (상임위 부대의견)에서 경찰청의 교통과태료 수납률 제고를 위한 정책적 노력을 요구하는 사항을 의결한 바 있음.

313) 「도로교통법」
제161조(과태료의 부과·징수 등) ② 시·도경찰청장은 이 법에 따른 과태료 징수와 관련된 업무의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 「한국자산관리공사 설립 등에 관한 법률」에 따라 설립된 한국자산관리공사에 위탁할 수 있다.

【 과태료 수납률 제고 관련 경찰청 제도개선 사항 】

<table>
<tr><th>제 목</th><th>제도개선사항 및 관련 실적</th><th>도입연도</th></tr>
<tr><td>교통과태료
상습 체납차량
번호판 영치</td><td>· 차량번호판 자동판독시스템이 장착된 차량(총 17대) 운영을 통해 과태료 고액·상습 체납차량 번호판 영치

<최근 5년간 번호판 영치·징수 현황>
<table><tr><td>구 분</td><td>2019년</td><td>2020년</td><td>2021년</td><td>2022년</td><td>2023년</td></tr><tr><td>영치차량(대)</td><td>80,421</td><td>86,839</td><td>82,525</td><td>81,369</td><td>83,900</td></tr><tr><td>체납액(억원)</td><td>347</td><td>336</td><td>313</td><td>311</td><td>330</td></tr><tr><td>징수액(억원)</td><td>346</td><td>335</td><td>314</td><td>316</td><td>323</td></tr></table>※ 교통외근·과태료 징수요원 등 근무자별 영치실적에 대한 통계관리는 하지 않으나 대부분(90%이상 추정) 차량번호판 자동판독시스템이 장착된 차량으로 번호판 영치 중</td><td>2014</td></tr>
<tr><td>체납과태료
징수 위탁</td><td>· 징수하기 어려운 고액·상습체납자(7년이상·150만원 이상 등)에 대한 재산조사업무 등을 전문기관인 한국자산관리공사에 위탁하여 관리 중
※ 한국자산관리공사는 위탁 받은 체납자에 대해 납부독촉, 소재확인, 재산조사를 실시하여 납부 시 수수료(10%)를 받고 있음

<체납과태료 징수 위탁 현황>
(단위: 백만원)
<table><tr><td>연도</td><td>위탁액</td><td>징수액</td><td>편성예산</td></tr><tr><td>2017년</td><td rowspan="3">210,608</td><td>890</td><td>-</td></tr><tr><td>2018년</td><td>1,246</td><td>70</td></tr><tr><td>2019년</td><td>1,052</td><td>70</td></tr><tr><td>2020년</td><td rowspan="4">178,215</td><td>5,176</td><td>184</td></tr><tr><td>2021년</td><td>4,504</td><td>184</td></tr><tr><td>2022년</td><td>4,168</td><td>250</td></tr><tr><td>2023년</td><td>3,343</td><td>349</td></tr></table></td><td>2017</td></tr>
<tr><td>가상자산 압류</td><td>· 가상자산(비트코인 등)등에 대한 압류 실시
※ 2023년 3천만원 징수</td><td>2023</td></tr>
<tr><td>교통과태료 체납
외국인 근로자
보험금 압류</td><td>· 국내 근로 중인 등록외국인(취업비자) 중 교통과태료 체납자(7억원)의 외국인 근로자 보험금 압류・추심
※ 2024년 1억원 징수</td><td>2024</td></tr>
</table>

※ 자료 : 경찰청

「질서위반행위규제법」
제55조(자동차 관련 과태료 체납자에 대한 자동차 등록번호판의 영치) ① 행정청은 「자동차관리법」 제2조제1호에 따른 자동차의 운행・관리 등에 관한 질서위반행위 중 대통령령으로 정하는 질서위반행위로 부과받은 과태료(이하 “자동차 관련 과태료”라 한다)를 납부하지 아니한 자에 대하여 체납된 자동차 관련 과태료와 관계된 그 소유의 자동차의 등록번호판을 영치할 수 있다.

과태료 수납률 제고는 과태료 부과권한이 있는 국가기관들의 공통적인 문제이므로 국토교통부는 경찰청 등 타 기관들의 제도개선 사례를 분석·평가하고 「도로법」 과태료의 특성에 부합한 다양한 정책 수단을 개발하여 제도개선을 추진할 필요가 있음.

2) 법정부담금(12-59-593)

○ 법정부담금사업은 사업예산이 0원인데, 이는 정부제출 「도로법」개정안 국회 통과를 전제한 예산 편성으로 부적절하며 통상적인 수준의 예산(최근 3개년 결산 평균값)을 계상할 필요가 있음. 또한, 원인자부담금 관리 측면에서 개선이 필요한데, 첫째로 법정부담금 사업의 수납률 저조를 개선하기 위한 노력이 필요함. 둘째로, 「도로법」의 소관 중앙행정기관장으로서 부담금운용종합계획서 및 종합보고서에 고속국도, 지자체 관리도로의 원인자부담금을 포함시켜 원인자 부담금 총 규모가 관리될 수 있도록 하고, 한국도로공사에서 원인자부담금을 법정부담금으로 관리하도록 개선할 필요가 있음.

가) 개요

법정부담금사업은 「도로법」에 따라 타공사나 타행위로 인하여 도로관리청이 도로공사를 시행하게 된 경우 도로공사 비용의 전부 또는 일부를 원인자가 부담하도록 하는 원인자부담금을 수납하는 사업임. 동 사업에서 수납하는 부담금은 지방국토관리청이 관할하는 일반국도에서 부과되는 원인자부담금임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 7,900만원 대비 7,900만원이 감액(100%)된 0원이 편성되었음. 국토교통부는 2025년부터 법정부담금을 폐지할 계획임.

【 2025년도 법정부담금 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년 결산	2024년 본예산 (A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
법정부담금	46	79	0	△79

※ 자료 : 국토교통부

나) 원인자부담금 세입예산 계상 및 부담금 관리 개선 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.

법정부담금사업의 2025년 예산안이 편성되지 않았는데, 이는 「도로법」 제91조에 따른 원인자부담금을 폐지하려는 것으로 정부가 추진 중인 「부담금 정비 및 관리체계 강화 방안」의 일환임. 정부는 18개의 부담금을 폐지하기

위해 21개 법률 개정을 추진 중이며, 정부가 제출한 「도로법 일부개정법률안」(의안번호 제2202289호)도 우리 위원회에 계류 중임. 동 법안의 내용은 「도로법」 제91조를 삭제하려는 것인데, 2024.8.21. 국토교통위원회 전체회의에 상정되어 소위로 회부되었으며 소위에 상정된 바는 없음.

동 사업은 정부제출 법안이 현재 국토교통위원회 의결를 비롯한 국회 의결을 거치지 않은 상태에서 법정부담금 예산을 계상하지 않았다는 점에서, 법률 개정을 전제로 한 예산편성이라는 문제가 있음.[314] 따라서 2025년도 예산안 법정부담금 사업에 종전과 유사하게 3개년도 결산액(2021년~2023년)을 기준으로 5,900만원의 예산을 계상할 필요가 있음.

한편, 예산편성과 함께 원인자부담금 관리 측면에서 개선이 필요한 측면이 있어 보임.

첫째, 일반국도 원인자부담금의 수납률 개선이 필요해 보임. 예산액 대비, 징수결정액 대비 모든 경우에 수납률이 저조하며, 원인자부담금은 도로시설물 파손 등 손괴행위에 대해 부과되는 경우가 대부분인 점을 감안할 때 수납률을 제고하기 위한 정책적 노력이 필요해 보임.

314) 또한, 동 법안은 국민 부담 완화 취지의 부담금 폐지가 아니라 「도로법」 원인자부담금을 다른 세입으로 징수하면서 「부담금관리 기본법」에 따른 부담금으로 관리하지 않으려는 것으로 이러한 관리 방식변경의 적절성에 대해 소위에서 면밀한 심사가 필요한 상황임.

【 최근 4개년 법정부담금사업(일반국도 원인자부담금) 결산 】

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		예산현액	징수결정액 (B)	수납액 (C)	수납률 (C/A)	수납률 (C/B)	미수납액
	본예산	추경(A)						
2021	200	200	0	271	52	26.0	19.2	219
2022	2,258	2,258	2,258	331	79	3.5	23.9	252
2023	5,065	5,065	5,065	306	46	0.9	15.0	260
2024	79	79	79	288	11	14.3	3.9	277
2025(안)	0	-	-	-	-	-	-	-

※ 자료 : 국토교통부(2024년 예산현액, 징수결정액 및 수납액은 2024. 9월말 기준)

둘째, 「부담금관리 기본법」에 따라 「도로법」의 소관 중앙행정기관장으로서 원인자부담금 총 규모에 대한 관리 실태를 개선할 필요가 있음. 부담금의 총 규모는 「부담금관리 기본법」제6조의2에 따른 부담금운용종합계획서 및 제7조[315]에 따른 부담금운용종합보고서에 반영되어야 함. 동법에 따르면 부담금 부과권자는 중앙행정기관장, 지자체장, 행정권한을 위탁받은 공공기관장 등 다양하게 구성되나, 부담금운용종합계획서 및 부담금운용종합보고서의 작성 주체를 “부담금을 규정하고 있는 법률의 소관 중앙행정기관의 장”으로 규정하여 중앙행정기관장이 지자체장 등 타 부과권자의 부담금 계획 및 운용

315) 「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.
③ 제1항 및 제2항에 따른 부담금운용계획서 및 부담금운용종합계획서의 작성 및 제출에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
제7조(부담금운용종합보고서의 국회제출 등) ① 부담금의 소관 중앙행정기관의 장은 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.
③ 부담금운용보고서 및 부담금운용종합보고서의 작성 및 제출에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

결과를 관리하도록 총 부담금 규모 관리체계를 구축하고 있음. 이에 따르면, 한국도로공사에서 관리하는 고속도로 원인자부담금, 지자체에서 관리하는 지자체관리도로의 원인자부담금은 상기 보고서에 반영되어야 함.

그런데 가장 최근에 제출된 2025년 부담금운용종합계획서 및 2023년 부담금운용종합보고서를 보면 법정부담금사업으로 세입처리되는 일반국도 원인자부담금 외에 고속국도 및 지자체 관리도로는 반영되어 있지 않음. 동 보고서는 중앙행정기관장이 기획재정부장관에게 제출하고, 기획재정부장관이 국회에 제출하는 문서인데 해당 문서에 고속국도 및 지자체 관리도로의 원인자부담금이 반영되지 않을 경우 일반국도에 대한 원인자부담금을 원인자부담금 전체 규모로 오인하게 될 수 있음. 실제로 최근 3개년 납부액 기준으로 일반국도의 원인자부담금 규모가 제일 작으며 고속국도는 일반국도의 116.9배, 지자체 관리도로는 5.6배임.

【 최근 3개년 도로법 원인자부담금 현황 】

(단위: 백만원, 건)

구 분		2021년	2022년	2023년	연평균
고속국도 (도로공사)	부과	4,545(1,513)	5,592(1,431)	6,672(1,424)	5,603(1,456)
	납부	4,379(1,462)	4,872(1,359)	4,425(1,283)	4,559(1,368)
일반국도 (국토부)	부과	16(8)	52(9)	109(10)	59(9)
	납부	7(4)	54(11)	57(9)	39(8)
지자체 관리도로 (지자체)	납부	157(78)	263(91)	234(88)	218(86)

※ 자료 : 국토교통부

또한, 고속국도의 원인자부담금은 한국도로공사의 수입예산에서 법정부담금 항목으로 관리되지 못하고 있음. 한국도로공사의 연도별 수입항목에 법정부담금 항목이 있음에도 해당 항목에 예산액이 편성되거나 결산으로 처리된 바가 없으며, 원인자부담금은 기타수입으로 처리되고 있음.

따라서 국토교통부는 「도로법」의 소관 중앙행정기관장으로서 부담금운용종합계획서 및 종합보고서에 고속국도, 지자체 관리도로의 원인자부담금이 반영되도록 하며, 한국도로공사에서 원인자부담금을 법정부담금으로 관리할 수 있도록 개선할 필요가 있음.

3) 고속도로건설(1532)

○ 고속도로건설 단위사업 중 일부 세부사업들의 2023년, 2024년 예산 집행부진이 심각한 수준임. 집행부진 사유로는 총사업비 증가로 인한 사업계획적정성 재검토, 타당성 재조사 등 행정절차를 진행함에 따른 경우가 대부분임. 이 중 서청주-증평 노선의 경우 2025년 예산안으로 용지비·공사비 321억 4,400만원이 편성되어 있는데, 타당성 재조사 소요기간, 공사발주 소요기간을 고려할 때 집행가능한 수준으로 예산 조정을 검토할 필요가 있다고 보임. 다른 노선들의 경우 공사비 증가 추이가 가파른 점, 집행관리를 철저히 해야 한다는 국토교통위원회의 결산 시정요구를 반영하여 사업이 지연되지 않도록 철저하게 사업관리를 할 필요가 있음.

가) 개요

고속도로건설 단위사업은 고속도로를 건설하고 적기에 개통하여 국가 간선 도로망을 구축하고, 이를 통해 국토균형 발전과 국가경쟁력 향상에 기여하려는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 1조 7,431억 9,000만원 대비 7,128억 8,200만원이 감액(40.9%)된 1조 303억 800만원이 편성되었음.

【 2025년도 고속도로건설 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년 결산 [실집행액]	2024년 본예산 (A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
고속도로건설	1,402,940	1,743,190	1,030,308	△712,882

※ 자료 : 국토교통부

나) 불용이 반복되는 노선에 대한 철저한 사업관리 및 합리적 예산조정 필요

2025년 예산안에서 고속도로건설 단위사업은 21개 세부사업으로 구성되어 있으며, 이 중 2024년 9월 말 기준 집행액이 없는 세부사업은 문산-도라산고속도로, 안산-인천고속도로, 세종-청주고속도로, 부산신항-김해고속도로, 울산외곽고속도로, 서청주-증평고속도로, 계양-강화고속도로 등 총 7개 사업임.

【 2024년도 고속도로건설 세부사업별 실집행실적 】

(단위 : 백만원, %)

사업명	예산 실집행실적 (9월 말 기준)						실집행률 (B/A)	2025 예산안 (국고)
	전년 이월	2024 예산			예산현액 (A)	집행액(B)		
		계	국고	도공				
계	17,071	4,215,026	1,743,190	2,471,836	4,232,097	2,764,791	65.3	1,030,308
<신설>	8,358	4,131,361	1,676,488	2,454,873	4,139,219	2,705,335	65.4	940,677
함양-울산	-	775,641	241,873	533,768	891,122	513,140	57.6	75,709
파주-포천	-	279,989	94,391	185,598	312,542	152,350	48.7	-
포항-영덕	-	224,975	95,240	129,735	224,975	129,986	57.8	204,281
당진-천안	-	90,527	87,298	3,229	106,155	73,795	69.5	5,224
김포-파주	-	186,103	176,385	9,718	214,400	159,824	74.5	41,540
강진-광주	-	177,849	102,840	75,009	195,226	148,622	76.1	45,284
새만금-전주	-	392,371	146,700	245,671	392,371	291,104	74.2	18,227
안성-구리	-	716,175	23,434	692,741	716,175	518,683	72.4	-
세종-안성	-	663,649	90,862	572,787	789,468	545,282	69.1	24,238
양평-이천	-	80,968	74,351	6,617	164,120	127,549	77.7	50,376
문산-도라산	8,358	1,000	1,000	-	9,358	-	-	1,000
대산-당진	-	76,207	76,207	-	76,207	45,000	59.0	81,590
안산-인천	-	41,003	41,003	-	12,000	-	-	1,000
세종-청주	-	165,456	165,456	-	12,000	-	-	119,867
부산신항-김해	-	155,319	155,319	-	12,000	-	-	72,832
울산외곽순환	-	104,029	104,029	-	11,000	-	-	51,478
계양-강화	-	100	100	-	100	-	-	148,031

사업명	예산 실집행실적 (9월 말 기준)						실집행률 (B/A)	2025 예산안 (국고)
	전년 이월	2024 예산			예산현액 (A)	집행액(B)		
		계	국고	도공				
<확장>	8,713	83,665	66,702	16,963	92,878	59,456	64.0	89,631
서창-안산	8,713	11,515	10,347	1,168	20,228	13,934	68.9	-
안산-북수원	-	55,176	39,381	15,795	55,676	42,402	76.2	20,824
동광주-광산	-	14,974	14,974	-	14,974	3,120	20.8	36,663
서청주-증평	-	2,000	2,000	-	2,000	-	-	32,144

※자료 : 국토교통부

고속도로건설 사업의 사업부진과 관련하여 국토교통위원회 2023회계연도 결산심사 시 불용액이 2,359억원에 달하여 철저하게 사업을 관리해야 한다는 시정요구를 받은 바 있음(시정요구유형: 시정). 또한, 예비타당성조사 면제노선을 포함한 예산이 전액 미집행된 사업에 대한 집행관리에 만전을 기하여야 한다는 시정요구를 받은 바 있음(시정요구유형: 주의).

집행부진사업들은 2023년에도 예산이 전액 불용되거나(문산-도라산고속도로 등 5개 사업), 2024년에 신설된 사업임(서청주-증평고속도로 등 2개 사업). 문산-도라산 노선을 제외하면 다른 노선의 경우 2025년부터 실시설계 등 본격적인 사업추진에 들어갈 것이라는 것이 국토교통부의 입장임. 2025년도 예산안에 편성된 해당 사업들의 예산총액은 4,263억 5,200만원임.

해당 사업들의 예산집행 부진사유를 유형화하면 총사업비 증가로 인한 협의, 사업계획적정성 재검토 등 관련 행정절차로 인해 지연되는 경우가 대부분이며, (안산-인천 등 5개 노선), 유찰 반복 등 입찰 과정에 문제가 있는 경우(계양-강화 노선), 대외여건 등으로 인해 사업 추진이 어려운 경우(문산-도라산 노선) 등으로 구분됨.

【 2024년도 예산 실집행 부진사업 및 집행부진사유 】

구분	사업명	집행부진사유	향후 추진계획
23년 전액 불용	문산-도라산	대외여건 등으로 인한 사업추진 지연	대외여건 등을 보아가며 사업 추진시기 검토
	안산-인천	기본설계 완료 후 총사업비 증가로 인해 총사업비 협의 실시(2024.3.). 2024.10.부터 타당성 재조사 진행 중	타당성 재조사 완료 후 실시설계 추진
	세종-청주	총사업비 증가로 2023.6~2024.5 사업계획적정성 재검토 실시. 실시설계 진행중이며 2024.末 완료 예정	2024下~2025.上 발주
	부산신항-김해	총사업비 증가로 2023.6~2024.5 사업계획적정성 재검토 실시. 실시설계 진행중이며 2024.末 완료 예정	2024下~2025.上 발주
	울산외곽순환	총사업비 증가로 2023.6~2024.2 사업계획적정성 재검토 실시. 실시설계 진행 중이며 2024.末 완료 예정	2024下~2025.上 발주
24년 신규	계양-강화	2024.3부터 입찰공고(제7공구 턴키발주) 진행중(4차례 유찰). 2024.末 수의계약 예정 ※제1공구~제6공구는 기본·실시설계 중이며 2024.末 완료예정	2025.上 착공
	서청주-증평	2022.10. ~ 2024.10. 실시설계 후, 실시설계에 따른 총사업비 증가로 총사업비 협의 중이며 타당성 재조사가 예상됨.	타당성 재조사 후 공사발주 추진

※자료 : 국토교통부

이 중 총사업비 증가에 따른 행정절차로 인해 지연되는 사업의 경우 행정절차 일정과 예산집행 여건이 달라지므로 구체적인 검토가 필요함. 특히 2024년 10월 현재 타당성 재조사가 진행 중인 안산-인천 노선 및 2025년 타당성 재조사가 예상되는 서청주-증평 노선을 살펴볼 필요가 있음.

「총사업비 관리지침」상 타당성 재조사는 9개월 이내로 규정되어 있는데, 통상 12개월 가량 소요되어 두 노선은 2025년에 타당성 재조사가 상당 기간동안 진행될 것으로 보임.[316] 그런데 두 노선은 2025년 예산안 규모에서 차이를 보이는데 안산-인천 사업은 공사비로 10억원, 서청주-증평 노선은 용지비·공사비로 321억 4,400만원이 편성됨. 이는 안산-인천 노선의 경우 2024년 3월부터 총사업비 협의를 진행하였고 타당성 재조사가 예상됨에 따라 예산안을 최소 수준으로 편성하였고, 서청주-증평 노선의 경우 실시설계가 2024년 10월에 완료되고 총사업비 증가분이 도출됨에 따라 타당성 재조사를 추진하게 될 수 있다는 상황을 예산안에 반영하지 못했기 때문으로 보임. 서청주-증평 노선은 타당성 재조사가 2024년 12월부터 시작될 것으로 예상되는 점, 타당성 재조사가 12월 개월 가량 소요되는 점, 공사 발주에 4개월 가량 소요되는 점[317] 등을 고려할 때 예산 규모를 집행가능한 수준으로 조정하는 방안을 검토할 수 있을 것으로 보임.

안산-인천 노선을 비롯한 다른 노선의 경우 최근 공사비 상승 추이가 가파른 점을 고려하여 적극적인 사업관리가 필요하며, 집행부진이 반복되는 문제의 개선이 필요함. 한국건설기술연구원에서 발표하는 건설공사비지수의 하위지수인 도로시설건설지수를 보면 2020년을 100으로 상정할 때, 2021년이 111.76, 2022년이 128.59, 2023년이 133.5로 매우 빠르게 증가하고 있음.[318]

---

316) 「총사업비 관리지침」
제50조(타당성재조사 용역) ③ 타당성재조사 수행기간은 9개월 이내(철도부문 12개월 이내)를 원칙으로 하되, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 기획재정부장관과 사전 협의를 거쳐 1회에 한해 3개월 이내(철도부문 6개월 이내)에서 수행기간을 연장할 수 있다. 다만, 이 경우, 조사수행기간 만료 2개월 전에 기획재정부장관과 미리 협의하여야 한다.

최근 타당성재조사가 완료된 사업 10건에 대해 타당성재조사 기간을 분석해 보면 평균 14개월이 소요되었음.

317) 국토교통부에 따르면 공사발주 관련 절차 예상 소요기간을 실시설계 총사업비 협의 완료 후 4개월로 제시함(입찰공고 → 사업수행평가 및 입찰 → 종합심사 및 계약 → 착공).

318) 건설공사비지수란 건설공사에 투입되는 재료, 노무, 장비 등의 자원 등의 직접공사비를 대상으로 한국은행의

따라서 안산-인천 노선의 경우 타당성 재조사 완료 후 신속하게 실시설계를 추진하여 사업지연을 최소화할 필요가 있으며, 사업계획적정성 재검토를 거친 세종-청주, 부산신항-김해, 울산외곽순환 노선의 경우에도 신속한 행정처리를 통해 공사발주를 원활히 진행함으로써 착공에 들어갈 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

산업연관표와 생산자물가지수, 대한건설협회의 공사부문 시중노임 자료 등을 이용하여 작성된 가공통계로 건설공사 직접공사비의 가격변동을 측정하는 지수임.(2024년 8월 건설공사비지수 설명자료, 한국건설기술연구원)

4) 일반국도건설 (1632)

○ 일반국도건설 사업은 일반국도에 대한 많은 수요를 반영하여 매년 신규사업을 추진중인데, 2024년 신규사업 추진현황을 분석해 보면 신규사업의 초기 집행관리가 미흡한 것으로 보임. 신규 14개 세부사업 중 2024년 9월 말 기준 집행률이 가장 높은 사업이 31%이며 절반인 7개 사업은 집행액이 없음. 이러한 집행부진사유는 2025년에도 일부 지속될 것으로 예상되는바, 국토교통부는 2025년 신규사업 7건을 비롯하여 집행이 부진한 2024년 신규사업에 대해 집행부진이 반복되지 않도록 철저하게 사업을 관리할 필요가 있음. 또한, 사업추진 일정상 2025년에 예산 집행이 어려운 노선에 대해서는 예산 조정을 검토할 수 있을 것으로 보임.

가) 개요

일반국도건설 사업은 일반국도를 건설하여 물류비용을 절감하고, 산업경쟁력을 제고하며 낙후지역에 도로망을 확충하기 위한 것으로, 이를 통해 국토의 균형적인 개발을 촉진하려는 것임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 1조 5,140억 6,100만원 대비 20억 7,700만원 감액(0.1%)된 1조 5,119억 8,400만원이 편성되었음.

【 2025년도 일반국도건설 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년 결산 [실집행액]	2024년 본예산 (A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
일반국도건설	1,323,097	1,514,061	1,511,984	△2,077

※ 자료 : 국토교통부

나) 신규 사업에 대한 사업관리 강화 및 예산의 합리적 조정 필요

일반국도건설 사업 중 2025년에 신규로 편성된 세부사업은 진부-연곡 국도건설 등 7개 사업으로 2025년 사업예산안은 35억원이며, 해당 세부사업들의 1조 5,161억 4,400만원임.

【 2025년도 일반국도건설 신규 세부사업 추진 현황 】

(단위: 백만원)

세부사업명	총사업비	2025년도 예산안	현재 진행단계	설계완료일	착공예정일 (계획)
진부-연곡 국도건설	269,080	500	설계 중	2025.03	2025.07.
공주 신풍-유구 국도건설	40,919	500	설계 중	2025.05	2025.12.
무주 설천 소천-무풍 철목 국도건설	82,517	500	설계 중	2024.12	2025.06.
경주 양남-문무대왕 국도건설	64,299	500	설계 중	2025.06	2025.11.
대구 읍내-칠곡 동명	45,400	500	설계중	2025.03	2025.08
남해 삼동-창선	165,629	500	설계중	2025.05.	2025.10
용인 처인 이동-남동	848,300	500	설계중	2026.03 (T/K발주)	2025.04 (T/K발주)
계	1,516,144	3,500	-	-	-

※ 자료 : 국토교통부

일반국도 건설에 대한 수요가 많은 점을 반영하여 매년 신규사업이 편성·추진되고 있음. 그런데, 일반국도건설사업의 경우 사업초기의 집행관리가 미흡한 측면이 있는 것으로 보임. 2024년도 신규 세부사업 추진 현황을 살펴보면, 신규 14개 세부사업 중 2024년 9월 말 기준 집행률이 가장 높은 사업의 집행률이 31%에 불과하고 절반인 7개 세부사업은 예산집행이 전혀 이루어지지 못함. 이는 대부분 설계지연 및 관계기관 협의 지연에 따른 것이라는게 국토교통부의 설명임.

【 2024년도 일반국도건설 신규 세부사업 추진 현황 】

(단위: 백만원, %)

세부사업명	총사업비	본예산 (A)	예산 현액	집행액 (B)	집행률 (B/A)	25년 예산안	집행부진사유 및 향후 일정
여주 점동 - 이천 장호원2	49,136	1,000	1,000	55	5.5	7,257	· 실시설계 완료(7월) · 2024.8. 공사 발주 · 2024.11. 공사착공 예정
춘천 사북 오탄-오탄	40,173	100	100	31	31.0	1,347	· 실시설계 및 총사업비 협의완료(9월) · 2024.10 공사 발주 · 2024.12. 공사 착공 예정
인제 상남-기린	186,783	100	100	30	30.0	3,052	· 교육시설 편입에 따른 대체 부지 확보 등 협의 지연 · 2024.10. 실시설계 완료 · 2024.12. 총사업비 협의 예정
서산 대산 독곶-대로	52,226	500	100	0	0.0	2,409	· 실시설계 진행 및 총사업비 협의 중(10월 말 완료 예정) · 2024.11. 공사발주 예정
신안 암태 수곡-신석	58,246	1,000	1,000	16	1.6	1,685	· 지자체 노선변경 요청에 따른 노선선정 지연 · 2024.12.공사 발주 예정
무안 현경-해제	43,887	1,000	1,000	13	1.3	5,965	· 지자체 차로 확장 요구에 따른 검토 기간 소요 · 2024.10월 공사 발주
성주 선남- 대구 다사	139,469	1,000	1,000	-	-	44,621	· 지자체 노선확장 건의에 따른 검토기간 소요 · 2025.6 공사 발주 예정
경주 외동 녹동-문산	57,097	1,000	1,000	16	1.6	22,051	· 문화재 시·발굴 조사에 따른 최종노선 확정 지연 · 2025.8 공사발주 예정
안동 풍산-서후	177,631	1,000	1,000	-	-	48,642	· 선형 불량에 따른 기존 지하차도 재설치 및 공법 검토 등 지연 · 2025.3 총사업비 협의 예정 (총사업비 20%이상 증액 예상으로 타당성재조사 가능)

세부사업명	총사업비	본예산 (A)	예산 현액	집행액 (B)	집행률 (B/A)	25년 예산안	집행부진사유 및 향후 일정
울주 범서-경주 외동	88,992	500	500	16	3.2	3,217	· 문화재 시·발굴 조사 및 환경청 협의 지연으로 인한 노선 선정지연 · 2025.11 공사발주 예정
청송 진보-영양 입암	91,998	1,000	1,000	-	-	1,696	· 지방하천 협의 지연(하천기본계획수립 요구 등) 및 공법 선정 검토 지연 · 2025.9. 공사발주 예정
청송 청송 청운-부남 감연	32,770	1,000	1,000	-	-	1,129	· 2024.9 설계 및 총사업비 협의 완료 · 2024.10. 공사발주
거제 남부-일운	202,190	500	500	-	-	4,056	· 환경영향평가 협의기간 소요 · 2024.3 총사업비 협의 및 설계완료 · 2024.4 공사발주
김천 양천-대항	107,247	2,000	2,000	-	-	12,738	· 노선조정 민원 및 하천협의 기간 소요 · 2025.5 총사업비 협의 및 설계완료 · 2025.6 공사발주 예정

※자료 : 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재작성

국토교통위원회는 2023년 회계연도 결산 심사에서 일반국도건설 사업의 이·전용 및 불용이 과도하다는 점을 고려하여 국토교통부는 철저하게 사업을 관리하고 이·전용을 통한 예산집행이 관행화되지 않도록 해야 한다는 시정요구(시정요구유형: 시정)를 의결한 바 있음. 시정요구를 반영하기 위해서는 2025년 예산안이 사업추진 경과를 고려하여 합리적으로 편성되었는지, 향후 일정은 어떻게 계획되어 있는지 살펴보는 것이 필요함.

우선, 2024년도 신규노선 중 2025년 타당성 재조사 실시가 예상되는 노선이 있음. 안동풍산-서후 노선의 경우 사전표본기준가격조사[319] 결과 설계방침 시

319) 사전표본기준가격조사란 「총사업비 관리지침」 제18조제2항에 따라 일정요건에 해당하는 국가재정사업의 보상대상토지 중 대표성 있는 토지에 대해 한국부동산원이 가격을 조사하여 그 정보를 사업시행자에게 제공하는 제도이며, 기본설계 완료 후 실시됨.

설정했던 것보다 보상비가 증가하고 지하차도 확장방안이 변경되어 공사비도 증가함에 따라 예비타당성조사 시와 비교하여 총사업비가 26.8% [320] 증가하여 타당성 재조사 시행이 예상되는 상황임. 타당성 재조사는 2025년 3월에 시행될 예정임. 「총사업비 관리지침」에 따른 타당성 재조사 수행기간은 9개월 이내이나, 통상 그 이상 소요되는 측면이 있음.

다음으로, 문화재 시·발굴 조사 시행에 따라 최종노선 확정에 추가적인 기간이 요구되는 노선이 있음. 경주 외동 녹동-문산 노선의 경우 문화재 시·발굴 절차를 거쳐 2025년 6월~7월 총사업비 협의를 거쳐 8월에 공사 발주 예정임. 울주 범서-경주 외동 노선의 경우 2025년 11월에 공사발주 예정임.

그 밖에, 지자체 노선확장 건의에 따른 협의·검토(성주 선남-대구 다사), 지방하천 관련 협의(청송 진보-영양 입암), 노선조정 관련 지역민원(김천 양천-대항) 등의 요인이 2025년 도로건설 일정에 영향을 미칠 것으로 예상되고 있음.

일반국도 사업의 경우 기본설계 - 실시설계 - 총사업비 협의 - 도로구역 결정고시 - 공사발주 - 용지보상 - 공사추진 등 여러 절차[321]가 진행되어야 하는 사업의 특성상 사업 초기의 지연이 사업의 전체적인 진행 속도에 영향을 미칠 수 있어 초기 집행 관리가 더욱 중요함.

320) 안동풍산-서후 노선의 총사업비 증가액(예타:177,631백만원 → 260,268백만원<26.8%>)
321) 일반국도건설 사업의 사업절차는 참고자료 참조

따라서 국토교통부는 2025년 신규사업을 포함하여 집행부진을 겪고 있는 2024년 신규사업에 대해서 적극적인 사업관리를 통해 집행부진이 지속되지 않도록 철저하게 사업관리를 할 필요가 있음. 또한, 사업추진 일정상 2025년 원활한 예산집행이 어려워 보이는 노선의 경우 적정수준으로의 예산 조정을 검토할 수 있을 것으로 보임.

참고 **일반국도 건설 절차** (자료: 국토교통부)

	절차	주요 내용
조사설계	① 국도건설 계획 수립 (5개년 계획)	▪ 국도건설 중장기계획(5년 단위, 도로법 6조)
조사설계	② 기본설계	▪ 최적노선 등 선형 검토 <건설기술진흥법> ▪ 주민설명회, 관계기관 협의 ▪ 전략환경영향평가 <환경영향평가법>
조사설계	③ 실시설계 * 국도의 경우 통상 기본 및 실시설계 추진(약 2년)	▪ 기본설계 검토, 현황조사 <건설기술진흥법> ▪ 공종별 방침수립 : 교량형식, 포장형식 등 ▪ 상세설계 : 도면, 수량산출, 내역서 작성 ▪ 문화재지표조사 <문화재 보호법> ▪ 교통영향평가 <도시교통정비 촉진법> ▪ 환경영향평가 <환경영향평가법> ▪ 재해영향평가 <자연재난대책법> ▪ 설계안전성검토 <건설기술진흥법>
조사설계	④ 총사업비 협의	▪ 실시설계 결과에 따른 총사업비 협의 ☞ 단, 총사업비 증액 규모 등에 따라 타재 및 사재 실시
공사	⑤ 도로구역 결정고시 준비	▪ 도로구역 결정 관련 관계기관 협의 - 임야(산림청), 하천(환경부), 농지(농림부), 군사시설(국방부), 지자체 등 ▪ 재해영향평가 협의(행정안전부) ▪ 환경영향(환경부) / 교통영향 협의(국토부)
공사	⑥ 공사 발주 및 계약	▪ 조달청 발주 의뢰(단가 검토, PQ 평가 등)
공사	⑦ 용지보상	▪ 한국감정원 등 위탁을 통한 용지보상 추진
공사	⑧ 공사 추진 (총사업비 조정 포함)	▪ 공사기간 평균 약 7~8년 소요 ▪ 현지여건 변동에 따른 총사업비 조정 협의 ☞ 단, 총사업비 증액 규모 등에 따라 타재 및 사재 실시

5) 수소충전소구축 (1534-301)

○ 수소충전소구축 사업의 2025년도 예산안 45억원은 대용량 수소충전소 1개소 구축을 위한 것인데, 이는 1개소에 대한 예산 총액으로서 동 사업을 단년도사업으로 추진할 경우를 전제한 예산 편성임. 그런데 동 사업은 수소충전소구축 협약 체결시에도 구축기간을 협약체결 시부터 15개월로 하고 있으며 대상지별 평균 35.6개월이 소요되고 있는 다년도 사업임. 단년도 예산편성방식은 현재의 사업추진방식과 부합하지 않으며, 회계연도 독립의 원칙을 고려할 때 부적절한 예산편성인바, 다년도 사업으로 추진하기 위한 예산의 조정이 필요해 보임.

가) 개요

수소충전소구축 사업은 수소경제 로드맵 등에 따라 수소차 보급을 지원하기 위해 고속도로에 대용량 수소충전소를 구축하는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도와 동일하게 45억원이 편성되었음.

【 2025년도 수소충전소구축 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년 결산	2024년 본예산(A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
수소충전소구축	4,500	4,500	4,500	0

※ 자료 : 국토교통부

나) 다년도 예산 사업으로 추진하기 위한 예산조정 필요

수소충전소구축 사업은 고속도로에 수소충전인프라를 구축하기 위해 수소충전소를 구축하려는 사업인데, 2025년 예산안 45억은 대용량[322] 수소충전소 1개소(3기) 구축을 위한 예산(64억원) 중 70%를 요구한 것임.

322) 대용량충전소와 저용량충전소의 구분은 아래와 같음.
(25kg/h : 저용량) 승용차 10분 소요(시간당 6대), 화물차 60분 소요(시간당 1대)
(100kg/h : 대용량) 승용차 3분 소요(시간당 20대), 화물차 20분 소요(시간당 3대)

【 수소충전소구축 사업으로 설치된 수소충전소 】



기흥(부산)



내린천(양양)



함안(부산)

※자료 : 국토교통부

수소충전소구축 사업은 정부예산이 확정되면 이를 한국도로공사에 출자하고 한국도로공사에서 수소충전소를 설치할 대상지를 선정한 후 수소충전소 구축·운영을 전담하는 SPC[323] 등 민간사업자를 공모 및 선정하고 관련 협약 체결 후 착공, 준공의 절차를 거치게 됨.

【 수소충전소구축 사업 추진 절차 】

예산배정	→	대상지 선정	→	사업자 선정	→	구축협약 체결	→	착공	→	준공
국토교통부		도로공사		도로공사		도로공사·시행자		시행자		시행자

※자료 : 국토교통부

수소충전소구축 사업의 총 사업비 규모는 국비, 한국도로공사 부담분, 민간부담 분으로 구성되며, 2025년 예산안은 국비 45억원, 민간에서 19억원을 부담할 계획임.

323) 현재 수소충전소 구축·운영을 담당하는 SPC로 수소에너지네트워크(주)(HYNET, 하이넷)이 설립·운영 중임. 하이넷은 한국가스공사, 현대자동차(주) 등 11개 주주회사의 출자를 받아 설립된 회사임.

【 2019~2025년 수소충전소구축 사업비 내역 】

(단위 : 기, 백만원)

구 분		계	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (9월말)	2025 예산안
대수	예산편성	49(3)	17	13	13	0	3	3	(3)
	협약(예정)	49(3)	12	12	16	3	3	3	(3)
	준공(예정)	31(21)	0	2	9	16	3	1(9)	(12)
국비		48,000	9,750	13,000	16,250	-	4,500	4,500	-
국비 실집행액		43,500	9,750	13,000	16,250	-	4,500	-	-
도로공사		20,750	1,000	6,500	3,250	-	4,500	5,500	-
민간부담		68,300	17,950	3,000	16,450	21,750	7,250	1,900	-
총 구축비		137,050	28,700	22,500	35,950	21,750	16,250	11,900	-

※ 자료 : 국토교통부

그런데 2023년을 제외하면 연도별로 예산에 반영된 수소충전소 대수 대비 대상지 선정이 완료된 대수, 준공 대수 모두 상이한 수치를 보임. 이는 사업대상지 선정부터 준공에 이르기까지의 절차가 다년간에 걸쳐 진행되기 때문으로 보임.

【 2019~2024년 수소충전소구축 사업 추진 경과 】

(단위 : 백만원)

사업 연도	사업대상지 (휴게소명)	기 수	국비 (집행액)	사업자·대상지 선정	구축 협약	착공	준공	소요 기간
2019	음성(남이)	1	750	2019.11	2019.12	2020.12	2021. 3	27개월
2019	신탄진(서울)	1	750	2019.11	2019.12	2019. 9	2020.12	24개월
2019	망향(부산)	2	750	2019.11	2019.12	2021. 1	2021. 6	30개월
2019	입장거봉포도(서울)	2	750	2019.11	2019.12	2020.12	2021. 7	31개월
2019	음성(하남)	2	750	2019.12	2019.12	2020. 8	2021.12	36개월
2019	평택	2	1,500	2019.11	2019.12	2021. 9	2022. 9	45개월
2019	문막(강릉)	1	750	2019.11	2019.12	2020.12	2021, 8	32개월
2019	속리산(청주)	1	750	2020. 9	2020. 9	2021. 9	2021.12	36개월
2019	내린천(양양)	1	750	2020. 4	2020. 5	2021.10	2022. 1	37개월
2019	화성(목포)	2	750	2020. 4	2020.11	2021. 7	2022. 2	38개월
2019	대천(서울)	1	750	2020. 4	2020. 9	2021.11	2022. 5	41개월

사업 연도	사업대상지 (휴게소명)	기 수	국비 (집행액)	사업자·대상지 선정	구축 협약	착공	준공	소요 기간
2019	춘천(부산)	1	750	2020. 4	2019.12	2020.10	2020.12	24개월
2020	함평천지(목포)	1	1,000	2020. 7	2020.10	2021.10	2022. 4	26개월
2020	덕유산(대전)	1	1,000	2020. 9	2020.11	2021.11	2022. 5	27개월
2020	동해(삼척)	1	1,000	2020. 9	2020.11	2021.11	2022. 5	27개월
2020	오수(완주)	1	1,000	2020. 9	2020.11	2021.11	2022. 5	27개월
2020	칠곡(부산)	1	1,000	2020. 7	2020. 9	2022. 1	2022. 7	29개월
2020	김천(서울)	1	1,000	2020. 7	2020. 9	2022. 2	2022. 9	31개월
2020	충주(창원)	1	1,000	2020. 3	2020.12	2023. 1	2024.10	58개월
2020	장흥정남진	1	1,250	2021.11	2021.12	2022.10	2023.12	48개월
2020	안성맞춤(평택)	2	2,000	2021.11	2021.12	2022.12	2024.10	58개월
2020	용인(인천)	3	3,000	2022.10	2022.11	-	2025. 5	65개월
2021	안성맞춤(제천)	2	2,500	2021. 3	2021. 6	2022. 5	2022.10	22개월
2021	청주(서울)	2	2,500	2021. 3	2021. 6	2022. 5	2022.10	22개월
2021	기흥(부산)	2	2,500	2021. 3	2021. 6	2022. 9	2023. 6	30개월
2021	덕평(강릉)	1	1,250	2021. 3	2021.12	2023. 8	2024. 6	42개월
2021	행담도	2	2,500	2021. 6	2021.12	2022. 9	2024.11	47개월
2021	문산(순천)	1	1,250	2021.11	2021.12	-	2024.12	48개월
2021	천안호두(부산)	1	1,250	2021. 6	2021.12	-	2025. 1	49개월
2021	매송(목포)	1	1,250	2021. 6	2021.12	-	미정	-
2021	매송(서울)	1	1,250	2021. 6	2021.12	-	미정	-
2023	문경(양평)	3	4,500	2023. 5	2023. 6	2024. 3	2024.12	24개월
2024	고창고인돌(서울)	3	4,500	2024. 2	2024. 3	-	2025.11	23개월

※ 자료: 국토교통부

사업연도 초일부터 준공까지의 소요기간을 보면 대상지 기준 최장 65개월, 최단 22개월 소요되었으며, 대상지별 평균 35.6개월이 소요되었음. 사업 소요기간이 긴 이유는 ① 협약 체결 시 구축기간을 협약체결일부터 15개월 이내로 하여 이미 12개월을 초과하는 점, ② 지자체의 인허가 지연, ③ 부지협소 등으로 인한 위치 변경, ④ 주민반대, 전기공사 지연, 구축업체 재정 문제 등으로 보임.

그런데, 현재 동 사업의 예산은 1개소(3대)의 수소충전소 구축을 단년도에 집행이 마무리된다는 전제로 예산이 편성되어 있음. 협약체결 시부터 구축기간을 15개월로 하고 있고 각종 지연사유로 인해 2019년도부터 현재까지 평균 사업완료기간에 35.6개월이 소요된 사업에 대해 이와 같은 단년도 예산 편성방식은 현재의 사업추진방식과 연계성이 떨어지는 것으로 보임. 또한, 회계연도 독립의 원칙을 고려할 때에도 적절한 예산편성 방식으로 보기 어려움.

따라서 현재의 사업추진 구조 및 회계연도 독립의 원칙을 고려하여 동 사업의 예산을 다년도 예산으로 편성할 필요가 있음. 2025년도 예산안이 수소충전소 1개소를 신규로 구축하는 예산 전체임을 고려할 때, 1차년도의 집행가능한 수준으로 조정하는 것이 필요해 보임.

6) 첨단도로교통체계(1736-304), 디지털도로대장구축(1742-301)

○ ITS 구축사업과 디지털도로대장구축 사업은 전국적 차원으로 고속도로, 일반국도, 지자체 관리도로 모두에 대해 사업이 진행될 때 사업의 효과성이 확보되는 공통점이 있음. 특히 디지털도로대장구축 사업은 사업 추진의 취지와 직결된 사안으로서 도로관리청의 역할을 수행하는 지자체의 참여 활성화가 필수적임. 따라서 국토교통부는 지자체 ITS 구축 지원 사업이 꾸준히 진행될 수 있도록 다양한 정책적 유인 방안을 마련할 필요가 있고, 디지털도로대장구축 사업의 경우 ISMP를 비롯하여 이후의 각 사업단계에서 지자체의 참여를 활성화시킬 수 있는 다양한 지원책을 마련하여 사업이 원활하게 추진되도록 노력할 필요가 있음.

가) 개요

첨단도로교통체계 사업은 교통흐름 개선을 통한 교통혼잡·물류비용 절감과 교통안전성·편의성 향상 등의 사회적 편익을 창출하고 완전 자율주행 상용화 조기 도입을 지원하는 디지털 인프라로서 지능형교통체계(ITS)[324] 구축 등을 추진하는 사업임. 이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 2,154억 100만원 대비 755억 900만원 감액(35.1%)된 1,398억 9,200만원이 편성되었음.

디지털도로대장구축 사업은 2024. 2. 13. 개정된 「도로법」(법률 제20294호, 2025. 2. 14. 시행)에 따라 도로관리청이 도로대장을 전자적 처리가 가능한 형식으로 작성·보관하여야 하고, 국토교통부장관이 통합관리체계를 구축·운영하여야 함에 따라 이를 지원하려는 사업임. 이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 56억 7,000만원 대비 1억 7,000만원이 감액(3.0%)된 55억원이 편성되었음.

---

324) 지능형 교통체계(ITS, Intelligent Transportation Systems)는 교통수단·시설에 대하여 전자·제어 및 통신 등 첨단교통기술과 교통정보를 개발·활용하여 교통체계의 운영 및 관리를 과학화·자동화하고, 교통의 효율성과 안전성을 향상시키는 교통체계를 말함(지능형교통체계 기본계획 p.5). 일반국도의 경우 CCTV, 차량번호 인식장치, 도로전광표지판, 도로센서시스템 등의 ITS 시설이 구축되고 있음.

【 2025년도 첨단도로교통체계, 디지털도로대장구축 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년 결산 [실집행액]	2024년 본예산 (A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
첨단도로교통체계	532,442	215,401	139,892	△75,509
디지털도로대장구축	-	5,670	5,500	△170

※ 자료 : 국토교통부

나) 사업 실효성 확보를 위한 지자체 참여 활성화 방안 마련 필요

첨단도로교통체계 사업 및 디지털도로대장구축 사업은 국정과제의 실천과제인 '전 국토의 디지털화를 통한 혁신기반 마련'의 세부과제인 디지털도로 구축 과제와 연계된 사업임[325].

우선, 첨단도로교통체계 사업의 내역사업 중 '지자체ITS지원' 사업은 2023년 1,020억원의 예산이 편성되었으나 2024년 54억원으로 감액되었고 2025년에는 84억원이 편성됨.

지자체ITS지원 내역사업은 지자체 관리도로에 ITS를 구축하여 도로에 설치된 센서를 통해 교통정보를 취득·제공함으로써 교통소통 흐름을 관리하고 안전을 향상시키는 것으로, ITS의 기본적인 구성요소는 차량 검지기(Vehicle

325) 국정과제 38번(국토공간의 효율적 성장전략 지원)의 실천과제 4번(전 국토의 디지털화를 통한 혁신기반 마련)의 세부 내용으로 디지털도로 구축이 포함되어 있음.

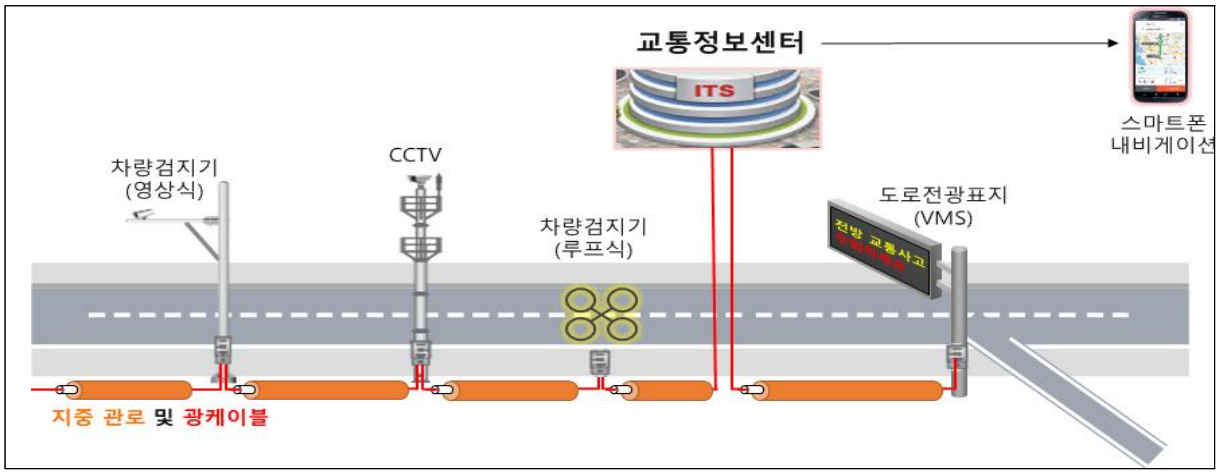
○(디지털도로 구축) 2024년까지 전체 간선도로에 지능형교통체계(ITS) 구축을 완료하고, 스마트톨링* 확산 등 디지털 기반 도로 환경 구축

* 정차 없이 고속도로 주행 중 통행료가 자동 부과되는 시스템(영상정보·GPS 활용 등)

- 도로 시설물 정보인 도로대장의 디지털화를 통해 전국 도로에 대한 디지털 플랫폼 구축 추진

Detector), CCTV, 도로전광 표지판, 하이패스 단말기 및 기지국, 신호등, 차로 제어시스템, 교통센터 등임. 국토교통부에 따르면 지자체 ITS 구축 효과로 평균통행속도의 증가, 평균통행시간 및 교차로 지체시간 감소 등이 있었음.[326]

【 지능형교통체계(ITS)의 구성요소 】



※ 자료: 국토교통부

도시부 지자체 관리도로의 경우 차량통행량이 많고 도로연결이 복잡하여 고속도로, 일반국도와 비교할 때 교통흐름이 열악하여 첨단기술을 활용한 개선이 필요함. 또한, 고속도로, 일반국도, 지자체 관리도로가 연결되어 있는만큼 ITS 구축이 모든 도로유형에 대해 추진될 때 정보가 통합·연계되고 정보요구자에게도 단절없는 교통정보 등 서비스 제공이 가능해짐. 아울러 자율자동차, C-ITS[327] 등 미래 모빌리티의 원활한 도입과 안정적 운영을 위해서 교통량이 많은 도시부 지자체 관리도로에 기반 인프라가 되는 ITS 구축사업이 필요한 측면이 있음.

326) 평균통행속도의 경우 32.32 → 34.18km/h(5.75%), 평균통행시간의 경우 298.53 → 275.98초/대(7.55%), 교차로 지체시간의 경우 44.97 → 40.07초/대(10.9%) 로 개선되었음.

327) C-ITS(Cooperative-Intelligent Transport System)란 '차량, 노변, 센터 및 개인들이 양방향 통신으로 상호 정보를 공유하고 소통함으로써 도로교통의 안전선, 지속성, 효율성, 편리성을 향상시키는 것을 목적으로 하는 ITS의 하위서비스(국제표준화기구)'로 정의되고 협력지능형교통시스템으로도 불림. C-ITS 구축을 위해서는 ITS 인프라에 보안·인증시스템, 차량 단말기, 관련 소프트웨어 등 추가 인프라가 필요함.

현재 ITS 구축 비율을 보면 2023년 12월 말 기준으로 고속도로는 100%, 일반국도는 84.5%, 지자체 관리도로는 17,4%로 큰 편차를 보임.

【 도로유형별 ITS 구축연장 비교 】

(2023.12월말 기준)

구분	전체연장(km)	ITS 구축연장(km)	비 율
고속도로	5,006	5,006	100%
일반국도	13,983	11,810	84.5%
지자체 관리도로	79,873	13,880	17.4%

※ 자료: 국토교통부

그런데 지자체 관리도로의 ITS 구축 정도가 높지 않음에도 불구하고 2024년 예산 및 2025년 예산안에는 ITS 관련 국제회의를 개최하는 지역(2025년 아태총회-수원시, 2026년 세계총회-강릉시) 위주로만 예산이 편성되고 대부분의 지역에 지원예산이 편성되지 않음.

이는 지자체 관리도로 ITS 구축의 경우 도로관리청인 지자체의 사업으로서 지자체 예산으로 추진해야 한다는 정책에 따른 것임. 2024년 8월 말 기준으로 지자체에서 자체 추진 중인 ITS 구축 사업은 2개 광역시, 9개 시에서 106억 2,400만원 규모인데, 지원사업을 실시하던 2023년에 8개 광역시·도 및 44개 시에 대한 국가 지원예산액이 1,019억 9,000만원이고 지자체 자체 투입 예산이 9개 특별시·광역시·도, 43개 시에서 총 774억 3,500만원인 경우와 비교할 때 큰 차이가 있음.

한편, 디지털도로대장구축 사업의 경우 ‘일반국도 도로대장 관리’ 내역사업과 ‘디지털 도로대장 통합관리체계 구축’ 내역사업으로 구분되는데, 2024년 ‘디지털 도로대장 통합관리체계 구축’ 내역사업 예산 1억 7,000만원으로 도로대장 통합관리체계 ISMP[328]를 추진 중임.

이는 「도로법」 개정(2024. 2. 13.)에 따른 것인데, 개정 「도로법」은 도로관리청이 특별한 사유가 없으면 전자적 처리가 가능한 방법으로 도로대장을 작성·보관·관리하도록 하며, 국토교통부장관이 도로대장 통합관리체계를 구축·운영하도록 규정하고 있음.[329]

---

328) ISMP란 정보시스템 마스터플랜(Information System Master Plan)을 말하는데 특정 정보시스템 구축 사업에 대한 제안요청서(RFP)를 마련하기 위해 목표시스템을 개념적으로 구조화하는 수준에서 나아가, 관련 업무 및 정보기술 현황을 체계적으로 파악하고, 이용자 요구사항을 상세하게 분석하여 목표시스템의 기능적·기술적·비기능적(성능, 품질, 보안)·프로젝트 지원 요구사항을 상세히 도출하는 활동으로, 해당 사업의 규모 및 복잡도를 정확하게 산출 가능함. (출처 : ISP·ISMP 수립 공통가이드, p.10, 기획재정부·한국지능정보사회진흥원)

329) 「도로법」(법률 제20294호, 2025. 2. 14. 시행)

제56조(도로대장) ① 도로관리청은 소관 도로에 대한 도로대장을 작성하여 보관하여야 한다. 이 경우 도로대장은 전자적 처리가 불가능한 특별한 사유가 없으면 전자적 처리가 가능한 방법으로 작성하고 보관·관리하여야 한다.

② 제1항 전단에도 불구하고 도로관리청은 도로관리청이 아닌 자가 도로대장의 변경을 수반하는 도로공사 등 대통령령으로 정하는 도로공사를 시행하는 경우에는 도로대장의 작성에 관한 업무를 해당 도로공사의 시행자가 대행하게 하여야 한다.

③ 제2항에 따라 도로대장의 작성에 관한 업무를 대행하는 자는 도로공사를 준공하였을 때에는 지체 없이 도로대장을 작성하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 도로관리청에 제출하여야 한다.

④ 도로관리청은 도로공사, 도로의 유지·관리 등에 따라 도로대장의 정보가 생성되거나 변경된 때에는 도로대장을 작성 또는 수정하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

⑤ 제1항부터 제4항까지에 따른 도로대장의 작성, 기재사항, 보관, 관리, 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제56조의2(도로대장 통합관리체계) ① 국토교통부장관은 도로대장을 활용 및 관리하기 위하여 도로대장 통합관리체계를 구축·운영하여야 한다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 도로대장 통합관리체계를 효율적으로 관리하기 위하여 도로관리청, 관계 행정기관 및 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관(이하 이 조에서 “도로관리청등”이라 한다)에 필요한 자료를 요청할 수 있다. 이 경우 도로관리청등은 특별한 사유가 없으면 그 요청에 따라야 한다.

③ 도로관리청은 제1항에 따른 도로대장 통합관리체계를 활용하여 다음 각 호의 업무를 수행할 수 있다.

1. 제56조에 따른 도로대장의 작성·보관·관리 및 제출
2. 제2항에 따른 자료의 제출
3. 그 밖에 국토교통부장관이 도로대장의 효율적인 활용 및 관리를 위하여 필요하다고 인정하는 업무

그런데 동법 심사 시 지자체 재정지원 조항에 대해 기획재정부의 반대로 인해 조항이 수정된 바 있고, 국토교통부도 재정당국의 입장을 고려하여 향후 사업 추진 시 지자체 재정지원을 추진하기는 어렵다는 입장임. 다만, 국토교통부는 지자체 대상 설명회 개체, 업무절차 정비, 일부 지자체 대상 시범사업 추진, 예산절감 방안 모색 등 행정적 지원방안을 마련하겠다는 입장임.

디지털도로대장구축 사업의 경우 당초에 고속국도, 일반국도, 지자체 관리도로의 도로관리청별로 상이하게 작성·보관·관리하던 도로대장을 동일한 시스템으로 관리함으로써 체계적으로 도로대장을 관리하고 이를 바탕으로 도로대장의 정보를 다양한 교통분야 서비스 개선에 활용하려는 것이 그 취지임. 디지털도로대장구축 관련 「도로법」 개정 전에 실시된 '국가도로망 디지털트윈 정보화 전략계획'에 따르면 지자체 담당자 설문조사 결과 도로대장 58.8%가 종이(부책, 카드 등)으로 관리[330]되고 있어 100% 전산화되어 있는 고속도로, 일반국도와 비교할 때 디지털화의 필요성이 높음. 또한, 도로대장 통합관리체계 구축을 위해서도 지자체 관리도로 도로대장의 디지털화가 핵심적 요소임을 알 수 있음.

---

④ 제1항부터 제3항까지에 따른 도로대장 통합관리체계의 구축·운영·관리·활용 및 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제56조의3(도로대장 활용지원) 국토교통부장관 및 시·도지사는 도로대장의 활용을 촉진하기 위하여 필요한 지원을 할 수 있다.

330) 도로대장의 관리 방식에는 종이(부책, 카드 등), 전산파일(CAD 등), 관리시스템(KRRIS 등)이 있음.



<부책(종이)>


<전산파일(CAD)>


<관리시스템(KRRIS)>

정리해 보면, ITS 구축사업과 디지털도로대장구축 사업은 전국적 차원으로 고속도로, 일반국도, 지자체 관리도로 모두에 대해 사업이 진행될 때 사업의 효과성이 확보되는 공통점이 있음. 특히 디지털도로대장구축 사업은 사업 추진의 취지와 직결된 사안으로서 도로관리청의 역할을 수행하는 지자체의 참여 활성화가 필수적임.

따라서 국토교통부는 지자체 ITS 구축 지원 사업이 꾸준히 진행될 수 있도록 할 필요가 있고, 디지털도로대장구축 사업의 경우 ISMP를 비롯하여 이후의 각 사업단계에서 지자체의 참여를 활성화시킬 수 있는 다양한 지원책을 마련하여 사업이 원활하게 추진되도록 노력할 필요가 있음.

7) 도로안전 및 환경개선(비총액)(1731-462)

○ 도로안전 및 환경개선(비총액) 사업은 도로안전 및 환경개선(총액) 사업에서 총액계상으로 편성하는 것이 적절하지 않다고 분류된 예산을 총액계상이 아닌 별도의 신규사업(비총액)으로 편성한 것임. 그런데 비총액 사업으로 전부이관된 항목 중 보행자통행시설정비 사업 등은 예산 집행을 위한 사업 계획 수립이 어려운 것으로 보임. 이처럼 예산 편성 시 세부내용을 확정하기 곤란한 사업을 비총액 사업으로 편성하였을 때 설계 등에 따라 국회 제출한 내역과 집행규모의 차이가 클 우려가 있음. 따라서 비총액사업으로 편성한 취지를 구현하기 위한 국토교통부의 철저한 집행관리가 필요함.

가) 개요

도로안전 및 환경개선(비총액) 사업은 교통사고 예방 및 원활한 도로교통을 확보하기 위하며 교량 및 터널보수, 안전시설정비 등을 지속적으로 추진하는 경상비 성격의 사업임.

이 사업은 기존의 총액계상사업인 도로안전 및 환경개선 사업에서 총액계상으로 편성하는 것이 적절하지 않다고 분류된 예산을 분리하여 별도로 편성한 것으로, 2025년도 예산안은 4,136억 400만원이 신규로 편성되었음.

【 2025년도 도로안전 및 환경개선(비총액) 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년 결산	2024년 본예산 (A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
도로안전 및 환경개선(비총액)	-	-	413,604	413,604

※ 자료: 국토교통부

나) 총액계상으로 편성하지 않은 취지에 부합하게 철저한 집행관리 필요

도로안전 및 환경개선(비총액) 사업은 도로안전 및 환경개선(총액) 사업에서 총액계상으로 편성하는 것이 적절하지 않다고 분류된 예산을 총액계상이 아닌 별도의 신규사업으로 편성한 것으로, 민간위탁사업비, 기본조사설계비, 실시설계비, 공사비, 감리비, 시설부대비 등으로 구분됨. 공사비는 교량 및 터널보수, 보행자 통행시설 정비, 사고잦은곳 개선, 안전시설물정비, 과적차량 단속시설 목적으로 구분됨.

【 2025년도 도로안전 및 환경개선(비총액) 예산안 세부내역 】

○ 민간위탁사업비**(320-02) : 73,400백만원** ・ 터널위탁관리사무소 : 74개×800백만원=59,200백만원 ・ 특수교위탁관리 : 26개×500백만원=13,000백만원 ・ 교량터널관리 IoT 시스템위탁 1,200백만원 ○ 기본조사설계비**(420-01) : 124,300백만원** ・ 1,2종 점검·진단 : 1,620개×50백만원=81,000백만원 ・ 3종 정밀점검 : 1,710개×20백만원=34,200백만원 ・ 내진성능평가 : 300개×25백만원=7,500백만원 ・ 터널제연성능검증 : 20개소×80백만원=1,600백만원 ○ 실시설계비**(420-02) : 3,800백만원** ・ 1식 3,800백만원 ○ 감리비**(420-04) : 6,860백만원** ○ 시설부대비**(420-05) : 844백만원**	○ 공사비**(420-03) : 204,400백만원** 가. 교량 및 터널보수 (36,000백만원) ・ 교량IoT : 1식 6,000백만원 ・ 비탈면IoT : 1식 30,000백만원 나. 보행자 통행시설 정비(61,600백만원) ・ 보도정비: 46.5km×594백만원≒27,600백만원 ・ 횡단보도 조명 : 신설125개소×32백만원=4,000백만원 ・ 마을주민보호구간 : 60개소×200백만원=12,000백만원 ・ 도로폭확장정비 : 15개소×1,200백만원=18,000백만원 다. 사고잦은곳 개선(-) ・ 80개소×280백만원=22,400백만원 라. 안전시설물정비(79,400백만원) ・ 방호울타리정비 : 740km×100백만원=74,000백만원 ・ 야생동물 이동통로 : 10개소×540백만원=5,400백만원 마. 과적차량 단속시설(5,000백만원) ・ 신설15개×200백만원, 보수40개×50백만원=5,000백만원

※ 자료: 국토교통부

총액계상사업은 「국가재정법」 제37조[331]에 근거하여 세부내용을 미리 확정하기 곤란한 사업에 대해 예산을 총액으로 편성하여 국회에 제출하고 예산 배정 전에 세부사업시행계획을 수립하고 집행하는 사업을 의미함. 도로안전 및 환경개선 사업은 「국가재정법 시행령」 제12조제2호[332]에 따라 총액계상사업으로 지정할 수 있도록 규정이 마련되어 있음. 예산의 효율적 집행, 목적 외 사용 금지, 국회의 예산심의·의결권 보장을 위해 예산안은 지출항목별로 구분되고 지출항목별 세부내용이 사전에 구체적으로 수립되어야 하는데, 총액계상사업은 집행현장의 신속하고 탄력적 대응을 위해 이러한 원칙의 예외를 인정한 것으로 볼 수 있음. 이에 따라 2024년까지 동 사업은 총액계상 사업으로만 운영됨.

그런데 동 사업에서 총액계상에 포함시켜 예산을 집행하는 것이 부적절한 사례가 있다는 지적이 제기됨[333]에 따라 동 사업의 일부 내역을 총액계상으로 지정하지 않으려는 것이 비총액사업의 편성 취지로 보임.

---

331) 「국가재정법」
제37조(총액계상) ①기획재정부장관은 대통령령으로 정하는 사업으로서 세부내용을 미리 확정하기 곤란한 사업의 경우에는 이를 총액으로 예산에 계상할 수 있다.
② 제1항의 규정에 따른 총액계상사업의 총 규모는 매 회계연도 예산의 순계를 기준으로 대통령령으로 정하는 비율을 초과할 수 없다.
③ 각 중앙관서의 장은 제1항의 규정에 따른 총액계상사업에 대하여는 예산배정 전에 예산배분에 관한 세부사업시행계획을 수립하여 기획재정부장관과 협의하여야 하며, 그 세부집행실적을 회계연도 종료 후 3개월 이내에 기획재정부장관에게 제출하여야 한다.
④ 각 중앙관서의 장은 제3항의 규정에 따른 총액계상사업의 세부사업시행계획과 세부집행실적을 국회 예산결산특별위원회에 제출하여야 한다.

332) 「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
3. 항만시설 유지보수 사업
4. 수리시설 개보수 사업
5. 수리부속지원 사업
6. 국가유산 보수정비 사업
7. 제1호부터 제6호까지의 사업 외의 대규모 투자 또는 보조사업
② 법 제37조제2항에서 “대통령령이 정하는 비율”이라 함은 매 회계연도 예산순계 기준 100분의 3을 말한다.

333) 2021회계연도 결산 심사 시 국토교통위원회는 도로안전 및 환경개선 사업에 대해 “국토교통부는 향후 천사대교 관리사무소 신축 사업과 같이 사업계획이 분명하게 수립·집행되는 사업의 경우에는 총액계상사업에서 제외할 것”이라는 시정요구(유형:제도개선)를 의결한 바 있음.

2024년 예산과 비교할 때 2025년 예산안의 경우 민간위탁사업비 및 기본조사설계비 전액, 공사비의 일부내역이 이관되었고, 감리비 및 시설부대비도 일부 금액이 비총액 사업으로 이관되었음. 그리고 2024년 예산 규모는 1조 782억 5,500만원인데, 2025년 예산안에서 총액사업은 7,207억 1,000만원, 비총액사업은 4,136억 400만원으로 총 1조 1,343억 1,400만원이며 총액 기준으로 전년대비 560억 5,900만원이 증액되었음.

【 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

2025년 예산안(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 예산안(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

총액에만 편성
비총액으로 일부이관
비총액으로 전부이관

※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

비총액 사업으로 전부이관된 항목 중 예산 집행을 위한 사업 계획 수립이 어려운 것으로 보이는 내역이 있어 이에 대한 검토가 필요함.

먼저 보행자 통행시설 정비사업 중 세부내역인 보도정비 사업(25년 예산안 276억원), 도로폭 확장정비 사업(25년 예산안 180억원)의 경우 기본계획은 수립되나 실시설계 결과 현장 여건에 맞는 용지보상비, 공법 선정 등에 사업비 규모가 크게 달라질 수 있음. 다른 세부내역인 마을주민보호구간 사업(120억원)의 경우에도 기본계획에 따라 사업구간은 선정되나 실시설계, 현장조사, 관계기관 협의경과에 따라 세부 추진계획이 변경되고 사업비가 확정되는 구조임.

사고잦은곳 개선사업(25년 예산안 224억원)의 경우 도로교통공단의 교통사고 원인분석 및 개선방안 검토 후 11월~12월에 기본개선계획을 수립하면서 사업대상지가 확정되는 문제가 있음.

【 사고잦은곳 개선사업 추진절차 】

교통사고 자료수집 및 관리	경찰청	연중
⬇		
교통사고 자료조사 및 원인분석	도로교통공단	전년 3~5월
⬇		
사업대상지 현장조사	도로교통공단	전년 6~8월
⬇		
교통사고 원인분석 및 개선방안 수립	도로교통공단	전년 8~11월
⬇		
기본개선계획 수립 및 관계기관 통보	도로교통공단	**전년 11~12월**
⬇		
개선공사 실시 및 결과통보	도로관리청	당해년 1~12월
⬇		
공사완료지점 실태 합동점검	관계기관	익년 2, 4분기
⬇		
개선공사 효과분석	도로교통공단	익익년 11~12월

※ 자료: 국토교통부

그밖에 안전시설물정비 사업 중 야생동물이동통로 사업(5,400만원)의 경우 한반도 생태축 보전·복원 추진계획에 따라 도로관리기관에서 도로 여건 등을 고려하여 육교형·터널형 여부를 결정하고 설치하는데, 기본계획은 수립되나 실시설계, 관계기관 협의 등에 따라 사업비가 확정되는 구조임.

이처럼 세부내용을 확정하기 곤란한 사업을 비총액사업으로 편성할 경우 국회에 제출한 내역과 달리 세부설계 등에 따라 사업규모가 변경될 수 있음. 또한, 해당 사업들이 모두 하나의 세부사업으로 편성되어 있고 비목도 공사비(420-03)로 동일하기 때문에 국회에 제출한 내역대로 집행하지 않는다고 하여도 별도의 전용·조정·내역변경 등의 절차가 불필요한 측면이 있음.

결국 동 사업의 경우 국회에 제출한 내역을 준수하기 위해서는 집행부처인 국토교통부의 책임있는 자세가 무엇보다 중요하며, 국토교통부는 상기 사업들을 비총액으로 편성한 취지를 이행하기 위해 목적 외로 예산이 집행되지 않도록 철저하게 집행관리를 할 필요가 있음.

나. 지역균형발전특별회계(지역지원계정)

1) 국가지원지방도건설(1940-300~301)

○ 국지도건설사업은 건설사업(1940-300)과 건설지원사업(1940-301)으로 구분되는데, 2024년 예산까지 두 사업 모두 지역지원계정이었는데, 2025년 예산안에서 건설사업은 지역자율계정으로 변경되었음. 이는 국지도의 특성, 지특회계 예산편성지침에 부합하지 않은 편성방식으로 개선이 필요해 보임. 다음으로 국지도건설사업은 연례적으로 실집행이 부진한 문제를 보임. 「2025년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면, 자치단체가 당해 연도 내 집행가능한 범위 내에서 예산에 반영하도록 하며, 특히 지자체 자본보조사업은 보상·공사 등의 주요단계를 나누어 당해연도 집행에 필요한 소요만 편성하도록 함. 따라서 집행가능한 예산규모에 대한 고려가 필요해 보이며 집행률 개선을 위한 적극적 사업관리가 필요해 보임.

가) 개요

국가지원지방도건설사업은 국가간선도로망을 보조하는 국가지원지방도건설을 통해 물류비 절감 및 지역 균형발전을 촉진하려는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 3,493억 7,000만원 678억 500만원이 감액(19.4%)된 2,815억 6,500만원이 편성되었음.

【 2025년도 국가지원지방도건설 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년 결산	2024년 본예산 (A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
국가지원지방도건설	307,563	349,370	281,565	△67,805

※ 자료: 국토교통부

나) 국지도 건설사업 예산 편성구조 및 집행 실태 개선 필요

국가지원지방도(이하 “국지도”)란 「도로법」 제15조제2항에 따라 주요 도시, 공항, 항만, 산업단지, 주요 도서(島嶼), 관광지 등 주요 교통유발시설을 연결하고 국가간선도로망을 보조하기 위하여 국토교통부장관이 지정·고시하는 지방도임.

【 도로법 제15조제2항 】

> 제15조(지방도의 지정·고시) ② 국토교통부장관은 주요 도시, 공항, 항만, 산업단지, 주요 도서(島嶼), 관광지 등 주요 교통유발시설을 연결하고 국가간선도로망을 보조하기 위하여 필요한 경우에는 지방도 중에서 도로 노선을 정하여 국가지원지방도를 지정·고시할 수 있다. 이 경우 국토교통부장관은 교통 연결의 일관성을 유지하기 위하여 필요한 경우에는 특별시도·광역시도, 시도, 군도 또는 노선이 지정되지 아니한 신설 도로의 구간을 포함하여 국가지원지방도를 지정·고시할 수 있다.

국지도건설사업은 국가지방지원도를 건설하는 사업으로 현재 제5차 국도·국지도건설계획(2021～2025)에 반영된 사업을 추진 중임. 국지도건설사업은 국가지원지방도건설(1940-300), 국가지원지방도건설지원(1940-301)으로 구분됨. 국가지원지방도건설(1940-300)은 지자체에 공사비를 지원하는 것으로 공사비의 70%를 보조함. 국가지원지방도건설지원(1940-301)은 지방국토관리청에서 실시하는 설계비용임.

2025년도 예산안에서 국가지원지방도건설(1940-300) 사업은 59개 노선에 대해서 2,650억 6,100만원이 편성되었으며, 국가지원지방도건설지원(1940-301) 사업은 165억 400만원이 편성되었음.

국지도건설사업은 예산편성 구조 측면과 예산집행 측면으로 구분하여 분석할 필요가 있음.

예산편성 구조 측면에서 2024년도 예산까지는 국가지원지방도건설(1940-300), 국가지원지방도건설지원(1940-301)이 모두 지역균형발전특별회계의 지역지원계정이었는데, 2025년도 예산안부터 국가지원지방도건설(1940-300)의 경우 지역자율계정으로 변경됨.

【 2025년도 국가지원지방도건설 예산안 편성구조 】

사업명	2025년 예산안	사업 내용	비고
국가지원지방도건설 (1940-300)	265,061	· 지자체 도로공사비 70% 보조 · 59개 노선	지역지원계정(2024) → **지역자율계정(2025)**
국가지원지방도건설지원 (1940-301)	16,504	· 지방국토청의 기본·실시설계 실시 비용 · 20개 노선	지역지원계정

그런데 국지도건설사업의 특성상 지역자율계정으로 편성하는 것은 적절한 편성구조로 보기 어려워 보임. 「2025년도 지역균형발전특별회계 예산안 편성지침」에 따르면 지역자율계정은 '재정효과가 특정지역에 국한되고, 지자체 자율성이 요구되는 사업'을, 지역지원계정은 '권역간 협력 및 투자 효율화 등을 위해 국가의 체계적인 수요·공급 관리, 기능 조정이 요구되는 사업'을 포함시키도록 함.[334] 그런데 국지도는 주요 교통유발시설을 연결하고 국가간선도로망을 보조하는 국가적 차원의 도로 수요·공급 관리를 위해 법률에 따라 국토교통부장관이 지정·고시하는 도로로서 지역지원계정으로 두는 것이 적절한 것으로 생각됨.

334) 「2025년도 지역균형발전특별회계 예산안 편성지침」, p.10

다음으로 예산집행을 살펴보면 연례적으로 실집행률이 부진한 문제를 보임. 2021년, 2022년, 2023년 모두 60% 수준이며, 2024년 9월 기준으로 48.7%의 집행률을 보임.

【 국가지원지방도건설 사업 예산 집행내역 】

(단위: 백만원, %)

구분	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경(A)								
2021	256,915	256,915	256,285	237,624	153,399	391,023	253,512	127,826	9,685	64.5
2022	298,226	298,226	296,434	282,626	127,826	410,452	272,494	136,328	1,630	66.4
2023	307,563	307,563	294,828	278,130	136,328	414,381	263,221	144,290	6,869	63.5
2024. 9월기준	349,370	349,370	246,440	327,361	144,290	471,651	229,860	-	-	48.7

※ 자료: 국토교통부

2024년 9월 말 기준 집행률이 50% 미만인 집행부진 사업들의 지연 사유를 살펴보면, 관계기관 협의 지연, 보상협의 지연, 현장여건에 따른 지연 등이 주요 사유로 파악되며, 대부분의 경우 설계가 완료되거나 공사가 진행 중인 사업임.

【 2024년도 국가지원지방도건설 집행부진(24년 9월 기준 50% 미만) 사업 내역 】

(단위 : 백만원)

사업 유형	노선명	총사업비	2024예산				2025 예산안	9월말현재 추진현황	지연사유
			예산액	예산현액	집행액	집행률			
신설	부산가덕대교-송정IC	129,812	400	400	0	0	6,700	설계중	관계기관 협의 지연
확장	길상-선원	111,822	1,022	6,382	3,180	49.8	5,000	공사중	보상협의 지연
개량	경기광주-양평	105,216	1,400	1,984	0	0	200	설계완료	공사발주 준비 중
확장	양주장흥-광적	88,365	10,364	14,367	2,512	17.5	747	공사중	보상협의 지연
개량	와부-화도	51,758	6,988	8,319	2,903	34.9	1,374	공사중	보상협의 지연
확장	화성우정-향남	107,327	700	2,584	0	0	200	설계중	관계기관 협의 지연
개량	동막-개야	49,257	200	400	0	0	200	설계완료	관계기관 협의 지연
개량	미로-하장	91,837	4,968	5,368	400	7.5	2,000	공사중	현장여건에 따른 공정부진
개량	원주지정-흥업	92,863	3,570	3,970	400	10.1	2,000	공사중	현장여건에 따른 공정부진

사업 유형	노선명	총사업비	2024예산				2025 예산안	9월말현재 추진현황	지연사유
			예산액	예산현액	집행액	집행률			
개량	상촌-황간	87,417	6,941	13,554	5,182	38.2	6,800	공사중	현장여건에 따른 공정부진
개량	금산진산-금산	60,816	1,097	1,492	24	1.6	4,062	설계완료	보상협의 지연
확장	당진-서산	186,476	11,898	11,898	3,419	28.7	10,496	공사중	현장여건에 따른 공정부진
개량	부여임천-논산강경	49,721	1,200	1,505	214	14.2	3,854	공사중	보상협의 지연
확장	성환-입장	111,800	200	784	0	0	200	설계완료	보상협의 지연
확장	홍성은하장척-목현	38,463	1,300	1,717	0	0	4,153	공사중	보상협의 지연
신설	강구대교	47,970	9,136	9,311	4,185	44.9	7,200	공사중	보상협의 지연
신설	마령재터널	53,871	1,592	3,342	1,384	41.4	5,600	공사중	보상협의 지연
개량	온정-원남	121,882	200	1,000	0	0	200	설계완료	관계기관 협의 지연
개량	운문-도계	46,383	1,000	2,124	503	23.7	4,200	공사중	보상협의 지연
신설	대동-매리	311,949	18,000	21,776	6,351	29.2	5,000	공사중	관계기관 협의
개량	밀양무안-신법	29,685	200	1,259	237	18.8	1,700	공사중	보상협의 지연
개량	밀양신법-동산	34,020	200	400	0	0	1,000	설계완료	관계기관 협의 지연
개량	사천곤양-곤명	28,350	200	400	0	0	1,000	공사중	착공초기
개량	사천곤양-서포	32,153	700	1,100	0	0	5,000	공사중	보상협의 지연
개량	산청-금서	24,546	5,598	8,370	2,118	25.3	686	공사중	보상협의 지연

※ 자료:국토교통부

「2025년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면, 자치단체보조사업의 경우 전년도 집행실적, 지자체 내 전년도 이월액, 사업 추진 단계, 단계별 소요기간 등을 감안하여, 자치단체가 당해 연도 내 집행 가능한 범위 내에서 예산에 반영하도록 하며, 특히 지자체 자본보조사업은 소규모 시설사업이라도 보상·공사 등의 주요단계를 나누어 당해연도 집행에 필요한 소요만 편성하도록 함.[335] 따라서 우선적으로 노선별로 위와 같은 사항에 대한 검토와 함께 집행가능한 예산규모에 대한 고려가 필요해 보임.

이와 관련하여 국토교통부는 예산의 집행 가능성을 고려하여 2025년 예산안을 2024년 대비 19% 감액(3,274억원 → 2,651억원) 편성하여 실집행률을 제고하겠다는 입장임.

335) 「2025년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」 p.111

또한, 국지도는 주요 도시, 공항, 항만, 산업단지, 주요 도서(島嶼), 관광지 등 주요 교통유발시설을 연결하고 국가간선도로망을 보조하기 위하여 국토교통부장관이 지정·고시하는 도로라는 점에서 국지도건설사업에 대한 적극적인 사업관리가 요구됨. 국토교통부는 신속하게 설계업무를 추진하면서, 보상 및 공사 등에 착수한 노선별로 지자체의 애로사항을 개선할 수 있도록 관계기관과 적극 협의하며 행정적 지원 방안을 마련하는 등 적극적인 자세가 필요한 것으로 생각됨.

10. 철도국

가. 일반회계

1) 일반철도시설유지보수위탁 (2731-301)

○ 일반철도시설유지보수위탁사업은 국토교통부가 국가철도공단으로 유지보수예산을 출연하고 이를 국가철도공단이 한국철도공사와 유지보수협약을 통해 교부하는 방식이며, 집행 후 정산잔액은 국고반납 없이 국가철도공단이 한국철도공사로 재투자하고 있음. 정산절차와 관련하여 국토교통위원회의 2022회계연도 결산 심사 시 정산 정례화 등 시정요구가 의결되었음. 이에 국토교통부는 정산절차 개선을 위한 계약 수정안을 마련하였는데, 이는 정산절차를 정례화하는 효과는 있어 보이나 예산집행의 투명성 측면에서 보완이 필요해 보임. 우선, 전체적인 정산 일정을 앞당겨 예산편성 시 재투자액이 반영될 수 있도록 할 필요가 있으며, 2023회계연도 정산을 신속히 마무리하여 2025년 예산안에 반영할 수 있도록 노력할 필요가 있고, 정산 일정 변경에 따른 관리 강화가 요구됨.

가) 개요

일반철도시설 유지보수위탁은 일반철도시설의 점검・보수・교체 등을 통해 시설의 기능과 성능을 유지시켜 열차 운행의 안전을 확보하기 위한 사업임. 「철도산업발전기본법」 제38조[336]는 철도시설 유지보수 시행업무를 한국철도공사에 위탁한다고 규정하고 있는데, 국토교통부가 국가철도공단에 유지보수비를 출연하면 국가철도공단과 한국철도공사가 위·수탁계약을 체결하는 방식으로 이루어짐[337].

---

336) 「철도산업발전기본법」
제38조(권한의 위임 및 위탁) 국토교통부장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 특별시장・광역시장・도지사・특별자치도지사 또는 지방교통관서의 장에 위임하거나 관계 행정기관・국가철도공단・철도공사・정부출연연구기관에게 위탁할 수 있다. 다만, 철도시설유지보수 시행업무는 철도공사에 위탁한다.

337) 2005년부터 2012년까지 국토부에서 한국철도공사로 직접위탁하였으나, 2013년 국토부→국가철도공단→한국철도공사로 재위탁하는 체계로 변경함.

일반철도시설 유지보수위탁사업은 철도시설 유지보수비 총액에서 「철도산업발전기본법」 제31조제2항[338]에 따라 한국철도공사가 부담하는 선로사용료를 제외한 금액을 국가가 지원하는 사업임.

2025년 철도시설 유지보수비 총액으로 책정된 예산안은 9,489억 8,700만원이며, 선로사용료는 4,035억 3,000만원임.

따라서 유지보수비 총액에서 선로사용료를 제외한 이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 5,109억 9,100만원 대비 344억 6,600만원이 증액(6.7%)된 5,454억 5,700만원이 편성되었음.

【 2025년도 일반철도시설유지보수위탁 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년 결산	2024년 본예산 (A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
일반철도시설유지보수위탁	428,608	510,991	545,457	34,466

※ 자료:국토교통부

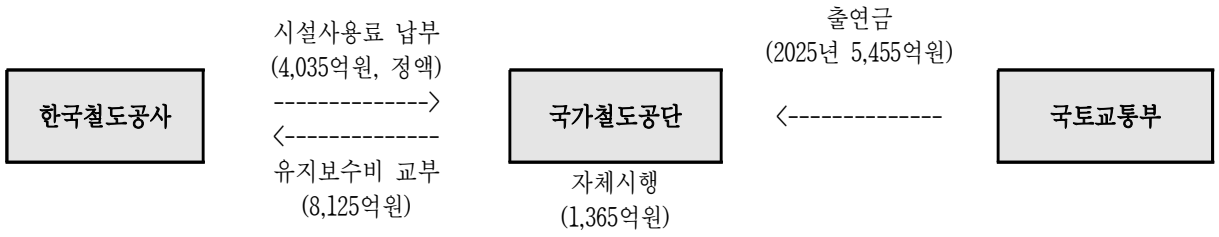
나) 위탁사업비의 신속한 정산을 통한 정산잔액 관리 강화 필요

일반철도시설유지보수위탁 사업의 운용구조를 살펴 보면 한국철도공사가 위탁수행하는 유지보수에 소요되는 비용의 총액에서 한국철도공사가 국가

338) 「철도산업발전기본법」
제31조(철도시설 사용료) ②철도시설관리자 또는 시설사용계약자는 제1항에 따라 철도시설을 사용하는 자로부터 사용료를 징수할 수 있다. 다만, 「국유재산법」 제34조에도 불구하고 지방자치단체가 직접 공용·공공용 또는 비영리 공익사업용으로 철도시설을 사용하고자 하는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 사용료의 전부 또는 일부를 면제할 수 있다.

(국가철도공단)에게 납부해야 할 선로사용료를 제외한 나머지 금액을 국토교통부가 국가철도공단에 출연하고 국가철도공단이 이를 한국철도공사에 교부하는 방식임.

[일반철도시설 유지보수위탁 사업 운용구조 (2025년 예산안 기준)]



※ 자료:국토교통부

국가가 국가철도공단을 통해 위탁사업자인 한국철도공사로 유지보수비를 교부하는 2단계 구조인데, 세부적으로 국가철도공단은 한국철도공사와 유지보수업무에 대한 위·수탁계약을 체결함. 위·수탁계약에 따르면 한국철도공사는 회계연도 종료 후 5개월 이내에 위탁사업비에 대한 이월명세서 및 정산서를 국가철도공단에 제출하며 국가철도공단은 정산결과를 검토하고 철도시설유지보수심의회의 심의를 거쳐 그 결과를 한국철도공사에 통보함. 정산잔액이 있는 경우 한국철도공사는 국가철도공단이 지정한 계좌로 이를 입금함.

2018년부터 정산이 완료된 2022년까지 정산잔액을 살펴보면 2020년이 최대로 126억 2,400만원, 2021년이 최소로 5억 4,800만원, 5개년도 평균으로 91억 4,700만원임. 동 정산잔액은 국고반납 없이 국가철도공단이 한국철도공사로 재투자하고 있는데, 한국철도공사가 정산잔액 재투자 집행계획을 제출하면 국가철도공단이 철도시설유지보수심의회의 심의를 거쳐 재투자를 시행하는 방식임. 2018년부터 2022년까지 정산잔액은 모두 재투자되었음. 이러한

정산잔액 처리방식과 관련하여 국토교통부는 「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」 및 「국가철도공단 예산총칙」에 따른 방식이라는 입장임.[339]

【2018~2023 일반철도유지보수 위탁 정산 현황】

(단위: 백만원)

구분	2018	2019	2020	2021	2022	2023
계	637,574	663,530	787,838	749,620	770,226	832,138
국고	243,282	260,000	384,308	446,090	466,696	428,608
선로사용료	394,292	403,530	403,530	303,530	303,530	403,530
정산금액	663,034	675,256	763,919	749,072	761,084	진행중
정산잔액	**10,647**	**6,138**	**12,624**	**548**	**9,142**	
재투자금액	10,647	6,138	12,624	548	9,142	

※ 자료: 국토교통부

국토교통위원회의 2022회계연도 결산 심사 시 정산잔액이 국고에 반납되지 않아 관리·감독이 어려운 점, 정산이 「국가재정법」의 기간[340]을 준수하지 않으며 정례화되지 않은 점 등에 대한 지적과 함께 정산 회계연도를 정례화하고 재정산액은 국고로 반납하며, 정산잔액 재투자 및 정산관련 업무에 차질이 없도록 주의해야 한다는 시정요구를 의결한 바 있음.

---

339) 「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」
제3조(적용범위 등) ① 이 훈령은 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」과 관련하여 국토교통부장관이 출연금을 교부하여 수행하는 철도건설사업과 철도시설 유지관리에 대해 적용한다.
② 출연금의 관리에 대하여는 다른 법률에서 정하는 바가 있는 경우 그 법률을 우선하여 적용한다.
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 국토교통부 장관의 승인을 득한 후 당해 철도사업 예산으로 편성하여 집행할 수 있다.

340) 「국가재정법」 제61조에 따르면 정부는 감사원의 검사를 거친 국가결산보고서를 다음 연도 5월 31일까지 국회에 제출하여야 함.

【2022회계연도 결산심사 시 국토교통위원회 의결 사항】

지적사항	❍ 동 사업은 국토교통부가 국가철도공단에 유지보수비를 출연하면 국가철도공단과 한국철도공사가 위·수탁계약을 체결하는 방식으로 추진됨.현재 정산잔액에 대해서는 별도의 국고반납이 이루어지지 않은 채 노후시설보수비 등으로 재투자되는데, 국고반납 절차 없이 재투자가 이루어지는 경우 정산잔액에 대한 재정산액을 실질적으로 관리·감독하기 어려워 예산 집행의 투명성을 저해할 우려가 있음. - 일례로, 국가철도공단이 정산잔액 83억 7,900만원을 한국철도공사의 통상임금소송 판결금에 사용한 것은 '시급한 시설 유지보수 업무를 위한 재투자'와는 거리가 멂 ❍ 2023년 8월 현재에도 2021~2022회계연도에 대한 정산이 진행중이므로, 유지보수위탁사업 집행 내역에 대해 조속히 정산하고 정산 절차를 정례화하여 「국가재정법」을 준수할 필요가 있음
시정요구사항	❍ 국토교통부는 정산 회계연도를 정례화하고, 재투자를 하고 남은 재정산액은 국고로 반납할 것(시정) ❍ 국토교통부는 철도시설 유지보수 위탁 사업의 정산잔액 재투자 및 정산관련 업무에 차질이 없도록 주의할 것(주의)

이에 따라 국토교통부는 정산지연 등을 방지하기 위하여 국가철도공단과 한국철도공사 간 정산 정례화 방안에 대한 협의를 완료하였고 이를 2024년 12월에 2025년~2027년에 대한 위·수탁계약서에 반영할 예정이라는 입장임.

【정산절차 관련 추진 중인위·수탁계약서 수정(안)】

현 행	수 정 안
제10조(위탁사업비의 결산 및 정산) ① <생략> ② "공사"는 회계연도 종료 후 5개월 이내에 위탁사업비에 대한 이월명세서 및 정산서를 "공단"에 제출하고, "공단"은 정산결과를 심의회의 승인을 받아 "공사"에 통보하여야 한다. ③ 위탁사업비에 대한 "공단"의 정산결과 발생된 잔액은 "공단"이 지정한 계좌로 입금한다. < 신 설 >	**제10조(위탁사업비의 결산 및 정산)** ① <생략> ② "공사"는 회계연도 종료 후 3개월 이내에 위탁사업비에 대한 이월명세서 및 정산서를 "공단"에 제출하고, "공단"은 정산결과를 심의회의 승인을 거쳐 회계연도 종료 후 12개월 이내에 "공사"에 통보하여야 한다. ③ 위탁사업비에 대한 "공단"의 정산결과 발생된 잔액은 "공단"이 지정한 계좌로 입금한다. ④ 제3항에 따른 정산잔액은 정산이 완료된 연도의 다음연도까지 집행하고, 미집행된 잔액은 "공단"으로 반납한다.

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부에서 추진 중인 위·수탁계약서 수정안에 따르면 한국철도공사가 국가철도공단에 이월명세서 및 정산서를 제출하는 시기가 2개월 당겨지고(회계연도 종료 후 5개월 이내→3개월 이내), 국가철도공단은 회계연도 종료 후 12개월 이내에 한국철도공사에 통보하여야 함. 또한, 정산잔액은 정산이 완료된 연도(사업연도를 “n년도”로 볼 경우 “n+1년도”)의 다음연도(n+2년도)까지 집행하고 미집행된 잔액은 공단으로 반납하여야 함.

【 일반철도유지보수 위탁 정산 개선 절차도 】

당초	공사	유지보수 실시	⇨	공사	정산서 제출	⇨	공단	- 정산완료 - 재투자 승인요청	⇨	국토부	재투자 집행승인
		n년도			n+1년도 +5월까지			기한없음 (평균 2년)			
	⇨	공단	재투자 시행	⇨	공단	재재투자 시행					
			기한없음 (평균 1년)			기한없음 (평균 1년)					
개선	공사	유지보수 실시	⇨	공사	정산서 제출	⇨	공단	- 정산완료 - 재투자 승인요청	⇨	국토부	재투자 집행승인
		n년도			n+1년도 3월까지			n+1년도 내			
	⇨	공단	재투자 시행	⇨	국토부	재투자 미집행분 국고반납					
			n+2년도 내			n+3년도 2월 (결산시)					

※ 자료: 국토교통부

동 수정안은 예산집행의 투명성 제고 측면에서 보완이 필요한 점이 있음. 2022회계연도 결산 지적사항에 제시된 바와 같이 정산잔액이 국고반납 없이 재투자되는 경우 정산잔액에 대한 실질적 관리·감독이 어려운 부분이 있기 때문임.

또한, 동 사안이 2022회계연도 결산 시정요구사항이고, 위와 같은 개선안이 당시에도 제시되었던 내용임[341]을 고려하면 2023회계연도 결산 시부터

341) 「2022회계연도 결산 및 예비비지출 승인의 건 예비심사검토보고서」(국토교통위원회), p.363

적용할 수 있도록 신속하게 제도개선을 추진해야 하는데 이를 2025~2027년 위탁계약 시부터 적용하는 것은 적절하다고 보기 어려움.

따라서, 정산잔액에 대한 관리·감독을 강화하기 방향으로의 수정안 보완이 필요해 보임. 현재 수정안에서 국가철도공단이 회계연도 종료 후 12개월 이내에 확정된 정산결과를 통보하도록 하고 있는데, 이에 따라 12월에 정산이 완료될 경우 정부안 편성단계, 국회의 심의·의결 단계 모두 재투자규모가 고려되지 못할 수 있음. 이 경우 국회는 재투자 결과에 대한 감독만이 가능해져 재투자 잔액의 국고반납 외에는 개선효과가 크지 않다고 보임. 예산안 편성단계부터 정산결과가 반영될 수 있도록 전체적인 일정을 보다 앞당기는 경우 예산안 심의·의결시 재투자 규모 및 재투자액의 집행 대상에 대한 관리·감독이 가능해져 2022회계연도 결산 지적사항에 대한 직접적 개선이 될 수 있음. 아울러 재투자 규모를 고려하여 국고지원 규모를 결정할 수 있게 됨.

또한, 2023회계연도 결산에 대한 정산절차를 신속하게 추진함으로써 2025년에 재투자할 정산잔액을 특정하는 경우 해당 규모만큼 국고 절감이 가능할 것으로 보임. 국회의 예산안 심사 과정에서 재투자규모가 반영될 수 있다면 해당 규모만큼 국고를 절감하도록 하는 방안임. 다만, 한국철도공사에서 국가철도공단으로 계약에 따른 5월이 아닌 9월에 정산서를 지연제출한 점, 국가철도공단의 검토에 기간이 소요되며, 재투자를 위해서는 철도시설유지보수심의회 심의를 거쳐야 하는 점을 고려하면 국회 심사 과정에 반영 가능 여부는 불분명한 측면이 있음.

한편, 정산절차와 관련된 제도개선을 추진하는 중임에도 정산이 지연처리된 부분이 있음. 2023회계연도 결산과 관련하여 한국철도공사에서 정산서를 계약에 따른 2024년 5월을 도과한 9월에 지연제출하였음. 다만, 이와 관련하여 국토교통부는 2022회계연도 결산 지적사항 이행을 위해 2021, 2022회계연도 정산협의 및 2023회계연도 정산을 동시 추진하게 된 이례적인 상황으로 발생한 지연이며 향후에는 「국가재정법」의 결산 일정에 준하여 정산이 완료될 것이라는 입장을 제시하였음.

향후 국토교통부는 정산절차 개선을 위한 계약 수정과 별개로, 정산 일정이 기존에 비해 빨라짐에 따라 한국철도공사, 국가철도공단 등 관련 기관이 제도개선 취지에 맞춰 신속하게 정산을 진행할 수 있도록 일정 및 업무체계에 대한 관리를 충실히 할 필요가 있다고 보임.

2) 제2철도교통관제센터 건설

○ 제2철도교통관제센터 건설은 현재 운영 중인 구로 관제센터의 노후화를 대비하고 무중단 운영 체계를 구축하려는 사업임. 2024년에 센터 건축을 위한 공사비가 편성되었는데 현재까지 집행액이 없으며, 사업추진 일정을 고려할 때 전액 이월될 것으로 예상됨. 구로 관제센터 마비 시 전체 국가철도 운행에 혼란이 우려되는 점 등을 고려할 때 제2철도교통관제센터 건설은 신속하게 추진할 필요가 있음. 따라서 국토교통부는 적극적인 사업관리를 통해 센터 건축이 순조롭게 추진되도록 노력할 필요가 있음.

가) 개요

제2철도교통관제센터 건설 사업은 현재의 철도관제센터 노후화 및 용량 포화에 대비하고, 중단없는 철도관제 서비스를 제공하기 위해 철도교통관제센터 청사를 건축하고 시스템을 구축하려는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 573억 900만원 대비 298억 5,500만원이 감액(52%)된 274억 5,400만원이 편성되었음.

【 2025년도 제2철도교통관제센터 건설 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년 결산	2024년 본예산 (A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
제2철도교통관제센터 건설	16,220	57,309	27,454	△29,855

※ 자료: 국토교통부

나) 센터 건축이 지연되지 않도록 철저한 사업관리 필요

제2철도교통관제센터 건설은 현재 운영 중인 철도관제센터(서울특별시 구로구 소재, 2006년 설립)의 노후화 대비 및 무중단 운영 체계를 구축하려는 사업으로, 제2관제센터의 위치는 충북 오송이며, 총 사업비는 3,768억원, 사업기간은 2021년~2026년임.

<제2관제센터 사업 개요>

- (위치) 충북 오송
- (총사업비) 3,768억원
- (사업기간) 2021~2026년
- (규모) 부지면적 32,000㎡
  건축 연면적 21,979㎡
- (추진경과) 예타 면제 (2019.4),
  KDI 적정성 검토 (2020.10),
  기본계획 고시 (2022.6), 실시계획 승인 (2023.4)



※ 자료: 국토교통부

동 사업은 국토교통부가 국가철도공단으로 소요예산을 100% 출연하고 국가철도공단이 사업을 시행하며 관제센터 건설이 완료되면 한국철도공사에서 국토교통부로부터 관제업무를 위탁받아 이 센터를 관리·운영하는 체계임.

2025년도 예산안을 포함하여 이 사업의 예산 구조는 ① 센터건축, ② 시스템구축 예산으로 구분되고, 해당 유형 안에서 공사비, 부대비로 구분됨. 2025년도의 경우 센터건축 예산 186억 2,800만원, 시스템구축 예산 88억 2,600만원으로 구성됨.

【 제2철도교통관제센터 건설 사업 예산 편성 및 집행내역 】

구분	2021			2022			2023			2024		2025
	예산(A)	집행액(B)	A-B	예산(A)	집행액(B)	A-B	예산(A)	집행액(B)	A-B	예산(A)	집행액(B)	예산안
계	2,450	962	1,488	7,608	1,983	5,625	21,845	17,597	4,248	61,557	29,596	27,454
센터건축	796	0	796	1,853	1,248	605	1,076	1,042	34	9,828	899	18,628
공사비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,041	0	17,703
부대비	796	0	796	1,853	1,248	605	1,076	1,042	34	2,787	899	925
시스템구축	1,654	962	692	5,755	735	5,020	20,809	16,555	4,214	51,729	28,704	8,826
공사비				5,020	0	5,020	20,086	15,856	4,190	50,832	28,670	8,809
부대비	1,654	962	692	735	735	0	723	699	24	897	34	17

※ 2024년 집행액은 9월 말 기준
※ 자료 : 국토교통부

센터건축 예산을 분석해 보면, 2021년부터 지속적으로 부대비(계획 수립비용, 설계비용 등)예산이 편성 및 집행되었고, 공사비는 2024년에 처음으로 70억 4,100만원이 편성되었는데 2024년 9월 현재 집행액이 없음. 이는 현재 센터건축의 설계가 완료되지 못했기 때문임. 현재 센터건축은 건축 기본설계의 마무리 단계인 조달청의 기본설계 적정성 검토를 진행해야 하는 단계이며, 이후 설계결과를 반영한 총사업비 변동사항에 대해 기획재정부와 총사업비 협의를 거쳐 착공에 들어가게 됨.

【 제2철도교통관제센터 건축사업 관련 주요 일정 】

ㅇ 2022.8.~2022.9. : 공공건축 심의 → 설계공모 방식으로 결정
ㅇ 2022.12. : 기본 및 실시설계 착수
ㅇ 2023.11. : 기본설계 완료
ㅇ 2024.3. : 기본설계의 경제성 등 검토(VE) 진행
* 설계에 대한 경제성 및 현장 적용의 타당성을 기능별, 대안별 검토하는 것 (「건설기술진흥법 시행령」 제75조)
ㅇ 2024.10. : 건축 기본설계 적정성 검토(조달청)
ㅇ 2025.1 : 건축 기본설계 결과에 따라 총사업비 협의(기재부)
ㅇ 2025.2 ~2025.5. : 실시설계
ㅇ 2025.5 : 실시설계에 대한 총사업비 협의, 공사 발주
ㅇ 2025.7 : 사업자 선정 및 착공

※ 자료 : 국토교통부

현재까지의 진행 경과 및 향후 일정을 살펴보면, 2024년에 편성된 센터건축 공사비 70억 4,100만원은 전액 이월될 것으로 예상됨. 또한, 2025년에 사업자 선정 및 착공에 진입하기에 앞서 기본설계에 대한 총사업비 협의, 실시설계, 실시설계에 대한 총사업비 협의, 공사 발주 등의 절차를 거쳐야 하므로 착공시기는 2025년 7월경으로 예상된다는 것이 국토교통부 입장임. 다만, 이는 모든 절차가 순조롭게 진행되었을 경우를 전제한 것이므로 설계변경 필요사항이 발생하거나 총사업비가 과다 증가하는 경우 등 상황 변경에 따라 착공 시점이 더 지연될 수도 있음.

구로 관제센터 마비 시 전체 국가철도 운행에 혼란이 우려되는 점, 새로운 관제센터 건립 시 현재 구로 관제센터의 관제 범위를 분담함으로써 효율적 관제 업무 수행이 가능한 점 등을 고려할 때 제2철도교통관제센터 건설은 신속하게 추진할 필요가 있음. 따라서 국토교통부는 적극적인 사업관리를 통해 센터 건축이 순조롭게 추진되도록 노력할 필요가 있음.

나. 교통시설특별회계(철도계정)

1) 고속철도건설 단위사업(2531)

○ 고속철도건설 사업 중 실집행 부진이 반복되고 있는 사업이 있음. 이들 사업에 대한 적극적인 사업관리를 통해 집행부진이 반복되지 않도록 개선할 필요가 있음. 특히 2024년 9월 말 기준 집행률이 0%인 경부고속철도2단계 사업의 경우 노선변경으로 인한 사업지연 문제가 최근에 해소되어 2025년 4월부터 착공에 들어갈 예정인데, 2024년까지 교부된 예산이 688억원, 2025년 예산안이 127억원으로 예산규모가 상당하여 적극적 사업관리가 요구됨. 수색~광명고속철도 사업의 경우 현재 기본계획 수립 중인데, 각종 행정절차로 2025년에 설계에 진입할 수 있을지 불분명한 점, 현재까지 교부된 예산으로 설계 진행이 가능해 보이는 점 등을 고려할 때 집행가능한 수준으로 예산 조정을 검토할 수 있다고 보임.

가) 개요

고속철도건설 단위사업은 국토의 효율적 이용과 균형발전을 도모하기 위한 고속철도망 구축으로 교통체증 및 물류비 증가를 해소하고 국가경쟁력을 확보하려는 단위사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 5,182억 200만원 대비 527억 5,700만원이 감액된(10.2%), 4,654억 4,500만원이 편성되었음.

【 2025년도 고속철도건설 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년 결산 [실집행액]	2024년 본예산 (A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
고속철도건설	404,415	518,202	465,445	△52,757

※ 자료 : 국토교통부

나) 신속한 사업추진을 위한 철저한 관리 및 합리적 예산 조정 필요

고속철도건설 단위사업은 6개 세부사업으로 구성되어 있으며, 국토교통부에서 국가철도공단으로 사업출연금을 교부하고 있음. 이 중에서 9월 말 기준 이월액 집행을 제외한 실집행률이 50% 미만인 세부사업은 인천발KTX, 경부고속철도2단계, 수색~광명고속철도건설 3건임. 이 중 경부고속철도2단계, 수색~광명고속철도건설은 집행액이 없음.

【2024년 9월말 기준 고속철도건설 세부사업별 실집행내역】

(단위: 백만원, %)

세부사업	국토교통부		국가철도공단						2025년 예산안
	예산액 (A)	집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액	집행액	집행액 (B) 「전년도 이월액 제외」	실집행률 (C=B/A)	
호남고속철도건설 (광주~목포)	242,038	242,038	242,038	16,067	258,105	179,549	163,482	67.5	138,645
평택~오송 2복선화	141,462	141,462	141,462	0	141,462	141,462	141,462	100.0	250,000
경부고속철도 2단계	25,411	25,411	25,411	43,377	68,788	443	0	0.0	12,700
인천발 KTX	74,633	74,633	74,633	5,923	80,556	39,549	33,626	45.1	35,000
수원발 KTX	29,658	29,658	29,658	6,238	35,896	21,532	15,294	51.6	26,600
수색~광명 고속철도건설	5,000	0	0	8,700	8,700	0	0	0.0	2,500

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부에서 제출한 실집행률 부진사유를 분석해 보면, 인천발 KTX는 현장 여건 변동, 민원 등으로 인한 공정 지연이며, 경부고속철도 2단계 사업은 대전 북연결선 재설계로 인한 착공 순연, 수색~광명 고속철도건설사업은 관계기관 협의 등으로 현재 진행 중인 기본계획 수립이 지연되는 점임.

【고속철도건설 실집행률 부진사업 및 집행부진 사유】

(단위: 백만원, %)

세부사업	실집행률	집행부진 사유 (실집행률 50% 미만)	2024 예산	2025 예산안
인천발 KTX	45.1	현장여건 변동, 민원 등으로 일부 공정 지연	74,633	35,000
경부고속철도 2단계	0.0	대전 북연결선 재설계(2023.11~) 시행에 따른 실착공 순연	25,411	12,700
수색~광명 고속철도건설	0.0	기본계획 중(2023.2~)으로 설계 미착수	5,000	2,500

※ 자료 : 국토교통부

이 중 인천발 KTX의 경우 2023년 12월에 실시계획 변경승인 후 총사업비 협의를 마무리하여 노반·궤도·전력 등 각 부문의 본격적인 착공에 들어간 만큼 현장에서의 여건 변화 및 민원에 적극적으로 대응하여 원활한 사업추진이 될 수 있도록 노력할 필요가 있다고 보임.

경부고속철도 2단계 및 수색~광명 고속철도건설 사업은 실집행률이 0%로 사업추진 일정에 대한 면밀한 검토가 필요해 보임.

먼저 경부고속철도 2단계 사업의 경우 대구~부산 및 대전·대구도심에 대한 169.5km 고속철도 건설사업과 경부고속선의 안전취약개소인 대전 북연결선(5.9km)에 대한 개량사업으로 구성됨. 이 중 사업지연을 유발하고 있는 요소는 대전 북연결선으로, 당초 국가철도공단 및 한국철도공사 간 대전 북연결선 노선계획에 대한 이견[342]으로 협의에 시일이 소요되었고, 협의사항을 반영한 노선 재설계가 2023년 11월부터 시작하여 2025년 1월에 종료될 것으로 예정됨. 국토교통부는 2025년 4월부터는 착공에 들어가도록 추진하겠다는 입장임.

342) 국가철도공단은 기술조사(2018), 기본·실시설계(2021) 등에서 제시된 대전 북연결선의 노선계획에 따라 공사를 추진하고자 하였는데 이 경우 현재 운행 중인 고속철도선의 감축 운행이 불가피한 상황이었음. 한국철도공사 측에서는 감축 운행에 대한 국민 불편, 영업 손실 등의 우려를 제기하며 노선변경을 건의하였고 운행 노선을 감축하지 않는 대안노선에 대한 두 기관 간 협의를 완료함(2023년 6월).

【대전 북연결선 기본·실시설계 노선과 대안노선 비교】

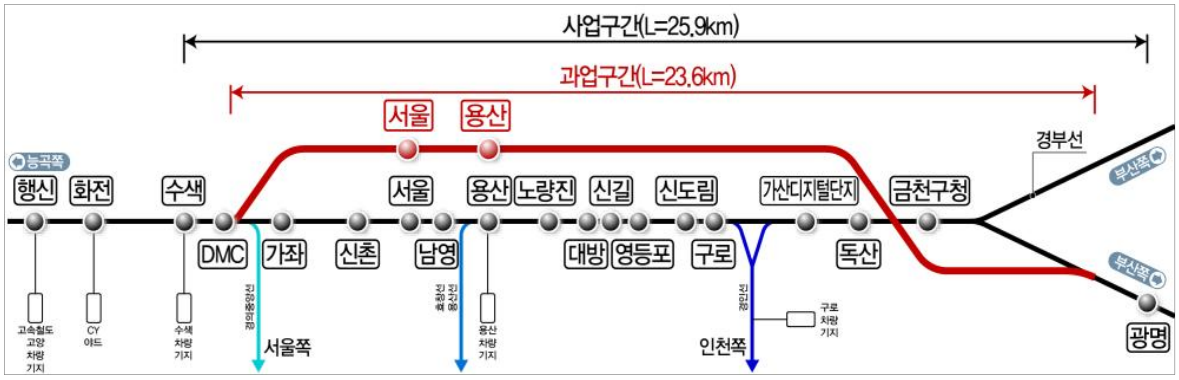


※ 자료 : 국토교통부

다만, 동 사업의 예산현액이 2024년 9월 말 기준 687억 8,800만원이고 2025년 예산안은 127억원으로 상당한 규모가 편성되어 있는 점을 고려할 때 국토교통부의 적극적인 사업관리가 있어야 예산집행 부진이 반복되지 않을 것으로 생각됨.

다음으로 수색~광명 고속철도건설 사업은 수색~광명 간 복선전철(고속)을 신설하는 사업이며, 2022년 7월 예비타당성조사를 통과하여 2023년 2월부터 기본계획 용역에 착수하여 현재까지 기본계획이 진행 중인 상황임. 기본계획 수립이 지연되는 사유로 서울역, 용산역 지하 대심도정거장 및 서울 도심부 통과에 대한 관계기관 협의 등에 많은 기간이 소요되기 때문이라는게 국토교통부 입장임.

【수색~광명 고속철도건설 사업 개요】



※ 자료 : 국토교통부

국토교통부는 2025년 상반기 중으로는 기본계획을 고시할 예정이라는 입장인데, 기본계획 고시에 앞서 환승편의성 검토, 전략환경영향평가를 실시해야 하고, 고시 후에도 대형공사 입찰방법 심의, 설계업체 선정을 위한 입찰 등 행정절차가 남아 있는 상황임. 또한, 기본계획의 내용에 따라 총사업비가 일정 비율 이상 증가하는 경우 사업계획 적정성 재검토 등 행정절차가 추가될 가능성도 있음.

현재 동 사업예산은 2023년에서 이월된 87억원과 2024년 예산 50억원이 있으며, 2025년에는 25억원이 편성됨. 국토교통부는 2024년 예산을 2024년 9월 말 현재까지 교부하지 않은 상황인데, 이는 이러한 사업추진경과를 고려한 것으로 보임.

따라서 2025년에 설계업체 선정이 가능할 것인지 불분명한 점, 현재까지 교부된 예산, 2024년도의 예산 및 집행추이를 종합적으로 고려하여 2025년 예산의 경우 집행가능한 수준으로의 합리적 조정을 검토할 수 있을 것으로 생각됨.

2) 일반철도건설(2631)

○ 일반철도건설 사업은 연례적으로 집행률 부진 문제가 심각한데 2021~2023회계연도 결산 심사 시 사업 추진계획을 면밀히 수립하고, 적정 예산을 편성해야 한다는 시정요구를 받은 바 있음. 2024년에도 집행률 부진 문제가 지속되고 있는데, 실집행 부진사유를 분석해 보면 ① 2024년 종료 사업, ② 개통시점이 임박하거나 주요 구간 공사완료된 사업, ③ 기본계획 또는 설계 진행 중으로 공사에 미착수한 사업, ④ 공사에 착수하였으나 관계기관 협의 등에 기간이 소요되는 사업으로 분류됨. ① 유형은 2025년에 예산이 편성되지 않았음. ② 유형의 경우 사업진행 상황 대비 예산현액이 많은 측면이 있어 조정이 필요해 보임. ③ 유형의 경우 사업추진 경과에 따라 예산 조정이 필요해 보이는 사업과 철저한 사업관리가 요구되는 사업으로 구분됨. ④ 유형은 공사에 착수한 만큼 철저한 사업관리를 통해 집행부진 반복을 개선할 필요가 있음.

가) 개요

일반철도건설 단위사업은 국가 간선 철도망을 구축하기 위한 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 2조 750억 7,500만원 대비 8,165억 2,200만원이 감액된(39.3%) 1조 2,585억 5,300만원이 편성되었음.

【 2025년도 일반철도건설 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년 결산 [실집행액]	2024년 본예산 (A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
일반철도건설	1,700,904	2,075,075	1,258,553	△816,522

※ 자료 : 국토교통부

나) 신속한 사업추진을 위한 철저한 관리 및 합리적 예산 조정 필요

일반철도건설 단위사업은 25개 세부사업으로 구성되어 있으며, 국토교통부에서 국가철도공단으로 사업출연금을 교부하고 있음.

일반철도건설 사업은 연례적으로 집행률 부진 문제가 심각한데, 최근 3개년도의 결산(2021회계연도~2023회계연도) 심사 시 국토교통위원회에서 지속적으로 실집행 부진 문제를 지적하며 시정요구를 의결한 바 있음. 시정요구는 주로 사업 추진계획을 면밀히 수립하고, 적정 예산을 편성해야 한다는 내용임. 이러한 시정요구들이 실효성 있게 적용되기 위해서는 예산안 편성 단계에서 결산 시정요구사항을 적극 반영할 필요가 있음.

[2021~2023회계연도 국토위 결산 시정요구사항(일반철도건설 관련)]

구 분	시정요구사항	유 형
2021 회계연도 결산	· 국토교통부는 향후 일반철도 건설 사업의 집행가능성 및 사업계획 수립 소요 기간을 고려한 적정 사업비를 편성하는 등 재정운용 효율성 제고 방안을 강구할 것	시정
2022 회계연도 결산	· 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
2023 회계연도 결산	· 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

2024년에도 이러한 문제가 반복되고 있는 상황인데, 세부사업 25개 중 이월예산을 제외한 24년도 본예산 기준 9월말 시점의 실집행률 50%미만 사업이 23개이며 이 중 17개 사업은 실집행률이 0%임.

[2024년 9월말 기준 일반철도건설 세부사업별 실집행내역]

(단위: 백만원, %)

세부사업	국토교통부		국가철도공단					
	예산액 (A)	집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액	집행액 (B)	집행액 (C) 「전년도이월액 제외」	실집행률 (D=C/A)
보성~임성리 철도건설	28,927	28,927	28,927	13,468	42,395	23,573	10,105	34.9
포항~삼척 철도건설	14,641	14,641	14,641	108,789	123,430	51,192	0	0.0
포승~평택 철도건설	36,000	36,000	36,000	17,941	53,941	12,191	0	0.0
서해선 복선전철	92,068	92,068	92,068	24	92,092	49,055	49,031	53.3
이천~문경 철도건설	42,290	42,290	42,290	135,856	178,146	44,937	0	0.0
장항선 개량 2단계	103,760	103,760	103,760	62,210	165,970	62,958	748	0.7
동두천~연천 전철화	3,727	3,727	3,727	5,485	9,212	6,105	620	16.6
도담~영천 복선전철	212,452	212,452	212,452	41,811	254,263	92,327	50,516	23.8
장항선(신창~대야) 복선전철	99,889	99,889	99,889	95,213	195,102	24,014	0	0.0
포항~동해 전철화	1,285	1,285	1,285	130,030	131,315	81,187	0	0.0
강릉~제진 철도건설	246,433	246,433	246,433	205,015	451,448	180,298	0	0.0
춘천~속초 철도건설	321,360	96,400	96,400	222,362	318,762	270,932	48,570	15.1
월곶~판교 복선전철	68,750	68,750	68,750	61,559	130,309	100,575	39,016	56.8
천안~청주공항복선전철	46,766	39,307	39,307	30,920	70,227	832	0	0.0
인덕원~동탄 복선전철	139,937	139,937	139,937	48,857	188,794	81,790	32,933	23.5
여주~원주 복선전철	42,263	42,263	42,263	56,067	98,330	37,268	0	0.0
수서~광주 복선전철	4,000	4,000	4,000	35,078	39,078	9,822	0	0.0
대구산업선 철도건설	241,904	72,500	72,500	170,700	243,200	6,751	0	0.0
석문산단인입철도	0	0	0	40,827	40,827	1,994	0	0.0
남부내륙철도	237,726	237,726	237,726	129,861	367,587	20,212	0	0.0
광주송정~순천 전철화	38,184	38,184	38,184	155,163	193,347	9,363	0	0.0
문경~김천 철도건설	3,000	0	0	5,000	5,000	0	0	0.0
충북선 고속화	39,713	18,220	18,220	44,400	62,620	46	0	0.0
호남선(가수원~논산) 고속화	10,000	0	0	0	0	0	0	0.0
새만금신항인입철도	0	0	0	3,700	3,700	0	0	0.0

※ 자료 : 국토교통부

집행이 부진한 사업들은 사업 추진 정도에 따라 ① 2024년 종료 사업, ② 개통시점이 임박하거나 주요 구간 공사가 완료된 사업, ③ 기본계획 또는 설계 진행 중으로 공사에 미착수한 사업, ④ 공사에 착수하였으나 관계기관 협의 등에 기간이 소요되는 사업 등 네 개의 유형으로 구분할 수 있음.

【일반철도건설 실집행률 부진사업 및 집행부진 사유】

(단위: 백만원, %)

세부사업	실집행률	집행부진 사유 (실집행률 50% 미만)	2024 예산	2025 예산안
유형 1 : 2024년 종료 사업				
포항~삼척 철도건설	0.0	2024.12 개통 예정에 따른 주요 구조물 공사 완료로 집행여력 약화	14,641	0
동두천~연천 전철화	16.6	2023.12 개통 이후 잔여공사 시행에 따른 집행여력 약화	3,727	0
포승~평택 철도건설	0.0	2단계(안중~오성) 구간 2024.11 개통 예정에 따른 주요 구조물 공사 완료로 집행여력 약화	36,000	0
포항~동해 전철화	0.0	2024.12 개통 예정에 따른 주요 구조물 공사 완료로 집행여력 약화	1,285	0
유형 2 : 개통시점이 임박하거나 주요 구간 공사완료된 사업				
보성~임성리 철도건설	34.9	2025.6 개통 예정에 따른 주요 본선 구간 공사 완료로 집행여력 약화	28,927	17,800
이천~문경 철도건설	0.0	충주~문경 구간 2024.11 개통 예정에 따른 주요 구조물 공사 완료로 집행여력 약화	42,290	1,500
도담~영천 복선전철	23.8	안동~영천 구간 2024.12 개통 예정에 따른 주요 구조물 공사 완료로 집행여력 약화	212,452	9,421
유형 3 : 기본계획 또는 설계 진행 중으로 공사에 미착수한 사업				
3-1: 2025년에 예산안에 공사비가 편성된 사업				
남부내륙철도	0.0	기본설계 중(2022.6~) 사업계획 적정성 재검토 시행(2023.9.~2024.6.)으로 집행 부진	237,726	118,863
천안~청주공항 복선전철	0.0	설계 중(2022.12~)으로 공사비, 용지비 등 실집행 불가하여 집행 한계	46,766	23,383
수서~광주 복선전철	0.0	설계 중(2023.8~)으로 공사비, 용지비 등 실집행 불가하여 집행 한계	4,000	27,700
대구산업선 철도건설	0.0	설계 중(2022.11~)으로 공사비, 용지비 등 실집행 불가하여 집행 한계	241,904	120,952
광주송정~순천 전철화	0.0	설계 중(2023.8~)으로 공사비, 용지비 등 실집행 불가하여 집행 한계	38,184	19,092
3-2: 2025년 예산안에 부대비(설계비 등)만 편성된 사업				
석문산단인입철도	-	설계 중(2022.11~)으로 공사비, 용지비 등 실집행 불가하여 집행 한계	0	1,000
문경~김천 철도건설	0.0	기본계획 중(2023.3~)으로 설계 미착수	3,000	6,000
충북선 고속화	0.0	설계 중(2023.8~)으로 공사비, 용지비 등 실집행 불가하여 집행 한계	39,713	19,857
호남선(가수원~논산) 고속화	0.0	기본계획 중(2023.1~)으로 설계 미착수	10,000	1,000
새만금신항인입철도	-	기본계획 중(2022.5~)으로 설계 미착수	0	5,400

(단위: 백만원, %)

세부사업	실집행률	집행부진 사유 (실집행률 50% 미만)	2024 예산	2025 예산안
유형 4 : 공사에 착수하였으나 관계기관 협의 등에 기간이 소요되는 사업				
인덕원~동탄 복선전철	23.5	기타구간 노반공사 착수(2023.12) 하였으나, 공사 초기단계로 관계기관 협의 및 인허가 등 기간 소요	139,937	212,064
여주~원주 복선전철	0.0	노반공사 착수(2023.12) 하였으나, 공사 초기단계로 관계기관 협의 및 인허가 등 기간 소요	42,263	91,811
장항선(신창~대야) 복선전철	0.0	홍성~대야 구간 공사 착수(2024.1)하였으나, 공사 초기단계로 관계기관 협의 및 인허가 등 기간 소요	99,889	49,945
장항선 개량 2단계	0.0	운행선 공사를 위한 협의 기간 소요로 절대 공사 기간 부족에 따른 집행부진	103,760	51,900
강릉~제진 철도건설	0.0	기타구간 노반공사 착수(2024.9) 하였으나, 집행 기간 부족에 따른 부진	246,433	123,217
춘천~속초 철도건설	15.1	기타구간 노반공사 착수(2024.6) 하였으나, 집행 기간 부족에 따른 부진	321,360	160,680

※ 자료 : 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

각 유형별로 사업추진 경과를 고려하여 살펴 보면, 첫째로 2024년 종료사업의 경우 2025년 예산안이 편성되지 않기 때문에 별다른 문제가 없음.

둘째, 개통시점이 임박하거나 주요 구간 공사완료된 사업의 경우 국토교통부에 따르면 주요 공사가 완료되어 집행여력이 약화된 상태인데, 추가적인 예산 배정의 필요성에 대한 면밀한 검토가 필요해 보임. 해당 노선은 주요 구간 또는 전구간이 2024년, 2025년에 개통 예정인데, 2024년 9월말 기준 집행액을 공제하고 남은 예산현액이 보성~임성리 188억 2,200만원, 이천~문경 1,332억 900만원, 도담~영천 1,619억 3,600만원으로 집행가능한 수준으로의 예산 조정을 검토할 수 있을 것으로 보임.

셋째, 기본계획 또는 설계 진행 중으로 공사 등 후속과업에 미착수한 사업이 있는데, 해당 사업들은 2025년 예산에 공사비가 편성된 경우와 공사비 없이 설계비 등 부대비만 편성된 경우로 구분하여 분석이 필요함.

석문산단인입철도, 문경～김천 철도건설, 충북선 고속화, 호남선(가수원～논산) 고속화, 새만금신항인입철도 사업의 경우 설계비를 포함한 부대비로만 예산이 편성됨. 해당 사업들은 기본계획 또는 기본설계 중이며 2025년 중으로 다음 설계 단계를 추진할 예정이므로 현재 진행 중인 계획 및 설계가 지연되지 않도록 유의할 필요가 있음.

공사비가 편성된 사례 중 남부내륙철도 사업의 경우 기본 및 실시설계 중 사업계획 적정성 재검토가 실시되어 2024년 6월에 완료되었음. 2024년 9월 말 현재 모든 공구(1～10공구)에 대한 기본 및 실시설계가 진행 중인데 동 설계가 2025년 하반기 중에 완료되고, 2025년 4/4분기 착공 예정이라는 것이 국토교통부 설명임. 공사 초기 각종 인허가 절차 등으로 관계기관 협의에 기간이 소요되는 점, 2024년 9월 말 기준 집행액을 제외하고 교부된 예산현액이 3,473억 7,500만원이고 2025년 예산안이 1,188억 6,300만원으로 집행대상 예산이 많은 점을 감안할 때 집행가능한 수준으로 예산의 합리적 조정을 검토할 수 있을 것으로 보임.

공사비가 편성된 다른 사업으로, 천안-청주공항 복선전철 사업의 경우 2024년 11월 실시설계 완료 후 2025년 상반기 중 착공을 추진할 예정이며, 수서-광주 복선전철은 2025년 2월까지 모든 공구의 실시설계 완료 후 2025년 상반기 중 착공을 추진할 예정임. 또한, 대구산업선의 경우 1～3공구로 구분되는데 3공구는 2025년 하반기 중 실시설계가 완료되나, 1공구는 2025년 상반기, 2공구는 2024년 12월 실시설계 완료됨에 따라 2025년에 착공이 가능할 것으로 생각됨. 광주송정-순천 전철화 사업의 경우 1～5공구로 구분되는데, 기타방식으로 입찰을 진행하는 2·5공구는 2025년 11월 설계가 완료되는데,

턴키방식인 1·3·4공구의 경우 2025년 상반기 중 설계 완료 후 착공을 추진한다는 것이 국토교통부 설명이며, 해당 사업의 2025년도 예산안은 공사비 100억원을 포함한 191억원임. 상기 사업들의 경우 사업지연·집행부진이 반복되지 않도록 사업관리에 만전을 기할 필요가 있음.

넷째, 공사에 착수하였으나 관계기관 협의 등에 기간이 소요되는 사업의 경우 예산 대부분이 소요되는 공사단계에 진입한 만큼 적극적으로 사업을 관리하고, 관계기관 협의를 신속하게 마무리하여 사업이 원활하게 추진되도록 할 필요가 있음.

3) 민자철도운영지원(2732-309), 삼성~동탄 광역급행철도(2833-311)

○ GTX-A의 삼성역 구간 개통 지연으로 인해 국토교통부가 민자사업자에게 순운영이익 감소분에 대한 보전금을 지급해야 하는 상황임. 순운영이익 감소 보전금은 삼성역 구간이 개통될 때까지 지속적으로 부담하게 되는 문제가 있음. 삼성역 구간 공정이 신속하게 추진될 수 있도록 국토교통부는 서울시와 적극적으로 협의하고 국가철도공단과 함께 사업관리를 철저히 하여 순운영이익 감소 보전금으로 인한 국고손실이 최소화될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

가) 개요

민자철도운영지원 사업은 인천공항철도 운영지원, 철도BTL사업에 대한 임대료 및 운영비 지원, 수도권광역급행철도 운영지원을 위한 예산이 편성되는 사업임. 이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 8,723억 5,500만원 대비 447억 500만원이 증액(5.1%)된 9,170억 6,000만원이 편성되었음.

삼성~동탄 광역급행철도 사업은 수도권 생활권 광역화에 따른 장거리 통행수요에 대처하기 위해 수도권광역급행철도 A (GTX-A)노선의 재정구간인 삼성~동탄 구간의 건설을 추진하는 사업임. 이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 535억 4,900만원 대비 436억 6,000만원이 감액(81.5%)된 98억 8,900만원이 편성되었음.

【 2025년도 민자철도운영지원, 삼성~동탄 광역급행철도 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023년 결산 [실집행액]	2024년 본예산 (A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
민자철도운영지원	741,284	872,355	917,060	44,705
삼성~동탄 광역급행철도	166,374	53,549	9,889	△43,660

※ 자료 : 국토교통부

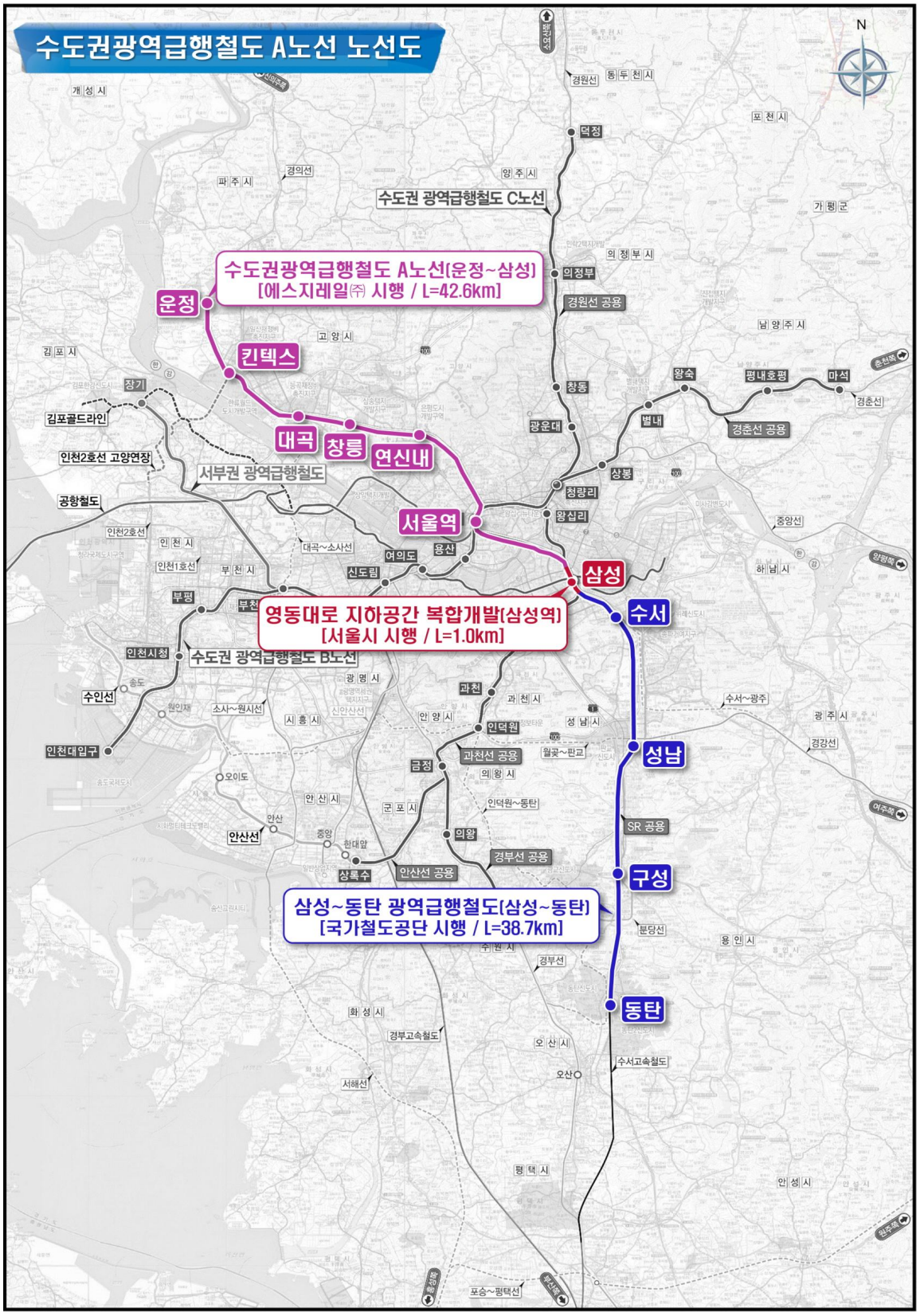
나) 삼성역 구간 공정을 신속히 마무리하도록 적극적 사업관리 필요

2025년도 예산안에서 GTX-A와 관련된 예산은 크게 세 가지 세부사업으로 구성되는데, ① 삼성~동탄 광역급행철도 사업은 GTX-A의 재정구간인 삼성~동탄 구간의 건설을 위한 예산을, ② 수도권광역급행철도(2833-310) 사업은 민자구간인 운정~삼성 구간에 대한 민간자본보조 예산을, ③ 민자철도운영지원 사업은 GTX-A 노선에서 삼성역 개통 지연에 따른 운영손실보전금(164억 4,000만원) 및 노인·장애인 등에 대한 할인손실보전금(26억 6,600만원) 예산을 편성함.

GTX-A 사업은 크게 재정구간인 삼성~동탄 구간과 민자구간인 운정~삼성구간으로 구분되는데, 두 구간이 만나는 삼성역 구간(1km)의 경우 서울시가 영동대로 복합개발과 통합 추진하기로 결정하고 국토교통부-서울시, 국가철도공단-서울시 간 관련 협약이 체결됨에 따라 서울시에서 GTX-A 구조물을 완공하여 국토교통부로 인계하기로 계획함. 그런데 이후 설계 장기화, 사업규모 변경 등의 사유로 사업이 지연되었으며, 민자구간 개통시기까지 삼성역 구간이 개통하지 못하게 됨.[343]

이에 따라 삼성역 구간을 제외한 재정구간인 수서~동탄 구간이 2024년 3월에 개통하였으며, 민자구간인 운정~서울역 구간은 2024년 12월을 개통목표로 사업 진행 중임. 2025년부터는 삼성역 구간을 제외한 운정~서울역 구간 및 수서~동탄 구간 대해 본격적으로 민자사업자(SG레일)가 운영을 개시하게 됨.

343) 삼성역 구간 사업 지연과 관련된 주요 경과는 참고자료 참조.


수도권광역급행철도 A노선 노선도
N
수도권 광역급행철도 C노선
수도권광역급행철도 A노선(운정~삼성)
[에스지레일㈜ 시행 / L=42.6km]
운정
킨텍스
대곡
창릉
연신내
서울역
삼성
영동대로 지하공간 복합개발(삼성역)
[서울시 시행 / L=1.0km]
수서
성남
구성
동탄
삼성~동탄 광역급행철도(삼성~동탄)
[국가철도공단 시행 / L=38.7km]
수도권 광역급행철도 B노선
서부권 광역급행철도
경원선 공용
경춘선 공용
과천선 공용
안산선 공용
경부선 공용
SR 공용
분당선
경부고속철도
수서고속철도
서해선
안산선
김포골드라인
인천2호선 고양연장
공항철도
인천2호선
인천1호선
수인선
인천대입구
인천시청
포승~평택선

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부-SG레일 간 GTX-A 협약에 따르면 주무관청은 삼성~동탄 광역급행철도시설이 본 사업시설 운영개시일 전까지 개통되도록 조치하고, 영동대로 지하공간 복합개발사업 시설이 본 사업시설 운영개시일 전까지 개통되도록 노력하여야 하며, 미개통으로 인해 순운영이익이 감소하는 경우 그 지연기간 동안의 감소분을 보전하도록 함.

【 협약에 따른 순운영이익 감소분 】

순운영이익 감소분 = (제1항의 시설이 본 사업시설의 운영개시일 이전에 개통되었을 경우 지연기간 동안 발생하였을 것으로 예상되는 순운영이익*) - (지연기간 동안의 실제 순운영이익)

* 본 협약 부록18 (추정 순운영이익)의 추정 순운영이익을 의미하지 아니하며, 제1항의 시설의 개통 시점 외에는 모든 조건이 실제 순운영이익 발생 시의 조건과 동일하게 적용하여 산정함

부록18에 따른 추정 순운영이익(일부 발췌)

(단위 : 백만원)

구분	운영수입 (A)		운영비 (B)	**순운영이익 (A-B)**
	운임수입	부속사업수입		
개통 1년차	186,531	8,266	98,054	**96,743**
개통 2년차	224,559	9,127	98,437	**135,249**
개통 3년차	230,489	9,643	103,519	**136,613**

※ 자료 : 국토교통부

협약에서 제시된 순운영이익 감소분은 2025년 실제 운영을 한 후 실적치를 바탕으로 그 수치를 정확히 파악할 수 있음. 그런데 국토교통부는 민간사업자의 원활한 철도 운영을 위해 협약 부록18의 추정 순운영이익에 따라 개통1년차 순운영이익 감소분 추정치를 산정하여 민간사업자에게 2025년에 선(先)보전하고, 2026년 이후 2025년의 운영실적을 반영한 실제 2025년 순운영이익 감소분을

산정하여 후(後)정산하겠다는 입장임. 2025년 민자철도운영지원 사업에 편성된 순운영이익 보전금 164억 4,000만원은 이러한 선보전금 예산임.[344]

그런데 이러한 순운영이익 감소 보전금은 삼성역 구간이 개통될 때까지 지속적으로 부담하게 되는 문제가 있음. 이에 국토교통부는 2025년에 서울시가 시행하는 영동대로 지하공간 복합개발사업에 포함된 터널 등 GTX-A 본선 토목구조물 공사가 완료되면 이를 인계받아 궤도, 전차선, 신호, 전력 등 철도공사를 추진할 계획이라고 설명함. 이를 통해 2026년에 삼성역 구간을 무정차 통과하도록 하여 운영 손실을 줄이고, 2027년에는 2호선 삼성역 출구를 사용하여 삼성역 정차를 임시 개통하며 후에 삼성역 정차 완전 개통까지 추진하겠다는 것임.

기종점통행량표(OD Table)를 통해 삼성역을 정차·통과하는 통행량을 분리하여 분석해 보면, 삼성역 미개통시 민간사업자의 운영수입이 ①에 그치는데, 삼성역 무정차 통과시 ①+② 로 확대되고, 임시 개통 시 ①+②+③으로 확대되어 순운영이익 감소분을 최소화할 수 있음.

344) 다만, 국토교통부에 따르면 당초 추정한 2025년 선보전규모는 1,185억 2,600만원인데 기획재정부 조정 단계에서 164억 4,000만원만 반영되었다는 설명임.

구 분	금 액	비 고
A. 실시협약 순운영이익	116,991	12개월분
- 순운영이익1)	96,743	실시협약 부록18(추정 순운영이익)
- 물가변동비2)	20,248	'24.12월 추정치 (ES: 20.93%)
B. 실제 순운영이익(추정)	-1,535	12개월분
- 순운영이익	-1,269	25년 실제 순운영이익 추정분
- 물가변동비	-266	'24.12월 추정치 (ES: 20.93%)
C. '25년도 순운영이익 감소분 (추정)	118,526	(A - B)
D. 반영 금액	16,440	조정반영

1) 순운영이익: 추정 운영수입 - 운영비

2) 소비자물가지수 변동분으로 '15.12월~'23.12월까지는 실적(18.6%)을 반영하였고, '24.1월~12월 까지는 실시협약상 미래 물가상승률 추정치인 연간 2%를 적용.
* 실제비용 지급 시에는 물가상승률 실적('24.12 소비자물가지수 적용) 적용

【 기종점통행량표를 통한 통행량 분리 분석 】

<table>
<tr><th>구분</th><th>동탄</th><th>용인</th><th>성남</th><th>수서</th><th>삼성</th><th>서울</th><th>연신내</th><th>대곡</th><th>킨텍스</th><th>운정</th></tr>
<tr><td>동탄</td><td colspan="4" rowspan="4">① 삼성역 단절
(수서~동탄 구간)</td><td rowspan="4"></td><td colspan="5" rowspan="4">② 삼성역 무정차 통과</td></tr>
<tr><td>용인</td></tr>
<tr><td>성남</td></tr>
<tr><td>수서</td></tr>
<tr><td>삼성</td><td colspan="9">③ 삼성역 정차</td></tr>
<tr><td>서울</td><td colspan="4" rowspan="5">② 삼성역 무정차 통과</td><td rowspan="5"></td><td colspan="5" rowspan="5">① 삼성역 단절
(운정~서울역 구간)</td></tr>
<tr><td>연신내</td></tr>
<tr><td>대곡</td></tr>
<tr><td>킨텍스</td></tr>
<tr><td>운정</td></tr>
</table>

※ 자료 : 국토교통부

다만, 이는 서울시의 영동대로 지하공간 복합개발사업에 포함된 GTX-A 시설에 대한 완공, 국가철도공단이 시행할 철도공사가 계획된 일정대로 신속하게 마무리된다는 것을 전제한 것이므로, 국토교통부는 서울시와 적극적으로 협의하고 국가철도공단과 함께 사업관리를 철저히 하여 신속하게 공정을 마무리함으로써 순운영이익 감소 보전금으로 인한 국고손실이 최소화될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

참고 GTX-A 삼성역 구간 개발 추진 경과

□ 2016.10 : 영동대로 통합개발 **MOU*** **체결**(국토부 - 서울시)

* 2020.4월 GTX-A 구조물을 완공·인계(서울시→국토부), 2021년 완전 개통 일정

□ 2017.8 : 영동대로 통합개발 기본계획 수립(서울시)

○ 2017.6 : **국제설계공모** 추진(프랑스 DPA·정림건축 선정, 2017.10)

□ 2018.2 ~ 2019.6 : **기본설계*** **용역** 시행

* 공모 당선작으로 선정된 프랑스 DPA社가 기본설계 수행
(국제설계공모 및 협상 6개월, 기본설계 12개월, 기술 제안입찰 4개월→총 22개월 소요)
**턴키로 추진 시 기본설계는 통상 4개월 소요

□ 2019.6 ~ 2020.6 : 기재부 **총사업비 증액 협의**
(기본계획 1,324억 → 서울시 요구 2,750억 → 기재부 확정 1,841억(정부 부담))

□ 2021.2 ~ 2021.5 : 토목공사 우선 시공분 계약*

* 1공구(대림), 2공구(현대), 3공구(현대), 4공구(롯데)

○ 2021.6 ~ : 우선 시공분 공사 착수(서울시)

□ 2021.7 : 영동대로 내 광역급행철도 건설 위·수탁협약* 체결(서울시-공단)

* 삼성~동탄 개통시기에 삼성역 개통 시기를 맞추고, 개통 20개월 전에 시설물 인도(서울시→공단)

□ 2021.10 ~ 2023 : **설계 변경**(서울시)

* 감사원 의견(지하층 규모 축소, 위례신사선 배치 조정 등)을 반영하고,
서울시 의견으로 채광창 조정, 전세버스 정차 반영 등 설계변경

□ 2023.1.6 : **서울시**가 계획대비 **지연된 공정계획(안) 제출**(서울시→국토부)

□ 2023.4 : 삼성역 **공기단축 방안 마련**

* (삼성역 무정차 통과) 2026년, (삼성역 환승 임시 개통) 2027년 등

※ 자료 : 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

4) 초고속 하이퍼튜브 철도 인프라 핵심기술 개발(R&D) (4159-325), 데이터 기반 철도시스템 안전 평가·예측 기술 개발(R&D) (4159-349)

○ 초고속 하이퍼튜브 철도 인프라 핵심기술 개발 및 데이터 기반 철도시스템 안전 평가·예측 기술 개발사업은 2025년 예산안에 신규로 편성된 R&D 사업임. 두 R&D 사업의 공통점은 예비타당성조사 대상에 선정되지 못했거나, 최종적으로 탈락하는 등 예비타당성조사에서 부정적 결과를 받았던 사업이라는 점임. 국토교통부는 사업규모를 축소·조정하여 두 연구개발사업을 추진하겠다는 입장인데, 데이터 기반 철도시스템 안전 평가·예측 기술 개발사업은 세 차례 예타에서 부정적인 결과를 받은 점, 유사 연구개발 사업이 진행 중인 점을 고려할 필요가 있으며, 초고속 하이퍼튜브 철도 인프라 핵심기술 개발 사업은 하이퍼튜브 기술 체계를 고려하여 사업 설계를 점검할 필요가 있음.

가) 개요

초고속 하이퍼튜브 철도 인프라 핵심기술 개발사업은 신속성, 편리성, 친환경성을 가지는 초고속 이동수단인 하이퍼튜브 핵심기술을 확보하려는 사업임. 이 사업의 2025년도 예산안은 36억 8,000만원이 신규로 편성되었음.

데이터 기반 철도시스템 안전 평가·예측 기술 개발사업은 사고전조 데이터 기반 철도시스템 안전 평가·예측 기술 개발을 통해 예방형 철도안전관리 체계를 구현하려는 사업임. 이 사업의 2025년 예산안은 15억원이 신규로 편성되었음.

【 하이퍼튜브 및 데이터 기반 철도시스템 R&D 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

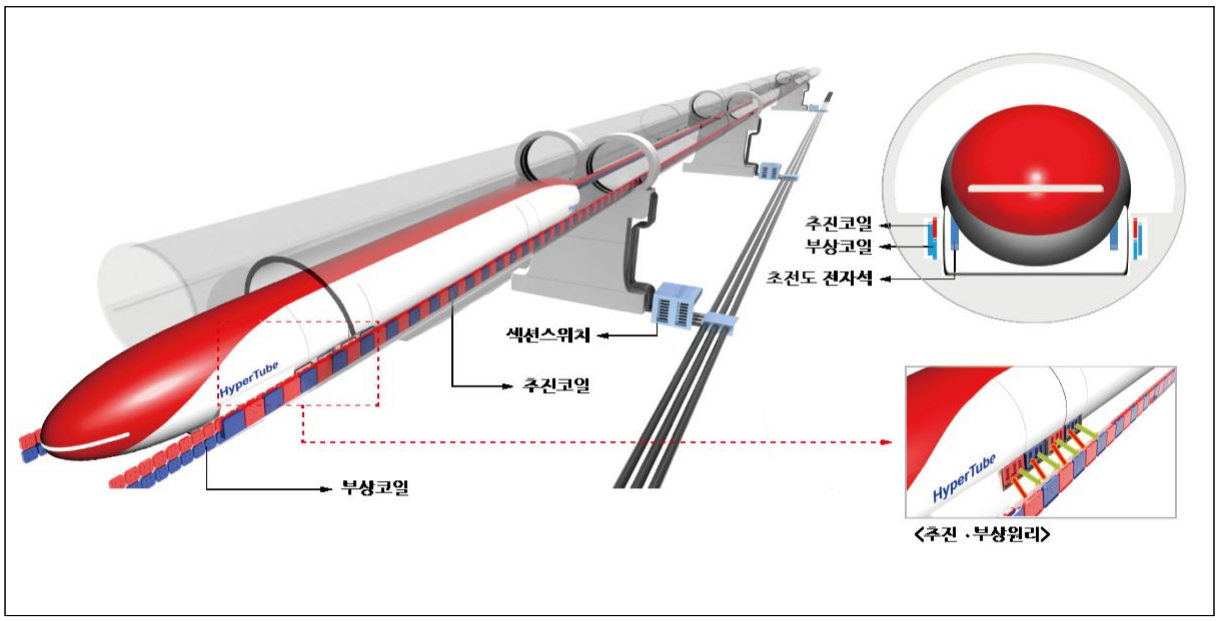
구 분	2023년 결산	2024년 본예산(A)	2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
초고속 하이퍼튜브 철도 인프라 핵심기술 개발	-	-	3,680	3,680
데이터 기반 철도시스템 안전 평가·예측 기술 개발	-	-	1,500	1,500

※ 자료 : 국토교통부

나) 예타 결과가 부정적인 신규 R&D 사업 추진여부 및 방식에 대한 면밀한 검토 필요

초고속 하이퍼튜브 철도 인프라 핵심기술 개발사업은 미래 모빌리티로의 전환 및 초고속 철도시스템 개발 차원에서 추진하려는 사업임. 하이퍼튜브는 1200km/h의 속도로 공기의 저항이 거의 없는 아진공(0.001~0.01기압) 튜브 가이드웨이를 주행하는 신개념 육상 교통수단으로, 자기력으로 차량을 추진·부상하는 방식임.

【 하이퍼튜브 개념도 】



※ 자료 : 국토교통부

데이터 기반 철도시스템 안전 평가·예측 기술 개발사업은 사고 중심의 데이터 수집, 사후 대응 중심 체계에서 벗어나 IoT기반 위험상태 인지 자동화, 분석데이터 기반의 현장 조치·확인, 이에 기반한 운행 의사결정 등을 추진하려는 사업임.

【 데이터 기반 철도시스템 안전·평가 예측시스템 기술개발 사업 개념도 】



※ 자료 : 국토교통부

두 R&D 사업의 공통점은 예비타당성조사를 신청하였는데 예비타당성조사 대상에 선정되지 못했거나, 조사 대상에는 선정된 경우에도 최종적으로 탈락하는 등 예비타당성조사에서 부정적 결과를 받았던 사업이라는 점임.[345] 초고속 하이퍼튜브 철도 인프라 핵심기술 개발사업은 2022년 12월에 예비타당성조사를 신청하여, 조사 대상에는 선정되었으나 최종적으로 탈락함. 데이터 기반 철도시스템 안전·평가 예측시스템 개발사업은 2019년, 2023년의 경우 예비타당성조사를 신청하였으나 조사 대상에 선정되지 못했고, 2020년은 예비타당성조사를 신청하여 조사 대상에 선정되고 예비타당성조사를 실시하였으나, 사업을 미시행 하기로 결정됨.

345) 「예비타당성조사 운용지침」 제26조, 제32조, 제33조 등에 따르면 각 중앙관서의 장은 예비타당성조사 대상에 해당하는 사업을 예산안에 반영하고자 하는 경우 기획재정부장관에게 예비타당성조사를 요구하여야 하며, 기획재정부장관은 재정사업평가위원회의 심의를 거쳐 예비타당성조사 대상을 선정 후 예비타당성조사를 실시함.

【하이퍼튜브 및 데이터 기반 철도시스템 R&D 사업 중 예타 관련 추진 경과】

초고속 하이퍼튜브 철도 인프라 핵심기술 개발	데이터 기반 철도시스템 안전·평가 예측시스템 기술개발
- (2022.12) 2022년 제4차 국가연구개발사업 예비타당성조사 신청 → 대상 선정 → **예타결과 '미시행'(2023.10.)**	- (2019.11) 2019년 4차 예타 신청 → **예타 대상 '미선정'** - (2020.11) 2020년 4차 예타 신청 → 대상 선정 → **예타결과 '미시행'(2021.8)** - (2023.6) 2023년 2차 예타 신청 → **예타 대상 '미선정'**

※ 자료 : 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

두 사업 관련 2022년 12월, 2023년 6월 예비타당성조사 신청 건에 대한 결과를 살펴보면, 하이퍼튜브 R&D의 경우 과학기술적·정책적·경제적 타당성의 모든 측면에서 사업 미시행에 대한 선호도가 높게 도출되었고, 데이터 기반 스마트 철도안전관리 기술개발의 경우 정책적 측면, 투자 측면, 사업계획 측면에서 모두 부정적인 의견이 있었음.

【2022년 12월 하이퍼튜브 기술개발사업 예비타당성조사 보고서 요약】

사업개요	· 총사업비: 3,377억원, 사업기간 : 2025년 ~2030년(3단계 6년)
주요내용	· 초고속 추진 및 부상 시스템 기술 · 아진공 차량 및 무선시스템 기술 · 아진공 튜브 인프라 건설 및 안전 기술 · 하이퍼튜브 시스템 통합·운영 기술
탈락사유	· AHP 0.336 (과학기술적 타당성 0.260, 정책적 타당성 0.487, 경제적 타당성 0.193) · 모든 요소기술을 동시에 개발·검증하는 **대형 사업 추진에 대한 시급성이 충분히 제시되지 못함.** · 핵심기술요소 식별, 기술준비도 분석, 요구조건 분석 등이 적절히 수행되지 않아 **동 사업 계획이 가장 효율적인 방식인지, 사업 결과로 하이퍼튜브 핵심기술이 성공적으로 확보될 수 있을지 담보하기 어려움.** · **컨트롤타워의 운영 계획이 적절하지 않으며, 부처 간 역할분담, 연계·협력 방안이 적절히 제시되었다고 보기 어려움.** · **민간 참여자에 대한 검토가 미흡하며, 사업 종료 후 하이퍼튜브 시작품의 관리와 활용 관련 불확실성**이 존재함. · **비용-효과적이라 보기 어려워**, 경제적 타당성을 확보하지 못한 것으로 판단됨.

※ 자료 : 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

【2023년 6월[346] 데이터 기반 스마트 철도안전관리 기술개발 예비타당성조사 미선정 사유】

사업개요	· 총사업비: 2,024억원(국고 1,516억원, 민자 508억원) · 사업기간 : 2025년 ~2031년(7년)
주요내용	· 데이터 기반 국가통합스마트 철도안전관리기술 개발 · AI기반 철도운행 안전 위험요인 예측 및 대책 의사결정기술개발 · IoT기반 철도현장 안전 위험요인 지능형 감시·진단기술개발
미선정사유	· (정책적 측면) **세부 추진계획 미흡** · (투자 측면) **철도종사자의 인적오류 등 유사사업이 진행 중**으로 시급성 다소 부족 ※ 철도차량스마트유지보수기술개발사업(2019~2023, 214억원), 철도종사자의인적오류 분석평가예방기술개발(2023~2027, 270억원), AI기반 디지털 철도 통합플랫폼 핵심기술 개발(2024~2027, 160억원) · (사업계획 측면) **현재의 문제점, 필요데이터 분석 등 선행 예타 쟁점 미해소** - **철도안전관리에서 동 사업 기여범위 불분명** - **시스템 구현 가능성이 불명확** - **최신 기술 동향 반영이 미흡** - **출연연 고유업무와 정부 R&D 간 역할분담 검토가 미흡** ※ **스마트 철도 안전관리시스템 기술개발은 한국철도기술연구원(과학기술정보통신부 소관)의 고유업무이나 동사업과 역할분담 부재**

※ 자료 : 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

국토교통부는 하이퍼튜브 R&D의 경우 소액사업으로 핵심기술 확보 후 예타 사업으로 통합·실증하는 방안으로 추진할 계획이며, 데이터 기반 스마트 철도안전관리 기술개발의 경우에도 사업범위 및 운영 로드맵을 조정하여 사업을 추진하겠다는 입장임. 사업 추진구조를 개편하고 사업 범위도 핵심기술 개발로 집중하여 사업추진 효율성을 높이려는 것으로 두 사업에 대해 과학기술정보통신부의 R&D 사전컨설팅을 거쳐 재기획하였다는 것이 국토교통부의 설명임.

346) 2019년, 2020년 데이터 기반 철도시스템 R&D 관련 예비타당성조사 신청 시 2019년도 신청건에 대해서는 기술성평가에서 부적합 의견이 있었으며, 2020년 신청 건에 대해서는 필요 데이터의 축적·활용 방안에 대한 구체화 미흡 등으로 타당성이 확보되지 않았다는 의견이 있었음.

R&D 사업의 경우 연구개발이 시작되는 경우 종료 시까지 예산이 지속적으로 투자되고 최초연도 사업설계가 연구성과에 미치는 영향이 커, 최초에 사업 선정 시 연구의 필요성, 시급성, 효과성 등을 면밀히 검토하여 사업 추진 여부를 결정하고 사업추진 방식에 대해서도 점검할 필요가 있음. 국토교통부가 제출한 중기재정계획에 따르면, 두 사업 모두 예비타당성조사 대상[347]은 아니나 280억원에 이르는 규모임.

【하이퍼튜브 및 데이터 기반 철도시스템 R&D 사업 중기재정계획】

구 분	2025 예산안	2026계획	2027계획	2028계획	계
초고속 하이퍼튜브 철도 인프라 핵심기술 개발	3,680	10,210	14,995	-	28,885
데이터 기반 철도시스템 안전·평가 예측시스템 기술개발	1,500	8,000	9,000	9,500	28,000

※ 자료 : 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성
※※ 2025년의 경우 중기재정계획과 예산안 규모에 차이가 있어, 예산안을 반영함.

사업별로 검토해 보면, 데이터 기반 철도시스템 안전·평가 예측시스템 기술개발의 경우 예비타당성조사에서 세 차례에 걸쳐 부정적 결과를 받은 점, 미선정사유에 제시된 바와 같이 철도종사자의 인적오류 분석평가예방 기술개발(2023년~2027년, 270억원) 등 유사 연구개발 사업이 진행 중인 점[348] 등을

347) 「국가재정법」 제38조제1항에 따르면 예비타당성조사는 총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 신규사업에 대해 실시함.

348) 철도종사자의 인적오류 분석평가예방 기술개발 사업은 철도종사자 인전오류 분석·평가·예방 시스템을 개발하려는 사업으로 철도종사자의 인적요인 데이터 수집관리 시스템 개발, AI기반 인적오류 분석평가예측 시스템 개발, 운행안전 지원 시스템 개발 등으로 구성됨.

유사중복성 문제와 관련하여 국토교통부는 사업 재기획 과정에서 철도종사자의 인적오류 분석평가예방 기술개발의 데이터베이스의 일부를 구성토록 하여 중복성을 해소하였다는 설명임.

감안하여 연구개발 사업으로 추진 필요성 여부에 대한 검토와 아울러 추진 시 예타 과정에서 지적된 문제점에 대한 지속적 관리가 필요해 보임.

한편, 동 사업이 현재 보유하고 있는 데이터를 바탕으로 사고전조 추론 및 잠재적 위험요인 분석시스템 등 철도안전담당 실무자들이 활용할 수 있는 각종 시스템 구축을 최종 성과물로 제시하고 있다는 점에서 구체적인 산출물 구현에 적합한 정보화 사업으로 추진하는 방안도 검토할 수 있을 것으로 보임.

하이퍼튜브 R&D의 경우 예타보고서에 제시된 정책제언의 내용을 감안한 사업 방식의 점검이 필요해 보임.

【하이퍼튜브 예타보고서 정책제언 中】

○ '하이퍼튜브'라는 최종 산출물을 바탕으로 **핵심기술요소의 식별 및 기술준비도 분석을 토대로 체계적인 세부활동의 도출과 구성이 요구**되며, **기술준비도 평가(Technology Readiness Assessment : TRA)[349]를 실시하고 이를 바탕으로 세부활동을 구성하는 과정이 필요**

○ **연구개발사업 기획에 앞서, '하이퍼튜브'라는 최종 목표에 개안 개념설계, 로드맵의 합리화가 필요. 최종 단계에 도달하기 위한 주요 목표(기준)와 단계별 기술개발 목표, 사양이 명확하게 제시 필요.**

○ '하이퍼튜브'라는 체계를 구성하는 하위 체계로서 핵심 기술의 확보, 특히 추진·부상(아음속) 및 아진공 환경 구현이 필요함. 다만, **기획 초기부터 '체계'로서 작동하기 위한 연계·호환 관점에서 위험요인이나 기술적 문제를 식별하고 해결방안을 마련하는 과정이 필요**

※ 자료 : 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

349) 기술준비도 평가(TRA)는 체계개발에 적용되는 핵심기술요소의 성숙도를 정량적으로 평가하는 프로세스임. 기술준비도평가의 절차는 크게 ① 핵심기술요소 식별, ② 핵심기술요소의 기술준비도 판단의 2단계로 구성됨.

동 사업은 정책제언에서 언급한 바와 같이 추진·부상용 고온초전도 전자석 시스템 기술, 초고속 선형 추진 제어 기술 등 추진 기술에 초점을 맞추고 있음. 다만, 정책제언에서는 '하이퍼튜브' 기술 구현을 위한 기술·목표의 체계 구축을 다양한 측면에서 강조하고 있는데, 이와 관련하여 초기부터 '하이퍼튜브'라는 체계가 온전히 작동하기 위한 연계·호환의 관점에서 문제가 없는지 점검할 필요가 있음. 국토교통부는 동 R&D를 바탕으로 향후 예타 규모의 '하이퍼튜브 기술개발'을 추진할 것이라는 입장인데, 두 연구개발이 유기적으로 연계되도록 최초연도 연구가 설계되어야 할 것임.

11. 대도시권광역교통위원회

가. 일반회계

1) 대도시권광역교통위원회 기본경비(비총액)(7018-260)

○ 대도시권광역교통위원회 기본경비 내 정책연구비는 연례적으로 집행이 부진하고 실제 연구과제를 살펴보면, 광역교통정책연구에서 추진되는 정책연구 사업과 유사한 측면이 있어 보이므로, 통합하여 추진할 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 중 기본경비(비총액) 사업의 2025년도 예산안은 전년도 16억 5,100만원 대비 9,500만원이 감액(△5.8%)된 15억 5,600만원이 편성되었으며, 이 사업 중 정책연구비(260-02)는 전년도와 동일하게 1억 2,000만원이 편성되었음.

【 2025년도 대도시권광역교통위원회 기본경비 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
- 기본경비(비총액)	1,298	1,651	1,651	1,556	△95
정책연구비(260-02)	20	120	120	120	-

※ 자료: 국토교통부

나) 정책연구비 집행 효율성 제고를 위한 통합 운용 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 못했음.

【 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. 9월 기준	120	-	80	200	137	-	-

※ 자료 : 국토교통부

한편, 최근 4년간 이 사업에서 수행한 연구과제 내역을 다른 세부사업인 광역교통정책연구(4931-341)에서 추진 중인 사업과 비교해 볼 때, 광역교통에 대한 정책연구라는 공통점이 있고, 연구주제 또한 명확한 경계를 설정하기 어려운 측면이 있음.

【 최근 4년간 대광위 기본경비 내 정책연구비 및 광역교통정책연구 주요 과제 수행내역 】

구분		연구과제명
대광위 기본경비 내 정책연구비 (7018-260)	2021	**프리미엄 M버스 서비스** 도입방안 연구, 대중교통중심 광역 간선도로망 구축 방안 연구
	2022~2023	- 대중교통중심 **광역 간선도로망 구축 방안** 연구 용역 등 - 비접촉 교통결제시스템 구축 및 활성화방안 연구 용역
	2024	**광역교통 R&D 중장기 로드맵 수립** 연구
		광역버스 노선 개편 및 준공영제 효율화 방안 마련 연구

구분		연구과제명
광역교통 정책연구 (4931-341)	2021	GTX 도입에 따른 지속가능한 광역교통 요금체계 개편방안
		대도시권 광역교통 범위 조정방안 연구
		광역교통조사 및 빅데이터 플랫폼 전략구축
	2022	대도시권 광역교통 재원 다양화 및 효율적 운용방안 연구
		광역교통시설 부담금 제도 선진화
		선진국 사례를 중심으로 한 대도시권 교통문제 해결 및 **대광위 역할강화 방안 연구**
	2023	**비수도권 M버스 체계 마련 연구**
		수도권 주요 광역버스 노선 혼잡 분산 방안 연구용역
		광역급행버스 경영개선 방안에 대한 검증
		서울 5호선 연장 노선안 검토 연구
	2024	경기도 직행좌석버스 경영개선방안 검증용역

※ 자료 : 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 대도시권광역위원회는 별도 소속기관으로, 국토부 본부의 경우처럼 기획총괄과의 기본경비, 광역교통정책과의 광역교통정책연구 사업에 정책연구비를 각각 운영 중인데, 광역교통정책연구의 정책연구비는 기본적으로 광역교통정책국 소관의 정책업무 진행을 위해 예산을 편성·운영 중이고, 그 외 대광위 전체 정책운영과정의 **시의성에 맞는 용역 수요에 탄력적으로 대응**하기 위해 기본경비 내에 정책연구비를 편성하고 있다고 설명함.

그러나 국토교통부는 실국별로 담당업무가 차별화되며 그에 따른 정책연구 분야가 구분될 수 있으나, 대도시권광역위원회는 위원회 전체가 광역교통에 대한 업무를 담당하고 있고 그 중 교통정책 연구업무는 광역교통정책국에서 총괄하여 담당하고 있는 구조임.[350]

350)「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제8조(대도시권광역교통위원회 설치 등) ① 대도시권 **광역교통에 관한 업무를 수행하기 위하여** 국토교통부 소속으로 **대도시권광역교통위원회를 둔다.**
「대도시권광역교통위원회 직제」 제7조(광역교통정책국) ① (생략)
② 광역교통정책국장은 다음 사항을 분장한다.
1. **대도시권 광역교통 정책의 총괄·조정**

또한 별도 세부사업인 광역교통정책연구의 2025년도 연구수행과제를 보면 긴급 연구용역 등을 실시하고 세부 연구과제인 '광역교통 제도개선 연구' 사업의 경우 수행과제를 별도로 정하지 않고 있어 이 사업을 통해서도 시의성 있는 용역 수요에 충분히 탄력적으로 대응할 수 있을 것으로 보인다는 점에서 기획총괄과에서 위원회 전체에 대한 별도의 정책연구비를 운영할 필요성이 낮다고 할 수 있음.

【 2025년도 광역교통정책연구 예산안 세부편성내역 】

예산	산출내역
1,381,000천원	○ 일반연구비(260-01) : 221,000천원 가. 광역교통정책연구 100,000천원 **• 광역교통 여건 변화 반영을 위한 긴급 연구용역 100,000천원** 나. 통합환승 요금체계 구축 연구 121,000천원 • '24년 연락운임 정산 및 검증 연구 121,000천원 **○ 정책연구비(260-02) : 1,160,000천원** 가. 광역교통정책연구 1,160,000천원 **• 광역교통 제도개선 연구 110,000천원** **• 광역교통 시행계획 수립 연구 1,050,000천원**

※ 자료 : 국토교통부

따라서 국토교통부는 현재 광역교통과 관련된 정책연구비가 2개의 세부사업으로 분리되어 있는 것을 통합하여 운용함으로 예산이 효율적으로 운용될 수 있도록 개선할 필요가 있음.

나. 교통시설특별회계(교통체계관리계정)

1) 도시철도 건설지원(3031-315, 316, 320, 322, 326, 333, 335, 353, 355, 357)

○ 국토교통부는 도시철도 건설사업 일부 사업들의 2024년 예산의 실집행 실적이 저조한 상황이라는 점을 고려하여 예산의 연내 집행가능한 수준의 예산을 편성할 필요가 있고 금년도 집행이 부진한 사업들이 내년도에 원활하게 추진될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

도시철도 건설지원 사업은 「도시철도법」 제22조[351] 및 「보조금 관리에 관한 법률」 제9조에 따라 지방자치단체나 도시철도공사가 시행하는 도시철도건설사업[352] 소요자금의 일부를 지방자치단체 자본보조(330-03목)로 지원하는 사업으로, 2025년도에는 '서울도시철도9호선(3단계)건설' 사업 등 10개 세부사업으로 추진될 예정임.

도시철도 건설에 소요되는 비용은 「보조금 관리에 관한 법률」제9조 및 동법 시행령 [별표1][353]에 따라 국가가 40~60%(서울특별시 40%, 기타 지

---

351) **「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.
② ~ ⑦ (생 략)

352) **「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.

353) **「보조금 관리에 관한 법률 시행령」**
제4조(보조금 지급 대상 사업의 범위와 기준보조율) ① 법 제9조제1항제1호에 따른 보조금이 지급

방자치단체 60%)를 부담함.

도시철도 건설지원 사업의 2025년도 예산안은 전년도 4,012억 8,700만원 대비 555억 9,700만원 증액(13.9%)된 4,568억 8,400만원이 편성되었음.

【 2025년도 도시철도 건설지원 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년 결산	2024년 예산		2025년 (B)	증감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
도시철도 건설지원 사업	**248,558**	**401,287**	**401,287**	**456,884**	**55,597**
서울도시철도9호선3단계	-	5,500	5,500	5,500	-
부산 사상~하단 도시철도건설	44,300	18,800	18,800	63,300	44,500
광주도시철도 2호선	-	130,000	130,000	139,857	9,857
양산도시철도 건설	78,169	41,462	41,462	53,600	12,138
대전도시철도 2호선 건설	3,000	23,000	23,000	58,686	35,686
서울지하철7호선 청라연장	103,900	114,500	114,500	79,341	△35,159
서울도시철도9호선 4단계 연장	19,189	34,200	34,200	26,700	△7,500
우이신설선 연장선	-	1,300	1,300	-	△1,300
대구도시철도 엑스코선 건설	-	13,800	13,800	13,900	100
부산도시철도 하단~녹산선 건설	-	12,983	12,983	10,000	△2,983
부산도시철도 오륙도선	-	3,000	3,000	-	△3,000
울산도시철도 1호선 건설	-	2,742	2,742	6,000	3,258

※ 자료: 국토교통부

나) 실집행실적을 고려한 예산 편성 및 집행관리 필요

(1) 내년도 집행가능성을 고려한 예산 조정 필요

일부 사업들의 경우 2024년 9월 기준 실집행실적이 부진하여 상당한 규모의 예산이 내년도로 이월되어 집행될 것으로 보임.

되는 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.

광주도시철도 2호선 건설 사업은 총 사업비 약 3.1조원 규모의 사업으로, 2025년도 예산안으로 목표공정률 45% 달성을 위한 소요사업비 1,398억 5,700만원이 편성되었음.

2024년 9월 기준, 2단계 구간 공사계약이 5회 유찰되는 등의 사유로 인해 사업이 지연되어 예산현액 1,300억원 중 83억 2,800만원만이 실집행되었는데, 국토교통부에 따르면 이로 인해 올해 교부된 예산 중 약 300억원 정도의 예산이 내년도로 이월되어 집행될 것으로 보임.

서울지하철7호선 청라연장 2호선 건설 사업은 서울지하철7호선을 인천공항철도 및 인천도시철도와 연결하는 총 사업비 1.6조원 규모의 사업으로, 목표공정률 60% 달성을 위한 소요사업비 793억 4,100만원이 편성되었음.

2024년 9월 기준, 6공구 지반침하로 인한 공사 중지가 장기화됨에 따라 예산현액 1,184억 3,600만원 중 444억 700만원이 실집행되었는데, 국토교통부에 따르면 이로 인해 올해 교부된 예산 중 약 190억원 정도의 예산이 내년도로 이월되어 집행될 것으로 보임.

【 2025년도 도시철도 건설지원 사업 예산안 】

(단위: 백만원, %)

구분	예산	예산현액	실집행액	집행률	이월예상액	부진사유
광주 도시철도 2호선 건설	130,000	130,000	8,328	(6.4)	30,000	2단계 구간 공사계약 유찰(5회)로 인한 순연
서울지하철7호선 청라 연장	114,500	118,436	44,407	(38.8)	19,000	6공구 지반침하에 따른 공사중지 장기화

※ 자료: 국토교통부

기획재정부의 「2025년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면, 모든 사업은 집행가능성 등을 고려하여 사업목적 달성에 필요한 최소 소요를 요구하도록 명시하고 있음.

내년도로 이월되어 집행될 예산이 과다할 경우 내년도에 편성된 본예산이 연내 원활하게 집행되기 어려운 측면이 있고 이는 내년도 예산이 다음 연도로 다시 이월되는 상황이 반복될 수 있음.

따라서 국토교통부는 이 사업들의 2024년 예산의 실집행 실적이 저조하여 내년도로 이월되어 집행된다는 점을 고려할 때, 내년도 예산의 연내 집행가능성을 고려하여 적정한 수준의 예산을 편성할 필요가 있음.

(2) 철저한 사업 관리 필요

일부 도시철도 건설지원 사업들의 경우 2024년 9월 기준 예산액 전액이 집행되지 못하고 있으며, 연말에 전액 불용처리될 예정임.

집행이 부진한 사유를 살펴보면, **서울도시철도 9호선 3단계 건설** 사업은 공항철도 직결 이행계획 연구용역 추진에 따라 사업추진이 지연되었으며, **울산도시철도 1호선과 부산도시철도 하단-녹산선, 대구도시철도 엑스코선**의 경우 2024년에 설계비 예산이 편성되었으나 총사업비 협의 등으로 기본계획 수립이 지연됨에 따라 올해 예산이 집행되지 못할 것으로 보임.

【 2024년도 9월 기준 도시철도 건설지원 사업 집행현황 】

(단위: 백만원, %)

구분	예산	예산현액	실집행액	집행률	불용예상액	부진사유
서울도시철도 9호선 3단계 건설	5,500	5,500	-	-	5,500	9호선-공항철도 직결 이행계획 연구용역 추진으로 사업 추진 지연 ('25.1 종료 및 이후 기본계획 변경 가능성 있음)
울산도시철도 1호선	2,742	2,742	-	-	2,742	기본계획 수립중
부산도시철도 하단-녹산선	12,983	12,983	-	-	12,983	기본계획 수립결과 총사업비 증가로 인한 협의기간 소요
대구도시철도 엑스코선	13,800	13,800	-	-	13,800	실시설계 추진을 위한 업체 공고절차 진행중으로 집행시기 미도래

※ 자료: 국토교통부

이에 따라 서울도시철도 9호선 3단계, 부산도시철도 하단-녹산선과 대구도시철도 엑스코선의 경우 내년도 예산안으로 올해와 동일하게 설계비 예산을 다시 편성하였고, 울산도시철도 1호선의 경우 설계비를 다시 편성하고 차량구입비를 추가하여 편성하였음.

【 2025년도 도시철도 건설지원 사업 예산안 세부 편성내역】

(단위: 백만원)

구분	예산	편성내역
서울도시철도 9호선 3단계 건설	5,500	차량구입비 : 5,500
울산도시철도 1호선	6,000	가. 시설부대경비 : 3,000백만원 ・ 설계비 : 1,500백만원 ・ 감리비 및 SE비용 : 1,500백만원 나. 차량구입비 : 3,000백만원
부산도시철도 하단-녹산선	10,000	시설부대경비 10,000백만원(설계비 10,000)
대구도시철도 엑스코선	13,900	시설부대경비(설계비) 13,900백만원

※ 자료: 국토교통부

이와 같이 예산이 전액 불용처리되는 경우 기회비용 관점에서 국가 재원 배분의 효율성을 저해하는 문제를 초래할 수 있으므로, 국토교통부는 내년도에 이 사업들이 원활하게 추진될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

2) 광역교통정책연구(4931-341)

○ 광역교통정책연구 사업 중 연락운임 정산 및 검증 연구 과제는 연례적으로 이월되어 집행되고 있고 현재 추진상황을 고려할 때 내년도 예산안 또한 연내에 원활하게 집행하기는 어려워 보이는바, 국토교통부는 내년도에 편성된 연락운임 정산 및 검증 연구 용역이 원활하게 추진될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

광역교통정책연구 사업은 광역교통 여건 변화 등에 따른 대도시권 광역교통 서비스의 질적 향상, 통합환승 요금체계 구축 등을 위해 추진이 필요한 광역교통 정책을 연구하는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 4억 5,900만원 대비 9억 2,200만원이 증액(200.9%)된 13억 8,100만원이 편성되었음.

이 사업은 크게 광역교통정책연구 사업, 통합환승요금체계 구축 사업, 광역교통 빅데이터 플랫폼 구축 사업 등 3개의 내역사업으로 구성되는데,

이 중 통합환승 요금체계 구축 사업은 지역특성, 통행패턴을 고려한 권역별 합리적 운임 기준 마련, 지자체와 각 운송기관 간 갈등을 해소할 수 있는 정산 기준 마련 등 지속가능한 권역별 환승요금체계를 구축하는 사업으로, 2025년도 예산안은 전년도 2억 4,900만원 대비 1억 2,800만원 감액(△51.4%)된 1억 2,100만원이 편성되었음.

【 2025년도 광역교통정책연구 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
- 광역교통정책연구	645	459	459	1,381	922
통합환승 요금체계 구축	62	249	249	121	△128

※ 자료: 국토교통부

나) 연락운임 정산 관련 연구 예산의 연례적 이월 해소 필요

2025년 통합환승 요금체계 구축 연구는 2024년 연락운임 정산 및 검증 연구를 위한 예산 1억 2,100만원이 편성되었음.

【 2025년도 통합환승 요금체계 구축 예산안 세부 편성내역 】

2025년 예산 산출내역
통합환승 요금체계 구축 연구 121,000천원 · 2024년 연락운임 정산 및 검증 연구 121,000천원

※ 자료: 국토교통부

연락운임[354] 정산 및 검증 연구는 서울교통공사와 코레일 등 수도권 총 13개 연락운송 기관 간 연락운송에 따른 수입금 배분을 위한 정산 절차의 일환으로 추진되는데, 크게 ①정산 규칙 등의 개발 및 보완을 수행하는 정산 연구 용역과 ②정산 연구용역에서 제시한 정산규칙에 따라 정산금을 산출을 해주는 프로그램 용역, ③마지막으로 학술 연구용역에서 제시하는 알고리즘,

354) 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.

규칙 등을 프로그램으로 정확히 구현하고 있는지 검증해주는 검증용역으로 구분됨.

또한 이 과제는 매년 수행되는 연구과제이며, 해당 연구용역 종료 이후 이를 기초로 13개 철도기관 간 협의를 통해 정산을 완료하고 이후 다음 연도의 연락운임의 정산을 추진하는 구조로, 전년도의 연구용역이 완료되지 않은 경우 다음 연도의 연락운임 정산 연구용역을 추진하기 어려운 구조임.

그런데 최근 통합환승 요금체계 구축 사업의 집행실적을 살펴보면 2023년 예산으로 추진된 '2022년 연락운임 정산 용역 등'은 이월 집행되어 2024년 6월에 연구용역이 완료되었으나, 연구용역 결과에 대한 일부 기관의 이견에 따라 조정절차가 지연되면서 올해 예산으로 편성된 '2023년도 연락운임 정산 연구 등'은 올해 집행되지 못하고 전액 이월되어 집행될 예정이며, 과제 수행 예정기간은 약 10개월 가량 소요될 것으로 보임.

【 최근 연락운임 정산 및 검증 연구용역 집행실적 】

(단위 : 백만원)

연 도	용역명	계약 금액	집행액 ('24.8월말 기준)	계약기간
2023	2022년 연락운임 정산 및 주기적 정산체계 도입방안 연구용역	99	99	2023.12~2024.6
	2022년 연락운임 정산 검증 용역	9	9	2023.12~2024.6
2024	2023년 연락운임 정산 연구	80	-	2024.12월 계약 예정 (수행기간 : 약 10개월)
	2023년 연락운임 정산 프로그램 개발 연구	6	-	2024.12월 계약 예정 (수행기간 : 약 10개월)
	2023년 연락운임 정산 검증	15	-	2024.12월 계약 예정 (수행기간 : 약 10개월)

※ 자료: 국토교통부

이러한 점을 고려할 때 2025년도 예산안으로 편성된 ‘2024년 연락운임 정산 및 검증 연구’ 예산 또한 집행이 부진할 것으로 보임.

이에 대해 국토교통부는 2024년 연말에 발주할 예정인 2023년도 연락운임 정산연구용역이 종료되기 전에라도 정산 규칙만 정해진 이후에 2024년도 연락운임 정산 등 연구용역을 발주하고 추진할 계획이라고 설명하였으나,

연구용역 종료 이후 정산결과에 대한 기관들의 이견 가능성, 통상적으로 연락운임 정산 연구 등에 소요되는 기간(10개월) 등을 고려할 때, 내년도 예산안을 연내에 원활하게 집행하기는 어려워 보이는바, 국토교통부는 내년도에 편성된 연락운임 정산 및 검증 연구용역이 원활하게 추진될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

3) 광역버스 공공성 강화(4931-342)

○ 광역버스 준공영제 사업 중 광역버스 사업 지원의 노선 타당성 평가 용역과제는 매년 추진되고 과제임에도 연례적으로 이월이 발생하고 있어 사업 추진방식을 개선할 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 사업임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 997억 6,500만원 대비 640억 900만원이 증액(64.2%)된 1,637억 7,400만원이 편성되었음.

【 2025년도 광역버스 공공성 강화 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
- 광역교통정책연구	57,153	99,765	99,765	163,774	64,009
· 광역버스 준공영제 사업	44,300	84,125	84,125	151,900	67,775
· 출퇴근시간대 증차 운행 지원	3,212	2,394	2,394	2,394	0
· 친환경 대용량 2층 전기버스 보급 지원	9,600	12,000	12,000	9,000	△3,000
· 광역버스 사업 지원	41	1,246	1,246	480	△766

※ 자료: 국토교통부

나) 광역버스 사업 지원 용역 연례적 추진 지연 해결 필요

내역사업인 광역버스 사업 지원은 광역버스의 안정적·효율적 운영을 위하여 노선 타당성 평가, 노선 신설의 타당성 평가 등을 위한 용역 등을 추진하는 사업으로, 2025년도 예산안은 4억 8,000만원이 편성되었음.

이 중 광역버스 노선 타당성 평가 용역은 매년 추진되는 연구용역 과제인데, 이 과제는 연례적으로 이월이 발생하는 문제가 있음.

2022년에는 예산현액 2억 5,100만원 중 2억 600만원을 집행하여 4,300만원의 이월액이 발생하였고, 2023년에는 예산현액 2억 9,300만원 중 전년도 이월액인 4,100만원을 집행하고 2023년 예산 2억 5,000만원을 전액 이월하였으며, 2024년 과제의 경우 현재 용역 발주 준비 중으로 이 또한 내년도로 이월되어 집행될 것으로 보임.

【 최근 4년간 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						

* 광역버스사업 지원 사업은 2021년까지 광역교통정책연구 사업의 내역사업으로 편성되었다가 2022년부터 광역버스 공공성 강화 지원사업의 내역사업으로 편성됨.

※ 자료: 국토교통부

국토교통부에 따르면, 이와 같이 동 사업에서 이월액이 발생하는 것은 과제 수행을 위한 용역의 절대 공기 부족으로 인해 준공금 등이 이월되기 때문이라고 설명함.

【 최근 3년간 광역버스사업 지원 사업 용역 추진 실적 】

연도	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		250		발주예정

* (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

그러나 매년 추진되는 과제라는 점에서 이와 같은 형태로 계속 운영될 경우 지속적으로 예산이 이월되어 집행될 것으로 보이고, 매년 일반경쟁입찰을 거쳐 수의계약을 체결함에 따라 계약절차에 따른 지연이 발생하고 있음.

이에 국토교통부는 해당 연구용역 과제를 전문기관 등에 위탁하는 방식으로 추진하여 계약절차기간을 줄이는 등 추진방식을 개선하거나 추진시기를 앞당기는 방안 등을 고려하여 연례적 이월을 해소할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있음.

4) 대중교통비 환급 지원(4931-354)

○ 국토교통부는 K-패스 사업이 올해도 예산부족 현상이 발생할 것이라는 점에서 철저한 이용자 예측을 기반으로 적정 예산을 편성하고 과도한 예산조정이 발생하지 않고 안정적으로 운영될 수 있도록 집행관리에 만전을 기할 필요가 있음. ○ 국토교통부는 K-패스 사업의 형평성을 제고하기 위하여 현재 미참여중인 지자체가 이 사업에 참여할 수 있는 방안을 강구할 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%를 자치단체경상보조(국비 50%, 지방비 50%, 월 최대 60회)[355]를 통해 환급해주는 사업임.

국토교통부는 2024년 대중교통 이용 시 보행·자전거 등으로 이동한 거리에 비례해 마일리지를 지급하고 카드사가 추가 할인을 제공하는 알뜰교통카드 사업을 K-패스 사업으로 개편하여 추진하고 있음.

【 K-패스 사업 설명 】

<table>
<tr><th>구분</th><th>대중교통비 환급 지원(K-패스)</th></tr>
<tr><td>사업
구조</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>계층</th><th>환급률</th><th>1,600원 기준</th></tr>
<tr><td>일반층</td><td>20%</td><td>320원</td></tr>
<tr><td>청년층</td><td>30%</td><td>480원</td></tr>
<tr><td>저소득층</td><td>53%</td><td>848원</td></tr>
</table>
* 이동거리 기준 없음</td></tr>
</table>

355) 서울시의 경우 국비 40%, 지방비 60% 지원

구분	대중교통비 환급 지원(K-패스)
이동수단	지하철·시내버스 (마을버스·농어촌버스 포함) * 신분당선, 광역버스 포함
이용 지역	전국 (이용자 주소 등록 지자체 참여시)
적립 방식	교통카드 이용 기록으로 정산

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 734억 6,900만원 대비 1,639억 9,100만원 증액(223.3%)된 2,374억 6,000만원이 편성되었음.

【 2025년도 대중교통비 환급 지원 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
대중교통비 환급 지원	-	73,469	73,469	237,460	163,991

※ 자료: 국토교통부

나) K-패스의 안정적인 추진을 위한 철저한 사업 관리 필요

이 사업의 전신인 알뜰교통카드 사업 추진시에도 연례적으로 연말 예산(국비, 지방비 포함) 부족으로 마일리지를 감액 지급하거나 지급하지 못했던 문제가 발생하였고, 예산 부족분을 충당하기 위해 과도한 이·전용 등에 대한 지적을 받은 바 있으며,

2024년 5월부터 시행된 K-패스 사업의 경우에도 2024년에 이미 회원가입 증가에 따른 시스템 운용 및 인증시스템 과업 추가를 위한 예산 2억 4,300만원의 전용이 이루어진 바 있음.

【 알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업, 대중교통비 환급 지원 사업 이·전용 등 내역 】

(단위: 백만원)

구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
전용 (‘23.10.5.)	광역교통 정책연구	정책연구비 (260-02)	162	알뜰교통카드 마일리지플러스	일반용역비 (210-14)	급증하는 이용자를 수용할 수 있도록 **시스템을 고도화하기 위한 추가 비용 자체 전용**
내역변경 (‘23.11.3.)	광역버스 공공성강화 지원	자치단체 경상보조 (330-01)	10,300	알뜰교통카드 마일리지플러스	자치단체 경상보조 (330-01)	알뜰교통카드 이용자 급증에 따른 **마일리지 예산 부족분 내역변경**
전용 (‘24.2.5)	광역교통정책연구	정책연구비 (260-01)	43	대중교통비 환급 지원	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	자치단체 경상보조 (330-01)	200	대중교통비 환급 지원	일반용역비 (210-14)	**회원가입 수요 폭증, 사업 전환으로 인한 인증비용 급증** 및 인증수단 추가 과업 추가에 따른 추가 예산 전용

※ 자료: 국토교통부

그런데 이 사업의 2024년 9월 기준 집행실적을 살펴보면, 이미 예산현액 중 86.8%가 집행되어 현재 추세를 고려할 때 연말까지 약 400억원(국비 기준)이 부족할 것으로 예상되고 있어[356] 종전과 같이 예산 부족에 따른 지원 중단 또는 과도한 예산조정 등의 문제가 발생할 것으로 보임.

【 2024년 9월 기준 예산 집행 현황】

(단위 : 백만원, %)

사업명	부처			사업시행주체					
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (B)	집행액 (C)	실 집행률 (C/A)	실 집행률 (C/B)
	본예산	추경 (A)							
대중교통비 환급 지원 (환급비용지원)	72,822	72,822	72,822	72,822	-	72,822	63,237	(86.8)	(86.8)

※ 자료 : 국토교통부

356) 지방비는 총 407억원 정도 부족할 것으로 예상되며, 국토교통부에 따르면 지방비 부족액에 대해서는 대부분의 지자체에서 추경 등을 통해 연내 모두 확보할 예정임.

이는 실제 이용자 수가 당초 예측보다 급격하게 증가하였기 때문으로, 국토교통부는 예산 편성 당시 2024년 말 185만명에 이를 것으로 예측하였으나, 2024년 9월말 기준 230.5만명으로 이미 당초 예측치를 초과하였으며, 국토교통부에 따르면 연말까지 이용자는 약 260만명까지 증가할 것으로 예상됨.

【 2024년 월별 K-패스 이용자 현황】

(단위: 만명)

구 분	'24.5월	'24.6월	'24.7월	'24.8월	'24.9월
이용자	151.1	178.4	197.3	216.6	230.5
신규 가입자	+65.6	+27.3	+18.9	+19.3	+13.9

※ 자료 : 국토교통부

한편, 이 사업의 2025년도 예산안 세부편성내역을 살펴보면, 예산안 산출 시 2024년말 이용자가 246.3만명일 것으로 가정하였는데, 9월말 기준 현재 이용자가 230.5만명이고 최근 추세상 가입자가 월 10만명 이상이며, 국토교통부 또한 연말까지 약 260만명에 이를 것으로 추정하고 있다는 점을 고려할 때,

실제 2024년말 이용자 수는 국토교통부가 당초 예상한 규모를 상회할 것으로 예상되고, 이 경우 과소 예측된 이용자 수에 기반하여 편성된 내년도 예산안의 부족 문제가 반복될 가능성이 있는바, 예산안 규모의 적정성에 대한 논의가 필요할 것으로 보임.

【 2025년 예산안 세부편성내역 중 환급비용내역 세부 산출 근거】

○ 환급비용 지원 : 235,936백만원

가. [일반] (246.3만명+361.5만명)x0.5x76%x1,640원/회x28.6%x37회x46.55%x12개월 = 223,880백만원

[2자녀] (246.3만명+361.5만명)x0.5x9.7%x76%x1,640원/회x20%x37회x46.55%x12개월 x(30%/20%-1) = 7,594백만원

[3자녀↑] (246.3만명+361.5만명)x0.5x1.9%x76%x1,640원/회x 20%x37회x46.55%x12개월 x(50%/20%-1) = 4,462백만원

* 246.3만명 : K-패스 '24.12월 가입자 규모 361.5만명 : K-패스 '25.12월 예상 가입자 규모 0.5 : 신규 이용자의 점진적 가입 추세 반영(중간값) 76% : 전체 이용자 중 월 15회 이상 이용자 비율 1,640원/회 : K-패스 가입자 대중교통비 1회 사용 시 평균 지출금액 28.6% : K-패스 평균 환급비율 37회 : 월평균 15회 이상 사용자들의 평균 적립 횟수(1일 최대 2회) 12개월 : 지원기간('25.1~12월) 46.55% : 평균 국고보조율 9.7% : 전체 가구 중 2자녀 양육 가구 비율 1.9% : 전체 가구 중 3자녀 이상 양육 가구 비율

※ 자료 : 국토교통부

따라서 국토교통부는 K-패스 사업이 종전과 같이 이용자 수를 부정확하게 예측함에 따라 환급금 미지급 및 과도한 예산조정이 발생하지 않도록 적정 규모의 예산을 편성하고 사업이 안정적으로 운영될 수 있도록 사업관리에 만전을 기할 필요가 있음.

다) 대중교통비 지원의 형평성 제고를 위한 미참여 지자체의 참여방안 강구 필요

2024년 9월 기준 K-패스 사업에는 189개 지자체가 참여하고 있으며, 환급비용의 50%를 지방비로 부담하고 있음.

그런데 K-패스에 가입할 수 있는 대상은 주민등록상 주소지가 이 사업에 참여한 지자체인 주민들로서, 이 사업에 미참여한 지자체에 주소지를 가진 주민들의 경우 전국 어느 지역에서 대중교통을 이용하더라도 대중교통비 환급 지원을 받지 못하고 있음.

【 2024년 9월 기준 K-패스 사업 참여 지자체 현황】

’24.9월 기준		기초 시군구(총 229개)	
권역	광역 (기초 수)	’25년 참여(210개) =**’24년(189개)** + ’25년 신규참여 예정(21개)	미참여(19개)
수도권	서울(25)	종로(’19.10), 강남(’19.10), 서초(’19.10), 구로(’20.4), 중구(’20.4) → 서울 전체(’20.7)	-
	인천(10)	인천 전체(’19.6)	-
	경기(31)	수원(’19.6) → 경기 전체(’19.7)	-
충청권	대전(5)	대전(’19.6)	-
	세종(1)	세종(’19.6)	-
	충북(11)	청주(’19.6), 옥천(’20.1), 제천(’21.1), 충주(’23.1), 음성·진천·보은·영동·증평·괴산·단양(’24.5)	-
	충남(15)	아산·천안(’20.4) → 충남 전체(’22.1)	-
전라권	광주(5)	광주(’19.10)	-
	전북(14)	전주(’19.6), 익산(’20.1), 남원(’20.1), 완주(’20.1), 군산(’20.4), 정읍(’22.10) → 전북 전체(’25.1)	-
	전남(22)	순천(’21.1), 무안(’21.1), 신안(’21.1), 여수·목포·해남(’22.1), 광양(’22.8), 나주(’22.9), 담양(’23.1), 장성(’24.5), 곡성·함평·고흥·화순·장흥(’25.1)	**영암, 영광, 구례, 보성, 강진, 완도, 진도**
경상권	부산(16)	부산(’19.6)	-
	대구(9)	대구 전체(군위군 편입(’23.7))	-
	울산(5)	울산(’19.6)	-
	경북(22)	포항(’19.6), 영주(’19.6), 경주(’20.1), 김천(’21.1), 영천(’21.1), 구미, 상주(’22.1), 칠곡(’22.9), 경산, 안동(’23.1), 문경·고령·성주(’25.1)	**예천, 의성, 청송, 영양, 영덕, 청도, 봉화, 울진, 울릉**
	경남(18)	양산(’19.6), 거제·김해·밀양·산청·진주·창녕·창원(’20.1), 통영·고성(’20.4), 사천·함안(’22.1) → 경남 전체(’23.1)	-
기타	강원(18)	춘천(’21.6), 강릉(’22.1), 원주(’22.6), 홍천·양양(’23.7), 동해·삼척·태백·횡성·영월(’24.5), 속초·평창·철원·화천·인제(’25.1)	**정선, 양구, 고성**
	제주(2)	제주(’21.1), 서귀포(’21.1)	-

※ 자료: 국토교통부

「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」제4조에서 “모든 국민은 대중교통서비스를 제공받는 경우 부당한 차별을 받지 아니하고, 편리하고 안전하게 대중교통을 이용할 권리를 가진다.”고 하여 국민들이 대중교통서

비스를 받는데 있어 평등한 대우를 보장하도록 규정하고 있는데, 이러한 취지를 고려할 때, 지방자치단체가 사업에 참여하지 않았다는 이유로 해당 지역 주민이 국가가 대중교통비를 지원하는 사업에서 원천적으로 배제되는 것은 불합리한 측면이 있어 보임.

따라서 국토교통부는 미참여 지자체의 참여를 독려하는 등의 방안을 강구하여 K-패스 사업 지원을 모든 국민이 받을 수 있도록 함으로써 대중교통비 환급 지원의 형평성을 제고할 필요가 있음.

다. 지역균형발전특별회계(지역지원계정)

1) 광역도로(1938-315, 367, 368, 373, 377, 378, 379)

○ 광역도로 일부 사업의 경우 2024년도 사업 추진이 지연되고 있어 내년도 예산안의 원활한 집행에도 영향을 미칠 것으로 보이는바, 국토교통부는 내년도 예산 집행시 예산의 집행가능성을 고려하여 교부하는 등 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

광역도로 건설사업은 대도시권의 교통난을 해소하기 위하여, 2개 이상의 지자체에 걸치는 광역도로를 개선하여 광역교통 기능 확보 및 지역 간 균형발전을 도모하려는 사업으로, 2025년도에는 '인천 서구 거첨도-약암리 광역도로' 사업 등 7개 세부사업으로 추진될 예정임.

광역도로 건설에 소요되는 비용은 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제10조 및 같은법 시행령 제12조에 따라 국가가 사업비의 50%를 부담함.[357]

광역도로 건설 사업의 2025년도 예산안은 전년도 451억 6,600만원 대비 184억 5,600만원 증액(40.9%)된 636억 2,100만원이 편성되었음.

---

357) 「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.
동법 시행령 제12조(광역도로건설비 등의 보조) 법 제10조제1항의 규정에 의하여 지방자치단체의 장이 시행하는 광역교통시설의 건설 및 개량에 관하여 국고에서 보조하는 비용은 다음 각호의 구분에 의한다.
1. 법 제2조제2호가목에 따른 광역도로(이하 "광역도로"라 한다): 해당 광역도로의 건설 및 개량에 필요한 비용의 50퍼센트
- 이하 생략 -

【 2025년도 광역도로 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2023년 결산	2024년 예산		2025년 (B)	증감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
광역도로 사업	47,194	45,166	45,166	63,621	18,456
인천 서구 거첨도~약암리	1,600	2,100	2,100	1,892	△207
조야-동명	20,041	20,036	20,036	30,000	9,964
초정-화명	1,473	2,000	2,000	1,000	△1,000
다사-왜관	15,938	10,000	10,000	15,000	5,000
서대전IC-두계3가	6,038	3,030	3,030	5,879	2,849
광주하남-장성삼계	1,904	5,000	5,000	5,000	-
검단-대곡	200	3,000	3,000	4,850	1,850

※ 자료: 국토교통부

나) 사업 추진 지연에 따른 철저한 집행관리 필요

광역도로 사업 중 일부 사업의 경우, 2024년 9월말 기준으로 사업 추진이 지연되어 실집행 실적이 부진한 상황임.

광주하남-장성삼계 광역도로의 경우 당초 계획으로는 2025년 준공할 계획이었으나, 관계기관 협의 등에 따른 설계가 지연됨에 따라 2024년 12월경에야 실시설계가 완료될 것으로 예상되고, 내년도 예산은 토지보상을 위한 예산만 편성되어 있으며, 이후 총사업비 협의 및 공사기간 등을 고려할 때 준공까지는 추가로 2~3년 정도 소요될 것으로 보여 사업이 상당히 지연될 것으로 보임.

조야-동명 광역도로의 경우 토지 보상 지연으로 인해 사업이 지연되고 있으며, **서대전IC-두계3가** 사업의 경우 지장물 시설 지연에 따른 공정이 순연되고 있음.[358)]

검단-대곡 광역도로의 경우 실시설계 용역 발주가 10월에 이루어질 예정으로 실시설계 예산은 전액 이월되어 집행될 예정임.

【 2024년도 9월말 기준 광역도로 주요 사업 실집행실적 】

(단위: 백만원, %)

사업명	부처		지방자치단체			부진사유
	예산액	집행액	예산현액 (B)	집행액 (C)	실집행률 (C/B)	
조야-동명	20,036	8,850	14,066	6,335	45	토지보상 협의 지연으로 인한 사업 추진 지연
서대전IC-두계3가	3,030	3,030	7,720	2,786	36.1	지장물(가스·상수도관) 시설 지연('25년 4월까지 완료 예정)에 따른 공정 순연
광주하남-장성삼계	5,000	5,000	6,277	1,050	16.7	기본 및 실시설계 지연(관계기관 협의 및 사전절차 이행 필요)
검단-대곡	3,000	3,000	3,200	-	-	실시설계용역 발주 예정('24년 10월)

※ 자료: 국토교통부

이 사업들의 2025년 예산안을 살펴보면, 각 사업의 연차별 재정투입계획에 따라 토지보상금 및 공사비 등이 편성되었음.

【 2025년도 광역도로 주요 사업 예산안 세부 편성내역】

(단위: 백만원)

구분	예산	편성내역
조야-동명	30,000	2차 토지보상금 및 공사비 반영
서대전IC-두계3가	5,879	L=5.54km, B=18.5→27m / 왕복4차로→왕복6차로
광주하남-장성삼계	5,000	토지 보상비 반영
검단-대곡	4,850	토지 보상비 반영

※ 자료: 국토교통부

2024년도 사업 추진이 지연되는 경우 내년도 예산안의 원활한 집행에도 영향을 미칠 것으로 보이는바, 국토교통부는 내년도 예산 집행시 예산의 집행가능성을 고려하여 교부하는 등 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

358) 다만, 국토교통부에 따르면 서대전IC-두계3가는 연말까지 예산현액 7,720백만원 중 연말까지 6,241백만원 집행 가능것으로 전망됨.

2) 광역BRT(4541-383)

○ 국토교통부는 성남 S-BRT 사업이 더 이상 지연되지 않고 준공될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

광역BRT 구축 사업은 저비용·고효율의 교통수단인 간선급행버스체계(BRT; Bus Rapid Transit)의 구축 사업 소요자금의 일부(국비 50%, 지방비 50%)를 지방자치단체 자본보조(330-03목)로 지원하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 예산안은 182억 1,500만원으로 전년 대비 32억 9,700만원이 증액되었음.

【 2025년도 광역BRT 구축 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
- 광역BRT 구축	16,502	14,918	14,918	18,215	3,297
성남 S-BRT	500	5,169	5,169	2,752	△2,417

※ 자료: 국토교통부

나) 성남 S-BRT 사업 추진 지연에 따른 철저한 집행관리 필요

이 사업의 내역사업인 성남 S-BRT 사업은 서울 복정역부터 성남 남한산성 입구 구간의 BRT를 구축하는 사업으로, 1단계 사업(산성대로 구간)은 2022년부터 추진되어 2025년까지 준공될 계획이며, 2025년도 예산액은 27억 5,200만원으로 전년 대비 24억 1,700만원 감액되었음.

이 사업의 2024년 9월 기준 집행실적을 살펴보면, 2024년 예산액 51억 6,900만원 중 4억 9,000만원(9.5%)만이 지자체로 교부되었고, 지방자치단체의 실집행 실적을 살펴보면, 현재까지 예산현액이 전혀 집행되지 않고 있음.

이는 설계용역이 입찰공고후 유찰 등으로 선정이 지연되었고, 실시설계 중 정류장 증설(20개→26개)을 위한 개발계획 변경 등 행정절차 이행을 위해 설계용역이 중단되는 등 착공이 지연되고 있기 때문임.

【 2024년도 9월 말 기준 성남 S-BRT 사업 실집행실적 】

(단위 : 백만원)

사업명	부처			사업시행주체(지방자치단체)					
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (B)	집행액 (C)	실 집행률 (C/A)	실 집행률 (C/B)
	본예산	추경 (A)							
성남 S-BRT	5,169	5,169	490	490	-	490	-	0	0

※ 자료: 국토교통부

2025년도 예산안에서는 공사비 예산 27억 5,200만원이 편성되어 있으나, 개발계획 승인 및 최종 1단계 실시계획 승인 등을 감안한 공사 착수 예상 시기가 내년 상반기라는 점, S-BRT 구축 공사는 통상적으로 1년 정도 소요된다는 점을 고려할 때, 1단계 사업의 당초 목표였던 2025년 준공을 달성하기 어려울 것으로 보임.

이에 국토교통부는 성남 S-BRT 사업이 더 이상 지연되지 않고 준공될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

3) 혼잡도로사업(1939-300, 302)

○ 혼잡도로사업은 연례적으로 실집행실적이 부진하여 이월이 발생하고 있으므로, 실집행실적이 부진한 사업에 대해 내년도 예산 집행시 예산의 집행가능성을 고려하여 교부하는 등 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

혼잡도로 건설 사업은「도로법」제8조[359] 및 제86조[360]에 따라 도로관리

359)「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.

360)「도로법」
제86조(비용의 지원 등) ① 우회국도 및 일반국도의 지선 건설에 필요한 비용은 제85조제1항에도 불구하고 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 그 도로가 위치한 구역을 관할하는 지방자치단체에 부담시킬 수 있다.
② 국가지원지방도의 건설 및 보수, 유지·관리에 필요한 비용 및 제8조제4항에 따라 대도시권 교통혼잡도로의 개선을 위한 세부 사업계획을 시행하는데 드는 비용은 제85조제1항에도 불구하고 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 국가가 보조하여야 한다. 다만, 국가지원지방도의 도로관리청이 제31조제5항에 따라 스스로 비용을 부담하여 국가지원지방도의 건설공사를 하는 경우 그 건설비용은 국가가 보조하지 아니할 수 있다.
③ 제2항에 따라 건설되는 국가지원지방도와 대도시권 교통혼잡도로의 도로관리청은 사업이 원활하게 추진될 수 있도록 예산을 확보하여야 한다.
④ 제85조제1항에도 불구하고 국토교통부장관은 도로망의 정비 등을 위하여 특히 필요하다고

청이 시·도지사 또는 시장·군수·구청장인 대도시권 교통혼잡도로 건설 사업의 소요자금 일부를 지방자치단체 자본보조(330-03목)로 지원하는 사업으로, 2025년도 예산안에는 광주북부순환도로 사업 등 15개 사업이 편성되었음.

혼잡도로 건설에 소요되는 비용은 「도로법」 시행령 제85조제6항[361]에 따라 국가가 50%를 부담하고, 그 권한은 「도로법」 제110조제1항[362] 및 동법 시행령 제100조제1항[363]에 따라 대도시권광역교통위원장에게 위임되어 있음.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 1,425억원 8,100만원 대비 260억 8,400만원이 감액(△18.3%)된 1,164억 8,400만원이 편성되었음.

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.

361) 「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.

362) 「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.

363) 「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

【 2025년도 혼잡도로사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
- 혼잡도로사업	82,899	142,581	142,581	116,497	△26,084

※ 자료: 국토교통부

나) 연내 집행가능성을 고려한 예산 편성 필요

이 사업의 2025년도 예산안은 15개 사업 구간에 대한 설계비, 보상비, 공사비 등을 위해 1,164억 8,400만원이 편성되었음.

【 2025년도 혼잡도로 예산안 세부산출근거 】

(단위 : 백만원)

내역사업명	'25년 예산(안)	세부산출근거
대도시권교통혼잡도로지원	10,882	공단고가교-서인천IC 턴키 설계보상비 지출
광주북부순환도로	1,104	1공구 터널 굴착 L=1,100m 및 시점부 토공 등
상무지구-첨단산단	8,093	교량 공사 L=550m 및 시점부 토공 등
월전동-무진로	395	토공 및 배수시설 공사 등 L=1,000m
달서구 상화로	30,000	터널굴착 2.0km, 진천나들목 구조물 설치 등
정림동-버드내교	9,000	터널굴착 700m 등
엄궁대교	13,810	물양장 설치, 연약지반 처리, 진입도로개설 등
대덕특구 동측진입로	8,000	도로개설 L=1.3km, B=25m(왕복4차로) / 교량 582m
농소-강동	10,000	터널 보강 공사비 반영
부산대교 동삼혁신	1,000	신규 착공 공사비 반영
식만-사상	17,213	물양장 설치, 연약지반 처리, 진입도로개설 등
금곡-대곡	3,400	'24년 잔여사업비 반영
각화동-제2순환로	400	제2순환로 연결로 토공 등 L=400m
황령3터널	3,000	신규 착공 공사비 반영
금호동-서광주로	200	공사 착수금(현장사무실, 시공측량 등)

※ 자료: 국토교통부

그런데 이 사업의 2024년 9월 기준 실집행실적을 보면, 2024년 예산액 1,425억 8,100만원 중 475억 7,700만원이 집행되어 실집행률은 약 33.4%로 저조한 수준을 보이고 있음.

또한 이 사업의 최근 4년간 실집행실적을 보면, 지속적으로 실집행실적이 저조한 수준을 보였음.

【 최근 4년간 혼잡도로사업 예산안 실집행 실적】

(단위 : 백만원)

구분	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경(A)								
2021	91,299	91,299	65,156	65,156	36,647	101,803	65,329	31,640	4,834	71.6
2022	97,726	97,726	97,726	97,726	31,458	129,184	66,477	62,014	693	68.0
2023	107,572	107,572	81,589	81,589	58,238	139,827	57,195	58,646	23,986	53.2
2024. 9월기준	142,581	142,581	80,035	80,035	58,646	138,681	47,577	-	-	33.4

※ 자료: 국토교통부

특히 일부 내역사업의 경우 2024년도 9월 기준 실집행이 전혀 이루어지지 않고 있는데, 이는 환경영향평가, 교통영향평가, 총사업비 등 행정절차 협의, 보상 협의 및 노선 변경 요청 민원 등에 따른 사업 중단 등에 따른 것임.

【 2024년 주요 실집행 부진 혼잡도로사업 및 부진사유】

(단위 : 백만원)

구분	2024년					2025년 예산안
	예산	예산현액	실집행액	집행률	부진사유	
광주북부순환도로	6,000	10,600	0	0%	다수인 민원 해결 및 교통영향평가 용역추진에 따른 집행부진	1,104
엄궁대교	7,500	7,500	0	0%	환경영향평가 협의기간 소요로 집행 부진	13,810
농소-강동	15,000	38,500	0	0%	사업계획적정성 재검토 완료('23. 12월말) 후 총사업비 조정이 '24. 6월까지 진행되어 상반기 사업비 집행을 위한 원인행위 등 절차 이행 불가	10,000
부산대교-동삼혁신도시	500	500	0	0%	총사업비 협의 기간 소요로 집행부진	1,000
식민-사상	11,015	11,015	0	0%	환경영향평가 협의기간 소요로 집행 부진	17,213
각화동-제2순환로	400	900	0	0%	당초 예상하지 못했던 소규모 환경영향평가 및 영산강유역환경청 협의, 개발제한구역 관리계획 변경에 따른 국토교통부 협의 등의 추가 절차가 필요	400
금호동-서광주로	200	200	0	0%	다수인 민원 해소 필요 및 보상 중 미착공	200

※ 자료: 국토교통부

민원 등에 따른 사업 중단 및 각종 협의 절차 수행이 이행되지 않은 상황에서 기존에 계획된 연도별 재원투입계획에 따라 연내 집행되지 못할 규모의 차년도 예산을 편성할 경우, 연례적으로 발생했던 이월이 내년도에도 발생할 수 있으므로,

국토교통부는 실집행실적이 부진한 사업에 대해 내년도 예산 집행시 예산의 집행가능성을 고려하여 교부하는 등 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

행복중심복합도시건설청 소관

Ⅰ. 총 괄

1. 개 요

가. 세입·세출예산안 개요

2025년도 행정중심복합도시건설청(이하 “행복청”이라 함) 소관 예산안은 일반회계와 행정중심복합도시건설특별회계(이하 “행특회계”라 함)로 구성되어 있음.

총계 기준 세입예산안은 2,303억원으로 2024년도 예산 대비 940억원(69%)이 증액 편성되었고, 세출예산안은 4,520억원으로 2024년도 예산 대비 1,909억원(73.1%)이 증액 편성되었음.

【 2025년도 행복청 세입·세출예산안 총괄표(총계 기준) 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)	(B-A)/A
	본예산(A)	추경			
□ 세입예산안	1,363	1,363	2,303	940	69.0
- 행특회계	1,363	1,363	2,303	940	69.0
□ 세출예산안	2,611	2,611	4,520	1,909	73.1
- 일반회계	1,248	1,248	2,217	969	77.6
- 행특회계	1,363	1,363	2,303	940	69.0

※ 자료: 행복청

총수입[364] 기준 세입예산안의 규모는 44억원으로 2024년도 예산과 동일하고, 총지출 기준 세출예산안 규모는 2,288억원으로 2024년도 예산 대비 940억원(69.7%)이 증액 편성되었음.

【 2025년도 행복청 세입·세출예산안 총괄표(총수입 및 총지출)】

(단위 : 억원, %)

구 분	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)	
	본예산(A)	추경			(B-A)/A
□ 세입예산안	44	44	44	-	-
- 행특회계	44	44	44	-	-
□ 세출예산안	1,348	1,348	2,288	940	69.7
- 행특회계	1,348	1,348	2,288	940	69.7

※ 자료: 행복청

364) 총수입, 총지출은 총계에서 보전거래(차입금, 여유자금 운용 등)와 내부거래(회계 및 기금간 전출입) 등을 제외하여 산출되며, 금융성기금 및 외국환평형기금은 제외됨.

나. 세입예산안

행복청의 세입예산안은 행특회계에만 편성되어 있고 2025년도 세입예산안은 2024년도 예산 대비 940억원(69%)이 증가한 2,303억원임.

【 2025년도 행복청 소관 세입예산안 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2024 예산		2025 예산안 (B)	증감액 (B-A)	증감률 (B-A)/A
	본예산(A)	추경			
합 계	1,363	1,363	2,303	940	69.0
- 기타재산이자수입	3	3	3	-	-
- 기타경상이전수입	41	41	41	-	-
- 전년도세계잉여금	71	71	42	△29	△40.8
- 일반회계 전입금	1,248	1,248	2,217	969	77.6

※ 자료: 행복청

2025년도 세입예산안의 주요 내역은 광역도로 보상비 이자 등 기타재산이자수입 3억원, 국고보조금 반환금 등 기타경상이전수입 41억원, 전년도 세계잉여금 42억원, 일반회계 전입금 2,217억원 등임.

다. 세출예산안

행복청의 세출예산안은 일반회계와 행특회계에 각각 편성되어 있으며, 2025년도 세출예산안(총계)은 4,520억원으로 2024년도 예산 대비 1,909억원(73.1%)이 증가하였고, 총지출 규모는 2,288억원으로 2024년도 예산 대비 940억원(69.7%) 증가하였음.

【 2025년도 행복청 소관 세출예산안 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2024 예산		2025 예산안 (B)	증감(B-A)	증감률 (B-A)/A
	본예산(A)	추경			
합 계	**2,611**	**2,611**	**4,520**	**1,909**	**73.1**
◦ 일반회계	1,248	1,248	2,217	969	77.6
◦ 행정중심복합도시건설특별회계	1,363	1,363	2,303	940	69.0
- 인 건 비	128	128	130	2	1.6
- 기본 경비	35	35	36	1	2.9
- 주요사업비	1,185	1,185	2,122	937	79.1
- 공무원연금부담금	15	15	15	0	-
총 지 출	**1,348**	**1,348**	**2,288**	**940**	**69.7**

※ 자료: 행복청

2025년도 행복청 소관 일반회계 세출예산안은 2,217억원으로 전액 행특회계로의 전출금으로 편성되어 있고 실질적인 사업예산은 없음.

【 2025년도 행복청 소관 일반회계 세출예산안 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2024 예산		2025 예산안 (B)	증감(B-A)	증감률 (B-A)/A
	본예산(A)	추경			
◦ 일반회계	1,248	1,248	2,217	969	77.6
- 행특회계전출금	1,248	1,248	2,217	969	77.6

※ 자료: 행복청

2025년도 행특회계 세출예산안은 2024년도 예산 대비 940억원(69%) 증가된 2,303억원이 편성되었음.

【 2025년도 행복청 소관 세출예산안 세부내역 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2024 예산		2025 예산안 (B)	증감(B-A)	증감률 (B-A)/A
	본예산(A)	추경			
합 계	**1,363**	**1,363**	**2,303**	**940**	**69.0**
◦ 인 건 비	128	128	130	2	1.6
◦ 기본경비	35	35	36	1	2.9
◦ 주요사업비(단위사업)	1,185	1,185	2,122	937	79.1
- 중앙행정기관 건립	10	10	45	35	350
- 광역교통시설 건설	170	170	84	△86	△50.6
- 국가행정시설 건립	383	383	420	37	9.7
- 지방행정시설 건립	152	152	126	△26	△17.1
- 복합커뮤니티센터 건립	229	229	597	368	160.7
- 광역복지지원센터 건립	-	-	-	-	-
- 문화시설 건립	122	122	677	555	454.9
- 행정중심복합도시건설청 운영	105	105	147	42	40.0
- 행정중심복합도시건설 지원	14	14	26	12	85.7
◦ 내부거래 (공무원연금부담금)	15	15	15	0	-

※ 자료: 행복청

인건비 및 기본경비는 166억원으로 2024년도 예산 대비 3억원(1.8%)이 증액 편성되었는데, 이는 공무원 보수 인상률 반영 등에 따른 것임.

주요사업비는 2,122억원으로 2024년도 예산 대비 937억원(79.1%)이 증액 편성되었는데, 이는 문화시설 건립사업 555억원 증액, 복합커뮤니티센터 건립사업 368억원 증액, 국가행정시설 건립사업 37억원 증액 등에 따른 것임.

2. 신규 및 계속(완료)사업

가. 2025년도 신규사업

2025년도 신규사업은 대외유치협력기능지원 1개 사업이며, 신규사업의 예산안은 1억 5,800만원임.

나. 계속사업

2025년도 계속사업은 대통령 제2집무실 건립, 국회세종의사당 건립, 국립박물관단지 건립 등 25개 사업이며, 계속사업의 예산안은 총 2,287억원임.

【 2025년도 행복청 소관 주요 계속사업 현황 】

(단위 : 억원)

사 업 명	2025 예산안	총사업비
합 계	2,287	
- 대통령 제2집무실 건립	45	-
- 행복도시~공주 연결도로	30	353
- 외삼~유성복합터미널 연결도로	1	1,583
- 회덕IC 연결도로	50	1,225
- 광역교통시설 사후관리	4	-
- 국회세종의사당 건립	350	-
- 국가재난대응시설 건립	58	187
- 세종경찰청 청사 건립	4	803
- 세종경찰특공대 청사 건립	7	411
- 평생교육원 건립	113	490
- 과학문화센터 건립	13	497
- 4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립	300	676
- 6-3생활권 복합커뮤니티센터 건립	167	455

사 업 명	2025 예산안	총사업비
- 5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립	116	452
- 5-2생활권 복합커뮤니티센터 건립	13	846
- 국립박물관단지 건립	579	4,468
- 대평동 종합체육시설 건립	99	1,676
- 정책연구비	2	-
- 행정효율성증진 및 능력개발	4	-
- 행정정보시스템 고도화	3	-
- 복합편의시설 운영관리	17	-
- 국립박물관단지 운영	109	-
- 세종공동캠퍼스 공익법인 운영	13	-
- 종합사업관리	24	-
- 인건비 및 기본경비	166	-

※ 자료: 행복청

다. 완료사업

2024년도 완료사업은 도담어진지구대 건립 1개 사업이며, 완료사업의 2024년도 예산액은 총 4억원임.

【 2024년도 행복청 소관 완료사업 현황 】

(단위 : 억원)

사 업 명	2024 예산	총사업비
합 계	**4**	**59**
- 도담어진지구대 건립	4	59

※ 자료: 행복청

3. 행정중심복합도시건설청 예산구조

가. 회계 구조

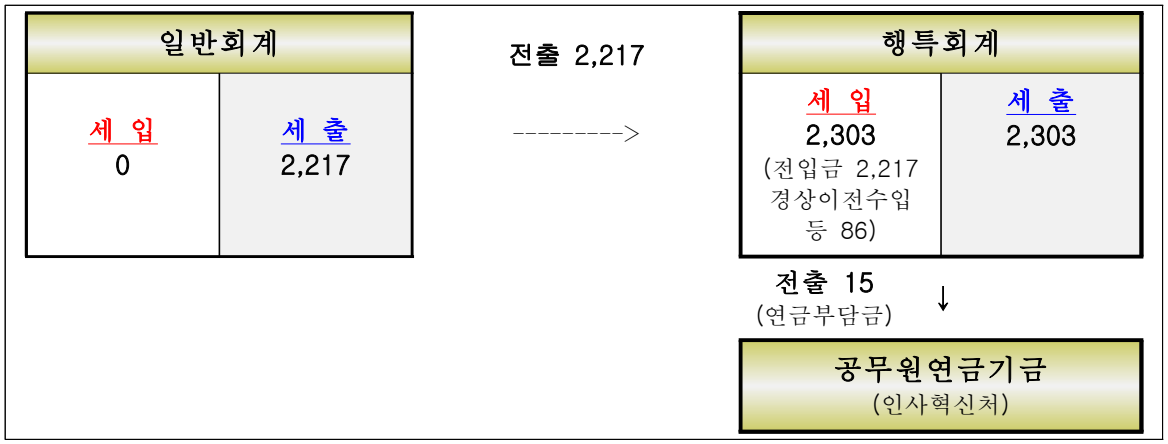
행복청 소관 회계 중 세입예산은 행특회계에 편성되어 있으며, 주요 세입원은 일반회계 전입금과 전년도 세계잉여금, 기타경상이전수입 등임.

세출예산은 일반회계와 행특회계에 각각 편성되어 있으나, 일반회계 세출예산은 모두 행특회계 전출금이므로 실제 사업예산은 행특회계로 일원화되어 있는 구조임.

한편, 행복청 소관 기금은 없으며, 행특회계에서 공무원연금기금으로 연금부담금이 매년 전출되고 있음.

【 2025년도 행복청 예산안 회계·기금 간 재정흐름 】

(단위 : 억원)



※ 자료: 행복청

나. 세출예산안 프로그램 체계

행복청의 세출예산안 프로그램 체계는 국토 및 지역개발 분야 - 지역 및 도시 부문 내 4개 프로그램 구조로 되어 있음.

구체적으로 행정중심복합도시건설 운영(1000), 행정중심복합도시건설(2000), 전출금(8000), 회계기금간거래(8800) 등 4개 프로그램 하에 13개의 단위사업이 있음.

【 2025년도 행복청 소관 예산안 프로그램 체계 】

분야	부문	프로그램	단위사업
국토 및 지역개발	지역 및 도시	1. 행정중심복합도시건설 운영(1000)	1. 인건비(1001)
			2. 기본경비(1011)
			3. 행정중심복합도시건설청 운영(1031)
			4. 행정중심복합도시건설 지원(1032)
		2. 행정중심복합도시건설(2000)	1. 중앙행정기관 건립(2031)
			2. 광역교통시설건설(2032)
			3. 국가행정시설 건립(2033)
			4. 지방행정시설 건립(2034)
			5. 복합커뮤니티센터 건립(2036)
			6. 광역복지지원센터 건립(2037)
			7. 문화시설 건립(2051)
		3. 전출금(8000)	1. 회계간전출(행특회계)(8010)
		4. 회계기금간거래(연금부담금)(8800)	1. 공무원연금부담금(8810)

※ 자료: 행복청

Ⅱ. 검토의견

1. 행정중심복합도시특별회계

1) 세종공동캠퍼스 공익법인 운영(1031-515)

○ 행복청은 공동캠퍼스의 소유·운영 주체를 정부에서 세종특별자치시로 변경하도록 하는 내용의 2024회계연도 예산안에 대한 국회의 부대의견과 이에 대한 입주대학의 반대의견을 합리적으로 조정하여 해결방안 도출 필요

가) 개요

세종공동캠퍼스는 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 제63조의9[365]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.

임대형은 서울대, KDI, 한밭대, 충북대 등 4개 대학이 입주하여 2024년 9

365) **「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 제63조의9(공동캠퍼스 조성 및 운영 등)** ① 건설청장은 산학연 협력 활성화를 통한 자족기능 확충을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 사업시행자로 하여금 다음 각 호의 자가 입주할 수 있는 교사(校舍), 연구시설 등과 그 부지(이하 "공동캠퍼스"라 한다)를 조성하게 할 수 있다.
1. ~ 3. (생 략)
② ~ ④ (생 략)
⑤ 건설청장은 공동캠퍼스를 효율적으로 운영·관리하고, 학문 및 과학기술의 연구·조사·개발·보급 등 지원을 위하여 「공익법인의 설립·운영에 관한 법률」 제2조에 따른 공익법인(이하 "공익법인"이라 한다)을 공동캠퍼스에 둘 수 있다. 이 경우 공익법인의 설립 등기와 정관 및 사업의 내용, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
⑥ ~ ⑩ (생 략)

월 개교하였고, 충남대는 2025년 초에 추가 입주하며, 분양형은 2026년부터 2029년까지 2차로 나누어 충남대, 공주대, 고려대 등 3개 대학이 입주하는 것으로 계획되어 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 2천억원 투입)
- 구　　성 : 임대형 캠퍼스(LH가 건물을 건립·기부하여 운영법인이 임대) 및 분양형 캠퍼스(LH가 부지를 조성·분양하여 입주기관이 교사시설 건립)

※ (임대형) 총 연면적 약 7.3만㎡(입주공간 3만㎡, 공동이용시설 3.9만㎡)
(분양형) 총 부지면적 약 16.2만㎡(10개 필지, 필지별 0.9～1.8만㎡)

- 정　　원 : 총 학생정원 약 3천명(임대형 1천명, 분양형 2천명)

※ 자료: 행복청

【 공동캠퍼스 입주 예정 대학 현황 】

구분	모집 차수	대학	정원 (명)	계열	연면적 (㎡)	개교 (예정)	비 고
임대형	1차	서울대	72	행정·정책대학원	2,400	'24.2학기	
		KDI	170	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	'25.1학기	
분양형	1차	충남대	800	AI / ICT 등 대학·대학원	35,984 (부지면적)	'27.1학기	착공기한 ('25.3월)
		공주대	599	AI / ICT 등 대학·대학원	25,102 (부지면적)	'27.1학기	
	2차	고려대 (세종 캠퍼스)	790	행정전문대학원, IT·AI 관련 대학	32,370 (부지면적)	'28 ～ '29년	착공기한 ('26.2월)

※ 자료: 행복청

‘세종공동캠퍼스 공익법인 운영’ 사업의 2025년도 예산안은 전년도 6억 4,600만원 대비 6억 1,700만원이 증액(95.5%)된 12억 6,300만원이 편성되었음.

【 2025년도 세종공동캠퍼스 공익법인 운영 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
세종공동캠퍼스 공익법인 운영	-	646	646	1,263	617
- 기관운영출연금(350-01)	-	608	608	1,257	649
- 사업출연금(350-02)	-	38	38	6	△32

※ 자료: 행복청

나) 세종공동캠퍼스 소유·운영 주체에 대한 방안 도출 필요

세종공동캠퍼스 공익법인은 개별 대학의 입주공간과 도서관, 체육관 등 부대시설을 관리하고 입주 대학의 유치·홍보, 입주계약 체결, 산학연 협력 세미나 개최 등의 업무을 수행하고 있음.

세종공동캠퍼스 공익법인 설립 및 운영을 위한 예산은 법인 설립비 및 운영비 목적으로 2023년도에 9억 6,400만원[366]이 신규 편성되었는데, 국회는 2023회계연도 예산안에 대한 부대의견으로 ‘행정중심복합도시건설청은 공동캠퍼스 공익법인에 대한 운영계획 수립 시 세종특별자치시와 협의하여 추진’하도록 촉구[367]하였음.

366) 기관운영출연금(350-01) 7억 6,400만원, 사업출연금(350-02) 2억원

367) 「2023회계연도 예산안에 대한 수정안」, 부대의견 (53)

그리고, 기획재정부는 2023회계연도 예산안 부대의견에 따라 행복청에 공동캠퍼스 운영비 분담 비율에 대해 세종특별자치시와 협의가 필요한 점 등을 이유로 동 사업의 2023년도 예산을 수시배정[368] 예산으로 지정하였음.

이에, 2023년 9월 행복청과 세종특별자치시는 공익법인의 운영비를 각각 50%씩 분담하는 것으로 협의를 완료하는 등 행복청이 2023년도 예산안 부대의견을 이행하였음에도 불구하고, 기획재정부가 동 사업의 수시배정을 해제하지 아니하여 동 사업의 2023년도 예산액 9억 6,400만원은 전액 불용되었음.

한편, 국토교통위원회는 2024회계연도 예산안 예비심사에서 행복청이 공동캠퍼스 개교를 차질 없이 지원할 수 있도록 공동캠퍼스 운영 예산 134억원(취득세 등 107억원, 운영비 27억원)을 증액 의결하였음.

그런데, 국회(예산결산특별위원회)는 동 사업의 2024년도 예산 심의과정에서 2024년도 예산을 운영비 6억 4,600만원[369]으로 최종 의결함과 아울러 부대의견으로 '정부는 LH가 조성한 캠퍼스를 세종특별자치시로 이관하고, 관련 법령을 개정하여 세종특별자치시의 캠퍼스 운영 및 관리근거를 명확히 마련'하도록 촉구[370]하였음.

---

368) 수시배정이란 기획재정부장관이 재정의 효율적인 집행관리를 위하여 분기별 예산배정계획에도 불구하고 예산배정을 유보하는 것으로, 수시배정 대상사업의 선정 기준은 ① 사업의 기본 구성요건이 확정되지 않은 사업(재원분담 주체간의 분담비율이 미정인 사업 등), ② 법률 제·개정 협의 등의 조건이 충족된 후 집행되어야 하는 사업, ③ 당초 사업 여건이 변경되어 점검이 필요한 사업, ④ 효율적 집행을 위하여 점검이 필요한 사업임. (「2023년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」 p.10~11)

369) 기관운영출연금(350-01) 6억 800만원, 사업출연금(350-02) 3,800만원

370) 「2024회계연도 예산안에 대한 수정안」, 부대의견 (11)
- 정부는 세종공동캠퍼스가 차질없이 개교되어 안정적으로 운영될 수 있도록 LH가 조성한 캠퍼스를

그리고, 기획재정부는 동 사업의 2024년도 예산을 전년도와 동일하게 수시배정 예산으로 지정하였으며, 행복청이 2024년도 예산안 부대의견을 이행할 경우 수시배정을 해제하겠다는 입장이었으나, 공동캠퍼스 개교를 앞둔 2024년 8월에 기관운영출연금(6억 8,00만원)의 수시배정을 해제하였음.

그러나, 공동캠퍼스 소유·운영 주체 문제는 아직 해결되지 않은 상황인데, 이에 2024년 예산 중 사업출연금(3,800만원)은 2024년 10월 말 기준 수시배정 해제가 되지 아니하고 있고, 2025년 예산이 확정되더라도 다시 수시배정 예산으로 지정될 우려가 있음.

현행법상 공동캠퍼스 소유·운영 주체는 공익법인[371]으로, 행복청이 2024년도 예산안 부대의견을 이행하기 위해서는 현행법의 개정이 필요함.

세종특별자치시로 이관하고,「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」등 관련 법령을 개정하여 세종특별자치시의 캠퍼스 운영 및 관리근거를 명확히 마련한다.

371) **「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 사업시행자가 제1항에 따라 공동캠퍼스를 조성한 경우에는 그 일부를 제5항에 따른 공익법인에 기부 또는 출연할 수 있다.
③·④ (생 략)
⑤ 건설청장은 공동캠퍼스를 효율적으로 운영·관리하고, 학문 및 과학기술의 연구·조사·개발·보급 등 지원을 위하여 「공익법인의 설립·운영에 관한 법률」 제2조에 따른 공익법인(이하 "공익법인"이라 한다)을 공동캠퍼스에 둘 수 있다. 이 경우 공익법인의 설립 등기와 정관 및 사업의 내용, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
⑥ ~ ⑩ (생 략)

그런데, 행복청에 따르면 현재 입주한 대학들은 지방자치단체가 아닌 국가의 공동캠퍼스 운영을 신뢰하여 입주를 결정하였으므로 소유·운영 주체를 세종특별자치시로 변경하는 것에 반대의견을 표명 중임.

따라서, 행복청은 공동캠퍼스의 소유·운영 주체를 정부에서 세종특별자치시로 변경하는 내용의 2024회계연도 예산안에 대한 국회의 부대의견과 이에 대한 입주대학의 반대의견을 합리적으로 조정하여 이를 해결할 방안을 조속히 도출할 필요가 있음.

2) 대통령제2집무실 건립(2031-307)

○ 동 사업은 현 정부의 공약이자 국정과제인 사업이므로, 행복청은 사업지연이 반복되지 아니하도록 면밀한 사업관리 필요

가) 개요

‘대통령제2집무실 건립’ 사업은 균형발전 및 국정운영 효율화를 위해 행정중심복합도시에 대통령과 그 소속기관의 집무실을 건립하려는 것임.

- 대통령제2집무실 건립 사업 개요 -

- 위　　치 : 세종시 세종동
- 사업규모 및 사업비 : 미정
- 사업기간 : 2023. ~ 2027. (5년간)

※ 자료: 행복청

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 10억 2,000만원 대비 35억원이 증액(343%)된 45억 2,000만원이 편성되었음.

【 2025년도 대통령제2집무실 건립 예산안 】

(단위 : 백만원)

구　분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
대통령제2집무실 건립	-	1,020	1,020	4,520	3,500
- 사업추진비(240-02)	-	20	20	20	-
- 일반연구비(260-01)	-	-	-	1,000	1,000
- 기본조사설계비(420-01)	-	1,000	1,000	3,300	2,300
- 시설부대비(420-05)	-	-	-	200	200

※ 자료: 행복청

나) 사업지연이 반복되지 아니하도록 면밀한 사업관리 필요

대통령 집무실의 설치는 2022년 윤석열 정부의 대선 공약으로 제시되어, 2022년 6월 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」의 개정[372]으로 설치 근거가 마련되었고, 2022년 7월 윤석열 정부의 120대 국정과제에 반영[373]되었음.

그리고, 2022년 8월 행복청은 대통령 제2집무실 건립계획을 발표하였는데, 주요일정은 2023년 하반기에 건축 설계를 착수하고 2025년 초에 착공하여 2027년 상반기에 준공하는 것임.

이에, 동 사업의 2023년도 예산은 공모 용역을 위한 일반연구비 3억원이 편성되었으나, 대통령 제2집무실의 규모, 입지 등을 검토하는 과정에서 관계기관과의 협의기간이 예정보다 더 소요되어 전액 이월되었음.

그리고, 2024년 5월 행복청은 대통령 제2집무실의 건축설계와 국가중추시설이 입지하는 세종동 일대 약 210만㎡의 도시계획을 통합하여 국제설계공모를 추진하겠다고 발표하였음.

---

372) **「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 제16조의2(대통령과 그 소속기관의 집무실 설치)** 대통령과 그 소속기관의 업무를 처리하기 위하여 행정중심복합도시에 집무실을 설치할 수 있다.

373) 대한민국정부, 「윤석열 정부 120대 국정과제」, 2022. 7.
12. 국정운영 방식의 대전환, 자율·책임·소통의 정부
- 세종 행정수도 기능 강화와 지역 균형발전 지원을 위해 대부분의 정부 부처가 입지한 세종시에 대통령 제2집무실을 설치

116. 공공기관 이전 등 지역 성장거점 육성
- (행정수도 세종 완성) 제2집무실 설치 및 국회세종의사당 건립 지원, 행복도시 광역적 발전 전략 마련 등을 통해 세종을 미래전략도시로 완성

2024년 6월 국제설계공모 용역이 착수되었으며, 이 용역은 2025년 4월에 완료될 예정으로, 2024년도 예산에 편성된 기본조사설계비 10억원은 미집행될 것으로 보임.

이와 같이, 대통령 제2집무실 건립일정이 계속하여 당초 계획보다 지연됨에 따라, 2024년 10월 말 현재 행복청은 대통령 제2집무실을 2026년 상반기에 착공하여 2027년 하반기에 준공하는 것으로 계획하고 있음.

【 '대통령제2집무실 건립' 사업 추진 계획 】

설계공모		⇒	설계 착수		⇒	착공		⇒	준공	
(기존)	(현재)		(기존)	(현재)		(기존)	(현재)		(기존)	(현재)
-	'24.6.		'23.下	'25.上		'25.上	'26.上		'27.上	'27.下

※ 자료: 행복청

동 사업은 현 정부의 공약이자 국정과제이고, 행정중심복합도시가 실질적인 행정수도로 완성되기 위한 핵심 사업임을 고려할 때, 행복청은 수정된 계획대로 2027년 하반기에 준공될 수 있도록 면밀한 사업관리를 할 필요가 있음.

3) 대평동종합체육시설 건립(2051-405)

○ 동 사업은 2027 하계 세계대학경기대회에 종합체육시설을 활용하는 것을 전제로 타당성재조사를 통과하였는데, 계속된 입찰공고 유찰로 인하여 2027 하계 세계대학경기대회에 맞추어 종합체육시설 준공이 어려운 상황이므로, 행복청은 기획재정부와의 조속한 협의를 통하여 동 사업의 추진 여부에 대해 검토 필요

가) 개요

'대평동종합체육시설 건립' 사업은 행정중심복합도시건설 기본계획[374] 및 개발계획[375]에 따라 3-1생활권(대평동)에 다양한 체육활동과 국제 경기대회 및 전국규모의 종합경기대회 등을 개최할 수 있는 종합체육시설을 건립하려는 것임.

- 대평동종합체육시설 건립 사업 개요 -

- 위　　치 : 세종시 대평동(3-1생활권) 운3-2
- 사업규모 : 부지면적 74,032㎡, 연면적 21,899㎡(실내체육관 11,390㎡, 수영장 10,509㎡)
- 사 업 비 : 1,676억원(국비 838억원, 지방비 838억원)
- 사업기간 : 2023. ∽ 2027.

※ 자료: 행복청

374) 행정중심복합도시건설청, 「행정중심복합도시건설 기본계획 변경」, 2023. 12., p.110
- 국제경기대회 및 종합체육대회 등을 개최할 수 있는 종합체육시설(Complex) 등을 건립

375) 행정중심복합도시건설청, 「행정중심복합도시건설 개발계획 변경」, 2023. 12., p.176
- 전문체육시설의 설치기준에 따라 종합운동장과 수영장·농구장·탁구장 등 체육관 2~3개소를 포함한 종합체육시설(Sports Complex)로 조성
- 부지 규모는 국내 주요 도시 종합체육시설 규모 평균치를 고려하여 150,000~200,000㎡로 산정하되 금강변에 조성되는 수변공간과 하수종말처리장 지상부를 적극적으로 활용하여 다양한 체육활동을 영위할 수 있도록 종합체육시설로 계획

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 1억원 대비 97억 6,500만원이 증액(9,765%)된 98억 6,500만원이 편성되었음.

【 2025년도 대평동종합체육시설 건립 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
대평동종합체육시설 건립	-	100	100	9,865	9,765
- 일반연구비(260-01)	-	100	100	-	△100
- 기본조사설계비(420-01)	-	-	-	1,662	1,662
- 실시설계비(420-02)	-	-	-	-	-
- 공사비(420-03)	-	-	-	7,749	7,749
- 감리비(420-04)	-	-	-	435	435
- 시설부대비(420-05)	-	-	-	19	19

※ 자료: 행복청

나) 대평동종합체육시설 건립 사업 추진에 대한 필요성 검토 필요

동 사업의 추진경과를 살펴보면, 2019년 행복청은 다양한 체육활동과 국제경기대회를 개최할 수 있는 종합체육시설을 건립하기 위한 마스터플랜을 재수립[376]하였고, 2019년 종합체육시설 건립사업은 예비타당성조사 대상 사업으로 선정되었음.

376) 행정중심복합도시건설청, 「세종시 종합체육시설 마스터플랜 재수립 연구」, 2019.
※ 종합체육시설 마스터플랜은 2013년 최초 수립

그리고, 2022년 11월 대전광역시, 세종특별자치시, 충청북도, 충청남도 등 충청권 4개 시·도가 2027 하계 세계대학경기대회를 공동 유치하였고, 세종특별자치시에서는 육상, 탁구, 수구 종목과 폐회식을 실시하기로 하였음.

이에, 국회는 2023회계연도 예산에 종합체육시설 설계비로 2억원을 신규 반영하였으나, 2023년 1월 기획재정부는 「총사업비 관리지침」 제49조제1항제2호[377]에 따라 동 사업에 대한 타당성재조사를 실시하였고, 동 사업의 2023년도 예산은 불용되었음.

2023년 10월 행복청은 탁구, 수구 종목을 위한 체육관 및 수영장은 건립하고 육상, 폐회식을 위한 종합운동장은 추후 별도로 추진하기로 사업계획을 변경하였고, 2024년 5월 기획재정부는 2027 하계 세계대학경기대회에 종합체육시설을 활용하는 것을 전제로 동 사업에 대한 타당성재조사를 완료(B/C 1.34)하였음.

행복청은 동 사업의 신속한 추진을 위하여 동 사업을 설계와 시공을 일괄하여 입찰하는 턴키(turn key) 방식으로 추진하기로 결정하고, 2024년 7월 입찰공고를 하였으나, 사업수행능력평가[378](PQ) 단계에서 응찰자가 없어

---

377) **「총사업비 관리지침」** (기획재정부 훈령)

제49조(타당성 재조사의 요건) ① 기획재정부장관은 「국가재정법」 제50조제2항 및 같은 법 시행령 제22조에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 타당성재조사를 시행하여야 한다.

1. (생 략)
2. 예비타당성조사의 대상사업 중 예비타당성조사를 거치지 아니하고 예산 또는 기금운용계획에 반영되어 추진 중인 사업
3. ~ 7. (생 략)

378) 사업수행능력평가(PQ): 입찰에 참가하고자 하는 자에 대하여 유사실적, 기술능력, 경영상태 등을 종합적으로 평가하여 이행능력이 있다고 인정될 경우에 입찰참가자격을 부여하는 제도

두 차례(1차: 7. 12. / 2차: 8. 20.) 유찰되었음.

행복청에 따르면, 입찰공고에서 공사비는 1제곱미터(㎡)당 403만원으로 편성되었는데, 건설사에서 요구하는 공사비는 1제곱미터(㎡)당 500만원 이상으로 파악되었음.

이에, 행복청은 기획재정부 및 세종특별자치시와 공사비 증액을 협의하여 세종특별자치시가 공사비를 추가 부담하고 국비 지원 방식을 1:1 매칭에서 정액으로 전환하였음.

그리고, 2024년 9월 및 10월 행복청은 최초 발주금액 대비 공사비를 116억원 증액[379]하여 3차·4차 입찰공고를 하였으나, 다시 무응찰로 유찰되었음.

2027 하계 세계대학경기대회의 공식 대회 기간이 2027년 8월 1일부터 12일까지이고, 본공사의 높은 난이도로 인하여 본공사 기간이 최소 22개월 필요하기 때문에, 2027 하계 세계대학경기대회에 종합체육시설을 활용하기 위해서는 2025년 9월에 본공사를 착수해야 함.

379) (1·2차 입찰공고 공사비) 883억원(403만원/㎡) → (3·4차 입찰공고 공사비) 999억원(456만원/㎡)

【 4차 입찰공고에 따른 대평동 종합체육시설 건립 사업 추진 일정(안) 】

내용	추정 소요기간	일정
요청(→조달청)		’24. 10. 2.
공고		’24. 10. 4.
PQ신청·검토		’24. 10. 21.
현장설명		’24. 10. 25.
기본설계서 제출 (우선시공분 실시설계 포함)	90일(3개월)	’25. 1. 21 ~ 24.
기본설계 심의	1개월	’25. 2.
실시설계적격자 선정		’25. 2.
우선시공분 실시설계 보완	2주 ~ 4주	’25. 3.
착공일자 지정 및 계약체결	2주	’25. 3.
실시설계서 제출	150일(5개월)	’25. 3.
공사착공 및 우선시공분 공사 ※인·허가 병행 추진	150일(5개월)	’25. 4. ~ ’25. 8.
실시설계서 적격 심의	2주 ~ 4주	’25. 7.
본계약		’25. 8.
본공사	**재발주 : 22개월**	**’25. 9. ~ ’27. 6. (22개월)**

※ 자료: 행복청

행복청은 행정절차 및 설계에 소요되는 기간 등을 고려할 때, 4차 입찰공고 유찰로 인하여 2025년 9월 본공사 착공이 어려워졌으며, 올해 중에 다시 입찰공고를 실시하지 않을 계획이라는 입장임.

따라서, 2024년 10월 말 현재 동 사업은 기획재정부 타당성재조사의 전제조건을 따르기 어려운 상황이므로, 행복청은 기획재정부와의 조속한 협의를 통하여 동 사업의 추진 여부 필요성에 대해 검토할 필요가 있음.

4) 부강역-북대전IC 연결도로(2032-329, 신규)

○ 행정중심복합도시~대전광역시 간 교통체증을 조속히 완화하기 위하여 동 사업의 계획된 사업기간을 준수할 필요가 있는바, 국회 심의 과정에서 관련 예산 반영에 대한 논의 필요

가) 개요

'부강역~북대전IC 연결도로' 건설 사업은 행정중심복합도시 광역교통개선대책에 따라 세종시 부강면에서 대전시 유성구 북대전IC까지 도로를 건설하여 행정중심복합도시와 대전지역간 급증하는 교통량을 분산처리하고 대덕테크노밸리 연결도로와 대전~유성간 도로의 원활한 교통소통을 유도하기 위한 것임.

- 부강역~북대전IC 연결도로 건설 사업 개요 -

- 사업규모 : L = 12.73㎞, 4차로 신설
- 사 업 비 : 5,630억 4,400만원
- 사업기간 : 2021. ~ 2029.

※ 자료: 행복청

이 사업의 2025년도 예산안은 2023년도 및 2024년도에 이어 편성되지 않았음.

【 2025년도 부강역-북대전IC 연결도로 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
부강역-북대전IC 연결도로	-	-	-	-	-
- 기본조사설계비(420-01)	-	-	-	-	-
- 실시설계비(420-02)	-	-	-	-	-

※ 자료: 행복청

나) 사업기간 준수를 위한 예산 반영 논의 필요

동 사업은 당초 총사업비 3,977억 1,100만원 규모로 2021년부터 2025년까지 추진될 계획이었음.

동 사업의 추진경과를 살펴보면, 2020년 5월 예비타당성조사가 완료(B/C 1.77)된 이래, 행복청은 2021년 3월 기본 및 실시설계 용역을 발주하고, 2022년 12월 기본설계가 완료되었음.

그런데 기본설계에서 도로의 시점 및 노선이 변경되어 사업기간이 2029년으로 연장되고 총사업비도 6,353억 3,100만원으로 증가함에 따라, 동 사업은 「총사업비 관리지침」 제49조제1항제3호나목[380]에 의해 2023년 6월부터

380) **「총사업비 관리지침」** (기획재정부 훈령)
제49조(타당성 재조사의 요건) ① 기획재정부장관은 「국가재정법」 제50조제2항 및 같은 법 시행령 제22조에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 타당성재조사를 시행하여야 한다.
1. ~ 2. 생략
3. 물가인상분과 지가상승분을 제외한 사업물량 또는 토지 등의 규모 증가로 총사업비가 기획재정부장관과 협의를 거쳐 확정된 총사업비 대비 100분의 10 부터 100분의 20 까지의 범위에

타당성재조사가 실시되었음.

행복청은 도로의 시점 변경의 사유로, ① 예비타당성조사 노선은 한국원자력연구원의 부지를 통과하고 한전원자력연료의 부지에 인접하는 것으로 계획하였는데, 두 기관과 협의 결과 예비타당성조사 노선 수용이 불가한 것으로 확인되어 이를 우회하여 통과하는 것으로 결정한 점, ② 교통분석 결과를 바탕으로 북대전IC 교차로 접속위치를 변경한 점 등을 들고 있고, 도로의 노선 변경의 사유로, ① 지역 민원, ② 문화재(문절사) 보호, ③ 지형 및 지장물 등에 대한 고려 때문이라고 설명함.

그리고, 2024년 7월 기획재정부 재정사업평가위원회에서 기존의 총사업비 3,977억원보다 1,653억원(41.6%) 증액된 총사업비 5,630억원으로 타당성재조사를 통과(B/C 0.97)하였음.

이에, 행복청은 기본 및 실시설계를 재착수하여 2026년 상반기까지 설계를 완료하고, 이후 토지보상, 관련 인허가 등 절차를 거쳐 2027년 1월 착공하여 2029년 완공할 계획임.

서 기획재정부장관이 대상 사업의 총사업비 규모에 따라 정하는 비율 이상 증가한 사업

가. 총사업비 증가율은 제107조에 의거 최초 등록된 총사업비를 기준으로 산정한다. 단, 예비타당성조사를 거치지 않은 경우에는 예산이 반영된 시점에서의 최초 총사업비를 기준으로, 타당성재조사를 거친 경우에는 타당성재조사 결과 총사업비를 기준으로 총사업비 증가율을 산정한다.

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.

【 부강역~북대전IC 연결도로 건설 사업 노선도 】



※ 자료: 행복청

행정중심복합도시와 대전광역시를 연결하는 도시접근도로는 대전~유성 연결도로와 대덕테크노밸리 연결도로가 구축되어 있음.

대전~유성 연결도로는 2012년에 개통하였고 대덕테크노밸리 연결도로는 2015년에 개통하였는데, 행정중심복합도시의 지속적인 성장으로 인하여 2개 도로의 교통량(2022년 기준)은 예측치 교통량을 크게 초과하고 있음.

【 대전~유성 연결도로 및 대덕테크노밸리 연결도로의 교통량 현황 】

구 분	개요	사업비	교통량 (대/일)	
			'22년 예측치	'22년 실측치
대전유성 연결도로	8차로, 8.78km ('12년 개통)	2,276억원	51,784	76,370 (147.5%)
대덕테크노밸리 연결도로	6차로, 14.19km ('15년 개통)	4,362억원	33,625	51,051 (151.8%)

※ 자료: 행복청

또한, 행정중심복합도시와 대전광역시를 연결하는 주요 간선도로의 통행량은 2020년 이후 지속적으로 증가[381]하고 있음.

이에, 부강역~북대전IC 연결도로 건설은 행정중심복합도시와 대전광역시 간의 접근경로를 다양화함으로써, 도시 내부의 교통체증을 완화하고 도시 외부의 교통체계를 개선하는 효과를 가져올 수 있음.

그런데, 행복청은 동 사업에 대한 설계를 2026년 상반기까지 완료하려는 계획이나, 2025년도 예산(정부안) 심의 결과 동 사업의 시급성이 부족하다는 이유로 동 사업의 예산이 편성되지 아니함.

동 사업의 설계비는 2021년 및 2022년에 총 44억 9,300만원이 집행되었고, 타당성재조사 통과 이후 2024년에 20억 1,000만원이 집행될 예정이며, 잔여 설계비는 38억 800만원임.

【 부강역-북대전IC 연결도로 설계비 집행 현황 】

(단위 : 백만원)

구 분	예산액	예산현액	집행액 (집행예정액)	이월액	불용액
2021년	4,488	4,488	3,269	1,219	-
2022년	2,015	3,234	1,224	2,010	-
2023년	-	2,010	-	2,010	-
2024년	-	2,010	(2,010)	-	-

※ 자료: 행복청

381) (주변 고속도로) 연평균 증가율 1.3%~6.4%
(주변 국도 및 국지도) 연평균 증가율 0.3%~19.3% 수준 (※ 자료: 행복청)

타당성재조사 통과로 동 사업의 타당성이 확보된 점, 행정중심복합도시~대전광역시 간 지·정체 해소를 위해 기존 혼잡도로의 통행을 조속히 분산할 필요가 있는 점, 2024년 7월 재착수된 설계의 연속성 확보가 필요한 점 등을 고려할 때, 행복청의 2025년도 예산안에 대한 국회 심의과정에서 관련 예산[382] 반영에 대한 논의가 필요할 것으로 보임.

382) 행복청에 따르면, 잔여 설계기간(2025. 1. ~ 2026. 6.)을 고려하여, 2025년도 예산에 잔여 설계비 38억 800만원의 약 2/3인 25억원 편성 필요

새만금개발청 소관

Ⅰ. 총 괄

1. 개 요

가. 세입·세출예산안 개요

2025년도 새만금개발청 소관 예산안은 일반회계와 지역균형발전특별회계(이하 “균특회계”라 함)로 구성되어 있음.

총계 기준 세입예산안은 92억원으로 2024년도 예산 대비 3억원(3.4%)이 증액 편성되었고, 세출예산안은 1,127억원으로 2024년도 예산 대비 650억원(136.3%)이 증액 편성되었음.

【 2025년도 새만금개발청 세입·세출예산안 총괄표(총계기준) 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)	
	본예산	추경(A)			(B-A)/A
□ 세입예산안	89	89	92	3	3.4
- 일반회계	88	88	91	3	3.4
- 균특회계	0.64	0.64	0.58	△0.06	△9.4
□ 세출예산안(총계)	477	477	1,127	650	136.3
- 일반회계	477	477	1,127	650	136.3

※ 자료: 새만금개발청

나. 세입예산안

새만금개발청의 세입예산안은 일반회계 및 균특회계에 편성되어 있고 2025년도 세입예산안은 2024년도 예산 대비 3억원(3.4%)이 증가한 92억원임.

【 2025년도 새만금개발청 소관 세입예산안 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2024 예산		2025 예산안 (B)	증감액 (B-A)	증감률 (B-A)/A
	본예산	추경(A)			
합 계	89	89	92	3	3.4
◦ 일반회계	88	88	91	3	3.4
- 토지대여료	17.3	17.3	18.7	1.4	8.1
- 기타경상이전수입	7.6	7.6	7.6	-	-
- 면허료 및 수수료	62.5	62.5	64.2	1.6	2.6
- 기타잡수입	0.86	0.86	0.93	0.07	8.1
◦ 균특회계	0.64	0.64	0.58	△0.06	△9.4
- 토지대여료	0.64	0.64	0.58	△0.06	△9.4

※ 자료: 새만금개발청

2025년도 세입예산안의 주요 내역은 일반회계의 토지대여료 18.7억원, 면허료 및 수수료 64.2억원, 기타잡수입 0.9억원, 균특회계의 토지대여료 0.6억원임.

다. 세출예산안

새만금개발청의 세출예산안은 일반회계로만 편성되어 있으며, 2025년도 세출예산안(총계)은 1,127억원으로 2024년도 예산 대비 650억원(136.3%)이 증가하였음.

【 2025년도 새만금개발청 소관 일반회계 세출예산안 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2024 예산		2025 예산안 (B)	증감(B-A)	증감률 (B-A)/A
	본예산	추경(A)			
◦ 일반회계	477	477	1,127	650	136.3

※ 자료: 새만금개발청

인건비는 공무원 보수 인상률 반영 등으로 인해 2024년도 예산 대비 6억원(5.1%) 증액된 123억원이며, 기본경비는 46억원으로 청사 노후시설 개선 소요 등을 반영하여 2024년도 예산 대비 7억원(17.9%)이 증액 편성되었음.

주요사업비는 958억원으로 2024년도 예산 대비 637억원(198.4%)이 증액 편성되었는데, 이는 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 208억원 증액, 새만금 지역간 연결도로 건설 275억원 증액 등에 따른 것임.

【 2025년도 새만금개발청 소관 세출예산안 세부내역 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2024 예산		2025 예산안 (B)	증감(B-A)	증감률 (B-A)/A
	본예산	추경(A)			
합 계	477	477	1,127	650	136.3
◦ 인 건 비	117	117	123	6	5.1
◦ 기본경비	39	39	46	7	17.9
◦ 주요사업비(단위사업)	321	321	958	637	198.4
- 새만금개발 사업지원	275	275	904	629	228.7
- 새만금개발청 운영	46	46	54	8	17.4

※ 자료: 새만금개발청

2. 신규 및 계속(완료)사업

가. 2025년도 신규사업

2025년도 신규사업은 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축, 새만금 광역기반시설 안전진단 및 관리, 새만금 웰컴스페이스 조성, 새만금 공유수면 관리 등 4개 사업이며, 신규사업의 예산안은 총 87억원임.

【 2025년도 새만금개발청 소관 신규사업 현황 】

(단위 : 억원)

연번	세부사업명	2025 예산안
1	새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축	65
2	새만금 광역기반시설 안전진단 및 관리	3
3	새만금 웰컴스페이스 조성	12
4	새만금 공유수면 관리	7
합 계		87

※ 자료: 새만금개발청

나. 주요 계속사업

2025년도 주요 계속사업은 새만금 상수도시설 건설, 새만금 지역간 연결도로 건설, 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원, 새만금 투자유치지원 등 7개 사업이며, 주요 계속사업의 예산안은 총 832억원임.

【 2025년도 새만금개발청 소관 주요 계속사업 현황 】

(단위 : 억원)

연번	세부사업명	2025 예산안
1	새만금 상수도시설 건설	88
2	새만금 종합사업관리 기술지원	16
3	새만금 지역간 연결도로 건설	402
4	국립 새만금 간척박물관 운영	32
5	새만금 기본계획 변경	12
6	새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원	255
7	새만금 투자유치지원	27
합 계		832

※ 자료: 새만금개발청

다. 완료사업

2024년도 새만금개발청 소관 완료 사업은 없으나, 새만금지구 국가산단 미래성장센터 구축 사업이 2025년 예산안부터 새만금산단 기업성장센터 건립으로 사업명이 변경되었음.

3. 새만금개발청 예산구조

가. 회계 구조

새만금개발청 소관 회계 중 세입예산은 일반회계와 균특회계에 각각 편성되어 있으며, 주요 세입원은 일반회계 토지대여료와 면허료 및 수수료, 기타 잡수입과 특별회계 토지대여료가 있음.

세출예산은 일반회계로만 이루어져 있으며, 새만금개발청 소관 기금은 없음.

【 2025년도 새만금개발청 예산안 회계 】

(단위 : 억원)

일반회계	
세 입	세 출
91 (토지대여료, 면허료 및 수수료 등)	1,127

균특회계	
세 입	세 출
0.6 (토지대여료)	0

※ 자료: 새만금개발청

나. 세출예산안 프로그램 체계

새만금개발청의 세출예산안 프로그램 체계는 국토 및 지역개발 분야-지역 및 도시 부문 내 2개 프로그램 구조로 되어 있음.

구체적으로 새만금개발(5500), 새만금개발 행정지원(7000) 2개 프로그램 하에 4개의 단위사업이 있음.

【 2025년도 새만금개발청 소관 예산안 프로그램 체계 】

분야	부문	프로그램	단위사업
국토 및 지역개발	지역 및 도시	1. 새만금개발(5500)	1. 새만금개발 사업지원(5557)
		2. 새만금개발 행정지원(7000)	1. 인건비(7001)
			2. 기본경비(7011)
			3. 새만금개발청 운영(7031)

※ 자료: 새만금개발청

Ⅱ. 검토의견

1. 일반회계

1) 새만금 지역간 연결도로 건설(5557-387)

○ 동 사업은 새만금 SOC적정성 검토와 계속된 입찰공고 유찰로 인하여 사업 지연이 반복되었는바, 이에 대한 새만금개발청의 면밀한 사업관리 필요

가) 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 8.37㎞, 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

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 126억 7,900만원 대비 274억 8,600만원이 증액(216.8%)된 401억 6,500만원이 편성되었음.

【 2025년도 새만금 지역간 연결도로 건설 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
새만금 지역간 연결도로 건설	1,030	12,679	12,679	40,165	27,486
- 기본조사설계비(420-01)	1,019	12,393	12,393	1,023	△11,370
- 공사비(420-03)	-	-	-	39,007	39,007
- 감리비(420-04)	-	-	-	79	79
- 시설부대비(420-05)	11	286	286	56	△230

※ 자료: 새만금개발청

나) 사업지연이 반복되지 않도록 면밀한 사업관리 필요

2023년 7월 새만금 국가산업단지가 이차전지 특화단지로 선정되는 등 새만금개발청은 최근 2년간(2022. 5. ~ 2024. 7.) 10조 2,000억원의 투자유치 성과를 달성하고 있음.

또한, 새만금 국가산업단지 기업 종사자와 입주민 등에게 쾌적한 정주환경을 제공하기 위한 새만금 수변도시 조성사업도 2023년 6월 매립공사를 마무리하고 상하수도, 전기·통신 등 기반시설 공사를 하고 있으며, 2026년 하반기 준공을 목표[383]로 하고 있음.

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 2024년 8월 기준 공정률 75.3%를 달성하고 있으며, 2025년 12월 준공될 예정임.

간선도로망은 ① 동서도로, ② 남북도로, ③ 지역간 연결도로를 구축하는 것으로 계획되어 있음.

동서도로는 연장 16.47㎞, 4차로의 규모로 새만금 신항만과 새만금~전주 간 고속도로의 새만금 IC를 연결하는 도로로서 2020년 11월 개통되었고,

383) 새만금개발청 보도자료, 「빨라진 새만금 시계… 기업위해 SOC·수변도시 가속」, 2024. 5. 8.

남북도로는 연장 12.7㎞, 6~8차로의 규모로 군산에서 새만금 내부를 관통하여 부안까지 20분대로 연결하는 도로로서 2023년 7월 전면 개통되었음.

지역간 연결도로는 연장 20.76㎞, 6차로의 규모로 3개 공구(1공구 9.37㎞, 2공구 8.37㎞, 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 새만금 SOC 적정성 검토 결정에 따라 동 사업의 추진이 중단되었고, 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 추진하기로 결정하고 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[384](PQ) 신청업체가 1개 기업으로 다시 유찰되었으며, 9월 4일에 계약방법을 수의계약으로 변경하여 입찰참가자자격 사전심사(PQ) 단독적격자를 수의계약 대상자로 선정하였음.

384) 입찰참가자자격 사전심사(PQ): 입찰에 참가하고자 하는 자에 대하여 유사실적, 기술능력, 경영상태 등을 종합적으로 평가하여 이행능력이 있다고 인정될 경우에 입찰참가자격을 부여하는 제도

새만금개발청은 1·2공구 유찰의 원인에 대하여 기업들이 낙찰 탈락에 대한 위험부담과 신중하게 턴키사업 참여 여부를 결정하는 최근의 추세 등 복합적이고 다양한 사유에 기인하고 있다는 입장[385]임.

최근 새만금 지역이 성장하고, 동서도로·남북도로·고속도로 등 교통망이 구축되고 있는 상황에서 지역간 연결도로는 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.)를 의결한 바 있음.

따라서, 새만금개발청은 사업의 지연요소를 면밀히 검토하여 동 사업이 계획대로 2025년에 설계를 완료하고 2030년에 준공될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

385) 새만금개발청 보도설명자료, 「새만금청은 지역간 연결도로를 적기 구축할 계획입니다」, 2024. 8. 7.

2) 국립 새만금 간척박물관 운영(5557-392)

○ 동 사업의 사업출연금은 2025년도 예산(정부안)에 미편성되었는바, 국립 새만금 간척박물관 운영법인이 법령에 따른 사업을 수행할 수 있도록 국회 심의 과정에서 관련 예산 반영에 대한 논의 필요

가) 개요

국립 새만금 간척박물관은 새만금의 역사·간척·생태를 집대성하여 새로운 가치와 의미를 창조하고 교육, 체험 및 연구 기능을 제공하며 새만금의 미래상을 제시할 수 있는 특화된 박물관으로서, 새만금개발청은 총사업비 351억 4,900만원을 투입하여 연면적 5,441㎡의 지상 3층의 박물관 1동을 2023년 3월에 준공하였음.

국립 새만금 간척박물관은 제1종 전문박물관[386]으로서, 2024년 9월 말 기준 서적·민속품 등 1,722건, 6,540점을 소장하고 있음.

- 국립 새만금 간척박물관 개요 -

- 위　　치 : 전북 부안군 변산면 새만금로 29-7 일원
- 시설규모 : 부지면적 39,692㎡, 연면적 5,441㎡(지상 3층), 주요시설 면적(전시실 1,799㎡, 교육실 318㎡, 수장고 372㎡, 사무실 290㎡)
- 소 장 품 : 서적, 민속품 등 1,722건 6,540점(구입 1,529건 6,277점, 기증 193건 263점)
- 사 업 비 : 35,149억원(국비)
- 사업기간 : 2016. ~ 2023. 3.

※ 자료: 새만금개발청

386) 「박물관 및 미술관 진흥법 시행령」 [별표 2]에 따라 박물관자료 100점 이상, 학예사 1명 이상, 100제곱미터 이상의 전시실 또는 2,000제곱미터 이상의 야외전시장 및 수장고 시설 등의 요건을 갖춘 경우에는 제1종 전문박물관으로 등록함.

‘국립 새만금 간척박물관 운영’ 사업은 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」 제53조의2 및 제53조의11[387]에 따라 설립된 박물관 운영법인의 운영비·사업비를 출연금으로 지원하는 것임.

이 사업의 2025년도 예산안은 전년도 46억 4,800만원 대비 14억 2,400만원이 감액(△30.6%)된 32억 2,400만원이 편성되었음.

【 2025년도 국립 새만금 간척박물관 운영 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
국립 새만금 간척박물관 운영	3,997	4,648	4,648	3,224	△1,424
- 기관운영출연금(350-01)	2,483	3,148	3,148	3,224	76
- 사업출연금(350-02)	1,514	1,500	1,500	-	△1,500

※ 자료: 새만금개발청

387) **「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」**
제53조의2(국립새만금간척박물관의 설립 등) ① 간척과 새만금사업 및 그 밖의 관련 유산을 발굴·수집·보존·관리·조사·연구·전시 및 교육하기 위하여 국립새만금간척박물관(이하 “박물관”이라 한다)을 설립한다.
② 박물관은 법인으로 한다.
③·④ (생 략)
제53조의11(재원) ① 박물관의 사업 및 운영에 필요한 경비는 다음 각 호의 재원으로 충당한다.
1. 국가 또는 국가 외의 자의 출연금·보조금 또는 기부금
2. 박물관의 운영에 따른 수입금
3. 그 밖의 수입금
② 국가는 예산의 범위에서 박물관의 사업 및 운영에 필요한 경비를 출연 또는 보조할 수 있다.
③·④ (생 략)

나) 법령에 따른 사업 수행을 위한 예산 반영 논의 필요

국립 새만금 간척박물관은 2023년 7월 사전 개방 후 2023년 8월 개관하였고, 사전 개방 후 국립 새만금 간척박물관의 누적 관람객(2024. 8. 9. 기준)은 16만 641명으로 월 평균 1만명을 상회하고 있음.

【 국립 새만금 간척박물관 관람객 현황 】

(단위 : 명)

구 분		2023년	2024년
실 적		76,378	84,263(8.9.기준)
월별 현황	1월	-	5,632
	2월	-	8,436
	3월	-	10,769
	4월	-	10,913
	5월	-	16,009
	6월	-	13,241
	7월	12,933 (7.20. 사전개방)	9,601
	8월	19,250 (8.7. 개관)	9,662
	9월	12,378	
	10월	12,165	
	11월	10,333	
	12월	9,319	

※ 자료: 새만금개발청

박물관 운영법인은 전시운영사업, 유물관리사업, 교육체험사업, 정보화사업 등 지속적인 관람객 유치를 위한 특별·기획전을 개최하고 교육 콘텐츠를 개발·운영하고 있음.

【 국립 새만금 간척박물관 주요 사업 】

구 분	사업 내용
전시운영사업	▪ 박물관 개관 1주년 특별·기획전 개최, 특별전 보조자료 및 전시품 구입, 도록 제작 및 배포 등
유물관리사업	▪ 소장품 공개구입, 연구도서 구입, 수장고 관리물품 구입, 보존처리 용역 등
교육체험사업	▪ 연령대별 다양한 교육·체험프로그램 개발·운영, 교육기관으로서 역할 수행 - 유아: 전세계 간척지 모습이 담긴 입체퍼즐 놀이체험 등 6종 - 초등: 간척사업과 관련한 내용을 탐구하는 체험 등 5종 - 중·고등: 박물관에서 다양한 퀘스트를 체험하는 프로그램 등 4종 - 특별: 명절·계절(여름방학·성탄절 등)형 특별프로그램 14종 등
정보화사업	▪ 정보시스템 고도화 및 안전한 정보보안 기반 조성을 위한 그룹웨어 유지, 소프트웨어, 네트워크 접근제어 시스템, 바안서버인증, 백본 스위치 구입 등

※ 자료: 새만금개발청

동 사업의 사업출연금 예산은 2023년에 15억 1,400만원이 편성되어 14억 5,500만원(96%)이 실집행되었는데, 2024년도 예산(정부안)에 사업출연금이 전액 감액되었음.

국토교통위원회는 2024년도 예산안 예비심사에서 사업출연금 16억 5,000만원을 증액하기로 의결(2023. 9. 4.)하였고, 국회 본회의에서 사업출연금 15억원을 증액하기로 최종 의결(2023. 12. 21.)되었음.

박물관 운영법인은 2024년 9월 말 기준으로 사업출연금 예산 15억원 중 8억 8,700만원을 집행(59.1%)하였고, 미집행액은 전액 연내 집행이 가능하다고 설명함.

그런데, 2025년도 예산(정부안)에도 2024년도 예산(정부안)과 같이 사업출연금 예산은 편성되어 있지 아니함.

「박물관 및 미술관 진흥법」 제4조[388]에 따라 박물관은 박물관자료의 수집·관리·보존·전시, 학술 연구, 기술 연구, 전시회 등 행사 개최, 각종 간행물의 제작과 배포, 국내외 다른 박물관과의 협력 활동 등의 사업을 수행함.

2025년도 예산(정부안)과 같이 사업출연금이 미편성되는 경우 「박물관 및 미술관 진흥법」에 따라 박물관 운영법인이 수행하고 있는 사업들이 중단될 우려가 있음.

한편, 2025년도 예산(정부안)에 국립항공박물관 62억원, 국립박물관단지 통합운영센터 58억원, 국립농업박물관 50억원 등 다른 국립박물관의 사업출연금은 편성되었음.

---

388) **「박물관 및 미술관 진흥법」**
제4조(사업) ① 박물관은 다음 각 호의 사업을 수행한다.
1. 박물관자료의 수집·관리·보존·전시
2. 박물관자료에 관한 교육 및 전문적·학술적인 조사·연구
3. 박물관자료의 보존과 전시 등에 관한 기술적인 조사·연구
4. 박물관자료에 관한 강연회·강습회·영사회(映寫會)·연구회·전람회·전시회·발표회·감상회·탐사회·답사 등 각종 행사의 개최
5. 박물관자료에 관한 복제와 각종 간행물의 제작과 배포
6. 국내외 다른 박물관 및 미술관과의 박물관자료·미술관자료·간행물·프로그램과 정보의 교환, 박물관·미술관 학예사 교류 등의 유기적인 협력

6의2. 평생교육 관련 행사의 주최 또는 장려
7. 그 밖에 박물관의 설립 목적을 달성하기 위하여 필요한 사업 등

【 2025년 예산(정부안) 다른 박물관 사업출연금 편성 현황 】

구 분	국립새만금간척박물관	국립항공박물관	국립농업박물관	국립박물관단지통합운영센터	국립인천해양박물관	국립세계문자박물관
사업출연금	미반영	62억원	50억원	58억원	30억원	69억원
총출연금	32억원	162억원	174억원	109억원	120억원	147억원

※ 자료: 새만금개발청

법령에 따른 사업의 수행 필요성, 다른 국립박물관과의 형평성 등을 고려할 때, 최소한 전년도 수준의 사업을 수행할 수 있도록 동 사업의 사업출연금을 추가 반영할 필요가 있다고 생각됨.

3) 새만금 공유수면 관리사업(5557-435)

○ 새만금유역의 수질개선을 위해 새만금개발청의 면밀한 사업관리 필요

가) 개요

2025년 신규 사업인 '새만금 공유수면 관리사업'은 새만금 공유수면에 방치되어 있는 부유 쓰레기 등 폐기물을 처리하고 이후 정기적으로 폐기물 방치 현황을 파악하며 방치 행위 등을 감시하려는 것으로, 2025년도에는 부유 쓰레기 및 폐기물 처리를 실시할 계획임.

이 사업의 2025년도 예산안은 7억 2,600만원이 신규로 편성되었음.

【 2025년도 새만금 공유수면 관리사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2023 결산	2024 예산		2025 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
새만금 공유수면 관리사업	-	-	-	726	726
- 일반용역비(210-14)	-	-	-	726	726

※ 자료: 새만금개발청

나) 새만금 유역의 수질개선을 위해 면밀한 사업관리 필요

새만금사업을 위한 방조제는 1991년 11월에 착공되었는데, 1996년부터 새만금호 수질오염 우려, 갯벌 살리기 등 환경문제가 대두되었고, 이에 대한 조사와 대책 마련 등으로 1999년 5월부터 방조제 공사가 중단되었음.

2001년 5월 정부[389]는 새만금사업의 환경친화적 순차개발 방안을 담은 '정부조치계획'을 발표하였는데, 주요내용은 방조제는 완공하되 동진수역부터 먼저 개발하고, 만경수역은 수질이 목표기준에 적합하다고 평가될 때까지 개발을 유보하는 것임.

그리고 만경수역의 수질 개선 등 새만금호 수질문제를 해결하기 위해서 범정부 차원에서 대처해 나가기로 하였으며, 이에 정부는 2001년부터 10년 주기로 새만금유역 수질개선대책을 마련하는 등 '강과 호소, 해양을 잇는 "깨끗한 물"의 확보[390]'를 목표로 수질 관리에 중점을 두고 있음.

그런데, 새만금사업 지역은 아직 행정구역이 결정되지 아니한 상황으로 호소 내외에 부유 쓰레기, 통발 그물, 정치망 등 폐기물이 방치되어 있어, 수질·미관에 악영향을 미칠 뿐만 아니라 법적 보호종인 수달과 상괭이[391] 등의 익사 사고도 발생하고 있음.

---

389) 물관리정책조정위원회(위원장 국무총리): 국무총리, 재정경제부・행정자치부・농림부・환경부・해양수산부・산업자원부・정보통신부・건설교통부・기획예산처장관, 국무조정실장, 전라북도지사

390) 「새만금 기본계획(2021)」상 수질관리대책의 목표

391) 상괭이: 물돼짓과의 포유류로서 몸의 길이는 1.5미터 정도이며 검은색임. 머리 가운데가 움푹하고 주둥이는 둥글고 등지느러미는 없고, 얕은 바다나 하구에 살며 한국, 일본, 인도양, 보르네오섬 등지에 분포함. (※ 국립국어원 표준국어대사전 참조)

【 새만금호 내외 쓰레기 및 폐기물 현황 】



※ 자료: 새만금개발청

이에, 환경부는 '새만금유역 제3단계('21~'30) 수질개선대책 연차별 세부실행계획(안)[392]'에서 새만금 호소환경 관리를 위해 부유쓰레기 수거 및 처리와 어업폐기물 제거 등의 사업을 계획하고 있음.

392) 환경부, 「새만금유역 제3단계('21~'30) 수질개선대책 연차별 세부실행계획(안)」, 2021., p.83 ~ p.97.

동 사업은 ‘새만금유역 제3단계(’21～’30) 수질개선대책 연차별 세부실행계획(안)’의 이행을 위한 것으로서, 새만금개발청은 새만금호소 내외에 방치된 쓰레기·폐기물의 정확한 추정량은 알 수 없지만, 동 사업의 실시로 2025년에 쓰레기·폐기물 약 2,000톤을 처리할 수 있을 것으로 예상함.

따라서, 새만금개발청은 사업 초기인 2025년에는 계획된 쓰레기·폐기물을 모두 처리할 수 있도록 면밀한 사업관리를 할 필요가 있으며, 2026년 이후에는 전북특별자치도 및 인접 기초자치단체와 긴밀한 협의를 통하여 쓰레기·폐기물의 방치 현황을 파악하고 쓰레기·폐기물의 유입을 차단하는 등 관리방안을 마련할 필요가 있음.

〈 소관분야별 담당자 〉

담당자	직 위	소 관 분 야	연락처 (6788-)
이재명	입법조사관	주택정책관(주택정책과, 주택정비과, 주택공급기획팀) 전세사기피해지원단	5576
권용훈	입법조사관	모빌리티자동차국, 대도시권광역교통위원회	5582
이주홍	입법조사관	철도국, 도로국	5575
김우주	입법조사관	국토정책관, 주거복지정책관, 공공주택추진단	5574
최은제	입법조사관	도시정책관, 혁신도시발전추진단, 도시재생사업 기획단, 용산공원조성추진기획단	5581
서정욱	입법조사관	건설정책국(기술안전정책관 포함)	5591
정혜윤	입법조사관	종합교통정책관	5584
오현승	입법조사관	항공정책실, 물류정책관	5580
류지호	입법조사관	행정중심복합도시건설청, 새만금개발청, 주택정책관(주택기금과, 주택건설공급과)	5590
이해언	입법조사관	국토정보정책관, 토지정책관	5578
김해성	입법조사관	건축정책관	5585