2026년도
예산안·기금운용계획안·
임대형 민자사업(BTL) 한도액안
검 토 보 고

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

2025. 11.

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

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 ····· 4

1) 세입예산안 ····· 4

2) 세출예산안 ····· 5

라. 기금운용계획안 ····· 6

1) 주택도시기금 ····· 6

2) 자동차사고피해지원기금 ····· 8

마. 임대형 민자사업(BTL) 한도액안 ····· 9

바. 계속비 : 2026년도 해당 없음 ····· 9

사. 신규 및 완료사업 ····· 10

1) 신규사업 ····· 10

2) 완료사업 ····· 13

2. 국토교통부 예산구조 ····· 15

가. 회계 및 기금 구조 ····· 15

나. 예산체계 ····· 17

다. 2026년도 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 ····· 33
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) 법정부담금(12-59-593) ····· 54

가) 개요 ····· 54

나) 개발부담금 수입예산안 편성 방식의 면밀한 재검토 필요 ····· 55

2) 수입대체경비 관련: 면허료 및 수수료(수입대체경비)(14-65-651), 기타 잡수입(수입대체경비)(14-69-691) ····· 59

가) 개요 ····· 59

나) 수입대체경비 세입예산 추계의 정확성 제고 필요 ····· 62

다) 실제 수입·지출 규모를 반영한 예산안 편성 필요 ····· 64

나. 일반회계 ····· 67

1) AI응용제품 신속상용화 지원사업(국토·교통)(7036-310) ····· 67

가) 개요 ····· 67

나) 동일 취지 사업 간 중복지원 방지 필요 ····· 68

다) 단기 성과 목표의 한시사업 고려한 사업 관리 필요 ····· 73

2) 국토발전전시관 운영(7040-303) ····· 75

가) 개요 ····· 75

나) 실제 사업계획에 부합하는 예산 편성 및 장기계획 수립을 통한 체계적인 전시실 개편 필요 ····· 76

2. 국토도시실 ····· 83

가. 일반회계 ····· 83

1) 200m급 목구조 대공간 건축물 건설 기술개발(R&D) (4156-381) ····· 83

가) 개요 ····· 83

나) 신규 편성된 R&D 사업에 대한 체계적인 사업관리 및 성과지표 마련 필요 ····· 84

2) 해안및내륙권발전발전지원(5543-301) ····· 95

가) 개요 ····· 95

나) 사업 폐지 및 필요예산 기본경비로 이관 필요 ····· 96

3) 지역개발사업 평가운영(5547-304) ····· 103

가) 개요 ····· 103

나) 실제 운용인력에 맞는 인건비 편성 필요 ····· 104

다) 위탁 근거 없는 사업의 별도 경쟁입찰 발주 필요 ····· 108

4) AI 시티 조성확산(5637-311) ····· 110

가) 개요 ····· 110

나) 기존 스마트시티 조성 관련 사업과의 유사성 검토 필요 ····· 111

5) 국토공간정보정책지원(5734-302) ····· 119

가) 개요 ····· 119

나) 국가공간정보정책 시행사업의 예산 편중 문제 및 국가공간정보정책 시행계획 수립일정의 개선 등 검토 필요 ····· 121

6) 지적관리(5735-301) ····· 127

가) 개요 ····· 127

나) 연속지적도 정비 관련 고시 등의 지침 마련 필요 ····· 129

7) 국가기본도 제작(5831-301) ····· 135

가) 개요 ····· 135

나) 공간정보 보안처리 기준·절차 개편 여부 조속한 확정 및 민간 분야 보안처리 체계적 방안 수립 필요 ····· 136

8) 국토위성센터 및 국토관측위성 운영(5831-305) ····· 143

가) 개요 ····· 143

나) 국토위성 2호 발사 일정의 차질없는 관리 필요 ····· 144

9) 건축문화진흥(6131-303) ····· 147
가) 개요 ····· 147
나) 한옥전문 인력양성 사업 성과의 체계적인 관리 필요 ····· 148
10) 도시건축박물관 운영(6131-312) ····· 152
가) 개요 ····· 152
나) 구매방법의 다양화 등 전시소장품 확보를 위한 노력 필요 ····· 153
11) 제로에너지건축 신산업 육성(6133-312) ····· 157
가) 개요 ····· 157
나) 제로에너지건축 신산업 육성 예산 비목 변경 필요 ····· 158
나. 지역균형발전특별회계(지역자율계정) ····· 161
1) 도시활력증진지역개발(5641-301) ····· 161
가) 개요 ····· 161
나) 빈집철거지원사업의 철저한 집행 관리 필요 ····· 162
2) 수소도시지원(자율)(5642-301) ····· 168
가) 개요 ····· 168
나) 사업계획 변경 및 집행 상황 고려한 예산 배정 필요 ····· 169
다. 지역균형발전특별회계(지역지원계정) ····· 174
1) 도시재생사업(5641-301) ····· 174
가) 개요 ····· 174
나) 노후계획도시 정비플랫폼 운영의 법적 근거 마련 필요 ····· 175
2) 부처연계형 노후산단개발(6031-314) ····· 181
가) 개요 ····· 181
나) 노후거점산단 경쟁력강화사업지구 선정 이후 산업단지 재생사업 연계 활성화 필요 ····· 182
다) 재생사업 선정 이후 재생사업지구계획 수립 관리 필요 ····· 187

라. 에너지및자원사업특별회계 ····· 191
1) 그린리모델링 활성화(6133-301) ····· 191
가) 개요 ····· 191
나) 민간건축물 이자지원 사업 폐지에 따른 대책 마련 필요 ····· 192
3. 주택토지실 ····· 196
가. 일반회계 ····· 196
1) 청년월세 지원(1034-311) ····· 196
가) 개요 ····· 196
나) 원가구 소득요건 폐지 등 요건 개선 필요 ····· 197
2) 전세사기 피해방지 및 지원사업(1034-323) ····· 202
가) 개요 ····· 202
나) 전세피해 예방 및 지원사업을 민간위탁하기 위한 법령상 근거 보완 필요 ··· 204
3) 정비사업 지원업무 수행(1036-305) ····· 211
가) 개요 ····· 211
나) 법령상 근거 보완 및 지원실적 향상 노력 필요 ····· 212
4) 공동주택의 고층단지화 및 생산성 제고를 위한 OSC 고도화기술 개발(R&D)(4156-344) ····· 217
가) 개요 ····· 217
나) 개발된 기술의 성능을 검증할 공동주택단지 착공이 계획대로 추진될 수 있도록 사업관리·감독 필요 ····· 219
5) 부동산종합정보시스템 운영(정보화)(4263-503) ····· 223
가) 개요 ····· 223
나) 부동산개발사업 통합관리시스템의 면밀한 설계 필요 ····· 224
6) 공공재개발·재건축사업 지원(5632-321) ····· 230
가) 개요 ····· 230
나) 사업 진행단계별 보조금 지급방식 재검토 필요 ····· 233

나. 주택도시기금(주택계정) ····· 239
1) 법정 부담금(59-593) ····· 239
가) 개요 ····· 239
나) 재건축부담금 추가 징수 가능성을 고려한 조정 필요 ····· 241
2) 기타민간예수금(94-946) ····· 245
가) 개요 ····· 245
나) 산출지표에 대해 면밀한 검토 필요 ····· 246
3) 신도시리츠(출자)(1138-402) ····· 250
가) 개요 ····· 250
나) 리츠의 조속한 설립 및 신속한 보상착수 노력 필요 ····· 251
4) 민간임대(융자)(1333-404) ····· 256
가) 개요 ····· 256
나) 신유형 장기민간임대주택 예산 집행가능성 제고 필요 ····· 257
5) 다가구매입임대(융자)(1336-401), 다가구매입임대(출자)(1440-402) ····· 261
가) 개요 ····· 261
나) 신축 매입임대주택 매입약정 및 착공 실적 개선 필요 ····· 262
다) 공공리모델링 매입임대주택 실적 개선 필요 ····· 266
6) 전세사기피해주택등 매입임대 관련 ····· 268
가) 개요 ····· 268
나) 전세사기피해주택등 매입실적 제고 필요 ····· 271
7) 이차보전 지원(1520-302) ····· 274
가) 개요 ····· 274
나) 이차보전 실적 제고를 위한 노력 필요 ····· 277
8) 주택정비사업(융자)(1520-305) ····· 283
가) 개요 ····· 283

나) 지원 범위에 대한 재검토 필요 ····· 285
다) 추진위원회 지원 예산안 규모의 적정성 검토 필요 ····· 293
다. 주택도시기금(도시계정) ····· 299
1) 소규모주택정비사업(1520-301) ····· 299
가) 개요 ····· 299
나) 가로주택정비사업에 대한 융자 및 이차보전의 적정 지원 규모 검토 필요 ··· 300
4. 건설정책국 ····· 306
가. 일반회계 ····· 306
1) 골재자원조사 및 관리(4303-301) ····· 306
가) 개요 ····· 306
나) 수시검사 확대를 통한 골재 품질관리 강화 필요 ····· 307
다) 수시검사 확대를 위한 비용 지원 검토 필요 ····· 314
2) 건설기능인등급제사업(4306-303) ····· 321
가) 개요 ····· 321
나) 교육 목표 및 수요를 종합적으로 고려하여 적정 수준의 예산 편성 필요 · 322
3) 건설기계임대료체납신고센터운영(4308-301) ····· 329
가) 개요 ····· 329
나) 건설기계 대여업자 보호를 위해 적정한 수준의 예산 편성 필요 ····· 330
5. 교통물류실 ····· 340
가. 일반회계 ····· 340
1) 스마트물류센터 조성지원(4034-314) ····· 340
가) 개요 ····· 340
나) 물류 AI기술 도입 지원 : 스마트물류센터 인증제도 활성화를 위한 합리적인 지원대상 선정기준 마련 필요 ····· 341

2) 국가교통안전기본계획 수립(4631-324) ····· 348
가) 개요 ····· 348
나) 제10차 기본계획 수립 지연 우려가 있으므로 철저한 사업관리 및 예산 편성 연도를 앞당길 필요 ····· 349
다) 예산비목 변경 필요 ····· 353
3) 국가교통조사(4639-517) ····· 355
가) 개요 ····· 355
나) 법정 민간위탁사업 방식에 맞도록 비목 변경 필요 ····· 356
나. 교통시설특별회계(교통체계관리계정) ····· 359
1) 유가보조금관리시스템운영(정보화)(4264-532) ····· 359
가) 개요 ····· 359
나) 연계사업 미추진에 따른 기대효과 반감 우려 ····· 360
2) 버스운전인력양성지원(4931-330) ····· 363
가) 개요 ····· 363
나) 사업 효과성을 고려한 적정 예산규모 검토 필요 ····· 364
3) 교통약자이동편의증진(4932-301) ····· 368
가) 개요 ····· 368
나) 특별교통수단 지자체별 도입률 관리 및 기시행된 제도 개선에 따른 인력 확충 등 실태 점검 필요 ····· 369
다) 시외·고속버스 운송업체의 참여 유인을 위한 개선책 마련 선행 필요 ··· 373
다. 지역균형발전특별회계(지역자율계정) ····· 376
1) 벽지노선지원(4538-601) ····· 376
가) 개요 ····· 376
나) 고속버스 노선에 대한 지원 방식 개선 필요 ····· 377

2) 도시형교통모델(지역자율)(4546-301) ····· 381
가) 개요 ····· 381
나) 질적 성과지표로 개선 필요 ····· 382
3) 버스공영차고지 지원(자율)(4931-345) ····· 384
가) 개요 ····· 384
나) 실집행률 제고를 위한 지원방식 개선 필요 ····· 385

6. 항공정책실 ····· 391
가. 교통시설특별회계(공항계정) ····· 391
1) 제주공항 시설개선(3532-301) ····· 391
가) 개요 ····· 391
나) 제주공항 시설개선 : 적기 준공을 위한 철저한 집행관리 필요 ····· 392
2) 일반공항시설관리(3532-312) ····· 396
가) 개요 ····· 396
나) 공항시설개선사업 : 추경 증액 예산을 고려한 면밀한 사업계획 수립 필요 ·· 398
3) 청주국제공항 주기장 확충(3532-325) ····· 407
가) 개요 ····· 407
나) 성과관리개선계획 이행 및 사업 지연에 따른 예산집행 가능성 점검 필요 ·· 408
4) 신공항 건설사업(3538-301, 302, 304, 305, 308, 309, 310, 311) ····· 413
가) 개요 ····· 413
나) 연내 집행가능성을 고려한 사업비 규모 검토 및 철저한 사업관리를 통한 신공항 건설사업의 예산 적기 집행 필요 ····· 415
5) 가덕도신공항 건설공단 설립·운영(3538-313) ····· 424
가) 개요 ····· 424
나) 가덕도신공항 건설공단의 공공기관 지정 검토 필요 ····· 425
6) 항행안전시설 운영 및 구축(3631-302) ····· 432

가) 개 요 ····· 432

나) 연례적 이월·불용·세목조정 과다로 면밀한 예산 계획 수립 필요 ···· 433

다) 항공정보관리시스템 구축사업 : 공사발주 지연 및 실집행 가능성을 고려한 예산 적기집행 필요 ····· 442

7) 공항소음대책(3632-301) ····· 447

가) 개 요 ····· 447

나) 공항소음대책사업의 소음영향도별 차등 지원 방안 마련 필요 ····· 448

8) 드론 종합인프라 구축 및 운영(3637-323) ····· 456

가) 개 요 ····· 456

나) 드론 복합 인프라 사업 : 2026년 적기 준공을 위한 이월 방지 및 사업 관리 강화 필요 ····· 458

9) 드론 안전 및 활성화 지원(3637-324) ····· 462

가) 개요 ····· 462

나) 드론 산업 성장 기반 조성 : 내역사업 간 예산 중복 집행 최소화 및 지방자치단체 사전 수요조사 필요 ····· 464

7. 모빌리티자동차국 ····· 468

가. 일반회계 ····· 468

1) 자율주행기술개발혁신사업(R&D) (4158-308), 지역특화형자율주행서비스모델 및 실증기술개발(R&D) (4158-333), 자율주행 글로벌 혁신클러스터 연구개발사업(R&D) (4158-325) ····· 468

가) 개요 ····· 468

나) 기존 사업과의 중복 방지 및 연계 강화 ····· 469

2) 자율자동차상용화(4633-319) ····· 472

가) 개요 ····· 472

나) 대규모 주행데이터 확보 ····· 473

다) 시범운행지구 구역의 확대 ····· 477

3) 이륜자동차 이동검사소 운영(4634-331) ····· 481
가) 개요 ····· 481
나) 적정한 이동검사소 운영을 위한 예산확보 ····· 481
나. 자동차사고 피해지원기금 ····· 486
1) 정부보장사업(4641-302) ····· 486
가) 개요 ····· 486
나) 구상수수료 체계 개선 필요 ····· 487
8. 도로국 ····· 491
가. 교통시설특별회계(도로계정) ····· 491
1) 일반국도건설지원(1631-301), 국도유지운영(1732-302), 과적단속운영(1732-303), 국제협력기구 지원 등(1741-461), 첨단도로교통체계(1736-304), 민자도로건설지원(1831-303) ····· 491
가) 개요 ····· 491
나) 도로 분야 국외여비 예산 통합편성을 통한 효율화 필요 ····· 493
2) 고속도로건설(1532-339～393) ····· 497
가) 집행부진한 사업에 대한 적정 예산 편성 및 사업관리 철저 ····· 497
3) 수소충전소 구축(1534-301) ····· 501
가) 개요 ····· 501
나) 운영중인 충전소의 경영 상황을 고려한 충전소 운영 내실화방안 필요 ·· 501
4) 일반국도건설(1632) ····· 505
가) 개요 ····· 505
나) 신규사업에 대한 철저한 사업관리 필요 ····· 505
5) 국도유지운영(1732-302) ····· 510
가) 개요 ····· 510
나) 연례적 이·전용을 고려한 적정 예산 편성 필요 ····· 510

6) 도로유지보수(1733-461) ····· 513
가) 개요 ····· 513
나) 총액계상예산 취지에 맞지 않는 사업 분리 편성 필요 ····· 513
7) 디지털도로 AI 신기술 지원사업(1744-301) ····· 518
가) 개요 ····· 518
나) 구체적인 사업계획 마련을 통한 체계적 사업추진 필요 ····· 518
다) 사업 성격을 고려하여 민간경상보조 비목으로 편성 필요 ····· 521

9. 철도국 ····· 523

가. 일반회계 ····· 523

1) 일반철도시설 유지보수위탁(2731-301) ····· 523
가) 개요 ····· 523
나) SR 선로사용료를 고려한 유지보수 예산 편성 필요 ····· 524

나. 교통시설특별회계(철도계정) ····· 527

1) 기타경상이전수입(12-59-596), 일반철도건설(2631) ····· 527
가) 개요 ····· 527
나) 출연금의 집행잔액 반납 관련 규정 보완 필요 및 반납예정 사업의 적정 예산 편성 필요 ····· 528
2) 민자철도운영지원(2732-309) ····· 532
가) 개요 ····· 532
나) 부전마산선의 조속한 개통을 위한 노력 필요 ····· 532
3) 수도권광역급행철도 C노선(2833-314) ····· 535
가) 개요 ····· 535
나) 공사비 현실화 문제의 조속한 해결을 위한 대책 마련 필요 ····· 536
4) 도시철도노후시설 개선(3031-332) ····· 541
가) 개요 ····· 541
나) 절대공기 부족을 고려한 적정 예산안 편성 및 대책마련 필요 ····· 542

5) 광역철도건설(2833) ····· 544
가) 개요 ····· 544
나) 사업타당성재조사 등 행정절차 이행 기간을 고려한 철처한 사업관리 필요 ··· 546

10. 대도시권광역교통위원회 ····· 549
가. 교통시설특별회계(교통체계관리계정) ····· 549
1) 도시철도 건설지원(3031-315, 316, 320, 322, 326, 333, 335, 352, 353, 355, 357) ··· 549
가) 개요 ····· 549
나) 집행실적이 저조한 사업에 대한 철저한 집행 관리 필요 ····· 551
2) 광역버스 공공성 강화(4931-342) ····· 554
가) 개요 ····· 554
나) '광역버스 노선 타당성 평가' 용역의 연례적 이월 해소 ····· 555
다) 친환경 대용량 2층 전기버스 보급 ····· 557
3) 대중교통비 환급 지원(4931-354) ····· 561
가) 개요 ····· 561
나) 미참여 지자체의 참여방안 강구 ····· 561
나. 지역균형발전특별회계(지역지원계정) ····· 566
1) 광역도로(1938-315, 373, 377, 378) ····· 566
가) 개요 ····· 566
나) 사업 추진 지연에 대한 철저한 집행관리 필요 ····· 567

행복중심복합도시건설청 소관

Ⅰ. 총 괄 ····· 573

1. 개 요 ····· 573

가. 세입·세출예산안 개요 ····· 573

나. 세입예산안 ····· 575

다. 세출예산안 ····· 575

2. 신규 및 계속(완료)사업 ····· 578

가. 2026년도 신규사업 ····· 578

나. 계속사업 ····· 578

다. 완료사업 ····· 579

3. 행정중심복합도시건설청 예산구조 ····· 800

가. 회계 구조 ····· 880

나. 세출예산안 프로그램 체계 ····· 581

Ⅱ. 검토의견 ····· 582

1. 행정중심복합도시특별회계 ····· 582

1) 세종공동캠퍼스 공익법인 운영(1031-515) ····· 582

가) 개요 ····· 582

나) 운영법인의 운영·관리를 위한 예산 반영에 대한 논의 필요 ····· 584

다) 운영법인 상근임원 정원에 대한 재검토 필요 ····· 590

2) 대외유치협력기능지원(1032-320) ····· 593
가) 개요 ····· 593
나) UN대학교 유치를 위한 면밀한 사업관리 필요 ····· 594
다) 국민참여단의 대표성 확보 등을 고려한 사업관리 필요 ····· 597
3) 부강역-북대전IC 연결도로(2032-329) ····· 602
가) 개요 ····· 602
나) 사업기간 준수를 위한 철저한 사업관리 필요 ····· 603

새 만 금 개 발 청 소 관

Ⅰ. 총 괄 ····· 609

1. 개 요 ····· 609

가. 세입·세출예산안 개요 ····· 609

나. 세입예산안 ····· 610

다. 세출예산안 ····· 611

2. 신규 및 계속(완료)사업 ····· 613

가. 2026년도 신규사업 ····· 613

나. 주요 계속사업 ····· 613

다. 완료사업 ····· 613

3. 새만금개발청 예산구조 ····· 614

가. 회계 구조 ····· 614

나. 세출예산안 프로그램 체계 ····· 615

Ⅱ. 검토의견 ····· 616

1. 일반회계 ····· 616

1) 새만금 상수도시설 건설사업(5557-323) ····· 616

가) 개요 ····· 616

나) 사업의 내부요인 및 외부요인을 고려한 사업기간 설정 필요 ····· 618

2) 새만금 지역간 연결도로 건설(5557-387) ····· 621

가) 개요 ····· 621

나) 사업지연이 반복되지 않도록 철저한 사업관리 필요 ····· 623

3) 새만금 입주기업 지원(5557-419) ····· 627

가) 개요 ····· 627

나) 수요조사 정확도 향상을 위한 방안 마련 필요 ····· 628

국토교통부 소관

Ⅰ. 개 요

1. 총 괄

가. 총지출 규모

2026년도 국토교통부 예산안 및 기금운용계획안 전체 규모(총지출 기준)는 62조 4,901억원으로, 전년도 본예산 대비 4조 3,141억원(7.4%) 증액 편성되었음.

【 2026년도 국토교통부 예산안 및 기금운용계획안 총지출 규모 】

(단위 : 억원, %)

구 분		2024 결산	2025 본예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
					B-A	(B-A)/A
총 지 출		555,730	581,760	624,901	43,141	7.4
예산 소계		227,153	227,248	242,859	15,611	6.9
SOC	소 계	197,812	194,924	208,110	13,186	6.8
	도 로	77,887	71,922	62,525	△9,397	△13.1
	철 도	76,032	70,016	88,411	18,395	26.3
	항공 · 공항	6,411	13,533	13,464	△69	△0.5
	물류 등 기타	19,230	21,438	25,960	4,522	21.1
	지역 및 도시	15,113	15,236	15,308	72	0.5
	산업단지	3,140	2,779	2,442	△337	△12.1
복지	소 계	29,341	32,324	34,749	2,425	7.5
	기초생활보장	27,450	30,368	32,309	1,941	6.4
	주 택	1,891	1,956	2,440	484	24.7
기금 소계		328,576	354,512	382,042	27,530	7.8
복지	주택도시기금	327,987	353,955	381,497	27,542	7.8
SOC	자동차사고피해지원기금	589	556	545	△11	△2.0

※ 자료: 국토교통부

이 중 예산안은 전체 24조 2,859억원으로 전년도 본예산 대비 1조 5,611억원(6.9%)이 증액되었고, 2026년도 정부예산안(총지출 기준) 674.2조원의 3.6%를 차지하고 있음. SOC분야의 예산안은 20조 8,110억원[1]으로 전년도 본예산 대비 1조 3,186억원(6.8%)이 증액되었음.

한편, 국토교통부 소관 기금은 주택도시기금과 자동차사고피해지원기금으로 구성되고, 2026년도 기금 총지출 규모는 38조 2,042억원으로 전년도 대비(당초 기준) 2조 7,530억원(7.8%)이 증액되었음.

나. 편성방향

2026년도 국토교통부 소관 예산안 및 기금운용계획안은 ① 국토·교통 안전 강화, ② 건설경기 회복지원, ③ 주거 및 교통 지원 등 민생안정, ④ 국토균형발전, ⑤ 해외진출 강화 및 산업혁신 등을 편성방향으로 설정하였고, 국토교통부에서 발표한 구체적인 내용은 다음과 같음.

첫째, 국민생명 보호를 위하여 활주로 이탈방지시스템 설치, 겨울철 살얼음 예방장치 확충, 노후철도시설 개선 및 안전시설 개량 등 항공·도로·철도 시설물과 지반탐사구간 확대 및 건설현장의 스마트 안전장비 지원 등 지하 및 건설현장을 포함한 SOC 전반의 선제적 안전예산을 수립하였음.

둘째, GTX 등 철도건설, 고속·일반 국도 등 도로건설, 가덕도 신공항 등 8개 신공항 건설 등 주요 간선 교통망 적기 확충 예산(8.5조원)과 지방 준공 후

1) 국토교통부 세출예산 중 SOC분야의 자동차사고피해지원기금 545억원을 제외한 수치임.

미분양 주택 5천호를 매입할 수 있는 예산(4,950억원) 등을 확보하여 지방을 포함한 전반적인 건설경기 회복지원을 계획하였음.

셋째, 공적주택 19.4만호 공급(22.8조원)을 통해 청년·신혼·고령자 등 취약계층의 주거안정 도모를 계획하고, '정액패스' 도입(5,274억원), 출퇴근 시간대 광역버스 증차운행 지원(12→19만원, 지원단가 현실화) 등 출퇴근시 대중교통 이용 불편완화 및 대중교통비 부담을 덜어주기 위한 예산을 편성하였음.

넷째, AI, 탄소중립 등 미래 핵심기술을 기존도시에 적용하는 'AI시티조성 확산' 신규사업 편성 및 '기후변화대응산단조성지원' 사업을 확대하였으며, 대구·울산·광주·대전·인천 등 광역·도시철도 사업(15개소, 0.9조원) 및 전국 BRT(6개소, 253억원) 지원을 대폭 확대하는 등 미래 지역거점 육성과 함께 국토균형발전을 계획하였음.

다섯째, 해외건설 지원을 위한 해외투자개발사업 정책펀드를 본격 조성(300억원)하고, 전략적 ODA를 지속 실시하는 등 해외수주 지원을 계획하고, 'AI 응용제품 신속 상용화 지원사업' 및 '디지털도로 AI 신기술지원사업' 등 AI시대를 선도하고 활용할 수 있는 제품개발을 적극 지원할 계획임. 또한 드론, K-UAM, 자율차 등 모빌리티 혁신을 위해 활성화 사업, 실증사업 등을 활발히 추진하고, 초연결지능도시, 자율주행, 액체수소, 초고속하이퍼튜브 등 AI·첨단 모빌리티·탄소중립·혁신 등 R&D 신규사업 등을 추진할 계획임.

그 밖에 2026년도 국토교통부 소관 기금(주택도시기금, 자동차사고피해지원기금)의 운용계획은 ① 서민 주거사다리 지원을 위한 주택공급 및 금융지원,

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

2026년도 세입예산안의 전체 규모는 15조 6,833억원으로 전년도 예산에 비해 9,073억원(6.1%)이 증액되었고, 일반회계와 2개 특별회계(교통시설특별회계, 지역균형발전특별회계)는 증액, 1개 특별회계(혁신도시건설특별회계)는 감액되었음.[2)]

【 2026년도 국토교통부 세입예산안 총괄표 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2025 예산 (A)	2026 예산안 (B)	증 감 (B-A)	(B-A)/A
합 계	147,760	156,833	9,073	6.1
- 일반회계	2,010	2,440	430	21.4
- 교통시설특별회계	137,856	146,585	8,729	6.3
- 지역균형발전특별회계	5,837	6,176	339	5.8
- 혁신도시건설특별회계	2,049	1,624	△425	△20.7
- 에너지및자원사업특별회계	8	8	-	-

※ 자료: 국토교통부

2) 한편, 총수입(총계에서 보전거래와 내부거래를 제외하여 산출)을 기준으로 한 2026년도 세입예산안은 2조 9,746억원으로, 2025년도 예산(1조 6,921억원)에 비해 1조 2,825억원(75.8%)이 증액됨.

2) 세출예산안

2026년도 세출예산안(총지출 기준)은 전년도 본예산 대비 1조 5,611억원(6.9%)이 증액된 24조 2,859억원이 편성되었고, 회계별로는 일반회계 8조 3,666억원, 교통시설특별회계 13조 7,846억원, 지역균형발전특별회계 2조 1,172억원, 혁신도시건설특별회계 87억원, 에너지및자원사업특별회계 88억원이 각각 편성되었음.

【 2026년 국토교통부 세출예산안 총괄표(총지출 기준) 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2025 예산(A)	2026 예산안(B)	증감(B-A)	증감률
합 계(회계별)	**227,248**	**242,859**	**15,611**	**6.9**
일반회계	**75,256**	**83,666**	**8,410**	**11.2**
교통시설특별회계	**131,391**	**137,846**	**6,455**	**4.9**
도로계정	66,852	57,344	△9,508	△14.2
철도계정	37,159	47,416	10,257	27.6
교통체계관리계정	12,970	18,962	5,992	46.2
공항계정	14,410	14,124	△286	△2.0
지역균형발전특별회계	**20,380**	**21,172**	**792**	**3.9**
지역자율계정	7,672	13,156	5,484	71.5
지역지원계정	11,797	6,981	△4,816	△40.8
제주특별자치도계정	785	896	111	14.1
세종특별자치도계정	126	140	14	11.1
혁신도시건설특별회계	**85**	**87**	**2**	**2.4**
에너지및자원사업특별회계	**137**	**88**	**△49**	**△35.8**
합 계(부문별)	**227,248**	**242,859**	**15,611**	**6.9**
도로	71,922	62,525	△9,397	△13.1
철도	70,016	88,411	18,395	26.3
항공・공항	13,533	13,464	△69	△0.5
물류등기타	21,438	25,960	4,522	21.1
지역 및 도시	15,236	15,308	72	0.5
산업단지	2,779	2,442	△337	△12.1
주택・기초생활보장	32,324	34,749	2,425	7.5

※ 자료: 국토교통부

부문별로 살펴보면, 철도 부문에서 1조 8,395억원(26.3%), 물류 등 기타 부문에서 4,522억원(21.1%), 주택·기초생활보장 부문에서 2,425억원(7.5%), 지역 및 도시 부문에서 72억원(0.5%)이 증액된 반면, 도로 부문에서 9,397억원(△13.1%), 산업단지 부문에서 337억원(△12.1%), 항공·공항 부문에서 69억원(△0.5%)이 각각 감액 편성되었음.

라. 기금운용계획안

1) 주택도시기금

2026년도 주택도시기금 조성 및 운용계획안은 전년도 계획(당초) 대비 4조 6,597억원 증액된 108조 512억원으로, 내부거래 지출 등을 제외한 총지출은 전년도 계획(당초) 대비 2조 7,542억원 증액된 38조 1,497억원이 편성되었음.

계정별로 살펴보면, 주택계정은 임대주택지원(출·융자)이 7조 3,586억원 증액된 반면, 주택구입·전세자금(융자)이 3조 7,556억원, 분양주택등 지원(출·융자)이 1조 447억원 각각 감액되면서 총지출 규모가 2조 6,645억원 증액되었고, 도시계정은 총지출 규모가 전년도 당초 계획 대비 897억원이 증가하였음.

【 2026년도 주택도시기금 조성 및 운용계획안 총괄표 】

(단위 : 억원)

구 분		2025년 계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감(B-A)	%
총 계(조성)		**1,033,915**	**1,080,512**	**46,597**	**4.5**
주택계정	소 계	1,017,144	1,067,039	49,895	4.9
	자체재원	252,236	243,614	△8,621	△3.4
	정부내부수입	164,756	186,037	21,282	12.9
	차입금	327,800	315,750	△12,050	△3.7
	여유자금 회수	272,352	321,637	49,285	18.1
도시계정	소 계	16,771	13,473	△3,298	△19.7
	기타민간이자수입 등	6,779	5,038	△1,740	△25.7
	타계정전입금	933	1,462	529	56.7
	여유자금회수	9,060	6,972	△2,087	△23.0
총 계(운용)		**1,033,915**	**1,080,512**	**46,597**	**4.5**
총지출		**353,955**	**381,497**	**27,542**	**7.8**
주택계정	소 계	348,113	374,758	26,645	7.7
	임대주택지원(출자)	29,492	83,274	53,782	182.4
	임대주택지원(융자)	124,780	144,584	19,805	15.9
	분양주택등 지원(출·융자)	14,741	4,295	△10,447	△70.9
	주택구입·전세자금(융자)	140,572	103,016	△37,556	△26.7
	기타지출	38,526	39,587	1,061	2.8
	기금운영비(주택계정)	2.3	2.4	0.1	4.3
도시계정	소 계	5,842	6,739	897	15.3
	도시재생	5,842	6,739	897	15.3
	기금운영비(도시계정)	0.4	0.4	-	-
기타(내부거래 지출 등)		**679,959**	**699,015**	**19,056**	**2.7**
차입금원금상환		350,996	309,308	△41,688	△11.9
정부내부거래지출		96,945	66,841	△30,105	△31.1
여유자금운용		232,018	322,866	90,848	28.1

※ 자료: 국토교통부

2) 자동차사고피해지원기금

2026년도 자동차사고피해지원기금 조성 및 운용계획안은 전년도 계획(당초) 대비 59억원(△2.3%) 감액된 2,533억원이 편성되었음.

【 2026년도 지동차사고피해지원기금 조성 및 운용계획안 총괄표 】

(단위 : 억원)

구 분	2025년 계획(당초)(A)	2026년도 계획안(B)	증 감 (B-A)	%
총 계(조성)	**2,592**	**2,533**	**△59**	**△2.3**
자체재원	474	453	△21	△4.4
정부내부수입	1,553	1,545	△8	△0.5
여유자금회수	565	535	△30	△5.3
총 계(운용)	**2,592**	**2,533**	**△59**	**△2.3**
총지출	**556**	**544**	**△12**	**△2.2**
자동차사고피해지원	553	541	△12	△2.2
의무보험전산망	31	23	△8	△25.8
피해자지원	198	194	△4	△2.0
정부보장사업	186	187	1	0.5
생활지원 및 학자금	10	9	△1	**△10.0**
국립교통재활병원	120	120	-	-
자동차손해배상진흥원	8	8	-	-
기금운영비(자동차기금)	3	3	△0	△0.02
기타(내부거래 지출 등)	**2,036**	**1,989**	**△47**	**△2.3**
정부내부거래지출(공자예탁)	1,500	1,500	-	-
여유자금운용	536	489	△47	△8.8

※ 자료: 국토교통부

마. 임대형 민자사업(BTL) 한도액안

2026년도 국토교통부 소관 임대형 민자사업(BTL) 한도액안은 위례과천 광역철도 민간투자사업을 추진하기 위해 1조 1,209억원 요구되었음.[3)]

위례과천 광역철도 민간투자사업은 2024년 11월에 KDI 민자적격성 조사를 통과하였고, 현재 전략환경영향평가 및 RFP 작성 등 제3자 제안공고를 준비하고 있는 상황임.

【 2026년 임대형 민자사업(BTL) 한도액안 총괄표 】

(단위 : 억원)

구 분	2024 한도액	2025 한도액 (A)	2026 한도액안 (B)	증 감 (B-A)	%
ㅇ 철도	-	-	11,209	-	-
▪ 위례과천 광역철도	-	-	11,209	-	-

※ 자료: 국토교통부

바. 계속비 : 2026년도 해당 없음

3) 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제7조의2에 따라 정부는 2026년도에 실시할 임대형 민자사업(BTL)의 총한도액, 대상시설별 한도액 및 예비한도액을 국회에 제출함

사. 신규 및 완료사업

1) 신규사업

2026년도 국토교통부 소관 세출예산안에는 12·29 여객기사고피해구제, 공공재개발·재건축사업지원, 서해선-경부고속연결선철도건설 등 총 58개 사업 2,675억원이 신규 편성됨. 부문별로는 도로 부문에서 14개 사업 1,174억원, 철도부문 1개 사업 20억원, 항공·공항 부문 5개 사업 257억원, 물류등기타 부문(R&D포함) 27개 사업 1,069억원, 지역및도시 부문 2개 사업 128억원, 산업단지 부문 9개 사업 27억원이 신규로 편성되었음.

(단위 : 억원)

구분	사업명	26년안
합 계(58개 사업)		**2,675**
도로 (14개, 1,174억원)	칠원-창원고속도로건설	50
	제천-영월고속도로건설	410
	천안목천-삼룡국도건설	31
	청주미원-괴산문광국도건설	35
	제천봉양-원주신림국도건설	87
	서천화양-기산국도건설	11
	고창상하-해리국도건설	20
	군위삼국유사-우보국도건설	20
	거창거창송정-대평국도건설	21
	장흥유치-영암금정국도건설	20
	디지털도로AI신기술지원사업	420

구분	사업명	26년안
	도로인프라국가성능시험장운영	17
	중산간도로(귀덕리-상가리)	13
	중산간도로(봉개동-와산리)	20
철도 (1개, 20억원)	서해선-경부고속연결선철도건설	20
항공·공항 (5개, 257억원)	12·29 여객기사고피해구제	13
	무안공항 차세대 전력망 구축	30
	인천공항 해안경계보강 사업비 대납금 상환	150
	김포공항 시설개선	23
	민간중소형 드론 개발 및 군실증 협업사업	40
물류등 기타 (3개, 479억원)	국가교통안전기본계획수립	4
	AI응용제품 신속 상용화 지원사업	460
	충청권 자율주행 모빌리티 고도화사업	15
R&D (24개, 590억원)	국토교통과학기술신진연구자지원사업(R&D)	20
	지역단위재난위험도AI시뮬레이션기반재난안전관리기술개발(R&D)	20
	스마트점검·진단및측량기술성능평가체계개발(R&D)	15
	스마트지하안전관리기술개발(R&D)	10
	액체수소저장탱크및적하역시스템기술개발(R&D)	40
	초연결지능도시핵심기반기술개발(R&D)	40
	디지털트윈국토정보보안기술개발(R&D)	20
	공동주택건설생산성혁신을위한다용도건설작업로봇설계및통합관리기술개발(R&D)	20
	초고층복합시설복합재난관리디지털플랫폼기술개발(R&D)	20
	200m급목구조대공간건축물건설기술개발(R&D)	17
	운전자페달오조작방지및평가기술개발(R&D)	26
	자율주행글로벌혁신클러스터연구개발사업(R&D)	34

구분	사업명	26년안
	워킹쓰루교통결제시스템표준및서비스실용화기술개발사업(R&D)	30
	디지털트윈기반GTX환승안전및혁신기술개발사업(R&D)	40
	지역특화형자율주행서비스모델및실증기술개발(R&D)	45
	과적단속효율화를위한화물차중량정보플랫폼구축및실증기술개발사업(R&D)	40
	디지털도로기반클라우드형AI-ITS센터플랫폼운영관리기술개발사업(R&D)	13
	고속철도자갈궤도구간사전제작형급속개량콘크리트궤도및시공장비개발(R&D)	20
	스마트철도물류혁신기술개발(R&D)	20
	철도차량차륜자동검사시스템기술개발(R&D)	22
	초고속하이퍼튜브아진공핵심기술개발(R&D)	14
	빅데이터기반철도네트워크설계및운영기술개발(R&D)	30
	항공기이탈방지용긴급제동활주로시스템(EMAS)개발(R&D)	20
	공항조류탐지및한국형조류관리핵심기술개발(R&D)	15
지역및도시 (2개 128억원)	공공 재개발 재건축사업지원	88
	AI시티 조성확산	40
산업단지 (9개, 27억원)	천안수신산단진입도로	3
	아산리더스밸리산단진입도로	0.5
	음성생극제2산단진입도로	2
	삼성테크노밸리산단진입도로	5
	증평제3일반산단진입도로	1.5
	김제지평선제2산단진입도로	4
	경산상림산단진입도로	6.5
	오창나노테크산단진입도로	3
	나주에너지국가산단진입도로	1.5

※ 자료: 국토교통부

2) 완료사업

2026년도 국토교통부 소관 완료사업은 총 42개로, 물류등 기타 부문(R&D) 17개, 도로 부문 13개, 산업단지 부문 6개, 철도 및 항공·공항 부문 각각 3개 사업으로 구성되어 있음.

(단위 : 억원)

	사업명	'25년	'26년안
합 계(42개 사업)		**5,373**	**5,044**
도로 (13개, 2,794억원)	함양-울산 고속도로건설	757	1,213
	당진-천안 고속도로건설	52	3
	광주-강진 고속도로	453	668
	춘천-화천	846	142
	충청내륙3국도건설	218	80
	화순동면-순천주암국도건설	143	76
	남일고은-청주상당국도건설	38	113
	동이천IC국도건설	90	108
	예천-지보국도건설	102	113
	오지-동송국도건설	91	38
	천안시계-연기소정국도건설	77	108
	충청내륙4국도건설	243	33
	태백-미로2-2국도건설	45	98
철도 (3개, 562억원)	보성-임성리철도건설	178	30
	김포도시철도 전동차 증차 한시지원	46	61
	양산도시철도건설	536	471
항공·공항 (3개, 213억원)	제주공항시설개선	23	140
	무안공항차세대전력망구축 단년도사업	-	30
	청주국제공항주기장확충	-	42
물류등기타 (1개, 36억원)	지상지하공간정보통합관리체계구축(정보화)	21	36

	사업명	'25년	'26년안
R&D (16개, 1,048억원)	지하공간활용도시기반복합플랜트실증연구(R&D)	3	24
	디지털국토정보기술개발사업(R&D)	155	135
	공간지식추론엔진기술개발(R&D)	21	38
	광역단위노후건축물디지털안전워치기술개발(R&D)	34	26
	디지털기반건축시공및안전감리기술개발(R&D)	54	68
	빅데이터기반인공지능도시계획기술개발(R&D)	36	60
	국토교통기술기반주거생활환경문제해결사업(R&D)	32	30
	건물에너지소비데이터통합관리기반구축(R&D)	33	30
	물류시설화재안전성및위험도관리기술개발(R&D)	47	45
	자동차전용도로주행이가능한저상좌석버스표준모델개발(R&D)	89	45
	스마트시티인프라AIoT핵심기술개발(R&D)	60	60
	AI데이터중심의화물차운송안전향상기술개발(R&D)	17	16
	철도차량및용품형식승인기술기준고도화개발(R&D)	57	67
	다목적복수저고도드론교통관리시스템및드론식별기술개발(R&D)	58	47
	한국형도심항공교통(K-UAM)핵심기술개발사업(R&D)	212	307
	지역도심융합기술연구개발사업(R&D)	50	50
산업단지 (6개, 391억원)	옥산국사산단진입도로	22	26
	장현도시첨단산단진입도로	60	96
	밀양나노국가산단진입도로	105	92
	전주탄소산단진입도로	100	113
	창녕영남산단진입도로	109	3
	평택브레인시티산단진입도로	60	62

※ 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[4]을 구분하여 볼 필요가 있는데, 2026년도 국토교통부 세출예산안의 총계는 44조 5,216억원이고, 순계는 31조 8,383억원이고, 총지출은 24조 2,859억원임. 이 중 국민들에게 직접적으로 영향을 미치는 정부지출 규모의 파악을 위해서 일반적으로 '총지출'이 활용되고 있음.

4) 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.

【 2026년도 국토교통부 세출예산안의 총계·순계·총지출 비교표 】

(단위 : 억원, %)

세출구분	내부거래	내부거래내역	2025년도 예산(A)	2026년도 예산안(B)	증감률 {(B-A)/A}
총지출(a)			**227,248**	**242,859**	**6.9**
	회계기금전출금(b)		38,330	75,524	97.0
		주택도시기금전출금	32,763	68,116	107.9
		기후대응기금전출금	3,000	3,000	-
		예수원금상환	1,891	3,653	93.2
		예수이자상환	676	756	11.8
순계(c=a+b)			**265,578**	**318,383**	**19.9**
	회계계정간거래(d)		129,043	126,834	△1.7
		회계간전출금	129,043	126,834	△1.7
총계(e=c+d)			**394,621**	**445,216**	**12.8**

※ 자료: 국토교통부

【 2026년도 국토교통부 회계별 총계·순계·총지출 예산안 총괄표 】

(단위 : 억원, %)

회 계	구분	2025년도 예산(A)	2026년도 예산안(B)	증감(B-A)	증감률 {(B-A)/A}
전 체	**총 계**	**394,621**	**445,216**	**50,595**	**12.8**
	순 계	**265,578**	**318,383**	**52,805**	**19.9**
	총지출	**227,248**	**242,859**	**15,611**	**6.9**
일반회계	총 계	234,213	275,760	41,547	17.7
	순 계	108,019	151,782	43,763	40.5
	총지출	75,256	83,666	8,410	11.2
교통시설특별회계	총 계	137,856	146,585	8,729	6.3
	순 계	135,007	143,730	8,723	6.5
	총지출	131,391	137,846	6,455	4.9
에너지및자원사업 특별회계	총 계	137	88	△49	△35.8
	순 계	137	88	△49	△35.8
	총지출	137	88	△49	△35.8
혁신도시건설 특별회계	총 계	2,036	1,611	△425	△20.9
	순 계	2,036	1,611	△425	△20.9
	총지출	85	87	2	2.4
지역균형발전특별회계	총 계	20,380	21,172	792	3.9
	순 계	20,380	21,172	792	3.9
	총지출	20,380	21,172	792	3.9

※ 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.[5)]

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.

---

5) **「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.

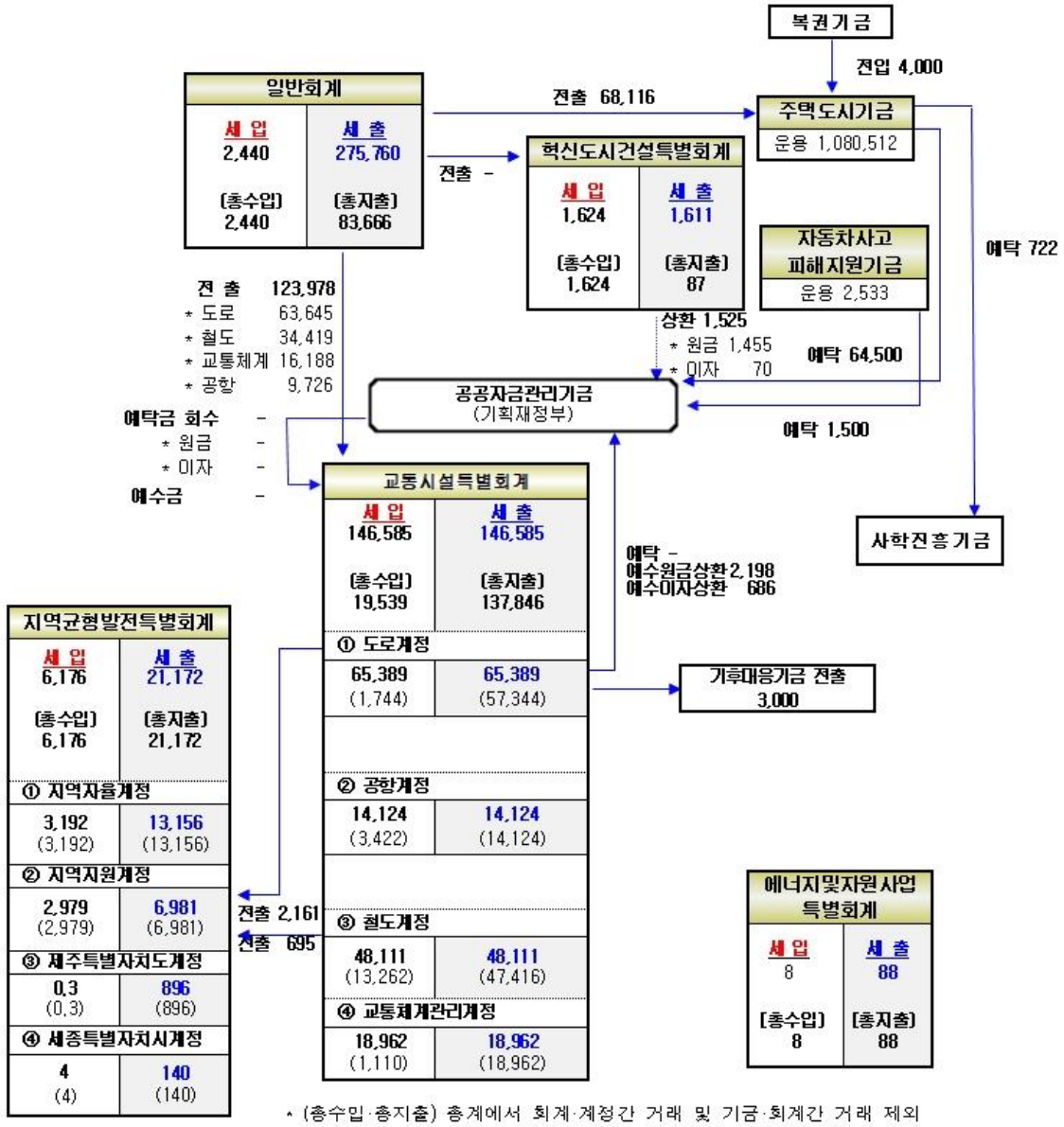
【 2026년도 국토교통부 예산체계 】

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(예수원금상환)(8600)
		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)

분 야	부 문	프로그램
		항공운영지원(3700)
		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)
		회계기금간거래(예수원금상환)(8600)
		회계기금간거래(예수이자상환)(8700)
	산업단지(143)	산업단지개발및지원(6000)

※ 자료: 국토교통부

다. 2026년도 국토교통부 재정흐름도



※ 자료: 국토교통부

3. 세입·세출예산안

가. 일반회계

1) 세입예산안

2026년도 일반회계 세입예산안은 전년도 대비 429억 8,600만원이 증액된 2,439억 5,700만원으로, 재화 및 용역판매수입이 104억 3,200만원 감액된 반면, 경상이전수입은 525억 200만원 증액되었음.

【 2026년도 일반회계 세입예산안 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(장별)	2024 결산	2025 본예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	308,045	200,971	243,957	42,986	21.4
재산수입 토지 및 건물대여료 국고보조금 이자수입 등	27,195	15,651	18,123	2,472	15.8
경상이전수입 벌금, 변상금및위약금 보조금정산잔액 등	278,175	166,742	219,244	52,502	31.5
재화및용역판매수입 지도판매, 교육비, 재산조회수수료 등	1,231	11,831	1,399	△10,432	△88.2
수입대체경비수입 건설품질시험 및 항행 안전검사 수수료	1,338	4,128	1,980	△2,148	△52.0
관유물 매각대 토지 및 기계기구 등 매각대	107	2,619	3,211	592	22.6

※ 자료: 국토교통부

2) 세출예산안

2026년도 일반회계 세출예산안(총계)은 전년도 예산 대비 4조 1,547억 6,300만원이 증액된 27조 5,760억 1,700만원으로, 주택 부문에서 3조 5,846억 9,700만원, 철도 부문에서 8,716억 7,700만원, 기초생활보장 부문 1,940억 7,300만원, 물류등기타 부문에서 867억 7,900만원, 산업단지 부문에서 7억 4,500만원이 각각 증액된 반면, 도로 부문에서 4,258억 800만원, 항공·공항 부문에서 1,226억 2백만원, 지역및도시 부문에서 347억 9,800만원이 각각 감액되었음.

【 2026년도 일반회계 세출예산안(총계) 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(프로그램별)	2024 결산	2025 본예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	**21,145,955**	**23,421,254**	**27,576,017**	**4,154,763**	**17.7**
기초생활보장 부문	2,744,991	3,036,823	3,230,896	194,073	6.4
기초생활보장	2,744,991	3,036,823	3,230,896	194,073	6.4
주택 부문	3,489,759	3,467,064	7,051,761	3,584,697	103.4
주택시장안정및주거복지향상	183,777	190,790	240,200	49,410	25.9
회계간거래(주택도시기금전출금)	3,305,982	3,276,274	6,811,561	3,535,287	107.9
도로 부문	5,186,266	6,790,544	6,364,736	△425,808	△6.3
도로관리	106	190	229	39	20.5
회계간거래(전출금)	5,186,160	6,790,354	6,364,507	△425,847	△6.3
철도 부문	7,506,405	7,373,964	8,245,641	871,677	11.8
철도안전및운영	2,732,782	2,642,247	3,184,929	542,682	20.5
회계간거래(전출금)	4,773,623	4,731,717	5,060,712	328,995	7.0
항공·공항 부문	584,068	1,119,568	996,966	△122,602	△11.0

구분(프로그램별)	2024 결산	2025 본예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
항공발전지원	7,797	5,202	6,673	1,471	28.3
항공운영지원	16,112	17,060	17,698	638	3.7
회계간거래(전출금)	560,158	1,097,306	972,595	△124,711	△11.4
물류등기타 부문	1,126,084	1,178,213	1,264,992	86,779	7.4
물류정책	24,091	20,785	23,123	2,338	11.2
국토교통연구개발	251,262	303,515	337,932	34,417	11.3
국토교통정보화	112,255	104,607	90,639	△13,968	△13.4
건설정책및기술지원	192,879	205,865	215,454	9,589	4.7
국토교통인재개발	1,350	1,324	1,304	△20	△1.5
자동차및교통정책	157,349	133,933	130,564	△3,369	△2.5
국토교통행정지원	367,099	386,429	442,304	55,875	14.5
항공교통본부(책임운영)	19,799	21,755	23,672	1,917	8.8
지역및도시 부문	505,484	454,848	420,050	△34,798	△7.7
지역개발	2,959	4,928	3,600	△1,328	△26.9
도시정책	132,522	111,029	75,862	△35,167	△31.7
국토정보관리	181,191	184,016	180,981	△3,035	△1.6
국토지리정보원운영	149,807	133,316	142,570	9,254	6.9
건축정책	16,398	21,559	17,037	△4,522	△21.0
회계간거래	22,607	-	-	-	-
산업단지 부문	2,900	230	975	745	323.9
산업단지개발및지원	2,900	230	975	745	323.9

※ 자료: 국토교통부

나. 교통시설특별회계

1) 세입예산안

2026년도 교통시설특별회계의 세입예산안은 전년도 본예산 대비 8,728억 7,200만원이 증액된 14조 6,585억 1,300만원으로, 철도 계정(1조 438억 7,800만원 증액)이 증액 편성의 주요 원인임.

【 2026년도 교통시설특별회계 세입예산안 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(장별)	2024 결산	2025 본예산(A)	2026 예산안(B)	증감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	**14,560,518**	**13,785,641**	**14,658,513**	**872,872**	**6.3**
도로 계정	8,056,488	7,280,422	6,538,882	△741,540	△10.2
재산수입	129,547	96,106	92,764	△3,342	△3.5
경상이전수입	39,906	60,530	55,391	△5,139	△8.5
재화및용역판매수입	2,748	2,194	2,171	△23	△1.0
관유물매각대	26,387	22,225	24,049	1,824	8.2
전년도이월금	154,158	-	-	-	-
세계잉여금	-	-	-	-	-
정부내부수입및기타	7,703,742	7,099,367	6,364,507	△734,860	△10.4
철도 계정	4,477,491	3,767,215	4,811,093	1,043,878	27.7
재산수입	39,650	34,608	41,163	6,555	18.9
경상이전수입	8,331	36,207	1,079,589	1,043,382	2881.7
재화및용역판매수입	21,888	19,753	23,594	3,841	19.4
관유물매각대	97,506	94,703	175,035	80,332	84.8
융자및전대차관원금회수	-	-	6,864	6,864	순증
전년도이월금	43,300	-	-	-	-
세계잉여금	182,763	81,798	42,950	△38,848	△47.5
정부내부수입및기타	4,084,054	3,500,146	3,441,898	△58,248	△1.7
교통체계관리 계정	1,067,601	1,296,985	1,896,153	599,168	46.2
재산수입	8,617	4,049	6,737	2,688	66.4
경상이전수입	215,804	60,071	104,300	44,229	73.6
세계잉여금	18,085	1,294	166,302	165,008	12,751.8
정부내부수입및기타	135,527	1,231,571	1,618,814	387,243	31.4
공항 계정	689,569	1,441,019	1,412,385	△28,634	△2.0
재산수입	958,938	195,351	232,695	37,344	19.1
경상이전수입	227,772	21,166	18,747	△2,419	△11.4
재화및용역판매수입	17,312	54,311	90,274	35,963	66.2
관유물매각대	90,377	512	528	16	3.1
전년도이월금	561	-	-	-	-
세계잉여금	62,075	72,373	97,546	25,173	34.8
정부내부수입및기타	682	1,097,306	972,595	△124,711	△11.4

※ 자료: 국토교통부

2) 세출예산안

2026년도 교통시설특별회계의 세출예산안(총계)은 전년도 본예산 대비 8,728억 7,200만원이 증액된 14조 6,585억 1,300만원으로, 철도 계정(1조 438억 7,800만원)과 교통체계관리 계정(5,991억 6,800만원)이 증액 편성의 주요 원인임.

【 2026년도 교통시설특별회계 세출예산안(총계) 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(프로그램별)	2024 결산	2025 본예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	**13,885,690**	**13,785,641**	**14,658,513**	**872,872**	**6.3**
도로 계정	7,751,927	7,280,422	6,538,882	△741,540	△10.2
고속도로건설	1,767,223	1,044,467	994,139	△50,328	△4.8
국도건설	1,820,718	1,750,049	1,619,960	△130,089	△7.4
도로관리	2,589,644	2,706,294	2,615,817	△90,477	△3.3
민자도로건설및관리	1,005,841	1,171,516	461,290	△710,226	△60.6
지자체도로건설지원	2,100	1,892	15,758	13,866	732.9
국토교통연구개발	8,181	11,004	27,471	16,467	149.6
회계간거래(전출금)	246,194	233,553	216,089	△17,464	△7.5
공공자금관리기금 예수원금상황	-	-	219,775	219,775	순증
공공자금관리기금 예수이자상환	12,026	61,647	68,583	6,936	11.3
회계기금간거래(기후대응기금)	300,000	300,000	300,000	-	-
철도 계정	4,435,617	3,767,215	4,811,093	1,043,878	27.7
고속철도건설	513,202	465,445	373,196	△92,249	△19.8
일반철도건설	1,607,454	1,258,553	2,261,868	1,003,315	79.7
철도안전및운영	995,370	1,072,363	1,154,782	82,419	7.7
광역철도건설	1,163,276	859,834	876,033	16,199	1.9
국토교통연구개발	65,873	59,670	75,760	16,090	27.0
회계간거래(전출금)	90,442	51,350	69,454	18,104	35.3
교통체계관리 계정	983,208	1,296,985	1,896,153	599,168	46.2
도시철도건설	500,677	649,874	918,649	268,775	41.4
국토교통정보화	4,185	2,801	1,569	△1,232	△44.0
대중교통육성	478,345	644,310	975,935	331,625	51.5
공항 계정	714,938	1,441,019	1,412,385	△28,634	△2.0
일반공항건설및관리	492,490	1,187,766	1,148,910	△38,856	△3.3
항공발전지원	124,672	143,252	173,156	29,904	20.9
국토교통연구개발	97,776	110,001	90,319	△19,682	△17.9

※ 자료: 국토교통부

다. 지역균형발전특별회계

1) 세입예산안

2026년도 지역균형발전특별회계 세입예산안은 전년도 대비 339억 1,600만원 증액된 6,175억 8,100만원임.

【 2026년도 지역균형발전특별회계 세입예산안 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(장별)	2024 결산	2025 본예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	**681,565**	**583,665**	**617,581**	**33,916**	**5.8**
지역자율계정	357,310	283,738	319,187	35,449	12.5
재산수입	1,297	2,038	1,767	△271	△13.3
경상이전수입	356,013	281,700	317,420	35,720	12.7
지역지원계정	323,616	299,524	297,943	△1,581	△0.5
재산수입	5,334	3,476	5,482	2,006	57.7
경상이전수입	309,839	287,747	284,061	△3,686	△1.3
재화및용역판매수입	-	1	-	△1	순감
관유물매각대	8,443	8,300	8,400	100	1.2
제주특별자치도계정	1	42	32	△10	△23.8
재산수입	-	2	2	-	-
경상이전수입	1	40	30	△10	△25.0
세종특별자치시계정	638	361	419	58	16.1
재산수입	2	5	5	-	-
경상이전수입	636	356	414	58	16.3

※ 자료: 국토교통부

2) 세출예산안

2026년도 지역균형발전특별회계 세출예산안(총계)은 전년도 대비 791억 7,200만원 증액된 2조 1,171억 7,500만원으로, 지역자율계정이 전년도 대비 5,484억 200만원 증액된 것이 증액 편성의 주요 원인임.

【 2026년도 지역균형발전특별회계 세출예산안(총계) 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(프로그램별)	2024 결산	2025 본예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	**2,158,764**	**2,038,003**	**2,117,175**	**79,172**	**3.9**
지역자율계정	381,121	767,159	1,315,561	548,402	71.5
지자체도로건설지원	-	370,676	420,357	49,681	13.4
광역교통정책	70,336	74,294	77,917	3,623	4.9
대중교통육성	-	-	28,819	28,819	순증
지역개발	206,381	203,957	287,024	83,067	40.7
도시정책	104,404	118,232	485,008	366,776	310.2
산업단지개발및지원	-	-	16,436	16,436	순증
지역지원계정	1,690,822	1,179,677	698,052	△481,625	△40.8
주택시장안정및주거복지향상	5,321	4,789	3,831	△958	△20.0
지자체도로건설지원	544,169	89,115	64,694	△24,421	△27.4
광역철도건설	90,442	53,310	71,604	18,294	34.3
국토교통연구개발	5,000	5,000	5,000	-	-
광역교통정책	31,800	23,599	28,437	4,838	20.5
자동차및교통정책	5,610	2,482	1,530	△952	△38.4
대중교통육성	14,911	14,746	-	△14,746	순감
지역개발	204,881	190,437	136,097	△54,340	△28.5
도시정책	461,537	505,783	146,451	△359,332	△71.0
국토정보관리	21,968	21,997	21,947	△50	△0.2
산업단지개발및지원	305,183	268,419	218,461	△49,958	△18.6
제주특별자치도 계정	78,141	78,535	89,573	11,038	14.1
국도건설	24,658	23,036	24,757	1,721	7.5
도로관리	34,258	35,008	35,508	500	1.4
광역교통정책	100	100	100	-	-
도시정책	14,710	14,204	23,081	8,877	62.5
산업단지개발및지원	350	2,000	1,801	△199	△10.0
국토교통행정지원	4,065	4,187	4,326	139	3.3
세종특별자치시 계정	8,680	12,632	13,989	1,357	10.7
광역교통정책	3,137	5,428	7,500	2,072	38.2
산업단지개발및지원	5,543	7,204	6,489	△715	△9.9

※ 자료: 국토교통부

라. 혁신도시건설특별회계

2026년도 혁신도시건설특별회계 세입예산안은 전년도 대비 424억 6,900만원 감액된 1,624억 3,300만원으로, 기타재산이자외수입의 감액이 주된 요인임.

【 2026년도 혁신도시건설특별회계 세입예산안 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(장별)	2024 결산	2025 본예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	413,681	204,902	162,433	△42,469	△20.7
- 건물대여료	1	1	1	-	-
- 기타재산이자수입	153	178	228	50	28.1
- 기타재산이자외수입	386,832	203,508	156,300	△47,208	△23.2
- 기타경상이전수입	2,125	1,215	1,877	662	54.5
- 전년도이월금	277	-	-	-	-
- 전년도세계잉여금	1,687	-	4,027	4,027	순증
- 일반회계전입금	22,607	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

2026년도 혁신도시건설특별회계 세출예산안(총계)은 전년도 대비 424억 5,800만원이 감액된 1,611억 1,500만원으로, 예수원금상환금이 436억 2,800만원 감액된 것이 감액 편성의 주요 원인임.

【 2026년도 혁신도시건설특별회계 세출예산안(총계) 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(프로그램별)	2024 결산	2025 본예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	408,324	203,573	161,115	△42,458	△20.9
- 지역개발	8,109	8,477	8,664	187	2.2
- 회계기금간거래(예수원금상환)	388,832	189,106	145,478	△43,628	△23.1
- 회계기금간거래(예수이자상환)	11,383	5,990	6,973	983	16.4

※ 자료: 국토교통부

마. 에너지및자원사업특별회계

2026년도 에너지및자원사업특별회계 세입예산안은 전년도 대비 1,300만원 증액된 7억 9,200만원으로, 기타재산이자수입과 기타경상이전수입으로 구성됨.

【 2026년도 에너지및자원사업특별회계 세입예산안 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(장별)	2024 결산	2025 본예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	568	779	792	13	1.7
- 기타재산이자수입	66	25	38	13	52.0
- 기타경상이전수입	502	754	754	-	-

※ 자료: 국토교통부

2026년도 에너지및자원사업특별회계 세출예산안(총계)은 전년도 대비 48억 7,100만원이 감액된 87억 9,600만원으로, '그린리모델링 활성화' 사업의 감액이 감액 편성의 주요 원인임.

【 2026년도 에너지및자원사업특별회계 세출예산안(총계) 총괄표 】

(단위 : 백만원, %)

구분(프로그램별)	2024 결산	2025 본예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
				(B-A)	(B-A)/A
합 계	14,003	13,667	8,796	△4,871	△35.6
물류정책	5,391	4,566	4,488	△78	△1.7
국토교통정보화	2,186	3,398	1,805	△1,593	△46.9
건축정책	6,426	5,703	2,503	△3,200	△56.1

※ 자료: 국토교통부

바. 부문별 예산안 규모[6)]

1) 주택 및 기초생활보장 부문

주택 및 기초생활보장 부문은 주거급여지원,주택가격조사지원, 주택정책지원, 주거환경개선지원 사업으로 구성되어 있고, 2026년도 예산안은 전년도 대비 2,425억원(7.5%)이 증액된 3조 4,749억원임.

【 2026년도 주택 및 기초생활보장 부문 예산안 세부내역 】

(단위 : 억원)

구 분	2025 예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
			(B-A)	%
합 계	**32,324**	**34,749**	**2,425**	**7.5**
주거급여지원	30,368	32,309	1,941	6.4
주택가격조사지원	811	824	13	1.6
주택및주거동향조사	182	178	△4	△2.2
주택공시가격조사	605	623	18	3.0
부동산종합정보체계운영관리	13	13	-	-
부동산서비스산업육성	11	10	△1	△9.1
주택정책지원	1,075	1,553	478	44.5
공동주택관리분쟁조정	22	22	-	-
하자심사분쟁조정	27	27	-	-
주택청약시장관리	12	12	-	-
임대차분쟁조정위원회운영	65	69	4	6.2
청년월세 한시 특별지원	777	1,300	523	67.3
전세보증금반환보증 보증료 지원	118	52	△66	△55.9
전세사기 피해방지 및 지원	54	72	18	33.3
주거환경개선지원	70	63	△7	△10.0
재정비촉진사업지원	48	38	△10	△20.8
정비사업지원업무수행	22	25	3	13.6

※ 자료: 국토교통부

6) 총지출 기준

2) 도로 부문

도로 부문은 고속도로건설, 국도건설, 도로관리, 민자도로건설및관리, 지자체도로건설지원 사업으로 구성되어 있고, 2026년도 예산안은 전년도 대비 9,397억원(△13.1%) 감액된 6조 2,525억원임.

【 2026년도 도로 부문 예산안 세부내역 】

(단위 : 억원)

구 분	2025 예산(A)	2026 예산안(B)	증 감 (B-A)	증 감 %
합 계	**71,922**	**62,525**	**△9,397**	**△13.1**
고속도로건설	10,445	9,941	△504	△4.8
고속도로조사설계	110	284	174	158.2
고속도로건설	10,303	9,612	△691	△6.7
수소충전소구축	32	45	13	40.6
국도건설	17,731	16,447	△1,284	△7.2
일반국도조사설계	408	360	△48	△11.8
일반국도건설	15,120	14,715	△405	△2.7
국대도건설지원	14	28	14	100.0
국대도건설	1,959	1,097	△862	△44.0
제주구국도건설	230	248	18	7.8
도로관리	27,415	26,516	△899	△3.3
도로안전및환경개선	11,343	10,853	△490	△4.3
도로운영	1,165	1,236	71	6.1
도로보수(총액)	8,665	8,659	△6	△0.1
도로병목지점개선	2,940	2,403	△537	△18.3
첨단도로교통체계	1,399	1,221	△178	△12.7
도로건설및관리종합연구	35	26	△9	△25.7
위험도로개선	1,342	1,020	△322	△24.0
국제협력기구 지원 등	2	2	-	-
디지털도로대장	55	52	△3	△5.5
디지털도로AI신기술지원사업	-	420	420	순증
제주구국도유지관리	350	355	5	1.4
국도시설개량	120	268	148	123.3
민자도로건설및관리	11,715	4,613	△7,102	△60.6
민자도로운영지원	1,916	1,855	△61	△3.2
민자도로건설지원	9,799	2,758	△7,041	△71.9
지자체도로건설지원	4,617	5,008	391	8.5
광역도로	636	556	△80	△12.6
국가지원지방도	2,816	3,021	205	7.3
혼잡도로	1,165	1,431	266	22.8

※ 자료: 국토교통부

3) 철도 부문

철도 부문은 고속철도건설, 일반철도건설, 광역철도건설, 도시철도, 철도안전 및 운영 사업으로 구성되어 있고, 2026년도 예산안은 전년도 대비 1조 8,395억원(26.3%) 증액된 8조 8,411억원임.

【 2026년도 철도 부문 예산안 세부내역 】

(단위 : 억원)

구 분	2025 예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
			(B-A)	%
합 계	**70,016**	**88,411**	**18,395**	**26.3**
고속철도건설	4,654	3,732	△922	△19.8
호남고속철도건설(광주-목포)	1,386	816	△570	△41.1
평택-오송 2복선화	2,500	800	△1,700	△68.0
경부고속철도건설2단계	127	430	303	238.6
인천발 KTX	350	1,143	793	226.6
수원발 KTX	266	376	110	41.4
수색-광명 고속철도건설	25	147	122	488.0
서해선-경부고속연결선철도건설	-	20	20	순증
일반철도건설	12,586	22,619	10,033	79.7
일반철도건설	12,586	22,619	10,033	79.7
광역철도건설	9,131	9,476	345	3.8
광역철도건설지원	9,131	9,476	345	3.8
도시철도	6,499	9,186	2,687	41.3
지하철건설지원	6,499	9,186	2,687	41.3
철도안전 및 운영	37,146	43,397	6,251	16.8
철도안전(일반)	22,610	27,605	4,995	22.1
철도정책지원(일반)	189	249	60	31.7
국가철도공단지원	664	728	64	9.6
철도운영지원(일반, 교특)	13,682	14,816	1,134	8.3

※ 자료: 국토교통부

4) 항공·공항 부문

항공·공항 부문은 일반공항건설 및 관리, 항공발전지원, 항공운영지원 사업으로 구성되어 있고, 2026년도 예산안은 전년도 대비 69억원(△0.5%) 감액된 1조 3,464억원임.

【 2026년도 항공·공항 부문 예산안 세부내역 】

(단위 : 억원)

구 분	2025 예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
			(B-A)	%
합 계	**13,533**	**13,464**	**△69**	**△0.5**
일반공항건설 및 관리	11,878	11,489	△389	△3.3
제주공항시설개선	23	140	117	508.7
공항개발조사	16	11	△5	△31.3
일반공항시설관리	3	1,177	1,174	39,133.3
항공장애표시등안전관리	9	9	-	-
무안국제공항활주로연장	75	-	△75	순감
가덕도신공항건설	9,640	6,890	△2,750	△28.5
울릉도소형공항건설	254	1,149	895	352.4
흑산도소형공항건설	30	48	18	60.0
제주제2공항건설	236	150	△86	△36.4
새만금신공항건설	632	1,200	568	89.9
백령도소형공항건설	31	39	8	25.8
대구경북신공항건설	667	318	△349	△52.3
서산공항건설	17	11	△6	△35.3
청주국제공항주기장확충	-	42	42	순증
가덕도신공항건설공단설립운영	243	249	6	2.5
가덕도신공항건립추진단운영	3	3	-	-
김포공항시설개선	-	23	23	순증
무안공항차세대전략망구축	-	30	30	순증

구 분	2025 예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
			(B-A)	%
항공발전지원	1,485	1,798	313	21.1
항공산업발전지원	16	16	-	-
드론안전및활성화지원	223	247	24	10.8
드론종합인프라구축및운영	102	195	93	91.2
도심항공교통산업활성화지원	264	72	△192	△72.7
국립항공박물관운영	133	132	△1	△0.8
국제항공안전활동지원	48	35	△13	△27.1
항공기검사	4	5	1	25.0
항공기사고조사및장비유지	16	52	36	225.0
항공안전교육훈련	17	17	-	-
항공기안전인증및감독활동	7	12	5	71.4
국제항공안전표준화사업	9	7	△2	△22.2
항공안전체계구축및유지관리	39	35	△4	△10.3
시스템기반항공안전감독시스템유지보수	15	15	-	-
항행안전시설운영및구축	442	507	65	14.7
국가항공안전정보수집분석	17	29	12	70.6
국제항공탄소상쇄감축제도운영	3	6	3	100.0
공항소음대책	129	199	70	54.3
12·29여객기사고피해자지원	-	13	13	순증
12·29여객기사고피해구제	-	13	13	순증
민간중소형드론개발및군실증협업사업	-	40	40	순증
인천공항해안경계보강사업비대납금상환	-	150	150	순증
항공운영지원	171	177	6	3.5
청・관사 관리	61	66	5	8.2
인천국제공항상주정부기관지원	45	45	-	-
항공안전기술원 출연	65	66	1	1.5

※ 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, 2026년도 예산안은 전년도 대비 4,522억원(21.1%) 증액된 2조 5,960억원임.

【 2026년도 물류 등 기타 부문 예산안 세부내역 】

(단위 : 억원)

구 분	2025 예산(A)	2026 예산안(B)	증 감 (B-A)	증 감 %
합 계	**21,438**	**25,960**	**4,522**	**21.1**
건설정책및기술지원	2,059	2,155	96	4.7
골재자원조사및관리	23	18	△5	△21.7
건설기계제작결함시정사업	13	12	△1	△7.7
기계설비산업발전지원	23	19	△4	△17.4
건설기능인등급제사업	4	4	-	-
건설기계임대료체납신고센터운영	1	1	-	-
해외인프라시장개척	565	565	-	-
국제개발협력사업지원(ODA)	335	330	△5	△1.5
국토안전관리원출연	860	928	68	7.9
공사비산정기준관리운영	21	20	△1	△4.8
건설교통신기술지정	15	14	△1	△6.7
건설공사품질관리(수입대체)	11	10	△1	△9.1
국가건설기준센터운영	69	63	△6	△8.7
건설기술제도선진화	7	6	△1	△14.3
건설기술인교육관리감독전문화	14	13	△1	△7.1
노후기반시설관리	4	4	-	-
건설및지하안전관리	17	57	40	235.3
스마트건설지원센터운영	67	61	△6	△9.0
건설공사사후평가지원센터운영	14	13	△1	△7.1
건설기계사고조사및예방지원	-	16	16	순증

구 분	2025 예산(A)	2026 예산안(B)	증 감 (B-A)	증 감 %
물류정책	254	276	22	8.7
화물자동차지원(일반)	9	12	3	33.3
물류산업지원	245	264	19	7.8
자동차 및 교통정책	1,364	1,321	△43	△3.2
교통사고예방및피해자보호	41	46	5	12.2
첨단미래형자동차활성화	156	147	△9	△5.8
자동차안전도강화	226	198	△28	△12.4
교통안전공단출연	878	864	△14	△1.6
교통계획및평가	62	66	4	6.5
대중교통육성	6,591	10,048	3,457	52.5
대중교통체계구축	4,326	7,714	3,388	78.3
교통약자이동편의증진	2,264	2,333	69	3.0
광역교통정책	1,034	1,140	106	10.3
도시형교통모델(세종,제주 포함)	404	452	48	11.9
도시BRT	182	253	71	39.0
환승센터구축	51	28	△23	△45.1
대도시권광역교통계획수립	3	3	-	-
대중교통지원(지역자율)	394	403	9	2.3
국토교통연구개발	4,892	5,365	473	9.7
국토교통정보화	1,108	940	△168	△15.2
국토교통행정지원	3,906	4,466	560	14.3
항공교통본부(책임운영)	218	237	19	8.7
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, 2026년도 예산안은 전년도 대비 265억원(△1.5%) 감액된 1조 7,750억원임.

【 2026년도 지역·도시 및 산업단지 부문 예산안 세부내역 】

(단위 : 억원)

구 분	2025 예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
			(B-A)	%
합 계	18,015	17,750	△265	△1.5
지역개발	4,078	4,354	276	6.8
혁신도시	85	87	2	2.4
해안권및내륙권발전지원	1	1	-	-
방조제관리지원	22	22	-	-
국토정책지원	26	13	△13	△50.0
성장촉진지역개발	2,040	1,948	△92	△4.5
지역발전투자협약	195	239	44	22.6
개발제한구역지원	1,508	1,353	△155	△10.3
초광역개발권 시범사업지원	177	683	506	285.9
투자선도지구지원	18	2	△16	△88.9
기업혁신파크선도사업	6	6	-	-
도시정책	7,492	7,304	△188	△2.5
도시개발	446	395	△51	△11.4
용산공원조성사업	188	183	△5	△2.7
스마트시티지원(자율, 지원)	-	392	392	순증
스마트시티지원	866	436	△430	△49.7

구 분	2025 예산(A)	2026 예산안(B)	증 감	
			(B-A)	%
기반시설부담금 운영	3	3	-	-
도시재생(자율, 지원, 제주)	4,801	4,649	△152	△3.2
도시활력증진지역개발	738	781	43	5.8
수소도시기반구축(자율, 지원)	449	464	15	3.3
토지이용	2	0.4	△2	△80.0
국토정보관리	2,060	2,029	△31	△1.5
부동산공시	1,286	1,321	35	2.7
국유재산관리	5	5	-	-
국토공간정보체계구축및지원	61	60	△1	△1.6
국토정보제도선진화	488	425	△63	△12.9
개발부담금징수및관리	220	219	△1	△0.5
국토지리정보원운영	1,333	1,426	93	7.0
국토지형관리	1,226	1,315	89	7.3
국토지리정보원 인건비	89	92	3	3.4
국토지리정보원 기본경비	17	18	1	5.9
건축정책	273	195	△78	△28.6
도시경관및건축문화품격향상	67	51	△16	△23.9
건축서비스산업 지원	94	72	△22	△23.4
녹색건축물보급활성화지원	92	55	△37	△40.2
국가건축정책위원회	20	18	△2	△10.0
산업단지개발및지원	2,779	2,442	△337	△12.1
산단진입도로지원	1,960	1,845	△115	△5.9
산업단지지원(일반)	2	10	8	400.0
산업단지지원(자율, 지원)	816	586	△230	△28.2

※ 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, 2026년도 조성계획 규모는 전년도 당초계획 대비 4조 6,597억원(4.5%)이 증액된 108조 512억원임.

【 2026년도 주택도시기금 조성계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024결산	2025계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	1,201,505	1,033,915	1,080,512	46,597	4.5
- 자체재원	182,013	252,236	243,614	△8,621	△3.4
- 정부내부수입	178,889	164,756	186,037	21,282	12.9
- 차입금(국민주택채권, 청약저축)	289,630	327,800	315,750	△12,050	△3.7
- 여유자금 회수(전년 이월금)	539,070	272,352	321,637	49,285	18.1
- 도시계정	11,902	16,771	13,473	△3,298	△19.7

※ 자료: 국토교통부

가) 자체재원

자체재원은 융자금회수, 이자수입 및 정부출자수입 등으로 구성되며 2026년도 조성계획안은 전년도 당초 계획 대비 8,621억원(△3.4%) 감액된 24조 3,614억원임.

【 2026년도 주택도시기금 자체재원 조성계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024결산	2025계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	182,013	252,236	243,614	△8,621	△3.4
- 융자금회수	137,767	200,904	190,612	△10,292	△5.1
- 이자수입	33,014	37,000	37,117	117	0.3
- 정부출자수입 등	11,233	14,332	15,885	1,553	10.8

※ 자료: 국토교통부

융자금 회수는 기존 융자금이 만기 또는 조기에 상환되는 자금으로 각종 대출금의 상환조건과 조기상환 추이 등을 감안하여 19조 612억원으로 편성되었고, 정부출자수입 등 1조 5,885억원은 한국토지주택공사·주택도시보증공사 등에 대한 출자배당금 1,659억원과 기타경상이전수입 2,523억원 등으로 구성되어 있음.

나) 정부내부수입

정부내부수입은 일반회계전입금, 복권기금전입금, 기금예탁원금회수·이자수입 등으로 구성되며, 2026년도 조성계획안은 전년도 당초 계획 대비 2조 1,282억원(12.9%)이 증액된 18조 6,037억원으로, 일반회계전입금 증가가 증액의 주된 이유임.

【 2026년도 주택도시기금 정부내부수입 조성계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024결산	2025계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	178,889	164,756	186,037	21,282	12.9
- 일반회계전입금	33,060	32,763	68,116	35,353	107.9
- 복권기금전입금	4,500	4,500	4,000	△500	△11.1
- 기금예탁이자수입	3,814	3,828	2,710	△1,118	△29.2
- 기금예탁원금회수	137,515	123,665	111,212	△12,453	△10.1

※ 자료: 국토교통부

일반회계전입금은 행복주택, 국민임대주택 및 영구임대주택 건설지원 등을 위해 6조 8,116억원이 계상되었고, 복권기금전입금은 다가구 매입임대 등 저소득층의 주거안정을 위해 4,000억원이 편성되었음.

다) 차입금 및 여유자금 회수

차입금은 국민주택채권[7] 발행 등에 따른 수입금으로서 31조 5,750억원이 편성되었고, 여유자금 회수는 2026년도 지출잔액 및 지출시기 등을 고려하여 32조 1,637억원이 편성되었음.

【 2026년도 주택도시기금 차입금 및 여유자금 회수 계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024결산	2025계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	828,700	600,152	637,387	37,235	6.2
- 차입금 (국민주택채권, 청약저축)	289,630	327,800	315,750	△12,050	△3.7
- 여유자금 회수	539,070	272,352	321,637	49,285	18.1

※ 자료: 국토교통부

7) 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 1.0%, 5년 만기)

라) 도시계정

2026년도 도시계정의 조성계획안은 전년도 당초 계획 대비 3,298억원(△19.7%)이 감액된 1조 3,473억원으로, 여유자금회수 등의 감액이 감액 편성의 주요 원인임.

【 2026년도 주택도시기금 도시계정 조성계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024결산	2025계획(당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감(B-A)	%
합 계	11,902	16,771	13,473	△3,298	△19.7
- 주택계정전입금	1,511	933	1,462	529	56.7
- 기타민간이자수입 등	4,803	6,779	5,038	△1,740	△25.7
- 여유자금회수(도시계정)	5,588	9,060	6,972	△2,087	△23.0

※ 자료: 국토교통부

2) 운용계획

주택도시기금 운용은 행복주택, 국민임대주택, 영구임대주택 등 공공주택 건설, 주택 구입 및 전세자금 융자, 차입금 원리금 상환 등으로 구성되고, 2026년도 운용계획안은 전년도 당초 계획 대비 4조 6,597억원(4.5%) 증액된 108조 512억원임.

【 2026년도 주택도시기금 운용계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024결산	2025계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	1,201,505	1,033,915	1,080,512	46,597	4.5
- 주택시장안정 및 주거복지향상	49,198	38,529	39,590	1,061	2.8
- 분양주택 등 지원	15,913	14,741	4,295	△10,447	△70.9
- 구입·전세자금	87,550	140,572	103,016	△37,556	△26.7
- 임대주택지원(융자)	127,636	124,780	144,584	19,805	15.9
- 임대주택지원(출자)	41,671	29,492	83,274	53,782	182.4
- 회계기금간 거래 등	126,262	96,945	66,841	△30,105	△31.1
- 여유자금 운용(주택)	448,423	221,089	316,132	95,043	43.0
- 차입금원금상환	292,949	350,996	309,308	△41,688	△11.9
- 도시재생활성화(도시)	6,019	5,842	6,739	897	15.3
- 여유자금 운용(도시)	5,883	10,929	6,734	△4,195	△38.4

※ 자료: 국토교통부

가) 주택시장안정 및 주거복지향상

2026년도 주택시장안정 및 주거복지향상 프로그램의 운용계획안은 전년도 당초 계획 대비 1,061억원(2.8%) 증액된 3조 9,590억원임.

【 2026년도 주택도시기금 주택시장안정 및 주거복지향상 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024결산	2025계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	49,198	38,529	39,590	1,061	2.8
- 재건축초과이익자본이전	0	41	2	△39	△95.2
- 주택금융신용보증기금출연	1,330	831	811	△21	△2.5
- 이차보전지원	13,902	18,398	19,720	1,322	7.2
- 주택도시보증공사 출자	7,000	-	-	-	-
- 위탁수수료	2,066	2,369	2,188	△182	△7.7
- 이자상환	24,898	16,887	16,867	△20	△0.1
- 기금운영비	1.4	2.3	2.4	0.1	4.3

※ 자료: 국토교통부

나) 분양주택 등 지원(융자)

2026년도 분양주택 등 지원(융자) 프로그램 운용계획안은 전년도 당초 계획 대비 1조 447억원(△70.9%)이 감액된 4,295억원임.

【 2026년도 주택도시기금 분양주택 등 지원(융자) 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024결산	2025계획(당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	15,913	14,741	4,295	△10,447	△70.9
- 분양주택(융자)	15,895	14,716	4,270	△10,447	△71.0
- 위험건축물이주자금(융자)	10	-	-	-	-
- 층간소음성능보강(융자)	8	-	-	-	-
- 층간소음개선리모델링(융자)	-	-	-	-	-
- 신도시리츠(출자)	-	25	25	-	-

※ 자료: 국토교통부

다) 주택구입·전세자금(융자)

2026년도 주택구입·전세자금(융자) 프로그램 운용계획안은 전년도 당초 계획 대비 3조 7,556억원(△26.7%)이 감액된 10조 3,016억원임.

【 2026년도 주택도시기금 주택구입·전세자금(융자) 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024결산	2025계획(당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
주택구입·전세자금(융자)	87,550	140,572	103,016	△37,556	△26.7

※ 자료: 국토교통부

라) 임대주택지원(융자)

임대주택지원(융자) 프로그램은 국민임대, 공공임대, 행복주택, 전세임대 등을 위한 융자지원 사업으로 구성되고, 2026년도 운용계획안은 전년도 당초 계획 대비 1조 9,805억원(15.9%) 증액된 14조 4,584억원임.

【 2026년도 주택도시기금 임대주택지원(융자) 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024결산	2025계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	127,636	124,780	144,584	19,805	15.9
- 국민임대융자	922	1,876	1,418	△458	△24.4
- 공공임대융자	6,978	6,628	1,609	△5,019	△75.7
- 집주인임대주택사업	203	490	-	△490	△100.0
- 민간임대융자	13,731	15,000	15,000	-	-
- 다가구매입임대융자	43,712	30,444	63,788	33,344	109.5
- 행복주택융자	2,808	4,384	1,891	△2,493	△56.9
- 전세임대융자	48,789	51,141	52,644	1,502	2.9
- 통합공공임대융자	10,493	14,817	8,236	△6,581	△44.4

※ 자료: 국토교통부

마) 임대주택지원(출자)

임대주택지원(출자) 프로그램은 국민임대, 공공임대, 행복주택 등을 위한 출자지원 사업으로 구성되고, 2026년도 운용계획안은 전년도 당초 계획 대비 5조 3,782억원(182.4%)이 증액된 8조 3,274억원임.

【 2026년도 주택도시기금 임대주택지원(출자) 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024결산	2025계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	41,671	29,492	83,274	53,782	182.4
- 다가구매입임대출자	22,932	2,731	56,382	53,651	1,964.8
- 국민임대출자	716	732	333	△399	△54.5
- 영구임대출자	95	431	41	△390	△90.5
- 행복주택출자	1,014	1,346	98	△1,248	△92.7
- 임대주택리츠출자	2,991	4,500	7,200	2,700	60.0
- 전세·매입임대경상보조	1,453	1,600	2,609	1,008	63.0
- 통합공공임대출자	10,359	16,424	14,793	△1,631	△9.9
- 노후공공임대주택 그린리모델링 및 서비스개선	2,111	1,728	1,819	91	5.2

※ 자료: 국토교통부

바) 기타

기타 프로그램은 공공자금관리기금예탁금, 국공채원금상환, 청약저축원금상환 등의 사업으로 구성되고, 2026년도 운용계획안은 전년도 당초 계획 대비 2조 3,251억원(3.5%)이 증액된 69조 2,281억원임.

【 2026년도 주택도시기금 기타 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024결산	2025계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	867,635	669,030	692,281	23,251	3.5
- 예수금원리금상환	26	25	75	50	197.7
- 예탁금등(사학,공자기금)	124,356	95,600	65,222	△30,378	△17
- 복권기금반환금	370	388	81	△306	△79.0
- 도시계정전출금	1,511	933	1,462	529	56.7
- 여유자금	448,423	221,089	316,132	95,043	43.0
- 국공채원금상환	166,685	186,395	188,046	1,651	0.9
- 청약저축원금상환	126,264	164,601	121,262	△43,339	△26.3

※ 자료: 국토교통부

구체적으로는 국공채 및 청약저축 원금을 상환하기 위하여 18조 8,046억원과 12조 1,262억원이 각각 편성되었고, 도시재생사업(출·융자)에 필요한 자금의 일부를 도시계정으로 전출하기 위한 도시계정전출금 1,462억원이 편성됨.

사) 도시재생활성화 등

도시재생활성화 등 프로그램은 도시재생지원 출자 및 융자 등 도시재생 뉴딜사업을 지원하기 위한 사업으로서 도시계정에 편성되어 있고, 2026년도 운용계획안은 전년도 당초 계획 대비 3,298억원(△19.7%)이 감액된 1조 3,473억원임.

【 2026년도 주택도시기금 도시재생활성화 등 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024결산	2025계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	11,902	16,771	13,473	△3,298	△19.7
- 도시재생지원(출자)	-	-	-	-	-
- 도시재생지원(융자)	1,564	1,050	1,050	-	-
- 도시재생사업지원	89	58	36	△22	△37.9
- 도시재생씨앗융자	394	500	400	△100	△20.0
- 노후산단재생지원(융자)	48	414	360	△54	△13.0
- 소규모주택정비사업	3,882	3,370	4,410	1,040	30.9
- 이차보전지원	10	20	32	12	60.0
- 주택정비사업(융자)	-	400	423	23	5.6
- 위탁수수료	31	30	28	△2	△6.7
- 여유자금(도시계정)	5,883	10,929	6,734	△4,195	△38.4
- 기타경비 (기금운영비,도시계정)	0.3	0.4	0.4	-	-

※ 자료: 국토교통부

나. 자동차사고피해지원기금

1) 조성계획

자동차사고피해지원기금 조성계획은 자체재원 및 여유자금 회수금액 등으로 구성되고, 2026년도 조성계획안은 전년도 대비 59억원(△2.3%)이 감액된 2,533억원이 편성되었음.

【 2026년도 자동차사고피해지원기금 조성계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024 결산	2025계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	2,675	2,592	2,533	△59	△2.3
- 자체재원	613	474	453	△21	△4.4
- 정부내부수입	1,032	1,553	1,545	△8	△0.5
- 여유자금회수	1,030	565	535	△29	△5.1

※ 자료: 국토교통부

가) 자체재원

자체재원은 기타재산이자수입, 법정부담금, 기타경상이전수입으로 구성되고, 2026년도 조성계획안은 전년도 대비 21억원(△4.4%)이 감액된 453억원이 편성되었음.

【 2026년도 자동차사고피해지원기금 자체재원 조성계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024 결산	2025계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	613	474	453	△21	△4.4
- 기타재산이자수입	102	28	31	3	10.7
- 법정부담금	237	225	149	△76	△33.8
- 기타경상이전수입	274	221	273	52	23.5

※ 자료: 국토교통부

나) 정부내부수입 및 여유자금회수

정부내부수입은 기금예탁원금회수와 기금예탁이자수입으로 구성되고, 2026년도 조성계획안은 공공자금관리기금 예탁원금회수 계획 등을 반영하여 1,545억원으로 편성되었으며, 여유자금회수 계획안은 전년도 지출잔액 등을 감안하여 535억원이 편성되었음.

【 2026년도 자동차사고피해지원기금 정부내부수입 등 운용계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024 결산	2025계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	2,062	2,118	2,080	△38	△1.8
- 기금예탁원금회수	1,000	1,500	1,500	-	-
- 기금예탁이자수입	32	53	45	△8	△15.1
- 여유자금회수	1,030	565	535	△30	△5.3

※ 자료: 국토교통부

2) 운용계획

자동차사고피해지원기금 운용은 자동차사고피해지원사업과 여유자금운용 등으로 구성되고, 2026년도 운용계획안은 전년도 계획 대비 59억원(△2.3%)이 감액된 2,533억원이 편성되었음.

【 2026년도 자동차사고피해지원기금 조성계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024 결산	2025계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	2,675	2,592	2,533	△59	△2.3
- 자동차 및 교통정책	589	556	544	△12	△2.2
- 정부내부지출	1,500	1,500	1500	-	-
- 여유자금운용	586	536	489	△47	△8.8

※ 자료: 국토교통부

가) 자동차 및 교통정책

자동차 및 교통정책 프로그램은 자동차사고피해지원과 기금운영비로 구성되며, 2026년도 지출계획안은 전년도 계획 대비 12억원(△2.2%)이 감액된 544억원이 편성되었음.

【 2026년도 자동차사고피해지원기금 자동차 및 교통정책 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024 결산	2025계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	589	556	544	△12	△2.2
- 자동차사고피해지원	586	553	541	△12	△2.2
의무보험전산망	25	31	23	△8	△25.8
피해자지원	212	198	194	△4	△2.0
정부보장사업	203	186	187	1	0.5
생활지원 및 학자금	11	10	9	△1	△10.0
국립교통재활병원	121	120	120	-	-
자동차손해배상진흥원	13	8	8	-	-
- 기금운영비	3	3	3	△0	△0.02

※ 자료: 국토교통부

나) 정부내부지출 및 여유자금운용

기타 지출은 정부내부지출과 여유자금운용으로 구성되고, 2026년도 지출계획안은 전년도 계획 대비 47억원(△8.8%)이 감액된 1,989억원이 편성되었음.

【 2026년도 자동차사고피해지원기금 기타 지출계획안 】

(단위 : 억원)

구 분	2024 결산	2025계획 (당초)(A)	2026년 계획안(B)	증감 (B-A)	%
합 계	2,086	2,036	1,989	△47	△8.8
- 정부내부지출	1,500	1,500	1,500	-	-
- 여유자금운용	586	536	489	△47	△8.8

※ 자료: 국토교통부

Ⅱ. 검토의견

1. 기획조정실

가. 총괄(세입)

1) 법정부담금(12-59-593)

○ 국토교통부는 2026년도 개발부담금 수입액을 증액 편성하였으나 2022년 이후의 건설 경기 하강 국면 및 개발부담금 감면 논의 등을 고려할 때 개발부담금 징수 실적이 감소할 가능성 등을 고려하여 개발부담금 수입예산안을 면밀하게 재검토할 필요가 있음.

가) 개요

지역균형발전특별회계 지역자율계정의 법정부담금(이하 “지특회계 법정부담금”이라 함)은 「개발이익환수에 관한 법률」(이하 “개발이익환수법”이라 함) 제3조[8]에 따른 개발부담금(이하 “개발부담금”이라 함) 징수액과 「수도권정비계획법」 제12조[9]에 따른 과밀부담금(이하 “과밀부담금”이라 함) 징수액으로 구성되며, 2026년도 예산안은 전년도 2,683억 1,300만원 대비 374억 6,200만원(14.0%)이 증액된 3,057억 7,500만원이 편성되었음.

---

8) **「개발이익환수에 관한 법률」**
제3조(개발이익의 환수) 시장·군수·구청장은 제5조에 따른 **개발부담금 부과 대상 사업이 시행되는 지역에서 발생하는 개발이익**을 이 법으로 정하는 바에 따라 **개발부담금으로 징수**하여야 한다.

9) **「수도권정비계획법」**
제12조(과밀부담금의 부과·징수) ① **과밀억제권역에 속하는 지역으로서 대통령령으로 정하는 지역에서 인구집중유발시설 중 업무용 건축물, 판매용 건축물, 공공 청사, 그 밖에 대통령령으로 정하는 건축물을 건축**(신축·증축 및 공공 청사가 아닌 시설을 공공 청사로 하는 용도변경, 그 밖에 대통령령으로 정하는 용도변경을 말한다. 이하 같다)하려는 자는 **과밀부담금**(이하 "부담금"이라 한다)을 내야 한다.

【 2026년도 지역균형발전특별회계 지역자율계정 법정부담금 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
법정부담금	344,644	268,313	268,313	305,775	37,462

※ 자료: 국토교통부

국토교통부의 2026년도 지특회계 법정부담금 수입예산안을 세부적으로 살펴보면, 개발부담금 수입예산안은 3회계연도 결산의 평균값으로 산출되었고, 과밀부담금 수입예산안은 3회계연도 부과금액의 평균값의 80%에 해당하는 금액을 기준으로 산출되었음. 한편, 2026년도 지특회계 법정부담금 수입예산안 중 개발부담금은 82.4%를, 과밀부담금은 17.6%를 각각 차지함.

【 2026년도 지역균형발전특별회계 지역자율계정 법정부담금 예산안 세부내역 】

(단위 : 백만원, %)

구분	2022회계연도 결산	2023회계연도 결산	2024회계연도 결산	2026년도 예산안(①)	비중 (① / ①+②)
개발부담금	286,520	225,194	244,515	252,076 (3회계연도 평균)	82.4
구분	**2022년 부과금액**	**2023년 부과금액**	**2024년 부과금액**	**2026년도 예산안(②)**	**비중 (② / ①+②)**
과밀부담금	73,545	96,361	31,463	67,123 (3회계연도 평균 × 80%)	17.6
합 계(①+②)				305,775	100.0

주) 각각 국고귀속분(전체 결산액 또는 부과금액의 각 50%)을 기준으로 함.

※ 자료: 국토교통부

나) 개발부담금 수입예산안 편성 방식의 면밀한 재검토 필요

국토교통부는 지특회계 법정부담금 수입예산안 중 개발부담금 수입예산안을 직전 3개년 결산액의 평균으로 산출하고 있으나, 이와 같은 산출 방식을 취하는 경우 최근 건설경기현황과 정부의 개발부담금 감면 기조 등을

고려할 때 2026년도 수입예산안의 경우 실제 수납가능액과 괴리를 보일 가능성이 있을 것으로 보임.

먼저, 개발부담금은 「개발이익환수법」[10]에 따라 원칙적으로 부과 대상 개발사업이 준공인가 등을 받은 날부터 5개월 이내에 결정·부과되고, 일정 요건을 충족하는 대규모 사업의 경우 전체 개발사업이 끝난 후에 부과됨.

국토교통부에 따르면, 2024년 시행 개발사업을 기준으로 개발사업의 인가 등을 받은 날인 부과 개시 시점부터 최종 납부일까지의 기간, 즉 징수소요기간이 4년 이상인 개발사업이 전체 개발사업의 약 71.5%를 차지함.

【 2024년 시행 개발사업의 개발부담금 예상 징수소요기간 】

(국고+지자체 귀속, 단위 : 억원)

구분	계	2024년	2025년	2026년	2027년	2028년 이후
징수소요기간 (인가등~납부일)	100%	(1년 이내) 0.5%	(1년~2년) 8.8%	(2년~3년) 10.5%	(3년~4년) 8.7%	(4년 이상) **71.5%**

주) 2021년~2023년 개발부담금 징수소요기간 평균 적용
※ 자료: 국토교통부

10) **「개발이익환수에 관한 법률」**
제14조(부담금의 결정·부과) ① 시장·군수·구청장은 **부과 종료 시점부터 5개월 이내**에 개발부담금을 결정·부과하여야 한다. 다만, 제9조제3항 각 호 외의 부분 단서에 해당하는 경우로서 해당 사업이 **대규모 사업의 일부**에 해당되어 제11조에 따른 **개발비용의 명세(明細)를 제출할 수 없는 경우**에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 개발부담금을 결정·부과할 수 있다.
제9조(기준 시점) ③ **부과 종료 시점**은 관계 법령에 따라 국가나 지방자치단체로부터 **개발사업의 준공인가 등을 받은 날**로 한다. 다만, 부과 대상 토지의 전부 또는 일부가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 해당 토지에 대하여는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 날을 부과 종료 시점으로 한다.
1. 관계 법령에 따라 부과 대상 토지의 일부가 준공된 경우
2. 납부 의무자가 개발사업의 목적 용도로 사용을 시작하거나 타인에게 분양하는 등 처분하는 경우로서 대통령령으로 정하는 경우
3. 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우

「개발이익환수에 관한 법률 시행령」
제15조(부과기준과 부과 금액의 예정 통지) ③ 시장·군수·구청장은 법 제14조제1항 단서에 해당하는 사업에 대하여 부담금을 부과하는 경우에는 **전체 개발사업이 끝난 후**에 법 제9조제3항 각 호의 어느 하나에 해당하는 토지별로 부담금을 산정하여 부과할 수 있다.

한편, 한국건설산업연구원의 건설경기실사지수[11] 종합실적지수에 따르면, 2021년 1월 이후 월별 종합실적지수는 2021년 5월 최고점인 106.3을 기록한 이후 하향 추세로 전환하였고, 2025년 9월까지 70 전후로 나타나고 있어 국내 건설경기 상황에서 침체 국면이 지속되고 있는 것으로 분석되고 있음.

【 건설경기실사지수 종합실적지수 현황 】

구 분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2021년	81.2	80.8	93.2	97.2	106.3	100.8	92.9	89.4	94.9	83.9	88.4	92.5
2022년	74.6	86.9	85.6	69.5	83.4	64.7	67.9	66.7	61.1	55.4	52.5	54.3
2023년	63.7	78.4	72.2	80.2	66.4	78.4	89.8	70.5	61.1	64.8	73.4	75.5
2024년	67.0	72.0	73.5	73.7	67.7	69.6	72.2	69.2	75.6	70.9	66.9	71.6
2025년	70.4	67.4	68.1	74.8	74.3	73.5	73.1	68.2	73.3			

※ 자료: 한국건설산업연구원(월별 건설경기실사지수 발표자료를 바탕으로 정리)

이와 같은 건설경기 추세와 개발부담금 예상 징수소요기간을 종합하여 보면, 2025년도 개발부담금 부과·징수 실적까지는 2021년의 건설경기가 주로 반영되나, 2026년도 개발부담금 부과·징수 실적부터는 2022년도 이후의 건설경기가 우세하게 반영될 가능성이 높은바, 2022년부터 본격화하기 시작한 건설경기 하강 국면이 2026년도 수입 예산부터 개발부담금 징수실적 감소로 이어질 가능성에 대하여 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

---

11) 건설경기실사지수(Construction Business Survey Index, CBSI)는 2000년부터 한국건설산업연구원에서 건설기업을 대상으로 한 설문조사 결과를 토대로 산출하는 경기실사지수로서, 발표시점의 지난달을 기준으로 건설기업들이 체감한 경기수준을 나타내는 '종합실적지수'와 앞으로 1달 동안 건설기업들이 예상하는 경기수준을 나타내는 '종합전망지수'로 구분해 발표되고 있음.
지수값이 100을 넘으면 건설경기 상황에 대해 낙관적으로 바라보는 기업들이 많다는 것을 의미하고, 지수값이 100을 넘지 못하면 건설경기 상황에 대해 비관적으로 바라보는 기업들이 많다는 것을 의미함.
한편, 한국건설산업연구원에 따르면, "건설경기실사지수 발표가 시작된 2000년 1월부터 2024년 4월까지 평균 종합실적지수는 75.1로 100보다 현저히 낮아 실질적 경기를 판단하는 데 한계가 있는 것으로 파악"되어 신뢰성을 제고하기 위하여 2024년 5월부터 개편된 종합실적지수가 발표되고 있어 2024년 5월을 기준으로 전후 지수 간 직접적인 비교는 어려운 측면이 다소 있음.

한편, 정부는 건설경기 회복을 위하여 세 차례에 걸쳐 개발부담금 한시 감면 계획을 발표하였으며, 이를 종합하면 2024년~2026년 시행 개발사업에 대하여 개발부담금 감면이 필요하다는 입장임.

【 정부의 개발부담금 한시 감면 방침 】

구분	내용
'2024년 경제정책방향'('24.1.4.)	◦ **2024년 시행 개발사업**에 대해 개발부담금을 한시 감면 (수도권 50%, 수도권 외 100%)
'2025년 경제정책방향'('25.1.2.) '지역 건설경기 보완방안'('25.2.19.)	◦ 개발부담금 한시 감면(수도권 50%, 수도권 외 100%)을 **2025년 신규 개발사업**까지 확대
'지방중심 건설투자 보강방안' ('25.8.14.)	◦ 개발부담금 한시 감면(수도권 50%, 비수도권 100%)을 2025년 및 **2026년도 신규사업**까지 확대

※ 자료: 정부 발표자료를 바탕으로 정리

이와 같은 개발부담금 한시 감면 방침이 입법화[12]되는 경우 2024년 이후 인가등을 받은 개발사업에 대하여 소급하여 개발부담금 감면이 적용될 가능성이 있는바, 개발부담금 수입예산안과 실제 수납가능액 간 괴리가 더욱 증가할 여지도 있음.

수입예산안 추계는 적정 지출 규모 판단 및 건전한 재정 운영의 근간이 되는바, 국토교통부는 건설경기 현황과 개발부담금 한시 감면 논의 등에 따른 법정부담금 수입 감소 가능성을 면밀하게 재검토하여 과다 추계 가능성을 최소화할 필요가 있을 것으로 보임.

12) 2024년 시행 개발사업의 개발부담금을 한시 감면하는 내용의 「개발이익 환수에 관한 법률 일부개정법률안」(김정재의원 대표발의, 의안번호 제2204207호)에 대하여 국토교통위원회에서 심사 중임.

2) 수입대체경비 관련: 면허료 및 수수료(수입대체경비)(14-65-651), 기타 잡수입(수입대체경비)(14-69-691)

○ 국토교통부는 수입대체경비 세입예산이 과소 계상되지 않도록 예산 추계의 정확성을 제고하고, 초과수입이 발생하지 않았음에도 초과지출을 승인하지 않도록 실제 수입·지출 규모를 반영한 예산안을 편성할 필요가 있음.

가) 개요

수입대체경비[13]란 용역 또는 시설을 제공하여 발생하는 수입과 관련되는 경비로서 대통령령으로 정하는 경비를 의미하며, 「국가재정법」상 예산총계주의 원칙의 예외로서 수입이 예산을 초과하거나 초과할 것이 예상되는 때에는 그 초과수입을 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 초과수입에 직접 관련되는 경비 및 이에 수반되는 경비에 초과지출할 수 있음.

국토교통부 소관 2026년도 수입대체경비 세입예산안은 '면허료 및 수수료'와 '기타 잡수입'으로 구분하여 편성되어 있는데, ⅰ) 면허료 및 수수료는 전년도 22억 5,700만원 대비 21억 4,800만원 감액된 1억 900만원 편성되었고, ⅱ) 기타 잡수입은 전년과 동일하게 18억 7,100만원 편성되었음.

---

13) **「국가재정법」**
제53조(예산총계주의 원칙의 예외) ① 각 중앙관서의 장은 **용역 또는 시설을 제공하여 발생하는 수입과 관련되는 경비로서 대통령령으로 정하는 경비**(이하 **"수입대체경비"**라 한다)의 경우 수입이 예산을 초과하거나 초과할 것이 예상되는 때에는 그 초과수입을 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 초과수입에 직접 관련되는 경비 및 이에 수반되는 경비에 초과지출할 수 있다.

【 2026년도 국토교통부 소관 수입대체경비 세입예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
면허료 및 수수료(수입대체경비)	18	2,257	2,257	109	△2,148
기타 잡수입(수입대체경비)	1,320	1,871	1,871	1,871	-

※ 자료: 국토교통부

수입대체경비로 편성된 ‘면허료 및 수수료’는 「건설기술 진흥법」 제60조제1항[14] 및 같은 법 시행규칙 제53조제3항에 따라 건설공사의 품질관리를 대행한 비용을 징수하는 세입이고,

‘기타 잡수입’은 「공무원 인재개발법」 제16조[15]에 따른 국토교통인재개

14) **「건설기술 진흥법」**

제56조(품질관리 비용의 계상 및 집행) ① 건설공사의 발주자는 건설공사 계약을 체결할 때에는 **건설공사의 품질관리에 필요한 비용**(이하 "품질관리비"라 한다)을 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 공사금액에 계상하여야 한다.

제60조(품질검사의 대행 등) ① **건설공사의 발주자, 건설사업자 또는 주택건설등록업자는** 대통령령으로 정하는 **국립·공립 시험기관 또는 건설엔지니어링사업자로 하여금 건설공사의 품질관리를 위한 시험·검사(이하 "품질검사"라 한다) 등을 대행**하게 할 수 있다. 이 경우 발주자, 건설사업자 또는 주택건설등록업자는 제62조제15항에 따른 건설공사 안전관리 종합정보망을 통하여 품질검사의 대행을 의뢰하여야 한다.

「건설기술 진흥법 시행규칙」

제53조(품질관리비의 산출 및 사용 기준) ③ **건설사업자 또는 주택건설등록업자는 법 제60조제1항에 따라 품질검사 등을 대행하게 하는 경우에는 그 비용을 부담**해야 한다.

15) **「공무원 인재개발법」**

제16조(교육훈련기관의 운영) ① 공무원교육훈련기관의 장은 해당 교육훈련기관을 효율적으로 운영하기 위하여 필요하면 교육훈련시설 및 교육훈련과정 등을 국가기관, 공공단체 또는 민간에 유상(有償)으로 제공할 수 있다.

② **제1항에 따른 수입금은 「국가재정법」 제53조 및 「국고금관리법」 제8조에 따라 수입대체경비로 회계처리**할 수 있다.

발원 교육비와 「항공안전법」 제136조[16]에 따른 항공기 감항증명 검사비용 및 정비조직인증 현장 검사비용 등을 징수하는 세입임.

【 2026년도 국토교통부 소관 수입대체경비 세입·세출 대응 】

(단위 : 백만원)

세 입			세 출		
목명 (코드번호)	세입내역	2026 예산안	세부사업명 (코드번호)	내역 사업명	2026 예산안
면허료 및 수수료 (65-651)	(일반) 면허료 및 수수료	109	건설공사 품질시험 (4316-451)	건설공사 품질시험	531
				품질검사 업체평가	437
				장비구입비	46
				소계	1,014
기타잡수입 (69-691)	(일반) 기타잡수입	1,871	항공기검사 (3634-451)	항공기검사	456
				소 계	456
			국토교통인재개발원 수입대체경비 (4431-451)	국토교통인재개발원 수입대체경비	728
				소 계	728
합계		1,980	합계		2,198

※ 자료: 국토교통부

16) **「항공안전법」**

제136조(수수료 등) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 **국토교통부령으로 정하는 수수료를 국토교통부장관에게 내야 한다**. 다만, 제135조제2항, 제5항부터 제8항까지 및 제10항의 규정에 따라 권한이 위탁된 경우에는 그 수탁기관에 내야 한다. (각호 일부 생략)

6. 제23조제1항에 따라 **감항증명을 신청**하는 자

25. 제97조제1항에 따라 **정비조직인증**을 받으려는 자

② **검사등을 위하여 현지출장이 필요한 경우에는 그 출장에 드는 여비를 신청인이 내야 한다**. 이 경우 여비의 기준은 국토교통부령으로 정한다.

나) 수입대체경비 세입예산 추계의 정확성 제고 필요

2026년도 예산안에 편성된 수입대체경비 중 면허료 및 수수료 세입예산은 전년도 대비 약 95% 감액된 1억 900만원 편성되었는데, 이처럼 예산안이 감액 편성된 이유는 최근의 수납실적을 고려한 것으로 보이며, 2026년도 예산안은 최근 3년간 결산액('22년~'24년)의 평균과 동일한 금액으로 편성되었음.

【 2026년도 면허료 및 수수료(수입대체경비) 예산안 및 최근 수납실적 】

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		예산현액	징수결정액 (B)	수납액 (C)	수납율 (C/A)	수납율 (C/B)	미수납액	불납결손액
	본예산	추경(A)							
'22	2,302	2,302	2,302	263	263	11.4	100.0	0	0
'23	2,257	2,257	2,257	45	45	2.0	100.0	0	0
'24	2,257	2,257	2,257	18	18	0.8	100.0	-	-
'25	2,257	2,257	2,257	24	23	1.0	94.7	1	-
'26(안)	109	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부('25.9월 말 기준)

세입예산 편성 시에 수납률을 고려하여 예산액과 수납액 간의 괴리가 발생하지 않도록 조정하는 것은 필요한 조치로 보이나, 수입대체경비의 경우 「국가재정법」 제53조제1항[17]에 따라 수입이 예산을 초과하거나 초과할 것으로 예상되는 때에는 그 초과수입을 대통령령으로 정하는 바에 따라 관련 경비에 초과지출할 수 있음을 고려할 때, 세입예산을 지나치게 과소 계상하지 않도록 금액 수준을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

---

17) **「국가재정법」**
제53조(예산총계주의 원칙의 예외) ① 각 중앙관서의 장은 용역 또는 시설을 제공하여 발생하는 수입과 관련되는 경비로서 대통령령으로 정하는 경비(이하 **"수입대체경비"**라 한다)의 경우 **수입이 예산을 초과하거나 초과할 것이 예상되는 때**에는 **그 초과수입을 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 초과수입에 직접 관련되는 경비 및 이에 수반되는 경비에 초과지출**할 수 있다.

기획재정부의 「2026년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 수입대체경비 세입예산은 전년도 수입 수납실적, 향후 여건 변화 등을 면밀히 검토하여 연례적인 과소계상 문제가 발생하지 않도록 적정규모 반영해야 한다고 규정되어 있고,

실제로 불과 3년 전인 2022년도 수납액은 2억 6,300만원으로, 2026년도 예산안인 1억 900만원을 상회하여 징수되었음을 고려할 때, 약 95% 감액이라는 과도한 조정으로 인해 불필요한 초과수입이 유발되지 않도록 현실적으로 징수 가능한 규모 등을 고려하여 단계적으로 감액하는 등 예산 추계의 합리성을 제고할 필요가 있을 것으로 생각됨.

아울러, 다른 수입대체경비 세입예산인 '기타 잡수입'도 최근 3년간 수납율이 70% 이하로 저조한 수준이었으나 해당 예산은 전년도와 동일하게 유지되었는바, 세입예산 편성 기준이 일관적이지 않은 것으로 보이므로 국토교통부는 수납액과 제반 사정 등을 종합적으로 고려하여 수입대체경비 세입예산의 규모가 적정한 수준에서 계상될 수 있도록 관리할 필요가 있음.

【 2026년도 기타 잡수입(수입대체경비) 예산안 및 수납 실적 】

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		예산현액	징수결정액 (B)	수납액 (C)	수납율 (C/A)	수납율 (C/B)	미수납액	불납결손액
	본예산	추경(A)							
'22	1,817	1,817	1,817	750	667	**36.7**	88.9	83	0
'23	1,871	1,871	1,871	1,370	1,204	**64.4**	87.9	166	0
'24	1,871	1,871	1,871	1,400	1,320	**70.5**	94.3	80	-
'25	1,871	1,871	1,871	774	710	**37.9**	91.8	64	-
'26(안)	**1,871**	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부('25.9월 말 기준)

다) 실제 수입·지출 규모를 반영한 예산안 편성 필요

한편, 최근 3년간 수입대체경비 초과지출 승인내역을 살펴보면, 2023년과 2024년에 세입사업인 기타 잡수입은 예산액보다 수납액이 적었지만, 이에 대응되는 세출사업인 항공기검사와 국토교통인재개발원 수입대체경비 사업에서는 각각 초과지출이 발생하였음.

【 2023년·2024년도 수입대체경비 초과지출 승인내역 】

(단위 : 백만원)

세 입					세 출							
목명 (코드번호)	2023		2024		세부사업명 (코드번호)	내역 사업명	2023			2024		
	예산액	수납액	예산액	수납액			예산액	초과지출 승인액	집행액	예산액	초과지출 승인액	집행액
기타 잡수입 (69-691)	1,871	**1,204**	1,871	**1,320**	항공기검사 (3634-451)	항공기 검사	477	-	451	430	**70**	483
					국토교통인재개발원 수입대체경비 (4431-451)	국토교통 인재개발원 수입대체 경비	775	**11**	777	775	-	775

※ 자료: 국토교통부

그런데 「국가재정법」 제53조제1항[18]에 따르면 수입대체경비는 '수입이 예산을 초과하거나 초과할 것이 예상되는 때'에 그 초과수입을 활용한 초과지출이 가능한 것이고, 「국고금관리법」 제8조제1항[19]에서도 수입대체경비

18) **「국가재정법」**
제53조(예산총계주의 원칙의 예외) ① 각 중앙관서의 장은 용역 또는 시설을 제공하여 발생하는 수입과 관련되는 경비로서 대통령령으로 정하는 경비(이하 "**수입대체경비"라 한다)의 경우 수입이 예산을 초과하거나 초과할 것이 예상되는 때에는 그 초과수입을 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 초과수입에 직접 관련되는 경비 및 이에 수반되는 경비에 초과지출**할 수 있다.

19) **「국고금관리법」**
제8조(수입대체경비) ① 중앙관서의 장은 **「국가재정법」 제53조제1항에 따른 수입대체경비는 그 수입이 확보되는 범위에서 지출**할 수 있다.

는 ‘그 수입이 확보되는 범위’에서 지출할 수 있다고 규정되어 있으므로, 그간 세입에서 초과수입이 발생하지 않았음에도 초과지출 승인이 이루어진 것은 이러한 수입대체경비 운용 원칙에 부합하지 않는 측면이 있음.

또한, 2019년 이후 기타 잡수입의 수납실적을 살펴보면, 연례적으로 예산 대비 수납액이 적어 초과수입이 발생하기 어려운 구조임을 알 수 있으므로, 현재와 같이 지속적으로 초과지출 승인이 필요한 상황이라면 세입예산을 감액 조정하여 징수 가능한 금액 규모만큼을 편성하거나, 세출 사업의 예산을 증액하여 초과지출이 필요한 상황을 방지하는 등 구조적인 개선이 필요할 것으로 보임.

【 2026년도 기타 잡수입(수입대체경비) 예산안 및 수납 실적 】

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		예산현액	징수결정액 (B)	수납액 (C)	수납율 (C/A)	수납율 (C/B)	미수납액	불납 결손액
	본예산	추경(A)							
‘19	1,663	1,582	1,663	1,566	1,503	**95.0**	96.0	62	-
’20	1,504	1,504	1,054	464	380	**25.3**	81.9	84	-
’21	1,764	1,764	1,764	514	465	**26.4**	90.5	49	-
’22	1,817	1,817	1,817	750	667	**36.7**	88.9	83	-
‘23	1,871	1,871	1,871	1,370	1,204	**64.4**	87.9	166	-
’24	1,871	1,871	1,871	1,400	1,320	**70.5**	94.3	80	-
‘25	1,871	1,871	1,871	774	710	**37.9**	91.8	64	-
‘26(안)	**1,871**	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부(‘25.9월 말 기준)

결론적으로, 최근 4년간 수입대체경비 수입 징수액이 세입 예산을 초과한 경우가 없는데도 세출 사업에서 초과지출 승인을 한 것은 시정이 필요한 집행방식이라고 보이므로, 국토교통부는 수입대체경비 세입예산 편성 시에 대응되는 세출 사업까지 함께 고려하여 실제 수입·지출 규모를 반영한 예산안을 편성할 필요가 있음.

나. 일반회계

1) AI응용제품 신속상용화 지원사업(국토·교통)(7036-310)

○ 국토교통부는 동일한 취지의 사업을 분절해서 추진함에 따라 중복지원이 발생하지 않도록 총괄적으로 관리하고, 단기간(1-2년) 성과 도출을 목표로 하는 한시사업인 만큼 면밀한 사업 관리를 통해 사업 진행 상황을 점검할 필요가 있음.

가) 개요

AI응용제품 신속상용화 지원사업(국토·교통)은 정부 10개 부처[20] 합동으로 산·학·연 역량을 집결하여 국내 기업의 AI응용제품 사업화 기간을 단축하고 단기간에 성과도출이 가능한 제품·서비스의 상용화를 지원하는 사업으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 460억원이 신규로 편성되었음.

【 2026년도 AI응용제품 신속상용화 지원사업(국토·교통) 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
AI응용제품 신속상용화 지원사업 (국토·교통)	-	-	-	46,000	순증

※ 자료: 국토교통부

20) 산업통상자원부, 중소벤처기업부, 과학기술정보통신부, 보건복지부, 농림수산식품부, 기후에너지환경부, 국방부, 해양수산부, 국토교통부, 식품의약품안전처

나) 동일 취지 사업 간 중복지원 방지 필요

동 신규사업은 범정부적으로 추진되는 'AX-Sprint 300 프로젝트'의 일환으로, 해당 프로젝트는 AI를 적용하여 단기적으로 성과를 도출할 수 있는 제품·서비스를 상용화하려는 취지로서 2026년도 예산안에 국비 총 9,340억원이 편성되었으며, 이 중 국토교통부 소관 물량은 전체의 약 10%인 29개임.

【 AX-Sprint 300 프로젝트 개요 】

□ **(사업내용)** 1~2년 내 성과도출이 가능한 제품·서비스 상용화 지원

지원 유형	Type1(145개社)	▸ **1년內 즉시 개발가능**하며, 시장에 **빠르게 침투 가능**한 품목
	Type2(155개社)	▸ **국민 활용도**가 높고, **파급력이 큰 핵심 품목**(2년 지원)
지원 방향	▸**AI 응용제품의 성능·신뢰성 평가** 등 실증 및 **양산체계 구축** ▸**기성 제품의 AI 서비스 탑재**(AI 모델 설계·개발 등에 필요한 비용) ▸**제품 인증 획득** 및 **특허·상표 등 지식재산권 확보**	

□ **(사업기간/성격)** '26년 ~ '27년 / 출연 또는 보조(민간 매칭 10~20%)

□ **(사업 참여부처)** 산업부, 복지부, 농림부, 해수부, 환경부, 국토부, 중기부, 과기부, 국방부, 식약처 등 10개 부처



□ **(총사업비)** 1조 1,570.83억원, 국비 9,340억원(1개 과제별 10~40억원)

부처	물량	총 사업비(억원)	국비(억원)
총계	**300개**	**11,570.83**	**9,340**
산업부	65개	2,625	2,100
복지부	31개	975	780
해수부	25개	937.5	750
중기부	45개	1,687.5	1,350
국방부	30개	833.33	750
농림부	30개	1,125	900
환경부	15개	750	600
국토부	**29개**	**1,450**	**1,160**
과기부	20개	1,000	800
식약처	10개	187.5	150

※ 자료: 국토교통부

2026년도 국토교통부 소관 예산안에서 해당 프로젝트와 직접적으로 연관되는 신규 세부사업은 2개로 나뉘어 편성되었는데, 기획조정실 소관의 'AI 응용제품 신속상용화 지원사업(국토·교통)'은 국토 및 교통 분야 기업 등을 지원하기 위해 일반회계에 460억원이 편성되었고, 도로국 소관의 '디지털도로 AI 신기술 지원' 사업은 도로 분야 기업 등을 지원하기 위해 교통시설특별회계에 420억원이 편성되었음.

【 국토교통부 소관 AX-Sprint 300 프로젝트 관련 예산 편성내역 】

세부사업	예산안	회계	지원대상	전담기관	물량·단가
AI응용제품 신속상용화 지원사업 (국토·교통)	460억원	일반	국토교통분야 기업 등	국토교통과학 기술진흥원	(타입1) 8개×40억 = 320억 (타입2) 7개×20억 = 140억
디지털도로 AI 신기술 지원	420억원	교특	도로분야 기업 등	한국지능형 교통체계협회	(타입1) 7개×38억 = 266억 (타입2) 7개×19억 = 133억

※ 자료: 국토교통부

이처럼 동일한 프로젝트의 하위 과제임에도 예산사업이 분리된 이유에 대해서, 국토교통부는 각 국에서 기획재정부에 사업계획을 따로 제출함에 따라 별개의 사업으로 편성된 것이라고 설명하고 있으며, 향후 사업추진 시 '디지털도로 AI 신기술 지원사업'은 도로 분야(도로설계·구축·운영·유지관리 등)에 한정하고, 'AI 응용제품 신속상용화 지원사업'은 그 외 국토·교통 분야(주택·건축·건설·물류·항공·철도·모빌리티 등)를 대상으로 지원하여 중복 우려가 없도록 관리하겠다고 밝힘.

그러나 도로와 교통은 그 특성상 밀접하게 연관되어 있어 두 분야를 명확하게 구분해서 지원하기 어려운 점이 있고, AI 기술을 상용화하려는 사업 취지를 고려할 때 도로와 물류·철도·모빌리티 등 전반적인 교통 시스템을 연계하는 것이 활용도 측면에서도 적절할 것으로 보이는바, 두 세부사업을 분리하여 별개로 추진할 이유가 불분명하다고 보임.

또한, 국토교통부에서 제출한 '후보 프로덕트(안)'을 보더라도 도로와 교통이 연계된 경우가 다수 있고, 실시간 교통상황 반영 등 유사한 취지로 고안된 서비스들이 많은 점 등을 고려할 때, 현재의 계획처럼 총괄적인 관리 주체 없이 국토·교통 분야는 국토교통과학기술진흥원에서, 도로 분야는 한국지능형교통체계협회에서 각각 전담할 경우 사업이 분절적으로 추진됨에 따라 유사사업에 대한 중복 지원이 이루어질 우려가 있을 것으로 생각됨.

【 국토교통부 후보 프로덕트(안) 예시 】

제품 및 서비스	개 요
AI-Assist 도로교통 센터 솔루션	ㅇ (개요) 기구축된 CCTV 영상과 AI 기술을 융합하여 **교통·돌발 정보를 자동 생성·분류·전달**함으로써, 관제 효율과 재난 대응 속도를 동시에 높이며 도로운영자의 신속한 업무 처리 및 대응력 향상을 위한 **생성형 AI 기반 지능형 교통관제 지원 플랫폼** ㅇ (지원 필요성) 기존 CCTV 고도화를 통해 비용 효율성을 극대화하고, 관제 자동화를 통해 신속 의사결정 및 재난·사고 대응력 향상으로 골든타임 확보 필요
교통흐름 상태 예측 정보제공	ㅇ (개요) 現 3단계(원활/서행/정체) 소통정보를 고도화하여 **교통흐름 변화상태를 실시간 판단·예측하여 31단계 세분화 교통정보 제공**하고 돌발상황의 유형, 심각도 등을 AI로 분석하여 통행속도, 정체길이, 정체지속시간 등의 파급 영향정도를 예측하는 솔루션 ㅇ (지원 필요성) 교통정보 정밀도 향상을 통한 국민 체감형 교통정보 서비스 제공 필요

제품 및 서비스	개 요
이동형 재난 재해 대응 시스템	ㅇ (개요) **지역축제, 스포츠경기, 대규모 집회처럼 일시적·비정기적으로 인파**가 몰리는 상황이나, **홍수·화재·산사태 등 돌발 재난 상황**에서 신속한 상황 관리 및 대응을 위해 차량형 관제센터와 이동형 정보 수집·제공 장치로 구성된 이동형 통합 안전관리 솔루션 ㅇ (지원 필요성) 교통재난 예방 및 대응을 위한 이동형 현장 교통 안전 관리 기술 개발로 안전한 재난 대응 체계 구축 필요
실시간 교통수요-공급매칭	ㅇ (개요) **도시의 다양한 센서와 이벤트 등에 대한 빅데이터를 실시간으로 분석**하여 대중교통 수요에 탄력적으로 대응 ㅇ (지원 필요성) 시기별, 콘서트, 대형 스포츠 이벤트, 축제 등 상황에 따라 **대중교통을 유연하게 증차하고 택시운영사에게 탑승 수요를 실시간으로 분석하여 제공함으로써 전반적인 대중교통 운영효율성** 제고 가능
다목적 도로 안전 관리 로봇	ㅇ (개요) **도로공사 시 작업자 안전확보를 위해 공사준비, 작업중 접근차량 경고 및 사고예방**, 작업후 차로 복구 및 시설물 정비시 접근하는 차량을 지능적으로 감지하고 시각, 청각, 무선 경고를 통해 작업자와 운전자 모두의 생명을 지키는 작업 지원 로봇 ㅇ (지원 필요성) **도로 공사시 작업자 및 운전자 안전확보** 통해 2차 사고 및 안전요원의 사고를 예방
도로건설 안전관리 로봇	ㅇ (개요) 사각지대 안전점검, 위험구역 순찰, **근로자 위험요소 감지 및 경고 로봇** ㅇ (지원 필요성) **건설현장의 지속적 인명피해 발생을 예방**하고 선제적 위험 탐지를 자동화하여 도로건설 현장의 안전 예방 필요

※ 자료: 국토교통부

타 부처의 사례를 살펴보면, 산업통상자원부는 전체 예산을 하나의 세부사업으로 편성하여 관리를 일원화하였고, 과학기술정보통신부는 하나의 세부사업으로 편성하되 3개의 내역사업으로 구분하여 각기 다른 전담기관에서 분야별로 사업을 수행할 수 있도록 구체화했으며, 보건복지부는 세부사업을 2개로 분리 편성하면서도 명확히 구분될 수 있는 보건과 복지 분야로 나누고 사업명을 같게 하여 예측 가능성을 제고했음을 고려할 때,

국토교통부가 예산 편성 시 ‘국토·교통’과 ‘도로’로 분리하여 연관성이 높은 교통과 도로 분야 AI 기술의 융합을 어렵게 하고, 두 세부사업의 사업명을 전혀 다르게 함으로써 같은 프로젝트 산하의 사업임을 쉽게 파악하지 못하게 한 것은 사업 관리의 효율성과 예산 편성의 명확성 측면에서 다소 미흡한 점이 있다고 보임.

【 타 부처 소관 AX-Sprint 300 프로젝트 관련 예산 편성내역 예시 】

부처	세부사업	예산안	전담기관	물량	물량·단가
산업부	AI응용제품 신속 상용화 지원	1,575억	한국산업기술기획평가원	65개	(타입1) 30개 × 35억 = 1,050억 (타입2) 35개 × 15억 = 525억
과기부	AI 응용제품 신속 상용화 지원사업 (보안·네트워크·생활 등)	600억	정보통신산업진흥원	20개	① AI 기반 엔드프로덕트상용화 지원 (타입1) 6개 × 40억= 240억 (타입2) 6개 × 20억= 120억
			한국지능정보사회진흥원		② AI 기반 차세대 정보 통신제품 상용화 지원 (타입1) 2개 × 40억= 80억 (타입2) 3개 × 20억= 60억
			한국인터넷진흥원		③ AI 기반 차세대 보안 제품 상용화 지원 (타입1) 2개 × 40억= 80억 (타입2) 1개 × 20억= 20억
복지부	AI응용제품 신속 상용화 지원(보건)	200억	한국보건산업진흥원	31개	(타입1) 3개 × 30억 = 90억 (타입2) 11개 × 10억 = 110억
	AI응용제품 신속 상용화 지원(복지)	300억	사회보장정보원/중앙사회서비스원		(타입1) 4개 × 30억 = 120억 (타입2) 3개 × 10억 + 10개 × 15억 = 180억

※ 자료: 산업통상자원부, 과학기술정보통신부, 보건복지부 제출자료 재구성

따라서, 국토교통부는 동 사업을 추진할 때 과제 간 중복지원이 이루어지지 않도록 총괄적으로 살펴보고, 향후 예산 편성 시 동일한 취지의 사업을 분절해서 추진하지 않도록 관리할 필요가 있을 것으로 생각됨.

다) 단기 성과 목표의 한시사업 고려한 사업 관리 필요

한편, AI응용제품 신속상용화 지원사업(국토·교통)은 2년간(2026년~2027년) 수행되는 한시사업으로, 주된 목적은 1~2년 내 단기 성과 도출이 가능한 제품과 서비스의 상용화를 지원하는 것임.

과제 유형 중 타입1의 경우 2026년도에 한 차례 지원이 이루어지고 곧바로 종료되며, 타입2도 2차년도에 걸쳐 사업비가 지급되는 만큼 적시에 예산을 집행하기 위해서는 면밀한 사전준비가 필요할 것으로 보임.

【 과제 유형별 세부 내용 및 지원 기간·규모 】

과제 유형	내용	지원기간 및 규모
타입1: 시장성	1년 내 즉시 상품화를 통해 국민이 체험·활용할 수 있도록 제한된 범위 내에서 실증이 완료된 수준의 AX 제품(또는 서비스)	1년간, 과제별 약 40억 지원
타입2: 파급력	안전 등 사회문제 해결형, 고용확대 및 해외시장 진출 등 파급효과가 기대되며, 상용화 시간이 요구되는 AX 제품(또는 서비스)	2년간, 과제별 약 20억 지원

※ 자료: 국토교통부

그런데 2025년 10월 말 기준, 동 사업은 국토교통과학기술원을 통한 2차 수요조사만 완료된 상황으로, 아직 타입1과 타입2 과제의 구체적인 분류 기준이 수립되지 않았고, 과제별로 대략적인 지원금 규모만 설정하고 있을 뿐 구체적인 지원 단가나 자부담비율, 지원대상 선정기준 등에 대해서는 충분히 검토가 이루어지지 않은 것으로 파악됨.

또한, 2026년도 예산안이 확정되는 시점과 국토교통부가 제출한 향후 사업 진행 절차(안)을 고려할 때 실제 과제가 선정되어 예산지원이 이루어지는 것은 2026년 3월 이후일 것으로 예상되는바, 잔여 사업 기간 내에 즉시 개발을 완료해서 시장에 출시하고자 하는 사업목적을 달성하기 위해서는 주기적인 스케줄 점검과 적절한 성과 관리가 필요할 것으로 생각됨.

【 향후 사업 진행 절차(안) 】

☞ 예산 편성여부 확인 직후 공고 등 후속절차 시행 예정

① 공고시점(2026.1월) : 타부처 공고시점 등 고려

② 공모 및 평가기간(2026.1~2026.3) : 기술성·사업성 등 평가, 지원금액 확정을 위한 사업운영위원회 개최 등

③ **선발완료, 예산지원(2026.3~)**

※ 자료: 국토교통부

그러므로, 국토교통부는 동 사업의 과제별 구분기준, 지원 단가, 자부담비율 등 사업추진에 필요한 주요 요건 및 세부 추진계획을 전반적으로 보완하고, 1~2년 내 신속하게 사업목적을 달성하려는 한시사업의 특수성을 고려하여 주기적인 진행 상황 점검 및 성과 측정 등 철저한 사업 관리가 필요할 것으로 보임.

2) 국토발전전시관 운영(7040-303)

○ 국토교통부는 연례적으로 예산 산출근거와 다르게 집행하지 않도록 실제 사업계획에 부합하는 예산안을 편성하고, 체계적인 전시실 개편을 위하여 자금조달방식을 포함한 장기적인 계획을 수립할 필요가 있음.

가) 개요

국토발전전시관 운영 사업은 한국 국토·교통 분야의 발전 과정과 노하우를 종합적으로 보여줄 수 있는 전시·교육 공간을 운영하기 위한 사업으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 29억 3,500만원 대비 600만원이 증액(0.2%)된 29억 4,100만원이 편성되었음.

【 2026년도 국토발전전시관 운영 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
국토발전전시관 운영	1,100	2,935	2,935	2,941	6

※ 자료: 국토교통부

나) 실제 사업계획에 부합하는 예산 편성 및 장기계획 수립을 통한 체계적인 전시실 개편 필요

국토발전전시관은 2017년 개관하여 국토개발 계획의 연혁 및 균형발전의 미래 등에 대해 전시하고 있으며, 현재 건물의 1층을 기획전시실로, 2층부터 4층을 상설전시실로 운영하고 있음.

【 국토발전전시관 개요 】

- **위치:** 서울특별시 중구 정동길 18
- **개관일**: 2017. 11. 3.
- **주요사업**: 전시(상설전시, 특별전시), 교육, 문화행사 등
- **인력현황**: 관장 이하 총 21명(학예인력 3명, 일반인력 18명)
- **소장유물**: 지류, 디지털, 사진, 금속 등 박물관 자료 유물 11,352건/18,633점 소장
- **공간구성**

구분	면적(㎡)	용도	
지하 1층	2,007	수장고, 주차장	
1층	920	기획전시실	
2층	581	상설전시실	미래국토실, 국토동행실
3층	719		국토누리실
4층	780		국토세움실
5층	695	강의실, 사무실	

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

동 사업의 2026년도 예산안 산출내역을 살펴보면, 그간 일반용역비(210-14)로 편성되었던 ‘상설전시실 개편 및 전시개최’ 예산은 ‘상설전시실 전면 개편 등’으로 수정되며 자산취득비(430-01)로 비목이 변경되었고[21], 예산액은 전년 대비 1,000만원 증액된 3억 9,500만원 편성되었음.

21) 국토교통부에 따르면, 이와 같이 비목이 변경된 이유는 상설전시가 1년 이상 유지됨에 따라 상설전시 관련 물품들이 자산으로 분류되었기 때문임.

【 2025년·2026년도 국토발전전시관 운영 예산(안) 산출내역 비교 】

(단위: 백만원)

2025년 예산 산출내역		2026년 예산안 산출내역	
○ 일반용역비(210-14)	1,815	○ 일반용역비(210-14)	1,040
가. 상설전시실 개편 및 전시개최	385		
나. 기획전시실 개편 및 전시개최	1,250	가. 기획전시실 개편 및 전시개최	840
다. 문화행사 개최	100	나. 문화행사 개최	200
라. 전시관 종합홍보	80		
○ 일반수용비(210-01)	132	○ 일반수용비(210-01)	177
가. 교육 아카데미 운영	65	가. 교육 아카데미 운영	100
나. 온라인 홍보	20	나. 온라인 홍보	20
다. 조달수수료·심사수당·미화용품 ·수장고 용품 등 운영경비	47	다. 조달수수료·심사수당·미화용품 ·수장고 용품 등 운영경비	47
○ 상용임금(110-03), 고용부담금(320-09), 복리후생비(210-12)	645	○ 상용임금(110-03), 고용부담금(320-09), 복리후생비(210-12)	674
가. 공무직 임금 등 상용임금	564	가. 공무직 임금 등 상용임금	587
나. 퇴직금, 보험료 등 고용부담금	73	나. 퇴직금, 보험료 등 고용부담금	79
다. 맞춤형복지 등 복리후생비	8	다. 맞춤형복지 등 복리후생비	8
○ 공공요금(210-02), 시설유지비(210-09), 피복비(210-03), 유류비(210-08), 관리용역비(210-15), 자산취득비(430-01)	343	○ 공공요금(210-02), 시설유지비(210-09), 피복비(210-03), 유류비(210-08), 관리용역비(210-15), 자산취득비(430-01)	1,050
가. 전기, 수도 등 공공요금	131	가. 전기, 수도 등 공공요금	148
나. 전시관 시설유지, 피복유류비 등	189	나. 전시관 시설유지, 피복유류비 등	494
다. 수장고 소독 관리	13	다. 수장고 소독 관리	13
라. 소장품 구매 등 자산취득비	10	라. 상설전시 전면개편 등 자산취득비	395

※ 자료: 국토교통부

그런데 2025년 8월 기준 실제 집행내역을 살펴보면, 연초인 3월에 상설전시실 개편 및 전시개최와 전시실 종합홍보 등을 위해 편성된 일반용역비 5억 2,400만원을 모두 기획·특별전시 개편을 위한 공사비와 자산취득비로 전용함에 따라 상설전시실 개편은 전혀 추진되지 못하였음을 알 수 있고,

전년도인 2024년에도 ‘상설전시실 개편 용역결과에 따른 전시실 리뉴얼’을 위한 일반용역비가 3억 8,500만원 편성되어 있었지만[22] 상설전시실 개편을 위한 용역계약은 체결되지 않았고, 대신 일반용역비 중 9,400만원을 일반연구비(260-01)로 전용하여 상설전시실을 포함한 전체 건물의 공간개편 방안을 마련하는 ‘국토발전전시관 공간개편·전시컨텐츠 설계용역’을 수행한 것으로 파악됨.

【 2024년·2025년도 전용 및 세목조정 내역 】

(단위: 백만원)

구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
세목조정 (‘24.9.10.)	국토발전전시관 운영(7040-303)	210-14	35	국토발전전시관 운영(7040-303)	210-09	시설장비유지비 예산부족에 따른 조정
전용 (‘24.11.20.)	국토발전전시관 운영(7040-303)	110-03	36	부산지방국토관리청기본경비 (7024-206)	110-03	소속기관 기본경비 과부족 조정
전용 (‘24.11.20.)	국토발전전시관 운영(7040-303)	240-14	**94**	국토발전전시관 운영(7040-303)	260-01	**전시관 전시연출을 위한 설계용역 예산 확보**
세목조정 (‘24.12.17.)	국토발전전시관 운영(7040-303)	210-14	9	국토발전전시관 운영(7040-303)	210-02	공공요금 예산 부족
전용 (2025.3.20.)	국토발전전시관 운영(7040-303)	210-14	**132**	국토발전전시관 운영(7040-303)	420-03	**전시관 기획·특별전시 개편 발주를 위한 공사비로 전용**
전용 (2025.3.20.)	국토발전전시관 운영(7040-303)	210-14	**392**	국토발전전시관 운영(7040-303)	430-01	**전시관 기획·특별전시 개편 발주를 위해 자산취득비로 전용**

※ 자료: 국토교통부

22) 자료: 국토교통부
- 2024년도 국토발전전시관 운영 예산은 총 16억 8,600만원으로, 이 중 일반용역비 6억 8,500만원은 상설 전시실 개편 3억 8,500만원, 기획전시 개최 2억원, 전시관 종합행사 1억원으로 편성되었음.

【 2024년·2025년도 비목별 예산 집행내역 】

(단위: 백만원)

세목	연도	계약명	발주액	낙찰액	수탁기관	계약기간
일반 연구비	24년	국토발전전시관 공간개편 ·전시콘텐츠 설계용역	93	90	㈜포름이앤디	24.12.~ '25.8.
일반 용역비	24년	2024년 국토발전전시관 특별전시 제작·설치 용역	50	48	㈜엠포씨앤디	24.07.~ '24.11.
		2024년 국토발전전시관 문화행사 용역	100	99	㈜김스애드	24.4.~ '24.12.
		2024년 국토발전전시관 위험성평가(정기) 용역	9	9	사단법인 대한산업보건협회	24.9.~ '24.11.
	25년	2025년 국토발전전시관 문화행사 용역	99	97	주식회사 원트리즈뮤직	'25.5.21. ~'25.12.31.
		국토발전전시관 기획전시 연출용역	190	159	주식회사 아이디시에스	'25.6.26. ~'26.3.23.
		국토발전전시관 기획전시 영상제작용역	12	12	주식회사 와이펀치	'25.7.31. ~'25.9.3.
공사비	25년	국토발전전시관 기획·특별전시 개편공사(실내건축)	45	45	주식회사 바탕색건축	'25.3.31. ~'25.9.3.
		국토발전전시관 기획·특별전시 개편공사(전기)	44	44	주식회사 조은전력	'25.3.31. ~'25.9.3.
		국토발전전시관 기획·특별전시 개편공사(소방)	9	9	주식회사 국제이엔지	'25.4.2. ~'25.9.3.
자산 취득비	25년	국토발전전시관 기획·특별전시 개편 전시물 제작·설치	137	119	주식회사 도둠	'25.6.25. ~'25.9.3.
		국토발전전시관 기획·특별전시 개편 LED전광판 제작·설치	215	180	주식회사 엘이디오션	'25.6.2. ~'25.9.3.
		국토발전전시관 기획·특별전시 개편 음향장비 구매	10	10	알파 미디어	'25.3.28. ~'25.9.5.

※ 자료: 국토교통부

결국, 최근 2년간 상설전시 개편을 위해 편성된 예산은 전액 전용되어 다른 목적의 사업으로 집행됨에 따라 상설전시실은 2023년 1월 국토누리실(3층), 2023년 10월 국토세움실(4층) 일부 개편을 마지막으로 별도의 보완이나 개선 없이 유지되고 있는바, 동 사업은 연례적으로 예산 편성내역과 다르게 집행이 이루어지고 있는 것으로 보임.

이와 관련하여 국토교통부는 상설전시실을 포함한 전반적인 국토발전전시관 개편의 필요성을 인지하고 두 차례의 용역 수행[23]을 통해 활성화 계획 이행방안 수립 및 공간개편·전시콘텐츠를 설계하였으며, 2026년도 예산안에는 용역 결과를 기반으로 전시관 전면 개편을 추진하기 위해 전년 대비 약 116% 증액한 63억 4,500만원을 요구하였으나, 예산 편성 단계에서 반영되지 못했다고 설명함.

【 국토발전전시관 개편 관련 용약계약 체결내역 】

(단위: 백만원)

세부사업 (코드명)	세목	계약명	발주액	낙찰액	수탁기관	계약 기간
국토발전 전시관 운영 (7040-303)	일반연구비 (260-01)	국토발전전시관 공간개편 ·전시콘텐츠 설계용역	93	90	㈜포름이앤디	24.12.~ '25.6.
정책연구 개발사업 (4148-301)	정책연구비 (260-02)	국토발전전시관 활성화계획 이행방안 수립 용역	160	144	(재)한국자치 경제연구원	'24.7~ '25.8.

※ 자료: 국토교통부

그러나 해당 용역결과 보고서는 상설전시실뿐 아니라 기획전시실과 휴게실·사무공간 등을 모두 포함한 국토발전전시관의 전 층을 재배치하는 개편 계획을 제안함에 따라 추가로 필요한 총사업비를 약 47억 1,100만원으로 추산하고 있는데, 이러한 전면 개편은 대규모 예산 증액이 확보되지 않는 한 실현이 불가하며, 비필수지출로 분류되는 전시관 운영 사업의 특성을 고려할 때 추가적인 예산 확보에도 어려움이 있을 것으로 보임.

23) 타 세부사업인 정책연구개발사업(4148-301)의 정책연구비를 활용하여 추가적으로 '국토발전전시관 활성화계획 이행방안 수립 용역'을 추진하였음.

【 국토발전전시관 개편 관련 총사업비 추산내역 】

(단위: 천원)

구분		금액	비고
공사비	철거 공사	131,720	면적 1,480㎡ × 단가 89천원/㎡
	전시 공사	1,928,340	면적 540㎡ × 단가 3,571천원/㎡
	사무실/휴게룸/운영실	389,691	면적 283㎡ × 단가 1,377천원/㎡
	기획전시실 공사	736,725	면적 475㎡ × 단가 1,551천원/㎡
	컨벤션 센터 공사	847,085	면적 191㎡ × 단가 4,435천원/㎡
	소계	4,033,561	
시설 부대경비	설계비	23,596	공사비 × 적용요율 5.58%
	감리비	54,869	공사비 × 적용요율 11.8%
	시설부대비	13,310	공사비 × 적용요율 0.33%
	소계	91,775	
	합계	**4,125,336**	부가세 포함

※ 자료: 용역결과보고서-국토발전전시관 활성화 계획 이행방안 수립

따라서, 공사 규모를 축소하여 상설전시실만을 개편하는 설계계획안이 없는 현 상황에서 별도의 자금조달방안을 마련하지 않는 한 용역 결과에 따른 전시관 전면 개편은 연중 추진이 어려울 것으로 보이므로, 2026년도 예산안에 상설전시 전면개편 등을 위해 편성된 자산취득비 3억 9,500만원은 집행 가능한 적정 수준의 예산인지 검토할 필요가 있음.

아울러, 최근 국토발전전시관의 방문객 수는 정체된 것으로 보이는바, 전시관 활성화를 위한 추가적인 개편이 필요하다면 장기적인 계획을 수립하여 매년 층별로 전시실 개편공사를 수행하도록 하는 등 주어진 예산 규모 내에서 단계적으로 정비하는 방안 등에 대해서도 함께 논의해볼 수 있을 것으로 생각됨.

【 최근 5년간 국토발전전시관 방문객 수 추이 】

(단위: 명)

구 분	2021	2022	2023	2024	2025.8월
인 원	55,987	100,042	126,322	121,163	64,583

결론적으로, 국토교통부는 연례적으로 예산 산출근거와 다르게 집행하지 않도록 실제 사업계획을 고려하여 이에 부합하는 예산안을 편성하고, 체계적인 전시실 개편을 위해서 자금조달방식을 포함한 장기계획을 수립할 필요가 있을 것으로 보임.

2. 국토도시실

가. 일반회계

1) 200m급 목구조 대공간 건축물 건설 기술개발(R&D) (4156-381)

○ 200m급 목구조 대공간 건축물 건설 기술개발(R&D) 사업은 2026년도 신규사업으로 사업을 수행하기 전에 수행해야 하는 공고 및 선정평가, 협약 체결 등의 절차로 인해 사업이 지연되지 않도록 사업 준비를 철저히 하고, 사업의 구체적인 공고가 이루어지기 전에 성과지표를 면밀하게 기획할 필요가 있을 것으로 보임.

가) 개요

200m급 목구조 대공간 건축물 건설 기술개발 사업(R&D)은 건설 분야의 탄소중립 실현을 위해 목재를 활용한 목조 대공간 건축물의 재료·환경·설계·시공·유지관리의 핵심기술을 개발하기 위한 신규사업으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 17억원이 편성되었음. 국토교통과학기술진흥원(KAIA) 출연을 통해 5개년도(2026년~2030년) 사업으로 추진될 예정임.

【 2026년도 200m급 목구조 대공간 건축물 건설 기술개발(R&D) 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2024 결산 (집행액)	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
200m급 목구조 대공간 건축물 건설 기술개발(R&D)	-	-	-	1,700	순증

※ 자료: 국토교통부

나) 신규 편성된 R&D 사업에 대한 체계적인 사업관리 및 성과지표 마련 필요

목재는 자연적이고 재생 가능한 건축자재로 이산화탄소를 저장할 수 있고, 철근·콘크리트 등 탄소배출량이 많은 타 건축재료 대비 제작과정에서 온실가스 배출이 적다는 점[24]에서 친환경 건축자재로서 가치가 크다는 평가를 받고 있음.

따라서 목재를 이용한 건축은 산림부문 탄소저장량을 증진할 수 있고[25], 철근·콘크리트 등 탄소배출량이 많은 타 재료를 목재로 대체하여 건축·건물 부문의 탄소배출량을 저감[26]하는 등 탄소중립에 기여하는 측면이 있음.

【 목구조 vs 철근콘크리조 탄소발생량 비교 】

구분	목구조	철근콘크리트조	비교
CO_2 발생량	52.26tCO_2eq	106.06tCO_2eq	- 구조, 규모, 단열성능 동일 가정 - 연면적 189㎡ 기준
비율(%)	1.00	2.03	

※ 자료: 산림청

24) 목재는 동일 부피 생산 시 소요되는 에너지가 알루미늄 대비 1/791, 철강 대비 1/191로 탄소배출량이 상대적으로 적은 친환경 소재임(※자료: 국토교통부).

25) 목재는 나무가 성장하는 동안 흡수한 이산화탄소를 저장할 수 있음. 예를 들어, 63㎡(19평) 목조주택 한 채는 약 17톤의 이산화탄소를 저장할 수 있는데, 이는 승용차 18대가 1년 동안 배출하는 양임(※자료: 산림청 국립산림과학원, 목조건축의 이산화탄소 저장량과 배출량 평가).

26) 건조된 목재 무게의 50%가 탄소로 이루어져 있으며, UN 기후변화협약이 인정하여 국가온실가스 감축목표(NDC) 내에 국산목재제품(Harvested Wood Products, HWP)의 탄소저장량은 국가 감축실적으로 산정됨(※자료: 국토교통부).

참고로, 미국·캐나다·일본 등 주요 국가에서는 공공건축 프로젝트에 목재를 주재료로 사용하도록 의무화하고(뉴질랜드), 목재이용 법률 및 기본방침의 대상을 민간건축물까지 확대하는(일본) 등 목조건축 관련 정책이 활발하게 진행되고 있는 것으로 보임(참고자료 참조).

한편, 프랑스는 2024 파리올림픽 당시 '상트르 아쿠아티크', '아레나 샹 드 마르스' 등을 목조건축물로 조성하여 세계적인 관심을 받았음.

【 2024 파리올림픽 목조건축물 경기장 】

상트르 아쿠아티크 (Centre Aquatique)	아레나 샹 드 마르스 (Arena Champ-de-Mars)
	

※ 대한민국 정책브리핑(파리올림픽 목조건축이 특별한 이유, 사진 출처: OLYMPICS.COM)

이렇듯 전 세계적으로 기후변화와 탄소배출 문제에 대응하기 위해 목조건축을 활용하고 있음에도, 현재까지 우리나라는 관련 기술력이 부족하여 국내 자체의 기술개발 및 기술 고도화가 요구되는 상황임.

이에 국토교통부는 목구조 대공간 건축물 건설 기술개발을 수행함으로써, 국내의 다양한 공공 체육시설 또는 문화시설에 목구조를 활용할 수 있는 생태계를 조성하고, 국내 산림자원을 효율적으로 활용한 목조건축을 확산하여 탄소중립에 기여하려는 것임.

사업 시작연도인 ① 2026년에는 요소기술에 대해 문헌조사, 시뮬레이션 등을 통해 대공간 목구조 건설 기술의 현재 상황을 종합적으로 진단하고, 향후 연구의 구체적 목표를 설정하기 위한 예산이 편성되어 있음. ② 2027년부터 2029년까지는 중·소형 목조 대공간 건축물의 재료·환경·설계·시공·유지관리 기술개발 및 실증을 수행하고, ③ 2030년에 과제 수행을 종료하게 됨. 총 5년간 200억원의 예산이 투입될 예정임.

【 200m급 목구조 대공간 건축물 건설 기술개발(R&D) 연구 계획 】

구분	내용
1단계(2026)	규모·용도별 모듈화 목조 대공간 건축물 건설 기술의 명확한 기술적 정의
2단계 (2027~2029)	중·소형 목조 대공간 건축물의 재료·환경·설계·시공·유지관리 기술개발 및 실증
3단계(2030)	기술 고도화를 통한 대형 목조 대공간 건축물 기술개발

※ 자료: 국토교통부

2026년에 연구하는 요소기술로는, ① 합성부재/목조+철골(하이브리드)[27], ② OSC(Off-site construction: 공장에서 부재를 만들어와 현장에서 조립하는 기술), ③ 대형 부재의 운반, 양중, 조립 기술 등이 있음.

27) 목구조를 대공간으로 구성하려면 목조 부재의 연결부에 철골 등을 결합하는 기술이 필요함 (※자료: 국토교통부).

【 200m급 목구조 대공간 건축물 건설 기술개발(R&D) 5개년 예산 편성내역 】

연도	소요예산	산출내역
2026년	17억원	- 고성능 목조 부재(하이브리드 등) 단면 설계·가공·제작 기술 등: 4억 5,000만원 - 목조 대공간 건축물 접합부 설계 및 인공지능 기반 제어 기술 등: 4억 2,000만원 - 건축물 에너지 및 실내 환경 성능평가, 건축물 화재예방 및 습기제어 등: 4억 2,000만원 - 시공 및 유지관리, 스마트 복합센싱 및 IoT기반 장수명 유지관리 등: 4억 1,000만원 (22억 6,700만원 × 9/12 = 17억원)
2027년	38억 5,000만원	- 정형/비정형 단면 도출, 수종, 단면별 구조적 성능 검증 등: 9억원 - 접합 종류, 하이브리드 부재형상에 따른 설계 등: 9억 3,000만원 - 실내 및 설계 부위별 환경 기준, 패시브 냉난방 알고리즘 구축 등: 8억원 - 시공 시뮬레이션, 계측시스템 및 센서 경량화, 접합부 제어 시스템 등: 12억 2,000만원 (38억 5,000만원 × 12/12 = 38억 5,000만원)
2028년	42억 8,000만원	- 부재 3축 가공 기술개발, 약제 적용 목재 접착 기술 개발 등: 10억 1,000만원 - 구조해석 시뮬레이션 및 알고리즘 고도화, 감쇠장치 최적 설계 등: 9억원 - 시내 환경 제어시스템 프로토 타입, 탄소 측량 시뮬레이션 등: 9억 7,000만원 - 아웃링 구조 시스템 설계 및 OSC 공법화 기술 등: 15억원 (42억 8,000만원 × 12/12 = 42억 8,000만원)
2029년	50억 9,000만원	- 하이브리드 부재 설계 시스템 및 성능 검증, 프로토 타입 제작 등: 10억 5,000만원 - 시제품 제작 및 구조성능 평가, 재료 비선형성 해석모델 구축 등: 9억 6,000만원 - 환경 통합 평가 소프트웨어, 화재예방 모니터링 시스템 매뉴얼 등: 9억 6,000만원 - 점검·진단 센서 개발 및 제어 시스템 구축, 센서기반 노후화 관측 등: 21억 2,000만원 (50억 9,000만원 × 12/12 = 50억 9,000만원)
2030년	50억 8,000만원	- 구조형 목재 설계, 유지관리, 모니터링 시스템 및 가이드라인 등: 12억 5,000만원 - 접합부 설계 및 내진성능 평가 S/W, 구조설계 기준(안) 등: 12억 6,000만원 - 에너지 및 실내환경 성능평가 기준 및 가이드라인 등: 14억 4,000만원 - 통합 유지관리 모니터링 시스템 등: 11억 3,000만원 (50억 8,000만원 × 12/12 = 50억 8,000만원)
합계		**200억원**

※ 자료: 국토교통부

다만, 동 사업을 신규로 추진함에 있어 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있어 보임.

첫째, 동 사업은 향후 추진 일정을 고려하여 9개월분을 반영하였으나 사업을 수행하기 전에 시행 공고 및 선정평가, 협약 체결과 같은 단계가 남아 있으므로, 과제 선정 등의 선행 절차로 인하여 사업이 지연되지 않도록 사업 준비를 철저히 할 필요가 있을 것으로 보임.

【 사업 시행 공고 및 선정평가 절차 】

절차	방법 및 내용
시행 공고 및 접수	• 전문기관(진흥원): 범부처통합연구지원시스템 및 진흥원 홈페이지를 통해 시행 공고 및 접수 • 주관연구개발기관: 연구개발계획서 등 신청서류 온라인 제출
신청서류 검토·보완	• 전문기관(진흥원): 신청서류 검토*(필요시 보완 요청) * 참여제한 해당 여부, 신청자격 적합 여부, 제출필요 서류 누락 등 • 주관연구개발기관: 신청서류 보완(전문기관 요청시)
사전검토	• 전문기관(진흥원): 연구개발계획서의 RFP와의 부합성, 다른 연구개발과제와의 차별성 등 선정평가 사전검토
연구개발과제평가단 선정평가	• 연구개발목표의 명확성, 추진전략 및 방법의 구체성 등에 대한 발표평가(100점 만점) - RFP와의 부합성 및 차별성 평가, 연구개발계획 평가 등 - (유의사항) 발표자료는 **신청서류 접수시 제출한 연구개발계획서를 사용**하여 발표(PPT 등 별도자료 사용 불가)
평가결과 통보 및 협약체결	• 국토부 보고 및 확정 • 주관연구개발기관에 선정평가 결과 통보 • 선정된 주관연구개발기관과 전문기관간 협약체결

※ 자료: 국토교통부

둘째, 동 사업은 2026년도 신규사업으로 구체적인 성과지표는 마련되지 않은 것으로 확인됨.

R&D 사업은 일반 사업의 성과지표와 달리 기술적인 요소가 강하므로, 투입된 자원에 대한 평가의 근거가 되고 사업 참여 주체에게는 사업추진 방향으로 제시될 수 있는 성과지표를 동 사업의 구체적인 공고가 이루어지기 전에 면밀하게 기획할 필요가 있을 것으로 보임.

참고 R&D 전후 수준(모습) 비교 (자료: 국토교통부)

핵심 항목(내용)	현재 수준(모습)	R&D 수행시 개선수준(모습)		향후 수준(모습)
		'26년 수준	목표수준	
	~'25	'26	'30(종료년도)	'31~(종료이후)
1세부 목조 대공간 건축물의 고성능 하이브리드 대단면 부재 기술개발	• 공학목재 중 CLT 위주의 개발 및 실험 진행 • 장경간 구조물을 위한 GLT의 개발 및 실험 필요	• 목재 가공 기술 현황 분석 • 국산 목재 재료 성능 분석 • 구조용 목재 단면 크기별 물성 분석 • 내화성능 향상 선진 기술 분석	• 국산 목재를 활용한 GLT 기술개발 및 실험을 통한 검증 • 비선형 3축 가공이 가능한 목재 가공 기술개발 확보 • 목조 대공간 건축물 관련 법안 확보	• 목재 사용 확대 및 다양한 건축물의 재료로써의 사용 활성화를 통한 국내 건설 분야의 탄소 배출량 감축를 통한 • 장경간 목조 건축물의 부재 관련 기술의 자료 표준화 및 생산 기술 고도화
2세부 목조 대공간 건축물의 OSC 모듈화 및 탄소중립설계 기술개발	• 목조 대공간 건축물의 설계 및 구조설계 경험 부족 • 대단면 장스팬용 목재 시스템 구조의 구조 불안정성에 관한 검토 사례 부족	• 자가지지 비정형 형상 분석 • 목조 대공간 건축물의 지진응답 분석 알고리즘 개발 • 목강 하이브리드 구조물의 접합 형태 분석	• 목강 하이브리드 대공간 건축물의 최적 설계기술 확보 • 하이브리드 접합부 상세 설계기술 검증 • 규모에 따른 설계 표준안 확보	• 장스팬 목조 구조 실현이 가능하며, 다양한 규모의 공간구조물 지붕 설계에 적용 가능 • 다양한 공공 건축물의 설계에 목재 사용 활성화 • 목조 건축물을 위한 구조 안전성 평가 시스템 구축 가능
3세부 목조 대공간 건축물의 친환경 및 에너지 평가 기술개발	• 목조 대공간 건축물 특화 저 에너지 인증 프로그램 개발 필요 • 목재 사용에 따른 탄소중립 기여도 산출 프로세스 개발 및 탄소 모니터링 기술개발 필요	• 탄소제로 구현을 위한 환경 요소기술 분석 • 목조 대공간 건축물의 열적 특성 분석 • 목조 대공간 건축물의 실내 환경 정보 분석 • 하이브리드 부재의 제습 기준 분석	• 목조 대공간 건축물을 위한 환경 성능 모니터링 기준 마련 • 목조 대공간 건축물의 실내 환경 모니터링 시스템 기술 및 매뉴얼 확보	• 환경 요소기술을 통한 건축물의 지속 가능한 탄소중립 설계 가능 • 최적화된 에너지 절감 시스템 구축 및 활성화 • 목조 건축물의 탄소 저장 능력을 극대화한 '탄소 네거티브 건축' 실현
4세부 목조 대공간 건축물의 스마트 시공 및 유지관리 기술개발	• 목조 대공간 건축물의 지붕 구조물의 시공 기술(이렉션 등) 개발 필요	• 목조 대공간 건축물의 시공 기법 분석 • 아웃링 구조 시스템 분석 • 시공 정밀도 및 유지관리 요구 정밀도 분석 • 목조 대공간 건축물의 IOT 기술 활용 분석	• 목조 대공간 건축물의 점검 및 진단 센서를 통한 통합 유지관리 모니터링 시스템 기술 확보 • 목조 건축물의 노후화 관측 시스템 구축	• 목조 건축물의 드론 및 로봇을 활용한 자동 검사 및 유지보수 시스템 실현 • 다양한 규모의 공간구조물 지붕에 목재 적용 가능

참고 **목구조 대공간 시스템의 적용 가능 건축물**
(자료: 국토교통부)

□ 체육시설

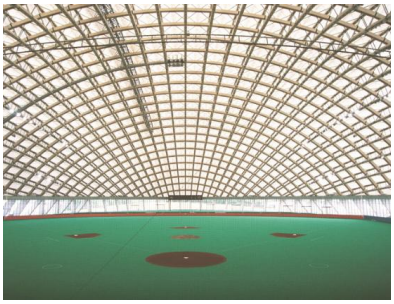
○ 전 세계에서 이미 시공된 목구조 대공간 건축물 사례를 살펴보면, 그 대부분이 야구장, 축구장, 빙상경기장 등 **체육시설에 집중**되어 있음. 특히, 산림자원이 풍부한 유럽의 경우, 연면적이 비교적 작은 빙상경기장에 적용된 사례가 다수 확인되고 있음. 하지만, 국내의 경우 체육시설과 같은 대공간 시스템에 목조가 적용된 사례가 없음.



(a) Superior Dome
(USA, 1991)



(b) Izumo Dome
(Japan, 1992)



(c) Odate Jukai Dome
(Japan, 1997)

<목조 대공간 시스템을 활용한 체육시설>

○ 국내에서 노후화(2000년 이전 준공) 된 오픈형 공공 체육시설은 594개소로 조사되었으며, 이러한 오픈형 공공 체육시설의 리모델링에 활용할 수 있음. 또한, 본 사업의 목표 중 하나인 중·소형 목조 대공간 건축물(경간 50~100m급)을 적용할 수 있는 연면적 5,000㎡ 이하인 건축물이 92.5%를 차지하고 있어 **본 사업 결과물의 확장성이 크다**고 판단됨.

□ 공공 인프라 및 문화시설

○ 공연장, 박람회장, 공항, 터미널, 도서관 등 대규모 인원이 이동 및 체류할 수 있으며, 기둥이 없고 개방형 공간이 요구되는 건축물에 적용할 수 있음. 또한, 공공 인프라 및 문화시설은 **다양한 활동과 프로그램을 수용하기 위한 유연성을 갖춘 구조 시스템**을 요구하기 때문에 본 사업의 성과물을 적용할 수 있음.

○ 목조 건축물은 단순히 친환경 재료로써의 역할 뿐만 아니라, 시각적 따뜻함과 심리적 안정감을 제공하기 때문에 사용자가 공간을 편안하게 인식하도록 도울 수 있음. 또한, 구조체 자체가 공간 디자인의 주요 요소로 작용하기 때문에 **공공성의 상징성을 강화**할 수 있음.

○ 목재는 이산화탄소를 저장하는 특성이 있기 때문에 탄소중립 건축 실현에 직접 기여할 수 있으며, 지역산 목재를 활용할 경우 **지역 경제와 자원 순환이라는 사회적 가치를 실현**할 수 있음.


(a) Hyuga-shi Train Station (Japan, 2008)


(b) Vennesla Library (Norway, 2011)


(c) International Airport (Portland, 2025)

<목조 대공간 시스템을 활용한 공공 인프라 및 문화시설>

□ 기타 건축물

○ 목조 대공간 건축물은 단순한 기능적 구조를 넘어 **도시의 정체성과 랜드마크 기능을 할 수 있는 조형성을 제공**할 수 있음. 특히, 곡면·아치 등 복잡한 구조를 자유롭게 구현할 수 있기 때문에 일반 건축재료(콘크리트, 스틸 등)에서 표현하기 어려운 **건축적 조형미를 실현**할 수 있음.

○ 프리패브(pre-babrication) 기술과 결합될 경우, 해체 후 재조립이 가능한 유연한 시스템으로 작동할 수 있기 때문에, 축제·박람회·전시회 등에서 임시 구조물로써 활용할 수 있음.


(a) BUGA Wood Pavilion (France, 2019)


(b) France Pavilion (France, 2015)


(c) Metropol Parasol (Spain, 2011)

<목조 대공간 시스템을 활용한 기타 건축물>

○ 결과적으로 본 사업의 목표인 목조 대공간 건축물은 긴 경간을 요구하며, 대규모 인원을 수용해야 하는 **체육시설, 공공 인프라 및 문화시설**과 **도시의 정체성을 확보할 수 있는 건축물 등**에 적용 가능함.

참고 **해외 목조건축 관련 정책 · 제도 사례** (자료: 국토교통부)

□ 일본

○ 「**탈탄소사회 실현에 이바지하기 위한 건축물 등에 있어서 목재이용 촉진에 관한 법률**」('21년) * 「공공건축물 등 목재이용 촉진에 관한 법률」('10년) 개정
- 법률 및 기본방침의 대상을 공공건축물에서 **민간건축물**까지 확대
- **관계부처 협동 '목재이용 촉진본부'** 설치 * 국토교통부, 환경성 등

○ 「**건축물의 목재이용 촉진에 관한 기본 방침**」('21) 마련
- 공공건축물에 대해서는 비용·기술적으로 한계가 있는 경우를 제외하고 원칙적으로 목조화(구조재) 및 목질화(내장재 등) 추진
- **민간** 대상으로 건축물의 **목재 이용**에 따른 **추가 비용** 최대 **2억엔** 보조 (20층 이상 고층 건물은 4억엔까지 지원)

□ 캐나다

○ **목재를 통한 녹색 건설**(GCWood, Green Construction through Wood)('18)
- 고층 목재건물, 목재교량 등에 대한 인식 및 사용량 증대, 설계 등 지원

○ BC주 「**목재우선법(Wood First Act)**」 제정('09년)
- **정부 자금을 지원하는 건축물**에 목재를 주요 자재로 사용하도록 규정

□ 미국 「목재혁신법(Timber Innovation Act)」('18)

○ 혁신적인 목재제품이 미국의 목조건축물에 더욱 많이 사용되도록 **성과 위주의 연구개발을 진행하고 교육 및 기술적 지원** 제공

○ '목재혁신 보조금 프로그램(Wood Innovation Grant Program)' 운영
- 다양한 규모·형태의 목조건축 설계·조성, 건축용 목재제품에 대한 연구개발 지원 등

  * '21년 목재혁신 보조금 프로그램 : 약 153억원 규모, 50개 프로그램 지원

□ 네덜란드

○ (암스테르담, Green Deal Timber Construction) **'25년부터 신축되는 모든 건물은 20% 이상 목재 혹은 기타 바이오 기반 재료로 건축**하도록 의무화

- 원활한 목표 달성을 지원하기 위해 민간 대상 관련 연구개발 지원

□ 뉴질랜드

○ '목재 우선 정책 및 활성화 계획' 등을 수립하고, **모든 공공건축 프로젝트**에서 **목재**를 **주재료 사용 요구**(자금지원 받는 4층 이하 건물 의무화)

* 상업용 및 공공건축물에 목재 사용 시 인센티브 지급, 목재 관련 연구센터 설치 등

□ 프랑스

○ **'24년 파리올림픽**을 앞두고 'France Bois 2024' 프로젝트를 통해 건축물의 **목조화** 추진(자국 목재 사용 비율 50% 이상 목표)

* 올림픽 선수촌(8층 이하는 나무와 유리만 사용, 그 이상은 철골 지지), 샹 드 마르스 아레나(레슬링 경기장, pre-fab 모듈러 건축, 해체 이후 재활용) 등

□ EU 신산림전략(New EU Forest Strategy for 2030, ' 21.7)

○ 탄소중립 실현을 위해 **단계적 목재이용**(Cascading Use)에 따라 목재 이용을 최적화 → 장기간 사용할 수 있는 용도로 우선 사용

○ 특히, **목재의 핵심적인 역할은** 건설·건축재로 이용함으로써 **대표적 탄소 배출원인 건설부문을 탄소흡수원으로 전환**하는 것

2) 해안및내륙권발전발전지원(5543-301)

○ 국토교통부는 해안및내륙권발전발전지원 사업의 필요성과 집행내역 등을 종합적으로 고려하였을 때 사업을 폐지하고 기획단 파견인력 운영을 위한 일부 예산만을 기본경비로 이관하여 편성할 필요가 있음.

가) 개요

해안및내륙권발전발전지원 사업은 「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법」(이하 "「해안내륙발전법」"이라 한다)에 따른 해안권 및 내륙권 발전 관련 사무 및 동·서·남해안 및 내륙권 발전기획단(이하 "기획단"이라 한다) 운영을 위한 기본경비 성격의 예산으로서, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 9,000만원 대비 3,000만원이 감액(△33.3%)된 6,000만원이 편성되었음.

【 2026년도 해안및내륙권발전발전지원 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년 결산	2025년 예산		2026년 예산안(B)	증 감(B-A)
		본예산(A)	예산현액		
해안권및내륙권발전발전지원	90	90	90	60	△30
·일반수용비(210-01)	53	53	53	23	△30
·특근매식비(210-05)	12	12	12	12	-
·국내여비(220-01)	13	13	13	13	-
·관서업무추진비(240-02)	12	12	12	12	-

※자료: 국토교통부

나) 사업 폐지 및 필요예산 기본경비로 이관 필요

2008년 「해안내륙발전법」[28]이 제정됨에 따라 기본경비 성격의 동 사업의 예산이 편성되었으며 제정 당시 법률의 유효기간인 2020년까지 사업 예산이 편성될 예정이었으나, '18.12.31. 동 법률 부칙의 개정[29]으로 유효기간이 2030년까지로 연장[30]됨에 따라 동 사업의 기간도 2030년까지 연장되었음.

동 사업은 다음과 같은 사유로 폐지하고 필요한 일부 예산만을 기본경비로 이관하여 편성하는 것이 바람직함.

첫째, 기획단[31]의 지속적인 축소에 따라 별도조직으로서 운영되지 못하고 있음.

기획단은 해안권 또는 내륙권 발전과 관련된 업무를 수행하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 두는 조직으로서, 해안권 및 내륙권 발전에 관한 정책

---

28) 법률 제8823호, 2007.12.27. 제정, 2008.6.28. 시행

29) 법률 제16139호, 2018.12.31. 개정, 시행

30) 「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법」 부칙 제8823호
제2조(유효기간) 이 법은 2030년 12월 31일까지 효력을 가진다. <개정 2018.12.31.>

31) 「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법」
제23조(**동·서·남해안 및 내륙권 발전기획단**) ① 해안권 또는 내륙권 발전과 관련된 업무를 수행하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 동·서·남해안 및 내륙권 발전기획단(이하 "기획단"이라 한다)을 둔다.
② 기획단은 다음 각 호에 관한 업무를 수행한다.
1. 해안권 및 내륙권 발전에 관한 정책 및 제도 입안·기획
2. 해안권 및 내륙권 개발계획의 협의 및 조정
3. 제6조제1항, 제7조제1항, 제9조제1항, 제12조제3항, 제24조제1항, 제25조제1항 및 제26조제1항에 따른 국토정책위원회의 심의 사항에 대한 의안 작성 등의 보좌
4. 그 밖의 해안권 및 내륙권 발전에 필요한 사항
③ 기획단의 구성 및 운영, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

및 제도를 입안하고, 해안권 및 내륙권 개발계획[32]의 협의, 조정 등의 업무를 수행함.

「해안내륙발전법 시행령」[33] 및 「동·서·남해안 및 내륙권 발전기획단의 구성 및 운영에 관한 규정」에 따라 최초 기획단('10.9.13.)은 단장 1인, 부단장 1인, 기획관 1인을 두며, 기획관 밑에 3개의 과(기획총괄과, 해안권발전지원과, 내륙권발전지원과)[34]를 두고 있었음.

이후 훈령의 개정('14.3.12.)[35]으로 내륙권발전지원과는 폐지되고 2개의

---

32) 「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법」
제7조(개발구역의 지정 등) ① 국토교통부장관은 종합계획에 반영된 개발사업의 시행을 위하여 시·도지사의 요청에 따라 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제106조에 따른 중앙도시계획위원회와 「자연공원법」 제9조제1항에 따른 국립공원위원회(같은 법 제2조에 따른 공원구역을 포함하는 경우에 한정한다), 「건축법」 제4조에 따라 국토교통부에 두는 건축위원회 및 국토정책위원회의 심의를 거쳐 다음 각 호의 사항을 고려하여 개발구역을 지정할 수 있다. 개발구역의 지정을 변경(대통령령으로 정하는 경미한 사항의 변경은 제외한다)하려는 경우에도 또한 같다. 다만, 건축분야 위원 2명 이상이 참석한 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제106조에 따른 중앙도시계획위원회에서 「건축법」 제4조에 따른 건축위원회의 심의사항을 심의한 경우 건축위원회의 심의를 거친 것으로 본다.
1.~5. (생 략)
② **시·도지사가 제1항에 따라 개발구역의 지정을 요청하고자 하는 때에는 해안권 또는 내륙권 개발계획(이하 "개발계획"이라 한다)을 작성하여 제출**하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 지역에 대하여 개발구역을 지정하는 때에는 개발구역 지정 후에 개발계획을 작성할 수 있다.

33) 「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법 시행령」
제32조(동·서·남해안 및 내륙권 발전기획단) ① 법 제23조에 따른 **동·서·남해안 및 내륙권 발전기획단(이하 "기획단"이라 한다)의 단장은 국토교통부 제1차관이 되고, 부단장은 국토교통부의 고위공무원단에 속하는 일반직공무원 중에서 국토교통부장관이 지명하는 사람**이 된다.
② 단장은 국토교통부장관의 명을 받아 기획단의 업무를 총괄하고, 단원을 지휘·감독한다.
③ **국토교통부장관은 기획단의 업무수행을 위하여 필요한 경우에는 관계 행정기관의 공무원 및 관련 기관·단체의 임직원 등의 파견을 요청할 수 있다.**
④ 제1항부터 제3항까지에 규정된 사항 외에 기획단의 구성 및 운영에 필요한 사항은 국토교통부장관이 정한다.

34) 「동·서·남해안 및 내륙권 발전기획단의 구성 및 운영에 관한 규정」(국토해양부 훈령 제625호, 2010.9.13. 제정)
제3조(조직 및 구성) ① 기획단에 단장 1인, 부단장 1인, 기획관 1인을 둔다.
② **기획관 밑에 기획총괄과, 해안권발전지원과, 내륙권발전지원과를 둔다.**

35) 「동·서·남해안 및 내륙권 발전기획단의 구성 및 운영에 관한 규정」(국토교통부 훈령 제346호, 2014.3.12. 개정)

과만 유지되었으며, 법률의 유효기간이 연장된 후 훈령이 다시 개정(‘20.10.12.)[36]되어 2개 과가 폐지되고 국토도시실 지역정책과장이 기획관을 겸임하게 되어 별도의 조직으로 운영되지 않고 있음.

또한, 2010년 최초 기획단의 정원은 30명(별도 정원 20명)이었으나 점차 정원이 감소하여 2020년에는 13명으로 감소하였는데 13명 모두 지방자치단체 등의 파견 인력으로서 해당 업무로 정원이 편성된 국토교통부 소속 직원은 없는 상황이며, 현재 13명 정원 중 7명만이 지방자치단체에서 파견되어 있는 상황임.

【2010년 기획단 설치 당시와 현재 기준 정원 비교】

<2010년 기획단 설치 당시 기준>

구 분	고위공무원	고위공무원-3급	3-4급	5급	6-7급	기능직	합 계
부단장	1						1
기획관		1					1
기획총괄과			1(1)	4(4)	4(4)	1	10
해안권발전지원과			1(1)	5(5)	4(4)		10
내륙권발전지원과			1(1)	4(1)	3		8
합 계	1	1	3	13	11	1	**30**

* ( ) 표시된 인원 20명은 별도 정원이 인정된 직급임
* 별도정원 20명 중 10명(3·4급 1명, 4급 2명, 5급 6명, 6급 1명)은 국토해양부 및 관계중앙행정기관으로부터 파견된 인력이며, 10명(5급 4명, 6급 6명)은 지방자치단체로부터 파견된 인력임

제3조(조직 및 구성) ① 기획단에 단장 1인, 부단장 1인, 기획관 1인을 둔다.
② **기획관 밑에 기획총괄과, 해안권발전지원과를 둔다.**

36) 「동·서·남해안 및 내륙권 발전기획단의 구성 및 운영에 관한 규정」(국토교통부 훈령 제1323호, 2020.10.12. 개정)
제3조(조직 및 구성) ① 기획단에 단장 1인, 부단장 1인, 기획관 1인을 둔다.
② **< 삭 제 >**
④ **기획관은 국토교통부 지역정책과장이 겸임한다.**

<현재 기준>

구 분	4급	5급	6급	합 계
단 원	-	9	4	13

* **단원은 지방자치단체 등의 파견 인력임**

이에 기획단의 단원인 파견인력이 국토도시실 지역정책과 소속으로 파견되는 형태로 인사가 이루어지고 있어 기획단이 유명무실해진 상황임.

둘째, 「해안내륙발전법」에 따라 추진 중인 해안및내륙권발전사업지원(5554-302) 사업이 지역자율계정으로 변경됨에 따라 국토교통부의 업무가 사실상 축소되었음.

【 2026년도 해안및내륙권발전사업지원 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년 결산	2025년 예산		2026년 예산안(B)	증 감(B-A)
		본예산(A)	예산현액		
해안및내륙권발전사업지원	26,955	17,712	17,712	68,308	50,596

※ 자료: 국토교통부

「해안내륙발전법」 상 국토교통부의 주요 업무는 동·서·남해안권 또는 내륙권 발전종합계획(이하 "종합계획"이라 한다)[37]을 결정하고, 종합계획에

37) 「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.
2. "**해안권 및 내륙권 발전종합계획(이하 "종합계획"이라 한다)**"이란 제1조의 목적을 달성하기 위하여 제5조에 따라 해당 광역시장·도지사(이하 "시·도지사"라 한다)가 해안권 및 내륙권별로 공동 입안하여 제6조에 따라 결정된 종합적이며 기본적인 계획을 말한다.
제6조(**종합계획의 결정**) ① 국토교통부장관은 종합계획안을 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 「국토기본법」 제26조에 따른 **국토정책위원회(이하 "국토정책위원회"라 한다)의 심의를 거쳐 결정**한다. 결정된 종합계획을 변경(대통령령으로 정하는 경미한 사항의 변경은 제외한다)하

반영된 개발사업[38] 중 각 지방자치단체가 예산 반영을 요구한 개발사업을 심의하여 선정함.

그런데 국토교통부는 2030년까지의 미래 발전전략을 제시하는 권역별[39] 종합계획 변경안을 국토정책위원회의 심의를 거쳐 '21.11.18. 확정(남해안권은 '20.6.29. 확정)하였으며 종합계획 안에 개발사업도 반영되어 있어, 동 사업의 유효기간인 2030년까지 해안 및 내륙권 발전을 위한 계획에 대한 별도의 입안, 기획이 필요하지 않음.

또한, 개발사업을 지원하는 해안및내륙권발전사업지원(5554-302) 사업의 경우 2025년도까지는 지역지원계정으로서 지원되었으나, 지방시대위원회가 2026년도 지역균형발전특별회계 포괄보조사업(지역자율계정) 규모를 2025년도 3조 8,000억원에서 10조 6,000억원으로 3배 가까이 확대하기로 결정함에 따라 2026년부터는 지역자율계정으로 변경되었음.

「2026년도 지역균형발전특별회계 예산안 편성 지침」에 따르면 지역지원계정은 부처 직접편성 사업으로 지방자치단체가 신청한 예산을 여타 국고지원사업 등과 같은 절차에 따라 신청내용을 검토·조정하여 부처별 지출한도 내에서 예산을 요구하는 형태로 사업이 진행됨.

려는 경우에도 또한 같다.

38) 「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.
4. **"해안권 또는 내륙권 개발사업(이하 "개발사업"이라 한다)"이란 종합계획에 따라 시행되는 사업**을 말한다.

39) **남해안권, 동해안권, 서해안권, 내륙첨단산업권, 백두대간권, 대구·광주연계협력권**

반면, 지역자율계정은 각 지방자치단체가 지출한도 내에서 포괄보조사업 리스트에서 선택하여 예산을 신청하는 구조이며, 국토교통부는 지방자치단체의 신청서 및 지방시대위원회의 의견을 기초로 예산요구서를 작성하지만 지방자치단체의 신청금액은 조정할 수 없음.

이에 따라 국토교통부는 각 지방자치단체가 요구한 개발사업에 대한 심의·조정을 할 수 없어 국토교통부의 중요업무 기능이 대부분 축소되었다고 보여짐.

셋째, 편성된 예산이 해안 및 내륙권 발전을 위한 목적이 아닌 다른 목적으로 활용하고 있음.

해안 및 내륙권 발전사업이 아닌 지역정책과 소관 지역개발사업(투자선도지구, 지역수요맞춤지원), 민관상생 투자협약사업, 지역활력타운 조성사업을 위한 자문회의비, 공모평가비, 출장경비, 업무협의를 위한 업무추진비 또는 기타 지역정책과 운영에 필요한 기본경비로 사용되고 있음.

‘25.8월까지 국토교통부는 예산현액 9,000만원 중 5,860만원을 집행(약 65%)하였는데, 지역개발사업과 관련하여 약 1,000만원, 민관상생 투자협약과 관련하여 약 540만원, 지역활력타운 조성사업과 관련하여 약 710만원을 집행하는 등 집행액의 상당부분을 해안 및 내륙권 발전사업과 무관한 부분에 집행하고 있음.

이처럼 동 사업의 예산은 사실상 지역정책과의 기본경비로 활용되고 있어 해안 및 내륙권 발전사업을 위해 별도로 편성한 예산의 목적에 맞지 않게 집행되고 있음.

그러므로 국토교통부는 동 사업예산의 필요성과 집행내역 등을 종합적으로 고려하였을 때 사업을 폐지하고 기획단 파견인력 운영을 위한 일부 예산만을 기본경비로 이관하여 편성할 필요가 있음.

3) 지역개발사업 평가운영(5547-304)

○ 국토교통부는 토지주택연구원 지역개발사업평가센터 운용에 맞게 인건비를 편성하고, 비목별 집행내역을 보다 철저히 점검할 필요가 있으며, 지역개발사업에 대한 사업성 평가 및 지역개발계획 집행결과 평가 사업을 제외한 사업을 별도로 발주하여 경쟁입찰의 방식으로 사업을 추진할 필요가 있음.

가) 개요

지역개발사업 평가운영 사업은 국토의 과잉·난개발 방지를 위해 지역개발계획에 포함된 사업에 대한 타당성 평가 및 국비 투입(예정) 사업에 대한 집행결과를 평가하는 사업으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 2억원 대비 5,000만원이 증액(25%)된 2억 5,000만원이 편성되었음.

【2026년도 지역개발사업 평가운영 사업 예산안】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년 결산	2025년 예산		2026년 예산안(B)	증 감(B-A)
		본예산(A)	예산현액		
지역개발사업 평가운영	194	200	200	250	50
·일반연구비(260-01)	194	200	200	250	50

※자료: 국토교통부

나) 실제 운용인력에 맞는 인건비 편성 필요

동 사업은 「지역개발 및 지원에 관한 법률」 제65조, 제66조[40] 및 같은 법 시행령 제63조, 제64조[41]에 근거하고 있으며, 해당 법령에 따라 사업성

---

40)「지역개발 및 지원에 관한 법률」

제65조(지역개발사업의 사업성 평가) ① 국토교통부장관은 지역개발사업이 원활히 추진될 수 있도록 **개발사업의 수요, 비용 및 편익 등 사업성 평가에 관한 기준을 마련하여 시행**할 수 있다.

② 국토교통부장관은 **지역개발사업의 사업성 등을 평가하기 위하여 전문평가기관을 지정**할 수 있다.

③ 제2항에 따른 전문평가기관의 지정기준, 지정절차 및 지정취소 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제66조(지역개발계획의 집행결과 평가) ① **국토교통부장관은 지역개발계획별로 또는 시·군별로 지역개발계획의 집행결과를 정기적으로 또는 수시로 평가**하여야 한다. 이 경우 평가업무를 효율적으로 수행하기 위하여 필요한 경우에는 **대통령령으로 정하는 전문기관으로 하여금 대행**하게 할 수 있다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 평가를 위하여 필요한 경우에는 관계 행정기관의 장에게 관련 자료 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 관계 행정기관의 장은 특별한 사유가 없으면 그 요청에 따라야 한다.

③ 국토교통부장관은 제1항에 따른 평가 결과를 관계 중앙행정기관의 장에게 통보하여야 하며, 관계 중앙행정기관의 장은 해당 계획에 따라 행정적·재정적 지원을 하는 경우에 그 평가 결과를 반영할 수 있다.

④ 지역개발계획의 평가 기준·방법·절차 등 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부장관이 국토정책위원회의 심의를 거쳐 정한다.

⑤ 국토교통부장관은 지역개발사업에 대한 조사·분석·평가를 위한 전문평가기관이 육성될 수 있도록 필요한 시책을 수립·시행하여야 한다.

41)「지역개발 및 지원에 관한 법률 시행령」

제63조(전문평가기관의 지정 등) ① **법 제65조제2항 따른 전문평가기관**은 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.

1.「민법」이나 그 밖의 다른 법률에 따라 설립된 법인일 것
2. 해당 업무를 수행할 조직을 갖추고 있을 것
3. 해당 업무와 관련된 분야의 박사학위를 취득한 전문인력을 확보하고 있을 것
4. 해당 업무와 관련된 분야에 대하여 전문적인 조사·연구·평가 또는 컨설팅 등을 한 실적이 있을 것
5. 그 밖에 지역개발사업의 사업성 평가를 위하여 필요한 사항으로서 국토교통부장관이 정하여 고시하는 기준을 충족할 것

② **국토교통부장관은 법 제65조제2항에 따라 전문평가기관을 지정**하려는 경우에는 그 대상이 되는 기관을 공모하거나, **제1항 각 호의 기준을 갖춘 제64조 각 호의 기관 중에서 직접 지정**할 수 있다.

③ 제2항에 따른 공모의 방법 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부장관이 정한다.

④ 국토교통부장관은 법 제65조제2항에 따라 지정한 전문평가기관이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 지정을 취소할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하면 그 지정을 취소하여야 한다

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 지정을 받은 경우
2. 제1항에 따른 지정기준에 적합하지 아니하게 된 경우
3. 사업성 평가 등의 업무를 적정하게 수행하지 아니하는 등 수행하는 업무가 그 지정의 목적을 벗어난 것으로 인정되는 경우

평가 전문평가기관 및 지역개발계획 집행결과 평가 전문기관으로 한국토지주택공사 토지주택연구원을 지정하여 매년 수의계약으로 사업을 추진하고 있음.

【 2025년 지역개발사업 평가운영 계약 현황 】

계약명	2025년 지역개발사업 평가운영
사업금액(추정가격+부가세)	200,000,000원
계약방법	수의계약
수의계약 근거	다른 법령에 의한 위탁, 대행자와 계약[42]
계약일자	2025.3.17.~2025.12.31.
계약업체	한국토지주택공사 토지주택연구원
계약금액	196,000,000원

※ 자료: 나라장터(g2b)

동 사업의 예산안 산출 세부내역을 살펴보면 예정가격작성기준 상 학술연구용역 원가계산 기준[43]에 따라 인건비, 경비를 편성하고 있으며 기타 외주

제64조(지역개발계획 집행결과 평가대행 전문기관) 법 제66조제1항 후단에서 "**대통령령으로 정하는 전문기관**"이란 다음 각 호의 기관을 말한다.
1. 국토연구원
2. **한국토지주택공사**
3. 그 밖에 제1호 및 제2호의 기관과 유사한 기능을 수행하는 기관으로서 국토교통부장관이 지정·고시하는 기관

42) 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」
제26조(**수의계약에 의할 수 있는 경우**) ① 법 제7조제1항 단서에 따라 수의계약을 할 수 있는 경우는 다음 각 호와 같다.
5. 제1호부터 제4호까지의 경우 외에 계약의 목적·성질 등에 비추어 경쟁에 따라 계약을 체결하는 것이 비효율적이라고 판단되는 경우로서 다음 각 목의 경우
마. **다른 법령에 따라 국가사업을 위탁 또는 대행할 수 있는 자와 해당 사업에 대한 계약을 하는 경우**

43) 「예정가격작성기준」(기획재정부 계약예규)
제24조(원가계산비목) **원가계산은 노무비(이하 "인건비"라 한다), 경비, 일반관리비등으로 구분**하여 작성한다. 다만, 제23조제1호나목 및 다목에 의한 공동연구형 용역 및 자문형 용역의 경우에는 경비항목 중 최소한의 필요항목만 계상하고 일반관리비는 계상하지 아니한다.

사업비 및 부가가치세[44]가 편성되어 있음.

【2025년도 예산 및 2026년도 예산안 산출 세부내역】

’25년 예산		’26년 예산안	
예산	산출내역	예산	산출내역
200 백만원	○ 일반연구비(260-01) : 200백만원 가. 인건비 98백만원 - 책임연구원 1명 28, 연구원 5명 41, 연구보조원 2명 29) * 기재부 2024년 학술연구용역 인건비 기준단가 적용 나. 경비 54백만원 - 여비 8, 전문가 자문회의 5, 연구진 회의 6, 우수사례 경진대회 4, 지역개발사업 평가 4, 공모사업지원 24, 인쇄비 3 다. 일반관리비 1백만원 - 인건비+직접경비의 0.9% 라. 외주 사업비 29백만원 - 기반시설 타당성 평가 유발교통수요분석 마. 부가세 18백만원	250 백만원	○ 일반연구비(260-01) : 250백만원 가. 인건비 134백만원 - 책임연구원 1명 29, 연구원 5명 57, 연구보조원 3명 48 * 기재부 2025년 학술연구용역 인건비 기준단가 적용 나. 직·간접 경비 63백만원 - 여비 8, 전문가 자문회의 8, 연구진 회의 5, 우수사례 경진대회 1, 지역개발사업 평가 및 공모사업지원 34, 인쇄비 4, 일반관리비 3 다. 외주 사업비 30백만원 - 기반시설 타당성 평가 유발교통수요분석 라. 부가세 23백만원

※ 자료: 국토교통부

그 중 인건비의 경우 2025년도에는 책임연구원 1명, 연구원 5명, 연구보조원 2명 등 총 8명에 대한 예산을 계상하였으며, 2026년도 예산안에는 연구보조원 1명을 추가하여 총 9명에 대한 예산을 추가로 계상하였음.

44)「예정가격작성기준」(기획재정부 계약예규)
제2조(계약담당공무원의 주의사항) ③ 계약담당공무원은 **「부가가치세법」에 따른 면세사업자와 수의계약을 체결하려는 경우에는 부가가치세를 제외하고 예정가격을 작성**할 수 있으며, 이 경우 예정가격 조서에 그 사유를 명시하여야 한다.

해당 사업에 근거하여 현재 토지주택연구원에서는 지역개발사업평가센터를 운영 중인데, 국토교통부에 따르면 현재 센터장을 포함하여 7명의 인원이 지역개발사업평가센터 업무를 수행하고 있음.

【 2025.10월 기준 지역개발사업평가센터 업무수행 인력 】

성명	직책	담당업무
A	센터장	도시계획 및 설계연구
B	연구위원	도시계획 및 지역개발연구
C	연구위원	교통계획 및 물류시설 관련 업무개발
D	수석연구원	지역개발 및 균형발전정책, 도시재생, 혁신공간 연구
E	수석연구원	도시재생, 도시개발, 공간분석
F	주임	지역개발사업평가센터 연구업무
G	기간제연구원	평가 및 지자체컨설팅 지원

※ 자료: 국토교통부

그런데 지역개발사업평가센터 직원의 경우 도시계획, 도시재생 등 지역개발사업 평가 외의 업무를 주요 담당 업무로 수행하고 있는 인력이 다수이며, C 연구위원은 토지주택연구원 인프라융합연구실 소속으로 교통계획·물류시설 업무개발 업무를 담당하고 있으나 해당 센터 인력으로 포함되어 있는 상황임.

이처럼 국토교통부와 토지주택연구원은 사업의 목적 및 예산 산출내역 상 인건비 내역과 다르게 사업을 집행하고 있음에도 2026년도 예산안에는 인건비 1인을 추가 계상하고 있음.

그러므로 국토교통부는 토지주택연구원 지역개발사업평가센터 운용에 맞게 인건비를 편성하고, 비목별 집행내역을 보다 철저히 점검할 필요가 있을 것임.

다) 위탁 근거 없는 사업의 별도 경쟁입찰 발주 필요

동 사업에 대한 국토교통부의 “2025년도 지역개발사업 평가운영 위탁사업 과업지시서” 상 과업 세부내용을 살펴보면, 지역개발계획 및 지역개발사업 평가와 함께 기타 업무지원으로서 지역개발 공모사업·지역활력타운 조성사업·민관상생 투자협약 사업에 대한 공모 지원, 지방자치단체 컨설팅, 우수사례 경진대회 지원 등의 사업을 위탁하고 있음.

【2025년도 지역개발사업 평가운영 과업 세부내용】

❶ 지역개발계획 및 지역개발사업 평가
○ (사전평가) 지역개발계획에 포함된 사업을 대상으로 실현가능성 검증을 수행하고, 신규 국비지원 신청 사업에 대한 타당성 평가
○ (집행평가) 국비 투입(예정) 단위사업에 대하여 지자체에서 자체평가한 집행평가 결과 및 추진계획 등에 대한 검증 및 모니터링
○ (계획변경) 지역개발계획 및 사업 등 변경사유의 타당성, 변경 후 효과, 사업비 적정성 등을 평가하여 중대한 계획변경 지원
❷ 기타 업무 지원
○ 지역개발 공모사업·지역활력타운 조성사업·민관상생 투자협약 공모 컨설팅 및 사업계획 검토 지원 및 지자체 사전·사후 컨설팅 등
○ 우수사례 경진대회 지원, 지역개발사업 제도개선사항 검토 등

※ 자료: 국토교통부

그런데 「지역개발 및 지원에 관한 법률」에 따라 국토교통부가 위탁을 통해 수의계약을 할 수 있는 사업은 지역개발사업에 대한 사업성 평가 및 지역개발계획 집행결과 평가에 한정되며, 사업 공모 지원, 지방자치단체 컨설팅 등 기타 사업의 경우 위탁에 대한 법적 근거가 없음.

법령 상 위탁 근거가 없는 사업에 대한 수의계약은 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 상 경쟁입찰의 원칙[45]에 반하여 계약법령에 위배되는 사항임에도 국토교통부는 위탁 사업과 위탁 근거가 없는 사업을 함께 묶어 수의계약의 방식으로 사업을 추진하고 있음.

그러므로 국토교통부는 2026년도 사업 추진 시 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」에 근거하여 전체 사업을 경쟁입찰의 방식으로 추진하거나, 지역개발사업에 대한 사업성 평가 및 지역개발계획 집행결과 평가 사업을 제외한 사업을 별도로 발주하여 경쟁입찰의 방식으로 사업을 추진할 필요가 있음.

---

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

4) AI 시티 조성확산(5637-311)

○ 국토교통부는 신규로 편성된 'AI 시티 조성확산 사업'의 추진 시에 기존 스마트시티 조성 관련 사업과의 유사성을 검토하여 중복 투자가 이루어지지 않도록 연구 방향을 설정할 필요가 있음.

가) 개요

AI 시티 조성확산 사업은 국민이 직접 거주하며 AI 서비스를 실증·경험할 수 있도록 규제 특례, 인프라 등을 갖춘 테스트베드 조성을 추진하는 사업으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 40억원이 신규로 편성되었음.

【 2026년도 AI 시티 조성확산 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
AI 시티 조성확산	-	-	-	4,000	순증

※ 자료: 국토교통부

나) 기존 스마트시티 조성 관련 사업과의 유사성 검토 필요

동 신규 사업은 AI 기술 실증이 가능한 'AI 특화 시범도시'를 조성하기 위해 도시지능센터, 도시 AI 기반시설, 리빙랩 등을 구축하려는 사업으로, 2026년도 예산안에는 신규 대상지 총 3개소의 사업 기본계획 수립을 위한 연구용역비 40억원(개소당 12~14억원 지원)이 편성되었음.

국토교통부는 2025년 6월부터 도시 AI 전략 및 이행계획 수립을 위한 연구용역[46]에 착수하였고, 해당 용역 결과를 기반으로 시범도시 조성 방향, 선정 절차 등 구체적인 사항을 검토한 이후, 2026년에 사업대상지 선정과 기본계획·실시계획 수립을 거쳐 2027년부터 본격 사업을 추진하겠다는 계획임.

【 AI 특화 시범도시 사업 개요 】

□ **(추진방향)** ① 공공주도 ② 앵커시설 ③ 산·학·연 연계 ④ 규제프리 ⑤ 부처협업
① 신속한 사업을 위한 **'공공 주도'** 시행
- 공공은 도시데이터 제공, 인프라 구축 등 기반 지원, 기술 개발·실증은 앵커기업 등 민간 자율적으로 계획 및 이행

② 과감한 투자로 기술 혁신을 선도할 **'앵커기관' 유치**
* (해외사례: 일본 우븐시티) 도요타社가 자율차·AI·로봇 등 모빌리티 기업으로서 가치 제고 및 기술 실증을 위해 기업 캠퍼스 형태로 조성(총사업비 100억달러, 약 15조원)

③ **산·학·연 연계**를 통해 거주하며 개발·실증하는 '리빙랩 도시'
④ 기존의 기술, 도시·건축 **규제를 최소화**한 '미래 도시'(일부구역)
⑤ **범부처 협업 체계**를 통해 AI+X의 각 분야 서비스 도입·발전
* (국토부) 실증공간 + 국토교통 분야 / (각 부처) 소관 분야별 AI기술

□ **(대상지역)** 공약 사항, 앵커기업 연계, 부지확보 가능성 등을 감안, **1개소 이상의 후보지** 선정('26.상, 기존도시·신도시)
○ 모빌리티, 탄소중립, 생활편의(행정·안전) 등 특화 콘셉트로 검토

□ **(사업내용)** 도시데이터 제공·관리를 위한 **도시지능센터**, 지능형 SOC 등 **도시AI 기반시설**, 리빙랩 구현을 위한 **AI빌리지*** 등 구축
* 산학연 거주지원을 통해 개발 주체와 실증 적용대상을 일치시켜 자유로운 실증 환경 조성
○ AI혁신 서비스(민간·공공)의 실증, 우수기술 시민 체험 등 추진

※ 자료: 국토교통부

46) ※ 자료: 국토교통부

계약명	과업내용	수탁기관	기간
도시 AI 전략 및 이행계획 수립 연구	AI시티 구현을 위해 필요한 제도, 기술·서비스, 인프라, 테스트베드 등에 대한 실행계획 수립 및 운영·지원 방안 마련	국토연 컨소시엄	'25.6 ~'26.6

그런데, 현재 예정된 동 사업의 주요 과제는 ① 도시학습데이터를 제공하고 관리하기 위한 도시지능센터를 구축하고, ② AI 기술을 실증할 수 있도록 테스트베드 인프라를 조성하며, ③ 이를 위해 시범도시를 지정하여 AI 관련 기반시설(지능형 SOC 등)을 구축하는 것인바,

이는 현재 국토교통부에서 추진하고 있는 스마트시티 관련 예산사업 중 ① 스마트시티 데이터허브 구축 및 네트워크 강화, ② 혁신기술발굴 규제샌드박스, ③ 스마트시티 국가시범도시 조성사업과 각각 유사한 취지로 보임.

【 2026년도 스마트도시 조성 관련 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

세부사업 (사업코드)	내역사업	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
			본예산(A)	예산현액		
스마트시티 기반구축 (5637-304)	스마트시티 데이터허브 네트워크 강화	3,925	3,750	3,809	2,250	△1,500
스마트시티 확산사업 (5637-308)	혁신기술발굴 규제샌드박스	3,937	3,450	3,770	5,250	1,800
	스마트시티 국가시범도시 조성 (총 10개 내역사업)	13,996	12,862	12,862	21,865	9,003

※ 자료: 국토교통부

구체적으로 살펴보면, 먼저 '스마트시티 데이터허브'란 교통·환경·에너지 등 각종 도시정보를 연계·수집·분석하여 데이터 기반의 도시운영을 지원하는 도시정보 플랫폼으로, 국토교통부는 2022년부터 광역 지방자치단체에 데이터허브를 보급하는 사업을 추진하였고, 2026년도 예산안에는 데이터허브에 축적된 데이터를 활용할 수 있는 솔루션을 개발하기 위하여 총 22억 5,000만원이 편성되었음.

【 스마트시티 데이터허브 구축 현황 및 활용 사례 】

구분	광역 지방자치단체	
기구축 (R&D 실증)	1곳	('21) 대구
데이터허브 보급사업	8곳	('22) 인천, 울산, 제주, 충남 ('23) 부산, 충북, 전북, 경남 * 구축중
기존사업 활용	5곳	('22) 광주, 전남, 강원, 경북 / ('23) 경기 *구축중
지자체 자체구축 계획	3곳	서울, 대전, 세종('23~)

데이터허브 실증 및 활용 사례

- **(버스노선 서비스 최적화)** 데이터허브에 수집된 데이터(버스, 지하철 등 교통 데이터와 통신사 유동인구 데이터 등)을 융·복합 분석하여 최적의 버스노선을 도출
- **(범죄안전 서비스 최적화)** 데이터허브에 수집된 경찰청 신고 데이터, 지자체 CCTV 데이터, 유동인구 데이터를 융복합 분석하여 범죄 발생지역 및 발생율을 고려한 효율적인 순찰노선 도출
- **(코로나 역학조사지원 서비스)** 데이터허브를 활용(카드사·통신사·CCTV 정보 융합)하여 코로나 확진자 동선 정보를 생산하여, 동선파악 시간 단축(수작업 24시간→시스템 10분)

※ 자료: 국토교통부

그런데, 동 신규 사업에서 조성하려는 AI 시티의 핵심인프라인 '도시지능센터' 또한 도시정보를 수집·처리하여 도시문제를 진단하고 실제 문제를 해결 및 검증하려는 것으로, 수집한 데이터의 분석을 통해 도시문제를 발굴하고 해결한다는 점에서 '스마트시티 데이터허브'와 그 기능이 유사하다고 보임[47].

또한, 현재 국토교통부는 '스마트도시 규제샌드박스'를 통해 각종 규제로 인해 기술개발이나 실증이 곤란한 스마트도시 관련 기술을 선정하여 일정 조건(기간·장소·규모) 하에서 실증할 수 있도록 사업비와 책임보험비를 지원하고 있는데, 지원받는 사업이 대부분 자율주행 등 AI 기술이 적용된 서비스임을 고려할 때, AI 기술을 실증할 수 있도록 테스트베드 인프라를 조성하려는 동 사업과 목적이 유사한 측면이 있음.

47) 이에 대하여 국토교통부는 데이터허브는 데이터의 수집·분석이 주목적이고, 도시지능센터는 데이터허브의 다음 단계 사업으로서 데이터허브에 모인 도시데이터를 학습데이터로 전환하고, AI 모델을 구축하려는 것이므로 두 사업 간 차이가 있다고 설명함.

【 스마트시티 규제샌드박스 운영 실적 및 최근 3년간 국비 지원사례 예시 】

○ **(사업 승인)** '20년부터 총 15회 심의위원회(국가스마트도시위원회)를 개최하여, 56건의 사업 승인(실증특례 48, 적극해석 8)
* (위원장) 국토부장관, 민간위원장 (위원) 30명 내외의 정부·민간위원으로 구성

○ **(사업비 지원)** 혁신성과 시장출시 가능성이 높은 과제를 선정하여 실증사업비(136억)와 책임보험료(2.2억) 지원
* (실증사업비) 사업별 최대 5억원 이내, (책임보험료) 연간 최대 1,500만원 이내

○ **(경제적 성과)** 누적 매출 429억, 투자유치 224억, 신규고용 520명

○ **(규제개선)** 실증사업 48건 중 실증에 착수한 사업은 33건(실증준비 11건, 철회 4건)이며, 이 중 법령정비 완료 22건, 검토 중 8건, 미개정 3건

승인일	사업명	사업자	국비 지원 (단위: 천원)		
			사업비	책임보험	총계
'23.5.30.	ICT 기반 미세먼지 저감 및 실시간 LCD 디스플레이 설치	㈜이멘스	475,189	5,175	480,364
'23.10.6.	지능형 로봇 방범 및 택배 새벽배송	㈜디하이브	500,000	4,222	504,222
'23.12.29.	보행자 자동인식 기술을 적용한 횡단보도 보행안전 통합시스템	㈜이티엑스	324,000	11,916	335,916
'24.4.30.	실시간 모니터링 기능 탑재 자율주행 휠체어 환자 이송 서비스	삼성서울병원	150,000	-	150,000
		㈜삼텔랩스	350,000	9,175	359,175
'25.9.5.	스마트 주소기반 자율주행 전기차 충전로봇 인프라	㈜에바	285,000	-	285,000
		주소기반산업협회	13,000	-	13,000
'25.9.5.	수요응답형 마을버스 동작구 DRT	㈜씨엘모빌리티	200,000	-	200,000
'25.9.5.	디지털 기반 스마트 헬스케어 서비스	㈜비바이노베이션	119,667	-	119,667
		고신대복음병원	22,000	-	22,000
		인더핑크검진센터의원	33,333	-	33,333

※ 자료: 국토교통부

아울러, 국토교통부는 2018년부터 스마트시티 선도모델을 구축하기 위해 세종과 부산을 선정하여 국가시범도시를 조성하고 있고, 민관 사업법인(SPC)[48] 설립 및 사업시행자 지정(세종 '24.3, 부산 '24.12)을 거쳐 본격적으

48) **「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 지정**을 받은 후 스마트도시건설사업을 시행할 수 있다.
1. 국가 또는 지방자치단체 (중 략)
6. 제1호부터 제3호까지에 해당하는 자가 **스마트도시의 효율적 조성을 위하여 민간사업자와 공동으로 출자하여 설립한 법인**으로서 대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 법인
제36조의2(공동출자법인에 대한 특례 등) ① **지방자치단체는** 국가시범도시건설사업의 원활한 수행을

로 사업을 추진하고 있으며, 이를 위해서 2026년도 예산안은 90억 300만원 증액되어 총 218억 6,500만원이 편성되었음.

【 스마트시티 국가시범도시 조감도 및 특화계획 】

세종 국가시범도시(5-1생활권)	부산 국가시범도시(에코델타시티)
	
◦ (**사업규모**) 2.74km^2(83만평) / 24천명 / 약 3.1조원 ◦ (**대표서비스**) 스마트교통(자율차, 통합 MaaS) ◦ (**특화계획**) 공유차 기반구역, 용도혼합 용지	◦ (**사업규모**) 2.8㎢(84만평) / 8.5천명 / 약 5.6조원 ◦ (**대표서비스**) 무인로봇(경비·택배 등), 신재생에너지 ◦ (**특화계획**) 친환경 수변도시, 제로에너지 등

※ 자료: 국토교통부

다만, 스마트시티 시범도시 구축사업은 민관 SPC 설립이 늦어지며 사업이 지연되어 아직 다수의 세부사업이 준비 중이거나 계획대비 진행률이 낮은 상황으로, 실제 세종과 부산에 시범도시가 조성되어 성과평가 등이 이루어지기까지는 충분한 시간이 필요할 것으로 보이는데,

스마트시티 시범도시의 구축이 완료되기도 전에 유사한 성격의 'AI 특화 시범도시[49]'를 새롭게 구축하는 것은 사업 간 중복을 유발할 우려가 있을 수 있으므로, 사업내용 및 시범도시 조성 방식에 대한 면밀한 검토가 필요할 것으로 생각됨.

위하여 필요한 경우 제12조제1항제6호에 따른 요건을 갖추어 **국가시범도시건설사업을 시행하는 법인**(이하 이 조에서 "법인"이라 한다)**을 민간사업자와 공동으로 출자하여 설립**할 수 있다. 이 경우 법인에 대해서는 「지방자치단체 출자·출연 기관의 운영에 관한 법률」을 적용하지 아니한다.

49) 국토교통부에 따르면, AI 특화 시범도시에는 도시지능센터 등 AI 시티 인프라를 구축하고, 데이터 활용지원을 위한 AI 연산체계를 구축하며, 데이터 정제·표준화, 추가 데이터수집 등을 위한 지능형 SOC를 구축하고, 거주하며 체험할 수 있는 AI 빌리지 조성 등을 추진할 계획임.

【 스마트시티 국가시범도시 추진현황 】

구분	사업 내용	도시	구축 사업비 (재정지원금)	추진현황('25.9기준)	
				계획	진행
AI·데이터 허브	데이터 등을 연계하여 도시 운영 데이터 확보, 데이터 거래 등 통합 서비스 제공	세종	152억원 (134억원)	통합데이터 활용 테스트 구축	통합데이터 관리시스템 상세설계 완료
		부산	1,644.2억원 (123억)	('26년 추진예정)	사업 준비 중 ('26년 예정)
스마트 IoT	IoT 센서를 구축하고 도시 데이터를 수집·저장하여 도시 내 플랫폼 연계 및 재난 위험 등 서비스 기반 마련	세종	211억원 (147억원)	스마트 폴 시제품 제작	스마트 폴 상세설계 완료
		부산	273.3억원 (94.7억원)	스마트IoT 설계 (스마트폴, 통신망)	스마트IoT 설계 요건 수립 완료
사이버 보안	사전 시험을 위한 테스트베드 구축·운영, 통합보안관제 및 정보보호시스템 개발	세종	164억원 (134억원)	테스트베드 기본설계, 통합보안관제, 정보보호 시스템 상세설계	테스트베드, 통합보안 관제, 정보보호시스템 기본설계 완료
		부산	411.9억원 (86.2억원)	('26년 추진예정)	사업 준비 중 ('26년 예정)
디지털 트윈	3차원 데이터 공유·분석·가시화, 대국민 공간정보 포털서비스 제공, 디지털 트윈 및 신기술 접목 서비스 개발	세종	189억원 (149억원)	디지털 트윈 플랫폼 및 서비스 상세설계	디지털 트윈 플랫폼 및 서비스 기본설계
		부산	193.2억원 (81.7억원)	('26년 추진예정)	사업 준비 중 ('26년 예정)
생활 혁신기술	하나의 앱으로 다양한 스마트서비스에 접근, 시민 참여기반의 도시정책 결정	세종	170억원 (138억원)	통합앱 기본설계 및 UI/UX 상세설계	통합앱 기획추진 및 UI/UX 기본설계
		부산	236.3억원 (35.9억원)	('27년 추진예정)	-
안전혁신 (공공)	수집된 관제 데이터를 기반으로 AI기술 활용하여 실시간 위급상황 대응체계 마련	세종	35억원 (35억원)	서비스 시스템 구축 및 운영	서비스 시스템 구축 완료 및 운영 중
교통 혁신기술	대중교통·민간 모빌리티를 통합하여 제공하는 통합모빌리티(MaaS) 및 자율주행 모빌리티 서비스 구축	부산	1,137.2억원 (150억원)	통합모빌리티 시스템 구축(1차), 자율주행버스 분석·설계	통합모빌리티 시스템 구축 중(1차), 자율주행버스 및 관제시스템 구축 중
헬스케어 혁신기술	건강증진 및 고위험군 질병관리 서비스를 제공하는 사용자 맞춤 스마트 커뮤니티케어		192.7억원 (30억원)	('26년 추진예정)	사업 준비 중 ('26년 예정)
로봇 혁신기술	체감가능한 로봇서비스를 도입하고, 로봇 통합 관제 시스템 및 로봇인프라 구축		236.1억원 (58.9억원)	로봇서비스 시범운영	로봇서비스 시스템 구축 중
에너지 혁신기술	신재생에너지 발전인프라, 에너지운영 플랫폼 및 전기차 급속 충전 인프라 구축		16,752억원 (56.4억원)	신재생에너지 인프라 및 시스템 구축	사업 준비 중 ('25년.下 착수예정)

※ 자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는 ‘스마트시티 시범도시’는 부동산 개발수익을 통해 이미 개발된 선도적 스마트서비스를 신도시 지역에 제공하는 방식으로 추진 중이나, ‘AI 특화 시범도시’는 민간기업이 해당 도시에 상주하면서 다양한 서비스를 개발하고 실증할 수 있도록 테스트베드를 조성하는 사업으로서 기존도시의 인프라를 활용할 예정이므로 조성 목적과 방식에 차이가 있다고 설명함.

그러나, 동 사업의 예산안은 신도시(1개소, 20억원)와 기존도시(2개소, 10억원)의 2개 유형으로 나누어 편성된 만큼, 신도시 유형의 경우 AI 빌리지 조성, 지능형 SOC 구축 등 부동산 개발과정이 수반될 것으로 보이므로 이미 세종과 부산에 신도시 형태로 구축 중인 스마트시티 시범도시 사업과 어떤 차이가 있는 것인지 명확히 구분하기 어려운 점이 있음.

또한, 도시지능센터 구축 및 실증용 테스트베드 조성 등 AI 특화 시티에서 수행하고자 하는 세부적인 사업들이 이미 다른 예산사업에서 추진 중인 스마트시티 데이터허브 구축 및 규제샌드박스 활용 등과 내용상 유사하다고 보이므로, 향후 본격적인 사업추진 시에는 스마트시티 관련 사업과의 유사성을 고려하여 지원 범위나 대상 등을 조정할 필요가 있다고 보임.

아울러, 최근의 스마트시티 서비스가 대부분 AI 기술이 적용된 것임을 고려할 때 두 시범사업 모델은 기술발전 과정에서 자연스럽게 연결되는 것으로 보이는바, 선행모델인 스마트시티 시범도시에 대한 점검과 평가를 바탕으로 후속모델인 AI 특화 시범도시 조성을 추진하는 것이 사업 간 중복투자를 막고 신규 사업의 효과성을 높이는 방안일 것으로 생각됨.

【 기술발전에 따른 단계별 도시변화 방향 】

① U-City	➡	② 스마트시티	➡	③ AI 시티
정보통신망, CCTV (통합플랫폼)		데이터 취합·공유, 요소기술 **(데이터허브)**		도시인공지능, 운영·관리기술 **(도시지능센터)**
'00년대		'10년대 ~ 현재		현재 이후

※ 자료: 국토교통부

따라서, 국토교통부는 신규 사업인 AI 특화 시범도시의 사업대상지 선정 및 기본계획 수립 과정에서 스마트시티 조성 관련 사업과 중복 지원이 이루어지지 않도록 사업 간 유사성을 충분히 검토하여 연구 방향을 설정할 필요가 있을 것으로 보임.

5) 국토공간정보정책지원(5734-302)

○ 국토교통부는 국가공간정보정책 시행계획 내 시행 예산의 중앙부처 편중 등의 타당성을 검토하고, 동 시행계획이 예산안 심사에 보다 참고적인 기능을 발휘할 수 있도록 수립 일정을 개선하는 등 국가공간정보 시행계획 수립 체계를 검토할 필요가 있음.

가) 개요

국토공간정보정책지원 사업은 국가공간정보정책 등을 수립하고 중앙 및 지방자치단체에서 추진하는 공간정보 사업을 통합 관리하며, 공간정보산업 조사·육성, 창업지원센터 및 보안심사·안심구역 운영 등을 추진하는 사업으로, 다음과 같은 7개 내역사업으로 구성되어 있음.

【 국토공간정보정책지원 내역사업별 주요 내용 】

사업명	주요 내용
정책연구	◦ 국가공간정보 사업의 성공적인 추진을 위한 다양한 정책연구 지원
통합관리 사업	◦ 국가공간정보체계의 효율적 구축·활용을 위해 중앙 및 지방자치단체에서 추진하는 공간정보 사업 통합관리(시행계획 수립, 집행실적 평가, 중복성 검토 등)
K-GEO 페스타 舊 스마트국토엑스포	◦ 디지털플랫폼 정부 시대를 선도할 기술 전시, 산업계 교류의 장을 마련하고 공간정보 분야 국제협력 무대 구성·발전
공간정보 산업조사	◦ 공간정보산업을 영위하고 있는 사업체를 대상으로 매출액, 종사자 수 등 산업 현황 조사를 통해 기초자료(통계)를 작성하여 정부의 각종 정책 수립 지원
공간정보산업육성	◦ 국가·지방자치단체·공공기관이 구축한 다양한 국가공간정보를 통합·제공하는 공간정보 오픈플랫폼(브이월드) 운영과 공공·민간의 활용서비스 구축 지원
창업지원센터 운영	◦ 공간정보 분야 유망 창업기업 발굴과 창업지원센터의 창업공간, 성장프로그램(기술실증, 투자, 판로개척 등) 지원을 통한 기업육성 등을 지원
보안심사·안심구역 운영	◦ 공개가 제한된 공간정보를 제공받는 공간정보사업자 등에 대한 지정 전문기관의 보안관리에 관한 사항 심사 및 안심구역의 운영

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 37억 5,200만원 대비 4,300만원이 감액(△1.1%)된 37억 900만원이 편성되었음. 이 중「국가공간정보 기본법」 제6조 및 제7조[50]에 따른 국가공간정보정책 기본계획 및 시행계획 등을 수립하기 위한 '정책연구' 내역사업의 2026년도 예산안은 전년도 2억원 대비 5,300만원이 증액(26.5%)된 2억 5,300만원이 편성되었음.

【 2026년도 국토공간정보정책지원 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
합 계	**3,579**	**3,752**	**3,752**	**3,709**	**△43**
- 정책연구	**107**	**200**	**200**	**253**	**53**
- 통합관리 사업	463	320	320	70	△250
- K-GEO 페스타	413	413	413	413	-
- 공간정보 산업조사	343	288	288	288	-
- 공간정보산업육성	1,770	1,691	1,691	1,859	168
- 창업지원센터 운영	145	500	500	446	△54
- 보안심사·안심구역 운영	338	340	340	380	40

※ 자료: 국토교통부

50)「국가공간정보 기본법」

제6조(국가공간정보정책 기본계획의 수립) ① 정부는 국가공간정보체계의 구축 및 활용을 촉진하기 위하여 **국가공간정보정책 기본계획**(이하 "기본계획"이라 한다)을 5년마다 수립하고 시행하여야 한다.

제7조(국가공간정보정책 시행계획) ① 관계 중앙행정기관의 장과 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 및 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)는 매년 기본계획에 따라 소관 업무와 관련된 **기관별 국가공간정보정책 시행계획**(이하 "기관별 시행계획"이라 한다)을 수립한다.

② 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사는 제1항에 따라 수립한 기관별 시행계획을 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 제출하여야 하며, 국토교통부장관은 제출된 기관별 시행계획을 통합하여 매년 **국가공간정보정책 시행계획**(이하 "시행계획"이라 한다)을 수립하고 위원회의 심의를 거쳐 이를 확정한다.

나) 국가공간정보정책 시행사업의 예산 편중 문제 및 국가공간정보정책 시행계획 수립일정의 개선 등 검토 필요

국가공간정보정책 기본계획(이하 “기본계획”이라 함)은 국가공간정보체계의 구축 및 활용을 촉진하기 위한 중장기적 거시 계획으로 1995년 최초로 수립되었고, 2025년 기준 ‘제7차 국가공간정보정책 기본계획(2023-2027)’(이하 “제7차 기본계획”이라 함)이 시행 중임.

한편, 국가공간정보정책 시행계획(이하 “시행계획”이라 함)은 기본계획의 실행력을 담보하는 계획으로, 연도별 시행계획은 「국가공간정보 기본법 시행령」 제13조[51]에 근거하여 매년 당해연도 4월~5월 경 확정되고 있음.

‘2025년도 국가공간정보정책 시행계획’에 따르면, 제7차 기본계획에 따라 시행계획을 통해 이행되고 있는 사업은 「공간정보산업 진흥법」 제2조제3호[52]

---

51) **「국가공간정보 기본법 시행령」**

제13조(국가공간정보정책 시행계획의 수립 등) ① 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사는 법 제7조제2항에 따라 다음 각 호의 사항이 포함된 **다음 연도의 기관별 국가공간정보정책 시행계획**(이하 “기관별시행계획”이라 한다)**을 매년 10월 31일까지 국토교통부장관에게 제출**해야 한다.

1. 사업 추진방향 / 2. 세부 사업계획 / 3. 사업비 및 재원조달 계획

④ 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사는 **전년도 기관별시행계획의 집행실적**(제3항에 따른 평가결과를 포함한다)**을 매년 2월 말까지 국토교통부장관에게 제출**해야 한다.

⑥ 국토교통부장관이 법 제7조제5항에 따라 기획재정부장관에게 의견을 제시하는 경우에는 제3항에 따른 평가결과를 그 의견에 반영하여야 한다.

52) **「공간정보산업 진흥법」**

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. “공간정보산업”이란 공간정보를 생산·관리·가공·유통하거나 다른 산업과 융·복합하여 시스템을 구축하거나 서비스 등을 제공하는 산업을 말한다.
3. **“공간정보사업”**이란 공간정보산업에 속하는 다음 각 목의 사업을 말한다.
   가. 「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」 제44조에 따른 측량업 및 「해양조사와 해양정보 활용에 관한 법률」 제2조제13호에 따른 해양조사·정보업
   나. 위성영상을 공간정보로 활용하는 사업
   다. 위성측위 등 위치결정 관련 장비산업 및 위치기반 서비스업
   라. 공간정보의 생산·관리·가공·유통을 위한 소프트웨어의 개발·유지관리 및 용역업
   마. 공간정보시스템의 설치 및 활용업 / 바. 공간정보 관련 교육 및 상담업
   사. 그 밖에 공간정보를 활용한 사업

와 관련된 공간정보사업 중 관계 중앙행정기관(소속기관 포함) 및 지방자치단체에서 추진하는 모든 공간정보사업(이하 “시행사업”이라 함)으로,

2025년 기준 전체 시행사업은 1,209건 5,838.7억원 규모이며, 전체 시행사업 중 중앙부처 시행사업의 비중은 사업수 기준으로는 9% 미만이지만 사업예산 기준으로는 약 2/3인 65.4%를 차지하는 것으로 나타남.

【 연도별 국가공간정보정책 시행계획의 사업 현황 】

(단위 : 건, 억원, %)

구 분		2023년		2024년		2025년	
			비중		비중		비중
중앙부처	사업수	99	8.7	95	8.2	**104**	**8.6**
	사업예산	3,793.6	66.0	3,609.3	64.1	**3,819.2**	**65.4**
지방자치단체	사업수	1,039	91.3	1,065	91.8	1,105	91.4
	사업예산	1,951.4	34.0	2,018.0	35.9	2,019.5	34.6
합 계	사업수	1,138	100.0	1,160	100.0	**1,209**	100.0
	사업예산	5,745.0	100.0	5,627.3	100.0	**5,838.7**	100.0

※ 자료: 2025년도 국가공간정보정책 시행계획(국토교통부)

제7차 기본계획은 ‘모든 데이터가 연결된 디지털트윈[53] KOREA 실현’을 비전으로 제시하고 있는데, 전체 시행사업 중 디지털트윈의 구축, 활용 및 정책기반 조성에 해당하는 추진전략의 시행사업(이하 “디지털트윈 시행사업”이라 함)으로 한정하여 보면,

2025년도 전체 디지털트윈 시행사업 중 중앙부처의 시행사업은 사업수 기준 9.5%, 사업예산 기준 70%로서 2024년에 비하여 각각 2.0%p, 3.9%p

53) 공간정보 분야의 디지털트윈(digital twin)은 공간정보 3D 모델링을 통해 디지털 가상공간을 구현하고 현실세계를 가상세계에 적용하는 것으로, 각종 기후·환경, 교통, 재난·안전 문제 등에 대처할 수 있는 혁신적인 기술로 평가받고 있음.

증가한바, 범정부적인 디지털트윈 추진전략은 중앙부처 중심으로 추진되는 경향이 보다 강화된 것으로 보임.

【 연도별 국가공간정보정책 시행계획의 디지털트윈 추진전략별 사업 현황 】

(단위 : 건, 억원, %)

구 분[주]		2023년		2024년		2025년	
			비중		비중		비중
중앙부처	사업수	49	7.4	46	7.5	**64**	**9.5**
	사업예산	2,908.7	68.9	2,708.5	66.1	**3,282.4**	**70.0**
지방자치단체	사업수	613	92.6	565	92.5	610	90.5
	사업예산	1,314.2	31.1	1,386.8	33.9	1,409.2	30.0
합 계	사업수	662	100.0	611	100.0	674	100.0
	사업예산	4,222.9	100.0	4,095.3	100.0	4,691.6	100.0

주) 제7차 국가공간정보정책 기본계획 추진전략 중 디지털트윈의 구축, 활용 및 정책기반 조성에 해당하는 추진전략 기준임.

※ 자료: 2025년도 국가공간정보정책 시행계획(국토교통부)

한편, 전체 시행사업을 중앙부처 시행사업으로 한정하여 살펴보면, 중앙부처 중 가장 많은 시행사업을 수행하는 기관은 국토교통부로서, 국토교통부 시행사업은 2023년~2025년 기간 동안 전체 중앙부처 시행사업 대비 사업수 기준으로는 50%를 하회하지만, 사업예산 기준으로는 2023년과 2024년의 68.3%에서 69.4%로 증가하여 중앙부처 내에서 국토교통부으로의 사업 집중이 다소 심화된 측면이 있는 것으로 보임.

【 연도별 국가공간정보정책 시행계획의 중앙부처 사업 현황 】

(단위 : 건, 억원, %)

구 분		2023년		2024년		2025년	
			비중		비중		비중
국토교통부	사업수	49	49.5	39	41.1	**49**	**47.1**
	사업예산	2,591.2	68.3	2,465.2	68.3	**2,650.5**	**69.4**
국토교통부 외	사업수	50	50.5	56	58.9	55	52.9
	사업예산	1,202.4	31.7	1,144.2	31.7	1,168.7	30.6
합 계	사업수	99	100.0	95	100.0	104	100.0
	사업예산	3,793.6	100.0	3,609.3	100.0	3,819.2	100.0

※ 자료: 각 연도별 국가공간정보정책 시행계획(국토교통부)

국토교통부는 공간정보 분야의 주무기관이라는 점에서 국가공간정보정책 시행사업의 예산이 국토교통부로 일부 집중되는 것은 불가피한 측면이 있을 것으로 보이고,

국가공간정보체계를 디지털트윈 패러다임으로 전환하기 위한 현 단계에서 전국 단위의 통일성·효율성을 기하기 위하여 중앙부처 위주의 투자가 이루어지는 것도 일정 기간 타당성이 있을 것으로 보임.

다만, 국가공간정보정책 시행사업 예산이 점증할 것으로 예상되는 가운데, 국가공간정보 구축·관리 기능을 분담하는 각 관리기관[54]이 균형 있게 역량을 제고하는 기반을 마련함과 아울러 중앙정부로 집중된 재정 부담 등을 완화하기 위하여, 중앙부처 또는 국토교통부 등 특정 범주의 관리기관으로 시행사업이 집중되어 있는 상황을 점진적으로 해소해나갈 필요도 있을 것으로 보임.

이와 관련하여, 국가공간정보정책 시행계획을 총괄하는 기관으로서 국토교통부는 2026년도 예산안에 편성된 시행사업의 전반적인 현황과 중점 방향 등 이른바 '2026년도 국가공간정보정책 시행계획(안)'을 작성·제시함으로써, 사업 편중 여부와 아울러 상위 기본계획과 시행사업의 부합 여부 및 시행사업 간 유사·중복성 등의 측면에서 2026년도 시행계획을 사전 점검하고 국회의 원활한 예산안 심사를 지원할 수 있을 것으로 보이나,

---

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

국토교통부에 따르면, 「국가공간정보 기본법 시행령」 제13조제1항[55]에 따라 특정연도의 기관별 국가공간정보정책 시행계획(이하 “기관별 시행계획(안)”이라 함)은 그 전년도 10월 31일까지 제출되고 기관별 시행계획(안)의 보완·정리가 완료되는 것은 그 전년도 12월 경이라는 점에서, 2025년 10월 말을 기준으로 2026년도 국가공간정보정책 시행계획을 가늠할 수 있는 자료는 마련되어 있지 않다는 설명임.

【 연도별 기관별 국가공간정보정책 시행계획(안) 제출시한 관련 규정 】

종전 「국가공간정보 기본법 시행령」	현행 「국가공간정보 기본법 시행령」 (2022.3.15. 개정·시행)
◦ 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사는 다음 연도의 기관별 국가공간정보정책 시행계획과 전년도 기관별 시행계획의 집행실적을 **매년 2월 말까지** 국토교통부장관에게 제출(제13조제1항)	◦ 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사는 다음 연도의 기관별 국가공간정보정책 시행계획을 **매년 10월 31일까지** 국토교통부장관에게 제출(제13조제1항) ◦ 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사는 전년도 기관별시행계획의 집행실적을 매년 2월 말까지 국토교통부장관에게 제출(제13조제4항)

종전의 「국가공간정보 기본법 시행령」(2022.3.15. 개정·시행 이전의 것) 제13조제1항은 특정연도의 기관별 시행계획을 전년도 2월 말까지 제출하도록 규정하고 있었으나,

55) **「국가공간정보 기본법 시행령」**
제13조(국가공간정보정책 시행계획의 수립 등) ① 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사는 법 제7조제2항에 따라 다음 각 호의 사항이 포함된 **다음 연도의 기관별 국가공간정보정책 시행계획**(이하 “기관별시행계획”이라 한다)**을 매년 10월 31일까지 국토교통부장관에게 제출**해야 한다.
1. 사업 추진방향 / 2. 세부 사업계획 / 3. 사업비 및 재원조달 계획

현행 「국가공간정보 기본법 시행령」 제13조제1항에서는 기관별 시행계획의 제출기한을 종전 대비 8개월 가량 늦춰 전년도 10월 31일까지 제출하도록 규정하고 있는데, 이는 관계 중앙행정기관의 장 등이 보다 충실하게 기관별 시행계획을 수립하도록 하기 위한 취지로 이해됨.

다만, 이로써 특정연도에 대한 기관별 시행계획이 종합되는 시점은 그 전년도 10월 31일 이후라는 점에서 해당 자료가 국회의 예산안 심사 등의 참고자료로 활용되기에는 어려운 측면이 있는바, 기관별 시행계획의 제출시한이 일부 앞당겨지는 경우 활용도가 제고되는 측면이 있을 것으로 보임[56].

이에 국토교통부는 중앙부처 및 지방자치단체 등 각 관리기관의 시행사업과 관련하여 중앙-지방 간 또는 분야별 편중 문제 등에 대하여 면밀히 분석함과 아울러, 시행사업에 대한 재원배분의 타당성과 형평성 등을 국회에서 체계적으로 심사할 수 있도록 국가공간정보정책 시행계획의 수립 일정을 개선하는 등, 국가공간정보정책 시행계획 수립 체계에 대하여 검토해 볼 필요가 있을 것으로 보임.

---

56) 참고로, 국토교통부에 따르면, 현행 「국가공간정보 기본법 시행령」에서 기관별 시행계획을 전년도 10월 31일까지 제출하도록 규정하고 있음에도 불구하고, 국토교통부는 중앙행정기관의 경우 전년도 5월 경 차년도 시행계획 초안을 제출받고 7월 경 시행계획 목록 및 우선투자 필요사업에 대한 의견(국가공간정보위원회 심의·의결)을 기획재정부에 제출하고 있어, 기획재정부가 중앙행정기관의 시행사업에 대하여 차년도 예산안 편성에 참고할 수 있도록 협조하고 있음.
아울러, 「국가공간정보 기본법」 제11조에 따라 국토교통부는 매년 정기국회의 개회 전까지(8월 말까지) 국회에 국가공간정보정책에 관한 연차보고서를 제출하고 있고, 해당 보고서에 차년도 우선투자 필요사업에 대한 내용이 포함되어 있어, 국회가 이를 참고할 수 있다는 설명임.
한편, 지방자치단체의 차년도 시행계획과 정부 예산안이 반영된 중앙행정기관의 차년도 시행계획은 「국가공간정보 기본법 시행령」의 규정대로 전년도 10월 31일까지 제출받고 있음.

6) 지적관리(5735-301)

○ 국토교통부는 연속지적도 정비 및 관리체계 구축 사업과 관련하여, 업무절차의 명확성과 투명성을 높이고 전국적인 사무처리의 통일성을 기하기 위하여 연속지적도의 관리·정비에 관한 고시 등의 지침을 조속히 마련할 필요가 있음.

가) 개요

지적관리 사업은 중앙지적위원회 운영 및 지적통계연보 발행 등 통상적인 지적제도 운영을 지원하고, 토지정책 제도개선을 위한 지적업무 현안을 연구하며, 국가의 지적관리 사무를 수행하는 지적소관청 등을 대상으로 지적관리 소요예산 일부를 보조하기 위한 것으로, 다음과 같은 4개 내역사업으로 구성되어 있음.

【 지적관리 사업 내역사업별 주요 내용 】

사업명	주요 내용
본부 운영	◦ 통상적인 지적제도 운영을 위하여 중앙지적위원회 운영에 따른 심의서 제작 및 지적통계연보 발행, 지적연수대회 개최 및 지적측량 지도점검 여비 등 지원
현안 및 정책연구	◦ 지적업무 현안에 대한 연구·개발을 통해 국민의 소유권 및 재산보호를 목적으로 각종 토지정책 제도개선
지적관리 보조	◦ 국가가 수행해야 하는 지적관리 업무를 수행하는 시·도 및 지적 소관청을 대상으로 지적관리를 위한 소요예산 중 일부를 지원
연속지적도 정비 및 관리체계 구축	◦ 고정밀 연속지적도 구축을 통해 디지털플랫폼정부를 구현하고 용도지역 관리, 개별공시지가 활용, 민간포털서비스 확대 지원 필요

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 52억 1,100만원 대비 12억 1,900만원이 감액(△23.4%)된 39억 9,200만원이 편성되었는데, 미등록된 전국의 소

규모 토지를 대상으로 지적도면의 오류 필지를 정비하고 신규등록 대상지를 발굴하기 위한 미등록토지 정비 사업이 종료되어 관련 예산 10억원이 순감된 것이 주요한 감액 사유임.

한편, 「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」(이하 “공간정보관리법”이라 함) 제90조의2[57]에 근거하여 연속지적도의 정비 및 관리를 수행하기 위한 ‘연속지적도 정비 및 관리체계 구축’ 내역사업은 전년도 30억원 대비 2억원이 감액(△6.7%)된 28억원이 편성되었음.

【 2026년도 지적관리 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
합 계	**5,220**	**5,211**	**5,111**	**3,992**	△1,219
- 본부 운영	93	122	122	122	-
- 현안 및 정책연구	97	150	50	131	△19
- 지적관리 보조	940	940	940	940	-
- 연속지적도 정비 및 관리체계 구축	**2,500**	**3,000**	**3,000**	**2,800**	**△200**
- 미등록토지 정비(종료)	1,590	1,000	1,000	-	순감

※ 자료: 국토교통부

57) **「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」**
제90조의2(연속지적도의 관리 등) ① 국토교통부장관은 연속지적도의 관리 및 정비에 관한 정책을 수립·시행하여야 한다.
② 지적소관청은 지적도·임야도에 등록된 사항에 대하여 토지의 이동 또는 오류사항을 정비한 때에는 이를 연속지적도에 반영하여야 한다.
③ 국토교통부장관은 제2항에 따른 지적소관청의 연속지적도 정비에 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.
④ 국토교통부장관은 연속지적도를 체계적으로 관리하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 연속지적도 정보관리체계를 구축·운영할 수 있다.
⑤ 국토교통부장관 또는 지적소관청은 제2항에 따른 연속지적도의 관리·정비 및 제4항에 따른 연속지적도 정보관리체계의 구축·운영에 관한 업무를 대통령령으로 정하는 법인, 단체 또는 기관에 위탁할 수 있다. 이 경우 위탁관리에 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.
⑥ 제1항 및 제2항에 따른 연속지적도의 관리·정비의 방법 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

나) 연속지적도 정비 관련 고시 등의 지침 마련 필요

「공간정보관리법」 제2조제19호의2[58]에 따르면, 연속지적도는 지적측량을 하지 아니하고 전산화된 지적도 및 임야도 파일을 이용하여 도면상 경계점들을 연결하여 작성한 도면으로서 측량에 활용할 수 없는 도면을 말하며,

보다 구체적으로 전국 개별 지방자치단체(시·군·구)에서 도곽 단위로 등록·관리·발급하는 낱장의 지적·임야도를 접합 및 연결하여 연속화된 전산자료로 작성한 도면을 의미함.

연속지적도는 공적장부는 아니나 각종 토지이용계획 수립 시 유용성이 높고 동시에 토지이용에 관한 민원발급 등 토지행정업무를 효율화할 수 있는 측면이 있어 광범위하게 활용[59]되고 있는데,

---

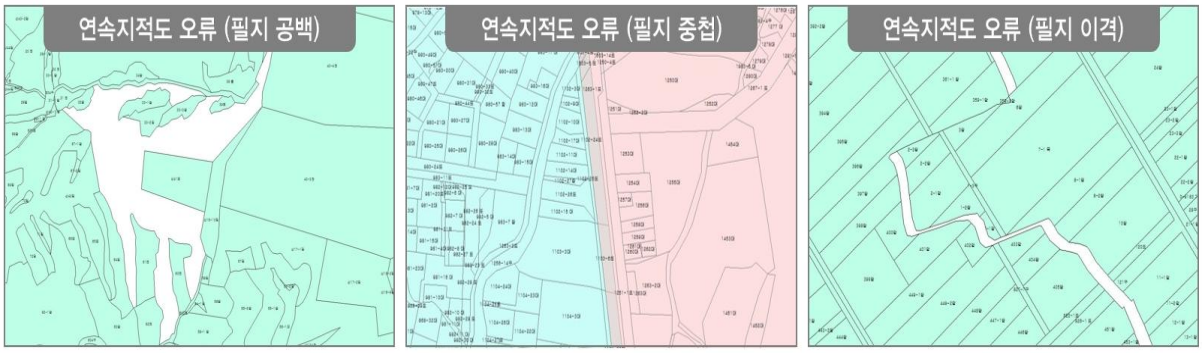
58) **「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
19의2. **"연속지적도"**란 지적측량을 하지 아니하고 전산화된 지적도 및 임야도 파일을 이용하여, 도면상 경계점들을 연결하여 작성한 도면으로서 측량에 활용할 수 없는 도면을 말한다.

59) 연속지적도는「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」등 145개 법령, 55개 행정규칙, 95개 조례에 정한 전 국토 1,430여 용도·지역지구 등의 지형고시 도면으로 이용되고 있음. 또한, 토지이용계획확인서 등 부동산 관련 민원 제증명의 기본 도면으로 이용되고 있으며, 정부에서 관리·운영하고 있는 공간정보 기반의 각종 데이터, 위치, 시설, 규제, 정보화시스템 등의 기본도면으로도 활용되고 있음.

「지역·지구등의 지형도면 작성에 관한 지침」(국토교통부고시)
제1조(목적) ① 이 지침은 「토지이용규제 기본법」(이하 "기본법"이라 한다) 제8조 및 같은법 시행령 제7조에 따라 지역·지구등의 지형도면등의 작성기준, 작성방법 및 도면관리 등에 관하여 필요한 사항을 정하는데 그 목적이 있다.
제8조(입력도면의 선정) ② 지형도면의 작성은 국토이용정보체계상에서 구축되어 있는 지적이 표시된 지형도를 사용하여야 한다. 다만, 다음의 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 **연속지적도에 지역·지구등을 명시한 도면**을 작성하여 고시할 수 있다.
1. 도시계획사업·택지개발사업 등 개발사업이 완료된 지역 안에서 지역·지구 등을 지정하는 경우
2. 지역·지구등의 경계가 지적선을 기준으로 결정되는 경우
3. 국토이용정보체계상의 지적이 표시된 지형도의 데이터베이스가 구축되어 있지 않거나 지형과 지적의 불일치로 지형도의 활용이 곤란한 경우

종전에 제작된 연속지적도[60]는 낱장의 지적·임야도 간 축척, 측량원점, 행정구역 차이 등으로 인해 발생하는 경계불부합을 해소하지 않고 강제접합하는 방식으로 제작됨에 따라 위치오류, 이격, 중복 등 데이터 오류를 내포하는 문제가 있었고, 이로 인한 토지행정업무의 정확성 저하 및 민원·분쟁 발생의 가능성 등이 제기되었음[61].

【 연속지적도 오류 유형 예시 】



※ 자료: 국토교통부

이에 전국 144만 8,977필지에 대한 연속지적도를 순차적으로 정비하기 위한 '연속지적도 정비 및 관리체계 구축' 내역사업이 2024년 신규 편성되었음. 동 사업은 2024년부터 2028년까지 총사업비 652억원 규모(국비 50%, 지방비 50%)로 5년 간 추진되는 한시 사업으로 계획되었으며, 2025년도 계획에 따르면 3년차인 2026년도의 사업비는 약 105억원(국비 기준)이 필요하나 2026년도 예산안에는 그 26.7%에 해당하는 28억원이 편성되어 괴리가 발생하였음.

60) 2000년도 국토지리정보(NGIS) 사업에 대한 감사원 감사 결과에 따라 "필지중심 토지정보시스템(舊 행정자치부)"과 "토지관리정보체계(舊 건설교통부)"의 통합과 토지대장 연계·활용 체계 마련을 위해 연속지적도 제작이 추진되었고, 토지와 관련된 용도지역·지구를 데이터화하여 도시계획 등 용도지역·지구 고시에 활용하고 토지이용계획확인서 발급업무 등의 정보화를 위해 2000년부터 2005년까지 전국 연속도(현 연속지적도)의 제작이 완료되었음.

61) 이에 따라, 국토교통부는 연속지적도의 원시자료인 낱장의 지적도·임야도 정비사업을 병행 추진 중이며, 토지이동(토지의 분할, 등록전환, 도시개발사업 등)이 발생한 경우 지적·임야도를 정리함과 동시에 연속지적도에도 반영하고 있음.

【 연속지적도 정비 및 관리체계 구축 내역사업의 연차별 소요액 현황 】

(단위 : 백만원, 필지)

구분		전체 사업대상	2024년	2025년	2026년	2027년	2028년
2025년도 예산 기준	사업비	65,194	5,000	6,000	21,050	11,490	21,660
	필지	1,448,977	102,483	134,202	470,825	256,997	484,470
2026년도 예산안 기준	사업비	65,194	5,000	6,000	**5,600**	미정	미정
	필지	1,448,977	102,483	134,202	340,803		

주) 각 연도별 사업비는 국비(50%)와 지방비(50%)를 합한 금액임.
※ 자료: 국토교통부

예산안 반영 수준을 고려할 때 연속지적도 정비 및 관리체계 구축 내역사업이 계획 대비 장기화될 것으로 예상되는 가운데, 국토교통부는 「공간정보관리법」의 위임에 따른 하위 법규 제정 등의 제도 정비를 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

2024년 「공간정보관리법」 개정(2024.3.19. 개정, 2024.9.20. 시행)을 통해 연속지적도의 관리 등에 관한 제90조의2의 규정이 신설되어 연속지적도의 관리주체 및 정비 의무 등에 관한 사항을 법률에 명시함으로써 적극적이고 체계적인 연속지적도 정비사업의 추진을 도모하게 되었음.

현행 「공간정보관리법」 제90조의2[62]제1항은 국토교통부장관으로 하여금 연속지적도의 관리 및 정비에 관한 정책(이하 “연속지적도 관리·정비 정책”이라 함)을 수립·시행하도록 의무를 규정하고 있고, 같은 조 제6항은 같은 조 제1항에 따른 연속지적도의 관리·정비의 방법 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정하도록 규정하고 있음.

62) **「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」**
제90조의2(연속지적도의 관리 등) ① 국토교통부장관은 연속지적도의 관리 및 정비에 관한 정책을 수립·시행하여야 한다.
⑥ 제1항 및 제2항에 따른 연속지적도의 관리·정비의 방법 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

이에 따라, 현행 「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률 시행규칙」 제98조의2[63]제1항은 국토교통부장관이 수립·시행하여야 하는 연속지적도의 관리 및 정비에 관한 정책의 내용을 구체화하고 있으며, 같은 조 제3항은 같은 조 제1항에서 정하는 사항 외에 연속지적도의 관리 및 정비에 관한 정책의 수립·시행 또는 연속지적도의 관리·정비 방법 등에 관한 세부사항은 국토교통부장관이 정하여 고시하도록 규정하고 있음.

국토교통부는 「공간정보관리법」 제90조의2의 신설 이후 해당 규정에 따른 연속지적도 관리·정비 정책을 별도로 수립하지는 않았으나, 법률 개정에 앞서 2024년 1월 선제적으로 수립한 「정확도 개선 및 활용도 향상을 위한 연속지적도 정비계획」(이하 “연속지적도 정비계획”이라 함)에 근거하여 연속지적도 관리·정비 정책을 시행하고 있음.

한편, 국토교통부는 2024년의 연속지적도 정비계획을 통해 2024년 정비 시범사업을 거쳐 2025년부터 2028년까지 본사업을 실시하고 2029년부터는 품질·사후관리를 진행한다는 추진계획을 수립하였으며,

2024년 시범사업 기간에는 정비 매뉴얼을 만들어 연속지적도 자료정비를 추진하고, 이후 시범사업의 정비 내용·결과 및 문제점을 분석하고 사업을 수행한 지방자치단체의 의견을 수렴하여 체계적인 사업추진 방향을 설정한 다음, 자료 정비에 관한 지침을 수립한다는 방침을 세웠음.

---

63) **「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률 시행규칙」**
제98조의2(연속지적도의 관리 등) ① 국토교통부장관은 법 제90조의2제1항에 따라 다음 각 호의 사항이 포함된 연속지적도의 관리 및 정비에 관한 정책을 수립·시행해야 한다.
1. 연속지적도의 이용·활용에 관한 사항 / 2. 연속지적도 정비기준의 마련에 관한 사항
3. 연속지적도의 품질관리에 관한 사항
4. 그 밖에 국토교통부장관이 연속지적도의 관리 및 정비를 위해 필요하다고 인정하는 사항
③ 제1항 및 제2항에서 정하는 사항 외에 연속지적도의 관리 및 정비에 관한 정책의 수립·시행 또는 연속지적도의 관리·정비 방법 등에 관한 세부사항은 국토교통부장관이 정하여 고시한다.

이와 같은 연속지적도 정비계획에 따라 2025년 5월 「연속지적도 정비사업 매뉴얼」이 수립되어 연속지적도 정비에 관한 보다 상세한 추진절차, 정비 방법 및 품질관리 관련 사항 등이 규정되었음.

다만, 연속지적도의 관리 및 정비에 관한 정책의 수립·시행 또는 연속지적도의 관리·정비 방법 등에 관한 세부사항을 국토교통부장관이 고시하도록 규정하고 있는 「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률 시행규칙」 제98조의2제3항에도 불구하고, 이와 관련된 훈령·예규·고시 등 행정규칙 형식의 지침은 2025년 10월 말을 기준으로 제정되어 있지 않은 상황임.

이와 관련하여, '연속지적도 정비 및 관리체계 구축' 내역사업의 실시 결과를 보다 장기간 내실 있게 검토하여 「연속지적도 정비사업 매뉴얼」을 보완하고 이를 토대로 체계적인 지침을 수립해야 할 필요성도 있을 것으로 보이나,

연속지적도 정비는 원천자료가 되는 지적도·임야도의 선행 정비를 수반하는 경우가 있고('연속지적도 정비사업 추진 절차' 3-①), 연속지적도 정비와 연계하여 각종 관계 법령에 따른 용도지역·지구도의 정비('연속지적도 정비사업 추진 절차' 3-②)가 병행되는 등 광범위한 공적장부와 토지행정자료의 변경에 관련된 사항으로, 토지행정제도의 신뢰성과 국민의 재산권과도 밀접한 관계를 가지므로,

업무절차의 명확성과 투명성을 높이고 전국적인 사무처리의 통일성을 기하며 사업성과의 환류를 통하여 예산안 편성의 타당성을 높일 수 있도록 연속지적도 정비에 관한 행정규칙 등을 조속히 규정할 필요가 있을 것으로 보임.

【 연속지적도 정비사업 추진 절차 】

추진단계	추진내용	비고
1 **계획수립**	**1-1 사업대상지 확인** **(지자체)** 지적·임야도, 연속지적도 등 사업 대상 제출(전년도) ↓ **1-2 차년도 정비계획 수립** **(국토부)** · 사업 대상 예정지 확정(전년도) · 가내시 예산 통보(전년도) ↓ **1-3 당해년도 정비계획 수립** **(국토부)** · 당해년도 사업 계획 확정 · 지자체 국비 예산 교부	- 법정동 단위로 사업계획 수립 - 지적·임야도 자료정비 실시 - 정비계획에 따라 연차별 자료정비 실시
2 **사업 추진**	**2-1 사업 추진** **(지자체)** 위탁계약 및 사업 감독	- 국비와 지방비를 통합하여 지자체에서 사업 발주
3 **자료정비** **(지적·임야도, 연속지적도)**	**3-1 지적임야도 정비** **(지자체)** 지적·임야도 등 원천자료 정비 **3-2 지역측지계 연속지적도 품질개선** **(지자체)** · 현재 운영 중인 지역측지계 연속지적도 품질개선 · 지역·지구도 정비 병행 **3-3 세계측지계 연속지적도 구축** **(지자체)** · 정비된 지적·임야도 기반 세계측지계 연속지적도 구축 **3-4 사업성과 검사**(수행사 → 사·군·구) **(지자체)** · 연속지적도 도형검사 · 연속지적도 속성·비교 검사	- 개별용역사업에 대해서 지자체 감독 실시 - 지적·임야도, 연속지적도 정비 실시
4 **사업성과 통합 및 점검**	**4-1 사업성과 취합** (시·군·구 → 시·도 → 국토부) **(국토부)** · 국가보조금 및 사업성과보고서 점검 · 최종 성과품 취합 **4-2 전국단위 성과 통합 및 유지관리** **(국토부)** · 전국단위 연속지적도 오류점검 등 성과 점검 · 전국단위 연속지적도 통합 및 품질관리(차세대 KRAS)	- 지자체 예산 사용 적정성 및 보고서 점검 - 소관청에서 동·리 단위로 구축한 연속지적도를 전국단위로 통합하고 행정 구역의 이격 등 오류점검 및 유지관리

※ 자료: 국토교통부

7) 국가기본도 제작(5831-301)

○ 국토교통부는 글로벌 기업의 기본측량성과 국외 반출 요구 등과 관련하여 안보당국 등과 긴밀히 협의하여 공간정보 보안처리 기준·절차의 개편 여부를 조속히 확정하고, 「국가공간정보 기본법」 개정에 따라 민간 분야 보안처리 근거가 신설되는 경우 해당 제도의 안정적인 운영을 위한 체계적인 방안을 수립할 필요가 있음.

가) 개요

국가기본도 제작 사업은 디지털트윈국토 실현 및 다양한 공공·민간서비스 지원 등을 위해 최신의 고정밀 공간정보를 구축 및 제공하는 사업으로, 다음과 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 2026년도 예산안은 전년도 891억 7,000만원 대비 5억 4,900만원이 증액(0.6%)된 897억 1,900만원이 편성되었음. 이 중 국가공간정보 보안처리 업무의 자동화 구축·도입을 위한 '공간정보 보안처리' 내역사업의 예산안은 전년도와 동일한 4억 4,400만원이 편성되었음.

【 2026년도 국가기본도 제작 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
합 계	110,086	89,170	103,398	89,719	549
- 국가공간영상정보 구축	34,637	30,434	30,669	30,434	-
- 국가기본도 수정	55,438	43,711	56,788	39,972	△3,739
- 정밀도로지도 제작	13,872	11,425	12,075	15,094	3,669
- 국제협력 및 기술연구	4,540	2,158	2,247	2,543	385
- 접근불능지역 DB 구축	731	469	647	469	-
- 극지역 공간정보 구축	379	396	396	380	△16
- 지도박물관 운영	305	133	133	383	250
- 공간정보 보안처리	**184**	**444**	**444**	**444**	**-**

※ 자료: 국토교통부

나) 공간정보 보안처리 기준·절차 개편 여부 조속한 확정 및 민간 분야 보안처리 체계적 방안 수립 필요

공간정보 보안처리(이하 "보안처리"라 함)는 「국가공간정보 기본법」 제35조[64], 「공간정보관리법」 제15조[65] 및 「국토지리정보원 국가공간정보

64) **「국가공간정보 기본법」**
제35조(보안관리) ① 관리기관의 장은 공간정보 또는 공간정보데이터베이스를 구축·관리하거나 활용하는 경우 공개가 제한되는 공간정보에 대한 부당한 접근과 이용 또는 공간정보의 유출을 방지하기 위하여 필요한 보안관리규정을 대통령령으로 정하는 바에 따라 제정하고 시행하여야 한다.

보안관리규정」 제11조의2[66] 등에 근거하여, 공간정보의 생산·구축·갱신 시 국토지리정보원으로 통보된 시설의 표시 여부 검토(이하 “보안성 검토”라 함)를 거쳐 공개가 제한되는 공간정보(이하 “공개제한 공간정보”라 함)를 선별하고 이에 대하여 식별이 어렵게 가공하는 것으로, 시설물의 중요도에 따라 위장처리, 블러(흐림 처리) 또는 해상도 저하 등의 방식으로 차등 처리되고 있음.

【 공간정보 보안처리 주요 처리방식】

처리방식	주요 대상물
위장처리	군사시설, 구치소, 교도소, 원자력 본부, 통합전산센터, 화력발전소 등
블러 (흐림 처리)	변전소, 정수시설, 화학공장, 조선소, 방위사업청, 공항, 수력발전소, 제철소 등
해상도 저하 (50㎝급)	전파관리소, 연구소, 역사기록관, 정부청사, 한국은행, KT 등

※ 자료: 국토교통부

65) **「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」**
제15조(기본측량성과 등을 사용한 지도등의 간행) ① 국토교통부장관은 기본측량성과 및 기본측량기록을 사용하여 지도나 그 밖에 필요한 간행물(이하 “지도등”이라 한다)을 간행(정보처리시스템을 통한 전자적 기록 방식에 따른 정보 제공을 포함한다. 이하 같다)하여 판매하거나 배포할 수 있다. (후단 생략)
② 제1항에도 불구하고 국가안보를 해칠 우려가 있는 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항은 지도등에 표시할 수 없다.

66) **「국토지리정보원 국가공간정보 보안관리규정」**
제11조의2(공간정보 보안성 검토) ① 국토지리정보원장은 공간정보를 생산·구축·갱신한 경우 해당 성과물에 대하여 「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률 시행령」 제15조 각 호에 해당하는 사항으로서 국토지리정보원으로 통보된 시설의 표시 여부를 검토(이하 "보안성 검토"라 한다)하여야 한다. 이때, 표시되지 않아야 할 세부 대상 시설은 이를 담당하는 관계기관과 협의하여 결정하여야 한다.

「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률 시행령」
제15조(지도등의 표시 금지사항) 법 제15조제2항 및 제20조제2항에서 "대통령령으로 정하는 사항"이란 다음 각 호의 사항을 말한다.
1. 「군사기지 및 군사시설 보호법」 제2조제1호 및 제2호의 군사기지 및 군사시설에 관한 사항
2. 다른 법령에 따라 비밀로 유지되거나 열람이 제한되는 등의 비공개사항

국토교통부에 따르면, 안보 강화 차원에서 적시적인 보안처리 필요성이 증가하였고[67], 이와 아울러 공개제한 공간정보를 제공받을 수 있는 민간의 범위가 확대[68]됨에 따라 보안처리 물량이 지속적으로 증가하였음.

이에 '공간정보 보안처리' 내역사업은 보안처리 업무 증대 상황에서 보안처리 품질의 무결성 및 일관성 확보를 위하여 보안처리 자동화의 단계적 구축을 추진하려는 것으로 2024년부터 시작된 사업이며,

2024년에 '블러, 해상도 완화 보안처리 자동화 및 정사영상[69] 자동 위장처리 시범연구'를 추진한 데 이어, 2025년에는 '공간정보 보안처리 자동화 기술 도입 및 보안처리 강화 기반연구' 등을 실시한 후, 2026년에 2025년의 시범연구 결과를 바탕으로 '공간정보 보안처리 자동화 기능 개발' 및 '시스템 유지관리·고도화'를 추진한다는 계획으로 예산을 편성하였음.

---

67) 국토교통부에 따르면, 군사시설 노출 문제가 언론에 지속 보도됨에 따라 2023년부터 보안처리 대상 시설이 확대되어 보안처리 물량이 기존 대비 약 2배 이상 증가함(1,400여 개→3,000여 개).

68) 2024년 「국가공간정보 기본법」 개정(법률 제20390호, 2024. 3. 19. 개정·시행)에 따라 공개제한 공간정보를 제공받을 수 있는 자가 종전 공간정보사업자·위치정보사업자에서 모든 기업(법인) 등으로 확대되었음.

「국가공간정보 기본법」

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

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

69) 정사영상이란 항공 영상 촬영 시 발생하는 기하학적 왜곡 및 경사 왜곡을 보정한 영상을 의미함.

【 2026년도 공간정보 보안처리 내역사업 예산안 산출내역】

(단위 : 백만원)

2025년도 예산 산출내역(A)	2026년도 예산안 산출내역(B)
444	444
◦ 보안처리 자동화 단계적 도입 ◦ 중요처리시스템 개선	◦ 공간정보 보안처리 및 항공사진 삭제처리 자동화 기능 개발 ◦ 시스템 유지관리 및 고도화

※ 자료: 국토교통부

한편, 2025년 미국 글로벌기업의 기본측량성과(국가기본도)[70] 국외 반출 신청[71]을 계기로 안보당국으로부터 보안처리 기준·절차의 보완·변경 필요

---

70) 현행 「공간정보관리법」 등에 따르면, '기본측량'은 모든 측량의 기초가 되는 공간정보를 제공하기 위하여 국토교통부장관이 실시하는 측량이고, '기본측량성과'는 기본측량을 통하여 얻은 최종결과로서 공간정보의 구축 및 활용에 기준이 되는 국가기본도 및 정밀도로지도 등 정밀지도의 근간이 되는 측량성과임.

「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. **"기본측량성과"**는 기본측량을 통하여 얻은 최종결과를 말한다.
2. **"기본측량"**이란 모든 측량의 기초가 되는 공간정보를 제공하기 위하여 국토교통부장관이 실시하는 측량을 말한다.

8. **"측량성과"**란 측량을 통하여 얻은 최종 결과를 말한다.

제15조(기본측량성과 등을 사용한 지도등의 간행) ① 국토교통부장관은 **기본측량성과 및 기본측량기록을 사용**하여 **지도나 그 밖에 필요한 간행물**(이하 "지도등"이라 한다)을 **간행**(정보처리시스템을 통한 전자적 기록 방식에 따른 정보 제공을 포함한다. 이하 같다)하여 판매하거나 배포할 수 있다. 이 경우 색맹, 색약 등 색각이상자가 보는 데 지장이 없는 지도등을 별도로 간행하여야 한다.

③ 국토교통부장관은 제1항에 따라 간행한 지도등 중에서 다음 각 호의 요건에 적합한 것을 공간정보의 구축 및 활용에 기준이 되는 **국가기본도**로 지정할 수 있다.

1. 전국을 대상으로 하여 국토교통부령으로 정한 축척으로 제작된 것
2. 규격이 일정하고 정확도가 통일된 것

71) 「공간정보관리법」 제16조제2항 본문에 따라 같은 법 제14조제3항 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 기본측량성과를 국외로 반출하여서는 아니 되나, 「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」 제16조제2항 단서에 따라 국토교통부장관이 국가안보와 관련된 사항에 대하여 관계 기관의 장과 협의체를 구성하여 국외로 반출하기로 결정한 경우에는 기본측량성과의 국외 반출이 가능하도록 규정되어 있음.

해당 기본측량성과의 국외 반출 규정과 관련하여, 2025년 구글 및 애플 등 미국 글로벌기업의 기본측량성과 국외 반출 신청이 접수되어 국토교통부에서 관계 기관의 장과 협의체를 구성하여 심의 중임.

「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」

제16조(기본측량성과의 국외 반출 금지) ② 누구든지 제14조제3항 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 기본측량성과를 국외로 반출하여서는 아니 된다. 다만, 국토교통부장관이 국가안

성[72]이 제기되었고, 해외기업의 기본측량성과 국외반출에 대한 대응방안을 마련하기 위한 연구를 추진할 필요성이 제기되는 등, 공간정보 보안처리 내역사업의 집행여건에 변화가 발생하였음.

현재 항공정사영상에 대해서는 3종(위장, 블러, 해상도 완화), 위성영상에 대해서는 2종(위장, 블러)의 보안처리 방식이 적용되어 데이터 구축·갱신이 이루어지는 등, 최대 3종의 보안처리 방식이 공간정보 유형별로 상이하게 적용되고 있는데, 블러와 해상도 완화의 차별성이 명확하지 않아 이를 보완하고 규제를 합리화할 필요성 등이 제기되고 있는 상황임.

국토교통부에 따르면, 향후 보안처리 기준·절차가 현행 3종(위장, 블러, 해상도 완화)에서 1종 또는 2종으로 축소되는 것으로 확정되는 경우, 보안처리 절차가 간소화되어 보안처리 시간이 단축되고 공간정보 유형별로 상이한 처리 기준이 통일되어 보안처리 시의 혼란도 낮아지는 효과가 예상됨.

다만, 국토교통부에서 안보당국과 보안처리 기준·절차의 보완·변경 여부를 협의하는 과정에서 공간정보 보안처리 내역사업의 집행이 지연되었음. 2025년 10월 31일을 기준으로 2025년도 공간정보 보안처리 내역사업의 각

보와 관련된 사항에 대하여 과학기술정보통신부장관, 외교부장관, 통일부장관, 국방부장관, 행정안전부장관, 산업통상자원부장관 및 국가정보원장 등 관계 기관의 장과 협의체를 구성하여 국외로 반출하기로 결정한 경우에는 그러하지 아니하다.

제14조(기본측량성과의 보관 및 열람 등) ③ 국토교통부장관은 제2항에 따른 신청 내용이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 기본측량성과나 기본측량기록을 복제하게 하거나 그 사본을 발급할 수 없다.

1. 국가안보나 그 밖에 국가의 중대한 이익을 해칠 우려가 있다고 인정되는 경우
2. 다른 법령에 따라 비밀로 유지되거나 열람이 제한되는 등 비공개사항으로 규정된 경우

72) 예를 들어, 3종(위장, 블러, 해상도 완화)의 보안처리 방식을 2종(위장, 블러)으로 개편할 필요성 등임.

사업이 발주 및 공고 중에 있어 집행액이 없는 상황으로, 국토교통부는 보안처리 기능 자동화 관련 연구용역을 발주할 계획에 있으나 해당 연구용역은 계약 체결 시점부터 약 7개월이 소요될 것으로 예상된다는 설명임.

이와 같은 국토교통부의 설명에 따르면, 2025년에 추진하려던 보안처리 기능 자동화 등의 시범연구와 중요처리시스템 개선 사업이 지연되어 2026년 중반 이후에 완료될 것으로 보이는바, 2026년도 예산안에 그 후속사업 성격으로 편성된 '공간정보 보안처리 자동화 기능 개발' 및 '시스템 유지관리·고도화' 등의 내내역사업의 정상적인 추진을 위해 보안처리 기준·절차의 보완·변경 여부 및 세부사항 등을 조속히 확정할 필요가 있을 것으로 보임.

한편, 2026년도 예산안이 국회에 제출(2025년 9월 3일)된 이후, 민간이 자체 구축한 공간정보에 군사시설 및 국가중요시설 등이 표시되지 않도록 보안처리(이하 "민간 분야 보안처리"라 함)를 할 수 있는 근거를 신설하는 내용의 「국가공간정보 기본법 일부개정법률안」[73]에 대한 국회 심사가 진행되고 있음.

73) 민간 분야 보안처리와 관련하여 「국가공간정보 기본법 일부개정법률안」(엄태영의원 대표발의, 제2206889호) 및 「국가공간정보 기본법 일부개정법률안」(송기헌의원 대표발의, 제2212385호) 이상 두 건의 법률안이 2025년 9월 2일 제429회국회(정기회) 제1차 국토법안심사소위원회 및 동년 9월 25일 제429회국회(정기회) 제1차 국토교통위원회 전체회의의 심사·의결을 거쳐 「국가공간정보 기본법 일부개정법률안(대안)」으로 통합되어 법제사법위원회에 회부되어 있음.

민간 분야 보안처리의 근거[74] 신설은 공간정보 이용 및 활용 활성화에 제약이 되는 규제를 완화함으로써 공간정보 산업의 발전을 촉진하기 위한 것으로, 향후 개정법률의 시행[75]에 앞서 2026년도에 민간 분야의 보안처리 기준 및 국토교통부장관의 보안성 검토 기준[76] 등을 위한 세부방안이 마련될 필요가 있을 것으로 보임.

이에 국토교통부는 보안처리 규제 합리화 및 공간정보 보안처리 내역 사업의 정상적인 추진을 위해 안보당국 등과 긴밀히 협의하여 공간정보 보안처리 기준·절차의 개편 여부를 조속히 확정하고, 「국가공간정보 기본법」이 개정되어 민간 분야 보안처리 근거가 신설되는 경우 해당 제도의 안정적인 운영을 위한 체계적인 방안을 수립할 필요가 있을 것으로 보임.

---

74) **「국가공간정보 기본법 일부개정법률안(대안)」**(법제사법위원회 회부)
제35조의6(보안처리 등) ① 공간정보를 생산·관리·가공·유통하려는 자는 다음 각 호의 시설이 공간정보에 표시되지 아니하도록 위장·삭제·흐림처리 등 필요한 조치(이하 **"보안처리"**라 한다)를 하여야 한다.
1. 「군사기지 및 군사시설 보호법」에 따른 군사기지·군사시설 및 「통합방위법」에 따른 국가중요시설 중 국방부장관이 보안처리가 필요하다고 인정하여 국토교통부장관에게 통보한 시설
2. 그 밖에 대통령령으로 정하는 시설 중 국가정보원장이 보안처리가 필요하다고 인정하여 국토교통부장관에게 통보한 시설

75) **「국가공간정보 기본법 일부개정법률안(대안)」**(법제사법위원회 회부) **부칙**
제1조(시행일) 이 법은 공포 후 **1년**이 경과한 날부터 시행한다.

76) **「국가공간정보 기본법 일부개정법률안(대안)」**(법제사법위원회 회부)
제35조의6(보안처리 등) ② 국토교통부장관은 공간정보를 생산·관리·가공·유통하려는 자의 요청이 있는 경우 공간정보에 제1항 각 호의 시설이 표시되었는지 여부를 검토(이하 **"보안성 검토"**라 한다)하고 보안처리 업무를 지원하여야 한다.
⑤ 제1항에 따른 보안처리 및 제2항에 따른 보안성 검토의 절차와 방법, 제4항에 따른 시정명령 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

8) 국토위성센터 및 국토관측위성 운영(5831-305)

○ 국토교통부는 국토위성 2호의 발사 일정의 반복적인 변경과 국제적인 발사체 공급 부족 상황 등을 고려하여 우주항공청 등과 긴밀히 협의하여 국토위성 2호의 2026년 발사 일정을 차질 없이 관리할 필요가 있음.

가) 개요

국토위성센터 및 국토관측위성 운영 사업은 국토의 이용·관리, 공간정보 구축, 재난 대응 등 공공·민간 분야에 국토위성 활용 산출물의 생산·활용·서비스 기반을 조성하기 위한 사업으로, 다음과 같은 3개 내역사업으로 구성되어 있음.

【 국토위성센터 및 국토관측위성 운영 사업 내역사업별 주요 내용 】

내역사업명	주요 내용
국토위성 운영	◦ 국토위성의 안정적인 궤도 비행과 위성 촬영, 전파 수신 및 지상시스템 유지 관리, 탑재체 데이터 품질 관리 등 성공적인 임무수행을 위한 국토위성(차세대중형위성) 운영
국토위성센터 운영 및 장비구축	◦ 국토위성이 촬영한 정보의 실시간 수집·가공을 통해 정밀지상관측 위성영상의 안정적 위성센터 운영
국토위성정보 산출물 가공 및 시스템 고도화	◦ 공공·민간 분야에 국토위성 영상의 효율적인 활용·확산을 위해 국토위성 영상 기반 다양한 산출물 생산·제공 기술 개발 및 시스템 고도화

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 75억 8,400만원 대비 11억 500만원이 감액(△14.6%)된 64억 7,900만원이 편성되었음. 이 중 '국토위성 운영' 내역사업은 국토위성의 안정적인 임무 수행을 위한 관제·운영 등에 소요되는 예산으로, 전액 우주항공청 산하 한국항공우주연구원에 지급하는 출연금으로

편성되며, 2026년도 예산안은 전년도 44억원 대비 14억원이 감액(△31.8%)된 30억원이 편성되었음.

【 2026년도 국토위성센터 및 국토관측위성 운영 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
합 계	5,476	7,584	7,932	6,479	△1,105
- 국토위성 운영	**2,000**	**4,400**	**4,400**	**3,000**	**△1,400**
- 국토위성센터 운영 및 장비 구축	1,863	1,583	1,645	1,429	△154
- 국토위성정보 산출물 가공 및 시스템 고도화	1,613	1,601	1,887	2,050	449

※ 자료: 국토교통부

나) 국토위성 2호 발사 일정의 차질없는 관리 필요

국토위성은 2014년 12월 수립된 「차세대중형위성 1단계 개발계획」[77] 및 2015년 3월부터 시작된 국토위성 도입 사업에 따라 국토이용·자원관리, 재난·재해 대응 및 국가공간정보 활용을 위해 제작된 정밀지상관측 위성으로, 차세대 중형위성 1호와 2호(이하 각각 “국토위성 1호” 및 “국토위성 2호”라 함)를 의미함.

국토위성 1호는 2019년 하반기에 발사될 예정이었으나 부품 결함 등의 정비 관계로 발사가 지연되어 2021년 3월 22일 발사되었고 같은 해 12월부터 본격적으로 운영되고 있음.

77) 「우주개발 진흥법」 제5조에 따른 「제2차 우주개발진흥 기본계획('12~'16)」 및 「2013년도 우주개발 시행계획」에 기반하여 수립된 계획임.

한편, 국토위성 2호는 당초 2020년 상반기 발사될 예정이었으나, 국토위성 1호의 발사 지연에 따라 발사 시기가 순연되었고, 러시아 발사체를 이용한 2022년 하반기 발사 일정도 우크라이나 전쟁 여파로 인하여 취소되었으며, 미국의 스페이스 X 社와 2023년 12월 발사 계약이 체결됨에 따라 2025년 중 발사하는 것을 목표로 하고 있었음.

이에 국토교통부는 국토위성 2호의 2025년 내 발사를 전제로 2025년도 예산에 국토위성 2호로부터 구축된 위성영상의 기하학적 오차 등을 개선하기 위한 '국토위성 2호 검·보정 수행' 예산 24억원을 편성하였음.

그러나, 2025년 7월에 국토위성 2호의 발사일정이 2026년 상반기로 재차 연기되어, 2025년도 '국토위성 2호 검·보정 수행' 예산은 2025년 하반기 중 한국항공우주연구원에 교부되었고 국토교통부와 한국항공우주연구원의 협약에 따라 2026년 말까지 집행될 예정이며, 2026년도 예산안에는 국토위성 2호의 발사 지연을 감안한 운영 관제 예산 10억원이 편성되었음.

【 국토위성 운영 내역사업 2025년도 예산 및 2026년도 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년도 예산	2026년도 예산안
합 계	4,400	3,000
내 역	◦ 국토위성 관제·운영 : 2,000 - 국토위성 1호 운영 관제 : 1,940 - 국토위성 1호 궤도보험 : 60	◦ 국토위성 관제·운영 : 3,000 - 국토위성 1호 운영 관제 : 1,934 - 국토위성 1호 궤도보험 : 66 - **국토위성 2호** 운영 관제 : 1,000
	◦ **국토위성 2호** 검·보정 수행 : 2,400 - 검·보정 수행 : 606 * 위성영상의 활용성 향상을 위해 정밀 기하보정 알고리즘 개발 등 수행 - 지상기준자료 구축 : 1,794 * 검·보정 수행 사이트 및 DB 구축 등	

※ 자료: 국토교통부

언론보도 등에 따르면, 스페이스 X 社는 차세대 중형위성 2호(국토위성 2호)와 차세대 중형위성 4호를 여러 위성들과 공동으로 발사할 계획이었으나, 연계된 다른 위성들 일정에 문제가 발생하며 차세대 중형위성 2호·4호의 발사 일정이 2026년으로 지연되었고, 두 위성의 발사 시기도 분리된 상황임.

국토교통부는 스페이스 X 社와 수 차례 일정을 조율하여 국토위성 2호의 발사시기를 2026년 3월 13일 ~ 4월 12일 사이로 확정하였고, 추가적인 협의를 거쳐 2025년 말까지 발사시기 범위를 1주일 단위까지 구체화할 계획이라는 설명임.

다만, 우주 궤도에 통신 및 지구관측용 위성을 구축하려는 각국 정부와 기업의 수요가 증가함에 따라 발사체에 대한 국제 수요는 증가한 한편, 러시아 발사체에 대한 제재 상황 등이 맞물려 2025년~2026년 국제적으로 발사체 공급 부족이 발생할 것이라는 전망이 2022년부터 제기[78]되어 왔다는 점을 고려해야 할 것으로 보임.

위성 발사가 연기되는 경우 발사업체의 발사 대기 일정 및 환경 조건 등의 복합적 요인으로 인하여 발사 지연이 장기화될 수 있고, 이에 따라 국토위성정보와 연계된 공간정보 구축·갱신 사업의 추진 및 관련 예산 집행 등에 연쇄적으로 영향을 줄 수 있으므로, 국토교통부는 국토위성 2호의 추가적인 발사 지연이 발생하지 않도록 우주항공청 등과 긴밀히 협의하여 발사 일정을 차질 없이 관리할 필요가 있을 것으로 보임.

78) 전세계 150여개국의 글로벌 위성사업자가 참가하는 '아태위성통신협의회(APSCC) 2022'가 2022년 10월 국내에서 개최되었으며, 동 회의에서 각국 정부와 기업의 통신 및 지구관측 군집 위성 구축 경향 강화, 러시아 발사체의 시장 퇴출, 주요 발사체 제작 기업의 개발 지연 등의 요인으로 인하여 2025년~2026년 발사체 공급 부족이 발생할 것으로 전망된 바 있음.

9) 건축문화진흥(6131-303)

○ 내역사업인 한옥전문 인력양성 사업은 사업의 성과를 확인할 수 있는 지표가 체계적으로 관리되지 않고 있으므로, 국토교통부는 수료생이 한옥설계 공모에 당선되거나, 관련 건축 현장에서 일하는 등의 향후 활동 내역을 체계적으로 관리하고, 이를 기반으로 사업의 효과성을 확인할 수 있는 환류 체계를 마련할 필요가 있음.

가) 개요

건축문화진흥(6131-303) 사업은 공공건축 사전검토 지원 등을 통해 공공건축의 질적 수준 향상을 유도하고, 한옥설계 및 시공 관련 교육기관을 선정하여 전문인력을 양성하며, 건축설계 인재육성 프로그램을 지원하는 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 건축설계 인재육성, ⑤ 한옥전문 인력양성은 보조사업자에 보조금을 교부하는 방식으로 추진됨.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 28억 7,700만원 대비 1억 1,300만원이 감액(△3.9%)된 27억 6,400만원이 편성되었음. 이는 내역사업 중 공공건축 지원 사업 예산이 검토 단가 상승 및 건수 증가를 반영하여 증액되었지만, 민간전문가 운영지원 사업 예산이 지원 개소 축소 등을 고려하여 감액된 데 따른 것임.

【 2026년도 건축문화진흥 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2024 결산 (집행액)	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
건축문화진흥	**2,813**	**2,877**	**2,877**	**2,764**	**△113**
- 공공건축지원	650	670	670	878	208
- 건축문화진흥 연구 등 지원	303	287	287	161	△126
- 민간전문가제도 운영지원	600	600	600	450	△150
- 건축설계 인재육성	1,020	1,020	1,020	975	△45
- 한옥전문 인력양성	**240**	**300**	**300**	**300**	**-**

※ 자료: 국토교통부

나) 한옥전문 인력양성 사업 성과의 체계적인 관리 필요

건축문화진흥 사업의 내역사업인 '한옥전문 인력양성' 사업은 한옥의 대중화·현대화·산업화를 위하여 한옥설계 및 시공 관련 전문인력을 양성하는 교육기관을 선정하고 운영비를 지원하는 사업임. 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도와 동일하게 3억원이 편성되었음.

【 2026년도 한옥전문 인력양성 사업 예산안 산출내역 】

산출내역
민간경상보조(320-01): 3억원
○ 한옥전문 인력양성(3억원)
- 설계분야 400만원/명×45명 = 1억 8,000만원
- 시공분야 400만원/명×30명 = 1억 2,000만원

※ 자료: 국토교통부

동 사업은 국토교통부가 공모를 통해 보조사업자(대학 및 관련기관)를 선정하고, 보조사업자는 건축사, 건축분야 기사 등을 대상으로 한옥설계 및 시공에 대한 교육을 실시하는 방식으로 예산을 집행하고 있음. 교육 종료 후 국토교통부는 성과를 평가하고, 그 결과를 다음 연도 공모에 활용하고 있음.

【 한옥전문 인력양성 사업 집행절차 】

교육기관 사업공모·선정	⇨	보조금 교부신청	⇨	사업계획서 검토	⇨	예산지원	⇨	사업시행 (교육실시)	⇨	정산 및 사후평가
국토교통부		교육기관		국토교통부		국토교통부		교육기관		국토교통부

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 동 내역사업에 대한 성과를 평가하기 위해 사업이 종료된 다음 연도에 한옥·건축자산·공공건축·도시계획 등의 분야의 전문가 6인으로 구성된 성과평가위원회를 구성함. 성과평가위원회는 사업수행기관이 제출한 서류를 평가지표(아래 표 참조)에 따라 검토한 후 수행기관의 발표 및 질의응답을 바탕으로 사업의 성과를 평가하고 있음.

【 한옥전문 인력양성 사업 평가지표 】

평가분야	평가지표	배 점		총점
기관운영 현황	· 시설 현황 및 전담인력 적절성	10	20	110
	· 사업 추진계획 수립 적절성	5		
	· 운영 위원회 구성 여부(2) * 위원회 미구성: 1점 / 위원회 구성: 2점 · 위원회 운영 및 결과 반영 현황(3) * 1회: 1점 / 2~3회: 2점 / 4회 이상: 3점	5		
사업 충실도	· 교육 대상자 선정 및 관리 적절성	10	40	
	· 교육프로그램의 적절성	20		
	· 예산 집행 적절성	10		
사업운영·관리	· 과제 평가 및 평가방식 적절성	15	25	
	· 교육이수 부적격자 관리 적절성	5		
	· 사업 운영상 문제점 대처 적절성	5		
발전방안 마련	**· 사후관리 및 활용방안 수립 적절성**	4	15	
	· 한옥교육 활성화 계획	7		
	· 한옥 활성화 기여	4		
가점	· 교육과정 신설 등 기관 노력	5	10	
	· 기타 타 기관과의 차별화된 특성	5		

※ 자료: 국토교통부

상기의 표를 살펴보면, 전문인력 교육을 수료한 자(이하 '수료생'이라 함)가 교육을 수료한 후에 한옥 관련 공모전에 입상하거나, 관련 업계로 취업하는지 등에 대한 관리를 위하여 '사후관리 및 활용방안 수립의 적절성' 항목이 마련되어 있는 것을 확인할 수 있음.

그러나, 교육 수료 후 공모전 입상·취업 등의 자료는 전문 교육을 실시한 각각의 교육기관에서 개별적으로 관리하고 있을 뿐, 국토교통부 차원에서 이를 종합·체계적으로 관리하지 않고 있는 실정임.

동 내역사업의 세부사업인 건축문화진흥(6131-303) 사업의 내역사업 중 청년 건축인의 역량 강화 및 건축설계 분야의 전문인력 양성을 위한 해외 직무연수 지원, 해외 설계 프로젝트 참여 지원 등을 수행하는 '건축설계 인재육성' 사업과 관련하여,

교육 수료 후 취업·진학 성과에 대한 자료가 체계적으로 관리되고 있지 않다는 2023년도 국정감사[79] 지적에 대한 후속 조치로, 국토교통부가 연수 완료 후 현황조사에 대한 응답을 의무화하는 규정을 신설하고, 향후 활동 내역(취업·진학 등)을 추적하여 환류하는 성과지표를 마련했다는 점과,

기획재정부의 '2025년 국고보조사업 연장평가보고서'[80]에서도 국내 목조 건축산업에 대해 동 사업의 기여도 및 효과성 검증을 위한 구체적인 성과 관리 및 분석체계를 구축할 필요가 있다는 의견을 제시한 점을 고려하여,

국토교통부는 수료생이 한옥설계 공모에 당선되거나, 관련 건축현장에서 일하는 등의 향후 활동 내역을 체계적으로 관리할 필요가 있음. 이를 기반으로 사업의 효과성을 구체적으로 확인할 수 있는 환류 체계를 마련하고, 그 결과를 다시 교육과정에 반영함으로써 내실 있게 한옥 관련 전문인력을 양성할 필요가 있을 것으로 보임.

---

79) 2023년도 국정감사 시정 및 처리요구사항: '건축설계 인재육성사업'의 연수 효과 확대 및 성과 확산을 위하여 노력할 것

80) **2025년 국고보조사업 연장평가 보고서**
- 한옥전문 인력양성 사업은 전통건축문화의 유지 및 확산을 위해, 한옥 설계와 시공관리 전문가 양성을 통해 전통건축의 현대화, 대중화, 산업화를 지원함. 국내 목조 건축산업에서 본 사업의 기여도 및 효과성 검증을 위한 구체적인 성과관리 및 분석체계 구축이 필요함.

10) 도시건축박물관 운영(6131-312)

○ 내역사업인 전시소장품 확보 사업은 연례적으로 집행이 부진하였고(평균 집행률 75.7%), 현재(2025년 9월말 기준) 집행률 역시 약 20%로 저조한 것을 고려하여, 국토교통부는 ① 긴급구입이나 ② 현지구입을 적극적으로 활용하는 등 전시소장품 구매방법을 다양하게 마련함으로써, 조선시대 및 이전 자료를 충분히 확보하는 등 예산 편성 및 집행의 효율성을 제고할 필요가 있을 것으로 보임.

가) 개요

도시건축박물관 운영(6131-312) 사업[81]은 「건축기본법」[82]에 따라 도시·건축분야 관련 기록자료 축적·관리, 산업 활성화에 기여할 수 있는 도시건축박물관을 건립하기 위해 내·외부 전시 및 운영을 담당하는 사업으로, 내역사업인 ① 세부운영준비, ② 전시소장품 확보, ③ 건축문화행사 모두 국토교통부가 직접 수행하는 방식으로 추진됨.

---

81) **도시건축박물관 건립 개요**
- 위치: 세종특별자치시 세종리
- 규모: 지상 3층 ~ 지하 2층
- 추진체계: 건축(행정중심복합도시건설청), 박물관 전시·운영(국토교통부)
- 사업기간: '20~'22 설계 → '23~'26 공사 → '26년 준공 및 '27년 상반기 개관

82) **「건축기본법」**
제20조(건축문화진흥을 위한 재정지원) 국토교통부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 문화체육관광부장관 및 산업통상자원부장관과 협의하여 건축물 및 공간환경의 개선과 건축문화의 진흥을 위해 다음 각 호의 사업에 대하여 국고보조 등 재정지원을 할 수 있다.
1. 건축문화 관련 시설의 설립 및 운영
2. 출판·전시·축제 등 건축문화 관련 사업
3. 국민의 건축이해 증진을 위한 교육
4. 건축 관련 해외 진출 및 국제교류
5. 제21조에 따른 건축디자인 기준의 설정
6. 제22조에 따른 건축디자인 시범사업
7. 그 밖에 건축문화진흥을 위하여 대통령령으로 정하는 사업

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 33억 7,700만원 대비 12억 1,200만원 감액(△35.9%)된 21억 6,500만원이 편성되었음. 이는 세부운영준비, 전시소장품 확보 내역사업의 집행실적 등을 고려하여 예산을 감액한 데 따른 것임.

【 2026년도 도시건축박물관 운영 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2024 결산 (집행액)	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
도시건축박물관 운영	3,432	3,377	3,377	2,165	△1,212
- 세부운영준비	303	491	491	391	△100
- 전시소장품 확보	2,864	2,616	2,616	1,504	△1,112
- 도시건축문화행사	265	270	270	270	-

※ 자료: 국토교통부

나) 구매방법의 다양화 등 전시소장품 확보를 위한 노력 필요

도시건축박물관 운영의 내역사업인 '전시소장품 확보' 사업은 도시건축박물관 개관을 위한 전시소장품을 수집하는 사업으로, ① 경매·공개구매를 통한 자료 구입, ② 기증, ③ 복제품·모형 제작, ④ 전시 콘셉트에 부합하는 자료를 기탁·대여받는 방식으로 소장품을 확보하고 있음.

이 내역사업의 2026년도 예산안은 전년도 26억 1,600만원 대비 11억 1,200원 감액(△42.5%)된 15억 400만원이 편성되었음. 이는 동 내역사업의 집행률이 연례적으로 저조했던 점을 반영하여 전시소장품 확보 물량을 축소(800점 → 400점)하여 예산이 편성된 것으로 판단됨.

【 2026년도 전시소장품 확보 사업 예산안 산출내역 】

산출내역
자산취득비(430-01): 15억 400만원 ○ 전시소장품 확보(15억 400만원) - 전시소장품 400점×376만원 = 15억 400만원

※ 자료: 국토교통부

전시소장품 확보 사업의 최근 4년간 집행 현황을 살펴보면(아래 표 참고), 2022년(74.8% 집행)에 1억 1,600만원, 2023년(74.4% 집행)에 8억 8,500만원, 2024년(78% 집행)에 8억 800만원의 자산취득비를 각각 불용하여 집행률이 연례적으로 부진했고, 현재(2025년 9월말 기준) 집행률 역시 20%로 저조한 것을 확인할 수 있음.

【 최근 4년간(2022년~2025년) 전시소장품 확보 사업 집행 현황 】

(단위: 백만원, %)

구분	예산액	예산현액(A)	집행액(B)	이월액	불용액	집행률(B/A)
2022년	841	841	629	96	116	74.8
2023년	4,931	5,027	3,742	400	885	74.4
2024년	3,272	3,672	2,864	-	808	78.0
2025년	2,616	2,616	524	-	-	20.0

※ 자료: 국토교통부(2025. 9. 30. 기준)

한편, 최근 4년간 전시소장품 단가를 살펴보면(아래 표 참고), 동 내역사업의 2026년도 예산안에 편성된 전시소장품 단가(376만원)와 2022년부터 2025년 9월 말까지 실제로 확보한 전시소장품 평균단가(43만원~149만원)의 차이가 227만원에서 333만원까지 발생한 것을 확인할 수 있음.

【 최근 4년간(2022년~2025년) 전시소장품 단가 관련 】

(단위: 점, 백만원)

구분	전시소장품 수량		예산액(C)	집행액(D)	전시소장품 평균 단가	
	목표(A)	확보(B)			목표(C/A)	확보(D/B)
2022년	400	1,469	841	629	2.10	0.43
2023년	2,350	7,184	4,931	3,742	2.10	0.52
2024년	1,900	1,927	3,272	2,864	1.72	1.49
2025년	800	558	2,616	524	3.27	0.94

※ 자료: 국토교통부(2025. 9. 30. 기준)

국토교통부는 전시소장품 특성상 단가 및 출품시기 등을 예측하기 쉽지 않다고 설명하면서, 2026년에는 수집목표 400점 중 50% 이상을 조선시대 및 이전 자료(평균 단가: 612만원)로 확보하고자 단가를 376만원으로 상향했다는 의견임.

한편, 조선시대 및 이전 자료를 확보하기 위해 공개구매 시 대상 목록을 구체화하고 공개구매 횟수를 확대하는 등 다방면으로 노력하고 있으나, 미술시장 경기가 어려워져 적기에 자료를 확보하기에는 어려운 부분이 있는 것으로 판단됨.

전시소장품의 출품시기를 예측하기 어렵고 개별 소장품에 따라 단가의 차이[83]가 크게 발생할 수 있다는 점을 감안하여, 국토교통부는 「국립도시건축박물관 자료 수집 및 관리 규정」(국토교통부 훈령) 제4조[84]에 따른 '긴급구입'이나 '현지구입'[85]을 적극적으로 활용하는 등 전시소장품 구매방법을 다양하게 마련함으로써, 조선시대 및 이전 자료를 충분히 확보하는 등 예산편성 및 집행의 효율성을 제고할 필요가 있을 것으로 보임.

83) 국토교통부는 **전시소장품에 따라 10만원부터 10억원까지 단가 차이가 발생**할 수 있다고 설명함.

84) **「국립도시건축박물관 자료 수집 및 관리 규정」(국토교통부 훈령)**
제4조(구입방법) 국토교통부장관은 국내·외 개인, 단체 또는 기관 등으로부터 자료를 구입할 수 있으며, 구입방법은 다음 각 호와 같다.
1. 공개구입: 자료의 구입 대상 분야와 구입 기간을 정하여 일간지 또는 국토교통부 누리집 등에 공고하여야 하고, 매도신청을 받아 구입하여야 한다.
2. **긴급구입: 전시, 조사·연구 등에 긴급히 필요할 때는 공개구입 기간이나 방법 외에 별도로 매도신청을 받아 구입할 수 있다.**
3. 경매구입: 국내·외 경매를 통해 자료를 구입하는 것을 말한다.
4. **현지구입: 공개구입이 어려운 국외 자료는 현지에서 직접 구입할 수 있다.**

85) 국토교통부에 따르면, 현재(2025년 9. 30. 기준)까지 **긴급구입이나 현지구입으로 전시소장품을 확보한 실적은 없음.**

11) 제로에너지건축 신산업 육성(6133-312)

○ 제로에너지건축 신산업 육성 세부사업은 「녹색건축물 조성 지원법」에서 규정한 바와 같이 ‘국가가 수행하는 사무’ 이므로, 국토교통부는 동 세부사업의 예산 비목을 현행 민간경상보조(320-01)에서 민간위탁사업비(320-02) 또는 출연금으로 변경할 필요가 있음.

가) 개요

제로에너지건축 신산업 육성(6133-312) 사업은 ① 제로에너지건축물[86] 인증 관련 컨설팅 및 기술을 지원하고 전문인력 양성을 위한 교육을 실시하는 ‘제로에너지 건축물 확산사업’과 ② 제로에너지건축물 인증 후 성능을 유지하는지 사후점검을 수행하는 무작위 표본조사, 중장기 정책 마련 지원 등을 수행하는 ‘제로에너지 건축물 제도운영’ 사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 35억 4,600만원 대비 5억 7,800만원 감액(△16.3%)된 29억 6,800만원이 편성되었음. 이는 ‘제로에너지 건축물 확산’사업 중 ‘모니터링 설치비 지원사업’ 예산이 중점적으로 감액된 데 따른 것임.

---

86) **「녹색건축물 조성 지원법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. “녹색건축물”이란 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제31조에 따른 건축물과 환경에 미치는 영향을 최소화하고 동시에 쾌적하고 건강한 거주환경을 제공하는 건축물을 말한다.
2. ~ 3. (생 략)
4. **“제로에너지건축물”**이란 **건축물에 필요한 에너지 부하를 최소화하고 신에너지 및 재생에너지를 활용하여 에너지 소요량을 최소화하는 녹색건축물**을 말한다.

【 2026년도 제로에너지건축 신산업 육성 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2024 결산 (집행액)	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
제로에너지건축 신산업 육성	3,745	3,546	3,546	2,968	△578
- 제로에너지 건축물 확산사업	2,516	2,386	2,386	1,808	△578
- 제로에너지 건축물 제도운영	1,229	1,160	1,160	1,160	-

※ 자료: 국토교통부

나) 제로에너지건축 신산업 육성 예산 비목 변경 필요

기획재정부의 「2026년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면, '민간이 행하는 사무 또는 사업'에 대하여 국가가 이를 조성하거나 재정상의 원조를 하기 위하여 교부하는 보조금은 '민간경상보조(320-01)' 비목으로 편성해야 함.

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

한편, 일반적인 관점에서 '출연금'이란, '국가가 해야 할 사업'이지만 여건상 국가가 직접 수행하기 어렵거나 민간이 수행하는 것이 더 효율적이라고 판단될 때, 이러한 사업을 수행하는 자에 대하여 국가가 재정상 원조를 할 목적으로 법률에 근거하여 금전적으로 지원하는 것을 말함.

제로에너지건축 신산업 육성 세부사업은 제로에너지건축 활성화[87]를 통해 국가 온실가스 감축목표 달성에 기여하려는 사업으로, ① 제로에너지 건축물 인증을 취득하기 위한 컨설팅을 진행하는 '제로에너지건축물 최적화 컨설팅 기술지원', ② 신규인력 양성을 위한 '전문인력 양성교육', ③ 제로에너지 건축물 본인증 후 건축물의 성능유지에 관한 실태조사 등을 실시하는 '제로에너지건축물 인증제 운영·지원' 등의 사업을 수행하는데,

상기의 업무는 '민간에서 행하는 사무 또는 사업'이라기보다는 「녹색건축물 조성 지원법」 제17조제1항 및 제2항, 제23조[88]에서 규정한 바와 같이 '국가가 수행해야 하는 사무'이므로, 동 세부사업의 예산 비목을 현행 '민간경상보조(320-01)'에서 '민간위탁사업비(320-02)' 또는 '출연금' 비목으로 변경할 필요가 있어 보임.

---

87) 제로에너지건축 활성화는 건물부문 탄소중립과 관련된 핵심정책임.

88) **「녹색건축물 조성 지원법」**

제17조(제로에너지건축물 인증) ① **국토교통부장관**은 에너지성능이 높은 건축물을 확대하고, 건축물의 효과적인 에너지관리를 위하여 **제로에너지건축물 인증제를 시행**한다.

② **국토교통부장관은 제1항에 따른 제로에너지건축물 인증제를 시행하기 위하여 운영기관 및 인증기관을 지정하고, 제로에너지건축물 인증 업무를 위임**할 수 있다. (이하 생략)

제23조(녹색건축센터의 지정 등) ① **국토교통부장관**은 녹색건축물 조성기술의 연구·개발 및 보급 등을 효율적으로 추진하기 위하여 **대통령령으로 정하는 전문기관을 녹색건축센터로 지정**할 수 있다.

② 제1항의 **녹색건축센터는 다음 각 호의 업무를 수행**한다.

1. 제10조제1항에 따른 건축물 에너지·온실가스 정보체계의 운영
2. **녹색건축의 인증**
3. 삭제
4. **녹색건축물 관련 전문인력 양성 및 교육**
5. **제로에너지건축물 시범사업 운영 및 인증 업무**
6. 그 밖에 녹색건축물 조성 촉진을 위하여 필요한 사업

③ 국토교통부장관은 제1항의 녹색건축센터를 업무의 내용과 기능에 따라 녹색건축지원센터, 녹색건축사업센터 및 제로에너지건축물 지원센터로 구분하여 지정할 수 있다.

④ 국토교통부장관은 제1항의 **녹색건축센터에 대하여 예산의 범위에서 제2항 각 호의 업무를 수행하는 데 필요한 비용의 일부를 출연하거나 지원**할 수 있다. (이하 생략)

기획재정부의 ‘2024년도 국고사업 연장평가보고서[89]’에서도 동 세부사업의 비목을 민간위탁사업비로 편성할 필요가 있다고 지적하였고, 국토교통부 역시 이 사업의 비목을 ‘민간위탁사업비’ 또는 ‘출연금’으로 편성하는 것을 검토하겠다는 입장임.

89) **2024년도 국고보조사업 연장평가보고서**
- **제로에너지건축신산업육성 보조사업**은 「녹색건축물 조성 지원법」 제17조제1항에서 규정한 바와 같이 국가가 수행해야 하는 사무이며, 현재 제2항에 근거하여 전문성 및 효율성 제고를 위해 운영기관과 인증기관을 지정하여 제로에너지건물 인증 업무를 위임하도록 규정하고 있는 바, **민간위탁 비목으로 전환할 필요**가 있음.

나. 지역균형발전특별회계(지역자율계정)

1) 도시활력증진지역개발(5641-301)

○ 국토교통부는 행정안전부에서 이관된 빈집철거지원사업의 예산 규모가 크게 확대된 만큼 불용이나 이월이 발생하지 않도록 집행 관리를 철저히 하고, 향후 사업결과를 반영하여 집행 가능한 규모만큼 예산을 편성할 필요가 있음.

가) 개요

도시활력증진지역개발 사업은 인구 및 사업체 수 감소, 노후 건축물 증가 등 도시쇠퇴에 대응하고, 성장으로부터 소외되어 낙후된 도시 달동네·판자촌·쪽방 등 취약지역에 대한 도시활력을 회복하며, 전국 빈집으로 야기되는 주거 경관, 치안 등의 문제를 해결하기 위한 사업임.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 738억 200만원 대비 42억 4,800만원이 증액(5.8%)된 780억 5,000만원이 편성되었음.

【 2026년도 도시활력증진지역개발 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
도시활력증진지역개발	74,704	73,802	73,802	78,050	4,248
·우리동네살리기	45,804	38,503	38,503	36,546	△1,957
·도시 취약지역개조	28,900	35,299	35,299	26,504	△8,795
·빈집철거지원사업(신규 이관)	-	-	-	15,000	15,000

※ 자료: 국토교통부

나) 빈집철거지원사업의 철저한 집행 관리 필요

신규 내역사업인 '빈집철거지원사업'은 행정안전부에서 이관된 사업으로, 그간 행정안전부에서 추진하던 동 사업은 2026년부터 국토교통부(도시 빈집)와 농림축산식품부(농어촌 빈집)로 각각 이관되었음.

동 사업은 2024년에 신규 편성된 이후 매년 증액되었는데, 2026년도에는 빈집정비단가와 정비대상 호수를 늘려서 예산안을 편성함에 따라 국토교통부 소관인 도시지역의 경우 2025년에 총 50억원이던 예산이 150억원으로 증액되었고, 전년 대비 사업 규모가 3배가량 확대됨.

【 2024년~2026년 빈집철거지원사업 예산 산출내역 비교 】

	2024년도 예산안	2025년도 예산안	2026년도 예산안	
담당 부처	행정안전부		국토교통부	농림축산식품부
세부사업명	지역사회 자생적 창조역량 강화 (1938-301)	지자체 빈집정비 지원(1232-300)	도시활력증진지역 개발(5641-301)	취약지역생활여건 개조사업 (4180-370)
예산액	50억원	100억원	150억원	103억 3,200만원
산출내역	도시지역 정비단가 1,000만원 × 250호 + 농어촌지역 정비단가 500만원 × 500호	도시지역 정비단가 **1,000만원** × **500호** + 농어촌지역 정비단가 **500만원** × **1,000호**	도시지역 정비단가 **1,200만원** × **1,250호**	농어촌지역 정비단가 **800만원** × **1,292호**

※ 자료: 국토교통부

그런데, 해당 사업은 2024년도 실집행률이 약 26%에 불과하였고[90], 2025년에도 8월 기준으로 실집행률이 약 13.5% 수준으로 나타남에 따라 사업이 추진된 이후 지속적으로 집행이 부진한 상황임을 알 수 있으며, 행정안전부는 실집행률 부진에도 불구하고 편성된 예산 전액을 각 지방자치단체에 교부하였음.

【 2025년 8월 기준 빈집철거지원사업 예산 실집행내역 】

(단위 : 백만원)

연번	사업시행주체 (기관명)	부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)			
		예산	집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액
1	부산광역시	300	300	300	0	300	70
2	대구광역시	300	300	300	0	300	149
3	인천광역시	175	175	175	0	175	0
4	대전광역시	80	80	80	35.8	115.8	0
5	울산광역시	440	440	440	0	440	28.8
6	광주광역시	200	200	200	0	200	9
7	세종특별자치시	100	100	100	5	105	4
8	경기도	220	220	220	0	220	53
9	강원특별자치도	735	735	735	0	735	163.1
10	충청북도	400	400	400	84.8	484.8	100.5
11	충청남도	550	550	550	174	724	27
12	전북특별자치도	1,674	1,674	1,674	582	2,256	62
13	전라남도	1,943	1,943	1,943	166	2,109	135
14	경상북도	1,378	1,378	1,378	10	1,388	120
15	경상남도	1,305	1,305	1,305	17	1,322	443
16	제주특별자치도	200	200	200	0	200	130
총계		10,000	10,000	10,000	1,074.6	11,074.6	1,494.4

※ 자료: 국토교통부

90) 2024년도 예산 50억원 중 49억 6,900만원이 지방자치단체에 교부되었고, 이 중 13억 3,300만원이 실집행됨.

이와 같이 실집행률이 부진한 이유에 대하여, 행정안전부는 2024년 처음 사업을 시작할 당시 일반용역비(210-14)로 편성했던 예산을 자치단체경상보조(330-01) 비목으로 변경함[91]에 따라 보조금 지급이 7월 이후로 지연되면서 불용과 이월이 발생한 것으로, 2025년에는 연말까지 실집행률 60% 이상을 달성하도록 노력할 계획이라고 밝힘.

그러나, 2026년부터는 동 사업이 국토교통부로 이관되면서 약 1,250호의 빈집이 신규 대상지로 추가됨에 따라 사업 소요가 단기간 내 급격하게 증가할 것으로 보이며,

도시지역 빈집의 특성상 지금도 신규 대상지를 발굴하는 데에 어려움을 겪는 경우가 있고, 일부 지방자치단체로의 쏠림 현상이 있는 것으로 파악되며, 지원대상으로 선정된 이후에도 빈집소유자의 계획변경 등의 이유로 취소하는 사례가 다수 발생하고 있음을 고려할 때, 이관 이후 사업소요 증가와 대상지 미선정 등으로 인해 실집행이 부진하게 나타나지 않도록 철저한 사업 관리가 필요할 것으로 보임.

91) 행정안전부는 예산안 확정 이후 계약부서와 지방자치단체의 의견을 수렴한 결과, 법령상 빈집 실태조사 및 정비 등 업무가 지방자치단체장의 권한이어서 지방자치단체 경상보조 방식이 적법·적절하다는 의견을 수용하여 전용(2024.5월)하였다는 입장임.

【 2025년 8월 기준 지원대상 선정결과 및 집행액 】

(단위 : 호, 백만원)

시·도	빈집현황	지원대상 선정결과			본예산	집행액
		계	도시	농촌		
계	127,298	1,559	491	1,068	10,000	1,494.4
부산광역시	11,471	30	30	-	300	70
대구광역시	6,009	40	34	6	300	149
인천광역시	4,178	36	0	36	175	0
대전광역시	4,991	7	7	0	80	0
울산광역시	1,849	48	40	8	440	28.8
광주광역시	2,272	20	20	0	200	9
세종특별자치시	688	10	0	10	100	4
경기도	6,714	26	18	8	220	53
강원특별자치도	7,091	107	40	67	735	163.1
충청북도	5,005	61	19	42	400	100.5
충청남도	6,268	92	18	74	550	27
전북특별자치도	18,300	277	95	182	1,674	62
전라남도	20,006	331	57	274	1,943	135
경상북도	15,502	201	75	126	1,378	120
경상남도	15,796	237	24	213	1,305	443
제주특별자치도	1,158	36	14	22	200	130

※ 자료: 국토교통부, 빈집애(愛)시스템[92] 자료 재가공

한편, 동 사업의 추진체계는 국토교통부가 기본계획을 수립하고[93], 각 지방자치단체에서 사업계획서를 작성한 다음, 국토교통부에서 예산을 검토 및 교부하고, 지방자치단체에서 직접 빈집철거 용역을 발주하는 방식으로 진행될 예정이며, 향후 국토교통부는 보조율(수도권 40%, 그 외 지역 50%), 보조금 지급 한도(1,200만원/호), 사업내용 등을 담은 가이드라인을 마련하여 배포할 예정이라고 설명함.

92) 빈집현황 정보는 2024년에 지방자치단체가 실시한 빈집행정조사 결과로서 국가승인통계가 아닌 단순 수량적 정보임.

93) 국토교통부에 따르면, 현재는 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」의 적용을 받아 국토부는 기본계획을 수립하지 않고 각 지방자치단체에서 시장·군수등이 5년마다 빈집정비계획을 수립하고 있는 상황인데, 2025년 연내에 '빈 건축물 정비 특별법'을 발의하여 향후에는 국토교통부 차원에서도 기본계획을 수립할 예정임.

현재 행정안전부는 보조율 70%, 지급 한도 1,000만원으로 사업을 운영하고 있으나 국토교통부는 보조율을 40~50%로 낮추고 지급 한도를 1,200만원으로 인상할 예정인데, 이는 철거사업비가 2,500만원 이상인 경우 보조율을 낮추더라도 호당 최대 지원금액을 상향하는 것이 실질적인 지원을 확대하는 방안이라고 보았기 때문임[94].

【 철거사업비 규모별 국비:지방비 실질 매칭비 비교 】

사업비	'25년 사업 (전국 7:3)			'26년 예산안 (수도권 4:6)			'26년 예산안 (비수도권 5:5)		
	국비	지방비	실 매칭	국비	지방비	실 매칭	국비	지방비	실 매칭
1,000만원	700만원	300만원	7:3	400만원	600만원	4:6	500만원	500만원	5:5
2,000만원	1,000만원	1,000만원	5:5	800만원	1,200만원	4:6	1,000만원	1,000만원	5:5
2,400만원	1,000만원	1,000만원	5:5	960만원	1,440만원	4:6	1,200만원	1,200만원	5:5
2,500만원	**1,000만원**	**1,500만원**	**4:6**	**1,000만원**	**1,500만원**	**4:6**	**1,200만원**	**1,300만원**	**4.8:5.2**
3,000만원	1,000만원	2,000만원	3.3:6.7	1,200만원	1,800만원	4:6	1,200만원	1,800만원	4:6
4,000만원	1,000만원	3,000만원	2.5:7.5	1,200만원	2,800만원	3:7	1,200만원	2,800만원	3:7

※ 자료: 국토교통부

다만, 도시지역 빈집의 경우 총 50억원이던 예산이 2026년도에는 150억원으로 증액되면서 이에 매칭되는 지방비의 규모도 함께 늘어날 예정인데, 현재 각 지방자치단체에서는 빈집정비사업 지원금이 부족하다고 지적하며 지방비 추가확보를 위한 추가경정예산 편성 일정이 지연됨에 따라 예산의 불용 및 이월이 발생하고 있는 점을 고려할 때, 향후 사업 추진과정에서 적정 사업 규모와 국비 지원비율 등을 검토해볼 필요가 있을 것으로 생각됨.

94) 국토교통부에 따르면, 2024년 행정안전부 빈집철거 사업계획서의 도시지역 80개를 분석한 결과, 빈집철거지원사업 평균 사업비는 2,988만원(설계비 198만원+철거공사비 1,632만원+폐기물처리비 1,162만원)으로 나타남.

또한, 각 지방자치단체마다 사업 수행여건과 진행 상황 등에 차이가 있으므로, 국토교통부는 보조금 교부 시 사업계획 등을 면밀히 검토하고 빈집정비 수요조사 결과 등을 반영하여 수요에 부합하게 예산을 편성함으로써 불용이나 이월이 발생하지 않도록 노력할 필요가 있음.

2) 수소도시지원(자율)(5642-301)

○ 국토교통부는 연례적으로 집행률이 저조한 수소도시 지원사업이 원활하게 추진될 수 있도록 지방자치단체별로 변경된 사업 세부계획을 재검토하고 예산 배정을 조정하는 등 사업 관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

수소도시지원(자율) 사업은 수소 활용 기술과 시스템을 적용한 수소도시의 조성을 목표로 수소추출기, 연료전지, 배관망 등 수소 인프라를 구축하고 설계비 등을 지원하는 사업으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 444억 3,000만원 대비 15억 9,000만원이 증액(약 3.6%)된 460억 2,000만원이 편성되었음.

【 2026년도 수소도시지원(자율) 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
수소도시지원(자율)	29,700	44,430	44,430	46,020	1,590

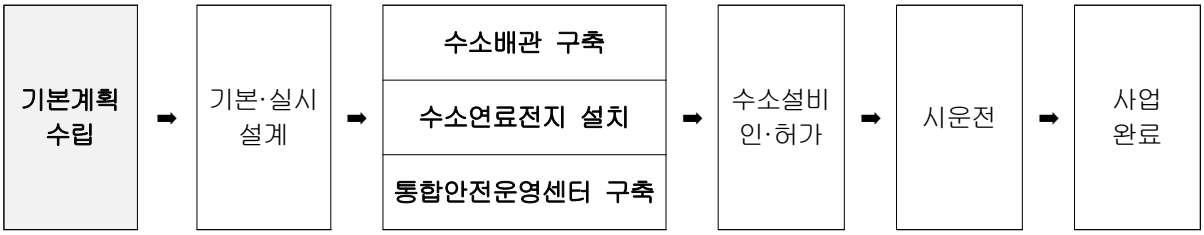
※ 자료: 국토교통부

나) 사업계획 변경 및 집행 상황 고려한 예산 배정 필요

동 사업은 2020년부터 2022년까지 총 3곳(울산, 전주·완주, 안산)을 대상으로 시범사업을 수행한 이후 2023년부터 본사업을 추진하고 있으며, 2026년에는 4기 수소도시로 안산, 청주, 영암이 선정되어 마스터플랜 및 세부사업계획 수립 등이 지원될 예정임.

동 사업의 추진절차는 아래와 같이 기본계획 수립 및 기본·실시설계를 거쳐 수소배관 구축, 수소연료전지 설치, 통합안전운영센터를 구축한 이후, 수소설비의 인·허가와 시운전을 통해 마무리되는데, 현재 1기 수소도시 6곳만이 기본계획 수립을 완료한 상황이므로 대상지역의 사업 진행 상황이 전반적으로 초기 단계에 머물러 있는 것으로 보임.

【 수소도시 사업추진 절차 】



※ 자료: 국토교통부

【 수소도시 조성지역 사업 진행 상황 】

구분	도시	추진계획		현재 진행상황
		기본계획 완료 (예정)	사업 완료 (예정)	
1기 (‘23년 신규)	평택시	‘24.9월	‘28.12월	수소배관 설계(~‘26.1), 수소도시지원센터 설계(~’26.3)
	남양주시	‘25.3월	‘28.12월	수소생산기지 설계(~‘25.12) 수소배관 설계(~’25.12)
	당진시	‘23.12월	‘26.12월	수소배관 설계(~~‘25.12) 통합안전운영센터 구축 위탁계약(’25.3)
	보령시	‘24.3월	‘26.12월	수소연료전지 인허가 절차 진행 통합안전운영센터 발주(‘25.3)
	광양시	‘24.12월	‘28.12월	수소연료전지 계약심사(‘25.5) 수소홍보관 설계(~’25.12)
	포항시	‘24.3월	‘26.12월	수소배관 설계완료(‘25.5), 착공(’25.8) 수소연료전지 설계(~‘25.12)
2기 (‘24년 신규)	양주시	‘25.9월	‘28.12월	기본계획 수립 중
	광주동구	‘25.9월	‘27.12월	기본계획 수립 중
	부안군	‘25.9월	‘27.12월	기본계획 수립 중
3기 (‘25년 신규)	울산시	‘26.3월	‘28.12월	기본계획 수립 중
	서산시	‘26.6월	‘28.12월	기본계획 수립 중
	울진군	‘25.12월	‘28.12월	기본계획 수립 중
4기 (‘26년 신규)	안산시	‘26.3월	‘28.12월	-
	청주시	‘26.6월	‘28.12월	-
	영암군	‘25.12월	‘28.12월	-

※ 자료: 국토교통부

본사업이 시작된 2023년 이후 지방자치단체별 실집행 내역을 살펴보더라도, 2025년 9월 기준 1기 수소도시인 남양주, 당진, 보령, 포항을 제외하면 실집행률이 20% 이하로 나타나며, 연례적으로 이월액이 발생함에 따라 집행 실적이 저조함을 알 수 있음.

【 수소도시지원(자율) 사업 지방자치단체 교부 예산 실집행내역 】

(단위 : 백만원)

구분	지역	2023년			2024년				2025년		
		교부액	집행액	차년도 이월액	교부액	전년도 이월액	집행액	차년도 이월액	교부액	전년도 이월액	집행액
1기	남양주	1,000	56	944	2,250	944	123	2,254	5,000	2,254	3,645
	당진	1,000	101	899	5,000	899	516	5,383	6,965	5,383	5,750
	보령	1,000	115	881	5,000	881	5,000	885	6,965	885	4,514
	광양	1,000	85	36	5,200	36	36	5,200	**4,000**	**5,200**	**746**
	포항	1,000	980	20	4,000	20	4,019	0	5,500	0	2,300
	평택	250	152	65	6,000	65	6,065	0	-	-	-
2기	**양주**	-	-	-	250	-	81	169	**2,300**	**169**	**0**
	광주	-	-	-	1,000	-	107	893	**0**	**893**	**0**
	부안	-	-	-	1,000	-	1,000	0	**4,000**	**0**	**491**
3기	**울산**	-	-	-	-	-	-	-	**750**	**-**	**0**
	울진	-	-	-	-	-	-	-	**1,000**	**-**	**154**
	서산	-	-	-	-	-	-	-	**250**	**-**	**0**

※ 자료: 국토교통부

이와 같이 실집행이 저조한 이유는 기본계획 수립 이후 수소 공급처가 변경되거나, 수소 생산설비가 추가되며 마스터플랜 수립이 지연되는 등 당초 계획대비 변동사항이 생겼기 때문으로 파악되며, 경기도의 경우 도내에 수소도시로 선정된 지방자치단체(평택, 남양주, 양주)가 다수 있어 지역균형발전특별회계 한도 내 예산 배정이 어렵다는 사유로 평택시의 사업 기간을 연장하면서 2025년도에 예산을 편성하지 않은 바 있음.

그런데, 2026년도 예산안을 살펴보면 일부 지방자치단체는 예산현액 대비 실집행률이 저조하여 차년도 이월액 발생이 예상됨에도 예년과 비슷한 규모의 예산을 편성한 경우가 있고, 경기도의 경우 4기 수소도시에 안산시가

추가되고 남양주, 평택, 양주에도 각각 예산이 편성되며 총예산이 증가('25년 73억원 → '26년 126억원)하고 매칭되는 지방비 소요가 커질 것임에도, 감액 등 별도의 조정 없이 예산이 배정되었음.

【 지방자치단체별 2025년도 실집행내역 및 2026년도 예산안 편성내역 】

(단위 : 백만원)

구분	지역	국고 보조율 (%)	부처		사업시행주체				2026년 예산안
			예산 현액	집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액	
1기	**남양주**	50	5,000	5,000	5,000	2,254	7,254	3,645	**5,000**
	당진	50	6,965	6,965	6,965	5,383	**12,348**	**5,750**	**7,035**
	보령	50	6,965	6,965	6,965	885	**7,850**	**4,514**	**7,035**
	광양	50	4,000	4,000	4,000	5,200	10,200	746	500
	포항	50	5,500	5,500	5,500	0	5,500	2,300	4,500
	평택	50	-	-	-	-	-	-	**5,000**
2기	**양주**	50	2,300	2,300	2,300	169	2,469	**0**	**2,500**
	광주	50	6,500	0	0	893	893	**0**	**2,250**
	부안	50	4,000	4,000	4,000	0	4,000	**491**	**7,000**
3기	울산	50	750	750	750	-	750	**0**	**2,000**
	울진	50	1,000	1,000	1,000	-	1,000	**154**	**1,500**
	서산	50	250	250	250	-	250	**0**	**400**
4기	**안산**	50	-	-	-	-	-	-	**100**
	청주	50	-	-	-	-	-	-	300
	영암	50	-	-	-	-	-	-	400

※ 자료: 국토교통부

그러나, 계획변경에 따른 사업 지연과 미진한 실집행 상황을 고려하지 않은 예산 편성은 반복적인 불용과 재이월을 초래할 우려가 있고, 이는 전체적인 예산 분배의 효율성을 저해하는 결과로 이어지므로, 각 지방자치단체의 여건을 고려하여 집행 가능한 수준의 예산액을 산정할 필요가 있을 것으로 생각됨.

이와 관련하여, 2025년 3월 국토교통부에 제출된 ‘2024년 수소도시 안전관리체계 구축 및 운영관리 방안 연구 용역결과 보고서’[95]에 따르면, 수소도시 컨설팅지원단 자문회의에서 공통적으로 ‘현시점에 실현 가능한 범위 내에서 수소 공급 및 수요량 분석을 기반으로 세부계획 및 예산 배정 조정이 필요하고, 세부사업별 추진내용 및 예산 규모에 대한 구체적이고 명확한 설명 제시가 필요하다’는 종합 의견도 있었으므로, 이를 참고할 수 있을 것으로 보임.

그러므로, 국토교통부는 연례적으로 집행률이 저조한 수소도시 지원사업이 원활하게 추진될 수 있도록 지방자치단체별로 변경된 사업 세부계획을 재검토하고 예산 배정을 조정하는 등 사업 관리를 철저히 할 필요가 있음.

95) 자료: 국토교통과학기술진흥원 수소시범도시추진단

다. 지역균형발전특별회계(지역지원계정)

1) 도시재생사업(5641-301)

○ 국토교통부는 노후계획도시 정비플랫폼의 사업시행자 및 업무 범위를 구체화한 법적 근거를 마련함으로써 예산사업의 근거를 명확히 하고 안정적인 사업추진을 지원할 필요가 있음.

가) 개요

도시재생사업은 노후 주거지 등 주거환경을 개선하여 삶의 질을 제고하고, 도시공간 혁신을 통한 도시활력 회복 등을 지원하며, 노후계획도시의 체계적·광역적 정비 추진을 위해 정비지원기구를 통한 지자체 컨설팅·지원, 미래도시 지원센터 운영, 공간정보플랫폼 구축 등을 하는 사업임.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 1,691억 7,400만원 대비 623억 2,700만원 감액(36.8%)된 1,068억 4,700만원이 편성되었음.

【 2026년도 도시재생사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
도시재생사업	424,774	169,174	177,386	106,847	△62,327
·도시재생사업	418,433	166,366	166,366	95,712	△70,654
·소규모주택정비사업 지원	4,142	248	287	-	△248
·노후계획도시정비사업 지원	2,199	2,560	2,733	3,135	575
·특별재생사업	-	-	8,000	8,000	8,000

※ 자료: 국토교통부

나) 노후계획도시 정비플랫폼 운영의 법적 근거 마련 필요

내역사업인 ‘노후계획도시정비사업 지원’은 「노후계획도시정비 및 지원에 관한 특별법」 제정[96]과 함께 2024년부터 신규로 편성된 사업으로, 2026년도 예산안은 전년 대비 5억 7,500만원 증액된 31억 3,500만원이 편성되었음.

이 중 내내역사업인 ‘공간정보플랫폼 기반 노후계획도시정비 특화서비스 운영’은 한국국토정보공사와 위탁계약을 체결하여 노후계획도시 정비플랫폼을 구축하고 공공데이터 및 공간정보를 관리·운영하는 사업으로, 2026년도 예산안에서는 2억 7,500만원 증액됨.

【 2026년도 노후계획도시정비사업 지원 예산안 산출내역 】

(단위 : 백만원)

산출내역 (내내역사업)	2025 예산	2026 예산안	증감
총액	2,560	3,135	575
· 공간정보플랫폼 기반 노후계획도시정비 특화서비스 운영	1,100	1,375	275
· 미래도시지원센터 운용	460	460	-
· 노후계획도시정비사업 금융지원	400	400	-
· 정비사업교육 및 추정분담금 지원	110	110	-
· 노후계획도시정비 기본계획 수립지원	190	190	-
· 광역교통 및 교육행정 등 컨설팅 지원	100	100	-
· 공공신탁사 설립용역 정책연구비(신규)	-	300	300
· 기타	200	200	-

※ 자료: 국토교통부

96) 2023.12.26. 제정

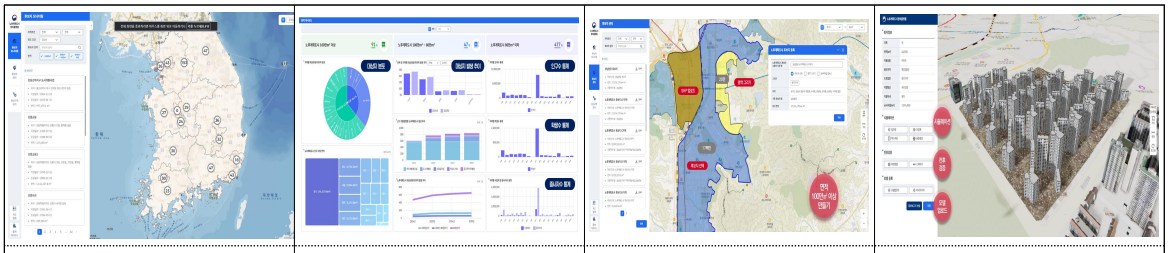
노후계획도시 정비플랫폼은 공공데이터와 디지털트윈 기반의 플랫폼으로, 도시현황 및 정비구역 등 각종 통계자료를 수집하여 제공하고, 시뮬레이션과 3D 모델링 기능 등을 통해 단지를 자동으로 설계하며, 토지소유자등을 검증하는 디지털인증 서비스 등을 구현하는 것으로,

각 지방자치단체에서는 해당 플랫폼을 활용하여 노후계획도시 정비기본계획 수립 시 관련 데이터를 추출하거나, 선도지구 지정 시 토지등소유자의 동의를 받는 수단으로써 디지털인증 전자의결 서비스를 이용하고 있음.

【 노후계획도시 정비플랫폼 개요 】

□ **노후계획도시정비 플랫폼 정비특화 서비스**

- **(기본계획)** 도시 기초데이터와 DT 가상현실을 활용한 정비 전·후 시뮬레이션의 시각화로 지자체 정비 기본계획 수립 지원
  - ① **모니터링**: 노후계획도시정비법에 따른 전국 대상(후보)지를 조건에 따라 지도에 시각화하여 조건검색 및 상세정보 제공
  - ② **도시현황**: 노후계획도시의 도시, 인구, 산업 및 기반시설의 現 처리·수용 용량검토 등 정책 의사결정할 수 있는 데이터 지원
  - ③ **정비구역**: 도로 기준(25M)의 특별정비예정구역 자동생성과 구역명, 정비유형, 용도, 건폐율, 용적률 정보를 입력하여 정비구역 설정
  - ④ **단지설계**: 법령기반 검증(대지, 인동간격, 일조권 등) 및 사용자 건물편집 등의 편의성을 고려한 자동배치 시뮬레이션과 3D 모델링



①전국 모니터링	②도시현황 데이터	③정비구역 설정	④단지(자동)설계

- **(도시관리)** 지자체 기본계획과 도시현황-예측 데이터를 플랫폼에 업로드하여 지속가능한 스마트 도시관리체계 구축

□ **플랫폼 기반의 디지털인증 서비스**

- **(디지털인증)** 토지등소유자 검증, 동의서 징구, 현장투표 등의 제약을 극복하기 위해 전자적 방법으로 '소유자검증-본인인증-의결'을 지원
  ① **주민동의**: 모바일을 통한 소유자확인, 본인인증과 전자투표 등으로 정비사업 시 반복적으로 진행되는 절차를 디지털로 신속하게 진행
  ② **검증지원**: 건축물대장, 토지대장, 등기부등본 등 행정데이터 연계·활용을 통한 디지털인증으로 검증절차 간소화와 비용 절감
  ③ **의결강화**: 누구나 쉽게 접근하고 활용할 수 있도록 온라인을 통한 전자의결로 주민참여 활성화 및 신속하고 투명한 정비사업 추진

※ 자료: 국토교통부

그런데, 해당 플랫폼은 다른 기관으로부터 각종 공공데이터를 제공받는 정보시스템으로, 용역 수행자인 '한국국토정보공사'의 내부망에 구축되어 토지등소유자의 검증이나 주민투표 등을 수행함에 따라 개인정보를 보유·관리하고 있으면서도, 사업시행자나 구체적인 사업 범위 등에 대해서는 법적 근거가 명확하지 않은 측면이 있는 것으로 보임.

동 사업은 「노후계획도시정비 및 지원에 관한 특별법」 제34조제1항제4호[97] 및 같은 법 시행령 제35조제1항제4호·제2항[98]에 법적 근거를 두고

97) **「노후계획도시정비 및 지원에 관한 특별법」**
제34조(노후계획도시정비지원기구의 설치) ① 국토교통부장관은 다음 각 호의 사항을 수행하기 위하여 노후계획도시정비지원기구를 설치하거나 **대통령령으로 정하는 공공기관을 노후계획도시정비지원기구로 지정**할 수 있다.
1. 노후계획도시정비 관련 시책의 발굴
2. 노후계획도시정비 제도발전을 위한 조사·연구
3. 기본방침, 기본계획, 특별정비계획의 수립 등 지원
4. **노후계획도시정비사업의 시행 및 운영·관리 지원**
5. 노후계획도시정비 전문가의 육성 및 파견 등의 업무
6. 선도지구 지정 등에 관한 지원
7. 그 밖에 국토교통부장관이 정하는 업무

98) **「노후계획도시정비 및 지원에 관한 특별법 시행령」**
제35조(노후계획도시정비지원기구의 지정 등) ① 법 제34조제1항 각 호 외의 부분에서 "**대통령령으로 정하는 공공기관**"이란 다음 각 호의 기관을 말한다.
1. 한국토지주택공사
2. 「주택도시기금법」에 따라 설립된 주택도시보증공사(이하 "주택도시보증공사"라 한다)
3. 한국부동산원
4. **「한국국토정보공사법」에 따른 한국국토정보공사(이하 "한국국토정보공사"라 한다)**

있는데, 해당 조문들은 전반적인 노후계획도시정비사업의 시행 및 운영·관리 지원에 관한 근거조항으로써 정보시스템의 구축·운영에 관해서는 별도로 정하고 있지 않고, '대통령령으로 정하는 공공기관'에 여러 기관이 열거되어 있어 사업시행자도 특정되지 않고 포괄적으로 규정된 것으로 보임.

이와 유사한 성격의 정보시스템으로서 재개발·재건축 정보를 관리하는 '정비사업관리시스템'은 「도시 및 주거환경정비법」 제119조[99] 및 같은 법 시행규칙 제21조의2[100]에 따라 '한국부동산원'이 단독 주체로서 정비사업관리시스템의 구축·활용에 필요한 자료를 요청할 수 있도록 하고, 각종 연구

---

5. 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따라 설립된 연구기관으로서 다음 각 목의 연구기관
가. 국토연구원
나. 한국교통연구원
다. 한국법제연구원

② **국토교통부장관은 노후계획도시정비지원기구가 법 제34조제1항 각 호의 업무를 수행하기 위하여 필요한 비용을 예산의 범위에서 지원**할 수 있다.

99) **「도시 및 주거환경정비법」**
제119조(정비사업관리시스템의 구축) ① **국토교통부장관 또는 시·도지사는** 정비사업의 효율적이고 투명한 관리를 위하여 **정비사업관리시스템을 구축하여 운영**할 수 있다.
② **국토교통부장관은 시·도지사에게** 제1항에 따른 **정비사업관리시스템의 구축 등에 필요한 자료의 제출 등 협조를 요청**할 수 있다. 이 경우 자료의 제출 등 협조를 요청받은 시·도지사는 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.
③ 제1항에 따른 정비사업관리시스템의 운영방법 등에 필요한 사항은 **국토교통부령 또는 시·도조례로 정한다.**

100) **「도시 및 주거환경정비법 시행규칙」**
제21조의2(정비사업관리시스템의 구축·운영) ① **한국부동산원은** 법 제119조제3항 및 영 제96조제2항에 따라 시·도지사, 시장·군수·구청장 및 사업시행자에게 **정비사업관리시스템의 구축 및 활용에 필요한 다음 각 호의 자료의 제출을 요청**할 수 있다.
1. 법 제16조제3항에 따른 정비계획 관계 서류
2. 법 제52조제1항에 따른 사업시행계획서
3. 법 제124조제1항제5호에 따른 관리처분계획서
4. 제21조제1항에 따른 정비구역의 지정, 사업시행자의 지정 또는 조합설립인가, 사업시행계획인가, 관리처분계획인가 및 정비사업완료의 실적
② **한국부동산원은** 법 제119조제3항 및 영 제96조제2항에 따라 **정비사업관리시스템 구축·운영을 위하여 다음 각 호의 업무를 수행할 수 있다.**
1. **정비사업관리시스템의 구축·운영에 관한 각종 연구개발 및 기술 지원**
2. **정비사업관리시스템의 구축을 위한 관련 기관과의 공동사업 시행**
3. **정비사업관리시스템을 이용한 정보의 공동활용 촉진**

개발 및 기술지원, 관련 기관과의 공동사업 및 정보의 공동활용 촉진 등을 수행할 수 있도록 업무 범위를 명확히 규정하고 있음을 고려할 때,

노후계획도시 정비플랫폼의 경우에도 사업수행자를 한국국토정보공사로 명확히 지정하고, 다른 정보시스템과 연계하여 필요한 자료를 제출받을 수 있도록 하는 등 사업 추진 권한을 부여하여 별도의 법적 근거를 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

아울러, 해당 플랫폼은 구축 완료로 종료되는 단기 용역계약이 아니라 향후 노후계획도시 정비사업의 본격적인 추진에 따라 지속적으로 운영될 예정이고, 디지털인증 전자의결 서비스를 확대 적용하는 등 사업 범위도 함께 넓어질 예정임을 감안할 때,

국토교통부는 노후계획도시 정비플랫폼 구축 및 운영 사업의 안정적인 추진을 위하여 사업방식과 사업시행자를 구체화한 별도의 법적 근거를 마련하는 것이 바람직할 것으로 보임.

참고 **노후계획도시정비 플랫폼 시스템 구성도[101]**



101) 자료: 국토교통부

2) 부처연계형 노후산단개발(6031-314)

○ 국토교통부는 신규 재생사업 선정 한도 및 문화선도산단 선정계획 등을 고려하여 사업지구 내 거점산단, 연계산단을 선정하고, 선정된 사업지구 내 많은 산단이 지원을 받을 수 있도록 사업을 설계하고, 선정된 재생사업의 재생사업지구계획이 조속히 수립될 수 있도록 보다 철저히 관리할 필요가 있음.

가) 개요

부처연계형 노후산단개발 사업은 착공 후 20년 이상 경과한 노후거점산업단지의 경쟁력 강화 및 산업기능 활력 제고를 위한 사업으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 415억 6,500만원 대비 138억 100만원이 감액(△33.2%)된 277억 6,400만원이 편성되었음.

【2026년도 부처연계형 노후산단개발 사업 예산안】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년 결산	2025년 예산		2026년 예산안(B)	증 감(B-A)
		본예산(A)	예산현액		
부처연계형 노후산단개발	43,643	41,565	41,613	27,764	△13,801
·일반연구비(260-01)	155	180	228	-	△180
·자치단체자본보조(330-03)	43,488	41,385	41,385	27,764	△13,621

※자료: 국토교통부

나) 노후거점산단 경쟁력강화사업지구 선정 이후 산업단지 재생사업 연계 활성화 필요

노후거점산단 경쟁력강화사업(이하 “경쟁력강화사업”이라 한다)은 「노후거점산업단지의 활력증진 및 경쟁력강화를 위한 특별법」(이하 “「노후거점산단법」”이라 한다) 제13조[102]에 근거하여, 국토교통부의 산업단지 재생사업(이하 “재생사업”이라 한다)[103]과 산업통상부의 구조고도화사업[104] 등을

---

102)「노후거점산업단지의 활력증진 및 경쟁력강화를 위한 특별법」
제13조(**경쟁력강화사업의 시행**) ① 제12조에 따라 지정된 경쟁력강화사업지구의 제14조에 따른 사업시행자는 노후거점산업단지 경쟁력강화 사업계획(이하 “사업계획”이라 한다)을 수립하여 전략계획수립권자의 승인을 받아야 한다. 승인받은 사업계획을 변경하는 경우도 또한 같다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.
② 사업계획의 수립에 관한 사항은 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」 제45조의2제4항에 따른 구조고도화사업계획 또는 **「산업입지 및 개발에 관한 법률」 제39조의2제5항에 따른 재생계획에 관한 규정을 준용**한다. 이 경우 “구조고도화사업계획”과 “재생계획”은 “사업계획”으로 본다.
③ 제1항에 따라 사업계획을 승인받은 경우 사업계획의 내용에 따라 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」 제45조의2에 따른 구조고도화사업계획을 승인받거나 「산업입지 및 개발에 관한 법률」 제39조의2에 따른 재생사업지구의 지정이 이루어진 것으로 본다.
④ 제1항에 따른 사업계획의 시행에 관한 세부적인 사항은 사업계획에서 정하는 내용에 따라 제2조제4호 각 목에 따른 개별 사업의 해당 법률에서 정하는 바에 따른다.
⑤ 삭제
⑥ 전략계획수립권자가 사업계획을 승인한 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 이를 고시하여야 한다.

103)「산업입지 및 개발에 관한 법률」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
10. “**산업단지 재생사업지구**”(이하 “재생사업지구”라 한다)란 제39조의2 및 제39조의3에 따라 산업기능의 활성화를 위하여 산업단지 또는 공업지역(「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제36조제1항제1호다목에 해당하는 공업지역을 말한다. 이하 같다) 및 산업단지 또는 공업지역의 주변 지역에 지정·고시되는 지구를 말한다.
11. “**산업단지 재생사업**”(이하 “재생사업”이라 한다)이란 재생사업지구에서 산업입지기능을 발전시키고 기반시설과 지원시설 및 편의시설을 확충·개량하기 위한 사업을 말한다.

제39조의2(**재생사업지구의 지정**) ① 시·도지사 또는 시장·군수·구청장(이하 “재생사업지구지정권자”라 한다)은 산업구조의 변화, 산업시설의 노후화 및 도시지역의 확산 등으로 산업단지 또는 공업지역의 재생이 필요한 경우에는 해당 산업단지 또는 공업지역을 재생사업지구로 지정할 수 있다. 이 경우 준공(부분준공을 포함하며, 공업지역은 지정을 말한다. 이하 같다)된 후 20년 이상 지난 산업단지 또는 공업지역을 우선하여 지정하여야 한다.

104)「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」
제45조의2(**산업단지구조고도화사업계획의 수립**) ① 관리권자는 「산업입지 및 개발에 관한 법률」 제37조에 따른 준공인가를 받은 산업단지가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 제45조의3에 따른 사업시행자(이하 이 장에서 “사업시행자”라 한다)로 하여금 산업단지구조고도화사업(「산업입지 및 개발에 관한 법률」 제2조제9호가목·다목·라목에도 불구하고 대통령령으로 정하는 건축사업을 포함한다. 이하 같다)을 시행하게 할 수 있다.

연계하여 추진하는 사업으로,

2019년도부터 노후산업단지 경쟁력강화사업지구(이하 “사업지구”라 한다)[105]를 선정하기 시작하여 2025년까지 총 29개 사업지구를 선정하였고, 사업지구 내에 거점산단과 연계산단이 총 91개 포함되어 있으며, 2024년 경쟁력강화사업지구의 경우 선정 이후 지구지정 고시 단계에서 11개 연계산단을 추가[106]하여 총 29개 사업지구에 102개 산단이 포함되어 있음.

---

105)「노후거점산업단지의 활력증진 및 경쟁력강화를 위한 특별법」
제11조(경쟁력강화사업지구의 공모) ① **전략계획수립권자는 경쟁력강화사업지구를 지정하려 할 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 노후거점산업단지를 관할하는 지방자치단체를 대상으로 관계 중앙행정기관의 장과 공동으로 공모를 실시**하여야 한다. 다만, 경쟁력강화사업의 추진이 시급한 경우에는 위원회의 심의를 거쳐 공모를 실시하지 아니할 수 있다.
② **경쟁력강화사업지구로 지정받고자 하는 지방자치단체의 장은 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 사항이 포함된 경쟁력강화사업지구 지정요청서(이하 “지정요청서”라 한다)를 제출**하여야 한다.
1. 경쟁력강화사업의 기본 목표와 중장기 발전방향
2. 경쟁력강화사업 대상 산업단지의 기본현황 및 노후도
3. 연도별 경쟁력강화사업 추진 계획
4. 업종고도화 및 혁신생태계 구축에 관한 사항
5. 산업단지 기반시설 설치에 관한 사항
6. 산업집적, 인력양성 및 연구기반 구축 등에 관한 사항
7. 정주여건 등 근로자 생활환경 개선에 관한 사항
8. 문화·체육시설의 설치 등 문화환경 개선에 관한 사항
9. 경쟁력강화사업 추진을 위한 재원 확보 방안
10. 그 밖에 경쟁력강화사업을 위하여 필요한 사항

제12조(경쟁력강화사업지구의 지정) ① **전략계획수립권자는 지정요청서에 대한 평가결과를 토대로 경쟁력강화사업지구를 지정**하여야 한다.
② 제1항에 따른 평가는 다음 각 호의 기준을 고려하여 실시하여야 한다.
1. 사업 추진 시 국가 및 지역경제에 대한 기여도가 높을 것
2. 산업 여건의 변화, 주변 지역의 도시화 등으로 인하여 산업단지의 업종 고부가가치화 및 산업재배치가 필요할 것
3. 입주기업체의 경영활동을 지원하기 위하여 노후화된 산업단지 기반시설 등의 유지·보수·개량·확충이 필요할 것
4. 사업 추진을 위한 재원 확보 방안이 마련되어 있을 것
5. 제8조에 따른 노후거점산업단지 경쟁력강화관계자협의회 또는 이와 유사한 성격의 협의회 등이 수립(지정요청서에 수립계획이 명시되어 있는 경우를 포함한다)되어 있을 것
6. 사업 재원확보를 위한 지방자치단체의 투자계획 또는 입주기업들의 자구적인 노력이 충분할 것
7. 지정요청서에 따른 경쟁력강화사업 추진 계획이 전략계획에 부합할 것
8. 그 밖의 사유로 입주기업에 대한 지원 및 산업단지의 경쟁력을 강화하기 위한 지원이 시급할 것

106) 2024년 경쟁력강화사업지구 선정 이후 지정 단계에서 연계산업단지 추가 지정(총 11개)
강원: 동춘천, 남춘천, 수동(농), 창촌(농), 전력IT문화복합, 춘천도시첨단, 남면, 당림(농) 등 8개 산업단지

【 노후거점산업단지 경쟁력강화사업지구 지정 현황 】

선정연도	지역	대상산단 (재생사업 선정 사업)		지구지정 고시일	사업기간
		거점	연계		
2019	대구	달성1차(일)		2019.7.4.	2019~2029
	강원	동해북평(국, 일)			2019~2024
	충북	충주제1(일)			
	전북	군산1,2(국)			
	전북	정읍제3(일)			2019~2026
2020	대구	성서 1,2,3,4,5	서대구 대구제3	2021.4.6. 2022.4.5. 2023.3.15.	2021~2023
	광주	광주첨단(국)	빛그린(국) 하남 평동		
	인천	남동(국)	한국수출(부평·주안)(국) 송도지식		
	전남	여수(국)	광양(국) 율촌1		
	경북	구미 1,2,3,4	김천1 성주1,2 칠곡 왜관		
2021	부산	명지·녹산(국)	사상 신평·장림	2022.4.5.	2022~2024
	경기	반월시화(국)	성남 화성 발안		
	경남	창원(국)	김해골든루트 사천1,2 함안 칠서		
	전북	군산1,2(국)	새만금(국) 익산2 완주 전주과학		
	울산	울산·미포(국)	테크노 매곡		
2022	대전	대전	대덕연구개발 특구	2023.3.15.	2023~2025
	충북	청주	오송생명(국) 오창과학 옥산		
	충남	천안 2,3,4	아산인주, 아산테크노, 강소연구특구		
	전남	대불(국)	영암,삼호 해남,화원 목포,삽진		
	경북	포항(국)	경주 외동 영천첨단, 포항철강		

경남: 진주상평, 진주뿌리, 항공(국) 등 3개 산업단지

선정연도	지역	대상산단 (재생사업 선정 사업)		지구지정 고시일	사업기간
		거점	연계		
2023	인천	주안부평(국)	인천기계, 인천지방 뷰티풀파크	2024.3.18.	2024~2026
	전남	광양(국)	율촌제1 순천 해룡		
	부산	신평장림(일)	-		
2024	강원	후평(일)	거두(농) 퇴계1,2(농) **[동춘천, 남춘천, 수동(농), 창촌(농), 전력IT문화복합, 춘천도시첨단, 남면, 당림(농)]**	2025.5.7.	2025~2027
	경남	사천1,2(일)	사남(농) 종포(일) 경남항공(국) 정촌(일) **[진주상평, 진주뿌리, 항공(국)]**		
	전북	전주1,2(일)	전주친환경 첨단복합(일) 전주도시첨단		
2025	충남	아산부곡(국)	아산고대(국) 석문(국) 당진1철강(일) 그린모빌리티	-	-
	충북	충주제1(일)	충주제2,3,4,5(일) 중앙탑(농) 용탄(농)		
	경남	마산자유무역지역(국)	창원(국) 봉암(공) 디지털마산자유무역지역(도시첨단)		

※자료: 국토교통부 제출자료 등을 참고하여 재구성

사업지구로 지정되고 착공 후 20년 이상 경과한 산업단지[107]는 재생사업의 공모에 참여가 가능한데, 재생사업은 2009년 「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 사업의 근거가 도입된 이후 2024년까지 총 49개 산단을 선정하였으며, 사업지구가 선정되기 시작한 2019년도부터는 “부처연계형 노후산단개발” 세부사업으로 27개 산단을 선정하였고, 2025년도에도 최대 5곳을 선정하여 11월 중 발표할 계획[108]임.

107) 재생사업을 旣 추진한 산업단지 또는 농공단지는 제외됨
108) (일정) 제안서 접수(9.22~10.15) → 서면평가 등(10.16~10.29) → 종합평가(10.30 또는 10.31) → 선정결과 발표(11월)

【 산업단지 재생사업 공모 추진현황 】

구 분	선정연도	선정	선정된 노후 산업단지
노후공단 재정비지원 (22곳)	1차('09)	4곳	부산사상 대구도심 대전 전주1
	2차('14)	4곳	반월(국) 구미1(국) 춘천후평 진주상평
	3차('15)	9곳	성남 남동(국) 성서1·2 염색 광주하남 청주 익산(국) 양산 순천
	4차('17)	5곳	시화(국) 천안2 창원(국) 여수오천 원주문막
부처연계형 노후산단 개발 (27곳)	5차('19)	5곳	달성1차 동해북평(국·일) 충주1 군산1,2(국) 정읍3
	6차('20)	5곳	부평·주안(국) 여수(국) 구미2(국) 구미3(국) 칠곡왜관
	7차('21)	6곳	대구제3 서대구 익산2 완주전주과학 사천1·2 함안칠서
	8차('22)	4곳	부산사상 대전 오창과학 포항(국)
	9차('23)	4곳	부산신평·장림 인천기계·지방 광양(국) 울산·미포(국)
	10차('24)	3곳	오송생명(국) 명지녹산(국) 대불(국)

※자료: 국토교통부

그런데, 사업지구 지정 산단 대비 재생사업 공모 선정 산단의 수가 적고 하나의 사업지구 내에 여러 산단이 재생사업 공모에 선정되는 경우도 있어, 거점산단인 성서4,5 산단, 광주첨단산단과 연계산단 일부는 사업지구의 사업기간인 3년이 도래하여 재생사업 공모 선정이 불가능한 상황임.

2023년도부터 국토교통부는 사업지구 선정을 기존 5개에서 3개로 축소하여 관리하고 있으나, 2024년에 연계산단 11개를 선정 이후 추가 고시한 상황이며,

2025년도부터 동 사업으로 문화선도산단[109] 공모를 추가적으로 시행하여 선정된 산단을 대상으로 재생사업을 지원하고 있어, 사업지구 내 거점산단과

109) '24.9월 「문화를 담은 산업단지 조성계획」에 따라 '27년까지 10곳('25년 3곳, '26년 3곳, '27년 4곳)을 선정할 계획이며, '25년에는 구미제1산단(국), 창원산단(국), 전주과학산단(일) 3곳을 선정하였음.

연계산단을 대상으로 하는 재생사업의 수가 감소할 수 있음.

그러므로 국토교통부는 신규 재생사업 선정 한도 및 문화선도산단 선정 계획 등을 고려하여 사업지구 내 거점산단과 연계산단을 선정하고, 선정된 사업지구 내 많은 산단이 지원을 받을 수 있도록 사업을 설계할 필요가 있음.

다) 재생사업 선정 이후 재생사업지구계획 수립 관리 필요

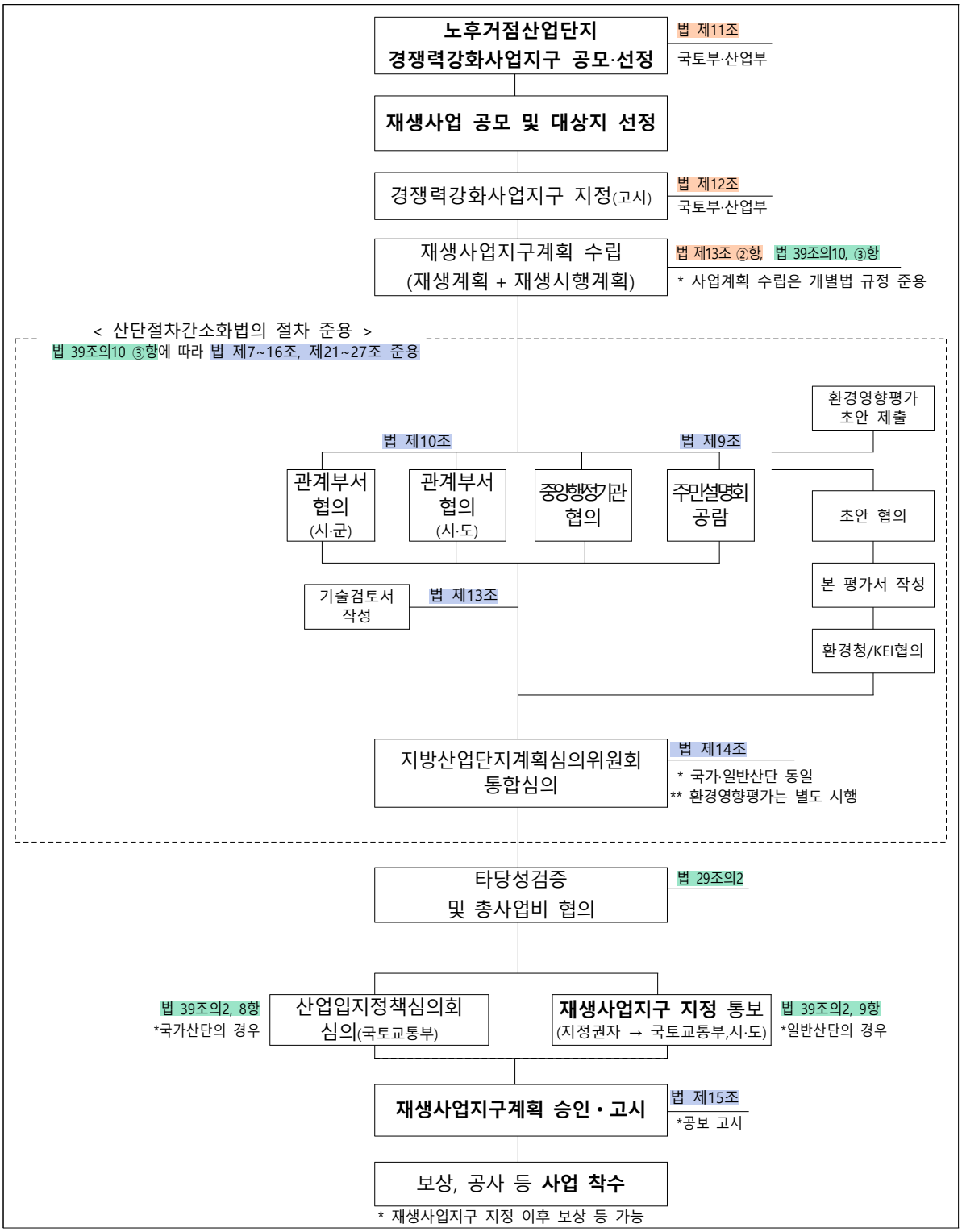
지방자치단체의 공모 이후 재생사업에 선정되면 각 지방자치단체는 재생사업지구계획을 수립[110]하고, 이후 지방산업단지계획심의위원회의 심의[111]와 국토교통부의 타당성 검증[112]을 거쳐 재생사업지구계획을 고시함.

---

110) 「산업입지 및 개발에 관한 법률」
제39조의2(재생사업지구의 지정) ⑤ **재생사업지구지정권자는 제1항 및 제2항에 따라 재생사업지구를 지정하려는 경우에는 산업단지 재생계획(이하 "재생계획"이라 한다)을 수립**하여 해당 지역을 관할하는 시장·군수·구청장(특별자치도지사를 제외한 시·도지사의 경우만 해당한다) 및 해당 재생사업지구에 포함된 산업단지 관리권자의 의견을 듣고 국토교통부장관을 비롯한 관계 행정기관의 장과 협의하여야 한다. 대통령령으로 정하는 중요 사항을 변경하려는 경우에도 같다.
제39조의7(재생시행계획의 승인) ① **재생사업을 시행하려는 자는 재생사업지구 전부 또는 일부에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 재생시행계획을 수립**하여 재생사업지구지정권자의 승인을 받아야 한다. 승인을 받은 사항(대통령령으로 정하는 경미한 사항은 제외한다)을 변경하려는 경우에도 같다.
제39조의10(재생사업에의 준용) ③ **재생사업지구지정권자는 재생사업의 촉진을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 재생계획 및 제39조의7에 따른 재생시행계획을 통합한 재생사업지구계획을 수립 및 승인·고시**할 수 있다. 이 경우 **「산업단지 인·허가 절차 간소화를 위한 특례법」 제7조부터 제16조까지 및 제21조부터 제27조까지의 규정을 준용**할 수 있다.
111) 「산업단지 인·허가 절차 간소화를 위한 특례법」
제14조(심의위원회의 심의) ① 제8조에 따른 산업단지계획을 수립 또는 승인하기 위하여 국토교통부장관은 중앙산업단지계획심의위원회, **시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 지방산업단지계획심의위원회의 심의를 거쳐야 한다.**
112) 「산업입지 및 개발에 관한 법률」
제29조의2(**기반시설 지원에 대한 타당성 평가**) ① 국토교통부장관은 제29조에 따라 기반시설을 지원할 경우 대통령령으로 정하는 기반시설에 대해서는 사전에 사업의 타당성을 평가하여야 한다. 다만, 「국가재정법」 제38조에 따른 예비타당성조사 대상사업은 제외한다.

【 산업단지 재생사업 추진절차 】

* **노후거점산단법·시행령**, **산업입지법·시행령**, **산단절차간소화법·시행령**



※자료: 국토교통부

그런데 재생사업으로 선정된 산업단지의 사업 추진현황을 살펴보면, 동 사업이 시작된 2019년도부터 선정된 27곳의 산단 중 재생사업지구계획이 완료되어 착공에 들어간 산단은 달성1차산단·충주제1산단('23.6.30. 고시), 대구제3산단·서대구산단('24.8.30. 고시) 4곳에 불과하며, 재생사업 선정 이후 5년 이상이 경과한 산단은 10곳 중 8곳에 이르고 있음.

【 산업단지 재생사업 추진현황 】

구 분	선정연도	선정	추진상황(선정→계획수립중→계획완료→공사중→준공)
노후공단 재정비지원 (22곳)	1차('09)	4곳	부산사상 대구도심 대전 전주1
	2차('14)	4곳	반월(국) 구미1(국) 춘천후평 진주상평
	3차('15)	9곳	성남 남동(국) 성서1·2 염색 광주하남 청주 익산(국) 양산 순천
	4차('17)	5곳	시화(국) 천안2 창원(국) 여수오천 원주문막
부처연계형 노후산단 개발 (27곳)	5차('19)	5곳	달성1차 동해북평(국·일) 충주1 군산1,2(국) 정읍3
	6차('20)	5곳	부평·주안(국) 여수(국) 구미2(국) 구미3(국) 칠곡왜관
	7차('21)	6곳	대구제3 서대구 익산2 완주전주과학 사천1·2 함안칠서
	8차('22)	4곳	부산사상 대전 오창과학 포항(국)
	9차('23)	4곳	부산신평·장림 인천기계·지방 광양(국) 울산·미포(국)
	10차('24)	3곳	오송생명(국) 명지녹산(국) 대불(국)

※자료: 국토교통부 제출 자료 재구성

재생사업지구계획 수립 지연에 따른 사업의 착공 지연은 인건비, 자재비 등 변동에 따른 총사업비 상승으로 이어질 수 있으며, 동 사업의 중기재정계획에도 영향을 미칠 수 있음.

【 중기재정계획 상 연도별 투자계획 】

중기 재정계획	2024	2025	2026	2027	2028	2029
2024~2028	38,930	119,860	84,907	62,086	61,344	
2025~2029		41,565	122,417	126,012	95,005	57,174

※자료: 국토교통부

그러므로 국토교통부는 선정된 재생사업의 재생사업지구계획이 조속히 수립될 수 있도록 보다 철저히 관리할 필요가 있음.

라. 에너지및자원사업특별회계

1) 그린리모델링 활성화(6133-301)

○ 내역사업인 민간건축물 이자지원 사업은 2024년부터 신규 대출분에 대한 이자 지원을 중단하고 2028년까지 단계적으로 폐지할 예정임에도 불구하고 동 사업을 대체하는 민간건축물 관련 온실가스 감축 예산이 편성되지 않고 있으므로, 국토교통부는 민간건축물 이자지원 사업 폐지에 따른 문제점이 발생하지 않도록 관련 예산의 확보를 위해 적극적으로 노력할 필요가 있음.

가) 개요

그린리모델링 활성화(6133-301) 사업은 「녹색건축물 조성지원법」에 근거하여, 국가 온실가스 감축목표[113] 달성을 위해 에너지 소비가 많은 노후 건축물을 녹색건축물로 전환하는 것을 지원[114]하는 사업으로, 민간건축물 이자지원 사업 등의 내역사업으로 구성되어 있음.

---

113) 2030년까지 2018년 배출량 대비 40% 감축(건물 분야 32.8% 감축, 17.1백만톤)

114) **「녹색건축물 조성 지원법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "녹색건축물"이란 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제31조에 따른 건축물과 환경에 미치는 영향을 최소화하고 동시에 쾌적하고 건강한 거주환경을 제공하는 건축물을 말한다.
2. "녹색건축물 조성"이란 녹색건축물을 건축하거나 녹색건축물의 성능을 유지하기 위한 건축활동 또는 기존 건축물을 녹색건축물로 전환하기 위한 활동을 말한다.
3. "건축물에너지평가사"란 제로에너지건축물 인증평가 등 건축물의 건축·기계·전기·신재생 분야의 효율적인 에너지 관리를 위한 업무를 하는 사람으로서 제31조에 따라 자격을 취득한 사람을 말한다.
4. "제로에너지건축물"이란 건축물에 필요한 에너지 부하를 최소화하고 신에너지 및 재생에너지를 활용하여 에너지 소요량을 최소화하는 녹색건축물을 말한다.

제27조(그린리모델링에 대한 지원) 국가 및 지방자치단체는 에너지 성능향상 및 효율 개선 등을 위한 리모델링(이하 "그린리모델링"이라 한다)에 대하여 보조금의 지급 등 필요한 지원을 할 수 있다. 이 경우 국토교통부장관은 지원받을 그린리모델링의 구체적인 대상·범위 및 기준 등을 고시하여야 한다.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 57억 300만원 대비 32억원이 감액(△56.1%)된 25억 300만원이 편성되었음. 이는 민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업이 2024년부터 신규 대출에 대한 이자 지원을 중단하고 기존 대출분에 대한 이자만을 지원하면서 2028년까지 단계적으로 폐지될 예정임을 반영한 것으로 판단됨.

【 2026년도 그린리모델링 활성화 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2024 결산 (집행액)	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
그린리모델링 활성화	6,426	5,703	5,703	2,503	△3,200
- 기존건축물 에너지 성능개선 지원	261	403	403	403	-
- 민간건축물 그린리모델링 이자지원	6,021	5,300	5,300	2,100	△3,200
- 그린리모델링 제도운영지원	144	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 민간건축물 이자지원 사업 폐지에 따른 대책 마련 필요

그린리모델링 활성화 사업의 내역사업인 '민간건축물 이자지원' 사업은 건축주가 민간건축물의 에너지 성능 향상 등을 위한 단열 보완, 창호 교체, 고효율 냉난방 설비 설치 등의 그린리모델링을 실시하고 건축물의 에너지 성능개선 기준[115]을 충족할 경우, 그린리모델링 공사 관련 대출이자(최대 4%, 차상위계층 5%)를 최장 5년간 지원해주는 사업임.

115) 에너지 성능개선 비율 20%, 창호 에너지소비 효율등급 3등급 이상 만족 시

【 민간건축물 이자지원 사업 개요 】

<table>
<tr><th>구 분</th><th colspan="4">내 용</th></tr>
<tr><td>관련법</td><td colspan="4">「녹색건축물 조성 지원법」 제25조, 제26조, 제27조</td></tr>
<tr><td>대상</td><td colspan="4">모든 형태의 민간 기존건축물</td></tr>
<tr><td>절차</td><td colspan="4"> 
</td></tr>
<tr><td>지원 범위</td><td colspan="4">(필수) 단열 보완, 기밀성 강화, 외부창호 성능개선, 일사조절장치 등 외피 성능 향상
(추가지원) 에너지 관리장치, 피크부하 저감장치, 신재생 공사, 에너지 성능개선 관련 공사 등</td></tr>
<tr><td rowspan="3">지원 기준</td><th>에너지 성능개선 비율</th><th>창호 에너지소비 효율등급</th><th>이자지원율</th><th>비 고</th></tr>
<tr><td>20% 이상</td><td>3등급
(1~3등급)</td><td>4%</td><td>5년
분할상환</td></tr>
<tr><td colspan="4">※ 차상위 계층(기초생활수급자 포함): 5% 지원
- 에너지 성능개선 비율 20%, 창호 에너지소비 효율등급 3등급 이상 만족 시</td></tr>
</table>

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 53억원 대비 32억원 감액(△60.4%)된 21억원이 편성되었음. 이는 기존 대출분의 이자지원 기간이 종료된 것을 반영하여 예산을 감액한 데 따른 것임.

【 2026년도 민간건축물 이자 지원 사업 예산안 산출내역 】

산출내역
이차보전금(320-05): 21억원
○ 민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업비(21억원)
- 주거 5년 대출분 이자(2021년~2023년) + 비주거 10년 대출분 이자(2016년~2023년)

※ 자료: 국토교통부

지구온난화에 따른 기후변화 위기가 심화됨에 따라, 전 세계적으로 탄소중립의 필요성이 강조되고 있음. 이 중 '건물 분야'는 국민 생활과 가장 밀접한 분야로, 탄소 배출량의 상당 부분(약 24.6%)을 차지하고 있어 탄소중립 달성의 핵심 분야로 부각되고 있음(아래 표 참조).

【 우리나라 온실가스 부문별 배출량 비교(2018년) 】

(단위: 백만톤CO2eq)

구 분	탄소 배출량	총배출량 대비 비율
산업	392.9	54.0%
건물	179.2	24.6%
수송	99.6	13.7%
폐기물	17.1	2.3%
농축산	33.2	4.6%
탈루 등	5.6	0.8%

※ 자료: 2050 탄소중립위원회의 '2050 탄소중립 시나리오'의 정보를 발췌·가공하였음.

이에 따라, 정부는 2030 국가 온실가스 감축 목표(NDC)[116] 및 2050 탄소중립을 달성하기 위해 '건물 부문'의 온실가스 감축 전략으로 ① 신축 건축물은 제로에너지 건축을 확산하고, ② 기존 건축물은 그린리모델링을 추진하여 건축물의 에너지 효율을 향상시키겠다고 발표[117]하였음.

116) 2030년 온실가스 감축목표(건물 부문): 2018년 온실가스 배출량 대비 32.8% 감축

117) **탄소중립·녹색성장 국가전략 및 제1차 국가 기본계획(2023. 4.), p.41**
1-3. 건물 부문
□ 추진 방향 및 과제
◇ 국민의 생활 터전이 되는 모든 공간의 탄소중립화
❶ 신규건축물의 제로에너지 건축 확산 등 에너지 성능 강화
❷ 기존 민간·공공 건축물의 지원 확대 등을 통한 그린리모델링 추진 (이하 생략)

그린리모델링 확산은 ‘건물 부문’의 탄소중립을 위한 핵심 사업이므로, 동 사업을 대체하는 민간건축물 관련 온실가스 감축 전략을 마련할 필요가 있음.

이에 국토교통부는 재정당국과 ① 기존 민간건축물 이자지원 사업은 개선방안을 마련하여 사업을 재개하고, ② 신규 지원사업을 추진하는 방안에 대하여 지속적으로 협의하고 있다고 설명함.

그러나, 동 사업의 폐지에 따른 대책 마련의 필요성은 ‘2024년 국고보조사업 연장평가보고서’[118]와 ‘2025년도 예산’[119] 및 ‘2025년도 제1회 추가경정예산안’[120] 심사 시 꾸준히 제기되고 있었음에도 현재까지 관련 예산이 편성되지 못한 것은 바람직하지 못한 측면이 있어 보임.

따라서, 국토교통부는 민간건축물 이자지원 사업 폐지에 따른 문제점이 발생하지 않도록 관련 예산의 확보를 위해 적극적으로 노력할 필요가 있음.

---

118) **2024년 국고보조사업 연장평가보고서**
- 민간건축물 그린리모델링 제도개선에 관한 정책연구 결과를 반영하여 민간부분 건축물 에너지 절감의 효과성을 고려한 적정 규모의 신규사업을 개발·추진하는 것이 타당함.

119) **2025년도 국토교통위원회 소관 예산안 예비심사보고서**
- 기존건축물 탄소중립 지원사업(신규)은 민간건축물 그린리모델링 지원을 위한 신규 사업을 연구용역 중에 있으므로, 성공적인 사업추진을 위해 시범사업인 노후 민간건축물의 성능개선 공사에 대한 사업비 100억원 증액 필요

120) **2025년도 국토교통위원회 소관 제1회 추가경정예산안 예비심사보고서**
- 기존건축물 탄소중립 지원사업(신규)은 민간 그린리모델링 지원을 위한 시범사업 추진을 위한 사업비 50억원 증액 필요

3. 주택토지실

가. 일반회계

1) 청년월세 지원(1034-311)

○ 국토교통부는 청년의 주거복지 확대를 위해 소득요건 등의 산정에 있어 원가구 요건을 폐지하는 대신 예산 규모를 고려하여 보다 거주여건이 불안정한 청년들에게 지원이 이루어질 수 있도록, 임차보증금, 월세 구간별로 대상을 선정하는 등 `24.3월 폐지한 거주요건을 재도입하는 방안을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

청년월세 지원 사업은 경제적 어려움을 겪고 있는 청년층의 주거부담 경감을 위해 실제 부담하는 임차료 중 일부(월 최대 20만원)를 지원하는 사업으로 2026년도부터 계속사업으로 전환되었으며, 청년월세 지원 사업의 2026년도 예산안은 전년도 777억 3,700만원 대비 522억 1,600만원이 증액(10.8%)된 1,299억 5,300만원이 편성되었음.

【2026년도 청년월세 지원 사업 예산안】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년 결산	2025년 계획		2026년 계획안(B)	증 감(B-A)
		당초(A)	수정		
청년월세 지원	79,893	77,737	134,909	129,953	52,216
·자치단체경상보조(330-01)	79,893	77,737	134,909	129,953	52,216

※자료: 국토교통부

나) 원가구 소득요건 폐지 등 요건 개선 필요

동 사업은 당초 2022년도부터 2024년도까지 한시 사업으로 추진될 계획이었으나, 2024년도 예산안 국회 심사 과정에서 사업을 2027년까지 추가 연장하는 것으로 증액 의결(정부 예산안 104억원 → 국회 승인안 794억원, +690억원)하였음.

【청년월세 한시 특별지원 사업 제도 변경 이력】

구 분		1차 사업	2차 사업 (집행기준 1차 변경)	2차 사업 (집행기준 2차 변경)
사업기간		2022. ~ 2024.	2024. ~ 2026.	2024. ~ 2027.
지원 대상	소득요건	(청년가구) 중위소득 60% 이하 (원가구) 중위소득 100% 이하	(좌 동)	(좌 동)
	재산요건	(청년가구) 1.07억 이하 (원가구) 3.8억 이하	(청년가구) 1.22억 이하 (원가구) 4.7억 이하	(좌 동)
	거주요건	보증금 5천만원 이하 월세 60만원 이하	보증금 5천만원 이하 월세 70만원 이하	**폐 지**
	지원기간	1년	1년	**2년**
관련 국토교통부 보도자료		"8.22.(월)부터 청년월세 특별지원 신청하세요" (22. 8. 17.)	"26일부터 2차 청년월세 특별지원 신청하세요" (24. 2. 21.)	"도시 공간·거주·품격 3대 혁신방안 발표" (24. 3. 19.) "보증금·월세 관계없이 청년월세 특별지원 신청하세요" (24. 4. 11.)

※ 자료: 국토교통부 홈페이지 참고

그 과정에서 국토교통부는 동 사업의 수요 확보를 위해 '24.2월 당초 월세 60만원이었던 거주요건을 70만원으로 확대 발표하였고, 같은 해 3월에는 ①보증금·월세금액 등 거주요건 폐지와 ②지원기간을 1년에서 2년으로 연장하는 방침을 추가적으로 발표하였음.

이에 한시지원 2차 사업에 대한 수요가 증가하여 2025년도 본예산으로의 지원에 한계가 발생함에 따라 국토교통부는 제2회 추가경정예산을 통해 약 570억원을 증액하였으며, 사업에 대한 지속적 수요 및 정책적 효과를 고려하여 2026년도부터 계속사업으로 전환되었음.

【2025년도 청년월세 한시 특별지원 사업 제2회 추가경정예산】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경(B)		%
청년월세 한시 특별지원	79,351	77,737	77,737	134,909	57,172	73.5

※ 자료: 국토교통부

동 사업의 지원대상 선정 기준 중 소득요건의 경우 청년가구의 소득 뿐만 아니라 원가구의 소득요건을 함께 검토하고 있으며, 예외적으로 30세 이상 청년, 혼인한 청년 등 생계를 달리한다고 인정되는 경우 원가구 소득을 고려하지 않고 있는데,

이는 「국민기초생활 보장법」 및 같은 법 시행령[121] 상 가구구성에 따

121)「국민기초생활 보장법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
8. "**개별가구**"란 이 법에 따른 급여를 받거나 이 법에 따른 자격요건에 부합하는지에 관한 조사를 받는 기본단위로서 수급자 또는 수급권자로 구성된 가구를 말한다. 이 경우 개별가구의 범위 등 구체적인 사항은 대통령령으로 정한다.

「국민기초생활 보장법 시행령」
제2조(개별가구) ① 「국민기초생활 보장법」(이하 "법"이라 한다) 제2조제8호에 따른 **개별가구는 다음 각 호의 사람으로 구성된 가구**로 한다.
1. **「주민등록법」 제6조제1항제1호에 따른 거주자 중 같은 법 시행령 제6조제1항에 따른 세대별 주민등록표에 등재(登載)된 사람**(동거인은 제외한다)
2. 제1호 외의 사람으로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사람

라 30세 미만의 미혼 자녀의 경우 개별 가구로 인정하지 않고 부모와 동일 보장가구로 보고 있는 점에 근거한 것으로 보임.

【 사업 지원대상 중 소득요건 관련 】

ㅇ (**소득**) 청년 **원가구***의 소득이 기준 **중위소득 100% 이하**이면서 **청년독립가구** 소득이 기준 **중위소득 60% 이하** * (청년독립가구) 청년 + 배우자 + 직계비속 + 동일 주소지에 거주하는 그 외 「민법」 상 가족 (원가구) 청년독립가구 + 1촌이내 직계혈족(부·모) ** (가족의 범위, 민법§779) ❶배우자, 직계혈족 및 형제자매, ❷직계혈족의 배우자, 배우자의 직계혈족 및 배우자의 형제자매(생계를 같이하는 경우에 한함) - **❶30세 이상, ❷혼인, ❸미혼부·모, ❹30세 미만 미혼 청년의 소득이 중위소득 50% 이상으로 생계를 달리한다고 시·군·구청장이 인정하는 경우 등은 원가구 소득은 고려하지 않음** * 기초생활보장제도 가구구성 준용

※ 자료: 청년월세 한시 특별지원(2차) 사업지침

그런데, 원가구 소득을 고려하는 것은 부유한 부모의 자녀를 사업 대상에서 제외하고자 하는 취지이나, 30세 이상 청년, 30세 미만 중 혼인한 청년도 동일하게 부유한 부모에게 지원을 받을 수 있어 이들을 원가구 소득 기준의 예외로 인정하는 것은 오히려 30세 미만의 1인 가구 청년에게 역차별이 될 수 있음.

또한, 저소득가구 중 학업 등으로 부모와 거주지를 달리하는 청년의 경우 원가구 소득을 고려하여 「주거급여법」 상 주거급여(임차급여)를 청년에게도 분리 지급[122]하고 있음.

가. 제1호에 해당하는 사람의 배우자(사실상 혼인관계에 있는 사람을 포함한다. 이하 같다)
나. **제1호에 해당하는 사람의 미혼 자녀 중 30세 미만인 사람**
다. 제1호에 해당하는 사람과 생계 및 주거를 같이 하는 사람(제1호에 해당하는 사람 중 생계를 책임지는 사람이 그의 부양의무자인 경우로 한정한다)

「청년기본법」 제20조[123]에 따르면 국가와 지방자치단체는 모든 청년의 주거 안정 및 주거 수준 향상을 위한 대책을 마련하도록 규정하고 있는 만큼, 청년의 주거복지 확대를 위해 거주지를 달리하는 청년의 경우 청년 가구의 소득만을 고려하는 것이 보다 바람직함.

참고로, 청년 주거지원과 관련하여 서울특별시는 자체적으로 「서울특별시 청년주거 기본 조례」[124]에 근거하여 청년월세 지원 사업을 추진하고 있는데, 서울특별시의 경우 청년 가구의 소득, 재산만 고려하는 대신 임차보증금 및 월세의 제한을 두고 있음.

---

122)「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.

제7조의2(**주거급여의 분리 지급**) ① **수급자의 미혼자녀 중 19세 이상 30세 미만인 자(이하 이 조에서 "청년가구원"이라 한다)가 수급자와 거주지를 달리하는 경우에는 수급자와 분리하여 별도의 임차료를 지급할 수 있다.**
② 제1항에 따른 청년가구원의 범위 및 임차료의 분리 지급 기준·방법 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부장관이 정한다.

123)「청년기본법」
제3조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "**청년**"이란 **19세 이상 34세 이하인 사람**을 말한다. 다만, 다른 법령과 조례에서 청년에 대한 연령을 다르게 적용하는 경우에는 그에 따를 수 있다.

제20조(**청년 주거지원**) **국가와 지방자치단체는 청년의 주거 안정 및 주거 수준 향상을 위한 대책을 마련하여야 한다.**

124) 「서울특별시 청년주거 기본 조례」
제3조(용어의 정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "**청년**"이란 **「민법」상 미성년자가 아닌 자로서 39세 이하인 자**를 말한다.

제7조(**청년주거사업**) 시장은 청년의 주거수준 향상과 주거복지의 확충을 위하여 다음 각 호의 사업을 추진할 수 있다.
1. 청년의 전월세보증금등 융자지원사업
2. 시설복합화사업과의 연계 등 청년주택 공급사업
3. **청년가구의 임대료 보조사업**
4. 청년가구의 부동산 중개보수 및 이사비 지원 사업
5. 청년주거 관련 정보 제공사업
6. 창업지원주택 등 청년 창업지원에 관한 주거사업
7. 그 밖에 시장이 필요하다고 인정하는 청년주거 수준 향상을 위한 사업

【2025년도 서울특별시 청년월세지원 사업 개요】

1. 지원대상: 서울 월세 거주 19세 ~ 39세 이하 청년 1인 가구 (청년인 동거인 및 형제자매 있는 경우 신청 가능)

- 소득 기준 : 기준 중위소득 150% 이하 무주택자
- 재산 기준 : 일반재산 1억 3천만원 이하, 자동차 2,500만원 미만
- 거주 요건 : 임차 보증금 8천만원 이하, 월세 60만원 이하 건물 월세 거주

2. 지원내용: 월 최대 20만원 월세 지원 (12개월 / 240만원), 생애 1회

3. 선정기준: 임차보증금, 월세 및 소득 기준 4개 구간으로 나누고 선정인원 초과시 구간별 전산 무작위 추첨/ 15,000명

구간	임차보증금 및 월세액	소득기준	선정인원(명)
1	임차보증금 5백만원 이하이고, 월세 40만원 이하	120% 이하	6,750명 (45%)
2	임차보증금 1천만원 이하이고, 월세 50만원 이하		4,500명 (30%)
3	임차보증금 2천만원 이하이고, 월세 60만원 이하		2,250명 (15%)
4	임차보증금 8천만원 이하이고, 월세 60만원 이하 ※ 월세 60만원 초과자 중 보증금 8천만원 이하이면서 보증금월세전환액(환산율 5.0%) 및 월세액 합계 93만원 이하	150% 이하	1,500명 (10%)

※ 자료: 서울특별시 홈페이지

그러므로 국토교통부는 청년의 주거복지 확대를 위해 소득요건 등의 산정에 있어 원가구 요건을 폐지하는 대신 예산 규모를 고려하여 보다 거주여건이 불안정한 청년들에게 지원이 이루어질 수 있도록, 임차보증금, 월세 구간별로 대상을 선정하는 등 '24.3월 폐지한 거주요건을 재도입하는 방안을 검토할 필요가 있음.

2) 전세사기 피해방지 및 지원사업(1034-323)

○신규 내역사업으로 편성된 ‘전세피해 예방 및 지원’의 경우 현행법상 센터의 업무에 ‘예비임차인’에 대한 안전계약 컨설팅이 포함되지 않고, 현행 법령상 국비 지원 대상에 ‘지방자치단체에서 설치한’ 전세피해지원센터의 운영에 관한 사항이 포함되지 않은 문제가 있으므로, 주택도시보증공사(HUG)에 국비를 지원하기 위한 법적 근거를 조속히 정비할 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[125] 및 전세사기피해지원단[126]의 운영을 지원하는 사업임.

---

125) **「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

126) **「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 위하여 전세가격 적정성 분석을 위탁하는 ‘시스템 운영’, ③정책홍보를 추진하는 ‘홍보’ 및 ④전세사기피해자 지원과 선제적인 전세사기 예방을 위한 법률분야 전문 상담, 지원 프로그램 운영, 안전계약 컨설팅 등을 추진하는 ‘전세피해 예방 및 지원’의 4개 내역사업이 있음.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 53억 5,000만원 대비 18억 3,000만원이 증액(34.2%)된 71억 8,000만원이 편성되었음.

【 2026년도 전세사기 피해방지 및 지원사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산 (A)	2026 예산안 (B)	증 감 (B-A)
전세사기 피해방지 및 지원사업	3,404	5,350	7,180	1,830
위원회 등 운영	846	898	682	△216
시스템 운영	2,443	4,272	4,152	△120
홍보	115	376	282	△94
전세피해 예방 및 지원	-	-	2,064	2,064

※ 자료: 국토교통부

나) 전세피해 예방 및 지원사업을 민간위탁하기 위한 법령상 근거 보완 필요

이 사업의 2026년도 예산안에는 전세피해지원센터(이하 “센터”라 함)의 안전계약 컨설팅, 법률상담 및 지원 프로그램의 운영 경비를 주택도시보증공사(HUG)에 지원하기 위한 ‘전세피해 예방 및 지원’ 내역사업 예산안 20억 6,400만원이 신규 편성되었음.

【 2026년도 전세피해 예방 및 지원 사업 산출근거 】

내역사업	예산안 산출근거
전세피해 예방 및 지원	민간위탁사업비(320-02) 2,064백만원 - 안전계약 컨설팅 273백만원 - 법률 상담 및 지원프로그램 운영 1,791백만원

※ 자료: 국토교통부

내역사업 중 ‘안전계약 컨설팅’은 HUG와 한국공인중개사협회와의 업무협약을 통하여 센터에 배치된 소재지 협회 지회 인력(서울 및 경기 2인, 그 밖의 센터에 센터당 1인)이 청년·사회초년생 등의 예비임차인을 대상으로 부동산 등기사항증명서, 임대차계약서에 관한 계약 전 컨설팅 서비스를 제공하려는 사업으로, 2026년도에 신규로 편성되었음.

내역사업 중 ‘법률상담 및 지원 프로그램 운영’은 전세피해 회복을 위한 변호사·법무사 법률상담 지원, 소송대리 등 법률구조, 임대인 사망 시 상속재산관리인 선임 지원, 집행권원 확보, 경공매 비용지원, 피해자 심리상담 및 치료지원 업무를 전국 센터에서 수행하는 비용을 지원하는 사업으로,

【 2026년도 법률상담 및 지원 프로그램 운영 사업 세부 산출근거 】

지원 부분		예산액
법률상담(변호사·법무사)		887백만원
찾아가는 상담소(변호사·법무사·심리상담사)		21백만원
등기부등본 발급		27백만원
소송대리	본안사건・신청사건	564백만원
	초기상담	82백만원
상속재산관리인		130백만원
심리상담		64백만원
심리관련 병원치료		17백만원
합 계		1,791백만원

※ 자료: 국토교통부

기존에 민간의 사회공헌사업의 일환 등으로 출연된 재원을 활용하여 별도의 국비 투입 없이 운영되고 있었으나, 2025년 말에 해당 재원의 소진이 예상됨에 따라 2026년도 예산안부터 반영하여 국비로 추진하게 된 것임.

2026년도 ‘전세피해예방 및 지원’ 내역사업 예산액은 HUG에 민간위탁사업비(320-02)로 지급하도록 편성되었음. 그런데, 기획재정부의 「2026년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 민간위탁사업비는 법률에 규정된 국가의 사무 중 일부를 지방자치단체가 아닌 법인・단체 또는 그 기관이나 개인에게 맡겨 그 명의・책임하에 행사하는 경우의 비용에 편성되는 비목으로, 개별 법령 및 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」에 의거하여 정부가 시행해야 할 주요사무를 외부에 민간위탁하는 경우 해당 비목으로 계상해야 함.[127]

127) 기획재정부, 「2026년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」, 392면 및 398면 참조

‘전세피해예방 및 지원’ 내역사업을 HUG에 위탁할 법령상 근거는 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」 제29조제2항·제3항 및 같은 법 시행령 제5조제1호[128]로 보이는데,[129] 이들 규정에 따르면 국가는 국토교통부장관이 설치한 센터의 운영에 관한 업무를 HUG에 위탁할 수 있고, 해당 업무를 위탁받은 HUG에 그 위탁업무의 처리에 드는 비용을 지원할 수 있음.

그런데, ‘안전계약 컨설팅’ 사업의 경우 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」 제11조[130]에 따라 센터가 수행할 수 있는 업무가 ①전

---

128) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제29조(권한 등의 위임·위탁) ② 이 법에 따른 국토교통부장관의 업무는 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 법인, 단체 또는 기관에 위탁할 수 있다.
③ 국가는 제2항에 따라 위탁받은 법인, 단체 또는 기관에 그 위탁 업무의 처리에 드는 비용을 지원할 수 있다.
「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법 시행령」
제5조(업무의 위탁) 국토교통부장관은 법 제29조제2항에 따라 다음 각 호의 업무를 「주택도시기금법」 제16조에 따른 주택도시보증공사에 위탁한다.
1. 법 제11조제1항에 따라 국토교통부장관이 설치한 전세피해지원센터의 운영에 관한 업무

129) 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」에는 관련 규정이 없음.

130) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제11조(전세피해지원센터) ① 다음 각 호의 자는 **전세사기피해자등(제12조에 따라 전세사기피해자등 결정을 신청하려는 자를 포함한다)에 대하여** 법률상담 및 금융·주거지원의 연계 등을 수행하기 위하여 전세피해지원센터(이하 “전세피해지원센터”라 한다)를 설치·운영할 수 있다.
1. 국가 또는 지방자치단체
2. 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관
3. 「지방공기업법」에 따른 지방공사
4. 그 밖에 제1호부터 제3호까지에 준하는 자로서 대통령령으로 정하는 자

② **국토교통부령으로 정하는 주택의 임차인은 제3조제1항 각 호의 요건에 해당하는지 여부와 관계없이** 전세피해지원센터에 법률상담 및 금융·주거지원의 연계 등을 신청할 수 있다.
「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법 시행규칙」
제2조(전세피해지원센터의 운영 등) ③ 법 제11조제2항에서 "국토교통부령으로 정하는 주택의 임차인"이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 임차인을 말한다.
1. 임대차계약(적법한 임대권한을 가지지 않은 자와 체결한 임대차계약을 포함한다)이 종료된 후 임차보증금의 전부 또는 일부를 돌려받지 못했거나 돌려받지 못할 것으로 예상되는 임차인으로서 법률상담 및 금융·주거지원의 연계 등이 필요하다고 인정되는 임차인
2. 임차주택에 대한 「민사집행법」 제78조 또는 같은 법 제264조에 따른 경매나 「국세징수법」 제64조 또는 「지방세징수법」 제71조에 따른 매각(경매 또는 매각절차가 진행 중인 경우를 포함한다)으로 임차보증금의 전부 또는 일부를 돌려받지 못했거나 돌려받지 못할 것으로 예상되는 임차인

세사기피해자등, 전세사기피해자등 결정을 신청하려는 자 또는 ②임차보증금의 전부 또는 일부를 돌려받지 못했거나 돌려받지 못할 것으로 예상되는 임차인 중 일부에 대한 법률상담 및 금융·주거지원의 연계 등에 한정되므로 현행 법령상 센터가 '예비임차인'을 대상으로 해당 내역사업을 수행할 근거가 없는바, 국비를 센터에 지원할 수 없는 한계가 있음.

이와 관련하여, 센터의 명칭을 '전세피해지원센터'에서 '전세피해 및 예방지원센터'로 변경하면서 센터의 업무에 임대차계약을 체결하려는 자에 대한 안전계약 컨설팅을 추가하는 등을 주요 내용으로 하는 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」 개정안[131]이 2025년 9월에 우리 위원회에 회부되어 있으나, 아직 국토법안심사소위원회에서 논의된 바는 없음.

또한, 국토교통부는 '법률상담 및 지원 프로그램 운영' 내역사업을 통하여 전세피해지원센터 6개소(서울 강서, 경기, 인천, 대전, 대구, 부산) 및 전세사기피해자 경·공매지원센터의 활동을 지원할 계획인데,

---

131) 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」 일부개정법률안(염태영의원 대표발의, 의안번호 제2212512호)

제11조(전세피해지원센터) ① 다음 각 호의 자는 전세사기피해자등(제12조에 따라 전세사기피해자등 결정을 신청하려는 자를 포함한다) 및 **임대차 계약을 체결하려는 자**에 대하여 법률상담 및 금융·주거지원의 연계, **안전계약 컨설팅** 등을 수행하기 위하여 전세피해 및 예방지원센터(이하 "전세피해지원센터"라 한다)를 설치·운영할 수 있다.

③ 임대차 계약을 체결하려는 자는 계약 전에 전세피해지원센터에 다음 각 호의 사항에 대한 상담을 신청할 수 있다.

1. 임대차 목적물의 「부동산등기법」에 따른 등기사항증명서의 권리관계 분석
2. 임대차계약증서의 문구 검토
3. 그 밖에 안전한 임대차 계약을 위한 주의사항 등

부칙

이 법은 2026년 1월 1일부터 시행한다.

【 지원 대상 전세피해지원센터 등 현황 】

센터명	개소일	센터명	개소일
HUG전세피해지원센터(강서)	’22.09.28.	대전 전세피해지원센터	’23.11.20.
HUG전세사기피해자 경·공매지원센터(종로)	’23.08.07.	부산 전세피해지원센터	’23.04.03.
인천 전세피해지원센터	’23.01.31.	대구 전세피해지원센터	’24.09.02.
경기 전세피해지원센터	’23.03.31.		

※ 자료: 국토교통부

이들 센터 중 HUG에서 설치하여 운영 중인 센터는 서울(강서) 센터 및 경·공매지원센터이고, 다른 5개 센터는 지방자치단체가 설치하여 운영 중인 센터로서 HUG는 필요한 인력의 파견 등을 지원하고 있음.

그런데, HUG에 대한 국비 지원과 관련한 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」 제29조 및 같은 법 시행령 제5조[132]에 따르면 국비는 ‘국토교통부장관이 설치한’ 센터의 운영에 지원되고, ‘지방자치단체에서’ 같은 법 제11조제1항에 따라 자신의 사무로 설치한 센터의 운영에 국비를 지원하기에는 그 법령상 근거가 명확하지 않은 측면이 있음.

이와 관련하여 국토교통부는 국토교통부장관이 설치한 서울 센터에서 계획 수립, 전국 센터에 대한 인력배치·관리, 정산 등의 업무를 총괄 수립

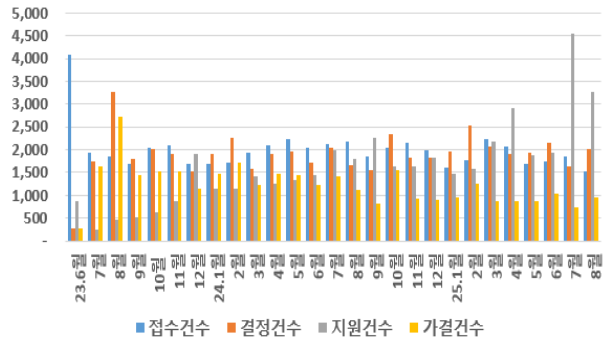
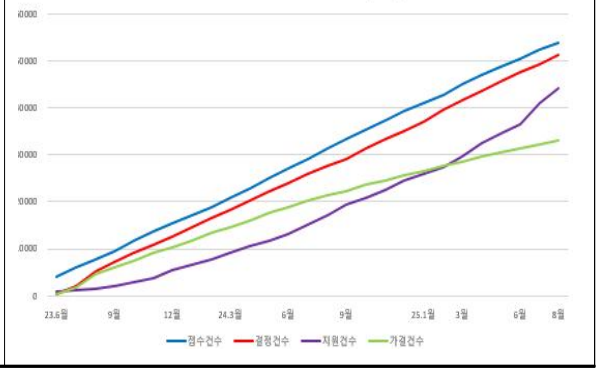
132) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제29조(권한 등의 위임·위탁) ② 이 법에 따른 국토교통부장관의 업무는 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 법인, 단체 또는 기관에 위탁할 수 있다.
③ 국가는 제2항에 따라 위탁받은 법인, 단체 또는 기관에 그 위탁 업무의 처리에 드는 비용을 지원할 수 있다.
「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법 시행령」
제5조(업무의 위탁) 국토교통부장관은 법 제29조제2항에 따라 다음 각 호의 업무를 「주택도시기금법」 제16조에 따른 주택도시보증공사에 위탁한다.
1. 법 제11조제1항에 따라 **국토교통부장관이 설치한** 전세피해지원센터의 운영에 관한 업무

및 추진하고 있고 서울 센터에서 지방자치단체가 설치·운영 중인 지역센터나 지방자치단체가 지정한 자체 조직에 법률 전문가, HUG 인력 등을 파견하고 있는 구조이므로 현행 법령에 따른 것으로 설명하나, 서울 센터의 지역센터에 대한 인력 파견이 '서울 센터 및 경·공매지원센터의 운영'에 관한 사항에 명확하게 해당한다고 보기 어려운 측면이 있는 것으로 보임.[133]

2025년 9월 말 기준 전세사기피해지원위원회의 심의·의결을 거쳐 국토교통부장관이 결정한 전세사기피해자등은 3만 3,978명으로 피해자 접수 및 결정 건수가 감소세를 보이지 않고 있고, 전세사기피해자등 중 2만 5,717명(75.7%)이 40대 이하로 나타나는 등 사회 경험이 부족한 청년층에 전세사기 피해가 집중되고 있다는 점에 비추어 볼 때 전세사기피해자에 대한 지원과 예비임차인에 대한 안전컨설팅이 원활하게 추진될 필요성이 있다고 보임.

133) 이와 관련하여, 국가가 지방자치단체에 대하여 전세피해지원센터의 설치·운영에 필요한 행정적·재정적 지원을 할 수 있도록 하는 내용의 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」 개정안(권향엽의원 대표발의)이 우리 위원회에 회부되어 있음.
「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」 일부개정법률안(권향엽의원 대표발의, 의안번호 제2212307호)
제11조(전세피해지원센터) ② 국가는 지방자치단체에 대하여 전세피해지원센터의 설치·운영에 필요한 행정적·재정적 지원을 할 수 있다.

【 전세사기피해자 접수·결정 및 지원 현황 】

<피해자 접수·결정 및 지원 현황(월별)>	<피해자 접수·결정 및 지원 현황(누계)>
	

※ 자료: 국토교통부(2025.9. 기준)

【 전세사기피해자등의 연령대별 분포 】

구분	20세 미만	20세 이상 30세 미만	30세 이상 40세 미만	40세 이상 50세 미만	50세 이상 60세 미만	60세 이상 70세 미만	70세 이상
건	2 (0.01%)	8,794 (25.88%)	16,921 (49.80%)	4,646 (13.67%)	2,212 (6.51%)	1,020 (3.00%)	383 (1.13%)

※ 자료: 국토교통부(2025.9. 기준)

따라서, 국토교통부는 신규 편성된 '전세피해 및 지원' 내역사업이 2026년 1월 1일부터 법령상 근거를 갖추고 원활하게 추진될 수 있도록 센터의 업무 범위 및 센터에 대한 국비 지원 관련 규정의 신속한 정비를 위하여 노력할 필요가 있을 것으로 생각됨.

3) 정비사업 지원업무 수행(1036-305)

○ 내내역사업인 ‘공사비 분쟁·갈등구역 모니터링 및 전문가 파견 지원’ (2026년도 예산안 2억원)의 경우 한국부동산원이 해당 업무를 위탁 수행할 법령상 근거가 명확하지 않은 측면이 있고 2025년 9월 말 기준 지원실적이 2건에 불과하므로, 국토교통부는 법령상 근거를 보완하고 지원실적 제고를 위하여 노력할 필요가 있음.

가) 개요

정비사업 지원업무 수행 사업은 재개발·재건축사업을 공공이 촉진하여 구도심의 주거환경을 개선하고 직주 근접성이 높은 양질의 임대·분양주택을 공급하려는 사업임.

이 사업의 내역사업에는 ①신규 정비구역 지정 및 조합설립추진위원회 구성 컨설팅 등을 지원하는 ‘정비사업 컨설팅’, ②정비사업 초기 단계의 주민들에 대하여 개략적인 사업성 검토 등을 제공하는 ‘정비사업 공공지원’, ③공사비 계약 사전 컨설팅 및 공사비 분쟁 조정을 위한 전문가 파견을 지원하는 ‘정비사업 분쟁·갈등 관리’, ④정비사업 현장 점검반을 운영하는 ‘정비사업 현장조사’, ⑤정비사업관리시스템을 운영하는 ‘정비사업 현황관리’ 등이 있음.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 22억원 대비 2억 9,600만원이 증액(13.4%)된 24억 9,600만원이 편성되었음.

【 2026년도 정비사업 지원업무 수행 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산 (A)	2026 예산안 (B)	증 감 (B-A)
정비사업 지원업무 수행	2,150	2,200	2,496	296
정비사업 컨설팅	782	800	950	150
정비사업 공공지원	489	500	646	146
정비사업 분쟁·갈등 관리	391	400	400	-
정비사업 현장조사	195	200	200	-
공공지원민간임대주택 공급지원	49	50	50	-
정비사업 현황 관리	244	250	250	-

※ 자료: 국토교통부

나) 법령상 근거 보완 및 지원실적 향상 노력 필요

‘정비사업 분쟁·갈등 관리’ 내역사업에는 ①조합과 시공자 간의 도급계약 또는 변경계약 시 사전컨설팅을 지원하는 ‘공사비계약 사전컨설팅’과 ② ‘공사비 분쟁·갈등구역 모니터링 및 전문가 파견 지원’의 두 가지 내내역사업이 있음.

이 가운데 ‘공사비 분쟁·갈등구역 모니터링 및 전문가 파견 지원’ 사업은 공사비와 관련하여 조합과 시공자 등 이해관계자 사이에 분쟁이 발생하였거나 발생할 우려가 있는 구역에 전문가를 파견하여 중재 등을 지원하는 사업으로, 2025년도 예산에 처음 편성되었으며 2026년도 예산안에도 전년도와 동일하게 20개 사업장에 전문가 파견을 지원하기 위한 예산 2억원이 편성되었음.

【 2026년도 공사비 분쟁·갈등구역 모니터링 및 전문가 파견 지원사업 산출근거 】

내역사업	예산안 산출근거
공사비 분쟁·갈등구역 모니터링 및 전문가 파견 지원	2억원 = 20구역 × 1,000만원 - 20구역 : 최근 5년간(2020년-2024년) 연평균 시공자 선정구역 수(60구역)의 30% 이상 지원 목표 - 1,000만원 : 인건비(300만원), 회의비·출장비·자문수당 등(650만원) 및 일반관리비(50만원)

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 2023년 10월부터 「도시 및 주거환경정비법」 제113조제2항[134]에 근거하여 지방자치단체가 공사비 분쟁이 발생하였거나 발생할 우려가 있다고 판단하는 경우 중재 등을 위하여 지방자치단체의 요청에 따라 국토교통부(한국부동산원)가 전문가를 파견하는 '전문가 파견제도'를 운용 중인데, 이 사업은 해당 전문가 파견 비용을 지원하려는 것임.

【 현행 전문가 파견제도 개요 】

주체	기초지자체	광역지자체	국토교통부 (한국부동산원)	전문가 파견단	
				전담 전문가	일반 전문가
역할	▸현황조사 ▸파견요청 (→광역지자체) ▸분쟁중재회의 개최	▸비용요청 (→국토교통부) ▸분쟁중재회의 참석(필요시)	▸비용 지급 (→광역지자체) ▸파견 요청 (→광역지자체)	▸현장 활동 ▸활동보고서 제출 ▸분쟁중재회의 참석	▸현장 활동 (필요시) ▸분쟁중재회의 참석

※ 자료: 국토교통부

134) 「도시 및 주거환경정비법」
제113조(감독) ② 국토교통부장관, 시·도지사, 시장, 군수 또는 구청장은 이 법에 따른 정비사업의 원활한 시행을 위하여 관계 공무원 및 전문가로 구성된 점검반을 구성하여 정비사업 현장조사를 통하여 분쟁의 조정, 위법사항의 시정요구 또는 수사기관에 고발 등 필요한 조치를 할 수 있다. 이 경우 관할 지방자치단체의 장과 조합 등은 대통령령으로 정하는 자료의 제공 등 점검반의 활동에 적극 협조하여야 한다.

이 사업 예산안은 한국부동산원에 대한 민간대행사업비(320-08목)로 편성되어 있는데, 기획재정부의 「2026년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 민간대행사업비는 일반적인 용역과 달리 개별 법령에 의하여 민간에 국가가 직접 추진하여야 할 사업을 대행시키는 사업의 사업비를 지원하기 위한 비목임.[135]

그런데, 국토교통부가 이 사업의 근거로 들고 있는 「도시 및 주거환경정비법」 제113조제2항은 국가가 관계 공무원 및 전문가로 구성된 점검반을 구성하여 현장조사를 한 후 분쟁의 조정 등 필요한 조치를 할 수 있도록 하는 규정일 뿐, 국토교통부장관의 권한 위임에 관한 법 제128조 및 시행령 제96조[136]에서 한국부동산원에 해당 업무를 위임할 수 있는 근거를 마련하고 있지 않음.

이 사업을 한국부동산원에 위탁하는 개별 법령상의 근거가 명확하지 않

---

135) 기획재정부, 「2026년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」, 399면 참조

136) **「도시 및 주거환경정비법」**

제128조(권한의 위임 등) ① 국토교통부장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사, 시장, 군수 또는 구청장에게 위임할 수 있다.

② 국토교통부장관, 시·도지사, 시장, 군수 또는 구청장은 이 법의 효율적인 집행을 위하여 필요한 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사무를 정비사업지원기구, 협회 등 대통령령으로 정하는 기관 또는 단체에 위탁할 수 있다.

1. 제108조에 따른 정비사업전문관리업 정보종합체계의 구축·운영
2. 제115조에 따른 교육의 실시
2의2. 제119조에 따른 정비사업관리시스템의 구축·운영
3. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사무

「도시 및 주거환경정비법 시행령」

제96조(권한의 위임 등) ① 국토교통부장관은 법 제128조제1항에 따라 법 제107조에 따른 정비사업전문관리업자에 대한 조사 등의 권한을 시·도지사에게 위임한다.

② 국토교통부장관은 법 제128조제2항에 따라 같은 항 제1호, 제2호 및 제2호의2의 사무를 다음 각 호의 구분에 따른 기관에 위탁한다.

1. 법 제108조에 따른 정비사업전문관리업 정보종합체계의 구축·운영에 관한 사무: 한국부동산원
2. 법 제115조에 따른 교육의 실시에 관한 사무: 협회
3. 법 제119조에 따른 정비사업관리시스템의 구축·운영에 관한 사무: 한국부동산원

은 측면이 있으므로, 국토교통부는 조속히 사업 시행의 근거가 법률에 마련될 수 있도록 노력할 필요가 있을 것으로 보임.

이와 관련하여, 2025년 10월 말 기준 우리 위원회에 회부된 두 건의 법률안[137]이 국토교통부장관이 공사비 분쟁에 대한 조정이 필요하다고 판단되는 경우 등에 시·도지사의 공사비 분쟁조정단 파견을 지원하거나 긴급히 분쟁을 조정할 필요가 있다고 인정하는 때에 공사비 분쟁조정단을 직권으로 파견할 수 있도록 하면서, 국토교통부장관의 공사비 분쟁조정단 지원과 파견에 관한 업무를 한국부동산원이 포함되는 정비사업 지원기구[138]에 위

---

137) **「재건축·재개발사업 촉진에 관한 특례법안」**(김은혜의원 대표발의, 의안번호 제2203516호)

제11조(공사비 분쟁 조정지원) ② 시·도지사는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 공사비 분쟁조정단(이하 "분쟁조정단"이라 한다)을 구성하여 해당 정비사업에 파견할 수 있다. 다만, 정비사업의 규모 등이 대통령령으로 정하는 요건에 해당되는 경우에는 지체 없이 분쟁조정단을 파견하여야 한다.

1. 제1항 전단에 따른 조사 결과를 바탕으로 공사비 분쟁에 대한 조정이 필요하다고 판단되는 경우
2. 제1항 후단에 따라 시장·군수등이 분쟁조정단 파견을 요청하는 경우

③ 국토교통부장관은 제2항에 따른 분쟁조정단 파견을 지원할 수 있다. 다만, 긴급히 분쟁을 조정할 필요가 있다고 인정하는 때에는 분쟁조정단을 직권으로 파견할 수 있다.

④ 국토교통부장관은 제3항에 따른 분쟁조정단의 지원과 파견에 관한 업무를 정비사업 지원기구에 위탁할 수 있다.

⑤ 제1항부터 제4항까지에 따른 공사비 분쟁에 대한 조사·보고, 분쟁조정단의 운영·지원 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

「도시 및 주거환경정비법」 일부개정법률안(문진석의원 대표발의, 의안번호 제2213386호)

제115조의2(공사비 분쟁 조정 지원) ② 시·도지사는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 공사비 분쟁조정단(이하 "분쟁조정단"이라 한다)을 구성하여 해당 정비사업에 파견할 수 있다. 다만, 정비사업의 규모 등이 대통령령으로 정하는 요건에 해당되는 경우에는 지체 없이 분쟁조정단을 파견하여야 한다.

1. 제1항 전단에 따른 조사 결과를 바탕으로 공사비 분쟁에 대한 조정이 필요하다고 판단되는 경우
2. 제1항 후단에 따라 시장·군수등이 분쟁조정단 파견을 요청하는 경우

③ 국토교통부장관은 제2항에 따른 분쟁조정단 파견을 지원할 수 있다. 다만, 긴급히 분쟁을 조정할 필요가 있다고 인정하는 때에는 분쟁조정단을 직권으로 파견할 수 있다.

④ 국토교통부장관 및 시·도지사는 제2항 및 제3항에 따른 분쟁조정단의 지원과 파견에 관한 업무를 정비사업 지원기구에 위탁할 수 있다.

⑤ 제1항부터 제4항까지에 따른 공사비 분쟁에 대한 조사·보고, 분쟁조정단의 운영·지원·업무위탁 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

138) **「도시 및 주거환경정비법」**

제114조(정비사업 지원기구) 국토교통부장관 또는 시·도지사는 다음 각 호의 업무를 수행하기 위하여 정비사업 지원기구를 설치할 수 있다. 이 경우 국토교통부장관은 「한국부동산원법」에

탁할 수 있는 법적 근거를 마련하는 것을 주요 내용의 하나로 하고 있음.

또한, 이 사업은 2025년부터 재개발·재건축구역 20개소에 대한 지원을 전제로 산출된 국비 2억원이 편성되어 추진되고 있고 2026년에도 동일하게 예산안 2억원이 편성되었는데, 이 사업에 따른 지원실적은 예산 편성 이전인 2024년에 10개소였으나 2025년에는 9월 말 기준 2건에 그치고 있는 것으로 나타남.

【 공사비 분쟁·갈등구역 모니터링 및 전문가 파견 실적 】

(단위 : 건)

구분	2020	2021	2022	2023	2024	2025.9.
실적	-	-	-	-	10	2

※ 자료: 국토교통부

따라서, 국토교통부는 이 사업에 따른 분쟁조정단 파견이 원활하게 이루어질 수 있도록 파견 및 지원을 둘러싼 문제점을 파악·분석하여 지원 실적을 제고할 수 있는 개선 방안을 마련할 필요가 있을 것으로 생각됨.

따른 한국부동산원 또는 「한국토지주택공사법」에 따라 설립된 한국토지주택공사에, 시·도지사는 「지방공기업법」에 따라 주택사업을 수행하기 위하여 설립된 지방공사에 정비사업 지원기구의 업무를 대행하게 할 수 있다.

1. 정비사업 상담지원업무
2. 정비사업전문관리제도의 지원
3. 전문조합관리인의 교육 및 운영지원
4. 소규모 영세사업장 등의 사업시행계획 및 관리처분계획 수립지원
5. 정비사업을 통한 공공지원민간임대주택 공급 업무 지원
6. 제29조의2에 따른 공사비 검증 업무
7. 공공재개발사업 및 공공재건축사업의 지원
8. 그 밖에 국토교통부장관이 정하는 업무

4) 공동주택의 고층단지화 및 생산성 제고를 위한 OSC 고도화기술 개발(R&D)(4156-344)

○ 국토교통부의 연차별 계획에 따르면 2026년까지 개발된 핵심기술을 2027년부터 성능검증하게 되는데, RC 공법으로 계획되어 주택사업계획 승인을 받은 검증 대상 단지를 시공자 선정 후 2026년 말까지 PC 공법으로 설계를 변경하여 사업계획 변경승인을 받아야 2027년부터 착공에 들어갈 수 있으므로, 연구개발 사업이 차질없이 추진될 수 있도록 사업관리·감독을 철저히 할 필요가 있음.

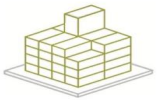
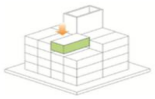
가) 개요

공동주택의 고층단지화 및 생산성 제고를 위한 OSC 고도화기술 개발(R&D) 사업은 OSC 공동주택의 기술적·제도적 한계를 극복하고 민간의 자발적 투자를 유도할 수 있도록 PC 공동주택 기술을 고도화하고 모듈러 건축의 장벽을 극복할 수 있는 기술을 개발하려는 사업임.

OSC(Off-Site Construction, 탈현장 건설)란 건축물부지 이외의 장소에서 부재, 부품, 선조립 부분, 유닛 등을 생산한 후 현장에 운반하여 설치·시공하는 방식으로 전체 공정의 70% 이상을 공장에서 제작하는 특징이 있으며, 고품질의 주거를 신속하고 균등하게 공급할 수 있는 장점이 있음.

대표적인 OSC 공법에는 PC(Precast Concrete) 부재를 활용한 라멘·벽식구조(PC 공법)와 강재·철골 모듈러 유닛을 적층하는 방식(모듈러 공법)이 있고,

【 OSC 공법 구분 】

Material 소재에 따른 구분			
	Precast Concrete	목재	강재
Structure 구조에 따른 구분			
	라멘	벽식	박스 (적층, 인필 등)
Assembly 조립도 따른 구분	**부재** (element) (기둥, 보, 슬래브, 벽체 등)	**부품** (component/part) (창호, 복합판넬, 설비시스템 등)	**유닛** (unit) (모듈러, UBR 등)

※ 자료: 국토교통부

이 사업은 국토교통부가 주관기관인 국토교통과학기술진흥원에 출연금을 지급하면 국토교통과학기술진흥원에서 한양대 ERICA 산학협력단 등 23개 연구개발기관과 협약을 체결하고 연구개발비를 지급하는 방식으로 진행됨.

이 사업은 2025년부터 2029년까지 총 250억원을 출연할 계획이며,[139] 이 사업의 2026년도 예산안은 1차연도인 전년도의 24억원 대비 31억원이 증액(129.2%)된 55억원이 편성되었음.

139) 연차별 출연계획은 아래와 같음.

(단위 : 백만원)

구분	총 정부출연금	2025년	2026년	2027년	2028년	2029년
공동주택의 고층·단지화 및 생산성 제고를 위한 OSC 고도화 기술개발	25,000	2,400	5,500	6,120	7,740	3,240

※ 자료: 국토교통부

【 2026년도 공동주택의 고층단지화 및 생산성 제고를 위한 OSC 고도화기술 개발(R&D) 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산 (A)	2026 예산안 (B)	증 감 (B-A)
공동주택의 고층단지화 및 생산성 제고를 위한 OSC 고도화기술 개발(R&D)	-	2,400	5,500	3,100

※ 자료: 국토교통부

나) 개발된 기술의 성능을 검증할 공동주택단지 착공이 계획대로 추진될 수 있도록 사업관리·감독 필요

국토교통부는 PC 공동주택 관련 R&D의 경우 2020년부터 2024년까지 12층 규모 1개동(82세대) 실증사업을 추진한 결과 고층화를 위한 추가 기술개발 및 단지 규모의 실증이 필요하다는 판단으로 이 사업을 통하여 20층 이상 및 400세대 이상의 PC 공동주택 실증단지 구축을 목표로 하고 있으며(출연금 5년간 전체 250억원 중 200억원 배정), 모듈러주택 관련 R&D의 경우 2012년부터 2023년까지 12층 이하 공동주택의 건설 가능성을 확인한 후 이 사업을 통하여 13층 이상의 고층화를 위한 내화 관련 기술개발을 목표로 하고 있음(출연금 5년간 전체 250억원 중 50억원 배정).

2026년도 예산안에는 PC 공동주택의 고성능·고층화·표준화 핵심요소기술 개발, 실대형 화재실험[140]을 위한 모듈형상의 표준화 등에 필요한 예산 55억원이 편성됨.

140) 제품 및 시공부분을 실제 사용방법에 맞게 제작하고, 실제 화재와 유사한 조건에서 화염에 노출시켜 화재 연소·확산 성능 등을 평가하는 유사모형 시험방법으로, 기존의 소규모 샘플 시험으로는 화재확산 위험 검증에 한계가 있는 점을 개선하기 위하여 도입되었음. 국토교통부 보도자료, 「건축물 화재안전성 강화를 위해 건축물 마감재료의 성능시험 방법이 바뀝니다」, 2021.3.4. 참조

【 2026년도 공동주택의 고층단지화 및 생산성 제고를 위한 OSC 고도화기술 개발(R&D) 사업 산출근거 】

내역사업	예산안 산출근거
공동주택의 고층단지화 및 생산성 제고를 위한 OSC 고도화기술 개발(R&D) 사업	55억원 - (PC) 현장시공 최소화 및 고층 구현 PC 접합시스템 개발, 원가절감형 PC 공동주택 바닥충격음 차단구조 개발 등 : 1식x1,470백만원 - (PC) 몰드 최적화 운영계획(안) 도출, MG/MC 기술 활용 자동화 방안 수립, PBU 자동화 생산 기술 개발 등 : 1식x2,030백만원 - (PC) 기본설계 및 인허가 절차 이행, 실증단지 적용기술 시행계획 수립, OSC-DfMA 설계-제작-시공 평가기법 개발 등 1식x490백만원 - (모듈러) 모듈러 공동주택 하자사례 DB 구축 및 원인규명, 실대형 화재 실험을 위한 모듈 형상 표준화, 공업화주택 인정제도 개선(안) 마련 등 1식x1,510백만원

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 PC 공동주택 R&D의 경우 2025년부터 2026년까지 표준화·고층화·고성능화 핵심기술을 개발하고, 2027년부터 착공할 예정(2029년 준공 목표)인 PC 공동주택 실증단지에서 제작·시공 과정의 각종 성능검증을 진행할 계획이며, PC 공동주택 실증단지로는 하남교산 A1 블록이 제안되어 20층 이상 총 723세대 중 400세대 이상[141]에 PC 기술을 적용하는 것을 목표로 하고 있음.

141) 구체적인 층수 및 세대수는 변경될 수 있음.

【 PC 공동주택 관련 연차별 계획 】

연차	목 표	
	PC 공동주택	모듈러
2025년 (4~12월)	핵심기술개발 방향 도출	내화성능평가 기초자료 분석
2026년	표준화, 고층화, 고성능화 핵심기술개발	내화성능 평가 조사·분석
2027년	엔지니어링 성능검증	내화성능 검증
2028년	제작·시공 성능검증	모듈단위 내화성능 검증
2029년	실증사업 확산 기반 구축	내화성능 평가 제도개선

※ 자료: 국토교통부

실증단지로 제안된 해당 단지는 2025년 3월에 기존의 철근콘크리트(RC) 공법으로 사업계획승인을 받은 상태로, 시공자가 선정되면 시공자와 협의를 통하여 2026년 연내에 PC 공동주택으로 설계를 변경하고 사업계획변경승인을 받은 후 2027년부터 착공에 들어갈 계획으로, 2025년 10월 말 기준 민간참여사업자를 선정 완료한 단계임.

PC·모듈러 공법 등이 적용되는 공업화주택에는 「주택법」 제53조제2항[142]에 따라 「주택법」 및 「건축사법」에 따른 각종 규제가 면제되는 등 건설 촉진을 위한 인센티브가 주어짐에도 현재 우리나라 공업화주택 시

142) **「주택법」**
제53조(공업화주택의 건설 촉진) ② 공업화주택의 건설 및 품질 향상과 관련하여 국토교통부령으로 정하는 기술능력을 갖추고 있는 자가 공업화주택을 건설하는 경우에는 제33조(주택의 설계 및 시공)·제43조(주택의 감리자 지정 등)·제44조(감리자의 업무 등) 및 「건축사법」 제4조(설계 또는 공사감리 등)를 적용하지 아니한다.
「주택건설기준 등에 관한 규정」(대통령령)
제7조(적용의 특례) ①법 제51조에 따른 공업화주택 또는 새로운 건설기술을 적용하여 건설하는 공업화주택의 경우에는 제13조(기준척도) 및 제37조제1항(난방설비 등)의 규정을 적용하지 아니한다.
「주택건설기준 등에 관한 규칙」(국토교통부령)
제14조(건축사의 설계·감리를 받지 아니하는 공업화주택의 건설자) 법 제53조제2항에서 "국토교통부령이 정하는 기술능력을 갖추고 있는 자"라 함은 건축사법에 의한 건축사 1인이상과 국가기술자격법에 의한 건축구조기술사 또는 건축시공기술사 1인이상을 보유한 자를 말한다.

장은 협소한 시장 여건으로 인하여 공장생산을 위한 초기 설비투자 및 생산단가 절감에 어려움을 겪는 상황이므로, 국가가 주도하는 R&D를 통하여 고층 공동주택에 적용할 수 있는 고도기술을 개발·실증하는 것은 중요한 의미를 가진다고 생각됨.

국토교통부의 계획대로 2026년까지 고도화 기술을 개발하여 2027년부터 실증단지를 건설하면서 개발된 기술을 적용·검증하기 위해서는 시공자와 협의를 통한 설계 변경 및 사업계획변경승인 등 일련의 절차가 2026년 말까지 계획대로 진행될 필요가 있으므로, 국토교통부는 PC 공동주택 실증작업이 계획대로 진행될 수 있도록 사업관리·감독을 철저히 할 필요가 있을 것으로 생각됨.

5) 부동산종합정보시스템 운영(정보화)(4263-503)

○ 국토교통부는 다수 기관의 관할 업무를 통합 · 관리하여야 하는 부동산개발사업 통합관리 시스템이 시장 상황을 정밀하게 분석 · 예측하는 기반이 될 수 있도록, 면밀한 설계를 통해 동 시스템의 안정성과 신뢰성을 확보할 필요가 있음.

가) 개요

부동산종합정보시스템 운영 사업은 부동산거래관리시스템(RTMS), 부동산거래전자계약시스템(IRTS), 산업입지정보망, 개발제한구역정보화 및 재결정보시스템 등 부동산 행정 관련 전산시스템을 구축·운영하는 사업으로, 다음과 같은 8개 내역사업으로 구성되어 있음.

【 부동산종합정보시스템 운영 사업 내역사업별 주요 내용 】

사업명	주요 내용 (시스템 기능)
부동산거래관리 시스템	◦ 부동산거래 신고, 전월세 확정일자 관련 업무를 전자적으로 처리하고, 수집된 정보를 종합적으로 관리
부동산거래 전자계약시스템	◦ 정보통신기술을 활용하여 종이 없는 비대면 부동산거래계약 및 부동산거래 관련 서비스와의 원스톱 연계 시스템 구축·운영
산업입지정보망 운영	◦ 산업입지정보(계획, 지정, 조성, 분양, 준공 등)에 대한 신속한 정보 수집 및 분석을 통해 자료를 산업용지 실수요자에게 공급
개발제한구역정보화	◦ 개발제한구역 내 각종 정보를 효율적으로 관리하고, 축적된 정보를 토대로 정책수립을 지원
재결정보시스템	◦ 공익성 협의 및 공익사업에 필요한 토지 및 지장물에 대한 재결을 효율적으로 지원하는 시스템
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 사업현황 통합관리시스템 구축을 통해 부동산 위기 대응 등 정책 의사결정에 활용하고, 시행자·금융사 등에 정보를 제공하여 리스크 관리 지원

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 예산 87억 2,600만원 대비 4억 800만원이 감액(△4.7%)된 83억 1,800만원이 편성되었으며, 이 중 '부동산개발사업 통합관리시스템' 내역사업의 예산안은 전년도 예산 1억 7,000만원 대비 11억 5,500만원이 증액(679.4%)된 13억 2,500만원이 편성되었음.

【 2026년도 부동산종합정보시스템 운영 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	예산현액		
합 계	6,547	8,726	8,726	8,318	△408
- 부동산거래관리시스템	3,034	3,666	3,666	3,430	△236
- 부동산거래 전자계약시스템	1,674	2,639	2,639	1,807	△832
- 산업입지정보망 운영	553	431	431	439	8
- 개발제한구역 정보화	521	293	293	275	△18
- 재결정보시스템	765	298	298	266	△32
- 택지정보시스템	-	142	142	142	-
- 부동산빅데이터 플랫폼	-	1,087	1,087	634	△453
- 부동산개발사업 통합관리시스템	**-**	**170**	**170**	**1,325**	**1,155**

※ 자료: 국토교통부

나) 부동산개발사업 통합관리시스템의 면밀한 설계 필요

'부동산개발사업 통합관리시스템' 내역사업은 이른바 PF[143]로 대표되는 부동산개발사업의 지역·사업·단계별 사업현황 통합관리시스템을 구축하여 부동산 위기대응 등 정책 의사결정에 활용하고, 시장에 정보를 제공하여 개발사업 시행자와 금융사 등의 리스크 관리를 지원하기 위한 것으로, 금년 11월 28일 시행 예정인 「부동산개발사업 관리 등에 관한 법률」(이하 "부동산개발사업관리법"이라 함) 제10조 및 제11조[144]에 근거하여 추진되는 사업임.

143) PF는 '프로젝트 파이낸싱'(Project Financing)의 약칭으로, 해당 개발사업의 미래 현금 흐름을 담보로 자금을 조달하는 방식으로, 개발 이후 발생하는 분양 수익 등을 통해 자금을 상환하는 구조임.

정부에 따르면, 국내 PF 규모는 2023년 말 기준 약 230조원, 2024년 말 기준 약 203조원 규모로 국내 경제에서 큰 비중을 차지하고 있는데, PF 시장은 2022년 이후 금리·건설원가 상승 및 부동산 가격 하락 등의 상황과 결합하며 PF 유동성 경색 등 부실화 우려를 초래하였고, 이에 더하여 반복적인 부실화 우려가 있다는 지적이 제기되었음.

그럼에도 불구하고, PF 사업장의 총체적인 규모와 사업장별 위험상황 등을 진단하고 이에 대처할 관리·대응체계가 미흡한 측면이 있는바, 금융과 실물경제 모두에 심각한 영향을 미칠 수 있는 PF 등 부동산개발사업의 리스크를 정부 차원에서 체계적으로 관리할 수 있도록 「부동산개발사업 관리 등에 관한 법률」이 2025년 5월 제정되었음.

국토교통부는 2025년에 실시한 「부동산개발사업 통합관리시스템 구축을 위한 정보화전략계획(ISP) 수립 용역」(이하 “부동산개발사업 통합관리시스템 ISP”라 함)을 기반으로 2026년부터 2027년 초까지 부동산개발사업 통합관리시스템의 구축을 추진하고, 「부동산개발사업관리법」 제5조부터 제8조까지[145]

144) **「부동산개발사업 관리 등에 관한 법률」** [법률 제20977호, 2025.5.27. 제정, 2025.11.28. 시행]
제10조(부동산개발사업 관련 자료 등 종합관리) ① 국토교통부장관은 부동산개발사업에 대한 적절한 관리·감독 및 관련 정책의 수립·시행을 위하여 **부동산개발사업의 사업계획, 추진현황 등에 관한 자료를 종합적으로 관리하여야 하고**, 관련 기관·단체 등에 이를 제공할 수 있다. 다만, 법인·단체 또는 개인(이하 “법인등”이라 한다)의 경영상·영업상 비밀에 관한 사항으로서 공개될 경우 법인등의 정당한 이익을 현저히 해칠 우려가 있다고 인정되는 등 대통령령으로 정하는 정보는 제공하지 아니한다.
제11조(부동산개발사업 정보체계의 구축·운영) 국토교통부장관은 효율적인 부동산개발사업 관리 및 국민경제의 안정을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 **부동산개발사업에 관한 보고 및 자료 제출, 관련 통계의 생산 등을 위한 정보체계를 구축·운영**할 수 있다.

145) **「부동산개발사업 관리 등에 관한 법률」** [법률 제20977호, 2025.5.27. 제정, 2027.5.28. 시행]
제5조(부동산개발사업의 사업계획 등 보고) ① 사업시행자(법령 및 계약에 따라 사업시행자를 대행하는 자를 포함한다. 이하 같다)는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 날 중 가장 빠른 날부터 60일 이내에 **부동산개발사업의 사업계획, 재무 상황, 자금조달계획 등 대통령령으로 정하는 사항**을 국토교통부장관에게 **보고**하여야 한다.

에 규정된 부동산개발사업의 사업계획·추진현황 보고·감독 체계의 시행(2027년 5월)에 맞추어 동 시스템을 운영한다는 계획으로, 2026년도 예산안에 부동산개발사업의 보고 및 이와 관련된 정보 관리 등을 위한 시스템·인프라 구축 비용 등을 편성하였음.

【 2026년도 부동산개발사업 통합관리시스템 내역사업 예산안 세부 내역】

(단위 : 백만원)

구 분	금액	주요 내용
합 계	1,325	
- 시스템 구축	843	◦ 부동산 PF 사업보고체계 : 102 ◦ PF 사업정보관리 및 분석시스템 : 259 ◦ 부동산개발 관련 정보시스템 간 연계체제 : 116 ◦ 위치정보기반 현황관리분석 및 정보제공시스템 : 366
- 인프라 구축	355	◦ 인프라 구매(위임발주, 국가정보자원관리원) : 316 ◦ 인프라 구매 (직접구매, 나라장터 단가) : 39
- 감리용역	127	◦ 감리용역 : 127

※ 자료: 국토교통부

---

1. 부동산개발사업을 시행하기 위하여 협약을 체결한 날
2. 부동산개발사업을 시행하기 위하여 토지를 매수한 날
3. 부동산개발사업을 시행할 목적으로 출자하여 대통령령으로 정하는 특수목적법인 등을 설립한 날
4. 부동산개발사업에 대한 인가·허가 등을 받은 날
5. 그 밖에 부동산개발사업의 추진이 구체화된 것으로 볼 수 있는 날로서 대통령령으로 정하는 날

② 제1항에 따른 보고의 절차 및 방법에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제6조(부동산개발사업의 취소 등 보고) ① 사업시행자는 제5조제1항에 따라 보고한 부동산개발사업이 **취소**되거나 사업시행자의 파산 등 대통령령으로 정하는 사유로 **중단**된 경우에는 부동산개발사업이 취소되거나 중단된 날부터 60일 이내에 국토교통부장관에게 **그 사실을 보고**하여야 한다.

② 제1항에 따른 보고의 절차와 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제7조(부동산개발사업의 추진현황 보고 등) ① 사업시행자는 제5조제1항에 따라 보고한 **부동산개발사업의 추진현황**을 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 **보고**하여야 한다.

② 사업시행자는 제5조제1항에 따라 보고한 부동산개발사업이 관계 법령에 따라 사용승인·준공검사를 받는 등 **공사를 완료**한 날부터 60일 이내에 **그 사실을** 국토교통부장관에게 **보고**하여야 한다.

③ 제1항 및 제2항에 따른 보고의 절차와 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제8조(보고 내용의 확인 등) ① 국토교통부장관은 제5조부터 제7조까지에 따라 사업시행자가 보고한 내용을 확인하기 위하여 필요하다고 인정하면 **사업시행자에게 필요한 자료의 제출을 요구**할 수 있고, 관계 공무원으로 하여금 해당 부동산개발사업의 현장 또는 시설에 출입하여 부동산개발사업 관련 현황 등에 대하여 검사하게 하거나 관련 서류를 열람하게 할 수 있으며, 관계인에게 필요한 질문을 하게 할 수 있다.

②~④ (생 략)

부동산개발사업 통합관리시스템 ISP에 따르면, 시스템 개발에 일반적으로 소요되는 요구분석·설계 기간 6개월, 개발·구축 기간 12개월 및 시범운영·안정화 6개월의 총 24개월을 고려할 때, 2027년 5월 관련 규정 시행에 맞춰 동 시스템을 완비하기 위해서는 2026년 내 본격적인 시스템 구축 착수가 필요함.

따라서, 「부동산개발사업관리법」 제10조에 따른 국토교통부장관의 부동산개발사업 종합 관리 의무 등을 이행하기 위하여 2026년도 예산안에 부동산개발사업 통합관리시스템 구축을 위한 사업비를 편성한 것은 타당한 측면이 있다고 보임.

아울러, 정부(관계부처 합동)는 2024년 11월의 「부동산 PF 제도 개선방안」에서 가칭 'PF 통합정보시스템'을 통해 PF 사업의 착수 단계부터 토지 매매·인허가 현황, 자금조달(재무구조), 분양률 등 사업장별 '全 단계'에 걸쳐 현황 정보를 정기적으로 축적하는 방안을 제도개선 사항으로 발표하였는데, 이러한 제도개선안은 부동산통합개발사업 통합관리시스템을 통해 구현될 수 있을 것으로 보임.

이와 관련하여, 부동산개발사업 통합관리시스템은 국토교통부, 금융위원회·금융감독원, 각종 금융 공기업 및 지방자치단체 등 다수 기관의 관할 업무를 통합 관리하기 위한 정보시스템이 되어야 할 것으로 보이며,

부동산개발사업 통합관리시스템 ISP에 따르면, 부동산개발사업의 이른바 생애주기 관리를 위한 종합시스템을 구축하기 위해서는 표준화된 분류체계,

기관 간 협력 체계 및 유관 정보시스템과의 연계 등이 필요할 것으로 보이는 바, 국토교통부는 부동산개발사업 통합관리시스템의 폭넓은 관리 범위 등을 고려하여 동 시스템의 구성 요소를 면밀하게 설계할 필요가 있을 것으로 보임.

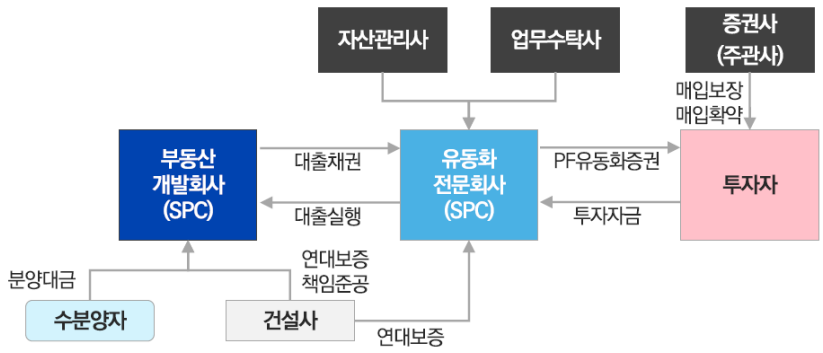
【 부동산개발사업 통합관리시스템 구축 시 주요 고려 필요사항 】

구분	주요 고려 필요사항
표준화된 분류체계	◦ 다양한 관계 법령, 상이한 시행 방식 및 비정형 데이터 등의 표준화 및 품질 관리 – ISP에서 330개 관리 항목(사업시행자 정보 50개, 사업계획 정보 50개, 자금 조달 현황 31개, 사업 추진 현황 199개) 도출
기관 간 협력체계	◦ 인·허가, 시공, 금융 등 관련 국토교통부, 금융위원회 및 지방자치단체 등 다양한 기관이 관할 업무 연관 ◦ 인·허가 및 시공 등 정보와 PF 금융 정보의 분산으로 인한 통합적 관리 한계 해소 필요
유관 정보시스템과의 연계	◦ 기 구축된 정보시스템과의 중복성 최소화, 정보 수집·관리 자동화 및 시행자의 보고 부담 경감 등 ◦ 시행자 관련(부동산개발업 정보종합관리체계), 인·허가 관련(택지정보시스템, 건축행정시스템, 산업입지정보시스템, 도시정비사업정보시스템), 금융 관련(주택도시보증공사 부동산 PF 정보시스템) 등 연계 방안 검토

※ 자료: 「부동산개발사업 통합관리시스템 ISP」(국토교통부)를 바탕으로 재작성

특히, 부동산개발사업 중 PF 사업은 부동산개발과 금융이 결합한 방식[146]으로, 사업 리스크를 분산시킬 목적으로 시행사·시공사·대주단(금융회

146) 부동산 PF 사업구조 예시



※ 자료: 「부동산개발사업 통합관리시스템 ISP」(국토교통부)

사 등)·보증기관 등 참여자의 유형·범위가 넓고 복잡한 사업구조를 취하며 이에 따라 사업지연 사유도 다양해질 수 있는바, 다양한 PF 사업별 정보를 체계적으로 관리하기 위해서는 부동산개발사업 통합관리시스템을 면밀하게 설계할 필요가 있을 것으로 보임.

그럼에도 불구하고, 금융위원회 및 금융감독원 등이 관리하는 부동산 PF 관련 금융정보는 정보의 민감성 및 관련 시스템의 미흡 등으로 인해 현 부동산개발사업 통합관리시스템 ISP 상으로는 정보 연계 대상에서 제외되어 있는바, 이와 같은 제약 조건 하에서 부동산 PF 관련 금융정보의 정확하고 효율적인 구축을 위한 방안도 마련되어야 할 것으로 보임.

국토교통부는 「부동산개발사업관리법」의 시행일(2025년 11월 28일)에 맞춰 시행령·시행규칙의 제정·시행을 통해 부동산개발사업 통합관리시스템의 구축·운영에 관한 규정을 구체화하고, 금융당국과는 부동산개발사업 통합관리시스템에 수집된 부동산 PF 관련 금융정보를 교차 검증하는 업무체계 등을 수립한다는 방안인바,

부동산개발사업 통합관리시스템이 방대한 개발사업 정보로부터 시장 상황을 정밀하게 분석·예측하는 기반이 되어 부동산개발사업 시장의 안정과 발전에 기여할 수 있도록, 면밀한 설계를 통해 동 시스템의 안정성과 신뢰성을 확보할 필요가 있을 것으로 보임.

6) 공공재개발・재건축사업 지원(5632-321)

○ 공공재개발・공공재건축사업에서 주민들이 사업시행자(LH, 지방공사)에게 '준공 이후'에 사후 정산할 사업시행자 수수료의 일부를 사업 진행단계별로 사전에 사업시행자에게 보조금으로 지급할 필요성이 부족한 측면이 있으므로, 국토교통부는 예산안 편성 방식을 재검토할 필요가 있음.

가) 개요

공공재개발・재건축사업 지원사업은 「도시 및 주거환경정비법」 제95조 제3항[147]에 근거하여 같은 법 제2조제2호에 따른 공공재개발사업・공공재건축사업[148]을 선택하여 추진하는 주민들이 조합방식보다 추가로 부담하는

147) **「도시 및 주거환경정비법」**
제95조(보조 및 융자) ③ 국가 또는 지방자치단체는 시장・군수등이 아닌 사업시행자가 시행하는 정비사업에 드는 비용의 일부를 보조 또는 융자하거나 융자를 알선할 수 있다.

148) **「도시 및 주거환경정비법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
2. "정비사업"이란 이 법에서 정한 절차에 따라 도시기능을 회복하기 위하여 정비구역에서 정비기반시설을 정비하거나 주택 등 건축물을 개량 또는 건설하는 다음 각 목의 사업을 말한다.
나. 재개발사업: 정비기반시설이 열악하고 노후・불량건축물이 밀집한 지역에서 주거환경을 개선하거나 상업지역・공업지역 등에서 도시기능의 회복 및 상권활성화 등을 위하여 도시환경을 개선하기 위한 사업. 이 경우 다음 요건을 모두 갖추어 시행하는 재개발사업을 "**공공재개발사업**"이라 한다.
1) 특별자치시장, 특별자치도지사, 시장, 군수, 자치구의 구청장(이하 "시장・군수등"이라 한다) 또는 제10호에 따른 토지주택공사등(조합과 공동으로 시행하는 경우를 포함한다)이 제24조에 따른 주거환경개선사업의 시행자, 제25조제1항 또는 제26조제1항에 따른 재개발사업의 시행자나 제28조에 따른 재개발사업의 대행자(이하 "공공재개발사업 시행자"라 한다)일 것
2) 건설・공급되는 주택의 전체 세대수 또는 전체 연면적 중 토지등소유자 대상 분양분(제80조에 따른 지분형주택은 제외한다)을 제외한 나머지 주택의 세대수 또는 연면적의 100분의 20 이상 100분의 50 이하의 범위에서 대통령령으로 정하는 기준에 따라 특별시・광역시・특별자치시・도・특별자치도 또는 「지방자치법」 제198조에 따른 서울특별시・광역시 및 특별자치시를 제외한 인구 50만 이상 대도시(이하 "대도시"라 한다)의 조례(이하 "시・도조례"라 한다)로 정하는 비율 이상을 제80조에 따른 지분형주택, 「공공주택 특별법」에 따른 공공임대주택(이하 "공공임대주택"이라 한다) 또는 「민간임대주택에 관한 특별법」 제2조제4호에 따른 공공지원민간임대주택(이하 "공공지원민간임대주택"이라 한다)으로 건설・공급할 것. 이 경우 주택 수 산정방법 및 주택 유형별 건설비율은 대통령령으로 정한다.
다. 재건축사업: 정비기반시설은 양호하나 노후・불량건축물에 해당하는 공동주택이 밀집한 지역에서 주거환경을 개선하기 위한 사업. 이 경우 다음 요건을 모두 갖추어 시행하는 재건축

사업시행자 수수료의 일부를 국비로 사업시행자인 공기업(한국토지주택공사, 지방공사)에게 보조하여 주민의 부담을 완화함으로써 공공재개발사업·공공재건축사업을 활성화하려는 사업임.

공공재개발사업·재건축사업은 기존 재개발사업·재건축사업이 주민 간 갈등 및 사업성 부족으로 조합설립 이전 단계에서 정체되거나 조합설립 이후 복잡한 행정절차 등으로 인하여 착공까지 상당한 기간이 소요되는 문제를 해소함으로써 주거환경 개선 및 도심 내 주택공급을 촉진하기 위하여[149] 공공이 주도하는 정비사업 유형으로서 2021년 「도시 및 주거환경정비법」 개정(법률 제18046호)을 통하여 도입되었음.

①사업절차는 일반 민간 정비사업과 동일하나 추진위원회 구성 및 조합설립 대신 사업시행자를 지정하고, ②주민이 직접 선정한 시공자와 수의계약을 하나 그 밖의 의사결정은 주민대표회의와 협의를 거쳐 사업시행자가 하며, ③공공재건축사업에 용도지역 종상향, 공공재개발사업에 법적상한용적률의 100분의 120, 분양가 상한제 미적용, 사업비 50%의 이차보전 등의 특례가 부여되는 등의 특징이 있음.

사업을 "**공공재건축사업**"이라 한다.

1) 시장·군수등 또는 토지주택공사등(조합과 공동으로 시행하는 경우를 포함한다)이 제25조제2항 또는 제26조제1항에 따른 재건축사업의 시행자나 제28조제1항에 따른 재건축사업의 대행자(이하 "공공재건축사업 시행자"라 한다)일 것

2) 종전의 용적률, 토지면적, 기반시설 현황 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 세대수 이상을 건설·공급할 것. 다만, 제8조제1항에 따른 정비구역의 지정권자가 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제18조에 따른 도시·군기본계획, 토지이용 현황 등 대통령령으로 정하는 불가피한 사유로 해당하는 세대수를 충족할 수 없다고 인정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

149) 「도시 및 주거환경정비법」 일부개정법률안(천준호의원 대표발의, 의안번호 제2103422호) 제안이유 참조

【 공공재개발사업·공공재건축사업과 민간 정비사업 비교 】

구분	민간정비	공공정비	
		공공재개발	공공재건축
시행주체	민간(조합)	**공공**(LH·지방공사) **단독** or 공공+조합 **공동시행**	
도시규제 완화	일반 법적상한 용적률 역세권 법적상한 1.2배	**용적률 법적상한 120%** 허용	용도지역 **종 상향**
분양가 상한제	적용	**미적용**	적용
사업비 지원	-	**사업비 50% 이차보전**	-

※ 자료: 국토교통부

정부는 2025년 9월의 「주택공급 확대방안」에서 공공정비사업(공공재개발사업·공공재건축사업)을 활성화하겠다는 방침을 밝힌 바 있는데, 이 사업에 따른 지원도 공공정비사업 활성화 방안의 하나로 발표됨.[150]

이 사업의 2026년도 예산안은 88억 2,700만원이 신규 편성되었음.

【 2026년도 공공재개발·재건축사업 지원사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산 (A)	2026 예산안 (B)	증 감 (B-A)
공공재개발재건축 사업 지원	-	-	8,827	8,827

※ 자료: 국토교통부

150) 관계부처 합동, 「주택공급 확대방안」, 2025.9.7., 29면 참조

나) 사업 진행단계별 보조금 지급방식 재검토 필요

이 사업은 주민들이 공공재개발사업·공공재건축사업을 선택하여 추진할 경우 민간 조합방식에서는 부담하지 않는 비용인 '사업시행자 수수료'를 국비로 보조하는 것으로, 구체적으로는 공공재개발사업·공공재건축사업에서 주민들이 관행상 사업시행자인 LH 또는 지방공사에 지급하여야 하는 '사업시행자 수수료'의 15%를 보조하여 주민부담을 85%로 완화하려는 것임.

사업시행자 수수료는 총사업비의 3% 수준에서 주민과 사업시행자 간의 협의로 결정되며,[151] 사업이 완료되었을 때에 주민들이 납부한 분담금으로 정산하게 되는데, 국토교통부는 이 사업을 통하여 공공재개발사업·공공재건축사업의 사업시행자 수수료를 사업시행자 지정 시부터 준공 시까지 사업 단계별로 사업시행자에게 분할 지급할 계획임.

구체적으로, 사업시행자 수수료를 사업시행자 지정 후에 1%, 사업시행계획 인가 후에 1.5%, 착공 후에 2%, 준공 후에 5%를 지급하여 합계 9.5%를 지급하되, 사업촉진을 위하여 사업시행자 지정 이후 8년 이내에 준공한 경우에는 준공 후에 10.5%를 지급함으로써 최대 총 15%를 지급하게 됨.

국토교통부는 2021년 공공재개발사업·공공재건축사업 제도 도입 이후 사업이 추진되고 있는 사업장 45개소(후보지 포함) 가운데 2025년까지 사업시행자가 지정되는 사업장 22개소까지 소급 포함하여 지원할 예정이며,

151) 국토교통부에 따르면 통합심의 단계 및 사업시행계획 인가 단계에 있는 사업장 4개소(양평13, 용두1-6, 신설1, 신길13)의 사업시행자 수수료 예상액은 총 543억원 수준임.

【 공공재개발사업·공공재건축사업 추진 현황 】

(단위 : 개소)

구분	총계	후보지	구역지정	사업시행자 지정	시공자 선정	통합심의	사업시행 계획인가	관리처분 계획인가
공공재개발사업	40	21	1	6	8	3	1	-
공공재건축사업	5	2	-	2	-	1	-	-
합계	45	23	1	8	8	4	1	-

※ 자료: 국토교통부(2025.9. 기준)

2026년도에는 기존에 사업시행자 지정 단계 이상 사업이 진행된 사업장들과 2026년 말까지 사업시행자 지정 또는 사업시행계획 인가가 예상되는 사업장을 지원하기 위한 1년차 예산 88억 2,700만원이 편성되었음.

【 공공재개발·재건축사업 지원 계획 】

(단위 : 억원)

소계	'26년	'27년	'28년	'29년	'30년
268	88.2	41.6	57.1	31.4	49.3

주) 2030년 이후에도 진행 추이에 따라 지속 지원할 계획임

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 이 사업에 따른 지원금을 사업시행자인 공기업(LH 또는 주택사업을 수행하기 위하여 설립된 지방공사, 이하 "토지주택공사등"이라 함)에게 민간경상보조(320-01)로 지급할 계획이므로, 이 사업을 통하여 최소 2030년까지 5개년간 총 268억원이 토지주택공사등에게 민간경상보조금으로 지급될 예정임.

이 사업은 공공재개발사업 또는 공공재건축사업에서 토지주택공사등에 사업시행자 수수료를 납부하는 주민들의 분담금 부담을 최대 15% 줄임으로써 정부가 2025년 9월에 발표한 「주택공급 확대방안」에서 제시한 제도 개선 방안과 병행하여 추진될 경우 공공재개발사업·공공재건축사업 추진을 촉진하는 효과가 있을 것으로 기대됨.

다만, 이 사업을 '민간경상보조' 방식으로 추진하는 것이 적절한지 검토해 볼 필요가 있을 것으로 생각됨.

국토교통부가 이 사업에서 지원하려고 하는 사업시행자 수수료는 사업이 '최종적으로 완료되었을 때' 토지주택공사등과 주민 간에 정산하게 되는데, 현재 가장 빠른 시기에 준공이 예상되는 사업장도 준공 예정 시점을 2030년 2월로 보고 있다는 점에서 국토교통부가 2026년에 지급한 재원은 최소 2030년까지, 2026년에 사업시행자 지정이 예상되는 일부 사업장의 경우 최대 2035년까지 토지주택공사등의 보조금 계좌에 단순 예치하게 됨.

이 경우 2030년까지를 기준으로 하더라도 합계 270억원에 달하는 국가재원을 국토교통 분야에서 국민편의 증진 등의 목적에 활용하지 못하고 토지주택공사등의 보조금 계좌에 단순 예치하여야 한다는 점에서, 한정된 재원을 효율적으로 배분하는 재정의 '자원배분(효율성)' 기능[152]에 부합하지 않는 측면이 있음.

---

152) 국회예산정책처, 「2025 대한민국 재정」, 2면에 따르면 재정에는 자원배분(효율성), 소득분배(형평성) 및 경제안정·성장(경기조절)의 세 가지 기능이 있음.

「국가재정법」

제1조(목적) 이 법은 국가의 예산·기금·결산·성과관리 및 국가채무 등 재정에 관한 사항을 정함으로써 효율적이고 성과 지향적이며 투명한 재정운용과 건전재정의 기틀을 확립하고 재정운용의 공공성을 증진하는 것을 목적으로 한다.

【 공공재개발·재건축사업 추진 현황 】

(단위 : 호, 백만원)

구역명	사업시행주체	전체호수	총사업비	사업기간	사업 단계			
					사업시행자 지정	사업시행계획인가	착공	준공
서울A	LH	299	138,522	21.01 ~30.02	21.07	25.03	27.03 (예정)	30.02 (예정)
서울B	LH	464	228,085	21.01 ~33.04	22.02	27.12 (예정)	29.10 (예정)	33.04 (예정)
서울C	LH	1,678	812,100	21.03 ~31.11	23.02	25.12 (예정)	28.06 (예정)	31.11 (예정)
서울D	LH	1,159	444,998	21.03 ~32.01	23.07	26.09 (예정)	28.07 (예정)	32.01 (예정)
서울E	LH	1,610	576,817	21.03 ~32.01	24.01	26.09 (예정)	28.07 (예정)	32.01 (예정)
서울F	LH	2,230	846,284	21.03 ~32.03	24.01	26.11 (예정)	28.09 (예정)	32.03 (예정)
서울G	LH	2,228	691,540	21.03 ~32.05	24.06	26.12 (예정)	28.11 (예정)	32.05 (예정)
서울H	LH	747	294,570	21.03 ~33.10	24.12	27.06 (예정)	29.04 (예정)	32.10 (예정)
서울I	LH	1,483	647,438	21.03 ~33.02	25.05	27.10 (예정)	29.08 (예정)	33.02 (예정)
서울J	LH	2,086	835,793	21.03 ~32.10	25.12 (예정)	27.06 (예정)	29.04 (예정)	32.10 (예정)
서울K	LH	2,550	989,468	21.03 ~33.09	24.10	28.05 (예정)	30.03 (예정)	33.09 (예정)
서울L	LH	523	257,518	21.03 ~34.09	27.12 (예정)	29.05 (예정)	31.04 (예정)	34.09 (예정)
경기A	LH	1,826	525,445	미정				
서울M	LH	2,500	1,214,250	22.08 ~34.01	26.02 (예정)	28.08 (예정)	30.07 (예정)	34.01 (예정)
서울N	LH	1,057	461,318	22.08 ~34.01	26.04 (예정)	28.09 (예정)	30.08 (예정)	34.01 (예정)
서울O	LH	1,241	520,865	22.08 ~34.03	26.04 (예정)	28.11 (예정)	30.10 (예정)	34.03 (예정)
서울P	LH	2,696	924,870	22.08 ~34.07	26.04 (예정)	29.03 (예정)	31.02 (예정)	34.07 (예정)
서울Q	LH	245	130,945	22.08 ~34.05	27.12 (예정)	29.01 (예정)	30.12 (예정)	34.05 (예정)
서울R	LH	287	89,000	사업취소 검토 중				
경기B	LH	2,310	1,096,345	22.11 ~35.07	26.06 (예정)	28.12 (예정)	31.11 (예정)	35.07 (예정)

구역명	사업시행주체	전체호수	총사업비	사업기간	사업 단계			
					사업시행자 지정	사업시행계획인가	착공	준공
서울S	LH	3,077	1,355,492	24.01 ~35.04	27.07 (예정)	29.12 (예정)	31.10 (예정)	35.04 (예정)
서울T(재건축)	LH	965	730,979	21.06 ~32.12	22.02	27.12 (예정)	29.12 (예정)	32.12 (예정)
서울U(재건축)	LH	348	217,539	21.04 ~31.12	21.08	26.12 (예정)	28.12 (예정)	31.12 (예정)
서울V(재건축)	LH	581	307,905	21.04 ~31.12	21.12	26.12 (예정)	28.12 (예정)	31.12 (예정)
서울W	SH	958	907,198	21.01 ~34.02	21.07	26.03 (예정)	**28.03 (예정)**	34.02 (예정)
서울X	SH	1,012	1,164,000	21.01 ~33.06	21.09	26.06 (예정)	29.06 (예정)	33.06 (예정)
서울Y	SH	688	516,015	21.01 ~33.07	21.11	26.12 (예정)	29.01 (예정)	33.07 (예정)
서울Z	SH	556	553,273	21.01 ~31.11	22.06	25.10 (예정)	**28.08 (예정)**	31.11 (예정)
서울AA	SH	128	100,842	21.01 ~33.12	21.08	28.06 (예정)	31.01 (예정)	33.12 (예정)
서울AB	SH	329	183,452	21.03 ~34.01	24.01	27.06 (예정)	30.01 (예정)	34.01 (예정)
서울AC	SH	1,067	415,403	21.03 ~33.05	24.03	26.12 (예정)	30.01 (예정)	33.05 (예정)
서울AD	SH	2,846	1,134,073	21.03 ~34.01	24.01	26.12 (예정)	30.01 (예정)	34.01 (예정)
서울AE	SH	1,080	471,200	21.03 ~32.05	25.09 (예정)	27.04 (예정)	29.05 (예정)	32.05 (예정)
서울AF	SH	297	140,857	21.03 ~33.12	**25.03**	27.09 (예정)	30.04 (예정)	33.12 (예정)
서울AG	SH	**764**	291,174	미정(동의율 확보 필요)				
서울AH	SH	**297**	116,400	미정(동의율 확보 필요)				
서울AI	SH	**3,476**	1,304,854	22.08 ~34.11	26.07 (예정)	29.01 (예정)	31.01 (예정)	34.11 (예정)
서울AJ	SH	**994**	498,317	22.08 ~34.12	26.04 (예정)	28.06 (예정)	30.12 (예정)	34.12 (예정)
서울AK(재건축)	SH	**586**	322,400	21.04 ~32.03	21.12	25.12 (예정)	27.10 (예정)	32.03 (예정)
서울AL(재건축)	SH	**209**	143,200	21.04 ~32.12	22.03	27.12 (예정)	29.06 (예정)	32.12 (예정)
경기C	GH	3,010	**1,076,007**	21.7 ~31.12	25.01	26.12 (예정)	28.12 (예정)	31.12 (예정)

구역명	사업 시행 주체	전체 호수	총사업비	사업기간	사업 단계			
					사업시행자 지정	사업시행 계획인가	착공	준공
경기D	GH	4,124	1,636,334	21.7 ~32.12	26.07 (예정)	27.12 (예정)	29.12 (예정)	32.12 (예정)
경기E	GH	3,175	1,462,902	22.11 ~32.12	26.07 (예정)	27.12 (예정)	29.12 (예정)	32.12 (예정)
경기F	GH	사업취소 예정						
경기G	GH	사업취소 예정						

※ 자료: 국토교통부

또한, 국토교통부는 사업이 진행되는 과정에서 총사업비가 증액되는 경우 이를 반영하여 보조금을 추가 지급할 계획으로, 예를 들어 1차 보조 시점인 사업시행자 지정과 2차 보조 시점인 사업시행계획인가 사이에 총사업비가 증액되면 2차 보조 시점에 1차 수수료 증액분에 대응하는 수수료도 함께 지급하게 되는데,

사업 완료까지 상당한 시일이 소요될 것이 예정되어 있다는 점에서, 보조금 예산의 산출이 번거롭고 필요 예산의 규모를 정확하게 예측하기 어려운 측면도 있을 것으로 보임.

따라서, 국토교통부는 준공 이후에 사후 정산될 사업시행자 수수료를 사업 진행단계에 맞추어 사전에 토지주택공사등에 보조금으로 지급하는 방식의 적절성에 대하여 검토해 볼 필요가 있을 것으로 생각됨.

이에 대하여 국토교통부는 초기 단계부터 지원을 시작함으로써 공공정비사업 촉진을 위한 국가의 추가적인 지원이 있을 것이라는 확신을 대외적으로 줄 수 있다는 입장임.

나. 주택도시기금(주택계정)

1) 법정 부담금(59-593)

○ 국토교통부는 46억 6,400만원을 수입계획액으로 계상하였으나, 실제 징수실적은 매년 감소 추세로 2024년에 4,400만원에 불과하였고, 최근 재건축부담금 일부 취소판결이 확정된 조합이 2026년에 전액을 납부하더라도 2026년도 기금운용계획안인 46억 6,400만원을 징수하기 어려울 것이 예상되므로, 수입계획액 규모를 현실적인 수준으로 조정할 필요가 있음.

가) 개요

법정 부담금은 「재건축초과이익 환수에 관한 법률」 제4조제1항 및 제2항[153]에 따라 재건축사업 시행으로 발생한 재건축초과이익을 조합에 대한 재건축부담금으로 부과하여 징수한 후 징수액의 50%를 주택도시기금에 귀속하기 위한 수입 비목임.

재건축부담금 제도는 개발이익의 사유화를 방지하여 주택가격 안정과 사회적 형평을 기할 목적으로 2006년에 도입되었음. 재건축부담금은 재건축사업으로 발생하는 재건축초과이익에 부과율[154]을 곱한 금액으로 부과되며, 재건축초과이익은 부과종료시점(재건축사업 준공인가일)의 주택가격 총액에서

153) **「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·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.

154) 재건축부담금의 부과율은 아래와 같음.

부과개시시점(최초 조합설립인가일[155])의 주택가격 총액, 부과기간 동안의 정상주택가격 상승분 총액[156] 및 개발비용을 모두 공제한 값으로 계산됨.

주택도시기금에 귀속된 재건축부담금은 「재건축초과이익 환수에 관한 법률」 제4조제4항[157]에 따라 국토교통부장관이 지방자치단체가 운용하는 도시·주거환경정비기금, 재정비촉진특별회계, 국민주택사업특별회계 또는 도시재생특별회계의 재원으로 광역 및 기초 지방자치단체에 50%씩 지원하게 됨.

이 수입 비목의 2026년도 계획액은 전년도 787억원 대비 740억 3,600만원이 감액(△94.1%)된 46억 6,400만원이 편성됨.

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

155) 2024.3. 법률 개정 시행 전에는 조합설립추진위원회가 승인된 날이었음.

156) 부과개시시점 주택가액에 국토교통부장관이 고시하는 정기예금이자율과 종료시점까지 사업장이 소재한 특별자치시·특별자치도·시·군·구의 평균주택가격상승률 중 높은 비율을 곱한 값임.

157) **「재건축초과이익 환수에 관한 법률」**

제4조(징수금의 배분) 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

【 2026년도 법정 부담금 수입계획안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 기금계획		2026 계획안 (B)	증 감 (B-A)
		본계획(A)	수정		
법정 부담금	44	78,700	78,700	4,664	△74,036

※ 자료: 국토교통부

나) 재건축부담금 추가 징수 가능성을 고려한 조정 필요

2026년도 법정 부담금은 2026년도에 재건축부담금 93억원을 부과 및 징수한다는 전제로 그 중 국가(주택도시기금) 귀속분 50%에 해당하는 46억 6,400만원이 산출되었음.

재건축부담금의 부과 및 징수 현황을 살펴보면, 제도가 도입된 2006년부터 2014년까지 총 5개 재건축사업 단지에 25억 4,900만원의 재건축부담금이 부과되어 2025년 7월 말까지 17억 2,400만원이 징수되었음.

2012년 12월부터 2017년 12월까지 관리처분계획 등의 인가를 신청한 재건축사업에는 부과가 면제되었으며,[158] 2018년 1월 이후 재건축부담금 부과 대상이 된 단지의 경우 「재건축초과이익 환수에 관한 법률」 제22조제1항[159]에 따라 국토교통부장관의 재건축부담금 결정·부과 및 징수 권한을

158) **「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.]

159) **「재건축초과이익 환수에 관한 법률」**

위임받은 지방자치단체의 장이 재건축부담금을 부과하지 않았기 때문에 징수실적도 없음.

【 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)]	1,624
강남구 E연립	2014	716	-	-[3)]
합 계		2,549		1,724

주 1) 부과금은 최초 부과금액 외에 가산금이 포함된 값임
2) 용산구 D연립의 재건축부담금은 2020년부터 분할납부 징수 중임
3) 강남구 E연립은 재건축부담금 부과처분 취소소송이 2024. 12. 확정(조합 일부승소)되었고, 지방자치단체가 재부과 검토 중

※ 자료: 국토교통부(2025.7. 기준)

최근 3년간 법정 부담금 결산내역을 살펴보면, 2022년과 2023년에는 100억원, 2024년에는 200억원, 2025년에는 787억원의 수입을 계상하였으나 실제 징수된 것은 2022년에 7,200만원, 2023년에 4,900만원, 2024년에 4,400만원에 그쳤고, 국토교통부는 2025년도 징수액도 8,400만원으로 예측하여 재건축부담금의 국가 귀속분을 지방자치단체에 교부하기 위한 '재건축초과이익 자본이전'[160] 사업의 예산을 편성하였으나, 2025년 10월 말 기준 실제로 징수된 금액은 1,000만원에 불과함.

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.

160) 주택도시기금, 사업코드번호 1038-401

【 최근 4년간 법정 부담금 결산 내역 】

(단위 : 백만원, %)

연도	계획액	징수결정액	수납액	수납률
2022	10,000	10,000	72	0.7
2023	10,000	10,000	49	0.4
2024	20,000	20,000	44	0.2
2025	78,700	78,700	(10)	

주) 2025년도 수치는 10월 말 기준
※ 자료: 국토교통부

【 2026년도 재건축초과이익 자본이전 사업 산출근거 】

내역사업	기금운용계획안 산출근거
재건축 초과이익 자본 이전	196백만원 - 2012년도 부과단지 체납액에 대한 징수예정액의 국가귀속분 50% : 84백만원 - 집행잔액(90백만원) 및 3개 지자체 반납예정액(22백만원) : 112백만원

※ 자료: 국토교통부

이는 2018년 1월 1일 이후 재건축부담금 신규 부과 및 징수실적이 없고, 2012년에 재건축부담금이 부과된 1개 재건축사업 단지의 조합이 소송을 거쳐 2020년부터 매년 분할납부하는 재건축부담금만 징수되고 있기 때문임.

2022년부터 재건축부담금 징수실적이 매년 감소하고 있고, 국토교통부 스스로 2025년 징수액이 1억원에 미달할 것으로 예상하여 2026년도 기금 지출계획안의 '재건축초과이익 자본 이전' 사업 금액을 산출하였음에도 2026년도 수입계획안을 46억 6,400만원으로 산출한 것은 과도한 측면이 있음.

한편, 2014년에 재건축부담금(가산금 포함) 7억 1,600만원을 부과받고 부과처분의 취소소송 중이던 재건축사업 단지 1개소에 대하여 2023년 대법원 판결[161]을 거쳐 2024년 12월에 서울고등법원에서 재건축부담금 4억 3,100만원 중 2억 800만원을 초과하는 부분을 취소하는 판결[162]이 확정되었음.

이후 강남구에서 재건축부담금을 재산정하여 2025년 12월에 재건축부담금을 부과할 예정이나, 2014년에 부과되었던 재건축부담금(가산금 포함)이 7억원 수준이고 최초 부과 부담금의 절반 정도가 확정판결로 취소되었다는 점에서 분할납부 없이 해당 단지의 재건축부담금이 2026년도에 전부 징수된다고 하더라도 징수액의 합계가 수입계획액(46억 6,400만원)에 크게 미달할 것으로 보임.

따라서, 국토교통부는 재건축부담금의 징수 추이 및 징수 가능성을 고려하여 2026년도 수입계획액을 현실적인 수준으로 조정하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 생각됨.

161) 대법원 2023. 12. 28. 선고 2020두49553 판결
162) 서울고등법원 2024. 12. 12. 선고 2024누30450 판결

2) 기타민간예수금(94-946)

○ 기타민간예수금의 2023년과 2024년의 계획액 대비 수납률은 각각 69.6%, 68.1%에 머물고 있으므로, 국토교통부는 적정 계획액을 산출할 수 있도록 산출지표에 대해 면밀한 검토를 할 필요가 있음.

가) 개요

기타민간예수금은 무주택 세대주가 월저축한도액 범위 내에서 매월 약정한 날짜에 납입하는 청약저축, 종합저축, 청년우대저축 납부금 수입액임.

기타민간예수금의 2026년도 계획안은 전년도 18조 7,800억원 대비 1조 3,050억원이 감액(△6.9%)된 17조 4,750억원이 편성되었음.

【 2026년도 기타민간예수금 계획안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 계획		2026 계획안(B)	증 감 (B-A)
		본계획(A)	수정		
기타민간예수금	14,818,127	18,780,000	18,780,000	17,475,000	△1,305,000

※ 자료: 국토교통부

나) 산출지표에 대해 면밀한 검토 필요

기타민간예수금의 2026년 수입계획안 산출식은 청약저축 상품인 청약저축·종합저축·청년우대저축의 잔고좌수에 좌당입금액을 곱하는 방식임.

【 기타민간예수금 산출식 】

청약저축 수입액(D) = 잔고좌수(C) × 좌당입금액(E)
* 잔고좌수(C) = 전년도 잔고좌수(C) + 신규좌수(A) - 해지좌수(B)
* 좌당입금액(E) = 입금액(D) / 잔고좌수(C)
* 해지비율= 해지좌수(B) / 전년도 잔고좌수(C)

※ 자료: 국토교통부

그리고, 각각의 지표(신규좌수, 해지좌수, 좌당입금액)는 과거 3년(2022~2024년) 평균을 적용하여 추정함.

【 기타민간예수금 산출내역 】

(단위 : 천좌, 억원, 천원)

구분		좌수(천좌)			수입액(D) (억원)	좌당입금액 (E) (천원)
		신규좌수 (A)	해지좌수 (B)	잔고좌수 (C)		
2022년	청약저축	0	26	380	1,931	508
	종합저축	3,379	3,831	25,798	175,624	681
	청년우대저축	90	33	571	5,584	978
	소계	3,470	3,890	26,749	183,139	
2023년	청약저축	0	25	356	1,647	463
	종합저축	3,124	3,933	24,989	142,701	571
	청년우대저축	81	42	610	5,258	862
	소계	3,204	3,999	25,955	149,607	

구분		좌수(천좌)			수입액(D) (억원)	좌당입금액 (E) (천원)
		신규좌수 (A)	해지좌수 (B)	잔고좌수 (C)		
2024년	청약저축	0	28	327	1,588	485
	종합저축	2,873	4,005	23,857	134,941	566
	청년주택드림	760	72	1,298	11,652	897
	소계	3,634	4,105	25,483	148,181	
2025년	청약저축	0	26	301	1,767	587
	종합저축	3,125	3,923	23,060	168,835	732
	청년주택드림	310	49	1,560	17,199	1,103
	소계	3,436	3,998	24,921	187,800	
2026년	청약저축	0	26	275	1,560	568
	종합저축	3,125	3,923	22,262	153,906	691
	청년주택드림	310	49	1,821	19,284	1,059
	소계	3,436	3,998	24,359	174,750	

주) 2022년 ~ 2024년 수입액은 징수결정액, 2025년 및 2026년 수입액은 계획액임.
※ 자료: 국토교통부

그런데, 기타민간예수금의 최근 3년간 결산내역을 살펴보면, 2022년에는 계획액 20조 7,409억원, 수납액 18조 3,138억 7,600만원으로 계획액 대비 수납률(이하 '수납률'이라 함)이 88.3%였으나, 2023년에는 계획액 21조 5,053억원, 수납액 14조 9,606억 6,400만원으로 수납률이 69.6%였고, 2024년에는 계획액 21조 7,500억원, 수납액 14조 8,181억 2,700만원으로 수납률이 68.1%까지 떨어지는 등 2년 연속 수납률이 70% 이하에 머물고 있음.

【 기타민간예수금 결산 현황 】

(단위: 백만원)

연도	계획액		계획현액	징수 결정액(B)	수납액 (C)	수납률 (C/A)	수납률 (C/B)
	본계획	수정(A)					
2022년	20,740,900	20,740,900	20,740,900	18,313,876	18,313,876	88.3	100.0
2023년	21,505,300	21,505,300	21,505,300	14,960,664	14,960,664	69.6	100.0
2024년	21,750,000	21,750,000	21,750,000	14,818,127	14,818,127	68.1	100.0
2025년	18,780,000	18,780,000	18,780,000	11,399,712	11,399,712	60.7	100.0

주) 2025년: 2025년 9월 기준

※ 자료: 국토교통부

이는 청약저축 납입액이 2021년 23조 1,384억원에 달했지만, 2022년 18조 3,139억원, 2023년 14조 9,607억원, 2024년 14조 8,181억원으로 지속적인 감소 추세임에도 불구하고 국토교통부의 수입 편성이 이를 반영하지 못하고 있기 때문으로 생각됨.

국토교통부는 2023년부터 부동산 시장 위축, 분양가 상승 등 예측이 어려운 요인에 의한 청약통장 가입자 감소 추세에 따라 수납률이 저조하였으나, 청약저축 납입 인정액 상향, 청약 예금·부금의 주택청약종합저축으로의 전환 허용 등 가입자 수 확대를 위해 다양한 제도 개선을 추진하고 있으며, 현재 2025년 9월말 기준 수납률은 60.7%(계획액 18조 7,800억원, 수입 11조 3,997억원)으로 합리적인 수준[163]이라고 설명하고 있음.

163) 국토교통부는 2025년 수납률을 80.9%로 추정(10~12월 예상 수납액에 9월까지 수납액의 월평균 금액(1조 2,666억원)을 반영)하고 있음.

그러나, 2026년도 기타민간예수금 계획액(17조 4,750억원)은 주택도시기금 총수입 계획액(108조 511억 8,000만원)의 16.1%를 차지하는 등 기타민간예수금은 주택도시기금의 주요 수입원임.

주요 수입원에 대한 계획액과 수납액의 차이가 크다는 것은 기금 편성 단계에서의 예측이 현실과 크게 달랐다는 것을 의미하고, 이는 기금 운용의 불확실성, 집행의 비효율성 등을 초래할 가능성이 높으므로, 국토교통부는 적정 계획액을 산출할 수 있도록 산출지표에 대해 면밀한 검토를 할 필요가 있음.

3) 신도시리츠(출자)(1138-402)

○ 국토교통부는 광명시흥지구 신도시리츠를 빠른 시일 내에 설립하여 사업비를 확보할 필요가 있으며, 사업계획이 추가적으로 지연되지 않도록 신속한 보상 협의 절차를 진행하여 보상에 착수할 필요가 있음.

가) 개요

신도시리츠(출자) 사업은 3기 신도시 주택공급 조기화를 위해 주택도시기금, 한국토지주택공사, 공공기관 등이 출자한 '신도시 공공리츠'를 도입하여, 사업재원을 다각화하고 공공택지 조성 속도를 제고하기 위한 사업으로, 이 사업의 2026년도 계획안은 전년도 25억원과 동일하게 25억원이 편성되었음.

【2026년도 신도시리츠(출자) 사업 계획안】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년 결산	2025년 계획		2026년 계획안(B)	증 감(B-A)
		당초(A)	수정		
신도시리츠(출자)	-	2,500	2,500	2,500	-
·일반출자금(460-01)	-	2,500	2,500	2,500	-

※자료: 국토교통부

나) 리츠의 조속한 설립 및 신속한 보상착수 노력 필요

'18.9월 발표한 「수도권 주택 30만호 공급방안」[164]에 따라 3기 신도시 사업이 추진되어 남양주왕숙지구 등 5개 신도시가 선정되었으며, 이후 주택시장 안정화를 위한 추가적인 주택공급을 위해 '21.2월 「"공공주도 3080+" 대도시권 주택공급 획기적 확대방안」을 발표하여 광명시흥지구를 3기 신도시로 추가 선정하였으며, 이후 '21.8월 의왕군포안산지구, 화성진안지구가 추가 선정되었음.

【3기 신도시 지정 현황】

지구명	면적(천㎡)	사업기간	세대수(호)	사업시행자
남양주왕숙	10,294	'19.~'28.	60,394	경기도, LH, GH
남양주왕숙2	2,393	'19.~'28.	14,510	경기도, LH, GH, 남양주도공
하남교산	6,858	'19.~'28.	36,734	경기도, LH, GH, 하남도공
고양창릉	7,890	'20.~'29.	38,073	경기도, LH, GH, 고양도공
인천계양	3,333	'19.~'26.	17,076	LH, iH
부천대장	3,449	'20.~'29.	19,046	경기도, LH, 부천도공
광명시흥	12,714	'22.~'31.	67,000	경기도, LH, GH, 광명도공, 시흥도공
의왕군포안산	5,968	'23.~'31.	41,000	경기도, LH, GH
화성진안	4,526	'24.~'32.	34,000	LH

※자료: 국토교통부

이에 3기 신도시로 최초로 지정된 5개 신도시의 경우 지구지정 이후 토지보상 단계를 거쳐 착공 단계에 이르렀으며, '26년~'29년 중 준공 예정인 상황임.

164) 1차 3.5만호('18.9.21), 2차 15.5만호('18.12.19), 3차 11만호('19.5.7) 발표

반면, 광명시흥지구의 경우 '21.2월 3기 신도시로 추가 선정할 당시 최초 계획은 2024년에 토지 보상에 착수하여 2025년 착공하는 것이었으나, '22.11월 공공주택지구 지정[165] 이후 현재까지 보상평가 감정평가법인 선정이 이루어지지 않은 상황으로[166], 국토교통부는 감정평가 선정 및 평가를 완료한 이후 '26년 말에 보상에 착수할 계획이라는 입장임.

【3기 신도시 사업추진 일정(안)】

지구명	사업추진일정						
	지구 지정	감정평가법인 선정공고	보상 착수	최초 지구계획 승인	조성 착공	사업 준공	최초 입주
남양주왕숙	'19.10	'20.07	'21.12	'21.08	'23.06	'28.12	'27.09
남양주왕숙2	'19.10	'20.09	'21.12	'21.08	'23.06	'28.12	'28.09
하남교산	'19.10	'20.08	'20.12	'21.08	'23.09	'28.12	'29.06
고양창릉	'20.03	'21.08	'22.06	'21.11	'23.05	'29.12	'27.12
인천계양	'19.10	'20.08	'20.12	'21.06	'22.04	'26.12	'26.12
부천대장	'20.05	'21.06	'21.11	'21.11	'23.05	'29.12	'27.11
광명시흥	'22.11	'25.10	'26.下	'24.12	'27.下	'31.下	'33.下
의왕군포안산	'23.06	-	'27.下	'25.下	'28.下	'31.下	'33.下
화성진안	'24.02	-	'28.下	'25.下	'29.下	'32.下	'33.下

※자료: 국토교통부 제출자료 재구성

165)「공공주택 특별법」
제6조(공공주택지구의 지정 등) ① 국토교통부장관은 공공주택지구조성사업(이하 "지구조성사업"이라 한다)을 추진하기 위하여 필요한 지역을 공공주택지구(이하 "주택지구"라 한다)로 지정하거나 지정된 주택지구를 변경 또는 해제할 수 있다.

166) **감정평가법인 선정공고일: '25.10.20.**

그런데, 광명시흥지구의 경우 2010년 보금자리주택지구[167] 지정 이후 2015년 철회되어 특별관리지역[168]으로 전환되어 관리되어오다 2022년 공공주택지구로 재지정되어 주민들이 장기간 재산권 행사의 제약[169]이 있던 상황으로, 장기간 재산권 행사를 제약받아온 주민들과의 보상 협의 과정이 지연될 가능성이 있으며,

광명시흥지구의 경우 3기 신도시 중 공급 규모가 가장 커 지구 내에 총 6.7만호를 공급할 계획으로, 규모가 비슷한 남양주왕숙지구가 감정평가법인 선정공고 이후 17개월만에 보상에 착수한 점 등을 종합적으로 고려할 때 현행 계획 대비 보상 착수 시점이 지연될 수 있음.

또한, 국토교통부는 광명시흥지구의 조속한 개발을 위해 '24.8.8. 발표한 「국민 주거안정을 위한 주택공급 확대방안」에서 신도시 공공리츠를 도입하여 리츠 자금을 통해 신속한 보상을 추진하겠다고 발표하였으며, 이에 2025년도 신규 사업으로 리츠 설립 자본금으로 25억원을 반영하였음.

---

167) **「공공주택 특별법」 개정 전 「보금자리주택건설 등에 관한 특별법」에 따른 보금자리주택지구로 현재의 공공주택지구와 같음.**

168) 「공공주택 특별법」
제6조의2(**특별관리지역의 지정** 등) ① 국토교통부장관은 제6조제1항에 따라 주택지구를 해제할 때 국토교통부령으로 정하는 일정 규모 이상으로서 체계적인 관리계획을 수립하여 관리하지 아니할 경우 난개발이 우려되는 지역에 대하여 10년의 범위에서 특별관리지역으로 지정할 수 있다.

169) 「공공주택 특별법」
제6조의3(**특별관리지역의 관리** 등) ① **특별관리지역 안에서는 건축물의 건축 및 용도변경, 공작물의 설치, 토지의 형질변경, 죽목의 벌채, 토지의 분할, 물건을 쌓아놓는 행위를 할 수 없다.** 다만, 특별관리지역의 취지에 부합하는 범위에서 대통령령으로 정하는 행위에 한정하여 시장, 군수 또는 구청장의 허가를 받아 할 수 있으며, 허가된 사항을 변경하고자 하는 경우에도 또한 같다.

신도시리츠의 경우 「부동산투자회사법」 상 위탁관리 부동산투자회사[170]로서 같은 법 제10조[171]에 따라 리츠를 설립하기 위해서는 최저자본금 50억원이 요구되어, 2025년 최초 신규예산 반영 당시에는 국토교통부 출자금 25억원과 한국토지주택공사 및 주택도시기금이 25억원을 출자하여 광명시흥 공공주택지구 개발을 위한 리츠를 설립할 계획이었음.

그런데 한국토지주택공사의 재무여건 악화 및 주택도시기금 여유자금 감소 등의 상황으로 2025년도에 신도시리츠를 설립하지 못하고, 2026년에 추가로 국토교통부가 25억원을 출자하여 2026년도에 리츠를 설립하게 되어 2025년도 예산은 이월 예정임.

【2026년도 신도시리츠 사업 계획안】

2025년 계획		2026년 계획안	
예산	산출내역	예산	산출내역
2,500 백만원	○ 일반출자금(460-01) : 2,500백만원 가. '25년 리츠 설립 자본금 투입(2,500백만원) ・ 리츠 설립(영업인가)를 위한 자본금 50억원의 50% 나. 광명시흥 공공주택지구 사업 참여('26년부터 본격 참여)	2,500 백만원	○ 일반출자금(460-01) : 2,500백만원 가. '26년 리츠 설립 자본금 투입(2,500백만원) ・ 리츠 설립(영업인가)를 위한 자본금 50억원의 50% 나. 광명시흥 공공주택지구 사업 참여('26년부터 본격 참여) ※ LH 재무여건 변화, 기금 투입규모 조정 등 여건 변화로 리츠 설립 1년 순연

※자료: 국토교통부

---

170) 「부동산투자회사법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "부동산투자회사"란 자산을 부동산에 투자하여 운용하는 것을 주된 목적으로 제3조부터 제8조까지, 제11조의2, 제45조 및 제49조의2제1항에 적합하게 설립된 회사로서 다음 각 목의 회사를 말한다.
나. **위탁관리 부동산투자회사: 자산의 투자·운용을 자산관리회사에 위탁하는 회사**

171) 「부동산투자회사법」
제10조(**최저자본금**) 영업인가를 받거나 등록을 한 날부터 6개월(부동산투자회사 및 이해관계자 등이 다른 법령에서 정한 방법 및 절차 등을 이행하기 위하여 소요되는 기간으로서 국토교통부장관이 인정하는 기간은 제외한다. 이하 "최저자본금준비기간"이라 한다)이 지난 부동산투자회사의 자본금은 다음 각 호에서 정한 금액 이상이 되어야 한다.
1. 자기관리 부동산투자회사: 70억원
2. **위탁관리 부동산투자회사** 및 기업구조조정 부동산투자회사: **50억원**

광명시흥지구 신도시리츠의 경우 총 사업비의 70% 이상을 회사채 발행을 통한 차입 등 타인자본으로 확보할 예정인데, 리츠 설립이 2026년도로 지연되면서 리츠를 통한 사업비 마련도 함께 지연되어 보상 과정 지연 및 착공 시점 연기로 이어질 수 있음.

【광명시흥지구 신도시리츠 사업비 확보 구조(안)】

총사업비 (100%)	자기자본 (27.1%)	기금·연기금 등 출자(27.1%)	주택도시기금(16.9%)
			연기금, 공공기관*, LH 등(10.2%)
	타인자본 (72.9%)	회사채 발행 등 (72.9%)	기관 융자 또는 회사채 발행을 통한 차입(72.9%)

* 「공공주택 특별법」 및 같은 법 시행령 상 공공주택지구 사업에 참여할 수 있는 공공기관
※자료: 국토교통부

그러므로 국토교통부는 광명시흥지구 신도시리츠를 빠른 시일 내에 설립하여 사업비를 확보할 필요가 있으며, 사업계획이 추가적으로 지연되지 않도록 신속한 보상 협의 절차를 진행하여 보상에 착수할 필요가 있음.

4) 민간임대(융자)(1333-404)

○ 국토교통부는 예산의 불용을 방지하기 위해 신유형 장기민간임대주택 도입에 대해 조속히 사전검토를 마무리할 필요가 있으며, 제도 도입까지의 소요 기간을 고려하여 편성한 예산 규모 조정 등을 통해 집행가능성을 제고할 필요가 있음.

가) 개요

민간임대(융자) 사업은 주거지원계층 및 무주택 서민 등의 주거안정을 위해 장기간 거주 가능하고 임대료도 안정적으로 관리되는 공공지원민간임대주택의 건설 및 매입 자금의 일부를 융자 지원하고, 장기일반민간임대주택 및 단기민간임대주택을 건설하려는 임대사업자에게 건설비용의 일부를 융자 지원하는 사업으로, 이 사업의 2026년도 계획안은 전년도 1조 5,000억원과 동일하게 1조 5,000억원이 편성되었음.

【 2026년도 민간임대(융자) 사업 계획안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년 결산	2025년 계획		2026년 계획안(B)	증 감(B-A)
		당초(A)	수정		
민간임대(융자)	1,373,062	1,500,000	1,500,000	1,500,000	-
·기타민간융자금(450-04)	1,373,062	1,500,000	1,500,000	1,500,000	-

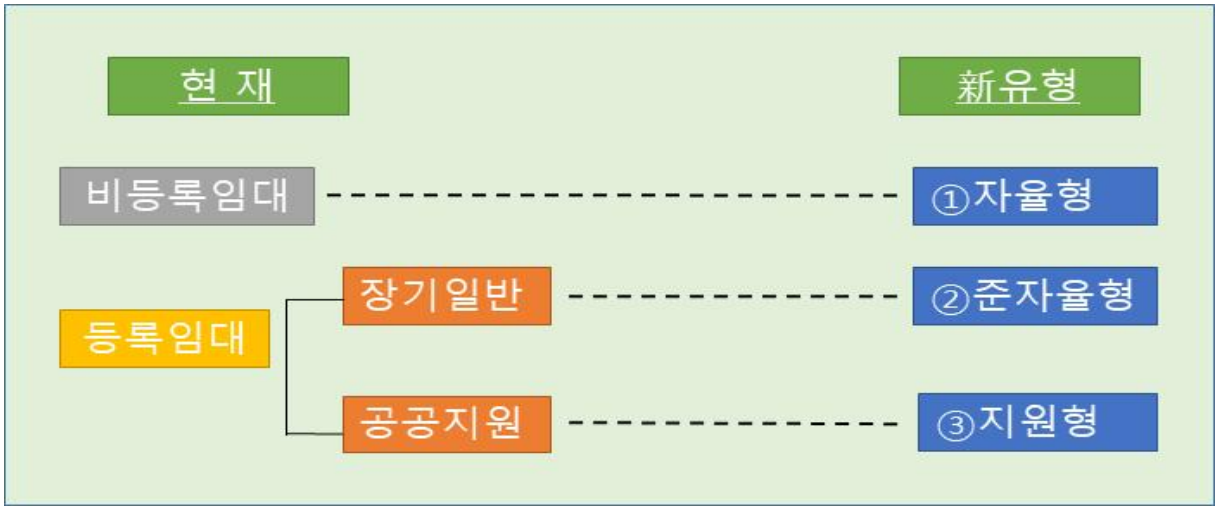
※자료: 국토교통부

나) 신유형 장기민간임대주택 예산 집행가능성 제고 필요

신유형 장기민간임대주택은 민간임대주택시장 선진화를 통한 주거안정, 주거서비스 개선을 위해 '24.8.28. 발표한 「새로운 임대주택 공급방안」에서 제시된 민간임대주택 유형으로,

리츠 등 법인이 대규모(단지별 100세대 이상), 장기간(20년 이상) 임대주택 서비스를 제공하고, 임대료규제 수준에 따라 적정 수준의 공적지원을 제공하는 형태의 민간임대주택임.

【 신유형 장기민간임대주택 유형 】



❶ (자율형) **규제·지원 모두 최소화**하는 임대유형으로, 민간임대법상 **모든 임대료규제**를 **배제**하되 **지방세감면** 등 **인센티브**도 **제외**
❷ (준자율형) 임대기간 **계약갱신청구권 및 5% 상한** 등 임차인 주거안정을 위한 **공적의무**를 부여하고, 이에 **상응**하는 **기금융자 등 인센티브** 부여
❸ (지원형) **초기임대료 제한**(시세 95%), **무주택자 우선공급 등 공적의무**를 **강화**하면서, **기금출·융자, 공공택지 할인공급** 등 인센티브 강화

※자료: 국토교통부

국토교통부는 신유형 장기민간임대주택 유형을 발표한 이후 2025년도 예산에 지원형과 준자율형 장기민간임대주택 각 1,500호에 대한 융자 지원을 위해 총 738억원(각 369억원)을 편성하였음.

【 2025년도 신유형 장기민간임대주택 계획 내역 】

'25년 계획	
예산	**산출내역**
1,500,000백만원	**○ 기타민간융자금(450-04) : 1,500,000백만원** <본예산> 1,500,000백만원 가. 공공지원민간임대 (825,116백만원) ・[(민간제안6,875호+정비연계8,201호+촉진지구1,842호+택지공모23,514호)×95백만원 ×20.5%]+[**신유형장기임대(지원형) 1,500호× 120백만원 ×20.5%(369억원)**] 나. 장기임대 등 (621,756백만원) ・ 30,000호×95백만원×20.5% +[**신유형장기임대(준자율형) 1,500호× 120백만원×20.5%(369억원)**] 다. 준주택전세전환사업 ・('23년 착공) 1,667호×80백만원×40%

※자료: 국토교통부

그런데, 국토교통부는 신유형 장기민간임대주택과 관련하여 공공성과 정책지원 수준 간 균형이 부족하다는 의견이 있어 재검토 중이라는 입장으로, 이에 현재까지 신유형 장기민간임대주택에 관한 근거가 마련되지 않은 상황임.

이 중 지원형 장기민간임대주택 예산의 경우 "새로운 임대주택 공급방안"('24.8.28.) 중 신유형 장기민간임대주택의 시범사업으로 도입을 발표('24.10.29.)한 고령자 민간임대주택인 실버스테이 시범사업을 통해 추진이 가능한 측면이 있으나 '25.8월 기준 집행실적은 없는 상황이며, 준자율형 장기민간임대주택 융자 예산 369억원의 경우 불용이 예상됨.

그럼에도 불구하고 국토교통부는 2025년도 기금운용계획과 동일하게 2026년도 기금운용계획안에 융자 예산 738억원을 재편성하였음.

【 2026년도 신유형 장기민간임대주택 계획안 내역 】

'26년 계획안	
예산	산출내역
1,500,000백만원	○ 기타민간융자금(450-04) : 1,500,000백만원 <본예산> 1,500,000백만원 가. 공공지원민간임대 (825,116백만원) ・[(민간제안6,875호+정비연계8,201호+촉진지구1,842호+택지공모23,514호×95백만원)×20.5%]+[**신유형장기임대 1,500호× 120백만원 ×20.5.%(369억원)**] 나. 장기임대 등 (674,884백만원) ・ (32,759호×95백만원×20.5%) + (**신유형 1,500호 ×120백만원×20.5%(369억원)**) 다. 준주택전세전환사업: 폐지

※자료: 국토교통부

제도 도입 전 차년도 기금운용계획안에 관련 예산을 편성하는 것은 제도 도입 후 사업의 신속한 추진을 위한 취지이나, 현재 신유형 장기민간임대주택 도입을 재검토중인 점, 근거 마련 이후 시행까지의 유예 기간 등을 고려하였을 때 2026년도에 편성한 사업예산의 집행이 불확실한 상황임.

그러므로 국토교통부는 예산의 불용을 방지하기 위해 신유형 장기민간임대주택 도입에 대해 조속히 사전검토를 마무리할 필요가 있으며, 제도 도입까지의 소요 기간을 고려하여 편성한 예산 규모 조정 등을 통해 집행가능성을 제고할 필요가 있음.

참고 **기존 민간임대와 신유형 장기민간임대 비교** ※자료: 국토교통부

구분			뉴스테이 ('15년)	현행 10년임대		新유형 장기임대		
				장기 일반	공공 지원	자율형	준자율형	지원형
최소 임대기한			8년	10년		20년		
아파트 매입임대 허용			●	X	●	●	●	●
임대료규제	주임법	2+2년 연장, 갱신시 5% 상한	연5%, 2+2년 갱신없음	●	●	●	●	●
	민간 임대법	임대보증 가입+임대차계약 신고 의무	X	●	●	●	●	●
		임대기간 계약갱신청구권, 갱신시 5% 상한	●	●	●	X	●	●
		초기임대료 규제(시세 95%)	X	X	●	X	X	●
		임차인 제한 (청년, 신혼부부 등)	X	X	●	X	X	●
		임차인 변경시에도 5% 상한	X	●	●	X	X	X
		임대료 상승률 CPI 연동	X	●	●	X	X	X
		임차인대표회의 협의의무	X	●	●	X	X	X
세제	중과	취득·종부·법인세 중과	X	△ (종부세만 배제)	X	X	X	X
공적지원	도시계획	용적률 완화, 건축규제 완화 등	●	X	●	●	●	●
	세제	취득·재산세 감면	●	●	●	X	●	●
	금융	PF 보증	●	X	●	●	●	●
		기금 융자	●	●	●	X	●	●
		기금 출자	●	X	●	X	X	●
		보험업 주택임대 허용	△	△	△	●	●	●
	택지	공공택지 할인 공급	●	X	●	X	X	●
		개발제한구역 해제 제안권	●	X	X	X	X	X
		법인이 임대업자에게 토지매각시 법인세 감면	●	●	●	●	●	●
		개인이 임대업자에게 토지매각시 양도세 감면	●	X	X	●	●	●
	수익실현	포괄양수도시 세제 미추징	X	X	X	●	●	●

5) 다가구매입임대(융자)(1336-401), 다가구매입임대(출자)(1440-402)

○ 국토교통부는 신축 매입임대주택의 계획 대비 저조한 매입약정 실적을 개선하고, 매입약정 이후 착공이 지연되지 않도록 보다 철저히 관리할 필요가 있으며, 공공리모델링 매입임대주택의 저조한 공급실적도 개선할 필요가 있음.

가) 개요

다가구매입임대(융자) 및 다가구매입임대(출자) 사업은 도심 내 저소득층이 현 생활권에서 거주할 수 있도록, 신축 다가구주택을 매입하거나 기축 다가구주택을 매입한 후 개·보수하여 저렴하게 임대함으로써 저소득층의 주거 안정을 도모하기 위한 사업으로,

다가구매입임대(융자) 사업의 2026년도 계획안은 전년도 3조 443억 9,400만원 대비 3조 3,343억 5,800만원이 증액(109.5%)된 6조 3,787억 5,200만원이 편성되었으며, 다가구매입임대(출자) 사업의 2026년도 계획안은 전년도 2,730억 7,000만원 대비 5조 3,651억 4,900만원이 증액(1,964.8%)된 5조 3,651억 4,900만원이 편성되었음.

【 2026년도 다가구매입임대(융자), 다가구매입임대(출자) 사업 계획안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년 결산	2025년 계획		2026년 계획안(B)	증 감(B-A)
		당초(A)	수정		
다가구매입임대(융자)	4,371,172	3,044,394	3,319,894	6,378,752	3,334,358
·기타민간융자금(450-04)	4,371,172	3,044,394	3,319,894	6,378,752	3,334,358
다가구매입임대(출자)	2,293,217	273,070	488,380	5,638,219	5,365,149
·자치단체자본보조(330-03)	483,541	273,070	374,350	715,552	442,482
·일반출자금(460-01)	1,809,676	-	114,030	4,922,667	4,922,667

※자료: 국토교통부

나) 신축 매입임대주택 매입약정 및 착공 실적 개선 필요

다가구매입임대 주택은 크게 건물사용승인일 10년 이내 주택 및 15년 이내 아파트를 매입하여 임대하는 기축 매입임대주택과 새로 건축하는 주택에 대해 사전 매입약정을 체결하고 준공 후 매입하는 신축 매입임대주택으로 구분됨.

국토교통부는 '24.8.8. 발표한 「국민 주거안정을 위한 주택공급 확대방안」에서 非아파트 공급 시장 정상화를 위해 수요가 많은 수도권을 중심으로 2025년까지 신축 매입임대주택을 11만호 이상 공급하겠다고 발표하였으며, 이에 따라 2024년도와 2025년도에 각각 5만호 이상을 공급하기 위한 신축 매입임대주택 예산을 편성해왔음.

이후 '25.9.7. 발표한 새정부 「주택공급 확대방안」에서는 주택공급 방안 중 하나로 2026년부터 2030년까지 5년간 수도권에 신축 매입임대주택 14만호를 착공하겠다고 발표하였으며, 향후 2년간 절반 수준인 7만호를 착공(2026년 4만호, 2027년 3만호)하겠다고 발표하였음.

그런데 최근 5년간 신축 매입임대주택 공급 실적을 살펴보면 국토교통부의 매입계획 대비 매입실적은 저조한 상황으로, 특히, 2024년과 2025년에는 각각 5만호 이상을 공급할 계획이었으나 2024년에는 계획 대비 약 75% 수준인 38,531호를 매입하였으며, 2025년의 경우에도 8월 기준 매입 실적이 21,870호에 불과함.

【 최근 5년간 신축 매입임대주택 실적(한국토지주택공사 기준) 】

(단위 : 호)

구분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025.8
매입계획	28,880	29,166	22,197	50,190	50,050
매입약정	20,262	14,397	5,392	38,531	21,870

※자료: 국토교통부

또한, 신축 매입임대주택의 경우 매입약정 체결부터 준공까지 통상 1~3년이 소요됨에 따라 2025년도까지는 신축 매입임대주택 공급 예산을 3년간 분할하여 편성(1차년도 34%, 2차년도 33%, 3차년도 33%)해왔으나,

2026년도 기금운용계획안부터는 신축 매입임대주택 예산을 2년 분할방식(1차년도 40%, 2차년도 60%)으로 변경하여, 2026년도 기금운용계획안에는 '25년 신축 매입임대주택 잔여예산(33%+33%), 및 '26년 신축 매입임대주택 1년차 예산(40%)을 편성하였음.

【2026년도 다가구매입임대(융자) 및 다가구매입임대(출자) 계획안 산출 세부내역】

(단위 : 백만원)

2025년 계획안(수정)		2026년 계획안	
예산	산출내역	예산	산출내역
3,319,894	ㅇ 다가구매입임대 융자(1336-401) : 3,319,894백만원 · (일반) 1,062,500백만원 = 12,500호 × 170백만원 × 50% · (취약) 170,000백만원 = 2,000호 × 170백만원 × 50% · (청년역세권) 1,020,000백만원 = 12,000호 × 170백만원 × 50% · (다자녀 리모델링) 57,500백만원 = 500호 × 230백만원 × 50% · (일반 리모델링) 50,000백만원 = 500호 × 200백만원 × 50% · (고령자 및 고령자 리모델링) 240,000백만원 = 3,000호 × 160백만원 × 50% · (리모델링Ⅰ) 63,000백만원 = 1,200호 × 105백만원 × 50% · (리모델링Ⅱ) 280,000백만원 = 2,800호 × 200백만원 × 50% · (신혼부부Ⅰ) 1,128,750백만원 = 10,500호 × 215백만원 × 50% · (신혼부부Ⅱ) 640,000백만원 = 4,000호 × 320백만원 × 50% · (커뮤니티시설) 134,000백만원 = 670개소 × 400백만원 × 50% · (다자녀) 102,500백만원 = 1,000호 × 205백만원 × 50% · (기숙사) 80,000백만원 = 1,000호 × 160백만원 × 50% · (전세피해) 637,500백만원 = 7,500호 × 170백만원 × 50% · (든든전세-신규) 1,008,000백만원 = 14,000호 × 320백만원 × 22.5% ⇨ 기축 20%, 신축 80% 반영, 신축 80%는 3년('25~'27) 분할 편성(34%:33%:33%), 기축 20% 단년도 편성	6,378,752	ㅇ 다가구매입임대 융자(1336-401) : 6,378,752백만원 · (일반) 675,000백만원 = 7,500호 × 180백만원 × 50% · (취약) 170,000백만원 = 2,000호 × 170백만원 × 50% · (청년역세권) 1,260,000백만원 = 14,000호 × 180백만원 × 50% · (다자녀 리모델링) 57,500백만원 = 500호 × 230백만원 × 50% · (일반 리모델링) 50,000백만원 = 500호 × 200백만원 × 50% · (고령자 및 고령자 리모델링) 160,000백만원 = 2,000호 × 160백만원 × 50% · (리모델링Ⅰ) 63,000백만원 = 1,200호 × 105백만원 × 50% · (리모델링Ⅱ) 280,000백만원 = 2,800호 × 200백만원 × 50% · (신혼부부Ⅰ) 1,233,750백만원 = 10,500호 × 235백만원 × 50% · (신혼부부Ⅱ) 320,000백만원 = 2,000호 × 320백만원 × 50% · (커뮤니티시설) 134,000백만원 = 670개소 × 400백만원 × 50% · (다자녀) 102,500백만원 = 1,000호 × 205백만원 × 50% · (기숙사) 80,000백만원 = 1,000호 × 160백만원 × 50% · (전세피해) 637,500백만원 = 7,500호 × 170백만원 × 50% · (미분양매입) 247,500백만원 = 5,000호 × 220백만원 × 22.5% ⇨ '25년 신축매입 미편성 예산(2,974,356백만원) 및 추경 미편성 예산(379,500백만원)과 '26년 신축매입(4만호, 40%)와 기축매입(1.75만호, 100%) 예산(3,024,895백만원) 합계분 편성
273,070	ㅇ 다가구매입임대 출자(1440-402) : 273,070백만원 · (일반) 956,250백만원 = 12,500호 × 170백만원 × 45% · (취약) 170,000백만원 = 2,000호 × 170백만원 × 50% · (다자녀 리모델링) 51,750백만원 = 500호 × 230백만원 × 45% · (청년역세권) 688,500백만원 = 9,000호 × 170백만원 × 45% · (일반 리모델링) 45,000백만원 = 500호 × 200백만원 × 45% · (고령자 및 고령자 리모델링) 144,000백만원 = 2,000호 × 160백만원 × 45% · (리모델링Ⅰ) 56,700백만원 = 1,200호 × 105백만원 × 45% · (리모델링Ⅱ) 252,000백만원 = 2,800호 × 200백만원 × 45% · (신혼부부Ⅰ) 1,015,875백만원 = 10,500호 × 215백만원 × 45% · (신혼부부Ⅱ) 192,000백만원 = 2,000호 × 320백만원 × 30% · (커뮤니티시설) 120,600백만원 = 670개소 × 400백만원 × 45% · (다자녀) 92,250백만원 = 1,000호 × 205백만원 × 45% · (기숙사) 72,000백만원 = 1,000호 × 160백만원 × 45% · (전세피해) 573,750백만원 = 7,500호 × 170백만원 × 45% · (든든전세-신규) 1,008,000백만원 = 14,000호 × 320백만원 × 225% ⇨ 기축 20%, 신축 80% 반영, 신축 80%는 3년('25~'27) 분할 편성(34%:33%:33%),, 기축 20% 단년도 편성 LH 출자금 2,463,868백만원 상계	5,638,219	ㅇ 다가구매입임대 출자(1440-402) : 5,638,219백만원 · (일반) 607,500백만원 = 7,500호 × 180백만원 × 45% · (취약) 170,000백만원 = 2,000호 × 170백만원 × 50% · (청년역세권) 1,134,000백만원 = 14,000호 × 180백만원 × 45% · (다자녀 리모델링) 51,750백만원 = 500호 × 230백만원 × 45% · (일반 리모델링) 45,000백만원 = 500호 × 200백만원 × 45% · (고령자 및 고령자 리모델링) 144,000백만원 = 2,000호 × 160백만원 × 45% · (리모델링Ⅰ) 56,700백만원 = 1,200호 × 105백만원 × 45% · (리모델링Ⅱ) 252,000백만원 = 2,800호 × 200백만원 × 45% · (신혼부부Ⅰ) 1,110,375백만원 = 10,500호 × 235백만원 × 45% · (신혼부부Ⅱ) 192,000백만원 = 2,000호 × 320백만원 × 30% · (커뮤니티시설) 120,600백만원 = 670개소 × 400백만원 × 45% · (다자녀) 92,250백만원 = 1,000호 × 205백만원 × 45% · (기숙사) 72,000백만원 = 1,000호 × 160백만원 × 45% · (전세피해) 573,750백만원 = 7,500호 × 170백만원 × 45% · (미분양매입) 247,500백만원 = 5,000호 × 220백만원 × 22.5% ⇨ '25년 신축매입 미편성 예산(2,701,736백만원) 및 추경 미편성 예산(278,190백만원)과 '26년 신축매입(4만호, 40%)와 기축매입(1.75만호, 100%) 예산(2,710,342백만원), LH 미집행 출자예산(△52,051백만원) 합계분 편성

그런데 신축 매입임대주택의 매입약정 체결 이후 착공에 들어간 현황을 살펴보면, 2024년에 매입약정을 체결한 신축 매입임대주택 38,531호 중 '25.8월까지 착공에 들어간 주택은 9,522호(약 25%)에 불과한 상황임.

2026년도부터 2년 분할방식으로 신축 매입임대주택 예산을 편성하게 됨에 따라 매입약정 이후 착공이 지연되어 전체 사업 기간이 길어질 경우 2년 내 신축 매입임대사업자에 대한 공정별 대금 지급에 있어 차질이 발생할 수 있으며, 준공 이후 입주까지 지연되어 공급정책 전반에 영향을 줄 수 있음.

신축 매입임대주택의 경우 민간사업자가 새로이 건설하는 주택을 매입하는 형태로서 대규모 택지를 필요로 하는 공공주택지구 대비 도심 내 입지가 우수하며 구축 대비 양호한 주거시설로서 수요자들의 선호가 높은 측면이 있음에도 계획 대비 실적이 지속적으로 저조한 상황임.

그러므로 국토교통부는 신축 매입임대주택의 계획 대비 저조한 매입약정 실적을 개선하고, 매입약정 이후 착공이 지연되지 않도록 보다 철저히 관리할 필요가 있음.

다) 공공리모델링 매입임대주택 실적 개선 필요

「기존주택등 매입임대주택 업무처리지침」[172]에 따르면 공공주택사업자는 매입임대주택을 공급하기 위하여 매입한 노후 주택 또는 공실 非주택[173] 등 기존주택등[174]의 세대수·구조 등을 변경하여 보수하거나 철거 후 신축하는 방식으로 개량하는 공공리모델링 매입임대주택을 공급할 수 있으며,

2026년도의 경우 신규 다가구매입임대 공급목표인 52,500호(신축 40,000호, 기축 12,500호) 중 6,000호를 공공리모델링 매입임대주택으로 공급할 계획임.

【2026년도 공공리모델링 매입임대주택 공급계획】

(단위: 호)

구분	합계
일반 리모델링	500
다자녀 리모델링	500
고령자 리모델링	1,000
청년 리모델링 Ⅰ[175]	1,200
청년 리모델링 Ⅱ	2,800
합계	6,000

※자료: 국토교통부

---

172) 「기존주택등 매입임대주택 업무처리지침」(국토교통부 훈령)
제3조(정의) 이 지침에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1의2. "**공공리모델링**"이란 공공주택사업자가 매입임대주택을 공급하기 위하여 매입한 법 제43조제1항에 따른 기존주택등(이하 "기존주택등"이라 한다)의 세대수·구조 등을 변경하여 보수하거나 (철거 후) 신축하는 방식(신축한 주택을 매입하는 방식을 포함한다)으로 개량하는 것을 말한다.
제6조의2(공공리모델링 주택등의 매입기준 등) ① **공공주택사업자는 공공리모델링 주택을 제6조제1항 각 호의 매입임대주택으로 공급할 수 있으며**, 이 경우 공공주택사업자가 공공리모델링을 하기 위하여 매입할 수 있는 기존주택등은 제6조제1항제1호의 건축물 연령 및 국민주택규모 이하 요건과 관계없이 영 제37조제1항과 같이 하되, 공공리모델링 후 공급하는 주택의 입지 및 방 수 기준은 제6조의 해당 사업유형 기준에 따른다.

173) **상가, 호텔, 오피스 등 비주거시설**

174)「공공주택 특별법」
제43조(**공공주택사업자의 기존주택등 매입**) ① 공공주택사업자는 「주택법」 제49조에 따른 사용검사 또는 「건축법」 제22조에 따른 사용승인을 받은 건축물로서 대통령령으로 정하는 규모 및 기준의 주택 등(이하 "기존주택등"이라 한다)을 매입하여 공공매입임대주택으로 공급할 수 있다.

그런데, 최근 5년간 리모델링 유형별 실적을 살펴보면 매년 목표 대비 실적이 저조하며, 2025.7월말 기준으로는 목표 호수 6,000호 중 약 7%인 412호만 공급되었음.

【 최근 5년간 공공리모델링 매입임대주택 공급실적 】

연도	일반 리모델링		다자녀 리모델링		고령자 리모델링	
	목표(호)	실적(호)	목표(호)	실적(호)	목표(호)	실적(호)
2021	1,000	53	200	26	1,000	549
2022	1,000	-	300	186	1,000	221
2023	500	48	500	-	1,000	54
2024	500	48	500	164	1,000	140
2025.7	500	75	500	-	1,000	15
연도	청년 리모델링Ⅰ		청년 리모델링Ⅱ		합계	
	목표(호)	실적(호)	목표(호)	실적(호)	목표(호)	실적(호)
2021	1,000	1,037	5,000	2,427	8,200	4,092
2022	535	210	6,000	1,962	8,835	2,579
2023	1,200	43	2,800	819	6,000	964
2024	1,400	579	2,600	2,375	6,000	3,306
2025.7말	1,200	130	2,800	192	6,000	412

※자료: 국토교통부

준공이 완료된 건물을 일부 수리해서 제공하는 일반적인 기축 매입임대주택과 달리 공공리모델링 매입임대주택은 대수선, 재건축 등을 통해 주거환경이 보다 개선되며, 입주자들의 특성에 맞는 설계가 가능하여 양질의 공공임대주택 공급이 가능한 유형임.

그러므로 국토교통부는 공공리모델링 매입임대주택의 저조한 공급실적을 개선하여 수요자 맞춤형 주택의 공급을 보다 확대할 필요가 있음.

175) **“청년 리모델링Ⅰ”은 노후 주택을 리모델링하여 공급하는 유형이며, “청년 리모델링Ⅱ”는 상가, 호텔, 오피스 등 비주거시설을 리모델링하여 공급하는 유형임.**

6) 전세사기피해주택등 매입임대 관련[176]

○ 국토교통부는 전세사기피해주택등을 매입하여 전세사기피해자에게 공공임대주택으로 제공하기 위한 기금을 2023년부터 매년 편성하고 있는데, 2025년 9월 말까지 실제 매입실적이 3,000호에 미치지 못함에도 2025년에 이어 2026년에도 연간 7,500호 매입을 전제로 기금운용계획안을 편성하고 있으므로, 주택도시기금이 전세사기피해자의 주거안정에 실효성 있게 활용될 수 있도록 매입실적 향상에 노력할 필요가 있음.

가) 개요

「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」 제25조[177]에 따라 전세사기피해자의 요청을 받은 공공주택사업자는 전세사기피해주택을 경매

176) 사업코드 : 다가구매입임대(융자)(1336-401), 다가구매입임대 출자(1440-402), 전세・매입임대 경상보조(1440-403)

177) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제25조(공공주택사업자의 전세사기피해주택 매입) ① 전세사기피해자는 공공주택사업자와 사전에 협의하여 전세사기피해주택의 매입을 요청할 수 있다.
② 전세사기피해자가 제1항에 따라 매입을 요청한 경우에는 제20조부터 제22조까지에 따른 우선 매수할 수 있는 권리를 공공주택사업자에게 양도한 것으로 간주한다.
③ 제2항에 따라 우선매수할 수 있는 권리를 양수한 공공주택사업자는 해당 전세사기피해주택에 대하여 제17조부터 제19조까지에 따라 경매절차의 유예・정지, 매각절차의 유예 또는 정지 및 매각절차의 유예 또는 중지 중인 경우 법원, 관할 세무서장 또는 지방자치단체의 장에게 절차의 속행을 요청할 수 있다.
④ 제2항에 따라 우선 매수할 수 있는 권리를 양수한 공공주택사업자가 「민사집행법」에 따른 경매, 「국세징수법」 또는 「지방세징수법」에 따른 공매의 방법으로 전세사기피해주택을 취득한 경우에는 「공공주택 특별법」 제2조제1호가목에 따른 공공임대주택으로 공급하되, 해당 주택의 전세사기피해자에게 우선 공급할 수 있고, 전세사기피해자는 최장 10년간 거주할 수 있다.
⑤ 제4항에 따라 전세사기피해주택을 취득하는 데 소요되는 비용은 「공공주택 특별법」 제43조에 따른 공공주택사업자의 기존주택등 매입의 예에 따라 국가 또는 지방자치단체가 재정이나 「주택도시기금법」에 따른 주택도시기금(이하 “주택도시기금”이라 한다)으로 지원한다.
⑥ 공공주택사업자는 제4항에 따라 취득하는 데 소요되는 비용과 「공공주택 특별법」 제43조에 따라 매입하였을 때 소요되었을 금액에 차액이 발생한 경우에는 이를 전세사기피해자의 공공임대주택 거주에 따른 임대료로 사용하여야 한다.
⑪ 공공주택사업자는 제2항에도 불구하고 국토교통부장관이 정하는 바에 따라 「민사집행법」에 따른 경매, 「국세징수법」 또는 「지방세징수법」에 따른 공매 외의 방법으로 전세사기피해주택을 매입할 수 있다.
⑬ 공공주택사업자에 대한 재정 지원에 필요한 사항은 대통령령으로 정하며, 전세사기피해주택의 매입기준, 임대조건 등은 국토교통부장관이 정하는 바에 따른다.

·공매 또는 그 밖의 방법으로 매입할 수 있음. 공공주택사업자는 취득한 전세사기피해주택을 해당 주택의 전세사기피해자에게 공공임대주택으로 우선 공급할 수 있으며, 전세사기피해자는 최장 10년간 거주할 수 있음. 이때 공공주택사업자가 전세사기피해주택을 취득하는 데 소요되는 비용은 국가 또는 지방자치단체가 재정이나 주택도시기금으로 지원함.

또한, 같은 법 제25조의3[178]에 따라 「신탁법」에 따라 수탁자에게 신탁된 주택을 적법한 임대 권한을 가지지 아니한 자와 임대차계약을 체결한 제2조제4호다목에 따른 임차인[179](이하 “신탁사기피해자”라 함)과 사전에 협의하여 매입 요청을 받은 공공주택사업자는 신탁사기피해주택을 협의 매입할 수 있고, 공공주택사업자가 취득한 신탁사기피해주택도 신탁사기피해자에게 공공임대주택으로 제공할 수 있으며, 취득 비용은 국가 또는 지방자치단체가 재정이나 주택도시기금으로 지원함.

---

178) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제25조의3(공공주택사업자의 신탁사기피해주택 매입) ① 「신탁법」에 따라 수탁자에게 신탁된 주택을 적법한 임대권한을 가지지 아니한 자와 임대차계약을 체결한 제2조제4호다목에 따른 임차인(이하 “신탁사기피해자”라 한다)은 공공주택사업자와 사전에 협의하여 해당 주택(이하 “신탁사기피해주택”이라 한다)의 매입을 요청할 수 있다.
② 제1항에 따라 매입을 요청한 경우 공공주택사업자는 신탁사기피해주택을 「공공주택 특별법」 제43조에 따라 매입할 수 있다.
③ 공공주택사업자의 신탁사기피해주택 매입에 관하여는 제25조제4항부터 제10항까지, 제12항 및 제13항을 준용한다. 이 경우 “전세사기피해자”는 “신탁사기피해자”로, “전세사기피해주택”은 “신탁사기피해주택”으로 본다.

179) 전세사기피해자로 인정받기 위한 제3조제1항의 요건 중 ①임차인의 임차보증금이 5억원(전세사기피해지원위원회가 2억원의 범위에서 상향 조정 가능) 이하일 것(제2호)과 ②임대인이 임차보증금반환채무를 이행하지 아니할 의도가 있었다고 의심할 만한 상당한 이유가 있을 것(제4호)의 요건을 충족하고, ③임차주택(적법한 임대권한을 가지지 아니한 자와 임대차계약이 체결된 주택을 포함함)을 인도(과거에 인도받았거나 인도가 불가능하였던 경우를 포함함)받아 전입신고 및 확정일자를 받은 자로서 전세사기피해지원위원회의 심의·의결을 거쳐 국토교통부장관이 결정한 임차인을 말함.

전세사기피해주택 및 신탁사기피해주택(이하 “전세사기피해주택등”이라 함)의 매입과 관련한 주택도시기금 사업은 ‘다가구매입임대(융자)’, ‘다가구매입임대 출자’ 및 ‘전세·매입임대 경상보조’ 사업의 세 가지임.

‘다가구매입임대(융자)’ 및 ‘다가구매입임대 출자’ 사업은 다가구주택 등을 매입하여 개·보수한 후 도심 내 기초생활수급자 등 저소득층에게 저렴하게 임대하여 주거안정 및 자립을 지원하기 위하여 공공주택사업자에게 매입 비용을 출·융자하는 사업으로, 2026년도 기금운용계획안에는 융자 6조 3,787억 5,100만원과 출자 5조 6,382억 1,900만원이 편성되어 있는데,

전세사기피해주택등의 매입 비용을 공공주택사업자에게 융자하기 위한 비용 6,375억원이 ‘다가구매입임대(융자) 사업에, 공공주택사업자에게 출자하기 위한 비용 5,737억 5,000만원이 ‘다가구매입임대 출자’ 사업에 각각 포함되어 있음.

한편, ‘전세·매입임대 경상보조’ 사업은 무주택 저소득층의 주거안정을 위하여 공공주택사업자가 기존주택 소유자와 전세계약 후 저렴하게 재임대하는 전세임대 사업과 기존 주택 등을 매입하여 저렴하게 공급하는 매입임대 사업의 주택 관리·운영 등 부대경비를 지원하는 사업으로, 2026년도 기금운용계획안에는 2,608억 5,600만원이 편성되어 있는데,

전세사기피해주택등과 관련하여 매입업무를 위탁하기 위한 비용 등 53억 1,200만원도 해당 사업에 신규로 포함되었음.

나) 전세사기피해주택등 매입실적 제고 필요

국토교통부는 2026년도 기금운용계획안에서 ‘다가구매입임대(융자)’, ‘다가구매입임대 출자’ 및 ‘전세·매입임대 경상보조’ 사업에 전세사기피해주택등의 매입과 관련한 비용을 산출하면서 2026년도에 전세사기피해주택등을 7,500호 매입하는 것을 전제로 예산을 편성하였음.

【 2026년도 전세사기피해주택등 매입 관련 기금운용계획안 】

구분	관련 계획액	산출내역
다가구매입임대(융자)	6,375억원	7,500호 × 170백만원 × 50%
다가구매입임대(출자)	5,737억 5,000만원	7,500호 × 170백만원 × 45%
전세·매입임대 경상보조	53억 1,200만원	7,500건 × 1.42백만원 × 50%

※ 자료: 국토교통부

【 2026년도 전세사기피해주택등 매입임대 경상보조 기금운용계획액 산출 근거 】

구분	추정물량	추정 소요예산
매입·공급 상담 지원 기간제근로자 급여	23명	53억 1,200만원
전세사기피해주택등 현장 실태조사를 위한 기술사 노임	7,500건	
「건축법」 위반 건축물 양성화 신청 관련 건축사 노임	450건	
경매차익 산정을 위한 감정평가 수수료	7,500건	
「건축법」 위반 건축물의 원상복구 비용	1,250건	
개별취사·화장실 등의 시설이 없는 다중주택 리모델링 비용	280건	

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 ‘다가구매입임대(융자)’, ‘다가구매입임대 출자’ 사업에서 전세사기피해주택등의 매입 관련 계획액을 편성하면서 최초로 주택도시기금

에 이를 반영한 2024년도 기금운용계획안에는 5,000호 매입, 2025년도 기금운용계획안 및 2026년도 기금운용계획안에는 7,500호 매입을 전제로 계획액을 산출하였고, '전세·매입임대 경상보조' 사업에서 2026년도 기금운용계획안에 전세사기피해주택등 매입의 부대경비를 편성하면서도 7,500호 매입을 전제로 계획액을 산출하였음.

「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」 제정(2023. 6. 1. 시행)에 따라 전세사기피해자가 공공주택사업자에게 전세사기피해주택의 매입을 요청할 법적 근거가 마련되었으며,[180] 특별법의 2024년 9월 개정(2024. 11. 10. 시행)에 따라 전세사기피해주택등을 취득한 공공주택사업자가 해당 주택을 공공임대주택으로 공급할 수 있게 되고 해당 주택의 취득에 소요되는 비용을 국가 또는 지방자치단체가 재정이나 주택도시기금으로 지원하게 되는[181] 등의 제도개선이 있었음.

그럼에도 불구하고, 특별법이 제정된 2023년 6월부터 2025년 9월 말까지 매입실적을 살펴보면, 전세사기피해주택의 경우 1만 7353호에 대한 전세사

---

180) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**(2024. 9. 10. 개정되기 전의 것)
제25조(공공주택사업자의 전세사기피해주택 매입) ① 전세사기피해자는 「공공주택 특별법」 제4조제1항제2호 또는 제3호에 따른 공공주택사업자와 사전에 협의하여 전세사기피해주택의 매입을 요청할 수 있다.

181) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제25조(공공주택사업자의 전세사기피해주택 매입) ① 전세사기피해자는 공공주택사업자와 사전에 협의하여 전세사기피해주택의 매입을 요청할 수 있다.
④ 제2항에 따라 우선 매수할 수 있는 권리를 양수한 공공주택사업자가 「민사집행법」에 따른 경매, 「국세징수법」 또는 「지방세징수법」에 따른 공매의 방법으로 전세사기피해주택을 취득한 경우에는 「공공주택 특별법」 제2조제1호가목에 따른 공공임대주택으로 공급하되, 해당 주택의 전세사기피해자에게 우선 공급할 수 있고, 전세사기피해자는 최장 10년간 거주할 수 있다.
⑤ 제4항에 따라 전세사기피해주택을 취득하는 데 소요되는 비용은 「공공주택 특별법」 제43조에 따른 공공주택사업자의 기존주택등 매입의 예에 따라 국가 또는 지방자치단체가 재정이나 「주택도시기금법」에 따른 주택도시기금(이하 "주택도시기금"이라 한다)으로 지원한다

기피해자-공공주택사업자 간의 사전협의를 거쳐 실제 매입된 것이 2,768호, 신탁사기피해주택의 경우 205건에 대한 신탁사기피해자-공공주택사업자 간의 사전협의를 거쳐 실제 매입된 것이 17호에 불과하며, 신탁사기피해주택의 경우 2025년 8월에 첫 실적을 기록하였음.

【 LH의 전세사기·신탁사기피해주택 매입 현황 】

(단위: 호)

	전세사기피해주택	신탁사기피해주택
사전협의	17,353 (경매·공매 17,307, 협의매수 46)	205
매입	2,768 (경매·공매 2,744, 협의매수 24)	17

※자료: 국토교통부(2025. 9월 말 기준)

이처럼 전세사기피해주택등의 전체 매입실적이 2025년도 9월 말 기준으로 3,000호에 미치지 못하고 있음에도 국토교통부는 매년 7,500호의 전세사기피해주택등 매입을 전제로 기금운용계획안을 편성하고 있어 기금운용계획이 기금 집행의 현실에 맞지 않게 편성되고 있는데, 이는 전세사기피해자가 경매·공매절차의 진행 등으로 인하여 기존에 살고 있던 곳에서 쫓겨나 경제적·사회적 피해를 겪지 않도록 전세사기피해주택등 매입 제도를 도입한 취지와도 부합하지 않는 것으로 보임.

따라서, 국토교통부는 전세사기피해주택등 매입과 관련하여 주택도시기금 3개 사업의 2026년도 기금운용계획안에 반영된 1조 2,165억 6,200만원이 편성 목적에 맞게 집행될 수 있도록 전세사기피해주택등의 매입실적 제고를 위하여 노력할 필요가 있음.

7) 이차보전 지원(1520-302)

○ 2023년 이후 계속해서 집행이 부진하고 2025년도 상반기 지원금 지급실적이 계획액 20억원 중 5억 4,000만원에 그치고 있는 상황에서 2026년의 경우에도 사업시행계획인가 예정 시점이 연말인 사업장이 다수인 점 등에 비추어 볼 때 2026년도에 집행이 부진할 우려가 있는 것으로 보이므로, 국토교통부는 공공재개발사업 관리에 철저할 필요가 있음.

가) 개요

이차보전 지원 사업[182]은 '공공재개발사업'[183]의 사업시행자인 LH 또는 주택사업을 수행하기 위하여 설립된 지방공사(이하 "토지주택공사등"이라 함)가 금융기관 등으로부터 사업비 및 원주민 이주 등에 필요한 비용을 조

---

182) 민간에 저금리로 주택구입자금이나 전세자금을 공급하기 위하여 시중금리와 정책금리의 차이를 보전하기 위하여 주택도시기금 주택계정에 편성되는 '이차보전 지원(1042-401, 2026년도 기금운용계획안 1조 9,720억 800만원)' 사업과는 별개의 사업임.

183) **「도시 및 주거환경정비법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
2. "정비사업"이란 이 법에서 정한 절차에 따라 도시기능을 회복하기 위하여 정비구역에서 정비기반시설을 정비하거나 주택 등 건축물을 개량 또는 건설하는 다음 각 목의 사업을 말한다.
나. 재개발사업: 정비기반시설이 열악하고 노후·불량건축물이 밀집한 지역에서 주거환경을 개선하거나 상업지역·공업지역 등에서 도시기능의 회복 및 상권활성화 등을 위하여 도시환경을 개선하기 위한 사업. 이 경우 다음 요건을 모두 갖추어 시행하는 재개발사업을 "공공재개발사업"이라 한다.
1) 특별자치시장, 특별자치도지사, 시장, 군수, 자치구의 구청장(이하 "시장·군수등"이라 한다) 또는 제10호에 따른 토지주택공사등(조합과 공동으로 시행하는 경우를 포함한다)이 제24조에 따른 주거환경개선사업의 시행자, 제25조제1항 또는 제26조제1항에 따른 재개발사업의 시행자나 제28조에 따른 재개발사업의 대행자(이하 "공공재개발사업 시행자"라 한다)일 것
2) 건설·공급되는 주택의 전체 세대수 또는 전체 연면적 중 토지등소유자 대상 분양분(제80조에 따른 지분형주택은 제외한다)을 제외한 나머지 주택의 세대수 또는 연면적의 100분의 20 이상 100분의 50 이하의 범위에서 대통령령으로 정하는 기준에 따라 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도 또는 「지방자치법」 제198조에 따른 서울특별시·광역시 및 특별자치시를 제외한 인구 50만 이상 대도시(이하 "대도시"라 한다)의 조례(이하 "시·도조례"라 한다)로 정하는 비율 이상을 제80조에 따른 지분형주택, 「공공주택 특별법」에 따른 공공임대주택(이하 "공공임대주택"이라 한다) 또는 「민간임대주택에 관한 특별법」 제2조제4호에 따른 공공지원민간임대주택(이하 "공공지원민간임대주택"이라 한다)으로 건설·공급할 것. 이 경우 주택 수 산정방법 및 주택 유형별 건설비율은 대통령령으로 정한다.

달하는 재원을 국가가 직접 토지주택공사등에 융자하는 대신 해당 비용의 조달금리와 국토교통부가 2020년에 발표한 「수도권 주택공급 기반 강화 방안」에 따른 지원금리 1.8%[184] 간의 차이를 최대 2.0% 한도에서 이차보전금(320-05)으로 보전해 주기 위한 사업임.

【 직접융자 방식과 이차보전 방식의 비교 】



※자료: 국토교통부

공공재개발사업은 기존 재개발사업이 주민 간 갈등 및 사업성 부족으로 조합설립 이전 단계에서 정체되거나 조합설립 이후 복잡한 행정절차 등으로 인하여 착공까지 상당한 기간이 소요되는 문제를 공공의 주도를 통하여 해소함으로써 주거환경 개선 및 도심 내 주택공급을 촉진할 목적으로[185] 2021년의 「도시 및 주거환경정비법」 개정(법률 제18046호)을 통하여 도입되었음.

공공재개발사업에는 ①일반 민간 정비사업과 동일한 사업절차를 거치나 추진위원회를 구성하거나 조합을 설립하는 대신 사업시행자를 지정하고, ②주민이 직접 선정한 시공자와 수의계약을 하여야 하나 그 밖의 의사결정은

184) 국토교통부, 「수도권 주택공급 기반 강화방안」, 2020.5.6., 5면 및 7면 참조

185) 「도시 및 주거환경정비법」 일부개정법률안(천준호의원 대표발의, 의안번호 제2103422호) 제안이유 참조

주민대표회의와 협의를 거쳐 사업시행자가 하며, ③법적상한용적률의 100분의 120, 분양가 상한제 미적용, 그리고 이 사업에 따라 사업비 50%의 이차보전 등의 특례가 부여되는 등의 특징이 있음.

【 공공재개발사업과 민간 정비사업 비교 】

구분	민간정비	공공재개발사업
시행주체	민간(조합)	**공공**(LH·지방공사) **단독** or 공공+조합 **공동시행**
도시규제 완화	일반 법적상한 용적률 역세권 법적상한 1.2배	**용적률 법적상한 120%** 허용
분양가 상한제	적용	**미적용**
사업비 지원	-	**사업비 50% 이차보전**

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2026년도 계획액은 전년도 20억원 대비 12억원이 증액(60.0%)된 32억원이 편성되었음.

【 2026년도 이차보전 지원 사업 계획안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 기금계획		2026 계획안 (B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	수정		
이차보전 지원	1,013	2,000	2,000	3,200	1,200

※ 자료: 국토교통부

나) 이차보전 실적 제고를 위한 노력 필요

이 사업은 사업비와 이주비에 필요한 재원을 금융기관으로부터 조달하는 금리와 지원 금리 간의 이차보전을 지원하는 사업으로, 사업비의 경우 총사업비의 50%를 대상으로 하고, 이주비의 경우 구역 내 주택철거 이후 무주택자를 대상으로 3억원 한도로 전세보증금의 70%를 지원함.[186]

국토교통부는 사업비의 이차보전 지원에 있어 총사업비의 50%를 사업시행자 지정 시 1%, 사업시행계획 인가 시 1%, 이주 시 10%, 착공 시 38%로 단계별로 나누어 지원할 계획인데, 2025년 9월 기준 공공재개발 사업장 40개소 중 사업시행자가 지정된 곳은 18개소(약 2.4만호), 사업시행계획 인가를 받은 곳은 1개소(299호)임.

【 공공재개발사업 추진 현황 】

(단위 : 개소)

구분	총계	후보지	구역지정	사업시행자 지정	시공자 선정	통합심의	사업시행 계획인가	관리처분 계획인가
공공재개발사업	40	21	1	6	8	3	1	-

※ 자료: 국토교통부(2025.9. 기준)

이 사업의 2026년도 기금운용계획안은 ①2026년에 사업시행자가 지정될 사업장 7,000호와 2026년에 사업시행계획 인가를 받을 사업장 7,000호를 대상으로 이차보전을 신규 지원하기 위한 비용 12억원과 ②2025년도 기금운용계획액 20억원이 모두 이차보전에 지원된다는 전제하에 이들 사업장에

186) 현재 공공재개발사업 진행 단계상 2026년도 기금운용계획안에 이주비 지원 관련 비용은 편성되어 있지 않음.

2026년에도 이차보전을 계속 지원하기 위한 비용 20억원을 합한 32억원이 편성되었음.

【 2026년도 이차보전 지원사업 산출근거 】

내역사업	기금운용계획안 산출근거
이차보전 지원	32억원 - 2026년도분 : { 7,000호(사업시행자 지정) × 397백만(호당사업비) × 2%(이차보전율) × 1%(지원율) } + { 7,000호(사업시행계획 인가) × 397백만(호당사업비) × 2%(이차보전율) × 1%(지원율) } - 2025년도분 계속 : 20억원

※ 자료: 국토교통부

이 사업은 이차보전금(320-05)으로 편성되었는데, 기획재정부의 「2026년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 이차보전금의 운용 규모는 전년도 및 2025년 상반기의 집행 실적 등을 점검하여 집행 가능한 수준을 반영하여야 함.[187]

이 사업의 연도별 집행현황을 살펴보면, 이 사업이 시작된 2023년에는 계획액 20억원 중 기금운용계획 변경을 통하여 13억 5,000만원을 감액한 계획현액 6억 5,000만원 중 6억 4,800만원을 집행하였고, 2024년에 계획액 및 계획현액 20억원 중 10억 1,300만원을 집행하여 당초 계획액 대비 집행률은 2023년에 32.4%, 2024년에 50.7%에 그친 것으로 확인되었으며, 2025년도 상반기에도 계획액 20억원 중 5억 4,000만원이 집행되었음.

187) 기획재정부, 「2026년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」, 259면 참조

【 최근 4년간 이차보전 지원사업 결산 내역 】

(단위 : 백만원, %)

연도	계획액(A)	계획현액	집행액(B)	불용액	집행률(B/A)
2023	2,000	650	648	2	32.4
2024	2,000	2,000	1,013	987	50.7
2025	2,000	2,000	(540)		
2026	3,200				

주) 2025년도 집행액은 상반기 지원 금액임
※ 자료: 국토교통부

2025년의 경우에도 상반기까지[188] 집행된 지원금 규모는 5억 4,000만원에 불과하여 이 사업의 2025년도 계획액 및 계획현액 20억원을 연내에 모두 집행 완료하기 어려울 것으로 보임.

또한, 2026년의 경우에도 국토교통부가 2026년 연내에 사업시행계획 인가를 받을 예정으로 보는 공공재개발 사업장 10개소 중 8개소의 인가 예정 시점이 9월이고, 그 가운데 6개소의 인가 예정 시점은 2026년 11월 또는 12월이라는 점에서 2027년으로 사업이 지연될 우려가 큰 사업장이 다수인 것으로 예상됨.

188) 국토교통부는 매년 상반기와 하반기에 이차보전금 집행 실적을 점검함.

【 2026년에 사업시행자 지정 또는 사업시행계획 인가 예정인 사업장 현황 】

(단위 : 호, 백만원)

구역명	사업시행주체	전체호수	총사업비	사업기간	사업 단계			
					사업시행자 지정	사업시행계획인가	착공	준공
서울A	LH	2,500	1,214,250	22.08 ~34.01	26.02 (예정)	28.08 (예정)	30.07 (예정)	34.01 (예정)
서울B	LH	1,057	461,318	22.08 ~34.01	26.04 (예정)	28.09 (예정)	30.08 (예정)	34.01 (예정)
서울C	LH	1,241	520,865	22.08 ~34.03	26.04 (예정)	28.11 (예정)	30.10 (예정)	34.03 (예정)
서울D	LH	2,696	924,870	22.08 ~34.07	26.04 (예정)	29.03 (예정)	31.02 (예정)	34.07 (예정)
서울E	SH	994	498,317	22.08 ~34.12	26.04 (예정)	28.06 (예정)	30.12 (예정)	34.12 (예정)
경기A	LH	2,310	1,096,345	22.11 ~35.07	26.06 (예정)	28.12 (예정)	31.11 (예정)	35.07 (예정)
경기B	GH	4,124	1,636,334	21.7 ~32.12	26.07 (예정)	27.12 (예정)	29.12 (예정)	32.12 (예정)
경기C	GH	3,175	1,462,902	22.11 ~32.12	26.07 (예정)	27.12 (예정)	29.12 (예정)	32.12 (예정)
서울F	SH	3,476	1,304,854	22.08 ~34.11	26.07 (예정)	29.01 (예정)	31.01 (예정)	34.11 (예정)
서울G	SH	958	907,198	21.01 ~34.02	21.07	26.03 (예정)	28.03 (예정)	34.02 (예정)
서울H	SH	1,012	1,164,000	21.01 ~33.06	21.09	26.06 (예정)	29.06 (예정)	33.06 (예정)
서울I	LH	1,159	444,998	21.03 ~32.01	23.07	26.09 (예정)	28.07 (예정)	32.01 (예정)
서울J	LH	1,610	576,817	21.03 ~32.01	24.01	26.09 (예정)	28.07 (예정)	32.01 (예정)
서울K	LH	2,230	846,284	21.03 ~32.03	24.01	26.11 (예정)	28.09 (예정)	32.03 (예정)
서울L	LH	2,228	691,540	21.03 ~32.05	24.06	26.12 (예정)	28.11 (예정)	32.05 (예정)
서울M	SH	688	516,015	21.01 ~33.07	21.11	26.12 (예정)	29.01 (예정)	33.07 (예정)
서울N	SH	1,067	415,403	21.03 ~33.05	24.03	26.12 (예정)	30.01 (예정)	33.05 (예정)
서울O	SH	2,846	1,134,073	21.03 ~34.01	24.01	26.12 (예정)	30.01 (예정)	34.01 (예정)
경기D	GH	3,010	1,076,007	21.7 ~31.12	25.01	26.12 (예정)	28.12 (예정)	31.12 (예정)

※ 자료: 국토교통부

이와 관련하여 국토교통부가 매년 기금운용계획안과 함께 제출한 사업계획을 살펴보면, 국토교통부는 공공재개발사업 실적을 다소 높게 예측하는 측면이 있는 것으로 생각됨. 사업시행자 지정의 경우 2023년도 기금운용계획안 편성 시 2023년에 2.5만호의 지정 실적을 예상하였으나 2026년도 기금운용계획안과 함께 제출된 실적은 0.8만호였고, 사업시행계획 인가의 경우 2023년도 기금운용계획안 편성 시 2.5만호의 인가 실적을 예상하였으나 2026년도 기금운용계획안과 함께 제출된 예상 실적은 0.3만호임.

【 국토교통부의 연차별 사업계획 예상치 변화 】

(단위 : 만호)

단계	기금운용계획안	23	24	25	26	27
시행자지정	2023년도 계획안	2.5	1.0	1.0		
	2024년도 계획안	2.5	-	2.5		
	2025년도 계획안	0.8	1.0	0.5	1.5	0.7
	2026년도 계획안	0.8	0.5	1.0	0.7	1.5
사업인가	2023년도 계획안			2.5		
	2024년도 계획안			2.5		
	2025년도 계획안			0.2	1.0	
	2026년도 계획안			0.3	0.7	

※ 자료: 국토교통부

이상을 종합하면, 2025년도 지원실적 미달에 따라 2025년도 지원 사업장에 대한 2026년도 지원금도 기금운용계획안의 산출근거인 20억원보다 적게 집행될 것으로 보이고, 2026년도 계획분에 대해서도 공공재개발사업이 다음 해로 지연될 우려가 있는 사업장들이 있다는 점에서 전년 대비 60.0% 증액된 2026년도 기금운용계획안의 이차보전금이 충분히 집행되지 못하게 될 가능성을 배제하기 어려운 측면이 있는 것으로 생각됨.

따라서, 국토교통부는 이 사업에 따른 이차보전 지원이 계획대로 원활하게 이루어질 수 있도록 공공재개발사업 관리를 철저히 할 필요가 있을 것으로 보임.

8) 주택정비사업(융자)(1520-305)

○ 국토교통부는 이 사업의 지원 대상에서 조정대상지역에 소재한 조합 또는 조합설립추진위원회를 제외하고 있는데, 2025년 10월 15일에 발표된 「주택시장 안정화 대책」에 따라 서울시 전 지역과 경기도 12개 지역이 조정대상지역으로 지정되었으므로, 주택시장 과열을 차단하려는 대책의 취지를 반영하면서 정비사업을 활성화하려는 사업목적이 달성될 수 있도록 지원 범위를 재검토할 필요가 있음. ○ 지원 대상을 2026년도에 추진위원회 단계까지 확대하기 위한 예산 112.5억원이 신규 편성되었는데, 2025년도에 신규 편성된 조합 지원의 경우 지원신청이 5월 이후에 시작되었고 9월 15일 기준 지원 승인 건수가 4건에 불과하다는 점에 비추어 볼 때 2026년도 추진위원회 지원 규모를 재산정하여 기금운용계획액을 조정하는 방안을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

주택정비사업(융자)는 재건축·재개발사업을 활성화하기 위하여 조합설립인가 후 사업시행계획 인가 전인 조합에 대하여 사업 초기 단계에 필요한 기본설계 및 전문업체 선정 등에 필요한 용역비를 융자하는 사업임.

기존에는 재건축·재개발사업 조합에 대한 별도의 초기사업비 지원이 없었으나,[189] 도심 내 주택공급을 확대하고 주택시장 안정화에 기여하기 위하여 재건축·재개발사업에 대한 원활한 사업추진이 필요함에도 고금리 등 여건으로 인하여 조합이 초기자금 조달에 어려움을 겪고 있다는 판단[190]하에 2025년부터 사업이 편성되고 있음.

189) 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」에 따른 소규모주택정비사업에 대해서만 초기사업비를 융자하였음(주택도시기금의 '소규모주택정비사업(1520-301)')

190) 정부는 2024년 1월의 「주택공급 확대 및 건설경기 보완방안」과 2024년 8월의 「국민 주거안정을 위한 주택공급 확대방안」을 통하여 조합 초기사업비 지원 방침을 밝힌 바 있음.

융자를 희망하는 조합의 신청을 받아 공공성, 사업성 등을 심사하여 공공임대 공급비율 등 공공성이 높은 조합에 대하여 이 사업에 따른 초기사업비를 융자하게 되며, 융자조건을 살펴보면 융자한도는 구역별 건축연면적에 따라 구간별로 건축연면적 20만㎡ 이하인 사업장의 경우 최대 18억원, 건축연면적 50만㎡ 이상인 사업장의 경우 최대 50억원이고, 금리는 소재지 및 유형에 따라 서울의 경우 3.0%(재건축사업) 및 2.6%(재개발사업), 서울 외의 경우 2.6%(재건축사업) 및 2.2%(재개발사업)이며, 만기는 최대 5년 또는 사업계획 승인 후 1년 이내에 일시상환하는 것으로 하되 담보로 주택도시보증공사(HUG)의 보증이 필요함.

이 사업에 따른 융자의 심사 및 실행은 주택도시보증공사(HUG)가 담당하며, 기타민간융자금(450-04)으로 HUG에 주택도시기금이 지원됨.

이 사업의 2026년도 계획액은 전년도 400억원 대비 22억 5,000만원이 증액(5.3%)된 422억 5,000만원이 편성되었음.

【 2026년도 주택정비사업(융자) 사업 계획안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 기금계획		2026 계획안 (B)	증 감 (B-A)
		본예산(A)	수정		
주택정비사업(융자)	-	40,000	40,000	42,250	2,250

※ 자료: 국토교통부

나) 지원 범위에 대한 재검토 필요

국토교통부는 이 사업의 지원 대상에서 조정대상지역에 소재한 재건축·재개발사업 조합은 배제하고 있고, 2026년도부터 지원을 계획하고 있는 조합설립추진위원회(이하 “추진위원회”라 함)[191]에 대해서도 동일한 기준을 적용할 계획임.

---

191) **「도시 및 주거환경정비법」**

제31조(조합설립추진위원회의 구성·승인) ① 조합을 설립하려는 경우에는 다음 각 호의 사항에 대하여 토지등소유자 과반수의 동의를 받아 조합설립을 위한 추진위원회를 구성하여 국토교통부령으로 정하는 방법과 절차에 따라 시장·군수등의 승인을 받아야 한다. 이 경우 시장·군수등은 승인 이후 구역경계, 토지등소유자의 수 등 국토교통부령으로 정하는 사항을 해당 지방자치단체 공보에 고시하여야 한다.

1. 추진위원회 위원장(이하 “추진위원장”이라 한다)을 포함한 5명 이상의 추진위원회 위원(이하 “추진위원”이라 한다)
2. 제34조제1항에 따른 운영규정

② 추진위원회는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지역을 대상으로 구성한다.

1. 제16조에 따라 정비구역으로 지정·고시된 지역
2. 제16조에 따라 정비구역으로 지정·고시되지 아니한 지역으로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 지역

가. 제4조제1항 단서에 따라 기본계획을 수립하지 아니한 지역 또는 제5조제2항에 따라 기본계획에 같은 조 제1항제9호 및 제10호의 사항을 생략한 지역으로서 대통령령으로 정하는 지역

나. 기본계획에 제5조제1항제9호에 따른 정비예정구역이 설정된 지역

다. 제13조의2에 따른 입안 요청 및 제14조에 따른 입안 제안에 따라 정비계획의 입안을 결정한 지역

라. 제15조에 따라 정비계획의 입안을 위하여 주민에게 공람한 지역

③ 제1항에 따라 추진위원회의 구성에 동의한 토지등소유자(이하 이 조에서 “추진위원회 동의자”라 한다)는 제35조제1항부터 제5항까지의 규정에 따른 조합의 설립에 동의한 것으로 본다. 다만, 조합설립인가를 신청하기 전에 시장·군수등 및 추진위원회에 조합설립에 대한 반대의 의사표시를 한 추진위원회 동의자의 경우에는 그러하지 아니하다.

④ 제2항제2호에 따라 추진위원회를 구성하여 승인받은 경우로서 승인 당시의 구역과 제16조에 따라 지정·고시된 정비구역의 면적 차이가 대통령령으로 정하는 기준 이상인 경우 추진위원회는 제1항 각 호의 사항에 대하여 토지등소유자 과반수의 동의를 받아 시장·군수등에게 다시 승인을 받아야 한다. 이 경우 제1항의 추진위원회 구성에 동의한 자는 정비구역 지정·고시 이후 1개월 이내에 동의를 철회하지 아니하는 경우 동의한 것으로 본다.

⑤ 제4항에 따른 승인이 있는 경우 기존의 추진위원회의 업무와 관련된 권리·의무는 승인받은 추진위원회가 포괄승계한 것으로 본다.

【 2026년도 주택정비사업(융자) 사업계획 개요 】

<table>
<tr><th>구분</th><th>주요 내용</th></tr>
<tr><td>대상</td><td>추진위원회・조합
(단, <u>「주택법」 제63조의2에 따른 조정대상지역 제외</u>)</td></tr>
<tr><td>규모</td><td>422.5억원</td></tr>
<tr><td>절차</td><td>융자신청(조합·추진위)→심사·승인(HUG) →융자약정체결(조합·추진위↔HUG)
→융자실행(HUG)</td></tr>
<tr><td>방식</td><td>HUG 보증부 대출
(조합장, 감사 각각 HUG에 인적보증 제공)</td></tr>
<tr><td>한도</td><td>사업면적에 따라 차등 지원

<table><tr><td>구분</td><td>~20만㎡</td><td>20~30만㎡</td><td>30~40만㎡</td><td>40~50만㎡</td><td>50만㎡~</td></tr><tr><td>추진위</td><td>10억</td><td>12억</td><td>13억</td><td>14억</td><td>15억</td></tr><tr><td>조합</td><td colspan="2">30억</td><td>40억</td><td>50억</td><td>60억</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>지급</td><td>일시금 또는 분할 선택 가능</td></tr>
<tr><td>금리</td><td>추진위원회 및 조합 2.2%</td></tr>
<tr><td>기간</td><td>5년

* 추진위원회 대출은 시공자 선정일로부터 30일 이내,
조합 대출은 5년 내 사업시행 인가 시 만기상환</td></tr>
</table>

※ 자료: 국토교통부

조정대상지역은 「주택법」 제63조의2[192]에 따라 주택분양 등이 과열되

192) **「주택법」**

제63조의2(조정대상지역의 지정 및 해제) ① 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지역으로서 대통령령으로 정하는 기준을 충족하는 지역을 주거정책심의위원회의 심의를 거쳐 조정대상지역(이하 “조정대상지역”이라 한다)으로 지정할 수 있다. 이 경우 제1호에 해당하는 조정대상지역은 그 지정 목적을 달성할 수 있는 최소한의 범위에서 시・군・구 또는 읍・면・동의 지역 단위로 지정하되, 택지개발지구(「택지개발촉진법」 제2조제3호에 따른 택지개발지구를 말한다) 등 해당 지역 여건을 고려하여 지정 단위를 조정할 수 있다.

1. 주택가격, 청약경쟁률, 분양권 전매량 및 주택보급률 등을 고려하였을 때 주택 분양 등이 과열되어 있거나 과열될 우려가 있는 지역
2. 주택가격, 주택거래량, 미분양주택의 수 및 주택보급률 등을 고려하여 주택의 분양・매매 등 거래가 위축되어 있거나 위축될 우려가 있는 지역

② 국토교통부장관은 제1항에 따라 조정대상지역을 지정하는 경우 다음 각 호의 사항을 미리 관계 기관과 협의할 수 있다.

1. 「주택도시기금법」에 따른 주택도시보증공사의 보증업무 및 주택도시기금의 지원 등에 관한 사항
2. 주택 분양 및 거래 등과 관련된 금융・세제 조치 등에 관한 사항
3. 그 밖에 주택시장의 안정 또는 실수요자의 주택거래 활성화를 위하여 대통령령으로 정하는 사항

③ 국토교통부장관은 제1항에 따라 조정대상지역을 지정하는 경우에는 미리 시・도지사의 의견을 들어야 한다.

어 있거나 과열될 우려가 있는 지역 또는 주택의 분양·매매 등 거래가 위축되어 있거나 위축될 우려가 있는 지역으로서 대통령령으로 정하는 기준을 충족하는 지역을 대상으로 국토교통부장관이 지정함.

국토교통부가 2026년도 기금운용계획안을 국회에 제출할 당시의 조정대상지역은 서울시 4개 구(강남구·서초구·송파구·용산구)였으므로, 서울시의 나머지 21개 구와 경기도 전 지역에 소재한 조합·추진위원회는 이 사업에 따른 융자금을 지원받을 수 있었음.

그런데, 정부가 2025년 8월 말부터 서울 주택가격의 상승 폭이 재차 확대되고 한강 인접 자치구의 상승세가 서울 전역으로 확산되고 있다는 평가를 배경으로 2025년 10월 15일에 발표한 「주택시장 안정화 대책」(이하 "10·

「주택법 시행령」

제72조의3(조정대상지역의 지정기준) ① 법 제63조의2제1항 각 호 외의 부분 전단에서 "대통령령으로 정하는 기준을 충족하는 지역"이란 다음 각 호의 구분에 따른 지역을 말한다.

1. 법 제63조의2제1항제1호에 해당하는 지역의 경우: 같은 항에 따른 조정대상지역(이하 "조정대상지역"이라 한다)으로 지정하는 날이 속하는 달의 바로 전달(이하 이 항에서 "조정대상지역 지정직전월"이라 한다)부터 소급하여 3개월간의 해당 지역 주택가격상승률이 그 지역이 속하는 시·도 소비자물가상승률의 1.3배를 초과한 지역으로서 다음 각 목에 해당하는 지역
   가. 조정대상지역지정직전월부터 소급하여 주택공급이 있었던 2개월 동안 해당 지역에서 공급되는 주택의 월별 평균 청약경쟁률이 모두 5대 1을 초과했거나 국민주택규모 주택의 월별 평균 청약경쟁률이 모두 10대 1을 초과한 지역
   나. 조정대상지역지정직전월부터 소급하여 3개월간의 분양권(주택의 입주자로 선정된 지위를 말한다) 전매거래량이 직전 연도의 같은 기간보다 30퍼센트 이상 증가한 지역
   다. 해당 지역이 속하는 시·도의 주택보급률 또는 자가주택비율이 전국 평균 이하인 지역
2. 법 제63조의2제1항제2호에 해당하는 지역의 경우: 조정대상지역지정직전월부터 소급하여 6개월간의 평균 주택가격상승률이 마이너스 1퍼센트 이하인 지역으로서 다음 각 목에 해당하는 지역
   가. 조정대상지역지정직전월부터 소급하여 3개월 연속 주택매매거래량이 직전 연도의 같은 기간보다 20퍼센트 이상 감소한 지역
   나. 조정대상지역지정직전월부터 소급하여 3개월간의 평균 미분양주택(법 제15조제1항에 따른 사업계획승인을 받아 입주자를 모집했으나 입주자가 선정되지 않은 주택을 말한다)의 수가 직전 연도의 같은 기간보다 2배 이상인 지역
   다. 해당 지역이 속하는 시·도의 주택보급률 또는 자가주택비율이 전국 평균을 초과하는 지역

② 제1항 각 호에 따른 조정대상지역 지정기준 충족 여부를 판단할 때 제1항 각 호에 규정된 기간에 대한 통계가 없는 경우에는 제72조의2제2항을 준용한다.

15대책”이라 함)은 조정대상지역을 서울시 전 지역(21개 구 추가)과 경기도 12개 지역으로 확대하겠다는 방침을 제시하였고,[193] 국토교통부는 2025년 10월 16일부터 지정 해제 시까지를 기한으로 동 대책에 따른 조정대상지역 확대를 공고하였음.[194]

【 10·15대책에 따른 조정대상지역 변동 】

시·도	2025.10.15.까지	2025.10.16.부터
서울	강남구, 서초구, 송파구, 용산구	좌 동
	<신규 지정>	성동구, 마포구, 강동구, 영등포구, 양천구, 동작구, 광진구, 중구, 종로구, 서대문구, 강서구, 노원구, 성북구, 구로구, 동대문구, 관악구, 은평구, 중랑구, 금천구, 강북구, 도봉구
경기	<신규 지정>	수원장안, 수원팔달, 수원영통, 성남수정, 성남중원, 성남분당, 안양동안, 과천, 용인수지, 광명, 하남, 의왕

※ 자료: 국토교통부공고

193) 관계부처 합동, 「주택시장 안정화 대책」, 2025.10.15., 1면 및 4-5면 참조

194) 「조정대상지역 지정」(국토교통부공고 제2025-1223호) 및 「투기과열지구 지정」(국토교통부공고 제2025-1225호) 참조

10·15대책에 따라 서울시 전 지역과 경기도 12개 지역이 조정대상지역으로 지정된 결과, 현행 기준을 유지하여 이 사업 융자금을 지원할 경우 2025년 3월 기준 전국 92개 추진위원회 중 서울에 소재한 30개를 포함하여 최소 3분의 1 이상의 추진위원회, 전국 281개 조합 중 서울에 소재한 121개를 포함하여 최소 5분의 2 이상의 조합에 대하여 융자금 지원을 할 수 없게 됨.

【 재건축·재개발사업 단계별 현황 】

(단위 : 개소)

지역	추진위 구성	조합설립인가	사업시행인가	관리처분인가	착공
전국	92	281	185	216	195
수도권	36	163	109	127	138
서울	30	121	80	65	74
경기	6	33	20	48	43
인천	0	9	9	14	21
비수도권	56	118	76	89	57

주) 2025. 3. 기준임
※ 자료: 국토교통부

조정대상지역은 주택가격 급등 지역에 대한 규제를 강화하여 주택시장의 불안을 해소하려는 제도로, 조정대상지역에는 대출 규제, 중과세 등 세제상 부담, 전매·청약 등의 제한이 가해지고, 정비사업의 경우 재건축 조합원당 주택공급이 1주택으로 제한되는 규제가 부과됨.

【 조정대상지역 지정의 효과 】

<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>규제 내용</th></tr>
<tr><td>지정
효과</td><td colspan="2">대출+세제+청약 등</td></tr>
<tr><td rowspan="5">대출</td><td rowspan="4">가계</td><td>■ 주택구입목적 주담대
- LTV : 무주택(처분조건부 1주택 포함) 40%, 유주택 0%
* 非규제지역(수도권 외) 무주택(처분조건부 1주택) 70% / 유주택 60%
- 주택가격(시가)에 따른 주담대 여신한도 차등화
* 15억원 이하 6억원/ 15억 초과 25억원 이하 4억원/ 25억원 초과 2억원
- 최대한도 6억원 제한*, 6개월 이내 전입의무 부과, 최대 만기 30년 이내
* 중도금대출은 제외, 잔금대출 전환시 6억원 한도 적용
- 생애최초 LTV 70% + 전입의무(6개월 이내)
* 생애최초 디딤돌대출은 1개월 이내 전입의무 유지
■ 생활안정자금목적 주담대 : 1주택 최대 1억원 한도*, 다주택 금지
* 非규제지역은 해당없음, 수도권·규제지역 내 주택보유수 기준
■ 주담대 스트레스 금리 1.5~3.0% → 3.0% 이상</td></tr>
<tr><td>■ 전세대출
- 소유권 이전 조건부 전세대출 금지
- 전세대출 보증비율 80%로 강화(비수도권 90%), 1주택자 대출한도 2억원 일원화</td></tr>
<tr><td>■ 신용대출 : 1억원 초과 신용대출을 보유한 차주에 대해 대출실행일부터 1년간 규제지역 내 주택 구입 제한</td></tr>
<tr><td>■ 중도금·이주비 대출
- 규제지역 내 1주택 보유자가 해당 주택 재건축·재개발로 중도금·이주비 대출취급시 추가주택 구입 제한
- 중도금대출 보증발급요건 강화(분양가격 10% 계약금 납부, 세대당 보증건수 1건 제한)
* 非규제지역은 분양가격 5% 계약금 납부, 보증건수 2건</td></tr>
<tr><td>사업자</td><td>■ 주택 매매·임대사업자* 外 사업자의 주택구입목적 주담대(사업자대출) 제한
* 주택 매매·임대사업자의 경우 「주택공급 확대방안」(9.7)에 따라 수도권·규제지역 내 주담대(사업자대출) 이미 제한 중</td></tr>
<tr><td>세제</td><td colspan="2">■ 다주택자 취득세 중과
* 조정 2주택(비조정 3) 8%, 3주택(비조정 4) 12%
■ 다주택자 양도소득세 중과 및 장기보유 특별공제 전면 배제
* 2주택 기본세율 +20%p, 3주택 이상 기본세율 +30%p(한시 유예 중, '22.5~'26.5)
■ 양도세 1세대1주택 비과세 요건 강화
* 보유 2년 → 보유 2년 및 거주 2년
■ 민간매입임대 종부세 합산배제 제외</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th></th><th colspan="2">규제 내용</th></tr>
<tr><td rowspan="2">전매</td><td>주택</td><td>▪ 수도권 3년, 지방 1년 전매제한</td></tr>
<tr><td>오피스텔</td><td>▪ 1년 전매제한
* 오피스텔로서 100실 이상인 건축물에 계약체결일부터 소유권이전등기일까지 1년간</td></tr>
<tr><td rowspan="6">청약</td><td>오피스텔</td><td>▪ 지역 거주자 우선 분양
* 규제지역 내 오피스텔 분양 시 20% 내에서 해당 지역 거주자 우선 분양
** 100실 이상: 10%~20% / 100실 미만: 10% 이하에서 허가권자가 정하는 비율의 분양분</td></tr>
<tr><td colspan="2">▪ 국민·민영주택 등의 1순위 자격요건 강화
* 청약통장 가입후 2년 경과, 세대주일 것, 과거 5년 이내 당첨자의 세대구성원이 아닐 것 등</td></tr>
<tr><td colspan="2">▪ 민영주택 가점제 적용비율 차등
<table>
<tr><th rowspan="2">구분</th><th colspan="2">규제지역</th><th rowspan="2">비규제지역</th></tr>
<tr><th>조정대상지역</th><th>투기과열지역</th></tr>
<tr><td>60㎡ 이하</td><td colspan="2">가점제 40%(추첨 60%)</td><td rowspan="2">가점제 40% 이하
(지자체 결정)</td></tr>
<tr><td>60～85㎡</td><td colspan="2">가점제 70%(추첨 30%)</td></tr>
<tr><td>85㎡ 초과</td><td>가점제 50%
(추첨제 50%)</td><td>가점제 80%
(추첨제 20%)</td><td>추첨제 100%</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td colspan="2">▪ 추첨제 무주택자 비율 적용 차등
* (규제지역, 수도권, 광역시) 75% 무주택자 → 25% 1주택자 → (남은 주택) 2주택 이상자
* (그 외 지역<비수도권, 비규제지역>) 주택 수 관계없이 추첨</td></tr>
<tr><td colspan="2">▪ 무순위청약 청약홈 활용 의무 차등
* (규제지역) 최소 2회 청약홈 활용 의무 / (비규제지역) 최소 1회 청약홈 활용 의무</td></tr>
<tr><td colspan="2">▪ 재당첨 제한 7년</td></tr>
<tr><td colspan="2">▪ 부적격 재당첨 제한 1년</td></tr>
<tr><td>정비사업</td><td colspan="2">▪ 재건축 조합원당 주택 공급수 1주택으로 제한</td></tr>
<tr><td>기타</td><td colspan="2">▪ 자금조달계획서 및 입주계획 신고 의무</td></tr>
</table>

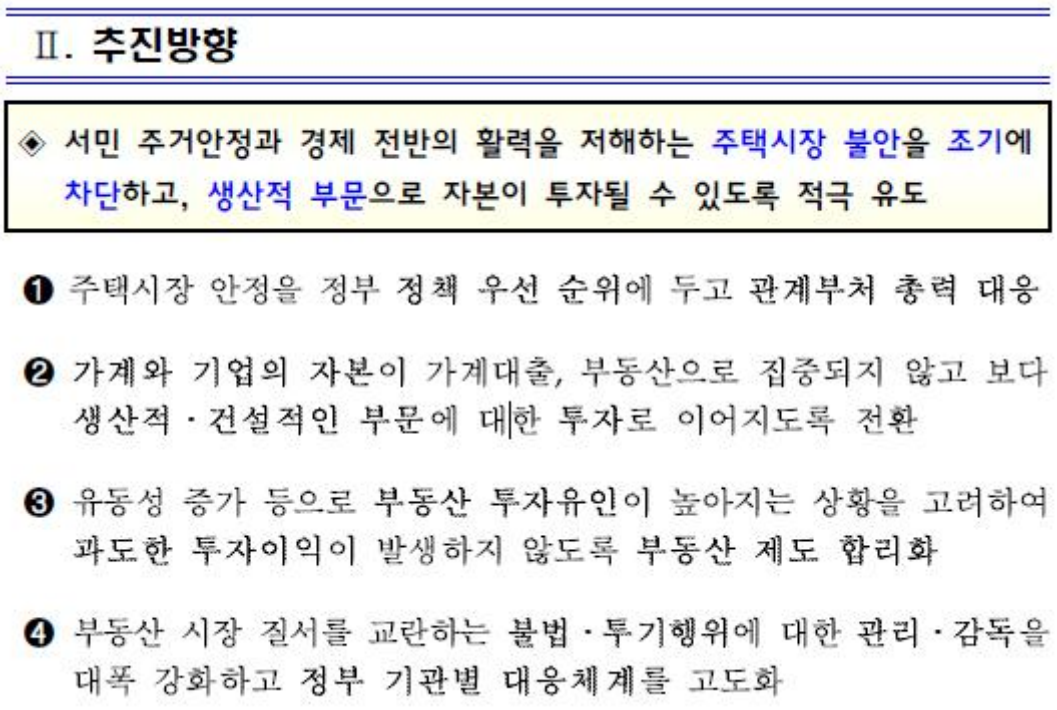
주) 파란색은 10·15대책에서 추가된 내용임

※ 자료: 국토교통부

정부가 10·15대책에 따라 서울시 전 지역과 경기도 12개 지역에 대하여 주택시장 안정을 정책 우선순위에 두고 관계부처가 총력 대응할 방침을 천명하였고,[195] 새로 조정대상지역으로 추가된 지역에서는 정비사업 관련 규제를 추가로 받게 되면서 정비사업의 초기 추진에도 일정 부분 영향이 있을 수 있다는 점에서,

주택시장 안정화를 위한 10·15대책의 취지와 초기사업비 지원을 통하여 재건축·재개발사업을 활성화하려는 사업목적을 종합적으로 고려하여 조정대상지역에 대한 융자금 지원 여부를 포함해 이 사업에 따른 지원 대상 지역의 범위를 재검토하고 검토 결과에 따라 필요하다면 기금운용계획안을 조정하는 방안을 고려해 볼 필요가 있을 것으로 생각됨.

195) 관계부처 합동, 「주택시장 안정화 대책」, 2025.10.15., 3면



Ⅱ. 추진방향

◈ 서민 주거안정과 경제 전반의 활력을 저해하는 주택시장 불안을 조기에 차단하고, 생산적 부문으로 자본이 투자될 수 있도록 적극 유도

❶ 주택시장 안정을 정부 정책 우선 순위에 두고 관계부처 총력 대응

❷ 가계와 기업의 자본이 가계대출, 부동산으로 집중되지 않고 보다 생산적·건설적인 부문에 대한 투자로 이어지도록 전환

❸ 유동성 증가 등으로 부동산 투자유인이 높아지는 상황을 고려하여 과도한 투자이익이 발생하지 않도록 부동산 제도 합리화

❹ 부동산 시장 질서를 교란하는 불법·투기행위에 대한 관리·감독을 대폭 강화하고 정부 기관별 대응체계를 고도화

이와 관련하여 국토교통부는 주택시장의 안정화를 위해서는 정비사업의 차질 없는 추진을 통한 도심 내 주택공급 활성화가 필수적이므로 초기사업비 지원 대상을 정부안 수준으로 유지할 필요가 있다는 입장이며,

2025년도 기금운용계획은 2025년 10월 27일자로 사업대상에서 제외되는 지역을 종전의 ‘「주택법」 제63조의2에 따른 조정대상지역으로 지정된 지역’에서 “‘2025년 1월 기준” 「주택법」 제63조의2에 따른 조정대상지역으로 지정된 지역’으로 변경하였다고 설명함.

다) 추진위원회 지원 예산안 규모의 적정성 검토 필요

이 사업은 사업 첫해인 2025년에 20개 재건축·재개발사업 조합의 초기사업비를 지원하기 위하여 400억원이 편성되었는데, 국토교통부는 2026년도에는 조합 외에 조합설립추진위원회까지 지원 대상을 확대하여 7개 조합과 9개 추진위원회에 초기사업비를 융자하는 것을 전제로 2026년도 기금운용계획안 422억 5,000만원을 편성하였음.

【 2026년도 주택정비사업(융자) 산출근거 】

내역사업	기금운용계획안 산출근거
주택정비 사업(융자)	422억 2,500만원 - 추진위원회 : 9개 × 12.5억원 = 112.5억원 - 조합 : (7개 × 30억원) + (2개 × 50억원) = 310억원

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 2026년도 기금운용계획안에서 초기사업비를 융자받을 추진위원회 수를 9개소로 가정하고 지원금액을 산출하였음. 국토교통부의 설명에 따르면 '9개소'는 서울시에서 자체적으로 재건축·재개발사업의 조합과 추진위원회를 대상으로 시행 중인 정비사업 융자금 지원이 2025년도 3월 기준 서울시에서 구성된 추진위원회 30개소 중 3개소(10%)에서 지원되었다는 점을 고려할 때 전국의 추진위원회 총 92개소(서울시 포함)에 대하여 정비사업 융자금을 지원할 경우 유사한 비율(10%)로 지원이 이루어질 것이라고 보아 산출된 수치임.

【 재건축·재개발사업 단계별 현황 】

(단위 : 개소)

지역	추진위 구성	조합설립인가	사업시행인가	관리처분인가	착공
전국	92	281	185	216	195
수도권	36	163	109	127	138
서울	30	121	80	65	74
경기	6	33	20	48	43
인천	0	9	9	14	21
비수도권	56	118	76	89	57

주) 2025. 3. 기준임
※ 자료: 국토교통부

그런데, 2025년도에 이 사업에 처음 편성된 조합 대상 초기사업비 융자 현황을 살펴보면, 기금운용계획안 편성 당시 20개 조합을 대상으로 융자금을 지원할 계획이었으나, 2025년 9월 15일 기준으로 융자금 지원이 승인된 조합은 4개소에 불과하고, 승인된 총 융자금도 84억 5,000만원으로 기금운용계획현액 400억원의 21.1%로 나타나고 있음.

【 2026년도 주택정비사업(융자) 지원 현황 】

(단위 : 만㎡, 백만원)

구역명	지역	면적	신청 접수일	승인일	승인금액	집행일	집행금액	비고
A구역	부산	42	25.05.27	25.07.10	4,000	25.09.09	집행예정	
B구역	경기	20	25.07.02	25.08.01	2,000	25.08.05	2,000	
C구역	서울	10	25.07.28	25.08.07	650	25.08.21	650	서울시에서 1,943백만원 융자 지원받음
D구역	대구	9	25.08.29	25.09.10	1,800	-	집행예정	

주) 2025. 9. 15. 기준임
※ 자료: 국토교통부

2025년도의 저조한 지원실적은 서울시에서 「도시 및 주거환경정비법」 제95조 제3항[196]을 근거로 하여 추진위원회와 조합을 대상으로 정비사업에 필요한 초기사업비 융자를 2019년부터 지원하고 있어 서울시에 소재한 조합의 이 사업 융자금 신청이 활발하지 못한 것이 원인의 하나로 보임. 2025년도 3월 기준 전국에서 설립인가를 받은 조합은 281개소인데 그 가운데 43.1%(121개소)가 서울에 있고, 2025년 9월 15일까지 이 사업에 따른 융자금 지원이 승인된 사업장 4개소 중 서울에 소재한 곳은 1개소이며 승인금액도 상대적으로 크지 않음.

또한, 2025년에 전국 조합을 대상으로 이 사업이 처음 시행되면서 조합이 융자금 지원에 관한 사항을 인지하고 융자를 신청하는 데에도 일정한 시일이 소요되었던 것으로 보임. 국토교통부는 융자 상품을 출시한 후 2025년 3월에 국토교통부 주관으로 '주민과 소통하는 정비사업 정책설명회'를 정비

196) **「도시 및 주거환경정비법」**
제95조(보조 및 융자) ③ 국가 또는 지방자치단체는 시장·군수등이 아닌 사업시행자가 시행하는 정비사업에 드는 비용의 일부를 보조 또는 융자하거나 융자를 알선할 수 있다.

사업, 조합, 기관 등을 대상으로 총 5회 실시하는 등 홍보하였으며, 융자금 지원이 승인된 조합들도 2025년 5월 이후부터 이 사업 융자금을 신청한 것으로 나타남.

2025년도 조합 대상 지원실적에 비추어 볼 때, 2026년도에 이 사업에 따른 융자금을 전국의 '추진위원회'를 대상으로는 처음 지원하는 상황에서 지원이 원활하지 않을 가능성이 있는 것으로 보임.

국토교통부는 현재 추진위원회를 대상으로 한 2026년도 융자금 지원 한도를 구역의 연면적을 기준으로 단계별로 건축연면적 20만㎡ 이하인 사업장의 경우 최대 10억원, 건축연면적 50만㎡ 이상인 사업장의 경우 최대 15억원로 설정하였을 뿐, 추진위원회를 대상으로 한 세부적인 융자조건은 HUG에서 2025년도 12월까지 수립 중인 상황임.

【 2026년도 주택정비사업(융자) 추진위원회 대상 융자 한도 】

연면적	~20만㎡	20만~30만㎡	30만~40만㎡	40만~50만㎡	50만㎡~
융자 한도	10억원	12억원	13억원	14억원	15억원

※ 자료: 국토교통부

2025년 12월까지 융자에 관한 세부조건을 정하고 추진위원회를 대상으로 융자금 지원 상품이 신규 출시되었음을 홍보하더라도 2025년의 조합의 사례와 같이 추진위원회가 융자금 지원에 관한 사항을 파악하여 신청하고, 이를 접수한 HUG의 심사를 거쳐 실제로 지원금이 융자되기까지는 일정한 시간이 필요할 것으로 보임.

특히, 서울시에 소재한 추진위원회의 경우 서울시의 정비사업 초기사업비 융자 지원사업도 신청할 수 있고, 서울시에서 지원받을 수 있는 융자금 한도액이 건축연면적 30만㎡ 이상 50만㎡ 미만인 사업장에서 이 사업의 한도액보다 더 높게 설정되어 있다는 점에 비추어 볼 때 전국의 추진위원회 92개소 중 3분의 1 정도가 소재하고 있는 서울시에서 이 사업에 따른 융자금 지원신청이 활발하지 않을 가능성을 배제하기 어려운 측면이 있음.

이처럼 2026년도에 신규 추진되는 추진위원회 초기사업비 융자의 경우 국토교통부의 예상보다 집행이 부진할 가능성이 있다고 보이므로, 현실적인 지원 규모를 재산정하여 기금운용계획액을 조정하는 방안을 검토해 볼 필요가 있을 것으로 생각됨.

이와 관련하여 국토교통부는 2025년도 연초부터 추진위원회 지원 여부에 대한 문의가 다수 있었고, 2026년도 사업의 지원 대상 및 융자 한도 확대, 금리 인하 결정에 대한 홍보를 2025년 10월 현재 적극적으로 진행 중이며, 2026년도 사업은 2025년과 달리 1월부터 집행할 수 있을 것이라는 점에서 정부안을 유지할 필요가 있다는 입장임.

【 국토교통부와 서울시의 정비사업 초기자금 융자사업 비교 】

<table>
<tr><th>구분</th><th>국토교통부 사업(2026년도 사업안)</th><th>서울시 사업</th></tr>
<tr><td>대상</td><td>추진위원회・조합
(단, 「주택법」 제63조의2에 따른 조정대상지역 제외)</td><td>추진위원회・조합</td></tr>
<tr><td>규모</td><td>422.5억원</td><td>248억 원('24)</td></tr>
<tr><td>절차</td><td>융자신청(조합·추진위)→심사·승인(HUG)
→융자약정체결(조합·추진위↔HUG)
→융자실행(HUG)</td><td>융자신청(조합·추진위)→심사·승인(서울시)
→대출신청(조합·추진위)→대출심사(HUG)
→자금대여(서울시)→ 융자실행(HUG)</td></tr>
<tr><td>방식</td><td>HUG 보증부 대출
(조합장, 감사 각각 HUG에 인적보증 제공)</td><td>담보대출 또는 신용대출*
* 융자신청인과 금전소비대차 약정 체결</td></tr>
<tr><td>한도</td><td>사업면적에 따라 차등지원
<table><tr><th>구분</th><th>~20만㎡</th><th>20~30만㎡</th><th>30~40만㎡</th><th>40~50만㎡</th><th>50만㎡~</th></tr><tr><td>추진위</td><td>10억</td><td>12억</td><td>13억</td><td>14억</td><td>15억</td></tr><tr><td>조합</td><td colspan="2">30억</td><td>40억</td><td>50억</td><td>60억</td></tr></table></td><td>필요경비의 80% 이내
・(담보대출) 담보범위 내
・(신용대출) 60억 이내에서 면적별 차등
<table><tr><th>구분</th><th>~20만㎡</th><th>20~30만㎡</th><th>30~40만㎡</th><th>40~50만㎡</th><th>50만㎡~</th></tr><tr><td>추진위</td><td>10억</td><td>12억</td><td>15억</td><td>15억</td><td>15억</td></tr><tr><td>조합</td><td>20억</td><td>30억</td><td>40억</td><td>50억</td><td>60억</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>지급</td><td>일시금 또는 분할 선택가능</td><td>분할(서울시 예산상황에 따라 비율변동)</td></tr>
<tr><td>금리</td><td>추진위원회 및 조합 2.2%</td><td>담보대출: 2.5% / 신용대출: 4.0%
(추진위, 조합 동일)</td></tr>
<tr><td>기간</td><td>5년
* 추진위 대출은 시공자 선정일로부터 30일이내, 조합대출은 5년내 사업시행인가 시, 만기상환</td><td>5년
* 추진위 대출은 시공자 선정일로부터 30일이내, 조합 대출은 준공인가 신청 시 만기상환</td></tr>
</table>

주) 현재 지원 중인 조합 대상 융자금 지원의 경우 서울시에 소재한 조합은 서울시 융자금과 국토교통부 융자금을 중복 지원받을 수 있으나, 서울시와 국토교통부 융자금의 합계는 서울시와 국토교통부 융자금 각각의 한도의 합계의 70% 수준을 초과하지 않도록 주택도시기금 융자액이 조정됨.

※ 자료: 국토교통부

다. 주택도시기금(도시계정)

1) 소규모주택정비사업(1520-301)

○ 가로주택정비사업은 최근 3년간 예산의 증가폭이 크고 향후 지출이 지속해서 증가할 것으로 예상되므로, 국토교통부는 주택도시기금의 지속가능성을 고려하여 가로주택정비사업의 적정 지원 규모를 검토할 필요가 있음.

가) 개요

소규모주택정비사업은 노후·저층 주거환경 개선을 위해 사업성이 낮은 가로주택정비사업, 자율주택정비사업 등 민간의 소규모주택정비 사업비를 기금융자 및 이차보전을 통해 지원하는 사업임.

이 사업의 2026년도 계획안은 전년도 3,370억원 대비 1,040억 600만원 증액(30.9%)된 4,410억 600만원이 편성되었음.

【 2026년도 소규모주택정비사업 기금운용계획안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 계획안(B)	증 감 (B-A)
		본계획(A)	계획현액		
소규모주택정비사업	388,230	337,000	453,295	441,006	104,006
·가로주택정비사업	380,302	322,500	434,510	422,506	100,006
·자율주택정비사업	4,933	10,000	10,000	4,560	△5,440
·이차보전	2,995	4,500	8,785	13,940	9,440

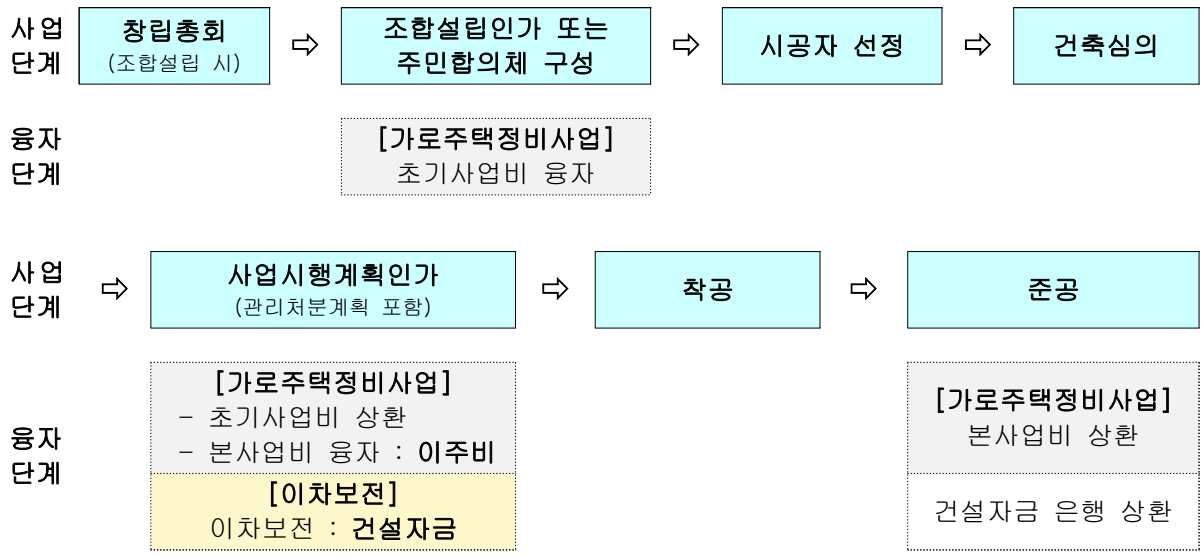
※ 자료: 국토교통부

나) 가로주택정비사업에 대한 융자 및 이차보전의 적정 지원 규모 검토 필요

동 사업의 내역사업 중 '가로주택정비사업'은 소규모 가로구역(1만~4만m^2)에서 주택 정비사업을 시행하는 조합을 대상으로 초기사업비와 본사업비(이주비) 일부를 저리(1.9~2.2%)로 융자하는 사업이고, '이차보전'은 가로주택정비사업의 이주비를 제외한 본사업비(건설비 등)에 대하여 협약금리와 정책금리 간 차이[197] 일부(최대 2%p)를 지원하는 사업임.

즉, 가로주택정비사업은 융자로만 자금을 지원하는 자율주택정비사업과 달리 사업단계와 사업비의 종류에 따라 융자와 이차보전 방식을 모두 활용하여 자금조달을 지원하는 특성이 있으며, 하나의 조합이 융자(이주비)와 이차보전(건설자금)을 함께 지원받는 것도 가능함.

【 가로주택정비 사업단계에 따른 융자 절차도 】



※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재구성

197) 협약금리 : CD금리+1.8%(공공참여시)~2.1%(민간) / 정책금리 : 1.9%(공공참여시)~2.2%(민간)

융자와 이차보전은 정부가 정책 필요성에 따라 국민에게 시중보다 낮은 금리로 자금을 공급하는 수단이라는 공통점이 있는데, 융자의 경우 정부에서 수요자에게 직접 자금을 지원하고 융자원금과 이자를 회수하는 방식인 반면, 이차보전은 금융기관에서 수요자에게 자금을 대출해주고 정부는 금융기관에 금리 차이만큼을 보전하는 방식으로 운영됨.

【 직접융자와 이차보전 비교 】



※ 자료: 국토교통부

가로주택정비사업은 본래 융자 방식으로만 추진되었으나 노후 저층 주거지역을 소규모로 정비하는 사업의 특성상 대규모 재개발·재건축에 비해 사업성이 낮아 민간 대출이 어렵다는 지적이 있었고, 이에 2023년부터 본사업비 중 이주비를 제외한 건설비, 부동산 매입비, 금융비용 등의 건설자금을 이차보전 방식으로 지원하게 되었음.

그런데 최근 3년간 가로주택정비사업 집행내역을 살펴보면, 이차보전 예산은 2023년에 신규 편성된 이후 그 규모가 계획현액 기준 (‘23)4억원→(‘24)30억원→(’25)87억원으로 급증하였고, 2026년도 계획안에서도 139억 4,000만원으로 확대 편성되었으며, 2025년에는 2차 추가경정예산과 기금운용계획 변경을 통해 융자금 1,120억 1,000만원과 이차보전금 42억 8,500만원을 추가로 조달[198]하는 등 지출 규모가 빠르게 증가하고 있는 추세임.

【 최근 3년간 가로주택정비사업 집행내역 】

(단위: 백만원)

연도	내역사업	계획액		집행액	이월액	불용액
		당초	수정 (계획현액)			
2023	가로주택정비(융자)	449,600	475,444	474,546	-	898
	이차보전	4,000	400	272	-	128
	합계	453,600	**475,844**	**474,818**	-	1,026
2024	가로주택정비(융자)	402,100	380,302	380,302	-	-
	이차보전	6,800	3,000	2,995	-	5
	합계	408,900	**383,302**	**383,297**	-	5
2025 (7월말)	가로주택정비(융자)	322,500	434,510	334,524	-	-
	이차보전	4,500	8,785	3,280	-	-
	합계	327,000	**443,295**	**337,804**	-	-
2026 (안)	가로주택정비(융자)	422,506				
	이차보전	13,940				
	합계	**436,446**				

※ 자료: 국토교통부

【 2025년도 가로주택정비사업 계획변경 세부내역 】

(단위: 백만원)

구분 (날짜)	목	세목	금액	계획변경 사유
국회승인변경 ('25.07.04.)	융자금 (450)	기타민간융자금 (04)	55,610	초기사업비 15개소: 9,270 본사업비 8개소: 47,752
	민간이전 (320)	이차보전금 (05)	4,285	기존사업장 47곳: 3,286 신규사업장 23곳: 2,213
자체변경 ('25.07.16.)	융자금 (450)	기타민간융자금 (04)	56,400	초기사업비 20개소: 12,000 본사업비 9개소: 44,400
합 계			116,295	-

※ 자료: 국토교통부

198) 국토교통부는 해당 계획변경에 대하여 추경을 통한 융자예산 556억원은 과거 승인사업장 등 융자수요 해소를 위해 증액하였고, 신규융자 승인 재개를 위한 추가 재원 확보를 위해 상품간 수요 편차를 고려하여 564억원을 전용해서 지원 중이라고 설명함.

이와 같이 가로주택정비사업에 대한 융자 및 이차보전 규모가 확대된 이유는 소규모정비사업을 활성화하려는 정책적 요구에 부응하여 2024년 1월[199]에 본사업비 융자 한도를 구역당 300억원→500억원으로 확대하였고, 같은 해 3월[200]에 융자 기간을 5년→7년으로 확대하고 중도상환을 허용하는 등 지원 범위가 점진적으로 늘어났기 때문으로 보임.

또한, 가로주택정비사업의 융자는 초기사업비보다 본사업비에 대한 지원 금액이 훨씬 크고 이차보전도 본사업비에 한해서 지원되는데, 2024년 4분기 기준 전국 678개소 중 초기 단계(조합설립인가+건축심의)에 있는 사업소가 471개소로 약 69.4%임을 고려할 때, 해당 사업소들이 향후 사업시행계획인가 단계에 접어들어 본사업비 집행을 시작하게 되면 융자와 이차보전 지원 규모는 더욱 커질 것으로 전망됨.

【 가로주택정비사업 융자한도 및 금리 】

구분	융자한도	융자금리
초기사업비	총사업비의 5% 이내(최대 15억원)	연 2.2%(변동) ※ ①사업구역 내 빈집 10호 이상, ②빈집의 대지면적이 전체 사업면적의 20% 이상, ③공공이 참여하는 경우 연 1.9%(변동) 적용
본사업비	총사업비의 50%* 이내(최대 500억원) ※ ①건축연면적의 20% 이상 또는 ②전체세대수의 20% 이상 공공임대주택 등으로 공급하는 경우, ③연면적의 5% 이상을 정비기반·공동이용시설으로 공급하는 경우 70%	

※ 자료: 국토교통부('24.4분기 기준)

199) '24.01: 「주택공급 확대 및 건설경기 보완방안('24.1.10)」
* (사업성 : 인센티브 및 자금지원 강화)
○ (인센티브) 기반시설(공공분양, 공공시설 등) 설치 시 용적률 및 기금융자(現50→70%) 인센티브 제공
○ (자금지원) 기금융자 지원확대 추진(융자한도 구역당 現300→500억원)

200) '24.03: 「도시 공간·거주·품격 3대 혁신 방안('24.3.19)」
* (주거지 정비 부담 완화 및 사업성 확대)
○ (부담경감) 기금 융자기간 확대(5년→7년) 및 중도상환 허용
○ (사업성 확대) 빈집(사업구역 내 20% 이상) 포함 및 사업구역 외 부지를 활용하여 기반시설 공급 시, 용적률 상향과 기금융자를 지원
* (기금지원 확대) 총사업비의 70%까지 1.9% 저리융자

【 시·도별 가로주택정비사업 현황 】

(단위: 개소)

구분	소계	추진단계				
		조합설립인가	건축심의	사업시행계획인가	착공	준공
전국	**678**	**294**	**177**	**103**	**48**	**56**
서울	228	106	46	26	20	30
경기	192	63	56	38	20	15
인천	67	34	17	10	2	4
부산	55	28	18	7	1	1
대구	48	13	16	13	3	3
광주	18	12	2	3	-	1
대전	11	7	-	4	-	-
울산	6	4	-	-	-	2
세종	1	1	-	-	-	-
강원	3	3	-	-	-	-
충북	5	-	4	-	1	-
충남	7	3	3	-	1	-
전북	20	8	11	1	-	-
전남	-	-	-	-	-	-
경북	12	9	2	1	-	-
경남	3	1	2	-	-	-
제주	2	2	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부('24.4분기 기준)

결국, 동 사업을 현재와 같은 수준으로 유지할 경우 추산되는 예산 규모는 계속 증가할 것으로 보이나, 최근 주택도시기금 여유자금이 2022년 43조 647억원에서 2025년 2분기 기준 9조 7,499억원으로 지속해서 감소하고 있는 실정임을 고려할 때,

국토교통부는 주택도시기금의 가용규모와 지속가능성을 감안하여 향후 지속적인 기금 소요가 예상되는 가로주택정비사업에 대한 적정 지원 규모를 검토할 필요가 있을 것으로 생각됨.

【 최근 4년간 주택도시기금 여유자금 운용 현황 】

(단위: 억원)

구 분	2022년	2023년	2024년	2025년 2분기
여유자금	430,647	202,280	188,364	97,499

※ 자료: 주택도시보증공사

한편, 가로주택정비사업에서 이차보전의 비중은 점차 증가하고 있는데, 초기에 대규모 자금을 조성한 이후 원금과 이자를 회수 및 재투자하여 사업을 지속하는 융자 방식과 달리, 이차보전 방식의 경우 초기에는 적은 재원으로 사업수행이 가능하지만 이후 회수가 불가능하고 사업이 장기화할수록 이에 비례해서 지출액이 증가하는 특성이 있으므로, 장기적인 기금 재정에 부담이 되지 않도록 융자와 이차보전 방식의 비중에 대한 검토도 함께 이루어져야 할 것으로 생각됨.

【 최근 4년간 가로주택정비사업 총지출 대비 이차보전 지원 비중 】

(단위: 백만원, %)

구 분	2023년	2024년	2025년	2026년(안)
가로주택정비사업 총 지출액(A)	474,818	383,297	443,295	436,446
이차보전 지출액(B)	272	2,995	8,785	13,940
총 지출액 대비 이차보전 비중(B/A)	0.06	0.8	2.0	3.2

주: 2023년·2024년은 집행액(결산), 2025년은 계획현액(수정), 2026년은 기금운용계획안을 기준으로 작성

※ 자료: 국토교통부

4. 건설정책국

가. 일반회계

1) 골재자원조사 및 관리(4303-301)

○ 2023년부터 2025년 9월까지의 골재 품질검사 결과를 정기검사와 수시검사로 구분하여 살펴보면, 수시검사의 불합격률이 품목 수 기준으로는 정기검사 대비 약 2.6~4.5배, 업체 수 기준으로는 정기검사의 약 2.5~4.7배에 해당하여 골재의 품질기준 적합성 여부 판별에 수시검사의 효과성이 보다 높은 것으로 보임. 또한, 2024년 81개 업체, 2025년(1~9월) 23개 업체에 대하여 골재품질 이의제기 또는 확인 요청이 있었으나 수시검사는 2024년 23개 업체, 2025년(1~9월) 8개 업체를 대상으로 실시되어, 수시검사 실시가 골재품질에 대한 이의제기 및 확인 요청 등 수요에 미치지 못하는 것으로 보이는바, 수시검사를 보다 확대하여 골재 품질관리를 강화할 필요가 있을 것으로 보임.

○ 품질관리전문기관이 골재품질 수시검사에 필요한 비용을 전액 부담하는 상황에서는 골재 사용자의 품질 관련 이의제기 및 골재 관련 사고발생 우려로 인한 관계 행정기관의 장 또는 시장·군수·구청장의 골재품질 확인 요청 등에 적극적으로 대응하여 수시검사를 실시하기 어려운 측면이 있을 것으로 생각됨. KS인증 골재와 관련해서는 「한국산업표준(KS) 인증업무 운용요령」에서 국가기술표준원장이 시판품조사·현장조사를 지원한 인력 등에 수당과 여비 등 필요한 비용을 지급할 수 있도록 규정되어 있는 점을 고려하면, '용도별 품질기준에 적합한 골재'를 공급하기 위한 품질검사에 있어서도 수시검사에 필요한 비용을 품질관리전문기관에 지원할 수 있도록 하는 것이 수시검사 확대에 도움이 될 것으로 보임.

가) 개요

골재자원조사 및 관리 사업은 건설공사의 기초재료인 골재의 수급 안정을 위해 육지·바다를 대상으로 한 골재 부존현황 조사와 품질 및 개발 여건 평가를 통해 골재원을 확보하고, 골재자원 조사결과 등 정보를 시스템에 공개하여 골재업계에서 활용할 수 있도록 하며, 골재수급 기본계획 수립을

통해 향후 골재 수요에 따른 공급 대책 및 개발 방향을 마련하여 안정적 골재 공급과 골재 산업의 건전한 발전을 유도하는 사업임.

동 사업의 2026년도 예산안은 전년도 23억 500만원 대비 4억 6,900만원이 감액(20.3%)된 18억 3,600만원이 편성되었음.

【 2026년도 골재자원 조사 및 관리 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
골재자원 조사 및 관리	2,585	2,305	2,305	1,836	△469

※ 자료: 국토교통부

나) 수시검사 확대를 통한 골재 품질관리 강화 필요

「골재채취법」 제22조의4[201]는 골재의 품질기준에 관한 규정으로, 제1항

201) **「골재채취법」**
제22조의4(골재의 품질기준) ① 골재채취업자 또는 골재를 판매하는 자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 골재를 공급하거나 판매하여야 한다.
1. 「산업표준화법」에 따른 한국산업표준에 적합하다는 인증을 받은 골재
2. 대통령령으로 정하는 골재의 용도별 품질기준에 적합한 골재
② 골재채취업자는 제1항제2호의 골재를 공급하는 경우에는 그 품질을 확보하기 위하여 국토교통부장관이 지정한 품질관리전문기관으로부터 매년 1회 이상 품질검사를 받아야 한다.

「산업표준화법」
제11조(산업표준의 고시) 산업통상부장관은 제5조제1항에 따라 산업표준을 제정·개정·폐지한 때 또는 제10조제1항에 따라 산업표준의 적부를 확인한 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 지체 없이 이를 고시하여야 한다.

제12조(한국산업표준) ① 제11조에 따라 고시된 산업표준을 한국산업표준(KS)이라 한다.
② 제1항에 따른 산업표준이 아니면 한국산업표준이라는 명칭을 사용할 수 없다.

제15조(제품의 인증) ① 산업통상부장관이 필요하다고 인정하여 심의회의 심의를 거쳐 지정한 광공업품을 제조하는 자는 공장 또는 사업장마다 산업통상부령으로 정하는 바에 따라 인증

은 골재채취업자 또는 골재를 판매하는 자에게 ①「산업표준화법」에 따른 한국산업표준(KS)에 적합하다는 인증을 받은 골재(제1항제1호) 또는 ②대통령령[202]으로 정하는 골재의 용도별 품질기준에 적합한 골재(제1항제2호)

기관으로부터 그 제품의 인증을 받을 수 있다.
② 제1항에 따라 **제품의 인증을 받은 자**는 그 제품·포장·용기·납품서 또는 보증서에 산업통상부령으로 정하는 바에 따라 그 제품이 **한국산업표준에 적합한 것임을 나타내는 표시(이하 이 조에서 "제품인증표시"라 한다)를 하거나 이를 홍보**할 수 있다.
③ 제1항에 따른 인증을 받은 자가 아니면 제품·포장·용기·납품서·보증서 또는 홍보물에 제품인증표시를 하거나 이와 유사한 표시를 하여서는 아니 된다.
④ 제3항을 위반하여 제품인증표시를 하거나 이와 유사한 표시를 한 제품을 그 사실을 알고 판매·수입하거나 판매를 위하여 진열·보관 또는 운반하여서는 아니 된다.

202) **「골재채취법 시행령」**
제28조의2(골재의 용도별 품질기준) 법 제22조의4제1항제2호에 따른 **골재의 용도별 품질기준**은 **별표 1의3**과 같다.

■ **골재채취법 시행령 [별표 1의3]**

골재의 용도별 품질기준(제28조의2 관련)

1. 콘크리트용 골재

관리항목	품질기준			
	하천, 바다 및 육상 골재		산림, 선별·파쇄 골재	
	모래	자갈	모래	자갈
가. 절대건조밀도	2.5 이상	2.5 이상	2.5 이상	2.5 이상
나. 흡수율	3.0% 이하	3.0% 이하	3.0% 이하	3.0% 이하
다. 안정성	10% 이하	12% 이하	10% 이하	12% 이하
라. 점토덩어리	1.0% 이하	0.25% 이하	1.0% 이하	0.25% 이하
마. 0.08mm체 통과율	5.0% 이하	1.0% 이하	7.0% 이하	1.0% 이하
바. 입자모양 판정실적률	-	-	53% 이상	55% 이상
사. 마모율	-	40% 이하	-	40% 이하
아. 염화물 함유량	0.04% 이하	-	-	-
자. 조립률(바다골재는 제외)	2.3 ~ 3.1	-	-	-

2. 아스팔트콘크리트용 골재

관리항목	품질기준	
	모래	자갈
가. 절대건조밀도	2.5 이상	2.5 이상
나. 흡수율	3.0% 이하	3.0% 이하
다. 안정성	15% 이하	12% 이하
라. 편장석률	-	30% 이하
마. 파쇄면 비율	-	깨진면 2면 이상: 85% 이상
바. 마모율	-	표층 35% 이하 기층 40% 이하
사. 모래당량	50% 이상	-
아. 잔골재공극률	45% 이상	-

를 공급하거나 판매하도록 하고 있고, 제2항은 골재채취업자가 '제1항제2호의 골재(용도별 품질기준에 적합한 골재)'를 공급하는 경우에는 그 품질을 확보하기 위하여 국토교통부장관이 지정한 품질관리전문기관으로부터 매년 1회 이상 품질검사를 받도록 하고 있음.

또한, 「골재채취법 시행규칙」 제14조의7제1항 및 제2항[203]은 골재 품질검사를 매년 1회 실시하는 '정기검사'와 국토교통부장관 또는 품질관리전문기관의 장이 골재로 인한 사고예방이나 그 밖에 국민안전을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에 실시하는 '수시검사'로 구분하고 있는데, 다음 측면에서 수시검사 확대를 고려할 필요가 있어 보임.

첫째, 「골재채취법 시행규칙」 제14조의7제4항[204]은 품질관리전문기관으

---

3. 건조 시멘트 모르타르용 골재

관리항목	품질기준
가. 절대건조밀도	2.3 이상
나. 흡수율	4.0% 이하
다. 안정성	10% 이하

203) **「골재채취법 시행규칙」**
제14조의7(골재 품질검사 방법 및 절차 등) ① 법 제22조의4제2항에 따른 골재의 품질검사(이하 "골재품질검사"라 한다)는 **정기검사**와 **수시검사**로 구분한다.
② **정기검사는 매년 1회 실시**하며, **수시검사**는 다음 각 호의 경우로서 **국토교통부장관 또는 품질관리전문기관의 장이 골재로 인한 사고예방이나 그 밖에 국민안전을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에 실시**한다.
1. 골재의 사용자가 골재품질에 대한 이의를 제기한 경우
2. 골재와 관련한 사고발생의 우려가 있는 등 골재품질의 확인이 필요한 경우로서 관계 행정기관의 장 또는 시장·군수·구청장의 요청이 있는 경우
3. 그 밖에 골재품질 관련 사고예방 및 국민안전을 위하여 필요한 경우로서 국토교통부장관이 정하여 고시하는 경우

204) **「골재채취법 시행규칙」**
제14조의7(골재 품질검사 방법 및 절차 등) ④ 품질관리전문기관은 **골재품질검사**를 위하여 현장을 방문하려는 경우에는 **검사 7일 전**까지 그 **일시·이유 및 내용을 골재채취업자에게 알려야** 한다. 다만, **긴급한 경우**나 사전에 알리면 **증거인멸 등**으로 **검사 목적을 달성할 수 없다고 인정하는 경우에는 그렇지 않다**.

로 하여금 골재 품질검사를 위하여 현장을 방문하려는 경우에는 검사 7일 전까지 그 일시·이유 및 내용을 골재채취업자에게 알리도록 하고, 다만 긴급한 경우나 사전에 알리면 증거인멸 등으로 검사 목적을 달성할 수 없다고 인정하는 경우에는 품질검사의 일시·이유 및 내용의 통지를 하지 않을 수 있도록 하고 있음.

국토교통부는 정기검사에 대하여는 검사 7일 전까지 골재채취업자에게 검사 일시 등을 통보하고 있는 반면, 수시검사는 「골재채취법 시행규칙」 제14조의7제4항 단서 규정을 적용하여 일정 등을 통보하지 않고 실시하고 있는 것으로 설명함.

2023년[205]부터 2025년 9월까지의 골재 품질검사 결과를 정기검사와 수시검사로 구분하여 살펴보면,

품질검사 실시 '검사품목 수' 기준으로는, 정기검사의 연간 불합격률은 2.8~5.5%임에 비하여, 수시검사의 연간 불합격율은 12.7~17.4%로 정기검사의 약 2.6~4.5배에 해당하고,

품질검사 실시 '검사업체 수' 기준으로는, 정기검사의 연간 불합격률은 5.3~11.6%임에 비하여, 수시검사의 연간 불합격율은 25.0~29.4%로 정기검사의 약 2.5~4.7배에 해당하여,

205) 골재 품질검사는 2022년 6월부터 정기검사와 수시검사로 구분되었고, 수시검사는 2023년부터 실시되었음. 이에 따라 2023년 이후의 골재 품질검사 결과를 살펴봄.

골재의 품질기준 적합성 여부 판별에 수시검사의 효과성이 보다 높은 것으로 보임.

【 2023년 이후 골재품질 정기검사 및 수시검사 결과(검사품목 수 기준) 】

기간	정기검사				수시검사			
	검사품목	합격품목	불합격 품목	불합격률	검사품목	합격품목	불합격 품목	불합격률
2023년	1,790개	1,740개	50개	2.8%	55개	48개	7개	12.7%
2024년	1,850개	1,754개	96개	5.2%	109개	90개	19개	17.4%
2025년 (1~9월)	1,339개	1,266개	73개	5.5%	41개	35개	6개	14.6%

※ 자료: 국토교통부

【 2023년 이후 골재품질 정기검사 및 수시검사 결과(검사업체 수 기준) 】

구분	정기검사				수시검사			
	검사업체	합격업체	불합격 업체	불합격률	검사업체	합격업체	불합격 업체	불합격률
2023년	753개	713개	40개	5.3%	28개	21개	7개	25.0%
2024년	702개	622개	80개	11.4%	52개	37개	15개	28.8%
2025년 (1~9월)	509개	450개	59개	11.6%	17개	12개	5개	29.4%

※ 자료: 국토교통부

둘째, 「골재 품질검사 업무처리지침」(이하, "「품질검사지침」"이라 함) 제4조제2항[206]은 수시검사는 ①「골재채취법 시행규칙」 제14조의7제2항[207]

206) **「골재 품질검사 업무처리지침」(국토교통부고시)**
제4조(품질검사의 시기) ② 수시검사는 다음 각 호의 경우에 실시하며, 검사 시기는 국토교통부장관 또는 품질관리전문기관의 장이 별도로 정한다.
1. 규칙 제14조의7제2항에서 정한 경우
2. 국토교통부장관 또는 품질관리전문기관의 장이 골재품질 관련 사고예방 및 국민안전을 위하여 필요하다고 판단되는 경우

에서 정한 경우(제4조제2항제1호), ②국토교통부장관 또는 품질관리전문기관의 장이 골재품질 관련 사고예방 및 국민안전을 위하여 필요하다고 판단되는 경우(제4조제2항제2호), ③「품질검사지침」 제12조제2항[208]에 따라 사업장 소재지가 변경된 경우(제4조제2항제3호)에 실시하도록 하고 있음.

2023년부터 2025년 9월까지 「품질검사지침」 제4조제2항제1호부터 제3호까지에 따라 골재품질 수시검사 요건에 해당된 업체 수[209]와 실제 수시검사가 실시된 업체 수를 비교해 보면,

국토교통부장관이 불합격 재검사 등 업체 모니터링을 위해 필요하다고 판단한 경우(「품질검사지침」 제4조제2항제2호)에는 수시검사가 100% 실시[2023년 28개 업체, 2024년 29개 업체, 2025년(1~9월) 9개 업체]된 반면,

골재 사용자의 골재품질에 대한 이의제기 또는 관계 행정기관의 장 또는

---

3. 제12조제2항에 따라 사업장 소재지가 변경된 경우

207) **「골재채취법 시행규칙」**
제14조의7(골재 품질검사 방법 및 절차 등) ② **정기검사는 매년 1회 실시**하며, **수시검사**는 다음 각 호의 경우로서 **국토교통부장관 또는 품질관리전문기관의 장이 골재로 인한 사고예방이나 그 밖에 국민안전을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에 실시**한다.
1. 골재의 **사용자**가 골재품질에 대한 **이의를 제기**한 경우
2. 골재와 관련한 사고발생의 우려가 있는 등 골재품질의 확인이 필요한 경우로서 **관계 행정기관의 장 또는 시장·군수·구청장의 요청**이 있는 경우
3. 그 밖에 골재품질 관련 사고예방 및 국민안전을 위하여 필요한 경우로서 **국토교통부장관이 정하여 고시**하는 경우

208) **「골재 품질검사 업무처리지침」(국토교통부고시)**
제12조(품질확인서의 교부 및 변경) ② **골재채취업자**는 **사업장 소재지가 변경**된 경우 골재 사업장 현황을 별지 제1호서식에 따라 작성하여 **품질관리전문기관의 장에게 관련 서류를 제출**하여야 하며, **품질관리전문기관의 장**은 제6조부터 제9조까지의 절차에 따라 **품질검사를 실시**하여 **품질확인서를 교부**하여야 한다.

209) 국토교통부는 골재품질에 대한 이의제기 또는 골재품질 확인 요청은 골재 품목보다는 업체에 대하여 제기 또는 요청되고 있다고 설명함.

시장·군수·구청장의 골재품질 확인 요청 등(「품질검사지침」 제4조제2항제1호)과 관련해서는, 2024년에는 81개 업체에 대하여 이의제기 및 확인 요청이 있었으나 실제 수시검사는 약 28.4%인 23개 업체에 대하여 실시되었고, 2025년(1~9월)에는 23개 업체에 대하여 이의제기 및 확인 요청이 있었으나, 실제 수시검사는 약 34.8%인 8개 업체에 대하여 실시되어, 수시검사 실시가 골재품질에 대한 이의제기 및 확인 요청 등 수요에 미치지 못하는 것으로 보임.

【 2023년 이후 수시검사 요건 해당 및 실시 현황(골재채취업체 수 기준) 】

구분	수시검사 요건 해당 업체 수		수시검사 실시 업체 수
2023년	①사용자 이의제기, 관계 행정기관의 장이나 시장·군수·구청장의 요청	-	-
	②국토교통부장관(불합격 재검사 등 업체 모니터링)	28개	28개
	③골재채취업자 사업장 소재지 변경	-	-
	소 계	**28개**	**28개**
2024년	**①사용자 이의제기, 관계 행정기관의 장이나 시장·군수·구청장의 요청**	**81개** *사용자 이의제기: 79개 *경찰청 요청: 1개 *지자체 요청: 1개	**23개** *사용자 이의제기: 21개 *경찰청 요청: 1개 *지자체 요청: 1개
	②국토교통부장관(불합격 재검사 등 업체 모니터링)	29개	29개
	③골재채취업자 사업장 소재지 변경	-	-
	소 계	**110개**	**52개**
2025년 (1~9월)	**①사용자 이의제기, 관계 행정기관의 장이나 시장·군수·구청장의 요청**	**총 23개** *사용자 이의제기: 18개 *지자체 요청: 5개	**총 8개** *사용자 이의제기: 7개 *지자체 요청: 1개
	②국토교통부장관(불합격 재검사 등 업체 모니터링)	9개	9개
	③골재채취업자 사업장 소재지 변경	-	-
	소 계	**32개**	**17개**
합계		**170개**	**97개**

※ 자료: 국토교통부

이에 따라, 골재의 품질기준 적합성 여부 판별에 있어서의 효과성과 골재 사용자의 품질 관련 이의제기 및 골재 관련 사고 발생 우려로 인한 관계 행정기관의 장 또는 시장·군수·구청장의 골재품질 확인 요청 등 수시검사에 대한 수요를 고려하면, 2023년 이후 연간 약 20~50개 업체에 대하여 실시되고 있는 수시검사를 보다 확대하여 골재 품질관리를 강화할 필요가 있을 것으로 보임.[210]

다) 수시검사 확대를 위한 비용 지원 검토 필요

앞에서 살펴본 바와 같이, 「골재채취법」 제22조의4제1항[211]은 골재채취업자 또는 골재를 판매하는 자에게 ①「산업표준화법」에 따른 KS인증을 받은 골재(제1항제1호) 또는 ②대통령령[212]으로 정하는 골재의 용도별 품질

---

210) 수시검사 확대와 관련하여, 국토교통부는 연간 골재 생산 실적이 있는 골재채취업체(2023년 753개, 2024년 702개)의 10% 정도인 70~80개 업체에 대하여 수시검사가 필요하다는 입장임.

211) **「골재채취법」**
제22조의4(골재의 품질기준) ① **골재채취업자** 또는 **골재를 판매하는 자**는 **다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 골재**를 **공급**하거나 **판매**하여야 한다.
1. 「산업표준화법」에 따른 한국산업표준에 적합하다는 인증을 받은 골재
2. 대통령령으로 정하는 골재의 용도별 품질기준에 적합한 골재
② **골재채취업자**는 **제1항제2호의 골재를 공급**하는 경우에는 그 **품질을 확보**하기 위하여 국토교통부장관이 지정한 **품질관리전문기관으로부터 매년 1회 이상 품질검사**를 받아야 한다.

「산업표준화법」
제11조(산업표준의 고시) 산업통상부장관은 제5조제1항에 따라 산업표준을 제정·개정·폐지한 때 또는 제10조제1항에 따라 산업표준의 적부를 확인한 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 지체 없이 이를 고시하여야 한다.

제12조(한국산업표준) ① **제11조에 따라 고시된 산업표준**을 **한국산업표준(KS)**이라 한다.
② 제1항에 따른 산업표준이 아니면 한국산업표준이라는 명칭을 사용할 수 없다.

제15조(제품의 인증) ① 산업통상부장관이 필요하다고 인정하여 심의회의 심의를 거쳐 지정한 광공업품을 제조하는 자는 공장 또는 사업장마다 산업통상부령으로 정하는 바에 따라 **인증기관으로부터 그 제품의 인증**을 받을 수 있다.
② 제1항에 따라 **제품의 인증을 받은 자**는 그 제품·포장·용기·납품서 또는 보증서에 산업통상부령으로 정하는 바에 따라 그 제품이 **한국산업표준에 적합한 것임을 나타내는 표시(이하 이 조에서 "제품인증표시"라 한다)를 하거나 이를 홍보**할 수 있다.

기준에 적합한 골재(제1항제2호)를 공급하거나 판매하도록 하고 있음.[213]

212) 「골재채취법 시행령」
제28조의2(골재의 용도별 품질기준) 법 제22조의4제1항제2호에 따른 **골재의 용도별 품질기준**은 **별표 1의3**과 같다.

■ 골재채취법 시행령 [별표 1의3]

골재의 용도별 품질기준(제28조의2 관련)

1. 콘크리트용 골재

관리항목	품질기준			
	하천, 바다 및 육상 골재		산림, 선별·파쇄 골재	
	모래	자갈	모래	자갈
가. 절대건조밀도	2.5 이상	2.5 이상	2.5 이상	2.5 이상
나. 흡수율	3.0% 이하	3.0% 이하	3.0% 이하	3.0% 이하
다. 안정성	10% 이하	12% 이하	10% 이하	12% 이하
라. 점토덩어리	1.0% 이하	0.25% 이하	1.0% 이하	0.25% 이하
마. 0.08mm체 통과율	5.0% 이하	1.0% 이하	7.0% 이하	1.0% 이하
바. 입자모양 판정실적률			53% 이상	55% 이상
사. 마모율		40% 이하		40% 이하
아. 염화물 함유량	0.04% 이하			
자. 조립률(바다골재는 제외)	2.3 ~ 3.1			

2. 아스팔트콘크리트용 골재

관리항목	품질기준	
	모래	자갈
가. 절대건조밀도	2.5 이상	2.5 이상
나. 흡수율	3.0% 이하	3.0% 이하
다. 안정성	15% 이하	12% 이하
라. 편장석률		30% 이하
마. 파쇄면 비율		깨진면 2면 이상: 85% 이상
바. 마모율		표층 35% 이하 기층 40% 이하
사. 모래당량	50% 이상	
아. 잔골재공극률	45% 이상	

3. 건조 시멘트 모르타르용 골재

관리항목	품질기준
가. 절대건조밀도	2.3 이상
나. 흡수율	4.0% 이하
다. 안정성	10% 이하

213) 국토교통부에 따르면, KS인증 골재는 29개 업체에서 공급하고 있음.

이와 관련하여, KS인증 골재의 사후관리를 위한 규정을 살펴보면, 「산업표준화법」 제19조제1항[214]은 KS인증을 받은 자로 하여금 인증기관으로부터 '정기심사'를 받도록 하고 있고, 제20조제1항[215]은 산업통상부장관으로 하여금 소비자단체의 요구가 있는 경우 또는 인증제품의 품질저하로 다수의 소비자에게 피해가 발생하거나 회복하기 어려운 피해가 발생할 우려가 현저하다고 인정하는 경우에는 공무원이나 인증심사원[216]으로 하여금 판매되고 있는 인증제품에 대한 품질시험(이하 "시판품조사"라 함)을 하게 하거나 공장 또는 사업장에서 그 제품을 조사(이하 "현장조사"라 함)하게 할 수 있도록 하고 있음.

KS인증 골재의 정기심사 및 시판품조사·현장조사는 각각 「골재채취법」 제22조의4제1항제2호에 따른 '용도별 품질기준에 적합한 골재'에 대한 정기검사 및 수시검사와 유사한 개념으로 볼 수 있음.

그런데, 「산업표준화법」 및 「골재채취법」에 따른 '정기심사 및 정기

---

214) **「산업표준화법」**
제19조(정기심사 등) ① 제15조제1항 또는 제16조제1항에 따라 **인증을 받은 자**(이하 "인증받은자"라 한다)는 그 제품 또는 서비스에 대하여 **인증기관으로부터 정기심사를 받아야 한다**.

215) **「산업표준화법」**
제20조(시판품조사 등) ① **산업통상부장관**은 **소비자단체의 요구**가 있는 경우 또는 **인증제품 또는 인증서비스의 품질저하**로 인하여 **다수의 소비자에게 피해가 발생하거나 회복하기 어려운 피해가 발생할 우려가 현저하다고 인정**하는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 공무원이나 인증심사원으로 하여금 **판매되고 있는 인증제품에 대한 품질시험**(이하 **"시판품조사"**라 한다)을 하게 하거나 인증받은자의 **공장 또는 사업장에서 그 제품 또는 서비스를 조사**(이하 **"현장조사"**라 한다)하게 할 수 있다.

216) **「산업표준화법」**
제18조(인증심사원) ① **산업통상부장관**은 **대통령령으로 정하는 기준에 적합한 자**에게 제17조에 따른 인증심사, 제19조제1항에 따른 정기심사, 제19조제2항에 따른 이전심사, 제20조제1항에 따른 시판품조사·현장조사 또는 제20조제2항에 따른 조사의 업무를 수행하는 **심사원**(이하 **"인증심사원"**이라 한다)**의 자격을 부여**할 수 있다.

검사’와 ‘시판품조사·현장조사 및 수시검사’의 비용 부담과 관련된 사항을 살펴보면,

정기심사 및 정기검사에 대하여는, 「산업표준화법」 제37조[217]는 ‘정기심사를 받으려는 자’에게 심사에 필요한 비용과 수수료를 납부하도록 하고, 「골재채취법」 제48조의2제4호[218]는 ‘품질검사를 받으려는 자’에게 수수료를 납부하도록 하여 비용 부담 주체를 명확하게 규정하고 있으나,

시판품조사·현장조사 및 수시검사에 대하여는, 「산업표준화법」 관련 행정규칙인 「한국산업표준(KS) 인증업무 운용요령」 제43조[219]에서는 국가기술표준원장에게 시판품조사·현장조사를 지원한 인력 등에 수당과 여비 등 필요한 비용을 지급할 수 있도록 하고 있는 반면, 「골재채취법」 및 하위 법령 등에는 수시검사에 필요한 비용의 부담에 관한 사항이 명확하지 않은 점에서 차이가 있음.[220]

---

217) **「산업표준화법」**
제37조(수수료 등) ② 제15조제1항 또는 제16조제1항에 따른 인증을 받으려는 자, **제19조제1항에 따른 정기심사를 받으려는 자** 또는 제19조제2항에 따른 이전심사를 받으려는 자는 산업통상부령이 정하는 바에 따라 그 **심사에 필요한 비용과 수수료를 인증기관에 납부**하여야 한다.

218) **「골재채취법」**
제48조의2(수수료) **다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자**는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 **수수료를 납부**하여야 한다.
4. 제22조의4제2항에 따라 **품질검사를 받으려는 자**

219) **「한국산업표준(KS) 인증업무 운용요령」(국가기술표준원고시)**
제43조(시판품조사 등의 지원) ① **국가기술표준원장**은 법 제20조에 따른 **시판품조사 및 현장조사**에 인증기관, 제46조제2항에 따른 KS 인증지원사무국 및 품질관리단체 등에 소속된 KS 인증심사원을 포함하여 **필요한 지원을 요청**할 수 있다.
② **국가기술표준원장**은 **예산의 범위 내**에서 제1항에 따른 지원 인력 등의 **수당과 여비 등 필요한 비용을 지급**할 수 있다.

220) 「골재채취법」 제48조의2제4호는 ‘품질검사를 받으려는 자’에게 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 수수료를 납부하도록 하고 있는데, 「골재채취법 시행규칙」 제14조의7제2항은

【 「산업표준화법」 및 「골재채취법」에 따른 품질관리 규정 비표 】

구분	「산업표준화법」	「골재채취법」
정기	정기심사	정기검사
	-주기: 3년[221][222]	-주기: 매년 1회
	-정기심사를 받으려는 자 : 심사에 필요한 비용과 수수료 납부	-품질검사를 받으려는 자 : 수수료 납부
수시	시판품조사·현장조사	수시검사
	-소비자단체의 요구가 있는 경우 -인증제품 또는 인증서비스의 품질저하로 인하여 다수의 소비자에게 피해가 발생하거나 회복하기 어려운 피해가 발생할 우려가 현저하다고 인정하는 경우	-골재의 사용자가 골재품질에 대한 이의를 제기한 경우 -골재와 관련한 사고발생의 우려가 있는 등 골재품질의 확인이 필요한 경우로서 관계 행정기관의 장 또는 시장·군수·구청장의 요청이 있는 경우 -골재품질 관련 사고예방 및 국민안전을 위하여 필요한 경우로서 국토교통부장관이 정하여 고시하는 경우
	-국가기술표준원장이 예산의 범위 내에서 필요한 비용 지급 가능	**-품질관리전문기관이 부담 (비용의 부담에 관한 사항이 불명확한 측면)**

※ 자료: 「산업표준화법」 및 「골재채취법」, 「산업표준화법」 및 「골재채취법」의 하위 법령, 관련 행정규칙 조문 요약

수시검사를 '국토교통부장관 또는 품질관리전문기관의 장'이 실시할 수 있는 것으로 규정하고 있음. 이는 골재채취업자가 품질검사를 받는 개념과는 다른 측면이 있어 보이며, 이에 따라 현재 정기검사는 골재채취업자가 수수료를 납부하는 반면, 수시검사는 품질관리전문기관에서 비용을 부담하여 수행하고 있음.

「골재채취법 시행규칙」

제14조의7(골재 품질검사 방법 및 절차 등) ① 법 제22조의4제2항에 따른 골재의 품질검사(이하 "골재품질검사"라 한다)는 **정기검사**와 **수시검사**로 구분한다.

② **정기검사는 매년 1회 실시**하며, **수시검사**는 다음 각 호의 경우로서 **국토교통부장관 또는 품질관리전문기관의 장이 골재로 인한 사고예방이나 그 밖에 국민안전을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에 실시**한다.

1. 골재의 사용자가 골재품질에 대한 이의를 제기한 경우
2. 골재와 관련한 사고발생의 우려가 있는 등 골재품질의 확인이 필요한 경우로서 관계 행정기관의 장 또는 시장·군수·구청장의 요청이 있는 경우
3. 그 밖에 골재품질 관련 사고예방 및 국민안전을 위하여 필요한 경우로서 국토교통부장관이 정하여 고시하는 경우

221) **「산업표준화법 시행령」**

제26조의2(정기심사 및 이전심사의 종류) **법 제19조제1항** 및 제2항에 따라 제품 또는 서비스에 대하여 인증기관으로부터 받아야 하는 **정기심사** 및 이전심사는 **다음 각 호의 구분**에 따른 심사로 한다.

현재, 「골재채취법」에 따른 수시검사는 품질관리전문기관으로 지정된 (재)한국골재산업연구원(이하 “연구원”이라 함)[223]에서 그 비용을 부담하여 수행하고 있는데, 연구원은 2023년부터 2025년(1~9월)까지 연간 17~52개 업체, 41~109개 품목에 대하여 수시검사를 실시하고, 그 비용으로 연간 약 2,800~7,900만원을 부담하고 있음.

【 품질관리전문기관 부담 수시검사 관련 현황 】

구분	수시검사 업체 수	수시검사 품목 수	수시검사 비용
2023년	28개	55개	40,987,100원
2024년	52개	109개	79,181,280원
2025년(1~9월)	17개	41개	27,868,495원

※ 자료: 국토교통부

---

1. 법 제15조에 따라 **인증을 받은 제품**: 제24조제2항제1호에 따른 **공장심사**
2. 법 제16조에 따라 인증을 받은 서비스: 제25조제2항제1호 및 제2호에 따른 사업장심사 및 서비스심사

제24조(제품의 인증 등) ② 법 제15조제1항 및 제17조제1항에 따른 제품의 인증심사는 다음 각 호의 구분에 따른 심사로 한다.
1. **공장심사**: **제품을 제조하는 공장**의 **기술적 생산조건**이 산업통상부령으로 정하는 **인증심사기준에 적합한지**에 대한 심사
2. 제품심사: 제품의 품질이 법 제12조제1항에 따른 한국산업표준에 적합한지에 대한 심사

「산업표준화법 시행규칙」
제16조(정기심사 및 이전심사의 주기·절차·방법 등) ① 인증받은자는 법 제19조제1항에 따라 **인증서를 발급받은 날부터** 다음 **각 호의 구분에 따른 기간 이내**에 **정기심사**로서 **제품**에 대하여는 **공장심사**를 받아야 하고, 서비스에 대하여는 사업장심사 및 서비스심사를 받아야 한다.
1. 법 제15조제1항에 따른 **인증제품의 정기심사 주기**는 다음 각 목의 구분에 따른다.
   가. 별표 12에 따른 1년 주기 공장심사 대상품목에 해당하는 제품: **매년**. 다만, **정기심사에서 적합한 것으로 심사**된 경우에는 **그 다음 1회의 정기심사를 면제**할 수 있다.
   나. 가목 외의 제품: **매 3년**

222) 국토교통부는 KS인증 골재의 정기심사 주기를 「산업표준화법 시행규칙」 제16조제1항제1호나목에 따라 3년인 것으로 설명함.

223) (재)한국골재산업연구원은 2022.7.11.부터 2027.7.10.까지 품질관리전문기관으로 지정되어 있음.(국토교통부 공고 제2022-938호, 2022.7.11.)

품질관리전문기관이 수시검사에 필요한 비용을 전액 부담하는 상황에서는 골재 사용자의 품질 관련 이의제기 및 골재 관련 사고발생 우려로 인한 관계 행정기관의 장 또는 시장·군수·구청장의 골재품질 확인 요청 등에 적극적으로 대응하여 수시검사를 실시하기 어려운 측면이 있을 것으로 생각됨.

또한, KS인증 골재과 관련해서는 「한국산업표준(KS) 인증업무 운용요령」에서 국가기술표준원장이 시판품조사·현장조사를 지원한 인력 등에 수당과 여비 등 필요한 비용을 지급할 수 있도록 규정되어 있는 점을 고려하면, '용도별 품질기준에 적합한 골재'를 공급하기 위한 품질검사에 있어서도 수시검사에 필요한 비용을 품질관리전문기관에 지원할 수 있도록 하는 것이 수시검사의 확대에 도움이 될 것으로 보임.

국토교통부는 수시검사의 확대 필요성과 KS인증 골재의 시판품조사·현장조사에 대한 비용 지원 관련 규정을 고려하여, 골재품질 수시검사의 비용 지원을 위한 법적 근거[224] 마련과 예산 편성[225]을 적극적으로 추진할 필요가 있어 보임.

---

224) 골재 품질검사 비용 지원의 법적 근거를 마련하려는 취지의 법률안으로, "골재채취법 일부개정법률안(의안번호 제2202623호, 김은혜의원 대표발의)", "골재채취법 일부개정법률안(의안번호 제2205297호, 윤영석의원 대표발의)", "골재채취법 일부개정법률안(의안번호 제2213283호, 정준호의원 대표발의)"이 발의되어 있음.

225) 수시검사 확대와 관련하여, 국토교통부는 연간 골재 생산 실적이 있는 골재채취업체(2023년 753개, 2024년 702개)의 10% 정도인 70~80개 업체에 대한 수시검사가 필요하다는 입장으로, 70개 업체에 대하여 수시검사를 실시하는 경우 연간 약 1억원 정도의 예산이 소요되는 것으로 추계하고 있음.
- 2024년 골재생산 실적 업체(702개) × 수시검사 비율(10%) × 1회 검사 비용(155만원) = 1억 881만원

2) 건설기능인등급제사업(4306-303)

○ 건설기능인등급제 사업의 교육 예산은 2024년 이후 당초 연간 목표인원인 2,000명에 미치지 못하는 금액이 편성되고 있고, 2026년도 예산안도 당초 2026년도 목표인원인 4,000명에 미치지 못하는 1,120명 기준으로 편성되어 있음. ○ 2025년의 경우 2024년 이월 예산에 해당하는 교육인원 515명과 2025년 예산에 해당하는 교육인원 940명을 합산하면 연간 1,455명이 교육에 참여하게 되는 것으로, 2026년도 예산안에 편성된 1,120명을 상회하는 교육 수요가 존재하는 측면이 있고, 정부에서 2025년 8월 및 9월에 각각 발표한 “지방중심 건설투자 보강방안”과 “노동안전 종합대책”에 건설기능인 등급제를 활성화하겠다는 내용이 포함되어 있는바, 국토교통부는 건설기능인등급제 사업의 당초 교육 목표와 건설기능인의 교육 수요 등을 종합적으로 고려하여 적정한 수준의 예산을 편성하고, 건설기능인 등급제 활성화를 위한 구체적인 연도별 예산 투입 계획을 마련할 필요가 있을 것으로 생각됨.

가) 개요

건설기능인등급제 사업은 건설근로자의 기능등급제 시행(2021.5.)을 계기로 건설산업 현장에서 시공 등을 담당하는 건설기능인에 대하여 체계적이고 전문적인 맞춤형 교육훈련을 실시함으로써, 전문성 및 숙련도를 향상시키고 안전사고 저감 및 건설공사 품질향상 등 건설산업 경쟁력 강화에 기여하려는 사업임.

동 사업의 2026년도 예산안은 전년도 4억원 대비 4,300만원이 증액(10.8%)된 4억 4,300만원이 편성되었음.

【 2026년도 건설기능인등급제사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
건설기능인등급제사업	243	400	400	443	43

※ 자료: 국토교통부

나) 교육 목표 및 수요를 종합적으로 고려하여 적정 수준의 예산 편성 필요

건설기능인 등급제는 일용직 중심의 고용체계로 인해 고용이 불안정한 건설근로자의 처우개선과 건설근로자의 대부분이 40대 이상인 건설현장[226]으로의 청년층 유입을 유도하기 위해,

건설기능인의 등급을 현장근로일수, 자격, 교육 등을 반영한 종합경력에 따라 초급·중급·고급 및 특급의 4단계[227]로 나누고 이를 토대로 고용 및 임금체계를 구분할 수 있도록 건설기능인에 대한 등급별 승급교육 등을 실시하려는 사업임.

---

226) 건설근로자 중 40대 이상 비율이 83.2%로 전체 산업(68.5%) 대비 14.7%p 높게 나타남. (건설근로자공제회, “건설기성 및 건설기능인력 동향”, 2025.9., p.7.)

227) **「건설근로자의 기능등급 구분·관리 등에 관한 기준」(국토교통부고시)**

[별표 3]

건설근로자의 기능등급 세부 산정기준(제12조 관련)

기능등급	총 환산 경력연수
특급	21년 이상인 자
고급	9년 이상 ~ 21년 미만인 자
중급	3년 이상 ~ 9년 미만인 자
초급	3년 미만인 자

건설기능인 등급제는 「건설근로자의 고용개선 등에 관한 법률」 제7조의4[228]에 따라 2021년 5월부터 시행된 제도로서, 「건설근로자의 기능등급 구분·관리 등에 관한 기준」(국토교통부 고시) 제14조[229]에서는 기능등급을 부여받고자 하는 건설근로자에 대해 소정의 교육과정을 수료하도록 의무화하고 있음.

국토교통부는 이러한 규정과 연계하여 2022년도부터 건설기능인등급제 사업을 편성하여 추진하고 있는데, 2022년 이후 예산 편성 현황을 살펴보면, 2022년 및 2023년에는 각각 10억원, 2024년에는 2억 5천만원, 2025년에는 4억원, 2026년(안)에는 4억 4,300만원으로 편성 금액에 편차가 있음.

228) **「건설근로자의 고용개선 등에 관한 법률」**
제7조의4(건설근로자의 기능등급별 구분 등) ① **국토교통부장관**은 **고용노동부장관과 협의**하여 **건설근로자를 경력, 자격, 교육훈련 등 대통령령으로 정하는 기준에 따라 기능별로 등급을 산정**하여 **구분·관리**할 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.

229) **「건설근로자의 기능등급 구분·관리 등에 관한 기준」(국토교통부고시)**
제14조(교육훈련 등) ① **기능등급을 부여받고자 하는 건설근로자**는 **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.

【 2022년 이후 건설기능인등급제사업 예산 편성 내역 】

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년(안)
예산액 합계		10억원	10억원	2억 5,000만원	4억원	4억 4,300만원
교육	기초기능 교육	-	-	-	-	6,300만원 (180명 ×35만원)
	승급교육	8억원 (2,000명 ×40만원)	6억원 (2,000명 ×30만원)	1억 5,000만원 (500명 ×30만원)	3억 1,500만원 (900명 ×35만원)	3억 1,500만원 (900명 ×35만원)
	실기교사 양성	-	-	2,750만원 (50명×55만원)	2,200만원 (40명×55만원)	2,200만원 (40명×55만원)
	현장관리 역량교육	-	-	2,750만원 (50명×55만원)	-	-
	소계	8억원	6억원	2억5백만원	3억 3,700만원	4억원
교육인프라구축		2억원	3억원	-	-	-
교육과정 위탁운영		-	1억원	4,500만원	6,300만원	4,300만원

※ 자료: 국토교통부 제출자료(2022~2026년 예산안 및 결산 설명자료Ⅱ-1) 재구성

이 중 교육 관련 예산의 세부 내역을 살펴보면, 2022년 및 2023년에는 연간 교육인원 목표치인 2,000명에 해당하는 예산 8억원 및 6억원이 각각 편성되었으나, 2024년 및 2025년에는 각각 연간 교육인원 목표치 2,000명의 30%인 600명(2024년 2억 500만원), 47%인 940명(2025년 3억 3,700만원)에 해당하는 예산이 편성되었음.

【 2022년 이후 건설기능인 교육 계획, 예산편성 및 집행실적 】

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년(안)
당초 계획의 목표인원(A)		2,000명	2,000명	2,000명	2,000명	4,000명
예산 편성 인원(B)		2,000명	2,000명	600명	940명	1,120명
예산 편성액		8억원	6억원	2억 500만원	3억 3,700만원	4억원
계획 목표 대비 예산편성 비율(B/A)		100%	100%	30%	47%	28%
집행실적(C)		737명	880명	515명	625명 (10월 기준)	(실시 예정)
집행 실적 비율	당초 계획목표 대비(C/A)	36.9%	44%	25.8%	31.3%	
	예산편성 대비 (C/B)	36.9%	44%	85.8%	66.5%	

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성
*주- 1) 예산편성 및 집행실적: 기초기능교육, 승급교육, 실기교사양성교육, 현장관리역량교육의 합계치
2) 집행실적: 교육 참여 인원
3) 2025년 집행실적: 2025.7. 위탁교육기관을 선정한 후 약 3개월(2025.8.~10.) 교육 참여 인원 국토교통부는 연내 교육 목표인원 940명을 달성할 것으로 예상함.

국토교통부는 2022년 계획 수립 시 전체 기능등급 보유자 현황(약 93만 명)[230]을 기준으로 예상 교육 참여율을 고려하여 연간 2,000명을 목표로 설정하였고, 건설현장 기능등급제 활성화 방안 마련 등을 통해 추진 경과 등에 따라 매년 2,000명 이상 교육을 확대하여 2029년부터는 교육인원을 연간 1만명 수준으로 유지할 계획[231]이라고 설명하고 있음.

230) 직종별 등급보유자 현황

초급	중급	고급	특급	합계
223,247명	248,835명	260,670명	192,501명	925,253명

※자료: 국토교통부

231) 국토교통부, 2026년도 예산안 및 기금운용계획안 사업설명자료Ⅱ-1, 3권 p.44.
□ **교육체계**
○ **(교육인원)** 예산 규모를 감안, 단계적으로 확대*('29년 연간 1만 명)
*** 숙련도 교육목표 : '25년(2천 명), '26년(4천), '27년(6천), '28년(8천), '29년(1만 명)**

이에 따르면, 2026년에는 교육 목표인원 4,000명을 기준으로 예산이 편성되어야 하나, 국토교통부가 제출한 2026년도 예산안에는 6,300만원이 증액되기는 했으나 여전히 연간 교육인원 목표에 미치지 못하는 1,120명(교육목표인원 대비 28%)에 대한 교육 예산 4억원이 편성되어 있음.

2023년 및 2024년의 교육 예산이 감액 편성된 것은 2022년 및 2023년 동 사업의 추진 실적이 부진하였던 영향이 있었던 것으로 보이나, 2022년 신규사업 편성 후 2023년도까지의 예산 집행은 교육 인프라 구축을 병행하였음에 비하여, 2024년도 이후부터는 구축된 인프라를 활용하여 건설기능인 등급제 활성화를 본격적으로 추진하여야 하는 단계인 것으로 보임.

【 2022년 및 2023년 교육 인프라 구축 현황 】

사업연도	주요내용
2022년	▪기능등급제 연계 교육체계 구축 ▪교육수료자 정보등록을 위한 전산 시스템 구축 ▪20개 직종 교육과정 커리큘럼 및 교재 개발(1단계 6개직종 + 2단계 14개 직종) ▪실기교사 양성 교육과정 커리큘럼 및 교육 교재개발(103명 교육참여)
2023년	▪3단계 29개 직종 교육과정 및 표준 교육 교재 개발 ▪실기교사 양성 교육 실시(63명 교육참여)

※ 자료: 국토교통부

특히, 2025년의 경우에는 2024년도에서 이월된 예산과 2025년 예산의 집행실적이 함께 존재하는데, 2024년 이월 예산에 해당하는 교육인원 515명과 2025년 예산에 해당하는 교육인원 940명을 합산하면 연간 1,455명이 교육에 참여하게 되는 것으로, 2026년도 예산안에 편성된 1,120명을 상회하는 교육수요가 존재하는 측면이 있는 점도 2026년도 예산 편성 시 고려할 필요가 있을 것으로 생각됨.

【 기능등급제 연계 교육지원사업 연도별 참여 및 수료 인원 】

(단위: 명)

교육연도	구분	교육 월	참여인원	수료인원	비고
2022년	승급교육	12월	41	41	2022년 예산
	소 계		**41**	**41**	
2023년	승급교육	1~3월	593	579	2022년 이월 예산
	실기교사양성교육	2~3월	103	101	
	소 계		**696**	**680**	
2024년	승급교육	2~5월	817	785	2023년 이월 예산
	실기교사양성교육	3~4월	63	62	
	소 계		**880**	**847**	
2025년	승급교육	2~4월	515	497	**2024년 이월 예산**
	기초기능교육	8~10월	74	74	**2025년 예산 (진행 중)**
	승급교육	8~10월	508	488	
	실기교사양성교육	9월	43	40	
	소 계		**1,140**	**1,099**	**2024년 이월 예산 + 2025년 예산**
	(2025년 편성예산 집행 완료 시*)		**(1,455)**	**(1,414)**	

※ 자료: 국토교통부 제출 자료 재구성

*주- 2025년 10월까지 예산 편성 인원 940명 중 625명이 교육에 참여하였고, 315명에 대하여 교육이 추가로 실시될 예정임. 표 하단의 '2025년 편성예산 집행 완료 시'는 추가 교육인원 315명의 교육 참여 및 수료를 가정하여 기재함.[232]

232) 국교통통부는 연내 교육 목표인원 940명을 달성할 것으로 예상함.

아울러, 정부에서 2025년 8월 및 9월에 각각 발표한 “지방중심 건설투자 보강방안”[233]과 “노동안전 종합대책”[234]에도 건설기능인 등급제를 활성화하겠다는 내용이 포함되어 있는바, 국토교통부는 건설기능인등급제 사업의 당초 교육 목표인원과 건설기능인의 교육 수요 등을 종합적으로 고려하여 적정한 수준의 예산을 편성하고, 건설기능인 등급제 활성화를 위한 구체적인 연도별 예산 투입 계획을 마련할 필요가 있을 것으로 생각됨.

233) 관계부처 합동, “지방중심 건설투자 보강방안”, 2025.8.14., pp.12.-13.

□ **(인력)** 해외인력 현장활용 확대 및 **기능인등급제 활성화**

○ **(기능인등급제)** 청년층 진입 유도, AI 경력설계 등을 활용한 숙련인력 양성 및 기능인 우대기반 구축을 위해 **기능인등급제 활성화**

청년 유입	▪ 특성화고 졸업생 및 제대(예정) 군인 대상 **기초기능교육 신설**('25.下)
경력설계	▪ 개인별 맞춤형 성장경로를 제공하는 **AI 경력설계 시스템 설계**('25)
패스트트랙	▪ **중급**에서 **고급**으로 **조기승급 가능**하도록 개선(6년 → 1년+숙련도 평가, '27)
등급별 교육	▪ **등급별 승급** 및 **관리자 교육 확대**('24년 9개 직종 480명 → '25년 12개 직종 900명)
인센티브	▪ 시공능력평가 시 **기능등급인 고용실적**에 따라 **기술능력평가 반영**('25), 입·낙찰 시 **건설인력 고용평가 반영** 등 **인센티브 검토 및 반영**('26~)

234) 관계부처 합동, “노동안전 종합대책”, 2025.9.15., p.21.

3 **건설인 기능인 등급제를 통한 숙련 기능인 양성**

○ 시공능력 평가·입낙찰 시 기능등급인 고용실적·고용평가 등을 반영하여 **기능인등급제 활성화**, 안정적 고용 여건 마련을 통한 청년 유입 유도

3) 건설기계임대료체납신고센터운영(4308-301)

○ 건설기계임대료체납신고센터 지원 예산은 2025년에는 20% 감액된 1억 800만원이 편성되었고, 2026년도 예산안에는 다시 20.4% 감액된 8,600만원이 편성되었음.

○ 2025년 이후 예산 감액에 대하여 국토교통부는 기획재정부의 2024년 국고보조사업 연장평가 결과(건설기계 대여대금 지급보증 제도를 2026년까지 활성화하여 사각지대를 해소하고 본 사업을 폐지하는 것이 바람직)에 따른 것으로 설명하고 있는데, 실제 현장에서는 건설기계임대차 등 계약서 작성이 잘 이루어지지 않고 있는 것으로 분석한 연구가 있고, 현장별 보증서 발급 및 확정 현황을 살펴보면 2024년 수급인 및 하수급인의 현장별 보증서 발급금액은 약 4조 3,016억원임에 비하여 건설기계 대여업자에 대한 지급보증 확정금액은 약 6,191억원으로 현장별 보증서 발급금액의 14.4%에 불과한 것으로 나타남.

○ 2018년 이후 체납 신고 건수가 지속적으로 증가하고 있는 점을 고려하면, 체납신고센터의 기능이 단기간에 과도하게 축소되거나 폐지되는 것은 체납된 건설기계 대여대금의 회수에 부정적인 영향을 미칠 가능성도 있어 보이는바, 국토교통부는 건설기계 대여대금 지급보증 제도의 활용도 제고 방안을 마련함과 함께 체납신고센터 운영의 축소 또는 폐지 등에 관한 사항은 지급보증 제도의 활성화 여부와 그에 따른 체납신고센터 운영을 통한 건설기계 대여대금 회수 지원 필요성 감소 여부 등을 종합적으로 고려하여 검토해야 할 것으로 생각되며, 건설기계 대여대금 지급보증 제도가 안정적으로 정착되기 전까지는 체납신고센터에 대한 운영 경비 지원 예산이 건설기계 대여업자 보호를 위해 적정한 수준으로 편성되도록 할 필요가 있어 보임.

가) 개요

건설기계임대료체납신고센터운영 사업은 건설기계임대료 체납·지급보증 미발급 등 불공정 관행으로부터 건설기계 대여업자를 보호하기 위하여 현장 확인, 행정처분 요청 등의 업무를 수행하는 건설기계임대료체납신고센터의 운영에 필요한 자금을 지원하는 사업임.

동 사업의 2026년도 예산안은 전년도 1억 800만원 대비 2,200만원이 감액(20.4%)된 8,600만원이 편성되었음.

【 2026년도 건설기계임대료체납신고센터운영 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
건설기계임대료체납신고센터운영	135	108	108	86	△22

※ 자료: 국토교통부

나) 건설기계 대여업자 보호를 위해 적정한 수준의 예산 편성 필요

건설기계임대료체납신고센터(이하 '체납신고센터'라 함)는 「건설기계관리법」 제34조[235]에 따라 건설기계사업자가 건설기계 임차인 등으로부터 건설기계 대여에 따른 임대료 등을 받지 못하거나 지연되는 경우 이의 회수를 지원하기 위하여 설립된 기관으로서,「건설기계관리법」 제34조 및 「건설기계관리법 시행령」 제17조의3[236]에 따라 건설기계협회[237]가 설치·운영하고 있음.

---

235) 「건설기계관리법」
제34조(건설기계임대료 등 체납신고센터의 설치 등) ① 제32조에 따라 **건설기계사업자가 설립한 협회**는 건설기계사업자가 건설기계 임차인 등으로부터 **건설기계 대여에 따른 임대료 등을 받지 못하거나 지연**되는 경우 **이의 회수를 지원**하기 위하여 **건설기계임대료 등 체납신고센터(이하 이 조에서 "신고센터"라 한다)를 설치**할 수 있다.

236) 「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·운영**한다.

237) 「건설기계관리법」
제32조(건설기계사업자단체의 설립) ① 건설기계사업자는 건설기계사업의 건전한 발전과 건설기계사업자의 공동이익을 도모하기 위하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 협회를 설립할 수 있다.

「건설기계관리법」은 2014년 1월 체납신고센터의 설치 등을 규정한 제34조제1항 및 제2항이 신설[238]되었고, 2015년 8월에는 제34조제3항이 신설[239]되어 국가로 하여금 체납신고센터의 설치와 운영에 필요한 자금 등을 지원할 수 있도록 하였으며, 동 규정에 근거하여 국토교통부는 2015년부터 체납신고센터의 운영에 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원하고 있음.

체납신고센터의 신고 접수 및 회수 실적 현황을 살펴보면, 2015년부터 2024년까지 신고 건수는 469건에서 594건으로, 신고 금액은 88억 9,700만원에서 118억 6,900만원으로 증가하였고, 체납임대료 회수율은 회수 건수 기준으로는 60.61~79.29%, 회수 금액 기준으로는 63.05~86.60%인 것으로 나타남.

---

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.

238) **「건설기계관리법」(법률 제12373호, 2014.1.28. 일부개정, 2014.7.29. 시행)**
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.
② 신고센터의 설치와 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

239) **「건설기계관리법」(법률 제13468호, 2015.8.11. 일부개정 및 시행)**
제34조(건설기계임대료 등 체납신고센터의 설치 등) ③ 국가는 신고센터의 설치와 운영에 필요한 자금 등을 지원할 수 있다.

【 건설기계임대료체납신고센터 신고 접수 및 회수 실적 】

연도	신고(접수)		회수			
	건수	금액	건수	회수율	금액	회수율
2015	469건	88억 9,700만원	301건	64.18%	61억 1,300만원	68.71%
2016	415건	86억 5,000만원	297건	71.57%	66억 5,800만원	76.97%
2017	551건	73억 2,500만원	368건	66.79%	54억 4,100만원	74.28%
2018	431건	75억 9,500만원	307건	71.23%	57억 7,900만원	76.09%
2019	437건	76억 4,700만원	332건	75.97%	63억 3,400만원	82.83%
2020	507건	105억 3,400만원	402건	79.29%	91억 2,200만원	86.60%
2021	520건	93억 3,800만원	391건	75.19%	78억 2,500만원	83.80%
2022	569건	121억 9,700만원	390건	68.54%	97억 9,900만원	80.34%
2023	589건	159억 9,800만원	339건	57.56%	113억 3,700만원	70.87%
2024	594건	118억 6,900만원	360건	60.61%	74억 8,300만원	63.05%
2025 (1~7월)	389건	64억 3,200만원	203건	52.19%	26억 800만원	40.55%

※ 자료: 국토교통부(2025.7. 기준)

*주- 국토교통부는 신고 대비 회수 실적 비교를 위해, 체납 신고 연도 경과 후에 회수된 실적도 신고 연도분의 회수 실적으로 기재하고 있으며, 특별한 사유가 없는 한 접수된 체납신고를 자체 종결하지 않아 회수율이 지속적으로 증가하는 구조인 것으로 설명함.

체납신고센터 운영 경비 국고보조 현황을 살펴보면, 2015년부터 2020년까지는 1년 기준으로 2억원[240]의 예산이 편성되었고, 2021년에는 상근인력을 종전의 4명에서 3명으로 감원하여 1억 5,000만원이 편성되었으며, 지원비율이 종전의 100%에서 90%로 조정된 2022년 이후 2024년까지는 연간 1억 3,500만원이 편성되었고, 2025년에는 2,700만원 감액된 1억 800만원이 편성되어 상근인력이 종전의 3명에서 2명으로 감원[241]되었으며, 2026년 예산안은 다시 2,200만원이 감액된 8,600만원이 편성되었음.

【 건설기계임대료체납신고센터 운영 경비 국고보조 현황 】

구 분	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년(안)
국고 보조액	2억원	1억 5천만원	1억 3,500만원	1억 3,500만원	1억 3,500만원	1억 800만원	8,600만원
지원비율	100%	100%	90%	90%	90%	90%	90%
전년대비 증감액	1억원	△5,000만원	△1,500만원	-	-	△2,700만원	△2,200만원
전년대비 증감률	100%	△25%	△10%	-	-	△20%	△20.4%
상근인력	4명	3명	3명	3명	3명	2명	2명

※ 자료: 국토교통부

240) 2015~2018년까지 연간 2억원의 예산이 편성되었고, 최초 국고지원이 2015년 말에 이루어진 이후 연례적으로 실집행 이월이 발생함에 따라 2019년에는 6개월분 예산 1억원이 편성되었으며, 2020년에 다시 2억원으로 증액 편성되었음.

241) 2025년 예산안 편성 당시 산출내역 상으로는 상근인력은 종전과 동일하게 3명으로 유지하고 인건비 및 운영경비를 20% 감액하였으나, 예산 확정 후 운영과정에서 상근인력이 2명으로 감소되었음.

【2025년 및 2026년 건설기계임대료체납신고센터 예산(안) 산출내역 비교】

<table>
<tr><th colspan="4">’25년 예산</th><th colspan="4">’26년 예산안</th></tr>
<tr><td colspan="4">○ 민간경상보조(320-01) : 108백만원
- 120백만원(1년 운영비) × 국고보조 90%
· 인건비 : 85백만원
· 운영경비 : 조사원여비 및 회의운영비 등 23백만원</td><td colspan="4">○ 민간경상보조(320-01) : 86백만원
- 96백만원(1년 운영비) × 국고보조 90%
· 인건비 : 69백만원
· 운영경비 : 조사원여비 및 회의운영비 등 17백만원</td></tr>
<tr><td>구분</td><td>항목</td><td>산출내역</td><td>예산</td><td>구분</td><td>항목</td><td>산출내역</td><td>예산안</td></tr>
<tr><td rowspan="3">인건비</td><td>팀장</td><td>4.7백만원×1명×12월×90%</td><td>50.8백만원</td><td rowspan="3">인건비</td><td>팀장</td><td>3.8백만원×1명×12월×90%</td><td>41백만원</td></tr>
<tr><td>전문위원</td><td>3.2백만원×1명×12월×90%</td><td>34.6백만원</td><td>전문위원</td><td>2.6백만원×1명×12월×90%</td><td>28.1백만원</td></tr>
<tr><td colspan="2">소계</td><td>85백만원</td><td colspan="2">소계</td><td>69백만원</td></tr>
<tr><td rowspan="5">운영경비</td><td>조사원여비</td><td>0.05백만원×110명×1회×90%</td><td>5백만원</td><td rowspan="5">운영경비</td><td>조사원여비</td><td>0.05백만원×80명×1회×90%</td><td>3.6백만원</td></tr>
<tr><td>회의운영비</td><td>0.04백만원×110명 ×1회×90%</td><td>4백만원</td><td>회의운영비</td><td>0.04백만원×80명×1회×90%</td><td>2.9백만원</td></tr>
<tr><td>지급수수료</td><td>0.75백만원×12월×90%</td><td>8.1백만원</td><td>지급수수료</td><td>0.75백만원×12월×90%</td><td>8.1백만원</td></tr>
<tr><td>홍보비</td><td>0.5백만원×12회×90%</td><td>5.4백만원</td><td>홍보비</td><td>0.5백만원×5회×90%</td><td>2.3백만원</td></tr>
<tr><td colspan="2">소 계</td><td>23백만원</td><td colspan="2">소 계</td><td>17백만원</td></tr>
<tr><td colspan="3">합 계</td><td>108백만원</td><td colspan="3">합 계</td><td>86백만원</td></tr>
</table>

※ 자료: 국토교통부

2025년부터 동 사업의 예산(안)이 감액 편성되고 있는 것에 대하여 국토교통부는 「건설산업기본법」 제68조의3[242]에 따라 건설기계 대여대금 지급보증 제도가 시행 중이므로 별도의 체납신고센터 운영 필요성이 발견되지 않고, 다만 지급보증 제도의 사각지대가 존재하므로 2026년 말까지 지급보증 제도를 충분히 활성화하여 사각지대를 해소한 뒤 본 사업을 폐지함이

242) 「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.

바람직하다는 기획재정부의 2024년 국고보조사업 연장평가 결과[243]에 따른 것으로 설명하고 있음.

「건설산업기본법」 제68조의3에 따른 건설기계 대여대금 지급보증은 수급인 또는 하수급인은 자신이 시공하는 1개의 공사현장에서 대여받을 건설기계의 대여대금을 보증하는 보증서(이하 "현장별 보증서"라 함)를 그 공사의 착공일 이전까지 발주자에게 제출하게 하거나, 국토교통부령[244]으로 정하는 소규모공사 등 정당한 사유가 있는 경우에는 현장별 보증서를 발주자에게 제출하는 대신에 건설기계 대여계약별로 그 대금의 지급을 보증하는 보증서를 건설기계 대여업자에게 줄 수 있도록 하고, 건설기계 대여대금이 체납되는 경우에는 보증기관이 체납대금의 지급을 보증함으로써 건설기계 대여업자를 보호하는 제도로, 동 제도가 활성화되는 경우에는 체납신고센터의 운영 필요성도 상대적으로 감소될 수 있을 것으로 생각됨.[245]

---

243) 기획재정부, "2024년 국고보조사업 연장평가 보고서", p.2,792.

3. 종합 평가 및 제언

○ **(단계적 폐지)** **「건설산업기본법」 제68조의3**에 근거하여 **건설기계 대여대금 지급보증 제도가 실시 중**이므로 **별도의 체납신고센터 운영 필요성이 발견되지 않음**

- 이미 실시 중인 건설기계 대여대금 지급보증 제도가 사각지대 없이 활성화될 경우 건설기계 대여대금 체납 발생 시 지급보증 제도에 따라 회수가 가능하므로 별도의 체납신고센터를 설치하여 운영할 필요성이 사라짐.
- 체납신고센터 운영보다는 건설기계 대여대금 지급보증 제도를 사각지대 없이 철저히 시행하여 영세 건설기계 대여업자를 보호함이 바람직함.
- 다만, 현재 지급보증 제도의 사각지대가 존재하므로 **2026년 말까지 지급보증 제도를 충분히 활성화**하여 **사각지대를 해소한 뒤 본 사업을 폐지**함이 바람직함.

244) **「건설산업기본법 시행규칙」**

제34조의4(건설기계 대여대금 지급보증서 발급면제 등) ① 법 제68조의3제1항 단서의 **"국토교통부령으로 정하는 소규모공사 등 정당한 사유가 있는 경우"**란 **다음 각 호**의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다.

1. 도급금액이 1억원 미만이고 착공일부터 준공예정일까지 공사기간이 5개월 이내인 경우
2. 하도급 금액이 5천만원 미만이고 착공일부터 준공예정일까지 공사기간이 3개월 이내인 경우
3. 당해 건설공사의 도급금액 산출내역서(하도급금액 산출내역서를 포함한다)에 기재된 건설기계 대여대금의 합계금액이 400만원 미만인 경우

그런데, 건설기계 대여업자에 대한 건설기계 대여대금 지급보증 확정을 위해서는 건설기계 대여계약 체결이 필요하나, 최근 국토교통부에서 수행한 연구용역인 “건설기계 임대차시장 제도개선 연구”[246]에서는 「건설기계관리법」 제22조[247]에 따른 건설기계임대차 등 계약서의 작성이 실제 현장에서는 계약 체결 과정에 대한 거부감이 존재한다는 점, 당사자가 신뢰를 기반으로 하여 구두계약에 그친다는 점, 당사자 일방이 계약서 작성을 거부한다는 점 등을 이유로 잘 이루어지지 않고 있는 것으로 분석하고 있음.

---

245) 「건설산업기본법」 제81조 및 제82조는 건설기계 대여대금 지급보증서 발급 또는 교부를 위반하는 경우에 대하여 국토교통부장관이 시정명령 등 또는 영업정지 등 처분을 할 수 있도록 하고 있음.

「건설산업기본법」

제81조(시정명령 등) 국토교통부장관은 건설사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 기간을 정하여 **시정을 명**하거나 **그 밖에 필요한 지시**를 할 수 있다.

4. 제22조제7항, 제34조, 제34조의2제2항, 제36조제1항, 제36조의2제1항, 제37조, 제38조제1항 또는 **제68조의3제1항**에 따른 **건설사업자로서의 의무를 위반**한 경우

제82조(영업정지 등) ① 국토교통부장관은 건설사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 6개월 이내의 기간을 정하여 그 건설사업자의 **영업정지를 명**하거나 영업정지를 갈음하여 **1억원 이하의 과징금을 부과**할 수 있다.

8. 제22조제7항, 제34조, 제36조제1항, 제37조, 제38조제1항 또는 **제68조의3제1항**에 따른 **건설사업자로서의 의무**를 위반한 경우

246) 서종희, “건설기계 임대차시장 제도개선 연구”, 2025.5. p.3.

- 계약서는 추후 분쟁에 있어 증명의 곤란을 해소하고 계약의 준수를 유인한다는 점에서 작성되어야 한다. 이런 이유에서 건설기계관리법 제22조는 건설기계임대차 등의 계약에서는 계약서를 작성하도록 하고 있다. 그러나 실제 현장에서는 계약서의 작성이 잘 이루어지고 있지 않다. 그 이유는 다양하지만 계약 체결 과정에 대한 거부감이 존재한다는 점, 당사자가 신뢰를 기반으로 하여 구두계약에 그친다는 점, 당사자 일방이 계약서 작성을 거부한다는 점 등이 주된 이유이다.

247) **「건설기계관리법」**

제22조(건설기계임대차 등에 관한 계약) ① **건설기계임대차 등에 관한 계약의 당사자**(「건설산업기본법」 제22조에 따른 도급계약은 제외한다)는 **건설기계임대차 등에 관한 계약서를 작성하여야 한다**.

【 건설기계임대차 등 계약 체결 현황 실태조사 및 인터뷰 결과 】

구분	질문	답변 결과
설문조사	[질문2] 건설기계 대여 시 임차인과 서면계약서 작성 여부	-작성 : 82.9%(204명) -미작성: 17.1%(42명)
	[질문2-1] 건설기계를 10번 대여한다면 서면계약서 작성 건수 ※[질문2]에 '작성'한다고 답한 경우	-0~2건: 43.7%(87명) -3~5건: 26.1%(52명) -6~9건: 10.1%(20명) -10건 : 13.1%(26명) -기타(임차인 요구시 작성 등): 7%(14명)
(사)건설기계개별연명사업자협의회 심층인터뷰	건설기계 대여계약서를 미작성하는 경우가 많은지	협의회 자체 실태조사(103명 대상) 결과 - 대체로 작성 : 31% - 대체로 미작성: 69%

※ 서종희, "건설기계 임대차시장 제도개선 연구", 2025.5. p.19. p.26. 발췌
*주- 설문조사: 건설기계 대여업자 380명 대상
- (사)건설기계개별연명사업자협의회 심층인터뷰: 협의회 회장 등 3명

또한, 현장별 보증서 발급 및 확정 현황을 살펴보면, 2024년 수급인 및 하수급인의 현장별 보증서 발급금액은 약 4조 3,016억원임에 비하여, 건설기계 대여업자에 대한 지급보증 확정금액은 약 6,191억원으로 현장별 보증서 발급금액의 14.4%에 불과한 것으로 나타남.

【 2024년 건설기계 대여대금 현장별 보증서 발급 및 확정 현황 】

구분	수급인 또는 하수급인의 현장별 보증서 발급금액(A)	건설기계 대여업자에 대한 지급보증 확정금액(B)	확정금액 비율 (B/A)
건설공제조합	1조 2,699억원	340억원	2.7%
전문건설공제조합	2조 4,628억원	5,459억원	22.2%
기계설비건설공제조합	1,145억원	4억원	0.3%
서울보증보험	4,545억원	388억원	8.5%
합 계	**4조 3,016억원**	**6,191억원**	**14.4%**

※ 자료: 국토교통부

국토교통위원회는 2025년 8월에 있었던 2024회계연도 결산 심사에서 건설기계 대여대금 체납 문제는 신고·중재 중심의 체납신고센터 운영만으로는 근본적 해결이 어려우며, 보다 실효성 있는 방안으로 건설기계 대여대금 지급보증 제도의 활용도 제고가 필요하다는 지적과 함께 국토교통부에 대하여 체납신고센터의 한계를 보완할 수 있는 지급보증 제도의 실효성 확보를 위한 제도개선을 요구[248]하였는바,

이같은 점들을 고려하면 건설기계 대여대금 지급보증 제도가 체납신고센터 운영을 전적으로 대체할 수 있는 수준으로 활성화될 때까지는 일정 기간 시간이 소요될 것으로 생각됨.

248) 2024회계연도 국토교통위원회 소관 결산 예비심사보고서, 2025.8. p.85.
- **지적사항**: 건설기계임대료 체납 문제는 신고·중재 중심의 센터 운영만으로는 근본적 해결이 어려우며, 보다 실효성 있는 방안으로 건설기계임대료 지급보증제도의 활용도 제고가 필요함.
- **시정요구사항**: 국토교통부는 건설기계임대료체납신고센터의 한계를 보완할 수 있는 지급보증제도의 실효성 확보를 위해 노력할 것
- **시정요구유형**: 제도개선

또한, 건설기계 대여대금 지급보증 제도의 활성화 정도를 판단하기 위해서는 현재 운영 중인 체납신고센터에 대한 신고 건수의 감소 여부 및 감소 추이 등을 고려해야 할 것으로 생각되는데, 2018년부터 2024년까지 연간 체납 신고 건수가 지속적으로 증가(431건→437건→507건→520건→569건→589건→594건)하고 있고, 2025년에도 7월까지 체납 신고 건수가 389건(12월까지로 환산 시 667건)으로 증가 추세를 보이고 있어, 체납신고센터의 기능이 단기간에 과도하게 축소되거나 폐지되는 것은 체납된 건설기계 대여대금의 회수에 부정적인 영향을 미칠 가능성도 있어 보임.

기획재정부의 “2024년 국고보조사업 연장평가 보고서”도 체납신고센터 운영의 단계적 폐지를 제안하고는 있으나 이는 건설기계 대여대금 지급보증 제도를 충분히 활성화하여 사각지대를 해소할 것을 전제로 하는 측면도 있어 보이므로,

국토교통부는 건설기계 대여대금 지급보증 제도가 실효성 있게 작동할 수 있도록 활용도 제고 방안을 마련하되, 체납신고센터 운영의 축소 또는 폐지 등에 관한 사항은 지급보증 제도의 활성화 여부와 그에 따른 체납신고센터 운영을 통한 체납대금 회수 지원 필요성 감소 여부 등을 종합적으로 고려하여 검토해야 할 것으로 생각되며,

건설기계 대여대금 지급보증 제도가 안정적으로 정착되기 전까지는 체납신고센터에 대한 운영 경비 지원 예산이 건설기계 대여업자 보호를 위해 적정한 수준으로 편성되도록 할 필요가 있어 보임.

5. 교통물류실

가. 일반회계

1) 스마트물류센터 조성지원(4034-314)

○ 2026년 신규 내역사업인 물류 AI 기술 도입 지원 사업은 인증기업 또는 인증 희망기업(비인증기업)을 지원 대상으로 하고 인증기업 중 기존 이차보전 지원을 받은 인증기업은 사업 대상에서 제외할 계획이나, 인증기업에 대한 혜택 부여를 통해 스마트물류센터 조성을 활성화하고자 하는 스마트물류센터 인증제 본래의 취지를 고려할 때 인증기업이 비인증기업에 비해 행정적·재정적 지원에 소외되지 않도록 합리적 사업 기준 마련과 제도 보완이 필요할 것으로 보임.

가) 개요

스마트물류센터 조성지원 사업은 ①자금확보 여력, 자체 담보능력 부족 등으로 투자 역량이 낮은 영세·낙후된 중소물류기업에 AI 물류기술(소프트웨어 및 로봇 등) 도입을 지원하는 '물류 AI기술 도입 지원'사업(신규), ② 기업 등이 스마트물류센터로 인증을 받은 물류창고에 대한 대출 투자 시 그 이자를 인증등급 및 기업규모에 따라 지원하는 '스마트물류센터 우대대출상품 이차보전' 사업, ③ 스마트물류센터 인증 및 점검 등에 드는 비용을 지원하는 '스마트물류센터 인증제도 운영' 사업으로 구성되어 있으며,

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 129억 9,100만원 대비 7억 7,300만원이 증액된 137억 6,400만원이 편성되었음.

【 스마트물류센터 조성지원 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
스마트물류센터 조성지원	12,322	12,991	12,991	13,764	773
- 물류 AI 기술 도입 지원	-	-	-	700	순증
- 스마트물류센터 우대대출 상품 이차보전	11,872	12,586	12,586	12,780	194
- 스마트물류센터 인증제도 운영	450	405	405	284	△121

※ 자료 : 국토교통부

나) 물류 AI기술 도입 지원 : 스마트물류센터 인증제도 활성화를 위한 합리적인 지원대상 선정기준 마련 필요

물류 AI기술 도입 지원사업은 2026년 신규 내역사업으로, 자금확보 여력, 자체 담보능력 부족 등으로 투자 역량이 낮은 영세·낙후된 중소물류기업에 AI 물류 기술(소프트웨어 및 로봇 등) 도입을 지원하고, 스마트물류센터로 전환을 도모하려는 사업이며, 총 7억원이 편성되었음.

위 사업은 AI 물류 기술 도입 지원을 통해 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」[249]에 근거하여 운영하고 있는 스마트물류센터 인증제도를 활

249) **「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」**

제21조의4(스마트물류센터의 인증 등) ① 국토교통부장관은 스마트물류센터의 보급을 촉진하기 위하여 스마트물류센터를 인증할 수 있다. 이 경우 인증의 유효기간은 인증을 받은 날부터 3년으로 한다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 스마트물류센터의 인증 및 제6항에 따른 점검업무를 수행하기 위하여 인증기관을 지정할 수 있다.

③ ~ ⑥ (생 략)

⑦ 국토교통부장관은 제2항에 따른 인증기관을 지도·감독하고, 인증 및 점검업무에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있다.

⑧ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따른 인증의 기준·절차 및 방법, 인증기관의 조직·운영 및 지정 기준·절차에 관한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제21조의7(재정지원 등 <개정 2020.4.7.>) ① 국가 또는 지방자치단체는 물류창고업자 또는 그 사업자단체가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우로서 재정적 지원이 필요하다고 인정하면 자금의 일부를 보조 또는 융자할 수 있다.

성화하는 것을 목표로 하는데, 사업진행절차를 살펴보면 희망 기업을 공모하여 선정 후 스마트물류센터 인증 기준 부합 여부를 심사하여 보조금을 교부하고, 사업 이후 구축된 사항이 스마트물류센터 인증기준에 부합하는지를 환류하고 있어 장기적으로 스마트물류센터 인증제가 활성화될 것으로 기대됨.

【 물류 AI 기술 도입지원 2026년 예산안 편성 내역 및 사업진행 절차 】

○ 예산편성 내역 : ('25) - → ('26) **700백만원**(2026년 신규)(국비 50% 매칭)

* WMS·TMS 시스템 구축, AMR 등 로봇 대여 등

○ 사업진행 절차

추진절차	시행주체	절차내용
희망 기업 공모.선정	국토교통부/ 인증기관	공모를 통해 스마트전환이 필요한 업체를 선정 및 계약 체결
⇩		
스마트물류센터 인증 심사	인증기관	구축하려는 사항이 **스마트물류센터 인증 기준**에 부합하는지 확인
⇩		
보조금 교부	국토교통부	스마트물류센터인증전환에 적합한 기업에 보조금 교부
⇩		
사업수행	물류기업	AI 기반 물류 기술 구축
⇩		
사업 점검 및 평가	인증기관	구축된 사항이 **스마트물류센터 인증 기준**에 부합하는지 확인 사업 실적 및 집행에 따른 점검 및 평가

※ 자료: 국토교통부

다만, 국토교통부에 따르면 물류 AI 기술 도입지원 사업은 '스마트물류센터 인증을 받았거나 신규인증을 희망하는 비인증 중소·중견기업'을 대상으로

1. 물류창고의 건설
2. 물류창고의 보수·개조 또는 개량
3. 물류장비의 투자
4. 물류창고 관련 기술의 개발
5. 그 밖에 물류창고업의 경영합리화를 위한 사항으로서 국토교통부령으로 정하는 사항

② **국가·지방자치단체 또는 공공기관은 스마트물류센터에 대하여 공공기관 등이 운영하는 기금·자금의 우대 조치 등 대통령령으로 정하는 바에 따라 행정적·재정적으로 우선 지원할 수 있다.**

하되 기존 인증기업 중 '스마트물류센터 우대대출상품 이차보전' 지원을 받은 기업은 제외할 계획이라 밝히고 있는데,

AI 기술비용 직접 지원을 통해 스마트물류센터 인증제도를 활성화하려는 신규사업의 목적을 효과적으로 달성하기 위해 "인증제도 참여기업 중 이차보전 지원을 받은 영세기업"도 혜택에서 배제되지 않도록 사업대상에 대한 합리적인 기준을 마련할 필요가 있겠음.

【 물류 AI 기술 도입지원 지원대상(안) 】

□ **(지원 대상) 스마트물류센터 인증***을 받았거나 **신규 인증을** 희망하는 **중소·중견 기업을 대상으로 희망기업을 공모**하여 **지원대상 선정** 예정

*** 기존 인증 기업 중 이차보전 지원을 받은 기업 제외**

□ **(지원 대상 선정 방식)** ①첨단기술 적용여부를 스마트물류센터 인증심사를 통해 심사 후 ②지원 필요성을 별도 심사하여 지원 대상 기업 선정 예정

○ **①(기술 심사) 스마트물류센터 인증심사**를 통해 **첨단화 기술적용 수준 평가**

* 인증기관(한국교통연구원)에서 인증심사단을 통해 총 5단계(자료 1차 검증→서류심사→현장실사→심사결과 2차 검증→ 심의 및 최종승인)로 심사

○ **②(지원 필요성 심사) 서류심사** 및 **면접심사**를 통해 정량재무상태, 경력, 정성사업 타당성, 지원 필요성 및 기대효과 등을 종합적으로 평가하여 **지원 대상자 선정**

* 민간 전문가를 포함한 사업 대상자 선정위원회를 구성하여 평가 예정

<물류 AI 기술 도입 지원 사업자 선정 방식(안)>

단계	희망기업 공모	⇨	**기술 심사**	⇨	지원 필요성 심사	⇨	지원금 교부
내용	스마트 전환이 필요한 기업 공모		스마트물류센터 인증 심사		서류심사 및 면접심사 실시		시스템 구축 비용 지급

* 공모는 1차('26.上), 2차('26.下)로 나누어 기업의 신청 기회를 확대할 계획

※ 자료: 국토교통부

2021년 도입된 스마트물류센터 인증제도는 인증기업이 매년 확대되어 2025년에는 총 55개의 물류센터(대기업 22개, 중소·중견기업 33개)가 인증을 받았음.

인증 시 혜택과 관련하여, 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」 및 시행령은 스마트물류센터에 대해 행정적·재정적으로 우선지원할 수 있도록 인센티브를 부여하고 있는데,[250] 인증기업은 스마트물류센터 조성 시설자금 및 운영자금 대출 시 '이차보전 지원', 스마트물류센터 구축 비용의 일부 '보조 또는 융자' 등의 혜택을 받을 수 있으며 2026년도 신규사업 도입 시 '물류 AI 기술 도입을 위한 자금 지원'도 받을 수 있게 됨.

【 연도별 스마트물류센터 신규 인증기업 현황 】

(단위 : 개사)

연도		대기업	중견기업	중소기업
계	55	22	19	14
2021년	12	7	3	2
2022년	15	6	6	3
2023년	8	5	2	1
2024년	10	4	4	2
2025년	10	-	4	6

※ 자료 : 국토교통부

250) **「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 시행령」**
제12조의5(스마트물류센터에 대한 지원) ①국가 또는 지방자치단체는 법 제21조의7제2항에 따라 다음 각 호의 지원을 할 수 있다. <개정 2025.3.25.>
1. **스마트물류센터 구축에 드는 비용의 일부 보조 또는 융자**
2. **스마트물류센터 인증을 받은 자가 스마트물류센터의 구축 및 운영에 필요한 자금을 마련하기 위해 국내 금융기관에서 대출을 받은 경우 그 금리와 국토교통부장관이 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여 정하는 금리와의 차이에 따른 차액의 전부 또는 일부 보전**
3. 스마트물류센터 신축 또는 증·개축 시 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제78조에 따라 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시 또는 군의 조례로 정하는 용적률 및 높이의 상한 적용
4. 그 밖에 지방자치단체가 지원하는 경우로서 스마트물류센터 활성화에 관하여 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 지원
② 「신용보증기금법」에 따라 설립된 신용보증기금 및 「기술보증기금법」에 따라 설립된 기술보증기금은 법 제21조의7제2항에 따라 스마트물류센터의 구축 및 운영에 필요한 자금의 대출 등으로 인한 **금전채무의 보증한도, 보증료 등 보증조건을 우대할 수 있다.**

【 스마트물류센터 이차보전지원 사업 개요 】

ㅇ **(개요)** 스마트물류 인증·예비인증을 받은 물류사업자 또는 유통사업자를 대상으로 ① 신·개축, 장비 투자 등 시설자금, ② 경상적 운영자금 대출이자를 이차보전

ㅇ **(지원 규모) 기업규모** 및 **인증등급**에 따라 이차보전 지원금리 차등지원

* 중소: 1.00%p ~2.00%p 중견 : 0.75%p ~ 1.75%p 대기업 : 0.25%p ~ 1.25%p

- (대출한도) 기업별 시설자금 1,500억, 운영자금 100억
- (지원기간) 시설자금 최대 7년(거치 2년), 운영자금 최대 2년

※자료: 국토교통부

다만, 국토교통부의 신규사업 계획에 따르면 인증을 받은 영세 중소기업 중 자금여력 문제로 '이차보전 지원 사업'으로 지원받은 기업은 물류 AI 기술 도입을 위한 신규사업의 지원 대상에서 배제되는데,

인증기업에 대한 혜택 부여를 통해 스마트물류센터 조성을 활성화하고자는 인증제 본래의 취지를 고려할 때 인증기업이 비인증기업에 비해 행정적·재정적 지원에서 배제되는 것이 합리적인 방식인지에 대하여 검토가 필요한 것으로 보임.

등급 및 기업규모별 인증기업 현황을 살펴보면, 인증등급별 점수기준에 따른 등급[251] 중 하위 등급인 4~5등급에 해당되는 기업은 모두 중견·중소

251) 스마트물류센터 인증 시 하차 및 입고, 운반 및 적치, 구조적 성능, 성과관리, 정보시스템 등 평가항목에 따른 점수를 평가하며 득점 점수에 따라 스마트물류센터의 인증 등급은 5등급으로 구분됨(1,000점 만점)
1등급 : 950점 초과 득점
2등급 : 850점 초과~950점 이하 득점
3등급 : 750점 초과~850점 이하 득점
4등급 : 650점 초과~750점 이하 득점
5등급 : 550점 초과~650점 이하 득점

기업으로, 하위 등급에 해당하는 중소·중견 인증기업 중에서 첨단화 기술 수준을 높이고자 하는 수요가 있을 것으로 보이고,

【 등급·기업 규모별 스마트물류센터 인증 현황 】

(단위 : 개사)

등급		대기업	중견기업	중소기업
계	55	22	19	14
1등급	26	17	7	2
2등급	11	4	4	3
3등급	12	1	7	4
4등급	6	-	1	5
5등급	-	-	-	-

※ 자료 : 국토교통부

2025년 10월 현재 55개 인증센터 중 37개 센터(67%)에서 이차보전사업을 지원받고 있으며, 전체 33개의 중소·중견기업 중 16개의 중소·중견기업이 이차보전사업을 지원받고 있어 인증기업 중 약 절반 정도의 중소·중견기업이 물류 AI 기술 도입사업 신청 대상에서 배제될 것으로 보임.

【 인증 스마트물류센터 중 이차보전 지원사업 지원을 받고 있는 센터 현황 】

('25.10월 기준, 센터/개)

	계	대기업	중견기업	중소기업	비고
해당	37 (67%)	21 (95.5%)	11 (57.9%)	5 (35.7%)	16개의 중소·중견 기업은 물류 AI 기술 도입 사업 대상 제외됨.
미해당	18 (33%)	1 (4.5%)	8 (42.1%)	9 (64.2%)	
계	55 (100%)	22 (100%)	19 (100%)	14 (100%)	

※ 자료: 국토교통부

이를 종합하면, 스마트물류센터 인증제 및 인증기업에 대한 지원근거를 두고 있는 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」의 입법 취지를 고려하여,

국가가 인증하는 스마트물류센터 인증제 확대를 통해 노후 물류시설의 첨단화·효율화 및 스마트물류센터 보급을 촉진하려는 인증제도의 발전을 위해서는 기존 인증제 참여기업이 비인증 기업과 비교하여 행정적·재정적 혜택에서 배제되지 않도록 사업대상에 대한 합리적인 기준을 마련할 필요가 있겠음.

2) 국가교통안전기본계획 수립(4631-324)

○ 국가교통안전기본계획의 수립이 연차적으로 법정기한을 준수하지 못하고 지연되고 있으며, 제10차 국가교통안전기본계획 수립도 지연 우려가 크므로 내실있는 정책 수립을 위한 철저한 사업관리와 향후 관련 예산 편성연도를 앞당겨 기본계획 시작연도 전전연도 예산에 편성할 필요가 있음. ○ 국가교통안전기본계획수립 사업의 비목이 실태조사 · 시운전 · 전산개발 · 임상연구 등을 위한 연구용역비인 “일반연구비(260-01)”로 편성되어 있어 정책개발을 위한 연구용역비인 “정책연구비(260-02)”로 비목 수정이 필요함.

가) 개요

국가교통안전기본계획 수립 사업은 「교통안전법」 제15조[252]에 따라 국토교통부장관이 국가의 전반적인 교통안전수준의 향상을 도모하기 위하여 5년 단위로 수립하는 ‘국가교통안전기본계획’을 수립하기 위한 사업임.

이 사업의 2026년 예산안은 4억원이 편성되었음.

【 2026년도 국가교통안전기본계획 수립 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
국가교통안전기본계획 수립 (일반연구비)	-	-	-	400	400

※ 자료: 국토교통부

252) 「교통안전법」 제15조(국가교통안전기본계획) ① 국토교통부장관은 국가의 전반적인 교통안전수준의 향상을 도모하기 위하여 교통안전에 관한 기본계획(이하 "국가교통안전기본계획"이라 한다)을 5년 단위로 수립하여야 한다.

나) 제10차 기본계획 수립 지연 우려가 있으므로 철저한 사업관리 및 예산 편성 연도를 앞당길 필요

국토교통부는 현재 시행 중인 제9차 국가교통안전기본계획(2022～2026)의 적용기간이 2026년에 완료됨에 따라 2027년부터 5년 간의 제10차 국가교통안전기본계획(2027～2031) 수립을 위하여 2026년 예산안에 관련 연구용역 예산 4억원을 편성하였음.

국가교통안전기본계획은 국가의 교통안전에 관한 중·장기 정책을 담은 교통안전 관련 최상위 계획으로서[253] 「교통안전법」에 따라 수립되는 시·도교통안전기본계획(5년 단위), 시·군·구교통안전기본계획(5년 단위)과 각 기본계획의 시행계획(1년 단위)은[254] 모두 국가교통안전기본계획에 따른 정책방향 및 구체적인 정책에 부합하고 조화되어야 함.

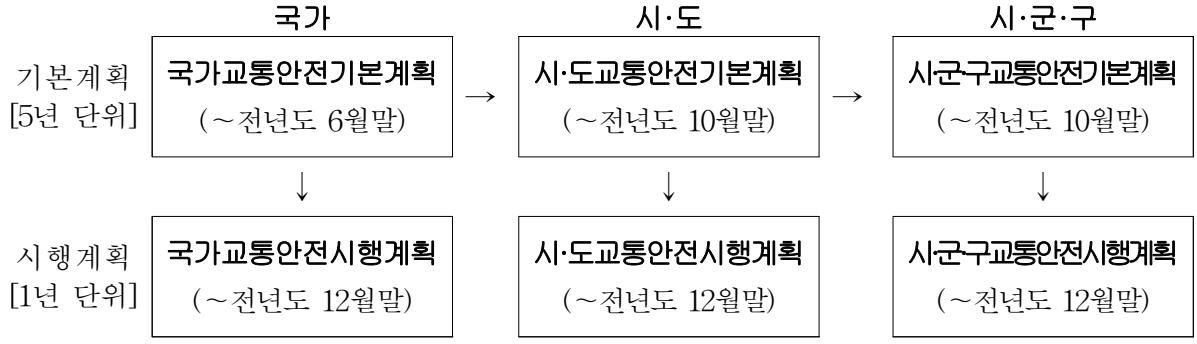
---

253) 「교통안전법」
제15조(국가교통안전기본계획) ①국토교통부장관은 국가의 전반적인 교통안전수준의 향상을 도모하기 위하여 교통안전에 관한 기본계획(이하 “국가교통안전기본계획”이라 한다)을 5년 단위로 수립하여야 한다. <개정 2008. 2. 29., 2013. 3. 23.>
②국가교통안전기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. <개정 2023. 8. 16.>
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
6의2. 고령자, 어린이 등 「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조제1호에 따른 교통약자의 교통사고 예방에 관한 사항
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
(이하 생략)

254) 「교통안전법」 제16조(국가교통안전시행계획), 제17조(지역교통안전기본계획), 제18조(지역교통안전시행계획)

이와 같은 교통안전 정책의 체계성을 확보하기 위하여 「교통안전법 시행령」에서는[255] 각 기본계획 및 시행계획의 수립 기한을 규정하고 있는데[256], 국가교통안전기본계획은 계획연도 시작 전년도 6월까지 확정하도록 규정하고 있음.

【 교통안전 관련 기본계획 및 시행계획 체계도 】



그런데, 지난 3개 차수의 국가교통안전기본계획 수립 시기를 보면, 제7차 기본계획(2012~2016)은 법정 기한보다 2개월이 지체되었고, 제8차 기본계획(2017~2021)은 8개월, 제9차 기본계획(2022~2026)은 13개월이 지체되어 지속적으로 법정 기한을 준수하지 못하고 있으며, 지체 기간도 점차 늘어나 현재 시행 중인 제9차 기본계획(2022~2026)은 시작 연도의 하반기에 수립되었음.

---

255) 「교통안전법 시행령」
제10조(국가교통안전기본계획의 수립) 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. (각 호 생략)

256) 「교통안전법 시행령」 제10조(국가교통안전기본계획의 수립), 제12조(국가교통안전시행계획의 수립), 제13조(지역교통안전기본계획의 수립), 제14조(지역교통안전시행계획의 수립 등)

【 국가교통안전기본계획 수립 연혁 】

구 분	용역발주 시기	용역기간	최종 수립일	비고
제7차 국가교통안전기본계획 (2012~2016)	2010.8.4.	2010.10.8.~2011.8.4. (약 10개월)	2011.9.7.	법정 기한(2011년 6월말)보다 2개월 지체
제8차 국가교통안전기본계획 (2017~2021)	2016.1.14.	2016.2.24.~2016.12.19. (약 10개월)	2017.2.14	법정 기한(2016년 6월말)보다 8개월 지체
제9차 국가교통안전기본계획 (2022~2026)	2020.12.30.	2021.4.13.~2022.5.7. (10개월 → 13개월로 연장주))	2022.9.26	법정 기한(2021년 6월말)보다 15개월 지체

주) 코로나로 인한 정책토론회, 공청회 추진 연기로 용역기간 연장

※ 자료 : 국토교통부

국가교통안전기본계획 수립이 늦어지면 하위 지역 단위의 기본계획과 각 기본계획의 시행계획 수립에도 차질이 발생함. 제9차 기본계획(2022~2026) 수립 당시 일부 시·도는 지역교통안전기본계획 법정기한을 최대한 준수하기 위하여 국가교통안전기본계획(2022년 9월 수립)이 수립되기 전에 시·도교통안전기본계획을 수립한 사례도 있음.

【 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

국토교통부는 제10차 기본계획(2027~2031) 수립과 관련하여 2025년에 국가교통안전기본계획 수립 지침을 배포하고[257], 최소한의 연구기간 확보를

위하여 타 사업비 예산으로 기본계획 수립 연구용역 계약을 체결하는 등[258] 관련 절차를 앞당겨 착수한 바, 기본계획 수립에 차질이 없도록 하겠다는 입장이나,

연구용역기간('25.10월～'26.10월)과 기본계획(안)이 작성된 후 거쳐야 하는 공청회 등 의견수렴과 국가교통위원회 심의[259] 등의 절차를 고려하면, 제10차 기본계획(2027～2031) 수립도 2026년말 경에 완료가 가능할 것으로 예상되며, 시·도 및 시·군·구의 교통안전기본계획 수립도 연쇄적인 지연이 우려됨.

따라서, 제10차 국가교통안전기본계획을 신속히 수립하되 국가의 교통안전성 제고를 위한 효과적인 정책이 내실 있게 수립될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있으며, 향후, 제11차 기본계획 수립 시에는 연구용역 소요기간 및 사전 절차 이행 기간 등을 감안하여 계획연도 시작 전전연도에 관련 예산을 편성할 필요가 있음.

---

257) 「교통안전법」
제15조(국가교통안전기본계획) ③ 국토교통부장관은 국가교통안전기본계획의 수립을 위하여 지정행정기관별로 추진할 교통안전에 관한 주요 계획 또는 시책에 관한 사항이 포함된 지침을 작성하여 지정행정기관의 장에게 통보하여야 하며, 지정행정기관의 장은 통보받은 지침에 따라 소관별 교통안전에 관한 계획안을 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

258) 제10차 국가교통안전기본계획 수립 연구용역 계약
- o 계약방식 : 국가계약법 제21조제2항에 따른 장기계속계약
- o 계약일 : '25. 10. 21.
- o 계약일 : 계약일로부터 1년간
- o 계약액 : 411,600,000원
  - 1차 계약금액('25년 예산) 교통정책종합연구(4639-306) 20,000,000원
  - 2차 계약금액('26년 예산) 국가교통안전기본계획수립(4639-517) 391,600,000원

259)「교통안전법」
제15조(국가교통안전기본계획) ④ 국토교통부장관은 제3항에 따라 제출받은 소관별 교통안전에 관한 계획안을 종합·조정하여 국가교통안전기본계획안을 작성한 후 국가교통위원회의 심의를 거쳐 이를 확정한다.

다) 예산비목 변경 필요

국가교통안전기본계획 수립 사업 예산은 “일반연구비(260-01)”로 편성되어 있음.

기획재정부의 세출예산 과목 구분에 따르면, 연구용역비(260목)는 국가로부터 학술, 기술, 평가, 자문 및 시운전, 실태조사, 전산개발, 임상연구 등 지식기반의 업무에 대한 용역비인 일반연구비(260-01)와 각 부처에서 정책 개발을 위한 연구(학술연구 포함)나 정책현안에 대한 조사·연구 등을 위해 추진하는 용역비인 정책연구비(260-02)로 구분됨[260].

국가교통안전기본계획의 주요 목적은 국가차원에서 교통안전수준의 향상을 위하여 교통안전에 관한 중·장기 종합정책 방향을 수립하고 육상·해상·항공 등 부문별 교통안전을 위한 정책을 수립하는 것이므로, 국가교통안전기본계획 수립을 위한 연구용역비(260목)는 일반연구비(260-01)가 아닌 정책연구비(260-02)로 편성하는 것이 비목 기준에 부합함.

260) 기획재정부, 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」 제2편 V. 2025년도 세입세출예산 과목 구분

목번호	목	세목(내역)
260	연구용역비	
		260-01 일반연구비 - 국가로부터 학술, 기술, 평가, 자문 및 시운전, 실태조사, 전산개발, 임상연구 등 지식기반의 업무에 대한 용역 비용 * 단, 각 부처의 정책개발을 위한 비용은 정책연구비(260-02)목으로 별도 계상
		260-02 정책연구비 - 각 부처에서 정책 개발을 위해 추진하는 정책연구용역 관련 비용(사업명을 ‘정책연구’로 통일)

【 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

6의2. 고령자, 어린이 등 「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조제1호에 따른 교통약자의 교통사고 예방에 관한 사항

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 각 호

「국가통합교통체계효율화법」에 따른 '중기교통시설투자계획'(5년 단위), 「물류정책기본법」에 따른 '국가물류기본계획'(5년 단위) 등 법정 계획 수립을 위한 연구비도 정책연구비(260-02)로 편성되고 있음[261].

따라서, 이 사업의 예산 비목을 일반연구비(260-01)에서 정책연구비(260-02)로 변경할 필요가 있음.

261) 2025년 예산에 중기교통시설투자계획수립(4639-307) 사업 예산 정책연구비 4억원 편성 및 물류산업지원(4034-309) 사업 내에 국가물류기본계획 수립 예산 정책연구비 1억원 편성

3) 국가교통조사(4639-517)

○ 법정 민간위탁 사무인 국가교통조사를 일반 연구용역비인 “일반연구비(260-01)” 로 편성하고 있으므로 민간위탁 사무에 관한 규정과 지침에 따라 예산을 집행할 수 있도록 민간위탁사업비(320-02)로 비목 수정이 필요함.

가) 개요

국가교통조사 사업은 교통 SOC 수요 예측과 각종 교통정책 수립 시 활용되는 핵심 기초자료를 제공하기 위해 교통수단별 여객·화물 기종점통행량, 교통수단별 이용 현황, 교통수단·시설별 공급·운영실태 등을 포함한 국가교통조사를 수행하여 교통DB로 구축·운영하는 사업임.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 46억 5,800만원 대비 14억 8,000만원이 증액(31.8%)된 61억 3,800만원이 편성되었음.

【 2026년도 국가교통조사 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
국가교통조사	4,371	4,658	4,658	6,138	1,480
- 국외여비	-	9	9	9	-
- 일반연구비	4,371	4,649	4,649	6,129	1,480

※ 자료: 국토교통부

나) 법정 민간위탁사업 방식에 맞도록 비목 변경 필요

국가교통조사는 「국가통합교통체계효율화법(이하 “통합교통체계법”)」에 따라 국토교통부장관이 국가기간교통망계획 및 중기투자계획 등 국가교통정책을 합리적으로 수립·시행하기 위하여 실시하는 국가 차원의 교통조사임.

「통합교통체계법」 및 같은 법 시행령에서는 국토교통부장관의 국가교통조사 업무를 한국교통연구원 및 한국해양수산개발원에 위탁[262]하도록 규정하고 있음.

【 국가교통조사 업무 민간위탁 근거 】

「국가통합교통체계효율화법」

제12조(국가교통조사) ① 국토교통부장관은 국가기간교통망계획 및 중기투자계획 등 국가교통정책을 합리적으로 수립·시행하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 국가 차원의 교통조사(이하 “국가교통조사”라 한다)를 하여야 한다.

② 국토교통부장관은 국가교통조사 및 제16조제1항에 따른 개별교통조사의 중복을 방지하는 등 효율적인 교통조사의 시행과 조사 결과의 공동 활용 등을 위하여 5년 단위로 국가교통조사의 목표 및 전략, 세부 조사의 내용 및 방법 등에 관한 국가교통조사계획을 국가교통위원회의 심의를 거쳐 수립하여야 한다.

③ (생략)

제114조(권한의 위임 및 위탁) ② 이 법에 따른 국토교통부장관·해양수산부장관 또는 시·도지사의 업무는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 관계 기관·단체 또는 법인에 위탁할 수 있다.

「국가통합교통체계효율화법 시행령」

제114조의2(업무의 위탁) ② 국토교통부장관은 법 제114조제2항에 따라 다음 각 호의 업무를 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따른 **한국교통연구원에 위탁**한다.

2. 법 제12조제1항에 따른 **국가교통조사의 실시에 관한 업무**(해상부문의 국가교통조사의 실시에 관한 업무는 제외한다)

③ 국토교통부장관은 법 제114조제2항에 따라 **해상부문의 국가교통조사의 실시에 관한 업무**를 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따른 **한국해양수산개발원에 위탁**한다.

262) “위탁”이란 법률에 규정된 행정기관의 장의 권한 중 일부를 다른 행정기관의 장에게 맡겨 그의 권한과 책임 아래 행사하도록 하는 것을 말한다.(「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」 제2조제2호)

이에 개별 법령의 위임 및 위탁에 관한 규정에 따라 정부가 시행해야 할 사무를 민간위탁하는 경우에는 민간위탁사업비(320-02)로 계상하도록 정하고 있는 정부의 세출예산 과목 기준에 따라 국가교통조사 사업은 민간위탁사업비(320-02)로 편성하여야 하나, 국토교통부는 이 사업의 예산 과목을 국가로부터 기술, 평가, 자문, 실태조사, 전산개발 등 지식기반 업무에 대한 용역비인 일반연구비(260-01)로 매년 편성하고 있음.

【 민간위탁사업비(320-02) 및 일반연구비(260-02) 비교】

구분	민간위탁사업비(320-02)	일반연구비(260-02)
과목 구분	법률에 규정된 국가의 사무 중 일부를 지방자치단체가 아닌 법인·단체 또는 그 기관이나 개인에게 맡겨 그 명의·책임하에 행사하는 경우의 비용 * 개별법령 또는 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」에 의거 정부가 시행해야 할 주요사무를 외부에 민간위탁하는 경우에는 민간위탁사업비(320-02)목으로 계상	국가로부터 학술, 기술, 평가, 자문 및 시운전, 실태조사, 전산개발, 임상연구 등 지식기반의 업무에 대한 용역 비용
비목별 집행지침 (요약)	- 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」(대통령령) 적용 - 사업자 선정원칙, 위탁경비의 산정, 구분계리 및 잔액 국고 환수, 위탁계약 이행 장치 마련, 위탁계약기간 결정 및 성과평가 등에 관한 지침 적용 - 기타 손해배상 등 제재조항 명문화, 보안시스템 구축 등 필요 조치 시행	- 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」적용 - 일반경쟁계약 원칙 적용 - 수수료 및 심사위원 수당 등 부대경비 집행 가능 - 계약 관련 예규 등 적용

※ 자료 :「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」

정부의 예산 집행지침에서는 민간위탁사업비(320-02) 예산은 위탁계약의 체결, 지휘·감독, 사무편람, 처리 상황의 감사 등 민간위탁 사무에 관한 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」(대통령령)과 위탁경비의 산정,

구분계리 및 잔액 국고 환수, 위탁계약 이행장치 마련, 위탁계약기간 결정 및 성과평가, 기타 제재 및 보안에 관한 조치 등 세부지침에 따르도록 하고, 일반연구비(260-01) 예산은 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」등 계약 관련 규정에 따르도록 서로 다르게 정하고 있음.

따라서, 국가예산에 관한 원칙과 기준에 맞게 집행하기 위해서는 적합한 비목으로 편성하는 것이 중요한 바, 일반연구비(260-01)로 편성하고 있는 국가교통조사 사업의 비목을 민간위탁사업비(320-02)로 변경하고 민간위탁 사무에 관한 규정과 지침에 따라 예산을 집행할 필요가 있음.

나. 교통시설특별회계(교통체계관리계정)

1) 유가보조금관리시스템운영(정보화)(4264-532)

○ 유가보조금 부정수급 진단 기능이 제고되는 유가보조금관리시스템 고도화와 연계하여 POS결제단말기 미설치 주유소에 POS결제단말기 설치비를 지원할 계획이었으나, 소요 예산이 편성되지 않아 시스템 고도화 및 부정수급 방지 효과가 반감될 것이 우려됨.

가) 개요

유가보조금관리시스템운영 사업은 버스·택시·화물 등 사업용 차량에 대한 유가보조금[263] 지급의 효율적 관리와 유류구매카드제의 원활한 시행 및 유가보조금 부정수급 모니터링을 위하여 구축된 유가보조금관리시스템[264]을 유지보수하고 운영하는 사업임.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 25억 6,800만원 대비 12억 3,500만원이 감액(△48.1%)된 15억 6,900만원이 편성되었음.

---

263) 유가보조금 제도
- 에너지 세제 개편(2001년)에 따라 유류에 부과되는 세금 등의 인상액 및 미세먼지관리 특별대책(2016년)에 따라 천연가스에 부과되는 세금 등에 상당한 금액의 전부 또는 일부를 보조해 주는 유류세연동보조금과 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」제2조 6호에 따른 수소전기자동차 보급 촉진을 위해 수소 충전 금액의 전부 또는 일부를 보조해 주는 수소연료보조금 지원 제도
- 부담 주체 : 지방자치단체
- 지급대상 : 「화물자동차운수사업법」 및 「여객자동차 운수사업법」에 따라 허가받은 사업용 화물자동차·택시·버스

264) 유가보조금관리시스템
- 도메인명 : https://uga.go.kr
- 개요 및 기능
  · 이용자 편의 및 정보 즙근성 제고를 위한 온라인 기반 서비스 이용 환경 구축
  · 업무 데이터에서 통계정보를 추출하는 관리체계 체계화
  · 유관기관과의 시스템 연계를 통한 효율적 관리체계 구축
  (자료 : 국토교통부)

【 2026년도 유가보조금관리시스템운영 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
유가보조금관리시스템운영	4,185	2,568	2,568	1,569	△1,235
- 시스템운영	307	281	281	691	△31
- 시스템기능개선	3,878	2,287	2,287	878	△2,159

※ 자료: 국토교통부

나) 연계사업 미추진에 따른 기대효과 반감 우려

유가보조금관리시스템은 2008년 신한카드사로부터 기부채납을 받은 뒤 현재까지 국토교통부에서 운영하고 있는 시스템으로서, 노후화된 시스템의 기능 개선을 위하여 2024년부터 시스템 고도화 사업을 추진하고 있음.

유가보조금관리시스템 고도화 사업을 통한 기대효과는 지능형 유가보조금 관리 플랫폼을 확립하여 유류구매 및 유가보조금 지급 빅데이터를 분석하고 분석자료를 정책개발 도구로 활용하며, 사전 부정수급 진단 등 부정수급 방지 기능을 고도화함으로써 부정수급 방지를 통한 재정 및 행정의 효율화를 도모하는 한편, 운수종사자에게 편리한 보조금 신청과 차량연료 관리 및 보조금 수급에 관한 정보 제공을 지원하는 것임.

이와 같은 효과를 목표로 수립된 2023년 유가보조금관리시스템 고도화를 위한 정보화전략계획(ISP)에는 고도화된 시스템 기능의 효과적인 활용을 위하여 시스템 고도화가 완료되기 전인 2025년과 2026년에 걸쳐, 실제 주유량

및 주유가격이 연계된 결제정보가 시스템을 통해 전송됨으로써 부정결제가 차단되는 POS(Point of Sale) 결제단말기가 미설치된 주유소(전국 주유소의 약 57%)에 POS결제단말기를 보급하는 계획이 포함되었음.

【 POS결제단말기 보급계획 】

□ 총 소요
- ㅇ 설치 대상 : 전국 10,500개 주유소 중 POS 미설치 주유소 6,000개소
- ㅇ POS 1대당 설치 단가 : 3,750천원
- ㅇ 총소요 : 225억원

□ 국토교통부 보급 계획(안)
- ㅇ 재원 분담 : 국비 50%(112.5억원), 자부담 50%
- ㅇ 국비 지원계획(안)

지원 연도	지원 대수	국비 지원
2025	3,000대	5,625백만원
2026	3,000대	5,625백만원

※ 자료: 국토교통부

그런데, 2025년 정부 예산안에 국토교통부가 당초 계획한 POS 결제단말기 설치 지원을 위한 1차년도 예산(56억 2,500만원)이 편성되지 못한 채로 예산이 확정되었고, 이번 2026년 예산안에서도 관련 예산이 반영되지 않았음.

【 유가보조금관리시스템 고도화 소요 예산 】

(단위 : 백만원)

구 분	'24~'26 총소요 (ISP계획)	예산			
		2024(확정)	2025(확정)	2026(안)	계
시스템 구축(고도화)	10,499	2,790	2,287	878	5,955
POS 설치 지원	11,250	0	0	0	0

따라서, 연간 1조원 이상[265]의 지방 재정이 투입되고 있는 유가보조금의 부정수급 방지를 위한 시스템 기능개선에 2024년부터 3년간 약 60억원 규모의 예산이 투입되고 있으나, 시스템 고도화가 계획대로 완료된다 하더라도 POS 결제단말기 보급과 연계되지 못하여 시스템에서 생산·수집되는 정보의 신뢰성·유용성 저하, 부정수급 진단 기능의 효과성 저하 등이 예상되며, 재정 및 행정 효율성 제고라는 기대효과가 반감되는 결과가 초래될 것으로 우려됨.

265) 2024년 기준 유가보조금 지원 규모 : 1조 2,920억원 (자료: 국토교통부)

2) 버스운전인력양성지원(4931-330)

○ 지속적인 예산 축소에 따른 지원 업체 및 지원 인원 감소로 정책 체감도가 저하될 것이 우려되므로 사업 효과성을 고려한 적정 예산 규모에 대한 검토가 필요함.

가) 개요

버스운전인력 양성지원사업은 2019년 7월부터 노선버스에 대하여 주 52시간 근로시간 제한 제도가 사업장별로 단계적으로 적용됨에 따라 무제한 근로가 가능했던 기존과 비교하여 크게 부족해진 운전인력의 확충을 지원하기 위하여 버스운전인력 양성교육 수료자의 견습 비용을 지원하는 사업임.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도와 동일한 2억 7,000만원이 편성되었음.

【 2026년도 버스운전인력양성지원 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
버스운전인력양성지원	300	270	270	270	-

※ 자료: 국토교통부

나) 사업 효과성을 고려한 적정 예산규모 검토 필요

버스운전인력양성지원 사업은 한국교통안전공단(화성·상주 교통안전체험교육센터)에서 운영하는 버스운전인력 양성교육과정[266]을 수료한 교육생을 운수회사가 견습직원으로 임시 채용하여 견습교육을 완료하면 해당 운수회사에 견습 비용(견습시간 당 8,143원, 1인당 견습시간 최소 40~최대 160시간)을 지원하는 체계로 이루어짐.

【 사업 추진 절차 】

한국교통안전공단 교통안전체험 교육센터 버스양성교육 수료	버스업체 취업연계	업체 견습교육 (연수) 실시 (4~8주)	비용 정산 /지원	정규채용 (견습 등 우수자 채용)
교육생	교육센터 ⇢ 버스업체	버스업체	버스업체 ⇢ 교육센터	버스업체

※ 자료 : 국토교통부

2024년 기준 한국교통안전공단의 버스운전인력 양성교육과정의 교육인원은 연간 2,300명 선이며, 교육생의 운수회사 취업률은 대략 86%로 나타나고 있어[267] 수료자 중 한 해 약 2,000명 가량이 운수회사에 취업하고 있다고 추산해 볼 수 있는데, 이들이 버스운전인력양성 지원사업을 통해 견습비 지원을 받을 수 있는 사업 대상이 됨.

---

266) 한국교통안전공단 버스운전인력 양성교육과정 개요(자료 : 한국교통안전공단)

구분	10일 과정	5일과정
교육대상	시내버스 등 대형 승합자동차	마을버스 등 중형 승합자동차
교육과정	10일(이론 10h, 실습 68h, 기타 2h)	5일(이론 5h, 실습 33h, 기타 2h)
교육비	864,000원	456,000원

267) 한국교통안전공단 화성 교통안전체험교육센터 교육생의 4개년 연평균 취업률 85.6%

구 분	2021	2022	2023	2024	연평균
교육생 수(화성센터)	1,342명	1,008명	1,127명	1,817명	1,324명
취업자 수	1,004명	862명	1,029명	1,642명	1,134명
취업률	74.81%	85.51%	91.30%	90.36%	85.6%

※ 자료: 한국교통안전공단

【 한국교통안전공단 버스운전인력 양성교육과정 교육 인원(2021~2024) 】

(단위 : 명)

구 분		2021	2022	2023	2024
교육인원		1,500	1,326	1,580	2,319
수료인원		1,390	1,326	1,580	2,319
	화성센터	1,332	1,000	1,127	1,817
	(고용노동부 지원)	(571)	(521)	(1,127)	(1,681)
	(경기도 지원)	(761)	(479)	-	(136)
	상주센터	168	326	453	502

*화성 교통안전체험교육센터의 교육과정은 고용노동부 및 경기도 위탁사업으로 운영

※ 자료: 국토교통부

한편, 국토교통부는 견습교육의 질을 확보하고 양질의 버스운전인력 배출을 위하여 공단과 협약을 맺은 버스운수회사[268)269)]를 대상으로 견습 비용을 지원하고 있으며, 협약 운수업체의 수는 매년 확대되어 2024년 기준 협약 운수업체는 285개 업체임.

그런데, 이 사업의 연도별 지원 예산이 2021년 5억 7,000만원에서 해마다 감소하여 2025년에 2억 7,000만원 규모로 축소되었고 2026년 예산안도 전년과 동일 규모로 편성되었음.

예산의 지속적인 감소로 견습비 지원 인원은 2021년 428명에서 2024년 267명으로 감소하였는데 특히, 2023년부터 견습비 지원 단가를 시간당 6,250원에서 8,143원으로 인상(30%)하였음에도 2024년 예산은 오히려 25%(4억원에서 3억원으로 1억원 감액) 감액되었음.

268) 한국교통안전공단 화성교통안전체험교육센터와 고용노동부 및 한국산업인력공단에서 주관하는 국가인전자원개발컨소시엄사업 관련 협약을 체결하여 버스운전인력 양성을 위한 교육훈련에 참여하는 운수회사

269) 한국교통안전공단 상주교통안전체험교육센터 교육이수자에 대해서는 협약 운수회사가 아닌 운수회사에도 지원을 하고 있으나, 2023년 6명, 2024년 1명으로 지원 실적이 미미함.

【 버스운전인력양성지원 예산 및 지원 실적(2021~2025.5월) 】

구 분	2021	2022	2023	2024	2025.5월말
예산(백만원)	570	400	400	300	270
협약 운수업체 수	184개	237개	261개	285개	241개
견습비 지원 업체 수	103개	43개	83개	55개	23개
견습지 지원 인원	428명	303명	388명	267명	47명

※ 자료 : 국토교통부

이에 따라, 협약 운수업체이지만 예산 부족으로 인해 견습 비용을 받지 못하는 사례가 발생하고 있으며, 2024년의 경우 전국 285개 협약 업체 중 견습 비용 지원을 받은 업체는 55개 업체에 불과하고, 7월에 이미 지원 예산이 소진되었음.

2024년보다 예산이 감액된 2025년에는 수요 대비 지원 실적이 더욱 감소할 것으로 예상되며, 2026년 예산안도 2025년과 동일한 규모로 편성되어 마찬가지일 것으로 예상됨.

2024년 기준으로 볼 때, 전국 5,703개 버스운수회사 중 단지 5%(285개)의 회사만이 협약 업체이고, 협약 업체 중에서도 20%(55개)에도 못 미치는 일부 업체만이 운전인력 채용 비용을 지원받고 있는 상황과 전국적으로 버스운전인력 부족 문제가 심각한 현실을[270] 고려할 때,

270) 특·광역시 시내버스 버스운전인력 부족 규모 추산(2025.2월 기준, 전국버스운송사업조합회)

(단위 : 대, 명)

구분	2025년 2월기준			표준운송원가기준 필요인원	
	차량대수 (A)	운전자 (B)	대당인원	대당인원 (C)	필요 운전자수 ((A*C)-B)
계	**17,464**	**41,635**	**2.38**	-	**5,523**
서울	7,383	17,728	2.40	2.8700	3,461
부산	2,521	6,013	2.39	2.6888	765
대구	1,566	3,982	2.54	2.6600	184

현재의 예산 규모로는 현실적인 정책 체감도가 낮아 운수회사의 적극적인 운전인력 확충 노력을 유인하는 효과는 기대하기 어려워 보임.

따라서, 양질의 버스운전인력을 확충하고 버스운수회사의 인력 채용을 지원하려는 이 사업의 목적을 효과적으로 달성하기 위하여 적정 예산 규모에 대한 검토가 필요해 보임.

구분	2025년 2월기준			표준운송원가기준 필요인원	
	차량대수 (A)	운전자 (B)	대당인원	대당인원 (C)	필요 운전자수 ((A*C)-B)
인천	2,354	5,727	2.43	2.5500	276
광주	1,044	2,414	2.31	2.5900	290
대전	1,044	2,450	2.35	2.5500	212
울산	759	1,769	2.33	2.5500	166
제주	793	1,552	1.96	2.1700	169

3) 교통약자이동편의증진(4932-301)

○ 특별교통수단 도입보조 내역사업은 법정대수 미달 여부 및 지역 간 편차를 고려하여 지자체별 도입률이 개선될 수 있도록 사업을 관리하고, 법정대수 상향 및 운행 범위 확대 등 기 제도개선에 따른 인력 확충 실태 등을 조사하여 제도개선 효과를 점검할 필요가 있음. ○ 교통약자 장거리 이동지원 내역사업은 시외·고속버스 운송업체의 참여가 없어 사업 효과를 기대하기 어려우므로 면밀한 원인분석과 유인방안 등 개선책 마련을 선행할 필요가 있음.

가) 개요

교통약자이동편의증진 사업은 저상버스 도입보조, 특별교통수단 도입보조, 교통약자 이동편의 실태조사, BF(Barrier Free 장애물 없는 생활환경) 인증[271] 사업, 교통약자 장거리 이동지원, 교통약자 이동편의 통합관리시스템, 교통약자 홍보사업, 교통약자 이동편의 증진계획 수립 등 교통약자의 이동편의를 증진하기 위한 8개의 내역사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 2,264억 1,200만원 대비 69억원이 증액(3.0%)된 2,333억 1,200만원이 편성되었음.

271) 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

【 2026년도 교통약자이동편의증진 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산 [실집행액]	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
교통약자이동편의증진	211,834 [171,955]	226,412	226,412	233,312	6,900
- 저상버스 도입보조	148,085 [113,001]	160,290	160,290	162,864	2,574
- 특별교통수단 도입보조	60,350 [113,001]	64,857	64,857	67,553	2,696
- 교통약자 이동편의 실태조사	45 [113,001]	-	-	500	500
- BF인증 사업	222 [113,001]	100	100	460	360
- 교통약자 장거리 이동지원	78 [113,001]	350	350	400	50
- 교통약자 이동편의 통합관리시스템	3,128 [113,001]	815	815	985	170
- 교통약자 홍보사업	-	-	-	250	순증
- 교통약자 이동편의 증진계획	-	-	-	300	순증

※ 자료: 국토교통부

나) 특별교통수단 지자체별 도입률 관리 및 기시행된 제도 개선에 따른 인력 확충 등 실태 점검 필요

특별교통수단 도입보조 내역사업은 버스·지하철 등 대중교통 이용이 어려운 중증장애인 등의 이동권 보장을 위해 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량인 특별교통수단 도입 비용과 운영비를 지원하는 사업으로, 서울시는 40%, 그 밖의 시·도는 50%를 국비로 지원함.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 648억 5,700만원 대비 26억 9,600만원이 증액(4.2%)된 675억 5,300만원이 편성되었음.

【 2026년도 특별교통수단 도입보조 내역사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산 [실집행액]	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
- 특별교통수단 도입보조	60,350 [113,001]	64,857	64,857	67,553	2,696
· 업무추진비	-	7	7	7	-
· 지자체경상보조	60,350 [55,666]	64,850	64,850	67,546	2,703

※ 자료: 국토교통부

① 특별교통수단 법정대수 및 지역별 편차를 고려한 도입률 관리 필요

「교통약자의 이동편의 증진법」 및 같은 법 시행규칙에서는 각 지자체가 도입·운행하여야 하는 특별교통수단 대수를 인구 10만명 이하 지역은 중증보행장애인 150명당 1대, 그 외 지역은 중증보행장애인 100명당 1대로 규정하고 있음[272].

국토교통부에서 조사한 2026년 지자체별 특별교통수단 신규 도입 수요는 총 137대로, 이를 반영하여 2026년 특별교통수단 도입률을 추정해 본 결과 일부 지자체는 법정대수에 미달하고, 지역별 편차가 최대 57.3%(세종 133.3%, 부산 76.0%) 수준으로 크게 차이를 보이고 있음.

---

272) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」
제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 “국토교통부령으로 정하는 대수”란 다음 각 호의 기준에 따른 대수를 말한다.
1. 인구가 10만명 이하인 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시·군(광역시에 있는 군은 제외하며, 이하 이 조 및 제6조에서 “시·군”이라 한다)의 경우: 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인(이하 이 조 및 제6조에서 “중증보행장애인”이라 한다) 100명당 1대
2. 인구가 10만명을 초과하는 시·군의 경우: 중증보행장애인 150명당 1대
② 제1항에도 불구하고 해당 지방자치단체의 조례로 중증보행장애인 중 특정 종류의 장애인에 대해 법 제2조제8호에 따른 특별교통수단(이하 “특별교통수단”이라 한다) 외의 방법으로 이동편의를 제공하고 있는 경우에는 해당 장애인 수를 특별교통수단 운행 대수 산정대상에서 제외할 수 있다.

특히 부산은 특별교통수단 도입률이 최하 수준임에도 2026년 신규 도입 계획 물량이 다른 지자체에 비해 매우 낮은 수준으로 이 같은 신규 도입 속도로는 상당 기간 법정 기준에 못 미칠 것으로 예상됨.

따라서, 국토교통부는 지역별 여건을 고려하여 특별교통수단 도입률 편차를 줄이고 특히 법정대수에 미달하는 지자체에 대해서는 조속히 도입을 확대하도록 사업관리를 면밀하게 할 필요가 있음.

【 2026년도 특별교통수단 도입률 추정 】

(단위 : 대)

구분	법정기준 (추정)	2025년말 운행대수(A) (추정)	2026년말 기준 도입률(추정)			
			신규도입 계획(B)	운행대수 (A+B)	법정기준 미달 대수	도입률
총계	**4,837**	**5,071**	**137**	**5,208**		**107.7%**
서울	558	699	-	699		125.3%
부산	**312**	**232**	**5**	**237**	**△75**	**76.0%**
대구	214	218	-	218		101.9%
인천	256	276	5	281		109.8%
광주	127	128	-	128		100.8%
대전	131	121	25	146		111.5%
울산	90	95	7	102		113.3%
세종	24	31	1	32		133.3%
경기	1,051	1,242	5	1,247		118.6%
강원	234	265	9	274		117.1%
충북	206	202	12	214		103.9%
충남	**273**	**251**	**17**	**268**	**△5**	**98.2%**
전북	268	286	7	293		109.3%
전남	**300**	**251**	**24**	**275**	**△25**	**91.7%**
경북	**349**	**271**	**18**	**289**	**△60**	**82.8%**
경남	377	435	2	437		115.9%
제주	67	68	-	68		101.5%

※ 자료: 국토교통부

② 제도 개선 효과 점검 필요

「제4차 교통약자 이동편의 증진계획」 등 정부 정책에 따라 특별교통수단의 법정대수 상향[273], 특별교통수단 도입비용에 대한 지속적인 재정 지원 등으로 특별교통수단 도입 대수가 2020년 3,914대에서 2024년 약 4,896대로 증가하였음.

또한, 국토교통부는 특별교통수단 운행서비스 제공 수준의 지역별 편차가 심화되지 않도록 하기 위하여 24시간 운행 및 인접광역권 운행 등 특별교통수단의 운행방식을 표준화하여 2023년 7월부터 시행하였음[274].

그런데, 차량의 보급 확대, 운행 시간과 지역의 확대에도 불구하고 운전인력이 확충되지 않으면 교통약자의 편의성이 제고되는 실질적인 효과를 기대하기 어려움.

2024년말 기준 특별교통수단 1대당 운전인력은 2023년 1.14명과 거의 차이가 없는 1.15명인 것으로 나타나고 있어, 24시간 운행 및 광역 운행 등을 고려하면 교통약자의 편의성 체감도는 오히려 낮아졌을 수 있다는 설명이 가능해 보임.

---

273) 모든 지자체 중증보행장애인 150명당 1명 → 인구 10만명 미만 지자체는 100명당 1명 (「교통약자법 시행규칙」 개정, 2024. 1. 1. 시행)

274) 「교통약자법 시행령」 제14조의3(특별교통수단의 운영의 범위 및 운영방법) 신설(2023. 5.30. 개정, 2023. 7.19. 시행)

【 특별교통수단 및 운전인력 현황(2020~2024) 】

(단위 : 대, 명)

구 분	2020	2021	2022	2023	2024(잠정)
도입대수(A)	3,914	4,074	4,268	4,600	4,896
운전원 수(B)	-	-	-	5,251	5,626
1대당 운전원 수((B/A)	-	-	-	1.14명	1.15명

주) 운전원 수는 2022년 이전 자료 부존재

※ 자료: 국토교통부

따라서, 특별교통수단 도입 증가, 운행시간 및 운행지역 확대 등에 맞추어 지자체에서 충분한 인력을 확충하고 있는지 등을 포함한 실태조사를 실시하여, 제도 개선 이후 교통약자의 편의성이 실질적으로 제고되는 효과가 나타나고 있는지 점검할 필요가 있음.

다) 시외·고속버스 운송업체의 참여 유인을 위한 개선책 마련 선행 필요

교통약자 장거리 이동지원 내역사업은 휠체어 이용 장애인의 광역 간 이동권 보장을 위해 2019년 시범사업을 시작으로 휠체어 탑승 가능한 시외·고속·전세버스 개조 비용, 버스승강장 개선 비용 등을 지원하는 사업임. 서울시는 40%, 그 밖의 시·도는 50%를 국비로 지원함.

이 사업의 2026년도 예산안은 4억원으로 전년도 3억 5,000만원 대비 5,000만원이 증액(1.6%)되었음. 증액분 5,000만원은 휠체어 이용 장애인이 버스 승·하차 시 불편이 없도록 시외·고속버스 터미널의 버스승강장을 개선하기 위한 사업 예산임.

【 교통약자장거리이동지원 내역사업 2026년 예산안 및 세부 내역 】

	2025년 본예산	2026년 예산안
예산(안)	350백만원	**400백만원**
산출 세부 내역	○ 지자체경상보조(330-01) : 350,000천원 가. 휠체어 탑승 버스 도입지원(350,000천원) ・40,000천원(지원단가)×40~50%(보조율)×18대 =350,000천원	**○ 지자체경상보조(330-01) : 400,000천원** 가. 휠체어 탑승 버스 도입지원(350,000천원) ・40,000천원(지원단가)×40~50%(보조율)×18대= 350,000천원 **나. 버스터미널 승강장 개선(50,000천원)** **・ 100,000천원(지원단가)×50%(보조율)=50,000천원**

※ 자료: 국토교통부

그런데, 이 사업의 최근 4년간(2022~2025) 예산집행률은 전액 불용 또는 20% 정도로 매우 저조함.

【 교통약자장거리이동지원 내역사업 예결산 현황(2022~2025) 】

(단위 : 백만원, %)

구분	국토교통부			지방자치단체						
	예산액 (A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	교부액	전년도 이월액	교부 현액	집행액 (C)	이월액	불용액	실집행률 (C/A)
2022	500	0	0.0	-	-	-	-	-	-	-
2023	500	0	0.0	-	-	-	-	-	-	-
2024	350	78	22.3	78	0	78	18	60	0	5.1
2025 (8월기준)	350	75	21.4	75	60	135	0	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

또한, 2019년 시범사업 때 도입된 4개 구간(10대)의 휠체어탑승고속버스는 운행을 종료하였고[275], 시범사업 이후 시외·고속버스의 공모 참여 업체가 없어 휠체어 탑승이 가능한 시외·고속버스 도입에 수년간 실패하고 있음.

275) 서울-부산(3대), 서울-전주(2대), 서울-강릉(2대), 서울-당진(3대) 4개 구간

이에 대해 국토교통부는 휠체어석 확보에 따른 좌석 수 감소, 휠체어 승하차에 따른 운행시간 증가 등에 따른 손실로 인해 운송업체의 참여가 저조한 것으로 설명하고 있음.

국토교통부는 2024년부터 전세버스를 지원 대상에 포함하여 2024년 전세버스 4대, 2025년 전세버스 7대를 지원하는 정도의 실적이 나타나고 있고, 2026년부터는 2021년부터 2023년 사이 추진하다가 예산 전액 불용이 이어지면서 중단되었던 버스승강장 개선 사업을 재개한다는 계획이나,

장거리 대중교통수단인 고속·시외버스 운송업체의 참여 없이 전세버스 지원, 버스승강장 개선 등의 사업으로는 교통약자의 장거리 이동권 보장이라는 사업 목적을 달성하기는 한계가 있음.

따라서, 이 사업은 집행 부진이 연례화되고 교통약자의 이동권 보장을 위해 핵심인 휠체어탑승고속·시외버스 도입에 실패하고 있으므로, 현재의 사업방식을 지속하기 보다 사업 수요가 없는 이유를 면밀히 분석하고 관련 업계의 참여를 유인할 수 있는 효과적인 제도적·재정적 방안을 강구하는 노력이 선행될 필요가 있음.

다. 지역균형발전특별회계(지역자율계정)

1) 벽지노선지원(4538-601)

○ 교통소외지역 주민의 장거리 이동권 보장을 위하여 벽지노선지원 사업 대상에 고속버스 노선을 포함하였으나 지자체의 운행명령 요청이 없어 성과가 나타나고 있지 않으므로, 현행 지원방식의 문제점에 대한 면밀한 검토를 거쳐 합리적인 개선방안을 강구할 필요가 있음.

가) 개요

벽지노선지원 사업은 「여객자동차운수사업법」 제23조[276]에 따라 9개 지자체[277]에서 운영하는 벽지노선에 대해 벽지노선 운행손실금의 일부(국비 보조 30%)를 지원하는 사업으로, 벽지노선을 안정적으로 운행하여 교통사각지대 해소 등 교통복지증진에 기여하기 위한 사업임.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 394억 2,300만원 대비 8억 7,500만원이 증액(2.2%)된 402억 9,800만원이 편성되었음.

---

276) 「여객자동차 운수사업법」
제23조(여객자동차운송사업의 개선명령 등) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사(제10호의 경우 대통령령으로 정하는 운송사업에 대하여는 시장·군수를 말한다)는 여객을 원활히 운송하고 서비스를 개선하기 위하여 필요하다고 인정하면 운송사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다.
10. 벽지노선(僻地路線)이나 수익성(收益性)이 없는 노선의 운행
③ 국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수는 운송사업자가 제1항제10호의 개선명령과 제2항의 운행명령을 이행하면서 손실을 입은 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 손실을 보상(補償)하여야 한다.
277) 8개 도 및 대구광역시

【 2026년도 벽지노선지원(지역자율) 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산 [실집행액]	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
벽지노선지원(지역자율) (자치단체경상보조)	37,537 [36,514]	39,423	39,423	40,298	875

※ 자료: 국토교통부

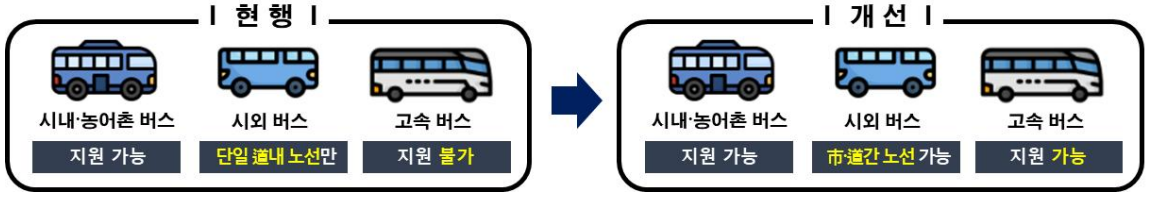
나) 고속버스 노선에 대한 지원 방식 개선 필요

국토교통부는 2024년 10월, 교통 소외지역 주민의 장거리 이동을 지원하기 위하여 종전 벽지노선 지원 대상에 포함되지 않은 시·도 연결 시외버스 노선 및 고속버스 노선을 벽지노선지원 사업 대상에 포함하는 내용으로 이 사업의 운영지침을 개정·시행하였음.

이에 따라 인구감소지역 등을 운행하는 시·도간 운행 시외버스 노선과 고속버스 노선 중 수익성은 부족하지만 대체 교통수단 등이 없어 유지 필요성이 높은 노선은 노선 운행에 따른 손실금을 지원받을 수 있게 되었음.

【 벽지노선지원 사업 운영지침 개정에 따른 지원대상 확대 】

1. 지원대상 확대 : 장거리 이동권 강화



※ 자료 : 국토교통부 보도자료 “장거리 시외·고속버스 벽지노선 지원 확대·신설로 교통소외지역 등 이동권 보장”, 2024.10.14.

그런데, 이 사업 운영지침 개정 이후 벽지노선 지원 현황을 보면 2025년에 고속버스 노선 지원 실적은 한 건도 없으며, 2026년도 예산안에 반영된 지원 노선 중에도 고속버스 노선은 없어, 교통 소외지역 주민의 장거리 이동권을 보장하기 위해 시행한 제도 개선의 성과가 나타나고 있지 않음.

【 벽지노선지원(지역자율) 사업 지원 노선 】

(단위 : 개)

구 분	2025 지원대상			2026 지원대상(예산안 기준)		
	시내	시외	고속	시내	시외	고속
계	3,826	82	-	3,772	91	-
대구	38	-	-	35	-	-
경기	97	-	-	97	-	-
강원	206	7	-	206	7	-
충북	498	7	-	493	8	-
충남	387	-	-	386	8	-
전북	690	20	-	641	20	-
전남	872	-	-	872	-	-
경북	566	1	-	566	1	-
경남	475	47	-	476	47	-

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 이에 대해 고속버스 노선의 지원 방식은 지자체장이 국토교통부장관에게 「여객자동차법」 제23조에 따른 운행명령 요청을 하여 국토교통부장관이 검토 후 해당 노선에 대해 운행명령을 내리면 해당 노선의 운행손실금을 지원하는 방식으로서, 제도 개선 이후 지자체장의 고속버스 노선에 대한 운행명령 요청이 한 건도 없었기 때문이라고 함.

< 벽지노선 지원사업 보조금 업무처리지침 >

Ⅱ. 사업시행 주요내용

라. 세부기준

2) 시외 직행형 및 시외 고속형 버스 : 「여객자동차법」 제23조에 따라 벽지노선 운행을 명령한 노선(구간) 중 다음의 조건을 충족하는 경우

- 기·종점 또는 중간정차지 중 어느 하나가 「지방분권균형발전법」에 따른 인구감소지역인 노선
- 벽지노선(구간) 폐지 시, 대체 대중교통수단*이 없거나 한정적인 경우

  * 대체 대중교통수단은 일정한 운행횟수와 배차간격 등으로 주민들이 운행을 예측할 수 있는 교통수단을 말하며 일반택시는 제외
- 운행손실금 산정 기준년도에 적자가 발생하고 있는 노선(구간)
- 편도 10회/일 이하로 운행되며, 필수시설(대형병원 등)·생활편의 시설(보육시설, 학교 등)·문화시설(공연장, 박물관, 미술관 등) 이용 편리성, 도시-벽지 간 연결성 및 벽지주민의 광역 이동권 제고 등 공공성이 높은 것으로 판단되는 노선

※ **고속형 시외버스 노선 지원 방식 : ①지방자치단체의 장이 국토교통부장관에게 「여객자동차법」 제23조에 따른 운행 명령 요청(요청 시 해당 道와 고속형 운송사업자 간 운행 및 손실지원과 관련한 협약문서 포함 必) → ② 국토교통부장관이 검토 후 해당 노선에 대해 운행 명령 → ③고속형 시외버스 노선 운행 → ④지방자치단체의 장이 운송사업자의 운행손실 지원**

그런데, 광역 간 기점과 종점을 연결하는 장거리 고속버스 노선의 경우, 운송업체 소재지 지자체, 기점지 지자체, 종점지 지자체 등 다수의 지자체가 관할권 내 업체의 손실이나 주민의 교통편의 등과 관련되는데, 이 사업 운영지침에서는 해당 운송업체와 손실지원에 관한 협약을 체결한 지자체가 운행명령 요청을 하도록 하여, 운행명령 요청 지자체가 국비 외의 재정부담(지방비 보조율 70%)을 하는 구조이므로, 관계 지자체들이 운행명령 요청에 소극적일 것으로 예상되며 이는 지금까지 운행명령 요청이 없는 한 원인이 되는 것으로 보임.

따라서, 교통사각지역 주민의 장거리 이동권 보장의 성과가 나타날 수 있도록 현행 고속버스 노선에 대한 벽지노선 지원 방식의 문제점에 대해 면밀히 검토하여 운송업체와의 협약 주체, 운행명령 요청 주체, 관계 지자체 간의 재정분담 기준 등에 관한 제도적 보완 등을 포함한 합리적인 개선 방안을 강구할 필요가 있음.

2) 도시형교통모델(지역자율)(4546-301)

○ 현재의 양적 성과지표에 따른 성과목표를 상회하여 달성하고 있으므로, 질적 성과지표로 변경하여 사업성과를 효과적으로 측정할 필요가 있음.

가) 개요

도시형교통모델 사업은 지방자치단체(군지역 제외)에서 노선버스 근로시간 단축(「근로기준법」 개정)에 따른 운행횟수 및 노선 조정 등을 추진하는 과정에서 대중교통 사각지대를 방지하기 위해 소형버스, 콜버스 등 수요응답형 버스(“공공형버스”) 등의 도입을 지원하거나 일부 지방자치단체에서 도입·운영 중인 “공공형택시” 도입을 지원하기 위한 사업으로 국비 보조율은 50%임.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 348억 7,100만원 대비 27억 4,800만원이 증액(7.9%)된 376억 1,900만원이 편성되었음.

【 2026년도 도시형교통모델(지역자율) 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산 [실집행액]	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
도시형교통모델(지역자율)	32,799 [30,132]	34,871	34,871	37,619	2,748
- 공공형버스 지원 (자치단체경상보조)	26,216 [23,862]	26,791	26,791	28,467	1,676
- 공공형택시 지원 (자치단체경상보조)	6,583 [6,270]	8,080	8,080	9,152	1,072

※ 자료: 국토교통부

나) 질적 성과지표로 개선 필요

도시형교통모델 사업 중 공공형버스 지원 내역사업은 지자체의 노선버스 체계를 개선하고 그에 따른 노선 미도달 지역에 소형버스 등 대체교통수단 운영을 지원하는 사업이며, 공공형택시 지원 내역사업은 대중교통 사각·취약 지역 주민을 위한 콜택시의 이용요금을 재정으로 지원하는 사업으로서 노선버스 근로시간 단축 제도의 안착과 지역 주민의 교통편의 증진 및 이동권 보장을 도모하기 위한 사업임. 해당 지자체에 50%를 국비로 지원함.

이 사업의 지원 대상은 군 지역을 제외한 도시 지역 75개 지자체임. 이 중 공공형버스를 도입한 지자체는 2019년 48개 지자체에서 2025년 65개 지자체로, 공공형택시를 도입한 지자체는 2019년 57개 지자체에서 2025년 61개 지자체로 증가하였음.

국토교통부는 지역의 공공형버스 및 공공형택시 도입을 확대하려는 목적에서 이 사업의 성과계획서상 성과지표를 ‘공공형버스 도입 지자체 수’와 ‘공공형택시 도입 자자체 수’로 설정하여 성과를 측정하고 있는데, 연도별 성과목표를 공공형버스는 2023년부터 60개 지자체로, 공공형택시는 2022년부터 61개 지자체로 유지하고 있고, 이미 2022년부터 해당 목표를 상회하여 성과를 달성하고 있음.

【 도시형교통모델 최근 4년간 성과 달성도 】

성과지표	구분	2022	2023	2024	2025	2026	2026 목표치 산출근거	측정산식 (또는 측정방법)
공공형버스 도입지자체수 (단위:개)	목표	59	60	60	60	60	'23년 목표치 유지	공공형버스 도입 지자체수
	실적	60	64	66	66			
	달성도	102%	106%	110%	110%			
공공형택시 도입지자체수 (단위:개)	목표	61	61	61	61	61	'22년 목표치 유지	공공형택시 도입 지자체수
	실적	61	62	63	63			
	달성도	100%	102%	103%	103%			

※ 자료: 국토교통부

사업 초기에 공공형버스 및 공공형택시 도입 지자체를 확대하기 위하여 양적 목표를 설정한 것이나, 현재 양적 목표가 충분히 달성되고 사업이 안정적으로 추진되고 있으므로 사업의 성과지표를 질적 지표로 개선할 필요가 있어 보임.

따라서, 지역 주민의 이용률 또는 만족도 등 대중교통 사각·취약 지역 주민들이 공공형버스 또는 공공형택시의 도입으로 실제 체감하는 편익을 바탕으로 사업의 성과를 측정할 수 있도록 적절한 성과지표로 변경할 필요가 있음.

3) 버스공영차고지 지원(자율)(4931-345)

○ 연례적 집행부진이 지적되고 있는 버스공영차고지 지원사업이 포괄보조금 예산인 지역자율계정 사업으로 전환되고 예산 규모가 크게 증가됨에 따라 오히려 집행부진이 심화될 것으로 우려되므로 지원방식 개선 등 예산집행률 제고를 위한 대책이 필요함.

가) 개요

버스공영차고지 지원 사업은 버스공영차고지의 신규 확충 및 개선을 지원함으로써 노선버스 차고지 부족 문제 해소와 운송사업자의 사업 여건 및 종사자의 근로 여건을 개선하고 이를 통해 안정적인 노선버스 운행을 지원하기 위한 사업임.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 147억 4,600만원 대비 140억 7,300만원이 증액(95.4%)된 288억 1,900만원이 편성되었음.

【 2026년도 버스공영차고지 지원(자율) 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산 [실집행액]	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
버스공영차고지 지원(자율) (자치단체자본보조)	14,911 [10,171]	14,746	14,746	28,819	14,073

※ 자료: 국토교통부

나) 실집행률 제고를 위한 지원방식 개선 필요

버스공영차고지 지원 사업은 2025년까지 지역균형발전특별회계 내 '지역지원계정'에 편성되었으나 2026년 예산안부터 '지역자율계정'으로 전환되어 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」(이하 "「지방분권균형발전법」")에 따라 포괄보조금 사업으로 편성되었음[278)279)].

이에 따라 기획재정부에서 정한 포괄보조금 한도 내에서 각 지자체가 자율적으로 정한 22개(계속 12개, 신규 10개) 버스공영차고지 지원 사업이 2026년 예산안에 반영되었으며, 예산 규모는 2025년도 예산(147억 4,600만원) 대비 2배 가까운 288억 1,900만원(140억 7,300만원 증가)으로 이 사업이 시작된 2020년 이후 최대 규모의 예산이 편성되었음.

【 버스공영차고지 지원 사업 연도별 사업 규모 】

(단위 : 백만원)

연도	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026(안)
사업비(예산)	26,000	24,700	22,000	20,330	14,911	14,746	28,819
사업 수	23개	16개 계속 6 신규 10	17개 계속 10 신규 7	17개 계속 10 신규 7	21개 계속 10 신규 11	18개 계속 12 신규 6	22개 계속 12 신규 10

※ 자료: 국토교통부

278) 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」
제86조(포괄보조금의 지원) ① 정부는 제78조제2항에 따른 지역자율계정의 세출예산을 편성할 때 대통령령으로 정하는 바에 따라 각 시·도 및 시·군·구별로 세출예산의 용도를 포괄적으로 정한 보조금(이하 "포괄보조금"이라 한다)으로 편성하여 지원한다.
② 제1항에 따라 정부가 포괄보조금으로 편성한 사업에 대하여 관계 중앙행정기관의 장이 예산을 교부할 때에는 해당 사업 내에 여러 개의 세부 내역을 구분하여서는 아니 된다.

279) 지역균형발전특별회계 중 지역자율계정은 포괄보조금으로 편성되는 계정으로서 이는 중앙정부 주도의 관리와 통제를 배제하여 지자체가 예산 한도 내에서 유연하게 사업을 구성하고 지역 실정에 적합한 사업을 직접 정하여 예산에 반영함으로써 지자체의 자율성과 책임성을 높이려는 취지임.

그런데, 이 사업은 지차제에서 상당 규모의 예산이 연례적으로 이월·불용되고 있어 실집행률이 70% 내외 수준이며, 2025년 7월 기준 실집행률도 30% 미만에 불과하여 집행 부진이 이어질 것으로 예상됨.

【 버스공영차고지 지원 사업 연도별 실집행내역 】

(단위 : 백만원)

구 분	국토교통부		지방자치단체						
	예산액	집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A, %)
2022	22,000	21,496	21,496	24,271	45,767	32,893	10,190	2,684	71.9
2023	20,330	20,330	20,330	10,190	30,520	20,802	6,914	2,804	68.1
2024	14,911	14,911	14,911	6,914	21,825	16,463	5,361	1	75.4
2025(7월기준)	14,746	14,504	14,504	5,361	19,865	5,301	-	242	26.7

※ 자료: 국토교통부

연례적 집행부진의 주요 원인은, 사업 추진 여부가 확정된 이후에 실시설계, 각종 인허가, 토지확보, 착공 등 순차적인 사업 추진 단계를 고려하여 단계별 해당 시기에 맞게 소요 예산이 편성되어야 하나, 사업이 확정적이지 않은 단계에서 설계비 등을 편성하거나 토지보상이나 각종 인허가 등 사전절차가 완료되기 전에 공사비를 편성하는 등 예산을 앞당겨 편성하여 이월 및 재이월이 반복되기 때문임.

이 사업의 집행 부진은 국회에서 여러 차례 문제점으로 지적되었고[280], 2025년 3월 정부의 보조사업 연장 평가에서도 집행 가능한 재정수요 규모로 '감축'이 필요하다는 결과가 제시되었음[281].

280) 2021회계연도 결산 국토교통위원회 예비심사보고서 및 예산결산특별위원회 심사보고서, 2023회계연도 결산 국토교통위원회 예비심사보고서 및 예산결산특별위원회 심사보고서

281) 「2025 국고보조사업 연장평가보고서 III」(기획재정부, 2025. 9)

그럼에도 불구하고 2026년 예산안은 전년 대비 2배 가깝게 증액 편성되었는데 세부적인 지자체 사업 내역을 보면,

계속사업 중에는 2025년도 교부액의 대부분 이월이 예상되는 사업, 2026년 예산액에 이미 다음연도 이월분을 포함한 사업 등이 편성되고,

신규사업 중에는 지방재정투자심사를 완료하지 않아 사업 추진이 확정적이지 않은 사업, 부지확보, 실시설계, 인허가 등 행정절차 이행, 착공까지 통상 연내 이행되기 어려움에도 관련 비용을 모두 예산에 반영한 사업 등이 편성되어, 그동안 지적된 연례적 집행 부진 문제가 개선되기 어려울 것으로 우려됨.

【 2026년도 예산안 버스공영차고지 지원 사업 내역(계속사업) 】

(단위 : 백만원)

시·도	사업명 (사업지)	총사업비 (국비30%)	2025년 예산 집행계획					2026 예산안	비 고
			전년도 이월액	2025 본예산	교부 현액 (A)	예상 집행액 (B)	예상 집행률 (B/A,%)		
인천	계양권역	25,400	0	1,731	1,731	1,731	100.0	1,589	
대구	달서구 대곡동	10,000	-	716	716	716	100.0	2,284	
대전	**대전역 동광장**	**15,150**	**300**	**876**	**1,176**	**300**	**25.5**	**1,600**	- '25본예산(876백만원) 전액 이월 예상 - 실시설계('24.12-'26.3) 완료 전 '25년 공사비 예산 반영
대전	동구 삼정동	24,652	36	417	453	380	83.9	1,600	
광주	첨단지구	30,100	100	1,722	1,822	1,822	100.0	694	
경기	**고양 원당**	**53,000**	**789**	**-**	**789**	**789**	**100.0**	**3,000**	- '26년 하반기 실시설계 완료 예상, '27년말 착공계획이나 '26예산안에 공사비 30억원 반영(지자체 20억원 이월분 반영)

시·도	사업명 (사업지)	총사업비 (국비30%)	2025년 예산 집행계획					2026 예산안	비 고
			전년도 이월액	2025 본예산	교부 현액 (A)	예상 집행액 (B)	예상 집행률 (B/A,%)		
청북	**청주시 동부권**	**19,096**	**-**	**877**	**877**	**119**	**13.2**	**3,729**	- '25년 수용재결 지연
충남	천안시 남부권	37,856	-	834	834	834	100.0	1,500	
전남	**목포시**	**1,950**	**-**	**417**	**417**	**108**	**25.9**	**168**	- '26년 착공 가능하나 '25본예산에 공사비 반영
전남	**무안군**	**9,500**	**389**	**834**	**1,223**	**389**	**31.8**	**900**	- '25본예산(876백만원) 전액 이월 예상 - 실시설계 발주('25 하반기) 전 '24예산에 실시설계용역비 반영, 실시설계('25.11~) 완료 전 '25년 예산에 공사비 반영
경북	포항 북부권	32,221	-	959	959	959	100.0	1,250	
경남	진주시	22,600	431	1,048	1,479	1,479	100.0	2,690	

※ 자료: 국토교통부(2025.10월말 현재 지자체 자료 취합)

【 2026년도 예산안 버스공영차고지 지원 사업 내역(신규사업) 】

(단위 : 백만원)

시·도	사업명 (사업지)	총사업비 (국비30%)	2026		비 고
			예산안	산출내역	
인천	검단신도시	45,100	3,633	실시설계비 부지매입비	
대전	**대전대**	**6,500**	**300**	**부지매입비 실시설계비**	- 지방재정투자심사 중('25 4분기)
경기	광주 경안권역	46,324	300	실시설계비	
강원	원주시	7,000	523	부지매입비 실시설계비	- '27년 착공 계획
강원	**홍천군**	**5,327**	**968**	**부지매입비 실시설계비 진출입로 공사비**	- '27년 착공 계획
강원	인제군(개선)	2,000	600	실시설계비 진출입로 공사비	
충북	**옥천군(개선)**	**200**	**66**	**실시설계비 공사비**	- '27년 착공 및 준공 계획
전북	무주군	3,000	900	실시설계비 공사비	

시·도	사업명 (사업지)	총사업비 (국비30%)	2026		비 고
			예산안	산출내역	
전남	**장성군**	**3,000**	**450**	**토지보상 지급 실시설계 용역비 부지조성 공사비**	**- '26년 설계용역 및 부지조성공사 - '27년 부대시설 등 착공 계획**
경북	칠곡군	4,350	75	실시설계비	- '27년 착공 계획

※ 자료: 국토교통부(2025년 10월말 현재 지자체 자료 취합)

더욱이 「지방분권균형발전법」에서는 지역자율계정 예산에 대해, 이월을 금지하는 「국가재정법」 제48조제1항[282] 규정에도 불구하고 이월과 재이월을 허용하고 있는데[283] '부득이한 사유'로 한계를 명시하고 있음에도 구체적인 사유가 규정되어 있지 않아 지자체가 쉽게 이월 소요까지 예산에 반영할 수 있어 집행 부진이 심화될 수 있음.

따라서, 버스공영차고지 지원 사업이 지역자율계정사업으로 전환되고 예산 규모도 크게 증가됨에 따라 연례적 집행부진이 더욱 심화되지 않도록 당해연도 내 집행 가능한 적정 소요를 예산에 반영하도록 할 필요가 있음.

---

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

283) 「지방분권균형발전법」
제89조(예산의 이월) ① 회계는 세출예산 중 부득이한 사유로 해당 회계연도 내에 지출하지 아니한 것은 「국가재정법」 제48조제1항에도 불구하고 대통령령으로 정하는 바에 따라 회계의 소관 부처별 또는 지방자치단체별 세출예산의 총액 범위에서 다음 연도에 이월(移越)하여 사용할 수 있다. 다만, 그 회계연도부터 2회계연도를 초과하여 이월할 수 없다.

특히, 이 사업은 2026년부터 포괄보조금 예산인 지역자율계정으로 전환되어 일정 한도 내에서 지자체가 자율적인 편성권을 가지며 지방비 보조율이 70%로 높은 점을 고려하여, 사전 행정절차 등이 완료되어 사업이 안정적으로 추진되는 공사 착공 단계에서 공사비 위주로 국비(국비 보조율 30%)를 지원함으로써 행정절차나 보상협의 지연 등과 같은 변동성을 최소화하는 등 예산집행률을 제고할 수 있는 방안을 강구할 필요가 있음.

6. 항공정책실

가. 교통시설특별회계(공항계정)

1) 제주공항 시설개선(3532-301)

○ 제주공항 시설개선 사업의 2026년 예산안은 전년대비 95억 9,400만원이 증액되어 총사업비(2019년∽2026년)의 42%인 140억 3,500만원이 편성되었는데, 동 사업은 매년 예산의 이월·불용이 반복되어 당초 계획했던 2023년에서 2026년으로 사업기간이 연기되었으며, 2025년 추가경정예산 증액분을 고려한 사업비 예산의 실집행률은 28.5%로 저조하게 나타남. 국토교통부는 2022회계연도 국토교통위원회 결산 심사 시정요구사항을 고려하여 동 사업의 연례적 이월을 방지하고 2026년 적기 준공을 위한 철저한 집행관리가 필요할 것으로 보임.

가) 개요

제주공항 시설개선 사업은 제주공항 관제탑 신축을 통해 상시 관제안전 위협요소를 해소하여 항공안전을 확보하고 증가하는 항공수요에 대응하는 사업으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 44억 4,100만원 대비 95억 9,400만원이 증액된 140억 3,500만원이 편성되었음.

【 2026년도 제주공항 시설개선 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
제주공항 시설개선	94	2,321	4,441	14,035	9,594

※ 자료: 국토교통부

나) 제주공항 시설개선 : 적기 준공을 위한 철저한 집행관리 필요

제주공항 시설개선 사업은 2019년부터 2026년까지 총사업비 332억 7,500만원을 투입하여 제주공항 관제동을 신축하는 사업으로, 2026년 예산안에는 공사비 131억 9,200만원, 감리비 7억 8,300만원, 부대비 6,000만원이 편성되었음.

【 총사업비 및 연차별 사업비 배분 내역 】

(단위: 백만원)

공사명	비목	코드	총사업비	1차('19)	2차('20)	3차('21)	4차('22)	5차('23)	6차('24)	7차('25)	8차('26)
제주공항 시설개선	보상비	410-00	129	-	-	129	-	-	-	-	-
	설계비	420-01	1,439	69	1,253	117	-	-	-	-	-
	공사비	420-03	28,020	-	-	1,725	3,958	2,649	87	6,409	13,192
	감리비	420-04	3,497	141	215	240	1,030	497	-	591	783
	부대비	420-05	190	1	18	20	51	13	7	20	60
	소계		33,275	211	1,486	2,231	5,039	3,159	94	7,020	14,035

※ 자료: 국토교통부

제주공항 시설개선 사업은 당초 2019년도에 착수하여 2023년 준공 예정이었으나 공사 지연으로 인한 사업기간 연장 및 총사업비 변경이 14차례 진행되어 2026년 10월 준공 예정이며, 2022년부터 매년 이월 및 불용이 반복되어 실집행률이 부진하게 나타났음.

【 제주공항 시설개선 사업 추진 경과 】

구분		당초 계획	실제 추진현황	비고(특이사항)
계획	기본계획 수립	'19.1.~6.	'19.4.~7.	○ 총사업비 변경 (제14차 변경) - 당초 2023년 완료 예정이었으나 사업기간 연장으로 2026년 완료 예정 ○ 시공사 계약 해지('23.12) 및 재착공('25.1 계약)에 따른 공기 연장
	공공건축 사업계획 사전검토	'19. 6.~9.	'19. 6.~7.	
설계발주	설계공모 공고 및 계약	'19.9.~'19.12.	'19.11~'20.2.	
	건설사업관리용역 발주 및 계약	'20.1.~'20.5.	'20.1.~'20.5.	
설계	설계용역	'20.2.~'21.2.	'20.2.~'21.8.	
공사	**공사 발주 및 계약**	**'21.9.~'21. 11.**	**'21.9.~'22.2.**	
	신축공사	**'22.2~'23**	**'22.2~'26.10.**	

※ 자료: 국토교통부

주요 집행 부진사유를 살펴보면, 2022년에는 파업 등으로 인한 관급자재 수급 불안정으로 공사착수가 지연되어 실집행률이 45.15%, 2023년에는 시공사의 공사중지 및 계약해지에 따른 사업지연으로 실집행률이 25.4%, 2024년에는 시공사 계약 해지에 따른 공사중지에 따라 실집행률이 1.1%로 매우 저조하게 나타남.

2025년에는 연례적 예산집행 부진으로 예산이 감액 조정됨에 따라 부족한 사업비 21억 2,000만원이 2025년 추가경정 예산으로 증액되었고, 공사 재개 전 안전점검 실시 등으로 6월부터 실착공하여 2025년 10월 기준으로 실집행률은 35.4%로 나타났으며, 국토교통부에 따르면 5억 6,200만원의 예산 이월이 예상됨.[284]

284) 국토교통부에 따르면 연말까지 공사비 3,974백만원을 선금 및 기성·준공금 지급하여 공사비 집행에 만전을 기할 예정이라는 설명임

【 제주공항 시설개선 사업 실집행 내역('25.10. 기준) 】

(단위: 백만원, %)

연도	예산액			전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액(B)	집행액 (C)	실집행률 (C/B)	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경 증감액	추경(A)								
2022	11,678	-	11,678	4,736	-	-	16,414	6,820	45.15	7,841	1,753
2023	7,030	-	7,030	7,841	-	-	14,871	3,776	25.4	6,034	5,061
2024	2,579	-	2,579	6,034	-	-	8,613	94	1.1	2,579	5,940
2025	2,321	2,120	4,441	2,579	-	-	7,020	2,484	35.4	-	-
2026	14,035	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

【 연도별 실집행 부진 사유 】

연도	실집행 부진 사유
2022	□다음연도 이월(7,841백만원) - 제주지역 레미콘 운송기사 파업 및 화물연대 파업 등으로 인한 관급자재 수급 불안정 등 공사 착수('22.12) 지연 □불용(1,753백만원) -공사비(1,744):'21년 상반기 공항계정 세입부족에 따른 설계용역중지 등에 따른 공사 순연으로 '21년 이월예산 불용 -감리비(9):건설사업관리용역 정산금액
2023	□다음연도이월(6,034백만원) - 시공사 공사중지('21.9~) 및 계약해지(부도)에 따른 사업 지연 □불용(5,061백만원) -공사비(4,990), 시설부대비(71):시공사 계약해지에 따른 예산 불용
2024	□다음연도 이월(2,579백만원) - 시공사 계약해지에 따른 공사중지 지속 □불용(5,940백만원) - 시공사 계약해지에 따른 공사중지 지속에 따른 '23년 이월예산 불용
2025	□본예산(2,321백만원) + **추경(2,120백만원)** - 연례적 예산집행 부진에 따른 예산조정으로 '25년 사업비 부족, 추경 확보 □공사재개 전 안전점검 실시 등으로 **6월부터 실착공** **□이월예상액(562백만원)**

※ 자료: 국토교통부

2026년도 예산안에는 2026년 공사가 완료된다는 전제하에 전년도 44억 4,100만원 대비 95억 9,400만원이 증액된 잔여 사업비 140억 3,500만원이 편성되었는데, 총 공사비('19~'26)의 47%에 해당하는 공사비 131억 9,200만원이 2026년도에 반영된 점, 해당 사업의 연례적 집행부진이 지속되어 왔으며

2025년 추경 증액분을 고려한 2025년 10월 기준 예산의 실집행률이 35.4%로 저조하게 나타난 점을 고려할 때, 국토교통부는 2026년 적기 준공을 위해 집행관리를 철저히 할 필요가 있으며 2026년 예산안의 집행가능성을 면밀히 점검할 필요가 있음.

「2026년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 공사비의 경우 전년도 예산집행실적이 저조한 사업은 이월예상액 등을 고려하여 당초 소요보다 축소 반영하도록 하고 있으며,

특히 본 사업의 연례적 이월 및 집행부진과 무리한 예산 편성에 대하여, 2022회계연도 국토교통위원회 결산 심사 시 본 사업은 예산을 과도하게 편성한 측면이 있어 향후 연내 집행가능성을 고려하여 예산을 면밀히 편성할 수 있도록 주의하고 연례적 이월을 방지하도록 시정요구를 받은 바 있으므로,

국토교통부는 해당 시정요구사항을 충실히 이행하여 연례적 이월을 방지하고 2026년 적기 준공을 위한 철저한 집행관리가 필요할 것으로 보임.

【 2022회계연도 국토교통위원회 결산 시정요구사항 】

○ **(주의)** 국토교통부는 제주공항 시설개선 사업의 공사비 이월 예상액을 고려하지 않고 예산을 과도하게 편성한 측면이 있으므로 이월 예상액을 면밀히 파악하고 연내 집행가능성을 고려하는 등 예산을 면밀히 편성할 수 있도록 주의하여 연례적 이월 발생을 방지할 것

※ 자료: 2022회계연도 결산 국토교통위원회 예비심사보고서

2) 일반공항시설관리(3532-312)

○ 일반공항시설관리 사업은 2025년 예산 227억 400만원 대비 949억 4,900만원 증액(약 418%)된 1,176억이 편성되었는데, 2025년도 추가경정예산안의 실집행률이 약 25.5%, 특히 활주로이탈방지 예산의 실집행률은 4.9%로 저조하게 나타남. 2025년 추가경정예산안 국토교통위원회 예비심사 결과를 고려할 때, 2025년 증액된 추경 예산 및 2026년 편성된 공사비 예산을 적기에 집행하기 위해 집행관리를 철저히 할 필요가 있으며, 민·군 겸용공항의 경우 계획변경으로 인한 불용 및 이월이 발생하지 않도록 가급적 예산 편성 이전에 국방부와 협의를 완료할 필요가 있겠음.

가) 개요

일반공항시설관리 사업은 항공안전을 확보하기 위하여 공항·비행장의 시설을 체계적이고 효율적으로 관리하고자 하는 사업으로, ①전국 공항을 대상으로 종단안전구역 내 위험요인(둔덕 등)을 제거하기 위한 공항시설 개선사업, ②조류탐지레이더 및 조류통합감시시스템 구축, ③활주로 이탈방지시스템(Engineered Materials Arresting System, EMAS) 설치를 위한 사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 227억 4백만원 대비 949억 4,900만원 증액(약 418%)된 1,176억 5,300만원이 편성되었음.

【 2026년도 일반공항시설관리 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
일반공항시설관리	356	314	22,704	117,653	94,949
- 일반공항시설관리	356	314	314	314	-
- 김포공항시설개선	-	-	526	7,470	6,944
- 김해공항시설개선	-	-	298	1,083	785
- 제주공항시설개선	-	-	4,247	9,120	4,873
- 대구공항시설개선	-	-	10	727	717
- 청주공항시설개선	-	-	20	772	752
- 무안공항시설개선	-	-	3,256	4,118	862
- 양양공항시설개선	-	-	559	4,268	3,709
- 광주공항시설개선	-	-	12	775	763
- 울산공항시설개선	-	-	5,505	27,889	22,384
- 여수공항시설개선	-	-	308	5,486	5,178
- 포항경주공항시설개선	-	-	4,137	15,657	11,520
- 사천공항시설개선	-	-	3,435	15,818	12,383
- 원주공항시설개선	-	-	77	24,156	24,079

※ 자료: 국토교통부

나) 공항시설개선사업 : 추경 증액 예산을 고려한 면밀한 사업 계획 수립 필요

지난 2024년 12·29 여객기 참사 이후, 국토교통부는 항공안전 전반에 대한 국민적 우려를 해소하기 위해 항공 각 분야 민간 전문가로 구성된 '항공안전 혁신위원회'를 운영하고, 항공안전 혁신위원회에서는 공항시설 안전성 강화, 항공공사 정비역량 강화, 정부의 항공안전 감독 강화 등의 내용을 포함한「항공안전 혁신 방안」을 발표하였음.[285]

「항공안전 혁신 방안」 중 공항시설 안전성 강화와 관련된 내용을 살펴보면, ①전국 공항이 ICAO(국제민간항공기구) 권고 기준인 240m 이상의 종단안전구역[286]을 확보하도록 하고 불가피하게 종단안전구역 확보가 어려운 경우에는 활주로 이탈 방지 장치(EMAS, Engineered Materials Arresting System)을 설치[287]하도록 공항 인프라 시설을 개선하며, ②조류충돌 예방활동을 강화하기 위해 조류탐지레이더를 2026년부터 인천·김포·제주공항 등 7개 민간공항에 순차 도입을 추진할 계획임.

이러한 내용을 기반으로, 2025년 "일반공항시설관리 사업" 추가경정예산으로 '활주로 이탈방지시스템 설치, 조류탐지레이더 및 조류통합감시시스템

285) 국토교통부 보도자료, 「항공안전 혁신 방안 발표」, 2025.4.30.

286) "활주로 종단안전구역(Runway end safety area)"이란 접근활주로의 시단 앞쪽에 착륙하거나 종단을 지나쳐 버린 항공기의 손상을 줄이기 위하여 활주로 중심선의 연장선에 대칭으로 착륙대 종단 이후에 설정된 구역을 말한다.(「공항안전운영기준」, 국토교통부고시)

287) 「공항·비행장시설 및 이착륙장 설치기준」 제21조(활주로 종단안전구역의 크기)에 따르면, 착륙대 종단에 제동시스템을 설치하는 경우, 활주로 종단안전구역의 길이를 줄일 수 있도록 하고 있으며, ICAO Doc 9157 Aerodrome Design Manual Part 1 - Runways (Fourth Edition, 2020)의 5.4 RUNWAY END SAFETY AREAS(종단안전구역)에 따르면 Arresting System(제동시스템) 설치 시 종단안전구역의 길이를 줄이는 것이 가능한 것으로 규정

구축, 공항시설개선’을 위해 본예산 3억 1,400만원 대비 223억 9,000만원 증액된 227억 400만원이 신규 증액되었으며, 2026년 예산안에는 사업의 계속 추진을 위해 약 418.2% 증액된 1,176억 5,300만원이 편성되었음.

【 2025년도 일반공항시설관리 사업 추가경정예산 및 2026년도 예산안 】

(단위 : 백만원)

사업명	2025년 예산			2026년 예산안
	2025년 본예산	추가경정예산 증감액	계	
▪ 일반공항시설관리	314	22,390	22,704	117,653 (418.2%)
일반공항시설관리	314	-	314	314
조류	-	3,600	3,600	33,767
EMAS	-	15,056	15,056	54,545
공항시설 개선	-	3,734	3,734	29,027

※ 자료: 국토교통부

주요 증액된 조류충돌 방지, 활주로이탈방지장치 설치(이하 “EMAS”라 한다)와 관련된 국토교통부의 추진 계획을 살펴보면,

①조류충돌레이더 도입과 관련하여 7개의 민간공항은 2026년부터 도입을 추진하되 8개의 민·군 겸용공항은 관계기관과 협의를 거쳐 도입방안을 마련할 계획이고, ②종단안전구역 확보가 가능한 4개 공항에 대해서는 기존 공항부지를 활용하여 종단안전구역을 권고기준인 240m까지 연장하되, 하천·도로 등이 인접하여 종단안전구역 연장이 불가능한 3개 공항에 대해서는 활주로이탈방지장치 설계를 연내 완료하여 2026년~2027년 중 설치를 완료한다는 계획임.

【 주요 증액 내역사업 개요 및 추진 계획 】

1 조류충돌 예방강화 사업(조류탐지 레이더 도입)

○ **인천·김포·제주 등 민간공항***은 이번 달부터 순차적으로 설계 등 절차를 거쳐 '26년부터 도입 추진

* (민간 공항: 7개) 인천, 김포, 제주, 무안, 양양, 여수, 울산 공항

○ 민·군 겸용공항*은 **軍 등 관계기관과 기술적 고려사항(전파간섭, 주파수 배정 등), 추진일정 등의 협의**를 거쳐 도입방안 마련(`25.下)

* (민·군 겸용공항: 8개) 김해, 청주, 대구, 광주, 사천, 포항경주, 원주, 군산 공항

2 종단안전구역 확보 및 항공기 이탈방지 장치(EMAS) 도입

◇ 전국 15개 공항 중 종단안전구역 권고기준(240m)에 미달되는 김해, 무안, 원주, 여수, 울산, 포항경주, 사천 등 7개 공항 시설 개선*

*** 단, 민·군 겸용공항은 군사작전 및 훈련을 고려, 국방부 협의 결과에 따라 변동 가능**

▪ 검토 경과: 종단안전구역 확보(❶부지 확장 또는 ❷활주로 시단 조정) → 종단안전구역 확보 곤란 시 EMAS 도입

○ **(종단안전구역 확보) 4개(김해, 무안, 원주, 여수) 공항**은 기존 공항부지를 활용하여 **종단안전구역을 240m까지 연장**

- 김해, 무안공항은 우선 연장('25.下)하고, 원주, 여수공항은 공항부지확장 및 연장 가능성* 추가 검토 후 추진 방안 확정(`25.10)

* 종단안전구역 연장 시 일부 하천·도로가 포함되어 부지확장 가능성 또는 활주로 이설 등 검토 필요, 종단안전구역 확보 불가 시 EMAS 도입 방안도 병행 검토

○ **(EMAS 대상) 3개(울산, 포항경주, 사천) 공항**은 하천·도로 등이 인접하여 **종단안전구역 연장이 불가**, EMAS 도입을 통해 활주로 안전확보

- 3개 공항에 대한 설계는 연내 완료하고, **'26~'27년 중 설치 완료**

※ 자료 : 국토교통부

다만, 2026년 증액된 사업과 동일한 내역사업인 2025년 추가경정예산 증액 사업의 실집행률은 2025년 10월 기준으로 25.5%로 저조하게 나타났으며 특히 EMAS 예산의 집행률은 4.9%인 것으로 나타나고 있음.

【 2025년도 일반공항시설관리 사업 공항별 실집행률(2025.10. 기준) 】

(단위 : 백만원, %)

사업명	예산액					실집행액(실집행률)			
	25년 본예산	25년 추가경정 예산			계	25년 추가경정 예산			계 (%)
		조류	EMAS	공항시설개선		조류	EMAS	공항시설개선	
▪일반공항 시설관리	314	3,600	15,056	3,734	22,704	2,940	733	2,045	5,718
(일반공항 시설관리)	314	-	-	-	314	-	-	-	-
추경		3,600	15,056	3,734	22,390	2,940 (81.7)	733 (4.9)	2,045 (54.8)	5,718 (25.5)
(김포공항)	-	500	-	26	526	385	-	19	404 (76.8)
(김해공항)	-	-	-	298	298	-	-	198	198 (66.4)
(제주공항)	-	500	3,664	83	4,247	385	0* (전액 불용예정)	55	440 (10.4)
(대구공항)	-	-	-	10	10	-	-	7	7 (70.0)
(청주공항)	-	-	-	20	20	-	-	13	13 (65.0)
(무안공항)	-	1,700	-	1,556	3,256	1592.5	-	594	2,186.5 (67.2)
(양양공항)	-	300	-	259	559	192.5	-	173	365.5 (65.4)
(광주공항)	-	-	-	12	12	-	-	8	8 (66.7)
(울산공항)	-	300	4,949	256	5,505	192.5	387	171	750.5 (13.6)
(여수공항)	-	300	-	8	308	192.5	-	4	196.5 (63.8)
(포항경주공항)	-	-	3,257	880	4,137	-	173	586	759 (18.3)
(사천공항)	-	-	3,186	249	3,435	-	173	166	339 (9.9)
(군산공항)	-	-	-	-	0	-	-	-	0
(원주공항)	-	-	-	77	77	-	-	51	51 (66.2)

※ 자료 : 국토교통부

특히 2025년 추경 예산으로 편성된 제주공항 EMAS 예산과 관련하여, 제주공항의 경우 활주로 종단안전구역이 국제민간항공협약 부속서 상 권고기준인 240m를 충족함에도, 방위각시설이 부러지기 쉽지 않게 설치되어 있고 공항의 환경(바람 등)을 고려할 때 부러지기 쉽도록 설치하는 것이 적절하지 않을 수 있어 대안으로 EMAS 설치 여부를 검토하고 있던 상황에서 EMAS 설치를 전제로 추경안이 편성되었는데,

국토교통부에 따르면, 제주공항 방위각시설 구조물 정밀분석 최종보고회 결과 방위각 시설 지지대(H철골구조)개선 추진[288]으로 EMAS 설치가 불필요하여 36억 6,400만원이 전액 불용될 예정임.

【 2025년도 일반공항시설관리 사업 공항별 집행부진 원인(2025.10. 기준)】

공항	사업명	세부사업	보조금총액 (백만원)	실집행률	집행부진 원인
김포공항	조류	조류탐지레이더 구축 설계	500	0%	설계용역 계약 완료(`25.10.30.)
	공항시설개선	변압기 개선 설계비	12	0%	활주로 주변 변압기 이설 설계용역 착수(8.12~11.30)
		경비초소 철거비	14	0%	이동지역 망루초소 철거 (완료) *12월말 비용집행 예정
김해공항 *민·군 겸용	공항시설개선	변압기 개선 설계비	10	0%	활주로 주변 변압기 이설 설계용역 착수(8.12~11.30)
		GP/DME 개선 설계·공사비	249	0%	GP/DME 단차개선 사업 설계용역 착수(8.13) 현장측량완료(8.19~22) *기존 기초대 단차개선 사업을 포함하여 공항시설법 개정 사항 검토를 위한 용역으로 변경 추진
		종단안전구역 측량비	39	15.4%	종단안전구역 측량(완료)

288) **해당 내용에 대해 2026년 예산안 신규사업이 편성됨**
- 항행안전시설 및 구축(3631-302) : **제주공항 방위각 시설 개선(H형 철골을 경량 구조물로 교체) 신규 사업 31억원 증액**

공항	사업명	세부사업	보조금총액 (백만원)	실집행률	집행부진 원인
제주공항	조류	조류탐지레이더 구축 설계	500	0%	설계용역 계약 완료(`25.10.30.)
	EMAS	EMAS(활주로 이탈방지시스템) 설치	3,664	0%	방위각 시설 지지대(H철골구조) 개선 추진으로 EMAS설치 불필요
	공항시설개선	변압기 개선 설계비	83	0%	활주로 주변 변압기 이설 설계용역 착수(8.12~11.30)
대구공항 *민·군 겸용	공항시설개선	변압기 개선 설계비	10	0%	활주로 주변 변압기 이설 설계용역 착수(8.12~11.30)
청주공항 *민·군 겸용	공항시설개선	변압기 개선 설계비	20	0%	활주로 주변 변압기 이설 설계용역 착수(8.12~11.30)
무안공항	조류	조류탐지레이더 구축 설계	300	0%	설계용역 계약 완료(`25.10.30.)
		조류감시 통합정보센터 시범 구축·운영	1,400	0%	설계용역 발주 및 계약('25.12월), 구축 및 시범운영 사업('26.3~12월 예정)
	공항시설개선	변압기 개선 설계비	2	0%	활주로 주변 변압기 이설 설계용역 착수(8.12~11.30)
		종단안전구역 측량	187	2.7%	종단안전구역 측량(완료)
		시설복구비	1,367	44.8%	유가족 협의지연(잔여 사업 : 토양 정화, ALS 1개소 복구)
양양공항	조류	조류탐지레이더 구축 설계	300	0%	설계용역 계약 완료(`25.10.30.)
	공항시설개선	변압기 개선 설계비	10	0%	활주로 주변 변압기 이설 설계용역 착수(8.12~11.30)
		GP/DME 개선 설계·공사비	249	0%	GP/DME 단차개선 사업 설계용역 착수(8.13) 현장측량완료(8.19~22) *기존 기초대 단차개선 사업을 포함하여 공항시설법 개정 사항 검토를 위한 용역으로 변경 추진
광주공항 *민·군 겸용	공항시설개선	변압기 개선 설계비	12	0%	활주로 주변 변압기 이설 설계용역 착수(8.12~11.30)
울산공항	조류	조류탐지레이더 구축 설계	300	0%	설계용역 계약 완료(`25.10.30.)
	EMAS	EMAS(활주로 이탈방지시스템) 설치	4,949	19.7%	기본계획 수립 중(~25.12)
	공항시설개선	변압기 개선 설계비	7	0%	활주로 주변 변압기 이설 설계용역 착수(8.12~11.30)
		GP/DME 개선 설계·공사비	249	0%	GP/DME 단차개선 사업 설계용역 착수(8.13) 현장측량완료(8.19~22) *기존 기초대 단차개선 사업을 포함하여 공항시설법 개정 사항 검토를 위한 용역으로 변경 추진

공항	사업명	세부사업	보조금총액 (백만원)	실집행률	집행부진 원인
여수공항	조류	조류탐지레이더 구축 설계	300	0%	설계용역 계약 완료(`25.10.30.)
	공항시설개선	종단안전구역 측량비	8	87.5%	종단안전구역 측량(완료)
포항경주공항 *민·군 겸용	EMAS	EMAS(활주로 이탈방지시스템) 설치	3,257	3.0%	기본계획 수립 중(~25.12)
	공항시설개선	계류장 내 토사언덕 철거	880	4.9%	설계용역 완료(10.11), 공사발주 준비 중
사천공항 *민·군 겸용	EMAS	EMAS(활주로 이탈방지시스템) 설치	3,186	3.1%	기본계획 수립 중(~25.12)
	공항시설개선	GP/DME 개선 설계·공사비	249	0%	GP/DME 단차개선 사업 설계용역 착수(8.13) 현장측량완료(8.19~22) *기존 기초대 단차개선 사업을 포함하여 공항시설법 개정 사항 검토를 위한 용역으로 변경 추진
원주공항 *민·군 겸용	공항시설개선	종단안전구역 측량비	77	10.4%	종단안전구역 측량(완료)

※ 자료: 국토교통부, 한국공항공사

조류충돌 방지 사업과 EMAS 사업의 경우 2026년 예산안에는 각각 전년 대비 대폭 증액된 337억 6,700만원, 545억 4,500만원이 편성되었는데, 2025년 추가경정예산으로 편성된 EMAS 예산 실집행이 미진한 울산공항(19.7%), 포항경주공항(3%), 사천공항(3.1%)의 경우 연말까지 기본계획 수립 용역을 완료하여, 2026년 공사비 예산을 적기에 집행할 수 있도록 집행관리를 철저히 할 필요가 있을 것으로 보임.

특히 포항경주공항 및 사천공항은 민·군 겸용 공항으로 EMAS 설치 계획 및 추진일정 등에 대해 국방부와의 협의가 필요하며, EMAS는 국내 설치사례가 없고 공항시설·취항항공기·항공수요·기상자료 등을 고려한 공항별 맞춤 설계·제작이 필요하여 해외 소수 기업이 사실상 과점하고 있는 구조로, 동시 공사 시 지연이 발생하지 않도록 적기 준공을 위해 사업계획을 면밀하게 수립할 필요가 있을 것으로 보임.

【 공항별 시설개선 사업 및 예산 계획 】

(단위 : 백만원)

사업명	25년 예산			26년 예산			27년 예산			28년 예산			총액
	조류	EMAS	공항시설개선	조류	EMAS**	공항시설개선	조류	EMAS	공항시설개선	조류	EMAS	공항시설개선	
▪일반공항 시설관리	3,600	15,056	3,734	33,767	54,545	29,027	24,700	30,603	-	12,000	-	-	207,032
(김포공항)	500	-	26	7,200	-	270	-	-	-	-	-	-	7,996
(김해공항)	-	-	298	863	-	220	7,200	-	-	-	-	-	8,581
(제주공항)	500	3,664*	83	7,263	-	1,857	-	-	-	-	-	-	13,367
(대구공항)	-	-	10	500	-	227	4,000	-	-	-	-	-	4,737
(청주공항)	-	-	20	500	-	272	4,000	-	-	-	-	-	4,792
(무안공항)	1,700	-	1,556	4,063	-	55	-	-	-	-	-	-	7,374
(양양공항)	300	-	259	4,063	-	205	-	-	-	-	-	-	4,827
(광주공항)	-	-	12	500	-	275	4,000	-	-	-	-	-	4,787
(울산공항)	300	4,949	256	4,063	23,696	130	-	13,295	-	-	-	-	46,689
(여수공항)	300	-	8	4,063	-	1,423	-	-	-	-	-	-	5,794
(포항경주공항)	-	3,257	880	63	15,594	-	500	8,749	-	4,000	-	-	33,043
(사천공항)	-	3,186	249	563	15,255	-	4,000	8,559	-		-	-	31,812
(군산공항)	-	-	-	-	-	-	500	-	-	4,000	-	-	4,500
(원주공항)	-	-	77	63	-	24,093	500	-	-	4,000	-	-	28,733

* 방위각시설 교체로 추진함에 따라 EMAS 설치가 불필요하므로 **전액불용예정**

** 전년대비 예산 증가 : 울산공항(전년대비 4.79배), 포항경주공항(전년대비 4.79배), 사천공항(전년대비 4.79배)

※ 자료: 국토교통부

이와 같이 예산의 비효율을 방지하고, 당초 추경으로 신설된 사업 목적을 효과적으로 달성하기 위해 국토교통부는 2025년 추가경정예산안 예비심사 시 국토교통위원회에서 채택되었던 부대의견 및 심사 결과를 고려하여, 12·29 여객기참사에 따른 「항공안전 혁신 방안」 대책인 일반공항시설관리사업 예산 집행에 만전을 기하는 한편, 2025년 증액된 추경 예산 및 2026년 편성된 공사비 예산을 적기에 집행하기 위해 집행관리를 철저히 할 필요가 있을 것으로 보임.

【 2025년 제1차 추가경정예산안 예비심사 부대의견】

○ 국토교통부는 무안공항이 하루 빨리 재개될 수 있도록 공항안전 시설개보수 예산을 우선 배정한다.

○ 국토교통부는 12월 29일 발생한 여객기 참사에 따른 개선대책과 관련한 예산 집행에 만전을 기한다.

※ 자료: 2025년도 국토교통위 소관 제1회 추가경정예산안 예비심사보고서

또한 국토교통부가 제출한 사업수행계획에 따르면, 민·군 겸용공항은 국방부 등 군사작전 및 훈련을 고려하여 국방부 협의 결과에 따라 각 사업의 실집행 및 예산계획에 영향을 미칠 수 있으므로, 계획 변경으로 인한 예산의 불용·이월이 발생하지 않도록 가급적 예산 편성 이전에 협의를 완료할 필요가 있을 것으로 보임.

3) 청주국제공항 주기장 확충(3532-325)

○ 청주국제공항 주기장 확충 사업은 2024년 예산 중 95% 이상의 예산이 2025년으로 이월되었으나 착공지연으로 해당 이월 예산의 실집행률도 1.18%로 나타났으며, 2025년 연내 집행이 어려운 예산을 불용처리하는 대신 해당 사업비를 2026년 예산안에 재편성함. 특히 이 사업은 「2024회계연도 재정사업 자율평가」에서 최하위 점수를 받아 '미흡' 등급을 받았으나 이에 따른 성과관리 개선계획도 제대로 이행되지 않고 있으므로 향후 실집행 가능성에 대한 면밀한 검토 및 적기 준공을 위해 집행관리를 강화할 필요가 있음.

가) 개요

청주국제공항 주기장 확충 사업은 청주국제공항의 대형 항공기 취항 및 중·장거리 노선 신설 등 항공수요의 급격한 증가에 대비하기 위한 주기장 확장 시설공사를 추진하는 사업으로,

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 예산 대비 순증된 41억 9,500만원이 편성되었음.

【 2026년도 청주국제공항 주기장 확충 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
청주국제공항 주기장 확충 시설공사	348	-	-	4,195	순증

※ 자료: 국토교통부

나) 성과관리개선계획 이행 및 사업 지연에 따른 예산집행 가능성 점검 필요

청주국제공항 주기장 확충 시설공사는 여객이 증가하고 있는 청주국제공항 항공수요의 급격한 증가에 대비하기 위해 주기장 4개소를 확충하기 위한 사업으로, 총 사업비는 100억원이며 2026년 10월까지 완공할 계획임.

【 청주국제공항 주기장 확충사업 개요 】

□ **(사업목적)** 증가하는 청주공항 **여객수요 대비**와 **항공사** 및 **이용객 편의 확대**를 위해 **주기장 확충 추진 필요***

* "청주공항 활성화 방안 마련 연구" 결과 '50년까지 주기용량 20대 필요 전망

○ 대형주기장(E급) 2개를 중형(C급) 4개로 활용하여 **주기용량 14대→16대**로 **개선**('24.11) 하였고, 용역 결과 고려 시 **추가 확충 필요**

□ **(사업내용)** 주기장(C급) 4개소(예비 1개소 포함) 확충

□ **(사업예산/사업기간) 100억원*** / '24 ~ '26.10(12개월)

* 공사비 92.1억원, 설계비 5.8억원, 감리비 1.8억원, 부대비 0.3억원

□ **추진경위**

○ **('24.6.23)** 청주국제공항 활성화 방안 마련 연구 완료

○ **('24.6.26)** 청주국제공항 주기장 확충 실시설계용역 발주

※ `24.7.30 : 입찰공고 完, `24.9.11 : 계약체결(낙찰자 : 한국종합기술, 계약금액 : 4.92억)

○ **('24.9~'25.2)** 실시설계용역 수행

< 설계 용역 내용 >

- **(현황)** 청주국제공항 활성화 방안 마련 연구 결과, 장래 항공수요 증가 및 장기주기를 고려하여 주기장 추가 4개소 신설 필요(現 16대→20대)
- **(설계내용)** ①C급 주기장 4개소 및 장비정치장 신설, ②포장공(콘크리트 포장, 29,394m2), ③부대공(GSE도로 도색, 주기장 표지 등), ④항공등화 설치(16등)

○ **('25.10)** 청주국제공항 주기장 확충공사 착공

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

위 사업은 2024회계연도에 100억원이 신규편성되었으나,[289] 국토교통부에 따르면 해당 사업을 청주공항 활성화방안 연구용역(~'24.6) 결과와 연계하여 추진함에 따라 설계용역 하반기 착수('24.9) 및 공사 발주('25.5) 등 일정이 순연되어 총 예산의 95%에 해당하는 95억 63백만원[290]이 다음연도로 이월되었음.

국토교통부는 이월된 금액으로 2025년 내 공사를 완료할 계획으로 2025년도에는 별도 예산을 편성하지 않았으나 조달청 발주 업무협의, 감리용역 유찰, 내부검토 지연 등으로 당초 계획대비 사업추진이 지연되어 불가피하게 연내 준공이 어려운 사업범위를 조정하고 해당 예산(41억 9,500백만원)의 불용이 예상된다는 설명이며,

이에 따라 2026년 예산안에는 불용 예정 예산이 재편성되어 공사비(40억원), 감리비(1억 7,800만원), 시설부대비(1,700만원) 등 총 41억 9,500만원 예산이 전년대비 순증됨.

【 청주국제공항 주기장 확충 시설공사 결산표 】

(단위: 백만원)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액(B)	집행액 (C)	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경							
2024	10,000	10,000	-	-	-	10,000 (100%)	348 (3.5%)	9,563 (95.6%)	89 (0.9%)
2025 (10월 기준)	-	-	9,563	-	-	9,563 (100%)	113 (1.18%)	-	4,195 (예정)
2026	4,195								

※ 자료: 국토교통부

289) 국회 증액 신규사업
290) (설계비) 148백만원 / (공사비) 9,210백만원 / (감리비) 180백만원 / (부대비) 26백만원

다만, 2024년도 이월액 9,563백만원 중 2025년도 10월 기준 실집행액이 113백만원(약 1.18%)으로 저조한 상황이라는 점에서, 2026년 준공 계획을 달성하기 위해 이월 방지 및 사업관리 강화 노력이 더욱 필요할 것으로 보임.

【 청주국제공항 주기장 확충 시설공사 연차별 사업 경과 】

연도	당초 계획	실제 실시 내용
2024	□ **(2024.6-12)** 실시설계 용역	<실시 내용> □ (2023.5-2024.6) 청주국제공항 활성화 방안 마련을 위한 연구용역 □ (2024.7.) 실시설계용역 입찰공고 □ **(2024.9-2025.2) 실시설계** <특이사항> □ 다음연도이월(9,563백만원) - '청주공항 활성화방안 연구용역(~'24.6)' 결과와 연계하여 추진함에 따라 설계용역 하반기 착수('24.9) 및 공사 발주('25.5) 등 순연되어 설계비 및 공사비 이월 □ 불용(89) - 설계용역 낙찰차액 발생에 따른 불용
2025	□ **(2025.1-2025.12)** 공사 및 감리용역, 연내 완공 - 2024년 이월 공사비 예산 전액 집행 계획	<실시 내용> □ **(2024.9-2025.2) 실시설계** □ (2025.5-2025.10) 공사, 감리용역 발주 및 계약 □ **(2025.10.27) 착공** <특이사항> □ 조달발주 등 업무협의 지연, 감리용역 유찰, D-Brain 전산 장애 등에 따른 계약절차 지연
2026	<추진 계획> □ (2025.10-2026.10) 사업 적기 추진	

※ 자료: 국토교통부

특히 국토교통부는 2025년 5월「국가재정법」제8조[291] 및 동법 시행령 제3조

291)「국가재정법」
제8조(성과중심의 재정운용) ⑥기획재정부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 주요 재정사업에 대한 평가를 실시하고 그 결과를 재정운용에 반영할 수 있다.

에 따라 2024회계연도 재정사업에 대해 자율평가를 진행하였는데, 본 사업은 집행부진에 따른 성과목표 미달 등으로 평가대상 134개 사업 전체에서 가장 낮은 평가 점수인 34.2점을 받아 '미흡' 등급을 받았음.[292] 이에 따른 성과관리 개선계획으로 2025년 5월 착공, 2025년 12월 준공을 목표로 사업을 조속히 추진하겠다고 제출하였으나, 2025년 준공이 어려워지면서 성과관리 개선계획 이행도 미흡한 것으로 나타남.

【 2024회계연도 재정사업 자율평가에 대한 성과관리 개선계획 】

부처명	국토교통부	평가 사업명	청주공항 주기장확충	평가결과	미흡
주요 미흡 사유	○ **(집행률 부진)** 사업의 원활한 추진을 위해 적정 예산 집행을 추진하였으나, **청주국제공항 활성화 방안 마련 연구**('24.6) 결과 후 **설계용역 추진**하다보니 집행부진 발생 ○ **(성과목표 미달)** 본 사업은 항공수요 증가에 대비하여 주기장을 신축하는 사업으로 **목표 기한내 적기 준공여부** 등 판단을 위하여 **예산집행율**을 **성과지표 설정**하였으나, - 청주국제공항 활성화 방안 마련 연구('24.6) 결과 후 설계용역 추진하다보니 **집행부진 발생**함에 따라 **성과목표도 미달**				
성과관리 개선계획 주요내용	○ 사업 조속 추진을 위해 **청주국제공항 활성화 방안 마련 연구('24.6) 결과 전부터 설계용역 착수**를 준비하여 '24.6월 발주, '24.9월 착수하였으며, - 올해 2월 설계용역 준공함에 따라 **조속히 착공**하여 사업추진				
주요 추진일정	1분기	○ '25. 2 : 실시설계용역 준공			
	2분기	○ '25. 5. : 착공			
	4분기	○ '25. 12. : 준공(목표)			
비고					

※ 자료: 국토교통부, 2024회계연도 재정사업 자율평가

「국가재정법 시행령」
제3조(재정사업의 성과평가 등) ① 기획재정부장관은 법 제8조제6항에 따라 각 중앙관서의 장과 법 제8조제1항에 따른 기금관리주체(이하 "기금관리주체"라 한다)에게 기획재정부장관이 정하는 바에 따라 주요 재정사업을 스스로 평가(이하 "재정사업자율평가"라 한다)하도록 요구할 수 있으며, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대해서는 심층평가를 실시할 수 있다. 다만, 「과학기술기본법」 제9조제2항제5호에 따른 국가연구개발사업에 대한 평가는 「국가연구개발사업 등의 성과평가 및 성과관리에 관한 법률」에 따른 평가로 이를 대체할 수 있다.

292) (평가점수) 100점 만점, (평가등급) 134개 중 우수(27개, 20.1%), 보통(86개, 64.2%), 미흡(21개, 15.7%)개의 사업이 선정
- 청주국제공항 주기장 확충 사업은 전체 134개 사업 중 가장 낮은 점수(34.2)를 기록하였으며, 평가등급 '미흡'을 받았음.

이처럼 제출된 성과관리 개선계획과 달리 2025년 준공이 어려워짐에 따라 2026년 준공을 목표로 2026년 예산안에 신규 예산이 반영되었으므로, 향후 실집행 가능성에 대한 면밀한 검토 및 2026년 적기 준공을 위해 집행관리를 강화할 필요가 있을 것으로 보임.

4) 신공항 건설사업(3538-301, 302, 304, 305, 308, 309, 310, 311)

○ 2026년 신공항 건설사업 예산은 전년 대비 56.8% 증가한 9,803억 원이 편성되었으며, 울릉도 소형공항(1,149억 원), 새만금신공항(1,200억 원) 등 주요 공항 사업들의 본격적인 공사 추진을 목표로 편성되었음. 그러나 절대공기 부족, 타당성 재조사, 환경영향평가 협의 지연, 법적 소송 등의 사유로 각 공항 사업의 이월·불용이 반복되며 실집행률이 매년 저조하게 나타났으며, 새만금신공항 건설사업은 소송 절차로 인한 2025년도 예산의 이월 및 사업 지연이 불가피한 상황임. 이에 2026년 예산의 효율적 집행을 위해 각 사업별 집행관리 강화를 통한 신공항 건설사업 예산의 적기 집행이 필요할 것으로 보이며, 연내 집행이 가능한 적정 사업비 규모에 대한 검토가 필요해 보임.

가) 개요

신공항 건설사업은 항공수요, 항공시장 공급력, 공항 혼잡, 공항 이용객 접근 편의성 등 항공여건을 분석하여 「공항시설법」 제3조[293]에 따라 국토교통부 장관이 수립하는 '공항개발 종합계획'을 기초로 추진되는 사업이며, 2026년도 예산안에는 총 8개의 신공항 건설사업의 예산이 편성되었음.

사업별 예산편성 내역을 살펴보면 ①울릉도 소형공항 건설 사업은 전년도 대비 895억 3,000만원 증가한 1,149억원, ②흑산도 소형공항 건설 사업은 전년도 대비 18억 9,000만원이 증가한 48억 4,500만원, ③제주 제2공항 건설사업은 전년도 대비 85억 8,900만원이 감액된 149억 6,800만원, ④새만금 신공항

293) **「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)

건설 사업은 전년도 대비 568억 1,400만원이 증액된 1,200억원이 편성되었음. ⑤가덕도신공항 건설 사업의 경우 추가경정예산으로 감액된 2025년 예산은 4,416억 6,100만원으로, 2026년에는 6,889억 7,900만원이 편성되었으며, ⑥대구경북신공항 건설 사업은 전년도 대비 348억 9,000만원 감액된 317억 6,300만원이 편성되었음. ⑦ 백령도 소형공항 건설 사업은 전년도 대비 7억 8,000만원이 증액된 38억 7,500만원이 편성되었으며, ⑧서산공항 건설 사업은 전년도 대비 6억 1,200만원이 감액된 10억 5,000만원이 편성되었음.

【 2026년도 신공항 건설사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

사업명	2024년 결산	2025년		2026년	증감 (B-A)	
		본예산(A)	추경			(B-A)/A
울릉도 소형공항 건설	71,757	25,370	25,370	114,900	89,530	352.9%
흑산도 소형공항 건설	744	2,955	2,955	4,845	1,890	63.9
제주 제2공항 건설	1,149	23,557	23,557	14,968	△8,589	△36.5
새만금 신공항 건설	1,351	63,186	63,186	120,000	56,814	89.9%
가덕도신공항 건설	384,092	964,025	441,661	688,979	△275,046	△28.5
대구경북신공항 건설	175	66,653	66,653	31,763	△34,890	△52.3
백령도소형공항 건설	-	3,095	-	3,875	780	25.2
서산공항 건설	-	1,662	1,662	1,050	△612	△36.6%
계	459,268	1,150,503	625,044	980,380		

※ 자료: 국토교통부

나) 연내 집행가능성을 고려한 사업비 규모 검토 및 철저한 사업 관리를 통한 신공항 건설사업의 예산 적기 집행 필요

2025년 10월 현재 기능별로 국제공항 8개, 국내공항 7개, 소유 주체별로 민간 7개, 민·군 겸용 8개 등 총 15개의 공항이 운영 중이며, 현재 울릉공항·흑산공항·제주제2공항·새만금신공항·가덕도신공항·대구경북신공항·백령공항·서산공항 등 8개의 신공항 사업이 진행 중으로, 신공항 건설사업의 추진 현황은 아래 표와 같음.

【 공항 운영 현황 】

구분	공항명	
기능별 (15)	국제(8)	인천, 김포, 김해, 제주, 대구, 청주, 무안, 양양
	국내(7)	광주, 울산, 여수, 포항, 군산, 사천, 원주
소유 주체별 (15)	민간(7)	인천, 김포, 제주, 울산, 여수, 무안, 양양
	민·군 겸용(8)	김해, 광주, 청주, 대구, 포항, 군산, 사천, 원주

※ 자료: 국토교통부

【 신공항 건설사업 추진 현황 】

구분		울릉도	흑산도	제주 제2공항	새만금	가덕도	대구경북	백령	서산
사업진행단계	개발계획 수립	2011.1 제4차 공항개발 중장기 종합계획	2011.1 제4차 공항개발 중장기 종합계획	2016.5 제5차 공항개발 중장기 종합계획	2016.5 제5차 공항개발 중장기 종합계획	2021.9 제6차 공항개발 종합계획	2021.9 제6차 공항개발 종합계획	2016.5 제5차 공항개발 중장기 종합계획	2016.5 제5차 공항개발 중장기 종합계획
	사전 타당성	2011.5	2010.9	2015.11	2019.6	2022.4	2023.9	2017.11	2017.12
	예비 타당성	2013.3 B/C 1.19 AHP 0.655	2013.3 B/C 4.387 AHP 0.814	2016.12 B/C 1.23 AHP 0.664	면제 ('19 국가균형발전 프로젝트 선정)	면제 ('22.4)	면제 (2023.10)	2022.12 B/C 0.91 AHP 0.605	비대상
	기본계획	2015.11	2015.12	2024.9	2022.6	2023.12	2023.12~	2023.5~	2024.2~
	기본설계	2016.11	2017.8	2025.3~	2024.6~	수의계약 전환 후 기본설계를 완료하였으나,	미착수	미착수	미착수

구분		울릉도	흑산도	제주 제2공항	새만금	가덕도	대구경북	백령	서산
						평가 결과 부적격 판정에 따라 재추진 필요			
	실시설계	2019.12~ 2020.11	2017.9~ 2017.12 (일시중지) 2024.1. (재착수)	미착수	2024.6~	미착수	미착수	미착수	미착수
	공사입찰 및 계약	2020.7 (기본설계 기술제안)	2017.4 (턴키)	미착수	미착수	미착수	미착수	미착수	미착수
사업기간		'14~'27	'14~'27	'17~ 착공 후 5년	'20~'28	'23~'32	'24~'30	'23~'29	'24~'28
사업시행자		부산지방 항공청 한국공항 공사	서울지방 항공청 한국공항 공사	제주지방 항공청	서울지방 항공청 한국공항 공사	(공항) 가덕도신공항건설공단 (접근철도) 국가철도공단 (접근도로) 부산지방국토관리청	국토 교통부	국토 교통부	국토 교통부

※ 자료: 국토교통부

2026년도 신공항 건설사업 관련 총 예산은 전년도 6,250억 4,400만원 대비 56.8% 증액된 9,803억 8,000만원이 편성되었는데, 특히 울릉도 소형공항, 새만금 신공항, 가덕도 신공항, 대구경북신공항 등 공항 건설사업이 본격화되어 추진됨에 따라 사업별 예산이 증액 편성 되었음.

【 2026년도 신공항 건설사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

사업명	2024년 결산	2025년		2026년
		본예산	추경	
울릉도 소형공항 건설	71,757	25,370	25,370	114,900
흑산도 소형공항 건설	744	2,955	2,955	4,845
제주 제2공항 건설	1,149	23,557	23,557	14,968
새만금 신공항 건설	1,351	63,186	63,186	120,000

사업명	2024년 결산	2025년		2026년
		본예산	추경	
가덕도신공항 건설	384,092	964,025	441,661	688,979
대구경북신공항 건설	175	66,653	66,653	31,763
백령도소형공항 건설	-	3,095	-	3,875
서산공항 건설	-	1,662	1,662	1,050
계	459,268	1,150,503	625,044	980,380

※ 자료: 국토교통부

대규모 증액된 신공항 건설사업 예산이 효과를 나타내기 위해서는 원활한 사업추진 및 예산 집행을 통해 공항을 적기에 준공하여 사업목적을 달성할 필요가 있으나, 각 사업별 결산 내역을 살펴보면, 절대공기 부족에 따른 공사비 이월, 타당성 재조사로 인한 불용, 환경부 전략환경영향평가 협의 등 관계기관 협의 지연에 따라 각 사업의 이월 및 불용액이 다수 발생하였음.

【 신공항 건설사업 사업별 총사업비 및 결산 】

구분		울릉도	흑산도	제주 제2공항	새만금	가덕도	대구경북	백령	서산
예산(백만원)	총사업비	879,205	183,311	5,453,233	826,782	15,658,004	2,383,551	201,800	48,443
	설계비	13,178	6,324	236,387	37,504	559,142	107,981	9,540	2,125
	공사비	822,974	157,163	4,362,919	715,459	14,254,874	1,970,916	160,715	35,616
	감리비	19,559	5,593	112,500	22,681	212,362	59,957	7,365	2,700
	시설부대비	1,362	342	7,302	1,134	16,441	3,442	2,968	74
	건설보상비	22,132	13,889	734,125	50,004	598,645	17,391	3,076	2,538
	기타	-	-	-	-	16,540	223,864	18,136	5,390

구분		울릉도	흑산도	제주 제2공항	새만금	가덕도	대구경북	백령	서산
24년 예산 (백만원)	예산액	90,000	6,590	17,286	32,651	536,321	10,000	4,000	1,000
	예산현액	114,467	6,934	17,286	38,359	537,701	10,000	4,000	1,000
	집행액	71,758	744	1,149	1,350	384,092	175	-	-
	집행률	62.7%	11.0%	6.6%	3.5%	71.4%	1.8%	-	-
25년 예산 (백만원)	예산액	25,370	2,955	23,557	63,186	964,025	66,653	3,095	1,662
	예산현액	67,024	110	39,188	94,204	455,333	66,653	3,095	1,662
	집행액 (25.9. 기준)	32,110	-	12,823	41,971	362,024	-	-	-
	집행률 (25.9. 기준)	47.9%	-	32.7%	44.6%	79.5%	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

울릉도 소형공항 건설 사업의 경우 절대공기 부족에 따라 2022년부터 매년 공사비가 이월되는 등 사업 지연이 나타났고, 2025년에는 9월 기준으로 실집행률이 47.9%로 나타났으며 공사비 중 10억 5,500만원은 무안공항 활주로 연장 공사비로 전용되었음. 2026년도에는 공사계속을 위해 전년대비 352.9% 증액된 예산 1,149억원이 편성됨.

【 울릉도 소형공항 결산 및 실집행 부진 사유 】

(단위 : 백만원)

연도	예산액			전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액(B)	집행액 (C)	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경 증감액	추경(A)							
2022	114,000		114,000	5,374	-	-	119,374	90,350	**29,018**	**6**
2023	85,474		85,474	29,018	-	-	114,492	90,015	**24,476**	**1**
2024	90,000		90,000	24,476	△10	-	114,466	71,758	**42,709**	**-**
2025.9	25,370		25,370	42,709	△1,055	-	67,024	**32,110 (47.9%)**		
2026	**114,900**									

공사명	연도	실집행 부진 사유
울릉도 소형 공항 건설	2022	□이월 : 절대공기 부족에 따른 공사비 등 이월 □불용 : 집행잔액 등
	2023	□이월 : 절대공기 부족에 따른 공사비 등 이월 □불용 : 집행잔액 등
	2024	□이월 : 절대공기 부족에 따른 공사비 등 이월 □전용 : 제주국제공항 내 미지급용지 매입을 위한 보상비 부족분 지급을 위하여 울릉도 소형공항 건설 보상비 일부를 일반공항 시설관리 보상비로 전용
	2025	□전용 : 무안국제공항 연내 운항 재개 관련, 활주로 연장사업의 필수 안전시설 등을 조속한 설치를 위하여 울릉도 소형공항 건설 공사비 일부를 무안국제공항 활주로 연장 공사비로 전용

※ 자료: 국토교통부

흑산도 소형공항 건설 사업의 경우 환경부 국립공원위원회 심의 통과 지연에 따라 실집행률이 0%(2022년), 10.6%(2023년), 10.6%(2024년)으로 저조하게 나타나고 대부분이 불용되는 등 사업이 원활하게 추진되지 못하였으며, 2024년에는 총사업비 협의 과정에서 타당성재조사가 필요함에 따라 편성예산 중 94%의 예산인 61억 8,900만원이 불용되었음. 2025년에는 타당성재조사 진행으로 예산집행이 어려워짐에 따라 편성된 예산의 대부분(28억 4,500만원)을 무안공항 활주로 연장 공사비로 전용하였으며, 2026년에는 전년대비 63.9% 증액된 48억 4,500만원이 편성되었음.

【 흑산도 소형공항 결산 내역 및 실집행 부진 사유 】

(단위 : 백만원)

연도	예산액			전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액(B)	집행액 (C)	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경 증감액	추경(A)							
2022	8,100	-	8,100	-	△7,016	-	1,084	-	-	1,084
2023	7,100	-	7,100	-	-	-	7,100	756	344	5,597
2024	6,590	-	6,590	344	-	-	6,934	734	-	6,189
2025	2,955	-	2,955	-	△2,845	-	110	0.3	110	-
2026	4,845									

공사명	연도	실집행 부진 사유
흑산도 소형 공항 건설	2022	□전용 : 대한항공 및 진에어 과장금 반환 및 소송비용액 지급을 위해 공사비 등 전용 □불용 : 환경부 국립공원위원회 심의통과 지연에 따라 집행 불가한 건설보상비 불용
	2023	□이월 : 환경영향 평가 용역(4차분) 기성금 등 756백만원 집행 및 재해영향평가 용역 등 344백만원 이월 □불용 : 환경부 국립공원위원회 심의통과 지연에 따라 집행 불가한 건설보상비 불용
	2024	□불용 : 실시계획안(공사비 증가)에 대한 총사업비 협의 과정에서 타당성재조사 대상으로 공사비 등 불용
	2025	□ 전용 : 무안국제공항 연내 운항 재개 관련, 활주로 연장사업의 필수 안전시설 등을 조속한 설치를 위하여 무안국제공항 활주로 연장 공사비로 전용 □ 현재 기획재정부 타당성재조사 중(2025.2~)

※ 자료: 국토교통부

울릉도 소형공항 건설사업의 경우 전년 대비 대폭 증액된(352.9%) 공사비 예산이 편성된 만큼 공사비 이월이 발생하지 않도록 체계적인 사업 준비를 통해 사업추진이 지연되지 않도록 할 필요가 있을 것으로 보이며, 흑산도 소형공항 건설 역시 2026년 타당성 재조사 완료 후 공사가 연내 적기에 추진될 수 있도록 사업관리를 강화할 필요가 있을 것으로 보임.

환경부 전략환경영향평가 협의 등 관련 부처와의 협의 지연으로 공사가 지연된 경우도 있었는데, 제주 제2공항 건설사업은 조류충돌 위험성, 보전가치 있는 동굴의 분포 가능성, 항공기 소음영향 검토 등을 이유로 환경부의 전략환경영향평가 보완 요청이 있었으며, 항공기-조류 충돌 위험성과 항공기 소음영향 관련 분석에 대한 재보완 요청이 있었음. 2021년 6월 국토교통부에서 재보완서를 제출하였으나, 2021년 7월 환경부의 반려결정이 내려졌으며 결국 2023년 3월에야 전략환경영향평가 조건부 협의에 이르렀음. 그 결과 최근 제주제2공항 건설 사업의 집행률은 2022년 1.1%, 2023년 1.5%, 2024년 6.6%로 저조하게 나타났으며, 기본설계 지연에 따라 2025년 실집행이 어려운 예산 44억 1,400만원은 차년도로 이월될 예정임.

2025년부터는 기본설계 등 사업 절차를 진행 중이며, 2026년에는 실시설계 용역 추진(3개월분) 등을 위한 예산 149억 6,800만원이 편성되었음. 다만, 기본설계가 2025년 3월부터 2026년 9월까지 예정되어 있어 기본설계 지연으로 인한 후속 절차가 지연되지 않도록 2026년 편성된 예산의 이월을 방지하고 적기 집행을 위해 노력할 필요가 있을 것으로 보임.

【 제주 제2공항 결산 내역 】

(단위 : 백만원)

연도	예산액			전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액(B)	집행액 (C)	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경 증감액	추경(A)							
2022	42,500	-	42,500	-	-	-	42,500	463	194	41,843
2023	17,286	-	17,286	194	-	-	17,480	258	-	17,222
2024	17,286	-	17,286	-	-	-	17,286	1,149	15,631	506
2025	23,542	-	23,542	15,631	-	-	39,173	12,823	4,414	-
2026	14,968									

공사명	연도	실집행 부진 사유
제주 제2공항건설	2022	□불용: 환경부 전략환경영향평가 협의 지연으로 기본계획 고시 시기가 순연됨에 따른 불용
	2023	□불용: 환경부 전략환경영향평가, 지자체 의견수렴 등 관계기관 협의 지연으로 기본계획 고시 시기가 순연되어 기본설계 등 후속 절차 이행 불가
	2024	□불용: 환경부 전략환경영향평가 협의 등 관계기관 협의 지연에 따른 기본계획 미수립, 설계 미착수
	2025	□이월예상액(44억 1,400만원) : 기본설계(2025.3~2026.9) 용역비 중 당해 추진이 어려운 비용 차년도 이월

※ 자료: 국토교통부

새만금신공항 건설사업의 경우에도 2022년 2월에 이르러 전략환경영향평가 협의가 이루어지는 등 환경부와의 전략환경영향평가 협의 지연, 새만금 SOC 사업계획 적정성 검토가 진행됨에 따라 후속절차가 지연되었으며 이에 따른 새만금신공항 건설사업의 예산 집행률은 2022년 5.9%, 2023년 0.1%, 2024년 3.5%로 저조하였음.

한편, 2025년에는 새만금 국제공항 기본계획 취소소송 1심 판결(2025.9.11.)[294][295]에 따라 기본 및 실시설계 공사비 등 약 270억원이 차년도로 이월될 예정임.

2026년도 예산안에는 착공 이후 공사 시행을 위해 전년 대비 89.9% 증액된 1,200억원이 편성되었는데, 현재 새만금국제공항 집행정지 가처분 신청 및 항소 절차가 진행 중인 점, 소송으로 인한 공사 중단으로 2025년 이월액(약 270억원)이 발생한 점 등을 고려하여 2026년 중 집행이 가능한 적정 사업비 규모에 대한 검토가 필요해 보임.

【 새만금 신공항 결산 내역 】

(단위 : 백만원)

연도	예산액			전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액(B)	집행액 (C)	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경 증감액	추경(A)							
2022	20,000	-	20,000	-	-	-	20,000	1,184	420	18,396
2023	13,500	-	13,500	420	-	-	13,920	19	5,708	8,193
2024	32,651	-	32,651	5,708	-	-	38,359	1,351	31,018	5,990
2025	63,186	-	63,186	31,018	-	-	94,204	13,308	27,000	-
2026	120,000									

294) 서울행정법원 2022구합 80664 새만금국제공항 개발사업 기본계획 취소소송
- 이 사건 사업을 통해 달성하고자 하는 공익(지역균형발전, 전북권 경제활력 제고)의 중요성을 고려하더라도, 위 공익이 이 사건 사업으로 인해 침해될 수 있는 공익(항공운항의 안전성 확보, 이 사건 사업부지 및 인근 지역의 생태계 보존)을 상쇄할 만큼 중요하다고 평가할 수 없으며,
- 이 사건 사업부지의 조류충돌 위험의 근거 없는 축소 평가, 평가된 위험요소의 입지 선정 절차에의 미반영, 이 사건 사업이 서천갯벌 및 서식 조류 등에 미치게 될 영향의 부실 검토, 환경훼손 정도를 저감할 수 있는 방안을 마련할 수 있을 것이라는 막연한 단정으로 인해 이 사건 사업을 추진하더라도 항공안전성에 문제가 없고 생태계 등에 별다른 악영향을 미치지 않으며 일부 악영향이 있더라도 저감방안을 통해 이를 충분히 해소할 수 있다는 잘못된 결론에 이른 뒤 그와 같은 결론을 전제로 이익형량을 수행한 데서 비롯된 것이므로, 객관성과 합리성을 결여하여 부당하다고 평가할 수밖에 없어 **이 사건 계획은 계획재량의 범위를 벗어나 위법하므로 취소되어야 한다고 판시**

295) 현재 서울고등법원에서 2심 및 집행정지심문(1차 10.22, 2차 11.12 예정) 진행 중

공사명	연도	실집행 부진 사유
새만금 신공항 건설	2022	□다음연도이월: 환평 용역 절대공기 부족으로 이월 □불용: 관계기관 협의 지연으로 기본·실시설계 미착수에 따른 불용
	2023	□다음연도이월: 새만금 SOC 사업계획 적정성 검토에 따른 기본조사설계비 이월 □불용: 새만금 SOC 사업계획 적정성 검토에 따른 실시설계비 등 불용
	2024	□다음연도이월: 실시설계 중으로 건설보상비 및 설계비상비 등 기본조사설계비 이월 □불용: '23년 이월 기본조사설계비 불용
	2025	□다음연도이월(예상액) : 새만금국제공항 개발사업 기본계획 취소소송 1심 판결에 따른 사업 지연으로 기본 및 실시설계비 등 약 270억원 이월

5) 가덕도신공항 건설공단 설립·운영(3538-313)

○ 가덕도신공항 건설공단은 2025년 10월 기준으로 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관으로 지정되어 있지 않은데,
건설공단은 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」에 따른 신공항건설사업의 사업시행자로서 공공기관 지정을 통한 책임 있는 관리·감독이 필요하며 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관 지정 요건을 충족하는 점, 공공기관 지정 시 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 경영공시·통합공시·고객만족도조사·경영혁신 등의 의무를 적용받고 「국정감사 및 조사에 관한 법률」 제7조에 따른 국정감사의 대상 기관이 되어 국회의 감독을 받게되는 점을 고려할 때 건설공단의 공공기관 지정을 통해 기관 운영의 투명성과 책임성을 높일 필요가 있음.

가) 개요

가덕도신공항건설공단은 가덕도신공항건설사업을 신속하고 효율적으로 추진하기 위하여 「가덕도신공항건설공단법」이 제정됨에 따라 지난 2024년 4월 설립되었음.

‘가덕도신공항 건설공단 설립·운영’ 사업은 가덕도신공항 건설공단에 기관 운영을 위한 인건비 및 경상비 등 출연금을 교부하는 사업으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 243억 3,000만원 대비 6억 600만원이 증액된 249억 3,600만원이 편성되었음.

【 가덕도신공항 건설공단 설립·운영 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
가덕도신공항 건설공단 설립·운영	10,314	24,330	24,330	24,936	606

※ 자료: 국토교통부

나) 가덕도신공항 건설공단의 공공기관 지정 검토 필요

가덕도신공항 건설공단(이하 “건설공단”이라 함)은 「가덕도신공항건설공단법」에 따라 2024년 4월 설립된 국토교통부 소속 특수법인[296]으로, 가덕도신공항 건설사업이 효율적으로 진행될 수 있도록 신공항건설사업을 전담하고 있으며 국토교통부로부터 인건비, 경상비 그리고 가덕도신공항 건설에 필요한 사업비를 출연받는 출연 기관임.

【 가덕도신공항 건설공단 연혁 】

일자	내용
’21. 3.16.	「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」 제정(‘21.9.17.시행)
’23.10.24.	「가덕도신공항건설공단법」 제정(‘24.4.25.시행)
’23.12.29.	가덕도신공항 건설사업 기본계획 고시
’24. 4.25.	가덕도신공항건설공단 설립 등기
’24. 7.12.	가덕도신공항건설사업 사업시행자 지정
’24. 7.31.	여객터미널 및 부대건물 설계용역 착수
’25. 3.21.	가덕도 현장지원센터 개소

※ 자료: 국토교통부

296) **「가덕도신공항건설공단법」**
제1조(목적) 이 법은 가덕도신공항건설공단을 설립하여 가덕도신공항건설사업을 신속하고 효율적으로 추진함으로써 국토의 균형발전을 도모하고 나아가 국가경쟁력 강화에 이바지함을 목적으로 한다.
제2조(정의) 이 법에서 "신공항건설사업"이란 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」 제2조제2호 각 목에 규정된 사업을 말한다.
제3조(법인격) 가덕도신공항건설공단(이하 "공단"이라 한다)은 법인으로 한다.
제7조(사업) 공단은 다음 각 호의 사업을 한다.
1. 신공항건설사업
2. 공항건설에 관한 연구·기술개발 및 조사
3. 제1호 및 제2호의 사업에 부대되는 사업
4. 그 밖에 정부로부터 위탁받은 공항건설 관련사업

건설공단은 2025년 10월 기준으로 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관으로 지정되어 있지 않은데,[297] 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관 지정 요건과 기관의 공공성을 감안할 때 공공기관으로 지정할 필요성을 검토할 필요가 있겠음.

첫째, 공공기관 지정 요건의 충족여부와 관련하여, 건설공단은 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조제1항에 따른 공공기관 지정요건을 충족하는 것으로 보임.

「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조제1항제1호 및 제2호에 따르면, 재정경제부장관은 “다른 법률에 따라 직접 설립되고 정부가 출연한 기관” 또는 정부지원액(법령에 따라 직접 정부의 업무를 위탁받거나 독점적 사업권을 부여받은 기관의 경우에는 그 위탁업무나 독점적 사업으로 인한 수입액을 포함한다)이 “총수입액의 2분의 1을 초과”하는 기관을 공공기관으로 지정할 수 있도록 규정하고 있음.[298]

---

297) 국토교통부에 따르면, 건설공단의 기타공공기관 지정을 위해 2024년 기획재정부에 건설공단의 공공기관 지정을 위한 현황조사 결과 등을 송부하였다는 설명임.

일자	내용	비고
’24.8.6.	’25년 공공기관 지정을 위한 현황조사 협조의뢰	기획재정부 → 국토교통부
’24.8.16.	’25년 공공기관 지정을 위한 현황조사 대상기관 송부 (가덕도신공항건설공단 포함)	국토교통부 → 기획재정부
’24.9.10.	2025년 공공기관 지정을 위한 현황조사 대상기관 알림 및 자료제출 요청	국토교통부 → 건설공단
’24.10.8.	2025년 공공기관 지정 관련 지정총괄표 제출	건설공단 → 국토교통부
’24.10.30.	2025년 공공기관 지정을 위한 현황조사 결과 송부 (가덕도신공항건설공단 포함)	국토교통부 → 기획재정부

298) **「공공기관의 운영에 관한 법률」**
제4조(공공기관) ① 재정경제부장관은 국가·지방자치단체가 아닌 법인·단체 또는 기관(이하 "기관"이라 한다)으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관을 공공기관으로 지정할 수 있다.
1. **다른 법률에 따라 직접 설립되고 정부가 출연한 기관**
2. **정부지원액(법령에 따라 직접 정부의 업무를 위탁받거나 독점적 사업권을 부여받은 기관의 경우에는 그 위탁업무나 독점적 사업으로 인한 수입액을 포함한다. 이하 같다)이 총수입액의 2분의 1을 초과하는 기관**
3. 정부가 100분의 50 이상의 지분을 가지고 있거나 100분의 30 이상의 지분을 가지고 임원 임명권한 행사 등을 통하여 해당 기관의 정책 결정에 사실상 지배력을 확보하고 있는 기관
4. 정부와 제1호부터 제3호까지의 어느 하나에 해당하는 기관이 합하여 100분의 50 이상의 지분을 가지고 있거나 100분의 30 이상의 지분을 가지고 임원 임명권한 행사 등을 통하여 해당 기관의

건설공단은 「가덕도신공항건설공단법」에 따라 직접 설립되고 정부가 출연한 기관이며,[299] 기관운영 출연금 및 사업출연금을 포함한 정부지원액이 건설공단 총수입액의 2분의 1을 초과하고 있어 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조제1항에 따른 공공기관 지정 요건은 충족하는 것으로 보임.

【 2024~2025년 가덕도신공항건설공단 수입·지출 현황 】

(단위 : 백만원, %)

수입			지출		
과목	2024결산	2025예산(예정)	과목	2024결산	2025예산(예정)
○ 정부순지원	33,572 (99.7%)	366,874 (100%)	○ 인건비	3,993 (13.3%)	17,300 (4.7%)
- 기관운영출연금	8,043	24,330	○ 경상운영비	2,006 (6.7%)	7,030 (1.9%)
- 사업출연금	25,529	342,544	○ 사업비	23,940 (80.0%)	342,544 (93.4%)
○ 이자수입	98 (0.3%)	-	○ 차입금상환	-	-
○ 차입금	-	-	○ 기타	-	-
○ 기타수입	-	-			
합 계	33,670 (100%)	366,874 (100%)	합 계	29,939 (100%)	366,874 (100%)

※ 자료 : 가덕도신공항건설공단

정책 결정에 사실상 지배력을 확보하고 있는 기관

5. 제1호부터 제4호까지의 어느 하나에 해당하는 기관이 단독으로 또는 두개 이상의 기관이 합하여 100분의 50 이상의 지분을 가지고 있거나 100분의 30 이상의 지분을 가지고 임원 임명권한 행사 등을 통하여 해당 기관의 정책 결정에 사실상 지배력을 확보하고 있는 기관
6. 제1호부터 제4호까지의 어느 하나에 해당하는 기관이 설립하고, 정부 또는 설립 기관이 출연한 기관

299) **「가덕도신공항건설공단법」**

제3조(법인격) 가덕도신공항건설공단(이하 "공단"이라 한다)은 법인으로 한다.

제16조(자금의 조달 등) ① 공단의 운영 및 사업에 소요되는 자금의 조달은 다음 각 호에 따른다.

1. **정부 또는 정부 외의 자의 출연**
2. 제7조에 따른 사업에서 발생하는 수익금
3. 제25조에 따라 차입한 자금
4. 제28조에 따른 공항건설채권의 발행으로 조성한 자금
5. 그 밖의 수입금

② 제1항제1호에 따른 정부의 출연금의 교부·관리 및 사용에 관한 사항 및 정부 외의 자의 출연에 관한 사항은 대통령령으로 정한다.

둘째, 공공기관 지정의 필요성 측면을 살펴보면, 건설공단은 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」에 따른 신공항건설사업의 사업시행자로서 공공기관 지정을 통한 책임 있는 관리·감독이 필요할 것으로 보임.

건설공단이 공공기관으로 지정되는 경우, 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 경영공시[300], 통합공시[301], 고객만족도조사,[302] 공공기관이 수행

300) **「공공기관의 운영에 관한 법률」**
제11조(경영공시) ① 공공기관은 다음 각 호의 사항을 공시하여야 한다. 다만, 「공공기관의 정보공개에 관한 법률」 제9조에 따른 비공개 사유에 해당되는 경우 또는 주무기관의 장이 국가안보를 위하여 필요하다고 인정하여 재정경제부장관과 협의한 경우에는 해당되는 부분을 공시하지 아니할 수 있다.
1. 경영목표와 예산 및 운영계획
2. 결산서
3. 임원 및 운영인력 현황(임원의 성별, 임직원의 성별 임금 현황, 근로자의 고용형태 현황 및 비정규직 근로자의 정규직 전환비율을 포함한다)
4. 인건비 및 복리후생비 예산과 집행 현황(이 경우 각종 수당 등을 항목별로 공시하여야 한다)
5. 자회사·출자회사·재출자회사와의 거래내역 및 인력교류 현황(최근 5년간 퇴임하거나 퇴직한 임직원의 자회사·출자회사·재출자회사 취업 현황을 포함한다)
6. 제13조제2항의 규정에 따라 실시된 고객만족도 조사 결과
7. 제36조제1항에 따른 감사나 감사위원회 감사위원의 직무수행실적 평가 결과
8. 제48조의 규정에 따른 경영실적 평가 결과(공기업·준정부기관에 한정한다)
9. 정관·사채원부, 지침·예규 등 내부 규정 및 이사회 회의록
10. 감사 또는 감사위원회의 감사보고서(지적사항 및 처분요구사항과 그에 대한 조치계획을 포함한다)
11. 주무기관의 장의 공공기관에 대한 감사결과(지적사항 및 처분요구사항과 그에 대한 조치계획을 포함한다)
12. 「감사원법」 제31조(변상책임의 판정등)부터 제34조의2(권고등)까지의 규정에 따라 변상책임 판정, 징계·시정·개선 요구 등을 받거나 「국정감사 및 조사에 관한 법률」 제16조(감사 또는 조사결과에 대한 처리)의 규정에 따라 시정요구를 받은 경우 그 내용과 그에 대한 공공기관 등의 조치 사항
13. 징계제도 관련 정보 및 징계처분 결과 등을 포함한 징계운영 현황
14. 소송 현황, 법률자문 현황, 소송대리인 및 고문변호사 현황
15. 「국가재정법」 제9조의2에 따라 국회에 제출된 중장기재무관리계획 중 기관별 중장기재무관리계획
16. 그 밖에 공공기관의 경영에 관한 중요한 사항으로서 재정경제부장관이 운영위원회의 심의·의결을 거쳐 공시하도록 요청한 사항
② 공공기관은 제1항 각 호의 사항을 인터넷 홈페이지를 통하여 공시하여야 하고, 사무소에 필요한 서류를 비치하여야 한다.
③ 공공기관은 제1항의 규정에 따라 공시된 사항에 대한 열람이나 복사를 요구하는 자에 대하여 이를 열람하게 하거나 그 사본이나 복제물을 내주어야 한다. 이 경우 비용의 부담에 관하여는 「공공기관의 정보공개에 관한 법률」 제17조(비용부담)의 규정을 준용한다.
④ 공공기관의 경영공시에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
301) **제12조(통합공시)** ① 재정경제부장관은 제11조제1항의 규정에 따라 각 공공기관이 공시하는

하는 기능의 조정,[303] 경영효율성 제고 및 공공서비스 품질 개선을 위한 경영혁신[304] 등의 의무를 적용받고, 「국정감사 및 조사에 관한 법률」 제7조에 따른 국정감사의 대상 기관이 되어 국회의 감독을 받게 되어[305] 기관운영의 투명성과 국민에 대한 책임성을 높일 수 있게 됨.

또한 건설공단은 전문성이 요구되어 국가가 직접 수행하기 곤란한 신공

사항 중 주요사항을 별도로 표준화하고 이를 통합하여 공시(이하 이 조에서 "통합공시"라 한다)할 수 있다.

② 재정경제부장관은 공공기관에 통합공시를 하기 위하여 필요한 자료의 제출을 요청할 수 있고, 공공기관은 특별한 사정이 없으면 그 요청을 따라야 한다. <개정 2008.2.29., 2020.6.9., 2025.10.1.>

③ 재정경제부장관은 공공기관이 제11조의 규정에 따른 경영공시 의무 및 제1항의 규정에 따른 통합공시 의무를 성실하게 이행하지 않거나 허위의 사실을 공시한 때에는 해당 기관으로 하여금 해당 사실을 공고하고 허위사실 등을 시정하도록 명령할 수 있으며, 운영위원회의 심의·의결을 거쳐 주무기관의 장 또는 해당 공공기관의 장에게 관련자에 대한 인사상의 조치 등을 취하도록 요청할 수 있다.

④ 통합공시의 기준과 방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

302) **제13조(고객헌장과 고객만족도 조사)** ① 국민에게 직접 서비스를 제공하는 공공기관은 다음 각 호에 관한 사항이 포함된 고객헌장을 제정하여 공표하여야 한다.

1. 기본 임무
2. 제공하는 서비스의 내용과 바람직한 서비스의 수준
3. 제공하는 서비스에 대한 불만처리, 시정 절차 및 배상 등의 책임
4. 제공하는 서비스의 향상을 위한 노력 및 계획 등

303) **제14조(공공기관에 대한 기능조정 등)** ① 재정경제부장관은 주무기관의 장과 협의한 후 운영위원회의 심의·의결을 거쳐 공공기관이 수행하는 기능의 적정성을 점검하고 기관통폐합·기능 재조정 및 민영화 등에 관한 계획을 수립하여야 한다. 이 경우 재정경제부장관은 수립된 계획을 국회 소관 상임위원회에 보고하여야 한다.

304) **제15조(공공기관의 혁신)** ① 공공기관은 경영효율성 제고 및 공공서비스 품질 개선을 위하여 지속적인 경영혁신을 추진하여야 한다.

② 재정경제부장관은 제1항의 규정에 따른 경영혁신을 지원하기 위하여 운영위원회의 심의·의결을 거쳐 관련 지침의 제정, 혁신수준의 진단 등 필요한 조치를 할 수 있다. 이 경우 연구개발을 목적으로 하는 기관 등 제5조제5항에 따라 세분하여 지정된 기타공공기관에 대해서는 기관의 성격 및 업무 특성을 반영하여야 한다.

305) **「국정감사 및 조사에 관한 법률」**

제7조(감사의 대상) 감사의 대상기관은 다음 각 호와 같다.

1. 「정부조직법」, 그 밖의 법률에 따라 설치된 국가기관
2. 지방자치단체 중 특별시·광역시·도. 다만, 그 감사범위는 국가위임사무와 국가가 보조금 등 예산을 지원하는 사업으로 한다.
3. **「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관,** 한국은행, 농업협동조합중앙회, 수산업협동조합중앙회
4. 제1호부터 제3호까지 외의 지방행정기관, 지방자치단체, 「감사원법」에 따른 감사원의 감사대상기관. 이 경우 본회의가 특히 필요하다고 의결한 경우로 한정한다.

항건설사업을 수행하면서 2025년 기준으로 기관운영출연금, 사업출연금 총 4,004억 4,600만원을 지원받았으며 향후 가덕도신공항 공사 착공에 따라 정부출연금액이 확대될 예정인 점,

【 가덕도신공항건설공단 정부출연금 교부금액 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년	2025년	2026년(예정)
금 액	33,572	366,874	656,498 (사업출연금 : 631,562, 기관운영출연금 : 24,936)

※ 자료: 가덕도신공항건설공단

공단 중장기 인력계획 용역결과에 따르면 시공 말기인 2027~2029년에는 건설공단 인원이 371명까지 증가할 것으로 전망되어[306] 향후 위탁집행형 준공공기관[307]으로 지정될 가능성이 있어 임원추천위원회의 구성 등 기타 공공기관보다 강화된 통제를 받게 될 가능성이 있는 점 등을 고려하면,

306) 건설단계별 인력규모 산정

단계	건설단계별 인력투입비중 기준*	투입가능 총인원(명)	사업기간(년)	연평균 투입 가능인원(명)	사업인력(명)	경상인력규모(명)**
설립·설계('24)	10.4%	106**	1	106	77.7	28.3
설계·시공 초기('25)	12.5%	218	1	218	159.8	58.2
시공 중기('26)	13.5%	236	1	236	173.0	63.0
시공 말기·시운전('27~'29)	63.6%	371	3	371	271.9	99.1

* IIAC 건설사 내 단계별 비중 준용
** 공단 운영예산 총인건비 관점에서 조정
*** 공공기관 100~300명 규모 지원인력 비중 평균(26.7%)

307) 직원 정원 300명 이상, 총수입액 200억원 이상, 자산규모 30억원 이상, 총수입액 중 자체수입액의 비중이 50% 미만
- 현재 건설공단은 직원 정원이 300명 미만으로 공공기관 지정 시 '기타 공공기관'으로 지정될 가능성이 높음.

건설공단의 공공기관 지정 및 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 법적 의무, 국정감사 수감 등을 통해 건설공단 운영의 책임성과 투명성을 높이고 가덕도신공항 건설사업의 원활한 추진을 도모할 필요가 있을 것으로 보임.[308]

308) 다만, 건설공단은 가덕도 신공항 건설사업의 규모와 난도를 고려할 때 기관의 역량을 건설사업에 온전히 집중할 필요가 있다는 점을 감안하여 공공기관 지정 실익을 종합적으로 검토할 필요가 있다는 의견을 제출하였음.

6) 항행안전시설 운영 및 구축(3631-302)

○ 최근 3년간 항행안전시설 구축 및 운영사업은 매년 공공요금 및 제세의 불용 및 세목 조정, 연말 국외업무여비의 국내여비 세목 조정 등 이월, 불용, 이전용 및 세목조정이 과다하게 나타나고 있으므로, 예산편성 단계부터 보다 면밀하게 사업을 계획하고 비목별 금액을 정확하게 추산하여 예산안에 반영할 필요가 있음.

○ 항공정보관리시스템(SWIM) 구축 사업의 2026년도 예산안은 2025년 착공 이후 공사 계속을 위한 예산 50억 6,500만원이 편성되었으나, 국가정보원 보안성 검토 지연 등으로 공사 발주가 이루어지지 못해 10개월 이상 공사가 지연되면서 2025년 1차년도 공사비 예산의 집행률이 0%로 나타났음. 이에 따라 2차년도 공사비 예산인 2026년 예산의 집행에도 차질이 예상되므로 공사순연에 따른 예산 비효율이 발생하지 않도록 집행관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개 요

항행안전시설 운영 및 구축 사업은 전국 공항 및 항공교통센터의 항행안전시설 운영 관리 및 노후 항행시설의 현대화 사업을 시행하는 항행시설 관리·운영, 항행시설 구축사업, 항공기상시설 운영관리사업과 무안·광주·여수·포항·김해·사천·제주 등 공항의 방위각 시설을 정비하는 방위각시설 개선사업으로 구성되어있으며,

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 463억 7,600만원 대비 43억 4,200만원이 증액된 507억 1,800만원이 편성되었음.

【 항행안전시설 운영 및 구축 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
항행안전시설 운영 및 구축	31,645	44,226	46,376	50,718	4,342
- 항행시설 관리운영	26,499	31,862	32,416	36,516	4,100
- 항행시설 구축사업	4,902	12,058	13,789	10,796	△2,993
- 항공기상시설 운영관리	244	306	306	306	-
- 방위각시설개선	-	-	2,150	3,100	950

※ 자료: 국토교통부

나) 연례적 이월·불용·세목조정 과다로 면밀한 예산 계획 수립 필요

최근 3년간 항행안전시설 구축 및 운영사업의 이월, 불용, 이전용 및 세목조정이 과다하게 나타나고 있으므로, 예산편성 단계부터 보다 면밀하게 사업을 계획하고 비목별 금액을 정확하게 추산하여 예산안에 반영할 필요가 있음.

최근 3년간 10억 이상 나타난 이월·불용·이전용 내역을 살펴보면 특히 '항행시설 관리운영' 사업과 '항행시설 구축' 사업에서의 이월·불용·이전용이 과다하게 나타났음. 2022년에는 63억 2,700만원이 이월, 24억 5,300만원이 불용되었으며, 2023년에는 13억 6,600만원이 이·전용되고 19억 7,700만원이 불용되었음. 2024년에는 22억 8,500만원이 이월, 11억 3,100만원이 불용되었음.

【 연도별 항행안전시설 구축 및 운영사업 이월·불용·이전용 내역 】

(단위 : 백만원, %)

연도	예산액	전년도 이월액	이전용		예산 현액	이월액		불용액	
2022	40,136	2,642	405(1.0%)		42,778	6,327 (14.8%)		2,453(5.7%)	
			항행시설관리운영	405		항행시설관리운영	385	항행시설관리운영	1,428
			항행시설구축	0		항행시설구축	5,942	항행시설구축	994
			항공기상시설운영	0		항공기상시설운영	0	항공기상시설운영	31
			계	405		계	6,327	계	2,453
2023	48,388	6,327	1,396 (2.9%)		54,715	48(0.1%)		1,977(3.6%)	
			항행시설관리운영	1,382		항행시설관리운영	48	항행시설관리운영	1,777
			항행시설구축	0		항행시설구축	0	항행시설구축	194
			항공기상시설운영	14		항공기상시설운영	0	항공기상시설운영	6
			계	1,396		계	48	계	1,977
2024	35,023	48	9 (0%)		35,062	2,285(6.5%)		1,131 (3.2%)	
			항행시설관리운영	9		항행시설관리운영	539	항행시설관리운영	571
			항행시설구축	0		항행시설구축	1,746	항행시설구축	549
			항공기상시설운영	0		항공기상시설운영	0	항공기상시설운영	11
			계	9		계	2,285	계	1,131
2025	46,376	2,285	50 (0.1%)		48,661	-		-	
			항행시설관리운영	50					
			항행시설구축	0					
			항공기상시설운영	0					
			계	0					

※ 자료: 국토교통부

주요 이월·불용·이전용 사유를 살펴보면, 이월의 경우 시설 설치 사업 등의 유찰 등 계약 절차 지연, 설계 지연으로 인한 순연 등 공사비 및 자산취득비의 이월이 있었으며(2022년 63억 2,700만원, 2024년 22억 8,500만원), 불용의 경우 시스템 구축에 따른 설계비 및 공사비 등 낙찰차액 및 집행잔액으로 불용액이 발생하였음.(2022년 24억 5,300만원, 2023년 19억 7,700만원, 2024년 11억 3,100만원)

불용내역을 세부적으로 살펴보면, '비행검사용 항공기 정비용역비' 낙찰차액이 2022년 4억 9,700만원, 2023년 9억 3,800만원, 2024년 2,300만원)으로 매년 발생하였으며, '공공요금 및 제세'의 불용액은 비행검사용 항공기 보험료

및 항행시설 전용회선료 및 전기요금 등 집행잔액이 매년 발생하여(2022년 1억 7,000만원, 2023년 2억 1,900만원, 2024년 8,300만원) 각 세부사업 예산 및 비목 예산이 과다계상된 측면이 있는 것으로 보임.

【 항행안전시설 구축 및 운영사업 주요 이월·불용·이전용 사유 】

<table>
<tr><th>연도</th><th>이월·불용·이전용 사유</th></tr>
<tr><td>2022</td><td>

1. 이월사유 (6,327백만원)

<table>
<tr><th>사업명</th><th>비목</th><th>이월금액</th><th>계약기간</th><th>이월사유</th></tr>
<tr><td>청주공항 계기착륙시설(ILS/DME) 신설사업(3차)</td><td>[공사비]
420-03</td><td>306,240,000</td><td>22.1~22.12</td><td>北미사일발사,
한미연합작전·훈련 등
영향으로 비행검사 지연,
비행검사 불합격
성능보강 소요</td></tr>
<tr><td>항행안전시설 관리검사시스템 구매설치 사업(1차)</td><td>[자산취득비]
430-01</td><td>215,000,000</td><td>22.9.~23.3.</td><td>조달청 협의, 유찰 등 계약
절차 지연 소요</td></tr>
<tr><td>2022년 시계비행상황관리시스템
유지관리 용역</td><td>[210-15]
관리용역비</td><td>92,538,000</td><td>22.4~23.3</td><td>유찰 등에 따른
계약체결 소요</td></tr>
<tr><td>제주남부지역 항공로레이더장비실 및 부대시설신축공사(건축,토목,기계)</td><td>[420-03]공사비</td><td>827,306,000</td><td>21.4~23.3</td><td rowspan="12">제주지역 환경단체의 레이더 사업관련 건축 인허가 문제제기에 따른 법률자문 및 협의지연 등 소요로 절대공기 부족

(한라산 1100고지)</td></tr>
<tr><td>제주남부지역 항공로레이더장비실 및 부대시설신축공사(건축,토목,기계)-관급자재</td><td>[420-03]공사비</td><td>179,839,420</td><td>21.4~23.3</td></tr>
<tr><td>제주남부지역 항공로레이더장비실 및 부대시설신축공사(전기)</td><td>[420-03]공사비</td><td>124,961,000</td><td>21.4~23.3</td></tr>
<tr><td>제주남부지역 항공로레이더장비실 및 부대시설신축공사(통신)</td><td>[420-03]공사비</td><td>72,503,000</td><td>21.4~23.3</td></tr>
<tr><td>제주남부지역 항공로레이더장비실 및 부대시설신축공사(통신)-관급자재</td><td>[420-03]공사비</td><td>142,354,520</td><td>21.4~23.3</td></tr>
<tr><td>제주남부지역 항공로레이더장비실 및 부대시설신축공사(소방)</td><td>[420-03]공사비</td><td>34,581,000</td><td>21.4~23.3</td></tr>
<tr><td>제주남부지역 항공로레이더(ARSR.SSR) 구매·설치</td><td>[420-03]공사비</td><td>1,049,543,000</td><td>21.4~23.3</td></tr>
<tr><td>제주남부 항공로레이더신축공사 건설사업관리용역</td><td>[420-03]공사비</td><td>111,524,000</td><td>22.5~23.3</td></tr>
<tr><td>제주남부 항공로레이더(ARSR.SSR) 설치통신감리용역</td><td>[420-03]공사비</td><td>44,114,200</td><td>22.6~23.4</td></tr>
<tr><td>제주남부지역 항공로레이더현대화 사업</td><td>[420-05]
시설부대비</td><td>6,340,000</td><td>21.4~23.3</td></tr>
<tr><td>한-중 ACC 간 자동관제이양(AIDC) 사업</td><td>[420-05]
시설부대비</td><td>10,000,000</td><td>22.6~23.3</td><td rowspan="2">조달청 협의 지연 소요</td></tr>
<tr><td>한-중 ACC 간 자동관제이양(AIDC) 장비 제작·구매및 설치</td><td>[420-03]공사비</td><td>2,551,500,000</td><td>22.6~23.6</td></tr>
<tr><td>항행안전시설 사용료 개편 시뮬레이션 분석 연구용역</td><td>[260-01]
일반연구비</td><td>27,600,000</td><td>22.3~22.11→23.11</td><td>코로나 영향, 국제항공운송협회 등 국제기구 의견 조회 지연
(일시중지 12개월)</td></tr>
<tr><td>통합관제시스템 구축 타당성 연구</td><td>[260-01]
일반연구비</td><td>50,000,000</td><td>23.3~
23.12</td><td>울릉·흑산 등 소형 도서공항 건설계획에 따른 관제시스템 정책연구 긴급 필요에 따른</td></tr>
</table>

</td></tr>
</table>

연도	이월·불용·이전용 사유

				연말 발주
차세대 항공통신체계 구축 기본설계	[420-01] 기본조사설계비	481,000,000	23.4~23.9	항공사,지상조업사 등 간담회('22.5) 및 관계사 워크숍('22.9) 의견반영 →당초 기본 및 실시설계 추진 운항/안전여건 등 고려 기본설계만 우선 추진으로 사업계획 변경방침('22.11) 및 조달청 협의 소요
계		63억 2,700만원		

2. 불용사유(2,453백만원)

(낙찰차액, 882백만원) **비행검사용 항공기 보험료(49백만원), 비행검사용 항공기 정비용역비(497백만원)**, 항공정보통신시스템 유지관리 용역비(118백만원), 제주남부 항공로 레이더 건설사업관리 용역비(109백만원), 기타용역(109백만원)

(집행잔액, 1,571백만원) **KASS 위성항법센터 유지관리용역(585백만원)**, 국외여비(176백만원), 국내여비·수용비 등 **경상경비(810백만원) 집행잔액**

2023

1. 이전용 사유(1,396백만원)

세목조정 대부분은 (1,311백만원=1,309백만원 +집행잔액 2백만원) '비행검사항공기 도입사업('20~'23)관련으로 **'23년말 환율 상승(원/달러 1,344)에 따른 예산부족** 으로 동일 세부사업 내 자체 전용하였고, 나머지 금액은 일반수용비 등 부족분을 세목 조정·사용하였음

2. 불용사유(1,977백만원)

세목	불용액	사유 (집행잔액 및 낙찰차액)
- 상용임금(110-03)	29	집행잔액 (비행점검센터 등 청소·경비 등 공무직 12명)
- 일반수용비(210-01)	96	본부 및 소속기관(서항청, 부항청, 제항청,교통본부) 집행잔액
- 공공요금및제세(210-02)	**219**	**관리검사시스템 및 비행검사용 항공기 보험료(5백), 항행시설 전용회선료 및 전기요금 등 집행잔액**
- 임차료(210-07)	4	민간시설 내 부지임차료(항행시설설치) 등 집행 잔액
- 유류비(210-08)	3	비행검사용항공기 2대 항공유 구입 및 항행시설관리검사차량 등 유류비 집행잔액
- 시설장비유지비(210-09)	9	항행시설관리검사시스템(차량) 유지관리비용, 비행점검센터 격납고 유지관리비용 집행 잔액
- 복리후생비(210-12)	3	집행잔액 (비행점검센터 등 청소·경비 등 공무직 12명)
- 관리용역비(210-15)	**1,313**	**비행검사항공기 정비용역 낙찰차액(988) 시계비행상황관리시스템 유지관리용역 낙찰차액(148) 등**
- 국내여비(220-01)	2	본부 및 소속기관(서항청, 부항청, 제항청,교통본부) 여비 집행잔액
- 국외업무여비(220-02)	2	본부 및 소속기관(서항청, 부항청, 제항청,교통본부) 여비 집행잔액
- 일반연구비(260-01)	99	항행안전시설 기술기준 체계표준화 연구용역 등 2건 및 주요정보통신기반시설 취약점 분석 낙찰차액
- 고용부담금비(320-09)	2	집행잔액 (비행점검센터 등 청소·경비 등 공무직 12명)
- 기본설계비(420-01)	19	차세대항공통신체계구축(이월) 사업 낙찰차액

연도	이월·불용·이전용 사유

세목	불용액	사유 (집행잔액 및 낙찰차액)
- 공사비(420-03)	**137**	제주남부 항공로레이더 구매설치 등 낙찰차액 (81), 청주공항 계기착륙시설 구매설치 집행잔액(30), 차세대 항공감시시스템(ADS-B) 구축 외 3건 낙찰차액(349) 중 비행검사항공기 도입사업(323)으로 조정 후 (26)
- 감리비(420-04)	26	제주남부 항공로레이더 감리용역 낙찰차액(26)
- 시설부대비(420-05)	13	청주 지상감시레이더 구매설치 사업 등 5개 사업 감독 출장여비 등 집행 잔액
- 자산취득비(430-01)	1	비행검사용 항공기 도입사업 집행 잔액
합 계	1,977	

2024

1. 이월사유(2,285백만원)

사업명	비목	이월금액	계약기간	이월사유
시계비행상황관리시스템 등 유지관리 용역	[210-15] 관리용역비	4,000,000	24.1~ 25.1	절대공기 부족
항행안전시설 관리검사시스템 유지보수용역	[210-15] 관리용역비	6,121,560	24.3~ 25.1	고장 수리 장비의 해외제작사 납품 기간 소요 및 절대공기부족
항공정보종합관리망(SWIM) 실시설계 용역	[420-02] 실시설계비	215,900,000	24.6~ `25.6	계약 절차 관련 유관부서인 조달청 및 정보통신 산업진흥원 등과 협의 기간 소요
KASS인터넷 서비스 제공 플랫폼 구축 기본 및 실시 설계 용역	[420-02] 실시설계비	121,800,000	24.6~ 25.2	조달청 협의 등 절대 공기 부족
KDAS 구축사업 관급자재 구매	[420-03] 공사비	1,269,650,000	24.12~ 25.6	설계지연(24.6)으로 인한 순연 및조달청 협의 소요
KDAS 구축사업 관급자재(특수목적컴퓨터) 구매	[420-03] 공사비	113,502,000	24.12~ 25.6	설계지연(24.6)으로 인한 순연 및조달청 협의 소요
KDAS 구축사업 관급자재 구매(조달수수료)	[420-05] 시설부대비	9,204,320	24.12~ 25.6	본 사업 이월에 따른 동반이월
KDAS 구축사업 관급자재(특수목적컴퓨터) 구매(조달수수료)	[420-05] 시설부대비	1,172,610	24.12~ 25.6	본 사업 이월에 따른 동반이월
위성기반조난상황관리시스템 구축	[430-01] 자산취득비	14,930,000	24.10~ 25.3	2회 유찰로 계약조건 변경 등 소요
한국형 항공위성서비스(KASS) 예비품 구매(내자)	[430-01] 자산취득비	524,500,000	24.12~ 25.7	KASS 주요 예비품(기준국) 구매 추진 중 물품 단종으로 구매 취소 조치, 구매 품목 변경 후 재발주
한국형 항공위성서비스(KASS) 예비품 구매(내자)(조달수수료)	[430-01] 자산취득비	4,296,200	24.12~ 25.7	본공사 이월에 따른 동반이월
계		22억 8,500만원		

2. 불용사유(1,131백만원)

세목	불용액	사 유 (집행잔액 및 낙찰차액)
- 상용임금(110-03)	16	집행잔액 (비행점검센터 등 청소·경비 등 공무직 12명)
- 일반수용비(210-01)	44	본부 및 소속기관(서항청, 부항청, 제항청,교통본부) 집행잔액
- 공공요금및제세(210-02)	**83**	**관리검사시스템 및 비행검사용 항공기(2대) 보험료 , 항행시설 전용회선료 및**

<table>
<tr><th>연도</th><th>이월·불용·이전용 사유</th></tr>
<tr><td></td><td>
<table>
<tr><th>세목</th><th>불용액</th><th>사 유 (집행잔액 및 낙찰차액)</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td><u>전기요금 등 집행 잔액</u></td></tr>
<tr><td>- 임차료(210-07)</td><td>5</td><td>민간시설 내 부지임차료(항행시설설치) 등 집행 잔액</td></tr>
<tr><td>- 유류비(210-08)</td><td>5</td><td>비행검사용항공기 2대 항공유 구입및 항행시설관리검사차량 등 유류비 집행 잔액</td></tr>
<tr><td>- 시설장비유지비(210-09)</td><td>10</td><td>항행시설관리검사시스템(차량) 유지관리비용, 비행점검센터 격납고 방수 공사 등 유지관리 비용 집행 잔액</td></tr>
<tr><td>- 복리후생비(210-12)</td><td>2</td><td>집행잔액 (비행점검센터 등 청소·경비 등 공무직 12명)</td></tr>
<tr><td>- 관리용역비(210-15)</td><td>82</td><td>비행검사용항공기 정비용역 낙찰차액(23), 항행안전시설 관리검사 시스템 등 유지관리 용역 등 6건 낙찰차액 및 집행잔액 등 (59)</td></tr>
<tr><td>- 국내여비(220-01)</td><td>7</td><td>본부 및 소속기관(서항청, 부항청, 제항청,교통본부) 여비 집행잔액</td></tr>
<tr><td>- 국외업무여비(220-02)</td><td>33</td><td>본부 및 소속기관(서항청, 부항청, 제항청,교통본부) 여비 집행잔액</td></tr>
<tr><td>- 일반연구비(260-01)</td><td>47</td><td>미래항행위성시스템 국산화 연구용역 등 5건 및 주요정보통신기반시설 취약점 분석용역 2건 낙찰차액 및 집행잔액 (47)</td></tr>
<tr><td>- 민간위탁사업비(310-02)</td><td>103</td><td>KASS관리운영위탁사업 집행잔액 (103)</td></tr>
<tr><td>- 고용부담금비(320-09)</td><td>28</td><td>집행잔액 (비행점검센터 등 청소·경비 등 공무직 12명)</td></tr>
<tr><td>- 실시설계비(420-02)</td><td>323</td><td><u>항공정보관리시스템(191), 항로교통관제시스템고도화(124)
,인터넷기반KASS정보제공플랫폼 (8) 낙찰차액</u></td></tr>
<tr><td>- 공사비(420-03)</td><td>211</td><td><u>자동종속 감시시스템(ADS-B) 구축 낙찰차액 (73),데이터링크통신시설(CPDLC/VDL) 낙찰차액(36), KASS인터넷플랫폼구축 낙찰차액(102)</u></td></tr>
<tr><td>- 시설부대비(420-05)</td><td>16</td><td>항공정보종합관리망(SWIM) 등 5개 사업 감독여비 등 집행 잔액</td></tr>
<tr><td>- 자산취득비(430-01)</td><td>116</td><td><u>비행검사용항공기 교정장비 구매 낙찰차액(54), 기상시설관리용역 낙찰차액(12)</u></td></tr>
<tr><td>합 계</td><td>1,131</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>2025</td><td>- 세목조정(관리용역비→일반수용비 50백만원) : 비행점검센터 조종사 신규채용 등에 따른 법정교육비 부족분 조정 (25.8)</td></tr>
</table>

또한 이전용·세목조정 내역을 살펴보면 2022년(7건), 2023년(6건), 2024년(10건)으로 나타나고 있어 비목별 금액을 정확하게 추산할 필요가 있을 것으로 보이는데,

특히 ①매년 국내여비 부족에 따라 국외업무여비 금액을 국내여비로 연말에 세목조정하여(2022년 9백만원, 2023년 2,900만원, 2024년 1,800만원) 국외여비 예산이 실수요에 비해 과다편성되어있는 것으로 보이고,

② 매년 공공요금 및 제세에서 타 세목으로 세목조정이 이루어지고 있어(2022년 1,720만원, 2023년 4,000만원, 2024년 3,000만원) 공공요금 및 제세 비목이 실제 소요에 비해 과다편성되어있는 것으로 보임.

③ 또한 유류비 부족으로 세목조정을 하거나 전용하는 등 예산 조정이 이루어지고 있으므로(2022년 3억 4천만원, 2024년 3,100만원) 비행검사용 항공기 유류비를 적절히 추계할 필요가 있을 것으로 보임.

【 항행안전시설 구축 및 운영사업 세목조정 내역 】

연도	구분 (날짜)	~에서		금액 (백만원)	~으로		아전용 등 사유
		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
2022년 (7건)	세목조정 ('22.6.9.)	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	**공공요금 및제세 (210-02)**	17.2	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	임차료 (210-07)	제주 항공이동통신 시설의 위치변경에 따른 KT 부지 內, 사용으로 이에 대한 임차료 지급을 위해 세목조정 실시 * 제주환경단체 반대로 설치위치 변경(제주1100고지 → 제주 동광)
	세목조정 ('22.6.30.)	항행안전시설운영 및구축 (3631-302)	일반수용비 (210-01)	6	항행안전시설운영 및구축 (3631-302)	포상금 (320-03)	기재부 '22년 상반기 예산 성과금 '선정' 등에 따른 보상금 지급을 위한 자체 세목조정 실시
	세목조정 ('22.10.17.)	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	관리용역비 (210-15)	190	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	**유류비 (210-08)**	항공유 단가상승에 따른 비행검사용 항공기 항공유 지급대금 부족으로 자체 세목조정 실시(1차)
	세목조정 ('22.10.17.)	항행안전시설운영 및구축 (3631-302)	시설장비 유지비 (210-09)	7	항행안전시설운영 및구축 (3631-302)	일반수용비 (210-01)	달러 환율 인상에 따른 비행검사용 항공기 조종사 교육비 부족으로 자체 세목조정 실시
	세목조정 ('22.12.8.)	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	관리용역비 (210-15)	150	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	**유류비 (210-08**	항공유 단가상승에 따른 비행검사용 항공기 항공유 지급대금 부족으로 자체 세목조정 실시(2차)
	세목조정 ('22.12.22.)	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	**국외 업무여비 (220-02)**	4	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	국내여비 (220-01)	관리검사 및 통합안전점검, 항공위성서비스(KASS) 기준국 및 지상기반시설 점검 등에 따른 국내여비 지급을 위해 세목조정 실시
	세목조정 ('22.12.23.)	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	**국외 업무여비 (220-02)**	5	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	국내여비 (220-01)	관리검사관 워크숍, 운영개시 검사 실시 등에 따른 국내여비 부족에 따른 세목조정 실시
2023년 (6건)	사업내 자체전용 ('23.8.21.)	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	공사비 (420-03)	1,255	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	자산 취득비 (430-01)	비행검사용 항공기 도입사업 환율 상승에 따른 예산부족으로 동일 세부사업 내에서 자체전용
			감리비 (420-04)	56			
	세목조정 ('23.2.1.)	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	**공공요금 및제세 (210-02)**	26	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	임차료 (210-07)	울진 다변측정감시시설 (MLAT) 신설에 따른 안테나 철탑 임차료 납부
	세목조정 ('23.12.18.)	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	일반 수용비 (210-01)	14	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	임차료 (210-07)	항행안전시설 분야 워크숍, 세미나 등의 대관료를 예산 집행지침에 맞게 지급
	세목조정 ('23.8.23.)	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	**공공요금 및제세 (210-02)**	14	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	시설장비 유지비 (210-09)	울진 기상관측시설 (AMOS) 장애 발생에 따른 긴급 시설장비유지비 집행
	세목조정 ('23.11.12.)	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	일반 용역비 (210-14)	16	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	일반 수용비 (210-01)	당초 홍보물 제작 등으로 편성된 비용을 예산 집행지침에 맞게 지급
	세목조정 ('23.8~12)	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	**국외 업무여비 (220-02)**	29	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	국내여비 (220-01)	항행안전시설 점검, 회의, 검사, 사업관리 등 출장 증가에 따른 여비 부족

연도	구분 (날짜)	~에서		금액 (백만원)	~으로		아·전용 등 사유
		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
2024년 (8건)	내역변경 (24.1.2)	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	관리용역비 (210-15)	66	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	공공요금 및제세 (210-02)	'24년 예산 편성 시 부족이 예상된 예산(공공요금) 소속기관 배정 이전 본부 총괄 조정 * 연초 예산 증감재배정 이전 시행
	세목조정 (2024.11~12)		**국외 업무여비 (220-02)**	18		국내여비 (220-01)	국내출장여비 부족에 따라 국외여비에서 세목조정
	세목조정 (24.9.13)		**공공요금 및 제세 (210-02)**	20		일반수용비 (210-01)	비행점검기 조종사 교육훈련 및 노후 항공기(3호기) 매각을 위한 감정평가 수수료 부족
	세목조정 (24.11.18)		일반용역비 (210-14)	10		시설장비 유지비 (210-09)	위성항법센터 내 공간 조정 등으로 시스템 운영효율 증대 * KASS인터넷서비스플랫폼 서버실 등 필요 ('25~)
	세목조정 ('24.12.12.)		관리 용역비 (210-15)	19		**유류비 (210-08)**	비행검사용 항공기 유류비 부족
			공공요금 및제세 (210-02)	10		**유류비 (210-08)**	비행검사용 항공기 유류비 부족
			시설장비 유지비 (210-09)	2		**유류비 (210-08)**	비행검사용 항공기 유류비 부족
	세목조정 ('24.12.12.)		시설장비 유지비 (210-09)	8		일반 수용비 (210-01)	항공기(3호기) 매각을 위한 감정평가 수수료 부족 * 엔진 및 기체 등 통합매각 유찰(9월)로 분리매각용 감평 추가 실시
	세목조정 (24.11.~12)		일반 수용비 (210-01)	10		임차료 (210-07)	ICAO 사이버보안패널 국제회의 개최(서울,11월) 및 관리검사관 세미나(12월) 임차료 부족
	전용 (2024.12.24.)	항행안전시설 운영및구축 (3631-302)	자산취득비 (430-01)	9.3	항공기사고조사 및 장비유지 (3636-300)	자산취득비 (430-01)	항공철도사고조사위원회의 CRV인출장비 구매사업비 부족에 따른 전용 요청

※ 자료: 국토교통부

이를 종합하면, 매년 발생하는 이월액을 방지하기 위해 시스템 구축 용역 등 공사 및 시스템 설치 사업 계획 시 실제 소요기간을 추계하여 실집행 가능한 예산만 편성할 수 있도록 하고, 낙찰차액이 과다하게 발생하여 불용으로 인한 예산의 비효율이 발생하지 않도록 예산추계의 정확성을 기할 필요가 있음.

한편, 예산안 편성 시 매년 과다 계상되어 불용 및 타 비목으로 세목조정이 이루어지고 있는 공공요금 및 제세(2022년 1억 8,720만원, 2023년 2억 5,900만원, 2024년 1억 1,300만원) 및 국외업무여비(2022년 9천만원, 2023년 2,900만원, 2024년 1,800만원)는 실소요에 비해 과다편성되고 있는 것으로 보이므로, 감액 조정하여 예산안에 반영할 필요가 있음.

【 3년간 비목별 불용 및 세목조정 내역 】

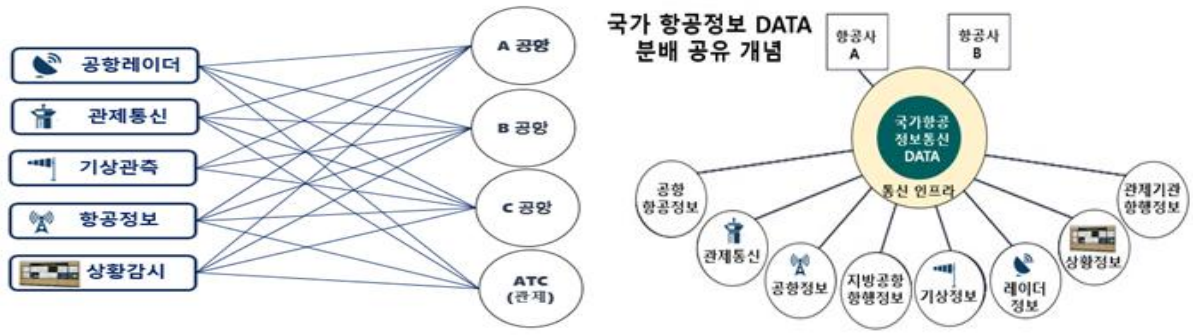
(단위 : 백만원)

		2022	2023	2024	비고
공공요금 및 제세 (210-02)	불용	170	219	83	집행잔액
	세목조정	17.2	40	30	타 비목으로 세목조정
	계	187.2	259	113	
국외업무여비 (220-02)	세목조정	9	29	18	매년 국내여비로 세목조정

다) 항공정보관리시스템 구축사업 : 공사발주 지연 및 실집행 가능성을 고려한 예산 적기집행 필요

현재는 기상정보, 비행계획 및 실시간 항적자료 등 항공정보를 개별적·독립적으로 운영 중이나, 효율적인 정보 연계를 위하여 항공정보 교환 표준 모델 및 교환체계를 마련하기 위해 국토교통부는 총사업비 152억 6,800만원을 투입하여 항공정보 교환시스템, 통신망 등 항공정보관리시스템(System Wide Information Management, SWIM) 구축 사업을 추진하고 있음.

【 항공정보관리시스템(SWIM) 개념도 】



< 현재 항공통신망체계 > < SWIM 구축 이후 >

※ 자료: 국토교통부

추진경과 및 향후 계획을 살펴보면, 국토교통부는 2023년 12월 항공정보 종합관리망 구축 기본설계를 완료하였고, 사업수행기관인 항공교통본부(책임운영기관)는 2024년 6월부터 실시설계에 착수하였으며, 2025년 구축사업 발주 및 시행을 통해 2027년 12월 구축을 완료할 계획이며, 총사업비(2023년~2027년)는 152억 6,800만원이 소요될 예정임. 항공정보관리시스템은 2028년 시범운영을 거쳐 2029년 정식 운영을 개시할 예정임.

2026년도 예산안에는 2025년 착공 후 계속 공사에 필요한 예산인 50억 6,500만원(공사비 45억원, 감리비 5억 5,500만원, 시설부대비 1,000만원)이 편성되었는데, 2025년도 공사 발주 지연에 따른 공사비 예산의 집행부진으로 2026년 예산안의 실집행 가능성을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

【항공정보관리시스템(SWIM) 구축 사업 연차별 예산 계획】

(단위: 백만원)

SWIM 구축	사업기간	총사업비	'23예산	'24예산	'25예산	'26예산	'27예산
		사업 계획	기본설계	실시설계 (12개월)	착수	계속	준공
					(34개월)		
	'23~'27	15,745	-	1,286	3,881	5,065	5,051
▪ 기본설계비	'23	462	(차세대 통신 기본설계) 462	-	-	-	-
▪ 실시설계비	'24	1,270	-	1,270	-	-	-
▪ 공사비	'25~'27	12,501	-	-	3,515	4,500	4,486
▪ 감리비	'25~'27	1,386	-	-	276	555	555
▪ 시설부대비	'23~'27	126	-	16	90	10	10

※ 자료: 국토교통부

실집행현황을 살펴보면, 항공정보관리시스템 구축사업은 당초 2024년 실시설계 완료 후 2025년 공사 착수 예정이었으나, 실시설계(2024.6~2025.6) 계약 절차가 지연되면서 2025년 6월에야 실시설계가 완료되었음.

또한 2025년 공사비 예산의 경우 「국가 정보보안 기본지침」에 따른 국가정보원 보안성 검토[309] 회신 지연으로 2025년 10월 22일에야 조달청에 발주

309) **「국가 정보보안 기본지침」**
제14조(검토 시기 및 절차) ① 각급기관의 장은 정보화사업을 수행하고자 할 경우 정보화사업과 관련한 보안대책의 적절성을 평가하기 위하여 사업 계획 단계(사업 공고 전)에서 보안성 검토 절차를 이행하여야 한다.
② 각급기관의 장은 제1항에 따른 보안성 검토를 위하여 제15조제1항 및 제2항에 따른 보안성 검토 기관의 장에게 검토를 의뢰하거나 자체적으로 실시하여야 한다. 하급기관의 장이 제15조제1항 각 호에 해당하는 정보화사업에 대하여 국가정보원장에게 보안성 검토를 의뢰하고자 할 경우 관계 상급기관의 장을 거쳐 의뢰하여야 한다.

를 요청한 상태이며, 현재 2025년 예산으로 편성된 공사예산 38억 8,100만원은 전액 집행하지 못한 상태임.

【 항공정보관리시스템(SWIM) 구축 사업 실집행 현황 】

(단위 : 백만원)

연도	국비 교부액	전년도 이월액	예산현액 (A)	실집행액 (B)	실집행률 (B/A)	이월액	이월/부진사유
2023	-	481	481	462	96	-	항공사,·지상조업사 등 간담회('22.5) 및 관계자 워크숍('22.9) 의견 반영 →당초 기본 및 실시설계 추진 계획('22), 운항/안전 여건 등 고려 기본설계 우선 추진 변경 방침('22.11) 및 조달청 협의 소요 등 계약 지연('23.4)
2024	1,270	-	1,270	863.6	68	215.9	실시설계 ('24.6~'25.6)계약 절차 관련 조달청 및 정보통신산업진흥원 협의 기간 소요로 절대공기 부족
2025	3,881 공사비 3,515 감리비 276 부대비 90	215.9	4,096.9	215.9 ('24실시설계)	('24실시설계) 100% **('25공사비 등) 0%**	미정	**국정원 보안성 검토 회신 후 ('25.7. 요청) 발주 요청(10.22.)** *국가정보보안지침 제14조 관련
2026	5,065 공사비 4,500 감리비 555 부대비 10	-	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

「국가 정보보안 기본지침」에 따르면[310] 각급 기관의 장은 정보화사업과 관련한 보안대책의 적절성을 평가하기 위하여 사업계획 단계(사업 공고 전)

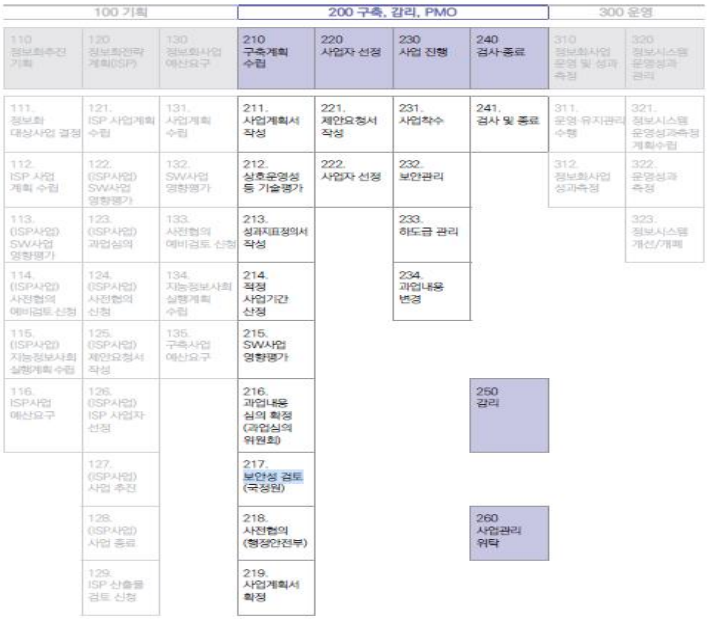
③ 보안성 검토는 서면 검토를 원칙으로 하며 보안성 검토 기관의 장이 필요하다고 판단하는 경우 현장 확인을 병행 실시할 수 있다.

310) **「국가 정보보안 기본지침」**

제14조(검토 시기 및 절차) ① 각급기관의 장은 정보화사업을 수행하고자 할 경우 정보화사업과 관련한 보안대책의 적절성을 평가하기 위하여 사업 계획 단계(사업 공고 전)에서 보안성 검토 절차를 이행하여야 한다.

에서 보안성 검토 절차를 이행하도록 규정하고 있으며, 「공공정보화사업 단계별 사업관리 가이드(행정안전부, 한국지능정보사회진흥원)」에 따르면, 통상 보안성 검토는 정보화 사업계획 수립단계에서 요청이 이루어지며 보안성검토와 사전협의 결과 등을 바탕으로 사업계획서를 확정한 이후 조달청 계약 발주가 이루어짐.[311]

【 단계별 정보화사업 필요 절차 】



※ 자료 : 「공공정보화사업 단계별 사업관리 가이드」

다만, 본 사업은 국가정보원 보안성 검토 회신이 늦어짐에 따라 후속 공사 순연 및 2025년 편성된 1차년도 공사비 예산(38억 8,100만원)의 이월이 불가피한 상황으로, 국토교통부에 따르면 올해 안에 입찰공고 후 계약이 이루어질 경우 80%의 예산인 31억을 선금으로 집행하고 나머지 예산 20%의 예산인 8억을 차년도로 이월할 예정이라는 설명임.

311) 추진체계 (또는 추진절차)는 통상 다음과 같이 이루어짐
○ 제안요청서 작성 및 대기업 참여제한 예외신청 → 과업심의위원회 및 보안성 검토 진행 → 행안부 사전협의 진행 → 입찰공고 및 계약 → 기술협상 등 사업 착수 → 신규시스템 분석·설계 → 장비 입주 및 SW 개발 → 통합테스트, 시범운영 → 시스템 운영

당초 총 공사기간이 34개월로 예정되어있어 2025년부터 2027년까지 3년간 공사기간을 설정했던 점을 고려하면, 2025년 약 10개월 이상의 공사일정 순연 및 공사비 이월을 고려하여 2차년도인 2026년 예산안(50억 6,500만원) 중 공사 지연으로 실집행이 어려운 공사비 부분의 이월이 재차 발생하지 않도록 집행 관리를 철저히 할 필요가 있을 것으로 보임.

또한 국토교통부는 필요 사전절차를 고려하여 사업 소요기간 등 사업계획을 면밀하게 수립하는 한편, 2027년까지 사업을 완료할 수 있도록 사업수행기관인 항공교통본부의 집행감독을 철저히 할 필요가 있을 것으로 보임.

아울러, 선금지급 특례는 이월을 방지하고 재정 조기집행을 통한 경제 활성화에 기여할 수 있는 측면이 있으나 선금 비율을 높일 경우 시공의 적정성과 및 공사품질 확보의 어려움 등 계약의 성실한 이행 확보 저하로 이어질 우려도 있으므로, 재정 집행의 실질적 책임성과 계약이행 담보 장치를 강화하는 방안을 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

7) 공항소음대책(3632-301)

○ 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」에 따라 소음영향도를 기준으로 소음대책지역을 제1종 구역부터 제3종 구역까지 지정하여 고시하고 있으나 소음영향도별 차등 없이 소음대책사업이 이루어지고 있으므로, 소음영향도별 공항소음대책사업의 차등 지원 방안을 마련하고 이에 따른 예산 편성이 필요하며, 향후 수립될 「제4차 공항소음 방지 및 주민지원에 관한 중기계획」에 이를 포함할 필요가 있을 것으로 보임.

가) 개 요

공항소음대책 사업은 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」에 따라 소음대책지역으로 지정·고시된 지역에 방음·냉방시설 설치 등 소음대책사업 시행을 통해 공항주변 주민들의 생활환경을 개선하는 사업으로,

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 129억 900만원에서 69억 9,500만원 증액된 199억 4백만원이 편성되었음.

【 공항소음대책 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
공항소음대책	11,704	12,909	12,909	19,904	6,995

※ 자료 : 국토교통부

나) 공항소음대책사업의 소음영향도별 차등 지원 방안 마련 필요

공항소음대책사업은 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」에 따라 소음대책지역의 복지증진을 위해 이루어지는 사업으로, 소음지역에 대한 방음시설의 설치, 공영방송 수신료 지원, 전기요금 지원, 냉방시설의 설치 등 직접 지원 형태로 이루어지는 '소음대책사업'과 마을회관, 문화원 건립 등 간접 지원 형태로 이루어지는 '주민지원사업'으로 이루어지고 있음.

지원 대상은 소음대책지역 내(61Lden 이상) 주민과 소음대책지역 밖의 지역으로서 대통령령으로 정하는 일정 범위의 지역(이하 "소음대책 인근지역"이라 한다, 57Lden 이상)의 주민을 대상으로 하고 있으며, 2026년도 예산안에는 민간경상보조로 방음시설설치, 냉방시설설치에 필요한 사업비[312]의 일부인 73억 5,600만원이 편성되었음.

【 공항소음대책 사업 주요 내용 】

	소음대책사업 (직접지원)	주민지원사업 (간접지원)
내용	·학교 및 주택의 방음시설 설치 ·공영방송 수신료 지원 ·학교 및 주택의 전기요금 지원 ·학교 및 주택의 냉방시설 설치 - 소음도에 따라 1종(79Lden↑), 2종(75~79Lden), 3종(61~75Lden) 구역으로 구분, 에어컨 설치·전기료 지급 등 직접 지원	·주민복지사업 및 소득증대사업 - 마을회관, 문화원 건립 등 간접 지원(57Lden이상) * 15개 지자체의 소음대책지역 면적·인구 등에 따라 배분 중(최소 0.1억원~26억원 수준) ** 지자체장·교육감이 사업시행자이며, 공항운영자가 사업비의 75% 수준을 지원

312) 총사업비 : 552억 1,200만원, 한국공항공사 부담분 478억 5,600만원, 국고 지원 73억 5,600만원

	소음대책사업 (직접지원)	주민지원사업 (간접지원)
법적 근거 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」	제8조(공항소음대책사업의 계획수립 등) ① 시설관리자 또는 사업시행자는 중기계획에 따라 다음 각 호의 사항을 포함하는 연차별 공항소음대책사업계획(이하 "소음대책사업계획"이라 한다)을 수립·시행하여야 한다. 1. 방음시설 및 냉방시설 설치사업 2. 공영방송 수신료 지원사업(시설관리자로 한정한다) 3. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설에 설치된 냉방시설의 전기료 일부 지원사업(시설관리자로 한정한다) 가. 「교육기본법」 제9조에 따른 학교 나. 「건축법」 제2조제2항제1호부터 제4호까지 및 제14호에 따른 시설 중 국토교통부령으로 정하는 주민 주거용 시설 및 주민 공동이용시설 다. 「건축법」 제2조제2항제11호에 따른 노유자(老幼者)시설 4. 자동소음측정망 설치사업 5. 삭제<2015.12.31.> 6. 손실보상 및 토지 등의 매수 7. 그 밖에 공항소음을 줄이고 쾌적한 생활환경을 조성하기 위하여 국토교통부장관이 필요하다고 인정하는 사항	제19조(주민지원사업의 종류 등) ① 주민지원사업의 종류는 다음 각 호와 같다. 1. 주민복지사업: 공동이용시설(도서관, 체육공원 등) 설치, 교육문화사업 등 지역주민의 복지향상을 위한 사업으로 대통령령으로 정하는 사업을 말한다. 2. 소득증대사업: 공동작업장 및 공동영농시설의 설치 등 소득증대에 기여할 수 있는 사업으로 대통령령으로 정하는 사업을 말한다. 3. 그 밖에 지역주민의 복지향상 및 소득증대에 기여할 수 있는 사업으로서 대통령령으로 정하는 기준에 따라 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 사업 ② 시설관리자 또는 사업시행자는 제1항 각 호의 사업별로 드는 사업비의 100분의 75를 넘지 아니하는 범위에서 주민지원사업 시행자에게 제23조에 따라 조성된 자금을 지원하여야 한다. 다만, 제18조제5항 단서에 따라 시설관리자 또는 사업시행자가 직접 시행하는 경우에는 그러하지 아니하다. ③ 제2항에 따른 사업비 지원비율 등 구체적인 사항은 대통령령으로 정한다.

※ 자료: 국토교통부

【 공항소음대책 사업 2026년도 예산안 산출 내역 】

ㅇ 민간경상보조(320-01) : 7,356백만원

가. '24년도 소음부담금 징수액(7,356백만원)에 대하여 민간경상보조로 지원 요구

- 방음시설 설치 : 주택 40호 × 30백만원 = 1,200백만원
- 냉방시설 설치 : 주택 1,810호 × 3.4백만원 = 6,156백만원

※ 「공항소음방지법」에 따른 소음대책사업 추진을 위해 한국공항공사 부담분 49,451백만원을 포함하여 공항소음대책 및 주민지원사업에 '26년도 56,807백만원 집행 예정

ㅇ 일반연구비(260-01) : 4,111백만원

가. 6개 공항(인천·김포·김해·제주·여수·울산) 소음대책지역 지정·고시('23.1)의 법정 타당성 검토 기한(5년) 도래 이전에 종전 소음대책지역 타당성 검토 및 지정·고시 등을 위한 소음영향도 조사 용역비(2년간 약 77억원)의 1년차 선금 4,111백만원

ㅇ 관서업무추진비(240-02) : 27백만원

가. 6개 공항에 대한 소음영향도 조사를 위한 공항별 주민설명회
(각 1회x6개 공항 = 총 6회)

나. 주민·지자체 간담회 및 소음민원 현장 간담회
(각 5회x6개 공항 = 총 30회)

ㅇ 건설보상비 : 8,410백만원

가. '25.3월까지 소음대책지역 내 매수 청구된 농지(7필지, 공시지가 총 3,364백만원)의 예상 감정평가금액(8,410백만원) 요구

이에 따라 최근 3년간 이루어진 지원 내역을 살펴보면, 2022년 405억 8,500만원, 2023년 433억원, 2024년 529억 3,300만원으로 매년 사업비가 증가하는 것으로 나타났으며, 2024년에는 125호의 주택방음시설 지원, 2,168호의 주택냉방시설 지원, 85,119세대의 공영방송수신료지원, 103,753세대의 전기요금 지원 등 공항소음대책사업에 417억 7,300만원의 예산이 소요되었으며, 주민지원사업에는 99억 8,100만원의 예산이 소요되었음.

【 최근 3년간 공항소음대책사업 및 주민지원사업 추진 실적 】

(단위 : 백만원)

구분			2022		2023		2024	
			사업량	예산	사업량	예산	사업량	예산
공항소음대책사업	주택방음시설(호)		20	1,381	52	2,759	125	4,578
	주택냉방시설(세대)		5,586	20,428	1,858	6,849	2,168	8,457
	학교냉방시설(개교)		1	399	-	-	-	-
	학교냉방시설(재설치)		-	-	-	-	1	240
	공영방송수신료(세대)		74,000	2,220	84,879	2,437	85,119	2,554
	전기요금 지원	학교(개교)	57	777	65	953	66	964
		주민(세대)	11,885	2,275	80,949	15,735	103,753	20,251
		노유자(개소)	164	171	195	230	202	238
	손실보상 및 토지매수(식)		1	581	1	1,123	1	2,605
	소음측정망 운영 등(식)		1	2,360	1	3,254	1	1,886
주민지원사업(식)			1	9,993	1	9,960	1	9,981
주민지원공모사업(식)			-	-	-	-	1	1,179
계			-	40,585	-	43,300	-	52,933

※ 자료: 한국공항공사

다만, 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」 제5조에 따라 소음영향도를 기준으로 소음대책지역을 제1종 구역부터 제3종 구역까지 지정[313]하여 고시하고 있으나, 소음영향도에 따른 차등 없이 균일하게 지원 시책이 이루어지고 있으므로, 주민 만족도 및 사업 효과성 제고를 위해 소음영향도별 차등 지원 방안을 마련하고 이에 따른 예산편성이 이루어질 필요가 있음.

【 공항소음도별 소음대책사업 현황 】

구 역			소음도 (LdendB)	소음대책사업	
소음대책지역	제1종구역		79↑	·주택 방음·냉방시설 ·학교 방음·냉방시설 ·공영방송수신료 지원 ·전기료(학교, 주거용) ·주민지원사업 지원	·손실보상, 토지 매수 청구
	제2종구역		75~79↓		
	제3종 구역	가	70~75↓		
		나	66~70↓		
		다	61~66↓		
인근지역			57~61↓	·주민지원사업 지원	

※ 자료 : 국토교통부

313) **「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」**
제5조(소음대책지역의 지정·고시 등) ① 국토교통부장관은 장래의 항공수요를 고려한 예상 소음영향도를 기준으로 공항주변의 소음대책지역을 대통령령으로 정하는 바에 따라 제1종 구역, 제2종 구역 및 제3종 구역으로 지정·고시하여야 한다. <개정 2013.3.23., 2020.6.9.>
② 국토교통부장관은 제1항에 따라 소음대책지역을 지정·고시하기 위하여 공항소음으로 인한 공항주변의 소음영향도를 조사하여야 한다. <개정 2013.3.23., 2015.12.31.>
③ 국토교통부장관은 제2항에 따라 소음영향도를 조사하는 경우 소음 측정·평가·분석 등에 관하여 공인된 기술능력이 있는 자에게 조사를 의뢰하여야 한다. <개정 2015.12.31.>
④ 제2항 및 제3항에 따른 소음영향도 조사의 주기·방법 및 기준 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. <신설 2015.12.31.>
⑤ 국토교통부장관은 제1항에 따라 소음대책지역을 지정·고시한 경우에는 해당 소음대책지역을 관할하는 특별자치도지사·시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 "시장·군수·구청장"이라 한다)에게 이를 알려야 한다. <신설 2023.4.18.>
⑥ 제5항에 따라 통보를 받은 시장·군수·구청장은 소음대책지역이 새로 지정되거나 기존의 소음대책지역이 변경되는 경우 소음대책지역의 지정·변경 사실, 이 법에 따른 지원 및 제한 내용 등을 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 우편 또는 문자메시지 등으로 통지하여야 한다.
1. 해당 소음대책지역에 거주하는 주민
2. 해당 소음대책지역의 토지·건축물 소유자
3. 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 자

즉, 소음대책지역 지정고시 현황을 살펴보면, 소음영향도가 가장 큰 제1종구역에 해당하는 가옥 및 세대는 없는 것으로 나타났고, 제2종구역에는 47개호 63세대(151명), 제3종구역에는 82,384개호 94,382세대(218,808명)이 해당되는 것으로 나타났음.

【 소음대책지역 지정고시 현황(2023) 】

공항별	구역	면적(㎢)	가옥수(호)	세대수(세대)	인구수(명)
계	계	113.69	82,431	94,445	218,959
	제1종구역	8.55	0	0	0
	제2종구역	8.16	47	63	151
	제3종구역	97	82,384	94,382	218,808
김포	계	27.43	70,737	77,958	182,983
	제1종구역	1.07	0	0	0
	제2종구역	1.55	0	0	0
	제3종구역	24.81	70,737	77,958	182,983
김해	계	23.83	1,469	2,317	3,891
	제1종구역	1.17	0	0	0
	제2종구역	0.83	2	1	2
	제3종구역	21.83	1,467	2,316	3,889
제주	계	17.93	10,111	13,491	31,207
	제1종구역	0.93	0	0	0
	제2종구역	1.25	45	62	149
	제3종구역	15.77	10,066	13,429	31,058

공항별	구역	면적(㎢)	가옥수(호)	세대수(세대)	인구수(명)
울산	계	1.46	1	3	4
	제1종구역	0.06	0	0	0
	제2종구역	0.08	0	0	0
	제3종구역	1.32	1	3	4
여수	계	1.25	2	2	7
	제1종구역	0.07	0	0	0
	제2종구역	0.1	0	0	0
	제3종구역	1.08	2	2	7
인천	계	41.79	111	674	867
	제1종구역	5.25	0	0	0
	제2종구역	4.35	0	0	0
	제3종구역	32.19	111	674	867

※ 자료: 국토교통 통계누리

공동이용시설(도서관 등)의 설치, 교육문화사업, 공동영농시설의 설치 등 주민의 복지향상과 소득증대에 기여할 수 있는 '주민지원사업'의 경우 면적과 인구, 소음부담금 및 운항편수를 고려하여 공항별로 배분 후, 각 공항 기준에 따라 지방자치단체(사업시행자)에 배분되는데, 김포공항의 경우 소음대책지역에는 0.9, 인근지역에는 0.1의 가중치를 부여하여 소음영향도를 일정 부분 고려한 배분 기준을 마련하고 있음.

【 2024년 공항별 주민지원사업비 배분액 】

(단위 : 백만원)

김 포	김 해	제 주	울 산	여 수	계
5,504	1,719	2,605	87	85	10,000

※ 자료: 한국공항공사

* 배정산식 : [(면적 × 0.37) + (인구 × 0.63)] × 0.6 + [(소음부담금 × 0.5) + (운항편수 × 0.5)] × 0.4

【 공항별 지방자치단체 사업비 배분 기준 】

ㅇ 김포공항

- (**배분기준**) 대책 · 인근지역 구분, 지자체별 면적 · 소음등급 인구 적용

소음대책지역		소음대책인근지역	
90%		10%	
①면적	②인구	③면적	④인구
37%	63%	37%	63%

* (**배정산식**) [(① × 0.37) + (② × 0.63)] × 0.9 + [(③ × 0.37) + (④ × 0.63)] × 0.1

ㅇ **그 외 공항**(2개 지자체 이상)에서는 소음대책위원회 회의를 통하여 배분

※ 자료: 한국공항공사

「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」 제5조에서 소음영향도를 기준으로 제1종구역부터 제3종구역까지 소음대책지역을 지정·고시하도록 하는 취지는 소음영향도에 따라 주민들이 입는 소음피해 강도가 다르며 이에 따른 차별화된 대응 및 지원시책이 필요하다는 것을 전제하고 있다는 점에서, 현행 소음대책지역 제도는 소음영향도에 따른 소음대책 지역의 지정·고시가 이루어지고 있으나,

실제 지원사업은 소음영향도별 세부 기준을 마련하지 않고 예산이 집행되고 있어 소음영향도를 고려한 지원 시책을 통해 해당 근거 법률의 입법 취지를 실질적으로 반영할 필요가 있을 것으로 보임.

이와 유사한 내용으로 공항소음대책 사업은 「2024년 국고보조사업 연장평가 보고서」에서 소음영향도별 구역에 따라 균일한 방식의 방음·냉방시설 설치, 전기료 및 TV 수신료 지원이 이루어지고 있어 예산 효율성 제고에 어려움이 있으므로 소음영향도에 따라 차등 지원하는 시책 등을 검토할 필요가 있는 등 '사업방식 변경' 평가를 받은 바 있음.

【 2024년 국고보조사업 연장평가 보고서 】

ㅇ **(평가결과) 사업방식 변경 : 소음영향도별 구역에 따른 차등 지원기준 마련 필요**

ㅇ **(평가결과 근거 및 세부 문제점)** 소음영향도별 구역에 따라 균일한 방식의 방음·냉방시설 설치, 전기료 및 TV 수신료 지원이 이루어지고 있어 예산 효율성 제고에 어려움이 있음

ㅇ **(개선사항)** 소음영향도에 따라 차등 지원하는 시책 등을 검토하여 동 사업 재정 효율성 제고가 필요함

※ 자료: 기획재정부, 2024년 국고보조사업 연장평가 보고서

이에 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」의 취지를 고려하여, 소음영향도별 공항소음대책 사업의 차등 지원 방안을 마련하고 이에 따른 예산 편성이 필요할 것으로 보이며, 향후 수립될 「제4차 공항소음 방지 및 주민지원에 관한 중기계획」(2025.12. 예정)에 이에 대한 방안을 포함할 필요가 있을 것으로 보임.

8) 드론 종합인프라 구축 및 운영(3637-323)

○ 내역사업 중 드론 복합인프라 구축 사업은 사업 마지막 연도 예산으로 2026년 예산안에 98억 7,300만원이 편성되었으나 문화재 출토에 따른 설계용역 지연으로 착공이 당초 계획보다 1년 이상 늦어지면서, 당초 약 2년(2024.8~2026.9)으로 계획되었던 공사기간을 약 1년 2개월(2025.10~2026.12.)로 단축하여 2026년에 준공할 계획임. 다만, 절대공기 부족으로 인해 계획기간 내 준공이 어려울 가능성이 클 것으로 보이므로, 적기 준공을 위한 철저한 사업관리가 요구되며 무리한 공정 조정으로 공사 품질 저하 및 안전문제 등이 우려되지 않도록 현실적인 공정조정 및 합리적인 선금 비율 조정이 요구될 것으로 보임.

가) 개 요

드론 종합인프라 구축 및 운영 사업은 ① 드론 인프라가 부재한 호남권에 각 기능별 분리되어있는 드론 인프라의 기능을 복합화하여 다목적 복합 지원 시설을 구축하려는 ‘드론 복합 인프라 구축’ 사업, ② 드론의 기술개발 및 안전검증을 위해 시험비행이 가능한 권역별 드론 비행시험센터 6개소 구축 및 운영을 위한 ‘드론 비행시험센터’ 사업, ③ 부품단위 드론 개발시험을 위한 ‘드론 개발 시험센터’ 사업, ④ 드론 조종자격 수요의 상시 수용과 드론 택배 등 비가시권 자격 개발에 대비한 실기시험장 구축 및 운영을 위한 ‘드론자격센터’ 사업 등으로 구성되어 있으며,

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 131억 8,500만원 대비 92억 9,200만원이 증액된 194억 7,700만원이 편성되었음.

【 드론 종합인프라 구축 및 운영 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
드론 종합인프라 구축 및 운영	9,938	10,185	13,185	19,477	9,292
- 드론비행시험센터	2,114	2,418	2,418	1,968	△450
- 드론개발시험센터	442	484	484	484	-
- 드론자격센터	872	1,142	1,142	1,142	-
- 드론교육센터	235	258	258	258	-
- 드론인증센터	5,319	1,685	1,685	1,552	△133
- 드론복합인프라	476	4,198	8,658	9,873	1,215
- K-드론지원센터	480	-	107	4,200	4,093

※ 자료 : 국토교통부

나) 드론 복합 인프라 사업 : 2026년 적기 준공을 위한 이월 방지 및 사업관리 강화 필요

드론 복합 인프라 사업은 드론 인프라가 부재한 호남권(전북 고창)에 비행시험센터·자격센터·교육센터 등 기능을 최초로 복합화한 드론 복합인프라를 구축하는 사업으로, 2023년부터 2026년까지 총사업비 232.2억원이 소요될 예정이며 구축 이후 비행시험 운영, 기업지원 및 시설관리, 비행통제 시스템 운영, 교관 법정교육 등 기능을 수행할 예정임.

【 드론 복합인프라 구축 사업 】

○ **(사업 내용) 드론 인프라*가 부재**한 호남권(전북 고창**)에 비행시험센터·자격센터·교육센터 등 **기능을 최초로 복합화**한 **드론 복합인프라** 구축

* 旣구축·운영 중인 드론인프라 11개소는 수도권(5), 경상(4), 강원(1), 충청(1)로 분포

** '호남권 드론인프라 구축방안 기획연구'를 통해 **고창군 선정** ('22.5~'23.3, '22년 예산 2억)

○ **(기간/방식)** '23년 ~ '26년 / 직접수행(한국교통안전공단 민간위탁)

○ **(추진경과)** 문화재발굴조사('24.7~'25.3), 사업재개('25.4), 추경예산 30억 반영('25.7), 국토부-고창군 업무협약(30년 대부 등) 체결 및 건축인허가 완료('25.8)

< 드론 복합인프라 구축 >



총 부지면적	약 39,806㎡	건축 연면적	약 3,997㎡
활주로	200m×20m	실기시험장	90m×40m×4면

총사업비 232.2억	'23년	'24년	'25년	'26년
	6억 (설계)	18.5억 (설계/건축)	72억 (건축/장비) ※추경30억	135.7억 (건축/장비)

※ 자료: 국토교통부

드론 복합인프라 구축 사업의 집행현황을 살펴보면, 문화재 출토로 인해 설계가 일시 중단되면서(2024.7~2025.3) 설계 용역이 당초 계획되었던 2024년 6월에서 2025년 8월로 지연됨에 따라 2024년에 14억 6,000만원이 이월되었으며, 2025년에는 2025년 추가경정예산으로 30억원 증액 및 전년도 이월액을 합쳐 총 86억 5,800만원이 편성되었음. 2026년도는 사업 마지막 연도로 잔여 공사비 등 98억 7,300만원이 편성되었음.

【드론 복합 인프라 구축 사업 이월 현황】

(단위 : 백만원)

연도	국비 교부액	전년도 이월액	예산현액 (A)	실집행액 (B)	실집행률 (B/A)	이월액	부진사유
2023	600	-	600	349	58.2	233	설계 공기부족에 따른 이월 * 설계계약('23.6~'24.6)
2024	1,850	233	2,083	476	22.9	1,460	건립부지(고창) 삼국시대 문화재 유구 출토로 공기부족에 따른 이월
2025	7,198*	1,460	8,658	7,030	81.2	-	정상 추진 중 (연내 100% 집행 예정)
2026	9,873 (정부안)	-	-	-	-	-	-

*추경예산 반영액 : 본예산(4,198) + 추경증액분(3,000)
※ 자료: 국토교통부

당초 설계용역 지연이 없었을 경우 2024년 8월부터 2026년 9월까지 신축공사에 총 2년이 소요되는 것으로 계획하였으나, 설계용역 지연으로 신축공사가 당초 계획했던 시기보다 1년 늦게 착공이 진행되었음.

국토교통부에 따르면, 2025년 추경예산을 포함한 2025년도 공사비 예산의 경우 2025년 8월 설계 완료 후 10월 중 착공 예정으로 착공 후 원활한 공사 진행을 위해 선급 집행 특례[314]를 통해 연내 전액 집행 추진할 계획이며 2026년 12월까지 준공을 완료할 예정이라는 설명임.

314) 기획재정부는 경기침체 대응을 위한 「경제위기 극복을 위한 계약지침」 을 통해 한시적으로 선금 지급 한도를 최대 100%까지 확대 허용(현재 2025.12.31.까지 연장)

【 드론 복합 인프라 구축 사업 추진 경과 】

구분		당초 계획	실제 추진현황	비고(특이사항)
계획	군관리계획(용도지역,연구시설) 결정 및 변경	’24. 6.	’24. 12.	농지분야 협의(농림부) 지연
	행정절차 이행 (환경영향평가, 문화재발굴조사 등)	‘23. 8. ~ ’24. 12.	’23. 8. ~ ’25. 3.	유구출토(삼국시대 주거지 등)에 따른 문화재 발굴조사 전환으로 기간지연
	토지 및 물건 보상	’23. 8.~ ’24. 12.	’23. 8.~ ’25. 12.	미협의 1필지 토지수용절차 추진* (주차장 일부 부지로 건축공사에 지장 無)
	기반시설 공사추진	’24. 6 ~ ’25. 12.	’24. 12.~ ’26. 5.	-
설계 발주	공공건축 사업계획 사전검토	’23. 6	’23. 6	-
	공공건축 심의	’23. 7.~’23. 9.	’23. 7.~’23. 9.	-
	설계 공모 및 심사	’23. 10.~’23. 12.	’23. 10.~’23. 12.	-
	설계 업체 선정 및 계약체결	’23. 12.	’23. 12.~’24. 1.	설계 업체 선정(’23.12) 후 계약 체결 1개월 지연
설계	설계용역	’23. 12.~’24. 6.	’24. 1.~’25. 8.	유구출토(삼국시대 주거지 등)에 따른 문화재 발굴조사 전환으로 기간지연
공사	공사, 감리발주 및 계약	’24. 7~’24. 8.	’25. 8.~’25. 10.	문화재 발굴조사로 사업일정 순연
	신축공사	**’24. 8.~’26. 9.**	**’25. 10.~’26. 12.**	

* 미수용 1필지는 수용절차 진행 중(~25)이며, 실시계획 인가로 건축공사는 정상 구축 가능

** (지자체) 건립부지 조성(부지매입, 기반시설 공사 등) 및 제공 (국토부) 복합인프라 구축(설계·공사) 및 운영

※ 자료 : 국토교통부

다만, 2025년 10월부터 2026년 12월까지 공사를 완료한다는 계획은 당초 계획보다 절대공기가 1년 이상 줄어든 일정으로 계획대로 공사 준공이 이루어지기 어려울 가능성이 큰 것으로 보이며, 무리한 공기 단축에 따른 시공품질 저하, 안전사고 가능성 증대 등 부작용 발생 가능성도 있을 것으로 보임.

2026년도는 본 사업의 마지막 연도로 잔여 공사비 등이 편성된 만큼 국토교통부는 예산집행의 비효율성이 발생하지 않도록 연내 적기 준공을 위한 이월 방지 대책 마련과 공정별 일정의 합리적 조정 등 철저한 사업관리가 필요할 것으로 보이며, 공사기간 단축에 따른 공사 품질 저하 및 안전사고 위험이 발생하지 않도록 현실적으로 공정 조정이 요구될 것으로 보임.

한편, 전액 선금지급 특례는 이월을 방지하고 재정 조기집행을 통한 경제 활성화에 기여할 수 있는 측면이 있으나 선금을 100% 지급할 경우 시공의 적정성과 및 공사품질 확보의 어려움 등 계약의 성실한 이행 확보 저하로 이어질 우려도 있으므로, 재정 집행의 실질적 책임성과 계약이행 담보 장치를 강화하는 방향으로 선금 비율을 합리적으로 조정할 필요가 있을 것으로 보임.

9) 드론 안전 및 활성화 지원(3637-324)

○ 신규 내역사업인 ‘드론산업 성장기반조성사업’에는 드론 레저스포츠 국제대회, 국제 드론 라이트쇼 등 ‘K-Drone to World Festival’ 개최를 위한 사업이 편성되어 있는데, ‘드론 실증도시 구축사업’도 지역 특색 연계 드론 라이트쇼, 드론 스포츠 활성화를 지원 대상으로 하고 있어 내역사업 간 중복집행 여지가 있으므로, 국토교통부는 내역사업 간 예산 중복 집행을 최소화하도록 신규 내역사업과 드론 실증도시 구축사업의 사업 대상을 차별화할 수 있는 기준을 명확히 설정할 필요가 있음. ○ 성공적인 국제 드론 행사 개최를 위해서는 국제대회를 위한 경기장의 확보 등 필요시설의 조성, 지방자치단체의 지방비 확보, 참가국 모집 및 홍보 등 충분한 사전 준비기간이 필요하므로 국토교통부는 지방자치단체별 드론 국제행사 유치 수요조사에 기반하여 면밀한 예산계획을 수립할 필요가 있음.

가) 개요

드론 안전 및 활성화 지원 사업은 ①국내 드론 기업의 우수기술 상용화에 필요한 기술개발 지원과 드론 비즈니스모델을 실증하는 드론 상용화 지원 사업, ②지역별 드론 활용 모델 발굴 및 지원을 위한 드론 실증도시 구축 사업, ③드론산업의 해외시장 진출을 위하여 드론기업의 해외 실증을 지원하는 드론기업 해외진출 지원 사업, ④드론 기술홍보 및 드론 레저스포츠 활성화를 위한 국민참여형 ‘K-드론 월드 페스티벌’ 운영 및 드론 산업 얼라이언스 운영을 위한 드론산업성장기반 조성 사업 등으로 구성되어있음.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 323억 3,000만원 대비 24억 100만원이 증액(10.7%)된 247억 3,100만원이 편성되었음.

【 2026년도 드론 안전 및 활성화 지원 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
드론 안전 및 활성화 지원	22,278	22,330	32,330	24,731	2,401
- 드론 상용화 지원	4,800	4,800	14,800	12,200	△2,600
- 드론 실증도시 구축	13,000	13,000	13,000	8,100	△4,900
- 드론 해외진출지원	1,200	1,200	1,200	1,500	300
- 드론산업박람회 및 국제 심포지엄	300	300	300	-	△300
- 드론 정보포털 운영	165	165	165	165	-
- 드론원스톱시스템 운영	244	494	494	-	△494
- 드론산업실태조사	100	100	100	100	-
- 드론정보통합시스템	120	120	120	614	494
- 드론 안전 및 사업 관리	400	400	400	400	-
- 전주 드론기술개발지원 센터 장비비 지원	3,000	-	-	-	-
- 드론상황관리센터운영	-	237	237	237	-
- 전주드론축구월드컵개최	-	1,500	1,500	-	△1,500
- 드론 산업 성장 기반 조성 (신규)	-	-	-	1,400	순증
- 사업추진비	4.8	4.8	4.8	4.8	-
- 국외업무여비	9.5	9.5	9.5	9.5	-.

※ 자료 : 국토교통부

나) 드론 산업 성장 기반 조성 : 내역사업 간 예산 중복 집행 최소화 및 지방자치단체 사전 수요조사 필요

드론 산업 성장 기반 조성 내역사업은 2026년 신규 내역사업으로, ①드론 레저스포츠 국제대회, 드론 라이트쇼 등 행사 개최를 통해 드론 산업의 대중적 관심을 증대하고자 하는 K-Drone to World Festival 개최 지원(10억원) ②민관 협력과제 발굴 및 대응을 위해 국토교통부 및 관계기관, 산업계 및 학계 등으로 구성된 '드론산업 얼라이언스' 운영(4억원)을 추진하려는 사업임.

【 드론 산업 성장 기반 조성사업(신규) 산출 내역 】

○ **드론 산업 성장 기반 조성(14억원)**
- 드론 기술 홍보 및 드론 레저스포츠 활성화를 위한 국민참여형 **국제 드론 페스티벌 주간 운영(K-Drone to World Festival)**(10억원)
- 산업계 주도 기술 개발과 핵심 부품 국산화로 글로벌 시장 경쟁력 확보를 위한 드론산업 얼라이언스 운영(4억원)

※ 자료 : 국토교통부

첫째, 신규 편성된 'K-Drone to World Festival' 운영 예산은 기존에 타 내역사업인 '드론 실증도시 구축사업'을 통해 지역 특색 연계 드론 라이트쇼, 드론 스포츠에 대한 지원 등을 실시해왔다는 점에서 내역사업 간 중복되는 부분이 있으므로,

국토교통부는 내역사업 간 예산 중복 집행을 최소화하도록 신규 내역사업과 드론 실증도시 구축사업의 사업 대상을 차별화할 수 있도록 기준을 명확히 설정하고, 예산 집행 계획을 면밀하게 수립하여 운영할 필요가 있음.

‘K-Drone to World Festival’은 드론 레저스포츠 국제대회, 드론 라이트쇼, 드론 체험 등 지방자치단체 특색과 융합된 드론 행사 개최를 추진하려는 사업으로, 2025년에는 부산, 전주, 포천, 남원에서 4회의 축제 개최가 이루어졌음.

【 K-Drone to World Festival 개요 】

○ **(추진방향) 지역 특색과 융합된 다양한 드론 행사를** 전국 단위 릴레이식 행사주간 개최를 통해 **드론 산업 대중적 관심 증대와 활성화 촉진**

○ **(주요구성)** 드론 **레저스포츠 국제대회**(드론축구·드론레이싱), 드론 **라이트쇼**, 투어형 **부대 이벤트 및 연계 프로그램**(드론 체험) 등

○ **(2025년 사업 추진 현황) 부산, 전주, 포천, 남원 개최(4개 지역)**
- 전국에서 열리고 있는 지역별 행사를 하나의 큰 축제로 연결해 드론에 대한 국민적 관심 제고

2025 부산 월드 드론 페스티벌	2025 전주 드론축구 월드컵
– 일시 : 2025.9.20.(토)~9. 21.(일) – 장소 : 부산북항 친수공원 및 랜드마크 부지 – 주최 : 국토교통부, 부산광역시 – 주관 : 항공안전기술원, KNN, ㈜파블로항공, 부산문화관광축제조직위, 스카이아트 – 행사 : 드론 라이트쇼, 드론 경연대회 등	– 일시 : 2025.9.25.(목)~9. 28.(일) – 장소 : 전주 월드컵경기장 일원 – 주최 : 국토교통부, 전북특별자치도, 전주시, 국제드론축구연맹(FIDA) – 주관 : 2025 전주드론축구월드컵 조직위원회 – 행사 : 드론축구 국가대표 대항전, 야간드론 라이트쇼, 체험프로그램, 드론산업 국제 심포지엄 등
포천 한탄강 세계드론제전	**2025 남원국제드론제전 with 로봇**
– 일시 : 2025.10.9.(목)~10. 12.(일) – 장소 : 포천 한탄강 생태경관단지 일원 – 주최 : 국토교통부, 포천시, 경기도 – 주관 : 항공안전기술원 – 행사 : 세계 드론라이트쇼, 드론레이싱대회, 드론 컨퍼런스 등	– 일시 : 2025.10.16.(목)~10. 19.(일) – 장소 : 남원종합스포츠타운 일원 – 주최 : 국토교통부, 남원시 – 주관 : 항공안전기술원, 전북특별자치도 – 행사 : 드론스포츠대회, 드론레이싱대회, 드론라이트쇼, 드론 공연, 드론로봇 전시 등

※ 자료 : 국토교통부 제출 자료 및 K-드론 월드 페스티벌 홈페이지

2025년 'K-Drone to World Festival' 사업 중 전주[315]를 제외한 사업은 2025년 '드론실증도시 구축사업' 예산으로 추진되었는데(12.7억원)[316] 2026년 예산안에는 지역 특색과 융합된 드론행사를 위한 예산이 별도 내역사업인 '드론 산업 성장 기반조성 사업'으로 신규편성된 점을 고려할 때,

'드론실증도시 구축사업' 중 지역 특색을 연계한 국제드론 라이트쇼, 드론스포츠 등 다양한 드론 레저 스포츠 발굴 및 활성화를 위해 지원되는 사업과 'K-Drone to World Festival' 예산이 중복 집행되지 않도록 국토교통부는 각 내역사업의 지원 기준을 명확히 수립하여 내역사업 간 예산집행 중복 가능성을 제거할 필요가 있을 것으로 보임.

【 드론 실증도시 구축사업 개요 】

ㅇ **(목적)** 지역 특성에 맞는 드론 활용 모델·기술·운용체계 등을 발굴하고 실증하여 국내 드론 산업 육성 및 서비스 기반을 마련('19년~)

ㅇ **(주요 내용)**

① **(K-드론배송 상용화)** 「K-드론배송 표준안」을 준수하여 각 지자체 특성을 고려한 섬·공원·항만 등 드론 배송 상용화 추진

- 지자체는 드론배송·물품공급 업체와 협력하여 실증사업에 참여하고, 드론 배송로 등 안전관리 및 감독업무는 전문기관을 통해 지원

② **(드론레저스포츠 육성) 지역 특색 연계 국제 드론 라이트쇼, 드론스포츠, 드론게임 등 다양한 드론 레저 스포츠 발굴 및 활성화 지원**

- 드론 공원 등 인프라 활용 연계 및 국산 드론 레저 산업의 국제화 등

ㅇ **(2026년 예산 편성 내역) 81억원**

- 12개 단위사업 x 500백만원 = 6,000백만원
- 21개 단위사업* × 100백만원 = 2,100백만원 * 기존 인프라 활용하는 드론배송 사업은 사업비를 100백만원으로 산출

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
드론 안전 및 활성화 지원	22,278	22,330	32,330	24,731	2,401
- **드론 실증도시 구축**	13,000	13,000	13,000	8,100	△4,900
- **전주드론축구월드컵개최**	-	1,500	1,500	-	△1,500
- **드론 산업 성장 기반 조성 (2026년 신규)**	-	-	-	1,400	1,400

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

315) 전주 드론 축구월드컵 개최 내역사업으로 별도 편성(15억원, 자치단체경상보조(330-01)) *국비 15억원, 지방비 35억원

316) **(부산, 5.2억원)** 불꽃 드론쇼·라이트쇼 경연대회, **(포천, 5억원)** 세계드론라이트쇼, **(남원, 2.5억원)** 드론 국제 레이싱대회

둘째, 드론 레저스포츠 국제대회 행사 개최 및 국제 참가자 모집·홍보 등을 위해서는 지방자치단체의 충분한 사전 준비 및 기간이 필요하므로 예산의 효율적 집행을 위해 지방자치단체의 사전 수요조사 및 이에 기반한 예산 편성이 필요할 것으로 보임.

국토교통부는 총 4회의 국제 행사 개최를 가정하여 10억원의 예산을 편성하였는데 [국제 드론 축구대회(1회*2억 5,000만원), 국제 드론 레이싱대회(1회*2억 5,000만원), 국제 드론 라이트쇼(2회*2억 5,000만원)] , 이는 드론 관련 국제행사를 개최하고자 하는 지방자치단체들의 수요를 반영하여 편성된 것은 아님.[317]

특히 전주 드론축구 월드컵과 관련하여 사전 준비단계에서 행사 개최 이전 참가국 및 예산(도비) 확보 어려움에 대한 우려,[318] 예측 대비 실제 참가선수단의 참여 저조, 대회장 및 부스를 찾는 일반 관람객이 예정보다 많지 않았다는 지적[319]도 있었음을 고려할 때,

성공적인 국제 드론행사 개최를 위해서는 국제대회를 위한 경기장의 확보 등 필요 시설의 조성, 지방자치단체의 지방비 확보, 참가국 모집 및 국제 홍보 등 충분한 사전 준비 기간이 필요하므로,

지방자치단체 신청 저조 및 행사 준비 미흡으로 인한 예산의 불용 또는 낭비를 방지하기 위해 국토교통부는 향후 예산 편성 이전에 지방자치단체를 대상으로 드론 행사 개최 수요를 조사하고 수요조사에 기반한 예산 편성이 필요할 것으로 보임.

---

317) 국토교통부는 부처 예산안 제출 이후(2025.5.31.)에 지방자치단체에 대한 페스티벌 수요 조사를 실시한 바 있음(2025.7.22.).
318) 전북일보, 「첫 전주드론축구월드컵 '과제 산적'」, 2025.1.30.
319) 전주 MBC, 「누구를 위한 드론 월드컵.. 다음 개최지는 어디?」, 2025.10.01.

7. 모빌리티자동차국

가. 일반회계

1) 자율주행기술개발혁신사업(R&D) (4158-308), 지역특화형 자율주행서비스모델 및 실증기술개발(R&D) (4158-333), 자율주행 글로벌 혁신클러스터 연구개발사업(R&D) (4158-325)

○ 국토교통부는 자율주행 R&D와 관련하여 기존 R&D사업과 신규 사업이 중복되지 않도록 사업 범위를 조정하고, 기존 사업의 개발 성과를 신규 사업이 활용할 수 있는 체계를 구축하는 등의 연계 방안을 마련할 해야 할 것임

가) 개요

자율주행기술개발혁신사업(R&D)은 자동차·ICT·도로교통 등의 융합신기술 서비스 개발 및 법·제도 개선, 표준화 등 융합생태계 기반마련을 통하여 자율주행 융합신산업을 발굴·육성하고, 자율주행 신뢰도 확보 및 공공서비스 개발을 통한 국민수용성 향상으로 교통사고 감축 등 사회적 현안을 해결하기 위한 사업임. 2026년도 예산안은 419억 7,700만원으로 전년 596억 1,200만원 대비 176억 3,500만원이 감액(29.6%) 편성되었음.

지역특화형 자율주행 서비스모델 및 실증기술개발(R&D)은 중소도시(30~50만)를 대상으로 자율주행 기반 지역특화자율주행 서비스 운영 모델 및 차량을 개발하고 리빙랩[320] 실증을 통해 상용화 기반을 마련하는 사업으로, 2026년도 예산안은 45억원이 신규로 편성되었음.

320) 자율주행 리빙랩은 실제 도시에서 자율주행 기술과 서비스를 시민과 함께 실증하며 기술 안전성 검증과 미래 자율주행 산업 육성을 목표로 하는 개방형 모델임.

자율주행 글로벌 혁신클러스터 연구개발사업(R&D)은 국제협력 기반 자율주행시스템 안전성·신뢰도 확보를 위한 정기검사 시스템 고도화, 자율주행 데이터 공유환경 구축 및 AI 자율주행 상용서비스 모델 개발 등 글로벌 수준의 자율주행 안전 기반을 구축하는 사업으로, 2026년도 예산안은 34억원이 신규로 편성되었음.

【 2026년도 자율주행 관련 R&D 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
자율주행기술개발혁신사업(R&D)	59,412	59,612	59,612	41,977	△17,635
지역특화형 자율주행 서비스 모델 및 실증 기술개발(R&D)	-	-	-	4,500	신규
자율주행 글로벌 혁신클러스터 연구개발(R&D)	-	-	-	3,400	신규

※ 자료: 국토교통부

나) 기존 사업과의 중복 방지 및 연계 강화

자율주행기술개발혁신사업에서 국토교통부는 2021년부터 3개 전략분야(도로교통 인프라, 자율주행 서비스, 법·제도) 22개 과제를 수행 중에 있음. 2026년도 예산안 세부 내역은 도로교통융합신기술(239억 8,600만원), 자율주행서비스(94억 6,800만원), 자율주행 생태계(85억 2,300만원)로 구성되어 있음.

이 중 자율주행서비스는 자율주행 공공서비스 실증 운영, 자율주행 자체 실증 및 기능 고도화 사업으로 중점분야에 이용자 편의증진 서비스 기술개발을 포함하고 있음. 이용자 편의증진 서비스 기술개발의 세부 기술개발

과제로서 ‘교통약자(장애인, 노약자, 교통소외지역 등) 이동 지원 모빌리티 서비스 기술개발’에 2026년 예산안으로 25억 6,000만원(2021~2027년 165억 원)이 편성되었음.

【 자율주행기술개발혁신사업(자율주행서비스) 세부 기술개발 과제 】

분야	중점분야	연구기간	세부 기술개발 과제	금액(억원)
자율주행서비스	이용자 편의증진 서비스 기술개발	**’21 ~ ’27**	**・교통약자(장애인, 노약자, 교통소외지역 등) 이동지원 모빌리티 서비스 기술 개발**	**165 (26년 25.6)**
		’21 ~ ’27	・실시간 수요 대응 자율주행 대중교통 모빌리티 서비스 기술 개발	180
		’22 ~ ’27	・자율주행 레벨4 기반 공유차(Car-Sharing) 서비스 기술개발	150
	도시기능 효율화 서비스 개발	’23~’27	・자율주행 레벨4 기반 도시환경관리 서비스 기술개발	120
		’21 ~ ’26	・도로교통 인프라 모니터링 및 긴급복구 지원서비스 기술개발	100
	국민안전 서비스 기술개발	’23~’27	・자율주행 레벨4 기반 긴급차량 통행지원 서비스 기술 개발	80

※ 자료: 국토교통부

한편, 신규 R&D사업인 ‘지역특화형 자율주행 서비스 모델 및 실증 기술개발 사업’은 지역특화형 자율주행 서비스 운영플랫폼 구축, 목적기반 자율주행 차량(PBV: Purpose Built Vehicle) 시제품 제작 등을 목적으로 하는 사업임.

이 사업은 지역특화형 서비스 모델을 교통소외지역, 산업단지지역, 관광지역, 교육지역 특화 서비스로 구분하고, 지역특화형 서비스 기술을 개발하여 지역 특화형 리빙랩(중소도시)을 운영한다는 계획임.

그런데 기존 자율주행기술개발혁신사업 중 ‘이용자 편의증진 서비스 기술개발’과 신규 사업인 ‘지역특화형 자율주행 서비스 모델 및 실증 기술개발사업’은 자율주행 서비스 기술개발이라는 점에서 중복 가능성이 있는 것으로 보임.

특히, 이용자 편의증진 서비스 기술개발 중 ‘교통약자(장애인, 노약자, 교통소외지역 등) 이동 지원 서비스 기술개발’과 지역특화형 자율주행 서비스 모델 및 실증 기술개발 사업의 서비스 모델 중 하나인 ‘교통소외지역 특화 서비스’는 각 사업 범위에 교통소외지역의 이동 불편을 해소하고자 하는 목적이 포함된다는 점에서 중복 가능성이 있어 보임.

이에 대해 국토교통부는 자율주행기술개발혁신사업은 거주민의 이동을 위한 단순서비스(콜서비스) 운영인 반면, 지역특화형 자율주행 서비스 모델 및 실증 기술개발사업은 거주민의 이동 뿐만 아니라 관광, 물류 등 복합서비스 운영으로 차이가 있다는 입장임.

하지만, 사업계획서에서 밝히고 있는 교통소외지역에 대한 이동편의 증진 관련 자율주행 서비스 개발이라는 분야는 두 과제에 동일하게 포함되어 있어 본질적인 중복과 비효율성은 불가피한 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 기존 사업과 신규 사업이 중복되지 않도록 사업 범위를 조정하고, 기존 사업의 개발 성과를 신규 사업이 활용할 수 있는 체계를 구축하는 등의 연계 방안을 마련할 해야 할 것임.

2) 자율자동차상용화(4633-319)

○ 주행데이터를 공유하기 위해서는 기반이 되는 대규모 주행데이터를 확보하는 것이 중요하므로, 데이터 수집 차량이나 데이터 수집 단말기를 확대하는 등 대량의 주행데이터를 확보할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있음. ○ 자율자동차 시범운행지구 서비스 지원사업은 특정 구간이나 노선만을 대상으로 할 것이 아니라 도시 전체를 대상으로 하는 것을 고려할 필요가 있어 보임.

가) 개요

자율자동차상용화 사업은 자율주행자동차 상용화를 위한 테스트베드 등 인프라 구축, 사이버 보안지원 등을 통해 자율주행 산업생태계 조성을 지원하는 사업으로, 내역사업에는 자율주행 테스트베드 고도화, 자동차 보안지원 및 대응체계 운영, 주행데이터 공유사업, 자율차 시범운행지구 서비스 지원 등이 있음.

이 사업의 2026년도 예산안은 94억 2,900만원으로 전년 93억 5,400만원 대비 7,500만원(0.8%) 증액 편성되었음.

【 2026년도 자율자동차 상용화 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
자율자동차상용화	**42,900**	**9,354**	**9,354**	**9,429**	**75**
·테스트베드 고도화	37,750	1,200	1,200	1,120	△80
·자동차 보안지원 및 대응체계 운영	-	1,500	1,500	1,950	450
·주행데이터 공유사업	1,000	900	900	1,820	920
·자율차 경진대회	500	500	500	300	△200

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
·상용화 정책연구	180	180	180	665	485
·자율차 사고조사 위원회 운영	1,200	1,200	1,200	600	△600
·자율차 시범운행지구 서비스 지원	2,000	2,600	2,600	2,600	-
·자율차 시범운행지구 평가위탁	270	374	374	374	-
·지역테스트베드 인증지원장비 구축	-	900	-	-	△900

나) 대규모 주행데이터 확보

내역사업인 '주행데이터 공유사업'은 산학연 간 자율주행 관련 다양한 데이터 공유, 기술 교류 등을 위한 협의체를 운영하고 관련 인프라 운영 등의 데이터 공유 체계 마련을 위해 한국교통안전공단에 출연하는 사업임. 이 사업의 2026년도 예산안은 18억 2,000만원으로 전년 9억원에 비해 9억 2,000만원(102%) 증액 편성되었음.

이 사업의 세부 내역을 살펴보면, 주행데이터 가공처리(7억 1,000만원), 대중교통 데이터 수집 단말기 개발 및 운영(4억 2,000만원), 데이터 공유협의체 운영비용 등(2,000만원), 주행데이터 수집차량 운영 및 인건비 등(5,000만원)이 편성되어 있음.

【 주행데이터 공유사업 산출내역 】

2025년도 예산	2026년도 예산안
· 주행데이터 가공처리(2D, 3D 데이터 처리) 710백만원	· 주행데이터 가공처리(2D, 3D 데이터 처리) 710백만원
	· 대중교통 데이터 수집 단말기 개발 및 운영 420백만원
· 센터운영 및 유지보수 20백만원	· 센터운영 및 유지보수 20백만원
· 데이터 공유협의체 운영비용 등 20백만원	· 데이터 공유협의체 운영비용 등 20백만원
· 전산시스템 유지보수 100백만원	· 전산시스템 유지보수 600백만원
· 주행데이터 수집차량 운영 및 인건비 등 50백만원	· 주행데이터 수집차량 운영 및 인건비 등 50백만원

이 중 ‘대중교통 데이터 수집 단말기 개발 및 운영’으로 4억 2,000만원이 신규 편성되었는데, 이는 40대의 대중교통(버스, 택시)에 자율주행 데이터 수집 단말기를 구축(3억 8,000만원)하고 운영(4,000만원)하는 것임.

【 ‘자율주행 데이터 수집 차량’ 센서 구성표 】

구분	센서명		수량
3D객체인식장비	루프라이다	128 ch	1EA
	카메라	FHD	
V2X수집장비	V2X데이터 수집장비		1EA
라이다	16 ch		2EA
GNSS/INS	-		1EA
수집장치	10Tb SSD		1식
전원장치	5kW, UPS 포함		1식
카메라	FHD, 30fps		4EA
레이더	전방 레이더		1EA
	전측방 레이더		2EA
	후측방 레이더		2EA

※ 자료: 국토교통부

2025년 주행데이터 공유 협의체에 가입한 기관 수는 57개로 기업, 학교, 연구원 등이 다양한데, 이 사업을 통해 수집한 자율주행 데이터를 공유하는 것은 주행데이터를 확보하기 어려운 중소기업·학교 등의 연구나 개발에 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

【 주행데이터 공유 협의체 가입 현황 】

연번	기관명	연번	기관명	연번	기관명
1	현대자동차	20	인피닉	39	텔러스
2	현대모비스	21	JC레이다	40	네이버랩스
3	HL클레무브	22	SWM	41	삼송
4	디토닉	23	비트센싱	42	카카오모빌리티
5	모라이	24	엠데이터싱크	43	델타엑스

연번	기관명	연번	기관명	연번	기관명
6	웨이티즈	25	스프링 클라우드	44	비젼인
7	카네비모빌리티	26	MDS테크	45	인하대학교
8	카이스트	27	서울대학교	46	한국자동차연구원(대구경북본부)
9	한국전자통신연구원	28	아우토크립트	47	오토노머스에이투지
10	모빌테크	29	한국교통대학교	48	국민대학교
11	소네트	30	차세대융합기술원	49	SD시스템즈
12	DGIST	31	한국건설기술연구원	50	맥케이
13	아이티텔레콤	32	지능형자동차부품진흥원	51	넥스트박스
14	데이터메티카	33	광주과학기술원	52	한양여대학교
15	프로센스	34	와이즈오토모티브	53	전북대학교
16	LG전자	35	울산테크노파크	54	홍익대학교
17	SK텔레콤	36	이노카	55	인텔렉투스
18	페스카로	37	스카이오토넷	56	한국3M
19	대구카톡릭대학교 (김정윤 교수)	38	가천대학교 (산학협력단)	57	순천향대학교 (임강빈 교수)

※ 자료: 국토교통부

그런데 주행데이터를 공유하기 위해서는 기반이 되는 대규모 주행데이터를 확보하는 것이 중요하다고 할 수 있는데, 자율주행차는 센서가 수집한 환경(도로, 날씨 등), 객체(보행자, 차량 등) 등의 주행데이터를 통해 주변 상황을 인지하고 판단함에 따라 주행데이터가 많고 다양할수록 인공지능이 더 많은 상황을 학습해 정확하고 안정적인 판단을 내릴 수 있기 때문임.

하지만 이러한 데이터 확보의 중요성에도 불구하고 2025년 현재 이 사업에 투입된 데이터 수집 차량은 4대에 불과하고, 2026년 예산안에 추가로 40대의 대중교통에 데이터 수집 단말기를 구축하여 운영하는 예산이 반영되어 있으나, 지역 여건, 도로 여건, 인구 및 사회경제적 여건 등 다양하고 복합적인 운행 여건을 아우르기에는 수집할 수 있는 주행데이터의 범위가 제한적일 것으로 보임.

【 자율주행 데이터 수집 차량 】

	
쏘렌토	싼타페
	
카니발	G80

※ 자료: 국토교통부

반면, 자율주행 선도국가인 미국과 중국의 기업들은 데이터 수집량에서 우리나라와 매우 큰 격차를 보이고 있는데 웨이모(미국)의 경우 1,500대의 로보택시[321], 테슬라(미국)의 경우 전세계 수백만대의 판매 차량, 바이두(중국)의 경우 1,000대 이상의 로보택시를 운영하며 주행데이터를 수집하고 있음.

【 미국과 중국의 자율주행 데이터 수집 】

구분		주행거리	주요 내용
웨이모 (미국)		1.1억km	· 7개 도시에서 1,500대 로보택시를 운영하며 데이터 확보 · 특수상황에 대해 가상환경 기반 데이터 학습
테슬라 (미국)		58억km	· 전세계 수백만대의 판매 차량으로부터 주행 영상, 차량 속도 등의 실도로 주행데이터 수집 · 오스틴에서 10대의 로보택시 서비스 시작('25.6)
바이두 (중국)		1.3억km	· 11개 도시에서 1,000대 이상의 로보택시를 운영하며 주행 데이터 수집 · 유럽(스위스, 터키), 중동(두바이) 등으로 로보택시 운행 지역 글로벌 확대 추진 중

※ 자료: 국토교통부

321) 로보택시는 운전자 없이 인공지능(AI)과 센서를 이용해 스스로 운행하는 자율주행차를 택시처럼 호출하여 이용하는 서비스임.

따라서 주행데이터를 확보하기 어려운 중소기업·학교 등이 주행데이터를 공유하여 실질적으로 연구·개발에 유용하게 활용할 수 있도록 하기 위해서는, 데이터 수집 차량이나 데이터 수집 단말기를 확대하는 등 대량의 주행데이터를 확보할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있을 것임.

다) 시범운행지구 구역의 확대

내역사업인 '자율자동차 시범운행지구 서비스 지원사업'(이하 "시범사업"이라 함)은 자율자동차 시범운행지구 내 자율주행 서비스를 운영하는 지자체에 자율자동차 구매·임차 및 운영비, 전용 앱 등 서비스 운영 지원을 위한 예산을 지원하는 것으로, 전체 사업비의 50%를 국가가 부담하는 자치단체 자본보조(330-03) 사업임.

이 사업의 2026년도 예산안은 26억원으로 전년과 동일하게 편성되었음.

2025년 자율차 시범운행지구 서비스 지원사업은 13개 시·도에서 총 58.8억원 규모의 국비 지원을 신청하였고, 국토교통부는 이 중 7개 시·도를 선정하여 26억원의 보조금을 교부하였음.

【 2025년 지자체별 주요 시범사업 추진 현황 】

구분 (지자체)	국비 (백만원)	주요 사업 추진현황
서울	500	국산 B형 자율주행셔틀 최초 도입(청계천), 구역형 서비스 범위·대수 확대(강남), 새벽 자율주행버스 노선확대(상계~고속터미널, 금천~세종로)
세종	150	광역 자율주행버스와 연계한 거주단지 이동 수요응답형 자율주행차량 서비스 운영
경기 판교	450	판교역~제2테크노밸리 자율주행 노선 자율주행버스 운영

구분 (지자체)	국비 (백만원)	주요 사업 추진현황
경기 안양	350	주간(동안구청~학원가사거리), · 심야(인덕원역~안양역) 자율주행버스 운영
충남 천안	150	KTX역(천안아산)~산업단지 구간 내 이동편의 운송서비스 제공
경북 경주	600	APEC 회의 개최지인 경주보문단지내의 호텔과 회의장을 연결하여 시민, 관광객 이동편의를 제공하는 관광연계형 셔틀 서비스 제공
경남 하동	150	농촌지역 특화 자율주행 여객운송서비스 제공, 향후 운전기사 인력난 극복을 위한 자율차 기반마련
제주	250	제주공항-도심 연결 노선버스 서비스, 교통 불편지역 수요응답형 자율주행 셔틀 운영
총계	2,600	

※ 자료: 국토교통부

위 시범사업들은 청계천(서울), 판교역～제2테크노밸리(경기 판교), 제주공항～도심(제주) 등 특정 구간이나 노선만을 시범사업 구역으로 하여 자율주행 차량을 운행하고 있음.

시범사업의 근거가 되는 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」[322]은 시범운행지구와 관련하여 면적이나 범위에 대한 명시적인 규정을 두고 있지 않음.

322) 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률
제7조(시범운행지구의 지정 등) ① 국토교통부장관은 자율주행자동차 시범운행지구를 운영하려는 시·도지사의 신청을 받아 제16조에 따른 자율주행자동차 시범운행지구 위원회의 심의·의결을 거쳐 자율주행자동차 시범운행지구(이하 “시범운행지구”라 한다)를 지정할 수 있다. 시범운행지구의 지정을 변경 또는 해제하는 경우에도 또한 같다. <개정 2024. 1. 9.>
② 제1항에 따라 시범운행지구의 지정·변경 또는 해제를 신청하려는 시범운행지구가 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 “시·도”라 한다)에 걸쳐있을 경우 관할 시·도지사가 공동으로 지정·변경 또는 해제를 신청하여야 한다. <신설 2024. 1. 9.>
③ 제1항에도 불구하고 국토교통부장관이 둘 이상의 시·도에 걸친 구역을 시범운행지구로 지정할 필요가 있다고 인정하는 경우에는 관할 시·도지사와의 협의 및 자율주행자동차 시범운행지구 위원회의 심의·의결을 거쳐 시범운행지구를 지정할 수 있다. 시범운행지구를 변경 또는 해제하는 경우에도 또한 같다. <신설 2024. 1. 9.>
④ 제1항 및 제3항에도 불구하고 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 자율주행자동차 시범운행지구 위원회의 심의·의결을 거치지 아니할 수 있다. <신설 2024. 1. 9.>
⑤ 국토교통부장관은 제1항 및 제3항에 따라 시범운행지구를 지정·변경 또는 해제한 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 내용을 관보에 고시하고, 이를 신청하거나 협의한 관할 시·도지사에게 통보하여야 한다. <개정 2024. 1. 9.>
⑥ 제1항부터 제5항까지에서 규정한 사항 외에 시범운행지구의 지정·변경 또는 해제에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. <개정 2024. 1. 9.>

그럼에도 현재의 시범사업은 모두 특정 구간이나 노선만을 대상으로 하고 있어 날씨, 도로, 교통상황 등의 다양한 상황에 대한 데이터를 수집하는 데 한계가 있어 보임.[323]

반면, 자율주행 분야에서 앞서 있는 미국·중국의 경우 웨이모는 미국 7개 도시(피닉스, 샌프란시스코, 실리콘밸리, 로스앤젤레스, 아틀랜타, 마이애미, 오스틴), 테슬라(미국)는 전세계 수많은 도시, 바이두(중국)는 중국 11개 도시(베이징, 상해, 광저우, 선전, 우한, 충칭, 청두, 창사, 허페이, 양취안, 우전) 등 대도시에서 자율주행자동차를 운행하면서 데이터를 수집하고 있는 것으로 파악되고 있음.

한편, 중소도시(인구 30~50만)를 대상으로 서비스 모델과 차량 시제품을 개발하는 등의 사업을 수행하는 '지역특화형 자율주행서비스 모델 및 실증기술개발(R&D)사업'이 2026년도 예산안에 편성되었음.

<지역특화형 자율주행서비스 모델 및 실증기술개발(R&D)>

○ (목적) 중소도시(인구 30~50만) 대상으로 자율주행 기반 지역특화 자율주행 서비스 운영 모델 및 차량 개발하고 리빙랩 실증을 통한 상용화 기반 마련

○ (주요내용) 지역특화형 자율주행 서비스 모델 개발, 목적기반 자율주행 차량 제작 및 서비스 운영기술 개발, 목적기반 자율주행 서비스 관련 제도개선 및 인증체계 개발, 지역특화형 자율주행 서비스 리빙랩 구축 및 실증지원

○ (예산)

(단위: 백만원)

구분	2026년	2027년	2028년	2029년	합계
예산	4,500	6,500	6,500	5,500	23,000

※ 자료: 국토교통부

323) 자율자동차는 조건(날씨, 도로, 교통상황 등)이 제각각인 다양한 상황을 스스로 판단하여 주행하여야 하는데, 특정 구간만을 운행할 경우 사고 상황, 도로 위 장애물, 악천후 등의 다양한 상황에 대한 데이터 수집과 대응이 어려울 수 있음.

이 R&D사업이 인구 30~50만의 중소도시를 대상으로 시행될 경우 자율자동차 시범운행지구 서비스 지원 사업을 통해 특정 구간·노선에서 수집하는 데이터 보다 다양하고 유용한 데이터를 수집함으로써, 복합적이고 가변적인 도로교통 상황에 적합한 실증사업이 추진될 수 있을 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 시범사업을 특정 구간이나 노선만을 대상으로 할 것이 아니라 도시 전체를 대상으로 하는 것을 고려할 필요가 있으며, 도시 전체를 시범사업의 대상으로 할 경우 '지역특화형 자율주행서비스 모델 및 실증기술개발(R&D)사업'과 중복되지 않도록 면밀한 사업계획 수립이 필요한 것으로 보임.

3) 이륜자동차 이동검사소 운영(4634-331)

○ 국토교통부는 도서산간지역과 같이 교통 인프라가 부족한 지역의 이륜자동차 소유자가 이륜자동차 검사를 적시에 받을 수 있도록 충분한 예산 확보 등의 방안을 마련해야 할 것임.

가) 개요

이륜자동차 이동검사소 운영 사업은 검사 시설이 부족한 농어촌이나 도서·산간 지역에 찾아가는 이동검사소를 운영하여 해당 지역 주민들의 검사 불편을 해소하고 이륜자동차의 안전을 확보하는 사업으로, 2026년도 예산안은 5억 3,000만원으로 전년과 동일하게 편성되었음.

【 2026년도 이륜자동차 이동검사소 운영 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년 결산	2025년 예산		2026 예산안(B)	증감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
·이륜자동차 이동검사소 운영	-	530	530	530	-

나) 적정한 이동검사소 운영을 위한 예산확보

이륜자동차 검사는 불법개조 및 차량 관리 미흡에 따른 사고 예방을 위해 제동·조향·주행장치 등의 주요 안전장치의 이상유무를 점검하는 것으로, 사용신고 후 2년마다 정기적으로 실시(최초의 정기검사는 3년이 되는 때 실시)하는데, 정기검사를 받지 않을 경우 2~20만원의 과태료가 부과될 수 있음.

2025년 이륜자동차 검사대상은 총 289,528대로 지역별로는 서울 66,618, 경남 18,786대, 경북 14,487대, 전남 8,146대, 강원 7,605대, 전북 7,250대임.

【 2025년 이륜자동차 검사대상 수 】

(단위 : 대)

시도	경형	소형	중형	대형	합계
서울	11	2,605	46,380	17,622	66,618
부산	9	438	15,118	5,463	21,028
대구	1	680	9,158	4,213	14,052
인천	3	805	8,675	4,090	13,573
광주	1	247	3,505	1,555	5,308
대전	0	295	3,847	2,168	6,310
울산	2	387	7,647	2,558	10,594
세종	0	108	776	522	1,406
경기	10	3,141	44,089	22,560	69,800
충북	0	1,030	4,650	2,643	8,323
충남	0	1,410	7,327	3,576	12,313
전남	0	1,171	4,957	2,018	8,146
경북	0	1,705	8,684	4,098	14,487
경남	1	1,446	12,185	5,154	18,786
제주	1	567	2,266	1,095	3,929
강원	0	646	4,459	2,500	7,605
전북	0	907	4,378	1,965	7,250
합계	39	17,588	188,101	83,800	289,528

이륜자동차 검사소는 총 454개소로 지역별로는 서울 18개소(면적 605㎢), 경남 49개소(10,542㎢), 경북 44개소(18,428㎢), 전남 29개소(12,363㎢), 전북 26개소(8,073㎢), 강원 22개소(16,875㎢)로, 지자체 면적당 이륜자동차 검사소는 서울에 비해 강원, 전남, 전북 등이 매우 적게 나타나고 있음.

자동차 검사소와 비교해 보면, 자동차 대비 이륜자동차 검사소의 비율은 강원·경북·전북은 22.4%, 전남은 21%로, 자동차에 비해 이륜자동차의 검사소에 대한 접근성이 떨어지는 것으로 나타났음.

【 이륜자동차 및 자동차 검사소 현황 】

(단위: 개소)

구분(기초지자체 수)	이륜자동차	자동차
서울(25)	18	57
인천(10)	12	64
부산(16)	26	84
대구(9)	28	80
대전(5)	4	45
광주(5)	10	50
울산(5)	13	50
세종	3	8
경기(31)	94	429
강원(18)	22	98
경남(18)	49	180
경북(22)	44	196
전남(22)	29	138
전북(14)	26	116
충남(15)	42	148
충북(11)	20	96
제주	14	51
합계	454	1,890

※ 자료: 국토교통부

이에 검사 시설이 부족한 농어촌이나 도서·산간 지역에 찾아가는 '이륜자동차 이동검사소 운영 사업'이 운영되고 있는데, 이동검사소 출장 대상지역은 ① 공단 또는 민간 검사시설이 없는 지역, ② 면적대비 이륜자동차 검사소가 상대적으로 적고 수검대상 차량의 일일 이동 거리가 장거리로 예상되는 지역[324], ③ 도서지역(영흥도, 대부도, 영종도, 제주도)을 기준으로 선정하고 있음.

324) 중소형 이륜자동차는 대형 이륜자동차와 달리 원거리 보다 대부분 단거리 이동을 운행되고 있음.

이륜자동차 이동검사소 운영은 2024년까지는 환경부 주관으로 시행하다가 2025년부터 국토교통부로 변경되었음.

이는 2024년까지 「대기환경보전법」 및 같은 법 시행규칙[325]에 근거하여 주관 부처인 환경부에서 이륜자동차 이동검사를 시행하였으나, 「자동차관리법」 제51조(2025.3.15. 시행)에 이륜자동차 검사 근거가 마련되고, 이륜자동차 이동검사에 관한 사항이 「이륜자동차검사의 시행 등에 관한 규칙」[326]에 규정되면서 국토교통부에서 이륜자동차 이동검사를 시행하게 된 것임.

그런데 이 과정에서 환경부가 이 사업을 주관하던 2024년 9억 5,400만원이었던 예산이 국토교통부가 주관하기 시작한 2025년에 절반 수준인 5억 3000만원이 편성되었음.

【 이륜자동차 이동검사 비교 】

구분	예산	검사대상	검사항목
이륜자동차 이동검사소 운영(국토교통부)	5억 3,000만원(1년) ('25~'26년)	소형, 중형, 대형 이륜자동차, 대형 전기 이륜자동차	동일성 확인, 제원측정, 주행장치, 제동장치, 배출가스, 소음 등
이륜자동차 정기검사(출장) 운영(환경부)	9억 5,400만원(1년) ('21~'24)	소형, 중형, 대형 이륜자동차	동일성 확인, 배출가스, 소음

※ 자료: 국토교통부

325) 「대기환경보전법 시행규칙」
제86조의3(이륜자동차정기검사의 실시 등) ⑤ 기후에너지환경부장관은 이륜자동차의 소유자가 도서지역에 거주하고 있거나 이륜자동차의 소유자가 거주하는 지역에 검사기관이 부족하여 출장검사가 필요하다고 인정하는 경우에는 이륜자동차정기검사대행자로 하여금 출장검사(이동식 검사장비로 실시하는 검사를 포함한다)를 하게 할 수 있다.

326)제9조(이륜자동차검사의 실시 등) ② 이륜자동차검사대행자 또는 이륜자동차지정정비사업자는 제1항에 따라 이륜자동차검사를 실시하는 경우 제16조제2항 또는 제17조제2항의 기준에 적합한 시설·장비·기술인력 및 그 밖의 필요한 설비를 갖춘 곳(이하 "이륜자동차검사시설"이라 한다)에서 이륜자동차검사를 실시해야 한다. 다만, 국토교통부장관은 신청인이 거주하는 지역이 도서 지역이거나 이륜자동차검사시설이 부족하여 출장검사가 필요하다고 인정하는 경우에는 이륜자동차검사대행자로 하여금 출장검사(이동식 검사장비로 실시하는 검사를 포함한다)를 하게 할 수 있다.

이로 인해 2024년까지 4개팀(8명, 2인 1조)으로 운영되던 이동검사소는 2025년부터 2개팀(4명)으로 축소되었고, 이에 따라 지방자치단체별로 상·하반기 연 2회 실시되던 출장검사가 2025년부터 연 1회로 축소·운영될 수 밖에 없는 상황임.

이동검사 실적을 살펴보면, 2024년에는 105개 시·군에 7,668대를 이동검사 하였으나, 2025년은 6월부터[327] 2개팀을 운영하면서 21개 시·군에 1,267대의 이동검사(25.9.30 기준)를 실시하였고 연말까지 37개 시·군에 이동검사를 실시할 예정이라고 함.

이동검사가 축소·운영될 경우 연 2회의 검사 물량이 연 1회로 집중되면서 대기시간 증가에 따른 수검 불편이 발생할 뿐만 아니라, 검사 기간을 놓치게 되면 장기간 수검기회가 없어 이륜자동차 안전도 확인이 어려운 문제가 발생할 수 있음.

특히 도서산간지역과 같이 교통 인프라가 부족한 지역에서는 장거리 이동이 어려운 이륜자동차의 운행 특성상 이동검사소의 축소로 주민들이 검사소에 접근하기 어려운 문제가 더욱 심각해 질 수 있음.

따라서 국토교통부는 이륜자동차 이동검사소 운영에 있어 지역 간 형평성을 제고하고, 모든 이륜자동차 소유자가 이륜자동차 검사를 적시에 받을 수 있도록 충분한 예산 확보 등의 방안을 마련해야 할 것임.

---

327) 2025년 4월 28일「이륜자동차 검사의 시행 등에 관한 규칙」이 제정되어 지자체 협의 및 차량 렌트, 출장계획 수립 등 이동검사에 필요한 준비로 6월부터 검사를 시작했다고 함.

나. 자동차사고 피해지원기금

1) 정부보장사업(4641-302)

○ 정부가 지급한 보상금을 가해자로부터 회수하는 구상채권은 본질적으로 국가채권의 성격을 지니고 있으므로, 구상수수료를 정함에 있어 「국가채권 관리법」의 취지를 충분히 고려하여 합리적인 수준으로 조정할 필요가 있어 보임.

가) 개요

정부보장사업은 무보험·뺑소니·차량낙하물 사고로 사망·부상의 인적피해를 입은 피해자를 신속하게 지원하기 위해 사고 피해자에게 책임보험 보상 한도 내 보상 후 가해자에게 구상하는 사업으로, 2026년도 기금운용계획안은 186억 7,500만원으로 전년 대비 5,000만원 증액 편성함.

【 2026년도 정부보장사업 기금운용계획안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년 결산	2025년 계획		2026 계획안(B)	증감 (B-A)
		당초	수정(A)		
정부보장사업	20,296	18,625	18,625	18,675	50

정부보장사업 중 무보험·뺑소니 보상은 무보험·뺑소니·낙하물 사고 손해보상금, 보상수수료, 구상수수료로 구분되어 있음.

나) 구상수수료 체계 개선 필요

현재 구상업무는 기타 공공기관인 자동차손해배상진흥원에 위탁하고 있으며, 「자동차손해배상보장사업 업무처리규정」(국토교통부 예규)에 따른 구상금 회수 실적에 따라 구상액의 22%에서 34%까지 구상수수료를 지급하고 있음.

자동차손해배상진흥원은 구상업무를 이관받은 초기 2년을 제외하고는 최근 4년 연속으로 가장 높은 A등급을 받아 최고 수수료율 34%를 적용받아 왔음.[328)]

【 구상 업무 성과평가 기준 】

* 환입실적 70점, 구상처리지침 준수여부 20점, 정부정책이행도 10점 ❶ (환입실적) 직전 3년 평균실적 대비 증감률, 미결보유율 ❷ (지침준수여부) 평가 대상 구상채권을 선정하여 변제독촉, 재산조사 등 9개 세부항목 평가 ❸ (정부정책이행도) 신규 채권의 조치율, 채권정리분과위원회 승인율

※ 자료: 국토교통부

328) 「자동차손해배상보장사업 업무처리규정」(국토교통부예규)
제13조(교부금의 관리) ⑦ 보장사업 수수료는 다음 각 호와 같이 하되, 제24조에 따른 비용은 수수료 계산시 포함시키지 아니한다.
1. 지급된 보상금액의 4.22%
2. 구상환입된 금액의 22% 이상 34% 이하의 범위 내에서 국토교통부장관이 정하는 비율
3. 보험사기방지특별법 제2조에 따른 보험사기행위로 인해 지급된 보상금을 피해자등으로부터 환입한 경우 해당 금액에 대하여는 제2호의 수수료 지급기준으로 한다

< 평가등급별 구상 수수료율 >

등 급	수수료율	종합 점수
A (매우우수)	34%	90점 이상
B (우수)	31%	85점 이상 90점 미만
C (보통)	28%	80점 이상 85점 미만
D (미흡)	25%	75점 이상 80점 미만
E (매우미흡)	22%	75점 미만

【 자동차손해배상진흥원의 최근 5년간 구상수수료율 】

연도(년)	수수료율	비고
2025	34%	'24년 자동차손해배상진흥원 구상평가 A등급
2024	34%	'23년 자동차손해배상진흥원 구상평가 A등급
2023	34%	'22년 자동차손해배상진흥원 구상평가 A등급
2022	34%	'21년 자동차손해배상진흥원 구상평가 A등급
2021	30%	업무 이관 초기 2년간 30% 수수료율 적용 (손보사 3개년 평균 구상수수료율 29.7%)
2020[329]	30%	

※ 자료: 국토교통부

구상수수료에 대한 2026년도 예산안은 37억 7,000만원으로, 이는 구상 예상금액 111억 1,700만원에 대해 평가등급 A등급을 기준으로 하여 34%의 구상수수료율을 반영하여 산출한 금액임.

【 구상수수료 편성 내역 】

구 분	금 액	내 역
구상수수료	3,770백만원	・ 11,117백만원×34%*=3,770백만원 * 평가등급 A등급 구상수수료율

그런데 이러한 구상수수료율은 「국가채권 관리법」[330]에서 정한 기준과

329) 2020.3.2. 정부보장사업 구상 업무 위탁기관 변경(12개 손보사→자동차손해배상진흥원)

330) 「국가채권 관리법」

제14조의2(체납액 회수업무의 위탁) ③ 각 중앙관서의 장은 제1항에 따라 체납액 회수업무를 위탁하려는 경우에는 기획재정부장관과 미리 협의하여야 한다. 이 경우 기획재정부장관은 적정한 채권 관리를 위하여 필요하다고 인정하는 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 위탁받을 수 있는 자의 범위를 제한할 수 있다.

④ 그 밖에 위탁방법, 위탁대상 체납액의 범위, 위탁수수료 등 체납액 회수업무의 위탁에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

「국가채권 관리법 시행령」

제14조의5(체납액 회수업무의 위탁수수료) 법 제14조의2제4항에 따른 위탁수수료는 수탁기관이 체납액 회수업무를 위탁받은 체납액 중 다음 각 호의 금액에 기획재정부령으로 정하는 바에 따라 100분의 25를 초과하지 아니하는 범위에서 정하는 비율을 적용하여 계산한 금액으로 한다.

1. 체납자가 체납액의 전부 또는 일부를 납부하였을 경우의 납부 금액
2. 수탁기관이 체납자의 소득 또는 재산을 발견하여 해당 중앙관서의 장에게 통보한 금액 중 회수한 금액

비교할 때 상대적으로 높은 수준으로 볼 수 있는데, 국가채권의 체납액 회수 업무를 위탁할 때 지급하는 수수료는 회수액의 25%를 초과할 수 없도록 규정하고 있기 때문임.

이에 대해 2023년 및 2024년도 기금운용계획안 예비심사보고서에서는 채권 회수 수수료를 정함에 있어 「국가채권 관리법」 등의 규정이 중요한 기준이 되어야 하고, 구상수수료율을 하향 조정하는 방안을 강구할 필요가 있다고 지적한 바 있음.

국토교통부는 정부보장사업이 「자동차손해배상 보장법」에 근거하므로 「국가채권 관리법」의 직접적인 적용 대상이 아니며[331], 현재 지급하는 구상수수료에는 위탁기관의 인건비와 운영비까지 포함되어 있어 수수료율이 높게 책정되었다고 설명함.

하지만 정부가 지급한 보상금을 가해자로부터 회수하는 구상채권은 본질적으로 국가채권의 성격을 지니고 있으므로, 구상수수료를 정함에 있어

331) 「자동차손해배상 보장법」
제39조(청구권 등의 대위) ① 정부는 제30조제1항에 따라 피해를 보상한 경우에는 그 보상금액의 한도에서 제3조에 따른 손해배상책임이 있는 자에 대한 피해자의 손해배상 청구권을 대위행사(代位行使)할 수 있다.
제45조(권한의 위탁 등) ① 국토교통부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 업무를 보험회사등, 보험 관련 단체 또는 자동차손해배상진흥원에 위탁할 수 있다. 이 경우 금융위원회와 협의하여야 한다.
1. 제30조제1항에 따른 보상에 관한 업무
2. 제35조에 따라 자동차손해배상 보장사업을 하는 자를 보험회사등으로 보게 됨으로써 자동차손해배상 보장사업을 하는 자가 가지는 권리와 의무의 이행을 위한 업무
3. 제37조에 따른 분담금의 수납·관리에 관한 업무
4. 제39조제1항에 따른 손해배상 청구권의 대위행사에 관한 업무
「국가채권 관리법」
제4조(다른 법률과의 관계) 채권의 관리에 관하여는 다른 법률에 특별한 규정이 있는 것을 제외하고는 이 법에서 정하는 바에 따른다.

「국가채권 관리법」의 취지를 충분히 고려하여 합리적인 수준으로 조정할 필요가 있어 보임.

또한, 위탁기관의 인건비와 운영비는 수수료에 포함하기보다 별도의 예산 항목으로 편성하여 투명하게 관리하는 것이 바람직할 것임. 이를 통해 실제 채권 회수 노력에 대한 대가인 수수료율을 명확히 하여 위탁 사업의 효율성을 객관적으로 평가할 수 있을 것임.

8. 도로국

가. 교통시설특별회계(도로계정)

1) 일반국도건설지원(1631-301), 국도유지운영(1732-302), 과적단속운영(1732-303), 국제협력기구 지원 등(1741-461), 첨단도로교통체계(1736-304), 민자도로건설지원(1831-303)

○ 도로사업 관련 국외여비가 유사한 목적으로 여러 사업에서 중복적으로 집행되는 문제가 있으므로, 현재 여러 사업에 분산되어 편성되어 있는 유사목적의 국외여비를 통합하여 편성하도록 개선할 필요가 있음.

가) 개요

일반국도건설지원 사업은 일반국도 건설사업을 위한 기본조사설계비, 실시설계비, 기타여비 등을 지원하는 것으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 407억 6,000만원 대비 47억 4,100만원 감액(△11.6%)된 360억 1,900만원이 편성되었음.

국도유지운영 사업은 일반국도 기능유지를 위한 도로보수원(무기계약직) 인건비, 공공요금 등 국도 도로관리청의 기본기능 수행을 위한 운영비를 지원하는 사업으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 738억 8,200만원 대비 42억 7,600만원 증액(5.8%)된 780억 9,600만원이 편성되었음.

과적단속운영 사업은 일반국도 관리를 위하여 운행제한 위반차량 단속 업무를 수행하는 운행제한단속원의 인건비, 연금지급금(보험료), 단속장비 유지관리 등에 지출하는 사업으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 426억 4,600만원 대비 28억 2,000만원 증액(6.6%)된 454억 6,600만원이 편성되었음.

국제협력기구 지원 등 사업은 국제기구인 PIARC(세계도로협회), REAAA(아시아대양주 도로기술협회), IRF(국제도로연맹)의 국제협력활동 지원하고 이를 통해 도로분야 국내기업의 해외진출을 지원하는 사업으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 1억 9,000만원 대비 3,900만원 증액(20.5%)된 2억 2,900만원이 편성되었음.

첨단도로교통체계 사업은 교통흐름 개선을 통한 교통혼잡·사고·물류비용 절감과 자율차 상용화를 대비하고 도입을 지원하는 인프라 구축 등 신 성장 동력 육성을 위한 도로분야 지능형교통체계(ITS) 추진하는 사업으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 1,398억 9,200만원 대비 178억 1,500만원 감액(△12.7%)된 1,220억 7,700만원이 편성되었음.

민자도로건설지원 사업은 정부의 재정부담 완화와 급증하는 SOC수요에 적극 대처하고 민간의 자본과 효율성을 공공부문에 도입하기 위한 민자도로 건설을 지원하는 사업으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 9,919억 1,900만원 대비 7,160억 8,300만원 감액(△73.1%)된 2,758억 3,600만원이 편성되었음.

【 2026년도 일반국도건설지원 등 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
일반국도건설지원	106,578	40,760	40,760	36,019	△4,741
국도유지운영	84,885	73,820	73,820	78,096	4,276
과적단속운영	40,310	42,646	42,646	45,466	2,820
국제협력기구지원등	68	190	190	229	39
첨단도로교통체계	215,401	139,892	139,892	122,077	△17,815
민자도로건설지원	840,984	979,919	991,919	275,836	△716,083

※ 자료: 국토교통부

나) 도로 분야 국외여비 예산 통합편성을 통한 효율화 필요

2026년도 예산안에서 도로분야 사업들에 편성된 국외여비 예산을 살펴보면, 6개 사업에 전년도와 동일한 총 1억 9,850만원이 편성되었음.

【 2026년도 국외여비 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
일반국도건설지원	118	121	121	121	-
국도유지운영	11.3	11.5	11.5	11.5	-
과적단속운영	9	17	17	17	-
국제협력기구지원등	19	20	20	20	-
첨단도로교통체계	23	24	24	24	-
민자도로건설지원	5	5	5	5	-
합계	185.3	198.5	198.5	198.5	

※ 자료: 국토교통부

그런데 이 사업들에 편성된 국외여비의 최근 3년간(2022～2024) 집행내역을 살펴보면, 유사한 목적에 중복적으로 집행된 경우가 확인되었는데, 동일한 회의 참석을 목적으로 다른 세부사업의 국외여비가 사용된 경우가 있었고, 과적단속운영 사업에서 '세계 ITS 총회 참석'을 목적으로 국외여비가 집행되는 등 세부사업의 목적과 관계가 적은 국외여비가 집행되었음.

【 최근 3년간(2022～2024) 도로분야 국외여비 집행내역 】

(단위 : 백만원)

연도	사업명	예산액	집행액	집행내역(방문국, 방문목적, 방문일정)
2022	일반국도건설지원	121	53	(방문국) 인도네시아, (목적) 제17회 한인니 도로협력회의 참석, (일정) '22.6.19~6.24 (방문국) 뉴질랜드, (목적) 제118회 REAAA이사회 참석, (일정) '22.10.15~10.19 (방문국) 세네갈, (목적) 2022년 세계도로협회(PIARC) 연례회의 참석, (일정) '22.11.6~11.9 (방문국) 태국, (목적) 한국-태국 도로분야 지식공유포럼 참석, (일정) '22.11.6.~11.9 (방문국) 독일, (목적) 제1회 한-독 도로협력회의 참석, (일정) '22.11.28~12.3
	민자도로건설지원	5	5	(방문국) 인도네시아, (목적) 제17회 한인니 도로협력회의 참석, (일정) '22.6.19~6.24
	첨단도로교통체계	19	19	(방문국) 호주, (목적) 26년 강릉ITS세계총회 유치활동, (일정) '22.3.1.~ 3.6.
	국도유지운영	12	2	(방문국) 캄보디아, (목적) 교통정책 수립 기초자료인 교통량의 DB 구축 및 활용 방안에 대한 정책제언 및 역량강화, (일정) '22.10.10~10.14
2023	일반국도건설지원	121	102	(방문국) 미국, (목적) 한-미 ITS 실무 협력회의 및 교통연구협의회(TRB) 참석, (일정) '23.1.8.~1.13 (방문국) 포르투칼, (목적) ITS 유럽총회 및 로드쇼 참석, (일정) '23.5.20~5.25 (방문국) 프랑스, (목적) 지하고속도로 추진 관련 PIRAC (세계도로협회) 업무세미나 참석, (일정) '23.6.18~6.22 (방문국) 미국, (목적) 국제도로연맹(IRF) 도로분야 교육프로그램 이수, (일정) '23.8.27~9.4 (방문국) 체코, (목적) 세계도로협회(PIARC)이사회 및 제27회 세계도로대회 참석, (일정) '23.9.29~10.4 (방문국) 중국, (목적) 제29회 중국 ITS 세계총회 참석, (일정) '23.10.17~10.20 (방문국) 중국, (목적) 한-중 도로협력회의 참석, (일정) '23.10.17~10.19

연도	사업명	예산액	집행액	집행내역(방문국, 방문목적, 방문일정)
	민자도로건설지원	5	-	-
	첨단도로교통체계	22	22	(방문국) 미국 댈러스, (목적) 2023년 댈러스 ITS 미주총회 참석, (일정) '23.4.23.~ 4.28. (방문국) 포르투칼, (목적) ITS 유럽총회 및 ITS로드쇼 참석 (일정) '23.5.20.~ 5.25.
	과적단속운영	17	5	(방문국) 일본 (목적) 제19회 한일도로협력회의 (일정) '23.8.20~9.2
	국도유지운영	12	-	-
2024	국제협력기구지원등	20	19	(방문국) 안도라, (목적) 24년 PIARC 연례회의 참석, (일정) '24.11.02~11.08 (방문국) 태국 방콕, (목적) 제122차 REAAA이사회 참가, (일정) '24.09.03~09.06
	일반국도건설지원	121	118	(방문국) 미국, (목적) 한·미 ITS 실무 협력회의 및 교통연구협의 참석, (일정) '24.1.8~1.13 (방문국) 미국, (목적) 제21회 도로협력회의 참석, (일정) '24.5.19~5.24 (방문국) 미국, (목적) 국제도로연맹(IRF) 도로분야 교육프로그램 이수, (일정) '24.8.4~8.12 (방문국) 안도라, (목적) 24년 PIARC 연례회의 참석, (일정) '24.11.02~11.08
	민자도로건설지원	5	5	(방문국) 인도네시아, (목적) 제19회 한-인니 도로협력회의 참석, (일정) '24.7.29~8.2
	첨단도로교통체계	24	23	(방문국) 미국 (목적) 한-미 ITS실무 협력회의 및 교통연구협의, (일정) '24.1.8~1.13 (방문국) 미국 (목적) 2024년 피닉스 ITS 미주총회 참석, (일정) '24.4.21~4.26 (방문국) 인도네시아 (목적) '24년 자카르타 ITS 아태총회 참석 (일정) '24.5.27~5.31 (방문국) 두바이 (목적) '24년 두바이 ITS 세계총회 참석 (일정) '24.9.15~9.20
	과적단속운영	17	9	(방문국) 아랍에미리트 (목적) '24년 두바이 ITS 총회 (일정) '24.9.15 ~ 9.20.
	국도유지운영	12	11	(방문국) 미국, (목적) 제21회 한미 도로협력회의 참석, (일정) '24.5.19~5.24 (방문국) 멕시코, (목적) 2024 IAOS-ISI 컨퍼런스 참석, (일정) '24.5.12~5.20

※ 자료: 국토교통부

이와 같이 유사한 목적으로 사용되는 국외여비가 분산되어 편성·집행될 경우 전체 예산의 규모를 알기 어렵고, 예산이 비효율적으로 운영될 가능성이

있으므로 통합편성하는 것이 바람직해 보임. 특히 국도유지운영, 민자도로 건설 지원 등 사업에서는 비정기적인 업무소요가 있음에도 매년 동일한 예산액이 편성되고 있어 비효율적인 측면이 있어 보임.

또한 국외여비 집행내역들은 도로사업 전반의 국제 협력 및 지원과 관련성이 있을 뿐 개별 사업과는 관련성이 낮아 보이고, 특히 국도유지운영, 과적단속운영 사업에서 집행된 국외여비는 해당 사업과 관련성이 없어 보이는 바, 하나의 국제협력지원 사업으로 통합하는 방안을 고려할 필요가 있음.

따라서 도로사업 관련 국외여비가 유사한 목적으로 여러 사업에서 중복적으로 집행되는 문제가 있으므로, 고유 세부목적사업을 제외하고 현재 여러 사업에 분산되어 편성되어 있는 유사 목적의 국외여비를 통합하여 편성하도록 개선할 필요가 있음.

2) 고속도로건설(1532-339～393)

○ 2025년 예산의 집행이 부진한 사업들의 2026년 예산안을 점검하여 연내 집행이 가능한 적정 소요를 반영하고 국토교통부는 내년도에 원활하게 사업이 추진될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

고속도로건설 단위사업은 고속도로를 건설하고 적기에 개통하여 국가 간선 도로망을 구축하고, 이를 통해 국토균형 발전과 국가경쟁력 향상에 기여하려는 사업임.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 8,378억 8,600만원 대비 1,233억 6,100만원이 증액(14.7%)된 9,612억 4,700만원이 편성되었음.

【 2026년도 고속도로건설 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
고속도로건설	1,743,190	1,030,308	837,886	961,247	123,361

※ 자료: 국토교통부

가) 집행부진한 사업에 대한 적정 예산 편성 및 사업관리 철저

2026년 예산안에서 고속도로건설 단위사업은 18개 세부사업으로 구성되어 있으며, 이 중 2025년 8월 말 기준 집행액이 없는 세부사업은 문산-도라산고속도로, 세종-청주고속도로, 울산외곽고속도로, 동광주-광산고속도로 등 총 4개 사업임.

【 2025년도 고속도로건설 예산 세부사업별 실집행실적 】

(단위: 백만원, %)

사업명	2025년도 고속도로건설 집행실적(8월 말)					2026 예산(안)
	전년 이월	2025 예산 (추경)	예산현액 (A)	실집행액 (B)	실집행률 (B/A)	
계	-	837,886	837,886	749,632	89.5	961,247
<신설>	-	766,586	768,730	698,808	90.9	923,474
함양-울산	-	83,709	84,366	84,366	100.0	121,337
포항-영덕	-	22,190	11,383	5,788	50.8	15,000
당진-천안	-	5,224	13,244	13,244	100.0	318
김포-파주	-	41,540	161,540	161,540	100.0	23,886
강진-광주	-	45,284	72,701	65,601	90.2	66,826
새만금-전주	-	18,227	80,854	28,890	35.7	-
안성-구리	-	-	-	-	-	-
세종-안성	-	24,238	40,471	35,238	87.1	27,793
양평-이천	-	50,376	129,719	129,719	100.0	10,908
문산-도라산	-	1,000	-	-	-	1,000
대산-당진	-	81,590	101,590	101,590	100.0	61,858
안산-인천	-	1,000	-	-	-	-
세종-청주	-	119,867	-	-	-	102,314
부산신항-김해	-	72,832	72,832	72,832	100.0	109,954
울산외곽순환	-	51,478	-	-	-	28,220
계양-강화	-	148,031	30	-	0.0	313,080
제천-영월	-	-	-	-	-	40,980
<확장>	-	71,300	69,156	50,824	73.5	37,773
서창-안산	-	-	-	-	-	1,000
안산-북수원	-	20,824	50,824	50,824	100.0	7,955
동광주-광산	-	18,332	18,332	-	0.0	23,818
서청주-증평	-	32,144	-	-	-	-
칠원-창원	-	-	-	-	-	5,000

※자료 : 국토교통부

해당 사업들의 집행이 부진한 사유를 살펴보면,

먼저 **동광주-광산 고속도로** 사업의 경우 지자체 분담금 미납으로 인해 사업이 지속적으로 지연되었음.[332]

문산-도라산 고속도로 사업은 매년 공사비 10억원의 예산이 편성되고 있으나 남북관계로 인해 집행되지 못하는 상황이고, **세종-청주 고속도로, 울산외곽 고속도로 사업은** 내년도 예산안으로 착공을 위한 공사비, 용지보상비 등이 편성된 사업인데, 사업계획적정성 재검토 실시에 따라 사업이 중단되어 집행되지 못하는 상황으로 이 사업들의 2025년 예산액 전액은 다른 사업으로 조정되어 본래 사업에 집행되지 않을 예정임.

【2025년 문산-도라산, 세종-청주, 울산외곽 고속도로 사업 조정 내역 】

(단위 : 백만원)

조정 감액 내역		금액
세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
문산-도라산 고속도로건설	460-01	△1,000
세종-청주 고속도로건설	460-01	△119,867
울산외곽순환 고속도로건설	460-01	△51,478

※자료 : 국토교통부

【 2025년도 예산 실집행실적 부진사업 및 집행부진사유 】

사업명	집행부진사유	향후 추진계획
문산-도라산	남북관계 경색	예산조정으로 현액 없음
세종-청주	기재부 설계적정성 재검토('25.7~)	예산조정으로 현액 없음
울산외곽순환	기재부 설계적정성 재검토('25.8~)	예산조정으로 현액 없음
동광주-광산	지자체 분담금 납부 지연	지자체 분담금 납부 및 공사추진 예정('25.11월)

※ 자료 : 국토교통부

332) 다만, 최근 2025. 9월말 광주광역시의 분담금 납부로 사업이 재개되었음.

한편, 고속도로건설 사업의 사업부진과 관련하여 2023회계연도 결산 시정조치요구사항으로 국토교통부에 대하여 예산이 전액 집행되지 못한 고속도로건설 사업의 집행관리에 만전을 기해야 한다는 시정요구(시정)를 한 바 있고, 특히 문산-도라산고속도로, 세종-청주, 울산외곽고속도로는 당시에도 동일한 지적을 받았음에도 2025년에도 집행액이 없는 상황임.

이와 같은 상황을 감안할 때 해당 사업들을 위한 2026년 예산안에 대한 면밀한 점검이 필요하다고 보임. 문산-도라산 고속도로의 경우 매년 예산이 편성되나 다른 사업으로 조정 집행되고 있다는 점에서 남북관계 진전 등으로 사업이 추진가능한 상황이 되었을 경우 예비비 등으로 추진하는 방안을 고려할 필요가 있음.

또한 세종-청주, 울산외곽고속도로는 사업계획적정성 재검토 완료 이후 공사 발주절차 등을 고려할 때, 연내 공사비 및 용지보상비를 원활하게 집행하기 위해 사업기간을 충분히 확보할 필요가 있음.

따라서 국토교통부는 고속도로건설 사업 중 2025년 예산의 집행실적이 부진한 사업들의 2026년 예산안을 점검하여 연내 집행이 가능한 적정 소요를 반영하고 내년도에 원활하게 사업이 추진될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

3) 수소충전소 구축(1534-301)

○ 현재 운영중인 모든 고속도로 수소충전소가 경영상 어려움을 겪고 있다는 점을 고려하여 국토교통부는 수소충전소의 구축 뿐만 아니라 구축된 수소충전소가 적정한 수익구조를 통해 내실있게 운영될 수 있도록 수소차 보급의 활성화와 함께 원가절감 방안 등 수소충전소의 수익성 제고를 위한 대책을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

수소충전소 구축 사업은 수소경제 로드맵 등에 따라 고속도로에 대용량 수소충전소를 구축하는 사업으로 수소충전소 설치비의 70%를 한국도로공사에 출자금으로 지원함.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 31억 5,000만원 대비 13억 5,000만원 증액(42.9%)된 45억원이 편성되었음.

【 2026년도 수소충전소 구축 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
수소충전소 구축	4,500	3,150	3,150	4,500	1,350

※ 자료: 국토교통부

나) 운영중인 충전소의 경영 상황을 고려한 충전소 운영 내실화방안 필요

이 사업의 예산안 세부편성내역을 살펴보면, 대용량 수소충전소 설치비(64억원) 중 국비부담분(70%)인 45억원을 2개년도(1차연도 70%, 2차연도

30%)에 걸쳐 지원하고, 2026년도에는 2025년 사업의 2차연도 예산 13.5억원, 2026년 사업의 1차연도 예산 31.5억원이 편성되었음.

【 2026년도 수소충전소 구축 예산안 세부편성내역 】

① 수소충전소 구축 : 4,500백만원 - (요구) 4,500백만원, 대용량 수소충전소 구축 지원 - (산출) '25년 대용량 수소차충전소 설치비 64억원 중 45억원 × 30% = 13.5억원 '26년 대용량 수소차충전소 설치비 64억원 중 45억원 × 70% = 31.5억원

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 고속도로 대용량 수소충전소[333] 구축을 통해 기존 수소 충전망을 강화하여 수소생태계 활성화에 기여하고 향후 수소화물차 등의 고속도로 통행에도 대비하겠다는 계획임.

그런데 현재 구축되어 운영중[334]인 고속도로 수소 충전소의 2023~2024년 경영실적을 보면, 운영중인 모든 충전소에서 경영 적자가 발생하고 있는 것으로 확인됨. 2024년 운영중인 수소충전소 33개소에서 모두 경영 적자가 발생하고 있으며 정부지원 보조금[335]을 포함하더라도 전체 손실 규모는 40억 1,000만원인 것으로 나타남.

---

333) 【 대용량/소용량 수소충전소 비교 】

구분	대용량 수소충전소	소용량 수소충전소
주요 대상 차량	화물차, 버스, 특수차량, 승용차 등	승용차, 소형 상용차
충전 처리 능력	승용차 3분 소요(시간당 20대), 화물차 20분 소요(시간당 3대)	승용차 10분 소요(시간당 6대), 화물차 60분 소요(시간당 1대)
충전 속도	100kg/h	25kg/h

※ 자료: 국토교통부

334) 수소 충전소의 운영은 수소충전소를 구축한 사업자(하이넷 등)가 고속도로 휴게소 사업자에 운영을 위탁하고 있음.

335) 환경부는 업체별 수소매입가격의 일부를 보조하고 있음.

【 2023~2024년 고속도로 수소충전소 경영실적 】

(단위 : 천원)

구분	운영중인 충전소	손 익 (①-②+③)	수소판매 수익			운영비용 ②	보조금 ③
			매출-매입 ①	매출	매입		
2023	30개소	-1,555,624	402,638	4,173,321	3,770,683	4,057,887	2,099,625
2024	33개소	-4,010,137	321,387	5,019,002	4,697,615	6,375,791	2,044,267

※ 자료: 한국도로공사

이와 같은 경영손실의 원인에 대해 국토교통부는 높은 생산단가[336]와 계획보다 저조한 수소차량의 보급 등에 기인하는 것으로 보고 있음. 특히 정부는 '2030 국가온실가스 감축목표(NDC)'에 따라 2030년까지 30만대의 수소차 보급을 목표로 하고 있으나, 수소차 누적 보급실적은 2025년 8월말 기준 4만 4,1393대로 계획 대비 저조한 추세를 보임.

【 수소차 누적 보급실적 】

(단위 : 대)

구 분	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025. 8
계 (누적)	87	170	893	5,083	10,906	19,404	29,623	34,258	37,930	41,393
수소승용차	87	170	891	5,068	10,831	19,270	29,337	33,591	36,194	38,953
수소승합차	-	-	2	15	75	129	281	651	1,695	2,394
수소화물차	-	-	-	-	-	5	5	16	38	42
수소특수차	-	-	-	-	-	-	-	-	3	4

※ 자료: 국토교통부

일부 수소충전사업자는 최근 경영적자로 인해 자본잠식 상태에 빠지고 있는 등[337] 수소충전소의 경영적자가 심각한 상황에서 수소차 보급 확대

336) 트레일러 운송비용 상승 회색수소의 원료인 천연가스의 가격 변동 등이 주요 원인으로 나타남.
337) 한재희, " '자본잠식' 수소충전 업체에 수혈 논의… "수소차 늘어야 활로"", 동아일보, 2024년 7월 23일자.

및 생산단가 절감 없이 수소충전소가 지속적으로 증가할 경우 수소충전소의 경영실적은 더욱 악화될 가능성이 있어 보이고, 수소충전소의 경영악화로 수소 충전소 운영이 중단될 경우 오히려 수소 생태계 활성화에 부정적인 영향으로 이어질 가능성도 있음.

따라서 국토교통부는 현재 운영중인 모든 고속도로 수소충전소가 경영상 어려움을 겪고 있다는 점을 고려하여 수소충전소의 구축 뿐만 아니라 구축된 수소충전소가 적정한 수익구조를 통해 내실있게 운영될 수 있도록 수소차 보급 활성화와 함께 원가절감 방안[338] 등 수소충전소의 수익성 제고를 위한 대책을 마련할 필요가 있음.

338) 수소연료 공동구매제도 활성화, 운송차량(트레일러) 임대 지원 등이 고려될 수 있음

4) 일반국도건설(1632)

○ 일반국도건설의 신규 사업이 관계 행정기관 협의, 노선 변경 등의 사유로 지속적으로 지연되고 있다는 점을 고려하여 신규사업의 원활한 추진을 위한 철저한 사업관리가 필요하다고 보임.

가) 개요

일반국도건설 단위사업은 일반국도를 건설하여 물류비용을 절감하고, 산업경쟁력을 제고하며 낙후지역에 도로망을 확충하기 위한 사업임.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 1조 5,979억 8,400만원 대비 1,265억 6,700만원 감액(△7.9%)된 1조 4,714억 6,700만원이 편성되었음.

【 2026년도 일반국도건설 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
일반국도건설	1,435,452	1,511,984	1,597,984	1,471,467	△126,517

※ 자료: 국토교통부

나) 신규사업에 대한 철저한 사업관리 필요

일반국도건설 단위사업의 2026년도 예산안에 편성된 신규 세부사업은 천안목천-삼룡국도 건설 등 총 8개 사업으로, 현재 설계 단계이며, 설계를 완료하고 내년도에 착공될 예정임.

【 2026년도 일반국도건설 신규 세부사업 추진 현황 】

(단위: 백만원)

세부사업명	총사업비	2026년도 예산안	현재 진행단계	설계완료일	착공예정일 (계획)
천안목천-삼룡국도건설	63,900	3,106	설계 중	2025.12	2026.07월
청주미원-괴산문광국도건설	72,395	3,457	설계 중	2025.12	2026.07월
제천봉양-원주신림국도건설	179,772	8,702	설계 중	2025.12	2026.06월
서천화양-기산국도건설	55,679	1,082	설계 중	2025.12	2026.07월
고창상하-해리국도건설	40,880	1,965	설계 중	2025.12	2026.05월
군위삼국유사-우보국도건설	41,170	1,988	설계 중	2026.05.	2026.09월
거창거창송정-대평국도건설	43,900	2,132	설계 중	2025.08.	2026.05월
장흥유치-영암금정국도건설	42,010	2,019	설계 중	2025.12	2026.05월

※ 자료 : 국토교통부

한편, 2025년도 예산에 편성된 7개의 신규 건설사업의 2025년 8월말 기준 집행실적을 살펴보면, 대부분 계획과 달리 관계기관 협의 또는 사업계획 적정성 재검토 등의 행정절차 시행 등으로 착공이 지연되어 집행 실적이 저조한 상황임.

【 2025년도 8월말 기준 일반국도건설 신규 세부사업 추진 현황 】

(단위: 백만원, %)

세부사업명	본예산 (A)	예산 현액	집행액 (B)	집행률 (B/A)	집행부진사유 및 향후 일정
평창진부-강릉연곡국도건설	500	500	140	28.0	'25.7 공사 발주 → 연말 실착수 예정
무주설천소천- 무풍철목국도건설	500	335	-	0.0	관계기관 협의(총사업비) 지연 → 협의 완료 이후 즉시 발주 예정
대구읍내-칠곡동명국도건설	500	500	10	2.0	관계기관 협의(인허가) 지연 → 협의 완료 이후 즉시 발주 예정
남해삼동-창선국도건설	500	500	30	6.0	관계기관 협의 지연, 사업적정성 재검토 예상 → 행정절차(협의, 사재 등) 조속 완료 이후 즉시 발주 예정
공주신풍-유구국도건설	500	500	-	0.0	'25.8 공사 발주 → 연말 실착수 예정
경주양남-문무대왕국도건설	500	500	-	0.0	민원으로 인한 노선선정(안) 검토 중 → '26년 하반기 발주 예정
용인처인이동-남동국도건설	500	500	-	0.0	사업적정성 재검토 중으로 실착수 지연('24.9~) → 결과에 따라 사업 추진 조속 시행
합계	3,500	3,335	180	5.1	

※ 자료 : 국토교통부

또한 2024년 결산 결과, 신규 세부사업의 1차연도 추진실적을 살펴보면, 노선변경 협의, 관계 행정기관 협의 등 2025년과 유사한 사유로 예산액 135억원 중 2억 6,800만원만이 집행(2.0%)되었는데, 최근 2년간 신규 세부사업의 1차연도 집행실적이 부진한 것으로 보임.

【최근 2년간 일반국도건설 신규 세부사업 추진 현황 】

(단위: 백만원, %)

연도	세부사업 수	본예산 (A)	예산 현액	집행액 (B)	집행률 (B/A)
2024	14	13,500	1,294	268	2.0
2025 (8월 현재)	7	3,500	3,335	180	5.1

※ 자료 : 국토교통부

일반국도 사업의 경우 기본설계 - 실시설계 - 총사업비 협의 - 도로구역 결정고시 - 공사발주 - 용지보상 - 공사추진 등 여러 절차가 진행되어야 하는 사업의 특성상 사업 초기의 지연이 사업의 전체적인 진행속도에 영향을 미칠 수 있어 초기 집행 관리가 더욱 중요함.

그럼에도 위에서 살펴본 바와 같이 신규사업의 집행부진 현상이 연례적으로 반복된다는 점에서 신규사업 추진을 위한 국토교통부의 면밀한 사업준비가 필요하다고 보임.

따라서 국토교통부는 일반국도건설의 신규 사업이 관계 행정기관 협의, 노선 변경 등의 사유로 지속적으로 지연되고 있다는 점을 고려하여 신규사업의 원활한 추진을 위한 철저한 사업관리가 필요하다고 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) 국도유지운영(1732-302)

○ 국토교통부는 국도유지운영 사업의 공공요금이 연례적으로 부족했다는 점을 고려하여 적정 수준의 예산이 편성되도록 할 필요가 있음.

가) 개요

국도유지운영 사업은 일반국도 도로시설물 관리에 필요한 도로보수원 인건비, 국토관리사무소 공공요금 등에 소요되는 경상비를 지원하는 사업임.

이 사업의 2026년 예산안은 전년도 738억 2,000만원 대비 42억 7,600만원(5.8%) 증액된 780억 9,600만원이 편성되었음.

【 2026년도 국도유지운영 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
국도유지운영	84,885	73,820	73,820	78,096	4,276

※ 자료: 국토교통부

나) 연례적 이·전용을 고려한 적정 예산 편성 필요

국도유지운영사업에 편성된 공공요금(220-02목) 예산은 일반국도 구간의 가로등 전기요금 등 공공요금 지출에 사용되는 것으로, 2026년 예산안은 전년도 대비 27억 8,000만원(7.0%) 증액된 425억 5,600만원이 편성되었음.

【 2026년도 국도유지운영 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
공공요금 및 제세	53,362	39,776	39,776	42,556	2,780

※ 자료: 국토교통부

그런데 최근 2년간(2023~2024) 이 사업의 공공요금 집행액을 살펴보면, 100억원 이상의 전용 절차를 거쳐 매년 예산액의 30%를 초과하여 집행하고 있음.

이에 대해 국토교통부는 전기요금은 2022년 10월부터 2023년 11월까지 세 차례 인상됨에 따라 전용절차를 통한 증액이 불가피하였다고 설명하였음.

【 국도유지운영 사업 공공요금 연도별 집행내역 】

(단위 : 백만원, %)

연도	예산액 (A)	이전용액	전년도 이월액	예산 현액(B)	집행액 (C)	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액
2020년	36,673	1,938	49	38,660	38,604	105.3	99.9	11	45
2021년	38,330	2,027	11	40,368	40,098	104.6	99.3	15	255
2022년	39,480	2,979	15	42,474	42,152	106.8	99.2	23	299
2023년	40,098	12,327	23	52,448	51,865	129.3	98.9	97	485
2024년	39,487	14,678	97	54,262	53,362	135.1	98.3	627	273
2025년 (9월)	39,776	13,128	627	53,531	40,794	102.6	76.2	-	-
2026년 (안)	42,556	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

다만, 2025년의 경우에도 이미 현재까지 공공요금 예산 부족에 따라 약 131억원을 전용하였고, 이와 같은 집행 추세가 지속된다고 볼 때, 2026년도 예산안대로 확정될 경우 이 사업의 공공요금 예산액은 부족하게 되어 이·전용 등이 반복적으로 발생할 것으로 보임.

공공요금은 국도관리를 위한 필수적 경비로서 사업의 원활한 운영을 위해서는 적정한 수준의 예산을 편성하는 것이 바람직하므로, 국토교통부는 국도유지운영 사업의 공공요금의 집행 추이를 고려하여 적정 수준의 예산이 편성되도록 할 필요가 있음.

6) 도로유지보수(1733-461)

○ 도로유지보수 사업의 내역사업 중 도로관리시스템 위탁 운영 사업은 사업내용의 전반을 사전에 예측할 수 있다는 점에서 총액계상사업의 취지에 맞지 않는 측면이 있으므로 이를 분리하여 별도로 편성하는 방안을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

도로유지보수 사업은 일반국도의 도로 포장보수, 낙석위험 비탈면 정비, 배수시설 개선 등 도로시설물을 보수하여 도로기능을 확보하려는 사업임.

이 사업의 2026년 예산안은 전년도 9,964억 700만원 대비 1,305억 2,100만원(△13.1%) 감액된 8,658억 8,600만원이 편성되었음.

【 2026년도 도로유지보수 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
도로유지보수	810,715	866,507	996,407	865,886	△130,521

※ 자료: 국토교통부

나) 총액계상예산 취지에 맞지 않는 사업 분리 편성 필요

도로유지보수 사업은 「국가재정법」 및 같은 법 시행령[339]에 따른 총액계

339) 「국가재정법」
제37조(총액계상) ①기획재정부장관은 대통령령으로 정하는 사업으로서 세부내용을 미리 확정하기 곤란한 사업의 경우에는 이를 총액으로 예산에 계상할 수 있다.
「국가재정법 시행령」
제12조(총액계상사업) ①법 제37조제1항에서 “대통령령이 정하는 사업”이라 함은 다음 각 호의 어느

상사업으로, 세출예산은 원칙적으로 사전에 확정된 목적을 위하여 집행[340]되어야 하나 세부내용을 미리 확정하기 곤란한 사업에 대해서는 예외적으로 총액으로 예산에 계상할 수 있도록 하고 있음.

한편, 2026년 이 사업 예산안에는 민간위탁사업비(320-02) 164억 4,000만원이 편성되었는데 이는 도로관리통합시스템(RMS) 운영을 한국건설기술연구원 및 국토안전관리원에 위탁하기 위한 예산임.

【 2026년도 도로관리통합시스템(RMS) 운영 위탁 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
도로관리통합시스템(RMS) 운영 위탁	15,546	15,440	16,440	16,440	-

※ 자료: 국토교통부

도로통합관리시스템 운영 사업은 도로포장관리시스템, 도로점용시스템 등 도로관리를 위한 11개 시스템을 통합적으로 관리하는 사업으로 「도로법」, 하위 법령 및 고시[341]에 따라 한국건설기술연구원과 국토안전관리원이 사업을

하나에 해당하는 사업으로서 기획재정부장관이 정하는 사업을 말한다.
1. 도로보수 사업
2. 도로안전 및 환경개선 사업

340) 「국가재정법」
제45조(예산의 목적 외 사용금지) 각 중앙관서의 장은 세출예산이 정한 목적 외에 경비를 사용할 수 없다

341) 「도로법」
제59조(도로 계획 등의 정보화) ① 국토교통부장관은 도로의 계획, 건설, 보수, 유지·관리 등과 관련하여 다음 각 호의 업무에 관한 정보시스템을 개발하거나 기존 정보시스템을 지정하여 일반에게 보급할 수 있다.
2. 도로포장, 도로 비탈면, 교량 및 터널 등 도로시설물의 보수, 유지·관리에 관한 업무
제110조(권한의 위임·위탁) ③ 국토교통부장관은 제56조의2에 따른 도로대장 통합관리체계의 구축·운영 업무와 다음 각 호의 업무에 관한 도로관리청으로서의 업무를 대통령령으로 정하는 바에 따라 도로와 관련된 기관 또는 단체에 위탁할 수 있다.

수행하고 있음.[342]

그런데, 도로통합관리시스템 운영 사업의 경우 사전에 세부내용을 미리 확정하기 곤란한 사업으로 보기 어려워 총액계상사업으로 편성하는 것은 부적절한 것으로 보임. 도로통합관리시스템 운영 사업의 대상 시스템, 과업지시서 내용 등 사업의 세부내용이 매년 큰 차이가 없으며 예산 편성단계에서 관리 시스템의 과업내용 등 사업의 세부내용을 충분히 확정할 수 있는 것으로 보임.

【 2022~2025년 도로통합관리시스템 사업 범위 】

연도	시스템 범위
2022	도로포장관리시스템, 도로비탈면관리시스템, 도로표지센터, 도로제설관리시스템, 도로점용시스템, 도로불편신고관리시스템, 교통량정보 제공시스템, 도로 및 보수현황시스템, 교량 및 터널 관리시스템(총 10개)
2023	상동
2024	상동
2025	상동 + 비탈면상시계측(총 11개)

※ 자료: 국토교통부

---

4. 그 밖에 도로의 계획, 건설, 보수, 유지·관리에 관한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항

「도로법 시행령」

제101조(업무의 위탁) ① 법 제110조제3항제4호에서 “대통령령으로 정하는 사항”이란 다음 각 호의 업무에 관한 사항을 말한다.

1. 법 제59조제1항제2호에 따른 정보시스템의 관리 업무

② 국토교통부장관은 법 제110조제3항에 따라 업무를 위탁하려는 경우에는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관으로서 위탁 업무를 수행할 수 있는 인력과 장비를 갖추고 있다고 인정하는 기관에 위탁하여야 한다.

1. 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 또는 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따라 설립된 정부출연연구기관
2. 「민법」 제32조에 따라 국토교통부장관의 허가를 받아 설립된 비영리법인
3. 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관

③ 국토교통부장관은 제2항에 따라 업무를 위탁하는 경우에는 위탁받을 기관의 명칭·주소·대표자와 위탁하는 업무의 내용 및 처리방법, 그 밖에 필요한 사항을 고시하여야 한다.

342) 시스템별로 한국건설기술연구원과 국토안전관리원이 공동으로 수행하는 경우와 단독으로 수행하는 경우 등 차이가 있음.

특히 국토교통부 소관 시스템관리 사업 중 총액계상사업에 해당하는 것은 도로통합관리시스템 운영 사업이 유일한데, 이 사업이 철도시설 이력관리 종합정보시스템 등 비총액 사업으로 편성된 국토교통부 소관 다른 시스템 사업[343] 들과 비교할 때 특별히 세부내용을 사전에 확정하기 곤란한 사례라고 보기도 어려움.

이와 관련하여 2021회계연도 결산 심사 시 국토교통위원회는 시정요구사항으로 도로관리시스템 위탁 운영 등과 같이 사전에 사업계획과 내용이 명확하게 확정되는 사업에 대해서는 총액계상사업이 아닌 별도의 사업으로 편성하여 집행하는 방안에 대해 검토할 것을 의결한 바도 있음.[344]

그런데 국토교통부는 이에 대해 도로관리시스템 위탁 운영 사업이 '도로유지보수'와 연관성이 높고, 이 사업은 작업장소, 사용자 요구 등에 따라 과업 범위, 세부 추진내용이 변화하는 사업으로 총액계상사업으로 유지할 필요가 있다는 의견을 제출하였음.

그러나, 도로통합관리시스템 위탁 운영 사업이 도로유지보수와 기능적으로 연계된다고 해서 시스템 관리 사업을 총액계상이 필요한 사업으로 볼 수 있는 것은 아니고, 도로통합관리시스템 운영을 위한 조사·분석 등 실제 사업 수행은 위탁된 예산의 집행과 관련된 것으로 국토교통부가 결정하는 이 사업의 과업지시서 상 사업 범위 등은 연례적으로 대동소이하고 예측가능한 수준으로 보임.

---

343) 철도시설 이력관리 종합시스템은 국가철도공단에서 운영하고 있으며 국토교통부가 운영비를 지급하고 있음.(철도정보시스템 구축 및 운영사업)

344) 시정요구유형: 제도개선

특히, 총액계상사업은 「국가재정법」에 따라 그 종류와 규모가 제한되어 있고, 기획재정부 「2026년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」[345]에 따르면 사전에 예측가능하고 대상이 명확한 대규모 사업은 총액계상 사업에서 분리하도록 규정하고 있음.

따라서 국토교통부는 도로유지보수 사업의 내역사업 중 도로관리시스템 위탁운영 사업은 사업의 세부내용을 사전에 예측할 수 있다는 점에서 총액계상사업의 취지에 맞지 않는 측면이 있으므로 이를 분리하여 별도로 편성하는 방안이 바람직한 것으로 보임.

345) 「2026년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」p.141

7) 디지털도로 AI 신기술 지원사업(1744-301)

○ 디지털도로 AI 신기술 지원사업을 추진하기 위한 사업계획 등 준비가 부족한 측면이 있다는 점을 고려하여 국토교통부는 구체적인 사업계획을 마련하는 등 사업이 차질없이 추진될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

가) 개요

디지털도로 AI 신기술 지원사업은 국내 기업의 AI 응용제품 사업화 기간을 단축시키고 1~2년 내 성과 도출이 가능한 제품·서비스의 상용화를 지원하기 위한 사업으로, 2026년 예산안은 420억원이 신규 편성되었음.

【 2026년도 디지털도로 AI 신기술 지원사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
디지털도로 AI 신기술 지원	-	-	-	42,000	42,000

※ 자료: 국토교통부

나) 구체적인 사업계획 마련을 통한 체계적 사업추진 필요

이 사업은 2026~2027년간 AI 융합분야의 상용화 및 확산을 지원하기 위하여 10개 부처가 참여하는 다부처 사업(AX-Sprint)의 하나로 추진되는 사업임.

이 사업의 예산안 세부편성내역을 보면, 지원대상을 '타입1'과 '타입2'로 나누어 타입1은 1년내 즉시 개발가능하며, 시장에 빠르게 침투 가능한 품목,

타입2는 국민 활용도가 높고, 파급력이 큰 핵심 품목(2년 지원)으로 구분하고, 2026년 예산안에서는 타입별로 7개 기업을 지원할 계획임.

【 디지털도로 AI 신기술 지원사업 세부 예산안 편성내역 】

□ **디지털도로 AI 신기술 지원사업 : (2025 본예산) 0 백만원 → (2026 예산안) 42,000백만원, 순증**

- (요구) 디지털 도로 분야 기업 AI 응용제품의 신속 상용화를 위해 정부·민간의 공동대응 사업 추진에 필요한 42,000백만원 예산 요구
- (산출) (타입1) 26,600백만원(7개사×3,800백만원) (타입2) 13,300백만원(7개사×1,900백만원), 위탁운영비 2,100백만원

* (타입1) 1년내 즉시 개발가능하며, 시장에 빠르게 침투 가능한 품목, (타입2) 국민 활용도가 높고, 파급력이 큰 핵심 품목(2년 지원)

** 전담기관의 기획, 공모, 평가, 협약체결, 보조금 지급, 과제관리, 위원회 운영, 홍보 등 위탁업무 수행을 위한 인건비 및 경비(2,100백만원)

2026년 예산안	
예산	산출내역
42,000	□ 민간자본보조(320-07) : 42,000백만원 ○ 민간보조사업비 : 39,900백만원 - (타입1) 7개사 × 3,800백만원 = 26,600백만원 - (타입2) 7개사 × 1,900백만원 = 13,300백만원 ○ 전담기관 위탁운영비 : 2,100백만원(총사업비의 5%)

- 국토교통부 후보 프로덕트(예시)

연번	제품 및 서비스	개 요
1	AI-Assist 도로교통 센터 솔루션	ㅇ (개요) 물리적 검지 장비 증설 없이, 기 구축된 CCTV 영상과 AI 기술을 융합하여 교통·돌발 정보를 자동 생성·분류·전달함으로써, 관제 효율과 재난 대응 속도를 동시에 높이며 도로운영자의 신속한 업무 처리 및 대응력 향상을 위한 생성형 AI 기반 지능형 교통관제 지원 플랫폼 ㅇ (지원 필요성) 기존 CCTV 고도화를 통해 비용 효율성을 극대화하고, 관제 자동화를 통해 신속 의사결정 및 재난·사고 대응력 향상으로 골든타임 확보 필요
2	터널 내 긴급 대응 견인로봇	ㅇ (개요) 터널 내부에 상시 대기하며, 긴급 상황(사고·고장 차량 발생) 시 사고차를 신속히 안전지대로 이동시키는 원격·자율주행 견인 장비 ㅇ (지원 필요성) 자동 견인 로봇 투입으로 사고차 이동 시간을 줄여 터널 병목시간 단축 및 2차 사고·장기 정체 방지 필요

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 추진절차를 보면 전담기관을 지정하고 전담기관에서 2026년 초부터 사업시행자들로부터 제안서를 접수한 이후 평가 및 선정 등의 절차로 진행될 예정임.

【 디지털도로 AI 신기술 지원사업 추진절차(안) 】



※ 자료: 국토교통부

그런데 이 사업의 추진을 위한 준비가 미흡한 측면이 있어 보임. 먼저, 현재까지 이 사업을 담당할 전담기관이 정해지지 않았고, 국토교통부에서는 내년초 지정 과제를 공고하여 제안서 접수 및 평가절차를 거쳐 사업을 추진할 계획인데, 아직까지 지정 주제가 확정되지 않은 상황이며, 참여희망기업들에 대한 수요조사도 완료되지 않은 상황임.

이에 대해 국토교통부는 전담기관 선정을 위한 공모 진행(2025. 9. 29~10.24)을 완료한 후, 제안서 평가 중으로 내년 예산 확정 후 전담기관 선정이 완료될 것이고, 기업들을 대상으로 지정 주제와 참여의향 등을 명확히 확인하기 위해 기술수요조사도 진행(2025년 9월, 10월)하고 있다고 설명하였음.

다만, 민간기업에 대한 참여의향 조사 등의 절차는 예산 소요를 결정하는데 필요한 것으로 예산안 편성시 이루어졌어야 할 사항으로 보이고, 참여기업의 수요조사 없이 예산 물량(총 14개 기업)이 편성되어 예산의 집행가능성이

불확실한 측면이 있으며, 전담기관 위탁운영비 또한 인력운용 등 구체적인 추진계획이 없는 등 전반적으로 사업 추진을 위한 준비가 미흡한 상황으로 보임.

아울러, 국토교통부는 실제 사업시행이 가능한 시기를 2026년 4월로 계획하고 있는데, 통상적으로 사업자 선정 이후 사업시행자와 협약 체결을 위해서는 사업계획 수정, 사업비 조정 등을 위한 기간(통상 1~2개월)을 소요된다는 점 등을 고려할 때, 사업 시행시기가 당초 계획보다 지연될 가능성이 있어 보임.

따라서 국토교통부는 이 사업을 추진하기 위한 사업계획 등 준비가 부족한 측면이 있다는 점을 고려하여 구체적인 사업계획을 마련하는 등 사업이 차질없이 추진될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

다) 사업 성격을 고려하여 민간경상보조 비목으로 편성 필요

「국가재정법」 제21조제4항[346]에서는 예산의 구체적인 분류기준 및 세항과 각 경비의 성질에 따른 목의 구분은 기획재정부장관이 정하도록 하고 있음.

기획재정부 「2026년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」

346) 「국가재정법」
제21조(세입세출예산의 구분)
④예산의 구체적인 분류기준 및 세항과 각 경비의 성질에 따른 목의 구분은 기획재정부장관이 정한다.

에서는 민간경상보조(320-01)를 “민간이 행하는 사무 또는 사업에 대하여 국가가 이를 조성하거나 재정상의 원조를 하기 위하여 교부하는 것으로 자본적 경비를 제외한 보조금”으로 정의하고 있으며, 민간자본보조(320-07)의 경우 “민간의 자본형성 또는 경제개발을 위하여 지급하는 보조금”으로 정의하고 있음.

2026년 예산안에 디지털도로 AI 신기술 지원사업은 민간자본보조 비목으로 편성되어 있는데, 이 사업은 도로분야 기업의 AI 응용제품의 상용화를 위한 실증비용 및 상용화 제품의 생산비용을 보조하기 위한 사업이라는 점, 전담기관의 위탁운영비를 민간기업의 자본형성을 위한 보조금으로 보기 어렵다는 점, 타 부처 편성사례[347] 등을 고려할 때, 이 사업은 민간경상보조 비목으로 편성하는 것이 타당한 것으로 보임.

347) 보건복지부 AI응용제품 신속 상용화 지원(300억원) 사업과 농림축산식품부 AI 응용제품 신속 상용화 지원사업(675억원), 식품의약안전처(150억원) 모두 민간경상보조 방식으로 편성하였음. (다른 부처의 경우 사업출연금으로 편성하였음)

9. 철도국

가. 일반회계

1) 일반철도시설 유지보수위탁(2731-301)

○ ㈜SR의 선로사용료가 이 사업 예산안 편성과정에서 반영되고 있지 않은데, 이 경우 실제 유지보수에 필요한 예산 소요보다 예산안이 과다편성될 가능성이 있으므로 ㈜SR의 선로사용료가 이 사업의 예산편성과정에서 반영될 수 있도록 제도를 개선할 필요가 있음.

가) 개요

일반철도시설 유지보수위탁은 일반철도시설의 점검·보수·등을 통해 철도시설의 기능과 성능을 유지하여 열차의 운행안전을 확보하기 위한 사업으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 5,982억 7,000만원 대비 1,622억 9,100만원이 증액(27.1%)된 7,605억 6,100만원이 편성되었음.

【 2026년도 일반철도시설 유지보수위탁 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
일반철도시설 유지보수위탁	510,991	545,457	598,270	760,561	162,291

※ 자료: 국토교통부

나) SR 선로사용료를 고려한 유지보수 예산 편성 필요

이 사업의 예산안은 일반철도 시설물의 점검·보수 활동을 위해 필요한 인건비·경비·보수비 등 소요예산액 중 한국철도공사의 일반철도 선로사용료를 제외한 잔액을 국가철도공단 출연금으로 편성하고 있는데, 2026년 예산안을 살펴보면, 2026년 소요액 1조 1,735억 9,900만원 중 선로사용료 4,130억 3,800만원을 제외한 7,605억 6,100만원을 편성하였음.

【 2026년도 일반철도시설 유지보수위탁 사업 예산안 세부산출근거 】

□ 일반철도 시설물의 점검·보수 활동으로 시설물 현상유지를 통해 열차운행 안전 확보를 위한 사업으로, 인건비·경비·보수비 등 '26년 소요액 1,173,599백만원 중 선로사용료 413,038백만원을 제외한 국고 760,561백만원 - 일반철도시설유지보수위탁사업 : (`25 추경) 598,270백만원 → (`26 예산안) 760,561백만원, +162,291

※ 자료: 국토교통부

일반철도의 선로사용료 징수체계를 살펴보면, 철도공사는 정액제(4,035억원)로 납부하고, ㈜SR의 경우 일반철도 영업수입의 50%를 선로사용료로 납부하고 있음.[348]

[일반철도 선로사용료 징수체계]

구분	일반철도
철도공사	정액제: 4,035억원
SR	영업수입 대비 요율제: 50% (2024년 기준: 45억 1,500만원)

※ 자료: 국토교통부

348) ㈜SR은 2023년 9월부터 경전선(수서~진주), 전라선(수서~여수엑스포), 동해선(수서~포항)의 일반철도선로를 사용하고 있음.

그런데 이 사업의 2026년도 예산안 편성 시 한국철도공사의 선로사용료 4,035억원만이 반영되었고 ㈜SR의 선로사용료는 반영되지 않았는데, 이 사업의 예산편성구조가 철도운영자의 선로사용료를 철도의 유지보수 예산에 사용하도록 하고 있다는 점을 고려할 때, 이 사업의 예산안 편성시 ㈜SR의 선로사용료가 반영되지 않는 것은 현행 예산편성 기준에 부합하지 않는 상황임.

이에 대해 국토교통부는 ㈜SR 일반철도 추가 투입에 따른 선로사용료 규모는 당해연도 12월 선로사용계약 체결 이후 결정됨에 따라, 당해연도 5월부터 추진되는 정부 예산(안) 심의 수행이 어려운 구조로, 향후 다음연도 집행계획 수립(익년 3월) 시 ㈜SR 선로사용료를 포함한 유지보수 심의회 의결을 통하여 매년 일반철도유지보수비에 투자가 가능하도록 추진하겠다고 설명함.[349]

그런데 위와 같이 사업계획 변경을 통해 ㈜SR의 선로사용료를 유지보수비에 추가할 경우 해당 예산은 국회의 심의를 거치지 않고 유지보수 예산으로 편성된다는 점, 현재 실제 예산소요액에서 선로사용료를 차감한 잔액을 국비예산으로 편성하는 구조상 예산편성 이후 선로사용료를 유지보수비로 추가 편성할 경우 실제 예산소요액보다 많은 예산이 유지보수비에 투입된다는 점 등에서 문제가 있어 보임.

349) 2024년 선로사용료의 경우에도 2025년 유지보수 심의회 의결로 사업계획을 변경하여 유지보수 예산으로 편성하여 집행하였음.

따라서 ㈜SR의 선로사용료가 이 사업 예산안 편성과정에서 반영되고 있지 않은데, 이 경우 실제 필요한 예산 소요보다 예산안이 과다편성된다는 점에서 ㈜SR의 선로사용료가 이 사업의 예산편성과정에서 반영될 수 있도록 제도를 개선할 필요가 있음.

나. 교통시설특별회계(철도계정)

1) 기타경상이전수입(12-59-596), 일반철도건설(2631)

◦일반철도건설 사업 출연금 중 종료되지 않은 사업의 출연금을 반납할 수 있는 근거규정을 보완할 필요가 있어 보임.
◦일반철도 출연금의 반납이 예정된 사업 중 일부 사업의 2026년도 예산안은 사업타당성 재조사 등으로 내년도 원활한 집행이 어려울 것으로 예상되므로 집행계획을 철저히 수립할 필요가 있고 필요한 경우 적정한 수준의 예산으로 조정할 필요가 있음.

가) 개요

기타경상이전수입은 교통시설특별회계 철도계정으로 반납되는 국고 보조사업 정산 잔액, 각종 출연·위탁사업 정산 잔액 등의 징수 수입으로, 2026년 예산안은 전년도 298억 8,000만원 대비 1조 493억 1,500만원 증액(3511.8%)된 1조 791억 9,500만원이 편성되었음.

일반철도건설 단위사업은 국가 간선 철도망을 구축하기 위한 사업으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 1조 1,934억 9,600만원 대비 1조 683억 7,200만원이 증액(89.5%)된 2조 2,618억 6,800만원이 편성되었음.

【 2026년도 기타경상이전수입(철도계정), 일반철도건설 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
철도계정-기타경상이전수입	8,290	29,880	29,880	1,079,195	1,049,315
일반철도건설	1,607,454	1,258,553	1,193,496	2,261,868	1,068,372

※ 자료: 국토교통부

나) 출연금의 집행잔액 반납 관련 규정 보완 필요 및 반납예정 사업의 적정 예산 편성 필요

일반적으로 정부출연금의 집행잔액은 관련 법령에 따라 처리하되, 법령에 구체적인 처리 규정이 없는 경우 주무부처가 별도의 처리지침을 마련하여 운영하고 있음. 일반철도건설 사업은 국토교통부가 국가철도공단에 출연금을 교부하고 국가철도공단이 실제 건설사업을 추진하고 있는 사업으로, 「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」(국토교통부훈령) 제3조 및 「국가철도공단 예산총칙」 제9조 및 제10조에 따르면 국가철도공단은 계속성 사업의 연도별 예산액 중 당해연도에 지출하지 못한 금액을 해당 사업이 종료될 때까지 당해 철도사업으로 재차 이월하여 사용할 수 있음.

【 출연금 사용 및 반납 관련 규정 】

「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」
제3조(적용범위 등) ③ 출연금의 관리에 대하여 본 훈령 및 다른 법률에서 정하지 않은 사항은 예산총칙 등 출연사업자 규정에 따른다.

제12조(출연사업 종료 후 관리) ① 출연사업자는 종료된 출연사업이 있을 경우에는 출연금의 집행잔액을 「국고금관리법」에 따라 국토교통부장관으로 반납하여야 한다.
② 출연사업자는 국토교통부장관과 협의하여 제1항에 따른 출연금의 반납기한을 정하되, 해당 출연사업이 종료된 해의 다음 연도 내에 반납이 완료될 수 있도록 하여야 한다.

「국가철도공단 예산총칙」
제9조 ② 철도사업에 기 투입된 사업비 중 정산결과, 환급 대상 발생 등으로 환수된 자금에 대하여 이사회 의결 및 국토교통부장관의 승인을 득한 후 당해 철도사업 예산으로 편성하여 집행할 수 있다.
제10조 ① 예산은 다음연도에 이월하여 사용할 수 없다. 다만, 다음 각호의 1에 해당하는 예산은 이사회 의결을 거쳐 다음 회계연도로 이월하여 사용할 수 있다.
1. 회계연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 인하여 회계연도 내에 지출하지 못한 경비와 지출원인행위를 하지 아니한 그 부대경비
2. 회계연도 내에 입찰공고 후 지출원인행위까지 장기간이 소요되는 경비
② 제1항의 규정에 의해 이월한 예산 중 집행잔액이 발생한 경우 당해 사업에 사용할 수 있다.
③ 제1항 내지 제2항의 규정에도 불구하고 계쏙비 등 **계속성 사업의 연도별 예산액 중 당해연도에 지출하지 못한 금액은 당해 사업의 완성연도까지 재차 이월하여 사용할 수 있다.**

한편 국토교통부는 2026년도 예산안에서 국가철도공단에 기교부된 예산액 중 사업 지연 등의 사유로 실집행되지 못하고 있는 집행잔액의 일부를 반납받기 위해 교통시설특별회계(철도계정) 기타경상이전수입 예산을 대폭 증액 편성하였음. 구체적으로 총 10개 세부사업에서 총 1조 758억원의 출연금을 반납받을 예정인데,[350] 이는 사업 지연 등의 사유로 집행되지 못하고 있는 출연금 집행잔액을 효율적으로 활용하고, 「국가재정법」[351]상 회계연도 독립의 원칙에 부합되도록 하기 위한 목적으로 보임.

【 일반철도건설 출연금 반납예정액 및 2026년도 예산안 산출내역 】

(단위: 억원)

사업명	2025				2026년 예산안 (D)	D-C
	전년도 이월액 (A)	2025년 예산액 (B)	예산현액 (A+B)	출연금 반납 예정액(C)		
총 10개 사업	14,462	4,698	19,160	10,758	11,899	1,141

※ 자료: 국토교통부

다만, 다음과 같은 사항에 대한 검토가 필요해 보임

첫째, 「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」 제12조에서는 국가철도공단은 출연사업이 종료된 때에 한하여 출연금을 반납하도록 규정하고 있을 뿐 종료되지 않은 사업의 출연금의 반납에 관한 근거 규정은 없는 상황임.

---

350) 반납규모 선정기준에 대해 국토교통부는 사업별로 예상 이월 규모가 300억 이상인 사업에 대하여 '26년 1분기 사업집행 자금의 안정적 확보 등을 고려하여 이월예상액의 85% 수준에서 반납 규모를 정함.

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

「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」제4조[352]에서 출연사업자(국가철도공단)는 적법한 방법과 절차를 통해 출연금을 수령하여 출연금의 출연목적에 적합하게 사용하도록 규정하고 있다는 점에서 관련 근거 규정 없이 출연금 집행잔액을 반납하는 것은 규정에 맞지 않는 예산편성 및 집행으로 보임.

이에 현행 법령상 종료되지 않은 사업의 출연금을 반납할 수 있는 근거가 마련되어 있지 않으므로 국토교통부는 일반철도건설 사업 출연금 중 종료되지 않은 사업의 출연금을 반납할 수 있는 근거규정을 보완할 필요가 있어 보임.

둘째, 반납이 예정된 사업들의 2026년 예산안을 보면, 출연금 반납액(1조 758억원)보다 큰 예산액(1조 1,899억원)이 해당 사업들에 다시 편성·집행될 예정인데 이에 대해 국토교통부는 해당 사업에 유사한 규모의 예산액이 재편성된 것은 유보금의 반납과 관계없이 사업별 실제 예산 소요를 고려한 것이라고 설명함.

그러나, 출연급 반납 대상인 사업 중 석문산단인입철도 사업의 경우 2026년 예산안에 설계비 332억원이 편성되었는데 현재 기본설계 결과에 따라 사업계획적정성 재검토가 시행중(2025.6~)이라는 점을 고려할 때 내년도에 편성된 설계비 예산의 전액 집행은 어려워 보이고, 광주송정~순천전철화 사업은 2026년도 예산안에 실시설계비와 공사비 1,672억원이 편성되었는데 현재

352) **「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」**
제4조(출연사업 관련자의 의무) ④ 출연사업자는 **적법한 방법과 절차를 통해 출연금을 수령하여 출연금의 출연목적에 적합하게 사용하여야 한다.**

진행중인 기본설계 과정에서 사업비 증가로 인해 사업타당성 재조사 시행이 예정되어 있어 내년도에 예산이 원활히 집행되기 어려워 보임. 해당 사업들은 재정의 효율화를 위하여 출연금 집행잔액을 반납하고 필요한 소요를 2026년도 예산안에서 재편성하였으나 사업타당성 재조사 등의 시행으로 인해 출연금의 이월이 반복될 가능성이 있어 보임.

따라서 일반철도 출연금의 반납이 예정된 사업 중 일부 사업의 2026년도 예산안은 사업타당성 재조사 등으로 내년도 원활한 집행이 어려울 것으로 예상되므로 집행계획을 철저히 수립할 필요가 있고 필요한 경우 적정한 수준의 예산으로 조정할 필요가 있음.

2) 민자철도운영지원(2732-309)

○ 국토교통부는 내년도 6월 부분개통을 전제로 편성된 부전~마산선 임대료 및 운영비 예산이 원활히 집행될 수 있도록 사업시행자와의 협의를 조속히 마무리할 필요가 있고, 필요한 경우 내년도 편성된 예산안은 집행가능한 수준으로 조정할 필요가 있어 보임.

가) 개요

민자철도운영지원 사업은 「사회기반시설에 대한 민간투자법」에 따라 운영하는 민자철도(BTO, BTL 등)의 운영비용, 임차료 등을 지원하기 위한 것으로, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 9,170억 6,000만원 대비 454억 4,900만원 감액(△5.0%)된 8,716억 1,100만원이 편성되었음.

【 2026년도 민자철도운영지원 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
민자철도운영지원	857,346	917,060	917,060	871,611	△45,449

※ 자료: 국토교통부

나) 부전마산선의 조속한 개통을 위한 노력 필요

내역사업인 '철도BTL사업 임대료 및 운영비'는 BTL(Build To Lease)방식으로 운영되는 철도의 임대료와 운영비를 지급하는 사업이고, 이 중 부전~마산 BTL 사업에 대한 임대료 및 운영비 지급을 위한 2026년도 예산액은 866억 9,700만원이 편성되었음.

부전~마산선은 부산광역시 부산진구 부전동에서 경상남도 김해시 진례면을 잇는 32.7km의 BTL방식으로 신설되는 복선전철 노선으로, 총 사업비 1조 5,484억원 규모의 사업이고, 2014년에 착공하였으나 2020년 낙동1터널 피난갱(피난연결통로)[353] 시공 중 붕괴사고가 발생하여 크게 지연되었고, 이후 복구공사를 거쳐 2025년 8월 기준 99%의 공정율을 보이고 있음.

【 부전~마산선 사업 개요 】

○ 사업명 : 부전~마산 복선전철 민간투자시설사업
○ 사업내용 : 부전~마산간 51.1km 중 진례~부전간 32.7km 복선전철 건설
○ 총사업비 : 1조 5,484억원(민간 14,303억원, 국고, 1,181억원)
○ 사업시행자·시공사 : 스마트레일, SK에코플랜트/삼성물산/한화건설 외 10개사

※ 자료: 국토교통부

내년도 예산안에는 2026년 상반기에 부분 개통되는 것을 전제로 한 임대료와 운영비(7개월분)가 편성되었는데, 부분 개통을 전제로 편성된 이유는 낙동1터널 구간의 잔여 피난갱 시공가능성에 대해 국토교통부와 사업시행자간의 협의[354]가 진행되고 있어 낙동1터널 구간을 제외한 일부(강서금호-마산) 구간을 우선 개통하려는 계획에 따른 것임.

그런데 부분 개통을 위한 사업시행자와의 협의는 현재까지 진행중인 상황인데, 부분 개통을 위해서는 별도의 전용 신호시스템 등의 설치(4개월), 종합시험운행기간(8개월) 등을 고려할 때 당초 계획대로 내년 상반기(6월)에 부분 개통되기에는 기간이 충분하지 않아 보임.

353) 본선터널과 병설된 상대터널 또는 본선터널과 평행한 피난대피터널을 연결하는 통로
354) 국토교통부와 사업시행자는 2025년 8월 피난연결통로 시공방안에 대한 보완설계를 실시하고 그 결과에 대한 전문가 검증을 받아 연말까지 향후 추진계획을 결정하기로 한 상황임.

따라서 국토교통부는 내년도 6월 부분 개통을 전제로 편성된 임대료 및 운영비 예산이 원활히 집행될 수 있도록 사업시행자와의 협의를 조속히 마무리할 필요가 있고, 필요한 경우 내년도 편성된 예산안은 집행가능한 수준으로 조정할 필요가 있어 보임.

3) 수도권광역급행철도 C노선(2833-314)

○ 수도권광역급행철도 C노선이 최근 건설물가 급등에 따른 공사비 현실화 문제로 착공이 지연되고 있으므로, 국토교통부는 문제 해결을 위하여 관련 법령 및 규정의 개정 또는 특례 마련 등의 방안을 조속히 모색할 필요가 있음.

가) 개요

수도권광역급행철도 C노선(이하 “GTX-C노선”이라 함) 사업은 수도권 생활권 광역화에 따른 장거리 통행수요에 대처하기 위해 양주 덕정에서 수원 구간을 잇는 총 86.5㎞ 구간의 광역철도망을 구축하는 사업으로, 총사업비 4조 6,084억원이며, 민자사업자가 건설한 뒤 소유권은 정부에 넘기고, 40년 동안 운영해 투자비를 회수하는 수익형 민간투자사업(BTO) 방식의 사업임.

이 사업의 2026년 예산안은 용지보상비 지원 등을 위하여 전년도 637억 6,900만원 대비 463억 8,600만원 증액(72.7%)된 1,101억 5,500만원이 편성되었음.

【 2026년도 수도권광역급행철도 C노선 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
수도권광역급행철도 C노선	188,047	33,769	63,769	110,155	46,386

※ 자료: 국토교통부

나) 공사비 현실화 문제의 조속한 해결을 위한 대책 마련 필요

이 사업의 추진경과를 살펴보면, 2011년 제2차 국가철도망 구축계획에 반영된 이후 2018년 예비타당성조사를 통과하고 2021년 우선협상대상자(현대건설)를 선정하고, 2023년 8월 실시협약을 체결한 이후 추진중에 있음.

【 수도권광역급행철도 C노선 사업 개요 】

1. 사업개요
 ㅇ (사업구간) 경기도 양주 덕정~수원 L=86.5km, 14개역
 ㅇ (사업방식) 수익형 민자사업(BTO)
 ㅇ (총사업비) 4조 6,084억원('19년 불변가 기준)
 ㅇ (사업기간) 착공 후 60개월

2. 추진경과
 ㅇ '11. 4 : 제2차 국가철도망 구축계획(2011~2020) 반영
 ㅇ '18.12 : 예비타당성조사 통과
 ㅇ '20.12 : 민간투자시설사업기본계획(RFP) 고시
 ㅇ '21. 6 : 우선협상대상자 선정
 ㅇ '23. 8 : 실시협약 체결
 ㅇ '23.12 : 실시계획 승인

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2025년도 8월말 기준 실집행실적을 살펴보면, 예산현액 637억 6,900만원 중 301억 300만원이 집행되어 47.2%의 저조한 집행실적을 보이고 있는데, 주된 요인은 참여 시공업체들의 공사비 현실화 요구에 따라 착공이 지연되고 있기 때문임.

【 2025년도 8월말 기준 수도권광역급행철도 C노선 사업 실집행실적 】

(단위: 백만원, %)

세부사업	예산			집행액 (C)	집행률 (C/A+B)	실집행액 (D)	실집행률 (D/A+B)
	본예산(A)	추경(B)	합계(A+B)				
수도권광역급행철도C노선	33,769	30,000	63,769	35,587	55.8	30,103	47.2

※ 자료: 국토교통부

주요 참여 시공사들은 최근 현저한 건설물가변동으로 인해 이 사업의 추진이 불가하여 사업시행자(현대건설)가 정부와 물가지수반영 협상에 임하여 주길 요청하고, 문제가 해결되지 않는다면 착공계획서를 제출할 수 없으며, 사업의 탈퇴를 고려하고 있다는 성명문을 사업시행자에 발송한 바 있음.

이와 관련하여 「사회기반시설에 대한 민간투자법 시행령」 제22조제2항제1호[355]에 따르면 건설기간 중 공사비 등의 변동이 물가변동률[356]을 현저하게 웃돌거나 밑도는 경우 등에 한하여 실시협약에 명시된 총사업비를 변경할 수 있도록 규정하고 있음.[357]

2021년부터 2022년간 건설공사비 지수[358]는 20.1% 상승하였는데, 같은 기간 소비자물가지수(CPI)는 8.1% 상승하여 건설공사비 물가가 상대적으로 크게 증가한 것을 알 수 있음. 특히 GTX-C노선 사업은 2019년 12월 31일을 기준시점으로 공사비를 산출하고 있고, 2023년에 실시협약을 체결함에 따라 2021~2022년간의 건설물가 상승에 큰 영향을 받은 측면이 있음.

---

355) **「사회기반시설에 대한 민간투자법 시행령」**
제22조(무상 사용기간 등)② 사업시행자는 법 제25조제3항에 따라 실시협약에 명시된 총사업비를 다음 각 호의 경우 외에는 변경할 수 없다.
1. 건설기간 중 공사비 등의 변동이 물가변동률을 현저하게 웃돌거나 밑도는 경우

356) "민간투자사업기본계획"(기획재정부장관 고시) 제10조의2에서는 소비자물가변동률로 규정하고 있음.

357) 국토교통부에 따르면 「민간투자법」 및 동법 시행령에는 '건설기간'의 정의가 없으나, 해당 조문의 규율 대상이 '실시협약으로 정한 총사업비'이며 통상 실시협약에서 건설기간을 '실시협약 체결 이후부터 준공시까지'로 정의하고 있으므로, 해당 내용은 실시협약 체결 이후 기간에 대해 규정해 놓은 내용으로 볼 수 있음.

358) 재정건설사업에 적용되는 물가지수(한국건설기술연구원 발표)

【 2021~2022년간 물가지수 변동내역 】

구분	건설공사비 지수	소비자물가지수
2021.1.	103.92	101.04
2022.12	124.84	109.26
상 승 률	20.1%	8.1%

※ 자료: 국토교통부

또한, 기획재정부는 2021년~2022년 건설물가 급등에 대응하여 수익형 민자사업의 시설사업기본계획 공고 또는 실시협약 체결 시, 1회에 한하여 최초 불변가격 기준시점 총사업비(보상비 제외)의 최대 4.4% 이내의 금액을 총사업비에 반영할 수 있는 특례[359]를 「민간투자사업기본계획」(기획재정부 공고)에 규정하였으나, 이는 시행일 기준 실시협약을 체결하지 않은 사업부터 적용함에 따라 GTX-C노선 사업은 적용되지 않았음.

이처럼 기획재정부 또한 2021년~2022년 건설물가 급등을 총사업비에 반영해주도록 관련 규정을 개정한 바 있고, 재정사업에서도 건설공사비 지수를 적용하여 물가상승을 반영하고 있다는 점[360] 등에서 GTX-C노선 사업에서의 공사비 현실화의 필요성은 인정될 수 있어 보임.

---

359) 「민간투자사업기본계획」 제168조의4(수익형 민자사업 건설비용 급등 관련 특례)

① 주무관청은 2021년~2022년 건설물가 급등에 대응하여 수익형 민자사업의 시설사업기본계획 고시, 제3자 제안공고 또는 실시협약 체결 시, 1회에 한하여 최초 불변가격 기준시점 총사업비(보상비 제외)의 최대 4.4% 이내의 금액을 공공투자관리센터 등 전문기관의 검토를 거쳐 총사업비에 반영할 수 있다.

② 제1항에 따른 총사업비 변경금액은 사용료, 관리운영권 기간 조정으로 반영한다. 다만, 주무관청이 지방자치단체인 경우, 지방자치단체 재원 분담을 고려할 수 있다.

③ 본 특례는 최초 불변가격 기준시점이 2020년 12월 31일 이전이면서 이 기본계획 시행일까지 실시협약이 체결되지 않은 사업에 한하여 적용하며, 이 기본계획 시행 이후 제안서를 제출한 민간제안사업에 대해서는 적용하지 아니한다.

④ 본 특례로 인한 총사업비 변경금액은 제58조 적용시 '물가인상분'으로 간주한다.

360) 재정사업에서는 공사비 조정기준으로 건설공사비지수(건설기술연구원)를 반영하고 있음(국토교통부)

그러나, 사업시행자가 협약체결 당시 공사비 상승을 충분히 예상할 수 있었고 이를 감안하여 실시협약을 체결했다고 볼 수 있는 점[361], 현행 법령 및 규정상 실시협약 체결을 완료한 사업에 대해 협상기간 동안의 물가상승분을 반영할 수 있는 절차가 마련되어 있지 않다는 점에서 재정 당국과의 협상이 쉽게 해결되지 못하고 있는 상황이고, 그 결과 시공계약이 체결되지 못하여 착공이 지연될 가능성이 있음.

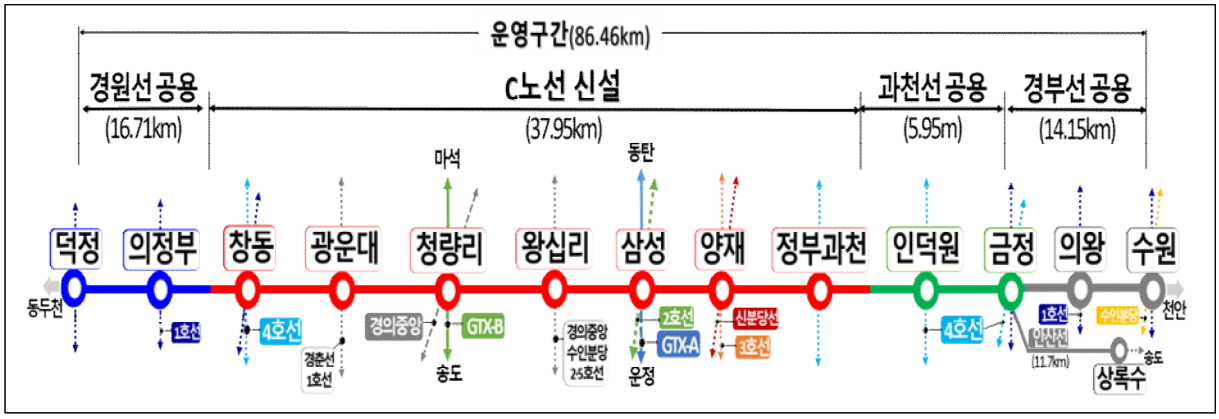
또한 만약 건설물가를 반영하지 않고 사업시행자 또한 참여시공사와 시공계약을 체결하지 못해 착공이 지속적으로 지연될 경우, 국토교통부에 따르면 실시협약 해지 및 민자사업 재추진 또는 재정사업 전환 등을 고려할 수 밖에 없으며, 이는 GTX-C 사업기간의 지연 및 국가의 재정부담 증가 등을 초래할 수 있는 상황임.

따라서 국토교통부는 수도권광역급행철도 C노선이 최근 건설물가 급등에 따른 공사비 현실화 문제로 착공이 지연되고 있으므로, 문제 해결을 위하여 관계기관과의 협의를 통해 관련 법령 및 규정의 개정 또는 특례 마련 등의 방안을 조속히 모색할 필요가 있음.

361) GTX-C 사업 시설사업기본계획상 실시협약시 기준시점 재산정 가능

GTX-C 사업 시설사업기본계획('20.12.22)
p67. (2) 가격산출기준 : 가격산출은 2019년 12월 31일 불변가격을 기준으로 함. 다만, 실시협약을 체결할 때에는 별도의 기준시점을 정하여 조정 또는 재산정할 수 있음.

참고 **GTX-C 사업 개요**



□ 사업개요

- ㅇ 사업 구간 : 양주 덕정역~수원역, 86.46km / 14개역
- ㅇ 사업방식/기간 : 수익형 민자사업(BTO) / 60개월
- ㅇ 총사업비 : 4조 6,084억원
- ㅇ 이용수요 : 1일 32만명 예상

□ 추진경위

- ㅇ ’11.4 : 제2차 국가철도망 구축계획(2011~2020) 반영
- ㅇ ’18.12 : 예비타당성조사 통과(B/C 1.36, AHP 0.616)
- ㅇ ’21.6 : 우선협상대상자 선정(현대건설 컨소시엄)
- ㅇ ’22.1~’22.11 : 창동역 지하화 요구로 감사원 공익감사
- ㅇ ‘22.7~’23.12 : 실시설계
- ㅇ ‘23.5 : 창동역 지하화 결정 및 협상 완료
- ㅇ ’23.8 : 실시협약 체결 및 사업시행자 지정(지티엑스씨 주식회사)
- ㅇ ‘23.12 : 실시계획 승인

4) 도시철도노후시설 개선(3031-332)

○ 최근 3년간 도시철도노후시설 개선 사업이 작업시간 등 현장의 사업여건으로 인해 실집행실적이 부진하였다는 점을 고려하여 국토교통부는 집행부진의 원인을 점검하고 2026년 예산안을 실제 집행가능한 수준으로 조정하거나 예산안이 원활히 집행할 수 있는 대책을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

도시철도노후시설 개선 사업은 노후화가 심각한 도시철도 시설 개량을 지원하고, 기존 열차무선설비를 국가재난안전통신망과 연동이 가능한 철도통합무선망(LTE-R)으로 구축하는 자치단체 보조사업(국비보조율 30~50%)임.

이 사업의 2026년 예산안은 전년도 725억 4,400만원 대비 170억 9,200만원 감액(△23.6%)된 554억 5,200만원이 편성되었음.

【 2026년도 도시철도노후시설 개선 사업 예산안 】

,(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
도시철도노후시설 개선	58,423	34,674	72,544	55,452	△17,092
・도시철도노후시설개선지원	58,423	34,674	34,674	35,743	1,069
・도시철도철도통합무선망(LTE-R) 구축지원	-	-	37,870	19,709	△18,161

※ 자료: 국토교통부

나) 절대공기 부족을 고려한 적정 예산안 편성 및 대책마련 필요

내역사업인 도시철도노후시설개선 사업은 개통 후 30년 이상 경과하여 노후화가 심각한 서울 1~4호선 및 부산 1호선의 시설물을 개량하여 열차 안전운행 및 철도이용객 안전을 확보하려는 사업으로, 서울시과 부산시 도시철도의 노후된 전철전력, 신호제어, 정보통신, 궤도시설 등을 개량하기 위하여 전년도 346억 7,400만원 대비 10억 6,900만원 증액(3.1%)된 357억 4,300만원이 편성되었음.

【 2026년도 도시철도 노후시설 개선지원 예산안 세부산출내역 】

○ 도시철도 노후시설 개선지원 : (2025 추경) 34,674백만원 → (2026 예산안) 35,743백만원
(2025 본예산 34,674백만원)
- (요구) 개통 후 30년이 경과한 도시철도 노후시설을 적기 개량
- (산출)
  · 서울시 ① 전철전력 11,030백만원, ② 신호제어 943백만원, ③ 정보통신 4,645백만원, ④ 궤도시설 4,941백만원, ⑤ 구조물 3,739백만원
  · 부산시 ① 전철전력 6,522백만원, ② 신호제어 1,331백만원, ③ 정보통신 1,078백만원, ④ 궤도시설 1,402백만원, ⑤ 구조물 113백만원

※ 자료: 국토교통부

그런데 이 사업의 최근 3년간(2022~2024) 실집행실적을 살펴보면, 실집행률이 30~50% 수준으로 저조한 수준을 보였는데, 이에 대해 국토교통부는 도시철도 운영 특성상 영업종료 이후 야간 비영업시간대[362]에 공사를 수행하고 있어 절대공기가 부족한 실정이라고 설명하였음.

362) 1일 작업 시간 : 단전 이후 01:30 ~ 04:00(2시간30분)

【 최근 도시철도노후시설 개선 사업 실집행실적 】

(단위 : 백만원, %)

구분	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액(A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경								
2022	53,402	53,402	53,402	53,402	20,953	74,355	35,703	25,055	13,596	48.0
2023	74,854	74,854	74,854	74,854	25,055	99,909	49,977	44,878	5,054	50.0
2024	58,423	58,423	58,423	58,423	31,365	89,788	30,221	59,567	0	33.7
2025. 7월기준	34,674	34,674	43,820	26,006	26,721	52,727	17,203	-	-	32.6

※ 자료: 국토교통부

그러나 전철운행시간 및 작업 안전상의 문제로 절대 공기가 부족한 실정이라면 작업시간 내 업무효율성 제고를 위한 대책을 마련하거나 예산액을 실제 집행가능한 수준으로 조정하는 등의 조치가 필요할 것으로 보임.

아울러 이 사업은 최근 3년간 동일한 사유로 실집행실적이 부진하였으며, 2025년 7월 기준 예산현액 대비 실집행 실적도 32.6%로 부진한 상황으로, 2026년에도 이와 같은 실집행실적 부진이 지속될 우려가 있어 보임.

따라서 최근 3년간 도시철도노후시설 개선 사업의 실집행실적이 부진하였다는 점을 고려하여 국토교통부는 집행부진의 원인을 점검하고 2026년 예산안을 실제 집행가능한 수준으로 조정하거나 예산안이 원활히 집행할 수 있는 대책을 마련할 필요가 있음.

5) 광역철도건설(2833)

○ 충청권 광역철도, 대전~옥천광역철도 사업이 사업타당성재조사 등의 행정절차 시행으로 인해 중단되면서 사업 지연이 우려되는 상황이라는 점을 고려하여 내년도 두 사업 예산안이 원활하게 집행될 수 있도록 사업관리에 만전을 기할 필요가 있음.

가) 개요

광역철도건설 사업은 둘 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 도시철도 또는 철도를 건설하는 단위사업으로 2026년 예산안에는 14개 세부사업으로 구성됨.

【 철도 유형별 정의 】

구 분	정 의
고속철도	○ 열차가 주요 구간을 시속 200킬로미터 이상으로 주행하는 철도로서 국토교통부장관이 그 노선을 지정·고시하는 철도
광역철도	○ 둘 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 도시철도(「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도를 말한다. 이하 같다) 또는 철도(「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 철도를 말한다. 이하 같다)로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 도시철도 또는 철도
도시철도	○ 도시교통의 원활한 소통을 위하여 도시교통권역에서 건설·운영하는 철도·모노레일·노면전차·선형유도전동기·자기부상열차 등 궤도에 의한 교통시설 및 교통수단을 말한다.
일반철도	○ 고속철도와 「도시철도법」에 따른 도시철도를 제외한 철도

※ 자료: 국토교통부

광역철도 건설에 소요되는 비용은 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」[363] 및 시행령[364]에 따라 국가 50~70%(서울특별시 50%, 기타 지방

363) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」
제10조(광역교통시설에 대한 재정 지원 등) ② 국가와 지방자치단체는 노선의 기능, 국가와 지방자치단체의 재정 등을 고려하여 광역철도의 건설 또는 개량 사업에 필요한 비용(국가 또는 지방자치단체가 민간기업과 공동으로 설립한 법인이 사업을 시행하는 경우에는 민간기업이 부담하는 비용을 공제한 사업비를 말한다)을 대통령령으로 정하는 바에 따라 분담한다. <개정 2013.12.30.>

364) 제13조(광역철도의 건설 및 개량에 관한 비용의 분담) ① 법 제10조제2항에 따라 광역철도의 건설 또는 개량 사업에 필요한 비용에 대해서는 국가가 70퍼센트를 부담하고, 해당 지방자치단체가 30퍼센트를 부담한다.

자치단체 70%)를 부담함.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 7,139억 3,100만원 대비 1,209억 7,500만원 증액(16.9%)된 8,349억 600만원이 편성되었음.

【 2026년도 광역철도건설 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
광역철도건설	**1,095,650**	**806,131**	**713,931**	**834,906**	**120,975**
수도권광역급행철도	127,000	36,501	36,501	-	순감
삼성-동탄광역급행철도	53,549	9,889	9,889	16,388	6,499
신분당선(광교-호매실)	58,100	17,400	17,400	18,761	1,361
수도권광역급행철도B노선	117,557	66,232	66,232	165,990	99,758
수도권광역급행철도C노선	188,047	33,769	63,769	110,155	46,386
용산-상봉광역급행철도	234,970	296,800	174,600	143,530	△31,070
신안산선복선전철	249,861	265,000	265,000	234,968	△30,032
대장-홍대광역철도	-	29,190	29,190	75,341	46,151
신분당선(용산-강남)	-	-	-	2,150	2,150
충청권광역철도1단계	37,415	38,491	38,491	54,719	16,228
대전-옥천광역철도	8,600	1,000	1,000	1,000	-
태화강~송정광역철도	3,400	3,312	3,312	10,908	7,596
대구권광역철도	17,151	8,547	8,547	996	△7,551

※ 자료: 국토교통부

② 제1항에도 불구하고 지방자치단체가 광역철도의 건설 또는 개량 사업을 시행하는 경우로서 서울특별시가 사업 구간에 포함된 경우 서울특별시에 대한 분담률은 국가가 50퍼센트를 부담하고, 서울특별시가 50퍼센트를 부담한다.

③ 제1항 및 제2항에도 불구하고 광역철도에 화물을 운송하는 기능이 포함된 경우에는 해당 광역철도의 철도시설(「철도산업발전기본법」 제3조제2호에 따른 철도시설을 말한다) 중 화물을 운송(화물의 취급을 포함한다)하는 용도로만 사용되는 철도시설의 건설 또는 개량에 드는 비용에 대해서는 국가가 전부를 부담한다

나) 사업타당성재조사 등 행정절차 이행 기간을 고려한 철처한 사업관리 필요

광역철도건설 사업 중 충청권 광역철도, 대전~옥천 광역철도 사업의 경우 2025년 8월말 기준 실집행실적이 부진한데, 국토교통부에 따르면 2025년 사업 추진 중 사업타당성재조사 등 행정절차가 시행됨에 따라 사업이 일부 중단된 상황임.

【 2025년도 충청권 광역철도, 대전~옥천 광역철도 사업 실집행실적 】

(단위 : 백만원)

세부사업	국토교통부		국가철도공단					
	예산액 (A)	집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액	집행액 (B)	집행액 (C) 「전년도 이월액 제외」	실집행률 (D=C/A)
충청권 광역철도 건설	38,491	38,491	38,491	13,118	51,609	29,813	16,695	43.4
대전~옥천 광역철도 건설	1,000	1,000	1,000	13,137	14,137	31	0	0.0

※ 자료: 국토교통부

충청권 광역철도 건설 사업은 충남 계룡시(계룡역)와 대전시 대덕구(신탄진역)를 연결하는 총사업비 약 3,577억원 규모의 사업으로, 2026년도 예산안으로 전 공구 공사 소요사업비 547억 1,900만원이 편성되었는데, 2025년 7월 후속 공정(신규 역사 및 차고지 등)을 반영하기 위하여 2,341억원의 총사업비 증액 소요가 발생하면서 사업계획 적정성 재검토가 2025년 7월부터 시행중으로, 후속공정(신규 역사 및 차고지 등) 추진이 중단된 상황임.

【 충청권 광역철도 건설 사업 추진경과 】

○ 사업추진 주요 경과
- '15.11. : 예비타당성조사 완료 (B/C 0.95, AHP 0.513)
- '18. 6. : 기본계획 완료 및 기본계획 고시('18.12)
- '22. 7. ~ '23. 4. : KDI 수요예측재조사
- '23.12. : 사업실시계획 고시 및 노반공사 계약
- '24.11. : 철도시설 재배치 공사 총사업비 승인
- '24.12. : 철도시설 재배치 공사 발주
- '25. 7. : **건축, 기지 등 후속분야 설계결과 총사업비 협의(KDI 사재)**

대전~옥천 광역철도 건설 사업은 대전 오정동과 충청북도 옥천군을 연결하는 총사업비 490억원 규모의 사업으로, 2026년도 예산안으로 차량제작 등의 소요사업비 10억원이 편성되었는데, 기본설계 결과 총사업비 증가에 따른 사업타당성 재조사가 2025년 6월부터 시행됨에 따라 사업이 중단되었고, 올해 교부된 예산 중 약 140억원이 이월되어 집행될 예정임.

【 대전~옥천 광역철도 건설 사업 추진경과 】

○ 사업추진 주요 경과
- '16.2~11 : 충청권 광역철도 옥천연장 사전타당성조사 용역(B/C 0.94, 국가철도공단)
- '16. 6 : 「제3차 국가철도망 구축계획(2016~2025)」 추가 검토사업 반영
- '18.12 : '19년 기본계획용역비 반영
- '20. 2 : 충청권광역철도 옥천연장 타당성조사 및 기본계획 착수
- '20. 11 : 지자체(대전시, 충북도)간 건설·운영비 분담 확정(합의공문 제시)
- '21.10 : 기본계획 고시
- '22. 5~7 : 노반, 건축, 궤도 기본 및 실시설계 착수
- '23. 6 : 시스템분야 설계 착수
- '25. 6 : **사업타당성 재조사 시행**

이와 같이 두 사업이 2025년 사업타당성재조사 등의 행정절차 시행에 따라 사업이 일부 중단됨에 따라 내년도에 편성된 예산안이 원활하게 집행될 수 있을지 불확실한 측면이 있어 보임.

이에 대해 국토교통부는 사업타당성재조사 및 사업계획 적정성 재검토 종료 시 착공이 필요한 단계로 행정절차가 종료되는 이후 예산안을 집행할 예정이라고 설명함.

그러나 일반적인 사업타당성재조사 기간(철도분야의 경우 1년) 및 후속 총사업비 협의, 공사 발주절차 등을 고려할 때 집행가능기간이 길지 않을 것으로 보이고, 두 사업 모두 2025년 상당 수준의 예산액이 이월될 것으로 예상됨에 따라 2026년도에 추가로 편성되는 예산안의 집행가능성을 점검할 필요가 있어 보임.

또한, 두 사업은 사업타당성재조사 등으로 인해 사업기간 연장이 불가피해보이고, 특히 충청권 광역철도 사업은 당초 완료연도가 2023년이었으나 수요예측 재조사 등으로 이미 사업이 크게 지연된 상황이라는 점에서 더 이상 사업이 지연되지 않도록 철저한 사업관리가 필요할 것으로 보임.

따라서 충청권 광역철도, 대전~옥천광역철도 사업이 사업타당성재조사 등의 행정절차 시행으로 인해 일부가 중단되면서 사업 지연이 우려되는 상황이라는 점을 고려하여 국토교통부는 내년도 두 사업 예산안이 원활하게 집행될 수 있도록 사업관리에 만전을 기할 필요가 있음.

10. 대도시권광역교통위원회

가. 교통시설특별회계(교통체계관리계정)

1) 도시철도 건설지원(3031-315, 316, 320, 322, 326, 333, 335, 352, 353, 355, 357)

○ 도시철도는 대도시 교통난을 완화하는 데 중요한 수단이므로 적기에 개통될 수 있도록 사업 공정에 대한 철저한 점검과 적극적인 집행관리가 필요할 것으로 보임

가) 개요

도시철도 건설지원 사업은 「도시철도법」 제22조[365] 및 「보조금 관리에 관한 법률」 제9조에 따라 지방자치단체나 도시철도공사가 시행하는 도시철도건설사업[366] 소요자금의 일부를 지방자치단체 자본보조(330-03목)로 지원하는 사업으로, 2026년도에는 '서울도시철도 9호선 3단계 연장' 등 11개 세부사업으로 추진될 예정임.

도시철도 건설에 소요되는 비용은 「보조금 관리에 관한 법률」 제9조 및 동법 시행령 〔별표1〕[367]에 따라 국가가 40%(서울시) 또는 60%(기타

---

365) 「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.

366) 「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.

367) 「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

지방자치단체)를 부담함.

도시철도 건설지원 사업의 2026년도 예산안은 7,336억 7,000만원으로 전년 6,762억 5,800만원 대비 574억 1,200만원(8.5%) 증액 편성되었음.

【 2026년도 도시철도 건설지원 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년 결산	2025년 예산		2026년 (B)	증감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
합계	**367,662**	**456,884**	**676,258**	**733,670**	**57,412**
서울도시철도 9호선 3단계 연장	5,500	5,500	5,500	5,500	0
부산 사상-하단 도시철도 건설	18,800	63,300	73,300	30,000	△43,300
광주도시철도 2호선 건설	130,000	139,857	211,317	166,540	△44,777
양산도시철도 건설	41,462	53,600	65,600	47,097	△18,503
대전도시철도 2호선 건설	23,000	58,686	184,600	180,000	△4,600
서울지하철7호선 청라연장	114,500	79,341	79,341	140,500	61,159
서울도시철도 9호선 4단계 연장	34,200	26,700	26,700	46,013	19,313
우이신설선 연장선	200	0	0	3,200	3,200
대구도시철도 엑스코선 건설	0	13,900	13,900	41,820	27,920
부산도시철도 하단-녹산선 건설	0	10,000	10,000	37,000	27,000
울산도시철도 1호선 건설	0	6,000	6,000	36,000	30,000

※ 자료: 국토교통부

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.

나) 집행실적이 저조한 사업에 대한 철저한 집행 관리 필요

도시철도 건설 사업의 사업별 실집행액(9월말 기준)을 살펴보면, 2025년도 사업 10개 중 4개 사업의 실집행률이 10% 미만으로 상당히 저조한 것으로 나타났음.

특히, 서울9호선 3단계, 대구엑스코선, 울산 1호선은 실집행 실적이 없는 상황임.

【 2025년도 도시철도 집행부진 사업(9월 기준) 】

(단위: 백만원, %)

구분	예산	예산현액	실집행액	집행률*	이월예상액	부진사유
서울9호선 3단계	5,500	5,500	0	0	0	사업(직결)추진방향 검토 중
대구엑스코선	13,900	13,900	0	0	6,900	3회 유찰로 실시설계 순연
부산 하단-녹산선	10,000	10,000	372	3.7	9,628	2회 유찰에 따른 지연
울산 1호선	6,000	6,000	0	0	0	차량 계약 지연(10→12월)

* 피보조기관(지자체) 기준 실집행률 및 이월 예상액

※ 자료: 국토교통부

동 사업들의 실집행 부진한 사유는 ① ‘서울 9호선 3단계’는 서울 9호선과 공항철도의 직결을 위한 사업추진 방향 검토, ② ‘대구 엑스코선’은 2공구의 3회 유찰로 실시설계 순연, ③ ‘부산 하단-녹산선’은 일괄입찰(턴키)의 2회 유찰, ④ ‘울산 1호선’은 차량 계약이 지연됨에 따라 실집행 실적이 부진한 상황임.

한편, 2021년 이후 결산 예비심사보고서와 2023년 이후 예산안 예비심사보고서에서 지속적으로 도시철도 건설지원 사업의 집행 부진에 대해 국토교통부가 사업관리를 철저히 할 것을 지적한 바 있음.

이에 대해 국토교통부는 대구엑스코선 설계비 70억원과 울산 1호선 차량 제작비 60억원은 2025년 말까지 전액 집행할 예정이고, 대구엑스코선 69억원과 부산 하단-녹산선 96억원은 이월을 예상하고 있음.

이렇게 집행이 부진한 상황에서도 차량 발주를 위한 계약 금액 반영, 원활한 사업추진 등을 위해 2026년 예산안은 증액 편성되었음[368].

【 2026년도 예산안(집행 실적이 저조한 사업) 】

(단위: 백만원)

구분	2025년도 예산	2026년도 예산안	2026년도 예산안 편성
서울9호선 3단계	5,500	5,500	차량 제작 기간(약 3년)을 감안하여 차량 발주를 위한 계약 금액 반영
대구엑스코선	13,900	41,820	2026년 상반기 착공 예정임에 따라 이에 필요한 예산 반영
부산 하단-녹산선	10,000	37,000	2026년부터 원활한 사업 추진 가능함에 따라 설계에 필요한 예산 반영
울산 1호선	6,000	36,000	2025년 예산은 차량제작비로 전액 집행 예정이며, '26년 하반기 착공 예정임에 따라 이에 필요한 예산 반영

※ 자료: 국토교통부

대도시권에서 건설·운영되는 지하철, 전철 등의 도시철도는 수송효율이 높아 자동차의 급증과 도로시설 공급의 한계로 심화되고 있는 대도시 교통난을 완화하는 데 적절한 수단으로 중요시 되고 있음.

368) 국토교통부는 집행부진사유 해소에 따라 2026년 예산안은 계획대로 집행할 수 있다고 함.

따라서 도시철도 건설사업의 지연은 단순한 예산 집행의 문제를 넘어 대도시권 주민들의 교통편의와 직결되는 중요한 사안으로, 도시철도가 적기에 개통되어 국민들의 교통 편의를 증진할 수 있도록 사업 공정에 대한 철저한 점검과 적극적인 집행관리가 필요할 것으로 보임.

2) 광역버스 공공성 강화(4931-342)

○ 광역버스 노선 타당성 평가 용역의 연례적 이월을 해소하기 위해 전문기관 등에 위탁하는 방식으로 전환하는 등의 방안을 마련할 필요가 있음. ○ 2층 전기버스는 출퇴근 시간대 혼잡을 해소하는 현실적인 대안이 될 수 있으므로 국토교통부는 2층 전기버스 도입을 확대하는 방안을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

광역버스 공공성 강화 지원 사업은 광역버스에 대한 준공영제를 시행하고, 수요가 집중되는 출퇴근 시간대에 광역버스 증차운행을 지원하며, 친환경 대형 2층 전기버스 보급을 지원하기 위한 사업임.

이 사업의 2026년도 예산안은 1,971억 1,200만원으로 전년 1,644억 7,400만원 대비 326억 3,800만원 증액(19.8%) 편성되었음. 광역버스 준공영제사업(보조율 50%) 및 출퇴근시간대 증차 운행 지원(30%)은 자치단체 경상보조(330-01), 친환경 대용량 2층 전기버스 보급지원 사업(30%)은 자치단체 자본보조(330-03)사업임.

【 2026년도 광역버스 공공성 강화 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
- 광역버스 공공성 강화 지원	106,654	163,774	164,474	197,112	32,638
· 광역버스 준공영제 사업	90,133	151,900	152,600	183,692	31,092
· 출퇴근시간대 증차 운행 지원	3,386	2,394	2,394	3,792	1,398
· 친환경 대용량 2층 전기버스 보급 지원	12,000	9,000	9,000	9,000	-
· 광역버스 사업 지원	1,135	480	480	628	148

나) ‘광역버스 노선 타당성 평가’ 용역의 연례적 이월 해소

내역사업인 광역버스 사업 지원은 광역버스의 안정적·효율적 운영을 위하여 노선 타당성 평가, 광역버스종합정보시스템 운영 등을 위한 용역 등을 추진하는 사업으로, 2026년도 예산안은 6억 2,800만원이 편성되었음.

이 중 ‘광역버스 노선 타당성 평가’ 용역은 매년 추진되는 연구용역 과제로 2026년도 예산안은 2억 4,600만원이 편성되었음.

하지만 이 과제는 연례적으로 이월이 발생하는 문제가 있는데, 최근 4년간 이월 내역을 보면 2022년 4,300만원, 2023년 2억 5,000만원, 2024년 7,350만원을 이월하였고, 2025년도 예산현액 3억 2,350만원 중 7,850만원 이월이 예상됨.

【 최근 4년간 광역버스 노선 타당성 평가 용역 이월액 】

(단위: 백만원)

구분	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
2022년	210	210	41	-	251	206	43	2
2023년	250	250	43	-	293	41	250	2
2024년	250	250	250	-	500	421.5	73.5	5
2025년	250	250	73.5	-	323.5	미확정	73.5 (예상)	미확정

* 광역버스사업 지원 사업은 2021년까지 광역교통정책연구 사업의 내역사업으로 편성되었다가 2022년부터 광역버스 공공성 강화 지원사업의 내역사업으로 편성됨.

※ 자료: 국토교통부

이에 대해 2023년 및 2024년 결산 예비심사보고서와 2025년 예산 예비심사보고서에서는 연례적 이월 방지를 위해 전문기관에 위탁하는 방안을 고려하는 등 사업 추진방식을 개선할 필요가 있다고 지적한 바 있음.

국토교통부는 광역버스 노선 타당성 평가 용역의 준공 시기로 인해 연례적으로 이월이 발생 중이나 2024년부터 용역 기간을 줄여 용역 준공 시점을 회계연도와 일치하도록 조정 중이라고 함.

【 최근 4년간 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	한국교통 연구원	250	일반경쟁 →수의	'24.12.3.~'25.07.31.
2025	'25년도 광역버스 노선 타당성 평가 용역				공고 후 제안서 접수 중(10월 현재)

* (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

하지만 광역버스 노선 타당성 평가는 매년 수행되는 과제이므로 현재의 운영 방식은 과제수행기간과 회계연도의 불일치로 인해 지속적으로 예산 이월을 초래할 가능성이 높음. 특히, 매년 일반경쟁입찰을 거친 후 수의계약을 체결하는 방식은 계약 절차에 따른 지연을 야기하는 주요 원인으로 볼 수 있음.

이에 국토교통부는 해당 연구용역을 전문기관 등에 위탁하는 방식으로 전환하여 계약 절차 기간을 최소화하고, 용역 수행 기간을 단축하는 등의 방안을 마련하여 연례적 이월을 해소할 필요가 있음.

다) 친환경 대용량 2층 전기버스 보급

내역사업인 친환경 대용량 2층 전기버스 보급 지원사업은 출퇴근 시간대 수요가 집중되는 광역버스 노선에 친환경 대용량 2층 전기버스가 운행되도록 2층 전기버스 구입을 지원하는 사업으로, 2026년도 예산안은 90억원으로 전년과 동일하게 편성되었음.

이 사업은 2층 전기버스 도입을 지원하기 위해 전체 사업비의 30%를 국가가 부담하는 자치단체 자본보조(330-03) 사업임.

【 2026년 예산안 산출내역 】

2025년 제1회 추가경정예산		2026년 예산안	
예산	산출내역	예산	산출내역
9,000	○ **자치단체자본보조(330-03) : 9,000백만원** 가. 2층 전기버스 50대 도입 지원을 위한 사업비 (9,000백만원) ・사업비 : 600백만원(2층 전기버스 대당 예상가격 및 운수업체 자부담 차액) × 50대 × 지자체 보조 30%=9,000백만원	9,000	○ **자치단체자본보조(330-03) : 9,000백만원** 가. 2층 전기버스 50대 도입 지원을 위한 사업비 (9,000백만원) ・ 사업비 : 600백만원(2층 전기버스 대당 예상가격 및 운수업체 자부담 차액) × 50대 × 지자체 보조 30%=9,000백만원

운송업체가 2층 전기버스 구입 후 광역버스 노선에 투입하는 경우 국비와 지방비를 보조하는데, 제원을 충족하는 차량을 지원대상으로 하며 현재 R&D를 통해 개발한 일렉시티 2층버스[369]를 지원하고 있음.

369) 국가 R&D를 통해 개발한 친환경 대용량 2층 버스로 현대차와 교통안전공단이 2017.12.~2019.6.까지 R&D를 수행하였음.

【 2층 전기버스 보급 지원 사업구조 】

구 분			지원 종류	대당 지원비용	비 고
국비	국토부	대광위	2층 버스 보조금	1.8억원	(차량가격-자부담)의 30%
		교통실	저상버스 보조금	0.45억원	0.9억원의 50%(매칭)
	환경부		전기차 보조금	1.2812억원	환경부 전기차 구입보조금
지자체			2층 버스 보조금	2.0188억원	차량가격에서 대광위·환경부 보조금, 저상버스 보조금, 업체 자부담 금액 제외
			저상버스 보조금	0.45억원	0.9억원의 50%(매칭)
운송사업자			업체 자부담	2억원	정액

※ 자료: 국토교통부

친환경 대용량 2층 전기버스 보급지원 사업 예산은 2024년 120억에서 2025년 90억원으로 감액되었고 2026년 예산안은 전년과 동일한 90억원임.

2025년의 예산 감액은 2층 전기버스 대당 국고 보조금을 2024년 2억 4천만원(차량 가격의 30%)에서 2025년 1억 8천만원(차량 가격과 업체 자부담 차액의 30%)으로 하향한데 따른 것으로, 줄어든 국비 보조금은 지방비로 충당되었음.

【 친환경 대용량 2층 전기버스 보급지원 예산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
· 친환경 대용량 2층 전기버스 보급 지원	12,000	9,000	9,000	9,000	-

2층 전기버스(70인승)는 단층버스(44인승)보다 약 1.6배 많은 승객을 수송할 수 있는데, 이는 도심 혼잡을 유발하지 않으면서도 수송력을 크게 높일

수 있는 장점이 있어, 만차가 빈번하게 발생하는 출퇴근 시간대에 효과적인 광역교통 수단이 될 수 있음.

2층 전기버스 현황을 살펴보면, 2020년 전기버스 도입된 이후 올해까지 총 200대가 도입되었는데 2024년, 2025년에 50대가 도입되었고 2026년에도 50대가 도입될 예정임[370].

【 연도별 전기버스 도입 현황 】

(단위: 대)

합계	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년 (예정)
250	20	20	20	40	50	50	50

※ 자료: 국토교통부

일부 수도권 광역버스 노선은 출퇴근 시간대 수요 집중으로 만차로 인해 탑승하지 못하는 문제가 지속적으로 발생하고 있는데, 만차 운행 비율을 줄이기 위해 광역버스 운행 대수를 급격하게 늘리는 것은 교통 체증을 유발 또는 악화시킬 수도 있음[371].

이러한 상황에서 2층 전기버스의 도입은 현실적이고 효율적인 대안이 될 수 있음에도, 2층 전기버스 도입은 전년 수준으로 이루어져 긴 배차 간격으로 인해 불만을 사고 있음[372].

370) 2층 전기버스는 계약 이후 제작되는데 연간 최대 제작 가능 수량은 60대 수준임.
371) 한 광역버스 노선의 종점을 강남역(중)으로 변경해달라는 대도시권광역교통위원회의 요청에 대해 서울시는 중앙버스전용차로 용량 초과를 이유로 부동의한 사례가 있음.
372) 신문기사, 「경기도 2층버스 이용 만족도 79.7점... “비좁은 공간 등 좌석 개선 필요”」, 경향신문, 2025.8.21.자

이에 대해 국토교통부는 혼잡도가 개선 중이며, 재정 당국의 예산 절감과 서울시의 광역버스 진입 최소화 등으로 인해 광역버스 투입량을 급격하게 늘리는 것은 어려운 상황이라는 입장임.

따라서 국토교통부는 2층 전기버스 대당 국고 보조금을 2024년 수준으로 상향하는 등의 방법을 통해 지자체의 2층 전기버스 도입을 유도하여 2층 전기버스 도입을 확대하는 방안을 고려할 필요가 있음.

3) 대중교통비 환급 지원(4931-354)

○ K-패스 이용자가 급증하고 있음에도 미참여 지자체의 주민들은 K-패스 사업의 혜택을 받을 수 없으므로 K-패스 사업에 대한 적극적인 홍보 등을 통해 미참여 지자체의 참여를 유도할 필요가 있음.

가) 개요

대중교통비 환급 지원 사업(이하 “K-패스 사업”이라 함)은 정기적 대중교통 이용을 촉진하고 국민 교통비 부담의 절감을 지원하기 위하여 월 15회 이상 대중교통을 이용한 사람을 대상으로 교통비 지출액의 20~53.3%를 자치단체경상보조(국비 50%, 지방비 50%[373], 월 최대 60회) 환급해주는 사업임.

이 사업의 2026년도 예산안은 5,274억 4,000만원으로 전년 2,374억 6,000만원 대비 2,899억 8,000만원 증액(122.1%) 편성되었음.

【 2025년도 대중교통비 환급 지원 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
대중교통비 환급 지원	113,680	237,460	237,460	527,440	289,980

※ 자료: 국토교통부

나) 미참여 지자체의 참여방안 강구

K-패스사업은 높은 환급률과 실질적 비용 절감, 편리한 이용 방식 등으로 이용자가 크게 증가하고 있는데, 사업이 시작된 2024년 5월 151만 1천명에서

373) 서울시의 경우 국비 40%, 지방비 60%를 지원함.

2025년 9월 395만 3천명으로 244만 2천명(161.6%)이 증가하였고, 2025년도에는 1월 228만 8천명에서 9월 395만 3천명으로 112만 5천명(39.8%) 증가하였음[374].

【 2025년 K-패스 가입자 추이 】

구분	'25.1	'25.2	'25.3	'25.4	'25.5	'25.6	'25.7	'25.8	'25.9
가입자(만명)	282.8	302.5	323.1	338.8	351.5	362.4	375.5	386.0	395.3

※ 자료: 국토교통부

또한 2026년부터 65세 이상은 기존 20%에서 30%로 환급률을 높이고, 일정 금액을 초과하는 이용금액에 대해 100% 환급하는 정액패스를 도입해 대중교통 이용자에게 더 많은 혜택을 줄 예정임.

【 K-패스 환급률】

: 신설

구분	일반	청년	2자녀	3자녀	저소득	어르신
환급률	20%	30%	30%	50%	53.3%	30%

※ 자료: 국토교통부

【 정액패스 사업구조】

구 분	일반	청년, 어르신, 다자녀, 저소득
기본 정액패스(지하철,버스)	6.2만원	5.5만원
통합 정액패스 (지하철+버스+광역버스+GTX)	10만원	9만원

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 2026년 예산안 산출내역에서 2025년 12월 말 예상 가입자 규모를 448만 5,000명, 2026년 12월 말 예상 가입자 규모를 624만 7,000명으로 예측하여 176만 2,000명이 급증할 것으로 예상하고 있음.

374) 유형별 비중은 일반 32.7%, 청년 49.8%, 저소득층 5.1%임.(2025.9. 기준)

이렇게 K-패스 가입자 수가 급증하고 있음에도, K-패스 가입 대상은 주민등록상 주소지가 이 사업에 참여한 지방자치단체의 주민[375]으로서, 이 사업에 미참여한 지자체에 주소지를 가진 주민들의 경우 전국 어느 지역에서 대중교통을 이용하더라도 대중교통비 환급 지원을 받지 못하고 있음.

2025년 10월 기준 K-패스 사업에는 210개 지방자치단체가 참여하고 있으며, 미참여 지방자치단체는 19개로 이 중 8개 지자체는 2026년에 참여할 예정임.

【 K-패스 사업 참여 지자체 현황(2025년 10월 기준) 】

광역	'25년 참여 지자체(210개, '25년 신규 21개)	미참여 지자체(19개, '26년 8개 지자체 참여 예정)
서울(25)	서울('20.7월)	-
인천(10)	인천('19.6월)	-
경기(31)	경기('19.7월)	-
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('20.4), 천안('20.4), 서산·당진·논산·공주·보령·홍성·예산·부여·태안·서천·금산·계룡·청양('22.1)	-
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). **고창, 김제, 무주, 부안, 순창, 임실, 장수, 진안('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)**	**강진, 영암, 보성,** 영광, 구례, 완도, 진도

375) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 시행령」 제11조의10(대중교통비 지원 및 환급 사업)
② 대중교통비 지원 및 환급 사업의 지원 대상은 다음 각 호의 요건을 모두 갖춘 사람으로 한다.
1. 대중교통비 지원 및 환급 사업에 참여하는 지방자치단체에 주민등록지를 두고 있을 것
2. 대중교통비 지원 및 환급 사업에 따라 대중교통비를 지원받을 수 있는 카드(이하 "대중교통비지원카드"라 한다)를 사용하여 정기적으로 대중교통수단을 이용하는 사람일 것

광역	'25년 참여 지자체(210개, '25년 신규 21개)	미참여 지자체(19개, '26년 8개 지자체 참여 예정)
부산(16)	부산('19.6)	-
대구(9)	대구(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)**	봉화, 영덕, **영양, 예천,** 울릉, 울진, 의성, 청도, 청송
경남(18)	양산('19.6), 거제('20.1), 김해('20.1), 밀양('20.1), 산청('20.1), 진주('20.1), 창녕('20.1), 창원('20.1), 통영('20.4), 고성('20.4), 사천, 함안('22.1) → 경남 전체('23.1)	-
강원	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)**	**고성, 양구, 정선**
제주	제주('21.1), 서귀포('21.1)	-

※ 자료: 국토교통부

「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」[376]이 국민의 대중교통 서비스에 대한 평등한 대우를 보장하도록 규정하고 있는 취지를 고려할 때, 지자체가 K-패스 사업에 참여하지 않았다는 이유로 해당 지역 주민을 사업에 배제하는 것은 불합리하다고 볼 수 있음.

이에 대해 국토교통부는 K-패스 미참여 지자체의 경우 무료 또는 1,000원 버스, 100원 택시 등 대중교통 할인 요금 정책을 실시하고 있어 참여하고 있지 않은 것으로 파악하고 있고, 지속적인 사업 참여를 독려하고 있다고 설명함.

376) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」
제4조(국민의 권리와 의무) ①모든 국민은 대중교통서비스를 제공받는 경우 부당한 차별을 받지 아니하고, 편리하고 안전하게 대중교통을 이용할 권리를 가진다.

한편, 2025년 예산안 예비심사보고서에서는 대중교통비 지원의 형평성 제고를 위한 미참여 지자체의 참여 방안을 강구할 것을 지적한 바 있음.

따라서 국토교통부는 K-패스 사업의 혜택을 모든 국민들이 누릴 수 있도록 K-패스 사업에 대한 적극적인 홍보 등을 통해 미참여 지자체의 참여를 유도하고, 이를 통해 지역 간 교통복지 격차를 해소하여 대중교통비 환급 지원의 형평성을 제고할 필요가 있음.

나. 지역균형발전특별회계(지역지원계정[377])

1) 광역도로(1938-315, 373, 377, 378)

○ 광역도로 사업 중 일부 사업의 경우 사업 추진이 지연되어 실집행 실적이 부진한 상황이므로, 국토교통부는 광역도로 사업이 적기에 완공될 수 있도록 토지 보상 및 관계기관 협의를 신속하게 추진하고 철저한 사업 관리와 점검을 해야 할 것임

가) 개요

광역도로 건설사업은 대도시권의 교통난을 해소하기 위하여 2개 이상의 지자체에 걸치는 광역도로를 개선하여 광역교통 기능 확보 및 지역 간 균형발전을 도모하려는 사업으로, 2026년도에는 '인천 서구 거첨도-약암리 광역도로' 사업 등 4개 세부사업으로 추진될 예정임.

광역도로 건설에 소요되는 비용은 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」제10조 및 같은 법 시행령 제12조에 따라 국가가 사업비의 50%를 부담함.[378]

---

377) 인천 서구 거첨도~약암리간 광역도로 사업은 교통시설특별회계임.

378) 「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.

「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 시행령」 제12조(광역도로건설비 등의 보조) 법 제10조제1항의 규정에 의하여 지방자치단체의 장이 시행하는 광역교통시설의 건설 및 개량에 관하여 국고에서 보조하는 비용은 다음 각호의 구분에 의한다.

1. 법 제2조제2호가목에 따른 광역도로(이하 "광역도로"라 한다): 해당 광역도로의 건설 및 개량에 필요한 비용의 50퍼센트

광역도로 건설 사업의 2026년도 예산안은 555억 9,800만원으로 전년 636억 2,100만원 대비 80억 2,300만원 감액(12.6%) 편성되었음.

【 2026년도 광역도로 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	2024년 결산	2025년 예산		2026년 (B)	증감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
광역도로 사업	48,681	63,621	63,621	55,598	△8,023
초정-화명 광역도로	2,000	1,000	1,000	1,800	800
태릉-구리	3,515	0	0	0	-
다사-왜관	10,000	15,000	15,000	0	△15,000
서대전IC~두계3가	3,030	5,879	5,879	0	△5,879
인천 서구 거첨도-약암리 광역도로	2,100	1,892	1,892	15,758	13,866
조야-동명 광역도로	20,036	30,000	30,000	30,000	-
광주하남-장성삼계 광역도로	5,000	5,000	5,000	8,040	3,040
검단-대곡	3,000	4,850	4,850	0	△4,850

※ 자료: 국토교통부

나) 사업 추진 지연에 대한 철저한 집행관리 필요

광역도로 사업 중 일부 사업의 경우 사업 추진이 지연되어 실집행 실적이 부진한 상황인데, 2026년 예산안에 편성된 사업 중 '조야-동명 광역도로'는 28.9%, '광주하남-장성삼계 광역도로'는 32.8%에 불과함(9월 기준).

집행 실적 부진의 사유는, '조야-동명 광역도로'의 경우 토지 보상 협의 지연으로 인해 사업이 지연되고 있고, '광주하남-장성삼계 광역도로'의 경우 하천점용허가 등 관계기관 협의 지연에 따른 기본설계가 순연됨에 사업이 지연되고 있음.

위 사업의 경우 2025년도 예산안 예비심사보고서에 2024년 집행 실적 부진에 대해 지적하였음에도, 2025년 집행 실적이 부진할 뿐만 아니라 2026년도 예산안은 전년과 동일하거나 증액되었음.

【 2025년도 광역도로 실집행실적(9월말 기준) 】

(단위: 백만원, %)

사업명	부처		지방자치단체			부진사유
	예산액	집행액	예산 현액 (B)	집행액 (C)	실집행률 (C/B)	
초정-화명	2,491	1,000	1,000	1,000	100.0	-
인천 서구 거첨도-약암리	1,892	1,892	1,892	1,892	100.0	-
조야-동명	30,000	30,000	43,332	12,520	28.9	토지보상 협의 지연
광주하남-장성삼계	4,220	4,220	7,642	2,507	32.8	하천점용허가 등 관계기관 협의 지연에 따른 기본설계 순연

※ 부처 예산액(초정-화명, 광주하남-장성삼계)은 내역변경 예산임(2025.9. 기준).
※ 자료: 국토교통부

이 사업들의 2026년 예산안을 살펴보면, 2026년 소요 공사비와 보상비 등이 편성되었음.

【 2026년도 광역도로 예산안 세부 편성내역】

(단위: 백만원)

구분	예산	편성내역
초정-화명	1,800	본선 초정교 등 교량 등 공사비
인천 서구 거첨도-약암리	15,758	보상비(지가상승반영) 12,148백만원 / 공사비 3,610백만원
조야-동명	30,000	'26년 소요 공사비
광주하남-장성삼계	8,040	보상비 5,000백만원 / 공사비 3,040백만원

※ 자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 광역도로 사업이 적기에 완공되어 지역 교통망 개선에 기여할 수 있도록 토지 보상 및 관계기관 협의를 신속하게 추진하고 철저한 사업 관리와 점검을 해야 할 것임.

행복중심복합도시건설청 소관

Ⅰ. 총 괄

1. 개 요

가. 세입·세출예산안 개요

2026년도 행정중심복합도시건설청(이하 “행복청”이라 함) 소관 예산안은 일반회계와 행정중심복합도시건설특별회계(이하 “행특회계”라 함)로 구성되어 있음.

총계 기준 세입예산안은 2,888억원으로 2025년도 예산 대비 683억원(31%)이 증액 편성되었고, 세출예산안은 5,732억원으로 2025년도 예산 대비 1,409억원(32.6%)이 증액 편성되었음.

【 2026년도 행복청 세입·세출예산안 총괄표(총계 기준) 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)	(B-A)/A
	본예산(A)	추경			
□ 세입예산안	2,205	2,205	2,888	683	31.0
- 행특회계	2,205	2,205	2,888	683	31.0
□ 세출예산안	4,323	4,323	5,732	1,409	32.6
- 일반회계	2,118	2,118	2,844	726	34.2
- 행특회계	2,205	2,205	2,888	683	31.0

※ 자료: 행복청

총수입[379] 기준 세입예산안의 규모는 44억원으로 2025년도 예산과 동일하고, 총지출 기준 세출예산안 규모는 2,872억원으로 2025년도 예산 대비 682억원(31.1%)이 증액 편성되었음.

【 2026년도 행복청 세입·세출예산안 총괄표(총수입 및 총지출)】

(단위 : 억원, %)

구 분	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)	(B-A)/A
	본예산(A)	추경			
□ 세입예산안	44	44	44	-	-
- 행특회계	44	44	44	-	-
□ 세출예산안	2,190	2,190	2,872	682	31.1
- 행특회계	2,190	2,190	2,872	682	31.1

※ 자료: 행복청

379) 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 2026년도 세입예산안은 2025년도 예산 대비 683억원(31%)이 증가한 2,888억원임.

【 2026년도 행복청 소관 세입예산안 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2025 예산		2026 예산안 (B)	증감액 (B-A)	증감률 (B-A)/A
	본예산(A)	추경			
합 계	2,205	2,205	2,888	683	31.0
- 기타재산이자수입	3	3	3	-	-
- 기타경상이전수입	41	41	41	-	-
- 전년도세계잉여금	42	42	-	△42	순감
- 일반회계 전입금	2,118	2,118	2,844	725	34.2

※ 자료: 행복청

2026년도 세입예산안의 주요 내역은 광역도로 보상비 이자 등 기타재산이자수입 3억원, 국고보조금 반환금 등 기타경상이전수입 41억원, 일반회계 전입금 2,844억원 등임.

다. 세출예산안

행복청의 세출예산안은 일반회계와 행특회계에 각각 편성되어 있으며, 2026년도 세출예산안(총계)은 5,732억원으로 2025년도 예산 대비 1,409억원(32.6%)이 증가하였고, 총지출 규모는 2,872억원으로 2025년도 예산 대비 682억원(31.1%) 증가하였음.

【 2026년도 행복청 소관 세출예산안 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2025 예산		2026 예산안 (B)	증감(B-A)	증감률 (B-A)/A
	본예산(A)	추경			
합 계	4,323	4,323	5,732	1,409	32.6
◦ 일반회계	2,118	2,118	2,844	725	34.2
◦ 행정중심복합도시건설특별회계	2,205	2,205	2,888	683	31.0
- 인건비	130	130	132	2	1.4
- 기본경비	36	36	37	1	4.0
- 주요사업비	2,024	2,024	2,702	679	33.5
- 공무원연금부담금	15	15	16	1	8.6
총 지 출	2,190	2,190	2,872	682	31.1

※ 자료: 행복청

2026년도 행복청 소관 일반회계 세출예산안은 2,844억원으로 전액 행특회계로의 전출금으로 편성되어 있고 실질적인 사업예산은 없음.

【 2026년도 행복청 소관 일반회계 세출예산안 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2025 예산		2026 예산안 (B)	증감(B-A)	증감률 (B-A)/A
	본예산(A)	추경			
◦ 일반회계	2,118	2,118	2,844	725	34.2
- 행특회계전출금	2,118	2,118	2,844	725	34.2

※ 자료: 행복청

2026년도 행특회계 세출예산안은 2025년도 예산 대비 683억원(31%) 증가된 2,888억원이 편성되었음.

【 2026년도 행복청 소관 세출예산안 세부내역 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2025 예산		2026 예산안 (B)	증감(B-A)	증감률 (B-A)/A
	본예산(A)	추경			
합 계	2,205	2,205	2,888	683	31.0
◦ 인 건 비	130	130	132	2	1.4
◦ 기본경비	36	36	37	1	4.0
◦ 주요사업비(단위사업)	2,024	2,024	2,702	679	35.0
- 중앙행정기관 건립	45	45	240	195	431.0
- 광역교통시설 건설	84	84	209	125	148.0
- 국가행정시설 건립	420	420	1,180	760	181.1
- 지방행정시설 건립	126	126	13	△113	△89.3
- 복합커뮤니티센터 건립	597	597	396	△201	△33.7
- 광역복지지원센터 건립	-	-	-	-	-
- 문화시설 건립	579	579	492	△87	△15.0
- 행정중심복합도시건설청 운영	147	147	138	△9	△6.1
- 행정중심복합도시건설 지원	26	26	34	8	32.7
◦ 내부거래 (공무원연금부담금)	15	15	16	1	8.6

※ 자료: 행복청

인건비 및 기본경비는 169억원으로 2025년도 예산 대비 3억원(2.0%)이 증액 편성되었는데, 이는 공무원 보수 인상률 반영 등에 따른 것임.

주요사업비는 2,702억원으로 2025년도 예산 대비 679억원(35.0%)이 증액 편성되었는데, 이는 국가행정시설 건립사업 760억원 증액, 중앙행정기관 건립사업 195억원 증액 등에 따른 것임.

2. 신규 및 계속(완료)사업

가. 2026년도 신규사업

2026년도 신규사업은 국지도96호선 지하차도 신설 1개 사업이며, 신규사업의 예산안은 3억원임.

나. 계속사업

2026년도 계속사업은 대통령세종집무실 건립, 국회세종의사당 건립, 국립박물관단지 건립 등 22개 사업이며, 계속사업의 예산안은 총 2,869억원임.

【 2026년도 행복청 소관 주요 계속사업 현황 】

(단위 : 억원)

사 업 명	2026 예산안	총사업비
합 계	2,869	
- 대통령세종집무실 건립	240	3,846
- 행복도시~공주 연결도로	57	373
- 외삼~유성복합터미널 연결도로	1	1,685
- 회덕IC 연결도로	94	1,280
- 부강역~북대전IC 연결도로	57	5,630
- 국회세종의사당 건립	956	4,693
- 세종경찰청 청사 건립	198	876
- 세종경찰특공대 청사 건립	26	403
- 과학문화센터 건립	13	497
- 6-3생활권 복합커뮤니티센터 건립	57	471
- 5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립	155	480
- 5-2생활권 복합커뮤니티센터 건립	183	849
- 국립박물관단지 건립	492	4,875

사 업 명	2026 예산안	총사업비
- 정책연구비	5	-
- 행정효율성증진 및 능력개발	3	-
- 행정정보시스템 고도화	2	-
- 복합편의시설 운영관리	17	-
- 국립박물관단지 운영	111	-
- 종합사업관리	25	-
- 대외유치협력기능지원	7	-
- 인건비 및 기본경비	169	-

※ 자료: 행복청

다. 완료사업

2025년도 완료사업은 국가재난대응시설 건립 등 3개 사업이며, 완료사업의 2025년도 예산액은 총 471억원임.

【 2025년도 행복청 소관 완료사업 현황 】

(단위 : 억원)

사 업 명	2025 예산	총사업비
합 계	**471**	
- 국가재난대응시설 건립	58	187
- 평생교육원 건립	113	489
- 4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립	300	675

※ 자료: 행복청

3. 행정중심복합도시건설청 예산구조

가. 회계 구조

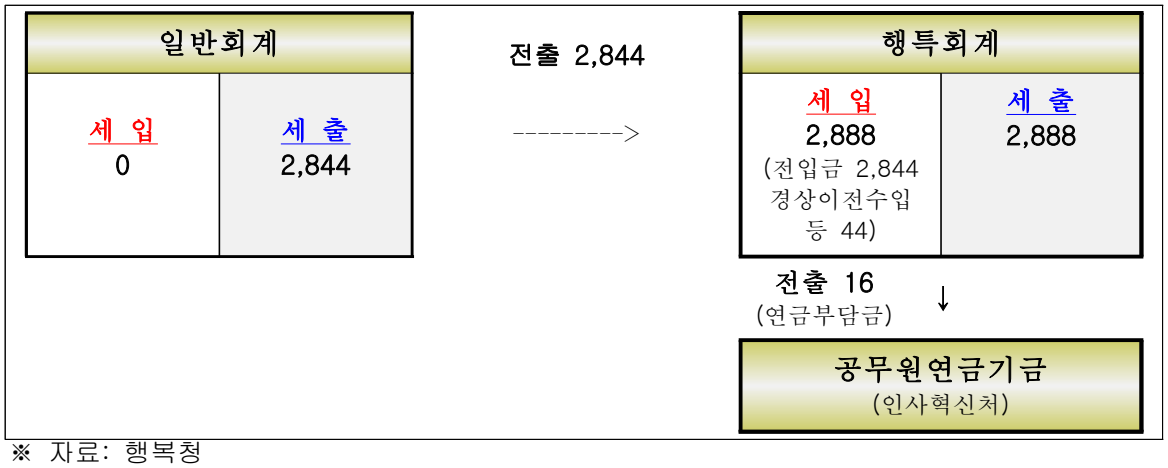
행복청 소관 회계 중 세입예산은 행특회계에 편성되어 있으며, 주요 세입원은 일반회계 전입금과 기타경상이전수입, 기타재산이자수입 등임.

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.

【 2026년도 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.

【 2026년도 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)

○ 운영법인이 공동캠퍼스를 효율적으로 운영·관리할 수 있도록 행복청의 2026년도 예산안에 대한 국회 심의과정에서 관련 예산 반영에 대한 논의가 필요할 것으로 보임. ○ 운영법인이 2025년도에 예산 부족으로 재산세 · 종합부동산세 7억 300만원을 납부하지 못하는 등의 상황에서 이사장을 상근으로 전환하여 상근임원의 정원을 늘렸는데, 행복청은 이것이 공동캠퍼스 운영에 필수적인지에 대해 재검토할 필요가 있음.

가) 개요

세종공동캠퍼스는 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 제63조의9[380]에 따라 산학연 협력 활성화를 통한 자족기능 확충을 위하여 조성하는 미래형 캠퍼스로서, 다양한 수요에 대응하기 위해 캠퍼스를 임대형과 분양형으로 나누어 사업시행자인 한국토지주택공사(이하 “LH”라 함)가 조성하고 있음.

---

380) **「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.

그리고, 임대형은 2024년 9월에 서울대 등 4개 대학이 입주하고 충남대가 2026년 3월 입주 예정이며, 분양형은 2028년 이후 공주대 등 3개 대학이 순차적으로 입주하는 것으로 계획하고 있음.

- 세종공동캠퍼스 개요 -

- 위　　치 : 세종특별자치시 4-2생활권 대학용지(대학4-2·7～16)
- 조　　성 : 다양한 수요대응을 위해 캠퍼스를 분양형과 임대형으로 나누어 사업시행자(LH)가 조성(총사업비 약 2,800억원 투입)
- 구　　성 : 임대형 캠퍼스(LH가 건물을 건립·기부하여 운영법인이 임대) 및 분양형 캠퍼스(LH가 부지를 조성·분양하여 입주기관이 교사시설 건립)

※ (임대형) 총 연면적 약 7.3만㎡(입주공간 3만㎡, 공동이용시설 3.9만㎡)
(분양형) 총 부지면적 약 16.2만㎡(10개 필지, 필지별 0.9～1.8만㎡)

- 정　　원 : 총 학생정원 약 3천명(임대형 1천명, 분양형 2천명)

※ 자료 : 행복청

【 세종공동캠퍼스 입주(예정) 대학 현황 】

구분	대학	정원(명)	계열	연면적(㎡)	현재 단계	개교(예정)
임대형	서울대	72	행정·정책대학원	2,400	개교 완료	'24년 9월
	KDI	114	행정·정책대학원	2,400		
	한밭대	252	AI / ICT 등 대학·대학원	5,000		
	충북대	150	수의대·대학원	4,715		
	충남대	290	의대·대학원	14,990	준공 완료	'26년 3월
분양형	충남대	800	AI / ICT 등 대학·대학원	35,984 (부지면적)	사업시행자 선정 완료	'28년
	공주대	599	AI / ICT 등 대학·대학원	25,102 (부지면적)	사업시행자 선정 완료	'28년
	고려대 (세종 캠퍼스)	790	행정전문대학원, IT·AI 관련 대학	22,700 (부지면적)	건축허가 절차 진행	'29년

※ 자료: 행복청

‘세종공동캠퍼스 공익법인 운영’ 사업의 2026년도 예산안은 전년도 12억 6,300만원 전액이 삭감되어 편성되지 아니하였음.

【 2025년도 세종공동캠퍼스 공익법인 운영 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
세종공동캠퍼스 공익법인 운영	**646**	**1,263**	**1,263**	**-**	**순감**
- 기관운영출연금(350-01)	608	1,257	1,257	-	순감
- 사업출연금(350-02)	38	6	6	-	순감

※ 자료: 행복청

나) 운영법인의 운영·관리를 위한 예산 반영에 대한 논의 필요

세종공동캠퍼스 운영법인[381]은 개별 대학의 입주공간과 도서관, 체육관 등 부대시설을 관리하고 입주 대학의 유치·홍보, 입주계약 체결, 산학연 협력 세미나 개최 등의 업무을 수행하고 있음.

세종공동캠퍼스 운영법인 설립 및 운영을 위한 예산은 법인 설립비 및 운영비 목적으로 2023년도에 9억 6,400만원[382]이 신규 편성되었는데, 국회(예산결산특별위원회)는 2023년도 예산안에 대한 부대의견으로 ‘행정중심복합도시건설청은 공동캠퍼스 운영법인에 대한 운영계획 수립 시 세종특별자

381) 세종공동캠퍼스운영법인 정관에서 명칭을 “운영법인”이라 규정하였으므로, 이하에서는 “운영법인”이라 함.

「세종공동캠퍼스운영법인 정관」

제1조(명칭) 본 정관에 따라 설립되는 재단법인의 명칭은 “세종공동캠퍼스운영법인”(이하 “법인”)이라고 한다.

382) 기관운영출연금(350-01) 7억 6,400만원, 사업출연금(350-02) 2억원

치시와 협의하여 추진'하도록 촉구[383]하였음.

그리고, 기획재정부는 2023년도 예산안 부대의견에 따라 행복청에 공동캠퍼스 운영비 분담 비율에 대해 세종특별자치시와 협의가 필요한 점 등을 이유로 이 사업의 2023년도 예산을 수시배정[384] 예산으로 지정하였음.

이에 2023년 9월 행복청과 세종특별자치시는 운영법인의 운영비를 각각 50%씩 분담하는 것으로 협의를 완료하는 등 행복청이 2023년도 예산안 부대의견을 이행하였음에도 불구하고, 기획재정부가 이 사업의 수시배정을 해제하지 아니하여 이 사업의 2023년도 예산액 9억 6,400만원은 전액 불용되었음.

한편, 국토교통위원회는 2024년도 예산안 예비심사에서 행복청이 공동캠퍼스 개교를 차질 없이 지원할 수 있도록 공동캠퍼스 운영 예산 134억원(취득세 등 108억원, 운영비 26억원)을 증액 의결하였음.

그런데, 국회(예산결산특별위원회)는 이 사업의 2024년도 예산안 심의과정에서 2024년도 예산을 운영비 6억 4,600만원[385]으로 최종 의결함과 아울러 부대의견으로 '정부는 LH가 조성한 캠퍼스를 세종특별자치시로 이관하고,

383) 「2023회계연도 예산안에 대한 수정안」, 부대의견 (53)

384) 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)

385) 기관운영출연금(350-01) 6억 800만원, 사업출연금(350-02) 3,800만원

관련 법령을 개정하여 세종특별자치시의 캠퍼스 운영 및 관리근거를 명확히 마련’하도록 촉구[386]하였음.

이 사업의 2025년도 예산은 12억 6,300만원[387]으로 편성되었으나, 공동캠퍼스 소유·운영 주체 문제는 아직 해결되지 않은 상황임.

현행법상 공동캠퍼스 소유·운영 주체는 운영법인[388]이지만, 기획재정부는 2024년도 예산안 부대의견과 같이 공동캠퍼스 사무권한을 세종특별자치시로 이관하는 것이 바람직하다는 입장이고, 세종특별자치시는 2030년에 이관하는 것을 요구하고 있으며, 입주대학들은 국가에서 지방자치단체로 이관·운영될 경우 지원 축소가 우려되며 계약 대상 변경은 계약해지 사유에 해당한다는 입장임.

---

386) 「2024회계연도 예산안에 대한 수정안」, 부대의견 (11)
- 정부는 세종공동캠퍼스가 차질없이 개교되어 안정적으로 운영될 수 있도록 LH가 조성한 캠퍼스를 세종특별자치시로 이관하고, 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 등 관련 법령을 개정하여 세종특별자치시의 캠퍼스 운영 및 관리근거를 명확히 마련한다.

387) 기관운영출연금(350-01) 12억 5,700만원, 사업출연금(350-02) 600만원

388) **「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)

이와 같이, 관계기관간 이견이 계속되면서 2026년도 정부 예산안에 이 사업의 예산이 편성되지 못하였고, 이에 공동캠퍼스 운영에 차질이 우려됨.

특히, LH가 조성한 공동캠퍼스 부지와 임대형 캠퍼스 시설 및 행복청과 협약을 체결하여 한국사학진흥재단이 건립한 임대형 캠퍼스 기숙사는 각각 LH와 한국사학진흥재단이 운영법인에 기부 또는 출연할 수 있으나, 운영법인은 취득세 108억 6,000만원을 확보하지 못한 상황으로 취득이 지연되고 있음.

또한, 2025년에 납부 의무가 발생한 캠퍼스(건물, 토지)에 대한 재산세(4억 7,400만원), 종합부동산세(3억 4,500만원)는 LH가 우선 납부하고 LH와 운영법인간 계약에 따라 운영법인이 LH에 상환[389]하여야 하지만, 운영법인의 예산 부족으로 1억 1,600만원만 LH에 상환한 상황이며,

2025년에 납부 의무가 발생한 기숙사(건물)에 대한 재산세(4,000만원)는 한국사학재단이 납부하였지만, 한국사학재단은 매년 발생하는 재산세에 대해서는 행복청과 운영법인에게 책임을 물을 수 있다는 입장임.

389) LH와 운영법인간 계약에 따라 2025년도 이후 납부의무가 발생하는 재산세 및 종합부동산세는 운영법인이 LH에 상환하여야 함.

【 세종공동캠퍼스 관련 세금 현황 】

(단위: 백만원)

구 분			2024년	2025년	비 고
LH	캠퍼스(토지)	취득세	3,730	-	미확보로 취득 지연
		재산세	48	358	(2025년 재산세, 종합부동산세) LH 우선 납부 후 운영법인이 상환
		종합부동산세	3	345	
	캠퍼스(건물)	취득세	5,700	-	미확보로 취득 지연
		재산세	-	116	(2025년 재산세) LH 우선 납부 후 운영법인이 상환
한국사학진흥재단	기숙사(건물)	취득세	1,430	-	미확보로 취득 지연
		재산세	-	40	(2025년 재산세) 한국사학진흥재단 납부

주1) 2024년 캠퍼스(토지) 재산세·종합부동산세: 공동캠퍼스가 과세기준일(매년 6. 1.)을 지난 2024. 9. 준공되었으므로 LH에 재산세·종합부동산세 납부의무가 있음.

주2) 2025년 캠퍼스(토지, 건물) 재산세, 종합부동산세: 운영법인 예산 부족으로 LH에 116백만원 상환

※ 자료: 행복청

이에, 2026년에 운영법인은 캠퍼스(토지, 건물)에 대한 2025년도 미상환 재산세·종합부동산세 7억 300만원과 2026년도 재산세·종합부동산세 8억 1,900만원을 합한 15억 2,200만원을 LH에 상환하여야 하고, 기숙사(건물)에 대한 재산세 4,000만원도 한국사학진흥재단에 상환해야 하는 상황임.

행복청에 따르면, 운영법인은 대학 임대료 외 대관 등 부수입 확보[390] 등 자체수입 확대와 인원 감축(2명), 업무추진비·복리후생비·업무추진비·당직비 등을 전액 삭감하는 등 자발적인 지출구조조정[391]을 통해 자립 노력을 강화할 계획이지만, 40억원의 자체수입만으로는 기본적인 물품(서적, 가구, IT기기)

390) 대학임대료 및 기타수입: 2025년 실수입 13억원 → 2026년 예상(안) 21억원 (8억원 증)

391) 인건비·운영비 지출: 2025년 실지출 17억원 → 2026년 예상(안) 14억원 (3억원 감)

구입, 세금납부 등 71억원으로 예상되는 필수지출을 충당하기 어려움.

【 운영법인 예산 현황 】

(단위: 억원)

		2025년 실집행	2026년 예산(안)	비 고
수입	자체수입	23	40	임대수입·관리비 등 증가
	임대료, 기타수입	13	21	임대 수입 증가, 부수입 확보 노력
	대학부담 관리비	10	19	관리비 수입은 전액 관리비로 지출
	국비·지방비	25.2 (각 12.6)	-	2026년 31.2억원(각 15.6억원) 필요
	소계	48	40	
지출	인건비·운영비	17	14	업추비·복지비·훈련비 등 전액삭감
	전체 관리비	26	31	충남대 입주로 전력·난방 사용량 증가
	자산취득비	4	10	도서관, IT센터 가구
	재산세·종합부동산세	1.2	15.3	미납분 7.1억원 + '26년 8.2억원
	소 계	48	71	

※ 자료: 행복청

따라서, 운영법인이 공동캠퍼스를 효율적으로 운영·관리할 수 있도록 행복청의 2026년도 예산안에 대한 국회 심의과정에서 관련 예산 반영에 대한 논의가 필요할 것으로 보임.

참고로, 공동캠퍼스를 기부·출연할 수 있는 대상에 비과세 대상이자 안정적인 자산 관리가 가능한 '국가 및 지방자치단체'를 추가하는 내용의 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 일부개정법률안(강준현의원 대표발의)이 국토교통위원회에 회부(2025. 10. 2.)되어 있으므로, 동 개정안의 심사과정에서 공동캠퍼스와 관련된 세금 문제에 대하여 심도 있는 논의가 이루어질 것으로 보임.

다) 운영법인 상근임원 정원에 대한 재검토 필요

현행법 제63조의9제5항[392]에 따라 세종공동캠퍼스 운영법인은 2023년 10월 정관을 제정하였고, 설립허가 당시 이사장은 행정중심복합도시건설청장이 겸임[393]하였음.

그리고, 운영법인 정관 제16조[394]에 따라 이사회는 법인 업무를 상근하여 전담할 상임이사가 필요하다고 판단하는 경우 임원추천위원회의 추천 및 이사회의 의결을 거쳐 주무관청의 승인을 받아 상임이사 1명을 선임하고 보수를 지급할 수 있으며, 상임이사 1명 외의 임원들은 비상근으로 하며 보수를 지급하지 아니하였음.

그리고, 2024년 5월 운영법인은 정관을 개정하여 이사장은 당연직 이사를 제외한 이사 중에서 선출[395]하도록 하였고, 이에 현재 재임 중인 이사장이

---

392) **「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」**
제63조의9(공동캠퍼스 조성 및 운영 등) ① ~ ④ (생 략)
⑤ 건설청장은 공동캠퍼스를 효율적으로 운영·관리하고, 학문 및 과학기술의 연구·조사·개발·보급 등 지원을 위하여 「공익법인의 설립·운영에 관한 법률」 제2조에 따른 공익법인(이하 "공익법인"이라 한다)을 공동캠퍼스에 둘 수 있다. 이 경우 공익법인의 설립 등기와 정관 및 사업의 내용, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

393) **「세종공동캠퍼스운영법인 정관」 (2023. 10. 5. 제정)**
제9조(임원의 선임) ① 이사장은 행정중심복합도시건설청장이 겸직한다.

394) **「세종공동캠퍼스운영법인 정관」 (2023. 10. 5. 제정)**
제16조(임원의 대우) ① 이사회는 법인의 운영 및 제4조에 따른 목적사업의 수행 등을 위하여 법인 업무를 상근하여 전담할 상임이사가 필요하다고 판단하는 경우, 임원추천위원회의 추천 및 이사회의 의결을 거쳐 주무관청의 승인을 받아 상임이사 1명을 선임하고 보수를 지급할 수 있다. 이 경우, 상임이사는 등기임원으로 한다.
② 제1항에 따른 상임이사 외의 임원들은 비상근으로 하며 보수를 지급하지 아니한다. 단, 임원의 회의 참석 등에 필요한 경비는 실비를 지급할 수 있다.

395) **「세종공동캠퍼스운영법인 정관」 (2024. 5. 23. 개정)**
제9조(임원의 선임) ① 이사장은 당연직 이사를 제외한 이사 중에서 재적이사 과반수의 찬성을 얻어 선출하고, 그 임기는 이사로서의 재임기간으로 한다.

2024년 5월 24일 무보수 비상근직으로 임명되었음.

그런데, 2024년 12월 운영법인은 다시 정관을 개정하여 상근하는 이사장에게는 보수를 지급하고, 그 직무 수행 등에 필요한 인력, 차량 등을 제공[396]할 수 있게 하였으며, 2025년 2월 행복청은 정관 변경을 승인하였음.

이에 대해 행복청은 운영법인 운영에 대한 책임성을 강화하기 위해 당초 상근 이사장을 검토하였으나 예산 문제로 비상근 형태로 운영해왔고, 운영법인 대외협력 업무의 책임성과 전문성 요구 및 운영법인의 운영 방향과 중장기 발전 전략을 총괄할 상근 이사장의 필요성에 따라 정관을 변경하였다고 설명함.

그러나, 앞에서 살펴보았듯이 공동캠퍼스 소유·운영 주체 문제로 인해 공익법인은 국비 지원을 안정적으로 받지 못하였고, 2025년도에는 예산 부족으로 재산세·종합부동산세 7억 300만원을 LH에 상환하지 못하였음.

또한, 행복청에 따르면 2025년에 직원들에게 당연히 지급해야 하는 특근매식비, 당직비는 세금, 공용관리비 등에 우선 지출하여 전액 미지급된 상황임.

---

396) **「세종공동캠퍼스운영법인 정관」 (2024. 12. 23. 개정)**

제16조(임원의 대우) ① 상근하는 이사장에게는 이사회의 의결을 거친 후 주무관청의 승인을 받아 보수를 지급하고 그 직무 수행 등에 필요한 인력, 차량 등을 제공할 수 있다.

② 이사회는 법인의 운영 및 제4조에 따른 목적사업의 수행 등을 위하여 임원추천위원회의 추천 및 이사회의 의결을 거친 후 주무관청의 승인을 받아 상임이사(이사장 이외에 법인에서 상근할 등기이사) 1명을 선임하고 보수를 지급한다.

③ 이사장 및 제2항에 따른 상임이사 외의 임원들은 비상근으로 하며 보수를 지급하지 아니한다. 단, 임원의 회의참석 등에 필요한 경비는 실비를 지급할 수 있다.

이처럼 예산 부족 문제가 지속되는 상황에서 기관의 최우선 목표는 재정 안정화 및 직원 처우 개선이라고 생각됨.

이와 같은 관점에서 이사장을 상근 보수직으로 전환하여 상근임원의 정원을 늘리는 것은 조직의 고위직이 재정 위기의 책임을 분담하기는커녕 추가적인 고액 부담을 조직에 지우는 행위로 판단되며, 조직 내부의 형평성 논란을 초래할 수 있다고 생각됨.

따라서, 행복청은 이사장의 상근 전환 등 상근임원의 정원을 늘리는 것이 공동캠퍼스 운영에 필수적인지에 대해 재검토할 필요가 있음.

2) 대외유치협력기능지원(1032-320)

○ 행복청은 UN대학교 유치가 성공될 수 있도록 구체적이고 실현 가능한 유치전략 수립에 노력함과 아울러 유치에 성공한 경우 재정지원이 원만하게 이루어질 수 있도록 사전에 기획재정부, 세종특별자치시 등 관계기관과 긴밀한 협의를 할 필요가 있음. ○ 행복청은 국민참여단의 대표성 확보와 의견 반영의 투명성 등을 고려한 사업관리를 통해 국민의 이해와 지지를 기반으로 하는 '행정수도 세종 완성'을 이행할 필요가 있음.

가) 개요

이 사업은 실질적인 행정수도 건설을 위해 의료, 문화 등 다양한 복합기능 유치를 통하여 도시 자족기능 완성 및 국가 경쟁력 제고·위상 강화를 위한 것임.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 1억 5,800만원 대비 4억 9,900만원이 증액(315.8%)된 6억 5,700만원이 편성되었음.

【 2026년도 대외유치협력기능지원 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
대외유치협력기능지원	-	158	158	657	499
- 투자유치 자료제작	-	14	14	14	-
- 복합캠퍼스 의료복합단지 유치설명회 개최	-	50	50	-	△50
- 의료복합단지 수요조사 용역	-	25	25	-	△25
- 투자유치 행사 용역	-	-	-	65	65
- UN대학교 유치 용역	-	-	-	60	60
- 행정수도 세종추진 국민 소통 및 홍보	-	-	-	500	500

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
- 국제투자유치 활동	-	11	11	11	-
- 국내투자유치 간담회	-	8	8	7	△1
- 미디어단지 조성을 위한 연구용역	-	50	50	-	△50

※ 자료: 행복청

나) UN대학교 유치를 위한 면밀한 사업관리 필요

이 사업의 내역사업인 'UN대학교 유치'는 국제도시로서의 행정수도 완성을 위한 상징성 확보를 위해 행정중심복합도시에 UN산하 국제기구인 UN대학교 유치를 추진하려는 것으로 일반용역비 6,000만원이 편성되어 있음.

UN대학교는 UN과 학계 간 연계를 통한 연구, 교육 기능 수행, 글로벌 이슈 대응을 목적으로 하는 UN 소속 학술 전문기관으로 본부는 일본 도쿄에 있으며 전 세계 12개국, 13개 도시에 캠퍼스를 설립·운영 중임.

【 UN대학교 현황 】

명칭	위치	주요 연구분야
UNU Centre (본부)	도쿄, 일본	전체 UNU 시스템의 총괄 및 행정, 정책 연구
UNU-WIDER	헬싱키, 핀란드	개발 경제 연구 (빈곤, 불평등, 개발 정책)
UNU-MERIT	마스트리흐트, 네덜란드	혁신, 기술, 거버넌스 및 개발에 관한 경제사회 연구
UNU-EHS	본, 독일	환경 및 인간 안보, 환경 위험, 재난 관리 및 적응

명칭	위치	주요 연구분야
UNU-FLORES	드레스덴, 독일	물, 토양, 폐기물, 에너지 등 자원의 통합 관리 및 활용
UNU-INRA	아크라, 가나	아프리카의 천연 자원 관리
UNU-IIGH	쿠알라룸푸르, 말레이시아	글로벌 보건, 특히 개발도상국 보건 문제
UNU-Macau	마카오, 중국	기술(ICT)을 활용한 사회 혁신 및 지속가능성
UNU-IAS	도쿄, 일본	지속가능성을 위한 고급 연구 (SDGs, 기후변화)
UNU-CRIS	브뤼헤, 벨기에	비교 지역 통합 연구 및 거버넌스
UNU-CPR	뉴욕, 미국	정책 연구, 평화, 정의, 효과적인 거버넌스
UNU-EGOV	기마랑이스, 포르투갈	디지털 기술의 전략적 적용
UNU-INWEH	리치몬드 힐, 캐나다	물, 환경, 보건
UNU-BIOLAC	카라카스, 베네수엘라	라틴 아메리카 및 카리브해 지역의 생명공학

※ 자료: 행복청

행복청에 따르면, UN대학교 유치는 정부청사·국책연구단지 등과 연계하여 연구·교육 기능을 강화하는 등의 시너지 효과를 창출함으로써 행정중심복합도시의 미래 성장동력을 확충할 수 있음.

이를 위해 행복청은 'UN대 유치전략 수립을 위한 연구용역'을 국토연구원을 통해 수행[397]하고 있고, 2025년 12월 UN대학교 본부(일본 도쿄)를 방문하여 유치 가능성 등을 타진할 계획임.

397) (용역명) 행복도시 글로벌 위상 제고방안 연구 / (기간) '25.5. ~ 11. / (수행) 국토연구원

연구 분야는 행정중심복합도시의 특징을 잘 나타낼 수 있는 국가도시정책 분야를 1순위로 검토하고 있으며, 초기 단계에는 예산·인력 등을 고려하여 연구기능 위주로 유치하고 추후 운영이 활성화되면 교육 기능[398]을 추가하는 방안을 검토 중임.

행복청의 설명과 같이 UN대학교 유치는 행정중심복합도시의 위상을 높이고 고급 인력 양성 및 국내 대학, 연구기관의 역량을 강화할 수 있는 효과가 있을 것으로 생각됨.

그런데, UN대학교의 운영비는 이를 유치한 국가 또는 도시가 부담하고 있으며, 행복청은 20명 상주를 가정하는 경우 연간운영비로 최소 50억원이 소요될 것으로 추정[399]하고 있음.

2024년 9월 개교한 공동캠퍼스[400]의 사례를 고려할 때, UN대학교 운영비에 대하여 관계기관간 협의가 원만하게 이루어수 있을지 우려되는 부분이 없지 아니함.

공동캠퍼스는 산학연 협력 활성화를 통한 자족기능 확충을 위하여 조성하는 미래형 캠퍼스로, 공동캠퍼스의 원활한 운영 및 관리를 위하여 공익법

---

398) UN대학교 캠퍼스 중 일본만 유일하게 단독 학위과정을 운영 중임.

399) - 석사 이상 인원 임금(1명당 약 80,000USD 상당, 수당 등 포함시 50% 이상 가산) 및 체류비 등을 고려시 인건비로만 약 30~40억원이 소요될 예정임.
- UNU-WIDER(핀란드)의 경우 연간 운영예산(18명 근무 기준)은 약 1,800만USD로, 200억원 이상 수준임.

400) 공동캠퍼스는 산학연 협력 활성화를 통한 자족기능 확충을 위하여 조성하는 미래형 캠퍼스로 공동캠퍼스의 원활한 운영 및 관리를 위하여 공익법인에 출연금을 지원하고 있음.

인을 설립하고 출연금을 지원하고 있음.

그러나, 공동캠퍼스 사무권한 이관에 대한 기획재정부, 세종특별자치시, 입주대학 등 관계기관 간 이견[401]으로 2026년도 정부예산안에 공익법인 출연금 예산은 편성되어 있지 아니함.

따라서, 행복청은 UN대학교 유치가 성공될 수 있도록 구체적이고 실현가능한 유치전략 수립에 노력함과 아울러 유치에 성공한 경우 재정지원이 원만하게 이루어질 수 있도록 사전에 기획재정부, 세종특별자치시 등 관계기관과 긴밀하게 협의할 필요가 있음.

다) 국민참여단의 대표성 확보 등을 고려한 사업관리 필요

이 사업의 내역사업인 '행정수도 세종추진 국민 소통 및 홍보'는 국정과제인 '행정수도 세종 완성' 추진 과정에서 국민의견을 반영하기 위해 대국민 홍보와 소통 채널 운영을 추진하려는 것으로 일반용역비 5억원이 편성되어 있음.

세부편성내역을 살펴보면, 국가상징구역 국민참여단 운영에 1억 2,100만원, 행정수도 세종 홍보 실행 및 모니터링에 2억 5,900만원, 인건비 등에 1억 2,000만원이 편성되어 있음.

401) 기획재정부는 공동캠퍼스 사무권한을 세종특별자치시로 이관하는 것이 바람직하다는 입장이고, 세종특별자치시는 2030년에 이관하는 것을 요구하고 있으며, 입주대학들은 국가에서 지방자치단체로 이관하는 것은 계약해지 사유에 해당한다는 입장임.

【 ‘행정수도 세종추진 국민 소통 및 홍보’ 사업 세부편성내역 】

① 국가상징구역 국민참여단 운영 : 121백만원

- 국민참여단 참석수당: 96백만원 (120명×4회×200,000)
- 국민참여단 발대식 행사: 15백만원 (1회× 15백만원)/ 대관료, 다과비, 행사진행 등
- 국민참여단 소통그룹 원고료: 10백만원 (25명×4회×100,000)

② 행정수도 세종 홍보 실행 및 모니터링 : 259백만원

- 홍보 이미지, 슬로건 제작: 5백만원 (5백만원×1식)
- 공식 홍보영상 제작: 100백만원 (100백만원×1식)
- 영상콘텐츠 기획 및 제작: 24백만원 (4회×6백만원)
- 디지털콘텐츠 기획 및 제작: 20백만원 (12회×1.6백만원)
- 온라인 인플루언서 협업 홍보: 50백만원 (1회×50백만원)
- 언론, 오프라인 홍보: 60백만원(옥외광고, 교통수단 광고 등)

③ 인건비 및 제경비 등 : 120백만원

- 연구진 인건비: 61백만원 (책임연구원 1인, 연구원 1인, 연구보조원 2인, 보조원 1인)

* "예정가격 작성기준" 및 "학술연구용역 인건비 기준단가" 적용

구분	기준단가	투입량	금액	구분	기준단가	투입량	금액
책임연구원	3,705,904원/월	1인×12월×20%	8,894천원	연구보조원	1,899,539원/월	2인×12월×50%	22,794천원
연구원	2,841,638원/월	1인×12월×60%	20,460천원	보조원	1,424,702원/월	1인×12월×50%	8,548천원

- 일반관리비: 15백만원

* 441백만원(국민참여단 운영 121 + 홍보실행 모니터링 259 + 인건비 61) × 3.5% = 15백만원

- 부가가치세: 44백만원

* 441백만원(국민참여단 운영 121 + 홍보실행 모니터링 259 + 인건비 61) × 10% = 44백만원

※ 자료: 행복청

국가상징구역은 ‘행정수도 세종 완성’을 위해 국회세종의사당, 대통령 세종집무실, 시민공간으로 구성되는 구역으로, 현재 국가상징구역 국제공모 절차가 진행 중이며, 2026년 1월 마스터플랜 구체화 용역이 시작될 예정임.

【 국가상징구역 국제공모 진행 현황 】

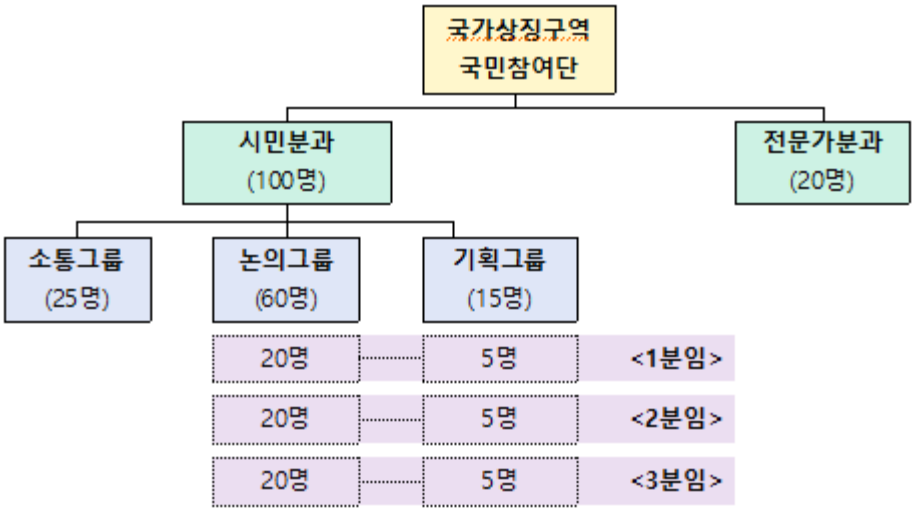


※ 자료: 행복청

행복청은 국민참여단을 통해 전문가·시민들이 국가상징구역에 대해 다양한 의견을 내고 소통하게 하여, 도출된 의견을 국가상징구역 조성에 반영하겠다고 설명함.

국민참여단은 공개모집을 통해 '시민분과' 100명과 다양한 분야의 '전문가분과' 20명으로 구성될 예정인데, 시민분과 중 소통그룹(25명)은 국민참여단 활동을 기록하고 홍보 콘텐츠 제작·SNS 등을 통해 국가상징구역 홍보 활동을 하며, 논의그룹(60명)은 자유토론을 통해 의견을 제안하고, 기획그룹(15명)은 논의그룹의 논의를 독려하고 생산된 의견들을 정리·심화 연구하여 '국민제안서'를 마련할 계획임.

【 국가상징구역 국민참여단 구성(안) 】



※ 자료: 행복청

또한, 행복청은 국민참여단을 2025년 하반기부터 구성하고, 다양한 국민의 참여를 보장하기 위해 국민참여단 기수별 활동기간을 1년으로 하겠다고 설명함.

행복청의 계획대로 국민참여단은 연인원 120명이 활동하게 되는데, 이들이 '국가상징구역 조성'이라는 국가적 의제에 대한 전 국민의 다양한 의견을 실질적으로 대변할 수 있는지에 대한 우려가 생길 수 있으며, 이를 해소하기 위해 아래와 같은 점을 고려할 필요가 있음.

먼저, 행복청은 지역, 연령, 분야별로 다양한 대표성을 갖춘 국민참여단을 구성하여 전 국민의 의견을 고루 반영할 수 있도록 해야 함.

다음으로, 120명 참여단의 대표성 한계를 보완하고 참여의 범위를 확장하는 방안에 대한 검토가 필요함.

예컨대, 오프라인 국민참여단에서 논의된 주요 사항을 온라인 플랫폼에 공개하고 이에 대한 전 국민의 의견을 추가로 수렴하는 방안도 검토될 수 있을 것임.

마지막으로, 국민참여단에서 수렴된 의견이 형식적으로 반영되지 않도록 국민참여단의 운영 과정 및 수렴된 의견이 정책 결정에 어떻게 반영되었는지 등을 투명하게 공개하여야 함.

즉 행복청은 국민참여단의 대표성 확보와 의견 반영의 투명성 등을 고려한 사업관리를 통해 국민의 이해와 지지를 기반으로 하는 '행정수도 세종 완성'을 이행할 필요가 있음.

3) 부강역-북대전IC 연결도로(2032-329)

○ 이 사업은 행정중심복합도시~대전광역시 간 교통체증을 조속히 완화하기 위한 것으로, 행복청은 철저한 사업관리를 통해 이 사업이 계획대로 2028년에 완료될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

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 = 12.88㎞, 4차로 신설
- 사 업 비 : 5,630억 4,400만원
- 사업기간 : 2021. ~ 2028.

※ 자료: 행복청

이 사업의 2025년도 예산은 편성되지 않았고, 2026년도 예산안은 57억원이 편성되었음.

【 2026년도 부강역-북대전IC 연결도로 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
부강역-북대전IC 연결도로	2,010	-	-	5,700	5,700
- 기본조사설계비(420-01)	843	-	-	-	-
- 실시설계비(420-02)	1,167	-	-	5,700	5,700

※ 자료: 행복청

나) 사업기간 준수를 위한 철저한 사업관리 필요

이 사업은 당초 총사업비 3,977억 7,500만원 규모로 2021년부터 2025년까지 추진될 계획이었음.

이 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 2028년으로 연장되고 총사업비도 6,353억 3,100만원으로 증가함에 따라, 이 사업은 「총사업비 관리지침」 제49조제1항제3호나목[402]에 의해 2023년 6월부터

402) **「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 범위에서 기획재정부장관이 대상 사업의 총사업비 규모에 따라 정하는 비율 이상 증가한 사업
가. 총사업비 증가율은 제107조에 의거 최초 등록된 총사업비를 기준으로 산정한다. 단, 예비

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 1,918억원(48.2%) 증액된 총사업비 5,895억원으로 타당성재조사를 통과(B/C 0.97)하였음.

타당성재조사 결과를 반영한 행복청과 기획재정부와의 총사업비 협의가 2024년 10월에 완료되어 2025년도 정부예산안 편성시 설계비가 반영되지 못하였고, 이에 국토교통위원회의 2025년도 예산안 예비심사 과정에서 잔여 설계비 25억원을 신규증액하였으나, 예산결산특별위원회 및 국회 본회의 심의에서 잔여 설계비가 반영되지 아니하였음.

타당성조사를 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.

행정중심복합도시와 대전광역시를 연결하는 도시접근도로는 대전~유성 연결도로와 대덕테크노밸리 연결도로가 구축되어 있음.

【 부강역~북대전IC 연결도로 건설 사업 노선도 】



※ 자료: 행복청

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[403]하고 있음.

이에, 부강역~북대전IC 연결도로 건설은 행정중심복합도시와 대전광역시 간의 접근경로를 다양화함으로써, 도시 내부의 교통체증을 완화하고 도시 외부의 교통체계를 개선하는 효과를 가져올 수 있음.

이처럼 행정중심복합도시~대전광역시 간 지·정체 해소를 위해 기존 혼잡도로의 통행을 조속히 분산할 필요가 있음에도 불구하고 이 사업이 타당성재조사로 인해 2023년부터 2025년까지 3년간 중단되었으므로, 행복청은 철저한 사업관리를 통해 이 사업이 계획대로 2028년에 완료될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

403) (주변 고속도로) 연평균 증가율 1.3%~6.4%
(주변 국도 및 국지도) 연평균 증가율 0.3%~19.3% 수준 (※ 자료: 행복청)

새만금개발청 소관

Ⅰ. 총 괄

1. 개 요

가. 세입·세출예산안 개요

2026년도 새만금개발청 소관 예산안은 일반회계와 지역균형발전특별회계(이하 “지특회계”라 함)로 구성되어 있음.

총계 기준 세입예산안은 82억원으로 2025년도 예산 대비 10억원(△11.1%)이 감액 편성되었고, 세출예산안은 2,012억원으로 2025년도 예산 대비 884억원(78.4%)이 증액 편성되었음.

【 2026년도 새만금개발청 세입·세출예산안 총괄표(총계기준) 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)	
	본예산	추경(A)			(B-A)/A
□ 세입예산안	92	92	82	△10	△11.1
- 일반회계	91	91	81	△10	△11.2
- 지특회계	0.58	0.58	0.59	0.01	1.7
□ 세출예산안(총계)	1,128	1,128	2,012	884	78.4
- 일반회계	1,128	1,128	2,012	884	78.4

※ 자료: 새만금개발청

나. 세입예산안

새만금개발청의 세입예산안은 일반회계 및 지특회계에 편성되어 있고 2026년도 세입예산안은 2025년도 예산 대비 10억원(△11.1%)이 감소한 82억원임.

【 2026년도 새만금개발청 소관 세입예산안 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2025 예산		2026 예산안 (B)	증감액 (B-A)	증감률 (B-A)/A
	본예산	추경(A)			
합 계	92	92	82	△10	△11.1
◦ 일반회계	91	91	81	△10	△11.2
- 토지대여료	19	19	15	△4	△19.8
- 기타경상이전수입	8	8	8	-	-
- 면허료 및 수수료	64	64	58	△6	△9.9
- 기타잡수입	0.93	0.93	0.75	△0.18	△19.4
◦ 지특회계	0.58	0.58	0.59	0.1	1.7
- 토지대여료	0.58	0.58	0.59	0.1	1.7

※ 자료: 새만금개발청

2026년도 세입예산안의 주요 내역은 일반회계의 토지대여료 14.9억원, 면허료 및 수수료 57.8억원, 기타잡수입 0.8억원, 지특회계의 토지대여료 0.6억원임.

다. 세출예산안

새만금개발청의 세출예산안은 일반회계로만 편성되어 있으며, 2026년도 세출예산안(총계)은 2,012억원으로 2025년도 예산 대비 884억원(78.4%)이 증가하였음.

【 2026년도 새만금개발청 소관 일반회계 세출예산안 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2025 예산		2026 예산안 (B)	증감(B-A)	증감률 (B-A)/A
	본예산	추경(A)			
◦ 일반회계	1,128	1,128	2,012	884	78.4

※ 자료: 새만금개발청

인건비는 공무원 보수 인상률 반영 등으로 인해 2025년도 예산 대비 4억원(3.3%) 증액된 127억원이며, 기본경비는 48억원으로 청사 관리면적 증가 소요 등을 반영하여 2025년도 예산 대비 2억원(4.3%)이 증액 편성되었음.

주요사업비는 1,837억원으로 2025년도 예산 대비 878억원(91.6%)이 증액 편성되었는데, 이는 새만금 지역간 연결도로 건설 1,228억원 증액, 새만금 간척박물관 운영 21억원 증액 등에 따른 것임.

【 2026년도 새만금개발청 소관 세출예산안 세부내역 】

(단위 : 억원, %)

구 분	2025 예산		2026 예산안 (B)	증감(B-A)	증감률 (B-A)/A
	본예산	추경(A)			
합 계	1,128	1,128	2,012	884	78.4
◦ 인 건 비	123	123	127	4	3.3
◦ 기본경비	46	46	48	2	4.3
◦ 주요사업비(단위사업)	959	959	1,837	878	91.6
- 새만금개발 사업지원	905	905	1,785	880	97.2
- 새만금개발청 운영	54	54	52	△2	△3.7

※ 자료: 새만금개발청

2. 신규 및 계속(완료)사업

가. 2026년도 신규사업

2026년도 신규사업은 없음.

나. 주요 계속사업

2026년도 주요 계속사업은 새만금 상수도시설 건설, 새만금 지역간 연결도로 건설, 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축, 새만금 투자유치지원 등 6개 사업이며, 주요 계속사업의 예산안은 총 1,801억원임.

【 2026년도 새만금개발청 소관 주요 계속사업 현황 】

(단위 : 억원)

연번	세부사업명	2026 예산안
1	새만금 상수도시설 건설	34
2	새만금 종합사업관리 기술지원	15
3	새만금 지역간 연결도로 건설	1,630
4	국립 새만금 간척박물관 운영	54
5	새만금 아치전지 특화단지 전력인프라구축	44
6	새만금 투자유치지원	24
합 계		1,801

※ 자료: 새만금개발청

다. 완료사업

2025년도 새만금개발청 소관 완료 사업은 새만금 기본계획 변경, 새만금 웰컴스페이스 조성 등이 있음.

3. 새만금개발청 예산구조

가. 회계 구조

새만금개발청 소관 회계 중 세입예산은 일반회계와 지특회계에 각각 편성되어 있으며, 주요 세입원은 일반회계 토지대여료와 면허료 및 수수료, 기타잡수입과 특별회계 토지대여료가 있음.

세출예산은 일반회계로만 이루어져 있으며, 새만금개발청 소관 기금은 없음.

【 2026년도 새만금개발청 예산안 회계 】

(단위 : 억원)

일반회계	
세 입	세 출
81 (토지대여료, 면허료 및 수수료 등)	2,012

지특회계	
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.

【 2026년도 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 상수도시설 건설사업(5557-323)

○ 이 사업은 2021년 착공 이후 총 세 차례(2024년 → 2025년 → 2026년 → 2027년) 종료 시점이 연장되었는바, 새만금개발청은 내부요인과 외부요인에 대한 충분한 검토를 통하여 현실적으로 가능한 종료 시점을 설정하고 관리할 필요가 있음.

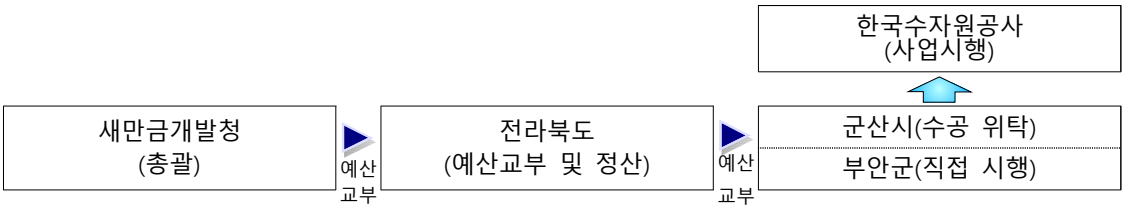
가) 개요

‘새만금 상수도시설 건설사업’은 새만금사업지역의 내부개발을 도모하고 투자여건을 개선하기 위하여 새만금사업지역 내 생활·공업용수 공급을 위한 배수지를 건설하려는 사업으로, 옥구배수지(25,000㎥) 및 계화배수지(5,000㎥)의 건설에 소요되는 비용을 전액 국고에서 지원하고 총사업비는 404억원임.

동 사업의 추진 경과를 보면, 옥구배수지와 계화배수지는 2021년에 착공하였는데, 계화배수지는 2023년 7월 준공되었고, 옥구배수지는 2027년 준공될 예정임.

사업의 집행방식을 보면, 새만금개발청은 전라북도의 신청을 받아 전라북도에 보조금을 교부하고, 전라북도는 보조사업자인 군산시(옥구배수지)와 부안군(계화배수지)에 재교부하며, 군산시는 배수지 건설 위수탁계약을 체결한 한국수자원공사에 공사비를 지급하고 있음.

【 새만금 상수도시설 건설사업 국고보조 흐름도 】



※ 자료: 새만금개발청

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 88억원 대비 54억원이 감액(△61.4%)된 34억원이 편성되었음.

【 2026년도 새만금 상수도시설 건설사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
새만금 상수도시설 건설사업	2,000	8,800	8,800	3,400	△5,400
- 옥구배수지 건설	2,000	8,800	8,800	3,400	△5,400
- 계화배수지 건설	-	-	-	-	-

※ 자료: 새만금개발청

나) 사업의 내부요인 및 외부요인을 고려한 사업기간 설정 필요

이 사업의 내역사업인 옥구배수지[404] 건설사업은 군산시 옥구읍에 배수지, 관로시설 및 진입도로를 건설하는 사업으로 총 311억원의 예산이 소요될 예정임.

옥구배수지 건설사업은 2021년 12월 착공할 당시 2024년에 사업을 완료할 계획이었지만, 진입도로와 배수지 등의 토지보상 문제로 2022년 1월부터 2023년 4월까지 공사가 중지되었고, 2023년 4월 공사를 재개하면서 종료 시점도 2025년으로 변경되었으며, 2024년 기획재정부의 보조사업 연장평가에서 이 사업에 대한 현장여건 변화와 어려움[405]을 고려하여 종료 시점을 2026년으로 연장하였음.

그런데, 2025년 7월 기획재정부의 보조사업 재평가에서 이 사업은 2026년 준공 예정인 송수관로 사업 및 2028년 준공 예정인 배수관로 사업과 연계하여 시행되어야 하므로, 시설 상호간 연계성을 고려하여 종료 시점을 2027년으로 연장하기로 결정되었음.

---

404) 옥구배수지는 배수지 25,000㎥(생활 17,000㎥/일, 공업 8,000천㎥/일), 관로시설 385m, 진입도로 447m 건설

405) 옥구배수시 건설사업은 진입도로 구간 및 배수지 사면에 대한 설계 조정 및 공법 변경으로 2024년 1월부터 2월까지 공사가 중지되었음.

【 옥구배수지 건설사업의 종료시점 변경 】

구분	종료시점	연장 사유
2021년 12월 착공시	2024년	-
2023년 4월 공사재개시	2025년	토지보상 문제로 2022년 1월부터 2023년 4월까지 공사 중지
2024년 5월 보조사업 연장평가	2026년	토지보상 지연 및 현장토질 여건(풍화암 → 연암) 등 현장여건 변화
2025년 7월 보조사업 재평가	2027년	2026년 준공 예정인 송수관로 사업 및 2028년 준공 예정인 배수관로 사업과 연계 필요

※ 자료: 새만금개발청

새만금개발청은 송수관로 공사 준공 이후 본격적으로 상수도가 배수지에 유입된 이후에 배수지 및 관로 수밀 확인[406]과 시운전이 요구되므로, 시설사업 준공 검사 시의 문제점을 보완하는 차원에서 이 사업의 종료 시점이 연장되었다고 설명함.

그러나, 2021년 착공 이후 총 세 차례(2024년 → 2025년 → 2026년 → 2027년) 종료 시점이 연장되는 과정을 살펴보면, 새만금개발청의 사업관리가 부족한 측면이 있다고 생각됨.

먼저, 이 사업이 착공 직후 토지보상 미비로 인해 장기간 중단된 것은 초기 사업준비 단계에서 내부요인에 대한 새만금개발청의 충분한 사전 검토와 위험요소 관리가 이루어지지 않았음을 방증함.

406) 수밀 확인은 배관, 기계 등에서 물이 새지 않고 밀봉되어 있는지 검사하는 절차를 의미함.

다음으로, 2025년 7월에 이루어진 세 번째 연장(2026년 → 2027년)은 2024년 보조사업 연장평가 시점에서 충분히 예측 가능했어야 한다고 생각됨.

새만금개발청이 설명한 수밀 확인과 시운전은 시설 준공 후 필수적인 절차이므로, 2024년 보조사업 연장평가 시점에서 송수관로 및 배수관로의 공기를 고려한 배수지 운영 개시 시점을 목표로 설정했어야 함.

즉, 2024년 보조사업 연장평가 시점에서 외부 연계 문제를 간과하고 2026년 준공을 확정한 것은 이 사업을 '토목 공사'로만 판단하고 '운영 개시' 관점에서 접근하지 못한 것이라고 생각됨.

따라서, 새만금개발청은 향후 사업의 기간을 계획하는 경우 내부요인과 외부요인에 대한 충분한 검토를 통하여 현실적으로 가능한 종료 시점을 설정하고 관리할 필요가 있음.

2) 새만금 지역간 연결도로 건설(5557-387)

○ 이 사업은 새만금 SOC적정성 검토와 계속된 입찰공고 유찰로 인하여 사업 지연이 반복되었고 2025년 10월 말 기준 집행률(3.7%)이 저조한 상황이므로, 사업지연이 반복되지 않도록 새만금개발청의 철저한 사업관리가 필요함.

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 2026년도 예산안은 전년도 401억 6,500만원 대비 1,228억 1,400만원이 증액(305.8%)된 1,629억 7,900만원이 편성되었음.

【 2026년도 새만금 지역간 연결도로 건설 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
새만금 지역간 연결도로 건설	2,526	40,165	40,165	162,979	122,814
- 기본조사설계비(420-01)	2,480	1,023	1,023	-	-
- 공사비(420-03)	-	39,007	39,007	158,342	119,335
- 감리비(420-04)	-	79	79	4,567	4,488
- 시설부대비(420-05)	46	56	56	70	14

※ 자료: 새만금개발청

나) 사업지연이 반복되지 않도록 철저한 사업관리 필요

2023년 7월 새만금 국가산업단지가 이차전지 특화단지로 선정되는 등 새만금개발청은 2023년 8조 8,796억원, 2024년 1조 3,000억원 규모의 투자유치 성과를 달성하고 있음.

또한, 새만금 국가산업단지 기업 종사자와 입주민 등에게 쾌적한 정주환경을 제공하기 위한 새만금 수변도시 조성사업도 2025년 하반기 중 수변도시 1공구에서 첫 분양을 추진하는 등 2028년까지 수변도시 조성을 완료할 계획[407]임.

이러한 새만금의 성장을 효율적으로 지원하기 위해서는 도로, 항만, 공항 등 사회간접자본(social overhead capital)의 조속한 구축이 필요함.

도로의 경우 광역도로망과 간선도로망으로 구분할 수 있는데, 광역도로망은 새만금~전주 간 고속도로가 2025년 12월 준공될 예정임.

간선도로망은 ① 동서도로, ② 남북도로, ③ 지역간 연결도로를 구축하는 것으로 계획되어 있음.

---

407) 새만금개발공사 보도자료, “새만금개발공사, 사람과 기업이 함께하는 미래형 도시 조성”, 2025. 7. 28.
- 새만금 수변도시 조성 계획

구 분	주요 내용
사업기간	・2019년 ~ 2028년
규 모	・6.3㎢ (189만평)
도입기능	・주거·상업·업무·복합 등 개발
총사업비	・19,985억원
계획인구	・20,700명(개발유보 18,367명 별도)

동서도로는 연장 16.47㎞, 4차로의 규모로 새만금 신항만과 새만금~전주 간 고속도로의 새만금 IC를 연결하는 도로로서 2020년 12월 준공되었고,

남북도로는 연장 27.1㎞, 6~8차로의 규모로 군산에서 새만금 내부를 관통하여 부안까지 20분대로 연결하는 도로로서 2023년 7월 준공되었음.

지역간 연결도로는 연장 20.76㎞, 6차로의 규모로 3개 공구(1공구 9.37㎞, 2공구 8.28㎞, 3공구 3.11㎞)로 나누어 건설하고, 산업단지와 수변도시 등 새만금의 주요 거점지역 간에 내부접근성을 높이는 등의 기능을 담당할 계획임.

이에, 이 사업의 예산은 2023년에 36억 4,200만원이 신규 편성되었으나, 2023년 9월 정부의 새만금 SOC 적정성 검토 결정에 따라 이 사업의 추진이 중단되어 기본조사설계비 22억 7,100만원이 불용되고 3억 4,100만원이 이월되었음.

그리고, 2024년 4월 국토교통부에서 시행한 중간점검 결과에서 이 사업의 추진 필요성이 확인되어 동 사업이 재개되었음.

2024년 5월 새만금개발청은 신속한 추진을 위하여 이 사업을 설계와 시공을 일괄하여 입찰하는 턴키(turn key) 방식으로 입찰공고를 하였으나, 1·2공구는 유찰되고 3공구만 경쟁입찰이 성립하였음.

새만금개발청은 1·2공구에 대하여 2024년 6월 및 7월 2차·3차 입찰공고를 하였으나 1차 공고와 같이 각각 입찰참가자자격 사전심사[408](PQ) 신청

업체가 1개 기업으로 다시 유찰되었으며, 9월 4일에 계약방법을 수의계약으로 변경하여 입찰참가자자격 사전심사(PQ) 단독적격자를 수의계약 대상자로 선정하였음.

새만금개발청은 1·2공구 유찰의 원인에 대하여 기업들이 낙찰 탈락에 대한 위험부담과 신중하게 턴키사업 참여 여부를 결정하는 최근의 추세 등 복합적이고 다양한 사유에 기인하고 있다고 설명[409]함.

이와 같이 새만금 SOC 적정성 검토와 1·2공구의 3회 유찰로 인하여 이 사업이 지연되었는데, 2025년 10월 말 기준 이 사업의 예산현액 407억 3,900만원 대비 집행액은 15억 1,400만원으로 집행률(3.7%)이 저조한 상황임.

【 2025년 10월 말 기준 '새만금 지역간 연결도로 건설' 집행 현황 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025. 10.				2026 예산안
	예산현액	집행액	이월 예상액	불용 예상액	
새만금 지역간 연결도로 건설	**40,739**	**1,514**	**-**	**156**	**162,979**
- 기본조사설계비(420-01)	1,357	-	-	156	-
- 공사비(420-03)	39,007	1,261	-	-	158,342
- 감리비(420-04)	79	-	-	-	4,567
- 시설부대비(420-05)	296	253	-	-	70

※ 자료: 새만금개발청

408) 입찰참가자자격 사전심사(PQ): 입찰에 참가하고자 하는 자에 대하여 유사실적, 기술능력, 경영상태 등을 종합적으로 평가하여 이행능력이 있다고 인정될 경우에 입찰참가자격을 부여하는 제도

409) 새만금개발청 보도설명자료, 「새만금청은 지역간 연결도로를 적기 구축할 계획입니다」, 2024. 8. 7.

새만금개발청은 설계·시공 일괄입찰 방식의 특성 상 실시설계 완료 및 본 공사 착수 후 설계비를 일괄지급하여 2025년 10월 말 기준 설계비가 집행되지 아니하였으나, 2025년 내 모든 공구의 실시설계를 마무리하고 착공할 계획이므로 공사비 및 감리비 등을 전액 집행할 수 있다고 설명함.

앞에서 설명하였듯이, 이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 대비 1,228억 1,400만원이 증액된 1,629억 7,900만원이고, 이는 새만금개발청의 2026년도 전체 세출예산안(2,012억 3,700만원)의 80.9%로서, 이 사업에 대한 정부의 강력한 추진 의지를 방증함.

또한, 최근 새만금 지역이 성장하고, 동서도로·남북도로·고속도로 등 교통망이 구축되고 있는 상황에서 지역간 연결도로는 계획대로 2030년에 개통이 되더라도 공급 시점이 늦을 수 있음.

따라서, 새만금개발청은 사업의 지연요소를 면밀히 검토하여 동 사업이 계획대로 2025년에 설계를 완료하고 2030년에 준공될 수 있도록 철저한 사업관리를 할 필요가 있음.

참고로, 국토교통위원회는 2024회계연도 결산 예비심사에서 이 사업에 대하여 ‘새만금개발청은 새만금 지역간 연결도로 건설 사업이 차질 없이 진행될 수 있도록 면밀한 사업관리를 할 것’을 시정요구(2025. 8.)한 바 있음.

3) 새만금 입주기업 지원(5557-419)

○ 내역사업인 '통근버스 지원'에서 부정확한 초기 수요를 기반으로 노선이 확정되었으므로, 새만금개발청은 수요조사의 정확도를 높이는 방안에 대해 면밀히 검토할 필요가 있음.

가) 개요

'새만금 입주기업 지원' 사업은 군산, 익산, 전주 등 새만금 국가산업단지 인접 지역에 거주하는 근로자를 대상으로 통근용 전세버스 임차를 지원하고, 새만금 투자·개발 활성화를 위한 규제 개선사항 발굴 및 기업 애로사항 해소를 위한 간담회, 세미나 개최 등 입주기업 지원 사업을 추진하는 것임.

이 사업의 2026년도 예산안은 전년도 6억원 대비 8,000만원이 감액(△13.3%)된 5억 2,000만원이 편성되었음.

【 2026년도 새만금 입주기업 지원 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 결산	2025 예산		2026 예산안(B)	증 감 (B-A)
		본예산	추경(A)		
새만금 입주기업 지원	402	600	600	520	△80
- 통근버스 지원	258	400	400	400	-
- 규제개선 및 입주기업 지원 등	144	200	200	120	△80

※ 자료: 새만금개발청

나) 수요조사 정확도 향상을 위한 방안 마련 필요

내역사업인 ‘통근버스 지원’은 새만금 국가산업단지로 대중교통 접근이 어려운 상황을 고려하여 2024년 4월부터 사업이 진행되고 있음.

2025년 9월 말 기준 이 사업은 새만금 국가산업단지의 37개 기업 2,143명을 대상으로 군산 5개, 전주·익산 각 1개 등 총 7개 노선을 출·퇴근 시간에 운영하고 있음.

새만금개발청에 따르면, 2025년 통근버스 노선은 2024년 9월 33개 기업을 대상으로 실시한 수요조사를 토대로 확정되었는데, 수요조사 결과 13개 기업에서 542명이 통근버스를 이용하겠다고 응답하였음.

【 2025년 기업별 통근버스 수요조사 현황 】

(단위: 명)

구분	군산					전주	익산	합계
	1호차 (25인승)	2호차 (25인승)	3호차 (25인승)	4호차 (45인승)	5호차 (45인승)	6호차 (45인승)	7호차 (45인승)	
기업1	110					2	2	114
기업2			62	22		40	42	166
기업3				66			16	82
기업4			16	24				40
기업5				24			2	26
기업6			36					36
기업7				22				22
기업8					10			10
기업9		10						10

구분	군산					전주	익산	합계
	1호차 (25인승)	2호차 (25인승)	3호차 (25인승)	4호차 (45인승)	5호차 (45인승)	6호차 (45인승)	7호차 (45인승)	
기업10		6						6
기업11					4		16	20
기업12		4						4
기업13					2	4		6
합계	110	20	114	158	16	46	78	542

※ 자료: 새만금개발청

그런데, 2025년 9월 말 기준 하루 평균 이용자 수는 군산 5개 노선 130명, 전주 1개 노선 20명, 익산 1개 노선 24명 등 174명임.

특히 1·3·4호차의 경우 수요조사에서는 각각 110명, 114명, 158명이 통근버스 이용으로 응답하였으나, 실제 이용자 수는 각각 20명, 26명, 46명에 불과한 상황임.

【 2025년 하루 평균 통근버스 이용 현황 】

(단위: 명)

구분		군산					전주	익산	합계
		1호차 (25인승)	2호차 (25인승)	3호차 (25인승)	4호차 (45인승)	5호차 (45인승)	6호차 (45인승)	7호차 (45인승)	
이용자수	출근	10	9	13	23	10	10	13	88
	퇴근	10	9	13	23	10	10	11	86
합계		20	18	26	46	20	20	24	174

※ 자료: 새만금개발청

수요조사와 실제 이용자 수가 크게 차이나는 이유에 대하여 새만금개발청은 가동 중이거나 2025년 준공 예정 기업을 대상으로 수요조사를 실시한 것으로, 근로자의 개인 사정, 근무 시간 변경, 기업의 준공 및 가동 지연 등으로 차이가 발생하였다고 설명함.

그런데, 부정확한 초기 수요를 기반으로 노선이 확정되는 경우 실제 이용률에 맞춰 노선을 재조정하는 것이 행정적으로 어려워져 운영의 경직성을 초래하게 됨.

수요조사의 정확도를 높이기 위해서는 불확실한 잠재 수요를 배제하고, 실제 이용이 확정된 정보를 바탕으로 조사를 설계하며, 지속적인 모니터링 체계를 구축하여야 함.

즉, 실제 가동 중인 기업을 중심으로 하고 준공 예정 기업의 수요는 별도로 분류하여 보수적인 예측치를 반영하거나 노선 확정 전에 근무가 확정된 근로자를 대상으로 재확인 조사를 실시하는 등의 절차가 있어야 하지만, 이에 대한 새만금개발청의 사업관리는 부족한 측면이 있다고 생각됨.

따라서, 새만금개발청은 수요조사의 정확도를 높이는 방안을 마련하고 지속적인 모니터링을 통해 노선이 최적화되도록 노력할 필요가 있음.

〈 소관분야별 담당자 〉

담당자	직 위	소 관 분 야	연락처 (6788-)
김미량	입법조사관	종합교통정책관	5584
이재명	입법조사관	주택정책관(주택정책과, 주택정비과, 주택공급기획팀) 전세사기피해지원단	5576
권용훈	입법조사관	철도국, 도로국	5582
김은표	입법조사관	모빌리티자동차국, 대도시권광역교통위원회	5575
최은제	입법조사관	국토정책관, 주거복지정책관, 공공주택추진단	5574
문정원	입법조사관	항공정책실, 물류정책관	5580
최영표	입법조사관	건설정책국(기술안전정책관 포함)	5591
김유림	입법조사관	도시정책관, 도시정비기획단, 용산공원조성추진기획단	5581
류지호	입법조사관	행정중심복합도시건설청, 새만금개발청, 주택정책관 (주택기금과, 주택건설공급과), 혁신도시발전추진단	5590
이해언	입법조사관	국토정보정책관, 토지정책관	5578
김해성	입법조사관	건축정책관	5585