2025년도

국토교통위원회 소관

제2회 추가경정예산안 예비심사보고서

▣ 국 토 교 통 부 소 관

2025. 6.

국 토 교 통 위 원 회

목 차

Ⅰ. 소관부처 회부 추가경정예산안 ····· 1

Ⅱ. 심사경과 ····· 2

Ⅲ. 개요 ····· 3

Ⅳ. 전문위원 검토보고의 요지 ····· 11

Ⅴ. 대체토론의 요지 ····· 116

Ⅵ. 소위원회 심사보고의 요지 ····· 118

Ⅶ. 심사결과 ····· 120

Ⅷ. 찬반토론의 요지 ····· 120

Ⅸ. 부대의견 ····· 120

※ 붙임 : 수정내역 첨부

2025년도
국토교통위원회 소관
제2회 추가경정예산안
예비심사보고서

2025. 6.

국토교통위원회

Ⅰ. 소관부처 회부 추가경정예산안

1. 국토교통부 소관

○ 일반회계 : 세출

○ 교통시설특별회계(도로·철도·교통체계관리·공항계정) : 세입 및 세출

○ 지역균형발전특별회계(지역지원계정) : 세출

Ⅱ. 심사경과

1. 제 출 일 자 : 2025. 6. 23.

2. 회 부 일 자 : 2025. 6. 23.

3. 상정 및 의결일자

□ 제426회 국회(임시회)

○ 제1차 국토교통위원회(2025. 6. 25.)

상정, 제안설명, 검토보고, 대체토론 및 소위원회 회부

○ 제1차 예산결산기금심사소위원회(2025. 6. 25.)

상정, 심사, 의결

○ 제2차 국토교통위원회(2025. 6. 26.)

상정, 소위원장 심사보고, 수정의결

Ⅲ. 개요

[국토교통부 소관]

1. 편성 배경 및 방향

정부는 최근 4분기 연속 0% 내외 성장 등 경기 부진 심화와 코로나 시기 누적된 채무로 자영업자 연체율·폐업률 상승 등 내수 회복 지연에 따른 서민·취약계층의 어려움이 가중되고 있다는 인식 하에 “경기 진작” 및 “민생 안정”의 2가지 목적으로 2025년도 제2회 추가경정예산안[1)]을 국회에 제출하였음.

정부가 제출한 2025년도 제2회 추가경정예산안의 총 규모는 30.5조원으로, 세출예산 20.2조원을 증액 편성하였으며, 세입경정 10.3조원을 감액하였음.

【 2025년도 제2회 추가경정예산안 지출소요 및 주요내용 】

(단위 : 조원)

구 분	금액	주요내용
세 출	20.2	
① 경기진작	15.2	• 소비여력 보강(11.3), 건설경기 활성화(2.7), 신산업 투자 촉진(1.2)
② 민생안정	5.0	• 소상공인 재기(1.4), 고용안전망 강화(1.6), 물가안정·취약계층(0.7), 지방재정 보강 등(1.3)
세입 경정	10.3	
합 계	30.5	

※자료: 국토교통부

1) 추가경정예산안의 규모를 나타내는 총지출은 세출뿐만 아니라 기금지출을 포함하므로, 별도로 구분하지 않는 한 기금운용계획변경안을 포함하는 것으로 사용함.

이번 추가경정예산안에서 제시된 정부의 재원조달 방안을 구체적으로 살펴보면, 기금 여유자금 등 가용재원 2.5조원, 추가 국채발행 19.5조원, 지출구조조정 5.3조원, 외국환평형기금채권 활용 3.0조원으로 조달하는 것으로 계획하고 있음.

【 2025년도 제2회 추경안 재원조달 방안 】

구 분	비 고
가용재원 발굴 2.5조원 (기금 여유자금 등)	추경재원 30.5조원
추가 국채발행 19.5조원	
지출 구조조정 5.3조원	
외국환평형기금채권 활용 3.0조원	

※자료: 국토교통부

2025년도 제2회 국토교통부 소관 추가경정예산안은 건설경기 회복과 주거안정을 위하여 2조 354억원(총지출 기준)을 증액, 사업 여건 등을 고려하여 1조 2,449억원(총지출 기준)을 감액하여 국토교통부 소관 전체 추가경정예산안 규모는 7,906억원임.

【 2025년도 국토교통부 소관 제2회 추가경정예산안 분야 및 부문별 편성 현황 】

(단위 : 억원)

분야 및 부문	금 액
Ⅰ. 세출 확대	20,354
교통 및 물류분야	7,826
- 도로부문	1,060
- 철도부문	6,686
- 항공·공항부문	81

분야 및 부문	금 액
국토 및 지역개발분야	3,150
- 지역 및 도시부문	3,000
- 산업단지부문	150
사회복지분야	9,378
-주택	9,378
Ⅱ. 세출 조정	Δ12,449
교통 및 물류분야	Δ9,684
- 도로부문	Δ2,188
- 철도부문	Δ2,273
- 항공·공항부문	Δ5,224
사회복지분야	Δ2,765
-주택	Δ2,765
합 계(Ⅰ+Ⅱ)	7,906

※자료: 국토교통부
* 총지출기준, 주택도시기금운용계획변경안 포함

국토교통부 소관 추가경정예산안은 도로, 철도 등 사업여건이 양호한 SOC 23개 사업 8,575억원, 위기 사업장 유동성 지원 등 PF지원 3개 사업 8,000억원 및 주거안정을 위해 2개 사업에 3,779억원을 증액 편성하였으며, 입찰 중단, 계획 적정성 검토 등 연내 집행이 어려운 도로, 철도, 공항 및 주택도시기금 11개 사업에 대하여 1조 2,449억원을 감액 편성하여 전체적으로 7,906억원을 증액 편성하였음.

【 2025년도 국토교통부 소관 제2회 추가경정예산안 사업 세부내역 】

(단위: 억원)

구 분	사 업 명	2025년도			
		본예산	1회 추경 (A)	2회 추경안 (B)	증감 (B-A)
합 계(제2회 추경안 사업)		122,421	124,006	131,912	7,906
Ⅰ. 세출 확대		89,288	90,873	111,227	20,354
도로	① 함양-울산 고속도로건설	757	757	837	80
	② 태안 고남-창기 국도건설	207	207	707	500

구 분	사 업 명	2025년도			
		본예산	1회 추경 (A)	2회 추경안 (B)	증감 (B-A)
	③ 신안 압해-화원 국도건설	461	461	821	360
	④ 민자도로건설지원	9,799	9,799	9,919	120
	소 계	11,225	11,225	12,285	1,060
철도	① 호남고속철도건설(광주-목포)	1,386	1,386	2,386	1,000
	② 평택-오송2복선화	2,500	3,500	4,500	1,000
	③ 보성-임성리철도건설	178	178	278	100
	④ 도담-영천 복선전철	94	94	394	300
	⑤ 수도권광역급행철도C노선	338	338	638	300
	⑥ 광주도시철도2호선건설	1,399	1,399	2,113	715
	⑦ 대전도시철도2호선건설	587	587	1,846	1,259
	⑧ 부산사상-하단 도시철도건설	633	633	733	100
	⑨ 양산도시철도 건설	536	536	656	120
	⑩ 고속철도안전 및 시설개량	2,884	3,291	3,591	300
	⑪ 일반철도안전 및 시스템개량	5,619	5,619	6,219	600
	⑫ 일반철도시설유지보수위탁	5,455	5,455	5,983	528
	⑬ 도시철도 노후시설 개선지원	347	525	725	201
	⑭ 제2철도교통관제센터건설	275	275	438	163
	소 계	22,230	23,815	30,500	6,686
항공·공항	① 무안국제공항 활주로 연장	75	75	104	29
	② 제주공항 시설개선	23	23	44	21
	③ 드론 종합 인프라 구축 및 운영	102	102	132	30
	소 계	200	200	281	81
지역및도시	① PF선진화 마중물 개발앵커리츠 출자신규	-	-	3,000	3,000
	소 계	-	-	3,000	3,000
산업단지	① 산업단지 진입도로	345	345	495	150
	소 계	345	345	495	150
주택	① 청년월세 한시 특별지원	777	777	1,349	572
	② 미분양안심환매(융자)기금, 신규	-	-	1,000	1,000
	③ 주택도시보증공사출자기금, 신규	-	-	4,000	4,000
	④ 전세임대(융자)기금	51,141	51,141	54,349	3,208
	⑤ 소규모주택정비사업기금	3,370	3,370	3,969	599
	소 계	55,289	55,289	64,667	9,378
Ⅱ. 세출 조정		33,133	33,133	20,684	Δ12,449
도로	① 포항-영덕고속도로건설	2,043	2,043	222	△1,821
	② 동광주-광산고속도로건설	367	367	-	△367
	소 계	2,409	2,409	222	Δ2,188

구 분	사 업 명	2025년도			
		본예산	1회 추경 (A)	2회 추경안 (B)	증감 (B-A)
철도	① 남부내륙철도	1,189	1,189	689	△500
	② 충북선 고속화	199	199	99	△100
	③ 월곶-판교 복선전철	1,720	1,720	1,520	△200
	④ 인덕원-동탄 복선전철	2,121	2,121	1,870	△251
	⑤ 용산-상봉광역급행철도(GTX-B)	2,968	2,968	1,746	△1,222
	소 계	8,196	8,196	5,923	Δ2,273
항공·공항	① 가덕도신공항건설	9,640	9,640	4,417	△5,224
	소 계	9,640	9,640	4,417	△5,224
주택	① 국민임대(융자)	1,876	1,876	943	Δ933
	② 행복주택(융자)	4,384	4,384	3,140	Δ1,244
	③ 공공임대(융자)	6,628	6,628	6,040	Δ588
	소 계	12,888	12,888	10,123	Δ2,765

※자료: 국토교통부

2. 추가경정예산안 세부내역

가. 추가경정예산안

1) 세입

국토교통부 소관 제2회 추가경정예산안의 세입(총수입 기준)은 2025년도 제1회 추경예산인 1조 6,921억원에서 변동되는 부분이 없음.

【 2025년도 국토교통부 소관 제2회 추가경정예산안 회계별 총수입 증감 현황 】

(단위 : 억원)

구 분	'24년 예산	'25년 예산			증 감 (B-A)		비고
		본예산	1회추경 (A)	2회추경안 (B)		%	
합계	17,152	16,921	16,921	16,921	-	-	
□일반회계	1,899	2,010	2,010	2,010	-	-	
□교통시설특별회계	3,856	7,018	7,018	7,018	-	-	
□에너지및자원사업특별회계	8	8	8	8	-	-	
□혁신도시건설특별회계	5,585	2,049	2,049	2,049	-	-	
□지역균형발전특별회계	5,804	5,837	5,837	5,837	-	-	

※자료: 국토교통부

2) 세출

가) 회계별 현황

국토교통부 소관 제2회 추가경정예산안의 세출은 2025년도 제1회 추경예산 23조 1,948억원 대비 1,864억원(0.8%)을 증액한 23조 3,813억원으로, 일반회계 5,163억원(6.8%), 지역균형발전특별회계 150억원(0.7%)을 각각 증액하였으며, 교통시설특별회계 3,449억원(△2.6%)을 감액하였음.

【 2025년도 국토교통부 소관 제2회 추가경정예산안 회계별 총지출 증감 현황 】

(단위 : 억원)

구 분	'24년 예산	'25년 예산			증 감 (B-A)		비고
		본예산	1회추경 (A)	2회추경안 (B)		%	
합계	236,583	227,248	231,948	233,813	1,864	0.8	
□일반회계	73,298	75,256	76,484	81,648	5,163	6.8	
□교통시설특별회계	141,434	131,391	134,782	131,334	Δ3,449	Δ2.6	
□에너지및자원사업특별회계	144	137	137	137	-	-	
□혁신도시건설특별회계	90	85	85	85	-	-	
□지역균형발전특별회계	21,617	20,380	20,460	20,610	150	0.7	

※자료: 국토교통부

회계별로는 일반회계에서 고속철도안전 및 시설개량 등 6개 사업에서 5,163억원을 증액 편성하였고, 지역균형발전특별회계에서는 산업단지 진입도로 건설지원사업에서 150억원을 증액 편성하였으며, 교통시설특별회계에서는 함양-울산 고속도로건설 등 17개 사업에서 6,235억원을 증액, 포항-영덕 고속도로건설 등 8개 사업에서 9,684억원을 감액 편성하여 전체적으로 3,449억원을 감액 편성하였음.

나) 분야·부문별 현황

국토교통부 소관 제2회 추가경정예산안의 분야·부문별 세출 현황을 살펴보면 우선 분야별로는 교통 및 물류분야 1,858억원을 감액하였으며, 국토 및 지역개발 분야에서 3,150억원을 증액하였음. 부문별로는 도로부문 1,128억원, 항공·공항부문 5,143억원을 각각 감액하였으며, 철도부문 4,413억원, 지역 및 도시부문 3,000억원, 산업단지부문에서 150억원을 각각 증액하였음.

【 2025년도 국토교통부 소관 제2회 추가경정예산안의 분야 및 부문별 편성 현황 】

(단위 : 억원)

분야 및 부문	금 액
교통 및 물류분야	**Δ1,858**
- 도로부문	Δ1,128
- 철도부문	4,413
- 항공·공항부문	Δ5,143
국토 및 지역개발분야	**3,150**
- 지역 및 도시부문	3,000
- 산업단지부문	150
합 계	1,592

※자료: 국토교통부

부문별 세부내용을 살펴보면, 도로부문은 함양-울산 고속도로건설 등 4개 사업에서 1,060억원을 증액, 포항-영덕 고속도로건설 등 2개 사업에서 2,188억원을 감액하여 전체적으로 1,128억원을 감액, 철도부문에서는 고속철도안전 및 시설개량 등 14개 사업에서 6,686억원을 증액, 월곶-판교 복선전철 등 5개 사업에서 2,273억원을 감액하여 전체적으로 4,413억원을 증액, 항공·공항부문에서는 제주공항시설개선 등 3개 사업에서 81억원을 증액, 가덕도신공항건설에서 5,224억원을 감액하여 전체적으로 5,143억원을 감액, 지역 및 도시부문은 PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자 사업에서 3,000억원을, 그리고 산업단지부문에서 산업단지 진입도로 건설지원사업에서 150억원을 각각 증액 편성하였음.

Ⅳ. 전문위원 검토보고의 요지

1. 총괄

가. 총괄 검토의견

2025년 6월 23일 국회에 제출된 2025년도 제2회 추가경정예산안 및 기금운용계획변경안은 “경기 진작 및 민생 안정을 위한 추가경정예산안”으로서, 정부 전체의 총수입은 제1회 추가경정예산인 652.8조원(본예산 651.6조원)에서 10.4조원이 감액된 652.8조원이며, 총지출은 제1회 추가경정예산인 687.1조원(본예산 673.3조원)에서 14.9조원이 증액된 702조원임.

그 중 국토교통위원회와 관련하여서는 국토교통부 소관 추가경정예산안 및 주택도시기금운용계획변경안이 제출되었으며 국토교통부 총지출은 제1회 추가경정예산인 59조 3,112억원(본예산 58조 1,760억원)에서 7,906억원이 증액된 60조 1,018억원임. 증액 규모는 세입경정을 제외한 정부 전체 추가경정예산안(일반지출 기준)인 20.2조원의 약 3.9%임.

2025년도 제2회 추가경정예산안 및 기금운용계획변경안은 ①경기 진작[2](15.2조원), ②민생 안정(5.0조원)[3], ③세입경정(10.3조원)을 중점으로 편성되었음. 그 중 국토교통부 소관의 경우 총지출 기준으로 35개의 세부사업(일

2) 소비여력 보강(11.3조원), 건설경기 활성화(2.7조원), 신산업 분야 투자 촉진(1.2조원)
3) 소상공인 재기 지원(1.4조원), 고용안전망 강화(1.6조원), 취약계층·물가안정 지원(0.7조원), 지방재정 보강 등(1.3조원)

반회계 6개 사업, 교통시설특별회계 17개 사업, 지역균형발전특별회계 8개 사업, 주택도시기금 4개 사업)이 증액 또는 신규 편성되었으며, 11개의 세부사업(교통시설특별회계 8개 사업, 주택도시기금 3개 사업)이 감액 편성되었는데, 대부분 사업은 ①경기 진작 중 건설경기 활성화를 위한 목적으로 편성되었으며, 청년월세 한시 특별지원, 전세임대(융자) 등의 일부 사업의 경우 ②민생 안정 중 취약계층 지원을 위한 목적으로 편성되었음.

【 2025년도 국토교통부 소관 제2회 추가경정예산안 및 기금운용계획변경안 총괄표 】

(단위: 백만원)

사업명 (단위사업 -세부사업)	2024년		2025년 본예산 (당초)	2025년 제1회 추경 (현계획) (A)	2025년 제2회 추경안(변경안)		증감 (B-A)	
	본예산 (당초)	추경 (수정)			요구	조정(B)		%
총지출 (전체)	60,943,935	60,943,935	58,176,012	59,311,219	60,101,796	60,101,796	790,577	1.3
지출 (추경대상)	12,679,563	13,163,798	12,242,091	12,400,581	13,191,158	13,191,158	790,577	6.4
[일반회계]	1,486,272	1,486,272	1,500,964	1,541,639	2,057,949	2,057,949	516,310	33.5
청년월세 한시 특별지원 (1034-311)	79,351	79,351	77,737	77,737	134,909	134,909	57,172	73.5
일반철도시설 유지보수위탁 (2731-301)	510,991	510,991	545,457	545,457	598,270	598,270	52,813	9.7
일반철도 안전 및 시스템개량 (2731-346)	594,827	594,827	561,934	561,934	621,934	621,934	60,000	10.7
고속철도안전 및 시설개량 (2731-303)	243,794	243,794	288,382	329,057	359,057	359,057	30,000	9.1
제2철도교통 관제센터건설 (2731-343)	57,309	57,309	27,454	27,454	43,779	43,779	16,325	59.5
PF 선진화 마중물 개발앵커 리츠 출자 (5632-320)	-	-	-	-	300,000	300,000	300,000	순증

(단위: 백만원)

사업명 (단위사업 -세부사업)	2024년		2025년 본예산 (당초)	2025년 제1회 추경 (현계획) (A)	2025년 제2회 추경안(변경안)		증감 (B-A)	
	본예산 (당초)	추경 (수정)			요구	조정(B)		%
[교통시설 특별회계]	3,688,751	3,688,751	3,966,709	4,084,524	3,739,634	3,739,634	△344,890	△8.4
민자도로 건설지원 (1831-303)	843,128	843,128	979,919	979,919	991,919	991,919	12,000	1.2
함양-울산 고속도로건설 (1532-339)	241,873	241,873	75,709	75,709	83,709	83,709	8,000	10.6
포항-영덕 고속도로건설 (1532-367)	95,240	95,240	204,281	204,281	22,190	22,190	△182,091	△89.1
동광주-광산 고속도로건설 (1532-377)	14,974	14,974	36,663	36,663	-	-	△36,663	순감
신안 압해-화원 국도건설 (1632-817)	105,420	105,420	46,096	46,096	82,096	82,096	36,000	78.1
태안 고남-창기 국도건설 (1632-823)	26,043	26,043	20,735	20,735	70,735	70,735	50,000	241.1
보성-임성리 철도건설 (2631-316)	28,927	28,927	17,800	17,800	27,800	27,800	10,000	56.2
호남고속 철도건설 (광주-목포) (2531-308)	242,038	242,038	138,645	138,645	238,645	238,645	100,000	72.1
평택-오송 2복선화 (2531-309)	141,462	141,462	250,000	350,000	450,000	450,000	100,000	28.6
도담-영천 복선전철 (2631-347)	212,452	212,452	9,421	9,421	39,421	39,421	30,000	318.4
월곶-판교 복선전철 (2631-359)	68,750	68,750	171,983	171,983	151,983	151,983	△20,000	△11.6
인덕원-동탄 복선전철 (2631-361)	139,937	139,937	212,064	212,064	186,964	186,964	△25,100	△11.8

(단위: 백만원)

사업명 (단위사업 -세부사업)	2024년		2025년 본예산 (당초)	2025년 제1회 추경 (현계획) (A)	2025년 제2회 추경안(변경안)		증감 (B-A)	
	본예산 (당초)	추경 (수정)			요구	조정(B)		%
남부내륙철도 (2631-366)	237,726	237,726	118,863	118,863	68,863	68,863	△50,000	△42.1
충북선 고속화 (2631-369)	39,713	39,713	19,857	19,857	9,900	9,900	△9,957	△50.1
수도권광역 급행철도C노선 (2833-314)	188,049	188,049	33,769	33,769	63,769	63,769	30,000	88.8
용산-상봉 광역급행철도 (2833-315)	234,970	234,970	296,800	296,800	174,600	174,600	△122,200	△41.2
부산 사상-하단 도시철도 건설 (3031-316)	18,800	18,800	63,300	63,300	73,300	73,300	10,000	15.8
광주 도시철도 2호선건설 (3031-320)	130,000	130,000	139,857	139,857	211,317	211,317	71,460	51.1
양산도시 철도건설 (3031-322)	41,462	41,462	53,600	53,600	65,600	65,600	12,000	22.4
대전도시 철도2호선건설 (3031-326)	23,000	23,000	58,686	58,686	184,600	184,600	125,914	214.6
도시철도 노후시설 개선지원 (3031-332)	58,423	58,423	34,674	52,489	72,544	72,544	20,055	38.2
제주공항 시설개선 (3532-301)	2,579	2,579	2,321	2,321	4,441	4,441	2,120	91.3
무안국제 공항 활주로 연장 (3533-311)	10,000	10,000	7,456	7,456	10,392	10,392	2,936	39.4
가덕도신 공항건설 (3538-308)	536,321	536,321	964,025	964,025	441,661	441,661	△522,364	△54.2
드론 종합 인프라 구축 및 운영 (3637-323)	7,464	7,464	10,185	10,185	13,185	13,185	3,000	29.5

(단위: 백만원)

사업명 (단위사업 -세부사업)	2024년		2025년 본예산 (당초)	2025년 제1회 추경 (현계획) (A)	2025년 제2회 추경안(변경안)		증감 (B-A)	
	본예산 (당초)	추경 (수정)			요구	조정(B)		%
[지역균형발전특별회계]	29,141	29,141	34,532	34,532	49,532	49,532	15,000	43.4
장현도시첨단산단진입도로 (6040-551)	7,000	7,000	6,000	6,000	7,393	7,393	1,393	23.2
김포한강시네폴리스산단진입도로 (6040-588)	7,500	7,500	7,944	7,944	12,755	12,755	4,811	60.6
남청주현도산단진입도로 (6040-593)	100	100	1,000	1,000	2,035	2,035	1,035	103.5
음성맹동인곡산단진입도로 (6040-594)	1,500	1,500	8,305	8,305	9,616	9,616	1,311	15.8
사천항공산업대교건설 (6040-600)	7,984	7,984	5,350	5,350	8,350	8,350	3,000	56.1
사천서부산단진입도로 (6040-615)	745	745	1,045	1,045	1,495	1,495	450	43.1
음성용산산단진입도로 (6040-621)	1,212	1,212	2,236	2,236	3,836	3,836	1,600	71.6
함안군북산단진입도로 (6040-637)	3,100	3,100	2,652	2,652	4,052	4,052	1,400	52.8
[주택도시기금]	7,475,399	7,959,634	6,739,886	6,739,886	7,344,043	7,344,043	604,157	9.0
국민임대(융자) (1332-401)	157,653	157,653	187,597	187,597	94,297	94,297	△93,300	△49.7
공공임대(융자) (1333-401)	818,896	818,896	662,758	662,758	603,970	603,970	△58,788	△8.9
주택도시보증공사출자 (1043-301)	700,000	700,000	-	-	400,000	400,000	400,000	순증

(단위: 백만원)

사업명 (단위사업 -세부사업)	2024년		2025년 본예산 (당초)	2025년 제1회 추경 (현계획) (A)	2025년 제2회 추경안(변경안)		증감 (B-A)	
	본예산 (당초)	추경 (수정)			요구	조정(B)		%
미분양 안심환매 (융자) (1139-401)	-	-	-	-	100,000	100,000	100,000	순증
행복주택 (융자) (1335-401)	838,319	838,319	438,409	438,409	314,009	314,009	△124,400	△28.4
전세임대 (융자) (1337-401)	4,546,931	5,056,531	5,114,122	5,114,122	5,434,872	5,434,872	320,750	6.3
소규모주택 정비사업 (1520-301)	413,600	388,235	337,000	337,000	396,895	396,895	59,895	17.8

「국가재정법」 제89조제1항[4]에서는 정부는 ⓐ전쟁이나 대규모 재해가 발생한 경우, ⓑ경기침체, 대량실업, 남북관계의 변화, 경제협력과 같은 대내·외 여건에 중대한 변화가 발생하였거나 발생할 우려가 있는 경우, ⓒ법령에 따라 국가가 지급하여야 하는 지출이 발생하거나 증가하는 경우 추가경정예산안을 편성할 수 있도록 규정하고 있음.

국토교통부 소관 추가경정예산안 및 주택도시기금운용계획변경안의 경우 경기 부진 심화[5]에 따른 민생의 어려움 가중으로 재정을 마중물 삼아 경

4)「국가재정법」
제89조(추가경정예산안의 편성) ①정부는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하게 되어 이미 확정된 예산에 변경을 가할 필요가 있는 경우에는 추가경정예산안을 편성할 수 있다.
1. 전쟁이나 대규모 재해(「재난 및 안전관리 기본법」 제3조에서 정의한 자연재난과 사회재난의 발생에 따른 피해를 말한다)가 발생한 경우
2. 경기침체, 대량실업, 남북관계의 변화, 경제협력과 같은 대내·외 여건에 중대한 변화가 발생하였거나 발생할 우려가 있는 경우
3. 법령에 따라 국가가 지급하여야 하는 지출이 발생하거나 증가하는 경우

5) 최근 4분기 연속 0% 내외 성장으로 경기 부진 심화 및 코로나 시기 누적된 채무로 자영업자 연체율·폐업률 상승 등 내수 회복 지연에 따른 서민·취약계층 어려움 가중

기·민생 안정에 투자를 통해 경제 선순환을 유도하려는 목적으로, 경기 진작 및 민생 안정이라는 제2회 추가경정예산의 목적은 「국가재정법」 상 편성 요건을 충족하는 것으로 보임.

한편, 추가경정예산으로 편성하기 위한 필요성이 인정되기 위해서는 「국가재정법」 상 편성 요건 외에도 목적적합성, 예측불가능성, 보충성, 시급성, 연내집행가능성 등의 일정 요건을 갖출 필요가 있음.

【 추가경정예산안 편성의 일반요건 】

요건	세부내용
① 목적적합성	추경안 편성의 원인이 되는 상황을 완화·해소할 수 있을 것
② 예측불가능성	추경안 편성사유가 본예산 편성·심사 당시 예측하지 못한 사유일 것
③ 보충성	예비비를 포함한 본예산 등 다른 수단으로 상황극복이 곤란할 것
④ 시급성	다음연도 본예산 편성을 기다릴 수 없는 시간적 급박함이 있을 것
⑤ 연내집행가능성	연도내에 집행할 수 있는 사업으로 추경안을 구성할 것

※자료: 국회예산정책처

국토교통부 소관 추가경정예산안 및 주택도시기금운용계획변경안의 전체적인 편성 취지에도 불구하고 개별 세부사업별로 살펴볼 경우 추가경정예산으로 편성되기 위한 필요성이 부족한 사업이 있을 수 있는 만큼, 각 세부사업별로 요건에 대한 검토를 통해 편성 필요성 및 규모의 적절성 등을 개별적으로 판단할 필요가 있음.

※자료: 제2회 추가경정예산안 편성 방향

먼저, 증액사업에 대해 살펴보면 ①건설경기 활성화를 위한 목적의 사업인 산업단지 진입도로 지원(6040), 일반국도건설(1632) 및 도시철도 노후시설 개선지원(3031-332) 사업의 경우 증액규모 및 집행률 등을 고려할 때 사업예산이 연내에 집행될 수 있도록 관리가 필요할 것으로 보여지며, 제주공항 시설개선(3532-301) 및 드론 종합인프라 구축 및 운영(3637-323) 사업의 경우 과거 시공사 선정 지연 또는 입찰 시공사의 공사 포기 등으로 사업이 지연되는 경우가 있었으므로 보다 면밀한 집행 관리가 필요하다고 보여짐.

②취약계층 지원을 위한 목적의 사업인 전세임대(융자)(1337-401) 사업의 경우 임차인의 소득 및 자산과 관계없이 지원되는 '비아파트형'을 추가로 공급해야 할 시급성에 대하여 저소득 주거취약계층에 대한 지원이 이루어지는 '신혼부부Ⅱ 유형' 및 '청년역세권 유형' 등 다른 전세임대주택 유형과 면밀하게 비교·검토할 필요가 있다고 보여짐.

다음, 감액사업의 경우 작년 이월액 및 사업 지연 등을 고려한 현재까지의 집행 추이를 고려하여 그 규모가 산정되었음. 주요 감액사업에 대해 살펴보면 가덕도신공항 건설(3538-308) 사업의 경우 2024년 부지조성공사 계약이 4차례 유찰 끝에 수의계약을 진행하였으나, 2025년 4월 기본설계 결과 입찰조건과 부합하지 않아 계약이 중단됨에 따라 관련 예산이 감액되었음.

철도 분야 감액사업의 경우 공사 착공 지연 및 이월예산 우선 집행 등에 따른 본예산 집행 가능성을 고려하여 5개 세부사업에 대한 공사비가 일부 감액되었음.

도로 분야 감액사업의 경우 포항-영덕고속도로 건설(1532-367)사업은 사업계획적정성 재검토 중이며, 동광주-광산고속도로 건설(1532-377)사업은 지방자치단체에서 협약에 따른 분담 비용을 미납하고 있어 착공이 지연됨에 따라 관련 예산이 감액되었음.

국민임대(융자)(1332-401), 행복주택(융자)(1335-401), 공공임대(융자)(1333-401) 사업의 경우 대다수 국민임대와 행복주택은 통합공공임대[6]로 유형 전환 절차에 있어 설계변경 및 사업성 검토 등으로 착·준공이 지연되어 집행이 부진한 상태로 각 융자사업비가 감액되었으며, 공공임대(융자) 사업은 신규택지 확보 지연 등으로 2024년도 사업승인 실적이 당초 계획 대비 감소하여 이와 연계하여 2025년도의 사업승인 2년차 계획액이 감액되었음.

6) 정부는 기존에 영구임대, 국민임대, 행복주택 등으로 분류되어 있던 건설임대 유형을 2022년 통합공공임대로 단일화하여 운영

2. 국토도시실

가. 지역균형발전특별회계(지역지원계정)

1) 산업단지 진입도로 지원(6040)

○ 국토교통부는 8개 산업단지 진입도로 지원 예산 총 150억원을 증액하여 산업단지 기반시설의 조속한 건설과 지역 건설경기 활성화에 기여할 계획인바, 추가경정예산안 편성 목적이 달성될 수 있도록 연내 차질 없는 집행을 위해 집행상황을 면밀하게 관리할 필요가 있음.

가) 개요

산업단지 진입도로 지원[7]은 산업단지의 분양가 인하를 통한 분양 활성화와 입주기업의 경쟁력 강화를 위하여 주요 기반시설인 진입도로 사업비를 지원하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 본예산인 1,867억 8,400만원 대비 150억원 증액된 2,017억 8,400만원이 편성되었음.

---

7) 「산업입지 및 개발에 관한 법률」
제29조(기반시설 지원) ① 산업단지의 원활한 조성을 위하여 필요한 항만·도로·용수시설·철도·통신·전기시설 등 대통령령으로 정하는 기반시설은 국가 또는 지방자치단체 및 해당 시설을 공급하는 자가 우선적으로 지원한다.
② 제1항에 따라 기반시설을 우선적으로 지원할 수 있는 대상은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 산업단지를 말한다.
1. 면적이 30만제곱미터 이상으로서 낙후지역 개발 및 지역균형발전을 위하여 산업육성이 필요하다고 국토교통부장관이 인정하는 지역에 개발 중인 산업단지
2. 심의회에서 산업입지정책에 따라 지원이 필요하다고 인정하는 산업단지
③ 제1항에 따른 기반시설에 대한 지원 범위는 대통령령으로 정한다.
④ 제1항에 따른 지원 규모, 지원방법 등 기본적인 사항은 심의회의 심의를 거쳐 국토교통부장관이 정한다.

국토교통부는 이를 통해 총 8개 산단 진입도로 건설사업의 ①조기준공(음성용산산단 1개소), ②조기개통(음성맹동인곡산단, 사천서부산단 2개소), ③조기착공(장현도시첨단산단 1개소) 및 ④추가시공(김포한강시네폴리스산단, 사천항공산업대교, 함안군북산단, 남청주현도산단 4개소)을 추진함으로써 산업단지 기반시설의 조속한 건설 및 지역 건설경기 활성화에 기여하겠다는 계획임.

【 2025년도 산업단지 진입도로 지원 제2회 추가경정예산안 】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
산업단지 진입도로 지원 (6040)	203,723	186,784	186,784	201,784	15,000	8.0
- 장현도시첨단산단 (6040-551)	7,000	6,000	6,000	7,393	1,393	23.2
- 김포한강시네폴리스산단 (6040-588)	7,500	7,944	7,944	12,755	4,811	60.6
- 음성맹동인곡산단 (6040-594)	1,500	8,305	8,305	9,616	1,311	15.8
- 사천항공산업대교 (6040-600)	7,984	5,350	5,350	8,350	3,000	56.1
- 사천서부산단 (6040-615)	745	1,045	1,045	1,495	450	43.1
- 음성용산산단 (6040-621)	1,212	2,236	2,236	3,836	1,600	71.6
- 함안군북산단 (6040-637)	3,100	2,652	2,652	4,052	1,400	52.8
- 남청주현도산단 (6040-593)	100	1,000	1,000	2,035	1,035	103.5

* 제2회 추가경정예산안 해당 세부사업(6040-000)만 표시
※ 자료: 국토교통부

나) 연내 집행 위한 면밀한 사업관리 필요

산업단지 기반시설의 선제적 구축은 지역 산업단지 및 건설경기 활성화 측면에서 효과가 예상되는바, 추경편성의 기본 방향은 타당한 것으로 보임.

【2025년도 산업단지 진입도로 지원 추경 편성 세부 내역 및 사유】

(단위 : 억원, %, 2025년 5월말 기준)

사 업 명	사업 기간	총 사업비	공정률	'25년예산 (A)	전년도 이월액(B)	이전용 등(C)	예산현액 (D=A+B+C)	집행액 (E)	집행률 (F=E/D)	'25년 추가 소요
①조기준공										
음성용산산단 (6040-621)	'21~'27	280.95	32%	22.36	1.53	-	23.89	12.44	52.1%	16.0
	`25.3분기까지 `25년 예산 집행 완료 예상, 추가 공사비 반영 시 `25.4분기 추가 공사(포장공 등) 추진을 통한 `26년 조기 준공('27년→'26년) 가능									
②조기개통										
음성맹동인곡산단 (6040-594)	'19~'26	311.28	68%	83.05	0.44	-	83.49	24.89	29.8%	13.11
	국·공유지 유상 매입 보상 지연으로 예산집행이 저조하였으나, `25.6월 보상 예정으로 하반기 신속한 공사 추진뿐만 아니라 공사비 추가 반영 시 `26년 상반기 조기 개통('26.下→'26.上) 가능									
사천서부산단 (6040-615)	'24~'26	28.25	10%	10.45	-	△6.76	3.69	1.56	42.3%	4.5
	`25.3분기까지 `25년 예산 집행 완료 예상, 추가 공사비 반영 시 '25.4분기 추가 공사(토공, 배수공 등) 추진을 통한 `26년 조기 개통('26.下→'26.上) 가능									
③조기착공										
장현도시첨단산단 (6040-551)	'16~'26	269.89	32.4%	60.0	19.59	-	79.59	13.68	17.2%	13.93
	총보상비 17억원 중 3억원 집행 완료, 잔여 보상비 14억원 추가 반영 시 보상구간 조기착공을 통해 '26년 공사 준공 가능									
④추가시공										
김포한강 시네폴리스산단 (6040-588)	'19~'25	761.66	76%	79.44	41.41	-	120.85	11.70	9.7%	48.11
	지장물(한전주, 통신주, 가로등, CCTV 등) 이설 지연으로 예산집행이 저조하였으나, `25.6월 지장물 이설 완료 예정으로 하반기 신속한 공사 추진뿐만 아니라 공사비 추가 반영 시 `25년말 적기 준공 예정 * 공사비 부족(48억원)으로 공기연장('25→'26, 기재부) 협의 중이나, 잔여사업비 확보 시 공사 적기 준공('25년)									
사천항공산업대교 (6040-600)	'20~'28	454.99	53.3%	53.5	-	+32.81	86.31	36.38	42.2%	30.0
	`25.3분기까지 `25년 예산 집행 완료 예상, 추가 공사비 반영 시 교량 하부공정 연내 마무리를 통한 차년도 연계 공정(교량 상부 공정 등) 신속 추진 가능									
함안군북산단 (6040-637)	'22~'27	213.08	10%	26.52	3.63	-	30.15	18.73	62.1%	14.0
	`25.3분기까지 '25년 예산 집행 완료 예상, 추가 공사비 반영 시 `25.4분기 후속 공정(토공, 구조물공 등) 추진 가능									
남청주현도산단 (6040-593)	'20~'27	366.1	5%	10.0	-	+10.9	20.9	20.9	100%	10.35
	`25.4월까지 '25년 예산을 100% 집행 완료, 추가 공사비 반영 시 `25.4분기 후속 공정(토공 등) 추진 가능									

※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

한편, 추가경정예산안을 편성함에 있어 연도내에 집행할 수 있는 사업으로 추경안을 구성할 필요가 있는데, 예산현액 대비 금년도 집행률이 30%에 미치지 못하는 사업[8], 2024년도 예산이 2025년도로 이월되어 집행되고 있는 사업[9]이 추경편성 대상 사업에 포함되어 있음.

이에 대하여 국토교통부는 해당 사업들의 추경편성 예산을 포함한 2025년 예산은 3~4분기 내 집행이 모두 완료될 것으로 예상하며, 일부 사업에서의 지장물[10] 이설·보상 지연 등 일시적 집행 부진 요인은 현재 해소 단계에 있고, 추가 공사비 반영 시 토공[11]·배수공[12]·포장공[13] 등 후속 공정의 연내 착수 및 차년도 연계 공정의 신속 추진이 가능하다는 입장임.

따라서, 국토교통부는 금번 추가경정예산안의 편성 목적을 달성하기 위해 8개 산업단지 진입도로 지원 사업이 연내에 차질 없이 집행되도록 면밀히 관리하고 점검할 필요가 있음.

---

8) 음성맹동인곡산단 29.8%, 장현도시첨단산단 17.2%, 김포한강시네폴리스산단 9.7%

9) 음성용산산단, 음성맹동인곡산단, 장현도시첨단산단, 김포한강시네폴리스산단, 함안군북산단

10) 지장물(支障物) : 공사의 착공 또는 진행을 지연시키거나 방해할 수 있는 기존 시설물

11) 토공(土工) : 흙을 파내거나 메우는 작업으로, 도로 또는 건축물 기초를 만들기 위한 기초적인 공정

12) 배수공(排水工) : 물 빠짐을 원활히 하기 위한 시설을 설치하는 공정으로, 도로의 구조적 안전성과 수명을 확보

13) 포장공(鋪裝工) : 도로의 표면을 아스팔트 또는 콘크리트로 마감하는 작업으로, 차량 주행이 가능하도록 마감 처리하는 마지막 공정

3. 주택토지실

가. 일반회계

1) 청년월세 한시 특별지원(1034-311)

○ 청년월세 한시 특별지원은 2027년까지 한시적 사업으로 추진되고 있는바, 국토교통부는 지속적 수요와 정책적 효과를 고려하여 중장기적으로 계속사업으로 전환할 필요성에 대하여 검토할 필요가 있음.

가) 개요

청년월세 한시 특별지원[14]은 경제적 어려움을 겪고 있는 청년층의 주거 부담 경감을 위해 월세로 거주하는 청년을 대상으로 월 20만원씩 최대 24개월간 지원하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 본예산인 777억 3,700만원 대비 571억 7,200만원 증액된 1,349억 900만원이 편성되었음.

---

14) 「주거기본법」
제15조(주거비 보조) ① 국가 및 지방자치단체는 주거비 부담이 과다하여 주거생활을 영위하기 어려운 저소득가구에게 주거급여를 지급하여야 한다.
② 제1항에 관하여 필요한 사항은 따로 법률로 정한다.
③ 국가 및 지방자치단체는 제1항 및 제2항에 따른 주거급여 대상이 아닌 저소득가구에게도 예산의 범위에서 주거비의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다.

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

【2025년도 청년월세 한시 특별지원 사업 제2회 추가경정예산안】

(단위 : 백만원)

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

※ 자료: 국토교통부

이 사업은 당초 2022회계연도부터 2024회계연도까지 한시 사업으로 추진될 계획이었으나, 2024회계연도 예산안 국회 심사 과정에서 사업을 추가 연장하는 것으로 증액 의결(정부 예산안 104억원 → 국회 승인안 794억원, +690억원)하였음.

【청년월세 한시 특별지원 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)
	자산요건	(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.)

※ 국토교통부 보도자료 요약

정부는 2024년 2월 당초 월세 60만원이었던 거주요건을 70만원으로 확대 발표하였고, 같은 해 3월에는 ①보증금·월세금액 등 거주요건 폐지와 ②지원 기간을 1년에서 2년으로 연장하는 방침을 추가적으로 발표하였음.

국토교통부는 당초 예산안 편성 당시 사업 수혜인원을 13만명으로 추정했지만, 실제로는 15.7만명이 신청[15]함에 따라 추가소요액 571억 7,200만원을 증액하여 소득요건 등을 충족하는 지원대상 전원에게 지원하려는 계획임.

【 2025년도 청년월세 한시 특별지원 추가경정예산안 산출 근거 】

2025년 본예산	2025년 제2회 추가경정예산안
지자체경상보조(330-01) : 77,737백만원 • (7.6만명^{1,2차중복} × 240만원 × 0.45^{국비비율} + 5.4만명^{2차신규} × 480만원 × 0.45^{국비비율}) × 39%(25년도 집행비율)	지자체경상보조(330-01) : 134,909백만원 ❶ 4월까지 기집행 : 44,541백만원 ❷ 1,2차 중복 3.0만명 × 20만원 × 3.3개월 × 0.45^{국비비율} = 8,989백만원 ❸ 2차 신규 12.7만명 × 20만원 × 8.3개월 × 0.45^{국비비율} = 96,488백만원 ④ 지자체 이월예산 9,909백만원 ⑤ 이전용 5,200백만원 ⇒ ❶+❷+❸−④−⑤ = 134,909백만원

※ 자료: 국토교통부

15) 아울러, 예산 산출 시 평균 약 5개월분이 적용되는 1,2차 중복신청자와 평균 약 9개월분이 적용되는 2차 신규신청자의 비율에 대한 추계도 실제보다 과소하게 이루어져, 평균 약 9개월분이 적용되는 2차 신규신청자의 비율이 편성 당시 예상치보다 높았음.

나) 계속사업으로의 전환 필요성 검토 필요

청년월세 한시 특별지원은 2024년 거주요건이 폐지되고 지원 기간이 최대 2년으로 확대됨에 따라 정책 대상자 및 지원 금액이 급격히 증가하였으며, 이로 인해 사업 신설 당시의 예산 편성액[16] 수준으로는 수요에 대응하기 어려운 한계[17]가 있으므로 추가경정예산안 편성의 필요성을 인정할 수 있을 것으로 생각됨.

2025년 청년월세 한시 특별지원을 받은 수혜자의 임차료 분포를 살펴보면, 수혜자의 대부분인 86.2%가 1차 사업의 거주요건을 충족하는 월세 60만원 이하 주택에 거주하고 있다는 점에서 2차 사업에서 거주요건을 폐지한 것만으로 사업 신청자가 급증하였다고 단정하기에는 무리가 있으며, 지원 기간 2년 확대와 사업에 대한 인지도 향상이 복합적으로 작용하여 사전에 예측하기 어려운 수준으로 신청이 증가한 것으로 보임.

【 2차 사업(2025년) 청년월세 한시 특별지원 수혜자 임차료 분포 】

보증금-월세 월환산액	60만원 이하	60~70만원	70~80만원	80~100만원	100~120만원	120~140만원	140만원 초과	계
2차사업 (2025년)	116,316명 (86.2%)	10,011명 (7.4%)	4,716명 (3.5%)	2,829명 (2.1%)	600명 (0.4%)	234명 (0.2%)	171명 (0.1%)	134,877명 (100%)
1차 사업	대상(86.2%)	비대상(13.8%)						

* 보증금-월세 월환산액 : (보증금 × 5.5% / 12개월) + (월세)
** 2025년 청년월세 한시 특별지원을 통해 한번이라도 지원을 받은 수혜자 대상 작성
※ 자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 재구성

16) 본예산 기준, (2022년) 821억 4,900만원 → (2023년) 442억원 → (2024년) 793억 5,100만원 → (2025년) 777억 3,700만원

17) 현재 지원대상 대부분에게 월세 지원이 이루어지는 중이며, 예산 부족 시 지급이 중단됨.

한편, 청년월세 한시 특별지원은 중위소득 60% 이하, 재산 1억 2천만원 이하 등 소득·자산 요건을 충족하는 19세부터 34세까지의 생계형 수요자를 대상으로 추진된다는 점을 감안할 때, 지속적 지원을 통해 청년층에 대한 주거지원 사각지대 해소에 안정적으로 기여할 수 있을 것으로 생각됨.

국토교통부 분석에 따르면, 2025년 청년월세 한시 특별지원 수혜자의 월세지원 이전 평균 '소득 대비 임대료 비율(RIR : Rent to Income Ratio)'[18]은 29.6%로 과도한 편[19]이지만, 월세 지원 이후 수혜자 평균 RIR은 15.5%로 일반가구 평균 수준으로 완화된다는 점에서 명확한 정책 효과가 나타나고 있는 것으로 보임.

따라서, 국토교통부는 동 사업의 지속적 수요와 정책적 효과를 고려하여 단기적 한시 사업에 그치게 하기보다는 중장기적으로 계속사업으로 전환하는 방안에 대해서도 검토할 필요가 있음.

이에 대하여 국토교통부는 청년층의 주거비 부담을 덜어줄 수 있도록 청년월세 한시 특별지원 사업을 중장기적으로 계속사업으로 전환하는 방안을 추진하고, 이를 위해 재정 당국과 적극적으로 협의할 계획이라는 입장임.

---

18) 2023년 기준, 일반가구 RIR : 15.8%, 청년가구 RIR 17.7%

19) OECD 권고 적정 RIR : 20% 이하

2) PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자(5632-320)

○ PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자 사업은 건설사업 투자 및 주택 신규 착공 촉진의 마중물 역할을 위한 사업으로, 국토교통부-한국토지주택공사-앵커리츠로 이어지는 단계적 집행구조와 다양한 자금제공주체로 구성되므로, 국토교통부는 사업지연요소 관리 및 균형적인 지원대상사업 선정기준 수립 등의 측면에서 사업계획을 면밀하게 수립할 필요가 있을 것으로 보임.

가) 개요

PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자(5632-320) 사업은 부동산개발 시장의 자금경색을 회복하고 건설경기를 촉진하기 위한 목적으로 우량 부동산개발 사업장에 투자하는 'PF 선진화 마중물 지원을 위한 개발앵커리츠'(이하 "PF 선진화 앵커리츠"라 함)를 시범 운영하기 위한 것으로, 2025년도 제2회 추가경정예산안에는 한국토지주택공사(이하 "LH"라 함) 출자금 3,000억원이 신규 편성되었음.

【2025년도 PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자 사업 제2회 추가경정예산안】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자	-	-	-	300,000	300,000	순증

※ 자료 : 국토교통부

PF 선진화 앵커리츠는 부동산개발 분야에서 폭넓게 사용되고 있는 '프로젝트 파이낸싱'(Project Financing; 이하 "PF"라 함)[20]의 일반적인 사업절차 중 이른바 '본 PF' 이전의 초기 단계, 즉 토지 확보 및 인·허가 단계에서 토지 매입 등을 위해 조달하는 단기 자금을 일컫는 '브릿지론'(Bridge Loan)을 우량 개발사업시행자에게 투자하기 위하여 앵커(anchor) 투자자[21] 기능을 수행하는 부동산투자회사[22](이하 "리츠"라 함)를 의미함.

【 PF 사업절차 예시 】

개발단계		자금조달		
초기 단계	토지매매 계약	자본금	브릿지론	
	토지 확보			
	인·허가			
본 PF	착공	자본금	PF 대출 (브릿지론 상환)	분양대금 일부
	준공			

※ 자료: 국토교통부 제출자료 등을 바탕으로 재작성

인·허가 전 토지 확보 시에는 불확실성이 높아 브릿지론은 고금리(10~15%)로 설정되는 경우가 많으나, PF 방식의 개발사업은 낮은 자기자본(총사업비 대비 10% 이하)으로 시행되고 있어, 총사업비의 평균 30%를 차지하는

20) 해당 개발사업의 미래 현금 흐름을 담보로 자금을 조달하는 방식으로, 개발 이후 발생하는 분양수익 등을 통해 자금을 상환하는 구조임.

21) 투자 비중이 가장 크며, 투자 전략을 견인하는 투자자를 의미함.

22) 「부동산투자회사법」에 따른 부동산투자회사를 의미함.

「부동산투자회사법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "부동산투자회사"란 자산을 부동산에 투자하여 운용하는 것을 주된 목적으로 제3조부터 제8조까지, 제11조의2, 제45조 및 제49조의2제1항에 적합하게 설립된 회사로서 다음 각 목의 회사를 말한다.

가. 자기관리 부동산투자회사: 자산운용 전문인력을 포함한 임직원을 상근으로 두고 자산의 투자·운용을 직접 수행하는 회사

나. 위탁관리 부동산투자회사: 자산의 투자·운용을 자산관리회사에 위탁하는 회사

다. 기업구조조정 부동산투자회사: 제49조의2제1항 각 호의 부동산을 투자 대상으로 하며 자산의 투자·운용을 자산관리회사에 위탁하는 회사

토지대금을 확보하기 위하여 브릿지론을 대출받고, 이후 인·허가가 완료되면 본 PF 대출을 받아 브릿지론을 상환하는 방식이 일반화되어 있음.

그런데, 2022년의 이른바 레고랜드 사태 및 고금리·고환율 등으로 촉발된 자본시장 경색으로 인해 PF 사업의 부실 우려가 증가하였음. 2024년 금융당국의 분석에 따르면 부동산금융의 위험도를 나타내는 PF 익스포져(위험노출액) 210.4조원 중 유의·부실우려 여신은 22.9조원이며, 이 중 본 PF 대출 전단계인 브릿지론 등은 18.3조원으로, 유의·부실우려 여신 총액의 79.9%를 차지하는 브릿지론 등이 부동산개발사업 시장의 위험요소로 부각됨.

【 PF 유형별 유의·부실우려 PF 익스포져 현황 】

(단위 : 조원, %)

구 분	전체 PF 익스포져[1]	유의(C)		부실우려(D)		C·D 소계	
			비중[2]		비중[2]		비중[2]
합 계	210.4	8.2	(3.9)	14.7	(7.0)	22.9	(10.9)
본PF 대출	150.8	2.0	(1.0)	2.6	(1.2)	4.6	(2.2)
브릿지론	23.1	1.9	(0.9)	2.8	(1.3)	4.8	(2.3)
토지담보대출[3]	36.5	4.2	(2.0)	9.3	(4.4)	13.5	(6.4)

주 1) PF 익스포져(위험노출액) : PF대출(사업시행사 등 대출)과 PF채무보증(신용보강)을 합한 것으로 부동산금융의 위험도를 나타냄.
2) 비중 : 전체 PF 익스포져(210.4조원)에서 차지하는 비율
3) 토지담보대출 : 중소금융업권이 부동산 개발 사업 목적의 토지 매입자금 대출 중 유효담보가액(130% 초과) 조건을 충족하여 일반대출로 취급한 여신으로 PF 대출과 위험 특성이 유사함.
※ 자료: 금융감독원, 「부동산PF 사업성 평가결과 및 정리·재구조화 현황」, 2024. 12. 19.

이와 관련하여, 금융당국은 2024년 11월 「부동산 PF 제도 개선방안」[23]을 마련하여 자기자본 비율이 낮은 사업장에 PF 대출을 실행하려는 금융회사로 하여금 충당금 등을 상향 설정하도록 하는 등 리스크 관리 규제를 강화하였고, 여기에 더하여 PF 시장이 장기간 위축되면서, 국토교통부에 따르면 2025년의 경우 일부 우량 사업장을 제외하면 신규 브릿지론 취급이 제한되

23) 관계부처 합동, 「부동산 PF 제도 개선방안 - PF 안정성을 높이고 주택공급은 활성화」, 2024. 11. 14.

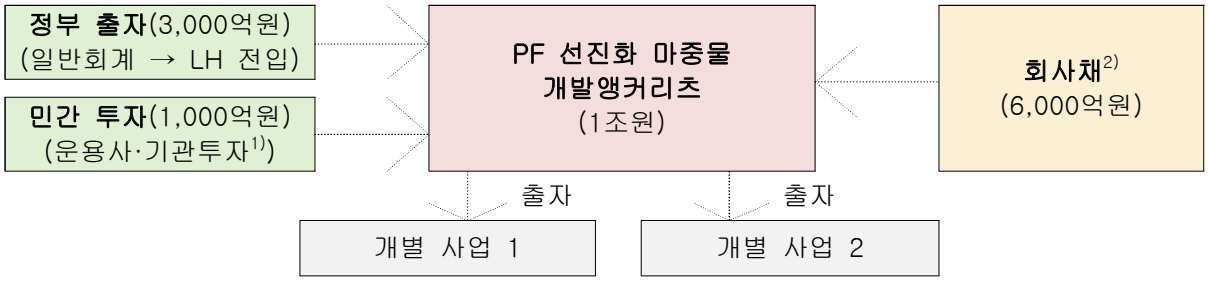
는 추세인 것으로 추정되고 있음.

이에 사업시행자가 금융권을 통한 자금조달이 아닌 음성적인 자금조달방법을 선택함으로써 조달비용이 증가함과 아울러 부동산개발사업 시장의 신뢰도 저하 및 리스크 확대 등의 악순환이 초래되는가 하면, 사업시행자가 브릿지론을 받지 못하는 경우 토지 확보가 불가능해져 신규 인·허가가 제한되고 건설사업 수주 중단 및 주택 착공 실적 감소 등으로 이어질 우려도 제기되고 있음.

PF 선진화 앵커리츠 사업은 이와 같은 상황을 고려하여 경제적 파급력이 크고 공공성 등을 갖춘 우량 사업장이 원활히 신규 착수에 이르도록 선제적인 지원을 제공하려는 것으로, 다음과 같이 2단계의 사업 구조로 추진될 계획임.

먼저, LH가 PF 선진화 앵커리츠를 설립하고 앵커리츠의 설립인가·등록·설립신고 등이 완료되면, LH는 정부 출자금 3,000억원을 앵커리츠에 재출자하며, 앵커리츠는 민간 자금 유치(운용사 및 기관투자자 등의 앵커리츠 출자) 및 회사채 발행 등을 통해 1조원 규모의 마중물 자금을 조성함.

【 PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 자금 조성 구조 예시 】

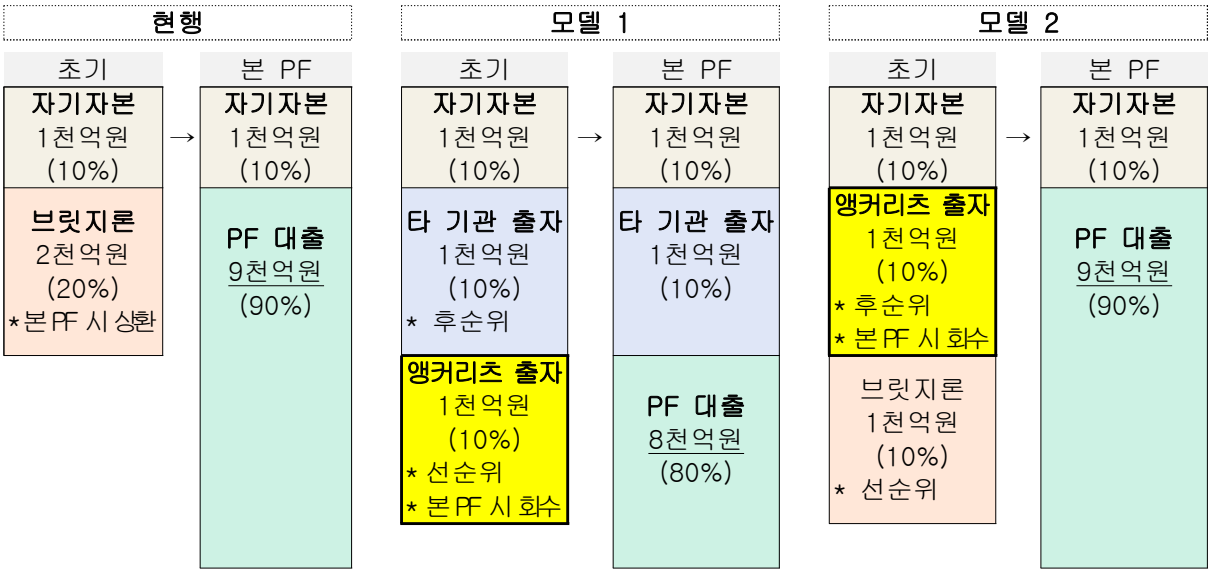


주 1) 운용사 모집 시 일정규모 이상의 기관투자 유치를 요건으로 하되, 시장상황에 따라 변경
2) 추후 HUG 회사채 보증 등 정책지원을 통해 조달금리 인하 검토
(예시) 공공지원민간임대 허브리츠의 HUG보증부 회사채 발행 시 3%대 금리 조달
※ 자료: 국토교통부

다음, PF 선진화 앵커리츠는 부동산개발 사업장을 선별하여 지원대상을 선정하고, 대상사업장별로 총사업비의 10~20%(토지비의 25~20%)에 해당하는 규모를 투자한 후, 해당 사업장이 본 PF 대출로 전환하게 되면 투자금을 회수하여 타 사업장에 재투자를 반복하게 되는 구조로 운영되며,

지원대상은 투자 안정성을 고려하여 안정적인 자기자본 확충 및 타 기관 투자자 출자 유치를 통해 토지를 확보할 수 있는 사업장(모델 1)을 우선 선정하되, 사업 안정성과 공공성 요건 등이 충족되는 경우(공공주택건설사업 등) 일부 브릿지론 대출로 토지확보가 가능한 사업장(모델 2)도 선별 지원하는 방식임.

【 PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 지원대상 선정 방식 】



※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

한편, PF 선진화 앵커리츠는 한시사업으로, 국토교통부는 앵커리츠를 10년간 운영(연장 여부는 재정당국과 추후 협의)한 후 종료 시 운영수익을 포함한 자금을 국고로 회수한다는 계획임.

국토교통부는 PF 선진화 앵커리츠의 지원자금 규모 1조원은 브릿지론 연간 신규 취급 예상액이 약 10조원임을 고려하여 그 10% 수준이 되도록 계획하였으며, 브릿지론이 신규 본 PF 대출 취급액의 약 20%를 차지한다는 점에서 PF 선진화 앵커리츠가 연간 약 5조원에 달하는 본 PF 사업을 유치[24]할 수 있는 마중물 역할을 할 것으로 기대한다는 입장임.

나) 신속한 집행 및 균형적인 투자를 위한 면밀한 사업계획 수립 필요

국토교통부는 PF 선진화 앵커리츠의 사업자금을 '프로젝트 리츠'를 설립하여 부동산개발사업을 시행하는 사업장에 우선 지원한다는 계획임.

리츠는 부동산에 대한 간접투자기구로서 부동산개발사업의 시행이 가능하나, 각종 보고·공시 의무, 변경인가·변경등록 및 자금차입 제한 등의 규제로 인하여, 최소자본금(50억원) 규정 이외에 특별한 규제가 없고 무제한의 자금차입이 가능한 '프로젝트금융투자회사'(PFV; Project Financing Vehicle)[25]를 통한 PF 방식이 부동산개발사업에 보다 널리 활용되고 있음.

이와 관련하여, 부동산개발사업을 주된 목적으로 하는 리츠로서 종전의 영업인가·등록 외에 설립신고만으로 사업 수행이 가능한 프로젝트 리츠 제도가 2025년 「부동산투자회사법」 개정(2025. 5. 27. 개정, 2025. 11. 28. 시행)[26]을 통해 도입되었으며,

---

24) 국토교통부는 연간 5조원 규모의 PF 사업은 수도권 84㎡ 주택 7천 세대 수준의 공급 효과가 있으며, 약 1년 단위로 자금의 재투자가 가능하므로 5년 간 주택 3.5만 세대 이상의 공급 효과가 가능하다는 입장임.

25) 「조세특례제한법」 제104조의31에 근거하여 한시적으로 허용되는 명목회사임.

26) 이 외에도 리츠의 각종 보고·공시 및 주식의 공모·분산 의무 등을 합리적으로 개선하는 등, 리츠의 경영 부담을 완화하기 위한 조치가 포함됨.

프로젝트 리츠에는 주식 분산 및 보고·공시 의무 등이 완화되는 특례가 부여되는 한편, 사업투자보고서 보고 및 차입 규제 등 건전성 유지를 위한 관리·감독 제도가 적용되고 있어, 저자본·고보증 구조 등으로 인해 주기적으로 금융시장 및 실물시장의 위기를 촉발할 수 있는 것으로 평가되는 PF 방식과 관련하여 프로젝트 리츠가 대안적 시행주체로 기대되고 있음.

이에 PF 선진화 앵커리츠 사업은 경기침체 등에 대응하기 위한 목적의 사업으로서, 부동산개발사업 추진을 위한 유동성을 신속하게 제공하려는 취지에서 2026년도 본예산 편성을 기다리기 어려운 시급성이 있다고 보이며, 금년도 본예산 편성·심사 당시에는 마련되지 않은 프로젝트 리츠 제도 등을 활용하려는 것이라는 점에서 추가경정예산안 편성 요건에 부합하는 측면이 있다고 보임.

한편, PF 선진화 앵커리츠 사업은 국토교통부-LH-앵커리츠로 이어지는 단계적 집행구조와 다양한 자금제공주체로 구성된다는 점에서, 집행 일정 및 사업 성과 등과 관련하여 다음과 같은 측면에서 사업계획을 보다 면밀하게 수립할 필요가 있을 것으로 보임.

첫째, 국토교통부의 사업 추진일정에 따르면, PF 선진화 앵커리츠의 자산투자·운용에 대한 실질적인 기능을 담당하게 되는 자산관리회사(Asset Management Compay; 이하 “AMC”라 함)[27]의 선정부터 LH의 앵커리츠 출자까지 약 5개월이 소요되고, 이후 앵커리츠가 대상사업에 대한 출자에 착수하기까지 추가 1~3개월이 소요될 것으로 예상됨.

27) 리츠에는 크게 자기관리 리츠(실질회사)와 위탁관리 리츠(명목회사)가 있으며, 우리나라의 경우 위탁관리 리츠가 리츠 시장의 96.6%를 차지하고 있음(2025년 5월말 기준). 한편, 위탁관리 리츠는 상근 임직원을 두고 있지 않고 부동산자산에 대한 매입·매각·운용 결정 등 자산관리업무를 자산관리회사에 위탁하는 구조임(「부동산투자회사법」 제2조제1호).

【 PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자 사업 추진일정(안) 】

소요기간		추진사항
2025년	추경 통과 후 **3개월** (7월~10월 예상)	[LH] 앵커리츠 AMC 선정 가이드라인 마련 및 **AMC 공모**주) **※ 지원대상 사업 공모 착수**(AMC 선정 시 요건)
	+**1개월**(11월 예상)	[LH] 앵커리츠 **AMC 선정**
	+**1개월**(12월 예상)	[앵커리츠(AMC)] **리츠** 영업인가·**등록** 또는 설립**신고**(→국토교통부) [LH] **출자 집행**(→앵커리츠)
2026년	+**1~3개월** (상반기 예상)	[앵커리츠(AMC)] **대상사업 출자** 지원 착수(→ 사업장)

주) 운용사·기관투자자금 투자 유치(예산 매칭) 과정에서 일정 지연 가능
※ 자료: 국토교통부

국토교통부-LH-앵커리츠로 집행단계가 이어지는 PF 선진화 앵커리츠의 사업구조를 볼 때, 추경편성의 취지에 따라 PF 선진화 앵커리츠의 조성자금이 정책수요자인 각 사업장에 신속히 도달하기 위해서는 국토교통부-LH-앵커리츠 간 유기적인 사업추진이 필요한 측면이 있고,

국토교통부는 AMC 선정 시 일정 규모 이상의 기관투자 유치를 요건으로 한다는 방침으로, 적정 자격을 갖춘 AMC 선정 과정에서의 사업 지연도 최소화할 필요가 있다는 점에서, 추경편성예산이 연내 집행되고 후속 절차가 신속히 진행될 수 있도록 면밀한 사업계획 수립이 필요할 것으로 보임.

둘째, PF 선진화 앵커리츠의 지원대상 사업을 선정하는 기준은 아직 구체화되어 있지 않으며, 국토교통부는 향후 투자 안정성, 공공성 및 경제 파급력 등을 기준으로 가이드라인을 마련하고 주택도시보증공사(HUG)의 PF 사업자보증 우수사업장 기준 또는 「부동산개발사업 관리 등에 관한 법률」[28]에 따른 사업성 평가 기준 등을 고려하여 대상 사업을 선별한다는 설명임.

28) 「부동산개발사업 관리 등에 관한 법률」 제9조(2025. 5. 27. 제정, 2026. 5. 28. 시행)에 따라 국토교통부 장관은 부동산개발사업에 대한 사업성 평가 기준, 절차 및 방법 등을 정하여 고시할 수 있음.

그런데, 부동산개발사업의 사업성은 지역입지 및 분양률 등의 요소가 중요한 평가요소이며, PF 선진화 앵커리츠에는 민간자본도 지분참여를 함에 따라 투자금 회수가능성 등 투자의 사업성 및 안정성 등을 고려하여 수도권에서 추진되는 부동산개발사업에 지원 혜택이 집중될 가능성이 있음.

이와 관련하여, 국토교통부는 지원대상 사업장 선정 가이드라인 마련 시 지역 할당 방안을 마련하는 등 수도권과 수도권 외 지역 간 균형 있는 지원을 추진할 입장이라는 계획임.

【 PF사업장 정상화 지원펀드(캠코) 추진실적(2024년 11월 기준) 】

구분	소재지	투자금액	지원방식
1호	**(서울)** 남창동 소재	503억원	사업재구조화[1]
2호	**(서울)** 성수동 소재	202억원	본PF전환 지원[2]
3호	**(서울)** 도화동 소재	605억원	사업재구조화
4호	**(서울)** 성수동 소재	680억원	사업재구조화
5호	**(서울)** 자곡동 소재	307억원	본PF전환 지원
6호	(대전) 봉명동 소재	701억원	본PF전환 지원
7호	**(서울)** 개봉동 소재	670억원	사업재구조화
합 계		3,668억원	

주 1) 사업재구조화: 기존 사업시행자의 채권인수 후 PFV 설립 등을 통해 펀드의 직접사업 수행
2) 본PF전환 지원: 신규자금 대여, 기존 사업시행자의 자율방식 지원 등을 통해 본PF전환 지원
※ 자료: 한국자산관리공사, 「캠코, 민·관·공 협력으로 부실PF 사업장 정상화 본격화」, 2024. 12. 11.

다만, 부실·부실우려 PF 사업장의 정상화를 지원하기 위하여 2023년 9월 1.1조원 규모로 조성된 한국자산관리공사(이하 "캠코"라 함)의 'PF사업장 정상화 지원펀드'의 경우 전국의 PF 사업장을 대상으로 하면서도 지원실적 7건 중 6건이 서울 소재 사업장에 집중[29]되었다는 점 등을 참고하여, PF 선진화

29) 캠코의 PF사업장 정상화 지원펀드(이하 "PF 정상화펀드"라 함)는 사업대상(PF 정상화펀드: 부실·부실우려 PF사업장, 앵커리츠: 신규 우량 사업장) 및 사업추진방식(PF 정상화펀드: 신규자금 지원·회수 및 직접사업시행 등, 앵커리츠: 신규자금 지원·회수) 등에서 차이가 있으나, 전국의 브릿지론 대출 단계의 사업장을 지원한다는 점에서 유사성이 있음.
한편, 2024년 10월 14일 한국자산관리공사 등에 대한 국회 정무위원회 국정감사에서 PF 정상화펀드의 당시 사업실적 5건이 모두 서울지역에 편중되어 있다는 지적이 제기되었으나, 2024년 11월 이후 2025년 5월말까지 추가된 사업실적 3건(8호~10호)도 모두 서울 소재 사업장에 투자된 것으로 확인됨.

앵커리츠의 지원 혜택이 전국에 균형적으로 확산될 수 있도록 가이드라인 등의 사업계획을 실효성 있게 구체화할 필요가 있을 것으로 보임.

셋째, 국토교통부는 PF 선진화 앵커리츠가 우량 사업장의 본 PF 전환 속도를 높이고 시장파급효과를 선도하는 마중물 역할을 할 수 있도록, 앵커리츠의 자금 규모는 브릿지론 연간 신규 취급 예상액 약 10조원의 10% 수준인 1조원이 적정하며, 이를 통해 5천억원~1조원 규모의 중대형 사업장 10곳(최대 20곳)에 대하여 지원이 가능하다는 의견임.

이와 관련하여, 신규 우량 사업장은 LH의 PF 선진화 앵커리츠를, 기존의 부실·부실우려 사업장은 캠코의 PF사업장 정상화 지원펀드를 각각 보완적으로 활용함으로써 부동산개발사업 시장의 안정화와 경기 활성화가 촉진될 수 있을 것으로 보임.

한편, PF사업장 정상화 지원펀드(캠코)의 경우 14개월(2023년 9월~2024년 11월)의 추진 결과, 투자실적이 33.2%(1.1조원 중 3,670억원)에 그쳤고, PF 선진화 앵커리츠(LH)가 약 6,000억원의 자금을 채권(회사채)으로 조성[30]하는 경우 사업비용 증가 등으로 이어질 수 있다는 점 등을 고려하여, 효과적인 시장지원을 위한 재정투입 규모에 대한 지속적인 검토가 필요할 것으로 보임.

종합적으로, 국토교통부는 PF 선진화 앵커리츠 사업이 조기에 건설경기를 촉진하고 지역균형발전을 견인하는 사업성과를 거둘 수 있도록, 사업지연 요소를 철저히 관리하고 지원대상사업 선정기준을 균형 있게 구성하는 등 면밀한 사업계획 수립을 통해 사업을 추진할 필요가 있음.

---

30) 국토교통부는 현행 '공공지원민간임대 허브리츠'의 경우 HUG보증부 회사채 발행 시 3%대의 금리로 비용조달이 가능한 예를 참고하여, 추후 PF 선진화 앵커리츠에 대해 HUG의 회사채 보증 등 정책지원을 통해 채권발행에 소요되는 조달금리 인하를 검토하겠다는 방침임.

4. 항공정책실

가. 교통시설특별회계(공항계정)

1) 제주공항 시설개선(3532-301)

○ 관급자재 수급 불안정, 시공사의 공사 포기 등으로 인하여 제주공항 시설개선 사업이 지연된 바 있으므로, 국토교통부는 금년 하반기 차질없는 사업비 집행을 위해 철저히 관리할 필요가 있음.

가) 개요

‘제주공항 시설개선’ 사업은 2017년 수립된 제주공항 관제탑 안전강화 대책에 따라 관제업무 사각지대 해소 등을 위해 제주공항에 높이 75m의 관제소 1개소를 신축하는 사업으로, 사업비는 325억원, 사업기간은 2019 ~ 2026년으로 계획되어 있음.

【 제주공항 시설개선 사업 개요 】

- 사업내용 : 관제동 1개소(H=75m) 신축 / 부지면적 5,148㎡, 연면적 5,132㎡
- 사 업 비 : 325억 원
- 사업기간 : 2019.4. ~ 2026.10.

※ 자료 : 국토교통부

이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 본예산인 23억 2,100만원 대비 21억 2,000만원 증액된 44억 4,100만원이 편성되었음.

【 2025년도 제주공항 시설개선 사업 제2회 추가경정예산안 】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
제주공항 시설개선	2,579	2,321	2,321	4,441	2,120	91.3
- 공사비	2,059	2,250	2,250	4,350	2,100	93.3
- 감리비	520	71	71	71	-	-
- 시설부대비	-	-	-	20	20	순증

※ 자료 : 국토교통부

나) 과거 집행 경과를 고려한 철저한 사업관리 필요

이 사업의 추진경과를 살펴보면 다음과 같음.

【 제주공항 시설개선 사업 추진경과 】

- '17.11. : 제주공항 관제탑 안전강화 대책(국토교통부)
- '17.12. : 제주공항 시설 및 운영 개선방안 수립연구(한국공항공사)
- '19. 4. ~ 7. : 제주국제공항 관제동 신축사업 기본계획 수립용역
- '19.12. ~ '20. 1. : 관제동 설계(제안)공모 및 당선작 선정
- '20. 2. : 기본설계 및 실시설계 용역 착수
- '20. 5. : 건설사업관리 용역 착수
- '21. 8. : 기본설계 및 실시설계 용역 완료
- '22. 2. : 공사 계약 체결 및 착공
- '23. 9. : 관제동신축사업 건축공사 공도수급체 3사 중 대표 시공사의 재정 악화로 인해 대표사 중도탈퇴 및 공사 중지
- '23.12. : 건축공사 계약해지 및 건설사업관리용역 중지
- '24. 2. ~ 7. : 보완설계 용역
- '25. 1. : 시공사 재선정, 계약체결 및 재착공 (25.6. 기준 공정률 35.9%)

※ 자료 : 국토교통부

이 사업은 2021년 코로나-19의 영향으로 교통시설특별회계 공항계정 세입이 부족해지면서 자금 미배정으로 인해 설계용역이 중지('21.1.~'21.4.)되었고, 2021년 공사발주 지연과 공사발주 후 우선협상대상자의 계약포기(2회)로 계약 체결 및 착공이 지연된 바 있음.

이에 더해 공사 착공('22.2.) 후 원자재 가격 상승 및 제주지역 레미콘 운송기사·화물연대 파업 등으로 인하여 관급자재(철근, 레미콘 등) 수급이 불안정하여 공사 추진이 지연되었음.

아울러 2023년 6월부터 공동수급사 3사 중 대표 시공사의 재정상태 악화에 따라 간헐적으로 공사가 중지되었고, 9월 포기각서를 제출하여 중도 탈퇴하였으며, 나머지 수급사들도 공사를 포기하여 결국 12월 계약이 해지되었음. 이후 보완설계를 거쳐 2025년 1월 시공사를 재선정하고 다시 착공하여 2025년 6월 기준 예산현액 49억원(25년 예산액 23억 2,100만원 및 전년도 이월액 25억 7,900만원) 중 8억 4,800만원을 집행(17.3%)하였고, 공정률은 약 35.9% 수준임.

국토교통부에 따르면 현재 예산현액으로는 9월 중 사업비가 소진될 예정으로 공사 중지를 방지하기 위하여 추가경정예산안에 이 사업의 증액(21억 2,000만원)을 반영하였다는 설명임.

【 제주공항 시설개선 사업 사업비 투입 현황(추경 이전 기준) 】

(단위 : 억원)

구 분	총사업비	~2022년	2023년	2024년	2025년 (집행 중)	잔여사업비
사업비	324.9	89.7	31.6	1	49	153.6

※ 자료 : 국토교통부

앞서 살펴보았듯이 여러 사유로 인하여 이 사업의 추진이 원활하지 못하고 매년 이월·불용액이 크게 발생하였음을 고려할 때, 국토교통부는 하반기 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

【 최근 4년간 제주공항 시설개선 사업 집행경과 】

(단위 : 백만원)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액(B)	집행액 (C)	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	이월액	불용액
	본예산	추경(A)									
2021	7,205	7,205	-	-	-	7,205	2,231	30.9	30.9	4,736	238
2022	11,678	11,678	4,736	-	-	16,414	5,039	43.1	30.7	7,841	1,753
2023	7,030	7,030	7,841			14,871	3,159	44.9	21.2	6,034	5,061
2024	2,579	2,579	6,034	-	-	8,613	94	3.6	1.1	2,579	5,940

※ 자료 : 국토교통부

2) 무안국제공항 활주로 연장(3533-311)

○ 현재 2026년까지로 계획되어 있는 무안국제공항 활주로 연장 사업을 2025년 내 조기 준공하기 위하여 잔여사업비 29억 3,600만원을 추가경정예산안에 편성하였는데, 국토교통부는 안전관리에 소홀하지 않도록 시공관리를 강화할 필요성 있음.

가) 개요

'무안국제공항 활주로 연장' 사업은 대형항공기 취항 및 중·장거리 노선 신설 등 항공수요 증가에 대비하기 위하여 무안국제공항의 활주로를 기존 2,800m에서 3,160m로 360m 연장하는 사업으로, 사업비는 506억원, 사업기간은 2019년부터 2026년까지로 계획되어 있음.

【 무안국제공항 활주로 연장 사업 개요 】

- 위치 : 전남 무안군 망운면 공항로 970-260 무안국제공항 일원
- 사업내용 : 활주로 연장(L=360m, 2,800m→3,160m), 항행안전시설 설치, 지방도 이설 등
- 사 업 비 : 506억 원
- 사업기간 : 2019년 ~ 2026년

※ 자료 : 국토교통부

이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 본예산인 74억 5,600만원 대비 29억 3,600만원 증액된 103억 9,200만원이 편성되었음.

【2025년도 무안국제공항 활주로 연장 사업 제2회 추가경정예산안】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
무안국제공항 활주로 연장	10,000	7,456	7,456	10,392	2,936	39.4
- 건설보상비	251	-	-	179	179	순증
- 공사비	9,387	7,050	7,050	9,794	2,744	38.9
- 감리비	342	398	398	399	1	-
- 시설부대비	20	8	8	20	12	150

※ 자료 : 국토교통부

나) 조기준공 목표에 따른 안전관리 강화 필요

이 사업의 추진 경과를 살펴보면 다음과 같음.

【 무안국제공항 활주로 연장 사업 추진경과 】

- '06.12. : 항공 수요 증가 전제 활주로 연장 방침 결정
- '10.11. : 활주로 연장을 위한 부지 매입 완료
- '19.04 ~ '20.07. : 활주로 연장 기본설계 용역
- '20.11. : 활주로 연장 실시설계용역 및 환경영향평가 착수
- '22.04. : 환경영향평가 협의 완료
- '22.08. : 총사업비 협의
- '22.12. : 실시설계 완료
- '23.01. : 착공 ('25.6. 기준 공정률 46%)

※ 자료 : 국토교통부

이 사업은 지난 2020년 7월 기본설계 용역을 마무리한 후 11월 실시설계 용역에 착수하였고, 이후 환경영향평가, 총사업비 협의 등을 거쳐 2022년 12월 실시설계를 완료하고 2023년 1월 착공하였음.

그러나 사업부지 내 사유지 보상이 마무리되지 않아 공사가능 구역에서만 공사를 진행하여야 했고, 문화재가 발견되어 시굴조사 및 발굴조사가 이루어져야 함에 따라 사업이 지연되었으나, 2024년 10월 수용재결을 거쳐 사유지 보상이 사실상 완료[31]되고 2025년 5월 문화재 시굴조사 및 발굴조사도 완료되었음.

2025년 6월 현재 기준 공정률은 46%에 이르고, 5월 말 기준 집행현황을 살펴보면 예산현액 152억 3,100만원 중 22억 6,100만원을 집행(14.8%)하였음.

국토교통부는 현재 2026년까지로 계획되어 있는 이 사업을 2025년 내 조기 준공하기 위하여 잔여 사업비 29억 3,600만원을 추가경정예산안에 편성하였다는 설명임.

【 무안국제공항 활주로 연장 사업 사업비 투입 현황(추경 이전 기준) 】

(단위 : 억원)

구 분	총사업비	~2022년	2023년	2024년	2025년 (집행 중)	잔여사업비
사업비	506	130	58	137	152	29

※ 자료 : 국토교통부

전체 공기를 단축하여 준공 시기를 앞당기는 과정에서 안전상의 문제가 발생하지 않도록 국토교통부는 시공 현장에서의 안전관리를 보다 강화할 필요가 있음.

31) 국토교통부에 따르면 총 133필지 중 132필지에 대하여 보상을 완료하였고, 나머지 1필지는 거소불명으로 '25년 6월 중 수용재결 및 공탁 예정이며, 공사구간에는 지장이 없다는 설명임.

3) 드론 종합인프라 구축 및 운영(3637-323)

○ 드론 복합인프라 내역사업은 2025년 제2차 추가경정예산안에서 30억원 증액되었는데, 과거 집행 부진 경과 등을 고려하여 보다 면밀한 집행관리가 필요할 것으로 보임.

가) 개요

드론 종합인프라 구축 및 운영 사업은 ① 드론개발시험센터(드론 부품개발의 안전성 검증 지원), ② 드론 자격센터(드론 조종자격증 취득수요 수용), ③ 드론교육센터(드론 조종교관교육, 임무특화교육 등 드론 전문인력 양성), ④ 드론인증센터(드론시스템 안전성 인증 인프라 및 인증체계 구축) 및 ⑤ 드론복합인프라(비행시험, 교육, 자격 기능 등 드론 인프라의 기능을 복합화한 다목적 복합지원 시설)를 구축・운영하고, ⑥ 드론비행시험센터(드론의 기술개발・안전검증을 위해 시험비행 가능)를 권역별로 구축 또는 운영하기 위한 사업임.

이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 본예산인 101억 8,500만원 대비 30억원 증액된 131억 8,500만원이 편성되었음.

【2025년도 드론 종합인프라 구축 및 운영 사업 제2회 추가경정예산안】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
드론 종합인프라 구축 및 운영	7,464	10,185	10,185	13,185	3,000	29.5
- 드론비행시험센터	2,329	2,418	2,418	2,418	-	-
- 드론개발시험센터	416	484	484	484	-	-
- 드론자격센터	926	1,142	1,142	1,142	-	-
- 드론교육센터	258	258	258	258	-	-
- 드론인증센터	1,685	1,685	1,685	1,685	-	-
- 드론복합인프라	1,850	4,198	4,198	7,198	3,000	71.5

※ 자료 : 국토교통부

나) 드론복합인프라 사업의 면밀한 집행관리 필요

(1) 드론복합인프라 내역사업 개요

현재 드론 인프라 설치 현황을 살펴보면 ①드론비행시험센터 경기, 인천, 강원, 충북, 경북, 경남 6개소, ②드론개발시험센터 경남 1개소, ③드론자격센터 경기, 경북 2개소, ④드론교육센터 경기 1개소, ⑤드론인증센터 인천 1개소가 설치되었으나, 호남권에는 인프라가 미흡한 측면이 있음.

【 드론 인프라 현황 】

구분	시행주체	개소수	건축면적	사업진행현황
①드론비행시험센터 (구, 드론 전용 비행시험장)	항공안전 기술원	6개소	· 강원영월 : 987㎡ · 충북보은 : 992㎡ · 경남고성 : 998㎡ · 인천서구 : 882㎡ · 경기화성 : 993㎡ · 경북의성 : 1,036㎡	·영월,보은,고성 준공(‘20.12) 및 정상 운영 (’21.1~) ·화성・인천 준공(’22.5) 및 정상운영(‘22.7~) ·의성 준공(‘23.12) 및 정상운영(’24.5~)
②드론개발시험센터 (구, 무인기통합 시험시설)	항공안전 기술원	1개소	· 경남고성 : 2,600㎡	·건축완료(’23.6), 장비구축·사업준공(’24.4), 정상운영(’24.5~)
③드론자격센터 (구, 드론 실기 시험장)	한국교통 안전공단	2개소	· 경기화성 : 999㎡ · 경북김천 : 2,979㎡	·화성 준공(‘20.12) 및 정상운영(’21.1~) ·김천 준공(‘23.12) 및 정상운영(’24.5~)
④드론교육센터 (구,드론교육훈련센터)	한국교통 안전공단	1개소	· 경기시흥 : 999㎡	·준공(‘20.12) 및 정상운영(’21.1~)
⑤드론인증센터	항공안전 기술원	1개소	· 인천서구 : 4,534㎡	·준공(‘24.11) 및 정상운영(’24.1~)

※ 자료 : 국토교통부

이에 국토교통부는 지난 2022년 드론 인프라가 전무한 호남권에 인프라를 구축하기 위한 기획연구를 실시한 결과 전북 고창군에 비행시험・교육・자격시험 기능이 통합된 드론 복합 인프라 구축을 계획하였고, 이를 위하여 필요한 총 예산은 232억 2,000만원(설계비 9억 5,000만원, 공사비・감리비 등 건설사업비 181억 7,000만원, 장비구축비 41억원)임.

(2) 드론복합인프라 사업의 면밀한 집행관리 필요

드론 복합인프라 내역사업의 추진경과를 살펴보면 다음과 같음.

【 드론 복합인프라 구축 추진경과 】

- ’22. 5. ~ ’23. 2. : 호남권 드론 인프라 구축 방안 기획연구
- ’23. 6. : 호남권(고창) 드론 인프라 구축 상세설계 추진
- ‘23. 12. : 공공건축 제안공모를 통한 설계업체 선정
- ’24. 7. ~ ’25. 3. : 건립부지 문화재 발굴조사로 인한 설계 중단
- ’25. 4. : 발굴조사 결과 기록보존으로, 설계 재개

※ 자료 : 국토교통부

2023년 설계를 추진하여 당초 2024년 6월 설계를 완료하고 8월 건축공사에 착수할 것으로 계획하였으나, 2024년 7월 사업대상 부지에서 문화재 발굴조사가 진행되어 설계가 일시 중단되었다가 2025년 4월 재개되었음. 이에 2025년 5월 기준 예산현액 56억 5,800만원 중 15억 3,000만원을 집행(27%)하였음. 국토교통부는 7월 중 설계를 완료하고, 8월 시공사를 선정하여 9월부터 착공할 계획이라는 설명임.

【 드론 복합인프라 사업비 투입 현황(추경 이전 기준) 】

(단위 : 억원)

구 분	총 예산	2023년	2024년	2025년 (집행 중)	낙찰차액 등	잔여사업비
설계비	9.5	3.5	4.8	-	1.2	-
건설사업비	181.7	-	-	52.6	0.4	128.7
장비구축비	41	-	-	4	-	37
계	232.2	3.5	4.8	56.6	1.6	165.7

※ 자료 : 국토교통부

그러나 시공사 선정을 위한 소요기간과 그동안 이 사업의 집행 과정에서 이월액이 매년 크게 발생하였다는 점을 고려할 때, 국토교통부는 연내 집행 가능성과 추진 일정을 고려하여 추가적인 사업지연 및 이월이 발생하지 않도록 집행실적 및 사업추진을 면밀히 관리할 필요가 있음.

【 드론 종합인프라 구축 및 운영사업 이월경과 】

(단위 : 백만원)

사업명	2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024	
	예산액	이월액	예산액	이월액	예산액	이월액	예산액	이월액	예산액	이월액	예산액	이월액	예산액	이월액	예산액	이월액
드론비행 시험센터 (구 드론 전용 비행 시험장)	6,000	5,454	10,000	5,880	9,996	2,928	9,670	2,355	2,407	1,146	4,488	879	3,470	-	2,329	-
드론개발 시험센터 (구 무인기 통합시험 시설)	-	-	-	-	4,000	1,173	2,000	587	1,000	-	5,400	1,057	200	330	416	-
드론자격 센터 (구 드론 실기 시험장)	-	-	-	-	5,000	1,455	2,056	608	2,428	-	7,128	1,396	9,428	-	926	-
드론교육 센터 (구 드론 교육 훈련센터)	-	-	-	-	3,418	1,005	3,365	-	258	-	258	-	258	-	258	-
드론인증 센터	-	-	-	-	3,500	1,029	10,042	-	6,956	-	10,005	2,162	1,685	3,847	1,685	-
드론복합 인프라	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	600	233	1,850	1,460
합계	6,000	5,454	10,000	5,880	25,914	7,590	27,133	3,550	13,049	1,146	27,279	5,494	15,641	4,410	7,464	1,460

※ 국토교통부 자료 재구성

4) 가덕도신공항 건설(3538-308)

○ 가덕도신공항 건설사업은 2024년 부지조성공사 계약이 4차례 유찰 끝에 수의계약으로 진행되었으나, 2025년 4월 기본설계 결과 입찰조건에 부합하지 않아 계약이 중단된 바 있으므로 가덕도신공항의 신속하고 안전한 건설을 위한 후속대책을 조속히 마련·추진할 필요가 있음.

가) 개요

가덕도신공항 건설사업은 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」에 따라 국토의 균형발전 및 국가경쟁력 강화를 위하여 여객·물류 중심의 복합 기능을 가진 가덕도신공항 건설을 추진하는 사업으로, 총사업비는 약 15.6조원[13.7조원(공항 분야), 0.66조원(도로 분야), 1.29조원(철도 분야)]이고, 고시된 기본계획 기준 사업기간은 2023년~2030년으로 계획되어 있음.

【 가덕도신공항 건설사업 개요 】

- 위 치 : 부산 강서구 가덕도 일원(약 202만평)
- 사업내용 : 활주로(3,500m), 관제탑·국제선터미널 및 접근교통(철도·도로) 시설 등
- 사업기간/총사업비 : (기본계획) '23~'30 / 13.7조원(공항분야), 0.66조원(도로), 1.29조원(철도)

※ 자료 : 국토교통부

이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 본예산인 9,640억 2,500만원 대비 5,223억 6,400만원 감액된 4,416억 6,100만원이 편성되었음.

【 2025년도 가덕도신공항 건설사업 제2회 추가경정예산안 】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
가덕도신공항 건설	536,321	964,025	964,025	441,661	△522,364	△54.2
- 가덕도신공항 건설 (공항)	508,721	864,908	864,908	342,544	△522,364	△60.4
- 가덕도신공항 접근 철도 건설사업	19,700	19,480	19,480	19,480	-	-
- 가덕도신공항 접근 도로 건설사업	7,900	79,637	79,637	79,637	-	-

※ 자료 : 국토교통부

나) 가덕도신공항의 신속하고 안전한 건설을 위한 사업정상화 방안 마련 필요

이 사업의 추진경과를 살펴보면, 2021년 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」이 제정·공포됨에 따라 사업이 시작되었으며, 2022년 예비타당성 조사를 같은 법에 따라 면제하고, 기본계획 수립 용역에 착수하여, 2023년 12월 기본계획을 수립·고시하였으며, 2024년 5월 부지조성공사 설계·시공 일괄 입찰을 공고하였으나, 4차례 유찰 끝에 같은 해 10월 수의계약으로 전환하여 기본설계에 착수하였음.

그러나 2025년 4월 수의계약 상대방이 입찰조건(공사기간 84개월)에 부합하지 않는 기본설계(공사기간 108개월)를 제출하였고, 이에 관련 법령[32]에 따라

32) 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」
제27조(재공고입찰과 수의계약) ①경쟁입찰을 실시한 결과 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 수의계약에 의할 수 있다.

절차를 거쳐 수의계약이 중단되었음[33].

【 가덕도신공항 건설사업 추진경과 】

- ㅇ '21.03. :「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」공포
- **ㅇ '22.04. : 예비타당성 조사 면제**
- ㅇ '22.05. ~ '23.04. : 사업계획 적정성 검토 * 기획재정부·KDI
- ㅇ '22.08.: 기본계획 및 타당성조사·전략환경영향평가 용역 착수
- ㅇ '23.03. : 29년 12월 조기개항 추진 로드맵 발표
- ㅇ '23.10. : 「가덕도신공항 건설공단법」 공포
- **ㅇ '23.12. : 가덕도신공항 건설사업 기본계획(공항부문) 수립·고시**
- ㅇ '24.03. : 여객터미널 국제설계공모 발주
- ㅇ '24.04. : 가덕도신공항건설공단 설립
- **ㅇ '24.05. : 부지조성공사 설계·시공 일괄입찰 공고**
- ㅇ '24.06.~07. : 여객터미널 국제설계공모 당선작 선정 및 설계용역 착수
- **ㅇ '24.09.~10. : 부지조성공사 수의계약 전환 및 기본설계 착수**
- **ㅇ '25.04. : 부지조성공사 기본설계 제출 및 보완 요구**
- **ㅇ '25.05.~06. : 중앙건설기술심의위원회 심의 및 수의계약 중단**

※ 자료: 국토교통부

이에 국토교통부는 사업자 재선정 등에 소요되는 기간을 고려하면 2025년 내 부지조성공사 착공이 곤란하므로 2025년 제2차 추가경정예산안에서 공사비 용도의 사업출연금 5,223억 6,400만원을 감액한 것임.

---

1. 제10조의 규정에 의하여 경쟁입찰을 실시하였으나 입찰자가 1인뿐인 경우로서 제20조제2항의 규정에 의하여 재공고입찰을 실시하더라도 제12조의 규정에 의한 입찰참가자격을 갖춘 자가 1인밖에 없음이 명백하다고 인정되는 경우
2. 제20조제2항의 규정에 의하여 재공고입찰에 부친 경우로서 입찰자 또는 낙찰자가 없는 경우

②제1항의 규정에 의한 수의계약의 경우 보증금과 기한을 제외하고는 **최초의 입찰에 부칠 때에 정한 가격 및 기타 조건을 변경할 수 없다**. 다만, 제79조제1항제5호에 따른 일괄입찰로 발주하는 공사에 대해 경쟁입찰을 한 후 물가변동으로 인해 각 중앙관서의 장이 「국가재정법」 제50조제5항에 따른 총사업비 관리에 관한 지침에 따라 해당 공사의 총사업비를 조정한 경우에는 최초의 입찰에 부칠 때에 정한 가격을 변경할 수 있다.

33) 참고로, 2025년 5월 말 기준 예산현액 9,776억 9,700만원 중 공항 건설을 위한 사업출연금 3,425억 4,400만원을 집행(35%)하였고, 가덕도신공항건설공단은 건설보상비 1,610억원, 건축설계비 274억원, 환경영향평가 비용 8억원 등 약 1,891억원을 실집행하였음.

【 당초 예산 및 2차 추경안 편성 내역 비교 】

'25년 예산		'25년 2차 추경안	
예산	산출내역	예산	산출내역
864,908	○ **가덕도신공항 건설(공항) 사업출연금(350-02) 864,908백만원** 가. 건설보상비 : 160,993백만원 나. 기본조사설계비 : 40,879백만원 **다. 공사비 : 604,084백만원** **· 부지조성 : 604,084백만원** * ① 기본 및 실시설계비(81,720백만원) **② 공사비(522,364백만원) : 총 공사비(10,530,002백만원)에서 24년 우선시공분(1,000백만원) 및 설계비 제외 공사비(10,447,282백만원)에 대해 연차별 투자 비율 10% 및 25년도 6월 착공(6개월) 고려** **※ 6개월 공사비 산출식 : (10,530,002-1,000-81,720) ×0.1×1/2 = 522,364백만원** 라. 감리비 : 57,978백만원 마. 시설부대비 : 974백만원	342,544	○ **가덕도신공항 건설(공항) 사업출연금(350-02) 342,544백만원** 가. 건설보상비 : 160,993백만원 나. 기본조사설계비 : 40,879백만원 **다. 공사비 : 81,720백만원** **· 부지조성 : 81,720백만원,** ① 기본 및 실시설계비(81,720백만원) 라. 감리비 : 57,978백만원 마. 시설부대비 : 974백만원

※ 자료: 국토교통부

가덕도신공항 기본계획에 따르면 국토교통부는 2029년 12월 말 개항 및 2030년 준공을 목표로 하고 있는데, 가덕도신공항의 신속하고 안전한 건설을 위한 후속대책을 면밀히 검토하여 조속히 추진할 필요가 있을 것으로 보임.

5. 도로국

가. 교통시설특별회계(도로계정)

1) 함양-울산고속도로 건설(1532-339)

○ 함양-울산고속도로 건설 사업의 2회 추경안은 건설 과정에서 비탈면 균열 발생 및 비탈면 시공방법 변경 등의 사유가 발생하여 필요 공사비 80억원을 증액하려는 것인데, 비탈면 관리를 포함하여 고속도로 건설 과정에서 안전 문제가 발생하지 않도록 철저한 시공관리가 필요해 보임.

가) 개요

함양-울산고속도로 건설 사업은 경상남도 함양군부터 울산광역시 울주군을 연결하는 4차로 고속도로를 신설하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 본예산인 757억 900만원 대비 80억원 증액된 837억 900만원이 편성되었음.

【 2025년도 함양-울산고속도로 건설 사업 제2회 추가경정예산안 】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
함양-울산고속도로 건설	241,873	75,709	75,709	83,709	8,000	10.6

※ 자료: 국토교통부

나) 안전 문제 예방을 위한 시공관리 강화 필요

함양-울산고속도로 건설 사업은 총사업비 6조 9,213억원[34], 사업기간 2004년~2026년이며, 밀양-울산 구간(45.2km), 창녕-밀양 구간(28.5km)은 이미 개통하였고 함양-창녕 구간(70.8km)에 대한 공사가 진행 중임. 해당 구간은 12개의 공구로 구분되며 전체 공구에서 공사가 진행 중이고 공정률은 76%임.

【 함양-울산고속도로 공구별 추진상황 】

공구	구간	거리	시공사	현재단계
1공구	함양군 지곡면 마산리 ~ 함양군 안의면 황곡리	5.00km	쌍용건설㈜	ㅇ공사 중(공정률 68.88%)
2공구	함양군 안의면 황곡리 ~ 거창군 남상면 둔동리	4.84km	동부건설㈜	ㅇ공사 중(공정률 81.93%)
3공구	거창군 남상면 둔동리 ~ 거창군 신원면 과정리	5.60km	두산건설㈜	ㅇ공사 중(공정률 62.53%)
4공구	거창군 신원면 과정리 ~ 합천군 대병면 하금리	7.34km	㈜한화	ㅇ공사 중(공정률 80.43%)
5공구	합천군 대병면 하금리 ~ 합천군 대병면 회양리	4.09km	계룡건설 산업㈜	ㅇ공사 중(공정률 76.50%)
6공구	합천군 대병면 회양리 ~ 합천군 용주면 장전리	7.22km	㈜한화	ㅇ공사 중(공정률 81.75%)
7공구	합천군 용주면 장전리 ~ 합천군 대양면 양산리	6.8 km	두산 에너빌리티㈜	ㅇ공사 중(공정률 75.29%)
8공구	합천군 대양면 양산리 ~ 합천군 대양면 오산리	4.99km	경남기업㈜	ㅇ공사 중(공정률 78.72%)
9공구	합천군 대양면 오산리 ~ 의령군 부림면 권혜리	6.42km	㈜태영 건설	ㅇ공사 중(공정률 82.93%)
10공구	의령군 부림면 권혜리 ~ 의령군 부림면 대곡리	5.04km	㈜포스코 이앤씨	ㅇ공사 중(공정률 81.66%)
11공구	의령군 부림면 대곡리 ~ 창녕군 남지읍 시남리	6.44km	쌍용건설㈜	ㅇ공사 중(공정률 84.63%)
12공구	창녕군 남지읍 시남리 ~ 창녕군 장마면 유리	7.14km	㈜동양 건설산업	ㅇ공사 중(공정률 81.34%)

※ 자료: 국토교통부

34) 고속도로건설 사업은 국가가 용지비 100%, 공사비 40%를 출자하며, 함양-울산고속도로 건설 사업 총사업비의 국고 부담분은 3조 1,704억원, 한국도로공사 부담분은 3조 7,509억원임.

2025년 본예산에 공사비 719억 1,000만원, 보상비 37억 9,900만원이 편성되었으며, 2회 추경안은 공사비를 80억원 증액함. 이는 공사 과정 중 비탈면의 토질여건이 설계 당시 파악된 상황과 달라 비탈면에 균열이 발생함에 따라, 비탈면을 보강하고 시공방법을 변경하기 위한 추가 공사비를 반영하려는 것임.

【 비탈면 균열 발생 상황(7공구 황계천교 비탈면) 】

※ 자료: 국토교통부

【 2회 추경안 증액 세부내역 】

2025년도 2회 추경안
· 균열 발생 비탈면 보강(6,7,8공구) : 62억 4,000만원
· 비탈면 시공방법 변경(4,6,7,12공구) : 17억 6,000만원

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2025년 5월 말 기준 예산 집행률은 국비는 100%이며, 한국도로공사 부담분과 합산한 예산 기준으로는 53%임. 국토교통부는 국고 예산을 전액 집행한 상황으로 추경예산 편성이 필요하다는 입장[35]이며, 현재 비탈면 보강을 위한 설계 등 공사 추진을 위한 사전 검토는 완료되었고 추경예산은 비탈면 보강을 위한 공사에 투입될 예정임.

【 함양-울산 고속도로 건설 2025년 예산 집행내역 】

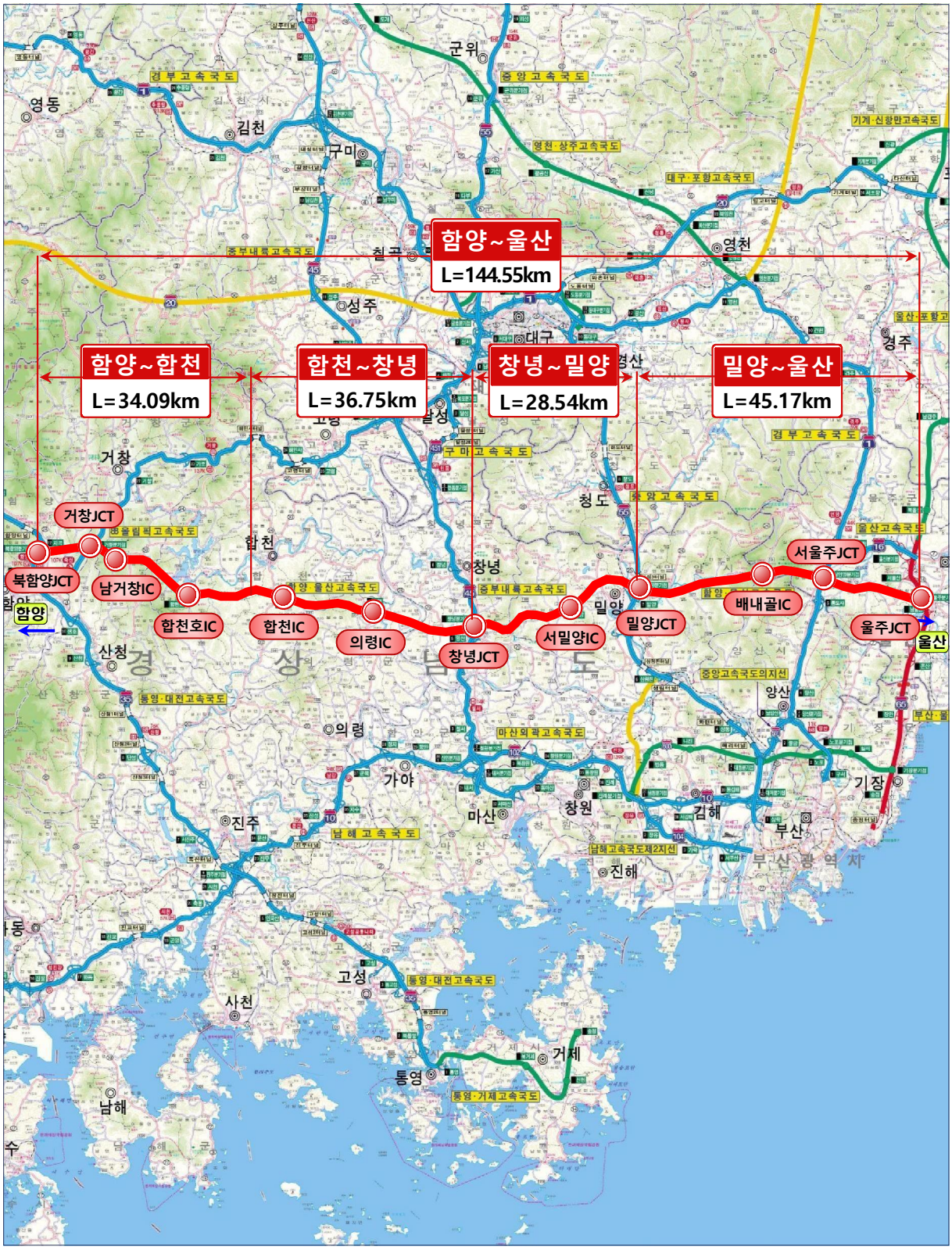
사업명	예산 실집행실적 (5월 말 기준)						실집행률 (B/A)	2회추경안 (국고)
	전년 이월	2025 예산			예산현액 (A)	집행액(B)		
		계	국고	도공				
함양-울산	-	435,099	75,709	359,390	443,756	235,135	53.0	83,709

※ 자료: 국토교통부

함양-창녕 구간은 2024년 준공 계획이었으나 각종 민원, 파업 등의 요인으로 2026년 준공으로 사업기간이 연장된 바 있음. 2026년 12월 이 구간을 포함한 함양-울산고속도로 전 구간 개통을 앞두고 있는 상황인 만큼 국토교통부는 시공여건에 따른 비탈면 관리를 포함하여 고속도로 건설 과정에서 안전문제가 발생하지 않도록 철저하게 사업을 관리할 필요가 있음.

35) 비탈면 보강 및 시공방법 변경에 따르는 총 비용은 200억원이며, 이 중 60%인 120억원을 한국도로공사에서 부담하고 40%에 해당하는 80억원을 2회 추경안에 편성하였음.

참고 함양-울산고속도로 노선도



2) 신안 압해-화원 일반국도건설(1632-817), 태안 고남-창기 일반국도건설(1632-823)

○ 신안 압해-화원, 태안 고남-창기 일반국도 건설사업은 보상비, 공사비를 증액하려는 것인데, 신안 압해-화원 사업의 경우 본예산 대비 78%, 태안 고남-창기 사업의 경우 241%를 증액하여 증액 규모가 크고, 보상비는 증액되더라도 이후 보상협의를 진행해야 하는 점 등을 고려할 때 2회 추경안을 통해 증액되는 사업비가 연내에 차질없이 집행될 수 있도록 철저한 사업관리가 필요해 보임.

가) 개요

신안 압해-화원 일반국도건설 사업은 전라남도 신안군 압해읍~해남군 화원면 간 일반국도(국도 77호선) 2차로 신설하는 사업으로, 이 사업의 2025년 제2회 추가경정예산안은 본예산인 460억 9,600만원 대비 360억원 증액된 820억 9,600만원이 편성되었음.

태안 고남-창기 일반국도건설 사업은 충청남도 태안군 안면도 고남리~창기리 구간 일반국도(국도 77호선)를 4차로 확장(현재 2차로)하는 사업으로, 이 사업의 2025년 제2회 추가경정예산안은 본예산인 207억 3,500만원 대비 500억원 증액된 707억 3,500만원이 편성되었음.

【 2025년도 신안 압해-화원, 태안 고남-창기일반국도건설 사업 추가경정예산안 】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
신안 압해-화원 일반국도건설	105,420	46,096	46,096	82,096	36,000	78.1
태안 고남-창기 일반국도건설	26,043	20,735	20,735	70,735	50,000	241.1

※ 자료: 국토교통부

나) 회계연도 내 차질없는 집행을 위한 철저한 사업관리 필요

신안 압해-화원 일반국도건설 사업은 총사업비 6,118억 8,400만원, 사업기간 2020년~2029년이며, 2021년 10월에 착공하여 현재 공사가 진행 중임. 이 구간은 2개의 공구로 구분되며 전체 공구가 공사 진행 중이고 공정률은 35%임.

【 신안 압해-화원 일반국도 공구별 추진상황 】

공구	구간	거리	시공사	현재단계
1공구	전남 신안군 압해읍 ~ 해남군 화원면	5.95km	롯데건설㈜ 외 6개사	ㅇ공사 중 (공정률 37.61%, 해저터널 굴착 중)
2공구	전남 목포시 달동 ~ 신안군 압해읍	7.54km	㈜대우건설 외 5개사	ㅇ 공사 중(공정률 31%, 해상교량 2개소 및 접속도로 토공사 진행 중)

※ 자료: 국토교통부

2025년 본예산 460억원은 공사비 440억원, 감리비 20억원으로 구성되었으며, 2회 추경안에는 공사비 260억원 및 보상비 100억원이 증액되었음. 해상구간 공정률이 44% 진행 중인데 원활한 교량 공사를 위한 공사비 확대가 필요하며, 토지 및 어업권 등에 대한 감정평가가 완료됨에 따라 보상비 증액이 필요하다는 것이 국토교통부 입장임.

태안 고남-창기 일반국도건설 사업은 총사업비 2,996억 8,300만원, 사업기간 2019년~2029년이며, 2022년 12월에 착공하여 현재 공사가 진행 중임. 이 구간은 2개의 공구로 구분되며 전체 공구가 공사 진행 중이고 공정률은 5.24%임.

【 태안 고남-창기 일반국도 공구별 추진상황 】

공구	구간	거리	시공사	현재단계
1공구	태안군 고남면 고남리 ~안면읍 중장리	9.75km	지평토건(주) 외 2개사	ㅇ 공사 중 (공정률 6.6%, 교량기초 및 암거 공사 진행 중)
2공구	태안군 안면읍 중장리 ~ 안면읍 창기리	12.75km	신화종합건설 (주)외 2개사	ㅇ 공사 중 (공정률 3.82%, 연약지반처리 진행 중)

※ 자료: 국토교통부

2025년 본예산 207억 3,500만원은 공사비 202억원, 감리비 5억원, 시설부대비 3,500만원으로 구성되었으며, 2회 추경안에는 본예산에 포함되지 않은 보상비가 500억원 증액되었음. 국토교통부는 이 사업의 사업구간 22.6km(1,684필지)를 세 개의 구간으로 나누어 보상을 진행할 계획인데, 2023년 감정평가가 완료된 1구간(672필지)은 보상 완료되었고 2024년 감정평가가 완료된 2구간(762필지)에 대한 보상비를 이번 추경안에 반영하려는 것임.

【 태안 고남-창기 용지보상 계획 】

(1구간, 672필지) 2023년 감정평가 완료 → 보상완료 754억원*

* 2025년 예산 사업간 조정(보상비 120 증액 집행)으로 보상완료

(2구간, 762필지) 2024년 감정평가 완료 → 2025년 2회 추경 반영 500억원

(3구간, 250필지) 국·공유지 → 유상 및 무상 협의 진행 중

※ 자료: 국토교통부

신안 압해-화원, 태안 고남-창기 두 사업의 2025년 5월 말 기준 예산 집행률은 각각 78.5%, 75.3%이며, 태안 고남-창기의 경우 보상비 등 340억원을 증액전용했음에도 높은 수준의 집행률을 보이고 있음.

【신안 압해-화원, 태안 고남-창기 일반국도건설 사업 예산 집행내역】

세부사업	2025년 예산 (25년 5월 말 기준)							2025년 제2회 추경안
	본예산	1회 추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액 (A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	
신안 압해-화원	46,096	46,096	0	△359	45,737	34,476	75.3	82,096
태안 고남-창기	20,735	20,735	194	34,000	54,929	43,115	78.5	70,735

※ 자료: 국토교통부

다만, 이번 추경안은 태안 고남-창기 사업의 경우 본예산 대비 241%, 신안 압해-화원 사업의 경우 78%를 증액하고 있어 증액 규모가 매우 큰 점, 보상비 예산의 경우 감정평가가 완료되었다고 해도 이후 보상협의[36]를 진행해야 하는데 협의 과정에서 지연이 발생하는 경우가 빈번하다는 점, 연도 내 예산 집행이 가능한 기간이 6개월 정도인 점 등을 감안할 때 현재 편성된 예산이 연도 내 차질없이 집행될 수 있도록 철저한 사업관리가 필요해 보임.

36) 보상협의가 성립될 경우 보상금을 지급하고 토지 소유권을 이전받으며, 협의가 불성립하는 경우 수용재결이 진행됨.

참고 1 신안 압해-화원 위치도

참고 2 태안 고남-창기 위치도

3) 민자도로건설지원(1831-303)

○ 평택-부여-익산 고속도로 건설 사업은 토지보상에 필요한 예산 120억원을 증액하려는 것인데 보상이 원활하게 진행되는 경우 부여-익산 구간의 보상이 2025년에 모두 완료될 것으로 보임. 이와 관련하여, 실시협약에 따라 부여-익산 구간을 2029년 착공하는 것으로 계획되어 있는데 토지보상이 2025년에 조기 종료될 경우 착공 시점을 조정할 여지가 있어 보임. 따라서 국토교통부는 금융시장 여건 등을 종합적으로 고려하여 착공 시점 조정에 대해 민간사업자와 지속적으로 검토할 필요가 있음.

가) 개요

민자도로건설지원 사업은 민자도로 건설을 위한 토지보상비, 건설보조금 등을 집행하는 사업으로, 이 사업의 2025년 제2회 추가경정예산안은 본예산인 9,799억 1,900만원 대비 120억원 증액된 9,919억 1,900만원이 편성되었음.

【 2025년도 민자도로건설지원 사업 제2회 추가경정예산안 】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
민자도로건설지원	843,128	979,919	979,919	991,919	12,000	1.2
(평택-부여-익산)	600,186	735,100	735,100	747,100	12,000	1.6

※ 자료: 국토교통부

나) 신속한 사업 추진을 위한 방안 모색 필요

평택-부여-익산 고속도로 건설 사업은 경기도 평택시 포승읍에서 전북특별자치도 익산시 왕궁면을 연결하는 고속도로를 신설하는 사업으로, 「사회기반시설에 관한 민간투자법」에 따른 민간투자사업(BTO 방식[37])으로 진행 중이며 사업자는 ㈜서부내륙고속도로임. 평택-부여 구간(94km, 1단계)은 2024년 12월에 개통되었으며, 부여-익산 구간(43.4km, 2단계)에 대한 용지보상이 진행 중임.

【 평택-부여-익산 고속도로건설 사업 개요 및 주요경과 】

사업개요	주요 경과
ㅇ구간 : 경기 평택시 포승읍~전북 익산시 왕궁면 ㅇ연장 : 137.4km (4차로~6차로) ㅇ총투자비 : 4조 6,288억원 - 민간 2조 7,807억원, 국비 1조 8,481억원 ㅇ추진 방식 : 수익형 민자사업(BTO) ㅇ사업자 : ㈜서부내륙고속도로 (포스코건설 등 20개사) ㅇ공사기간 : 평택-부여('19년-'24년), 부여-익산('29년-'34년) ㅇ운영기간 : 평택-부여('24년-'64년), 부여-익산('34년-'64년)	ㅇ'14. 2. : 민간사업제안서 제출 ㅇ'15. 5. : 우선협상대상자 지정 ㅇ'17. 2. : 실시협약 체결 ㅇ'19. 12. : 실시계획 승인 ㅇ'19. 12. : 평택-부여 구간 착공 ㅇ'24. 12. : 평택-부여 구간 개통 * '23부터 부여-익산 구간 토지보상 진행 중

※ 자료: 국토교통부

2025년 본예산 7,351억원은 전액 건설보상비로 구성되어 있으며, 2회 추경안에는 보상비 120억원을 증액하려는 것임[38]. 2025년 5월 말 기준 부여-익산

37) 수익형 민자사업(BTO: Build-Transfer-Operation)이란 민간사업자가 시설을 건설한 뒤, 소유권을 국가나 지방자치단체에 이전하고, 일정 기간 운영권을 받아 직접 운영하면서 사용료를 통해 투자비를 회수하는 민간투자사업 방식임.

38) 구체적으로 건설보상비는 ① 민간사업자가 토지매입에 선(先)투입한 금액 상환 비용과 ② 당해연도에 진행되는 토지보상비용으로 구분되는데, 평택-부여-익산 사업의 경우 ①로 6,882억원, ②로 469억원이 본예산에 편성되어 있고, 2회 추경안에서는 ②를 120억원 증액하려는 것임.

구간 토지보상 완료 비율은 95%이며, 이 구간의 토지보상을 당초 계획한 완료 시점(2026년 상반기)보다 신속하게 마무리하기 위해 보상비 증액이 필요하다는 것이 국토교통부 설명임.

2025년 5월 말 기준 예산 집행률은 100%인데, 평택-부여 구간 및 부여-익산 구간 보상비가 함께 집행됨에 따라 494억 1,600만원을 타 내역으로부터 조정하여 추가 집행하였음. 보상 추이를 살펴볼 때 연도 내 집행이 어렵지 않을 것으로 생각됨.

【 평택-부여-익산 고속도로건설 사업 예산 집행내역 】

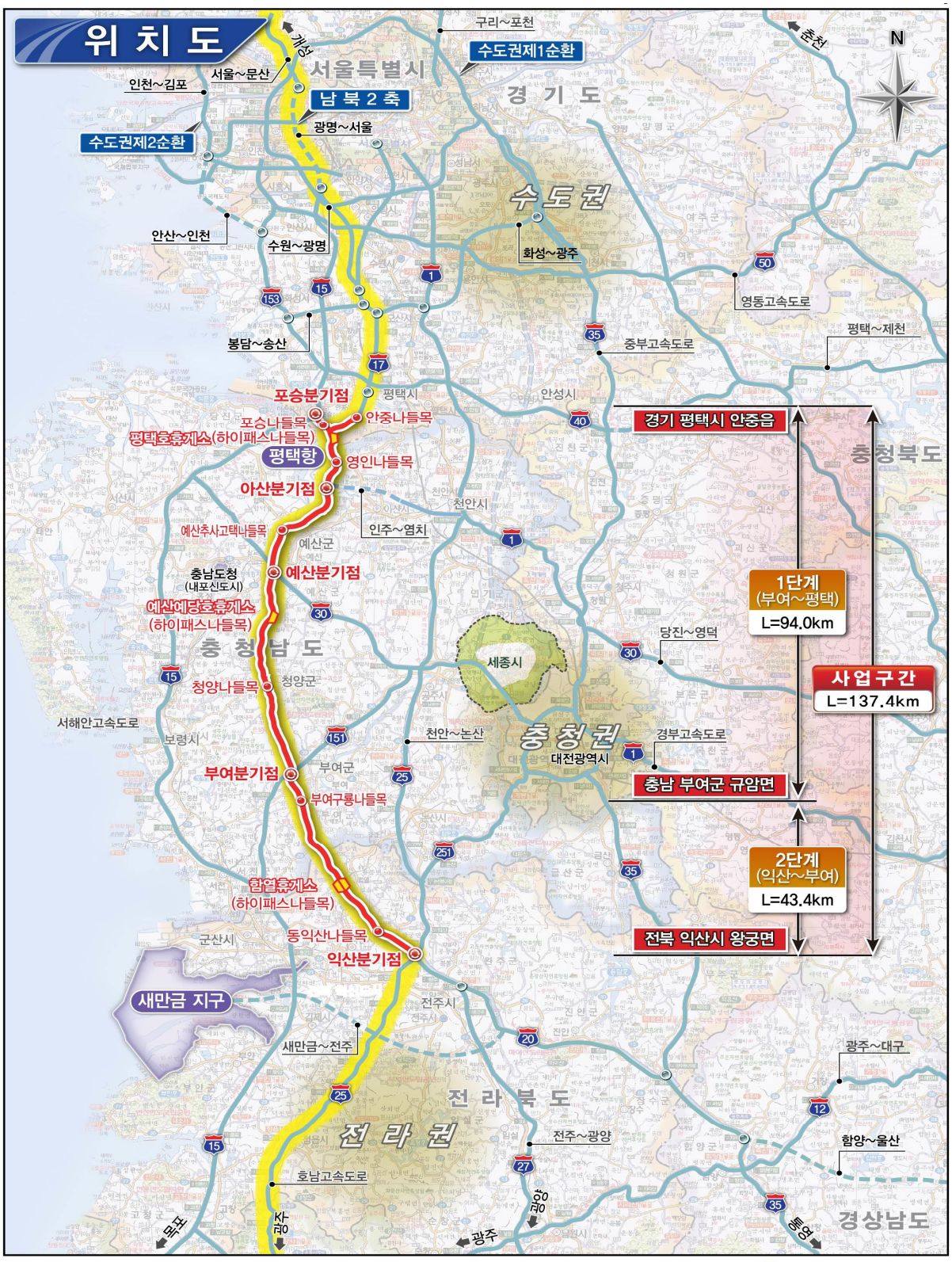
내역사업	2025년 예산 (25년 5월 말 기준)							'25년 제2회 추경안
	본예산	1회 추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액 (A)	집행액 <실집행액> (B)	집행률 (B/A)	
평택-부여-익산 (건설보상비)	735,100	735,100	0	49,416	784,516	784,516	100	747,100

※ 자료: 국토교통부

이와 관련하여, 부여-익산 구간은 2017년 체결된 실시협약에 따라 2029년 착공하여 2034년 개통하는 것으로 계획되어 있어 토지보상이 2025년에 조기 종료될 경우 착공 시점을 앞당겨 조정할 여지가 있어 보임[39]. 따라서, 국토교통부는 금융시장 여건, 민간사업자의 자금 조달 여력 등을 종합적으로 고려하여 착공 시점 조정이 가능한지 여부를 사업시행자와 지속적으로 검토할 필요가 있음.

39) 국토교통부에 따르면 2017년 실시협약 체결 당시 부여-익산 구간을 2029년에 착공하기로 한 것은 평택-부여 구간과 부여-익산 구간별 사업성 차이, 정부와 민간의 자금조달 여력, 경쟁 노선인 천안-논산 민자고속도로의 민간사업자 손익에 미치는 영향 등을 종합적으로 고려한 것임. 2021년에는 정부의 재정부담 없이 민간사업자와 협의가 가능할 경우 부여-익산 구간을 조기착공하기로 결정한 바 있음.

참고 평택-부여-익산 고속도로 노선도



6. 철도국

가. 일반회계

1) 일반철도시설 유지보수위탁(2731-301)

○ 일반철도시설 유지보수위탁 사업의 추경안은 보수 · 보강이 필요한 구조물, 선로시설, 전기시설에 대한 보수비를 증액하려는 것인데, 증액 규모가 본예산 노후시설보수비의 83.7%로 연도 내에 해당 목적에 부합하게 사업이 추진되기 위해서는 철저한 사업 관리가 필요해 보임. 또한, 2022회계연도 결산 심사 시 정산지연 및 정산잔액 처리 문제가 지적된 바 있는데 유사한 문제가 재발하지 않도록 주의가 필요함.

가) 개요

일반철도시설 유지보수위탁 사업은 일반철도시설의 점검·보수·교체 등을 통한 유지 및 철도시설 성능 향상을 추진하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 본예산인 5,454억 5,700만원 대비 528억 1,300만원이 증액된 5,982억 7,000만원이 편성되었음.

【2025년도 일반철도시설 유지보수위탁 사업 제2회 추가경정예산안】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
일반철도시설 유지보수위탁	510,991	545,457	545,457	598,270	52,813	9.7

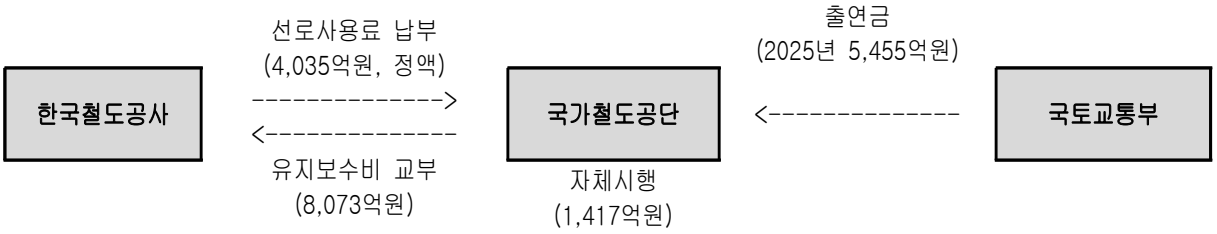
※ 자료:국토교통부

나) 계약기간 내 충실한 집행과 철저한 정산 관리 필요

「철도산업발전기본법」에 따라 철도시설유지보수 시행업무는 한국철도공사로 위탁[40]하고 있는데, 일반철도시설 유지보수위탁 사업은 이러한 유지보수업무 위탁에 따른 사업비를 지원하는 예산임. 이 사업의 구조를 살펴보면, 유지보수에 소요되는 총비용에서 한국철도공사가 국가(국가철도공단)에 납부해야 할 선로사용료를 제외한 나머지 비용을 국토교통부가 국가철도공단에 출연하고 국가철도공단이 이를 한국철도공사에 교부하는 방식이며, 예산의 교부·정산 등에 관해서는 「국가 철도시설 유지보수 관리규정」(국토교통부고시) 및 국가철도공단·한국철도공사 간 위·수탁계약을 체결하여 구체적인 사항을 정하고 있음.

2025년도 본예산 편성 시 유지보수비 총액은 9,490억원이며, 선로사용료는 4,035억원이고 사업예산은 유지보수비 총액에서 선로사용료를 제외한 5,455억원이 편성되었음. 유지보수비 총액 중 1,417억원은 국가철도공단에서 자체 시행하며, 8,073억원은 한국철도공사로 교부하여 집행함.

【일반철도시설 유지보수위탁 예산 구조 (2025년 예산 기준)】



※ 자료: 국토교통부

40) 「철도산업발전기본법」
제38조(권한의 위임 및 위탁) 국토교통부장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 특별시장·광역시장·도지사·특별자치도지사 또는 지방교통관서의 장에 위임하거나 관계 행정기관·국가철도공단·철도공사·정부출연연구기관에게 위탁할 수 있다. 다만, 철도시설유지보수 시행업무는 철도공사에 위탁한다.

이 사업의 예산은 한국철도공사 유지보수 부문[41]의 인건비, 경비, 보수비로 구성되어 있는데, 이번 추경안은 보수비 528억 1,300만원을 증액함. 국토교통부는 정밀점검 등에 따라 파악된 보수·보강 필요 구조물 638개소, 선로시설 7,460개소, 전기시설 2,078개소에 대해 보수비가 추가적으로 필요하다는 입장임.

【 일반철도시설 유지보수위탁 2025년 제2회 추경안 증액 내역 】

구분	대상	유형	개소	증액예산
구조물	「시설물안전법」 안전검검 결과 C등급 구조물	터널, 교량, 승강장, 옹벽 등	638	128억 2,800만원
선로시설	「철도건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 정밀진단·성능평가 결과 보수 필요 시설	레일, 분기기, 침목 등	7,460	200억원
전기시설		전철전력, 정보통신, 신호제어	2,078	199억 8,500만원

※ 자료 : 국토교통부

2025년 5월 말 기준 일반철도시설 유지보수위탁 사업의 본예산 대비 집행률은 34.2%이며, 인건비 32.4%, 경비 19.3%, 보수비 43.9%이고 2회 추경안에서 증액하고자 하는 보수비 중 노후시설보수비는 44%의 집행률을 나타내고 있음.

41) 전기본부, 시설본부 소속의 현장 유지보수 근무자 7,454명에 해당하는 예산임.

【 일반철도시설 유지보수위탁 2025년 예산 집행 내역 】

(단위 : 백만원, %)

구분	2025년						
	본예산 (A)	전년도 이월액	예산현액	교부액	실집행내역(5월말)		2회 추경안
					집행액 (B)	집행율 (B/A, %)	
계	545,457	0	545,457	410,878	186,782	34.2	598,270
인건비	288,756	0	288,756	217,512	93,552	32.4	288,756
기본급	172,025	0	172,025	129,582	55,733		172,025
제수당	76,739	0	76,739	57,805	24,682		76,739
내부성과급	25,959	0	25,959	19,554	8,410		25,959
복지후생비	14,033	0	14,033	10,571	4,547		14,033
경비	79,341	0	79,341	59,766	15,317	19.3	79,341
퇴직급여충당금	20,648	0	20,648	15,554	3,986		20,648
복리후생비	28,723	0	28,723	21,636	5,545		28,723
시설물관리경비	29,971	0	29,971	22,576	5,786		29,971
보수비	177,360	0	177,360	133,600	77,913	43.9	230,173
노후시설보수비	63,073	0	63,073	47,511	27,737	44	115,886
외주보수용역비	5,548	0	5,548	4,179	2,415		5,548
지급수수료	6,377	0	6,377	4,804	2,805		6,377
성능평가	28,666	0	28,666	21,593	24,309		28,666
안전진단	35,013	0	35,013	26,374	17,764		35,013
국가안전대진단	5,748	0	5,748	4,330	2,493		5,748
첨단장비구입비	32,188	0	32,188	24,246	-		32,188
공단집행분(부대비)	747	0	747	563	390		747

※ 자료 : 국토교통부

전반적으로 예산 집행률이 높지 않은 상황에서, 이번 추경안의 증액 규모인 528억 1,300만원이 본예산 노후시설보수비 630억 7,300만원의 83.7%에 해당하여 연도 내에 해당 목적에 충실하게 집행될 수 있도록 철저한 집행 관리가 필요해 보임.

또한, 이 사업은 정산 지연 및 정산잔액 처리와 관련하여 국토교통위원회 2022회계연도 결산 심사 시 지적을 받은 바 있는데, 회계연도 중 예산이 증

액됨에 따라 유사한 문제가 재발하지 않도록 주의가 필요함. 이와 관련하여 국토교통부는 위·수탁 협약서에 따른 한국철도공사의 정산서 제출 시기를 회계연도 종료 후 5개월 이내에서 3개월 이내로 조정하는 등 제도를 개선[42]하였다는 입장인데, 「국가 철도시설 유지보수 관리규정」[43]에 해당 사항이 반영되어 있지 않아 보완이 필요해 보임.

【2022회계연도 결산심사 시 국토교통위원회 의결 사항】

지적 사항	❍ 동 사업은 국토교통부가 국가철도공단에 유지보수비를 출연하면 국가철도공단과 한국철도공사가 위·수탁계약을 체결하는 방식으로 추진됨.현재 정산잔액에 대해서는 별도의 국고반납이 이루어지지 않은 채 노후시설보수비 등으로 재투자되는데, 국고반납 절차 없이 재투자가 이루어지는 경우 정산잔액에 대한 재정산액을 실질적으로 관리·감독하기 어려워 예산 집행의 투명성을 저해할 우려가 있음. - 일례로, 국가철도공단이 정산잔액 83억 7,900만원을 한국철도공사의 통상임금소송 판결금에 사용한 것은 '시급한 시설 유지보수 업무를 위한 재투자'와는 거리가 멂 ❍ 2023년 8월 현재에도 2021~2022회계연도에 대한 정산이 진행중이므로, 유지보수위탁사업 집행 내역에 대해 조속히 정산하고 정산 절차를 정례화하여 「국가재정법」을 준수할 필요가 있음
시정 요구 사항	❍ 국토교통부는 정산 회계연도를 정례화하고, 재투자를 하고 남은 재정산액은 국고로 반납할 것(시정) ❍ 국토교통부는 철도시설 유지보수 위탁 사업의 정산잔액 재투자 및 정산관련 업무에 차질이 없도록 주의할 것(주의)

42) 위·수탁계약서에 반영된 내용은 아래 표와 같음.

2024년 이전	2025년~2027년
제10조(위탁사업비의 결산 및 정산) ① <생략> ② "공사"는 회계연도 종료 후 5개월 이내에 위탁사업비에 대한 이월명세서 및 정산서를 "공단"에 제출하고, "공단"은 정산결과를 심의회의 승인을 받아 "공사"에 통보하여야 한다. ③ 위탁사업비에 대한 "공단"의 정산 결과 발생된 잔액은 "공단"이 지정한 계좌로 입금한다. < 신 설 >	**제10조(위탁사업비의 결산 및 정산)** ① <생략> ② "공사"는 회계연도 종료 후 **3개월 이내**에 위탁사업비에 대한 이월명세서 및 정산서를 "공단"에 제출하고, "공단"은 정산결과를 심의회의 승인을 거쳐 회계연도 종료 후 12개월 이내에 "공사"에 통보하여야 한다. ③ 위탁사업비에 대한 "공단"의 정산 결과 발생된 잔액은 "공단"이 지정한 계좌로 입금한다. ④ 제3항에 따른 정산잔액은 정산이 완료된 연도의 다음연도까지 집행하고, 미집행된 잔액은 "공단"으로 반납한다.

43) 「국가 철도시설 유지보수 관리규정」
제11조(결산 및 정산) ① 수탁자는 매년 11월 30일까지 해당 연도 위탁사업비의 집행전망과 미집행액에 대한 사유 및 처리의견 등을 시설관리대행자에게 제출하여야 한다.
② 수탁자는 회계연도 종료 후 **5개월 이내**에 위탁사업비에 대한 이월명세서 및 정산서를 시설관리대행자에게 제출하고, 시설관리대행자는 정산결과를 심의회의 승인을 거쳐 관리청에 제출하여야 한다.

2) 고속철도안전 및 시설개량(2731-303), 일반철도안전 및 시스템개량(2731-346)

○ 이번 추경안에 반영된 전기설비개량(고속철도 160억원 증액, 일반철도 500억원 증액), 선로전환기개량(일반철도 100억원 증액)의 경우 철도안전 강화를 위해 투입되는 예산인데, 2025년 5월 말까지 집행률이 대부분 50% 이하로서 연도 내에 집행되어 사업효과를 낼 수 있도록 철저한 관리가 필요해 보임. KTCS-2(140억원 증액) 사업의 경우 1회 추경에서도 200억원이 증액되었던 사업인데, 1회 추경예산 대비 집행률이 4.5%로 저조하므로 회계연도 내 집행을 위해 적극적 집행 관리가 필요함.

가) 개요

고속철도안전 및 시설개량 사업은 고속철도구간의 안전설비 및 노후시설 등을 개량하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 제1회 추가경정예산인 3,290억 5,700만원 대비 300억원이 증액된 3,590억 5,700만원이 편성되었음.

일반철도안전 및 시스템개량 사업은 노후화되어 안전이 취약한 일반철도 시스템 설비 및 이용객 안전 설비를 개량하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 본예산인 5,619억 3,400만원 대비 600억원이 증액된 6,219억 3,400만원이 편성되었음.

【2025년도 고속철도안전 및 시설개량, 일반철도안전 및 시스템개량 사업 제2회 추가경정예산안】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
고속철도안전 및 시설개량	243,794	288,382	329,057	359,057	30,000	9.1
(전기설비개량)	80,000	115,926	115,926	131,926	16,000	13.8
(KTCS-2)	11,000	30,000	50,000	64,000	14,000	28
일반철도안전 및 시스템개량	594,827	561,934	561,934	621,934	60,000	10.7
(전기설비개량)	221,978	268,230	268,230	318,230	50,000	15.7
(선로전환기개량)	41,164	54,000	54,000	64,000	10,000	18.5

※ 자료:국토교통부

나) 철도시설·시스템 안전확보를 위한 철저한 사업관리 필요

고속철도안전 및 시설개량 사업과 일반철도안전 및 시스템개량 사업[44]은 사업 구간(고속철도, 일반철도)에 차이가 있을 뿐, 노후 시설·시스템을 개량하는 사업이라는 점에서 공통점이 있음.

두 세부사업에 모두 편성된 내역사업인 전기설비개량 사업은 전력, 신호, 통신 설비 등 시스템 설비를 개량하는 사업임. 2025년도 고속철도의 전기설비개량 사업은 1,159억 2,600만원이, 일반철도의 경우 2,682억 3,000만원이 편성되었으며, 각 내역사업은 전력설비, 신호설비, 통신설비 예산으로 구분됨. 2회 추경안에는 고속철도의 경우 신호설비에 160억원, 일반철도의 경우 전력설비 및 신호설비에 각각 250억원이 증액되었음.

44) 일반철도안전 및 시스템개량 사업은 2024년까지 일반철도안전 및 시설개량(2731-302) 사업의 일부였으나, 2025년 예산부터 이 사업 중 일부를 일반철도안전 및 시스템개량 사업으로 별도로 편성하였음.

【 전기설비개량 내역사업 본예산 및 제2회 추가경정예산안 비교】

(단위 : 백만원)

2025년 본예산	2회 추경안
ㅇ (고속) 전기설비개량 115,926 - 전력설비 64,425 - 신호설비 25,458 - 통신설비 26,043	ㅇ (고속) 전기설비개량 131,926(+16,000) - 전력설비 64,425(좌동) - 신호설비 41,458(+16,000) * 궤도회로 10,000, 원격제어장치 6,000 - 통신설비 26,043백만원(좌동)
ㅇ (일반) 전기설비개량 268,230 - 전력설비 90,230 - 신호설비 140,997 - 통신설비 37,003	ㅇ (일반) 전기설비개량 318,230(+50,000) - 전력설비 115,230(+25,000) * 감전사고예방 8,800, 전원공급설비 4,400, 철도건설기준 개정 4,000, 사고후속대책 3,000, 노후 배전선로 2,800, 축전지 화재예방 2,000 - 신호설비 165,997(+25,000) * 철도건설기준 개정 20,000, 축전지 화재예방 3,000, 사고후속대책 2,000 - 통신설비 37,003(좌동)

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 고속철도의 경우 호남고속선 개통 이후 궤도회로 장애 발생으로 열차운행에 지장이 초래[45]되어 궤도회로 분할 및 원격제어장치 구축을 위한 예산이 필요하며, 일반철도의 경우 노후되어 안전이 취약한 전력시설물 교체가 필요하다는 입장임.

일반철도안전 및 시스템개량 사업의 내역사업인 선로전환기개량 사업은 열차운행의 고속화·고밀화에 따른 안전을 확보하기 위해 노후화된 선로전환기[46]를 유지보수 등이 용이한 장비로 개량하는 사업임. 2회 추경안에서는 탈선 등 사고예방을 위해 선로전환기를 성능 개선품으로 교체하고 기능감시설비 추가 설치를 위한 예산을 각각 50억원씩 반영하려는 것임.

45) 2023년 11일간 499대, 2024년 27일간 1,789대 열차운행 지장
46) 열차 또는 차량을 한 궤도에서 다른 궤도로 이동시키기 위해 설치한 궤도상의 설비를 의미함.

【 선로전환기개량 내역사업 본예산 및 제2회 추가경정예산안 비교】

(단위 : 백만원)

2025년 본예산	2회 추경안
ㅇ 선로전환기개량 54,000 - 선로전환기 7,691 - 기능감시설비 1,507 - 선로전환기 안전설비 3,208 - 화물역 선로전환기 개량 41,594	ㅇ 선로전환기개량 64,000(+10,000) - 선로전환기 12,691(+5,000) - 기능감시설비 6,507(+5,000) - 선로전환기 안전설비 3,208(좌동) - 화물역 선로전환기 개량 41,594(좌동)

※ 자료: 국토교통부

고속철도안전 및 시설개량 사업의 내역사업인 KTCS-2 사업은 노후·단종된 외산 신호시스템(ATC)을 한국형 열차제어시스템(KTCS-2)으로 개량하는 사업임. 이 사업은 지상설비 구축, 차상장치 개조, ATC 유지보수로 구분되는데, 2회 추경안에서는 지상설비 구축 예산 140억원을 증액하려는 것임. 신호시스템은 차상장치와 지상 신호설비의 호환성이 중요하여 단기간 집중 투자로 신속한 구축이 필요하므로 추가 예산이 필요하다는 것이 국토교통부 설명임.

【 KTCS-2 내역사업 본예산 및 제2회 추가경정예산안 비교】

(단위 : 백만원)

2025년 본예산	1회 추경	2회 추경안
ㅇ KTCS-2 구축 30,000 - 지상설비 구축 6,700 - 차상장치 개조 4,000 - ATC 유지보수 19,300	ㅇ KTCS-2 구축 50,000(+20,000) - 지상설비 구축 16,700(+10,000) - 차상장치 개조 14,000(+10,000) - ATC 유지보수 19,300(좌동)	ㅇ KTCS-2 구축 64,000(+14,000) - 지상설비 구축 30,700(+14,000) - 차상장치 개조 14,000 (좌동) - ATC 유지보수 19,300(좌동)

※ 자료: 국토교통부

각 내역사업별로 2025년 5월 기준 1회 추경예산 대비 집행률을 살펴보면, 전기설비개량 내역사업은 고속철도, 일반철도 각각 50.2%, 41.1%, 선로전환기개량은 47.9%이며, KTCS-2는 4.5%로 KTCS-2의 집행률이 상대적으로 저조한 것으로 보임.

【 2회 추경안 반영 내역사업별 예산 집행 내역(2025. 5. 기준)】

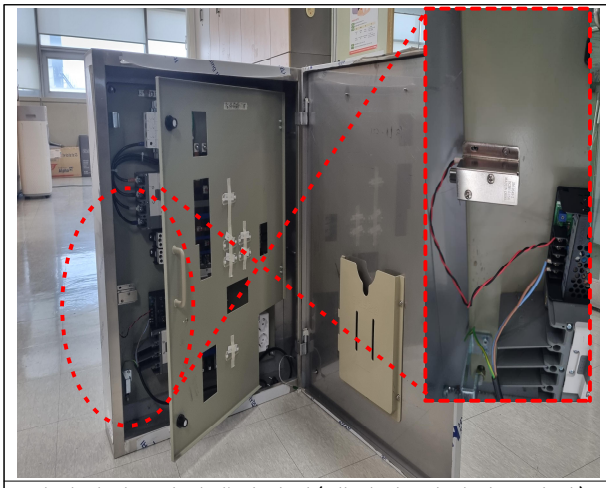
(단위: 백만원, %)

내역사업	국토교통부			국가철도공단					2회 추경안
	본예산	1회추경 (A)	집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액	집행액 (B)	집행률 (C=B/A)	
(고속) 전기설비개량	115,926	115,926	64,030	64,030	408	64,438	58,140	50.2	131,926
(일반) 전기설비개량	268,230	268,230	129,626	129,626	10,428	140,054	110,184	41.1	318,230
(일반) 선로전환기개량	54,000	54,000	26,096	26,096	-	26,096	25,841	47.9	64,000
(고속) KTCS-2	30,000	50,000	16,570	16,570	-	16,570	2,226	4.5	64,000

※ 자료: 국토교통부

KTCS-2 사업의 경우 현재의 집행 추이, 기존 예산 및 증액되는 예산 규모를 고려할 때 회계연도 내 집행 가능성에 우려되는 부분이 있는데, 계약 등 행정절차의 신속한 추진을 통해 회계연도 내 집행이 이루어질 수 있도록 사업관리가 필요함. 전기설비개량 사업 및 선로전환기개량 사업의 경우 철도안전 제고를 위해 투입되는 예산인 만큼 연도 내에 원활하게 집행되어 사업효과를 낼 수 있도록 노력할 필요가 있음.

참고 **개량사업 관련 사진 (추경 대상)**

	
전력설비: 감전예방장치(배전반 안전잠금장치)	전력설비: 통합전원장치
신호설비: 선로변기능모듈	선로전환기 : NS-AM형
KTCS-2 설비: 현장정보전송장치	KTCS-2 설비: 무선폐색장치(RBC)

3) 제2철도교통관제센터 건설(2731-343)

○ 제2철도교통관제센터 건설 사업은 시스템구축과 센터건축 예산으로 구분되며 2회 추경안은 시스템구축 공사비 163억 2,500만원을 증액하려는 것임. 2025년 본예산의 집행 추이를 살펴보면 센터건축 예산 집행률이 7.3%로 저조한 상황인데, 이 사업은 시스템구축과 센터건축이 모두 완결되어야 관제센터 운영이 가능하다는 점에서 시스템구축 뿐 아니라 센터건축 부문에 대해서도 적극적 일정 관리를 통해 제2관제센터 건설이 원활하게 이루어질 수 있도록 노력할 필요가 있음.

가) 개요

제2철도교통관제센터 건설 사업은 중단없는 철도관제 서비스를 제공하기 위해 새로운 철도교통관제센터 청사를 건축하고 시스템을 구축하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 본예산인 274억 5,400만원 대비 163억 2,500만원이 증액된 437억 7,900만원이 편성되었음.

【 2025년도 제2철도교통관제센터 건설 사업 제2회 추가경정예산안 】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
제2철도교통관제센터 건설	57,309	27,454	27,454	43,779	16,325	59.5

※ 자료:국토교통부

나) 센터건축 부문에 대한 사업관리 강화 필요

제2철도교통관제센터 건설은 현재 운영 중인 철도관제센터(서울특별시 구로구 소재, 2006년 설립)의 노후화 대비 및 무중단 운영 체계를 구축하려는 사업으로, 센터의 위치는 충북 오송이며, 총 사업비는 3,769억원, 사업기간은 2021년~2027년임.

<제2관제센터 사업 개요>

- (위치) 충북 오송
- (총사업비) 3,769억원
- (사업기간) 2021~2027년
- (규모) 부지면적 32,000㎡
  건축 연면적 21,979㎡
- (추진경과) 예타 면제 (2019.4),
  KDI 적정성 검토 (2020.10),
  기본계획 고시 (2022.6), 실시계획 승인 (2023.4)

※ 자료:국토교통부

이 사업은 국토교통부가 국가철도공단으로 소요예산 100%를 출연하고 국가철도공단이 사업을 시행하며 관제센터 건설이 완료되면 한국철도공사가 국토교통부로부터 관제업무를 위탁받아 센터를 관리·운영하는 체계임.

이 사업은 시스템구축과 센터건축으로 구분되며 시스템구축의 경우 2025년 7월까지 시스템 분석·설계 완료, 2027년 12월까지 종합시운전을 마무리하려는 계획이며, 센터건축의 경우 2025년 12월 착공하여 2027년 12월 준공하겠다는 계획임.

【 제2철도교통관제센터 건설 주요 경과 및 계획 】

시스템구축	센터건축
ㅇ2022.4.: 정보화전략계획(ISP) 수립 ㅇ2023.1.: 정보시스템마스터플랜(ISMP) 수립 ㅇ2023.4.: 시스템분야 실시계획 승인 ㅇ2023.12.: 시스템 구축 용역 착수 ㅇ2024.12.: 시스템 감리용역 착수 ㅇ2025.7.까지: 시스템 분석·설계 ㅇ2026.12.까지: 시스템 구현·시험 ㅇ2027.12.까지: 종합시운전	ㅇ2022.8.~2022.9.: 공공건축 심의 → 설계공모 방식으로 결정 ㅇ2022.12. : 기본 및 실시설계 착수 ㅇ2024.10. : 기본설계 완료 ㅇ2025.3. : 기본설계적정성 검토(조달청) ㅇ2025.5. : 총사업비 협의 완료(기재부) * (당초) '21~'26, 3,789억원 → (변경) '21~'27 4,443억원 ㅇ2025.6. : 실시설계 완료 ㅇ2025.7. : 실시설계 적정성 검토(조달청) ㅇ2025.12.: 착공 ㅇ2027.12.까지: 준공

※ 자료:국토교통부

2025년 본예산에는 시스템구축을 위한 공사비 88억 900만원, 부대비 1,700만원 및 센터건축을 위한 공사비 177억 300만원, 부대비 9억 2,500만원이 편성되었음. 2회 추경안에서는 시스템구축 공사비에 163억 2,500만원을 증액하고 있는데, 제2철도교통관제센터의 관제시스템 적기 구현을 위해 인력 추가 투입 및 서버 구입을 위한 예산이라는 것이 국토교통부 설명임.

【 제2철도교통관제센터 건설 사업 본예산 및 2회 추경안 비교 】

(단위 : 백만원)

구분		본예산	2회 추경안
시스템 구축	공사비	8,809	25,134
	부대비	17	17
	소계	8,826	25,151
센터 건축	공사비	17,703	17,703
	부대비	925	925
	소계	18,628	18,628
계		27,454	43,779

※ 자료:국토교통부

2025년 5월까지 전체 사업의 집행률은 66%인데, 시스템구축이 99.9%인 반면, 센터건축은 7.3% 수준으로 센터건축의 공사비 85억 8,600만원을 시스템구축 공사비로 조정하여 집행한 상황까지 고려하면 센터건축 예산의 경우 집행률이 상당히 저조한 것으로 보임.

【 제2철도교통관제센터 건설 사업 예산 편성 및 집행내역 】

구분		2025(5월말 기준)						
		예산	전년도 이월액	이·전용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	2회 추경안
계		27,454	79	0	27,533	18,173	66%	43,779
시스템구축		8,826	38	8,586*	17,450	17,435	99.9%	25,151
	공사비	8,809	0	8,586*	17,395	17,395	100%	25,134
	부대비	17	38	0	55	40	72.7%	17
센터건축		18,628	41	△8,586*	10,083	738	7.3%	18,628
	공사비	17,703	0	△8,586*	9,117	0	0%	17,703
	부대비	925	41	0	966	738	76.4%	925

* 센터건축의 공사비를 시스템구축으로 내역 조정하여 집행
※ 자료 : 국토교통부

이 사업은 시스템구축과 센터건축이 모두 완결되어야 원활하게 관제센터 운영이 가능한 구조적 특징을 갖고 있으며, 센터건축 지연으로 인해 사업종료 시점이 2026년에서 2027년으로 연기된 상황임. 2025년 예산집행 추이를 고려할 때 센터건축 부문의 사업부진이 지속되고 있는 상황이므로, 국토교통부는 시스템구축 뿐만 아니라 센터건축 부문에 대한 적극적 일정 관리를 통해 제2철도교통관제센터 건설이 원활하게 진행될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

나. 교통시설특별회계(철도계정)

1) 호남고속철도건설(광주-목포)(2531-308), 평택-오송 2복선화 (2531-309)

○ 호남고속철도건설(광주-목포) 및 평택-오송 2복선화 사업의 2회 추경안은 전 공구에서 원활하게 공사가 진행 중인 점을 감안하여 추가 소요예산을 각각 1,000억원씩 증액하려는 것으로, 2025년 5월 말까지의 예산집행률, 공구별 사업 진행단계를 감안할 때 집행가능성 측면에서는 문제가 없어 보임. 다만, 호남고속철도(광주-목포)의 경우 무안공항 지반침하, 구조물 균열 문제, 평택-오송 2복선화의 경우 오송역 선로구조에 대한 감사원 감사지적이 제기되었고 해당 문제점이 건설 전반에 영향을 미칠 수 있는 사안인 만큼 이에 대한 적극적 대응이 필요해 보임.

가) 개요

호남고속철도건설(광주-목포) 사업[47]은 호남권 교통편의 제고를 위해 해당 구간 고속철도 신설 및 기존선 고속화를 추진하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 본예산인 1,386억 4,500만원 대비 1,000억원이 증액된 2,386억 4,500만원이 편성되었음.

평택~오송 2복선화[48] 사업은 선로용량이 부족한 평택~오송 구간 용량 확충을 위해 고속철도 복선을 추가로 건설하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 제1회 추가경정예산인 3,500억원대비 1,000억원이 증액된 4,500억원이 편성되었음.

47) 기존 호남고속철도인 오송-광주 구간을 '호남고속철도 1단계', 광주-목포 구간을 '호남고속철도 2단계'로 지칭함.
48) 2복선화 사업이란 이미 상·하행 한 쌍(복선)의 선로가 있는 구간에 추가로 상·하행 복선을 한 쌍 더 건설하여 총 네 개의 선로를 갖추는 것을 의미함.

【2025년도 호남고속철도건설, 평택～오송 2복선화 사업 제2회 추가경정예산안】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
호남고속철도건설(광주-목포)	242,038	138,645	138,645	238,645	100,000	72.1
평택～오송 2복선화	141,462	250,000	350,000	450,000	100,000	28.6

※ 자료:국토교통부

나) 언론·감사 지적사항 해소를 통한 안정적 사업 추진 필요

호남고속철도건설(광주-목포) 사업은 광주송정～고막원 간 기존선을 고속화(25.9km)하고 고막원～목포 간 고속철도를 신설(44.6km)하는 사업으로, 총사업비는 3조 273억 8,000만원이며 2028년 개통을 목표로 하고 있음. 신설 구간(고막원～목포)은 7개의 공구로 구분되고 현재 전 공구에서 노반 공사가 진행 중임.

【 호남고속철도(광주-목포) 공구별 사업 진행상황】

공구	구간	거리	시공사	현재단계
1공구	나주시 다시면 ～함평군 학교면	6.8km	㈜포스코이앤씨 외 3개사	ㅇ공사 중(노반 62.9%)
2공구	함평군 학교면 ～무안군 무안읍	5.8km	㈜동부건설 외 8개사	ㅇ공사 중(노반 47.0%)
3공구	무안군 무안읍 ～무안군 현경면	6km	두산에너빌리티(주) 외 2개사	ㅇ공사 중(노반 51.9%)
4공구	무안군 현경면 ～무안군 망운면	4.7km	디엘이앤씨(주) 외 7개사	ㅇ공사 중(노반 40.1%)
5공구	무안군 망운면 ～무안군 청계면	7.3km	㈜태영건설 외 6개사	ㅇ공사 중(노반 53.9%)
6공구	무안군 청계면 ～무안군 삼향읍	5.6km	현대엔지니어링(주) 외 2개사	ㅇ공사 중(노반 45.6%)
7공구	무안군 삼향읍 ～목포시 옥암동	8.4km	삼부토건(주) 외 2개사	ㅇ공사 중(노반 47.0%)

※ 자료:국토교통부

호남고속철도건설(광주-목포) 사업의 2025년 본예산은 공사비 1,217억 7,100만원, 용지비 6억 5,000만원, 부대비 162억 2,400만원이 편성되었는데, 2회 추경안은 전 공구에서 노반공사가 본격 추진됨에 따라 교량, 터널 등 추가 소요를 반영하여 공사비 1,000억원을 증액하려는 것임.

평택-오송 2복선화 사업은 경부고속선 평택~오송 구간(46.9km)를 2복선화 하는 사업으로, 총사업비는 3조 4,838억 2,600만원이며 2028년 개통을 목표로 하고 있음. 총 5개의 공구로 구분되며 전 공구에서 노반 공사가 진행 중임.

【 평택~오송 2복선화 공구별 사업 진행상황 】

공구	구간	거리	시공사	현재단계
1공구	경기도 평택시 팽성읍 ~ 충남 아산시 둔포면	10.00km	㈜대우건설	ㅇ공사 중(노반 27.7%)
2공구	충남 아산시 음봉면 ~ 아산시 배방읍	10.63km	SK에코플랜드	ㅇ공사 중(노반 26.5%)
3공구	충남 아산시 배방읍 휴대리 ~ 세종시 소정면 대곡리	9.26km	㈜태영건설	ㅇ공사 중(노반 15.2%)
4공구	세종시 소정면 대곡리 ~ 전동면 청송리 일원	8.06km	동부건설㈜	ㅇ공사 중(노반 20.0%)
5공구	세종시 전동면 청송리 ~ 청주시 오송읍 연제리	9.00km	쌍용건설㈜	ㅇ공사 중(노반 22.0%)

※ 자료:국토교통부

평택-오송 2복선화 사업의 2025년 본예산은 공사비 2,359억 8,000만원 등 2,500억원이며, 1회 추경 당시 건설경기 활성화를 취지로 공사비 1,000억원이 증액된 바 있음. 2회 추경안에서는 전 공구에서 노반공사가 본격 추진 중으로 추가소요 예산 공사비 1,000억원을 증액하려는 것임.

【 평택~오송 2복선화 사업 본예산, 1회 추경, 2회 추경안 비교 】

(단위: 백만원)

구분	본예산	1회 추경	2회 추경안
용지비	2,590	2,590	2,590
공사비	**235,980**	**335,980**	**435,980**
부대비	11,430	11,430	11,430
계	250,000	350,000	450,000

※ 자료:국토교통부

두 사업의 예산집행률을 살펴보면 1회 추경예산 대비 각각 78.6%, 53.4%인데, 현재 모든 공구에서 공사가 원활하게 진행 중인 점을 감안할 때 2회 추경안으로 증액된 예산의 연도 내 집행이 가능할 것으로 보임.

【 호남고속철도(광주-목포) 평택~오송 2복선화 예산 집행내역 】

(단위: 백만원, %)

세부사업 (내역사업)	국토교통부			국가철도공단					2회 추경안
	본예산	1회추경 (A)	집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액	집행액 (B)	집행률 (B/A)	
호남고속철도 (광주-목포)	138,645	138,645	103,000	103,000	6,016	109,016	109,016	78.6	238,645
평택-오송 2복선화	250,000	350,000	187,000	187,000	0	187,000	187,000	53.4	450,000

※ 자료:국토교통부

다만, 두 사업 공통적으로 사업 추진과정에서 외부로부터 문제점이 지적된 바 있어 이에 대한 관리가 필요해 보임. 호남고속철도(광주-목포)의 경우 고속철도 공사로 무안공항에 지반침하, 구조물 균열 등의 문제가 발생했다는 지적이 제기[49]되었고 2025년 4월 21일 정밀안전진단에 착수한 상황임.

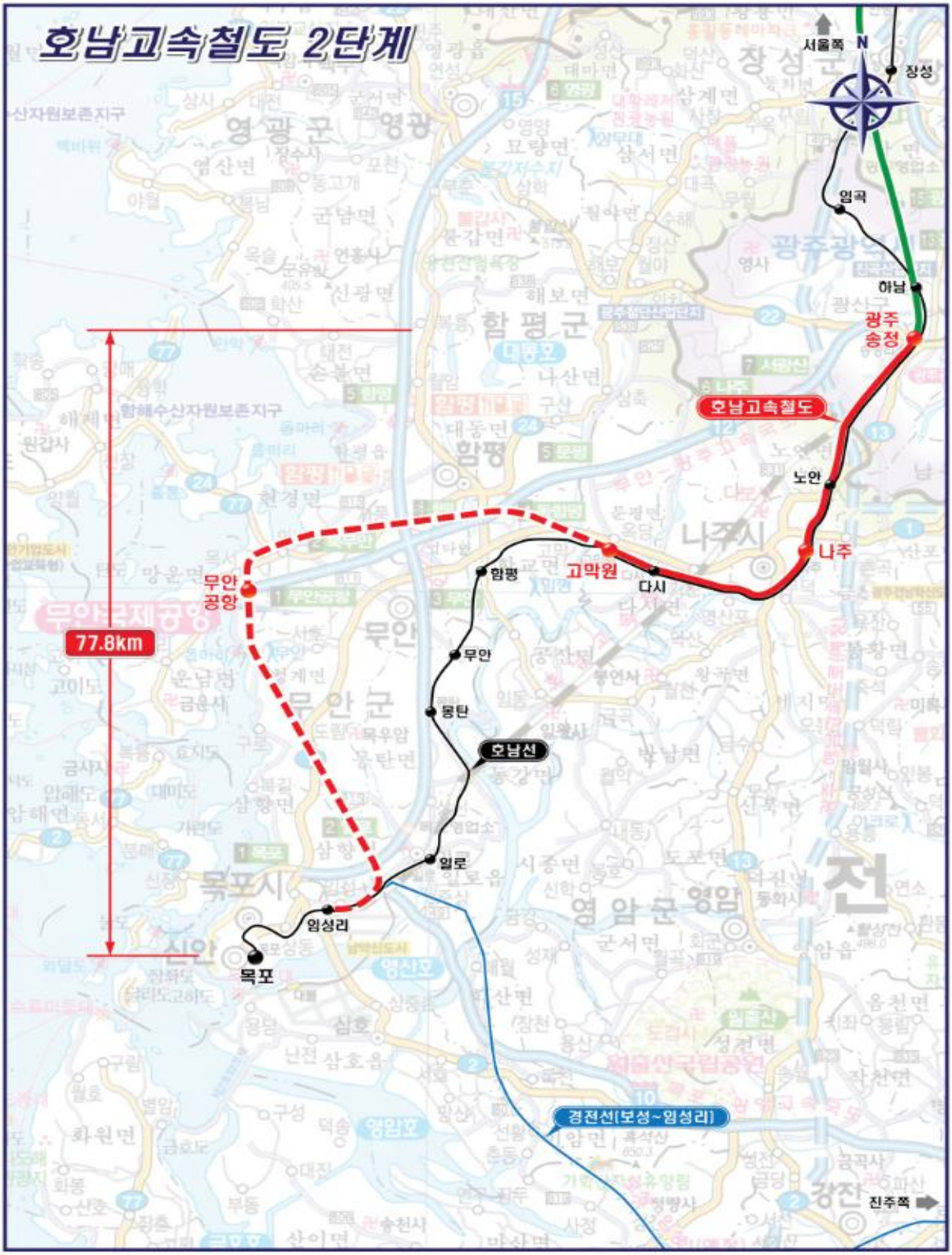
49) 뉴스1, [단독] 무안공항, 지반침하 위험노출…"고속철도 공사로 균열 발생", 2025.4.19.

평택-오송 2복선화 사업의 경우 감사원의 「SOC(철도) 설계단계 건설사업 관리 실태」(2024.11.) 보고서에 따르면, 현재 오송역 선로 구조상 일부 선로의 경우 열차를 강제로 정지시키기 위한 안전거리가 확보되지 못하고 궤도회로[50]가 신호설비 사양서 기준에 미달하게 설치되어 오송역의 10개 선로 중 8개 선로만 운영하고 있는 상황임. 이 상황에서 2복선화 건설사업으로 열차운행 횟수가 증가하게 되면 열차지연이 악화되는 등 정상운영이 어려워질 수 있다고 지적하였음. 이와 관련하여 국가철도공단은 2025년 4월 기술조사 용역을 발주하였음.

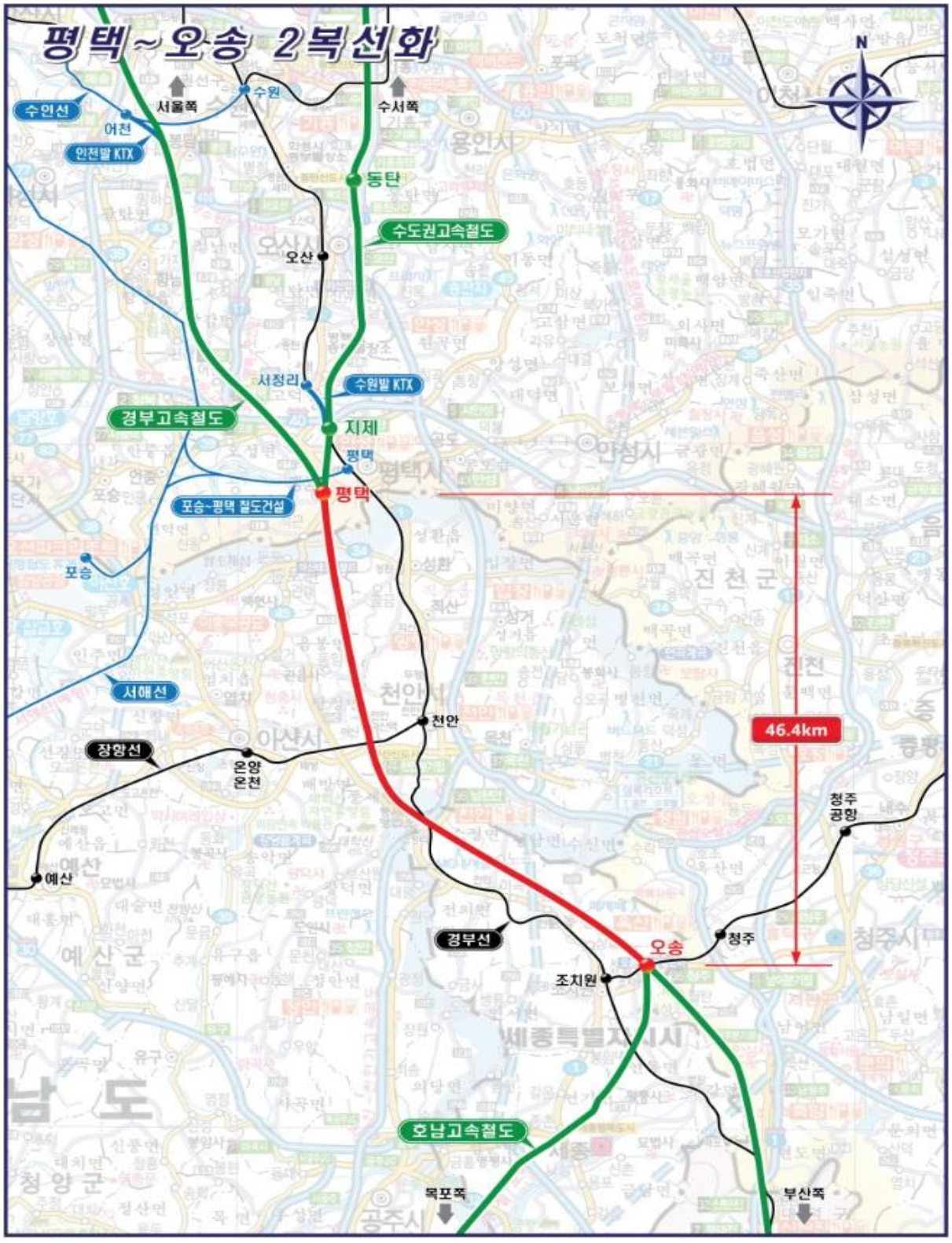
두 사업에 대해 제기된 문제점이 적절하게 해결되지 못하는 경우 해당 노선의 정상적인 개통에 지장을 초래할 수 있으므로, 국토교통부는 정밀진단, 기술조사 용역을 신속하게 추진하고 한국공항공사, 한국철도공사 등 관계기관과 적극적 협의를 거쳐 해결방안을 모색함으로써 원활하게 사업이 추진될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

50) 궤도회로란 레일에 전기 회로를 구성하여 열차 또는 차량의 궤도점유 유무를 검지하는 설비를 의미함.

참고 1 호남고속철도(광주-목포) 노선도



참고 2 평택-오송 2복선화 노선도



2) 보성-임성리 철도건설(2631-316), 도담-영천 복선전철(2631-347)

○ 보성-임성리 철도건설, 도담-영천 복선전철 사업의 2회 추경안은 잔여공사 및 기존선 구조물 철거 등 사업 마무리를 위한 예산을 증액하려는 것임. 두 사업은 이미 개통되었거나 개통이 임박한 상황으로 잔여 공정의 차질없는 이행, 운행 여건의 면밀한 점검을 통해 해당 노선이 원활하게 사용될 수 있도록 관리할 필요가 있음.

가) 개요

보성-임성리 철도건설 사업은 경전선과 호남선의 미 연결부분인 보성~임성리 구간을 연결하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 본예산인 178억원 대비 100억원이 증액된 278억원이 편성되었음.

도담~영천 복선전철 사업은 도담~영천 간 단선비전철을 복선전철로 개량하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 본예산인 94억 2,100만원 대비 300억원이 증액된 394억 2,100만원이 편성되었음.

【2025년도 보성~임성리 철도건설, 도담~영천 복선전철 사업 제2회 추가경정예산안】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
보성-임성리 철도건설	28,927	17,800	17,800	27,800	10,000	56.2
도담-영천 복선전철	212,452	9,421	9,421	39,421	30,000	319.4

※ 자료:국토교통부

나) 잔여 공정의 차질없는 이행 및 운행 여건 점검 필요

보성-임성리 철도건설 사업은 경전선과 호남선의 미 연결부분인 보성~임성리 82.5km 구간에 단선전철을 건설하는 사업임. 총사업비는 1조 6,449억원이며 사업기간은 2002년~2026년으로 2025년 9월 개통 예정임. 현재 개통을 위한 종합시험운행 시행 중임.

2025년 본예산에는 전철화 공사를 포함하여 용지비 5억원, 공사비 153억원, 부대비 20억원이 편성되었음. 2회 추경안에는 용지비 5억원, 공사비 60억원, 부대비 35억원을 증액하여 사업 적기 추진을 위한 잔여공사분 등 준공에 필요한 예산을 확보하려는 것임.

【 보성-임성리 철도건설 사업 본예산, 2회 추경안 비교 】

(단위: 백만원)

구분	본예산(1회 추경)	2회 추경안	증감액
용지비	500	1,000	500
공사비	15,300	21,300	6.000
부대비	2,000	5,500	3,500
계	17,800	27,800	10,000

※ 자료:국토교통부

도담-영천 복선전철은 도담~영천 간 166.1km의 단선비전철 구간을 145.1km 복선전철로 선형을 개량하면서 복선화·전철화 하려는 것임. 이 노선은 2024년 12월 19일 개통되었고 이를 통해 중앙선 KTX 가 2024년 12월 20일부터 운행 중임.

도담-영천 복선전철 사업의 2025년 본예산에는 잔여공사 등 사업 마무리를 위한 용지비 3억원, 공사비 76억 5,800만원, 부대비 14억 6,300만원이 편성되었음. 2회 추경안은 기존선 구간의 구조물[51] 철거를 위해 공사비 300억원을 증액하려는 것임.

【 도담-영천 복선전철 사업 본예산, 2회 추경안 비교 】

(단위: 백만원)

구분	본예산(1회 추경)	2회 추경안	증감액
용지비	300	300	0
공사비	7,658	37,658	30.000
부대비	1,463	1,463	0
계	9,421	39,421	30,000

※ 자료:국토교통부

이 사업의 2025년 5월 말 기준 예산집행률을 살펴보면 국가철도공단 교부현액 대비 보성-임성리 철도건설은 32.7%, 도담-영천 복선전철은 30.6%임.

【 보성-임성리, 도담-영천 사업 예산 집행내역 】

(단위: 백만원, %)

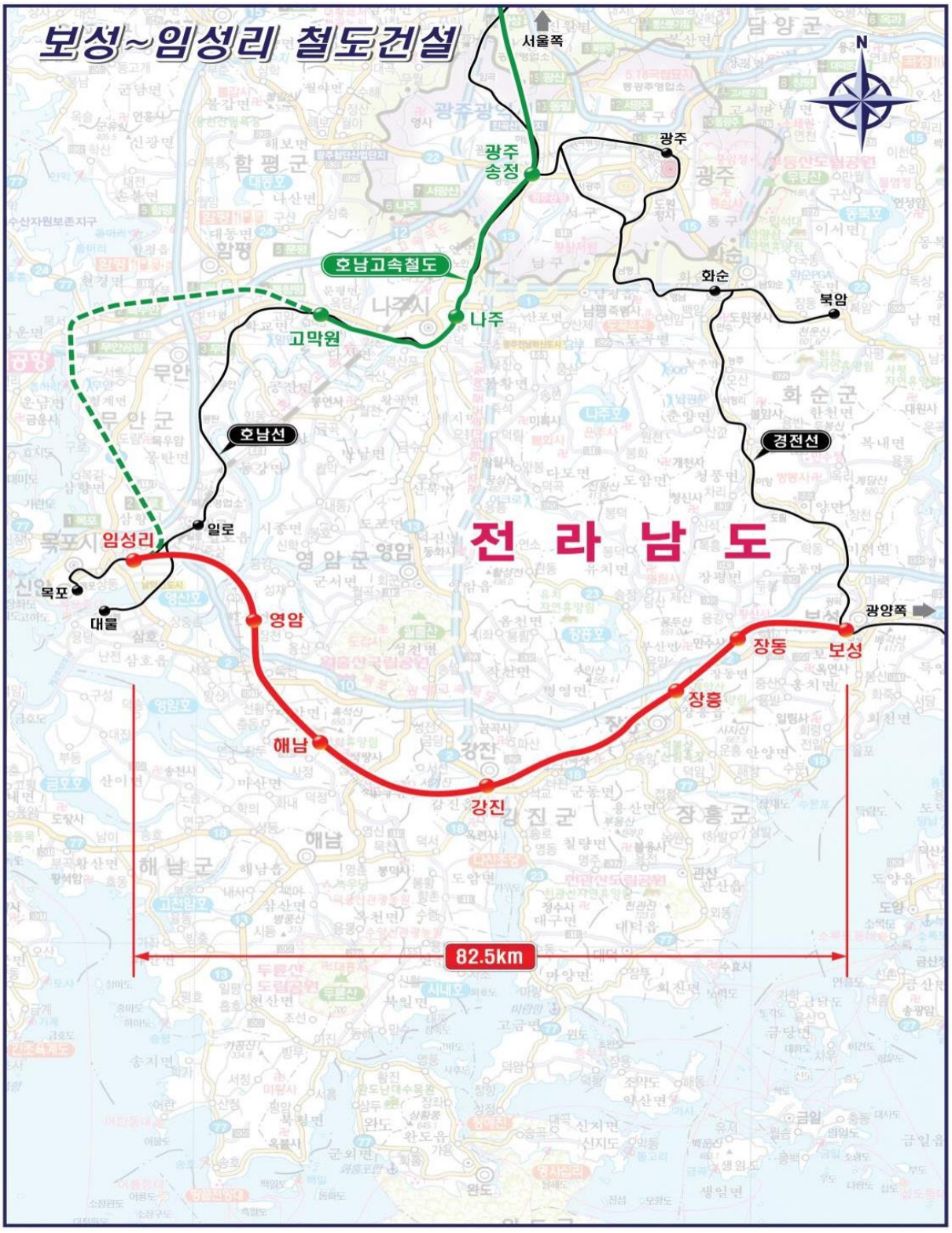
세부사업	국토교통부			국가철도공단					2회 추경안
	본예산	1회추경	집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액 (A)	집행액 (B)	실집행률 (C=B/A)	
보성-임성리 철도건설	17,800	17,800	17,800	17,800	7,497	25,297	8,268	32.7	27,800
도담-영천 복선전철	9,421	9,421	9,421	9,421	113,996	123,417	37,818	30.6	39,421

※ 자료:국토교통부

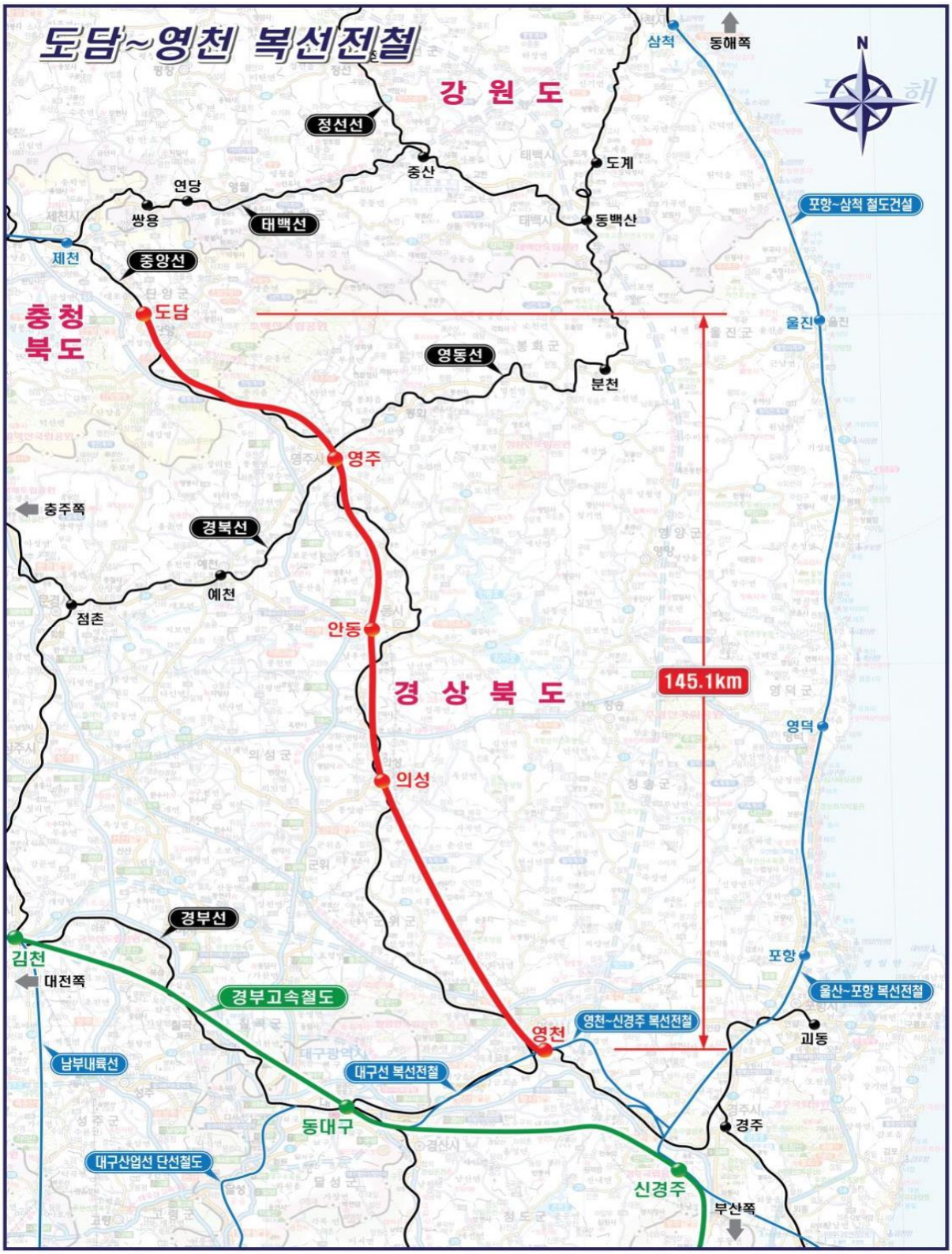
51) 교량, 통로박스, 수로박스 등이 있음.

두 사업은 이미 개통했거나 또는 개통이 임박하는 등 사업이 마무리 단계에 있는 상황으로, 국토교통부는 잔여 공정의 차질없는 이행, 운행 여건의 면밀한 점검 등 철저한 관리를 통해 해당 노선이 원활하게 사용될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

참고 1 보성-임성리 철도건설 노선도



참고 2 도담-영천 복선전철 노선도



3) 수도권광역급행철도 C노선(2833-314)

○ 수도권광역급행철도(GTX)C노선 사업의 2회 추경안은 보상비 300억원을 증액하려는 것임. 2025년 본예산은 공사에 소요되는 건설보조금, 건설사업관리비로 구성되어 있는데 민간사업자가 자금조달에 어려움을 겪어 공사에 착수하지 못하고 있는 상황으로, 국토교통부는 부지확보와 더불어 민간사업자 및 기획재정부 등 관계기관과 적극적 협의를 통해 신속하게 착공이 이루어질 수 있도록 정책적 노력을 기울일 필요가 있음.

가) 개요

수도권광역급행철도 C노선 사업은 경기도 양주시 덕정역~수원역 간 광역급행철도를 건설하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 본예산인 337억 6,900만원 대비 300억원이 증액된 637억 6,900만원이 편성되었음.

【2025년도 수도권광역급행철도C노선 사업 제2회 추가경정예산안】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
수도권광역급행철도C노선	188,049	33,769	33,769	63,769	30,000	88.8

※ 자료:국토교통부

나) 신속하게 착공이 이루어질 수 있도록 정책적 노력 필요

수도권광역급행철도(GTX) C노선은 경기도 양주시 덕정역부터 경기도 수원시 수원역(안산역) 간 86.5km 구간 광역급행철도를 건설하는 사업으로 경원선, 과천선, 경부선, 안산선 공용 구간을 제외한 신설 구간은 37.9km임. 총사업비는 5조 6,591억원[52], 수익형 민자사업(BTO)으로 추진 중이며 2023년 8월 실시협약을 거쳐 2025년 하반기 착공을 목표로 하고 있음.

【 GTX-C 건설 주요 경과 】

주요 경과
ㅇ 2011. 4.: 제2차 국가철도망구축계획(2011~2020) 반영
ㅇ 2018. 12.: 예비타당성조사 통과(B/C 1.36)
ㅇ 2018. 12. ~ 2019. 5 : 민자적격성조사(KDI)
ㅇ 2019. 6. ~ 2020. 10. : 타당성조사 및 기본계획 용역 완료
ㅇ 2020. 12. : 민간투자시설사업기본계획(RFP) 고시
ㅇ 2021. 6. : 우선협상대상자 선정 (현대건설 컨소시엄)
ㅇ 2022. 4 ~ 2023. 2. : 민자적격성조사(KDI)
ㅇ 2023. 8. : 실시협약 체결
ㅇ 2023. 12. : 실시계획 승인

※ 자료:국토교통부

2025년 본예산에는 건설에 필요한 건설보조금 281억 8,200만원 및 국가철도공단으로 출연하는 건설사업관리비 55억 8,700만원이 편성되었음. 2회 추경안에서는 본예산에 편성되지 않은 건설보상비 300억원을 증액하고 있는데, 이는 2025년 하반기 보상을 추진할 82필지에 대한 추가소요임.[53]

52) 국고 1조 5,333억원, 민자 2조 8,585억원, 지방비 6,960억원 기타 4,807억원 등

53) 국토교통부는 한국부동산원에 보상업무를 위탁하고 있는데, 당초 공시지가를 기준으로 산정한 전체 필지에 대한 보상비 3,600억원을 2023년·2024년 예산에 반영하여 한국부동산원으로 교부하였음. 2025년 5월 한국부동산원에서 감정평가 결과를 반영한 보상비 산정 결과, 전체 필지 기준 1,400억원이 추가로 필요한 것으로 파악되었고 이 중 2025년 내 집행이 가능한 300억원을 추경안에 반영하였다는 것이 국토교통부 설명임.

【 보상 대상 토지 현황 】

(단위 : 필지, 억원)

구분	전체	보상 완료	2025.下 보상 추진		2026년 보상 (예정)
필지 기준	417[54]	53	82		282
금액 기준	5,060	888	2,772	300	1,110
비고		예산 집행완료 (한국부동산원 위탁)		2회 추경안	2026년 예산 추진

※ 자료:국토교통부

2025년 5월 말까지 예산 집행률은 교부현액 대비 0.4%(9,300만원)로 저조하며, 본예산 337억 6,900만원의 16.5%인 55억 8,700만원만 국가철도공단으로 교부된 상황임을 고려할 때 전체 예산집행률은 매우 낮은 것으로 보임. 이는 2025년 본예산이 공사와 직결된 건설보조금, 건설사업관리비로 편성되었는데 민간사업자의 착공이 지연되어 예산을 집행하지 못했기 때문임.

【 GTX-C 예산 집행내역 】

(단위: 백만원, %)

세부사업 (내역사업)	국토교통부			국가철도공단					2회 추경안
	본예산	1회추경	집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액 (A)	집행액 (B)	실집행률 (C=B/A)	
수도권광역급행 철도 C노선	33,769	33,769	5,587	5,587	20,980	26,567	93	0.4	63,769

※ 자료:국토교통부

국토교통부에 따르면 민간사업자(현대건설 컨소시엄)가 고금리, 타 사업 대비 낮은 수익률 등으로 자금조달에 어려움을 겪어 착공이 다소 지연되었으며, 2021년~2022년에 급등한 건설물가를 감안하여 공사의 안전 및 품질 확보를 위해 공사비 현실화를 요구하고 있는 상황임.

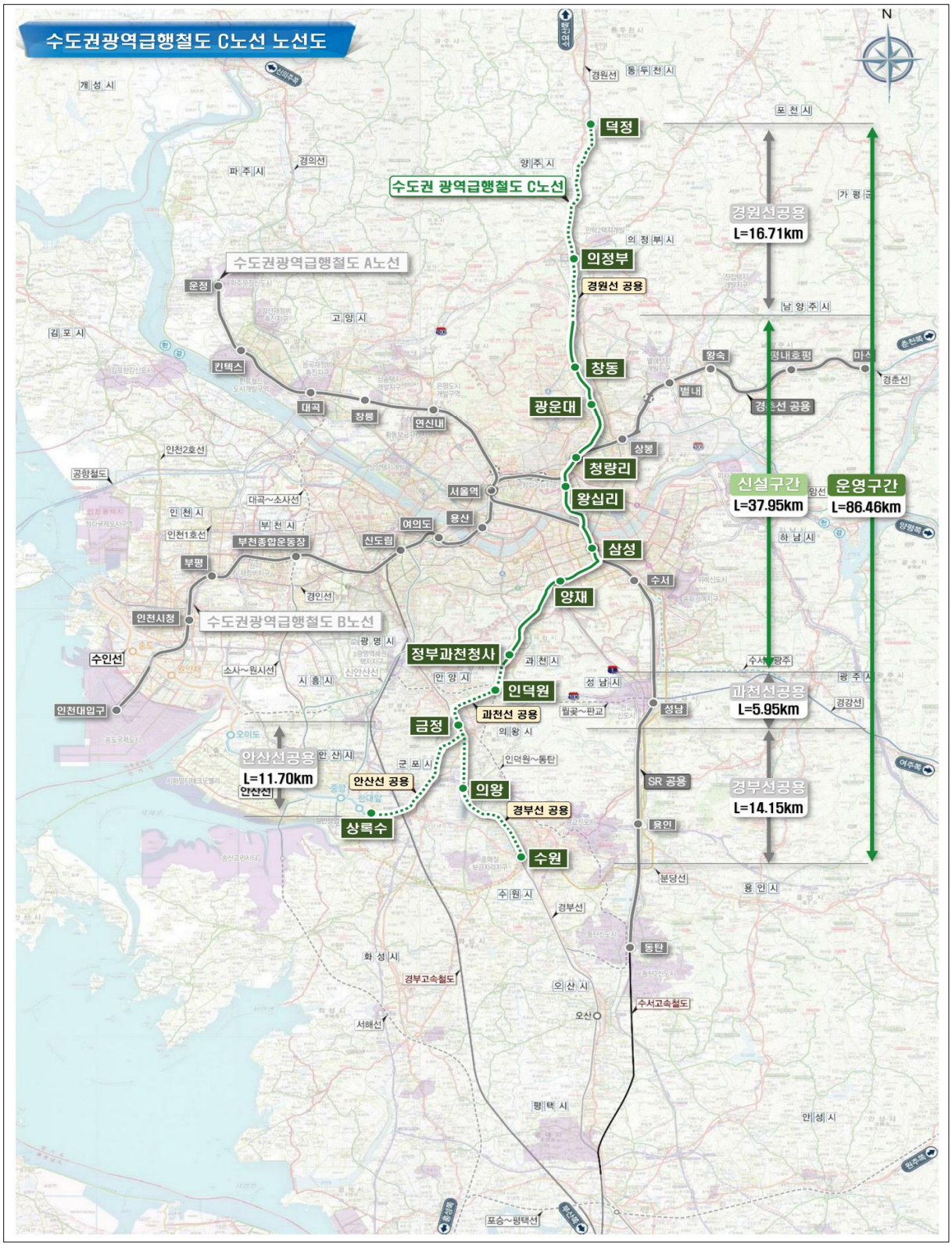
54) 사유지 184필지 및 국·공유지 233필지이며 국·공유지는 무상사용 협의 중이므로 보상 완료 53필지는 모두 사유지임.

실시협약[55]에 따르면 사업시행자는 실시계획의 승인이 완료된 후 90일 이내에 공사에 착수하되, 부지인도 지연 등의 사유를 고려하여 공사의 착수시기를 주무관청과 협의하여 조정할 수 있도록 정하고 있음. 실시계획이 2023년 12월에 승인되었으므로 원칙적으로 착공일은 2024년 3월 이전이 되어야 하나 현재 1년 이상 지연되고 있음.

국토교통부는 원활한 부지 확보와 함께 민간사업자 및 기획재정부 등 관계기관과 적극적 협의를 통해 신속한 착공이 이루어질 수 있도록 정책적 노력을 기울일 필요가 있어 보임.

55) 「수도권광역급행철도 C노선 민간투자사업 실시협약」(2023.8.22.)
제21조(공사의 착수) ② 본 협약에 달리 정함이 없는 한, 사업시행자는 실시계회의 승인이 완료된 후 90일 이내에 공사에 착수하고, 착수 전 주무관청에 사전 통보하여야 하며, 승인된 실시계획의 내용 및 실시계획에서 정한 공정계획에 따라 본 사업시설의 공사를 수행하여야 한다. 다만, 부지인도의 지연 및 실시계획 승인 신청시 보상기간 등의 사유를 고려하여 공사의 착수시기를 주무관청과 협의하여 조정할 수 있다.

참고	GTX-C 노선도


수도권광역급행철도 C노선 노선도
N
덕정
수도권 광역급행철도 C노선
의정부
경원선 공용
경원선공용
L=16.71km
수도권광역급행철도 A노선
운정
킨텍스
대곡
창릉
연신내
창동
광운대
청량리
왕십리
상봉
별내
왕숙
평내호평
경춘선 공용
신설구간
L=37.95km
운영구간
L=86.46km
서울역
용산
여의도
신도림
부천종합운동장
부평
삼성
수서
양재
인천시청
수도권광역급행철도 B노선
수인선
인천대입구
정부과천청사
인덕원
과천선 공용
금정
안산선공용
L=11.70km
안산선 공용
상록수
의왕
경부선 공용
수원
과천선공용
L=5.95km
경부선공용
L=14.15km
SR 공용
용인
동탄
수서고속철도
경부고속철도
서해선
포승~평택선

다. 교통시설특별회계(교통체계관리계정)

1) 도시철도 노후시설 개선지원(3031-332)

○ 도시철도 철도통합무선망 구축지원 사업은 2025년 본예산에 미편성된 사업이며 1회 추경에서 178억 1,500만원이 편성되었고 2회 추경안은 여기에 200억 5,500만원을 증액하려는 것임. 1회 추경예산의 집행률, 지방비 확보 일정, 2회 추경안의 예산 규모 등을 종합적으로 고려할 때, 연도 내 차질없는 예산 집행을 위해 각 지방자치단체에 대한 면밀한 집행관리가 요구된다고 할 것임.

가) 개요

도시철도 노후시설 개선지원 사업은 개통 후 30년이 경과된 도시철도의 노후시설을 개량하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 제2회 추가경정예산안은 제1회 추가경정예산인 524억 8,900만원(본예산 346억 7,400만원) 대비 205억 5,500만원 증액된 725억 4,400만원이 편성되었음.

【2025년도 도시철도 노후시설 개선지원 사업 제2회 추가경정예산안】

(단위 : 백만원)

구분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
도시철도 노후시설 개선지원	58,423	34,674	52,489	72,544	20,055	38.2
(도시철도 철도통합무선망(LTE-R) 구축지원)	0	0	17,815	37,870	20,055	112.6

※ 자료:국토교통부

나) 보조 대상 지방자치단체에 대한 면밀한 집행관리 필요

이 사업의 내역사업인 도시철도 철도통합무선망 구축지원(LTE-R: Long Term Evolution for Railway) 사업은 사용기한 만료 예정[56]인 1세대 열차무선설비(VHF)를 국가재난안전통신망(PS-LTE)과 연계가 가능한 4세대 철도통합무선망(LTE-R)으로 교체하는 사업으로, 체계적인 재난관리 및 대응을 위한 인프라를 구축하려는 것임. 사업대상은 부산(2~4호선), 인천(1~2호선), 대구(2~3호선), 대전(1호선). 광주(1호선)[57]이며, 지방자치단체에 비용의 50%를 보조하는 매칭사업임.

【 철도통합무선망(LTE-R) 개요도 】

* VHF는 **음성** 위주의 무선통신망으로 데이터 통신이 불가능하나, LTE-R은 4세대 무선 통신 시스템으로 **음성, 데이터, 영상** 통신이 가능(VHF는 국가재난안전통신망과 연동 불가)

※ 자료: 국토교통부

56) LTE 기반 국가통합공공망 구축 정책에 따라 2028년 12월 31일에 만료될 예정이며, LTE-R 추진 경위 및 특징의 상세한 내용은 【참고자료】 참조

57) 서울도시철도는 5호선을 제외하고 구축완료되었고, 부산도시철도 1호선, 대구도시철도 1호선은 구축이 완료되었음. 국가철도의 경우 2028년까지 구축 완료계획임.

도시철도 철도통합무선망 구축지원사업은 2025년도 본예산에는 편성되지 않았으나 1회 추경에 부산 등 5곳의 도시철도에 178억 1,500만원이 편성되었으며, 2회 추경안에는 200억 5,500만원이 증액되었음. 2028년까지 구축이 완료되어야 하므로 신속하게 사업을 추진할 수 있도록 예산을 확보하려는 것임.

【 철도통합무선망(LTE-R) 사업 1회 추경 및 2회 추경안 비교 】

(단위 : 백만원)

구분		1회 추경	2회 추경안	증감액
부산	공사비	1,607	3,939	2,332
	재료비	4,088	9,691	5,603
	용역비	230	460	230
	소계	5,925	14,090	8,165
인천	공사비	1,809.5	3,619	1,809.5
	재료비	2,850	5,700	2,850
	용역비	40.5	81	40.5
	소계	4,700	9,400	4,700
대구	공사비	2,182	4,364	2,182
	재료비	-	-	-
	용역비	673	1,346	673
	소계	2,855	5,710	2,855
대전	공사비	372	744	372
	재료비	2,590	5,180	2,590
	용역비	273	546	273
	소계	3,235	6,470	3,235
광주	공사비	725	1,450	725
	재료비	275	550	275
	용역비	100	200	100
	소계	1,100	2,200	1,100
계		17,815	37,870	20,055

※ 자료: 국토교통부

2025년 5월 말 기준 집행률을 살펴보면 1회 추경에서 편성된 178억 1,500만원을 전액 지방자치단체로 교부하였으나 집행액은 없는 상황인데, 국토교통부는 현재 대부분의 지자체에서 관련 공사·물품의 계약절차가 진행 중인 상황으로 예산 집행이 이루어지지 못했다고 설명함.

이 사업이 지방자치단체 보조사업인 만큼 지방비 확보 일정이 중요한데, 1회 추경에 대해서 부산시의 경우 예산 확보가 완료되었으며 인천시·광주시의 경우 6월, 대구시·대전시의 경우 7월 지방비 확보가 완료될 것으로 예상됨. 국토교통부 설명에 따르면 2회 추경안으로 편성되는 예산의 경우 각 지자체 모두 12월에 지방비가 확보될 것으로 보임.

철도통합무선망 구축 사업의 경우 시스템 구매, 기지국 장치, 차상장치, 휴대용단말기 등 재료비로 구입하는 항목은 물품·시스템을 구입·교체하는 것으로 상대적으로 신속한 집행이 가능한 면이 있으나, 케이블 등 LTE-R 시설[58] 설치 공사의 경우 설계를 거쳐 공사가 진행되어야 하므로 예산 집행에 상당한 기간이 소요될 것으로 보임.

「국고보조금 통합관리지침」[59]에 따르면 보조사업비는 원칙적으로 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 없고 불가피한 사유에 한하여 예외적으로 이월을 허용하고 있음. 1회 추경예산의 예산집행률 및 관련 업무 추진 정도, 지방비 확보 일정, 2회 추경안의 예산 규모 등을 종합적으로 고려할 때 연도 내에 차질없는 예산 집행을 위해서는 각 지방자치단체에 대한 면밀한 집행관리가 요구된다고 할 것임.

---

58) LTE-R을 구성하는 주요 시설, 설비, 물품은 【참고자료】 참조

59) 「국고보조금 통합관리지침」

제25조(보조사업비의 이월) ① 보조사업자는 보조금을 교부받은 후 원칙적으로 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 없다.

② 제1항에도 불구하고 다음 각 호에 해당하는 경우 다음 회계연도로 이월하여 사용할 수 있으며 제2호의 경우 재이월하여 사용할 수 있다.

1. 연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 연도 내에 지출하지 못한 경비와 지출원인행위를 하지 아니한 그 부대경비
2. 인건비 등 경상적 경비, 재해복구 경비, 입찰공고 후 장기간이 소요되거나 협상에 의한 계약 등으로 장기간이 소요되는 경비
3. 그 밖에 이월이 불가피하다고 중앙관서의 장이 인정하는 경우

참고 1 LTE-R 개요 및 추진 경위 (자료: 국토교통부)

□ 추진경위

○ 국가정책조정회의, **통합공공망용 주파수 분배 결정**('14년)

- **세월호 사고를 계기**로 전국 단일 재난안전통신망 구축을 결정하고 3개 부처(행안부, 국토부, 해수부) 재난·안전 정책 추진에 공동 이용하는 통합공공망 주파수(700MHz, LTE급) 할당 결정

○ **과기부 국립전파연구원**, 간이무선국·우주국·지구국의 무선설비 및 전파탐지용 무선설비 등 그 밖의 업무용 무선설비의 기술기준 개정('14년)

- 통합공공망 구축사업이 결정되자 주파수 이용 효율화를 위해 '19년부터 V·UHF 및 통합지휘무선통신망 주파수 이용을 종료하기로 결정

○ 과기부, 기존 재난안전통신망 주파수 **사용기한 연장** 결정('18년)

- 대체할 망이 준비되지 않은 상황에서 과거 결정을 강행 시 국민의 안전과 보호를 위한 필수 기반인 재난안전통신망의 공백을 우려하여 **통합공공망 구축 일정 변경**(철도: 당초 '18년 → 변경 '28년)

- 재난안전기관이 사용하는 공공 V・UHF 아날로그 무선국에 한해 **변경 허가・신고를 한시적*으로 허용**

  * 소방: '20년까지, 경찰・기타: '23년까지, **철도: '28년까지**
  「재난・안전 관련 무선국 허가・신고에 관한 업무처리 규정」 제4조, 제5조

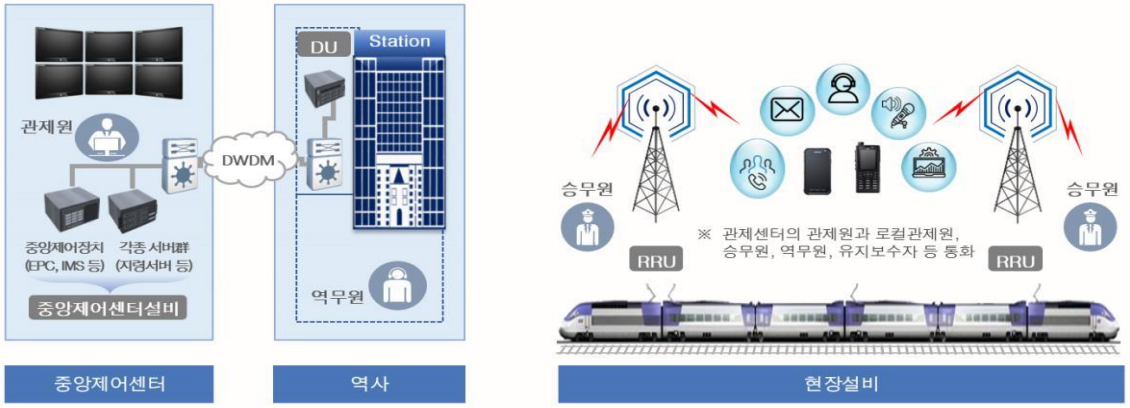
** LTE-R 평시 20%, 재난시 70%를 행정안전부(국가재난안전통신망)에서 사용

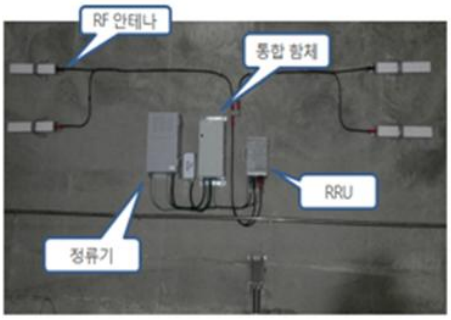
□ 기대효과

○ 기존 열차무선설비(VHF) 사용종료 기한*(2028. 12. 31.) 도래 이전에 LTE-R 설비 구축으로 **국가재난안전통신망 연계 활용** 및 **도시철도 안전 운행** 등 **국민 안전 확보**

* LTE 기반의 국가통합공공망 구축 정책에 따라 2028년까지 완료 필요

참고 2 LTE-R 주요 시설 · 설비



중앙제어센터설비	기지국 장치(DU)
중계 장치(RRU)	안테나 장치
	
차상장치	휴대용단말기

7. 대도시권광역교통위원회

가. 교통시설특별회계(교통체계관리계정)

1) 도시철도 건설지원(3031-316, 320, 322, 326)

○ 추가경정예산안 편성목적이 건설 경기 활성화라는 점을 고려할 때, 도시철도 건설지원 사업의 지방비 실집행 실적이 국비에 비해 상대적으로 부진한 측면이 있으므로 지방비의 조속한 집행이 필요한 것으로 보임. 따라서 국토교통부는 해당 사업의 지방비가 적극적으로 집행될 수 있도록 지자체를 독려하는 등 사업관리를 철저히 할 필요가 있음. ○ 광주도시철도 2호선 사업의 경우 일부 공구에서 보완설계 및 총사업비 협의 절차가 진행 중이라는 점에서 추가경정예산안이 연내 집행될 수 있도록 세부 사업계획을 면밀하게 검토할 필요가 있어 보임.

가) 개요

도시철도 건설지원 사업은 「도시철도법」 제22조[60] 및 「보조금 관리에 관한 법률」 제9조에 따라 지방자치단체나 도시철도공사가 시행하는 도시철도 건설사업[61] 소요자금의 일부를 지방자치단체 자본보조(330-03목)로 지원하는 사업임.

---

60) 「도시철도법」
제22조(정부 지원 등) ① 정부는 지방자치단체나 도시철도공사가 시행하는 도시철도건설사업을 위하여 재정적 지원이 필요하다고 인정되면 소요자금(所要資金)의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.
② ~ ⑦ (생 략)

61) 「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.

도시철도 건설에 소요되는 비용은 「보조금 관리에 관한 법률」 제9조 및 동법 시행령 [별표1][62]에 따라 국가가 40~60%(서울특별시 40%, 기타 지방자치단체 60%)를 부담함.

2025년도 제2회 추가경정예산안에 편성된 도시철도 건설지원 사업은 총 4개 사업임.

【 2025년도 도시철도 건설지원 사업 추가경정예산안 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2024년 본예산	2025년			증 감 (B-A)	
		본예산	제1회 추경(A)	제2회 추경안(B)		%
대전도시철도 2호선 건설	23,000	58,686	58,686	184,600	125,914	214.5
광주도시철도 2호선 건설	130,000	139,857	139,857	211,317	71,460	51.1
부산 사상-하단간 도시철도 건설	18,800	63,300	63,300	73,300	10,000	15.8
양산도시철도건설	41,462	53,600	53,600	65,600	12,000	22.4

※ 자료 : 국토교통부

대전도시철도 2호선 건설 사업은 대전광역시에 노면전차(트램) 노선을 건설하는 총 사업비 1.5조원 규모의 사업으로, 2025년 하반기 9개 공구의 연내 착공에 필요한 공사비, 보상비 등을 위하여 본예산인 586억 8,600만원

62) 「보조금 관리에 관한 법률 시행령」
제4조(보조금 지급 대상 사업의 범위와 기준보조율) ① 법 제9조제1항제1호에 따른 보조금이 지급되는 지방자치단체의 사업의 범위 및 같은 항 제2호에 따른 기준보조율(이하 "기준보조율"이라 한다)은 별표 1과 같다. 다만, 별표 2에서 정한 지방자치단체의 사업은 보조금 지급 대상에서 제외한다.
② 기준보조율은 해당 회계연도의 국고보조금, 지방비 부담액, 국가의 재정융자금으로 조달된 금액, 수익자가 부담하는 금액과 그 밖에 기획재정부장관이 정하는 금액을 모두 합한 금액에서 국고보조금이 차지하는 비율로 한다.

대비 1,259억 1,400만원 증액(214.5%)된 1,846억원이 편성되었음.

광주도시철도 2호선 건설 사업은 광주광역시에 건설되는 총 사업비 약 3.1조원 규모의 사업으로, 1단계 후속공정(전기·신호·통신 등) 및 2단계 토목공사 발주 등을 위하여 본예산인 1,398억 5,700만원 대비 714억 6,000만원 증액(51.1%)된 2,113억 1,700만원이 편성되었음.

부산 사상-하단간 도시철도 건설 사업은 부산도시철도 1호선과 2호선을 연결하는 도시철도망을 구축하는 총 사업비 8,262억원 규모의 사업으로, 2025년 하반기 차량기지 후속공정(전기·기계 등)을 위한 사업비 확보를 위하여 본예산인 633억원 대비 100억원 증액(15.8%)된 733억원이 편성되었음.

양산도시철도 건설 사업은 부산시와 양산시 및 부산도시철도(1,2호선)간 광역도시철도망을 구축하는 총 사업비 7,900억원 규모의 사업으로, 2025년 하반기 후속공정(궤도, 건축, 시스템분야 등)에 필요한 사업비 확보를 위하여 본예산인 536억원 대비 120억원 증액(22.4%)된 656억원이 편성되었음.

나) 지방비 예산의 조속한 집행을 위한 사업관리 강화 필요

도시철도 건설사업의 추가경정예산안 편성내역을 살펴보면, 전반적으로 착공 이후의 잔여 공사비 충당을 위한 추가 예산이 편성되었으며, 이는 최근 침체된 건설 경기를 활성화하기 위한 목적인 것으로 보임.

한편, 도시철도 건설지원 사업은 자치단체 자본보조 사업(지방비 부담 40%)인데, 도시철도 건설지원 사업의 2024년 국비/지방비 실집행 실적을 살펴보면, 국비는 모두 집행되었으나, 지방비의 경우 국비에 비해 집행실적이 저조한 측면이 있었음.

4개 사업의 2024년 국비/지방비 실집행실적을 살펴보면, 국비 보조금의 예산현액 대비 실집행률이 85.0%였으나, 지방비 예산의 경우 예산현액 대비 실집행률이 39.7%로 저조함. 특히 양산도시철도, 대전도시철도 2호선, 부산 사상-하단선 사업은 국비 보조금은 전액 실집행되었으나, 지방비 예산은 실집행실적이 매우 저조한 것으로 나타남.

국토교통부는 지방비 실집행 부진사유에 대해 굴착공법 변경, 일부 유찰에 따른 착공지연, 하반기 공사발주 및 착공에 따른 잔금 이월 등에 기인하며,「국고보조금 통합관리지침」 제23조제2항[63]에 따라 지방자치단체 매칭사업인 경우 보조사업자가 자기부담금을 우선 집행하지 않을 수 있다고 설명함.

---

63)「국고보조금 통합관리지침」
제23조(보조사업자의 자기부담금 집행) ① 중앙관서의 장은 보조사업자가 자기부담금을 포함하여 보조사업을 추진하는 경우 해당 보조사업자로 하여금 자기부담금을 우선 집행하도록 하여야 한다.
② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 보조사업자는 자기부담금을 우선 집행하지 아니할 수 있다.
1. 보조사업 연간사업계획에 반영되지 않은 추가 자부담의 경우
2. 지방자치단체 매칭사업의 경우(국비와 지방비 매칭사업에 한한다.)
3. 그 밖에 중앙관서의 장이 보조사업자 또는 보조사업 특성에 따라 자부담금 집행을 달리 정한 사업인 경우

【 2024년 도시철도 건설지원 사업의 국비 / 지방비 집행실적 】

(단위 : 백만원, %)

구분		'24년 예산	국비교부액 /시비확보액 (A)	전년 이월액 (B)	예산현액 (C=A+B)	지출액 (D)	이월액	실집행률 (D/C)
전체	계	318,101	318,101	304,483	878,183	496,568	381,615	56.5
	국비	213,262	213,262	82,094	295,356	250,986	44,370	85.0
	지방비	173,571	173,571	409,256	582,827	245,582	337,245	42.1
양산 도시철도	계	68,732	68,732	186,867	255,599	174,637	80,962	68.3
	국비	41,462	41,462	41,189	82,651	82,651	0	100.0
	지방비	27,270	27,270	145,678	172,948	91,986	80,962	53.2
대전 도시철도 2호선	계	38,334	38,334	5,022	43,356	5,048	12,725	11.6
	국비	23,000	23,000	-	23,000	23,000	0	100.0
	지방비	15,334	15,334	5,022	20,356	7,631	12,725	37.5
광주 도시철도 2호선	계	216,667	216,667	146,972	363,639	204,323	159,316	56.2
	국비	130,000	130,000	-	130,000	85,630	44,370	65.9
	지방비	86,667	86,667	146,972	233,639	118,693	114,946	50.8
부산 사상 -하단선	계	63,100	63,100	152,489	215,589	86,977	128,612	40.3
	국비	18,800	18,800	40,905	59,705	59,705	0	100.0
	지방비	44,300	44,300	111,584	155,884	27,272	128,612	17.5

※ 자료 : 국토교통부

그러나, 이 사업들의 추가경정예산안 편성목적이 건설 현장에 추가 재정을 투입하여 침체된 건설 경기를 활성화하고자 하는 것이라는 점에서 국비뿐만 아니라 지방비의 조속한 집행도 필요한 것으로 보이고, 이 사업들의 2025년 5월말 기준 지방비 실집행 실적 또한 국비에 비해 상대적으로 부진한 측면이 있으므로,[64] 국토교통부는 해당 사업의 지방비가 적극적으로 집

행될 수 있도록 지자체를 독려하는 등 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

다) 연내 집행가능성 제고를 위한 철저한 사업관리 필요

추경안이 편성된 사업들의 2025년 5월말 기준 실집행 실적을 살펴보면, 전체 예산현액 3,115억 7,700만원 중 1,029억 9,300만원이 실집행(33.1%)되어 대체로 양호한 실적을 보이고 있음.

【 2025년도 5월말 기준 추경안이 편성된 도시철도 건설사업 실집행실적 】

(단위: 백만원, %)

세사업명 (사업시행주체)	부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산	집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액(A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
합 계	315,443	269,988	267,207	44,370	311,577	102,993	-	-	33.1
양산도시철도건설	53,600	53,600	50,819	-	50,819	24,943	-	-	49.1
대전도시철도 2호선	58,686	55,692	55,692	-	55,692	17,600	-	-	31.6
광주도시철도 2호선	139,857	118,082	118,082	44,370	162,452	48,547	-	-	29.9
부산 사상-하단간 도시철도 건설	63,300	42,614	42,614	-	42,614	11,903	-	-	27.9

※ 자료 : 국토교통부

64) 【 2025년 5월말 도시철도 건설지원 사업의 국비 / 지방비 집행실적 】

(단위 : 백만원)

구 분		'25년 예산	국비교부액 /시비확보액(A)	전년 이월액(B)	예산현액 (C=A+B)	지출액 (D)	실집행률 (D/C)
양산 도시철도	국비	53,600	50,819	-	50,819	24,943	49.1%
	지방비	49,123	49,123	80,962	130,085	53,956	41.5%
대전도시철도 2호선	국비	58,686	55,692	-	55,692	17,600	31.6%
	지방비	39,124	39,124	12,725	51,849	19,341	37.3%
광주도시철도 2호선	국비	139,857	118,082	44,370	162,452	48,546	29.9%
	지방비	93,238	93,238	114,946	208,184	44,246	21.3%
부산 사상 -하단선	국비	63,300	42,614	-	42,614	11,903	27.9%
	지방비	10,400	10,400	128,612	139,012	7,935	5.7%

※ 자료 : 국토교통부

그런데 **광주도시철도 2호선 건설 사업**의 경우 1단계 구간(608억 9,600만원) 및 2단계 구간(105억 6,400만원)의 사업 추진을 위한 공사비 등의 예산이 편성되었는데 2025년 5월말 현재 2단계 구간[65] 중 일부 공구(7, 10공구)의 경우 공사계약이 5차례 유찰되어 사업자가 선정되지 못한 상황으로 해당 공구들의 사업 추진이 지연되고 있음.

【 광주도시철도 2호선 건설 사업의 2025년 제2회 추가경정예산안 편성내역 】

(단위 : 백만원)

구분	2025 본예산(A)	2025 추경안(B)	증액분(B-A)
1단계	133,591	194,487	60,896
2단계	6,266	16,830	10,564

※ 자료 : 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 2단계 사업 중 일부 공구(7, 10공구)의 경우 공사난이도 대비 사업비가 부족한 측면이 있어 최근까지 공사계약이 5차례 유찰되면서 사업자 선정이 완료되지 못한 상황이고, 해당 공구는 현장여건을 반영하여 공법변경 등 보완설계 중으로 총사업비 조정을 거쳐 발주 예정이며, 2025년도 예산 및 추가경정예산안으로 증액되는 금년도 사업비는 대부분 1단계 구간 후속공정(전기·신호·통신)등에 집행 예정으로 유찰 공구의 영향은 적다고 설명하였음.

그럼에도 광주도시철도 2호선 사업의 경우 추가경정예산안으로 증액되는 금년도 사업비가 연내 집행될 수 있도록 사업 추진과정을 면밀하게 관리할 필요가 있어 보임.

65) 광주도시철도 2호선 2단계 사업은 8개 공구(7공구～14공구)로 구성됨.

Ⅴ. 대체토론의 요지

1. 국토교통부 소관

○ PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자 사업이 수도권 사업뿐 아니라 지역 발전을 위한 지방권 사업에도 투자될 수 있도록 운용방안 수립 필요

○ PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자 사업의 투자 안정성 및 공공성 확보 등을 위해 면밀한 운용방안 수립 필요

○ 청년월세 한시 특별지원 사업의 계속사업 전환 방안 검토 필요

○ 청년월세 한시 특별지원 사업의 지원요건과 관련하여 소득요건을 완화하고 있는 지방자치단체의 유사 사업을 참고하여 지원대상 확대 방안 검토 필요

○ 가덕도신공항 건설사업의 지연을 유발한 업체에 대한 법적조치 검토 및 신속하고 차질없는 추진 필요

○ AI 기술을 활용한 자율주행자동차 운행을 적극적으로 실증할 수 있도록 시범도시를 지정하는 등 규제 완화 및 인프라 조성을 위한 방안 적극 추진 필요

○ 수도권내륙선 광역철도 건설 사업이 지연되고 있으므로 적극적 사업 관리를 통해 원활한 추진 필요

○ 2030년 말 개통을 목표로 하고 있는 남부내륙철도 사업을 적극적으로 관리하여 차질없이 추진 필요

○ 이번 추가경정예산안에서 교통시설특별회계 총액이 감액되고 지역 간 예산 불균형이 있는 것으로 보이므로 교통 SOC 투자 규모 확대 및 지역 간 균형잡힌 SOC 예산 편성 노력 필요

○ 도로유지보수, 도로안전 및 환경개선 사업 등 소규모 도로보수 사업이 지역 건설경기 활성화에 효과적인 점을 감안하여 해당 사업의 증액 적극 추진 필요

○ 충북선 고속화 사업과 관련하여 국민 이동 편의성, 지역민의 수도권 접근성, 환승 효율성 등을 종합적으로 고려하여 제천역을 경유하는 노선으로 추진 검토 필요

○ 포항-영덕 고속도로 건설 사업 영일만대교 구간의 조속한 추진 필요

Ⅵ. 소위원회 심사보고의 요지

(예산결산기금심사소위원장 : 한준호)

예산결산기금심사소위원장 한준호 위원입니다.

우리 위원회 소관 2025년도 제2회 추가경정예산안 및 주택도시기금 운용계획변경안에 대하여 소위원회에서 심사한 결과를 보고 드리겠습니다.

우리 소위원회는 6월 24일 회의를 개최하여 정부가 제출한 원안과 위원님들께서 대체토론 과정에서 제기하신 사항들을 중심으로 심도 있는 심사를 진행하였습니다.

소위원회에서 심사한 결과를 말씀드리면, 먼저, 국토교통부 소관 제2회 추가경정예산안은 추경안의 목적인 건설경기 활성화 및 민생 안정 등을 위해 광역버스 공공성 강화 지원 59억원, 대도시권교통 혼잡도로 지원 20억원, 고속도로 조사설계 10억원, 모빌리티 활성화 지원 10억원 등 총 99억원을 증액하는 것으로 수정 의결하였고,

주택도시기금 운용계획변경안의 경우 전세사기 피해주택 매입 및 전세임대주택 공급 확대 사업에 소요되는 부대비용 지원을 위해 전세·매입임대 경상보조 사업에 총 641억원을 증액하는 것으로 수정 의결하였습니다.

그 밖에 제도개선 등과 관련한 총 18건의 부대의견을 첨부하기로 하였으며, 보다 자세한 내용은 배부해드린 유인물을 참고해 주시기 바랍니다. 감사합니다.

Ⅶ. 심사결과

수정의결

Ⅷ. 찬반토론의 요지

없음

Ⅸ. 부대의견

1. 국토교통부는 PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자 사업을 통해 신속하게 건설투자를 촉진할 수 있도록 사업성·공공성·안정성 및 경제적 파급효과 등을 종합적으로 고려함과 아울러, 지원 대상이 수도권에 편중되지 않도록 지방권 사업에 대해서도 적극 지원할 수 있는 운영방안을 면밀히 수립한다.

2. 국토교통부는 청년월세 한시 특별지원 사업의 계속사업 전환 방안을 검토한다.

3. 국토교통부는 청년월세 한시 특별지원 사업의 지원요건과 관련하여 소득요건을 완화하고 있는 지방자치단체의 유사 사업을 참고하여 지원대상 확대 방안을 검토한다.

4. 국토교통부는 가덕도신공항 건설사업의 지연을 유발한 업체에 대하여 법적조치를 검토한다.

5. 국토교통부는 가덕도신공항 건설사업과 관련하여 조속하게 로드맵을 제시하고, 내년도 부지공사 등 차질없는 사업 추진을 위하여 만전을 기한다.

6. 국토교통부는 가덕도신공항 건설사업과 관련하여 입찰조건에 대한 신중한 검토 등 신속하고 차질없는 추진을 위하여 만전을 기한다.

7. 국토교통부는 AI 기술을 활용한 자율주행자동차 운행을 보다 적극적으로 실증할 수 있도록 시범도시를 지정하는 등 규제 완화 및 인프라 조성을 위한 방안을 적극 추진한다.

8. 국토교통부는 수도권내륙선 광역철도 건설 사업이 지연되고 있는 상황이므로 적극적 사업 관리를 통해 원활하게 추진될 수 있도록 노력한다.

9. 국토교통부는 2030년 말 개통을 목표로 하고 있는 남부내륙철도 사업을 적극적으로 관리하여 차질없이 추진될 수 있도록 노력한다.

10. 국토교통부는 이번 추가경정예산안에서 교통시설특별회계 총액이 감액되고 지역 간 예산 불균형이 있는 것으로 보이므로 교통 SOC 투자 규모를 확대하고 지역 간 균형잡힌 SOC 예산이 편성되도록 적극 노력한다.

11. 국토교통부는 도로유지보수, 도로안전 및 환경개선 사업 등 소규모 도로보수 사업이 지역 건설경기 활성화에 효과적인 점을 감안하여 해당 사업의 증액을 적극 추진한다.

12. 국토교통부는 충북선 고속화 사업과 관련하여 국민 이동 편의성,

지역민의 수도권 접근성, 환승 효율성 등을 종합적으로 고려하여 제천역을 경유하는 노선으로 추진되도록 적극 검토한다.

13. 국토교통부는 포항-영덕 고속도로 건설 사업 영일만대교 구간의 조속한 추진을 위하여 2026년도 예산 편성 시 동 사업의 설계비 예산 확보를 위해 적극 노력한다.

※ 붙 임 : 수정내역 첨부

Ⅰ. 국토교통위원회 소관 제2회 추가경정예산안 조정 총괄표

1. 세입추가경정예산안 예비심사결과 : 조정내역 없음

2. 세출추가경정예산안 예비심사결과

(단위 : 백만원)

위원회명	소 관	회 계 명	수정의결		
			증 액	감 액	증 감
국토교통위원회	국토교통부	일반회계	-	-	-
		교통시설특별회계	7,900	-	7,900
		지역균형발전특별회계	2,000	-	2,000
		혁신도시건설특별회계	-	-	-
		에너지 및 자원사업 특별회계	-	-	-
	합 계		9,900	-	9,900

Ⅱ. 국토교통위원회 소관 제2회 추가경정예산안 조정내역

1. 국토교통부

가. 세입추가경정예산안 조정내역 : 조정내역 없음

나. 세출추가경정예산안 조정내역

(1) 교통시설특별회계 - 도로계정

(단위: 백만원)

연번	세부사업명 (0000-000)	2025년도			수정안 (D)	수정액 (D-C)	수정이유	비고
		제1회추경 (A)	증감액 (B)	제2회추경안 (C=A+B)				
1	고속도로조사설계 (1531-301)	11,009	-	11,009	12,009	1,000	○ 내역사업인 '기본설계' 사업 중 영월-삼척 고속도로 타당성평가용역 추진을 위한 용역비 10억원 증액	

(2) 교통시설특별회계 - 교통체계관리계정

(단위: 백만원)

연번	세부사업명 (0000-000)	2025년도			수정안 (D)	수정액 (D-C)	수정이유	비고
		제1회추경 (A)	증감액 (B)	제2회추경안 (C=A+B)				
1	광역버스 공공성강화지원 (4931-342)	164,474	-	164,474	170,374	5,900	○ 내역사업인 '광역버스 준공영제 사업' 계약갱신대상* 노선(117개)의 물가상승분 반영을 위한 증액분 59억원 증액 ※ (갱신대상 노선 증액분 산출근거) 59억원 117개 노선 × 0.2억원*/년 × 5년 × 50% * (준공영제 계약갱신) 준공영제 계약갱신은 최초 계약 이후 5년에 실시하며, 갱신시 4년 연장 * 협약 당시 공통면허조건에 인건비는 물가상승분 반영하도록 명시	
2	모빌리티 활성화 지원 (4931-350)	2,832	-	2,832	3,832	1,000	○ 광주광역시에 AI 모빌리티 국가시범도시* 조성을 위한 연구용역비 예산 10억원 신규 반영 필요 * 미래 모빌리티 인프라 구축 · 실증, AI기반 통합 · 관리 시스템 구축 등	

(3) 지역균형발전특별회계 - 지역지원계정

(단위: 백만원)

연번	세부사업명 (0000-000)	2025년도			수정안 (D)	수정액 (D-C)	수정이유	비고
		제1회추경 (A)	증감액 (B)	제2회추경안 (C=A+B)				
1	대도시권교통 혼잡도로지원 (1939- 302)	10,882	-	10,882	12,882	2,000	○ 대전시 도심권 혼잡개선을 위해 남북측 내부 순환망을 구성하는 도로축으로서 사정교-한밭대교 도로 신규 건설을 위한 설계비 20억원 증액	

Ⅲ. 부대의견

1. 국토교통부는 PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자 사업을 통해 신속하게 건설투자를 촉진할 수 있도록 사업성·공공성·안정성 및 경제적 파급효과 등을 종합적으로 고려함과 아울러, 지원 대상이 수도권에 편중되지 않도록 지방권 사업에 대해서도 적극 지원할 수 있는 운영방안을 면밀히 수립한다.

2. 국토교통부는 청년월세 한시 특별지원 사업의 계속사업 전환 방안을 검토한다.

3. 국토교통부는 청년월세 한시 특별지원 사업의 지원요건과 관련하여 소득요건을 완화하고 있는 지방자치단체의 유사 사업을 참고하여 지원대상 확대 방안을 검토한다.

4. 국토교통부는 가덕도신공항 건설사업의 지연을 유발한 업체에 대하여 법적조치를 검토한다.

5. 국토교통부는 가덕도신공항 건설사업과 관련하여 조속하게 로드맵을 제시하고, 내년도 부지공사 등 차질없는 사업 추진을 위하여 만전을 기한다.

6. 국토교통부는 가덕도신공항 건설사업과 관련하여 입찰조건에 대한 신중한 검토 등 신속하고 차질없는 추진을 위하여 만전을 기한다.

7. 국토교통부는 AI 기술을 활용한 자율주행자동차 운행을 보다 적극적으로 실증할 수 있도록 시범도시를 지정하는 등 규제 완화 및 인프라 조성을 위한 방안을 적극 추진한다.

8. 국토교통부는 수도권내륙선 광역철도 건설 사업이 지연되고 있는 상황이므로 적극적 사업 관리를 통해 원활하게 추진될 수 있도록 노력한다.

9. 국토교통부는 2030년 말 개통을 목표로 하고 있는 남부내륙철도 사업을 적극적으로 관리하여 차질없이 추진될 수 있도록 노력한다.

10. 국토교통부는 이번 추가경정예산안에서 교통시설특별회계 총액이 감액되고 지역 간 예산 불균형이 있는 것으로 보이므로 교통 SOC 투자 규모를 확대하고 지역 간 균형잡힌 SOC 예산이 편성되도록 적극 노력한다.

11. 국토교통부는 도로유지보수, 도로안전 및 환경개선 사업 등 소규모 도로보수 사업이 지역 건설경기 활성화에 효과적인 점을 감안하여 해당 사업의 증액을 적극 추진한다.

12. 국토교통부는 충북선 고속화 사업과 관련하여 국민 이동 편의성, 지역민의 수도권 접근성, 환승 효율성 등을 종합적으로 고려하여 제천역을 경유하는 노선으로 추진되도록 적극 검토한다.

13. 국토교통부는 포항-영덕 고속도로 건설 사업 영일만대교 구간의 조속한 추진을 위하여 2026년도 예산 편성 시 동 사업의 설계비 예산 확보를 위해 적극 노력한다.