2025 회계연도
결산 및 예비비지출 승인의 건

검 토 보 고

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

2026. 8.

국 토 교 통 위 원 회
수석전문위원 이 복 우
전 문 위 원 오 세 일

국토교통부 소관

Ⅰ. 개 요 ····· 1

1. 총 괄 ····· 1

가. 총수입·총지출 결산 ····· 1

나. 세입・세출 결산 ····· 4

다. 기금 결산 ····· 7

라. 부문별 결산 ····· 8

2. 세입·세출 결산 ····· 9

가. 일반회계 ····· 9

나. 교통시설특별회계 ····· 12

다. 지역균형발전특별회계 ····· 15

라. 혁신도시건설특별회계 ····· 18

마. 에너지 및 자원사업특별회계 ····· 19

3. 기금 결산 ····· 20

가. 주택도시기금 ····· 20

나. 자동차사고 피해지원기금 ····· 24

4. 재무결산 ····· 27

가. 재정상태 ····· 27

나. 재정운영(프로그램) ····· 28

다. 재정운영(성질별) ····· 30

라. 순자산 ····· 31

마. 현금흐름 ····· 32

Ⅱ. 검토의견 ····· 34

1. 총괄 ····· 34

1) 세입 ····· 34

가) 개요 ····· 34

나) 미수납 사유 상세 재분류 등 수납률 관리 강화 필요 ····· 35

2. 일반회계 ····· 39

가. 기획조정실 ····· 39

1) 국토교통연구개발운영지원사업(R&D)(4153-302) ····· 39

가) 개요 ····· 39

나) 연구개발비 정산 절차 지연 방지 및 회수 가능성 제고를 위한 관리 체계 점검 필요 ····· 40

2) 국토교통 창업 및 기업지원(7036-308) ····· 45

가) 개요 ····· 45

나) 유사 내용의 창업 지원사업 간 지출 구조조정 필요 ····· 46

다) 정책 실효성 제고를 위한 사업 내용 다각화 필요 ····· 51

3) 행정능률향상 및 능력개발(7040-300) ····· 55

가) 개요 ····· 55

나) 연례적 조정을 통한 비목에 맞지 않는 집행 지양 필요 ····· 56

나. 국토도시실 ····· 63

1) 유엔 해비타트 개도국 도시지원(ODA)(5632-309) ····· 63

가) 개요 ····· 63

나) 약정기간 내 실집행 완료를 위한 사업관리 강화 필요 ····· 64

2) 스마트시티 확산사업(5637-308) ····· 69
가) 개요 ····· 69
나) 보조사업 관리 개선 방안의 차질 없는 이행 필요 ····· 71
다) 민간사업자 정보보호인증 의무화 조치의 법적 근거 강화 필요 ····· 75
3) 지적재조사 사업(5735-302) ····· 79
가) 개요 ····· 79
나) 서울의 지적재조사 추진실적 저조 원인분석 및 제도개선 필요 ····· 80
4) 국토지형관리(5831-301, 302, 303, 305, 501) ····· 91
가) 개요 ····· 91
나) 반복 단독응찰 용역의 업무 성격별 적정 수행방식 검토 필요 ····· 92
5) 건축문화진흥(6131-303) ····· 105
가) 개요 ····· 105
나) 집행이 부진한 지방자치단체에 대한 일률적인 보조금 교부 개선 필요 ····· 106
6) 도시건축박물관 운영(6131-312) ····· 110
가) 개요 ····· 110
나) 양질의 전시소장품 확보를 위한 노력 및 면밀한 수요예측에 기반한 예산편성 필요 ····· 111
7) 건축안전(6132-308) ····· 114
가) 개요 ····· 114
나) 건축안전 모니터링 결과 조치에 대한 체계적인 관리 필요 ····· 116
다) 방치건축물 정비지원을 위한 실효성 있는 방안 마련 필요 ····· 119
라) 면밀한 수요예측에 기반한 예산편성 필요 ····· 122

8) 제로에너지건축 신산업 육성(6133-312) ····· 125
가) 개요 ····· 125
나) 전문인력 양성 사업 성과의 체계적인 관리 필요 ····· 126
다. 주택토지실 ····· 129
1) 주택 및 주거동향조사(1031-301) ····· 129
가) 개요 ····· 129
나) 주거실태조사 중 특수가구조사 대상의 체계적 관리 필요 ····· 130
2) 주거급여지원(1034-302) ····· 135
가) 개요 ····· 135
나) 예비비 신청 시 명확한 계상 및 집행관리 필요 ····· 136
다) 위탁계약 이후 재위탁계약 체결 필요 ····· 141
라) 예산의 목적 외 사용금지 원칙에 위배되는 예산집행 개선 필요 ····· 143
3) 공동주택관리 분쟁조정센터 운영지원(1034-306) ····· 147
가) 개요 ····· 147
나) 공동주택관리 분쟁조정위원회의 기능 강화 필요 ····· 148
다) 조정안 제시의 법정 기한 준수 노력 필요 ····· 153
4) 청년월세 한시 특별지원(1034-311) ····· 155
가) 개요 ····· 155
나) 부정수급 환수실적 개선 필요 ····· 156
다) 연도 내 집행이 불가능한 용역에 대한 선금 지급 문제 개선 필요 ····· 158
5) 전세보증금반환보증 보증료 지원(1034-322) ····· 161
가) 개요 ····· 161

나) 연례적 집행부진 개선 필요 ····· 162
다) 집행가능성을 고려한 보조금 교부 필요 ····· 164
6) 전세사기 피해방지 및 지원사업(1034-323) ····· 168
가) 개요 ····· 168
나) 이의신청에 관한 법정처리기한 준수 노력 필요 ····· 170
7) 부동산종합정보시스템 운영(정보화)(4263-503) ····· 177
가) 개요 ····· 177
나) 부동산 전자계약의 수요 증가를 반영한 집행관리 필요 ····· 178
8) PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자(5632-320) ····· 183
가) 개요 ····· 183
나) 추경 편성 목적 고려한 사업 관리 필요 ····· 184
9) 부동산거래조사(5731-302) ····· 190
가) 개요 ····· 190
나) 법률 개정에 따른 모니터링 강화를 위한 면밀한 사업관리 필요 ····· 191
라. 건설정책국 ····· 197
1) SOC안전정보시스템(정보화)(4241-511) ····· 197
가) 개요 ····· 197
나) 안전점검 및 안전관리 실태점검 관련 지하정보 관리 강화 필요 ····· 199
2) 건설기능인등급제사업(4306-303) ····· 209
가) 개요 ····· 209
나) 교육 목표 및 수요 등을 종합적으로 고려하여 적정 수준의 예산 편성 필요 ····· 210

3) 해외인프라시장개척(4310-301) ····· 218
가) 개요 ····· 218
나) 적정 수준의 상용임금 편성으로 연례적 전용 관행 개선 필요 ····· 219
4) 국토안전관리원출연(4313-301) ····· 224
가) 개요 ····· 224
나) 지반탐사로 발견된 공동(空洞)의 적정 기한 내 복구 필요 ····· 225
5) 건설기계 사고조사 및 예방지원(4330-307) ····· 231
가) 개요 ····· 231
나) 사고예방지원 및 안전교육 등 참여 기관 확대 필요 ····· 236
다) 사업목표 설정을 통해 사고예방지원 건설현장 확대 필요 ····· 239
마. 교통물류실 ····· 242
1) 물류산업지원(4034-309) ····· 242
가) 개요 ····· 242
나) 물류선진화 정책연구 : 국회의 시정요구에 대한 충실한 이행 필요 ····· 244
다) 한중일 복합운송 지원 : 반복적인 임차료·국외업무여비 불용 및 예산편성 개선 필요 ····· 250
2) 교통사고예방지원(4631-305) ····· 254
가) 개요 ····· 254
나) 대형 화물자동차 운행기록 의무제출 이행관리 강화 및 모바일 DTG 보급 확대 필요 ····· 255
3) 교통안전공단출연(4638-301) ····· 263
가) 개요 ····· 263
나) 한국교통안전공단 2025회계연도 수입·지출 현황 ····· 264
다) 수탁사무 편람 구비의무 준수 필요 ····· 267

4) 스마트주차정보시스템구축(4638-302) ····· 281
가) 개요 ····· 281
나) 주차공유 성과 현실화 방안 강구 필요 ····· 282
바. 항공교통본부 ····· 288
1) 항공교통본부 인건비(7101-101) ····· 288
가) 개요 ····· 288
나) 「국가재정법」 및 예산지침에 적합하지 않은 인건비 자체이용 주의 필요 ····· 289
2) 항공교통본부 기본경비(7111-201) ····· 295
가) 개요 ····· 295
나) 총액인건비 비대상 경비의 이·전용을 통한 총액인건비 증액 부적정 ····· 296
사. 모빌리티자동차국 ····· 299
1) 자율자동차 상용화(4633-319) ····· 299
가) 개요 ····· 299
나) 주행데이터 공유를 위한 표준화의 조속한 추진 ····· 301
다) 자율차 시범운행지구에 농어촌 교통취약지역 확대 필요 ····· 306
2) 이륜자동차 이동검사소 운영(4634-331) ····· 311
가) 개요 ····· 311
나) 지속적인 이륜자동차 출장검사 실시 필요 ····· 312
아. 철도국 ····· 318
1) 일반철도안전및시설개량(2731-302) ····· 318
가) 개요 ····· 318

나) 노후출자역사 개량사업 사업 추진을 위한 법적 근거 보완 필요 ····· 319
다) 역시설개량사업의 추가경정예산 집행실적 부진 ····· 321
2) 철도안전관리제도운영(2731-312) ····· 324
가) 개요 ····· 324
나) KS의 국제표준 부합화율 개선 필요 ····· 324
3) 철도사후관리 및 지원(2731-345) ····· 327
가) 개요 ····· 327
나) 사후환경영향평가 예산 중복 편성에 따른 예산 불용 ····· 327
4) 산악벽지용 친환경전기열차 기술개발(R&D)(2733-322) ····· 331
가) 개요 ····· 331
나) 사업계획 검토 미흡에 따른 사업중단 ····· 331
3. 교통시설특별회계 ····· 335
가. 도로계정 ····· 335
1) 세입 : 과태료(56-563) ····· 335
가) 개요 ····· 335
나) 과태료 수납실적 개선을 위한 다각적인 방안 모색 필요 ····· 336
2) 일반국도건설지원(1631-301), 국도유지운영(1732-302), 과적단속운영(1732-303), 국제협력기구 지원 등(1741-461), 첨단도로교통체계(1736-304), 민자도로 건설지원(1831-303) ····· 338
가) 개요 ····· 338
나) 도로 분야 유사 목적 국외여비의 통합 편성 필요 ····· 340
3) 고속도로조사(1531-301) ····· 345
가) 개요 ····· 345
나) 예산에 반영되지 않은 신규 조사사업 추진 지양 필요 ····· 345

4) 일반국도건설(1632) ····· 348
가) 개요 ····· 348
나) 본예산에 편성되지 않은 사업에 대한 전용 추진 부적절 ····· 348
5) 첨단도로교통체계(1736-304) ····· 351
가) 개요 ····· 351
나) 최신 자율주행자동차 개발동향을 고려한 C-ITS 구축 계획 수정 필요 ····· 352
6) 위험도로 개선(1740-461) ····· 355
가) 개요 ····· 355
나) 위험도로 개선사업의 사업관리체계 개선 필요 ····· 355
7) 민자도로운영지원(1831-301) ····· 359
가) 개요 ····· 359
나) 민자도로 관리지원센터 미납통행료 및 부가통행료 수납 실적 개선 필요 ····· 359
나. 철도계정 ····· 364
1) 일반철도건설(2631) ····· 364
가) 개요 ····· 364
나) 사업추진상황을 고려한 예산 교부 및 집행관리 필요 ····· 365
2) 민자철도운영지원(2732-309) ····· 367
가) 개요 ····· 367
나) 부전마산선의 조속한 개통을 위한 노력 필요 ····· 367
다. 공항계정 ····· 371
1) 세입 : 벌금 및 과료(56-561), 과태료(56-563), 과징금(56-565), 변상금(57-571) ····· 371

가) 개요 ····· 371

나) 벌금 및 과료, 과태료, 과징금, 변상금의 과소계상 및 수납률 저조 문제 ····· 372

2) 제주공항 시설개선(3532-301) ····· 379

가) 개요 ····· 379

나) 적기 준공을 위한 반복적 이월 시정 필요 ····· 380

3) 공항개발조사(3532-309) ····· 384

가) 개요 ····· 384

나) 공항발전지원 : 예산에 편성되지 않은 연구용역 추진 및 연말·차년도 발주 부적정 ····· 385

4) 일반공항시설관리(3532-312) ····· 391

가) 개요 ····· 391

나) 활주로이탈방지시스템(EMAS) 사업의 사전 준비 부족에 따른 추경 예산 집행 부진 ····· 393

5) 청주국제공항 주기장 확충(3532-325) ····· 403

가) 개요 ····· 403

나) 국회 제출 예산집행계획과 상이한 예산집행으로 인한 예산중복편성 부적정 ····· 404

6) 신공항 건설사업(3538-301, 302, 304, 305, 309, 310, 311) ····· 410

가) 개요 ····· 410

나) 흑산도 소형공항 건설 : 타당성재조사 미요청 및 수의계약 예비 계약자에게 부당한 설계변경 지시 등 사업관리 부실 ····· 413

다) 제주 제2공항 건설 : 부적절한 시설부대비 사용 주의 ····· 419

7) 항행안전시설 운영 및 구축(3631-302) ····· 423
가) 개요 ····· 423
나) 공항별 방위각제공시설 구조물 개선 사업 : 사업관리 미흡으로 인한 집행지연 및 추가 예산 조정 주의 ····· 424
8) 항공안전교육훈련(3636-301) ····· 437
가) 개요 ····· 437
나) 잦은 세목조정 등을 통한 부적정한 예산 집행 주의 ····· 438
9) 도심항공교통활성화지원(3637-333) ····· 444
가) 개요 ····· 444
나) 장기적 관점에서 사업계획 수립 필요 ····· 445
라. 교통체계관리계정 ····· 453
1) 도시철도 건설지원(3031-315·316·320·322·326·333·335·353·355·357, 3032-310) ····· 453
가) 개요 ····· 453
나) 도시철도 건설지원에 대한 철저한 사업관리 필요 ····· 455
2) 도시철도 노후시설 개선(3031-332) ····· 462
가) 개요 ····· 462
나) 추가경정예산 편성사업에 대한 면밀한 사업관리 필요 ····· 463
3) 택시산업지원(4931-316) ····· 467
가) 개요 ····· 467
나) 장기간 사업추진에도 성과가 부진하므로 구조적 요인 등을 고려한 사업 재설계 필요 ····· 468

4) 광역버스 공공성 강화 지원(4931-342) ····· 480
가) 개요 ····· 480
나) 연례적 이월 방지를 위한 조치 필요 ····· 482
다) 2층 전기버스 생산에 대한 관리·감독 철저 ····· 486
5) 대중교통비 환급 지원(4931-354) ····· 491
가) 개요 ····· 491
나) 홍보 강화 및 가입 절차 간소화 ····· 492
6) 교통약자이동편의증진(4932-301) ····· 498
가) 개요 ····· 498
나) 저상버스 보급목표 달성을 위한 집행관리 강화 및 관계부처 간 국비보조 연계체계 구축 필요 ····· 499
다) 교통약자 이동편의 통합관리시스템 연계·가입 확대 필요 ····· 505
4. 지역균형발전특별회계 ····· 511
가. 지역자율계정 ····· 511
1) 혼잡도로 건설(1939-300) ····· 511
가) 개요 ····· 511
나) 지방비 확보를 위한 조치 필요 ····· 513
2) 국가지원지방도 건설(1940-300) ····· 522
가) 개요 ····· 522
나) 신규사업의 연례적 집행부진에 대한 대책 마련 필요 ····· 522
나. 지역지원계정 ····· 526
1) 재정비촉진사업지원(1036-302) ····· 526

가) 개요 ····· 526

나) 집행 가능성을 고려한 보조금 교부 필요 ····· 528

2) 민관협력 지역상생협약(5550-302) ····· 533

가) 개요 ····· 533

나) 전년도 이월액 및 실집행률을 반영하지 않은 연차별 정률 교부방식 개선 필요 ····· 534

3) 도시재생사업(5641-301) ····· 543

가) 개요 ····· 543

나) 도시재생사업의 장기지연 방지를 위해 반복적인 사업기간 연장에 대한 관리방안 강화 필요 ····· 546

다) 추진실적평가 범위에 혁신지구재생사업 및 인정사업 추가 방안 검토 필요 ····· 550

4) 개발부담금 징수 및 관리(5737-301) ····· 555

가) 개요 ····· 555

나) 과오납금 및 조기 납부자 환급금 적시 집행 필요 ····· 556

5) 부처연계형 노후산단개발(6031-314) ····· 564

가) 개요 ····· 564

나) 재생사업지구계획 승인・고시 전 공사비 교부 지양 필요 ····· 565

6) 도심융합특구지원(6031-319) ····· 571

가) 개요 ····· 571

나) 지방비 확보 및 사업시행자 지정 가능성을 고려한 보조금 교부 관리 필요 ····· 572

7) 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성(4633-301) ····· 580
가) 개요 ····· 580
나) 실집행 부진 해소 방안 마련 ····· 581
8) 버스공영차고지 지원(4931-345) ····· 587
가) 개요 ····· 587
나) 연례적 과다 이월 방지를 위한 교부관리 강화 및 지원방식 개선 방안 강구 필요 ····· 588
5. 혁신도시건설특별회계 ····· 596
1) 공공자금관리기금(총괄계정) 예수원금상환 및 공공자금관리기금 (총괄계정) 예수이자상환(8613-861, 8713-871) ····· 596
가) 개요 ····· 596
나) 혁신도시건설특별회계의 재정구조 안정성 제고 필요 ····· 600
2) 혁신도시 정주여건 개선 및 활성화 지원(5538-309) ····· 604
가) 개요 ····· 604
나) 보조사업 정산절차 완료 후 추가 교부 규정 준수 필요 ····· 606
3) 혁신도시 성과평가 및 정책지원(5538-310) ····· 610
가) 개요 ····· 610
나) 이행 부진 사업의 면밀한 점검을 위한 평가 범위 재검토 필요 ····· 611
6. 에너지 및 자원사업 특별회계 ····· 616
1) 철도물류 활성화 사업, 전환교통지원사업(4034-302) ····· 616
가) 개요 ····· 616
나) 철도물류산업 활성화를 위한 종합적인 정책방안 마련 필요 ····· 617

2) 그린리모델링 활성화(6133-301) ····· 621
가) 개요 ····· 621
나) 면밀한 수요예측에 기반한 예산편성 필요 ····· 622
다) 성과지표 개선 필요 ····· 626
7. 주택도시기금 ····· 629
가. 주택계정 ····· 629
1) 주택도시기금운용계획 ····· 629
가) 개요 ····· 629
나) 기금운용계획 변경내역 소관 상임위원회 제출의무 해태 시정 필요 ····· 630
다) 집행 소요를 고려한 기금운용계획 변경 필요 ····· 634
라) 기금운용계획 변경 완료 이전 지출원인행위 금지 필요 ····· 636
2) 공공임대주택 공급 ····· 638
가) 개요 ····· 638
나) 공공임대주택 공급을 위한 출자금 환원 규모 관리 필요 ····· 640
다) 중·소형 이상 전용면적 통합공공임대주택 공급 확대 필요 ····· 644
라) 다가구매입임대 공급실적 개선 필요 ····· 648
3) 기타경비(주택)(1077-634) ····· 651
가) 개요 ····· 651
나) 부실한 연구용역 계약관리 시정 필요 ····· 652
4) 주택구입·전세자금(융자)(1231-401) ····· 655
가) 개요 ····· 655
나) 주택도시기금을 활용한 정책대출 직접융자 활성화 필요 ····· 656

5) 집주인임대주택사업(1333-402) ····· 662
가) 개요 ····· 662
나) 우선 입주대상자 모집 확대 등 충실한 사업 관리 필요 ····· 666
나. 도시계정 ····· 669
1) 주택정비사업(융자)(1520-305) ····· 669
가) 개요 ····· 669
나) 사업성 개선 및 홍보 강화를 통한 집행실적 제고 필요 ····· 672
8. 자동차사고 피해지원기금 ····· 677
1) 생활자금 및 학자금(융자)(4641-303) ····· 677
가) 개요 ····· 677
나) 적정한 수준의 예산 편성 및 지원인원 확대 방안 마련 ····· 678

행정중심복합도시건설청 소관

Ⅰ. 개 요 ····· 685

1. 총 괄 ····· 685

가. 세 입 ····· 685

나. 세 출 ····· 686

2. 세입·세출 결산 ····· 688

가. 일반회계 ····· 688

나. 행정중심복합도시건설특별회계 ····· 689

1) 세 입 ····· 689

2) 세 출 ····· 690

3. 재무결산 ····· 693

Ⅱ. 검토의견 ····· 695

1. 행정중심복합도시건설특별회계 ····· 695

가. 기본경비(1011-200, 250) ····· 695

1) 개요 ····· 695

2) 기본경비를 활용한 개별 사업 출장경비 집행의 적정성 검토 필요 ····· 697

3) 국가상징구역 관련 용역의 별도 사업 편성 필요 ····· 700

나. 세종공동캠퍼스 공익법인 운영(1031-515) ····· 704

1) 개요 ····· 704

2) 대학지원 등 공동캠퍼스 고유기능 수행체계 재정비 필요 ····· 707

다. 대통령세종집무실 건립(2031-307), 국회세종의사당 건립(2033-315) ··· 716

1) 개요 ····· 716

가) 대통령세종집무실 건립(2031-307) ····· 716

나) 국회세종의사당 건립(2033-315) ····· 717

2) 연례적 이월 방지를 위한 사업단계별 예산편성의 정합성 제고 필요 ····· 718

새만금개발청 소관

Ⅰ. 개 요 ····· 733

1. 총 괄 ····· 733

가. 세 입 ····· 733

나. 세 출 ····· 734

2. 세입·세출 결산 ····· 735

가. 일반회계 ····· 735

1) 세 입 ····· 735

2) 세 출 ····· 736

나. 지역균형발전특별회계 ····· 738

3. 재무결산 ····· 739

Ⅱ. 검토의견 ····· 741

1. 일반회계 ····· 741

가. 국립 새만금 간척박물관 운영(5557-392) ····· 741

1) 개요 ····· 741

2) 사업출연금 미편성에 따른 박물관 사업성 경비의 기관운영출연금 집행 개선 필요 ····· 742

3) 박물관 운영 재원 안정성 제고를 위한 자체수입 확보 방안 검토 필요 ····· 750

나. 새만금산단 기업성장센터 건립(5557-405), 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축(5557-432) ····· 752
1) 개요 ····· 752
가) 새만금산단 기업성장센터 건립(5557-405) ····· 752
나) 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축(5557-432) ····· 754
2) 보조금 교부 시 실집행 가능성 검토 필요 ····· 755
다. 새만금 종합사업관리 기술지원(5557-337) ····· 762
1) 개요 ····· 762
2) 새만금 종합사업관리 기술지원 사업의 내역사업 편성 기준 명확화 필요 ··· 764
라. 기본경비(7011-200, 250) ····· 768
1) 개요 ····· 768
2) 국내여비의 구조적 소요를 고려한 예산편성 및 집행관리 필요 ····· 769

국 토 교 통 부 소 관

Ⅰ. 개 요

1. 총 괄

가. 총수입 · 총지출[1] 결산

2025회계연도 국토교통부 소관 총수입은 예산 대비 8조 1,296억원(△29.4%)이 감소한 19조 5,113억원으로, 전년도 대비 1조 5,373억원(△7.3%)이 감소하였음.

【 2025년도 국토교통부 소관 총수입 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024회계연도			2025회계연도			전년대비 (D-B)
	예산 (A)	결산 (B)	예산대비 (B-A)	예산 (C)	결산 (D)	예산대비 (D-C)	
예 산	1,715,181	2,305,694	590,513	1,692,103	1,536,248	△155,855	△769,446
기 금	23,566,254	18,742,894	△4,823,360	25,948,821	17,975,084	△7,973,737	△767,810
총수입	25,281,435	21,048,588	△4,232,847	27,640,924	19,511,332	△8,129,592	△1,537,256

2025회계연도 국토교통부 소관 총지출은 예산 대비 16조 571억 1,800만원(△26.5%)이 적은 44조 4,376억 6,500만원으로, 전년 대비 11조 1,353억 400만원(20.0%)이 감소하였음.

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

【 2025년도 국토교통부 소관 총지출 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2024회계연도			2025회계연도			전년대비 (D-B)
	예산 (A)	결산 (B)	예산대비 (B-A)	예산 (C)	결산 (D)	예산대비 (D-C)	
예 산	22,401,280	21,098,171	△1,303,109	23,289,590	22,771,031	△518,559	55,703
기 금	32,260,316	30,521,718	△1,738,598	37,205,193	21,666,634	△15,538,559	△11,191,007
총지출	54,661,596	51,619,888	△3,041,708	60,494,783	44,437,665	△16,057,118	△11,135,304

2025년도 총지출 기준 결산현황을 회계별로 살펴보면 다음과 같음.

【 2025년도 총지출 기준 세출결산 총괄 】

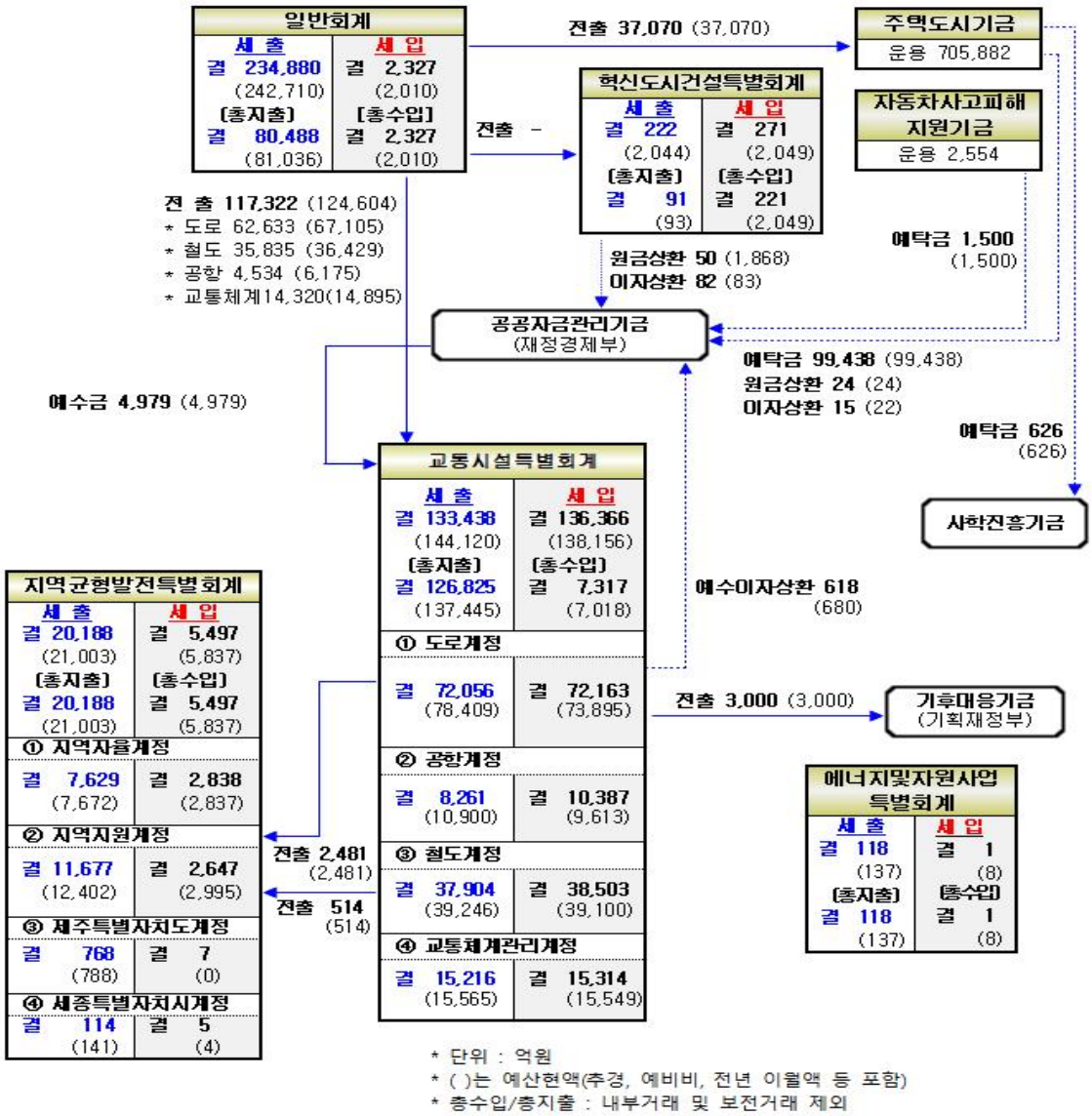
(단위: 억원, %)

회 계		예산액	예산현액 (a)	지출액 (b)	집행률 (b/a)	이월	불용
총지출(A+B+C)		604,948	611,771	444,377	72.6	7,919	159,474
세출예산 합계(A)		232,896	239,714	227,711	95.0	7,913	4,089
일반회계		80,547	81,036	80,488	99.3	294	253
특별회계	소 계	152,349	158,678	147,223	92.8	7,619	3,836
	교통시설특별회계	131,517	137,445	126,825	92.3	7,198	3,422
	지역균형발전특별회계	20,610	21,003	20,188	96.1	420	395
	혁신도시특별회계	85	93	91	97.8	1	1
	에너지및자원사업특별회계	137	137	119	86.9	0	18
주택도시기금(B)		371,496	371,501	216,110	58.2	6	155,385
자동차사고 피해지원기금(C)		556	556	556	100.0	0	0

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

【 2025년도 국토교통부 재정흐름도 】

◈ 세입세출 결산 : 세입 19조 5,113억원(수납액), 세출 44조 4,377억원(지출액)
주택도시기금 결산 : 조성 및 운용 70조 5,882억원
자동차사고피해지원기금 결산 : 조성 및 운용 2,554억원



나. 세입·세출 결산

2025년도 국토교통부 소관 세입예산액(총계 기준)은 14조 8,059억원이고, 징수결정한 금액 15조 9,480억원 중 14조 4,461억원을 수납하여 징수결정액 대비 수납률은 97.6%임.

【 2025년도 국토교통부 소관 세입(총계) 결산 총괄 】

(단위: 억원, %)

구 분	예산현액 (A)	징수결정액 (B)	수납액 (C)	수납률		전년도 수납액	전년대비 증감률
				C/A	C/B		
세 입	148,059	159,480	144,461	97.6	90.6	159,644	△9.5

2025년도 세출예산액(총계 기준)은 39조 7,047억원이고, 전년도이월액 등을 합한 세출예산현액은 40조 4,200억원이며, 이 중 37조 6,127억원을 집행하여 예산현액 대비 집행률은 93.1%임.

【 2025년도 국토교통부 소관 세출(총계) 결산 총괄 】

(단위: 억원, %)

구 분	예산액 (A)	예산현액 (B)	집행액 (C)	집행률		전년도 집행액	전년대비 증감률
				C/A	C/B		
세 출	394,621	410,013	388,846	98.5	94.8	376,127	19.9

1) 세 입

2025년도 국토교통부 소관 세입 예산현액은 14조 8,059억원, 징수결정액은 15조 9,480억원이며 이 중 14조 4,461억원을 수납하고 1조 4,948억원은 미수납되었으며, 불납결손액은 71억원임.

구체적으로는 국토교통부 소관 전체 세입수납액 15조 9,480억원 중에서 14조 6,050억원(98.3%)이 교통시설특별회계에서 수납되었고, 미수납액 1조 4,948억원 중 1조 2,750억원(85.3%)이 지역균형발전특별회계에서 발생하였으며, 불납결손액 71억원 중 71억원(100.0%)이 지역균형발전특별회계에서 발생하였음.

【 2025년도 회계별 세입결산 내역 】

(단위: 억원)

회 계		예산액	이체 등	예산현액	징수결정액 (A)	수납액 (B)	불납결손액 (C)	미수납 (A-B-C)
합 계		147,760	-	148,059	159,480	144,461	71	14,948
일반회계		2,010	-	2,010	2,636	2,327	-	309
특별회계	소 계	145,750	-	146,050	156,843	142,134	71	14,638
	교특회계	137,856	-	138,156	138,255	136,366	-	1,889
	지특회계	5,837	-	5,837	18,317	5,497	71	12,750
	혁특회계	2,049	-	2,049	271	271	-	-
	에특회계	8	-	8	0.7	0.7	-	-

※ - : 0원, 0 : 소수점 이하금액으로 표에는 표기되지 않음

미수납 사유로는 납기미도래(8,823억원), 체납자 재력부족 및 거소불명(2,431억원), 징수·정리유예(121억원), 관계기관 예산부족(298억원), 기타(2,966억원) 등이 있고, 불납결손 사유는 체납자 무재산(25억원), 시효완성(13억원), 추심비용 과다(15억원) 등이 있음.

2) 세 출

2025년도 세출예산액은 39조 4,621억원, 예산현액은 41조 13억원으로 이 중 38조 8,846억원(94.8%)을 집행하고 6,697억원(1.7%)을 이월하였으며 2조 1,376억원(5.3%)을 불용하였음.

【 2025년도 회계별 세출결산 내역 】

(단위: 억원)

구 분		예산액	예산결정후 증감액				예산현액	지출액	이월액	불용액
			전년도 이월액	예비비	이용	전용				
합 계		394,621	6,697	156	±71	±5,218	410,013	388,846	7,913	13,254
일반회계		234,212	332	156	±48	±106	242,710	234,880	294	7,536
특별회계	소계	160,409	6,365	0	±23	±5,112	167,303	153,966	7,619	5,718
	교특	137,856	5,964	0	0	±4,870	144,120	133,438	7,198	3,484
	지특	20,380	393	0	0	±242	21,003	20,188	420	395
	혁특	2,036	9	0	±23	0	2,044	222	1	1,821
	에특	137	0	0	0	0	137	118	0	18

회계별로 보면 이월액은 일반회계 294억원, 교통시설특별회계 7,198억원, 지역균형발전특별회계 420억원, 혁신도시건설특별회계 1억원이 발생하였으며, 불용액은 일반회계 1조 3,254억원, 교통시설특별회계 3,484억원, 지역균형발전특별회계 395억원, 혁신도시건설특별회계 1,821억원, 에너지및자원사업특별회계 18억원이 발생하였음.

주요 이월 사유는 동절기 공사중지 및 절대공기 부족(4,263억원), 용지매입 및 관계기관 협의 지연(276억원) 등의 사유로 7,913억원(1.9%)이 발생하였고, 주요 불용 사유는 낙찰차액 및 집행잔액(1조 1,226억원), 지급사유 미발생(1,802억원), 계획변경·취소(223억원) 등의 사유로 1조 3,254억원(3.2%)이 발생하였으며, 이용은 공공요금·제세 부족액 충당 등으로 71억원, 전용은 배상·보상금 등 충당(509억원), 공공요금·제세 부족액 충당(98억원) 등으로 5,218억원(1.3%)이 발생하였으며, 예비비는 주거급여 수급가구 및 급여액 증가(156억원)로 인해 156억원 사용하였음

다. 기금 결산

2025년도 주택도시기금의 조성 및 운용 실적은 총계 기준 101조 2,963억원으로 당초 계획액 103조 9,975억원 대비 97.4%를 달성하였고, 2024년도 120조 1,505억원 대비 18조 8,542억원이 감소하였음.

【 2025년도 국토교통부 소관 기금별 조성 및 운용 실적 】

(단위: 억원, %)

구 분	2024년도			2025년도			전년대비 증감(D-B)
	계획(A)	실적(B)	대비(B/A)	계획(C)	실적(D)	대비(D/C)	
합 계	1,056,657	1,204,180	114.0	1,042,567	1,015,517	97.4	△188,663
주택도시기금	1,054,003	1,201,505	114.0%	1,039,975	1,012,963	97.4%	△188,542
자동차사고 피해지원기금	2,654	2,675	100.8	2,592	2,554	98.5	△121

자동차사고 피해지원기금은 자동차사고 피해지원사업 및 관련 사업에 필요한 재원을 확보하기 위해 설치되어 2017년도부터 운용되고 있으며, 2025년도 조성 및 운용 실적은 2,554억원으로 당초 계획액 2,592억원 대비 98.5%를 달성하였고, 2024년도 2,675억원에 비해서는 122억원이 감소하였음.

라. 부문별 결산

국토교통부 예산은 사회복지, 교통 및 물류, 국토 및 지역개발 등 3개 분야에 주택, 도로, 철도 등 8개 부문으로 구성되어 있음. 8개 부문 중 주택(기금포함) 부문의 집행액이 가장 크고, 그 다음으로는 철도, 도로, 기초생활보장 부문 순이며, 예산현액 대비 집행률이 낮은 부문은 항공·공항(73.5%), 주택(58.4%)이 있음.

【 2025년도 부문별 세출결산 총괄표(총지출 기준) 】

(단위: 백만원, %)

부문		예산액	전년도 이월	전용 등*	이용	예비비	이체·초과 지출승인	예산현액	지출액 (집행률**)	차년도 이월	불용액
합 계		60,494,783	666,693	521,832	4,813	15,567	40	61,177,117	44,437,665 (72.6)	791,943	15,947,509
주택	예산	252,751	1,406	93	0	0	0	254,156	250,753 (98.7)	856	2,548
	기금	37,149,570	555	0	0	0	0	37,150,124	21,611,011 (58.2)	600	15,538,513
도로		7,283,921	452,049	378,678	0	0	0	7,735,970	7,093,728 (91.7)	546,475	95,768
철도		7,663,206	15,553	80,938	0	0	0	7,678,759	7,514,982 (97.9)	49,951	113,825
항공·공항		874,940	129,039	22,591	162	0	40	1,004,181	738,303 (73.5)	130,437	135,440
물류 등 기타	예산	2,152,258	12,144	14,804	4,651	0	0	2,168,205	2,129,059 (98.2)	13,643	25,503
	기금	55,623	0	0	0	0	0	55,623	55,623 (100.0)	0	0
산업 단지		292,853	34,114	24,084	0	0	0	326,967	282,256 (86.3)	38,391	6,320
지역 및 도시		1,732,838	21,309	644	0	0	0	1,750,218	1,710,627 (97.7)	11,220	28,371
기초생활보장		3,036,823	524	0	0	15,567	0	3,052,914	3,051,323 (99.9)	370	1,221

* 전용 및 기금운용계획변경 등 금액
** 집행률=(지출액)/(예산현액)*100

2. 세입·세출 결산

가. 일반회계

1) 세 입

2025년도 일반회계 세입예산현액은 2,009억원이고 징수결정액은 2,636억원이며, 이 중 2,327억원을 수납하고 309억원을 미수납하였음. 미수납은 납기미도래(0.4억원), 체납자 재력부족 및 거소불명(202억원), 관계기관 예산부족(67억원), 정리유예 및 징수유예(13억원) 등에 따라 발생하였음.

【 2025년도 일반회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

구 분	예산현액 (A)	징수결정액 (B)	수납액 (C)	불납결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	증감액 (C-A)
합 계	200,971	263,632	232,701	-	30,931	118,131
◦ 재산수입 - 토지 및 건물대여료 국고보조금 이자수입 등	15,651	41,636	40,432	-	1,203	24,781
◦ 경상이전수입 - 벌금, 변상금및위약금 보조금정산잔액 등	166,742	216,041	188,702	-	27,339	21,960
◦ 재화및용역판매수입 - 지도판매, 교육비, 재산조회수수료 등	11,831	2,295	2,282	-	13	△9,549
◦ 수입대체경비수입 - 건설품질시험 및 항행안전검사 수수료	4,128	1,358	1,281	-	77	△2,847
◦ 관유물 매각대 - 토지 및 기계기구 등 매각대	2,619	2,302	4	-	2,298	△2,615

2) 세 출

2025년도 일반회계 세출예산현액은 24조 2,710억원이고, 이 중 23조 4,880억원(96.8%)을 집행하고 294억원(0.1%)을 이월하였으며 7,536억원(3.1%)은 불용 처리하였음. 이월은 주로 동절기 공사중지 및 절대공기 부족(249억원) 등에 따라 발생하였고, 불용은 집행잔액(7,536억원) 등에 의하여 발생함.

【 2025년도 일반회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
합 계	23,421,254	24,271,003	23,488,017	29,423	753,567
ㅇ 기초생활보장	3,036,823	3,052,914	3,051,323	370	1,221
- 기초주거생활보장 (주거급여)	3,036,823	3,052,914	3,051,323	370	1,221
ㅇ 주택	3,467,064	3,956,358	3,952,968	856	2,536
- 주택시장안정및주거복지향상	190,790	249,367	245,977	856	2,536
- 내부거래지출 (주택도시기금-주택계정 전출금)	3,276,274	3,706,991	3,706,991	-	-
ㅇ 도로	6,790,544	6,710,672	6,263,488	-	447,184
- 도로관리	190	190	186	-	4
- 회계간거래(전출금) (교특 도로계정 전출금)	6,790,354	6,710,482	6,263,302	-	447,180
ㅇ 철도	7,373,964	8,037,149	7,910,467	5,268	121,412
- 철도안전및운영	2,642,247	2,904,745	2,894,942	5,268	4,533
- 회계간거래(전출금) (교특 철도·교통체계계정 전출금)	4,731,717	5,132,404	5,015,525	-	116,879

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
ㅇ 항공·공항	1,119,568	641,716	475,607	767	165,342
- 항공발전지원	5,202	6,956	5,997	568	391
- 항공운영지원	17,060	17,222	16,233	199	790
- 회계간거래(전출금) (교특 공항계정 전출금)	1,097,306	617,538	453,377	-	164,161
ㅇ 물류등기타	1,178,213	1,200,087	1,176,834	12,369	10,880
- 건설정책 및 기술지원	205,865	217,042	210,544	4,415	2,084
- 국토교통연구개발	303,515	304,616	303,934	482	200
- 국토교통인재개발	1,324	1,359	1,353	4	2
- 국토교통정보화	104,607	107,183	102,095	2,519	2,568
- 국토교통행정지원	386,429	392,856	385,046	3,743	4,062
- 물류정책	20,785	21,401	20,458	421	521
- 자동차 및 교통정책	133,933	134,149	132,151	714	1,285
- 항공교통본부(책임운영)	21,755	21,481	21,253	71	158
ㅇ 지역및도시	454,848	671,877	657,100	9,791	4,987
- 건축정책	21,559	23,442	21,379	938	1,125
- 국토정보관리	184,016	184,274	183,181	329	764
- 국토지리정보원운영	133,316	149,254	141,308	5,936	2,010
- 도시정책	111,029	309,901	306,680	2,417	805
- 지역개발	4,928	5,006	4,552	171	283
ㅇ 산업단지	230	230	230	-	-
- 산업단지개발및지원	230	230	230	-	-

나. 교통시설특별회계

1) 세 입

2025년도 교통시설특별회계의 세입예산현액은 13조 8,156억원이고 징수결정액은 13조 8,255억원이며, 이 중 13조 6,366억원을 수납하고 1,889억원을 미수납하였음.

【 2025년도 교통시설특별회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

계 정	예산현액 (A)	징수결정액 (B)	수납액 (C)	불납결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	증감액 (C-A)
합 계	13,815,622	13,825,474	13,636,617	-	188,857	△179,005
ㅇ 도 로	7,389,484	7,350,304	7,216,286	-	134,019	△173,198
- 재산수입	96,106	120,379	100,325	-	20,054	4,219
- 경상이전수입	60,530	150,269	38,545	-	111,724	△21,985
- 재화및용역판매수입	2,194	4,086	1,948	-	2,138	△246
- 관유물매각대	22,225	9,798	9,695	-	103	△12,530
- 전년도이월금	-	304,523	304,523	-	-	△304,523
- 세계잉여금	-	-	-	-	-	-
- 정부내부수입및기타	7,208,429	6,761,249	6,761,249	-	-	△447,180
ㅇ 철 도	3,909,958	3,867,649	3,850,263	-	17,386	△59,695
- 재산수입	34,608	76,304	73,665	-	2,639	39,057
- 경상이전수입	36,207	11,269	8,748	-	2,521	△27,459
- 재화및용역판매수입	19,753	22,855	22,855	-	-	3,102
- 관유물매각대	94,703	131,846	119,619	-	12,226	24,916
- 전년도이월금	-	14,649	14,649	-	-	△14,649
- 세계잉여금	81,798	27,226	27,226	-	-	△54,572
- 정부내부수입및기타	3,642,889	3,583,502	3,583,502	-	-	△59,387
ㅇ 공 항	961,251	1,050,501	1,038,664	-	11,837	77,413
- 재산수입	195,351	223,847	223,729	-	118	28,378
- 경상이전수입	21,166	28,283	16,684	-	11,599	△4,482
- 재화및용역판매수입	54,311	100,985	100,865	-	120	46,554
- 관유물매각대	512	9	9	-	-	△503
- 전년도이월금	-	128,753	128,753	-	-	△128,753
- 세계잉여금	72,373	115,247	115,247	-	-	42,874
- 정부내부수입및기타	617,538	453,377	453,377	-	-	△164,161
ㅇ 교통체계 관리계정	1,554,929	1,557,020	1,531,405	-	25,615	△23,524
- 재산수입	4,049	2,370	1,985	-	386	△2,064
- 경상이전수입	60,071	38,234	13,004	-	25,230	△47,067
- 전년도이월금	-	1,529	1,529	-	-	△1,529
- 세계잉여금	1,294	82,864	82,864	-	-	81,570
- 정부내부수입및기타	1,489,515	1,432,023	1,432,023	-	-	△57,492

2) 세 출

2025년도 교통시설특별회계의 세출예산현액은 14조 4,120억원으로, 이 중 13조 3,438억원(92.6%)을 집행하고, 7,198억원(5.0%)을 이월하였으며, 3,484억원(2.4%)은 불용처리하였음. 이월은 동절기 공사중지 및 절대공기 부족(3,795억원), 용지매입 및 관계기관 협의 지연(210억원) 등에 따라 발생하였고, 불용은 집행잔액 등(1,722억원), 지급사유 미발생(1,722억원) 등에 따라 발생하였음.

【 2025년도 교통시설특별회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
합 계	13,785,641	14,411,984	13,343,769	719,782	348,433
ㅇ 도로계정	7,280,422	7,840,918	7,205,621	544,249	91,036
- 고속도로건설	1,044,467	852,306	837,575	13,864	867
- 국도건설	1,750,049	2,016,483	1,816,344	194,203	5,929
- 도로관리	2,706,294	3,159,130	2,796,652	336,182	26,291
- 민자도로건설및관리	1,171,516	1,183,991	1,132,283	-	51,708
- 지자체도로건설지원	1,892	1,892	1,892	-	-
- 국토교통연구개발	11,004	11,004	11,004	-	-
- 회계간거래(지특 전출금)	233,553	248,103	248,103	-	-
- 회계기금간거래(기후대응기금)	300,000	300,000	300,000	-	-
- 회계기금간거래(예수이자상환)	61,647	68,009	61,768	-	6,241

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
ㅇ 철도계정	3,767,215	3,924,607	3,790,432	44,683	89,491
- 고속철도건설	465,445	765,445	762,945	-	2,500
- 광역철도건설	859,834	768,137	723,454	44,683	-
- 일반철도건설	1,258,553	1,193,496	1,107,333	-	86,163
- 철도안전및운영	1,072,363	1,086,509	1,085,680	-	828
- 국토교통연구개발	59,670	59,670	59,670	-	-
- 회계간거래(지특 전출금)	51,350	51,350	51,350	-	-
ㅇ 공항계정	1,441,019	1,090,004	826,073	129,671	134,256
- 일반공항건설및관리	1,187,766	813,934	566,583	117,423	129,926
- 항공발전지원	143,252	166,069	149,489	12,248	4,330
- 국토교통연구개발	110,001	110,001	110,001	-	-
ㅇ 교통체계관리계정	1,296,985	1,556,458	1,521,636	1,178	33,643
- 도시철도건설	649,874	907,118	887,318	-	19,800
- 국토교통정보화	2,801	3,369	3,120	227	22
- 대중교통육성	644,310	645,971	631,198	951	13,821

다. 지역균형발전특별회계

1) 세 입

2025년도 지역균형발전특별회계 세입예산현액은 5,837억원이고, 징수결정액은 1조 8,317억원이며, 이 중 5,497억원을 수납하고, 1조 2,750억원을 미수납하였으며, 71억원은 불납결손처리되었음. 미수납은 납기미도래(8,631억원), 체납자 재력부족 및 거소불명(1,146억원), 징수·정리유예(70억원) 등에 따라 발생하였음.

【 2025년도 지역균형발전특별회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

구 분	예산현액 (A)	징수 결정액(B)	수납액 (C)	불납 결손액(D)	미수납액 (B-C-D)	증감액 (C-A)
합 계	583,665	1,831,720	549,658	7,098	1,274,964	△34,007
ㅇ 지역자율계정	283,738	1,363,620	283,803	7,061	1,072,756	65
- 재산수입	2,038	1,399	1,311	-	87	△727
- 경상이전수입	281,700	1,362,220	282,492	7,061	1,072,667	792
- 재화및용역판매수입	-	2	-	-	2	△2
ㅇ 지역지원계정	299,524	466,935	264,690	37	202,208	△34,834
- 재산수입	3,476	18,017	17,881	-	136	14,405
- 경상이전수입	287,747	439,562	237,925	37	201,600	△49,822
- 재화및용역판매수입	1	26	26	-	-	25
- 관유물매각대	8,300	9,331	8,859	-	472	559
ㅇ 제주특별자치도계정	42	671	671	-	-	629
- 재산수입	2	52	52	-	-	50
- 경상이전수입	40	619	619	-	-	579
ㅇ 세종특별자치시계정	361	494	494	-	-	133
- 재산수입	5	38	38	-	-	33
- 경상이전수입	356	456	456	-	-	100

2) 세 출

2025년도 지역균형발전특별회계 세출예산현액은 2조 1,003억원이고, 2조 188원(99.1%)을 집행하고 420억원(2.0%)을 이월하였으며, 395억원(1.9%)은 불용 처리하였음. 이월은 주로 동절기 공사중지 및 절대공기 부족(211억원), 용지매입 지연 및 관계기관 협의 지연(66억원) 등에 따라 발생하였고, 불용은 집행잔액(198억원), 지급사유 미발생(40억원) 등에 의해 발생함.

【 2025년도 지역균형발전특별회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
합 계	2,038,003	2,100,267	2,018,772	42,014	39,481
ㅇ 지역자율계정	767,159	767,159	762,855	-	4,304
- 광역교통정책	74,294	74,294	74,294	-	-
- 도시정책	118,232	118,232	118,232	-	-
- 지역개발	203,957	203,957	201,957	-	2,000
- 지자체도로건설지원	370,676	370,676	368,372	-	2,304
ㅇ 지역지원계정	1,179,677	1,240,162	1,167,672	38,088	34,398
- 주택시장안정및주거복지향상	4,789	4,789	4,777		12
- 지자체도로건설지원	89,115	93,260	82,372	2,226	8,662
- 광역철도건설	53,310	53,310	53,310	-	-
- 광역교통정책	23,599	23,599	23,079	94	426

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
- 국토교통연구개발	5,000	5,000	5,000	-	-
- 대중교통육성	14,746	14,746	14,504	-	242
- 산업단지개발및지원	268,419	316,059	276,028	34,464	5,562
- 자동차및교통정책	2,482	2,482	2,482	-	-
- 국토정보관리	21,997	21,997	19,641	50	2,306
- 도시정책	505,783	514,087	498,490	244	15,354
- 지역개발	190,437	190,833	187,989	1,010	1,834
○ 제주특별자치도계정	**78,535**	**78,802**	**76,802**	**2,000**	**-**
- 국도건설	23,036	23,036	23,036	-	-
- 도로관리	35,008	35,008	35,008	-	-
- 광역교통정책	100	100	100	-	-
국토교통행정지원	4,187	4,187	4,187	-	-
- 도시정책	14,204	14,204	14,204	-	-
- 산업단지개발및지원	2,000	2,267	267	2,000	-
○ 세종특별자치시계정	**12,632**	**14,144**	**11,442**	**1,925**	**777**
- 광역교통정책	5,428	5,428	5,428	-	-
- 산업단지개발및지원	7,204	8,716	6,014	1,925	777

라. 혁신도시건설특별회계

2025년도 혁신도시건설특별회계 세입예산현액은 2,049억원이고, 271억원을 징수결정하여 전액 수납하였음.

【 2025년도 혁신도시건설특별회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

구 분	예산현액 (A)	징수결정액 (B)	수납액 (C)	불납결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	증감액 (C-A)
합 계	204,902	27,065	27,065	-	-	△177,837
재산수입	203,687	21,815	21,816	-	-	△181,871
기타경상이전수입	1,215	319	319	-	-	△896
전년도이월금	-	903	903	-	-	△903
세계잉여금	-	4,027	4,027	-	-	△4,027

2025년도 혁신도시건설특별회계 세출예산현액은 2,044억원으로 이 중 222억원(10.9%)을 집행하고, 절대공기 부족 등으로 1억원(0.1%)을 이월하고, 공자기금 예수원금 미상환 및 집행잔액 등으로 1,821억원(89.1%)을 불용 처리하였음.

【 2025년도 혁신도시건설특별회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
ㅇ 지역 및 도시	203,573	204,423	22,217	124	182,082
- 지역개발	8,477	9,327	9,056	124	147
- 회계기금간거래(예수원금상환)	189,106	186,796	5,000	-	181,796
- 회계기금간거래(예수이자상환)	5,990	8,300	8,161	-	139

마. 에너지 및 자원사업특별회계

2025년도 에너지및자원사업특별회계 세입예산현액은 8억원이고, 0.8억원을 징수결정하여 전액 수납하였음.

【 2025년도 에너지및자원사업특별회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

구 분	예산현액 (A)	징수결정액 (B)	수납액 (C)	불납결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	증감액 (C-A)
합 계	779	78	78	-	-	△701
재산수입	25	37	37	-	-	12
기타경상이전수입	754	41	41	-	-	△713

2025년도 에너지및자원사업특별회계 세출예산현액은 137억원으로, 이 중 118억원(86.6%)을 집행하고, 집행잔액 등으로 18억원(13.4%)을 불용 처리하였음.

【 2025년도 에너지및자원사업특별회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
ㅇ 투자계정	13,667	13,667	11,837	-	1,830
- 국토교통정보화	3,398	3,398	3,330	-	68
- 물류정책	4,566	4,566	4,549	-	17
- 건축정책	5,703	5,703	3,958	-	1,745

3. 기금 결산

가. 주택도시기금

2025년도 주택도시기금의 주요 조성내역을 보면 청약저축은 계획보다 3조 6,167억원 감소한 15조 1,633억원을 수납하고, 융자금 회수는 계획보다 7조 2,925억원 감소한 13조 3,749억원을 수납하였으며, 국민주택채권은 계획보다 1조 1,917억원 증가한 15조 1,917억원을 수납하였음.

【 2025년도 주택도시기금 조성내역(총계기준) 】

(단위: 억원, %)

구 분	'25계획(A)	'25실적(B)	증감(B-A)	달성률(B/A)
청약저축	187,800	151,633	△36,167	80.7
융자금회수	206,675	133,749	△72,926	64.7
국민주택채권	140,000	151,917	11,917	108.5
이자수입	37,956	36,153	△1,803	95.2
복권기금전입금	4,500	4,500	0	100
일반회계전입금	37,070	37,070	0	100
여유자금회수	281,412	358,268	76,856	127.3
기 타*	144,562	139,673	△4,890	96.6
합 계	**1,039,975**	**1,012,963**	**△27,012**	**97.4**

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

2) 운용

2025년도 기금의 운용내역을 살펴보면, 총 운용규모 101조 2,963억원 중 융자사업비가 13조 9,640억원, 차입금 상환 등이 47조 4,912억원, 여유자금운용이 39조 8,410억원임.

융자사업비 운용 내역을 세부적으로 살펴보면, 다가구매입임대에 3조 2,714억원을 집행하고, 전세임대에 4조 4,445억원, 통합공공임대에 1조 4,754억원을 각각 집행하였음.

차입금상환 등에서는 국민임대・영구임대 등 출자사업비로 3조 1,157억원, 국민주택채권・청약저축 원리금상환에 31조 8,699억원, 이차보전지원에는 1조 6,953억원, 기금운영비에는 1,591억원을 각각 집행하였음.

【 2025년도 주택도시기금 운용내역 】

(단위: 억원, %)

구 분	'25계획(A)	'25실적(B)	증감(B-A)	계획대비 실적(B/A)
ㅇ 융자사업비(①)	290,346	139,640	△150,706	48.1
- 국민임대	943	571	△372	60.6
- 공공임대	6,040	6,030	△9	99.8
- 민간임대	15,000	13,467	△1,533	89.8
- 다가구매입임대	33,199	32,714	△484	98.5
- 집주인임대	490	251	△239	51.2
- 분양주택	14,716	13,431	△1,285	91.3
- 미분양안심환매	500	500	-	100
- 주택구입·전세자금	140,816	4,358	△136,457	3.1
- 행복주택	3,140	3,135	△5	99.8
- 전세임대	54,349	44,445	△9,904	81.8
- 통합공공임대	14,817	14,754	△63	99.6
- 도시재생지원	700	700	-	100
- 수요자중심형재생	400	400	-	100
- 소규모주택정비	4,637	4,636	△1	100
- 주택정비사업	400	46	△355	11.4
- 노후산단재생지원	200	200	-	100
ㅇ 차입금상환 등(②)	534,182	474,912	△59,269	88.9
- 출자사업비	33,170	31,157	△2,013	93.9
- 주택도시보증공사출자	4,000	4,000	-	100
- 주택신용보증기금출연	1,338	1,305	△33	97.5
- 이차보전지원	18,414	16,953	△1,462	92.1
- 재건축초과이익자본이전	41	1	△40	1.5
- 도시재생사업지원	58	53	△5	91.4
- 기금운영비	2,402	1,591	△811	66.2
- 정부내부지출	101,431	101,154	△277	99.7
- 차입금원리금상환	373,323	318,699	△54,624	85.4
·국민주택채권	196,567	196,461	△106	99.9
· 청약저축	176,756	122,238	△54,518	69.2
소 계(①+②)	824,522	614,552	△209,970	74.5
ㅇ 여유자금운용*	215,453	398,410	182,957	184.9
합 계	1,039,975	1,012,963	△27,012	97.4

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

3) 여유자금 규모 및 운용

2025년도 주택도시기금 여유자금 규모는 전년도보다 4조 2,851억원 증액한 14조 3,872억원이며, 연간 여유자금 운용 평균잔액(평잔)은 11조 5,071억원으로 전년도보다 7조 3,293억원 감소하였음.

【 주택도시기금 여유자금 운용 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	여유자금 규모*	여유자금 운용현황(평잔)			
		소계 (수익률)	직접운용 (수익률)	위탁운용	
				연기금투자풀 (수익률)	전담운용기관 (수익률)
2023	19,251,290	20,227,954 (8.26%)	383,601 (0.62%)	2,659,643 (5.74%)	17,184,710 (8.90%)
2024	10,102,159	18,836,429 (3.35%)	516,812 (0.74%)	4,541,714 (3.45%)	13,777,903 (3.69%)
2025	14,387,229*	11,507,128 (5.27%)	495,127 (0.66%)	2,404,652 (3.45%)	8,607,350 (6.08%)

* '25년말 잔액기준 여유자금

2025년도에는 여유자금(평잔)의 95.7%에 해당하는 8조 6,074억원을 전담운용기관에, 2조 4,047억원을 연기금투자풀에 각각 위탁 운용하고, 4,951억원은 국토교통부에서 직접 운용하였음. 여유자금(평잔)의 운용수익률을 보면 전체 평균 수익률은 5.27%로 2024년도 대비 1.92%p 증가하였고, 직접운용 수익률은 0.66%, 위탁운용 수익률은 연기금투자풀이 3.45%, 전담운용기관이 6.08%로 각각 나타났음.

나. 자동차사고 피해지원기금

1) 조성

2025년도 자동차사고 피해지원기금의 조성규모는 총 2,554억원으로 자체수입 426억원, 정부내부수입 1,541억원, 여유자금 회수 586억원으로 구성되며, 자체수입의 세부조성내역을 보면, 분담금 141억원, 구상회수금 127억원, 위탁사업비 반납액 62억원, 생활자금대출 회수 63억원, 이자수입 34억원으로 나타났음.

【 2025년도 자동차사고 피해지원기금 조성내역 】

(단위: 억원, %)

구 분	'25계획(A)	'25실적(B)	증감(B-A)	달성률(B/A)
ㅇ 자체수입	474	426	△48	90.0
- 분담금	225	141	△84	62.8
- 위탁사업비 반납	41	62	20	149.1
- 구상회수	106	127	21	119.5
- 생활자금대출 회수	74	63	△11	85.5
- 이자수입	28	34	6	120.4
ㅇ 정부내부수입	1,553	1,541	△12	99.2
ㅇ 여유자금 회수	564	586	21	103.8
합 계	2,592	2,554	△38	98.5

2) 운용

2025년도 자동차사고 피해지원기금 운용은 위탁사업비 553억원, 공자기금 예탁 1,500억원, 여유자금운용 497억원 등으로 구성되며,

위탁사업비의 세부지원내역은 의무보험전산망운영 31억원, 피해자 지원 198억원, 정부보장사업 186억원, 생활지원 및 학자금 융자 10억원, 국립교통재활병원운영 120억원, 자동차손해배상진흥원 8억원임.

【 2025년도 자동차사고 피해지원기금 운용내역 】

(단위: 억원, %)

구 분	'25계획(A)	'25실적(B)	증감(B-A)	계획대비 실적(B/A)
ㅇ 위탁사업비	553	553	-	100.0
- 의무보험전산망	31	31	-	100.0
·유지보수비	16	16	-	100.0
·운영관리비	14	14	-	100.0
- 피해자지원	198	198	-	100.0
·경제적 지원	159	159	-	100.0
·정서적 지원	9	9	-	100.0
·지원사업 홍보	1	1	-	100.0
·관리운영비	26	26	-	100.0
·피해예방사업	3	3	-	100.0
- 정부보장사업	186	186	-	100.0
·무보험·뺑소니보상	150	150	-	100.0
·미반환가불금보상	20	20	-	100.0
·관리운영비	16	16	-	100.0
- 생활지원 및 학자금	10	10	-	100.0
·생활지원 및 학자금	10	10	-	100.0
- 국립교통재활병원	120	120	-	100.0
·운영교부금	35	35	-	100.0
· 장비유지·보수	75	75	-	100.0
· 재활연구	10	10	-	100.0
- 자동차손해배상진흥원	8	8	-	100.0
·공제정책 및 감독검사지원	3	3	-	100.0
·자동차손해배상 보상사업 지원	2	2	-	100.0
·시스템구축비	3	3	-	100.0
ㅇ 기금운영비	3	3	-	100.0
ㅇ 공공자금관리기금 예탁	1,500	1,500	-	100.0
ㅇ 여유자금운용	535	497	△38	92.9
합 계	2,592	2,554	△38	98.5

3) 여유자금 규모 및 운용

2025년도 자동차사고 피해지원기금의 여유자금 규모는 연도말 잔액기준으로 497억원이고, 연간 여유자금 운용 평균잔액(평잔) 기준으로는 585억원임.

【 자동차사고 피해지원기금 여유자금 운용 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	여유자금 규모*	여유자금 운용현황(평잔)			
		소계 (수익률)	직접운용 (수익률)	위탁운용	
				연기금투자풀 (수익률)	전담운용기관 (수익률)
2023	103,015	101,459 (8.06%)	-	101,459 (8.06%)	-
2024	58,584	106,031 (6.39%)	-	106,031 (6.39%)	-
2025	49,743	58,525 (6.42%)	-	58,525 (6.42%)	-

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

2025년도에는 여유자금(평잔) 585억원 전액을 연기금투자풀에 위탁 운용하였고, 여유자금(평잔)의 전체 평균 수익률은 6.42% 기록하였음.

4. 재무결산

가. 재정상태

국토교통부의 2025년도 재무결산 중 재정상태를 보면, 자산은 전년도 대비 7조 1,486억원(1.0%)이 증가한 731조 5,485억원이고, 부채는 전년도 대비 3조 761억원(1.6%)이 증가한 198조 8,871억원으로 자산이 부채보다 많아 순자산은 532조 6,613억원임.

자산은 금융자산 284조 4,274억원, 유·무형자산 443조 7,029억원, 기타자산 3조 4,181억원으로 구성되어 있고, 투자증권 및 정부출자금 증가 등 금융자산이 6조 7,295억원 증가, 사회기반시설 감소에도 일반유형자산이 증가하여 유·무형자산이 1,876억원 증가, 장기선급금 증가 등 기타자산이 2,315억원 증가하였음.

부채는 차입부채 198조 6,131억원, 충당부채 695억원, 기타부채 2,046억원으로 구성되어 있고, 전년도보다 기타차입부채 및 차입금 증가 등 차입부채가 3조 280억원 증가, 소송충당부채 감소 등 충당부채가 41억원 감소, 기타의기타부채 증가 등 기타부채가 522억원이 증가하였음.

【 전년도 대비 재정상태 증감 현황 】

(단위: 백만원, %)

구 분	2025년도	2024년도	전년도 대비 증감	
			금 액	비 율
자 산	731,548,471	724,399,873	7,148,598	1.0
Ⅰ. 금융자산	284,427,462	277,697,995	6,729,467	2.4
Ⅱ. 유·무형자산	443,702,929	443,515,327	187,602	0.0
Ⅲ. 기타자산	3,418,080	3,186,552	231,528	7.3
부 채	198,887,150	195,811,006	3,076,144	1.6
Ⅰ. 차입부채	198,613,101	195,585,061	3,028,040	1.5
Ⅱ. 충당부채	69,474	73,580	△4,106	△5.6
Ⅲ. 기타부채	204,574	152,365	52,209	34.3
순 자 산	532,661,322	528,588,868	4,072,454	0.8
Ⅰ. 기본순자산	57,495,833	57,495,833	0	0.0
Ⅱ. 적립금 및 잉여금	562,533,817	558,206,111	4,327,706	0.8
Ⅲ. 순자산 조정	△87,368,328	△87,113,076	△255,252	0.3

나. 재정운영(프로그램)

국토교통부의 2025년도 재정운영결과, 재정지출(비용)이 재정수입(수익)을 초과하여 순손실 23조 1,259억원이 발생하였음. 비용은 프로그램총원가 30조 9,584억원, 관리운영비 4,678억원 및 비배분비용 1조 7,587억원으로 구성되어 있고, 수익은 프로그램수행과정에서 발생한 수익 7조 2,117억원, 비배분수익 2조 2,625억원 및 비교환수익 5,847억원으로 구성되어 있음.

【 전년도 대비 재정운영(프로그램) 증감 현황 】

(단위: 백만원, %)

구 분	2025년도	2024년도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
Ⅰ. 프로그램순원가	23,746,688	23,467,363	279,325	1.2
가. 프로그램 총원가	30,958,410	29,677,561	1,280,849	4.3
나. 프로그램수행과정에서 발생한 수익	7,211,723	6,210,198	1,001,524	16.1
Ⅱ. 관리운영비	467,755	425,911	41,844	9.8
Ⅲ. 비배분비용	1,758,722	922,595	836,127	90.6
Ⅳ. 비배분수익	2,262,520	3,277,640	△1,015,120	△31.0
Ⅴ. 재정운영순원가(Ⅰ+Ⅱ+Ⅲ-Ⅳ)	23,710,645	21,538,229	2,172,416	10.1
Ⅵ. 비교환수익 등	584,705	435,273	149,432	34.3
Ⅶ. 재정운영결과(순비용, Ⅴ-Ⅵ)	23,125,940	21,102,956	2,022,984	9.6

관리운영비는 인건비 3,422억원, 경비 1,255억원 등으로 구성되어 있고, 비배분비용은 자산평가손실 4,902억원과 기타국가운영비용 1조 1,890억원 등으로 구성되어 있으며, 총 38개의 프로그램 중 프로그램순원가가 큰 프로그램은 주택시장안정 및 주거복지향상 프로그램(6조 1,040억원)과 철도안전 및 운영 프로그램(3조 7,614억원), 기초주거생활보장 프로그램(3조 514억원)이 있음.

다. 재정운영(성질별)

국토교통부의 2025년도 재정운영결과, 재정지출(비용)이 재정수입(수익)을 초과하여 순손실 23조 1,259억원이 발생하였음. 비용은 이전비용 16조 6,529억원과 국가운영비용 16조 5,438억원으로 구성되어 있고, 수익은 국가운영수익 9조 4,742억원 및 이전수익 5,965억원으로 구성되어 있음.

【 전년도 대비 재정운영(성질별) 증감 현황 】

(단위: 백만원, %)

구 분	2025년도	2024년도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
수익합계(a)	10,070,761	9,960,101	110,660	1.1
Ⅰ.이전수익	596,519	472,263	124,256	26.3
Ⅱ.국가운영수익	9,474,243	9,487,838	△13,595	△0.1
비용합계(b)	33,196,701	31,063,057	2,133,644	6.9
Ⅲ.이전비용	16,652,941	15,858,129	794,812	5.0
Ⅳ.국가운영비용	16,543,760	15,204,928	1,338,832	8.8
재정운영결과(b-a)	23,125,940	21,102,956	2,022,984	9.6

국가운영비용 16조 5,438억원은 감가상각비 4조 7,738억원, 이자비용 4조 2,970억원, 기타국가운영비용 4조 511억원 등으로 구성되어 있음. 이전비용 16조 6,529억원은 국고보조사업비 8조 840억원, 출연사업비 5조 7,714억원 등으로 구성되어 있음.

국가운영수익 9조 4,742억원은 이자수익 4조 2,213억원, 기타국가운영수익 3조 7,379억원, 자산처분이익 6,258억원 등으로 구성되어 있고, 이전수익 5,965억원은 기타이전수익 5,823억원과 부담금수익 142억원으로 구성되어 있음.

라. 순자산

국토교통부의 2025년도 기초순자산은 528조 5,889억원이고, 기말순자산은 532조 6,613억원으로 기초 대비 4조 725억원(0.8%) 증가하였는데, 이는 재원의 조달 및 이전이 27조 4,424억원, 재정운영결과 23조 1,259억원 등으로 인한 순자산 증가효과 등 때문임.

【 전년도 대비 순자산 증감 현황 】

(단위: 백만원, %)

구 분	2025년도	2024년도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
Ⅰ. 기초순자산	528,588,868	523,909,821	4,679,047	0.9
Ⅱ. 재정운영결과	23,125,940	21,102,956	2,022,984	9.6
Ⅲ. 재원의 조달 및 이전	27,442,415	26,988,792	453,623	1.7
Ⅳ. 조정항목	△244,021	△1,206,790	962,769	79.8
Ⅴ. 기말순자산(Ⅰ-Ⅱ+Ⅲ+Ⅳ)	532,661,322	528,588,868	4,072,454	0.8

한편, 2025년도 재원의 조달 및 이전은 국고수입 등 재원의 조달로 8,632억원이 감소하고 국고이전지출 등 재원의 이전이 1조 3,168억원 감소하여 4,536억원이 증가하였으며, 조정항목은 투자증권평가손익 5,012억원이 증가, 자산재평가손익 5,316억원이 증가 등으로 9,628억원이 증가하였음.

마. 현금흐름

국토교통부의 2025년도 운영활동으로 인한 현금흐름은 8조 4,749억원 유입, 투자활동으로 인한 현금흐름은 9조 8,478억원 유출, 재무활동으로 인한 현금흐름은 1조 2,876억원 유입이고 총 현금흐름은 853억원 감소함.

운영활동으로 인한 현금유입 45조 3,338억원은 이자수입 4조 362억원, 국고수입 38조 8,846억원 등으로 구성되어 있음.

운영활동으로 인한 현금유출 36조 8,589억원은 보조금 지급으로 9조 8,799억원, 출연금 지급으로 5조 8,794억원, 국고이전지출 13조 7,664억원 등으로 구성되어 있음.

투자활동으로 인한 현금유입 62조 62억원은 금융상품 및 투자증권처분 35조 9,484억원, 대여금회수 25조 8,915억원 등으로 구성되어 있음.

투자활동으로 인한 현금유출 71조 8,539억원은 금융상품 및 투자증권취득 43조 5,532억원, 대여금지급 24조 1,122억원 등으로 구성되어 있음.

재무활동으로 인한 현금유입 31조 243억원은 국공채발행 15조 1,917억원, 차입금차입 15조 8,313억원 등으로 구성되어 있음.

재무활동으로 인한 현금유출 29조 7,367억원은 국공채상환 18조 6,897억원, 차입금상환 11조 465억원 등으로 구성되어 있음.

【 전년도 대비 현금흐름 증감 현황 】

(단위: 백만원, %)

구 분	2025년도	2024년도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
Ⅰ. 운영활동으로 인한 현금흐름	8,474,866	-	8,474,866	-
Ⅱ. 투자활동으로 인한 현금흐름	△9,847,764	-	△9,847,764	-
Ⅲ. 재무활동으로 인한 현금흐름	1,287,575	-	1,287,575	-
Ⅳ. 현금의증감(Ⅰ + Ⅱ + Ⅲ)	△85,322	-	△85,322	-
Ⅴ. 기초의현금	238,889	-	238,889	-
Ⅵ. 기말의현금(Ⅳ + Ⅴ)	153,566	-	153,566	-

Ⅱ. 검토의견

1. 총괄

1) 세입

○ 국토교통부는 약 1조 5,000억원의 연례적인 세입예산 미수납액을 최소화하기 위하여 미수납 사유를 면밀하게 점검하고 상세히 재분류하여 구체적인 맞춤형 대응을 마련하는 등 세입예산 수납율 관리를 강화할 필요가 있음.

가) 개요

주택도시기금을 제외한 국토교통부 소관 세입예산은 일반회계, 교통시설특별회계, 에너지 및 자원사업 특별회계, 혁신도시건설특별회계 및 지역균형발전특별회계로 구성되며, 2025회계연도 세입예산현액은 14조 8,059억 3,900만원으로, 15조 9,479억 6,900만원을 징수결정하여 14조 4,461억 2,000만원을 수납(수납률 90.6%)하고, 70억 9,800만원을 불납결손 처리하였으며, 1조 4,947억 5,200만원이 미수납되었음.

미수납액은 에너지 및 자원사업 특별회계와 혁신도시건설특별회계를 제외한 일반회계, 교통시설특별회계 및 지역균형발전특별회계에서 발생하였으며, 전체 미수납액 1조 4,947억 5,200만원 중 85.3%인 1조 2,749억 6,400만원이 지역균형발전특별회계에서 발생하였고, 그 외의 미수납액은 교통시설특별회계에서 1,888억 5,700만원(12.6%), 일반회계에서 309억 3,100만원(2.1%)이 발생하였음.

【 2025회계연도 국토교통부 소관 세입 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	세입예산액		예산 현액	징수 결정액	수납액	미수납액	불납 결손액	2026년도 예산액
	본예산	추경						
◦ 일반회계	200,971	200,971	200,971	263,632	232,701	**30,931**	-	243,957
◦ 교통시설특별회계	13,785,641	13,815,622	13,815,622	13,825,474	13,636,618	**188,857**	-	14,857,831
- 도로계정	7,280,422	7,389,484	7,389,484	7,350,304	7,216,286	134,019	-	6,592,195
- 철도계정	3,767,215	3,909,958	3,909,958	3,867,649	3,850,263	17,386	-	4,880,705
- 교통체계 관리계정	1,296,985	1,554,929	1,554,929	1,557,020	1,531,405	25,615	-	1,970,876
- 공항계정	1,441,019	961,251	961,251	1,050,501	1,038,664	11,837	-	1,414,055
◦ 에너지 및 자원사업 특별회계	779	779	779	78	78	-	-	792
◦ 혁신도시건설 특별회계	204,902	204,902	204,902	27,065	27,065	-	-	162,433
◦ 지역균형발전 특별회계	583,665	583,665	583,665	1,831,720	549,658	**1,274,964**	7,098	617,581
- 지역자율계정	283,738	283,738	283,738	1,363,620	283,803	1,072,756	7,061	319,187
- 지역지원계정	299,524	299,524	299,524	466,935	264,690	202,208	37	297,943
- 제주특별 자치도계정	42	42	42	671	671	-	-	32
- 세종특별 자치시계정	361	361	361	494	494	-	-	419
합 계	**14,775,958**	**14,805,939**	**14,805,939**	**15,947,969**	**14,446,120**	**1,494,752**	**7,098**	**15,882,594**

주) 총계 기준이며, 이체등 증감액은 없음.

※ 자료: 국토교통부

나) 미수납 사유 상세 재분류 등 수납률 관리 강화 필요

2025회계연도의 세입 미수납액 1조 4,947억 5,200만원은 2024회계연도의 1조 6,006억 6,600만원에 비하여 감소한 규모이나, 국토교통부 소관 세입예산은 연례적으로 징수결정액의 약 9~10%가 미징수되고 있음.

【 연도별 국토교통부 소관 세입 징수실적 】

(단위: 백만원, %)

회계연도	예산액	예산현액	징수결정액 (A)	수납액 (B)	수납률 (B/A)	불납결손액	미수납액
2021	20,722,276	20,494,875	21,633,321	20,416,197	94.4	7,645	1,209,480
2022	16,412,982	15,951,474	17,731,875	16,255,959	91.7	8,024	1,467,892
2023	14,754,665	14,754,665	15,852,517	14,224,719	89.7	8,363	1,619,435
2024	16,170,428	16,170,428	17,570,888	15,964,377	90.9	5,845	1,600,666
2025	14,775,958	14,805,939	15,947,969	14,446,119	90.6	7,098	1,494,752

※ 자료: 국토교통부

아울러, 미수납액 중 5년 경과한 채권의 미수납액은 3,701억 5,700만원으로, 전체 미수납액의 24.8%를 차지하고 있어, 미수납의 만성화를 방지하기 위한 노력이 필요할 것으로 보임.

【 5년 경과한 채권의 미수납액 현황 】

(단위: 백만원, %, 2025년 말 기준)

구 분	미수납액(A)	5년 경과한 채권의 미수납액(B)	비중(B/A)
합 계	1,494,752	370,157	24.8
◦ 일반회계	30,931	23,366	75.5
◦ 교통시설특별회계	188,857	98,870	52.4
◦ 에너지 및 자원사업 특별회계	-	-	-
◦ 혁신도시건설특별회계	-	-	-
◦ 지역균형발전특별회계	1,274,964	247,921	19.4

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 본부 세입 담당자 및 수입징수관 등이 참석하는 장기미수납채권 점검회의를 개최하여 주요 미수납채권에 대하여 집중 점검하고, 일선 관서별로 장기미수납채권 회수 현황 및 회수계획을 분기별로 취합·관리하며, 한국자산관리공사(캠코) 위탁을 통해 채권을 회수하는 등 수납율 제고를 위하여 다각도의 방안을 병행하고 있다는 설명임.

이와 관련하여, 정부는 공통적으로 세입 미수납 사유를 ① 납기미도래, ② 징수유예, ③ 정리유예, ④ 체납자 재력 부족 및 거소 불명, ⑤ 관계기관 예산 부족, ⑥ 기타사유 등 크게 6개의 유형으로 분류하여, 미수납 원인 분석, 채권의 소멸시효 완성 방지 및 징수불능 채권 정비(무재산·실종선고 등에 따른 불납결손 처리 등) 등에 활용하고 있는데,

국토교통부의 경우 '기타사유'에 해당하는 미수납액이 2,992억 6,200만원(20.0%)으로, 단순한 기한 문제인 '납기 미도래' 사유(59.0%)를 제외하면 미수납액 중 약 절반(41%p 중 20%p)의 미수납 사유가 구체화되지 않아 분류의 실효성이 저하되는 측면이 있음.

【 2025회계연도 미수납액의 미수납 사유 유형별 비중 】

(단위: 백만원, %)

구분	납기 미도래	징수 유예	정리 유예	체납자 재력 부족 및 거소 불명	관계기관 예산 부족	기타사유	합계
미수납액	882,365	6,601	6,770	263,285	36,469	**299,262**	1,494,752
비중	59.0	0.4	0.5	17.6	2.4	**20.0**	100.0

주) 납기미도래: 국고금관리법 및 채권관리법 등 관계 법령에 따른 납기 기한 미도래
징수유예: 재해·도난·사업 위기 등의 사유를 고려하여 납부 유예
정리유예: 이의신청·심사청구·행정소송 또는 기업 회생 절차 등의 사유로 징수 절차 잠정 보류
체납자 재력 부족 및 거소 불명: 체납자의 행방이 불명하거나 재산이 없음이 판명된 경우 등
관계기관 예산 부족: 지방자치단체의 보조금 반납 예산 확보를 위한 추경 편성 절차 지연 등

※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

더욱이, 각 미수납액의 미수납 사유 유형은 지방자치단체 등 일선관서가 전산시스템에 입력한 것을 단순 취합하는 방식으로 관리되고 있는데,

기타사유를 재점검한 결과, 이미 수납이 완료된 사실이 누락된 건, 부과처분의 효력이 상실된 사실이 미반영된 건, 불납결손 처리가 필요하나 조치가 이루어지지 않은 건 등의 오류가 확인되어, 세입예산 미수납액의 체계적인 관리가 미흡한 측면이 있는 것으로 보임.

세입예산의 수납 지연은 재정누수를 유발하고 지방자치단체의 재정여건을 악화할 수 있으며, 특히 국토교통부의 세입 미수납액 중 71.8%(1조 727억 5,600만원)는 지방자치단체의 재정자율성을 제고하고 지역균형발전을 도모하기 위한 지역균형발전특별회계의 지역자율계정에서 발생하고 있다는 점 등을 고려하여,

국토교통부는 세입예산 미수납 사유를 보다 면밀하게 점검하고 상세히 재분류하여 구체적인 맞춤형 대응을 마련하는 등 세입예산의 수납율이 제고될 수 있도록 관리를 강화할 필요가 있음.

2. 일반회계

가. 기획조정실

1) 국토교통연구개발운영지원사업(R&D)(4153-302)

○ 국토교통부는 국토교통 분야 연구개발비에 대한 연구개발기관의 정산 절차 위반을 방지하고, 정산 절차 이행 기한에 대한 법령상 의무를 명확히 하며, 회수 금액의 조기 완전 반납을 위하여 연구개발비 정산 관리 체계를 점검할 필요가 있음.

가) 개요

‘국토교통연구개발운영지원사업(R&D)’은 국토교통 분야의 혁신성장동력 확보를 위하여 국토교통과학기술진흥원(KAIA)이 신규 R&D 정책 개발 및 다부처 공동 R&D 사업의 기획·관리·평가 등을 수행할 수 있도록 인건비, 경상경비 및 고유사업비 등을 지원하는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 70억 1,600만원으로, 전액을 집행하였음.

【 2025년도 국토교통연구개발운영지원사업(R&D) 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년											2026년
	예산액		전년도 이월액	이전용	예비비	예산 현액	집행액	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						예산현액	집행액			
국토교통연구개발 운영지원	7,016	7,016	-	-	-	7,016	7,016	7,016	7,016	-	-	8,596

※ 자료: 국토교통부

「국가연구개발혁신법」 제22조제1항[2]에 따라 중앙행정기관의 장은 소관 국가연구개발사업의 효율적인 추진을 위하여 연구개발과제의 선정·협약체결·평가·정산 및 부정행위에 대한 제재처분 업무 등 R&D 과제와 관련된 기획·평가·관리 업무를 수행하는 연구관리 전문기관(이하 “전문기관”이라 함)을 지정할 수 있고,

국토교통 분야의 연구개발 과제를 관리하는 전문기관으로는 국토교통과학기술진흥원(KAIA)이 유일한 기관으로 지정되어 있음.

나) 연구개발비 정산 절차 지연 방지 및 회수 가능성 제고를 위한 관리 체계 점검 필요

국가연구개발사업을 규율하는 「국가연구개발혁신법」 및 같은 법 시행령은 연구개발비의 정산 절차에 대해서 규정하고 있는데,

「국가연구개발혁신법 시행령」 제26조제1항[3]에 따르면, 국가연구개발사업을 수행하는 연구개발기관(이하 “연구개발기관”이라 함)은 과제의 각 단계가 끝나는 날부터 ‘3개월’ 이내에 연구개발비의 사용용도와 사용실적 등이 기재된 연구개발비 사용실적보고서(이하 “사용실적보고서”라 함)를 중앙

2) **「국가연구개발혁신법」**
제22조(전문기관의 지정 등) ① **중앙행정기관의 장은** 소관 국가연구개발사업의 효율적인 추진을 위하여 제9조부터 제19조까지, 제21조, 제31조제3항, 제33조제1항, 제34조제2항에 따른 **업무의 전부 또는 일부를 대행하는 기관을 전문기관으로 지정**할 수 있다.

3) **「국가연구개발혁신법 시행령」**
제26조(연구개발비의 정산 등) ① 연구개발기관의 장은 연구개발과제의 각 단계가 끝나는 날부터 3개월 이내에 과학기술정보통신부령으로 정하는 연구개발비 사용실적보고서에 해당 단계의 연구개발비 사용용도와 사용실적을 적어 중앙행정기관의 장에게 제출해야 한다.

행정기관의 장에게 제출하여야 하고,

「국가연구개발혁신법」 제13조제8항[4]에 따라 중앙행정기관의 장은 사용실적보고서를 바탕으로 연구개발과제의 각 단계가 종료된 날부터 '3개월' 이내에 연구개발비 정산을 실시하여야 함.

다만, 「국가연구개발혁신법」 및 그 하위 법령에서는 연구개발비 정산 업무의 '실시' 의무만을 규정하고 있고 '처리기한'은 규정하고 있지 않은바, 국토교통과학기술진흥원은 자체 지침인 「국토교통 연구개발사업 관리지침」에 따라 사용실적보고서가 제출된 날부터 '6개월' 이내에 정산결과보고서를 작성하여 연구개발기관에 정산결과를 통보하고 있음.

한편, 「국가연구개발사업 연구개발비 사용 기준」(과학기술정보통신부고시) 제83조제3항[5]에 따라, 연구개발기관의 장은 정산결과가 반영된 회수 금액을 통보받은 경우 통보를 받은 날부터 '1개월' 이내에 지정 계좌로 회수 금액을 반납하여야 함.

---

4) **「국가연구개발혁신법」** [법률 제21347호, 2026. 2. 19. 개정, 2026. 8. 20. 시행]
제13조(연구개발비의 지급 및 사용 등) ⑧ **중앙행정기관의 장은** 연구개발과제의 각 단계가 종료된 날부터 **3개월 이내에 연구개발비 정산을 실시**하여야 하며, 정산 결과에 따라 연구개발비의 회수 등 필요한 조치를 할 수 있다.

5) **「국가연구개발사업 연구개발비 사용 기준」**
제83조(연구개발비 회수) ① 중앙행정기관의 장은 법 제13조제7항에 따라 연구개발과제(연구개발과제가 단계로 구분되는 경우에는 해당 단계를 말한다)가 종료된 날부터 3개월 이내에 연구개발비 정산에 착수하여야 하며, 제80조에 따라 정산 결과를 반영하여 다음 각 호에 해당하는 금액을 영 제26조제5항에 따른 **회수 금액으로 결정하여 연구개발기관의 장에게 통보**하여야 한다.
③ 제1항, 제2항에 따라 **회수 금액을 통보받은 연구개발기관의 장은** 통보를 받은 날부터 **1개월 이내에** 중앙행정기관의 장이 지정하는 계좌에 **회수 금액을 반납**하여야 한다. 다만, 국가안보 또는 사회·경제적 긴급한 상황이 발생하여 중앙행정기관의 장이 연구개발비 회수의 시기와 방법을 달리 정하는 경우에는 이에 따라 회수 금액을 반납하여야 한다.

이상의 정산 절차를 종합하여 보면, 일반적으로 연구개발과제의 각 단계가 끝나는 날(이하 “정산대상기간 종료일”이라 함)부터 ‘9개월’(사용실적보고서 제출기한 최대 3개월 + 정산결과보고서 작성기한 최대 6개월) 이내에 연구개발기관으로 정산결과가 통보되며, 연구개발기관은 정산결과를 통보받은 날부터 ‘1개월’ 이내에 회수 금액을 반납하여야 함.

이와 관련하여, 2024년부터 2025년까지 정산대상기간 종료일이 도래한 721개 연구개발과제의 정산결과 통보시점과 회수 금액 반납시점 현황을 살펴보면,

전체 721개 과제 중 44개(6.1%) 과제의 경우 정산대상기간 종료일부터 9개월이 도과한 후 정산결과가 통보되었고, 정산결과에 따라 회수 금액이 통보된 466개 과제 중 138개(29.6%) 과제는 통보일부터 1개월이 도과한 후 회수 금액이 반납되었으며, 그 중 10개 과제는 통보일부터 3개월이 도과한 후 회수 금액이 반납되는 등, 다수의 과제에서 정산 절차 위반이 나타남.

【 2024년～2025년 정산대상 연구개발과제의 정산 절차 진행 현황 】

(2026년 5월 31일 기준)

정산결과 통보시점 (정산대상기간 종료일 기점)			반납일 (정산결과 통보일[1] 기점)			
합 계	9개월 이내	9개월 도과	합 계	1개월 이내	1개월 도과~3개월 이내	3개월 도과
721개	677개 (93.9%)	**44개** (6.1%)	466개[2]	328개 (70.4%)	**128개** (27.5%)	**10개** (2.1%)

주 1) 정산결과 통보일 이후 정산이 확정된 경우, 정산 확정일을 기준으로 함.
2) 정산 실시 결과 회수 금액이 없는 사업 제외
※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

전반적인 정산 절차 지연과 관련하여, 국토교통과학기술진흥원은 국가연구개발사업 관련 법령 및 자체 지침에 따른 정산 절차를 각 연구개발기관에 안내하며 기한 준수를 독려하고 있으나,

연구개발기관에서 착오 및 부주의 등으로 인하여 기한을 준수하지 않거나, 경영 여건 등으로 인하여 회수 금액을 장기간 반납하지 못하는 사례 등이 발생하고 있다는 입장임.

그런데, 국토교통과학기술진흥원은 연구개발기관으로 하여금 과제에 참여하려는 경우 국가 지원금 부정 사용 등에 대비하여 이행보증보험을 가입하도록 의무화(일부 예외 제외)하고 있고, 연구개발기관이 회수 금액을 반납하지 않는 경우 독촉을 거쳐 이행보증보험을 통한 연구개발비 회수 등 강제집행 절차에 착수하게 되는데,

이행보증보험료의 과도한 상승을 방지하기 위하여 해당 보증이 정산대상기간 종료일부터 ‘9개월’까지 적용되도록 기한을 설정하고 있어, 정산결과 통보까지 9개월 이상이 소요되거나 회수 금액 반납이 1개월 이상 소요되는 경우 등 정산 절차가 장기화되는 경우, 이행보증보험의 보증기한이 도과되어 연구개발비 회수 가능성이 저하될 수 있는 상황임.

이에 국토교통부와 국토교통과학기술진흥원은 이행보증보험의 실효성이 유지될 수 있도록, 사전 안내 강화 및 정산 절차 진행 상황 수시 점검 등을 통해 연구개발비의 기한 내 회수 가능성을 제고할 필요가 있고,

국토교통과학기술진흥원의 정산결과보고서 작성 기한(사용실적보고서 제출일부터 최대 6개월)의 경우 국토교통과학기술진흥원의 자체 지침에 근거하고 있어 규범성이 미흡하고 국토교통부와 국토교통과학기술진흥원의 책임성이 저하될 소지가 있는바, 산업통상자원부 및 중소벤처기업부 등의 사례[6]를 참고하여 이를 행정규칙으로 상향 규정하는 등,

국토교통 분야 연구개발비에 대한 연구개발기관의 정산 절차 위반을 방지하고, 정산 절차 이행 기한에 대한 국토교통부와 국토교통과학기술진흥원의 법령상 의무를 명확히 하며, 회수 금액의 조기 완전 반납을 위하여 연구개발비 정산 관리 체계를 점검할 필요가 있음.

6) 중소벤처기업부의 경우 「중소기업기술개발 지원사업 운영요령」(중소벤처기업부고시)에서 전문기관의 사용실적보고서 정산 검토 완료를 협약종료일부터 '6개월 이내'에 완료하도록 규정하고 있으며,
산업통상자원부의 경우 전문기관의 정산결과보고서 작성 기한을 규정하고 있지는 않으나, 「산업기술혁신사업 공통 운영요령」(산업통상자원부고시)에서 회수금의 국고납입을 협약 종료일부터 '1년6개월' 이내에 완료하도록 규정하고 있음.

2) 국토교통 창업 및 기업지원(7036-308)

○ 국토교통부는 창업 지원사업 간 유사성을 고려하여 사업을 통합하는 등 효율적인 운영 방안을 검토하고, 두 창업지원센터가 동일한 장소를 임차하고 있는 점을 고려하여 지출 구조조정을 통해 운영비성 경비를 절감할 필요가 있음. ○ 국토교통부는 창업지원센터의 개소 2년차인 2026년부터는 국토교통 분야에 특화된 성장단계별 창업프로그램 제공 및 판로개척 등 사업 내용을 다각화할 필요가 있음.

가) 개요

‘국토교통 창업 및 기업지원’은 4차 산업혁명 핵심기술을 접목한 국토교통 분야 신산업 생태계 조성을 위해 창업 여건이 취약한 예비·초기 창업자 대상 창업보육공간을 지원하는 사업임.

이 사업은 2025년도에 신규로 편성된 사업으로, 예산액 7억 5,000만원이 전액 집행되었음.

【 2025년도 국토교통 창업 및 기업지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년							2026년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
국토교통 창업 및 기업지원	750	-	-	750	750	-	-	700

※ 자료: 국토교통부

나) 유사 내용의 창업 지원사업 간 지출 구조조정 필요

동 사업은 국토교통 분야의 예비·초기 창업자 대상으로 창업지원센터를 제공하여 안정적인 사업 정착을 지원하기 위한 것으로, 2023년 시범운영을 거쳐 2025년부터 본예산을 편성하였으며, 현재 국토교통과학기술진흥원이 출연 기관으로 사업을 추진하고 있음.

2025년 12월 기준 '국토교통 창업지원센터'에 입주한 기업은 총 10개소로, 분야는 AI(7개사), 탄소중립(2개사), 건설안전(1개사)로 구성되어 있으며, 입주기업에 사무공간을 무상으로 지원하고 교육 및 컨설팅 프로그램을 제공하는 등의 업무를 수행하고 있음.

【 국토교통 창업지원센터 입주기업 개요 】

구분	분야	기업명	직원수	매출액(원)	제품(서비스) 명
1	AI	로보로드	8	9,090,909	AI 로보틱스 기반 무인 도로 포장 유지보수 솔루션
2	AI	시티아이랩	1	-	레벨4 자율주행을 위한 AI 기반 최적 경로계획 판단지원 솔루션 개발
3	탄소 중립	에스씨에스	34	2,850,619,000	AI 기술이 적용된 에너지 효율을 향상시킬 수 있는 ESS 열관리 시스템
4	AI	유닛랩	8	820,000,000	블록 조합 필터링 알고리즘이 적용된 맞춤형 모듈러 건축 플랫폼
5	탄소 중립	파이네코	6	154,337,800	콘크리트용 친환경 발열양생 시스템 ThermoCure
6	AI	이제이엠 컴퍼니	21	607,803,465	AI 기반 재개발, 재건축 통합관리 Saas 솔루션
7	AI	디바인테크 놀로지	6	-	ADAS 및 자율주행 센서·알고리즘의 기술검증을 위한 시뮬레이션 소프트웨어
8	AI	토탈시스	6	700,000,000	건설현장 구조물붕괴 및 작업자안전관리 서비스 (AutoSafe)
9	건설 안전	파이어 버스터	2	280,000	전기차, 물류창고 등 특수화재 방재를 위한 '제트버스터' 스프링클러 솔루션
10	AI	옴니스랩스	2	-	초고용량 공간정보, 현미경 이미지 분석 AI 플랫폼

※ 자료: 국토교통부

그런데, 국토교통 분야에서 ‘공간정보 기술[7]’은 AI, 디지털트윈, 자율주행, 스마트시티 등을 연결하는 핵심 인프라 기술인 점을 고려할 때, 국토교통 창업지원센터를 운영하는 동 사업은 ‘국토공간정보정책지원(5734-302)’ 사업의 내역사업인 ‘공간정보 창업지원센터 운영’과 유사한 점이 있어 두 사업을 비교하여 살펴볼 필요가 있을 것으로 보임.

【 2025년도 국토공간정보정책지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구분	2025년								2026년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
· 정책연구	200	-	-	-	200	156.8	21.4	21.8	253
· 통합관리사업	319.6	-	-	-	319.6	290.5	-	29	69.6
· K-GEO Festa	413.4	-	-	-	413.4	403.9	-	9.6	413.4
· 공간정보산업조사	288	-	△3.1	-	284.9	283.2	-	1.7	288
· 공간정보산업육성	1,691	-	△34	-	1,657	1,657	-	-	1,859
· 창업지원센터운영	500	-	-	-	500	500	-	-	446
· 보안심사안심구역 운영	340	-	37.1	-	377.1	371.6	-	5.5	380
합 계	3,752	-	-	-	3,752	3,663	21.4	67.6	3,709

※ 자료: 국토교통부

먼저, 두 사업은 초기 창업기업을 대상으로 사무공간을 무상으로 제공한다는 점에서 그 취지가 같은데, 실제 위치를 살펴보면 두 창업지원센터가 동일한 건물의 동일한 층에 설립되어 있어 사실상 같은 공간을 분할하여 사용하고 있는 것으로 파악됨.

---

7) **「국가공간정보 기본법」**
제2조(정의) 1. “공간정보”란 지상·지하·수상·수중 등 공간상에 존재하는 자연적 또는 인공적인 객체에 대한 위치정보 및 이와 관련된 공간적 인지 및 의사결정에 필요한 정보를 말한다.

또한, 두 창업지원센터의 입주대상이 '업력 7년 이내의 초기 창업자'로 한정되는 점과 사무공간 지원과 더불어 교육이나 컨설팅 등 창업프로그램을 부수적으로 제공하는 점 등을 고려하면, 국토교통 창업지원센터와 공간정보 창업지원센터의 정책목표는 상당히 유사한 측면이 있다고 생각됨.

【국토교통 창업지원센터와 공간정보 창업지원센터 비교】

	국토교통 창업지원센터	공간정보 창업지원센터
주관기관	국토교통과학기술진흥원	한국국토정보공사
목적	국토교통 분야* 융합기술 기반 오픈이노베이션을 위한 창업공간 지원 *디지털 물류체계, **디지털 트윈 공간정보**, 스마트도시 포함	**공간정보** 유망 스타트업을 발굴·육성을 통한 창업생태계 활성화
위치	경기도 성남시 수정구 창업로 43 판교 제2테크노밸리 글로벌비즈센터 5층	경기도 성남시 수정구 창업로 43 판교 제2테크노밸리 글로벌비즈센터 5층
대상	예비창업자 및 **업력 7년 이내** 국토교통 분야 법인·개인기업	공간정보 우수기술(아이디어)을 보유한 창업기업(**7년 이내**)
지원	**사무공간 지원**, 맞춤형 교육 프로그램, 컨설팅 제공	**창업공간 무상제공**, 국내외 판로, 기업홍보 등 창업 프로그램 제공

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

그러나, 이러한 유사성에도 불구하고 두 창업지원센터는 서로 다른 세부사업에 예산 근거를 두고 있어 임차료, 관리비, 내부 구축비(조성비) 및 운영비를 별개로 집행하고 있는바, 이로 인해 실질적인 사업목적과는 직접적인 연관성이 낮은 운영비성 경비가 이중으로 지출되고 있다고 보임.

【 두 창업지원센터의 예산 및 집행내역 비교 】

(단위: 백만원)

	국토교통 창업지원센터		공간정보 창업지원센터	
예산	750		500	
집행내역	- 임차료 및 관리비	376	- 임대료 및 관리비	184
	- 구축비(인테리어, 전기·통신·소방, 비품, 사무기기 등)	360	- 창업지원센터 조성비	180
	- 운영비(여비/수용비 등)	14	- 창업프로그램 운영비	89
			- 사업관리비	47

※ 자료: 국토교통부

이와 관련하여, 국토교통 창업지원센터는 국토교통 전 분야의 기업을, 공간정보 창업지원센터는 공간정보에 특화된 기업을 지원한다는 점에서 차이가 있다고 볼 여지도 있겠으나,

'공간정보'는 AI가 현실 세계를 이해할 수 있도록 공간적 맥락을 제공하는 기술로서 디지털트윈, 자율주행, 스마트시티, 도시계획 및 재난관리 등 국토교통 분야 전반의 핵심 기반기술[8]인 점을 고려할 때, 국토교통 기술과 공간정보 기술을 명확히 분리하는 것은 현실적인 한계가 있다고 보임.

실제로 두 창업지원센터의 입주기업을 비교하면, 국토교통 창업지원센터에는 초고용량 공간정보 분석 AI 플랫폼을 개발하는 기업이 입주해 있고, 공간정보 창업지원센터에는 자율주행, 스마트시티, 공유 모빌리티 관련 기

8) **참고: 국토교통분야 기술과 공간정보의 관계**

기술	국토교통 분야에서의 공간정보 활용
AI	교통량 예측, 도시계획, 재난예측, 시설물 유지관리 등 AI 분석의 핵심 입력데이터
디지털트윈	도시·건축물·도로 등 현실공간을 3차원으로 구현
자율주행	정밀도로지도와 실시간 위치정보를 통해 안전한 자율주행 지원
드론	국토조사, 지적측량, 시설물 점검, 재난 모니터링을 위한 공간정보 생산
스마트시티	도시 운영 전반을 공간정보 기반으로 통합 관리하고 시민 서비스를 고도화
IoT	도로·교량·터널 등 각종 시설물의 센서 데이터를 위치정보와 연계하여 실시간 관리

업이 입주해 있어 지원대상 기업에도 일정 부분 중복이 나타나고 있음.

【 두 창업지원센터의 입주기업 비교 】

국토교통 창업지원센터 입주기업		공간정보 창업지원센터 입주기업	
기업명	제품(서비스) 명	기업명	제품(서비스) 명
로보로드	AI 로보틱스 기반 무인 도로 포장 유지보수 솔루션	스패이드	AI 기반 3D 도시 자동생성 및 공간정보 통합 플랫폼
시티아이랩	레벨4 **자율주행**을 위한 AI 기반 최적 경로계획 판단지원 솔루션 개발	브로즈	Digital-Twin 인프라 구축을 위한 NeRF, 3DGS 기반 3D 공간데이터 자동 생성 AI 솔루션 'FAVIEW'
에스씨에스	AI 기술이 적용된 에너지 효율을 향상시킬 수 있는 ESS 열관리 시스템	디프리	DX기반 사면 관리 AI 시스템
유닛랩	블록 조합 필터링 알고리즘이 적용된 맞춤형 모듈러 건축 플랫폼	카탈로닉스	공간정보 기반 골프·리조트 운영 스마트 통합 관제플랫폼
파이네코	콘크리트용 친환경 발열양생 시스템 ThermoCure	에이치 인텔리전스	Edge AI 기반 공간정보 분석 기술
이제이엠 컴퍼니	**AI 기반 재개발,** **재건축 통합관리** Saas 솔루션	드로미	Geo AI 기반 위성·항공·드론 영상을 활용한 국유지 불법 경작지 및 지장물 조서 생성 시스템
디바인테 크놀로지	ADAS 및 **자율주행** 센서·알고리즘의 기술검증을 위한 시뮬레이션 소프트웨어	오토노머스 에이투지	정밀공간정보 연계형 **자율주행** 셔틀 플랫폼
토탈시스	건설현장 구조물붕괴 및 작업자안전관리 서비스 (AutoSafe)	베스텔라랩	**스마트시티**용 AIoT 내비게이션 솔루션
파이어 버스터	전기차, 물류창고 등 특수화재 방재를 위한 '제트버스터' 스프링클러 솔루션	더스윙	IT 서비스 및 **공유 모빌리티**
옴니스 랩스	초고용량 **공간정보**, 현미경 이미지 분석 AI 플랫폼	로위랩 코리아	3D 공간기술 기반 **스마트시티** 라이프스타일 통합 주거 플랫폼

※ 자료: 국토교통부

결국, 사업목적과 지원대상이 유사하고 실제 입주공간까지 동일한 두 창업지원센터를 별개로 운영할 실익이 크지 않다고 보이므로, 국토교통부는 유사사업간 통합 또는 운영체계의 일원화 등을 통해 창업지원 사업을 효율적으로 운영하고 이중 지출되는 경비를 절감하는 방안을 검토할 필요가 있음.

다) 정책 실효성 제고를 위한 사업 내용 다각화 필요

한편, 「정부조직법」 제48조[9]에 따라 중소기업 보호·육성 및 창업·벤처기업의 지원을 담당하는 중소벤처기업부는 2000년부터 창업보육센터 구축을 추진해왔으며, 현재는 '창업인프라지원(5153-301)' 사업을 통해 전국 238개 창업보육센터를 지정하여 창업 7년 이내 기업 및 예비창업자에게 업무공간을 제공하고 있음.

특히 국토교통 창업지원센터가 위치한 경기도 성남시와 인근지역에도 다수의 창업보육센터가 설치되어 있는 만큼, 국토교통부가 별도의 창업지원센터를 운영할 필요성에 대해서는 향후 정책 성과 등을 고려하여 종합적인 검토가 필요할 것으로 보임.

【 중소벤처기업부 창업인프라지원 사업 개요 】

- 개요: 대학, 연구소 등에 창업보육센터를 지정·운영하여 (예비)창업자에게 사업공간, 경영·기술 제공을 통한 지속적인 성장 유도
- 입주대상: 일부 업종(유흥·사행시설)을 제외한 모든 업종이 창업보육센터에 입주 가능
  * 원칙적으로 창업한 지 7년 이내인 창업기업이나 예비창업자가 최소 3년간 입주 가능 (「보육센터 운영요령」 §26, §28)
- 지원 현황: 2025년 12월 말 기준 전국 238개 센터 지정, 5,678개 기업 보육 중
- 사업시행주체: 한국창업보육협회
- 최근 5년간 투입된 사업비(단위: 백만원)

연도	2021	2022	2023	2024	2025
사업비	74,888	61,058	12,793	8,468	7,110

※ 자료: 중소벤처기업부

9) **「정부조직법」**
제48조(중소벤처기업부) 중소벤처기업부장관은 중소기업 정책의 기획·종합, 중소기업의 보호·육성, 창업·벤처기업의 지원, 대·중소기업 간 협력 및 소상공인에 대한 보호·지원에 관한 사무를 관장한다.

【성남시 및 경기 인근지역 창업보육센터 현황】

시군명	센터명	보육실수	시군명	센터명	보육실수
성남시	신구대학교 창업보육센터	54	수원시	1인 창조기업 지원센터	20
	동서울대학교 창업보육센터	13		경기중소기업 성장지원센터	40
	분당서울대학교병원 창업보육센터	8		경기창업보육센터	43
	성남창업센터 정글ON	41		경희대학교 국제캠퍼스 창업보육센터	37
용인시	명지대학교 창업보육센터	27		나노 1인 창조기업 지원센터	1
	올콘텐츠 창업보육센터	21		서울대학교 농생명과학 창업지원센터	60
	용인시산업진흥원 창업보육센터	21		성균관대학교 창업보육센터	72
	용인예술과학대학교 창업보육센터	53		수원시 시니어창업보육센터	60
	한국외대 창업보육센터	25		아주대학교 창업보육센터	30
	강남대학교 창업보육센터	14	안양시	안양 중장년 기술창업센터	1
	단국대학교 창업보육센터	17		안양대학교 창업보육센터	10
화성시	수원대학교 창업보육센터	63		안양1인창조기업지원센터	4
	KAIST-화성시 동탄 사이언스 허브	22		연성대학교창업보육센터	14
	협성대학교 창업보육센터	32		안양창업보육센터	10
	랩클라우드	9			

※ 자료: 경기데이터드림 자료 재가공

아울러, '국토교통 창업 및 기업지원' 사업의 출연금 실집행내역을 살펴보면, 실질적인 사업 내용은 예비·초기 창업기업에 대한 사무공간 제공에 집중되어 성장단계별 창업프로그램을 운영하거나 기업판로 개척을 지원하는 등의 전문화된 사업은 충분히 이루어지지 못한 것으로 파악됨.

【국토교통 창업 및 기업지원 사업 출연금 실집행내역】

(단위: 원)

구분	실집행 내역	실집행 금액
구축비	- 국토교통창업지원센터 인테리어 디자인 용역	22,110,000
	- 국토교통창업지원센터 인테리어 공사 및 감리용역	245,010,780
	- 국토교통창업지원센터 시스템(유무선 네트워크, 보안시스템) 구축비	14,908,563
	- 국토교통창업지원센터 사무기기 구매비	71,489,500
	소계	353,518,843
임차료·관리비	- 국토교통창업지원센터 임대료 및 임대 보증금	172,560,706
	- 국토교통창업지원센터 운영·관리비	127,840,474
	- 국토교통창업지원센터 밋업데이 운영비 및 회의비	2,011,400
	- 국토교통창업지원센터 통신비	992,640
	- 국토교통창업지원센터 성과공유회 운영비	14,380,000
	- 국토교통창업지원센터 기타 잡비(주차비, 생수, 안전 점검비용 등)	1,076,000
	- 국토교통창업지원센터 개소식, 기업간담회 행사용역비 및 행사부대비	16,081,300
	소계	334,942,520
합 계		688,461,363

※ 자료: 국토교통부

반면, 중소벤처기업부는 창업보육센터 운영 외에도 창업기업의 성장 단계별 사업화 자금 지원, 글로벌 스타트업 행사 주최, 창업중심대학 육성 등 다양한 창업기업 정책을 함께 추진하고 있으므로[10],

국토교통부 차원에서 이와 별개의 창업지원 사업을 운영할 필요가 있다면 단순한 입주공간 제공을 넘어 국토교통 분야에 특화된 기술사업화, 실증, 공공조달 연계 등 차별화된 지원체계를 마련할 필요가 있을 것으로 보이고, 그렇지 않을 경우 중소벤처기업부의 기존 창업지원사업과 통합하여 운영하는 것이 예산 운용의 효율성 측면에서 바람직할 것으로 생각됨.

10) 중소벤처기업부는 창업저변확대(5132-301), 창업사업화지원(5132-302), 창업생태계활성화지원(5134-301) 등 다양한 예산 사업을 추진하고 있음.

유사한 사례로, ‘부동산서비스산업 육성(1031-399)’ 사업의 내역사업인 ‘부동산서비스산업 창업지원’의 경우 창업경진대회 공모 중심으로 운영되었으나, 지출 구조조정 과정에서 중소벤처기업부의 창업지원사업(K-스타트업)으로 동일한 정책목적을 달성할 수 있다고 판단되어 2026년도 예산에서는 폐지된 바 있음.

이와 관련하여, 국토교통부는 중소벤처기업부가 운영하는 창업보육센터는 대학·연구기관 중심의 범용 인프라로서 국토교통 분야 실증·인증·공공조달 연계 기능을 갖추지 못한 점을 고려할 때, 동 사업의 성과관리 체계를 고도화하여 정책 필요성을 지속적으로 입증할 예정이라고 설명하고 있으므로,

향후 국토교통부는 창업지원 사업의 정책 실효성을 제고하기 위하여 단순 공간 지원에 국한되지 않고 국토교통 분야에 특화된 프로그램 제공 및 판로개척 등 창업지원을 다각화할 필요가 있음.

3) 행정능률향상 및 능력개발(7040-300)

○ 국토교통부는 연례적인 전용 및 세목변경을 통해 당초 편성된 비목과 다르게 집행하는 것을 지양할 필요가 있고, 예산 편성의 정확성을 제고하여 불요·불급한 조정이 반복되지 않도록 집행관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

‘행정능률향상 및 능력개발’ 사업은 적극행정 우수공무원 등을 포상하여 직원 사기 진작 및 조직역량을 강화하고, 청년소통채널 및 청년인턴을 운영하며, 국토교통 규제개혁위원회 운영을 통해 규제혁신을 지원하는 취지의 사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 41억 700만원으로, 전년도 이월액 1,650만원을 포함한 예산현액 41억 2,450만원 중 33억 5,910만원을 집행(81.5%)하고 1,140만원을 이월하였으며, 7억 5,300만원을 불용하였음.

【 2025년도 행정능률향상 및 능력개발 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년							2026년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
행정능률향상 및 능력개발	4,107	16.5	-	4123.5	3,359.1	11.4	753.0	4,028
행정능률향상 및 능력개발	722	16.5	-	738.5	689	11.4	38.1	722
청년정책 진흥	3,293	-	-	3,293	2,382.8	-	699.1	3,223
규제개혁 활성화 지원	92	-	-	92	76.2	-	15.8	83

※ 자료: 국토교통부

나) 연례적 조정을 통한 비목에 맞지 않는 집행 지양 필요

동 사업의 내역사업인 '행정능률향상 및 능력개발' 사업은 조직 내 소통과 화합을 도모하기 위해 국토교통 우수직원 및 적극행정 우수공무원을 표창하고, 자체 워크숍 및 아카데미 등을 지원하며, 갈등관리심의위원회를 운영하기 위한 것으로, 예산현액 7억 3,850만원 중 6억 8,900만원을 집행하고 1,140만원을 이월하였으며, 3,810만원을 불용하였음.

다른 내역사업인 '청년정책 진흥' 사업은 청년층의 시각을 정책 결정에 반영하고 국정 참여 기회를 확대하기 위해 청년소통채널 및 청년인턴을 운영하는 사업으로, 예산현액 32억 9,300만원 중 23억 8,280만원을 집행하고 6억 9,910만원을 불용하였음.

그런데 두 내역사업의 2025년도 세부 집행내역을 살펴보면, 일반수용비(210-01)로 편성된 예산을 임차료(210-07) 및 일반용역비(210-14) 등 다른 비목으로 전용하여 집행하였으며, 총 16회의 전용 및 세목변경이 이루어졌고 이 가운데 7회는 연말인 12월에 집중된 것으로 파악됨.

【 2025년도 행정능률향상 및 능력개발 및 청년정책 진흥 사업 집행내역 】

(단위 : 백만원)

내역사업	2025년							2026년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
· 행정능률향상 및 능력개발	722	16.5	-	738.5	689.0	11.4	38.1	722
- 일반수용비 (210-01)	225.6	-	△38.3	187.3	171.7	-	15.6	225.6
- 임차료 (210-07)	10	-	26.9	36.9	36.8	-	0.1	10

내역사업	2025년							2026년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
- 일반용역비 (210-14)	275	16.5	-	291.5	283.3	-	8.2	275
- 기타운영비 (210-16)	23	-	11.4	34.4	34.4	-	-	23
- 국내여비 (220-01)	1.8	-	-	1.8	0.2	-	1.6	1.8
- 사업추진비 (240-01)	4.6	-	-	4.6	4.6	-	-	4.6
- 일반연구비 (260-01)	130	-	-	130	106	11.4	12.6	130
- 포상금 (310-03)	52	-	-	52	52	-	-	52
· 청년정책진흥	**3,293**	**-**	**-**	**3,293**	**2,382.8**	**-**	**699.1**	**3,223**
- 일용임금 (110-04)	2,635	-	-	2,635	2,048.1	-	586.9	2,590
- 일반수용비 (210-01)	122	-	△85	37	34.2	-	2.8	119
- 일반용역비 (210-14)	100	-	55	155	135.4	-	19.6	100
- 국내여비 (220-01)	140	-	30	170	165.1	-	4.9	133
- 고용부담금 (320-09)	296	-	-	296	211.1	-	84.9	281

※ 자료: 국토교통부

【 2025년도 이· 전용 및 세목변경 상세내역 】

(단위 : 백만원)

내역사업	구분 (날짜)	목-세목 코드	→	목-세목 코드	금액	사유
청년정책 진흥	자체전용 (2025.10.29..)	일반수용비 (210-01)	→	국내여비 (220-01)	30	청년인턴 국내여비 확보를 위한 조정
	세목변경 (2025.1.9.)	일반수용비 (210-01)	→	일반용역비 (210-14)	55	청년소통채널 행사 대행 용역 추진을 위한 조정
행정능률향상 및 능력개발	세목변경 (2025.5.13.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.44	제주항공청 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 (2025.5.29.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	3.4	서울지방철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 (2025.6.17.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	1.712	부산지방철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 (2025.7.30.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	1.5	철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정

내역사업	구분 (날짜)	목-세목 코드	→	목-세목 코드	금액	사유
	세목변경 (2025.9.9.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.5	전주국토관리사무소 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 (2025.10.21.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	1.2	제천지방철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 (2025.10.28.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	1.255	제주항공청 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 (2025.12.9.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	4.156	항공교통본부 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 (2025.12.9.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	2.43	부산지방철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 (2025.12.10.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	4.8	철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 (2025.12.15.)	임차료 (210-07)	→	일반수용비 (210-01)	0.403	국토교통인재개발원 일반 수용비 부족에 따른 조정
	세목변경 (2025.12.10.)	일반수용비 (210-01)	→	기타운영비 (210-16)	11.4	우수직원 격려금 확보를 위한 조정
	세목변경 (2025.12.16.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	1.74	광주지방철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 (2025.12.22.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	4.2	서울지방철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정

※ 자료: 국토교통부

이와 관련하여 국토교통부는 청년인턴 국내여비 확보, 청년소통채널 행사 대행용역 추진, 우수직원 격려금 확보, 소속기관의 임차료 부족분 충당 등 사업 추진과정에서 불가피한 소요가 발생함에 따라 전용 및 세목변경을 실시하였다고 설명하고 있음.

그러나, 최근 3년간 집행내역을 살펴보면, 2023년에는 총 21회, 2024년에는 총 26회, 2025년에는 16회의 전용 및 세목변경(조정)이 이루어졌고, 상당수가 연말에 집중된 것으로 나타났으며, 특히 청년소통채널 행사 대행용역의 경우 3년 연속 연초(1~2월)에 일반수용비를 일반용역비로 세목변경하여 용역계약을 체결한 것으로 확인됨에 따라 동 사업은 연례적으로 당초 편성된 비목과 다르게 집행하고 있는 것으로 보임.

【 최근 3년간 내역사업별 세목변경 상세내역 요약 】

(단위 : 백만원)

내역사업	연도	구분 (날짜)	목-세목 코드	→	목-세목 코드	금액	사유
청년정책 진흥	2023	세목조정 ('23.2.13.)	일반수용비 (210-01)	→	일반용역비 (210-14)	130	청년소통채널 대행용역 발주
	2024	세목변경 ('24.2.28.)	일반수용비 (210-01)	→	일반용역비 (210-14)	87	'24년 청년소통채널 행사 대행 용역 추진
	2025	세목변경 (2025.1.9.)	일반수용비 (210-01)	→	일반용역비 (210-14)	55	청년소통채널 행사 대행 용역 추진을 위한 조정
내역사업	**연도**	**사유**	**목-세목 코드**	**→**	**목-세목 코드**	**횟수**	**비고**
행정능률 향상 및 능력개발	2023	임차료 부족	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	17	연말 7회
		수용비 부족	임차료 (210-07)	→	일반수용비 (210-01)	1	연말 1회
		격려금 부족	일반수용비 (210-01)	→	기타운영비 (210-16)	1	연말 1회
	2024	임차료 부족	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	20	연말 6회
		수용비 부족	임차료 (210-07)	→	일반수용비 (210-01)	4	연말 3회
		격려금 부족	일반수용비 (210-01)	→	기타운영비 (210-16)	1	연말 1회
	2025	임차료 부족	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	12	연말 5회
		수용비 부족	임차료 (210-07)	→	일반수용비 (210-01)	1	연말 1회
		격려금 부족	일반수용비 (210-01)	→	기타운영비 (210-16)	1	연말 1회

※ 자료: 국토교통부 자료 재가공

사업 추진과정에서 예기치 못한 집행 소요가 발생하는 경우 전용 및 세목변경을 통해 유연하게 예산을 운용하는 것은 필요한 집행 방식이지만, 청년소통채널 행사대행 용역의 경우 매년 추진해온 행사인 만큼 필요한 용역 규모를 사전에 예측할 수 있었을 것임에도 연초부터 세목을 변경(조정)한 것은 변경을 전제로 한 예산 편성으로 볼 소지가 있음.

또한, 연말에 소속기관의 임차료 부족분 충당이 집중된 것은 대부분 자체 워크숍 등 행사를 위한 것으로 보이고, 두 내역사업에 편성된 일반수용비 예산 3억 4,760만원 중 전용, 세목변경 및 불용을 제외하고 실제 비목에 맞게 집행된 금액은 2억 590만원으로 약 59.2%에 불과한 점을 고려할 때, 향후 다수의 조정이 반복되지 않도록 집행관리에 유의할 필요가 있다고 보임.

「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침[11]」에 따르면, 원칙상 동일 프그램 내에서 물건비(200목) 내 비목에 부족이 생겼을 경우에는 각 호 내에서 서로 자체 전용하여 충당할 수 있지만, 각 중앙관서의 장은 전용을 함에 있어 국회가 의결한 취지와 다르게 사업예산을 집행하는 등 「국가재정법」 제45조[12]에서 규정하고 있는 예산의 목적 외 사용금지에 반하지 않도록 관리할 필요가 있으므로,

향후 국토교통부는 연례적인 전용 및 세목변경을 통해 당초 편성된 비목과 다르게 집행하는 것을 지양할 필요가 있고, 사전에 예측 가능한 용역이나 임차료 등의 소요는 예산 편성 시부터 적정 비목에 반영하여 조정이 반복되지 않도록 집행관리를 철저히 할 필요가 있음.

---

11) **「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」- 기획재정부** (p.234)
자체전용권 위임범위
1. 동일 항(프로그램) 내에서 다음 각 호 내 비목에 부족이 생겼을 경우에는 아래 각 호에서 별도로 규정하는 바를 제외하고는 각 호 내에서 서로 자체 전용하여 충당할 수 있다.
나. 물건비(200목)
6. 각 중앙관서의 장은 전용을 함에 있어 「국가재정법」 제45조에서 규정하고 있는 예산의 목적 외 사용금지 여부에 대한 논란이 일어나지 않도록 하여야 한다.
가. 당초 예산에 계상되지 아니한 사업을 추진하는 경우
나. 국회가 의결한 취지와 다르게 사업 예산을 집행하는 경우
다. 연도말에 다른 사업예산의 집행잔액을 전용하여 불요·불급한 소요에 충당하여 집행하거나 다음연도로 이월하는 경우 등

12) **「국가재정법」**
제45조(예산의 목적 외 사용금지) 각 중앙관서의 장은 세출예산이 정한 목적 외에 경비를 사용할 수 없다.

참고 **2023 · 2024년 세목변경 상세내역[13]**

연도	구분 (날짜)	목-세목 코드	→	목-세목 코드	금액	사유
2023	세목조정 ('23.4.28.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.4	광주국토관리사무소 임차료 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.4.28.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.4	제주지방항공청 임차료 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.5.22.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	1.0	광주국토관리사무소 임차료 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.6.24.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	3.9	서울지방철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.6.26.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	1.7	철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.7.4.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	1.1	광주지방철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.9.12.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	1.2	부산지방국토관리청 임차료 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.10.22.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	1.5	제천지방철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.10.23.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	1.4	부산지방철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.10.27.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	2.6	익산지방국토관리청 임차료 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.11.7.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.4	제주지방항공청 임차료 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.11.29.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	3.4	철도특별사법경찰대 일반수용비 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.12.6.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.5	서울지방철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.12.8.)	임차료 (210-07)	→	일반수용비 (210-01)	0.1	철도특별사법경찰대 일반수용비 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.12.12.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.3	광주지방철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.12.14.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	1.7	광주국토관리사무소 임차료 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.12.19.)	일반수용비 (210-01)	→	기타운영비 (210-16)	6.4	적극행정 우수사례 입상작 등 격려금 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.12.19.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.1	철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목조정 ('23.12.26)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	3.5	국토지리정보원 임차료 부족에 따른 조정
2024	세목변경 ('24.4.8.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.2	대전지방국토관리청 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.4.15.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	1.2	서울지방국토관리청 임차료 부족에 따른 조정

13) 자료: 국토교통부 제출자료 재가공, 행정능률향상 및 능력개발(내역사업) 한정

연도	구분 (날짜)	목-세목 코드	→	목-세목 코드	금액	사유
	세목변경 ('24.5.7.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.5	제주지방항공청 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.5.16.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.8	국토지리정보원 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.6.18.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	3.5	서울지방철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.6.20.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.2	중앙토지수용위원회 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.6.26.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.6	익산지방국토관리청 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.6.26.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.06	익산지방국토관리청 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.7.8.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	2.4	서울지방국토관리청 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.7.11.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	3.4	국토지리정보원 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.9.9.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	2.2	부산지방국토관리청 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.9.11.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	1.4	광주지방철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.9.11.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.5	광주지방철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.10.10.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	8.6	철도특별사법경찰대 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.11.4.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.8	제천지방철도특별사법경찰대임차 료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.11.11.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	2.6	익산지방국토관리청 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.11.12.)	임차료 (210-07)	→	일반수용비 (210-01)	0.8	대전지방국토관리청 일반수용비 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.11.13.)	임차료 (210-07)	→	일반수용비 (210-01)	0.3	제주지방항공청 일반수용비 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.11.21.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.2	광주국토관리사무소 임차료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.11.27.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	2.4	부산지방철도특별사법경찰대임차 료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.12.9.)	임차료 (210-07)	→	일반수용비 (210-01)	0.5	제주지방항공청 일반수용비 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.12.17.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	1.0	광주지방철도특별사법경찰대임차 료 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.12.23.)	일반수용비 (210-01)	→	기타운영비 (210-16)	4.5	적극행정 우수사례 입상작 등 격려금 부족에 따른 조정
	세목변경 ('24.12.24.)	임차료 (210-07)	→	일반수용비 (210-01)	2.0	국토지리정보원 일반수용비 지출을 위한 조정
	세목변경 ('24.12.27.)	일반수용비 (210-01)	→	임차료 (210-07)	0.7	국토교통인재개발원 임차료 부족에 따른 조정

나. 국토도시실

1) 유엔 해비타트 개도국 도시지원(ODA)(5632-309)

○ 국토교통부는 한국 국가도시정책 프로그램(K-NUPP)의 잔여 사업 기간(총 60개월 중 17개월) 내 집행이 완료될 수 있도록, 유엔 해비타트와의 정례적 협의를 강화하는 등 K-NUPP 사업관리를 강화하고 목표한 성과가 도출되도록 노력할 필요가 있음.

가) 개요

유엔 해비타트 개도국 도시지원(ODA) 사업은 급속한 도시화로 인하여 도시정책이 미흡하거나 정책이 마련되지 않은 국가를 대상으로 사람 중심의 스마트시티를 적용한 국가도시정책 수립을 지원하기 위한 공적개발원조[14] 사업으로, 전액 국제부담금(340-02목)[15]으로 구성되어 있음.

이 사업의 2025년도 예산액은 12억 2,500만원으로 전액을 집행하였으며, 국토교통부는 사업이 시작된 2022년 이후 매년 전액을 집행하고 있음.

【 2025년도 유엔 해비타트 개도국 도시지원(ODA) 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년											2026년
	예산액		전년도 이월액	이전용	예비비	예산 현액	집행액	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						예산현액	집행액			
유엔 해비타트 개도국 도시지원(ODA)	1,225	1,225	-	-	-	1,225	1,225	1,225	1,225	-	-	1,224

※ 자료: 국토교통부

14) 공적개발원조(ODA; Official Development Assistance) : 개발도상국의 경제개발 및 복지증진을 위하여 공적 기관에 의하여 공적 재원으로 제공되는 원조

15) 법령, 조약, 협정 등에 의하여 설립된 법인, 외국기관, 국제기구, 외국인 또는 외국과 공동으로 설립된 기관 및 조합에 대하여 국고에서 직접 지급할 국제부담금 및 조약 또는 협정에 의하여 정부가 부담하도록 규정된 부담금에 적용되는 비목임(「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」)

나) 약정기간 내 실집행 완료를 위한 사업관리 강화 필요

유엔 해비타트 개도국 도시지원 사업은 2017년 국토교통부와 유엔 해비타트 간 체결된 기여 협약에 근거하여 추진 중인 '한국 국가도시정책 프로그램'(Korea-Funded National Urban Policy Program, 이하 "K-NUPP"라 함)을 의미하는 것으로,

이는 2016년 유엔 해비타트(UN-Habitat)[16]와 경제협력개발기구(OECD) 등이 주축이 되어 출범한 국가도시정책 프로그램(NUPP; National Urban Policy Program)[17]의 일환으로 추진되는 사업임.

K-NUPP는 2017년부터 2021년까지 이란, 나이지리아 및 미얀마 3개국을 대상으로 1단계 사업을 추진하여, 각국에서 도시정책 및 스마트시티 전략을 수립하여 도시화 과제를 해결하고 정책 역량을 강화하는 데 기여하였고,

2022년부터 2026년까지 2단계 사업을 추진 중으로, 대상 협력국(partner countries)[18]을 아제르바이잔, 캄보디아, 이집트, 모잠비크 및 파라과이 5개국으로 확장하여 사람 중심의 스마트시티 모델 개발을 지원하고 있음.

---

16) 지속 가능한 도시 개발과 주거권 보장을 목표로 설립된 유엔 산하의 국제기구임.

17) 도시는 세계 인구의 절반 이상이 거주하고 전 세계 GDP의 80% 이상을 창출하는 경제 중심지로 발전했지만, 도시화로 인한 교통 혼잡, 대기 오염, 주택 비용 상승 등 복합적 문제가 대두되고 있는바, 주택, 교통, 환경, 경제성장의 요소를 종합적으로 고려하는 정책적 틀을 수립하여 중앙정부와 지방정부 간의 협력을 강화하고, 체계적인 도시개발계획으로 도시화를 체계적으로 관리하도록 함으로써 개발도상국의 지속가능한 도시성장을 지원하려는 프로그램임(국토연구원, 「유엔 해비타트 협력 ODA 사업 검토연구 최종보고서」(국토교통부 연구용역), 2025.2.).

18) 공여를 받는 국가로, 수원국(recipient countries)으로도 지칭함.

【 K-NUPP(한국 국가도시정책 프로그램) 2단계 사업 개요 】

구 분	내 용
사업명	K-NUPP Phase 2: Scaling up People-Centered Smart Cities through National Urban Policies
목적	국가도시정책을 통한 사람 중심의 스마트시티 접근법 촉진
대상국	아제르바이잔, 캄보디아, 이집트, 모잠비크, 파라과이 5개국
총사업비	미화 2,888,804달러(원화 40억원)
기간	2022년~2026년(재정기여는 2026년에 종료되나, 실제 사업은 2027년 11월 완료 예정) ※ 최초 협약(2022.9.) 시 사업기간은 2022년부터 2025년까지였으나, 협약 변경(2024.8.)을 거쳐 사업기간이 2026년까지로 1년 연장됨.

※ 자료: 국토연구원, 「유엔 해비타트 협력 ODA 사업 검토연구 최종보고서」(2025.2.) 및 유엔 해비타트의 'Urban Policy Platform' 웹페이지(2026.6.15. 검색) 등을 바탕으로 재작성

K-NUPP는 우리나라의 도시화 경험 전수를 통하여 협력국 및 국제기구와의 국제협력을 강화하고, 민간 부문의 해외 진출 기회를 제고하며, 나아가 스마트시티 사업 발굴 기회를 발굴하는 동력이 될 것으로 예상되나,

국제기구를 통해 기여금이 집행(다자성 양자)되는 간접적인 원조 방식이며, 협력국의 정치적·행정적 환경이 프로그램의 원활한 실행을 제약하는 측면이 있다는 점 등을 고려하여 집행관리를 강화할 필요가 있을 것으로 보임.

국토교통부가 2단계 K-NUPP 착수를 위한 기여금을 2022년 11월 7일 최초로 납부함에 따라 K-NUPP의 사업주기는 매년 11월에서 다음 연도 11월까지의 기간으로 설정되어 있으며, 우리나라의 기여금 총액 40억원을 유엔 해비타트에 연차별로 납부한 현황 및 납부 예정사항은 다음 표와 같음.

【 K-NUPP(한국 국가도시정책 프로그램) 2단계 사업 기여금 집행 현황 】

(2026년 6월말 기준)

구분	집행(국토교통부→UN Habitat)			실집행(UN Habitat)		
	납부일	납부금액 (억원)	납부누계 (억원)	납부누계(A) (USD)	집행누계(B) (USD)	집행률 (B/A)
1차연도 ('22.11.~'23.11.)	'22.11.7.	5.17	5.17	358,479	294,487	82.1%
2차연도 ('23.11.~'24.11)	'23.12.4.	5.17	10.34	753,583	565,844	75.1%
3차연도 ('24.11.~'25.11.)	'24.7.1.	5.17	15.51	1,100,109	816,592	74.2%
4차연도 ('25.11.~'26.11.)	'25.5.23.	12.25	27.76	1,989,957	1,387,264	69.7%
5차연도 ('26.11.~'27.11.)	'26년 예정	12.24	40			

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 매년 예산액을 전액 집행(집행률 100%)하고 있으나, 유엔 해비타트의 연차별 결과보고서 등에 기반한 국토교통부의 자료에 따르면, 유엔 해비타트의 실집행 단계에서는 2차연도 이후 실집행률이 80%를 하회하고 있으며, 기여금 누적액이 증가할수록 실집행률이 감소하고 있음.

이와 관련하여, 유엔 해비타트에서는 매년 연차별 결과보고서를 통해 각 협력국의 국가도시정책 채택 여부 및 하위 이행계획 수립·실행 상황 등 K-NUPP 사업의 성과에 대하여 낙관적인 전망을 제시하고 있고,

국토교통부는 유엔 해비타트로부터 확인한 2026년 6월말 기준 누적 실집행률이 약 69.7%(누적 기여금 27.76억원 중 19.43억원 집행)로서 사업이 정상 추진되고 있으며, 4차연도('25.11.~'26.11.)가 마무리되는 2026년 11월말에 이르면 양호한 집행이 가능할 것으로 예상된다는 입장임.

다만, 2026년 6월말 기준 유엔 해비타트의 누적 실집행액(19.43억원)을 고려할 때 총 사업기간 60개월(5년) 중 남은 17개월(2026년 7월~2027년 11월) 동안 총사업비 40억원의 51.5%에 해당하는 20.6억원을 집행해야 하는 상황이라는 점에서, 잔여 사업기간에 대한 실집행률 관리 필요성이 클 것으로 보임.

【 K-NUPP 2단계 사업의 국가별 사업지연 요소 】

협력국	주요 사업지연 요소
아제르바이잔	◦ 협력 부족: 정부 부처와 지자체 간 협력 부족으로 종합적인 정책 이행 부진 ◦ 역량 부족: 실행기관, 지역기관, 커뮤니티 및 민간 부문의 역량 부족으로 인해 효과적 개입 곤란 ◦ 소통 부족: 정부와 시민단체 간 충분한 소통과 협력 부족
캄보디아	◦ 역량 부족: 정부의 역량 부족으로 진전 미흡. 관계자 역량 강화 필요. ◦ 소통 부재: 의사소통 부재로 여러 부처 간 종합적인 업무 수행 곤란 ◦ 재정적 제약: 제한된 자금으로 인해 프로젝트 실행 곤란 ◦ 정치·행정적 제약: 정치적 혼란과 행정 절차로 인해 일정 지연
이집트	◦ 정치적 혼란: 정치적 불안정으로 인해 프로젝트 실행 지연 ◦ 역량 부족: 관계자들의 기술적·관리적 역량 부족으로 사업 진행 한계
모잠비크	◦ 정치적 혼란: 대통령 선거(2024.9.)를 포함한 정치적 혼란 등으로 인한 추진 곤란. 안정적 제도 기반 마련이 주요 과제. ◦ 재정적 제약: 재정적 어려움을 극복하기 위해 세계은행·GIZ(독일 국제협력공사)와 같은 재정적·기술적 파트너의 참여 모색 중 ◦ 협력 체계 부족: NUP 준비를 위한 전문인력을 채용하고, 부처 간 역할과 책임을 명확히 하여 협력 체계 구축 필요
파라과이	◦ 재정적 한계: 심화된 프로그램 진행 곤란 ◦ 행정 절차 지연: 총선(2023.5.) 이후 새로운 정부로의 전환이 K-NUPP 실행 지연의 원인으로 작용 ◦ 소통 부족: 지역 이해관계자들과의 소통 부족이 지속적 문제로 작용

※ 자료: 국토연구원, 「유엔 해비타트 협력 ODA 사업 검토연구 최종보고서」(2025.2.)

국토연구원의 분석에 따르면, 각 협력국에서는 정치권력 변동에 따른 정치적 불안정 심화, 협력국 정부의 자부담금 부족 등 재정적 여력 한계, 각종 행정 절차의 비효율성, 정책 참여자 간 협력·소통체계 미흡 등의 사유로 인하여 사업이 지연될 가능성이 상존하고 있고,

K-NUPP 사업은 국토교통부에서 직접적으로 관리하는 방식이 아니라 다자기구인 유엔 해비타트에서 관리하는 방식이므로, 국토교통부가 집행 여건의 변동 및 불안정성 확대에 즉시적·탄력적으로 대응하는 것이 곤란한 구조인바, 집행부진 예방을 위한 선제적 관리가 필요한 상황임.

아울러, 국토교통부가 유엔 해비타트와 체결한 기여 협약에 따르면 사업 종료 시점까지 미집행된 잔액이 국고로 환수되기 어렵다는 점에서도 적극적인 사업 독려 및 관리가 필요한 상황[19]임.

이에 국토교통부는 유엔 해비타트와의 정례적 협의를 확대하고 협력국 상황에 대해 지속적으로 모니터링을 실시하는 등 사업관리 강화 방안을 강구하여, K-NUPP 사업의 실집행률을 제고하고 예정된 사업기간 내에 목표한 성과가 도출되도록 노력할 필요가 있음.

19) 국토교통부가 유엔 해비타트와 체결한 기여 협약에 따르면, 미집행 잔액 또는 잉여 기여금이 발생하는 경우 공여자인 국토교통부의 결정에 따라 사용 방식에 대한 협의가 가능하나, 통상적으로 유엔 해비타트가 이를 보유하여 비지정(non-earmarked) 재원으로 활용하거나 타 프로젝트를 지원하는 데 사용될 수 있음.

2) 스마트시티 확산사업(5637-308)

○ 국토교통부는 국고보조사업인 스마트시티 조성 사업의 운영실태 점검에서 확인된 위법·부적정 집행 문제를 방지하기 위한 제도개선 방안을 차질 없이 이행하고, 민간사업자의 ISMS 인증 보유 강화 방침과 관련하여 민간기업에 인증 의무를 부과하는 법적 근거를 명확히 하는 방안을 모색할 필요가 있음.

가) 개요

스마트시티 확산사업은 정보통신기술 등 스마트기술을 도시 운영에 접목하여 도시 문제를 해결하고 스마트도시 산업을 활성화하기 위한 것으로, '스마트시티 조성' 내역사업은 지방정부의 스마트도시 조성을 지원하기 위하여 국비와 지방비를 1:1로 대응하여 지원하는 국고보조사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 560억원으로, 전년도 이월액 3억 2,300만원과 자체이용 감액 30억원을 반영한 예산현액 533억 2,300만원 중 531억 1,400만원(99.6%)을 집행하고 1억 1,700만원을 다음 연도로 이월하면서 3,200만원은 불용하였음.

【 2025년도 스마트시티 조성 사업(내역사업) 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년									2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용	예비비	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경								
스마트시티 확산 사업	73,312	73,312	838	△3,000	-	71,150	70,401 [57,527]	434	315	31,615[1)]
- 스마트시티 조성	56,000	56,000	323	△3,000	-	53,323	53,114 [40,240]	177	32	39,200[2)]

주 1) 스마트시티 조성 내역사업이 지역균형발전특별회계로 이관되어 예산액이 감소함.
2) 지역균형발전특별회계의 지역자율계정 예산(198억원)과 지역지원계정 예산(194억원)을 합산한 금액임.
※ 자료 : 국토교통부

스마트시티 조성 사업은 지방자치단체 공모 방식으로 추진되며, 국토교통부는 지역별 특성에 맞는 스마트시티 조성을 지원하기 위하여 종전의 '거점형' 및 '강소형' 스마트시티 조성 유형에 더하여, 2025년부터 '스마트도시 특화단지' 조성 유형을 추가하여 운영 중으로, 구체적인 추진 사례로는 수요응답형 버스, 전기자전거 공유서비스, 탄소저감 플랫폼, 도시정보 데이터시설 구축 등이 있음.

【 스마트시티 조성 사업 개요 】

사업유형	개요	지원 방식
거점형	◦ 스마트도시가 전국에 확산될 수 있도록 **거점 기능**을 할 수 있는 스마트서비스 **종합 도시** 조성	◦ 3년간 국비 최대 160억원 지원 (국비-지방비 1:1 대응)
강소형	◦ 중소도시가 지역소멸, 기후위기 등 도시환경 변화에 대응력을 확보하여 지속가능하고 경쟁력을 갖춘 도시로 성장할 수 있도록 **특화 솔루션이 집중된 도시** 조성	◦ 3년간 국비 최대 80억원 지원 (국비-지방비 1:1 대응)
스마트도시 특화단지	◦ **입지 여건이 우수한 지역**에 정책수단과 예산 지원을 집약하여 혁신기업이 **연구·실증을 함께 추진할 수 있는 특화단지** 조성	◦ 3년간 국비 최대 80억원 지원 (국비-지방비 1:1 대응)

※ 자료: 국토교통부

나) 보조사업 관리 개선 방안의 차질 없는 이행 필요

2019년 신설된 스마트시티 조성 사업은 2021년부터 2025년까지 5년 간 98개 지방정부에서 7,970억원(국비, 지방비, 민간 포함)이 투입된 전국 단위의 대규모 사업인데,

그동안 사업 추진 과정에서 수요예측 미흡, 행정절차 지연, 사업관리 소홀 등에 따른 집행 저조 및 성과 미흡 사례가 발생하였고, 체계적인 제도 정비가 미비한 상태에서 재정이 투입되어 온 측면이 있어 종합적인 관리체계 개선이 필요함.

【 스마트시티 조성 사업에 대한 주요 지적사항 】

구 분		내 용
국회 결산 심사 시정 요구	2020 회계연도	◦ 국토교통부는 스마트시티 확산 사업의 지연사유와 사전 행정절차의 이행 여부를 점검하고, 지방비의 적기 조달 여부와 부담능력을 고려하여 보조금을 교부하는 등 **보조사업 관리를 철저히 할 것**(시정)
	2022 회계연도	◦ 국토교통부는 **공모 시 지자체의 사업추진 가능성을 보다 면밀히 검토**할 필요가 있으며, 지자체별 특성을 고려한 특화 솔루션이 균형적으로 추진될 수 있도록 할 것(제도개선) ◦ 국토교통부는 **법인 설립 및 행정절차 등의 추가 지연이 발생하지 않도록 사업관리를 철저히 할 것**(제도개선)
감사원 (2021년)		◦ 국토교통부는 5대 외부 연계서비스(112 긴급출동, 112 영상지원, 119 긴급출동, 재난상황, 사회적 약자 지원 서비스)를 스마트시티 통합플랫폼에 연계하도록 **2015~2020년 108개 지방자치단체에 총 639억 원의 보조금을 교부하였으나, 재난상황·사회적 약자 지원 서비스의 활용 실적이 저조** ◦ 국토교통부는 국가 R&D로 개발한 스마트시티 통합플랫폼과 5대 외부 연계서비스를 스마트도시협회로 하여금 공급하도록 하면서, **협회가 LH에 연계기능이 취약한 초기 버전의 플랫폼을 납품하거나 적정가보다 높은 가격으로 공급하였는데도 지도·감독 소홀** ◦ LH가 설치한 정보통신시설(46개 지구) 및 생활폐기물 자동집하시설(10개 지구)은 지자체로 인수인계 하는 과정에서 협의 및 보완에 다소 기간이 소요(정보통신시설은 평균 413일, 생활폐기물 자동집하시설은 922일)되었으며, **사전협의 절차 미흡 및 시설 보완 요구 등으로 추가 비용이 발생**함에 따라 **사업시행자와 지자체 간 스마트도시 기반시설 인수인계 지연을 방지할 방안이 부재**

※ 자료: 국회 결산 심사보고서 및 감사원 감사보고서 재정리

이와 관련하여, 동 사업에 대한 국민권익위원회의 2025년 실태조사[20] 및 정부합동 부패예방추진단의 2026년 운영실태 점검[21] 결과, 사업 전반에 걸쳐 사업 중단·부실관리 등에 따른 예산 낭비, 계약 업무 부적정 및 보조금 집행·정산 부적정 등 총 309건의 위법·부적정 사례가 적발되었음.

【 정부합동 부패예방추진단의 2026년 운영실태 점검 주요 결과 】

유형		주요 내용	규모
1 사업 중단 및 부실 관리 등 예산 낭비	가. 사업 미완료 및 운영·관리 부실	사업 구축·운영 단계에서 사업 미완료, 시스템 유지·관리 소홀, 참여업체 폐업 등 사유로 서비스 미시행 또는 운영 중단	13개 사업, 257.9억원
	나. 사업준비 부족	사업계획단계에서 수요예측 및 시장분석 미비, 관계기관 협의 지연 및 수요기관 의견 미반영 등으로 사업성이 부족한 사업을 시행하여 서비스 운영을 중단하거나 이용실적 저조	39개 사업, 788.2억원
	소 계	10개 지방정부, **52개 사업(52건), 1,046억원**	
2 계약 업무 부적정	가. 부적절한 수의계약	2천만원 초과 건에 대해서는 나라장터 등을 이용하여 입찰해야 하나, 2천만원 이하로 쪼개어 계약하거나 2천만원 초과 건을 수의계약 체결	221건, 297억원
	나. 수의계약 절차 위반	수의계약 체결 시 2인 이상 견적을 받아 가격을 비교하여야 하나, 단독 견적서로 1인 계약 체결 및 수의계약 적용 사유 입증 근거 서류 미비치	3건, 11억원
	다. 입찰공고 절차 위반	법정 공고기간 임의 단축, 과도한 입찰참가자격 제한 및 소프트웨어개발사업 지침을 위반하여 사업기간 임의 축소	5건, 26억원
	소 계		**229건, 334억원**

20) 국민권익위원회('3,800억 원 투입된 스마트시티 조성사업, 재정누수 심각, 관리·감독 철저해야', 2025.12.18.)에 따르면, 국민권익위원회는 스마트시티 조성사업에 능력이 없는 민간업체가 참여하고, 직원 인건비를 허위로 청구하고 있다는 신고를 받아 스마트시티 조성사업 보조금을 지원받은 지방정부 중 6개 지역을 대상으로 실태조사를 실시하여 약 218억 원의 보조금 부실 집행을 확인하였으며, 부적절하게 집행된 보조금의 환수 및 관리·감독 강화 방안 마련을 권고하였음.

21) 국무조정실('스마트도시 조성·확산 사업 운영 실태 점검', 2026.5.21.)에 따르면, 정부합동 부패예방추진단은 국토교통부와 합동으로 사업을 수행한 13개 지방정부(사업비가 100억원 이상이거나 사업유형별 참여 지방정부 및 지역 균형성 등을 고려하여 13개 지방정부 선정)에 대하여 2025년 5월부터 2026년 1월까지 합동점검을 실시하였으며, 제도개선 방안 및 문책·시정요구 등의 조치계획을 마련하였음.

유형		주요 내용	규모
③ 보조금 집행·정산 부적정	가. 보조금 집행 부적정	타부처 연구개발 과제를 동시에 수행한 인력의 인건비를 중복 수령하거나 사업 미참여자의 인건비 수령, 특수관계회사와의 내부거래 등	13건, 50명, 11억원
	나. 보조금 정산 부적정	사업완료 후 2개월 이내 정산자료 미제출 및 정산 미이행	1건, 5억원
	소 계		**14건, 16억원**
④ 기타 보조사업 추진 관련 부적정		성과지표 관리 미흡, 사업계획 임의 변경, 장기간 사업 지연 및 실시계획 수립 전 보조금 교부로 보조금 전액 이월	**14건**
합 계			**309건**

※ 자료: 국무조정실 '스마트도시 조성·확산 사업 운영 실태 점검'(2026.5.21.) 자료 재정리

이와 같이 스마트시티 조성 사업에서 나타난 사업관리 및 예산 집행상의 미비점은 재정 집행의 효율성 확보, ICT 혁신기업의 사업 참여 확대 및 공공서비스의 실효성·신뢰성 제고를 위해 보완될 필요가 있으며,

한국형 스마트시티 글로벌 협력 프로그램(K-City Network)[22] 및 ODA[23] 등 한국의 스마트시티 조성 경험 및 기술을 공유·확산하기 위한 스마트시티 국제협력 사업이 활발히 추진 중인 만큼, 국내 사업의 관리체계를 보다 내실화할 필요가 있음.

이와 관련하여, 국토교통부는 정부합동 부패예방추진단과의 운영실태 점검 결과에 따라 '사업 타당성 사전 검증 강화', '이해관계자 사전협의 의무화' 및 '지방정부·민간보조사업자의 책임성 제고' 등의 제도개선 방안을 수립한바,

22) 정부 간 협력을 기반으로 해외도시에 스마트시티 계획 수립(master planning), 타당성 조사 및 스마트솔루션 해외실증 등을 지원하기 위한 것으로, 스마트시티산업육성(일반회계, 5637-309) 사업의 '스마트시티 해외진출 지원' 내역사업 등을 통해 추진되고 있음.

23) 스마트시티 조성 및 스마트 대중교통체계 구축 등 다양한 사업이 실시되고 있음.

스마트시티 조성 사업이 도시 경쟁력 및 산업 우위 확보를 위한 사업 목표를 달성할 수 있도록 제도개선 방안을 차질 없이 이행하여, 수요발굴-집행-유지·관리-해외 사업 연계 등 스마트시티 조성 사업의 전 주기에 알맞은 관리·감독 체계를 정립할 필요가 있음.

【 정부합동 부패예방추진단의 주요 조치계획 】

유형	주요 내용
1 사업 중단 및 부실 관리 등 예산 낭비	◦ 사전 타당성 조사 및 객관적 검증을 통한 실효성 있는 사업 선정 ◦ 실패사례를 유형화하여 신규 사업 적정성 평가 시 활용 ◦ 민간보조사업자 이행보증보험 가입 등 책임 이행 장치 마련
2 계약 업무 부적정	◦ 부정한 계약 방지를 위한 계약 요청자와 계약 승인자의 권한 분리 ◦ 계약 업무 매뉴얼 마련, 담당자 교육
3 보조금 집행·정산 부적정	◦ 인건비 중복 수령 방지를 위한 확약서 징구 및 체크리스트 제출 의무화 ◦ 정산보고서 지연제출 등에 대한 제재 방안 마련
4 기타 보조사업 추진 관련 부적정	◦ 표준화된 성과지표 마련 및 매년 성과지표 달성 여부 점검 실시 ◦ 사업계획 변경 절차 개선 및 업무 처리 매뉴얼 마련

※ 자료: 국무조정실 '스마트도시 조성·확산 사업 운영 실태 점검'(2026.5.21.)

다) 민간사업자 정보보호인증 의무화 조치의 법적 근거 강화 필요

스마트시티 조성 사업의 2026년 공모지침부터는 신청요건 유의사항으로 참여기관(민간기업)의 '정보보호 관리체계 인증'(이하 "ISMS"[24]라 함) 또는 '정보보호 및 개인정보보호 관리체계 인증'(이하 "ISMS-P"[25]라 함) 보유 의무가 추가되었음.

【 2026년 스마트시티 조성 사업 공모지침의 ISMS 등 보유 의무화 규정 】

유의사항 (참여기관 컨소시엄 구성 시)

▪ **참여기관이 정보통신서비스 등 관련 과업을 수행**하는 경우*, '정보통신망법'에 따른 **정보보호 관리체계 인증(ISMS 또는 ISMS-P)**을 보유**하고 있어야 함

* 「정보통신망 이용촉진 및 정보보호 등에 관한 법률('정보통신망법')」 제2조제2호에 따른 정보통신서비스를 제공하거나, 「개인정보 보호법」 제2조제1호 및 제23조제1항에 따른 개인정보 및 민감정보, 지방정부의 비공개 정보 등을 취급하는 경우

** 「정보통신망법」 상 ISMS와 유사한 ISO 27001(정보보안경영시스템인증) 인정

- 현행 '정보통신망법' 상 의무 인증대상에 해당하지 아니하거나 유사인증을 미보유한 참여기관은 국토교통부와 지방정부 간 **협약체결 전일까지 인증절차 착수(신청) 완료***하여야 하며 이를 어길 경우 지방정부는 **해당기업을 수행배제**하여야 함

* 인증심사기관 인증계약 체결 및 수수료 납부 증빙을 국토교통부 및 지원기관 별도 제출

주) 밑줄 표시는 작성자 강조 사항임.
※ 자료: 국토교통부, '2026년 거점형 스마트도시 조성사업 공모지침' 등

ISMS는 정보보호를 위한 일련의 조치와 활동이 인증기준에 적합함을 증명하는 제도이고, ISMS-P는 ISMS에 '개인정보보호 관리체계 인증'(PIMS)을 통합한 복합인증 제도로서,

24) Information Security Management System
25) Personal Information & Information Security Management System

「정보통신망 이용촉진 및 정보보호 등에 관한 법률」(이하 “정보통신망법”이라 함) 제47조제2항[26]에 따라 주요정보통신서비스 사업자, 집적정보통신시설 사업자 및 매출액·이용자 규모가 일정 수준 이상인 사업자는 인증 의무대상자가 되며, 인증 의무대상자는 ISMS와 ISMS-P(이하 “ISMS 등”이라 함) 중 하나를 선택하여 인증을 받아야 함.

한편, 스마트시티에서는 물리적 도시 시설과 ICT·AI 등 첨단기술의 융합에 따라 광범위한 정보 수집·분석이 수반되므로, 스마트시티 서비스가 고도화되고 데이터 활용 범위가 확대될수록 정보보호의 중요성이 점증하고 있으며,

특히 개인정보의 처리에 대해서는 스마트시티 내 ‘동의 외 자동화된 처리’, ‘대규모 개인정보 집적’, ‘개인정보 간 연계·분석’, ‘스마트도시 생태계의 복잡성’ 등의 특성[27]으로 인해 통제권, 책임성, 투명성을 확보할 필요가 있는바,

스마트시티 조성 사업을 수행하는 민간사업자가 혁신서비스를 제공하려는 경우 도시데이터와 개인정보의 안전한 활용·보호를 위하여 제공하려는 서비스의 특성·규모 등에 적합한 ISMS 등의 인증을 확보할 필요가 있음.

---

26) **「정보통신망 이용촉진 및 정보보호 등에 관한 법률」**
제47조(정보보호 관리체계의 인증) ① 과학기술정보통신부장관은 정보통신망의 안정성·신뢰성 확보를 위하여 관리적·기술적·물리적 보호조치를 포함한 종합적 관리체계(이하 **“정보보호 관리체계”**라 한다)를 수립·운영하고 있는 자에 대하여 제4항에 따른 기준에 적합한지에 관하여 인증을 할 수 있다.
② 「전기통신사업법」 제2조제8호에 따른 전기통신사업자와 전기통신사업자의 전기통신역무를 이용하여 정보를 제공하거나 정보의 제공을 매개하는 자로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 제1항에 따른 인증을 받아야 한다.
1. 주요정보통신서비스 제공자
2. 집적정보통신시설 사업자
3. 전년도 매출액 또는 세입 등이 1,500억원 이상이거나 정보통신서비스 부문 전년도 매출액이 100억원 이상 또는 전년도 일일평균 이용자수 100만명 이상으로서, 대통령령으로 정하는 기준에 해당하는 자

27) 개인정보보호위원회, 『스마트도시 개인정보 보호 가이드라인』, 2021.12.

이에 국토교통부가 2026년 공모지침부터 참여기관으로 하여금 정보통신서비스 등 관련 과업을 수행하는 경우 「정보통신망법」 상 인증 의무대상자가 아니더라도 과업에 적합한 ISMS 등을 보유하도록 명시한 것은 스마트시티 조성 사업을 통해 구축된 민감 정보의 보호 필요성 및 최근 일련의 정보유출 사태 등을 고려할 때 타당한 측면이 있는 것으로 보임.

다만, 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」(이하 “스마트도시법”이라 함) 제22조제2항[28]은 국가, 지방자치단체 및 공공기관에 해당하지 않는 민간사업자에 대하여 ISMS 등 인증 보유 여부를 의무가 아닌 권고사항으로 규정하여, 정보보호 강화와 최소 규제 간 균형을 도모하는 측면이 있는데,

법률이 아닌 ‘공모지침’의 변경을 통해 「스마트도시법」의 규정을 넘어서는 의무를 민간사업자에게 부과하고, 해당 요건을 충족하지 못하는 민간사업자에 대하여 사업수행배제 조치를 취하는 것이 가능하도록 기준을 규정하는 것은 법률유보 관점에서 미흡한 측면이 있을 것으로 보임.

아울러, ISMS 등의 인증을 보유하려면 보안시스템 구축 및 정보보호 조직 구성 등의 물적·인적 요건을 갖추어야 하고, 사전 컨설팅 및 인증 수수료 등에 따른 경제적 부담도 수반되며, 인증 절차 진행에 일정 기간도 소요됨.

---

28) **「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」**
제22조(스마트도시기반시설의 보호) ② 제12조제1항제1호부터 제3호까지에 해당하지 아니하는 민간사업자는 스마트도시기반시설에 대하여 「정보통신망 이용촉진 및 정보보호 등에 관한 법률」 제47조제1항에 따른 인증을 받을 수 있다.

비록 중소기업에 대해서는 인증 취득 부담을 완화하기 위한 ISMS 등 간편인증제도(특례제도)[29]가 운영되고 있으나, 「스마트도시법」 제22조제2항에 근거하여 인증을 보유하지 않고도 사업에 참여할 수 있을 것으로 신뢰했던 기업의 입장에서는 ISMS 등의 인증을 요구하는 공모지침 변경이 참여 제약 요건으로 작용할 소지도 있을 것으로 보임.

이에 국토교통부는 스마트시티 조성 사업의 정보보호 체계를 강화할 필요성과 혁신생태계의 활성화를 위한 사업 목적을 균형적으로 고려하여, 장기적으로 민간기업에 인증 의무를 부과하는 법적 근거를 명확히 하는 방안을 모색할 필요가 있을 것으로 보임.

29) ISMS 등 간편인증제도(2024.7.24. 시행)

대상	요건
소기업	◦ 「중소기업기본법」 제2조제2항에 따른 소기업
중기업	◦ 전년도 정보통신서비스 부문 매출액이 300억원 미만인 중기업 ◦ 전년도 정보통신서비스 부문 매출액이 300억원 이상이나 자체 서비스 제공을 위한 주요 정보통신 설비를 보유하지 않은 중기업

구분		일반 인증	간편 인증	
		전체 기업 (구분 없음)	매출액 300억원 미만 중소기업	그 외 중기업
ISMS	관리체계 수립/운영, 보호대책 요구사항	80개	40개	44개
	수수료	800~1,400만원	400~700만원(약 50% 절감)	
ISMS-P	개인정보 요구사항	+21개	+62개	+65개
	수수료	1,000~1,800만원	600~1,100만원(약 40% 절감)	

3) 지적재조사 사업(5735-302)

○ 국토교통부는 서울의 지적재조사 사업지구 지정률 및 완료율이 다른 시·도에 비해 낮다는 점을 고려하여 추진 저조 원인을 실증적으로 분석하고, 2030년 이후 사업 연장 과정에서 서울을 중심으로 한 대도시의 지적재조사 사업 추진방식 및 제도개선 방안을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

"지적재조사사업(5735-302)"은 지적공부의 등록사항과 토지의 실제 현황이 일치하지 않는 '지적불부합지'를 정비하고, 종이에 구현된 지적을 디지털 지적으로 전환하기 위한 사업으로, 동 사업은 2012년부터 시작하여 2030년까지 추진되며, 총사업비는 1조 3,017억원 규모임.

이 사업의 2025년 예산액은 435억 9,300만원이고, 전년도 이월액 및 이·전용등을 반영한 예산현액 437억 2,000만원 중에서 436억 6,900만원을 집행하고 5,400만원을 불용하였음.

【 2025회계연도 지적재조사사업 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2025년							2026년
	본예산	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
·지적재조사측량	41,718	-	-	41,718	41,718 [41,718]	-	-	38,792
-자치단체경상보조	41,718	-	-	41,718	41,718 [41,718]	-	-	38,792
·바른땅시스템 유지보수 및 기능개선	1,585	-	-	1,585	1,571 [1,571]	-	14	1,303
·사업운영·관리비	290	27	100	416	390 [393]	-		390
합 계	43,593	-	-	43,720	43,669 [43,669]	-	50	40,485

※ 자료: 국토교통부

나) 서울의 지적재조사 추진실적 저조 원인분석 및 제도개선 필요

지적재조사사업은 2011년 제정된 「지적재조사에 관한 특별법」(이하 "「지적재조사법」"이라 한다)에 따라 토지의 실제 현황과 일치하지 아니하는 지적공부의 등록사항을 바로잡고, 종이에 구현된 지적을 디지털 지적으로 전환함으로써 국토를 효율적으로 관리함과 아울러 국민의 재산권 보호에 기여[30]하기 위하여 이루어지는 사업임.

동 세부사업 중 '지적재조사측량' 내역사업은 국고보조율 100%의 지방자치단체 경상보조사업으로, 각 지방자치단체가 관할 구역 내 지정된 지적재조사지구[31](이하 "사업지구"라 한다)를 대상으로 지적재조사측량을 수행하는 방식으로 운영되고 있음.

지적재조사사업은 「지적재조사법」에 따른 지적재조사사업에 관한 기본계획[32](이하 "기본계획"이라 한다)에 따라 추진되는 사업으로, 2016년 제2차

---

30) **「지적재조사에 관한 특별법」**
제1조(목적) 이 법은 토지의 실제 현황과 일치하지 아니하는 지적공부의 등록사항을 바로 잡고, 종이에 구현된 지적을 디지털 지적으로 전환함으로써 국토를 효율적으로 관리함과 아울러 국민의 재산권 보호에 기여함을 목적으로 한다.

31) **「지적재조사에 관한 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.
3. "지적재조사지구"란 지적재조사사업을 시행하기 위하여 제7조 및 제8조에 따라 지정·고시된 지구를 말한다.
제7조(지적재조사지구의 지정) ① 지적소관청은 실시계획을 수립하여 시·도지사에게 지적재조사지구 지정 신청을 하여야 한다.
제8조(지적재조사지구 지정고시) ① 시·도지사는 지적재조사지구를 지정하거나 변경한 경우에 시·도 공보에 고시하고 그 지정내용 또는 변경내용을 국토교통부장관에게 보고하여야 하며, 관계 서류를 일반인이 열람할 수 있도록 하여야 한다.

32) **「지적재조사에 관한 특별법」**
제4조(기본계획의 수립) ① 국토교통부장관은 지적재조사사업을 효율적으로 시행하기 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 **지적재조사사업에 관한 기본계획**(이하 "기본계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.

기본계획 및 2021년 제3차 기본계획 수립 과정에서 사업량과 추진계획이 일부 조정되었으며, 현재 총사업비 1조 3,017억원, 사업량 542만 필지를 목표로 2030년까지 추진 중임.

지적재조사사업 시행 경과

- ‘12. 3 :「지적재조사에 관한 특별법」 시행
- ‘12. 4 : 국토교통부 지적재조사기획단 신설
- '12. 9 : 기획재정부(KDI) 사업계획 적정성 검토(‘12~‘30년까지 총 1.3조원 소요)
- '13. 2 : 지적재조사 기본계획(‘12～’30년) 관보 고시
- ‘16. 3 : 제2차 지적재조사 기본계획(’16~‘30) 관보 고시
- ‘21. 2 : 제3차 지적재조사 기본계획(’21~‘30) 관보 고시
- ‘21. 6 : 지적재조사 책임수행기관 제도 도입 및 법령 개정
- ‘25.12 : ’12~‘25년 지적재조사사업 추진(5,897개 지구, 210만 필지)

※ 자료: 국토교통부

그러나 2025년까지 사업량 기준 누적 추진실적은 210만 필지로 전체 계획의 38.9% 수준이고, 예산 투입 역시 총사업비 1조 3,017억원 중 4,291억원으로 33.0% 수준에 머물고 있어, 2026년 이후 당초 목표를 달성하기 위해서는 연도별 사업물량 확대와 이에 상응하는 예산 확보가 필요한 상황임.

---

1. 지적재조사사업에 관한 기본방향
2. 지적재조사사업의 시행기간 및 규모
3. 지적재조사사업비의 연도별 집행계획
4. 지적재조사사업비의 특별시·광역시·도·특별자치도·특별자치시 및 「지방자치법」 제198조에 따른 대도시로서 구(區)를 둔 시(이하 “시·도”라 한다)별 배분 계획
5. 지적재조사사업에 필요한 인력의 확보에 관한 계획
6. 그 밖에 지적재조사사업의 효율적 시행을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항

【 지적재조사사업 진행 현황 】

(단위:억원/만필지)

구분	계획	실적	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25
예산	13,017	4,291 (33.0%)	34	215	80	150	150	150	150	156	450	613	716	542	449	436
사업량	542	210 (38.9%)	2	10	3	7	9	9	9	9	22	30	34	25	21	20

※ 자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는 기본계획 대비 예산이 충분히 확보되지 못해 당초 목표인 2030년까지 완료가 현실적으로 어려운 점을 고려하여, 사업기간 연장, 드론 등 간접측량 활용, 국·공유지 우선정비 등의 방안을 검토 중이라고 설명한 바 있음.

이처럼 지적재조사사업은 기본계획 대비 추진실적이 저조한 상황으로, 그간 국회와 감사원에서도 전체 사업 추진속도, 적정 소요예산 확보 및 2030년 내 완료 가능성에 대한 문제제기가 지속적으로 이루어져 왔고, 이와 같은 국회 및 감사원의 지적은 전체 사업의 추진속도 제고와 실현 가능한 사업계획 수립의 필요성을 보여줌.

【 지적재조사사업 관련 국회·감사원 주요 지적 】

구분	지적 주체	시기	주요 지적 내용
국회	국토위·예결위	2022년 예산안 심사	지적재조사사업의 단계별 목표 달성을 위해 매년 적정한 소요예산을 반영하고, 사업물량 증가에도 매년 사업목표를 충실히 이행하여 당초 계획한 2030년 내 사업 완료가 가능하도록 할 필요가 있음
	국토위·예결위	2024년 예산안 심사	실제 토지현황과 지적공부가 불일치하는 사례가 많고, 이로 인한 민원·소송·사인 간 분쟁이 발생하고 있으므로, 국가와 국민의 편익, 민간 일자리 창출 등을 고려하여 지적재조사사업을 조기에 완료할 필요가 있음
감사원	기관정기감사	2025년	제4차 지적재조사사업 기본계획 수립 시 현장조사, 지형도, 국토정보기본도 등을 활용하여 개별불부합지 물량 및 사업비를 재산출하고 타당성을 검토할 필요가 있음
			사업비가 총사업비 대비 20% 이상 증가할 경우 「총사업비 관리지침」에 따라 기획재정부와 협의하여 사업계획의 적정성을 재검토하는 방안을 마련할 필요가 있음
			연도별 사업추진 성과를 면밀히 검토하여 실제 집행 가능한 중기사업계획을 수립하는 등 그간의 사업추진 방식을 전면적으로 변경하는 방안을 마련할 필요가 있음
			한국국토정보공사가 실시하는 경계복원측량 등 개별필지 경계점 좌표와 같은 수치화된 측량성과를 지적재조사사업 추진성과에 연계하여 활용하는 방안을 마련할 필요가 있음

※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 작성

한편 시·도별 추진실적을 보면 서울의 사업지구 지정률과 완료율이 전국 평균에 비해 현저히 낮게 나타나고 있음.

국토교통부 제출자료에 따르면 서울은 사업대상 78,476필지 중 사업지구 지정이 2,125필지, 사업완료가 1,472필지에 그쳐 사업지구 지정률은 2.7%, 완료율은 1.9%로 나타나, 전국 평균 사업지구 지정률 38.7%, 완료율 31.7%를 크게 하회하는 상황임.

【 지역별 지적재조사사업 현황 】

(단위: 필, %)

구분	사업대상 (필지수)	사업지구지정(A+B)		사업완료(A)		추진중(B)	
		필지수	비율(%)	필지수	비율(%)	필지수	비율(%)
서울	78,476	2,125	2.7	1,472	1.9	653	0.8
부산	171,262	32,949	19.2	30,221	17.6	2,728	1.6
대구	47,208	19,434	41.2	18,343	38.9	1,091	2.3
인천	63,383	45,277	71.4	41,000	64.7	4,277	6.7
광주	155,454	42,937	27.6	36,154	23.3	6,783	4.4
대전	33,040	20,736	62.8	19,274	58.3	1,462	4.4
울산	81,948	19,241	23.5	17,053	20.8	2,188	2.7
세종	8,694	6,467	74.4	5,722	65.8	745	8.6
경기	470,827	189,755	40.3	170,826	36.3	18,929	4
강원	727,942	217,783	29.9	161,283	22.2	56,500	7.8
충북	545,170	203,237	37.3	178,704	32.8	24,533	4.5
충남	439,594	224,375	51	201,867	45.9	22,508	5.1
전북	626,960	252,573	40.3	200,815	32	51,758	8.3
전남	900,057	451,006	50.1	337,996	37.6	113,010	12.6
경북	399,401	158,836	39.8	130,287	32.6	28,549	7.1
경남	599,712	186,932	31.2	154,281	25.7	32,651	5.4
제주	70,875	21,297	30	13,899	19.6	7,398	10.4
계	5,420,003	2,094,960	38.7	1,719,197	31.7	375,763	6.9

※ 자료: 국토교통부

서울과 같이 토지이용 밀도가 높고 권리관계가 복잡한 지역에서 지적불부합지가 장기간 해소되지 않을 경우, 재산권 분쟁과 행정정보의 불확실성이 지속될 우려가 있다는 점에서, 서울 지역의 추진실적 저조 원인을 분석하고 개선책을 마련할 필요성이 크다고 할 수 있음.

이에 대해 국토교통부는 서울의 경우 높은 지가로 인해 조정금 예산 확보가 어렵고, 다세대주택 밀집에 따른 구분소유권 문제 등으로 사업지구 지

정 및 완료 비율이 낮은 것으로 보인다는 입장으로,

국토교통부의 설명에 따르면 서울 지역의 지적재조사사업 추진 실적이 저조한 이유는 현행 지적재조사사업의 절차 및 제도의 특성과 관련된 것으로 보임.

이와 관련하여 지적재조사사업 추진 절차를 살펴보면 다음과 같음.

현행 「지적재조사법」은 지적소관청[33]이 실시계획을 수립하여 시·도지사에게 사업지구 지정을 신청하도록 하고 있으며[34], 사업지구 지정 신청 시 원칙적[35]으로 지적재조사예정지구[36] 토지소유자 총수의 3분의 2 이상과 토지

---

33) **「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
18. "**지적소관청**"이란 지적공부를 관리하는 특별자치시장, 시장(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제10조제2항에 따른 행정시의 시장을 포함하며, 「지방자치법」 제3조제3항에 따라 자치구가 아닌 구를 두는 시의 시장은 제외한다)·군수 또는 구청장(자치구가 아닌 구의 구청장을 포함한다)을 말한다.

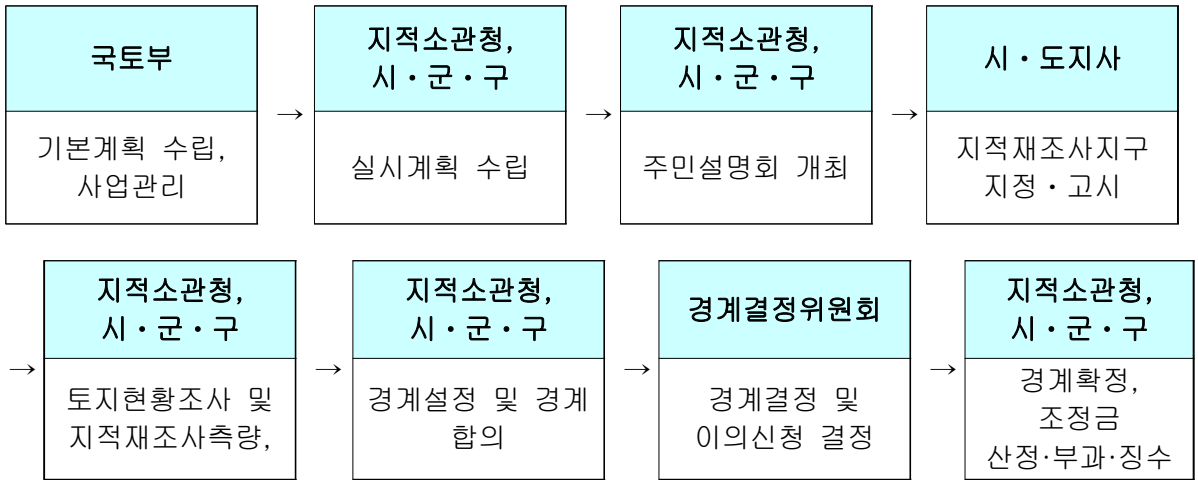
34) **「지적재조사에 관한 특별법」**
제6조(실시계획의 수립) ① 지적소관청은 시·도종합계획을 통지받았을 때에는 다음 각 호의 사항이 포함된 지적재조사사업에 관한 실시계획(이하 "실시계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.
1. 지적재조사사업의 시행자
2. 지적재조사지구의 명칭
3. 지적재조사지구의 위치 및 면적
4. 지적재조사사업의 시행시기 및 기간
5. 지적재조사사업비의 추산액
6. 토지현황조사에 관한 사항
7. 그 밖에 지적재조사사업의 시행을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항
제7조(지적재조사지구의 지정) ① 지적소관청은 실시계획을 수립하여 시·도지사에게 지적재조사지구 지정 신청을 하여야 한다.

35) 예외적으로 지적소관청은 지적재조사예정지구에 토지소유자협의회가 구성되어 있고 토지소유자 총수의 4분의 3 이상의 동의가 있는 지구에 대하여는 우선하여 지적재조사지구로 지정을 신청할 수 있다.

36) 지적재조사예정지구는 실시계획 수립 후 지적재조사지구로 지정하기 전 단계의 토지로, 지적소관청은 실시계획에 포함된 필지는 지적재조사예정지구임을 지적공부에 등록하여야 함.

면적 3분의 2 이상에 해당하는 토지소유자의 동의를 받도록 규정하고 있음[37].

【 지적재조사사업 진행 순서 】



※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

지적재조사사업은 지적재조사 기본계획 수립 이후 지적소관청의 실시계획 수립, 주민설명회 및 토지소유자 동의, 사업지구 지정, 지적재조사측량, 경계조사 및 경계협의, 경계결정 및 이의신청, 조정금 산정·징수·지급의 절차를 거쳐 추진됨.

지적재조사사업은 최종적으로 경계확정 결과 지적공부상 면적이 증가하거나 감소한 경우 필지별 면적 증감내역을 기준으로 조정금을 산정하고, 면적이 증가한 토지소유자에게는 조정금을 징수하며 면적이 감소한 토지소유

「지적재조사에 관한 특별법」
제6조(실시계획의 수립) ④ 지적소관청은 실시계획에 포함된 필지는 **지적재조사예정지구**임을 지적공부에 등록하여야 한다.

37) 「지적재조사에 관한 특별법」
제7조(지적재조사지구의 지정) ② 지적소관청이 시·도지사에게 지적재조사지구 지정을 신청하고자 할 때에는 다음 각 호의 사항을 고려하여 **지적재조사예정지구 토지소유자(국유지·공유지의 경우에는 그 재산관리청을 말한다. 이하 같다) 총수의 3분의 2 이상과 토지면적 3분의 2 이상에 해당하는 토지소유자의 동의**를 받아야 한다.

자에게는 조정금을 지급하는 구조[38]임.

따라서 지가가 높고 권리관계가 복잡한 지역에서는 조정금 규모, 조정금 체납, 이의신청 및 경계분쟁이 사업추진의 주요 변수로 작용할 수 있음.

특히 조정금은 경계확정 이후 면적 증감 결과에 따라 산정되므로, 사업지구 지정 전 또는 경계협의 단계에서 예상 조정금 규모에 대한 정보가 충분하지 않을 경우 토지소유자의 수용성과 경계확정 과정에 영향을 미칠 수 있음.

이처럼 현행 지적재조사사업의 조정금 정산 및 경계확정 절차는 지가가 높고 다수 이해관계자가 존재하는 서울 지역에서 사업완료를 지연시키는 요인으로 작용할 가능성이 있음.

서울처럼 지가가 높은 지역에서는 작은 면적 증감도 고액 조정금으로 이어질 수 있으므로, 조정금 규모와 예산 확보 문제가 경계확정 및 사업완료 단계의 부담으로 작용할 가능성이 있고,

서울은 다세대주택, 집합건물, 상업용 건물, 복합용도 건물 등이 밀집한 지역이 많아 하나의 필지 또는 건물에 다수의 구분소유자·대지권자·이해관계자가 존재할 수 있어, 이러한 권리관계는 주민설명, 동의 확보, 경계조

---

38) **「지적재조사에 관한 특별법」**
제20조(조정금의 산정) ① 지적소관청은 제18조에 따른 경계 확정으로 지적공부상의 면적이 증감된 경우에는 **필지별 면적 증감내역을 기준으로 조정금을 산정하여 징수하거나 지급**한다. 이 경우 1인의 토지소유자가 다수 필지의 토지를 소유한 경우에는 해당 토지소유자가 소유한 토지의 필지별 조정금 증감내역을 합산하여 징수하거나 지급한다.

정, 조정금 통지・징수・지급 절차를 복잡하게 만들 수 있음.

한편 동 세부사업에서 지방자치단체에 교부되는 보조금은 지적재조사측량에 사용되며, 면적 증감에 따른 조정금 납부・지급 예산은 지적소관청이 지방자치단체 재원으로 편성・운영하는 구조임[39]

따라서 서울 지역에서는 고액의 조정금 예산을 확보하기 어려워 장기 미완료 지구가 발생한 사례가 있고[40], 고액 조정금 발생 시 이의신청 및 행정쟁송[41]으로 사업이 지연될 수 있다는 지적이 제기된 바 있음.

---

39) **「지적재조사 업무규정」 [국토교통부고시 제2025-471호]**
제25조(조정금의 산정 등) ④ 지적소관청은 **조정금의 납부와 지급을 처리**하기 위해 **「지방재정법」 제36조**에 따라 세입・세출예산으로 편성하여 운영해야 한다.
「지방재정법」
제36조(예산의 편성) ① 지방자치단체는 법령 및 조례로 정하는 범위에서 합리적인 기준에 따라 그 경비를 산정하여 예산에 계상하여야 한다.
② 지방자치단체는 모든 자료에 의하여 엄정하게 그 재원을 포착하고 경제 현실에 맞도록 그 수입을 산정하여 예산에 계상하여야 한다.
③ 지방자치단체는 세입·세출의 항목이 구체적으로 명시되도록 예산을 계상하여야 한다.
④ 지방자치단체의 장이 예산을 편성할 때에는 제33조에 따른 중기지방재정계획과 제37조에 따른 투자심사 결과를 기초로 하여야 한다.
40) 동작구 상도1지구와 중랑구 상봉1지구는 각각 2013년도와 2014년도에 지적재조사사업지구로 지정되어 지적재조사측량을 완료하였으나 토지 면적 증감 및 경계조정에 따른 소유자 미동의, 고액의 조정금 예산확보 문제로 현재까지 사업이 완료되지 못하고 있는 장기 미완료지구로 남아있었던 사례가 있음.
41) **「지적재조사에 관한 특별법」**
제17조(경계결정에 대한 이의신청) ① 제16조제6항에 따라 경계에 관한 결정을 통지받은 토지소유자나 이해관계인이 이에 대하여 불복하는 경우에는 통지를 받은 날부터 60일 이내에 **지적소관청에 이의신청**을 할 수 있다.
⑤ 경계결정위원회는 이의신청에 대한 결정을 하였을 때에는 그 내용을 지적소관청에 통지하여야 하며, 지적소관청은 결정내용을 통지받은 날부터 7일 이내에 결정서를 작성하여 이의신청인에게는 그 정본을, 그 밖의 토지소유자나 이해관계인에게는 그 부본을 송달하여야 한다. 이 경우 토지소유자는 결정서를 송부받은 날부터 60일 이내에 **경계결정위원회의 결정에 대하여 행정심판이나 행정소송을 통하여 불복**할 지 여부를 지적소관청에 알려야 한다.
제21조의2(조정금에 관한 이의신청) ① 제21조제3항에 따라 수령통지 또는 납부고지된 조정금에 이의가 있는 토지소유자는 수령통지 또는 납부고지를 받은 날부터 60일 이내에 **지적소관청에 이의신청**을 할 수 있다.

서울시를 대상으로 한 지적재조사 조정금 제도 연구에서도 국토교통부 사업비 일부를 조정금 예산으로 확보하여 배분하는 방안, 조정금 금액대별 분할 납부·지급 기간 및 횟수 확대, 사업지구 지정 동의 전에 예상 조정금 조서를 열람하도록 하는 조정금 사전 산정·협의 제도 등을 개선방안으로 제시한 바 있음[42].

따라서 서울의 낮은 추진실적은 단순히 지방자치단체나 국토교통부의 사업관리 미흡만으로 보기보다, 현행 지적재조사 제도가 서울과 같은 대도시의 특성에 적합하게 작동하고 있는지 검토할 필요성을 보여주는 것으로 볼 수 있음.

한편 국토교통부는 2024년 「지적재조사에 관한 특별법」 및 같은 법 시행령 개정을 통해 다수 필지 소유자의 조정금 합산[43], 토지소유자협의회 추천 감정평가법인 포함, 조정금 이의신청 시 별도 감정평가법인 재평가[44], 금액대별 분할납부 기준 신설[45] 등 조정금 산정의 객관성 및 납부 부담 완

42) 박문재·김재명·최윤수·안종욱, 「지적재조사 조정금 제도 개선방안에 관한 연구: 서울시를 대상으로」, 한국지적정보학회지 제22권 제1호, 2020, pp.48~61.

43) **「지적재조사에 관한 특별법」**
제20조(조정금의 산정) ① 지적소관청은 제18조에 따른 경계 확정으로 지적공부상의 면적이 증감된 경우에는 필지별 면적 증감내역을 기준으로 조정금을 산정하여 징수하거나 지급한다. **이 경우 1인의 토지소유자가 다수 필지의 토지를 소유한 경우에는 해당 토지소유자가 소유한 토지의 필지별 조정금 증감내역을 합산하여 징수하거나 지급한다.** <개정 2024. 3. 19.>

44) **「지적재조사에 관한 특별법」**
제21조의2(조정금에 관한 이의신청) ② 지적소관청은 제1항에 따라 이의신청이 제기된 조정금이 감정평가법인등의 감정평가액으로 산정된 조정금인 경우에는 **해당 조정금 산정에 참여하지 아니한 감정평가법인등 2인에게 재평가를 의뢰하여 조정금을 다시 산정**하여야 한다. <신설 2024. 3. 19.>

45) **【조정금 분할 납부 기준】 (지적재조사에 관한 특별법 시행령 [별표 1])**

구분	개정 전	개정 후
5백만원 이상 ~ 1천만원 미만	분할납부 대상 아님	6개월 이내 3회 이내
1천만원 이상 ~ 3천만원 미만	1년 이내 4회 이내	1년 이내 4회 이내
3천만원 이상 ~ 5천만원 미만	1년 이내 4회 이내	1년 이내 5회 이내
5천만원 이상	1년 이내 4회 이내	1년 이내 6회 이내

화를 위한 제도개선을 추진한 바 있음[46].

이러한 제도개선은 조정금 산정의 신뢰도 제고와 납부 부담 완화 측면에서는 의미가 있으나, 서울과 같이 사업지구 지정률과 완료율이 모두 낮은 지역의 구조적 문제를 충분히 해소하는 데에는 한계가 있을 수 있음.

따라서 국토교통부는 2030년 이후 사업 연장 추진을 검토하는 과정에서 서울의 조정금 규모, 고액 조정금 발생 비율, 조정금 이의신청·체납 현황, 미추진 필지 유형, 다세대·집합건물 비중 등을 타 시·도와 비교하여 서울의 추진 저조 원인을 실증적으로 분석하고, 그 결과에 따라 조정금 사전 산정·협의, 고액 조정금 납부방식 개선, 집합건물 밀집지역 절차 보완 등 대도시형 추진방식의 필요성을 검토할 필요가 있음.

---

46) 지적재조사에 관한 특별법 일부개정법률안 검토보고서(서일준의원안, 제2123371호)

4) 국토지형관리(5831-301, 302, 303, 305, 501)

○ 국토지리정보원의 2025년 용역계약 중 수의계약이 이루어진 65건의 계약은 모두 단독응찰에 따른 유찰 후 체결된 것으로 나타나므로, 반복적인 단독응찰이 확인되는 용역에 대하여 장기계속계약, 민간위탁, 공공기관 위탁 등 업무유형별 적정 수행방식을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

“국토지형관리(5831)” 단위사업은 국가기본도 제작(5831-301), 국가기준점 관리(5831-302), 국토조사 및 지명(5831-303), 국토위성센터 및 국토관측위성 운영(5831-305) 및 국토지형관리(정보화)(5831-501) 등 5개 세부사업으로 구성되어 있으며,

국토지리정보원은 국토의 지형을 관리하기 위하여 국가공간정보의 생산·제공·품질관리 및 공간정보시스템 운영 관련 사업을 수행하고 있음.

이 사업의 2025년 예산액은 1,226억 4,600만원이고, 전년도 이월액 및 이·전용등을 통한 예산현액 1,393억 5,400만원 중에서 1,314억 9,300만원을 집행하고 59억 2,700만원을 다음연도로 이월하였으며, 19억 3,400만원을 불용하였음.

【 2025년 국토지형관리 결산 】

(단위: 백만원, %)

세부사업	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	불용률
국가기본도 제작	89,170	14,578	△619	103,129	96,808	5,541	780	0.7
국가기준점관리	12,089	1,499	±36	13,588	13,023	25	541	4.0
국토조사및지명	3,056	83	350	3,489	3,189	44	255	7.3
국토위성센터및 국토관측위성운영	7,584	348	△22	7,910	7,646	164	100	1.3
국토지형관리 (정보화)	10,747	359	132	11,238	10,827	153	258	2.3
합계	122,646	16,867	△159	139,354	131,493	5,927	1,934	1.4

※ 자료: 국토지리정보원

나) 반복 단독응찰 용역의 업무 성격별 적정 수행방식 검토 필요

최근 5년간 국토지리정보원이 수행한 전체 용역계약 749건 중 수의계약은 259건으로 건수 기준 34.7%, 금액 기준 23.2%를 차지하고 있음.

특히 2025년에는 전체 용역계약 157건 중 수의계약이 65건으로 건수 기준 41.4%, 금액 기준 33.0%에 달하여 최근 5개년 평균을 상회하는 것으로 나타나며, 전체 용역 금액 대비 수의계약 금액은 2024년에 이어 높은 수준을 유지하고 있음.

【 최근 5개년 국토지리정보원 용역 수의계약 현황 】

(단위: 건, %, 백만원)

연도	전체 용역 건수	수의계약 건수	건수 비중	전체 용역 금액	수의계약 금액	금액 비중
2021	133	50	37.6	125,827	23,148	18.4
2022	133	45	33.8	121,098	19,122	15.8
2023	148	43	29.1	154,893	23,470	15.2
2024	178	56	31.5	140,305	47,267	33.7
2025	157	65	41.4	125,200	41,266	33.0
합계	749	259	34.7	667,324	154,273	23.2

※ 자료: 국토지리정보원

세부사업별로 보면 국가기본도 제작 사업의 수의계약 금액이 289억 1,200만원으로 전체 수의계약 금액의 70.1%를 차지하고 있으며, 국토지형관리(정보화) 47억 9,100만원, 국토조사 및 지명 30억 7,100만원 등에서 수의계약이 확인됨.

【 세부사업별 수의계약 현황 】

(단위: 건, 백만원, %)

세부사업	수의계약 건수	수의계약 금액	금액 비중
국가기본도 제작	29	28,912	70.1
국토지형관리(정보화)	8	4,791	11.6
국토조사 및 지명	5	3,071	7.4
국토위성센터 및 국토관측위성 운영	10	2,447	5.9
국가기준점관리	13	2,045	5.0
합계	65	41,266	100.0

※ 자료: 국토지리정보원

또한 2025년 수의계약 65건은 모두 입찰참가자 수가 1개[47]이고, 유찰 사유가 단독응찰로 확인됨.

수의계약의 법적 근거를 보면, 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제27조제1항[48]을 근거로 한 계약은 2건이고, 같은 조 제3항[49]에 따라 입찰자가 1인뿐인 경우 재공고입찰을 실시하지 않고 체결한 수의계약은 63건으로 전체의 96.9%를 차지함.

【 2025회계연도 수의계약 법적 근거 】

법적 근거	내용 요지	건수	건수 비중	계약금액	금액 비중
국가계약법 시행령 제27조제1항	경쟁입찰·재공고입찰 후 입찰자 또는 낙찰자 부재 등에 따른 수의계약	2	3.1%	2,005백만원	4.9%
국가계약법 시행령 제27조제3항	입찰자가 1인뿐인 경우 재공고 생략 가능 특례에 따른 수의계약	63	96.9%	39,261백만원	95.1%
합계		65	100.0%	41,266백만원	100.0%

※ 자료: 국토지리정보원 제출자료 재구성

47) 계약상대방이 복수의 업체인 경우에도 제출자료상 입찰참가자 수가 1개로 기재된 경우 하나의 입찰참가자로 분류함.

48) 경쟁입찰을 실시하였으나 입찰자가 1인뿐인 경우로서 재공고입찰을 실시하더라도 입찰참가자격을 갖춘 자가 1인밖에 없음이 명백하다고 인정되는 경우 또는 재공고입찰에 부친 경우로서 입찰자 또는 낙찰자가 없는 경우 수의계약이 가능함.

「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」

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

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

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

「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」

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

2024회계연도 결산 예비심사검토보고서에서는 측량성과 품질검증 용역이 특정 검증기관 중심으로 반복 수행되고 있는 점을 지적하면서, 품질검증의 정확도와 신뢰도 강화를 위하여 경쟁체제 도입 또는 민간위탁 전환 등 수행체계 개편 방안을 검토할 필요가 있다고 지적한 바 있음[50].

【 연속으로 동일 업체가 수행한 용역 】

(단위: 백만원)

과업 성격[1]	세부사업	대표 과업	업체명	최근 연속 수행기간	계약금액 합계	대체 가능 업체[2]
운영·유지관리	국토조사 및 지명	국토정보플랫폼 등 운영·관리	엘티메트릭(주) 컨소시엄	4년	7,322	O
	국토지형관리 (정보화)	지오프라 등 유지보수	이에스이(주)	5년	4,469	O
연구용역	국토조사 및 지명	국토조사	국토연구원	5년	1,918	X
	국토조사 및 지명	대한민국 국가지도집 발간	(사)대한지리학회	5년	3,294	X
	국토조사 및 지명	UNGEGN 대응전략 연구 등	(사)동해연구회	5년	446	X
품질검증	국가기본도 제작	항공영상·수치지형도 품질검증	공간정보품질관리원	4년	8,858	O
	국가기본도제작	정밀도로지도 품질검증	공간정보산업진흥원	5년	4,737	O
	국토지형관리 (정보화)	3차원 공간정보 품질검증	공간정보산업진흥원	5년 연속	2,437	O

주 1) 과업성격은 업무의 특성을 고려하여 분류함.
2) 품질검증의 경우 대체 가능 업체(공간정보품질관리원, 공간정보산업진흥원)가 있으나, 매년 1개의 검증기관만 입찰에 참여하고 있는 상황임.
※ 자료: 국토지리정보원 제출자료 재구성

그런데 국토지리정보원이 제출한 최근 5개년 용역 수의계약 현황자료를 보면, 단독응찰에 따른 유찰 후 수의계약 구조는 기존에 지적된 품질검증 용역에만 한정되지 않고, 국토조사 및 지명의 국토정보플랫폼 운영·관리,

50) 2024회계연도 결산 예비심사검토보고서(국토교통위원회)

국토지형관리(정보화)의 지오프라 등 유지보수 등 상시 운영·유지관리 용역과 일부 연구 용역에서도 확인되고 있음.

이에 대하여 국토지리정보원은 전문성이 필요한 용역의 경우 특정 업체가 반복적으로 수행하고 있으나, 공개경쟁입찰을 통한 계약 절차를 지속적으로 유지함으로써 잠재적 경쟁 참여 기회와 기술혁신 가능성을 확보하고자 한다는 입장임.

공간정보 분야의 전문성을 고려할 때, 참여 가능한 기관 및 업체가 제한될 수 있으므로, 단독응찰에 따른 유찰 후 수의계약이 체결되었다는 사실만으로 해당 계약이 곧바로 부적정하다고 단정하기는 어려우며, 공개경쟁입찰 절차를 유지함으로써 잠재적 참여기관의 진입 가능성을 열어두려는 취지도 일정 부분 타당한 측면이 있음.

그러나 2024회계연도 결산 예비심사검토보고서에서 이미 품질검증 용역 수행방식 개편 필요성이 지적된 바 있고, 2025년 수의계약 65건 모두 입찰 참가자 수가 1개인 단독응찰에 따른 유찰 후 수의계약이라는 점에서 실질적으로 경쟁이 확보되지 못한 상황으로 보임.

또한 국토지리정보원이 수행하는 업무는 품질검증, 정보시스템 운영·유지관리, 대규모 구축성 용역, 연구·기술개발 용역 등 성격이 다른 업무가 혼재되어 있는 만큼,

반복적으로 유찰이 발생하는 용역에 대하여 업무 성격별로 현행과 같이

단년도 용역계약을 통한 수의계약 방식이 적정한지, 또는 장기계속계약, 민간위탁, 공공기관 위탁, 직접수행 등 다른 수행방식이 더 부합하는지 종합적으로 검토할 필요가 있음.

특히 국토지리정보원은 국토교통부 소속 책임운영기관[51]으로서 국가공간정보의 생산・관리・제공과 관련한 전문기능을 수행하고 있는데,

책임운영기관은 기관 운영의 자율성과 효율성을 높이는 대신 성과에 대한 책임성을 전제로 운영되는 기관이라는 점[52]에서, 외부 전문기관을 활용하더라도 해당 성과물에 대한 최종 품질관리와 성과환류 책임은 기관 차원에서 확보할 필요가 있음.

따라서 국토지리정보원 소관 업무의 용역에 대해서는 단순히 개별 수의계약이 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」상 수의계약 요건을 충족하였는지 여부만 볼 것이 아니라, 해당 업무가 국토지리정보원의 고유 기능과 어떤 관계에 있는지, 외부용역 수행 결과에 대한 검수・평가가 적절히 이루어지고 있는지, 반복적으로 동일한 기관에 의존하는 구조가 기관의 전문역량 축적 및 책임 있는 품질관리와 부합하는지 함께 점검할 필요가 있음.

---

51) 「책임운영기관의 설치・운영에 관한 법률 시행령」 [별표 1]은 국토지리정보원을 책임운영기관 중 조사 및 품질관리형 책임운영기관으로 분류하고 있음.

52) **「책임운영기관의 설치・운영에 관한 법률」**
제2조(정의) ① 이 법에서 "**책임운영기관**"이란 정부가 수행하는 사무 중 공공성(公共性)을 유지하면서도 경쟁 원리에 따라 운영하는 것이 바람직하거나 전문성이 있어 성과관리를 강화할 필요가 있는 사무에 대하여 책임운영기관의 장에게 행정 및 재정상의 자율성을 부여하고 그 운영 성과에 대하여 책임을 지도록 하는 행정기관을 말한다.

먼저, 국토정보플랫폼 등 운영·관리(국토조사 및 지명-공간정보 통합서비스) 및 지오프라 유지보수(국토지형관리(정보화)-국토공간정보 시스템) 용역은 연중 장애 대응, 데이터 제공, 이용자 대응 및 서비스 안정성 확보가 요구되는 업무로 매년 반복되는 상시 정보시스템 운영·관리 업무 성격을 갖는 것으로 보임.

【 운영·유지관리 용역 계약 현황 】

(단위: 년, 백만원)

세부사업 (내역사업)	과업명	계약상대방	계약기간	계약액	계약방식
국토조사 및 지명 (공간정보 통합서비스)	국토정보플랫폼 등 통합 운영·관리	엘티메트릭㈜, 서울공간정보㈜	2021	1,202	수의계약
		엘티메트릭㈜, 새한지앤아이	2022	1,185	수의계약
		엘티메트릭㈜, 새한지앤아이	2023	1,469	수의계약
		엘티메트릭㈜, 에스지앤아이	2024	1,736	수의계약
		엘티메트릭㈜, 에스지앤아이	2025	1,730	수의계약
국토지형관리(정보화) (국토공간정보 시스템)	지오프라 등 유지보수	이에스이㈜, ㈜젠시스	2021	609	수의계약
		이에스이㈜, ㈜젠시스	2022	847	수의계약
		이에스이㈜, ㈜젠시스	2023	928	수의계약
		이에스이㈜, ㈜젠시스	2024	1,012	수의계약
		이에스이㈜, ㈜젠시스	2025	1,073	수의계약

※ 자료: 국토지리정보원

최근 몇 년간 두 용역은 동일·유사한 업체가 반복적으로 참여하였고, 모두 단독응찰에 따른 유찰 후 수의계약 방식으로 체결된 것으로 나타남.

상시 운영・유지관리 용역은 지속성과 전문성이 중요한 만큼, 현재와 같이 반복적으로 단독응찰이 발생하여 경쟁 확보가 어려운 상황에서는 장기계속계약 방식이 업무의 연속성과 계약의 안정성 측면에서 더욱 적합한 형태의 계약일 수 있음.

단년도계약[53]은 당해연도 세출예산을 재원으로 체결하는 통상적인 계약방식으로, 특정 산출물의 제작이나 당해연도 내 완료 가능한 연구・조사・기술개발 등 과업의 범위와 성과물이 비교적 명확한 용역에 활용될 수 있음.

반면, 「국가계약법」 제21조[54]에 따른 장기계속계약은 장기간 계속하여 수행할 필요가 있는 용역 또는 정보시스템・소프트웨어 유지보수계약 등에 활용할 수 있는 계약방식으로, 각 회계연도 예산 범위에서 차수별 계약을 체결하면서 업무의 연속성과 안정성을 확보할 수 있다는 장점이 있음.

같은 법 시행령 제69조제1항[55]이 장비, 정보시스템 및 소프트웨어의 유지보수계약 등을 장기계속계약 대상으로 규정하고 있으며,

---

53) 조달청에 따르면 계약기간에 따른 계약종류 중 "**단년도계약**"을 "**당해연도 세출예산에 계상되는 예산을 재원으로 계약하는 통상적인 계약**"으로 설명하고 있음.

54) **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」**

제21조(계속비 및 장기계속계약) ② 각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 임차, 운송, 보관, 전기・가스・수도의 공급, 그 밖에 그 성질상 수년간 계속하여 존속할 필요가 있거나 이행에 수년이 필요한 계약의 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 장기계속계약을 체결할 수 있다. 이 경우 각 회계연도 예산의 범위에서 해당 계약을 이행하게 하여야 한다.

55) **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」**

제69조(장기계속계약 및 계속비계약) ①다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 계약으로서 법 제21조에 따라 장기계속계약을 체결하려는 경우에는 각 소속중앙관서의 장의 승인을 받아 단가에 대한 계약으로 체결할 수 있다.

1. 운송・보관・**시험・조사・연구・측량**・시설관리등의 용역계약 또는 임차계약
2. 전기・가스・수도등의 공급계약
3. **장비, 정보시스템 및 소프트웨어의 유지보수계약**

해당 용역들은 실제로 매년 동일·유사한 기관이 반복적으로 수행하고 있음을 고려할 때, 매년 경쟁입찰 절차를 거친 뒤 단독응찰로 유찰되고 다시 수의계약으로 진행하는 방식은 실질적 경쟁 확보 효과가 제한적인 반면, 계약절차 반복에 따른 행정비용과 업무 연속성 저하 우려가 있음.

따라서 국토정보플랫폼 운영·관리, 지오프라 등 유지보수와 같이 매년 반복되고 연중 서비스 안정성이 요구되는 업무는 업무 연속성·책임소재·성과관리 측면에서 단년도계약과 장기계속계약 방식의 장단점을 비교·검토하여 수행방식 개선방안을 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

또한 국토지리정보원의 설명에 따르면 두 용역은 대체 가능한 업체가 있는 것으로 보임에도 최근 5년간 단독응찰에 따른 유찰 후 수의계약이 반복되고 있다는 점을 고려할 때, 장기계속계약 도입 가능성뿐 아니라, 입찰참가자격, 과업범위, 발주단위를 정비하는 등 경쟁 확보 방안을 함께 검토할 필요가 있음.

다음으로 품질검증 용역[56]의 경우 2024회계연도 결산 예비심사검토보고서에서 이미 측량성과 품질검증 용역이 지정된 기본측량성과 검증기관[57]을

56) 측량성과 품질검증 용역은 ① '국가기본도 제작' 세부사업의 '국가기본도 수정' 내역사업에서 수행되는 '**수치지형도 및 항공영상 품질검증**', ② 같은 세부사업의 '정밀도로지도 제작' 내역사업에서 수행되는 '**정밀도로지도 품질검증**', ③ '국토지형관리(정보화)' 세부사업의 '3차원 공간정보 구축' 내역사업에서 수행되는 '**3차원 공간정보 품질검증**'으로 구분됨.

57) <기본측량성과 검증기관 지정 현황>

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

중심으로 반복 수행되고 있어 경쟁체제 도입 또는 민간위탁 전환 등의 개편 방안을 검토할 필요가 있다고 지적된 바 있음.

【 측량성과 품질검증 용역 계약 현황 】

(단위: 백만원)

세부사업 (내역사업)	과업명	계약업체	계약기간	계약액	계약방식
국가기본도 제작 (국가기본도 수정)	수치지형도 및 항공영상 품질검증	**공간정보 품질관리원**	2023.6.8. ~2024.6.24.	2,430	수의계약
			2024.4.17. ~2025.1.11.	2,785	수의계약
			2025.6.27. ~2025.12.23.	**2,990**	수의계약
국가기본도 제작 (정밀도로지도 제작)	정밀도로지도 품질검증	**공간정보산업 진흥원**	2023.6.22. ~2024.4.16.	850	수의계약
			2024.4.18. ~2025.2.11.	884	수의계약
			2025.3.31. ~2026.1.24.	**859**	수의계약
국토지형관리(정보화) (3차원 공간정보 구축)	3차원 공간정보(수치표고 모형, 실내공간정보) 품질검증	**공간정보산업 진흥원**	2023.6.20. ~2024.2.4.	470	수의계약
			2024.6.26. ~2025.2.20.	407	수의계약
			2025.4.10. ~2026.1.4	**404**	수의계약

※ 자료: 국토지리정보원

품질검증 업무는 기본측량성과의 정확성을 확인하는 공적 품질관리 업무이므로[58], 검증기관의 전문지식 및 기술이 필요하고[59] 위탁기관의 지도·감

58) **「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」**
제13조(기본측량성과의 고시) ① 국토교통부장관은 기본측량을 끝냈으면 대통령령으로 정하는 바에 따라 기본측량성과를 고시하여야 한다.
② **국토교통부장관**은 대통령령으로 정하는 **측량 관련 전문기관으로 하여금 기본측량성과의 정확도를 검증**하도록 할 수 있다.

59) **「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」**
제11조(민간위탁의 기준) ① 행정기관은 법령으로 정하는 바에 따라 그 소관 사무 중 조사·검사·검정·관리 사무 등 국민의 권리·의무와 직접 관계되지 아니하는 다음 각 호의 사무를 민간위탁할 수 있다.

독 체계[60]를 확보하는 것이 중요한 만큼, 수치지형도·항공영상, 정밀도로지도, 3차원 공간정보 품질검증에 대해서는 2024회계연도 결산에서 지적된 바와 같이 민간위탁 또는 공공기관 위탁을 검토할 필요가 있음.

특히, 민간위탁의 경우 법령상 근거가 필요한 만큼[61], 관련 법률인 「공간 정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」 및 「공간정보산업 진흥법」 등에 업무의 위임·위탁 근거를 신설하고, 공간정보 업무의 특수성을 고려하여 시행령 등 하위법령에 위탁 대상, 수탁기관 등을 구체화하는 방안을 검토할 필요가 있음.

마지막으로 국토조사, 대한민국 국가지도집 발간, UN지명전문가그룹(UNGEGN; United Nations Group of Experts on Geographical Names) 대응전략 연구 등 연구·발간성 용역도 특정 연구기관·학회·단체가 반복적으로 참여하는 것으로 나타나는데, 국토지리정보원에 따르면 이들 연구성 용역은 대체 가능한 수행기관이 제한적인 것으로 보임.

---

3. **특수한 전문지식 및 기술이 필요한 사무**

② 행정기관은 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 사무에 대하여 민간위탁의 필요성 및 타당성 등을 정기적·종합적으로 판단하여 필요할 때에는 민간위탁을 하여야 한다.

60) **「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」**

제14조(지휘·감독) ① 위탁기관은 민간위탁사무의 처리에 대하여 민간수탁기관을 지휘·감독하며, 필요하다고 인정될 때에는 민간수탁기관에 민간위탁사무에 관하여 필요한 지시를 하거나 조치를 명할 수 있다.

② 위탁기관은 민간수탁기관에 대하여 필요한 사항을 보고하게 할 수 있다.

③ 위탁기관은 민간수탁기관의 사무 처리가 위법하거나 부당하다고 인정될 때에는 이를 취소하거나 정지시킬 수 있다.

61) **「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」**

제11조(민간위탁의 기준) ① 행정기관은 **법령으로 정하는 바에 따라** 그 소관 사무 중 조사·검사·검정·관리 사무 등 국민의 권리·의무와 직접 관계되지 아니하는 다음 각 호의 사무를 민간위탁할 수 있다.

1. 단순 사실행위인 행정작용
2. 공익성보다 능률성이 현저히 요청되는 사무
3. 특수한 전문지식 및 기술이 필요한 사무
4. 그 밖에 국민 생활과 직결된 단순 행정사무

【 연구 용역 계약 현황 】

(단위: 년, 백만원)

세부사업 (내역사업)	과업명	계약상대방	계약기간	계약액	계약방식
국토조사 및 지명 (국제지명협력)	UNGEGN 대응전략 연구 등	㈜동해연구회	2021	84	수의계약
		㈜동해연구회	2022	89	수의계약
		㈜동해연구회	2023	94	수의계약
		㈜동해연구회	2024	93	수의계약
		㈜동해연구회	2025	86	수의계약
국토조사 및 지명(국토조사)	국토조사	국토연구원	2021	592	수의계약
		국토연구원	2022	344	수의계약
		국토연구원	2023	264	수의계약
		국토연구원	2024	275	수의계약
		국토연구원	2025	443	수의계약
국토조사 및 지명(국가지도집 발간)	대한민국 국가지도집 발간	㈜대한지리학회, 지오드림㈜	2021	748	수의계약
		㈜대한지리학회, 지오드림㈜	2022	768	수의계약
		㈜대한지리학회, 지오드림㈜	2023	578	수의계약
		㈜대한지리학회, 지오드림㈜	2024	578	수의계약
		㈜대한지리학회, ㈜지스	2025	622	수의계약

※ 자료: 국토지리정보원

이러한 경우 공개경쟁입찰 절차를 반복하더라도 실질적 경쟁 확보 효과가 제한적일 수 있으므로, 국토지리정보원은 해당 업무의 전문성·공공성·계속성을 고려하여 현행 경쟁입찰 후 수의계약 방식이 적정한지, 아울러 과업 기획 단계에서 수행기관을 다양화할 수 있는지 등을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

결론적으로, 국토지리정보원이 수의계약으로 체결한 전문용역은 업무의 성격이 상이함에도 다수가 단독응찰에 따른 유찰 후 단년도계약 방식의 수의계약으로 추진되고 있으므로,

국토지리정보원은 주요 용역을 업무 성격별로 구분하고, 직접수행, 단년도계약, 장기계속계약, 민간위탁, 공공기관 위탁 등 가능한 수행방식을 비교·검토하여 적정 수행방식과 향후 추진계획을 마련할 필요가 있음.

5) 건축문화진흥(6131-303)

○ 내역사업인 민간전문가제도 운영지원 사업은 1차 교부한 보조금의 집행 실적에 대한 고려 없이 일률적으로 보조금을 교부하여 상당한 이월액이 발생하였으므로, 국토교통부는 향후 보조금 관련 규정의 취지에 반하는 보조금 교부로 인하여 예산의 이월이 반복되지 않도록 보조금 관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

건축문화진흥(6131-303) 사업은 공공건축 사전검토 지원 등을 통해 공공건축의 질적 수준 향상을 유도하고, 민간전문가 활동을 지원하여 지역경관 개선을 위한 기반을 마련하며, 건축문화행사 지원 및 인재양성사업 추진 등 다양한 건축문화 진흥사업을 통해 건축문화의 품격 제고를 도모하는 사업임.

이 사업의 2025년도 당초 예산액은 28억 7,700만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 29억 100만원 중 28억 2,300만원을 집행(97.3%)하고 5,400만원을 다음 연도로 이월하면서 2,400만원은 불용하였음.

【 2025년도 건축문화진흥 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
건축문화진흥	2,877	2,877	24	-	2,901	2,823	54	24	2,764
·공공건축 지원	670	670	-	-	670	659	-	11	878
·건축문화연구 등 지원	287	287	24	-	311	244	54	13	161
·민간전문가제도 운영지원	600	600	-	-	600	600	-	-	450
·건축설계 인재육성	1,020	1,020	-	-	1,020	1,020	-	-	975
·한옥전문 인력양성	300	300	-	-	300	300	-	-	300

※ 자료: 국토교통부

나) 집행이 부진한 지방자치단체에 대한 일률적인 보조금 교부 개선 필요

건축문화진흥(일반회계) 사업의 내역사업 중 '민간전문가제도 운영지원' 내역사업은 경상보조를 통하여 지방자치단체의 민간전문가[62]의 활동비를 지원하고, 지역 경관자원을 체계적으로 관리하기 위해 필요한 공간환경전략계획을 지역별로 수립할 수 있도록 용역비를 지원하는 사업임.

이 사업의 2025년도 당초 예산액 및 예산현액은 6억원으로, 이 중 2억 7,800만원을 실집행(46.3%)하고 3억 1,600만원을 다음 연도로 이월하면서 600만원은 불용하였음.

【 민간전문가제도 운영지원 사업 실집행내역(2021년~2025년) 】

(단위: 백만원, %)

구분	부처		지방자치단체						
	예산액	집행액(교부액)	교부액	전년도 이월액	교부현액(A)	집행액(B)	이월액	불용액	실집행률(B/A)
2021년	2,998	2,998	2,998	1,509	4,507	2,810	1,237	460	62.3
2022년	2,700	2,270	2,270	1,237	3,507	2,196	810	501	62.6
2023년	1,100	1,070	1,070	810	1,880	1,444	215	221	76.8
2024년	600	600	600	215	815	745	22	48	91.4
2025년	600	600	600	-	600	278	316	6	**46.3**

※ 자료: 국토교통부(2026년 6월 말 기준)

62) 「건축기본법」
제23조(민간전문가의 참여) ① 중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장은 건축 관련 민원, 설계공모 업무나 도시개발 사업 등을 시행하는 경우 민간전문가를 위촉하여 해당 업무의 일부를 진행·조정하게 할 수 있다.
② 제1항의 민간전문가의 자격·업무범위·보수 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」[63]은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성 및 실현가능성·지방비 부담능력유무·사전 행정절차 이행여부 등에 대한 엄격한 사전 검토를 실시하도록 규정하면서,

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

또한, 「국토교통 보조사업 관리규정」(국토교통부 훈령)[64] 및 「국고보조금 통합관리지침」(기획예산처 공고)[65]에서도 보조금의 1회 교부와 최종 교부 사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하도록 규정하고 있음.

---

63) 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」, p.115
(1) 보조금 교부 시 점검사항
○ 각 중앙관서의 장은 최소 2차례 이상으로 나누어 보조금을 교부하고 총사업비, 사업기간, 지방비 부담조건 등 자치단체의 신청내용이 예산으로 편성된 내용과 일치하는가의 여부를 확인한 후 교부함으로써 보조금예산 집행의 적정성을 확보하여야 한다.
- 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성 및 실현가능성, 지방비 부담능력유무, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투융자 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서 등) 등에 대한 엄격한 사전 검토를 하여야 한다. 특히, 연내 집행 가능성을 명확히 확인한 후 집행 가능한 보조금만을 교부하여 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 한다.

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

65) 「국고보조금 통합관리지침」(기획예산처 공고)
제17조(보조금 교부방법) ① 중앙관서의 장은 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. 다만 해당 보조금이 다음 각 호의 1에 해당하는 경우에는 보조금 교부방법을 달리 정할 수 있다. (이하 생략)

이에 따르면 국토교통부는 민간전문가제도 운영지원 사업을 수행하면서 2025년에 편성된 예산 중 일부를 지방자치단체에 1차로 교부한 뒤, 예산의 연내 집행가능성 등을 검토하여 남은 잔액의 교부 여부를 결정하였어야 했지만, '2025년도 민간전문가제도 운영지원 사업 실집행내역'을 살펴보면(아래 표 참고), 이러한 절차를 거치지 않고 실집행률이 저조한 지방자치단체에도 2차 교부금을 일률적으로 교부한 것을 확인할 수 있음.

【 2025년도 민간전문가제도 운영지원 사업 실집행내역 】

(단위 : 백만원, %)

사업시행 주체	국토교통부			사업시행주체(지방자치단체)						
	예산 현액	집행액	국비 교부일	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
총 계	600	600	-	600	-	600	278	316	5	46.3
경상북도	25	25	5.19, 7.7	25	-	25	23	-	2	92.0
대전광역시	30	30	2.18, 6.24	30	-	30	30	-	-	100.0
부산광역시	100	100	5.19, 9.1	100	-	100	-	100	-	-
경북 경주시	50	50	2.18, 6.24	50	-	50	47	-	2	94.0
경기 광명시	30	30	2.18, 6.24	30	-	30	30	-	-	100.0
경기 부천시	30	30	5.19, 9.1	30	-	30	30	-	-	100.0
경기 양주시	130	130	5.19, 7.7	130	-	130	30	100	-	23.1
경북 영주시	50	50	2.18, 6.24	50	-	50	34	16	-	68.0
충남 천안시	25	25	5.19, 9.1	25	-	25	24	-	1	96.0
충북 청주시	100	100	5.19, 9.1	100	-	100	-	100	-	-
경남 하동군	30	30	2.18, 6.24	30	-	30	30	-	-	100.0

※ 자료: 국토교통부

그 결과, 동 내역사업의 2025년도 실집행률은 46.3%에 불과하여 상당한 예산이 이월되는 상황이 발생하였음. 이는 예산의 연내 집행가능성 등을 엄격히 검토하도록 규정하고 있는 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」 및 「국고보조금 통합관리지침」(기획예산처 공고) 등에 부합하지 않은 집행으로 보임.

따라서 국토교통부는 향후 보조금 관련 규정의 취지에 반하는 보조금 교부로 인하여 예산이 이월 또는 불용되는 등 동 사업예산이 비효율적으로 집행되는 문제가 반복되지 않도록 보조금 관리를 철저히 할 필요가 있음.

6) 도시건축박물관 운영(6131-312)

○내역사업인 전시소장품 확보 사업은 적합한 판매자를 안정적으로 찾기 어려운 측면이 있어 최근 4년간 예산의 집행이 저조하므로, 국토교통부는 긴급구입이나 현지구입 등을 적극적으로 활용하여 전시소장품 구매방법을 다양하게 마련하고, 예산편성 시 면밀한 수요예측을 통해 예산의 불용이 발생하지 않도록 노력할 필요가 있음.

가) 개요

도시건축박물관 운영(6131-312) 사업[66]은 「건축기본법」[67]에 따라 도시·건축분야 관련 기록자료 축적·관리, 산업 활성화에 기여할 수 있는 국립 도시건축박물관을 건립하기 위해 내·외부 전시 및 운영을 담당하는 사업으로, 전시소장품 확보 등의 내역사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2025년도 당초 예산액은 33억 7,700만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 34억 6,500만원 중 26억 8,000만원을 집행(77.3%)하고 5,200만원을 다음 연도로 이월하면서 7억 3,300만원은 불용하였음.

---

66) 국립도시건축박물관 건립 개요
- 위치: 세종특별자치시 세종동(S-1생활권) 문S-1(국립박물관단지)
- 규모: 지상 3층 ~ 지하 2층
- 추진체계: 건축(행정중심복합도시건설청), 박물관 전시·운영(국토교통부)
- 사업기간: 2020~2022 설계 → 2023~2026 공사 → 2026년 7월 준공 → 2027년 상반기 개관

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

【 2025년도 도시건축박물관 운영 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
도시건축박물관 운영	3,377	3,377	88	-	3,465	2,680	52	733	2,165
· 세부운영준비	491	491	88	-	579	377	52	150	391
· 전시소장품 확보	2,616	2,616	-	-	2,616	2,045	-	571	1,504
· 도시건축문화행사	270	270	-	-	270	258	-	12	270

※ 자료: 국토교통부

나) 양질의 전시소장품 확보를 위한 노력 및 면밀한 수요예측에 기반한 예산편성 필요

도시건축박물관 운영(일반회계) 사업 중 '전시소장품 확보' 내역사업은 국립도시건축 박물관 개관(2027년)[68]을 위한 전시소장품을 확보하는 사업임. ① 경매·공개구매를 통한 자료 구입, ② 기증, ③ 복제품·모형 제작, ④ 전시 콘셉트에 부합하는 자료를 기탁·대여받는 방식으로 예산을 집행하고 있음.

이 사업의 2025년도 당초 예산액 및 예산현액은 26억 1,600만원으로, 이 중 20억 4,500만원을 집행(78.2%)하고 5억 7,100만원은 불용하였음.

68) 국토교통부에 따르면 도시건축박물관은 당초 2026년 개관 예정이었으나, 박물관 건축공사 과업 연장 등으로 인해 개관 일정이 2027년으로 순연되었음.

최근 4년간 전시소장품 확보 사업의 집행 현황을 살펴보면(아래 표 참고), 2022년에 1억 1,600만원, 2023년에 8억 8,500만원, 2024년에 8억 800만원, 2025년에 5억 7,100만원의 자산취득비를 연례적으로 불용한 것을 확인할 수 있음. 이로 인해, 동 세부사업은 국토교통부가 실시한 2023회계연도[69] 및 2024회계연도[70] 재정사업 자율평가에서 2년 연속 '미흡' 사업으로 평가되었음.

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

(단위: 백만원, %)

구분	예산액	예산현액(A)	집행액(B)	이월액	불용액	집행률(B/A)
2022년	841	841	629	96	116	74.8
2023년	4,931	5,027	3,742	400	885	74.4
2024년	3,272	3,672	2,864	-	808	78.0
2025년	2,616	2,616	2,045	-	571	78.2

※ 자료: 국토교통부(2026년 6월 말 기준)

이에, 국토교통부는 전시소장품을 확보하기 위해 2025년 공개구매 5회, 경매 10회 참여 등 다각도로 노력하였으나, 전시소장품 구매 절차의 특성상[71] 적절한 매입 대상이 해당 시기에 출품되지 않으면 자료를 구매할 수 없어 예산을 불용했다고 설명하고 있음.

---

69) 2023회계연도 재정사업 자율평가
- 2026년 개관예정인 도시건축박물관의 소장품 적기 확보를 위하여 일반 국민 대상으로 공개구입 4회, 경매회사를 통한 경매구입 4회 등 연중 소장품 수집에 적극 노력하였으나, 불특정 다수인 각 소장자가 소장품을 내놓는 시기, 단가 등이 예측 불가하여 집행이 다소 부진하였으므로 예산규모 일부 조정

70) 2024회계연도 재정사업 자율평가
- 도시건축박물관운영 사업은 도시건축박물관 건립 준비와 관련된 소장품 수집이 주 내용으로 2024년 공개구입 4회, 경매 구입 8회 추진 등 연중 소장품 확보를 위하여 적극 노력하였으나, 불특정 다수인 각 소장자가 소장품을 내놓는 시기, 단가 등이 예측불가하여 전시소장품확보내역사업의 집행이 다소 저조하였음.

71) 국토교통부는 전시소장품을 구매하기 위해 ① 경매에 매수자로 입찰하는 경우, 판매자가 소장품을 위탁해야만 구매할 수 있고 ② 공개구매를 진행하는 경우, 적합한 판매자를 안정적으로 찾기 어렵다고 설명하고 있음.

그러나, 전시소장품 확보 사업의 집행 부진 문제는 2023 회계연도 결산 심사[72]에서도 이미 지적된 바 있음. 국토교통부가 경매업체를 확대하고 공개구매 및 경매 참여 횟수를 늘렸음에도, 2023년에 지적된 것과 동일한 문제가 연례적으로 발생한 것은 기존의 공개구입 및 경매 이외에도 다양한 자료 수집 방법을 모색할 필요가 있었던 것으로 판단됨.

국토교통부는 양질의 전시소장품을 안정적으로 확보하기 위해 「국립도시건축박물관 자료 수집 및 관리 규정」(국토교통부 훈령) 제4조[73]에 따른 '긴급구입'이나 '현지구입'[74]을 적극적으로 활용하는 등 전시소장품 구매방법을 다양하게 마련하여 사업을 보다 적극적으로 집행할 필요가 있음.

아울러 2022년 신규 도입된 동 사업이 5년 차에 접어든 만큼, 향후 예산 편성 시 실제 수요 수준 등을 면밀하게 검토하여 예산의 불용이 발생하지 않도록 노력할 필요가 있음.

---

72) 2023 회계연도 결산
- 내역사업인 '전시소장품 확보' 사업은 단가가 낮은 소장품 위주로 확보함에 따라, 최근 2년간 예산의 집행이 저조하고 박물관 전시의 질이 저하될 가능성이 높아질 우려가 있음. 박물관 전시의 질을 제고하고 사업성을 높이기 위해 양질의 소장품 구매를 위한 노력을 기울이고, 불요한 예산의 경우 적정한 수준으로 조정할 것 (시정요구 유형: 주의)

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

74) 국토교통부에 따르면, 현재(2026년 6월말)까지 긴급구입이나 현지구입으로 전시소장품을 확보한 실적은 없음.

7) 건축안전(6132-308)

◦내역사업인 건축안전 모니터링 사업은 모니터링을 통해 확인된 부적합 사항에 대한 지방자치단체의 조치결과 미회신 건수가 최근 3년간 증가하였고, 2025년에는 전체 667건 중 절반이 넘는 347건(52%)이 회신되지 않고 있으므로, 국토교통부는 부적합 사항에 대해 적정한 조치가 이루어지는지 체계적으로 관리할 필요가 있음.

◦내역사업인 방치건축물 정비지원 사업은 공사중단 건축물이 286곳에서 361곳으로 증가하였고, 정비지원 사업의 추진실적이 여전히 저조하므로, 국토교통부는 현재까지의 지원 방안 외에도 민간이 자발적으로 참여할 수 있는 정비모델을 개발하는 등 공사중단 건축물 정비를 위한 다양한 재정적·행정적 지원 방안을 적극적으로 마련할 필요가 있음.

◦내역사업인 기존건축물 화재안전성능보강 사업은 연례적으로 실집행이 부진하였음에도, 2025년 교부현액 중 57.6%의 예산을 불용하는 것은 예산편성 과정에서 집행 가능 규모에 대한 검토가 다소 부족했던 것으로 보이므로, 국토교통부는 향후 사업을 추진 시 집행 가능성을 면밀하게 검토하여 적정 규모의 예산을 편성할 필요가 있음.

가) 개요

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

이 사업의 2025년도 당초 예산액은 93억 9,500만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 108억 2,700만원 중 100억 8,300만원을 집행(93.1%)하고 5억 2,700만원을 다음 연도로 이월하면서 2억 1,700만원은 불용하였음.

【 2025년도 건축안전 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
건축안전	**9,395**	**10,595**	**232**	**-**	**10,827**	**10,083**	**527**	**217**	**7,154**
· 건축안전 모니터링	2,170	2,170	161	-	2,331	2,126	161	44	3,323
· 방치건축물 정비지원	1,120	1,120	-	-	1,120	1,098	-	22	901
· 공공건축물 리뉴얼	240	240	-	-	240	156	66	18	240
· 건축분쟁전문위원회	372	372	-	-	372	357	-	15	390
· 건축물 유지관리	1,850	1,850	-	-	1,850	1,772	-	78	1,500
· 건축자재통합관리 플랫폼 구축	1,500	1,500	71	-	1,571	1,271	300	-	590
· 지역건축안전센터 설치·운영	90	90	-	-	90	90	-	-	90
· 건축분야 표준(KS) 업무 관리위탁	100	100	-	-	100	100	-	-	100
· 기존건축물 화재안전성능보강	1,933	3,133	-	-	3,133	3,093	-	40	-
· 국내여비	11	11	-	-	11	11	-	-	11
· 국외업무여비	5	5	-	-	5	5	-	-	5
· 사업추진비	4	4	-	-	4	4	-	-	4

※ 자료: 국토교통부

나) 건축안전 모니터링 결과 조치에 대한 체계적인 관리 필요

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

이 사업의 2025년도 예산액은 21억 7,000만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 23억 3,100만원 중 21억 2,600만원을 집행(91.2%)하고 1억 6,100만원을 다음 연도로 이월하면서 4,400만원은 불용하였음.

【 최근 3년간 건축안전 모니터링 집행 현황 】

(단위: 백만원, %)

구분	예산액	예산현액(A)	집행액(B)	이월액	불용액	집행률(B/A)
2023년	1,270	1,511	1,231	242	38	81.5
2024년	2,170	2,412	2,205	161	46	91.4
2025년	2,170	2,331	2,126	161	44	91.2

※ 자료: 국토교통부(2026년 6월 말 기준)

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

건축안전 모니터링을 통하여 부적합한 구조 또는 자재가 확인된 경우, 국토교통부장관은 허가권자에게 모니터링 결과를 통보하고 필요한 보완조치가 이루어질 수 있도록 협조를 요청함. 이에 따라 허가권자는 건축관계자에게 재설계, 보강 또는 공사중단 등의 조치를 하도록 하고, 그 결과를 국토교통부장관에게 회신하는 방식으로 사업이 추진되고 있음.

그런데, 국토교통부가 제출한 '최근 3년간 건축안전 모니터링 추진실적'을 살펴보면(아래 표 참고), 지방자치단체의 조치결과 미회신 건수가 최근 3년간 증가하고 있으며, 2025년에는 전체 667건 중 절반이 넘는 347건(52%)이 회신되지 않은 것으로 나타남.

【 최근 3년간 건축안전 모니터링 추진실적 】

<table>
<tr><th colspan="4">구 분</th><th>2023년도</th><th>2024년도</th><th>2025년도</th></tr>
<tr><td rowspan="2">예산</td><td colspan="3">건축구조</td><td>450백만원</td><td>1,350백만원</td><td>1,350백만원</td></tr>
<tr><td colspan="3">건축자재</td><td>820백만원</td><td>820백만원</td><td>820백만원</td></tr>
<tr><td rowspan="2">기간</td><td colspan="3">건축구조</td><td>'23.4.~'23.12.</td><td>'24.4.~'24.12.</td><td>'25.3.~'25.12.</td></tr>
<tr><td colspan="3">건축자재</td><td>'23.6.~'24.3.</td><td>'24.4.~'25.1.</td><td>'25.3.~'26.1.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">점검 대상</td><td colspan="3">건축구조</td><td colspan="3">선정일 기준 60일 이내 착공건축물 중 무작위 선정</td></tr>
<tr><td colspan="3">건축자재</td><td colspan="3">점검일 기준 시공 중인 건축 공사현장 중 무작위 선정</td></tr>
<tr><td rowspan="9">점검결과(건)</td><td rowspan="3">건축구조</td><td>대상</td><td colspan="2">67,214</td><td>74,497</td><td>97,082</td></tr>
<tr><td>점검</td><td colspan="2">1,401
(2.08%)</td><td>3,125
(4.19%)</td><td>3,125
(3.22%)</td></tr>
<tr><td>부적합</td><td colspan="2">149</td><td>483</td><td>490</td></tr>
<tr><td rowspan="3">건축자재</td><td>대상</td><td colspan="2">92,163</td><td>89,875</td><td>70,396</td></tr>
<tr><td>점검</td><td colspan="2">417
(0.45%)</td><td>361
(0.40%)</td><td>515
(0.73%)</td></tr>
<tr><td>부적합</td><td colspan="2">133</td><td>85</td><td>177</td></tr>
<tr><td rowspan="3">조치</td><td>국토교통부</td><td>지자체 통 보</td><td>282</td><td>568</td><td>667</td></tr>
<tr><td rowspan="2">지방자치단체</td><td>조치후 회 신</td><td>158
(56.0%)</td><td>423
(74.5%)</td><td>320
(48.0%)</td></tr>
<tr><td>미회신</td><td>124
(44.0%)</td><td>145
(25.5%)</td><td>347
(52.0%)</td></tr>
<tr><td colspan="3" rowspan="2">추진 기관</td><td>건축 구조</td><td>한국토지주택공사</td><td>국토안전관리원,
한국토지주택공사</td><td>국토안전관리원</td></tr>
<tr><td>건축 자재</td><td colspan="3">한국건설기술연구원</td></tr>
</table>

※ 자료: 국토교통부
※ 건축구조: 계약 기간 내 착공 건수 / 건축자재: 계약 기간 내 시공 중인 건축 공사현장

2025년도 건축안전 모니터링 대상 중 실제로 점검이 이루어진 건수는 건축구조 3,125건(3.22%), 건축자재 515건(0.73%)에 불과하여 전체 대상 건수에 비해 점검 비율이 저조한 실정임. 이러한 점을 고려하여 건축안전 모니터링을 확대하기 위해 2026년도 예산이 대폭 증액[75]된 만큼,

국토교통부는 건축안전 모니터링을 통해 확인된 부적합 사항에 대한 조치가 적정하게 이루어지는지를 체계적으로 관리함으로써, 반복되는 안전사고와 부실시공을 예방하고 국민의 생명과 재산을 보호하려는 동 사업의 목적을 충실히 달성하도록 노력할 필요가 있음.

75) 건축안전 모니터링 예산은 21억 7,000만원(2025년도)에서 33억 2,300만원(2026년도)으로 증액되었음.

다) 방치건축물 정비지원을 위한 실효성 있는 방안 마련 필요

건축안전(일반회계) 사업의 내역사업인 '방치건축물 정비 지원' 사업은 공사중단 건축물[76]을 신속하게 정비하기 위하여 ① 공사중단 건축물 선도사업, ② 공사중단 건축물 실태조사, ③ 정비기본계획 수립 등의 업무를 위탁받은 정비지원기구(한국부동산원)에 예산을 지원하는 사업임.

이 사업의 2025년도 당초 예산액 및 예산현액은 11억 2,000만원으로, 이 중 10억 9,800만원을 집행(98.0%)하고 2,200만원은 불용하였음.

【 공사중단 방치건축물 정비 지원 사업 추진 절차 】



※ 자료: 국토교통부

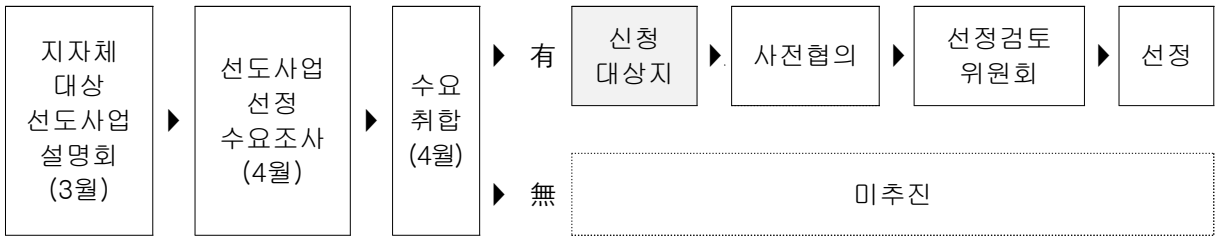
국토교통부는 공사중단 방치건축물 정비를 위하여 동 사업을 통해 2015년 12월부터 2024년 12월까지 총 9차례에 걸쳐 41곳의 선도사업 대상지[77]를 선정해서 정비를 추진하고 있음. 그러나 이 중 실제로 정비가 완료된 지구는 단 13곳(31.7%)에 불과하고 9곳은 진행 중, 나머지 19곳은 검토 중인 상태로 사업의 진행이 원활하지 못한 것으로 보임.

---

76) 「공사중단 장기방치 건축물의 정비 등에 관한 특별조치법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. **"공사중단 건축물"**이란 **「건축법」 제21조에 따라 착공신고 후 건축 또는 대수선 중인 건축물이나 「주택법」 제16조제2항에 따라 공사착수 후 건축 또는 대수선 중인 건축물**로서 제4조에 따른 실태조사를 통하여 **공사를 중단한 총 기간이 2년 이상으로 확인된 것**을 말한다. (이하 생략)

77) 사업의 파급효과와 정비의 시급성이 큰 건축물을 대상으로 국토교통부가 지방자치단체 공모 또는 발굴 후 심사를 통해 총 41곳의 선도사업 대상지를 선정

【 공사중단 방치건축물 선도사업 선정 절차 】



※ 자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 공사중단 건축물은 이해관계자 간 소송 및 채권 문제 등 복잡한 권리관계가 형성되어 있고, 대부분 자금 및 사업성 부족 등의 금전적인 문제로 공사가 중단됨에 따라 정비사업 추진에 어려움이 있다고 설명하고 있음.

한편, 공사중단 건축물 정비를 위한 실효성 있는 대책을 마련하기 위해 「공사중단건축물 정비 가이드라인」[78]을 지방자치단체에 배포하였고(2024. 9.), 정비사업에 소요되는 비용 산출을 위한 자료를 제공하는 등 컨설팅 역할을 강화했다고 설명하고 있음.

그러나 아래의 표를 살펴보면, 제4차 실태조사를 통해 파악한 공사중단 건축물은 제3차 실태조사에 따라 파악한 공사중단 건축물보다 약 26.2%

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

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

증가하였고(286곳 → 361곳), 전국 361개의 공사중단 건축물 중 공사재개, 철거 등이 진행되는 곳이 45곳에 불과하여 정비지원 사업의 추진실적이 여전히 저조한 것을 확인할 수 있음.

【 공사중단 건축물 지역별 현황 】

(단위: 곳)

구분	전국	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
3차	286	12	12	3	11	5	9	6	0	34	41	27	33	16	11	23	21	22
4차	361	22	16	11	20	3	9	6	2	53	40	29	32	17	14	26	30	31
공사재개, 철거 등	45	6	2	2	-	2	2	4	-	2	6	2	7	2	1	3	1	3

※ 자료: 국토교통부[제3차(2022년), 제4차(2025년) 실태조사 결과 확인된 방치건축물 수]
※ 공사재개, 철거 등 45곳은 민간, 지방자치단체 주도로 정비가 이루어진 곳을 포함한 것으로, 지방자치단체를 통해 확인한 건수임(2026년 4월 기준)

한편, 철거에 대한 판단기준(철거가 불가피하다고 판단되는 건축물)을 명확하게 규정하지 않는 문제점을 개선하기 위해 마련한 상기의 가이드라인에 따라 실제로 철거를 진행한 사례는 없는 실정임(2026년 6월 기준).

국토교통부는 현재까지의 지원 방안 외에도 민간이 자발적으로 참여할 수 있는 정비모델을 개발하는 등의 공사중단 건축물 정비를 위한 다양한 재정적·행정적 지원 방안을 적극적으로 마련하여 공사중단 건축물 정비가 활발하게 진행될 수 있도록 노력할 필요가 있음.

라) 면밀한 수요예측에 기반한 예산편성 필요

건축안전(일반회계) 사업의 내역사업인 '기존건축물 화재안전성능보강' 사업은 「건축물관리법」[79]에 따라 화재발생 시 대형 인명피해 우려가 높은 건축물의 화재안전성능보강을 의무화하고, 해당 공사비용 일부(국비 33.3%, 지방비 33.3%, 건축물관리자 33.3%)에 대하여 2025년까지 한시적으로 보조금을 지원하는 사업임.

【 화재안전성능보강 대상 건축물 현황 】

(단위: 동)

분류	세부용도	화재취약요인			대상건축물 동 수
		가연성 외장재	스프링클러 미설치	1층 필로티 주차장	
피난약자 이용시설	노유자 시설	●	●	무관	1,121
	의료시설				340
	지역아동센터				207
	청소년수련원				8
다중이용업소 (연면적 1,000m^2 미만)	학원	●	●	●	256
	고시원				5
	목욕탕				12
	산후조리원				-
계					1,949

※ 자료: 국토교통부(2025년 12월 말 기준)
※ 화재취약요인에 해당하는 경우(2개 또는 3개) 대상 건축물이 됨

79) 「건축물관리법」
제27조(기존 건축물의 화재안전성능보강) ① 관리자는 화재로부터 공공의 안전을 확보하기 위하여 건축물의 화재안전성능이 지속적으로 유지될 수 있도록 노력하여야 한다.
② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 건축물 중 3층 이상으로 연면적, 용도, 마감재료 등 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 건축물로서 이 법 시행 전 「건축법」 제11조에 따른 건축허가[「건축법」 제4조에 따른 건축위원회(이하 "건축위원회"라 한다)에 같은 법 제4조의2에 따라 심의를 신청한 경우 및 같은 법 제14조에 따른 건축신고를 한 경우를 포함한다]를 신청한 건축물(이하 "보강대상 건축물"이라 한다)의 관리자는 제28조에 따라 화재안전성능보강을 하여야 한다. (이하 생략)
제29조의2(화재안전성능보강에 대한 지원) ① 국가 또는 지방자치단체는 관리자가 제28조제1항에 따른 화재안전성능보강 계획을 수립하기 위하여 필요한 기술을 지원하거나 정보를 제공할 수 있다.
② 국가 및 지방자치단체는 보강대상 건축물의 화재안전성능보강에 소요되는 공사비용에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조하여야 한다.

당초 화재안전성능보강의 공사비용 지원 기간은 「건축물관리법」 제29조(현행 제29조의2) 및 부칙에 따라 2022년 말까지였으나, 기한 내 사업을 완료하지 못하여 법률 개정(2023. 4. 18.)을 통해 2025년 말까지 연장되었음.

당초 지원 기간(2022년 말) 종료 후 법률이 개정됨에 따라 2023년에는 관련 예산이 편성되지 못하였고, 2024년에 예산이 다시 편성되었으며, 2025년은 사업의 마지막 해인 만큼 본예산 19억 3,300만원 대비 12억원 증액(62.1%)된 31억 3,300만원의 추가경정예산이 편성되었음.

이 사업의 전년도 이월액을 더한 교부현액은 42억 6,000만원으로, 이 중 10억 8,500만원을 실집행(25.5%)하고 7억 4,100만원을 다음 연도로 이월하면서 24억 3,400만원은 불용하였음.

【 화재안전성능보강 사업 예산 실집행내역(2019년~2025년) 】

(단위: 백만원, %)

구분	부처			지방자치단체						
	예산액		집행액 (교부액)	교부액	전년도 이월액	교부현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경								
2019년	960	-	224	224	-	224	153	71	-	68.3
2020년	5,120	-	5,120	5,120	71	5,191	963	4,207	21	18.6
2021년	5,730	-	5,727	5,727	4,207	9,934	5,713	2,425	1,796	57.5
2022년	45,916	-	45,916	45,916	2,425	48,341	9,200	33,484	5,657	19.0
2023년	-	-	-	-	33,484	33,484	2,621	-	30,863	7.8
2024년	1,933	-	1,933	1,933	-	1,933	575	1,167	191	29.7
2025년	1,933	3,133	3,093	3,093	1,167	4,260	1,085	741	2,434	25.5

※ 자료: 국토교통부(2026년 6월 말 기준)

이에 대해 국토교통부는 2025년도 추가경정예산안 편성 당시 화재안전성능 미보강 건축물 현황 및 집행 가능성을 고려하여 예산을 편성하였으나, 화재안전성능보강을 실시해야 하는 건축물관리자가 공사비의 일부를 부담[80]해야 하여 건축주의 신청이 저조하였고, 건축물 용도 변경·폐업 등으로 보강대상 건축물 수요가 감소[81]하여 집행이 저조했다고 설명함.

동 사업의 실집행 부진은 연례적으로 발생하였고, 이러한 문제는 국회의 예·결산 심사 시에 지속적으로 지적[82]되었음에도, 2025년도 추가경정예산안에서 증액한 예산 12억원의 약 2배인 24억 3,400만원을 불용하는 것은 예산 편성 과정에서 집행 가능 규모에 대한 검토 및 집행 방식 개선 노력이 다소 부족했던 것으로 보임.

예산의 과다 편성에 따른 대규모 이월액과 불용액의 발생은 기회비용의 관점에서 긴급하거나 중요한 다른 사업에 예산이 투입되지 못하도록 하여 한정된 국가 재원 배분의 효율성을 저해하는 문제를 초래하게 됨. 따라서, 국토교통부는 향후 사업을 추진할 때 면밀한 검토를 통해 집행 가능한 적정 규모의 예산을 편성하고 집행방식을 개선하기 위해 주의할 필요가 있음.

---

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

81) 당초 2,090동(2023. 12.) → 현재 1,949동(2026. 6.)

82) 국회의 2020, 2021, 2022, 2023, 2024회계연도 결산 및 2023, 2024, 2025년도 예산안 심사 시 화재안전성능보강 사업의 집행 부진과 관련하여 지속적으로 지적된 바 있음.

8) 제로에너지건축 신산업 육성(6133-312)

○내내역사업인 전문인력 양성 사업은 사업의 성과를 확인할 수 있는 지표가 체계적으로 관리되지 않고 있으므로, 국토교통부는 수료생이 공모에 당선되거나 관련 건축현장에서 일하는 등의 향후 활동 내역을 체계적으로 관리하고, 이를 기반으로 사업의 효과성을 확인할 수 있는 환류 체계를 마련할 필요가 있음.

가) 개요

제로에너지건축 신산업 육성(6133-312) 사업은 ① 제로에너지건축물[83] 인증 관련 컨설팅 및 기술을 지원하고, 전문인력을 양성하는 '확산사업'과 ② 제로에너지건축물 인증 이후 성능 유지 여부를 확인하기 위한 표본조사 등을 수행하는 '제도운영' 내역사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2025년도 당초 예산액은 35억 4,600만원으로, 예산 전액을 집행하였음.

【 2025년도 제로에너지건축 신산업 육성 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
제로에너지건축 신산업 육성	3,546	3,546	-	-	3,546	3,546	-	-	2,968
·확산사업	2,386	2,386	-	-	2,386	2,386	-	-	1,808
·제도운영	1,160	1,160	-	-	1,160	1,160	-	-	1,160

※ 자료: 국토교통부

83) 「녹색건축물 조성 지원법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. ~ 3. (생 략)
4. **"제로에너지건축물"**이란 **건축물에 필요한 에너지 부하를 최소화하고 신에너지 및 재생에너지를 활용하여 에너지 소요량을 최소화하는 녹색건축물**을 말한다.

나) 전문인력 양성 사업 성과의 체계적인 관리 필요

제로에너지건축 신산업 육성(일반회계) 사업 중 '확산사업' 내역사업은 ① 제로에너지건물(ZEB, Zero Energy Building) 인프라 구축 기술 지원, ② 대국민 정책 홍보, ③ 전문인력 양성을 통해 제로에너지 건축을 활성화하려는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 23억 8,600만원으로, 전년도 이월액을 더한 교부현액 29억 7,400만원 중 26억 500만원을 실집행(87.6%)하고 3억 6,900만원은 불용하였음.

【 최근 3년간(2023년~2025년) 확산사업 예산 실집행내역 】

(단위: 백만원, %)

구분	부처			지방자치단체						
	예산액		집행액 (교부액)	교부액	전년도 이월액	교부현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경								
2023년	2,627	2,627	2,627	2,627	-	2,627	1,816	787	24	69.1
2024년	2,516	2,516	2,516	2,516	787	3,303	2,517	588	198	76.2
2025년	2,386	2,386	2,386	2,386	588	2,974	2,605	-	369	87.6

※ 자료: 국토교통부(2026년 6월 말 기준)

동 내역사업의 내내역사업인 '전문인력 양성' 사업은 건축 관련 학생, 종사자 등을 대상으로 ZEB 기술 전문성 강화 교육을 6개월간 추진하여 ZEB 전문인력을 양성하는 사업으로, 국토교통부가 녹색건축센터 중 하나인 한국에너지공단에 보조금을 지원하는 방식으로 예산을 집행하고 있음.

한국에너지공단은 경쟁입찰을 통해 교육 전문기관을 선정하고, ZEB 관련 직무 희망자(대학 및 관련기관 종사자 등)를 대상으로 ZEB 이론, 기술, 설계, 건물컨설팅, 인증 등의 교육을 실시하고 있음. 교육 종료 후 한국에너지공단은 교육 실적을 국토교통부에 보고하고, 국토교통부는 그 성과를 평가하는 절차대로 사업이 추진되고 있음.

국토교통부는 전문인력 양성 사업의 성과를 평가하기 위해 전문인력 양성 교육 수료생 인원수를 성과지표로 설정하고 있음. 그러나, 수료생의 향후 활동 내역(관련 업계 취업, 진학 등)은 별도로 관리하지 않고 있는 실정임.

【 전문인력 양성 사업의 주요성과 】

(단위: 명)

구분	2021년도	2022년도	2023년도	2024년도	2025년도
신청인원	1,088	1,026	1,121	1,725	2,102
수료인원	841	822	864	1,088	1,285

※ 자료: 국토교통부

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

교육 수료 후 취업·진학 성과에 대한 자료가 체계적으로 관리되고 있지 않다는 2023년도 국정감사[84] 지적에 대한 후속 조치로, 국토교통부가 연수

완료 후 현황조사에 대한 응답을 의무화하는 규정을 신설하고, 향후 활동 내역(취업·진학 등)을 추적하여 환류하는 성과지표를 마련했다는 점과,

또 다른 내역사업인 '한옥전문 인력양성' 사업[85]에 대한 기획재정부의 '2025년 국고보조사업 연장평가보고서'[86]에서도 국내 목조 건축산업에 대해 동 사업의 기여도 및 효과성 검증을 위한 구체적인 성과관리 및 분석체계를 구축할 필요가 있다는 의견을 제시한 점을 고려하여,

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

---

84) 2023년도 국정감사 시정 및 처리요구사항
- '건축설계 인재육성사업'의 연수 효과 확대 및 성과 확산을 위하여 노력할 것

85) 세부사업인 건축문화진흥(6131-303)의 내역사업으로, 한옥의 대중화·현대화·산업화를 위하여 한옥설계 및 시공 관련 전문인력을 양성하는 교육기관을 선정하고 운영비를 지원하는 사업임.

86) 2025년 국고보조사업 연장평가 보고서
- 한옥전문 인력양성 사업은 전통건축문화의 유지 및 확산을 위해, 한옥 설계와 시공관리 전문가 양성을 통해 전통건축의 현대화, 대중화, 산업화를 지원함. 국내 목조 건축산업에서 본 사업의 기여도 및 효과성 검증을 위한 구체적인 성과관리 및 분석체계 구축이 필요함.

다. 주택토지실

1) 주택 및 주거동향조사(1031-301)

○ 주거실태조사 중 특수가구에 대한 조사주기가 일정하게 관리되고 있지 않은바, 국토교통부는 일반가구 외에 특수가구에 대한 주거실태조사를 실시할 때 법적으로 실시가 의무화되어 있는 대상에 대한 조사를 우선적으로 실시할 필요가 있고, 비주택거주가구 등 그 외의 대상에 대해서는 조사주기를 행정규칙 등에 명확히 규정하는 방안을 고려할 필요가 있음.

가) 개요

주택 및 주거동향조사는 주택가격동향조사 및 주거실태조사 등을 통하여 부동산시장 안정화를 위한 정책수립 및 대응에 활용하고 대외적으로 관련 정보를 제공하기 위한 사업으로,

월간 및 주간 단위로 주택의 매매 및 임대차 거래와 관련된 가격 동향을 조사하여 발표하는 '주택가격동향조사', 「주거기본법」에 따라 일반가구 및 장애인·비주택가구 등 특수가구의 주거실태를 조사하여 주거복지 향상을 위한 정책 자료로 활용하는 '주거실태조사', 주택 관련 DB의 수집·저장·정제·연계를 통한 신뢰성 높은 데이터를 구축하고 실시간 분석 및 시각화가 가능한 플랫폼을 활용한 시장분석 등으로 주택정책 의사결정을 하는 '주택시장분석 및 연구조사', 외국인에 대한 부동산 관리정책 기반을 마련하기 위해 외국인 주택보유 현황을 조사하는 '외국인주택보유조사' 사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2025년도 당초 예산액은 181억 9,400만원으로, 전년도 이월액 8억 1,400만원을 합한 예산현액 190억 800만원 중 185억 2,200만원이 집행된 후 4억 5,300만원이 다음 연도로 이월되고 3,300만원이 불용되어 예산현액 대비 집행률은 97.4%로 나타남.

【 2025년도 주택 및 주거동향조사 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년							2026년
	예산액		전년도 이월액	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						
주택 및 주거동향조사	18,194	18,194	814	19,008	18,522	453	33	17,798
-주택가격동향조사	14,444	14,444	-	14,444	14,444	-	-	14,444
-주거실태조사	2,950	2,950	814	3,764	3,290	453	21	2,554
-주택시장분석 및 연구조사	400	400	-	400	394	-	6	400
-외국인주택보유조사	400	400	-	400	394	-	6	400

※ 자료: 국토교통부

나) 주거실태조사 중 특수가구조사 대상의 체계적 관리 필요

국토교통부는 「주거기본법」 제20조 및 같은 법 시행령 제13조에 따라 주거 및 주거환경에 관한 사항, 가구특성에 관한 사항, 주거복지 수요에 관한 사항 등에 관하여 매년 주거실태조사를 실시하면서, 일반가구조사로 알기 어려운 장애인이나 비주택거주자의 주거실태에 대해서는 2007년부터 2년마다 특수가구조사를 실시하고 있음.[87]

87) **「주거기본법」**
제20조(주거실태조사) ① 국토교통부장관, 시·도지사, 시장 또는 군수는 다음 각 호와 관련하여 대통령령으로 정하는 사항에 대하여 주거실태조사(이하 "주거실태조사"라 한다)를 실시할 수 있다.
1. 주거 및 주거환경에 관한 사항

2. 가구특성에 관한 사항
3. 주거복지 수요에 관한 사항
4. 그 밖에 주거실태파악을 위한 사항
② 주거실태조사는 다음 각 호의 사람에 대하여 별도로 실시할 수 있다.
1. 「국민기초생활 보장법」 제2조에 따른 수급권자 및 차상위계층
2. 신혼부부, 장애인 및 고령자
3. 고시원 등 주택이 아닌 곳에 거주하는 사람
4. 「고등교육법」 제2조에 따른 학교의 학생 등 청년층
5. 「아동복지법」 제3조제5호에 따른 지원대상아동
6. 대통령령으로 정하는 소득·자산·나이 기준을 만족하는 단독 세대주 가구
7. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사람
③ 국토교통부장관, 시·도지사, 시장 또는 군수는 정기조사와 수시조사로 구분하여 주거실태조사를 실시할 수 있다. 이 경우 수시조사는 국토교통부장관, 시·도지사, 시장 또는 군수가 특히 필요하다고 인정하는 경우에 조사항목을 별도로 정할 수 있다.
④ 국토교통부장관, 시·도지사, 시장 또는 군수는 주거실태조사 업무를 대통령령으로 정하는 바에 따라 주거복지 및 주택산업 육성 등을 목적으로 설립된 기관 또는 단체에 위탁할 수 있다.
⑤ 제1항 또는 제4항에 따라 주거실태조사를 하려는 자는 그 권한을 나타내는 증표 및 조사기간, 조사범위, 조사담당자, 관계 법령 등 대통령령으로 정하는 사항이 기재된 서류를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다.
⑥ 주거실태조사의 주기·방법 및 절차 등은 대통령령으로 정한다.

「주거기본법 시행령」

제13조(주거실태조사의 실시) ① 법 제20조제1항 각 호 외의 부분에서 "대통령령으로 정하는 사항"이란 다음 각 호의 사항을 말한다.
1. 주택의 유형, 규모 및 점유형태
2. 주택의 구조, 설비 및 성능
3. 주거환경 만족도 및 선호도
4. 주택가격 및 임대료
5. 주거이동 및 주택구입 계획
6. 가구의 구성 및 소득
7. 공공임대주택 수요 및 선호도
8. 최저주거기준 미달가구의 현황
9. 그 밖에 주거정책 수립을 위하여 필요한 사항
② 법 제20조제1항에 따른 주거실태조사는 매년 실시하는 정기조사와 필요시 실시하는 수시조사로 구분하여 실시하며, 정기조사의 경우 조사표를 재정경제부장관에게 통보하여야 한다.
③ 법 제20조제2항제7호에서 "대통령령으로 정하는 사람"이란 다음 각 호의 사람을 말한다.
1. 「건축법」 제2조제1항제5호에 따른 지하층에 거주하는 사람
2. 건축물의 옥상층 등 주거환경이 열악하다고 국토교통부장관, 시·도지사, 시장 또는 군수가 인정하는 곳에 거주하는 사람
④ 국토교통부장관, 시·도지사, 시장 또는 군수는 법 제20조제4항에 따라 주거실태조사 업무를 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관을 지정하여 위탁한다.
1. 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따라 설립된 국토연구원
2. 한국토지주택공사
3. 「한국부동산원법」에 따른 한국부동산원
4. 「지방공기업법」에 따라 설립된 지방공사
5. 「지방자치단체출연 연구원의 설립 및 운영에 관한 법률」에 따라 설립된 지방연구원
⑤ 국토교통부장관, 시·도지사, 시장 또는 군수는 제4항에 따라 업무를 위탁한 경우에는 그 사실을 관보 또는 공보에 고시해야 한다.

특수가구조사의 대상을 살펴보면, 2007년에는 노인가구, 2009년에는 장애인가구, 2011년에는 임대주택가구, 2013년에는 저소득가구, 2015년에는 장애인가구, 2017년에는 비주택거주가구, 2019년에는 장애인가구, 2022년에는 비주택거주가구 및 지하주택거주가구, 2023년에는 장애인가구, 2024년에는 지하주택거주가구에 대한 조사를 실시하였으며, 2027년에는 비주택거주가구에 대한 조사를 실시할 예정임.

【 특수가구조사 실시 현황 】

실시연도	2007	2009	2011	2013	2015
조사대상	노인가구	장애인가구	임대주택가구	저소득가구	장애인가구
실시연도	**2017**	**2019**	**2022**	**2023**	**2024**
조사대상	비주택거주가구	장애인가구	비주택거주가구, 지하주택거주가구	장애인가구	지하주택거주가구

※ 자료: 국토교통부

이처럼 특수가구조사는 조사대상자별로 조사 실시주기가 일정하게 관리되고 있지 않은데, 이는 자료의 시계열적 분석 및 관리를 어렵게 함으로써 조사결과의 활용도를 저해하는 문제가 있고, 조사를 실시할 당시의 상황에 따라 임의로 조사대상이 결정되는 문제가 있음.

특히 「장애인·고령자 등 주거약자 지원에 관한 법률」 제2조 및 제7조

⑥ 법 제20조제5항에서 "조사기간, 조사범위, 조사담당자, 관계 법령 등 대통령령으로 정하는 사항"이란 다음 각 호의 사항을 말한다.
1. 조사목적
2. 조사기간 및 대상
3. 조사의 범위 및 내용
4. 조사담당자의 소속 및 성명
5. 조사 관계 법령
6. 그 밖에 해당 주거실태조사에 필요한 사항

와 같은 법 시행령 제2조 및 제3조는 65세 이상인 사람, 장애인, 국가유공자·보훈보상대상자로서 상이등급 1급부터 7급까지의 판정을 받은 사람, 등록된 5·18 민주화운동부상자로서 신체장해등급 1급부터 14급까지의 판정을 받은 사람, 고엽제후유의증환자로서 경도(經度) 장애 이상의 장애등급의 판정을 받은 사람, 국가유공자에 준하는 군경 등으로 등록된 사람으로서 상이등급 1급부터 7급까지의 판정을 받은 사람을 주거약자로 정의하고 이들에 대하여 국토교통부장관 또는 시·도지사가 2년마다 주거실태조사를 실시하도록 규정하고 있으나,[88] 이 중 고령자와 장애인 외에는 주거실태조사가 이뤄

88) **「장애인·고령자 등 주거약자 지원에 관한 법률」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "주거약자"란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사람을 말한다.
가. 65세 이상인 사람
나. 「장애인복지법」 제2조제2항에 해당하는 장애인
다. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사람

제7조(주거실태조사) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 다음 각 호의 사항에 대한 주거실태조사를 실시할 수 있다.
1. 주거약자의 주거환경에 관한 사항
2. 주거약자가 있는 가구의 특성에 관한 사항
3. 그 밖에 주거약자의 주거실태 파악을 위하여 대통령령으로 정하는 사항
② 제1항에 따라 주거실태조사를 하려는 자는 그 권한을 나타내는 증표 및 조사기간, 조사범위, 조사담당자, 관계 법령 등 대통령령으로 정하는 사항이 기재된 서류를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다.
③ 제1항에 따른 주거실태조사의 주기·절차 및 방법 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

「장애인·고령자 등 주거약자 지원에 관한 법률 시행령」
제2조(주거약자의 범위) 「장애인·고령자 등 주거약자 지원에 관한 법률」(이하 "법"이라 한다) 제2조제1호다목에서 "대통령령으로 정하는 사람"이란 다음 각 호의 사람을 말한다.
1. 「국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률」에 따른 국가유공자로서 상이등급 1급부터 7급까지의 판정을 받은 사람
2. 「보훈보상대상자 지원에 관한 법률」에 따른 보훈보상대상자로서 상이등급 1급부터 7급까지의 판정을 받은 사람
3. 「5·18민주유공자예우 및 단체설립에 관한 법률」에 따라 등록된 5·18민주화운동부상자로서 신체장해등급 1급부터 14급까지의 판정을 받은 사람
4. 「고엽제후유의증 등 환자지원 및 단체설립에 관한 법률」에 따른 고엽제후유의증환자로서 경도(輕度) 장애 이상의 장애등급의 판정을 받은 사람
5. 종전의 「국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률」(법률 제11041호로 개정되기 전의 것을 말한다) 제73조의2에 따라 국가유공자에 준하는 군경 등으로 등록된 사람(법률 제11041호 국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률 일부개정법률 부칙 제12조제2항에 따라 등록된 사람을 포함한다)으로서 상이등급 1급부터 7급까지의 판정을 받은 사람

지지 않고 있으며 장애인에 대해서도 2년의 조사 주기가 지켜지지 않고 있음.

따라서 향후에는 일반가구 외에 특수가구에 대한 주거실태조사를 실시할 때 법적으로 실시가 의무화되어 있는 대상에 대한 조사를 우선적으로 실시할 필요가 있고, 비주택거주가구 등 그 외의 대상에 대해서는 조사주기를 법령이나 행정규칙 등에 명확히 규정하는 방안을 고려할 필요가 있다고 생각됨.

제3조(주거실태조사 사항 등) ① 법 제7조제1항제3호에서 "대통령령으로 정하는 사항"이란 다음 각 호의 사항을 말한다.

1. 주거약자의 주거 및 주거환경에 대한 만족도
2. 그 밖에 주거약자의 주거생활 실태 파악을 위하여 필요하다고 국토교통부장관이 인정하는 사항

② 법 제7조제1항에 따른 주거실태조사(이하 "주거실태조사"라 한다)는 2년마다 실시한다.

③ 국토교통부장관 또는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)는 주거실태조사를 실시하려는 경우에는 미리 주거실태조사의 일시, 목적 및 내용 등을 포함한 주거실태조사계획을 수립하여야 한다. 이 경우 국토교통부장관이 주거실태조사계획을 수립하려는 경우에는 미리 보건복지부장관과 협의하여야 한다.

④ 주거실태조사계획을 수립하기 위하여 필요한 경우 국토교통부장관은 관계 중앙행정기관의 장 또는 시·도지사에게 관련 자료의 제출을 요청할 수 있고, 시·도지사는 관계 중앙행정기관의 장에게 관련 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 자료 제출을 요청받은 관계 중앙행정기관의 장 또는 시·도지사는 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

⑤ 주거실태조사는 조사원 면접조사의 방법으로 실시함을 원칙으로 한다.

⑥ 법 제7조제2항에서 "조사기간, 조사범위, 조사담당자, 관계 법령 등 대통령령으로 정하는 사항"이란 다음 각 호의 사항을 말한다.

1. 조사목적
2. 조사기간 및 대상
3. 조사의 범위 및 내용
4. 조사담당자의 성명 및 소속
5. 조사 관계 법령
6. 그 밖에 해당 주거실태조사에 필요한 사항

⑦ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 필요하다고 인정하는 경우 주거실태조사를 「주거기본법」 제20조에 따른 주거실태조사에 포함하여 실시할 수 있다.

2) 주거급여지원(1034-302)

○ 국토교통부는 사정변경으로 예산액 부족이 발생한 경우 필요한 예산을 정확히 계상하여 예비비를 신청하고, 예비비 신청 목적에 맞게 집행할 수 있도록 보조사업에 대한 집행관리를 철저히 할 필요가 있고, ○ 주거급여정보시스템의 구축 · 운영 사업이 정당한 권한으로 추진될 수 있도록 한국토지주택공사와 주거급여정보시스템 위탁 운영계약을 재위탁계약 전에 체결할 필요가 있으며, ○ 사업의 성격에 따라 세부사업별 비목을 편성하여 목적에 맞게 예산을 집행하고 사업 추진 과정에서 예산 집행의 신축성이 필요한 경우 전용 등을 통해 예산의 적정한 사용을 도모할 필요가 있음.

가) 개요

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

이 사업의 2025년도 당초 예산액은 3조 368억 2,300만원으로, 전년도 이월액 5억 2,400만원 및 예비비 155억 6,700만원을 포함한 예산현액 3조 529

억 1,400만원 중 3조 513억 2,300만원을 집행하고 3억 7,000만원을 다음 연도로 이월하면서 12억 2,100만원을 불용하였음.

【2025년도 주거급여지원 사업 결산】

(단위: 백만원)

구 분	2025년											2026년
	예산액		전년도 이월액	이전용	예비비	예산현액	집행액	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						예산현액	집행액			
· 주거급여지원	3,020,973	-	524	-	15,567	3,037,064	3,036,393	3,036,540	3,035,924	370	301	3,215,046
· 장애인 주택개조사업	2,850	-	-	-	-	2,850	2,850	2,850	2,850	-	-	2,850
· 주거취약계층 주거상향지원	10,000	-	-	-	-	10,000	9,745	10,000	9,745	-	245	10,000
· 이사비지원사업	3,000	-	-	-	-	3,000	2,335	3,000	2,335	-	665	3,000
합 계	3,036,823	-	524	-	-	3,052,914	3,051,323	3,052,390	3,050,854	370	1,221	3,230,896

※ 자료: 국토교통부

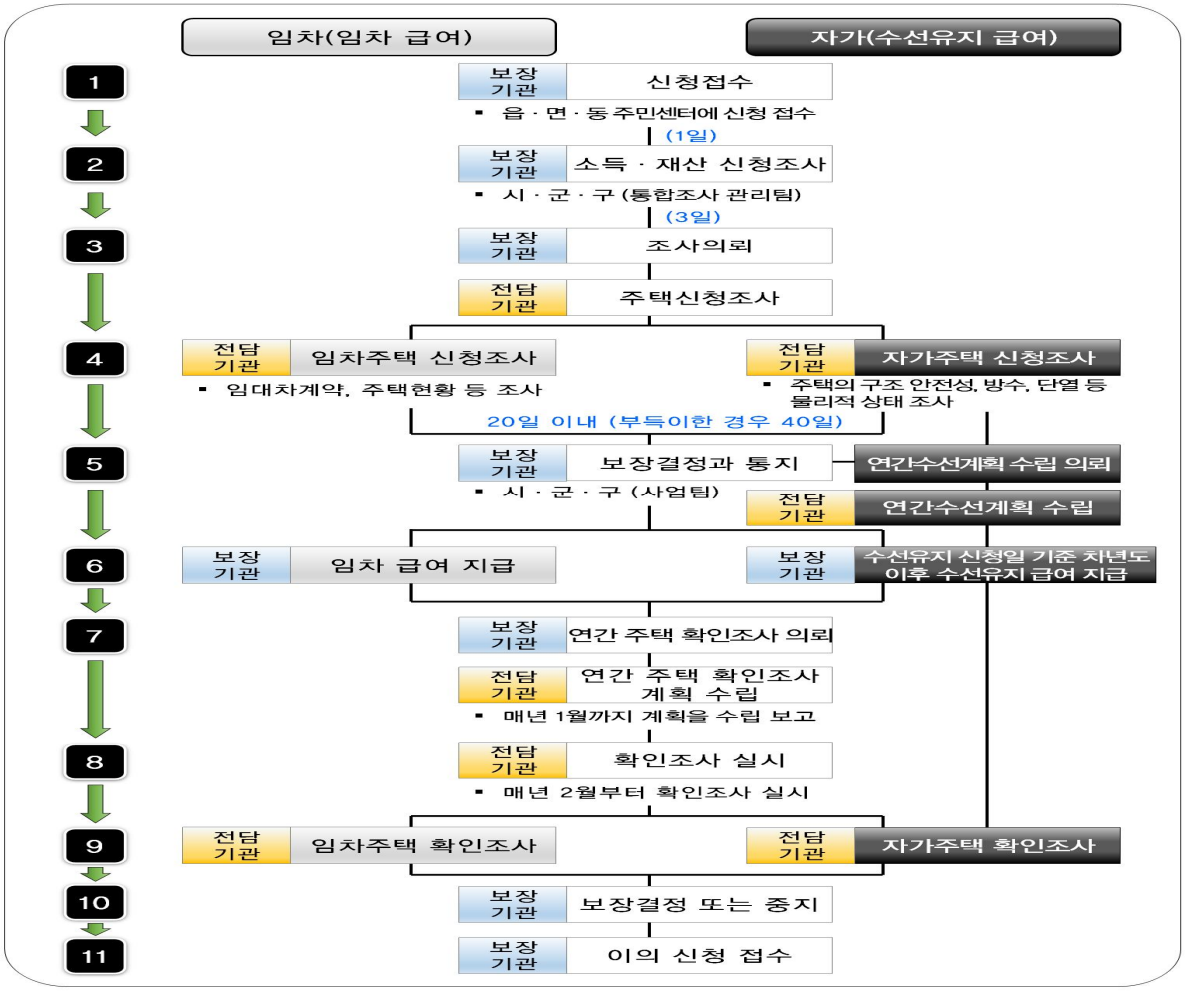
나) 예비비 신청 시 명확한 계상 및 집행관리 필요

동 세부사업 중 주거급여지원 내역사업은 취약계층의 주거비 부담을 완화하고 양질의 주거 수준을 확보하기 위해 대상 수급자에게 주거급여를 지급하는 사업으로 임차가구에 대한 임차급여와 자가가구에 대한 수선유지급여로 구분됨.

임차급여와 수선유지급여 예산은 국토교통부에서 시·도에 보조한 이후 시·도에서 각 시·군·구에 간접보조하는 형태로 배정되며, 임차급여는 시·군·구가 직접 수급자에게 지급하고, 수선유지급여는 한국토지주택공사가 수선을 실시하고 해당 비용을 시·군·구가 지급하는 형태로 사업이 추진됨.

【 주거급여지원 내역사업 집행절차 】

부처		피출연· 피보조기관		간접보조사업자· 사업수행자
국토교통부 (3,033,819백만원)	=> (2,998,378백만원)	시·도	=> (2,998,378백만원)	시·군·구
	=> (35,441백만원)	LH		



※ 자료: 국토교통부

2025년도에 사업부대비를 제외하고 실제 임차급여 및 수선유지급여 지급을 위해 지방자치단체 교부 보조금으로 편성된 예산은 2조 9,828억 1,100만원인데, 주거급여 수급자 및 급여액 증가를 이유로 '25.10.20.에 예비비[89] 155

89) 「국가재정법」
제22조(**예비비**) ①정부는 예측할 수 없는 예산 외의 지출 또는 예산초과지출에 충당하기 위하여

억 6,700만원이 배정되어 예산현액은 2조 9,983억 7,800만원이 되었음.

【 주거급여지원 내역사업 중 자치단체경상보조(330-01) 결산 】

(단위: 백만원, %)

목	세목	사업시행주체(기관명)	사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)								
			교부액(A)	전년도 이월액	예산현액	집행액(B)	전년도 이월액 제외		이월액	불용액	실집행률(C/A)
							예산현액	집행액(C)			
330	330-01	지자체	2,998,378	-	2,998,378	2,936,417	2,998,378	2,936,417	-	61,961	97.9

* 교부액(A) 금액은 예비비 15,567백만원이 합산된 현액
※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 주거급여 국고보조금 본예산의 경우 16차례[90]에 걸쳐 각 시·도에 교부하였으며, 예비비로 배정받은 155억 6,700만원의 경우 '25.11.27.에 서울특별시에 전액 교부하였음.

그런데 '26.7.23. 서울특별시에서 최종적으로 제출한 보조금 실집행내역을 살펴보면 예비비를 포함한 전체 교부액 5,663억 700만원 중 5,540억 5,900만원을 집행하고 92억 4,800만원을 불용하여 추가로 예비비로 배정된 155억 6,700만원의 약 60%를 불용하였음.

일반회계 예산총액의 100분의 1 이내의 금액을 예비비로 세입세출예산에 계상할 수 있다. 다만, 예산총칙 등에 따라 미리 사용목적을 지정해 놓은 예비비는 본문에도 불구하고 별도로 세입세출예산에 계상할 수 있다.
②제1항 단서에도 불구하고 공무원의 보수 인상을 위한 인건비 충당을 위하여는 예비비의 사용목적을 지정할 수 없다.

90) 1차 교부일 '25.1.2.부터 16차 교부일 '25.11.27.까지 16번에 걸쳐 보조금을 교부하였음.

【 '26.7.23. 기준 주거급여지원 내역사업 서울특별시 실집행내역[91] 】

(단위: 백만원)

세부사업명 (코드번호)	피보조기관 실집행내역										
	세목	피보조기관명		국고 보조율	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (C)	집행액 (이월 포함) (D)	차년도 이월액	불용액	실 집행률 (D/C)
		광역	기초								
주거급여지원(1034-302)	330-01	서울		60%	566,307		566,307	554,059	-	9,248	98.3%

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

예비비는 예측할 수 없는 예산 외의 지출 또는 예산초과지출에 충당하기 위한 경비로서, 기존에 편성된 예산으로 충당하기 어려운 등 「국가재정법」 제51조제2항 각 호의 요건을 모두 충족하여 예비비의 사용이 필요한 때에는 금액과 추산의 기초를 명백히 한 명세서를 작성하여 기획재정부(기획예산처)장관에게 제출[92]하여야 하는데,

'25.11.27. 교부된 보조금의 불용 규모를 고려하였을 때 예비비를 과도하게 교부받은 것은 예산집행의 보충성[93] 원칙에 위배되는 측면이 있으며, 예

91) **최초 '26.2.10. 국토교통부에 제출한 서울특별시 주거급여 국고보조금 집행실적에서는 219억 9,600만원을 불용하였다고 제출하여 예비비보다 많은 금액을 불용하였으나, 최종 집행실적 정산 시 92억 4,800만원을 불용하였다고 제출하였음.**

92) 「국가재정법」
제51조(예비비의 관리와 사용) ②각 중앙관서의 장은 다음 각 호의 요건을 모두 갖춘 경우로서 예비비의 사용이 필요한 때에는 그 이유와 **다음 각 호의 요건에 대한 소명 및 금액과 추산의 기초를 명백히 한 명세서를 작성하여 기획예산처장관에게 제출**하여야 한다. 다만, 대규모 재난에 따른 피해의 신속한 복구를 위하여 필요한 때에는 「재난 및 안전관리기본법」 제20조의 규정에 따른 피해상황보고를 기초로 긴급구호, 긴급구조 및 복구에 소요되는 금액을 개산(槪算)하여 예비비를 신청할 수 있다.
1. 해당 회계연도 예산을 편성할 때 예측이 불가능하였을 것
2. 해당 회계연도 중 시급하게 지출할 필요성이 있을 것
3. **기존에 편성된 예산으로 충당하기 어려울 것**
4. 해당 회계연도 내 집행이 가능할 것

93) 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」 내 예산집행심의회 심사기준 중 보충성 기준
- 보충성 : **예비비, 이전용 등 편성예산에 변경을 가할 경우는 다른 방법을 통해서도 해결되지 않은 경우에 시급히 해결해야 할 불가피한 경우에 한해 최소한으로 수행**

비비가 배정된 지방자치단체는 서울특별시 뿐으로 서울특별시에서 간접보조사업자인 자치구의 집행실적에 맞추어 보조금의 유연한 재교부가 가능함에도 이를 고려하지 않은 문제가 있음.

이에 대하여 국토교통부는 예비비로 배정받은 155억 6,700만원은 서울특별시가 아닌 13개 시·도에 추가적으로 교부한 예산이나, 지출결의 시 미교부액이 상대적으로 큰 서울특별시에 집행상 편의를 위해 예비비를 교부하였다는 입장임.

【 '25.9.26. 주거급여지원 내역사업 예산 내시 변경 】

(단위: 백만원)

구분	기존내시액(A)	변경내시액(B)	차액(B-A)
서울특별시	563,307	563,307	0
부산광역시	278,000	278,000	0
대구광역시	191,304	192,050	746
인천광역시	238,413	245,200	6,787
광주광역시	104,333	104,333	0
대전광역시	87,263	88,333	1,070
울산광역시	56,836	57,194	358
세종특별자치시	9,847	9,847	0
경기도	722,321	724,262	1,941
강원특별자치도	77,959	78,978	1,019
충청북도	69,096	69,176	80
충청남도	77,710,000	78,435,000	725
전북특별자치도	102,146,000	102,895,000	749
전라남도	72,649,000	73,299,000	650
경상북도	119,137,000	120,048,000	911
경상남도	175,450,000	175,645,000	195
제주특별자치도	37,040,000	37,376,000	336
합계	2,982,811,000	2,998,378,000	15,567

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

그러나 예비비는 보충적 예산으로서 예비비를 신청한 목적대로 집행되어야 하므로 예산액이 부족한 지방자치단체에 맞게 교부되었어야 했음에도 불구하고 행정편의상 예비비를 서울특별시에 교부한 것은 재정집행 과정의 투명성 차원에서 문제 소지가 있음.

그러므로 국토교통부는 사정변경으로 예산액 부족이 발생한 경우 필요한 예산을 정확히 계상하여 예비비를 신청하고, 예비비 신청 목적에 맞게 집행할 수 있도록 보조사업에 대한 집행관리를 철저히 할 필요가 있음.

다) 위탁계약 이후 재위탁계약 체결 필요

국토교통부는 주거급여에 필요한 자료 및 정보의 효율적 처리와 기록·관리 업무의 전산화를 위하여 주거급여정보시스템을 구축[94]하고 있으며, 주거급여 정보시스템 구축·운영을 「주거급여법」 및 「주거급여 정보시스템 구축·운영의 위탁에 관한 고시」에 따라 한국토지주택공사에게 위탁[95]하고 있음.

---

94) 「주거급여법」
제17조(주거급여 지급업무의 전산화) ① **국토교통부장관은 주거급여에 필요한 각종 자료 또는 정보의 효율적 처리와 기록·관리업무의 전산화를 위하여 정보시스템(이하 "정보시스템"이라 한다)을 구축·운영**할 수 있다.
④ 국토교통부장관은 제1항에 따른 **정보시스템 구축·운영 업무**를 신청조사 및 확인조사와의 연계성, 정보시스템 관련 업무의 전문성 등을 고려하여 **국토교통부장관이 정하는 기관에 위탁**할 수 있다. 이 경우 그에 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.
「주거급여 정보시스템 구축·운영의 위탁에 관한 고시」(국토교통부 고시)
제3조(수탁기관) 「주거급여법」 제17조제4항에 따라 **정보시스템의 구축·운영업무를 위탁받는 기관은 한국토지주택공사(이하 "수탁기관"이라 한다)**로 한다.

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

2025년 주거급여정보시스템의 구축·운영과 관련하여 국토교통부는 민간위탁사업비(320-02목)로 11억 8,300만원을 편성[96]하였으며, '25.6.16. 민간위탁사업 대상자인 한국토지주택공사와 11억 7,066만 7,480원의 계약금액으로 수의계약[97]을 체결하였음.

한국토지주택공사는 민간위탁사업인 "주거급여정보시스템 운영 및 유지관리" 사업을 재위탁[98]하는 방식으로 사업을 추진하고 있는데, 2025년도의 경우 주식회사 유플러스아이티와 11억 4,477만원의 계약금액으로 수의계약[99]을 체결하였음.

그런데 한국토지주택공사가 주식회사 유플러스아이티와 수의계약을 체결한 일자는 '24.12.31.로서, 국토교통부가 한국토지주택공사와 위탁계약을 체결하기 이전에 재위탁계약을 체결한 것은 권한 없이 사업을 추진한 것으로 「주거급여법」 및 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」에 위배됨.

---

96) **2025년 주거급여정보시스템 운영 및 유지관리 위탁 용역 발주 사업금액 기준**

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

98) 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」
제13조의2(**재위탁**) ① 민간수탁기관은 민간위탁사무를 효율적으로 처리하기 위하여 필요한 경우에는 법령으로 정하는 바에 따라 민간위탁사무의 일부를 재위탁할 수 있다.

99) 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」
제27조(**재공고입찰과 수의계약**) ①경쟁입찰을 실시한 결과 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 수의계약에 의할 수 있다.
1. **제10조의 규정에 의하여 경쟁입찰을 실시하였으나 입찰자가 1인뿐인 경우로서 제20조제2항의 규정에 의하여 재공고입찰을 실시하더라도 제12조의 규정에 의한 입찰참가자격을 갖춘 자가 1인밖에 없음이 명백하다고 인정되는 경우**
③ **제1항제1호에도 불구하고 「재난 및 안전관리 기본법」 제3조제1호의 재난이나 경기침체, 대량실업 등으로 인한 국가의 경제위기를 극복하기 위해 재정경제부장관이 기간을 정하여 고시한 경우에는 제10조에 따라 경쟁입찰을 실시했으나 입찰자가 1인뿐인 경우 제20조제2항에 따른 재공고입찰을 실시하지 않더라도 수의계약**을 할 수 있다.

이는 주거급여정보시스템의 계속적인 운영을 위해 전년도 말에는 위탁 및 재위탁계약이 체결되어야 함에도 불구하고 국토교통부가 위탁계약을 '25.6월에 체결함으로써 발생한 문제로 보여짐.

그러므로 국토교통부는 정당한 권한으로 사업이 추진될 수 있도록 한국토지주택공사와 주거급여정보시스템 위탁 운영계약을 재위탁계약 전에 체결할 필요가 있음.

라) 예산의 목적 외 사용금지 원칙에 위배되는 예산집행 개선 필요

동 세부사업의 4개의 내역사업 중 장애인 주택개조사업, 주거취약계층 주거상향지원, 이사비지원사업은 보조사업 비목으로만 편성되어 있으며, 주거급여지원 내역사업의 경우 사업부대비로 운영비(210목), 연구용역비(260목) 등을 포함한 물건비(200목) 비목이 편성되어 있는데, 주거급여지원 내역사업의 집행내역을 살펴보면 사업의 목적에 부합하지 않는 내역을 포함하고 있는 것으로 보임.

【 주거급여지원 내역사업 비목별 결산내역 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2025년										
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액	집행액 [실집행액]	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						예산 현액	집행액 [실집행액]		
· 주거급여지원	3,020,973	-	524	-	15,567	3,037,064	3,036,393 (2,974,432)	3,036,540	3,035,924 (2.973.963)	370	301
- 일반수용비 (210-01)	247	-	-	△50	-	197	119 (119)	197	119 (119)	-	78
- 일반용역비 (210-14)	-	-	-	50	-	50	- (-)	50	- (-)	44	7
- 국내여비 (220-01)	15	-	-	-	-	15	11 (11)	15	11 (11)	-	4
- 국외업무여비 (220-02)	14	-	-	-	-	14	3 (3)	14	3 (3)	-	11
- 사업추진비 (240-01)	22	-	-	-	-	22	22 (22)	22	22 (22)	-	-
- 정책연구비 (260-02)	590	-	524	-	-	1,114	599 (599)	590	130 (130)	327	188
- 민간경상보조 (320-01)	35,441	-	-	-	-	35,441	35,441 (35,441)	35,441	35,441 (35,441)	-	-
- 민간위탁사업비 (320-02)	1,833	-	-	-	-	1,833	1,821 (1,821)	1,833	1,821 (1,821)	-	12
- 자치단체경상보조 (330-01)	2,982,811	-	-	-	15,567	2,998,378	2,998,378 (2,936,417)	2,998,378	2,998,378 (2,936,417)	-	-

※ 자료: 국토교통부

먼저, 노후 공공임대 재정비사업, 매입임대사업, 공공주택 주거복지 브랜드 개발 등 주거급여와 관계없는 공공주택 관련 사업 예산을 동 내역사업의 예산으로 집행하였음.

주택도시기금의 기타경비(주택)(1077-634) 사업에 임대주택 활성화 등을 위한 예산을 별도로 편성하고 있음에도 사업의 목적과 관계없이 동 세부사업의 소관인 주거복지정책관에서 필요에 따라 집행하고 있음.

또한, 별도 세부사업으로 편성되어 있는 전세보증금반환보증 보증료 지원(1034-322) 사업으로 집행하여야 할 홍보물 제작 대금을 동 내역사업의 예산으로 집행[100]하였음.

【 사업 목적에 맞지 않는 주거급여지원 내역사업 집행 내역 】

구분	건수	총집행액(원)	내역
일반수용비 (210-01목)	1건	11,000,000	전세보증금반환보증 보증료지원사업 홍보물 제작대금
국내여비 (220-01목)	32건	5,354,500	고령자복지주택 현장방문, 신축매입임대 현황점검, 노후 공공임대 업무협의, 산불특위 참석 출장여비 등
사업추진비 (240-01목)	68건	11,178,300	매입임대, 민간임대주택, 노후 공공임대, 특화주택 관련 업무협의 등
정책연구비 (260-02목)	3건	24,152,040 (전년도 이월사업)	특화형 임대주택 운영기관 평가 방식 개선을 위한 연구용역[101]
		89,090,900	노후 공공임대 재정비 사업의 임대료 체계 연구
		43,500,000 (차년도 이월)	주거복지 홍보 방안 마련 용역[102] (슬로건, 브랜드 개발 등)

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

「국가재정법」 제45조[103]의 “예산의 목적 외 사용금지”에 따라 세출예산은 정해진 목적 외에 사용할 수 없으며, 필요한 경우 세항(세부사업) 또는 목

100) 이 외에도 집행 내역에 “근무지외 출장여비” 등과 같이 불명확한 집행 내역이 다수 있으나, 집행내역이 명확한 건수만 포함하였음.

101) 2024년에 건축공간연구원, 재단법인 주거복지재단과 80,506,800원의 계약을 체결하였으며, 이월된 예산인 24,152,040원을 ’25.4.18. 집행하였음.

102) 한국토지주택공사와 공동으로 발주하여 국토교통부가 전체 계약금액인 2억 1,750만원 중 20%인 4,350만원의 계약을 체결하였으며, 동 예산은 2026년도로 이월되었음.

103)「국가재정법」
제45조(예산의 목적 외 사용금지) 각 중앙관서의 장은 세출예산이 정한 목적 외에 경비를 사용할 수 없다.

을 전용[104]하거나 차년도 예산에 편성하여 집행하여야 함에도 국토교통부는 국회가 의결한 취지와 다르게 사업 예산을 집행하고 있음.

그러므로 국토교통부는 사업의 성격에 따라 세부사업별 비목을 편성하여 목적에 맞게 예산을 집행하고, 사업 추진 과정에서 예산 집행의 신축성이 필요한 경우 전용 등을 통해 예산의 적정한 사용을 도모할 필요가 있음.

104)「국가재정법」
제46조(**예산의 전용**) ①각 중앙관서의 장은 예산의 목적범위 안에서 재원의 효율적 활용을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 기획예산처장관의 승인을 얻어 각 세항 또는 목의 금액을 전용할 수 있다. 이 경우 사업 간의 유사성이 있는지, 재해대책 재원 등으로 사용할 시급한 필요가 있는지, 기관운영을 위한 필수적 경비의 충당을 위한 것인지 여부 등을 종합적으로 고려하여야 한다.
②각 중앙관서의 장은 제1항에도 불구하고 회계연도마다 기획예산처장관이 위임하는 범위 안에서 각 세항 또는 목의 금액을 자체적으로 전용할 수 있다.

3) 공동주택관리 분쟁조정센터 운영지원(1034-306)

○ 국토교통부는 중앙 공동주택관리 분쟁조정위원회에 층간소음 측정이나 피신청인 인적 사항 확보 권한을 부여하는 등 실효성 있는 분쟁조정 수단을 마련하여 조정실적을 제고하고, 법정 처리기한을 준수하여 조정안을 제시할 수 있도록 운영을 개선할 필요가 있음.

가) 개요

공동주택관리 분쟁조정센터 운영지원 사업은 공동주택의 관리와 관련된 민원과 분쟁을 해결하기 위하여 「공동주택관리법」[105]에 따라 설치된 '공동주택관리 지원기구' 및 '중앙 공동주택관리 분쟁조정위원회'를 운영하기 위한 사업으로, 한국토지주택공사가 위탁받아 수행하고 있음.

이 사업의 2025년도 예산액은 21억 9,800만원으로, 이중 21억 5,400만원을 집행(98%)하고 4,400만원을 불용하였음.

---

105) **「공동주택관리법」**
제72조(중앙·지방분쟁조정위원회의 업무 관할) ① 중앙분쟁조정위원회는 제71조제2항 각 호의 사항 중 다음 각 호의 사항을 심의·조정한다.
1. 둘 이상의 시·군·구의 관할 구역에 걸친 분쟁
2. 시·군·구에 지방분쟁조정위원회가 설치되지 아니한 경우 해당 시·군·구 관할 분쟁
3. 분쟁당사자가 쌍방이 합의하여 중앙분쟁조정위원회에 조정을 신청하는 분쟁
4. 그 밖에 중앙분쟁조정위원회에서 관할하는 것이 필요하다고 대통령령으로 정하는 분쟁

제86조(공동주택관리 지원기구) ① 국토교통부장관은 다음 각 호의 업무를 수행할 기관 또는 단체를 공동주택관리 지원기구(이하 이 조에서 "공동주택관리 지원기구"라 한다)로 지정하여 고시할 수 있다.
1. 공동주택관리와 관련한 민원 상담 및 교육
2. 관리규약 제정·개정의 지원
3. 입주자대표회의 구성 및 운영과 관련한 지원
4. 장기수선계획의 수립·조정 지원 또는 공사·용역의 타당성 자문 등 기술지원
5. 공동주택 관리상태 진단 및 지원 (이하 생략)

【 2025년도 공동주택관리 분쟁조정센터 운영지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년							2026년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
공동주택관리 분쟁조정센터 운영지원	2,198	-	-	2,198	2,154	-	44	2,198

※자료: 국토교통부

나) 공동주택관리 분쟁조정위원회의 기능 강화 필요

「공동주택관리법」 제71조[106]에 따르면, 공동주택 분쟁조정위원회는 하자담보책임이나 하자보수 등과 관련한 분쟁을 제외한 공동주택관리 분쟁을 조정하기 위해 설치된 기구로, 입주자대표회의의 구성·운영, 관리비의 징수·사용, 공동주택의 리모델링 및 층간소음에 관한 사항 등을 심의·조정함.

106) **「공동주택관리법」**

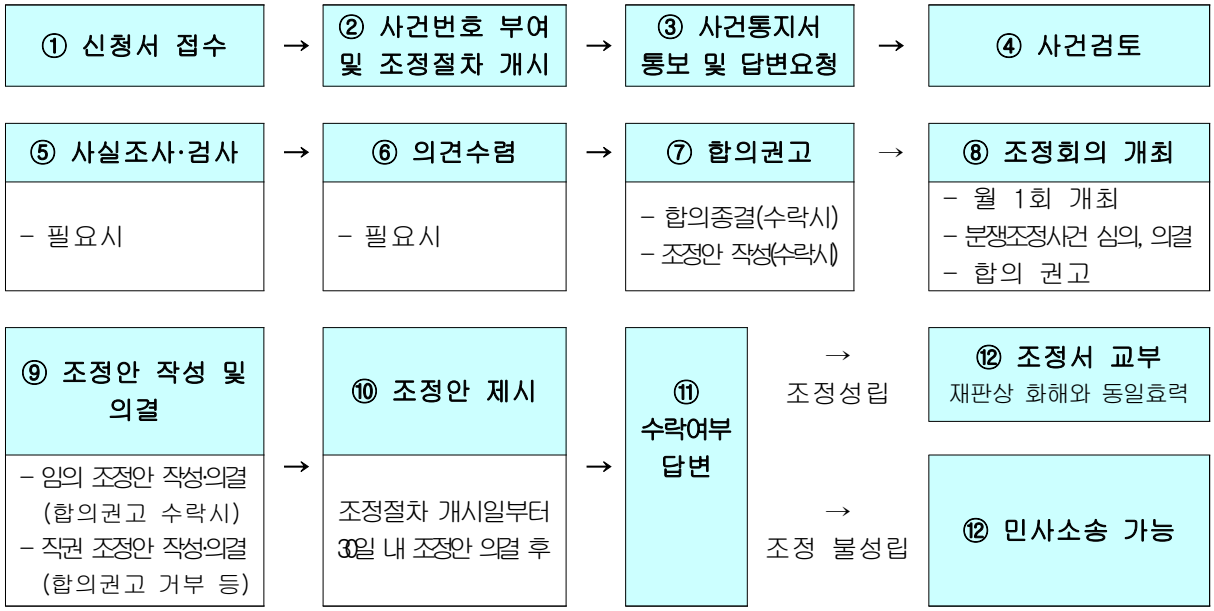
제71조(공동주택관리 분쟁조정위원회의 설치) ① 공동주택관리 분쟁(제36조 및 제37조에 따른 공동주택의 하자담보책임 및 하자보수 등과 관련한 분쟁은 제외한다. 이하 이 장에서 같다)을 조정하기 위하여 국토교통부에 중앙 공동주택관리 분쟁조정위원회(이하 "중앙분쟁조정위원회"라 한다)를 두고, 시·군·구(자치구를 말하며, 이하 같다)에 지방 공동주택관리 분쟁조정위원회(이하 "지방분쟁조정위원회"라 한다)를 둔다. 다만, 공동주택 비율이 낮은 시·군·구로서 국토교통부장관이 인정하는 시·군·구의 경우에는 지방분쟁조정위원회를 두지 아니할 수 있다.

② 공동주택관리 분쟁조정위원회는 다음 각 호의 사항을 심의·조정한다.

1. 입주자대표회의의 구성·운영 및 동별 대표자의 자격·선임·해임·임기에 관한 사항
2. 공동주택관리기구의 구성·운영 등에 관한 사항
3. 관리비·사용료 및 장기수선충당금 등의 징수·사용 등에 관한 사항
4. 공동주택(공용부분만 해당한다)의 유지·보수·개량 등에 관한 사항
5. 공동주택의 리모델링에 관한 사항
6. 공동주택의 층간소음에 관한 사항
7. 혼합주택단지에서의 분쟁에 관한 사항
8. 다른 법령에서 공동주택관리 분쟁조정위원회가 분쟁을 심의·조정할 수 있도록 한 사항
9. 그 밖에 공동주택의 관리와 관련하여 분쟁의 심의·조정이 필요하다고 대통령령 또는 시·군·구의 조례(지방분쟁조정위원회에 한정한다)로 정하는 사항

2025년도 중앙 공동주택관리 분쟁조정위원회의 분쟁상담실적 중 가장 높은 비중을 차지하는 항목은 층간소음인데[107], 층간소음 피해를 입은 입주자는 「공동주택관리법」 제20조제11항[108]에 따라 공동주택관리 분쟁조정위원회 또는 「환경분쟁 조정법」 제4조[109]에 따른 '환경분쟁조정위원회'에 조정을 신청하여 층간소음 문제를 다툴 수 있음.

【 중앙 공동주택관리 분쟁조정위원회 운영 절차 】



※ 자료: 국토교통부

---

107) 자료: 국토교통부
- 분쟁상담실적 총 3,154건 중 층간소음 1,308건(41.5%), 공용부분 유지보수 497건(15.7%), 입주자대표회의 217건(6.9%) 관리비·사용료 140건(4.4%) 등임.

108) **「공동주택관리법」**
제20조(층간소음의 방지 등) ⑪ 층간소음 피해를 입은 입주자등은 관리주체 또는 층간소음관리위원회의 조치에도 불구하고 층간소음 발생이 계속될 경우 제71조에 따른 공동주택관리 분쟁조정위원회나 「환경분쟁 조정법」 제4조에 따른 환경분쟁조정위원회에 조정을 신청할 수 있다.

109) **「환경분쟁 조정 및 환경피해 구제 등에 관한 법률」**
제4조(환경분쟁조정피해구제위원회의 설치) ① 제5조에 따른 사무를 관장하기 위하여 기후에너지환경부와 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도(이하 "시·도"라 한다)에 각각 환경분쟁조정피해구제위원회를 설치한다. 이 경우 기후에너지환경부에 두는 환경분쟁조정피해구제위원회는 중앙환경분쟁조정피해구제위원회(이하 "중앙위원회"라 한다)로 하고 시·도에 두는 환경분쟁조정피해구제위원회는 지방환경분쟁조정피해구제위원회(이하 "지방위원회"라 한다)로 한다.

그런데, 중앙 공동주택관리 분쟁조정위원회(이하 “조정위원회”라고 함)의 조정실적을 살펴보면, 층간소음 관련 분쟁의 경우 2025년 접수된 사건 중 당사자 간 합의를 통해 분쟁이 종결된 사례는 약 8.3%에 불과했고, 조정회의에 상정된 사건 중 재판상 화해의 효력이 있는 ‘조정성립’으로 이어진 경우도 약 25% 수준에 그친 것으로 나타나는바[110], 조정이 불성립될 경우 민사소송 등으로 이어져 분쟁이 장기화될 가능성이 있음을 고려할 때 다소 저조한 수준으로 보임.

【 최근 5년간 중앙 공동주택관리 분쟁조정위원회 조정실적 】

(단위: 건)

연도	2021		2022		2023		2024		2025	
구분	전체	층간소음	전체	층간소음	전체	층간소음	전체	층간소음	전체	층간소음
신청건수 (사건검토 건수)	82	28	89	45	81	40	88	48	136	60
합의종결건수	17	6	13	3	17	3	18	5	27	5
조정안 작성건수	2	-	2	-	-	-	-	-	12	-
조정회의 상정건수	50	15	39	15	40	12	29	8	75	21
조정성립건수	18	6	13	3	17	3	18	5	31	5
조정불성립건수	1	-	2	-	-	-	-	-	8	-

※ 자료: 국토교통부

이처럼 조정실적이 낮게 나타나는 것은 당사자 간의 자율적인 합의를 전제로 하는 조정 제도의 특성으로 인해 조정위원회가 실효성 있는 중재 수단을 충분히 확보하지 못하고 있기 때문으로 보이는데,

110) 이와 관련하여 국토교통부는 조정위원회가 조정안을 제시하더라도 일방이 이를 거부하면 조정이 불성립되므로 실무상 정식 조정안 제시보다는 사전 상담 및 중재 단계에서 당사자 쌍방이 수용할 수 있는 사전 조율안을 도출하는 방식을 우선적으로 운영하고 있다고 설명함.

우선 조정위원회는 당사자 간 합의를 권고하거나 조정안을 제시할 수 있으나, 합의 또는 조정은 당사자가 이를 수락한 경우에만 성립하고 일방이라도 조정안을 수락하지 않을 경우 조정은 불성립되므로, 조정의 성립 여부가 결국 당사자의 의사에 좌우되는 구조적 한계가 있음.

더하여 현행법 체계상 공동주택관리 분쟁조정은 국토교통부 소관인 반면, 층간소음 측정은 기후에너지환경부 소관으로 이원화되어 있는바[111], 국토교통부 산하의 조정위원회는 자체적으로 소음을 측정할 수 있는 권한이 없어 객관적인 소음측정 결과를 바탕으로 분쟁을 조정하는 데 한계가 있는 것으로 파악됨.

이로 인해 조정위원회는 현장 방문이나 유선 상담 등을 통해 당사자 간 합의를 유도하는 방식으로 조정을 진행하고 있으나, 현장에서 직접 측정한 소음 결과를 토대로 분쟁을 판단할 수 없어 당사자가 수용할 수 있는 수준의 조정안을 제시하는 것에는 현실적인 제약이 있는 것으로 보임[112].

---

111) 층간소음 측정이 필요한 경우 「소음·진동관리법」 제21조의2제2항 및 관계 법령에 따라 전문기관인 한국환경공단(이웃사이센터)에서 실제 소음의 데시벨을 측정할 수 있지만, 해당 기관은 공동주택의 분쟁을 조정할 권한이 없음.

「소음·진동관리법」

제21조의2(층간소음기준 등) ② 제1항에 따른 층간소음의 피해 예방 및 분쟁 해결을 위하여 필요한 경우 기후에너지환경부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 전문기관으로 하여금 층간소음의 측정, 피해사례의 조사·상담 및 피해조정지원을 실시하도록 할 수 있다.

「소음·진동관리법 시행령」

제3조(층간소음 관리 등) ① 기후에너지환경부장관은 법 제21조의2제2항에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관으로 하여금 층간소음의 측정, 피해사례의 조사·상담 및 피해조정지원을 실시하도록 할 수 있다.

1. 「한국환경공단법」에 따른 한국환경공단(이하 “한국환경공단”이라 한다)
2. 기후에너지환경부장관이 국토교통부장관과 협의하여 층간소음의 피해 예방 및 분쟁 해결에 관한 전문기관으로 인정하는 기관

112) 국토교통부는 층간소음 기능을 통합하더라도 조정성립은 당사자의 수용 의사에 좌우되므로 분쟁 해결에는 실효성이 적을 수 있다고 설명하고 있으나, 현실적으로 분쟁당사자의 관점에서 타 기관에 층간소음 측정을 요청하고, 해당 자료를 다시 조정위원회에서 제출하는 현재

한편, 국토교통부에 따르면 최근 5년간 층간소음 분쟁조정 사건의 약 88%가 각하 또는 취하되었는데, 그 주된 원인은 조정위원회에서 분쟁의 상대 당사자인 피신청인의 연락처, 소재 등 기본적인 인적 사항을 확보하지 못하여 조정절차 자체가 개시되지 못했기 때문으로 파악됨.

조정위원회는 공동주택관리 분쟁 해결에 관한 법적 권한을 지닌 기구임에도 불구하고 현행법상 피신청인의 인적 사항을 확보할 수 있는 근거는 미비한바, 실제 조정신청 건의 다수가 피신청인 인적 사항 불명을 이유로 각하 처리되고 있어 분쟁조정 기능이 실효적으로 작동하지 못하고 있다고 보이므로, 조정위원회의 기능을 강화하기 위해서는 최소한의 정보 확보를 위한 법적 근거를 마련하는 등의 제도적 보완이 필요하다고 생각됨.

결국, 조정위원회의 제한적인 권한과 기능으로 인해 층간소음 분쟁이 최근 5년간 지속적으로 증가하고 공동주택 입주민 간 갈등도 심화되고 있다고 보이므로, 국토교통부는 중앙 공동주택관리 분쟁조정위원회의 조정 기능을 강화할 수 있도록 층간소음 측정 권한이나 피신청인의 인적 사항 확보 권한을 부여하는 등 제도개선을 검토하여 분쟁 조정실적을 개선할 필요가 있음.

의 절차보다는 조정위원회에서 통합적으로 층간소음을 측정하고 이를 조정과정에 반영하는 것이 수용성 제고에 기여할 것으로 보임.

다) 조정안 제시의 법정 기한 준수 노력 필요

한편, 「공동주택관리법」 제74조[113]에 따르면, 공동주택 관리와 관련한 분쟁의 당사자가 조정위원회에 조정을 신청하면, 조정위원회는 지체 없이 조정절차를 개시하여야 하며, 조정절차를 개시한 날부터 '30일 이내'에 조정절차를 완료한 후 조정안을 작성하여 각 당사자에게 제시하여야 함.

그런데 최근 5년간 조정절차 개시일부터 조정안 제시까지의 소요 기간을 살펴보면, 법정 기한인 30일 이내에 조정안을 제시한 사례는 없는 것으로 나타나고, 일부 사례는 150일을 초과하여 조정안이 제시되는 등 법정 기한을 크게 초과한 경우가 많은 것으로 파악됨.

【 최근 5년간 조정절차 개시일부터 조정안 제시까지의 소요 기간 】

(단위: 건)

	2021	2022	2023	2024	2025
30일 이내	-	-	-	-	-
30일 초과 60일 이내	-	-	-	-	1
60일 초과 90일 이내	1	-	-	-	3

113) **「공동주택관리법」**
제74조(분쟁조정의 신청 및 조정 등) ① 제71조제2항 각 호의 사항에 대하여 분쟁이 발생한 때에는 중앙분쟁조정위원회에 조정을 신청할 수 있다.
② 중앙분쟁조정위원회는 제1항에 따라 조정의 신청을 받은 때에는 지체 없이 조정의 절차를 개시하여야 한다. 이 경우 중앙분쟁조정위원회는 필요하다고 인정하면 당사자나 이해관계인을 중앙분쟁조정위원회에 출석하게 하여 의견을 들을 수 있다.
③ 중앙분쟁조정위원회는 제2항에 따른 조정절차를 개시한 날부터 30일 이내에 그 절차를 완료한 후 조정안을 작성하여 지체 없이 이를 각 당사자에게 제시하여야 한다. 다만, 부득이한 사정으로 30일 이내에 조정절차를 완료할 수 없는 경우 중앙분쟁조정위원회는 그 기간을 연장할 수 있다. 이 경우 그 사유와 기한을 명시하여 당사자에게 서면으로 통지하여야 한다.

	2021	2022	2023	2024	2025
90일 초과 120일 이내	1	-	-	-	4
120일 초과 150일 이내	-	-	-	-	2
150일 초과	-	2	-	-	2

※ 자료: 국토교통부

현행법은 부득이한 사정으로 30일 이내에 조정절차를 완료할 수 없는 경우 조정위원회가 그 사유와 기간을 명시하여 당사자에게 서면으로 통지하도록 함으로써 조정 기간의 연장을 허용하고 있음.

그러나 공동주택관리 분쟁의 특성상 장기간 조정이 이루어질 경우 입주민 간 갈등이 심화될 우려가 있는 만큼, 조정절차가 법정 기한 내에 신속하게 마무리될 수 있도록 운영을 개선할 필요가 있을 것으로 보임.

따라서, 국토교통부는 조정위원회의 분쟁조정 기능을 강화하고 조정성립률을 높일 수 있는 제도상 개선방안을 고려함과 동시에 조정안 제시가 법정 기한을 준수하여 이루어질 수 있도록 사업관리를 강화할 필요가 있음.

4) 청년월세 한시 특별지원(1034-311)

○ 국토교통부는 주택 소유자 및 공공임대주택 입주 등을 통해 주거비 경감 혜택을 이미 받은 경우에는 지원대상에서 제외하고 있는 사업의 취지를 고려할 때, 한정된 예산에서 주거 지원이 보다 더 필요한 다수의 청년에게 혜택이 돌아갈 수 있도록 부정 수급에 대한 철저한 관리 및 환수조치를 시행할 필요가 있으며, ○ 용역 발주 시 「국고금 관리법」 및 「정부 입찰·계약 집행기준」 등의 규정에 맞게 선금을 지급할 수 있도록 용역 대금 지급 업무 관리를 강화할 필요가 있음.

가) 개요

청년월세 한시 특별지원 사업은 경제적 어려움을 겪고 있는 청년층의 주거부담 경감을 위해 월세로 거주하는 청년을 대상으로 월 최대 20만원씩 24개월 동안 지원하는 사업으로, 2025년도까지는 한시 사업으로 추진되었으나 2026년부터는 상시 사업으로 편성되어 “청년월세 지원”사업으로 세부사업명을 변경하였음.

이 사업의 2025년도 당초 본예산은 777억 3,700만원이었으나 추경을 통해 예산액이 1,349억 900만원으로 증액되었으며, 내역변경을 포함한 예산현액 1,395억 8,900만원 중 1,391억 3,500만원을 집행하고 3,600만원을 다음연도로 이월하였으며, 4억 1,800만원은 불용하였음.

【 2025년도 청년월세 한시 특별지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이전용	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
청년월세한시특별지원	77,737	134,909	-	4,680	139,589	139,135	36	418	129,953

※ 자료: 국토교통부

나) 부정수급 환수실적 개선 필요

동 사업은 19세~34세 이하로서 부모님과 별도거주하는 무주택 청년을 대상으로 하는 사업으로, 소득 기준은 청년 원가구 소득이 중위소득 100% 이하이면서 청년가구 소득이 기준 중위소득 60% 이하[114]임.

청년월세 지원의 경우 2022년과 2024년 두 차례에 걸쳐 수혜자를 모집하여 총 22.2만명의 청년에게 월세를 지원하였음.

그런데 지방자치단체 지원 사업을 중복하여 받은 경우, 거주지 또는 계약 내용 변경 등을 하지 않은 경우, 부정수급, 목적 외 사용 등 지원금의 환수 사유가 발생하는 경우 「보조금 관리에 관한 법률」 제33조[115]에 따라 보조

114) ① 30세 이상, ② 혼인(이혼), ③ 미혼부·모, ④ 30세 미만 미혼 청년 가구의 소득이 중위 소득 50% 이상으로 생계를 달리한다고 시·군·구청장이 인정하는 경우 등은 원가구 소득은 고려하지 않음.

115) 「보조금 관리에 관한 법률」

제33조(**보조금수령자에 대한 보조금의 환수**) ① 중앙관서의 장, 보조사업자 또는 간접보조사업자는 보조금수령자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 지급한 보조금 또는 간접보조금의 전부 또는 일부를 기한을 정하여 반환하도록 명하여야 한다.

1. **거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 보조금 또는 간접보조금을 지급받은 경우**
2. **보조금 또는 간접보조금의 지급 목적과 다른 용도에 사용한 경우**
3. **보조금 또는 간접보조금을 지급받기 위한 요건을 갖추지 못한 경우**

② 보조사업자 또는 간접보조사업자가 제1항에 따라 보조금 또는 간접보조금의 반환을 명한 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 사실을 해당 보조사업 또는 간접보조사업의 소관

사업자인 시·군·구가 비용을 환수하여야 함.

그런데 사업이 시작된 2022년부터 2025년까지 부정수급 환수결정액 및 실제 환수액을 살펴보면, 4년간 환수결정액이 2억원을 넘고 있으나 실제 환수액은 약 7,400만원에 그쳐 환수비율이 35.5%에 불과하며, 환수비율이 매년 상승하고는 있지만 2025년도에도 환수비율이 50% 이하에 그치고 있음.

【 청년월세 지원 부정수급 환수결정액 및 환수액 】

'25.12.31 기준 (단위: 원, %)

연도	환수결정액	환수액	환수비율
2022년	35,984,350	8,892,360	24.7
2023년	88,308,500	26,831,970	30.4
2024년	45,819,860	19,360,610	42.2
2025년	39,136,590	19,217,270	49.1
총계	209,249,300	74,302,210	35.5

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

부정수급에 대한 환수 사유가 발생하였으나 환수조치가 제대로 되지 않는다면 결손처분에 따른 세수손실 문제가 발생함과 아울러 부정수급의 유인이 증가할 수 있음.

중앙관서의 장에게 통보하여야 한다.
③ 보조사업자 또는 간접보조사업자는 보조금수령자가 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 중앙관서의 장이 정하는 기간 동안 보조금을 지급하지 아니할 수 있다.
④ 중앙관서의 장은 보조금수령자가 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 일정한 기간 동안 보조사업자 또는 간접보조사업자에게 보조금수령자에 대한 보조금의 지급제한을 명할 수 있다.

그러므로 국토교통부는 주택 소유자 및 공공임대주택 입주 등을 통해 주거비 경감 혜택을 이미 받은 경우에는 지원대상에서 제외하고 있는 사업의 취지를 고려할 때, 한정된 예산에서 주거 지원이 보다 더 필요한 다수의 청년에게 혜택이 돌아갈 수 있도록 부정수급에 대한 철저한 관리 및 환수조치를 시행할 필요가 있을 것임.

다) 연도 내 집행이 불가능한 용역에 대한 선금 지급 문제 개선 필요

동 사업은 자치단체경상보조(330-01목)로만 당초 편성되었으나, “청년월세 인원추계 모델 개발 및 소득기준 완화에 따른 예산규모 변동 파악을 위한 연구용역”을 위하여 전세보증금반환보증 보증료 지원(1034-322) 사업에서 ’25.6.19. 내역변경된 46억 8,000만원 중 8,000만원을 정책연구비(260-02목)로 ’25.11.17. 승인전용하였음.

이어 국토교통부는 ’25.11.19. 해당 용역의 발주를 요청하였으며, ’25.12.31. 한국조세연구원과 7,127만 2,720원의 계약금액으로 수의계약을 체결하였음.

그런데 국토교통부는 2025년의 마지막날인 ’25.12.31. 계약을 체결하면서 계약금액의 약 50%인 3,563만원을 선금으로 지급하였음.

선금의 경우 「국고금 관리법」 제26조[116] 및 같은 법 시행령 제40조[117]

116)「국고금 관리법」
제26조(선급과 개산급) 지출관은 운임, 용선료(傭船料), **공사·제조·용역 계약의 대가**, 그 밖에 대통령령으로 정하는 경비로서 **그 성질상 미리 지급하지 아니하거나 개산(槪算)하여 지급하**

에 따라 공사, 제조 또는 용역 계약의 대가로서 계약금액의 100분의 70(원활한 공사 진행 등에 필요하여 중앙관서의 장이 기획재정부장관과 협의한 경우에는 100분의 100)을 초과하지 않는 금액을 선금으로 지급할 수 있음.

그러나 「정부 입찰·계약 집행기준」 제34조제13항[118]에 따르면 계약이행에 필요한 기간등에 비추어 계약을 체결한 연도내에 해당 예산을 전액 집행할 수 없는 경우로서 해당 예산의 사고이월이 불가피하다고 인정되는 때에는 계약을 체결한 연도내에 집행할 수 있는 금액을 한도로 선금을 지급하여야 하며, 지급하여야 할 선금중 미지급된 금액은 예산이 이월된 연도에 지급하여야 함.

동 사업과 같은 학술연구용역 사업의 경우 공사·제조 계약과 달리 「예정가격작성기준」 상 원가계산 비목[119]에서 재료비가 포함되지 않아 일부

지 아니하면 해당 사무나 사업에 지장을 가져올 우려가 있는 경비의 경우에는 이를 미리 지급하거나 개산하여 지급할 수 있다.

117)「국고금 관리법 시행령」
제40조(선급) ① 법 제26조에 따라 미리 지급할 수 있는 경비는 다음 각 호와 같다.
15. **공사, 제조 또는 용역 계약의 대가로서 계약금액의 100분의 70(원활한 공사 진행 등에 필요하여 중앙관서의 장이 기획재정부장관과 협의한 경우에는 100분의 100)을 초과하지 않는 금액**

118)「정부 입찰·계약 집행기준」(재정경제부 계약예규)
제34조(적용범위) ⑬ **계약담당공무원은 계약이행에 필요한 기간등에 비추어 계약을 체결한 연도내에 해당 예산을 전액 집행할 수 없는 경우로서 해당 예산의 사고이월이 불가피하다고 인정되는 때에는 제4항 내지 제7항에도 불구하고 계약을 체결한 연도내에 집행할 수 있는 금액을 한도로 선금을 지급하여야 하며, 제4항 내지 제6항에 의하여 지급하여야 할 선금중 미지급된 금액은 예산이 이월된 연도에 지급하여야 한다.**

119)「예정가격작성기준」(재정경제부 계약예규)
제24조(원가계산비목) **원가계산은 노무비(이하 "인건비"라 한다), 경비, 일반관리비등으로 구분하여 작성**한다. 다만, 제23조제1호나목 및 다목에 의한 공동연구형 용역 및 자문형 용역의 경우에는 경비항목 중 최소한의 필요항목만 계상하고 일반관리비는 계상하지 아니한다.
제26조(인건비) ① **인건비는 해당 계약목적에 직접 종사하는 연구요원의 급료를 말하며, 별표5에서 정한 기준단가에 의하되**, 「근로기준법」에서 규정하고 있는 상여금, 퇴직급여충당금의 합계액으로 한다. 다만, 상여금은 기준단가의 연 400%를 초과하여 계상할 수 없다.

경비를 제외하고는 인건비 목으로 예산을 편성하는 만큼 계약담당공무원은 입찰 준비 및 선금 지급 과정에서 필요한 선금의 규모를 계상할 수 있음.

그럼에도 불구하고 국토교통부는 2025년도의 마지막 날인 ’25.12.31. 용역 계약을 체결하여 사실상 선금 집행이 불가능한 상황에서 선금을 지급한 문제가 있음.

그러므로 국토교통부는 용역 발주 시 「국고금 관리법」 및 「정부 입찰·계약 집행기준」 등의 규정에 맞게 선금을 지급할 수 있도록 용역 대금 지급 업무 관리를 강화할 필요가 있음.

---

② 이 예규 시행일이 속하는 년도의 다음 년도부터는 매년 전년도 소비자물가 상승률만큼 인상한 단가를 기준으로 한다.

5) 전세보증금반환보증 보증료 지원(1034-322)

○ 국토교통부는 연례적으로 집행이 부진한 사업의 실집행률을 제고하기 위하여 사업 홍보를 강화하는 등의 대응방안이 필요하고, 2026년도 감액한 사업 예산의 집행 추이를 고려하여 차년도 예산을 면밀하게 편성할 필요가 있으며, ○ 보조금을 2차례 이상 나누어 교부하여 집행의 적정성을 확보하고, 나누어 교부할 때 시·도별 상황에 따른 집행가능성을 고려할 필요가 있음.

가) 개요

전세보증금반환보증 보증료 지원 사업은 전세보증금 미반환에 대한 피해를 예방하기 위해 임차인이 가입·납부하는 전세보증금반환보증 보증료를 지원하는 사업으로, 이 사업의 지원대상은 ①청년 연소득 5,000만원 이하, 청년 외 연소득 6,000만원 이하(신혼부부 7,500만원)이하로서 ②전세보증금 3억원 이하인 무주택 임차인이며, 지원 금액은 최대 40만원임.

이 사업의 2025년도 당초 예산액은 117억 7,800만원으로, 내역변경에 따른 예산현액 71억원 중 66억 3,000만원을 집행하고 4억 7,000만원은 불용하였음.

【 2025년도 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이전용	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
전세보증금반환보증 보증료 지원	11,780	11,780	-	△4,680	7,100	6,616	-	470	7,980

※ 자료: 국토교통부

나) 연례적 집행부진 개선 필요

2023년도에 신규 사업으로 시작한 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업의 연도별 본예산 대비 집행률은 각각 2023년 92.3%, 2024년 56.2%, 2025년 56.3%이며, 실집행률은 각각 2023년 23.7%, 2024년 27.0%, 2025년 46.1%에 불과함.

【 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 2023년, 2024년, 2025년 실집행내역 】

(단위 : 백만원, %)

연도	부처				사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산액		집행액 (B)	집행률 (B/A)	교부액	전년도 이월액	교부 현액	집행액 (C)	이월액	불용액	실집행률 (C/A)
	본예산	추경 (A)									
2023	6,100	6,100	5,630	92.3	5,630	-	5,630	1,446	-	4,184	23.7
2024	11,780	11,780	6,616	56.2	6,616	-	6,616	3,181	-	3,435	27.0
2025	11,780	11,780	6,630	56.3	6,630	-	6,630	5,439	-	1,191	46.1

※ 자료: 국토교통부

특히, 2024년과 2025년의 경우 본예산이 117억 8,000만원이었음에도 각 지방자치단체에서 추가 예산집행 수요가 없어 교부한 금액이 각각 66억 1,600만원과 66억 3,000만원에 불과하여 이에 본예산의 40% 이상이 청년월세한시특별지원(1034-311) 사업으로 내역변경되거나 불용되는 등 사업의 목적대로 집행되지 못하였음.

【 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 내역변경 및 불용 현황 】

(단위 : 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이전용 등	예산 현액(B)	집행액 (C)	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액
	본예산	추경(A)								
2023	6,100	6,100	-	-	6,100	5,630	92.3	92.3	-	470
2024	11,780	11,780	-	△512	11,268	6,616	56.2	58.7	-	4,652
2025	11,780	11,780	-	△4,680	7,100	6,630	56.3	93.4	-	470

- 연도별 내역변경 내역 및 사유 :
  * ('24년) 청년월세 신청·지원자 증가로 예산부족에 따라 내역변경(조정) 실시(전세보증금반환보증 보증료 지원 512백만원 감->청년월세 한시 특별지원 512백만원 증)
  * ('25년) 청년월세 신청·지원자 증가로 예산부족에 따라 내역변경(조정) 실시(전세보증금반환보증 보증료 지원 4,680백만원 감->청년월세 한시 특별지원 4,680백만원 증)

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 집행실적 개선을 위하여 2025년도에 ①민원인이 서류를 제출하지 않고도 지원을 받을 수 있도록 별도의 온라인 신청창구를 개설('25.1.)하고, ②「전세보증금 반환보증 보증료 지원사업 사업지침」을 개정하여 지원 단가를 종전 30만원에서 40만원으로 인상('25.3.)하였지만 집행률이 크게 개선되지 못하였으며, 재정사업 자율평가[120]에서는 실집행 부진으로 인해 2023년도와 2024년도 연속으로 "미흡" 평가를 받았음.

이에 국토교통부는 2026년도 예산을 79억 8,000만원으로 2025년 대비 약

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

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

32% 감액하였으나, 최근 3년간 집행 추이를 고려하였을 때 편성된 예산을 전액 집행하기는 어려운 측면이 있어 보임.

그러므로 국토교통부는 실집행률이 개선될 수 있도록 보다 사업 홍보를 강화하는 등의 대응방안이 필요할 것으로 보이며, 2026년도 감액한 사업 예산의 집행 추이를 고려하여 차년도 예산을 면밀하게 편성할 필요가 있을 것임.

다) 집행가능성을 고려한 보조금 교부 필요

동 사업은 자치단체경상보조(330-01목) 예산으로, 국고보조율 50%로 각 광역지방자치단체에게 보조금을 교부하고 있음.

2025년도의 경우 당겨배정[121]을 통해 '25.1.2.과 '25.2.5. 두 차례에 걸쳐 17개 시·도에 보조금을 교부하였으며, '25.6.30. 서울특별시, 부산광역시, 인천광역시, 경상남도 등 4개 시·도에 추가적으로 보조금을 교부하였음.

121) '24.12.26.과 '25.1.20. 청년주거정책과에서 재정담당관에 당겨배정을 요청하였음.

【 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 보조금 교부금액 및 교부일 】

지방자치단체	1차		2차	
	교부금액(원)	교부일	교부금액(원)	교부일
서울특별시	1,500,000,000	’25.1.2.	300,000,000	’25.6.30.
대구광역시	250,000,000	’25.1.2.		
대전광역시	250,000,000	’25.1.2.		
광주광역시	250,000,000	’25.1.2.		
울산광역시	250,000,000	’25.1.2.		
경기도	1,500,000,000	’25.1.2.		
충청북도	200,000,000	’25.1.2.		
경상북도	200,000,000	’25.1.2.		
강원특별자치도	200,000,000	’25.1.2.		
제주특별자치도	150,000,000	’25.1.2.		
세종특별자치시	250,000,000	’25.1.2.		
부산광역시	300,000,000	’25.2.5.	75,000,000	’25.6.30.
인천광역시	400,000,000	’25.2.5.	140,000,000	’25.6.30.
경상남도	200,000,000	’25.2.5.	83,000,000	’25.6.30.
충청남도	200,000,000	’25.2.5.		
전라남도	200,000,000	’25.2.5.		
전북특별자치도	200,000,000	’25.2.5.		

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따르면 자치단체 매칭사업의 경우 각 지방자치단체에서 자부담분 확보 이전에 국비를 교부하여 사업을 우선 추진토록 할 수 있도록 규정하고 있어, 사업의 원활한 추진을 위해 당겨배정을 통해 보조금을 연초에 교부한 것으로 보여짐.

그러나 보조금예산 집행의 적정성을 확보하기 위하여 최소 2차례 이상으로 나누어 보조금을 교부하도록 규정하고 있음에도 추가로 교부한 4개 시·도를 제외하고는 1차례에 보조금을 전액 교부한 문제가 있음.

또한, 제주특별자치도, 대전광역시, 전북특별자치도, 세종특별자치시, 충청북도 등 5개 시·도는 교부된 보조금의 집행가능성이 낮아 보조금을 반납하였으며, 지방자치단체별 실집행내역을 살펴보면 80% 미만 집행한 시·도가 9개, 50% 미만 집행한 시·도가 5개에 이르고 있음.

【 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 보조금 반납금액 】

지방자치단체	교부금액(원)	반납금액(원)	반납비율(%)	반납일
제주특별자치도	150,000,000	50,000,000	33.3	’25.7.9.
대전광역시	250,000,000	110,000,000	44.0	’25.7.21.
전북특별자치도	200,000,000	91,200,000	45.6	’25.9.30.
세종특별자치시	250,000,000	185,000,000	74.0	’25.11.19.
충청북도	200,000,000	32,000,000	16.0	’25.12.31.

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

【 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 지방자치단체별 실집행률 】

(단위: 백만원)

피보조기관 실집행내역										
세목	피보조기관명		국고 보조율	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (C)	집행액 (이월포함) (D)	차년도 이월액	불용액	실집행률 (D/C)
	광역	기초								
330-01	서울		50%	1,800	-	1,800	1,710	-	90	95.0%
330-01	부산		50%	375	-	375	361	-	14	96.3%
330-01	대구		50%	250	-	250	249	-	1	99.6%
330-01	인천		50%	540	-	540	487	-	53	90.2%
330-01	광주		50%	250	-	250	111	-	139	44.4%
330-01	대전		50%	140	-	140	133	-	7	95.0%
330-01	울산		50%	250	-	250	65	-	185	26.0%
330-01	세종		50%	65	-	65	65	-	-	100.0%
330-01	경기		50%	1,500	-	1,500	1,385	-	115	92.3%
330-01	강원		50%	200	-	200	97	-	103	48.5%
330-01	충북		50%	168	-	168	90	-	78	53.6%
330-01	충남		50%	200	-	200	151	-	49	75.5%
330-01	전북		50%	109	-	109	84	-	25	77.1%
330-01	전남		50%	200	-	200	51	-	149	25.5%
330-01	경북		50%	200	-	200	94	-	106	47.0%
330-01	경남		50%	283	-	283	244	-	39	86.2%
330-01	제주		50%	100	-	100	61	-	39	61.0%
소계				6,630	-	6,630	5,438	-	1,192	82.0%

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

이처럼 집행가능성을 고려하지 않고 연초에 일괄적으로 교부할 경우 보조금의 반납, 불용으로 이어져 예산 집행의 효율성을 저해하게 되므로,

국토교통부는 보조금을 2차례 이상 나누어 교부하여 집행의 적정성을 확보하고, 나누어 교부할 때 시·도별 상황에 따른 집행가능성을 고려할 필요가 있음.

6) 전세사기 피해방지 및 지원사업(1034-323)

○ 2025년 전세사기피해자등 결정에 대한 이의신청 사건 중 77.4%가 법정처리기한인 20일을 초과하여 처리되었는바, 국토교통부는 이의신청 절차가 법정처리기한을 준수할 수 있도록 노력할 필요가 있음.

가) 개요

전세사기 피해방지 및 지원사업은 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」(이하 “전세사기피해자법”이라 함)에 따라 전세사기로 피해를 입은 임차인의 피해 회복을 위하여 전세사기피해자등을 결정하고 해당 피해자들에 대한 경매·공매 절차의 유예 또는 중지·정지 등 주거안정을 위한 지원방안을 심의·결정하는 전세사기피해지원위원회(이하 “위원회”라 함)[122] 및 전세사기피해지원단(이하 “지원단”이라 함)[123]의 운영을 지원하고, 전세사기피해자 지원관리시스템(이하 “시스템”이라 함)[124]을 운영하며, 전세사기피해지원정책 등을 홍

122) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제6조(전세사기피해지원위원회) ① 제14조에 따른 전세사기피해자등 결정에 관한 심의와 그 밖에 전세사기피해지원에 관한 중요 사항을 심의하기 위하여 국토교통부에 전세사기피해지원위원회(이하 "위원회"라 한다)를 둔다.
② 위원회는 다음 각 호의 사항을 심의·의결한다.
1. 제14조 및 제15조에 따른 전세사기피해자등 결정
1의2. 제15조의2에 따른 전세사기피해자등 결정의 취소 또는 철회
2. 제17조에 따른 경매의 유예·정지, 제18조 및 제19조에 따른 압류주택의 매각 유예·정지 등에 관한 협조 요청
3. 제4조의2에 따른 전세사기의 유형·피해규모 등에 관한 실태조사
4. 전세사기피해지원 정책에 관한 사항
5. 그 밖에 전세사기피해지원에 관한 중요한 사항으로서 국토교통부장관이 회의에 부치는 사항
③ 위원회는 위원장 1명을 포함한 30명 이내의 위원으로 구성한다.

123) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제10조(전세사기피해지원단) ① 전세사기피해지원 정책의 수립 및 전세사기피해자등 결정 등 위원회의 사무를 지원하기 위하여 국토교통부에 전세사기피해지원단(이하 "지원단"이라 한다)을 설치한다.

124) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**

보하는 사업임.

이 사업의 2025년도 당초 예산액은 53억 5,000만원으로, 전년도 이월액 1억 9,600만원을 합한 예산현액 55억 4,600만원 중 53억 6,200만원이 집행된 후 4,500만원이 다음 연도로 이월되고 1억 3,900만원이 불용되어 예산현액 대비 집행률은 96.7%로 나타남.

【 2025년도 전세사기 피해방지 및 지원사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년							2026년
	예산액		전년도 이월액	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						
전세사기 피해방지 및 지원사업	5,350	5,350	196	5,546	5,362	45	139	7,180
-위원회 등 운영	898	898	-	898	799	45	54	682
-시스템 등 운영	4,152	4,152	120	4,272	4,188	-	84	4,152
-홍보	300	300	76	376	375	-	1	282

※자료: 국토교통부

제16조(정보체계의 구축·운용 등) ① 국토교통부장관은 제14조에 따른 전세사기피해자등 결정 및 지원에 관한 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 정보체계를 구축·운용할 수 있다.
② 국토교통부장관은 정보체계의 운용을 위하여 필요한 경우 관계 기관에 자료의 제공을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 기관은 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.
③ 제1항에 따른 정보체계는 「부동산 거래신고 등에 관한 법률」 제25조에 따른 부동산정보체계 및 「민간임대주택에 관한 특별법」 제60조에 따른 임대주택정보체계와 전자적으로 연계하여 활용할 수 있다.
④ 그 밖에 정보체계의 구축·운용 등에 필요한 사항은 국토교통부장관이 정한다.

나) 이의신청에 관한 법정처리기한 준수 노력 필요

「전세사기피해자법」에 따른 전세사기피해자등 결정 절차는 다음과 같음.

먼저 임차인이 국토교통부장관에게 전세사기피해자등 결정 신청을 하고(제12조제1항), 신청을 받은 국토교통부장관이 신청을 받은 날부터 30일 이내에 피해사실 조사를 한 후(제13조제1항 및 제5항) 조사결과 등을 첨부하여 위원회에 심의를 요청하면(제14조제1항), 위원회가 전세사기피해자의 요건을 충족하였는지 판단하여 전세사기피해자등 결정을 함(제14조제2항).

위원회는 전세사기피해자등 결정에 관한 안건이 상정된 날부터 30일 이내에 심의·의결을 마쳐야 하고, 부득이한 사유가 있는 경우 15일 이내의 범위에서 한 차례만 그 기간을 연장할 수 있으므로 최대 45일 이내에(임차인이 신청을 한 날부터는 최대 75일 이내에) 처리되어야 함(제14조제3항).[125]

---

125) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**

제12조(임차인의 신청) ① 제14조에 따른 전세사기피해자등 결정을 받으려는 임차인은 국토교통부장관에게 신청하여야 한다.

② 그 밖에 전세사기피해자등 결정의 신청 방법 및 절차 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제13조(피해사실의 조사) ① 국토교통부장관은 제12조제1항에 따른 신청이 있는 경우 제14조에 따른 전세사기피해자등 결정 등을 위하여 임차주택의 가격 및 실태, 임차주택의 권리관계, 임대인의 채무 등 필요한 정보나 자료를 조사할 수 있다.

⑤ 국토교통부장관은 제12조제1항에 따른 신청을 받은 날부터 30일 이내에 제1항에 따른 조사를 마쳐야 한다.

제14조(전세사기피해자등 결정) ① 국토교통부장관은 제13조제1항에 따른 조사를 마치면 다음 각 호의 자료를 첨부하여 위원회에 심의를 요청하여야 한다.

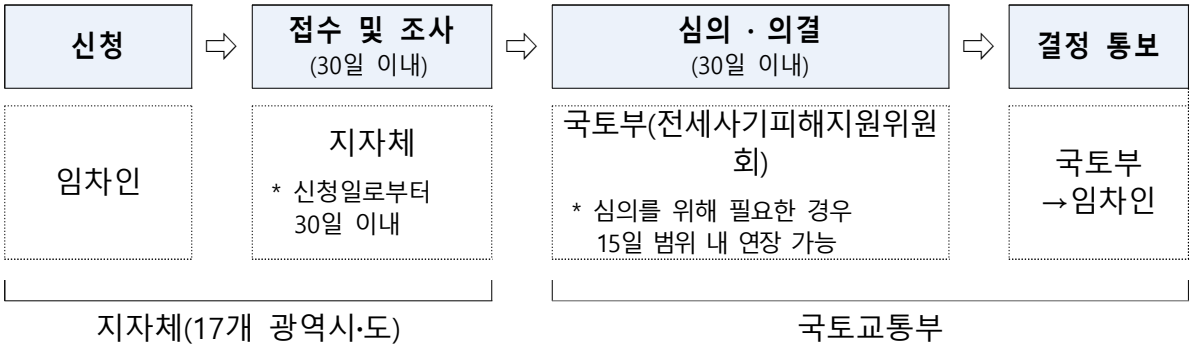
1. 제13조에 따른 피해사실의 조사 결과
2. 전세사기피해자등 결정 여부에 대한 검토의견
3. 그 밖에 위원회의 심의에 필요한 자료

② 위원회는 신청인이 제3조의 요건 등을 충족하였는지 판단하여 전세사기피해자등 결정안을 심의·의결하여야 한다.

③ 위원회는 **안건이 상정된 날부터 30일 이내에** 제2항에 따른 **심의·의결을 마쳐야** 한다. 다만, 이 기간 내에 심의를 마칠 수 없는 부득이한 사유가 있는 경우에는 **15일 이내의 범위**에서 **한 차례만 그 기간을 연장**할 수 있다.

전세사기피해자등 결정에 관하여 이의가 있는 신청인은 결정을 송달받은 날부터 30일 이내에 국토교통부장관에게 이의를 신청할 수 있고, 국토교통부장관은 전세사기피해자등 결정에 관한 이의신청을 위원회의 재심의를 거쳐 이의신청을 받은 날부터 20일 이내에 결정하여야 함(제15조제1항 및 제2항).[126]

【 전세사기피해조사 및 심의·의결 절차 】



※ 자료: 국토교통부

이와 같이 「전세사기피해자법」상 전세사기피해자등 결정은 안건이 상정된 날부터 최대 45일 이내에 처리되어야 하고, 이의신청은 이의신청을 받은 날부터 20일 이내에 결정되어야 하는데, 2025년의 전세사기피해자등 결정에 대한 이의신청에 소요된 기간은 평균 27.0일로, 총 이의신청 3,214건 중 77.4%인 2,489건이 법정처리기한인 20일을 초과하여 처리되었음.

---

126) **「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」**
제15조(이의신청) ① 제14조에 따른 전세사기피해자등 결정에 관하여 이의가 있는 신청인은 결정을 송달받은 날부터 30일 이내에 국토교통부장관에게 이의를 신청할 수 있다.
② 국토교통부장관은 제1항에 따른 **이의신청을 받은 날부터 20일 이내에 결정**하여야 한다. 이 경우 국토교통부장관은 위원회에 재심의를 요청하고, 위원회가 재심의하여 의결한 전세사기피해자등 결정안에 따라 전세사기피해자등 결정을 하여야 한다.
③ 제2항에 따른 재심의에 관하여는 제14조제2항·제4항 및 제6항부터 제9항까지를 준용한다.
④ 제1항부터 제3항까지에서 규정한 사항 외에 이의신청에 관한 사항은 「행정기본법」 제36조에 따른다.

【 연도별 이의신청 처리 현황 】

구 분	2023년	2024년	2025년	2026.1.~5.
이의신청 처리(건)	737건	2,215건	3,214건	1,034건
기한 내 처리(건)	582건	1,413건	725건	103건
기한초과(건)	155건	802건	2,489건	931건
기한초과(율)	21%	36.2%	77.4%	90%
이의신청 평균 처리 기간(일)	15.0일	19.0일	27.0일	30.1일

※ 자료: 국토교통부

구체적으로 연도별 이의신청 처리 현황을 살펴보면, 이의신청 건수는 2023년 737건, 2024년 2,215건, 2025년 3,214건, 2026년 5월 기준 1,034건으로 매년 큰 폭으로 증가하고 있고, 이에 따라 이의신청 평균 처리 기간도 2023년 15.0일, 2024년 19.0일, 2025년 27.0일, 2026년 5월 기준 30.1일로 증가하고 있으며, 기한초과율 또한 2023년 21%, 2024년 36.2%, 2025년에 77.4%로 큰 폭으로 증가하였고, 2026년에는 5월 기준으로 무려 90%가 법정처리기한을 초과하였음.

반면에 전세사기피해자등 결정 및 이의신청에 대한 사실 조사 및 자료 등을 검토하는 국토교통부 내 담당 실무 인력 현황을 살펴보면, 2023. 7. 2. 출범 당시부터 2025년까지 17명을 유지하다가 2026년에는 1명이 증가한 18명에 불과하여 매년 큰 폭으로 증가하고 있는 이의신청 건수 등에 비하여 담당 인력은 거의 변동이 없는바, 이러한 인원 수 대비 업무 부담의 증가가 이의신청 처리 지연으로 이어졌을 가능성이 있음.

【 연도별 전세사기피해자등 결정 및 이의신청 처리 담당 실무 인력 현황 】

구 분	’23.7.2.(출범)	2024.12.31.	2025.12.31.	2026.5.31.
전세사기피해지원단 전세피해조사과 현원/(정원15)	17명	17명	17명	18명
국토교통부 자체 인력	6	5	4	5
경찰청 파견	1	1	1	1
민간전문가 파견	5	5	5	5
지자체 파견	5	6	7	7

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 이의신청 접수 후 임대인과 피해주택에 대한 유관기관의 정보제공 회신기간[127] 및 임차인의 추가 제출자료에 대한 검토 시간이 소요되는데, 담당 인력 대비 이의신청 건수가 큰 폭으로 증가하고 있어 지연이 발생하고 있다고 설명하고 있음.

전세사기피해를 입은 임차인은 전세사기피해자등 결정을 받아야 「전세사기피해자법」에 따른 지원을 받을 수 있기 때문에,[128] 법정 처리기한에 맞추어 신속하게 위원회의 심의·의결 및 이의신청 절차가 진행되는 것은 매우 중요하다 할 것임.

따라서 국토교통부는 위원회의 전세사기피해자등 결정에 관한 이의신청

127) 경찰청 수사현황 등의 회신기간이 3일에서 14일 정도까지 소요된다고 함.

128) 전세사기피해자등에 대한 지원 내용에 관하여는 [참고](p.175) 참조

절차가 법정처리기한을 준수할 수 있도록 노력하고, 이의신청 처리 지연의 원인을 분석하여 그 원인이 담당 인력 부족에 있는 경우 인력 충원 방안 등을 검토할 필요가 있다고 생각됨.

참고 **전세사기피해자 지원 내용**

※자료: 국토교통부

❶ 「전세사기피해자」에 대한 지원

* 「전세사기피해자법」 제2조제3호에 해당하는 자로서, 제3조의 요건을 모두 갖추고 전세사기피해지원위원회 의결을 거쳐 결정문을 송달받은 자

유형	지원사항	세부 내용
기존주택 매수 희망자	우선매수권 행사	▸거주 중인 주택이 경·공매되는 피해 임차인에 우선매수권 부여
	구입자금 대출지원 (LTV 100%)	▸금리인하, 만기·거치기간 연장 등 지원 (디딤돌 대출 : 1.85~2.7%, 최장 30년, 최대 4억원) (보금자리론 대출 : 3.65~3.95%, 최장 50년, 최대 4억원) * 타주택 구입시 구입자금대출 지원(LTV 70→80%)
	지방세 감면	▸ 취득세 면제(200만원 한도) 및 3년간 재산세 감면* 등 * 전용면적 60㎡ 이하 50% 감면, 60㎡ 초과 25% 감면
기존주택 계속 거주 희망자	우선매수권 양도 (LH 매입)를 통해 공공임대 거주	▸우선매수권을 공공주택사업자에게 양도하는 경우 LH 등 공공주택사업자가 낙찰받은 후 공공임대로 공급(최장 20년) ※ 낙찰이 불가한 경우, 인근 공공임대 우선공급(최장 20년)
	저리 대환대출	▸금리 : 1.2 ~ 2.7% / 대출한도 : 4억(소득 1.3억원, 자산 5.11억원)
신규 전세 희망자	저리 전세대출	▸금리 : 1.2 ~ 2.7% / 대출한도 : 2.4억(소득 1.3억원, 자산 5.11억원)
	최우선변제금 미지급자 무이자 전세대출	▸선순위 근저당 설정 당시의 소액보증금 기준을 초과하거나, 갱신계약으로 소액임차인 기준을 넘게 된 피해자 (저리 전세대출 중 최우선변제금 수준을 최장 10년간 무이자 대출)
	긴급 주거지원	▸단기 거처 등 긴급한 주거지원 사유가 인정되는 경우, LH 등 보유 공공임대주택 입주(최대 2년, 시세 30%)
공통 지원	경·공매 대행 지원	▸경·공매 절차 지원을 희망하는 전세사기피해자에게 법률 상담·경매대행 등 원스톱 서비스 제공(수수료 70% 지원)
	경·공매 유예·중지	▸매각기일 전까지 관할 지방법원에 신청서 작성하여 직접 신청
	조세채권 안분	▸다주택 임대인의 전체 체납액을 주택별로 안분
	긴급복지	▸생계비 199만원(4인가구 기준, 최대 6개월), 의료비 1회(300만원 이내), 주거비 월 66만원 이내(대도시 3~4인가구 기준, 최대 12개월) 등 * 지자체에서 긴급복지지원법에 따른 현장확인 후 지원 여부, 종류 등 결정
	저소득층 신용대출	▸금리 : 3% / 대출한도 : 최대 12백만원 - 최장 6년 내 원리금분할상환(거치 1년 포함) * 신용평점 하위 20% 이하자, 차상위계층 및 기초수급자, 근로장려금 신청자격 요건 해당자
	분할상환·신용정보 등록유예	▸경공매 종료 후 기존 전세대출 미상환금 20년간 무이자 분할상환 ▸분할상환 기간 중 연체정보 등록 및 연체금 부과 면제
	법률지원	▸집행권원, 회생·파산, 손해배상청구 등 법적 절차에 대하여 법률전문가 조력비용(인당 250만원 限) 지원 ▸상속절차가 완료되지 않더라도 통지 등이 가능하도록 상속재산관리인 선임 희망 시 심판청구 법률절차 지원

❷「전세사기피해자등」 지원 내용

1. 「전세사기피해자법」 제2조제4호다목(신탁사기 등 무권계약 포함)

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

유형	지원사항	세부 내용
기존주택 매수 희망자	구입자금대출 지원	▸금리인하, 만기·거치기간 연장 등 지원 (디딤돌 대출 : 1.85 ~ 2.7%, 최장 30년, 최대 4억원) (보금자리론 대출 : 3.20 ~ 3.50%, 최장 50년, 최대 4억원) * 타주택 구입시 구입자금대출 지원(LTV 70→80%)
금융·주거 지원	저리 전세대출	▸금리 : 1.2 ~ 2.7% / 대출한도 : 2.4억(소득 1.3억원, 자산 5.11억원)
	저리 대환대출	▸금리 : 1.2 ~ 2.7% / 대출한도 : 4억(소득 1.3억원, 자산 5.11억원) * 신탁사기 등 무권계약의 경우 저리 대환대출 불가
	긴급 주거지원	▸단기 거처 등 긴급한 주거지원 사유가 인정되는 경우, LH 등 보유 공공임대주택 입주(최대 2년, 시세 30%)
	인근 공공임대 거주	▸LH 등 공공주택사업자가 공공임대 우선공급(최장 20년)
공통 지원	긴급복지	▸생계비 199만원(4인가구 기준, 최대 6개월), 의료비 1회(300만원 이내), 주거비 월 66만원 이내(대도시 3~4인가구 기준, 최대 12개월) 등 * 지자체에서 긴급복지지원법에 따른 현장확인 후 지원 여부, 종류 등 결정
	저소득층 신용대출	▸3%대 금리로 지원(한도 1,200만원)
	분할상환·신용정보 등록 유예	▸경공매 종료 후 기존 전세대출 미상환금 20년간 무이자 분할상환 ▸분할상환 기간 연체정보 등록 및 연체금 부과 면제
	법률지원	▸집행권원, 회생·파산, 손해배상청구 등 법적 절차에 대하여 법률전문가 조력비용(인당 250만원 限) 지원 ▸상속절차가 완료되지 않더라도 통지 등이 가능하도록 상속재산관리인 선임 희망 시 심판청구 법률절차 지원

2. 「전세사기피해자법」 제2조제4호나목(보증금 5억 초과 조세채권 안분 희망자

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

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

7) 부동산종합정보시스템 운영(정보화)(4263-503)

○ 국토교통부는 부동산 전자계약의 이용 증가 추세를 반영하여 적정규모의 예산을 편성하고, 불필요한 전용이 반복되지 않도록 집행관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

부동산종합정보시스템 운영 사업은 부동산거래관리시스템(RTMS), 부동산거래전자계약시스템(IRTS), 산업입지정보망, 개발제한구역정보화 및 재결정보시스템 등 부동산 행정 관련 전산시스템을 구축·운영하는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 87억 2,600만원으로, 3억 3,500만원을 전용한 예산 현액 90억 6,100만원 중 85억 3,100만원을 집행(94.2%)하고 3억 5,100만원을 이월하였으며, 1억 7,900만원을 불용하였음.

【 2025년도 부동산종합정보시스템 운영 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년							2026년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
부동산종합정보시스템 운영	8,726	-	335	9,061	8,531	351	179	8,318
부동산거래관리시스템	3,666	-	-	3,666	3,592	-	74	3,430
부동산거래전자계약시스템	2,639	-	335	2,974	2,934	-	40	1,807
산업입지정보망 운영	431	-	-	431	413	-	18	439
개발제한구역 정보화	293	-	-	293	281	-	12	275
재결정보시스템	298	-	-	298	293	-	5	266
택지정보시스템	142	-	-	142	128	-	14	142
부동산 빅데이터플랫폼	1,087	-	-	1,087	728	351	8	634
부동산개발사업통합관리시스템	170	-	-	170	162	-	8	1,325

※ 자료: 국토교통부

나) 부동산 전자계약의 수요 증가를 반영한 집행관리 필요

국토교통부는 「부동산 거래신고 등에 관한 법률」 제25조 및 같은 법 시행령 제19조[129]에 근거하여 '부동산거래관리시스템'(2006년부터 운영)과 '부동산거래 전자계약시스템'(2016년부터 운영)을 구축 및 운영하고 있음.

이 중 '부동산거래 전자계약시스템'은 정보통신기술을 활용한 전자계약을 통해 거래의 신뢰성과 안전성을 확보하고, 실거래 신고 등 관련 절차를 연계하여 부동산거래 원스톱 서비스를 제공함으로써 계약의 편의성을 제고하기 위한 것으로, 현재 한국부동산원[130]이 위탁받아 운영하고 있음.

그런데 동 내역사업의 집행내역을 살펴보면, 2025년 12월 15일에 운영비 부족분을 충당하기 위해 3억 3,500만원을 전용한 것으로 나타나는데, 이에 대하여 국토교통부는 부동산 전자계약 체결 건수가 급증함에 따라 본인인

---

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

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

130) **「부동산 거래신고 등에 관한 법률」**
제19조의4(업무의 위탁) 국토교통부장관은 법 제25조의3제2항에 따라 다음 각 호의 업무를 「한국부동산원법」에 따른 한국부동산원에 위탁한다.
2. 법 제25조에 따른 부동산정보체계의 구축·운영

증, 전자문서 처리 등 전자계약 체결 시에 연동되어 발생하는 운영비가 예상보다 증가하여 예산전용이 불가피했다고 설명하고 있음.

【 2025년도 부동산거래 전자계약시스템 내역사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년							2026년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
부동산 거래 전자계약시스템	2,639	-	335	2,974	2,934	-	40	1,807

※ 자료: 국토교통부

【 전용 세부내역 】

(단위 : 백만원)

구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
전용 (2025.12.15)	주택행정정보 시스템 (정보화) (4263-502)	320-02	335	부동산종합정보 시스템운영 (정보화) (4263-503)	320-02	전자계약 체결 건수 급증에 따른 운영비 부족액 보전

※ 자료: 국토교통부

실제로 최근 5년간 부동산 중개 거래 전자계약 체결 건수를 살펴보면, 2025년에 전자계약이 전년 대비 4배 이상 급증했고, 전자계약시스템에 신규로 가입한 공인중개사도 전년 대비 2배가량 증가했으며, 2026년 상반기에는 2025년 하반기보다 전자계약 체결 건수가 증가한 점을 고려할 때, 부동산 전자계약이 빠른 속도로 확산되고 있는 것으로 보임.

【 최근 5년간 부동산 중개거래 전자계약 체결 건수 】

(단위 : 건)

구 분		'21	'22	'23	'24	'25	'26
중개거래 전자계약	상반기(1~6월)	1,777	2,818	6,973	27,325	121,294	245,327
	하반기(7~12월)	1,801	3,320	12,752	46,297	206,680	-
	합 계	3,578	6,138	19,725	73,622	327,974	-

※ 자료: 국토교통부

【 최근 5년간 신규 가입 공인중개사 】

(단위 : 명)

구 분		'21	'22	'23	'24	'25	'26
신규 가입 공인중개사	상반기(1~6월)	1,613	1,667	3,035	6,222	13,710	6,869
	하반기(7~12월)	1,247	1,522	4,303	6,725	9,080	-
	합 계	2,860	3,189	7,338	12,947	22,790	-

※ 자료: 국토교통부

이처럼 전자계약 이용이 증가하는 이유는 정부의 정책적 지원과 거래당사자 및 공인중개사에 대한 혜택이 있기 때문으로 보이는데, 전자계약 이용 시 본인인증을 통해 계약서 위변조 및 이중계약을 방지할 수 있고, 관공서에 방문하지 않더라도 자동으로 실거래 신고와 확정일자 부여가 처리되며, 시중은행 대출 시 금리 인하 혜택 등이 있는 것으로 파악되는바, 향후 부동산거래 시 전자계약 수요는 지속해서 증가할 것으로 예상됨.

【 2026년 전자계약 체결 혜택 】

수혜자	유형	혜택 내용
임대인	수수료	- HUG 임대보증수수료 10% 인하
매수인 (임차인)	금리	- 시중은행(10곳) 대출금리 0.1~0.2%p(은행별 상이) 인하 - HUG 디딤돌(5년), 버팀목(최초 계약기간 내) 대출이자 0.1%p 추가 할인 - HF 전세보증 보증료율 0.1%p 인하
	수수료	- 등기대행수수료(전세권 설정등기, 소유권 이전등기) 30% 절감 - 중개보수 카드결제 무이자 할부(2~6개월, 우리·삼성·BC)
중개사, 매수인, 임차인	거래신고	- 실거래·임대차 신고, 확정일자 자동 신청
중개사	계약서 보관	- 전자계약서의 공인전자문서센터 보관에 따라 계약서 보관의무 면제
	표창	- 전자계약을 활용하는 우수 공인중개사 선정하여 표창
	바우처	- 월별 체결건수 상위 20명 공인중개사 대상(10만원/건, 240명)
임대인, 임차인	바우처	- 전용 85㎡, 3억원 이하(전세보증금) 주택임대차 계약 체결자(5만원/건, 연 600명) * 대학생, 사회초년생, 신혼부부, 고령자, 다자녀 가구 대상

※ 자료: 국토교통부

그러나 이러한 수요 증가에도 불구하고, 부동산거래전자계약시스템의 2026년도 예산은 오히려 전년 대비 약 38% 감액 편성되었으며, 전자계약 증가에 따라 확대될 것으로 예상되는 콜센터 운영, 전자문서 인증 및 보관, 거래당사자 본인인증 등에 필요한 경비도 함께 감소한 것으로 나타남.

따라서, 2025년과 같이 전자계약 수요 급증에 따른 경비 부족으로 연말 예산전용이 반복되지 않도록 예산 편성 단계에서부터 수요 예측의 정확성을 높일 필요가 있을 것으로 보임.

【 2025년 및 2026년 예산 산출내역 비교 】

(단위: 백만원)

구분	'25년 예산(A)	'26년 예산(B)	증감	
			B-A	%
시스템 유지관리	**1,661**	**750**	**△911**	**△54.8%**
개발SW 유지관리	405	515	110	27.2%
상용SW 유지관리	145	145	-	-
HW 유지관리	30	28	△2	△6.7%
상용SW 구입	905	62	△843	△93.1%
서버HW 등 구입	117	-	△117	순감
DB서버 버전 업그레이드	59	-	△59	순감
전자계약 운영지원	**1,155**	**1,057**	**△98**	**△8.5%**
콜센터운영	280	255	△25	△8.9%
전자문서 인증 및 보관	261	211	△50	△19.2%
거래당사자 본인인증	342	309	△33	△9.6%
홍보 및 광고	65	65	-	-
위탁운영 인건비	161	160	△1	△0.6%
직접경비	46	57	11	23.9%
시스템 기능개선	**118**	**-**	**△118**	**순감**
개발SW	118	-	△118	순감
총계	**2,934**	**1,807**	**△1,127**	**△38.4%**

향후 국토교통부는 부동산 전자계약의 수요 증가를 반영하여 현실성 있는 예산을 편성하고, 불필요한 전용이 반복되지 않도록 집행관리를 철저히 할 필요가 있음.

8) PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자(5632-320)

○ 국토교통부는 개발앵커리츠 출자 사업을 추가경정예산으로 편성한 취지를 고려하여 신속한 사업 추진을 도모하고, 사업 추진과정에서 신규사업장에 대한 우선적 지원 및 수도권 외 지역에 대한 균형 있는 자금 공급 등이 이루어질 수 있도록 사업 전반을 면밀히 관리할 필요가 있음.

가) 개요

'PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자'는 부동산 PF 시장 위축으로 초기 사업자금 조달에 어려움을 겪는 우수 사업장에 공공이 선투자하여 민간 대출의 마중물 역할을 수행하기 위한 사업임.

이 사업은 2025년도 제2회 추가경정예산을 통해 신규로 편성되었고, 예산액 2,000억원은 전액 집행되었으나 사업시행주체인 한국토지주택공사(LH)에서 실집행한 예산은 없는 것으로 파악됨.

【 2025년도 PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이전용 등	예산 현액	집행액 (실집행액)	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자	-	200,000	-	-	200,000	200,000 (0)	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 추경 편성 목적 고려한 사업 관리 필요

부동산개발에서 흔히 사용되는 '프로젝트 파이낸싱(PF)' 사업절차를 살펴보면, 이른바 '본 PF' 이전의 초기 단계에서 토지매입 등을 위해 조달하는 단기 자금을 '브릿지론'이라고 함.

브릿지론은 사업 추진의 불확실성을 반영하여 고금리(연 10~15%)로 설정되는 경우가 많은데, 통상 PF 방식의 개발사업은 낮은 자기자본(총사업비 대비 10% 이하)으로 시행되고 있어, 개발사업자는 총사업비의 약 30%를 차지하는 토지대금을 확보하기 위해서 먼저 브릿지론을 대출받고, 이후 인·허가가 완료되면 본 PF 대출을 받아 브릿지론을 상환하는 방식이 일반화되어 있음.

【 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			

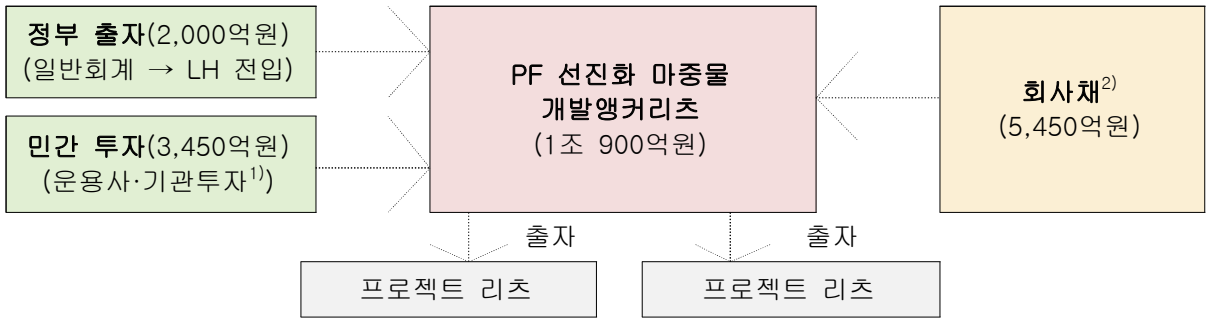
※ 자료: 국토교통부 제출자료 등을 바탕으로 재작성

추가경정예산을 통해 신설된 동 사업은 PF 시장 위축으로 인해 초기 사업자금 조달에 어려움을 겪는 사업장에 공공이 선투자하여 대출 여건을 개선하려는 취지로 편성되었으며, 'PF 선진화 마중물 개발앵커리츠'는 우량 개발사업시행자에게 브릿지론을 지원하기 위하여 앵커 투자자[131] 기능을 수행하는 부동산투자회사(리츠)[132]를 조성하려는 것임.

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

해당 사업의 추진 절차를 살펴보면, 먼저 국토교통부가 LH에 2,000억원을 출자하고, LH가 민간 자산관리회사(AMC)를 선정한 다음, 선정된 AMC와 해당 AMC에서 모집한 기관 투자자의 출자액을 합산하여 앵커리츠를 설립하는 형태로 진행되며, 이후 설립된 앵커리츠는 신청 사업장을 평가하여 투자를 결정하고, 해당 사업장이 본 PF로 전환하는 경우 브릿지론에 대한 투자금을 회수하여 다른 사업장에 재투자하는 형태로 이루어짐.

【 PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 자금 조성 구조 예시 】



주 1) 시장상황에 따라 변동 가능
2) 개발앵커리츠 자본금의 1배 수준으로 HUG 보증 회사채를 발행하여 조달금리 인하
(예시) 공공지원민간임대 허브리츠의 HUG보증부 회사채 발행 시 3%대 금리 조달
※ 자료: 국토교통부

다만, 2025년도 제2회 추가경정예산이 2025년 7월 4일 확정되었음에도 해당 사업은 지난 1년간 실집행이 전혀 이루어지지 못하였는데, 이는 앵커리츠 AMC 선정 및 HUG 회사채 보증상품 신설, 투자대상 사업장에 대한 선정기준 마련 등 실무적인 절차에 시간이 소요되었기 때문으로 파악됨.

---

132) **「부동산투자회사법」**
제2조(정의) 1. **"부동산투자회사"**란 자산을 **부동산에 투자하여 운용하는 것을 주된 목적**으로 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

해당 사업이 추가경정예산으로 편성된 주된 이유는 경기침체에 대응하고 부동산개발사업 추진을 위한 유동성을 신속하게 공급하며, 2025년도 예산 편성 당시에는 마련되지 않았으나 「부동산투자회사법」 개정(2025.5.27.개정, 2025.11.28.시행)으로 도입된 '프로젝트 리츠[133]' 제도를 활용하려는 취지가 본예산 편성을 기다리기 어려울 정도의 시급성을 인정받았기 때문인데, 그간 사업 추진과정을 살펴보면 법률 개정에 연이은 추경 편성으로 인해 사업을 수행하기 위한 실질적인 준비 기간이 부족했다고 보임.

그간 사업 추진 일정을 보면, 추경 편성 이후 앵커리츠 AMC 선정 공고 및 지원사업 공모를 거쳐 2025년 11월에 사업 주체인 AMC를 선정하였고, 회사채 보증 협의 등에 시간이 소요됨에 따라 2026년 5월 28일에 HUG 회사채 보증상품을 신설하였으며, 2026년 6월이 되어서야 LH와 AMC 간 투자합작계약서를 작성하고 프로젝트 리츠 설립신고 및 투자대상 사업장 공모에 착수하였음.

【 그간 사업 추진 일정 】

2025년 10월	→	2025년 11월	→	2025년 12월
앵커리츠 AMC 선정 공고 및 지원사업 공모		AMC 선정 완료		리츠 발기 설립

2026년 2월~5월	→	2026년 5월~6월	→	2026년 6월
HUG 회사채 보증상품 신설 (2~4월 협의, 5.28 신설완료)		LH-AMC 간 투자합작계약서 작성		프로젝트 리츠 설립 신고 및 투자대상사업장 공모 착수

※ 자료: 국토교통부

133) **「부동산투자회사법」 제26조의4 신설**
- 부동산개발사업을 주된 목적으로 하는 리츠는 종전의 영업인가·등록 외에 설립신고만으로 사업 수행이 가능하도록 절차가 간소화되었고, 이 외에도 리츠의 각종 보고·공시 및 주식의 공모·분산 의무 등을 합리적으로 개선하는 등 리츠의 경영 부담을 완화하기 위한 조치가 포함됨.

이처럼 내부적인 기준을 수립하고 사업방식을 구체화하는 것에 시간이 소요되면서 사실상 2025년도에 편성된 예산 전액을 집행하지 못하고 이월한 것으로 보이며, 2026년 7월에도 여전히 투자대상 사업장 공모가 진행 중인 점과 앵커리츠 투자집행 절차가 다소 까다롭게 규정된 점 등을 고려하면 사업 진행이 추가로 지연될 가능성도 있는 것으로 보임.

즉, 2026년도 연내에 지원대상 사업장을 모두 선정하여 예산을 집행할 수 있을지 불확실한 측면이 있는 만큼, 국토교통부는 향후 계획에 따라 사업이 차질 없이 추진될 수 있도록 집행 관리를 철저히 할 필요가 있음.

【 앵커리츠 투자집행 프로세스 】

투자자문위 투자심의위	→	이사회·주총	→	캐피탈콜	→	사채발행	→	투자집행
가이드라인 기반 투자대상 선정		최종 투자결정		투자자 자본납입		자본1배 자금조달		브릿지론 실행

※ 자료: 국토교통부

한편, 국토교통부는 투자대상 사업장 선정 시 투자금 회수 가능성을 고려하여 토지확보 및 인허가 가능성 등 사업 안정성을 우선적으로 평가하고, 지역 역점사업 해당 여부, 공공기여 등을 함께 심사하여 공공성을 확보할 계획이라고 밝히고 있는바, 해당 요건을 충족할 경우 아직 브릿지론을 조달하지 못한 사업장뿐 아니라 기존 브릿지론의 대환이 가능한 사업장까지도 앵커리츠 투자대상 사업장으로 선정될 수 있음.

그러나 동 사업의 당초 취지가 자본시장의 경색으로 인해 대출 조달이 어려운 사업장을 지원함으로써 부동산개발사업을 촉진하고 신규 인·허가를 유도하려는 것임을 고려할 때, 이미 브릿지론을 받은 사업장의 대환을 지원하는 것은 금융비용 절감 정도로 정책 효과가 제한될 것으로 보이는바, 아직 브릿지론 대출을 실행하지 못한 신규사업장에 우선하여 자금을 지원하는 것이 사업목적에 더욱 부합할 것으로 생각됨.

【 앵커리츠 투자 대상 사업장 선정 가이드라인 】

평가분야	평가항목	세부항목
필수사항 (안정성)	사업성	▶토지원가 및 개발계획 적정성(입지여건 검증)
	토지확보	▶토지 계약 및 확보율(토지권원확보 100%)
	인허가 가능성	▶인허가 추진계획(소송 및 민원, 도시계획 이슈 여부)
	에쿼티	▶자본 안정성(토지비 대비 에쿼티 20%↑)
우대사항	정부중점사업	▶정부(지자체) 주도 공모 사업 등
	사회적 기여	▶AI 데이터센터 등 산업 파급력, 주거안정 기여
	PF 선진화	▶자기자본비율, 개발 후 직접 운영사업 등

※ 자료: 국토교통부

아울러, 부동산개발사업의 사업성은 지역 입지 및 분양률 등 지역적 요인의 영향을 많이 받는데, 동 사업에서 조성한 앵커리츠에는 민간도 지분참여를 하고 있어 투자금 회수 가능성과 사업의 수익성 및 안정성을 중요하게 고려할 수밖에 없는 구조로 보임.

실제 투자 가이드라인에서도 투자대상 사업장 선정 시 시세 대비 분양가와 미분양 현황 등을 평가 요소로 검토하고 있고, 주거사업의 경우 상대적으로 사업성이 높은 수도권 개발사업에 지원 혜택이 집중될 가능성이 있는 만큼, 향후 사업 추진과정에서 수도권과 수도권 외 지역 간 균형 있는 지원이 이루어질 수 있도록 노력할 필요가 있을 것으로 생각됨[134].

종합하면, 국토교통부는 PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자 사업을 추가경정예산으로 편성한 취지를 고려하여 연내 투자대상 사업장 선정을 차질 없이 완료할 수 있도록 사업을 신속히 추진하는 한편, 사업 취지를 고려하여 신규사업장에 대한 지원을 우선적으로 고려하고, 수도권 외 지역에도 균형 있게 자금이 공급될 수 있도록 사업 전반을 면밀히 관리할 필요가 있음.

134) 이와 관련하여 국토교통부는 투자 가이드라인에서 지방 성장거점 역점사업 등에 우대요건을 부여하는 등 지역 간 균형 있는 지원이 이루어질 수 있도록 보조장치를 설정하였다고 설명함.

9) 부동산거래조사(5731-302)

○ 최근 「부동산 거래신고 등에 관한 법률」이 개정되어 인터넷 표시·광고 모니터링 제도가 신설되고 직거래 플랫폼 내 거래에 대한 감독 규정이 마련되었으므로, 국토교통부는 법률 개정에 따른 후속 조치를 이행하기 위해서 사업관리를 강화할 필요가 있음.

가) 개요

부동산거래조사 사업은 부동산거래질서교란행위 신고센터 운영 등 부동산시장의 건전한 질서를 확립하고, 상업용 부동산 및 부동산 진단가격을 조사하며, 부동산중개대상물 표시·광고 모니터링 및 부동산소비자보호기획단을 운영하려는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 368억 1,000만원으로, 이 중 364억 6,100만원을 집행(99.1%)하고 3억 4,900만원을 불용하였음.

【 2025년도 부동산거래조사 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년							2026년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
부동산거래조사	36,810	-	-	36,810	36,470	-	340	38,185
상업용부동산 조사	20,094	-	-	20,094	20,083	-	11	20,394
부동산진단가격 조사 및 거래신고 검증	11,913	-	-	11,913	11,674	-	239	12,413
부동산거래질서교란행위 신고센터 운영	1,500	-	-	1,500	1,475	-	25	1,500
부동산중개대상물 표시·광고 모니터링	2,067	-	-	2,067	2,026	-	41	2,642
공동주택 실거래가 지수 생성	1,038	-	-	1,038	1,026	-	12	1,038
부동산소비자보호기획단 운영	198	-	-	198	186	-	12	198

※ 자료: 국토교통부

나) 법률 개정에 따른 모니터링 강화를 위한 면밀한 사업관리 필요

동 사업의 내역사업인 '부동산 거래질서 교란행위 신고센터 운영'과 '부동산 중개대상물 표시·광고 모니터링' 사업은 각각 「공인중개사법」 제47조의2와 제18조의3[135]에 근거한 것으로,

국토교통부장관은 '부동산 거래질서 교란행위 신고센터'를 설치·운영하여 공정한 거래행위를 저해하는 행위에 대한 신고접수 및 조사를 수행하고, 인터넷을 이용한 중개대상물의 표시·광고를 모니터링하여 개업공인중개사가 허위매물을 올리거나 허위·거짓 광고를 하지 못하도록 조치할 수 있음.

「공인중개사법」에 따라 국토교통부장관은 관련 업무를 대통령령으로 정하는 기관에 위탁하고 필요한 예산을 지원할 수 있는바[136], 현재 두 내역

---

135) **「공인중개사법」**
제18조의3(인터넷 표시·광고 모니터링) ① 국토교통부장관은 인터넷을 이용한 중개대상물에 대한 표시·광고가 제18조의2의 규정을 준수하는지 여부를 모니터링 할 수 있다.
② 국토교통부장관은 제1항에 따른 모니터링을 위하여 필요한 때에는 정보통신서비스 제공자(「정보통신망 이용촉진 및 정보보호 등에 관한 법률」 제2조제1항제3호에 따른 정보통신서비스 제공자를 말한다. 이하 이 조에서 같다)에게 관련 자료의 제출을 요구할 수 있다. 이 경우 관련 자료의 제출을 요구받은 정보통신서비스 제공자는 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.
③ 국토교통부장관은 제1항에 따른 모니터링 결과에 따라 정보통신서비스 제공자에게 이 법 위반이 의심되는 표시·광고에 대한 확인 또는 추가정보의 게재 등 필요한 조치를 요구할 수 있다. 이 경우 필요한 조치를 요구받은 정보통신서비스 제공자는 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.
제47조의2(부동산거래질서교란행위 신고센터의 설치·운영) ① 국토교통부장관은 부동산 시장의 건전한 거래질서를 조성하기 위하여 부동산거래질서교란행위 신고센터(이하 이 조에서 "신고센터"라 한다)를 설치·운영할 수 있다.
② 누구든지 부동산중개업 및 부동산 시장의 건전한 거래질서를 해치는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위(이하 이 조에서 "부동산거래질서교란행위"라 한다)를 발견하는 경우 그 사실을 신고센터에 신고할 수 있다.
③ 신고센터는 다음 각 호의 업무를 수행한다.
1. 부동산거래질서교란행위 신고의 접수 및 상담
2. 신고사항에 대한 확인 또는 시·도지사 및 등록관청 등에 신고사항에 대한 조사 및 조치 요구
3. 신고인에 대한 신고사항 처리 결과 통보

136) **「공인중개사법」**
제18조의3(인터넷 표시·광고 모니터링) ④ 국토교통부장관은 제1항에 따른 모니터링 업무를

사업은 한국부동산원과 한국인터넷광고재단이 각각 수탁기관으로 업무를 추진하고 있음.

【 2025년도 내역사업별 용역계약 체결 내역 】

(단위: 백만원)

내역사업	계약명	발주 금액	계약 금액	수탁기관	계약 기간	계약유형
부동산거래질서 교란행위 신고센터 운영	2025년 부동산거래질서교란행위 신고센터 운영	1,500	1,475	한국 부동산원	25.3~ 25.12	수의계약
부동산중개대상물 표시·광고 모니터링	2025년 부동산 중개대상물 표시·광고 모니터링	1,183	1,160	한국인터넷 광고재단	25.3~ 25.12	수의계약
	2025년 부동산 중개대상물 표시·광고 모니터링(거래완료)	884	866	한국 부동산원	25.2~ 25.12	수의계약

※ 자료: 국토교통부

그런데 최근 SNS 등 온라인을 통해 근거가 불분명한 개발 호재를 홍보하거나 공인중개사를 통하지 않고 직거래 플랫폼 등을 통해 거짓 광고를 하는 등 인위적으로 부동산시장의 수요·공급을 교란하는 행위가 있었으나,

'부동산거래질서 교란행위 신고센터'는 「공인중개사법」 제47조의2제2항 각 호에 해당하는 행위(무등록 중개, 집값 담합, 업·다운계약 등)에 한정하여 신고접수, 상담, 등록관청으로의 조사·조치요구, 처리결과 확인 등의 업무를 수행하고 있고[137],

---

대통령령으로 정하는 기관에 위탁할 수 있다.

⑤ 국토교통부장관은 제4항에 따른 업무위탁기관에 예산의 범위에서 위탁업무 수행에 필요한 예산을 지원할 수 있다.

제47조의2(부동산거래질서교란행위 신고센터의 설치·운영) ④ 국토교통부장관은 제2항에 따른 신고센터의 업무를 대통령령으로 정하는 기관에 위탁할 수 있다.

⑤ 제1항에 따라 설치된 신고센터의 운영 및 신고방법 등에 관한 사항은 대통령령으로 정한다.

137) 그 밖의 부동산거래질서를 교란하는 행위(주택법, 건축법 위반 등)는 관계기관에 이관함.

‘부동산중개대상물 표시·광고 모니터링’의 경우에도 ‘개업공인중개사’가 중개대상물에 대한 표시·광고를 하는 경우에만 적용되어 그간 「공인중개사법」이 적용되지 않는 직거래 플랫폼 등[138]의 허위·과장 광고에 대해서는 실질적인 관리 감독이 이루어지기 어려운 측면이 있었음.

이에 최근 「부동산 거래신고 등에 관한 법률」이 개정되어 모든 부동산 거래에서 허위정보 유포행위와 부당한 표시·광고행위가 금지되었고, 직거래 플랫폼에 부동산에 대한 표시·광고를 하는 경우 본인 여부를 확인하는 등 플랫폼 운영사업자의 의무가 강화되었으며, 국토교통부장관이 관련 사항을 전반적으로 모니터링할 수 있도록 근거가 마련되었는바, 해당 내용은 2026년 12월 17일부터 점진적으로 시행될 예정임.

【 부동산 거래신고법 주요 개정사항 】

부동산 거래신고 등에 관한 법률 [법률 제21815호, 2026. 6. 16., 일부개정]	
<신 설> ‘26.12.17. 시행 예정	**제23조의2(허위정보 등 유포 금지)** - 누구든지 타인에게 그릇된 판단을 하게 하여 부동산거래를 유인할 목적으로 부동산개발에 대한 거짓 정보, 미확정 개발계획을 오인되게 제공하는 정보 등의 허위정보를 유포해서는 아니됨.
	제23조의3(부당한 표시·광고 금지 등) - 누구든지 인터넷을 통하여 부동산등의 거래에 관하여 표시·광고를 하는 경우 해당 부동산의 소재지, 면적, 가격 등을 명시하여야 한다. - 누구든지 부동산등에 대하여 실제 거래할 수 없는 부동산에 대한 표시·광고, 부동산 가격 등에 대한 거짓·과장 광고 등 부당한 표시·광고를 하여서는 아니됨.
<신 설> ‘27.6.17. 시행 예정	**제23조의4(직거래 플랫폼 운영사업자의 의무)** - 직거래 플랫폼 운영사업자는 표시·광고를 게재하는 경우 표시·광고를 하려는 자의 본인 여부와 부동산등의 소유자와의 관계 등을 확인하고, 그 확인 여부를 다른 이용자가 알 수 있도록 해당 표시·광고에 표시해야 함. - 직거래 플랫폼 운영사업자는 이용자를 보호하기 위하여 유의사항 등을 안내해야 함.

138) 현재 중개거래 플랫폼이 아닌 직거래 플랫폼의 광고에 대해서는 「공인중개사법」에 따른 인터넷 표시·광고 모니터링 제도가 적용되고 있지 않음.

	제23조의5(인터넷 표시・광고 모니터링) - 국토교통부장관은 인터넷을 이용한 부동산등에 대한 표시・광고가 제23조의3 및 제23조의4를 준수하는지 여부를 모니터링할 수 있음. - 국토교통부장관은 직거래 플랫폼 운영사업자에게 관련 자료의 제출이나 필요한 조치를 요구할 수 있음. - 국토교통부장관은 모니터링 업무를 대통령령으로 정하는 기관에 위탁할 수 있고, 위탁업무 수행에 필요한 예산을 지원할 수 있음.

다만, 현재 국토교통부에서 추진하는 사업들은 「공인중개사법」 관련 사항에 한정되어 있고 「부동산 거래신고 등에 관한 법률」 개정에 따라 새롭게 추진해야 하는 사업에 관한 예산은 아직 편성되어 있지 않은 상황으로, 법률 개정에 따라 모니터링 범위와 조치 대상이 급증하는 만큼[139] 향후 적정한 예산을 편성하고 사업관리를 철저히 할 필요가 있을 것으로 보임.

이와 관련하여 국토교통부는 2026년 12월까지 부동산 소재지, 면적 등 필수 정보 명시 의무사항 및 부당한 표시·광고 유형에 관한 하위법령을 마련하고, 2027년 상반기 중 부당한 표시·광고의 세부적인 유형·기준 및 인터넷 직거래 표시·광고 모니터링 기관을 지정·고시할 계획이라고 밝히고 있는바, 사업이 지연되지 않도록 사전에 구체적인 모니터링 체계나 용역 수행기관을 검토하는 등의 준비가 필요할 것으로 생각됨.

139) 참고로, 현재 수행 중인 부동산 중개대상물에 대한 표시 광고 모니터링은 매년 1만건 이상이 접수되고 있음. (자료: 국토교통부)

<한국인터넷광고재단의 표시·광고 모니터링 실적>

(기간 : '23.1.1.~'26.4.30., 기준일: '26.5.30. 단위 : 건)

구분	합계	위반의심 적발건수	
		기본 모니터링(대국민 신고)	수시 모니터링(기획조사)
2023년	13,955	13,195	760
2024년	12,273	11,900	373
2025년	11,751	10,991	760
2026년(1~4월)	2,934	2,619	315
합 계	40,913	38,705	2,208

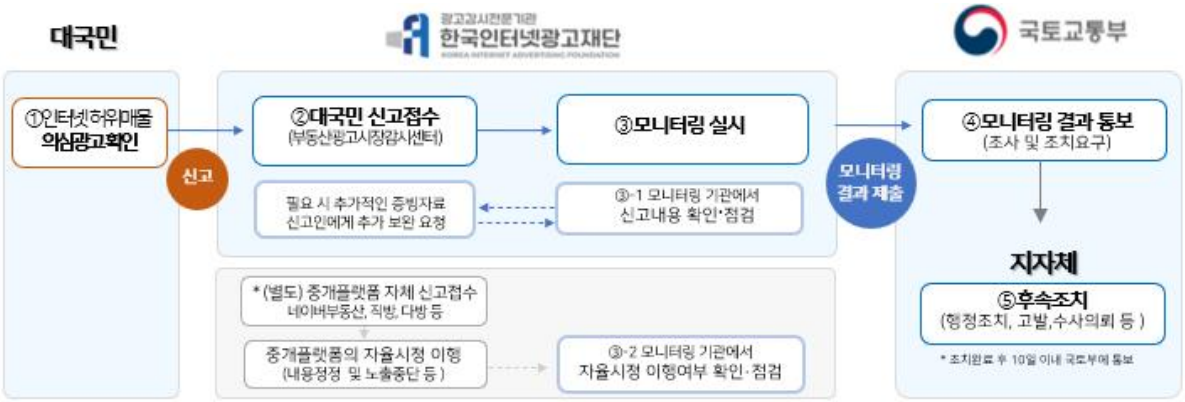
아울러, 부동산거래 시 표시·광고에 대한 모니터링은 「공인중개사법」에 따라 운영 중인 중개대상물 표시·광고에 대한 모니터링과 유사한 체계로 운영될 것으로 예상되는데, 대국민 신고접수로 진행되는 기본 모니터링의 경우 신고자의 혼선을 초래하지 않도록 접수창구를 일원화하는 등 운영의 효율성을 도모할 필요가 있을 것으로 보임.

종합하면, 최근 「부동산 거래신고 등에 관한 법률」이 개정되어 인터넷 표시·광고 모니터링 제도가 신설되고 직거래 플랫폼 내 거래에 대한 감독 규정이 마련되었으므로, 국토교통부는 법률 개정에 따른 후속 조치를 이행하기 위해서 추진 내용을 구체화하는 등 사업관리를 강화할 필요가 있음.

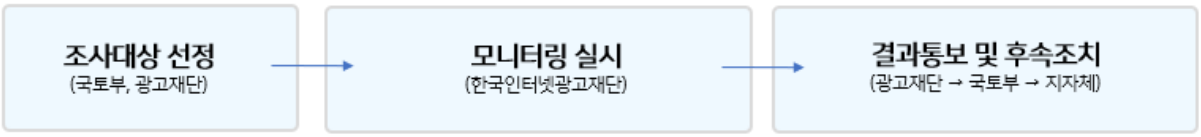
참고 **부동산 중개대상물 모니터링 체계[140]**

④-1 부동산 중개대상물 표시광고 모니터링

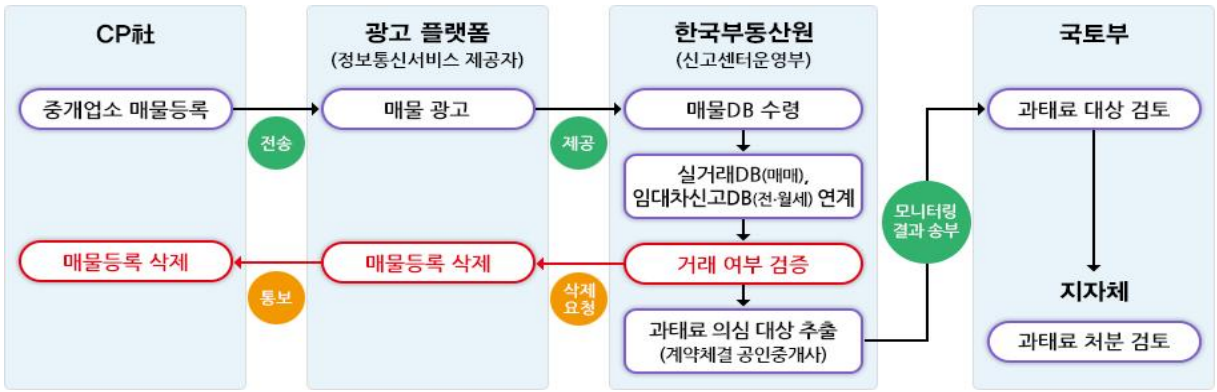
<기본모니터링(상시 신고접수) > 공인중개사법 제18조의3제1항 및 시행규칙 제10조의3제1항제1호



<수시모니터링(법 위반이 의심되는 경우 필요 시)> 공인중개사법 제18조의3제1항 및 시행규칙 제10조의3제1항제2호



④-2 실거래기반 모니터링



140) 자료: 국토교통부

라. 건설정책국

1) SOC안전정보시스템(정보화)(4241-511)

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

가) 개요

SOC안전정보시스템(정보화) 사업은 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」 제55조[141]에 따른 '시설물통합정보관리체계', 「지하안전관리에 관한 특별법」 제47조[142]에 따른 '지하안전정보체계', 「건설기술 진흥법」

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

제62조[143]에 따른 ‘건설공사 안전관리 종합정보망’을 운영·관리하는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 44억 6,000만원으로, 이 중 42억 9,400만원을 집행하고, 1억 6,600만원을 불용하였음.

【 2025년도 SOC안전정보시스템(정보화) 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
SOC안전정보시스템 (정보화)	4,460	4,460	-	-	4,460	4,294	-	166	3,993
- 시설물통합정보관리 시스템	942	942	-	-	942	883	-	58	1,241
- 지하안전정보시스템	615	615	-	-	615	598	-	17	676
- 건설공사 안전관리 종합정보망	2,903	2,903	-	-	2,903	2,812	-	91	2,076

※ 자료: 국토교통부

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

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

나) 안전점검 및 안전관리 실태점검 관련 지하정보 관리 강화 필요

이 사업의 내역사업인 '지하안전정보시스템'은 「지하안전관리에 관한 특별법」 제47조에 따라 지하안전관리에 관한 정책의 수립·평가 또는 연구·조사 등에 활용하기 위하여 구축된 지하안전정보체계인 '지하안전정보시스템(JIS, Jiha safety Information System)'[144]을 국토안전관리원에 위탁하여 운영·관리[145]하는 사업임.

지하안전정보시스템의 구축·운영은 2016년 1월 「지하안전관리에 관한 특별법」 제정[146] 시 규정된 사항으로, 국토교통부는 2016년 2월부터 5월까지 지하안전정보시스템 구축을 위한 ISP(정보화전략계획)를 수립하였고, 2017년 8월부터 지하안전정보시스템 개발사업에 착수하여 2018년 4월에 구

---

144) 지하안전정보시스템(https://www.jis.go.kr)

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

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

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

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

축을 완료하였으며, 2018년 5월부터 6월까지 시범운영을 거쳐 2018년 7월부터 지하안전정보시스템을 정식 운영하고 있음.

【 지하안전정보시스템 구축 경과 및 소요 예산 】

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

※자료: 국토교통부

「지하안전관리에 관한 특별법」 제47조[147]에 따르면, 지하안전정보시스

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

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

「지하안전정보체계 운영규정」(국토교통부고시)
제5조(지하안전정보의 종류) **JIS로 관리하는 지하안전정보의 종류**는 다음의 각 호와 같다.

템에는 지하안전관리계획, 지하안전평가서등[148], 지하안전평가 전문기관의 등록, 등록사항의 변경신고, 휴업·재개업 신고, 등록말소, 등록취소, 영업정지, 지하안전평가등의 대행실적 또는 과태료, 지하시설물 및 주변 지반에 대한 안전점검에 관한 사항 등이 포함되어야 하며,

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

---

1. 법 제47조제1항에 따라 국토교통부장관이 지하안전관리에 관한 정책의 수립·평가 또는 연구·조사 등에 활용하기 위하여 JIS에 포함하도록 한 다음 각 목의 사항
   가. 법 제6조부터 제8조까지에 따른 지하안전관리계획에 관한 사항
   나. 지하안전평가, 착공후지하안전조사, 소규모 지하안전평가 및 지반침하위험도평가(이하 "지하안전평가등"이라 한다)에 관한 사항
   다. 법 제25조·제28조·제32조 및 제56조에 따른 지하안전평가 전문기관(이하 "전문기관"이라 한다)의 등록, 등록사항의 변경신고, 휴업·재개업 신고, 등록말소, 등록취소, 영업정지, 대행실적 또는 과태료 등에 관한 사항
   라. 법 제34조에 따른 지하시설물 및 주변 지반에 대한 안전점검에 관한 사항
   마. 법 제35조 및 제37조에 따른 중점관리대상의 지정 및 안전확보에 관한 사항
   바. 법 제40조에 따른 중점관리대상의 정비계획에 관한 사항
   사. 법 제46조에 따른 지반침하 사고 및 피해 현황·통계에 관한 사항
2. 「지하안전관리 업무지침」(이하 "지침"이라 한다) 제52조에 따라 지방국토관리청의 장이 공개하는 협의내용
3. 지침 제78조에 따라 지방국토관리청의 장이 국토교통부장관에게 보고 하는 지하안전평가등의 협의실적 입력현황
4. 그 밖에 JIS를 구축하기 위해 국토교통부장관이 요청하는 사항

148) **「지하안전관리에 관한 특별법」**

제24조(지하안전평가 등의 대행) ① 지하안전평가, 착공후지하안전조사, 소규모 지하안전평가 및 제35조제1항에 따른 지반침하위험도평가(이하 **"지하안전평가등"**이라 한다)를 하려는 지하개발사업자 또는 지하시설물관리자는 제25조제1항에 따라 지하안전평가 전문기관으로 등록을 한 자(이하 "지하안전평가 전문기관"이라 한다)에게 **지하안전평가등을 대행**하게 할 수 있다.

② 지하안전평가등을 하려는 지하개발사업자 및 지하시설물관리자는 다음 각 호의 사항을 지켜야 한다.

1. 다른 지하안전평가서, 착공후지하안전조사서, 소규모 지하안전평가서 및 제35조제1항에 따른 지반침하위험도평가서(이하 **"지하안전평가서등"**이라 한다)의 내용을 복제하여 지하안전평가서등을 작성하지 아니할 것

【 지하안전정보시스템 구성도 】



※ 자료: 국토교통부

그런데, 지하안전정보체계에 포함되어야 하는 「지하안전관리에 관한 특별법」 제34조[149]에 따른 안전점검에 관한 사항(법 제47조제1항제4호)과 관

련하여, 2020년부터 2025년까지 ‘지하시설물관리자가 실시하는 안전점검(법 제34조제1항)’ 및 ‘시장・군수・구청장이 실시하는 안전관리 실태점검(법 제34조제2항)’ 결과의 지하안전정보시스템 입력 현황을 살펴보면,

‘안전점검’ 중 육안조사 결과 입력 건수는 연간 2,002~8,539건으로 점검 대상 지하시설물 대비 18.8~72.6%가 입력되었고, 공동(空洞)조사 결과 입력 건수는 연간 95~4,427건으로 점검 대상 지하시설물 대비 0.8~40.1%가 입력되었으며,[150]

---

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

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

■ **지하안전관리에 관한 특별법 시행규칙 [별표 3]**

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

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

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

【 안전점검 결과의 지하안전정보시스템 입력 현황 】

(단위: 개소, 건, %)

구분	안전점검 대상 지하시설물	육안조사	공동(空洞)조사
2020년	10,654	2,002	95
		(18.8)	*(0.8)*
2021년	10,805	2,657	551
		(24.6)	*(5.1)*
2022년	11,038	5,228	4,427
		(47.4)	*(40.1)*
2023년	11,160	6,378	634
		(57.1)	*(5.7)*
2024년	11,211	7,592	318
		(67.7)	*(2.8)*
2025년	11,767	8,539	514
		(72.6)	*(4.4)*

※ 자료: 국토교통부

‘안전관리 실태점검’은 결과를 입력한 시・군・구가 연간 1~10개이고, 결과 입력 건수는 연간 1~264건으로, 국토교통부에서 별도의 공문[151]을 시행하여 확인한 수치와 비교하면 극히 일부 실태점검 결과만 지하안전정보시스템에 입력되었음.

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

【 안전관리 실태점검 결과의 지하안전정보시스템 입력 현황 】

(단위: 개, 건)

구분	실태점검 결과 국토교통부 별도 확인		실태점검 결과 입력	
	시·군·구	실시 건수	시·군·구	입력 건수
2020년	47	720	3	117
2021년	63	887	1	1
2022년	90	1,069	5	72
2023년	168	2,969	3	9
2024년	191	4,052	6	264
2025년	-	-	10	118

※자료: 국토교통부

「지하안전관리에 관한 특별법」 제47조[152]는 지하안전정보시스템의 구축·운영 목적이 지하안전관리에 관한 정책의 수립·평가 또는 연구·조사 등에 활용하기 위한 것임을 명시하고 있는데,

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

2020년부터 2025년까지와 같이 입력 현황이 저조해서는 지하시설물관리자의 안전점검 및 시장·군수·구청장의 안전관리 실태점검 현황조차 파악할 수 없어, 지하안전정보시스템이 구축 목적에 부합하지 않게 운영되고 있는 것으로 보이며,

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

국토교통부는 국토교통부장관의 자료 제출 요청 권한을 규정하고 있는 「지하안전관리에 관한 특별법」 제47조제2항[153]와 「지하안전정보체계 운영규정」(국토교통부고시) 제6조 및 제16조[154]에 따라, 매년 1월 지하안전

153) **「지하안전관리에 관한 특별법」**

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

154) **「지하안전정보체계 운영규정」(국토교통부고시)**

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

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

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

③ 시장·군수·구청장은 **제6조에 따라 국토교통부장관이 안전관리 실태점검 결과의 제출을**

정보체계의 구축을 위한 자료의 제출을 요청[155]하였다고 설명하고 있으나,

지하안전정보시스템이 운영을 개시(2018.7. 정식 운영)한 후 약 8년이 경과한 현 시점에서도 안전점검 및 안전관리 실태점검 결과의 지하안전정보시스템 입력이 저조한 것으로 나타나는바,

연초의 자료 제출 요청 외에도 해당 자료의 제출 여부를 확인하여 미진한 부분을 개선하도록 하는 등 지하시설물관리자 및 시장·군수·구청장의 인식을 제고하기 위한 적극적인 대처가 필요할 것으로 보임.

한편, 2025년 5월 27일부터는 지반침하 우려 지역에 대한 관리 체계를 강화하기 위하여 국토교통부장관에게도[156] 지반침하가 발생할 우려가 있는 지역의 지하시설물 및 주변 지반에 대한 안전관리 현황을 파악하기 위하여 '현장조사'를 할 수 있도록 하는 내용의 「지하안전관리에 관한 특별법」 제36조제6항[157]이 신설되어 시행되고 있음.

요청하는 경우 별지 제1호서식에 따라 요청받은 날로부터 **30일 이내에 JIS에 입력**하여야 한다.

155) 시·도 지하안전관리계획 등 지하안전정보 자료 제출 및 시스템 교육 참석 협조 요청(2025.1.10.) 시·도 지하안전관리계획 등 지하안전정보 자료 제출 요청(2026.1.13.) 등

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

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

국토교통부장관이 현장조사를 적시에 실시하여 사고 예방에 필요한 조치를 취하기 위해서는 지하시설물관리자 및 시장·군수·구청장이 제출한 안전점검 및 안전관리 실태점검 결과를 상시 모니터링하여 지반침하가 발생하였거나 발생할 우려가 있는 지역을 신속하게 파악하는 등 지하안전정보시스템의 활용이 더욱 중요할 것으로 보이는바,

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

2) 건설기능인등급제사업(4306-303)

○ 건설기능인등급제 사업의 교육 예산은 2024년 이후 당초 계획에 따른 연도별 교육 목표 인원에 미치지 못하는 예산이 편성되고 있음. 2025년 교육 참여 인원을 고려할 때 교육 수요가 편성된 예산을 상회하는 측면이 있고, 국토교통부에서 행정예고한 승급교육 및 숙련도 평가 의무화와 관련해서도 교육 수요 증가 가능성에 적극적으로 대처해야 할 것인바, 국토교통부는 건설기능인등급제사업의 당초 교육 목표인원과 건설기능인의 교육 수요 등을 종합적으로 고려하여 적정한 수준의 예산을 편성하고, 건설기능인등급제 활성화를 위한 구체적인 연도별 예산 투입 계획을 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

가) 개요

건설기능인등급제 사업은 건설근로자의 기능등급제 시행(2021.5.)을 계기로 건설산업 현장에서 시공 등을 담당하는 건설기능인에 대하여 체계적이고 전문적인 맞춤형 교육훈련을 실시함으로써, 전문성 및 숙련도를 향상시키고 안전사고 저감 및 건설공사 품질향상 등 건설산업 경쟁력 강화에 기여하려는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 4억원으로, 이 중 3억 9,000만원을 집행하고, 1,000만원을 불용하였음.

【 2025년도 건설기능인등급제사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
건설기능인등급제사업	400	400	-	-	400	390	-	10	443

※자료: 국토교통부

나) 교육 목표 및 수요 등을 종합적으로 고려하여 적정 수준의 예산 편성 필요

동 사업은 일용직 중심의 고용체계로 인해 고용이 불안정한 건설근로자의 처우개선과 건설근로자의 대부분이 40대 이상인 건설현장[158]으로의 청년층 유입을 유도하기 위해,

건설기능인의 등급을 현장근로일수, 자격, 교육 등을 반영한 종합경력에 따라 초급·중급·고급 및 특급의 4단계[159]로 나누고 이를 토대로 고용 및 임금체계를 구분할 수 있도록 건설기능인에 대한 등급별 승급교육 등을 실시하는 사업임.

건설기능인등급제는 「건설근로자의 고용개선 등에 관한 법률」 제7조의4[160]에 따라 2021년 5월부터 시행된 제도로서, 「건설근로자의 기능등급 구

158) 2026년 6월 기준 건설근로자 중 40대 이상 비중은 81.7%로 전체 산업(68.9%) 대비 12.8%p 높게 나타남.(건설근로자공제회, “건설기성 및 건설기능인력 동향”, 2026.6., p.7.)

159) **「건설근로자의 기능등급 구분·관리 등에 관한 기준」(국토교통부고시)**

[별표 3]

건설근로자의 기능등급 세부 산정기준(제12조 관련)

기능등급	구 분	내 용
특급	총 환산 경력연수	15년 이상인 자
고급	총 환산 경력연수	9년 이상 15년 미만인 자
	조기승급요건	고급 승급교육 및 숙련도 평가 수료
중급	총 환산 경력연수	3년 이상 9년 미만인 자
초급	총 환산 경력연수	3년 미만인 자

※기능등급은 총 환산 경력연수를 기준으로 부여하되 중급 기능등급보유자는 고급 기능등급에 해당하는 총 환산 경력연수를 충족하지 않더라도 조기 승급요건을 충족한 경우 고급 기능등급으로 승급한다.
※직종별 기능등급 분포현황 등을 고려하여 기능등급별 총 환산 경력연수 기준을 차등 적용할 수 있으며, 세부사항은 운영세칙으로 별도로 정한다.

160) **「건설근로자의 고용개선 등에 관한 법률」**
제7조의4(건설근로자의 기능등급별 구분 등) ① **국토교통부장관**은 **고용노동부장관과 협의**하여

분·관리 등에 관한 기준」(국토교통부고시) 제14조[161]에서는 기능등급을 부여받고자 하는 건설근로자에 대해 소정의 교육과정을 수료하도록 의무화하고 있음.

국토교통부는 이러한 규정과 연계하여 2022년도부터 건설기능인등급제 사업을 편성하여 추진하고 있는데, 2022년 이후 예산 편성 현황을 살펴보면, 2022년 및 2023년에는 각각 10억원, 2024년에는 2억 5천만원, 2025년에는 4억원, 2026년에는 4억 4,300만원으로 예산에 편차가 있음.

건설근로자를 경력, 자격, 교육훈련 등 대통령령으로 정하는 기준에 따라 기능별로 등급을 산정하여 **구분·관리**할 수 있다.

② 국토교통부장관은 건설근로자의 기능등급별 구분·관리를 위하여 필요한 경우에는 관련 기관·법인·단체 등에 건설근로자의 경력, 자격, 교육훈련 등의 확인에 필요한 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 자료의 제출을 요청받은 관련 기관·법인·단체 등은 특별한 사정이 없으면 그 요청에 따라야 한다.

③ 국토교통부장관은 건설근로자에 대한 기능등급별 구분·관리의 업무를 전문적으로 수행할 수 있는 인력과 시설을 갖춘 법인으로서 대통령령으로 정하는 기관에 건설근로자의 기능등급별 구분·관리 업무(제7조의5에 따른 건설근로자의 기능등급에 관한 확인증 발급 업무를 포함한다)를 위탁할 수 있다.

④ 제1항부터 제3항까지에서 규정한 사항 외에 건설근로자의 기능등급별 구분·관리에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

161) **「건설근로자의 기능등급 구분·관리 등에 관한 기준」(국토교통부고시)**

제14조(교육훈련 등) ① **기능등급을 부여받고자 하는 건설근로자**는 **소정의 교육과정을 수료**해야 한다.

② 제1항의 교육을 포함하여 건설근로자의 기능등급 구분·관리 등을 위한 직종별 교육훈련 또는 평가, 시행시기 조기 승급을 위한 승급 교육 및 숙련도 평가의 평가방법, 시행시기, 대상 등 기타 필요한 사항은 운영세칙으로 정할 수 있다.

【 2022년 이후 건설기능인등급제사업 예산 편성 내역 】

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
예산액 합계		10억원	10억원	2억 5,000만원	4억원	4억 4,300만원
교육	기초기능 교육	-	-	-	-	6,300만원 (180명 ×35만원)
	승급교육	8억원 (2,000명 ×40만원)	6억원 (2,000명 ×30만원)	1억 5,000만원 (500명 ×30만원)	3억 1,500만원 (900명 ×35만원)	3억 1,500만원 (900명 ×35만원)
	실기교사 양성	-	-	2,750만원 (50명×55만원)	2,200만원 (40명×55만원)	2,200만원 (40명×55만원)
	현장관리 역량교육	-	-	2,750만원 (50명×55만원)	-	-
	소계	8억원	6억원	2억5백만원	3억 3,700만원	4억원
교육인프라구축		2억원	3억원	-	-	-
교육과정 위탁운영		-	1억원	4,500만원	6,300만원	4,300만원

※자료: 국토교통부 제출자료(2022~2026년 예산안 및 결산 설명자료Ⅱ-1) 재구성

국토교통부는 2022년 계획 수립 시 전체 기능등급 보유자 현황(약 100만 명)[162]을 기준으로 예상 교육 참여율을 고려하여 연간 2,000명을 목표로 설

162) 2026년 6월말 기준 직종별 등급보유자는 84만 7,987명임

【 직종별 등급보유자 현황 】

(단위: 명, 2026년 6월말 기준)

초급	중급	고급	특급	합계
193,118	218,386	244,145	192,338	847,987명

※자료: 국토교통부

정하였고, 건설현장 기능등급제 활성화 방안 마련 등을 통해 추진 경과 등에 따라 교육인원을 단계적으로 확대하여 2029년부터는 연간 1만명 수준으로 유지할 계획[163]이라고 설명하고 있음.

이와 관련하여 동 사업의 예산 중 교육 관련 예산의 세부 내역을 살펴보면,

2022년 및 2023년에는 연간 교육인원 목표치인 2,000명에 해당하는 예산 8억원 및 6억원이 각각 편성되었음에 비해,

2024년 및 2025년에는 각각 연간 교육인원 목표치 2,000명의 30%인 600명, 47%인 940명에 해당하는 금액(2024년 2억 500만원, 2025년 3억 3,700만원)이 편성되었고,

2026년에는 연간 교육인원 목표치 4,000명의 28%인 1,120명에 해당하는 금액(2026년 4억원)이 편성되어, 연간 교육인원 목표치 대비 예산 편성 비율이 전년 대비 감소하였음.

163) 국토교통부, 2026년도 예산안 및 기금운용계획안 사업설명자료Ⅱ-1, 3권 p.44.

□ **교육체계**

○ **(교육인원)** 예산 규모를 감안, 단계적으로 확대*('29년 연간 1만 명)

*** 숙련도 교육목표 : '25년(2천 명), '26년(4천), '27년(6천), '28년(8천), '29년(1만 명)**

【 2022년 이후 건설기능인 교육 계획, 예산편성 및 집행실적 】

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
당초 계획의 목표인원(A)		2,000명	2,000명	2,000명	2,000명	4,000명
예산 편성 인원(B)		2,000명	2,000명	600명	940명	1,120명
예산 편성액		8억원	6억원	2억 500만원	3억 3,700만원	4억원
계획 목표 대비 예산편성 비율(B/A)		*100%*	*100%*	*30%*	*47%*	*28%*
집행실적(C)		737명	880명	515명	951명	1,120명 (예정)
집행 실적 비율	*당초 계획목표 대비(C/A)*	*36.9%*	*44%*	*25.8%*	*47.6%*	*28.1% (예정)*
	예산편성 대비 (C/B)	*36.9%*	*44%*	*85.8%*	*101.2%*	*100% (예정)*

※자료: 국토교통부 제출자료 재구성
*주- 1) 예산편성 및 집행실적: 기초기능교육, 승급교육, 실기교사양성교육, 현장관리역량교육의 합계치
2) 집행실적: 교육 참여 인원
3) 2026년 집행실적: 2026.6.~10. 교육 실시 및 예정 인원의 합계

교육 관련 예산이 연간 교육 목표치에 미치지 못하는 금액으로 편성된 것은 2022년 신규사업 편성 이후 동 사업의 추진 실적이 부진[164]하였던 영향이 있었던 것으로 보이는데,

2022년 신규사업 편성 후 2023년도까지는 제도 도입 초기에 교육 인프라 구축을 병행하였던 측면도 있었던 것으로 보이며, 2024년도 이후부터는 구축된 인프라를 활용하여 건설기능인등급제 활성화를 본격적으로 추진하여야 하는 단계인 것으로 보임.

164) 2022년에는 예산액의 45.9%를, 2023년에는 예산액의 18.8%를 다음 회계연도로 이월하였고, 2022년부터 2024년까지의 교육 관련 예산은 대부분 다음 회계연도로 이월하여 집행되었음.

【 2022년 및 2023년 교육 인프라 구축 현황 】

사업연도	주요내용
2022년	▪ 기능등급제 연계 교육체계 구축 ▪ 교육수료자 정보등록을 위한 전산 시스템 구축 ▪ 20개 직종 교육과정 커리큘럼 및 교재 개발(1단계 6개직종 + 2단계 14개 직종) ▪ 실기교사 양성 교육과정 커리큘럼 및 교육 교재개발(103명 교육참여)
2023년	▪ 3단계 29개 직종 교육과정 및 표준 교육 교재 개발 ▪ 실기교사 양성 교육 실시(63명 교육참여)

※자료: 국토교통부

또한, 2025년의 경우 2024년 이월 예산에 해당하는 교육인원 515명과 2025년 예산에 해당하는 교육인원 940명을 합산하여 연간 1,466명이 교육에 참여하였는바, 2026년도 예산에 편성된 1,120명을 상회하는 교육 수요가 존재하는 측면이 있는 점도 고려할 필요가 있을 것으로 생각됨.

【 기능등급제 연계 교육지원사업 연도별 참여 및 수료 인원 】

(단위: 명)

교육연도	구분	교육 월	참여인원	수료인원	비고
2022년	승급교육	12월	41	41	2022년 예산
	소 계		41	41	
2023년	승급교육	1~3월	593	579	2022년 이월 예산
	실기교사양성교육	2~3월	103	101	
	소 계		696	680	
2024년	승급교육	2~5월	817	785	2023년 이월 예산
	실기교사양성교육	3~4월	63	62	
	소 계		880	847	

교육연도	구분	교육 월	참여인원	수료인원	비고
2025년	승급교육	2~4월	515	497	2024년 이월 예산
	기초기능교육	8~12월	143	134	2025년 예산
	승급교육	8~11월	765	737	
	실기교사양성교육	9월	43	40	
	소 계		1,466	1,408	2024년 이월 예산 + 2025년 예산

※자료: 국토교통부 제출 자료 재구성

2026년에는 국토교통부에서 현행 기능등급 부여 기준이 단순 경력기준에 따른 등급 부여로 등급과 기능 수준이 불일치한 경우가 많아 현장 수용성이 부족함에 따라 기능등급별 승급에 승급교육과 숙련도 평가 의무화를 추진한다는 내용의 「건설근로자의 기능등급 구분·관리 등에 관한 기준 일부개정령안」(국토교통부고시)을 행정예고[165] 하였는데,

165) **「건설근로자의 기능등급 구분 관리 등에 관한 기준 일부개정령(안)」 행정예고(예고기간: 2026.6.18.~2026.7.8.) 주요 내용**

건설근로자의 기능등급 세부 산정기준(제12조 관련)

기능 등급	현행		개정령안	
	구 분	내 용	구 분	내 용
특급	총 환산 경력연수	15년 이상인 자	총 환산 경력연수	(현행과 같음)
	<신 설>		승급요건	특급 승급교육 수료
고급	총 환산 경력연수	9년 이상 15년 미만인 자	총 환산 경력연수	(현행과 같음)
	조기승급요건	고급 승급교육 및 숙련도 평가 수료	승급요건 (조기승급요건)	고급 승급교육 및 숙련도 평가 수료
중급	총 환산 경력연수	3년 이상 9년 미만인 자	총 환산 경력연수	(현행과 같음)
	<신 설>		승급요건	중급 승급교육 수료
초급	총 환산 경력연수	3년 미만인 자		

※ 자료: 현행 「건설근로자의 기능등급 구분 관리 등에 관한 기준」(국토교통부고시) 별표3 및 행정예고안

동 규정이 시행[166]되는 경우 승급교육 및 숙련도 평가에 대한 수요가 증가할 가능성에 대해서도 적극적으로 대처하여야 할 것인바,

국토교통부는 건설기능인등급제사업의 당초 교육 목표인원과 건설기능인의 교육 수요 등을 종합적으로 고려하여 적정한 수준의 예산을 편성하고, 건설기능인등급제 활성화를 위한 구체적인 연도별 예산 투입 계획을 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

166) **「건설근로자의 기능등급 구분 관리 등에 관한 기준 일부개정령(안)」 행정예고(예고기간: 2026.6.18.~2026.7.8.)**

부 칙

제1조(시행일) 이 고시는 발령한 날부터 시행한다.

제2조(기능등급 산정에 대한 적용례) ① 제12조에 따른 **별표3의 개정사항**은 **2028.1.1.부터 시행**한다.

3) 해외인프라시장개척(4310-301)

○ 해외인프라시장개척 사업은 아랍어 자문관 1인을 공무직근로자로 운용하면서 2023년부터 상용임금(110-03) 부족분 충당을 위해 연례적으로 전용을 하고 있음. 2026년에도 상용임금 부족 및 부족액 증가가 예상되고, 현재의 예산 편성 방식으로는 2027년 이후에도 유사한 상황이 반복될 것으로 보이는바, 국토교통부는 아랍어 자문관 운용 및 보수 지급에 필요한 비용을 면밀히 산출하여 예산에 편성함으로써 연례적 전용 관행을 개선할 필요가 있음.

가) 개요

해외인프라시장개척 사업은 리스크 부담이 큰 해외시장 진출을 지원하여 성장 잠재력이 높은 지역의 프로젝트를 선점하고 해외 건설시장을 다변화하여 해외건설 수주를 극대화하려는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 565억 1,000만원으로, 전년도 이월액 37억 5,900만원을 포함한 예산현액 602억 6,900만원 중 548억 6,200만원을 집행하였고, 43억 2,500만원을 이월하였으며, 10억 8,200만원을 불용하였음.

【 2025년도 해외인프라시장개척 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
해외인프라시장개척	56,510	56,510	3,759	-	60,269	54,862	4,325	1,082	56,490

※ 자료: 국토교통부

나) 적정 수준의 상용임금 편성으로 연례적 전용 관행 개선 필요

해외인프라시장개척 사업의 '정부 해외인프라 수주활동' 내역사업 예산 중 상용임금(110-03), 복리후생비(210-12), 고용부담금(320-09)은 해외건설 지원과에서 아랍어 자문관[167] 1인을 공무직근로자[168]로 운용하는 데 소요되는 비용임.

---

167) 중동지역 주요 인사 방문 및 장·차관 등 국내외 행사 참석 시 면담·출장 지원, 아랍어 통·번역, 아랍어 서신 작성, 중동지역 업무 지원 등 업무 수행

168) **「국토교통부 공무직 등 근로자 관리규정」(국토교통부훈령)**
제2조(용어의 정의) 이 규정에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.
2. **"공무직근로자"**라 함은 상시적·지속적으로 업무에 종사하며 근로 기간의 정함이 없이 근로계약을 체결한 근로자를 말한다.

「공무직위원회 설치 및 운영에 관한 법률」(법률 제21474호, 2026.3.17. 제정, 2026.9.108. 시행 예정)
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. **"공공부문"**이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 부문을 말한다. 이 경우 가목부터 라목까지에 해당하는 때에는 각 기관의 소속 기관을 포함하고, 마목과 바목에 해당하는 때에는 각 기관의 자회사를 포함한다.
가. 중앙행정기관(대통령 소속 기관과 국무총리 소속 기관을 포함한다. 이하 같다) 및 「행정기관 소속 위원회의 설치·운영에 관한 법률」에 따른 위원회(이하 "중앙행정기관등"이라 한다)
나. 지방자치단체
다. 「유아교육법」 제7조제1호 및 제2호에 따른 국립·공립 유치원(이하 "유치원"이라 한다), 「초·중등교육법」·「고등교육법」 또는 그 밖의 다른 법령에 따라 설치된 각급 국립·공립 학교(이하 "학교"라 한다)
라. 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)의 교육관서
마. 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관(이하 "공공기관"이라 한다)
바. 「지방공기업법」 제3조제1항에 따른 지방공기업, 「지방자치단체 출자·출연 기관의 운영에 관한 법률」에 따른 지방자치단체 출자·출연 기관(이하 "지방공공기관"이라 한다)
2. **"공무직근로자등"**이란 **공공부문에 종사**하는 근로자로서 **다음 각 목의 어느 하나에 해당**하는 사람을 말한다.
가. 기간의 정함이 없는 근로계약을 체결한 **공무직근로자**
나. 「기간제 및 단시간근로자 보호 등에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 기간제근로자
다. 「파견근로자 보호 등에 관한 법률」 제2조제5호에 따른 파견근로자
라. 그 밖에 명칭과 관계없이 공공부문으로부터 업무를 도급받거나 업무의 처리를 위탁받은 사업주에 고용되어 해당 업무를 수행하는 사람으로서 공무직위원회에서 필요하다고 인정하는 사람

【 2025년도 정부 해외인프라 수주활동 사업의 비목별 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
정부 해외인프라 수주활동	33,461	33,461	-	-	33,461	32,760	-	701	32,956
-상용임금 (110-03)	**49.7**	**49.7**	**-**	**3.5**	**53.2**	**53.2**	**-**	**-**	**53.4**
-일반수용비 (210-01)	44	44	-	-	44	44	-	-	45.1
-공공요금 및 제세 (210-02)	4.5	4.5	-	-	4.5	2.3	-	2.2	4.5
-임차료 (210-07)	4.5	4.5	-	-	4.5	0.3	-	4.2	4.5
-복리후생비 (210-12)	**0.9**	**0.9**	**-**	**-**	**0.9**	**0.5**	**-**	**0.4**	**0.9**
-일반용역비 (210-14)	90	90	-	-	90	67.2	-	22.8	90
-국외여비 (220-02)	590.5	590.5	-	-	590.5	432.3	-	158.2	590.5
-사업추진비 (240-01)	39.5	39.5	-	-	39.5	35.5	-	4.0	39.5
-고용부담금 (320-09)	**9.8**	**9.8**	**-**	**△3.5**	**6.3**	**5.5**	**-**	**0.8**	**10.6**

※ 자료: 국토교통부

【 상용임금, 복리후생비, 고용부담금의 개념 】

❍ 상용임금(110-03)

: 「기간제 및 단시간근로자 보호 등에 관한 법률」 및 「공공부문 비정규직 근로자 정규직 전환 가이드라인(2017.7.20.)」에 의한 **무기계약직** 및 **상시·지속적 업무에 종사하는 기간제근로자**(단시간근로자 포함)에 대한 **보수**

❍ 복리후생비(210-12)

: **맞춤형 복지**제도 시행경비

❍ 고용부담금(320-09)

: 공무원연금법의 적용을 받지 않은 **기타직(110-02목)**, **상용직(110-03목)**, **일용직(110-04목)** 등을 고용함에 따라 **사용자인 기관이 부담**해야하는 **퇴직금** 및 **사회보험료 등** 각종 **법정부담금**

※ 자료: 「2025년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」 발췌

이 중 상용임금(110-03) 및 고용부담금(320-09)은 2023회계연도 이후 연례적으로 고용부담금(320-09)에서 상용임금(110-03)으로 전용이 이루어지고 있으며, 그 금액이 증가하고 있는 추세임.

【 상용임금(110-03) 및 고용부담금(320-09) 간 전용 현황 】

(단위 : 백만원)

구 분		예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
		본예산	추경						
2023	-상용임금 (110-03)	47	47	-	1.5	48.5	48.5	-	-
	-고용부담금 (320-09)	9.1	9.1	-	△1.5	7.6	5.1	-	2.5
2024	-상용임금 (110-03)	48	48	-	2.5	50.7	50.7	-	-
	-고용부담금 (320-09)	9.4	9.4	-	△2.5	6.9	5.2	-	1.7
2025	-상용임금 (110-03)	49.7	49.7	-	3.5	53.2	53.2	-	-
	-고용부담금 (320-09)	9.8	9.8	-	△3.5	6.3	5.5	-	0.8

※ 자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는 아랍어 자문관에게 지급해야 하는 보수 예산이 부족하게 편성되어 불용이 예상되는 고용부담금(320-09) 예산을 상용임금(110-03)으로 전용하여 보수를 지급하고 있다고 설명하고 있음.

「국가재정법」 제46조[169]는 예산의 목적 범위 안에서 재원의 효율적 활

169) **「국가재정법」**
제46조(예산의 전용) ①각 중앙관서의 장은 **예산의 목적범위 안에서 재원의 효율적 활용**을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 기획예산처장관의 승인을 얻어 각 **세항 또는 목의 금액**을 **전용**할 수 있다. 이 경우 사업 간의 유사성이 있는지, 재해대책 재원 등으로 사용할 시급한 필요가 있는지, 기관운영을 위한 필수적 경비의 충당을 위한 것인지 여부 등을 종합적으로 고려하여야 한다.

용을 위하여 각 세항 또는 목의 금액을 전용할 수 있도록 하고 있는바, 공무직근로자 운용을 위해 편성된 비목 간의 전용을 통해 보수를 지급한 것은 동일한 목적 범위 안에서 비목별 과부족 예산을 조정하여 집행함으로써 상용임금(110-03) 부족에 적절히 대처한 측면이 있는 것으로 보임.

다만, 동 사례의 경우에는 2023년부터 지속적으로 상용임금(110-03) 부족이라는 동일한 사유로 전용을 해 온 것으로, 아랍어 자문관에 대한 보수는 호봉 승급 및 보수 인상률을 고려하여 연간 소요액을 산출할 수 있고, 이를 반영한 적정 금액을 차년도 예산 편성에 반영함으로써 전용을 방지할 수 있는 점을 고려하면, 연례적인 전용 관행은 지양할 필요가 있어 보임.

또한, 「예산 및 기금운용계획 집행지침」은 타 비목에서 상용임금(110-03)으로의 전용을 각 중앙관서의 장의 자체전용 대상에서 제외하고 있고,[170] 이에 따라 국토교통부는 매년 12월 기획예산처에 예산 전용 승인을 요청하여 해당 요청이 승인된 후 전용 절차를 진행하고 있어, 회계연도 말에 행정력이 소요되는 한편 기획예산처의 승인 전까지는 보수 지급 예산이

---

②각 중앙관서의 장은 제1항에도 불구하고 회계연도마다 기획예산처장관이 위임하는 범위 안에서 각 세항 또는 목의 금액을 자체적으로 전용할 수 있다.

170) 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」, p.234. 발췌

2. 자체 전용권 위임범위

아래 각 호에서 별도로 규정하는 바를 제외하고는 각 호 내에서 서로 자체 전용하여 충당할 수 있다.

○ 아래 가~라 호는 각 호 상호간 자체전용 대상에서 제외하고, 마호는 상호간 자체전용 허용

가. 인건비(100목)

1) **타 비목에서** 기타직보수(110-02목), **상용임금(110-03목)**, 연가보상비(110-05목)으로의 전용은 **자체전용 대상에서 제외**

불확실해지는 측면도 있음.

2026년에도 상용임금(110-03) 부족 및 부족액 증가[171]가 예상되고, 현재의 예산 편성 방식으로는 2027년 이후에도 동일한 상황이 반복될 것으로 보이는바, 국토교통부는 아랍어 자문관 운용 및 보수 지급에 필요한 비용을 면밀히 산출하여 상용임금(110-03) 예산을 편성하고 연례적 전용 관행을 개선할 필요가 있어 보임.

171) 2026년도에는 아랍어 자문관 보수 지급을 위한 상용임금(110-03)이 5,340만원이 편성되어 있는데, 국토교통부의 보수 지급 예상액은 약 5,862만원으로 약 522만원이 부족할 것으로 예상됨.

4) 국토안전관리원출연(4313-301)

○ 국토안전관리원은 ‘지반침하 안전점검’ 사업으로 지방자치단체의 지반탐사를 지원하고 있으나, 이를 통해 2021년부터 2025년까지 발견된 공동의 약 28%에 대해 복구조치가 취해지지 않았으며, 2023년 이후의 미복구 공동은 약 91%가 즉시 또는 3개월 이내에 복구해야 하는 긴급등급 또는 우선등급에 해당함. 국토교통부는 미복구 공동의 조속한 복구 방안을 마련하고, 추후 발견되는 공동에 대해서도 “지하안전점검 표준 매뉴얼”에서 제시하고 있는 기간 내에 적절한 복구조치가 취해질 수 있도록 철저하게 관리할 필요가 있음.

가) 개요

국토안전관리원출연 사업은 국민의 생명과 재산 보호를 위해 시설물의 안전진단 및 유지관리, 건설공사의 안전 및 품질 관리, 지하안전관리 등의 업무를 수행하는 국토안전관리원의 사업비 및 운영비를 지원하는 사업으로,

2025년도 본예산 859억 5,000만원에 추가경정예산 편성을 통해 9억 1,300만원 증액된 예산액 868억 6,300만원을 전액 집행하였음.

【 2025년도 국토안전관리원출연 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
국토안전관리원 출연	85,950	86,863	-	-	86,863	86,863	-	-	92,819

※ 자료: 국토교통부

나) 지반탐사로 발견된 공동(空洞)의 적정 기한 내 복구 필요

2025년 국토안전관리원출연 사업 예산 중 23억 7,500만원은 ‘지반침하 안전점검’에 집행되었음.

【 2025년도 국토안전관리원출연 사업 실집행 내역 】

(단위: 백만원)

구 분	본예산	추가경정 예산[172]	예산현액	실집행액
▣ 국토안전관리원출연	85,950	86,863	86,863	86,863
○ 건설 및 지하안전관리	10,082	10,995	10,995	10,995
- 건설공사 현장점검	4,136	4,136	4,136	4,136
- 안전관리계획서 검토결과 관리 및 적정성 검토	199	199	199	199
- 스마트안전장비 지원	3,056	3,056	3,056	3,056
- 건설안전 홍보	500	500	500	500
- 건설공사 참여자의 안전관리 수준평가	300	300	300	300
- 건설엔지니어링 및 시공 종합평가	19	19	19	19
- 국가인증 감리제도 운영	100	100	100	100
- 품질관리 시스템 구축·운영	120	120	120	120
- 지하안전평가서 등 검토 및 현지조사	190	190	190	190
- 지반침하 안전점검	1,462	2,375	2,375	2,375

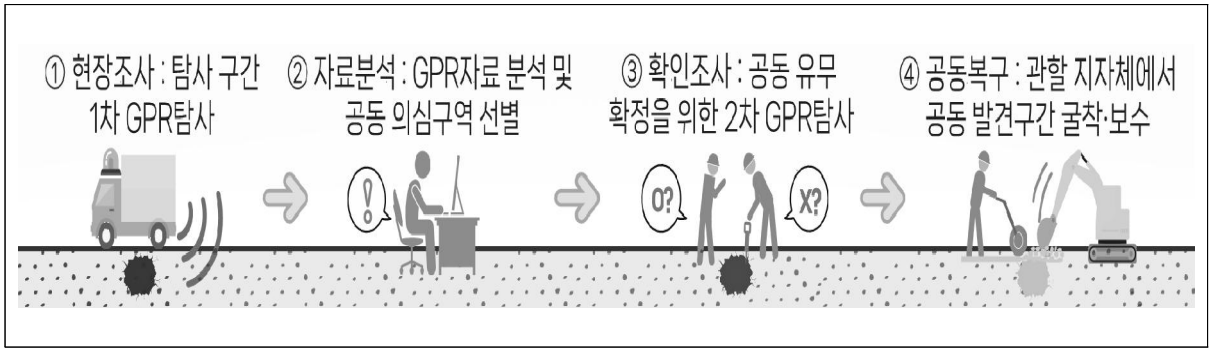
※ 자료: 국토안전관리원

지반침하 안전점검은 국토안전관리원이 지방자치단체의 지반탐사를 지원하는 사업으로, 국토안전관리원은 지방자치단체의 신청을 받아 ①지반침하

172) 추가경정예산안은 국토안전관리원이 수행하고 있는 건설 및 지하안전관리 사업 중 ‘지반침하 안전점검’을 위한 출연금을 증액한 것으로, 구체적인 증액 내역은 차량형 도로지반조사장비 구입비 8억 5,800만원과 장비 유지보수 및 지반탐사 운영비 5,500만원임.

고위험지역에 대한 1차 GPR(지표투과레이더)[173] 탐사, ②GPR 자료 분석을 통한 공동 의심구역 선별, ③의심구역에 대한 2차 GPR 탐사 및 공동 유무 확정의 절차를 거쳐 그 결과를 지방자치단체에 통보하고, ④지방자치단체는 통보받은 공동 발견 구간을 굴착·보수하여 공동을 복구하는 방식으로 진행됨.

【 지반침하 안전점검 업무수행 절차 】



※ 자료: 국토교통부

최근 5년(2021년~2025년) 동안 지방자치단체의 지반탐사 지원 신청 및 국토안전관리원의 지원 현황을 살펴보면, 지방자치단체의 지원 신청은 2021년 266개소에서 2025년 1,248개소로 증가하였고, 이에 따라 국토안전관리원도 2021년 점검대상 332개소, 탐사연장 1,143㎞에서 2025년 점검대상 1,209개소, 탐사연장 3,260㎞로 지방자치단체에 대한 지반탐사 지원을 확대해 오고 있음.

173) GPR: Ground Penetrating Radar, 지표투과레이더

【 국토안전관리원의 지반탐사 지원 현황(2021～2025년) 】

(단위: 개소, ㎞)

구분		2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
신청대상		266	388	576	627	1,248
지원 실적	점검대상	332	375	524	601	1,209
	탐사연장	1,143	1,386	1,665	2,308	3,260

※ 자료: 국토교통부

그런데, 5년 동안 발견된 공동 1,090개소에 대하여 지방자치단체는 789개소를 복구(복구율 72.4%)하였고, 301개소(미복구율 27.6%)에 대하여는 복구작업이 이루어지지 않고 있음.

【 공동 발견 및 복구 현황(2021～2025년) 】

(단위: 개소, % / 2026년 2분기 기준)

구분		합계	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
발견 공동		1,090	120	146	178	266	380
사후 조치	복구	789	83	136	152	221	197
	복구율	72.4	69.2	93.2	85.4	83.1	51.8

※자료: 국토교통부

이와 관련하여, 국토교통부 및 국토안전관리원의 “지하안전점검 표준 매뉴얼”은 공동을 토피, 내부높이, 면적에 따라 긴급, 우선, 일반 등급으로 구분하고, 긴급등급은 즉시, 우선등급은 3개월 이내, 일반등급은 6개월 이내에 복구하도록 하고 있는바, 위 표에서 2025년까지 발견되어 복구조치가 이루어지지 않은 공동은 지반침하 사고를 예방하기 위한 기준을 준수하지 못하고 있는 것임.

【 공동등급 분류기준 및 복구기간 】



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

※ 자료: 지하안전점검 표준 매뉴얼(국토교통부, 국토안전관리원)

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

2023년 이후에 발견되어 복구되지 않은 공동 254개소 중 48.4%인 123개소가 즉시 복구해야 하는 '긴급등급'에, 42.1%인 107개소는 3개월 이내에 복구해야 하는 '우선등급'에 해당하는바, 이로 인한 지반침하 사고 및 인명·재산 피해의 발생을 예방하기 위해서는 발견 후 방치되고 있는 공동을 조속히 복구할 필요가 있음.

【 2023년도 이후 미복구 공동의 등급 현황 】

(단위: 개소, % / 2026년 2분기 기준)

구분		긴급등급	우선등급	일반등급	미복구 합계
2023년	개소 수	8	15	3	26
	(비율)	*(30.8)*	*(57.7)*	*(11.5)*	*(100.0)*
2024년	개소 수	17	25	3	45
	(비율)	*(37.8)*	*(55.6)*	*(6.7)*	*(100.0)*
2025년	개소 수	98	67	18	183
	(비율)	*(53.6)*	*(36.6)*	*(9.8)*	*(100.0)*
미복구 합 계	개소 수	123	107	24	254
	(비율)	*(48.4)*	*(42.1)*	*(9.4)*	*(100.0)*

※ 자료: 국토교통부

미복구 공동에 대한 조치에 대해서는 국토교통위원회의 2024회계연도 결산 심사 과정에서도 방치되고 있는 공동에 대한 조속한 복구 방안 마련과 “지하안전점검 표준 매뉴얼”에 따른 복구기간 준수 필요성이 지적된 바 있음.[174]

약 1년이 지난 시점에서 미복구 공동 현황을 비교하면, 2023년 및 2024년에 발견된 공동은 미복구 수치가 각각 41개소에서 26개소, 106개소에서 45개소로 감소하였으나, 2025년 발견 공동의 경우에는 미복구 공동이 종전의 66개소에서 183개소로 증가한 것으로 나타남.

174) 「2024회계연도 국토교통위원회 소관 결산 예비심사보고」, 2025.8. p.87.
- 국토교통부는 방치되고 있는 공동에 대한 조속한 복구 방안을 마련하고, 추후 발견되는 공동에 대해서도 ‘지하안전점검 표준 매뉴얼’의 공동등급별 복구기간 내에 복구될 수 있도록 철저히 관리할 것

【 2025년 1분기 및 2026년 2분기 미복구 공동 현황 비교 】

(단위: 개소)

구분	2025년 1분기 기준				2026년 2분기 기준			
	긴급등급	우선등급	일반등급	합계	긴급등급	우선등급	일반등급	합계
2023년	13	25	3	41	8	15	3	26
(증감)					*(△5)*	*(△10)*	*(-)*	***(△15)***
2024년	42	55	9	106	17	25	3	45
(증감)					*(△25*	*(△30)*	*(△6)*	***(△61)***
2025년	35	26	5	66	98	67	18	183
(증감)					*(63)*	*(41)*	*(13)*	***(117)***

※ 자료: 국토교통부 제출 자료 재구성

이는 2025년 2분기 이후의 지반탐사를 통해 발견된 신규 공동에 대한 복구 조치가 미진하였던 것으로 보이는데,

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

국토교통부는 방치되고 있는 공동에 대해 조속한 복구 방안을 마련하고, 추후 지반탐사를 통해 발견된 공동에 대해서도 “지하안전점검 표준 매뉴얼”을 통해 제시하고 있는 공동등급별 복구기간 내에 적절한 복구조치가 취해질 수 있도록 철저하게 관리할 필요가 있음.[175]

175) 참고로, 국토교통부는 2025년도 제1회 추가경정예산부터 건설 및 지하안전관리(4323-304) 사업에 ‘지반탐사 지원’ 내역사업을 신설하여 지방자치단체의 지반탐사 및 복구 비용을 보조(자치단체 경상보조 43억 6,0000만원, 국비:지방비 1:1 매칭)하고 있는데, 동 내역사업의 경우에

5) 건설기계 사고조사 및 예방지원(4330-307)

○ ‘사고예방지원’ 및 ‘안전교육 등’ 은 참여 기관이 국토교통부의 지방국토관리청과 일부 지방자치단체 및 공공기관으로 한정되는 측면이 있는바, 2025년 3개 기관, 2026년 2개 기관에 불과한 ‘건설기계사고 예방 관련 업무협약’ 체결 기관을 확대하는 한편 다수의 지방자치단체 및 공공기관이 참여할 수 있도록 사업 추진 방식을 개선하고 홍보를 강화할 필요가 있음.

○ ‘건설현장 사고예방지원’ 은 사업 목표를 ‘점검 현장 수’ 에서 ‘점검 건설기계 대수’ 로 변경하였는데, 환경적 요인과 관련된 예방지원은 건설현장 자체의 위험 요소를 점검함으로써 해당 건설현장에 투입되는 다수 건설기계의 작업 안전성을 제고하는 효과가 있을 것으로 보이는바, 추후 사업의 추진 과정에서는 건설기계 점검 대수 외에 사고예방지원 사업이 실시되는 건설현장의 수도 주요 목표로 설정함으로써, 동 사업을 통해 지원을 받는 건설현장을 확대해 나갈 필요가 있어 보임.

가) 개요

건설기계 사고조사 및 예방지원 사업은 「건설기계관리법」에 따른 건설기계[176]를 대상으로 사고조사 및 예방점검을 수행하여 안전사고를 예방하

는 2025년에 발견된 785개소의 공동 중 754개소(96.1%)가 복구되었음.

【 지반탐사 지원 보조사업에 따른 공동 발견 및 복구 현황(2025년) 】

(단위: 개소, %)

구분		합계	긴급	우선	일반
발견 공동		785	227	285	273
사후 조치	복구	754	224	268	262
	복구율	96.1	98.7	94.0	96.0

※자료: 국토교통부

176) **「건설기계관리법」**
제2조(정의 등) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. **“건설기계”**란 건설공사에 사용할 수 있는 기계로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.

「건설기계관리법 시행령」
제2조(건설기계의 범위) 「건설기계관리법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제1항제1호에 따른 건설기계는 **별표 1**과 같다. 다만, 「군수품관리법」에 따른 군수품에 해당하는 것은 제외한다.

■ 건설기계관리법 시행령 [별표 1] <개정 2025. 5. 7.>

건설기계의 범위(제2조관련)

건설기계명	범위
1. 불도저	무한궤도 또는 타이어식인 것
2. 굴착기	무한궤도 또는 타이어식으로 굴착장치를 가진 자체중량 1톤 이상인 것
3. 로더	무한궤도 또는 타이어식으로 적재장치를 가진 자체중량 2톤 이상인 것. 다만, 차체굴절식 조향장치가 있는 자체중량 4톤 미만인 것은 제외한다.
4. 지게차	타이어식으로 들어올림장치와 조종석을 가진 것. 다만, 전동식으로 솔리드타이어를 부착한 것 중 도로(「도로교통법」 제2조제1호에 따른 도로를 말하며, 이하 같다)가 아닌 장소에서만 운행하는 것과 「농업기계화 촉진법」에 따른 농업기계에 해당하는 것은 제외한다.
5. 스크레이퍼	흙·모래의 굴착 및 운반장치를 가진 자주식인 것
6. 덤프트럭	적재용량 12톤 이상인 것. 다만, 적재용량 12톤 이상 20톤 미만의 것으로 화물운송에 사용하기 위하여 자동차관리법에 의한 자동차로 등록된 것을 제외한다.
7. 기중기	무한궤도 또는 타이어식으로 강재의 지주 및 선회장치를 가진 것. 다만, 궤도(레일)식인 것을 제외한다.
8. 모터그레이더	정지장치를 가진 자주식인 것
9. 롤러	1. 조종석과 전압장치를 가진 자주식인 것 2. 피견인 진동식인 것
10. 노상안정기	노상안정장치를 가진 자주식인 것
11. 콘크리트뱃칭플랜트	골재저장통·계량장치 및 혼합장치를 가진 것으로서 원동기를 가진 이동식인 것
12. 콘크리트피니셔	정리 및 사상장치를 가진 것으로 원동기를 가진 것
13. 콘크리트살포기	정리장치를 가진 것으로 원동기를 가진 것
14. 콘크리트믹서트럭	혼합장치를 가진 자주식인 것(재료의 투입·배출을 위한 보조장치가 부착된 것을 포함한다)
15. 콘크리트펌프	콘크리트배송능력이 매시간당 5세제곱미터 이상으로 원동기를 가진 이동식과 트럭적재식인 것
16. 아스팔트믹싱플랜트	골재공급장치·건조가열장치·혼합장치·아스팔트공급장치를 가진 것으로 원동기를 가진 이동식인 것
17. 아스팔트피니셔	정리 및 사상장치를 가진 것으로 원동기를 가진 것
18. 아스팔트살포기	아스팔트살포장치를 가진 자주식인 것
19. 골재살포기	골재살포장치를 가진 자주식인 것
20. 쇄석기	20킬로와트 이상의 원동기를 가진 이동식인 것
21. 공기압축기	공기배출량이 매분당 2.83세제곱미터(매제곱센티미터당 7킬로그램 기준) 이상의 이동식인 것
22. 천공기	천공장치를 가진 자주식인 것
23. 항타 및 항발기	원동기를 가진 것으로 헤머 또는 뽑는 장치의 중량이 0.5톤 이상인 것

고 국민의 생명과 재산을 보호하며 사회적 손실을 최소화하려는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 제1회 추가경정예산안으로 편성된 12억 8,600만원을 전액 집행하였음.

【 2025년도 건설기계 사고조사 및 예방지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
건설기계 사고조사 및 예방지원	-	1,286	-	-	1,286	1,286	-	-	1,620

※ 자료: 국토교통부

건설기계 사고조사 및 예방지원 사업은 2025년도 제1회 추가경정예산안에 대한 국회예산결산특별위원회 심사 과정에서 건설기계 사고조사 대상을 확대하고 건설기계 안전기준 및 점검방안을 마련할 필요성이 제기[177][178]됨

24. 자갈채취기	자갈채취장치를 가진 것으로 원동기를 가진 것
25. 준설선	펌프식·바켓식·딧퍼식 또는 그래브식으로 비자항식인 것. 다만, 「선박법」에 따른 선박으로 등록된 것은 제외한다.
26. 특수건설기계	제1호부터 제25호까지의 규정 및 제27호에 따른 건설기계와 유사한 구조 및 기능을 가진 기계류로서 국토교통부장관이 따로 정하는 것
27. 타워크레인	수직타워의 상부에 위치한 지브(jib)를 선회시켜 중량물을 상하, 전후 또는 좌우로 이동시킬 수 있는 것으로서 원동기 또는 전동기를 가진 것. 다만, 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」 제16조에 따라 공장등록대장에 등록된 것은 제외한다.

177) “국회 예산결산특별위원회 추가경정예산안등 조정소위원회 심사자료 Ⅰ-2”, 2025.4.
- 건설기계 사고 조사 대상을 확대하고 건설기계 안전기준 및 점검방안을 마련하기 위해 31억 1,400만원 증액 필요

178) 2025년도 제1회 추가경정예산안에 대한 국회예산결산특별위원회 심사 시 서면질의서(발췌)
- 건설현장의 다양한 공법, 복합·대형화 등 예측 곤란한 사고는 지속하여 발생 중이며, 이 중

에 따라 신설[179]된 사업임.

동 사업은 대한건설기계안전관리원에 대한 민간경상보조사업으로, ①건설기계 사고조사, ②건설현장 사고예방지원, ③사고조사 발전방향 연구용역, 교육, 워크숍 등 추진의 3개 사업으로 구성됨.

구체적으로 ①건설기계 사고 발생 시 사고의 원인 및 문제점을 파악하고 재발방지대책 등을 마련하며(건설현장 사고조사), ②건설현장에서 사용되는 건설기계에 대한 안전관리 실태 점검을 통해 사전에 미비점을 보완하고 안전조치를 강화함으로써 사고 발생을 예방하며(건설현장 사고예방지원), ③사고조사 및 사고예방지원 결과와 사고예방방안을 공유·확산(교육, 워크숍 등 추진)하는 체계로 이루어져 있는데,

다음 두 가지 측면에서 사고예방지원 및 안전교육 등 참여 기관과 사고예방지원 건설현장을 확대해 나갈 필요가 있을 것으로 보임.

건설기계 사망사고 비율이 높게 발생

- 타워크레인에 대해서만 수행되고 있는 사고조사를 「건설기계관리법」에 따른 전체 27개 기종으로 확대
- 전문가의 정확하고 체계적인 건설기계사고 원인 규명으로 재발 방지를 위한 안전기준 및 점검방안을 마련하고 유사사고 방지를 위한 예방점검 등으로 인적·사회적 재난 최소화
- 건설기계는 미국, 유럽, 일본 등 외산 제품 점유율이 약 60%로서 높은 편으로, 사고조사 및 예방지원 사업 수행으로 안전성을 강화하는 등 문제점 개선을 통해 국내 건설기계 경쟁력 강화

179) 2025년도 제1회 추가경정예산 확정 및 보조금 교부를 거쳐 2025년 6월 1일부터 수행되었음.

【 2025년도 건설기계 사고조사 및 예방지원 주요 사업 내용 】

① 건설기계 사고조사

❍ 건설기계 사고발생 시 **원인 및 문제점을 조사**하여 **재발방지대책 마련** 및 **안전규정 개정**을 통해 **건설기계 안전사고 예방 강화**

가. 초동조사: 전국 18개 건설기계안전관리원 검사소[180]의 조사자가 인접 사고현장에 출동하여 사고경위, 피해상황 등을 신속히 조사

나. 전문조사: 초동조사 결과에 따라 인적피해가 크거나 기계적 결함이 의심되는 사고는 본사 전문가의 사고 원인의 분석

*기계결함 분석을 위해 공인된 시험기관에 의뢰(구조체 분석, 회로 분석 등)

다. 사고분석자문: 사고 전문조사 결과의 객관성 및 전문성 확보, 재발방지대책의 적정성, 기관 및 전문가 의견 수렴을 위한 자문 수행

② 건설현장 사고예방지원

❍ 건설현장에서 사용되는 건설기계의 **안전관리 실태를 점검**하여 사전 **미비점을 보완**하고, **안전조치를 강화**함으로써 **사고 발생을 예방**

가. 합동점검: 지방국토관리청, 지자체, 국토안전관리원 등이 참여하는 합동 사고예방지원을 실시

* 최근 3년간 익산국토관리청과 합동점검 61건 수행 ('22년 26건, '23년 19건, '24년 16건)

나. 중점 사고예방지원: 사고이력이 있거나 위험성이 높은 건설기계를 대상으로 중점적인 사고예방지원을 실시

* 소형타워크레인에 대한 특별 합동점검을 통해 총 1,248대 점검('21~'22년)

③ 사고조사 발전방향 연구용역, 교육, 워크숍 등 추진

❍ 사고조사 및 사고예방지원의 효과성 제고를 위해 관련기관 대상으로 **연구용역**, **시험의뢰**, **교육·워크숍 등**을 추진

가. 사고예방지원 용역: 타워크레인 등을 대상으로 건설기계 안전점검 역량 강화를 위한 사고예방지원 용역 수행

나. 연구용역 및 시험의뢰: 사고조사의 체계 개선을 도출하기 위한 정책연구용역 수행 및 기계적 결함 분석을 위한 전문시험기관 시험의뢰

다. 교육 및 워크숍: 사고조사 및 사고예방지원 결과를 공유하고 유관기관 간 협력체계를 구축하기 위한 실무자 대상 교육 및 기술 워크숍 개최

※자료: 「2025년도 건설기계 사고조사 및 예방지원 실적보고서」(2026.2.), 대한건설기계안전관리원

나) 사고예방지원 및 안전교육 등 참여 기관 확대 필요

동 사업의 체계에 따르면, 건설기계 사고 발생 시 사고조사를 통해 원인 및 문제점을 파악하고 재발방지 방안을 마련한 후, '사고예방지원'과 '안전교육 등'을 통해 사고예방방안을 공유·확산함으로써 건설기계 사고를 사전에 예방하는 것이 중요해 보임.

이와 관련하여, 2025년도 '사고예방지원' 및 '안전교육 등'의 추진 현황을 살펴보면, 사고예방지원은 타워크레인(83대) 및 타워크레인 외 건설기계(394대) 총 477대에 대하여, 안전교육 등은 총 469명에 대하여 실시하였는데, 참여 기관이 국토교통부의 지방국토관리청과 일부 지방자치단체 및 공공기관으로 한정되는 측면이 있음.

【 2025년도(6~12월) 건설기계 사고조사 및 예방지원 사업 주요 추진 실적 】

구분	주요 추진 실적	대상기관
①건설기계 사고조사[181]	●사고조사 90건 -초동조사 75건, 추가조사 15건	
②건설기계 사고예방지원	●대한건설기계안전관리원 -건설현장 180개소, 건설기계 477대	-국토교통부 지방국토관리청: 1개 -지방자치단체: 4개 -공공기관: 7개
	●타워크레인 사고예방지원 용역 -타워크레인 81대	-지방자치단체: 1개 -공공기관: 2개

180) 2025년에는 대한건설기계안전관리원 내 건설기계안전조사처 인력 6명, 전국 18개 검사소의 사고조사 및 예방지원 업무 겸업 인력 36명으로 업무를 수행하였으나, 2026년 7월부터는 건설기계안전조사처를 전담 조직으로 개편하고 전담인력 22명으로 운영하고 있음.

181) 건설기계 사고조사의 경우에는 건설공사안전관리종합정보망(CSI) 사고접수 현황 및 언론보도 모니터링을 통해 조사를 실시하고 있어 건설기계 사고조사 대부분에 대하여 조사가 이루어지고 있는 것으로 보임.

구분	주요 추진 실적	대상기관
③사고조사 발전방향 연구용역, 교육, 워크숍	●건설기계안전관리 방안 대책 연구용역	
	●건설기계 안전교육 -3개 기관, 총 469명	-지방자치단체: 1개 -공공기관: 2개
	●건설기계 사고예방 안전캠페인	-지방자치단체: 1개 -공공기관: 2개

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

국토교통부 및 대한건설기계안전관리원은 '건설기계사고 예방 관련 업무협약'(이하 "MOU"라 함)[182] 체결 현장 또는 지방자치단체 및 공공기관 등의 건설기계 점검, 기술자문 및 컨설팅 등 요청이 있는 경우에 일정 및 중요도 등을 종합적으로 감안하여 참여 기관을 선정하고 있고, 그 밖에 전화 등을 통해 사업 참여 희망 여부를 확인하는 경우도 있는 것으로 설명하고 있음.

이 중 MOU는 대한건설기계안전관리원과 공공 발주처 간에 건설기계 관련 안전관리 체계 구축 지원, 건설기계 정기점검 및 기술자문 지원, 사고예방 우수사례 및 재해사례 분석결과 공유, 건설현장 안전관리 교육 프로그램 지원 등에 협력할 것을 협약으로 체결하는 것으로, '사고예방지원' 및 '안전교육 등'의 참여 기관 및 참여 인원 확보에 도움이 될 것으로 보이나,

182) "발전소 건설현장 건설기계 사고 예방을 위한 협력 및 기술교류 업무협약서(MOU)"
제2조(협력사상) 양 기관은 신의와 성실로 다음과 같은 분야에 상호협력한다.
① 발전소 건설현장 내 안전사고 예방을 위한 활동
가. 건설기계관련 법령 및 안전기준에 따른 안전관리 체계 구축 지원
나. 건설기계 운영에 대한 정기점검 및 기술자문 지원
다. 건설현장 대상 합동 안전점검 및 현장 컨설팅 수행
② 건설현장 안전관리 관련 기술교류
가. 최신 건설기계 안전장비 및 기술 동향에 대한 정보 공유
나. 사고 예방 우수사례 및 재해 사례 분석 결과 공유
다. 건설현장 안전관리 관련 실무자 교육 프로그램 지원

2025년에는 체결기관이 3개 기관(한국수력원자력, 한국남동발전, 한국서부발전)이고, 2026년에는 6월까지 체결기관이 2개 기관(국가철도공단, 한국중부발전)에 불과하여, 추후 사업 추진 과정에서 MOU 체결기관을 확대해 나갈 필요가 있어 보임.

또한, 개별 기관에 대한 전화 연락을 통한 대상 기관 선정 방식은 그 대상이 일부 기관에 한정될 가능성이 있는데, 동 사업은 전국적 확대 운영[183]을 통해 건설기계 사고를 예방하는 것을 목표로 하고 있는바, 다수의 지방자치단체 및 공공기관이 참여할 수 있도록 사업 추진 방식을 개선하고 홍보 강화를 통해 동 사업에 대한 인지도를 제고할 필요가 있어 보임.

183) 22025년 사고조사 및 예방지원 사업 매체 광고
○ 추진목적: 건설기계 사고조사 및 예방지원 사업의 도입과 취지를 알리기 위한 인터뷰 및 온라인 홍보
○ 매체명: 커넥트 데일리 * url: https://www.i-eumnews.net/1001
○ 홍보내용: 「건설기계 사고조사 및 예방지원 사업」시행 인터뷰 등
-(주요내용) **사고조사 및 예방지원 사업 전국적 확대 운영**
* 점검→ 조사→ 분석→ 제도개선으로 이어지는 전주기 관리체계
○ 추진방법: 관리원장 인터뷰 실시 및 제작 배너 언론사이트 게재
○ 추진일정: (인터뷰) 2025.07.31./ (배너게재) 2025.08.01.~08.31.
○ 집행예산: 약 2,055천원 (국고 사업비-홍보비/210-01 일반수용비)
-매체 광고 수수료(2,000천원) 및 배너 제작(55천원)

다) 사업목표 설정을 통해 사고예방지원 건설현장 확대 필요

동 사업 중 ‘건설현장 사고예방지원’과 관련하여, 대한건설기계안전관리원은 2025년 6월 사업계획 수립 시에는 239개소의 현장에 대하여 안전관리 실태 점검을 통해 건설기계로 인한 사고 예방을 지원할 것을 목표로 하였는데,[184] 2025년 11월에 목표치를 ‘현장 수 239개소’에서 ‘건설기계 대수 350대’로 변경하였고,[185] 2025년 6월부터 12월까지 180개소의 현장에서 477대의 건설기계를 점검하였음.

【 2025년도 건설현장 사고예방지원 사업 목표 및 실적 현황 】

구 분	당초 목표	변경 목표	실적	비고
건설현장	239개소	-	180개소	
건설기계	-	350대	477대	개선필요사항 1,008건 지적

※자료: 국토교통부 제출 자료 재구성

사업 목표치 기준 변경에 대하여, 대한건설기계안전관리원은 6월부터 10월까지의 사업 추진 결과를 반영하여 사업 목표를 현실화한 것으로, 실제 사고예방지원이 이루어지는 현장에서의 건설기계 점검을 보다 내실화하기 위한 것으로 설명하고 있음.

이는 동 사업이 추가경정예산으로 편성된 신규사업에 해당하는바, 사업 초기의 업무 수행 상황과 현실을 고려하여 목표치 및 사업 추진 체계를 조

184) 「건설기계 사고조사 및 사고예방지원 사업 2025년도 사업계획서」, 대한건설기계안전관리원, 2025.6.

185) 「사고조사 및 예방지원 사업 변경 요청(안)」, 대한건설기계안전관리원, 2025.11.

정한 것으로 볼 수 있음.

다만, 대한건설기계안전관리원의 건설기계 사고조사 원인 분석 및 사고예방지원 시 지적사항을 살펴보면,

건설기계 사고의 원인이 되는 위험요인에는 지반침하, 공간협소 등 건설현장의 환경적 요인이 13.4%이고, 건설기계 사고예방지원 시 지적사항 중에서도 토사면 비닐보양 미조치, 작업구역 내 바닥면 불균형, 보행자 안전통로 미확보, 작업구역 출입 금지 미설정 등 건설현장의 환경적 요인이 16.3%임.

【 2025년 건설기계 사고조사 분석에 따른 위험요인 】

구 분	건수	비율	위험요인 주요 내용
인적요인	53건	70.7%	• 조종사 후방 시야 미확인 • 작업자 안전수칙 미준수 • 건설기계 조종사 숙련도 부족 • 작업절차계획대로 업무 미준수 • 현장내 안전관리자 미배치 • 신호수, 유도원 미배치
물적요인	11건	14.7%	• 콘크리트펌프 붐 파단 • 천공기 붐 고정볼트 파단 • 엔진과열로 인한 화재 • 타워크레인 충돌방지장치 고장
환경적요인	10건	13.4%	• 지반침하 • 공간협소 • 자연재해
원인불명	1건	1.3%	
합 계	75건	100%	

※자료: 국토교통부 제출 자료 재구성

【 2025년 건설기계 사고예방지원에 따른 지적사항 】

구 분	건수	비율	위험요인 주요 내용
공통사항	217건	21.5%	• 냉각수 부족 • 후사경 파손 • 전면 유리창 파손 • 등록번호판 오염 • 후부반사지 미부착 • 협착방지봉 미설치
작업장치	261건	25.9%	• 훅 설치상태 불량 • 와이어로프 소선 절단 • 아웃트리거 상태 불량 • 백스테이 실린더 누유 • 드럼브레이크 커버 파손 • 탑시브 고정상태 불량
안전장치	214건	21.2%	• 선회경보장치 상태 불량 • 와이어 이탈방지장치 불량 • 붐 경사각도 지시장치 불량 • 방호울 고정상태 불량 • 권과방지장치 설치상태 불량 • 비상정지스위치 작동상태 불량
구조부	152건	15.1%	• 메인지브 핀 체결상태 불량 • 리더 설치기준 미준수 • 아웃트리거, 차대, 선회장치 균열 • 유압라인 누유
환경적요인	164건	16.3%	• 토사면 비닐보양 미조치 • 작업구역내 바닥면 불균형 • 보행자 안전통로 미확보 • 작업구역 출입 금지 미설정 • 항타기 철판 두께 불균일(두께 상이) • 줄걸이 작업자 안전교육 미실시
합 계	1,008건	100%	

※자료: 국토교통부 제출 자료 재구성

이같은 환경적 요인에 대한 점검은 건설현장 자체의 위험 요소를 점검함으로써 해당 건설현장에 투입되는 다수 건설기계의 작업 안전성을 제고하는 효과가 있을 것으로 보이는바,

추후 건설현장 사고예방지원 사업의 추진 과정에서는 건설기계 점검 대수 외에 사고예방지원 사업이 실시되는 건설현장의 수 또한 주요 목표로 설정함으로써, 동 사업을 통해 지원을 받는 건설현장을 확대해 나갈 필요가 있어 보임.

마. 교통물류실

1) 물류산업지원(4034-309)

○ ‘물류선진화 정책연구사업’ 은 2022회계연도 결산 시 연구용역의 반복적 이월과 정책연구관리시스템(PRISM) 등록 지연으로 국회의 시정요구가 있었으며, 국토교통부는 2024년까지 연구과제 조기 추진과 등록관리 강화 등 개선을 완료하겠다고 국회에 보고하였음. 그러나 2025회계연도에도 연구용역 실집행률이 47.7%에 그치고 수행 과제 4건 중 2건이 전액 이월되었으며, 다수의 연구과제가 정책연구관리시스템 미등록된 것으로 확인되어 국회의 시정요구가 여전히 이행되지 못한 것으로 나타났음. 이에 국토교통부는 「국회법」의 취지를 고려하여 국회의 시정요구사항을 충실히 이행할 필요가 있음.

○ ‘한중일 복합운송 지원 사업’ 은 2025년 실집행률이 17.6%로 저조하며 국내 회의 미개최로 임차료가 전액 불용되는 등 최근 3년간 집행부진과 임차료 또는 국외여비가 전액 불용되는 예산의 비효율적 집행이 반복되었음. 국제회의는 개최 일정과 개최국이 사전에 상당 부분 확정되므로 국토교통부는 향후 국제회의 개최·참석 계획과 사업 추진 가능성을 예산편성단계에서 구체적으로 반영하여 반복적인 집행 부진과 불용이 발생하지 않도록 할 필요가 있음.

가) 개요

물류산업지원 사업은 물류효율화 기반 조성, 물류전문인력 양성, 우수물류기업 육성 등 물류산업 전분야에 대한 지원을 통해 전문 물류시장 확대, 물류산업 선진화 등 경쟁력 강화를 유도하기 위한 사업으로, ‘제3자 스마트 공동물류 컨설팅 지원’ 사업, ‘물류기업 해외진출지원’ 사업, ‘한중일 복합운송 지원’ 사업, ‘물류 선진화 정책 연구’ 사업 등 내역사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2025년도 예산액은 22억 2,800만원으로, 전년도 이월액 3억 4,900만원을 더한 예산현액 25억 7,700만원 중 22억 2,300만원을 집행(86.2%)하고,

2억 6,700만원을 다음 연도로 이월하면서 8,700만원은 불용하였음.

【 2025회계연도 물류산업지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
물류산업지원	**2,228**	**2,228**	**349**	**-**	**2,577**	**2,223**	**267**	**87**	**1,952**
제3자스마트공동물류 컨설팅지원	458	458	-	-	458	457	-	1	355
물류기업해외진출지원	110	110	-	-	110	110	-	-	110
물류신고센터운영	73	73	-	-	73	71	-	2	73
글로벌물류공급망다 변화지원	133	133	-	-	133	133	-	-	100
물류관리사DB	30	30	-	-	30	29	-	1	30
우수물류기업인증지원	520	520	102	-	622	506	101	15	460
우수물류신기술등지 정제도 운영	110	110	-	-	110	106	-	4	100
한중일복합운송지원	17	17	-	-	17	3	-	14	17
물류선진화정책연구	250	250	8	-	258	123	127	8	150
물류산업지원운영	27	27	-	-	27	27	-	-	27
택배산업서비스평가	150	150	-	-	150	147	-	3	150
소화물배송대행서비 스사업자인증	150	150	-	-	150	145	-	5	150
생활물류서비스산업 실태조사	200	200	59	-	259	216	39	4	-
내륙물류기지운영지원	-	-	180	-	180	150	-	30	200

※ 자료 : 국토교통부

나) 물류선진화 정책연구 : 국회의 시정요구에 대한 충실한 이행 필요

물류선진화 정책연구 사업은 물류선진화를 위한 정책을 연구·개발하는 사업으로 2022회계연도 결산 심사 당시 정책연구용역의 연례적 이월로 인해 연구 결과물이 적시에 활용되지 못하는 문제, 정책연구과제 등록관리업무에 소홀하여 「행정효율과 협업 촉진에 관한 규정」에 따른 공개를 지연한 문제가 다수 지적되었음.

이에 “연례적 이월 및 정책연구과제 등록관리와 관련하여 관계 공무원에 대해 시정을 요구하고 합리적인 이월방지 대책을 마련하는 등 사업 관리를 철저히 할 것(**시정요구유형 : 시정**)”이라는 2022회계연도 결산 시정요구사항이 있었으며, 국토교통부는 담당자 교육 등 정책연구 관리시스템 관리를 철저히 하고 연구용역 조기발주를 추진하는 등 2024년 3월 29일까지 시정요구사항에 대한 조치를 완료하겠다고 국회에 보고하였음.

【 2022회계연도 결산 시정요구사항에 대한 조치결과(2024년) 】

시정요구명	지적사항 및 시정요구사항	시정요구유형	조치결과
(51) **물류선진화정책연구의 철저한 사업관리 필요**	○ [지적사항] 물류산업지원 사업의 내역사업인 물류선진화정책연구 내역사업은 물류선진화를 위하여 정책을 개발·연구하는 사업으로 다음과 같은 문제가 있음 - 첫째, 최근 4년간 약 94.1%(총 17건 중 16건)의 **정책연구용역을 이월하는 등 연례적 이월이 발생하여 연구 결과물이 적시에 정책자료로 활용되지 못하는 문제**점이 있음	시정	○ 정책연구관리시스템 관리 철저 및 연구용역 조기발주 추진 - 미등록 과제를 등록 완료하였으며, 향후 정책연구과제시스템에 계약체결 내용, 평가결과서, 활용결과보고서 등이 지연 등록되지 않도록 담당자 교육 및 시스템 등록 점검 추진

시정 요구명	지적사항 및 시정요구사항	시정요구 유형	조치결과
	- 둘째, 국토교통부가 전반적으로 **정책연구 과제 등록관리업무에 소홀하여 '행정효율과 협업 촉진에 관한 규정'에 따른 공개를 지연한 사례가 다수 존재***함 * (계약체결 내용 등록) 계약 체결 후 지체 없이 등록하여야 하나, 계약시작일 1개월 경과 후 등록한 과제(미등록 포함)가 17건 중 14건에 달함 (정책연구 활용결과 등록) 정책연구용역 종료일부터 6개월 이내에 등록하여야 하나, 완료된 연구과제 14건 중 7건의 활용결과를 지연 등록함 ○[시정요구사항] 국토교통부는 물류선진화정책연구 내역사업 관련 사업관리 미흡으로 정책연구과제 예산의 연례적 이월이 발생하고 정책연구과제 등록관리에도 차질을 빚고 있으므로, **관계 공무원에 대하여 시정을 요구하고 합리적인 이월방지 대책을 마련하는 등 사업 관리를 철저히 할 것**		- 또한, 절대공기 부족으로 인한 연례적인 이월을 방지하기 위하여 연구과제를 조기 선정하고 1분기 내 용역 방침수립 및 계약체결·착수 예정 ○ **조치예정일 : 2024년 3월 29일**

※ 자료: 2022회계연도 결산 및 예비비지출 승인의 건 심사결과 시정요구사항에 대한 조치결과(대한민국정부)

그러나 2025회계연도 결산 내역을 살펴보면 여전히 연구용역의 연례적 이월 문제 및 정책연구과제 미등록 문제가 개선되지 않아 국회의 시정요구가 이행되지 못하고 있는 것으로 나타남.

첫째, 연구용역의 이월문제와 관련하여 2025년도 물류선진화 정책연구사업의 실집행률은 정책연구용역의 절대공기 부족으로 인한 이월로 인해 47.7%로 나타났음. 특히 연구과제를 조기 선정하고 1분기 내 용역 방침수립·계약체결 예정이라는 국토교통부의 조치 보고와 달리, 대부분의 용역 계약이 2025년 2분기 또는 3분기에 이루어져 2025년도 수행 정책용역 4건 중 2건(50%)은 예산이 전액 차년도로 이월된 것으로 나타남.

【 2025회계연도 물류선진화 정책연구 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년							2026년
	예산액		전년도 이월액	집행액	실집행률 (%)	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						
물류선진화정책연구	250	250	8	123	**47.7**	127	8	150
정책연구비(260-02)	250	250	8	123	47.7	127	8	150

※ 자료: 국토교통부

【 2025회계연도 물류선진화 정책연구 사업 결산 】

(단위: 백만원)

용역명	입찰공고	개찰일자	계약자	계약 일자	계약 금액	이월액	비고
국가물류기본계획(2026~2035) 수립 연구	'25.02.26	'25.2.26	한국교통연구원	'25.03.04	97	19.38	
소화물배송대행서비스 사업 인증제 평가 및 개선방안 마련 연구	'25.05.13	'25.05.13	한국교통연구원	'25.05.21	49	49	전액이월
화물자동차 운송사업 허가기준 개선방안 연구	'25.6.11	'25.6.11	한국교통연구원	'25.06.13	49	9.8	
지자체 화물운송 행정 일관성 확보를 위한 가이드라인 마련 연구	'25.07.31	'25.07.31	한국교통연구원	'25.08.07	49	49	전액이월
총액					244	127.18	

※ 자료: 국토교통부

「국토교통부 정책연구용역 관리지침」 제10조는 원칙적으로 정책연구과제는 선정 당해연도에 완료될 수 있는 내용 또는 분량이어야 함을 명시하고 있으므로 특별한 사정이 없는 한 연구용역비는 당해연도 내에 집행될 필요가 있으며,[186]

186) **「국토교통부 정책연구용역 관리지침」**
제10조(정책연구과제의 선정 등) ① 제3조제1호의 연구개발비로 정책연구용역을 추진하고자 하는 부서의 장은 매년 12월말까지 별지 제1호 서식의 정책연구과제신청서(이하 "신청서"라 한다)를 위원회에 제출하여야 한다.
② 위원회는 정책연구과제의 선정을 위하여 제1항에 따라 제출받은 신청서의 내용을 다음의 기준에 따라 심의하여 선정하여야 한다.
1. 정책연구과제의 적합성 및 중요도

정책연구용역 사업이 연내 완료되지 못하고 연례적으로 이월되는 것은 매 회계연도의 세출예산을 다음연도에 이월하는 것을 원칙적으로 금지하고 있는 「국가재정법」 제48조[187]의 취지와 맞지 아니할 뿐 아니라 연구의 지연으로 인해 연구 결과물이 적시에 정책자료로 활용되지 못하는 문제가 있음.

특히, 정책연구용역 사업은 연구주제만 달라질 뿐 사업추진체계가 정형적이어서 매년 '동일한 사업 절차[188]를 거치므로 연구과제 선정 등 사전준비를 충실하게 하여 용역 착수시기를 앞당길 필요가 있으며, 연구과제를 조기에 선정하고 1분기 내 계약체결이 이루어질 수 있도록 조치하겠다는 국토교통부의 시정요구 조치사항을 충실히 이행할 필요가 있음.

둘째, 정책연구관리시스템(PRISM)[189] 미등록 등 사업관리 부실과 관련하여, 2026년 6월 기준으로 2024년 연구용역 3건 중 2건, 2025년 연구용역 4건 중 4건이 미등록된 것으로 나타나 여전히 정책연구관리시스템 등록관리가 제대로 이루어지지 못한 것으로 나타남.

---

2. 정책연구용역의 방식 및 예산규모 등의 적정성
3. 정책연구용역 결과에 대한 활용목적의 명확성
4. 그 밖에 위원회에서 필요하다고 인정하는 기준

③ 제1항에 따라 부서에서 신청하는 정책연구과제는 선정 당해연도에 완료될 수 있는 내용 또는 분량이어야 한다.

④「행정업무의 효율적 운영에 관한 규정」제51조제1항제1호에 따라 긴급한 필요가 발생한 경우에는 위원회 위원장의 승인을 얻어 위원회의 심의를 거치지 아니하고 정책연구용역과제를 선정할 수 있다.

187) **「국가재정법」**
제48조(세출예산의 이월) ①매 회계연도의 세출예산은 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없다.

188) 제도개선 계획 수립 → 용역 수행계획 마련 → 용역 대상과제 확정 → 용역 발주 및 완료 → 용역결과를 바탕으로 제도개선 추진

189) **「행정 효율과 협업 촉진에 관한 규정」 [대통령령 제31380호]**
제54조(정책연구의 공개) ①중앙행정기관의 장은 다음 각 호의 사항을 그 공개가 가능한 때에 지체 없이 정책연구관리시스템을 통하여 공개하여야 한다.
1. 정책연구의 계약 체결 내용
2. 정책연구결과 및 그 평가 결과
3. 정책연구결과 활용상황
4. 그 밖에 중앙행정기관의 장이 필요하다고 인정하는 정책연구에 관한 사항

【 연도별 정책연구용역 과제의 정책연구관리시스템 등록 현황 】

('26.6.11 기준)

연도	연구과제명	계약 시작일	계약 완료일	PRISM 등록 일자		
				계약 내용	연구결과, 평가결과	활용 결과
2023	배달서비스 공제조합 설립인가 검토연구	'23.2.7	'23.5.8	2023	2023	2023
	소화물배송대행 서비스사업 관리체계 방안 마련 연구	'23.7.21	'24.1.16	2024	2024	2024
	배달업 교통안전 교육체계 구축 방안 마련 연구	'23.8.9	'24.2.4	2024	2024	2024
2024	화물자동차 휴게시설 확충 종합계획 연구	'24.3.25	'24.12.31	미등록	미등록	미등록
	물류기업 해외진출 활성화 방안 마련 연구	'24.6.27	'25.3.23	2025	2025	2025
	성범죄·강력범죄자의 배달업 종사제한 세부규정 마련 연구	'24.5.28	'24.8.25	미등록	미등록	미등록
2025	국가물류기본계획 마련 연구용역	'25.5.21	'26.8	미등록	미등록	미등록
	소화물 배송대행 서비스사업 인증제 평가 및 개선방안 마련 연구	'25.5.21	'26.2.14	미등록	미등록	미등록
	화물자동차 운송사업 허가기준 개선방안 연구	'25.6.13	'26.2.6	미등록	미등록	미등록
	지자체 화물운송행정 일관성 확보를 위한 가이드라인 마련 연구	'25.8.7	'26.4.3.	미등록	미등록	미등록

※ 자료: 국토교통부

「행정 효율과 협업 촉진에 관한 규정」[190]에 따르면 중앙행정기관이 수행하는 정책연구용역의 공정성과 투명성을 보장하고 정책연구 결과를 공동 활용하기 위해 비공개 사항을 제외하고는 정책연구관리시스템(PRISM)을 통하여 정책연구의 계약체결 내용, 정책연구결과 및 그 평가 결과, 정책연구결과 활용상황 등을 지체 없이 공개하도록 규정하고 있음.

190) **「행정 효율과 협업 촉진에 관한 규정」**
제54조(정책연구의 공개) ①중앙행정기관의 장은 다음 각 호의 사항을 그 공개가 가능한 때에 **지체 없이 정책연구관리시스템을 통하여 공개하여야 한다.**
1. 정책연구의 계약 체결 내용
2. 정책연구결과 및 그 평가 결과
3. 정책연구결과 활용상황
4. 그 밖에 중앙행정기관의 장이 필요하다고 인정하는 정책연구에 관한 사항

그러나 2024년도에 추진되어 당해 완료된 ‘화물자동차 휴게시설 확충 종합계획 연구’ 등 일부 연구과제의 종료일로부터 상당기간이 경과하였음에도 2026년 6월 기준으로 계약내용, 연구과제 및 활용결과 등을 정책연구관리시스템에 등록하지 않고 있는 것으로 나타났으며, 국토교통부는 향후 정책연구과제시스템에 과제 등이 지연 등록되지 않도록 담당자 교육 및 시스템 등록 점검 추진하겠다는 2022회계연도 시정요구사항을 여전히 불이행하고 있는 것으로 나타남.

이는 관련 규정 위반사항을 여전히 시정하지 못하고 있을 뿐만 아니라 국토교통부, 중앙행정기관, 지방자치단체, 공공기관, 학계 등 이해관계자와 일반 국민들이 국가 재정이 투입된 정책연구 결과물을 적시에 활용하지 못하는 결과를 초래한다는 점에서 조속한 시정조치가 필요할 것으로 보임.

이에 국토교통부는 결산의 심사결과 위법하거나 부당한 사항이 있는 경우 그 시정을 요구하도록 규정한 「국회법」의 취지를 고려하여,[191] 향후 이와 같은 사례가 발생하지 않도록 연구용역의 반복적 이월 및 정책연구관리시스템(PRISM) 등록관리 문제를 개선하여 국회의 시정요구를 충실히 이행할 필요가 있음.

---

191) **「국회법」**

제84조(예산안·결산의 회부 및 심사) ② 의장은 예산안과 결산에 제1항의 보고서를 첨부하여 이를 예산결산특별위원회에 회부하고 그 심사가 끝난 후 본회의에 부의한다. **결산의 심사 결과 위법하거나 부당한 사항이 있는 경우에 국회는 본회의 의결 후 정부 또는 해당 기관에 변상 및 징계조치 등 그 시정을 요구하고, 정부 또는 해당 기관은 시정 요구를 받은 사항을 지체 없이 처리하여 그 결과를 국회에 보고하여야 한다.**

다) 한중일 복합운송 지원 : 반복적인 임차료·국외업무여비 불용 및 예산편성 개선 필요

한중일 복합운송 지원 사업은 한중일 복합운송 활성화를 위한 회의 참석·국내 회의개최를 지원하는 사업으로 2025년 예산안에는 1,700만원이 편성되었으며 3백만원을 실집행하고 1,400만원을 불용하였음.

이 중 임차료로 편성된 9백만원은 전액 불용하였으며, 국외업무여비로 편성된 8백만원 중 3백만원만 실집행하여 실집행률이 17.6%로 부진하게 나타남.

【 2025회계연도 한중일 복합운송 지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년						2026년
	예산액		집행액	실집행률(%)	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경					
한중일복합운송지원	17	17	3	**17.6%**	-	14	17
임차료(210-07)	9	9	- (전액불용)	0%	-	9	9
국외업무여비(220-02)	8	8	3	37.5%	-	5	8

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부에 따르면, 한중복합운송 시범사업 관련 실무회의('25.9.10.)가 중국측 초청으로 중국에서 개최됨에 따라 국내 회의는 미개최되어 임차료는 전액 불용되었고, 양국 참여기관 간 실무진 논의 및 현장점검을 위해 국외업무여비('25.9.9.~'25.9.11.)를 집행하였다고 설명함.

다만, 최근 3개년 한중일 복합운송 지원 사업 결산 내역을 살펴보면 2023년 5.9%, 2024년 41.2%, 2025년 17.6%로 실집행률이 각각 저조하게 나타났으며 편성된 임차료 또는 국외업무여비가 전액 불용된 경우도 매년 반복적으로 발생하였음. 이는 예산편성단계에서 국제회의 개최 및 참석에 대한 구체적인 사업계획이 충분히 반영되지 못한 데 따른 것으로 보임.

【 최근 3개년 한중일 복합운송 지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	예산액		집행액	실집행률 (%)	다음연도 이월액	불용액	비고
	본예산	추경					
2023년	17	17	1	**5.9%**	-	16	
임차료(210-07)	9	9	1	-	-	9	
국외업무여비(220-02)	8	8	-	-	-	8	전액불용
2024년	17	17	7	**41.2%**	-	10	
임차료(210-07)	9	9	-	-	-	9	전액불용
국외업무여비(220-02)	8	8	7	-	-	1	
2025년	17	17	3	**17.6%**	-	14	
임차료(210-07)	9	9	-	-	-	9	전액불용
국외업무여비(220-02)	8	8	3	-	-	5	

※ 자료: 국토교통부

2023년도부터 2025년까지 동 사업을 통한 국제회의 참석·개최내역을 살펴보면 2023년도의 경우 국내행사 개최만 있고 해외행사 참석은 없었으며, 2024년도에는 국내행사의 경우 실무단위 영상회의만 진행되었고 2025년도에도 국내회의 개최는 없었음. 이는 당초 예산편성의 근거가 된 국제회의 개최 및 참석 실적이 계획에 크게 미치지 못한 것으로, 국토교통부는 최근 3개년 동안의 국내회의 개최 및 해외참석 실적이 당초 계획에 지속적으로 미치

지 못하였음에도 유사한 규모의 예산을 반복적으로 편성하여 일부항목에서 편성된 비목의 전액 불용 등 예산의 비효율적 집행이 반복적으로 발생하고 있음.

【 최근 3개년 한중일 복합운송 지원 사업으로 진행된 회의 개최·참석 내역 】

	구분	내용	일자
2023년도	개최(국내)	한중 복합운송 시범사업 재개 기념 행사(인천)	'23.12.20.
	참석(해외)	-	-
2024년도	개최(국내)	한중복합운송 시범사업 실무단위 영상회의(대전)	'24.10.17.
	참석(해외)	제9차 한중일 교통물류장관회의(중국)	'24.2.27.~'24.3.1.
		한중복합운송 시범사업 전 사전점검 및 실무회의(중국측 초청)	'24.11.3.~'24.11.6.
2025년도	개최(국내)	-	-
	참석(해외)	한중복합운송 시범사업 실무회의(중국)	'25.9.9.~'25.9.11.

※ 자료: 국토교통부

특히 국제회의는 회의준비와 참가를 위한 사전절차에도 상당한 시간이 소요되는 사업의 특성상 개최 일정과 개최국 등이 사전에 확정되는 점을 고려할 때 관련 계획을 예산편성단계에서 반영하여 소요 재원을 합리적으로 산정할 수 있었을 것으로 보이며,

실무단위의 회의의 경우 장관급 회의와 달리 외교·정무적 변수의 영향을 상대적으로 적게 받아 예산편성 시 상대국 초청 등 연간 회의 개최 계획이나 참석 수요를 일정부분 예측하여 예산을 편성할 수 있었음에도 실제 집행실적과 괴리가 반복된 점을 고려하면 사업계획에 대한 사전검토가 미흡하였던 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 국제회의 개최 및 참석 계획, 사업추진 가능성을 예산 편성 단계에서 보다 구체적으로 반영하여 반복적 집행부진과 불용이 발생하지 않도록 할 필요가 있음.

2) 교통사고예방지원(4631-305)

○ 대형 화물자동차는 2024년 10월부터 운행기록 의무제출 대상에 포함되었으나, 2025년 기준 약 35%의 차량이 제출의무를 이행하지 않고 있으므로, 국토교통부는 지도·홍보와 단속을 강화하는 한편, 수동제출의 불편을 줄일 수 있고 가격적 장점이 있는 모바일 DTG 보급을 확대하여 대형 화물자동차의 운행기록 제출률과 교통안전 관리의 실효성을 높일 필요가 있음.

가) 개요

교통사고예방지원 사업은 교통사고 예방 목적의 디지털운행기록분석시스템구축, 교통안전특별실태조사, 제3교통안전체험교육센터구축, 한국교통장애인협회 지원 내역사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2025년도 예산액은 41억원으로, 이 중 35억 8,700만원(87.5%)이 집행되고, 4억 1,200만원이 다음연도로 이월되었으며, 1억 100만원이 불용되었음.

【 2025년도 교통사고예방지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액 등	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
교통사고예방지원	4,100	4,100	-	-	4,100	3,587	412	101	4,728
·디지털운행기록 분석시스템구축 (민간위탁사업비)	2,100	2,100	-	-	2,100	1,646	412	42	1,900

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액 등	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
·교통안전특별 실태조사 (민간위탁사업비)	600	600	-	-	600	541	-	59	500
·제3교통안전체험 교육센터구축 (사업출연금)	1,100	1,100	-	-	1,100	1,100	-	-	1,000
·한국교통장애인협회 지원 (민간경상보조)	300	300	-	-	300	300	-	-	300
·첨단안전장치 보급 사업 (사업출연금)	-	-	-	-	-	-	-	-	1,000
·교통안전 우수사업자 지정 (일반수용비)	-	-	-	-	-	-	-	-	28

※ 자료: 국토교통부

나) 대형 화물자동차 운행기록 의무제출 이행관리 강화 및 모바일DTG 보급 확대 필요

디지털운행기록분석시스템구축 내역사업은 「교통안전법」 제55조[192]에 따

192) **「교통안전법」**
제55조(운행기록장치의 장착 및 운행기록의 활용 등) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 그 운행하는 차량에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합한 운행기록장치를 장착하여야 한다. 다만, 소형 화물차량 등 국토교통부령으로 정하는 차량은 그러하지 아니하다.
1. 「여객자동차 운수사업법」에 따른 여객자동차 운송사업자
2. 「화물자동차 운수사업법」에 따른 화물자동차 운송사업자 및 화물자동차 운송가맹사업자
3. 「도로교통법」 제52조에 따른 어린이통학버스(제1호에 따라 운행기록장치를 장착한 차량은 제외한다) 운영자
② 제1항에 따라 운행기록장치를 장착하여야 하는 자(이하 "운행기록장치 장착의무자"라 한다)는 운행기록장치에 기록된 운행기록을 대통령령으로 정하는 기간 동안 보관하여야 하며, 교통행정기관이 제출을 요청하는 경우 이에 따라야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 운행기록장치 장착의무자는 교통행정기관의 제출 요청과 관계없이 운행기록을 주기적으로 제출하여야 한다. 이 경우 운행기

라 운행기록장치 장착의무자(여객자동차 및 화물자동차 운송사업자, 어린이통학버스 운영자)가 제출한 차량 운행기록을 점검·분석하는 시스템을 구축·운영하고, 운행기록장치 점검・수리 등의 서비스를 지원하는 운행기록점검센터를 전국에 운영하는 사업임.

이 사업은 디지털운행기록장치(DTG: Digital Tacho Graph)에 저장된 과속, 급정지, 급진로변경 등의 정보를 활용하여 사업용 차량 운전자의 운전습관과 사고원인을 분석하고, 그 결과를 운송사업자와 운전자에게 제공함으로써 교통사고를 예방하는 데 목적이 있음.

이 사업의 2025년도 예산액은 21억원으로 이 중 수탁사업자인 한국교통안전공단[193]에 16억 4,600만원이 교부되고, 4억 1,200만원은 다음연도로 이월되었으며, 나머지 4,200만원이 불용되었음.

한국교통안전공단에 교부된 16억 4,600만원은 운행기록분석시스템 유지보수 및 운영에 7억원, 운행기록점검센터 운영에 3억 4,900만원, 노후장비 교체에 5억 9,700만원으로 전액 집행되었음.

록장치 장착의무자는 운행기록장치에 기록된 운행기록을 임의로 조작하여서는 아니 된다.
③ 교통행정기관은 제2항에 따라 제출받은 운행기록을 점검・분석하여 그 결과를 해당 운행기록장치 장착의무자 및 차량운전자에게 제공하여야 한다.
④ ・ ⑤ (생략)

193) 교통사고 예방을 위한 사업 및 교통체계 운영・관리 지원을 위한 사업을 수행하게 하기 위하여 「한국교통안전공단법」에 따라 설립된 공공기관임.

【 2025년도 디지털운행기록분석시스템구축 내역사업 실집행내역 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	교부액 (A)	전년도 이월액	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	실집행률 (B/A)
디지털운행기록분석시스템구축	1,646	-	1,646	-	-	100.0
· 운행기록분석시스템 유지보수 및 운영	700	-	700	-	-	
· 운행기록점검센터 운영 용역	349	-	349	-	-	
· 노후장비 교체	597	-	597	-	-	

※ 자료 : 국토교통부

「교통안전법」 제55조 등[194]에 따르면, 노선버스와 대형 화물자동차(25톤 이상 화물자동차와 10톤 이상 견인형 대형 특수자동차를 말하며, 이하 같음)는 운행기록을 교통행정기관[195]에 매월 의무적으로 제출하여야 하며,

194) **「교통안전법」**

제55조(운행기록장치의 장착 및 운행기록의 활용 등) ② 제1항에 따라 운행기록장치를 장착하여야 하는 자(이하 "운행기록장치 장착의무자"라 한다)는 운행기록장치에 기록된 운행기록을 대통령령으로 정하는 기간 동안 보관하여야 하며, 교통행정기관이 제출을 요청하는 경우 이에 따라야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 운행기록장치 장착의무자는 교통행정기관의 제출 요청과 관계없이 운행기록을 주기적으로 제출하여야 한다. 이 경우 운행기록장치 장착의무자는 운행기록장치에 기록된 운행기록을 임의로 조작하여서는 아니 된다.

③ 교통행정기관은 제2항에 따라 제출받은 운행기록을 점검·분석하여 그 결과를 해당 운행기록장치 장착의무자 및 차량운전자에게 제공하여야 한다.

제65조(과태료) ②다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

10. 제55조제2항을 위반하여 운행기록을 보관하지 아니하거나 교통행정기관에 제출하지 아니한 자

「교통안전법 시행령」

제45조(운행기록장치의 장착시기 및 보관기간) ③ 법 제55조제2항 단서에서 "대통령령으로 정하는 운행기록장치 장착의무자"란 다음 각 호의 자를 말한다.

1. 「여객자동차 운수사업법」 제4조에 따라 면허를 받은 노선 여객자동차운송사업자
2. 「화물자동차 운수사업법」 제3조에 따라 허가를 받은 화물자동차 운송사업자 및 같은 법 제29조에 따라 허가를 받은 화물자동차 운송가맹사업자

④ 제3항제2호에 따른 사업자가 주기적으로 제출해야 하는 운행기록은 다음 각 호에 따른 차량의 운행기록으로 한정한다.

1. 「자동차관리법」 제3조제1항제3호에 따른 화물자동차 중 최대적재량이 25톤 이상인 자동차
2. 견인형 대형 특수자동차(「자동차관리법」 제3조제1항제4호에 따른 특수자동차 중 피견인차의 견인을 전용으로 하는 구조로 되어 있는 자동차로서 총중량이 10톤 이상인 자동차를 말한다)

「교통안전법 시행규칙」

제30조(운행기록의 보관 및 제출방법 등) ③ 운행기록 장착의무자는 법 제55조제2항에 따라 월별 운행기록을 작성하여 다음 달 말일까지 교통행정기관에 제출하여야 한다.

195) "교통행정기관"이란 법령에 의하여 교통수단·교통시설 또는 교통체계의 운행·운항·설치 또는 운영 등에 관하여 교통사업자에 대한 지도·감독을 행하는 지정행정기관의 장, 특별시장·광역시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 또는 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)을 말함.(「교통안전법」 제2조제6호)

위반 시에는 과태료 부과대상이 됨.

이 중 대형 화물자동차는 2024년 4월 시행령 개정('24년 10월 시행)으로 의무제출 대상에 포함되었는데 그 전후의 화물자동차 운행기록 제출률[196]을 비교해 보면, 전체 화물자동차의 운행기록 제출률은 2023년 43.1%에서 2025년 49.1%로 아주 소폭 상승한 데 그치고,

대형 화물자동차만 보더라도 2025년 운행기록 제출률이 65.3%로 나머지 약 35%의 차량은 제출의무를 이행하지 않고 있어, 같은 의무제출 대상인 노선버스의 운행기록 제출률이 100%인 것과 비교하여 상당한 차이를 보이고 있음.

【 화물자동차 및 노선버스 운행기록 제출 현황 】

구 분		DTG장착대수 (A)	운행기록 제출차량대수(B)	제출률 (B/A)
2023	전체 화물자동차(임의제출 대상)	251,648	108,534	43.1%
	노선버스(의무제출 대상)	51,109	51,109	100.0%
2025	전체 화물자동차	255,625	125,458	49.1%
	대형 화물(의무제출 대상)	**51,855**	**33,842**	**65.3%**
	그 외 화물(임의제출 대상)	203,770	91,616	45.0%
	노선버스	50,019	50,019	100.0%

주) '24.10.10.부터 대형 화물자동차 운행기록 제출 의무화 시행

※ 자료: 국토교통부

196) 운행기록장치 장착 차량 중 운행기록 제출 차량 대수를 말하며, 「자동차관리법」에 따른 자동차 검사 시 운행기록 장착 여부가 검사항목에 포함되어 있어 사실상 운행기록장치 장착률은 100%로 추정하여 산정함(합격처리되어야 운행 가능). 연 단위의 제출률은 해당 연도 중 1회라도 제출 실적이 있는 차량은 제출 차량으로 집계하고, 2025년부터 대형 화물자동차와 그 외 화물자동차를 구분하여 제출률을 집계함(국토교통부).

대형 화물자동차는 고속도로 운행 빈도가 높고, 차량 규모가 크며, 위험물질을 운반하는 경우가 많아 사고 발생 시 피해 규모가 클 가능성이 높음. 이러한 위험을 관리하기 위해 대형 화물자동차를 운행기록 의무제출 대상에 포함시킨 제도 개선 취지를 고려할 때, 70% 미만의 운행기록 제출률은 제도의 실효성이 확보되지 못하고 있는 것을 보여줌.

한편, 운행기록장치는 제출방식에 따라 수동제출형과 자동제출형으로 구분됨. 수동형 DTG는 운전자가 USB 등 저장장치로 데이터를 추출한 뒤 별도의 시스템에 업로드해야 하여 제출 과정이 번거로움.

반면, 자동제출방식 DTG는 이동통신모뎀이나 모바일앱을 이용하여 운행기록이 자동제출되는 방식으로 수동형 DTG보다 제출방식이 편리함.

【 디지털운행기록장치의 종류 】

구 분	수동제출	자동제출	
	수동형DTG('09년)	통신형DTG('10년)	모바일DTG('22.7월)
구성품			
자료 제출방식	USB추출하여 수동제출	이동통신모뎀으로 자동제출	스마트폰앱에서 자동제출
기기 단가	25~40만원 (설치비 별도)	30~45만원 (설치비 별도)	10~15만원 (자가 설치 쉬움)
통신비	없음	매월 16,500원 부담	없음

※ 자료: 국토교통부

업종별로 DTG 장착 현황을 보면, 의무제출 대상인 노선버스를 제외하고 자동제출형 DTG 장착률이 높은 업종일수록 운행기록 제출률도 대체로 높게 나타남.

운행기록 임의제출 대상임에도 자동제출형 DTG 장착률이 95.2%로 높은 전세버스는 운행기록 제출률이 100.0%이고, 마찬가지로 임의제출 대상인 택시는 자동제출형 DTG 장착률과 운행기록 제출률이 동일하게 77.3%로 높음. 반면, 의무제출 대상인 대형 화물자동차는 자동제출형 DTG 장착률이 56.8%로 낮고 운행기록 제출률도 65.3%로 상대적으로 낮음.

이와 같은 현황으로 볼 때, 대형 화물자동차의 운행기록 제출률을 제고하기 위해서는 자동제출형 DTG 보급 확대가 효과적인 방안이 될 수 있을 것으로 보임.

【 업종별 운행기록 제출률 및 자동제출DTG 장착률(2025년) 】

(단위: 대, %)

업종	DTG 장착대수 (A)	운행기록 제출률		자동제출방식 DTG					
				통신형DTG		모바일DTG		계	
		제출대수 (B)	% (B/A)	장착대수 (C)	% (C/A)	장착대수 (C')	% (C'/A)	장착대수 (D=C+C')	% (D/A)
버 스	**95,267**	**92,557**	**97.2**	**55,023**	**57.8**	**987**	**1.0**	**56,010**	**58.8**
노선버스(의무제출)	50,019	50,019	100.0	14,646	29.3	863	1.7	15,509	31.0
전세버스	42,019	42,019	100.0	39,962	95.1	53	0.1	40,015	95.2
특수버스	3,229	519	16.1	415	12.9	71	2.2	486	15.1
택 시	**230,243**	**178,049**	**77.3**	**177,670**	**77.2**	**379**	**0.2**	**178,049**	**77.3**
화 물	**255,625**	**125,458**	**49.1**	**81,797**	**32.0**	**25,616**	**20.4**	**107,413**	**56.8**
대형화물(의무제출)	51,855	33,842	65.3	19,392	37.4	10,062	29.7	29,454	38.3
대형 외 화물	203,770	91,616	45.0	62,405	30.6	15,554	17.0	77,959	38.3

※ 자료: 국토교통부

특히, 자동제출형 DTG 중 종래 보급된 통신형DTG는 기기 값(30～45만원)이 비싸고 설치비 및 통신비 부담이 있는 단점이 있었으나, 2022년에 보급된 모바일DTG는 기기 값(10～15만원)이 상대적으로 저렴하고 스마트폰 등 모바일 기기를 활용하여 앱에서 데이터가 자동제출되는 방식으로 별도의 설치비나 통신비 부담이 없어, 기존 수동형 DTG를 모바일DTG로 전환하는 데에는 자동제출이라는 편리성과 함께 기기 구매비나 유지비 등의 부담도 비교적 적은 장점이 있음.

따라서, 국토교통부는 위험운전 행태의 체계적인 관리를 위하여 도입된 대형 화물자동차의 운행기록 의무제출 제도가 조속히 정착되도록 화물자동차 운송사업자와 운전자에 대한 지도·홍보를 강화하고, 의무화('24.10월 시행) 이후 1년 이상 경과한 점을 고려하여 미제출 차량에 대해서는 지자체, 관계 기관과 협력하여 점검 및 단속을 적극적으로 실시할 필요가 있음.[197]

아울러, 운행기록 제출률이 높은 저비용·자동제출방식의 모바일DTG 보급 확대를 위하여 기존 수동형 DTG를 모바일DTG로 전환하도록 홍보, 구

197) 2025년 기준 대형 화물자동차(전국 51,855대) 중 운행기록 미제출 차량은 18,013대(34.7%)인데 비해 대형 화물자동차의 운행기록 제출의무가 시행된 '24.10월부터 '26.6월까지 제출의무 위반에 따른 과태료 부과 건수는 전국 137건이고, 개선명령 처분 건수는 전국 198건에 불과함.

< 대형 화물자동차 운행기록 제출의무 위반에 따른 처분 현황 >

시도	처분내용			시도	처분내용		
	과태료 부과		개선명령 (건)		과태료 부과		개선명령 (건)
	건수	금액(만원)			건수	금액(만원)	
계	**137**	**6,485**	**198**	강원도	-	-	-
서울시	3	125	-	충북	-	-	-
부산시	31	1,505	-	충남	10	305	-
대구시	4	200	2	전북	1	50	-
인천시	14	675	189	전남광주	39	1,910	1
대전시	3	150	6	경북	3	150	-
울산시	8	340	-	경남	18	950	-
경기도	1	25	-	제주	2	100	-

* 세종시 미회신

※ 자료: 국토교통부

매비 지원, 사용 교육 등을 병행하여 추진한다면 대형 화물자동차의 운행기록 제출률 제고에 효과적인 방안이 될 수 있을 것으로 보임.

3) 교통안전공단출연(4638-301)

○ 한국교통안전공단은 법령에 따라 수행하는 94개 수탁사무 가운데 49개 사무는 사무편람 없이 수행하고 있어 수탁기관의 사무편람 구비의무를 준수하지 않고 있으므로, 수탁사무의 일관성 · 책임성과 위탁기관의 감독권이 확보될 수 있도록 미구비된 사무편람을 조속히 마련하고, 국토교통부는 수탁기관에서 동일한 문제가 발생하지 않도록 관리체계를 강화할 필요가 있음.

가) 개요

「한국교통안전공단법」에 따라 설립된[198] 한국교통안전공단은 지출예산과 자체수입의 차이를 정부로부터 보전받는[199] 수지차 보전기관에 해당하는 국토교통부 산하 위탁집행형 준정부기관[200]임.

---

198) **「한국교통안전공단법」**
제1조(목적) 이 법은 한국교통안전공단을 설립하여 교통사고 예방을 위한 사업 및 교통체계 운영·관리 지원을 위한 사업을 수행하게 함으로써 안전한 교통환경을 조성하고, 교통안전 관리의 효율화를 도모하며, 국민의 생명·신체 및 재산의 보호에 이바지함을 목적으로 한다.

199) 수지에 영향을 미치지 않는 정부·지자체의 출연금, 보조금 등은 수지차 산정에서 제외됨.

200) **「공공기관의 운영에 관한 법률」**
제5조(공공기관의 구분) ① 기획재정부장관은 공공기관을 다음 각 호의 구분에 따라 지정한다.
1. 공기업·**준정부기관**: 직원 정원, 수입액 및 자산규모가 대통령령으로 정하는 기준에 해당하는 공공기관
2. 기타공공기관: 제1호에 해당하는 기관 이외의 기관

③기획재정부장관은 제1항의 규정에 따라 공기업과 준정부기관을 지정하는 경우 총수입액 중 자체수입액이 차지하는 비중이 대통령령으로 정하는 기준 이상인 기관은 공기업으로 지정하고, **공기업이 아닌 공공기관은 준정부기관으로 지정**한다.

④기획재정부장관은 제1항 및 제3항의 규정에 따른 공기업과 준정부기관을 다음 각 호의 구 분에 따라 세분하여 지정한다.
1. 공기업
   가. 시장형 공기업 : 자산규모와 총수입액 중 자체수입액이 대통령령으로 정하는 기준 이상인 공기업
   나. 준시장형 공기업 : 시장형 공기업이 아닌 공기업
2. **준정부기관**
   가. 기금관리형 준정부기관 : 「국가재정법」에 따라 기금을 관리하거나 기금의 관리를 위탁받은 준정부기관
   나. **위탁집행형 준정부기관 : 기금관리형 준정부기관이 아닌 준정부기관**

교통안전공단출연 사업은 한국교통안전공단의 수지차를 보전하기 위하여 출연하는 사업으로, 2025년도 예산액 871억 3,600만원 전액이 집행되었음.

【 2025년도 교통안전공단출연 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액 등	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
교통안전공단출연 (출연금)	87,136	87,136	-	-	87,136	87,136	-	-	86,133

※ 자료: 국토교통부

나) 한국교통안전공단 2025회계연도 수입·지출 현황

2025년도 한국교통안전공단의 수입·지출 결산은 9,440억 5,600만원으로, 예산 대비 39억 5,900만원(0.4%)이 증가하였고, 전년 결산 대비 2,641억 9,700만원(38.9%)이 증가하였음.

정부·지자체로부터의 출연·보조·위탁 사업(수지차미대상)을 제외한 순수지 규모는 3,058억 6,200만원으로 전체 결산규모의 32.4%를 차지하고 있으며, 전년 대비 32억 3,200만원(1.0%) 감소하였음.

수입 결산은 자체수입이 전년 결산 대비 1.0% 감소한 2,143억 5,600만원, 정부의 수지차 출연금이 871억 3,600만원 등이며, 지출 결산은 인건비 1,480억 9,400만원, 경상운영비 104억 9,000만원, 직접사업비 1,431억 2,300만원 등으로 인건비와 경상운영비는 전년 대비 각각 3.1%, 30.9% 증가하였음.

정부·지자체로부터의 출연·보조·위탁 사업(수지차미대상)은 정부의 목적성 출연금 338억 6,700만원, 정부보조금 2,362억 600만원, 지자체보조금 3,392억 1,300만원, 위탁사업비 289억 800만원 등을 합한 6,381억 9,400만원으로 전년 결산 대비 2,674억 2,900만원(72.1%) 증가하였고, 2025년도 총 결산규모(9,440억 5,600만원)의 67.6%를 차지하고 있음.

【 2025회계연도 한국교통안전공단 수입·지출 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분			'24결산 (A)	2025			전년대비	
				예산(B)	결산(C)	(C-B)	(C-A)	%
수입	수입 총계		679,859	940,097	944,056	3,959	264,197	38.9
	수지차 대상	수입(수지차) 계	309,094	301,903	305,862	3,959	△3,232	△1.0
		자체수입	216,570	210,620	214,356	3,736	△2,214	△1.0
		수지차출연금	88,113	87,136	87,136	-	△977	△1.1
		기타잡수입	3,800	3,073	3,296	223	△504	△13.3
		전기·전전기이월금	611	1,074	1,074	-	463	75.8
	수지차 미대상	수입(수지차제외) 계	370,765	638,194	638,194	-	267,429	72.1
		목적성출연금	59,645	33,867	33,867	-	△25,778	△43.2
		정부보조금	94,232	236,206	236,206	-	141,974	150.7
		지자체보조금	160,029	339,213	339,213	-	179,184	112.0
		위탁사업	56,859	28,908	28,908	-	△27,951	△49.2
지출	지출 총계		679,859	940,097	944,056	3,959	264,197	38.9
	수지차 대상	지출(수지차) 계	309,094	301,903	305,862	3,959	△3,232	△1.0
		인건비	143,682	148,944	148,094	△850	4,412	3.1
		경상운영비	8,015	11,412	10,490	△922	2,475	30.9
		직접사업비	143,113	137,951	143,123	5,172	10	0.0
		예비비	3,820	3,596	3,596	-	△224	△5.9
		차기이월금(결산잉여금)	10,464	-	559	559	△9,905	△94.7
	수지차 미대상	지출(수지차제외) 계	370,765	638,194	638,194	-	267,429	72.1
		목적성출연금	59,645	33,867	33,867	-	△25,778	△43.2
		정부보조금	94,232	236,206	236,206	-	141,974	150.7
		지자체보조금	160,029	339,213	339,213	-	179,184	112.0
		위탁사업	56,859	28,908	28,908	-	△27,951	△49.2

※ 자료 : 한국교통안전공단

다) 수탁사무 편람 구비의무 준수 필요

한국교통안전공단(이하 “공단”)은 교통사고 예방 및 교통체계 운영·관리 지원을 위한 도로·철도·항공부문의 교통사고 예방, 교통안전에 관한 교육·기술개발·연구, 자동차 성능 및 안전도에 관한 검사·시험·연구, 운수종사자 자격시험 시행 등의 고유사업 외에 국토교통부를 비롯한 정부 또는 지자체의 교통안전에 관한 다수의 위탁사업 등을 수행함.[201]

공단이 법령에 근거하여 정부로부터 위탁받아 수행하는 국가사무[202]는 94개에 이르고 있는데, 이 중 1개 사무를 제외한 93개 사무를 국토교통부로부

---

201) **「한국교통안전공단법」**

제6조(사업) 공단은 다음 각 호의 사업을 수행한다.

1. 교통안전에 관한 교육·계몽 및 홍보. 다만, 도로교통안전의 경우에는 자동차운송사업의 교통안전 관리 및 자동차 관리에 관한 사항만을 수행한다.
2. 교통안전에 관한 기술의 개발·보급·지원 및 외국 기술의 도입. 다만, 도로교통안전의 경우에는 자동차의 성능 및 안전에 관한 사항만을 수행한다.
3. 교통안전에 관한 자료의 수집, 조사·연구 및 국제협력
4. 국가 또는 지자체가 위탁하는 교통안전에 관한 업무
5. 교통안전에 관한 연구 용역의 수탁(受託)
6. 자동차의 성능 및 안전도에 관한 시험·연구
7. · 8. 삭제 <2017. 10. 24.>
9. 교통안전 점검 및 진단에 관한 사업
10. 교통 및 자동차 정보시스템 운영과 정보 제공에 관한 사업
11. 다른 법률에 따른 수탁 업무
12. 그 밖에 공단의 목적에 적합한 사업으로서 국토교통부장관이 지정하거나 승인하는 사업
13. 교통안전 및 이용자 편익을 증진하기 위한 공단 부지 및 시설 활용사업
14. 제1호부터 제12호까지의 사업에 딸린 사업

202) 한국교통안전공단 국가사무 수탁 근거 예시

「국제항공 탄소 배출량 관리에 관한 법률 시행령」

제11조(권한 또는 업무의 위임·위탁) ② 국토교통부장관은 법 제15조제2항에 따라 다음 각 호의 업무를 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단에 위탁한다.

1. 법 제3조제2항에 따른 「국제민간항공협약」 및 같은 협약의 부속서 16의 제정·개정에 관한 자료 조사·분석
2. 법 제3조제2항에 따른 국제항공 탄소 배출량의 관리와 관련한 국제협약 및 외국 정부 등의 자료 조사·분석
3. 법 제6조제2항에 따른 모니터링 계획의 승인 및 변경 승인을 위한 사전 검토
4. 법 제8조제4항 후단에 따른 배출량보고서 및 배출량검증보고서의 적정성 검토
5. 법 제9조제1항에 따른 상쇄의무량의 산정
6. 법 제9조제2항 전단에 따른 국제항공 탄소 배출량 및 상쇄의무량의 산정
7. 법 제10조제4항 후단에 따른 상쇄의무이행보고서 및 상쇄의무이행검증보고서의 적정성 검토

터 위탁받아 수행하고 있어 국토교통부가 공단 수탁사무의 주요 위탁기관에 해당함.

국가 행정사무의 위탁에 관하여 규정하고 있는 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」(대통령령)에서는 민간수탁기관이 수탁사무의 종류별로 처리부서, 처리기간, 처리절차, 처리기준, 구비서류, 서식 및 수수료 등을 구분하여 구체적으로 밝힌 사무편람을 작성하고 위탁기관의 승인을 받도록 규정하고 있음.[203]

그런데, 공단은 법령에 따라 수행하는 94개 수탁사무 중 45개 사무에 대해서만 사무편람을 구비하고 있고, 나머지 49개 수탁사무는 사무편람 없이 사무를 수행하고 있음. 이에 따라 전체 수탁사무의 52.1%가 구체적인 처리기준과 절차 등을 정리한 편람 없이 운영되고 있음.

또한, 위탁기관인 국토교통부는 위탁사무에 대한 감독 권한을 보유하고 있음에도 2026년 6월 현재까지 사무편람을 구비하지 않은 사무에 대하여 별도의 시정조치를 하지 않은 것으로 확인됨.

공단은 사무편람이 없는 수탁사무도 내부규정, 정부 고시, 민간위탁계약에 따른 과업지시서 등에 따라 수행하고 있다고 설명하고 있으나, 사무편람은 담당자 변경이나 조직개편이 있더라도 사무를 표준화된 기준에 따라 일관되

---

203) **「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」**
제15조(사무편람) ① 민간수탁기관은 수탁사무의 종류별로 처리부서, 처리기간, 처리절차, 처리기준, 구비서류, 서식 및 수수료 등을 구분하여 구체적으로 밝힌 사무편람을 작성하여 갖춰 두어야 한다.
② 민간수탁기관은 제1항의 편람을 작성하였을 때에는 위탁기관의 승인을 받아야 한다.

게 처리하도록 업무 방법을 상세하게 기록한 매뉴얼 성격의 자료로서 내부규정, 고시, 과업지시서 등과 일부 내용이 유사할 수는 있으나 내용의 범위나 성격이 다름. 따라서 이러한 자료만으로는 법령이 요구하는 사무편람 작성 및 승인 의무를 충족했다고 보기 어려움.

행정사무를 위탁받은 수탁기관이 사무편람을 작성하고, 이를 위탁기관에게 승인받도록 하는 제도는 행정기관이 직접 수행하지 않는 위탁사무에 대해 행정의 책임성, 안정성 및 행정기관의 감독권을 확보하기 위한 제도적 장치임.

따라서, 공단은 행정기관의 수탁사무에 대해 조속히 사무편람을 마련하여 위탁기관의 승인을 받을 필요가 있고, 향후 새로운 수탁사무에 대해서도 이를 준수하여야 할 것임.

또한, 국토교통부는 위탁사무에 대하여 사무편람의 구비, 승인, 현행화 여부 등에 대한 점검을 정기적으로 실시하여 동일한 문제가 반복되지 않도록 관리체계를 강화할 필요가 있음.

참고 **한국교통안전공단의 법령에 근거한 국가 수탁사무 및 수탁사무편람 현황(2026년 6월말 현재)**

위탁기관	수탁사무	수탁사무 시작연도	수탁사무 사무편람명	수탁 법령근거	비고
국토교통부	국제항공 탄소 상쇄·감축제도 운영	2025	·국제항공 탄소배출량 관리 위탁업무 사무편람	·국제항공탄소배출관리법 시행령 제11조(권한 또는 업무의 위임·위탁)	
국토교통부	항공장애표시등 안전관리	2015	·항공장애 표시등 및 항공장애 주간표지 검사업무 사무편람	·공항시설법 제36조 ·시행령 제46조(검사 또는 시정명령 권한의 위탁)	
국무조정실	초경량비행장치 사고조사 사업	2025	·초경량비행장치 사고조사 사무편람	·「항공·철도사고조사에관한 법률」 제33조의2(업무의 위탁)	
국토교통부	호남권 드론 복합인프라 구축	2023	·호남권 드론 복합인프라 구축 사무편람	·항공안전법 제125조, 제135조(권한의 위임·위탁) ·시행령 제26조(권한 및 업무의 위임·위탁)	
국토교통부	드론 사용사업체 등록 및 안전관리	2022	·초경량비행장치사용사업 관리업무 사무편람	·항공사업법 제48조, 시행령 제23조 등 ·항공안전법 제130조, 시행규칙 제313조 ·항공사업법 제75조(권한의 위임·위탁) ·항공안전법 제135조(권한의 위임·위탁)	
국토교통부	드론정보 통합관리 지원체계 구축·운영	2021	·드론 정보통합시스템 사무편람	·드론법 제9조의2 ·드론법 제21조(권한 등의 위임·위탁), 시행령 제20조(업무의 위탁) ·국토교통부고시 제2023-236호	
국토교통부	드론 법정교육(지도조종자, 실기평가조종자 교육과정)	2016	·드론교육센터 운영 사무편람 -	·항공안전법 제126조, 제135조, 시행규칙 제307조 ·시행령 제26조(권한 및 업무의 위임·위탁)	 내부규정 운영
국토교통부	초경량 비행장치 조종자 자격시험	유인분야 2004, 무인분야 2013	·드론 자격센터 운영 사무편람	·항공안전법 제125조, 제135조(권한의 위임·위탁), 시행규칙 제306조 ·시행령 제26조(권한 및 업무의 위임·위탁)	
국토교통부	초경량비행장치 신규자격 및 정책개발	2013	·드론 자격센터 운영 사무편람	·항공안전법 제125조, 제135조(권한의 위임·위탁), 시행규칙 제306조 ·시행령 제26조(권한 및 업무의 위임·위탁)	

위탁 기관	수탁사무	수탁사무 시작연도	수탁사무 사무편람명	수탁 법령근거	비고
국토 교통부	드론 해외진출 및 국제협력 업무	2025	-	·드론활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률 제19조(해외진출 및 국제협력) ·시행령 제20조(업무의 위탁) ·드론산업 관련 업무 수탁기관 지정 변경 고시(국토부 고시 제2024-1036호)	'26년 下 사무편람 제정 예정
국토 교통부	철도안전정보 종합관리	2006	-	·철도안전법 제71조 ·시행령 제63조(업무의 위탁)	연간계획 국토부 승인
국토 교통부	철도차량 이력관리	2019	·철도차량이력관리정보망 업무매뉴얼	·철도안전법 제38조의5 ·시행령 제63조(업무의 위탁)	
국토 교통부	철도안전관리체계 승인검사	2014	·철도안전관리체계 검사 매뉴얼	·철도안전법 제7조, 시행규칙 제2조 ·시행령 제63조(업무의 위탁)	
국토 교통부	자동차검사 관리시스템 (VIMS)	2007	-	·자동차관리법 제69조, 시행규칙 제150조 ·자동차관리법 시행령 제19조(권한의 위탁) ·자동차종합검사의 시행 등에 관한 규칙 제20조	시스템 구축 용역
국토 교통부	튜닝교육	2020	-	·자동차관리법 제34조의2 ·시행령 제19조(업무의 위탁)	
국토 교통부	스마트주차 정보시스템 운영	2020	-	·주차장법 제21조의4(주차장 정보망의 구축·운영)	시스템 구축 용역
국토 교통부	자동차관리 정보시스템 운영	2008	-	·자동차관리법 제69조, 제77조(권한의 위임 및 위탁) ·시행령 제19조(업무의 위탁) ·시행규칙 제151조	내부규정 운영
국토 교통부	건설기계 제작결함조사	2013	-	·건설기계관리법 제20조의2 ·시행령 제12조의2, 시행규칙 제56조의6, 제56조의 7 ·건설기계관리법 제38조(권한의 위임 및 위탁)	국토부 고시 준용
국토 교통부	자율주행 자동차사고 조사 위원회 운영 및 사무처리	2022	-	·자동차손해배상보장법 제39조의14, 제39조의15 ·시행령 제35조(권한의 위탁 등)	국토부 고시 준용
국토 교통부	도심항공교통(UAM) 상용화 지원사업	2025	-	·도심항공교통 활용 촉진 및 지원에 관한 법률 제17조, 제24조, 제8조, 제25조, 제28조 ·시행령 제25조(업무의 위탁) ·국토교통부 고시 제2025-278호(도심항공교통에 관한 업무기관 위탁)	과업 지시서 준용

위탁 기관	수탁사무	수탁사무 시작연도	수탁사무 사무편람명	수탁 법령근거	비고
국토 교통부	모빌리티 정책 지원	2023	·첨단모빌리티 현황조사 지침	·모빌리티 혁신법 제5조, 제6조, 제23조 ·모빌리티 혁신법 제7조(모빌리티지원센터의 지정 등) ·모빌리티 혁신법 제6조제3항, 시행령 제21조(업무의 위탁) ·국토교통부 공고 제2023-1280호(모빌리티지원센터 지정 및 업무위탁)	
국토 교통부	모빌리티 실증지원	2023	-	·모빌리티 혁신법 제8조, 제10조, 제15조 ·모빌리티 혁신법 제7조(모빌리티지원센터의 지정 등) ·국토교통부 공고 제2023-1280호(모빌리티지원센터 지정 및 업무위탁)	내부규정 운영
국토 교통부	모빌리티 규제혁신	2023	·모빌리티 규제샌드박스 업무 매뉴얼 ·실증특례 사후관리 운영 지침	·모빌리티혁신법 제 11조, 제12조, 제18조 ·모빌리티 혁신법 제7조(모빌리티지원센터의 지정 등) ·국토교통부 공고 제2023-1280호(모빌리티지원센터 지정 및 업무위탁)	
국토 교통부	교통카드 빅데이터 통합정보시스템	2018	-	·대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 제10조의10 ·시행령 제11조의9(통합 정보시스템 구축·운영 업무의 위탁)	시스템 구축 용역
국토 교통부	경제운전 교육	2010	-	·지속가능 교통물류 발전법 제48조 ·시행령 제43조(경제운전 교육센터 지정)	
국토 교통부	교통안전 특별실태조사	2019	·교통안전 특별실태조사 사무편람	·교통안전법 제33조의2 ·시행령 제48조의2(업무의 위탁) · 시행규칙 제7조의2	
국토 교통부	국가대중교통정보센터 (TAGO)	2010	-	·국가통합교통체계효율화법 제90조,시행령 제82조 ·국토부 고시 제2014-90호(TAGO 운영 전담기관 지정)	시스템 구축 용역
국토 교통부	교통약자 통합관리 시스템 구축 사업	2024	-	·교통약자 이동편의 증진법 제17조제2항(교통이용편의서비스의 제공) ·교통약자 이동편의 증진법 제30조 및 시행령 제21조의3(권한의 위임 또는 위탁)	시스템 구축 용역

위탁 기관	수탁사무	수탁사무 시작연도	수탁사무 사무편람명	수탁 법령근거	비고
국토 교통부	교통안전정보관리 체계	2006	·교통안전정보관리시스템 운영 사무편람	·교통안전법 제52조 및 제59조 ·시행령 제48조의2(업무의 위탁)	
국토 교통부	운행기록 분석 및 활용	2009	·운행기록분석시스템 운영 사무편람	·교통안전법 제55조 ·시행령 제3조, 제45조, 시행규칙 제30조 ·시행령 제48조의2(업무의 위탁)	
국토 교통부	운전자격확인시스템 구축 및 운영	2022	-	·여객자동차운수사업법 제34조의2, 제34조의3(운전자격확인시스템 구축) ·시행령 제38조(권한의 위탁)	시스템 구축 용역
국토 교통부	화물운송실적관리 시스템	2014	-	·화물자동차운수사업법 제47조의2 ·시행규칙 제44조의3 * 1. 화물운수사업 연구수행기관, 2. 공단	국토부 고시 준용
국토 교통부	교통수단안전점검	2018	·교통수단안전점검 사무편람	·교통안전법 제33조, 시행령 제20조~제21조의2 ·법령 제59조(권한의 위임 및 업무의 위탁), 시행령 제48조의2(업무의 위탁) ·시행규칙 제6조, 제7조의2	
국토 교통부	교통안전관리규정 이행 확인·평가	2009	·교통안전관리규정사무편람	·교통안전법 제21조, 시행령 제19조 ·법령 제59조(권한의 위임 및 업무의 위탁), 시행령 제48조의2(업무의 위탁) ·시행규칙 제5조	
국토 교통부	운수종사자 현황 관리 (버스·택시·화물)	버스·택시 2008, 화물 2011	-	·여객법 제22조, 제22조의2, 제27조 ·법령 제76조(권한의 위탁), 시행령 제38조(권한의 위탁) ·화물자동차운수사업법 제10조의2 ·법령 제64조(권한의 위탁 등), 시행령 제15조(권한의 위탁)	국토부 고시 준용
국토 교통부	교통안전 담당자 교육	2018	·교통안전담당자 교육 사무편람	·교통안전법 제54조의2 ·시행령 제44조의3 ·제주특별자치도 조례 제34조의2	
국토 교통부	교통안전 관리자 일부 면제자 교육	2013	-	·교통안전법 제53조, 시행령 제43조 ·시행령 제48조의2(업무의 위탁) ·시행규칙 제24조	내부규정 운영

위탁 기관	수탁사무	수탁사무 시작연도	수탁사무 사무편람명	수탁 법령근거	비고
국토 교통부	교통안전체험교육	2009	·교통안전체험교육 사무편람	·교통안전법 제56조 ·시행령 제46조, 제48조의2(업무의 위탁) ·시행규칙 제31조 ·여객자동차운수사업법 제24조, 화물자동차운수사업법 제8조 ·여객자동차운수사업법 시행규칙 제 49조, 제19조	
국토 교통부	운전적성정밀검사	1986	-	·여객법 제24조, 시행규칙 제49조 ·시행령 제38조(권한의 위탁) ·화물자동차운수사업법 제8조, 시행규칙 제18조의2 ·시행령 제15조(권한의 위탁)	내부규정 운영
국토 교통부	도로안전 자격시험 (화물·버스·택시·교통안전관리자)	화물 2004, 버스 2012, 택시 2021, 교통안전관리자 1985	-	·화물자동차운수사업법 제8조, 시행규칙 제18조의4~제18조의6 ·시행령 제15조(권한의 위탁) ·여객자동차운수사업법 제24조, 시행규칙 제49조~제57조 ·시행령 제38조(권한의 위탁) ·교통안전법 제53조, 시행규칙 제18조 ·시행령 제48조의2(업무의 위탁)	내부규정 운영
국토 교통부	단지내도로 교통안전 실태점검	2020	-	·교통안전법 제57조의3 ·시행령 제48조의2(업무의 위탁)	국토부 고시 준용
국토 교통부	도로교통안전관리 (평가, 점검, 교육)	교육 2008, 평가 2017	·교통안전관리규정 심사관련 사무편람 ·교통안전담당자 교육운영 사무편람	·교통안전법 제21조, 제34조, 제45조,제54조의2, 시행령 제25조 ·시행령 제48조의2(업무의 위탁) ·시행규칙 제10조	
국토 교통부	전세버스 교통안전정보 공시	2018	·전세버스 교통안전정보 공시시스템 사무편람	·여객자동차운수사업법 제20조의2 ·시행규칙 제43조의2 ·시행령 제38조(권한의 위탁)	
국토 교통부	교통문화지수 실태조사	1998	·교통문화지수 실태조사 사무편람	·교통안전법 제57조 ·시행령 제48조의2(업무의 위탁)	
국토 교통부	택시운행정보관리 시스템 (TIMS)	2014	-	·택시운송사업의 발전에 관한 법률 제13조, 제21조(업무의 위탁) ·시행령 제22조, 제24조(업무의 위탁) ·시행규칙 제10조, 제11조	내부규정 운영

위탁 기관	수탁사무	수탁사무 시작연도	수탁사무 사무편람명	수탁 법령근거	비고
국토 교통부	광역버스 종합정보시스템 구축·운영	2024	-	·대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 제10조의3 및 시행령 제14조의4(광역버스종합정보체계의 구축·운영) ·동법 시행령 제14조의4 제4항(공단 위탁 근거)	시스템 구축 용역
국토 교통부	플랫폼운송 사업 기여금 수납 및 운용관리	2026	-	·여객자동차운수사업법 제49조의5 ·시행령 제20조의7부터 제20조의11 ·여객자동차운송시장안정기여금의 납부 등에 관한 고시 ·시행규칙 제93조의6(기여금·연체료 수납 등의 위탁 등)	'26년 下 사무편람 제정 예정
국토 교통부	위험물질 운송안전관리센터	2018	-	·물류정책기본법 제29조, 제29조의2, 제29조의3 ·시행령 제21조(위험물질운송안전관리센터의 설치·운영)	내부규정 운영
국토 교통부	화물자동차 안전운임센터	2025	·화물자동차 안전운임신고센터 운영 편람	·화물자동차운수사업법 제5조의14(화물자동차 안전운임신고센터) ·시행령 제15조제4항(권한의 위탁)	
국토 교통부	교통부문 온실가스 배출량 조사	배출량조사·목표관리제 2011, 배출계수 개발 2010	-	·지속가능 교통물류 발전법 제15조, 제16조, 제51조 ·통계법 제18조(통계작성의 승인) ·시행령 제47조(업무의 위탁) ·탄소중립·녹색성장 기본법 제27조 ·탄소중립·녹색성장 기본법 시행령 제39조, 제74조(업무의 위탁)	내부규정 운영
국토 교통부	수송부문 외부사업 감축관리	외부사업 2016	-	·온실가스 배출권의 할당 및 거래에 관한 법률 제40조 ·동법 시행령 제57조(권한 또는 업무의 위임·위탁)	국토부 고시 준용
국토 교통부	항공안전 자율보고제도	2000	·항공안전 자율보고 사무편람	·항공안전법 제61조, 시행규칙 제135조 ·시행령 제26조(권한 및 업무의 위임·위탁)	
국토 교통부	항공보안 자율신고제도	2014	·항공보안 자율신고 사무편람	·항공보안법 제33조의2, 시행규칙 제19조의2 ·시행령 제19조의4(항공보안 자율신고업무의 위탁)	

위탁 기관	수탁사무	수탁사무 시작연도	수탁사무 사무편람명	수탁 법령근거	비고
국토 교통부	항공기 내 반입금지물품 관리	2019	·항공기 내 반입금지 세부 물품 선정 및 데이터 관리 사무편람	·항공보안법 제21조 ·항공기 내 반입금지 위해물품 국토부 고시(제2021-1274호)	
국토 교통부	항공교육통합관리 시스템 및 경량항공기 조종교육증명 안전교육	2018	·항공교육훈련통합관리 시스템 사무편람 ·경량항공기 조종교육증명 안전교육 사무편람	·항공안전법 제48조, 제115조, 시행규칙 제293조 ·항공안전법 시행령 제26조(권한 및 업무의 위임·위탁)	
국토 교통부	항공종사자 자격시험 (항공, 한정심사, 경량항공기 조종사)	시험 1984, 한정심사 1988, 경량항공기 2009	·항공종사자 학과시험/실기시험 사무편람	·항공안전법 제38조, 제44조, 제112조, 제135조 ·시행령 제26조(권한 및 업무의 위임·위탁)	
국토 교통부	항공영어구술능력 증명시험 평가	2017	-	·항공안전법 제45조, 제135조 ·시행령 제26조(권한 및 업무의 위임·위탁) ·시행규칙 제99조, 제100조	내부규정 운영
국토 교통부	상시원격학과시험 시스템 구축·운영	2008	-	·항공사업법 제6조 ·시행령 제11조(항공 관련 정보화사업의 위탁)	내부규정 운영
국토 교통부	초경량비행장치 신고	2020	-	·항공안전법 제122조, 제123조, 제135조 ·시행령 제26조(권한 및 업무의 위임·위탁) ·시행규칙 제301조~제303조	내부규정 운영
국토 교통부	드론공원 지정 및 관리 업무	2024	·드론공원의 지정 신청 등 관리 및 점검에 관한 사무편람	·드론법 제11조의2(드론공원의 지정 및 관리), 시행령 제12조의2(드론공원의 지정요건), 제12조의3(드론공원의 지정 절차) 등 ·드론법 시행령 제20조(업무의 위탁)	
국토 교통부	드론우수 사업자 제도 운영	2025	·드론 우수사업자의 지정 및 지원 업무 사무편람	·드론법 제16조(우수사업자의 지정 등), 제21조(권한 등의 위임·위탁) ·드론법 시행령 제20조(업무의 위탁) ·드론법 시행규칙 제5조(우수사업자의 지정기준)	
국토 교통부	드론 전문교육기관 인가·심사	2017	-	·항공안전법 제126조, 제135조 ·시행규칙 제307조 ·국토교통부 고시 제2021-868호 ·시행령 제26조(권한 및 업무의 위임·위탁)	내부규정 운영

위탁 기관	수탁사무	수탁사무 시작연도	수탁사무 사무편람명	수탁 법령근거	비고
국토 교통부	드론산업 활성화 (산업계 드론 임무 특화교육)	2019	·공공분야 드론 조종인력 양성사업 사무편람	·항공안전법 제126조, 제135조 ·시행령 제26조(권한 및 업무의 위임·위탁) ·고용보험법 제31조제2항(직업능력개발의 촉진)	
국토 교통부	철도안전 자율보고	2020	·철도안전 자율보고 매뉴얼	·철도안전법 제61조의3, 제88조 ·시행령 제63조(업무의 위탁)	
국토 교통부	철도안전 지식보급 및 홍보	2006	-	·철도안전법 제70조 ·시행령 제63조(업무의 위탁)	
국토 교통부	철도자격시험 관리 (면허·관제)	면허 2006, 관제 2017	-	·철도안전법 제10조, 제17조, 제21조의3, 제21조의8 ·시행령 제63조(업무의 위탁)	연간계획 국토부 승인
국토 교통부	철도종사자 관리	2006	-	·철도안전법 제18조, 제19조, 제20조, 제21조의9 ·시행령 제63조(업무의 위탁)	연간계획 국토부 승인
국토 교통부	철도차량정비기술자 자격인정	2019	-	·철도안전법 제24조의2 ·시행령 제63조(업무의 위탁)	연간 수수료 국토부 승인
국토 교통부	철도차량·용품 형식승인검사	2021	·철도차량 용품 형식승인 검사 매뉴얼	·철도안전법 제26조, 제26조의3, 제26조의6, 제27조, 제27조의2 등 ·시행령 제28조의2(검사 업무의 위탁)	
국토 교통부	철도차량 정비조직인증 검사	2019	·철도차량 정비조직인증 검사 매뉴얼	·철도안전법 제38조의7 ·시행령 제63조(업무의 위탁)	
국토 교통부	철도차량 정밀안전진단결과 평가	2023	·철도차량 정밀안전진단결과 평가업무 매뉴얼	·철도안전법 제38조의14 ·철도안전법 시행령 제63조(업무의 위탁)	
국토 교통부	철도안전관리체계 정기검사	2014	·철도안전관리체계 검사 매뉴얼	·철도안전법 제8조, 시행규칙 제6조 ·시행령 제63조(업무의 위탁)	
국토 교통부	철도안전관리체계 수시검사	2014	·철도안전관리체계 검사 매뉴얼	·철도안전법 제8조, 시행규칙 제6조 ·시행령 제63조(업무의 위탁)	
국토 교통부	철도운영기관 안전수준평가	2018	·철도안전관리 수준평가 매뉴얼	·철도안전법 제9조의3 ·철도안전관리 수준평가 시행지침(국토부 훈령 제77호) ·시행령 제63조(업무의 위탁)	
국토 교통부	철도안전관리체계 기술기준 연구	2014	-	·철도안전법 제7조 ·시행령 제63조(업무-의 위탁)	
국토 교통부	철도 종합시험운행 결과 검토	2014	-	·철도안전법 제38조, 시행규칙 제75조(종합시험운행의 시기·절차 등) ·시행령 제63조(업무의 위탁)	연간계획 국토부 보고

위탁 기관	수탁사무	수탁사무 시작연도	수탁사무 사무편람명	수탁 법령근거	비고
국토 교통부	철도교통시설안전 진단 및 평가	진단 2014, 평가 2018	·교통시설안전진단 실시결과 평가 사무편람	·교통안전법 제34조, 제45조 ·시행령 제25조, 제34조 ·시행령 제48조의2(업무의 위탁)	
국토 교통부	철도역사 안전 및 이용편의 수준평가	2019	·철도역사의 안전 및 이용편의 수준평가 업무 지침	·철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 제34조, 시행규칙 11조 ·시행령 제32조(철도역사의 안전 및 이용편의 수준평가 등)	
국토 교통부	철도시설 정밀진단・성능평가의 결과보고서 평가	2021	·정밀진단·성능평가 결과보고서 평가규정	·철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 제31조, 제33조, 제33조의2 ·시행령 제34조의5(권한의 위탁) * 1. 국토안전관리원(구조·건축물), 2. 공단(궤도 등)	
국토 교통부	차대번호 등의 표기업무	1981	·차대번호 등의 표기업무 사무편람	·자동차관리법 제22조, 제23조, 제77조(권한의 위임 및 위탁) ·시행규칙 제16조, 제17조, 제18조, 제19조, 제20조, 제21조	
국토 교통부	자기인증의 면제에 관한 업무	2009	·자동차자기인증 면제 사무편람	·자동차관리법 제30조의4, 제77조(권한의 위임 및 위탁) ·시행규칙 제40조의3	
국토 교통부	자동차 튜닝 승인	2003	-	·자동차관리법 제34조, 제77조 ·시행령 제19조(업무의 위탁) ·시행규칙 제55조, 제56조	국토부 고시 준용
국토 교통부	기기정도검사	1981	-	·자동차관리법 제40조 ·시행령 제19조(업무의 위탁) ·환경분야 시험·검사 등에 관한 법률 제11조(측정기기의 정도검사)	국토 교통부령 준용
국토 교통부	기계식주차장 정보망 운영	2016	-	·주차장법 제19조의21 ·시행령 제12조의11(기계식주차장 정보망의 구축·운영 업무의 위탁)	시스템 구축 용역
국토 교통부	자동차 온라인등록	2015	-	·자동차관리법 제69조, 제77조 ·시행령 제14조, 제19조(업무의 위탁) ·시행규칙 제153조 ·자동차등록령 제12조	내부규정 운영

위탁 기관	수탁사무	수탁사무 시작연도	수탁사무 사무편람명	수탁 법령근거	비고
국토 교통부	자동차 전산자료의 이용	2008	-	·자동차관리법 제69조, 제76조, 제77조 ·시행령 제14조, 제19조(업무의 위탁) ·공공데이터의 제공 및 이용활성화에 관한 법률 제26조 ·자동차관리전산정보처리조직의 운영에 관한 규정 제26조(이용수수료)	내부규정 운영
국토 교통부	자동차등록 지원플랫폼 운영	2010	-	·자동차등록령 제12조 ·도시철도법 제21조(도시철도채권의 매입), 지방공기업법 제19조(지방채 등), 도시철도채권 매입사무 취급규칙 제6조	
국토 교통부	자동차 365 포털 운영 (자동차이력관리 정보의 제공)	2015	-	·자동차관리법 제69조, 제69조의2, 제77조(권한의 위임 및 위탁) ·시행령 제19조(업무의 위탁)	
국토 교통부	자동차 및 건설기계 재산조회	2015		·민사집행법 제74조 ·민사집행규칙 제36조 ·재산조회규칙 제7조 ·자동차관리법 제77조(권한의 위임 및 위탁)	
국토 교통부	건설기계 형식승인 및 확인검사	2008	-	·건설기계관리법 제18조, 제19조 ·건설기계관리법 시행령 제12조 ·건설기계관리법 제38조(권한의 위임 및 위탁), 시행령 제18조의3(업무의 위탁) * 공단 및 검사대행자(국토부 장관 지정 고시)	내부규정 운영
국토 교통부	건설기계 부품인증	2019	-	·건설기계관리법 제20조의4 ·건설기계관리법 시행규칙 제56조의13 ·건설기계관리법 제38조(권한의 위임 및 위탁), 시행령 제18조의3(업무의 위탁) * 공단 및 검사대행자(국토부 장관 지정 고시)	국토부 고시 준용
국토 교통부	건설기계 조종사 경력관리	2007	·건설기계조종사 경력관리 업무 매뉴얼	·건설기계관리법 제30조의2 ·시행령 제18조의3(업무의 위탁)	
국토 교통부	자동차안전·하자심의 위원회 운영 및 사무처리	2019	-	·자동차관리법 제47조의2부터 제47조의12 ·시행령 제9조의13(위원회 운영의 위탁)	내부규정 운영

위탁 기관	수탁사무	수탁사무 시작연도	수탁사무 사무편람명	수탁 법령근거	비고
국토 교통부	자율주행 시범운행지구 서비스 관련 위탁사업	2022	-	·자율주행자동차법 제17조, 제52조 등 ·시행령 제36조(권한의 위임 및 업무의 위탁) ·국토부 고시 제2022-135호(자율차 시범운행지구 성과평가 위탁기관 및 평가기준 등) * 자율주행과 관련된 기관 또는 단체	연간계획 국토부 승인

4) 스마트주차정보시스템구축(4638-302)

○ 국가 스마트주차정보시스템의 지자체 주차정보시스템 연계를 통한 주차장 연계율이 8.4%로 저조하고 실시간 주차정보 제공에 대한 지자체의 우려로 전국 단위의 주차공유 기반 구축이라는 사업성과를 기대하기 어려운 상황이므로, 주차장 연계를 확대해 나가되 주차공유 필요성이 높은 지역 또는 교통거점(공항, 철도역 등) 등 일정 범위에서 먼저 주차공유 성과를 현실화하는 방안을 통하여 사업효과를 도모할 필요가 있음.

가) 개요

스마트주차정보시스템구축 사업은 전국 주차장의 시설정보, 운영정보 및 실시간정보를 수집·관리하고 이를 행정안전부 공공데이터 포털을 통해 공개하여, 시간대별 주차정보 공유 부족에 따른 배회 차량 등으로 인한 교통혼잡과 에너지 낭비 및 대기오염 등 사회적 비용을 줄이고 주차난 해결 및 관련 산업의 활성화를 유도하기 위한 사업임.

이 사업의 2026년도 예산액은 6억 9,700만원으로, 이 중 4억 9,500만원(71.0%)이 집행되고, 1억 8,700만원이 다음연도로 이월되었으며, 1,500만원이 불용되었음.

【 2025년도 스마트주차정보시스템구축 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액 등	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
스마트주차정보 시스템구축 (민간위탁사업비)	697	697	-	-	697	495	187	15	313

※ 자료: 국토교통부

나) 주차공유 성과 현실화 방안 강구 필요

국토교통부는 전국에 분산된 주차장정보의 수집·공개를 위하여 건축물대장 정보를 보유한 건축행정시스템과 지자체의 주차정보시스템을 국가 스마트주차정보시스템으로 연계·통합하는 방식으로 이 사업을 추진하고 있음.

건축행정시스템과 연계를 통하여 주차장의 주소, 전체 면 수, 주차장 형태 등 시설정보를 수집하고, 각 지방자치단체의 주차정보시스템과 연계를 통하여 주차장 운영시간, 주차요금 등 운영정보와 주차이력 정보, 실시간 주차가능 면 수 등 실시간 주차정보를 수집함.

2025년 기준 건축행정시스템 및 각 지자체의 주차정보시스템과 연계를 통하여 국가 스마트주차정보시스템에 연계된 주차장 연계율을 보면, 건축행정시스템과 연계를 통해 전국 주차장 1,994,266개소 중 1,725,312개소가 연계되어 연계율이 86.5%로 높은 편임.

그런데, 지자체 주차정보시스템과 연계를 통하여 국가 스마트주차정보시스템에 연계된 주차장은 국가 시스템과 연계가 완료된 113개 지자체[204]의 주차정보시스템에 연계된 166,861개소로 전국 주차장(1,994,266개소)의 8.4%에 불과하고, 이 중 2,069개소만 국가 시스템에서 실시간 주차정보가 제공되고 있어 주차장 연계율 및 실시간 주차정보 제공률이 매우 낮음.

204) 2025년 기준 전국 226개 기초지자체 중 주차정보시스템이 구축된 지자체는 124개로, 이 중 기술적으로 문제없이 국가 스마트주차정보시스템에 연계가 가능한 곳은 118개 지자체이며 이 중 113개 지자체의 주차정보시스템과 연계가 완료되었음.

지자체 주차정보시스템 연계를 통한 국가 시스템의 주차장 연계율이 낮은 이유는 서울시를 제외한 각 지자체의 주차정보시스템에 연계된 주차장이 대부분 공영주차장에 머물고 있어 지자체 주차정보시스템 자체의 연계율이 매우 낮기 때문임. 이러한 점을 고려하여 국토교통부는 현재 국가 스마트주차정보시스템에서 주차관제 기능을 갖춘 노외공영주차장[205]에 한정하여 실시간 주차정보를 제공하고 있음.

【 국가 스마트주차정보시스템 연계 현황(2025년) 】

구 분			주차장 수	전국 대비	비고
전국			1,994,266개소	100.0%	
국가 스마트 주차정보 시스템	건축행정시스템 연계		1,725,312개소	86.5%	
	지자체 시스템 연계		**166,861개소**	**8.4%**	7개 특·광역시의 각 지자체시스템 연계율: 서울 52.2%, 대구 2.3%, 광주 0.6%, 울산 0.2%, 나머지 0.1% 미만
		실시간 주차정보 제공	**2,069개소**	**0.1%**	실시간 관제기능을 갖춘 노외공영주차장에 한정하여 실시간 주차정보 제공

※ 자료: 국토교통부

이와 같은 현황으로 볼 때, 국가 스마트주차정보시스템 구축사업의 핵심 성과로 설정된 실시간 주차정보의 수집·제공 실적이 매우 낮아 전국 단위의 주차정보 공유 기반을 구축하려는 사업목적 달성에는 한계가 있는 것으로 보임.

205) 「주차장법」에 따른 주차장의 종류

종 류	정 의	설치주체
노상주차장	도로의 노면 또는 교통광장(교차점광장만 해당한다. 이하 같다)의 일정한 구역에 설치된 주차장으로서 일반(一般)의 이용에 제공되는 것	지자체
노외주차장	도로의 노면 및 교통광장 외의 장소에 설치된 주차장으로서 일반의 이용에 제공되는 것	지자체, 민간
부설주차장	건축물, 골프연습장, 그 밖에 주차수요를 유발하는 시설에 부대(附帶)하여 설치된 주차장으로서 해당 건축물·시설의 이용자 또는 일반의 이용에 제공되는 것	주차수요를 유발하는 시설을 건축하거나 설치하려는 자 (국가·지자체·공공기관 등, 민간)

국토교통부는 이러한 문제를 개선하기 위하여 「도시교통정비 촉진법 시행령」 개정을 통하여 개별 시설물의 주차정보시스템을 국가 스마트주차정보시스템 또는 지자체 주차정보시스템에 연계하거나 실시간 주차정보를 제공하는 시설물에 대해서는 교통유발부담금(이하 “부담금”)[206]을 경감하는 방안을 추진하고 있음. 이를 위해 2026년 5월 관련 시행령 개정안을 입법예고하였음.

이 개정안은 시설물에 자체 주차정보제공시스템을 ‘구축’하는 경우 경감률 20%를 적용하는 현행 경감요건을 국가 또는 지자체 주차정보시스템과 ‘연계’하는 경우 경감률 20%를 적용하는 내용으로 변경하고, 실시간 주차정보 여부와 관계없이 주차정보를 제공하면 경감률 5%를 적용하는 현행 경감요건을 ‘실시간 주차정보’로 한정하고 지자체 주차정보시스템 또는 국가 시스템에 실시간 주차정보를 제공하는 경우 경감률을 5%에서 10%로 상향한다는 내용임.

【 「도시교통정비 촉진법 시행령 일부개정령안」 입법예고(국토교통부공고 제2026 -679호) 중 교통유발부담금 경감요건 관련 주요 개정내용 】

구 분	현 행		개정령안	
	이행조건	경감률	이행조건	경감률
「도시교통정비 촉진법 시행령」 〔별표4〕 ‘교통량 감축활동의 종류별 부담금 경감률’ 개정내용	주차정보제공시스템 구축	20%	**중앙정부 또는 지자체 주차정보시스템 연계**	20%
	주차정보 제공	5%	**중앙정부 또는 지자체 주차정보시스템에 실시간 주차정보를 제공하는 경우**	10%

206) **「도시교통정비 촉진법」**
제36조(교통유발부담금의 부과·징수) ① 시장은 도시교통정비지역에서 교통혼잡의 원인이 되는 시설물의 소유자로부터 매년 교통유발부담금(이하 “부담금”이라 한다)을 부과·징수할 수 있다.

이미 주차정보시스템 연계 및 주차정보 제공에 대해 시행령 기준(주차정보 제공 시 5%)보다 높은[207] 10%의 교통유발부담금 경감률을 적용하여 민영주차장의 연계를 유도하고 있는 서울시의 경우, 이보다 낮은 경감률을 적용하거나 경감률을 적용하지 않는 다른 지자체와 비교하여 지자체 주차정보시스템의 주차장 연계율이 52%로 상당히 높다는 점에 비추어

국토교통부가 추진하려는 부담금 경감방안은 민영주차장의 국가 시스템 또는 지자체 시스템 연계를 확대하는 데에 일정 부분 효과가 있을 것으로 기대됨.

【 특·광역시의 지자체·국가 주차정보시스템 주차장 연계 및 실시간정보 제공 현황(2025년) 】

(단위 : 개소)

특·광역시	전체 주차장(A)	지자체 및 국가 시스템		국가 시스템		주차정보시스템 구축·연계 관련 교통유발부담금 경감률	비 고
		연계 주차장 (B)	비율 (B/A,%)	실시간 주차정보 제공 주차장 (C)	비율 (C/B,%)		
서울	312,435	162,933	52.15	153	0.09	**실시간정보** 안내 가능한 주차정보시스템 설치 및 지자체시스템 연계 시 **10%** 경감	서울시 보유 실시간 주차정보 국가 시스템에 미제공
부산	109,360	42	0.04	42	100.0	해당없음	

207) **「도시교통정비 촉진법」**

제24조(부담금의 경감) ② 법 제38조제2호 및 제3호에 따라 시장은 다음 각 호의 자에 대해서는 별표 4의 교통량 감축 활동의 종류별 부담금 경감률에 따라 부담금을 경감할 수 있다. 다만, 별표 4에도 불구하고 교통량 감축활동의 종류, 참여자, 이행조건 및 부담금 경감률 등은 각 지방자치단체의 지역실정에 따라 해당 **지방자치단체의 조례로 다르게 정할 수 있다**.

(각 호 생략)

특·광역시	전체 주차장(A)	지자체 및 국가 시스템		국가 시스템		주차정보시스템 구축·연계 관련 교통유발부담금 경감률	비 고
		연계 주차장 (B)	비율 (B/A,%)	실시간 주차정보 제공 주차장 (C)	비율 (C/B,%)		
대구	69,376	1,613	2.33	67	4.2	주차정보제공시스템(실시간정보 제공여부 무관) 구축 시 20%, 지자체시스템 연계 시 5% 경감	
인천	125,768	27	0.02	27	100.0	주차정보제공시스템(실시간정보 제공여부 무관) 구축 시 20%, 지자체시스템 연계 시 5% 경감	
광주	41,560	227	0.55	227	100.0	해당없음	
대전	47,619	21	0.04	10	47.6	주차정보제공시스템(실시간정보 제공여부 무관) 구축 시 20%, 지자체시스템 연계 시 5% 경감	
울산	50,839	76	0.15	76	100.0	해당없음	

주) 7개 특·광역시의 지자체 주차정보시스템은 국가 스마트주차정보시스템에 연계가 완료됨.
※ 자료: 국토교통부 및 해당 지자체 조례

다만, 주차장 연계율이 높은 서울시의 경우에도 국가 시스템에 실시간 주차정보를 제공하는 주차장은 153개소로, 연계된 주차장(162,933개소)의 0.09%에 불과하여 극히 일부임.

이에 대하여 국토교통부는, 서울시가 서울시 시스템에서 수집한 실시간 주차정보를 국가 시스템에 제공하지 않는 이유로 주차정보의 정확성이 담보되지 못하고 지자체가 민영주차장 관리자에게 시정요구할 권한이 없는 상황에서 시스템으로 제공되는 주차정보와 실제 주차정보가 불일치하는 경우 발생되는 민원 등을 우려하기 때문인 것으로 설명하고 있어 국가 시스템으로의 정보 제공이 지자체에 상당한 부담으로 작용하는 것으로 보임.

이와 같은 서울시의 사례로 볼 때 지자체의 우려가 해소되지 않는 한, 지자체 주차정보시스템 및 국가 시스템의 주차장 연계율을 높이는 것만으로는 전국 주차장의 실시간 주차정보 공유를 통하여 교통혼잡과 에너지 낭비 및 대기오염 등 사회적 비용을 줄이고 주차난 해결 및 관련 산업의 활성화를 유도한다는 국가 스마트주차정보시스템 구축 사업의 효과를 기대하기는 어려워 보임.

이에 국토교통부는 교통유발부담금 경감 등을 통하여 주차장의 지자체 및 국가 시스템 연계를 확대해 나가되, 주차공유 필요성이 높은 특정 지역이나 주요 교통거점(공항, 철도역 등) 등을 우선 대상으로 정하여 실시간 주차정보를 수집·제공함으로써 일정 범위에서 주차공유 성과를 현실화한 후 단계적으로 사업 범위를 확대해 나가는 방안 등을 통하여 사업효과를 도모할 필요가 있음.

바. 항공교통본부

1) 항공교통본부 인건비(7101-101)

○ 항공교통본부는 청사 옹벽 정밀안전진단 용역비 부족을 이유로 인건비 1억 6,200만 원을 일반연구비로 자체이용하여 집행하였으나, 이는 「국가재정법」 제47조제1항, 「2025년도 예산안 예산총칙」 및 「2025회계연도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에서 정한 이용 및 기획예산처장관이 위임한 자체이용 대상에 해당되지 않음. 그럼에도 항공교통본부는 법령상 근거 없이 인건비를 자체이용함으로써 「국가재정법」 및 예산집행 기준에 부합하지 않게 집행했으므로, 항공교통본부는 법령상 근거 없는 이용이 발생하지 않도록 이를 시정하고 동일 사례가 재발하지 않도록 교육하는 등 조치를 마련할 필요가 있음.

가) 개요

항공교통본부는 국토교통부 소속 책임운영기관으로 비행정보구역의 항공기 관제 및 경보에 관한 사항, 항공로·비행정보구역의 비행정보 및 항공정보의 제공, 항공기 수색구조업무의 지원 및 협조, 항공교통흐름관리에 관한 사항 등을 수행하는 조직임.[208]

2025회계연도 항공교통본부 인건비 예산은 207억 5,400만원 편성되었으나 7억 4,900만원이 이전용되어 예산현액은 200억 5백만원으로 나타났음. 이 중 198억 9,800만원이 집행되고 1억 7백만원이 불용되었음.

---

208) **「국토교통부와 그 소속기관 직제」**
제53조의2(직무) 항공교통본부는 다음 사무를 관장한다.
1. 비행정보구역의 항공기 관제 및 경보에 관한 사항
2. 항공로·비행정보구역의 비행정보 및 항공정보의 제공
3. 항공기 수색구조업무의 지원 및 협조
4. 공역 사용에 대한 검토와 조정 및 승인
5. 항공교통흐름관리에 관한 사항
6. 항공로관제 및 항공교통흐름관리 시설 및 장비의 신설과 개량 및 유지보수

【 2025회계연도 항공교통본부 인건비 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
항공교통본부 인건비	20,754	20,754	-	△749	20,005	19,898	-	107	22,659

나) 「국가재정법」 및 예산지침에 적합하지 않은 인건비 자체 이용 주의 필요

「국가재정법」 및 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따르면 인건비를 다른 비목으로 이용하는 것을 엄격히 제한하고 있으며 자체이용의 범위를 기획예산처장관이 위임하는 범위로 제한하는 한편, 책임운영기관의 이·전용특례를 두면서도 예산총칙에서 정한 범위 내에서만 허용하고 있음.

그럼에도 항공교통본부는 예산총칙상 허용 범위를 벗어나 인건비를 부적절하게 이용하였으며 자체이용의 범위가 아님에도 이를 자체이용하여 「국가재정법」 및 예산지침에 부합하지 않게 집행하였음.

2025회계연도 항공교통본부 인건비의 이·전용 내역을 살펴보면 총 8차례 이·전용 및 세목조정이 이루어졌으며, 이 중 1억 6,200만원을 항공교통본부 인건비에서 청관사관리 사업의 연구용역비(260-01)로 자체이용하였음.

【 2025회계연도 항공교통본부 이·전용 등 세부내역 】

구분 (날짜)	∽에서		금액 (백만원)	∽으로		이·전용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
세목조정 (2025.3.17.)	항공교통본부인건비 (7101-101)	110-01	70	항공교통본부인건비 (7101-101)	110-02	실무수습 인건비 지급
전용 (2025.6.27.)	항공교통본부인건비 (7101-101)	110-01	99.4	항공교통본부 기본경비 (7111-201)	220-01	출장여비, 이전비 등 국내여비 세출예산 부족
이용 (2025.10.29.)	항공교통본부인건비 (7101-101)	110-01 (인건비)	162	청관사관리 (3700-3731-302)	260-01 (일반연구비)	청사 옹벽 보수·보강 방안 마련을 위한 정밀안전진단 용역비 부족
전용 (2025.12.19.)	항공교통본부인건비 (7101-101)	110-05	2.45	항공교통본부 기본경비 (7111-201)	210-16	2025년 총액인건비제 운영계획에 따라 의도적 절감 노력으로 발생한 재원을 기타운영비로 전용
이용 (2025.12.22.)	항공교통본부인건비 (7101-101)	110-01	400	철도특별사법경찰대 인건비 (7000-7002-105)	110-01	소속기관별 인건비 과부족 조정
				지방항공청 등 인건비 (7000-7002-102)	110-01	
이용 (2025.12.22.)	항공교통본부인건비 (7101-101)	110-02	15	지방항공청 등 인건비 (7000-7002-106)	110-01	소속기관별 인건비 과부족 조정
이용 (2025.12.22.)	항공교통본부인건비 (7101-101)	110-05	70	지방국토관리청 인건비 (7000-7002-102)	110-05	소속기관별 인건비 과부족 조정
세목조정 (2025.12.22.)	항공교통본부인건비 (7101-101)	110-05	6.3	항공교통본부인건비 (7101-101)	110-01	총액인건비제 자체 세부운영계획에 따라 채용된 일반임기제 공무원(7급) 보수 지급

국토교통부에 따르면 청사 옹벽 점검 결과 정밀안전진단이 필요하였고 일반연구비(260-01)가 부족하여 항공교통본부 인건비(110-01)에서 '자체이용'하여 집행하였다고 설명하고 있으나, 이는 「국가재정법」 및 예산지침을 위반한 부적절한 이용임.[209]

209) □ 청·관사관리
(1) 일자 : 2025. 10. 29.
(2) 사유 : 청사 옹벽 점검 결과, 청사 및 근무자의 안전 등을 고려하여 긴급한 정밀안전진단이 필요하여 일반회계 입법과목항(프로그램) 간 **자체이용**
- 항공운영지원 청관사관리 일반연구비(3700항-3731-302-260-01)가 부족하여 항공교통본부 인건비(7100항-7101-101-110-01)에서 이용하여 집행
(3) 전용액 : 162,000천원

첫째, 「국가재정법」은 예산의 상호 이용을 원칙적으로 금지하면서, 제47조제1항 단서에서 법령상 의무지출의 이행을 위한 경비, 환율변동·유가변동 등 사전에 예측하기 어려운 불가피한 사정이 발생하는 경우 등 제한된 경우에 한하여 기획예산처 장관의 승인을 얻어 이용하거나, 기획예산처장관이 위임하는 범위 안에서 자체적으로 이용할 수 있도록 하여 이용범위를 엄격히 제한하고 있음.[210]

이에 「2025년도 예산안 예산총칙」에 따르면, 공무원의 보수, 공공요금 및 제세, 배상금 등 일부 필수경비에 한하여 부족이 생겼을 경우 「국가재정법」 제47조제1항 단서규정에 의하여 타 비목으로부터 이용할 수 있도록 하고 있음.

【 2025년도 예산안 예산총칙 】

제10조 ① 다음 경비 또는 비목에 부족이 생겼을 경우에는 국가재정법 제47조 제1항 단서규정에 의하여 당해 소관내의 타 비목으로부터 이용할 수 있다.

1. 공무원의 보수, 기타직 보수, 상용임금, 일용임금
2. 공공요금 및 제세, 급식비, 임차료
3. 배상금, 국선변호금, 법정보상금, 법정포상금(민간)
4. 국공채 및 재정차관원리금 상환금과 금리변동으로 인한 이자지출(국고금관리법 제32조 및 동법 시행령 제51조에 따른 조달자금에 대한 이자지출 포함) 경비
5. 국제부담금, 환율변동으로 인한 원화경비 부족액
6. 국제유가 변동으로 인한 군 및 해양경찰의 유류경비 부족액

---

210) **「국가재정법」**

제47조(예산의 이용·이체) **①각 중앙관서의 장은 예산이 정한 각 기관 간 또는 각 장·관·항 간에 상호 이용(移用)할 수 없다.** 다만, **다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에 한정하여** 미리 예산으로써 국회의 의결을 얻은 때에는 기획예산처장관의 승인을 얻어 이용하거나 **기획예산처장관이 위임하는 범위 안에서 자체적으로 이용할 수 있다.** <개정 2008. 2. 29., 2014. 12. 30., 2025. 10. 1.>

1. 법령상 지출의무의 이행을 위한 경비 및 기관운영을 위한 필수적 경비의 부족액이 발생하는 경우
2. 환율변동·유가변동 등 사전에 예측하기 어려운 불가피한 사정이 발생하는 경우
3. 재해대책 재원 등으로 사용할 시급한 필요가 있는 경우
4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우

7. 기업특별회계의 양곡관리비용, 우체국예금 지급이자, 우편운송료
8. 재해대책비(전염병 예방·대책비 포함)
9. 반환금
10. 선거 및 국민투표 관련경비
11. 국민기초생활보장급여, 기초연금급여, 장애인연금급여, 아동수당, 부모급여, 장병내일준비적금 재정지원금

그런데, 항공교통본부가 행한 '일반연구비(260-01)'의 부족으로 인한 이용은 「국가재정법」 제47조제1항 단서 및 2025년도 예산안 예산총칙에 해당하는 이용 대상에 해당되지 않음. 책임운영기관에 부여된 예산 이·전용의 특례 역시 관련 법령과 예산 총칙이 정한 범위 내에서만 허용됨에도,[211] 항공교통본부는 일반연구비의 부족을 사유로 인건비를 자체이용하였으며 이는 책임운영기관 특례의 허용범위를 벗어난 부적정한 예산집행으로서 「국가재정법」 및 예산 집행기준에 부합하지 않음.

둘째, 「2025회계연도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따르면 인건비는 효율적 집행을 위하여 인건비와 타 비목 간 전용을 최소화하도록 하고 있으며, 「국가재정법」 제47조 단서에 따른 자체이용 역시 '공공요금 및 제세', '배상금', '재해대책비', '반환금' 등 제한된 항목에 예산 부족이 발생한 경우에 한하여 기획예산처장관의 승인 없이 각 중앙관서의 장이 '자체이용' 하도록 위임하고 있음.

211) 「2025회계연도 예산 및 기금운용계획 집행지침」
<책임운영기관 예산 이·전용의 특례>
○ 중앙관서의 장은 책임운영기관 예산집행상 특히 필요한 경우 본 지침상의 자체 이용권 위임 범위에도 불구하고 **예산총칙의 범위내에서** 각 과목 상호간에 자체 이용할 수 있다.
- 중앙관서의 장이 이용한 때에는 과목별 금액 및 이유를 명시한 명세서를 기획재정부장관 및 감사원에 송부하여야 한다.

【 「2025회계연도 예산 및 기금운용계획 집행지침」(기획예산처) 】

<인건비와 타 비목 간 전용 최소화>

(2) **인건비와 타 비목간 전용 최소화**

가) 인건비에서 타 비목으로 전용

○ **인건비 관련 비목에 잉여재원이 발생하더라도 다른 비목으로의 전용은 다음의 경우로 최소화 되도록 하여야 한다.**

- 「예산성과금」을 지급하기 위해 전용하는 경우
- 정부업무의 외부 위탁·대행에 따라 관련 인건비를 관리용역비(210-15목), 민간위탁사업비(320-02목) 등 위탁·대행 사업비로 전용하는 경우
- 국민연금, 건강보험, 고용보험(별정직 및 임기제 공무원에 대한 고용보험 포함) 및 산재보험 등 고용부담금(320-09목)을 지급하기 위해 전용하는 경우
- 기타 채무상환, 재해대책비, 법정경비 등 지출이 불가피한 경비에 부족이 발생하여 전용하는 경우

<자체 이용권 위임범위>

< 관련규정 >

- 「국가재정법」제47조제1항
- 2025년도 예산총칙 제10조

1. 2025년도 예산총칙에서 정한 아래경비에 부족이 생겼을 경우에는 기획재정부장관의 승인을 얻어 당해 소관 내 타 비목으로부터 이용할 수 있다.

다만, 각 중앙관서의 장은 '나'항목 중 공공요금 및 제세, '다' '라' '사' '아' '자' 항목에 부족이 생겼을 경우에는 타 비목으로부터 자체 이용할 수 있다.

가. 공무원의 보수, 기타직보수, 상용임금, 일용임금
나. 공공요금 및 제세, 급식비, 임차료
다. 배상금, 국선변호금, 법정보상금, 법정포상금(민간)
라. 국공채 및 재정차관원리금 상환금과 금리변동으로 인한 이자지출(국고금관리법 제32조 및 동법 시행령 제51조에 따른 조달자금에 대한 이자지출 포함) 경비
마. 국제부담금, 환율변동으로 인한 원화경비 부족액
바. 국제유가 변동으로 인한 군 및 해양경찰의 유류경비 부족액
사. 기업특별회계의 양곡관리비용, 우체국예금 지급이자, 우편운송료
아. 재해대책비(전염병 예방·대책비 포함)
자. 반환금
차. 선거 및 국민투표 관련경비
카. 국민기초생활보장급여, 기초연금급여, 장애인연금급여, 아동수당, 부모급여, 장병내일준비적금 재정지원금

이에 따르면, 일반연구비는 예산총칙에 따른 이용 대상에 포함되지 않을 뿐더러 기획예산처 장관이 위임한 자체이용 대상이 아님에도 항공교통본부는 이를 부적절하게 자체이용하였음.

이를 종합하면, 인건비와 타 비목 간의 이용은 예산집행의 엄격성과 재정규율 유지를 위하여 「국가재정법」 등이 정한 범위 내에서 제한적으로 허용되는 것임에도, 항공교통본부는 자체이용이 허용되지 않는 일반연구비 부족분을 충당하기 위하여 「국가재정법」과 「2025회계연도 예산 및 기금운용계획 집행지침」을 준수하지 않고 인건비를 자체이용하였음.

항공교통본부에 따르면, 항공교통본부 청사 옹벽에 심각한 변위[212]가 관찰되어 긴급 정밀안전진단 소요비용 확보를 위해 예산을 이용한 것으로 다소 불가피한 사정이 있던 것으로 보임. 다만, 관계 법령 및 지침에 대한 면밀한 검토가 미흡하여 자체이용 가능한 것으로 잘못 판단하고 집행한 사실이 있으며, 이에 대해 항공교통본부는 향후 이러한 예산집행이 발생하지 않도록 관련 법령 및 지침을 철저히 준수하고 재발방지 대책을 마련하겠다는 입장임.

따라서 항공교통본부는 이를 시정하고 향후 관련 법령과 예산집행기준을 철저히 준수하도록 교육을 실시하는 등 재발방지 대책을 마련할 필요가 있음.

212) 정밀안전진단 용역 결과 총사 옹벽이 E등급으로 확인되어 즉각 사용중단 조치 중임(2026.6.~)

2) 항공교통본부 기본경비(7111-201)

○ 항공교통본부는 2025년 말 세출예산 부족 등을 이유로 총액인건비 비대상 경비를 총액인건비 대상 기본경비로 3차례 이·전용하여 총액인건비 규모를 증액하였는데, 이는 「중앙부처 총액인건비제 세부운영지침」 및 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 부합하지 않는 예산집행임. 항공교통본부는 총액인건비제의 취지에 맞게 총액인건비 비대상 경비를 총액인건비 대상 경비로 이·전용하여 총액인건비 규모를 증액하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

항공교통본부 기본경비는 기본적 기능 수행을 위한 경상경비 중 인건비성 경비(상용임금, 특근매식비, 일·숙직비, 복리후생비, 기타운영비 등)로서 2025회계연도 항공교통본부 기본경비 예산은 9억 6백만원이 편성되었으며 1억 8천만원이 전년도로부터 이월, 2억원이 이·전용되어 예산현액은 12억 8,600만원으로 나타났음. 이 중 11억 6,500만원을 집행하고 7,100만원을 다음 연도로 이월하였으며 5,000만원을 불용하였음.

【 2025회계연도 항공교통본부 기본경비 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
항공교통본부 기본경비	906	906	180	200	1,286	1,165	71	50	918

나) 총액인건비 비대상 경비의 이·전용을 통한 총액인건비 증액 부적정

항공교통본부는 인건비 총액의 범위에서 조직·정원 및 보수의 결정에 자율성을 부여하는 총액인건비제를 운영하고 있음.[213] 총액인건비제는 「행정기관의 조직과 정원에 관한 통칙」에 근거를 두고 있으며, 조직과 정원 운영의 자율성을 보장하여 운영인력 효율화 및 합리화를 도모하기 위하여 시행되는 제도임.[214]

「중앙부처 총액인건비제 세부운영지침」(행정안전부, 기획예산처, 인사혁신처 공동 지침) 및 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」(기획예산처)에 따르면, 인건비 우회 인상 방지를 위해 총액인건비 대상경비는 총액인건비 비대상 경비로 우회 집행할 수 없으며,

총액인건비에 포함되지 않은 경비로부터 총액인건비 대상 경비로의 이·전용과 예비비의 사용 등을 통한 총액인건비 규모의 증액은 원칙적으로 금지되어 있음.

---

213) **「항공교통본부 기본운영규정」**
제42조(총액인건비제 운영) 항공교통본부는 인건비 총액의 범위에서 조직·정원 및 보수의 결정에 자율성을 부여하는 총액인건비제를 운영할 수 있다.

214) **「행정기관의 조직과 정원에 관한 통칙」**
제29조(총액인건비제의 운영에 관한 특례) ①중앙행정기관의 조직 및 정원 운영의 자율성을 보장하고 합리화를 도모하기 위하여 행정안전부장관이 지정하는 중앙행정기관(「고등교육법」 제2조 및 제3조에 따른 국립대학을 포함한다)의 경우 중앙행정기관별 인건비 총액의 범위안에서 조직 또는 정원을 운영하는 총액인건비제를 운영할 수 있다.

【 총액인건비에 포함되지 않은 경비로부터 총액인건비 대상 경비로의 증액 금지 】

「중앙부처 총액인건비제 세부운영지침」(2025)

4) **총액인건비에 포함되지 않은 경비로부터 총액인건비 대상 경비로의 이·전용과 예비비의 사용 등을 통한 총액인건비 규모의 증액은 원칙적으로 할 수 없다.**
① 각 기관은 총액인건비에 부족이 발생하지 않도록 인력 및 예산을 계획적으로 운영하여야 하며, **부족이 발생할 경우에는 원칙적으로 인건비 및 운영경비를 삭감하여 지급**하여야 한다.
② 시행기관은 수시직제 개정으로 인하여 발생하는 총액인건비 증가 소요는 원칙적으로 기 확정된 총액인건비 범위 내에서 충당하여야 한다.
③ 다만, 환율인상, 긴요한 대규모 인력수요 등 불가피한 사유로 인해 총액인건비에 부족액이 발생하는 경우에는 기획예산처장관과 협의를 거쳐 총액인건비 규모를 조정할 수 있다.

5) 총액인건비 대상경비(인건비와 운영경비)는 총액인건비 비대상 경비로 우회 집행할 수 없다.

「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」

(3) **이·전용 등을 통해 총액인건비에 포함되지 않은 경비로부터 총액인건비 대상 경비로의 규모 증액은 원칙적으로 할 수 없다.**
○ 다만, 환율인상, 긴요한 대규모 인력수요 등 불가피한 사유로 인하여 총액인건비에 부족액이 발생하는 경우에는 기획재정부장관과 협의를 거쳐 총액인건비 규모를 조정할 수 있다.

다만, 항공교통본부는 연말에 세출예산 부족 등의 사유로 3차례(11.27, 12.10, 12.15) 경상경비 중 총액에 포함되지 않는 경비로부터 총액인건비 대상 기본경비로 이용하여 총액인건비 규모를 증액하는 등 「총액인건비제 세부운영지침」 및 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」을 준수하지 않았음.

【 2025회계연도 항공교통본부 이·전용 등 세부내역 】

구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		아전용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
이용 (2025.11.27.)	본부기본경비 (비총액) (7000-7011-251)	220-01	25	항공교통본부 기본경비 (7100-7111-201)	220-01	출장여비, 이전비 등 국내여비 세출예산 부족
이용 (2025.12.10.)	본부기본경비 (비총액) (7000-7011-251)	240-02	0.5	항공교통본부 기본경비 (7100-7111-201)	240-02	소속기관 재정집행 관련 기본경비 지급
이용 (2025.12.15.)	본부기본경비 (비총액) (7000-7011-251)	210-01	70	항공교통본부 기본경비 (7100-7111-201)	210-01	본부 및 소속기관 일반수용비 과부족 조정

이는 기관별 인건비 총액의 범위 내에서 조직과 정원을 자율적으로 운영함으로써 인력 운영의 효율성과 책임성을 제고하려는 총액인건비제의 취지를 훼손할 우려가 있으므로, 항공교통본부는 총액인건비에 포함되지 않은 경비를 총액인건비 대상 경비로 이·전용하여 총액인건비 대상 경비를 증액하지 않도록 주의할 필요가 있음.

사. 모빌리티자동차국

1) 자율자동차 상용화(4633-319)

○ 국토교통부는 자율주행 학습데이터의 실질적인 상호 공유·활용을 위해서 센서 데이터 저장 형식, 객체 정의·분류 기준 등의 표준화가 선행되어야 하므로, 이를 표준화하는 조치를 조속히 추진해야 할 것임. ○ 국토교통부는 농어촌 교통취약지역의 지방자치단체를 대상으로 자율주행 서비스 사업 신청을 적극 유도하며, 사업자 선정 시 농어촌 교통취약지역에 대한 가점 등의 인센티브를 마련하는 등의 대책을 마련해야 할 것임.

가) 개요

자율주행자동차 상용화는 테스트베드 고도화, 자율주행데이터 공유센터 사업, 자율차 시범운행지구 서비스 지원 등 9개 내역사업으로 구성되어 있으며, 테스트베드·데이터 등 기술적 기반 조성과 함께 시범운행지구 실증 및 성과평가 등 제도적·현장 지원을 병행하여 자율주행차의 안전한 상용화와 산업 생태계 활성화를 추진하고 있음.

【 자율자동차 상용화 내역사업별 주요 내용 】

구분	주요 내용
테스트베드 고도화	자율주행 테스트베드(K-City) 내에 레벨4 자율차 시험·평가 환경 및 연구개발 지원시설을 조성하고, 자동차 사이버보안 대응체계를 구축하는 등 K-City를 첨단화하여 자율주행 기술개발 인프라 확충
자동차 보안지원 및 대응체계 운영	「자동차관리법」 제30조의9('24.2 개정)에 따른 사이버보안 인증 심사업무 수행을 위한 인프라(센터, 전산 등) 운영·유지보수, 민간지원 등
주행데이터 공유센터	민간의 자율주행데이터 공유 및 협력 촉진을 위해 주행데이터 수집용 차량 제작, AI학습용 데이터 가공·공유 등을 지원

구분	주요 내용
자율차 경진대회	대학생 자율차 경진대회를 개최하고, 참가자들에게 이론・실습 교육프로그램을 제공함으로써 자율주행 관련 전문인력 저변 확대
상용화 정책연구	자율주행차 융복합 미래포럼에서의 전문가간담회 및 심층연구를 통해 자율차 관련 주요 시사점을 발굴·연구
자율차 사고조사위원회 운영	자율차 사고조사 장비구축, 조사체계 확립 등을 통해 사고원인을 규명하고 이해관계자에게 사고정보를 제공하는 위원회 기능 지원
자율차 시범운행지구 서비스 지원사업	자율차 시범운행지구를 운영 및 관리하는 지자체와 자율주행 기업이 안정적인 자율주행 서비스를 실증 할 수 있도록 자율주행서비스 운영비 지원
자율차 시범운행지구 평가위탁	자율차 시범운행지구 성과 평가 위탁기관을 지정하여 평가 지표·절차를 마련하고 시범운행지구별 운영 성과를 매년 평가하여 시범운행지구 전반의 운영체계 보완 및 제도개선 사항 도출하는 등 시범운행지구의 원활한 운영 지원
지역테스트베드 인증지원장비 구축	중·남부권 자율주행 기술수요 충족을 위해 기 구축('22.12)한 C-Track(충북대 오창캠퍼스)에 교차검증(현실+가상) 시험장비 구축

자료: 국토교통부

이 사업의 2025년도 예산액은 93억 5,400만원으로, 이 중 84억 3,700만원을 집행하고, 9억 1,700만원을 불용[215]하였음.

【 2025년도 자율자동차 상용화 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
자율자동차 상용화	9,354	9,354	-	-	9,354	8,437	-	917	9,829
· 테스트베드 고도화	1,200	1,200	-	-	1,200	1,200	-	-	1,120
· 자동차 보안지원 및 대응체계 운영	1,500	1,500	-	-	1,500	1,500	-	-	1,950
· 주행데이터 공유센터	900	900	-	-	900	900	-	-	1,820

215) '지역테스트베드 인증지원장비 구축사업'의 경우 9억원 전액 불용하였는데, 국토교통부가 제안한 7(국비):3(지방비)의 매칭비율이 기획예산처 검토 과정에서 3(국비):7(지방비)로 변경·확정되면서 청주시의 매칭 부담이 가중되었고, 이에 청주시가 참여하지 않겠다고 함('25.7)에 따라 사업추진이 불가능해졌음.

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
· 자율차 경진대회	500	500	-	-	500	500	-	-	300
· 상용화 정책연구	180	180	-	-	180	175	-	5	665
· 자율차 사고조사 위원회 운영	1,200	1,200	-	-	1,200	1,200	-	-	600
· 자율차 시범운행 지구 서비스 지원	2,600	2,600	-	-	2,600	2,600	-	-	3,000
· 자율차 시범운행 지구 평가위탁	374	374	-	-	374	363	-	12	374
· 지역 테스트베드 인증지원장비 구축	900	900	-	-	900	0	-	900	-

자료: 국토교통부

나) 주행데이터 공유를 위한 표준화의 조속한 추진

주행데이터 공유센터 사업은 민간의 자율주행데이터 공유 및 협력을 촉진하기 위해 주행데이터 수집용 차량 제작, AI 학습용 데이터 가공·공유 등을 지원하는 사업으로, 자율주행 데이터 공유 활성화를 통해 민간 협업을 촉진하고 자율주행기술 저변 확대, 산업 생태계 조기 조성 등 대·중소기업 동반성장 기반을 마련하려는 것임.

【주행데이터 공유센터 사업의 주요 내용 】

구분	주요 내용
데이터 수집 차량 제작·대여	센서를 부착한 데이터 수집 차량을 운영하여 다양한 교통 환경에 대한 데이터 수집
AI 학습용 데이터 가공·공유	센서 데이터를 AI 학습용 데이터로 가공하여 협의체 회원들에게 제공
공유 협의체 및 전산시스템 운영	산·학·연 기관들이 참여하는 협의체 운영을 통해 국내 자율주행 기술개발 업체 간 네트워크 형성 및 상호 협력 체계 구축

이 사업은 한국교통안전공단이 수행하는 사업에 출연금(350-01)을 지원하며, 2025년도 출연금 9억원 중 8억 8,000만원을 집행(97.8%)하였음.

【 2025년도 주행데이터 공유센터 사업 실집행 실적 】

(단위 : 백만원, %)

세사업명	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)								
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	전년도 이월액 제외		이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경 (A)						예산 현액	집행액 (C)			
주행데이터 공유사업	900	900	880	900	-	900	880	900	880	-		97.8

자료: 국토교통부

2025년 주행데이터 공유센터 사업 집행 내역을 살펴보면, 수집 플랫폼 운영 6,297만원, 주행데이터 가공 처리 6억 9,245만원, 전산시스템 유지보수 9,703만원, 공유 협의체 운영에 1,838만원을 집행하였음.

【 2025년도 주행데이터 공유 사업 세부 집행 내역 】

(단위 : 원)

구 분	예산	집행 금액	집행 잔액	집행률(%)
주행데이터 공유센터 사업	900,000,000	870,823,654	29,176,346	96.8
· 수집 플랫폼 운영	70,000,000	62,965,770	7,034,230	90.0
· 주행데이터 가공 처리	710,000,000	692,448,190	17,551,810	97.5
· 전산시스템 유지보수	100,000,000	97,029,144	2,970,856	97.0
· 공유 협의체 운영	20,000,000	18,380,550	1,619,450	91.9

자료: 국토교통부

2025년 한 해 동안 데이터 공유 협의체 기관을 대상으로 자율주행 관련 데이터 28TB[216](2024년 데이터 공유량 26TB)를 공유하였음.

한편, 2025년 주행데이터 공유 협의체에 가입한 기관 수는 57개로 기업·학교·연구원 등 다양한데, 이 사업을 통해 수집한 자율주행 데이터 공유로 주행데이터를 확보하기 어려운 중소기업·학교 등의 연구나 개발을 지원할 수 있을 것임.

【 주행데이터 공유 협의체 가입 현황 】

연번	기관명	연번	기관명	연번	기관명
1	현대자동차	20	인피닉	39	텔러스
2	현대모비스	21	JC레이다	40	네이버랩스
3	HL클레무브	22	SWM	41	삼송
4	디토닉	23	비트센싱	42	카카오모빌리티
5	모라이	24	엠데이터싱크	43	델타엑스
6	웨이티즈	25	스프링 클라우드	44	비젼인
7	카네비모빌리티	26	MDS테크	45	인하대학교
8	카이스트 (금동석 교수)	27	서울대학교	46	한국자동차연구원 (대구경북본부)
9	한국전자통신연구원	28	아우토크립트	47	오토노머스에이투지
10	모빌테크	29	한국교통대학교	48	국민대학교
11	소네트	30	차세대융합기술원	49	SD시스템즈
12	DGIST (대구경북과학기술원)	31	한국건설기술연구원	50	맥케이
13	아이티텔레콤	32	지능형자동차부품진흥원	51	넥스트박스
14	데이터메티카	33	광주과학기술원	52	한양여대학교
15	프로센스	34	와이즈오토모티브	53	전북대학교
16	LG전자	35	울산테크노파크	54	홍익대학교
17	SK텔레콤	36	이노카	55	인텔렉투스
18	페스카로	37	스카이오토넷	56	한국3M
19	대구카톨릭대학교 (김정윤 교수)	38	가천대학교 (산학협력단)	57	순천향대학교 (임강빈 교수)

자료: 국토교통부

216) 1TB(테라바이트)는 1,000GB(기가바이트)에 해당하는 용량으로, 일반적으로 고화질(HD) 동영상 1시간이 약 3~4GB라고 가정하면, 28TB는 HD 영상을 약 7,000~9,300시간동안 재생할 수 있는 크기에 해당함.

그런데 최근 전 세계 자율주행 기술은 대량의 데이터를 학습한 하나의 인공지능(AI)이 인지·판단·제어를 통합수행하는 엔드 투 엔드(End-to-End) 방식으로 전환되고 있으며, 이는 막대한 학습데이터를 필요로 하는 만큼 테슬라·웨이모(미국), 바이두(중국) 등 전 세계 선도 기업들도 실증 거리를 확대하며 데이터 구축량 확보에 주력하고 있음.

반면, 국내는 테슬라·웨이모·바이두와 같이 독자적으로 대규모 실증과 데이터 구축이 가능한 규모의 기업이 부재하여, 개별 기업·기관 단위로는 충분한 학습데이터를 확보하기 어려운 상황임.

이에 따라 주행데이터 공유센터 사업을 통해 수집하거나 개별 기업·기관이 보유한 데이터를 상호 공유·활용하여, 부족한 학습데이터를 보완하는 것이 국내 자율주행 기술 경쟁력 확보 방안으로 부각되고 있음.

그러나 기업·기관 간 데이터 공유의 필요성에도, 차종에 따라 센서 위치 등이 다를 경우 학습데이터를 공유하기 어려운 문제가 지속되고 있으며[217], 주행데이터 공유 과정에서 다음과 같은 문제점이 나타나고 있음.

첫째, 기업별로 카메라·라이다·레이다 등 센서 데이터의 저장 형식이 달라, 데이터를 활용하기 위해서는 별도의 변환 작업을 거쳐야 함.

둘째, 차량·보행자·이륜차·신호등·차선·공사구간 등 객체를 정의하고 표기

217) 보도자료, 「과기정통부, 자율주행 산업 발전 가속화를 위한 국내 최초 전 과정 통합처리(E2E) 학습데이터 지침(가이드라인) 발표」, 과학기술정보통신부, 2026.6.19일자

하는 방식이 달라, 동일한 객체임에도 주행데이터 공유 협의체에 가입한 기관별로 서로 다르게 분류하는 문제가 발생함.

셋째, 공공기관은 국가 표준 좌표계(UTM-K 등)와 국가 표준시(KST)를 표준으로 활용하고 있는 반면, 민간 기업들은 상이한 좌표계[218]와 타임스탬프[219] 기준을 적용하는 경우가 많아 센서 융합 학습이나 객체 위치 검증 등에서 데이터 정합성이 저하되는 어려움이 있음.

이에 대해 국토교통부는 엔드 투 엔드(End-to-End) 데이터 표준 규격 정의서를 도출하고 연내 실증도시에 적용 가능한 표준(안) 마련을 추진하는 한편, 다양한 환경에서 생성된 대규모 데이터를 확보하고 이를 효율적으로 관리·활용할 수 있도록 사업 전반에 대한 체계적인 개선을 추진 중이라 함.

따라서 자율주행 학습데이터의 실질적인 상호 공유·활용을 위해서는 센서 데이터 저장 형식, 객체 정의·분류 기준, 좌표계·타임스탬프 기준 등의 표준화가 선행되어야 하므로, 국토교통부는 이의 표준화를 조속히 추진해야 할 것임.

218) 지구상의 특정 위치를 숫자(경도·위도 등)로 표시하기 위해 사용하는 기준 체계. 같은 장소라도 어떤 기준을 사용하느냐에 따라 좌표값이 다르게 나타날 수 있어, 서로 다른 좌표계를 사용하면 동일한 위치를 가리키는지 확인하기 위한 별도의 변환 작업이 필요함.

219) 데이터가 언제 생성되거나 기록되었는지를 나타내는 시각 정보. 카메라·레이더 등 여러 센서에서 수집한 데이터를 하나로 합쳐 분석하려면 각 데이터가 정확히 같은 순간에 기록된 것인지 확인해야 하는데, 센서마다 시각 기준이 다르면 이 확인이 어려워짐.

다) 자율차 시범운행지구에 농어촌 교통취약지역 확대 필요

내역사업인 자율차 시범운행지구 서비스 지원사업은 자율차 시범운행지구를 운영·관리하는 지방자치단체와 자율주행 기업이 안정적인 자율주행 서비스 실증을 할 수 있도록 자율주행서비스 운영비를 지원하는 사업임.

이 사업은 지방자치단체 자본보조(330-03) 사업으로 국비 보조율은 50%이며, 2025년도 예산현액 26억원 중 20억 9,500만원을 실집행(80.6%)하였음.

【 2025년도 자율차 시범운행지구 서비스 지원 사업 실집행률 】

(단위 : 백만원, %)

세사업명	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)								
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	전년도 이월액 제외		이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경 (A)						예산 현액	집행액 (C)			
자율차 시범운행지구 서비스 지원	2,600	2,600	2,600	2,600	-	2,600	2,095	2,600	2,095	390	115	80.6

자료: 국토교통부

2025년 자율차 시범운행지구는, 서울(국비 지원 5억원), 세종(1.5억원), 경기 성남·안양(8억원), 충남 천안(1.5억원), 경북 경주(6억원), 제주(2.5억원) 등 대부분 도시 지역 위주의 자율주행 서비스가 선정된 반면, 농어촌 교통취약지역을 대상으로 한 사업은 경남 하동(1.5억원) 뿐임.

【 2025년도 자율차 시범운행지구 서비스 지원사업 내용 】

구분	국비	주요 사업계획
서울	5억원	새벽 첫 차·심야 자율주행버스·택시, 사각지역 마을버스 등
세종	1.5억원	광역 자율주행버스와 연계한 자율주행 라스트마일 체계 구축
경기	4.5억원	(성남) 판교역~제2테크노밸리 자율주행 노선버스 운영
	3.5억원	(안양) 주간(동안구청~학원가사거리)·심야(인덕원역~안양역) 버스
충남	1.5억원	(천안) KTX역~산업단지 구간 내 이동편의 운송서비스 제공
경북	6억원	(경주) APEC 대비 보문관광단지 관광연계형 자율주행셔틀
경남	**1.5억원**	**(하동) 농촌지역에 읍내순환 여객운송서비스 제공**
제주	2.5억원	제주공항-도심 연결형, 교통 불편지역 수요응답형 자율주행

자료: 국토교통부

2026년도 또한 이와 유사한데, 서울(국비 지원 8억원), 대구(6억원), 경기 안양·판교(6억원), 강원 강릉(3억원), 충북혁신도시(1.5억원), 충남 내포(1.5억원), 제주(2.5억원) 등 도시 중심의 대중교통 서비스가 주를 이루는 가운데, 농어촌 교통취약지역을 대상으로 한 사업은 경남 하동(1.5억원) 뿐임.

【 2026년도 자율차 시범운행지구 서비스 지원사업 내용 】

구분	국비	주요 사업계획
서울	8억원	(대중교통) 새벽·심야버스, (생활권) 교통 소외지역 마을버스, (강남) 택시 심야운행 등
대구	6억원	물류거점(물류터미널, 물류센터 등) 경유 수요응답형 화물 서비스
경기	4.5억원	(안양) 주야로 운영, B형 차량 서비스 및 모니터링 플랫폼 고도화
	1.5억원	(판교) 판타G버스 및 DRT 연계 운영 통한 대중교통 환경개선
강원	3억원	(강릉) ITS 세계총회 대응, 교통편의성 등을 위한 심야 DRT
충북	1.5억원	(혁신) 취약한 대중교통 보완 및 국립 소방병원 연계 노선형 셔틀
충남	1.5억원	(내포) 지역 수요 맞춤형(주간) 및 심야시간대 순환버스 운영
경남	**1.5억원**	**(하동) 교통취약지인 읍내 순환 농촌지역 체감형 노선 버스**
제주	2.5억원	제주공항-도심 연결형 노선버스, 산업단지·대학 맞춤형 셔틀

자료: 국토교통부

한편, 2025년도 자율차 시범운행지구 선정에는 13개 시·도(22개소)가 신청하였는데, 자율차 시범운행지구를 신청한 13개 시·도 22개소 중 농어촌 교통취약지역을 대상으로 한 신청은 경남 하동 1개소에 불과해, 지방자치단체의 사업 신청이 도시지역에 편중되어 있는 것으로 나타났음.

【 2025년 자율차 시범운행지구 선정 절차 】



자율차 시범운행지구 선정은 보조사업자선정위원회를 구성하여 사업계획 등을 심사하여 지원대상을 선정함. 평가기준은 운영성과·지방비 매칭 등 사업역량(30점), 구체성 등 실현가능성(30점), 지역특화·이동편의 제공 등 기대효과(40점) 및 가점(10점)으로 구성되어 있음.

그런데 농어촌지역에서 대중교통 이용의 어려움은 갈수록 심화되고 있는데, 2022년 기준 전국 시내버스는 8,255개 노선, 36,015대 중 군단위 지역을 이동하는 농어촌버스는 5,140개 노선, 2,287대에 불과하고, 도시지역 버스 배차시간이 20분 이내인 것과 달리 전남·경북·강원·충남 등 농촌지역은 5

5~71분에 달하는 등 격차가 크며, 전남의 경우 도보 15분 이내 교통수단 이용이 불가능한 마을이 10년 동안 71.8% 증가하였음[220].

또한 2025년 자율주행 서비스 만족도 조사 결과[221], 서울시의 경우 73.8%가 만족인 반면, 하동군의 경우 응답자의 99%(매우 만족 69.5%, 만족 29.9%)가 만족하는 것으로 나타났는데, 대중교통이 취약한 농촌지역에 자율주행 기술을 도입하여 서비스를 제공함으로써, 어르신 등 교통약자의 이동권을 개선하였다고 볼 수 있음.

【 2026년도 하동 읍내 순환 농촌지역 체감형 노선 버스 사업 내용 】

항목	현황	항목	현황
서비스 기간	2024년 10월 ~ 현재 (유상운행개시 : 2025.1.2.)	탑승방법	지정된 승강장 탑승
운행거리 (연도별 작성)	2024년 5,423km('24.10~12) 2025년 21,055km('25.01~12) 2026년 7,147km('26.01~04)	탑승자 수 (연도별 작성)	2024년 2,122명('24.10~12) 2025년 9,822명('25.01~12) 2026년 3,934명('26.01~04)
운행 시간	08:00~17:00	평균 배차간격/ 운행횟수(1일기준)	노선 사업 : 40분 / 13회

자료: 국토교통부

220) 신문기사, 「'교통망' 수도권은 촘촘해지고 농촌은 사라지고」, 농민신문, 2024.2.8일자
221) 2025년도 자율주행 이용자 서비스 만족도 조사는 서울시, 강원도 강릉시, 경남 하동군을 대상으로 이루어졌음.

【 2026년도 하동 읍내 순환 농촌지역 체감형 노선 버스 사업 차량 및 노선 】

차량사진	노선/구역 사진
	
【아폴로900 전기버스】	【하동읍 노선(총 6.7km)】

자료: 국토교통부

경남 하동의 경우 읍내 순환 농촌지역 체감형 노선 버스가 99%의 높은 만족도를 보이고 있는 만큼, 무인 자율자동차는 고령화·인구감소 등 사회문제에 대한 현실적 대안이 될 수 있으며, 구인난과 인건비 부담 없이 도입 가능하다는 점에서 국민 이동권 향상과 교통복지 제고에 기여할 수 있을 것으로 보임.

뿐만 아니라 농어촌 교통취약지역을 중심으로 자율주행 서비스를 우선 도입할 경우 기존 운수업계와의 갈등을 최소화할 수 있고, 홍보효과를 통한 국민 체감도 제고도 기대할 수 있음.

따라서 국토교통부는 농어촌 교통취약지역의 지방자치단체를 대상으로 자율주행 서비스 사업 신청을 적극 유도하고, 사업자 선정 시 농어촌 교통취약지역에 대한 가점 등의 인센티브를 마련하는 등의 대책을 마련해야 할 것임.

2) 이륜자동차 이동검사소 운영(4634-331)

○ 이륜자동차 출장검사는 매년 지속적으로 운영되어야 지역 주민들이 이를 신뢰하고 검사 시기에 맞춰 대비할 수 있으므로, 국토교통부는 이륜자동차 이동검사소 운영 사업을 지속적으로 추진할 수 있도록 예산 확보 등의 조치를 해야 할 것임.

가) 개요

이륜자동차 이동검사소 운영 사업은 검사 시설이 부족한 농어촌이나 도서·산간 지역에 찾아가는 이동검사소를 운영하여 해당 지역 주민들의 검사 불편을 해소하고 이륜자동차의 안전을 확보하는 사업임.

이 사업은 민간위탁사업(320-02)으로 한국교통안전공단이 사업시행주체로, 2024년도 예산현액 5억 3,000만원 중 5억 300만원을 집행하고, 2,700만원을 불용하였음.

【 2025년도 이륜자동차 검사소 운영 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
이륜자동차 이동검사소 운영	530	530	-	-	530	503	-	27	530

자료: 국토교통부

나) 지속적인 이륜자동차 출장검사 실시 필요

2023년 9월 「자동차관리법」 개정에 따라 2025년 4월 28일부터 이륜자동차 안전검사 제도가 시행되고 있는데, 이륜자동차 검사는 운행 중인 이륜자동차의 결함, 불법개조 등 안전·불법 문제를 해소함으로써, 교통안전을 확보하고, 배출가스 오염물질로 인한 대기오염 및 소음 공해를 개선하기 위한 제도임.

이는 기존의 환경검사에 안전검사가 추가된 것으로, 사용신고 후 2년마다 (최초 검사는 3년) 정기검사[222]를 받아야 하며, 검사를 받지 않을 경우 2 ~ 20만원의 과태료가 부과됨.

이륜자동차 검사는 「자동차관리법」 제51조의2[223] 및 제51조의3에 따른

222) 검사의 종류는 크게 네 가지로 구분되는데, 사용검사는 사용폐지 신고를 한 이륜자동차를 다시 사용하기 위해 사용신고를 하려는 경우 실시하며, 정기검사는 사용신고 후 일정 기간마다 정기적으로 실시함. 튜닝검사는 이륜자동차를 튜닝한 경우에 실시하고, 임시검사는 명령 또는 이륜자동차 소유자의 신청에 따라 비정기적으로 실시함.

223) 「자동차관리법」

제51조의2(이륜자동차검사대행자의 지정 등) ① 국토교통부장관은 한국교통안전공단을 이륜자동차검사를 대행하는 자(이하 "이륜자동차검사대행자"라 한다)로 지정하여 이륜자동차검사와 그 결과의 통지를 대행하게 할 수 있다.

② 이륜자동차검사대행자의 시설·장비 등의 기준 및 지정 절차 등에 관하여 필요한 사항은 공동부령으로 정한다.

제51조의3(이륜자동차지정정비사업자의 지정 등) ① 국토교통부장관은 이륜자동차 정기검사를 효율적으로 하기 위하여 필요하다고 인정하면 일정한 시설·장비와 기술인력을 확보한 자를 지정하여 이륜자동차 정기검사 업무(그 결과의 통지를 포함한다)를 수행하게 할 수 있다.

② 제1항에 따른 지정을 받으려는 자는 공동부령으로 정하는 시설·장비 및 기술인력기준을 갖추어 국토교통부장관에게 지정을 신청하여야 한다.

③ 제1항에 따라 지정을 받은 자(이하 "이륜자동차지정정비사업자"라 한다)는 지정받은 사항 중 공동부령으로 정하는 중요한 사항을 변경할 때에는 국토교통부장관에게 변경 지정을 신청하여야 한다. 다만, 공동부령으로 정하는 중요한 사항을 제외한 사항을 변경할 때에는 국토교통부장관에게 신고하여야 한다.

④ 이륜자동차지정정비사업자의 지정 절차 및 검사업무의 범위 등에 관하여 필요한 사항은 공동부령으로 정한다.

⑤ 제51조의4제1항에 따라 이륜자동차지정정비사업자의 지정취소 처분을 받은 이륜자동차지정정비사업자 또는 그 사업장에서 이륜자동차지정정비사업자의 지정을 신청하는 자는 그 지정

이륜자동차검사대행자(한국교통안전공단)와 이륜자동차지정정비사업자(민간검사소)가 수행함[224].

그런데 이륜자동차는 장거리 운행에 적합하지 않은 특성이 있음에도, 도서·산간지역 등 검사시설이 없는 지역에 거주하는 소유자의 경우 검사를 받기 위해 원거리 이동이 불가피한 실정임[225].

이에 검사 시설이 부족한 농어촌이나 도서·산간 지역을 대상으로 '이륜자동차 이동검사소 운영 사업'이 운영되고 있는데, 이동검사소 출장 대상지역은 ① 공단 또는 민간 검사시설이 없는 지역, ② 면적대비 이륜자동차 검사소가 상대적으로 적고 수검대상 차량의 일일 이동 거리가 장거리로 예상되는 지역, ③ 도서지역(영흥도, 대부도, 영종도, 제주도)을 기준으로 선정하고 있음.

이 취소된 날부터 5년이 지나지 아니한 경우에는 이륜자동차지정정비사업자로 지정을 받을 수 없다.

⑥ 이륜자동차지정정비사업자는 이륜자동차소유자로부터 이륜자동차 정기검사의 신청을 받으면 해당 이륜자동차가 이륜자동차검사기준 등에 적합한지를 확인하여야 한다.

⑦ 이륜자동차지정정비사업자는 다른 사람에게 자신의 명의로 이륜자동차 정기검사를 하게 하여서는 아니 된다.

⑧ 이륜자동차지정정비사업자는 그 사업을 휴업하거나 폐업한 경우에는 공동부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 신고하여야 한다.

224) 실제 검사는 「이륜자동차검사의 시행 등에 관한 규칙」 제8조 및 [별표1]에서 정한 검사항목, 기준 및 방법에 따라 실시된 후 적합 여부가 판정되며, 특히 배출가스 및 소음(배기, 경적) 검사는 「대기환경보전법 시행규칙」 [별표22]와 「소음·진동관리법」 [별표15]에서 정한 별도의 기준과 방법에 따라 이루어짐.

225) 이륜자동차 검사소는 총 454개소(2025년 기준)로 지역별로는 서울 18개소(면적 605㎢), 경남 49개소(10,542㎢), 경북 44개소(18,428㎢), 전남 29개소(12,363㎢), 전북 26개소(8,073㎢), 강원 22개소(16,875㎢)로, 지자체 면적당 이륜자동차 검사소는 서울에 비해 강원, 전남, 전북 등이 매우 적게 나타나고 있음.

【 이륜자동차 이동검사소 운영 사업 개요 】

구 분	내 용
사업목적	이륜자동차 정기검사 수검이 곤란한 도서산간지역에 이동검사소를 운영, 소유자 불편해소 및 이륜자동차 안전 확보
사업근거	「자동차관리법」 제51조(이륜자동차검사)제1항, 「이륜자동차검사의 시행 등에 관한 규칙」 제9조(이륜자동차검사의 실시 등) 제2항
사업기간	'25년 ~ 계속
대상지역	도서산간지역 등 100여개 시·군
사업시행주체	한국교통안전공단(위탁)

자료: 국토교통부

2025년 이륜자동차 수검 현황을 살펴보면, 2025년 전체 수검 280,117대 중 이륜자동차 이동검사소 운영 사업인 공단 출장검사를 통한 수검은 2,505대로 전체의 0.9%에 해당하며, 이는 검사소 방문(공단 검사소 24.0%, 지정검사소 75.1%)에 비해 매우 낮은 비중임.

【 2025년 이륜자동차 수검 현황 】

(단위 : 대)

구분	수검 대수				비 중		
	공단		지정정비사업자	합계	공단		지정정비사업자
	검사소	출장			검사소	출장	
서울	16,569	4	47,129	63,702	26.0%	0.0%	74.0%
부산	6,066	-	15,188	21,254	28.5%	0.0%	71.5%
대구	3,436	-	9,053	12,489	27.5%	0.0%	72.5%
인천	3,352	112	10,289	13,753	24.4%	0.8%	74.8%
광주	1,306	5	3,764	5,075	25.7%	0.1%	74.2%
대전	3,528	-	2,976	6,504	54.2%	0.0%	45.8%
울산	1,159	-	9,900	11,059	10.5%	0.0%	89.5%
세종	516	-	889	1,405	36.7%	0.0%	63.3%
경기	15,422	2	52,141	67,565	22.8%	0.0%	77.2%
강원	1,877	237	5,161	7,275	25.8%	3.3%	70.9%

구분	수검 대수				비 중		
	공단		지정정비 사업자	합계	공단		지정정비 사업자
	검사소	출장			검사소	출장	
충북	1,323	212	6,663	8,198	16.1%	2.6%	81.3%
충남	1,002	258	10,647	11,907	8.4%	2.2%	89.4%
전북	2,103	239	4,726	7,068	29.8%	3.4%	66.9%
전남	1,302	884	5,218	7,404	17.6%	11.9%	70.5%
경북	4,408	181	8,688	13,277	33.2%	1.4%	65.4%
경남	3,399	294	14,850	18,543	18.3%	1.6%	80.1%
제주	360	77	3,202	3,639	9.9%	2.1%	88.0%
합계	67,128	2,505	210,484	280,117	24.0%	0.9%	75.1%

자료: 국토교통부

출장검사는 전국 17개 시·도 중 6개 시·도(서울, 부산, 대구, 대전, 울산, 세종)에서 실적이 없고, 나머지 11개 시·도에서 실시되고 있음. 실적이 없는 6개 지역은 광역시 및 특별·자치시로, 검사 인프라(지정검사소 등)가 상대적으로 밀집되어 있어 출장검사 수요가 낮은 지역으로 볼 수 있음.

출장검사 실적은 지역별 편차가 크게 나타나고 있는데, 전남(884대, 비중 11.9%)이 건수에서 전체 공단 출장검사(2,505대)의 약 35%를 차지하였고, 이어 경남(294대), 충남(258대), 전북(239대), 강원(237대), 충북(212대) 순으로 나타남.

출장검사 실적은 검사시설 접근성이 낮은 전남·강원·충북·전북·경북등 비수도권·농산어촌 지역에 집중되는 경향을 보이는데, 특히 전남의 경우 수검 대수에서 출장검사 비중이 가장 커 출장검사 수요가 가장 높은 지역으로 나타났음.

그런데 2024년도에 105개 시·군에서 이륜자동차 출장검사를 실시한 반면, 2025년에는 45개 시·군에서 출장검사를 실시하였는데, 이에 따라 2024년도에 출장검사를 실시한 많은 시·군이 2025년에는 실시하지 못하였음.

【 2025년도 출장검사 미시행 지역 】

지역	시·군·구
강원	강릉, 고성, 영월, 정선, 철원, 평창, 홍천 (7)
경기	동두천, 양평, 여주, 이천, 하남(5)
경남	양산, 의령, 진주, 창녕, 합천, 거창, 산청, 거제(8)
경북	김천, 상주, 성주, 의성, 경주, 문경, 영덕, 영천, 청도, 포항 남, 포항 북, 예천, 울진, 청송 (14)
대구	군위 (1)
부산	강서 (1)
전남	광양, 담양, 보성, 순천, 장흥 (5)
전북	군산, 순창, 완주, 익산, 임실 (5)
충남	공주, 논산, 보령, 부여, 아산, 예산, 청양 (7)
충북	보은, 옥천, 단양, 음성, 제천, 진천 (6)
총계	59개 지역

자료: 국토교통부

출장검사 미시행 59개 지역을 시·도별로 보면, 경북이 14개 시·군으로 가장 많았고, 경남 8개, 강원·충남 각 7개, 충북 6개, 경기·전남·전북 각 5개 순으로 나타났는데, 출장검사를 가장 많이 실시한 전남의 경우에도 5개 시·군에서 출장검사를 실시하지 못하였음.

이러한 결과는 이륜자동차 이동검사소 운영이 2024년까지 환경부 주관으로 시행되다가 2025년부터 국토교통부로 변경되면서, 2024년 9억 5,400만원이었던 예산이 국토교통부가 주관하기 시작한 2025년에 절반 수준인 5억 3000만원이 편성된 것이 주요 원인인 것으로 보임.

【 이륜자동차 이동검사소 운영 사업 연도별 예산 현황 】

(단위 : 백만원)

구분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
예산	998	954	954	954	530

자료: 국토교통부

이로 인해 2024년까지 4개팀(8명, 2인 1조)으로 운영되던 이동검사소는 2025년에 2개팀(4명)으로 축소되면서, 57개 시·군에 대한 이동검사를 실시하지 못하게 되었음.

그 결과 검사시설이 부족한 지역의 일부 이륜자동차 소유자들은, 전년까지 이용해 온 출장검사를 이용하지 못하고 원거리의 검사소를 방문해야 하는 불편을 겪게 되었으며, 매년 정기적으로 이동검사를 받아오던 지역의 이륜자동차 소유자들은 검사가 중단될 경우 미수검으로 인한 과태료 부담으로 이어질 우려가 있음.

따라서 출장검사는 매년 지속적으로 운영되어야 지역 주민들이 이를 신뢰하고 검사 시기에 맞춰 대비할 수 있는 만큼, 국토교통부는 이륜자동차 이동검사소 운영 사업이 지속적이고 연속성 있는 사업 추진이 가능하도록 예산 확보 등의 조치를 해야 할 것임[226].

226) 2026년도 국토교통위원회 예산안 예비심사검토보고서에서는 도서·산간지역 등에 거주하는 이륜자동차 소유자가 검사를 적시에 받을 수 있도록 충분한 예산을 확보해야 한다고 지적한 바 있음.

아. 철도국

1) 일반철도안전및시설개량(2731-302)

○ 내역사업인 노후출자역사개량사업은 사업추진과정에서 출입구 신설 등 주변 지방자치단체의 요구가 있으나 관련 법적 근거가 미비하여 사업 추진이 지연되고 있으므로, 국토교통부는 법적 근거 마련 등 사업 추진방안을 마련할 필요가 있음. ○ 내역사업인 역시설개량사업의 무리한 통합발주로 인해 추가경정예산 관련 계약이 유찰되어 2026년에서야 체결됨에 따라 당초 추가경정예산을 편성한 취지가 퇴색되는 측면이 있었으므로 국토교통부 및 국가철도공단은 향후 공사의 성격, 입찰 수요 등을 고려하여 적절한 발주방식을 결정할 필요가 있고, 향후 추가경정예산 편성 시 추경 예산의 연내 집행을 위하여 사전 검토를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

‘일반철도안전 및 시설개량’사업은 노후화되어 안전이 취약한 일반철도 시설을 적기에 개량하여 철도 안전운행을 확보하기 위한 것으로, 2025년도 예산현액 8,048억 3,800만원 중 8,048억 1,300만원을 집행(99.9%)하고 2,500만원을 불용하였음.

【 2025년도 일반철도안전 및 시설개량 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
일반철도안전 및 시설개량	733,058	804,838	-	-	804,838	804,813	-	25	754,136
역시설개량	115,417	135,417	-	-	135,417	135,417	-	-	118,375
노후출자역사개량	13,840	13,840	-	-	13,840	13,840	-	-	15,847

※ 자료: 국토교통부

나) 노후출자역사 개량사업 사업 추진을 위한 법적 근거 보완 필요

내역사업인 '노후출자역사개량'사업은 노후화된 일반철도 출자역사(한국철도공사 소유)를 개량하는 것으로, 한국철도공사는 철도 이용객의 안전하고 쾌적한 역사 이용을 위하여 준공 이후 30년 이상된 노후역사를 대상으로 개량사업을 2020년부터 추진하고 있고, 국토교통부는 한국철도공사에 총 사업비의 40%를 보조(민간자본보조)하고 있음.

【 노후출자역사개량사업 개요】

○ **(사업목적)** 철도 이용객의 안전하고 쾌적한 역사 이용을 위한 30년 이상 철도역사 중 노후도 등을 고려하여 연차별로 개량 추진
○ **(사업대상)** 출자역사 168개역 중 우선 순위에 따른 52개역 * 개량이 시급한 광역 27개역, 일반 25개역을 관계부서와 협의하여 선정
○ **(사업기간)** 2020년~2030년
○ **(총사업비)** 1조 622억원 (52개역, 국고 4,249억원, 공사 6,373억원) * 광역역사 6,893억원(국고 2,757억원, 공사 4,136억원) * 일반역사 3,729억원(국고 1,492억원, 공사 2,237억원)
○ **(지원방식)** 국고보조사업(국가 40%, 공사 60%)

※ 자료: 국토교통부

2025년 예산의 실집행실적을 살펴보면, 이월된 예산액을 포함한 예산현액 286억 5,400만원 중 209억 4,700만원을 실집행(73.1%)하였고, 77억 700만원을 이월하였는데, 이는 조달청과의 계약의뢰 과정상 서류보완 협의 및 지방자치단체와의 협의가 지연되었기 때문임.

【 2025년 노후출자역사개량사업 실집행실적 】

(단위: 백만원, %)

부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액(A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
본예산	추경								
13,840	13,840	13,840	13,840	14,814	28,654	20,947	7,707	0	73.1

※ 자료: 국토교통부

특히, 노후출자역사개량사업이 지연되는 주요 이유 중 하나로 한국철도공사는 역사개량사업 추진 시 역사 내부 뿐만 아니라 지방자치단체의 요구가 있는 경우 출입구 신설 등 역사 주변을 함께 개발하고 있는데, 지방자치단체가 해당 사업을 지원하기 위해 역사 주변 부지의 무상 사용을 허가할 의향이 있음에도 불구하고 관련 법적 근거가 없어 사업 추진이 지연되고 있음.[227]

이로 인해 경원선 방학역, 경부선 남영역 등 일부 노후역사개량사업은 당초 계획 대비 3년~4년 이상 지연되고 있고, 지속적인 사업 지연으로 인해 노후 역사의 안전성이 저하되고 국민 불편을 가중시키는 측면이 있으므로 이에 대한 조속한 해결이 필요한 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 노후출자역사개량사업이 지속적으로 지연되고 있으므로, 사업부지 확보를 위한 법적 근거 마련 등 신속한 사업 추진을 위한 방안을 마련할 필요가 있음.[228]

227) 현재 지자체에서는 노후역사개량 시 출입구 신설 등을 요청하며 지자체 소유의 공유재산을 기부 또는 무상사용을 검토하고 있으나, 「한국철도공사법」에서는 한국철도공사가 공유재산을 무상 대부·사용할 수 있는 법적 근거가 없는 상황임.

228) 이와 관련하여 안태준의원이 대표발의한 「한국철도공사법 일부개정법률안」(의안번호 제2213553호)이 발의되어 국토교통위원회에 회부되어 있음.

다) 역시설개량사업의 추가경정예산 집행실적 부진

내역사업인 역시설개량사업의 하부 내역사업인 '노후철도역사개량사업'은 일반철도 역사 중 국가철도공단이 관리하는 노후철도역사를 개량하는 것으로, 2025년 예산의 실집행실적을 살펴보면, 이월된 예산액을 포함한 예산현액 552억 3,000만원 중 162억 2,400만원을 실집행(29.4%)하였고, 실집행률은 최근 4년간 지속적으로 감소하는 추세로, 2024년 이후 크게 감소하였음.

【 최근 4년간 노후철도역사개량사업 실집행 실적 】

(단위: 백만원, %)

구분	2022년도	2023년도	2024년도	2025년도
예산현액(A)	9,141	22,415	31,782	55,230
실집행금액(B)	9,116	20,632	14,421	16,224
(B/A)	99.7	92.0	45.4	29.4

※ 자료: 국토교통부

특히, 2025년 제2회 추가경정예산으로 노후철도역사 개량사업의 사업기간 단축('30→'29)을 위한 공사비 등 예산 200억원이 편성되었는데, 이 중 92억 6,800만원(46.3%)이 실집행되었음.

【 2025년 제2회 노후철도역사개량사업 추가경정예산 실집행 실적 】

(단위: 백만원)

구분	사업기간	예산액	집행액
노후철도역사 개량	-	20,000	9,268
노후철도역사 시설개량공사(수서, 복정, 태평, 야탑)	22.11.~25.12.	4,500	279
노후철도역사 시설개량공사(서현, 수내, 미금, 오리)	22.12.~25.12.	4,500	551
노후철도역사 시설개량공사(경마공원, 평촌, 범계)	22.11.~25.12.	2,781	219
노후철도역사 시설개량공사(과천, 선바위, 대화, 서정리)	23.12.~26.6	807	807
노후철도역사 시설개량공사(도곡, 모란, 지행)	23.12~26.6	860	860
노후철도역사 시설개량공사(백석, 대곡, 삼송)	23.12~26.6	558	558
노후철도역사 시설개량공사(주엽, 정발산)	23.12~26.6	789	789
노후철도역사(화정역, 원당역, 선릉역, 이촌역) 시설개선	22.11.~25.12.	213	213
호남 광주송정역사 증축공사	25.10.~28.9.	3,375	3,375
초지역사 시설 개량공사	24.3.~27.3.	1,612	1,612
노후철도역사(선릉, 지축) 시설개선	25.4.~26.10.	5	5

주. 음영부분은 통합발주계약 사업을 의미함.
※ 자료: 국토교통부

특히, 사업대상역사 중 수서, 복정 등 11개 역사의 실집행률은 8.9%에 불과하였는데 이는 사업대상역사 중 11개 역사의 공사계약이 유찰됨에 따라 재입찰절차 등으로 인해 사업이 지연되었기 때문임. 국토교통부와 국가철도공단은 당초 품질확보 측면에서 공사규모 증대를 위하여 여러 개의 역사를 통합(총 3개 공구)하여 발주를 추진[229]하였으나 공구가 흩어져 있어 현장관리 개소가 많고 역사 간 이동거리가 길어짐에 따라 안전관리 부담이 증대

229) 역사에 대한 통합발주 여부는 발주기관(국가철도공단)에서 현장여건을 감안하여 내부방침을 수립하여 결정하고, 입찰공고를 실시함
※ 참고규정 (계약예규) 정부 입찰·계약 집행기준(재정경제부계약예규 제148호)
제2조의2(물품, 용역, 공사가 혼재된 계약의 집행) ① 계약담당공무원은 물품, 용역, 공사 중 2개 이상이 혼재된 계약을 발주하려는 경우에는 **사업계획 단계부터 다음의 사항을 고려하여 일괄 또는 분리발주 여부를 검토하여야 한다.**
1. 물품·용역·공사 등 각 목적물 유형별 독립성·가분성
2. 계약목적물의 일부에 공사가 포함된 계약을 발주함에 있어서 「건설산업기본법」,「전기공사업법」,「정보통신공사업법」등 공사관련 법령의 준수 여부
3. 계약이행 및 관리의 효율성에 미치는 영향
4. 하자 등 책임구분의 용이성
5. 각 발주방식에 따른 해당시장의 경쟁제한효과

하여 관련 기업들이 입찰에 참여하지 않아 유찰되었다고 설명하였음.

이후 국토교통부 및 국가철도공단은 공사구간을 분리(5개 공구)하여 재입찰절차를 통해 11개 역사 개량사업은 2026년에 계약 체결을 완료하였는데,[230] 당초 추가경정예산을 편성한 취지가 퇴색된 측면이 있고, 11개 역사에 대한 계약이 모두 유찰되었다는 점에서 국토교통부 및 국가철도공단의 발주방식이 민간기업들의 수요를 반영하지 못한 문제가 있었다고 보임.

따라서 국토교통부 및 국가철도공단은 향후 공사의 성격, 입찰 수요 등을 고려하여 적절한 발주방식을 결정할 필요가 있고, 향후 추가경정예산 편성 시 추경 예산의 연내 집행을 위하여 사전 검토를 철저히 할 필요가 있음.

230) 11개 역사 공사구간을 5개 공구로 분리재발주하여 2026년 1월부터 4월까지 계약을 완료하였음.

2) 철도안전관리제도운영(2731-312)

○ 국내 철도 기업의 해외 진출이 지속적으로 증가하고 있는 상황임에도 철도분야 국가표준의 국제표준 부합화 실적이 저조하므로 국제표준 부합화 실적을 제고하기 위한 방안을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

철도안전관리제도 운영 사업은 철도안전 법령에 따라 철도의 안전 및 호환성 확보를 위해 철도 표준규격과 안전승인제도의 유지관리 및 고도화 등을 위한 연구·개발, 검사 업무를 위탁 및 시행하는 사업으로, 2025년도 예산현액 26억 2,500만원 중 23억 8,800만원을 집행(91.0%)하고 2억 3,700만원을 불용하였음.

【 2025년도 철도안전관리제도 운영 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
철도안전관리제도 운영	2,625	2,625	-	-	2,625	2,388	-	237	2,625
철도표준규격 관리위탁	1,000	1,000	-	-	1,000	972	-	28	1,000

※ 자료: 국토교통부

나) KS의 국제표준 부합화율 개선 필요

내역사업인 '철도표준규격 관리위탁' 사업은 철도분야 국가표준[231](KS

150여종) 및 철도표준규격[232](KRS 250여종) 유지관리, KS의 국제표준(IEC/ISO) 부합화를 위한 활동을 지원하는 사업으로, 예산현액 10억원 중 9억 7,200만원을 집행(97.2%)하고 2,800만원을 불용하였음.

KS의 국제표준 부합화는 국제표준의 내용을 국내 산업 환경에 맞게 도입하고, 번역·용어·기호·단위 등을 통일되게 적용하여 국가표준인 KS를 제·개정하는 작업을 말하는데, 해외 철도차량 발주가 국제표준을 기준으로 이루어지고 있어 국내 철도표준을 국제표준에 부합하도록 제·개정하는 것은 국내 철도제작사의 해외 진출을 유리하게 할 수 있으며, 특히 최근 국내 철도 기업의 해외 진출이 지속적으로 증가하고 있는 상황[233]에서 국제표준 부합화 사업은 적극적으로 추진될 필요가 있음.

그런데 최근 철도분야 KS의 국제표준 부합화율을 보면 2025년 34.7%로 2021년 28.4%에 비해 상승하였으나, 신규로 추가 제정되는 국제표준 등에 따라 부합화율은 아직 많이 부족한 상황임.[234]

---

231) **「국가표준기본법」**
제3조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "국가표준"이란 국가사회의 모든 분야에서 정확성, 합리성 및 국제성을 높이기 위하여 국가적으로 공인된 과학적·기술적 공공기준으로서 측정표준·참조표준·성문표준·기술규정 등 이 법에서 규정하는 모든 표준을 말한다.

232) **「철도안전법」**
제34조(표준화) ① 국토교통부장관은 철도의 안전과 호환성의 확보 등을 위하여 철도차량 및 철도용품의 표준규격을 정하여 철도운영자등 또는 철도차량을 제작·조립 또는 수입하려는 자 등(이하 "차량제작자등"이라 한다)에게 권고할 수 있다. 다만, 「산업표준화법」에 따른 한국산업표준이 제정되어 있는 사항에 대하여는 그 표준에 따른다. <개정 2013. 3. 23.>

「철도안전법 시행규칙」
제74조(철도표준규격의 제정 등) ① 국토교통부장관은 법 제34조에 따른 철도차량이나 철도용품의 표준규격(이하 "철도표준규격"이라 한다)을 제정·개정하거나 폐지하려는 경우에는 기술위원회의 심의를 거쳐야 한다.

233) 박승기, "철도사업 해외 누적 수주액… 코레일, 작년 5000억 넘었다", 서울신문, 2026년 3월 30일자.

234) 참고로, 2020년 12월 기준 전체 KS(20,916종) 중 국제표준 부합률은 68%임(국가기술표준원, 「2020 국가기술 표준백서」)

【 최근 5년간 철도분야 국가표준의 국제표준 부합화율 】

구분	국제표준(IEC, ISO)			철도분야 국가표준(KS)	
	IEC	ISO	국제표준 누계 (증감)	부합화 KS 누계 (증감)	부합화율
2021년	115종	33종	148종	42종	28.4%
2022년	116종	44종	160종 (+12)	48종 (+6)	30.0%
2023년	118종	47종	165종 (+5)	52종 (+4)	31.5%
2024년	120종	52종	172종 (+7)	62종 (+10)	36.0%
2025년	128종	62종	190종 (+18)	66종 (+4)	34.7%

※ 자료: 국토교통부

특히, 철도분야 국가표준의 국제표준 부합화를 위하여 별도로 편성된 예산은 없고, 동 사업의 내역사업인 국가표준 정비·관리 예산[235](2025년 4억원)의 일부를 활용하여 1억 4,700만원을 집행하였는데, 최근 철도분야 국제표준이 증가(2025년 18종 증가)하여 부합화 대상이 늘어나고 있다는 점 등을 고려할 때, 국제표준 부합화율을 높이기 위해서는 현재의 예산 및 사업 추진체계로는 부족한 측면이 있어 보임.

따라서 국토교통부는 국내 철도 기업의 해외 진출이 지속적으로 증가하고 있는 상황임에도 철도분야 국가표준의 국제표준 부합화율이 저조하다는 점을 고려하여 국제표준 부합화율을 제고하기 위한 방안을 마련할 필요가 있음.

235) 동 내역사업은 보유표준을 법정주기(KS 5년, KRS 3년)에 따라 타당성을 확인·검토하여 개정하고, 산업계 신청 등에 따른 제·개정을 수행하는 사업임.

3) 철도사후관리 및 지원(2731-345)

○ 국토교통부는 건설 중인 사업에 대한 사후환경영향평가 예산이 중복으로 편성되어 미집행되었으므로, 향후 예산안 편성 시 정부의 예산안편성지침 등을 면밀히 검토하여 예산이 중복 편성되지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

철도사후관리 및 지원 사업은 철도건설 후 미보상·소유권 미이전 토지에 대한 소유권을 확보하고, 사후환경영향평가, 철도사업에 대한 타당성 분석, 공사 준공 후 사업 분석을 위한 사후평가 등을 시행하기 위해 국가철도공단에 출연하는 사업으로, 3개의 내역사업(완공시설사후관리비, 사후환경영향평가, 사전·사후평가)으로 구성되며 2025년도에는 예산현액 163억 1,600만원 전액을 집행하였음.

【 2025년도 철도사후관리 및 지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
철도사후관리 및 지원	16,316	16,316	-	-	16,316	16,316	0	0	8,395

※ 자료: 국토교통부

나) 사후환경영향평가 예산 중복 편성에 따른 예산 불용

내역사업인 '사후환경영향평가' 사업은 「환경영향평가법」 제36조[236]에

236) **「환경영향평가법」**
제36조(사후환경영향조사) ① 사업자는 해당 사업을 착공한 후에 그 사업이 주변 환경에 미치는 영향을 조사(이하 "사후환경영향조사"라 한다)하고, 그 결과를 다음 각 호의 자에게 통보하여야 한다.
1. 기후에너지환경부장관

따라 철도사업을 착공한 이후 그 사업이 주변 환경에 미치는 영향을 조사하는 것으로, 2025년 실집행실적을 보면, 예산현액 122억 3,000만원 중 32억 6,200만원을 집행(26.7%)하여 저조한 실적을 보였고, 특히, 인덕원~동탄 등 9개 사업에 대한 사후환경영향평가용역 관련 예산은 전년도 이월액을 포함하여 77억 5,900만원이 편성되었으나 44억 8,800만원은 조정하여 다른 사업(완공시설사후관리비)으로 집행하였고, 32억 7,100만원은 집행되지 못했음.

이에 대해 국토교통부는 이 사업은 준공 이후 추진되는 사후환경영향평가를 위한 예산[237]인데 인덕원~동탄 등 9개 사업은 건설중인 사업으로 이에 대한 사후환경영향평가 예산은 건설사업 총사업비에 포함되어 건설사업 예산으로 집행됨에 따라 동 사업에 편성된 9개 사업의 사후환경영향평가용역 예산은 실집행단계에서 전액 미집행하였다고 설명하였음.

【 2025년도 사후환경영향평가 사업 집행실적 】

(단위 : 백만원, %)

구분		2025회계연도						
		본예산	추경 (A)	교부액	전년도 이월액 (공단기준)	예산현액 (공단이월 포함)	실집행실적	
							집행액 (이월포함) (B)	집행률 (B/A)
사후환경영향평가		11,228	11,228	11,228	1,002	12,230	3,262	26.7
기존사업분		4,451	4,451	4,451	20	4,471	3,262	72.9
신규사업분*	**소계**	**6,777**	**6,777**	**6,777**	**982**	**3,271**	**0**	**0%**
	인덕원~동탄	900	900	900	215	1,115	0	-
	월곶~판교	787	787	787	187	974	0	-
	춘천~속초	1,330	1,330	1,330	217	1,547	0	-
	강릉~제진	1,921	1,921	1,921	210	2,131	0	-
	여주~원주	539	539	539	153	692	0	-
	광주송정~순천	400	400	400	0	400	0	-
	천안~청주공항	100	100	100	0	100	0	-

2. 승인기관의 장(승인등을 받아야 하는 환경영향평가 대상사업만 해당한다)

237) 「환경영향평가법」에 따르면 사후환경영향평가는 철도사업의 경우 착공 이후부터 준공 3년 이내에 실시하도록 규정하고 있어 착공 이후부터 사후환경영향평가를 실시할 수 있음.

구분		2025회계연도						
		본예산	추경 (A)	교부액	전년도 이월액 (공단기준)	예산현액 (공단이월 포함)	실집행실적	
							집행액 (이월포함) (B)	집행률 (B/A)
	대구산업선	400	400	400	0	400	0	-
	수서~광주	400	400	400	0	400	0	-
예산조정*		-	-	-	-	4,488	4,488	100.0

주 1. 신규사업분이란 건설중인 사업을 의미함
주 2. 예산조정분은 집행이 어려운 사후환경영향평가 예산을 완공시설사후관리비로 조정하여 집행하였음.
※ 자료: 국토교통부

이와 관련하여 기획재정부의 “2025년 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침”에서는 건설사업의 사후환경영향평가는 총사업비의 공사비로 집행하도록 규정한 반면, “2024년 국가철도공단 지출예산 집행지침”에서는 일반철도사업의 사후환경영향조사용역은 철도사후관리 및 지원 사업 내에서 집행하도록 규정되어 있어, 건설 중인 사업에 대한 사후환경영향평가 예산이 중복으로 편성될 수 있음에도 예산편성 시 이에 대한 검토가 미흡했던 것으로 보임.[238]

【 건설 중인 사업에 대한 사후환경영향평가 관련 규정 】

2025년 예산안 편성 및 기금 운용계획안 작성 세부지침	24년 국가철도공단 지출예산 집행지침('24.4월 당초)	25년 국가철도공단 지출예산 집행지침('25.4월 개정)
○총사업비관리지침상 기타부대비 중 아래의 항목은 공사비로 편성 -사후환경영향평가, 매장유산 발굴조사 등 착공 이후 관련법령에 따라 시행하는 조사용역비	○일반철도사업의 사후환경영향조사용역은 철도사후관리 및 지원 사업 내 사후환경영향평가 세목에서 집행	○철도사업 준공 후 3년까지 그 사업이 주변 환경에 미치는 영향 조사를 위한 용역비 및 제반경비 ○사후환경영향평가비가 총사업비에 포함된 사업은 해당 사업비로 집행

※ 자료: 국토교통부

238) 국가철도공단은 2024년 해당 문제를 인식하고 2025년 4월 국가철도공단 지침을 개정하여 사후환경영향평가비가 총사업비에 포함된 사업은 해당 사업비로 집행하도록 하였음.

아울러, 국토교통부는 2024년 동일한 사유로 집행부진이 발생하여 예산의 중복 편성 문제를 인지[239]하였음에도 2025년 인덕원~동탄 등 9개 사업에 대한 사후환경영향평가 용역 예산을 국가철도공단에 교부한 문제가 있고, 현재 해당 예산은 국가철도공단이 이월예산으로 보유하고 있음.

국토교통부는 이에 대해 철도사후관리 및 지원 사업에 대한 출연금을 일괄 교부함에 따라 부득이하게 교부되었다고 설명하였으나, 집행이 불가한 예산을 교부하는 것은 예산의 효율적 운영을 저해한다는 점에서 적절하지 못한 측면이 있음.

국토교통부 및 국가철도공단은 향후 예산 편성 시 정부의 예산안편성지침을 면밀히 검토하여 예산이 중복으로 편성되지 않도록 주의할 필요가 있고, 국토교통부는 예산이 중복 편성되어 집행이 불가한 상황임에도 이를 교부함으로써 예산이 비효율적으로 운영되지 않도록 주의할 필요가 있으며, 국가철도공단은 해당 예산을 조속히 국고로 반납할 필요가 있음.

239) 2024년 철도사후관리 및 지원 사업에도 인덕원-동탄 등 5개 건설 중인 사업에 대한 예산 9억 8,200만원이 편성되었으나 역시 집행하지 못하고 불용처리되었음.

4) 산악벽지용 친환경전기열차 기술개발(R&D)(2733-322)

○ 국토교통부는 산악벽지용 친환경전기열차 기술개발 추진 과정에서 시범사업 계획에 대한 검토가 미흡한 측면이 있었으므로 향후 시범사업 선정 시 사업계획에 대한 면밀한 검토 및 관련 기관과의 협조를 통해 사업이 중단되지 않고 원활히 추진될 수 있도록 주의할 필요가 있고, 개발이 완료된 산악벽지용전기열차 기술을 활용할 수 있는 방안을 검토하여 추진할 필요가 있음.

가) 개요

산악벽지용 친환경전기열차 기술개발(R&D)은 국내 산악지역 등의 이동편의 증진·교통서비스 향상을 위한 친환경 산악철도 시스템 개발 및 시범노선을 구축하는 사업으로 2020년부터 추진되었으며, 이 사업은 2025년도 예산액 27억원을 전액 불용하였음.

【 2025년도 산악벽지용친환경전기열차기술개발(R&D) 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
산악벽지용친환경전기열차기술개발(R&D)	2,700	2,700	-	-	-	-	-	2,700	-

※ 자료: 국토교통부

나) 사업계획 검토 미흡에 따른 사업중단

동 사업은 산악철도시스템을 개발하고 시범노선을 통한 실증과정을 거쳐 국내 산악철도 시장 진출에 기여하려는 사업으로, 2020년부터 '산악벽지용

친환경 전기열차 기술 개발'에 착수하여 2022년 급곡선·급구배[240] 주행을 위한 주요 핵심성능 개발을 완료하였음.

이후 2022년 12월 공모과정을 거쳐 시범사업을 추진하는 지방자치단체로 전북특별자치도 남원시를 선정하고, 남원시와 시범사업 협약을 체결하였으며, 이에 따라 시범노선 설계, 완성차 제작 등을 추진해왔고 2025년에는 완성차 조립 및 시범노선 건설 등을 위한 사업비 27억원이 편성되었음.

그런데, 동 사업은 2025년 2월 시범사업의 소규모 환경영향평가 미통과[241]로 인해 시범사업 계약이 해지되었고, 2025년 4월 국토교통부의 특별평가를 통해 지원중단이 결정되면서 2025년 예산액을 전액 불용하였음.

【 산악벽지용 친환경전기열차 기술개발(R&D) 사업 추진경과 】

ㅇ '20.07 : '산악벽지용 친환경 전기열차 기술 개발' 과제 착수
ㅇ ' 22.07 : '산악용 친환경 운송시스템 시범사업' 지자체 선정(남원시)
ㅇ '22.12 : 시범사업 협약체결(철도연-남원시)
ㅇ '24~' 25.02 : 소규모 환경영향평가 미통과(남원시) (* 24.3 신청 → 24.8 반려 → 24.12 재신청 → 25.2 미통과 확정)
ㅇ ' 25.02 : 시범사업 시행불가 통보(남원시→철도연), 협약해지(철도연-남원시)
ㅇ ' 25.03~04 : 특별평가 실시(과제 지원중단), 이의신청 심의(불수용-지원중단 확정)
ㅇ ' 25.09 : 협약해약 및 집행잔액(실증 및 시범사업 예산 2,888백만원) 회수

남원시의 시범사업은 당초 사업계획에서는 기존의 도로 구간의 도로폭을

240) 구배란 수평을 기준으로 한 경사도를 의미함.
241) 소규모 환경영향평가 협의의견 주요내용(환경부)
- 동 사업은 R&D과제 시범사업(2026년까지) 이라는 단기 목적성에 비하여 보전·보호가 최우선시 되어야 할 국립공원·백두대간 보호지역(인접지역 포함)에 복구 불가능한 환경 훼손을 초래할 우려가 크므로 재검토하여야 함

줄이고 철도를 신설하는 방식으로 계획되어 소규모환경영향평가 대상이 아니었으나, 관계기관(전라북도)과의 협의 결과, 길어깨 확보, 차량 통행 불편 및 배수로 유지 등을 위하여 도로폭을 당초 계획대로 줄일 수 없어 철도 신설을 위한 추가 부지가 필요하게 되면서 소규모 환경영향평가 대상이 되었고 백두대간 보호지역 내 핵심구간을 대상으로 하는 시범사업은 소규모 환경영향평가를 통과하지 못하였음.

국토교통부와 남원시는 사업자 공모제안서 작성 시 관련 기관인 전라북도 등과 사전 협의를 거치고 사업을 추진했다는 입장이나, 사업 계획의 법령 부합 여부 및 실제 추진가능성에 대한 보다 면밀한 검토가 필요했다고 보임.

사업자 선정 당시 남원시가 제출한 공모제안서를 보면, 남원시가 제출한 기존 도로 활용계획에서는 도로의 길어깨 폭이 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙」(국토교통부령)[242]에 부합하지 않는 측면이 있었고, 전라북

242) 해당 도로는 설계속도 60km미만, 지방지역에 해당하며 소형차도로에 해당하지 않아 1m 이상의 길어깨를 설치해야 하나, 남원시 공모제안서에서는 해당 도로를 소형차도로로 보아 0.75m만을 반영하였음.

「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙」

제12조(길어깨) ① 도로에는 가장 바깥쪽 차로와 접속하여 길어깨를 설치해야 한다. 다만, 보도 또는 주정차대가 설치되어 있는 경우에는 설치하지 않을 수 있다.

② 차로의 오른쪽에 설치하는 길어깨의 폭은 설계속도 및 지역에 따라 다음 표의 폭 이상으로 해야 한다. 다만, 오르막차로 또는 변속차로 등의 차로와 길어깨가 접속되는 구간에서는 0.5미터 이상으로 할 수 있다.

설계속도 (킬로미터/시간)	오른쪽 길어깨의 최소 폭(미터)		
	지방지역	도시지역	소형차도로
100 이상	3.00	2.00	2.00
80 이상 100 미만	2.00	1.50	1.00
60 이상 80 미만	1.50	1.00	0.75
60 미만	1.00	0.75	0.75

도 도로관리사업소 또한 보행자 통행이 예상되는 곳은 길어깨 폭을 1.5m 이상 확보할 필요가 있다는 의견[243]을 회신하였다는 점에서 남원시의 도로 활용계획은 현실적으로 추진되기 어려웠다고 보이며, 사업자 선정 당시 이에 대한 검토가 미흡했던 측면이 있음.

한편, 동 사업에는 2020년부터 총 국비 223억 7,900만원이 투입되었고, 관련 핵심기술개발이 완료되었으나, 개발된 기술에 대한 실증이 완료되지 못한 상황이며, 국토교통부는 실증 및 상용화를 위한 시범사업을 추가로 추진할 계획이 없어 개발된 기술을 상용화하기 어려운 상황임.[244]

따라서 국토교통부는 향후 실증을 위한 시범사업 추진 시 사업계획에 대한 면밀한 검토 및 관련 기관과의 협조를 통해 시범사업이 중단되지 않고 원활히 추진될 수 있도록 주의할 필요가 있고, 개발이 완료된 산악벽지용전기열차 기술을 활용할 수 있는 방안을 추진할 필요가 있음.

---

243) 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙」
제16조(보도) ① 보행자의 안전과 자동차 등의 원활한 통행을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 도로에 보도를 설치해야 한다. 이 경우 보도는 연석(緣石)이나 방호울타리 등의 시설물을 이용하여 차도와 물리적으로 분리해야 하고, 필요하다고 인정되는 지역에는 이동편의시설을 설치해야 한다. <개정 2020. 3. 6.>
③ **보도의 유효폭은** 보행자의 통행량과 주변 토지 이용 상황을 고려하여 결정하되, **최소 2미터 이상으로 하여야 한다**. 다만, 지방지역의 도로와 도시지역의 국지도로는 지형상 불가능하거나 **기존 도로의 증설·개설 시 불가피하다고 인정되는 경우에는 1.5미터 이상으로 할 수 있다.**

244) 현재 국토교통부는 산악벽지용 친환경 전기열차 기술 관심기관(8개)을 대상으로 설명회 등 추진 예정이고, 급경사 주행 노면전차에 활용하는 방안 등을 모색하고 있음.

3. 교통시설특별회계

가. 도로계정

1) 세입 : 과태료(56-563)

○ 국토교통부는 교통시설특별회계 도로계정 과태료 세입의 미수납액이 매년 증가하는 등 수납실적이 저조하다는 점을 고려하여 자동차번호판 영치 등 수납실적 개선을 위한 적극적인 방안을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

과태료 세입은 「도로법」 제117조(과태료) 조항에 근거하여 운행제한차량 운전자, 도로점용허가 면적 초과자 등 고속국도 및 일반국도 관련 법규 위반자에게 부과하는 과태료를 수납하는 사업임.[245]

이 사업의 2025년도 예산액은 230억 300만원으로, 징수결정액 845억 800만원 중 194억 2,700만원을 수납하고 650억 8,100만원을 미수납하였음.

【 2025년도 과태료 세입 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	징수 결정액	수납액	미수 납액	예산액
	본예산	추경							
과태료	23,003	23,003	-	-	23,003	84,508	19,427	65,081	23,003

※ 자료: 국토교통부

245) 「도로법」에 따라 과태료는 도로관리청이 부과·징수하기 때문에 동 사업의 과태료는 고속도로, 일반국도에 관한 것이며, 지방도에 대해서는 지자체에서 별도로 수납하고 있음.

나) 과태료 수납실적 개선을 위한 다각적인 방안 모색 필요

최근 4년간 과태료 수납 실적을 살펴보면, 2025년 수납액은 194억 2,700만원으로 2022년 230억 300만원에 비해 지속적으로 감소하고 있고, 징수결정액 대비 수납률은 2025년 23%로 2022년 27.7%에 비해 낮아지고 있으며 미수납액 또한 계속 증가하고 있어 과태료 수납 실적이 매년 악화되고 있는 것으로 보임.

【 최근 4년간 과태료(도로계정) 수납실적 】

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		이체등 증감액	예산 현액	징수 결정액(B)	수납액 (C)	수납률 (C/A)	수납률 (C/B)	미수납액	불납 결손액
	본예산	추경(A)								
2022	27,448	27,448	-	27,448	83,118	23,003	83.8	27.7	60,116	-
2023	27,599	27,599	-	27,599	82,446	20,698	75.0	25.1	61,748	-
2024	23,003	23,003	-	23,003	84,149	20,368	88.5	24.2	63,781	-
2025	23,003	23,003	-	23,003	84,508	19,427	84.5	23.0	65,081	-
2026	23,003	23,003	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 과태료 수납률 제고를 위해 우편 고지 방식을 국민비서를 통한 모바일 고지 방식으로 대체하여 업무 담당자의 관리 효율성을 제고하고, 예금압류를 제2금융권으로 확대하는 등 징수를 강화하며, 납부 편의성을 향상시키기 위해 노력하고 있다고 설명하였음.

그러나, 미수납액 규모가 지속적으로 증가하고 있다는 점, 과태료 수납률 제고는 세입 기반 확충 뿐만 아니라 법규 준수에 대한 인식을 제고한다는 의미가 있다는 점 등을 고려하여 과태료 수납률 제고를 위한 적극적인 방

안 마련이 필요하다고 보임.

이와 관련하여 경찰청에서는 과태료 수납률 제고를 위해 체납징수 전문기관인 한국자산관리공사에 업무를 위탁하였고[246], 상습 체납차량 번호판 영치[247], 가상자산 압류 등을 실시하고 있어 이를 참고할 수 있음.

따라서 국토교통부는 교통시설특별회계 도로계정 과태료 세입의 미수납액이 매년 증가하는 등 수납실적이 저조하다는 점을 고려하여 자동차번호판 영치 등 수납실적 개선을 위한 적극적인 방안을 마련할 필요가 있음.

---

246) **「도로교통법」**
제161조(과태료의 부과·징수 등) ② 시·도경찰청장은 이 법에 따른 과태료 징수와 관련된 업무의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 「한국자산관리공사 설립 등에 관한 법률」에 따라 설립된 한국자산관리공사에 위탁할 수 있다.

247) **「질서위반행위규제법」**
제55조(자동차 관련 과태료 체납자에 대한 자동차 등록번호판의 영치) ① 행정청은 「자동차관리법」 제2조제1호에 따른 자동차의 운행·관리 등에 관한 질서위반행위 중 대통령령으로 정하는 질서위반행위로 부과받은 과태료(이하 "자동차 관련 과태료"라 한다)를 납부하지 아니한 자에 대하여 체납된 자동차 관련 과태료와 관계된 그 소유의 자동차의 등록번호판을 영치할 수 있다.

2) 일반국도건설지원(1631-301), 국도유지운영(1732-302), 과적단속운영(1732-303), 국제협력기구 지원 등(1741-461), 첨단도로교통체계(1736-304), 민자도로건설지원(1831-303)

○ 도로사업 관련 국외여비가 유사한 목적으로 여러 사업에서 중복적으로 편성·집행되는 경우 전체 예산의 규모를 알기 어렵고, 예산이 비효율적으로 운영될 가능성이 있으므로, 국토교통부는 현재 여러 사업에 분산되어 편성되어 있는 유사목적의 국외여비를 통합하여 편성하도록 개선할 필요가 있음.

가) 개요

일반국도건설지원 사업은 일반국도 건설을 위한 기본조사설계비, 실시설계비, 기타여비 등을 지원하는 것으로, 2025년도에는 예산현액 514억 3,700만원 중 431억 2,100만원을 집행(83.8%)하고 53억 7,100만원을 이월하였고, 29억 4,400만원을 불용하였음.

국도유지운영 사업은 일반국도 기능유지를 위한 도로보수원(무기계약직) 인건비, 공공요금 등 국도 도로관리청의 기본기능 수행을 위한 운영비를 지원하는 사업으로, 2025년도에는 예산현액 904억 1,591만원 중 871억 4,762만원을 집행(96.4%)하고 14억 851만원을 이월하였고, 18억 5,979만원을 불용하였음.

과적단속운영 사업은 일반국도 관리를 위하여 운행제한 위반차량 단속업무를 수행하는 운행제한단속원의 인건비, 연금지급금(보험료), 단속장비 유지관리 등에 지출하는 사업으로, 2025년도에는 예산현액 454억 500만원

중 434억 2,100만원을 집행(95.6%)하고 17억 9,500만원을 이월하였고, 1억 8,800만원을 불용하였음.

국제협력기구 지원 등 사업은 국제기구인 PIARC(세계도로협회), REAAA(아시아대양주 도로기술협회), IRF(국제도로연맹)의 국제협력활동을 지원하고 이를 통해 도로분야 국내기업의 해외진출을 지원하는 사업으로, 2025년도에는 예산액 1억 9,000만원 중 1억 8,600만원을 집행(97.9%)하고 400만원을 불용하였음.

첨단도로교통체계 사업은 교통흐름 개선을 통한 교통혼잡·사고·물류비용 절감과 자율차 상용화를 지원하는 인프라 구축 등 신 성장 동력 육성을 위한 도로분야 지능형교통체계(ITS)를 추진하는 사업으로, 2025년도에는 예산현액 1,717억 9,200만원 중 1,612억 7,300만원을 집행(93.9%)하고 100억 4,800만원을 이월하였고, 4억 7,100만원을 불용하였음.

민자도로건설지원 사업은 정부의 재정부담 완화와 급증하는 SOC수요에 적극 대처하기 위한 민자도로 건설을 지원하는 사업으로, 2025년도에는 예산현액 9,919억 1,900만원 중 9,417억 4,600만원을 집행(94.9%)하고 501억 7,300만원을 불용하였음.

【 2025년도 일반국도건설지원 등 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
일반국도건설지원	40,760	40,760	10,677	-	51,437	43,121	5,371	2,944	40,019
국도유지운영	73,820	73,820	818	15,778	90,416	87,148	1,409	1,860	78,096
과적단속운영	42,646	42,646	1,059	1,700	45,405	43,421	1,795	188	45,466
국제협력기구지원등	190	190	-	-	190	186	-	4	229
첨단도로교통체계	139,892	139,892	31,900	-	171,792	161,273	10,048	471	122,077
민자도로건설지원	979,919	991,919	-	-	991,919	941,746	-	50,173	275,836

※ 자료: 국토교통부

나) 도로 분야 유사 목적 국외여비의 통합 편성 필요

2025회계연도 도로분야 사업들의 국외여비 예산 편성 및 집행실적을 살펴보면, 6개 사업에 총 1억 9,850만원이 편성되었고, 예산현액 1억 7,850만원 중 1억 4,840만원을 집행하였음.

【 2025년도 도로 분야 국외여비 집행실적 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025 예산		예산현액	집행액	이월액	불용액
	본예산	추경(A)				
일반국도건설지원	121	121	101	76	25	0
국도유지운영	11.5	11.5	11.5	10.8	0	0.7
과적단속운영	17	17	17	16	0	0
국제협력기구지원등	20	20	20	18.6	0	1.4
첨단도로교통체계	24	24	24	24	0	0
민자도로건설지원	5	5	5	3	0	2
합계	198.5	198.5	178.5	148.4	25	4.1

※ 자료: 국토교통부

그런데 이 사업들에 편성된 국외여비의 최근 4년간(2022～2025) 집행내역을 살펴보면, 동일한 회의 참석을 위한 국외여비가 여러 세부사업에 각각 집행된 경우가 있었고, 세부사업과 관련성이 적은 목적으로 국외여비가 집행되었음.

특히 국도유지운영에서 집행된 국제통계협회(IAOS) 참석, 과적단속운영에서의 ITS(지능형교통체계) 총회 참석 등을 위한 국외여비 집행은 해당 세부사업과의 직접적인 관련성이 낮고, 직원 역량 강화 또는 타 부서 소관 국제협력 업무를 위한 것으로서, 기본경비 또는 보다 적합한 사업의 예산으로 집행하는 것이 적절해 보임.

【 최근 4년간(2022～2025) 도로분야 국외여비 집행내역 】

(단위 : 백만원)

연도	사업명	예산액	집행액	집행내역(방문국, 방문목적, 방문일정)
2022	일반국도건설지원	121	53	(방문국) 인도네시아, (목적) 제17회 한인니 도로협력회의 참석, (일정) '22.6.19~6.24 (방문국) 뉴질랜드, (목적) 제118회 REAAA이사회 참석, (일정) '22.10.15~10.19 (방문국) 세네갈, (목적) 2022년 세계도로협회(PIARC) 연례회의 참석, (일정) '22.11.6~11.9 (방문국) 태국, (목적) 한국-태국 도로분야 지식공유포럼 참석, (일정) '22.11.6.~11.9 (방문국) 독일, (목적) 제1회 한-독 도로협력회의 참석, (일정) '22.11.28~12.3
	민자도로건설지원	5	5	(방문국) 인도네시아, (목적) 제17회 한인니 도로협력회의 참석, (일정) '22.6.19~6.24
	첨단도로교통체계	19	19	(방문국) 호주, (목적) 26년 강릉ITS세계총회 유치활동, (일정) '22.3.1.~ 3.6.
	과적단속운영	17	-	-
	국도유지운영	12	2	(방문국) 캄보디아, (목적) 교통정책 수립 기초자료인 교통량의 DB 구축 및 활용 방안에 대한 정책제언 및 역량강화, (일정) '22.10.10~10.14
2023	일반국도건설지원	121	102	(방문국) 미국, (목적) 한-미 ITS 실무 협력회의 및 교통연구협의회(TRB) 참석, (일정) '23.1.8.~1.13

연도	사업명	예산액	집행액	집행내역(방문국, 방문목적, 방문일정)
				(방문국) 포르투갈, (목적) **ITS 유럽총회 및 로드쇼 참석, (일정) '23.5.20~5.25** (방문국) 프랑스, (목적) 지하고속도로 추진 관련 PIARC (세계도로협회) 업무세미나 참석, (일정) '23.6.18~6.22 (방문국) 미국, (목적) 국제도로연맹(IRF) 도로분야 교육 프로그램 이수, (일정) '23.8.27~9.4 (방문국) 체코, (목적) 세계도로협회(PIARC)이사회 및 제27회 세계도로대회 참석, (일정) '23.9.29~10.4 (방문국) 중국, (목적) **제29회 중국 ITS 세계총회 참석, (일정) '23.10.17~10.20** (방문국) 중국, (목적) 한-중 도로협력회의 참석, (일정) '23.10.17~10.19
	민자도로건설지원	5	-	-
	첨단도로교통체계	22	22	(방문국) 미국 댈러스, (목적) 2023년 댈러스 ITS 미주총회 참석, (일정) '23.4.23.~ 4.28. (방문국) 포르투갈, (목적) ITS 유럽총회 및 ITS로드쇼 참석 (일정) '23.5.20.~ 5.25.
	과적단속운영	17	5	(방문국) 일본 (목적) 제19회 한일도로협력회의 (일정) '23.8.20~9.2
	국도유지운영	12	-	-
2024	국제협력기구지원등	20	19	(방문국) 안도라, (목적) 24년 PIARC 연례회의 참석, (일정) '24.11.02~11.08 (방문국) 태국 방콕, (목적) 제122차 REAAA이사회 참가, (일정) '24.09.03~09.06
	일반국도건설지원	121	118	(방문국) 미국, (목적) **한·미 ITS 실무 협력회의 및 교통연구협의 참석, (일정) '24.1.8~1.13** (방문국) 미국, (목적) 제21회 도로협력회의 참석, (일정) '24.5.19~5.24 (방문국) 미국, (목적) 국제도로연맹(IRF) 도로분야 교육 프로그램 이수, (일정) '24.8.4~8.12 (방문국) 안도라, (목적) 24년 PIARC 연례회의 참석, (일정) '24.11.02~11.08
	민자도로건설지원	5	5	(방문국) 인도네시아, (목적) 제19회 한-인니 도로협력회의 참석, (일정) '24.7.29~8.2
	첨단도로교통체계	24	23	(방문국) 미국 (목적) 한-미 ITS실무 협력회의 및 교통연구협의, (일정) '24.1.8~1.13 (방문국) 미국 (목적) 2024년 피닉스 ITS 미주총회 참석, (일정) '24.4.21~4.26 (방문국) 인도네시아 (목적) '24년 자카르타 ITS 아태총회 참석 (일정) '24.5.27~5.31 (방문국) 두바이 (목적) '24년 두바이 ITS 세계총회 참석 (일정) '24.9.15~9.20
	과적단속운영	17	9	(방문국) 아랍에미리트 (목적) **'24년 두바이 ITS 총회** (일정) '24.9.15 ~ 9.20.
	국도유지운영	12	11	(방문국) 미국, (목적) 제21회 한미 도로협력회의 참석, (일정) '24.5.19~5.24

연도	사업명	예산액	집행액	집행내역(방문국, 방문목적, 방문일정)
				(방문국) 멕시코, (목적) 2024 IAOS-ISI 컨퍼런스 참석, (일정) '24.5.12~5.20
2025	국제협력기구지원등	20	19	(방문국) 카자흐스탄, (목적) 25년 PIARC 연례회의 참석, (일정) '25.04.07 ~ 04.11 (방문국) 태국 (목적) 아시안하이웨이, (일정) '25.06.02 ~ 06.05
	일반국도건설지원	121	76	(방문국) 미국, (목적) 2025년 도로 포장분야 IRF 교육 참석, (일정) '25.08.03 ~ 08.11 (방문국) 베트남, (목적) 제8회 한-베트남 도로협력회의 참석, (일정) '25.12.02 ~ 12.05 (방문국) 인도, (목적) 2025년 인도 ITS 총회 참석, (일정) '25.11.04 ~ 11.08 (방문국) 인도네시아, (목적) 2025년 인도네시아 ITS 교통써밋 참석, (일정) '25.11.25 ~ 11.28 (방문국) 중국, (목적) 제28회 한중 도로협력회의 참석, (일정) '25.11.24 ~ 11.28 (방문국) 미국, (목적) 2025년 애틀랜타 ITS 세계총회 참석, (일정) '25.08.22 ~ 08.31
	민자도로건설지원	5	3	(방문국) 베트남, (목적) 제8회 한-베트남 도로협력회의, (일정) '25.12.02 ~ 12.05
	첨단도로교통체계	24	24	(방문국) 미국 (목적) 2025년 애틀란타 ITS 세계총회 참석, (일정) '25.08.21 ~ 08.31 (방문국) 스페인 (목적) 2025년 세비야 ITS 유럽총회 참석, (일정) '25.05.19 ~ 05.21 (방문국) 말레이시아 (목적) 한·말 도로 및 건설협력 세미나 참석 및 수주지원 (일정) '25.12.07 ~ 12.11
	과적단속운영	17	16	(방문국) 모로코 (목적) 제4차 국제도로안전 컨퍼런스 참석 (일정) '25.02.17 ~ 02.21 (방문국) 일본, (목적) 제21회 한일 도로협력회의 참석 (일정) '25.07.22 ~ 07.25
	국도유지운영	11	10	(방문국) 호주, (목적) 제123회 REAAA 이사회 참가, (일정) '25.05.04 ~ 05.08 (방문국) 일본, (목적) 제21회 한일 도로협력회의 참석 (일정) '25.07.22 ~ 07.25

※ 자료: 국토교통부

또한, 국도유지운영, 민자도로건설지원, 과적단속운영 등 사업에서는 집행실적이 없는 연도가 있는 등 비정기적인 업무소요로 보임에도 매년 동일한 예산액이 편성되고 있어 예산이 비효율적으로 편성되는 측면이 있었음.

세부사업과 관련성이 적은 목적의 국외여비 집행은 예산의 목적외 사용

에 해당할 수 있고, 유사한 목적으로 사용되는 국외여비가 분산되어 편성·집행될 경우 전체 예산의 규모를 알기 어려우며, 예산이 비효율적으로 운영될 가능성이 있으므로, 사업의 목적이 구체적이고 고유한 경우를 제외하고 현재 여러 사업에 분산되어 편성되어 있는 유사 목적의 국외여비를 통합하여 편성하도록 개선할 필요가 있음.

3) 고속도로조사(1531-301)

○ 국토교통부는 향후 신규 사업타당성 조사 예산 집행 시 국회의 심의·의결을 거치지 않은 신규 사업을 추진하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

고속도로조사 사업은 고속도로 건설사업 추진에 필요한 사업타당성 조사[248], 기본·실시설계 예산 등을 지원하기 위하여 한국도로공사에 출자(국고 40%, 도로공사 60%)하는 사업으로, 2025년에는 예산현액 112억 7,000만원 중 65억 7,100만원을 집행(58.3%)하고, 38억 3,200만원을 이월하였으며, 8억 6,700만원을 불용하였음.

【 2025년도 고속도로조사 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
고속도로조사	11,009	11,009	261	-	11,270	6,571	3,832	867	37,157

※ 자료: 국토교통부

나) 예산에 반영되지 않은 신규 조사사업 추진 지양 필요

2025년 예산에는 신규 사업 타당성 조사 사업으로 용인-서울 고속도로, 완도-강진 고속도로 2개 사업에 대한 예산 64억 3,700만원이 편성되었음.

248) 예타 이후 예타 後 여러 가지 대안을 바탕으로 경제적, 기술적,사회적 및 환경적 타당성 등을 평가하여 최적 노선대 선정하는 작업을 말함(「국가교통체계효율화법」 제18조, 「건설기술진흥법」 제47조)

그런데 2025년 사업 타당성 조사 사업 추진실적을 살펴보면 국토교통부는 2025년 예산에 반영되지 않은 인천-서울 지하고속도로 사업에 대한 사업 타당성 조사 용역을 추진하였음.

국토교통부는 인천-서울 지하고속도로 사업타당성 조사 1차연도 사업예산을 내역조정(1억 4,500만원)하여 2025년 9월에 용역을 발주하였고, 계약은 12월 22일에 체결되었으나 계약 체결 시점이 늦어 예산은 집행되지 못하였음.

국토교통부는 이에 대해 동 사업이 2025년 1월 예비타당성조사에 통과하여 2025년 예산에 반영되지 못했으나, 주변 지역의 신속 추진 요구 등을 고려하여 사업의 신속한 추진을 위해 낙찰차액 등을 활용하여 사업 타당성 조사 용역 발주를 신청하였다고 설명하였음.

【 인천-서울 지하고속도로 사업 추진경과 】

ㅇ 2022. 6 : 예비타당성조사 착수(기재부)
ㅇ 2025. 1 : 예비타당성조사 완료(기재부)
ㅇ 2025. 9. 3. : 타당성 조사(평가) 용역 발주
ㅇ 2025. 12. 22. : 타당성 조사(평가) 용역 계약

※ 자료: 국토교통부

그러나 예산에 포함되지 않은 신규사업을 추진하는 경우 국회가 해당 사업의 필요성 및 적절성에 대한 심의 절차를 거칠 수 없었다는 점에서 문제가 있고, 특히 고속도로 건설사업에서 신규 사업타당성 조사 예산은 예비타당성조사 이후 고속도로 건설사업 예산이 최초로 반영되는 단계로 이후 기

본·실시설계, 공사 비용이 연속적으로 예산에 반영되는 구조라는 점을 고려할 때, 사업 타당성조사 예산에 대한 국회의 심의·의결은 보다 중요하다고 할 수 있음.

따라서 국토교통부는 향후 예산에 반영되지 않아 국회의 심의·의결을 거치지 않은 신규 사업타당성 조사를 추진하지 않도록 주의할 필요가 있음.

4) 일반국도건설(1632)

○ 본예산에 편성되지 않은 사업을 이·전용을 통해 증액하여 추가로 집행하는 것은 승인되지 않은 예산을 집행하는 것으로 향후 이를 반복하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

일반국도건설 단위사업은 간선도로망인 일반국도를 건설하고 적기에 개통하여 국가의 간선교통망을 구축하려는 사업으로, 2025년에는 예산현액 1조 7,348억 4,400만원 중 1조 5,502억 3,200만원을 집행(89.4%)하고, 1,818억 6,500만원을 이월하였으며, 27억 4,700만원을 불용하였음.

【 2025년도 일반국도건설 단위사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
일반국도건설	1,511,984	1,597,984	162,456	△25,596	1,734,844	1,550,232	181,865	2,747	1,485,730

※ 자료: 국토교통부

나) 본예산에 편성되지 않은 사업에 대한 전용 추진 부적절

2025년 일반국도건설사업의 세부사업간 이·전용 및 내역변경(이하 “이·전용등”이라 함) 내역을 살펴보면, 총 304건, 4,487억 9,900만원의 이·전용등이 이루어졌고, 이는 2025년 본예산 1조 5,119억 8,400만원의 29.7%에 해당하는 규모임.

이에 대해 국토교통부는 인·허가 및 행정절차, 용지보상 지연 등으로 연내 집행이 어려운 사업예산을 효율적으로 집행하기 위하여 다른 일반국도 사업으로 이·전용등을 하였다고 설명함.

그런데, 동 사업의 2025회계연도 전용내역 중 팔탄-봉담 일반국도건설사업, 충청내륙1일반국도건설 사업의 경우 2025년 본예산에 사업이 편성되지 않았음에도 전용을 통해 예산을 증액하여 집행하였음.

'팔탄-봉담 일반국도건설사업'의 경우 2025년 본예산에 예산이 편성되지 않았으나, 잔여지 매수 등을 위한 추가 용지보상비 확보를 위해 2025년 총사업비 협의 이후 8억 9,100만원을 전용하였음.

'충청내륙1 일반국도건설사업'은 당초 2024년에 잔여 사업비 전액을 편성하였음에도 이월 가능한 예산을 불용 처리[249]하고, 2025년 예산을 추가 확보하지 않은 채 216억 3,300만원을 전용 및 내역변경하였음.

【 2025년도 팔탄-봉담, 충청내륙1 일반국도건설 사업 집행실적 】

(단위 : 백만원)

세부사업명	2025년									2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용등	예비비	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경								
팔탄-봉담	0	0	2,717	891	0	3,608	2,927	0	681	0
충청내륙1	0	0	9,083	21,633	0	30,716	30,626	0	91	0

※ 자료: 국토교통부

249) 국토교통부는 이에 대해 세수 부족 문제로 해당 사업비 이월이 어려웠다고 설명하였음

「국가재정법」 제46조제3항제1호[250]에서는 “당초 예산에 계상되지 아니한 사업을 추진하는 경우” 전용을 제한하고 있고, 이월된 예산 외에 별도의 예산이 편성되어 있지 않은 사업을 전용을 통해 예산을 추가 집행하는 것은 집행 단계에서 신규 예산을 집행하는 것과 유사한 측면이 있다는 점에서, 국토교통부는 2025년 예산안 편성 당시 예산 소요가 있음을 인지하였음에도 이를 예산에 반영하지 않고 전용을 통해 추진한 것은 부적절해 보이므로 향후 일반국도건설 예산 집행 시 이를 반복하지 않도록 주의할 필요가 있음.

250) **「국가재정법」**
제46조(예산의 전용) ①각 중앙관서의 장은 예산의 목적범위 안에서 재원의 효율적 활용을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 기획예산처장관의 승인을 얻어 각 세항 또는 목의 금액을 전용할 수 있다. 이 경우 사업 간의 유사성이 있는지, 재해대책 재원 등으로 사용할 시급한 필요가 있는지, 기관운영을 위한 필수적 경비의 충당을 위한 것인지 여부 등을 종합적으로 고려하여야 한다. <개정 2008. 2. 29., 2014. 12. 30., 2020. 6. 9., 2025. 10. 1.>
③ 제1항 및 제2항에도 불구하고 각 중앙관서의 장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 전용할 수 없다. <신설 2014. 12. 30.>
1. 당초 예산에 계상되지 아니한 사업을 추진하는 경우

5) 첨단도로교통체계(1736-304)

○ 국토교통부는 자율주행자동차의 기술변화에 따라 C-ITS의 기능과 역할이 변화될 필요가 있다는 점을 고려하여 'ITS 기본계획 2030' 및 '모빌리티 혁신 로드맵'에 따라 2030년까지 국내 모든 도로에 C-ITS를 구축하는 계획에 대한 재검토를 고려할 필요가 있음.

가) 개요

첨단도로교통체계 사업은 교통흐름 개선을 통해 교통혼잡·사고·물류비용을 절감하고, 교통안전성·편의성을 향상시키며 자율주행자동차 상용화에 대비하여 지능형교통체계(ITS) 등 관련 인프라를 구축하는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 1,398억 9,200만원으로, 전년도 이월액을 포함한 예산현액 1,717억 9,200만원 중 1,612억 7,300만원을 집행(93.9%)하고, 100억 4,800만원을 이월하였으며, 4억 7,100만원을 불용하였음.

【 2025년도 첨단도로교통체계 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
첨단도로교통체계	139,892	139,892	31,900	-	171,792	161,273	10,048	471	122,077

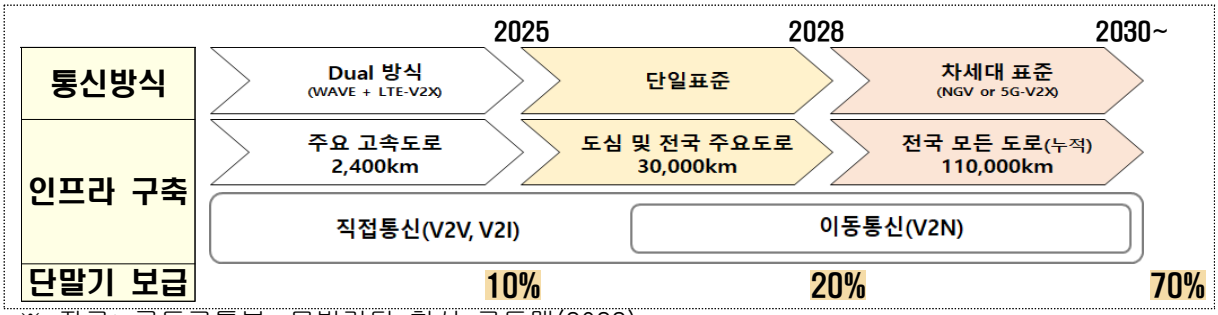
※ 자료: 국토교통부

나) 최신 자율주행자동차 개발동향을 고려한 C-ITS 구축 계획 수정 필요

내역사업인 'C-ITS 시범사업'은 차량이 주행하면서 도로시설 및 다른 차량과 서로 통신하며 도로 및 교통상황, 위험정보 등을 전파·공유할 수 있는 차세대 지능형교통체계(C-ITS)를 시범 구축하는 사업으로, 2025년에는 통신인프라 구축, 리빙랩[251] 운영 등을 위한 예산액 79억 2,000만원을 전액 집행하였음.

한편, C-ITS 시범사업은 2014년부터 추진되어 왔고, 'ITS 기본계획 2030'(2021)[252] 및 '모빌리티 혁신 로드맵'(2022)에 따라 2027년 말까지 완전 자율주행(Lv.4) 상용화에 대비하여 전국 주요 도로에 자율협력주행[253]을 위한 중요 기술인 C-ITS를 구축하고 2030년까지 전국 모든 도로에 구축을 완료할 계획으로 추진되어 왔음.

【 차세대 지능형 교통체계(C-ITS) 구축 전략 】



※ 자료: 국토교통부, 모빌리티 혁신 로드맵(2022)

251) 실제 생활환경에서 생산자와 수요자가 공동으로 혁신을 만들어가는 실험실을 의미함.
252) 국토교통부장관은 자동차·도로, 철도, 항공, 해상 교통분야의 지능형교통체계의 개발·보급을 촉진하기 위하여 10년 단위로 지능형교통체계에 관한 국가 차원의 기본계획을 수립(「국가통합교통체계효율화법」 제73조)
253) **「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」** 제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
3. "자율협력주행시스템"이란 「도로교통법」 제2조제15호에 따른 신호기, 같은 조 제16호에 따른 안전표지, 「국가통합교통체계효율화법」 제2조제4호에 따른 교통시설 등을 활용하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 **자율주행기능을 지원·보완하여 효율성과 안전성을 향상시키는 「국가통합교통체계효율화법」 제2조제16호에 따른 지능형교통체계**를 말한다.

2025년까지 C-ITS 추진실적을 살펴보면, C-ITS 관련 예산은 총 857억 3,700만원이 투입되어 현재 고속도로·국도 등 총 90.7km에 C-ITS가 구축되어 있음.

【 C-ITS 구축 예산 투자 현황 】

(단위 : 백만원)

합계	시범사업				고도화 사업			전국 구축기반 마련				
	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25
85,737	2,928	7,095	7,977	4,000	4,000	7,000	6,710	10,200	12,600	9,800	7,920	5,507

※ 자료: 국토교통부

【 C-ITS 구축 현황 】

구 분	계	고속도로		국도	시내부	
					세종시	대전시
		당진대전선 (서세종IC -남세종IC)	호남선지선 (유성IC -북대전IC)	1호선 (세종시)	한누리대로, 갈매로, 정재로 등	유성대로,북유성대로, 한밭대로 등
연 장	90.7km	18.5km	7.5km	2.9km	16.0km	45.8km

※ 자료: 국토교통부

그런데 최근 자율주행자동차는 자율주행 단계를 인지·판단·제어 등의 독립적인 모듈로 설계하여 통합하는 모듈형(Rule based) 방식에서 차량이 자체 센서와 인공지능 모델을 통해 주행환경을 인식·판단·제어하는 E2E(End to End) 방식으로 전환되고 있음.[254]

모듈형 자율주행방식에서 C-ITS는 노변기지국으로부터의 실시간 교통정보 제공을 통해 직접적인 차량 제어의 규칙을 제공하는 핵심적인 기능을 수행하였으나, E2E 방식에서는 C-ITS를 활용한 외부수집 정보를 인공지능

254) 이설영, 기현균, 신인재, 「자율주행 E2E 데이터 플랫폼 구상 및 편익 연구」, 서울연구원, 2024. p.1

이 수행하는 자율주행시스템에 실시간으로 반영하기 어려워짐에 따라 C-ITS의 활용도가 낮아지는 측면이 있음.

또한 국토교통부에 따르면 차량내부 센서 데이터와 차량 외부 인프라 데이터 간 정보의 형식이 상이하고, 현재의 C-ITS 서비스는 정보의 질(동시성, 정확성)이 부족하여 E2E 방식의 자율주행자동차에서 해당 정보를 활용하기는 어려운 측면이 있음.

국토교통부는 자율주행 기술이 AI 중심 단독 자율주행 방식으로 트렌드가 전환되었고, 최근의 자율주행자동차의 경우 C-ITS 등 인프라와의 협력 계획은 거의 없도록 설계되어 있으나, C-ITS는 교차로, 터널, 곡선부, 안개·결빙 취약구간 등 차량 센서만으로 인지가 곤란한 비가시영역의 위험정보를 제공하고, 긴급차량 우선통행, 보행자 충돌위험 경고, 돌발상황 전파 등 공공 안전서비스를 제공하는 보완적인 인프라로 활용하는 방안을 고려할 수 있다고 설명함.

이러한 상황을 고려할 때, ‘ITS 기본계획 2030’ 및 ‘모빌리티 혁신 로드맵’에 근거하여 2030년까지 국내 모든 도로에 C-ITS를 구축하는 계획에 대한 전면적인 재검토가 필요한 측면이 있음.

아울러, 국토교통부는 자율주행자동차의 기술변화에 따른 C-ITS의 기능 및 역할에 대한 연구를 보완할 필요가 있고, 기존에 구축이 완료된 C-ITS를 효율적으로 활용할 수 있는 방안을 모색할 필요가 있음.

6) 위험도로 개선(1740-461)

○ 국토교통부는 위험도로 개선 사업의 집행실적이 연례적으로 저조하고 특히 위임국도 사업의 집행실적이 저조하다는 점에서 위험도로 개선사업 전반의 집행실태를 점검하고, 위임국도에 대한 관리·감독 사항 등을 포함한 사업관리 매뉴얼을 마련하는 등 개선방안을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

위험도로개선 사업은 도로폭 협소, 급커브 등 도로 구조가 취약하여 대형 교통사고가 우려되는 지점에 대해 도로선형을 개량하는 사업으로, 2025년에는 예산현액 1,860억 7,000만원 중 969억 4,300만원을 집행(52.1%)하고, 824억 9,100만원을 이월하였으며, 66억 3,600만원을 불용하였음.

【 2025년도 위험도로 개선 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
위험도로 개선	134,156	134,156	51,914	-	186,070	96,943	82,491	6,636	101,973

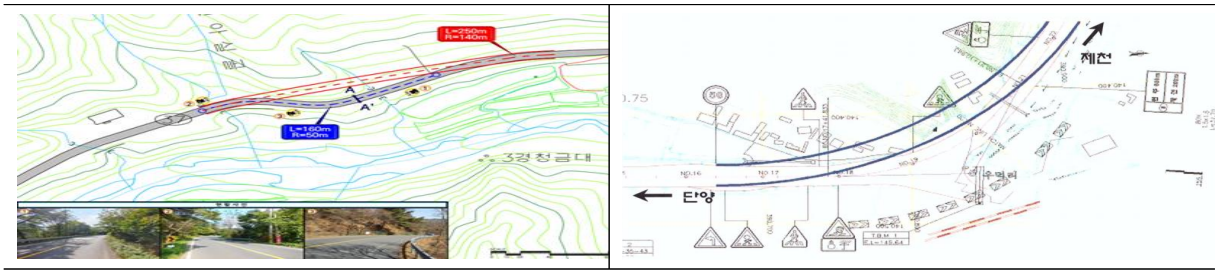
※ 자료: 국토교통부

나) 위험도로 개선사업의 사업관리체계 개선 필요

이 사업은 일반국도 개량사업의 일환으로 1989년부터 5개년 단위 기본계획을 수립하여 시행 중이며, 현재 7단계(2023~2027) 기본계획에 따른 사업이 진행 중임.

7단계 기본계획에 따른 사업대상은 총 140개 사업으로, 기하구조가 시설기준에 미달하여 대형 교통사고가 우려되거나 경사진 도로의 곡선부 구간 등을 선정하고 있음.

【 위험도로 기하구조 개선 예시 】



※ 자료: 국토교통부

그런데 최근 4년간 집행실적을 살펴보면, 2025년 예산현액 대비 집행률은 52.1%로 2022년 88.3%에 비해 지속적으로 감소하는 추세를 보이고 있음.

【 최근 4년간 위험도로 개선 집행실적 】

(단위 : 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용등	예산현액(B)	집행액(C)	집행률(C/A)	집행률(C/B)	다음년도 이월액	불용액
	본예산	추경(A)								
2022	155,054	155,054	8,156	-	163,210	144,051	92.9	88.3	18,455	703
2023	155,943	155,943	18,455	△18,879	159,519	108,526	65.6	68.0	48,065	2,928
2024	159,697	159,697	48,065	△2,418	205,344	109,925	68.8	53.5	51,914	43,505
2025	134,156	134,156	51,914	-	186,070	96,943	72.3	52.1	82,491	6,636

※ 자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 민원, 용지보상 협의, 총사업비 협의 등에 따른 지연으로 집행실적이 부진하였다고 설명하였음.

그러나, 매년 지속적으로 이월액이 증가하고 있어 집행상황에 대한 종합

적인 점검이 필요한 측면이 있음. 특히, 이 사업은 지방국토관리청이 시행하는 일반국도 사업과 지방자치단체(광역)가 시행하는 위임국도[255]사업으로 구분되는데, 2025년 위임국도 사업의 집행률은 33.3%로 일반국도사업(73.0%)에 비해 상대적으로 낮은 것으로 나타남.

【 2025년 일반국도 및 위임국도별 예산 집행실적 】

(단위 : 백만원, %)

구분	예산액(A)	집행		이월		불용	
		금액(B)	비율 (B/A)	금액(C)	비율 (C/A)	금액(D)	비율 (D/A)
합계	186,070	96,943	52.1	82,491	44.3	6,636	3.6
일반국도	88,191	64,350	73.0	23,548	26.7	293	0.3
위임국도	97,880	32,594	33.3	58,943	60.2	6,343	6.5

※ 자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 위임국도 사업의 경우 지방자치단체가 수행하는 관계로 집행관리가 소홀한 측면이 있다고 설명하였으나, 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」에 따르면 위임기관인 국토교통부는 수임기관의 사무처리에 대해 감독할 의무가 있고, 위임사무에 대한 감독책임을 진다는 점[256]

255) **「도로법」**
제31조(도로공사와 도로의 유지·관리 등) ② 제1항에도 불구하고 국토교통부장관은 일반국도의 일부 구간에 대한 도로공사와 도로의 유지·관리에 관한 업무를 대통령령으로 정하는 바에 따라 도지사 또는 특별자치도지사가 수행하도록 할 수 있다. 이 경우 국토교통부장관은 미리 도지사 또는 특별자치도지사와 협의하여야 한다.
「도로법 시행령」
제29조(도로공사와 도로의 유지·관리에 관한 업무의 수행 등) ① 법 제31조제2항 전단에 따라 도지사 또는 특별자치도지사가 도로공사와 도로의 유지·관리에 관한 업무를 수행하는 일반국도**(이하 "위임국도"라 한다)**는 **간선 기능이 약한 별표 1에 따른 일반국도 구간으로 한다.**
[별표 1]에는 구체적인 위임대상 구간이 명시되어 있음.

256) **「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」**
제6조(지휘·감독) 위임 및 위탁기관은 수임 및 수탁기관의 수임 및 수탁사무 처리에 대하여 지휘·감독하고, 그 처리가 위법하거나 부당하다고 인정될 때에는 이를 취소하거나 정지시킬 수 있다.
제8조(책임의 소재 및 명의 표시) ① 수임 및 수탁사무의 처리에 관한 책임은 수임 및 수탁기관에 있으며, 위임 및 위탁기관은 그에 대한 감독책임을 진다.

에서 위임국도사업에 대한 철저한 집행관리가 필요해 보임. 또한, 위임국도에 대한 관리·감독사항을 포함하여 위험도로 개선사업 전반에 적용되는 별도의 사업관리 지침 등이 마련되어 있지 않은 상황임.

따라서 국토교통부는 이 사업의 집행실적이 연례적으로 저조하고 특히 위임국도 사업의 집행실적이 저조하다는 점에서 위험도로 개선사업 전반의 집행실태를 점검하고, 위임국도에 대한 관리·감독 사항 등을 포함한 사업관리 매뉴얼을 마련하는 등 사업관리체계를 개선할 필요가 있음.

7) 민자도로운영지원(1831-301)

○ 국토교통부 및 민자도로 관리지원센터는 민자도로 수납실적을 개선하기 위하여 차량 압류를 실시하는 등 미납 통행료 및 부가통행료에 대한 적극적인 수납 관리 방안을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

민자도로운영지원 사업은 민간투자방식으로 운영 중인 민자고속도로의 수입을 일부 보장하고, 민자도로 관리지원센터의 업무수행에 필요한 비용을 지원하는 것으로, 2025년도 예산현액 1,920억 7,200만원 중 1,905억 3,200만원을 집행(99.2%)하고 15억 4,000만원을 불용하였음.

【 2025년도 민자도로운영지원 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
민자도로운영지원	191,597	191,597	475	-	192,072	190,532	-	1,540	185,954

※ 자료: 국토교통부

나) 민자도로 관리지원센터 미납통행료 및 부가통행료 수납 실적 개선 필요

민자도로 관리지원센터[257]는 2019년에 설립된 한국교통연구원 산하 기관

257) 「유료도로법」
제23조의7(민자도로 관리지원센터의 지정 등) ① 국토교통부장관은 민자도로에 대한 감독 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 대통령령으로 정하는 기간 내에서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관을 민자도로 관리지원센터(이하 “관리지원센터”라 한다)로 지정할 수 있다.

으로 민자도로의 실시협약 관련 지원, 민자도로의 유지관리, 미납된 통행료 및 부가통행료[258]의 징수 등을 수행하고 있으며, 국토교통부는 2025년 민자도로 관리지원센터 운영비(민간경상보조)로 22억원을 집행하였음.

민자도로 관리지원센터는 「유료도로법」 제21조[259]에 따라 민자도로의

---

1. 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따른 정부출연연구기관
2. 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관

② 관리지원센터는 다음 각 호의 업무를 수행한다. <개정 2020. 12. 22.>

1. 실시협약과 관련한 자문 및 지원
2. 민자도로의 교통수요 예측, 적정 통행료 및 운영비 산출과 관련한 자문 및 지원
3. 제23조의2제2항에 따른 민자도로의 유지·관리 및 운영에 관한 기준 및 제23조의2제3항에 따른 운영평가와 관련한 자문 및 지원

3의2. 제23조의3제4항·제6항·제8항에 따른 유지관리계획 및 유지관리시행계획의 수립·검토와 관련한 자문 및 지원

4. 제21조제5항에 따라 위탁받은 통행료와 부가통행료의 수납 및 같은 조 제6항에 따른 통행료와 부가통행료의 징수
5. 제6항에 따라 국토교통부장관 또는 유료도로관리청이 위탁하는 업무
6. 그 밖에 민자도로 감독 지원을 위하여 국토교통부령으로 정하는 업무

258) 부가통행료는 해당 유료도로를 통행한 자가 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 통행료를 내지 아니하였거나 감면받았을 때에 유료도로관리청등이 그 통행료 외에 내지 아니하거나 감면받은 통행료의 10배의 범위에서 부과하는 것을 말함(「유료도로법」 제20조제1항)

259) **「유료도로법」**

제21조(통행료 등의 수납 위탁 및 강제징수) ① 유료도로관리청은 통행료와 부가통행료를 낼 의무가 있는 자가 이를 내지 아니하면 국세 체납처분의 예 또는 「지방행정제재·부과금의 징수 등에 관한 법률」에 따라 징수할 수 있다. <개정 2018. 1. 16., 2020. 3. 24.>

② 유료도로관리권자는 통행료와 부가통행료를 낼 의무가 있는 자가 이를 내지 아니하면 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 해당 지역을 관할하는 특별자치시장, 특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)에게 그 수납을 위탁할 수 있다. <개정 2018. 1. 16.>

③ 특별자치시장, 특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장이 제2항에 따라 통행료와 부가통행료의 수납을 위탁받았을 때에는 지방세 체납처분의 예에 따라 징수할 수 있다. 이 경우 유료도로관리권자는 특별자치시장, 특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장이 징수한 금액의 100분의 10에 해당하는 금액을 해당 특별자치시, 특별자치도 또는 시·군·구(자치구를 말한다)에 교부하여야 한다.

④ 「한국도로공사법」에 따른 한국도로공사가 유료도로관리권자로 설정되어 있는 유료도로(고속국도만 해당한다)의 경우 그 통행료와 부가통행료를 낼 의무가 있는 자가 이를 내지 아니하면 한국도로공사는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 승인을 받아 국세 체납처분의 예 또는 「지방행정제재·부과금의 징수 등에 관한 법률」에 따라 징수할 수 있다.

⑤ 국토교통부장관은 제2항에 따라 위탁받은 통행료와 부가통행료의 수납 업무를 제23조의7에 따른 민자도로 관리지원센터에 위탁할 수 있다. <신설 2018. 1. 16.>

⑥ 민자도로 관리지원센터가 제5항에 따라 통행료와 부가통행료의 수납을 위탁받았을 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 승인을 받아 국세 체납처분의 예 또는 「지방행정제재·부과금의 징수 등에 관한 법률」에 따라 통행료와 부가통행료를 징수할 수 있다. 이 경우 유료도로관리권자는 민자도로 관리지원센터가 징수한 금액의 100분의 10에 해당하는

미납통행료 및 부가통행료의 수납 업무를 국토교통부로부터 위탁받아 수행하고 있음.

그런데 최근 5년간 민자도로 미납 통행료·부가통행료 수납실적을 보면 재정도로에 비해 저조한 측면이 있음. 2025년 민자도로의 미납통행료 수납률은 77.9%로 재정도로(82.2%)에 비해 낮은 수준을 보이고 있고, 부가통행료의 경우에도 수납률이 14.7%로 재정도로(27.0%)에 비해 저조하였음.

【 고속도로 유형별 미납 통행료 및 부가통행료 수납실적 】

(단위 : 억원, 2025.12월말 기준)

구 분	미납 통행료			부가통행료		
	발생(A)	수납실적 (B)	수납률(B/A)	발생(A)	수납실적 (B)	수납률(B/A)
민자도로	398	310	77.9%	143	21	14.7%
재정도로 (도로공사)	994	817	82.2%	318	86	27.0%

※ 자료: 국토교통부

국토교통부에 따르면 미납통행료는 이용 고객의 단순 착오나 고객 과실로 발생한 경우가 많아 5년 이내 수납률이 상대적으로 높은 수준이나, 부가통행료는 지속적인 고지(2회 이상)에도 납부하지 않거나 상습적인 미납 시 부과되는 것으로 납부 의지가 상대적으로 낮아 수납률이 저조한 측면이 있으며, 민자도로 관리지원센터의 경우 재정도로를 담당하는 한국도로공사에 비해 수납 담당 조직 및 인력 운용규모[260]에 있어 차이가 있다고 설명하였음.

금액을 민자도로 관리지원센터에 내야 한다.

260) 민자도로 관리지원센터의 미납통행료 담당 인력은 총 5인인데 비해, 한국도로공사는 미납통행료 전담인력으로 총 41명(본사·지역본부별 전담팀 구성)을 운영하고 있음.(2025년 12월 기준)

그런데 「유료도로법」에 따르면 민자도로 관리지원센터는 국토교통부장관의 승인을 받아「국세징수법」등의 강제징수 절차[261]에 따라 미납 통행료 및 부가통행료를 징수할 수 있는데, 최근 5년간 민자도로 관리지원센터의 강제징수 실적을 살펴보면, 2025년 압류 실적은 3,000건으로 이는 한국도로공사(49만 8,000건)에 비해 크게 낮은 수준임.

【 최근 5년간 한국도로공사 및 민자도로 관리지원센터 강제징수 실적 】

(단위 : 천건, 백만원)

구 분	한국도로공사				민자도로 관리지원센터			
	강제징수 승인		압류		강제징수 승인		압류	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
2021년	418	4,573	403	4,325	2.8	1,516	2.1	1,299
2022년	398	3,734	360	3,393	6.3	3,969	4.6	3,577
2023년	430	4,582	382	3,905	4.1	2,931	2.6	2,592
2024년	558	5,823	509	5,292	5.1	4,470	3.3	4,080
2025년	542	6,086	498	5,771	4.4	4,462	3.0	4,110

※ 자료: 국토교통부

강제징수 절차에 따라 관련 예금 또는 차량을 압류하지 아니한 채 5년이 경과하게 되면 채권의 소멸시효가 만료되어 통행료를 더 이상 징수할 수 없으므로 수납실적 제고를 위해서는 적극적인 압류 등의 강제징수 조치가 필요함에도 민자도로의 경우 강제징수 조치가 부족한 측면이 있어 보임.

---

261) **「국세징수법」**
제24조(강제징수) 관할 세무서장(체납기간 및 체납금액을 고려하여 대통령령으로 정하는 체납자의 경우에는 지방국세청장을 포함한다. 이하 이 장에서 같다)은 납세자가 제10조에 따른 독촉 또는 제9조제2항에 따른 납부기한 전 징수의 고지를 받고 지정된 기한까지 국세 또는 체납액을 완납하지 아니한 경우 재산의 압류(교부청구·참가압류를 포함한다), 압류재산의 매각·추심 및 청산의 절차에 따라 강제징수를 한다.

특히 현재 민자도로 관리지원센터는 예금에 대한 압류만을 실시하고 차량에 대한 압류를 하지 않고 있으나, 재정도로 통행료 수납을 담당하는 한국도로공사는 예금뿐만 아니라 차량에 대한 압류 조치를 일괄적으로 실시하고 있음.[262]

미수납된 민자도로 통행료수입은 민자도로운영사의 수입 감소를 의미할 뿐만 아니라 최소수입보장[263](MRG) 구간인 경우 국비지원금 증가로 이어질 수 있으며, 민자도로의 안정적인 운영, 통행료 납부질서 확립 측면에서 통행료 미수납 문제는 엄정하게 관리될 필요가 있으므로 국토교통부 및 민자도로 관리지원센터는 민자도로 수납실적을 개선하기 위하여 차량 압류를 실시하는 등 미납 통행료 및 부가통행료에 대한 적극적인 수납 관리 방안을 마련할 필요가 있음.

262) 한국도로공사에 따르면 한국교통안전공단과의 시스템 연계를 통해 통행료 및 부가통행료 미납차량 압류 조치를 시행하고 있음.

263) 최소수입보장(minimum revenue guarantee)제도는 민간자본으로 건설되는 도로, 교량, 터널, 경전철 등 사회기반 시설을 만들 때 실제 수익이 예상 수익에 못 미칠 경우 손실 일부를 보전해주는 제도를 의미함.

나. 철도계정

1) 일반철도건설(2631)

○ 국토교통부는 일반철도건설 사업 중 일부 사업의 경우 기존에 교부되어 이월된 예산이 충분함에도 집행가능성을 고려하지 않고 당해연도 예산을 교부한 문제가 있으므로 예산의 효율적 운영을 위하여 일반철도건설 예산 교부 시 사업의 추진상황을 고려하여 집행가능한 금액을 교부할 필요가 있음.

가) 개요

일반철도건설 단위사업은 국가철도망구축계획에 따라 일반철도 건설을 추진하기 위한 사업으로 23개의 세부사업으로 구성되며, 국토교통부는 사업예산을 사업출연금으로 국가철도공단에 교부하고 있음.

이 사업의 2025년도 당초 예산액은 1조 2,585억 5,300만원이고, 추가경정예산액을 포함한 예산현액 1조 1,934억 9,600만원 중 1조 1,073억 3,300만원을 집행(92.8%)하고 861억 6,300만원을 불용하였음.

【 2025년 일반철도건설 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
일반철도건설	1,258,553	1,193,496	-	-	1,193,496	1,107,333	-	86,163	2,289,868

※ 자료: 국토교통부

나) 사업추진상황을 고려한 예산 교부 및 집행관리 필요

2025년도 일반철도건설사업의 실집행실적을 살펴보면, 전년도 이월액 등을 포함한 예산현액 2조 9,147억 3,900만원 중 1조 5,269억 4,000만원을 집행하여 예산현액 대비 실집행률은 52.4%를 보였음.

【 2025년 일반철도건설 사업 실집행실적 】

(단위: 백만원, %)

부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)				
예산		집행액	교부액	예산 현액(A)	집행액 (B)	이월액	실집행률 (B/A)
본예산	추경						
1,258,553	1,193,496	1,107,333	1,107,333	2,914,739	1,526,940	1,387,799	52.4

※ 자료: 국토교통부

그런데, 광주송정~순천 전철화 및 대구산업선 철도 건설사업은 기본설계 지연 등으로 인해 기존에 교부되어 이월된 예산이 충분함에도 집행가능성을 고려하지 않고 당해연도 예산을 교부한 문제가 있음.

광주송정~순천 전철화 사업의 경우 2025년 노반공사 착수 및 용지매수 등을 위한 예산 190억 9,200만원이 편성되었는데, 해당사업은 2025년 당시 순천시 구간 지하화 문제 등으로 기본설계가 지연되고 있고, 2023년, 2024년에 이미 노반공사 착공을 위한 예산을 교부하여 2025년 전년도 이월액이 1,807억원에 달함에도 2025년도 공사 착공 등을 위한 예산액 전액을 교부한 것은 집행가능성에 대한 고려가 미흡했다고 보이며, 실제로 2025년 교부액 중 집행된 금액은 없고, 전액 다음 연도로 이월되었음.

대구산업선 철도의 경우에도 2025년 노반공사 착수 및 용지매수 등을 위

한 예산 1,209억 5,200만원이 편성되었는데, 해당 사업의 기본설계 과정이 공사비 증가 등의 이유로 지연되고 있고, 2023년, 2024년에 노반공사 착수를 위한 예산을 교부하여 2025년 전년도 이월액이 2,339억 3,500만원에 달함에도 예산액 전액을 교부한 것은 집행가능성에 대한 고려가 미흡했다고 보이며, 실제로 2025년 교부액 중 집행된 금액은 없고, 전액 다음 연도로 이월되었음.

【 2025년 광주송정-순천 전철화, 대구산업선 철도 실집행 실적 】

(단위 : 백만원, %)

세부사업명	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경								
광주송정-순천 전철화	19,092	19,092	19,092	19,092	180,764	199,856	17,491	182,365	0	8.8
대구산업선 철도	120,952	120,952	108,452	108,452	233,935	342,387	51,202	291,185	0	15.0

※ 자료: 국토교통부

이와 같이 단기간에 집행이 어려운 예산액을 국가철도공단에 교부할 경우 국가철도공단의 이월예산으로 포함되어 다른 사업으로의 집행이 불가하고, 이는 국가 전체적 측면의 재정운영의 효율성을 저해하는 측면이 있음.[264]

따라서 국토교통부는 예산의 효율적 운영을 위하여 일반철도건설 예산 교부 시 사업의 추진상황을 고려하여 집행가능한 금액을 교부할 필요가 있음.

---

264) 2025년말 기준 국가철도공단이 보유하고 있는 일반철도건설 예산 유보(이월예산)액은 1조 4,748억 800만원에 달하고 있음.
이와 관련하여 2023회계연도 국회 결산 심사에서는 “국토교통부는 일반철도 건설사업의 추진계획을 면밀히 수립하고, 적정 예산을 편성하며, 연도 내 집행이 어려운 사업에 대해 국가철도공단에 예산을 교부하지 않는 등 연례적인 실집행 부진이 재발하지 않도록 할 것”이라는 시정요구사항이 있었음.

2) 민자철도운영지원(2732-309)

○ 국토교통부는 향후 민자철도운영지원 사업의 예산편성 시 사업 추진상황과 개통시기에 대한 면밀한 검토를 거쳐 예산을 편성할 필요가 있고, 국토교통부와 사업시행자간 잔여 피난갱 시공방안에 대한 합의가 이루어지지 않음에 따라 부전마산선의 개통이 크게 지연되었으므로, 부전마산선의 조속한 개통을 위한 대책을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

민자철도운영지원사업은 「사회기반시설에 대한 민간투자법」에 따라 운영하는 민자철도(BTO, BTL 등)의 운영비용, 임차료 등을 지원하기 위한 것으로, 2025년도 예산현액 9,312억 600만원 중 9,303억 7,800만원을 집행(99.9%)하고, 8억 2,800만원을 불용하였음.

【 2025년도 민자철도운영지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
민자철도운영지원	917,060	917,060	14,146	-	931,206	930,378	0	828	871,611

※ 자료: 국토교통부

나) 부전마산선의 조속한 개통을 위한 노력 필요

내역사업인 '철도BTL사업 임대료 및 운영비'는 BTL(Build To Lease)방식[265]으로 운영되는 철도의 임대료와 운영비를 지급하는 사업이고, 이 중 부전~마산 BTL 사업(이하 "부전마산선"이라 함)은 부산광역시 부산진구

265) 사회기반시설의 준공과 동시에 해당 시설의 소유권이 국가 또는 지방자치단체에 귀속되며, 사업시행자에게 일정기간의 시설관리운영권을 인정하되 그 시설을 국가 또는 지방자치단체 등이 협약에서 정한 기간 동안 임차하여 사용·수익하는 방식

부전동에서 경상남도 김해시 진례면을 잇는 32.7km의 BTL방식으로 신설되는 복선전철사업임.

【 부전~마산선 사업 개요 】

○ 사업명 : 부전~마산 복선전철 민간투자시설사업
○ 사업내용 : 부전~마산간 51.1km 중 진례~부전간 32.7km 복선전철 건설
○ 총사업비 : 1조 2,073억원(민간 1조 892억원, 국고, 1,181억원, '08.7.1 불변가 기준)
○ 사업시행자·시공사 : 스마트레일, SK에코플랜트/삼성물산/한화건설 외 10개사

※ 자료: 국토교통부

2025년도에는 부전마산선의 2025년 3월 개통을 전제로 그에 따른 임대료 및 운영비 지급을 위한 예산액 987억 6,900만원이 편성되었으나 전액 실집행되지 못했는데, 이는 낙동1터널 구간의 잔여 피난갱 시공가능성에 대해 국토교통부와 사업시행자 간의 협의가 지속됨에 따라 부전마산선의 개통 또한 지연되었기 때문임.

부전마산선은 2020년 낙동1터널 피난연결통로(피난갱)[266] 시공 중 붕괴사고가 발생하여 사업이 크게 지연되었고, 이후 복구공사는 2026년 1월 최종 완료되었으나, 낙동1터널 잔여피난연결통로(2개소) 시공방안에 대해 사업시행자와 국토교통부 간 이견이 지속되고 있음.

구체적으로, 사업시행자는 당초 설계대로 피난연결통로로 시공할 경우 공사과정에서 지반 침하 사고 위험이 있다는 이유로 대체 방재시설인 격벽형 대피통로 설치 등을 제안하고 있는 반면, 국토교통부는 사업시행자가 제시한 격벽형 대피통로 등 대안의 안전성이 충분히 검증되지 않았다는 전문가

266) 본선터널과 병설된 상대터널 또는 본선터널과 평행한 피난대피터널을 연결하는 통로

의견 등을 고려하여 기존 계획에 따른 피난연결통로 시공이 필요하다는 입장임.

【 피난연결통로 관련 추진경과 】

2023. 9. ~ 2024. 7. 국토교통부 사업시행자에 피난연결통로 시공지시 (8회)
2024. 9. 11 : 사업시행자 피난연락갱 재배치 및 방재성능 향상방안 제시
2024. 9.~ : 기술자문위원회 구성·운영
2025. 6. 9 : 낙동1터널 안전성 검증용역 착수보고회
2025. 12.11 : 낙동1터널 #1, 2 피난갱 개념설계 완료
2025. 12.12 : 낙동1터널 안전성 검증용역 중간보고회
2026. 2. 5. ~ 2026. 10. 4. : 부전-마산 복선전철 터널 붕괴사고 건설사고조사위원회 운영

※ 자료: 국토교통부

한편, 2025년 예산은 2025년 3월 부전마산선 개통을 전제로 편성되었는데, 예산안 편성 당시에도 국토교통부의 피난연결통로 시공지시에 대해 사업시행자가 안전상의 우려를 제기하며 시공하지 않고 있는 상황이었음.

국토교통부는 이에 대해 예산안 편성 당시 잔여 피난연결통로(2개소)를 제외한 공사가 완료될 것으로 예상되었고, 붕괴사고로 인해 이미 상당 기간 지연된 부전마산선의 개통시기를 추가로 늦추기 어려운 측면이 있었다고 설명하였음.

그러나 예산안 편성 당시에도 잔여 피난연결통로의 시공 여부가 확정되지 않은 상황이었고, 이에 따라 개통시기가 추가로 지연될 가능성이 있었음에도 2025년 3월 개통을 전제로 임대료 및 운영비 예산 전액을 편성한 것은 개통시기를 다소 낙관적으로 전망한 측면이 있다고 보임.

한편, 국토교통부는 2026년 5월부터 부전마산선의 부분개통[267]을 위해 2026년 예산으로 7개월분의 임대료 및 운영비 예산 866억 9,700만원을 편성하였으나, 현재 추가시설물 시공, 종합시험운행 등으로 추가 기간이 필요한 점을 고려하면 연내 부분개통이 어려울 가능성이 있어 2026년 예산 또한 원활하게 집행되기 어려운 것으로 보임[268].

부전마산선의 지속적인 개통 지연은 예산의 비효율적 운용뿐만 아니라 지역 주민들의 교통환경 개선 지연에 따른 사회·경제적 비용을 야기할 수 있음.

따라서 국토교통부는 향후 민자철도운영지원 사업의 예산편성 시 사업 추진상황과 개통 가능성을 면밀히 검토하여 예산을 편성할 필요가 있고, 잔여 피난연결통로 시공방안에 대한 국토교통부와 사업시행자 간 이견으로 부전마산선의 개통이 지속적으로 지연되고 있으므로, 지역 주민의 교통편의 등을 고려하여 부전마산선의 조속한 개통을 위한 대책을 마련할 필요가 있음.

267) 국토교통부와 사업시행자 측은 피난연결통로 시공과 관계 없는 구간을 우선 개통하기 위해 준비중임.
268) 부전마산선 임대료 및 운영비의 2026년 예산현액 86,052백만원 중 2026년 7월말기준 실집행액은 0원임.

다. 공항계정

1) 세입 : 벌금 및 과료(56-561), 과태료(56-563), 과징금(56-565), 변상금(57-571)

○ 벌금 및 과료, 과태료, 과징금 및 변상금은 최근 수년간 예산액과 실제 징수결정액 간 괴리가 반복적으로 발생하고 있음. 특히 벌금 및 과료(0%)와 변상금(0%)은 2025 회계연도 수납률이 극히 저조한 수준으로 나타나고 있으며, 미수납액의 상당부분이 5년 이상 장기 연체되어 누적되고 있음에도 국토교통부는 실효성 있는 징수·관리 대책을 충분히 마련하지 못하고 있음. 따라서 국토교통부는 세입예산 편성의 정확성을 제고하는 한편 장기 체납채권에 대한 정리 및 징수관리 강화 방안을 마련하여 수납률을 제고할 필요가 있음.

가) 개요

교통시설특별회계 공항계정 세입 중 벌금 및 과료, 과태료, 과징금은 「항공안전법」 등을 위반한 자에게 부과·징수되며, 변상금은 「국유재산법」에 따라 공항 부지 등 국유재산을 허가받지 아니하고 점용한 자에게 부과됨.

벌금 및 과료는 2025년 예산으로는 별도 편성되지 않았으나 1,900만원 징수결정하여 전액 미수납하였음. 과태료의 2025년 예산액은 2억 6,400만원으로 8억 9,300만원을 징수결정하여 2,600만원을 수납하고 2억 6,600만원은 미수납되었음. 과징금의 2025년 예산액은 25억 8,100만원으로 57억 4,400만원을 징수결정하여 38억 100만원을 수납하고 19억 4,300만원이 미수납되었음. 변상금의 2025년 예산액은 8억 7,600만원으로 60억 3,200만원을 징수결정하여 전액 미수납하였음.

【 2025회계연도 공항계정 벌금 및 과료, 과태료, 과징금, 변상금 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		이체 등 증감액	예산 현액	징수 결정액	수납액	미수납액	불납결손액	예산액
	본예산	추경							
벌금 및 과료	-	-	-	-	19	-	19	-	-
과태료	264	264	-	264	893	26	266	-	415
과징금	2,581	2,581	-	2,581	5,744	3,801	1,943	-	2,581
변상금	876	876	-	876	6,032	-	6,032	-	876

※ 자료 : 국토교통부

나) 벌금 및 과료, 과태료, 과징금, 변상금의 과소계상 및 수납률 저조 문제

위반행위에 부과되는 교통시설특별회계 공항계정의 벌금 및 과료, 과태료, 과징금, 변상금이 매년 예산안에 과소계상되고 수납률이 지속적으로 저조하게 나타나고 있으므로, 국토교통부는 「항공안전법」 등 관련 법률의 위반을 제재하고, 무단점유를 해제하고자 하는 벌금 및 과료 등의 목적을 달성하기 위해 각각의 수납실적을 개선할 필요가 있음.

벌금 및 과료의 경우 2022년 및 2023년 예산 편성액(2022: 1억 7,000만원, 2023: 1억 7,700만원) 대비 실제 징수결정액(2022, 2023: 1,900만원) 차이가 크게 나타나고 있으며, 2024년 및 2025년에는 세입예산을 편성하지 않아 예산액과 징수결정액의 괴리가 지속적으로 발생하고 있음. 또한 2022년부터 2025년까지 징수결정액 전액을 미수납하여 수납률이 0%로 나타나고 있음.

【 연도별 공항계정 벌금 및 과료 수납실적 】

(단위: 백만원, %)

	연도	예산액		예산 현액	징수 결정액(B)	수납액 (C)	수납률 (C/A)	수납률 (C/B)	미수납액	불납 결손액
		본예산	추경(A)							
벌금 및 과료	2022	170	170	170	19	-	-	-	19	-
	2023	177	177	177	19	-	-	-	19	-
	2024	-	-	-	19	-	-	-	19	-
	2025	-	-	-	19	-	-	-	19	-

※ 자료: 국토교통부

과태료의 경우에도 2022년부터 2025년까지 매년 예산액이 과소 계상되어 실제 징수결정액이 예산액 대비 3.38배~35.8배까지 괴리가 지속적으로 발생하고 있음. 2025회계연도에도 실제 징수결정액(8억 9,300만원) 대비 예산액(2억 6,400만원)이 과소계상되었음.

【 연도별 공항계정 과태료 수납실적 】

(단위: 백만원, %)

	연도	예산액		예산 현액	징수 결정액(B)	수납액 (C)	수납률 (C/A)	수납률 (C/B)	미수납액	불납 결손액
		본예산	추경(A)							
과태료	2022	16	16	16	175	132	825.0	75.4	42	-
	2023	16	16	16	573	486	3037.5	84.8	87	-
	2024	132	132	132	821	626	474.2	76.2	195	-
	2025	264	264	264	893	626	237.1	70.1	266	-

※ 자료: 국토교통부

과징금 및 **변상금**의 경우도 2022년부터 2025년까지 실제 징수결정액 대비 예산이 과소계상되었는데, 2025회계연도에 과징금은 예산액(25억 8,100만원) 대비 징수결정액(57억 4,400만원)이 2.2배, 변상금은 예산액(8억 7,600만원) 대비 징수결정액(60억 3,200만원)이 6.9배 높게 나타나 예산액과 징수결정액의 괴리가 지속적으로 발생하고 있음.

2025회계연도 수납률은 과징금 66.2% 및 변상금 0%(전액 미수납)로 나타났으며, 과징금의 미수납액은 19억 4,300만원, 변상금의 미수납액은 60억 3,200만원으로 나타났음. 특히 변상금의 경우 2022년부터 2025년까지 매년 수납률이 0%~2%로 매우 저조하게 나타났음.

【 연도별 공항계정 과징금 및 변상금 수납실적 】

(단위: 백만원, %)

	연도	예산액		예산 현액	징수 결정액(B)	수납액 (C)	수납률 (C/A)	수납률 (C/B)	미수납액	불납 결손액
		본예산	추경(A)							
과징금	2022	1,771	1,771	1,771	4,088	2,581	145.7	63.1	1,507	-
	2023	1,824	1,824	1,824	2,511	2,108	115.6	84.0	403	-
	2024	2,581	2,581	2,581	3,220	1,026	39.8	31.9	2,194	-
	2025	2,581	2,581	2,581	5,744	3,801	147.3	66.2	1,943	-
	연도	예산액		예산 현액	징수 결정액(B)	수납액 (C)	수납률 (C/A)	수납률 (C/B)	미수납액	불납 결손액
		본예산	추경(A)							
변상금	2022	444	444	444	5,968	121	27.3	2.0	5,847	-
	2023	457	457	457	5,847	-	-	-	5,847	-
	2024	876	876	876	5,901	54	6.2	0.9	5,847	-
	2025	876	876	876	6,032	-	-	-	6,032	-

※ 자료: 국토교통부

각각의 미수납 사유를 살펴보면 체납자 재력부족 및 거소불명의 사유로 미수납된 경우가 많았으며, 과태료의 경우 불법드론 적발 및 행정처분 대상 건수 증가로 미수납액수도 함께 증가하였음.

한편, 국토교통부는 벌금 및 과료의 경우 2022년부터 2025년까지 소멸시효 완성으로 미수납된 경우가 있다고 설명하고 있으나, 소멸시효가 완성되

어 회수가 어려운 채권은 「국고금 관리법」 등에 따라 불납결손액으로 처리[269]하여야 함에도 국토교통부(서울지방항공청, 부산지방항공청 포함)는 이를 불납결손 처리하지 않고 미수납액으로 관리하고 있어 결산의 정확성을 저해하고 있음.

【 연도별 벌금 및 과료 등 미수납 사유 】

(단위: 백만원, %)

	연도	미수납액	수납률(%)	미수납 사유
벌금 및 과료 56-561	2022	19	0	· **소멸시효 완성**, 체납자 재력부족 및 거소불명
	2023	19	0	· **소멸시효 완성,** 체납자 재력부족 및 거소불명
	2024	19	0	· **소멸시효 완성**, 체납자 재력부족 및 거소불명
	2025	19	0	· **소멸시효 완성**, 체납자 재력부족 및 거소불명
	연도	미수납액	수납률(%)	미수납 사유
과태료 56-563	2022	42	75.4	· 제주공항 관제권 내 비행승인 신청 증가와 더불어 불법드론 적발 및 행정처분 대상 건수 지속 발생으로 미수납 증가 · 체납자 재력부족 및 거소불명
	2023	87	84.8	· 제주공항 관제권 내 비행승인 신청 증가와 더불어 불법드론 적발 및 행정처분 대상 건수 지속 발생으로 미수납 증가 · 체납자 재력부족 및 거소불명
	2024	195	76.2	· 제주공항 관제권 내 비행승인 신청 증가와 더불어 불법드론 적발 및 행정처분 대상 건수 지속 발생으로 미수납 증가 · 체납자 재력부족 및 거소불명
	2025	266	70.1	· 제주공항 관제권 내 비행승인 신청 증가와 더불어 불법드론 적발 및 행정처분 대상 건수 지속 발생으로 미수납 증가 · 체납자 재력부족 및 거소불명 · 한국공항공사(10백만원)-기관 예산 부족으로 납부 지연·미수납 되었다가 26.5.현재 납부됨
	연도	미수납액	수납률(%)	미수납 사유
과징금 56-565	2022	1,507	63.1	· 코로나 19로 인한 자금난 지속으로 진에어가 1년 납부기한 연기를 요청하였고, 사유가 인정되어 납부연기 신청 수용('23.11.29 납부완료) · 체납자 재력부족 및 거소불명

269) **「국고금 관리법 시행규칙」**

제35조(불납결손의 결정) ①수입징수관은 다른 법령의 규정에 따라 채무면제의 결정통지가 있거나 시효의 완성 또는 그 밖의 사유로 인하여 징수결정된 금액을 수납할 수 없게 된 때에는 그 사유를 기재한 서류를 갖추어 불납결손의 결정을 하여야 한다.

	2023	403	84.0	· 아시아나항공 납부기한 내 미납부, '24년 1월 납부(독촉장 발송 후 납부 완료) · 체납자 재력부족 및 거소불명
	2024	2,194	31.9	· 티웨이항공 5건의 과징금 총 20억 5백만원(4억+12억+2억+2억+5백)에 대한 행정소송 진행 중이었음 · 주식회사 대진항공(1백만원)-기관 예산 부족으로 납부 지연·미수납 되었다가 26.5.현재 납부됨 · 체납자 재력부족 및 거소불명
	2025	1,943	66.2	· 티웨이항공 5건 행정소송 진행(소송 완료 후 국토부 승소 4건(1,805백만원)에 대해서는 납부 완료('25.12~'26.3), 국토부 패소 1건('26.2.6, 200백만원)에 대해서는 조치 예정) · 체납자 재력부족 및 거소불명
변상금 57-571	**연도**	**미수납액**	**수납률(%)**	**미수납 사유**
	2022	5,847	2.0	· 체납자 재력부족 및 거소불명
	2023	5,847	-	· 체납자 재력부족 및 거소불명
	2024	5,847	0.9	· 체납자 재력부족 및 거소불명
	2025	6,032	-	· 체납자 재력부족 및 거소불명

※ 자료: 국토교통부

특히, 2025년 말 기준 각 미수납액의 연체기간을 살펴보면, 벌금 및 과료의 경우 전액(100%)이, 변상금은 대부분(98.1%)이 5년 이상 장기 연체되어 상당수 채권이 장기간 회수되지 못하고 있는 것으로 나타나, 소멸시효[270] 경과로 회수가 어려운 채권은 불납결손 처리를 할 필요가 있을 것으로 보임. 과태료와 과징금은 2년 미만 연체분 비중이 높으나, 5년 이상 장기 연체분도 각각 1.6%(과태료), 7%(과징금)를 차지하고 있어 체계적인 체납 관리가 필요한 것으로 보임.

270) **「국가재정법」**
제96조(금전채권·채무의 소멸시효) ①금전의 급부를 목적으로 하는 국가의 권리로서 시효에 관하여 다른 법률에 규정이 없는 것은 **5년 동안** 행사하지 아니하면 시효로 인하여 소멸한다.

【 2025년 말 기준 미수납액의 연체기간별 분류 】

(2025년 12월 31일 기준, 단위: 백만원)

체납기간	벌금 및 과료	과태료	과징금	변상금
합계	19(100%)	253(100%)	1,943(100%)	5,847(100%)
1년 미만	-	126(49.8%)	-	-
1년 이상~2년 미만	-	67(26.5%)	1,806(93%)	-
2년 이상~3년 미만	-	42(16.6%)	-	-
3년 이상~4년 미만	-	10(3.9%)	-	3(0.05%)
4년 이상~5년 미만	-	4(1.6%)	-	107(1.8%)
5년 이상	19(100%)	4(1.6%)	137(7%)	5,737(98.1%)

자료: 국토교통부 제출자료 재구성

이처럼 벌금 및 과료, 과태료, 과징금 및 변상금은 최근 수년간 예산액과 실제 징수결정액 간 괴리가 반복적으로 발생하고 특히 벌금 및 과료와 변상금은 2025회계연도 수납률이 0%로 극히 저조한 수준으로 나타나고 있으며, 미수납액의 상당 부분이 5년 이상 장기 연체되어 누적되고 있음에도 국토교통부는 실효성 있는 징수·관리 대책을 충분히 마련하지 못하고 있는 것으로 보임.

이는 세입 예산의 정확성을 저해할 뿐만 아니라 「항공안전법」 등 관련 법률 위반행위에 대한 제재와 국유재산의 무단점유 해소라는 각 제도의 실효성을 약화시킬 우려가 있음.

특히 실제 징수결정 규모에 비해 세입예산이 지속적으로 과소편성되고 있는데, 과거 수납실적에 의존하여 미수납 발생을 사실상 전제한 채 국토교통부가 세입예산을 관행적으로 과소편성하고 있는 것은 아닌지 점검할 필요가 있음.

아울러 과징금의 경우 「항공안전법」 등을 위반한 항공사에 대해 운항정지 처분을 갈음하여 부과하는 제재수단[271]으로서 국토교통부는 항공기 이용자 불편과 공익침해를 고려하여 운항정지 대신 과징금을 부과하는 경우가 대부분이나, 과징금 미수납이 발생한 경우 이에 대한 추가적인 제재나 징수관리수단이 제한적으로 운영되고 있음.

따라서 국토교통부(서울지방항공청, 부산지방항공청 포함)는 세입예산 편성의 정확성을 제고하는 한편 장기 체납채권에 대한 정리 및 징수관리 강화 방안을 마련하여 수납률을 높이고, 벌금·과료·과태료·과징금 및 변상금이 법령 위반행위에 대한 제재와 국유재산 관리라는 본래 목적을 충실히 달성할 수 있도록 제도 운영의 실효성을 제고할 필요가 있음.

아울러 벌금 및 과료의 경우 세입추계의 정확성 제고를 위해 소멸시효 완성으로 징수결정된 금액을 수납할 수 없을 경우 관련 규정에 따라 이를 불납결손 처리할 필요가 있음.

271) 2025년 과징금 부과사유(자료 : 국토교통부)

순번	항공사	처분시점	위반내용	처분내용
1	제주항공	'25.5	항공안전법 제93조제7항 후단 (정비규정 위반) 비행전후점검(PR/PO) 주기 미준수	과징금 400백만원
2	제주항공	'25.5	항공안전법 제77조제2항 (운항기술기준 위반) 엔진결함 관련 고장탐구매뉴얼 미준수	과징금 400백만원
3	티웨이 항공	'25.5	항공안전법 제77조제2항 (운항기술기준 위반) 엔진 배기가스 분출구 균열 점검주기 미준수	과징금 800백만원
4	티웨이 항공	'25.5	항공안전법 제77조제2항 (운항기술기준 위반) 유압계통 결함 고장탐구매뉴얼 미준수	과징금 200백만원
5	티웨이 항공	'25.5	항공안전법 제93조제7항 후단, 같은 법 제77조제2항 (운항기술기준, 정비규정 위반) 유압유 결함 관련 운항기술기준 및 정비규정 위반	과징금 1,605백만원
6	대한항공	'25.5	항공안전법 제77조제2항 (운항기술기준 위반) 조종계통(플랩) 결함 정비 부적절	과징금 133백만원

2) 제주공항 시설개선(3532-301)

○ 제주공항 시설개선사업은 당초 계획했던 2023년에서 2026년으로 사업기간이 연기되었으며, 매년 예산의 이월·불용이 반복되어 2022회계연도 국토교통위원회 결산 심사 시 정요구사항을 지속적으로 이행하고 있지 못한 것으로 나타남. 특히 2025년에는 반복적인 집행 부진을 고려하여 본예산이 감액되었음에도 추가경정예산을 통해 공사비를 재차 증액 편성하였으나 추경 편성액의 68%가 다시 이월되어 연내 집행가능성에 대한 검토 없이 예산을 편성한 문제가 재차 확인된바, 국토교통부는 2026년 적기준공을 위하여 반복적 이월을 시정할 필요가 있음.

가) 개요

제주공항 시설개선 사업은 제주공항 관제탑 신축을 통해 상시 관제안전 위협요소를 해소하여 항공안전을 확보하고 증가하는 항공수요에 대응하는 사업으로, 이 사업의 2025년도 예산은 23억 2,100만원, 추경으로 44억 4,100만원 증액되었으며, 전년도 이월액 25억 7,900만원을 더한 예산현액 70억 2,000만원 중 55억 6,300만원을 집행(79.2%)하고 14억 5,700만원을 다음 연도로 이월하였음.

【 2025회계연도 제주공항 시설개선 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
제주공항 시설개선	2,321	4,441	2,579	-	7,020	5,563	1,457	-	14,035

※ 자료 : 국토교통부

나) 적기 준공을 위한 반복적 이월 시정 필요

제주공항 시설개선 사업은 2019년부터 2026년까지 총사업비 332억 7,500만원을 투입하여 제주공항 관제동을 신축하는 사업으로, 2025회계연도에는 70억 2,000만원이 배분되어 55억 6,300만원이 실집행(79.2%)되었음.

【 총사업비 및 연차별 사업비 배분 내역 】

(단위: 백만원)

공사명	비목	코드	총사업비	1차('19)	2차('20)	3차('21)	4차('22)	5차('23)	6차('24)	7차('25)	8차('26)
제주공항 시설개선	보상비	410-00	129	-	-	129	-	-	-	-	-
	설계비	420-01	1,439	69	1,253	117	-	-	-	-	-
	공사비	420-03	28,020	-	-	1,725	3,958	2,649	87	6,409	13,192
	감리비	420-04	3,497	141	215	240	1,030	497	-	591	783
	부대비	420-05	190	1	18	20	51	13	7	20	60
	소계		33,275	211	1,486	2,231	5,039	3,159	94	7,020	14,035

※ 자료 : 국토교통부

제주공항 시설개선 사업은 당초 2019년도에 착수하여 2023년 준공 예정이었으나 시공사 계약해지로 인한 사업기간 연장 및 총사업비 변경이 14차례 진행되어 2026년 10월 준공 예정이며, 2022년부터 매년 이월 및 불용이 반복되어 실집행률이 부진하게 나타났음.

【 제주공항 시설개선 사업 추진 경과 】

구분		당초 계획	실제 추진현황	비고(특이사항)
계획	기본계획 수립	'19.1.~6.	'19.4.~7.	○ 총사업비 변경 (제14차 변경) - 당초 2023년 완료 예정이었으나 사업기간 연장으로 2026년 완료 예정 ○ 시공사 계약 해지('23.12) 및 재착공('25.1 계약)에 따른 공기 연장
	공공건축 사업계획 사전검토	'19. 6.~9.	'19. 6.~7.	
설계발주	설계공모 공고 및 계약	'19.9.~'19.12.	'19.11~'20.2.	
	건설사업관리용역 발주 및 계약	'20.1.~'20.5.	'20.5.~'26.10.	
설계	설계용역	'20.2.~'21.2.	'20.2.~'21.8.	
공사	공사 발주 및 계약	'21.9.~'21. 11.	'21.9.~'22.2.	
	신축공사	'22.2~'23	'22.2~'26.10.	

※ 자료 : 국토교통부

주요 집행 부진사유를 살펴보면, 2022년에는 파업 등으로 인한 관급자재 수급 불안정으로 공사추진이 지연되어 실집행률이 45.15%, 2023년에는 시공사의 공사중지 및 계약해지에 따른 사업지연으로 실집행률이 25.4%, 2024년에는 시공사 계약 해지에 따른 공사중지에 따라 실집행률이 1.1%로 매우 저조하게 나타남.

2025년에는 연례적 예산집행 부진으로 예산이 감액 조정됨에 따라 부족한 사업비 21억 2,000만원이 2025년 추가경정 예산으로 증액되었으나, 공사 재개 전 안전점검 실시 등으로 6월부터 실착공하여 55억 6,300만원(79.2%)이 실집행되었으며, 14억 5,700만원은 이월되었음.

【 제주공항 시설개선 사업 실집행 내역 】

(단위: 백만원, %)

연도	예산액			전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액(B)	집행액 (C)	실집행률 (C/B)	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경 증감액	추경(A)								
2022	11,678	-	11,678	4,736	-	-	16,414	6,820	45.15	7,841	1,753
2023	7,030	-	7,030	7,841	-	-	14,871	3,776	25.4	6,034	5,061
2024	2,579	-	2,579	6,034	-	-	8,613	94	1.1	2,579	5,940
2025	2,321	2,120	4,441	2,579	-	-	7,020	5,563	79.2	1,457	-
2026	14,035	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

【 연도별 실집행 부진 사유 】

연도	실집행 부진 사유
2022	□다음연도 이월(7,841백만원) - 제주지역 레미콘 운송기사 파업 및 화물연대 파업 등으로 인한 관급자재 수급 불안정 등 공사 착수('22.12) 지연 □불용(1,753백만원) -공사비(1,744):'21년 상반기 공항계정 세입부족에 따른 설계용역중지 등에 따른 공사 순연으로 '21년 이월예산 불용 -감리비(9):건설사업관리용역 정산금액
2023	□다음연도이월(6,034백만원) - 시공사 공사중지('21.9~) 및 계약해지(부도)에 따른 사업 지연 □불용(5,061백만원) -공사비(4,990), 시설부대비(71):시공사 계약해지에 따른 예산 불용
2024	□다음연도 이월(2,579백만원) - 시공사 계약해지에 따른 공사중지 지속 □불용(5,940백만원) - 시공사 계약해지에 따른 공사중지 지속에 따른 '23년 이월예산 불용
2025	□본예산(2,321백만원) + **추경(2,120백만원)** - 연례적 예산집행 부진에 따른 예산조정으로 '25년 사업비 부족, 추경 확보 □다음연도이월**(1,457백만원)** - 공사재개 전 안전점검 실시 등으로 **6월부터 실착공, 절대공기 부족에 따른 이월**

※ 자료 : 국토교통부

특히 본 사업은 연례적 이월 및 집행부진, 무리한 예산 편성에 대해 2022회계연도 국토교통위원회 결산 심사 시 이월예상액을 고려하지 않고 예산을 과도하게 편성한 측면이 있어 향후 연내 집행가능성을 고려하여 예산을 면밀히 편성할 수 있도록 주의하고 연례적 이월을 방지하도록 시정요구를 받은 바 있으나, 2022회계연도부터 2025회계연도까지 지속적으로 이월이 발생하여 시정요구사항을 이행하고 있지 못한 것으로 나타남.

【 2022회계연도 국토교통위원회 결산 시정요구사항 】

○ **(주의)** 국토교통부는 제주공항 시설개선 사업의 공사비 이월 예상액을 고려하지 않고 예산을 과도하게 편성한 측면이 있으므로 이월 예상액을 면밀히 파악하고 연내 집행가능성을 고려하는 등 예산을 면밀히 편성할 수 있도록 주의하여 연례적 이월 발생을 방지할 것

※ 자료 : 2022회계연도 결산 국토교통위원회 예비심사보고서

2025년에는 반복적인 예산집행 부진을 고려하여 본예산이 부처안 대비 감액 조정[272]되었음에도 추가경정예산을 통해 공사비를 재차 증액 편성하였으나, 실제 집행이 계획에 미치지 못하여 추경 편성액(21억 2,100만원)의 68%가 다시 이월(14억 5,700만원)되어 연내 집행가능성에 대한 검토 없이 예산을 편성한 문제가 재차 확인되었음.

특히 2026년도 예산안에는 2026년 공사가 완료[273]된다는 전제하에 총 공사비('19~'26)의 47%에 해당하는 공사비 131억 9,200만원이 2026년도에 반영된 점을 고려할 때, 국토교통부는 향후 시정요구사항을 충실히 이행하기 위해 연례적 이월을 시정하고 2026년 적기 준공을 위한 철저한 집행관리가 필요할 것으로 보임.

272) 부처안 : 62억 9백만원, 정부안 : 23억 2,100만원
273) 2026.7말 기준 실집행률 40.8%(공정률 83.2%)

3) 공항개발조사(3532-309)

○ 내역사업인 공항발전지원 사업은 예산편성 내역(5건)과 다른 다수의 신규 연구용역(15건)을 추진하고, 신규로 추진된 용역 5건은 연말 또는 차년도에 발주·계약되어 계약금액 전액이 이월되는 등 실집행률이 55%로 부진하게 나타남. 이는 회계연도와 사업수행기간 간 불일치 문제 및 「국가재정법」에 따른 예산의 목적 외 사용 금지 취지에 부합하지 않는 예산집행으로, 국토교통부는 향후 이와 같은 사례가 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

공항개발조사사업은 공항분야 정책수립 지원을 위한 연구용역 등을 추진하는 사업으로 ①공항분야 미래 정책수요에 적기 대응하기 위한 정책개발 관련 연구용역을 추진하는 '공항발전 지원'사업, ②신공항 건설사업 기본계획의 수립 및 전략환경영향평가 용역을 추진하는 '신공항 건설 기본계획 수립'사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2025년도 예산은 15억 5,000만원으로 전년도 이월액 20억 1,200만원을 더한 예산현액 35억 6,200만원 중 25억 7,300만원을 집행(72.2%)하고 9억 2,000만원을 다음 연도로 이월하였음.

【 2025회계연도 공항개발조사 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
공항개발조사	1,550	1,550	2,012	±240	3,562	2,573	920	70	2,050
공항발전지원	1,550	1,550	540	±240	2,090	1,158	920	13	2,050
신공항 건설 기본계획 수립	-	-	1,471	-	1,471	1,415	-	56	-

※ 자료 : 국토교통부

나) 공항발전지원 : 예산에 편성되지 않은 연구용역 추진 및 연말·차년도 발주 부적정

세부사업인 공항발전지원 사업은 공항 미래 정책수요에 적기 대응하기 위하여 정책 연구용역을 수행하기 위한 사업으로 2025년 본예산에 일반연구비(260-01)로 2건, 정책연구비(260-02)로 3건의 과제 추진을 위한 예산 총 15억 5,000만원을 반영하였음.

【 2025년도 공항발전지원사업 예산안 】

(단위: 백만원)

비목	용역명	산출내역
일반연구비(260-01)	1. 新 장애물 제한표면 마련 연구(700백만원)	연구용역 1식 x 700백만원
	2. 인천공항 열병합발전소 관리이행계획 수립 연구(170백만원)	연구용역 1식 x 170백만원
총계	2건	870
정책연구비(260-02)	1. 비계기활주로 방식의 도서·소형공항 개항 전략검토 연구(300백만원)	연구용역 1식 x 300백만원
	2. 공항소음대책사업 지원제도 개편 추진방안 마련 연구(300백만원)	연구용역 1식 x 300백만원
	3. 공항소음대책사업 정책만족도 조사(80백만원)	연구용역 1식 x 80백만원
총계	3건	680

※자료: 국토교통부

그러나 2025회계연도 결산 결과 국토교통부는 당초 예산 편성 근거에 없던 신규과제를 추가하여 일반연구비(260-01)로 7건, 정책연구비(260-02)로 8건의 용역을 추진하였으며, 일부 신규로 추진된 용역과제는 2025년 말, 2026년 초에 계약을 체결하여 용역금액이 전액 차년도로 이월되는 등 실집행률이 55%로 부진하게 나타났음.

【 2025회계연도 공항개발조사 사업 실집행률 】

세사업 명	2025년											
	예산액		전년도 이월액	이전용 등	예비비	예산 현액 (A)	실집 행액 (B)	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경						예산 현액	집행액 [실집 행액]			
· 공항발전지원	1,550	1,550	540	±240	-	2,090	1,158	1,550	624 [624]	920	13	55.4
- 일반수용비 (210-01)	-	-	-	150	-	150	150	150	150 [150]	-	-	
- 일반연구비 (260-01)	870	870	157	△60	-	967	358	810	205 [205]	602	8	
- 정책연구비 (260-02)	680	680	383	△90	-	973	650	590	269 [269]	318	5	

【 2025년도 공항발전지원사업 예산안 대비 결산 용역 추진내역 비교 】

(단위: 백만원)

비목	예산안	결산
일반연구비 (260-01)	1. 新 장애물 제한표면 마련 연구(700백만원)	1. 공항 조류충돌 예방 강화를 위한 첨단장비 도입 방안 마련 연구
	2. 인천공항 열병합발전소 관리이행계획 수립 연구(170백만원)	2. 12·29 무안국제공항 여객기 사고 현황조사
		3. 공항안전·운영 평가제도 마련 연구
		4. 광주 군공항 무안이전에 따른 간이 군용기소음 영향 조사연구
		5. 제4차 공항소음 방지 및 주민지원 계획 수립 연구(2차)
		6. 전국공항 공항수용능력 실태조사
		7. 신 고도제한 기술기준 및 운영방안 수립 1차 보완

비목	예산안	결산
정책연구비 (260-02)	1. 비계기활주로 방식의 도서·소형공항 개항 전략검토 연구(300백만원)	1. 항공안전 강화를 위한 건설 및 운영기준 정합성 확보방안 연구용역
	2. 공항소음대책사업 지원제도 개편 추진방안 마련 연구(300백만원)	2. 항공기 이탈방지 제동장치 국내 도입방안 연구
	3. 공항소음대책사업 정책만족도 조사(80백만원)	3. 제7차 공항개발 종합계획 수립 연구용역
		4. 보안분야 공항평가 도입 방안 연구 용역
		5. 울릉공항 운영개시 로드맵 수립을 위한 연구
		6. 조류충돌예방 제도개선 방안 연구
		7. 항공기 이탈방지 제동장치 국내기준 마련 연구용역
		8. 제4차 공항소음 방지 중기계획 이행을 위한 제도개선 연구

※자료: 국토교통부

특히 국토교통부는 연구비 잔여예산을 활용하여 신규 연구용역을 추진하기 위해 2025.10.2. 세목조정(9,000만원)을 실시하였는데, 이에 따라 추진된 일부 신규 연구용역은 2025년도 말에 계약이 체결되거나 2026년도에 입찰공고 및 계약이 이루어졌음. 이로 인해 총 5개의 연구용역은 수행기간 부족으로 계약금액 전액을 차년도로 이월하여 2025년 실집행이 전혀 이루어지지 못한 것으로 나타남.

【 신규 연구용역 추진을 위한 세목조정 내역 】

구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
세목변경 (2025.10.2.)	공항개발조사 (3532-309)	260-02	90	공항개발조사 (3532-309)	260-01	연구비 잔여예산 통합을 통한 신규 연구용역 추진을 위해 세목조정

※자료: 국토교통부

구체적으로 용역 내용을 살펴보면, ‘전국공항 공항수용능력 실태조사’ 용역 및 ‘제4차 공항소음 방지 중기계획 이행을 위한 제도개선 연구’ 용역은 2026년 1월에야 1차 입찰공고를 실시하였으며, 2025년 말 또는 2026년 초에 체결된 ‘신 고도제한 기술기준 및 운영방안 수립 1차 보완’(4억원), ‘제7차 공항개발 종합계획 수립 연구용역’(2,000만원), ‘항공기 이탈방지 제동장치 국내기준 마련 연구용역’(4,500만원), ‘제4차 공항소음 방지 중기계획 이행을 위한 제도개선 연구’(1억 6,000만원)는 계약금액 전액을 차년도로 이월하여 2025년도에 예산을 전액 집행하지 못했음.

【 2025회계연도 공항개발조사 사업 결산 】

(단위: 백만원)

비목	용역명	입찰공고	개찰일자	계약자	계약 일자	계약 금액	이월 액
일반 연구비 (260-01)	1. 공항 조류충돌 예방 강화를 위한 첨단장비 도입 방안 마련 연구	25.02.10	25.02.21	한서대학교 산학협력단	25.06.04	57	-
	2. 12·29 무안국제공항 여객기 사고 현황조사	25.05.19	25.05.30	광주지방변호사회	25.04.17	50	-
	3. 공항안전·운영 평가제도 마련 연구	25.06.11	25.06.24	한국교통연구원	25.07.10	119	59
	4. 광주 군공항 무안이전에 따른 간이 군용기소음 영향 조사연구	수의계약	수의계약	한국환경설계(주)	25.07.04	20	-
	5. 제4차 공항소음 방지 및 주민지원 계획 수립 연구(2차)	23.11.16	23.11.29	한국교통연구원	2차 계약 25.10.20	16	-
	6. 전국공항 공항수용능력 실태조사	1차 26.01.14 2차 26.04.17 3차 26.04.29 4차 26.05.14	1차 공고 취소 2차 26.04.28 3차 26.05.12 4차 26.05.27	한국교통연구원	미정	미정	143
	7. 신 고도제한 기술기준 및 운영방안 수립 1차 보완	25.12.11	26.01.06	이노스카이	26.02.03	400	400
총계							602

(단위: 백만원)

비목	용역명	입찰공고	개찰일자	계약자	계약 일자	계약 금액	이월 액
정책 연구비 (260-02)	1. 항공안전 강화를 위한 건설 및 운영기준 정합성 확보방안 연구용역	25.02.03	25.02.14	한국교통연구원	25.07.03	39	-
	2. 항공기 이탈방지 제동장치 국내 도입방안 연구	25.02.28	25.03.11	항공안전기술원	25.03.19	45	-
	3. 제7차 공항개발 종합계획 수립 연구용역	24.04.03	24.04.24	한국교통연구원	계약 연장 **25.12.22**	20	20
	4. 보안분야 공항평가 도입 방안 연구 용역	25.03.28	25.04.08	한국법제연구원	25.04.29	72	-
	5. 울릉공항 운영개시 로드맵 수립을 위한 연구	25.07.02	25.07.15	한국항공협회	25.08.01	59	35
	6. 조류충돌예방 제도개선 방안 연구	25.08.26	25.09.10	한서대학교 산학협력단	25.10.20	147	58
	7. 항공기 이탈방지 제동장치 국내기준 마련 연구용역	1차 25.08.28 2차 25.09.15	1차 25.09.09 2차 25.09.26	한국법제연구원	**26.03.06**	45	45
	8. 제4차 공항소음 방지 중기계획 이행을 위한 제도개선 연구	26.01.02	26.01.21	한국교통연구원	**26.02.27**	160	160
총계							318

※ 자료: 국토교통부

이와 같은 신규 용역의 연말·차년도 발주에 따라 2024회계연도에서는 4억 3,800만원, 2025회계연도에서는 9억 2,000만원의 예산 이월이 발생하여 회계연도와 사업수행기간 불일치 문제가 지속적으로 발생하고 있음.

【 2024회계연도 이월 정책연구용역 내역 】

(단위: 백만원)

비목	용역명	이월액	이월사유	집행완료일자
일반 연구비 (260-01)	신 고도제한 기술기준 및 운영방안 수립 용역	57	절대공기 부족으로 인한 이월	25.12.04
정책 연구비 (260-02)	수도권 공항의 항공운송 처리능력 분석 연구용역	198	절대공기 부족으로 인한 이월	25.11.26
	제7차 공항개발 종합계획 수립 연구용역	147	절대공기 부족으로 인한 이월	25.12.30
	해외공항 사업 활성화 지원방안 연구	36	절대공기 부족으로 인한 이월	25.08.11
총액		438		

【 2025회계연도 이월 정책연구용역 내역 】

(단위: 백만원)

비목	용역명	이월액	이월사유
일반 연구비 (260-01)	공항안전·운영 평가제도 마련 연구	59	절대공기 부족으로 인한 이월('26.7월 집행 완료 예정)
	신 고도제한 기술기준 및 운영방안 수립 1차 보완	400	절대공기 부족으로 인한 이월**('26.12월 집행 완료 예정)**
	해외공항의 공항수용능력 운용실태 조사 분석	143	절대공기 부족으로 인한 이월**('26.12월 집행 완료 예정)**
정책 연구비 (260-02)	제7차 공항개발 종합계획 수립 연구용역	20	절대공기 부족으로 인한 이월('26.7월 집행 완료 예정)
	울릉공항 운영개시 로드맵 수립을 위한 연구	35	절대공기 부족으로 인한 이월('26.2.27. 집행 완료)
	조류충돌예방 제도개선 방안 연구	58	절대공기 부족으로 인한 이월**('26.10월 집행 완료 예정)**
	항공기 이탈방지 제동장치 국내기준 마련 연구용역	45	절대공기 부족으로 인한 이월**('26.11월 집행 완료 예정)**
	제4차 공항소음 방지 중기계획 이행을 위한 제도개선 연구	160	절대공기 부족으로 인한 이월**('27.2월 집행 완료 예정)**
총액		920	

※ 자료: 국토교통부

예산편성 내역에 포함되지 않은 신규 연구용역을 과다하게 추진하고, 신규로 추진된 연구용역의 연말 또는 차년도 발주로 인해 계약금액 전액을 이월하는 것은 회계연도와 사업수행기간 불일치를 초래하여 예산 집행의 효율성과 투명성을 저해하고, 「국가재정법」에 따른 예산의 목적 외 사용금지[274] 취지에 부합하지 않는 예산 집행으로 국토교통부는 이와 같은 사례가 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

274) **「국가재정법」**
제45조(예산의 목적 외 사용금지) 각 중앙관서의 장은 세출예산이 정한 목적 외에 경비를 사용할 수 없다.

4) 일반공항시설관리(3532-312)

○ 활주로 이탈방지시스템(EMAS) 설치 사업은 국내 최초 도입사업으로 국내 설치기준 마련, 정책연구, 기본계획 수립 등 선행절차가 필요한 사업이었음에도, 국토교통부는 국제민간항공기구(ICAO)에서 2020년 마련한 활주로 이탈방지 시스템(EMAS) 세부 설치기준을 5년이 넘도록 검토하지 않고 있다가 2025년에서야 'EMAS 국내 도입방안 연구용역 추진계획' 을 수립하고, 추경편성 이후 9월에서야 기본계획 수립을 시작하였음. 이에 따라 사업의 실집행률이 7.8%로 저조하게 나타나고 대부분의 예산이 이월되었으므로 국토교통부는 향후 사전 준비가 완료되지 않은 상태에서 예산을 우선 편성하는 사례가 재발하지 않도록 예산편성 전 필수 선행절차와 집행가능성에 대한 사전 검토를 의무화하는 등 예산편성 절차를 개선하고 예산규모를 합리적으로 조정할 필요가 있음.

가) 개요

일반공항시설관리 사업은 항공안전을 확보하기 위하여 공항·비행장의 시설을 체계적이고 효율적으로 관리하고자 하는 사업으로, ①전국 공항을 대상으로 종단안전구역 내 위험요인을 제거하기 위한 공항시설 개선사업, ②조류탐지레이더 및 조류통합감시시스템 구축, ③활주로 이탈방지 시스템(Engineered Materials Arresting System, 이하 "EMAS"라 한다) 설치를 위한 사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2025년도 본예산은 3억 1,400만원으로 추경편성으로 증액되어 예산 현액은 227억 4백만원으로 나타났음. 이 중 182억 1,000만원을 집행(80.2%)하고 7억 8,960만원을 이월하였으며 37억 360만원을 불용하였음.

【 2025회계연도 일반공항시설관리 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
일반공항시설관리	**314**	**22,704**	**-**	**-**	**22,704**	**18,210.8**	**789.6**	**3,703.6**	**117,653**
- 일반공항시설관리	314	-	-	-	314	290	-	24	314
- 김포공항시설개선	-	526	-	-	526	409	115	2	7,470
- 김해공항시설개선	-	298	-	-	298	281	17	-	1,083
- 제주공항시설개선	-	4,247	-	-	4,247	451	132	3,664	9,120
- 대구공항시설개선	-	10	-	-	10	8	-	2	727
- 청주공항시설개선	-	20	-	-	20	16	-	4	772
- 무안공항시설개선	-	3,256	-	-	3,256	3,078.9	177.1	-	4,118
- 양양공항시설개선	-	559	-	-	559	449.5	107.5	1	4,268
- 광주공항시설개선	-	12	-	-	12	10	-	2	4,268
- 울산공항시설개선	-	5,505	-	-	5,505	5,396.5	107.5	1	27,889
- 여수공항시설개선	-	308	-	-	308	197.9	107.5	2.6	5,486
- 포항경주공항시설개선	-	4,137	-	-	4,137	4,137	-	-	15,657
- 사천공항시설개선	-	3,435	-	-	3,435	3,435	-	-	15,818
- 원주공항시설개선	-	77	-	-	77	51	26	-	24,156

나) 활주로이탈방지시스템(EMAS) 사업의 사전 준비 부족에 따른 추경예산 집행 부진

지난 2024년 12·29 여객기 참사 이후, 국토교통부는 항공안전 전반에 대한 국민적 우려를 해소하기 위해 항공 각 분야 민간 전문가로 구성된 '항공안전 혁신위원회'를 운영하였고, 항공안전 혁신위원회에서는 공항시설 안전성 강화, 항공공사 정비역량 강화, 정부의 항공안전 감독 강화 등의 내용을 포함한「항공안전 혁신 방안」을 발표하였음.[275]

「항공안전 혁신 방안」 중 공항시설 안전성 강화와 관련된 내용을 살펴보면, ①전국 공항이 ICAO(국제민간항공기구) 권고 기준인 240m 이상의 종단안전구역[276]을 확보하도록 하고 불가피하게 종단안전구역 확보가 어려운 경우에는 활주로 이탈 방지 장치(EMAS, Engineered Materials Arresting System)을 설치[277]하도록 공항 인프라 시설을 개선하며, ②조류충돌 예방활동을 강화하기 위해 조류탐지레이더를 2026년부터 인천·김포·제주공항 등 7개 민간공항에 순차적으로 도입할 계획임.

---

275) 국토교통부 보도자료, 「항공안전 혁신 방안 발표」, 2025.4.30.

276) "활주로 종단안전구역(Runway end safety area)"이란 접근활주로의 시단 앞쪽에 착륙하거나 종단을 지나쳐 버린 항공기의 손상을 줄이기 위하여 활주로 중심선의 연장선에 대칭으로 착륙대 종단 이후에 설정된 구역을 말한다.(「공항안전운영기준」, 국토교통부고시)

277) 「공항·비행장시설 및 이착륙장 설치기준」 제21조(활주로 종단안전구역의 크기)에 따르면, 착륙대 종단에 제동시스템을 설치하는 경우, 활주로 종단안전구역의 길이를 줄일 수 있도록 하고 있으며, ICAO Doc 9157 Aerodrome Design Manual Part 1 - Runways (Fourth Edition, 2020)의 5.4 RUNWAY END SAFETY AREAS(종단안전구역)에 따르면 Arresting System(제동시스템) 설치 시 종단안전구역의 길이를 줄이는 것이 가능한 것으로 규정

【 활주로이탈방지장치(EMAS) 개요 】

개념	▪ 활주로 종단안전구역에 설치할 수 있는 제동시스템. 현재 상용화된 해외 기술로 특수시멘트 블록 기술이 있는 것으로 확인되며, **활주로 이탈 시 항공기 무게로 블록이 부서지면서** 제동되는 원리
도입 현황	▪ 미국·중국·스페인·일본·대만 등에 설치(미국·중국 업체) * ▲(美) 보스턴 로건 등 72개 공항, ▲(中) 텅충 투오펑, ▲(日) 하네다, ▲(대만) 쑹산 등 ▪ **국내의 경우, 설치사례는 없음**
설치과정	▪ ▲**설계 및 제작**(1.5년) → ▲**운송**(2개월) → ▲**설치**(4~6주) 등 **총 2년 정도 소요** 예상 (사전 검증절차 포함 시 2.5년 예상) ▪ ▲공항시설(활주로 길이·경사 등), ▲취항항공기(크기·중량·엔진높이 등), ▲항공수요, ▲기상자료 등을 고려하여 **공항별 맞춤 설계·제작**
사진	

※ 자료 : 국토교통부 제출자료 재구성

이러한 내용을 기반으로 2025년 “일반공항시설관리 사업” 추가경정예산으로 ‘활주로 이탈방지시스템 설치, 조류탐지레이더 및 조류통합감시시스템 구축, 공항시설개선’을 위해 본예산 3억 1,400만원 대비 223억 9,000만원 증액된 227억 400만원이 신규로 편성되었음. 2025회계연도 실집행률은 7.8%로 나타났으며, 특히 추경으로 편성된 예산의 실집행률은 6.7%로 저조하게 나타났음.

공항별 실집행액을 살펴보면, 추경으로 예산이 편성된 13개 공항의 사업 중 실집행률이 약 20% 이하인 공항은 10개 공항으로 나타났으며 특히 활주로이탈방지시스템(이하 “EMAS”라 한다) 예산이 편성된 제주공항, 울산공항, 포항경주공항, 사천공항의 경우 EMAS 사업의 예산이 대부분 이월되어 실집행률이 2.4%~6.4%로 저조하게 나타났음.

【 2025회계연도 일반공항시설관리 사업 예산액 및 실집행액 】

(단위 : 백만원)

사업명	예산액					실집행액(실집행률)			
	25년 본예산	25년 추가경정 예산			계	25년 추가경정 예산			계 (%)
		조류	EMAS	공항시설개선		조류	EMAS	공항시설개선	
▪일반공항시설관리	314	3,600	15,056	3,734	22,704	238	272	980	1,780 (7.8)
(일반공항시설관리)	314	-	-	-	314	-	-	-	290 (92.4)
추경		3,600	15,056	3,734	22,390	238	272	980	1,490 (6.7)
(김포공항)	-	500	-	26	526	59	-	23	82 (15.6)
(김해공항)	-	-	-	298	298	-	-	15	15 (5.0)
(제주공항)	-	500	3,664	83	4,247	59	0	66	125 (2.9)
(대구공항)	-	-	-	10	10	-	-	8	8 (80.0)
(청주공항)	-	-	-	20	20	-	-	16	16 (80.0)
(무안공항)	-	1,700	-	1,556	3,256	30	-	630	660 (20.3)
(양양공항)	-	300	-	259	559	30	-	11	41 (7.3)
(광주공항)	-	-	-	12	12	-	-	10	10 (83.3)
(울산공항)	-	300	4,949	256	5,505	30	91	9	130 (2.4)
(여수공항)	-	300	-	8	308	30	-	5	35 (11.4)
(포항경주공항)	-	-	3,257	880	4,137	-	90	176	266 (6.4)
(사천공항)	-	-	3,186	249	3,435	-	91	3	94 (2.7)
(원주공항)	-	-	-	77	77	-	-	8	8 (10.4)

※ 자료 : 국토교통부

EMAS 예산이 편성된 공항의 집행부진 원인을 살펴보면 제주공항의 경우 로컬라이저 하부 지지대인 H형 철골 구조분설 결과 '부러지기 쉬운 구조가 아님'으로 판명, 경량구조물로 교체하는 것으로 결정되어 EMAS 설치가 불필요하게 됨에 따라 전액 불용되었고,

울산, 포항경주, 사천공항의 경우 EMAS 사업이 국내에 처음 도입하는 사업인 만큼 향후 설계변경, 예산낭비, 공사혼란 등을 최소화하기 위해 대상 공항의 운영 여건, 제작사 공법 검토, 사업비 검토 등을 위한 기본계획 수립 용역(2025.9.4.~2026.2.13.)을 먼저 진행하여 사업 일정이 지연됨에 따라 예산이 대부분 이월되었음.

【 2025회계연도 일반공항시설관리 사업 공항별 집행부진 원인】

공항	사업명	세부사업	보조금총액 (백만원)	실집행률	집행부진 원인
김포공항	조류	조류탐지레이더 구축 설계	500	12%	현재 설계 진행 중으로('25.10~) 공정에 맞춰 실집행 추진 '26.11월 설계 및 집행 완료 예정('26.5월말 실집행 26%)
김해공항 *민·군 겸용	공항시설개선	GP/DME 개선 설계·공사비	249	1%	당초 활공각시설(GP/DME) 기초대 단차 개선 사업만 시행 예정('25)이었으나, 「공항시설법」 개정('25.08)·시행('26.02)에 따라 안테나 및 장비실의 취약성 재질 적용 요구. 이에 매몰비용 발생 방지(예산절감) 및 법령 반영을 위해 사업을 순연. 현재 개정 기준에 따른 실시설계용역 입찰공고게시(`26.4.16, 1차 유찰) 중이며, 설계 완료 후 시설 개선 사업 추진 중
		종단안전구역 측량비	39	10%	종단안전구역 지형현황 측량 준공(`25.10.29, 4백만원 집행), 측량 검토 결과 지형의 경사도 평탄화 및 토공 공사비용은 불필요함에 따라 이월

공항	사업명	세부사업	보조금총액 (백만원)	실집행률	집행부진 원인
제주공항	조류	조류탐지레이더 구축 설계	500	12%	현재 설계 진행 중으로('25.10~) 공정에 맞춰 실집행 추진 '26.11월 설계 및 집행 완료 예정('26.5월말 실집행 26%)
	EMAS	EMAS(활주로 이탈방지시스템) 설치	3,664	0%	항공안전혁신방안(`25.4)에 제주공항은 방위각 시설 지지대(H철골구조) 교체 여부에 따라 EMAS 도입을 결정하기로 하였고 방위각 시설 지지대 개선(H철골구조→ 경량구조물, 5월 결정) 추진으로 EMAS설치가 불필요하여 불용처리
무안공항	조류	조류탐지레이더 구축 설계	300	10%	현재 설계 진행 중으로('25.10~) 공정에 맞춰 실집행 추진 '26.11월 설계 및 집행 완료 예정('26.5월말 실집행 21%)
		조류감시 통합정보센터 시범 구축·운영	1,400	0%	현재 설계 진행 중으로('26.4~) 공정에 맞춰 실집행 추진계획 '26.8월 설계 완료이며, '26년내 구축사업 착수, 구축비 이월 예정('26.5월말 실집행 7%)
	공항시설개선	종단안전구역 측량	187	3%	사고조사 종료 이후 유가족분들과 협의를 거쳐 시설 개선 추진 예정
양양공항	조류	조류탐지레이더 구축 설계	300	10%	현재 설계 진행 중으로('25.10~) 공정에 맞춰 실집행 추진 '26.11월 설계 및 집행 완료 예정('26.5월말 실집행 21%)
	공항시설개선	GP/DME 개선 설계·공사비	249	1%	당초 활공각시설(GP/DME) 기초대 단차 개선 사업만 시행 예정('25)이었으나, 「공항시설법」 개정('25.08)·시행('26.02)에 따라 안테나 및 장비실의 취약성 재질 적용 요구. 이에 매몰비용 발생 방지(예산절감) 및 법령 반영을 위해 사업을 순연. 현재 개정 기준에 따른 실시설계용역 입찰공고게시(`26.4.16, 1차 유찰) 중이며, 설계 완료 후 시설 개선 사업 추진 중
울산공항	조류	조류탐지레이더 구축 설계	300	10%	현재 설계 진행 중으로('25.10~) 공정에 맞춰 실집행 추진 '26.11월 설계 및 집행 완료 예정('26.5월말 실집행 21%)

공항	사업명	세부사업	보조금총액 (백만원)	실집행률	집행부진 원인
	EMAS	EMAS(활주로 이탈방지시스템) 설치	4,949	2%	국내에 처음 도입하는 사업인 만큼 향후 설계변경, 예산낭비, 공사혼란 등을 최소화하기 위해 대상공항의 운영여건, 제작사들 공법 검토, 사업비 검토 등을 위한 기본계획 수립용역(`25.9.4~`26.2.13)을 먼저 진행하여 사업일정 조정
	공항시설개선	GP/DME 개선 설계·공사비	249	1%	당초 활공각시설(GP/DME) 기초대 단차 개선 사업만 시행 예정('25)이었으나, 「공항시설법」 개정('25.08)·시행('26.02)에 따라 안테나 및 장비실의 취약성 재질 적용 요구. 이에 매몰비용 발생 방지(예산절감) 및 법령 반영을 위해 사업을 순연. 현재 개정 기준에 따른 실시설계용역 입찰공고게시(`26.4.16, 1차 유찰) 중이며, 설계 완료 후 시설 개선 사업 추진 중
여수공항	조류	조류탐지레이더 구축 설계	300	10%	현재 설계 진행 중으로('25.10~) 공정에 맞춰 실집행 추진 '26.11월 설계 및 집행 완료 예정('26.5월말 실집행 21%)
포항경주공항 *민·군 겸용	EMAS	EMAS(활주로 이탈방지시스템) 설치	3,257	3%	당초 설계를 바로 추진하려 하였으나 국내에 처음 도입하는 사업인 만큼 향후 설계변경, 예산낭비, 공사혼란 등을 최소화하기 위해 대상공항의 운영여건, 제작사들 공법 검토, 사업비 검토 등을 위한 기본계획 수립용역(`25.9.4~`26.2.13)을 먼저 진행하여 사업일정 조정
	공항시설개선	계류장 내 토사언덕 철거	880	20%	국제행사인 APEC 기간 안전을 위해 사업 일정 조정, 당산나무 부지 토사언덕 철거 설계용역 준공(`25.10.11) 후 철거공사를 착공(`25.12.5)하여 176백만원 실집행(`25.12.31)완료, 공사완료(`26.5)
사천공항 *민·군 겸용	EMAS	EMAS(활주로 이탈방지시스템) 설치	3,186	3%	국내에 처음 도입하는 사업인 만큼 향후 설계변경, 예산낭비, 공사혼란 등을 최소화하기 위해 대상공항의 운영여건, 제작사들 공법 검토, 사업비 검토 등을 위한 기본계획 수립용역

공항	사업명	세부사업	보조금총액 (백만원)	실집행률	집행부진 원인
					(`25.9.4~`26.2.13)을 먼저 진행하여 사업일정 조정
	공항시설개선	GP/DME 개선 설계·공사비	249	1%	당초 활공각시설(GP/DME) 기초대 단차 개선 사업만 시행 예정('25)이었으나, 「공항시설법」 개정('25.08)·시행('26.02)에 따라 안테나 및 장비실의 취약성 재질 적용 요구. 이에 매몰비용 발생 방지(예산절감) 및 법령 반영을 위해 사업을 순연. 현재 개정 기준에 따른 실시설계용역 입찰공고게시(`26.4.16, 1차 유찰) 중이며, 설계 완료 후 시설 개선 사업 추진 중
원주공항 *민·군 겸용	공항시설개선	종단안전구역 측량비	77	10%	종단안전구역 지형현황 측량 준공(`25.10.29, 8백만원 집행), 측량 검토 결과 주변 지형, 국가하천 등 입지여건 등으로 종단안전구역 확보가 곤란하여 EMAS 설치 결정(`25.11)에 따라 지형의 경사도 평탄화 및 토공 공사비용은 이월

※ 자료 : 국토교통부

이와 같은 집행부진은 국내에 처음으로 도입되는 EMAS 사업을 위한 사전준비가 충분히 이루어지지 않은 상태에서 추경예산을 편성한 데 따른 것으로 보임. 국토교통부는 EMAS의 도입을 위해 국내외 환경분석 및 도입방법, 절차 등 연구를 위한 「EMAS 국내 도입방안 연구」 정책용역[278]을 2025.3.19.~2025.6.10.까지 추진하였고 2025년 5월 추경에서 EMAS 설치 예산 150억 5,600만원을 편성하였음.

278) (용역명) 항공기 이탈방지 제동장치(EMAS) 국내 도입 방안 연구 (기간) '25.3.19 ~ '25.6.10 / (수행) 항공안전기술원 등, (사업비) 4.5억원, (주요내용) EMAS 기술현황 및 해외 적용사례 조사, 도입가능성 검토, 국내도입방안, 제도마련 등

그러나 실제 사업 추진에 선행되어야 할 기본계획 수립 용역을 2025년 9월부터 착수하여 2026년 2월까지 실시하는 등 EMAS 설치를 위한 사전 준비가 충분하지 않은 상태에서 예산을 편성함에 따라 2025년 추경으로 편성된 예산이 대부분 집행되지 못하였음. 기본계획은 설치대상, 공법, 사업비, 공사일정 등을 결정하는 필수적인 선행절차임에도 국토교통부는 이를 수립하지 않은 채 예산을 먼저 편성하였으며 추경 사업의 집행가능성에 대한 사전 검토가 충분히 이루어지지 못한 것으로 보임.

더욱이 감사원의 「항공안전 취약분야 관리실태」(2026.2.) 감사 결과, 국제민간항공기구(ICAO)는 2020년 부속서 14 Aerodromes 세부기준인 Doc 9157 Part 1 Runways 중 부록 5 Aircraft Arresting Systems에 EMAS 설치 필요성과 추진절차 및 세부설치 기준 등을 추가로 제시하였으나,

국토교통부는 5년이 넘도록 국제민간항공기구(ICAO)의 EMAS 세부 설치기준을 검토하지 않고 있다가 2025.2.17.에서야 “EMAS 국내 도입방안 연구용역 추진계획”을 수립하여 도입방안을 뒤늦게 검토함으로써 국내 기준이 제때 제정되어 현장에 제공되지 못한 문제가 지적되기도 하였음.[279)][280)]

279) 조치할 사항 : 국토교통부장관은 ①국제민간항공기구에서 정한 항공안전 관련 시설기준 중 **국내 기준에 반영되지 않은 「충돌 시 부러지기 쉬운 구조 설계 매뉴얼」등 관련 기준을 제·개정하는 방안을 마련하고(통보)**
② 앞으로 국내에 필요한 기준이나 매뉴얼을 임의로 폐지하거나 국제민간항공기구 등 해외 시설기준에 반영된 취지와 달리 관련 기준을 형식적으로 적용하는 일이 없도록 항공안전 관련 시설기준 제·개정 및 사후관리 업무를 철저히 하시기 바랍니다.(주의)

280) 국토교통부에 따르면 2025.4. 「항공안전 혁신방안」에 따라 국제민간항공기구의 종단안전구역 권고기준을 의무화하고, 권고기준으로 종단안전구역 확보가 곤란한 경우에 한하여 EMAS 도입을 추진하였으며, 정책연구를 거쳐 2025.12. 「활주로 제동장치(EMAS) 설치 및 관리지침」을 마련하였음.

【 감사원 감사보고서 - 항공안전 취약분야 관리실태(2026.2.) 】

나. EMAS 설치를 위한 세부기준을 뒤늦게 검토하여 현장 미적용

국토부는 2013년 ICAO 부속서 14. Aerodromes 개정에 따라「비행장시설 설치기준」을 개정하여 착륙대 종단에 제동시스템(EMAS)을 설치할 경우, 종단안전구역 길이를 줄일 수 있도록 하는 EMAS 설치 근거를 위 규정에 마련하였다.

이후, ICAO는 2020년 부속서 14 Aerodromes 세부기준인 Doc 9157 Part 1 Runways 중 부록(Appendix) 5 Aircraft Arresting Systems에 EMAS 설치 필요성과 추진 절차 및 세부 설치기준81) 등을 추가로 제시하였다.

그런데 **국토부는 5년이 넘도록 ICAO의 위 EMAS 세부 설치기준을 검토하지 않고 있다가 2025. 2. 17.에서야 "EMAS 국내 도입방안 연구용역 추진계획"을 수립하여 도입방안을 뒤늦게 검토함**으로써 국내 기준이 제때 제정되어 현장에 제공되지 못하는 문제가 있었다.

이처럼 EMAS 사업은 국내 최초 도입사업으로서 국내 기준 마련, 정책연구, 기본계획 수립, 설계 검토 등 상당한 사전 준비가 필요한 사업이었음에도 국내 설치기준과 제도가 마련되지 않은 상태에서 예산을 먼저 편성하여 사업별 집행가능성과 사업필요성에 대한 사전검토가 충분하지 않았던 것으로 보임.

특히 EMAS 사업예산은 2025년 150억 5,600만원에서 2026년 545억 4,500만원, 2027년 306억 3백만원으로 대폭 증가할 예정이나, 2025년 사업의 실집행부진에 따라 이후 예산의 집행 지연과 이월 규모 증가 등 사업 추진에 부담이 가중될 것으로 보임.

【 일반공항시설관리 사업 예산 집행 계획 】

(단위 : 백만원)

사업명	25년 예산			26년 예산			27년 예산			28년 예산			총액
	조류	EMAS	공항시설개선	조류	EMAS	공항시설개선	조류	EMAS	공항시설개선	조류	EMAS	공항시설개선	
▪일반공항시설관리	3,600	15,056	3,734	33,767	78,638	4,934	24,700	33,510	-	12,000	-	-	209,939
(김포공항)	500	-	26	7,200	-	270	-	-	-	-	-	-	7,996
(김해공항)	-	-	298	863	-	220	7,200	-	-	-	-	-	8,581
(제주공항)	500	3,664	83	7,263	-	1,857	-	-	-	-	-	-	13,367
(대구공항)	-	-	10	500	-	227	4,000	-	-	-	-	-	4,737
(청주공항)	-	-	20	500	-	272	4,000	-	-	-	-	-	4,792
(무안공항)	1,700	-	1,556	4,063	-	55	-	-	-	-	-	-	7,374
(양양공항)	300	-	259	4,063	-	205	-	-	-	-	-	-	4,827
(광주공항)	-	-	12	500	-	275	4,000	-	-	-	-	-	4,787
(울산공항)	300	4,949	256	4,063	23,696	130	-	13,295	-	-	-	-	46,689
(여수공항)	300	-	8	4,063	-	1,423	-	-	-	-	-	-	5,794
(포항경주공항)	-	3,257	880	63	15,594	-	500	8,749	-	4,000	-	-	33,043
(사천공항)	-	3,186	249	563	15,255	-	4,000	8,559	-		-	-	31,812
(군산공항)	-	-	-	-	-	-	500	-	-	4,000	-	-	4,500
(원주공항)	-	-	77	63	24,093	-	500	2,907	-	4,000	-	-	31,640

※ 자료 : 국토교통부

따라서 국토교통부는 향후 사전 준비가 완료되지 않은 상태에서 예산을 우선 편성하는 사례가 재발하지 않도록 예산편성 전 필수 선행절차와 집행가능성에 대한 사전 검토를 의무화하는 등 예산편성 절차를 개선하고, 예산집행실적을 고려하여 예산규모를 합리적으로 조정할 필요가 있음.

5) 청주국제공항 주기장 확충(3532-325)

○ 국토교통부는 2026년도 예산안 편성 당시 2025년도 예산 중 집행이 어려운 예산(41억 9,500만원)의 불용을 전제로 동일 금액을 2026년도 예산에 편성하고, 이에 따라 국회는 불용 전제 하에 2026년 예산을 심의·의결하였음. 그러나 국토교통부는 해당 예산을 불용하지 않고 재이월하여 총 필요예산(100억원) 대비 41억 9,500만원이 중복 편성되었으며 해당 예산은 전액 불용될 예정임. 이는 예산편성 당시 국회에 설명한 전제와 실제 예산집행이 다른 중복편성으로 예산의 계획적·효율적 운영을 저해하고, 국회의 예산 심의·의결 취지를 훼손한 부적절한 예산집행으로 향후 동일한 사례가 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

○ 또한 동 사업은 「2024회계연도 재정사업 자율평가」에서 최하위 점수를 받아 '미흡' 등급을 받았으나 이에 따른 성과관리 개선계획이 제대로 이행되지 않고 실집행률이 약 22%로 저조하게 나타나고 있으므로 적기 준공을 위해 집행관리를 강화할 필요가 있음.

가) 개요

청주국제공항 주기장 확충 사업은 청주국제공항의 대형 항공기 취항 및 중·장거리 노선 신설 등 항공수요의 급격한 증가에 대비하기 위한 주기장 확장 시설공사를 추진하는 사업이며, 2025회계연도 예산현액은 별도의 예산이 편성되지 않아 전년도 이월액과 같은 95억 6,300만원으로, 21억 4,500만원을 집행하였으며 61억 5,400만원을 다음 연도로 이월하고 12억 6,400만원을 불용하였음.

【 2025회계연도 청주국제공항 주기장확충 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
청주국제공항 주기장 확충	-	-	9,563	-	9,563	2,145	6,154	1,264	4,195

※ 자료 : 국토교통부

나) 국회 제출 예산집행계획과 상이한 예산집행으로 인한 예산 중복편성 부적정

청주국제공항 주기장 확충 시설공사는 여객이 증가하고 있는 청주국제공항 항공수요의 급격한 증가에 대비하기 위해 주기장 4개소를 확충하기 위한 사업으로, 총 사업비는 100억원이며 2026년 10월까지 완공할 계획임.

【 청주국제공항 주기장 확충사업 개요 】

□ **(사업목적)** 증가하는 청주공항 **여객수요 대비**와 **항공사** 및 **이용객 편의 확대**를 위해 **주기장 확충 추진 필요***

* "청주공항 활성화 방안 마련 연구" 결과 '50년까지 주기용량 20대 필요 전망

○ 대형주기장(E급) 2개를 중형(C급) 4개로 활용하여 **주기용량 14대→16대**로 **개선**('24.11) 하였고, 용역 결과 고려 시 **추가 확충 필요**

□ **(사업내용)** 주기장(C급) 4개소(예비 1개소 포함) 확충

□ **(사업예산/사업기간) 100억원*** / '24 ~ '26.10(12개월)

* 공사비 92.1억원, 설계비 5.8억원, 감리비 1.8억원, 부대비 0.3억원

□ **추진경위**

○ **('24.6.23)** 청주국제공항 활성화 방안 마련 연구 완료

○ **('24.6.26)** 청주국제공항 주기장 확충 실시설계용역 발주

※ `24.7.30 : 입찰공고 完, `24.9.11 : 계약체결(낙찰자 : 한국종합기술, 계약금액 : 4.92억)

○ **('24.9~'25.2)** 실시설계용역 수행

< 설계 용역 내용 >

- **(현황)** 청주국제공항 활성화 방안 마련 연구 결과, 장래 항공수요 증가 및 장기주기를 고려하여 주기장 추가 4개소 신설 필요(現 16대→20대)
- **(설계내용)** ①C급 주기장 4개소 및 장비정치장 신설, ②포장공(콘크리트 포장, 29,394m2), ③부대공(GSE도로 도색, 주기장 표지 등), ④항공등화 설치(16등)

○ **('25.10)** 청주국제공항 주기장 확충공사 착공

※ 자료 : 국토교통부 제출자료 재구성

위 사업은 2024회계연도에 100억원이 신규편성되었으나, 해당 사업을 청주공항 활성화방안 연구용역(～'24.6) 결과와 연계하여 추진함에 따라 설계용역 하반기 착수('24.9) 및 공사 발주('25.5) 등 일정이 순연되어 총 예산의 95%에 해당하는 95억 63백만원[281]이 2025년도로 이월되었음.

국토교통부는 당초 이월된 금액으로 2025년 내 공사를 완료할 계획으로 2025년도에는 별도 예산을 편성하지 않았음. 그러나 조달청 발주 업무협의, 감리용역 유찰, 내부검토 지연 등으로 당초 계획대비 사업추진이 지연되어 불가피하게 연내 준공이 어려운 사업범위를 조정하고 해당 예산(41억 9,500만원)의 불용이 예상되어 2026년도 예산안 심의 당시 2025년도 "불용 예정 예산인 41억 9,500만원"을 편성하였다고 국회에 설명하였음.

이에 따라 국회는 2025년 예산 불용 전제 하에 2026년 신규 예산 편성을 심의·의결하였으며, 2026년 예산은 공사비(40억원), 감리비(1억 7,800만원), 시설부대비(1,700만원) 등 총 41억 9,500만원이 전년대비 순증됨.

【 청주국제공항 주기장 확충 시설공사 결산표 】

(단위: 백만원)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액(B)	집행액 (C)	다음연도 이월액	불용액	비고
	본예산	추경								
2024	10,000	10,000	-	-	-	10,000 (100%)	348 (3.5%)	9,563 (95.6%)	89 (0.9%)	
2025	-	-	9,563	-	-	9,563	5,368	-	4,195 (예정)	계획 (예산안 편성시)
	-	-	9,563	-	-	9,563 (100%)	2,145 (22.4%)	6,154	1,264	실제

281) (설계비) 148백만원 / (공사비) 9,210백만원 / (감리비) 180백만원 / (부대비) 26백만원

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액(B)	집행액 (C)	다음연도 이월액	불용액	비고
	본예산	추경								
2026	4,195	-	6,154	-	-	10,349	-	-	-	'25년 불용예상액 (4,195백만원) 전제로 예산편성

※ 자료: 국토교통부

그런데 국토교통부는 2025년도 예산 중 집행이 어려운 41억 9,500만원을 불용하는 것을 전제로 동일 규모의 예산을 신규 편성하였다는 2026년 예산안 편성 당시 설명과 달리, 해당 예산을 불용처리하지 않고 재이월하여 집행계획을 변경하였음. 이에 따라 총 필요예산(100억원) 대비 중복 편성된 2026년도 예산 41억 9,500만원은 불용될 예정임.

【 청주국제공항 주기장 확충 시설공사 실집행 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	2024				2025년				2026년						비고: 총사업비		
	예산	집행	불용	이월	예산	집행	불용	이월	본예산	이월 예산	전용	예산 현액	집행	불용	총예산	집행	불용
[합 계]	10,000	348	89	9,563	9,563	2,145	1,264	6,154	4,195	6,154	-	10,349	6,154	4,195	14,195	10,000	4,195
▪공사비	9,210	-	-	9,210	9,210	1,903	1,230	6,077	4,000	6,077	-50	10,027	6,027	4,000	13,160	9,105	4,055
▪설계비	580	344	89	147	147	113	34	-	-	-	-	-	-	-	580	457	123
▪감리비	180	-	-	180	180	126	-	54	178	54	50	282	104	178	408	408	0
▪기타비	30	4	-	26	26	3	-	23	17	23	-	40	23	17	47	30	17

※ 자료: 국토교통부

이는 예산편성 당시 국회에 제시한 전제와 실제 예산집행이 상이한 예산의 중복편성 문제를 야기하여 해당 재원이 다른 사업에 활용되지 못하는 예산운용의 비효율을 초래하는 등 예산의 계획적·효율적 운영을 저해하고, 국회의 예산 심의·의결 취지를 훼손하였으므로 국토교통부는 향후 동일한 문제가 발생하지 않도록 이를 시정할 필요가 있음.

또한, 2024회계연도 이월액 9,563백만원 중 2025회계연도 실집행률이 약 22.4%로 저조한 상황이라는 점에서 2026년 준공 계획을 달성하기 위해 이월 방지 및 사업관리 강화 노력이 더욱 필요할 것으로 보임.

【 청주국제공항 주기장 확충 시설공사 연차별 사업 경과 】

연도	당초 계획	실제 실시 내용
2024	□ (2024.6-12) 실시설계용역	<실시 내용> □ (2023.5-2024.6) 청주국제공항 활성화 방안 마련을 위한 연구용역 □ (2024.7.) 실시설계용역 입찰공고 □ **(2024.9-2025.2) 실시설계** <특이사항> □ 다음연도이월(9,563백만원) - '청주공항 활성화방안 연구용역(~'24.6)' 결과와 연계하여 추진함에 따라 설계용역 하반기 착수('24.9) 및 공사 발주('25.5) 등 순연되어 설계비 및 공사비 이월 □ 불용(89) - 설계용역 낙찰차액 발생에 따른 불용
2025	□ (2025.1-2025.12) 공사 및 감리용역, 연내 완공 - 2024년 이월 공사비 예산 전액 집행 계획	<실시 내용> □ **(2024.9-2025.2) 실시설계** □ (2025.5-2025.10) 공사, 감리용역 발주 및 계약 □ **(2025.10.27) 착공** <특이사항> □ 조달발주 등 업무협의 지연, 감리용역 유찰, D-Brain 전산 장애 등에 따른 계약절차 지연
2026	<추진 계획> □ (2025.10-2026.10) 사업 적기 추진	

※ 자료: 국토교통부

특히 국토교통부는 2025년 5월 「국가재정법」 제8조[282] 및 동법 시행령 제3조에 따라 2024회계연도 재정사업에 대해 자율평가를 진행하였는데, 본 사업은 집행부진에 따른 성과목표 미달 등으로 평가대상 134개 사업 전체에서 가장 낮은 평가 점수인 34.2점을 받아 '미흡' 등급을 받았음.[283]

이에 따른 성과관리 개선계획으로 2025년 5월 착공, 2025년 12월 준공을 목표로 사업을 조속히 추진하겠다고 제출하였으나, 2025년 준공이 어려워지면서 성과관리 개선계획 이행도 미흡한 것으로 나타남. 이러한 점을 고려할 때 국토교통부는 2026년 적기 준공을 위해 집행관리를 강화할 필요가 있음.

---

282) **「국가재정법」**
제8조(성과중심의 재정운용) ⑥기획재정부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 주요 재정사업에 대한 평가를 실시하고 그 결과를 재정운용에 반영할 수 있다.
「국가재정법 시행령」
제3조(재정사업의 성과평가 등) ① 기획재정부장관은 법 제8조제6항에 따라 각 중앙관서의 장과 법 제8조제1항에 따른 기금관리주체(이하 "기금관리주체"라 한다)에게 기획재정부장관이 정하는 바에 따라 주요 재정사업을 스스로 평가(이하 "재정사업자율평가"라 한다)하도록 요구할 수 있으며, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대해서는 심층평가를 실시할 수 있다. 다만, 「과학기술기본법」 제9조제2항제5호에 따른 국가연구개발사업에 대한 평가는 「국가연구개발사업 등의 성과평가 및 성과관리에 관한 법률」에 따른 평가로 이를 대체할 수 있다.

283) (평가점수) 100점 만점, (평가등급) 134개 중 우수(27개, 20.1%), 보통(86개, 64.2%), 미흡(21개, 15.7%)개의 사업이 선정
- 청주국제공항 주기장 확충 사업은 **전체 134개 사업 중 가장 낮은 점수(34.2)를 기록하였으며, 평가등급 '미흡'을 받았음.**

【 2024회계연도 재정사업 자율평가에 대한 성과관리 개선계획 】

<table>
<tr><td>부처명</td><td>국토교통부</td><td>평가 사업명</td><td>청주공항 주기장확충</td><td>평가결과</td><td>미흡</td></tr>
<tr><td>주요 미흡 사유</td><td colspan="5">○ (집행률 부진) 사업의 원활한 추진을 위해 적정 예산 집행을 추진하였으나, 청주국제공항 활성화 방안 마련 연구('24.6) 결과 후 설계용역 추진하다보니 집행부진 발생
○ (성과목표 미달) 본 사업은 항공수요 증가에 대비하여 주기장을 신축하는 사업으로 목표 기한내 적기 준공여부 등 판단을 위하여 예산집행율을 성과지표 설정하였으나,
- 청주국제공항 활성화 방안 마련 연구('24.6) 결과 후 설계용역 추진하다보니 집행부진 발생함에 따라 성과목표도 미달</td></tr>
<tr><td>성과관리 개선계획 주요내용</td><td colspan="5">○ 사업 조속 추진을 위해 청주국제공항 활성화 방안 마련 연구('24.6) 결과 전부터 설계용역 착수를 준비하여 '24.6월 발주, '24.9월 착수하였으며,
- 올해 2월 설계용역 준공함에 따라 조속히 착공하여 사업추진</td></tr>
<tr><td rowspan="3">주요 추진일정</td><td>1분기</td><td colspan="4">○ '25. 2 : 실시설계용역 준공</td></tr>
<tr><td>2분기</td><td colspan="4">○ '25. 5. : 착공</td></tr>
<tr><td>4분기</td><td colspan="4">○ '25. 12. : 준공(목표)</td></tr>
</table>

※ 자료 : 국토교통부, 2024회계연도 재정사업 자율평가

6) 신공항 건설사업(3538-301, 302, 304, 305, 309, 310, 311)

○ 흑산도 소형공항 건설사업은 2023년 공항등급을 2C에서 3C로 상향하면서 총사업비가 예비타당성조사 대비 2배 이상 증가해 「국가재정법」에 따른 타당성재조사 대상이 되었음에도, 국토교통부는 이를 적기에 기획재정부에 요청하지 않고 실시설계를 우선 추진하는 등 사업관리를 부실하게 수행하였으며, 타당성재조사 결과에 따라 사업 변경 또는 중단 가능성이 있는 상황에서도 수의계약 예비계약자에게 증액된 설계비 지급을 보장해주는 등 국가계약법령의 취지에 반하는 계약관리상 문제를 초래하였음. 이에 향후 국토교통부는 국가재정법령 및 국가계약법령에 위반되는 유사 사례가 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

○ 제주 제2공항 건설사업에서 제주지방항공청은 시설부대비를 문구류, 사무용 소모품 등 관서운영경비 성격의 물품 구입에 집행하였는데, 이는 시설부대비의 사용범위를 공사 수행에 직접 필요한 경비로 제한하고 관서운영비적 경비를 제외하도록 규정한 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 위반되는 것임. 향후 제주지방항공청은 예산지침에 어긋나는 시설부대비 집행이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

신공항 건설사업은 항공수요, 항공시장 공급력, 공항 혼잡, 공항 이용객 접근 편의성 등 항공여건을 분석하여 「공항시설법」 제3조[284]에 따라 국토교통부장관이 수립하는 '공항개발 종합계획'을 기초로 추진되는 사업임.

---

284) **「공항시설법」**
제3조(공항개발 종합계획의 수립) ① 국토교통부장관은 공항개발사업을 체계적이고 효율적으로 추진하기 위하여 5년마다 다음 각 호의 사항이 포함된 공항개발 종합계획(이하 "종합계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.
1. 항공 수요의 전망
2. 권역별 공항 또는 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상의 범위에서 대통령령으로 정하는 규모 이상의 비행장개발 등에 관한 계획
3. 투자 소요 및 재원조달방안
4. 그 밖에 공항 및 비행장 개발과 운영 등에 관한 사항 (이하 생략)

총 8개 신공항(울릉도 소형공항, 흑산도 소형공항, 제주 제2공항, 새만금 신공항, 가덕도신공항, 대구경북신공항, 백령도 소형공항, 서산공항) 건설사업의 2025년도 예산액은 총 약 1조 1,505억원, 전년도 이월액은 약 1,030억이나 추경 감액, 이전용 등으로 예산현액은 7,265억 8,900만원으로 나타났음. 이 중 4,976억 2,600만원을 집행하고 1,057억 4,100만원을 이월하였으며 1,232억 2,100만원을 불용하였음.

【 2025회계연도 신공항 건설사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
울릉도 소형공항 건설	25,370	25,370	42,709	△1,634	66,444	66,116	318	10	114,900
흑산도 소형공항 건설	2,955	2,955	-	△2,945	10	1	-	9	4,845
제주 제2공항 건설	23,557	23,557	15,631	-	39,188	27,500	4,714	6,974	14,968
새만금 신공항 건설	63,186	63,186	31,018	-	94,204	41,986	7,200	45,018	120,000
가덕도신공항 건설	964,025	441,661	13,672	-	455,333	362,024	93,309	-	688,979
대구경북신공항 건설	66,653	66,653	-	-	66,653	-	200	66,453	31,763
백령도 소형공항 건설	3,095	3,095	-	-	3,095	-	-	3,095	3,875
서산공항 건설	1,662	1,662	-	-	1,662	-	-	1,662	1,050
총계	**1,150,503**	**628,139**	**103,030**	**△4,579**	**726,589**	**497,627**	**105,741**	**123,221**	**980,380**

※ 자료: 국토교통부

【 신공항 건설사업 추진현황 개요 】

구분		울릉도	흑산도	제주 제2공항	새만금	가덕도	대구경북	백령	서산
사업진행단계	개발계획 수립	2011.1 제4차 공항개발 중장기 종합계획	2011.1 제4차 공항개발 중장기 종합계획	2016.5 제5차 공항개발 중장기 종합계획	2016.5 제5차 공항개발 중장기 종합계획	2021.9 제6차 공항개발 종합계획	2021.9 제6차 공항개발 종합계획	2016.5 제5차 공항개발 중장기 종합계획	2016.5 제5차 공항개발 중장기 종합계획
	사전 타당성	2011.5	2010.9	2015.11	2019.6	2022.4	2023.9	2017.11	2017.12
	예비 타당성	2013.3 B/C 1.19 AHP 0.655	2013.3 B/C 4.387 AHP 0.814	2016.12 B/C 1.23 AHP 0.664	면제 ('19 국가균형발전 프로젝트 선정)	면제 ('22.4)	면제(2023. 10)	2022.12 B/C 0.91 AHP 0.605	재기획 이후 비대상 (당초 기획안 탈락)
	기본계획	2015.11	2015.12	2024.9	2022.6	2023.12	2025.12	2023.5~	2024.2~
	기본설계	2016.11	2017.8	2025.3~	2024.6~	2026.3~	민·군 공항 통합 기본설계 준비 중	미착수	미착수
	실시설계	2019.12~ 2020.11	2017.9~ 2017.12 (일시중지) 2024.1. (재착수)~ 2025.2 (일시중지)	미착수	2024.6~	미착수	미착수	미착수	미착수
	공사입찰 및 계약	2020.7 (기본설계 기술제안)	2017.4 (턴키)	미착수	미착수	입찰절차 진행중 ('25.12~)	미착수	미착수	미착수
사업기간		'14~'27	'14~'27	'17~ 착공 후 5년	'20~'28	'23~'35	'24~'30	'23~'29	'24~'28
사업시행자		부산지방 항공청 한국공항 공사	서울지방 항공청 한국공항 공사	제주지방 항공청	서울지방 항공청 한국공항 공사	(공항) 가덕도신공항건설공단 (접근철도) 국가철도공단 (접근도로) 부산지방국토관리청	국토 교통부	국토 교통부	국토 교통부

※ 자료: 국토교통부

나) 흑산도 소형공항 건설 : 타당성재조사 미요청 및 수의계약 예비계약자에게 부당한 설계변경 지시 등 사업관리 부실

흑산도 소형공항 건설은 도서지역 주민들의 교통편의 증진과 지역경제 활성화, 해양영토 관리 지원 등을 위해 흑산도에 소형공항(80인승 항공기 운항)을 건설하는 사업으로 총사업비는 1,833억원, 사업기간은 2014~2027년으로 계획되어 있음. 본 사업은 2024년 실시설계를 재착수하였으나 2025년 2월부터 타당성재조사 시행으로 인해 실시설계를 일시중지 중임.

【 흑산도 소형공항 건설사업 개요 】

- 위 치 : 전라남도 신안군 흑산면 예리 일원(약 16만평)
- 사업내용 : 1,200m급 활주로 및 여객터미널 등 건설
- 사업효과 : 서울~흑산 간 6~8시간 소요 → (항공) 약 1시간 소요
- 사업기간/사업비 : '14~'27 / 1,833억원(공항공사 454억원 분담)
- 사업타당성 : B/C 4.38, AHP 0.814

※ 자료: 국토교통부

【 흑산도 소형공항 건설사업 사업추진 경과 】

- '13.3 : 예비타당성조사 완료 * B/C 4.38 AHP 0.814
- '15.11 : 환경부 전략환경영향평가 협의완료
- '15.6 : 기본계획 수립용역 완료('15.12 기본계획 고시) * B/C 4.76
- '16.10 : 턴키(설계·시공 일괄) 입찰 공고 및 유찰(3회, '16.11, '16.12, '17.1)
- '16.11 : 환경부 국립공원위원회 "보류" 결정('17.7, 18.2 보완제출)
- '17.4 : 턴키 수의계약 방식 추진 및 기본설계 완료('17.8)
- '17.12 : 실시설계 일시중지(설계기간 내 환경부 협의 등 선행사항 완료 불가)
- '18.9 : 공원위 심의(결과 : 정회) → '18.10.1 중단
- '20.10 : 신안군은 흑산공항 건설사업 예정지를 국립공원 구역에서 해제*하고 인근 갯벌을 대체 지정하는 대안 제시
  * (해제) 흑산공항 사업부지 1.21㎢, (대체부지-갯벌) 선도 5.3㎢(흑산도↔선도 약 80km)
- '23.1 : 다도해 해상국립공원계획 변경(안) 국립공원위 심의 통과
- '23.2 ~ '24.7 : 환경부 환경영향평가 협의 완료
- '24.1 ~ : 실시설계 추진 중
- **'25.2 ~ : 타당성재조사 시행 중(KDI)**

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

이 사업은 2017년 턴키(설계·시공 일괄)공사 계약방식 변경 이후 2018년~2024년 연례적인 집행 부진[285]이 반복되고 있는데, 2025회계연도 예산액은 29억 5,500만원으로 공사비 29억 4,500만원이 전액 이·전용되어 2025회계연도에도 대부분의 예산이 집행되지 못하였으며, 예산현액은 1,000만원으로 100만원을 집행하고 900만원은 불용되었음.

이는 총사업비 증가에 따른 타당성 재조사가 2025년 2월 착수되면서 실시설계가 중단된 데 따른 것임.

【 2025회계연도 흑산도 소형공항 건설 사업 결산내역 】

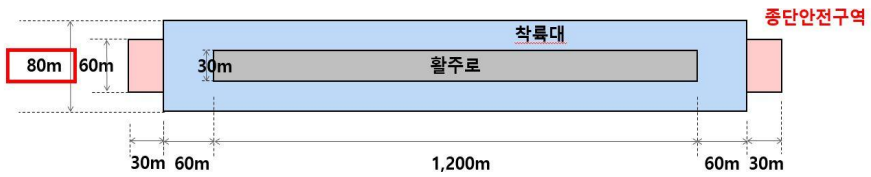
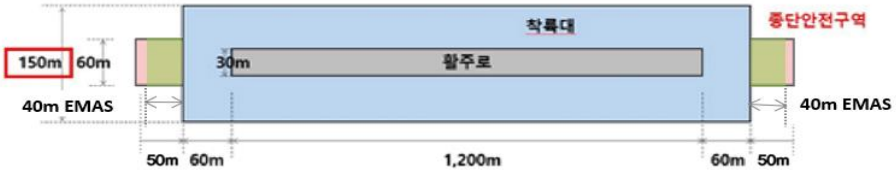
구 분	2025년							
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
흑산도 소형공항 건설	**2,955**	**2,955**	**-**	**△2,945**	**10**	**1**	**-**	**9**
- 공사비	2,945	2,945	-	△2,945	-	-	-	-
- 시설부대비	10	10	-	-	10	1	-	9

※ 자료: 국토교통부

그런데 이와 같은 예산집행 부진은 공항등급 상향과정에서 타당성재조사를 적기에 실시하지 않고 예산을 편성·집행하는 등 사업관리 부실에 따른 것으로 보임. 국토교통부는 2023년 6월 흑산도 소형공항을 기존 50석급 항공기가 취항가능한 공항(비행장 시설기준에 따른 분류기호 '2C')에서 80석급 항공기가 취항가능한 공항(비행장 시설기준에 따른 분류기호 '3C')으로 공항등급을 상향하면서 예산 증가로 인한 타당성재조사 대상이 됨을 인지하였으나 타당성재조사를 기획재정부에 적기에 요청하지 않았음.

285) 2017년 1.3%, 2018년 0.6%, 2019년 28.7%, 2020년 0%, 2021년 0%, 2022년 0%, 2023년 10.6%, 2024년 11%

【 공항등급 변경에 따른 흑산도 소형공항 설계변경 사항 】

구 분	참고 도면
당초 흑산공항 (2C 시계)	 - 착륙대 규모(길이x폭) : +60 × 80 m
변경 흑산공항 (3C 시계)	 - 착륙대 규모(길이x폭) : +60 × 150 m * 종단안전구역 길이도 기존 30m에서 50m(제동시스템 40m* + 10m)로 연장

※ 자료: 국토교통부

타당성 재조사는 국가재정법령 및 「총사업비 관리지침」 제49조에 따라 사업비 1,000억 원 이상의 경우 사업 규모 증가로 총사업비가 최초(예비타당성조사 등) 대비 "100분의 15" 이상 증가 시 시행하여야 하는데,[286]

286) **「국가재정법」**
제50조(총사업비의 관리) ②기획재정부장관은 제1항의 규정에 따른 사업 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업 및 감사원의 감사결과에 따라 감사원이 요청하는 사업에 대하여는 사업의 타당성을 재조사(이하 "타당성재조사"라 한다)하고, 그 결과를 국회에 보고하여야 한다.
3. 총사업비가 대통령령으로 정하는 규모 이상 증가한 사업
「국가재정법 시행령」
제22조(타당성재조사) ① 법 제50조제2항제3호에서 "대통령령으로 정하는 규모 이상 증가한 사업"이란 물가인상분 및 공익사업의 시행에 필요한 토지 등의 손실보상비 증가분을 제외한 총사업비가 기획재정부장관과 협의를 거쳐 확정된 총사업비 대비 100분의 10부터 100분의 20까지의 범위에서 기획재정부장관이 대상 사업의 총사업비 규모에 따라 정하는 비율 이상 증가한 사업을 말한다.
「총사업비 관리지침」(기획재정부 훈령)
제49조(타당성재조사의 요건) ① 기획재정부장관은 「국가재정법」 제50조제2항 및 같은 법 시행령 제22조에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 타당성재조사를 시행하여야 한다
3. 물가인상분과 지가상승분을 제외한 사업물량 또는 토지 등의 규모 증가로 총사업비가 기획재정부장관과 협의를 거쳐 확정된 총사업비 대비 100분의 10 부터 100분의 20 까지의 범위에서 기획재정부장관이 대상 사업의 총사업비 규모에 따라 정하는 비율 이상 증가한 사업
나. 총사업비 규모에 따라 정하는 비율 이상 증가한 사업이라 함은 총사업비 규모가 1,000억

감사원의 「지방공항 건설사업 추진실태」(2025.9.) 감사 결과, 국토교통부는 2023년 5월부터 6월까지 흑산공항의 공항등급을 상향하면서 공사비가 1,336억원에서 3,000억원 이상으로 증가할 것을 알고 있었고, 2023.8. 총사업비가 예비타당성조사(1,433억원) 대비 2배 이상 대폭 증가하는 것을 보고받고도 기획재정부에 타당성재조사를 요청하지 않은 것으로 나타났음.[287]

또한 서울지방항공청은 타당성재조사를 실시하지 않고 수의계약 예비계약자와 설계변경방식으로 공항등급 상향을 반영하여 실시설계를 계속 진행하였으며, 설계비 예산이 확보되어 있지 않은데도 이를 고려하지 않고 증액된 설계비 지급을 보장(2C등급 기본·실시설계 : 38억원 → 3C등급 기본·실시설계: 122억원)해주는 등 전반적인 사업관리가 부실한 것으로 나타났음.[288]

원 미만인 경우 총사업비가 100분의 20 이상, **1,000억 원 이상인 경우 100분의 15 이상 증가한 사업을 말한다.**

287) **나. 감사결과 확인된 문제점**

그런데 국토부 ㉮관 A, ㉯팀장 B 그리고 C는 2023년 5월부터 6월까지 도서공항 공항등급을 2C에서 3C로 상향하는 방안을 마련하는 과정에서 흑산공항의 경우 공항등급을 상향하면 총사업비 중 공**사비가 1,336억 원에서 3,000억 원 이상이 될 것으로 알고 있었고**, 국토부 ㉯팀장 B 그리고 C는 2023. 8. 30. 서울항공청과 컨소시엄이 참석한 흑산공항 건설사업 관련 회의에서 총사업비가 **예비타당성조사(1,433억 원) 대비 2배 이상 증가하는 것을 서울항공청과 ㉮㉅㉭컨소시엄으로부터 보고**받고도, 서울항공청으로부터 타당성 재조사에 대한 검토결과를 제출받아 투자심사위원회의 심의를 거쳐 기재부에 타당성 재조사를 요청하지 않았다.

오히려 국토부 ㉯팀장 B는 기존 국립공원 해제구역 내에 3C 등급의 공항건설이 가능한 것을 확인한 후, 3C 등급으로 흑산공항 실시설계를 신속히 착수하기로 결정하고, C와 D로부터 2023년 9월부터 같은 해 12월까지 서울항공청이 실시설계를 착수하였는지 보고받는 등 총사업비가 대폭 증가하는 것을 알면서도 아무런 조치를 취하지 않았다.

이에 대해 서울항공청 ㉱과장 E도 2023, 8. 30. 회의자료를 보고 흑산공항 공항등급을 2C에서 3C로 상향하면 흑산공항 건설사업의 총사업비가 크게 증가하여 **타당성 재조사 대상이 되는 것으로 확인**하고도, 국토부에 타당성 재조사가 필요하다는 검토결과를 공문 등으로 작성·보고하지 않은 채, ㉰국장 H에게 보고하고 2023. 8. 30. 회의 결과에 따라 흑산공항 실시설계를 먼저 착수하기로 하였다.

288) **2) 감사결과 확인된 문제점**

그런데 서울항공청이 2023년 11월경(날짜 모름)부터 ㉮㉅컨소시엄과 흑산공항 공항등급 상향을 실시설계에 반영하기 위해 설계기간을 연장하는 업무합의서를 협의하는 과정에서, ㉰국장 H는 3C 등급으로 변경된 내용에 대한 설계비 예산이 확보되어 있지 않았는데도 이를 고려하지 않고 **임의로 ㉮㉅컨소시엄의 요구대로 설계비 지급을 보장해 주기로 결정**하고, 2024. 1. 3. “타당성 재조

「국가재정법」 등에 따른 타당성재조사는 대규모 사업의 추진 과정에서 타당성을 객관적으로 재조사하여 타당성이 없는 사업의 추진 또는 불필요한 사업비 증액을 억제하고 재정지출의 효율성 제고하려는 것으로,[289] 공항 등급 상향 시 총사업비가 증가할 경우 타당성재조사 결과에 따라 적정 사업규모와 효율적 대안을 검토하여 실시설계를 착수하고, 기획재정부와 총사업비를 조정하는 등 불필요한 사업비 증액을 억제할 필요가 있었음.

그러나 국토교통부와 서울지방항공청은 이러한 절차를 거치지 않고 실시설계를 우선 추진하였으며, 오히려 증액된 설계비가 예산에 반영되지 않았음에도 수의계약 예비계약자에게 증액된 설계비 지급 보장을 합의하는 등 향후 타당성재조사 결과에 따라 사업이 변경 또는 중단될 가능성이 있는 상황에서도 추가 설계비 지급 의무가 발생하게 되어 계약상 분쟁이 우려되는 상황을 초래하였음.

사 결과에 의하여 본사업 추진이 불가할 경우 발주청은 기본·실시설계서에 대한 설계대가를 기초로 각 설계용역에 대한 평균 낙찰률을 감안하여 산정한 금액을 지급한다"라는 내용을 포함하여 ㉮㉰컨소시엄과 업무합의서를 체결하였다.

그리고 서울항공청장 G는 2023년 11월경(날짜 모름)부터 2024. 1. 3.까지 ㉮㉰컨소시엄과 업무합의서 협의 및 체결, 이후 2024. 1. 8. 실시설계 착수 등 청장으로서 관리·감독해야 할 업무를 제대로 파악하지 않은 채 이를 내버려 두는 등 업무를 소홀히 하였다.

그 결과, 서울항공청이 2024. 9. 3. ㉮㉰컨소시엄으로부터 납품받은 실시설계성과품(공사비 5,586억 원을 포함한 총사업비 6,411억 원)에 따르면, [표 30]과 같이 **설계비가 38억 원(2C 등급 기본·실시설계)에서 122억 원(3C 등급 기본·실시설계)으로 84억 원 증가**하였으나, 2024년 12월 감사일 현재까지 이에 대한 예산이 확보되지 않아 향후 서울항공청과 ㉮㉰컨소시엄 간 분쟁이 우려되는 실정이다.

289) **「총사업비 관리지침」**
제44조(타당성재조사의 목적) 타당성재조사는 사업추진 과정에서 일정한 요건에 해당하는 사업에 대해 그 타당성을 객관적으로 재조사하여 타당성이 없는 사업의 추진 또는 불필요한 사업비 증액을 억제함으로써 재정지출의 효율성을 제고함을 목적으로 한다.

아울러 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」에 따르면 수의계약의 경우 보증금과 계약기한을 제외하고는 최초 입찰에 부칠 때 정한 가격 및 조건을 변경할 수 없으므로,[290] 서울지방항공청이 최초 입찰 시 가격 및 기타 조건을 변경할 수 없는 수의계약 예비계약자에게 설계변경을 지시한 것은 계약관리의 적정성에도 미흡한 측면이 있었던 것으로 보임.

따라서 국토교통부 및 서울지방항공청은 향후 사정변경에 따라 사업규모와 총사업비가 증가하는 경우 타당성재조사를 적기에 실시할 수 있도록 하고, 타당성재조사를 요청하지 않은 채 실시설계를 진행하는 등 국가재정법령 및 국가계약법령에 위반되는 유사 사례가 재발하지 않도록 주의할 필요가 있음.

290) **「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」**
제27조(재공고입찰과 수의계약) ② 제1항의 규정에 의한 수의계약의 경우 **보증금과 기한을 제외하고는 최초의 입찰에 부칠 때에 정한 가격 및 기타 조건을 변경할 수 없다**. 다만, 제79조제1항제5호에 따른 일괄입찰 또는 제98조제3호에 따른 기본설계 기술제안입찰로 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.

다) 제주 제2공항 건설 : 부적절한 시설부대비 사용 주의

제주 제2공항 건설사업은 LCC(Low Cost Carrier, 저비용항공사) 성장, 내·외국인 관광객 증대 등으로 급증하는 제주지역 항공수요에 대응하기 위한 사업임.

【 제주 제2공항 건설사업 개요 】

- 위 치 : 서귀포시 성산읍 일원(약 166만평, 약 551만㎡)
- 사업내용 : 年 1,992만명 수용 규모 신공항 건설(활주로(3,200m) 1본, 터미널 등 신설)
- 사업기간/사업비 : '17～착공 후 5년 / 5.45조원(기본계획 기준)
- 사업타당성 : B/C 1.23 , AHP 0.664

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2025년도 예산은 235억 5,700만원으로 예산현액은 전년도 이월액 156억 3,100만원을 합한 391억 8,800만원임. 이 중 274억 9,900만원을 집행하고 47억 1,400만원을 이월하였으며 69억 7,500만원을 불용하였음.

【 2025회계연도 제주 제2공항 건설사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
제주 제2공항 건설	23,557	23,557	15,631	-	39,188	27,499	4,714	6,975	14,968
- 기본조사설계비	23,242	23,242	15,631	-	38,873	27,438	4,467	6,968	14,653
- 시설부대비	300	300	-	-	300	53	247	-	300
- 국내여비	10	10	-	-	10	10	-	-	10
- 사업추진비	5	5	-	-	5	5	-	-	5

※ 자료: 국토교통부

건설비에 포함되는 시설부대비(420-05목)는 도로, 하천, 항만 등의 건설, 대수선 또는 재산취득 등에 직접 소요되는 부대경비로 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」은 당해사업의 수행을 위해 '직접 관련이 있는 경비'로서 공사시공 관리에 필요한 공공요금 등 제한된 경비에 한하여 집행하도록 하고 있음.

【 시설부대비 사용대상경비 】

ㅇ 도로, 철도, 항만 등의 건설, 대수선 또는 재산취득 등 당해사업의 수행을 위해 **직접 관련이 있는 경비로서 아래에 열거된 경비 또는 이에 준하는 필요경비**에 한하여 집행하여야 하며 당해 공사와 관계가 없는 **관서운영비적 경비는 시설부대비에서 집행할 수 없다.**

1. 공사시공 계획 수립 및 시공관리에 필요한 공공요금
2. 공사용 기계, 물자도입에 따르는 조작비 및 통관수수료
3. 공사감독과 재산취득에 따르는 여비, 용지매수 및 시공관리에 직접 필요한 일용임금, 공사현장 또는 사업장 감독의 현장 체재비 및 피복비
4. 공고료, 시험 및 직접공사에 소요되는 수용비 및 수수료
(예) 조달사업에관한법률에서 정한 수수료(시설공사 맞춤형 서비스 수수료 제외)
5. 재산취득에 따르는 감정료, 측량수수료
6. 공사계약 수수료와 공사감독에 따르는 임차료(차량 또는 선박을 임차하는 경우에는 운영비 포함) 및 수수료
7. 공사의 기공식 및 준공식에 따르는 최소한의 의식비
8. 공사과정에서 발생하는 경미한 피해에 대한 보상비 또는 복구비
(예) 도로 굴착시 민간건물 손상, 전주 건식에 따른 농작물 피해, 공사인부의 경미한 치료비

※ 자료: 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」(기획예산처)

이에 당해 공사와 관계가 없는 관서운영비적 경비, 사무집기의 구입, 당해 공사와 유사한 해외 사례의 시찰 등은 시설부대비에서 집행할 수 없으며 자산취득비(430-01목)나 국외업무여비(220-02목) 등 타 비목을 사용하여 집행하도록 하고 있음.

【 시설부대비 사용대상경비 】

ㅇ 시설부대비로 공사감독 등에 필요한 컴퓨터 등 사무집기의 구입이나 당해 공사와 유사한 외국사례를 시찰하기 위한 여비로 사용할 수 있는지?

□ 시설부대비(420-05목)는 당해시설공사의 조달청 계약수수료, 공공비, 공공요금, 수용비, 공사감독관체재비 등 당해 시설공사와 직접 관련이 있는 경비에 한해서 지출할 수 있음
따라서 **당해 공사와 직접 관련이 없는 관서운영비적 경비는 시설부대비에서 집행할 수 없음**

□ 장기적으로 사용되는 컴퓨터 등 사무용 집기 구입은 원칙적으로 **자산취득비(430-01목)를 사용하고, 해외사례 시찰은 국외업무여비(220-02목)를 사용하여 집행하는 것이 타당**

※ 자료: 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」(기획예산처)

그러나 제주지방항공청은 시설부대비를 활용하여 문구류 등 소모품 및 사무용품을 구입하고 있으며, 이러한 물품은 특정 시설공사에 직접 소요되는 비용이라기보다 기관의 일반적인 행정업무 수행을 위한 관서운영경비에 해당됨.

【 제주 제2공항 시설부대비 사용 내역 중 소모품 구입 내역 】

날짜	내용	금액	수령인	요청 부서명
‘25.03.10	제2공항 사업 관련 문서 제본 및 출력	1,497,000원	00사	제주 지방 항공청
‘25.08.28.		170,000원	00사	
‘25.03.26.	제주 제2공항 건설사업 관련 소모품, 사무용품 구입	1,146,480원	주식회사000문구	
‘25.03.26.		59,400원	000상사	
‘25.05.27.		84,250원	주식회사000문구	
‘25.06.11.		356,360원	주식회사000문구	
‘25.07.02.		295,840원	주식회사000문구	
‘25.07.07.		51,000원	주식회사000문구	
‘25.07.30.		110,890원	주식회사000문구	
‘25.08.04.		83,280원	주식회사000문구	
‘25.10.15.		119,050원	주식회사000문구	
‘25.11.24.		196,820원	주식회사000문구	
‘25.12.04.		22,380원	주식회사000문구	
계		4,192,750원		

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

「예산 및 기금운용계획 집행지침」에서 관서운영비적 경비는 시설부대비 대상에서 제외하도록 규정되어있음을 고려할 때, 공사와 직접 관련이 없는 일반 문구류, 사무용 소모품 등 단순 사무용품의 구입은 제주지방항공청 관서운영경비에서 집행하는 것이 타당할 것으로 보임.

따라서 제주지방항공청은 시설부대비를 관련 규정에 따라 공사와 직접적인 관련성이 인정되는 경비에 한하여 집행하는 등 예산지침에 어긋나는 시설부대비 집행이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

7) 항행안전시설 운영 및 구축(3631-302)

○ 공항별 방위각시설 구조물 개선사업은 12·29 여객기 참사 이후 유사 사고 재발 방지를 위해 연내 집행 완료 예정이었으나, 2025회계연도 실집행률이 54.7%에 그치는 등 당초 계획 대비 상당 부분 지연되었음. 특히 김해공항의 경우 APEC 정상회의 개최 일정 등 예측 가능한 사업 여건이 사업계획에 충분히 반영되지 못하여 '임시개선사업'에 따른 예산 조정이 추가로 추진되는 등 비효율적인 예산 집행이 발생하였음. 따라서 국토교통부는 사업 목적을 적기에 달성할 수 있도록 집행과정에 대한 관리·감독을 강화하고, 임시시설 설치 및 철거와 같은 비효율적인 예산집행이 반복되지 않도록 주의할 필요가 있음.

○ 항공정보관리시스템(SWIM) 구축사업은 약 18개월 이상 공사일정이 순연되어 2025년 공사비 실집행률이 0%로 저조하게 나타났음. 국토교통부는 향후 필수 사전절차를 충분히 고려한 사업·예산계획을 수립하고 사업지연에 따른 변경사항을 적시에 반영하여 예산의 반복적 이월을 최소화하는 한편, 사업수행기관인 항공교통본부에 대한 집행감독을 강화하여 추가적인 사업지연을 방지할 필요가 있음.

가) 개요

항행안전시설 운영 및 구축 사업은 전국 공항 및 항공교통센터의 항행안전시설 운영 관리 및 노후 항행시설의 현대화 사업을 시행하는 항행안전시설 운영 및 구축사업과 무안·광주·여수·포항·김해·사천·제주 등 공항의 방위각 시설을 정비하는 공항별 방위각시설 개선사업으로 구성되어있으며,

이 사업의 2025년도 당초 예산액은 442억 2,600만원으로, 추경으로 463억 7,600만원으로 증액되었으며, 전년도 이월액(22억 8,500만원) 및 이·전용액(1백만원)을 더한 예산현액 486억 6,200만원 중 426억 2,600만원을 집행(87.6%)하고, 54억 3,500만원을 다음 연도로 이월하였으며 6억 1백만원을 불용하였음.

【 2025회계연도 항행안전시설 운영 및 구축 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

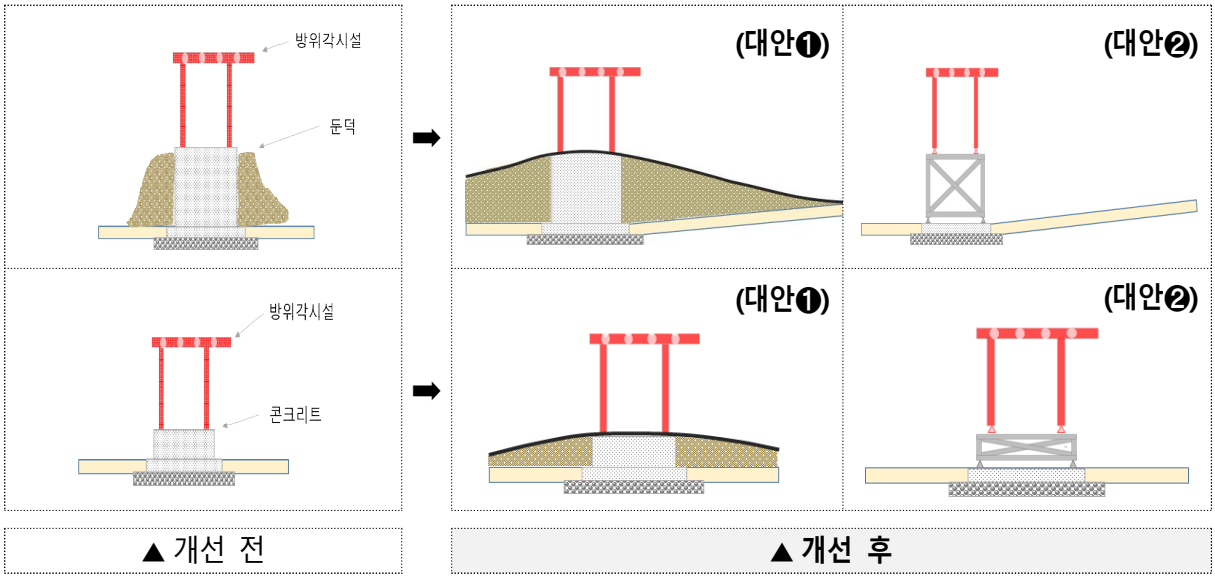
구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
항행안전시설 운영 및 구축	44,226	46,376	2,285	1	48,662	42,626	5,435	601	50,718
-항행안전시설 운영 및 구축	44,226	44,226	2,285	1	46,512	40,476	5,435	601	47,618
-공항별 방위각제공시설 구조물 개선	-	2,150	-	-	2,150	2,150	-	-	3,100

※ 자료: 국토교통부

나) 공항별 방위각제공시설 구조물 개선 사업 : 사업관리 미흡으로 인한 집행지연 및 추가 예산 조정 주의

공항별 방위각제공시설 구조물 개선 사업은 12·29 여객기 사고 이후 유사 사고 재발 방지를 위해 7개 공항(무안, 광주, 여수, 포항경주, 김해, 사천, 제주) 공항 방위각시설 기초대를 성토 등을 통해 지하구조물화 하고 부러지기 쉬운 재질로 교체하는 사업으로, 한국공항공사 민간자본보조(국비 44.3%) 사업으로 진행됨.

【 방위각제공시설 구조물 개선 사업 】



□ (대안❶) 둔덕 상단에서부터 활주로쪽 방향으로 **일부 성토**하여 **방위각 시설**을 **지하化**, **경사**가 **완만한 지형**이 되도록 **개선**

□ (대안❷) **기존 둔덕 제거**, **부러지기 쉬운 구조**로 **방위각시설 재설치**

【 공항별 방위각시설 개선 계획 】

사업추진 연도	공항	주요 내용
2025년	무안	▪ 기존 둔덕을 제거하고 부러지기 쉬운 구조로 방위각 시설 재설치(북측 둔덕은 기제거)
	여수	▪ 둔덕의 높이가 높은 수준(4.0m)으로 기존 둔덕을 제거하고 부러지기 쉬운 구조로 방위각시설 재설치를 우선대안으로 추진
	광주	▪ 둔덕의 높이가 낮은 수준(0.7m)으로 성토방안을 우선 대안으로 추진
	포항 경주	▪ 둔덕의 높이가 낮은 수준(0.7m)으로 성토방안을 우선 대안으로 추진
	김해	▪ 콘트리트 기초대의 높이가 낮은 수준(0.8～0.9m)으로 성토방안을 우선 대안으로 추진
	사천	▪ 콘트리트 기초대의 높이가 낮은 수준(0.6m)으로 성토방안을 우선 대안으로 추진
2026년	제주	▪ 방위각 시설이 240m 외부에 위치하나 H형 철골구조이므로, 정밀조사 후 경량 철골 구조로 재설치 또는 EMAS 도입 등 검토

※ 자료: 국토교통부

2025년~2026년까지 진행되는 동 사업은 7개 공항 9개 방위각시설을 개선하는 것을 내용으로 하며 총 소요 국비 예산은 52억 5,000만원임.

【 공항별 방위각시설 예산편성 내역 】

기간	공항	예산 (백만원)
2025년	6개 공항 8개 방위각시설* * 무안 1개, 광주 1개, 포항경주 1개, 여수 1개, 김해 2개, 사천 2개	2,150
2026년	제주공항 1개 방위각시설	3,100

※ 자료: 국토교통부

당초 12·29 여객기 참사 이후 국토교통부는 「공항시설 안전 개선방안」('25.1.22.)을 발표하여 즉시 설계 발주에 착수하고, 각종 인허가 및 관계기관 협의 기간도 최대한 단축하는 등 신속히 추진하여 가능한 시설에 대해서는 2025년 상반기 내 개선을 추진할 예정이었으며,[291]

항공 안전 전 분야에 대한 개선 대책인 「항공안전 혁신 방안」('25.4.29.)에서도 둔덕 제거, 부러지기 쉬운 경량 철골구조 재설치[292] 등을 내용으로 무안공항은 8월 말 완료를 목표로 최우선 추진하고, 나머지 광주·여수·김해 등 5개 공항도 2025년 연내 완료할 계획으로 발표하였음.[293]

그러나 2025회계연도 공항별 방위각시설 실집행 내역을 살펴보면 당초 연내 집행 완료 계획과 달리 총 실집행률은 54.7%에 그쳐 일정 관리가 적정하게 이루어지지 못하였으며, 총 6개 공항 방위각시설 개선사업 중 5개 공항 실집행이 부진한 것으로 나타났음. 특히 무안공항, 광주공항의 경우 실집행이 전혀 이루어지지 못한 것으로 나타났음.

---

291) 국토교통부 보도자료, 「안전 최우선, 공항시설 안전 개선방안 발표」, 2025.1.22.
292) (둔덕+콘크리트) 무안, 광주, 여수, 포항경주, (콘크리트) 김해, 사천, (H철골) 제주
293) 국토교통부, 「항공안전 혁신 방안」, 2025.4.29.

【 2025회계연도 공항별 방위각시설 실집행 내역 】

사업		예산안(백만원)	실집행액(백만원)	실집행률(%)
공항별 방위각제공시설 구조물 개선 사업	무안공항	86	0	0
	광주공항	68.9	0	0
	여수공항	300.5	44.2	14.7
	포항경주공항	67.2	67.1	99.9
	김해공항	680	433.6	64.2
	사천공항	744	427.7	57.5
	통합설계	203.4	203.4	100
	합 계	**2,150**	**1,176**	**54.7**

* 음영표시 : 실집행률 60% 미만 사업

※ 자료: 국토교통부

공항별 실집행 부진 사유로는 유가족과의 협의 필요, 비행점검 등 준공처리 지연, 운영개시 지연 등으로 나타났으며, 해당 공항들은 2026년 6월~9월에 실집행 예정으로 나타남.

【 2025회계연도 공항별 실집행 부진 사유 】

사업	실집행률(%)	부진사유
무안공항	0	유가족과 협의 필요
광주공항	0	개선공사는 완료되었으나, 비행점검 등 준공처리가 되지 않아 미집행 * '26.7월 운영개시 이후 **'26.8월에 실집행 예정**
여수공항	14.7	개선공사는 완료되었으나, 비행점검 등 준공처리가 되지 않아 미집행 * 공사에 따른 폐기물처리비용은 집행 ** '26.4월 운영개시 됐으며 **'26.6월에 실집행 완료**
김해공항	64.2	총 2식 중 1식은 준공처리 되지 않아 미집행 * **'26.6월에 실집행 완료,** 26.8월 운영개시 예정
사천공항	57.5	총 2식 중 1식은 준공처리 되지 않아 미집행 * '26.4월 운영개시 됐으며 **'26.6월에 실집행 완료**

※ 자료: 국토교통부

특히 김해공항의 경우 면밀한 계획을 수립하지 못한 채 추경예산을 편성하여 임시구조물 설치·철거로 추가 예산 조정이 초래되는 등 사업관리 미흡이 드러났음.

당초 2025년 연내 완료 계획 수립 시 APEC 정상회의(2025.10.) 일정을 고려하지 않음에 따라 김해공항 시설 개선사업의 정상 완료가 어려워지면서, 국토교통부는 임시 개선공사가 필요하다고 판단하고 이를 한국공항공사에 요청하였음.

이에 한국공항공사는 돌출 콘크리트 주변 경사도를 완만하게 시공하는 "임시 개선공사('25.8.~9.)"를 우선 추진하고, 행사 이후에는 임시개선 시설물을 철거 후 본공사('25.11.~12.)를 재개하는 등 국고보조금 예산 조정(2억 730만원)을 통해 임시·사후 보완 사업을 진행하였음.

【 김해공항 방위각제공시설 임시개선 사업 추진 경과 】

ㅇ 추진배경 - 국토교통부 "항공안전 혁신방안"에 따라, 6개 공항의 8개 방위각제공시설 개선 공사를 연내 완료 목표로 추진 * APEC 전 김해공항 방위각제공시설 개선 완료를 목표로 추진(시공업체 선정) - **항공안전 혁신방안에 따라 연내 김해공항 방위각제공시설 개선예정이었으나, APEC 행사 전 사업 완료 불확실에 따라, 국가 중요 행사인 "2025년 APEC정상회의" 성공적 지원을 위해 임시 개선사업 추진(국토부 협조요청, '25.8.11.)**
ㅇ 추진경과 - ('25.06.23.) 실시설계 완료 - ('25.08.07.) 공항개발사업 실시계획 승인(부산지방항공청) - ('25.08.13.) 관계기관 회의(공군, 국토부, 부항청, 공사) * APEC 행사 전 김해공항 방위각시설 개선사업의 원활한 추진을 위한 협의 - **('25.09.25.) 임시개선(LOC 주변 성토를 통한 경사도 완만화) 완료** ** LOC 주변 골재 및 아스콘 포장을 통해 경사도 완만화 시공 - ('25.12.12.) 방위각제공시설 개선사업 완료

※ 자료: 한국공항공사

【 공항별 방위각제공시설 개선사업 세부 예산집행 내역 】

(단위 : 천원)

공항별	사업내용	사업량	사 업 예 산			
			계	국고보조금		한국공항공사 예산
				최초	변경	
무 안 (19)	기존 둔덕 및 기초구조물 철거 공사	1식		100,000	86,000	-
	철거/기초/경량구조물/장비설치 공사 등	각 1식		-	-	800,000
	계		886,000	100,000	86,000	800,000
광 주 (04R)	기존 둔덕 및 기초구조물 철거 공사	1식		100,000	68,900	-
	철거/기초/장비설치 공사 등	각 1식		-	-	400,000
	계		468,900	100,000	68,900	400,000
여 수 (17)	기존 둔덕 및 기초구조물 철거 공사	1식		200,000	300,500	-
	철거/기초/경량구조물/장비설치 공사 등	각 1식		-	-	1,000,000
	계		1,300,500	200,000	300,500	1,000,000
포항 경주 (10)	기존 둔덕 및 기초구조물 철거 공사	1식		100,000	67,200	-
	철거/기초/장비설치 공사 등	각 1식		-		400,000
	계		467,200	100,000	67,200	400,000
김 해 (36L)	(신규) 종단안전구역 경사도 임시개선	1식		-	207,300	-
	기초제거/재설치/폐기물/기타/제경비 등	각 1식		500,000	472,700	-
	계		680,000	500,000	680,000	-
사 천 (24R/06L)	기초제거/재설치/폐기물/기타/제경비 등	각 1식		900,000	744,000	-
	계		744,000	900,000	744,000	-
통합 설계	방위각제공시설 개선 실시설계 용역	1식		250,000	203,400	-
	계		203,400	250,000	203,400	-
합 계			4,750,000	2,150,000	2,150,000	2,600,000

※ 자료: 한국공항공사

한국공항공사는 해당 임시개선사업을 공항별 현장 실정을 반영하여 국고보조금을 재편성 후 집행하였다는 설명이나,

당초 APEC 정상회의 개최 일정은 2025년 추경예산 편성 이전에 이미 확정되어 사업계획 수립 단계에서 이를 충분히 반영할 수 있었음에도, 이를 사전에 고려하지 않아 APEC 행사 이후 임시개선시설을 전면 철거하고 본 공사를 재개하는 등 추가 예산조정이 발생하였을 뿐만 아니라 사업기간도 지연되는 결과를 초래하였음.

이와 관련하여 2025년 국토교통위원회 국정감사에서도 APEC 정상회의는 2024년 경주가 APEC 정상회의 개최지로 확정되는 등 오래전부터 일정이 예정되어 있었음에도 국토교통부가 연초에 APEC 정상회의 일정을 미처 고려하지 못하였다고 답변한 점, 10월 중순까지 김해공항 로컬라이저 개선공사 사업을 완료하지 못하여 APEC 정상회의를 위한 임시시설물을 설치하고 행사 이후 이를 전면 철거하여 본 공사에 들어가는 등 불필요한 예산이 집행된 점이 지적된 바 있음.[294)]

이를 종합하면, 공항별 방위각시설 구조물 개선사업은 사업의 시급성 및 당초 계획과 달리 예산 집행이 상당 부분 지연되었으며, 김해공항의 경우 주요 국제행사 개최 일정 등 충분히 예측가능한 사업 여건이 적절히 반영되지 못함에 따라 비효율적인 예산집행이 발생하였음.

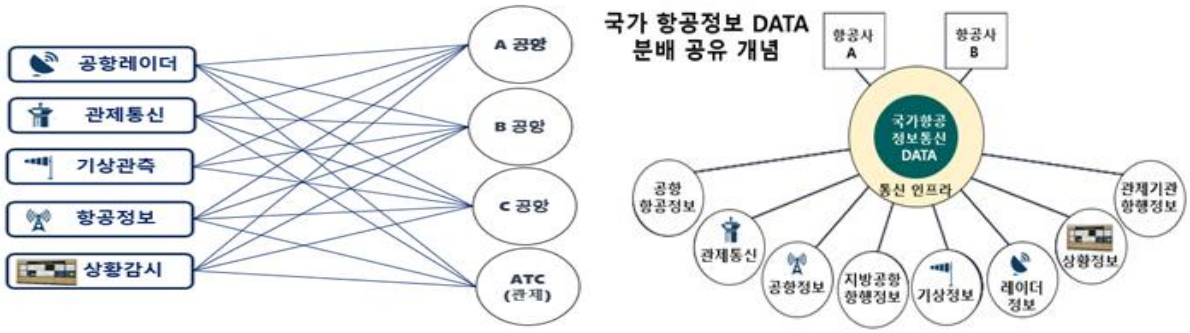
따라서 국토교통부는 사업 목적을 적기에 달성할 수 있도록 집행과정에 대한 관리·감독을 강화하고, 사업 추진 시 사업 일정을 면밀히 검토하여 임시시설 설치 및 철거와 같은 비효율적인 예산집행이 반복되지 않도록 주의할 필요가 있음.

294) 제22대국회, 2025년도 국토교통위원회 국정감사, 2025.10.27.

다) 항공정보관리시스템 구축사업 : 공사발주 지연 및 실집행 가능성을 고려한 예산계획 조정 필요

현재는 기상정보, 비행계획 및 실시간 항적자료 등 항공정보를 개별적·독립적으로 운영 중이나, 효율적인 정보 연계를 위하여 항공정보 교환 표준 모델 및 교환체계를 마련하기 위해 국토교통부는 총사업비 152억 6,800만원을 투입하여 항공정보 교환시스템, 통신망 등 항공정보관리시스템(System Wide Information Management, SWIM) 구축 사업을 추진하고 있음.

【 항공정보관리시스템(SWIM) 개념도 】



< 현재 항공통신망체계 > < SWIM 구축 이후 >

※ 자료 : 국토교통부

동 사업의 추진경과 및 향후 계획을 살펴보면, 국토교통부는 2023년 12월 항공정보종합관리망 구축 기본설계를 완료하였고 사업수행기관인 항공교통본부(책임운영기관)는 2024년 6월부터 실시설계에 착수하였음. 항공교통본부는 2025년 구축사업 발주 및 시행을 통해 2027년 12월 구축을 완료할 계획이며 2028년 시범운영을 거쳐 2029년 정식 운영을 개시할 예정임. 총사업비(2023년~2027년)는 157억 3,000만원이 소요될 예정임.

항공정보관리시스템의 공사기간은 2025년부터 2027년까지 총 34개월이며, 2025년도 예산은 공사비 예산 35억 등 총 38억 6,600만원이 편성되었음.

【항공정보관리시스템(SWIM) 구축 사업 연차별 예산 계획】

(단위: 백만원)

SWIM 구축	사업기간	총사업비	'23예산	'24예산	'25예산	'26예산	'27예산
		사업 계획	기본설계	실시설계 (12개월)	착수	계속	준공
					(34개월)		
	'23~'27	15,730	-	1,286	3,866	5,065	5,051
▪ 기본설계비	'23	462	(차세대 통신 기본설계) 462	-	-	-	-
▪ 실시설계비	'24	1,270	-	1,270	-	-	-
▪ 공사비	'25~'27	12,486	-	-	3,500	4,500	4,486
▪ 감리비	'25~'27	1,386	-	-	276	555	555
▪ 시설부대비	'23~'27	126	-	16	90	10	10

※ 자료 : 국토교통부

다만 2025회계연도 집행 현황을 살펴보면, 2024회계연도 이월예산을 제외한 2025년 공사비 등 예산 실집행률이 0%로 저조하게 나타났으며 공사비 예산 30억 6,500만원이 차년도로 이월되었음.

【 항공정보관리시스템(SWIM) 구축 사업 실집행 현황 】

(단위 : 백만원)

연도	국비 교부액	전년도 이월액	예산현액 (A)	실집행액 (B)	실집행률 (B/A)	이월액	이월/부진사유
2023	-	481	481	462	96	-	항공사,·지상조업사 등 간담회('22.5) 및 관계자 워크숍('22.9) 의견 반영 →당초 기본 및 실시설계 추진 계획('22), 운항/안전 여건 등 고려 기본설계 우선 추진 변경 방침('22.11) 및 조달청 협의 소요 등 계약지연('23.4)
2024	1,270	-	1,270	863.6	68	215.9	실시설계 ('24.6~'25.6)계약 절차 관련 조달청 및 정보통신산업진흥원 협의 기간 소요로 절대공기 부족
2025	3,866 공사비 3,500 감리비 276 부대비 90	215.9	4,081.9	215.9 ('24실시설계)	('24실시설계) 100% ('25공사비 등) 0%	3,065*	국정원 보안성 검토 회신 후('25.7. 요청) 발주 요청(10.22.) 등 협의 기간 소요, 민원에 따른 재입찰로 인해 절대공기 부족
2026	5,065 공사비 4,500 감리비 555 부대비 10	3,065	-	-	-	-	-

* 2025년 SWIM 사업비 중 801백만원은 부산 VOR/TACAN 사업비로 내역조정

※ 자료 : 국토교통부 제출자료 재구성

당초 동 사업은 2024년 실시설계 완료 후 2025년 공사 착수 예정이었으나 실시설계 계약 절차가 지연되면서 2025년 6월에 실시설계가 완료되었으며(2024.6~2025.6), 2025년 공사비 예산의 경우 「국가 정보보안 기본지침」에 따른 국가정보원 보안성 검토[295][296] 회신 지연으로 2025년 10월 22일에 조

295) **「국가 정보보안 기본지침」**
제14조(검토 시기 및 절차) ① 각급기관의 장은 정보화사업을 수행하고자 할 경우 정보화사업과 관련한 보안대책의 적절성을 평가하기 위하여 **사업 계획 단계(사업 공고 전)에서 보안성 검토 절차를 이행하여야 한다.**
② 각급기관의 장은 제1항에 따른 보안성 검토를 위하여 제15조제1항 및 제2항에 따른 보안성

달청에 발주를 요청하여 2025년 12월 4일에야 최초 본공고가 진행되었음. 또한 이후 과업내역서 및 제안서 평가방식 등에 대한 업체의 민원으로 3차 재공고 후 2026년 6월 24일에 계약을 체결하는 등 예산 집행이 상당부분 지연됨.

【 항공정보관리시스템(SWIM) 구축 사업 실집행 현황 】

기간	주요내용	비고
`25.6.24.	실시설계 준공	국토부
`25.7.11.~10.20.	보안성 검토 요청 및 결과회신	국정원
`25.10.23	조달발주 요청	국토부
`25.12.4~12.19.	최초 본공고	조달청
`25.12.16.	1차 민원제기 및 공고 철회 요청	국토부
`25.12.24.~`26.1.23.	재공고(2차)	조달청
`26.1.20.	2차 민원제기 및 공고 철회 요청	국토부
`26.2.13.	조달청 주관 평가 방식으로 재발주 요청	국토부
`26.4.4.~4.29.	재공고(3차)	조달청
`26.4.30.~5.7.	조달청 주관 제안서 평가, 협상대상자 통보	조달청
`26.5.7.~6.1.	우선협상대상자와 기술협상	국토부
`26.6.24.	계약 체결	조달청

※ 자료 : 국토교통부 제출자료 재구성

검토 기관의 장에게 검토를 의뢰하거나 자체적으로 실시하여야 한다. 하급기관의 장이 제15조 제1항 각 호에 해당하는 정보화사업에 대하여 국가정보원장에게 보안성 검토를 의뢰하고자 할 경우 관계 상급기관의 장을 거쳐 의뢰하여야 한다.

③ 보안성 검토는 서면 검토를 원칙으로 하며 보안성 검토 기관의 장이 필요하다고 판단하는 경우 현장 확인을 병행 실시할 수 있다.

296) 「국가 정보보안 기본지침」에 따르면 각급 기관의 장은 정보화사업과 관련한 보안대책의 적절성을 평가하기 위하여 사업계획 단계(사업 공고 전)에서 보안성 검토 절차를 이행하도록 규정하고 있으며, 「공공정보화사업 단계별 사업관리 가이드(행정안전부, 한국지능정보사회진흥원)」에 따르면, 통상 보안성 검토는 정보화 사업계획 수립단계에서 요청이 이루어지며 보안성 검토와 사전협의 결과 등을 바탕으로 사업계획서를 확정한 이후 조달청 계약 발주가 이루어짐.

이를 정리하면, 본 사업은 현재 실시설계 지연, 국가정보원 보안성 검토 회신 지연, 재공고 등에 따른 계약자 선정 지연으로 약 18개월 이상의 공사 일정 순연과 공사비 이월이 발생함에 따라 향후 추가적인 공사 지연이 불가피한 상황이며[297] 2026년도 공사 관련 예산(58억 6,600만원)도 추가적인 이월 발생이 예상됨.

【 2026년도 항공정보관리시스템(SWIM) 구축 사업 실집행 현황 】

(단위: 백만원)

사업		`26년 예산액			`26년 집행(`26.6월 기준)	
		본예산(A)	전년도 이월(B)	예산현액 (A+B)	집행금액	집행률(%)
SWIM 구축		5,866	3,065	8,931	-	-
420-03	공사비	5,301	2,699	8,000	-	-
420-04	감리비	555	276	831	-	-
420-05	부대비	10	90	100	-	-

※ 자료 : 국토교통부

특히 국토교통부는 실시설계, 보안성 검토 등 정보화 사업에서 필수적으로 소요되는 선행절차에 소요되는 기간을 연도별 예산계획에 충분히 반영하지 못하였으며, 2024년에 이어 2025년에도 사업일정 및 예산집행계획을 적정하게 조정하지 못하고 연도 내 집행이 어려운 공사비를 편성함에 따라 예산이월이 반복되었음. 이는 연도 내 집행가능성 및 사업계획의 실현가능성에 대한 사전검토가 미흡했던 데 따른 것으로 보임.

또한 사전규격 공고('25.10.24-10.29) 이후 과업내용서와 기술규격서의 불일치 내용을 수정하는 등 하자보수기간, 대금 지급방식, 통신장비 규격을 포함한

297) (발주, 2026년 6월 24일) 항공정보종합관리망(SWIM) 제작·구매 및 설치사업(**3년**, 144.7억원)

14건의 내용이 수정되었고, 1차 본공고에서는 기술규격서가 누락되는 등 작성상 오류가 발생하였으며 2차 공고에서는 제안서 평가방식에 대한 업체의 이의를 반영하여 재공고 과정에서 평가방법이 변경되어,[298] 계약체결이 지연된 측면이 있으므로 향후에는 과업내용 및 평가기준의 적정성을 충분히 검토하여 공고 이후 반복적인 변경이 발생하지 않도록 할 필요가 있음.

이에 국토교통부는 필요 사전절차를 고려하여 사업 소요기간 등 사업계획을 면밀하게 수립하는 한편, 예산 이월을 방지하기 위해 사업지연 등 변경사항을 적시에 반영하여 추후 연도별 예산계획을 적정하게 조정할 필요가 있으며, 추가적인 사업지연이 발생하지 않도록 사업수행기관인 항공교통본부의 집행감독을 철저히 할 필요가 있을 것으로 보임.

298) 재공고 사유(자료 : 국토교통부)

① 사전규격 공고('25.10.24~10.29, 5일간) 및 업체의견 수렴

- (업체의견) "과업내용서"와 "기술규격서"의 하자보수기간 불일치 내용 수정, 대금의 연차별 지급 등 여러 건에 대한 의견을 제시

☞ (발주청) 하자보수기간, 대금의 지급 등 과업내용, 규격서 수정

* 하자보수기간(2→3년), 대금의 지급(2회 → 연차별 지급), 통신장비규격 수정 등 14건

② 1차 본공고('25.12.4~12.9, 15일간) 및 민원제기

* (발주) 항공정보종합관리망(SWIM) 제작·구매 및 설치사업(3년, 144.7억원)

- (민원내용) ❶공고기간 20일 요구 ❷본 공고에 "과업내용서"는 첨부, "규격서"는 누락, 과업내용서 내용이 사전규격 공고와 다름

☞ (발주청) 법정 공고일은 10일간으로 연내 계약을 위해 조달청과 협의하여 15일로 지정, **규격서는 조달청 담당자 실수로 누락**

③ 2차(재) 공고('25.12.24~'26.1.23, 30일간) 및 민원제기

- (민원내용) ❶일부 평가위원을 발주청이 지정토록 하는 것과 ❷업체 발표 없이 서면평가로 하는 것에 대한 이의제기

☞ (발주청) 이의제기를 반영하여 조달청 평가위원으로 일임하고 제안서를 발표하여 평가토록 공고서 수정, 사전규격서 첨부

④ 사전규격(재) 공고('26.3.9~3.16, 7일간) 및 업체의견 수렴

- (업체의견) 실적평가에 대한 배점 조정, 국민보험료 사후정산 금액 명기 등 여러 업체에서 의견을 제시

☞ (발주청) 대부분은 수정 곤란, 다만, 국민보험료 사후정산 명기 수정

8) 항공안전교육훈련(3636-301)

○ 항공안전교육훈련 사업은 임차료 및 국내여비 부족 등으로 2024회계연도(19회) 및 2025회계연도(20회)의 이·전용 및 세목조정이 과도하게 발생하였으며, 연례적으로 개최되는 '항공교통 안전 세미나' 등 반복적으로 발생하는 임차료 소요를 본예산에 반영하지 않고 세목조정을 통해 충당하는 것으로 나타났음. 매년 과도한 이·전용 및 세목조정을 통한 집행은 당초 편성 목적에 부합하지 않는 부적정한 집행으로서 국회의 예산 심의권을 약화시킬 우려가 있으므로, 국토교통부는 예산 편성 시 당해연도 집행가능성을 면밀하게 고려하여 적정 소요 예산액을 편성하고 이·전용 등을 최소화할 필요가 있음.

가) 개요

항공안전교육훈련사업은 항공안전감독관 등 규제감독 분야 17개 직무 항공안전공무원, 항공교통관제사 등 업무제공 분야 10개 직무 항공안전공무원 및 12개 직무 기술행정공무원 등 총 39개 직무별 항공안전공무원의 원활한 업무 수행을 위하여 국제기준에 부합하는 자격유지 및 역량 향상을 위한 교육훈련·체계 확립을 지원하는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 16억 9,500만원으로, 1억 4,200만원이 이·전용되어 예산현액은 15억 5,300만원으로 나타났음. 이 중 14억 5,500만원(93.7%)을 집행하고 540만원을 다음연도로 이월하였으며 9,200만원을 불용하였음.

【 2025년도 항공안전교육훈련 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
항공안전교육훈련	1,695	-	-	△142	1,553	1,455	5.4	92	1,701

※ 자료 : 국토교통부

나) 잦은 세목조정 등을 통한 부적정한 예산 집행 주의

2025년도 항공안전교육훈련사업의 이·전용 내역을 살펴보면, 일반수용비에서 △2억 7,300만원, 임차료 7,300만원, 국내여비 6,200만원, 국외여비 △400만원이 이·전용(세목조정 포함) 되어 총 △1억 4,200만원이 이·전용되었음. 특히 국토교통부는 2025년 별도 임차료 예산을 편성하지 않았으나, 이·전용 등을 통하여 예산을 집행하였음.

【 2025회계연도 항공안전교육훈련 사업 비목별 결산내역 】

(단위 : 백만원)

세사업 명	2025년											2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액	집행액 [실집행액]	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						예산 현액	집행액 [실집행액]			
· 항공안전교육훈련	1,695	1,695	0	△142	-	1,553	1,460.8	1,553	1,460.8	5.4	92.2	1,701
- 상 용 임 금 (110-03)	117.4	117.4	-		-	117.4	111.4	117.4	111.4	-	6	122.4
- 일반수용비 (210-01)	1,114.1	1,114.1	-	△273	-	840.7	833.5	840.7	833.5	-	7.2	1114.1
- 임 차 료 (210-07)	0	0	-	73	-	73.4	73.3	73.4	73.3	-	0.1	-
- 복리후생비 (210-12)	0.8	0.8	-		-	0.8	0.8	0.8	0.8	-	-	0.8
- 국 내 여 비 (220-01)	98.5	98.5	-	62	-	160.4	143.0	160.4	143.0	-	17.4	98.5
- 국 외 여 비 (220-02)	243.4	243.4	-	△4	-	239.4	193.9	239.4	193.9	-	45.5	243.4
- 관서업무추진비(240-02)	2.9	2.9	-		-	2.9	2.9	2.9	2.9	-	-	3
- 일반연구비 (260-01)	50.0	50.0	-		-	50.0	47	50.0	47	5.4	3.0	50.0
- 고용부담금 (320-09)	23.0	23.0	-		-	23.0	10.5	23.0	10.5	-	12.5	24.2
- 자산취득비 (430-01)	45.0	45.0	-		-	45.0	44.5	45.0	44.5	-	0.5	45.0
합 계	1,695	1,695	-	△142	-	1,553	1,460.8	1,553	1,460.8		92.2	1,701

※ 자료 : 국토교통부

2025회계연도 항공안전교육훈련 사업 이·전용 등 세부내역을 살펴보면, 대부분 국내여비 부족분 및 임차료 예산을 확보하기 위하여 세목조정이 이루어졌으며, 총 20회의 이·전용 및 세목조정이 발생하여 일반수용비 및 국외여비가 실소요보다 과다 편성되었으며 예산집행이 면밀하게 이루어지지 못하는 것으로 나타났음.

【 2025회계연도 항공안전교육훈련 사업 이·전용 내역 】

(단위: 백만원)

연번	구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
1	전용 (2025.4.8)	3636-301	210-01	132	3636-311	260-01	ICAO에서 항공교통 정책수립시 항적정보, 비행절차 등 다양한 데이터 활용을 권고함에 따라 항공교통데이터시스템 구축 중, 시스템 효용·안전성 검토를 위한 관리·감독이 필요함에 따라 감리용역 추진을 위하여 항공안전체계규축 및 유지관리 사업 연구용역비로 예산전용
2	내역변경 (2025.5.16)	3636-301	220-02	10	3636-300	220-02	12.29 여객기 참사 관련 엔진 및 부품 분해 검사 등 위한 국외여비 확보를 위하여 항공기사고조사및장비유지 사업으로 내역 변경
3	세목조정 (2025.6.24)	3636-301	220-02	4	3636-301	220-01	국내여비 부족 분 확보
4	세목조정 (2025.7.23)	3636-301	220-02	5	3636-301	220-01	국내여비 부족 분 확보
5	세목조정 (2025.7.29)	3636-301	220-02	11	3636-301	220-01	국내여비 부족 분 확보
6	세목조정 (2025.7.29)	3636-301	220-01	7	3636-301	220-02	국외여비 부족 분 확보
7	세목조정 (2025.9.3)	3636-301	210-01	14	3636-301	210-07	"제9회 항공교통 안전세미나 개최"에 따른 행사장 대관료 지급을 위한 임차료 예산확보
8	자체전용 (2025.9.5)	3636-301	210-01	13	3636-301	220-01	국내여비 부족 분 확보

연번	구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
9	세목조정 (2025.9.16)	3636-301	210-01	2	3636-301	210-07	관제사 인력관리 대시보드 프로그램 구독을 위한 예산 확보
10	세목조정 (2025.9.22)	3636-301	210-01	1	3636-301	210-07	「관제인력 산정 및 관제시설 운영 표준화 회의」 개최와 관련하여 회의실 대관료 예산 확보
11	세목조정 (2025.9.23)	3636-301	220-02	8	3636-301	220-01	국내여비 부족 분 확보
12	자체전용 (2025.11.19)	3636-301	210-01	45	3636-301	220-02	국내여비 부족 분 확보
13	세목조정 (2025.11.24)	3636-301	220-02	3	3636-301	220-01	국내여비 부족 분 확보
14	세목조정 (2025.11.28)	3636-301	210-01	17	3636-301	210-07	항공안전 학술워크숍 및 항공교통 조정협의회 개최와 관련하여 행사 회의실 임차료 비용 예산 확보
15	세목조정 (2025.12.2)	3636-301	210-01	0.1	3636-301	210-07	항공안전 학술워크숍 및 항공교통 조정협의회 개최와 관련하여 행사 회의실 임차료 비용 예산 추가 확보
16	세목조정 (2025.12.15)	3636-301	220-02	1.2	3636-301	220-01	국내여비 부족 분 확보
17	세목조정 (2025.12.16)	3636-301	220-02	2	3636-301	220-01	국내여비 부족 분 확보
18	자체전용 (2025.12.17)	3636-301	210-01	10	3636-301	220-01	국내여비 부족 분 확보
19	세목조정 (2025.12.23)	3636-301	210-01	37	3636-301	210-07	항공안전세미나 개최에 따른 임차료 확보
20	세목조정 (2025.12.23)	3636-301	220-02	5	3636-301	220-01	국내여비 부족 분 확보

※ 자료 : 국토교통부

또한 국토교통부는 별도로 임차료(210-07) 비목을 본예산에 편성하지 않고, ‘제9회 항공교통 안전세미나 개최’, ‘항공안전 학술워크숍 및 항공교통 조정협의회 개최’, ‘항공안전세미나 개최’에 따른 행사장 대관료 지급을 위해 6차례 세목조정을 실시하였는데,

특히 「항공교통 안전세미나」는 연례적으로 개최되는 행사로서 2025년 예산안 편성 당시 항공교통안전 세미나를 위한 임차료 예산 소요를 예측할 수 있었음에도[299] 국토교통부는 별도의 임차료 편성 없이 세목조정을 통해 이를 집행하였으며, 2024회계연도에도 「제8회 항공교통 안전세미나」 임차료 예산을 임차료(210-07) 비목이 아닌 일반수용비(210-01) 비목으로 예산을 부적정하게 집행하였음.

2024회계연도에도 일반수용비 및 국외여비를 실소요보다 과다 편성하여 이·전용 및 세목조정이 과다하게 나타났는데, 2024회계연도에도 국토교통부는 임차료(210-07) 비목에 별도 예산을 편성하지 않고 이·전용 등을 통해 예산을 집행하였으며 국내여비 및 임차료 부족으로 총 19회의 이·전용 및 세목조정이 발생하였음.

【 2024회계연도 항공안전교육훈련 사업 이·전용 내역 】

(단위: 백만원)

연번	구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
1	자체전용 (2024.7.4)	3636-301	210-01	14	3636-301	220-01	교육 장소 변화에 따른 국내 여비 확보 필요
2	세목조정 (2024.08.08)	3636-301	220-01	4.6	3636-301	210-07	항공안전교육훈련 국외전문가 초빙 교육 임차료 지급
3	자체전용 (2024.9.13)	3636-301	210-01	22	3636-301	220-01	교육 장소 변화에 따른 국내 여비 확보 필요
4	자체전용 (2024.10.25)	3636-301	210-01	10	3636-301	220-01	교육 장소 변화에 따른 국내 여비 확보 필요
5	자체전용 (2024.12.2)	3636-301	210-01	12.6	3636-301	220-01	교육 장소 변화에 따른 국내 여비 확보 필요

299) 2023년도 제7회 항공교통 안전세미나 : 2023.6.29., 2024년도 제8회 항공교통 안전세미나 : 2024.05.10., 2025년도 제9회 항공교통 안전세미나 : 2025.9.3.

연번	구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
6	자체전용 (2024.12.29)	3636-301	210-01	2	3636-300	210-01	제주항공 여객기 사고에 따른 사고조사 활동 지원
7	세목조정 (2024.05.28)	3636-301	220-02	5	3636-301	220-01	국내여비 부족
8	세목조정 (2024.06.26)	3636-301	220-02	7.5	3636-301	220-01	국내여비 부족
9	세목조정 (2024.07.26)	3636-301	220-02	2	3636-301	220-01	국내여비 부족
10	세목조정 (2024.11.28)	3636-301	220-02	2.4	3636-301	220-01	국내여비 부족
11	세목조정 (2024.12.23)	3636-301	220-01	3.8	3636-301	210-07	항공안전교육훈련 국외전문가 초빙 교육 임차료 지급
12	세목조정 (2024.4.24)	3636-301	210-01	1.4	3636-301	210-17	「국민과 함께하는 공역 개선 제안 공모전」 개최와 관련하여 입상자 부상 구입 등
13	세목조정 (2024.12.2)	3636-301	220-02	1.9	3636-301	220-01	국내여비 부족
14	세목조정 (2024.12.17)	3636-301	220-02	2.1	3636-301	220-01	국내여비 부족
15	자체전용 (2024.11.28)	3636-301	210-01	0.06	3636-301	220-01	항공안전교육훈련 등 수요 증가에 따른 국내여비 확보 필요
16	세목조정 (2024.12.3)	3636-301	220-02	5	3636-301	220-01	항공안전교육훈련 등 수요 증가에 따른 국내여비 확보 필요
17	세목조정 (2024.12.16)	3636-301	220-01	0.1	3636-301	220-02	달러 환율 폭등에 따른 국외여비 부족
18	세목조정 (2024.7.3)	3636-301	220-02	0.33	3636-301	220-01	항공보안감독관 정기교육 등에 따른 국내 여비 확보 필요
19	세목조정 (2024.12.26)	3636-301	220-01	0.52	3636-301	220-02	항공안전감독관의 국외 전문교육 입과 등에 따른 국외 여비 확보 필요

※ 자료 : 국토교통부

매년 과도한 이·전용을 통한 집행은 예산편성 단계에서의 계획이 면밀하게 이루어지지 못하고 있음을 보여주며, 특히 임차료 등 반복적으로 발생하는 경비가 본예산에 적정하게 반영되지 못한 채 일반수용비 등 타 비목에서 세목조정을 통해 충당되는 것은 당초 예산 편성 목적에 부합하지 않는 부적정한 집행으로서 국회의 예산 심의권을 약화시킬 우려가 있음.

따라서 국토교통부는 예산 편성 시 당해연도 집행가능성을 면밀하게 고려하여 적정 소요 예산액을 편성하고, 이·전용 등을 최소화할 필요가 있음.

9) 도심항공교통활성화지원(3637-333)

○ 국토교통부는 향후 UAM과 같은 새로운 기술의 상용화에 있어, 현실적인 목표를 설정하고 사업 초기 단계에서부터 후속 단계와의 연계 가능성 및 상용화를 장기적인 관점을 가지고 접근할 필요가 있음. 특히, 기술개발의 불확실성이 큰 사업에서, 산업 여건의 변화 가능성을 충분히 고려하지 않은 단기적인 계획은 예산 집행의 효율성을 낮출 수 있으므로, 장기적인 사업 로드맵과 예산 집행 계획 간의 정합성을 사전에 면밀히 검토하여 유사한 사례가 발생하지 않도록 주의해야 할 것임.

가) 개요

도심항공교통활성화 지원사업은 도심항공교통(UAM: Urban Air Mobility)[300]의 상용화 및 산업 활성화를 위해 도심지 실증시설 구축 및 운영, 공개 비행시연, 민관협의체(UAM팀코리아) 운영, 연구용역 등을 수행하는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 263억 5,000만원으로, 전년도 이월액 20억 7,600만원을 포함한 예산현액 284억 2,600만원 중 241억 4,300만원을 집행하고, 38억 5,900만원을 이월하였으며, 4억 2,400만원을 불용하였음.

300) 도심항공교통는 친환경·저소음 소형항공기와 버티포트를 활용하여 도심에서 승객과 화물을 안전하고 편리하게 수송하는 항공교통체계를 말함.

【 2025년도 도심항공교통 활성화 지원사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
도심항공교통활성화지원	26,350	-	2,076	-	28,426	24,143	3,859	424	8,223
·개활지 실증시설 운영	3,230	-	603	-	3,833	3,474	319	40	0
·도심지 실증시설 구축	15,850	-	708	-	16,558	13,260	3,138	160	0
·도심지 실증시설 운영	2,233	-	523	-	2,756	2,523	206	27	0
·실증시설 운영(개활+도심)	-	-	-	-	-	-	-	-	4,052
·신비행체기업인증지원	730	-	70	-	800	733	0	67	0
·UAM 지원센터	-	-	-	-	-	-	-	-	930
·UAM팀코리아 사무운영지원	400	-	37	-	437	354	40	43	400
·비행시연	1,000	-	83	-	1,083	944	98	41	0
·산업전시회	-	-	-	-	-	-	-	-	1,000
·도심항공교통정보시스템 구축	456	-	0	-	456	439	0	17	0
·도심항공교통공간정보 운영	-	-	-	-	-	-	-	-	600
·시범사업 지원	2,000	-	0	-	2,000	2,000	0	0	1,000
·UAM신기술지원센터	200	-	0	-	200	156	39	5	0
·연구용역 및 사업지원	251	-	52	-	303	260	19	24	241

자료: 국토교통부

나) 장기적 관점에서 사업계획 수립 필요

내역사업인 ‘도심지 실증시설 구축’은 한국형 UAM 운항기준 수립 및 핵심기술 확보 등을 목적으로 하는 한국형 실증(그랜드챌린지)을 추진하기 위

해, 사업 추진에 필요한 실증 준비, 인프라 및 장비·시스템 등을 구축하는 사업임.

이 사업은 민간위탁사업(320-02)으로 항공우주연구원, 한국공항공사 컨소시엄이 사업시행주체이며, 2025년도 예산 158억 5,000만원에 이월액 7억 800만원을 포함한 예산현액 165억 5,800만원 중 132억 6,000만원을 실집행(80.1%)하고, 31억 3,800만원을 이월하였으며, 1억 6,000만원을 불용하였음.

【 2025년도 도심지 실증시설 구축 사업 실집행률 】

(단위 : 백만원, %)

세사업명	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)								
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	전년도 이월액 제외		이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경						예산 현액	집행액			
도심지 실증시설 구축	15,850	15,850	13,260	13,260	708	16,558	13,260	15,850	12,552	3,138	160	80.1

자료: 국토교통부

도심지 실증시설 구축 사업은, UAM의 안전성 확보를 위해 복잡한 전파환경과 공역[301]을 가진 준도심·도심에서 기체, 운항·교통 관리, 버티포트[302] 통합운영성 등의 실증이 필요함에 따라, 2-1단계 아라뱃길, 2-2단계 한강, 2-3단계 탄천으로 이어지는 **단계별 실증 노선을 계획**하여 복잡한 공역을 가진 수도권에서 상용화를 대비하려는 사업임.

301) 공역(空域)은 항공기, 드론 등의 안전한 활동을 보장하기 위해 지표면이나 해수면으로부터 일정 높이까지 정해진 공중의 구역을 말함.
302) 도심항공교통(UAM) 기체가 수직 이착륙할 수 있는 정류장을 말함.

이 사업의 구축시설로는 이착륙구역, 최종 접근·이륙 구역, 안전지대, 임시격납고 등이 있음.

2022년 한국형 실증(그랜드챌린지) 추진계획 수립 이후, 2023년 연구용역 및 UTK(UAM Team Korea) 본 협의체 논의를 거쳐 청라～계양(2-1 단계), 킨텍스～김포공항～여의도(2-2 단계), 잠실～수서(2-3 단계)로 이어지는 수도권 7개 실증노선이 발표되었는데, 청라·계양 노선은 첫 번째 단계로서 이후 도심 상용화 단계로 확대할 계획이었음.

이에 따라 2024년 아라뱃길 버티포트가 구축[303]되어 2025년 실증사업이 수행되는 등 **단계별로 임시 버티포트를 구축·철거하는 방식**으로 사업이 추진되었음.

그러나 2025년 8월 실증시설 구축 계획을 **임시에서 상설로 전환**하기로 하고, 당초 여의도·잠실·수서의 버티포트 구축·철거 예산을 킨텍스 버티포트 기능 강화에 활용하는 방침을 수립하였음.

2025년 킨텍스 실증시설 구축에는 총 156억 9,000만원이 투입되었는데, 세부적으로는 실증인프라 구축 인건비 및 기타경비 37억 7,200만원, 킨텍스 실증용 버티포트 설계공모비 2억 9,800만원, 킨텍스 버티포트 시공비 100억원, 버티포트 운용시스템 및 관리시스템 구축비 11억 2,000만원, CNSi[304] 통신·항법·감시·정보 장비 이전비용 5억원이 집행되었음.

303) 공사기간은 청라 '24.10～'25.8, 계양 '24.6～'25.3.임.

304) CNSi(Communication, Navigation, Surveillance, Information)는 항공 및 도심항공교통(UAM) 체계에서 하늘길의 안전과 원활한 운항을 책임지는 핵심 장비 및 기술 시스템을 의미함.

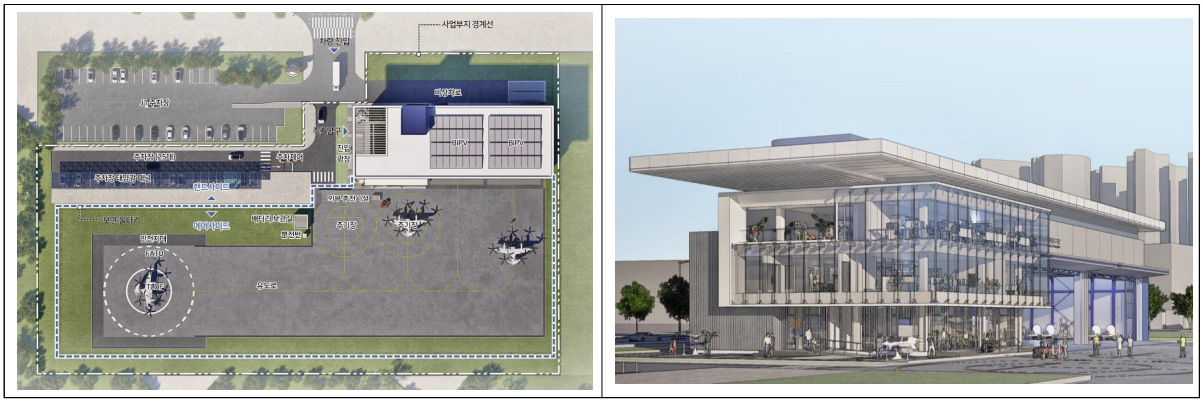
【 2025년도 킨텍스 실증시설 구축 집행 내역 】

(단위 : 백만원)

세부 내역	금액(백만원)
실증인프라 구축 인건비 및 기타경비	3,772
킨텍스 실증용 버티포트 설계공모비	298
킨텍스 버티포트 시공비	10,000
버티포트 운용시스템 및 관리시스템 구축비	1,120
CNSi 통신·항법·감시·정보 장비 이동설치비	500
합계	15,690

자료: 국토교통부

【킨텍스 버티포트 평면계획(좌) 및 건축 입면도(우)】



자료: 국토교통부

한편, 청라·계양 실증시설은 단계별로 임시 버티포트를 구축·철거하는 방침으로 인해 **가설건축물 방식으로 구축**되어, 2023년부터 2025년까지 총 109억 2,600만원이 투입되었고, 2026년 5월 계양 버티포트는 시설물을 완전 철거하고 청라 버티포트는 이착륙장을 보존하고 나머지는 부분 철거하였음.

세부 내역을 살펴보면, 2023년에 버티포트 기본설계 및 인허가에 12억 4,800만원, 입출항 경로절차 설계에 6억 200만원, CNSi 통신·항법·감시·정보 장비 등 구매·구축비(1차)에 35억 800만원이 투입되어 총 53억 5,800만원이 집행되었음.

이어 2024년에는 실증시설 구축비 21억 5,600만원, CNSi 통신·항법·감시·정보 장비 등 구매·구축비(2차) 31억 1,200만원, 폐기물·철거공사비 3억원이 집행되어 총 55억 6,800만원이 추가로 집행되었음.

【 청라, 계양 실증시설 구축 및 철거 집행액 】

(단위 : 백만원)

연도(년)	도심지 실증시설 구축 예산 및 집행액	청라, 계양 실증시설 구축 및 철거 집행액	청라, 계양 실증시설 구축 및 철거 공사 기간
2023	예산 : 8,860 집행액 : 8,090	- 버티포트 기본설계 및 인허가 :1,248 - 입출항 경로절차 설계 : 602 **- CNSi 통신·항법·감시·정보 장비, 기상관측장비, 소음모니터링장비 구매·구축비(1차) : 3,508** **→ 소계[305] : 5,358**	-
2024	예산 : 11,760 집행액 : 11,080	- 구축비 : 2,156 **- CNSi 통신·항법·감시·정보 장비, 기상관측장비, 소음모니터링장비 구매·구축비(2차) : 3,112** - 폐기물·철거공사비 : 300 **→ 소계[306] : 5,568**	구축 기간 청라 : '24.10~'25.8 계양 : '24.6~'25.3
2025	예산 : 15,850 집행액 : 12,552	-[307]	청라 : '25.12~'26.1 (임시격납고 철거, 이착륙장 보존) 계양 : '25.12~'26.5 (시설물 전체 철거)

자료: 국토교통부

305) 소계 외 예산은 실증시설 구축 부지 공모·점검 등 비용으로 집행함.
306) 소계 외 예산은 킨텍스 실증용 버티포트 토목공사비 등으로 집행함.
307) 국토교통부는 아라뱃길(청라, 계양) 노선 철거비용(2024년 예산 3억원)을 항공우주연구원에 민간위탁하였고, 항공우주연구원은 이를 2025~2026년에 걸쳐 집행하였음.

【 아라뱃길 노선 버티포트 조감도(청라 드론센터(좌), 계양(우) 】



자료: 국토교통부

앞에서 살펴본 바와 같이 수도권 전체 노선 계획이 2023년 5월 확정된 이후, 임시시설을 상설시설로 전환하는 방침은 그로부터 2년이 지난 2025년 8월에 수립되었는데, 그 기간 동안 청라·계양은 임시시설의 구축과 철거가 이미 완료되었음. 노선 확정 시점에 상설화 방안이 검토되었다면, 청라·계양 단계부터 상설시설로 설계하는 방안도 검토 대상에 포함될 수 있었을 것으로 보임.

국토교통부는 아라뱃길 실증시설을 본 실증의 안전성 확보를 위한 사전 실증(Dry-run), 민간 기업들이 보유한 기술의 통합 운용성을 확인하기 위한 기업 주도 실증, 도심 전파환경을 분석하고 기체의 전파간섭 대응능력을 검증하기 위한 정부 주도 실증 등에 순차적으로 활용하였으며, 실증 종료 후 철거되는 임시시설임을 고려하여 매몰비용을 줄이기 위해 이착륙장 토목공사 면적을 최소화하고 **격납고·현장컨테이너·발전기 등은 임대 방식으로 조달**하였다고 함.

실제로 CNSi 통신·항법·감시·정보 장비, 기상관측장비, 소음모니터링장비 등은 킨텍스로 이전 설치하여 계속 활용할 계획인 반면, 버티포트 시설은 철거를 전제로 설치되었음.

이는 장비 부문에서는 매몰비용을 줄이기 위한 조치가 이루어진 반면, 시설 구조물 부문에서는 이러한 검토가 이루어지지 않았음을 보여준다고 할 수 있음.

이에 대해 국토교통부는 2025년 UAM 상용화를 목표로 청라·계양 등 7개 지역에 임시 실증시설을 구축한 뒤 철거할 계획이었으나, 기체 개발·인증 지연으로 상용화가 늦어지고 다양한 기체·운용 개념에 대한 상시적 실증 수요가 커짐에 따라, 이미 구축한 청라·계양을 제외한 나머지 5개 임시시설 계획은 취소하고 고양(킨텍스)에 상설 개방형 테스트베드를 구축하는 것으로 방침을 변경하였다고 설명하고 있음.

2025년 상용화 목표를 세우던 2021년은 미국·유럽·일본 등이 UAM 상용화를 서두르고 있었고, 우리나라가 UAM 산업 생태계의 선도적 지위를 확보하기 위해 도전적으로 설정한 목표라 할 수 있음.

하지만 결과적으로 2025년 UAM의 상용화를 달성하지 못했으며, 이 목표를 달성하기 위한 청라·계양 임시 실증시설의 구축 및 철거는 예산 집행의 효율성을 낮추고 시설 활용의 제약을 초래하였음.

따라서 국토교통부는 향후 UAM과 같은 새로운 기술의 상용화에 있어, 현실적인 목표를 설정하고, 사업 초기 단계에서부터 후속 단계와의 연계 가능성과 새로운 기술의 상용화를 장기적인 관점을 가지고 접근할 필요가 있을 것임.

특히, 기술개발의 불확실성이 큰 사업에서, 산업 여건의 변화 가능성을 충분히 고려하지 않은 단기적인 계획은 예산 집행의 비효율성을 초래할 수 있는 만큼, 장기적인 사업 로드맵과 예산 집행 계획 간의 정합성을 사전에 면밀히 검토하여 유사한 사례가 발생하지 않도록 주의해야 할 것임.

라. 교통체계관리계정

1) 도시철도 건설지원(3031-315·316·320·322·326·333·335·353·355·357, 3032-310)

○ 국토교통부는 실집행 부진 사업들에 대한 관리·감독을 강화하여 지연 요인을 사전에 파악하고 이에 대한 개선방안을 마련함으로써, 도시철도가 적기에 개통될 수 있도록 사업 관리를 철저하게 해야 할 것임.

가) 개요

도시철도 건설지원은 「도시철도법」 제22조제1항[308] 및 「보조금 관리에 관한 법률」 제9조[309]에 따라 지방자치단체나 도시철도공사가 시행하는 도시철도건설사업[310]의 소요자금 일부를 지방자치단체 자본보조(330-03목)로 지원하는 사업으로, 2025년에는 서울도시철도 9호선(3단계) 건설 사업 등 11개 도시철도 건설 사업[311]이 추진되었음.

---

308) 「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.

309) 「보조금 관리에 관한 법률」
제9조(보조금의 대상 사업 및 기준보조율 등) ①보조금이 지급되는 대상 사업, 경비의 종목, 국고보조율 및 금액은 매년 예산으로 정한다. 다만, 지방자치단체에 대한 보조금의 경우 다음 각 호에 해당하는 사항은 대통령령으로 정한다.
1. 보조금이 지급되는 대상 사업의 범위
2. 보조금의 예산 계상 신청 및 예산 편성 시 보조사업별로 적용하는 기준이 되는 국고 보조율(이하 “기준보조율”이라 한다)
② 국가는 지방자치단체가 수행하는 국고보조사업의 기준보조율을 변경하여 보조금 예산을 편성할 경우에는 사전에 지방자치단체에 통보하여야 한다.

310) 「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.

311) 도시철도건설 프로그램에는 11개의 도시설도 건설사업과 도시철도 노후시설 개선지원, 도시

도시철도 건설에 소요되는 비용은 「보조금 관리에 관한 법률」 제9조 및 같은 법 시행령 [별표1][312]에 따라 국가가 40~60%(서울특별시 40%, 기타 지방자치단체 60%)를 부담함.

이 사업의 2025년도 전체 예산은 추경을 포함하여 7,219억 5,800만원이며, 예산현액 또한 7,219억 5,800만원으로, 이 중 7,021억 5,800만원을 집행(97.3%)하고, 198억원을 불용하였음.

【 2025년도 도시철도 건설지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

세사업 명	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
합 계	502,584	721,958	-	-	721,958	702,158	-	19,800	806,080
서울도시철도 9호선(3단계) 건설	5,500	5,500	-	-	5,500	-	-	5,500	5,500
부산 사상-하단 도시철도 건설	63,300	73,300	-	-	73,300	73,300	-	-	30,000
광주도시철도 2호선 건설	139,857	211,317	-	-	211,317	211,317	-	-	176,540
양산도시철도 건설	53,600	65,600	-	-	65,600	65,600	-	-	47,907
대전도시철도 2호선 건설	58,686	184,600	-	-	184,600	184,600	-	-	190,000
서울지하철 7호선 청라연장	79,341	79,341	-	-	79,341	79,341	-	-	140,500
서울도시철도 9호선 4단계연장	26,700	26,700	-	-	26,700	26,700	-	-	46,013

철도노후차량개선지원 2개의 세부사업이 있음.

312) 「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.

세사업 명	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
대구도시철도 엑스코선 건설	13,900	13,900	-	-	13,900	13,900	-	-	41,820
부산도시철도 하단-녹산선 건설	10,000	10,000	-	-	10,000	10,000	-	-	37,000
울산도시철도(트램) 1호선 건설	6,000	6,000	-	-	6,000	6,000	-	-	36,000
동북선 경전철 건설	45,700	45,700	-	-	45,700	31,400	-	14,300	54,800

자료: 국토교통부

나) 도시철도 건설지원에 대한 철저한 사업관리 필요

2025년 도시철도 건설지원 사업의 실집행 실적을 살펴보면, 2025년 예산현액 7,853억 4,200만원 중 7,456억원 4,700만원을 실집행(94.9%)하였고, 396억 9,500만원을 이월하여 전체적으로는 실집행률이 높은 편이나 **일부 도시철도 건설사업의 경우 실집행률이 낮게 나타났음.**

【 2025년도 도시철도 건설지원 사업 실집행 실적 】

(단위 : 백만원, %)

세사업명 (사업시행주체)	부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산	집행액	교부액	전년도 이월액	예산현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
합 계	721,958	702,158	702,158	83,184	785,342	745,647	39,695	0	94.9
서울도시철도 9호선(3단계) 건설	5,500	-	-	-	-	-	-	-	-
부산 사상-하단 도시철도 건설	73,300	73,300	73,300	-	73,300	73,300	-	-	100
광주도시철도 2호선 건설	211,317	211,317	211,317	44,370	255,687	240,973	14,714	-	94.2
양산도시철도 건설	65,600	65,600	65,600	-	65,600	65,600	-	-	100
대전도시철도 2호선 건설	184,600	184,600	184,600	-	184,600	184,600	-	-	100

세사업명 (사업시행주체)	부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산	집행액	교부액	전년도 이월액	예산현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집 행률 (B/A)
서울지하철 7호선 청라연장	79,341	79,341	79,341	35,714	115,055	113,357	1,698	-	98.5
서울도시철도 9호선 4단계연장	26,700	26,700	26,700	-	26,700	26,700	-	-	100
대구도시철도 엑스코선 건설	13,900	13,900	13,900	-	13,900	6,245	7,655	-	44.9
부산도시철도 하단-녹산선 건설	10,000	10,000	10,000	-	10,000	372	9,628	-	3.72
울산도시철도1호 선 건설	6,000	6,000	6,000	-	6,000	-	6,000	-	0
동북선 경전철 건설	45,700	31,400	31,400	3,100	34,500	34,500	-	-	100

자료: 국토교통부

실집행률이 낮은 도시철도 사업으로는, 서울도시철도 9호선(3단계) 건설의 경우 예산이 교부되지 않아 전액 불용되었고, 대구도시철도엑스코선 건설은 44.9%, 부산도시철도 하단-녹산선 건설은 3.72%가 실집행되었으며, 울산도시철도 1호선 건설은 전액 이월되었음.

서울도시철도 9호선(3단계) 건설 사업은 인천공항철도와 직결운행으로 9호선 이용객의 인천공항 접근 및 인천공항과 경기도 서북부지역 철도이용자의 서울진입 편의를 제공하려는 총 사업비 1조 4,015억원 규모의 사업으로, 예산현액 5,500억원 **전액을 교부하지 않고 불용**하였는데, 이는 9호선-공항철도 직결 이행계획 연구용역이 2025년 5월 완료된 이후 공항철도 재원마련 방안 등 직결사업 추진 방향을 검토 중이기 때문임.

대구도시철도 엑스코선 건설 사업은 대구 도시철도 1·2·3호선의 연결망을 구축하여 시민들에게 대중교통 이용편의를 제공하려는 총 사업비 8,863

억원 규모의 사업으로, 예산현액 139억원 중 62억 4,500만원을 집행하고 **76억 5,500만원을 이월**하였는데, 이는 일괄입찰(턴키) 3회 유찰로 기본설계와 실시설계가 순연되었기 때문임.

부산도시철도 하단-녹산선 건설 사업은 서부산권 대규모 개발에 따른 고질적 교통혼잡 해결 및 지역간 접근성 강화로 산업단지 교통난을 해소하기 위한 총 사업비 1조 4,845억원 규모의 사업으로, 예산현액 100억원 중 3억 7,200만원을 집행하고 **96억 2,800만원을 이월**하였는데, 이는 일괄입찰(턴키) 2회 유찰('25.9.)에 따른 집행부진 때문임.

울산도시철도(트램) 1호선 건설 사업은 도시철도가 부재한 울산의 버스 위주의 대중교통 서비스 한계를 극복하고, 도시 정주여건 향상, 역세권 중심의 지역경제 활성화를 도모하기 위한 총 사업비 3,815억원 규모의 사업으로, 예산현액 **60억원을 전액 이월**하였는데, 이는 일괄입찰(턴키) 2회 유찰에 따른 집행부진 때문임.

【 2025년도 실집행이 저조한 도시철도 건설지원 사업 】

(단위 : 백만원, %)

사업	국토부				주요 집행부진사유
	예산현액	교부	불용	실집행률	
서울도시철도 9호선(3단계) 건설	5,500	-	5,500	-	9호선-공항철도 직결 이행계획 연구용역 이후 공항철도 재원마련방안 등 직결사업 추진 방향 검토 중
대구도시철도 엑스코선 건설	13,900	13,900	-	44.9	일괄입찰(턴키) 3회 유찰로 기본설계와 실시설계가 순연
부산도시철도 하단-녹산선건설	10,000	10,000	-	3.72	일괄입찰(턴키) 2회 유찰('25.9.)에 따른 집행부진
울산도시철도 (트램) 1호선 건설	6,000	6,000	-	-	일괄입찰(턴키) 2회 유찰에 따른 집행부진

자료: 국토교통부

그런데 이 사업들은 2024년에도 서울도시철도 9호선(3단계) 건설 55억원, 대구도시철도 엑스코선 건설 138억원, 부산도시철도 하단-녹산선 건설 129억 8,300만원, 울산도시철도 (트램) 1호선 건설 27억 4,200만원이 전액 불용된 바 있음.

【 2024년도 도시철도 건설지원 사업 불용액 발생 사유 】

(단위 : 백만원)

사업	국토부				주요 집행부진사유
	예산	예산 현액	교부	불용	
서울도시철도 9호선(3단계) 건설	5,500	5,500	-	5,500	9호선-공항철도 직결 이행계획 연구용역 진행('24. 6. ~'25. 5.)으로 용역 완료 후 사업추진 가능
대구도시철도 엑스코선 건설	13,800	13,800	-	13,800	기본계획 승인('24.2.) 이후 일괄입찰 유찰(3회)로 기본설계 착수 지연
부산도시철도 하단-녹산선 건설	12,983	12,983	-	12,983	기본계획 결과 총사업비 증가로 사업계획적정성 재검토('23.12~'24.7) 추진에 따른 기본계획 수립 순연
울산도시철도 (트램) 1호선 건설	2,742	2,742	-	2,742	기본계획 수립중 관계기관 협의 등으로 기본계획 승인 지연('25.2.14.승인)

자료: 국토교통부

이 사업들의 2024년과 2025년 집행 실적을 비교해 보면, 서울도시철도 9호선(3단계) 건설은 2024년과 2025년 모두 예산을 교부하지 않고 전액 불용되었고, 대구도시철도엑스코선·부산도시철도 하단-녹산선·울산도시철도(트램) 1호선 건설은 2024년에는 예산이 교부되지 않고 불용되었지만 2025년에는 실집행 실적이 저조하거나 전액 이월된 것으로 나타났음.

【 2024년 및 2025년 집행부진 사유 비교 】

(단위 : 백만원)

사업	집행부진사유(2024년)	집행부진사유(2025년)
서울도시철도 9호선(3단계) 건설	9호선-공항철도 직결 이행계획 연구용역 진행('24. 6. ~'25. 5.)으로 용역 완료 후 사업추진 가능	9호선-공항철도 직결 이행계획 연구용역 이후 공항철도 재원마련방안 등 직결사업 추진 방향 검토 중

사업	집행부진사유(2024년)	집행부진사유(2025년)
대구도시철도 엑스코선 건설	기본계획 승인('24.2.) 이후 일괄입찰 유찰(3회)로 기본설계 착수 지연	기본설계와 실시설계가 순연되어 사업계획 수립이 지연
부산도시철도 하단-녹산선 건설	기본계획 결과 총사업비 증가로 사업계획적정성 재검토('23.12~'24.7) 추진에 따른 기본계획 수립 순연	일괄입찰(턴키) 2회 유찰('25.9.)에 따른 집행부진
울산도시철도(트램) 1호선 건설	기본계획 수립중 관계기관 협의 등으로 기본계획 승인 지연('25.2.14.승인)	일괄입찰(턴키) 2회 유찰에 따른 집행부진

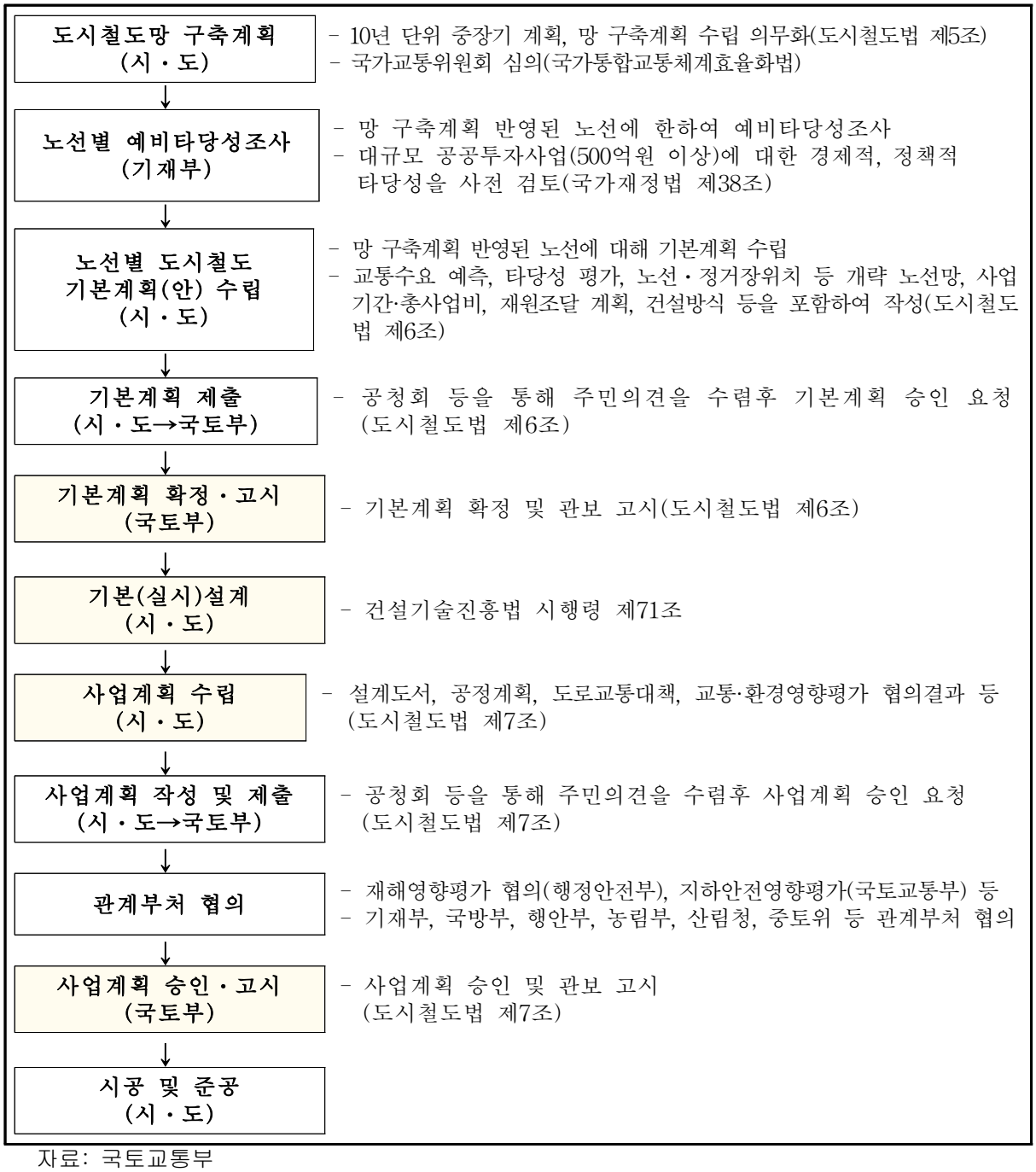
자료: 국토교통부

서울도시철도 9호선(3단계) 건설 사업은 2024년에 9호선-공항철도 직결 이행계획 연구용역이 추진되었고, 2025년에는 동 연구용역 완료 이후 직결 사업 추진 방향을 검토하는 단계에서 사업 진행이 지연되고 있음.

대구도시철도 엑스코선 건설 사업은 2024년에 일괄입찰(턴키) 방식 입찰이 3회 유찰됨에 따라 기본설계 착수가 지연되었고, 2025년에는 기본설계·실시설계 일정이 순연되면서 사업계획 수립이 지연되고 있음.

부산도시철도 하단-녹산선 건설 사업과 울산도시철도(트램) 1호선 건설 사업은 유사한 집행부진 양상을 보이고 있음. 두 사업 모두 2024년에는 기본계획 수립·승인 단계에서 순연·지연이 발생하였는데, 부산 하단-녹산선은 총사업비 증가에 따른 사업계획적정성 재검토로, 울산 1호선 건설은 관계기관 협의 지연이 원인임. 2025년에는 두 사업 모두 일괄입찰(턴키) 방식 입찰이 2회 유찰되면서 사업 집행이 부진한 상황임.

【 도시철도 사업 집행 절차 】



자료: 국토교통부

이와 같은 도시철도 건설사업의 실집행률 저조는 사업기간 연장으로 이어져, 도시 교통난 완화 및 대중교통 편의 제공이라는 정책 목표를 지연시키고 신도시 등 관련 지역주민들의 교통 불편을 가중 시킬 수 있음.

특히, 도시철도의 개통 지연이 장기화될 경우 주민들은 버스 등 대체 교통수단이나 자가용에 대한 의존도를 높일 수 밖에 없어, 도심교통 혼잡을 심화시키는 요인으로 작용할 우려가 있음.

이에 대해 국토교통부는 서울도시철도 9호선(3단계) 건설은 직결사업 추진방향 결정 후 차량계약 등을 추진할 계획이고, 대구도시철도엑스코선 건설은 사업계획 승인 신청 준비 중으로 '26년 하반기 착공할 예정이며, 부산도시철도 하단-녹산선 건설은 입찰 방법 변경(턴키→기타공사)으로 정상추진 중이며, 울산도시철도(트램) 1호선 건설은 사업계획 승인을 위해 관계기관 협의 중으로 '26년 하반기에 착공할 예정이라고 함.

따라서 국토교통부는 해당 사업들에 대한 관리·감독을 강화하여 지연 요인을 사전에 파악하고 이에 대한 개선방안을 마련함으로써, 도시철도가 적기에 개통될 수 있도록 사업 관리를 철저하게 해야 할 것임.

2) 도시철도 노후시설 개선(3031-332)

○ 국토교통부는 보조사업자의 사업 준비가 미흡하여 추가경정예산으로 편성된 사업이 연내 전액 집행되지 못한 문제가 있으므로, 향후 추가경정예산으로 편성된 사업이 연내 계획대로 추진될 수 있도록 보조사업자의 사업추진계획을 면밀하게 검토하는 등 사업 관리를 철저히 할 필요가 있음.

○ 국토교통부는 도시철도 노후시설 개선의 추가경정예산으로 편성된 LTE-R 구축 사업 보조사업자 중 2025년 지방비를 미매칭한 지방자치단체에 대해 적절한 조치를 취할 필요가 있으며, 향후에는 이와 같은 일이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

가) 개요

도시철도 노후시설 개선사업은 개통 후 30년 이상 경과하여 노후화가 심각한 서울 1~4호선 및 부산 1호선의 시설물을 개량하고, 도시철도에 국가재난안전통신망과 연동이 가능한 철도통합무선망(LTE-R) 구축을 지원하는 사업임.

이 사업의 2025년도 당초 예산액은 346억 7,400만원이고, 2025년에는 추가경정예산에서 725억 4,400만원으로 378억 7,000만원 증액되었으며, 이를 전액 집행하였음.

【 2025년 도시철도 노후시설 개선 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
도시철도 노후시설 개선	34,674	72,544	-	-	72,544	72,544	0	0	56,452

※ 자료: 국토교통부

나) 추가경정예산 편성사업에 대한 면밀한 사업관리 필요

내역사업인 ‘도시철도 철도통합무선망(LTE-R) 구축지원’ 사업은 도시철도에 기존 열차무선설비 사용종료 기한(2028. 12. 31.) 이전에 국가재난안전통신망과 연동이 가능한 철도통합무선망(LTE-R) 구축을 지원하는 사업으로, 2025년 총 378억 7,000만원(제1회 추가경정예산 178억 1,500만원, 제2회 추가경정예산 200억 5,500만원)이 편성되었고 전액 집행되었음.

구체적인 사업내역을 보면 5개 광역시(인천, 부산, 대구, 대전, 광주)의 도시철도 철도무선통합망 구축을 지원하기 위한 지자체 보조금이 편성되었고, 국고보조율은 50%임.

동 사업의 2025년 실집행실적을 살펴보면, 예산현액 378억 7,000만원 중 355억 8,500만원을 집행하여 94.0%의 실집행률을 보였는데, 이 중 광주광역시 사업의 경우 2025년 예산현액 22억원이 대부분 집행되지 못하였음.[313]

이에 대해 국토교통부는 광주광역시가 추진한 계약 입찰이 2회 유찰(2025. 11, 2025. 12)됨에 따라 예산 집행이 어려웠다고 설명하였음. 그러나, 계약이 1회 유찰되었음에도 재유찰되었고 결국 2026년에 수의계약으로 계약을 체결하여 시장상황, 참여업체의 수요 등에 대한 검토가 충분하지 않았던 점[314], 2025년 제1회 추가경정예산을 6월에 교부하였음에도 공사 시행계획 수립이 9월에 완료[315]되는 등 사업추진이 더디게 이루어졌다는 점을 고

313) 7만 5천원이 집행되었는데 이는 인지세 등 단순 행정비용을 지출하였음.
314) 이에 대해 광주광역시는 관련 기업이 많지 않고, 같은 시기에 다른 지자체에서도 동일한 사업이 추진되다 보니 발주하는 규모가 상대적으로 작은 광주광역시 용역에 대한 참여가 저조한 측면이 있었다고 설명함.

려할 때 보조사업자의 사전 준비가 미흡했던 측면이 있어 보임.

국토교통부는 향후 추가경정예산으로 편성된 사업이 연내 계획대로 추진될 수 있도록 보조사업자의 사업추진계획을 면밀하게 검토하는 등 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

【 지방자치단체별 도시철도 철도통합무선망 구축 사업 집행실적 】

(단위: 백만원, %)

구분	2025년도	예산			집행액 (C)	집행률 (%) (C/A+B)	불용액	이월액
		본예산 (A)	추경(B)	합계 (A+B)				
광주	합 계	-	2,200	2,200	0.075	0.0	-	2,200
	국 비	-	2,200	2,200	0.075	0.0	-	2,200
	지방비	-	-	-	-	-	-	-
인천	합 계	-	18,800	18,800	9,354	49.9	-	9,446
	국 비	-	9,400	9,400	9,354	99.4	-	46
	지방비	-	9,400	9,400	-	-	-	9,400
대전	합 계	-	11,745	11,745	6,435	54.8	-	5,310
	국 비	-	6,470	6,470	6,435	99.5	-	35
	지방비	-	5,275	5,275	0	0	-	5,275
부산	합 계		28,180	28,180	20,015	71.0	-	8,165
	국 비		14,090	14,090	14,090	100	-	-
	지방비		14,090	14,090	5,925	42.1	-	8,165
대구	합 계	-	11,420	5,710	5,710	50.0	-	5,710
	국 비	-	5,710	5,710	5,706	99.9	-	4
	지방비	-	5,710	5,710	4	0.1	-	5,706
국비지원 합계		-	37,870	37,870	35,585	94.0	-	2,285

※ 자료: 국토교통부

또한, 광주광역시의 경우 2025년도 말까지 지방비 예산을 편성하지 않았는데, 국토교통부는 광주광역시가 2025년에 지방재정이 부족하여 2026년 본예산에 지방비 예산을 편성하였다고 설명하였으나, 지방자치단체 사업을 지

315) 참고로, 2025년 LTE-R을 같은 시기에 구축하기 시작한 다른 지자체(인천, 대전)들은 7월에 시행계획 수립을 완료하였음.(대전 7/1, 인천 7/18)

원하는 국고보조사업임에도 지방자치단체가 예산을 편성하지 않는 것은 보조사업의 취지에 부합하지 않는 측면이 있음.

아울러 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따르면 지방자치단체 매칭사업의 경우 자부담분 확보 이전에 국비를 교부하여 사업을 우선 추진토록 할 수 있으나, 중앙관서의 장은 추후 당해연도에 지방비 미확보시 보조금 전액 반납 또는 차년도 예산편성 시 감액 조치하고, 전년도에 동 규정의 적용을 받아 국비를 교부 받은 후 지방비를 확보하지 못한 자치단체가 추진하는 동종의 사업은 국비 선 교부 대상에서 제외하도록 하고 있는데, 국토교통부는 지방비를 미확보한 지자체에 대한 조치를 취한 바 없음.[316]

해당 규정은 지방비가 적기에 확보되지 않는 경우 국비가 교부되더라도 사업이 원활하게 추진되기 어려운 점을 고려하여 지방자치단체로 하여금 매칭사업에 대하여 지방비를 매칭하도록 강제성을 부여하려는 취지인 것으로 보임.

따라서 이 사업의 대응지방비를 매칭하지 않는 지방자치단체에 대하여 보조금 반납 또는 차년도 예산 감액 조치를 하지 않는 것은 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」을 위반하는 것이고 도시철도 철도통합무선

316) 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」p.118.
(3) 자치단체 매칭사업 국비 우선 교부
○ 각 중앙관서의 장은 자치단체 매칭사업의 경우 자부담분 확보이전에 국비를 교부하여 사업을 우선 추진토록 할 수 있으며, 추후 당해연도에 지방비 미확보 시 보조금 전액 반납 또는 차년도 예산편성 시 감액 조치한다.
- 다만, 전년도에 동 규정의 적용을 받아 국비를 교부받은 후 지방비를 확보하지 못한 자치단체가 추진하는 동종의 사업은 국비 선 교부 대상에서 제외한다.

망 구축 사업의 원활한 추진을 저해할 수 있으므로, 국토교통부는 2025년 지방비를 미매칭한 지방자치단체에 대해 적절한 조치를 취할 필요가 있으며, 향후에는 이와 같은 일이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있음.

3) 택시산업지원(4931-316)

○내역사업인 택시감차보상 사업은 택시 과잉공급을 해소하기 위해 장기간 지속 추진되고 있으나, 그동안의 낮은 감차 실적과 과잉공급 비중이 높은 특·광역시의 미참여 등으로 인해 초과공급을 실질적으로 줄이지 못하고 있으며, 획일적인 보상단가와 재정지원 중심의 사업방식에 구조적 한계가 있으므로, 정책 재설계를 검토할 필요가 있음.

가) 개요

택시산업지원 사업은 택시운송사업의 발전 및 국민의 교통편의 증진을 위하여 택시업계를 지원하는 사업으로, 택시 총량조사를 통하여 수립된 사업구역별 감차계획에 따라 자율감차를 신청한 운송사업자에 대한 보상을 실시함으로써 택시업계의 근본문제인 택시 과잉공급을 해소하기 위한 '택시감차보상' 내역사업과

플랫폼운송사업의 허가심의를 위한 플랫폼운송사업심의위원회의 운영지원과 플랫폼운송사업의 조속한 제도정착 및 활성화 지원, 플랫폼가맹·중개사업 면허·등록 등 사업관리를 지원하는 '운송플랫폼사업지원' 내역사업으로 구성되어 있음.

이 사업의 2025년도 예산액은 42억 9,900만원으로, 전년도 이월액(2,700만원)을 더한 예산현액 43억 2,600만원 중 36억 7,000만원(84.8%)이 집행되고, 1,500만원이 다음연도로 이월되었으며, 6억 4,100만원이 불용되었음.

【 2025년도 택시산업지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액 등	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
택시산업지원 사업	4,299	4,299	27	-	4,326	3,670	15	641	3,753
• 택시감차보상	4,214	4,214	-	-	4,214	3,577	-	637	3,648
(일반수용비)	5	5	-	-	5	5	-	-	5
(자치단체경상보조)	4,209	4,209	-	-	4,209	3,572	-	637	3,643
• 운송플랫폼사업지원	85	85	27	-	112	93	15	4	105
(사업추진비)	6	6	-	-	6	6	-	-	6
(일반연구비)	-	-	27	-	27	25	-	2	-
(민간위탁사업비)	79	79	-	-	79	62	15	2	99

※ 자료: 국토교통부

나) 장기간 사업추진에도 성과가 부진하므로 구조적 요인 등을 고려한 사업 재설계 필요

① 택시감차보상 사업 개요

택시감차보상 내역사업은 대중교통의 발전, 자가용의 증가 등으로 인한 택시의 공급과잉 문제가 택시 운송사업자의 경영 악화, 종사자의 소득 저하 및 근로여건 악화, 택시 서비스 품질 저하 등의 문제를 유발하는 요인으로 대두됨에 따라 적정수준의 택시공급을 관리하기 위하여 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」(이하 "「택시발전법」")에 도입된 택시총량제를 토대로 면허 반납 택시에 대해 감차보상비를 지원함으로써 택시 공급과잉을 해소하려는 사업임.

택시총량제는 5년마다 사업권역별(전국 155개)로 적정 공급량인 택시총량을 산정하고, 초과 공급량에 대해서는 시·도지사가 수립한 감차계획에 따라 감차를 신청한 운송사업자에게 감차보상금을 지급하여 감차를 시행하는 제도로서 감차보상금의 재원은 국가, 지자체, 택시운송사업자 등이 부담함.[317]

국가와 지자체가 지원하는 택시 1대당 감차보상액은 1,300만원이며, 이 중 30%(390만원)를 국가가, 70%(910만원)를 지자체가 부담하고 있음.[318]

---

317) **「택시운송사업의 발전에 관한 법률」**

제9조(사업구역별 택시 총량의 산정 등) ① 시·도지사는 택시운송사업의 건전한 발전을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 5년마다 택시의 적정 공급 규모에 관한 실태조사를 실시하여야 한다.

② 시·도지사는 제1항의 실태조사 결과와 다음 각 호의 사항을 고려하여 국토교통부령으로 정하는 사업구역(이하 "사업구역"이라 한다)별로 택시의 적정 공급 규모(이하 "사업구역별 택시 총량"이라 한다)를 산정하여야 한다.

1. 총 운행거리 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한 거리의 비율
2. 사업구역별 전체 보유대수 중 실제 영업을 한 택시의 평균 비율
3. 그 밖에 택시운행실태 및 향후 택시를 이용한 수송 수요의 변경과 관련된 것으로서 대통령령으로 정하는 사항

(이하 생략)

제11조(감차계획의 수립 및 시행 등) ① 제10조제1항제3호의 사업구역을 관할하는 시·도지사는 소속 시장·군수의 의견을 들어 다음 각 호의 사항을 포함한 사업구역별 감차계획을 수립하고 시행하여야 한다. 이 경우 시·도지사와 소속 시장·군수는 택시운송사업자의 감차보상금 산정 등 감차에 관한 사항을 심의하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 소속 공무원, 택시운송사업자, 전문가 등으로 구성된 감차위원회를 둔다.

1. 과잉 공급 규모
2. 연도별 감차 규모
3. 감차보상금의 수준
4. 연도별 감차소요 금액
5. 연도별 감차재원 규모
6. 그 밖에 감차계획에 관하여 대통령령으로 정하는 사항

② · ③ (생략)

④ 감차보상을 위한 재원은 다음 각 호와 같다. 이 경우 택시운송사업자는 감차위원회가 정한 금액을 출연하여야 한다.

1. 국가의 감차예산
2. 지자체의 감차예산
3. 택시운송사업자로부터의 출연금
4. 그 밖에 개인·단체·법인으로부터의 출연금

(이하 생략)

318) 택시 감차보상재원 관리기관(「조세특례제한법」 제106조의7제3항에 따라 일반택시 운송사업자가 납부하는

이 사업의 2025년도 자치단체보조사업비 예산액은 42억 900만원으로, 이 중 35억 7,200만원이 지자체에 교부되었으나 실제 집행된 금액은 25억 4,500만원(예산액 대비 실집행률 60.5%)으로 총 656대의 택시에 대해 감차 보상비가 지원되었음.

【 2025년도 택시감차보상 내역사업 실집행내역 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	국토교통부			지자체					
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경 (A)							
택시감차보상 (자치단체경상보조)	4,209	4,209	3,572	3,572	-	2,545	-	1,027	60.5

※ 자료: 국토교통부

② 택시감차보상 사업의 성과 미진

국토교통부는 택시감차보상 사업을 통하여 택시의 공급량을 적정수준으로 관리함으로써 운수종사자 등의 수익이 증가하고, 신호위반·과속·난폭운전·합승·승차거부 등의 불법행위가 감소하여 택시 운송서비스 품질과 교통환경이 개선될 것으로 보고 있음.

그런데, 2013년부터 택시감차보상 사업을 시행한 결과 전체 택시 면허대수는 감소하였으나, 택시총량을 초과하는 공급규모는 오히려 증가하여, 사업의 핵심 목표인 택시 과잉공급 해소에는 충분한 성과를 거두지 못하고 있는 것으로 나타났음.

부가가치세 경감세액의 5%를 재원으로 설립된 재단)에서 택시감차 유인을 위하여 2019년부터 감차 참여자에게 법인택시는 1대당 1,000만원, 개인택시는 1대당 1,500만원의 인센티브를 제공하고 있음. 따라서, 국가와 지자체가 지원하는 보상단가(1대당 1,300만원)를 합한 실제 보상단가는 법인택시는 2,300만원, 개인택시는 2,800만원임.

2019년에 산정한 제4차 택시총량에 따르면, 전체 택시 면허대수는 25만 2,562대였으며, 적정 택시총량은 20만 7,905대로 산정되어 초과대수는 4만 4,657대로, 전체 면허대수 대비 초과공급률은 17.7%였음.

2025년에 산정한 제5차 택시총량에 따르면, 전체 면허대수는 24만 7,378대로 2019년보다 5,184대 감소하였으나 적정 택시총량은 19만 9,406대로 더 큰 폭으로 감소하여 초과대수는 4만 7,972대로 증가하였고, 초과공급률도 19.4%로 상승하였음.

【 택시총량 초과 및 감차 현황 】

(단위 : 대, %)

차수 (산정시기)	면허대수 (A)	총량	초과대수 (B)	초과율 (B/A)	감차실적 (C)	감차 달성률 (C/B)
제3차 택시총량 (2014)	255,131	204,430	50,701	19.9	3,543 ('15∽'19)	7.0
제4차 택시총량 (2019)	252,562 (△2,569)	207,905 (△3,475)	44,657	17.7	4,905 ('20∽'24)	11.0
제5차 택시총량 (2025)	247,378 (△5,184)	199,406 (△8,499)	47,972	19.4	656 ('25)	1.4

주) 택시총량제가 의무화되기 전인 제1차 및 제2차 택시총량 현황 자료는 미보유

※ 자료: 국토교통부

즉, 감차사업을 통해 절대적인 면허대수는 감소하였으나, 택시 이용 수요 등을 반영한 적정 공급량이 함께 감소하면서 초과공급 규모는 2019년보다 오히려 증가한 것인데, 이는 장기간 사업을 추진했음에도 택시 공급과잉 문제가 실질적으로 개선되지 않았음을 보여줌.

따라서, 택시 초과공급 해소를 통한 운수종사자 등의 수익 증대, 택시 서비스 품질 향상 등 감차 사업을 통해 달성하려는 후속 효과 역시 기대하기 어려워 보임.

또한, 최근 감차 실적을 보면, 택시 초과공급 규모에 비해 현저히 낮은 수준임.

2019년에 산정된 제4차 택시총량이 적용된 2020년부터 2024년까지 5년간 총 4,905대가 감차되어 초과대수(44,657대) 대비 감차 달성률은 11.0%로 연평균 2.2%에 불과함.

2025년에는 제5차 택시총량에 따라 산정된 초과대수(47,972대) 가운데 656대가 감차되어 감차달성률이 1.4%에 그쳤음.

국토교통부는 예상 감차 수요를 고려하여 매년 약 1,000대의 감차를 목표로 관련 예산을 편성하고 있으나, 연간 목표물량을 모두 감차하더라도 2025년 기준 초과대수(47,972대)를 해소하기에는 상당한 기간이 필요함. 더욱이 2024년 실집행률이 82.6%이던 것이 2025년에는 60.5%로 하락하여 실제 감차 실적은 정부가 설정한 편성물량에도 미치지 못하고 있음.

【 택시감차보상 사업 국비 집행실적(2021~2025) 】

(단위 : 백만원, 대, %)

연도	예산액 (A)	실집행액 (지자체) (B)	(B/A)	감차사업 참여	감차대수			
					목표	실적		
						법인	개인	계
2021	4,095	3,846	93.9	9개 시·도	1,050	857	130	987
2022	5,197	3,348	64.4	9개 시·도	1,332	785	74	859
2023	4,677	3,982	85.1	9개 시·도	1,199	909	112	1,021
2024	4,209	3,475	82.6	9개 시·도	1,079	774	117	891
2025	4,209	2,545	60.5	9개 시·도	1,079	578	78	656
합 계	**22,387**	**17,196**	**76.8**	-	**5,739**	**3,903**	**511**	**4,414**

※ 자료: 국토교통부

따라서, 현행 감차 규모와 추진 속도로는 택시 초과공급 해소라는 사업 목표의 실현가능성이 상당히 낮아 보임.

지역별로 집행률 하락의 원인을 살펴보면, 다수 지역에서 감차보상금에 대한 불만, 노동조합의 반대 등으로 감차희망자가 부족한 것이 주요 원인인 것으로 파악되어, 감차 실적 부진의 원인은 지방비 등의 재원 부족보다 현행 보상조건으로는 운송사업자의 자발적인 면허 반납을 충분히 유도하지 못하고 있기 때문으로 보임.

【 2025년도 택시감차보상 예산 실집행 현황 】

(단위 : 대, 백만원)

지자체	감차목표(편성)		감차수요(교부)		감차실적		실적 부진 사유
	대수	금액	대수	금액	대수	금액	
합계	**1,079**	**4,209**	**916**	**3,572**	**656**	**2,545**	-
부산	250	975	200	780	200	780	50대분 지방비 미반영
경기	99	386	99	386	18	70	당초 감차수요 조사보다 실제 감차보상 희망자 부족(단순 변심 및 보상금 산정 불만 등)
강원	130	507	67	261	29	113	5차 총량 산정으로 감차물량 감소 및 당초 감차수요 조사보다 실제 감차보상 희망자 부족(단순 변심 및 보상금 산정 불만 등)
충북	55	215	55	215	51	199	당초 감차수요 조사보다 실제 감차보상 희망자 부족(단순 변심 및 보상금 산정 불만 등)
충남	50	195	25	98	9	35	당초 감차수요 조사보다 실제 감차보상 희망자 부족(단순 변심 및 보상금 산정 불만 등)
전북	110	429	110	429	68	265	당초 감차수요 조사보다 실제 감차보상 희망자 부족(법인택시 감차에 노조 불만 등)
전남	88	343	63	245	29	117	당초 감차수요 조사보다 실제 감차보상 희망자 부족(단순 변심, 보상금 산정 불만 및 법인택시 감차에 따른 노조 불만 등)
경북	170	663	170	663	135	510	당초 감차수요 조사보다 실제 감차보상 희망자 부족(보상금 산정 불만 등)
경남	127	496	127	495	117	456	당초 감차수요 조사보다 실제 감차보상 희망자 부족(단순 변심, 보상금 산정 불만 및 법인택시 감차에 따른 노조 불만 등)

※ 자료: 국토교통부

감차사업에 참여하는 지역이 일부 시·도에 한정되어 있다는 점도 사업 성과를 제약하는 주요 요인이 되고 있음.

「택시발전법」에서는 택시 과잉공급 사업구역의 시·도지사에게 감차계획을 수립·시행할 의무를 부여하고 있음에도[319] 전국 17개 시·도 중 감차사업에 지속적으로 참여하고 있는 지역은 부산, 경기, 강원, 충북, 충남, 전북, 전남, 경북, 경남 등 9개 시·도에 불과함.

특히, 7개 특·광역시 중에서는 부산만 감차사업에 참여하고 있으며, 서울·대구·인천·광주·대전·울산 등 나머지 6개 특·광역시는 사업에 참여하지 않고 있음.

이처럼, 도 지역에서는 감차사업이 지속되는 반면 특·광역시는 사업에 참여하지 않으면서 지역 간 택시 초과공급의 격차가 확대되고 있음.

2025년에 산정된 제5차 택시총량에서는 제4차 산정 때와 비교하여 도 지역의 택시 초과공급률[320]은 1.8%p(17.6%→15.8%) 낮아진 반면, 특·광역시의 택시 초과공급률은 4.1%p(17.8%→21.9%) 높아졌음.

전국 초과대수에서 특·광역시가 차지하는 비중도 제4차 택시총량 기준 59.4%에서 제5차 택시총량 기준 67.5%로 증가하였는데, 이에 따라 특·광역시의 초과대수는 도지역의 1.5배 수준에서 2.1배 수준으로 확대되었음.

---

319) **「택시운송사업의 발전에 관한 법률」**
제11조(감차계획의 수립 및 시행 등) ① 제10조제1항제3호의 사업구역을 관할하는 시·도지사는 소속 시장·군수의 의견을 들어 다음 각 호의 사항을 포함한 사업구역별 감차계획을 수립하고 시행하여야 한다.

320) 해당 지역의 면허대수 대비 초과대수 비율을 말함.

【 제4차 및 제5차 택시총량 비교 】

(단위 : 대, %)

구분		제4차 산정(2019)				제5차 산정(2025)			
		면허대수	총량	초과대수	초과 공급률	면허대수	총량	초과대수	초과 공급률
전국		252,562	207,907	44,657 (100.0%)	17.7	247,378	199,406	47,972 (100.0%)	19.4
특·광역시	소계	149,539	122,990	26,549 (59.4%)	17.8	147,608	115,242	32,366 (67.5%)	21.9
	서울	71,817	60,139	11,678	16.3	71,797	58,122	13,675	19.0
	부산	24,515	19,823	4,692	19.1	23,337	17,477	5,860	25.1
	대구	16,232	10,757	5,475	33.7	15,703	10,257	5,446	34.7
	인천	14,369	12,591	1,778	12.4	14,341	11,402	2,939	20.5
	광주	8,170	6,743	1,427	17.5	8,115	7,125	990	12.2
	대전	8,664	7,559	1,105	12.8	8,640	6,480	2,160	25.0
	울산	5,772	5,378	394	6.8	5,675	4,379	1,296	22.8
道	소계	102,671	84,647	18,024 (40.4%)	17.6	99,264	83,624	15,640 (32.6%)	15.8
	경기	37,746	33,079	4,667	12.4	38,041	34,096	3,945	10.4
	강원	7,805	7,015	790	10.1	7,318	6,607	711	9.7
	충북	6,880	5,578	1,302	18.9	6,592	5,392	1,200	18.2
	충남	6,330	5,375	955	15.1	6,135	5,699	436	7.1
	전북	8,831	6,674	2,157	24.4	8,074	5,838	2,236	27.7
	전남	6,787	5,429	1,358	20.0	6,326	4,949	1,377	21.8
	경북	10,180	6,749	3,431	33.7	9,464	7,109	2,355	24.9
	경남	12,767	10,251	2,516	19.7	11,997	9,464	2,533	21.1
	제주	5,345	4,497	848	15.9	5,317	4,470	847	15.9
세종		352	268	84 (0.2%)	23.9	506	540	-34	-6.7

주) 초과대수 = 면허대수 - 총량, 초과공급률 = 초과대수/면허대수 × 100

※ 자료: 국토교통부

특·광역시는 전체 택시 초과공급 물량의 상당 부분을 차지할 뿐 아니라, 택시 과잉공급으로 인한 운수종사자의 처우 저하와 택시 운송서비스 품질 저하가 다수 국민에게 미치는 영향이 큼. 그럼에도 특·광역시가 감차사업에 참여하지 않음에 따라 전국 단위의 택시 공급조절 효과가 제한되고 있음.

특·광역시의 감차사업 미참여가 지속될 경우 특·광역시와 도 지역 간 택시 과잉공급 격차가 더욱 확대될 것으로 예상되며, 감차사업의 전체적인 정책 효과도 반감될 것으로 예상됨.

③ 현행 감차보상방식의 구조적 한계

현행 택시감차보상 사업은 감차희망자에게 국비와 지방비를 재원으로 금전적 보상을 지급하여 자발적인 면허 반납을 유도하는 방식임. 그러나 이러한 사업방식에는 다음과 같은 구조적 한계가 있음.

첫째, 택시 초과공급을 해소할 정도의 감차 수요를 창출하려면 면허의 시장가격보다 높은 보상액을 제시해야 하나, 이 경우 국가와 지자체의 재정부담이 지속적으로 증가하게 됨.

둘째, 현재 적용 중인 보상단가(택시 1대당 1,300만원)는 2013년에 책정된 이후 지금까지 유지되고 있음. 보상단가가 장기간 고정되어 있는 경우, 시간이 지날수록 보상금의 실질가치가 하락하고 감차 참여 유인도 감소할 가능성이 있음.

셋째, 현행 방식과 같이 모든 지역에 동일한 보상단가를 적용하는 경우, 면허가격이 보상단가보다 높은 지역은 감차 사업에 참여할 유인이 되지 못하고[321], 반대 지역에서는 보상단가가 최저가격으로 작용하여 과도한 보상이 이루어질 수 있고 시장가격을 상승시키는 부작용을 초래할 우려가 있음.

넷째, 코로나 시기인 2022년 이후 법인택시의 가동률이 이전 90%대에서 70%대로 낮아진 상황을 고려할 때, 장기간 휴업 등으로 실제 운행기능을 상실한 택시에 대해서도 보상이 이루어질 가능성이 있으며, 이 경우 재정투입이 실제 택시공급 감소로 이어지지 않음.

【 법인택시 가동률 】

구 분	2013	2016	2019	2022	2025
법인면허 대수(A)	90,752	89,220	86,924	84,385	81,775
차량등록 대수(B)	85,156대	82,752	79,287	64,891	63,988
법인택시 가동률(B/A)	93.8%	92.8%	91.2%	76.9%	78.2%

※ 자료: 국토교통부

④ 실질적인 택시 과잉공급 해소를 위한 정책 재설계 필요

택시감차보상 사업은 택시 공급량을 적정수준으로 관리함으로써 운수종사자의 소득 증가, 택시 운송서비스 품질 향상 등을 도모하려는 취지의 사업이나, 감차사업 참여지역의 감차수요 감소, 특·광역시의 감차사업 미참여 등으로 인한 감차 실적 부진 등 장기간 사업 추진에도 불구하고 택시 초과공급이 실질적으로 해소되는 성과에 도달하지 못하고 있음.

321) 서울시의 경우 법인택시 면허 시장 추정가격은 3,000만원~3,500만원선으로 최종 보상단가 2,300만원(국비·지방비 보상단가 1,300만원과 택시 감차보상재원 관리기관 지원금 1,000만원을 합한 금액)보다 700만원~1,200만원 정도 높음.

특히, 특·광역시의 사업 미참여로 감차 실적이 도 지역에 집중되고 있는데, 현행 감차 방식이 감차가 가장 필요한 지역에서 감차가 이루어지도록 하기보다, 보상조건을 수용하는 지역 및 사업자를 중심으로 감차가 이루어지는 구조이므로 전국적인 택시 과잉공급을 체계적으로 해소하는 데 한계가 있음.

또한, 장기간 동결된 보상단가, 지역별 면허가격을 고려하지 않은 전국 단일 보상체계, 실제 택시 가동 여부를 반영하지 않는 보상방식 등은 사업 효과성을 저해하는 구조적 요인으로 작용하고 있음.

따라서, 국토교통부는 단순히 감차 예산이나 보상단가를 확대하기보다 성과 부진의 원인을 면밀히 진단하고, 현행의 재정을 수단으로 하는 사업방식의 타당성, 효과성 등을 원점에서 재검토하여 택시 과잉공급을 실질적으로 해소할 수 있는 추진방식, 보상체계 등에 대해 전반적이고 근본적으로 재설계할 필요가 있어 보임.

4) 광역버스 공공성 강화 지원(4931-342)

○ 국토교통부는 출퇴근시간대 증차 운행 지원사업에서 매년 반복적·연례적으로 이월이 발생하지 않도록, 12월 운행분에 대한 정산액을 다음 연도 예산에 편성하여 집행하는 등의 조치를 마련해야 할 것임. ○ 국토교통부는 지방비 매칭 지연으로 인한 2층 전기버스 제작·출고 일정 순연이 반복되지 않도록 지방자치단체의 지방비 확보를 독려하는 한편, 연간 계획된 생산대수에 부합하는 생산량을 확보할 수 있도록 관리·감독을 철저히 해야 할 것임.

가) 개요

광역버스 공공성 강화 지원 사업은 광역버스에 대한 준공영제 시행, 수요가 집중되는 출퇴근 시간대에 광역버스 증차운행 지원, 친환경 대용량 2층 전기버스 보급 지원 사업 등 총 4개 내역사업[322]으로 구성됨.

이 사업의 2025년도 예산액은 1,644억 7,400만원으로, 전년도 이월액 3억 5,200만원, 이·전용 28억 9,500만원을 더한 예산현액 1,677억 2,100만원 중 1,675억 4,100만원을 집행(99.9%)하고, 1억 4,100만원을 이월하였으며, 3,900만원을 불용하였음.

322) 4개의 내역사업은 광역버스 준공영제 사업, 출퇴근시간대 증차 운행 지원, 친환경 대용량 2층 전기버스 보급 지원, 광역버스 사업 지원임.

【 2025년도 광역버스 공공성 강화 지원 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
광역버스 공공성 강화 지원	163,774	164,474	352	2,895	167,721	167,541	141	39	210,350
·광역버스 준공영제	151,900	152,600	0	2,968	155,568	155,568	0	0	196,813
·출퇴근시간대 증차 운행 지원	2,394	2,394	0	-68	2,326	2,326	0	0	3,792
·친환경 대용량 2층 전기버스 보급 지원	9,000	9,000	0	0	9,000	9,000	0	0	9,000
·광역버스사업 지원	480	480	352	-5	827	647	141	39	745

자료: 국토교통부

광역버스 준공영제 사업, 출퇴근시간대 증차 운행 지원사업, 친환경 대용량 2층 전기버스 보급지원 사업은 국토교통부가 지방자치단체와 협의를 거쳐 대상 노선을 선정한 후 지방자치단체를 통해 버스업체에 보조금이 지급되며, 버스업체가 광역버스를 운행하여 서비스를 제공하는 방식으로 운영되고 있음.

【 사업 절차도 】

추진절차	시행주체	절차내용
① 대상 선정	국토부	관계 지자체 협의 등을 거쳐 준공영제 노선, 증차 지원 노선, 2층 전기버스 보급 지원
⇩		
② 보조금 교부 · 지급	국토부, 지자체	지자체에 보조금 교부, 지자체에서 버스업체에게 보조금 지급
⇩		
③ 노선운영	버스업체	광역버스 운행 및 서비스 제공

자료: 국토교통부

나) 연례적 이월 방지를 위한 조치 필요

내역사업인 출퇴근시간대 증차 운행 지원사업은 수요가 집중되는 출퇴근 시간대 광역버스를 지원하기 위한 증차 운행 지원사업으로, 전체 사업비의 30%를 국가가 부담하는 자치단체 경상보조(330-01) 사업임.

2025년도 예산액은 23억 9,400만원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 25억 5,900만원 중 21억 4,100만원을 실집행(83.7%)하고, **2억 9,800만원을 이월**하였으며, 1억 1,900만원을 불용하였음.

【 2025년도 출퇴근시간대 증차 운행 지원사업 실집행률 】

(단위 : 백만원, %)

세사업명	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)								
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	전년도 이월액 제외		이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경						예산 현액	집행액			
출퇴근시간대 증차운행 지원	2,394	2,394	2,326	2,326	234	2,559	2,141	2,326	1,921	298	119	83.7

자료: 국토교통부

출퇴근시간대 증차 운행 지원사업의 실집행률(89.4%)은 유사한 사업구조[323]를 가지고 있는 광역버스 준공영제 사업의 실집행률 101.9%과 차이를 보이고 있음.

323) 두 사업 모두 국토교통부가 지방자치단체와의 협의를 거쳐 대상 노선을 선정하고, 국비를 지방자치단체에 교부하면 지자체가 버스업체에 보조금을 지급하며, 버스업체가 실제 노선을 운영하는 구조를 가지고 있음.

그런데 출퇴근시간대 증차 운행 지원사업의 실집행률은 정산 시점에 따라 차이를 보이는데, 2025년도 회계연도 마감 시점(2025년 12월) 기준 실집행률은 89.4%(21억 4,100만원)였으나, 이후 정산이 추가로 반영된 2026년 5월말 기준 실집행률은 91.4%(21억 8,700만원)로 상승한 것으로 나타났음.

【 정산 시점에 따른 실집행률 비교 】

(단위:백만원, %)

예산(A)	교부액	실집행액(B)	실집행률(B/A)	비고
2,394	2,326	2,141	89.4	'25.12월말 기준
		2,187	91.4	'26.5월말 기준

자료: 국토교통부

이는 운송사업자가 출퇴근시간대 증차 운행을 실시한 이후, 운행횟수 등 실적에 대한 정산 검증을 거쳐 보조사업자가 예산을 집행하기 때문임. 즉, 12월 운행분은 회계연도가 종료된 이후에 운행횟수 등 실적 검증을 거쳐 집행되기 때문에 회계연도(2025년 12월) 기준으로는 실집행률이 89.4%이나, 회계연도 종료 후 전년도 12월 운행분까지 반영할 경우 실집행률은 91.4%로 나타남.

이러한 결과는 매월 운행 실적을 산정하여 다음 달에 보조금을 지급하는 정산 방식에 따른 구조적 특성이라 할 수 있음. 이 방식에 따르면 매년 12월 운행분에 대한 보조금은 당해 연도가 아닌 다음 연도에 지급될 수 밖에 없어, 매년 일정 규모의 이월이 반복적·연례적으로 발생할 가능성이 높은데, 2025년의 경우 2억 9,800만원이 이월되었음.

반면, 출퇴근시간대 증차운행 지원사업과 유사한 사업 구조를 가진 광역버스 준공영제 사업의 경우, 2025년도 12월 기준 실집행률이 100%를 초과하였으며 이와 관련한 이월액도 발생하지 않았음.

【 2025년도 광역버스 준공영제 사업 실집행률 】

(단위 : 백만원, %)

세사업명	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)								
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	전년도 이월액 제외		이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경 (A)						예산 현액	집행액 (C)			
광역버스 준공영제	151,900	152,600	155,568	155,568	-	155,568	155,441	155,568	155,441	127	-	101.9

자료: 국토교통부

광역버스 준공영제 사업의 정산은 정산 주기에 따라 매월 가정산액을 지급하는 월정산, 연료비·통행료 등 실비 항목을 검증하는 분기정산, 성과이윤 및 협약단가 변동사항 등을 반영해 총괄 정산하는 연정산으로 구분됨.

이 중 12월분 월정산, 4분기 연료비·통행료 등의 분기정산[324], 성과이윤[325] 등의 연정산은 그 특성상 다음 해에 정산할 수 밖에 없는 구조임에도, 2025년 실집행률이 100%를 초과한 것은 전년도분에 대한 이러한 정산액을 당해 연도가 아닌 다음 연도 예산으로 집행했기 때문임.

324) 분기정산의 경우 정산액 산정에 시일이 소요되며 통상 2~3개월이 소요됨.
325) 성과이윤은 광역버스 준공영제 노선 운송사업자를 대상으로 매 1년 단위로 매년말까지 평가하여 서비스 평가 등급에 따라 차등하여 지급하게 됨.

그런데 출퇴근시간대 증차 운행 지원사업과 광역버스 준공영제 사업은 운행 종료 후 보조사업자가 운행실적을 점검하여 정산 및 예산을 집행한다는 점에서 유사한 정산 구조를 가지고 있어, 출퇴근시간대 증차 운행 지원사업도 연례적 이월 방지를 위해 광역버스 준공영제 사업을 참고할 필요가 있어 보임.

【 광역버스 준공영제 및 출퇴근시간대 증차 운행 정산 비교 】

구분	광역버스 준공영제	출퇴근시간대 증차 운행
유사점	· 운행 후 보조사업자(정산기관)가 운행실적을 점검하여 정산 및 예산 집행 · 운행 실적 점검은 BMS[326], 운송사업자 소명 등을 거쳐 진행	
차이점	· 보조사업자(경기도)가 별도의 정산기관(경기교통공사)에 정산 업무 위임 · 월·분기·연정산 시기별로 정산, 성과이윤·실비지급 등 단가·운행실적 외 추가 검증 필요 항목 존재	· 시·군별 담당자가 직접 검증 및 집행 · 시·군별로 월정산 혹은 분기정산 진행(1회 운행 시 회당 단가를 지급하여 실비·성과이윤 항목이 존재하지 않음)

자료: 국토교통부

「국가재정법」 제48조제1항[327]은 매 회계연도의 세출예산을 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없도록 원칙적으로 금지하고, 제2항에서 정한 예외적인 경우에 한해서만 이월을 허용하고 있음. 다만, 「교통시설특별회계

326) 버스운행관리시스템 (Bus Management System)각 차량에 단말기를 설치하여 운행 상황(위치, 속도, 배차 간격 등)을 실시간으로 수집하고 모니터링하는 종합 관제 시스템을 말함.

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

법」 제11조의2[328]는 「국가재정법」 제48조에도 불구하고 해당 회계연도 내 지출하지 못한 세출예산을 다음 회계연도에 이월할 수 있도록 규정하고 있음.

그러나 이러한 법적 근거에도 불구하고 이월이 연례적으로 발생할 경우, 당초 의결된 해당 연도 예산 집행 계획과 실제 집행 간 불일치가 발생하고, 이월에 따른 추가적인 행정절차로 행정관리 비용이 증가하는 등의 문제가 있으므로, 연례적 이월은 최소화할 필요가 있음.

따라서 국토교통부는 출퇴근시간대 증차 운행 지원사업에서 매년 연례적으로 이월이 발생하지 않도록, 12월 운행분에 대한 정산액을 다음 연도 예산에 편성하여 집행하는 등의 조치를 마련해야 할 것임.

다) 2층 전기버스 생산에 대한 관리·감독 철저

내역사업인 '친환경 대용량 2층 전기버스 보급 지원' 사업은 광역버스 1대당 운송량을 확대하여 차내 혼잡도를 완화하고 정류소 대기시간을 단축하여 대중교통 이용을 촉진하려는 것으로, 2025년 예산액은 90억원으로, 전년도 이월액을 더한 예산현액 94억 8,000만원 중 62억 4,000만원을 실집행(65.8%)하고, 32억 4,000만원을 이월하였음.

328) 「교통시설특별회계법」
제11조의2(세출예산의 이월)회계의 세출예산 중 해당 회계연도 내에 지출하지 아니한 것은 「국가재정법」 제48조에도 불구하고 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 있다.

【 2025년도 친환경 대용량 2층 전기버스 보급 지원사업 실집행률 】

(단위 : 백만원, %)

세사업명	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)								
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	전년도 이월액 제외		이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경						예산 현액	집행액			
친환경 대용량 2층 전기버스 보급 지원	9,000	9,000	9,000	9,000	480	9,480	6,240	9,000	5,760	3,240	-	65.8

자료: 국토교통부

이 사업은 2층 전기버스 도입을 지원하기 위해 전체 사업비의 30%를 국가가 부담하는 자치단체 자본보조(330-03) 사업으로, 운송업체가 2층 전기버스 구입 후 광역버스 노선에 투입하는 경우 국비와 지방비를 보조하는 구조임.

2층 전기버스 1대당 보조금은 국비(2층 버스 보조금 1억 8,000만원, 저상버스 보조금 4,500만원, 전기차 보조금 1억 1,069만원)와 지방자치단체 보조금(2층 버스 보조금 2억 1,931만원, 저상버스 보조금 4,500만원)로 구분되며, 운송사업자가 2억원을 정액 부담하는 구조임.

【 2층 전기버스 보급 지원사업 구조 】

구 분			지원 종류	대당 지원비용	비 고
국비	국토부	대광위	2층 버스 보조금	1억 8,000만원	(차량가격-자부담)의 30%
		교통실	저상버스 보조금	4,500만원	9,000만원의 50%(매칭)
	기후부		전기차 보조금	1억 1,069만원	기후부 전기차 구입보조금
지자체			2층 버스 보조금	2억 1,931만원	차량가격에서 대광위·기후부 보조금, 저상버스 보조금, 업체 자부담 금액 제외
			저상버스 보조금	4,500만원	9,000만원의 50%(매칭)
운송사업자			업체 자부담	2억원	정액

자료: 국토교통부

2층 전기버스(70인승)는 단층버스(44인승) 대비 약 1.6배 많은 승객을 수송할 수 있는데, 이는 도심 혼잡을 유발하지 않으면서도 수송력을 크게 확대할 수 있는 장점이 있어 만차가 빈번한 출퇴근 시간대에 효과적인 광역 교통 수단으로 활용될 수 있음.

그런데 이 사업의 2025년 실집행률은 69.3%로, 2023년 100%, 2024년 96%에 비해 현저히 낮은 수준이고, 이월액은 32억 4,000만원으로 이월액이 발생하지 않았던 2022년·2023년은 물론 2024년 4억 8,000만원에 비해 크게 증가하였음.

【 최근 5년간 2층 전기버스 보급 지원사업 실집행률 】

(단위: 백만원, %)

연도(년)	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)								
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	전년도 이월액 제외		이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경 (A)						예산 현액	집행액 (C)			
2025	9,000	9,000	9,000	9,000	480	9,480	6,240	9,000	5,760	3,240	0	69.3
2024	12,000	12,000	12,000	12,000	0	12,000	11,520	12,000	11,520	480	0	96
2023	9,600	9,600	9,600	9,600	0	9,600	9,600	9,600	9,600	0	0	100
2022	4,800	4,800	4,800	4,800	1,920	6,720	6,720	4,800	4,800	0	0	140
2021	4,800	4,800	6,480	6,480	3,120	9,600	7,680	6,480	4,560	1,920	0	160

자료: 국토교통부

또한 2025년 2층 전기버스 생산량은 계획 대수인 50대 대비 34대에 그쳐 최근 5년간 가장 저조한 것으로 나타났는데[329], 2023년에는 계획 대수 40대에 40대를 모두 생산하였고, 2024년에는 계획 대수 50대에 48대를 생산한 바 있음.

【 최근 5년간 2층 전기버스 연간 생산 대수 】

(단위: 백만원, %)

연도(년)	계획 생산량	생산 대수	다음 해 생산 대수
2025	50대	34대[330]	18대
2024	50대	48대	2대
2023	40대	40대	-
2022	20대	28대	-
2021	20대	32대	8대

자료: 국토교통부

329) 2025년에 생산하지 못한 잔여 물량은 2026년 8월 현재 18대 전체 출고 완료되었음.
330) 2024년 계획 생산량 2대 포함.

2층 전기버스의 경우 선주문-후제작 방식으로 생산되어 보조금 확보 이후 주문·생산이 가능한데, 지방자치단체의 지방비 미확보로 인해 2층 전기버스의 제작·출고 일정이 순연됨에 따라 연간 50대의 생산 능력이 있고, 그만큼 국비가 편성되었음에도 2025년에는 34대만 생산되었음.

최근까지도 경기·인천 등 수도권에서 서울로 출퇴근하는 직장인들은 광역버스 부족으로 출퇴근 시간대마다 여러 대의 버스를 보내는 불편을 겪고 있는데[331], 2층 전기버스는 출퇴근 시간대 만차 해소 및 수송력 제고 측면에서 효과적인 만큼, 연간 생산능력인 50대 수준의 실집행이 이루어지도록 해야 할 것임.

국토교통부는 향후 지방비 매칭 지연으로 인한 2층 전기버스 제작·출고 일정 순연이 반복되지 않도록 지방자치단체의 지방비 확보를 독려하는 한편, 연간 계획된 생산대수에 부합하는 생산량을 확보할 수 있도록 관리·감독을 철저히 해야 할 것임.

331) 신문기사, 「"또 꽉 찼네" 광역버스 탑승 '전쟁'…고달픈 직장인」, SBS, 2026.6.23일자

5) 대중교통비 환급 지원(4931-354)

○ 국토교통부는 국민들이 홍보 부족이나 낮은 디지털정보화 수준으로 인해 모두의 카드(K-패스) 이용에 어려움을 겪지 않도록 홍보를 강화하고 모두의 카드 가입 절차를 간소화하는 방안을 조속히 마련하여 추진해야 할 것임.

가) 개요

대중교통비 환급 지원 사업(이하 “K-패스 사업”이라 함)은 정기적인 대중교통 이용을 촉진하고 국민의 교통비 부담 경감을 지원하기 위해, 월 15회 이상 대중교통을 이용한 사람을 대상으로 교통비 지출액의 20~53.3%를 자치단체 경상보조(국비 50%, 서울시 40%)를 통해 환급해 주는 사업임.

K-패스 사업은 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제10조의12[332]에 근거하고 있는데, 2024년 5월부터 기존 알뜰교통카드 사업을 개선한

332) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」
제10조의12(대중교통비 지원 및 환급 사업) ① 국토교통부장관은 대중교통수단 이용을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 정기적으로 대중교통수단을 이용하는 사람에 대하여 대중교통수단을 이용한 횟수나 금액에 따라 교통요금을 지원하거나 환급할 수 있는 사업(이하 "대중교통비 지원 및 환급 사업"이라 한다)을 할 수 있다.
② 국토교통부장관은 대중교통비 지원 및 환급 사업의 추진을 위하여 필요한 교통카드 이용 데이터의 수집·관리·제출 및 제공을 위한 정보시스템을 구축·운영할 수 있다.
「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 시행령」
제11조의10(대중교통비 지원 및 환급 사업) ① 국토교통부장관은 법 제10조의12제1항에 따라 정기적으로 대중교통수단을 이용하는 사람에 대하여 대중교통수단을 이용한 횟수나 금액에 따라 교통요금을 지원하거나 환급할 수 있는 사업(이하 "대중교통비 지원 및 환급 사업"이라 한다)을 실시하기 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 연도별 사업추진계획을 매년 2월말까지 수립해야 한다.
1. 전년도 사업의 추진 성과
2. 사업의 목표 및 주요 추진 계획
3. 예산 및 집행 계획
4. 그 밖에 대중교통비 지원 및 환급 사업의 원활한 시행을 위하여 필요한 사항
② 대중교통비 지원 및 환급 사업의 지원 대상은 다음 각 호의 요건을 모두 갖춘 사람으로 한다.
1. 대중교통비 지원 및 환급 사업에 참여하는 지방자치단체에 주민등록지를 두고 있을 것

K-패스 사업(2026년 현재 기본형)[333]을 시행하였고, 2026년부터는 환급 기준금액 초과분을 전액 환급하는 모두의 카드(정액형)[334]를 도입하였음.

이 사업의 2025년도 예산액은 2,374억 6,000만원으로, 예산현액 2,374억 6,000만원 중 2,374억 3,700만원을 집행(99.9%)하고, 2,300만원을 불용하였음.

【 2025년도 대중교통비 환급비 지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
대중교통비 환급 지원	237,460	237,460	-	-	237,460	237,437	-	23	557,970

자료: 국토교통부

나) 홍보 강화 및 가입 절차 간소화

이 사업의 내역사업은 '환급금 지원'과 '시스템 운영'으로 구분되는데, 환급금 지원은 월 15회 이상 대중교통을 이용한 사람에게 대중교통비 지출금액의 일부를 환급해 주는 것이고, **시스템 운영**은 대중교통비 환급 지원을

2. 대중교통비 지원 및 환급 사업에 따라 대중교통비를 지원받을 수 있는 카드(이하 "대중교통비지원카드"라 한다)를 사용하여 정기적으로 대중교통수단을 이용하는 사람일 것

③ 법 제10조의12제2항에 따른 정보시스템(이하 "대중교통비지원카드 정보시스템"이라 한다)에 대한 관리적·기술적 보호 조치의 내용에 관하여는 제11조의8(제3호는 제외한다)을 준용한다. 이 경우 "통합정보시스템"은 "대중교통비지원카드 정보시스템"으로, "교통카드데이터"는 "대중교통비지원카드 이용 데이터 및 다른 교통데이터"로 본다.

333) 기존 K-패스 사업인 기본형은 월 15회 이상 대중교통을 이용한 경우 지출 금액의 일정 비율을 환급하는 방식으로, 일반 성인 20%, 청년(만 19~34세) 30%, 저소득층 53.3%의 환급률이 적용됨.

334) 정액형은 환급 기준금액을 초과하여 지출한 대중교통비 차액 전액을 환급하는 방식으로, 이용자가 일정 기준금액 이상을 지출한 경우 그 초과분을 100% 환급받음.

위한 환급비용의 정산·적립·지급 및 이용자 관리, 민원 대응, 통계 분석 등을 운영·관리하는 것으로 **K-패스 사업 홍보비도 포함**되어 있음.

K-패스 사업은 2024년 5월 사업 시작 이후 가입자가 급증하고 있는데, 2024년 266만명에서 2025년 427만명, 2026년 6월 현재 549만명으로 증가하였음.

이들 가입자의 연령대별 인원(비중, 2026년 6월 기준)을 살펴보면, 20대가 182만명(33.1%), 30대가 131만명(23.9%), 40대가 87만명(15.9%), 50대가 79만명(14.4%), 60대 이상이 66만명(12%)임.

【 K-패스 사업 연령대별 가입자 현황 】

(단위: 명)

구분	20대 미만	20대	30대	40대	50대	60대 이상	합계
'24년 (5월~)	59,720	993,737	641,100	393,914	356,465	216,362	2,661,298
'25년	80,973 (1.9%)	1,488,096 (34.9%)	996,552 (23.3%)	653,441 (15.3%)	567,954 (13.3%)	480,459 (11.3%)	4,267,475
'26년 (6월 기준)	51,733 (0.9%)	1,818,219 (33.1%)	1,307,807 (23.8%)	870,496 (15.8%)	786,652 (14.3%)	656,946 (12%)	5,491,853

자료 : 국토교통부

반면, 전체 인구에서 차지하고 있는 연령대별 인구 비중(2026년 5월 기준)은 20대가 10.9%, 30대가 13.1%, 40대가 14.7%, 50대가 16.8%, 60대 이상이 29.7%임.

【 연령대별 인구 현황 】

(단위: 명)

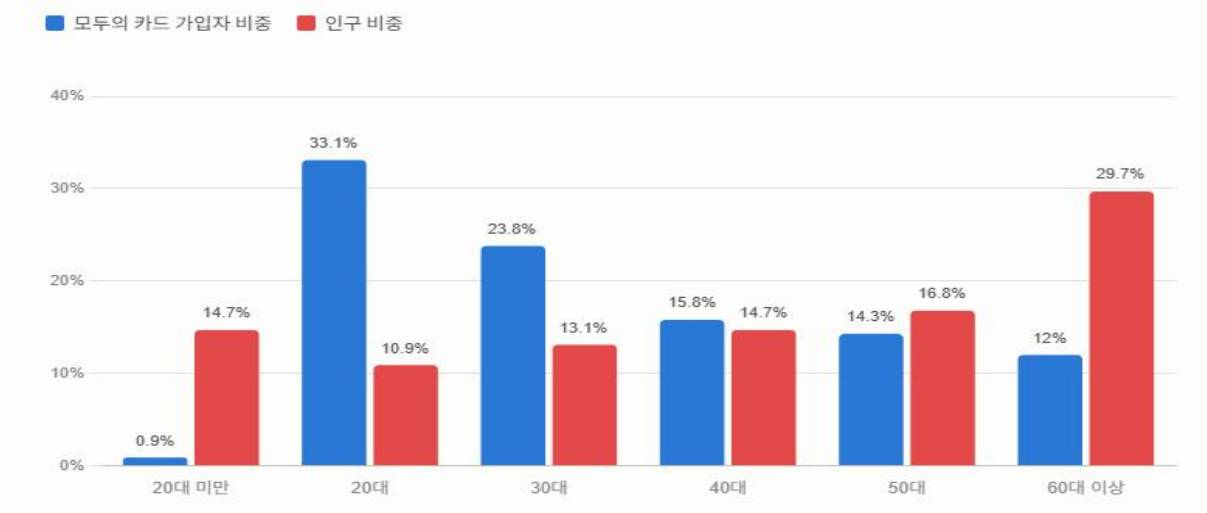
구분	20대 미만	20대	30대	40대	50대	60대 이상	합계
연령대별 인원	7,518,245 (14.7%)	5,574,553 (10.9%)	6,693,766 (13.1%)	7,511,585 (14.7%)	8,609,372 (16.8%)	15,187,809 (29.7%)	51,095,330 (100%)

자료 : 행정안전부 주민등록 인구통계, '26년 5월 기준

K-패스 사업의 연령대별 가입자 비중과 인구 비중을 비교해 보면 상반된 양상이 나타난다는 것을 알 수 있는데, **20대~40대는 가입자 비중이 인구 비중 보다 높은** 반면 **50대 이상은 가입자 비중이 인구 비중 보다 낮게** 나타남.

특히, 20대의 경우 가입자 비중은 33.1%이나 인구 비중이 10.9%로 K-패스(모두의 카드)를 가장 적극적으로 이용하고 있음을 알 수 있고, 50대의 경우 인구 비중은 16.8%를 차지하지만 K-패스 가입자 비중은 14.3%에 그치고 있음.

【 연령대별 가입자 및 인구 비중 비교 】



이는 20대와 30대는 K-패스를 적극적으로 이용하고 있는 반면, 50대 이상은 이용이 상대적으로 저조하다는 것을 보여주는데, 그 주요 원인으로는 낮은 정보 접근성과 디지털정보화 수준으로 볼 수 있음.

고령층 등 정보 접근성이 낮은 집단에게 복지제도의 복잡화는 불리하게 작용하고[335], 일반 국민의 디지털정보화 수준(디지털정보화 접근 수준, 디지털정보화 역량 수준, 디지털 정보화 활용 수준)을 100으로 할 때 50대 이상 고령층의 수준은 71.4(2024년 기준)에 불과한 것으로 나타났음[336].

따라서 50대 이상 고령층의 낮은 정보접근성과 디지털정보화 수준을 고려할 때, 보다 많은 국민들이 K-패스를 이용할 수 있도록 홍보를 강화하고 가입절차를 간소화할 필요가 있음.

하지만 K-패스와 관련한 홍보 예산은 미미한 수준인데, 2025년 한 해 동안 집행된 홍보 예산은 637만원에 불과함.

【 2025년 K-패스 홍보 예산 집행 내역 】

홍보명	홍보 내용	금액(원)
업무협약식 인쇄비 등	보험사 업무협약식에 필요한 물품 제작 및 인쇄비	693,000
청년간담회 소품제작	간담회 진행에 필요한 소품 제작	1,486,100
400만 기념 이벤트 경품지급	온라인 이벤트 당첨자 경품 지급	3,747,700
청년간담회 인플루언서 수당	청년간담회 참석한 인플루언서 의견 수렴	450,000
합계		6,376,800

자료 : 국토교통부

335) 이다미·임완섭·이주미, 「복지급여 신청주의 개선을 위한 연구」, 한국보건사회연구원, p138
336) 한국지능정보사회진흥원, 「2024 디지털정보격차 실태조사」, 2025.

2026년 또한 홍보가 미미한 수준인데, 모두의카드 서울역 현장이벤트 5,486만원, 이용자 500만명 기념 및 신규 정책 방향 홍보에 5,442만원, 열차내 광고 2,662만원, 서울역 등 역사내 광고 1,961만원, 배너 광고에 1,000만원, 2026년 변경사항 및 정책 홍보에 481만원 등을 집행하였음. 특히, 2026년의 경우 추경(1,904억 300만원)이 편성되어 총 예산이 7,483억 7,300만원임에도 불구하고 2026년 7월까지 집행한 홍보비는 2억원 미만임[337].

【 2026년도 홍보 예산 집행 내역 】

홍보명	홍보 내용	금액(원)
발표자료 제작	지자체간 협약에 필요한 사업계획 등 자료 제작	2,222,000
동영상 제작	26년 변경사항 및 정책 홍보	4,807,000
홍보 포스터	모두의카드 정책 및 한시적 추경 혜택에 대한 안내	1,815,000
국민자문위원단 자문비	국민자문위원 12명 위촉 및 의견 수렴	1,800,000
500만 기념행사	이용자 500만명 기념 및 신규 정책 방향 홍보	54,417,000
역사내 광고	서울역 내 파노라마 전광판 광고 송출	8,228,000
네이버 배너 광고	네이버 앱 스마트채널 배너 홍보	10,000,000
스팟영상 제작	추경 내용을 반영하기 위한 스팟 영상 수정 제작	3,740,000
현장이벤트	모두의카드 서울역 현장이벤트	54,857,000
역사내 광고	오송역 조명 광고	11,385,000
열차내 광고	KTX 내부 모니터 광고 송출	26,620,000
합계		179,891,000

자료 : 국토교통부(2026.7. 기준)

또한, 현재 모두의 카드(K-패스)에 가입하기 위해서는 모두의 카드 전용카드를 발급 받은 후, 반드시 K-패스 공식앱(또는 홈페이지)에 별도로 회원가입을 하고 사용카드를 등록해야 하는 절차를 거쳐야 함.

337) 모두의 카드(K-패스) 홍보는 한국교통안전공단이 민간위탁 방식으로 수행하고 있으며, 2026년 예산 설계서상 예산은 약 3억 7천만원(추경 2억 4천만원)임.

【 모두의 카드 가입 절차 】



자료 : 국토교통부

그러나 50대 이상 연령층의 경우 디지털정보화 수준이 낮은 것으로 나타나, 스마트폰 애플리케이션 조작이나 온라인 회원 가입 등 모두의 카드(K-패스) 전용카드 발급 이후 요구되는 K-패스 공식 앱(또는 홈페이지) 가입 절차에서 상당한 어려움을 겪을 것으로 예상되므로, 이를 개선할 필요가 있는 것으로 보임.

이와 관련하여 국토교통부는 카드사와 협의하여 카드 발급과 동시에 모두의 카드 회원가입 및 카드 등록이 함께 처리될 수 있는 방안을 2026년까지 마련하는 것을 목표로 추진 중이라 함.

따라서 국토교통부는 국민들이 홍보 부족이나 낮은 디지털정보화 수준으로 인해 모두의 카드(K-패스) 이용에 어려움을 겪지 않도록 홍보를 강화하고 모두의 카드 가입 절차를 간소화하는 방안을 조속히 마련하여 추진해야 할 것임.

6) 교통약자이동편의증진(4932-301)

○ 2025년말 기준 전국 저상버스 보급률은 53.3%로 2026년 목표인 62%에 미달하고 있으나, 매칭 지방비 부족, 기후에너지환경부의 무공해차 보조금 부족 등의 사유로 교부물량이 편성물량에 미치지 못하고 있으므로, 저상버스 보급률이 낮은 지방자치단체의 지방비 우선 확보 등을 위한 집행관리를 강화하고, 무공해차 보조사업과 수소충전시설 설치 지원 사업을 담당하는 기후에너지환경부와 협력하여 지역별 · 차종별 수요에 부합하고, 수소인프라 여건을 고려한 국비보조 연계체계를 구축할 필요가 있음.
○ 교통약자 이동편의 통합관리시스템 시범운영 결과 이용 만족도와 관외 이동 실적이 개선되었으나 시범운영 지자체 외 다른 지자체의 참여가 없고 시범운영 지자체에서도 이용자 가입률이 매우 저조하므로, 지자체의 참여 확대와 함께 통합시스템 연계가 완료된 지자체에서 관내 중증보행장애인을 대상으로 적극적이고 다양한 방법으로 시스템 가입을 안내・홍보하도록 하여 가입률을 제고할 필요가 있음.

가) 개요

교통약자이동편의증진 사업은 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 지자체의 저상버스 및 특별교통수단 도입 보조, 여객자동차터미널 장애물없는 생활환경(Barrier Free, BF) 인증[338], 교통약자 이동편의 실태조사, 교통약자 장거리 이동지원 등의 내역사업을 수행하는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 2,264억 1,200만원으로 전년도 이월액(3억 1,700만원)과 다른 사업으로의 전용액(△29억원[339])을 반영한 예산현액은 2,238억 2,900만원임. 이 중 2,109억 1,500만원(94.2%)이 집행되고, 1,800만원이 다음연도로 이월되었으며, 128억 9,600만원이 불용되었음.

---

338) 어린이·노인·장애인·임산부 및 일시적 장애인 등이 개별시설물·지역을 접근·이용·이동함에 있어 불편을 느끼지 않도록 계획·설계·시공·관리 여부를 공신력 있는 기관이 평가하여 인증하는 제도

339) 2025년에 광역버스 준공영제 지원 사업비 부족으로 '광역버스 공공성 강화 지원사업(4931-342)에 29억원이 전용됨.

【 2025년도 교통약자이동편의증진 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
교통약자이동편의증진	226,412	226,412	317	△2,900	223,829	210,915	18	12,896	235,899
• 저상버스도입보조 (자치단체경상보조)	160,290	160,290	-	△2,900	157,390	145,686	-	11,704	162,864
• 특별교통수단도입보조	64,857	64,857	-	-	64,857	63,941	-	916	70,090
(업무추진비)	7	7	-	-	7	7	-	-	7
(자치단체경상보조)	64,850	64,850	-	-	64,850	63,934	-	916	70,083
• 교통약자이동편의 실태조사(일반연구비)	-	-	300	-	300	292	-	8	500
• BF인증사업	100	100	17	-	117	97	18	2	460
(자치단체경상보조)	-	-	-	-	-	-	-	-	360
(일반연구비)	100	100	17	-	117	97	18	2	100
• 교통약자장거리이동 지원(자치단체경상보조)	350	350	-	-	350	115	-	235	400
• 교통약자 이동편의통합 관리시스템 (민간위탁사업비)	815	815	-	-	815	784	-	31	985

※ 자료: 국토교통부

나) 저상버스 보급목표 달성을 위한 집행관리 강화 및 관계부처 간 국비보조 연계체계 구축 필요

저상버스 도입보조 내역사업은 지자체와 분담하여 운송사업자가 시내 노선버스를 계단이 없고 차체가 낮아 휠체어 이용자 및 고령자 등의 승·하차가 용이한 저상버스로 구입하는 비용을 지원하는 사업임. 국고보조율은 서울이 40%, 그 외 지역은 50%임.

이 사업의 2025년도 예산액은 1,602억 9,000만원이나 다른 사업으로 전용된 29억원을 뺀 예산현액은 1,573억 9,000만원으로, 이 중 1,456억 8,600만원이 집행되고, 117억 400만원이 불용되었음.

【 저상버스 도입보조 내역사업 결산(2023~2026.5월말) 】

(단위 : 백만원)

연도	예산액		전년도 이월액	전용	예산 현액	집행액(B)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
	본예산	추경 (A)							
2023	189,519	189,519	-	-	189,519	189,514	-	5	100.0
2024	167,495	167,495	-	△19,400	148,095	148,085	-	10	88.4
2025	**160,290**	**160,290**	**-**	**△2,900**	**157,390**	**145,686**	**-**	**11,704**	**90.9**
2026.6월말	162,864	162,864	-	-	162,864	133,977	-	-	82.3

※ 자료: 국토교통부

전국의 저상버스 보급 현황은 정부 목표에 미치지 못하고 있음.

정부는 「제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026)」에 따라 2026년까지 저상버스 보급률을 서울은 90%, 광역시는 61%, 도는 41%로 높여 전국 보급률 62%에 도달한다는 목표를 설정하였으나,

2025년말 기준 전국 저상버스 보급률은 53.3%로 목표치에 근접하지 못하고 있고, 지역별로도 서울을 포함한 10개 시·도가 목표 보급률에 미달하고 있으며, 특히 울산, 인천, 서울, 대전 및 전남 등은 목표와 실제 보급률 간 격차가 비교적 큼.

【 2025년 지방자치단체별 저상버스 보급 현황 】

(단위: 대, %, %p)

구 분	2026년 목표 보급률 (가)	2025년 보급률			
		전체버스 (A)	저상버스 (B)	보급률 (나=B/A)	목표대비 (나-가)
서울	**90.0**	**7,383**	**5,438**	**73.7**	**△16.3**
부산	61.0	283	217	76.7	15.7
대구		**1,580**	**853**	**54.0**	**△7.0**
인천		**2,183**	**934**	**42.8**	**△18.2**
광주		**1,044**	**513**	**49.1**	**△11.9**
대전		**1,062**	**490**	**46.1**	**△14.9**
울산		**762**	**227**	**29.8**	**△31.2**
세종		418	273	65.3	4.3
경기	41.0	10,796	5,897	54.6	13.6
강원		**872**	**342**	**39.2**	**△1.8**
충북		903	402	44.5	3.5
충남		**1,226**	**426**	**34.7**	**△6.3**
전북		1,065	439	41.2	0.2
전남		**1,313**	**366**	**27.9**	**△13.1**
경북		**1,352**	**485**	**35.0**	**△5.1**
경남		2,125	1,110	52.2	11.2
제주		793	343	43.2	2.3
전국	**62.0**	**35,160**	**18,755**	**53.3**	**△8.7**

※ 자료: 국토교통부

한편, 국토교통부는 지자체의 저상버스 도입 수요를 반영하여 예산을 편성하고 있는데, 예산규모가 2023년 1,900억원 가까운 규모였으나 2024년부터 1,600억원대로 축소되었음.

그럼에도 2024년에는 194억원을 다른 사업으로 전용하였고, 2025년에도 29억원을 전용하고 117억원을 불용하는 등 사업 집행실적이 편성된 예산에 미치지 못하고 있음.

2024년에 편성물량(3,765대)보다 426대 적게 국비가 교부되었고, 2025년에는 편성물량(3,702대)보다 385대 적게 국비가 교부되었는데, 교부물량이 편성 때보다 감소한 주요 이유는 주로 매칭 지방비 부족 또는 기후에너지환경부의 무공해차 보조금 부족 등에 따른 것으로 파악됨.

【 지자체별 저상버스 도입 편성 및 교부 물량(2024・2025) 】

(단위 : 대)

지자체	2024				2025			
	편성물량 (A)	교부물량 (B)	B-A	증감 사유	편성물량 (A)	교부물량 (B)	B-A	증감 사유
합계	**3,765**	**3,339**	**△426**		**3,702**	**3,589**	**△385**	
서울	544	544		수요 전환(대형→중형)	**692**	**546**	**△146**	**기후부 보조금 예산 규모에 맞춰 도입수요 조정**
부산	237	237		-	241	179	△62	대폐차 수요 반영
대구	90	112	22	대폐차 수요 추가반영	92	113	21	대폐차 수요 반영
인천	255	255		-	281	286	5	중형→대형 변경
광주	**100**	**60**	**△40**	**매칭 지방비 부족**	**140**	**100**	**△40**	**수소충전 인프라 부족**
대전	**164**	**55**	**△109**	**매칭 지방비 부족**	55	55	0	-
울산	59	57	△2	수요 전환(중형→대형)	58	58	0	-
세종	**60**	**38**	**△22**	**매칭 지방비 부족**	**40**	**37**	**△3**	**지방비 매칭 미확보**
경기	**1,165**	**933**	**△232**	**환경부 보조금 부족 등**	**1,083**	**914**	**△169**	**기후부 보조금 예산 규모에 맞춰 도입 조정, 시군예산 미확보로 인하여 수요 변경**
강원	83	82	△1	수요 전환(중형→대형)	123	122	△1	시·군 수요 감소
충북	107	100	△7	**매칭 지방비 부족**	82	82	0	-
충남	112	111	△1	수요 전환(중형→대형)	127	110	△17	신규 수요 반영
전북	158	158		-	125	144	19	신규 수요 반영
전남	124	124		-	115	102	△13	시·군 수요 감소
경북	110	118	8	노선개편(증차)	142	153	11	신규 수요 반영
경남	244	248	4	대폐차 수요 추가반영	242	241	△1	시·군 수요 감소
제주	153	107	△46	양문형저상버스 도입지연	64	75	11	신규 수요 반영

※ 자료: 국토교통부

따라서, 국토교통부는 저상버스 보급률이 목표치에 미달하는 지역을 중심으로 지자체가 이 사업의 매칭 지방비를 우선적으로 확보하도록 정기적 집행점검 등을 강화할 필요가 있음.

또한, 기후에너지환경부 보조금 부족 원인은 운송사업자가 저상버스를 수소버스나 전기버스로 구입하는 경우 국토교통부의 저상버스 도입 보조금과 기후에너지환경부의 무공해차 보조금을 동시에 지원받을 수 있는데,[340]

기후에너지환경부가 2024년부터 전기버스 지원 물량을 축소하고 수소저상버스 지원 물량을 확대하면서, 수소충전소 등 관련 기반시설이 부족하여 수소버스보다 전기버스 도입을 선호하는 일부 지자체의 경우 필요한 무공해차 보조금을 확보하지 못하여 발생한 것으로 보임.

340) 노선버스 운송사업자가 친환경차 보조금을 지급받는 경우에는, 저상버스 구입가격에서 노선버스 운송사업자 자부담금(1억원 이상)과 무공해차 보조금 합계액을 뺀 차액 만큼을 보조금 한도 내에서 지원함.

< 저상버스 구매 시 보조금 현황 및 실구매가 예시('25.기준) >

구 분			수소저상	전기저상	CNG
공급가			6.3억원	4.25억	2.44억원
제작사 할인(현대자동차)			1.1억원	0.65억원	0.04억원
보조금			최대 4.1억원	최대 2.3억원	0.9억원
	친환경차 보조	국비(기후에너지환경부)	2.1억원	0.7억원	-
		지방비(지자체)**	최대 1.1억원	최대 0.7억원	-
	저상버스보조(국토부·지자체)		0.9억원	0.9억원	0.9억원
실구매가			**1.1억원**	**1.3억원**	**1.5억원**

* 해당 실구매가 예시는 현대자동차(일렉시티 FCEV, 일렉시티, 에어로시티 초저상) 기준으로 작성
** 친환경차보조 중 지방비(지자체) 보조금은 지자체 재정 여건에 따라 지원금액이 상이함.
※ 자료 : 국토교통부

【 기후에너지환경부 무공해차 보급 사업 중 버스 편성물량(2022-2025) 】

사업명	지원 차종	2022	2023	2024	2025
무공해차 보급 (1633-311)	전기승합	2,000대	3,000대	2,000대	1,710대
	수소저상승합	300대	400대	910대	1,190대
	수소고상승합	40대	300대	810대	810대

※ 자료 : 기후에너지환경부

즉, 국토교통부는 노선버스 운송사업자가 노선버스를 차령 만료로 대폐차(代廢車)하는 경우 저상버스로 도입하도록 의무화하고 있는 「교통약자의 이동편의 증진법」 제14조제7항[341]에 따라 사전 저상버스 도입 수요를 조사하여 예산편성 시 반영하고 있으나, 그 수요가 기후에너지환경부의 관련 보조금 사업 예산에는 반영되지 못한 데서 비롯된 것임.

따라서, 저상버스 도입 보조금과 무공해차 보조금이 저상버스 도입 수요에 맞게 원활하게 지원될 수 있도록, 지자체의 저상버스 도입 수요를 전기

341) **「교통약자의 이동편의 증진법」**

제14조(노선버스의 이용 보장 등) ⑦ 노선버스 운송사업자가 대통령령으로 정하는 운행형태에 사용되는 버스를 「여객자동차 운수사업법」 제84조제2항에 따라 대폐차하는 경우에는 저상버스로 도입하여야 한다. 다만, 도로의 구조·시설 등이 저상버스의 운행에 적합하지 아니하여 해당 노선의 노선버스 운송사업자가 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 소관 교통행정기관의 승인을 받은 경우에는 그러하지 아니하다.

「여객자동차 운수사업법」

제84조(자동차의 차령 제한 등) ① 여객자동차 운수사업에 사용되는 자동차는 자동차의 종류와 여객자동차 운수사업의 종류에 따라 대통령령으로 정하는 연한[이하 "차령"(車齡)이라 한다] 및 운행거리를 넘겨 운행하지 못한다. 다만, 시·도지사는 해당 시·도의 여객자동차 운수사업용 자동차의 운행여건 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 안전성 요건이 충족되는 경우에는 2년의 범위에서 차령을 연장할 수 있다.

② 여객자동차 운수사업의 면허, 허가, 등록, 증차 또는 대폐차(代廢車: 차령이 만료되거나 운행거리를 초과한 차량 등을 다른 차량으로 대체하는 것을 말한다)에 충당되는 자동차는 자동차의 종류와 여객자동차 운수사업의 종류에 따라 3년을 넘지 아니하는 범위에서 대통령령으로 정하는 연한(이하 "차량충당연한"이라 한다) 이내로 하여야 한다. (단서 생략)

③·④ (생략)

버스와 수소버스 등 차종별로 구분하여 파악하고, 예산편성 단계부터 기후에너지환경부와 관련 정보를 공유 및 상호 협의하는 체계를 구축할 필요가 있음.

아울러, 기후에너지환경부의 수소충전소 확충 사업[342]을 통하여 수소버스 충전시설을 확대하고, 수소버스 충전시설이 확충되는 지역 위주로 수소저상버스 도입을 유도하는 등 기후에너지환경부의 수소차량 보급 확대 정책과 국토교통부의 교통약자의 이동편의 증진을 위한 저상버스 보급 확대 정책이 서로 유기적으로 연계될 수 있는 체계를 구축할 필요가 있음.

다) 교통약자 이동편의 통합관리시스템 연계·가입 확대 필요

교통약자 이동편의 통합관리시스템 내역사업은 중증보행장애인 등 교통약자가 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따라 시장·군수가 의무적으로 도입·운영하는 특별교통수단(이른바 “장애인콜택시”)을[343] 보다 편리하게

342) 2025년 기후에너지환경부 수소충전소 설치 지원사업 편성 및 집행 내역

세부사업-내역사업	예산편성 근거	집행내역	비고
무공해차 충전인프라 구축			
수소충전소 설치	**196,280백만원**	**113,210백만원**	공모사업 수요 부족에 따른 불용액(83,070백만원) 발생
(민간보조)	승용충전소(7개소) : 13,300백만원 상용충전소(51개소) : 150,500백만원	상용(기체)충전소 : 52,500백만원(16개소) 상용(액화)충전소 : 36,000백만원(10개소)	
(지자체보조)	승용충전소(3개소) : 5,180백만원 상용충전소(7개소) : 27,300백만원	승용(기체)충전소 : 1,890백만원(1개소) 상용(기체)충전소 : 15,820백만원(5개소) 상용(액화)충전소 : 7,000백만원(1개소)	

자료 : 2025년도 기후에너지환경부 국회 제출 결산 설명자료 재구성

343) 「**교통약자의 이동편의 증진법**」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

8. “**특별교통수단**”이란 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 말한다.

제7조(지방교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장(이하 “시장”이라 한다) 이나 군수(광역시에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 같다)는 교통약자 이동편의

이용할 수 있도록 특별교통수단 전국통합예약시스템을 구축·운영하는 사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 8억 1,500만원으로, 이 중 7억 8,400만원(96.2%)이 집행되고, 3,100만원이 불용되었음.

【 2025년도 교통약자 이동편의 통합관리시스템 내역사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
교통약자 이동편의 통합관리시스템 (민간위탁사업비)	815	815	-	-	815	784	-	31	985

※ 자료: 국토교통부

현재 특별교통수단의 운행범위는 관할 지자체와 인근 광역지자체로 제한되어 있음.[344] 이에 따라 교통약자가 등록 지역 특별교통수단의 운행범위를 벗어나 다른 시·군의 특별교통수단을 이용하려면 해당 시·군의 이동지원센터 또는 광역이동지원센터에[345] 별도로 이용자 등록을 하고 예약을 해야

증진계획에 따라 관할 지역에 있는 교통약자의 이동편의 증진을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민과 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 지방교통약자 이동편의 증진계획(이하 “지방교통약자 이동편의 증진계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. (단서 생략)

② ~ ⑩ (생략)

제16조(특별교통수단의 운행 등) ① 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.

344) **「교통약자의 이동편의 증진법」**

제16조(특별교통수단의 운행 등) ⑥ 지방자치단체는 제5항에도 불구하고 특별교통수단의 운행 대수, 운행 횟수 등을 고려하여 그 운영의 범위를 인근 특별시·광역시·도 등으로 하며, 구체적인 운영의 범위 및 운영방법 등은 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.

345) **「교통약자의 이동편의 증진법」**

제16조(특별교통수단의 운행 등) ② 시장이나 군수는 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수단을 운행하는 자를 통신수단 등을 통하여 연결하여 주는 이동지원센터를 설치하여야 한다. 다만, 도지사가 특별교

하는 번거로움이 있는데, 등록 및 예약 절차나 방식도 지자체별로 상이하여 교통약자의 관외 이동에 상당한 불편함이 있음.

국토교통부는 이러한 불편을 해소하기 위하여 전국 단일의 대표전화, 인터넷, 앱 등을 통해 이용자 등록과 예약·배차 등의 서비스를 통합적으로 제공하는 교통약자 이동편의 통합관리시스템(이하 “통합시스템”)을 2025년 9월에 구축하였음.[346]

이에 따라 지자체가 자체 배차시스템과 서버를 통합시스템에 연계하면, 해당 지역의 특별교통수단 이용대상자[347]는 통합시스템에 가입하여 서비스를 이용할 수 있음. 다만, 현재 통합시스템 가입대상은 중증보행장애인으로 한정되어 있음.

국토교통부는 2025년 9월 29일부터 대전시, 세종시와 충청북도의 11개 시·군를 대상으로 통합시스템 시범서비스를 운영하고 있음.

통수단의 효과적 운영을 위하여 관할 행정구역 내의 시·군수와 협의하여 이동지원센터를 제3항에 따른 광역이동지원센터와 통합하여 운영하는 경우에는 그러하지 아니하다.

③ 도지사는 특별교통수단의 효과적 운영 및 관할 행정구역 내 시·군 간 특별교통수단의 원활한 환승·연계를 지원하기 위하여 광역이동지원센터를 설치하여야 한다.

346) 교통약자 이동편의 통합관리시스템 구축 추진 경과
- ISP 수립을 위한 연구용역비 ’22년 추경 반영(’22.5)
- 교통약자 이동편의 통합관리시스템 ISP 수립(’23.5)
- 교통약자 이동편의 통합관리시스템(명칭: 교통약자 이동편의 정보관리시스템) 위탁 고시 및 구축(’24~’25.9)

347) **「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」**

제6조(특별교통수단의 이용대상자 등) ① 법 제16조제9항에 따라 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위는 다음과 같다. 다만, 제3호에 따른 교통약자(해당 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자를 포함한다)는 해당 시·군의 관할구역 안에서 특별교통수단을 이용하려는 경우로 한정한다.

1. 중증보행장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람
2. 삭제 <2023. 7. 20.>
3. 버스·지하철 등의 이용이 어려운 노인 등 특별교통수단을 이용하게 할 필요가 있다고 시·군의 조례로 정하는 사람
4. 제1호 및 제3호에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자

【 충청권 특별교통수단 통합예약 시범사업 현황 】

□ 시범사업 개요

○ 시범대상 광역지자체 : 대전시, 세종시, 충청북도(11개 시·군*)

* 청주시, 충주시, 제천시, 보은군, 옥천군, 영동군, 증평군, 진천군, 괴산군, 음성군, 단양군

○ 시범서비스 오픈일자 : '25. 9. 29(월)

○ 시범서비스 이용대상 : 시범대상지자체內 중증 보행상 장애인 4.8만명*

* 대전시(20천명), 세종시(3천명), 충북도(25천명)

○ 시범서비스 대상차량 : 특별교통수단(장애인콜택시) 344대*

* 대전(116대), 세종(29대), 충북(199대)

○ 시범서비스 내용 : One-number(대표전화 ☎ 1599-8881), 인터넷(dtis.kotsa.or.kr), 앱(안드로이드, IOS)으로 편리하게 이용자 등록, 예약·즉시배차 등 통합 서비스 제공

○ 시범사업 만족도 조사 : 만족 82.0%(매우만족 49.2%, 만족 32.8%)

* 통합회원(60명) 대상 온라인·유선 설문조사('25.12.9~12.26) 결과

□ 시범사업 결과

○ 만족도 조사 결과 : 만족 82.0%(매우만족 49.2%, 만족 32.8%)

* 통합회원(60명) 대상 온라인·유선 설문조사('25.12.9~12.26) 실시

○ 시범사업 전·후 비교

- 지역별 관외이동 배차 일평균 이용건수

구 분		시범사업 前	시범사업 後	증감(건, %)
대전시	일평균 이용건수(건)	12.37	14.08	1.71건↑ (13.82%↑)
	일평균 이용자수(명)	5.89	7.06	1.17건↑ (19.86%↑)
세종시	일평균 이용건수(건)	16.75	17.67	0.92건↑ (5.49%↑)
	일평균 이용자수(명)	5.52	6.61	1.09건↑ (19.75%↑)
충청북도 (11개시·군)	일평균 이용건수(건)	5.20	5.50	0.30건↑ (5.77%↑)
	일평균 이용자수(명)	3.20	3.63	0.43건↑ (13.44%↑)

* 시범사업전(8, 9월) 대비 시범사업후(10, 11월) 3개 지역 간 관외이동 비교자료

※ 자료 : 국토교통부

2025년 12월에 시범운영 지역의 통합회원 대상으로 실시한 만족도 조사 결과, 응답자의 82.0%(매우만족 49.2%, 만족 32.8%)가 서비스에 만족하는 것으로 나타났으며, 시범사업 시행 전후를 비교한 결과, 대전·세종·충북 3개 지자체 모두에서 관외 이동의 일평균 이용 건 수와 이용자 수가 증가한 것으로 나타났음.

일평균 이용 건 수는 대전이 13.8%, 세종이 5.5%, 충북이 5.8% 각각 증가하였고, 일평균 이용자 수는 대전이 19.9%, 세종이 19.8%, 충북이 13.4% 각각 증가하였음.

이와 같은 결과로 보면, 통합시스템은 휠체어 이용 교통약자의 특별교통수단 이용 편의를 높이고 장거리 이동을 지원하는 데 일정한 효과가 있는 것으로 보임.

그러나, 시범지역 내 중증보행장애인 약 4만 8,000명 가운데 2026년 7월 기준 통합시스템 가입자는 1,384명으로 가입률이 2%대에 불과함. 또한 시범지역 이외에는 통합시스템과 연계를 완료한 지자체가 없는 상황임.

이에 국토교통부는 광역교통복지협의회 및 지자체 등 방문 설명회 개최, 통합시스템 연계 지자체에 특별교통수단 운영비 추가 지원 등의 방안을 통하여 지자체 참여를 독려하고 있으며, 통합시스템 시범지역인 충청권 3개 시·도에 이어 2026년에 광주전남과 강원도의 11개 시·군이 통합시스템 연계에 참여할 예정임.

그런데, 중증보행장애인의 통합시스템 가입과 관련해서는, 현재 통합시스템 연계가 완료되어 시범운영 중인 세종, 대전, 충북의 해당 지자체에서 특별교통수단 신규 이용 신청자 위주로 통합시스템 가입을 안내하고 있고, 기존 특별교통수단 이용자에 대해서는 통합시스템 가입을 적극적으로 홍보하지 않고 있어 통합시스템 가입률이 2%대로 저조한 원인으로 보임.

따라서, 국토교통부는 통합시스템 연계 지자체를 확대해 나가는 것과 함께, 연계가 완료된 지자체에서는 통합시스템 가입이 확대되도록 해당 지자체의 자체 배차시스템 상에 통합시스템 가입 홍보·안내 배너를 띄우거나 특별교통수단 내에 홍보물을 게시·배포하는 등 적극적이고 다양한 방법으로 홍보를 실시하도록 지도하여 통합시스템 가입률을 제고할 필요가 있음.

4. 지역균형발전특별회계

가. 지역자율계정

1) 혼잡도로 건설(1939-300)

○ 지방비 매칭이 저조한 사업은 지방비 우선 확보 후 집행, 행정절차 완료 후 국고보조금 교부, 지방비 매칭 실적에 맞춘 국비 편성 등의 방안을 검토하고, 지방비 미매칭이 장기화·심화되는 사업에 대하여는 예산 감액 등 조치를 실효성 있게 적용하여 원활한 사업 추진과 지자체의 책임성을 강화할 필요가 있음.

가) 개요

혼잡도로 건설 사업[348]은 「도로법」 제8조[349] 및 제86조[350]에 따라 도로

348) 2024년까지 혼잡도로 각 사업이 세부사업이었다가 2025년부터 설계 중인 사업은 대도시권 교통혼잡도로지원(1939-302)의 내역사업으로, 공사 중인 사업은 혼잡도로 건설(1939-300)의 내역사업으로 편입됨.

349)「도로법」

제8조(대도시권 교통혼잡도로 개선) ① 국토교통부장관은 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 도로관리청인 도로 중 대도시권의 주요 간선도로로서 교통 혼잡의 해소, 물류의 원활한 흐름을 위하여 개선사업의 시행이 필요한 구간의 도로(이하 “대도시권 교통혼잡도로”라 한다)에 대하여 5년마다 권역별로 대도시권 교통혼잡도로 개선사업계획(이하 이 조에서 “사업계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.

② 사업계획에는 다음 각 호의 내용이 포함되어야 한다.

1. 대도시권 교통혼잡도로 개선사업(이하 이 조에서 “개선사업”이라 한다)의 목표
2. 개선사업 대상 도로
3. 연차별 개선사업 계획
4. 개선사업의 시행을 위한 총투자 규모
5. 개선사업의 시행에 필요한 재원의 조달방안
6. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

③ 국토교통부장관은 사업계획을 수립할 때에는 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사나 시장·군수·구청장과 협의하고, 제9조에 따른 도로정책심의위원회 심의를 거쳐야 한다.

④ 행정청은 사업계획에 따라 매년 대도시권 교통혼잡도로의 개선을 위한 세부 사업계획을 수립하고 시행하여야 한다.

⑤ 대도시권 교통혼잡도로의 선정 기준, 관리 방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

⑥ 이미 수립된 사업계획을 변경하는 경우에는 제3항의 규정을 준용한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.

⑦ 국토교통부장관은 「지방자치법」 제198조에 따른 인구 50만명 이상 대도시의 주요 간선도로에 대하여 5년마다 교통혼잡 실태 등을 조사할 수 있다.

350) 「도로법」

관리청이 시·도지사 또는 시장·군수·구청장인 대도시권 교통혼잡도로 건설사업의 소요자금 일부를 지방자치단체 자본보조(330-03목)로 지원하는 사업으로, 2025년도 예산에는 광주북부순환도로 사업 등 17개 내역사업이 편성되었음.

혼잡도로 건설에 소요되는 비용은 「도로법 시행령」 제85조제6항[351]에 따라 국가가 50%를 부담하고, 대도시권 교통혼잡도로 개선사업계획 수립 등의 권한은 「도로법」 제110조제1항[352] 및 같은 법 시행령 제100조제1항[353]에

제86조(비용의 지원 등) ① 우회국도 및 일반국도의 지선 건설에 필요한 비용은 제85조제1항에도 불구하고 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 그 도로가 위치한 구역을 관할하는 지방자치단체에 부담시킬 수 있다.

② 국가지원지방도의 건설 및 보수, 유지·관리에 필요한 비용 및 제8조제4항에 따라 대도시권 교통혼잡도로의 개선을 위한 세부 사업계획을 시행하는데 드는 비용은 제85조제1항에도 불구하고 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 국가가 보조하여야 한다. 다만, 국가지원지방도의 도로관리청이 제31조제5항에 따라 스스로 비용을 부담하여 국가지원지방도의 건설공사를 하는 경우 그 건설비용은 국가가 보조하지 아니할 수 있다.

③ 제2항에 따라 건설되는 국가지원지방도와 대도시권 교통혼잡도로의 도로관리청은 사업이 원활하게 추진될 수 있도록 예산을 확보하여야 한다.

④ 제85조제1항에도 불구하고 국토교통부장관은 도로망의 정비 등을 위하여 특히 필요하다고 인정하면 대통령령으로 정하는 바에 따라 일반국도 외의 도로에 관한 비용의 일부나 제23조제2항에 따라 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장이 도로관리청이 되는 일반국도에 관한 비용의 일부를 보조할 수 있다.

⑤ 국토교통부장관은 제110조제3항에 따라 업무를 위탁받은 도로와 관련된 기관 또는 단체가 위탁받은 업무를 수행하는 데 필요한 비용에 대하여 보조 등 재정적 지원을 할 수 있다.

351) 「도로법 시행령」

제85조(국가지원지방도 및 대도시권 교통혼잡도로에 대한 비용의 지원) ① ~ ⑤ (생 략)

⑥ 법 제86조제2항에 따라 대도시권 교통혼잡도로의 개선을 위한 세부 사업계획을 시행하는 데에 드는 비용의 일부를 지원할 때에는 예산의 범위에서 제84조제1항제1호에 따른 공사비(조사·설계에 드는 비용을 포함한다)를 지원할 수 있다.

352) 「도로법」

제110조(권한의 위임·위탁) ① 이 법에 따른 국토교통부장관의 권한은 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제9조의2에 따른 대도시권광역교통위원장, 시·도지사 또는 국토교통부 소속기관의 장에게 위임할 수 있다.

353) 「도로법 시행령」

제100조(권한의 위임) ① 국토교통부장관은 법 제110조제1항에 따라 대도시권 교통혼잡도로에 관한 다음 각 호의 권한을 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제8조에 따른 대도시권광역교통위원회에 위임한다.

1. 법 제8조제1항에 따른 대도시권 교통혼잡도로 개선사업계획의 수립, 같은 조 제6항 본문에 따른 대도시권 교통혼잡도로 개선사업계획의 변경 및 같은 조 제7항에 따른 교통혼잡 실태 등의 조사

2. 제87조제1항에 따른 공사착공보고 및 분기별 공정보고의 접수, 같은 조 제2항에 따른 사업실적보고의 접수

따라 대도시권광역교통위원장에게 위임되어 있음.

이 사업의 2025년도 예산액은 1,056억 1,500만원으로, 이 중 1,033억 1,100만원을 집행하고, 23억 400만원을 불용하였음.

【 2025년도 혼잡도로 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

세부사업 명	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
혼잡도로건설	105,615	105,615	0	0	105,615	103,311	0	2,304	134,641

자료: 국토교통부

나) 지방비 확보를 위한 조치 필요

2025년 혼잡도로 건설사업은 전년도 이월액을 더한 예산현액 1,927억 2,200만원 중 1,071억 4,500만원을 실집행(55.6%)하고, 778억 7,700만원을 이월하였으며, 77억원을 불용하였음.

【 2025년도 혼잡도로 사업 실집행률 】

(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	105,615	103,311	103,311	89,411	192,722	107,145	77,877	7,700	55.6
광주북부순환도로 (광주광역시)	1,104	300	300	9,100	9,400	101	6,300	2,999	1.1
상무지구-첨단산단 (광주광역시)	8,093	8,093	8,093	1,906	9,999	8,820	1,179	0	88.2
월전동-무진로 (광주광역시)	395	395	395	4,439	4,834	1,761	2,681	392	36.4
달서구 상화로 (대구광역시)	30,000	30,000	30,000	22,908	52,908	25,892	27,016	0	48.9
정림동-버드내교 (대전광역시)	9,000	9,000	9,000	381	9,381	8,332	1,049	0	88.8
엄궁대교(부산광역시)	13,810	13,810	13,810	7	13,817	7,230	6,587	0	52.3
대덕특구 동측진입로 (대전광역시)	8,000	8,000	8,000	1,324	9,324	9,293	25	6	99.7
농소-강동(울산광역시)	10,000	10,000	10,000	26,713	36,713	21,612	15,101	0	58.9
부산대교-동삼혁신도시 (부산광역시)	1,000	1,000	1,000	500	1,500	350	1,150	0	23.3
만덕-센텀(부산광역시)	0	0	0	0	0	0	0	0	-
식만-사상(부산광역시)	17,213	17,213	17,213	10,720	27,933	17,045	10,888	0	61.0
금곡-대곡(인천광역시)	3,400	3,400	3,400	5,671	9,071	5,671	3,400	0	62.5
각화동-제2순환로 (광주광역시)	400	400	400	884	1,284	2	800	482	0.2
호남고속도로-북부순환로 (광주광역시)	0	0	0	1,400	1,400	0	400	1,000	0.0
황령3터널(부산광역시)	3,000	1,500	1,500	2,417	3,917	112	984	2,821	2.9
제2명촌교(울산광역시)	0	0	0	841	841	841	0	0	100.0
금호동-서광주로 (광주광역시)	200	200	200	200	400	83	317	0	20.8

자료: 국토교통부

혼잡도로 건설 사업 중 실집행률이 저조한(30% 미만) 사업은, 광주북부순환도로 1.1%, 부산대교-동삼혁신도시 23.3%, 각화동-제2순환로 0.2%, 황령3터널 2.9%, 금호동-서광주로 20.8% 임.

실집행이 부진한 사유로는 실시설계 미완료, 터널구간 재설계, 보완설계, 타당성재조사 등의 절차가 지연됨에 따라 공사 착공이 이루어지지 못한 것이 주요 원인임.

【 2025년도 혼잡도로 사업 실집행 부진사유 】

사업명	실집행률	실집행 부진사유
광주북부순환도로	1.1%	터널구간 재설계로 인한 공사 미착공
부산대교-동삼혁신도시	23.3%	실시설계 미완료로 인한 공사 미착공
각화동-제2순환로	0.2%	실시설계 미완료로 인한 공사 미착공
황령3터널	2.9%	타당성재조사에 따른 공사 미착공
금호동-서광주로	20.8%	보완설계로 인한 공사 미착공

자료: 국토교통부

2025년 혼잡도로 건설지원 사업은 일부 사업의 실집행률 저조 문제 외에도 다수 사업이 **지방비 매칭계획을 준수하지 못하는 문제**가 있음.

2025년 혼잡도로 건설지원 사업에서는 전체 1,564억 1,400만원의 지방비 예산을 매칭할 계획이었으나, 실제 확보한 지방비는 510억 4,600만원에 그쳐 계획 대비 지방비 확보 비율은 32.6%에 불과하였음.

이를 내역사업별로 살펴보면, 혼잡도로 건설지원 사업 17개 내역사업 중 계획 대비 지방비 매칭이 부족한 사업은 12개에 달하였으며, 이 중 8개 사업은 지방비 매칭이 전무한 것으로 나타났음[354].

354) 호남고속도로-북부순환로 사업과 제2명촌교 사업은 2025년 예산이 편성되지 않아 제외함.

【 2025년도 혼잡도로 사업 지방비 매칭 실적 】

(단위: 백만원, %)

사업명	'25년 지방비 매칭 계획(A)	'25년 매칭 지방비(B)	확보 비율(B/A)	미매칭 사유
광주북부순환도로	300	0	0	행정절차 이행(총사업비 협의 등)으로 지방비 미매칭
상무지구-첨단산단	8,093	4,000	49.4	사업 토지보상비 우선 편성으로 지방비 미매칭
월전동-무진로	395	595	100	해당없음
달서구 상화로	30,000	0	0	지자체 재원 부족
정림동-버드내교	1,000	0	0	지자체 재원 부족
엄궁대교	21,210	0	0	'25년 하반기 실공사 착공으로 실집행률 부진 및 보상비 7,500백만원 편성
대덕특구 동측진입로	13,190	0	0	지자체 재원 부족
농소-강동	10,000	10,000	100	해당없음
부산대교-동삼혁신도시	1,000	0	0	기본설계 기술제안입찰에 따라 '25년 설계 추진 예정으로, 공사 착공시기 미도래에 따른 지방비(공사비) 미매칭
만덕-센텀	34,061	21,459	63	수정공정율(공기연장)에 따른 건설보조금 지급시기 미도래, 예상 소비자물자지수와 실지급 시 소비자물가지수 차이에 따른 집행잔액 발생
식만-사상	28,842	11,015	38	행정절차(하천점용, 국가유산 현상변경 협의 등)에 따라 '25년도 공사 추진 불가
금곡-대곡	3,400	1,810	53	지방비 재원 부족. 보상비 우선 편성 (2025년 지방비 보상비 9,000백만원)
각화동-제2순환로	400	0	0	행정절차 이행(기본 및 실시설계용역 등)으로 사업비 미매칭
호남고속도로-북부순환로	0	0	0	해당없음
황령3터널	4,323	0	0	타당성 재조사 추진('25.9월) 등에 따라 국비 4,323백만원 불용
제2명촌교	0	0	0	해당없음
금호동-서광주로	200	2,167	100	해당없음
합계	156,414	51,046	32.6%	

자료: 국토교통부

지방비 미매칭 사유를 유형화하면, 행정절차 지연, 지자체 재원 부족, 공정지연으로 구분할 수 있음.

행정절차 지연은 총사업비 협의, 타당성재조사 추진 등 행정절차 이행에 따른 지연으로 지방비를 매칭하지 못한 경우로 광주북부순환도로, 각화동-제2순환로 등이 이에 해당함.

지자체 재원 부족은 지자체의 재원이 부족하거나 보상비를 우선 편성함에 따라 지방비를 매칭하지 못한 경우로 달서구 상화로, 대덕특구 동측진입로 등이 이에 해당함.

공정지연은 착공시기가 도래하지 않았거나 공기가 연장됨에 따라 집행시기가 지연되어 지방비를 매칭하지 못한 경우로 엄궁대교, 만덕-센텀 등이 이에 해당함.

【 지방비 미매칭 유형 】

미매칭 유형	내역사업	사유
행정절차 지연	광주북부순환도로	행정절차 이행(총사업비 협의 등)으로 지방비 미매칭
	각화동-제2순환로	행정절차 이행(기본 및 실시설계 용역 등)으로 사업비 미매칭
	식만-사상	행정절차(하천점용, 국가유산현상변경협의 등)로 '25년도 공사 추진 불가
	황령3터널	타당성재조사 추진('25.9월) 등에 따라 국비4,323백만원 불용
지자체 재원 부족(보상비 우선 편성)	달서구상화로	지자체 재원 부족
	정림동-버드내교	지자체 재원 부족
	대덕특구동측진입로	지자체 재원 부족
	상무지구-첨단산단	사업토지보상비 우선 편성으로 지방비 미매칭

미매칭 유형	내역사업	사유
	금곡-대곡	지방비 재원 부족, 보상비 우선 편성(2025년 보상비 9,000백만원)
공정 지연	부산대교-동삼혁신도시	기본설계 기술제안입찰에 따라 '25년 설계추진 예정, 공사착공시기 미도래에 따른 지방비(공사비) 미매칭
	엄궁대교	'25년 하반기 실공사 착공으로 실집행률 부진 및 보상비 7,500백만원 편성
	만덕-센텀	수정 공정율(공기연장)에 따른 건설보조금 지급 시기 미도래, 물가지수 차이에 따른 집행잔액 발생

국토교통부는 지방비 미매칭의 주요 원인으로, 지방자치단체 재정여건과 추진 의지, 광역시 내 도심지 사업으로 보상비가 과다하여 공사비에 대한 지방비 미매칭이 발생하고 있는 것으로 설명하고 있음.

그런데 지방비의 미매칭은 단년도에 그치지 않고 지속적으로 발생하고 있는데, 광주북부순환도로, 상무지구-첨단산단, 달서구 상화로, 엄궁대교, 대덕특구 동측진입로, 부산대교-동삼혁신도시, 만덕-센텀, 식만-사상, 금곡-대곡, 각화동-제2순환로, 황령3터널 사업은 2024년에 이어 2025년에도 지방비 미매칭이 발생하였음.

【 2024년·2025년 지방비 미매칭 사업 】

사업명	사유
광주북부순환도로	행정절차 이행(총사업비 협의 등)으로 지방비 미매칭
상무지구-첨단산단	사업 토지보상비 우선 편성으로 지방비 미매칭
달서구 상화로	경기 침체에 따른 세수 부족으로 지방비 확보가 어려운 상황
엄궁대교	행정절차 지연('24.10. 현상변경 완료, 10~3월 공사불가)에 따른 '24년도 공사 추진 불가로 지방비 미매칭
대덕특구 동측진입로	지자체 재정여건이 어려워 미매칭액 발생

사업명	사유
만덕-센텀	’24년도에 열악한 지방 재정 여건으로 일부 매칭(55,431백만원 중 23,103백만원 매칭)
식만-사상	행정절차 지연('24.10. 현상변경 완료, 10~3월 공사불가)에 따른 '24년도 공사 추진 불가로 지방비 미매칭
금곡-대곡	지방비 재원 부족으로 인한 미매칭
각화동-제2순환로	행정절차 이행(기본 및 실시설계용역 등)으로 사업비 미매칭
황령3터널	‘24년도에 열악한 지방 재정 여건으로 일부 매칭(2,821백만원 중 설계 시 필요한 소요금액에 맞춰 1,498백만원 매칭), 실시설계 준공('25.6월) 계획에 따라 '25년도 추경 등을 활용하여 지방비 매칭하고자 하였으나, 타당성 재조사 추진('25.9월) 등에 따라 국비 4,323백만원 불용

자료: 국토교통부

반면, 2024년에는 지방비를 매칭하였으나 2025년에 새롭게 지방비를 매칭하지 않은 사업은 ‘정림동-버드내교 사업’이 유일한데, 이는 지방비 미매칭 문제가 발생하면 단년도에 그치지 않고 지속적으로 발생하고 있음을 보여주고 있음.

이에 지방비 미매칭이 고착화되지 않도록, 미매칭 유형별(행정절차 지연, 재원 부족, 공정지연)로 적합한 조치를 마련하고 그 이행 여부를 정기적으로 점검할 필요가 있음.

이와 관련하여 국토교통부는 사업추진 현황 점검, 대책회의 개최 등을 통해 지자체의 추경 예산 편성을 위해 지속적으로 관리하고, 지자체 미매칭 장기화 또는 심화 시 차년도 예산 편성 시 이를 고려하겠다는 입장임.

또한 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따르면 중앙관서의 장은 지방자치단체 매칭사업의 경우 자부담분 확보 이전에 국비를 교부하

여 사업을 우선 추진토록 할 수 있으나, 추후 당해연도에 지방비 미확보시 보조금 전액 반납 또는 차년도 예산편성 시 감액 조치하고, 전년도에 동 규정의 적용을 받아 국비를 교부 받은 후 지방비를 확보하지 못한 자치단체가 추진하는 동종의 사업은 국비 선 교부 대상에서 제외하도록 규정하고 있는데,[355]

이는 지방비 미확보를 이유로 사업 추진이 지연되지 않도록 국비를 선 교부하여 신속한 사업 집행을 도모하는 한편, 지방비 미확보 시 반납·감액 및 차기 선교부 배제라는 사후 제재를 통해 지방자치단체의 재정 책임성을 담보하려는 것임.

그럼에도 불구하고 최근 3년간 이 사업에서 국토교통부가 당해연도 지방비 미확보시 보조금 전액 반납 또는 차년도 예산편성 시 감액 조치하거나, 전년도에 국비를 교부 받은 후 지방비를 확보하지 못한 자치단체가 추진하는 동종의 사업을 국비 선 교부 대상에서 제외한 사례는 없음.

따라서 지방비 매칭이 저조한 사업에 대해서는 지방비를 확보하여 우선 집행하게 하거나, 보상 및 행정절차 완료 후 국고보조금을 교부하는 방안과 예산편성 시 지방비 매칭 실적에 맞추어 국비 예산을 편성하는 방안을 검토할 필요가 있음.

아울러, 혼잡도로 건설 사업 중 지방비 매칭이 장기화 또는 심화되는 사업에 대하여는 예산 감액 등 규정상의 제재 조치를 실효성 있게 적용함으

355) 기획재정부, 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」, 2025.1. p.118.

로써, 혼잡도로 사업을 원활하게 추진하고 지방자치단체의 책임성을 강화해야 할 것임.

2) 국가지원지방도 건설(1940-300)

○ 국가지원지방도 건설사업은 연례적으로 신규사업의 1차연도 실집행실적이 저조하다는 점을 고려하여 국토교통부는 국가지원지방도 건설 시 기본·실시설계 용역의 수행기간의 재산정 등 현재의 예산편성절차를 점검하고, 신규사업의 경우 1차연도에 소요되는 최소한의 예산을 편성할 필요가 있음.

가) 개요

국가지원지방도 건설 사업은 주요 도시, 항만, 관광지 등을 연결하여 국가간선도로망을 보조하는 국가지원지방도[356] 건설을 지원하는 것으로, 공사비의 70%를 보조하는 자치단체 보조사업(330-03)이며, 이 사업은 2025년도 예산현액 2,650억 6,100만원을 전액 집행하였음.

【 2025년도 국가지원지방도 건설 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
국가지원지방도 건설	265,061	265,061	-	-	265,061	265,061	-	-	285,716

※ 자료: 국토교통부

나) 신규사업의 연례적 집행부진에 대한 대책 마련 필요

국가지원지방도 건설사업은 5년마다 수립되는 국도·국지도 건설계

356) 「도로법」
제15조(지방도의 지정·고시) ② 국토교통부장관은 주요 도시, 공항, 항만, 산업단지, 주요 도서(島嶼), 관광지 등 주요 교통유발시설을 연결하고 국가간선도로망을 보조하기 위하여 필요한 경우에는 지방도 중에서 도로 노선을 정하여 국가지원지방도를 지정·고시할 수 있다. 이 경우 국토교통부장관은 교통 연결의 일관성을 유지하기 위하여 필요한 경우에는 특별시도·광역시도, 시도, 군도 또는 노선이 지정되지 아니한 신설 도로의 구간을 포함하여 국가지원지방도를 지정·고시할 수 있다.

획에 반영된 사업에 대해 기본·실시설계 및 관련 행정절차를 거쳐 착공하게 되는 방식으로 진행되고 있으며, 국토교통부는 기본·실시설계를 마치고 착공 단계에 들어가는 사업구간에 대해 이 사업 예산으로 편성하고 있음.[357]

그런데 최근 3년간(2023~2025) 이 사업에 편성된 신규사업의 1차연도 실집행실적을 살펴보면, 총 20개 사업 중 1개 사업(울주상북덕현-운문터널)을 제외하고 1차연도의 사업예산을 대부분 집행하지 못하고 다음 연도로 이월하여 예산현액 대비 실집행률은 5.7%에 불과하였음.

이에 대해 국토교통부는 국가지원지방도는 기존 도로를 확장하는 사업이 많아 주변지역 민원 등을 반영하는 데 추가적인 시간이 소요되는 등 신규사업들의 기본 및 실시설계용역이 지연되어 착공 공사 발주가 이루어지지 못했기 때문이라고 설명하였음.

【 최근 3년간 신규사업의 1차연도 실집행실적 】

(단위 : 백만원)

연번	내역사업명	부처			최종사업시행주체					
		예산		사업자명	교부액(A)	예산현액	집행액(C)	이월액	불용액	실집행률[C/A]
		본예산	추경							
2023	연천군남옥계-연천상리	200	200	경기	200	200	-	200	-	-
	충북도계-천안탑원	200	200	충남	100	100	-	100	-	-
	밀양신법-동산	200	200	경남	200	200	-	200	-	-
	사천곤양-곤명	200	200	경남	200	200	-	200	-	-
	함안-의령	200	200	경남	200	200	-	200	-	-
	소 계	**1,000**	**1,000**	**-**	**900**	**900**	**-**	**900**	**-**	**-**

357) 기본설계·실시설계 예산은 국가지원지방도건설(지원계정)(1940-301) 사업으로 편성하고 있음.

연번	내역사업명	부처			최종사업시행주체					
		예산		사업자명	교부액(A)	예산현액	집행액(C)	이월액	불용액	실집행률[C/A]
		본예산	추경							
2024	부산가덕대교-송정IC	400	400	부산	400	400	-	400	-	-
	대전문평-신탄진	200	200	대전	200	200	-	200	-	-
	이천백사-여주흥천	200	200	경기	-	-	-	-	-	-
	제천수산-청풍	200	200	충북	200	200	-	200	-	-
	태안근흥정죽-두야	200	200	충남	-	-	-	-	-	-
	나주금천-화순도암	200	200	전남	200	200	-	200	-	-
	장성동화-서삼	200	200	전남	200	200	-	200	-	-
	소 계	1,600	1,600	-	1,200	1,200	-	1,200	-	-
2025	울주상북덕현-운문터널	200	200	울산	200	200	200	-	-	100
	영월주천주천-판운	200	200	강원	200	200	-	200	-	-
	영동양산-양강	200	200	충북	200	200	-	200	-	-
	금산진산행정-읍내	200	200	충남	-	-	-	-	-	-
	순창순창-구림	200	200	전북	200	200	1	199	-	0.3
	정읍부전-칠보	200	200	전북	200	200	1	199	-	0.3
	담양고서-창평	200	200	전남	200	200	-	200	-	-
	영덕강구-축산	200	200	경북	200	200	-	200	-	-
	소 계	1,600	1,600	-	1,400	1,400	202	1,198	0	14.4
합 계		4,200	4,200	-	3,500	3,500	202	3,298	0	5.7

※ 자료: 국토교통부

그러나 최근 3년간 1개 사업을 제외한 19개 신규사업의 1차연도의 집행률이 5.7%에 그치고 있다는 것은 전반적인 예산 편성절차에 문제가 있다고 볼 수 있음.

특히 최근 3년간 집행이 부진했던 19개 신규사업은 모두 기본 및 실시설계용역 기간이 계획보다 지연되어 집행되지 못했다는 점을 고려할 때, 착공예산 편성과정에서 기본 및 실시설계 용역에 소요되는 기간을 엄밀하게 점검할 필요가 있고, 신규사업의 1차연도 예산을 2억원으로 일괄 편성하고 있는데, 착공계약에 필요한 최소한의 소요[358]만을 반영하는 방안도 고려할 필요가 있음.

358) 2025년 순창-구림, 부전-칠보 구간 등에서는 착공계약 발주에 필요한 100만원을 집행하였음.

나. 지역지원계정

1) 재정비촉진사업지원(1036-302)

○ 일부 재정비촉진지구에서 보상 협의가 지연되는 등 재정비촉진사업 절차가 지연되어 이월이 반복되고 있으므로, 국토교통부는 향후 보조금을 교부할 때 각 지방자치단체의 사전 행정절차 이행 여부 또는 연내 집행 가능성 점검을 강화하여 보조금 이월이 최소화될 수 있도록 할 필요가 있음.

가) 개요

재정비촉진사업지원 사업은 「도시재정비 촉진을 위한 특별법」 제29조제1항 단서 및 같은 법 시행령 제32조에 따라 낙후지역 또는 재정 여건이 열악한 지방자치단체의 재정비촉진지구 내 도로·공원·주차장 설치 비용의 일부를 국비로 보조하는 사업임.[359]

---

359) **「도시재정비 촉진을 위한 특별법」**
제29조(기반시설 설치비용의 지원 등) ① 국가 또는 시·도지사는 다음 각 호의 어느 하나 이상에 해당하는 경우에는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장에게 대통령령으로 정하는 기반시설의 설치에 드는 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다. 다만, 제2호 또는 제3호에 해당하는 경우 국가는 대통령령으로 정하는 기반시설의 설치에 드는 비용의 100분의 10 이상 100분의 70 이하의 범위에서 대통령령으로 정하는 금액의 한도에서 지원하여야 한다.
1. 국가 또는 시·도의 계획과 관련이 있는 경우
2. 국가 또는 지방자치단체가 도시영세민을 집단 이주시켜 형성된 낙후지역 등 대통령령으로 정하는 지역으로서 기반시설이 열악하여 사업시행자의 부담만으로는 기반시설을 확보하기 어려운 경우
3. 재정비촉진지구를 관할하는 기초자치단체의 재정자립도 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 경우
4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우

③ 국가는 제1항에 따라 기반시설 설치에 드는 비용을 지원하려는 경우에는 「주거기본법」 제8조에 따른 주거정책심의위원회의 심의를 거쳐 확보된 예산의 범위에서 지원할 수 있다.

「도시재정비 촉진을 위한 특별법 시행령」
제32조(기반시설 설치비용의 지원 등)
② 법 29조제1항 각 호 외의 부분 단서에서 "대통령령으로 정하는 기반시설"이란 도로, 공원 및 주차장을 말한다.
③ 법 제29조제1항 각 호 외의 부분 단서에서 "대통령령으로 정하는 금액"이란 시·군·구(자치구를 말한다. 이하 같다)별 1,000억원을 말한다.

이 사업의 2025년도 당초 예산액 및 예산현액은 47억 8,900만원으로, 이 중 47억 7,700만원이 집행되고 1,200만원이 불용되어 예산현액 대비 집행률은 99.7%로 나타남.

---

④ 법 제29조제1항제2호에서 “국가 또는 지방자치단체가 도시영세민을 집단이주시켜 형성된 낙후지역 등 대통령령으로 정하는 지역”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지역을 말한다.

1. 재정비촉진지구 지정 당시 다음 각 목 중 둘 이상에 해당하는 지역
   가. 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」 제4조에 따른 공익사업의 시행으로 이주하는 자가 집단으로 이주한 지역으로서 이주 당시 300세대 이상의 주택을 건설하여 정착한 지역
   나. 재정비촉진지구 전체 건축물 중 준공 후 20년이 지난 건축물의 비율이 100분의 50 이상인 지역
   다. 재정비촉진지구 전체 건축물 중 준공 후 15년이 지난 다세대·다가구주택의 비율이 100분의 40 이상인 지역(주거지형인 경우만 해당한다)
   라. 재정비촉진지구 1만제곱미터당 건축되어 있는 건축물의 동수가 60동 이상인 지역
   마. 주택접도율이 100분의 30 이하인 지역
   바. 재정비촉진지구 전체 건축물의 연면적 합계 중 주택 외의 용도로 쓰는 부분의 연면적 합계의 비율이 100분의 40 이하인 지역(중심지형인 경우만 해당한다)
   사. 재정비촉진지구 전체 면적 중 「공항시설법」에 따른 장애물제한표면과 「군사기지 및 군사시설 보호법」에 따른 비행안전구역의 비율이 100분의 50 이상인 지역
2. 재정비촉진지구 지정 당시 제1호 각 목의 어느 하나에 해당하고, 법 제12조에 따라 결정·고시된 재정비촉진계획상 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 지역
   가. 재정비촉진지구 전체 건축 연면적 합계 중 주택 외의 용도로 쓰는 부분의 연면적 합계의 비율이 100분의 50 이상인 지역
   나. 재정비촉진사업으로 늘어나는 용적률이 재정비촉진지구 지정 당시 용적률의 100분의 50 이하인 지역
   다. 재정비촉진지구 면적 중 사업시행자가 기존 기반시설 외에 추가로 설치하여야 하는 기반시설 면적의 비율이 100분의 10 이상인 지역

⑤ 법 제29조제1항제3호에서 “대통령령으로 정하는 경우”란 법 제5조에 따라 재정비촉진지구가 지정·고시된 연도를 기준으로 다음 각 호에 모두 해당하는 경우를 말한다.

1. 시·군·구가 관할하는 재정비촉진지구별에서 제2항에 따른 기반시설의 설치에 소요되는 비용의 합계가 해당 시·군·구의 지난 3년간 평균 예산의 100분의 30 이상에 해당하는 경우
2. 재정비촉진지구를 관할하는 시·군·구의 재정자립도 또는 재정자주도(지방자치단체의 재정수입 중 용도가 특정되어 있지 아니한 일반 재원이 차지하는 비율을 말한다. 이하 이 호에서 같다) 중 어느 하나가 전국 평균 재정자립도 또는 재정자주도 이하인 경우. 다만, 시·군·구의 재정자립도 또는 재정자주도 중 어느 하나가 전국 평균의 100분의 110 이상인 경우는 제외한다.

【 2025년도 재정비촉진사업지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년							2026년
	예산액		전년도 이월액	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						
재정비촉진사업지원	4,789	4,789	-	4,789	4,777	-	12	3,831

※ 자료: 국토교통부

나) 집행 가능성을 고려한 보조금 교부 필요

국토교통부는 2025년도에 이 사업을 통하여 부산 금정구(서·금사), 대전 유성구(유성시장), 대전 서구(도마·변동) 및 전남 목포시(서산·온금) 재정비촉진지구의 도로・공원・주차장 등 조성에 필요한 비용 47억 7,700만원을 국비로 보조하였음.

2025년도의 각 지방자치단체 재정비촉진지구별 보조금 실집행내역을 살펴보면 다음과 같음.

【 2025년도 재정비촉진지구별 보조금 실집행내역 】

(단위 : 백만원, %)

시·도	지구명	국토교통부		사업시행주체(지방자치단체)								
											실집행률	
		예산	집행액	교부액 (A)	전년도 이월액 (B)	예산 현액 (C= A+B)	집행액 (D)	금년도 교부액 중 집행액 (E= D-B)	이월액	불용액	현액 대비 집행률 (D/C)	금년도 교부액 기준 집행률 (E/A)
부산 금정구	서·금사	2,300	2,300	2,300	186	2,486	1,834	1,648	652	-	73.7	71.7
대전 유성구	유성 시장	1,057	1,057	1,057	-	1,057	-	-	1,057	0	0	0
대전 서구	도마·변동	32	20	20	-	20	-	-	20	12	0	0
대구 서구	평리	-	-	-	1,000	1,000	1,000	-	-	-	100	-
전남 목포시	서산·온금	1,400	1,400	1,400	815	2,215	1,208	393	1,007	-	54.5	28.1
총 계		4,789	4,777	4,777	2,001	6,778	4,042	2,041	2,736	12	59.6	42.7

※ 자료: 국토교통부

부산 금정구의 경우 전년도 이월액 1억 8,600만원을 포함한 예산현액 24억 8,600만원 중 18억 3,400만원이 집행되어 예산현액 대비 집행률이 73.7%이고, 대전 유성구의 경우 교부된 10억 5,700만원, 대전 서구의 경우 교부된 2,000만원 전액이 각각 집행되지 않아 예산현액 대비 집행률이 0%이며, 전남 목포시의 경우 전년도 이월액 8억 1,500만원을 포함한 예산현액 22억 1,500만원 중 12억 800만원이 집행되어 예산현액 대비 집행률이 54.5%임.[360]

360) 다만, 전년도 이월액이 해당 연도에 집행될 경우, 전년도 이월액을 포함한 예산현액을 기준으로 집행률을 계산하면 전년도 이월액이 없는 경우에 비하여 집행률이 더 높게 산정되므로, 해당 연도의 교부액을 기준으로 한 집행률도 함께 살펴볼 필요가 있음.
부산 금정구의 경우 2024년도에 미집행되어 이월되었다가 2025년도에 집행된 1억 8,600만원을 제외하면 2025년도 교부액 23억원 중 집행된 금액은 16억 4,800만원이므로 2025년 교부액을 기준으로 계산한 집행률은 71.7%이고, 전남 목표시의 경우 2025년도 교부액을 기준으로 계산한 집행률은 28.1%에 불과함.

부산 금정구의 경우 토지소유자의 보상 절차가 지연됨에 따라 6억 5,200만원이 이월되었고, 대전 유성구의 경우 공원조성을 위한 재정비촉진계획이 변경되어 예산 10억 5,700만원 전액이 이월되었으며, 대전 서구의 경우 주민들의 사업추진 반대 등의 사유로 사업진행이 어려워 2,000만원이 이월되고 1,200만원이 불용되었고, 전남 목포시의 경우 등록문화재 지정으로 인한 기반시설계획 변경, 기간만료된 실시계획인가등을 위한 실시설계용역 추진 및 토지 협의 보상 절차가 지연되어 10억 700만원이 이월되었음.

본 사업의 2025년도 보조금 교부는 2025. 4. 3.과 2025. 9. 22. 및 2025. 12. 17. 세 차례 이루어졌는바, 각 지방자치단체의 재정비촉진지구별 보조금 교부일 및 각 날짜별 교부금액을 정리하면 다음과 같음.

【 2025년도 재정비촉진지구별 보조금 교부금액 】

(단위 : 백만원)

구 분		설치하려는 기반시설	보조금 교부금액			
			계	1차 (2025.4.3.)	2차 (2025.9.22.)	3차 (2025.12.17.)
대전 유성구	유성시장	도로, 공원	1,057	880	-	177
대전 서구	도마·변동	공원	20	20	-	-
대구 서구	평리	도로, 공원 등	-	-	-	-
부산 금정구	서·금사	도로, 공원, 주차장 등	2,300	1,500	800	-
전남 목포시	목포 서산·온금	도로, 공원, 주차장 등	1,400	-	-	1,400
합계			4,777	2,400	800	1,577

※ 자료: 국토교통부

보조금의 교부방법에 관한 규정을 두고 있는 「국고보조금 통합관리지침」(기획예정처공고) 및 「국토교통 보조사업 관리규정」(국토교통부훈령)에 따르면, 중앙관서의 장은 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하여야 하고, 사전 행정절차 이행여부나 연내 집행가능성 등을 검토하여 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 함[361].

즉, 본 사업에 관하여 보조금의 교부 주체인 중앙관서의 장에 해당하는 국토교통부장관은 보조금을 교부할 때 각 지방자치단체의 사전 행정절차 이행여부나 연내 집행가능성 등을 고려하여야 함.

---

361) **「국고보조금 통합관리지침」**

제17조(보조금 교부방법) ① 중앙관서의 장은 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. 다만 해당 보조금이 다음 각 호의 1에 해당하는 경우에는 보조금 교부방법을 달리 정할 수 있다.

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

② 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 지방비 부담능력, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투융자 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서 등), 연내 집행가능성(계속사업의 경우 전년도 집행 및 실집행 실적), 이월금 보유현황 등에 대한 검토를 통해 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 한다.

「국토교통 보조사업 관리규정」

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

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

그럼에도 불구하고 국토교통부는 대전 유성구에 대하여 2025. 4. 3. 8억 8,000만원을 지급한 후 재정비촉진계획 변경절차가 지연되고 있는 상태에서 2025. 12. 17. 다시 1억 7,700만원 교부하여 교부액 전액이 이월되었고, 전남 목포시에 대하여는 기반시설계획이 변경되고 실시설계용역 추진 및 보상 절차가 지연되고 있는 상태에서 2025. 12. 17. 14억원을 교부하여 교부액 전액이 이월되는 결과가 초래되었음.[362]

2023회계연도 및 2024회계연도 결산 심사 당시에도 예산 불용 가능성이 높은 지구에 대한 보조금 교부에 대하여 관련 규정을 준수하여 향후 보조금 교부 시 각 지방자치단체의 사전 행정절차 이행 여부, 연내 집행가능성 등을 고려하여 보조금의 과다한 이월이 발생하지 않도록 할 필요가 있다는 지적이 있었음.[363]

국토교통부는 이들 보조금 교부 관련 규정을 준수하여 지방자치단체의 사전 절차 이행 정도, 연내 집행가능성 등을 면밀하게 검토하여 보조금 예산을 교부함으로써 보조금의 불필요한 이월이 반복되지 않도록 할 필요가 있을 것으로 생각됨.

---

362) 이에 대하여 국토교통부는 지방자치단체의 연내 집행계획서 등을 고려하여 보조금을 1차, 2차, 3차로 나누어 교부하였으나, 대전 유성구의 경우 재정비촉진계획 변경절차 지연으로, 전남 목포시의 경우 실시설계용역 추진 및 보상협의 절차 지연으로 각각 교부액 전액이 이월되었다고 설명하고 있으나, 이러한 상황 하에서 2025회계연도 말이 다 된 시점인 2025. 12. 17. 보조금을 지급한 것은 여전히 문제가 된다고 보임.

363) 2023회계연도 국토교통위원회 결산 검토보고 p.543-549 및 2024회계연도 국토교통위원회 결산 검토보고 p.514-519 참조

2) 민관협력 지역상생협약(5550-302)

○ 국토교통부는 동 사업의 연차별 교부비율을 기계적으로 적용하기보다 전년도 이월액, 실집행률, 사전절차 이행상황 및 연내 집행가능액을 반영하여 보조금을 교부할 필요가 있음.

가) 개요

‘민관협력 지역상생협약’ 사업은 지역 고유자원을 활용하여 민간과 지방자치단체가 협력하는 상생사업을 지원함으로써 지역 내 경제활력 및 생활인구 증대를 도모하는 지역균형발전특별회계 지역지원계정 사업임.

동 세부사업의 2025년 예산액은 195억원이고, 국토교통부는 이 중 155억원을 “민관상생 투자협약 사업”으로, 40억원을 “지역활력타운 조성사업”으로 지방자치단체에 교부하였음.

【 2025회계연도 민관협력 지역상생협약 사업 결산 】

(단위: 백만원)

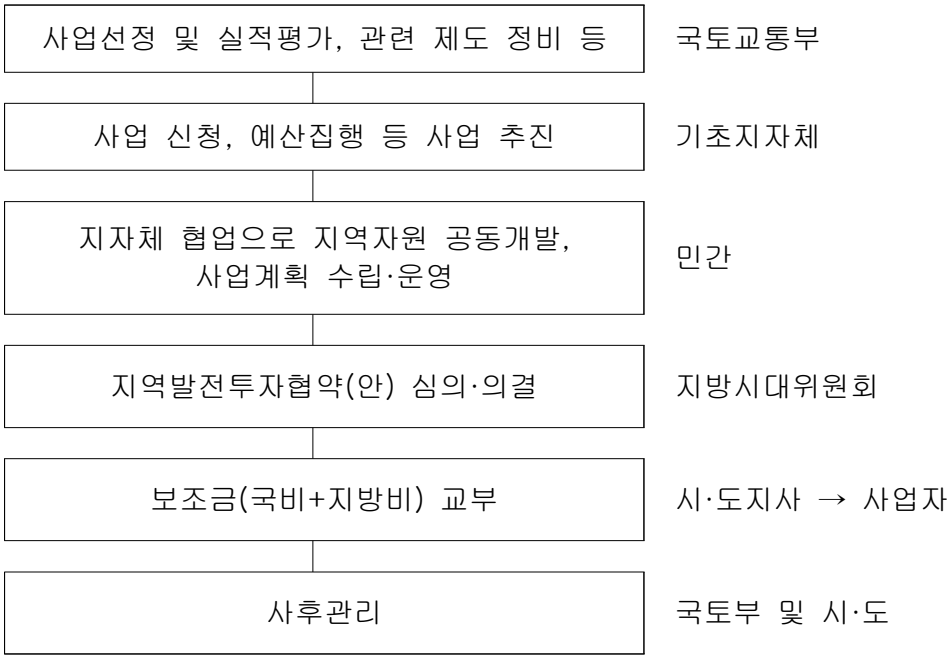
세사업 명	2025년							
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
민관협력지역상생협약	19,500	19,500	-	-	19,500	19,500 [4,406]	-	-
민관상생투자협약사업	15,500	15,500	-	-	15,500	15,500	-	-
지역활력타운 조성사업	4,000	4,000	-	-	4,000	4,000	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 전년도 이월액 및 실집행률을 반영하지 않은 연차별 정률 교부방식 개선 필요

동 세부사업 중 민관상생 투자협약은 인구감소지역[364]으로 지정된 85곳의 비수도권 기초지방자치단체를 대상으로 하며, 기업·대학 등 민간은 지역의 생활·경제·문화·관광 등 다양한 분야의 지역활성화 사업을 구상·추진하고, 공공은 시설 리모델링 및 기반시설 조성을 지원하는 방식으로 추진됨.

【 민관상생 투자협약 사업 추진 절차 】

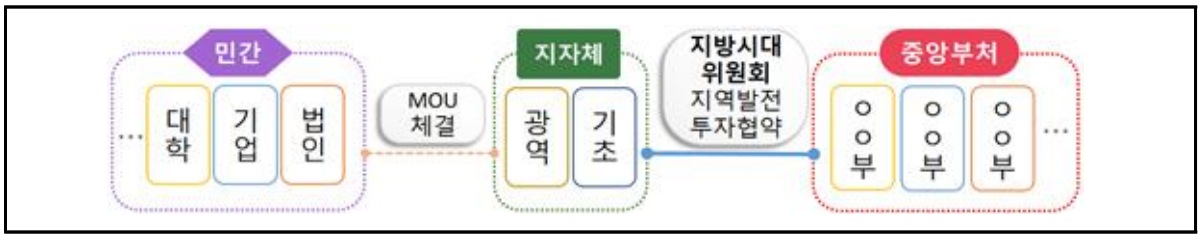


※ 자료: 국토교통부

364) 「**지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법**」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
12. "**인구감소지역**"이란 인구감소로 인한 지역 소멸이 우려되는 시(특별시는 제외하고 광역시, 특별자치시 및 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제10조제2항에 따른 행정시는 포함한다)·군·구를 대상으로 출생률, 65세 이상 고령인구, 14세 이하 유소년 인구 또는 생산가능인구의 수 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 지역을 말한다.

민관상생 투자협약은 선정된 지방자치단체에 국비 최대 50억원을 지원하고, 국비와 지방비를 5:5로 매칭하는 지방자치단체자본보조 사업으로, 민간은 사업계획 수립, 지역자원 공동 개발 및 시설 운영 등에 참여하고, 지방자치단체는 중앙부처와의 지역발전투자협약을 체결하는 등 민관협력체계 구성과 사업 추진·관리를 담당함.

【 민관상생 투자협약 개념 】



※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 2024년부터 2025년까지 지역공모를 통해 총 14곳의 지역활성화 사업 대상지를 선정하였고, 이 중 2024년 6월에는 9곳[365]을 선정하였으며, 2025년 5월에는 5곳[366]을 선정한 후, 지방시대위원회의 의결을 거쳐 지역발전투자협약을 체결하였음[367].

---

365) 부산 영도, 강원 평창, 충북 단양, 충남 예산, 전북 장수, 전남 강진·진도, 경북 영양, 경남 의령

366) 부산 서구, 충남 논산, 전북 임실, 전남 완도, 경북 영덕

367) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」**
제31조(지역발전투자협약의 체결 등) ① 국가와 지방자치단체는 국가와 지방자치단체 간이나 지방자치단체 상호 간에 균형발전을 위한 사업을 공동으로 추진하기 위하여 사업내용 및 투자분담 등이 포함된 지역발전투자협약(이하 "**지역발전투자협약**"이라 한다)을 체결할 수 있다. 이 경우 미리 **지방시대위원회의 심의·의결**을 거쳐야 한다.
② 국가와 지방자치단체는 지역발전투자협약에 따른 사업을 추진하기 위하여 제74조에 따른 지역균형발전특별회계를 우선 지원하여야 하며, 매년 필요한 예산의 편성 등 협약을 이행하기 위한 조치를 하여야 한다.
③ 지역발전투자협약의 사업범위 및 체결 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

2024회계연도 결산 예비심사검토보고서에서는 동 사업과 관련하여, 국토교통부가 예산액 전액을 지방자치단체에 교부하였으나 지방자치단체 실집행률은 0.8%에 불과하고, 교부액의 99.2%가 다음연도로 이월되었다고 지적된 바 있음.

또한 지역발전투자협약 체결 전 보조금이 교부되었고, 「국고보조금 통합관리지침」[368] 및 「국토교통 보조사업 관리규정」[369]상 보조금 교부 시 사전 행정절차 이행 여부, 연내 집행가능성, 이월금 보유현황 등 실질적 집행 점검도 미흡하였다고 지적되었음.

이에 대해 국토교통부는 2025년 신규 선정사업의 경우 지역발전투자협약을 체결한 후 보조금을 교부하였고, 보조금 집행 점검을 강화하였으며[370],

368) **「국고보조금 통합관리지침」**
제17조(보조금 교부방법) ② 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 지방비 부담능력, **사전 행정절차 이행여부**(「지방재정법」에 따른 재정투융자 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서 등), **연내 집행가능성**(계속사업의 경우 전년도 집행 및 실집행 실적), 이월금 보유현황 등에 대한 검토를 통해 보조금의 **연례적 이월** 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 **최소화**되도록 하여야 한다.

369) **「국토교통 보조사업 관리규정」**
제15조(보조금 교부방법) ① 보조사업부서는 **보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부**하고, **1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검**하여 그 결과에 따라 **잔여 보조금의 교부 여부를 결정**하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. 다만, 해당 보조금이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 보조금 교부방법을 달리 정할 수 있다.
1. 일정한 요건을 갖추면 지원대상이 되는 경상보조성격의 사업인 경우
2. 다른 법령에 따라 보조금 교부 방법 및 절차가 정해진 경우
3. 추가경정예산(당시 기금운용계획변경 포함)으로 사업이 신설된 경우

370) 국토교통부에 따르면 보조금 교부 전 사전점검 및 교부 후 집행 점검을 다음과 같이 수행하였음.
○ **(보조금 교부 전 사전점검 강화)** 보조금 교부 전 사전 행정절차(재정투자심사, 협약심의 등) 이행여부를 집중점검하여 사전행정절차 이행 전 보조금이 교부되지 않도록 조정
* 재정투자심사 사전 완료, 지방시대위 협약안 심의(11.27, 원안의결) 후 보조금 교부, 보조금 교부 전 보조금 집행계획 상시점검
** 보조금 교부일 : '25.3월, 5월, 6월, 12월
○ **(보조금 집행 점검 강화)** 교부 전 보조금 집행을 위해 설계용역 발주 준비 및 시행일정

사업 선정 초년도의 경우 행정절차 이행기간이 필요하다는 점을 감안하여 사업기간 및 연부율을 현실적으로 조정하였다고 설명함.

【 2025년 민관상생 투자협약 사업 교부현황 】

(단위: 백만원)

지자체	금액	교부 결정일	금액	교부 결정일	금액	교부 결정일	금액	교부 결정일	금액	교부 결정일	금액	교부 결정일
평창	300	03.20	180	04.22	400	05.16	620	06.10	-	-	-	-
단양	300	03.20	180	04.22	400	05.16	620	06.10	-	-	-	-
예산	300	03.20	180	04.22	400	05.16	620	06.10	-	-	-	-
논산	-	-	-	-	-	-	-	-	40	11.28	360	12.18
장수	280	03.20	180	04.22	400	05.16	640	06.10	-	-	-	-
임실	-	-	-	-	-	-	-	-	40	11.28	360	12.18
강진	280	03.20	180	04.22	400	05.16	640	06.10	-	-	-	-
진도	300	03.20	180	04.22	400	05.16	620	06.10	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	40	11.28	360	12.18
영양	300	03.20	160	04.22	400	05.16	640	06.10	-	-	-	-
영덕	-	-	-	-	-	-	-	-	40	11.28	360	12.18
의령	300	03.20	160	04.22	400	05.16	640	06.10	-	-	-	-
부산 영도	300	03.20	180	04.22	400	05.16	620	06.10	-	-	-	-
부산 서	-	-	-	-	-	-	-	-	40	11.28	360	12.18

주) 교부결정 통보일 기준 작성
자료: 국토교통부

이에 따라 2025년 신규 선정된 충남 논산, 전북 임실, 전남 완도, 경북 영덕, 부산 서구 등 5개 사업은 지역발전투자협약 체결을 위한 사전절차와

을 점검하고, 매월 단위 사업 집행실적을 점검하고, 전국 권역별 지자체 방문·소집을 통해 예산담당자와 함께 합동 집행점검 실시('25.11.3~10)하여 컨설팅을 함께 진행, '26년에도 매월 사업 추진현황 및 집행실적 점검 중

2025년 11월 지방시대위원회의 의결을 거친 후, 11월 27일에 협약을 체결함에 따라 11월 28일 각 4,000만원, 12월 18일 각 3억 6,000만원이 교부된 것으로 나타남.

그러나 2025년에 신규 선정된 사업의 2025년 실집행액은 1억 5,300만원으로 실집행률은 7.7%에 그쳤고 18억 4,700만원이 이월되었으며, 부산 서구, 전남 완도, 충남 논산은 집행이 이루어지지 않고 교부액이 전액 이월된 것으로 나타남.

【 2025년 신규 선정 민관상생 투자협약 사업 교부 및 이월 현황 】

(단위: 백만원, %)

지자체	사업명	교부액	실집행액	이월액	실집행률
충남 논산	민관상생 투자협약	400	0	400	0.0
전북 임실	민관상생 투자협약	400	133	267	33.3
전남 완도	민관상생 투자협약	400	0	400	0.0
경북 영덕	민관상생 투자협약	400	20	380	5.0
부산 서구	민관상생 투자협약	400	0	400	0.0
합계		2,000	153	1,847	7.7

※ 자료: 국토교통부

또한 2024년 선정된 9개 민관상생 투자협약 사업의 2025년 집행현황을 보면, 전년도 이월액이 대부분 남아 있는 상태에서 2025년 2년차분이 교부되어 예산현액이 크게 증가하였으나, 상당액이 다시 이월된 것으로 나타남.

【 2024년 선정 민관상생 투자협약 사업의 2025년 집행 현황 】

(단위: 백만원)

지역	사업명	전년도 이월액	'25년본 예산	'25년예 산현액	지출액	이월 승인액
강원평창	계촌클래식 예술마을 조성사업	1,498	1,500	2,998	265	2,733
충북단양	스튜디오, 다리안 W 조성사업	1,437	1,500	2,937	549	2,388
충남예산	K-773 문화복합단지 지원시설 조성	1,470	1,500	2,970	421	2,549
전북장수	K-샤모니 장수군 조성사업	1,500	1,500	3,000	1,189	1,811
전남강진	남도 맛1번지 강진 음식타운 조성	1,500	1,500	3,000	516	2,484
전남진도	로컬 K-먹거리 산업화 프로젝트	1,485	1,500	2,985	228	2,757
경북영양	발효감각 복합플랫폼 조성사업	1,500	1,500	3,000	0	3,000
경남의령	부자(父自) 의령 상생협약 프로젝트	1,499	1,500	2,999	644	2,355
부산영도	F&B+ 신산업 클러스터 영블루밸리	1,500	1,500	3,000	362	2,638

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

이처럼 2024년 결산 지적 이후 사전절차 점검 등 절차상 보완은 있었으나, 2025년 신규 선정사업은 연말 교부로 실집행률이 낮았고, 2024년 선정사업은 전년도 이월액이 남아 있는 상태에서 2년차분이 교부되어 이월액이 누적되었음.

국토교통부는 2025년 선정사업의 경우, 공모 절차와 지방시대위원회의 심의 등을 거쳐야 하므로 지역발전투자협약 체결이 연말에 가능하였고, 2024년 결산 지적을 반영하여 지역발전투자협약 체결 이후에 보조금을 교부함에 따라 실집행률이 낮다고 설명하고 있음.

또한 2024년 선정사업의 경우, 당초 3개년 사업으로 2025년 2년차 예산액이 15억원으로 편성되어 있었고, 이를 미집행할 경우 불용이 불가피하며 공모사업으로 선정된 지자체에 불이익으로 작용할 수 있어 교부하였다고 설명하고 있음.

그러나 「국고보조금 통합관리지침」[371]이 보조금 교부 여부를 결정할 때 연내 집행가능성, 전년도 집행 및 실집행 실적, 이월금 보유현황 등을 검토하도록 하고 있는데, 이는 편성된 예산의 불용을 방지하기 위한 것이 아니라, 보조사업자의 실제 집행 가능성을 확인하여 보조금이 사업 진행 단계에 맞게 교부되도록 하려는 취지로 볼 수 있음.

한편, 이처럼 상당한 규모의 이월액이 발생하는 원인 중 하나로 연차별 교부비율에 따라 보조금을 일률적으로 교부하는 구조를 들 수 있음.

국토교통부는 이월을 최소화하기 위하여 통상적인 지역개발사업의 추진 공정 단계[372]에 따라 필요한 금액을 감안하여 교부비율을 정하고 있으며, 2024년 선정사업은 3개년 사업으로 1년차 30%, 2년차 30%, 3년차 40%, 2025년 선정사업은 4개년 사업으로 1년차 8%, 2년차 30%, 3년차 40%, 4년차 22%의 교부비율이 적용되고 있음.

---

371) **「국고보조금 통합관리지침」**
제17조(보조금 교부방법) ② 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 지방비 부담능력, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투융자 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서 등), 연내 집행가능성(계속사업의 경우 전년도 집행 및 실집행 실적), 이월금 보유현황 등에 대한 검토를 통해 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 한다.

372) 실시설계 등 사전절차 이행을 위한 용역 발주 - 용역 완수 및 인허가 - 공사 발주(선급금 지급) - 공사 준공(준공금 지급)

【 연차별 국비 교부 비율 】

		1년차	2년차	3년차	4년차	계
2024 선정사업	국비 교부 비율	30%	30%	40%	-	100%
	국비 교부 금액 (50억원 기준)	15억원	15억원	20억원	-	50억원
2025 선정사업	국비 교부 비율	8%	30%	40%	22%	100%
	국비 교부 금액 (50억원 기준)	4억원	15억원	20억원	11억원	50억원

※ 자료: 국토교통부

이에 따라 2025년에는 2024년 선정 9개소에 개소당 국비 50억원의 30%인 15억원을, 2025년 선정된 5개소에는 50억원의 8%인 4억원이 일괄적으로 교부되었음.

그러나 2024년 선정사업의 경우 전년도 이월액이 대부분 남아 있는 상태에서 동일한 2년차분 15억원이 교부됨에 따라 예산현액이 누적되고, 상당액이 다시 이월된 것으로 나타남.

이는 연차별 교부비율을 일률적으로 적용함에 따라 사업별 실집행 현황과 전년도 이월액을 반영한 교부액 조정이 충분히 이루어지지 않았음을 보여주는 측면이 있음.

특히 동 사업은 사업별로 추진 공정과 필요한 금액이 상이할 수 있으므로, 연차별 정률 방식만을 기계적으로 적용할 경우 실제 집행가능성이 낮은 사업에도 상당액의 보조금이 교부될 우려가 있음.

따라서 국토교통부는 향후 연차별 교부비율을 기본 기준으로 활용하되, 전년도 이월액, 실집행률, 사전절차 이행상황 및 연내 집행가능액을 반영하여 교부액을 감액·보류하거나 교부시기를 조정하는 등의 방안을 마련할 필요가 있음.

3) 도시재생사업(5641-301)

○ 국토교통부는 도시재생사업의 80% 이상이 계획 대비 지연되고 있으며, 혁신지구재생사업 및 인정사업에 대해서는 추진실적평가가 실시되지 않고 있는 상황을 고려하여, 도시재생사업에 대한 사전 · 사후 관리체계를 강화하고 평가 범위를 확대하는 등 사업 지연 방지 및 사업성과 제고를 위한 방안을 모색할 필요가 있음.

가) 개요

도시재생[373]은 인구감소, 산업구조 변화, 도시의 무분별한 확장, 주거환경의 노후화 등으로 쇠퇴하는 도시를 지역역량의 강화, 새로운 기능의 도입·창출 및 지역자원의 활용을 통하여 경제적·사회적·물리적·환경적으로 활성화시키는 것으로,

내역사업인 '도시재생사업'은 구도심의 인구감소, 산업이탈 및 주거환경 악화 등의 쇠퇴에 대응하여 도시활력 회복을 위해 추진되는 국고보조사업임.

이 사업의 2025년도 예산현액은 예산액과 동일한 4,647억 6,300만원으로, 이 중 4,522억 1,800만원(97.3%)을 집행하고 125억 4,500만원은 불용하였음.

373) **「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」**
제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. **"도시재생"**이란 인구의 감소, 산업구조의 변화, 도시의 무분별한 확장, 주거환경의 노후화 등으로 쇠퇴하는 도시를 지역역량의 강화, 새로운 기능의 도입·창출 및 지역자원의 활용을 통하여 경제적·사회적·물리적·환경적으로 활성화시키는 것을 말한다.

【 2025년도 도시재생사업(내역사업) 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
도시재생사업	472,946	480,946	212	-	481,158	467,761 [213,937]	162	13,054	106,929
- 도시재생사업	464,763	464,763	-	-	464,763	452,218 [207,686]	-	12,545	95,712

※ 자료: 국토교통부

도시재생사업[374]은 ① 도시재생활성화지역에서 도시재생활성화계획에 따라 시행하는 '지역특화재생사업', ② 혁신지구(도시재생 혁신지구 또는 주거

374) **「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」**
제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
7. "도시재생사업"이란 다음 각 목의 사업을 말한다.
가. **도시재생활성화지역**에서 **도시재생활성화계획**에 따라 시행하는 다음 어느 하나의 사업
1) 국가 차원에서 지역발전 및 도시재생을 위하여 추진하는 일련의 사업
2) 지방자치단체가 지역발전 및 도시재생을 위하여 추진하는 일련의 사업
3) 주민 제안에 따라 해당 지역의 물리적·사회적·인적 자원을 활용함으로써 공동체를 활성화하는 사업
4) 「도시 및 주거환경정비법」에 따른 정비사업 및 「도시재정비 촉진을 위한 특별법」에 따른 재정비촉진사업
5) 「도시개발법」에 따른 도시개발사업 및 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」에 따른 역세권개발사업
6) 「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 따른 산업단지개발사업 및 산업단지 재생사업
7) 「항만 재개발 및 주변지역 발전에 관한 법률」에 따른 항만재개발사업
8) 「전통시장 및 상점가 육성을 위한 특별법」에 따른 상권활성화사업 및 시장정비사업
9) 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 도시·군계획시설사업 및 시범도시(시범지구 및 시범단지를 포함한다) 지정에 따른 사업
10) 「경관법」에 따른 경관사업
11) 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」에 따른 빈집정비사업 및 소규모주택정비사업
12) 「공공주택 특별법」에 따른 공공주택사업
13) 「민간임대주택에 관한 특별법」에 따른 공공지원민간임대주택 공급에 관한 사업
14) 그 밖에 도시재생에 필요한 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업
나. **혁신지구**에서 **혁신지구계획 및 시행계획**에 따라 시행하는 사업(이하 **"혁신지구재생사업"**이라 한다)
다. 도시재생전략계획이 수립된 지역에서 제26조의2에 따라 도시재생활성화지역과 연계하여 시행할 필요가 있다고 인정하는 사업(이하 **"도시재생 인정사업"**이라 한다)

재생 혁신지구)에서 혁신지구계획 및 시행계획에 따라 시행하는 '혁신지구재생사업', ③ 도시재생활성화지역과 연계하여 시행할 필요가 있다고 인정하여 도시재생활성화계획의 수립 없이 실시 가능한 '도시재생 인정사업'(이하 "인정사업"이라 함)으로 구분하여 실시되고 있으며,

지역특화재생사업과 혁신지구재생사업의 경우 종전에 주거지지원형·일반근린형·중심시가지형·경제기반형 재생사업 및 혁신지구재생사업 등으로 세분되어 있던 유형을 2022년의 사업구조 개편을 통해 통합·조정한 유형임.

【 도시재생사업의 유형별 구분 】

구 분		주거지 지원형	일반 근린형	중심 시가지형	경제 기반형[주]	혁신지구 재생사업	도시재생 인정사업
'21년 까지	내용	골목길 정비 등 소규모주택 정비 기반 마련	유휴 공공시설을 활용한 공동체 거점 조성	공공기능 회복, 역사·문화와 연계한 상권 활력 증진 지원	기반시설 정비 및 복합 거점시설 구축	주거·상업·산업 기능을 복합한 지역거점 조성	개별법령에 근거한 기반시설 설치 및 정비사업 등을 도시재생사업으로 인정
	면적	5만~10만㎡ 내외	10만~15만㎡ 내외	20만㎡ 내외	50만㎡ 내외	200만㎡ 이하	10만㎡ 미만
	기간	4년	4년	5년	6년	5년	3년
	지원상한	100억원	100억원	150억원	250억원	250억원	50억원
		⇩			⇩		⇩
구 분		지역특화재생사업			혁신지구재생사업		도시재생 인정사업
'22년 이후	내용	지역자산을 활용한 도시브랜딩 및 중심·골목상권 활성화			주거·상업·산업 기능을 복합한 지역거점 조성		상동
	면적	제한 없음			200만㎡ 이하		10만㎡ 미만
	기간	4년			5년		3년
	지원상한	150억원			250억원		50억원

주) '경제기반형' 도시재생사업은 혁신지구재생사업과 구분되는 사업이었으나, 2022년 이후 혁신지구재생사업으로 통합·개편되었음.

※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

나) 도시재생사업의 장기지연 방지를 위해 반복적인 사업기간 연장에 대한 관리방안 강화 필요

도시재생사업은 보조사업자인 지방자치단체의 실집행이 연례적으로 부진한데, 지방자치단체 단계의 실집행 현황을 살펴보면, 2024회계연도에는 전년도 이월액을 더한 예산현액 8,684억 4,700만원 중에서 4,931억 5,900만원(56.8%)을 집행하고 3,489억 6,900만원(40.2%)을 이월하였으며,

2025회계연도에는 전년도 이월액을 더한 예산현액 8,083억 4,100만원 중에서 4,527억 7,200만원(56.0%)을 집행하고 3,304억 8,400만원(40.9%)을 이월하여, 2년 연속 예산현액 대비 40% 이상의 국고보조금을 이월하였음.

【 지방자치단체(보조사업자) 단계의 도시재생사업 실집행 현황 】

(단위: 백만원)

2024회계연도						2025회계연도				
전년도 이월액(A) ('23년 →'24년	'24년도 교부액 (B)	예산현액 (C=A+B)	실집행액 (D)	다음연도 이월액(E) ('24년 →'25년	불용액	'25년도 교부액 (F)	예산현액 (G=E+F)	실집행액 (H)	다음연도 이월액(I) ('25년 →'26년	불용액
447,317	421,130	868,447	493,159	348,969	26,319	459,372	808,341	452,772	330,484	25,086
			실집행률 (D/C) 56.8%	이월 비중 (E/C) 40.2%				실집행률 (H/G) 56.0%	이월 비중 (I/G) 40.9%	

※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이와 같이 지방자치단체의 집행이 부진한 가운데, 도시재생사업이 전반적으로 예정된 사업기간 대비 장기화되고, 추진실적도 저조해지는 측면이 있는 것으로 보임.

도시재생사업에 대해서는 주거지지원형·일반근린형 4년, 중심시가지형 5년, 경제기반형 6년 등 유형별로 4년~6년의 사업기간이 부여되는데, 2025년 말을 기준으로 완료시점이 도래하였거나 완료가 임박한 2020년~2022년 착수사업을 살펴보면,

해당 3개년 간 추진된 169개의 사업 중 최초의 도시재생활성화계획을 기준으로 2025년 말까지 완료되어야 하는 사업은 161개이나, 실제 완료된 사업은 24개에 불과하고, 137개(전체 사업 169개 중 81.1%) 사업이 당초 계획 대비 장기화되고 있음.

【 2020년~2022년 착수사업[1]의 최초 계획 대비 지연사업 비중(2025년말 기준) 】

착수연도	전체 사업 수(A)	최초의 도시재생활성화계획 기준		완료 사업 수(C)	지연사업	
		계속사업[2]	완료예정사업[3](B)		사업 수 (D=B-C)	비중(D/A)
2020년	71개	-	71개	20개	**51개**	71.8%
2021년	56개	1개	55개	4개	**51개**	91.1%
2022년	42개	7개	35개	-	**35개**	83.3%
합 계	**169개**	8개	**161개**	**24개**	**137개**	81.1%

주 1) 범위: 도시재생활성화계획을 수립하는 주거지지원형, 일반근린형, 중심시가지형 및 경제기반형 사업
2) 최초의 도시재생활성화계획에 따라 2026년 이후까지 추진이 예정된 사업
3) 최초의 도시재생활성화계획에 따라 2025년 말까지 추진이 완료되어야 하는 사업
※ 자료 : 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

국토교통부는 사업 착수 후 7년이 경과한 사업을 장기지연과제로 분류하고 그 중 집중관리 대상사업에 대해서는 현장 점검, 컨설팅 제공 및 도시재생활성화계획 변경 등을 통한 장기지연요인 해소, 대체사업 발굴 추진 등의 방안을 활용하여 부진 해소를 지원하겠다는 방침임.

【 사업 착수 후 7년 이상 경과사업 중 집중관리 대상사업[주] 현황(2026년 4월 기준) 】

연번	광역	기초	사업유형	선정연월 (당초 사업기간)	사업명
1	부산	사하구	주거지지원형	2017.12. (4년, 2018~2021)	고지대 생활환경 개선, 안녕한 천마마을
2	경남	통영시	경제기반형	2017.12. (6년, 2018~2023)	문화·관광·해양산업 Hub 조성을 통해 재도약하는 글로벌 통영 르네상스
3	서울	서대문구	일반근린형	2018.8. (4년, 2019~2022)	일상의 행복과 재미가 있는 도심 삶터, 천연충현
4	인천	서구	중심시가지형	2018.8. (5년, 2019~2023)	50년을 돌아온, 사람의 길
5	광주	남구	중심시가지형	2019.4. (5년. 2019~2023)	부도심 상권활성화路 사람중심 행복도시路
6	경기	고양시	일반근린형	2018.8. (4년, 2019~2022)	일산이 상상하면 일상이 되는 일산활력창작소 와야누리
7	전북	전주시	중심시가지형	2018.8. (5년, 2019~2023)	전주역세권 혁신성장 르네상스
8	전남	구례군	일반근린형	2019.4. (4년, 2019~2022)	뉴카터로 살릴레오
9	경남	창원시	중심시가지형	2018.8. (5년, 2019~2023)	1926 근대군항 진해, 문화를 만나 시간을 잇:다
10	강원	동해시	중심시가지형	2019.11. (5년, 2020~2024)	동쪽바다 묵호 풍물화첩 4080
11	충남	논산시	중심시가지형	2019.11. (5년, 2020~2024)	논산중심 해월로 재창조 프로젝트
12	경북	울진군	일반근린형	2019.10. (4년, 2020~2023)	청죽미미항

주) 범위: 도시재생활성화계획을 수립하는 주거지지원형, 일반근린형, 중심시가지형 및 경제기반형 사업
※ 자료 : 국토교통부

다만, 현행 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」[375]에서는 도시재

375) **「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」**
제20조(도시재생활성화계획의 확정 및 승인 등) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사는 도시재생활성화계획을 수립하거나 **변경**하려면 관계 행정기관의 장과 협의한 후 지방위원회의 심의를 거쳐 확정한다.
② 시장·군수 또는 구청장등이 도시재생활성화계획을 수립하거나 **변경**하려면 해당 특별시장·광역시장 또는 도지사의 승인을 받아야 한다. 이 경우 특별시장·광역시장 또는 도지사는 관계 행정기관의 장과 협의한 후 지방위원회의 심의를 거쳐야 한다.
④ 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 도지사는 **도시재생활성화계획에 국가지원 사항이 포함된 경우** 제1항에 따른 확정 또는 제2항에 따른 승인 전에 국토교통부장관에게 국가지원 사항에 대하여 결정을 받아야 한다. 이 경우 국토교통부장관은 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 **특별위원회의 심의**를 거쳐야 한다.
⑤ 제1항부터 제4항까지의 규정에도 불구하고 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는

생활성화계획에 국가지원 사항이 포함된 경우 도시재생활성화계획의 변경 시에도 도시재생특별위원회[376]의 심의를 거치도록 하면서, 대통령령으로 정하는 경미한 사항[377]을 변경하는 경우에는 도시재생특별위원회 심의 등의 절차를 생략할 수 있도록 규정하고 있는바,

도시재생활성화계획에서 '사업기간'만을 변경하는 것은 대통령령으로 정하는 '경미한' 변경에 해당하고, 이에 다수의 지방자치단체에서 종료예정시점에 임박하여 도시재생활성화계획을 변경하여 사업기간을 반복적으로 연장하고 있으며,

사업기간이 도과한 이후 도시재생활성화계획을 변경하여 사후적으로 사업기간을 연장하는 사례[378]도 나타나는 등 편의적으로 사업을 운영할 수 있는 소지가 있는 것으로 보임.

경우에는 관계 행정기관 장과의 협의, 지방위원회 심의, 공청회, 지방의회의 의견청취 절차 및 특별위원회의 심의를 거치지 아니할 수 있다.

376) **「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」**
제7조(도시재생특별위원회의 설치 등) ① 도시재생에 관한 정책을 종합적이고 효율적으로 추진하기 위하여 국무총리 소속으로 **도시재생특별위원회**(이하 "특별위원회"라 한다)를 둔다.

377) **「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법 시행령」**
제26조(도시재생활성화계획의 경미한 변경) 법 제20조제5항에서 "대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우"란 **다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 제외**한 경우를 말한다.
1. 법 제19조제3항제1호 또는 제7호에 따른 사항을 변경하는 경우
2. 도시재생사업을 폐지하거나 신설하는 경우
3. 법 제21조제3항제1호에 따라 결정을 받은 것으로 보는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제30조에 따른 도시·군관리계획[같은 법 제2조제4호가목(근린재생형 활성화계획의 경우는 제외한다) 및 다목의 경우만 해당한다]의 내용을 변경하는 경우(같은 법 제30조제5항 단서에 해당하는 경미한 사항을 변경하는 경우는 제외한다)
4. 도시재생활성화계획에 대한 총 사업비를 10퍼센트 이상 증액 또는 감액하는 경우
5. 법 제2조제10호가목에 따른 도시재생기반시설의 면적을 10퍼센트 이상 변경하는 경우

378) 인천광역시 동구 일반근린형 도시재생사업의 경우, 직전 도시재생활성화계획 상 사업기간은 2018년~2023년 6월이었으나, 예정기간이 만료된 2023년 9월 13일 도시재생활성화계획을 변경 고시하여 사업기간을 2018년~2023년 12월로 6개월 연장하였으며, 동 사업은 2024년도 도시재생사업 추진실적평가(2023년도 사업 평가)에서 가장 높은 등급인 '양호' 평가를 받았음.

지방자치단체가 사업여건의 변동 등에 대응하여 도시재생사업을 안정적·탄력적으로 추진할 수 있도록 사업기간 연장에 대한 지방자치단체의 자율성을 존중할 필요가 있으나,

도시재생사업은 도심 공동화 및 지역 경제 침체 등 다양한 도시문제를 해소하고 지역균형발전을 달성하여야 할 시급성을 기반으로 추진되고 상당한 국가재정이 투입(사업지별 100억원~250억원)되는 사업인바, 이행책임 등의 측면에서 예정된 사업기간을 준수할 필요도 있으므로,

국토교통부는 도시재생사업에 만연한 사업기간 연장 관행을 최소화할 수 있도록 사업계획의 타당성, 주민 참여율 및 이견 여부, 물리적·행정적 시행여건 등에 대하여 사전 심의 및 모니터링을 강화하고, 장기지연사업의 신속한 전환·변경을 지원하는 등 도시재생사업의 장기지연 방지를 위한 사업관리 방안을 강화할 필요가 있음.

다) 추진실적평가 범위에 혁신지구재생사업 및 인정사업 추가 방안 검토 필요

도시재생사업에 대한 평가는 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 제24조[379]에 따른 도시재생활성화계획의 연차별 추진실적평가(1월~5월)와 같은 법 시행령 제31조[380]에 따른 종합성과평가(7월~10월)로 구성되는데,

379) **「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」**
제24조(도시재생활성화계획의 평가) ① 국토교통부장관은 도시재생활성화계획의 추진실적 등을 평가하고 그 결과를 공개하여야 한다.

380) **「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법 시행령」**

연차별 추진실적평가(이하 “추진실적평가”라 함)는 진행 중인 사업에 대한 정기적 점검을 통해 점검결과를 환류하는 제도이며, 종합성과평가는 준공된 사업의 성과를 평가하고 우수 성과를 홍보·확산하기 위한 제도임.

【 도시재생사업의 평가체계 】

구 분	내 용
선정평가 (사전적격성 검증)	◦ 실현가능성 및 타당성 평가
연차별 추진실적평가	◦ 도시재생활성화계획의 추진실적과 사업성과를 정기적으로 점검하고 환류하기 위한 법정평가 ◦ 대상 : 도시재생활성화계획을 수립하여 실시 중인 사업 ◦ 기준 : ① 사업관리(예산집행·조직관리·부진사업 개선 등) ② 성과관리(성과지표 구축·관리 및 홍보 등) ③ 가·감점(부처연계사업 발굴 및 자료제출 지연 등) ◦ 결과 : 점수 산출 및 4등급 분류 ※ 양호(±20%), 보통(±40%), 미흡(±20%), 매우 미흡(±20%)
종합성과평가	◦ 준공 사업지의 성과진단 및 우수사례 공유 ◦ 대상 : 전체 내역이 완료된 사업 ◦ 기준 : 국토교통부 종합성과지표(공통지표) + 지자체 자체 성과지표(선택지표) ◦ 결과 : 경진대회 방식(우수 성과지역 홍보 및 사업성과 확산 목적)

※ 자료: ‘도시재생사업 추진실적평가 계획’(국토교통부) 및 『도시재생사업 성과분석과 평가체계 개선방안』(국토연구원, 2025.12.) 등을 바탕으로 재작성

제31조(도시재생활성화계획 추진실적 등의 평가) ① 국토교통부장관은 법 제24조에 따른 도시재생활성화계획의 추진실적 등의 평가를 위하여 다음 각 호의 사항을 포함한 평가계획을 세우고, 매년 1월 15일까지 시·도지사에게 통지하여야 한다.

1. 대상 계획 / 2. 제출 자료 / 3. 평가지표
4. 그 밖에 효율적인 평가를 위하여 필요한 사항

② 시·도지사는 관할 구역에서 추진되고 있는 도시재생활성화계획의 전년도 추진실적 등에 대하여 평가를 실시하고, 그 결과를 매년 3월 31일까지 국토교통부장관에게 제출해야 한다. 이 경우 시·도지사는 시장·군수등에게 평가의 실시를 위하여 필요한 자료를 요청할 수 있으며, 시장·군수등은 특별한 사정이 없으면 이에 협조해야 한다.

③ 제2항 전단에 따라 평가 결과를 제출받은 국토교통부장관은 그 결과를 토대로 **도시재생활성화계획의 추진실적에 관한 종합적인 평가**를 실시해야 한다.

추진실적평가는 2024년 평가(2016년~2022년 선정사업 대상)부터 평가 등급을 '우수·보통·미흡·매우 미흡'의 4단계로 나누어 우수 사업장에는 신규 사업 선정 시 가점 부여 등 유인을 강화하고, 미흡 이하 사업장에는 잔여 보조금을 축소하는 등 성과연동형 관리체계를 강화하였는데,

2026년 평가(2016년~2024년 선정사업 대상) 결과, 전체 사업 중 '매우 미흡' 평가를 받은 사업의 비중이 3년 연속 증가하였고, '미흡' 이하 등급(미흡+매우 미흡) 사업의 비중도 최근 3년 중 가장 높게 나타나, 사업 관리를 강화할 필요성을 시사하는 측면이 있음.

【 도시재생사업 추진실적평가 최근 3개년 결과 】

구 분		양호	보통	미흡	매우미흡	합계
2024년 평가대상 (2016년~2022년 선정사업)	수(개)	66	152	**69**	**48**	335
	비중(%)	19.7	45.4	20.6	14.3	100.0
2025년 평가대상 (2016년~2023년 선정사업)	수(개)	62	154	**54**	**50**	320
	비중(%)	19.4	48.1	16.9	15.6	100.0
2026년 평가대상 (2016년~2024년 선정사업)	수(개)	60	142	**64**	**52**	318
	비중(%)	18.9	44.7	20.1	16.4	100.0

※ 자료: 각 연도별 도시재생사업 추진실적평가 결과를 바탕으로 재작성

한편, 추진실적평가 실시 의무는 '도시재생활성화계획'을 수립하여 시행하는 사업, 즉 주거지지원형·일반근린형·중심시가지형·경제기반형 사업(2021년까지의 사업 유형) 또는 지역특화재생사업(2022년 이후의 사업 유형)에 대해서는 적용[381]되나, 혁신지구재생사업 및 인정사업에 대해서는 적용되지 않는데,

381) **「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」**
제24조(도시재생활성화계획의 평가) ① 국토교통부장관은 **도시재생활성화계획**의 추진실적 등을 평가하고 그 결과를 공개하여야 한다.

국토교통부는 전체 도시재생사업의 약 22% 이상을 차지하는 혁신지구재생사업과 인정사업에 대해서는 추진실적평가를 실시하지 않는 대신 사업장별 추진실적·상황에 따라 실적보고·사업관리카드 및 현장점검 등 수시 점검을 실시하는 방식으로 추진실적평가를 대체하고 있음.

【 혁신지구재생사업 및 인정사업의 비중 】

(단위: 개, %)

구 분	합계 (A)	현행 평가 대상 (경제기반형 등)	평가 제외 대상			비중 (B/A)
			소계(B)	혁신지구 재생사업	인정사업	
2025년 기준 ('16~'23 선정사업)	413	322	91	12	79	22.0
2026년 기준 ('16~'24 선정사업)	412	318	94	14	80	22.8

※ 자료 : 각 연도별 도시재생사업 추진실적평가 계획을 바탕으로 재작성

이와 관련하여, 2019년 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 개정(법률 제16562호, 2019. 8. 27. 개정, 2019. 11. 28. 시행)에 따라 혁신지구재생사업과 인정사업이 도시재생사업의 하위 유형으로 신설되면서도 해당 유형이 추진실적평가 대상에는 포함되지 않았는데, 이것이 혁신지구재생사업과 인정사업에 대해서는 추진실적평가 실시 필요성이 낮다는 취지는 아닌 것으로 이해되며,

도시재생활성화계획을 수립하여 시행하는 타 도시재생사업과 마찬가지로 국가재정이 투입되는 사업에 대하여 일관된 평가체계를 마련할 필요성도 있을 것으로 보임.

더욱이, 혁신지구재생사업과 인정사업이 2019년 최초 선정되어 추진 8년차에 접어들었으나, 혁신지구재생사업의 경우 2019년 이후 선정된 총 19개 사업 중 2개 사업이 중도 취소되고 1개 사업만 완료(2026년 6월말 기준)되는 등 혁신지구재생사업을 포함한 모든 유형의 도시재생사업에서 공통적으로 장기지연이 발생하고 있으며,

도시재생사업이 전국적으로 확산되고 투입된 예산규모가 증가하는 데 비례하여 실질적인 사업성과에 대한 검증 요구가 점증하고 있는바,

국토교통부는 혁신지구재생사업과 인정사업에 대해서도 공통적으로 추진실적평가를 실시하기 위한 법적 근거를 보완하고 평가 기준을 마련하는 등 평가체계의 일관성·완결성을 제고할 필요가 있음.

4) 개발부담금 징수 및 관리(5737-301)

○ 국토교통부는 개발부담금 과오납금 환급금 및 조기 납부자 환급금을 적시에 집행하지 못하고 예산액을 불용하거나 정산 시점을 지연하는 상황이 재발하지 않도록 집행관리를 철저히 할 필요가 있고, 반복적인 국고 지급 중단을 방지하기 위해 향후 적정규모의 반환금 및 손실금 예산액을 편성할 필요가 있음.

가) 개요

개발부담금 징수 및 관리 사업은 지방자치단체에 개발부담금의 징수 수수료를 지급하고, 행정쟁송 패소 등에 따른 과오납금과 개발부담금 조기 납부자에 대한 환급금을 지급하며, 개발부담금을 토지로 물납한 경우 그 물납토지의 관리를 위탁하는 등의 사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 219억 9,700만원으로, 이 중 196억 4,100만원을 집행(89.3%)하고 5,000만원을 이월하였으며, 23억 600만원을 불용하였음.

【 2025년도 개발부담금 징수 및 관리 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년							2026년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
개발부담금 징수 및 관리	6,519	187	-	21,997	19,641	50	2,306	21,947
- 일반수용비(210-01)	19,138	-	-	19,138	19,133	-	4	19,138
- 국내여비(220-01)	4	-	-	4	2	-	2	4
- 사업추진비 (240-01)	4	-	-	4	4	-	-	4
- 일반연구비(260-01)	50	-	-	50	-	50	-	-
- 민간대행사업비(320-08)	25	-	-	25	2	-	23	25
- 반환금 및 손실금(710-03)	2,776	-	-	2,776	499	-	2,277	2,776

※ 자료: 국토교통부

나) 과오납금 및 조기 납부자 환급금 적시 집행 필요

「개발이익 환수에 관한 법률」[382]에 따르면, 시장·군수·구청장은 개발부담금 부과 대상 사업이 시행되는 지역에서 개발부담금을 징수하는데, 징수된 개발부담금의 50%는 개발이익이 발생한 토지가 속하는 지방자치단체에 귀속되고, 이를 제외한 나머지 개발부담금은 「지방자치분권 및 균형성장에 관한 특별법」에 따른 지역균형발전특별회계에 귀속되어 국토교통부가 관리함.

이러한 개발부담금의 부과·징수에 이의가 있는 자는 「개발이익 환수에 관한 법률」 제26조[383]에 따라 중앙토지수용위원회에 행정심판을 청구할 수 있고, 「행정소송법」[384]에 따라 개발부담금 부과 처분 취소소송 등 항고소송을 제기할 수 있음.

만일 부담금을 이미 납부하였으나 지방자치단체가 행정쟁송에 패소하여 과오납금이 발생한 경우, 부담금의 납부일부터 지급결정을 하는 날까지의 기간에 대하여 「국세기본법 시행령」 제43조의3제2항 본문에 따른 기본이자율에 따라 계산한 금액을 더하여 과오납금을 환급해야 하는데[385],

---

382) **「개발이익 환수에 관한 법률」**
제3조(개발이익의 환수) 시장·군수·구청장은 제5조에 따른 개발부담금 부과 대상 사업이 시행되는 지역에서 발생하는 개발이익을 이 법으로 정하는 바에 따라 개발부담금으로 징수하여야 한다.
제4조(징수금의 배분) ① 제3조에 따라 징수된 개발부담금의 100분의 50에 해당하는 금액은 개발이익이 발생한 토지가 속하는 지방자치단체에 귀속되고, 이를 제외한 나머지 개발부담금은 「지방자치분권 및 균형성장에 관한 특별법」에 따른 지역균형발전특별회계(이하 "특별회계"라 한다)에 귀속된다.

383) **「개발이익 환수에 관한 법률」**
제26조(행정심판의 특례) ① 개발부담금 등의 부과·징수에 이의가 있는 자는 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」에 따른 중앙토지수용위원회에 행정심판을 청구할 수 있다.

384) **「행정소송법」**
제4조(항고소송) 항고소송은 다음과 같이 구분한다.
1. 취소소송: 행정청의 위법한 처분등을 취소 또는 변경하는 소송
2. 무효등 확인소송: 행정청의 처분등의 효력 유무 또는 존재여부를 확인하는 소송

해당 절차는 ① 납부자가 지방자치단체에 환급신청을 하면, ② 해당 지자체에서 지자체 귀속분에 대해 먼저 환급하고, ③ 국가균형발전특별회계 귀속분에 대해서는 해당 지자체가 국토교통부에 환급을 요청하여 국토교통부가 납부자에게 직접 환급하는 순서로 이루어짐.

【 행정쟁송 과오납금 환급 절차 】

원고 승소 시 환급신청	→	환급요청	→	환급금 지급	→	지급 알림
납부자→지자체		지자체→국토부 (국고 귀속분)		지자체→납부자 (지자체 귀속분) 국토부→납부자 (국고 귀속분)		국토부→지자체

※ 자료: 국토교통부

385) **「개발이익 환수에 관한 법률 시행령」**
제20조(부담금의 정정 등) ③ 제1항에 따라 부담금을 정정하는 경우와 법 제26조에 따른 행정심판 등에 따라 이미 납부된 부담금 중에 과오납금이 발생한 경우에는 부담금의 납부일부터 지급결정을 하는 날까지의 기간에 대하여 「국세기본법 시행령」 제43조의3제2항 본문에 따른 기본이자율에 따라 계산한 금액을 더하여 지급한다.

「국세기본법 시행령」
제43조의3(국세환급가산금) ② 법 제52조제1항에서 "대통령령으로 정하는 이자율"이란 시중은행의 1년 만기 정기예금 평균 수신금리를 고려하여 재정경제부령으로 정하는 이자율(이하 이 항에서 "기본이자율"이라 한다)을 말한다. 다만, 납세자가 법 제7장에 따른 이의신청, 심사청구, 심판청구, 「감사원법」에 따른 심사청구 또는 「행정소송법」에 따른 소송을 제기하여 그 결정 또는 판결에 따라 세무서장이 국세환급금을 지급하는 경우로서 그 결정 또는 판결이 확정된 날부터 40일 이후에 납세자에게 국세환급금을 지급하는 경우에는 기본이자율의 1.5배에 해당하는 이자율을 적용한다.

한편, 개발부담금의 납부의무자는 부과일부터 6개월 이내에 개발부담금을 납부해야 하지만[386], 납부의무자가 해당 기간보다 빠르게 납부한 경우 시장·군수·구청장은 조기 납부를 독려하기 위해 부담금의 일부를 환급할 수 있고, 이 경우 지방자치단체가 먼저 납부자에게 환급액 전액을 돌려준 다음, 국가균형발전특별회계에의 귀속분에 대한 환급액에 대해서 국토교통부로부터 사후 정산받고 있음.

---

386) **「개발이익 환수에 관한 법률」**

제18조(납부) ① 개발부담금의 납부 의무자는 부과일부터 6개월 이내에 개발부담금을 납부하여야 한다.

제18조의2(개발부담금의 일부 환급) ① 시장·군수·구청장은 개발부담금의 납부 의무자가 제18조제1항에서 정한 납부 기한 만료일까지 개발부담금의 납부를 완료한 경우에는 부과일부터 납부일까지 기간 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 산정된 금액을 납부 의무자에게 되돌려줄 수 있다.

「개발이익 환수에 관한 법률 시행령」

제22조의2(부담금의 일부 환급) ① 법 제18조의2제1항에 따른 부담금의 일부 환급 금액(이하 "환급액"이라 한다)의 산정방법은 별표 4와 같다. 다만, 산정된 환급액이 10만원 미만인 경우에는 환급액이 없는 것으로 본다.

② 제1항에 따라 산정한 환급액(특별회계에의 귀속분에 해당하는 금액과 해당 지방자치단체에의 귀속분에 해당하는 금액을 합한 금액을 말한다)의 환급방법 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

[별표 4] 부담금 환급액의 산정방법(제22조의2제1항 관련)

부담금 환급액 = 납부 금액 × 요율(%) × (조기 납부 일수/365일)

※ 비고

1. "요율"이란 시중은행의 1년 만기 정기예금 평균 수신금리를 고려하여 국토교통부장관이 매년 결정·고시하는 이자율을 말한다.
2. "조기 납부 일수"란 법 제18조제1항에서 정한 6개월의 납부기한에서 부과일부터 납부일까지의 일수를 제외하고 남은 일수를 말한다.

「개발이익 환수에 관한 법률 시행규칙」

제16조의2(개발부담금의 일부 환급) 시장·군수·구청장은 영 제22조의2제2항에 따른 개발부담금의 일부 환급 금액(이하 "환급액"이라 한다)을 환급하는 경우 납무 의무자에게 전액을 환급하고, 「국가균형발전 특별법」에 따른 국가균형발전특별회계에의 귀속분에 대한 환급액에 대해서는 국토교통부장관에게 정산을 요청할 수 있다.

【 조기 납부자 환급금 지급 절차 】

조기납부 시 환급금 지급 (국고귀속분 포함)	→	국고귀속분 정산 요청	→	정산 서류 검토 및 정산금 지급
지자체→납부자		지자체→국토부		국토부→지자체

※ 자료: 국토교통부

이처럼 개발부담금에 대한 과오납금 반환과 조기 환급금 반환 사무를 처리하기 위해서 국토교통부는 동 사업에 '반환금 및 손실금(710-03)' 비목을 두고, 최근 3년간 집행액의 평균을 고려하여 예산액을 편성함.

그런데 최근 5년간 반환금 및 손실금 결산 내역을 살펴보면, 그간 불용이 거의 발생하지 않았던 과거와 달리 2025년도에는 편성된 예산액의 약 82%가 불용되었음을 알 수 있는바, 세부 집행내역을 살펴보면 4월과 11월 단 두 차례에 걸쳐 지급된 것으로 나타남.

【 최근 5년간 반환금 및 손실금(710-03) 비목 결산 내역 】

(단위 : 백만원)

연도	비목	예산액	집행액	이월액	불용액
2021년	반환금 및 손실금 (710-03)	2,798	2,798	-	-
2022년		2,788	2,784	-	4
2023년		2,776	2,776	-	-
2024년		2,776	2,772	-	4
2025년		2,776	499	-	2,277
2026년 (5월 기준)		2,776	2,224	-	-

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

【2025년도 반환금 및 손실금 집행 세부내역】

(단위 : 원)

일자	분류	내용	금액
2025.4.8.	과오납금 반환 지급	가평군-신명인	721,050
		평택시-(주)소담고을	21,906,320
2025.11.28.	과오납금 반환 지급	부산시 금정구-한종국	7,229,970
		수원시-한국자산신탁주식회사	158,545,810
		영등포구-(주)무궁화신탁	79,700
	조기납부 환급금 정산액 지급	63개 지방자치단체 대상 정산액 지급금 총합	310,695,290
총 계			499,178,140

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

해당 불용에 대하여 국토교통부는 2024년도에 편성된 반환금 및 손실금 예산이 2024년 5월에 전부 소진됨에 따라 각 지방자치단체에 예산 부족으로 과오납금에 대한 정산이 어렵다는 공문을 발송하였고, 이후 2025년 1월부터는 정상적인 예산집행이 가능했음에도 각 지방자치단체에서 국토교통부에 정산을 요청하지 않아 불용이 발생한 것이므로, 국토교통부는 이러한 예산 미집행에 대해 별도의 안내 책임이 없다고 설명함.

【2024년도 반환금 및 손실금 집행 세부내역】

(단위 : 원)

일자	분류	내용	금액
2024.2.29.	과오납금 반환 지급	화성시-(주)무궁화신탁 권준명	6,502,490
		화성시-(주)디오디앤씨	2,125,680
2024.3.6.	과오납금 반환 지급	보령시-박지성	1,048,640
2024.4.30.	과오납금 반환 지급	김포시-한국토지주택공사	2,549,643,800
2024.5.8.	조기납부 환급금 정산액 지급	55개 지방자치단체 대상 정산액 지급금 총합	212,464,450
총 계			2,771,785,060

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

그러나 직전 4년간 해당 비목 예산의 집행률이 약 99.8%~100% 수준으로 높았음을 고려할 때, 2025년 4월 한 차례의 정산 이후 11월 말까지 과오납금 환급이 전혀 이루어지지 않았음에도 국토교통부에서 재공지 및 안내 등 별도의 집행관리를 하지 아니하고 대부분의 예산을 불용한 것은 이해하기 어려운 측면이 있음.

또한, 조기 납부 환급금의 경우에도 국토교통부의 설명에 따르면 '매년 1분기'에 전년도 환급금에 대한 정산이 이루어져야 하는데, 2025년도의 경우 4분기인 11월 28일에 과오납금 반환 지급과 함께 조기 납부 환급금이 정산되었는바, 사실상 해당 비목 예산의 집행관리 미흡으로 인해 정산 시점이 지연된 것으로 보임.

특히 행정쟁송 결과에 따른 과오납금 반환의 경우 '부담금의 납부일부터 지급결정을 하는 날까지의 기간'에 대하여 「국세기본법 시행령」 제43조의3제2항 본문에 따른 기본이자율에 따라 계산한 금액을 더하여 과오납금을 환급해야 하는바[387], 국토교통부가 납부자에게 직접 환급하는 시점이 늦어질수록 이자율에 따른 금액이 가산되는 점을 고려할 때 이번과 같이 사후

---

387) **「개발이익 환수에 관한 법률 시행령」**
제20조(부담금의 정정 등) ③ 제1항에 따라 부담금을 정정하는 경우와 법 제26조에 따른 행정심판 등에 따라 이미 납부된 부담금 중에 과오납금이 발생한 경우에는 부담금의 납부일부터 지급결정을 하는 날까지의 기간에 대하여 「국세기본법 시행령」 제43조의3제2항 본문에 따른 기본이자율에 따라 계산한 금액을 더하여 지급한다.

「국세기본법 시행령」
제43조의3(국세환급가산금) ② 법 제52조제1항에서 "대통령령으로 정하는 이자율"이란 시중은행의 1년 만기 정기예금 평균 수신금리를 고려하여 재정경제부령으로 정하는 이자율(이하 이 항에서 "기본이자율"이라 한다)을 말한다. 다만, 납세자가 법 제7장에 따른 이의신청, 심사청구, 심판청구, 「감사원법」에 따른 심사청구 또는 「행정소송법」에 따른 소송을 제기하여 그 결정 또는 판결에 따라 세무서장이 국세환급금을 지급하는 경우로서 그 결정 또는 판결이 확정된 날부터 40일 이후에 납세자에게 국세환급금을 지급하는 경우에는 기본이자율의 1.5배에 해당하는 이자율을 적용한다.

정산이 늦어질 경우 가산금을 과잉 지출하게 될 우려가 있음.

또한, 해당 비목의 경우 매년 반복적으로 과오납금 환급 세출예산이 연도 중 소진되어 국토교통부가 각 지방자치단체에 국고지급 중단 공문을 보내고 있고[388], 2026년에도 5월 기준으로 이미 편성된 예산의 약 80.1%가 소진되어 7월부터 국고지원이 중단되었는바, 향후 적정 예산 규모의 재산정을 통해 현실성 있는 예산액을 편성할 필요가 있을 것으로 보임.

【2026년도 반환금 및 손실금 집행 세부내역】

(단위 : 원)

일자	분류	내용	금액
2026.2.4.	과오납금 반환 지급	순천시-농업회사 더존	106,823,530
		안산시-김동훈	235,500
2026.2.27.	과오납금 반환 지급	평택시-김영호	513,340,610
2026.4.3.	과오납금 반환 지급	대구시-00자산신탁	260,238,280
2026.4.28.	과오납금 반환 지급	강서구-강민철	12,920,940
		수원시-이한승	295,711,630
		양평군-에스와이피	250,577,580
2026.5.19.	조기납부 환급금 정산액 지급	70개 지방자치단체 대상 정산액 지급금 총합	611,472,930
2026.5.20.	과오납금 반환 지급	여주시-(주)한국토지신탁	172,969,960
총 계			**2,224,290,960**

※ 자료: 국토교통부 자료 재구성

이와 관련하여 국토교통부는 국고 지급 중단 이후에는 각 지방자치단체가 개별적으로 디브레인을 통해 국고수입금 계좌에서 직접 지급받을 수 있도록 조치한다고 설명하고 있으나,

388) 2020년, 2021년, 2023년, 2024년, 2026년

당해 연도 개발부담금 국고수입금이 지급해야 할 과오납금보다 적어 디브레인을 통해 지급할 수 없는 지방자치단체의 경우, 인근 지방자치단체와 협의하여 해당 지방자치단체의 국고수입금에서 충당하여 지급해야 하는 등 관련 절차가 더욱 복잡해지는 측면이 있으므로, 보다 근본적으로 국고지원 세출예산을 충분히 확보하는 것이 바람직할 것으로 보임.

한편, 조기 납부 환급금의 경우 절차상 지방자치단체가 먼저 납부자에게 환급액 전액을 돌려준 다음 국토교통부에 사후 정산을 요청하는 것이므로, 국토교통부가 지방자치단체에 환급금을 적시에 지급하지 않으면 지방자치단체의 재정 부담으로 이어질 소지가 있는바, 매년 1분기가 아닌 분기별로 정산하는 등의 개선이 필요할 것으로 보이고, 회계 관리상 매년 1회 정산이 불가피하다면 해당 정산 시점이 지연되지 않도록 준수할 필요가 있음.

따라서, 국토교통부는 개발부담금 과오납금 환급금 및 조기 납부 환급금을 적시에 집행하지 못하고 예산액을 불용하거나 정산 시점을 지연하는 상황이 재발하지 않도록 집행관리를 철저히 할 필요가 있고, 예산 부족에 따른 국고 지급 중단이 반복되지 않도록 향후 적정규모의 반환금 및 손실금 예산액을 편성할 필요가 있음.

5) 부처연계형 노후산단개발(6031-314)

○ 국토교통부는 재생사업지구계획 승인 · 고시 이후에 공사 및 보상이 가능하다고 설명하고 있으나, 일부 사업은 재생사업지구계획 승인 · 고시가 완료되지 않은 상태에서 공사비가 교부된 바, 향후 국토교통부는 재생사업지구계획 승인 · 고시 전 공사비 교부가 반복되지 않도록 하고, 공사 착수 가능성이 불확실한 사업에 대해서는 교부액 감액, 교부보류 또는 교부시기 조정을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

'부처연계형 노후산단개발' 사업은 노후 산업단지 재생사업과 연계하여 도로, 주차장, 공원·녹지 등 기반시설 정비를 지원하는 지역균형발전특별회계 지역지원계정 사업임.

【 2025회계연도 부처연계형 노후산단개발 사업 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2025년							2026년
	본예산	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
부처연계형 노후산단개발	41,565	48	-	41,613	40,541 [15,830]	48	1,024	27,764
- 일반연구비 (260-01)	180	48	-	228	156 [156]	48	24	-
- 자치단체자본보조 (330-03)	41,385	-	-	41,385	40,385 [15,674]	-	1,000	27,764
합 계	41,565	48	-	41,613	40,541 [15,830]	48	1,024	27,764

※ 자료: 국토교통부

2025년 동 사업의 본예산은 415억 6,500만원이고, 이 중 자치단체자본보조는 413억 8,500만원, 일반연구비는 1억 8,000만원으로 편성되었고, 자치단체자본보조 403억 8,500만원을 교부하였고, 일반연구비 4,800만원을 이월하였으며, 총 10억 2,400만원을 불용하였음.

나) 재생사업지구계획 승인·고시 전 공사비 교부 지양 필요

동 사업은 「노후거점산업단지의 활력증진 및 경쟁력강화를 위한 특별법」(이하 "「노후거점산단법」"이라 한다)[389]에 따라 산업통상자원부 등 관계부처와 협력하여 경쟁력강화사업지구와 연계한 재생사업을 추진하는 사업으로, 기반시설 신설·확충비의 50%를 국비로 지원하는 지자체자본보조 방식으로 운영되고 있음.

부처연계형 노후산단개발 사업은 「노후거점산단법」상 경쟁력강화사업의 일환으로 추진되는데, 같은 법은 노후거점산업단지 경쟁력강화 사업계획

389) **「노후거점산업단지의 활력증진 및 경쟁력강화를 위한 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
4. "**노후거점산업단지 경쟁력강화사업**(이하 "경쟁력강화사업"이라 한다)"이란 제13조에 따른 노후거점산업단지 경쟁력강화 사업계획에 따라 시행하는 다음 각 목의 사업을 말한다.
가. 국가 또는 지방자치단체가 산업단지 기반시설을 설치하기 위하여 추진하는 일련의 사업으로 다음의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.
(생략)
나. 국가 또는 지방자치단체가 산업집적, 인력양성 및 연구기반 구축 등을 위하여 추진하는 일련의 사업으로 다음의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.
(생략)
다. 국가 또는 지방자치단체가 정주여건 등 근로자 생활환경 개선을 위하여 추진하는 일련의 사업으로 다음의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.
(생략)
라. 국가 또는 지방자치단체가 문화·체육시설의 설치 등 문화환경 개선을 위하여 추진하는 일련의 사업으로 다음의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.
(생략)
마. 그 밖에 노후거점산업단지 경쟁력강화를 위하여 대통령령으로 정하는 사업

(이하 “사업계획”이라 한다)을 승인받도록 하면서도[390] 재생사업에 관하여 사업계획의 수립에 관한 사항은 「산업입지법」 제39조의2제5항[391]에 따른 재생계획에 관한 규정을 준용하도록 하며, 세부사항은 「산업입지법」에 따르도록 규정하고 있음[392].

「산업입지법」상 재생사업을 시행하려는 자는 재생시행계획을 수립하여 승인을 받아야 하고[393], 필요한 경우 재생계획과 재생시행계획을 통합한 재생사업지구계획을 수립·승인·고시할 수 있으며[394], 재생시행계획이 승인

390) **「노후거점산업단지의 활력증진 및 경쟁력강화를 위한 특별법」**
제13조(경쟁력강화사업의 시행) ① 제12조에 따라 지정된 경쟁력강화사업지구의 제14조에 따른 사업시행자는 **노후거점산업단지 경쟁력강화 사업계획**(이하 “사업계획”이라 한다)을 수립하여 전략계획수립권자의 승인을 받아야 한다. 승인받은 사업계획을 변경하는 경우도 또한 같다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.

391) **「산업입지 및 개발에 관한 법률」**
제39조의2(재생사업지구의 지정) ⑤ 재생사업지구지정권자는 제1항 및 제2항에 따라 재생사업지구를 지정하려는 경우에는 **산업단지 재생계획**(이하 “**재생계획**”이라 한다)을 수립하여 해당 지역을 관할하는 시장·군수·구청장(특별자치도지사를 제외한 시·도지사의 경우만 해당한다) 및 해당 재생사업지구에 포함된 산업단지 관리권자의 의견을 듣고 국토교통부장관을 비롯한 관계 행정기관의 장과 협의하여야 한다. 대통령령으로 정하는 중요 사항을 변경하려는 경우에도 같다.

392) **「노후거점산업단지의 활력증진 및 경쟁력강화를 위한 특별법」**
제13조(경쟁력강화사업의 시행) ② 사업계획의 수립에 관한 사항은 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」 제45조의2제4항에 따른 구조고도화사업계획 또는 **「산업입지 및 개발에 관한 법률」 제39조의2제5항에 따른 재생계획에 관한 규정을 준용**한다. 이 경우 “구조고도화사업계획”과 “재생계획”은 “사업계획”으로 본다.
③ 제1항에 따라 사업계획을 승인받은 경우 사업계획의 내용에 따라 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」 제45조의2에 따른 구조고도화사업계획을 승인받거나 「산업입지 및 개발에 관한 법률」 제39조의2에 따른 재생사업지구의 지정이 이루어진 것으로 본다.
④ 제1항에 따른 **사업계획의 시행에 관한 세부적인 사항**은 사업계획에서 정하는 내용에 따라 제2조제4호 각 목에 따른 **개별 사업의 해당 법률에서 정하는 바에 따른다**.

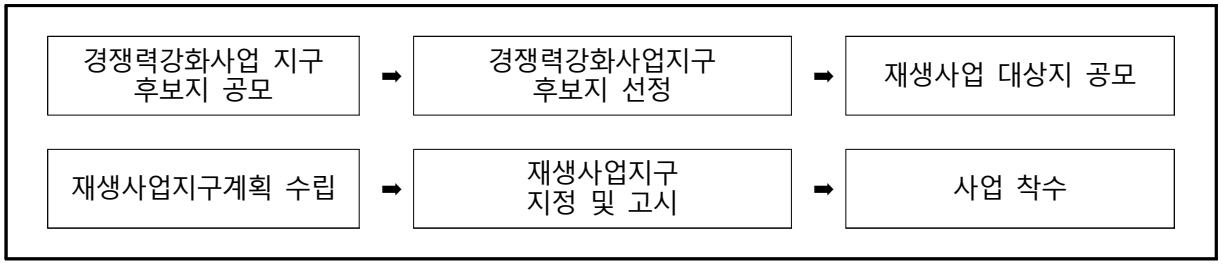
393) **「산업입지 및 개발에 관한 법률」**
제39조의7(재생시행계획의 승인) ① 재생사업을 시행하려는 자는 재생사업지구 전부 또는 일부에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 재생시행계획을 수립하여 재생사업지구지정권자의 승인을 받아야 한다. 승인을 받은 사항(대통령령으로 정하는 경미한 사항은 제외한다)을 변경하려는 경우에도 같다.

394) **「산업입지 및 개발에 관한 법률」**
제39조의10(재생사업에의 준용) ③ 재생사업지구지정권자는 재생사업의 촉진을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 재생계획 및 제39조의7에 따른 재생시행계획을 통합한 **재생사업지구**

・고시되면 산업단지개발실시계획이 승인・고시된 것으로 보게 됨[395].

이에 따라 동 사업은 재생사업지구계획 수립, 지방산단 심의, 타당성 검증, 총사업비 협의, 재생사업지구계획 승인・고시 등을 거쳐 실제 보상 및 공사 단계로 진행되는 구조임.

【 부처연계형 노후산단개발 사업 추진 절차 】



※ 자료: 국토교통부

한편 「산업단지 지원에 관한 운영지침」은 산업단지 기반시설에 대한 국고지원을 요청하려는 경우 산업단지 실시계획을 수립・고시한 후 해당연도에 집행 가능한 사업비를 요청하도록 하고 있으면서, 예외적으로 국고지원 요구 시 6월까지 실시계획 수립・고시가 가능한 사업을 포함할 수 있도록 하고 있음[396].

계획을 수립 및 승인・고시할 수 있다. 이 경우 「산업단지 인・허가 절차 간소화를 위한 특례법」 제7조부터 제16조까지 및 제21조부터 제27조까지의 규정을 준용할 수 있다.

395) **「산업입지 및 개발에 관한 법률」**
제39조의11(재생사업지구 지정에 따른 산업단지 지정 의제 등) ② 제39조의7에 따라 재생시행계획이 승인・고시된 때에는 제17조, 제17조의2, 제18조, 제18조의2, 제19조 및 제19조의2에 따라 산업단지개발실시계획이 승인・고시(변경을 포함한다)된 것으로 본다.

396) **「산업단지 지원에 관한 운영지침」**
제14조(지원요청) ① 사업시행자는 산업단지 기반시설에 대한 국고(지방비) 지원이 필요한 경우 산업단지 실시계획을 수립・고시한 후 별지 제3호 서식을 작성하여 전년도 3월말까지 해당연도에 집행 가능한 사업비를 국토교통부장관(용수공급시설의 경우에는 국가산업단지는 기후에너지환경부장관, 그 외 산업단지는 시・도지사)에게 요청하여야 한다.
③ 제1항에도 불구하고 사업시행자는 사업비 지원 요구시 6월(국토교통부(용수공급시설의 경우

재생사업의 경우 재생시행계획 승인·고시가 산업단지개발실시계획 승인·고시로 의제되는 점을 고려하면, 재생사업지구계획 승인·고시 전 공사비를 교부하는 것은 해당연도에 집행 가능한 사업비를 요청하도록 규정한 지침의 취지에 부합하지 않는 집행이라고 볼 수 있으며, 국토교통부도 재생사업지구계획 승인·고시 이후에 공사 및 보상이 가능하다고 설명하고 있음.

따라서 재생사업지구계획 승인·고시는 공사·보상 등 실제 사업 시행 단계로 나아가기 위한 핵심적인 선행절차로 볼 수 있는데, 부평·주안, 익산2, 완주전주 등 3개 사업에 대하여 재생사업지구계획 승인 전 공사비가 교부되었음.

보조금 교부 당시 부평·주안은 타당성검증 보완 단계였고, 익산2는 관계기관 협의 중이었으며, 완주전주는 지방산단 심의 완료 단계였던 것으로 나타남.

【재생사업지구계획 승인 지연 사업의 주요 일정 】

사업명	일정				
	계획 수립	지방산단 심의	타당성검증	총사업비	계획 승인
부평·주안(국)	`23.10.	`24.12.	`25.11.(1차) `26.6. (재검증 통과)	`26.7.(예정)	`26.9.(예정)
익산2(일)	`24.5.	`26.7.(예정)	`26.8.(예정)	`26.9.(예정)	`26.10.(예정)
완주전주(일)	`24.10.	`25.10.	`26.6.	`26.7.(예정)	`26.8.(예정)

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

에는 국가산업단지는 기후에너지환경부장관, 그 외 산업단지는 시·도지사) 예산편성 확정 전)까지 산업단지에 대한 실시계획 수립·고시가 가능한 사업을 포함할 수 있다.

위 3개 사업의 2025년 공사비 총 교부액은 72억 2,500만원이고, 이 중 59억 7,500만원이 회계연도 말인 2025년 12월 16일 및 12월 23일에 교부되었음.

특히 이 중 부평·주안과 익산2의 경우 2025년 공사비 교부액 전액이 12월에 두 차례에 걸쳐 교부되었는데, 교부 당시 진행상황을 고려하면 회계연도 내 재생사업지구계획 승인·고시 및 공사 착수가 어려운 상태임에도 연말에 집중적으로 교부되었음을 확인할 수 있음.

【 재생사업지구계획 승인 전 공사비 교부 사업의 2025년 교부 현황 】

사업명	총 교부액	12월 교부액	7차 교부 (12.16.)	8차 교부 (12.23.)	교부 당시 진행상황
부평·주안	20억원	20억원	10억원	10억원	타당성검증 보완(`25.11.)
익산2	32억원	32억원	22억원	10억원	관계기관 협의 중(`24.5.~)
완주전주	20억 2,500만원	7억 7,500만원	7억 7,500만원	-	지방산단 심의 완료(`25.10.)

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

결론적으로 이들 사업은 재생사업지구계획 승인·고시 등 선행절차가 지연되었으며, 이에 따라 2026년에야 재생사업지구계획 승인이 예정된 상황이었음에도, 2025년 연말에 공사비가 교부된 것으로 나타나, 사업단계에 부합하지 않게 보조금이 교부되었다고 할 수 있음.

국토교통부는 예산 편성 당시 재생사업지구계획이 연내 승인될 것으로 예상하여 공사비 및 보상비 일부를 편성하였고, 승인 이후 사업비를 교부할

경우 지자체 예산 확보, 공사 발주 및 착공까지 최소 6개월 정도의 사업 추진 공백이 발생할 우려가 있어 기편성 예산을 교부하였다고 설명하고 있음.

그러나 회계연도 말까지 재생사업지구계획 승인·고시, 총사업비 협의 등 공사 착수의 전제절차가 완료되지 않은 경우에는 기편성 예산이라는 사유만으로 공사비를 교부하기보다, 실제 연내 집행 가능한 규모로 교부액을 조정할 필요가 있었음.

국토교통부는 2027년도 예산안 편성 과정에서 재생계획 미승인·미고시 사업장은 사업비를 전액 삭감하고, 2026년 하반기 승인 예정 사업장은 요구액 대비 40% 감액 편성하였다고 설명하고 있음.

이러한 국토교통부의 예산안 작성 기준은 타당한 측면이 있으나, 이러한 기준은 예산안 작성 단계뿐 아니라 보조금 교부 단계에서도 적용될 필요가 있으며,

국토교통부는 향후 재생사업지구계획 승인·고시 전 공사비 교부가 반복되지 않도록, 공사비는 원칙적으로 재생사업지구계획 승인·고시, 총사업비 협의 등 공사 착수의 전제절차가 완료된 이후 교부할 필요가 있음.

6) 도심융합특구지원(6031-319)

○ 광주시와 대구시는 지방비가 확보되지 않고 사업시행자도 지정되지 않은 상태에서 국비가 교부된 후 교부액을 전액 이월한 바, 국토교통부는 향후 보조금 교부 전 지방비 확보 가능성, 사업시행자 지정 가능성 등을 면밀히 점검할 필요가 있음.

가) 개요

‘도심융합특구지원’ 사업은 지역 여건을 고려하여 비수도권 도심에 산업·주거·문화 기능을 집적한 혁신공간을 조성하기 위하여 도심융합특구 기본계획 및 실시계획 수립 등을 지원하는 지역균형발전특별회계 사업으로, 국고보조율은 50%임.

동 사업의 2025년 예산현액은 15억원이며, 이 중 15억원 전액을 대구시, 광주시, 울산시에 각각 5억원씩 교부하였음.

【 2025회계연도 도심융합특구지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
· 도심융합특구지원	1,500	1,500	-	-	1,500	1,500 [500]	-	-	-
- 자치단체경상보조(330-01)	1,500	1,500	-	-	1,500	1,500 [500]	-	-	-
합 계	1,500	1,500	-	-	1,500	1,500 [500]	-	-	-

※ 자료: 국토교통부

나) 지방비 확보 및 사업시행자 지정 가능성을 고려한 보조금 교부 관리 필요

도심융합특구는 지방 도시의 경쟁력 강화와 지속 가능한 발전을 촉진함으로써 국민의 삶의 질 향상과 국가균형발전 및 국가 경쟁력 강화를 위하여[397], 지방 도시의 도심에 산업·주거·문화시설 등을 복합하여 조성하는 혁신공간[398]으로서, 「도심융합특구 조성 및 육성에 관한 특별법」(이하“「도심융합특구법」”이라 한다)에 따라 지정된 구역을 의미함.

정부는 2020년 12월 대구·광주를 시작으로, 2021년 3월 대전, 2021년 11월 부산, 2022년 12월 울산까지 도심융합특구 선도사업지를 순차적으로 선정하였고, 이후 2024년 11월 5개 광역시[399]에 대해 도심융합특구를 지정하고 도심융합특구 기본계획[400]을 승인하였음.

---

397) **「도심융합특구 조성 및 육성에 관한 특별법」**
제1조(목적) 이 법은 도심융합특구의 효율적인 조성 및 지원·육성에 관한 사항을 규정하여 지방 도시의 경쟁력 강화와 지속 가능한 발전을 촉진함으로써 국민의 삶의 질 향상과 국가균형발전 및 국가 경쟁력 강화에 이바지함을 목적으로 한다.

398) **「도심융합특구 조성 및 육성에 관한 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. “**도심융합특구**”란 지방 도시의 도심에 산업·주거·문화시설 등을 복합하여 조성하는 혁신공간으로서 제9조에 따라 지정·고시된 구역을 말한다.
제9조(도심융합특구의 지정·변경지정) ① 국토교통부장관은 제8조에 따른 지정 신청이 있는 경우 관계 중앙행정기관의 장과의 협의와 도시개발위원회의 심의·의결을 거쳐 도심융합특구 기본계획을 승인하고 도심융합특구를 지정할 수 있다.

399) 부산·대구·광주·대전·울산

400) **「도심융합특구 조성 및 육성에 관한 특별법」**
제8조(도심융합특구의 지정 신청 등) ① 시·도지사등은 종합발전계획의 내용에 부합하도록 도심융합특구의 조성 및 육성을 위한 기본계획(이하 “**도심융합특구기본계획**”이라 한다)을 작성하여 국토교통부장관에게 도심융합특구의 지정(변경지정을 포함한다. 이하 이 조에서 같다)을 신청할 수 있다.

【 도심융합특구 현황 】

구분	선도사업지 선정	도심융합특구 지정 및 기본계획 승인	사업시행자 지정 현황	실시계획
부산	‘21. 11.	‘24. 11.	‘24. 11.	실시계획 수립 중
대구	‘20. 12.	‘24. 11.	협의 중	-
광주	‘20. 12.	‘24. 11.	협의 중	-
대전	‘21. 3.	‘24. 11.	협의 중	실시계획 수립 용역 중(대전시)
울산	‘22. 12.	‘24. 11.	‘25. 6.	실시계획 수립 중

※ 자료: 국토교통부

동 사업은 도심융합특구 선도사업지의 도심융합특구 기본계획 또는 실시계획[401] 수립 등을 지원하는 사업으로, 선도사업지별로 최대 5억원의 실시계획 수립비를 지원하는 방식으로 운영됨.

부산, 대전은 각각 2023년, 2024년에 실시계획 수립비가 지원됨에 따라 2025년 지원대상에서 제외되었고, 2025년에는 대구, 광주, 울산 3개소에 실시계획 수립비로 각각 5억원씩 보조금이 교부되었음.

보조금 교부 및 집행 현황을 보면, 대구, 광주, 울산에 2025년 3월 31일 1차로 3억원이 교부되었고, 2025년 4월 29일 2차로 2억원이 교부되었음.

401) **「도심융합특구 조성 및 육성에 관한 특별법」**
제15조(실시계획의 작성 및 승인) ① 사업시행자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 특구개발사업에 관한 실시계획(이하 “**실시계획**”이라 한다)을 시·도지사등과 협의를 거쳐 작성하고 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다. 승인된 실시계획을 변경(대통령령으로 정하는 경미한 사항의 변경은 제외한다. 이하 제2항에서 같다)하려는 경우에도 또한 같다.

【 도심융합특구지원 사업 보조금 교부 및 집행 현황 】

(단위: 백만원)

구분	국토부				총 교부액	지자체		
	보조금 교부(1차)		보조금 교부(2차)			집행		이월
	날짜	금액	날짜	금액		날짜	금액	
울산	25.3.31.	300	25.4.29.	200	500	25.11.10.	500 (전출금)	-
광주	25.3.31.	300	25.4.29.	200	500	-	-	500
대구	25.3.31.	300	25.4.29.	200	500	-	-	500

※ 자료: 국토교통부

울산시는 보조금을 교부받은 후 5억원 전액을 2025년 11월에 사업시행자인 울산도시공사로 전출하였고, 광주시와 대구시는 교부받은 보조금을 「지방재정법」 제50조제1항[402] 및 「국고보조금 통합관리지침」 제25조[403]에 근거하여 전액 이월하였다고 설명함.

국토교통부에 따르면 광주시는 재정여건으로 지방비를 확보하지 못하여 교부액 전액을 이월하였고,

대구시는 2025년 3월 보조금 교부 당시 지방비 추경 편성 이후 실시계획 수립 용역 계약이 가능할 것으로 판단하였으나, 교부 이후 문화예술허브

402) **「지방재정법」**
제50조(세출예산의 이월) ① 세출예산 중 경비의 성질상 그 회계연도에 그 지출을 마치지 못할 것으로 예상되어 **명시이월비**로서 세입·세출예산에 그 취지를 분명하게 밝혀 미리 지방의회의 의결을 얻은 금액은 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 있다.

403) **「국고보조금 통합관리지침」**
제25조(보조사업비의 이월) ② 제1항에도 불구하고 다음 각 호에 해당하는 경우 다음 회계연도로 이월하여 사용할 수 있다.
4. **그 밖에 이월이 불가피하다고 중앙관서의 장이 인정하는 경우**

사업이 예비타당성조사 대상에 미반영되고[404], LH·대구도시공사가 사업성 부족을 이유로 참여에 소극적인 입장을 보임에 따라 사업시행자 지정이 지연되어 실집행이 이루어지지 못하였다고 설명함.

그러나 「국고보조금 통합관리지침」에 따르면 보조사업비 이월은 불가피한 경우 예외적으로 허용[405]되는 것이므로, 교부 당시 연내 집행 가능성이 제한적이었다면 교부 규모와 시기를 조정하는 것이 동 지침의 취지에 보다 부합한다고 할 수 있음.

또한 「국토교통 보조사업 관리규정」[406]은 보조금을 최소 2차례 이상 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종 교부 사이에 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 점검하도록 하고 있는데, 이는 보조사업부서가 보조사업의

---

404) 국립뮤지컬콤플렉스 예비타당성조사 재신청('26년 1월) 결과에 따라 사업구역 및 내용 조정 예정임.

405) **「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 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
3. 지출원인행위를 위하여 입찰공고를 한 경비 중 입찰공고 후 협상에 의한 계약 등으로 장기간이 소요되는 경비
4. 그 밖에 이월이 불가피하다고 중앙관서의 장이 인정하는 경우

406) **「국토교통 보조사업 관리규정」**

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

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

집행 상황과 향후 집행 계획 등을 검토하여 보조금이 실제 사업 진행 단계에 맞게 교부되도록 하려는 데 그 취지가 있다고 볼 수 있음.

따라서 국토교통부가 1차 교부 이후 2차 교부 전까지 지방자치단체의 지방비 확보 여부 및 용역 착수 가능성을 충분히 점검하였는지 확인할 필요가 있음.

먼저 지방비 확보가 이루어지지 않은 상황에서 국비 교부가 이루어졌다는 점에서, 지방비 확보 가능성 및 이에 따른 실집행 가능성이 보조금 교부 과정에서 충분히 고려되지 않은 측면이 있음.

동 사업은 보조율 50%의 지방자치단체 보조사업으로, 국비에 대한 지방비 매칭을 전제로 하는 사업에 해당하는데, 광주시와 대구시 모두 1차 및 2차 교부 당시 지방비를 확보하지 못했고, 2025년 추가경정예산에도 반영되지 못함에 따라 전액 이월되었음.

또한 광주시는 2026년 본예산에 지방비를 요구하였으나 재정 여건으로 반영되지 못하여 현재까지 지방비를 확보하지 못한 상황이며, 광주시와 대구시는 하반기 추가경정예산에 지방비를 요구할 예정이라고 설명하고 있음.

「보조금 관리에 관한 법률」 제17조[407]는 중앙관서의 장이 보조금 교부

407) **「보조금 관리에 관한 법률」**
제17조(보조금의 교부 결정) ① 중앙관서의 장은 제16조에 따른 보조금의 교부신청서가 제출된 경우에는 다음 각 호의 사항을 조사하여 지체 없이 보조금의 교부 여부를 결정하여야 한다.
1. 법령 및 예산의 목적에의 적합 여부
2. 보조사업 내용의 적정성

여부를 결정함에 있어 자기자금 부담능력 등을 조사하도록 하고 있으므로, 국토교통부는 보조금 교부 시 광주시와 대구시의 지방비 확보 가능성을 면밀히 검토한 후 보조금을 교부하였어야 함.

한편 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」은 자치단체 매칭사업의 경우 자부담분 확보 이전에도 국비를 교부하여 사업을 우선 추진하도록 할 수 있다고 규정하고 있어[408], 지방비 매칭사업이라 하더라도 국비 교부 시점에 지방비가 반드시 확보되어야 하는 것은 아님.

다만 같은 지침은 당해연도 지방비 미확보 시 보조금 전액 반납[409] 또는 차년도 예산편성 시 감액 조치를 하도록 하고 있고, 보조금 교부 여부 결정 시 지방비 부담능력과 연내 집행가능성을 사전 검토하도록 하고 있음[410].

---

3. 금액 산정의 착오 유무
4. **자기자금의 부담능력 유무(자금의 일부를 보조사업자가 부담하는 경우만 해당한다)**

408) **「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」, p.3**
1. 일반지침
□ (예산 신속집행) 경기대응, 지역경제 활성화, 민생안정 등 **신속집행 위해 지방비 매칭전 국비 우선교부, 지자체가 교부 요청시 신속 교부**

409) **「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」, p.110**
< 별첨 > 보조금 교부조건 (자치단체보조사업에도 참조)
[일반사항]
6. **각 중앙관서의 장은 지자체보조사업 중 국비 선교부 사업의 경우, 해당 지자체가 지방비를 미확보시 전액 반납하도록 하여야 합니다.**

410) **「2025년 예산 및 기금운용계획 집행지침」, p.116**
13-2. 세부지침
가. 일반보조사업
(1) 보조금 교부시 점검사항
○ 각 중앙관서의 장은 최소 2차례 이상으로 나누어 보조금을 교부하고 총사업비, 사업기간, **지방비 부담조건** 등 자치단체의 신청내용이 예산으로 편성된 내용과 일치하는가의 여부를 확인한 후 교부함으로써 보조금예산 집행의 적정성을 확보하여야 한다.
- 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성 및 실현가능성, 지방비 부담능력유무, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투융자 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서 등) 등에 대한 엄격한 사전 검토를 하여야 한다. 특히, 연내 집행 가능성을 명확히 확인한 후 집행 가능한 보조금만을 교부하여 보조금의 연례적 이

그러나 국토교통부는 2025년 내 지방비가 확보되지 않았음에도 국비를 반납받지 않고 이월을 허용하였음.

동 사업은 실시계획 수립비를 일회적으로 지원하는 구조이므로, 보조금 교부 이후 차년도 예산편성 시 감액 조치와 같은 사후관리 수단이 실효적으로 작동하기 어려운 측면이 있는 만큼, 국토교통부는 보조금 교부 전에 지방비 확보 가능성을 보다 면밀히 검토할 필요가 있었음.

다음으로 광주시와 대구시 모두 사업시행자가 지정되지 않은 상태에서 보조금이 교부되었음.

「도심융합특구법」에 따르면 사업시행자가 실시계획을 작성하므로[411], 실시계획 수립 용역을 본격적으로 추진하기 위해서는 사업시행자 지정이 선행될 필요가 있는데, 광주시와 대구시는 사업시행자가 지정되지 않아[412] 실제로 연내 실시계획 수립 용역 착수 가능성이 불투명한 상황이었음.

또한 실시계획은 구체적인 사업범위와 시행체계를 전제로 수립되어야 하나, 대구시의 경우 관련 핵심사업의 예비타당성조사 반영 여부가 불확실한 상태였던 만큼 실시계획 수립 용역 착수는 어려운 측면이 있었음.

월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 한다.

411) **「도심융합특구 조성 및 육성에 관한 특별법」**
제15조(실시계획의 작성 및 승인) ① **사업시행자**는 대통령령으로 정하는 바에 따라 특구개발사업에 관한 **실시계획(이하 "실시계획"이라 한다)을 시·도지사등과 협의를 거쳐 작성**하고 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다. 승인된 실시계획을 변경(대통령령으로 정하는 경미한 사항의 변경은 제외한다. 이하 제2항에서 같다)하려는 경우에도 또한 같다.

412) 대구시의 경우 LH·대구도시공사와 협의를 하였으나 막대한 토지매입비(1,500억원) 및 사업성 확보 한계로 인해 사업시행자 선정에 어려움이 있는 상황임.

이러한 상황을 종합적으로 고려할 때, 광주와 대구는 실시계획 수립 용역 착수가 현실적으로 어려운 상황임에도 불구하고 동일한 시기에 동일한 금액이 교부되었고, 지방비가 확보되지 않았음에도 이를 반납받지 않고 이월이 허용된 것으로 보임.

따라서 국토교통부는 향후 보조금 교부 전 지방비 확보계획, 사업시행자 지정 가능성, 관계기관 협의 결과 및 연내 용역계약 가능성을 확인하고, 이를 바탕으로 교부 시기 조정 또는 교부액 감액을 검토할 필요가 있음.

7) 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성(4633-301)

○ 국토교통부는 자율주행버스 운영용역을 당해연도 예산 집행기간에 집행할 수 있는 개선 방안을 마련하여, 연례적 이월이 발생하지 않도록 집행 관리를 철저하게 해야 할 것임.

가) 개요

충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성 사업은 대전·세종·충북을 연결하는 초광역 자율주행 상용화 지구를 조성·운영하기 위해 자율주행 기반의 광역 대중교통 서비스를 조기 상용화하고, 자율주행 지원 인프라(C-ITS 등)를 제공하여 충청권 자율주행 여건 조성 및 자율주행 관련 업체를 육성·지원하는 사업으로, 2025년 예산액 24억 8,200만원이 전액 집행되었음.

【 2025년도 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성	2,482	2,482	-	-	2,482	2,482	-	-	2,482

자료: 국토교통부

이 사업은 지방자치단체 자본보조(330-03)사업으로 국비 보조율은 60%이며, 사업수행자는 세종특별자치시의 경우 (재)세종테크노파크, 충청북도의 경우 (재)충북테크노파크, 대전광역시의 경우 한국전자통신연구원임.

【 사업 집행 절차 】

부처		피출연·피보조 기관		간접보조사업자·사업수행자
국토교통부	=>	세종특별자치시	=>	(재)세종테크노파크
	=>	충청북도	=>	(재)충북테크노파크
	=>	대전광역시	=>	한국전자통신연구원

자료: 국토교통부

나) 실집행 부진 해소 방안 마련

2025년 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업은 세종·충북·대전에서 총 13대의 차량을 운영할 계획이었으나, 2025년말 기준으로 실제 운영된 차량은 총 11대로, 대전시의 2대가 운영되지 못하였음[413].

413) 2025년도에 운행되지 못한 대전 자율주행버스(구매) 2대는 임시운행허가 등 행정절차 및 시험운행 과정을 거쳐, 2026년 2월부터 운행하고 있음.

【 2025년도 충청권 자율주행 사업 차량 운영 현황 】

구분	운영 노선 및 대수
운영계획	(세종) A2노선 3대, A4노선 2대, (충북) A1노선 2대, A3노선 1대, 콜버스 3대, (대전) A5노선 2대
실제운영	(세종) A2노선 3대, A4노선 2대, (충북) A1노선 2대, A3노선 1대, 콜버스 3대

자료 : 국토교통부

【 충청권 자율주행 사업 차량 및 노선 】



<자율주행 BRT 버스>





<자율주행 콜버스/ 콜버스 노선>



<충청권 운행 노선>
(A1(녹색), A2/A3(파랑), A4(보라), A5(빨강)

자료 : 국토교통부

이 사업의 전체 예산 24억 8,200만원 중 실집행액은 12억 5,470만원(50.6%)으로 부진한 집행 실적을 보였음.

【 2025년 충청권 자율주행 사업 실집행 실적 】

(단위 : 백만원, %)

보조 사업자	세부집행내역	예산	실집행 금액	실집행 률	집행부진 사유
합계		2,482	1,254.7	50.6	
세종시	소계	829	440.5	53.1	
	자율주행버스(구매) 운영(3대)	405	184.8	45.6	선금 지출후 잔금 이월 ('25.12~'26.12)
	자율주행버스(임대) 운영(2대)	370	204.3	55.1	선금 지출후 잔금 이월 ('25.10~'26.10)
	일반운영비	54	51.4	95.2	수시 지출
충청 북도	소계	1,053	583.2	55.4	
	자율주행버스(구매) 운영(2대)	225.6	110.6	49.0	선금 지출후 잔금 이월 ('25.12~'26.12)
	자율주행버스(임대) 운영(1대)	154.9	75.9	49.0	선금 지출후 잔금 이월 ('25.09~'26.09)
	수요응답형 자율주행 DRT 운영(3대)	351	227.5	64.8	선금 지출후 잔금 이월 ('25.06~'26.09)
	수요응답형 자율주행 DRT 인프라/시스템 구축	140.5	16.7	11.9	선금 지출후 잔금 이월 ('25.06~'26.09)
	일반운영비	181	152.5	84.3	수시 지출
대전시	소계	600	231	38.5	추경예산확정 지연에 따른 절대공기 부족
	자율주행버스(구매) 운영(2대) 및 유상운송단말기 설치 등	408	231	56.6	선금 지출후 잔금 이월 ('25.12~'26.12)
	데이터 수집·가공 및 관제	90	0	0	추경예산 확정 지연에 따른 절대공기 부족
	자율주행 인프라 구축비	72	0	0	
	일반운영비	30	0	0	

자료 : 국토교통부

집행부진 사유를 세부적으로 살펴보면, 자율주행버스(구매·임대) 운영은 2025년도에 선금 지출 후 잔금을 다음 해에 이월함에 따라, 예산이 실질적으로 다음 연도인 2026년 9~12월까지 집행되는 구조가 세종·충북·대전 3개 지자체에 공통적으로 나타났음.

충청북도의 경우 수요응답형 자율주행 DRT 운영(3대)과 수요응답형 자율주행 DRT 인프라·시스템 구축도 2025년에 선금 지출 후 잔금이 이월되

어 2026년 9월까지 사업이 진행되었음.

이는 이 사업의 집행 부진이 일시적인 것이 아니라, 자율주행버스 운영용역이 당해연도 예산 집행기간 내에 완료되지 못하는 구조적 문제로 향후에도 지속적으로 이월로 인해 집행이 저조할 가능성이 있음.

또한 대전시의 경우 실집행률이 38.5%에 불과한데, 데이터 수집·가공 및 관제 사업(9,000만원), 자율주행 인프라 구축비(7,200만원), 일반운영비(3,000만원)는 전액 미집행되었음[414].

「국가재정법」 제48조제1항[415]에서는 매 회계연도의 세출예산을 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없도록 원칙적으로 금지하고 있으며, 제2항에서 정한 예외적인 경우에 한해서만 이월을 허용하고 있고,

「지방재정법」 제50조제1항[416]에서는 경비의 성질상 해당 회계연도에

414) 대전시는 도시철도 2호선 트램 건설 본격 추진 등으로 시 재정 부담이 크게 증가함에 따라 관련 예산을 본예산에 즉시 편성하는 데 어려움이 있었고, 이에 따라 본예산 편성이 이루어지지 못하고, 2025년 제3회 추가경정예산(2025년 12월)에 편성되었으며, 자율주행버스 운영비는 일부 선금을 지출한 후 나머지는 2026년 예산으로 명시이월됨.

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

416) 「지방재정법」
제50조(세출예산의 이월) ① 세출예산 중 경비의 성질상 그 회계연도에 그 지출을 마치지 못할

지출을 마치지 못할 것으로 예상되어 미리 지방의회의 의결을 얻은 경비(명시이월비)에 한하여 다음 회계연도로의 이월을 허용하고 있으며, 제2항에서 정한 불가피한 사유로 지출하지 못한 경비 등 사고이월비의 경우 예외적으로 이월하여 사용할 수 있도록 하고 있음.

그럼에도 이러한 반복적 이월은 당초 의결된 해당 연도 예산 집행 계획과 실제 집행 간 불일치가 발생하고, 이월에 따른 추가적인 행정절차로 행정관리 비용이 증가하는 등의 문제점이 있음.

이에 대해 국토교통부는 2025년 자율주행버스(구매) 운영용역이 2024년 운영용역의 종료 시점인 2025년 말에 시작되어 해당 운영비가 이월되었고, 자율주행버스(임차) 운영용역은 자율주행버스 수급 상황으로 인해 2025년 하반기 이후 운영 계약이 체결되었기 때문으로 설명하고 있음.

한편, 이 사업은 최근 4년간 연례적으로 실집행 실적이 부진하였으며, 2024년 상임위원회 결산 검토보고서에서도 실집행 실적 부진 문제가 지적되었고, “연례적인 집행 부진 해소를 위해 사업 집행 관리를 강화하고 인프

것으로 예상되어 명시이월비로서 세입·세출예산에 그 취지를 분명하게 밝혀 미리 지방의회의 의결을 얻은 금액은 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 있다.

② 세출예산 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경비의 금액은 사고이월비(事故移越費)로서 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 있다.

1. 회계연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 회계연도 내에 지출하지 못한 경비와 지출하지 아니한 그 부대 경비
2. 지출원인행위를 위하여 입찰공고를 한 경비 중 입찰공고 후 지출원인행위를 할 때까지 오랜 기간이 걸리는 경우로서 대통령령으로 정하는 경비
3. 공익·공공 사업의 시행에 필요한 손실보상비로서 대통령령으로 정하는 경비
4. 경상적 성격의 경비로서 대통령령으로 정하는 경비

③ 계속비의 회계연도별 필요경비 중 해당 회계연도에 지출하지 못한 금액은 그 계속비의 사업완성 연도까지 차례로 이월하여 사용할 수 있다.

④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 예산을 이월할 때에는 그 이월하는 과목별 금액은 이월 예산으로 배정된 것으로 본다.

라를 적시에 구축하는 등의 조치를 통해 자율주행 상용화 목표를 차질없이 달성하도록 할 것”이라는 시정요구사항이 채택된 바 있음.

【최근 3년간 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업 실집행실적 】

(단위 : 백만원, %)

연도 (년)	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(B)	실집행액(C)	집행률 (C/B)
	본예산	추경(A)					
2022	2,004	2,004	-	-	2,004	785	39.2
2023	2,401	2,401	-	-	2,401	1,265	52.7
2024	5,610	5,610	-	-	5,610	2,663	47.5
2025	2,482	2,482	-	-	2,482	1,255	50.6

자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 자율주행버스 운영용역을 당해연도 예산 집행기간에 집행하는 개선방안을 마련하여, 연례적 이월이 발생하지 않도록 집행 관리를 철저하게 해야 할 것임.

8) 버스공영차고지 지원(4931-345)

○ 버스공영차고지 지원사업은 부지확보나 사전 행정절차가 완료되지 않은 사업에도 국비가 조기 교부되면서 실집행 부진 및 과다 이월이 연례적으로 반복되고 있음. 국토교통부는 사업별 연내 집행가능성을 면밀히 점검하여 필요한 범위에서 보조금을 교부하고, 사업 초기에는 지방비를 우선 투입한 후 착공 단계부터 국비를 지원하는 방안 등 근본적인 집행 개선대책을 강구할 필요가 있음.

가) 개요

버스공영차고지 지원 사업은 버스공영차고지의 신규 확충 및 개선을 지원함으로써 노선버스 차고지 부족 문제 해소와 운송사업자의 사업 여건 및 종사자의 근로 여건을 개선하고 이를 통해 안정적인 노선버스 운행을 지원하기 위한 지자체 대상의 보조사업임. 국비 보조율은 30%임.

이 사업의 2025년도 예산액은 147억 4,600만원으로, 이 중 145억 400만원(98.4%)을 집행하고, 2억 4,200만원을 불용하였음.

【 2025년도 버스공영차고지 지원 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년							2026년
	예산		전년도 이월액	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						
버스공영차고지 지원 (자치단체경상보조)	14,746	14,746	-	14,746	14,504	-	242	28,819

※ 자료: 국토교통부

나) 연례적 과다 이월 방지를 위한 교부관리 강화 및 지원방식 개선방안 강구 필요

국토교통부는 2025년 이 사업 예산에 편성된 18개 버스공영차고지 조성사업(계속 12개, 신규 6개)에 대하여 해당 지자체에 2025년 상반기 중에 국비 교부를 완료하였으나, 지자체의 실집행액은 90억 3,700만원으로 예산액 대비 실집행률은 61.3%로 저조함.

이는 이 사업의 이전 실집행률이 2023년 67.1%, 2024년 68.2%로 낮은 것보다 더 낮아진 것으로 2026년 6월말 기준 실집행률도 34.7%에 그치고 있어 집행 부진이 매년 지속되고 있음.

【 버스공영차고지 지원 사업 연도별 실집행 현황(2023~2026.6월) 】

(단위 : 백만원, %)

연도	국토교통부		지방자치단체								
	예산 (A)	집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	전년도 이월액 제외		이월액	불용액	실집행률 (C/A)
							예산 현액	집행액 (C)			
2023	20,330	20,330	20,330	10,190	30,520	20,802	20,330	13,645	6,914	2,804	67.1
2024	14,911	14,911	14,911	6,914	21,825	16,463	14,911	10,171	5,361	1	68.2
2025	14,746	14,504	14,504	5,361	19,865	13,644	14,504	9,037	5,736	485	61.3
2026(6월말)	28,819	28,819	28,819	5,736	34,555	12,975	28,819	10,005	-	-	34.7

※자료: 국토교통부

【 2025년도 버스공영차고지 지원 사업 예산 교부 현황 】

(단위 : 백만원)

사업명	예산액	교부							
		차수	1차	2차	3차	4차	5차	6차	계
		일자	2/11	3/11	3/26	4/9	5/12	6/5	
버스공영차고지 지원 (지자체자본보조)	14,746	교부액	3,834	3,491.2	500	1,884	3,526	1,268.8	14,504
		예산액 대비(%)	26.0	23.7	3.4	12.8	23.9	8.6	98.4

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 이 사업의 연례적 집행 부진 사유를 부지 조성·확충의 사전 절차 지연, 부지매입 협의 지연, 착공 일정 연기 등으로 설명하고 있음.

2025년도 국비 지원 사업 중 실집행이 부진한 사업도 대부분 착공 전 부지매입이나 각종 행정절차가 완료되지 않은 사유로 국비 교부액이 다음연도로 과다 이월된 것으로 파악됨.

【 2025년도 버스공영차고지 지원 사업 중 집행부진 보조사업 현황 】

(단위 : 백만원, %)

구분	보조사업명 (시·도)	연도	교부액 (A)	집행액 (B)	차연도 이월액 (C)	이월률 C/A	비 고 (이월 및 불용 사유)
계속 사업	성남 운중동 (경기)	2024	460	0	460	100.0	
		2025	1,679 2/11 266 3/11 500 5/12 913	0	1,679	100.0	운중천 지방하천 정비사업 관련 협의 추진을 위해 실시설계용역 일시정지('24.11.~'25.11.)
	대전역 (대전)	2024	300	0	300	100.0	
		2025	876 2/11 200 3/11 150 3/26 133 6/5 393	36	840	95.9	재정비촉진계획변경('25.5.~연말 미완료), 재해영향평가('25.5~연말 미완료), 교통영향평가('25.5.~'25.12) 등 행정절차 이행에 장기간 소요, 기본 및 실시설계('24.12~연말 미완료) 지연

구분	보조사업명 (시·도)	연도	교부액 (A)	집행액 (B)	차연도 이월액 (C)	이월률 C/A	비 고 (이월 및 불용 사유)
	무안군 (전남)	2024	400	11	389	97.3	
		2025	834 3/11 550 5/12 284	0	834	100.0	사업대상지 공공기여(전남개발공사) 협의 지연
신규 사업	가평 설악 (경기)	2025	134 2/11 134	0	134	100.0	진입도로 편입 부지 확보 실패로 우회 진입도로 설계변경 필요
	청주시 (충북)	2025	877 2/11 234 3/11 375 6/5 268	170	707	80.6	수용재결 신청('25.9.~연말 미완료) 지연
	목포시 (전남)	2025	417 3/11 250 5/12 167	108	309	74.1	실시설계용역 착수 지연 ('25.12~'26.8)
	포항 북부권 (경북)	2025	959 2/11 500 3/11 200 6/5 259	661	298	31.1	중투심 심사 지연으로 착공 지연

※ 자료: 국토교통부 및 각 보조사업 2025 하반기 정산보고서

그런데, 「국고보조금 통합관리지침」 제17조에서는 중앙관서의 장이 보조금 교부 여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 지방비 부담능력, 사전 행정절차 이행 여부, 연내 집행가능성, 이월금 보유현황 등을 검토하여 보조금의 연례적 이월을 최소화하도록 규정하고 있음.[417]

417) **「국고보조금 통합관리지침」(기획예산처공고)**
제17조(보조금 교부방법) ① 중앙관서의 장은 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. 다만 해당 보조금이 다음 각 호의 1에 해당하는 경우에는 보조금 교부방법을 달리 정할 수 있다.
1. 일정한 요건을 갖추면 지원대상이 되는 경상보조성격의 사업인 경우
2. 다른 법령에 따라 보조금 교부 방법 및 절차가 정해진 경우
3. 추가경정예산(당시 기금운용계획변경 포함)으로 사업이 신설된 경우
② 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 지방비 부담능력, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투융자 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서 등), 연내 집행가능성(계속사업의 경우 전년도 집행 및 실집행 실적), 이월금 보유현황 등에 대한 검토를 통해 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 한다.
③ 중앙관서의 장 및 지방자치단체의 장, 보조사업자는「보조금법」제26조의2에 따른 보조금시스

그럼에도 국토교통부는 일부 사업에 대해 전년도 이월금을 보유하고 있거나, 절차 지연으로 집행부진 요인이 해소되지 않아 연내 집행이 어려운 상황에서도 국비 예산을 전액 교부한 사실이 확인됨.

성남 운중동 버스공영차고지 건립사업은[418] 전년도 이월금 4억 6,000만원을 보유하고 있었고, 실시설계용역이 중지된 상태였으나 용역이 재개되기 전인 상반기에 공사비 예산 16억 7,900만원이 전액 교부되었고, 교부액은 집행되지 못하고 전액 다음연도로 이월되었음.

대전역 버스공영차고지 조성사업[419]도 전년도에 교부된 국비 3억원이 전액 이월된 상태에서 재정비촉진계획 변경, 각종 영향평가 등 사전 절차가

템을 통하여 지방자치단체의 장이 아닌 보조사업자에게 보조금을 교부하고자 할 때는 그 보조금을 예탁기관에 예탁하여야 한다. 단, 다른 법령에 따라 별도의 기관에 예탁하여 교부되는 보조금 또는 기획재정부장관이 예탁이 적절하지 않다고 인정하는 보조금의 경우에는 그러하지 아니 한다. ④ 보조사업자가 간접보조사업자에게 간접보조금을 교부하는 경우에도 제1항 및 제3항을 준용한다.

418) 성남 운중동 버스공영차고지 건립사업 개요

사업기간	2018년 ~ 2026년
총사업비	50,632백만원(국비 2,139백만원, 지방비 48,493백만원)
사업규모	25,201㎡(정차면 190면, 관리동 등)
지원조건	국비·지방비 매칭(국비 30%, 지방비 70%)
지원근거	여객자동차운수사업법 제50조
사업시행주체	성남시

출처 : 2025 하반기 정산 보고서

419) 대전역 버스공영차고지 조성사업 개요

사업기간	2023. 7. ~ 2027. 12. 30.
총사업비	15,150백만 원(국비 4,500백만 원, 지방비 10,650백만 원)
사업규모	지하1층 6,440㎡ / 버스주차 43대, 사무실, 식당 등 지상 3,446㎡ / 진출입로 전기충전 버스5대
지원조건	국비 30% : 지방비 70%
지원근거	대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 제3조
사업시행주체	대전광역시

출처 : 2025 하반기 정산 보고서

진행 중이었고 실시설계도 완료되지 않았으나, 상반기에 공사비 예산 8억 7,600만원이 전액 교부되었고 교부액 대부분(8억 4,000만원)이 다음연도로 이월되었음.

2025년도 신규사업인 가평 설악 버스공영차고지 조성사업[420]은 부지확보에 실패하여 대체부지 편입을 위한 사업계획 변경이 필요한 상황이었고 지자체의 사업계획서 상 착공 시점도 7월이었음에도[421] 2월에 공사비 예산 1억 3,400만원이 전액 교부되어 전액 다음연도로 이월되었음.

마찬가지로 2025년 신규사업인 목포시 버스공영차고지 조성사업[422]은 실시설계용역이 12월에 착수되었음에도 상반기에 공사비 예산 4억 1,700만원

420) 가평 설악 버스공영차고지 조성사업 개요

사업기간	2024. 12. 20. ~ 2026. 06. 30.
총사업비	910백만원(국비 134백만원, 지방비 776백만원)
사업규모	차고지(A=2,530㎡, 주차 9대) 및 부대시설 설치 1식
지원조건	국비·지방비 매칭(국비 30%, 지방비 70%)
지원근거	여객자동차운수사업법 제50조
사업시행주체	가평군

출처 : 2025 하반기 정산 보고서

421) 연차별 사업추진 일정

구분	주요공정			
	1/4분기	2/4분기	3/4분기	4/4분기
2024년				용역발주(12월)
2025년	사유지매입 협의(3월)	사유지매입(5월) 용역완료(5월)	관계기관협의(6월)	**공사착공(7월)** 공사준공(10월)

출처 : 가평 설악 버스공영차고지 조성 사업계획서(안), 2025.2. 가평군

422) 목포 버스공영차고지 조성사업 개요

사업기간	25. 01. ~ 26. 12.
총사업비	1,950백만원(국비 585, 지방비 1,365)
사업규모	9,500㎡
지원조건	국비 30% 시비 70%
지원근거	여객자동차운수사업법 제50조
사업시행주체	전라남도 목포시

출처 : 2025 하반기 정산 보고서

이 전액 교부되었고, 교부액의 70% 이상이 다음연도로 이월되었음.

이상의 사례들을 보면, 부지확보나 각종 행정절차가 집중되는 사업 초기 단계에서 지연 요인이 많이 발생함에도 국토교통부가 실제 사업진척도와 필요한 자금에 대한 충분한 고려 없이 연내 집행가능성이 낮은 국비를 조기에 교부하여 과다 이월이 반복된 것으로 보임.

특히, 버스공영차고지 지원 사업은 2026년 예산부터 지역균형발전특별회계의 '지역지원계정'에서 '지역자율계정'으로 전환되어 지자체가 일정 예산 한도에서 사업을 자율적으로 편성할 수 있게 되었음.[423)424)]

이에 따라 지역 실정에 맞는 사업 추진이 가능해졌으나, 사업계획의 구체성이나 추진 가능성이 충분히 확보되지 않은 초기단계의 사업이 예산에 편성될 가능성도 커질 우려가 있음.

실제 포괄보조금이 교부된 첫 해인 2026년에 일부 신규사업이 2026년 6월 시점에서 사업대상지 변경 등의 사유로 전액 불용이 예상되고 있음.

---

423) **「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」**
제86조(포괄보조금의 지원) ① 정부는 제78조제2항에 따른 지역자율계정의 세출예산을 편성할 때 대통령령으로 정하는 바에 따라 각 시·도 및 시·군·구별로 세출예산의 용도를 포괄적으로 정한 보조금(이하 "포괄보조금"이라 한다)으로 편성하여 지원한다.
② 제1항에 따라 정부가 포괄보조금으로 편성한 사업에 대하여 관계 중앙행정기관의 장이 예산을 교부할 때에는 해당 사업 내에 여러 개의 세부 내역을 구분하여서는 아니 된다.

424) 지역균형발전특별회계 중 지역자율계정은 포괄보조금으로 편성되는 계정으로서 이는 중앙정부 주도의 관리와 통제를 배제하여 지자체가 예산 한도 내에서 유연하게 사업을 구성하고 지역 실정에 적합한 사업을 직접 정하여 예산에 반영함으로써 지자체의 자율성과 책임성을 높이려는 취지임.

【 2026년도 버스공영차고지 지원 사업 중 신규사업 실집행 현황(6월말 기준) 】

(단위 : 백만원, %)

시·도	사업명	'26편성 (A)	교부 (B)	B/A	실집행 (C)	C/A	비 고 (실집행 부진 사유 등)
인천	검단신도시 (신규)	3,633	3,633	100.0	0	0.0	부지매입(LH) 대금시기 미도래('26.7월말), 정상추진중
대전	대전대 (신규)	300	300	100.0	0	0.0	착공시기('26.12.) 미도래 정상추진중
경기	광주 경안권역 (신규)	300	300	100.0	300	100.0	
강원	원주시 (신규)	523	523	100.0	0	0.0	도시관리계획 결정 지연 등
	홍천군 (신규)	968	968	100.0	0	0.0	사업부지 매입 지연
	인제군 (신규)	600	600	100.0	4	0.7	준공시기 미도래('26.12월) 정상추진 중
충북	옥천군 (신규)	66	66	100.0	14	21.2	준공시기 미도래('26.8월) 정상추진 중
전북	**무주군 (신규)**	**900**	**900**	**100.0**	**0**	**0.0**	**사업대상지 변경으로 전액 불용**
전남	**장성군 (신규)**	**450**	**450**	**100.0**	**0**	**0.0**	**사업대상지 변경으로 전액 불용**
경북	칠곡군 (신규)	75	75	100.0	75	100.0	
계			**7,815**	**100**	**393**	**5.0**	

※ 자료: 국토교통부

따라서, 국토교통부는 보조금 교부 전 부지확보 여부, 각종 행정절차 진행 상황, 설계 완료 시점, 이월금 보유현황 및 연내 공정계획 등을 면밀히 확인하고 이를 토대로 연내 집행가능한 범위에서 보조금을 교부하여 보조금이 이월되는 것을 최소화함으로써 국가 재원이 비효율적으로 운용되지 않도록 유의할 필요가 있음.

아울러, 이 사업은 지자체의 자율 편성권이 보장되는 포괄보조금 사업이고, 총사업비의 70%를 지자체가 부담한다는 점을 고려할 때, 지자체가 사업 초기부터 국비를 선행 확보할 필요성은 낮아 보임.

따라서, 사업 지연 요인이 많이 발생하고, 사업 추진의 불확실성이 높은 사업 초기에는 지방비를 우선 투입하고, 사업 추진이 안정화되어 대규모 비용이 소요되는 착공 이후 공사비부터 국비를 지원하는 방안 등 보다 근본적인 예산집행 개선대책을 강구할 필요가 있어 보임.

5. 혁신도시건설특별회계

1) 공공자금관리기금(총괄계정) 예수원금상환 및 공공자금관리기금(총괄계정) 예수이자상환(8613-861, 8713-871)

○ 혁신도시특별회계의 주요 세입 재원인 종전부동산 매각대금이 원활히 납입되기 어려울 수 있으므로, 국토교통부는 계속사업의 지출 효율화, 세입 재원 확대 다각화 등 재정구조의 안정성을 제고하기 위한 다양한 제도개선 방안을 모색할 필요가 있음.

가) 개요

공공자금관리기금(총괄계정) 예수원금상환 사업(이하 “예수원금상환 사업”이라 함)은 혁신도시로 이전한 38개 정부소속기관의 청사신축 재원 부족액을 충당하기 위하여 공공자금관리기금에서 차입 조달한 예수금 원금을 상환하기 위한 것이며, 공공자금관리기금(총괄계정) 예수이자상환 사업(이하 “예수이자상환 사업”이라 함)은 해당 예수금에 대한 이자를 상환하기 위한 것임.

예수원금상환 사업의 2025년도 예산액은 1,891억 600만원으로, 이 중 50억원(2.6%)을 집행하고, 23억 1,000만원은 예수이자상환 사업으로 이용(자체이용) 감액하였으며, 1,817억 9,600만원은 불용하였음.

예수이자상환 사업의 2025년도 예산현액은 예산액 59억 9,000만원에 이용으로 증액된 23억 1,000만원을 더한 83억원으로, 이 중 81억 6,100만원(98.3%)을 집행하고, 1억 3,900만원은 불용하였음.

【 2025년도 공공자금관리기금(총괄계정) 예수원금상환·예수이자상환 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년									2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경								
공공자금관리기금(총괄계정) 예수원금상환	189,106	189,106	-	△2,310	-	186,796	5,000	-	181,796	145,021
공공자금관리기금(총괄계정) 예수이자상환	5,990	5,990	-	2,310	-	8,300	8,161	-	139	6,977

※ 자료: 국토교통부

혁신도시건설특별회계(이하 “혁특회계”라 함)는 2003년 ‘공공기관 지방이전 추진 방침’ 및 2007년 제정된 「공공기관 지방이전에 따른 혁신도시 건설 및 지원에 관한 특별법」 등에 근거한 혁신도시의 건설과 공공기관의 단계적 이전을 재정적으로 뒷받침[425]하기 위하여 2008년에 신설된 특별회계임.

【 혁신도시 및 공공기관 지방이전 추진 경과 】

◦ **(2003.6.)** 수도권 집중 완화 및 지역의 자립적인 발전 토대 구축을 위해 ‘공공기관 지방이전 추진 방침’ 발표

◦ **(2005.6.)** 법적 근거 마련(균특법 제정, 2004.4.), 지방자치단체·이전공공기관 등과의 협의를 거쳐 ‘공공기관 지방이전 계획’ 수립

◦ **(2007.1.)** 혁신도시특별법 제정 및 10개 혁신도시 지구지정 완료

◦ **(2012.12.~)** 계획에 따라 부지 조성, 인프라 공급 등 혁신도시를 건설하고, 이전 대상 공공기관을 혁신도시로 단계적 이전

◦ **(2019.12.)** 이전대상 공공기관 총 153개 중 153개 이전 완료

※ 자료: 국회예산정책처

425) **「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」**
제33조(혁신도시건설특별회계의 설치 및 관리·운용) ①공공기관의 지방이전, 혁신도시의 조성 및 발전에 관한 사업을 재정적으로 지원하기 위하여 **혁신도시건설특별회계**(이하 “회계”라 한다)를 설치한다.

혁특회계는 이전대상 공공기관의 혁신도시로의 이전 재원을 종전부동산 매각을 통해 조달[426]하고, 종전부동산의 매각 시점과 청사신축비의 소요 시점 간의 차이 등으로 발생하는 세입 재원 부족액은 공공자금관리기금에서 조달하여 충당하여 왔음.

한편, 혁신도시로의 이전이 완료되면서 혁특회계의 주된 수입원이었던 종전부동산 매각대금의 규모가 급격하게 축소되었고, 현재는 매입공공기관(한국토지주택공사, 한국농어촌공사, 한국자산관리공사)이 보유한 종전부동산[427]과 매입공공기관에도 매각되지 않은 장기 미매각부동산(이하 "미매각부동산"이라 함) 1곳이 향후 혁특회계로 세입 처리 가능한 재원임.

---

426) **「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」**
제34조(회계의 세입과 세출) ①회계의 세입은 다음 각 호와 같다.
1. 국가소유 종전부동산의 매각대금, 사용료, 해당 재산으로부터 발생하는 그 밖의 수익금 및 국가행정기관인 이전공공기관의 임차보증금 회수금
2. 일반회계 또는 다른 특별회계로부터의 전입금
3. 「공공자금관리기금법」에 따라 설치된 공공자금관리기금 또는 다른 기금으로부터의 전입금 및 예수금
4. 제36조의 규정에 따른 차입금
5. 제44조제4항의 규정에 따른 이익의 전입금
6. 그 밖의 수입금

427) 종전부동산 처리계획에 제시된 기한까지 종전부동산이 매각되지 아니하거나 이전공공기관이 원하는 경우 매입공공기관이 종전부동산을 매입할 수 있고, 매입공공기관은 매입한 종전부동산에 대하여 부동산 소재지 지방자치단체와의 협의 및 수도권정비위원회 심의를 거쳐 활용계획을 수립한 후 일반에 재매각하고 손익이 발생하면 혁특회계와 정산을 하게 됨.

「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」
제43조(종전부동산의 처리계획 수립 등) ③국토교통부장관은 제1항에 따른 종전부동산 처리계획에 제시된 기한까지 종전부동산이 매각되지 아니하거나 이전공공기관이 원하는 경우 지방자치단체, 대통령령으로 정하는 공공기관(이하 "매입공공기관"이라 한다) 또는 「지방공기업법」에 따른 지방공기업(이하 "지방공기업"이라 한다)으로 하여금 종전부동산을 매입하게 할 수 있다. (후단 생략)
제44조(종전부동산 매입지원 등) ④매입공공기관 또는 지방공기업의 종전부동산 매입에 따른 이익이나 손실은 대통령령으로 정하는 바에 따라 회계에 전입하거나 회계에서 보전할 수 있다.

【 매입공공기관별 종전부동산 보유·처리 현황 】

(단위: ㎡, 억원, 2026.5.31. 기준)

매입공공기관 구분		소재지	매입부지	매입금액	추진현황	매각(예정)액
□ 한국토지주택공사			1,099,916	5,137		6,937
경찰대학		용인	608,291	3,174	민간임대주택 공급 촉진지구 조성공사 중	일부매각 6,937
법무연수원			491,625	1,963		
□ 한국농어촌공사			2,730,469	18,113		30,330
1 지구	국립원예특작과학원	수원	402,574	2,791	공사 및 매각 추진 중	일부매각 16,488
2 지구	농촌진흥청, 국립농업과학원, 국립식량과학원	수원	275,524	3,730	매각 추진 중	일부매각 1,997
	국립농업과학원	수원	10,572	77	매각 완료	80
3 지구	농촌진흥청, 국립농업과학원	수원	149,706	1,297	매각 완료	1,464
4 지구	국립식량과학원	수원	136,834	622	매각 추진 중	일부매각 2,519
	국립원예특작과학원, 국립식량과학원	수원	309,627	1,645	매각 완료	1,822
5 지구	국립축산과학원, 국립농업과학원, 한국농수산대학	수원 화성	1,214,188	6,220	개발계획 수립 협의 중	-
	국립원예특작과학원	화성	40,765	92	매각 추진 중	-
6 지구	국립농업과학원, 농림축산검역본부, 국립종자원	수원	190,679	1,639	공사 및 매각 추진 중	일부매각 5,960
□ 한국자산관리공사			385,843	6,694		4,182
농식품공무원교육원		수원	40,396	612	매각 완료	690
우정사업정보센터		광진	29,026	1,673	매각 완료	2,558
국방대학교		고양	296,507	3,652	지구지정 협의 중	-
국립농산물품질관리원		안양	6,612	234	매각 완료	280
농림축산검역본부			6,079	216	매각 완료	251
국립종자원			5,424	190	매각 완료	221
국세청 주류면허지원센터		마포	1,799	117	매각 완료	182

※ 자료 : 국토교통부

【 미매각부동산 현황 】

(단위: 백만원, 2026.5.31. 기준)

기관명	규모(면적)		매각예상액	비고
	부지	건축물		
중앙119구조본부	9,079	-	9,079	혁특회계 통합관리

※ 자료 : 국토교통부

이러한 세입가능재원 중 한국농어촌공사가 매입한 종전부동산 일부에서 최초로 개발이익이 발생한바, 이에 대한 중간정산의 일환으로 2024회계연도에 혁특회계로 정산이익 3,868억원이 납입(기타재산이자외수입 과목)되어, 공공자금관리기금 예수원금 3,888억원이 상환되었고,

혁특회계는 2025년도에도 종전부동산 정산이익 2,035억원을 납입받아 공공자금관리기금 예수원금 1,867억 9,600만원을 상환할 계획이었으나,

실제 예수원금 상환액은 예산액의 약 2.6%에 불과한 50억원에 그쳤고, 예수이자 상환액은 당초 예산액 59억 9,000만원보다 46.3%(27억 7,100만원) 많은 81억 6,100만원으로 증가하였음.

나) 혁신도시건설특별회계의 재정구조 안정성 제고 필요

공공자금관리기금으로부터의 예수원금 잔액은 2025년도 중기 전망을 기준으로 2026년말 1,605억원으로 감소할 전망이었으나, 2025년에 상환된 예수원금이 50억원에 그친 이후 추가적인 상환이 이루어지지 않으며 4,873억원(2026년 6월말 기준)으로 유지되고 있는데,

이와 같이 공공자금관리기금으로의 예수원금 상환 실행이 계획과 괴리를 보이는 것은 한국농어촌공사가 종전부동산 매각이익 중간정산을 실시한 이후 매수자의 토지대금 잔금 납부 지체 및 계약 해제 등의 사유가 발생하여 한국농어촌공사에서 혁특회계로 납입할 여유자금이 부족해진 것이 주된 원인으로,

국토교통부에 따르면 부동산 경기침체 장기화 및 개발사업 시행자에 대한 대출(PF 대출) 축소 등 부동산 환경 불확실성으로 인하여 공공자금관리기금 예수원금 상환은 당분간 중단될 것으로 예상되는 상황임[428].

【 혁특회계의 공공자금관리기금 예수원금 등 상환 현황 】

(단위: 억원)

구분[1]		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
예수원금 잔액	계획	8,547	8,581	8,661	8,811	4,923	3,055	1,605
	실제						4,873	4,873
예수원금 상환	계획	3,000	2,680	-	-	3,888	1,868	1,450
	실제						50	-
신규예수		3,198	2,714	80	150	-	-	-
이자상환[2]		198	192	158	163	114	82	22

주 1) 2020년~2024년의 경우 각 연도말 기준 예수잔액이며, 2025년 이후의 계획은 각 연도 예산액, 실제는 2026년 5월말 기준 예수잔액임.
2) 2020년~2025년의 경우 각 회계연도 결산액 기준이며, 2026년의 경우 6월말 기준 예상액임.
※ 자료 : 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

종전부동산에 대한 혁특회계의 의존도는 재정 안정성 측면에서 구조적인 취약성을 유발하고 있는데, 내부거래를 제외한 세입 재원이 대부분 종전부동산에 한정되어 있는바,

종전부동산 매각대금 또는 정산이익이 부족해지는 경우 공공자금관리기금 예수금 원금 및 이자를 상환하기 위하여 해당 기금으로부터 자금을 재예수하고, 사업비는 일반회계전입금을 통하여 충당하는 구조로 전환될 가능성이 높음.

428) 국토교통부에서 도원회계법인에 의뢰한 '종전부동산 매입공공기관의 실적관리 회계검증 용역'(2025. 7.)에 따르면, 한국농어촌공사의 종전부동산에서 발생하는 손익은 과거 적자를 합산하는 경우 2030년 이후 혁특회계에 납입할 금액이 있을 것으로 추정됨.

【 혁특회계의 세입·세출 구성 】

(단위: 백만원, %)

구 분	2020	2021	2022	2023	2024	2025
세입 총계	**391,058**	**376,675**	**44,139**	**32,921**	**413,681**	**27,065**
관유물대여료	10	46	65	1	1	1
기타이자수입및재산수입	**55**	**26**	**51**	**505**	**386,985**	**21,815**
변상금	-	-	-	-	-	-
기타경상이전수입	2,008	151	226	3,279	2,125	319
고정자산매각대	234	-	-	-	-	-
토지및무형자산매각대	**4,510**	**1,209**	**2,320**	**-**	**-**	**-**
전년도이월금	-	-	117	393	277	903
전년도세계잉여금	45,713	23,373	9,345	6,443	1,687	4,027
내부거래(A+B)	338,529 (86.6)	351,870 (93.4)	32,015 (72.5)	22,300 (67.7)	22,607 (68.7)	-
일반회계전입금(A)	**18,729** (4.8)	**80,470** (21.4)	**24,015** (54.4)	**7,300** (22.2)	**22,607** (68.7)	-
공공자금관리기금 예수금(B)	**319,800** (81.8)	**271,400** (72.1)	**8,000** (18.2)	**15,000** (45.5)	-	-
세출 총계	**367,684**	**367,212**	**37,303**	**31,192**	**408,324**	**22,216**
주요사업비	47,910 (13.0)	80,048 (21.8)	21,491 (57.6)	14,921 (47.8)	8,109 (2.0)	9,055 (40.8)
공공자금관리기금과의 거래(A'+B')	319,775 (87.0)	287,164 (78.2)	15,812 (42.4)	16,271 (52.2)	400,215 (98.0)	13,161 (59.2)
예수원금상환(A')	300,000 (81.6)	268,000 (73.0)	-	-	388,832 (95.2)	5,000 (22.5)
예수이자상환(B')	19,775 (5.4)	19,164 (5.2)	15,812 (42.4)	16,271 (52.2)	11,383 (2.8)	8,161 (36.7)

주) 각 회계연도 결산 기준이며, 강조 표시된 칸이 종전부동산 매각대금 또는 정산이익에 관련된 과목임.

※ 자료 : 국토교통부

현재 혁신도시 건설은 이전공공기관의 청사 신축 및 복합혁신센터[429] 등 대규모 시설 조성이 마무리되어가는 단계로, 혁특회계의 주요사업비 수요는 정주 여건 개선 및 산·학·연·관 클러스터 조성 지원 등을 중심으로 구성되어 있어, 당분간 주요사업비를 일반회계전입금으로 충당하는 재정구조로 유지 가능한 측면이 있을 것으로 보이나,

국정과제인 공공기관 2차 지방이전 등이 본격화되면 기존 혁신도시의 유지·보수·개선 등의 사업과 아울러 청사 등 신규 인프라 구축 비용이 결합되어 혁특회계의 재정소요가 증가할 것으로 예상되는바,

국토교통부는 국정과제의 차질 없는 추진 및 혁신도시의 안정적 발전을 위하여, 계속사업의 지출 효율화, 세입 재원 확대 다각화 등 다양한 제도개선을 모색하여 혁특회계 재정구조의 안정성을 제고할 필요가 있을 것으로 보임.

429) 문화·체육·보육·창업 등 기능이 복합된 주민 커뮤니티 시설로서 지역 주민들의 수요가 높은 수영장, 공연·전시장, 문화센터 등이 설치되어 혁신도시 주민들의 문화·여가 여건을 개선하고자 하는 시설이며, 10개 혁신도시에 각 1개 시설이 건립되어 있고, 충남혁신도시 복합혁신센터는 2028년 준공 예정임.

2) 혁신도시 정주여건 개선 및 활성화 지원(5538-309)

○ 「국토교통 보조사업 관리규정」은 보조사업 정산절차가 완료되지 않은 보조사업자에게 보조금을 추가로 교부해서는 아니 되도록 규정하고 있는바, 국토교통부는 전년도 보조금에 대한 정산 절차와 무관하게 당해연도 보조금을 교부하고 있는 '혁신융합캠퍼스 조성 지원' 내역사업에 대하여 법령에 부합하는 방식으로 사업을 관리할 필요가 있음.

가) 개요

혁신도시 정주여건 개선 및 활성화 지원 사업은 혁신도시별로 복합혁신센터를 건립하고, 이전공공기관과 대학 간 유기적인 협업을 통해 혁신도시를 균형발전의 거점으로 육성하려는 사업으로, 지방자치단체 보조사업으로 구성되어 있으며,

'혁신융합캠퍼스 조성 지원' 내역사업은 혁신도시 인근의 지역대학 일부 학과를 혁신도시 내로 이전하여 대학·이전공공기관·특화산업 간 협력체계를 강화하고 창업생태계를 조성함으로서 일자리를 창출하려는 사업으로, 2025년도 예산 10억 1,200만원이 전액 집행되었음.

【 2025년도 혁신도시 정주여건 개선 및 활성화 지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년									2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용	예비비	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경								
혁신도시 정주여건 개선 및 활성화 지원	4,012	4,012	500	-	-	4,512	4,512 [4,015]	-	-	3,959
- 혁신융합캠퍼스 조성 지원	1,012	1,012	-	-	-	1,012	1,012 [916]	-	-	959

※ 자료: 국토교통부

【 혁신융합캠퍼스 조성 지원 사업 개요 】

◦ (사업목적) 지역대학·이전공공기관을 중심으로 혁신도시 내 혁신융합캠퍼스를 구축하여 산·학·연 연계 협력 및 지역산업 일자리 창출
◦ (사업내용) 혁신도시 내에 ① 지역대학의 학부 과정, ② 공공기관 연계 전문대학원, ③ 산업체 계약학과 등을 혼합한 형태의 캠퍼스 구축
◦ (시행주체) 혁신도시 소관 지방자치단체
◦ (사업비) '22~'26년 총 190억원(국비 95억, 지자체 95억)을 지원하여 6개 혁신융합캠퍼스 조성 추진 ('25년 국비 10억 1,200만원 지원)
* **대학별 4년간 31.6억원 지급** : (1년차) 캠퍼스 구축비 및 운영비 16.4억, (2~4년차) 교육프로그램 운영비 및 취업·창업비 등 15.2억 지원
◦ (사업방식) 지방자치단체 보조(국비 50%, 지방비 50%)

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 2022년에 부산광역시, 전라남도 지역에 혁신융합캠퍼스를 선정하고 2023년에 대구광역시, 전북특별자치도 지역에 혁신융합캠퍼스를 선정하여, 4개 대학에서 혁신융합캠퍼스 사업을 추진하고 있음[430].

【 혁신융합캠퍼스 선정 현황 】

부산 한국해양대('22.6월) 【 해양 신산업 혁신융합캠퍼스 】	**전남 나주 동신대('22.9월)** 【 에너지/IT분야 혁신융합캠퍼스 】
◦ 해사 인공지능·보안, 해양기술·선박·기계IT융합 분야 (5개 학과, 정원 430명)	◦ 기계·전기전자·정보보안·컴퓨터·에너지시스템 분야 (5개 학과, 정원 270명)
대구 한의대('23.6월) 【 재활헬스케어분야 혁신융합캠퍼스 】	**전북 전주기전대('23.10월)** 【 농생명/바이오, ESS/이차전지 혁신융합캠퍼스 】
◦ 디지털재활의료 및 재활치료 분야 (2개 학과, 정원 166명)	◦ 2차전지소재과, 치유농업 등 농생명분야 (4개 학과, 정원 180명)

※ 자료: 국토교통부

430) 당초 5개 대학을 지원할 예정이었으나 2024년 충북이 신청을 포기하였음.

나) 보조사업 정산절차 완료 후 추가 교부 규정 준수 필요

혁신융합캠퍼스 조성 지원 사업은 국토교통부 단계에서는 전액 집행(일부 취소사업 등 제외)되고 있으나, 지방자치단체의 실집행률은 연례적으로 50% 전후로 낮게 나타나고 있는데, 이는 회계주기(1월~12월)와 사업주기(9월~차년도 8월 등 대학별 상이)가 불일치하여 반복적인 과다 이월이 발생하는 데 기인한 것으로,

대학별로 4년간 예산이 지원되는 동 사업의 구조상, 이전연도(N-1년도)와 당해연도(N년도)의 보조금 교부-집행-정산 과정이 혼재되며, 이전연도 보조금 집행에 대한 명확한 정산절차를 거치지 않고 당해연도 보조금이 교부되는 문제도 유발하는 것으로 보임.

【 연도별 혁신융합캠퍼스 조성 지원 사업 집행 현황 】

(단위: 백만원, %)

구 분		국토교통부→보조사업자(지자체)		보조사업자(지자체)→간접보조사업자(대학교)								
		본예산 (A)	집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액	전년도 이월액 제외 예산현액	전년도 이월액 제외 집행액(B)	다음연도 이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	소계	1,012	1,012	1,012	681	1,693	1,195	1,012	514	498	-	50.8
'24년	부산	253	253	253	249	502	332	253	83	170	-	32.8
	전남	253	253	253	161	414	366	253	205	48	-	81.0
	대구	253	253	253	103	356	228	253	125	128	-	49.4
	전북	253	253	253	168	421	269	253	101	152	-	39.9
	소계	1,012	1,012	1,012	498	1,510	916	1,012	418	594	-	41.3
'25년	부산	253	253	253	170	423	220	253	50	203	-	19.8
	전남	253	253	253	48	301	223	253	175	78	-	69.2
	대구	253	253	253	128	381	236	253	108	145	-	42.7
	전북	253	253	253	152	405	237	253	85	168	-	33.6

주) 2024회계연도의 경우 사업이 취소된 충북 및 2023회계연도에서 2024회계연도로 이월된 지자체자본보조(대구·전북) 제외
※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

국토교통부 소관 보조사업에 관한 일반 규정인 「국토교통 보조사업 관리규정」(국토교통부훈령) 중 제24조[431]는 보조사업자 및 간접보조사업자(이하 “보조사업자등”이라 함)의 실적보고서 제출 의무 및 정산 절차 등을 규정하고 있는데,

이에 따르면, 보조사업자등은 보조사업을 완료하였을 때 또는 회계연도가 끝났을 때 등 실적 보고 사유가 발생한 날부터 2개월(자치단체의 장이 보조사업자인 경우에는 3개월) 내에 보조사업 실적보고서를 제출하여야 하고,

보조사업부서는 보조사업 정산절차가 완료되지 않은 보조사업자에게 보조금을 추가로 교부해서는 아니 되는데, 이와 같이 보조사업 정산절차 완료 후 보조금을 추가 교부하도록 규정한 것은 보조사업의 성과를 적절히 관리하고 보조금의 오남용 등을 방지하기 위한 취지로 이해됨.

---

431) **「국토교통 보조사업 관리규정」**(국토교통부훈령)

제24조(보조사업 실적보고서의 제출) ① 보조사업자등은 보조금법 제27조제3항에 따라 보조사업 또는 간접보조사업을 완료하였을 때, 폐지의 승인을 받았을 때 또는 **회계연도가 끝났을 때**에는 제2항의 기한까지 **정산보고서가 첨부된 보조사업 또는 간접보조사업의 실적보고서를** 보조사업부서 또는 간접보조사업자인 경우 보조사업자에게 **제출**하여야 한다.

② 보조사업자등은 보조사업 실적보고서를 보조금법 시행령 제12조제1항에 따라 실적 보고 사유가 발생한 날부터 2개월(자치단체의 장이 보조사업자의 경우에는 3개월) 내에 제출하여야 한다.

③ 보조사업부서는 제1항의 보조사업 실적보고서를 보조금법 제28조에 따라 심사하고 그 정산결과가 적합하지 않다고 판단되는 경우에는 해당 보조사업자등에 대하여 보조사업의 시정을 위하여 필요한 조치를 명할 수 있다.

④ 보조사업부서는 제1항부터 제3항까지에서 정한 **보조사업 정산절차가 완료되지 않은 보조사업자에게 보조금을 추가로 교부해서는 아니 되며**, 정당한 사유 없이 정산보고서 제출을 지연한 보조사업자에 대해서는 지연 기간에 따라 다음 각 호에서 정한 지연기간에 따른 보조금 삭감한도에 일할을 적용한 비율에 따라 정산보고서가 제출된 이후 최초로 지급하는 보조금을 삭감할 수 있다.

1. 3개월 이상 지연 제출하는 경우 10%이내 보조금 삭감
2. 6개월 이상 지연 제출하는 경우 20%이내 보조금 삭감
3. 12개월 이상 지연 제출하는 경우 50%이내 보조금 삭감

【 혁신융합캠퍼스 조성 지원 사업 보조금 정산-교부 현황 】

구 분	2024년도 보조사업			2025년도 보조사업			
	사업기간	실적보고서 제출일	반납일	사업기간	1차 교부일 (교부비율)	2차 교부일 (교부비율)	정산일
부산 한국해양대	2024.9.1.~ 2025.8.31.	2025.10.30.	미반납	2025.9.1.~ 2026.8.31.	2025.4.18. (50%)	2025.7.11. (50%)	2026.11. 예정
나주 동신대	2024.1.1.~ 2025.6.30.	2025.9.9.	2026.6.30	2025.7.1.~ 2026.6.30.	2025.4.9. (50%)	2025.7.9. (50%)	2026.6.
대구 대구한의대	2024.1.1.~ 2025.8.31.	2025.11.24.	미반납	2025.9.1.~ 2026.8.31.	2025.4.9. (50%)	2025.6.27. (50%)	미정
전주 전주기전대	2024.9.1.~ 2025.8.31.	2025.10.15.	미반납	2025.9.1.~ 2026.8.31.	2025.4.1. (50%)	2025.6.23. (50%)	미정

※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

그런데, 국토교통부는 혁신융합캠퍼스 조성 지원을 위한 보조금을 예산액의 각 50%씩 2회에 걸쳐 교부하여 법령의 분할 납부 의무[432]는 형식적으로 준수하고 있으며 국고보조사업 합동점검을 통해 보조금의 집행 실적 등에 대하여 관리하고 있으나,

2024년도 보조금 정산 절차와 2025년도 보조금 교부 절차를 연계하여 살펴보면, 국토교통부는 보조사업자가 이전연도인 2024년도 보조금에 대한 실적보고서를 제출하기 전에 2025년도 보조금의 2차 교부까지 완료하여, 정산절차 완료 후 추가 교부를 실행하도록 하는 「국토교통 보조사업 관리규정」의 취지에 부합하지 않게 집행한 측면이 있음[433].

---

432) **「국토교통 보조사업 관리규정」**(국토교통부훈령)
제15조(보조금 교부방법) ① 보조사업부서는 **보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부**하고, 1차 교부와 최종교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. (단서 및 각 호 생략)
③ 보조사업자가 간접보조사업자에게 간접보조금을 교부하는 경우에도 제1항 및 제2항을 준용한다.

실적보고서 제출시기가 9월부터 11월까지인 점과 개학 일정을 고려하면, 전년도 보조금의 정산이 완료된 이후에만 보조금을 교부할 경우 연중 필요한 사업비를 적기에 확보하기 어려워 사업의 정상적인 추진에 지장이 발생할 수 있다는 점에서, 정산 완료 전에 일부 보조금을 교부한 데에는 불가피한 측면도 있는 것으로 보임.

다만, 보조사업에서의 재정 누수를 방지하기 위한 엄격한 관리도 필요하므로, 국토교통부는 보조사업자등으로 하여금 전년도 보조금에 대해 신속히 정산절차를 진행하도록 유도하고, 정산절차가 완료되지 않은 보조사업자에 대한 교부 기준을 엄격히 정비하여, 보조금 관련 법령에 부합하는 방식으로 보조사업을 추진할 필요가 있음.

433) 참고로, 보조금 환수액의 반납완료일을 고려하면, 정산절차는 더욱 지연되는 측면이 있음.

< 2023년도 혁신융합캠퍼스 조성 지원 사업 보조금 반납 현황 >

구 분	2023년도 보조사업			2024년도 보조사업	2025년도 보조사업 1차 교부일
	사업기간	반납액	반납일		
부산 한국해양대	2023.9.1.~ 2024.8.31.	7,992,230원	**2025.7.2.**	미반납	**2025.4.18.**
나주 동신대	2023.1.1.~ 2024.6.30.	3.523,230원	**2024.12.21**	반납 (2026.6.30.)	**2025.4.9.**
대구 대구한의대	2023.8.1.~ 2024.10.31.	14,499,840원 (자본보조비 포함)	2025.7.2.	미반납	**2025.4.9.**
전주 전주기전대	2023.10.12.~ 2024.12.31.	5,592,510원	2025.12.31.	미반납	**2025.4.1.**

※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

3) 혁신도시 성과평가 및 정책지원(5538-310)

○ 혁신도시 성과평가 및 정책지원 사업은 추진 중인 사업으로 평가대상을 한정하고, 평가의 내용이 개괄적이며, 이행실적 제출 의무 대상 사업의 관리 기준도 미흡한바, 국토교통부는 이행실적이 부진한 사업에 대한 객관적·체계적 평가가 이루어질 수 있도록 혁신도시 종합발전계획에 대한 성과평가-환류 체계를 개선·보완할 필요가 있음.

가) 개요

혁신도시 성과평가 및 정책지원 사업은 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」 제5조의2에 따른 혁신도시 종합발전계획[434]의 추진실적 평가 등 혁신도시 육성·발전에 관하여 성과평가를 실시하고 우수사례를 확산하기 위한 정책연구용역 사업으로,

예산액 2억원 중 1억 2,500만원(62.5%)을 집행하고 5,300만원을 다음 연도로 이월하면서 2,200만원은 불용하였음.

---

434) **「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」**
제5조의2(혁신도시 종합발전계획의 수립·시행 등) ① 국토교통부장관은 혁신도시의 발전을 촉진하기 위하여 제3항에 따른 혁신도시별 발전계획을 기초로 하여 5년마다 **혁신도시 종합발전계획**(이하 "종합발전계획"이라 한다)을 수립·시행하여야 한다.
② 종합발전계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.
1. 혁신도시를 지역균형발전을 위한 거점으로 육성·발전시키기 위한 전략
2. 혁신도시의 문화·교육·복지·보건의료 등 정주환경 조성에 관한 사항
3. 혁신도시 내의 산·학·연 클러스터 구축, 이전공공기관 연계 지역산업 육성 등 지역경제 활성화에 관한 사항
4. 지역인재의 양성에 관한 사항
5. 혁신도시의 스마트도시 구축에 관한 사항
6. 구도심 등 인근지역과의 상생발전에 관한 사항
7. 혁신도시 발전을 위한 관계 중앙행정기관, 지방자치단체, 공공기관 등의 역할분담에 관한 사항
8. 사업 간 연계, 재원조달 및 사업관리에 관한 사항
9. 그 밖에 혁신도시의 발전에 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항
⑧ 국토교통부장관은 각 혁신도시에 대한 행정적·재정적 지원근거로 활용하기 위하여 **종합발전계획의 추진실적에 대한 평가를 실시**할 수 있고, 평가결과에 따라 혁신도시별로 행정적·재정적인 지원을 달리 할 수 있다.

【 2025년도 혁신도시 성과평가 및 정책지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년									2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용	예비비	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액주)
	본예산	추경								
혁신도시 성과평가 및 정책지원	200	200	-	-	-	200	125	53	22	-

주) 혁신도시 성과평가를 매년 실시하여 왔으나, 2025년도 이후 격년 주기 실시
※ 자료 : 국토교통부

나) 이행 부진 사업의 면밀한 점검을 위한 평가 범위 재검토 필요

공공기관 지방 이전 사업이 2019년 12월 완료된 이후 혁신도시의 내실화에 초점을 맞춘 균형발전정책의 필요성이 대두된바, 국토교통부는 2020년부터 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」 제5조의2제8항[435]에 근거하여 혁신도시 종합발전계획의 이행실적을 평가해 오고 있음.

이에 2025년의 경우 '제2차 혁신도시 종합발전계획(2023-2027)'[436]에 포함된 핵심사업 145개(2024년 기준) 중 미시행 사업 50개와 평가 제외 사업 8개를 제외한 87개 사업을 대상으로 계획 대비 이행실적을 시·도별로 점검·평가[437](이하 "종합발전계획 이행실적 평가"라 함)한 결과,

435) **「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」**
제5조의2(혁신도시 종합발전계획의 수립·시행 등) ⑧ 국토교통부장관은 각 혁신도시에 대한 행정적·재정적 지원근거로 활용하기 위하여 **종합발전계획의 추진실적에 대한 평가를 실시**할 수 있고, 평가결과에 따라 혁신도시별로 행정적·재정적인 지원을 달리 할 수 있다.

436) 2023년 12월 18일 제4차 지방시대위원회에서 심의·의결되었음.

437) 2025년 4월 국토교통부와 국토연구원 간 용역 계약이 체결되었고, 2025년 6월부터 8월까지 지방자치단체 대상 설명회부터 우수사업 선정결과 통보까지의 일정이 진행되었으며, 최종 용역 보고서는 2026년 2월 국토교통부로 제출되었음.

이행실적 평가위원회[438]에서 부문별로 특화발전 4개, 정주여건 3개 및 상생발전 2개 등 총 9개의 우수사업을 선정하여 해당 사업에 대한 주요 평가 의견을 결과보고서에 게재·공개하였으며, 그 외의 사업에 대한 평가 의견은 공개되지 않았음.

【 제2차 혁신도시 종합발전계획 핵심사업 추진현황 】

(단위: 개, %)

구 분	추진 중(a)	추진 중단(b)	미시행(c)	합계(d)	이행률(a/d)
부산	15	-	-	15	100
대구	15	-	-	15	100
광주·전남	9	1	9	19	47.4
울산	9	1	1	11	81.8
강원	3	-	9	12	25
충북	6	-	5	11	54.5
전북	13	-	2	15	86.7
경북	3	2	12	17	17.6
경남	10	1	4	15	66.7
제주	7	-	8	15	46.7
합 계[1)]	**90**	**5**	**50**	**145**	**62.1**
평가 대상[1)]	**87**	**-**	**-**	**87**	

주 1) 합계: 종합적인 사업 수는 2024년 기준이며, 이행률은 2025년 기준임.
2) 평가 대상: 추진 중인 사업 중 3개 사업은 추진 주체가 지방자치단체가 아니라는 사유로 제외되었고, 그 외에 추진 중단 사업 및 미시행 사업(2024년 이후 시행 사업 4개, 기타 사유로 시행되지 못한 사업 46개)도 제외되었음.
※ 자료: 국토교통부, 「2024년 혁신도시 성과평가 및 정책지원 연구」, 2026. 2.

이와 같이 현행 종합발전계획 이행실적 평가는 평가 대상을 정상적으로 추진되고 있는 사업으로 한정하고 있는데, 이행 부진 사업을 최소화하고 평가 대상 누락으로 인한 사각지대를 방지하기 위하여 평가 범위를 점검할 필요가 있을 것으로 보임.

438) 지방시대위원회 전문위원, 학계, 국책연구기관 등 균형발전 정책과 혁신도시정책 관련 학식과 경험이 풍부한 전문가를 중심으로 추천받아, 위원장을 포함하여 부문별 5명씩 총 15명으로 구성되었음.

먼저, 종합발전계획 이행실적 평가를 실시한 국토연구원은 전체 핵심사업 145개 중 지방자치단체가 '추진 중'으로 보고한 사업 90개를 기준으로 종합적인 이행률을 62.1%로 산정하면서,

혁신도시 간 이행률의 편차는 핵심사업의 추진 난이도에 기인하는 경향이 있고, 대체적으로 "공모 사업이 없거나 도전적으로 기획한 사업이 다수인 지방자치단체"가 낮은 이행 수준을 보이는 반면, 발전계획 수립 당시 이행률을 염두에 두고 기 추진사업 및 연계사업을 발굴한 지방자치단체가 높은 이행 수준을 보인다는 개괄적 분석만을 제시하고 있음.

그런데, 이는 시·도별 혁신도시발전위원회의 심의, 국토교통부장관과 관계 행정기관의 장과의 협의 및 지방시대위원회의 심의를 거쳐 확정[439]된 핵심사업 145개 중 51개(35.2%)[440] 사업이 계획대로 추진되지 않았다는 것을 의미하는바, 종합발전계획 이행실적 평가에 부진 사업의 추진 중단 또는 미시행 원인 및 당초 계획의 타당성 등에 대한 분석이 제시되어야 할 것으로 보임.

아울러, 혁신도시 종합발전계획의 이행실적 부진이 "대체적으로 공모 사업이 없거나 도전적으로 기획한 사업이 다수인 지방자치단체"에 주로 기인

439) **「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」**
제5조의2(혁신도시 종합발전계획의 수립·시행 등) ③ 시·도지사는 혁신도시의 발전을 촉진하기 위하여 관할구역의 시장·군수·구청장 및 이전공공기관 등의 의견을 듣고, 제31조에 따른 **혁신도시발전위원회의 심의**를 거쳐 5년마다 혁신도시별 발전계획을 수립하여야 하며, 이를 국토교통부장관에게 제출하여야 한다. (후단 및 각 호 생략)
⑤ 국토교통부장관은 종합발전계획을 수립 또는 변경하려는 경우에는 **관계 중앙행정기관의 장과 협의**하고, 「지방자치분권 및 균형성장에 관한 특별법」 제62조에 따른 **지방시대위원회의 심의**를 거쳐야 한다. (단서 생략)

440) 평가 제외 대상 사업 55개 중 시행시기가 2024년 이후인 사업 4개는 제외함.

하는 것이라면, 향후 종합발전계획에 이행 가능성이 낮은 사업이 포함되지 않도록 구체적인 개선방안을 제시할 필요가 있을 것으로 보임.

한편, 종합발전계획 이행실적 평가 대상 87개 핵심사업에는 재정사업이 예외없이 포함되어야 할 것으로 보이나, 지방자치단체별로 핵심사업 선정 기준이 상이하고, 누락된 사업에 대한 확인·조정 절차도 분명하지 않은 것으로 보임.

【 혁특회계 지원 재정사업의 종합발전계획 핵심사업 포함 여부 】

(단위: 백만원)

사업명	혁신도시	2024회계연도		결산 주요사항	종합발전계획 핵심사업 여부
		예산	결산		
혁신도시 복합혁신센터 건립	부산	-	-	2023년도 종료	○
	충남	500	-	혁신도시 개발예정지구 미지정으로 차년도 이월	×
혁신융합캠퍼스 조성 지원	부산	253	83	지방비 분담금 미확보 등으로 충북에서 사업 포기	○
	광주·전남	253	205		×
	대구	253	125		○
	전북	253	101		○
	충북	253	-		×
	합 계	1,012	514		
충북혁신도시(음성지역) 정주여건 개선	충북	2,700	2,700	-	×

※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

예를 들어, 혁특회계를 통해 2024년도에 지원된 재정사업 중에는 '혁신도시 복합혁신센터 건립', '혁신융합캠퍼스 조성 지원' 및 '충북혁신도시(음성지역) 정주여건 개선' 등이 있는데,

혁신도시 복합혁신센터 건립 및 혁신융합캠퍼스 조성 지원 사업의 경우 당해연도 예산 전액이 이월되거나 사업이 취소되는 등 집행이 부진한 측면이 있어 사업 타당성 및 이행 가능성에 대한 점검이 필요하나,

일부 지방자치단체의 경우 해당 재정사업을 핵심사업에 포함시키지 않아 이행실적 제출 의무가 적용되지 않고, 이행실적 등에 대한 분석·평가도 이루어지지 않는 등, 평가의 사각지대가 발생한 측면이 있음.

종합발전계획 이행실적 평가는 혁신도시에 대한 행정적·재정적 지원 근거를 명확히 하기 위한 기초자료[441]이고, 향후 추진될 2차 공공기관 이전 등에 관한 정책결정의 근거자료로 활용될 수 있으므로,

국토교통부는 이행실적이 부진한 사업에 대한 객관적·체계적 평가가 이루어질 수 있도록, 혁신도시 종합발전계획에 대한 성과평가-환류 체계를 개선·보완하여 효과적인 성과 확산 방안을 마련할 필요가 있음.

441) **「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」**
제5조의2(혁신도시 종합발전계획의 수립·시행 등) ⑧ 국토교통부장관은 **각 혁신도시에 대한 행정적·재정적 지원근거로 활용**하기 위하여 종합발전계획의 추진실적에 대한 평가를 실시할 수 있고, **평가결과에 따라 혁신도시별로 행정적·재정적인 지원을 달리 할 수 있다**.

6. 에너지 및 자원사업 특별회계

1) 철도물류 활성화 사업, 전환교통지원사업(4034-302)

○ 국토교통부는 제2차 철도물류산업 육성계획에 포함된 철도운송비용 절감 대책 전반의 효과성에 대해 점검하고, 침체되고 있는 철도물류산업의 활성화를 위한 종합적인 정책 대안을 마련할 필요가 있음.

가) 개요

전환교통 지원사업은 「지속가능 교통물류 발전법」[442]에 따라 도로운송 화물을 철도 운송으로 전환할 때 발생하는 대기오염, 온실가스, 교통혼잡 등의 사회적비용 절감액을 보조금으로 지급하여 물류의 친환경화를 유도하는 사업으로 2010년도부터 시행하고 있음.

동 사업은 전환교통 협약기관(한국철도물류협회)과 협약사업자 간 매년 전환교통협약을 체결하고, 해당 연도 협약사업자의 철도운송 전환실적에 따라 협약기관에서 보조금을 지급하고 있으며, 2025년에는 예산액 35억 2,300만원을 전액 집행하였음.

---

442) **「지속가능 교통물류 발전법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
11. “전환교통”이란 기존 교통수단을 다른 교통수단으로 전환하여 사람 또는 화물을 운송하는 것을 말한다.
제21조(전환교통 지원) ① 국가 및 지방자치단체는 전환교통을 촉진하기 위하여 환승·환적(換積) 시설 및 장비의 설치대책을 마련하여야 한다.
② 국토교통부장관·해양수산부장관·특별시장·광역시장·특별자치시장·시장 또는 군수는 교통물류운영자 및 교통물류 이용자, 화주(貨主) 등에게 효율적인 교통수단으로의 전환을 권고할 수 있다. <개정 2013. 3. 23., 2014. 5. 28.>
③ 국토교통부장관·해양수산부장관·특별시장·광역시장·특별자치시장·시장 또는 군수는 교통물류운영자 및 교통물류 이용자, 화주(貨主) 등과 전환교통에 관한 협약을 체결하고 예산의 범위에서 보조금 등을 지원할 수 있다. <개정 2013. 3. 23., 2014. 5. 28.>
④ 제3항에 따른 전환교통협약의 체결, 보조금 등 지원의 기준 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

【 2025년도 전환교통지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
전환교통지원	3,523	3,523	-	-	3,523	3,523	-	-	3,513

※ 자료: 국토교통부

나) 철도물류산업 활성화를 위한 종합적인 정책방안 마련 필요

철도물류는 도로화물 운송 대비 낮은 교통사고 발생 등 안전성이 높고, 온실가스 배출이 적어 수송부문의 탄소배출 저감 및 각종 사회·환경적 비용 절감 등을 기대할 수 있으며[443], 「철도물류산업의 육성 및 지원에 관한 법률」에서는 철도물류의 경쟁력을 높이고, 철도물류산업을 활성화하기 위하여 철도물류산업 육성계획을 5년마다 수립·시행하도록 하고 있음.[444]

정부는 2022년 제2차 철도물류산업 육성계획(2022~2026)을 수립하였으

443) 철도의 온실가스 배출량은 도로수송 대비 약 1/26 수준이며, 사회환경적 비용은 1/3 수준으로 도로 대비 친환경적(국토교통부, "제2차 철도물류산업 육성계획(2022~2026))

444) **「철도물류산업의 육성 및 지원에 관한 법률」**
제5조(철도물류산업 육성계획) ① 국토교통부장관은 철도물류의 경쟁력을 높이고, 철도물류산업을 활성화하기 위하여 철도물류산업 육성계획(이하 "철도물류계획"이라 한다)을 5년마다 수립하여 시행하여야 한다.
② 철도물류계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.
1. 철도물류의 중장기 목표와 시책의 기본방향
2. 철도물류산업의 여건 및 동향 전망
3. 철도물류시설의 배분 및 이용에 관한 사항
4. 철도물류시설에 대한 투자 및 재원 확보
5. 철도물류의 표준화 및 정보화에 관한 사항
6. 철도와 다른 운송수단을 연계하는 복합운송의 효율화에 관한 사항
7. 철도물류의 국제적인 경쟁력 확보 및 국제철도물류의 촉진에 관한 사항
8. 철도물류사업자의 육성 및 지원에 관한 사항
9. 그 밖에 철도물류산업의 육성 및 발전에 관하여 필요한 사항

며, 2026년까지 철도화물 수송분담률 10%, 물동량 5,000만 톤이라는 목표를 설정하여 추진해왔음.

【 지난 11년간 철도화물 물동량 및 수송분담률 】

(단위 : 만 톤, %)

구분	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년	'23년	'24년	'25년
철도화물 물동량	3,709	3,256	3,167	3,091	2,866	2,628	2,678	2,362	2,126	1,974	1,826
철도화물 수송분담률	1.9	1.6	1.6	1.5	1.4	1.4	1.3	1.2	1.1	-	-

주. '24~'25년 총 물동량 미공표로 수송분담률 집계 불가
※ 자료: 국토교통부

그런데 지난 11년간 수송분담률 및 철도화물 수송량을 살펴보면, 물동량은 2015년 3,709만톤에서 2025년 1,826만톤으로 지속적으로 감소하는 추세이고 2023년 수송분담률 또한 1.1%로 2015년 1.9% 대비 감소하였음. 제2차 철도물류산업 육성계획(2022~2026)의 추진기간 종료를 앞둔 현재 시점에서 철도화물산업은 당초 목표치에 이르지 못하고 오히려 산업이 침체되고 있는 상황임.

특히, 국토교통부는 제2차 철도물류산업 육성계획(2022~2026)에서 철도물류의 운송 비용 절감을 위한 대책으로 ①전환교통 확대, ②장대화물열차 도입, ③수송용기 규격화를 계획하였으나, 장대화물열차[445]의 경우, 2025년 감사원 감사 결과[446] 장대화물열차 도입 기대효과 산정과정에 오류가 있었음이 확인되었고, 이후 장대화물열차 도입의 효과에 대한 국토교통부의 재검증 결과(2025. 10) 장대화물열차 도입의 경제성이 부족한 것으로 나타나 도입이 중지되었음.[447]

445) 기존 화물열차(33량)에 비해 많은 컨테이너(50량)를 연결할 수 있는 화물열차
446) 감사원, 「장대화물열차 도입으로 적자 확대 우려」, 한국철도공사 정기감사, 2025. 02. 20
447) 이와 관련하여 국토교통부는 오봉역과 김천역의 장대화물열차 수용을 위한 시설개량에 국

또한 전환교통지원사업은 규모를 확대할 계획이었으나, 2025년 예산과 전환물량 모두 2022년에 비해 감소하였음. 또한, 이 사업은 도로운송 대비 철도운송의 낮은 가격경쟁력을 일시적으로 보완하는 효과를 기대할 수 있으나, 철도운임의 효율화 등 철도화물의 근본적인 경쟁력 강화에 기여하는 바는 크지 않은 측면이 있으며, 이와 관련하여 기획재정부의 2025년 보조사업 연장평가보고서에서는 실질적인 철도 전환실적 증가를 위한 보조사업 개선방안 마련을 통해 사업의 효과성을 제고할 필요가 있다는 지적이 있었음.[448]

아울러, 국토교통부는 화차운행의 효율성 향상을 위해 철도물류가 취급하는 다양한 화물의 수송용기를 컨테이너로 표준화·규격화하는 사업으로 시멘트 컨테이너의 수송용기 시제품 제작 등을 추진하였으나, 현재 기존 장비와의 범용성 문제로 도입이 지연 중임.

종합적으로 볼 때, 장대화물열차 도입, 전환교통지원 사업, 수송용기 표준화 등 국토교통부의 제2차 철도물류산업 육성계획상 철도운송비용 절감을 위한 대책이 당초 계획대로 추진되고 있지 못한 상황으로 볼 수 있음.

특히, 전환교통지원사업과 관련하여 현재의 전환물량에 대한 가격보조 방식의 지원과 함께 철도물류의 근본적인 경쟁력 개선을 위한 시설·장비 투자에 대해 보조금을 지급하는 방안 등을 고려할 필요가 있음.

고보조금 42억원을 집행하여, 시설개량 공사를 추진하였음.

448) 기획재정부, 「2025년 보조사업 연장평가보고서」, p.2241.

따라서 국토교통부는 제2차 철도물류산업 육성계획상 철도운송비용 절감 대책 전반의 효과성에 대해 점검하고, 철도물류산업의 근본적인 경쟁력 개선 및 산업 활성화를 위한 종합적인 정책 대안을 마련할 필요가 있음.

2) 그린리모델링 활성화(6133-301)

○내역사업인 민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업은 기존 대출분에 대한 이자만을 지원했던 만큼 소요되는 예산을 충분히 예측할 수 있었음에도 53억원 중 17억 3,200만원(32.7%)의 불용액이 발생하였으므로, 국토교통부는 사업을 추진할 때 면밀한 검토를 통하여 집행 가능한 적정 규모의 예산을 편성하도록 노력할 필요가 있음. ○이 사업의 성과지표 중 민간건축물 그린리모델링 이자지원 예산집행률은 정책목표를 어느 정도 달성했는지 등의 사업효과를 나타내기 어려운 측면이 있으므로, 국토교통부는 기존의 성과지표를 개선할 필요가 있음.

가) 개요

그린리모델링 활성화(6133-301) 사업은 「녹색건축물 조성지원법」에 근거하여, 국가 온실가스 감축목표[449] 달성을 위해 에너지 소비가 많은 노후 건축물을 녹색건축물[450]로 전환하는 것을 지원[451]하는 사업으로, 민간건축물 이자지원 사업 등의 내역사업으로 구성되어 있음.

---

449) 정부는 2035년 국가 온실가스 감축목표(건물 부문)를 2018년 온실가스 배출량 대비 △53.6% ~ △56.2% 감축하는 것으로 발표하였음(2025. 11. 10.).

450) 「녹색건축물 조성 지원법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. “녹색건축물”이란 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제31조에 따른 건축물과 환경에 미치는 영향을 최소화하고 동시에 쾌적하고 건강한 거주환경을 제공하는 건축물을 말한다.

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

이 사업의 2025년도 예산액은 57억 300만원으로, 이 중 39억 5,800만원을 집행(69.4%)하고 17억 4,500만원은 불용하였음.

【 2025년도 그린리모델링 활성화 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
그린리모델링 활성화	**5,703**	**5,703**	**-**	**-**	**5,703**	**3,958**	**-**	**1,745**	**13,503**
· 기존공공건축물 에너지성능개선	403	403	-	-	403	390	-	13	403
· 민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업	5,300	5,300	-	-	5,300	3,568	-	1,732	10,100
· 민간건축물 그린리모델링 컨설팅 지원사업	-	-	-	-	-	-	-	-	3,000

※ 자료: 국토교통부

나) 면밀한 수요예측에 기반한 예산편성 필요

그린리모델링 활성화 사업의 내역사업인 '민간건축물 그린리모델링 이자지원'(에너지 및 자원사업 특별회계) 사업은 건축주가 민간건축물의 에너지 성능 향상 등을 위한 단열 보완, 창호 교체, 고효율 냉난방 설비 설치 등의 그린리모델링을 실시하고 건축물의 에너지 성능개선 기준[452]을 충족할 경우, 그린리모델링 공사 관련 대출이자(4.5% ~ 5.5%)를 지원해주는 사업임.

452) 4.5% 지원: 에너지 성능개선 비율 20%, 창호 에너지소비 효율등급 2등급 이상 만족 시
5.5% 지원: 성능개선비율 30% 이상, 신혼부부·고령자·차상위계층 등

【 민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업 개요 】

<table>
<tr><th>구 분</th><th colspan="4">내 용</th></tr>
<tr><td>대 상</td><td colspan="4">모든 형태의 민간 기존건축물(10년 이상 경과)</td></tr>
<tr><td>절 차</td><td colspan="4"> 
</td></tr>
<tr><td>지원
범위</td><td colspan="4">(지원기준) 에너지 성능개선 비율 20% 이상, 창호 에너지소비 효율등급 2등급 이상(공동주택)
(필수공사) 단열 보완, 기밀성 강화, 외부창호 성능개선, 일사조절장치 등 외피 성능 향상
(추가지원) 에너지 관리장치, 피크부하 저감장치, 신재생 공사, 에너지 성능개선 관련공사 등</td></tr>
<tr><td rowspan="5">지원
기준</td><td>구분</td><td>주거</td><td colspan="2">비주거</td></tr>
<tr><td>거치기간</td><td>-</td><td colspan="2">3년</td></tr>
<tr><td>상환기간</td><td>최대 5년</td><td colspan="2">최대 10년</td></tr>
<tr><td>대출한도</td><td>공동주택: 3천만원
단독주택: 1억원</td><td colspan="2">200억원</td></tr>
<tr><td>이자 지원율</td><td colspan="3">4.5%: 성능개선비율 20% 이상, 창호 효율등급 2등급 이상
5.5%: 성능개선비율 30% 이상, 신혼부부·고령자·차상위계층 등</td></tr>
</table>

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 2025년도 예산액은 53억원으로, 이 중 35억 6,800만원을 집행(67.3%)하고 17억 3,200만원은 불용하였음.

【 최근 5년간 민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구분	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경							
2021년	10,217	10,217	-	-	-	10,217	6,743	-	3,474
2022년	10,242	10,242	-	-	-	10,242	6,807	-	3,435
2023년	8,076	8,076	-	-	-	8,076	6,778	-	1,298
2024년	6,360	6,360	-	-	-	6,360	6,021	-	339
2025년	5,300	5,300	-	-	-	5,300	3,568	-	1,732

※ 자료: 국토교통부

민간건축물 이자지원 사업은 고금리에 따른 건축주의 부담이 증가함에 따라 2021년 이후 이자지원 실적이 감소하였고, 2024년부터 2025년까지는 신규 대출에 대한 이자지원을 중단하였음. 그러나, 온실가스 감축에 대한 중요성이 강조됨에 따라 2026년부터 신규 대출에 대한 지원을 재개하였음.

【 민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업 추진 현황 】

(단위: 건, 백만원, %)

구분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
사업승인	352	2,749	7,725	8,551	9,278	11,427	12,005	11,955	7,217	8,381	-	-
예산액 (A)	2,000	3,000	800	1,658	3,200	6,788	8,296	10,217	10,242	8,076	6,360	5,300
집행액 (B)	31	476	800	1,658	3,200	6,547	6,082	6,743	6,807	6,778	6,021	3,568
집행률 (B/A)	1.6	15.9	100	100	100	96.4	73.3	66	66.5	83.9	94.7	67.3

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 2024년부터 민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업이 중단되어 기존 대출분에 대해서만 이자를 지원하는 상황에서, 국내외 고금리 기조가 지속되면서 이자지원 대상자의 대출금 중도상환이 증가함에 따라 2025년도 예산의 집행이 저조하였다고 설명함.

그러나 2024년도 민간건축물 이자지원 사업의 협약 은행 대출금리가 2025년도보다 높았음에도(아래 표 참조), 2024년에는 예산 63억 6,000만원 중 60억 2,100만원(94.7%)을 집행하였음. 2025년도 역시 기존 대출분에 대한 이자만을 지원했던 만큼 소요되는 예산을 충분히 예측할 수 있었음에도 53억원 중 17억 3,200만원(32.7%)을 불용하였는바, 예산에 대한 추계가 다소 부정확하였던 것으로 판단됨.

【 최근 3년간 민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업 협약 은행 대출금리 】

(단위: %)

구분	A 은행	B 은행	C 은행	D 은행	평균
2023. 1.	7.14	6.84	6.63	6.88	6.87
2023. 7.	5.79	5.85	5.35	6.17	5.79
2023.10.	5.99	5.91	5.62	6.33	5.96
2024. 1.	5.92	5.71	5.58	6.29	5.88
2024. 7.	5.64	5.72	5.22	5.43	5.50
2024.10.	5.53	5.63	4.97	5.43	5.39
2025. 1.	5.32	6.30	5.90	5.04	5.64
2025. 7.	4.55	4.53	4.32	4.35	4.44
2025.10.	4.72	5.10	4.72	4.48	4.76

※ 자료: 국토교통부(음영표시는 평균 금리 4.5% 이상인 경우)

예산의 과다 편성에 따른 대규모 이월액과 불용액의 발생은 기회비용의 관점에서 긴급하거나 중요한 다른 사업에 예산이 투입되지 못하도록 하여 한정된 국가 재원 배분의 효율성을 저해하는 문제를 초래하게 됨.

동 사업은 2026년부터 신규 대출분에 대한 지원을 재개한 만큼, 국토교통부는 사업을 추진할 때 면밀한 검토를 통하여 집행 가능한 적정 규모의 예산을 편성하도록 노력할 필요가 있음.

다) 성과지표 개선 필요

그린리모델링 활성화 세부사업에 대한 성과는 '민간건축물 그린리모델링 이자지원 예산집행률'과 '에너지 다소비 공공건축물 에너지성능개선 권고 건수'로 평가되고 있음.

【 그린리모델링 활성화 성과지표 및 성과 달성도 】

성과지표	구분	2023	2024	2025	2025 목표치 산출근거	측정산식	자료수집방법
민간건축물 그린리모델링 이자지원 예산집행률	목표	85	90	95	최근 3개년(2022~2024) 예산집행 추세 반영	예산 집행률(%)	디지털예산회계시스템(dBrain)
	실적	84	94.7	69.4			
	달성도	98.8	105.2	73.1			
에너지 다소비 공공건축물 에너지성능개선 권고 건수	목표	30	30	30	추세치 설정의 합리성: 최근 3개년(2021~2023) 민간건축물 그린리모델링 지원 추세 반영 (그린리모델링 이자지원 및 인턴십 24년부터 중단)	그린리모델링 이자지원사업을 통해 에너지 성능이 개선된 건축물의 수 (지원건수×70%), 그린리모델링 인턴십 참여 인원수	민간건축물 이자지원사업 사업승인 건수, 그린리모델링 인턴십에 참여한 청년 인턴 참여 인원수
	실적	47	60	95			
	달성도	100	100	100			
민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업승인 건수	목표	13,000	신규 중단	신규 중단			
	실적	8,381	-	-			
	달성도	64.5	-	-			
그린리모델링 인턴십 참여 인원수	목표	25	중단	중단			
	실적	25	-	-			
	달성도	100	-	-			

※ 자료: 국토교통부(음영표시는 2024년부터 신규 지원이 중단되거나 내역사업이 폐지되어 성과지표에서 삭제된 사업임)

민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업의 신규 대출분에 대한 이자 지원이 중단됨에 따라 기존의 성과지표 중 '민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업승인 건수'가 삭제되었고, 현재는 '민간건축물 그린리모델링 이자지원 예산집행률'이 성과지표 중 하나로 남아있는 상황임.

통상적으로 성과지표는 재정을 투입하여 진행한 사업이 정책목표를 어느 정도 달성했는지, 즉 결과나 성과 중심이어야 하는데 예산집행률은 사업의 진행 상황을 파악하거나, 재정 운용의 효율성을 분석할 때 의미를 가질 수 있는 자료로 보임. 따라서, 동 사업의 성과지표를 사업효과를 나타낼 수 있는 지표로 변경하는 방안 등을 검토할 필요가 있음.

참고로, 기후대응기금에 편성된 '공공건축물 그린리모델링(6132-300) 세부사업'[453]의 경우, 그린리모델링 사업지원 개소수 등을 성과지표로 마련하여 사업을 진행하고 있음(아래 표 참고). 국토교통부는 지난 5년간(2021년~2025년) 진행되었던 동 사업의 기대효과를 온실가스 95,226톤 감축이라는 구체적인 수치로 제시하고 있음.

【 공공건축물 그린리모델링 성과지표 및 성과 달성도 】

성과지표	구분	2023	2024	2025	2025 목표치 산출근거	측정산식	자료수집방법
공공건축물 그린리모델링 사업 지원 (단위: 개소, %)	목표	550개소	400개소	300개소, 95%	최근 4개년 그린리모델링 사업규모에 따른 추세 반영, 공공선도 민간확산 사업목적에 따른 추진 개소수 또는 당해연도 실집행률 설정	공공건축물 그린리모델링 사업지원 개소수	공공건축물 그린리모델링 사업선정 및 보조금 교부 실적
	실적	617개소	562개소	268개소, 98.8%			
	달성도	112.2	140.5	89.3, 104			

※ 자료: 국토교통부

453) 공공건축물 그린리모델링(6132-300) 사업은 에너지 성능이 저하된 기존건축물 중 에너지 다소비·다물량 노후 '공공건축물'의 그린리모델링 공사비를 매칭 지원하여 탄소중립 공간을 조성하는 사업임(※자료: 국토교통부).

국토교통부 역시 현재 성과지표에 미흡한 부분이 있다는 지적에 대하여 동의하는 입장임.

민간건축물 그린리모델링 이자지원 사업을 진행함에 있어 '이자지원 사업 승인 건수' 역시 성과가 될 수 있겠으나, 정책목표가 달성되었는지 여부를 직접적으로 확인할 수 있는 성과지표를 설정할 필요가 있음.

한편, 동 세부사업의 다른 성과지표인 '에너지 다소비 공공건축물 에너지 성능개선 권고 건수'는 실적이 2022년 36건, 2023년 47건, 2024년 60건으로 꾸준히 증가하였음. 그럼에도 2025년 및 2026년 목표를 각각 30건으로 설정한 것은 최근 실적 추이에 비추어 볼 때 다소 소극적인 측면이 있어 보이므로, 보다 현실적인 수준으로 목표를 재설정할 필요가 있음.

7. 주택도시기금

가. 주택계정

1) 주택도시기금운용계획

○ 국토교통부는 주택도시기금운용계획을 변경할 경우 「국가재정법」 제70조에 따라 분기별로 분기만료일이 속하는 달의 다음 달 말일이라는 기한 내에 그 내역을 소관 상임위원회인 국토교통위원회에 제출할 필요가 있고, ○ 주택도시기금운용계획 변경 시 연도 내 집행가능한 예산을 고려하여 조정하고, 필요 최소한도로 기금운용계획이 변경될 수 있도록 관리할 필요가 있으며, ○ 「국고금 관리법」 및 「예산 및 기금운용계획 집행지침」을 준수하여 기금운용계획 변경이 확정된 이후 지출원인행위를 할 필요가 있음.

가) 개요

기금운용계획은 「국가재정법」 제68조[454]에 따라 회계연도 개시 120일 전까지 국회에 제출된 기금운용계획안이 심의·확정[455]된 것으로, 크게 운용총칙과 자금운용계획으로 구성[456]됨.

---

454) 「국가재정법」
제68조(기금운용계획안의 국회제출 등) ①**정부는 제67조제3항의 규정에 따른 주요항목 단위로 마련된 기금운용계획안을 회계연도 개시 120일 전까지 국회에 제출하여야 한다.** 이 경우 중앙관서의 장이 관리하는 기금의 기금운용계획안에 계상된 국채발행 및 차입금의 한도액은 제20조의 규정에 따른 예산총칙에 규정하여야 한다.
②**기금관리주체는 기금운용계획이 확정된 때에는 기금의 월별 수입 및 지출계획서를 작성하여 회계연도 개시 전까지 기획예산처장관에게 제출**하여야 한다.

455) 「국회법」
제84조의2(기금운용계획안의 회부 등) ① **국회는 「국가재정법」 제68조제1항에 따라 제출된 기금운용계획안을 회계연도 개시 30일 전까지 심의·확정**한다.

456) 「국가재정법」
제67조(기금운용계획안의 내용) ①기금운용계획안은 **운용총칙과 자금운용계획으로 구성**된다.

국회에서 심의·확정된 2025년도 주택도시기금운용계획 상 자금수입계획 및 자금지출계획 금액은 103조 3,915억원임.

나) 기금운용계획 변경내역 소관 상임위원회 제출의무 해태 시정 필요

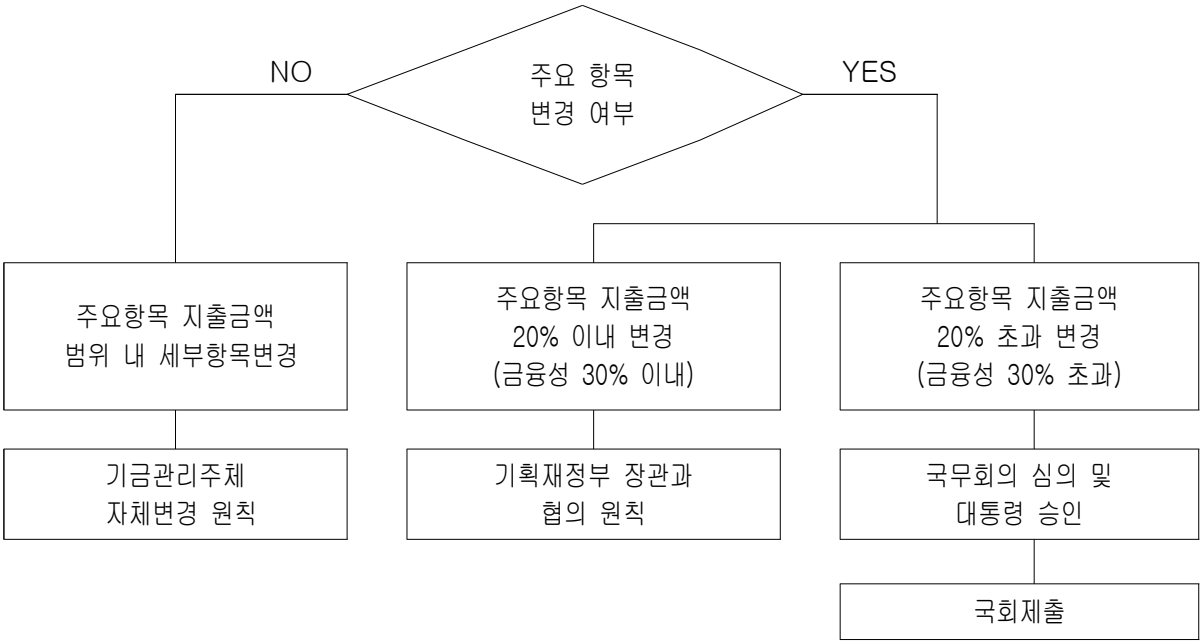
「국가재정법」 제70조[457]에 따라 기금관리주체는 기금운용계획 중 세부항목 지출금액의 경우 자체적으로 변경할 수 있으며, 주요항목 지출금액의 경우 원칙적으로 기금운용계획변경안을 마련하여 국무회의의 심의를 거쳐 대통령의 승인을 얻은 후 국회에 제출하여 심의를 거쳐야 하나, 금융성 기금 외의 기금은 주요항목 지출금액의 변경범위가 10분의 2 이하인 경우 기금운용계획변경안을 국회에 제출하지 않고 변경할 수 있음.

2025년도에는 총 9차례 주택도시기금운용계획의 변경이 있었는데, 2차례는 추가경정예산안의 제출과 함께 주요항목 지출금액이 20%를 초과하는 주택도시기금운용계획변경안이 국회에 제출되어 심의를 거쳤으며, 3차례는 주요항목 지출금액이 20% 이내의 자체변경, 4차례는 세부항목 변경에 따른 자체변경이 있었음.

---

457) 「국가재정법」
제70조(기금운용계획의 변경) ①**기금관리주체는 지출계획의 주요항목 지출금액의 범위 안에서 대통령령으로 정하는 바에 따라 세부항목 지출금액을 변경**할 수 있다.
②**기금관리주체(기금관리주체가 중앙관서의 장이 아닌 경우에는 소관 중앙관서의 장을 말한다)는 기금운용계획 중 주요항목 지출금액을 변경하고자 하는 때에는 기획예산처장관과 협의·조정하여 마련한 기금운용계획변경안을 국무회의의 심의를 거쳐 대통령의 승인을 얻은 후 국회에 제출**하여야 한다.
③제2항에도 불구하고 **주요항목 지출금액이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 기금운용계획변경안을 국회에 제출하지 아니하고 대통령령으로 정하는 바에 따라 변경**할 수 있다.
1. 별표 3에 규정된 **금융성 기금 외의 기금은 주요항목 지출금액의 변경범위가 10분의 2 이하**
2.~5.(생 략)

【 기금운용계획 변경절차 】



※ 주요항목 : 장(분야)·관(부문)·항(프로그램)
세부항목 : 세항(단위사업)·세세항(세부사업)·목

※ 자료: 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」

【 2025년도 주택도시기금운용계획 변경일* 】

변경일	변경내용	변경절차	비고
’25.3.4.	세부항목 변경	자체 변경	
’25.5.2.	주요항목 변경(20% 초과)	국회 심의	’25.4.21. 국회제출
’25.5.12.	세부항목 변경	자체 변경	
’25.7.4.	주요항목 변경(20% 초과)	국회 심의	’25.6.23. 국회제출
’25.7.16.	세부항목 변경	자체 변경	
’25.8.28.	주요항목 변경(20% 이내)	자체 변경	기획재정부 협의
’25.10.1.	주요항목 변경(20% 이내)	자체 변경	기획재정부 협의
’25.10.27.	세부항목 변경	자체 변경	
’25.12.22.	주요항목 변경(20% 이내)	자체 변경	기획재정부 협의

* 주택도시기금운용계획 변경협의 요청에 대한 기획재정부의 회신일

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

그리고 기금운용계획의 변경 시에는 분기별로 분기만료일이 속하는 달의 다음달 말일까지 그 변경 내역을 국회 소관 상임위원회와 예산결산특별위원회에 제출[458]하여야 하는데,

’25.3.4. 최초 주택도시기금운용계획의 변경 내역을 제출기한인 ’25.4.30.에 국토교통위원회에 제출한 이후 8번의 주택도시기금운용계획 변경이 있었음에도 4분기 제출기한 내인 ’26.1.29.에 6번의 주택도시기금운용계획 변경 내역을 제출하여 제출기한을 위반하였으며,

국회에 제출되어 의결된 2번의 주택도시기금운용계획 변경은 정부로 이송된 이후 변경 내역을 반영하여 제출하여야 하나 제출하지 않았음.

【 2025년도 주택도시기금운용계획 변경내역 국토교통위원회 제출일자 】

구분		변경일	변경내용	제출기한	제출일자
국회 제출	1회	’25.5.2.	주요항목 변경(20% 초과)	’25.7.31.	-
	2회	’25.7.4.	주요항목 변경(20% 초과)	’25.10.31.	-
자체	1차	’25.3.4.	세부항목 변경	’25.4.30.	’25.4.30.
	2차	’25.5.12.	세부항목 변경	’25.7.31.	’26.1.29.
	3차	’25.7.16.	세부항목 변경	’25.10.31.	’26.1.29.
	4차	’25.8.28.	주요항목 변경(20% 이내)	’25.10.31.	’26.1.29.
	5차	’25.10.1.	주요항목 변경(20% 이내)	’26.1.31.	’26.1.29.
	6차	’25.10.27.	세부항목 변경	’26.1.31.	’26.1.29.
	7차	’25.12.22.	주요항목 변경(20% 이내)	’26.1.31.	’26.1.29.

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

458) 「국가재정법」
제70조(기금운용계획의 변경) ⑥ **각 기금관리주체가 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 세부항목 또는 주요항목의 지출금액을 변경한 경우에는 분기별로 분기만료일이 속하는 달의 다음달 말일까지 그 변경 내역을 국회 소관 상임위원회와 예산결산특별위원회에 제출**하여야 한다.

기금은 자금을 특정한 목적을 위하여 신축적으로 운용하기 위하여 법률로써 설치[459]되었지만 기금운용계획을 변경할 때 소관 상임위원회 및 예산결산특별위원회에 제출하도록 하는 것은 국회에서 심의·확정한 기금 예산을 목적대로 사용[460]되도록 감독하기 위한 것임.

그런데 국토교통부가 주택도시기금운용계획의 변경 내역을 정해진 기한 내에 국토교통위원회에 제출하지 않는 것은 국회의 예산통제권을 침해하는 행위임.

그러므로 국토교통부는 주택도시기금운용계획을 변경할 경우 「국가재정법」 제70조에 따라 분기별로 분기만료일이 속하는 달의 다음 달 말일이라는 기한 내에 그 내역을 소관 상임위원회인 국토교통위원회에 제출할 필요가 있음.

---

459) 「국가재정법」
제5조(기금의 설치) ①**기금은 국가가 특정한 목적을 위하여 특정한 자금을 신축적으로 운용할 필요가 있을 때에 한정하여 법률로써 설치**하되, 정부의 출연금 또는 법률에 따른 민간부담금을 재원으로 하는 기금은 별표 2에 규정된 법률에 의하지 아니하고는 이를 설치할 수 없다.
②제1항의 규정에 따른 기금은 세입세출예산에 의하지 아니하고 운용할 수 있다.

「주택도시기금법」
제3조(기금의 설치) 정부는 **이 법의 목적을 달성하기 위한 자금을 확보·공급하기 위하여 주택도시기금(이하 "기금"이라 한다)을 설치**한다.

460) 「국가재정법」
제45조(**예산의 목적 외 사용금지**) 각 중앙관서의 장은 세출예산이 정한 목적 외에 경비를 사용할 수 없다.
제85조(준용규정) 제31조제3항·제35조·제38조·제38조의2·제39조·**제45조**·제49조·제50조·제54조 및 제55조의 규정은 **기금에 관하여 이를 준용**한다.

다) 집행 소요를 고려한 기금운용계획 변경 필요

통합공공임대주택 건설을 위한 출자 예산인 통합공공임대출자(1440-411)는 한국토지주택공사에게 교부되는 일반출자금(460-01목)과 지방자치단체(지방공사)에게 교부되는 자치단체 자본보조(330-03목) 예산으로 구분되어 편성되어 있음.

【 2025년도 통합공공임대출자(1440-411) 결산 내역 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2025년										
	예산액		전년도이월액	이·전용등	예비비	예산현액	집행액[실집행액]	전년도 이월액 제외		이월액	불용액
	본예산	추경						예산현액	집행액[실집행액]		
· 통합공공임대출자	1,642,403	1,642,403	-	-	-	1,593,041	1,485,519 [1,485,519]	1,593,041	1,485,519 [1,485,519]	-	107,522
- 자치단체 자본보조 (330-03)	441,215	441,215	-	-	-	258,515	151,106 [151,106]	258,515	151,106 [151,106]	-	107,409
- 일반출자금 (460-01)	1,201,188	1,201,188	-	-	-	1,334,526	1,334,413 [1,334,413]	1,334,526	1,334,413 [1,334,413]	-	113
합 계	1,642,403	1,642,403	-	-	-	1,593,041	1,485,519 [1,485,519]	1,593,041	1,485,519 [1,485,519]	-	107,522

※ 자료: 국토교통부

통합공공임대출자(1440-411) 예산의 경우 기획재정부와 협의를 거쳐 '25.10.12.(5차), '25.12.23.(7차)에 두 차례 주택도시기금운용계획을 변경하였음.

【 통합공공임대출자(1440-411) 주택도시기금운용계획 변경 내역 】

(단위 : 백만원)

일자	구분	세부사업명(0000-000)	세목(000-00)	금액
		변경 증액(A)		
'25.12.23.	기획재정부 협의	전세·매입임대 경상보조 (1440-403)	민간경상보조 (320-01)	49,362
		변경 감액(B)		
		통합공공임대출자 (1440-411)	일반출자금 (460-01)	△49,362
'25.12.23.	기획재정부 협의	변경 증액(A)		
		통합공공임대출자 (1440-411)	일반출자금 (460-01)	182,700
		변경 감액(B)		
		통합공공임대출자 (1440-411)	자치단체자본보조 (330-03)	△182,700

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

그런데 5차 자체변경('25.10.12.)에서 전세·매입임대 경상보조(1440-403) 사업으로의 조정을 위해 한국토지주택공사에 교부하는 출자금 493억 6,200만원을 감액하였는데, 7차 자체변경('25.12.23.)에서 한국토지주택공사에 교부하는 출자금을 다시 증액하기 위하여 지방자치단체에 교부하는 자치단체자본보조(330-03목) 예산을 일반출자금(460-01) 예산으로 조정하였음.

기금운용계획의 변경은 긴급한 소요가 발생하거나 기존사업을 보완하기 위해서 필요최소한도로 이루어져야 하며, 조정 금액은 연도 내 집행 소요를 고려하여 결정하여야 함에도 불구하고 국토교통부는 이에 대한 명확한 고려 없이 감액한 출자예산을 다시 증액한 문제가 있음.

그러므로 국토교통부는 주택도시기금운용계획 변경 시 연도 내 집행가능한 예산을 고려하여 조정하고, 필요최소한도로 기금운용계획이 변경될 수 있도록 관리할 필요가 있음.

라) 기금운용계획 변경 완료 이전 지출원인행위 금지 필요

’25.10.1. 기획재정부와 협의 후 자체변경(5차)한 주택도시기금운용계획의 경우 4개 세부사업을 증액하고 4개 세부사업을 감액하였음.

「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따르면 기금관리주체는 기금운용계획 변경이 확정된 때에는 즉시 변경된 금액을 디지털예산회계시스템(D-brain)에 입력하여야 하나, ’25.9.26. 국가정보자원관리원 화재로 인한 전산오류로 ’25.10.12. 디지털예산회계시스템에 변경사항을 입력하였음.

【 ’25.10.12. 주택도시기금운용계획 변경사항* 】

(단위 : 백만원)

일자	구분	세부사업명(0000-000)	세목(000-00)	금액
		변경 증액(A)		
’25.10.12.	기획재정부 협의	전세·매입임대 경상보조 (1440-403)	민간경상보조 (320-01)	49,362
		주택금융신용보증기금출연 (1041-401)	금융성기금출연금 (350-03)	50,655
		노후공공임대주택 리모델링 및 서비스 개선 (1440-412)	일반출자금 (460-01)	1,841
		기타여유자금운용(주택) (9701-973)	반환금및손실금 (710-03)	13,000
		변경 감액(B)		
		통합공공임대출자 (1440-411)	일반출자금 (460-01)	△49,362
		노후공공임대주택 리모델링 및 서비스 개선 (1440-412)	자치단체경상보조 (330-01)	△1,677
		노후공공임대주택 리모델링 및 서비스 개선 (1440-412)	자치단체자본보조 (330-03)	△164
		비통화금융기관예치 (9701-972)	비통화금융기관예치금 (470-03)	△63,655

* 국토교통부 결산보고서 상 기금운용계획 변경일자로 디지털예산회계시스템(D-brain) 입력일

※ 자료: 국토교통부 2025회계연도 결산보고서 및 제출자료 재구성

그런데 전세임대 및 매입임대사업의 부대경비를 지원하기 위한 예산인 전세·매입임대 경상보조(1440-403) 예산 중 한국토지주택공사에 교부를 위해 증액한 493억 6,200만원을 디지털예산회계시스템(dBrain)에 변경사항을 반영하기 전인 '25.10.10.에 주택도시기금관리시스템(HUF-net)을 통해 미리 교부하였음.

【 한국토지주택공사 대상 전세·매입임대 국고보조금 교부 내역 】

구분	일자	교부금액(백만원)
1차	'25.3.24.	78,950
2차	'25.9.5.	52,384
3차	'25.10.10.	49,362
계		180,696

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

주택도시기금의 관리주체인 국토교통부는 기금자산을 투명하고 효율적으로 운용[461]하기 위해서 절차에 따라 기금운용계획 변경을 완료한 이후 예산을 교부하여야 하나 기금운용계획의 변경절차 완료 이전 기금 예산을 교부한 것은 「국고금 관리법」 상 지출원인행위의 준칙을 위반[462]하는 행위임.

그러므로 국토교통부는 「국고금 관리법」 및 「예산 및 기금운용계획 집행지침」을 준수하여 기금운용계획 변경이 확정된 이후 지출원인행위를 할 필요가 있음.

---

461) 「국가재정법」
제63조(기금자산운용의 원칙) ①**기금관리주체는 안정성·유동성·수익성 및 공공성을 고려하여 기금자산을 투명하고 효율적으로 운용**하여야 한다.

462) 「국고금 관리법」
제20조(지출원인행위의 준칙) **지출원인행위는 중앙관서의 장이 법령이나 「국가재정법」 제43조에 따라 배정된 예산 또는 기금운용계획의 금액 범위에서 하여야 한다.**

2) 공공임대주택 공급

○ 국토교통부는 당초 계획에 따라 사업을 추진함으로써 출자한 예산을 적기에 집행하고 출자금 환원 규모가 증가하지 않도록 공공임대주택 공급 사업을 추진할 필요가 있으며, ○ 공공임대주택의 주거환경 개선을 통해 저출산 문제 대응에 대응하고 거주자의 삶의 질 향상에 따른 장기 거주 안정성을 확보하기 위해 중·소형 면적 통합공공임대주택 비율을 지속적으로 확대할 필요가 있고, ○ 주거취약계층의 주거안정 확보를 위해 기존주택 매입임대의 경우 공급 전 개·보수를 강화할 수 있도록 개선방안을 마련하고 신축 매입임대의 경우 매입약정 이후 착공까지 신속하게 진행되도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

「공공주택 특별법」 상 공공주택은 크게 공공분양주택과 공공임대주택으로 구분[463]되고, 그 중 공공임대주택은 건설임대주택(영구임대, 국민임대, 행

463)「공공주택 특별법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. "공공주택"이란 제4조제1항 각 호에 규정된 자 또는 제4조제2항에 따른 공공주택사업자가 국가 또는 지방자치단체의 재정이나 「주택도시기금법」에 따른 주택도시기금(이하 "주택도시기금"이라 한다)을 지원받아 이 법 또는 다른 법률에 따라 건설, 매입 또는 임차하여 공급하는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 주택을 말한다.
가. **임대 또는 임대한 후 분양전환을 할 목적으로 공급하는 「주택법」 제2조제1호에 따른 주택으로서 대통령령으로 정하는 주택(이하 "공공임대주택"이라 한다)**

「공공주택 특별법 시행령」
제2조(공공임대주택) ① 「공공주택 특별법」(이하 "법"이라 한다) 제2조제1호가목에서 "대통령령으로 정하는 주택"이란 다음 각 호의 주택을 말한다.
1. **영구임대주택**: 국가나 지방자치단체의 재정을 지원받아 최저소득 계층의 주거안정을 위하여 50년 이상 또는 영구적인 임대를 목적으로 공급하는 공공임대주택
2. **국민임대주택**: 국가나 지방자치단체의 재정이나 「주택도시기금법」에 따른 주택도시기금(이하 "주택도시기금"이라 한다)의 자금을 지원받아 저소득 서민의 주거안정을 위하여 30년 이상 장기간 임대를 목적으로 공급하는 공공임대주택
3. **행복주택**: 국가나 지방자치단체의 재정이나 주택도시기금의 자금을 지원받아 대학생, 사회초년생, 신혼부부 등 젊은 층의 주거안정을 목적으로 공급하는 공공임대주택
3의2. **통합공공임대주택**: 국가나 지방자치단체의 재정이나 주택도시기금의 자금을 지원받아 최저소득 계층, 저소득 서민, 젊은 층 및 장애인·국가유공자 등 사회 취약계층 등의 주거안정을 목적으로 공급하는 공공임대주택
4. **장기전세주택**: 국가나 지방자치단체의 재정이나 주택도시기금의 자금을 지원받아 전세계약의 방식으로 공급하는 공공임대주택

복주택, 통합공공임대, 장기전세주택), 매입임대주택(다가구매입임대), 전세임대주택 유형이 있으며, 국토교통부는 공공임대주택 공급을 위해 융자, 출자 예산을 편성하고 있음.

【 2025년도 공공임대주택 공급 관련 결산 】

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2025년				2026계획
		계획		결산(B)	집행률 (B/A)	
		당초	수정(A)			
영구임대	영구임대출자 (1440-407)	43,116	43,116	18,966	44.0	4,091
국민임대	국민임대(융자) (1332-401)	187,597	94,297	57,137	60.6	141,838
	국민임대출자 (1440-404)	73,157	73,157	30,773	42.1	33,271
행복주택	행복주택(융자) (1335-401)	438,409	314,009	313,502	99.8	189,078
	행복주택출자 (1440-408)	134,594	134,594	125,375	93.2	9,775
통합공공임대	통합공공임대융자 (1338-406)	1,481,708	1,481,708	1,475,428	99.6	823,570
	통합공공임대출자 (1440-411)	1,642,403	1,593,041	1,485,519	93.3	1,479,278
장기전세주택	공공임대(융자) (1333-401)	662,758	603,970	603,044	99.8	160,855

5. **분양전환공공임대주택**: 일정 기간 임대 후 분양전환할 목적으로 공급하는 공공임대주택
6. **기존주택등매입임대주택**: 국가나 지방자치단체의 재정이나 주택도시기금의 자금을 지원받아 제37조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 주택 또는 건축물(이하 “기존주택등”이라 한다)을 매입하여 「국민기초생활 보장법」에 따른 수급자 등 저소득층과 청년 및 신혼부부 등에게 공급하는 공공임대주택
7. **기존주택전세임대주택**: 국가나 지방자치단체의 재정이나 주택도시기금의 자금을 지원받아 기존주택을 임차하여 「국민기초생활 보장법」에 따른 수급자 등 저소득층과 청년 및 신혼부부 등에게 전대(轉貸)하는 공공임대주택

구분	세부사업	2025년				2026계획
		계획		결산(B)	집행률 (B/A)	
		당초	수정(A)			
다가구매입임대	다가구매입임대(융자) (1336-401)	3,044,394	3,319,894	3,271,448	98.5	6,378,752
	다가구매입임대 출자 (1440-402)	273,070	488,380	476,899	97.6	5,638,219
전세임대	전세임대(융자) (1337-401)	5,114,122	5,434,872	4,444,473	81.8	5,264,355
	전세·매입임대경상보조 (1440-403)	160,043	209,405	205,356	98.1	260,856

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

나) 공공임대주택 공급을 위한 출자금 환원 규모 관리 필요

국토교통부는 건설임대주택인 영구임대주택, 국민임대주택, 행복주택, 통합공공임대주택 및 다가구매입임대주택 공급을 위해 주택도시기금을 한국토지주택공사 또는 지방공사에 출자하고 있음.

한국토지주택공사의 경우 일반출자금(460-01목) 세목으로 예산을 편성하여 국토교통부가 직접 출자하고 있으며, 지방공사의 경우 국토교통부가 각 지방자치단체에 자본보조(330-03목) 세목으로 보조금을 교부한 이후 지방자치단체가 재교부하고 있음.

【 2025년도 공공임대주택 출자 사업 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2025년											2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	계획 현액	집행액 [실집행액]	전년도 이월액 제외		다음 연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정						계획 현액	집행액 [실집행액]			
· 영구임대출자	43,116	43,116	-	-	-	43,116	18,966 [18,966]	43,116	18,966 [18,966]	-	24,150	4,091
- 자치단체 자본보조 (330-03)	-	-	-	-	-	-	- [-]	-	- [-]	-	-	4,091
- 일반출자금 (460-01)	43,116	43,116	-	-	-	43,116	18,966 [18,966]	43,116	18,966 [18,966]	-	24,150	-
· 국민임대출자[464]	73,157	73,157	-	-	-	73,157	30,772 [30,772]	73,157	30,772 [30,772]	-	42,385	33,271
- 자치단체 자본보조 (330-03)	73,157	73,157	-	-	-	73,157	30,772 [30,772]	73,157	30,772 [30,772]	-	42,385	33,271
· 행복주택출자	134,594	134,594	-	-	-	134,594	125,375 [125,375]	134,594	125,375 [125,375]	-	9,219	9,775
- 자치단체 자본보조 (330-03)	50,977	50,977	-	-	-	50,977	41,758 [41,758]	50,977	41,758 [41,758]	-	9,219	9,775
- 일반출자금 (460-01)	83,617	83,617	-	-	-	83,617	83,617 [83,617]	83,617	83,617 [83,617]	-	-	-
· 통합공공임대출자	1,642,403	1,593,041	-	-	-	1,593,041	1,485,519 [1,485,519]	1,593,041	1,485,519 [1,485,519]	-	107,522	1,479,278
- 자치단체 자본보조 (330-03)	441,215	258,515	-	-	-	258,515	151,106 [151,106]	258,515	151,106 [151,106]	-	107,409	465,293
- 일반출자금 (460-01)	1,201,188	1,334,526	-	-	-	1,334,526	1,334,413 [1,334,413]	1,334,526	1,334,413 [1,334,413]	-	113	1,013,985
· 다가구매입임대출자	273,070	488,380	-	-	-	488,380	476,899 [476,899]	488,380	476,899 [476,899]	-	11,481	5,638,219
- 자치단체자본보조 (330-03)	273,070	400,861	-	-	-	400,861	395,269 [395,269]	400,861	395,269 [395,269]	-	5,592	715,552
- 일반출자금 (460-01)	0	87,519	-	-	-	87,519	81,630 [81,630]	87,519	81,630 [81,630]	-	5,889	4,922,667

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

464) 2025년도의 경우 출자금 상계로 한국토지주택공사에 출자예산이 편성되지 않았음.

출자금의 경우 출자 이후 사업승인 취소, 사업계획 변경 등 사정의 변경으로 출자된 예산의 집행이 불가능한 경우 주택도시기금에 반납을 통해 불용처리하거나 이월하지 않고 환원을 통해 차년도 신규 출자금에서 상계처리하고 있음.

이에 대해 한국토지주택공사는 旣 출자된 예산의 감자를 위해서는 「상법」 상 주주총회의 특별결의[465]와 채권자 보호절차[466] 등을 거쳐야 하는 등 그 절차가 엄격하여 상계처리하고 있다는 입장임.

그런데 기금예산의 경우 「국가재정법」 제72조[467]에 따라 원칙적으로 지출금액을 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없고, 예외적으로 연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 연도 내에 지출하지 못한 금액에 한하여 제한적으로 이월이 가능한데,

출자 예산의 경우 신규 출자금에서 상계처리하는 방식으로 운용됨에 따라 사업승인 취소 등 당해연도 내 사업추진이 불가능한 상황에서도 사실상

---

465) 「상법」
제438조(자본금 감소의 결의) ① **자본금의 감소에는 제434조에 따른 결의**가 있어야 한다.
제434조(정관변경의 특별결의) **제433조제1항의 결의는 출석한 주주의 의결권의 3분의 2 이상의 수와 발행주식총수의 3분의 1 이상의 수**로써 하여야 한다.

466) 「상법」
제439조(자본금 감소의 방법, 절차) ② **자본금 감소의 경우에는 제232조를 준용**한다. 다만, 결손의 보전을 위하여 자본금을 감소하는 경우에는 그러하지 아니하다.
제232조(**채권자의 이의**) ①회사는 합병의 결의가 있은 날부터 **2주내에 회사채권자에 대하여 합병에 이의가 있으면 일정한 기간내에 이를 제출할 것을 공고하고 알고 있는 채권자에 대하여는 따로따로 이를 최고하여야 한다. 이 경우 그 기간은 1월 이상이어야 한다.**

467) 「국가재정법」
제72조(**지출사업의 이월**) ①**기금관리주체는 매 회계연도의 지출금액을 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없다. 다만, 연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 연도 내에 지출하지 못한 금액은 다음 연도에 이월하여 사용할 수 있다.**

이월에 제한이 없어 투명한 예산 집행이 불가능한 구조임.

이와 관련하여 영구임대, 국민임대, 행복주택, 통합공공임대, 다가구매입임대 등 5개 세부사업의 출자금 환원규모는 2024년은 9,609억원, 2025년은 2조 4,069억원에 이르고 있음.

【 공공임대주택 공급 관련 출자금 및 환원금액 】

(단위: 백만원)

구분	2024년 예산		2025년 예산	
	출자금 환원	출자금 (집행액 기준)	출자금 환원	출자금 (집행액 기준)
영구임대	40,103	7,066	23,170	18,996
국민임대	47,348	15,449	29,703	-
행복주택	121,535	33,640	68,760	83,617
통합공공임대	9,467	942,859	16,593	1,334,413
다가구매입임대	742,478	1,809,676	2,268,720	81,630
계	960,931	2,808,690	2,406,946	1,518,656

※ 자료: 주택토지보증공사 제출자료 재구성

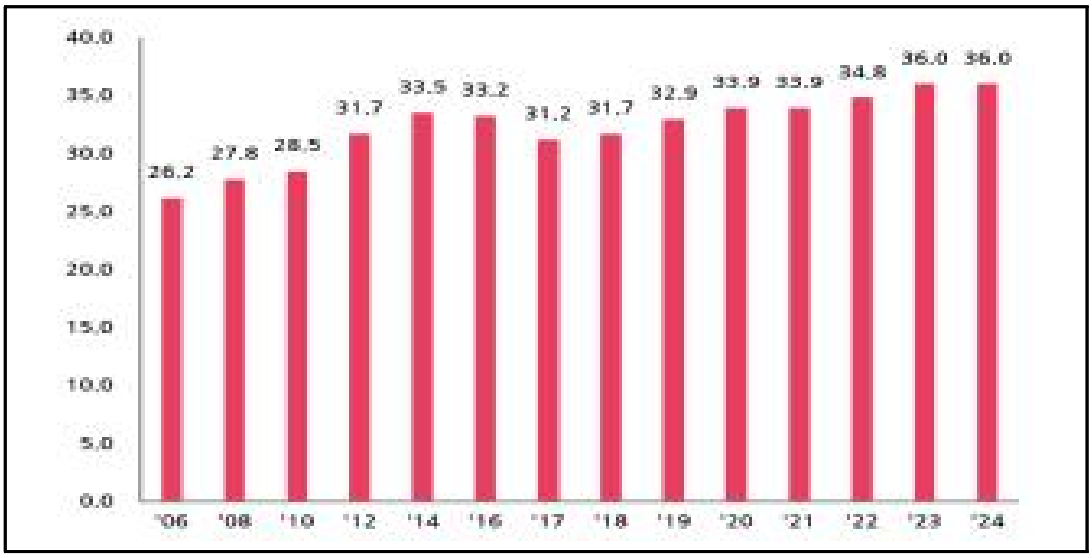
출자금의 상계는 매년 공공임대주택 공급 목표상 필요예산과 실제 편성예산과의 괴리를 발생시켜 예산이 적정규모로 편성되었는지 알기 어려우며, 예산의 실집행률은 100%임에도 불구하고 실제적으로는 집행실적이 저조할 수 있으며 편성된 예산 또한 목적대로 집행되고 있는지 확인할 수 없음.

그러므로 국토교통부는 당초 계획에 따라 사업을 추진함으로써 출자한 예산을 적기에 집행하고 출자금 환원 규모가 증가하지 않도록 공공임대주택 공급 사업을 추진할 필요가 있음.

다) 중·소형 이상 전용면적 통합공공임대주택 공급 확대 필요

2024년 국토교통부의 주거실태조사에 따르면 1인당 주거면적은 36.0㎡[468]로 2017년 이후 지속적으로 증가하였으나, 공공임대주택의 최소면적 기준은 영구임대 19㎡, 국민임대 21.9㎡, 행복주택 14.7㎡로 「주거기본법」 상 최저주거기준인 14㎡ 수준[469]에 불과한 상황임.

【 1인당 주거면적(㎡) 】



※ 자료: 2024년도 주거실태조사

한국토지주택공사의 2024년 거주 후 평가(POE)에서 한국토지주택공사 아파트 단위세대 내부에 대한 거주자의 불만족 사항은 과거 POE 평가와 마찬가지로 좁은 면적이 1순위를 차지하고 있음.

---

468) 청년 32.7㎡, 신혼 27.8㎡ 고령 46.1㎡

469)「주거기본법」
제17조(**최저주거기준의 설정**) ① 국토교통부장관은 국민이 쾌적하고 살기 좋은 생활을 하기 위하여 필요한 최소한의 주거수준에 관한 지표로서 최저주거기준을 설정·공고하여야 한다.
「최저주거기준」(국토해양부 공고) [별표] 가구구성별 최소 주거면적 및 용도별 방의 개수에 따르면 **1인가구의 최소 주거면적은 14㎡**임.

【 한국토지주택공사 아파트 내 단위공간별 거주자 불만족 1순위 】

단위공간	거실	안방	작은방	주방·식당	욕실	현관	드레스룸
불만족 1순위	좁은 면적	좁은 면적	좁은 면적	조리공간 협소	좁은 면적	중문 없음	좁은 면적

※자료: LH 토지주택연구원, “거주 후 평가(2024 POE) 결과를 반영한 LH 주택 계획방향” 참고

또한, ’24.3.25. 국토교통부는 「공공주택 특별법 시행규칙」을 개정하여 세대원수에 따른 전용면적 기준을 설정하였으나, 국회 국민동의청원에 “임대주택 면적 제한 폐지에 관한 청원”[470]이 제출되어 동의요건을 충족해 국토교통위원회로 회부되는 등 반발에 따라 ’24.12.5. 다시 「공공주택 특별법 시행규칙」을 개정하여 해당 내용을 삭제하였음.

【 舊 「공공주택 특별법 시행규칙」 상 세대원수별 전용면적 기준 】

5. 그 밖의 사항

가. 통합공공임대주택은 세대원수[태아 및 제2호나목3)가)(8)에 따른 위탁아동을 포함한다]에 따라 아래와 같이 주택을 공급한다. 이 경우 전용면적별 세부 공급비율은 공공주택사업자가 지역 특성을 고려하여 시장·군수 또는 구청장의 의견을 들어 사업계획승인 전에 정한다.

1) 세대원 수 1명: 전용면적 40제곱미터 이하의 주택을 공급하되, 「장애인고용촉진 및 직업재활법」 제2조제2호에 따른 중증장애인(이하 이 별표에서 “중증장애인”이라 한다)의 경우에는 전용면적 50제곱미터 이하인 주택을 공급할 수 있다.

2) 세대원 수 2명: 전용면적 30제곱미터 초과 60제곱미터 이하의 주택을 공급한다.

3) 세대원 수 3명: 전용면적 40제곱미터 초과 80제곱미터 이하의 주택을 공급한다.

4) 세대원 수 4명 이상: 전용면적 50제곱미터를 초과하는 주택을 공급한다.

5) 1)부터 4)까지의 규정에도 불구하고 입주자가 희망하는 경우 해당 세대원 수보다 작은 면적 기준의 주택을 공급할 수 있다.

※ 자료: 국토교통부령 제1320호, 「공공주택 특별법 시행규칙」(’24.3.25. 시행) [별표5의2] 참고

470) 동의기간인 ’24.4.4.~’24.5.4. 내에 5만명 이상이 동의하여 ’24.5.7. 국토교통위원회 회부

이처럼 과거 대비 주거환경에 대한 관심도 및 중요성이 증가함에 따라 가구수와 관계 없이 넓은 면적에서 거주하고 싶은 욕구 등에 따른 주거면적 기준 확대가 요구되고 있는 상황임.

이와 관련하여 공공임대주택 유형을 통합한 통합공공임대의 전용면적별 사업승인 실적[471]을 살펴보면, 전용면적 40㎡ 초과 60㎡ 이하의 공공임대주택은 2024년부터 사업승인 비율이 50%를 넘었으나 여전히 2025년도 기준 전용면적 40㎡ 이하의 공공임대주택이 약 50%에 가까우며,

부동산 시장에서 가장 수요가 많고 대중적인 주거 면적으로 소위 국민평형이라고 불리는 84㎡가 속하는 전용면적 60㎡ 초과 85㎡ 이하의 경우 지속적으로 사업승인 비율이 낮아지고 있음.

【 최근 5년간 통합공공임대주택 면적별 사업승인 통계 】

(단위: 호, %)

전용면적	2021		2022		2023		2024		2025	
	호수	비율	호수	비율	호수	비율	호수	비율	호수	비율
40㎡ 이하	2,441	59.5	3,363	64.0	15,483	65.1	13,971	39.4	14,706	48.0
40㎡ 초과 60㎡ 이하	634	15.5	1,678	31.9	6,693	28.2	20,326	57.3	15,705	51.3
60㎡ 초과 85㎡ 이하	1,023	25.0	213	4.1	1,596	6.7	1,183	3.3	204	0.7
소계	4,098	100	5,254	100	23,772	100	35,480	100	30,615	100

※ 자료: 한국토지주택공사 제출자료 재구성

471) 공공임대주택은 85㎡ 이하(예외적으로 공공분양주택의 경우 비수도권 중 도시지역이 아닌 읍·면 지역은 100㎡ 이하) 규모로 공급하여야 함.

「공공주택 특별법 시행규칙」에서는 통합공공임대주택의 공급대상 및 우선공급 비율 등을 규정하고 있는데, 다자녀가구, 신생아가구 등 양육환경 개선을 위해 넓은 주거면적이 필요한 공급대상이 있으며, 기타 세대원 수가 많은 가구 또는 주거환경 개선이 필요한 가구까지 고려할 경우 중·소형 면적의 공공임대주택의 공급 확대가 필요함.

특히, 과거 공급된 영구임대, 국민임대, 행복주택의 대부분이 전용면적 40㎡ 이하로서 기존 재고 및 향후 수요를 고려하였을 때 신규 통합공공임대주택 공급 시 보다 많은 중·소형 면적의 공공임대주택 공급이 요구됨.

【 통합공공임대주택의 공급대상별 공급비율 】

(단위: %p)

구분	공급대상	비율
우선공급(60% 이내)	철거민 등	1
	국가유공자 등	5
	장기복무 제대군인, 북한이탈주민 등	3
	다자녀가구 등	4
	장애인	5
	비주택 거주자 등	5
	기초생활보장제도급여 수급자 등	9
	청년	5
	신혼부부·한부모가족	3
	고령자	10
	신생아	10
일반공급(우선공급분 제외)	청년, 신혼부부·한부모가족, 고령자, 일반	

※ 자료: 「공공주택 특별법 시행규칙」 [별표5의2] 참고

그러므로 국토교통부는 공공임대주택의 주거환경 개선을 통해 저출산 문제 대응에 대응하고 거주자의 삶의 질 향상에 따른 장기 거주 안정성을 확보하기 위해 적어도 신규 공급의 경우 중·소형 면적 통합공공임대주택 비율을 지속적으로 확대할 필요가 있음.

라) 다가구매입임대 공급실적 개선 필요

다가구매입임대 사업은 사회취약계층이 기존에 거주하는 생활권에서 거주할 수 있도록 다가구주택을 매입하여 임대함으로써 주거안정을 도모하기 위한 사업으로, 기존주택을 매입하여 개·보수 후 공급하는 기존주택 매입임대와 신축 다가구주택을 매입하기로 약정한 후 착공하여 공급하는 신축 매입임대 사업으로 구분됨.

그런데 기존주택 매입임대와 신축 매입임대 사업 모두 공급목표 대비 공급실적이 저조한 상황임.

최근 5년간 매입임대 실적을 살펴보면 기존주택 매입임대의 경우 2022년과 2023년 목표 대비 실적이 각각 22.1%, 4.0%에 불과하며, 2024년도와 2025년도에는 실적이 개선되었지만 이는 신축 매입임대 대비 낮은 선호에 따라 지속적으로 공급 목표가 낮아진 이유 때문으로 2025년도 기존주택 매입임대 실적은 1,959호로 2021년 대비 24.7% 수준임.

【최근 5년간 기존주택 매입임대 실적】

(단위: 호, %, 백만원)

기존주택		2021	2022	2023	2024	2025
매입완료	목표(A)	15,014	10,043	4,264	4,363	2,592
	실적(B)	7,908	2,224	171	3,541	1,959
	비율(B/A)	52.6	22.1	4.0	81.1	75.6
	매입액	1,578,909	534,291	41,968	970,718	637,639

※ 자료: 한국토지주택공사 제출자료 재구성

또한, 신축 매입임대의 경우 매입약정 실적은 크게 개선되었지만 매입약정 호수 대비 착공 호수 비율은 2024년도 10.7%, 2025년도 29.0%에 불과하며, 매입완료 호수도 2025년도 6,969호로 2023년도부터 매년 7,000호 이하에 머물고 있음.

【최근 5년간 신축 매입임대 실적】

(단위: 호, %, 백만원)

신축		2021	2022	2023	2024	2025
매입약정	목표(A)	28,880	29,166	22,197	50,190	53,758
	실적(B)	20,262	14,397	5,392	38,531	48,771
	비율(B/A)	7.0	49.4	24.3	76.8	90.7
	매입약정액	5,274,825	4,089,557	1,592,611	7,227,304	9,015,601
착공	목표(C)	20,262	14,397	5,392	38,531	48,771
	실적(D)	12,058	14,048	7,094	4,116	14,147
	비율(D/C)	59.5	97.8	131.6	10.7	29.0
매입완료	실적	7,260	9,077	5,978	6,669	6,969

※ 자료: 한국토지주택공사 제출자료 재구성

다가구매입임대 사업은 신규 택지가 부족한 도심 내에서 활용도가 낮은 다가구주택 및 부지를 활용하여 신속하게 공공임대주택을 공급할 수 있다는 점에서 공공건설임대주택 대비 장점이 있으므로

국토교통부는 주거취약계층의 주거안정 확보를 위해 기존주택 매입임대의 경우 공급 전 개·보수를 강화할 수 있도록 개선방안을 마련하고 신축 매입임대의 경우 매입약정 이후 착공까지 신속하게 진행되도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

3) 기타경비(주택)(1077-634)

○ 국토교통부는 연구용역이 지연되어 재이월되지 않도록 하고 사업 목적에 맞는 비목으로 집행하는 등 사업 관리를 보다 철저히 함으로써 투명한 예산 집행을 제고할 필요가 있음.

가) 개요

기타경비(주택) 사업은 주택도시기금 주택계정의 운용·관리, 주택금융 및 임대주택 활성화 연구 등에 소요되는 경상경비 성격의 예산으로, 이 사업의 2025년도 계획액은 2억 3,000만원이며, 전년도 이월액 2억 5,200만원을 포함한 계획현액 4억 8,200만원 중 4억 2,600만원을 집행(88.4%)하고 1,500만원을 다음연도로 이월하였으며 4,100만원을 불용하였음.

【 2025년도 기타경비(주택) 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년							2026년
	계획액		전년도 이월액	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정						
기타경비(주택)	230	230	252	482	426	15	41	240
· 일반수용비 (210-01)	70	70	-	70	40	-	30	70
· 국내여비 (220-01)	7	7	-	7	7	-	-	20
· 업무추진비 (240-02)	27	27	-	27	27	-	-	41
· 연구용역비 (260-01)	-	-	134	134	134		-	-
· 정책연구비 (260-02)	127	127	118	245	218	15	11	110

※ 자료: 국토교통부

나) 부실한 연구용역 계약관리 시정 필요

국토교통부는 2023년 연구용역비(260-01목)로 ①기획재정부와 공동으로 발주한 부동산시장 변동성 완화방안 연구용역과 ②주택가격동향조사 신뢰도 확보 방안 연구용역 총 2건의 연구용역을 수의계약하였음.

「국가재정법」 제72조[472]에서는 원칙적으로 지출사업의 이월을 금지하고 있으나 연도 내 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 연도 내에 지출하지 못한 금액은 다음 연도에 이월하여 사용할 수 있도록 규정하고 있어, 2023년 연구용역비(260-01목) 계획액 1억 8,000만원 중 2,100만원을 집행하고 1,650만원을 불용하였으며 1억 4,250만원을 2024년도로 이월하였음.

【 2023년 연구용역 체결 현황 】

사업명	계약기간	계약금액	2023년 집행액	이월액
부동산시장 변동성 완화방안	'23.10.25.~ '23.12.28.	30,000,000원 (기획재정부 계약금액 제외)	21,000,000원	9,000,000원
주택가격동향조사 신뢰도 확보 방안	'23.12.26.~ '24.9.21.[473]	133,500,000원	-	133,500,000원

※ 자료: 나라장터 등 자료 재구성

472) 「국가재정법」
제72조(지출사업의 이월) **①기금관리주체는 매 회계연도의 지출금액을 다음 연도에 이월하여 사용할 수 없다. 다만, 연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 연도 내에 지출하지 못한 금액은 다음 연도에 이월하여 사용할 수 있다.**
②기금관리주체는 제1항 단서의 규정에 따라 지출금액을 이월하는 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 이월명세서를 작성하여 다음 연도 1월 31일까지 재정경제부장관, 기획예산처장관 및 감사원에 각각 송부하여야 한다. 이 경우 경유기관에 관하여는 제66조제8항의 규정을 준용한다.

473) **입찰공고서 상 납품기한인 계약 후 270일 이내 기준**

이후 2024년부터 국토교통부에서 연구용역 관련 예산을 연구용역비(260-01목)가 아닌 정책연구비(260-02목)으로 편성함에 따라 2024년도 연구용역비 계획현액은 이월된 2건의 용역 예산인 1억 4,250만원이었으며 연도 내에 집행이 모두 완료되었어야 함.

【 2023년~2025년 연구용역비(260-01목), 정책연구비(260-02목) 결산 】

(단위: 백만원)

비목	연도	계획액		전년도 이월액	계획 현액(B)	집행액 (C)	다음년도 이월액	불용액
		당초	수정(A)					
연구용역비 (260-01목)	2023	180	180	-	180	21	143	17
	2024	-	-	143	143	9	134	-
	2025	-	-	134	134	134	-	-
정책연구비 (260-02목)	2023	-	-	-	-	-	-	
	2024	180	180	-	180	33	118	29
	2025	127	127	118	245	218	15	11

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

그런데 국토교통부는 ①부동산시장 변동성 완화방안 연구용역 준공금 9,000,000원만 집행('24.8.6.)하고 ②주택가격동향조사 신뢰도 확보 방안 연구용역 예산 1억 3,350만원을 2025년도로 재이월하였음.

2023년도에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 이월하여 계약연장 없이 2024년도에 계약기간이 만료되는 용역사업의 예산을 집행하거나 불용하지 않고 재이월한 것은 「국가재정법」 상 지출사업의 이월 요건에 해당하지 않는 위법한 집행행위임.

또한, 국토교통부는 계약금액을 1억 4,680만원으로 상향 조정('25.1.20.)하면서 계약대금 집행('25.8.25.) 시 재이월한 연구용역비(260-01목)로 1억 3,350만원을, 2025년 예산인 정책연구비(260-02목)으로 1,330만원을 집행하였는데,

기금 예산은 사업목적에 맞는 비목으로 집행하여야 하며 학술연구용역은 2개 이상의 비목으로 집행할 사유가 없어 사업 목적에 맞는 하나의 비목으로 집행하는 것이 타당하나 기금운용계획변경을 통해서 세목을 조정하지 않고 예산을 집행한 문제가 있음.

그러므로 국토교통부는 연구용역이 지연되어 재이월되지 않도록 하고 사업 목적에 맞는 비목으로 집행하는 등 사업 관리를 보다 철저히 함으로써 투명한 예산 집행을 제고할 필요가 있음.

4) 주택구입·전세자금(융자)(1231-401)

○ 국토교통부는 주택도시기금의 재무건전성 확보와 함께 이차보전 중심의 정책대출 운영 대신 직접 융자 확대를 통해 동 사업의 집행률을 개선함과 아울러 장기적으로도 안정적인 정책대출이 지속될 수 있도록 관리할 필요가 있음.

가) 개요

주택구입·전세자금(융자) 사업은 무주택 서민을 대상으로 디딤돌(구입자금)·버팀목(전세자금) 대출 등 주택구입자금 및 전·월세자금을 국토교통부가 직접 융자를 통해 지원함으로써 안정된 주거생활을 영위할 수 있도록 지원하는 사업임.

이 사업의 2025년도 계획액은 14조 571억 5,500만원이며, 기금운용계획변경을 통해 재해주택 복구자금 융자사업 예산 244억원이 증액된 계획현액 14조 815억 5,500만원 중 4,358억 4,800만원을 집행(3.1%)하고 13조 6,457억 700만원을 불용하였음.

【 2025년도 주택구입·전세자금(융자) 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년							2026년
	계획액		전년도 이월액	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정						
주택구입·전세자금(융자)	14,057,155	14,081,555	-	14,081,555	435,848	-	13,645,707	10,301,581

※ 자료: 국토교통부

나) 주택도시기금을 활용한 정책대출 직접융자 활성화 필요

국토교통부에서 무주택 서민을 대상으로 한 주택구입 및 전·월세자금 지원사업은 크게 주택구입·전세자금(융자)(1231-401) 사업과 이차보전 지원(1042-401) 사업이 있음.

【 2025년도 이차보전 지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년							2026년
	계획액		전년도 이월액	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정						
이차보전 지원	1,839,836	1,836,836	-	1,839,836	1,694,071	-	145,765	1,972,008

※ 자료: 국토교통부

두 사업은 모두 디딤돌, 버팀목 대출 등 대출 상품의 운영에 관한 예산으로 주택구입·전세자금(융자)(1231-401) 사업은 국토교통부가 주택도시기금을 활용하여 직접 융자하는 사업인 반면, 이차보전 지원(1042-401) 사업은 국토교통부가 금융기관과 이차보전 협약을 맺고 금융기관에서 대출 상품을 취급하되 주택도시기금에서 시중 금리와 정책 금리 차이만큼의 이자를 보전하는 사업임.

그런데 주택구입·전세자금(융자) 사업의 경우 2023년도까지는 집행률이 높았으나 2024년도에는 계획현액 대비 집행률이 82%로 감소하였으며, 2025년도에는 계획현액 대비 3.1%의 예산만을 집행하여 대부분의 예산이 불용되었음.

【 2022~2025년도 주택구입·전세자금(융자) 결산내역 】

(단위: 백만원, %)

연도	계획액		전년도 이월액	계획 현액 (B)	집행액 (C) [실집행액]	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액
	당초	수정(A)							
2022	9,530,000	8,530,000	-	8,530,000	8,521,691 [8,521,691]	99.9	99.9	-	8,309
2023	10,380,027	11,360,527	-	11,360,527	11,312,360 [11,312,360]	99.6	99.6	-	48,167
2024	12,364,500	10,671,445	-	10,671,445	8,755,030 [8,755,030]	82.0	82.0	-	1,916,415
2025	14,057,155	14,081,555	-	14,081,555	435,848 [435,848]	3.1	3.1	-	13,645,707

※ 자료: 국토교통부

주택구입·전세자금(융자) 사업과 이차보전 지원 사업이 공통적으로 운영하는 디딤돌·버팀목대출의 2025년도 신규 계약 체결내역을 살펴보면 주택구입·전세자금(융자) 사업은 디딤돌대출 약 300건, 버팀목대출 약 1,900건을 체결한 반면, 이차보전 지원 사업은 디딤돌대출 약 8만 8,000건, 버팀목대출 약 12만 3,000건을 체결하여 대부분의 계약이 금융기관의 대출 상품으로 체결되었음.

이처럼 이차보전을 통한 정책대출의 규모가 증가함에 따라 이차보전 지원 사업의 예산 및 집행액도 지속적으로 증가하였으며, 대출 1건 기준 기금 직접 융자사업 대비 이차보전이 당해연도에 집행되는 예산 규모가 작음에도 디딤돌·버팀목 대출 관련 집행액은 이차보전 사업이 주택구입·전세자금(융자) 사업 대비 6배 이상임.

【 2022~2025년도 이차보전 지원 결산내역 】

(단위: 백만원, %)

연도	계획액		전년도 이월액	계획 현액(B)	집행액 (C) [실집행액]	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액
	당초	수정(A)							
2022	384,976	501,270	-	501,270	498,184 [498,184]	99.4	99.4	-	3,086
2023	765,578	1,009,478	-	1,009,478	929,745 [929,745]	92.1	92.1	-	79,733
2024	1,395,141	1,425,141	-	1,425,141	1,390,237 [1,390,237]	97.6	97.6	-	34,904
2025	1,839,836	1,839,836	-	1,839,836	1,694,071 [1,694,071]	92.1	92.1	-	145,765

※ 자료: 국토교통부

【 2025년도 주택구입·전세자금(융자) 및 이차보전 지원 유형별 집행액 】

(단위: 백만원)

상품 유형	주택구입·전세자금(융자)	이차보전 지원
	대출 금액	이차보전 금액
내집마련 디딤돌대출	74,228	648,274
버팀목 전세자금대출	101,879	568,579
신혼희망타운 공유형 모기지대출	254,021	-
수익공유형 모기지대출	150	-
손익공유형 모기지대출	318	-
오피스텔 구입자금대출	184	-
주거안정 월세대출	634	-
재해주택 복구자금대출	4,434	-
주택금융공사 보금자리론	-	259,000
중소기업청년 전세대출	-	206,909
최초 주택구입대출	-	11,243
공공분양주택자금		66
합계	435,848	1,694,071

※ 자료: 주택토지보증공사 제출자료 재구성

이에 대해 국토교통부는 '22~'24년 약 120조원 규모 이상의 정책대출을 신규 공급하면서 같은 기간 주택도시기금의 여유자금이 약 40조원 가량 급감하여 여유자금 고갈 및 주택공급 차질 발생 등이 우려되어 불가피하게 재정당국과 협의 후 이차보전을 확대하였다는 입장임.

주택도시기금의 여유자금 운용현황을 살펴보면 2021년도까지는 여유자금 규모가 48조 9,824억원이었으나 이후 지속적으로 감소하여 2024년도에는 10조 1,021억원까지 감소하였으며, 2025년도에는 여유자금의 규모가 소폭 상승하였으나 2021년도 대비 30% 수준에 불과함.

【 최근 5년간 주택도시기금 여유자금 운용현황 】

(단위: 백만원)

연도	여유자금규모	여유자금 운용현황			
		소계 (수익률)	직접운용 (수익률)	위탁운용	
				연기금투자풀 (수익률)	기타 (수익률)
2021	48,982,497	48,982,497 (3.29%)	319,402 (0.45%)	784,983 (1.37%)	47,878,112 (3.37%)
2022	28,722,459	28,722,459 (-3.58%)	422,544 (0.60%)	1,415,036 (0.33%)	26,884,879 (-3.78%)
2023	19,251,290	20,227,954 (8.26%)	383,601 (0.62%)	2,659,643 (5.74%)	17,184,710 (8.90%)
2024	10,102,159	18,836,429 (3.35%)	516,812 (0.74%)	4,541,714 (3.45%)	13,777,903 (3.52%)
2025	14,387,229	11,507,128 (5.27%)	495,127 (0.66%)	2,404,652 (3.45%)	8,607,350 (6.08%)

※ 자료: 국토교통부

주택도시기금의 재정 악화 상황에서 정책대출의 지속적인 운영을 위해 이차보전 사업을 확대한 것은 불가피한 측면일 수 있으나, 직접 융자는 단

기에 큰 비용이 발생하나 대출 실행 이후 원리금이 기금의 수입이 되어 이를 새로운 정책대출에 활용할 수 있는 반면,

이차보전 지원은 대출 만기까지 지속적으로 이차보전을 위한 예산의 편성이 필요해 매년 예산 규모가 지속적으로 증가하게 되어 장기적으로는 주택도시기금의 재정에 영향을 미칠 수 있음.

【 최근 5년간 디딤돌·버팀목 대출 이차보전 금리 수준 】

(단위: %p)

구분	2021	2022	2023	2024	2025
디딤돌대출(신생아특례 제외)	0.69	1.176	1.622	1.256	1.22
디딤돌대출(신생아특례)	0.69	1.176	1.622	1.256	1.22
버팀목대출(중소취업임차보증금)	0.838	1.267	1.768	1.452	1.462
버팀목대출(중기취업임차보증금, 신생아특례 제외)	0.838	1.267	1.768	1.452	1.462
버팀목대출(중기취업임차보증금)	1.555	2.14	2.578	2.122	1.84
버팀목대출(신생아특례)	0.838	1.267	1.768	1.452	1.462

※ 자료: 국토교통부 제출자료 재구성

또한, 시중 금리 변동에 따라 이차보전 금리 수준이 결정되는 구조로서, 인플레이션, 고환율 등 외부의 변수에 따라 시중 금리가 크게 상승할 경우 계획 대비 집행액이 증가할 수 있음.

정책대출은 무주택 서민의 주거안정을 위해 지속적인 운영이 필요하나 이차보전 지원 중심의 정책대출은 금융기관의 부담 및 장기적인 주택도시기금 운용 악화로 작용할 수 있으므로,

국토교통부는 주택도시기금의 재무건전성 확보와 함께 직접 융자 확대 필요성과 범위에 대한 신중한 고민을 통해 동 사업의 집행률을 개선함과 아울러 장기적으로도 안정적인 정책대출이 지속될 수 있도록 관리할 필요가 있음.

5) 집주인임대주택사업(1333-402)

○ 집주인임대주택사업은 집행 실적이 저조하고 청년, 신혼부부, 고령자 등 1순위 임차인의 임차비율이 낮은바, 국토교통부는 현행 임대차계약이 만료되어 다시 임차인을 모집하는 경우 되도록 1순위 임차인이 모집될 수 있도록 홍보 강화 등 사업 관리를 충실히 수행할 필요가 있음.

가) 개요

집주인임대주택사업은 주택담보대출을 받은 민간임대사업자에게 주택도시기금을 저리로 융자하여 주택담보대출을 상환하도록 함으로써 민간임대사업자의 이자 부담을 경감해 주는 대신, 임대주택을 무주택 청년이나 신혼부부 및 고령자 등 주거취약계층에게 시세의 85% 이하의 저렴한 가격으로 임대하도록 하는 사업임.

이 사업의 2025년도 당초 예산액 및 예산현액은 490억원으로, 이 중 251억원이 집행되고 239억원이 불용되어 예산현액 대비 집행률은 51.2%로 나타남.

【 2025년도 집주인임대주택사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년							2026년
	예산액		전년도 이월액	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						
집주인임대주택사업	49,000	49,000	-	49,000	25,100	-	23,900	-

※ 자료: 국토교통부

집주인임대주택사업은 2016년부터 추진되어 최초에는 건설개량형, 매입형 두 가지 유형이 추진되다가 2018년에 융자형이 신설되었고, 2019년 4월에 집행실적이 부진한 건설개량형 및 매입형 사업이 폐지된 후 융자형만 운영되다가 2026년부터는 사업폐지로 집주인임대주택사업 공모 및 신규대출이 중단된 상태임.

융자형 사업은 임대주택을 공급한 집주인의 주택담보대출 금리를 지원하는 사업으로, 민간 임대사업자가 저리로 기금을 융자하여 주택담보대출을 상환하는 대신 저렴한 임대주택을 공급하는 것을 목적으로 하고 있으며,

융자조건은 가구당 수도권은 1억원, 광역시는 0.8억원, 기타 지역은 0.6억원이고, 금리는 1.5%~2.5%이며,[474] 집주인이 초기임대료(85%), 임차인 자격, 민간임대사업자 등록, 10년 이상 임대 등 의무를 준수하면서 집주인이 자율적으로 임대를 관리하는 사업으로, 한국부동산원이 사업 상담 및 접수, 임대계약의 적정성 모니터링 업무 등 전반적인 관리 업무를 수행하고 있음.

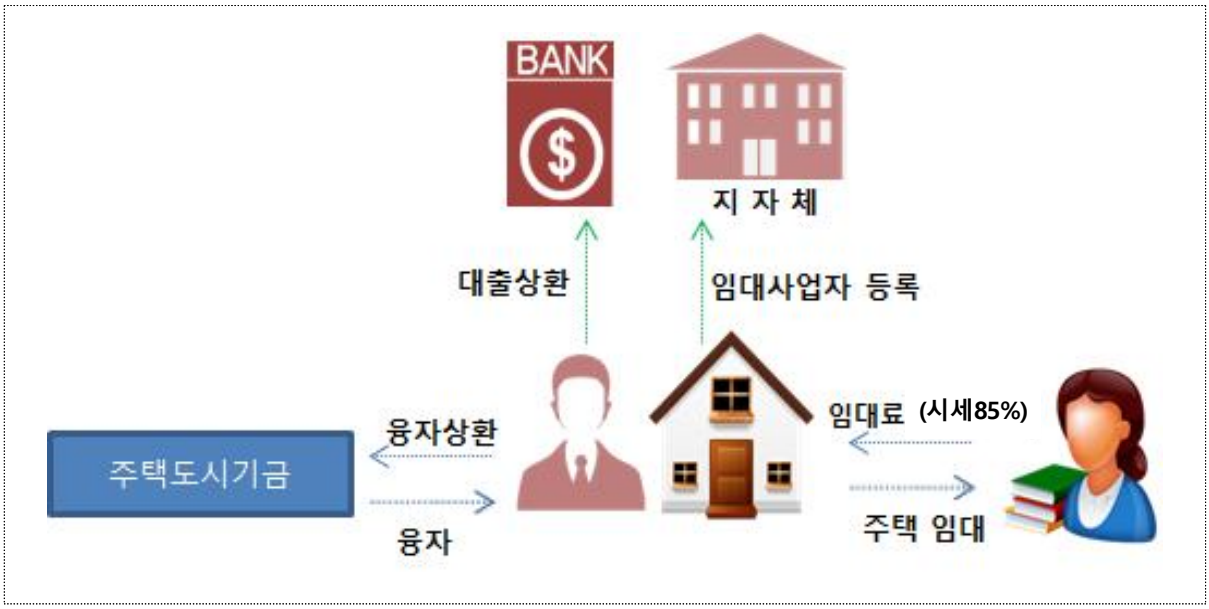
【 집주인 임대주택사업 사업개요 】

구분		사업 개요
융자형	사업개요	민간 임대사업자가 기금 저리융자를 통해 주택담보대출을 상환할 수 있도록 하여 이자를 경감하는 대신 저렴한 임대주택 공급
	융자조건	가구당 수도권 1.0억, 광역시 0.8억, 기타 0.6억 / (금리) 1.5%~2.5%
	대상주택	단독주택, 공동주택(도시형 생활주택 포함), 주거용 오피스텔
	임대조건	무주택 청년, 신혼부부, 고령자 등에게 시세 85%로 공급

자료 : 국토교통부 제출

474) 1순위 임차인인 청년·신혼부부·고령자에게 임차하는 경우 금리는 1.5%이고, 2순위 무주택일반인에게 임차하는 경우 금리는 2.5%임.

【 집주인임대주택사업 주요 절차 】



자료 : 국토교통부 제출

집주인은 기금 융자를 신청함과 동시에 「민간임대주택에 관한 특별법」(이하 “민간임대주택법”이라 한다)에 따른 공공지원민간임대주택[475]을 공급하는

475) **「민간임대주택에 관한 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
4. "공공지원민간임대주택"이란 임대사업자가 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 민간임대주택을 10년 이상 임대할 목적으로 취득하여 이 법에 따른 임대료 및 임차인의 자격 제한 등을 받아 임대하는 민간임대주택을 말한다.
가. 「주택도시기금법」에 따른 주택도시기금(이하 "주택도시기금"이라 한다)의 출자를 받아 건설 또는 매입하는 민간임대주택
나. 「주택법」 제2조제24호에 따른 공공택지 또는 이 법 제18조제2항에 따라 수의계약 등으로 공급되는 토지 및 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」 제2조제6호에 따른 종전부동산(이하 "종전부동산"이라 한다)을 매입 또는 임차하여 건설하는 민간임대주택
다. 제21조제2호에 따라 용적률을 완화 받거나 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제30조에 따라 용도지역 변경을 통하여 용적률을 완화 받아 건설하는 민간임대주택
라. 제22조에 따라 지정되는 공공지원민간임대주택 공급촉진지구에서 건설하는 민간임대주택
마. 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 공공지원을 받아 건설 또는 매입하는 민간임대주택

「민간임대주택에 관한 특별법 시행규칙」
제1조의2(공공지원민간임대주택) 「민간임대주택에 관한 특별법」(이하 "법"이라 한다) 제2조제4호마목에서 "국토교통부령으로 정하는 공공지원"이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지원을 말한다.
3. 「주택도시기금법」 제9조에 따른 주택도시기금의 융자로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 융자
가. 임대사업자가 소유하고 있는 임대주택에 대한 주택담보대출 상환 등 국토교통부장관이 정하여 고시하는 요건에 해당하는 융자

임대사업자로 등록하게 되며, 민간임대주택법령 및 「공공지원민간임대주택 등에 관한 업무처리지침」에 따르면 집주인임대주택사업은 청년, 신혼부부, 고령자 등 주거취약계층(이하 “우선 입주대상자”라 한다)의 주거권을 우선적으로 보장하기 위하여 이들을 임차인으로 우선 모집하여야 하고, 30일 동안 임차인이 모집되지 않는 경우에 한하여 무주택세대구성원에게 공급할 수 있도록 절차를 정하고 있음[476].

476) **「공공지원민간임대주택 등에 관한 업무처리지침」**

제7장 집주인융자형 임대주택사업

제83조(입주자모집) ① 임대사업자는 제82조에 따라 사업승인을 받은 임대주택에 입주자 모집공고일 현재 규칙 제14조의3 별표1에서 정하는 공공지원민간임대주택 특별공급대상자를 임차인으로 우선 모집한다.

② 국토교통부장관은 임대사업자가 제1항에 따른 임차인 모집을 위해 공급주택의 명세 및 임차인 자격 등 임대조건을 명시하여 30일 이상 공고하지 않는 경우 사업승인을 취소할 수 있다. 다만, 임대사업자가 입주자 모집공고 전이나 공고기간 중에 제1항에 따른 우선공급자를 모집한 경우 입주자 모집공고를 생략할 수 있다.

③ 임대사업자는 제2항에 따라 공고하였음에도 불구하고 임차인이 모집되지 않는 경우 규칙 제14조의3 별표1에서 정하는 공공지원민간임대주택 일반공급대상자에게 공급할 수 있다.

「민간임대주택에 관한 특별법 시행규칙」 별표1

1. 공공지원민간임대주택의 임차인 자격

공공지원민간임대주택(제1호의2의 주택은 제외한다. 이하 이 호에서 같다)은 임차인모집공고일 현재(재계약을 체결하거나 예비임차인으로 선정된 후 2년이 경과된 예비임차인이 종전 임차인이 퇴거함에 따라 공공지원민간임대주택의 임차인으로 선정된 경우에는 임대차계약을 체결하는 때를 말한다) 다음 각 목의 구분에 따라 해당 자격을 충족하는 자에게 1세대 1주택(주택의 공급을 신청하는 경우는 1세대 1명을 말한다) 기준으로 공급한다. 다만, 청년, 예비신혼부부(계약자 1명을 정하여 예비신혼부부 두 명이 함께 1주택을 신청하여야 한다)의 경우에는 세대주, 세대원 및 성년자가 아닌 경우에도 공급할 수 있고, 1인 1주택 또는 2인 1주택의 기준으로 공급할 수 있으며, 제1조의2제3호가목에 따른 공공지원민간임대주택의 공급비율은 국토교통부장관이 따로 정할 수 있다.

주택유형	공급비율	임차인 자격
가. 일반공급대상자에게 공급하는 주택	80퍼센트 미만	무주택세대구성원
나. 특별공급대상자에게 공급하는 주택	20퍼센트 이상	1) 청년 2) 신혼부부 3) 고령자

나) 우선 입주대상자 모집 확대 등 충실한 사업 관리 필요

2025년 집주인임대주택사업의 예산액은 490억원으로 780가구의 임대주택을 공급하는 것이 목표였으나, 429가구의 임대주택을 공급하고 251억원이 집행되어 집행률은 2025년 예산액 대비 51.2%에 불과하였음.

【 집주인임대주택사업 성과목표 】

성과지표	구분	'21	'22	'23	'24	'25	'25목표치 산출근거	측정산식 (또는 측정방법)	자료수집방법 (또는 자료출처)
집주인 임대주택 사업(가구)	목표	5,000	5,000	1,100	1,000	780	집주인 임대주택사업 공급계획 및 예산규모를 고려하여 목표 설정	집주인 임대주택사업 참여자 선정(가구)	기금 취급은행의 대출실적 자료
	실적	1,577	1,299	832	389	429			
	달성도	31.5	25.9	75.6	38.9	55.0			

※ 자료: 국토교통부 제출

2021년부터 2025년까지 집주인임대주택사업 융자 승인건수를 살펴보면, 2025년 429건으로 2024년에 비하여 약간의 증가가 있었으나 지속적으로 감소하는 추세에 있음.

【 집주인임대주택사업 융자 승인건수 및 승인금액 】

(단위 : 건, 백만원)

연도	승인건수	승인금액
2021	1,577	102,124
2022	1,299	82,335
2023	832	50,177
2024	389	20,324
2025	429	25,100
총 계	4,526	277,843

※ 자료: 국토교통부 제출

한편 집주인임대주택사업에서 임차인으로 모집해야 하는 1순위 임차인은 무주택자인 청년(만 19세부터 만 39세까지), 신혼부부, 고령자(만 65세 이상)이고, 입주자 모집공고 후 30일 이내 1순위 임차인이 모집되지 않는 경우 2순위 임차인인 무주택 일반인과 임대차계약을 체결할 수 있는데(「공공지원민간임대주택 등에 관한 업무처리지침」 제83조 및 「민간임대주택에 관한 특별법 시행규칙」 별표1),

전체 입주자 계약 건수 중 1순위 임차인이 입주한 건수가 차지하는 비중은 2021년 공급분 중 17.9%, 2022년 공급분 중 35.6%, 2023년 공급분 중 20.1%, 2024년 공급분 중 36.0%, 2025년 공급분 중 25.6%로, 최근 5년간 40% 미만의 물량만이 1순위 임차인에게 공급되어, 청년, 신혼부부, 고령자 등 주거취약계층의 주거권을 우선적으로 보장하려는 사업의 효과가 부진한 것으로 보임.

【 집주인임대주택사업 임차인 계약 세부 현황 】

(단위 : 건, %)

구 분		2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
입주자 계약		1,449(100.0)	1,190(100.0)	821(100.0)	381(100.0)	429(100.0)
1순위	청년	256(17.7)	422(35.5)	165(20.1)	131(34.4)	107(24.9)
	신혼부부	2(0.14)	1(0.08)	-	1(0.26)	1(0.23)
	고령	1(0.07)	1(0.08)	-	5(1.3)	2(0.47)
	소계	259(17.9)	424(35.6)	165(20.1)	137(36.0)	110(25.6)
2순위	무주택 일반인	1,190(82.1)	766(64.4)	656(79.9)	244(64.0)	319(74.4)
	일반인	-	-	-	-	-
	소계	1,190(82.1)	766(64.4)	656(79.9)	244(64.0)	319(74.4)
파악 중		-	-	-	-	-
공 실		100	57	9	8	-
상 환		28	52	2	-	-
합 계		1,577	1,299	832	389	429

※ 자료: 국토교통부 제출

비록 2026년부터 위 사업이 폐지되어 집주인임대주택사업 공모 및 신규대출을 진행하고 있지 않지만, 기존에 위 사업을 신청하여 융자를 받은 임대인들의 경우 10년 이상의 임대의무기간을 적용받으면서 8년의 대출기간 및 기한 연장 등을 통해 저렴한 금리로 임대를 이어갈 수 있는바,

국토교통부는 현행 임대차계약이 만료되어 다시 임차인을 모집하는 경우 되도록 1순위 임차인인 청년, 신혼부부, 고령자가 모집될 수 있도록 홍보 강화 등 사업 관리를 충실히 수행하여 주거취약계층의 주거권 보장이라는 사업의 취지 달성에 노력할 필요가 있음.

나. 도시계정

1) 주택정비사업(융자)(1520-305)

○ 동 사업은 2025년에 신설된 사업으로 집행률이 매우 저조한바, 재건축·재개발 조합 및 추진위원회를 상대로 적극적인 홍보를 강화하고, 융자기간 연장 및 특판상품 운영기간 연장 등 사업성을 개선하는 방안을 검토하여 집행실적을 제고할 필요가 있음.

가) 개요

주택정비사업(융자) 사업은 도심 내 주택공급 확대를 위하여 재건축·재개발 사업의 속도 및 안정성을 제고하고자 조합 등의 기본설계비 등 사업인허가, 시공자 선정에 필요한 초기사업비를 융자하는 사업임.[477]

이 사업의 2025년도 당초 예산액 및 예산현액은 400억원으로, 이 중 45억 5,000만원이 집행되고 354억 5,000만원이 불용되어 예산현액 대비 집행률은 11.4%로 나타남.

【 2025년도 주택정비사업(융자) 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년							2026년
	예산액		전년도 이월액	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						
주택정비사업(융자)	40,000	40,000	-	40,000	4,550	-	35,450	42,250

※ 자료: 국토교통부

477) 다만, 2025년 1월 기준 「주택법」 제63조의2에 따른 조정대상지역으로 지정된 지역(서울 서초구, 강남구, 송파구, 용산구)은 제외됨.

이 사업은 국토교통부가 2024. 1. 10. 관계부처 합동으로 발표한 주택공급 확대 방안에서 관리처분인가 이전에도 계획수립 등에 필요한 자금조달이 용이하도록 재건축·재개발 조합에게 기금융자를 제공하고 HUG 보증대상을 확대하겠다고 발표하면서 2025년도에 신설되었음.

지원대상은 2025년에는 재건축·재개발 조합(이하 “조합”이라 함)에 한정되었으나, 2026년부터는 조합 및 조합설립 추진위원회(이하 “추진위원회”라 함)까지 대상이 확대되었고, 융자한도는 구역별 사업연면적에 따른 한도 내에서 지원하는데 2025년에는 조합에 대하여 18억원에서 50억원까지였고, 2026년에는 조합에 대하여 30억원에서 60억원까지, 추진위원회에 대하여 10억원에서 15억원까지로 융자한도가 상향되었음.

【 사업연면적별 융자한도 】

사업연면적		~20만㎡	~30만㎡	~40만㎡	~50만㎡	50만㎡~
25년	조합	18억원	20억원	30억원	40억원	50억원
26년	조합	30억원		40억원	50억원	60억원
	추진위	10억원	12억원	13억원	14억원	15억원

※ 자료: 국토교통부

2025년 융자 이자율은 2.2%에서 3.0%, HUG보증료는 1.0%이었으나, 2026년부터 융자 이자율은 연 2.2%, HUG보증료는 조합이 1.0%, 추진위원회가 2.1%로 변경되었는데, 국토교통부는 2026년 1년간 한시적으로 특판상품을 운영하여 2026. 12. 31.까지 신청 및 승인된 건에 한하여 융자 이자율을 연 1.0%, HUG 보증료를 조합의 경우 0.2%, 추진위원회의 경우 0.4%로 적용하고 있음.

【 2026년 융자 이자율 및 보증료율 】

구분	기본 조건		특판 조건('26년 12월 31일까지)	
	연 이자율	HUG보증료	연 이자율	HUG보증료
추진위	2.2%	2.1%	1.0%	0.4%
조합	2.2%	1.0%	1.0%	0.2%

※ 자료: 국토교통부

융자기간은 조합의 경우 융자실행일부터 5년 이내로 사업시행계획인가 후 1년 내 상환, 추진위원회의 경우 융자실행일부터 5년 이내로 조합설립인가 후 1년 내 상환을 해야 하는데, 최대 2년까지 추가연장이 가능함.

나) 사업성 개선 및 홍보 강화를 통한 집행실적 제고 필요

2025년 주택정비사업(융자) 사업의 예산액은 400억원이었으나, 융자를 신청한 조합이 4개 사업장에 불과하여 국토교통부는 위 4개 조합에 84억 5,000만원의 융자 승인을 한 후 45억 5,000만원을 집행하여 354억 5,000만원을 불용하였는바, 집행률은 2025년 예산액 대비 11.4%에 불과하고 불용률은 88.6%에 이름.

【 2025년 융자신청 및 승인 현황 】

(단위: 백만원)

구역명	융자대상	승인일	승인금액	집행일	집행금액	집행잔액	비 고
1구역	조합	25.07.10	4,000	25.09.09	100	3,900[478]	
2구역	조합	25.08.01	2,000	25.08.05	2,000	0	
3구역	조합	25.08.07	650	25.08.21	650	0	
4구역	조합	25.09.10	1,800	25.09.17	1,800	0	
계	40,000		8,450		4,550	35,450	집행율 11.4%

※ 자료: 국토교통부

국토교통부는 주택정비사업(융자) 사업의 2025년 집행률이 낮은 이유에 대하여, 위 사업은 2025년 3월에 신설된 사업으로 사업인지도가 낮았고, 융자 대상이 조합에 한정되는 등 서울시가 진행하고 있는 유사사업과 비교할 때 융자 조건이 불리하여 사업 신청이 저조하였다고 설명하고 있음.

즉 융자 신청을 하기 위해서는 조합총회에서 의결이 필요한데 대부분의 조합이 연초에 정기총회를 개최하고 있어 정기총회 전에 사업홍보가 선행될 필

478) 국토교통부에 따르면 1구역의 경우 조합이 융자 승인금액 40억원에 대하여 분할 집행을 요청하여 2025년에 1억을 집행 후 2026년에 나머지 39억원을 2026년도 예산으로 집행하였다고 함.

요가 있는데, 2025년에는 사업 신설이 늦어 홍보 기간이 부족하였으나,

2025년 하반기부터 보도자료 배포, 관련 협회 및 지방자치단체에 집중홍보 요청, 권역별 정비사업 설명회 등을 진행하였고, 2026년부터는 조합임원 의무교육 과정에서도 사업 홍보를 하고 있으며,

2026년부터는 지원대상을 조합뿐만 아니라 추진위원회까지 확대하고 융자한도 및 이자율 등 사업조건을 개선하였고, 2026년 한 해동안 이자율을 1%로 낮추고 HUG보증료를 80% 할인하는 조건의 특판상품을 운영하고 있어 현재 전국 50여개 사업장에서 신청 상담이 활발하게 진행되고 있다고 함.

【 2025년 및 2026년 융자상품 지원대상 및 융자조건 비교】

구분	2025년	2026년	
지원대상	조합	조합	추진위
융자한도	18억~50억원	30억~60억원 (한도상향)	10억~15억원 (기준신설)
이자율	2.2%~3.0%	2.2% (이자율 인하)	2.2% (기준신설)
HUG보증료	1%	1% (동일)	2.1% (기준신설)

※ 자료: 국토교통부

이에 따라 2026년에는 조합 9곳 및 추진위원회 6곳에 대하여 356억 4,600만원을 승인하고 220억원을 집행하여 2026. 6. 30. 기준 집행률은 2026년 예산(422억 5,000만원) 대비 52.1%임.

【 2026년 융자신청 및 승인 현황(2026. 6. 30. 기준) 】

(단위: 백만원)

구역명	융자대상	승인일	승인금액	집행일	집행금액	집행잔액	비고
1구역	조합	25.07.10	4,000	26.05.29	3,900	0	
5구역	조합	26.03.30	3,000	26.04.14	3,000	0	
6구역	추진위	26.04.23	1,000	26.05.11	1,000	0	
7구역	조합	26.04.28	2,900	26.05.19	2,900	0	
8구역	조합	26.05.07	3,000	26.05.26	2,500	500	
9구역	조합	26.05.12	3,000	26.05.27	3,000	0	
10구역	추진위	26.05.29	1,000	26.06.05	1,000	0	
11구역	추진위	26.06.01	1,000	26.06.18	1,000	0	
12구역	추진위	26.06.12	1,000			1,000	
13구역	조합	26.06.17	3,000			3,000	
14구역	추진위	26.06.19	496			496	
15구역	조합	26.06.22	3,000			3,000	
16구역	조합	26.06.19	3,000	`26-06-26	3,000	0	
17구역	조합	26.06.25	2,550			2,550	
18구역	조합	26.06.18	3,000			3,000	
19구역	추진위	26.06.02	700	`26-06-19	700	0	
계			35,646		22,000		집행률 52.1%

※ 자료: 국토교통부

한편 서울시에서는 2008년부터 조합 및 추진위원회를 대상으로 주택정비사업 초기에 필요한 융자 지원 사업(이하 “서울시 융자사업”이라 함)을 실시하고 있는데, 위 사업의 경우 융자한도는 구역별 사업연면적에 따라 조합은 20억원에서 60억원까지, 추진위원회는 10억원에서 15억원까지이고, 융자 이자율은 신

용대출의 경우 4.0%, 담보대출의 경우 2.5%이며, 융자기간은 융자실행일부터 5년 이내로 조합은 준공인가 신청시, 추진위원회는 시공자 선정일로부터 30일 이내에 만기상환을 해야 함.

【 서울시 융자사업의 융자한도 】

구분	~20만㎡	20~30만	30~40만	40~50만	50만㎡~
추진위	10억	12억	15억	15억	15억
조합	20억	30억	40억	50억	60억

※ 자료: 국토교통부

서울시 융자사업과 비교하여 볼 때 국토교통부의 주택정비사업(융자) 사업은 전국의 모든 재건축·재개발 사업장을 대상으로 하여 사업대상이 넓고, 융자이자율이 더 낮을 뿐만 아니라, 융자한도의 하한 또한 더 높아 경쟁력이 있다고 보이므로, 위 사업의 집행력을 제고하기 위해서 조합 및 추진위원회를 상대로 홍보를 더욱 강화할 필요가 있다고 보임.

한편 현재 위 사업의 융자기간은 조합의 경우 융자실행일부터 5년 이내로 사업시행계획인가 후 1년 내 상환을 해야 하는데, 조합설립인가 후 조합총회까지 약 6개월 정도가 소요되고 융자 신청·승인·집행기간이 약 3개월 정도가 소요되는 점을 고려하면 사실상 융자를 통해 자금을 이용할 수 있는 기간이 너무 짧다고 볼 수 있으므로, 관리처분계획인가 후 1년 내 상환 등으로 융자기간을 연장하고,[479]

479) 현재 서울시 융자사업의 경우 조합 대출은 준공인가 신청 시 만기상환을 해야 하므로, 융자기간 측면에서는 국토교통부의 주택정비사업(융자) 사업에 비해 유리함.

융자 이자율 및 HUG보증료 측면에서 유리한 2026년 한정 특판상품의 운영 기간을 연장하는 등으로 사업성 개선을 검토해 보는 것도 위 사업의 집행률을 높일 수 있는 방안이라고 생각됨.[480]

480) 현재 특판상품은 2026. 12. 31. 까지 신청 및 승인된 건에 한하여 운영되고 있으나, 국토교통부에 따르면 2027년에 자금이 필요한 조합 및 추진위원회에서 연장 운영 문의가 계속되고 있고, 특판상품 운영을 통해 적극적으로 사업을 홍보하고 있어 1년 정도 운영 연장시 향후 특판상품 없이도 안정적인 사업 운영이 예상된다고 함.

8. 자동차사고 피해지원기금

1) 생활자금 및 학자금(융자)(4641-303)

○ 국토교통부는 생활자금 및 학자금(융자) 사업의 지원인원에 맞는 수준의 예산을 편성하고, 생활자금 무이자대출의 지원 금액 인상 및 대학생에 해당하는 청년층까지 지원 대상을 확대하는 방안을 검토할 필요가 있음.

가) 개요

생활지원 및 학자금(융자) 사업은 자동차사고로 경제적 어려움을 겪고 있는 중증후유장애인 또는 가족에게 필요한 생활자금을 무이자로 대출해주는 사업임.

이 사업은 민간위탁사업(320-02)으로 자동차손해배상진흥원이 사업시행주체이며, 2025년도 계획액 10억 500만원이 전액 집행되었음.

【 2025년도 생활자금 및 학자금(융자) 사업 결산 】

(단위: 백만원)

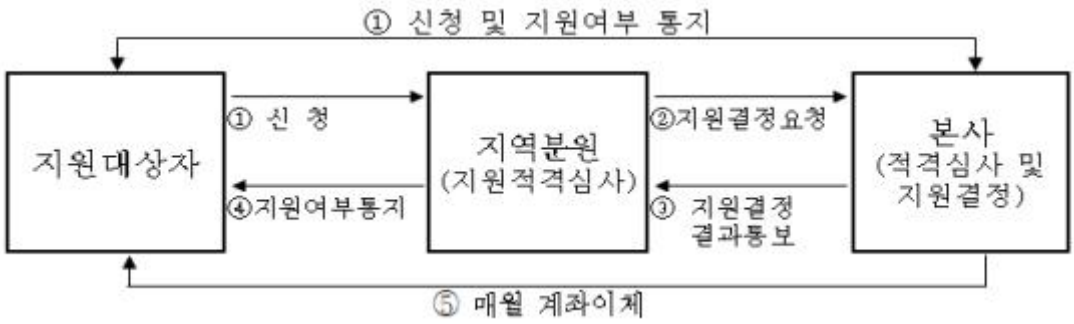
세사업 명	2025년								2026년
	계획액		전년도 이월액	이·전용 등	계획 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	계획액
	당초	수정							
생활자금 및 학자금(융자)	1,005	1,005	-	-	1,005	1,005	-	-	900

자료: 국토교통부

나) 적정한 수준의 예산 편성 및 지원인원 확대 방안 마련

이 사업은 지원대상자가 지역분원에 생활지원 및 학자금(융자)을 신청하면, 1차로 지역분원에서 지원 적격 여부를 심사하고, 2차로 본사에서 최종 심사를 진행하여 지원대상자를 확정하는 절차로 운영됨.

【 생활지원 및 학자금(융자) 사업 집행절차 】



자료: 국토교통부

이 사업의 2025년 실집행 실적은 예산현액 10억 500만원 중 5억 1,900만원이 집행(51.6%)되어 실집행 실적이 저조하였음.

【 2025년도 생활자금 및 학자금(융자) 사업 실집행률 】

(단위 : 백만원, %)

세사업명 (사업시행주체)	부처		사업시행주체(피출연·피보조기관등)						
	예산	집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
생활자금 및 학자금(융자)	1,005	1,005	1,005	-	1,005	519	-	486	51.6%

자료: 국토교통부

최근 3년간 이 사업의 실집행액 및 지원인원 또한 지속적인 감소 추세를 보이고 있음. 실집행액은 2023년 6억 9,400만원에서 2024년 5억 7,300만원, 2025년 5억 1,900만원으로 매년 감소하였으며, 실집행률 또한 2023년 62%에서 2025년 51.6%로 낮아졌음. 지원인원 역시 2023년 295명에서 2024년 235명, 2025년 223명으로 매년 감소하는 추세임.

【 최근 3년간 생활지원 및 학자금(융자) 실집행률 】

(단위 : 백만원, 명)

연도(년)	계획액		집행액	실집행액(B)	실집행률 (B/A)	지원인원
	당초	수정(A)				
2025	1,005	1,005	1,005	519	51.6%	223
2024	1,119	1,119	1,119	573	51.2%	235
2023	1,119	1,119	1,119	694	62.0%	295

자료: 국토교통부

국토교통부는 이러한 감소 원인에 대해 교통사고 사망자 수 감소 및 저출산 심화에 따른 지원대상 인원의 구조적 감소, 고금리·고물가 기조에 따른 소비 위축, 상환의무가 수반되는 대출 사업에 대한 심리적 부담 등이 작용하여 대출 수요가 지속적으로 감소하는 것으로 분석하고 있음.

이렇게 실집행액과 지원 인원이 감소함에 따라 이 사업의 계획액을 2024년 11억 1,900만원에서 2025년 10억 500만원으로, 2026년에는 9억원으로 감액하였으나 실집행율은 여전히 낮은 상황임.

기획예산처의 「예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」[481]에 따르면, 모든 사업은 집행가능성 등을 고려하여 사업목적 달성에 필요한 최소 소요를 요구하도록 하고 있으며, 집행가능성이 낮은 예산의 반복적 편성은 기회비용 관점에서 국가 재원배분의 효율성을 저해하는 요인이 될 수 있음.

또한 이 사업의 목적이 자동차사고로 인한 중증후유장애를 입은 수급자 및 차상위계층 피해가정 유자녀의 생계곤란과 학업 중단 문제의 해결에 있으므로, 현재 월 25만원인 생활자금 무이자대출 금액의 상향을 검토할 필요가 있음.

생활자금 무이자대출은 2000년 월 15만원에서 2002년 20만원으로 인상하였고, 이후 2022년 25만원으로 인상하여 2026년 현재까지 이 금액을 지급하고 있음.

그런데 생활자금 무이자대출과 유사한 국민기초생활보장제도의 1인가구 생계급여[482]는 2022년 583,444원에서 2026년 820,556원으로 인상되어, 생계급여 대비 생활자금 무이자대출의 비율은 2022년 42.9%에서 2026년 30.5%로 하락하였음.

481) 기획예산처, 「2025년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」 p.5.
482) 생계급여는 수급자에게 의복, 음식물 및 연료비와 그 밖에 일상생활에 기본적으로 필요한 금품을 지급하여 그 생계를 유지하게 하는 것을 말함.

【 생계급여 대비 생활자금 무이자대출 비율 】

연도(년)	1인 가구 생계급여	생활자금 무이자대출	생계급여 대비 생활자금 무이자대출의 비율
2022	583,444원	250,000원	42.9%
2024	713,102원	250,000원	35.1%
2025	765,444원	250,000원	32.7%
2026	820,556원	250,000원	30.5%

이에 2025년 생활자금 및 학자금(융자)의 불용액이 예산 10억 500만원 중 4억 8,600만원으로 절반 수준에 해당하고, 생계급여가 지속적으로 인상되고 있는 점을 고려하여 생활자금 무이자대출 금액의 인상을 검토할 필요가 있음.

한편, 이 사업의 목적에는 자동차사고 피해가정 유자녀의 학업 중단 문제 해결도 포함되어 있음. 그런데 현재 지원 대상을 만 18세 이하의 유자녀로 제한하고 있어, 학비 부담이 본격화되는 대학 재학 시기에는 지원을 받을 수 없는 문제가 있으므로, 대학생에 해당하는 청년층까지 지원대상을 확대할 필요가 있음.

따라서 국토교통부는 생활자금 및 학자금(융자) 사업의 지원인원에 맞는 수준의 예산을 편성하고, 생활자금 무이자대출의 지원 금액 인상 및 대학생에 해당하는 청년층까지 지원 대상을 확대하는 방안을 검토할 필요가 있음.

행정중심복합도시건설청 소관

I. 개 요

1. 총 괄

행정중심복합도시건설청(이하 “행복청”이라 함) 소관 재정은 일반회계와 행정중심복합도시건설특별회계(이하 “행특회계”라 함)로 구성되어 있음.

가. 세 입

행복청의 세입예산은 행특회계에만 편성되어 있는데, 2025회계연도 세입예산액은 2,204억 8,300만원이고, 2,983억 6,300만원을 수납하여 예산액 대비 수납률은 135.3%이며, 전년도 수납액 대비 35.1% 증가하였음.

【 2025년도 행복청 세입 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	예산액(A)	예산현액	수납액(B)	예산액 대비 수납률(B/A)	전년도 수납액(C)	전년도 수납액 대비 증감률 [(B-C)/C]
세 입	220,483	220,483	298,363	135.3	220,922	35.1

※ 자료: 행복청

세입 징수결정액은 예산액 대비 778억 8,000만원을 초과한 2,984억 8,300만원으로, 이 중 2,983억 6,300만원을 수납하고 1억 2,000만원을 미수납하여, 징수결정액 대비 수납률은 99.9%임.

【 2025년도 행복청 세입 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	예산액 (A)	징수 결정액 (B)	수납액 (C)	불납 결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	징수결정액 대비 수납률 (C/B)	예산액 대비 수납액 증감	
							금액 (C-A)	비율 [(C-A)/A]
행특회계	220,483	298,483	298,363	-	120	99.9	77,880	35.3

※ 자료: 행복청

나. 세 출

행복청의 세출예산은 일반회계와 행특회계로 구성되어 있으며, 2025년도 행복청의 세출예산액(총계 기준)은 4,323억 2,000만원이고 전년도 이월액 853억 3,500만원을 합한 예산현액은 5,176억 5,500만원으로, 이 중 3,869억 3,300만원을 집행하여 예산현액 대비 집행률은 74.7%이며, 집행액은 전년도 대비 48.6% 증가하였음.

【 2025년도 행복청 세출(총계) 결산 총괄 】

(단위: 백만원, %)

구 분	예산액	전년도 이월액	예산현액 (A)	집행액(B)	집행률 (B/A)	전년도 집행액(C)	전년도 대비 증감률 {(B-C)/C}
일반회계	211,837	-	211,837	211,837	100.0	124,796	69.7
행특회계	220,483	85,335	305,818	175,096	57.3	135,603	29.1
합 계	432,320	85,335	517,655	386,933	74.7	260,399	48.6

※ 자료: 행복청

행복청의 2025년도 회계별 세출결산 현황을 보면, 일반회계는 예산액(행특회계 전출금) 2,118억 3,700만원을 전액 행특회계에 전출하였고, 행특회계는 일반회계 전입금을 포함한 예산액 2,204억 8,300만원과 전년도 이월액 853억 3,500만원을 합한 예산현액 3,058억 1,800만원 중 1,750억 9,600만원을 집행하고, 1,267억 8,200만원을 다음연도로 이월하였으며, 불용액은 39억 4,000만원임.

【 2025년도 회계별 세출결산 총괄 】

(단위: 백만원)

구 분	예산액	예산결정 후 증감액				예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
		전년도 이월액	예비비	전용 등	이용				
총 계	432,320	85,335	-	-	-	517,655	386,933	126,782	3,940
일반회계	211,837	-	-	-	-	211,837	211,837	-	-
행특회계	220,483	85,335	-	-	-	305,818	175,096	126,782	3,940

※ 자료: 행복청

2. 세입·세출 결산

가. 일반회계

2025년도 일반회계 세입예산액 및 수납액은 없으며, 세출예산액은 2,118억 3,700만원이고 전액 행특회계 전출금으로 집행하였음.

【 2025년 일반회계 세출 결산 총괄 】

(단위: 백만원)

구 분	예산액	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
회계간전출금(행특회계)	211,837	211,837	211,837	-	-

※ 자료: 행복청

나. 행정중심복합도시건설특별회계

1) 세 입

행특회계의 2025년도 세입 징수결정액 2,984억 8,200만원 중 2,983억 6,200만원을 수납하고, 1억 2,000만원을 미수납하여 징수결정액 대비 수납률은 99.9%이며, 예산액 대비 778억 7,900만원을 초과 수납하였고, 초과수납분은 주로 전년도 이월금(853억 1,900만원)에서 발생하였음.

【 2025년 행특회계 세입결산 총괄 】

(단위: 백만원, %)

구 분	예산액 (A)	징수 결정액 (B)	수납액 (C)	불납 결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	예산액 대비 수납액 증감	
						금 액 (C-A)	비 율 [(C-A)/A]
합 계	220,483	298,482	298,362	-	120	77,879	35.3
토지대여료	-	0.6	0.5	-	0.1	0.5	순증
기타재산이자수입	328	42	39	0	3	△289	△88.1
기타재산이자외수입	-	0.1	0.1	-	-	0.1	순증
과태료	-	0.8	-	-	0.8	-	-
위약금및변상금	-	251	244	-	7	244	순증
기타경상이전수입	4,094	1,032	923	-	109	△3,171	△77.5
전년도이월금	-	85,319	85,319	-	-	85,319	순증
전년도세계잉여금	4,224	-	-	-	-	△4,224	△100
일반회계전입금	211,837	211,837	211,837	-	-	-	-

※ 자료: 행복청

행특회계의 주요 수납내역은 일반회계 전입금 2,118억 3,700만원, 전년도 이월금 853억 1,900만원, 기타경상이전수입 9억 2,300만원으로, 전체 수납액의 71.0%가 일반회계 전입금으로 구성되어 있고,

미수납내역은 기타재산이자수입 300만원, 위약금 및 변상금 700만원, 과태료 80만원, 기타경상이전수입 1억 9,000만원 등이며, 이는 체납자 재력 부족 등의 사유로 발생하였음.

2) 세 출

행특회계는 예산액 2,204억 8,300만원에 전년도 이월액 853억 3,500만원을 합한 예산현액 3,058억 1,800만원 중 1,750억 9,600만원을 집행하고, 1,267억 8,200만원을 다음연도로 이월하였으며, 불용액은 39억 4,000만원임.

주요 사업별 집행액은 복합커뮤니티센터 건립 561억 600만원, 광역교통시설 건설 83억 2,200만원, 국립박물관단지 건립 564억 2,800만원, 지방행정시설 건립 119억 6,700만원, 국가재난대응시설 건립 56억 7,200만원 등임.

【 2025년도 행특회계 사업별 세출결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	예산액	예산결정 후 증감액			예산현액	집행액	이월액	불용액
		전년도 이월	전용[483]	이용				
합계	**220,483**	**85,335**	**±2,420**	**-**	**305,818**	**175,096**	**126,782**	**3,940**
정책연구비	197	-	-	-	197	173	14	9
행정효율성증진	353	-	-	-	353	340	-	13
행정정보시스템 고도화	264	-	-	-	264	264	-	0.3
복합편의시설 운영관리	1,679	-	-	-	1,679	1,648	-	31
국립박물관단지 운영	10,925	-	-	-	10,925	10,925	-	-
세종공동캠퍼스 운영	1,263	-	-	-	1,263	1,263	-	-
종합사업관리	2,438	-	±27	-	2,438	2,390	-	48
대외유치협력기능지원	158	-	-	-	158	127	24	7
대통령제2집무실 건립	4,520	1,139	-	-	5,659	347	5,224	88
광역교통시설건설	8,423	89	-	-	8,512	8,322	46	144
국회세종의사당 건립	35,000	82,057	±1,500	-	117,057	340	116,717	-
국가재난대응시설 건립	5,821	309	±15	-	6,130	5,672	-	458
세종경찰청 청사 건립	427	41	-	-	468	433	21	14
세종경찰특공대 청사 건립	714	-	-	-	714	482	222	10
지방행정시설 건립	12,620	518	-	-	13,138	11,967	-	1,171
복합커뮤니티센터 건립	59,685	729	-	-	60,414	56,106	2,676	1,632
국립박물관단지 건립	57,882	435	±683	-	58,317	56,428	1,821	68
기본경비 등[484]	18,114	18	±77	-	18,132	17,869	16	247

※ 자료: 행복청

다음연도 이월액은 1,267억 8,200만원(예산현액의 41.5%)으로, 이월 사유는 공사기간 부족, 미지급금 이월 등이고, 주요 사업별 이월액은 국회세종의사당 건립 1,167억 1,700만원임.

483) 내역변경, 세목변경 포함

484) 기본경비, 인건비, 공무원연금부담금

불용액은 39억 4,000만원(예산현액의 1.3%)으로, 불용 사유는 공사비 낙찰차액 및 사업 집행잔액 등이고, 주요 사업별 불용액은 지방행정시설 건립 11억 7,100만원, 복합커뮤니티센터 건립 16억 3,200만원 등임.

한편, 2025년도 전용액은 24억 2,000만원(예산현액의 0.79%)으로 국회세종의사당 건립을 위한 설계공모 관리용역 시행 등에 필요한 일반연구비 확보가 주된 전용 사유임.

3. 재무결산

2025년도 말 행복청 소관 재정상태를 보면, 자산은 2조 396억 9,300만원이고, 부채는 8,900만원이며, 순자산은 2조 396억 400만원임.

자산은 전년 대비 76억 7,600만원(0.4%) 증가[485]하였는데, 이는 일반유형자산 844억 500만원 증가 등에 따른 것임.

【 2025회계연도 행정중심복합도시건설청 재무제표 요약 】

(단위 : 백만원, %)

구 분		2025년도 (A)	2024년도 (B)	증 감	
				금액 (A-B)	비율 [(A-B)/B]
재정 상태	Ⅰ. 자산	2,039,693	2,032,017	7,676	0.4%
	Ⅱ. 부채	89	71	18	25.4%
	Ⅲ. 순자산(Ⅰ-Ⅱ)	2,039,604	2,031,946	7,658	0.4%
재정 운영표	Ⅰ. 프로그램순원가	140,191	147,529	△7,338	△5.0%
	Ⅱ. 관리운영비	34,764	30,467	4,297	14.1%
	Ⅲ. 비배분비용	-	-	-	-
	Ⅳ. 비배분수익	589	284	305	107.4%
	Ⅴ. 재정운영순원가(Ⅰ+Ⅱ+Ⅲ-Ⅳ)	174,366	177,712	△3,346	△1.9%
	Ⅵ. 비교환수익 등	-	-	-	-
	Ⅶ. 재정운영결과(Ⅴ-Ⅵ)	174,366	177,71	△3,346	△1.9%
순자산 변동표	Ⅰ. 기초순자산	2,031,946	2,079,857	△47,911	△2.3%
	Ⅱ. 재정운영결과	174,366	177,712	△3,346	△1.9%
	Ⅲ. 재원의조달및이전	194,816	155,238	39,578	25.5%
	Ⅳ. 조정항목	(12,793)	(25,437)	12,644	49.7%
	Ⅴ. 기말순자산(Ⅰ-Ⅱ+Ⅲ+Ⅳ)	2,039,604	2,031,946	7,658	0.4%

※ 자료: 행복청

485) 전년 대비 자산 증감 내역: ① 유동자산(△1,100만원), ② 일반유형자산(844억 500만원), ③ 사회기반시설(△782억 2,000만원), ④ 무형자산(4억 8,000만원), ⑤ 기타비유동자산(10억 2,200만원)

재정운영결과는 1,743억 6,600만원으로 전년도 대비 33억 4,600만원(1.9%) 감소하였고, 프로그램순원가(프로그램총원가-프로그램수익)는 1,401억 9,100만원으로 전년도 대비 73억 3,800만원(5.0%) 감소하였음.

기말순자산은 기초순자산(2조 319억 4,600만원)에서 재정운영결과(1,743억 6,600만원)를 차감하고 재원의 조달 및 이전(1,948억 1,600만원)과 조정항목(△127억 9,300만원)을 가산한 금액으로서, 전년대비 76억 5,800만원(0.4%)이 증가한 2조 396억 400만원임.

Ⅱ. 검토의견

1. 행정중심복합도시건설특별회계

가. 기본경비(1011-200, 250)

○ 동 사업은 기관 공통의 경상적 운영경비를 처리하기 위한 세부사업이나, 타 세부사업에서 진행한 국외출장의 재원 부족분을 기본경비를 통해 집행하고, 국가상징구역 관련 용역을 기본경비에서 집행한 것으로 나타나는바, 행복청은 기관 공통경비와 개별 사업경비의 구분을 보다 명확히 할 필요가 있음.

1) 개요

‘기본경비’ 사업은 행복청의 기본적 기능 수행을 위하여 필요한 경상적 운영 경비를 지출하는 사업으로, 일반수용비, 공공요금 및 제세, 국내업무여비, 국외여비, 일반용역비 등 기관운영성 경비로 구성되어 있음.

2025년 기본경비 예산현액은 35억 8,500만원이며, 이 중 33억 5,700만원을 집행하고 1,500만원을 이월하였으며 2억 1,300만원을 불용하였음.

세부적으로는 기본경비(총액) 예산현액 7억 8,700만원 중 7억 1,100만원을 집행하고 7,500만원을 불용하였고, 기본경비(비총액) 예산현액 27억 9,800만원 중 26억 4,500만원을 집행하고 1,500만원을 이월하였으며 1억 3,800만원을 불용하였음.

【 2025년 기본경비 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2025년										2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 [실집행액]	전년도 이월액 제외		다음 연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경					예산 현액	집행액 [실집행액]			
기본경비(총액)	807	807	-	△20	787	711	787	711	-	75	815
기본경비(비총액)	2,778	2,778	17	3	2,798	2,645	2,781	2,628	15	138	2,947
합 계	3,585	3,585	17	△17	3,585	3,357	3,568	3,340	15	213	3,762

※ 자료: 행복청

2) 기본경비를 활용한 개별 사업 출장경비 집행의 적정성 검토 필요

행복청은 TechEx Europe 2025 국제행사 참석 및 네덜란드 선진 도시 공공건축·핵심문화지구 운영사례 조사와 관련하여, 동일 출장 1건의 경비를 행정효율성 증진 및 능력개발(1031-303)과 기본경비에 분산하여 집행하였음.

- TechEx Europe 출장 개요 -

- 출장 목적: TechEx Europe2025 국제행사 참석 및 네덜란드의 선진 도시 공공건축 및 핵심문화지구 운영 사례조사
- 출장 장소: 네덜란드(암스테르담·로테르담)
- 기간: 2025.9.24. ~ 2025.9.29.(4박 6일)
- 총 소요액: 22,451,770원

※ 자료: 행복청 제출 자료 재구성

동 출장은 디지털 기술, 도시·공공건축, 핵심문화지구 운영사례 등을 조사하기 위한 국외출장으로서, '행정효율성 증진 및 능력개발' 세부사업 중 직원의 직무능력 향상 및 교육훈련을 위하여 편성된 '직무전문성' 내역사업의 국외업무여비를 통해 집행되는 사업으로, 2025년에는 1인당 400만원씩 총 4명분인 1,600만원의 예산이 편성되었음.

구체적인 집행내역을 보면, 출장 총소요액은 22,451,770원이며, 이 중 '행정효율성 증진 및 능력개발' 세부사업의 국외업무여비에서 운임비 7,910,140원, 숙박비 4,631,010원, 일·식비 3,380,750원, 준비금 78,100원등 총 16,000,000원을 집행하였고, 부족분은 기본경비의 국외업무여비 6,329,170원과 공공요금및제세 122,600원으로 집행하였음.

【 TechEx Europe 2025 출장 경비 세부사업별 분담 내역 】

(단위: 천원)

세부사업(비목)	운임비	숙박비	일·식비	준비금	통신비	계
행정효율성 증진 및 능력개발 (국외여비)	7,910	4,631	3,381	78	-	16,000
기본경비 (국외여비)	6,329	-	-	-	-	6,329
기본경비 (공공요금및제세)	-	-	-	-	123	123
합 계	14,239	4,631	3,381	78	123	22,452

※ 자료: 행복청 제출자료 재구성

특히 행복청이 제출한 정산내역에 따르면, 항공운임 및 통신비 13,824,290 중 7,372,520원은 '행정효율성 증진 및 능력개발' 세부사업에서, 나머지 6,451,770원은 '기본경비'의 국외업무여비에서 지급된 것으로 나타나는바, 동일 출장의 동일한 항공운임 비용이 두 개의 세부사업으로 분할되어 집행된 것을 확인할 수 있음.

【 국외여비 내 운임비 분담 구조 】

(단위: 원)

비용 항목	총액	행정효율성 증진 및 능력개발(1031-303)	기본경비(1011-200, 250)
항공운임	13,701,690	7,372,520	6,329,170
통신비	122,600	-	122,600
합계	13,824,290	7,372,520	6,451,770

※ 자료: 행복청

또한, 해당 출장과 관련하여 USIM 구매 등 통신비 122,600원이 기본경비의 공공요금및제세에서 집행되었음.

이에 대하여 행복청은 당초 “행정효율성 증진 및 능력개발” 세부사업의 국외여비에서 출장 경비를 집행하려 하였으나, 해당 세부사업 여비예산이 부족하여 일부를 기본경비에서 집행하였다고 밝히고 있음.

그러나 “행정효율성 증진 및 능력개발”은 조직 역량강화와 교육·연수 성격의 세부사업이고, 기본경비는 기관 공통의 경상적 운영경비를 처리하는 세부사업이라는 점에서, 동일 출장의 경비를 두 세부사업으로 분산 집행한 것은 부적절한 측면이 있음.

특히 세부사업의 예산이 부족하다는 이유로 기관 공통경비를 보완 재원처럼 활용한 것은 기본경비와 개별 사업 예산 간 경계를 모호하게 하고, 국회가 세부사업별 집행의 실질을 정확히 파악하는 데 어려움을 초래할 수 있다는 점에서 예산심사 및 재정통제의 실효성을 약화시킬 우려가 있음.

또한 통신비 역시 해당 출장 수행과 직접 관련되는 비용이라는 점에서, 원칙적으로는 해당 출장의 사업 예산 안에서 처리하는 것이 타당한 집행이라고 볼 수 있음.

따라서 행복청은 향후 국외출장과 같이 목적성이 분명한 경비는 원칙적으로 해당 세부사업 예산으로 집행하도록 하고, 사업 수행에 필요한 여비와 부대경비 역시 예산편성 단계에서 정확히 반영함으로써 기본경비와 개별 사업경비의 구분을 명확히 할 필요가 있음.

3) 국가상징구역 관련 용역의 별도 사업 편성 필요

국가상징구역은 세종의사당과 대통령세종집무실을 포함하는 행정수도의 핵심적인 상징공간을 의미함.

【 국가상징구역 사업 내용 】

ㅇ 위치: 세종특별자치시 세종동 (S-1 생활권)

ㅇ 부지 면적: 약 210만m2

ㅇ 추진 경과

- 24.06: 마스터플랜 공모 관리용역 착수
- 25.12: 국가상징구역 마스터플랜 당선작 발표
- 26.01: 국가상징구역 마스터플랜 구체화 용역 추진
- 26.01: 대통령세종집무실 건축설계 공모
- 26.01: 국회세종의사당 마스터플랜 국제 공모 시행

ㅇ 국가상징구역 마스터플랜 구체화용역 개요

- 용역기간 : '26.1~.7월
- 용역내용 : 집무실, 의사당 등 국가중추시설과 시민들을 위한 개방공간 및 지원시설 등 조성 추진
- 추진일정 : 국가상징구역 마스터플랜(안) 마련 및 도시계획 반영('26.下)



국가상징구역 종합계획



마스터플랜 당선작 조감도

※ 자료: 행복청

행복청은 2025회계연도에 국가상징구역과 관련하여 ① 국가상징구역 국민소통을 위한 국민참여단 운영 용역비 확보, ② 국가상징구역 조성 관련 전문가 및 국민 의견 수렴을 위한 토론회 용역비 확보를 위하여 기본경비 7,900만원을 전용하여 집행하였음.

【 국가상징구역 관련 기본경비 전용 내역 】

(단위: 백만원)

구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
전용 ('25.8.8.)	기본경비(비총액) (1011-250)	일반수용비 (210-01)	28	기본경비(비총액) (1011-250)	일반용역비 (210-14)	국가상징구역 국민소통을 위한 국민참여단 운영 용역비 확보
		관리용역비 (210-15)	9			
		일반연구비 (260-01)	27			
전용 ('25.10.17.)	기본경비(비총액) (1011-250)	관리용역비 (210-15)	4	기본경비(비총액) (1011-250)	일반용역비 (210-14)	국가상징구역 조성 관련 전문가 및 국민 의견 수렴을 위한 토론회 용역비 확보
		국내여비 (220-01)	25			

주) 25. 8. 8자 전용 중 4,900만원만 국가상징구역 국민소통을 위한 국민참여단 운영 용역비에 활용됨
※ 자료: 행복청

기본경비는 기관 운영을 위한 경상적 성격의 경비로, 국가상징구역과 같이 대통령세종집무실 및 국회세종의사당과 연계되어 추진되는 개별 정책사업 관련 경비를 기본경비에서 집행하는 것은 기관 공통 경비와 개별 사업경비의 구분을 모호하게 할 우려가 있음.

【 2025회계연도 행복청 국가상징구역 관련 집행 현황 】

(단위: 백만원)

사업명	집행내용	세부사업명	비목	예산액	집행액	이월액
국민참여단 운영	용역 선금	기본경비	일반용역비	49	34	15
토론회 운영	국가상징구역 토론회 운영	기본경비	일반용역비	30	30	-
마스터플랜 구체화 용역	용역 선금	대통령세종집무실 건립	일반연구비	1,000	300	700

※ 자료: 행복청

이에 대하여 행복청은 국가상징구역 관련 국민참여단 운영 및 토론회 관련 용역이 행정수도 완성이라는 행복청의 핵심업무에 대한 국민의견 수렴 및 소통 업무이므로 기관 공통의 기본경비 성격에 부합한다고 설명하였음.

그러나, 국가상징구역 조성은 대통령세종집무실 건립(2031-307), 국회세종의사당 건립(2033-315)이라는 별도의 세부사업과 연계되어 수행되는 대규모 도시 조성 사업에 해당하며,

국가상징구역과 관련한 '국가상징구역 마스터플랜 구체화 용역'은 '대통령세종집무실 건립'(2031-307) 사업에서 집행된 점을 고려했을 때, 행복청도 국가상징구역을 대통령세종집무실 건립사업과 연계하여 집행하고 있음을 확인할 수 있음.

이와 같이 대통령세종집무실 및 국회세종의사당과 함께 추진되는 국가상징구역 관련 경비를 별도 사업으로 편성하지 않고 기본경비의 전용·세목조정을 통해 집행하는 것은, 결과적으로 기관 공통경비를 개별 정책사업의 보완재원처럼 활용하는 구조로 볼 여지가 있음.

특히 이러한 방식은 국가상징구역 관련 사업의 규모와 내용을 별도 사업 단위로 명확히 드러내지 못하게 하여, 국회가 해당 사업의 필요성과 집행 적정성을 예산 과정에서 충분히 심사하는 데 한계를 초래할 수 있다는 점에서 예산심사 및 재정통제의 실효성을 약화시킬 우려가 있음.

더욱이 행복청은 국가상징구역 마스터플랜 구체화 용역은 대통령세종집

무실 건립 사업에서 집행한 바, 국가상징구역 관련 비용이 기본경비와 대통령세종집무실 건립 사업 등 여러 세부사업에 분산되어 집행되고 있는 구조라고 할 수 있음.

따라서 국가상징구역 조성은 대통령세종집무실 및 국회세종의사당과 함께 추진되는 하나의 핵심 사업이라는 점을 고려하여, 향후에는 기본경비가 아닌 별도의 사업단위 또는 최소한 별도 내역사업으로 관리하는 것이 타당할 것으로 보임.

다만, 「행복도시법」상 공공건축물의 건축, 부지매입 및 광역교통시설 건설에 대한 지출한도(2003년도 불변가격 기준 8조5천억원) 상한이 명시되어 있으며[486], 이에 따라 지출한도에 포함하는 예산과 그렇지 않은 예산을 프로그램으로 구분하여 편성·집행하고 있는 점[487]을 감안할 때 국가상징구역 조성 사업에 해당하는 예산을 단일 세부사업으로 편성하는 것이 타당한지에 대한 검토도 필요할 것으로 보임.

---

486) **「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 제51조(국가예산 지출의 상한)** 행정중심복합도시 건설과 관련하여 정부청사 등 공공건축물의 건축(부지 매입비용을 포함한다)과 행정중심복합도시 광역교통시설의 건설을 위하여 국가예산에서 지출하는 금액은 **8조5천억원(2003년도 불변가격 기준으로 산정한 금액을 말한다)을 초과할 수 없다**.

487) 행복도시법에 따라 행특회계는 공공건축물의 건축, 광역교통시설 건설사업(2000프로그램)과 기타사업(1000프로그램)을 구분하여 편성하고 있음.

나. 세종공동캠퍼스 공익법인 운영(1031-515)

○ ‘세종공동캠퍼스 공익법인 운영’ 사업은 공동캠퍼스운영법인의 자체수입 및 인건비 수요 추계가 실제 운영여건과 큰 차이를 보이고, 공동캠퍼스운영법인의 고유사업이 상당 부분 축소된바, 행복청은 공동캠퍼스 운영 취지에 부합하도록 운영방식과 재원 구조를 재정비할 필요가 있음.

1) 개요

세종공동캠퍼스는 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 (이하 “「행복도시법」”이라 한다) 제63조의9[488]에 따라 산학연 협력 활성화를 통한 자족기능 확충을 위하여 조성하는 미래형 캠퍼스로서, 다양한 수요에 대응하기 위해 캠퍼스를 임대형과 분양형으로 나누어 사업시행자인 한국토지주택공사(LH)가 조성하고 있음.

그리고, 임대형은 2024년 9월에 서울대 등 4개 대학이 입주하고 충남대가 2026년 입주하였으며, 분양형은 2028년 충남대, 공주대, 2030년 고려대 등 3개 대학이 입주하는 것으로 계획하고 있음.

---

488) **「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 제63조의9(공동캠퍼스 조성 및 운영 등)** ① 건설청장은 산학연 협력 활성화를 통한 자족기능 확충을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 사업시행자로 하여금 다음 각 호의 자가 입주할 수 있는 교사(校舍), 연구시설 등과 그 부지(이하 “공동캠퍼스”라 한다)를 조성하게 할 수 있다.
1. ~ 3. (생 략)
② ~ ④ (생 략)
⑤ 건설청장은 공동캠퍼스를 효율적으로 운영·관리하고, 학문 및 과학기술의 연구·조사·개발·보급 등 지원을 위하여 「공익법인의 설립·운영에 관한 법률」 제2조에 따른 공익법인(이하 “공익법인”이라 한다)을 공동캠퍼스에 둘 수 있다. 이 경우 공익법인의 설립 등기와 정관 및 사업의 내용, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

- 세종공동캠퍼스 개요 -

▪ 위　　치 : 세종특별자치시 4-2생활권 대학용지(대학4-2·7～16)
▪ 조　　성 : 다양한 수요대응을 위해 캠퍼스를 분양형과 임대형으로 나누어 사업시행자(LH)가 조성(총사업비 약 2,800억원 투입)
▪ 구　　성 : 임대형 캠퍼스(LH가 건물을 건립·기부하여 운영법인이 임대) 및 분양형 캠퍼스(LH가 부지를 조성·분양하여 입주기관이 교사시설 건립)
※ (임대형) 총 연면적 약 7.3만㎡(입주공간 3만㎡, 공동이용시설 3.9만㎡)
(분양형) 총 부지면적 약 16.2만㎡(10개 필지, 필지별 0.9～1.8만㎡)
▪ 정　　원 : 총 학생정원 약 3천명(임대형 1천명, 분양형 2천명)

※ 자료 : 행복청

【 세종공동캠퍼스 입주(예정) 대학 현황 】

구분	대학	정원(명)	계열	연면적(㎡)	현재 단계	개교(예정)
임대형	서울대	72	행정·정책대학원	2,400	개교 완료	'24년 9월
	KDI	114	행정·정책대학원	2,400		
	한밭대	252	AI / ICT 등 대학·대학원	5,000		
	충북대	150	수의대·대학원	4,715		
	충남대	290	의대·대학원	14,990		'26년 3월
분양형	충남대	800	AI / ICT 등 대학·대학원	35,984 (부지면적)	캡퍼스 건립공사 중	'28년
	공주대	599	AI / ICT 등 대학·대학원	25,102 (부지면적)		
	고려대 (세종캠퍼스)	790	행정전문대학원, IT·AI 관련 대학	32,370 (부지면적)	부지매입 예정('26.7.)	'30년

※ 자료: 행복청

'세종공동캠퍼스 공익법인 운영' 사업은 세종공동캠퍼스의 원활한 운영 및 관리를 위하여 세종공동캠퍼스 공익법인(이하 "공익법인"이라 한다)에 출연금을 지원하는 것으로, 이 사업의 2025년 결산현황을 보면, 예산액 12억 6,300만원 전액을 공익법인에 교부하였음.

【 2025년도 세종공동캠퍼스 공익법인 운영 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구분	2025년								2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
세종공동캠퍼스 공익법인 운영	1,263	1,263	-	-	1,263	1,263 [1026]	-	- [237]	900
- 기관운영출연금 (350-01)	1,257	1,257	-	-	1,257	1,257 [1,020]	-	- [237]	900
- 사업출연금 (350-01)	6	6	-	-	6	6 [6]	-	- [-]	-

※ 자료: 행복청

2) 대학지원 등 공동캠퍼스 고유기능 수행체계 재정비 필요

공익법인은 「행복도시법」 제63조의9제5항[489]에 따라 설립되어, 공동캠퍼스 시설의 운영·관리뿐 아니라 대외 교류협력·홍보, 학자금·장학금 또는 연구비 보조, 연구실·도서관 등 시설 운영, 입주기관 유치·지원 및 입주기관 간 교류·협력 활성화 등을 주요 업무로 하고 있음[490].

이처럼 공익법인은 공동캠퍼스의 집적 효과를 제고하고, 입주 대학 간 연계 및 통합적 운영을 통한 공동캠퍼스 운영의 효율성을 높이기 위해 설립·운영되는 기관이므로, 정부출연금은 대학지원·공동교육·교류협력 등 공동캠퍼스의 고유 기능이 실질적으로 작동하도록 뒷받침하는 방향으로 집행

---

489) 「**신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법**」
제63조의9(공동캠퍼스 조성 및 운영 등) ① 건설청장은 산학연 협력 활성화를 통한 자족기능 확충을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 사업시행자로 하여금 다음 각 호의 자가 입주할 수 있는 교사(校舍), 연구시설 등과 그 부지(이하 "공동캠퍼스"라 한다)를 조성하게 할 수 있다.⑤ 건설청장은 공동캠퍼스를 효율적으로 운영·관리하고, 학문 및 과학기술의 연구·조사·개발·보급 등 지원을 위하여 「공익법인의 설립·운영에 관한 법률」 제2조에 따른 공익법인(이하 "공익법인"이라 한다)을 공동캠퍼스에 둘 수 있다. 이 경우 공익법인의 설립 등기와 정관 및 사업의 내용, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

490) **「세종공동캠퍼스운영법인 정관」**
제4조(목적사업) 법인은 제2조 목적을 달성하기 위하여 행복도시법 시행령 제29조의6 제3항에 따라 다음 각 호의 목적사업을 수행한다.
1. 공동캠퍼스 시설의 운영·관리
2. 공동캠퍼스의 대외 교류협력·홍보
3. 공동캠퍼스의 학자금·장학금 또는 연구비 보조나 지급
4. 학문 및 과학기술의 연구·조사·개발·보급 등을 위한 연구실·도서관 등의 시설 운영
5. 입주기관 유치·지원 및 입주기관 간 교류·협력 활성화
6. 행복도시법 시행령 제29조의5제3항에 따른 입주승인에 관한 의견제시
7. 행복도시법 제63조의9제2항에 따라 한국토지주택공사(LH)가 기부 또는 출연한 공동캠퍼스 시설 및 부지에 대한 입주계약
8. 제1호부터 제5호까지의 규정에 따른 사업의 목적 달성을 위한 다음 각 목의 부대사업
   가. 입주대학의 업무지원 및 외국교육연구기관의 유치·설립 지원
   나. 교육·연구기관 지원기금 조성 및 운용
   다. 산·학·연 연계 사업 및 국제화 지원
   라. 교육·연구기관 유치를 위한 홍보 등 마케팅을 통한 브랜드 관리
   마. 캠퍼스 등 시설의 추가 확장 및 확충에 관한 사항
9. 기타 공동캠퍼스 활성화를 위하여 주무관청이나 지방자치단체 등이 위탁하는 사업

될 필요가 있음.

공익법인은 2025회계연도에 총 3차례의 추가경정예산을 편성하였는데, 2차 추가경정예산 대비 3차 추가경정예산의 경우 인건비는 6억 7,700만원에서 8억 5,500만원으로 1억 7,800만원 증액된 반면, 사업비는 6억 5,700만원에서 3억 1,100만원으로 3억 4,500만원 감액되었음.

행복청 제출자료에 따르면 사업비 집행률이 95.6%로 높게 나타나나, 이는 공익법인이 3차 추가경정예산을 통해 사업비 예산현액이 대폭 축소되었기 때문이며, 실제로 2차 추가경정예산에 따른 사업비 집행률은 45.3%에 불과하여, 최종 집행률만으로 사업비 집행이 원활하였다고 보기 어려운 측면이 있음.

【 2025년 공익법인 추경 조정 및 결산 현황 】

(단위: 천원, %)

구분	2차 추경(A)	3차 추경(B)	증감(B-A)	집행액(C)	집행잔액 (B-C)	집행률 (C/B)
인건비	677,000	855,507	+178,507	620,579	234,928	73.0
경상비	3,647,085	3,696,764	+49,679	3,678,540	18,224	99.5
사업비	657,670	311,745	△345,925	298,156	13,589	95.6

※ 자료: 행복청

사업별로 살펴보면 교류협력사업은 1억 1,000만원에서 1,000만원으로, 공동커리큘럼개발은 4,100만원에서 600만원으로 각각 대폭 축소되었고, 대학지원사업은 최종 예산 1,366만원 중 실제 집행액이 177만원에 그쳐 집행률이 13.0% 수준에 불과하였음.

【 2025년 공동캠퍼스 고유기능 관련 사업비 집행 현황 】

(단위: 천원, %)

사업명	2차 추경	3차 추경	증감	결산 집행액	집행잔액	집행률
교류협력사업	110,000	10,000	△100,000	10,000	-	100.0
공동커리큘럼개발	41,000	6,000	△35,000	6,000	-	100.0
대학지원사업	13,665	13,665	-	1,771	11,894	13.0

※ 자료: 행복청

이러한 추가경정예산 및 결산을 종합하면, 2025년에는 대학지원·공동교육·교류협력 등 공익법인의 고유기능 관련 사업의 집행이 크게 축소된 것으로 볼 수 있음.

이에 대하여 행복청은 충남대학교 입주 지연[491], 공간임대 개시 지연, 주차장 유상운영 제약 등으로 자체수입이 감소하였고, 재산세·종합부동산세 등 세금 부담이 발생하였으며, 국비 확보의 불확실성 속에서 제한된 재원을 세금 납부 및 최소한의 운영유지에 우선 배분할 수밖에 없었다고 설명하고 있음.

실제로 행복청이 제출한 자료를 보면, 공익법인의 자체수입이 당초 계획 대비 저조한 것으로 나타남.

491) 충남대학교는 '25.2월 공문을 발송하여 당초 '25.3월로 계획되어 있던 입주시기를 '25.9월로 변경 요청하였고, 이에 행복청은 입주심사위원회를 통해 입주시기를 '25.9월로 변경하며 '25.9월 임대계약을 체결하는 것을 조건으로 조건부 의결하였음. 그러나, 충남대학교는 의대 내 반발, 교육 환경 구축 등을 이유로 '25.9월 입주를 하지 않으며 '26.3월로 추가 연장을 요청하였음.
행복청은 입주조건('25.9월 개교) 위반에 따른 시정명령 및 입주승인 취소 등의 절차를 설명하며 충남대의 입주를 촉구하였고, 충남대학교는 '25.10월 임대차 계약을 체결함.

【 2025 회계연도 공익법인 자체수입 추정 및 실적 비교 】

(단위: 백만원)

구분	추정액	실제 수입액	증감	비고
계	4,261	2,355	△1,906	
임대수입	1,997	1,168	△829	충남대 입주 지연, 공간임대 대관 지연
관리비 수입	2,061	1,047	△1,014	충남대 입주 지연 영향
주차료	203	11	△192	주차장 유상운영 2025.7월 개시
기타수익	-	114	114	부가세 환급, 수도료 정산, 전기료 환급 등
이월결산잉여금	-	15	15	전기이월금

※ 자료: 행복청

공익법인의 당초 사업계획상 2025회계연도 자체수입 추정액은 42억 6,100만원이었으나, 연도 중 감액 조정이 이루어졌으며, 실제 수입은 23억 5,500만원에 그쳐 최초 계획 대비 19억 600만원이 감소하였음.

공익법인의 자체수입은 입주대학의 개교 시점, 공간임대 가동 시기 등에 직접 영향을 받는 구조이므로, 충남대학교 입주 지연과 공간임대·주차장 운영 지연이 수입 감소의 주요 배경으로 작용하였다는 행복청의 설명은 타당한 측면이 있음.

다만 연초 계획 대비 자체수입 여건이 크게 악화되면서 공동캠퍼스 법인 운영과 고유사업 추진을 위한 재원 운용에 제약이 발생하였고, 제한된 재원이 세금 부담과 최소 운영유지에 우선 배분됨에 따라 대학지원사업의 집행률이 약 13%에 그치는 등 공동커리큘럼 개발, 대학지원, 공동교육 및 교류협력 관련 사업이 계획 대비 축소 집행된 것으로 나타남.

한편 공익법인의 고유사업 축소 배경으로 인력수요 산정의 적정성도 함께 점검할 필요가 있음.

공익법인은 2차 추가경정예산을 통해 인건비 예산을 감액하여 공공요금 재원을 확보하고자 하였으나, 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」[492]상 인건비와 타 비목 간 전용을 최소화하도록 규정하고 있어 3차 추경에서 다시 본예산 수준으로 재편성하였음.

【 2025년 공익법인 인건비 결산 현황 】

(단위: 천원, %)

비목	본예산	1차 추경	2차 추경	3차 추경	최종 집행액	이월액	불용액	집행률
계	855,507	855,507	677,000	855,507	620,579	14	234,914	73
기본연봉	665,906	665,906	497,044	653,937	474,944	13	178,980	73
급식수당 외	51,000	51,000	70,274	63,187	53,515	-	9,672	85
퇴직급여 충당금	59,742	59,742	47,276	59,648	42,613	-	17,035	71
법정부담금	78,859	78,859	62,406	78,735	49,507	1	29,227	63

※ 자료: 행복청

492) 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」 p.43-44
인건비와 타 비목간 전용 최소화
가) 인건비에서 타 비목으로 전용
○ 인건비 관련 비목에 잉여재원이 발생하더라도 다른 비목으로의 전용은 다음의 경우로 최소화 되도록 하여야 한다.
- 「예산성과금」을 지급하기 위해 전용하는 경우
- 정부업무의 외부 위탁·대행에 따라 관련 인건비를 관리용역비(210-15목), 민간위탁사업비(320-02목) 등 위탁·대행 사업비로 전용하는 경우
- 국민연금, 건강보험, 고용보험(별정직 및 임기제 공무원에 대한 고용보험 포함) 및 산재보험 등 고용부담금(320-09목)을 지급하기 위해 전용하는 경우
- 기타 채무상환, 재해대책비, 법정경비 등 지출이 불가피한 경비에 부족이 발생하여 전용하는 경우

결론적으로 인건비는 본예산 8억 5,500만원에서 2차 추가경정예산을 통해 6억 7,700만원으로 감액되었으나, 3차 추가경정예산으로 8억 5,500만원으로 복귀된 후, 최종적으로 6억 2,000만원을 집행하여 집행률이 73%에 그침.

이처럼 인건비에서 집행잔액이 발생한 점은, 예산 편성 당시 인건비 수요 산정이 적정하게 이루어졌는지 점검할 필요가 있음을 보여줌.

【 2025년 공익법인 월별 정원·현원 현황 】

월	정원	현원	공석 수	주요 변동 사항
1월	12	9	3	
2월	12	9	3	
3월	13	10	3	이사장 상근 승인
4월	13	10	3	
5월	13	10	3	
6월	13	9	4	상임이사 퇴직, 기술지원팀 퇴직
7월	13	8	5	행정팀 1명 퇴직
8월	13	8	5	
9월	13	7	6	기술지원팀 1명 퇴직
10월	13	7	6	
11월	13	6	7	휴직자 퇴직
12월	13	7	6	정규직 재채용

※ 자료: 행복청

공익법인의 월별 정원·현원을 보면 2025년에는 연중 지속적으로 공석이 발생하였고, 하반기로 갈수록 공석 규모가 확대된 것으로 나타남.

이에 대하여 행복청은 정원은 임대형·분양형 캠퍼스가 모두 운영되는 최종 운영단계를 기준으로 한 것이며 향후 분양형 캠퍼스 입주 시 단계적으로 정원을 충원할 예정이라고 설명하고 있음.

또한 운영법인은 초기 채용을 계약직으로 진행한 후 정규직 재채용 방식으로 인력운영 계획을 수립하였기 때문에 지속적인 결원이 나타나는 것이라고 설명하고 있음.

그러나 공익법인은 본예산 편성 당시 실제 운영단계와 현원 수준을 기반으로 인건비를 산정한 것이 아니라, 최종 운영단계를 기준으로 한 정원을 전제로 편성한 것을 확인할 수 있음.

【 인건비 산출기준 】

(단위: 천원)

구분	산출기준	금액
기본연봉	이사장 **1명** 114,000 + 상임이사 **1명** 91,300 + 팀장 **1명** 86,907 + 차장 **1명** 67,621 + 차장 **1명** 26,700 + 과장 **3명** 138,370 + 대리 **1명** 32,991 + 대리 **3명** 96,048	653,937
가족수당	300 × 12개월	3,600
직책수당	정원 기준 직책수당	7,200
특식수당	150 × 12개월 × 11명	19,800
시간외근무수당	150 × 12개월 × 9명 + 150 × 9개월 × 1명	17,550
연차수당	정원 기준 연차수당	15,037
인건비 합계	정원 11명 기준 산정	717,124
퇴직급여충당금	715,774 × 1/12	59,648
법정부담금	715,774 × 11%	78,735
총 계		**855,507**

※ 자료: 행복청

즉, 정원보다 적은 인원을 뽑는 것을 계획하였음에도 정원을 기준으로 인건비를 산정함에 따라 구조적으로 인건비가 과대추계 되는 상황을 초래했다고 볼 수 있으며, 이로 인해 인건비가 남게 되어 이를 전용하여 공공요금 납부에 사용하고자 한 것으로 볼 수 있음.

인건비는 다른 용도로 사용하기 어려운 경직적 성격의 경비이므로, 실제 운영단계에 비해 과다하게 편성될 경우 구조적으로 집행잔액이 발생하고, 정부출연금 확보가 불확실한 상황에서는 고유사업에 투입될 재원을 잠식하여 재원 운용의 효율성을 저해할 우려가 있음.

따라서 공익법인은 인건비를 산정함에 있어서 실제 채용 현황, 결원 가능성 및 운영단계를 반영하여 인건비 소요를 보다 정밀하게 산정할 필요가 있음.

결론적으로 자체수입 감소와 인건비 추계의 부정확성으로 인해 공익법인의 고유사업이 축소되는 문제가 발생하고 있는 만큼, 행복청은 향후 공익법인의 운영모델을 재정비하여 대학지원・공동교육・교류협력 등 공동캠퍼스의 고유기능 관련 사업이 반복적으로 후순위로 조정되지 않도록 할 필요가 있음.

아울러 실제 운영단계에 부합하는 인력・인건비 수요를 정밀하게 산정하고, 제한된 재원이 세금 부담과 최소 운영유지에 편중되지 않도록 재원배분 방식을 함께 정비할 필요가 있음.

특히 「행복도시법」 부칙에 따르면 재정적 지원에 관한 규정[493]은 2029년까지 효력을 갖는 한시 규정[494]이기 때문에 향후 국가의 출연금 지원의 지속 여부가 불확실한 상황을 고려하여, 고유사업 정비 및 자체수입 확보를 위해 더 노력할 필요가 있을 것으로 보임.

493) **「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」**
제45조(회계의 세입과 세출) ② 회계의 세출은 다음 각 호와 같다.
10의2. 제63조의9에 따른 **공동캠퍼스 공익법인의 설립·운영에 필요한 비용**
제63조의9(공동캠퍼스 조성 및 운영 등) ⑥ 공익법인은 제5항에 따른 사업을 수행하기 위하여 필요한 자금을 다음 각 호의 재원으로 조달한다.
1. **국가 또는 국가 외의 자의 출연금 또는 보조금**
2. 기관·단체·개인·법인 등의 기부금 또는 후원금
3. 자산운영과 관련된 이자수익금
4. 공익법인의 사업 수익금
5. 그 밖의 수익금
⑦ 건설청장 또는 지방자치단체의 장은 **공익법인의 설립·운영에 필요한 비용을 출연 또는 보조할 수 있다.**

494) **「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」**
부 칙 <법률 제19770호, 2023. 10. 24.>
제2조(비용지원의 유효기간) 제45조제2항제10호의2, 제63조의9제6항 및 제7항의 개정규정은 **2029년 12월 31일까지 효력**을 가진다.

다. 대통령세종집무실 건립(2031-307), 국회세종의사당 건립(2033-315)

○ 대통령세종집무실 건립 및 국회세종의사당 건립은 전년도 결산심사에서 반복 이월이 지적되었음에도 2025회계연도에도 대규모 이월이 지속되었고, 특히 설계·보상 등 사업단계보다 예산이 선행 편성된 측면도 나타나는바, 행복청은 사업단계별 예산편성의 정밀성을 높일 필요가 있음.

1) 개요

가) 대통령세종집무실 건립(2031-307)

‘대통령세종집무실 건립’ 사업은 지역균형발전 및 국정운영 효율화를 위해 행정중심복합도시에 대통령과 그 소속기관의 집무실을 건립하려는 것임.

- 대통령세종집무실 건립 사업 개요 -

- 위　　치 : 세종시 세종동
- 사업규모 : 연면적 40,102㎡, 대지면적 150,000㎡
- 사 업 비 : 4,042억원
- 사업기간 : 2023. ∽ 2029.

※ 자료: 행복청

이 사업의 2025년 결산을 보면, 예산액 45억 2,000만원과 전년도 이월액 11억 3,900만원을 합한 예산현액 56억 5,900만원 중 3억 4,700만원을 집행(6.1%)하고, 52억 2,400만원을 이월하였으며, 8,800만원을 불용하였음.

【 2025년도 대통령세종집무실 건립 사업 결산 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년								2026년
	본예산	추경	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
대통령세종집무실건립	4,520	4,520	1,139	-	5,659	347	5,224	88	24,000
- 사업추진비(240-01)	20	20	-	-	20	20	-	-	10
- 일반연구비(260-01)	1,000	1,000	139	-	1,139	327	812	-	-
- 건설보상비(410-00)	-	-	-	-	-	-	-	-	8,684
- 기본설계비(420-01)	3,300	3,300	1,000	-	4,300	-	4,212	88	-
- 실시설계비(420-02)	-	-	-	-	-	-	-	-	15,306
- 시설부대비(420-05)	200	200	-	-	200	-	200	-	-

※ 자료: 행복청

나) 국회세종의사당 건립(2033-315)

'국회세종의사당 건립' 사업은 국정운영 효율성 제고 및 지역균형발전을 위해 행정중심복합도시에 국회분원으로서 국회세종의사당을 건립하려는 것임.

- 국회세종의사당 건립 사업 개요 -

- 위　　치 : 세종특별자치시 세종동
- 사업규모 : 부지면적 631,000㎡
- 총사업비: 37,415억원
- 사업기간: 2019. ~ 2030. (향후 변경 예정)

※ 자료: 행복청

이 사업의 2025년 결산을 보면, 예산액 350억원과 전년도 이월액 820억 5,700만원을 합한 예산현액 1170억 5,700만원 중 3억 4,000만원을 집행하고 1167억 1,700만원을 이월하였음.

【 2025년도 국회세종의사당 건립 사업 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2025년							2026년
	본예산	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
· 국회세종의사당 건립	35,000	82,057	±1,500	117,057	340	116,717	-	95,640
- 일반연구비 (260-01)	-	-	1,500	1,500	340	1,160	-	-
- 건설보상비 (410-00)	35,000	70,000	△1,500	103,500	-	103,500	-	72,862
- 기본조사설계비 (420-01)	-	12,057		12,057	-	12,057	-	22,778
합 계	35,000	82,057	±1,500	117,057	340	116,717	-	95,640

※ 자료: 행복청

2) 연례적 이월 방지를 위한 사업단계별 예산편성의 정합성 제고 필요

‘대통령세종집무실 건립’ 및 ‘국회세종의사당 건립’ 사업은 예산이 반영된 첫해부터 2025년까지 일정 지연으로 예산액 대부분이 이월되고 있음.

‘대통령세종집무실 건립’ 사업을 살펴보면, 예산이 처음 반영된 2023년도에는 본예산 3억원 전액이 이월되었고, 2024년도에는 예산현액 13억 2,000만원 중 사업추진비 2,000만원, 관리용역 선금 8,500만원이 집행되고 7,600만원이 불용되었으며 11억 3,900만원이 이월되었으며,

국가상징구역 마스터플랜 공모 등 본격적인 사업추진을 위한 절차가 진행된 2025년도에도 예산현액 56억 5,900만원 중 90%가 넘는 금액이 이월되었음.

그리고, ‘국회세종의사당 건립’ 사업을 살펴보면, 예산이 처음 반영된 2019년도에는 본예산 10억원 전액이 이월되었고, 2020년도와 2021년도에도 예산현액 각각 20억원, 147억 2,700만원 전액이 이월되었음.

2022년도에는 예산현액 147억 2,700만원 중 일반연구비 25억 4,200만원이 집행되고 1억 2,800만원이 불용되었으며, 120억 5,700만원이 이월되었음.

또한, 2023년도와 2024년도에 각각 건설보상비 350억원이 이월되는 등 2024년도에 이월된 예산은 820억 5,700만원이며, 2025년도에도 예산현액 1,170억 5,700만원 중 1,167억 1,700만원이 이월된 것으로 나타남.

【 ‘대통령세종집무실 건립’ 및 ‘국회세종의사당 건립’ 사업 예산 집행현황 】

(단위: 백만원)

구 분	연도	본예산	전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
대통령세종집무실 건립	2023년	300	-	-	300	-	300	-
	2024년	1,020	300	-	1,320	105	1,139	76
	2025년	4,520	1,139	-	5,659	347	5,224	88
국회세종의사당 건립	2019년	1,000	-	-	1,000	-	1,000	-
	2020년	1,000	1,000	-	2,000	-	2,000	-
	2021년	12,727	2,000	±2,670[1)]	14,727	-	14,727	-
	2022년	-	14,727	-	14,727	2,542	12,057	128
	2023년	35,000	12,057	-	47,057	-	47,057	-
	2024년	35,000	47,057	-	82,057	-	82,057	-
	2025년	35,000	82,057	±1,500[2]	117,057	340	116,717	-

주1) 기본계획용역을 위한 기본설계비 1,670백만원, 실시설계비 1,000백만원 일반연구비로 전용
2) 건축설계공모 관리용역 추진을 위해 건설보상비를 일반연구비로 전용
※ 자료: 행복청

이들 사업 예산의 2024회계연도 이월에 대하여, 행복청은 대통령세종집무실건립 사업의 경우 관계기관 협의 지연과 국가상징구역 통합 국제설계공모 관리용역의 과업기간 연장[495]으로 인해 이월이 발생하였고,

국회세종의사당 건립 사업의 경우 관련 법령 제정 지연, 국회세종의사당 건립위원회 구성·운영 및 총사업비 협의 순연 등으로 이월[496]이 발생하였다고 설명한 바 있음.

이에 따라 2024회계연도 결산 예비심사검토보고서에서도 동 사업의 연례적 이월 문제가 반복되지 않도록 관계기관 협의를 강화하고 사업관리를 보다 철저히 할 필요가 있다는 지적이 제기된 바 있으며, 유사한 취지의 지적은 과거 결산 심사 과정에서도 여러 차례 제기된 바 있음.

---

495) 2024년 6월 대통령세종집무실의 건축설계와 국가중추시설이 입지하는 세종동 일대 약 210만㎡의 도시계획을 통합한 국제설계공모를 추진하기 위하여 공모관리용역을 착수하고 2025년 4월에 준공하기로 계획하였으나, 관계기관 협의 소요일정을 고려하였을 때 과업기간 연장이 필요하다는 용역진의 요청에 따라 용역기간을 2025년 12월까지로 변경함.

496) **「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」**
제49조(세출예산의 이월) 회계의 세출예산 중 해당 회계연도 내에 지출하지 아니한 것은 「국가재정법」 제48조에도 불구하고 다음 연도에 이월하여 사용할 수 있다.

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

「행정중심복합도시건설특별회계 세출예산 이월규정」 (행복청 훈령)
제3조(이월의 기준) ① 특별법 제51조에 따른 국가예산지출의 상한에 포함되는 사업의 예산은 이월할 수 있다. 다만, 그 회계연도부터 2회계연도를 초과하여 이월할 수 없다.
② 제1항 이외의 예산의 이월은 「국가재정법」 제48조를 따른다.
③ 제1항 및 제2항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업 중 행정중심복합도시 건설의 효율적인 추진을 위하여 행정중심복합도시건설청장이 불가피하다고 인정하는 사업의 예산은 이월할 수 있다.
1. 법령 등의 제·개정 기간 소요로 사업이 지연되는 경우
2. 정부가 국회에 제출한 예산안에 포함되지 않았으나 국회의 예산심의 과정에서 추가된 사업으로서, 예산 집행을 위한 사전 행정절차 등의 이행에 장기간이 소요되는 경우
3. 국정과제 등 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업으로서 관계기관과의 협의 등에 장기간이 소요되는 경우

【 대통령세종집무실 건립 및 국회세종의사당 건립 사업 관련 국회 주요 지적 】

구분	지적 주체	시기	주요 지적 내용
대통령 집무실 건립	국토위	2022년 국정감사	행정수도로서의 기능과 역할을 완벽히 수행하기 위해 대통령 제2집무실 설치 추진 및 2027년 상반기 준공을 목표로 차질없는 대책 마련
	예결위	2022년 예산안 심사	사전용역 결과 등을 고려한 기본계획 수립
	국토위, 예결위	2024년 결산	사업 지연요소 확인 및 향후 공정에 차질없는 관리 필요
국회 세종의사당 건립	예결위, 국토위	2024년 결산	사업 첫해부터 계속하여 이월이 발생하고 있는바, 지속적인 이월이 발생하지 않도록 관계기관과의 협의를 강화 및 일정관리 고도화에 노력하고 단계별 사업비 배분 최적화, 정책사업 전담관리 등 제도 개선방안을 마련할 것
	예결위	2025년 예산안 심사	기획재정부는 국회세종의사당 이전과 관련하여 설계 공모 등 원활한 절차 이행을 위해 조속히 총사업비 협의 절차를 완료한다
	예결위	2026년 예산안 심사	설계공모 일정, 기본설계용역 수행기간 등을 고려하여 기본조사설계를 조속히 추진할 필요(예결위, 26년예산)
	국회	2026년 예산안 부대의견	국회사무처는 향후 국회세종의사당 건립사업 추진 과정에서 주요 단계별로 국회운영위원회에 보고한다

※ 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 작성

그러나 2025회계연도에도 대통령세종집무실 건립과 국회세종의사당 건립 사업은 큰 규모의 이월액이 발생하여 전년도에 지적된 문제가 충분히 해소되지 못한 것으로 보임.

우선, 대통령세종집무실 건립의 구체적인 이월내역을 보면, 기본조사설계비는 불용액 8,800만원을 제외하고 전년도 이월액을 포함한 나머지 예산이 전액 이월되었고, 국가상징구역 도시건축 통합설계 국제공모 관리용역과 국가상징구역 마스터플랜 구체화용역의 준공기한 미도래에 따른 일반연구비 잔금 8억 1,200만원도 이월된 것으로 나타남.

【2025회계연도 대통령세종집무실 건립사업 이월 내역 】

(단위: 백만원)

연도	예산액	전년도 이월액	이·전용	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	이월(재재이월)사유
일반연구비	1,000	139	-	1,139	327	812	-	(재재이월) 설계공모 관리용역 준공기한 미도래 (이월) 국가상징구역 마스터플랜 구체화용역 준공기한 미도래
사업추진비	20	-	-	20	20	-	-	-
기본설계비	3,300	1,000	-	4,300	-	4,212	88	(재이월) 관계기관 협의 등에 따른 건립일정 조정에 따라 설계비 재이월
시설부대비	200	-	-	200	-	200	-	(이월) 관계기관 협의 등에 따른 건립일정 조정에 따라 시설부대비 이월
계	4,520	1,139	-	5,659	347	5,224	88	

※ 자료: 행복청

국가상징구역 마스터플랜 구체화 용역은 대통령세종집무실과 국회세종의사당이 입지하는 일대의 도시기능, 공간구조, 도로체계 등을 구체화하기 위한 선행 용역으로, 해당 용역 결과에 따라 설계공모와 기본조사설계의 범위가 달라질 수 있음.

[마스터플랜 공모를 위한 관리용역 개요]

□ (용역명) 행정중심복합도시 국가상징구역 도시건축 통합설계 국제공모 관리용역

□ (용역금액) 2억 2,400만원(예산액 3억원, 일반연구비목, 260-01)

□ (용역기간) 2024년 6월 ~ 2025년 12월

□ (수행업체) 한국건축가협회

※ 자료: 행정중심복합도시건설청 제출 자료 및 「행정중심복합도시 국가상징구역 도시건축 통합설계 국제공모 관리용역 과업지시서」(2024. 6)를 바탕으로 재작성

결과적으로 2025회계연도 내 국가상징구역 마스터플랜 구체화 용역이 마무리되지 못하면서 후속 절차인 설계공모, 기본설계 및 실시설계도 순차적으로 지연된 상황이고, 이에 따라 이미 편성된 설계공모 관련 일반연구비와 기본조사설계비의 이월이 불가피하게 되었으며, 이는 선행계획 확정 전에 후속 설계 관련 예산을 편성할 경우 대규모 이월이 발생할 수 있음을 보여주는 사례로 볼 수 있음.

이에 대하여 행복청은 당초 도시조성(국가상징구역)과 건축물 건립(대통령세종집무실)을 유기적이고 조화롭게 계획하기 위하여 도시건축 통합설계 방식으로 추진하고자 하였고, 이에 따라 2025년에 기본조사설계를 마무리할 계획으로 기본조사설계비를 편성하였으나, 사업 추진 과정에서 도시계획 공모를 우선 시행한 뒤 공모를 통해 선정된 국가상징구역 마스터플랜을 기준으로 대통령세종집무실 건축설계를 추진하는 단계적 방식으로 사업계획을 조정하였으며, 그에 따라 설계공모 관리용역 일정도 연장되었다고 설명하고 있음.

또한 대통령세종집무실 건립 사업의 2026년도 예산안에는 실시설계 추진을 위한 용역비가 편성되어 있으나[497] 2025회계연도 내 국가상징구역 마스터플랜 구체화 용역이 완료되지 못함에 따라 설계공모 절차가 마무리되지 못하였고, 기본설계 역시 착수되지 못한 상황임.

실시설계는 설계공모를 통한 당선자 선정 및 기본설계가 선행된 이후 추

497) 2025년 예산에는 마스터플랜 용역비 10억원과 기본설계비 33억원을편성하였고, 2026년에는 실시설계비 153억 600만원을 편성하였음.

진되는 절차라는 점을 고려하면, 현재의 사업 진행상황을 고려할 때 2026년 내 실시설계 단계까지 원활히 이행될 수 있을지 불확실한 측면이 있음.

대통령세종집무실 건립사업은 총사업비 4,042억원 규모의 대규모 건축사업으로, 「설계공모, 기본설계 등의 시행 및 설계의 경제성 등 검토에 관한 지침」상 1,000억원 이상 건축사업의 순수 설계기간[498]은 기본설계 약 9.5개월, 실시설계 약 8개월 수준으로 제시되고 있음.

다만 기본설계와 실시설계를 함께 수행하는 경우 1년 내 추진도 형식적으로 가능하다고 볼 여지는 있으나[499], 현재 설계공모 결과 확정 지연과 관계기관 협의 상황 등을 고려하면 행복청이 제시한 기본설계 및 실시설계 일정은 상당히 촉박한 것으로 보이므로 향후에도 이월이 반복될 가능성을 배제하기 어려움.

498) 기본설계, 실시설계의 기간은 관계기간 협의, 환경영향평가, 교통영향 평가 등에 소요된 기간을 제외한 기간임.

499) 관련 지침 [별표 1]의 비고3에 따르면 실시설계시 기본설계를 함께 수행하는 경우는 업무내용을 고려하여 실시설계기간의 1.3~1.5배를 적용할 수 있으나, 대통령세종집무실 건립사업은 총사업비 4,042억원 규모의 대규모 건축사업으로서, 국가상징구역 마스터플랜과의 정합성 확보, 설계공모 결과 확정, 관계기관 협의 등 추가 절차를 함께 고려하여야 한다는 점에서 실제 일정은 촉박한 측면이 있음.

【 공종별 설계단계별의 공사비 대비 설계기간 】

(단위: 월)

공종	기본설계			실시설계		
	100-500억	500-1,000억	1,000억이상	100-500억	500-1,000억	1,000억이상
도로	8	9	14	8	12	14
철도	12	13	15	12	15	18
지하철	13	16	17	24	27	30
공항	12	13	16	12	13	15
하천	12	18	24	7	10	12
항만	12	13	14	10	11	12
댐	13	14	15	14	15	16
상하수도	16	19	21	14	16	18
건축	4.5	7	9.5	7	7.5	8
단지 조성	4	-	-	7	-	-

※ 「설계공모, 기본설계 등의 시행 및 설계의 경제성 등 검토에 관한 지침」 [별표 1]

또한 대통령세종집무실 설계공모 당선작 발표가 당초 예정일인 2026년 4월 27일에서 연기됨에 따라 당선작 확정 이후 기본설계, 실시설계 및 후속 행정절차가 연쇄적으로 지연될 경우 따라 반복적인 이월이 나타날 가능성이 큰 것으로 보임.

「국가재정법」은 대규모 개발사업[500]의 경우 원칙적으로 사업단계별로 예산을 요구하도록 하고[501], 예외적으로 기획예산처장관이 불가피하다고 인

500) **「국가재정법 시행령」**
제14조(대규모 개발사업) 법 제39조제1항 본문에서 "대통령령이 정하는 대규모 개발사업"이란 총사업비가 500억원 이상인 사업을 말한다. 다만, 건축사업의 경우에는 총사업비가 200억원 이상인 사업을 말한다.

501) **「국가재정법」**
제39조(대규모 개발사업예산의 편성) ①각 중앙관서의 장은 대통령령으로 정하는 대규모 개발사업에 대하여는 **타당성조사 및 기본설계비·실시설계비·보상비(댐수몰지역에 대하여 보상하는 경우와 공사완료 후 존속하는 어업권 또는 양식업권의 피해에 대하여 보상하는 경우는 제외한다)와 공사비**의 순서에 따라 그 중 하나의 단계에 소요되는 경비의 전부 또는 일부를 해당 연도의 예산으로 요구하여야 한다. 다만, 부분완공 후 사용이 가능한 경우 등 사업의 효율적인 추진을 위하여 기획예산처장관이 불가피하다고 인정하는 사업에 대하여는 2단계 이상의 예산을 동시에 요구할 수 있다.

정하는 경우에는 2단계 이상의 예산을 동시에 요구할 수 있도록 하고 있음.

행복청은 해당 조항에 따라 기획예산처와 협의하여 편성했다는 입장이나, 현재 설계공모 결과 확정과 기본·실시설계가 모두 마무리되지 못한 상태에서 관련 설계 예산이 선행적으로 편성된 결과 대규모 이월이 반복되고 있는 측면이 있어, 향후에는 동 규정의 취지를 고려하여 사업 추진단계에 맞추어 실제 집행 가능한 단계의 예산을 우선 편성하는 방식으로 예산편성의 정합성을 높일 필요가 있을 것으로 보임.

다음으로 국회세종의사당 건립 사업 역시 2025회계연도에도 예산현액 1,170억 5,700만원 중 1,167억 1,700만원이 이월된 것으로 나타나, 선행절차 지연에 따른 반복 이월이 여전히 해소되지 못하고 있으며, 동 사업은 실질적인 집행이 장기간 지연됨에 따라 최근 5년간 이월액이 계속 누적되고 있는 상황임.

구체적인 이월 내역을 보면, 건설보상비 1,035억원과 기본조사설계비 120억 5,700만원은 전액 이월되었고, 건설보상비 중 일부는 국회세종의사당 설계공모 관리용역 추진을 위한 일반연구비 15억원으로 전용되었으나, 전용된 예산 중 11억 6,000만원이 이월된 것으로 나타남.

행복청에 따르면, 동 사업의 총사업비는 2025년 1월 5.6조원 규모였으나, 2025년 5월 공공청사 중심의 건축물은 사업계획 적정성 재검토 대상으로, 국회세종의사당 부대시설 건축물은 타당성재조사 대상으로 구분하여 총사업비 협의를 진행하게 되었음[502].

이후 사업계획 적정성 재검토 대상은 2026년 1월 총사업비 3.7조원이 반영되었으나, 타당성재조사 대상은 현재까지 기획예산처와 총사업비 협의가 진행 중인 상황임.

이에 따라 건설보상비의 경우 부지매입비 일부가 타당성재조사 대상에 포함되어 있어, 타당성재조사 완료 후 총사업비 협의가 최종 완료되어야 부지매입 계약 체결 및 보상비 집행이 가능하고,

기본조사설계비 또한 총사업비 협의 결과에 따라 시설 규모와 사업 범위가 확정되어야 설계 추진이 가능하므로, 타당성재조사 관련 총사업비 협의 완료 이후에야 건축설계를 진행할 수 있다는 입장임.

【 국회세종의사당 건립 총사업비 조정 내역 】

(단위: 백만원)

구분	기존	변경	변경 내역
총사업비	469,330	3,741,458	
건설보상비	352,725	586,513	대지 전체면적(631,000㎡) 중 사업계획적정성 재검토 대상 면적(548,727㎡) 반영
설계비	4,972	181,460	공사비 변동에 따른 조정
공사비	107,000	2,861,889	사업계획적정성 재검토 결과 반영
감리비	4,387	104,431	공사비 변동에 따른 조정
시설부대비	246	7,165	공사비 변동에 따른 조정

※ 자료: 행복청

502) 행복청은 기존 총사업비는 2019년도 예산 최초 반영 시의 추계치였고, 이후 2023년 제정된 「국회세종의사당 설치 및 운영 등에 관한 규칙」에 따른 이전 대상기관 규모 검토 등을 반영한 기획예산처 사업계획적정성 재검토 결과에 따라 2026년 1월 총사업비가 조정되었다고 설명하고 있음.

이와 같은 설명을 종합하면, 동 사업은 타당성재조사 및 총사업비 협의가 완료되지 않은 상태에서 건설보상비와 기본조사설계비가 편성되었고, 그 결과 부지매입 및 설계 절차가 본격적으로 착수되지 못한 채 예산 대부분이 이월된 것으로 보임.

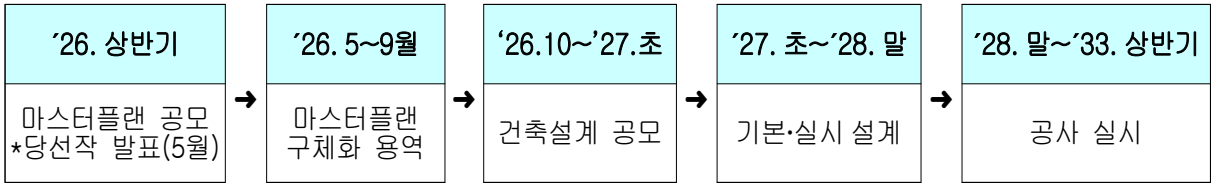
대규모 개발사업의 예산은 원칙적으로 사업추진 단계에 맞추어 단계별로 편성하는 것이 바람직하다는 점을 고려할 때, 동 사업은 총사업비 협의, 타당성재조사 등 핵심 선행절차가 마무리되지 않은 상태에서 대규모 보상비와 설계비가 먼저 편성된 측면이 있어, 사업의 실제 추진단계와 예산편성 간 정합성이 충분하지 못한 측면이 있음.

특히 부지매입과 설계공모가 실질적으로 착수되지 않은 상황에서 보상비와 설계 관련 예산을 선제적으로 편성할 경우, 사업의 실제 추진단계와 예산 편성 간 괴리로 인해 대규모 이월이 반복될 가능성이 있음.

이에 대해 행복청은 타당성재조사 점검회의 및 재정사업평가위원회 심의 등의 절차를 2026년 8월 말~9월 초 내 마무리할 수 있도록 기획예산처와 협의 중이며, 타당성재조사 및 총사업비 협의가 완료되는 경우 2026년 하반기 중 부지매입계약을 체결하여 건설보상비를 집행할 예정이라고 설명함.

또한 행복청은 건축설계공모를 통해 당선자를 선정한 후 기본설계에 착수함으로써 기본조사설계비를 설계용역비로 집행할 계획이라고 설명하고 있음.

【국회세종의사당 건립 향후 추진계획 】



※ 자료: 행복청

다만, 행복청의 설명은 2026년 8월 말~9월 초까지 타당성재조사 완료절차가 차질 없이 마무리되고, 이에 따른 총사업비 협의가 적기에 완료되는 것을 전제로 하고 있으나, 타당성재조사와 총사업비 협의가 지연될 경우 부지매입계약 체결, 건축설계공모, 기본설계 착수 등 후속 절차도 순차적으로 지연될 수밖에 없으며,

2026년 8월 말~9월 초에 절차가 완료되더라도 부지매입계약 체결, 건축설계공모, 기본설계 착수 등이 모두 2026년 하반기에 집중될 가능성이 있으므로, 실제 연내 집행 가능성에 대한 면밀한 점검이 필요함.

결론적으로 대통령세종집무실 및 국회세종의사당 건립은 전년도에 이어 대규모 이월이 반복되고 있는 가운데, 설계·보상 등 선행절차보다 예산이 앞서 편성되는 구조도 나타나는바, 행복청은 사업단계와 실제 집행가능성에 부합하도록 사업을 정밀하게 관리할 필요가 있음.

새만금개발청 소관

Ⅰ. 개 요

1. 총 괄

새만금개발청 소관 재정은 일반회계와 지역균형발전특별회계로 구성되어 있음.

가. 세 입

새만금개발청의 세입예산은 일반회계와 지역균형발전특별회계로 구성되어 있으며, 2025회계연도 세입예산액은 91억 9,400만원이고 109억 7,300만원을 수납하여 예산액 대비 수납률은 119.3%이며, 전년도 수납액 대비 0.7% 증가하였음.

【 2025년도 새만금개발청 세입 결산 】

(단위: 백만원, %)

구 분	예산액 (A)	예산현액	수납액 (B)	예산액 대비 수납률(B/A)	전년도 수납액(C)	전년도 수납액 대비 증감률 [(B-C)/C]
세입합계	**9,194**	**9,194**	**10,973**	**119.3**	**10,894**	**0.7**
일반회계	9,136	9,136	10,924	119.6	10,803	1.1
균특회계	58	58	49	84.7	91	△46.2

※ 자료: 새만금개발청

나. 세 출

새만금개발청의 세출예산은 일반회계에만 편성되어 있고, 2025년도 새만금개발청의 세출예산액은 1,127억 5,900만원이고 전년도 이월액 12억 2,800만원을 합한 예산현액은 1,139억 8,700만원으로, 이 중 956억 3,800만원을 집행하여 예산현액 대비 집행률은 83.9%이며, 집행액은 전년도 대비 187.1% 증가하였음.

【 2025년도 새만금개발청 세출 결산 】

(단위: 백만원, %)

구 분	예산액	전년도 이월액	예산현액(A)	집행액(B)	집행률 (B/A)	전년도 집행액(C)	전년도 대비 증감률 {(B-C)/C}
일반회계	112,759	1,228	113,987	95,638	83.9	33,310	187.1

※ 자료: 새만금개발청

2. 세입·세출 결산

가. 일반회계

1) 세 입

2025년도 일반회계 세입예산액은 91억 3,600만원이며, 징수결정액 135억 2,000만원 중 109억 2,400만원을 수납하고 25억 9,700만원을 미수납하여 징수결정액 대비 수납률은 80.8%이며, 미수납 사유는 기업의 경영악화, 계약해지 등임.

【 2025년도 일반회계 세입결산 】

(단위: 백만원)

구 분	예산액 (A)	징수 결정액 (B)	수납액 (C)	불납 결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	예산액 대비 수납액 증감 (C-A)
합 계	9,136	13,520	10,924	-	2,597	1,788
토지대여료	1,868	3,958	1,391	-	2,568	△477
기타재산이자수입	-	19	19	-	-	19
과 태 료	-	3	3	-	-	3
가 산 금	-	24	24	-	-	24
기타경상이전수입	760	353	325	-	29	△435
면허료 및 수수료	6,415	9,091	9,091	-	-	2,676
기타잡수입	93	73	73	-	-	△20

※ 자료: 새만금개발청

2) 세 출

2025년도 일반회계 세출예산액은 1,127억 5,900만원이고 전년도 이월액을 합한 세출예산현액은 1,139억 8,700만원으로, 이 중 956억 3,800만원을 집행하고, 119억 8,200만원을 다음연도로 이월하였으며, 불용액은 63억 6,700만원임.

주요 사업별 집행액은 국립 새만금 간척박물관 운영 39억 4,400만원, 새만금 지역간 연결도로 건설 405억 7,000만원, 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 93억 9,600만원 등임.

【 2025년도 일반회계 사업별 세출결산 】

(단위: 백만원)

사 업 명	2025년도				
	예산액	예산현액	집행액	이월액	불용액
합 계	112,759	113,987	95,638	11,982	6,367
새만금 상수도시설 건설사업	8,800	8,800	8,800	-	-
새만금 종합사업관리 기술지원	1,630	1,656	1,539	23	94
새만금 지역간 연결도로 건설	40,165	40,739	40,570	-	169
국립 새만금 간척박물관 운영	3,224	3,944	3,944	-	-
새만금산단 기업성장센터 건립	490	490	490	-	-
새만금 기본계획 변경	1,243	1,243	870	372	1
새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원	25,539	25,399	9,396	11,512	4,491
새만금 입주기업 지원	600	649	513	-	135
새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축	6,542	6,542	6,542	-	-
새만금 광역기반시설 안전진단 및 관리	253	253	210	-	43

사 업 명	2025년도				
	예산액	예산현액	집행액	이월액	불용액
새만금 웰컴스페이스 조성	1,244	1,244	1,222	-	22
새만금 공유수면 관리	726	726	580	-	146
행정능률향상 및 위원회 운영	1,244	1,244	892	-	352
새만금투자유치지원	2,702	2,708	2,331	26	351
새만금개발정책연구	312	312	254	50	9
행정정보망 구축(정보화)	1,171	1,171	1,156	-	15
인건비	12,319	12,315	11,971	-	343
기본경비	4,555	4,554	4,357	-	197

※ 자료: 새만금개발청

다음연도 이월액은 119억 8,200만원(예산현액의 10.5%)으로, 이월 사유는 준공기한 미도래 등이고, 주요 사업별 이월액은 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 115억 1,200만원, 새만금 기본계획 변경 3억 7,200만원 등임.

불용액은 63억 6,700만원(예산현액의 5.6%)으로, 불용 사유는 낙찰차액 및 집행잔액 등이고, 주요 사업별 불용액은 새만금투자유치지원 3억 5,100만원, 새만금 지역간 연결도로 건설 1억 6,900만원, 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 44억 9,100만원임.

나. 지역균형발전특별회계

2025년도 지역균형발전특별회계 세입예산액은 5,800만원이며, 징수결정액 4,900만원 중 4,900만원을 수납하여 징수결정액 대비 수납률은 100.0%임.

【 2025년도 지역균형발전특별회계 세입결산 】

(단위: 백만원)

구 분	예산액 (A)	징수 결정액 (B)	수납액 (C)	불납 결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	예산액 대비 수납액 증감 (C-A)
합 계	58	49	49	-	-	△9
토지대여료	58	49	49	-	-	△9

※ 자료: 새만금개발청

2025년도 지역균형발전특별회계 세출예산액은 없음.

3. 재무결산

2025년도 새만금개발청 소관 재정상태를 보면, 자산은 1조 5,007억 2,800만원이고, 부채는 15억 8,200만원임. 순자산은 1조 4,991억 4,600만원으로 전년대비 512억 3,600만원(3.3%) 감소하였는데, 이는 주로 동서도로 국토부 자산이관 등(584억 7,100만원) 및 국고이전지출 감소(110억 670만원) 등에 따른 것임.

【 2025회계연도 새만금개발청 재무제표 요약 】

(단위: 백만원, %)

구 분		2025년도 (A)	2024년도 (B)	증 감	
				금액(A-B)	비율 [(A-B)/B]
재정 상태표	Ⅰ. 자 산	1,500,728	1,553,407	△52,679	△3.4
	Ⅱ. 부 채	1,582	3,025	△1,443	△47.7
	Ⅲ. 순자산(Ⅰ-Ⅱ)	1,499,146	1,550,382	△51,236	△3.3
재정 운영표	Ⅰ. 프로그램순원가	65,784	61,341	4,443	7.2
	Ⅱ. 관리운영비	22,945	22,002	943	4.3
	Ⅲ. 비배분비용	73,795	4,808	68,987	1,434.8
	Ⅳ. 비배분수익	24,648	11,320	13,328	117.7
	Ⅴ. 재정운영순원가 (Ⅰ+Ⅱ+Ⅲ-Ⅳ)	137,877	76,832	61,045	79.5
	Ⅵ. 비교환수익 등	-	-	-	-
	Ⅶ. 재정운영결과(Ⅴ-Ⅵ)	137,877	76,832	61,045	79.5
순자산 변동표	Ⅰ. 기초순자산	1,550,382	1,599,606	△49,224	△3.1
	Ⅱ. 재정운영결과	137,877	76,832	61,045	79.5
	Ⅲ. 재원의 조달 및 이전	86,662	27,631	59,031	213.6
	Ⅳ. 조정항목	△22	△23	1	4.3
	Ⅴ. 기말순자산 (Ⅰ-Ⅱ+Ⅲ+Ⅳ)	1,499,146	1,550,382	△51,236	△3.3

※ 자료: 새만금개발청

재정운영결과(프로그램순원가+관리운영비+비배분비용-비배분수익)는 1,378억 7,700만원으로 전기 대비 610억 4,500만원(79.5%) 증가하였으며, 기말순자산은 기초순자산 1조 5,503억 8,200만원에서 재정운영결과 1,378억 7,700만원을 차감하고 재원의 조달 및 이전 866억 6,200만원과 조정항목 2,200만원을 차감한 금액으로서, 기초순자산보다 512억 3,600만원(3.3%)이 감소한 1조 4,991억 4,600만원임.

Ⅱ. 검토의견

1. 일반회계

가. 국립 새만금 간척박물관 운영(5557-392)

○ 동 사업은 출연기관에 대한 사업출연금이 편성되지 않은 상황에서 전용을 통해 증액된 기관운영출연금으로 유물관리 · 전시운영 등 사업성 경비를 집행한 것으로 나타나는바, 새만금개발청은 기관운영출연금과 사업출연금의 구분 기준을 명확히 하고 출연금이 편성 취지에 맞게 집행되도록 관리할 필요가 있음. ○ 국립 새만금 간척박물관은 자체수입 없이 정부출연금에 전적으로 의존하여 운영되고 있는바, 새만금개발청과 박물관 법인은 장기적으로 자체수입 확보 방안에 대해 검토할 필요가 있음.

1) 개요

‘국립 새만금 간척박물관 운영’ 사업은 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」(이하 “「새만금사업법」”이라 한다) 제53조의2[503]에 따라 설립된 국립 새만금 간척박물관의 안정적 운영을 지원하기 위한 출연사업으로, 국립 새만금 간척박물관 법인의 인건비, 경상비, 전시・교육・문화체험, 유물관리, 시설관리 등에 필요한 경비를 지원하는 사업임.

---

503) **「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」**
제53조의2(국립새만금간척박물관의 설립 등) ① 간척과 새만금사업 및 그 밖의 관련 유산을 발굴·수집·보존·관리·조사·연구·전시 및 교육하기 위하여 국립새만금간척박물관(이하 "박물관"이라 한다)을 설립한다.
② 박물관은 법인으로 한다.
③ 박물관은 주된 사무소의 소재지에서 설립등기를 함으로써 성립한다.
④ 박물관의 설립등기와 그 밖의 등기에 관하여 이 법에서 규정한 것 외에는 「민법」 중 재단법인의 등기에 관한 규정을 준용한다.

이 사업의 2025년도 예산액은 32억 2,400만원으로, 이·전용 등에 따른 예산현액 39억 4,400만원을 전액 기관운영출연금으로 교부하였으며, 2025년도에는 박물관 고유사업 수행을 위한 사업출연금은 별도로 편성되지 않았음.

【 2025년도 국립 새만금 간척박물관 운영 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2025년							2026년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
국립 새만금 간척박물관 운영	3,224	-	720	3,944	3,944 [3,765]	-	- [207]	5,410
- 기관운영출연금(350-01)	3,224	-	720	3,944	3,944 [3,737]	-	- [207]	3,885
- 사업출연금(350-02)	-	-	-	-	- [28]	-	-	1,525
합 계	3,224	-	720	3,944	3,944 [3,765]	-	- [207]	5,410

※ 자료: 새만금개발청

2) 사업출연금 미편성에 따른 박물관 사업성 경비의 기관운영출연금 집행 개선 필요

국립 새만금 간척박물관(이하 “박물관”이라 한다)은 새만금 관광 활성화를 통한 간척과 새만금사업 및 그 밖의 관련 유산을 발굴·수집·보존·관리·조사·연구·전시 및 교육 제공을 하기 위하여 「새만금사업법」 제53조의2에 따라 2023년 8월 설립된 법인으로,

같은 법 제53조의11[504]은 박물관의 사업 및 운영에 필요한 경비를 국가 또는 국가 외의 자의 출연금·보조금 또는 기부금, 박물관 운영에 따른 수입금, 그 밖의 수입금으로 충당하도록 하고, 국가는 예산의 범위에서 박물관의 사업 및 운영에 필요한 경비를 출연 또는 보조할 수 있도록 규정하고 있음.

이에 따라 새만금개발청은 '국립 새만금 간척박물관 운영' 사업을 통해 박물관의 인건비, 경상비, 전시·교육·문화체험, 유물관리, 시설관리 등에 필요한 경비를 출연금으로 지원하고 있음.

출연금은 그 성격에 따라 ① 기관 운영에 기본적으로 소요되는 인건비 및 경상비로 이루어진 기관운영출연금(350-01)과 ② 전시, 유물, 교육, 학술, 정보화 사업 등 박물관의 고유목적 사업 수행을 위해 필요한 비용을 지원하는 사업출연금(350-02)으로 구분하여 편성・집행됨.

새만금개발청이 제출한 자료에 따르면, 2023년 및 2024년에는 박물관의 고유사업 경비가 사업출연금과 기관운영출연금으로 집행되었으나, 2025년에는 사업출연금이 별도로 편성되지 않은 것으로 나타남.

---

504) 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」
제53조의11(재원) ① 박물관의 사업 및 운영에 필요한 경비는 다음 각 호의 재원으로 충당한다.
1. 국가 또는 국가 외의 자의 출연금・보조금 또는 기부금
2. 박물관의 운영에 따른 수입금
3. 그 밖의 수입금
② 국가는 예산의 범위에서 박물관의 사업 및 운영에 필요한 경비를 출연 또는 보조할 수 있다.
③ 개인・법인 또는 단체는 박물관의 사업 및 운영을 지원하기 위하여 박물관에 금전이나 그 밖의 재산을 출연하거나 기부할 수 있다.
④ 박물관은 「기부금품의 모집 및 사용에 관한 법률」에도 불구하고 제3항에 따른 기부금품을 접수할 수 있다. 이 경우 박물관은 접수한 기부금품을 별도 계정으로 관리하여야 한다.

【 최근 3개년 박물관 출연금 결산 】

(단위: 백만원)

구분	2023		2024		2025	
	예산현액	집행액 [실집행액]	예산현액	집행액 [실집행액]	예산현액	집행액 [실집행액]
기관운영 출연금	2,483	2,483 [2,483]	3,148	3,148 [3,119]	3,944	3,944 [3,737]
사업 출연금	1,514	1,514 [1,455]	1,500	1500 [1,472]	-	- [28]
총액	3,997	3,997 [3,938]	4,648	4,648 [4,591]	3,944	3,944 [3,765]

※ 자료: 새만금개발청

이에 따라 박물관은 2025년에 전용을 통해 증액된 기관운영출연금을 활용하여 박물관 고유사업 수행을 위한 경비를 집행하였음.

【 최근 3개년 박물관 진행 사업 집행 내역 】

(단위: 천원)

구분	2023		2024		2025	
	사업출연금	기관운영 출연금	사업출연금	기관운영 출연금	사업출연금	기관운영 출연금
어린이 글짓기 대회	8,500	4,400	19,000	4,800	-	29,000
특별전	-	-	262,100	-	-	-
기획전시	-	-	40,000	-	-	50,000
교육프로그램	101,000	-	219,600	-	-	20,000
새만금 세계로	-	-	6,000	1,500	-	어린이글짓 기대회와 통합 진행
새만금 사진전	-	-	5,000	-	-	-

※ 자료: 새만금개발청

최근 3년간 박물관의 사업별 집행내역을 살펴보면, 2023년 및 2024년에는 전시·교육프로그램·학술·문화행사 등 박물관 고유사업에 소요되는 경비가 사업출연금으로 집행된 반면, 2025년에는 신규 사업출연금이 별도로 편성되지 않아 동일 또는 유사한 성격의 사업이 기관운영출연금으로만 집행된 것을 확인할 수 있음[505].

이는 동일 또는 유사한 성격의 박물관 고유사업 경비가 연도에 따라 사업출연금과 기관운영출연금으로 달리 집행된 것이라고 할 수 있음.

특히 새만금개발청은 전용을 통해 박물관 사업에 필요한 경비를 확보하였음.

【 새만금개발청 2025회계연도 전용액 현황 】

(단위: 백만원, %)

세부사업	세목	전용액	구성비
국립 새만금 간척박물관 운영(5557-392)	기관운영출연금	720.0	92
기본경비(비총액)(7011-250)	국내여비	37.0	4.7
기본경비(비총액)(7011-250)	국외업무여비	20.3	2.6
새만금 투자유치지원(7031-310)	고용부담금	4.3	0.5
새만금 투자유치지원(7031-310)	상용임금	1.4	0.2
합계		**783.0**	**100.0**

※ 자료: 새만금개발청

505) 한편, 새만금개발청은 이월된 2,800만원의 사업출연금은 박물관 소장품 보존처리 용역 대금으로 집행하였다고 함(25.2.25.)

2025회계연도 새만금개발청의 전체 전용액은 7억 8,300만원으로 전년도 1억 2,800만원에서 6억 5,500만원 증가하였는데, 이 중 7억 2,000만원(92%)이 '국립 새만금 간척박물관 운영' 사업의 기관운영출연금 증액을 위한 전용임.

전용 내역을 구체적으로 살펴보면, 새만금개발청은 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원(5557-418) 사업에서 총 7억 2,000만원을 두 차례에 걸쳐 기관운영출연금으로 전용하였음.

【 국립 새만금 간척박물관 운영 전용 내역 】

(단위: 백만원)

구분	전용일자	전용 전 사업	전용 후 사업	금액	전용 사유
1차 전용	2025.4.17.	새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원	국립 새만금 간척박물관 운영	390	유물관리 및 정보화 유지관리 등 박물관의 필수기능 유지
2차 전용	2025.9.25.	새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원	국립 새만금 간척박물관 운영	330	오수처리시설 침수피해 방지 보완공사
합계				720	

※ 자료: 새만금개발청

박물관은 이를 통해 기관운영출연금 7억 2,000만원을 추가로 확보하였고, 이와 별도로 내부 우선순위 조정을 통해 2억 5,500만원을 확보하여,

1차 전용 3억 9,000만원과 내부 우선순위 조정분은 유물관리 및 정보화 유지관리 등 박물관 고유사업 수행을 위한 경비로 집행하였고, 2차 전용 3억 3,000만원은 오수처리시설 침수 피해 복구 등을 위한 설계비 및 공사비로 집행하였음.

새만금개발청은 2025회계연도 예산상 ‘국립 새만금 간척박물관 운영’ 사업에 사업출연금 비목이 별도로 편성되어 있지 않았기 때문에, 타 사업 예산을 사업출연금으로 직접 전용하는 방식으로는 재원을 확보하기 어려웠고, 기획재정부[506]와의 협의를 거쳐 기관운영출연금으로 전용하여 집행하였다고 설명하고 있음.

또한 박물관의 전시·유물관리·교육·정보화 등 기능이 정상적으로 수행되지 않을 경우 문화체육관광부에서 실시하는 박물관 평가인증[507] 결과에 영향을 미칠 수 있다는 점에서 사업 수행이 필요하였으며,

전북지역 호우로 박물관 오수처리시설 침수 피해가 발생함에 따라 안전사고 예방을 위한 시설 복구 경비 확보를 위한 전용도 불가피하였다고 설명하고 있음.

---

506) 現 기획예산처

507) **「박물관 및 미술관 진흥법」**
제26조(박물관 및 미술관의 평가인증)① 문화체육관광부장관은 박물관 및 미술관의 운영의 질적 수준을 향상시키기 위하여 제16조에 따라 등록한 후 3년이 지난 국·공립 박물관 및 미술관에 대하여 평가를 실시하여야 한다.
「박물관 및 미술관 진흥법 시행령」
제17조의2(박물관 및 미술관의 평가인증) ① 문화체육관광부장관은 법 제26조제1항에 따라 박물관 및 미술관에 대한 평가를 실시하려면 해당 연도의 평가대상을 매년 1월 31일까지 고시하여야 한다.
② 문화체육관광부장관은 다음 각 호의 기준에 따라 평가를 실시한다.
1. 설립 목적의 달성도
2. 조직·인력·시설 및 재정 관리의 적정성
3. 자료의 수집 및 관리의 충실성
4. **전시 개최 및 교육프로그램 실시 실적**
5. 그 밖에 박물관 또는 미술관 운영의 적정성을 평가하는 데 필요하다고 인정되어 문화체육관광부장관이 정하는 사항

그러나, 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」(이하 “집행지침”이라 한다)은 각 중앙관서의 장이 소관 출연기관의 예산 집행을 관리·감독하도록 하면서, 출연기관은 지원받은 출연금의 비목에 맞게 예산을 집행하여야 하고, 기관운영출연금과 사업출연금 간 비목 변경이 불가피한 경우에는 기획재정부장관과 사전에 협의하도록 규정하고 있음.

그런데, 2025년도 박물관 운영 예산에는 사업출연금이 별도로 편성되지 않았음에도, 박물관은 전용을 통해 증액된 기관운영출연금으로 사업성 경비를 집행한 것으로 나타남.

이와 같은 집행은 2025회계연도 예산상 사업출연금 비목이 편성되어 있지 않아 사업출연금으로 직접 전용하기 어려운 상황에서, 기관운영출연금으로 전용한 후 이를 박물관 고유사업 수행경비에 사용한 것으로,

그 결과 사업출연금으로 편성·집행되어야 할 성격의 경비가 기관운영출연금을 통해 집행되었으므로, 출연금 비목을 구분한 집행지침의 취지에 부합하지 않는 집행이라고 볼 수 있음.

박물관의 고유사업을 기관운영출연금에 포괄하여 집행하는 경우 기관운영경비와 사업성 경비 간 구분이 불명확해지므로, 국회의 예산심사 과정에서 사업별 재정소요와 성과를 명확히 파악하기 어려운 문제가 있고, 비목 구분의 일관성 측면에서 문제가 생길 수 있는바, 이와 같은 집행 방식은 개선이 필요할 것으로 보임.

따라서, 새만금개발청은 향후 박물관 출연금 편성 시 기관운영출연금과 사업출연금의 성격을 명확히 구분하고, 전용을 통해 예산 편성 및 국회의 예산 심의 절차를 우회하는 것이 아니라 박물관 운영에 필요한 필수 사업비를 본예산 단계에서 사업출연금으로 편성해야할 것으로 보임.

참고로, 행정중심복합도시건설청 소관 국립박물관단지 통합운영지원센터의 경우, 사업출연금을 전시사업, 교육사업, 학술사업, 자료관리사업, 보존처리사업, 홍보사업, 정보화사업 등으로 세분하여 편성·집행하고 있다는 점을 고려하여[508], 새만금개발청도 이와 같은 방식으로 철저히 출연금을 관리하는 것이 바람직할 것으로 보임.

508) 국립박물관단지 통합운영지원센터와 국립 새만금 간척박물관은 기관의 성격과 운영범위가 완전히 동일하다고 보기는 어려우나, 박물관 운영에 필요한 기관운영경비와 사업성 경비를 구분하여 관리하고 있다는 점은 참고할 필요가 있음.

3) 박물관 운영 재원 안정성 제고를 위한 자체수입 확보 방안 검토 필요

「새만금사업법」 제53조의11은 박물관의 사업 및 운영에 필요한 경비를 국가 또는 국가 외의 자의 출연금·보조금 또는 기부금뿐만 아니라 박물관 운영에 따른 수입금, 그 밖의 수입금으로 충당하도록 규정[509]하고 있음.

그런데 새만금개발청이 제출한 자료에 따르면 국립 새만금 간척박물관은 2025년도에 자체수입 없이 국가의 출연금에 전적으로 의존하여 운영되고 있는 상황임.

박물관의 공공문화시설로서의 공익적 기능을 고려할 때, 국가의 출연금 지원 필요성은 인정되나, 장기적으로 박물관 운영의 안정성과 재정운영의 자율성을 제고하기 위해서는 관람료, 교육·체험 프로그램 수입, 기념품 판매, 대관료, 임대료, 주차장 수입, 이자수입 등 자체수입 확보 방안에 대한 검토가 필요할 것으로 보임.

특히 유사한 박물관 운영을 위한 출연기관인 행정중심복합도시 국립박물관단지 통합운영지원센터의 경우, 전시체험, 교육프로그램, 임대료, 주차장, 전기차 충전시설, 대관수익 및 이자수입 등을 자체수입으로 계상·관리하고 있는바, 국립 새만금 간척박물관도 자체수입 확보 가능성을 점검할 필요가 있음.

---

509) **「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」**
제53조의11(재원) ① 박물관의 사업 및 운영에 필요한 경비는 다음 각 호의 재원으로 충당한다.
1. 국가 또는 국가 외의 자의 출연금·보조금 또는 기부금
2. 박물관의 운영에 따른 수입금
3. 그 밖의 수입금

이에 대하여 새만금개발청은 자판기 설치, 편의점 모집, 카페시설 유치, 시내버스 노선 확대 요청 등을 추진하였으나, 수익성 악화, 지속적인 유찰, 용도지역 변경 필요 등으로 자체수입 확보가 제한적이라고 설명하고 있는데, 박물관의 입지, 주변 상권 등을 고려할 때 단기간에 자체수입을 확대하는 데 한계가 있을 수 있다는 점은 인정됨.

다만 2025년과 같이 사업출연금이 별도로 편성되지 않은 상황에서는 박물관의 전시·유물관리·교육 등 고유사업 수행에 필요한 재원 확보에 어려움이 발생할 수 있으므로, 새만금개발청은 박물관의 입지와 공공성을 고려하여 자체수입 확보 가능성을 지속적으로 점검할 필요가 있을 것으로 보임.

나. 새만금산단 기업성장센터 건립(5557-405), 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축(5557-432)

○ ‘새만금산단 기업성장센터 건립’ 및 ‘새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축’ 사업은 사업 추진이 제한적인 상황에서 회계연도 말에 보조금이 교부되었으나 2025년 내 실집행으로 이어지지 못한바, 새만금개발청은 보조금 교부 전 연내 실집행 가능성을 보다 면밀히 검토할 필요가 있음.

1) 개요

가) 새만금산단 기업성장센터 건립(5557-405)

‘새만금산단 기업성장센터 건립’ 사업은 이차전지 소재・부품・장비 기업 등에 맞춤형 생산공간을 지원하고, 산업단지 근로자의 정주여건 개선을 위한 편의시설을 구축하기 위한 사업으로, 사업기간은 2024년부터 2028년까지임.

동 사업은 군산시가 사업시행주체로 참여하고 전북특별자치도와 군산시가 지방비를 분담하는 지방자치단체 보조사업으로, 2025년 행정안전부 중앙투자심사 및 공공건축심의를 거쳐 설계용역 발주를 추진하고 있음.

【 새만금산단 기업성장센터 】



◦ 사업기간: 2024 ~ 2028
◦ 총사업비: 32,000백만원
◦ 사업규모
 - 부지면적 14,500㎡
 - 건축면적 2,268㎡
 - 연면적 8,829㎡(지상 4층)
  * 건폐율 15.6%, 용적률 60.8%

※ 자료: 새만금개발청

이 사업의 2025년도 예산액은 4억 9,000만원으로, 새만금개발청은 기업성장센터 설계비 지원을 위하여 군산시에 지방자치단체자본보조로 전액 교부하였음.

【 2025년 새만금산단 기업성장센터 건립 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2025년							2026년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
새만금산단기업 성장센터 건립	490	-	-	490	490 [-]	-	-	1,700
자치단체자본보조	490	-	-	490	490 [-]	-	-	1,700
합 계	490	-	-	490	490 [-]	-	-	1,700

※ 자료: 새만금개발청

나) 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축(5557-432)

‘새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축’ 사업은 이차전지 특화단지로 지정된 새만금 국가산업단지에 입주한 이차전지 기업의 대규모 전력 수요에 대응하여 변전소 등 전력 공급 인프라를 적기에 확충하기 위한 사업으로 사업기간은 2025년부터 2027년까지임.

동 사업은 전력설비 건설에 전문성을 보유한 한국전력공사에 사업비 일부를 보조하는 민간자본보조사업으로 총사업비 1,085억 중 254억 7,000만원을 정액 보조하고, 나머지 금액은 한국전력공사가 자체 재원으로 부담하는 구조임.

이 사업의 2025년도 예산액은 65억 4,200만원으로, 새만금개발청은 한국전력공사에 보조금 전액을 교부하였음.

【 2025년 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축 사업 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2025년								2026년
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
새만금 이차전지 특화단지 전력인프라구축	6,542	-	-	-	6,542	6,542 [1,730]	-	-	4,404
민간자본보조	6,542	-	-	-	6,542	6,542 [1,730]	-	-	4,404
합 계	6,542	-	-	-	6,542	6,542 [1,730]	-	-	4,404

※ 자료: 새만금개발청

2) 보조금 교부 시 실집행 가능성 검토 필요

‘새만금산단 기업성장센터 건립’ 및 ‘새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축’ 사업은 모두 국고보조사업으로, 연내 실집행 가능성에 대한 충분한 검토 후에 보조금이 교부될 필요가 있음.

먼저 ‘새만금산단 기업성장센터 건립’ 사업을 살펴보면, 2024년 행정안전부 중앙투자심사[510]를 통과하지 못하여 지방비가 편성되지 못함에 따라 2024년도 예산이 전액 불용된 바 있음[511].

이후 2025년 4월 중앙투자심사를 통과함에 따라 군산시는 지방비를 확보하기 위하여 추가경정예산을 편성[512]하였고, 새만금개발청은 2025년 11월 19일과 12월 1일 총 2차례에 걸쳐 2025년도 예산에 편성된 설계비 4억 9,000만원을 전액 교부하였으나, 군산시는 이를 전액 이월하였음.

이에 대하여 군산시는 사업부지 관련 소송으로 인한 불확실성으로 집행이 지연되었고, 2026년 4월 2일 최종심에서 승소하여 불확실성이 해소됨에 따라 현재 설계용역 발주를 추진 중이며 2026년에는 이월액이 집행될 예정이라고 설명하고 있음.

---

510) 중앙투자심사는 「지방재정법」에 따라 지방자치단체가 추진하는 일정 규모 이상의 신규 투자사업에 대해 사업의 필요성, 타당성, 재원조달 가능성 및 재정운영에 미치는 영향 등을 사전에 심사하는 제도임.

511) 2024 회계연도 결산 및 예비비지출 승인의 건 예비심사검토보고서(국토교통위원회)에서 지적된 바 있음.

512) 동 사업의 총사업비는 국비 50%, 지방비 50%(도 15%, 군산시 35%)의 비율로 분담함.

그러나, 보조금 교부 경과를 살펴보면 1차 교부가 2025년 11월 19일, 2차 교부는 2025년 12월 1일에 이루어져 두 교부 사이의 기간이 12일에 불과하였음.

「새만금개발청 국고보조금 관리지침」[513]은 보조금을 최소 2차례 이상 나누어 교부하도록 하고 있고, 1차 교부와 최종 교부 사이에 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 점검하도록 하고 있는데, 이와 같은 분할 교부의 취지는 교부기관이 보조사업자의 집행 상황과 향후 집행 계획 등을 바탕으로 실집행가능성을 면밀히 검토하여 보조금이 실제 사업 진행 단계에 맞게 교부되도록 하려는데 있다고 볼 수 있음.

그러나 동 사업은 2025년 하반기까지 사업부지 관련 소송이 진행 중이었으므로, 소송 진행 상황에 따라 설계용역 발주 및 집행이 지연될 가능성이 교부 당시에도 예측 가능했던 측면이 있고, 1차 교부와 2차 교부 사이에 사업 추진 여건에 중대한 변화가 있었다고 보기 어려운 상황에서 2차 교부가 회계연도 말에 가까운 시점에 이루어졌다는 점을 고려하면, 2차 교부 당시 연내 계약 체결 및 실집행 가능성에 대한 검토가 충분하지 않았다고 볼 수 있음.

---

513) **「새만금개발청 국고보조금 관리지침」**
제16조(보조금 교부방법) ① **보조사업 담당부서의 장은 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종 교부사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정**하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. 다만, 해당 보조금이 다음 각 호의 1에 해당하는 경우에는 보조금 교부방법을 달리 정할 수 있다.
1. 일정한 요건을 갖추면 지원 대상이 되는 경상보조 성격의 사업인 경우
2. 다른 법령에 따라 보조금 교부방법 및 절차가 정해진 경우
3. 추가경정예산(당시 기금운용계획변경 포함)으로 사업이 신설된 경우

이에 대하여 새만금개발청은 보조금 교부 시 실집행 가능성을 면밀히 검토하였으며, 2025년 내 국비 교부가 이루어져야만 2025년 12월에 계획된 설계용역 공모 등 절차를 진행할 수 있고, 2028년 준공을 목표로 설계·시공을 거치고 2026년에 착수를 하기 위해서는 보조금 교부가 불가피하였다고 설명하고 있음.

그러나 군산시의 사업추진 변경계획에 따르면 3심 판결 결과에 따라 부지 용도변경 또는 부지교환 절차가 필요할 수 있고, 부지교환 시에는 공유재산심의, 공공건축지원센터 사업계획 사전검토, 지방건축위원회 심의 및 산업단지 관리기본계획 변경 등이 추가로 필요하다고 명시하고 있음.

따라서 사업부지 관련 소송은 설계 착수와 후속 행정절차에 직접 영향을 미치는 핵심적인 불확실 요인이었으며, 교부 당시에도 예측 가능할 수 있었던 것으로 보여, 2025년 12월 1일 2차 교부 당시 회계연도 내 설계용역 공모, 계약 체결 또는 지출원인행위로 이어질 가능성은 제한적이었을 것으로 보임.

다음으로, '새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축'을 살펴보면, 새만금개발청은 2025년도 예산 65억 4,200만원을 한국전력공사에 두 차례에 걸쳐 교부하여, 이 중 17억 3,000만원이 실집행되었고, 48억 1,200만원은 다음 회계연도로 이월되어 실집행률은 26.4%에 그침.

【 2025회계연도 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축 사업 집행 현황 】

(단위: 백만원, %)

구분	예산액	예산현액	교부액	실집행액	이월액	불용액	보조사업자 실집행률
새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축	6,542	6,542	6,542	1,730	4,812	-	26.4

※ 자료: 새만금개발청

보조금 교부 경과를 살펴보면 먼저 사업 착수 및 전력인프라 구축 지원을 위하여 3월 28일에 33억 4,200만원을 1차로 교부하였고, 이후 2025년 11월 26일 32억원을 2차로 교부하여 예산 전액을 교부하였음.

【 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축 사업 보조금 교부 경과 】

(단위: 백만원)

구 분	일자	교부액 (교부요청액)	누적 교부액
한국전력공사 1차 국비 교부 요청	'25.3.26	3,342	6,542
1차 교부	**'25.3.28**	**3,342**	**6,542**
사업내용 변경	'25.4.30		
한국전력공사 공정회의 등 관계기관 협의	'25.2~'25.12		
공사계약 및 선급금 지급 가능성 검토	'25.10월		
한국전력공사 2차 국비 교부 요청	'25.11.24	3,200	6,542
2차 교부	**25.11.26**	**3,200**	**6,542**
설계검토 및 심의 일정 지연	설계 의뢰 '25.11		
적용단가 변동에 따른 재산정 의견 제기	'26.1월 (단가자료는 '26.2월배포)		

※ 새만금개발청 제출자료 재구성

새만금개발청은 1차 보조금 지급(3월) 이후 설계발주 및 토지 매매계약(4월) 체결 등을 실시하여 17억원이 집행되었고, 한국전력공사와의 공정회의를 통해 공사발주를 위해서는 추가 교부가 필요하다고 협의가 이루어져 추가 교부를 실시하였다고 답변함.

그러나 사업내용 변경을 통해 전력공급능력을 추가로 확보하고 대용량 전력 사용고객 전용 공급선로를 추가로 확보하는 과정에서 변전소의 위치 변경을 위한 “산업단지 실시계획 변경(‘25.4)” 등 행정절차[514] 진행에 따라 추가적인 공기가 소요되어 착공일정이 2025년 11월에서 2026년으로 지연되었고,

설계검토 및 심의가 연말에 집중되면서 12월 안건으로 본 보조사업 검토가 진행되지 못함에 따라[515] 교부액 중 상당액이 다음 회계연도로 이월되었음.

514) 부지변동 관련 인허가 절차 : 사업내용 변경 신청(보조사업자) → 새만금개발청 승인(중앙관서의 장) → 산업단지 기본 및 실시계획 변경(녹지용지를 전기공급용지로 변경) →토지계약(한국농어촌공사・한국전력공사) → 변전소 건축 설계 및 심의 → 건축허가

515) 한전은 공기업으로서 각 지사에서 설계한 내용에 대해 공정성 및 합리성을 갖추기 위해 자체적으로 심의 및 검토를 실시하여, 이를 통해 설계내용과 공사비에 대한 적정성을 평가하고 있음.
※ 각 공정(분리발주)별로 예상공사비가 100억 미만인 경우는 본사 설계부서의 자체검토, 100억~500억은 간이종합심사제(내부+외부), 500억이상은 종합심사제(외부)를 실시
※ 본 사업은 변전시설과 건축물은 설계 자체검토, 토공분야는 간이종합심사제 대상

【 사업내용 변경 내역 】

구 분	변 경 전	변 경 후	비 고
총사업비	**510억원**(국비포함)	**1,085억원**(국비포함)	575억원 증가(한전부담)
형 태	154kV 개폐소 (변압기 미설치)	154kV 변전소 (변압기 4대 설치가능 구조)	한전 필요시 변압기 설치
전력공급능력	-	500MW 추가	개폐소는 단순 배분역할
부지면적	2,640m^2	4,586m^2	토지 계약 완료
보 조 금	**255억원(정액)**	**좌 동**	**변동없음**

※ 자료: 새만금개발청

즉, 동 사업은 부지 변경, 산업단지 실시계획 변경, 변전소 규모 확대, 착공일정 순연 등 사업내용 변경에 따라 사업이 지연되는 상황에서, 2025년 11월 26일에 추가 교부가 이루어진 것으로 보임.

특히 보조금 추가 교부 이후 2025년 내에 공사계약 또는 선급금 지급 등 추가적인 한국전력공사의 실집행으로는 이어지지 못하였고, 2026년 5월 변전소 건축물에 대한 건축허가에 따라 2026년 6월에 공사계약이 발주됨.

이와 같은 경과를 고려하면, 추가 교부 당시 한국전력공사의 공사업체 선정, 계약 체결, 선급금 지급 가능성에 대한 검토가 적절히 이루어졌는지 점검할 필요가 있음.

두 사업 모두 「국고보조금 통합관리지침」 제25조제2항제4호[516]에 따라

516) **「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 있다.

이월하였다고 설명하고 있는데, 동 지침에 따르면 보조사업비 이월은 원칙적으로 금지되고 불가피한 사유가 발생하는 경우 예외적으로 허용되는 것이므로, 교부 당시 이미 연내 집행 가능성이 제한적이었다면 교부 규모와 시기를 조정하는 것이 보조금 관련 규정의 취지에 보다 부합함.

따라서 새만금개발청은 향후 유사 보조사업에서 연말 교부 후 보조사업자 단계의 이월이 반복되지 않도록 보조금 교부 시 보조사업자가 제시한 집행계획의 현실성을 검증하고, 설계심의 일정, 인허가 및 실시계획 변경 여부, 계약 체결 가능성, 선급금 지급 요건 등 실집행에 영향을 미치는 선행조건을 면밀히 검토한 후 교부할 필요가 있음.

---

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

다. 새만금 종합사업관리 기술지원(5557-337)

○ ‘새만금 종합사업관리 기술지원 사업’에서 2025년에 이차전지 처리수 방류 관련 어업생태계 영향범위 조사가 수행된 것은 개별 세부사업과 직접 관련된 조사용역을 종합사업관리 일반연구비에서 수행한 사례로 보이는바, 새만금개발청은 동 사업에 포함할 수 있는 연구용역의 범위와 기준을 명확히 하고, 특정 세부사업과 직접 관련된 조사용역은 해당 세부사업에서 편성·집행되도록 관리할 필요가 있음.

1) 개요

‘새만금 종합사업관리 기술지원’ 사업은 장기간에 걸쳐 추진되는 새만금 개발사업의 원활한 추진과 효율적인 관리를 위하여 사업 추진현황을 점검하고, 관계기관 협의, 개발사업 관리, 홍보·자료 구축, 환경·시설 사후관리 등 새만금 개발사업 전반에 필요한 종합관리 기능을 지원하기 위한 사업임.

이 사업의 2025년도 예산액은 16억 3,000만원으로, 전년도 이월액 2,500만원을 더한 예산현액 16억 5,500만원 중 15억 3,800만원을 집행하였으며 2,300만원을 이월하고, 9,400만원을 불용하였음.

【 2025년도 새만금 종합사업관리 기술지원 사업 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2025년							2026년
	본예산	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
새만금 종합사업관리 기술지원	791	-	-	791	736	23	32	705
관리용역비(210-15)	200	-	-	200	197	-	3	200
일반연구비(260-01)	591	-	-	591	539	23	29	505
새만금 문화관광활성화지원	100	25	-	125	123		2	240
관리용역비(210-15)	100	25	-	125	123	-	2	240
새만금 도로시설사후환경 영향조사	420	-	-	420	420	-	-	171
기본조사설계비(420-01)	420	-	-	420	420	-	-	171
새만금 그린인프라 유지·관리	213	-	-	213	169	-	44	380
일반용역비(210-14)	213	-	-	213	169	-	44	380
새만금 동서남북도로 건설공사 사후평가	106	-	-	106	90	-	16	-
기본조사설계비(420-01)	106	-	-	106	90	-	16	-
합 계	1,630	25	-	1,655	1,538	23	94	1,496

※ 자료: 새만금개발청

2) 새만금 종합사업관리 기술지원 사업의 내역사업 편성 기준 명확화 필요

‘새만금 종합사업관리 기술지원(5557-337)’은 총 5개의 내역사업으로 구성된 세부사업으로, 그 중 ‘새만금 종합사업관리 기술지원’ 내역사업은 종합사업관리 체계를 구축하여 새만금사업의 공정·예산 등을 효율적으로 관리하고, 사업 간 중복·간섭에 따른 문제점을 사전에 발굴·조정함으로써 공사 지연 및 예산 낭비를 방지하기 위한 사업임.

【 새만금 종합사업관리 기술지원 내역사업 현황 】

(단위: 백만원)

내역사업 명	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
새만금 종합사업관리 기술지원	791	736	23	32
새만금 문화관광활성화지원	125	123	-	2
새만금 도로시설사후환경영향조사	420	420	-	-
새만금 그린인프라 유지·관리	213	169	-	44
새만금 동서남북도로 건설공사 사후평가	106	90	-	16
합 계	**1,655**	**1,538**	**23**	**94**

※ 자료: 새만금개발청

새만금개발청은 2024년도 예산안 편성 과정에서 유사·소액사업 통·폐합 방침에 따라 기존에 별도 세부사업으로 추진되던 새만금 문화관광활성화 지원, 새만금 도로시설 사후환경영향조사 등을 새만금 종합사업관리 기술지원 사업 내 내역사업으로 통합하였다고 설명하고 있음.

이는 새만금사업의 장기적·복합적 특성을 고려하여 유지관리·사후관리 성격의 소액사업을 하나의 세부사업에서 통합적으로 관리함으로써 예산관리의 효율성을 높이려는 취지로 이해될 수 있음.

그러나, 2024년도 예산안 검토보고서(예산결산특별위원회)에서 새만금 종합사업관리 기술지원 사업 내에 새만금 문화관광활성화 지원, 새만금 도로시설 사후환경영향조사, 새만금 그린인프라 유지·관리 등 사업 목적과 성격이 다른 내역사업을 하나의 세부사업으로 통합 관리하는 것은 지양할 필요가 있으며, 사업 성격에 맞게 별도 세부사업으로 분리할 필요가 있다는 지적이 제기된 바 있음[517].

이는 동 사업이 새만금 개발사업 전반의 종합관리 기능을 수행하는 사업이라는 점을 고려하더라도, 사업 성격이 상이한 여러 사업들이 과도하게 포함될 경우 세부사업의 성격이 불명확해질 수 있음을 지적한 것으로 볼 수 있음.

그런데 최근 5년간 '새만금 종합사업관리 기술지원' 내역사업에서 일반연구비로 수행한 용역 내역을 보면, 2021년부터 2024년까지는 새만금 종합사업관리 기술지원 및 종합사업관리정보시스템 유지·보수 용역이 수행되었으나, 2025년에는 이와 별도로 '새만금 이차전지 처리수 방류에 따른 어업생태계 영향범위 조사'가 수행된 것으로 나타남.

517) 예산결산특별위원회, 2024년도 예산안 및 기금운용계획안 검토보고

【 최근 5개년 새만금 종합사업관리 기술지원 내역사업 일반연구비 집행 내역 】

연도	사업 용역 내역
2021	• 새만금 종합사업관리 기술지원
2022	• 새만금 종합사업관리 기술지원
2023	• 새만금 종합사업관리 기술지원 • 새만금 종합사업관리정보시스템 유지·보수
2024	• 새만금 종합사업관리 기술지원 • 새만금 종합사업관리정보시스템 유지·보수
2025	• 새만금 종합사업관리 기술지원 • 새만금 종합사업관리정보시스템 유지·보수 • **새만금 이차전지 처리수 방류에 따른 어업생태계 영향범위 조사**

※ 자료: 새만금개발청 제출자료 재구성

동 조사는 새만금 국가산업단지 내 이차전지 기업의 처리수 방류가 어업생태계에 미치는 영향범위를 조사하려는 것으로, 이는 종합사업관리보다는 이차전지 기업의 폐수처리, 처리수 방류 및 방류관로 설치·운영 사업과 관련성이 큰 것으로 보임.

특히 새만금개발청은 별도로 '새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원(5557-418)' 사업을 추진하고 있으며, 동 사업은 새만금 국가산업단지 내 이차전지 기업의 처리수 방류 문제와 직접 관련되어 있고, 2024년 결산 검토보고서에서도 동 사업과 관련하여 이차전지 처리수의 바다 직접방류에 대한 우려 해소 필요성이 제기[518]된 바 있어 해당 세부사업과의 관련성이 더욱 크다고 볼 수 있음.

따라서 동 조사를 새만금 종합사업관리 기술지원 내역사업의 일반연구비로 수행한 것은, 동 사업이 포괄적 관리 기능을 수행한다는 이유로 개별 현

518) 2024년회계연도 결산 국토교통위원회 예비심사검토보고서

안 연구용역을 수용하는 예산상 보완수단으로 운영되고 있는 것은 아닌지 점검할 필요가 있음을 보여줌.

따라서 새만금개발청은 향후 연구용역을 편성·집행할 때 새만금 개발정책 전반에 관한 포괄적 정책연구, 개별 사업 추진을 위한 조사·검토 용역, 특정 세부사업의 집행·사후관리와 직접 관련된 용역을 명확히 구분할 필요가 있음.

특히 '새만금개발정책연구(7031-320)'라는 별도의 정책연구 세부사업이 편성되어 있다는 점을 고려할 때, 새만금 개발정책 전반에 관한 포괄적인 정책 연구는 해당 세부사업에서 수행하는 것이 더욱 적절할 것으로 보이며,

본 세부사업을 다양한 사업을 종합적으로 관리하는 방식으로 운영하더라도, 개별 현안 연구용역을 포괄적으로 수행할 수 있도록 하는 예산상 보완수단으로 운영되지 않도록 주의할 필요가 있음.

이를 위해 새만금개발청은 2024년 예산안 검토보고서의 지적 취지를 고려하여 동 사업에 포함할 수 있는 내역사업의 범위와 기준을 명확히 하고, 각 연구용역 및 사업이 해당 세부사업의 목적에 부합하는지 사전에 점검할 필요가 있음.

라. 기본경비(7011-200, 250)

○ 동 사업은 국내여비 부족을 사유로 전용·세목조정이 반복되고 있는바, 새만금개발청은 기관 소재지와 업무 특성에 따른 구조적 출장수요를 객관적으로 산정하고, 연례적인 전용·세목조정을 통한 국내여비 보완이 반복되지 않도록 예산 편성 및 집행관리를 개선할 필요가 있음.

1) 개요

'기본경비' 사업은 새만금개발청의 기본적 기능 수행을 위하여 필요한 경상적 운영경비를 지출하는 사업으로, 일반수용비, 공공요금, 임차료, 여비, 관서업무추진비, 시설장비유지비 등 기관운영성 경비로 구성되어 있음.

이 사업의 2025년 예산액은 45억 5,500만원이고, 이·전용등을 통한 예산현액 45억 5,300만원 중에서 43억 5,800만원을 집행하고 1억 9,500만원을 불용하였음.

【 2025년 기본경비 결산 】

(단위: 백만원)

세사업 명	2025년										2026년
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 [실집행액]	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경					예산 현액	집행액 [실집행액]			
기본경비(총액)	1,058	1,058	-	△2	1,056	1,021	1,056	1,021	-	35	1,168
기본경비(비총액)	3,497	3,497	-	-	3,497	3,337	3,497	3,337	-	160	3,613
합 계	4,555	4,555	-	△2	4,553	4,358	4,558	4,358	-	195	4,781

※ 자료: 새만금개발청

2) 국내여비의 구조적 소요를 고려한 예산편성 및 집행관리 필요

새만금개발청은 최근 3년간 국내여비 부족을 사유로 전용 또는 세목조정을 통해 국내여비를 증액하여 집행하고 있으며, 부족 사유로 기관 이전, 사회적 거리두기 완화 이후 출장 수요 증가, 「공무원 여비 규정」 개정에 따른 일비·식비 단가 상승, 투자유치 및 현안업무 증가 등을 제시하고 있음.

【 최근 3개년 새만금개발청 국내여비 전용·세목조정 내역】

(단위: 백만원, %)

연도	요구액	정부안	국회 확정액(A)	전용·세목조정 증액(B)	증액률(B/A)	예산현액 (C)	집행액 (D)	불용액	집행률 (D/C)
2023	240	240	240	65	27.1	305	298	7	97.7
2024	247	258	258	62	24.0	320	314	6	98.1
2025	327	327	327	37	11.3	364	360	4	98.9

※ 자료: 새만금개발청 제출자료 재구성

최근 3년간 새만금개발청 국내여비는 국회 확정액 대비 매년 전용 또는 세목조정을 통해 증액되어 집행되었고, 증액 후 예산현액 대비 집행률도 2023년 97.7%, 2024년 98.1%, 2025년 98.9%로 높은 수준을 보이고 있음.

이는 국내여비의 초과 수요가 단순한 일시적 현안소요라기보다 기관 소재지와 업무 특성에 따른 반복적·구조적 소요에 해당할 가능성을 보여주는 측면이 있음.

이와 관련하여 새만금개발청은 전북특별자치도 군산시에 소재하고 있어 국회, 기획예산처, 국토교통부 등 중앙부처, 관계기관 협의 및 투자유치 활

동을 위한 세종·서울 등 장거리 출장이 구조적으로 발생할 수 있어, 현안 업무 증가 및 청사 교통조건이 열악하여 부처협의 및 국회 출장 시 건당 소요액이 크다고 설명하고 있음.

실제 2025년 국내출장 목적별 집행 현황을 보면, 국회 대응의 건당 평균 출장비는 177,910원, 투자유치 활동의 건당 평균 출장비는 132,640원으로 전체 국내출장 건당 평균액 69,973원보다 높은 수준으로 나타나고 있음.

【 2025년 출장목적별 현황 】

(단위: 건, 천원)

구분	출장건수	집행액	건당 평균액	주요 방문지	비고
국회 대응	368	65,470	177.9	서울	상임위·예결위·의원실 대응
기획재정부 협의	126	7,369	58.5	세종	예산·결산 협의
국토교통부 협의	88	5,318	60.4	세종	사업협의
관계기관 협의	1,111	73,563	66.2	서울·세종 등	
투자유치 활동	83	11,009	132.6	서울·수도권 등	기업 면담
현장점검	870	39,349	45.2	새만금 권역	
교육·회의·위원회	907	65,937	72.7	서울·세종 등	
기타	1,590	91,854	57.8		워크숍, 행사추진 등
합계	5,143	359,873	70.0		

※ 자료: 새만금개발청

또한 2025년 국내여비 예산액 및 집행내역을 보면, 현안업무 출장 집행액은 2억 7,926만원으로 편성액 2억 772만원을 크게 상회하여 집행률이 134.4%에 이르는 것으로 나타남.

【 2025년 국내여비 예산액 및 집행내역 】

(단위: 천원, %)

세부사업명	비목	내역(각목명세서)	예산액	실제 집행내역	집행률
기본경비 (비총액)	[220-01] 국내여비	1. 근무지내 출장	36,960	15,140	41.0
		2. 국회출장	82,320	65,470	79.5
		3. 현안업무 출장 * 행사, 회의, 현장 등	207,720	279,263	134.4

※ 자료: 새만금개발청

이는 새만금개발청의 국내여비 소요가 단순한 출장건수 증가뿐만 아니라 서울·세종·수도권 등 장거리 출장에 따른 건당 소요액 증가의 영향을 받고 있음을 보여주는 것으로, 기관 소재지와 업무 특성을 반영한 예산 편성이 필요함을 시사함.

이처럼 새만금개발청의 소재지와 업무 특성을 고려할 때, 국회·중앙부처와의 협의, 투자유치 활동 및 관계기관 협의 등을 위한 국내여비 수요가 다른 기관에 비해 상대적으로 클 수 있다는 점은 인정될 수 있음.

그러나, 전용은 「국가재정법」상 예산의 목적범위 안에서 재원의 효율적 활용을 위하여 허용되는 집행상 조정수단[519]으로, 편성예산에 변경을 가하

519) **「국가재정법」**
제46조(예산의 전용) ①각 중앙관서의 장은 **예산의 목적범위 안에서 재원의 효율적 활용을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 기획예산처장관의 승인을 얻어 각 세항 또는 목의 금액을 전용할 수 있다**. 이 경우 사업 간의 유사성이 있는지, 재해대책 재원 등으로 사용할 시급한 필요가 있는지, 기관운영을 위한 필수적 경비의 충당을 위한 것인지 여부 등을 종합적으로 고려하여야 한다.
②각 중앙관서의 장은 제1항에도 불구하고 회계연도마다 기획예산처장관이 위임하는 범위 안에서 각 세항 또는 목의 금액을 자체적으로 전용할 수 있다.
③ 제1항 및 제2항에도 불구하고 각 중앙관서의 장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 전용할 수 없다.
1. 당초 예산에 계상되지 아니한 사업을 추진하는 경우
2. 국회가 의결한 취지와 다르게 사업 예산을 집행하는 경우

는 경우에는 불가피한 경우에 한하여 국회가 확정한 세출예산의 목적과 범위 내에서 최소한으로 이루어질 필요가 있다는 점을 고려했을 때,

동일한 사유로 국내여비 전용 또는 세목조정이 연례적으로 반복되는 경우에는 해당 소요가 일시적·예외적 소요라기보다 구조적 소요에 해당할 가능성이 있으므로, 예산 편성 단계에서 실제 소요가 충분히 반영되고 있는지 점검할 필요가 있음.

다만 「2025년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」은 국내여비 편성 시 불요불급한 출장을 최소화하고, 출장지역·기간 및 인원을 합리적으로 축소·조정하며, 정보통신수단 또는 서면보고 등으로 대체 가능한 경우에는 출장을 억제하도록 하고 있다는 점을 고려할 때, 실제 출장수요의 불가피성과 국내여비의 절감 가능성을 함께 검토할 필요가 있음.

따라서 새만금개발청은 국내여비 부족 사유가 일시적 현안 소요인지, 기관 소재지와 업무 특성에 따른 구조적 소요인지 구분하여 분석하고, 구조적 소요에 대해서는 출장 목적별·지역별 실적, 건당 평균 소요액 등을 기초로 본예산 편성 단계에서 적정 규모가 반영될 수 있도록 기획예산처와 협의할 필요가 있음.

아울러 동일한 사유로 국내여비 전용 또는 세목조정이 반복되지 않도록 연간 출장계획 수립, 출장 일정 통합, 중복출장 방지, 화상회의 활용 등 편성지침상 여비 절감 노력을 병행하고, 국내여비 산정방식과 집행관리를 개선할 필요가 있음.

〈 소관분야별 담당자 〉

담당자	직 위	소 관 분 야	연락처 (6788-)
김미량	입법조사관	종합교통정책관	5584
이소영	입법조사관	주택정비정책관, 주택정책관(주택정책과), 전세사기피해지원단	5576
조은애	입법조사관	철도국, 도로국	5582
김은표	입법조사관	모빌리티자동차국, 대도시권광역교통위원회	5575
최은제	입법조사관	주택공급정책관, 주거복지정책관, 주택정책관(주택기금과)	5574
최영표	입법조사관	건설정책국(기술안전정책관 포함)	5591
김유림	입법조사관	토지정책관, 주택정책관(주택건설운영과)	5581
조재현	입법조사관	국토정책관, 혁신도시발전추진단, 행정중심복합도시건설청, 새만금개발청	5579
양용범	입법조사관	도시정책관, 국토정보정책관, 용산공원조성추진기획단	5578
박철환	입법조사관	항공정책실, 물류정책관	5580
	입법조사관	건축정책관	5585