

2024 회계연도
국토교통위원회 소관 결산
예비심사보고

▣	국	토	교	통	부	소	관
▣	행정중심복합도시건설청	소	관				
▣	새만금개발청	소	관				

2025. 8.

국 토 교 통 위 원 회

>>>

목 차

I. 소관부처 회부 결산	1
II. 심사경과	3
III. 결산개요	4
IV. 전문위원 검토보고의 요지	52
V. 대체토론의 요지	67
VI. 소위원회 심사보고 요지	69
VII. 심사결과	71
VIII. 소수의견의 요지	71
IX. 결산시정요구사항	71

※ 붙 임 : 2024회계연도 결산 심사결과

2024회 계 연 도

국토교통위원회 소관 결산

예 비 심 사 보 고 서

2025. 8.

국토교통위원장

I. 소관부처 회부 결산

1. 국토교통부 소관

- 일반회계 : 세입 및 세출
- 교통시설특별회계(도로계정·철도계정·공항계정·교통체계관리계정)
: 세입 및 세출
- 지역균형발전특별회계 : 세입 및 세출
- 혁신도시건설특별회계 : 세입 및 세출
- 에너지및자원사업특별회계 : 세입 및 세출
- 기 금
 - 주택도시기금
 - 자동차사고 피해지원기금

2. 행정중심복합도시건설청 소관

- 일반회계 : 세출
- 행정중심복합도시건설특별회계 : 세입 및 세출

3. 새만금개발청 소관

- 일반회계 : 세입 및 세출
- 지역균형발전특별회계 : 세입

Ⅱ. 심사경과

1. 제출 일자 : 2025. 5. 30.

2. 회부 일자 : 2025. 6. 2.

3. 상정 및 의결일자

☐ 제428회 국회(임시회)

○ 제1차 국토교통위원회(2025. 8. 19.)

상정, 제안설명, 검토보고, 대체토론 및 소위원회 회부

○ 제1차 예산결산기금심사소위원회(2025. 8. 20.)

상정, 심사, 원안의결

○ 제2차 국토교통위원회(2025. 8. 21.)

상정, 대체토론, 원안의결

Ⅲ. 결산개요

국토교통부 소관

1. 총괄

가. 총수입·총지출¹⁾ 결산

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

【 2024년도 국토교통부 소관 총수입 결산 】

(단위: 백만원)

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

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

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

【 2024년도 국토교통부 소관 총지출 결산 】

(단위: 백만원)

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

2024년도 총지출 기준 결산현황을 회계별로 살펴보면 다음과 같음.

【 2024년도 총지출 기준 세출결산 총괄 】

(단위: 억원, %)

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

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

나. 세입·세출 결산

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

【 2024년도 국토교통부 소관 세입(총계) 결산 총괄 】

(단위: 억원, %)

구 분	예산현액 (A)	징수결정액 (B)	수납액 (C)	수납률		전년도 수납액	전년대비 증감률
				C/A	C/B		
세 입	161,704	175,709	159,644	98.7	90.9	142,247	12.2

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

【 2024년도 국토교통부 소관 세출(총계) 결산 총괄 】

(단위: 억원, %)

구 분	예산액 (A)	예산현액 (B)	집행액 (C)	집행률		전년도 집행액	전년대비 증감률
				C/A	C/B		
세 출	397,047	404,200	376,127	94.7	93.1	313,807	19.9

1) 세 입

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

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

【 2024년도 회계별 세입결산 내역 】

(단위: 억 원)

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

※ - : 0원, 0 : 소수점 이하금액으로 표에는 표기되지 않음

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

2) 세 출

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

【 2024년도 회계별 세출결산 내역 】

(단위: 억원)

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

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

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

다. 기금 결산

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

【 2024년도 국토교통부 소관 기금별 조성 및 운용 실적 】

(단위: 억원, %)

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

자동차사고 피해지원기금은 자동차사고 피해지원사업 및 관련 사업에 필요한 재원을 확보하기 위해 설치되어 2017년도부터 운용되고 있으며, 2024년도 조성 및 운용 실적은 2,675억원으로 당초 계획액 2,654억원 대비 100.8%를 달성하였고, 2023년도 2,637억원에 비해서는 38억원이 증가하였음.

라. 부문별 결산

국토교통부 예산은 사회복지, 교통 및 물류, 국토 및 지역개발 등 3개 분야에 주택, 도로, 철도 등 8개 부문으로 구성되어 있음. 8개 부문 중 주택(기금포함) 부문의 집행액이 가장 크고, 그 다음으로는 철도, 도로, 기초생활보장 부문 순이며, 예산현액 대비 집행률이 낮은 부문은 항공·공항(67.3%), 주택(86.7%)이 있음.

【 2024년도 부문별 세출결산 총괄표(총지출 기준) 】

(단위: 백만원, %)

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

* 전용 및 기금운용계획변경 등 금액

2. 세입·세출 결산

가. 일반회계

1) 세 입

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

【 2024년도 일반회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

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

2) 세 출

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

【 2024년도 일반회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

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

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

나. 교통시설특별회계

1) 세 입

2024년도 교통시설특별회계의 세입예산현액은 14조 8,134억 원이고 징수결정액은 14조 7,343억 원이며, 이 중 14조 5,605억 원을 수납하고 1,738억 원을 미수납하였음.

【 2024년도 교통시설특별회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

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

2) 세 출

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

【 2024년도 교통시설특별회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

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

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

다. 지역균형발전특별회계

1) 세 입

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

【 2024년도 지역균형발전특별회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

구 분	예산현액 (A)	징수 결정액(B)	수납액 (C)	불납 결손액(D)	미수납액 (B-C-D)	증감액 (C-A)
합 계	580,423	2,050,998	681,565	5,840	1,363,593	101,142
○ 지역자율계정	297,492	1,493,210	357,310	5,840	1,130,061	59,818
- 재산수입	2,000	1,307	1,297	-	10	△703
- 경상이전수입	295,492	1,491,902	356,013	5,840	1,130,049	60,521
- 재화및용역판매수입	-	2	-	-	2	-
○ 지역지원계정	282,315	557,148	323,616	-	233,532	41,301
- 재산수입	3,031	5,512	5,334	-	178	2,303
- 경상이전수입	271,782	542,720	309,839	-	232,882	38,057
- 재화및용역판매수입	2	-	-	-	-	2
- 관유물매각대	7,500	8,915	8,443	-	472	943
○ 제주특별자치도계정	133	1	1	-	-	△132
- 재산수입	16	-	-	-	-	16
- 경상이전수입	117	1	1	-	-	△116
○ 세종특별자치시계정	483	638	638	-	-	155
- 재산수입	5	2	2	-	-	△3
- 경상이전수입	478	636	636	-	-	158

2) 세 출

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

【 2024년도 지역균형발전특별회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

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

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

라. 혁신도시건설특별회계

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

【 2024년도 혁신도시건설특별회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

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

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

【 2024년도 혁신도시건설특별회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

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

마. 에너지 및 자원사업특별회계

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

【 2024년도 에너지및자원사업특별회계 세입결산 내역 】

(단위: 백만원)

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

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

【 2024년도 에너지및자원사업특별회계 세출결산 내역 】

(단위: 백만원)

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

3. 기금 결산

가. 주택도시기금

1) 조성

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

【 2024년도 주택도시기금 조성내역(총계기준) 】

(단위: 억원, %)

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

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

2) 운용

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

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

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

【 2024년도 주택도시기금 운용내역 】

(단위: 억원, %)

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

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

3) 여유자금 규모 및 운용

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

【 주택도시기금 여유자금 운용 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	여유자금 규모*	여유자금 운용현황(평잔)			
		소계 (수익률)	직접운용 (수익률)	위탁운용	
				연기금투자품 (수익률)	전담운용기관 (수익률)
2022	28,722,459	43,064,716 (-3.58%)	256,414 (0.60%)	1,710,956 (0.33%)	41,097,346 (-3.78%)
2023	19,251,290	20,227,954 (8.26%)	383,601 (0.62%)	2,659,643 (5.74%)	17,184,710 (8.90%)
2024	10,102,159	18,836,429 (3.35%)	516,812 (0.74%)	4,541,714 (3.45%)	13,777,903 (3.69%)

* '24년말 잔액기준 여유자금

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

나. 자동차사고 피해지원기금

1) 조성

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

【 2024년도 자동차사고 피해지원기금 조성내역 】

(단위: 억원, %)

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

2) 운용

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

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

【 2024년도 자동차사고 피해지원기금 운용내역 】

(단위: 억원, %)

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

3) 여유자금 규모 및 운용

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

【 자동차사고 피해지원기금 여유자금 운용 현황 】

(단위: 백만원)

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

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

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

4. 예비비 지출

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

【 2024년 예비비 결산 】

(단위: 백만원)

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

5. 재무결산

가. 재정상태

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

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

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

【 전년도 대비 재정상태 증감 현황 】

(단위: 백만원, %)

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

나. 재정운영

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

【 전년도 대비 재정운영 증감 현황 】

(단위: 백만원, %)

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

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

다. 순자산

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

【 전년도 대비 순자산 증감 현황 】

(단위: 백만원, %)

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

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

행정중심복합도시건설청 소관

1. 총괄

행정중심복합도시건설청(이하 “행복청”이라 함) 소관 재정은 일반회계와 행정중심복합도시건설특별회계(이하 “행특회계”라 함)로 구성되어 있음.

가. 세입

행복청의 세입예산은 행특회계에만 편성되어 있는데, 2024회계연도 세입 예산액은 1,363억 300만원이고, 2,209억 2,200만원을 수납하여 예산액 대비 수납률은 162.1%이며, 전년도 수납액 대비 19.6% 감소하였음.

【 2024년도 행복청 세입 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구분	예산액(A)	예산현액	수납액(B)	예산액 대비 수납률(B/A)	전년도 수납액(C)	전년도 수납액 대비 증감률 [(B-C)/C]
세입	136,303	136,303	220,922	162.1	274,855	△19.6

※ 자료: 행복청

세입 징수결정액은 예산액 대비 847억 5,300만원을 초과한 2,210억 5,600만원으로, 이 중 2,209억 2,200만원을 수납하고 1억 3,400만원을 미수납하여, 징수결정액 대비 수납률은 99.9%임.

【 2024년도 행복청 세입 결산 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	예산액 (A)	징수 결정액 (B)	수납액 (C)	불납 결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	징수결정액 대비 수납률 (C/B)	예산액 대비 수납액 증감	
							금액 (C-A)	비율 [(C-A)/A]
행특회계	136,303	221,056	220,922	-	134	99.9	84,619	62.1

※ 자료: 행복청

나. 세 출

행복청의 세출예산은 일반회계와 행특회계로 구성되어 있으며, 2024년도 행복청의 세출예산액(총계 기준)은 2,610억 9,900만원이고 전년도 이월액 878억 2,100만원을 합한 예산현액은 3,489억 2,000만원으로, 이 중 2,603억 9,900만원을 집행하여 예산현액 대비 집행률은 74.6%이며, 집행액은 전년도 대비 35.0% 감소하였음.

【 2024년도 행복청 세출(총계) 결산 총괄 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	예산액	전년도 이월액	예산현액 (A)	집행액(B)	집행률 (B/A)	전년도 집행액(C)	전년도 대비 증감률 {(B-C)/C}
일반회계	124,796	-	124,796	124,796	100.0	220,215	△43.3
행특회계	136,303	87,821	224,124	135,603	60.5	180,117	△24.7
합 계	261,099	87,821	348,920	260,399	74.6	400,332	△35.0

※ 자료: 행복청

행복청의 2024년도 회계별 세출결산 현황을 보면, 일반회계는 예산액(행특회계 전출금) 1,247억 9,600만원을 전액 행특회계에 전출하였고, 행특회계는 일반회계 전입금을 포함한 예산액 1,363억 300만원과 전년도 이월액 878억 2,100만원을 합한 예산현액 2,241억 2,400만원 중 1,356억 300만원을 집행하고, 853억 3,500만원을 다음연도로 이월하였으며, 불용액은 31억 8,600만원임.

【 2024년도 회계별 세출결산 총괄 】

(단위 : 백만원)

구 분	예산액	예산결정 후 증감액				예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
		전년도 이월액	예비비	전용 등	이용				
총 계	261,099	87,821	-	±7,543	-	348,920	260,399	85,335	3,186
일반회계	124,796	-	-	-	-	124,796	124,796	-	-
행특회계	136,303	87,821	-	±7,543	-	224,124	135,603	85,335	3,186

※ 자료: 행복청

2. 세입·세출 결산

가. 일반회계

2024년도 일반회계 세입예산액 및 수납액은 없으며, 세출예산액은 1,247억 9,600만원이고 전액 행특회계 전출금으로 집행하였음.

【 2024년 일반회계 세출 결산 총괄 】

(단위 : 백만원)

구 분	예산액	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
회계간전출금(행특회계)	124,796	124,796	124,796	-	-

※ 자료: 행복청

나. 행정중심복합도시건설특별회계

1) 세 입

행특회계의 2024년도 세입 징수결정액 2,210억 5,600만원 중 2,209억 2,200만원을 수납하고, 1억 3,400만원을 미수납하여 징수결정액 대비 수납률은 99.9%이며, 예산액 대비 846억 1,900만원을 초과 수납하였고, 초과수납분은 주로 전년도 이월금(878억 2,100만원)에서 발생하였음.

【 2024년 행특회계 세입결산 총괄 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	예산액 (A)	징수 결정액 (B)	수납액 (C)	불납 결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	예산액 대비 수납액 증감	
						금 액 (C-A)	비 율 [(C-A)/A]
합 계	136,303	221,056	220,922	-	134	84,619	62.1
토지대여료	-	0.7	0.6	-	0.1	0.6	-
기타재산이자수입	328	43	40	-	2.8	△288	△87.8
과태료	-	0.8	-	-	0.8	-	-
위약금및변상금	-	20	13.6	-	6.7	13.6	-
기타경상이전수입	4,094	851	727	-	123	△3,367	△82.2
기타잡수입	-	606	606	-	-	606	-
전년도이월금	-	87,821	87,821	-	-	87,821	-
전년도세계잉여금	7,085	6,918	6,918	-	-	△167	△2.4
일반회계전입금	124,796	124,796	124,796	-	-	-	-

※ 자료: 행복청

행특회계의 주요 수납내역은 일반회계 전입금 1,247억 9,600만원, 전년도 이월금 878억 2,100만원, 전년도 세계잉여금 69억 1,800만원, 기타경상이전 수입 7억 2,700만원으로, 전체 수납액의 56.5%가 일반회계 전입금으로 구성되어 있고,

미수납내역은 국고보조금 환수액 9,400만원, 소송비용 환수액 3,200만원, 위약금 700만원, 과태료 100만원 등이며, 이는 체납자 채력 부족 및 거소불명의 사유로 발생하였음.

2) 세 출

행특회계는 예산액 1,363억 300만원에 전년도 이월액 878억 2,100만원을 합한 예산현액 2,241억 2,400만원 중 1,356억 300만원을 집행하고, 853억 3,500만원을 다음연도로 이월하였으며, 불용액은 31억 8,600만원임.

주요 사업별 집행액은 복합커뮤니티센터 건립 364억 8,600만원, 광역교통 시설 건설 286억 4,400만원, 국립박물관단지 건립 189억 6,000만원, 지방행정시설 건립 158억 6,900만원 등임.

【 2024년도 행특회계 사업별 세출결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	예산액	예산결정 후 증감액			예산 현액	집행액	이월액	불용액
		전년도 이월	전용 ²⁾	이용				
합계	136,303	87,821	±7,543	-	224,124	135,603	85,335	3,186
정책연구비	197	37	-	-	234	225	-	9
행복도시건설계획관리	-	109	-	-	109	93		17
행정효율성증진	249	-	±20	-	249	230	-	19
행정정보시스템 고도화	290	-	-	-	290	287	-	3
복합편의시설 운영관리	1,643	-	-	-	1,643	1,572	-	71
국립박물관단지 운영	7,481	-	±725	-	7,481	7,481	-	-
세종공동캠퍼스 운영	646	-	-	-	646	608	-	38
자족기능유치지원	-	70	-	-	70	70	-	-
종합사업관리	1,318	-	-	-	1,318	1,300	-	18
금강 횡단교량 추가설치	100	-	-	-	100	88	-	12
대통령제2집무실 건립	1,020	300	-	-	1,320	105	1,139	76
광역교통시설건설	17,000	12,201	872	-	30,073	28,644	89	1,340
국회세종의사당 건립	35,000	47,057	-	-	82,057	-	82,057	-
국가재난대응시설 건립	1,762	2,840	-	-	4,602	4,291	309	2
도담어진지구대 건립	371	102	2	-	474	474	-	-
세종경찰청 청사 건립	1,000	568	△2	-	1,566	1,116	41	409
세종경찰특공대 청사 건립	100	-	-	-	100	100	-	-
지방행정시설 건립	15,203	3,584	△2,400	-	16,387	15,869	519	
복합커뮤니티센터 건립	22,929	8,785	5,500	-	37,214	36,486	729	-
국립박물관단지 건립	12,115	12,029	△3,972	-	20,172	18,960	435	777
대평동종합체육시설	100	-	±100	-	100	-	-	100
기본경비 등 ³⁾	17,779	140	±175	-	17,919	17,605	17	296

※ 자료: 행복청

2) 내역변경, 세목변경 포함

3) 기본경비, 인건비, 공무원연금부담금

다음연도 이월액은 853억 3,500만원(예산현액의 38.1%)으로, 이월 사유는 공사기간 부족, 미지급금 이월 등이고, 주요 사업별 이월액은 국회세종 의사당 건립 820억 5,700만원임.

불용액은 31억 8,600만원(예산현액의 1.4%)으로, 불용 사유는 공사비 낙찰차액 및 사업 집행잔액 등이고, 주요 사업별 불용액은 광역교통시설 건설 13억 4,000만원, 국립박물관단지 건립 7억 7,700만원 등임.

한편, 2024년도 전용액은 75억 4,300만원(예산현액의 3.4%)으로 4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립 등 적기 준공을 위한 공사비 등 부족분 확보가 주된 전용 사유임.

3. 재무결산

2024년도 말 행복청 소관 재정상태를 보면, 자산은 2조 320억 1,700만원이고, 부채는 7,100만원이며, 순자산은 2조 319억 4,600만원임.

자산은 전년 대비 481억 8,600만원(2.3%) 감소⁴⁾하였는데, 이는 사회기반시설의 감가상각 등에 따른 것임.

【 2024회계연도 행정중심복합도시건설청 재무제표 요약 】

(단위 : 백만원, %)

구 분		2024년도 (A)	2023년도 (B)	증 감	
				금액 (A-B)	비율 [(A-B)/B]
재정 상태	I. 자산	2,032,017	2,080,203	△48,186	△2.3
	II. 부채	71	346	△275	△79.5
	III. 순자산(I - II)	2,031,946	2,079,857	△47,911	△2.3
재정 운영표	I. 프로그램순원가	147,529	155,769	△8,240	△5.3
	II. 관리운영비	30,467	31,563	△1,096	△3.5
	III. 비배분비용	-	-	-	-
	IV. 비배분수익	284	501	△217	△43.3
	V. 재정운영순원가 (I + II + III - IV)	177,712	186,830	△9,118	△4.9
	VI. 비교환수익 등	-	-	-	-
	VII. 재정운영결과(V - VI)	177,712	186,830	△9,118	△4.9
순자산 변동표	I. 기초순자산	2,079,857	2,387,399	△307,542	△12.9
	II. 재정운영결과	177,712	186,830	△9,118	△4.9
	III. 재원의조달및이전	155,238	△121,518	276,756	227.7

4) 전년 대비 자산 증감 내역: ① 유동자산(△4억 8,600만원), ② 일반유형자산(132억 400만원), ③ 사회기반시설(△605억 8,000만원), ④ 무형자산(△5,000만원), ⑤ 기타비유동자산(△2억 7,500만원)

구 분		2024년도 (A)	2023년도 (B)	증 감	
				금액 (A-B)	비율 [(A-B)/B]
	IV. 조정항목	△25,437	806	△26,243	△3,256.0
	V. 기말순자산(Ⅰ-Ⅱ+Ⅲ+Ⅳ)	2,031,946	2,079,857	△47,911	△2.3

※ 자료: 행복청

재정운영결과는 1,777억 1,200만원으로 전년도 대비 91억 1,800만원(4.9%) 감소하였고, 프로그램순원가(프로그램총원가-프로그램수익)는 1,475억 2,900만원으로 전년도 대비 82억 4,000만원(5.3%) 감소하였음.

기말순자산은 기초순자산(2조 798억 5,700만원)에서 재정운영결과(1,777억 1,200만원)를 차감하고 재원의 조달 및 이전(1,552억 3,800만원) 및 조정항목(△254억 3,700만원)을 가산한 금액으로서, 기초순자산보다 479억 1,100만원(△2.3%)이 감소한 2조 319억 4,600만원임.

새만금개발청 소관

1. 총괄

새만금개발청 소관 재정은 일반회계와 지역균형발전특별회계로 구성되어 있음.

가. 세입

새만금개발청의 세입예산은 일반회계와 지역균형발전특별회계로 구성되어 있으며, 2024회계연도 세입예산액은 88억 9,200만원이고 108억 9,400만원을 수납하여 예산액 대비 수납률은 122.5%이며, 전년도 수납액 대비 36.2% 증가하였음.

【 2024년도 새만금개발청 세입 결산 】

(단위: 백만원, %)

구분	예산액 (A)	예산현액	수납액 (B)	예산액 대비 수납률(B/A)	전년도 수납액(C)	전년도 수납액 대비 증감률 [(B-C)/C]
세입합계	8,892	8,892	10,894	122.5	7,997	36.2
일반회계	8,828	8,828	10,803	122.4	7,974	35.5
균특회계	64	64	91	141.6	23	287.9

※ 자료: 새만금개발청

나. 세 출

새만금개발청의 세출예산은 일반회계에만 편성되어 있고, 2024년도 새만금개발청의 세출예산액은 477억 200만원이고 전년도 이월액 9억 200만원을 합한 예산현액은 486억 400만원으로, 이 중 333억 1,000만원을 집행하여 예산현액 대비 집행률은 68.5%이며, 집행액은 전년도 대비 75.4% 감소하였음.

【 2024년도 새만금개발청 세출 결산 】

(단위: 백만원, %)

구 분	예산액	전년도 이월액	예산현액(A)	집행액(B)	집행률 (B/A)	전년도 집행액(C)	전년도 대비 증감률 {(B-C)/C}
일반회계	47,702	902	48,604	33,310	68.5	135,380	△75.4

※ 자료: 새만금개발청

2. 세입·세출 결산

가. 일반회계

1) 세 입

2024년도 일반회계 세입예산액은 88억 2,800만원이며, 징수결정액 162억 5,700만원 중 108억 300만원을 수납하고 54억 5,300만원을 미수납하여 징수 결정액 대비 수납률은 66.4%이며, 미수납 사유는 공유수면 점용·사용료의 분할납부에 따른 납기 미도래분 등임.

【 2024년도 일반회계 세입결산 】

(단위: 백만원)

구 분	예산액 (A)	징수 결정액 (B)	수납액 (C)	불납 결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	예산액 대비 수납액 증감 (C-A)
합 계	8,828	16,257	10,803	-	5,453	1,975
토지대여료	1,728	3,871	1,362	-	2,509	△366
기타재산이자수입	-	22	22	-	-	22
변 상 금	-	4	4	-	-	4
위 약 금	-	3,016	3,016	-	-	3,016
기타경상이전수입	760	538	509	-	29	△251
면허료 및 수수료	6,254	8,736	5,820	-	2,916	△434
기타잡수입	86	70	70	-	-	△16

※ 자료: 새만금개발청

2) 세 출

2024년도 일반회계 세출예산액은 477억 200만원이고 전년도 이월액을 합한 세출예산현액은 486억 400만원으로, 이 중 333억 1,000만원을 집행하고, 12억 2,800만원을 다음연도로 이월하였으며, 불용액은 140억 6,500만원임.

주요 사업별 집행액은 국립 새만금 간척박물관 운영 46억 4,800만원, 새만금 지역간 연결도로 건설 25억 2,600만원, 새만금투자유치지원 23억 1,300만원 등임.

【 2024년도 일반회계 사업별 세출결산 】

(단위: 백만원)

사 업 명	2024년도				
	예산액	예산현액	집행액	이월액	불용액
합 계	47,702	48,604	33,310	1,228	14,065
새만금문화관광활성화지원	-	202	202	-	-
새만금 상수도시설 건설사업	2,000	2,000	2,000	-	-
새만금 종합사업관리 기술지원	1,262	1,262	1,207	26	30
새만금 광역기반시설 설치계획 변경	-	310	4	-	307
새만금 지역간 연결도로 건설	12,679	13,020	2,526	574	9,919
국립 새만금 간척박물관 운영	4,648	4,648	4,648	-	-
새만금지구 국가산단 미래성장센터 구축	200	200	-	-	200
새만금 기본계획 변경	1,500	1,500	1,232	-	268
새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원	4,700	4,700	1,062	580	3,058
새만금 입주기업 지원	500	500	401	49	50
행정능률향상 및 위원회 운영	329	298	263	-	35

사 업 명	2024년도				
	예산액	예산현액	집행액	이월액	불용액
새만금투자유치지원	2,401	2,385	2,313		72
새만금개발정책연구	568	607	592	-	15
행정정보망 구축(정보화)	1,342	1,342	1,331	-	11
인건비	11,668	11,671	11,671	-	-
기본경비	3,905	3,958	3,857	-	101

※ 자료: 새만금개발청

다음연도 이월액은 12억 2,800만원(예산현액의 2.5%)으로, 이월 사유는 준공기한 미도래 등이고, 주요 사업별 이월액은 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 5억 8,000만원, 새만금 지역간 연결도로 건설 5억 7,400만원, 새만금 입주기업 지원 4,900만원임.

불용액은 140억 6,500만원(예산현액의 28.9%)으로, 불용 사유는 계약 방식 변경(경쟁→수의)에 따른 설계보상비 집행원인 상실 등이고, 주요 사업별 불용액은 새만금 지역간 연결도로 건설 99억 1,900만원, 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 30억 5,800만원임.

나. 지역균형발전특별회계

2024년도 지역균형발전특별회계 세입예산액은 6,400만원이며, 징수결정액 9,100만원 중 9,100만원을 수납하여 징수결정액 대비 수납률은 100.0%임.

【 2024년도 지역균형발전특별회계 세입결산 】

(단위: 백만원)

구 분	예산액 (A)	징수 결정액 (B)	수납액 (C)	불납 결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	예산액 대비 수납액 증감 (C-A)
합 계	64	91	91	-		27
토지대여료	64	91	91	-	-	27

※ 자료: 새만금개발청

2024년도 지역균형발전특별회계 세출예산액은 없음.

3. 재무결산

2024년도 새만금개발청 소관 재정상태를 보면, 자산은 1조 5,534억 700만원이고, 부채는 30억 2,500만원임. 순자산은 1조 5,503억 8,200만원으로 전년 대비 492억 2,400만원(3.1%) 감소하였는데, 이는 주로 도로의 감가상각 등에 따른 사회기반시설 감소(266억 6,600만원) 및 무형자산 감소(186억 6,400만원) 등에 따른 것임.

【 2024회계연도 새만금개발청 재무제표 요약 】

(단위: 백만원, %)

구 분		2024년도 (A)	2023년도 (B)	증 감	
				금액(A-B)	비율 [(A-B)/B]
재정 상태표	I. 자 산	1,553,407	1,601,415	△48,008	△3.0
	II. 부 채	3,025	1,808	1,217	67.3
	III. 순자산(I - II)	1,550,382	1,599,606	△49,224	△3.1
재정 운영표	I. 프로그램순원가	61,341	49,102	12,239	24.9
	II. 관리운영비	22,002	21,697	305	1.4
	III. 비배분비용	4,808	470	4,338	923.0
	IV. 비배분수익	11,320	7,552	3,768	49.9
	V. 재정운영순원가 (I + II + III - IV)	76,832	63,717	13,115	20.6
	VI. 비교환수익 등	-	-	-	-
	VII. 재정운영결과(V - VI)	76,832	63,717	13,115	20.6 %
순자산 변동표	I. 기초순자산	1,599,606	1,533,413	66,193	4.3
	II. 재정운영결과	76,832	63,717	13,115	20.6
	III. 재원의 조달 및 이전	27,631	129,932	△102,301	△78.7
	IV. 조정항목	△23	△22	△1	△4.5
	V. 기말순자산 (I - II + III + IV)	1,550,382	1,599,606	△49,224	△3.1

※ 자료: 새만금개발청

재정운영결과(프로그램순원가+관리운영비+비배분비용-비배분수익)는 768억 3,200만원으로 전기 대비 131억 1,500만원(20.6%) 증가하였으며, 기말순자산은 기초순자산(1조 5,996억 600만원)에서 재정운영결과(768억 3,200만원)을 차감하고 재원의 조달 및 이전(276억 3,100만원)과 조정항목(△2,300만원)을 가산한 금액으로서, 기초순자산보다 492억 2,400만원(3.1%)이 감소한 1조 5,503억 8,200만원임.

IV. 전문위원 검토보고의 요지

(수석전문위원 : 박재유, 전문위원 : 임종수)

- 2024회계연도 국토교통부, 행정중심복합도시건설청, 새만금개발청 소관 결산에 대한 검토보고를 주요 사항 위주로 요약하여 보고 드리도록 하겠습니다.
- 국토교통부는 총지출 기준 예산현액 62조 2,451억원 중 55조 5,730억원을 집행(89.3%)하고, 6,667억원을 다음 연도로 이월하였으며, 6조 54억원을 불용하였습니다.

1. 우선, 예산 집행 관련 법령에 부합하지 않는 등 절차상 문제가 있는 사항을 말씀드리면,

- 도시정책 종합연구(일반회계) 사업은 연도 내 집행 가능성이 낮은 사업에 대해서도 계약금액의 100분의 80을 선금으로 지급하였고, 기획재정부에 대한 선금 지급 특례요청 이전에 이미 선금 지급을 완료하였으므로, 향후 연구과제의 선금 지급 시에 「국고금 관리법」 및 「정부 입찰·계약 집행기준」 등의 규정을 철저히 준수하고, 기획재정부의 특례 승인 이전에 선금을 집행하지 않도록 선금 지급 업무 관리를 강화할 필요가 있다고 보았습니다.

- 건축안전(일반회계) 사업 중 화재안전 성능보강 내역사업은 1차로 교부한 보조금의 연내 집행 가능성에 대해 면밀하게 확인하지 아니하고 2차 보조금을 교부하여 상당한 이월액이 발생하였으므로, 국토교통부는 향후 보조금 관련 규정의 취지에 부합하는 보조금 교부를 통해 예산의 이월을 최소화하는 등 보조금 예산 집행의 적정성 확보 방안을 마련할 필요가 있다고 보았습니다.

- 건설기술제도선진화(일반회계) 사업은 국가지하안전관리 기본계획 수립과 관련하여 「지하안전관리에 관한 특별법」에 따른 법정계획인 관계 중앙행정기관의 장의 연도별 집행계획을 수립·통보하지 아니하고, 일부 시·도 및 시·군·구에서도 지하안전관리계획을 수립하지 않는 사례가 있으므로, 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사 및 시장·군수·구청장이 법률을 준수하여 연도별 집행계획과 시·도 및 시·군·구 안전관리계획을 수립·통보하도록 적극적으로 대처할 필요가 있다고 보았습니다.

- 민관협력 지역상생협약(지역균형발전특별회계) 사업은 집행을 위한 사전 행정절차인 협약체결을 완료하지 않은 상태에서 보조금을 교부하고, 1차 교부와 최종 교부 사이의 시간적 간격이 1개월 미만으로 실질적인 집행점점이 이루어지지 않은 채 보조금이 전액 교부되어 실질집행률이 0.8%에 불과한 상황으로, 보조금 관리규정에 따른 절차를 철저히 이행할 필요가 있다고 보았습니다.

2. 제도개선이 필요한 사항을 말씀드리면,

- 국토지형관리(일반회계) 사업의 내역사업인 ‘3차원 공간정보 구축’ 사업과 국가기본도 제작(일반회계) 사업의 내역사업인 ‘수치지형도 및 항공영상 품질검증’ 사업은 각각 공간정보의 품질 및 최신성을 확보하기 위한 사업으로, 지명경쟁입찰 방식의 품질검증 용역에 연례적으로 특정 기관이 각각 단독입찰하고 있다는 점을 고려하여, 품질검증의 정확도와 신뢰도를 제고하기 위해 민간위탁으로의 전환 등 사업수행방식을 개편하는 방안에 대하여 검토할 필요가 있다고 보았습니다.
- 부동산서비스산업 육성(일반회계) 사업은 부동산 기획·개발·임대·관리·중개·평가 등 부동산서비스산업의 양적·질적 발전을 지원하기 위한 사업으로, 우수 부동산서비스사업자 인증 사업(2개 분야 이상의 부동산서비스를 연계 제공하는 사업자 중 국토교통부장관이 인증 부여) 과 부동산서비스산업 창업경진대회(예비창업자 등 대상 공모전)의 실적이 저조한바, 법령 개정 등 효과적인 사업방안을 모색할 필요가 있다고 보았습니다.
- 전세사기 피해방지 및 지원(일반회계) 사업은 전세사기피해지원위원회 및 전세사기피해지원단을 운영하고 그 활동을 홍보하는 사업으로, 전세사기피해자등 결정 신청 및 이의신청의 처리에 소요되는 일수에 관한 통계를 작성하고 있지 않으므로 신속한 피해 구제 여부를 정확하게

파악하여 정책에 반영할 수 있도록 처리기한 준수 여부, 변화 추이 등을 분석하여 통계를 작성할 필요가 있다고 보았습니다.

- 국토안전관리원출연(일반회계) 사업 중 지반침하 안전점검은 국토안전관리원이 지방자치단체를 지원하여 지반을 탐사하고 공동(空洞)의 존재 여부를 통보함으로써 해당 공동을 복구하도록 하는 사업인데, 2025년 1분기 기준으로 2020년 이후 발견된 공동의 약 46%가 복구되지 않았고, 미복구 공동의 상당수가 즉시 또는 3개월 이내에 복구하도록 되어 있는 긴급등급 또는 우선등급에 해당하므로, 방치되고 있는 공동에 대한 조속한 복구 방안을 마련할 필요가 있다고 보았습니다.
- 그린리모델링 활성화(에너지 및 자원사업 특별회계) 사업은 성과지표 중 ‘민간건축물 그린리모델링 이자지원 예산집행률’ 항목이 정책목표를 어느 정도 달성했는지 등의 사업효과를 나타내기 어려운 측면이 있으므로, 국토교통부는 기존의 성과지표를 개선하는 방안을 검토할 필요가 있다고 보았습니다.

3. 집행이 부진한 사업에 대하여 말씀드리면,

- 국가기본도 제작(일반회계) 사업은 최신의 고정밀 공간정보를 구축 및 제공하는 사업으로, 과도한 이월 문제에 대한 국회의 결산 심사 시정요구가 최근 5년간 두 차례(2019회계연도, 2022회계연도)

제기되었음에도 불구하고 5회계연도 연속하여 이월이 반복되고 있어 예산 편성의 타당성과 집행 구조 등에 대한 면밀한 점검이 필요할 것으로 보았습니다.

- 건축안전(일반회계) 사업 중 건축안전 모니터링 내역사업은 전체 대상 대비 모니터링 실시 비율이 낮은 수준에 머물고 있으므로(건축구조: 4.19%, 건축자재: 0.48%), 국토교통부는 향후 건축안전 모니터링을 확대 실시하여 부실 설계 및 불량 자재 사용을 방지하여 건축 안전을 제고할 필요가 있다고 보았습니다.
- 전세보증금반환보증 보증료 지원(일반회계) 사업은 최근 2년 연속 실집행률이 30% 미만에 그치고 있고, 2025년 초에 지원 단가를 인상하고 신청 절차 간소화를 위한 온라인 페이지를 개설하였음에도 6월 말 기준 실집행률이 19.3%에 불과하므로, 사업 규모를 실제 수요에 맞게 조정하는 방안을 검토할 필요가 있다고 보았습니다.
- 도시재생사업(지역균형발전특별회계) 사업 중 소규모주택정비사업 지원 내역사업은 최근 3년간 예산의 불용이 지속되고 보조금의 재이월이 발생하는 등 연례적으로 실집행률이 저조하게 나타나고 있으므로, 사업의 신청 수요와 관리지역의 사업추진 현황에 따른 집행 가능성을 재검토하고, 향후 사업 추진 시 재검토 결과에 기반한 연도별 적정 예산 편성이 필요할 것으로 보았습니다.

- 노후산단 재생지원 용자(주택도시기금) 사업은 기승인 사업장에 대한 조기 집행 이후 추가 확보된 용자 재원을 적기에 활용할 신규 사업장 발굴에 실패하여 집행률이 10.8%에 그치는바, 국토교통부는 신규 사업장 발굴을 위한 제도를 개선하여 미집행 예산이 최소화될 수 있도록 노력할 필요가 있다고 보았습니다.

- 층간소음 개선 리모델링(주택도시기금) 사업은 시행 초기부터 바닥구조 공사의 어려움과 이를 상쇄할 만한 유인의 부족에 대한 지적이 있었음에도 면밀한 계획수립 및 시범사업 없이 시행되어 사업이 최초 편성된 2023년부터 종료된 2024년까지 2년간 계획액 52억원 전액을 불용하였는바, 향후 동일 또는 유사 사례가 반복되지 않도록 할 필요가 있을 것으로 보았습니다.

- 행정중심복합도시건설청 결산에 대한 검토의견입니다.
 1. 대통령제2집무실 건립 및 국회세종의사당 건립(행정중심복합도시 건설특별회계) 사업은 사업 첫해부터 계속하여 이월이 발생하고 있는바, 행정중심복합도시건설청은 향후 관계기관과의 협의를 강화하고 면밀한 사업관리를 할 필요가 있다고 보았습니다.

 2. 외삼~유성복합터미널 연결도로(행정중심복합도시건설특별회계) 사업에서 행정중심복합도시건설청은 보조금 교부와 관련하여 「국고보조금 통합관리지침」 및 「국토교통 보조사업 관리규정」을

최근 3년간 계속하여 준수하지 아니하였으므로, 향후 보조금 집행상황을 점검하지 아니하고 보조금을 교부하는 상황이 재발하지 않도록 각별히 노력할 필요가 있다고 보았습니다.

3. 국립박물관단지 건립(행정중심복합도시건설특별회계) 사업은 사업추진 일정의 지연으로 매년 사업비의 이월 또는 다른 사업으로의 이·전용이 발생하고 있으므로, 행정중심복합도시건설청은 사업 지연요소에 대한 면밀한 분석 및 검토를 거쳐 연례적인 예산의 전용과 이월이 발생하지 않도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다고 보았습니다.

○ 새만금개발청 결산에 대한 검토의견입니다.

1. 새만금 지역간 연결도로 건설(일반회계) 사업은 새만금 SOC 적정성 검토와 계속된 입찰공고 유찰로 인해 사업 지연이 반복 되었으므로, 새만금개발청은 향후 사업의 지연요소를 면밀히 검토하여 동 사업이 계획대로 준공될 수 있도록 노력할 필요가 있다고 보았습니다.
2. 새만금지구 국가산단 미래성장센터 구축(일반회계) 사업에서 새만금개발청은 지방비 미확보로 인하여 사업 예산 전액을 불용하였으므로, 신규사업 예산을 확보하고도 불용하는 일이 재발하지 않도록 보조사업자의 지방비 확보 상황을 면밀하게

확인하고 관리할 필요가 있다고 보았습니다.

3. 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원(일반회계) 사업에서 새만금개발청은 사업이 차질 없이 추진될 수 있도록 이차전지 처리수의 바다 직접방류에 대한 지역사회의 우려를 해소할 수 있는 장·단기 방안 마련에 노력할 필요가 있다고 보았습니다.

○ 2024회계연도 국토교통부 소관 교통 분야 결산에 대한 검토보고를 주요 사항 위주로 요약하여 보고드리도록 하겠습니다.

1. 예산 집행 관련 법령에 부합하지 않는 등 절차상 문제가 있는 사항을 말씀드리면,

○ 「부담금관리 기본법」에 따르면 국토교통부장관은 「도로법」상 모든 도로에서 발생한 원인자부담금에 대하여 「부담금관리 기본법」에 따른 부담금운용 종합보고서 등을 작성해야 함에도 해당 법률이 시행된 2002년부터 2024년까지 고속도로 및 지자체 관리도로에서 발생한 원인자부담금이 누락되었던 문제가 있었으므로 관련 부담금 관리체계 전반에 대한 보완과 점검 조치를 시행할 필요가 있다고 보았습니다.

○ 항공안전기술원 출연(일반회계) 사업과 관련하여 항공안전 기술원은 「항공안전기술원법」상 명시적 법적 근거 없이

10억원을 차입하였으나, 차입은 장기적으로 해당 기관의 재정에 부담을 초래하여 공공기관의 재정 건전성이나 통제 측면에서 중요한 경영상의 행위라 할 수 있으므로, 향후 필요 시 「항공안전기술원법」 및 정관에 차입의 근거 및 절차를 마련할 필요가 있다고 보았습니다.

- 제주 스마트공동물류센터 건립지원(일반회계) 사업은 재이월의 허용을 엄격하게 제한한 「국가재정법」 등의 취지를 벗어난 재이월이 발생하였으므로 이와 같은 재이월이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있다고 보았습니다.
- 국립항공박물관 운영(교통시설특별회계) 사업과 관련하여 국립항공박물관은 출연금 집행잔액을 정관에만 근거하여 반납하지 않고 차차년도 자체수입에 반영하여 사용하고 있는데, 「예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따라 출연금 잔액 등 잉여금 처리를 위한 집행기준을 명확히 하고 필요 시 정산하여 반납하도록 하는 등 수입과 지출의 투명성과 합리성을 제고할 필요가 있다고 보았습니다.
- 광역버스 공공성 강화 지원(교통시설특별회계) 사업 중 광역버스 준공영제 내역사업과 관련하여 보조사업자는 보조사업 실적보고서를 실적보고 사유가 발생한 날부터 3개월 이내에 제출해야 한다는 「보조금 관리에 관한 법률」에도 불구하고 지난 3년 동안 제출 기한을 준수하지 않고 있으므로, 향후

국토교통부는 보조금 집행에 대한 관리·감독을 강화하여 이와 같은 일이 재발하지 않도록 주의할 필요가 있다고 보았습니다.

- 혼잡도로사업(지역균형발전특별회계)과 관련하여, 「2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에도 불구하고 혼잡도로사업의 대응 지방비를 매칭하지 않는 지방자치단체에 대하여 보조금 반납 또는 차년도 예산 감액 등 필요한 조치를 하지 않고 있으므로, 국토교통부는 2024년 지방비를 미매칭한 지방자치단체에 대해 적절한 조치를 취할 필요가 있으며, 향후에는 이와 같은 일이 발생하지 않도록 주의할 필요가 있다고 보았습니다.

2. 제도개선이 필요한 사항을 말씀드리면,

- 일반철도안전 및 시설개량(일반회계) 사업과 관련하여 국가철도공단은 철도시설사업의 집행 및 철도시설의 안전유지를 위한 업무를 담당하는 철도시설관리자임에도 불구하고 국가철도공단이 직접 집행하는 시설개량 사업 예산의 비중이 낮은 측면*이 있으므로, 철도시설관리자인 국가철도공단이 직접 수행할 영역을 재설정하는 등 국가철도공단이 철도시설 관리자로서의 책임을 강화할 수 있는 방안을 모색할 필요가 있다고 보았습니다.

* 2024년 공단 직접 집행사업 예산 비중 : 53.7%(나머지는 철도공사 위탁 수행)

- 도로유지보수(교통시설특별회계) 사업 중 민간위탁사업비로 편성되는

도로통합관리시스템 운영 사업은 사업 내용, 추진 경과, 다른 시스템 운영 사업과의 비교 등을 종합적으로 고려할 때 총액계상* 사업으로 부적절한 측면이 있으므로 도로통합관리시스템 운영 사업을 비총액계상 사업으로 편성하는 방안을 추진할 필요가 있다고 보았습니다.

* 세부사업이 정해지지 않고 총액규모만을 정하여 예산에 반영하는 사업

- 교통사고예방지원(일반회계) 사업 중 디지털운행기록분석시스템 구축 내역사업은 2024년 10월부터 대형 화물자동차의 운행기록 제출이 의무화되어 2025년 상반기에 운행기록 제출 지원 서비스의 수요 증가가 예상되었음에도 해당 시기에 운행기록점점센터를 운영하지 않아 의무제출 제도의 조기 정착을 위한 노력이 부족하였으며, 향후 화물자동차의 운행기록 제출률 제고를 위하여 자동제출DTG 장착 확대 노력도 필요하다고 보았습니다.
- 스마트주차정보시스템구축(일반회계) 사업은 스마트주차정보시스템을 통한 주차장의 시설정보(주소, 전체면수 등) 제공률은 높으나, 주차장 운영시간, 주차요금 등 운영정보 및 실시간 주차정보 제공률이 저조하므로 이를 개선하기 위한 다각도의 개선 방안을 강구할 필요가 있다고 보았습니다.
- 대중교통체계구축지원(교통시설특별회계) 사업 중 버스, 철도 등의 대중교통운영자를 대상으로 실시하는 대중교통 경영 및

서비스 평가 사업과 관련하여, 국토교통부훈령에 따른 해당 평가항목에 「교통약자법」에 따른 교통약자 이동편의 제공 등의 의무 이행에 관한 평가항목을 반영하여 법정 의무 이행을 확보하고 교통약자를 위한 대중교통 서비스 수준 향상을 도모할 필요가 있다고 보았습니다.

- 택시산업지원(교통시설특별회계) 사업은 2024년까지 적용된 제4차 택시총량제(2020~2024)에 따른 택시감차 실적이 저조하므로, 낮은 택시감차보상 단가 등 원인에 대한 면밀한 분석을 바탕으로 제5차 택시총량제(2025~2029) 시행에 앞서 실효성을 확보할 수 있는 개선방안을 강구할 필요가 있다고 보았습니다.
- 교통약자이동편의증진(교통시설특별회계) 사업은 대중교통육성 프로그램 전체 예산액의 86.3%를 차지하고 있고, 다양한 내역사업을 수행하고 있으나 한 가지 성과지표(‘특별교통수단 이용자 만족도’)만 설정하고 있으므로, 프로그램 및 각 내역사업의 사업 효과성을 확인할 수 있는 합리적인 성과지표를 설정하여 교통약자 이동편의 증진 사업의 성과를 적극적이고 체계적으로 관리할 필요가 있다고 보았습니다.
- 항공산업발전지원(교통시설특별회계) 사업과 관련하여, 지난 2022년 항공 산업의 발전과 원활한 경영활동을 도모하고 이에 필요한 각종 보증 및 자금의 융자 등을 위하여 항공산업발전조합의 설립 근거가 「항공사업법」에 마련되었으나, 3년이 지난 2025년

8월 현재까지 부처 간 이견으로 인하여 시행령이 마련되지 못한 결과 조합이 구성되지 못하고 있으므로, 시행령의 조속한 마련을 위한 노력이 필요하다고 보았습니다.

- 자율자동차 상용화(일반회계) 사업과 관련하여 국토교통부는 자동차 사이버보안 관리는 자율주행자동차 뿐만 아니라 커넥티드자동차도 적용 대상이므로 현재 자율자동차 상용화 사업에 포함된 자동차 사이버보안 지원 및 대응체계 사업을 별도의 세부사업으로 편성하는 등 관리 강화방안을 마련하고, 자동차 사이버보안 관리체계 인증심사 등을 위한 준비를 철저히 할 필요가 있다고 보았습니다.
- 정부보장(자동차사고 피해지원기금) 사업과 관련하여 국토교통부는 「국가채권 관리법」 등을 고려하여 적정한 구상수수료율을 설정하되, 인건비, 운영비 등 필요한 사업운영비는 별도의 예산으로 편성하는 방안을 검토할 필요가 있고, 자동차손해배상진흥원이 채권 구상업무를 효율적으로 수행할 수 있도록 채권의 경과연도별 인센티브 부여 등 구상수수료율 체계를 개선하는 방안을 마련할 필요가 있다고 보았습니다.

3. 집행이 부진한 사업에 대하여 말씀드리면,

- 일반철도 건설(교통시설특별회계) 사업은 국토교통부에서 국가철도공단에 출연하여 집행하는 예산인데, 2024년도 국가철도공단 출연금

교부현액 대비 집행률이 저조(47.4%)하고 국가철도공단 출연금 유보액 규모가 과도한 문제가 연례적으로 발생*하고 있습니다.

* (2024) 1조 8,082억원, (2023) 1조 8,588억원, (2022) 2조 782억원

- **신공항 건설사업**(교통시설특별회계)은 설계 및 계획 변경에 따른 타당성 재조사, 관계 기관 및 지방자치단체와의 협의 지연 등으로 대규모 이월(1,030억원) 및 불용(1,674억원)이 발생하였습니다.
- 이와 같은 대규모 이월 및 불용은 기회비용의 관점에서 긴급하거나 중요한 다른 사업에 사용될 수 있는 예산의 활용을 제한하여 한정된 국가 재원 배분의 효율성을 저해하는 문제를 초래하고, 국회의 예산 심의·확정권에 대한 침해 가능성이 있습니다. 따라서 국토교통부는 사업진행상황에 대한 면밀한 검토를 통해 집행 가능한 적정 규모의 예산을 편성하고, 집행 관리를 철저히 할 필요가 있다고 보았습니다.
- **도시철도 노후시설 개선지원**(교통시설특별회계) 사업과 관련하여 보조금 예산을 용도 외로 집행하여 보조금 예산이 환수되는 문제가 발생하였으나 이에 대한 국토교통부의 사전적·사후적 조치가 미흡한 측면이 있었고, 보조금 정산이 과도하게 지연되어 「국고보조금 통합관리지침」에 규정된 일정을 준수하지 못한 문제가 있으므로, 국토교통부는 「보조금 관리에 관한 법률」에 따른 검사 권한을 적극 활용하여 지자체의 예산 교부신청, 교부예산 집행, 예산 관리, 정산 절차 등 사업 추진 전반에 대한 문제점을 분석하고 대안을 마련할 필요가 있다고 보았습니다.

- 교통약자이동편의증진(교통시설특별회계) 사업 중 저상버스 도입보조 내역사업은 일부 지자체에서 친환경 저상버스에 대한 환경부 국고보조금 부족 등으로 국토교통부의 예산집행이 원활하지 못한 부분이 있으므로 부처 간의 소통과 협력을 강화할 필요가 있고, 소규모 공영터미널 위주의 장애물없는생활환경인증 내역사업은 저조한 사업 수요로 연례적 집행부진이 발생하고 있으므로 교통약자의 편익을 고려하여 전향적인 사업개편을 검토할 필요가 있다고 보았습니다.
- 광역 BRT 구축(지역균형발전특별회계) 사업 중 일부 BRT 사업은 대부분의 예산이 집행되지 못하고 이월되는 등 집행이 부진하였는데, 국토교통부는 광역 BRT 구축 사업의 사전 행정절차 이행이 미흡하여 실집행실적이 부진했다는 점을 고려하여 향후 사업관리를 철저히 할 필요가 있다고 보았습니다.
- 이상으로 보고를 마치겠습니다.
감사합니다.

V. 대체토론의 요지

- 그간 새만금 SOC 사업의 절차 중단 및 수시배정 사업 지정으로 인해 예산 집행이 저조했으므로, 향후 신속한 사업추진 및 새만금 신공항 사업 관련 적정 규모 예산 편성 필요
- 작년에 국회 세종의사당 건립 예산이 전액 이월되었으므로, 국회사무처 및 기획재정부와 긴밀히 협의하여 후속 절차를 단축할 수 있도록 계획 수립 필요
- SRT와 KTX가 통합되면 일률적인 선로 배분이나 증차 관련 문제가 해소될 것으로 보이므로 고속철도 통합 방안 검토 필요
- SOC 예산이 다른 분야보다 불용·이월이 많으므로 상황 변경에 따른 신속적 조정 필요
- 서울시 청년안심주택이 경매로 넘어간 사례가 있는데, 보증금 미반환 사례가 재발하지 않도록 국토교통부 차원의 점검 및 사업 관리 필요
- 가덕도 신공항 사업 관련, 신속한 입찰 추진 및 로드맵 수립·발표 필요
- 전세보증보험 보증료 지원 사업의 불용액이 많은데, 원인 분석을 통해 청년 등에 대한 홍보 강화, 성과지표 및 통보 시스템 개선 노력 필요
- 국토교통부 산하 하자심사분쟁조정위원회 관련, 법정처리시한이 전용 부분은 최장 90일, 공용 부분은 최장 120일인데 해당 처리시한을 넘기는 경우가 많으므로 개선 필요
- 주택도시기금 여유자금의 줄면서 주거정책 지원이 부족해졌으므로, 전체적인 기금운용 방안에 대한 개편 필요

- 산재 사망사고 중 건설업의 비중이 높은데, 전체적인 산재 현황은 고용노동부가 관리하더라도 국토교통부 차원에서 사고 발생 현장 및 공정, 사고 유형 등을 파악하고 대책 마련할 필요
- 마포 전동스쿠터 배터리 폭발 사고 관련, 개인형 이동수단(PM)에 대한 관리 강화를 위해 한국교통안전공단 및 산업통상자원부와의 논의 필요
- 고속도로 통행료가 인상되지 못하면서 한국도로공사 부채가 늘어나고 있고 민자도로의 경우 세금으로 미인상분을 지원하고 있는데, 통행료 현실화와 민간사업자 지원 축소 방안 검토 필요
- 신분당선 주식회사 등 민간 철도사업자가 정부 상대로 소송을 제기하는 경우가 많고, 정부가 배상금을 지급해야 하는 경우도 있으므로 대책 마련 필요
- K-패스 사업은 교통 인프라가 집중된 수도권에서 혜택을 많이 받고 있으므로, 지방도 정책효과를 볼 수 있도록 인프라 개선 및 매칭 비율 개선 필요
- 전세사기 피해방지 사업 관련 위원회 운영비 불용이 많은데, 피해자 지원을 위한 국토교통부의 적극적 노력 필요
- 행복주택, 매입임대주택 등이 미임대되는 경우가 있으므로, 선호 면적 등 수요자 요구를 반영해 공공주택의 질적 수준 향상 필요
- 주거복지사를 세대수에 비례하지 않게 배치하는 경우가 있고 지방자치단체에서 운영하는 곳은 배치가 잘되지 않는 경우가 있으므로, 수요조사 등을 통한 추진 필요

VI. 소위원회 심사보고 요지

- 정부가 제출한 원안대로 의결하되, 「국회법」 제84조에 따라 정부에 총 106건의 시정, 주의, 제도개선 사항을 요구하기로 함.
- 우선, 국토교통부 소관 결산에 대해서는 시정 2건, 주의 18건 및 제도개선 79건 등 총 98건의 시정요구 사항을 채택하였음.
- 주요 사항은 다음과 같음.
 - 주거급여 지원 사업은 전자조달시스템을 통한 경쟁절차의 적용에 대하여 철저한 사전검토를 통해 계약의 투명성과 공정성이 훼손되지 않도록 주의를 요구하였음.
 - 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업은 실집행률 제고를 위한 개선 방안을 마련하고, 추가 홍보 및 절차 간소화 방안과 임대인에 대한 보증책임 부여 방안 및 성과지표 변경 방안을 검토하도록 하는 등 주의 및 제도개선을 요구하였음.
 - 건설기능인 등급제 사업은 시행 초기에 대비하여 만족도와 안정성이 입증되고 있는 해당 사업의 활성화 방안을 마련하도록 제도개선을 요구하였음.
 - 노후공공임대주택 리모델링 및 서비스 개선 사업은 주거복지사 1인당 적정 관리 세대수 기준을 설정하고 기준에 맞게 주거복지사를 추가 배치하도록 제도개선을 요구하였음.

- 택시산업지원사업은 택시감차보상금 현실화 등 택시운송사업자의 참여 유인책을 강구하여 택시감차보상 사업의 실효성이 확보되도록 제도개선을 요구하였음.
- 일반철도안전 및 시설개량사업은 철도시설관리자인 국가철도공단이 직접 수행할 영역을 재설정하는 등 국가철도공단이 철도시설 관리자로서의 책임을 강화할 수 있는 방안을 모색하도록 제도개선을 요구하였음.
- 대중교통비 환급 지원(K-패스)사업은 적정 규모의 예산을 편성하고 지방의 미참여 지역 주민들이 차별받지 않도록 제도개선을 요구하였음.

○ 다음, 행정중심복합도시건설청 소관 결산에 대해서는

- 국립박물관단지 건립 사업과 관련하여 지속적인 전용이 발생하지 않도록 사업담당자에 대한 주의와 아울러 2026년도에 적정한 예산을 편성하도록 시정을 요구하는 등 시정 2건, 주의 1건 등을 포함한 총 5건의 시정요구 사항을 채택하였음.

○ 다음, 새만금개발청 소관 결산에 대해서는

- 새만금 지역 간 연결도로 건설 사업과 관련하여 사업이 차질 없이 진행되기 위해서 면밀한 사업관리를 하도록 주의를 요구하는 등 주의 1건, 제도개선 2건을 포함한 총 3건의 시정요구 사항을 채택하였음.

VII. 심사결과

- 원안의결

VIII. 소수의견의 요지

- 없 음

IX. 결산시정요구사항

<불 임>

2024회계연도 결산 소위심사 결과

1. 2024회계연도 결산 및 예비비지출 승인의 건 예비심사 결과 : 총 106건(결산·예비비 합계)

(단위: 건)

부 처 명	변 상	징 계	시 정	주 의	제도개선	(중 복)	합 계
국토교통부	-	-	2	18	79	(1)	98
국토 분야	-	-	-	8	49	(1)	56
교통 분야	-	-	2	10	30	-	42
행정중심복합 도시건설청	-	-	2	1	3	(1)	5
새만금개발청	-	-	-	1	2	-	3
합계	-	-	4	20	84	(2)	106

2. 시정요구사항(결산)

가. 국토교통부

(국토 분야)

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지							시정요구 유 형	조치대상 기 관																																																		
1	수급조절용 토지 비축 방안 마련 필요	관련사업명	공공토지비축 제도 관련							주의	국토교통부																																																	
		지적사항	○ 공공토지비축에 관한 10년 단위의 종합계획인 ‘제2차 공공토지비축 종합계획’(‘20~’29)은 ‘수급조절용 토지 비축 활성화 계획을 포함하고 있으나, 수급조절용 토지 비축과 관련한 구체적인 제도 개선이나 실제 매입 실적이 미흡함. - 「공공토지의 비축에 관한 법률」 제10조에서 공공개발용 토지와 수급조절용 토지를 구분하여 비축하도록 규정하고 있으나, 실제 토지 비축은 ‘공공개발용 토지’에 편중 【 유형별 공공토지비축 현황 】 (단위: 억원) <table><tr><th colspan="2" rowspan="2">구분</th><th rowspan="2">제1차 (’10~’19) 종합계획</th><th colspan="5">제2차(’20~’29) 종합계획</th><th rowspan="2">합계</th></tr><tr><th>’20</th><th>’21</th><th>’22</th><th>’23</th><th>’24</th></tr><tr><td rowspan="2">공공 개발용</td><td>계획</td><td>23,458</td><td>690</td><td>3,584</td><td>5,135</td><td>2,704</td><td>2,785</td><td>38,356</td></tr><tr><td>실적</td><td>23,594</td><td>711</td><td>3,206</td><td>4,504</td><td>2,317</td><td>1,475</td><td>35,817</td></tr><tr><td rowspan="2">수급 조절용</td><td>계획</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>632</td><td>-</td><td>632</td></tr><tr><td>실적</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>632</td><td>-</td><td>632</td></tr></table> 자료: 국토교통부 ○ 수급조절용 토지를 보유한 공공 토지은행은 시장 안정화 장치로서의 역할을 수행할 수 있고, 도시재생, 신산업 유치, 기후변화 적응 및 재난 회복력 강화 등 사회적 요구에 부응하는 수단이 될 수 있다는 점에서, 수급조절용 토지를 비축할 필요가 있음.									구분		제1차 (’10~’19) 종합계획	제2차(’20~’29) 종합계획					합계	’20	’21	’22	’23	’24	공공 개발용	계획	23,458	690	3,584	5,135	2,704	2,785	38,356	실적	23,594	711	3,206	4,504	2,317	1,475	35,817	수급 조절용	계획	-	-	-	-	632	-	632	실적	-	-	-	-	632	-	632	
		구분		제1차 (’10~’19) 종합계획	제2차(’20~’29) 종합계획										합계																																													
					’20	’21	’22	’23	’24																																																			
공공 개발용	계획	23,458	690	3,584	5,135	2,704	2,785	38,356																																																				
	실적	23,594	711	3,206	4,504	2,317	1,475	35,817																																																				
수급 조절용	계획	-	-	-	-	632	-	632																																																				
	실적	-	-	-	-	632	-	632																																																				
시정요구사항	○ 국토교통부는 공공토지비축 종합계획에 따라 수급조절용 토지의 비축 방안을 구체적으로 마련하고, 실질적인 비축 성과로 이어지도록 노력할 것																																																											

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
2	주간통계의 폐지 등 주택가격통계의 제도개선 방안 마련 필요 등	관련사업명	일반회계 - 주택 및 주거동향 조사(1031-301)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 주택가격동향조사 중 주간조사는 민간에 의한 주택통계와 별개로 조사·발표되고 있는데, 통계의 신속성에만 초점을 맞추어 주택통계에 대한 불신을 불러일으킬 수 있음. - 정보를 종합하여 표본주택 가격변동률을 산출하는 과정에서 조정 기준이 모호하여 결과 편차가 발생하기 때문에 시장 진단과 정책 활용에 한계가 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 주간조사의 지속가능성을 재검토하고, 부동산 통계조작 사건의 재발 방지를 위하여 노력할 것 ○ 국토교통부는 주간통계의 폐지 등 주택가격통계의 다양한 제도개선 방안을 마련할 것		
3	마이홈포털 사업의 동일 업체에 대한 분할 수의계약 주의 필요	관련사업명	일반회계 - 주거급여 지원(1034-302)	주의	국토교통부
		지적사항	○ 마이홈포털 서비스 개편 관련 홍보 캠페인을 위하여 총 9,448만원을 집행하는 과정에서 각각 5,000만원 미만의 온라인 홍보(4,870만원) 및 오프라인 홍보(4,578만원)로 나누어 동일한 업체와 수의계약을 체결하여 집행함에 따라 전자조달시스템을 통한 견적서 제출 및 경쟁절차를 거치지 않았음. - 마이홈포털 서비스 개편 관련 홍보를 위한 온라인 홍보와 오프라인 홍보는 모두 ① 「마이홈포털 서비스 개편에 따른 이용자 확산 캠페인 계획(안)」(제1차관 내부보고, 2024. 3.)을 근거로 일괄 기획·추진된 것으로 확인되며, ② ○○○컴이라는 동일한 업체를 통해 집행되었고, ③ 두 건의 계약 기간과 대금지급일 역시 각각 20일 이내로 인접한 시기라는 점을 종합할 때, 온라인과 오프라인 홍보를 각각 5,000만원 미만으로 구분하여 수의계약으로 집행한 방식은 실질적으로 단일한 사업을 분할하여 집행한 것으로 해석될 여지가 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 전자조달시스템을 통한 경쟁절차의 적용에 대한 사전 검토를 철저히 하여 계약의 투명성과 공정성이 훼손되지 않도록 주의할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
4	사업의 성격에 맞는 비목 집행 필요	관련사업명	일반회계 - 주거급여 지원(1034-302)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 마이홈포털 서비스 개편 관련 홍보 캠페인은 행사운영 및 영상자료 제작 등에 해당하므로 ‘일반용역비’를 통해 집행하는 것이 적합한 것으로 보이나, 국토교통부는 별도의 세목조정 절차 없이 일반수용비로 해당 예산을 집행하였음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 사업의 성격에 맞는 비목 집행기준을 준수할 것		
5	쪽방 등 비주택 거주자 대상 주거급여 인상에 대한 부작용 검토 필요	관련사업명	일반회계 - 주거급여 지원(1034-302)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 쪽방 등 비주택 거주자에 대한 주거급여 인상이 임차료(월세) 인상으로 이어지는 부작용이 발생하고 있음. - 주거급여가 수급자의 거주환경을 개선시키기 보다는 비주택의 임대료를 인상시킨다는 비판이 제기되고 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 주거급여 인상에 대한 면밀한 분석과 점검을 실시할 것		
6	공동주택관리 분쟁조정센터의 자체적인 측정역량 확보 필요	관련사업명	일반회계 - 공동주택관리 분쟁조정센터 운영지원(1034-306)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 현재 공동주택관리 지원기구로 접수된 민원 중 층간소음 측정을 원하는 경우 환경부 소속의 층간소음 이웃사이센터로 이관하고 있는데, 민원인의 편의를 위하여 측정기관이 다원화될 필요가 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 층간소음 측정기관의 다원화를 위하여 공동주택관리 분쟁조정센터의 자체적인 측정역량을 확보할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
7	재정당국과의 인력 충원 관련 협의 필요 등	관련사업명	일반회계 - 하자심사분쟁조정위원회 업무위탁(1034-307)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 하자신청 건수가 증가 추세를 나타내고 있으나 하자심사·분쟁조정 사건이 법정 기한 내에 처리되지 못하고 있고, 공동주택의 하자에 대한 우려가 증대되고 있음. - 하자신청 접수 건수 : 2022년 3,027건, 2023년 3,313건, 2024년 3,922건 - 하자심사·분쟁조정 사건은 전용부분 하자의 경우 최장 90일, 공용부분 하자의 경우 최장 120일 내에 처리되어야 하나 각하·취하 사건을 제외하면 전용부분 하자 사건 1,105건 중 947건(85.7%), 공용부분 하자 사건 964건 중 765건(79.4%)이 법정 기한을 초과함. - 하자로 판정되는 비율이 2020년 49.6%에서 2024년 78.9%로 상승하였고, 신축 공동주택의 하자를 우려하는 언론 보도도 증가함. ○ 하자심사분쟁조정위원회 사무국 인원 구성을 살펴보면 무기계약직(7~9급)의 경우 12명 정원에 1명도 채용하지 않은 반면, 일반직과 위촉직은 정원을 초과 채용하고 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 하자심사 기한의 단축 등을 위하여 재정당국과 인력 충원과 관련한 협의를 조속히 완료할 것 ○ 국토교통부는 면밀한 직무분석을 거쳐 사무국 정원을 조정하고, 일반직과 동일·유사한 업무를 무기계약직으로 수행할 경우 무기계약직의 처우개선 방안을 검토할 것 ○ 국토교통부는 법정 처리기한 준수율을 향상하기 위한 구체적인 제도개선 방안을 조속히 마련할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관																																															
8	운영기관 일원화 및 탄력적 인력 운영 등 제도 정상화 및 운영 개선을 위한 노력 필요	관련사업명	일반회계 - 임대차분쟁조정위원회 운영(1034-320)	제도개선	국토교통부																																															
		지적사항	○ 임대차분쟁조정위원회별 업무량 격차가 상당하고 위원회 사무국 직원 수급이 원활하지 못하여 위원회 사무국이 경직적으로 운영되고 연례적인 인건비 불용 등 예산집행의 비효율이 발생하고 있음. - 지사별 조정 접수건수(2024년) : 대한법률구조공단 소속 서울지사 674건(1인당 74.9건), 한국부동산원 소속 인천지사 201건(1인당 40.2건), LH 소속 제주지사 15건(1인당 5건) - 「주택임대차보호법 시행령」 제23조에 따라 임대차분쟁조정위원회의 사무국장 및 심사관은 변호사 자격자로 한정되어 있어 지방 사무국의 변호사 인력 수급에 어려움이 있음. 【 최근 4년간 임대차분쟁조정위원회 운영 사업 결산 현황 】 (단위: 호, %) <table><tr><th rowspan="2">연도</th><th colspan="2">예산액</th><th rowspan="2">예산 현액(B)</th><th rowspan="2">집행액 (C)</th><th rowspan="2">집행률 (C/A)</th><th rowspan="2">집행률 (C/B)</th><th rowspan="2">다음년도 이월액</th><th rowspan="2">불용액</th></tr><tr><th>본예산</th><th>추경(A)</th></tr><tr><td>2021</td><td>8,538</td><td>8,538</td><td>8,538</td><td>5,844</td><td>68.4</td><td>68.4</td><td>-</td><td>2,694</td></tr><tr><td>2022</td><td>7,134</td><td>7,134</td><td>7,134</td><td>5,433</td><td>76.2</td><td>76.2</td><td>-</td><td>1,701</td></tr><tr><td>2023</td><td>7,134</td><td>7,134</td><td>7,134</td><td>5,789</td><td>81.2</td><td>81.2</td><td>-</td><td>1,345</td></tr><tr><td>2024</td><td>7,326</td><td>7,326</td><td>7,326</td><td>6,408</td><td>87.5</td><td>87.5</td><td>-</td><td>918</td></tr></table> ※자료: 국토교통부			연도	예산액		예산 현액(B)	집행액 (C)	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액	본예산	추경(A)	2021	8,538	8,538	8,538	5,844	68.4	68.4	-	2,694	2022	7,134	7,134	7,134	5,433	76.2	76.2	-	1,701	2023	7,134	7,134	7,134	5,789	81.2	81.2	-	1,345	2024	7,326	7,326	7,326	6,408	87.5	87.5	-	918
		연도	예산액				예산 현액(B)	집행액 (C)							집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액																																		
본예산	추경(A)																																																			
2021	8,538	8,538	8,538	5,844	68.4	68.4	-	2,694																																												
2022	7,134	7,134	7,134	5,433	76.2	76.2	-	1,701																																												
2023	7,134	7,134	7,134	5,789	81.2	81.2	-	1,345																																												
2024	7,326	7,326	7,326	6,408	87.5	87.5	-	918																																												
시정요구사항	○ 국토교통부는 임대차분쟁조정위원회 운영기관을 한국토지주택공사에서 한국부동산원으로 일원화하고 인력을 탄력적으로 운영할 수 있도록 하는 등 제도 정상화 및 운영 개선을 위하여 노력할 것																																																			

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
9	보증보험 가입 창구와 보증료 지원 신청창구 일원화 필요	관련사업명	일반회계 - 전세보증금반환보증 보증료지원(1034-322)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 2023회계연도 결산 심사 당시 지적사항에도 불구하고 2024회계연도에도 실집행률이 27.0%에 불과하여 2023년도 실집행률인 23.7% 대비 크게 개선되지 않았으며, 2024년 기준 보증료지원 신청 반려비율이 31%로 높고 보증료 지원 신청을 위한 구비서류가 많아 신청자 입장에서 절차가 길고 복잡한 측면이 있음. - 2023회계연도 결산 심사 당시 국토교통위원회에서는 사업홍보 강화가 필요하다는 지적이 있었으며, 예산정책처에서는 사업지연 및 홍보부족으로 인한 실집행 저조, 실집행을 고려하지 않은 보조금 일괄교부에 대한 개선 및 성과지표 변경이 필요하다는 지적이 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 전세보증금 반환보증보험 가입 창구와 보증료 지원사업의 신청 창구를 일원화하고, 관계기관 협조를 통해 구비서류를 줄이는 방안을 마련하는 등 신청을 간소화하고 사업을 활성화할 수 있는 방안을 검토할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
10	실집행률 제고를 위한 개선방안 마련 필요	관련사업명	일반회계 - 전세보증금반환보증 보증료지원(1034-322)	주의, 제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 동 사업의 연도별 실집행률은 2023년 23.7%, 2024년 27.0%, 2025년 6월말 기준 19.3%로 저조함. ○ 동 사업이 서민들의 주거비 부담을 위해 필요한 점을 감안하여, 절차에 있어서 어려움이 없는지 여부와 「주택도시기금법」 상 대상이 되는 서민들에 한하여 확대할 수 있는 방안에 대해서도 검토할 필요가 있음. ○ 임차인에 대한 보증료 지원의 실제 수요가 낮으며, 임차인의 체감 효과 및 제도적 실효성이 부족한 것으로 파악됨. ○ 동 사업의 실집행률이 미비함에도 국토교통부나 지방자치단체는 2024년 8월 이전까지 효과가 불분명한 온라인 홍보만 하고, 대상자에 대한 직접 홍보는 하지 않았음. ○ 성과지표의 경우 보증가입건수인 26.8만호로 성과를 측정하고 있는데, 실제 지원건수는 3.1만호로 실제 성과를 측정할 수 있는 지표로 개선이 필요함.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 전세보증금반환보증 보증료지원 사업의 저조한 실집행률 제고를 위한 개선방안을 마련할 것(주의) ○ 국토교통부는 전세보증금반환보증 보증료지원 사업의 실집행이 미진한 점을 감안하여, 동 사업의 실집행률 제고를 위한 추가 홍보 및 절차 간소화 방안, 사업대상을 「주택도시기금법」에 부합하는 청년, 신혼부부 등 서민계층 전반으로 확대하는 방안 등을 검토할 것(제도개선) ○ 국토교통부는 임차인에 대한 실질적인 권익보호를 도모하기 위해 임차인이 전세보증금반환보증 보증료를 부담하는 구조 대신 임대인에게 보증 책임을 부여할 수 있는 방안을 검토할 것(제도개선) ○ 국토교통부는 성과지표를 보증가입건수에서 실제 지원건수로 변경하는 방안을 검토할 것(제도개선)		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관															
11	보증료 환불 대상자에게 지원한 보증료 환수를 위한 제도개선 필요	관련사업명	일반회계 - 전세보증금반환보증 보증료지원(1034-322)	주의	국토교통부															
		지적사항	○ 동 사업으로 보증료를 지원받아 전세보증금반환보증을 가입한 사업수혜자가 이후 보증취소·해지 등으로 보증료를 환불받았을 가능성이 있으나, 국토교통부는 이에 대해 파악하지 못하고 있음. - 사업수혜자의 보증보험 유지 및 환불 실적을 파악하는 것은 전세보증금 피해를 예방하면서 보증금 가입에 사용되지 않은 지원금을 환수하기 위해 필요한 조치이나, 국토교통부는 신청자가 보증료 지원요건(전세보증금 3억원 이하의 저소득층 또는 신혼부부)에 해당하면 보증료를 지원하고, 이후 보증취소·환불 등 보증을 유지하고 있는지 사후 관리를 하고 있지 않은 상황임. 【 전세보증금 반환보증 환불건수 및 금액 】 (단위: 건) <table><tr><td></td><td>2022년</td><td>2023년</td><td>2024년</td><td>합계</td></tr><tr><td>환불건수</td><td>29,457</td><td>14,394</td><td>17,822</td><td>61,673</td></tr><tr><td>환불금액</td><td>4억 8,600만원</td><td>8억 3,900만원</td><td>11억 9,100만원</td><td>25억 1,600만원</td></tr></table> 주) 보증료 지원사업 대상자(전세보증금 3억원 이하의 저소득층 또는 신혼부부)로 한정된 통계임 ※자료: 주택도시보증공사				2022년	2023년	2024년	합계	환불건수	29,457	14,394	17,822	61,673	환불금액	4억 8,600만원	8억 3,900만원	11억 9,100만원	25억 1,600만원
			2022년			2023년	2024년	합계												
		환불건수	29,457			14,394	17,822	61,673												
환불금액	4억 8,600만원	8억 3,900만원	11억 9,100만원	25억 1,600만원																
시정요구사항	○ 국토교통부는 보증료 지원 이후 현황에 대한 조속한 파악을 통해 보증료를 환불받은 사업수혜자로부터 보증료 지원금을 환수할 수 있도록 제도를 개선할 것																			
12	전세사기 피해자등 결정 신청 및 이의신청 소요일수 관련 통계 마련 필요	관련사업명	일반회계 - 전세사기 피해방지 및 지원(1034-323)	제도개선	국토교통부															
지적사항	○ 전세사기피해자등 결정 신청은 최장 45일 이내에, 이의신청은 20일 이내에 각각 처리되어야 하나, 전세사기피해지원위원회의 전세사기피해자등 결정 신청 및 이의신청의 처리기일에 관한 통계가 작성되고 있지 않아 처리기한 준수 여부 등을 파악하여 정책에 반영할 수 없는 한계가 있음.																			
시정요구사항	○ 국토교통부는 전세사기피해자등 결정 신청 및 이의신청에 소요되는 일수 등을 분석할 수 있는 통계를 마련할 것																			

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
13	성과지표 설정 필요	관련사업명	일반회계 - 전세사기 피해방지 및 지원(1034-323)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 국토교통부는 전세사기피해자들의 결정 또는 전세사기피해 지원과 관련된 성과지표를 설정하고 있지 않은 것으로 보임.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 전세사기 피해방지 및 지원 사업이 효과적으로 추진되고 있는지 평가·환류할 수 있는 성과지표를 설정할 것		
14	전세사기피해 관련 연구용역의 비목 변경 필요	관련사업명	일반회계 - 전세사기 피해방지 및 지원(1034-323)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 전세사기피해 관련 연구용역은 시급한 정책현안에 대응하기 위한 것으로 ‘정책개발에 관한 연구, 주요 정책현안에 대한 조사·연구’에 대한 반대급부를 지급하기 위한 비목인 정책연구비(260-02목)로 편성하는 것이 적정함. - 그러나 일반연구비(260-01목)로 편성되고 있어 통제, 공개, 성과평가 및 환류 등의 규정이 적용되지 않고 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 전세사기피해 관련 연구용역의 비목을 일반연구비(260-01목)에서 정책연구비(260-02목)로 변경할 것		
15	정비사업 컨설팅 성과를 지속 관리 필요	관련사업명	일반회계 - 정비사업 지원업무 수행(1036-305)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 현장 점검반을 운영하여 분쟁 조정을 지원하고 위법사항의 시정요구 등 필요한 조치·감독을 하는 ‘정비사업 현장조사’의 성과가 연간 32건 정도에 그치고 있음. - 신규 정비구역 지정 및 추진위원회 구성에 관한 컨설팅을 제공하는 ‘정비사업 컨설팅’을 2024년에 도입한 성과가 나타나고 있으나 착공·준공까지 장기간 소요되는 정비사업의 특성상 실제 공급까지 지속적인 추적 관리가 필요함.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 정비사업 컨설팅의 성과가 실제로 도심 내 양질의 주택공급으로 이어질 수 있도록 지속적으로 관리할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
16	연구개발과제 발굴 지연에 따른 실행 저조 및 기획연구 이후 연구개발 지연 개선 필요	관련사업명	일반회계 - 국토교통연구기획(R&D)(4153-301)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 국토교통부는 2024년에 직전 3년과 달리 1분기에 과제를 공고하지 않았고, 2분기에는 전체 과제 25개 중 2개의 과제만을 공고(8%)하였으며, 나머지 23개의 과제(92%)는 4분기에 공고함에 따라 2024년도 예산으로 편성된 사업임에도 불구하고 전체 25개 과제 중 23개의 과제가 연말인 12월에 이르러 사업을 착수할 수 있었고, 연구기간도 지연된 상황임. ○ 대부분의 과제 선정이 연말에 이루어짐에 따라 과제별 실행행률이 저조한데, 실제 집행기관인 국토교통과학기술진흥원의 실행행률은 약 27.1%에 불과하고, 25개 과제 중 18개 과제의 실행행률이 30% 이하임.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 1, 2분기 이내에 과제를 공고하여 실행행률을 제고하고 연구개발사업을 적기에 추진할 것		
17	디지털 안전위치 기술개발의 차질 없는 추진을 위한 방안 마련 필요	관련사업명	일반회계 - 광역단위 노후건축물 디지털 안전위치 기술개발(R&D)(4156-324)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 동 사업은 중소규모 노후 건축물의 구조·화재 안전 관리를 강화하기 위해 디지털 기반의 안전현황 신속조사 및 관리·서비스 기술개발을 지원하려는 것임. - 디지털 안전 정보 구축 자동화 및 경량화, 무인기 기반 위험 탐지 등을 통해 안전 관리에 소요되는 비용과 시간을 절감하는 기술을 개발하여, 지방자치단체·공공기관 등에 적용할 수 있는 가능성이 높은 사업임. - 동 사업의 당초 적용 계획은 기술개발 전체를 완료하고, 건축물 1,000동에 개발 기술을 실증할 예정이었으나, 2024년 예산 삭감으로 디지털 안전 정보 표준화, 안전점검 자동화, 정책·제도 등의 연구 개발 범위를 축소하고, 실증 규모를 건축물 250동으로 조정하였음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 2024년 R&D 예산 확대 기조 속 삭감된 디지털 안전위치 기술개발의 차질 없는 추진을 위한 방안을 마련할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
18	지하시설물 전산화 DB의 보완 방안 마련 필요	관련사업명	일반회계 - 지하시설물 전산화(보조, 정보화)(4270-504)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 지하안전관리를 위해 전산화된 9개 지하시설물(상수, 하수, 광역상수, 전력, 가스, LPG, 통신, 열수송, 송유) DB의 합계 오류율 산출 시, 2024년 신규 분석 기준 4종에 따른 오류 여부는 반영되지 않고 참고자료로만 활용 중임. * (종전) 6종(관경, 관재질, 심도, 연장, 건물중첩, 도로미중첩) → (2024년) 10종(탐사구분, 설치연도, 단독관, 이격관 등 4종 추가) ○ 신규 오류 분석 기준 중 단독관·이격관* 오류는 실제 시설물의 연결 불량 또는 전산정보의 오류 가능성을 시사하는 측면이 있고, 종전 한국국토정보공사(LX)에 대한 감사원 감사 시 단독관·이격관 오류에 대한 지적이 있었던 점 등을 고려하여, 단독관·이격관 오류를 포함하여 지하시설물 전산화 DB 합계 오류율을 보완하는 방안을 검토할 필요가 있음. - 2024년 단독관 오류 17만 5,000여 건 중 하수·전력·통신이 90% 이상을 차지하는 등 유의미한 측면이 있고, 「지하안전관리에 관한 특별법」 상 지하시설물 전산화 DB는 굴착공사 안정성 판단에 활용되는 자료이나, 단독관·이격관 오류 정보가 공식 오류율에 반영되지 않아 품질관리 측면에서 한계 존재 * 단독관: 타 관로와 연결성 없이 일정거리(0.05m 이상)가 이격되어 단독으로 존재하는 관로 이격관: 관로의 양 끝점 중 한점이 타 관로와 일정 거리(0.05m < 거리 < 0.2m)의 범위로 이격된 경우		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 지하시설물 전산화 DB 품질검사 시 단독관·이격관 오류 정보를 합계 오류율 산출에 반영하여, 지하시설물 전산화 DB의 정확성과 신뢰도를 다각도로 보완할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관																																										
19	건설기능인 등급제 사업 활성화 방안 마련 필요	관련사업명	일반회계 - 건설기능인등급제사업(4306-303)	제도개선	국토교통부																																										
		지적사항	○ 건설기능인등급제사업은 건설기능인력의 양성 및 전문성 향상을 위한 맞춤형 교육을 시행하는 사업임. - 현장근로일수, 자격, 교육 등을 반영한 종합경력에 따라, 초·중·고·특 등급을 부여 ○ 사업 초기 저조했던 집행율이 증가하고 있고, 사업에 대한 만족도 조사 결과도 상승하고 있어, 동 사업의 활성화를 위한 제도개선 방안 마련 필요 【 건설기능인등급제 사업 예산 및 집행 현황 】 (단위: 백만원, %) <table><tr><th rowspan="2">연도</th><th colspan="2">예산액</th><th rowspan="2">전년도 이월액</th><th rowspan="2">예산 현액(B)</th><th rowspan="2">집행액 (C)</th><th rowspan="2">집행률 (C/A)</th><th rowspan="2">집행률 (C/B)</th></tr><tr><th>본예산</th><th>추경(A)</th></tr><tr><td>2022</td><td>1,000</td><td>1,000</td><td>-</td><td>1,000</td><td>456</td><td>45.6</td><td>45.6</td></tr><tr><td>2023</td><td>1,000</td><td>1,000</td><td>459</td><td>1,459</td><td>1,179</td><td>117.9</td><td>80.8</td></tr><tr><td>2024</td><td>250</td><td>250</td><td>188.2</td><td>438.2</td><td>431.2</td><td>172.5</td><td>98.4</td></tr><tr><td>2025.6.</td><td>400</td><td>400</td><td>-</td><td>400</td><td>390</td><td>97.5</td><td>97.5</td></tr></table> ※자료: 국토교통부			연도	예산액		전년도 이월액	예산 현액(B)	집행액 (C)	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	본예산	추경(A)	2022	1,000	1,000	-	1,000	456	45.6	45.6	2023	1,000	1,000	459	1,459	1,179	117.9	80.8	2024	250	250	188.2	438.2	431.2	172.5	98.4	2025.6.	400	400	-	400	390	97.5	97.5
		연도	예산액				전년도 이월액	예산 현액(B)						집행액 (C)	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)																															
본예산	추경(A)																																														
2022	1,000	1,000	-	1,000	456	45.6	45.6																																								
2023	1,000	1,000	459	1,459	1,179	117.9	80.8																																								
2024	250	250	188.2	438.2	431.2	172.5	98.4																																								
2025.6.	400	400	-	400	390	97.5	97.5																																								
시정요구사항	○ 국토교통부는 시행 초기에 대비하여 만족도와 안정성이 입증되고 있는 건설기능인등급제사업의 활성화를 위한 제도개선 방안을 마련할 것																																														

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관																				
20	건설기계임대료 채납금 회수율 제고 및 건설기계임대료 지급보증제도 활성화 방안 마련 필요	관련사업명	일반회계 - 건설기계임대료채납신고센터운영(4308-301)	제도개선	국토교통부																				
		지적사항	○ 건설기계임대료채납신고센터운영 사업은 건설기계임대료 채불 해소를 통해 영세한 건설기계 대여업자를 보호하기 위하여, 대금 회수를 돕는 신고센터의 운영비(인건비, 운영경비 등)를 보조하는 사업임. - 건설기계임대료채납신고센터: 대한건설기계협회 내에 설치 ○ 2021년 이후 현재까지 건설기계임대료 채납금 회수율이 지속적으로 하락하고 있어, 향후 건설기계임대료 채납금 회수 불능 위험에 선제적으로 대응하기 위한 제도적 보완책 마련이 시급함. ○ 건설기계임대료 채납 문제는 신고·중재 중심의 센터 운영만으로는 근본적 해결이 어려우며, 보다 실효성 있는 방안으로 건설기계임대료 지급보증제도의 활용도 제고가 필요함. 【 건설기계임대료 채납신고 및 회수 현황 】 <table> <tr> <th>구 분</th> <th>채납금회수율(%)</th> <th>채납신고액(백만원)</th> <th>채납회수액(백만원)</th> </tr> <tr> <td>2021년</td> <td>83.8</td> <td>9,338</td> <td>7,822</td> </tr> <tr> <td>2022년</td> <td>80.1</td> <td>12,197</td> <td>9,775</td> </tr> <tr> <td>2023년</td> <td>69.6</td> <td>15,998</td> <td>11,140</td> </tr> <tr> <td>2024년</td> <td>53.0</td> <td>11,869</td> <td>6,320</td> </tr> </table> ※자료: 국토교통부			구 분	채납금회수율(%)	채납신고액(백만원)	채납회수액(백만원)	2021년	83.8	9,338	7,822	2022년	80.1	12,197	9,775	2023년	69.6	15,998	11,140	2024년	53.0	11,869	6,320
		구 분	채납금회수율(%)			채납신고액(백만원)	채납회수액(백만원)																		
2021년	83.8	9,338	7,822																						
2022년	80.1	12,197	9,775																						
2023년	69.6	15,998	11,140																						
2024년	53.0	11,869	6,320																						
	○ 국토교통부는 건설경기 침체와 건설기계임대료 채납금 회수율 하락에 대응하여 건설기계임대사업자를 보호할 수 있도록 건설기계임대료 회수 불능 방지 및 지원 대책을 마련할 것 ○ 국토교통부는 건설기계임대료채납신고센터의 한계를 보완할 수 있는 지급보증제도의 실효성 확보를 위해 노력할 것																								

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관																																																																								
21	방치되고 있는 공동(空洞)에 대한 조속한 복구 방안 마련 및 지반탐사장비 조기 확충 · 적정 인력 충원 필요	관련사업명	일반회계 - 국토안전관리원 출연 (4313-301)	제도개선	국토교통부																																																																								
		지적사항	○ 국토안전관리원출연 사업 중 지반침하 안전점검은 국토안전관리원이 지방자치단체의 지반탐사를 지원하는 사업임. ○ 2020년 이후 지반침하 안전점검을 통해 발견된 공동의 약 46%가 복구조치 없이 방치되고 있으며, 2023년 이후의 미복구 공동은 대부분 즉시 또는 3개월 이내에 복구해야 하는 긴급등급 또는 우선등급에 해당함. 【 공동 발견 및 복구 현황(2020~2024년) 】 (단위: 개소, % / 2025년 1분기 기준) <table><tr><th colspan="2">구분</th><th>합계</th><th>2020년</th><th>2021년</th><th>2022년</th><th>2023년</th><th>2024년</th></tr><tr><td colspan="2">발견 공동</td><td>793</td><td>83</td><td>120</td><td>146</td><td>178</td><td>266</td></tr><tr><td rowspan="2">사후 조치</td><td>복구</td><td>428</td><td>35</td><td>31</td><td>65</td><td>137</td><td>160</td></tr><tr><td>복구율</td><td>54.0</td><td>42.2</td><td>25.8</td><td>44.5</td><td>77.0</td><td>60.1</td></tr></table> ※자료: 국토교통부 및 국토안전관리원 ○ 2029년까지 지반탐사장비 총 30대를 단계적으로 확충할 계획이나, 지방자치단체의 지반탐사 지원 신청 증가 추세와 지반침하 고위험지역에 대한 점검주기 단축 계획을 고려하면 지반탐사장비의 조기 도입 필요성이 크고, 장비를 운용할 인력의 경우 2026년까지 47명 수준으로 증원 계획이나, 장비 운용 방식(1대: 3인 1조 운용)에 따른 수요에 비해 부족하고, 외주 활용 규모·방식도 불확실함. 【 지반탐사 지원 인력 및 장비 확충 계획 】 (단위:명, 대) <table><tr><th colspan="2">구분</th><th>2025년(상)</th><th>2025년(하)</th><th>2026년</th><th>2027년</th><th>2028년</th><th>2029년</th></tr><tr><td colspan="2">지반탐사 인력</td><td>13</td><td>31</td><td>47</td><td colspan="3">증원 계획</td></tr><tr><td rowspan="4">지반탐사 장비</td><td>차도용</td><td>4</td><td>6</td><td>6</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td></tr><tr><td>협소지역용</td><td>3</td><td>4</td><td>6</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td></tr><tr><td>확인조사용</td><td>3</td><td>3</td><td>6</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td></tr><tr><td>합 계</td><td>10</td><td>13</td><td>18</td><td>24</td><td>27</td><td>30</td></tr></table> ※자료: 국토교통부(“굴착공사장 안전관리 강화방안” , 2025.5.28.), 국토안전관리원			구분		합계	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년	발견 공동		793	83	120	146	178	266	사후 조치	복구	428	35	31	65	137	160	복구율	54.0	42.2	25.8	44.5	77.0	60.1	구분		2025년(상)	2025년(하)	2026년	2027년	2028년	2029년	지반탐사 인력		13	31	47	증원 계획			지반탐사 장비	차도용	4	6	6	8	9	10	협소지역용	3	4	6	8	9	10	확인조사용	3	3	6	8	9	10	합 계	10	13
구분		합계	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년																																																																						
발견 공동		793	83	120	146	178	266																																																																						
사후 조치	복구	428	35	31	65	137	160																																																																						
	복구율	54.0	42.2	25.8	44.5	77.0	60.1																																																																						
구분		2025년(상)	2025년(하)	2026년	2027년	2028년	2029년																																																																						
지반탐사 인력		13	31	47	증원 계획																																																																								
지반탐사 장비	차도용	4	6	6	8	9	10																																																																						
	협소지역용	3	4	6	8	9	10																																																																						
	확인조사용	3	3	6	8	9	10																																																																						
	합 계	10	13	18	24	27	30																																																																						

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관																		
		시정요구사항	○ 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 ○ 국토교통부 차원의 공동 복구 지원·점검·관리를 위한 공동 복구 촉진 로드맵과 ‘지하안전점검 표준 매뉴얼’에 따른 복구기한 준수 여부의 정기 점검 및 미이행 시 조치 근거를 마련할 것 ○ 국토교통부는 국가 발주·관할 공사구간에 대해 즉시 복구 계정 신설을 검토하고, 공사 감독·책임감리와 연계한 현장 즉시 복구 프로토콜을 마련할 것 ○ 국토교통부는 대형 지반침하사고·지방자치단체 신청 급증을 고려해 지반탐사장비 도입 시기를 앞당겨 연간 지반탐사 목표를 확대하고, 연도별 운용 장비 수 및 인력 운용 방식 등을 고려하여 구체적인 지반탐사 인력 충원 계획을 마련할 것																				
22	정책연구용역사업 추진 과정에서 관리·감독 및 연례적·반복적 이월 유의 필요	관련사업명	일반회계 - 건설기술제도선진화(4318-301)	주의	국토교통부																		
		지적사항	○ 건설기술제도선진화 사업은 건설산업의 경쟁력 제고와 공공 건설사업의 효율화 및 안전 확보 등을 위해 다양한 연구·조사 등을 통해 제도개선을 지원하는 사업임. ○ 최근 5년 동안 수행한 정책연구용역의 68.5%(54건 중 37건)가 이월 집행되었으며, 회계연도 말에 계약을 체결하거나 이월된 예산으로 다음 회계연도에 계약을 체결함으로써, 실질적으로 사업의 대부분을 다음 회계연도에 수행하는 사례가 반복되고 있음. 【 회계연도 말 또는 다음 회계연도 계약 체결 현황(2020~2024년) 】 <table><tr><th>구분</th><th>회계연도 말(12월) 계약 체결</th><th>다음 회계연도 계약 체결</th></tr><tr><td>2020년</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>2021년</td><td>2건</td><td>1건</td></tr><tr><td>2022년</td><td>-</td><td>1건</td></tr><tr><td>2023년</td><td>3건</td><td>1건</td></tr><tr><td>2024년</td><td>2건</td><td>1건</td></tr></table> ※자료: 국토교통부			구분	회계연도 말(12월) 계약 체결	다음 회계연도 계약 체결	2020년	-	-	2021년	2건	1건	2022년	-	1건	2023년	3건	1건	2024년	2건	1건
		구분	회계연도 말(12월) 계약 체결			다음 회계연도 계약 체결																	
2020년	-	-																					
2021년	2건	1건																					
2022년	-	1건																					
2023년	3건	1건																					
2024년	2건	1건																					
시정요구사항	○ 국토교통부는 연구용역 주제 선정 계획을 조기에 수립하고 연구용역 발주 시기를 조정하는 등 정책연구용역 사업 추진 과정에서 관리·감독을 철저히 하고, 연례적·반복적인 이월 집행이 재발하지 않도록 유의할 것																						

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
24	용산기지 반환 및 용산공원의 조성을 위한 노력 필요	관련사업명	일반회계 - 용산공원조성 및 위해성 저감(5635-301)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 내역사업인 ‘부분반환부지 임시개방’ 사업은 용산어린이정원 등의 임시개방을 위한 위해성 저감조치 등 부지정비, 기존 건축물 리모델링, 관리·운영 등을 목적으로 하는 사업으로, 병커부지 반환 일정이 확정되지 못함에 따라 관련 사업비와 위탁 수수료 등으로 2024년도 예산 417억 1,900만원 중 40억 2,100만원을 불용함. - 국토교통부에 따르면, 정부는 주한미군기지 반환 관계부처 TF(국방부, 외교부 등) 회의를 통해 2023년부터 미군 측과 병커부지 반환 협의를 진행해왔으나 양측간 이견으로 협의가 진전되지 않아 사업추진이 지연되고 있음. ○ 반환대상 용산기지 면적 243만㎡ 중 현재까지 반환된 부지는 76.5만㎡로 약 31.5%에 불과한데, 용산기지 부지반환이 지연될 경우 용산공원 조성의 지연으로 이어지는 문제가 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 용산기지의 원활한 반환을 위해 지속적으로 노력하고, 대통령실 이전에 따른 후속조치 필요사항을 사전에 파악하고 추진계획을 수립하는 등 용산공원의 신속한 조성을 위해 노력할 것		
25	지적재조사 사업의 조속한 완료 필요	관련사업명	일반회계 - 지적재조사사업(5735-302)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 2012년 시작된 지적재조사사업은 지적공부 등록사항과 실제 토지 현황의 불일치를 바로잡고 종이 지적을 디지털로 전환하여, 국민의 재산권을 보호하고 국토의 효율적 관리에 기여하기 위한 사업으로 2030년까지의 한시 사업이나, 2025년 기준 실적은 전체 계획 대비 33%에 불과하며, 지속적인 예산 감액으로 잔여 사업 기간 내 완료 가능성이 불투명함. - 지적재조사 사업 지연 시 토지소유자 간 경계분쟁, 중복측량 등 사회적 비용이 계속 발생할 수 있다는 점, 디지털 지적 구축은 일제강점기 시절 제작된 지적도의 청산이라는 역사적 의미를 갖는다는 점 등을 고려하여, 구체적 추진계획 필요		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 지적재조사 사업의 예산 확보, 사업 속도 제고, 경제적 편익 재산정 방안 및 전 국토의 디지털 지적 구축 계획 등을 마련할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지								시정요구 유 형	조치대상 기 관																																																																					
26	5회계연도 연속·반복된 이월에 대한 개선 필요	관련사업명	일반회계 - 국가기본도 제작(5831-301)								주의	국토교통부																																																																				
		지적사항	○ ‘국가기본도 제작’ 세부사업에서 5회계연도 연속하여 이월이 반복되었음. - 이는 「국가재정법」 상 회계연도 독립의 원칙(제3조) 및 세출예산의 이월 제한(제48조)에 부합하지 않을 뿐 아니라, 과도한 이월 문제에 대한 국회의 결산 심사 시정요구*에 대한 이행이 미비한 측면이 있음. * (2019회계연도) 국토교통부는 편성된 예산이 적기에 전액 집행될 수 있도록 사업계획을 면밀히 수립하고 예산 집행관리를 철저히 할 것(주의) (2022회계연도) 국토교통부는 다른 사업에 선행되어야 하는 사업에 대해서는 보다 철저한 사업관리를 통해 조기에 성과물을 도출할 수 있도록 주의할 것(주의) 【 국가기본도 제작 사업 2020~2024회계연도 결산 현황 】 (단위: 백만원, %) <table><tr><th rowspan="2">연도</th><th colspan="2">예산액</th><th rowspan="2">전년도 이월액</th><th rowspan="2">이·전용 등</th><th rowspan="2">예산 현액(B)</th><th rowspan="2">집행액(C) [실집행액]</th><th rowspan="2">집행률 (C/A)</th><th rowspan="2">집행률 (C/B)</th><th rowspan="2">다음년도 이월액</th><th rowspan="2">불용액</th></tr><tr><th>본예산</th><th>추경(A)</th></tr><tr><td>2020</td><td>66,984</td><td>71,984</td><td>5,201</td><td>△1,105</td><td>76,080</td><td>70,019</td><td>97.3</td><td>92.0</td><td>5,683</td><td>378</td></tr><tr><td>2021</td><td>93,053</td><td>93,053</td><td>5,683</td><td>△427</td><td>98,309</td><td>86,393</td><td>92.8</td><td>87.9</td><td>10,503</td><td>1,413</td></tr><tr><td>2022</td><td>95,219</td><td>93,231</td><td>10,503</td><td>-</td><td>103,734</td><td>88,903</td><td>95.4</td><td>85.7</td><td>6,592</td><td>8,239</td></tr><tr><td>2023</td><td>117,629</td><td>117,629</td><td>6,592</td><td>△375</td><td>123,846</td><td>85,305</td><td>72.5</td><td>68.9</td><td>23,735</td><td>14,805</td></tr><tr><td>2024</td><td>107,510</td><td>107,510</td><td>23,735</td><td>±104</td><td>131,245</td><td>110,086</td><td>102.4</td><td>83.9</td><td>14,578</td><td>6,581</td></tr></table> ※자료: 국토교통부										연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(B)	집행액(C) [실집행액]	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액	본예산	추경(A)	2020	66,984	71,984	5,201	△1,105	76,080	70,019	97.3	92.0	5,683	378	2021	93,053	93,053	5,683	△427	98,309	86,393	92.8	87.9	10,503	1,413	2022	95,219	93,231	10,503	-	103,734	88,903	95.4	85.7	6,592	8,239	2023	117,629	117,629	6,592	△375	123,846	85,305	72.5	68.9	23,735	14,805	2024	107,510	107,510	23,735	±104	131,245	110,086	102.4	83.9	14,578	6,581
		연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(B)	집행액(C) [실집행액]	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)				다음년도 이월액	불용액																																																																	
본예산	추경(A)																																																																															
2020	66,984	71,984	5,201	△1,105	76,080	70,019	97.3	92.0	5,683	378																																																																						
2021	93,053	93,053	5,683	△427	98,309	86,393	92.8	87.9	10,503	1,413																																																																						
2022	95,219	93,231	10,503	-	103,734	88,903	95.4	85.7	6,592	8,239																																																																						
2023	117,629	117,629	6,592	△375	123,846	85,305	72.5	68.9	23,735	14,805																																																																						
2024	107,510	107,510	23,735	±104	131,245	110,086	102.4	83.9	14,578	6,581																																																																						
시정요구사항	○ 국토교통부는 「국가재정법」 상 회계연도 독립의 원칙과 국회의 결산 심사 시정요구 등을 고려하여, 국가기본도 제작 사업 예산의 적정 편성 및 적기 집행 등을 위한 사업관리를 강화할 것																																																																															

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
27	건축안전 모니터링 확대 실시 필요	관련사업명	일반회계 - 건축안전(6132-308)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 건축안전 모니터링 내역사업은 건축 설계 도서, 공사현장 등을 무작위로 점검하는 등 건축구조의 부실 설계 및 불량자재 사용에 대한 모니터링을 통해 건축물의 안전성을 제고 하기 위한 사업임. - 2024년도의 경우, 모니터링 대상 중 실제로 점검이 이루어진 건수가 건축구조는 3,125건 (4.19%), 건축자재는 433건(0.48%)에 불과하여 전체 대상 건수에 비해 저조한 수준임. 이는 구조설계 부실 및 불량 건축자재 사용에 대한 점검을 통해, 건축 안전성을 제고하려는 동 사업의 목적을 달성하기에 부족한 측면이 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 건축안전 모니터링 점검 대상 및 횟수를 확대하고, 부실설계·불량자재 사용 예방을 강화하여 사업 목적을 충실히 달성하도록 노력할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
29	보조금 교부 및 집행 관리 철저 필요	관련사업명	일반회계 - 건축안전(6132-308)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 당초 화재안전성능보강의 공사비용 지원 기간은 「건축물관리법」 제29조(현행 제29조의2) 및 부칙에 따라 2022년 말까지였으나, 기한 내 사업을 완료하지 못하여 법률 개정(2023. 4. 18.)을 통해 2025년 말까지 다시 연장되었음. - 국토교통부는 기존건축물 화재안전 성능보강 사업을 수행하면서 2024년에 편성된 예산 중 일부를 지방자치단체에 1차로 교부한 뒤, 예산의 연내 집행 가능성 등을 검토하여 남은 잔액의 교부 여부를 결정했어야 했지만, 이러한 절차를 거치지 않고 실집행률이 저조한 지방자치단체에도 2차 교부금을 일률적으로 교부하였음. 그 결과, 2024년도 실집행률은 27.4%에 불과해 대부분의 예산이 이월되는 상황이 발생했고 이는 예산의 연내 집행가능성 등을 엄격히 검토하도록 규정하고 있는 ‘국고보조금 통합관리지침’ 및 ‘2024년도 예산 및 기금운용계획 집행지침’ 등에 부합하지 않음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 향후 보조금 교부 시 지방자치단체의 집행 가능성, 적정성 등을 철저히 검토하여 보조금의 연례적 이월을 최소화하고, 실집행률을 제고하여 2025년도 말까지 화재안전 성능보강 사업을 완료할 것		
30	국토교통 혁신펀드의 투자를 개선 필요	관련사업명	일반회계 - 국토교통 혁신펀드(7036-307)	주의	국토교통부
		지적사항	○ 동 사업은 국토교통 분야의 혁신기술을 보유한 중소·벤처기업에 대한 투자를 촉진하기 위해 중소벤처기업부 모태펀드 내 국토교통 혁신펀드를 조성하기 위해 출자하는 것임. - 중소기업모태펀드의 투자재원 공급은 정부에서 담당하나 정책효율성의 제고를 위해 한국벤처투자에서 투자의사결정 및 운용을 담당함. ○ 국토교통 혁신펀드 중 제2호 펀드는 2025년 7월 기준 투자기간(4년)의 약 90%가 경과하였음에도 전체 조성액(176억원) 중 90억원(약 56.8%) 밖에 투자하지 못하여 잉여금이 장기간 방치되었음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부와 한국벤처투자는 조성된 지 3년이 지난 제2호 펀드의 미투자 금액을 조속히 해소할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
31	철저한 보조금 관리 규정 절차 이행 필요	관련사업명	지역균형발전특별회계 - 민관협력 지역상생협약(5550-302)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 국토교통부는 2024년 8월 1일, 8월 28일로 두 차례에 걸쳐 보조금을 교부하였는데, ①사전 행정절차와 연내 집행 가능성을 고려하지 않고 보조금을 집행했다는 점, ②1차 교부와 최종 교부 사이에 시간적 간격이 없었다는 점에서 상기 보조금 관리규정을 준수하지 아니한 측면이 있어, 피보조기관인 지방자치단체의 실집행률이 0.8%로 매우 저조하였고 교부액의 대부분인 99.2%가 다음 연도로 이월되었음. - 이러한 집행 사례는 보조금의 교부 시기 및 규모가 보조사업의 실질적 준비 상태 및 집행 가능성과 부합하지 않아 국고의 비효율적 운용을 발생시킴.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 보조금 관리규정에 따른 절차를 철저히 이행하여 향후 유사한 사례가 재발하지 않도록 할 것		
32	사업계획 재점검 및 사업추진에 맞춘 예산 교부 필요	관련사업명	지역균형발전특별회계 - 민관협력 지역상생협약(5550-302)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 2024년도에 9개 지역에서 추진한 동 사업의 성과달성률은 46.3%에 불과하였으며, 예산집행률을 성과지표로 제시한 6개 사업의 예산집행률도 11.5%에 불과함.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 사업별 계획을 재점검하고, 사업별 추진 속도에 맞추어 국비가 지원될 수 있도록 제도를 개선할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관																																			
33	장기미집행 도시공원에 대한 지속적 관리 방안 마련 필요	관련사업명	지역균형발전특별회계 - 장기미집행공원 지방채이자지원(5632-301)	제도개선	국토교통부																																			
		지적사항	○ 동 사업은 장기 미집행 도시공원 해소를 위해 2019년부터 5년간 지방채 발행 이자의 70%(서울 25%)를 한시적으로 국비로 지원하는 사업으로, 지방채 발행 이자의 한시적 지원이라는 한계로 인해 최근 장기 미집행 도시공원 면적의 감소세가 정체되고 있음. ○ 향후 장기 미집행 도시공원 조성을 위해서는 막대한 지방재정 투입이 필요함. * 2024년 서울시와 경기도는 2026년 발행 지방채까지 이자 지원을 확대하고 지원 기간도 현행 5년에서 8년으로 연장해 줄 것을 요청 【2019-2023년 지방채 발행을 통한 장기 미집행 도시공원 해소실적 현황】 (단위: 백만원, m²) <table><tr><th>구분</th><th>지방채 발행액</th><th>이자지원액</th><th>공원부지 매입면적</th><th>공원조성면적</th></tr><tr><td>2019년</td><td>1,020,100</td><td>2,230</td><td>2,400,691</td><td>2,714,919</td></tr><tr><td>2020년</td><td>1,512,433</td><td>16,402</td><td>4,710,783</td><td>6,301,838</td></tr><tr><td>2021년</td><td>1,064,320</td><td>26,342</td><td>4,272,486</td><td>5,330,406</td></tr><tr><td>2022년</td><td>645,772</td><td>29,604</td><td>3,473,400</td><td>5,905,106</td></tr><tr><td>2023년</td><td>475,700</td><td>45,537</td><td>3,248,245</td><td>3,956,855</td></tr><tr><td>합계</td><td>4,718,325</td><td>120,115</td><td>18,105,605</td><td>24,209,124</td></tr></table> ※자료: 국토교통부(국회예산정책처 재구성)			구분	지방채 발행액	이자지원액	공원부지 매입면적	공원조성면적	2019년	1,020,100	2,230	2,400,691	2,714,919	2020년	1,512,433	16,402	4,710,783	6,301,838	2021년	1,064,320	26,342	4,272,486	5,330,406	2022년	645,772	29,604	3,473,400	5,905,106	2023년	475,700	45,537	3,248,245	3,956,855	합계	4,718,325	120,115	18,105,605	24,209,124
		구분	지방채 발행액			이자지원액	공원부지 매입면적	공원조성면적																																
		2019년	1,020,100			2,230	2,400,691	2,714,919																																
2020년	1,512,433	16,402	4,710,783	6,301,838																																				
2021년	1,064,320	26,342	4,272,486	5,330,406																																				
2022년	645,772	29,604	3,473,400	5,905,106																																				
2023년	475,700	45,537	3,248,245	3,956,855																																				
합계	4,718,325	120,115	18,105,605	24,209,124																																				
시정요구사항	○ 국토교통부는 장기 미집행 도시공원 해소를 위하여 토지은행 재원(공공개발용 토지비축) 활용 확대 등을 적극 검토할 것																																							
34	사업기간 내 완수를 위한 철저한 사업관리 필요	관련사업명	지역균형발전특별회계 - 도시활력증진지역개발(5641-301)	제도개선	국토교통부																																			
		지적사항	○ 내역사업인 ‘우리동네살리기’사업은 2020년부터 사업이 선정되어 2024년에 최초로 10곳의 사업에 대한 지원이 종료되었는데, 10곳 중 8곳은 사업을 기간 내에 완료하지 못하고 교부된 예산을 이월하여 사업이 2025년도까지 지연되었음. ○ 내역사업인 ‘도시 취약지역개조’ 사업은 2020년 선정된 사업 22곳 중 18곳이 2023년 내에 사업을 종료하지 못하고 교부된 예산을 이월하여 2024년도까지 사업이 진행되었음.																																					
		시정요구사항	○ 국토교통부는 철저한 사업관리를 통해 각 지방자치단체별 사업이 정해진 기간 내에 신속하게 추진될 수 있도록 노력할 것																																					

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지										시정요구 유 형	조치대상 기 관																																												
35	집행이 부진한 내역사업에 대한 재검토 및 적정 예산 편성 필요	관련사업명	지역균형발전특별회계 - 도시재생사업(5641-301)										제도개선	국토교통부																																											
		지적사항	○ 내역사업인 ‘소규모주택정비사업지원’은 사업 활성화를 고려해 예산을 편성하고 있으나 수요예측 실패로 예산 불용이 지속되고 있음. - 연례적 불용으로 2024년도 예산을 대폭 삭감해 신규 관리지역 2곳 지원을 계획했으나, 1개 지역(충북 청주)만 신청이 있었으며, 교부된 예산 전액을 실집행 단계에서 이월함. 【2024년도 소규모주택정비사업지원 자치단체 자본보조 결산】 (단위: 백만원, %) <table> <tr> <th rowspan="3">교부 지자체</th> <th colspan="2">부처</th> <th colspan="8">사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)</th> <th rowspan="3">실 집행 률 (B/A)</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">본예산 (A)</th> <th rowspan="2">집행액</th> <th rowspan="2">교부액</th> <th rowspan="2">전년도 이월액</th> <th rowspan="2">예산 현액</th> <th rowspan="2">집행액</th> <th colspan="2">잔년도 이월액 제외</th> <th rowspan="2">이월액</th> </tr> <tr> <th>예산 현액</th> <th>집행액 (B)</th> </tr> <tr> <td>경기 (동두천·광명)</td> <td rowspan="2">6,000</td> <td>3,000</td> <td>3,000</td> <td>3,043</td> <td>6,043</td> <td>5,641</td> <td>3,000</td> <td>2,598</td> <td>402</td> <td rowspan="2">43.3</td> </tr> <tr> <td>충북 (청주)</td> <td>900</td> <td>900</td> <td>-</td> <td>900</td> <td>-</td> <td>900</td> <td>-</td> <td>900</td> </tr> </table> ※자료: 국토교통부												교부 지자체	부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)								실 집행 률 (B/A)	본예산 (A)	집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액	잔년도 이월액 제외		이월액	예산 현액	집행액 (B)	경기 (동두천·광명)	6,000	3,000	3,000	3,043	6,043	5,641	3,000	2,598	402	43.3	충북 (청주)	900	900	-	900	-	900	-	900
		교부 지자체	부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)											실 집행 률 (B/A)																																									
본예산 (A)	집행액		교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액	잔년도 이월액 제외		이월액																																																
							예산 현액	집행액 (B)																																																	
경기 (동두천·광명)	6,000	3,000	3,000	3,043	6,043	5,641	3,000	2,598	402	43.3																																															
충북 (청주)		900	900	-	900	-	900	-	900																																																
시정요구사항	○ 국토교통부는 3년간 집행실적이 저조한 해당 내역사업에 대해서 신청 수요와 관리지역 추진현황에 따른 집행 가능성을 재검토하고, 그 결과를 토대로 연도별 적정 예산이 편성되도록 노력할 것																																																								

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
36	공공주택 건설단계별 목표·실적 병행관리, 공급·관리계획 법정 문서화 및 중장기 관리방안 마련 필요	관련사업명	주택도시기금 - 공공주택 공급계획 총괄	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 공공주택 공급을 위해 주택건설 과정이 수반되는 건설임대주택, 공공분양주택, 신축매입임대주택은 사업승인이나 매입약정계약 시점이 건설의 초기 단계에 해당하여 이러한 지표만으로 공공주택 공급계획과 실적을 관리·공표하기에는 한계가 있으며, 특히, 위와 같이 실질적인 공급에 해당하는 착공·준공 실적이 위축되고 있음에도 수치상으로는 공급실적이 확대되고 있는 것으로 인식될 가능성이 있음. ○ 공공주택 공급·관리계획은 법정계획임에도 별도로 정해진 형식과 체계 없이 여러 차례에 걸친 주택공급 대책 발표의 일부로 포함시켜 수립·공개하고 있고, 수도권·비수도권 수준으로만 구분된 개괄적인 내용에 그치고 있으며, 세분화된 목표 설정과 실행방안에 대한 내용은 수립되지 않고 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 주택건설이 수반되는 공공주택 유형(건설임대주택, 공공분양주택, 신축매입임대주택)에 대해서는 사업승인이나 매입약정계약뿐만 아니라 착공·준공 등 건설단계별로 목표와 실적을 관리할 것 ○ 국토교통부는 법률상 공공주택 공급·관리계획 수립 의무의 입법 취지에 맞추어 공공주택 공급·관리계획을 별도의 법정계획 문서로 독립하여 수립·공개하며, 계획에 지역별·유형별·계층별 공급목표 및 실행계획, 공공주택 재고 관리 및 질적 개선방안, 재원확보 등 중장기 관리방안이 종합적으로 포함되도록 제도를 정비할 것		
37	국비 지원 주택사업에 대한 점검 필요	관련사업명	주택도시기금 - 청년안심주택(공공지원민간임대)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 서울특별시가 운영하는 공공지원민간임대주택인 청년안심주택과 관련하여 보증금 미지급 사고가 발생하였는데, 서울시는 사후조치만 발표할 뿐 피해자에 대한 보증금 지급 등의 대안은 제시하지 못하고 있는 상황임. - 2024년도에 국비(보조, 기금융자)로 서울특별시 청년안심주택에 대한 예산이 투입되었음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 국비가 지원되는 지방자치단체의 주택사업에 대해 점검할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
38	국민주택채권 확대 방안 마련 필요	관련사업명	주택도시기금 - 국공채발행수입(81-811)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 국민주택채권은 국민주택사업에 필요한 자금을 조달하기 위하여 주택도시기금의 부담으로 발행하는 국채이며, 주택도시기금의 주요 재원임. ○ 주택도시기금의 수요자 대출 규모는 2020년 18조 8,700억원에서 2024년 54조 7,187억원으로 2.9배 확대되는 등 정책대출 규모는 급증하고 있음. ○ 이에 따라 2021년 49조원에 달하던 주택도시기금 여유자금은 2022년 28조원, 2023년 18조원, 2024년 10조원, 2025년 3월 기준 7조 9,000억원까지 감소되었음. - 반면, 주요 수입 중 하나인 국민주택채권 조성액은 2021년 18조 8,045억원에 달했지만, 2024년 14조 1,449억원으로 감소되었음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 국민주택채권의 확대 방안을 마련할 것		
39	국민주택채권 관련 개선 방안 마련 필요	관련사업명	주택도시기금 - 국공채발행수입(81-811)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 국민주택채권 발행 감소, 경기 변동성, 짧은 만기 등으로 주택도시기금의 재정안정성이 낮아지고 있는 상황임. ○ 또한, 국민주택채권은 낮은 발행금리와 즉시 할인매각 관행으로 실익이 적고, 높은 할인율로 국민에 부담을 전가하고 있으며, 현행 「주택도시기금법 시행령」은 국민주택채권의 발행 목적과 관련성이 크지 않은 자도 의무 매입대상으로 규정하는 문제가 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 국민주택채권과 관련하여 만기의 다양화, 발행금리 현실화 및 할인을 결정 구조 개선, 표면금리 국고채 등 시장 연동, 매입의무 대상 조정 방안을 마련할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
40	청약저축가입자 확대 방안 마련 필요	관련사업명	주택도시기금 - 기타민간예수금(94-946)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 기타민간예수금은 무주택 세대주가 월저축한도액 범위내에서 매월 약정한 날짜에 납입하는 청약저축 및 종합저축 납부금 수입액이며, 주택도시기금의 주요 재원임. ○ 주택도시기금의 수요자 대출 규모는 2020년 18조 8,700억원에서 2024년 54조 7,187억원으로 2.9배 확대되는 등 정책대출 규모는 급증하고 있음. ○ 이에 따라 2021년 49조원에 달하던 주택도시기금 여유자금은 2022년 28조원, 2023년 18조원, 2024년 10조원으로 감소하더니, 급기야 2025년 3월 기준 7조 9,000억원까지 감소되었음. - 반면, 주요 수입 중 하나인 청약저축 납입액은 2021년 23조 1,384억원에 달했지만, 2023년 14조 9,607억원, 2024년 14조 8,181억원으로 지속적인 감소 추세임.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 청약저축 가입자의 확대 방안을 마련할 것 ○ 국토교통부는 청약저축 가입자 감소 원인과 현행 청약저축제도의 한계를 고려해 금융·세제 지원 실효성 강화, 정책적 저축·대출 연계 활성화 등 종합 대책을 마련할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
41	신생아 특례 대출의 주택면적 요건 완화 방안에 대한 면밀한 분석 필요	관련사업명	주택도시기금 - 이차보전 지원(1042-401), 주택구입·전세자금(융자)(1231-401)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 이차보전 지원 및 주택구입·전세자금(융자) 사업은 무주택 서민층에 대한 주택구입자금의 원활한 지원 및 저소득 서민에 대한 전·월세 자금을 지원하는 것임. - 이차보전 지원 및 주택구입·전세자금(융자) 사업의 2024년도 지출은 주로 디딤돌 대출과 버팀목 대출에 사용되었고, 신생아 특례 대출이 2024년도부터 도입되어 출산가구의 주택 구입·전세자금 지원에 활용되고 있음. ○ 신생아 특례 대출의 주택면적 요건이 전용면적 85㎡ 이하(읍·면은 100㎡ 이하)로 제한되어 있어, 자녀 3명 이상인 가구에서 필요로 하는 보다 넓은 주택에 대한 자금 지원이 어렵다는 지적이 있음. - 전체 출생아 중 셋째 이상 자녀가 차지하는 비율은 약 7.8%로 많지 않으나, 이 가구들은 주택면적 요건 제한으로 대출 혜택에서 제외될 수 있음. ○ 주택면적 요건 완화에 따른 재정 영향 우려가 있으나, 대상 가구 수가 적어 재정 악화 효과는 크지 않을 것으로 예상되고, 만약 재정에 미치는 영향이 크다면 출산 자녀 수 요건을 상향 조정하는 방안도 가능할 것임.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 신생아 특례 대출의 주택면적 요건 완화에 대한 면밀한 분석을 추진하고 다자녀 가구에 대한 정책적 지원 확대 및 주거복지 강화 방안을 마련할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
42	주택도시보증공 사의 부채관리 감독시스템 마련 필요	관련사업명	주택도시기금 - 주택도시보증공사 출자(1043-301)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 주택도시보증공사 출자 사업은 주택도시보증공사(HUG)의 자본금을 확충하여 정책보 증사업 추진에 필요한 여건조성 및 공사의 재무건전성 강화를 위한 것임. ○ 주택도시보증공사는 전세보증 사고 급증으로 대규모 손실이 발생하여 자본이 급감함 에 따라, 2024년 11월 이사회 의결을 거쳐 7,000억원의 채권형 신종자본증권을 발행하 였음. - 신종자본증권은 2011년 국제회계기준에 따라 회계상 부채가 아닌 자본으로 인정되므 로, 회사채 대신 신종자본증권을 발행할 경우 부채비율이 낮아지게 되며, 신종자본증 권의 이자는 장부상 이자로 표시되지 않아 회계상 경영성과가 개선된 것으로 표시됨. - 주택도시보증공사가 이번 신종자본증권 발행으로 부담할 분기별 이자비용 72억원과 일반회사채에 비하여 최초 중도상환시점까지 추가로 부담하여야 하는 이자비용을 계 산하면 약 295억원이고, 발행수수료 13억 3,600만원까지 추가한 금액이 공사의 장기 부채로 반영될 것이며, 이는 실질적인 부채감축이 될 수 없음. ○ 주택도시보증공사는 중장기재무관리계획에 따른 부채감축을 목적으로 관리비 절감, 투 자비 축소 등 자구노력을 통한 부채비율 감축 없이 신종자본증권을 발행하여 부채비 율을 감축하고자 하였고, 이는 일시적인 효과에 그치고 추가적인 이자부담과 장기 부 채부담을 증가시키므로, 공기업 부채관리의 취지에 반하는 부적절한 조치로 보임.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 주택도시보증공사가 자구노력을 통한 실질적 부채관리 방안을 마련하도 록 감독하고, 향후 주택도시보증공사의 부채관리를 더욱 엄격히 관리·감독할 수 있는 시스템을 마련할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
43	집행 실적 및 사업체계 전반 개선 필요	관련사업명	주택도시기금 - 위험건축물 이주자금 지원(1131-403)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 이 사업은 신속한 이주 및 정비가 필요함에도 소득 수준이 낮고 이주자금이 부족하여 위험건축물에 거주하는 사람에게 저리로 이주비를 융자하는 사업임. ○ 통상적으로 계획액의 90% 이상을 집행하고 있었으나 사업이 종료된 2024년에 계획액 70억원 중 9억 9,700만원을 집행하여 집행률이 저조(14.2%)하였고 2024년 9월 이후 ‘주택구입·전세자금(융자)’ 사업에 이관된 2025년 7월 말까지 대출 실적이 없음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 위험건축물 이주자금 융자의 집행 실적을 개선하고, 대출수요 부족 등 구조적인 문제가 없는지 점검하여 사업체계 전반을 개선할 것		
44	공공분양주택의 수요-공급을 고려한 공급 조절 필요	관련사업명	주택도시기금 - 분양주택(융자)(1134-401)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 지방을 중심으로 공공분양주택 미분양이 확대되고 있음에도 불구하고, 수요-공급에 대한 고려가 미흡하여 미분양 문제를 가중하고 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 공공분양주택의 수요와 공급을 종합적으로 고려하여 공급을 조절할 것		
45	비용 최소화 및 집행률 제고를 위한 제도개선 필요	관련사업명	주택도시기금 - 분양주택(융자)(1134-401)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 미착공 사업장의 착공으로의 미전환, 사업성이 낮은 프로젝트의 재구조화 지연, 미분양 증가에 따른 사업추진 동력 저하 등으로 사업예산의 불용률이 21.1%(4,258억 1,300만원)에 이르고 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 분양주택(융자) 사업의 불용을 최소화함으로써 집행률을 제고할 수 있도록 사업성이 낮아 지연되는 사업의 재구조화에 대해 검토할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지			시정요구 유 형	조치대상 기 관																							
46	집행률 향상 방안 마련 필요 등	관련사업명	주택도시기금 - 집주인 임대주택 사업(1333-402)			제도개선	국토교통부																						
		지적사항	○ 최근 비아파트 건설경기 둔화, 비아파트 민간임대주택의 신규 등록 감소, 민간 참여 저조 등으로 인하여 공급물량이 매년 감소하고 있고 2024년에는 계획액 650억원 중 446억 7,600 만원을 불용(68.7%)하였으며, ‘민간임대(융자)’ 사업과 유사한 문제도 있음. ○ 기존에 집행이 양호한 지역에 대하여 지역균형을 이유로 특정 지역의 배정액을 줄이거나 배정하지 않음으로써 전체 사업의 부진을 초래하였음. 【 2022년 대비 2024년 집주인 임대주택 사업 공급 실적 】 (단위: 호, %) <table> <tr> <th rowspan="2">구분</th> <th rowspan="2">2022(A)</th> <th rowspan="2">2024(B)</th> <th colspan="2">변동</th> </tr> <tr> <th>B-A</th> <th>(B-A)/A</th> </tr> <tr> <td>부산</td> <td>1,191 (92.5%)</td> <td>314 (81.5%)</td> <td>△877</td> <td>△73.6</td> </tr> <tr> <td>부산 외</td> <td>108 (7.5%)</td> <td>75 (18.5%)</td> <td>△33</td> <td>△30.6</td> </tr> <tr> <td>합계</td> <td>1,299 (100%)</td> <td>389 (100%)</td> <td>△910</td> <td>△70.1</td> </tr> </table> ※자료: 국회예산정책처					구분	2022(A)	2024(B)	변동		B-A	(B-A)/A	부산	1,191 (92.5%)	314 (81.5%)	△877	△73.6	부산 외	108 (7.5%)	75 (18.5%)	△33	△30.6	합계	1,299 (100%)	389 (100%)	△910	△70.1
		구분	2022(A)	2024(B)	변동																								
B-A	(B-A)/A																												
부산	1,191 (92.5%)	314 (81.5%)	△877	△73.6																									
부산 외	108 (7.5%)	75 (18.5%)	△33	△30.6																									
합계	1,299 (100%)	389 (100%)	△910	△70.1																									
시정요구사항	○ 국토교통부는 집행실적 및 사업의 중복성 등을 고려하여 유사사업과의 통폐합을 비롯하여 집행률을 향상할 수 있는 방안을 마련할 것 ○ 국토교통부는 집행이 양호한 특정 지역의 사업 수요를 억제하는 역차별적인 예산편성을 개선할 것																												

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관								
47	수요자의 거주환경 전반을 종합적으로 고려한 양질의 공공주택 공급방안 마련 필요	관련사업명	주택도시기금 - 행복주택(용자)(1335-401), 다가구매입임대(용자)(1336-401), 행복주택(출자)(1440-408), 다가구매입임대(출자)(1440-402)	제도개선	국토교통부								
		지적사항	○ 행복주택의 미임대율이 비교적 높은 비율을 유지하고 있어 수요와 공급 간의 불일치가 발생하고 있음. - 행복주택 미임대율: '21년(8.7%), '22년(5.7%), '23년(6.7%), '24년(7.6%) ○ '24년 기준 매입임대주택의 전체 재고는 18만 1,938호로, 전체 재고 중 6개월 이상 미임대 물량은 5,154호에 이르고 있으며, 소형 위주의 공급구조가 신혼부부 및 사회초년생 등의 주거 요구를 충족시키는 데 한계가 있어 공공주택의 미임대율이 높게 나타나는 원인 중 하나로 작용하고 있음. - 미임대 물량의 임대료 손실분을 추정하면 6개월 이상 미임대로 인해 발생한 임대료 손실은 57억 5,200만원 수준임.										
		시정요구사항	○ 국토교통부는 수요자의 거주환경 전반을 종합적으로 고려한 양질의 공공주택 공급방안을 마련할 것										
48	다가구매입임대 공실 문제 개선 필요	관련사업명	주택도시기금 - 다가구매입임대(용자)(1336-401), 다가구매입임대(출자)(1440-402)	제도개선	국토교통부								
		지적사항	○ 다가구매입임대 재고량은 '20년말 기준 13.8만호에서 '25년 18.3만호로 약 4.5만호 증가하였으며, 장기 미임대(공실) 규모도 동 기간 4,596호에서 6,369호로 1,773호 증가하였음. - 장기 공실률의 경우 지역별로는 충남 18.8%, 충북·대구·강원 5%대로 지역별 공실률 편차도 큰 상황임. ○ 다가구매입임대 재고가 공실로 방치될 경우 임대료 수익은 발생하지 않는 반면, 관리비 및 유지보수 비용이 지속적으로 발생하며, 관리부실에 다른 주택의 노후화 우려도 있음. 【 장기공실 물량 보유에 따른 관리비용 】 <table><tr><td></td><td>2022년</td><td>2023년</td><td>2024년</td></tr><tr><td>공가관리비</td><td>9.8억원</td><td>10.3억원</td><td>12.2억원</td></tr></table> ※자료: 국토교통부				2022년	2023년	2024년	공가관리비	9.8억원	10.3억원	12.2억원
			2022년			2023년	2024년						
공가관리비	9.8억원	10.3억원	12.2억원										
시정요구사항	○ 국토교통부는 다가구매입임대의 장기공실 물량 매각 등 해소방안을 마련하고, 향후 장기공실 발생이 최소화되도록 지역별 수요와 공급 현황을 고려한 계획적인 매입을 실시할 것												

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
49	한국토지주택공 사 재무악화 개선 위해 사업규모 조정 등 방안 마련 필요	관련사업명	주택도시기금 - 통합공공임대(융자)(1338-406), 통합공공임대출자(1440-411)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 2024년 사업계획이 승인된 지구를 대상으로 손실률을 분석한 결과, NPV지수가 △66.15%로 사업 손익목표(△37.5%)에 미달하는데도 사업계획이 승인된 “부산모라” 지구를 포함하여, 총 14개 지구(총 사업비 1조 8,688억원)에서 사업 손익목표에 미달하는데도 보상에 착수하거나 공사를 발주하는 등 사업을 추진하였고, 이에 따른 목표 대비 초과 손실액은 1,128억원으로 추정됨. - 무주택 서민의 주거안정도 중요 사항이나, 사업 손익목표에 미달하는 다수 사업을 지속할 경우 한국토지주택공사의 재무안정성은 더욱 악화될 우려가 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부와 한국토지주택공사는 사업성이 저조한 지구에 대한 사업규모 조정 등 다각적 방안을 검토하는 등 사업손익 목표관리제가 실효성 있게 운영될 수 있도록 관리할 것		
50	공익성을 우선하여 사업의 지속적 추진 필요	관련사업명	주택도시기금 - 통합공공임대(융자)(1338-406), 통합공공임대출자(1440-411)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 실제 손익목표에 미달하는 통합공공임대 사업 지구 총 14곳 중 시장여건 악화로 손실이 발생한 지역은 4곳에 불과함. - 목표 미달지구의 사업의 경우 도시재생·고령자복지주택·쪽방촌 개선·모듈러 시범사업 등 주거복지 향상을 목적으로 사업이 진행되고 있음. ○ 무주택 서민의 주거안정성 확보를 위해 추진되는 사업을 단순히 수익성만으로 판단하는 것은 한계가 있으며, 한국토지주택공사의 경영적 이익보다 주민이 체감할 수 있는 공적 가치와 사회적 편익을 종합적으로 고려하여야 함.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 시장여건이 악화되어 수익성이 떨어질 것으로 판단되는 4개 지구에 대해서는 사업규모 조정이 필요할 수 있으나, 주거환경 개선·주거복지 향상 등 공익성을 우선하여 사업을 지속적으로 추진할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지				시정요구 유 형	조치대상 기 관											
51	지방자치단체 (지방공사)의 집행률을 높이기 위한 제도개선 필요	관련사업명	주택도시기금 - 통합공공임대출자(1440-411)				제도개선	국토교통부										
		지적사항	○ 서민의 주거안정성을 위해 집행이 조속히 이루어져야 하는 사업이나, 한국토지주택공사 사업에 비해 지방자치단체(지방공사) 사업의 경우 집행률이 34%로 저조함. - 지방자치단체(지방공사)의 경우 관계기관 간 협의지연, 지역민원, 사업비 증가로 인한 사업지연 등 착공이 늦어지는 측면이 있으나 서민을 위한 주택공급방안임을 감안하여 지연을 최소화할 필요가 있음.															
		시정요구사항	○ 국토교통부는 서민을 위한 통합공공임대주택이 차질없이 공급될 수 있도록 지방자치단체(지방공사)의 집행률을 높이기 위한 제도개선 방안을 마련할 것															
52	적정 사업예산 확보 필요	관련사업명	주택도시기금 - 노후공공임대주택 리모델링 및 서비스 개선(1440-412)				제도개선	국토교통부										
		지적사항	○ 동 사업의 예산이 2022년부터 매년 감소하여 2024년도에는 2,129억 7,700만원, 2025년에는 1,728억 800만원까지 감소한 상황임. 【 노후공공임대주택 리모델링 및 서비스 개선 사업예산 】 (단위: 백만원) <table><tr><td></td><td>2022년</td><td>2023년</td><td>2024년</td><td>2025년</td></tr><tr><td>사업예산</td><td>472,943</td><td>201,383</td><td>212,977</td><td>172,808</td></tr></table> ※자료: 국토교통부 ○ 동 사업과 함께 한국토지주택공사 등 공공주택사업자가 자체 예산으로 추진하는 주거복지사업의 추가 소요에 대한 적극적 발굴을 통한 적정 예산 확보가 필요함.							2022년	2023년	2024년	2025년	사업예산	472,943	201,383	212,977	172,808
			2022년	2023년	2024년	2025년												
사업예산	472,943	201,383	212,977	172,808														
시정요구사항	○ 국토교통부는 공공임대주택 주민의 주거복지 향상을 위해 2022년 수준으로 사업 예산을 확보할 것																	

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
53	주거복지사 1인당 적정 관리 세대수 설정 및 배치 필요	관련사업명	주택도시기금 - 노후공공임대주택 리모델링 및 서비스 개선(1440-412)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 영구임대단지의 규모와 무관하게 일률적으로 단지별 1명의 주거복지사를 배치함에 따라 심각한 편차를 보이고 있어 제공되는 서비스의 질이 관리되지 않고 있음. - 세대수가 504세대인 단지와 2,694세대인 단지가 동일하게 1명의 주거복지사가 배치되고 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 주거복지사 1인당 적정 관리 세대수 기준을 설정하고, 기준에 맞게 주거복지사를 추가 배치할 것		
54	주거복지사 기간제 직원 채용조건 및 보수 수준 조정 필요	관련사업명	주택도시기금 - 노후공공임대주택 리모델링 및 서비스 개선(1440-412)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 대부분의 주거복지사는 주택관리공단 직원으로서 자격증 소지자를 대상으로 사내 공모를 통해 선별하는 반면, 기간제 직원은 주택관리공단에서 단지별 채용공고를 통해 선별하며, 학력·어학·성별·연령 등에 구체적 제한이 없음. - 총 111개 단지 중 7개 단지에 기간제 직원을 배치하고 있음. ○ 같은 업무를 수행함에도 주택관리공단 직원의 경우 연 4,836만원, 기간제 직원의 보수는 연 3,300만원에 불과함.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 기간제 직원의 채용조건과 보수 수준을 합리적으로 조정하여 선발할 수 있도록 제도를 개선할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
55	무분별한 공공자금관리기 금 예탁 연장 금지 필요	관련사업명	주택도시기금 - 공공자금관리기금(총괄계정) 예탁(9003-910)	주의	국토교통부
		지적사항	○ 공공자금관리기금(총괄계정) 예탁은 주택도시기금의 효율적이고 안정적인 운용을 목적으로 주택도시기금을 공공자금관리기금에 예탁하는 것임. ○ 윤석열 정부는 세수 부족을 해결하기 위해 개별 기금 → 공공자금관리기금 → 일반회계의 순서로 돌려막기를 하여 3년간 220조원을 일반회계에 투입하였음. ○ 또한, 국토교통위원회의 2023회계연도 결산 및 2024년도 국정감사에서 윤석열 정부에서 주택도시기금을 과도하게 공공자금관리기금으로 투입하는 문제에 대한 지적이 있었음. ○ 주택도시기금의 경우 2024년에 1조 1,100억원을 공공자금관리기금으로 예탁하였으나, 환수가 어려우므로 계속 만기를 연장하는 형식으로 자금을 운용하여 주택도시사업에 막대한 규모의 기회비용이 발생하고 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 국회의 예산편성권을 침해하고 재정 운용의 책임성을 저하하는 무분별한 공공자금관리기금 예탁 연장을 금지하고 이에 대한 대책을 마련할 것		
56	여유자금 전문 운용 인력 확보 필요	관련사업명	주택도시기금 - 비통화금융기관예치(9701-972)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 비통화금융기관 예치금은 조성자금을 용자사업, 차입금 상환 등에 운용하고 남은 잉여자금으로 지급준비자금의 성격임. - 자금의 운용은 중장기 투자 전략 수립 후 투자원본의 안정성·유동성 및 수익성 제고 등을 감안하여 통화금융기관, 비통화금융기관 등으로 분산 투자하고 있음. ○ 주택도시기금의 여유자금 규모는 2021년 49조원에서 2024년말 10조 1,000억원으로 줄어들어 3년 만에 여유자금의 약 80%가 감소하였음. ○ 더 큰 문제는 2024년 여유자금 운용 수익률은 3.35%로, 설정된 기준수익률 5.4%를 크게 하회하는 부진한 성과를 나타내었음. - 부동산 등 대체투자 부문을 중심으로 과도한 손실이 발생하여 BM수익률조차 달성하지 못하는 저조한 실적을 기록하였음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 주택도시기금 여유자금의 저조한 운용 실적 개선을 위한 여유자금 전문 운용 인력을 확보할 것		

가. 국토교통부
(교통 분야)

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
1	저상 좌석버스 의무도입에 대비한 철저한 사전관리와 준비 필요	관련사업명	일반회계 - 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 표준모델 개발(R&D)(4158-318)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 이 사업은 교통약자의 중거리 이동권 보장을 위하여 휠체어 이용자가 자동차 전용도로를 주행하는 좌석버스에 탑승할 수 있도록 저상 좌석버스 표준모델 및 운영기술을 개발하는 R&D사업임. - 2024년 예산에 2차년도 소요예산 61억 5,000만원 대비 축소된 19억 8,600만원만 반영되어 총 연구개발비를 250억원에서 193억 5,000만원으로 감액(△5,650백만원) 변경함. * 2024년 정부예산안 886백만원 → 국회 1,986백만원으로 일부 증액 - 이에 따라 2026년말 사업완료를 위하여 시범노선 운영이 생략된 채 진행 중이며, 일정 지연으로 양산기술 개발까지의 과정을 단기간에 수행해야 하는 상황임. - 2027년부터 대폐차 시 저상버스 도입이 의무화되어 2026년 저상 좌석버스 개발이 완료되면 곧바로 광역노선에 도입될 것으로 예상됨. ○ 시범운영이라는 검증 과정이 생략된 만큼 예상하지 못한 문제점이 발생할 우려가 있고, 수소전기차로 개발 예정이나 수소충전인프라 부족, 높은 가격 등의 이유로 전기차 선호 경향이 있으므로 실제 수요와 공급 매칭 준비가 필요함.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 시범운영 없이 저상 좌석버스 표준모델 개발사업이 추진되고 있으므로 성능평가 및 품질관리를 강화하고, 수소전기차의 가격, 전기차 수요 등을 고려하여 보조금 제도 개편 및 전기차 양산체제 준비 등 교통약자의 이동권 보장과 저상 좌석버스 의무 도입의 실효성 제고를 위한 사전 관리와 준비를 철저히 할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
2	화물자동차 운행기록 제출률 제고방안 강구 필요	관련사업명	일반회계 - 교통사고예방지원(4631-305)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 디지털운행기록분석시스템구축 내역사업은 사업용 차량의 운행기록장치(DTG, Digital Tacho Graph)를 통하여 운행기록을 점검·분석하는 시스템을 구축·운영하고, 운행기록점검센터를 전국에 운영하는 사업임. 2024년 예산 21억원 중 20억 1,700만원이 집행됨. * 운행기록점검센터 : 고속도로 휴게소 등에서 사업용 차량의 운행기록장치 점검 및 운행기록 제출을 지원. 매년 한시적 운영 ○ 운행기록 제출률(2025. 5. 기준)이 노선버스 100%, 전세버스 90% 이상, 택시 70% 이상인데 비해 화물자동차는 50% 미만으로 저조함. - 2024년 10월부터 대형화물차의 운행기록 제출이 의무화되었으나 2025년 5월 제출률(41.2%)이 전년도말 제출률(46.8%)에 비해 하락하였는데, 운행기록점검센터의 서비스 수요 증가가 예상되는 시기(2024.12월~2025.5월까지 약 6개월 간)에 센터를 운영하지 않아 의무제출제도의 조기 정착 노력이 부족하였음. - 자동제출DTG 장착률 제고가 제출률 향상에 직결되나, 화물자동차의 자동제출DTG 장착률은 36.2%(개인화물자동차는 6.7%)로 저조함. * 전세버스·택시의 운행기록 제출률은 자동제출DTG 장착률과 동일 수준 * 일반형DTG : 운행기록장치의 데이터를 USB 등 저장장치에 저장하여 전송프로그램을 통해 시스템에 업로드 필요 * 자동제출DTG : 보급형DTG단말기와 모바일앱(APP)을 블루투스로 연결하여 단말기의 운행기록을 자동으로 수집하여 운행기록분석시스템에 제출(이동통신망을 이용하므로 통신요금 발생)		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 화물자동차 운행기록 제출률 제고를 위하여 운행기록점검센터 운영 및 자동제출DTG 보급을 확대하고, 화물자동차에 대한 지도·점검을 강화할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
3	교통안전 특별실태조사 개선안의 이행을 제고 및 사업추진 합리화 방안 마련 필요	관련사업명	일반회계 - 교통사고예방지원(4631-305)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 교통안전 특별실태조사 내역사업은 교통안전이 취약한 시·군·구를 대상으로 교통사고 다발 지점 및 취약 구간 등에 대한 특별실태조사를 실시하여 개선안을 도출하고 지자체의 이행 결과를 매년 점검해 나가는 사업임. - 지난 17년간(2008~2024) 65개 지자체에 대해 특별실태조사를 실시하였고, 2024년에 4개 지자체에 대해 총 1,451건의 개선안을 도출하였음. - 지자체의 개선이행률은 점검 3년차에 약 40%, 10년차에도 60%대에 그치고 있음. ○ 지자체의 개선이행률이 저조한 주요 원인은 지방 재정 부족과 이행기간이 장기화되면서 개선권고사항의 실효성이 낮아지기 때문임. - 「교통안전법」에 재정지원 근거를 두고 있으나, 현재 국비 지원은 없음. ○ 지금과 같은 사업 수행은, 개선율은 낮는데 비해 수년 간 이행점검 등 사후관리에 행정력이 소모되고 있어 사업 효율성이 낮음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 교통안전 특별실태조사 개선안의 이행을 향상을 위하여 개선권고 후 초기 단계에 국가 재정지원을 검토하여 지자체 부담을 완화하고, 단기·중기 개선안 구분 후 조기 완료를 유도하며, 행정력 소모 최소화를 위하여 사후관리 기간을 합리화할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
4	택시감차 실효성 확보를 위한 개선방안 강구 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 택시산업지원(4931-316)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 택시감차보상 내역사업은 자율감차 신청 운송사업자에 보상금을 지급해 택시 과잉공급을 해소하는 사업임. ○ 제4차 택시총량(2020~2024)에 따른 5년간 감차실적은 전국 초과공급 44,657대 중 4,905대(감차 달성률 11.0%)에 불과함. - 특·광역시(부산 제외) 대부분 감차사업 미시행으로 감차 필요 지역에서 감차 실적이 낮아 사업 효과성을 저해하고 있으며, 감차를 지속 시행하는 지자체도(강원도 제외) 감차 달성률은 모두 30% 미만임. - 5년간 국비 총 예산액 227억 2,200만원 중 22.9%(51억 9,600만원)가 불용됨. ○ 택시 1대당 감차보상금은 1,300만원으로 책정된 이후 10년 이상 고정되어, 택시 양수 수요가 있는 대도시에서 감차 유인이 미흡하고, 기간이 지남에 따라 보상단가의 상대적 하락으로 운송사업자의 참여가 저조함. ★ 1,300만원 중 30%(390만원)를 국가가, 70%(910만원)를 지자체가 부담함.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 택시감차보상 사업의 실효성 확보를 위하여 감차보상금 현실화를 통한 택시운송사업자의 참여를 유도하고, 지자체의 감차계획 이행에 대한 지원 및 관리를 강화하며, 국비 불용 최소화를 위해 지자체 집행실적 모니터링을 강화하는 등 개선방안을 강구할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지								시정요구 유 형	조치대상 기 관																																
5	장애인콜택시 탑승 대기시간 축소방안 마련 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 교통약자이동편의증진(4932-301)								제도개선	국토교통부																															
		지적사항	○ 특별교통수단 도입보조 내역사업은 중증보행장애인 등의 이동권 보장을 위하여 지자체의 특별교통수단(휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량) 도입과 이동지원센터 및 광역이동지원센터의 설치·운영에 소요되는 자금에 대하여 국비를 지원하는 사업임(보조율 서울 40%, 그 외 50%). 【 2024년도 특별교통수단 도입보조 내역사업 결산 】 (단위 : 백만원) <table><tr><th rowspan="3">구 분</th><th colspan="7">2024년</th><th>2025년</th></tr><tr><th colspan="2">예산액</th><th rowspan="2">전년도 이월액</th><th rowspan="2">이·전용 등</th><th rowspan="2">예산 현액</th><th rowspan="2">집행액</th><th rowspan="2">다음연도 이월액</th><th rowspan="2">불용액</th><th rowspan="2">예산액</th></tr><tr><th>본예산</th><th>추경</th></tr><tr><td>특별교통수단 도입보조</td><td>60,350</td><td>60,350</td><td>-</td><td>-</td><td>60,350</td><td>60,350</td><td>-</td><td>-</td><td>64,857</td></tr></table> ○ 시행령 개정(2023.7월 시행)을 통해 이른바 “장애인콜택시”인 특별교통수단의 운행범위를 인근 광역권까지 확대함에 따라 장애인콜택시 탑승 대기시간이 증가하여 불편이 초래되고 있음.										구 분	2024년							2025년	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	본예산	추경	특별교통수단 도입보조	60,350	60,350	-	-	60,350	60,350	-	-	64,857	
		구 분	2024년							2025년																																	
예산액			전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액																																		
본예산	추경																																										
특별교통수단 도입보조	60,350	60,350	-	-	60,350	60,350	-	-	64,857																																		
시정요구사항	○ 국토교통부는 장애인콜택시의 운행범위가 광역권 장거리로 확대됨에 따라 장애인콜택시의 도심 내 탑승 대기시간이 증가하고 있으므로 해결방안을 마련할 것																																										

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지								시정요구 유 형	조치대상 기 관																															
6	저상버스의 원활한 도입을 위한 사업추진 개선방안 강구 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 교통약자이동편의증진(4932-301)																																							
		지적사항	○ 저상버스도입보조 내역사업은 시내버스를 저상버스로 구입하는 비용을 지원하는 사업임(보조를 서울 40%, 그 외 50%). 2024년도 예산액 1,674억 9,500만원 중 194억원을 타사업으로 전용한 후 1,480억 8,500만원을 집행하였음. 【 2024년도 저상버스 도입보조 내역사업 결산 】 (단위 : 백만원) <table><tr><th rowspan="3">세사업 명</th><th colspan="7">2024년</th><th>2025년</th></tr><tr><th colspan="2">예산액</th><th rowspan="2">전년도 이월액</th><th rowspan="2">이·전용 등</th><th rowspan="2">예산 현액</th><th rowspan="2">집행액</th><th rowspan="2">다음연도 이월액</th><th rowspan="2">불용액</th><th rowspan="2">예산액</th></tr><tr><th>본예산</th><th>추경</th></tr><tr><td>저상버스도입보조</td><td>167,495</td><td>167,495</td><td>-</td><td>△19,400</td><td>148,095</td><td>148,085</td><td>-</td><td>10</td><td>160,290</td></tr></table>										세사업 명	2024년							2025년	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	본예산	추경	저상버스도입보조	167,495	167,495	-	△19,400	148,095	148,085	-	10	160,290
			세사업 명	2024년										2025년																												
예산액		전년도 이월액		이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액																																	
본예산	추경																																									
저상버스도입보조	167,495	167,495	-	△19,400	148,095	148,085	-	10	160,290																																	
○ 2024년 지원 실적은 계획물량 3,800대 보다 461대가 줄어든 3,339대분을 지원함. - 주요 이유는 매칭지방비 부족 또는 환경부의 무공해차 보조금 부족에 따른 것으로, 환경부는 2024년 수소버스 지원물량은 늘리고 지역 수요가 높은 전기버스 지원물량은 전년 대비 1,000대를 감축하여, 지자체의 저상버스 수요가 있음에도 공급에 차질이 발생하였음. 【 환경부 무공해차 보급 사업 중 버스 편성물량(2022-2025) 】 <table><tr><th>사업명</th><th>구분</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th></tr><tr><td rowspan="3">무공해차 보급 (1633-311)</td><td>전기승합</td><td>2,000대</td><td>3,000대</td><td>2,000대</td><td>1,710대</td></tr><tr><td>수소저상승합</td><td>300대</td><td>400대</td><td>910대</td><td>1,190대</td></tr><tr><td>수소가상승합</td><td>40대</td><td>300대</td><td>810대</td><td>810대</td></tr></table> ※ 자료 : 환경부								사업명	구분	2022	2023	2024	2025	무공해차 보급 (1633-311)	전기승합	2,000대	3,000대	2,000대	1,710대	수소저상승합	300대	400대	910대	1,190대	수소가상승합	40대	300대	810대	810대													
사업명	구분	2022	2023	2024	2025																																					
무공해차 보급 (1633-311)	전기승합	2,000대	3,000대	2,000대	1,710대																																					
	수소저상승합	300대	400대	910대	1,190대																																					
	수소가상승합	40대	300대	810대	810대																																					
시정요구사항	○ 국토교통부는 저상버스의 원활한 도입을 위하여 저상버스 차종별(수소·전기) 사전 수요 조사를 통해 지자체 및 환경부와 협력을 강화하고, 차종별 신호도·인프라 현황 분석 후 맞춤형 물량 배분 및 충전소 인프라 확충계획과 연계 등 저상버스 도입계획을 정밀화하며, 환경부 무공해차 예산과 국토교통부 저상버스 예산의 연계 편성을 제도화하고, 수요대비 보조금 부족 시 예비비 또는 추경 반영 등 긴급 대응체계를 마련할 것																																									

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지								시정요구 유 형	조치대상 기 관																																	
7	교통약자 장거리 이동지원 사업의 효과성 확보를 위한 개선방안 강구 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 교통약자이동편의증진(4932-301)								제도개선	국토교통부																																
		지적사항	○ 교통약자 장거리 이동지원 내역사업은 고속·시외버스 또는 전세버스를 휠체어탑승버스로 개조하는 비용을 지원하는 사업임(보조율 서울 40%, 그 외 50%). - 2024년도 예산 3억 5,000만원 중 전세버스 4대에 대해서만 차량개조 비용 7,800만원 (22.3%)이 집행되고, 2억 7,200만원이 불용됨. 【 2024년도 교통약자 장거리 이동지원 내역사업 결산 】 (단위 : 백만원) <table><tr><th rowspan="3">구 분</th><th colspan="7">2024년</th><th colspan="2">2025년</th></tr><tr><th colspan="2">예산액</th><th rowspan="2">전년도 이월액</th><th rowspan="2">이·전용 등</th><th rowspan="2">예산 현액</th><th rowspan="2">집행액</th><th rowspan="2">다음연도 이월액</th><th rowspan="2">불용액</th><th rowspan="2">예산액</th></tr><tr><th>본예산</th><th>추경</th></tr><tr><td>교통약자 장거리 이동지원</td><td>350</td><td>350</td><td>-</td><td>-</td><td>350</td><td>78</td><td>-</td><td>272</td><td>350</td></tr></table> ○ 시외·고속버스 업체의 공모 참여 부족 및 전세버스 지원을 위한 매칭지방비 조달이 원활하지 않아 집행실적이 저조함. 2025년도 예산 3억 5,000만원도 불용 반복이 우려됨. ○ 고령화가 진행될수록 휠체어 등 보조이동기구의 이용자가 늘어날 것임. - 지난 2월 광주지역 장애인분들 고속버스 회사 상대 휠체어 탑승장비 설치 의무화를 요구하는 차별구제소송에서 승소함.										구 분	2024년							2025년		예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	본예산	추경	교통약자 장거리 이동지원	350	350	-	-	350	78	-	272	350	
		구 분	2024년							2025년																																		
예산액			전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액																																			
본예산	추경																																											
교통약자 장거리 이동지원	350	350	-	-	350	78	-	272	350																																			
시정요구사항	○ 국토교통부는 교통약자 장거리 이동지원 사업의 불용 방지를 위하여 시외·고속버스 운송사업자의 참여를 유도하고, 지자체와의 사전 협의를 강화하며, 시외·고속버스 휠체어 탑승장비 장착 의무화 등 교통약자의 광역 이동권을 실질적으로 보장할 수 있는 지속 가능한 제도적 개선방안을 강구할 것																																											

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
8	천안 스마트공동물류 센터 조속한 운영대책 마련 및 운영지연 재발방지 필요	관련사업명	일반회계 - 스마트공동물류센터 건립지원(4034-314)	주의	국토교통부
		지적사항	○ 천안 스마트공동물류센터는 2023년말 준공에도 불구하고 위탁운영사업자 선정 지연, 입주 과정에서 하자 발생에 따른 협의가 장기화되면서 운영이 지연되었고 2025년 6월 협의가 완료되었지만, 현재까지도 물류기업 임대서비스는 운영이 개시되지 못하고 있음. ○ 이는 물류센터 준공 이후 1년 6개월 이상 여러 중소 물류기업들이 저렴하게 임대하여 비용을 줄일 수 있는 기회를 상실하게 되었고, 당초 사업 목적의 달성도 저해되고 있는 실정이므로 조속한 운영 개시를 위한 국토교통부의 적극적인 노력이 시급함.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 후속 스마트공동물류센터 사업의 경우 준공 전이라도 운영방안을 미리 수립 하도록 하고, 하자발생과 관련하여 사후관리 계획을 수립하는 등 운영 지연이 재발하 지 않도록 주의하며 조속한 운영을 위한 대책을 마련할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
9	제주 스마트공동물류 센터 사업의 부적절한 재이월 문제 재발 방지 필요	관련사업명	일반회계 - 스마트공동물류센터 건립지원(4034-314)	시정	국토교통부
		지적사항	○ 제주 스마트공동물류센터 조성사업은 2024년 새로이 교부받은 9억원을 이월하였을 뿐만 아니라 2023년 교부받았던 보조금 중 15억 4,900만원도 재이월하였음. - 2023년 교부받은 국고보조금 27억 4,000만원 중 400만원을 실집행하고 나머지 27억 3,600만원을 다음 회계연도로 이월함. ○ 이는 입찰공고 후 지출원인행위인 계약까지 장기간 소요되어 지연된 것이 아니라 각종 행정절차를 거치기 위하여 사업이 지연된 것으로 「국고보조금 통합관리지침」에 따른 재이월 사유에 해당한다고 보기 어려움 - 이와 같은 재이월은 「국가재정법」상 회계연도 독립의 원칙에 부합하지 않고, 재정의 효율성 확보 측면에서도 적절하지 않음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 향후 제주 스마트공동물류센터 사업에서 재이월이 발생하지 않도록 시정할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
10	울릉도 소형공항의 안전성 확보를 위한 활주로 연장 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 울릉도 소형공항 건설사업(3538-301)	주의	국토교통부
		지적사항	○ 울릉공항은 당초 경비행장을 전제로 설계(50석 이하 항공기에 맞춰 설계)된 점, 울릉도 자체의 환경적 위험요소를 고려할 때 현재 설계된 활주로 길이가 짧다는 지적이 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 울릉도 소형공항의 안전성 확보를 위해 활주로 길이 등을 고려한 추가 안전성 확보 방안을 검토할 것		
11	가덕도신공항 건설사업 및 접근철도 건설사업 일정의 차질없는 관리 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 가덕도신공항 건설사업(3538-308)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 가덕도신공항건설의 경우 현대건설의 수의계약 파기로 인해 지연되고 있어 차질없는 추진이 필요하며, 내역사업인 접근철도 건설사업도 실집행률이 0.1%에 불과하여 진행에 어려움이 있음. - 가덕도신공항 접근철도 건설사업 총사업비 협의 지연(2023.9.~2024.7., 11개월)으로 인해 접근철도 사업시행자 지정이 지연(2024년 9월 접근철도 기본계획 고시)		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 가덕도신공항 건설사업을 차질없이 추진하고, 내역사업인 접근철도 건설사업의 공정관리에 만전을 기할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
12	가덕도 신공항 건설사업 수의계약 입찰 안내·답변 미흡 주의	관련사업명	교통시설특별회계 - 가덕도신공항 건설사업(3538-308)	주의	국토교통부
		지적사항	○ 국토교통부는 가덕도신공항 부지조성공사 입찰안내서에 대한 질의답변(2024.11.) 중 ‘공사기간 변경 가능성’을 시사하는 답변을 제공함. - (질의요약) 적정공기를 반영한 공정계획을 작성하여 제출할 수 있는지 질의하며, 상기 사유로 변경된 공정 검토결과를 반영하여 개항시기의 변경이 가능한지 - (답변요약) 기본설계 도서는 입찰안내서를 참조하여 검토결과 대로 제출가능하며, 이에 대한 적격심의 의결기준은 건설기술 진흥업무 운영규정 제11조, 제28조 및 제31조를 따를 예정 ○ 해당 답변은 수의계약 참여사로 하여금 입찰조건(84개월)을 위반하는 108개월 공사기간 기본설계를 제출하도록 유도하거나 최소한 이를 가능하게 하는 근거로 작용한 것으로 보이며, 그 결과 수의계약 절차 중단으로 인한 사업 지연과 2025년도 예산 집행의 차질(1,399억원 불용, 136억원 이월)이라는 중대한 행정 손실을 초래함.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 해당 계약·사업관리와 관련하여 향후 부실한 사전 검토와 잘못된 안내·답변이 발생하지 않도록 주의할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
13	공항소음 대책사업 관련 매수 토지활용방안 마련 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 공항소음대책(3632-301)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 국토교통부와 한국공항공사는 공항소음대책의 일환으로 소음피해지역의 토지와 건물 등 부동산을 매입하고 있는데, 현재까지 토지와 건물을 매수하는 데 든 총비용이 312억원 이상인데 비해 매수 토지 및 건물에 대한 활용실적이 부진하게 나타나고 있음. - (토지) 보유한 전체 토지 46,548m²중 1%에 미달하는 토지 238m²이 2024년 8월까지 주차장으로 활용되었으나, 현재는 운영이 종료 - (건물) 전체 공동주택 19개소 중 7개소가 2023년 12월까지 소음저감기술 연구개발 테스트에 활용, 현재는 운영이 종료		
		시정요구사항	○ 국토교통부 및 한국공항공사는 상당한 예산을 투입하여 확보한 부동산이 유희상태로 방치되지 않도록 매수가 완료된 토지 및 주택에 대한 구체적인 활용 계획을 수립하고 유희부지를 주민들에게 활용할 수 있는 방안을 모색할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
14	항공안전감독체 계 효율화 방안 마련 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 항공기안전인증 및 감독활동(3636-303)	주의	국토교통부
		지적사항	○ 「항공안전감독관업무규정」에 따르면 항공안전감독관은 안전점검 외에도 사고·준사고·항공안전장애 등에 대한 ‘사실조사’를 병행하도록 하고 있는데, 항공안전감독관이 사전예방활동을 내실있게 수행할 수 있도록 사실조사 전담 인력을 충원할 필요가 있음. - 항공안전감독관의 업무범위 등을 조정·개선할 필요가 있다는 감사원의 지적에 따라 국토교통부는 항공안전감독관의 업무 중 사실조사 업무를 신설하고, 2020년 사실조사 전담 감독관을 2명 신규채용하였으나 이후 현재까지 추가적인 사실조사 감독관 충원은 없음. - 현재 항공안전감독관 중 사실조사 전담 감독관은 2명이고 나머지 28명은 사전예방적 안전점검을 수행하는 것으로 구성되어있으나, 이들 모두 사실조사 업무를 병행 중임. ○ 안전점검 담당 항공안전감독관이 사실조사 등 사후적 대응 활동을 병행할 경우, 사전예방 성격의 항공사 안전점검 등이 위축되고 사실조사 또한 내실있게 이루어지지 못할 우려가 있음. - 사실조사는 항공안전장애 등의 원인과 책임소재를 규명하는데 중점을 두고 있어 사전적 안전점검과 성격이 다름. - 사실조사는 법령 위반사항 적발 시 운항정지 등 행정처분을 위해 조사완료까지 장기간(평균 165일) 소요되어 안전점검이 위축될 우려가 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 사실조사 전담감독관 인력 충원 등 항공안전 감독체계 효율성 제고 방안을 조속히 마련할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관																																																
15	항공안전성과지 표 설정 시 항공장애 현황 반영 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 국가항공안전정보 수집분석(3636-340)	제도개선	국토교통부																																																
		지적사항	○ 동 사업은 항공안전기술원이 항공안전데이터를 분석해 매년 안전성과지표 달성여부를 평가하고 국토교통부는 개선방안을 도출하는 사업임. ○ ‘항공안전 의무보고 자료’ 중 안전성과지표 분석 결과, 조류충돌이 항공안전장애 발생에 가장 큰 비중을 차지하고 있음에도 항공안전 성과지표에 포함되어 있지 않고, 조류충돌 감축에 대한 안전성과지표 등에서 목표치로 설정하지 않음. - 최근 3년간 항공안전장애 발생 현황을 살펴보면, 조류충돌이 2024년 기준 48%로 가장 큰 비중을 차지하고, 1만 운항당 조류충돌 발생건수는 2020년 295건에서 2024년 779건으로 2.6배 증가하였음. 【 전체 항공안전장애 상위 5개 발생유형】 <table><tr><th rowspan="2">순위</th><th colspan="2">2022년</th><th colspan="2">2023년</th><th colspan="2">2024년</th></tr><tr><th>발생유형 (비중)</th><th>1만운항당 발생률(건)</th><th>발생유형 (비중)</th><th>1만운항당 발생률(건)</th><th>발생유형 (비중)</th><th>1만운항당 발생률(건)</th></tr><tr><td>1위</td><td>조류충돌(44%)</td><td>9.6(461건)</td><td>조류충돌(44%)</td><td>9.4(635건)</td><td>조류충돌(48%)</td><td>10.3(779건)</td></tr><tr><td>2위</td><td>고장결함손상 (26%)</td><td>5.7(272건)</td><td>고장결함손상 (22%)</td><td>4.6(313건)</td><td>고장결함손상 (19%)</td><td>4.0(306건)</td></tr><tr><td>3위</td><td>기타(13%)</td><td>2.9(140건)</td><td>기타(15%)</td><td>3.2(213건)</td><td>기타(17%)</td><td>3.6(276건)</td></tr><tr><td>4위</td><td>공중근접경보 (6%)</td><td>1.4(67건)</td><td>공중근접경보 (9%)</td><td>1.9(125건)</td><td>공중근접경보 (6%)</td><td>1.3(98건)</td></tr><tr><td>5위</td><td>항행오류(2%)</td><td>0.5(23건)</td><td>항행오류(2%)</td><td>0.4(28건)</td><td>항행오류(2%)</td><td>0.5(40건)</td></tr></table> ※자료: 국토교통부			순위	2022년		2023년		2024년		발생유형 (비중)	1만운항당 발생률(건)	발생유형 (비중)	1만운항당 발생률(건)	발생유형 (비중)	1만운항당 발생률(건)	1위	조류충돌(44%)	9.6(461건)	조류충돌(44%)	9.4(635건)	조류충돌(48%)	10.3(779건)	2위	고장결함손상 (26%)	5.7(272건)	고장결함손상 (22%)	4.6(313건)	고장결함손상 (19%)	4.0(306건)	3위	기타(13%)	2.9(140건)	기타(15%)	3.2(213건)	기타(17%)	3.6(276건)	4위	공중근접경보 (6%)	1.4(67건)	공중근접경보 (9%)	1.9(125건)	공중근접경보 (6%)	1.3(98건)	5위	항행오류(2%)	0.5(23건)	항행오류(2%)	0.4(28건)	항행오류(2%)	0.5(40건)
		순위	2022년				2023년		2024년																																												
발생유형 (비중)	1만운항당 발생률(건)		발생유형 (비중)	1만운항당 발생률(건)	발생유형 (비중)	1만운항당 발생률(건)																																															
1위	조류충돌(44%)	9.6(461건)	조류충돌(44%)	9.4(635건)	조류충돌(48%)	10.3(779건)																																															
2위	고장결함손상 (26%)	5.7(272건)	고장결함손상 (22%)	4.6(313건)	고장결함손상 (19%)	4.0(306건)																																															
3위	기타(13%)	2.9(140건)	기타(15%)	3.2(213건)	기타(17%)	3.6(276건)																																															
4위	공중근접경보 (6%)	1.4(67건)	공중근접경보 (9%)	1.9(125건)	공중근접경보 (6%)	1.3(98건)																																															
5위	항행오류(2%)	0.5(23건)	항행오류(2%)	0.4(28건)	항행오류(2%)	0.5(40건)																																															
시정요구사항	○ 국토교통부는 수집·분석된 항공안전데이터가 실제로 안전성과목표 달성이 이루어질 수 있도록 항공안전장애 현황을 반영한 구체적인 안전성과지표 설정 및 관리 방안을 마련할 것																																																				

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
16	한국형 어린이 통학버스 안전성 향상기술 개발(R&D) 사업의 계속적 추진	관련사업명	일반회계 - 한국형 어린이 통학버스 안전성 향상기술 개발(R&D)(4158-315)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ ‘한국형 어린이통학버스 안전성 향상 기술개발 사업’은 어린이 통학버스 사망자 제로 (ZERO)화를 위하여 어린이 신체적 특성을 고려한 안전장치·기술, 한국형 친환경 통학 버스 모델을 개발하는 사업임. ○ 2024년 R&D 예산 감액으로 전기차 실차 제작은 중단되었고, R&D 사업 역시 2024년 에 종료되어 핵심기술개발 및 실증 외 최초 계획했던 안전한 어린이통학버스 제작 및 시범운영이 실행되지 못함.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 어린이 안전을 위한 어린이통학버스 차체 개발 및 시범 운영이 차질 없 이 추진되도록 대안을 마련할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
17	자율자동차 상용화 사업에 대한 관리 강화	관련사업명	일반회계 - 자율자동차 상용화(4633-319)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ ‘자율자동차 상용화 사업’은 테스트베드 고도화, 주행데이터 공유센터 운영, 자율차 사고조사위원회 운영, 자율차 시범운행지구 평가위탁 등을 위한 사업임. ○ 2025년 8월부터 시행되는 자동차 사이버보안 관리체계 인증심사 인원이 부족할 것으로 예상되고, 자율주행자동차 상용화 사업의 성과지표만으로는 자동차 사이버보안 및 대응체계 사업에 대한 성과관리가 어렵다고 할 수 있음. ○ 자율주행자동차가 상용화되지 않아 심층 분석을 요구하는 사고 발생 가능성이 낮음에도 사고조사위원회에 연간 10억원 이상의 예산이 지속적으로 투입되고 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 사이버보안 인증심사 인력을 확충하고, 자동차 보안지원 및 대응체계 사업의 성과관리를 강화하며, 사고조사위원회 운영 예산 규모의 적정성을 검토할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
18	자동차안전도 강화 사업 관련 예산 집행 관리 강화	관련사업명	일반회계 - 자동차안전도강화(4634-302)	주의	국토교통부
		지적사항	○ ‘자동차안전도 강화 사업’은 자동차안전도 평가, 자동차제작결함조사, 자동차안전기준 국제화 등을 위한 사업임. ○ 2024년에 제작결함망 및 중재전산망의 대구 클라우드센터 이전 사업비로 당초 편성된 유지보수 예산 외에 3억 700만원을 집행하였는데, 이는 계획에 없던 신규사업 추진으로 인해 본래 사업수행에 차질을 빚게 됨으로써 예산 투명성을 저해하고 국회 예산심의 결과와 부합하지 않음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부와 한국교통안전공단은 예산에 없던 신규사업 추진으로 기존 사업의 수행에 차질이 발생하지 않도록 하고, 예산 편성 및 집행 과정에서의 엄정한 절차를 준수할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
19	충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성 사업의 집행 관리 철저	관련사업명	지역균형발전특별회계 - 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성(4633-301)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ ‘충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성 사업’은 대전·세종·충북을 연결하는 자율주행 상용화 지구를 조성·운영하기 위해 자율주행 기반의 광역 대중교통 서비스를 조기 상용화하고, 자율주행 지원 인프라를 제공하는 사업임. ○ 이 사업은 예산 56억 1,000만원 대비 실집행이 26억 630만원(47.5%)으로 집행이 부진한 데, 그 이유로는 자율주행 차량 구매 계약 보완, 촬영 사전협의 지연, 일부 지자체 추경예산 확보 지연 등임.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 연례적인 집행 부진 해소를 위해 사업 집행 관리를 강화하고 인프라를 적시에 구축하는 등의 조치를 통해 자율주행 상용화 목표를 차질없이 달성하도록 할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
20	도심항공교통활 성화 조치 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 도심항공교통산업활성화지원(3637-333)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ ‘도심항공교통산업활성화지원 사업’은 도심항공교통(UAM)의 상용화 및 산업활성화를 위해 실증사업에 필요한 인프라 구축 및 운용, 공개 비행시연, 민관협의체(UAM팀코리아) 운영, 연구용역 등을 수행하는 사업임. ○ 정부는 당초 2025년 상용화 착수를 목표로 추진하고 있으나 최근 운용기체의 안전성에 대한 인증이 세계적으로 지연됨에 따라 2025년 사용서비스 도입이 사실상 어려운 상황임. ○ 수도권 도심지의 실증시설 중 계양신도시 지역의 경우 주택개발지구에 임시로 구축한 것으로 택지개발 일정에 따라 2025년 말에 철거될 예정이고, 드론센터(인천) 실증시설 또한 드론비행시험장 인근 부지에 설치하여 최근 드론시험 수요 증가로 실증시설 연장에 어려움이 있어 보이는데, 이는 국토교통부의 대비와 준비가 부족했던 것으로 보여짐.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 UAM 산업 및 생태계 활성화를 위해 글로벌 시장 진출 토대 구축을 위한 방안을 마련하고, 국토교통부 주도 민관협의체(UAM팀코리아) 운영을 확대하며, UAM 실증시설 구축 계획을 조속히 재수립할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
21	정부보장사업 관련 체계적인 관리와 하위 법령 정비 필요	관련사업명	자동차사고피해지원기금 - 정부보장사업(4641-302)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ ‘정부보장사업’은 무보험·뺑소니·차량낙하물 사고 피해자에게 가해자를 대신하여 정부가 보상을 실시하고, 이후 손해배상책임이 있는 자에게 정부가 구상하는 사업임. ○ 가해자에 대한 구상채권 회수실적은 저조(구상금 수납률 2024년 기준 8.7%)한 반면, 구상 수수료율(A등급 34%)은 「국가채권 관리법」에 따른 위탁수수료(25%)에 비해 높은 수준임. ○ 「자동차손해보상 보장법」에는 미반환가불금에 대한 정부의 대위권 규정이 있음에도 불구하고, 국토부 하위 규정에는 회수 관련 규정이 미비하여 채권 회수가 거의 이루어지지 않고 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 「자동차손해보상 보장법」 하위 법령의 정비를 통해 미반환가불금의 회수 절차를 마련하는 등 구체적인 개선 방안을 마련할 것 ○ 국토교통부는 구상채권 미수납액을 줄일 수 있도록 체계적으로 관리하고 적정한 구상 수수료율을 설정하며, 채권의 경과연도별 인센티브 부여 등 구상수수료율 체계를 개선할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
22	반복적으로 과도한 예산의 이·전용 사용 주의 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 고속도로건설(1532), 일반국도건설(1632)	주의	국토교통부
		지적사항	○ 고속도로건설 및 일반국도건설 단위사업은 간선도로망인 고속도로와 일반국도를 건설하고 적기에 개통하여 국가의 간선교통망을 구축하려는 사업임. ○ 고속도로 건설 사업은 단위사업 내 세부사업 간 예산 조정액이 5,286억원으로, 이는 단위사업 전체 예산액의 30.3%에 해당하는 과도한 수준임. - 특히, 부산신항-김해고속도로, 세종-청주고속도로, 울산외곽고속도로 건설 사업은 예산액 전액을 타 세부사업으로 조정하였음. ○ 일반국도건설 단위사업 또한 세부사업 간 이·전용이 빈번하게 발생하고 있음. - 전체 이·전용 규모는 2,752억원으로 일반국도건설 단위사업 예산액의 18.1%임.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 고속도로건설, 일반국도건설 단위사업에서 발생하고 있는 과도한 이·전용의 관행이 반복되지 않도록 주의하고 예산의 편성·집행 단계에서 사업관리를 철저히 할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
23	공공요금 예산의 과도한 전용 반복에 대한 주의 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 국도유지운영(1732-302)	주의	국토교통부
		지적사항	○ 국도유지운영 사업은 일반국도 도로시설물 관리에 필요한 도로보수원 인건비, 국토관리 사무소 공공요금 등에 소요되는 경상비를 편성·집행하는 사업임. ○ 국도유지운영사업에 편성된 공공요금(220-02목) 예산은 일반국도 구간의 가로등 전기요금 등 공공요금 지출에 사용되는 예산으로, 2024년 394억 8,700만원이 편성되었는데 전용을 통해 146억 7,800만원을 증액(예산액 대비 37.2%)하여 533억 6,200만원을 집행하였음. - 또한 2025년 예산 역시 전년도와 유사한 규모로 편성되어 있는 바, 공공요금 예산 부족과 타 사업으로부터의 전용이 반복될 것으로 보임. ○ 공공요금은 국토관리를 위한 필수적 경비로서 부족액이 발생하는 경우 이·전용은 불가피한데, 이·전용을 위한 재원을 확보하는 과정에서 다른 사업에 활용되어야 할 예산이 본래 목적과 다르게 집행될 수밖에 없어 그 규모를 최소화하는 것이 바람직함.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 국도유지운영 사업 공공요금 집행 추이를 반영하여 현실적으로 예산을 편성함으로써 과도한 전용이 반복되지 않도록 주의할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
24	과적단속 사업의 실효성 강화방안 마련 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 과적단속운영(1732-303)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 과적단속운영 사업은 일반국도 관리를 위하여 운행제한 위반차량 단속업무를 수행하는 단속원의 인건비, 연금지급금, 단속장비 유지관리비용 등을 지출하는 사업임. ○ 그런데 과적차량에 대한 후속조치로 회차 또는 통과를 주로 명령하여 과적상태의 운행을 해소하지 못하고 있으며 과적 단속검문소에 분리운송을 위한 공간을 아직 충분히 확보하지 못했다는 문제가 있음. - 일반도로와 재정 및 민자고속도로에서 운영 중인 과적 단속검문소 773개소 중 분리운송조치가 가능한 과적 단속검문소는 37개에 불과함.(2023년 3월말 기준) ○ 회차 및 통과 명령으로 인해 과적상태인 화물차의 운행이 계속되는 경우 과적에 따른 도로파손, 교통사고 등이 발생할 수 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 과적 단속검문소의 분리운송을 위한 공간을 마련하여 과적차량에 대한 분리운송 조치를 가능하게 하고, 회차 및 통과명령의 이행 여부를 철저히 확인하기 위한 인프라를 확보하는 등의 개선방안을 마련할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
25	병목지점·위험 도로 개선 사업 추진방식에 대한 보완 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 도로병목지점개선(1734-461), 위험도로개선(1740-461)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 도로병목지점개선 사업은 도로의 구조로 인해 병목이 발생하는 교차로 개선 및 구간 확장 등을 통해 교통흐름을 개선하는 사업이고, 위험도로개선 사업은 도로폭 협소, 급커브 등 도로 구조가 취약하여 대형 교통사고가 우려되는 지점에 대해 도로선형을 개량하는 사업임. ○ 2024년 두 사업 모두 대체로 전년 대비 집행률이 낮고 이월액 규모가 증가하였으며, 특히 위험도로개선 사업의 경우 예산현액 대비 집행률이 53.5%, 본예산 대비 다음연도 이월액의 비율은 32.5%로 집행실적이 매우 저조하였음. - 도로병목지점개선사업 집행률 : 78.3% / 위험도로개선 사업 : 53.5%(예산현액 대비) ○ 도로병목지점개선 및 위험도로개선 계획에 포함되었으나 이후 국도·국지도 건설계획에 포함되어 사업이 취소되는 경우가 다수 발생하고 있음. - 중도 취소 물량(60건)의 45%가 국도·국지도 건설계획 포함에 따른 것임.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 도로병목지점개선, 위험도로개선 사업의 집행실적, 이월 규모를 반영하여 현실적으로 예산을 편성하고, 사업 지연 구간에 대한 사업관리 강화로 집행률을 제고할 것 ○ 국토교통부는 도로병목지점개선, 위험도로개선 사업의 국도·국지도 건설계획과의 연계·조정 절차를 마련하여 중도 취소 물량을 최소화할 수 있는 방안을 검토할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
26	민자고속도로 통행료 손실보전 규모 증가에 대한 대책 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 민자도로운영지원(1831-301)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 민자도로운영지원 사업은 민간투자방식으로 운영 중인 민자고속도로의 수입을 일부 보장하는 사업임. ○ 민자고속도로의 경우 매년 소비자물가상승분을 반영한 협약에 따라 통행료를 조정하도록 되어 있고 정부의 통행료 동결로 인해 협약통행료*와 징수통행료** 간 차이가 발생함에 따라 발생하는 민자고속도로 사업자의 손실을 정부가 보전하게 됨. * 국토교통부와 민자고속도로 사업자가 정한 통행료를 의미 ** 고속도로 이용자가 실제로 지불하는 통행료를 의미 ○ 그런데 통행료 미인상에 따른 손실보전 지원금은 2022년 253억 9,300만원에서 2023년 474억 4,100만원, 2024년 928억 2,000만원으로 크게 증가하였음. - 2016년부터 징수통행료는 동결된 상황임. ○ 고속도로건설 사업에 민간투자방식을 도입한 이유는 정부의 재정부담 완화와 급증하는 SOC 수요에 적극 대처하고 민간의 자본을 공공부문에 활용하기 위함이나, 협약·징수통행료 간 차이가 발생함에 따라 이를 보전하기 위한 정부의 지원금이 매년 민간사업자에게 지급되고 있는 상황으로 이는 당초 민자사업 도입 취지에 부합하지 않는 측면이 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 민자고속도로의 손실보전액 증가 원인을 분석하고, 사업위험과 수익을 민간사업자와 정부가 합리적으로 분담하도록 협약 조건 개선 등을 추진하며, 장기적으로 손실보전 총액의 연평균 증가율을 억제할 수 있는 중장기 재정관리 방안을 마련할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
27	국가철도공단의 철도시설 관리자로서의 책임 강화 필요	관련사업명	일반회계 - 일반철도안전 및 시설개량(2731-302)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 일반철도안전 및 시설개량 사업은 노후화되고 안전 문제가 있는 일반철도시설을 개량하여 국민의 철도 이용편의를 높이고 안전성을 제고하는 사업임. ○ 「철도산업발전기본법」 제19조 및 같은 법 시행령 제28조에 따르면 철도시설관리자인 국가철도공단은 철도시설사업의 집행 및 철도시설의 안전유지를 위한 업무에 대해 철도시설의 소유자인 국토교통부의 권한을 대행하도록 규정하고 있음. ○ 그런데 2024년 국가철도공단과 한국철도공사의 일반철도안전 및 시설개량 예산 실행실적을 살펴보면, 출연금 예산의 53.7%만을 국가철도공단이 직접 집행하고 46.3%를 한국철도공사에서 위탁 집행하고 있어 법령에 따라 시설개량을 담당해야 할 철도시설관리자로서의 역할 수행에 미흡한 측면이 있어 보임. ○ 또한, 국가철도공단과 한국철도공사 간 업무 구분 기준이 모호한 측면이 있는 것으로 보임. - 전기설비개량, 구조물개량, 승강장안전시설, 역시설개량 내역사업 등 두 기관이 공동으로 실시하는 사업의 세부내용을 보면 어떤 내용이 운행선, 유지보수 업무와 관련성이 높은지 판단하기 어려운 측면이 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 일반철도안전 및 시설개량 사업에서 한국철도공사가 위탁 수행 중인 업무를 분석하여 철도시설관리자인 국가철도공단이 직접 수행할 영역을 재설정하는 등 국가철도공단이 철도시설관리자로서의 책임을 강화할 수 있는 방안을 모색할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
28	사업비와 기본경비를 혼용 집행하는 방식 주의 필요	관련사업명	일반회계 - 철도사고조사(2731-307)	주의	국토교통부
		지적사항	○ 철도사고조사 사업은 과학적·체계적 철도사고 조사 및 분석 능력을 구축하고 철도사고 원인을 명확히 규명하려는 사업임. ○ 그런데 철도사고조사 사업의 임차료 예산은 차량 임차를 위한 예산인데, 기본경비에서 집행되어야 할 사무실 임차 예산으로 일부 집행되었음. - 사무실 임차료는 항공철도사고조사위원회 기본경비(비총액)(7018-257) 사업의 예산에 편성되어 있는데, 해당 예산이 부족하게 됨에 따라 차량 임차에 사용되어야 할 철도사고조사 예산을 본래의 목적과 다르게 집행하였음. ○ 이는 기본경비 예산으로 긴급출동차량 임차 예산을 집행함에 따라 기본경비 예산이 부족하여 나타나게 된 문제로, 항공철도사고조사위원회는 「국가재정법」상 이용이 필요한 사안을 아무런 조치 없이 혼용 집행한 문제가 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 향후 기본경비와 사업예산을 혼용하여 집행하지 않도록 편성 시부터 명확하게 물량, 단가를 계상하고, 집행관리를 철저히 할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
29	철도피해복구지 원 사업 별도 예산 편성 필요	관련사업명	일반회계 - 철도피해복구지원(2731-318)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 철도피해복구지원 사업은 재해로 발생한 철도시설물의 피해복구를 통한 열차의 안전운행을 확보하는 사업으로, 2024회계연도 예산현액 76억 2,400만원 중 74억 7,100만원이 집행되었고 1억 5,300만원이 이월되었음. ○ 이 사업은 별도 예산액을 편성하지 않고 피해복구 예산이 필요한 경우 국토교통부의 자체전용 후 국가철도공단에 출연금 형태로 교부하여 집행하고 있음. - 2024년의 경우에도 일반철도안전및시설개량 사업 76억 2,400만원을 전용하였음. ○ 그런데 과거와 같은 집중호우 수준을 벗어난 극한호우 발생 빈도가 늘어나는 만큼 철도의 안전을 확보해야 할 필요성이 커지고 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 기후위기 증가에 따라 철도피해 등 재난 대응 관련 예산이 지속적으로 확대될 것으로 예측되는 만큼 철도피해복구 지원을 위한 별도 예산 편성을 통해 집행의 안정성을 높일 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
30	AI 영상감시설비 구축 및 개량 사업 미흡 개선 필요	관련사업명	일반회계 - 철도치안관리(2731-341)	시정	국토교통부
		지적사항	○ 철도치안관리 사업 중 ‘AI 영상감시설비 구축 및 개량’사업은 철도지역 치안강화를 위 해 역사 내 지능형 영상감시장치(AI CCTV) 및 전용회선망 등을 구축하여 범죄 예방 및 수사 활동을 지원하는 것임. ○ 이 사업은 2024년 AI CCTV 및 전용망 회선 구축을 위해 예산현액 85억 200만원 중 73억 8,000만원을 집행하고 11억 2,200만원을 불용하였는데, 주요 불용액 발생 사유로는 한 국철도공사 서울본부 IT운영센터 화재('24. 7. 6.)와 장마기간 공사 곤란 등으로 인한 철도 방법 통신망 공사 지연(4개월) 등에 기인하였음. ○ 그러나, IT운영센터 화재는 대처할 수 없었던 재해라고 하더라도 장마기간 공사 곤란 등의 사유는 공사 계획 수립시 충분히 고려할 수 있었던 것으로 보이고, 전용회선 구축시 철도운 영기관과의 협의 후 공사 승인까지도 1개월 이상 기간이 소요된 점은 국토교통부의 대응이 미흡한 측면이 있어 보임.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 향후 AI 영상감시설비 구축 및 개량 사업 추진시 예측 가능한 자연재해 에 사전적으로 대처할 수 있고, 사업이 순차적으로 진행될 수 있도록 시정할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
31	GTX-A 삼성역 개통 지연에 따른 민자사업자와의 분쟁 방지방안 마련 필요 등	관련사업명	교통시설특별회계 - 민자철도운영지원(2732-309)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 민자철도운영지원 사업은 「사회기반시설에 대한 민간투자법」에 따라 운영하는 민자철도(BTO, BTL 등)의 운영비용, 임차료 등을 지원하기 위한 사업임. ○ 국토교통부는 2024년 민간사업자((주)SG레일)가 2024년 3월부터 12월까지 GTX-A노선 재정구간을 운영하는 과정에서 발생한 운영비용을 보전하기 위해 수입에서 비용을 제한 손실금 516억 8,300만원을 지급하였음. - 특히 삼성역 개통 지연으로 인해 GTX-A 노선의 완전개통이 지연되면서 국가가 지급해야 할 손실보상금이 적어도 2027년말까지 발생할 가능성이 높음. ○ 그런데 실시협약의 계산방식에 따르면 2025년도에는 원칙적으로 SG레일 측에 1,185억 2,600만원을 지급해야 하나, 국토교통부는 이보다 약 1,020억원 부족한 164억원을 편성하였는데, 이와 같이 민간사업자와 협의되지 않은 상황에서 정부가 일방적으로 손실보상액을 감액 지급할 경우 추후 법적분쟁으로 이어질 수 있고, 이 과정에서 각종 소송비용과 지연이자 등이 발생할 개연성이 있음. ○ 한편, 삼성역 개통 지연 문제를 해결하기 위해 국토교통부는 삼성역 무정차 개통 추진을 검토하고 있는데, 이 경우 수서~동탄 구간이 SRT와 GTX가 선로를 공용하는 공동선로구간이어서 GTX-A의 배차 간격(20분) 문제가 제기될 수 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 민자사업자에 대한 적정 손실보상액을 편성하여 보상지연에 따른 이자 및 법적분쟁의 발생을 방지할 것 ○ 국토교통부는 GTX-A 노선의 삼성역 무정차 개통 추진시 수서~동탄 구간의 공동선로로 인한 GTX-A의 배차 간격 문제가 우려되므로 수서발 SRT 감축과 동탄발 SRT 신설을 통해 공동선로 상의 여유시간을 마련하는 방안을 검토할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
32	연계노선 개통 지연 등에 따른 손실보상 소송 패소 대응방안 마련 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 민자철도운영지원(2732-309)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 국토교통부는 2023년 2월 (주)신분당선이 연결철도망 개통 지연에 따른 손실보상을 이유로 제기한 소송에서 패소함에 따라 지연손해금 55억원을 포함한 191억원의 배상금을 지급하였으며, 동일한 사유로 패소하여 2022년에도 366억원을 지급한 바 있음. - (주)신분당선 측은 철도망사업 지연은 정부의 책임이라는 취지로 정부를 상대로 행정소송을 제기하였음. ○ 또한 상기 사건 외에도 연계노선 개통지연에 따른 손실보상 소송 3건(청구액 17억원)이 1심 진행 중에 있고, 추가적으로 소송을 청구할 우려도 있는 상황이며, 향후 소송에서도 정부에게 불리한 결과가 나올 가능성이 있을 것으로 보임. ○ 한편, 국토교통부는 2024년 신분당선 민간사업자가 무임수송에 대한 손실보상을 목적으로 제기한 소송에서 패소하여 476억원의 배상금을 지급하였으며 향후 유사한 건에 대한 법적 분쟁이 지속될 가능성이 높음. - 신분당선의 무임수송비용에 대해 국토교통부는 2011년 실시협약 당시 최소운영수입보장(MRG) 방식을 채택하면서 개통 초기 5년에 한해 고령자, 장애인, 유공자 등에 대한 무임승차를 적용하는 것으로 정하고, 6년차 이후의 무임수송에 따른 비용 보전에 대해서는 추후 협의하기로 하였으나, 이후 협의는 이루어지지 않았고 민간사업자는 무임수송 비용을 전액 부담해 왔음. - 당초 예상수입 책정 시와 달리 고령자, 장애인, 유공자 등의 무임수송이 유지되고 있는 반면 이에 대한 비용분담방식이 협의되지 않아 정부가 책임을 지지 않고 있는 상황임.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 향후 연계노선 개통 지연, 무임수송에 대한 비용보전 등 사유로 상당한 규모의 손실보상 및 소송비용을 위한 지출이 불가피할 것으로 우려되므로 민간사업자와 협의를 통하여 갈등을 조속히 해결하는 등 이에 대한 대책을 마련할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
33	조속한 집행 독려 및 이월금 최소화 방안 마련 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 서울 도시철도 전동차 증차 한시지원(2732-312)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 서울 도시철도 전동차 증차 한시지원 사업은 서울특별시 도시철도 노선 중 혼잡도가 높은 4·7·9호선의 전동차를 증차하여 도시철도의 혼잡도 감소 및 안전사고 예방을 도모하는 사업임. ○ 동 사업은 2024년 개시를 목표로 하였으나, 2024년 7월 1일이 되어서야 지방비가 확보되는 등 지방비 확보가 지연되었고, 입찰 결과 예정가격 초과, 단독 응찰 등으로 유찰됨에 따라 예산액(64억 700만원) 전액이 실효행되지 못하고 이월되었음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 서울 도시철도 전동차 증차 한시지원 사업의 집행점검 등을 통해 조속한 집행을 독려하고, 이월금 최소화를 위한 교부금액 조정 등 다양한 해결방안을 마련할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
34	GTX-B 노선의 용지보상 및 인허가의 조속한 협의를 및 적기 개통을 위한 공정 관리 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 수도권광역급행철도B노선(2833-313)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ GTX-B노선은 인천대입구역(인천광역시 송도국제도시)에서 마석역(경기도 남양주시)을 연결하는 수도권 광역급행철도 노선임. ○ 교통 수요가 높은 노선인 만큼 적기 개통이 시급하나, 수직구 위치 등 주민민원에 따른 지연, 용역비 지급방식 변경(출연금 → 건설보조금) 등으로 2024년도 사업출연금 예산액(36억 4,600만원)이 집행되지 못하고 전액 불용되었음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 GTX-B 노선의 용지보상 및 지자체 인허가 협의를 조속히 완료 후 현장작업에 착수하고, 적기 개통을 위해 공정관리를 철저히 할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
35	GTX-C 노선의 원활한 개통을 위한 조속한 착공 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 수도권광역급행철도C노선(2833-314)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ GTX-C노선은 덕정역(경기도 양주시)에서 수원역(경기도 수원시)을 연결하는 수도권 광역급행철도 노선으로 총 86.46km를 운행하는 노선임. ○ 그런데 최근 건설물가 급등*에 따른 공사비 부담으로 사업시행자(SPC)와 시공참여사(15개 건설사) 간 시공계약이 어려워 착공이 지연되고 있는 중임. * 건설물가 상승률(건설 공사비 지수 기준) (2020~2024) 30.0% - 2023년 12월에 실시계획 승인 이후 착공이 가능함에도 사업시행자가 시공계약과 자금조달을 완료하지 못해 2025년 현재까지 착공을 못하고 있는 상황임. ○ 사업시행자는 적정수준으로 총사업비가 증액되지 않는 경우 공사비 부족으로 인해 시공계약 체결에 어려움이 있다고 호소하고 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 수요가 높은 GTX-C 노선의 조속한 개통을 위해 공사비 증액이 필요하므로 기획재정부와의 공사비 협의 등을 위해 노력할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
36	도시철도 노후차량 교체사업 예산 실집행 부진 및 비효율적 운영 방지 필요 등	관련사업명	교통시설특별회계 - 도시철도노후차량개선지원(3031-351)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 도시철도 노후차량 개선지원 사업은 각 지방자치단체의 노후화된 차량의 적기교체를 통한 철도운행의 안전을 확보하기 위해 25년 이상 경과한 노후차량을 대상으로 교체에 필요한 비용의 일부(서울시 25%, 그 외 30%)를 국비로 지급하는 사업임. ○ 그런데 서울시 노후전동차 교체사업의 경우 신규 전동차의 납품 지연이 반복적으로 발생하였음. - 2025년 3월말 기준으로 1차부터 9차 교체사업까지 총 2,104칸의 제작이 발주되었고 그 중 1,206칸이 납품되었으며 226칸은 제작 중, 672칸은 설계 중에 있음. - 특히 6차 교체사업을 담당하는 업체는 2025년 6월까지 5호선과 8호선 전동차 298칸을 모두 납품했어야 하나, 3년 8개월간 1칸도 납품하지 못했으며, 서울교통공사가 선금 사용내역 제출을 요청했으나 증빙자료를 제출하지 않고 있는 상황임. ○ 한편, 국토교통부는 전동차 제작 진행도, 납기지연과 무관하게 국비지원계획에 따라 서울교통공사에 국비를 교부하는 있는 문제가 있었음, - 국토교통부는 7차 교체사업('22~'25년)부터 국비 교부기간을 4년으로 설정하여 1차년도에 10%, 2차년도에 20%, 3차년도에 30%, 4차년도에 40%를 서울시(서울교통공사)에 교부하고 있는데, 납품된 차량이 없어 서울교통공사는 해당 교부금을 제작 완료시까지 보유하면서 예산이 비효율적으로 운영되는 상황이 발생하였음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 도시철도 노후차량 개선지원 사업에서 제작업체의 업무 진행도와 납기지연 등의 상황을 고려하여 국비를 교부하는 등 국비가 비효율적으로 집행되지 않도록 주의할 것 ○ 국토교통부는 도시철도 노후차량 개선지원 사업에 참여한 업체가 전동차 제작을 위해 사용한 선금의 사용내역을 파악하는 등 참여 업체에 대한 관리·감독을 강화할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
37	광역버스 공공성 강화 지원 사업에 대한 관리 강화 필요	관련사업명	교통시설특별회계(교통체계관리계정) - 광역버스 공공성 강화 지원(4931-342)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ ‘광역버스 공공성 강화 지원 사업’은 광역버스에 대한 준공영제를 시행하고, 수요가 집중되는 출퇴근 시간대에 광역버스 증차운행을 지원하며, 친환경 대용량 2층 전기버스 보급을 지원하기 위한 사업임. ○ 광역버스 준공영제 사업의 보조사업 실적보고서가 기한 내에 제출되지 않고, 광역버스 타당성 평가 연구용역이 연례적으로 이월되고 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 광역버스 준공영제 지원 사업 보조사업자의 실적보고서 제출 기한 준수 의무 이행 점검을 강화하고 매년 반복되는 이월 방지를 위한 방안을 마련할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
38	지자체 분담금 미납에 대한 관리방안 마련	관련사업명	교통시설특별회계 - 도시철도 회생전력 유희에너지를 이용한 도심형 수소모빌리티 확산 인프라 기술개발(R&D) (4159-332)	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ ‘도시철도 회생전력 유희에너지를 이용한 도심형 수소모빌리티 확산 인프라 기술개발 (R&D) 사업’은 도시철도 회생전력 등 유희에너지를 활용하여 도심 내에서 수소를 생산하고 충전할 수 있는 인프라 모델을 개발하고 수소모빌리티 확산 기반을 마련하는 사업임 ○ 2022년 지방비 미납에 따른 1차 특별평가에서 2023년 10월까지 지방비를 납부하지 않을 경우, 추후 특별평가를 통해 과제를 중단하기로 하였음에도 부산시는 2023년 10월까지도 지방비를 납부하지 않음. ○ 수소모빌리티 확산을 위한 필요성이 시급함에도 지자체의 분담금 미납으로 인해 2024년 사업 예산이 불용 처리됨.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 지방자치단체의 분담금 이행 관리를 철저히 하고 지속적 미납에 대한 조치 등 제도개선 방안을 마련할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
39	대학생 자녀 학자금 융자사업, 수도권 주택임차대여금 및 지방사택지원금 사업 예산의 과다계상 개선 필요	관련사업명	한국공항공사 총괄	제도개선	국토교통부
		지적사항	○ 한국공항공사는 직원들의 복리후생을 위하여 대학생 자녀를 둔 직원을 대상으로 ‘대학생 자녀 학자금 융자 사업’을, 순환근무로 인하여 주거이전이 필요한 직원을 대상으로 하는 ‘주택임차대여금 및 지방사택 지원금 사업’을 시행하고 있음. ○ 2024년 대학생 자녀 학자금 융자 사업의 집행률은 25%, 수도권 주택임차대여금 및 지방사택 지원금 사업은 집행률은 약 32%로 나타남. - 최근 4년간 집행현황을 살펴보면 두 사업 모두 집행률이 점점 감소하는 추세로 확인됨 1) 대학생자녀 학자금 융자사업 : 55.6%(2021) → 37.5%(2022) → 37.5%(2023) → 25%(2024) 2) 수도권 주택임차대여금 및 지방사택 지원금 사업 : 57.8%(2021) → 24.7%(2022) → 34.1%(2023) → 32.1%(2024)		
		시정요구사항	○ 한국공항공사는 양 사업의 수요를 미리 파악할 수 있도록 하고, 그동안의 사업 실적을 면밀히 분석하여 적정 수준의 예산을 편성하도록 개선할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
40	한국도로공사 장기법적소송충당 부채 적극 대응 필요	관련사업명	한국도로공사 총괄	주의	국토교통부
		지적사항	○ 한국도로공사의 부채를 분석해 보면 총 41조 5,025억원 중 유동부채가 6조 3,383억원, 비유동부채가 35조 1,642억원이며, 비유동부채 중 장기법적소송충당부채로 7,925억 6,000만원이 계상되어 있음. - 장기법적소송충당부채란 손해배상 등 법적소송과 관련한 의무를 이행하기 위한 금액에 대한 최선의 추정치 중 12개월 이내 결제되지 않을 것으로 기대되는 금액을 의미하고, 장기법적소송충당부채는 소송가액이 모두 반영되는 것은 아니며 하급심 패소 시 패소한 금액을 충당부채로 인식함. ○ 장기법적소송충당부채 중 대부분을 차지하는 것이 요금수납원, 안전순찰원, 당직보조원 등과 관련된 근로자지위확인 소송 및 이에 기반한 임금청구소송으로, 2017년에 313억원으로 처음 계상된 이후 2019년에 3,205억원으로 상승하였고 2022년부터 2024년까지 7,000억원 이상을 유지하고 있어 최근에 규모가 크게 증가한 상황임. ○ 또한 총 163건의 소송 중 153건(93.9%)이 1심 및 2심 단계로서 장기법적소송충당부채로 지속적으로 계상될 가능성이 높아 재무적인 부담이 될 것으로 판단됨. ○ 아울러 ITS 유지관리 등 외부 용역업체 활용을 유지하는 영역에서의 「파견근로자 보호 등에 관한 법률」 등 노무관리 문제가 발생하는 경우 법적분쟁으로 불거질 소지가 있음.		
		시정요구사항	○ 국토교통부는 한국도로공사가 근로자지위확인 및 임금청구 소송에 적극적으로 대응하여 큰 규모의 장기법적소송충당부채가 과도하게 지속되는 문제를 방지할 필요가 있고, 업무상 지휘·감독 및 복무관리 등 노무관리체계를 정비하여 유사한 갈등이 재발하지 않도록 조치할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지				시정요구 유 형	조치대상 기 관																																									
41	한국철도공사 열악한 재무구조 개선을 위한 적극적 노력 필요	관련사업명	한국철도공사 총괄																																													
		지적사항	○ 2024년 한국철도공사의 부채비율은 265.4%로 매우 높은 수준인데, 2023년 242.5%보다 22.9%p 증가한 수치로, 이는 부채 중 철도차량 구입 등을 위한 사채 발행으로 차입금이 증가하고, 당기순손익(△5,167억원)의 영향으로 자본이 감소함에 따른 것임. 【 한국철도공사 결산 현황 】 (별도기준, 단위 : 억원) <table><tr><th colspan="2">구 분</th><th>2024년</th><th>2023년</th><th>증감액</th><th>증감률</th></tr><tr><td rowspan="2">손 익</td><td>영업손익</td><td>△1,114</td><td>△4,743</td><td>3,629</td><td>76.5%</td></tr><tr><td>당기순손익</td><td>△5,167</td><td>△5,425</td><td>258</td><td>4.8%</td></tr><tr><td rowspan="4">재 무 상 태</td><td>자 산</td><td>289,987</td><td>287,523</td><td>2,464</td><td>0.9%</td></tr><tr><td>부 채</td><td>210,632</td><td>203,585</td><td>7,047</td><td>3.5%</td></tr><tr><td>자 본</td><td>79,355</td><td>83,938</td><td>△4,583</td><td>△5.5%</td></tr><tr><td>부채비율</td><td>265.4%</td><td>242.5%</td><td>22.9%p</td><td>-</td></tr></table> ※ 자료: 국토교통부 ○ 이러한 재무악화에도 불구하고 재무구조 개선 노력은 미흡한 상황임. - 2025년 1분기 「공공기관 혁신계획 이행실적 보고서(한국철도공사)」에 따르면 비핵심 부동산 매각 등 자산 효율화 이행실적이 계획에 따른 목표치에 크게 미치지 못함. - 또한 용산역세권, 수색역세권 개발사업 등 공사의 혁신계획은 인허가권자인 서울시와 협의에 따른 개발계획 재검토(용산역세권), 개발사업에 선행되어야 할 차량기지 이전사업 난항(수색역세권) 등으로 추진이 지연되고 있음.						구 분		2024년	2023년	증감액	증감률	손 익	영업손익	△1,114	△4,743	3,629	76.5%	당기순손익	△5,167	△5,425	258	4.8%	재 무 상 태	자 산	289,987	287,523	2,464	0.9%	부 채	210,632	203,585	7,047	3.5%	자 본	79,355	83,938	△4,583	△5.5%	부채비율	265.4%	242.5%	22.9%p	-	주의	국토교통부
		구 분		2024년	2023년	증감액			증감률																																							
손 익	영업손익	△1,114	△4,743	3,629	76.5%																																											
	당기순손익	△5,167	△5,425	258	4.8%																																											
재 무 상 태	자 산	289,987	287,523	2,464	0.9%																																											
	부 채	210,632	203,585	7,047	3.5%																																											
	자 본	79,355	83,938	△4,583	△5.5%																																											
	부채비율	265.4%	242.5%	22.9%p	-																																											
시정요구사항	○ 국토교통부는 한국철도공사가 부채비율의 증가 및 최근 3년간 5,000억원 내외의 당기순손실 등 재무 상황이 악화되고 있음에도 비핵심 자산 매각과 지분 정리 실적이 저조하므로, 자산 효율화와 수익 개선, 비용 절감을 통해 재무구조를 개선하도록 조치할 것																																															

나. 행정중심복합도시건설청

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
1	세종공동캠퍼스 공익법인 여비 규정 정비 필요	관련사업명	행정중심복합도시건설특별회계 - 세종공동캠퍼스 공익법인 운영(1031-515)	제도개선	행정중심복합도시건 설청
		지적사항	○ 세종공동캠퍼스 공익법인 운영 사업은 세종공동캠퍼스의 원활한 운영 및 관리를 위하여 공익법인에 출연금을 지원하려는 것임. ○ 세종공동캠퍼스 공익법인은 행정중심복합도시건설청 소관 법인이고 공익법인의 임직원은 「공무원 여비 규정」의 직접 대상은 아니지만, 「공익법인 여비규정」과 「공무원 여비규정」을 비교할 때, 공익법인의 국내여비(식비) 및 국외여비 체재비(일비, 식비, 숙박비)가 과도하게 규정된 측면이 있음. * 국내여비(식비): (공익법인 임원) 30,000원, (대통령, 국무총리, 국무위원) 25,000원 ** 국외여비(체재비): (공익법인 기관장) 차관급, (공익법인 상임이사) 1급 상당 공무원, (공익법인 팀장) 국장급 ○ 또한, 공익법인의 정관에 규정의 제정, 개정 및 폐지는 의사회의 의결로만 정하도록 규정되어 있는데, 공익법인의 예산은 주무관청의 승인을 받아야 하므로, 예산을 수반하는 규정의 제정, 개정 및 폐지는 주무관청의 승인을 받도록 정관을 개정할 필요가 있음.		
		시정요구사항	○ 행정중심복합도시건설청은 세종공동캠퍼스 공익법인의 국내여비(식비) 및 국외여비 체재비(일비, 식비, 숙박비) 지급기준을 합리적으로 정비하고, 예산을 수반하는 규정의 제정, 개정 및 폐지는 주무관청의 승인을 받도록 세종공동캠퍼스 공익법인의 정관을 개정할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
2	사업 자연요소 확인 및 향후 공정에 차질 없는 관리 필요	관련사업명	행정중심복합도시건설특별회계 - 대통령제2집무실 건립(2031-307)	제도개선	행정중심복합도시건 설청
		지적사항	○ 대통령제2집무실 건립 사업은 지역균형발전 및 국정운영 효율화를 위해 행정중심복합도시에 대통령제2집무실을 건립하려는 것임. ○ 동 사업이 전임 정부의 국정과제에 포함되었음에도 불구하고 실 공모 절차가 2024년 6월에서야 이루어지는 등 사업이 지연되고 있음. - 2022년 국정과제에 포함된 이후 예산은 지속적으로 반영되었으나, 계속하여 이월되고 있음. ○ 현 정부 임기내 대통령제2집무실 이전을 공표한 만큼 전임 정부에서 발생하였던 지연 사유에 대한 구체적 확인이 필요하며 향후 현 정부 임기내 대통령제2집무실이 건립될 수 있도록 차질 없는 관리가 필요함.		
		시정요구사항	○ 행정중심복합도시건설청은 대통령제2집무실이 현 정부 임기내에 차질없이 건립될 수 있도록 전임 정부 당시의 지연사유 확인과 더불어 동 사업의 공정관리에 만전을 기할 것		
3	철저한 사업계획 수립 필요	관련사업명	행정중심복합도시건설특별회계 - 대통령제2집무실 건립(2031-307)	시정	행정중심복합도시건 설청
		지적사항	○ 행정중심복합도시건설청장은 ‘2030년 전까지 새 행정수도 완성을 위해 최대한 속도를 내겠다.’, ‘부분 이전을 검토한 적이 있으나 지금은 완전 이전 시에도 문제가 없도록 세종 집무실 건설을 검토하고 있다’는 입장임. ○ 그러나, 동 사업은 정책적 의사결정에 따라 추진되며 향후 관계기관 협의를 통해 설계 및 공사 등의 일정이 전반적으로 조정될 수 있어 상세한 향후 계획은 현 상황에서 확정하기 어려운 것이 사실임.		
		시정요구사항	○ 행정중심복합도시건설청은 정책적 의사결정에 따라 추진되는 대통령제2집무실 건립사업의 특성을 고려하여 지나치게 서두르기보다 면밀한 사업 검토를 할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지							시정요구 유 형	조치대상 기 관																																																							
4	연례적 이월 방지를 위한 방안 마련 필요	관련사업명	행정중심복합도시건설특별회계 - 국회세종의사당 건립(2033-315)							주의, 제도개선	행정중심복합도시건 설청																																																						
		지적사항	○ 국회세종의사당 건립 사업은 행정효율성 제고 및 지역균형발전을 위해 행정중심복합 도시에 국회분원으로서 국회세종의사당을 건립하려는 것임. ○ 동 사업은 예산이 반영된 첫해부터 현재까지 매년 대규모 이월이 발생되어, 예산 분 배의 비효율을 초래하고 있음. - 주요 이월 사유는 사업 추진을 위한 근거법인 「국회법」 및 「국회세종의사당의 설 치 및 운영 등에 관한 규칙」의 제정·시행이 예상보다 지연됨에 따라, 국회세종의 사당건립위원회 구성·운영, 총사업비 협의 등이 순연되었기 때문임. 【 국회세종의사당 건립 사업 예산 집행현황 】 (단위: 백만원) <table><tr><th>구 분</th><th>연도</th><th>본예산</th><th>전년도 이월액</th><th>이·전용 등</th><th>예산 현액</th><th>집행액</th><th>다음연도 이월액</th><th>불용액</th></tr><tr><td rowspan="6">국회세종의사당 건립</td><td>2019년</td><td>1,000</td><td>-</td><td>-</td><td>1,000</td><td>-</td><td>1,000</td><td>-</td></tr><tr><td>2020년</td><td>1,000</td><td>1,000</td><td>-</td><td>2,000</td><td>-</td><td>2,000</td><td>-</td></tr><tr><td>2021년</td><td>12,727</td><td>2,000</td><td>±2,670</td><td>14,727</td><td>-</td><td>14,727</td><td>-</td></tr><tr><td>2022년</td><td>-</td><td>14,727</td><td>-</td><td>14,727</td><td>2,542</td><td>12,057</td><td>128</td></tr><tr><td>2023년</td><td>35,000</td><td>12,057</td><td>-</td><td>47,057</td><td>-</td><td>47,057</td><td>-</td></tr><tr><td>2024년</td><td>35,000</td><td>47,057</td><td>-</td><td>82,057</td><td>-</td><td>82,057</td><td>-</td></tr></table> ※자료: 행정중심복합도시건설청									구 분	연도	본예산	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	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	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	-
구 분	연도	본예산	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액																																																									
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	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	-																																																									
시정요구사항	○ 행정중심복합도시건설청은 현재 진행 중인 사업계획적정성 검토, 타당성재조사, 총사 업비 조정 협의를 신속하게 완료할 수 있도록 관계기관과 긴밀히 협의하고 2026년도 에는 적정한 예산이 편성될 수 있도록 노력할 것(주의) ○ 행정중심복합도시건설청은 동 사업에 대한 지속적인 이월이 발생하지 않도록 관계기 관 협의 강화 및 일정관리 고도화에 노력하고 단계별 사업비 배분 최적화, 사전검증 제, 정책사업 전담관리 등 제도개선 방안을 마련할 것(제도개선)																																																																

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
5	연례적 이·전용 발생에 대한 개선 필요	관련사업명	행정중심복합도시건설특별회계 - 국립박물관단지 건립(2051-306)	시정	행정중심복합도시건 설청
		지적사항	○ 국립박물관단지 건립 사업은 어린이박물관, 도시건축박물관, 디자인박물관, 디지털문화유산센터, 국가기록박물관 등 5개 박물관 및 통합지원시설을 건립하려는 것임. ○ 2022회계연도 결산 심사에서 국회는 동 사업에 대한 매년 이·전용 및 이월액 규모 증가에 대해 지적한 바 있음. - 그런데, 2024년에도 동 사업에 대한 전용액(39억 7,200만원)이 2023년의 전용액(18억 600만원)과 비교하여 크게 증가하였음. ○ 2022회계연도 결산 시정요구에 대한 후속조치로 행정중심복합도시건설청은 사업추진 현황 및 당해연도 집행가능성 등을 면밀히 고려한 예산 편성을 통해 동 사업의 이·전용을 최소화하겠다고 하였음에도 동 사업의 예산편성 및 집행과정에서 동일한 문제가 연례적으로 발생하고 있음.		
		시정요구사항	○ 행정중심복합도시건설청은 동 사업에 대한 지속적인 전용이 발생하지 않도록 동 사업 담당자에 대한 주의와 아울러 2026년도에는 적정한 예산이 편성될 수 있도록 노력할 것		

다. 새만금개발청

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
1	오프라인 관광 활성화 방안 마련 필요	관련사업명	일반회계 - 새만금 종합사업관리 기술지원(5557-337)	제도개선	새만금개발청
		지적사항	○ 새만금 종합사업관리 기술지원의 내역사업인 새만금 문화관광활성화 지원 사업은 새만금 케이팝 페스티벌 개최, 시공간의 제약 없이 관광할 수 있는 새만금 디지털월드 운영 등을 통해 새만금 지역의 온·오프라인 관광 활성화에 기여하려는 것임. ○ 2013년 새만금위원회에서 의결한 ‘새만금 관광 명소화’ 추진 내용에 문화·레포츠 활동 유치 등이 포함되어 있음에도 2024년의 경우 새만금 문화관광활성화 지원 사업은 새만금 메타버스 콘텐츠 유지 보수로만 편성 및 집행되어 관광객 활성화를 위한 활동에 제한이 있었음. - 2021년부터 2023년까지 새만금 문화관광활성화 지원 사업으로 오프라인 사업이 추진되었음. * 새만금 문화관광활성화 지원 사업 현황: (2021년) 새만금 노마드 축제, 한류뮤직 및 아츠 페스티벌, (2022년) 한류뮤직 및 아츠 페스티벌, 새만금 드림컵 요트대회, (2023년) 한류뮤직 및 아츠 페스티벌, 새만금 드림컵 요트대회, 문화예술공원 조성, 메타버스 플랫폼 구축, (2024년) 새만금 메타버스 콘텐츠 유지·보수		
		시정요구사항	○ 새만금개발청은 새만금 종합사업관리 기술지원의 내역사업인 새만금 문화관광활성화 지원 사업에서 오프라인 관광 활성화 방안을 마련하고 추진할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
2	사업지연이 반복되지 않도록 면밀한 사업관리 필요	관련사업명	일반회계 - 새만금 지역간 연결도로 건설(5557-387)	주의	새만금개발청
		지적사항	○ 새만금 지역간 연결도로 건설 사업은 새만금 산업단지·2권역(복합개발용지)·3권역(관광레저용지)과 주변 국도(12호선, 30호선)를 연결하는 도로를 건설하여 내부개발을 촉진하고 투자환경을 개선하는 것임. ○ 새만금 지역간 연결도로 건설 사업은 새만금 SOC 적정성 검토에 따른 사업 일시정지, 단독입찰로 인한 유찰 등으로 인해 지속적으로 지연되었고, 이에 2024회계연도에 대규모 불용이 발생하였음. - 새만금개발청은 2024년도 예산액 126억 7,900만원과 전년도 이월액 3억 4,100만원을 합한 예산현액 130억 2,000만원 중 25억 2,600만원을 집행하고, 5억 7,400만원을 이월하였으며, 99억 2,000만원을 불용하였음.		
		시정요구사항	○ 새만금개발청은 새만금 지역간 연결도로 건설 사업이 차질 없이 진행될 수 있도록 면밀한 사업관리를 할 것		

연번	시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유 형	조치대상 기 관
3	철저한 사업관리 필요	관련사업명	일반회계 - 새만금 용·폐수 공동관로 구축 지원(5557-418)	제도개선	새만금개발청
		지적사항	○ 새만금 용·폐수 공동관로 구축 지원 사업은 다량의 용수를 사용하고, 다량의 폐수 배출이 불가피한 이차전지 기업을 대상으로 용·폐수 공동관로를 신설하여 안정적인 용수 공급 및 폐수 배출을 유도하고 기업 부담을 경감하려는 것임. ○ 새만금 국가산업단지는 역대 정부의 국정과제에 모두 포함될 정도로 개발의 필요성이 시급한 지역임. - 2023년 7월 새만금 국가산업단지가 이차전지 특화전지로 지정되었고 최근 5년간 이차전지 기업의 투자규모는 23개 기업에서 9조 240억원에 이름. ○ 그런데, 새만금 지역 어민단체 협의 및 상생협의방안 강구 등 현장여건의 변화에 따라 동사업은 2024년도에 30억 5,800만원의 불용이 발생하는 등 사업이 지연되고 있어 2026년 상반기 입주 예정인 기업들의 용·폐수 활용에 어려움이 발생할 가능성이 있음.		
		시정요구사항	○ 새만금개발청은 2026년 상반기 입주예정인 이차전지 기업의 관로 통수에 지장이 없도록 새만금 용·폐수 공동관로 구축 지원 사업의 공정관리에 최선을 다하는 등 철저한 사업관리를 할 것		

3. 부대의견

1. 국토교통부는 주택 대출 규제 강화에 따른 실수요자의 부담 증가 및 외국인의 국내 부동산 매입 증가 등과 관련하여 현장에서 체감할 수 있는 실질적인 보완책과 내외국인 간 형평성 회복 방안을 마련한다.
2. 국토교통부는 한국토지주택공사(LH)의 개혁과 관련하여 지속가능한 공공개발체계를 마련한다.
3. 국토교통부는 조세·부담금 등의 형평성에 영향을 미치는 부동산 공시가격 현실화와 관련하여 안정적 제도가 정착될 수 있는 개편 방안을 마련한다.
4. 국토교통부는 환경 보전이 필요한 지역 안에서 건축할 수 있는 건축물에 대한 층 높이 제한이 없는 현행 제도의 미비점 개선을 검토한다.
5. 국토교통부는 공공주택 유형 중 나눔형의 승인실적 대비 저조한 착공실적을 개선하기 위해 공공주택사업자의 경제성을 확보할 수 있는 지원대책을 마련한다.
6. 국토교통부는 주택건설사업 활성화 및 주택공급 촉진을 위해 우선협상대상자가 선정된 공공지원민간임대사업에 필요한 적정 예산 편성을 검토한다.
7. 국토교통부는 지역균형발전 사업의 성과지표에 비수도권 법인지방소득세 증가율, 사업체·종사자 증가율, 가구평균 소득 증가율, 인구 순유입률 등을 보완지표로 사용하는 방안을 검토한다.
8. 국토교통부는 창원 K-방산·원전 융합 국가첨단산업단지 조성이 차질없이 진행될 수 있도록 지원한다.
9. 국토교통부는 서부산권 복합산단 건설사업과 관련하여 개발제한구역 해제절차를 협조한다.
10. 국토교통부는 정부 주택공급 대책의 발표 창구를 국토교통부로 일원화하는 방안을 검토한다.

11. 국토교통부는 이른바 6·27 대출규제 대책에 따라 이주비 대출이 제한되어 재개발·재건축사업이 위축되고 월세 전환의 가속화로 세입자의 부담이 증가하는 등 문제가 발생하고 있으므로 부동산 공급대책을 조속히 마련하여 발표한다.
12. 국토교통부는 층간소음 개선 리모델링 사업이 2023년도 및 2024년도 계획액을 전액 불용한 후 폐지되었으므로, 향후 유사한 사업을 편성할 경우 면밀하게 계획하고 준비한다.
13. 국토교통부는 용자와 재정보조를 병행하는 방식을 포함하여 층간소음 관련 예산의 사업구조에 대한 전반적인 변경을 검토한다.
14. 국토교통부는 악성미분양 해결을 위하여 CR리츠 등 현재 진행 중인 미분양 대책 외에 추가적인 대책을 마련하고, CR리츠에 따른 건설경기 회복 영향 등을 모니터링하여 CR리츠 사업의 효과성을 점검한다.
15. 국토교통부는 주택 수요 지원 중심의 주택도시기금 운용을 주택 공급 중심으로 개편하는 방안을 검토한다.
16. 국토교통부는 회의장의 임차 시 각급 공공기관의 시설을 최대한 활용하고 호텔 등 호화로운 장소의 임차는 지양하도록 규정하고 있는 「예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」의 취지에 따라 임차료 예산을 편성·집행하도록 노력한다.
17. 국토교통부는 기반시설 성능개선 충당금 관련 법령 개정을 통해 성능개선 충당금의 의무 적립 비율, 재원, 사용처 등을 명시하여 노후 기반시설물에 대한 관리를 강화한다.
18. 국토교통부는 지하안전정보시스템이 정책적 기능을 충실히 수행할 수 있도록 지하시설물 안전점검 및 안전관리 실태점검 결과의 입력 관리 수준을 강화하는 등 체계적인 개선 조치를 마련한다.
19. 국토교통부는 건설기능인등급제사업을 통해 양성된 청년 인력에 대한 안정적 일자리 제공을 위해 공공 발주 부문에 우선 채용할 수 있는 제도적 장치 마련을 검토한다.

20. 국토교통부는 임금 체불 문제 발생의 최소화를 위하여 전자대금지급시스템을 확대 적용하는 방안을 적극적으로 마련한다.
21. 국토교통부는 건설경기가 장기간 침체된 상황에서 지역 건설경기를 활성화하기 위하여 관련 예산을 확충하여 편성할 수 있도록 노력한다.
22. 국토교통부는 건설현장 사망사고에 대한 행정처분 등에 있어 건설근로자의 권익, 발생 사고 수에 따른 처분의 형평성, 건설현장의 다단계 구조에 대한 근본적인 접근 필요성 등을 종합적으로 고려한다.
23. 국토교통부는 산재사망사고 예방 및 건설업 재해율 감소 등을 위하여 건설 현장의 사고발생 현황 등을 종합적으로 파악하고, 사망사고와 관련된 건설업 영업정지 기준을 개정하는 등 적극적인 제도개선 방안을 마련한다.
24. 국토교통부는 국회의 예산편성권을 침해하고 재정 운용의 책임성을 저하하는 무분별한 공공자금관리기금 예탁 연장에 대해 재정당국과 협의한다.
25. 국토교통부는 고령운전자 관련 교통사고가 빈번하게 일어나 국민의 불안이 가중되고 있으므로 고령운전자들이 안전한 차량을 구입하도록 지원하거나 대중교통 이용을 촉진할 수 있는 지원방안을 검토한다.
26. 국토교통부는 ‘화물연대 집단운송거부 관련 불법행위 신고센터’와 관련하여 국토교통부 홈페이지 게시 외에 추가로 인지하지 못한 항목들이 있는지 확인한다.
27. 국토교통부는 가덕도신공항 건설사업의 정상화 방안 및 업무계획 로드맵을 조속히 마련한다.
28. 국토교통부는 조류충돌 등 주요 항공안전 위험요인에 대해서는 단순 모니터링을 넘어 해외사례, 국제기준 등을 조사하여 감축 목표를 설정하고, 수집된 데이터가 실제 정책 개선으로 이어질 수 있도록 위험도 관리 대책의 수립을 검토한다.

29. 국토교통부는 새만금신공항 건설 사업이 속도감 있게 추진될 수 있도록 향후 재정당국과 협의하여 내년도 예산에 필요 예산을 반영한다.
30. 국토교통부와 인천국제공항공사는 면세점 입점 업체와의 임대료 관련 분쟁으로 인한 공항이용객(소비자)의 불편이 없도록 최선의 노력을 다한다.
31. 국토교통부는 최근 발생한 마포 아파트 화재 사고의 원인이 전동스쿠터 배터리와 관련이 있으므로 관련 부처와 협의하여 개인형 이동수단 관리 대책을 마련한다.
32. 국토교통부는 저상 좌석버스 표준모델 개발사업과 관련하여 가능한 범위에서 실증할 수 있는 방법을 검토한다.
33. 국토교통부는 운행제한단속원 등 국도관리원의 처우개선을 위해 적극 노력한다.
34. 국토교통부는 한국도로공사 내부 직원의 자금 횡령 사건에 대해 철저히 진상을 파악하고 기관운영 시스템 전반에 대한 개선대책을 마련한다.
35. 국토교통부는 고속도로 통행료를 현실화하는 방안을 검토한다.
36. 국토교통부는 제2공항철도 사업이 제5차 국가철도망 구축계획에 반영될 수 있도록 노력한다.
37. 국토교통부는 GTX-D Y자 노선 사업이 제5차 국가철도망 구축계획에 반영될 수 있도록 노력한다.
38. 국토교통부는 수도권광역급행철도 A, B, C 노선 추진과정에서의 문제점을 책임성 있게 해결하기 위해 노력한다.
39. 국토교통부는 동인천 민자역사 복합개발사업이 백지화되지 않도록 구체적 관리·감독 및 지원방안을 마련한다.
40. 국토교통부는 KTX-SRT 통합운행에 앞서 철도산업 경쟁력 강화를 위한 연구용역을 우선 추진하는 방안을 검토한다.
41. 국토교통부는 일률적인 선로 배분 문제를 해소하기 위해 SRT과 KTX의 통합 운용방안을 검토한다.

42. 국토교통부는 한국철도공사의 적자 개선을 위한 근본적인 경쟁력 강화대책 마련을 검토한다.
43. 국토교통부는 남부내륙고속철도 사업이 정상적으로 추진될 수 있도록 조속한 예산 집행이 이루어지도록 노력한다.
44. 국토교통부는 충북선 고속화 노선이 제천역을 경유하도록 하는 방안을 검토한다.
45. 국토교통부는 새만금항 인입철도 건설사업이 새만금항과 새만금 국제공항 개항 시기에 맞추어 진행될 수 있도록 신속한 기본계획 수립·고시 및 기본·실시설계 착수를 검토한다.
46. 국토교통부는 오송역-광주송정역 구간의 열차를 증편하는 방안을 검토한다.
47. 국토교통부는 지역균형발전 활성화 측면에서 수도권 외 지역의 광역철도 건설 시 지자체의 부담을 완화하는 방안을 검토한다.
48. 국토교통부는 청도 열차 사고에 대한 원인을 규명하고 재발방지대책을 철저히 마련한다.
49. 국토교통부는 대경선(대구-경산)의 안전 운행을 위하여 기준에 따라 예비차량을 구매하고 정부가 구매비용을 지원 하는 방안을 검토한다.
50. 국토교통부는 달빛철도 예비타당성 조사 면제가 조속히 처리될 수 있도록 노력한다.
51. 국토교통부는 공공운임 감면 지원(PSO)을 도시철도에 대해서도 적용하는 방안을 검토한다.
52. 국토교통부는 부전-마산 철도 대피갱 공사와 관련하여 사회적 손실을 감안하여 조속히 결론을 낼 수 있도록 노력한다.
53. 국토교통부는 국가철도공단 물품(자전거) 구매와 관련한 경위 등 사실관계와 적절성에 대하여 확인하고 관련 처리 방안을 마련하여 이를 상임위원회에 보고한다.

54. 국토교통부는 K-패스의 혜택이 수도권 외의 지역에도 충분히 제공될 수 있도록 하고, K-패스 사업이 실질적으로 대중교통 이용촉진으로 연결될 수 있도록 성과지표를 마련하여 이를 바탕으로 사업을 개선하도록 한다.
55. 국토교통부는 K-패스에 대한 국민 호응도가 높으므로 지역 주민들의 편의 증진을 위해 지역 주민이 많이 이용하는 지방은행도 사업자로 참여할 수 있는 방안을 마련한다.
56. 국토교통부는 SOC 예산의 집행률 제고를 위하여 예산을 집행가능한 적정 규모로 편성하도록 노력하고, 상황변경에 따라 예산을 신축적으로 조정하여 적극 집행할 수 있는 방안을 검토한다.
57. 국토교통부는 도시철도 노후차량 개선지원 사업의 원활한 추진을 위하여 지자체 부담을 완화하도록 지속적으로 노력한다.
58. 새만금개발청은 새만금 개발사업이 국토균형발전과 국가경쟁력 강화에 이바지할 수 있도록 현재 재수립 중인 새만금 기본계획을 재검토하여 조속히 수립하고 새만금사업을 속도감 있게 추진하는 방안을 강구한다.