2024년도 예산안 위원회별 분석

Analysis by Committee

[국토교통위원회]

국회예산정책처
NATIONAL ASSEMBLY BUDGET OFFICE

2024년도 예산안
위원회별 분석

예산안분석시리즈 III

2024년도 예산안 위원회별 분석

총 괄 | 최병권 예산분석실장

기획·조정 | 전용수 사업평가심의관
최철민 예산분석총괄과장
박주연 산업예산분석과장
김현중 사회예산분석과장
이종구 행정예산분석과장
변재연 경제산업사업평가과장
김신애 사회행정사업평가과장
이은경 공공기관평가과장

작 성 | 이규민 예산분석관
이지선 예산분석관
강지혜 예산분석관

지 원 | 김범준 예산분석관보
김선정 행정실무원
이민영 자료분석연구원

본 보고서는 「국회법」 제22조의2 및 「국회예산정책처법」 제3조에 따라 국회의원의 의정활동을 지원하기 위하여 작성되었습니다.

문 의 : **예산분석실 예산분석총괄과** | 02) 6788-3769 | eba@nabo.go.kr

이 책은 국회예산정책처 홈페이지(www.nabo.go.kr)를 통하여 보실 수 있습니다.

예산안분석시리즈 III

2024년도 예산안 위원회별 분석

【 국토교통위원회 】

2023. 10.

국회예산정책처
National Assembly Budget Office

이 보고서는「국회법」제22조의2 및「국회예산정책처법」제3조에 따라 국회의원의 의정활동을 지원하기 위하여, 국회예산정책처 보고서발간심의위원회의 심의(2023. 10. 24.)를 거쳐 발간되었습니다.

발 간 사

정부는 지난 9월 1일 총수입 612.1조원, 총지출 656.9조원 규모의 2024년도 예산안을 국회에 제출하였습니다. 정부는 이번 예산안에 대하여 2023년에 이어 건전재정기조를 견지하면서, 재정수지·채무 악화를 최대한 억제하고, 사업의 원점 재검토 및 R&D·보조사업 정비 등 재정사업 정상화를 통해 확보한 재원으로 약자복지 강화, 미래준비 투자, 양질의 일자리 창출, 국가의 본질기능 뒷받침 등 4대 분야를 집중 지원하는 데에 중점을 두었다고 설명하였습니다.

올해 약 60조원에 이르는 대규모 세수결손이 예상되고 있고, 내년에도 경기둔화·자산시장 침체 등의 영향으로 국세수입이 2023년 예산 대비 33.1조원 감소될 것으로 전망됨에 따라 국가재정을 효율적으로 운용할 필요성이 증대되고 있습니다. 이에 예산안 심의의결기관으로서 주요 정책 및 사업의 효과성과 함께 전략적 재원배분, 재정건전성, 중장기적 재정현안 등을 점검하여야 할 국회의 역할 또한 더욱 커지고 있습니다.

국회예산정책처는 2024년도 예산안에 대한 국회의 심도 있는 심사를 지원하기 위하여 「2024년도 예산안 분석시리즈」를 발간하였습니다. 이번 시리즈는 「총괄 분석」 2권, 「위원회별 분석」 12권, 「성인지 예산서 분석」 1권, 「온실가스감축인지 예산서 분석」 1권, 「예산안 주요 사업 평가」 3권 등 기존 5개 분석에 「재정총량 분석」 2권, 「중·장기 재정현안 분석: 인구위기 대응전략」 6권을 추가하여 총 27권을 발간하였습니다.

「총괄 분석」에서는 2024년도 예산안에 대한 총평과 함께 인건비, 세수결손에 따른 예산안 편성·집행, 상임위 결산 시정요구사항과 예산안 연계 등 재정 전반에 관한 사항을 다루는 한편, R&D 예산안, 재난안전 사업, 사회안전망 구축·강화 사업 등 주요 정책 주제를 선별하여 심층적으로 검토하였습니다.

「위원회별 분석」에서는 상임위원회별 소관 부처의 주요 사업에 대한 효과성·필요성 등을 분석하여 개선방안을 제시하였고, 「성인지 예산서 분석」 및 「온실가스감축인지 예산서 분석」에서는 성인지 및 온실가스감축인지 대상사업에 대한 총괄·사업별 분석을 실시하였으며, 「예산안 주요 사업 평가」에서는 국고보조사업, 재난정책보험 사업, 농업인력 수급 안정 사업 등 주요 사업을 심도 있게 살펴보았습니다.

올해 새롭게 발간되는 「재정총량 분석」에서는 경제·재정 전망, 조세지출과 재정지출 연계, 재정건전성 분석 등 거시적 재정총량 분석을 실시하였으며, 보건·복지·고용, 교육 등 12대 분야별 재원배분에 대한 분석의견도 제시하였습니다.

또한, 「중·장기 재정현안 분석: 인구위기 대응전략」에서는 인구위기가 경제 및 재정에 미치는 영향을 분석하고, 저출산 대응, 이민정책, 첨단기술 육성 전략, 인재양성 등 재정 측면에서의 정책 대응 방안을 검토하였습니다.

이번 보고서가 제21대 국회의 마지막 예산안 심사 과정에서 유용하게 활용되기를 바라며, 앞으로도 국회예산정책처는 전문적이고 객관적인 분석으로 예·결산 심사를 적극 지원해 나가겠습니다.

2023년 10월

국회예산정책처장 조 의 섭

차 례

CONTENTS

국토교통위원회

[국토교통부]

I. 예산안 개요 / 3

1. 현 황 ····· 3
2. 예산안의 주요 특징 ····· 9
3. 신규사업 및 주요 증액사업 ····· 11

II. 주요 사업 분석 / 18

1. 주택도시기금의 자금조달 및 운용방식 분석 ····· 18
2. 주택도시기금의 공자기금 예탁 및 일반회계 전입금 관련 분석 ····· 26
   2-1. 공공자금관리기금 예탁 관련 분석 ····· 27
   2-2. 일반회계 전입금 관련 분석 ····· 33
3. 주택구입·전세자금(융자) 사업의 지원기준 관련 검토 필요사항 ····· 38
4. 이차보전 지원사업의 적정 규모 검토 필요 등 ····· 43

CONTENTS

5. 주택도시보증공사 관련 검토 필요사항 ····· 50

5-1. 주택도시보증공사의 재무건전성 악화에 대한 선제적 관리 필요 ····· 51

5-2. 주택도시보증공사의 보증배수 관리 강화 필요 ····· 55

5-3. 주택도시보증공사로의 정부 출자 외에 공사 자체의 자구노력 병행 필요 ··· 58

5-4. 국회의 시정요구와 상이한 측면의 기금운용계획 자체변경 ····· 65

6. 청년월세 한시 특별지원 사업의 집행가능성 검토 필요 ····· 69

7. 공적주택 사업 분석 ····· 75

7-1. 통합공공임대주택·공공분양주택의 사업승인 지연문제 개선 필요 등 ····· 80

7-2. 다가구매입임대주택 중 신축매입약정 주택의 미임대 문제 ····· 91

8. 모리츠 유보금 활용을 통한 도시재생지원(융자) 사업의 재원 절감 방안 검토 필요 등 ····· 96

9. 종전부동산 매각이익 중간정산분의 혁특회계 세입 계상 필요 ····· 102

10. 민관협력 지역상생협약 사업 추진 시 민간의 실질적인 참여 필요 ····· 110

11. 해외시장인프라개척 사업의 PIS 2단계 펀드 조성 시 검토 필요사항 ····· 115

12. 국토교통과학기술진흥원의 이월수입을 감안한 지원예산의 적정 편성 필요 ····· 120

13. 교통약자 이동편의 증진사업의 목표 달성을 위한 노력 필요 ····· 124

13-1. 저상버스 도입 목표 달성을 위한 사업관리 강화 필요 ····· 124

13-2. 특별교통수단 법정대수 달성을 위한 지역별 편차 해소 필요 ····· 129

CONTENTS

14. 군위탁컨테이너화물자동차관리비 사업 추진방식 재검토 필요 등 ····· 133

15. 수소대중교통체계 구축지원 사업 및 수소충전소 구축 사업의 2개년도 편성 검토 필요 등 ····· 140

16. 민자도로 보상자금 선투입 제도 지속 여부 및 보완 방안 검토 필요 ···· 145

17. AI영상감시 설비 구축 및 개량 사업 적정 규모 예산 편성 필요 등 ··· 153

18. 일반철도건설 사업의 실집행 가능성 및 출연금 집행잔액을 감안한 적정 규모의 예산 편성 필요 ····· 159

19. 신공항 건설 사업의 철저한 계획 수립 및 관리 강화 필요 ····· 162

20. 국립항공박물관운영 사업의 출연금 집행잔액 등을 감안한 적정 규모의 예산 편성 필요 ····· 167

21. 공항정책 연구개발 사업의 예산 편성 취지에 맞는 집행 필요 ····· 172

22. 대중교통비 환급 지원 사업 및 알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업의 개선 필요 사항 ····· 176

23. 모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원 사업의 면밀한 수요 예측 필요 ···· 182

24. 자동차사고피해지원기금 분석 ····· 187

24-1. 국립교통재활병원의 설립 취지에 부합하는 운영 필요 등 ····· 188

24-2. 손해보상환입금의 수납실적 제고 필요 ····· 192

25. 교통시설특별회계 세입의 문제점 ····· 194

CONTENTS

[행정중심복합도시건설청]

I. 예산안 개요 / 205

1. 현 황 ····· 205
2. 예산안의 주요 특징 ····· 209
3. 신규사업 및 주요 증액사업 ····· 210

II. 주요 사업 분석 / 212

1. 국회세종의사당 건립 사업의 차질 없는 추진 필요 ····· 212
2. 과학문화센터 건립 사업의 실시설계비 감액 필요 ····· 216
3. 청년인턴사업의 예산 편성 적정성 검토 필요 ····· 219

[새만금개발청]

I. 예산안 개요 / 223

1. 현 황 ····· 223
2. 예산안의 주요 특징 ····· 225
3. 신규사업 및 주요 증액사업 ····· 226

CONTENTS

II. 주요 사업 분석 / 227

1. 새만금 기본계획 변경 사업 계획의 면밀한 검토 필요 ····· 227
2. 새만금 상수도시설 건설사업의 예산안 규모 적정성 검토 필요 ····· 232

국토교통부

Ⅰ 예산안 개요

1 현 황

가. 총수입·총지출

국토교통부 소관 2024년도 예산안 및 기금운용계획안(이하 “예산안”)은 일반회계, 4개 특별회계(교통시설특별회계, 에너지및자원사업특별회계, 혁신도시건설특별회계, 지역균형발전특별회계) 및 2개 기금(자동차사고피해지원기금, 주택도시기금)으로 구성된다.

국토교통부 소관 2024년도 예산안 총수입은 25조 2,814억원으로 전년 대비 2조 2,158억원(9.6%) 증가하였다. 회계·기금별로는 일반회계 1,899억원, 교통시설특별회계 3,856억원, 에너지및자원사업특별회계 8억원, 혁신도시건설특별회계 5,585억원, 지역균형발전특별회계 5,804억원, 자동차사고피해지원기금 584억원, 주택도시기금 23조 5,078억원이 편성되었다.

[2024년도 예산안 국토교통부 소관 총수입]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
예 산	1,216,832	1,065,829	1,715,181	649,352	60.9
- 일반회계	170,501	175,100	189,914	14,814	8.5
- 교통시설특별회계	463,355	370,567	385,573	15,006	4.0
- 에너지및자원사업특별회계	291	767	773	6	0.8
- 혁신도시건설특별회계	254	74	558,498	558,424	754,627.0
- 지역균형발전특별회계	582,431	519,321	580,423	61,102	11.8
기 금	14,888,882	21,999,760	23,566,254	1,566,494	7.1
- 자동차사고피해지원기금	56,469	55,590	58,429	2,839	5.1
- 주택도시기금	14,832,413	21,944,170	23,507,825	1,563,655	7.1
합 계	16,105,714	23,065,589	25,281,435	2,215,846	9.6

자료: 디지털예산회계시스템

이규민 예산분석관(dlrbals90@assembly.go.kr, 6788-4623)
이지선 예산분석관(ezsun@assembly.go.kr, 6788-4687)

국토교통부 소관 2024년도 예산안 총지출은 60조 6,471억원으로 전년 대비 4조 8,957억원(8.8%) 증가하였다. 회계·기금별로는 일반회계 7조 2,567억원, 교통시설특별회계 13조 9,278억원, 에너지및자원사업특별회계 144억원, 혁신도시건설특별회계 90억원, 지역균형발전특별회계 2조 990억원, 자동차사고피해지원기금 589억원, 주택도시기금 37조 2,813억원이다.

[2024년도 예산안 국토교통부 소관 총지출]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
예 산	23,473,388	22,401,280	23,306,847	905,567	4.0
- 일반회계	7,134,370	6,781,619	7,256,653	475,034	7.0
- 교통시설특별회계	13,126,181	13,361,919	13,927,806	565,887	4.2
- 에너지및자원사업특별회계	15,515	17,105	14,426	△2,679	△15.7
- 혁신도시건설특별회계	21,491	16,090	8,985	△7,105	△44.2
- 지역균형발전특별회계	3,175,831	2,224,547	2,098,977	△125,570	△5.6
기 금	31,871,115	33,350,132	37,340,272	3,990,140	12.0
- 자동차사고피해지원기금	59,716	60,645	58,945	△1,700	△2.8
- 주택도시기금	31,811,399	33,289,487	37,281,327	3,991,840	12.0
합 계	55,344,503	55,751,412	60,647,119	4,895,707	8.8

자료: 디지털예산회계시스템

나. 세입·세출예산안

국토교통부 소관 2024년도 세입·세출예산안은 일반회계 및 4개 특별회계(교통시설특별회계, 에너지및자원사업특별회계, 혁신도시건설특별회계, 지역균형발전특별회계)로 구성된다.

국토교통부 소관 2024년도 세입예산안은 15조 9,353억원으로 전년 대비 1조 1,807억원(8.0%) 증가하였다. 회계별로는 일반회계 1,899억원, 교통시설특별회계 14조 5,783억원, 에너지및자원사업특별회계 8억원, 혁신도시건설특별회계 5,859억원, 지역균형발전특별회계 5,804억원이 편성되었다..

[2024년도 예산안 국토교통부 소관 세입예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
일반회계	170,501	175,100	189,914	14,814	8.5
교통시설특별회계	15,461,004	14,023,811	14,578,317	554,506	4.0
에너지및자원사업특별회계	291	767	773	6	0.8
혁신도시건설특별회계	41,731	35,666	585,906	550,240	1,542.8
지역균형발전특별회계	582,431	519,321	580,423	61,102	11.8
합 계	16,255,958	14,754,665	15,935,333	1,180,668	8.0

주: 총계 기준

자료: 디지털예산회계시스템

국토교통부 소관 2024년도 세출예산안은 39조 3,643억원으로 전년 대비 3조 6,203억원(10.1%) 증가하였다. 회계별로는 일반회계 22조 886억원, 교통시설특별회계 14조 5,783억원, 에너지및자원사업특별회계 144억원, 혁신도시건설특별회계 5,840억원, 지역균형발전특별회계 2조 990억원이 편성되었다.

[2024년도 예산안 국토교통부 소관 세출예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
일반회계	21,628,448	19,445,889	22,088,597	2,642,708	13.6
교통시설특별회계	14,681,605	14,023,811	14,578,317	554,506	4.0
에너지및자원사업특별회계	15,515	17,105	14,426	△2,679	△15.7
혁신도시건설특별회계	37,303	32,622	583,963	551,341	1,690.1
지역균형발전특별회계	3,175,831	2,224,547	2,098,977	△125,570	△5.6
합 계	39,538,702	35,743,974	39,364,280	3,620,306	10.1

주: 총계 기준

자료: 디지털예산회계시스템

다. 기금운용계획안

국토교통부 소관 2024년도 기금운용계획안은 주택도시기금과 자동차사고피해지원기금으로 구성된다.

국토교통부 소관 2024년도 기금운용계획안은 105조 6,606억원으로, 전년 대비 1,376억원 감소(△0.1%)하였다. 기금별로는 주택도시기금 105조 3,952억원, 자동차사고피해지원기금 2,654억원이다.

[2024년도 예산안 국토교통부 소관 기금운용계획안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
주택도시기금	108,002,233	105,535,503	105,395,180	△140,323	△0.1
자동차사고피해지원기금	260,648	262,622	265,387	2,765	1.1
합 계	108,262,881	105,798,125	105,660,567	△137,558	△0.1

주: 총계 기준
자료: 디지털예산회계시스템

라. 재정구조

2024년도 예산안의 국토교통부 소관 회계·기금의 주요 재원이전 현황은 다음과 같다.

일반회계에서 교통시설특별회계로 11조 5,034억원, 주택도시기금으로 3조 3,060억원, 혁신도시건설특별회계로 226억원이 전출된다.

교통시설특별회계는 공공자금관리기금에 예수이자 280억원을 상환하며, 지역균형발전특별회계로 3,225억원, 기후대응기금으로 3,000억원을 전출한다.

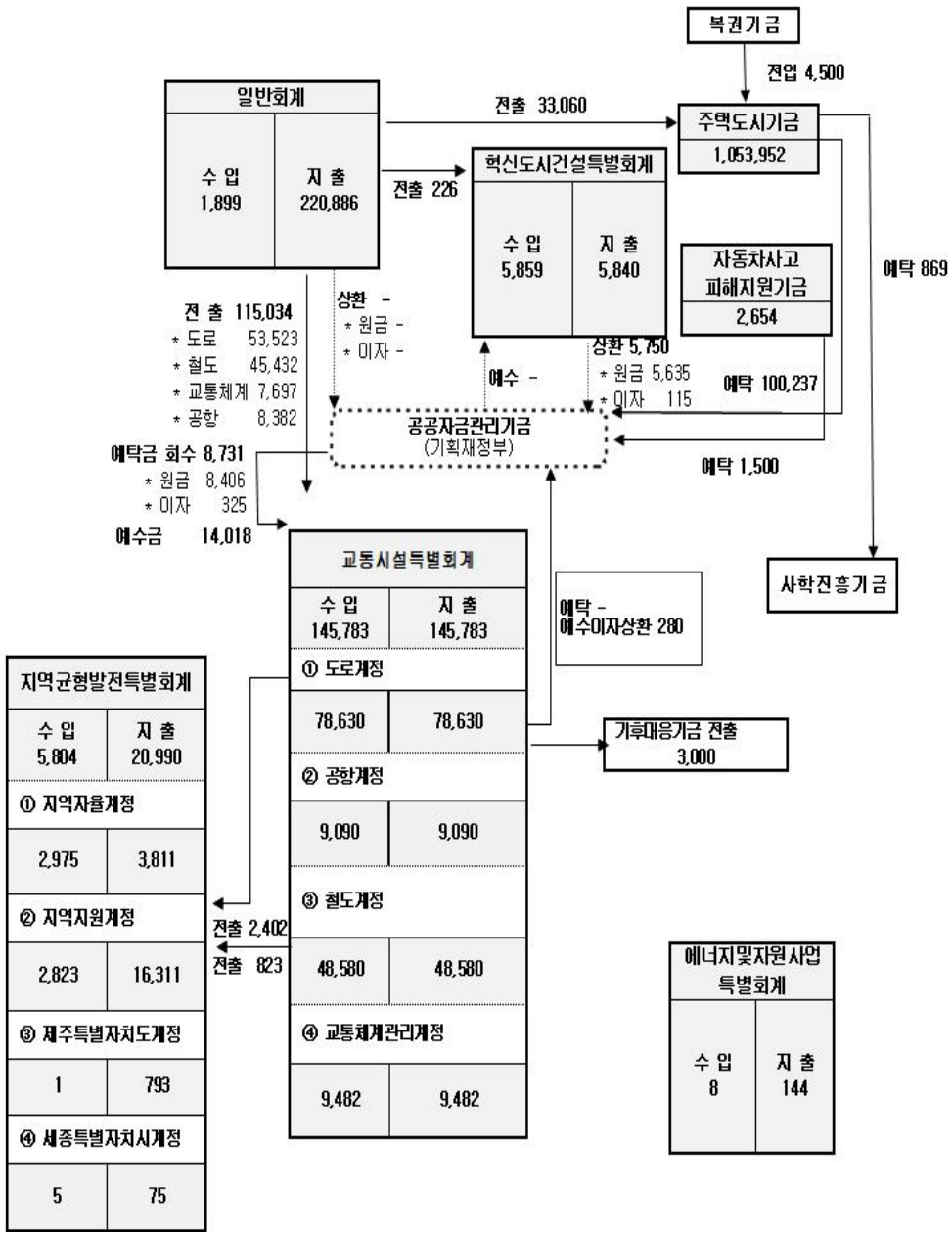
혁신도시건설특별회계는 공공자금관리기금에 예수원금 5,635억원과 예수이자 115억원을 상환한다.

주택도시기금은 공공자금관리기금에 10조 237억원, 사학진흥기금에 869억원을 각각 예탁한다.

자동차사고 피해지원기금은 공공자금관리기금에 1,500억원을 예탁한다.

[2024년도 국토교통부 소관 회계·기금 간 재원이전 현황]

(단위: 억원)



주: 총계기준

자료: 국토교통부

마. 인건비 및 기본경비

2024년도 국토교통부 소관 인건비 예산안은 3,231억 1,700만원으로 전년 대비 139억 9,200만원(4.5%) 증가하였다. 이는 정원 증가, 공무원 처우개선 등에 기인한다.

[2024년도 국토교통부 소관 인건비 예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
인건비 합계	298,669	309,125	323,117	13,992	4.5
본부 인건비	123,962	125,638	136,495	10,857	8.6
국토지리정보원 인건비	7,652	8,718	8,318	△400	△4.6
지방국토관리청 인건비	77,511	79,389	76,702	△2,687	△3.4
지방항공청 등 인건비	38,602	40,559	45,658	5,099	12.6
철도특별사법경찰대 인건비	33,514	35,666	36,096	430	1.2
항공교통본부 인건비	17,429	19,155	19,848	693	3.6

주: 총계 기준
자료: 디지털예산회계시스템

[2024년도 국토교통부 정원 변동 현황]

(단위: 명, %)

구 분	2023년도 정원(A)	2024년도 정원(B)	증감	
			B-A	(B-A)/A
국토교통부	4,268	4,281	13	0.3

자료: 대한민국 정부, 「2024년도 예산안 첨부서류 Ⅰ」

2024년도 국토교통부 소관 기본경비 예산안은 501억 7,100만원으로 전년 대비 17억 6,900만원(3.7%) 증가하였다. 총액인건비 대상 기본경비 예산안은 207억 300만원으로 전년 대비 6억 7,700만원(3.4%) 증가하였고, 총액인건비 비대상 기본경비 예산안은 294억 4,100만원으로 전년 대비 10억 9,200만원(3.9%) 증가하였다.

[2024년도 국토교통부 소관 기본경비 예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
기본경비 합계	46,744	48,402	50,171	1,769	3.7
총액인건비 대상	21,055	20,053	20,730	677	3.4
총액인건비 비대상	25,689	28,349	29,441	1,092	3.9

주: 총계 기준
자료: 디지털예산회계시스템

2 예산안의 주요 특징

2024년도 국토교통부 예산안의 주요 특징을 살펴보면, ① SOC 및 건설 안전 강화 등 新유형 재해 대응 기반을 강화하기 위한 안전 투자가 확대되었고(2023년 4.9조원 → 2024년 5.6조원), ② 저출산 대응, 서민 주거 사다리 지원 및 주거 안전망 확충을 위한 국민 주거 안전 예산이 증가하였으며(2023년 32.6조원 → 2024년 36.7조원), ③ 대중교통비 환급 지원 사업인 'K-패스' 추진, 주거급여 지원 강화 등 약자보호 및 생활 여건 개선을 위한 민생 지원을 늘렸고(2023년 3.8조원 → 2024년 3.9조원), ④ UAM, 자율주행차 등 국토교통분야 미래 성장 동력 확충을 위한 예산을 편성하였으며(2023년 1.5조원 → 2024년 1.2조원), ⑤ 신공항, 수도권 광역철도(GTX) 등 교통인프라 건설 등을 통한 지역 활력 제고 예산을 증액 편성하였다(2023년 12.6조원 → 2024년 12.8조원).

2024년도 국토교통부 소관 예산안에 대한 분석 결과 향후 국회 심의 및 집행에 있어서 다음과 같은 사항에 대한 고려가 필요할 것으로 보인다.

첫째, 건설형 공공임대주택(통합공공임대)과 분양주택의 경우 사업승인이 지연되고 있으므로 사업관리를 강화할 필요가 있으며, 현실적인 사업승인물량을 고려하여 2024년 계획안에 편성된 사업승인 익년차 지원분의 적정 규모를 검토할 필요가 있다.

둘째, 혁신도시건설특별회계의 경우 매각이 완료된 종전부동산 관련 이익 중 세입으로 계상되지 않은 부분을 세입에 추가적으로 반영하고, 이를 통해 공공자금관리기금 예수원금을 상환하여 재정건전성을 제고할 필요가 있다.

셋째, 주택도시기금의 경우 여유자금이 다른 사업성기금 대비 규모가 큰 편이며, 청약저축과 국민주택채권을 통해 상대적으로 저리로 재원을 조달하고 있는 상황이므로, 일반회계 전입금의 적정 규모를 재검토할 필요가 있다.

넷째, 일반철도건설 사업 및 신공항 건설 사업 등 SOC 건설과 관련하여 실집행 가능성을 검토하고 철저한 사업계획 수립 및 사업관리 강화를 통해 재정지출의 효과성을 달성할 필요가 있다.

다섯째, 대중교통비 환급 지원을 위한 'K-패스' 사업과 관련하여 서울시의 기후동행카드 등 중복 사업이 미치는 영향을 면밀히 검토하여 국고보조율 및 국비지원액의 적정성을 검토하고, 마일리지 환급 상한액을 설정하는 한편, 원활한 운영을 위한 법령 개정 등 사전 준비를 철저히 할 필요가 있다.

3 신규사업 및 주요 증액사업

국토교통부의 2024년도 신규사업은 총 35개 사업, 1,409억원 규모이다.

일반회계 사업 중 전세사기 피해방지 및 지원사업은「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」시행에 따라 전세사기로 피해를 입은 임차인에 대한 주거안정을 실현하기 위하여 전세사기피해지원위원회 및 지원단을 설치하고 운영하기 위한 사업이다.

교통시설특별회계 사업 중 대중교통비 환급 지원 사업은 월 21회 이상 대중교통 이용자를 대상으로 대중교통비 지출액의 일정비율(이용계층에 따라 20~53%, 월 최대 60회)을 마일리지로 환급하는 내용이다.

지역균형발전특별회계 사업 중 민관협력 지역상생협약 사업은 인구감소 지역내 빈집, 폐시설, 지역자원 등을 활용하여 주기적 방문을 유도하고 생활인구 유입을 지원하기 위한 사업이다.

[국토교통부 소관 2024년도 예산안 신규사업]

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
일반회계 (5개)	그린해상교량기술개발(R&D)	1,000
	전세사기피해방지및지원사업	4,167
	철도사후관리및지원	18,101
	협력거점형국토교통국제협력연구개발사업(R&D)	4,300
	화물자동차휴게소건설지원(일반)	500
교통시설 특별회계 (14개)	거제남부-일운국도건설	500
	김천양천-대항국대도건설	1,000
	내구연한도래노후디젤기관차대체를위한친환경수소전기기관차기술개발(R&D)	3,000
	대구경북신공항건설	10,000
	대중교통비환급지원	51,641
	백령도소형공항건설	4,000
	서산공항건설	1,000
	서산대산독곶-대로국도건설	500
	서청주-증평고속도로건설	1,000
	성주선남-대구다사국도건설	1,000
	울주범서-경주외동국도건설	500
	초장대K지하고속도로인프라안전및효율향상기술개발(R&D)	2,340
	한국형도심항공교통(K-UAM)핵심기술개발사업(R&D)	4,000
	호남선(가수원-논산)고속화	10,000
지역균형발전	공단고가교-서인천IC혼잡도로	200

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
특별회계 (16개)	공주송선산단진입도로	1,015
	금호동-서광주로혼잡도로	200
	기업혁신파크선도사업	1,000
	대산그린컴플렉스산단진입도로	1,700
	대전문평-신탄진국지도건설	200
	민관협력지역상생협약	13,500
	부산가덕대교-송정IC국지도건설	200
	부산대교-동삼혁신도시혼잡도로	500
	사천서부산단진입도로	745
	오송화장품산단진입도로	354
	울산KTX역세권일반산단진입도로	543
	제2명촌교혼잡도로	250
	제주첨단과학기술단지2단지진입도로	1,500
	태안근흥정죽-두야국지도건설	200
	황령3터널혼잡도로	250
합 계		140,906

자료: 국토교통부

2024년도 주요 증액사업을 살펴보면 일반철도안전 및 시설개량, 가덕도신공항건설, 주택도시보증공사 출자, 분양주택(융자), 이차보전지원 등이 있다.

① 일반철도안전 및 시설개량 사업은 노후철도 개량 등 안전관리 수요가 증가함에 따라 전년대비 2,611억원(22.1%)이 증액되었고, ② 가덕도신공항건설 사업은 2024년부터 본격적으로 사업이 추진됨에 따라 보상비 및 설계비 등 소요 예산을 반영하여 전년대비 5,233억원(4,025.5%)이 증액되었다. ③ 주택도시보증공사 출자 사업은 2023년에 기금운용계획에는 당초 편성되지 않았으나 기금운용계획 자체변경을 통해 3,839억원으로 계획액을 수정하였으며, 2024년도 계획안에는 주택도시보증공사의 보증여력 확대를 위하여 7,000억원으로 증액 편성되었다. ④ 분양주택(융자) 사업은 계획 물량 증가에 따라 전년대비 6,523억원(46.7%)이 증액되었으며, ⑤ 이차보전지원 사업 또한 지원 규모 확대에 따라 전년대비 3,842억원(38.1%)이 증액되었다.

[국토교통부 소관 2024년도 예산안 주요 증액사업]

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증 감	
				B-A	(B-A)/A
일반회계 (23개)	고속철도안전 및 시설개량	210,722	241,794	31,072	14.7
	공동구활성화를 위한스마트운영 및 성능개선기술개발(R&D)	1,500	2,794	1,294	86.3
	교통정보시스템구축및운영(정보화)	1,129	2,215	1,086	96.2
	국가건축정책위원회운영지원	915	2,465	1,550	169.4
	국토안전관리원출연	61,075	84,336	23,261	38.1
	군위탁컨테이너화물자동차관리비	1,076	2,724	1,648	153.2
	기후변화대응산단조성지원	500	2,900	2,400	480.0
	디지털국토정보기술개발사업(R&D)	10,650	15,153	4,503	42.3
	용산공원조성 및 위해성저감사업	30,377	45,522	15,145	49.9
	위성정보빅데이터활용국토종합관리기술개발(R&D)	1,584	4,167	2,583	163.1
	자동차전산망운영(정보화)	9,112	14,334	5,222	57.3
	일반철도시설 유지보수위탁	428,608	510,991	82,383	19.2
	일반철도안전 및 시설개량	1,184,120	1,445,266	261,146	22.1
	자율자동차상용화	30,405	40,900	10,495	34.5
	정책연구개발사업	2,515	3,515	1,000	39.8
	제2철도교통관제센터건설	16,220	57,309	41,089	253.3
	지상지하공간정보통합관리체계구축(정보화)	4,135	6,392	2,257	54.6
	지적관리	1,136	5,225	4,089	359.9
	철도치안관리	3,116	12,407	9,291	298.2
	토지종합정보시스템운영(정보화)	4,489	9,099	4,610	102.7
	한국형GreenNCAP평가기술개발(R&D)	2,500	4,050	1,550	62.0
	해외인프라시장개척	29,854	52,643	22,789	76.3
	행정능률향상 및 능력개발	902	2,905	2,003	222.1
교통시설 특별회계 (85개)	AI데이터중심의화물차운송안전향상기술개발(R&D)	1,851	2,889	1,038	56.1
	가덕도신공항건설	13,000	536,321	523,321	4,025.5
	고속도로조사	35,733	85,404	49,671	139.0
	곡성석곡IC-겸면국도건설	6,366	25,702	19,336	303.7
	광역버스공공성강화지원	58,092	80,619	22,527	38.8
	광주-강진고속도로	88,980	102,840	13,860	15.6
	김포-파주고속도로	103,997	176,385	72,388	69.6
	남부내륙철도	178,600	235,726	57,126	32.0
	남일-금산국도건설	2,987	5,560	2,573	86.1
	대구도시철도엑스코선건설	1,200	13,800	12,600	1,050.0
	대구산업선철도건설	157,600	241,904	84,304	53.5
	대산-당진고속도로건설	8,000	76,207	68,207	852.6
	대심도장대터널(GTX등)의재난대응복합훈련장개발(R&D)	1,617	2,776	1,159	71.7
	도로병목지점개선	137,088	259,975	122,887	89.6
	도로안전및환경개선	969,152	1,078,255	109,103	11.3
	동광주-광산고속도로건설	1,000	14,974	13,974	1,397.4
	동이천IC국도건설	8,090	15,226	7,136	88.2

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증 감	
				B-A	(B-A)/A
	무계-삼계국도건설	22,839	43,560	20,721	90.7
	무주-설천국도건설	10,071	24,911	14,840	147.4
	민자도로운영지원	108,527	173,328	64,801	59.7
	민자철도운영지원	744,316	872,355	128,039	17.2
	벌교-주암3국도건설	28,793	45,558	16,765	58.2
	봉정-방문국대도건설	7,092	13,550	6,458	91.1
	부산도시철도하단-녹산선건설	2,500	12,983	10,483	419.3
	부산신항-김해고속도로건설	78,381	155,319	76,938	98.2
	부안-흥덕국도건설	200	7,634	7,434	3,717.0
	산청우회국도건설	2,965	6,201	3,236	109.1
	서북-성거	5,610	11,532	5,922	105.6
	서수-평장국대도건설	29,759	65,495	35,736	120.1
	서울도시철도9호선4단계연장	19,189	25,600	6,411	33.4
	서울지하철7호선청라연장	103,900	114,500	10,600	10.2
	성남-장호원6-1국도건설	7,395	11,658	4,263	57.6
	성수-진안3국도건설	4,814	9,068	4,254	88.4
	세종-청주고속도로건설	100,269	165,456	65,187	65.0
	수도권광역급행철도B노선	6,000	121,203	115,203	1,920.1
	수도권광역급행철도C노선	127,559	188,049	60,490	47.4
	순창인계-쌍치국도건설	8,502	15,070	6,568	77.3
	신림-판부국도건설	13,528	18,435	4,907	36.3
	신분당선(광교-호매실)	10,000	58,100	48,100	481.0
	신안압해-화원국도건설	70,756	105,420	34,664	49.0
	안산-인천고속도로건설	3,000	41,003	38,003	1,266.8
	안성공도-대덕	3,195	6,308	3,113	97.4
	안흥-방림국도건설	33,991	45,895	11,904	35.0
	압해-송공국도건설	5,400	16,302	10,902	201.9
	양구-원통국도건설	5,884	11,100	5,216	88.6
	양평-이천고속도로건설	56,055	74,351	18,296	32.6
	연곡-현북국도건설	6,300	9,421	3,121	49.5
	영동-용산2국도건설	6,992	14,630	7,638	109.2
	와룡-법전국도건설	20,477	43,160	22,683	110.8
	용산-상봉광역급행철도	32,400	234,970	202,570	625.2
	용진-우아국대도건설	24,089	36,986	12,897	53.5
	울산외곽고속도로건설	57,256	104,029	46,773	81.7
	유가보조금관리시스템운영(정보화)	662	4,758	4,096	618.7
	이천장호원-여주가남국도건설	17,138	27,229	10,091	58.9
	인천서구거점도-경기김포악암리광역도로	1,600	2,100	500	31.3
	임실-장수국도건설	14,028	21,619	7,591	54.1
	입장-진천국도건설	4,997	7,217	2,220	44.4
	장수-장계국도건설	5,084	9,547	4,463	87.8

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증 감	
				B-A	(B-A)/A
	정선임계-동해신흥국도건설	3,174	4,131	957	30.2
	정지궤도공공복합통신위성개발(R&D)	7,107	11,062	3,955	55.6
	창녕-고암국도건설	2,142	9,302	7,160	334.3
	인덕원-동탄복선전철	118,821	139,937	21,116	17.8
	천안동면-진천국도건설	11,509	29,840	18,331	159.3
	천안성환-평택소사국도건설	3,000	9,126	6,126	204.2
	천안시계-연기소정국도건설	1,996	4,006	2,010	100.7
	천안-청주공항복선전철	4,400	46,766	42,366	962.9
	철도종사자의인적오류분석·평가·예방기술개발(R&D)	1,500	2,766	1,266	84.4
	청북IC-요당IC국도건설	5,289	10,353	5,064	95.7
	청양-신풍국도건설	3,522	11,440	7,918	224.8
	춘천-속초단선전철	227,489	321,360	93,871	41.3
	춘천-화천	55,324	71,212	15,888	28.7
	충북선고속화	18,677	39,713	21,036	112.6
	충청내륙3국도건설	28,400	40,249	11,849	41.7
	충청내륙4국도건설	9,899	13,645	3,746	37.8
	태백-미로2-2국도건설	4,298	14,289	9,991	232.5
	태백-미로3국도건설	1,533	3,279	1,746	113.9
	태안고남-창기국도건설	8,997	16,043	7,046	78.3
	파주-포천고속도로	59,027	94,391	35,364	59.9
	팔당대교-와부국도건설	9,929	14,060	4,131	41.6
	포산-서망국도건설	11,899	37,808	25,909	217.7
	포승-평택철도건설	25,000	36,000	11,000	44.0
	포항-영덕고속도로건설	34,022	95,240	61,218	179.9
	함안군북-가야국도건설	8,676	13,317	4,641	53.5
	호남고속철도	152,311	242,038	89,727	58.9
지역균형 발전 특별회계 (57개)	부처연계형노후산단개발	26,060	38,430	12,370	47.5
	갈천-가수국지도건설	2,566	10,617	8,051	313.8
	강구대교국지도건설	1,658	3,190	1,532	92.4
	검단-대곡광역도로	200	3,000	2,800	1,400.0
	경기도계-인천마전국지도건설	500	3,822	3,322	664.4
	광주북부순환도로	3,100	6,000	2,900	93.5
	광주하남-장성삼계광역도로	1,904	5,000	3,096	162.6
	금호워터폴리스산단진입도로	10,487	29,949	19,462	185.6
	김포학운5산단진입도로	1,111	2,000	889	80.0
	낙안-상사국지도건설	3,610	10,235	6,625	183.5
	당진-서산국지도건설	500	15,475	14,975	2,995.0
	대덕특구동측혼잡도로	4,000	6,000	2,000	50.0
	대동-매리국지도건설	5,950	20,000	14,050	236.1
	대전-옥천광역철도	2,000	8,600	6,600	330.0
	도계-영월국지도건설	10,029	21,836	11,807	117.7

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증 감	
				B-A	(B-A)/A
	도시형교통모델(세종)	1,240	3,137	1,897	153.0
	도시활력증진지역개발	56,200	74,704	18,504	32.9
	도척-실촌국지도건설	1,905	9,440	7,535	395.5
	동두천국가산단진입도로	5,434	10,510	5,076	93.4
	마령재터널국지도건설	1,000	3,184	2,184	218.4
	만덕-센텀혼잡도로	15,200	41,445	26,245	172.7
	매리-양산국지도건설	8,505	22,689	14,184	166.8
	무심동로-오창IC국지도건설	500	3,510	3,010	602.0
	문동-송정IC	7,343	37,417	30,074	409.6
	밀양나노국가산단진입도로	4,000	8,283	4,283	107.1
	봉강-무안국지도건설	538	6,845	6,307	1,172.3
	북평-북일국지도건설	2,500	4,896	2,396	95.8
	산청-금서국지도건설	500	4,211	3,711	742.2
	상무지구-첨단산단혼잡도로	3,156	7,600	4,444	140.8
	상촌-황간국지도건설	4,099	9,916	5,817	141.9
	수소도시지원(자율)	5,250	29,700	24,450	465.7
	아산음봉산단진입도로	510	3,431	2,921	572.7
	아산인주산단(3공구)진입도로	4,319	7,341	3,022	70.0
	양주장흥-광적국지도건설	3,292	14,806	11,514	349.8
	연금-금성국지도건설	2,660	10,488	7,828	294.3
	예산예당2산단진입도로	583	2,050	1,467	251.6
	오창테크노산단진입도로	1,000	4,943	3,943	394.3
	와부-화도국지도건설	3,877	6,988	3,111	80.2
	우성-이인국지도건설	500	3,510	3,010	602.0
	월전동-무진로혼잡도로	1,900	2,700	800	42.1
	의령부림산단진입도로	4,000	6,761	2,761	69.0
	장현도시첨단산단진입도로	2,837	7,000	4,163	146.7
	정림동-버드내교혼잡도로	3,900	6,000	2,100	53.8
	제주일주도로우회도로(서귀포여중-삼성여고)	1,000	4,600	3,600	360.0
	중산간도로(와산-선흘)선형개량사업	3,800	6,400	2,600	68.4
	지역도심융합기술연구개발사업(R&D)	1,300	5,000	3,700	284.6
	진천테크노폴리스산단진입도로	1,204	4,775	3,571	296.6
	천안북부BIT산단진입도로	3,000	5,510	2,510	83.7
	천안제6산단진입도로	495	3,205	2,710	547.5
	첨단3지구산단진입도로	1,000	3,110	2,110	211.0
	초정-화명광역도로건설	1,473	2,000	527	35.8
	충청권자율주행모빌리티상용화지구조성	2,401	3,870	1,469	61.2
	칠북-북면국지도건설	3,226	9,437	6,211	192.5
	태릉-구리광역도로건설	3,250	5,500	2,250	69.2
	태화강-송정광역철도	2,000	3,400	1,400	70.0
	포천군내-내촌국지도건설	2,211	5,414	3,203	144.9

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증 감	
				B-A	(B-A)/A
	효자-상원국지도건설	6,492	9,066	2,574	39.6
주택도시기금(6개)	통합공공임대출자	1,070,374	1,220,076	149,702	14.0
	다가구매입임대(융자)	3,237,000	3,612,000	375,000	11.6
	통합공공임대(융자)	1,190,038	1,417,137	227,099	19.1
	분양주택(융자)	1,395,541	2,047,832	652,291	46.7
	이차보전지원	765,578	1,393,641	628,063	82.0
	주택도시보증공사 출자	-	700,000	700,000	순증

자료: 국토교통부

Ⅱ 주요 사업 분석

1 주택도시기금의 자금조달 및 운용방식 분석

가. 현 황

주택도시기금은 「주택도시기금법」[1]에 따라 주거복지 증진과 도시재생 활성화 등을 지원함으로써 국민의 삶의 질 향상에 이바지하기 위한 목적으로 1981년(舊 국민주택기금) 설립되었다. 동 기금은 국민주택채권·청약저축, 복권기금 전입금, 일반회계 전입금, 융자원리금 회수 등으로 조성한 자금을 사업자에 대한 주택건설자금 지원, 일반 수요자를 대상으로 주택 구입·전세자금 지원, 도시재생사업 등에 집행한다.

[주택도시기금 개요]

○ (설치근거) 「주택도시기금법」 제1조 및 제3조 * 1981년 설치됨 ○ (기금조성) 국민주택채권·청약저축, 복권기금 전입금, 일반회계 전입금, 융자원리금 회수 등 ○ (기금사업) 주택건설사업자에 대한 주택건설자금 지원, 일반 수요자를 대상으로 주택 구입·전세·개량자금, 도시재생 복합사업 등 ○ (계정) 주택계정 및 도시계정 ○ (기금전담운용기관) 주택도시보증공사(HUG)

자료: 국토교통부 자료를 바탕으로 재작성

이규민 예산분석관(dlrbals90@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 「주택도시기금법」
제1조(목적) 이 법은 주택도시기금을 설치하고 주택도시보증공사를 설립하여 주거복지 증진과 도시재생 활성화를 지원함으로써 국민의 삶의 질 향상에 이바지함을 목적으로 한다.
제3조(기금의 설치) 정부는 이 법의 목적을 달성하기 위한 자금을 확보·공급하기 위하여 주택도시기금(이하 "기금"이라 한다)을 설치한다.

주택도시기금의 총계는 2023년 105조 5,355억원에서 2024년도 계획안 기준 105조 3,952억원으로, 공공임대주택 공급, 주택구입·전세자금 지원, 도시재생 관련 사업 등에 소요되는 총지출은 33조 2,895억원에서 37조 2,813억원으로 증가할 예정이다.

[2024년도 주택도시기금 수입 및 지출 계획안]

(단위: 억원, %)

구 분		2023년 (A)	2024년 (B)	증감	
				B-A	%
총 계(조성)		1,055,355	1,053,952	△1,403	△0.1
주택계정	소 계	1,044,619	1,038,411	△6,208	△0.6
	자체재원	215,608	229,239	13,631	6.3
	정부내부수입	202,460	186,340	△16,120	△8.0
	차입금	375,053	377,500	2,447	0.7
	여유자금 회수	251,498	245,332	△6,166	△2.5
도시계정	소 계	10,736	15,541	4,805	44.8
	자체재원	3,834	5,839	2,005	52.3
	타계정전입금	5,380	1,511	△3,869	△71.9
	여유자금회수	1,522	8,191	6,669	438.2
총지출		332,895	372,813	39,918	12.0
주택계정	소 계	324,915	366,372	41,457	12.8
	임대주택지원(출자)	57,436	50,411	△7,024	△12.2
	임대주택지원(융자)	118,030	129,329	11,300	9.6
	구입전세자금지원(융자)	103,800	123,645	19,845	19.1
	분양주택등 지원(융자)	14,205	20,626	6,421	45.2
	기타지출	31,441	42,357	10,916	34.7
	기금운영비(주택계정)	3	3	△0	△5.8
도시계정	소 계	7,980	6,441	△1,538	△19.3
	도시재생지원	1,899	1,401	△498	△26.2
	도시기능증진지원	6,045	5,006	△1,039	△17.2
	기타지출	35	34	△1	△2.9
	기금운영비(도시계정)	0	0	-	-
기타(내부거래 지출 등)		722,460	681,139	△41,322	△5.7
차입금원금상환		276,237	290,303	14,066	5.1
정부내부거래지출		149,594	103,044	△46,549	△31.1
여유자금운용		296,630	287,792	△8,838	△3.0

주: 2023년은 수정계획액, 2024년은 계획안 기준
자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

나. 분석의견

주택도시기금은 국민주택채권, 청약저축 등을 통해 국민으로부터 저리로 자금을 조달하면서 민간임대사업자에게 적용되는 융자금리보다 높게 국민에 대한 융자금리를 설정하는 경우가 있다. 이는 국민의 주거복지 증진이라는 주택도시기금의 목적, 국민으로부터 저리로 자금을 조성하는 주택도시기금의 재원조달구조 측면에서 볼 때 적절하지 못한 측면이 있으므로, 국토교통부는 국민을 대상으로 하는 융자금리가 자금조달금리 대비 지나치게 확대되지 않도록 할 필요가 있다.

(1) 주택도시기금의 재원 조달방식 분석

2024년도 계획안 기준 주택도시기금의 수입 105.4조원 중 국민주택채권 발행액은 16조원, 청약저축 납입액은 21.75조원으로 전체 수입의 35.8%를 차지하고 있으며, 사업자의 주택 건설, 수요자의 주택 구입 및 전세자금 마련 등을 위해 융자한 자금을 회수하는 융자원리금 회수가 22.6조원, 공공자금관리기금(이하 "공자기금")에 예탁한 금액을 회수하는 예탁원리금 회수가 14.9조원 수준이다.

[2024년도 주택도시기금 수입 계획안]

(단위: 억원, %)

구분	합계	국민주택채권	청약저축	융자원리금회수	예탁금회수 등	일반회계전입금	여유자금회수	기타
금액	1,053,952	160,000	217,500	225,997	148,780	33,060	253,523	15,092
비중	100	15.2	20.6	21.4	14.1	3.1	24.1	1.4

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

주택도시기금이 사업자 대상 융자, 공자기금 예탁 등에 활용하는 재원은 국민주택채권 발행과 청약저축 납입 등을 통해 조성된 것이다. 이러한 재원이 어떻게 조달되는지 살펴보면, 국민주택채권은 「주택도시기금법」 제5조제1항[2]에 따라 국민주택사업에 필요한 자금을 조달하기 위하여 발행되는 채권으로, 「주택도시기금법」 제8조[3]

2) 「주택도시기금법」
제5조(기금의 재원 등) ① 주택계정은 다음 각 호의 재원으로 조성한다.
1. 제7조에 따른 국민주택채권 발행으로 조성된 자금

등은 부동산등기[4]를 신청하는 자 등에 대하여 시가표준액의 일정비율[5]에 해당하는 가격으로 국민주택채권을 의무적으로 매입하도록 하고 있다.

이외에도 주택도시기금은 「주택도시기금법」 제5조제1항제2호[6]에 따라 무주택 세대주 등이 매월 납입하는 청약저축을 재원으로 하며, 청약저축에 대한 이자를 지급하고 해지 시 원리금을 상환한다. 즉, 주택도시기금은 일반 국민이 부동산 거래 시 의무적으로 매입해야 하는 국민주택채권, 주택청약을 위해 납입하는 청약저축을 주요 재원으로 하는데, 이러한 방식의 재원조달은 국고채 발행과 같은 일반적인 국가의 자금조달방식 대비 금리가 낮다는 특징을 지니고 있다.

국고채금리를 기준으로 비교하면, 국민주택채권의 금리는 2018년부터 2023년 8월까지 국고채(3년·10년물)금리보다 낮았으며, 기준금리의 인상 등으로 인해 국고채금리가 상승하면서 그 차이는 과거 대비 확대되는 추세이다.

[2018~2023년 국민주택채권(제1종) 금리 및 국고채금리 비교]

(단위: %)

연도	2018	2019	2020	2021	2022	2023
국민주택채권	1.75	1.38	1.00		1.00→1.30 (11월 인상)	1.30
기준금리	1.75	1.25	0.50	1.00	3.25	3.50
국고채금리(3년)	1.82	1.39	0.97	1.80	3.63	3.72
국고채금리(10년)	1.99	1.65	1.68	2.19	3.54	3.86

주: 1. 국민주택채권 금리는 발행금리 기준
2. 기준금리와 국고채 금리는 2018~2022년은 12월말, 2023년은 8월말 기준
자료: 국토교통부, ECOS 자료 등을 바탕으로 재작성

3) 「주택도시기금법」
제8조(국민주택채권의 매입) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자 중 대통령령으로 정하는 자는 국민주택채권을 매입하여야 한다.
1. 국가 또는 지방자치단체로부터 면허 · 허가 · 인가를 받는 자
2. 국가 또는 지방자치단체에 등기 · 등록을 신청하는 자(이하 생략)

4) 소유권 이전 · 보존 또는 저당권 설정 · 이전

5) 시가표준액의 8~50/1000 등

6) 「주택도시기금법」
제5조(기금의 재원 등) ① 주택계정은 다음 각 호의 재원으로 조성한다.
2. 「주택법」 제56조제2항에 따른 입주자저축으로 조성된 자금

청약저축금리의 경우 국토교통부가 최근 단계적으로 인상하면서 기준금리와의 격차 자체는 감소하고 있으나[7] 여전히 기준금리 대비 낮은 수준을 유지하고 있어, 청약저축금리가 기준금리보다 높았던 2021년 이전과는 다른 양상이 지속되고 있다.

또한 청약저축금리는 2022년부터 국고채(3년 · 10년물)금리 대비 낮은 수준을 보이고 있으며, 기준금리 인상 등의 영향으로 정기예금금리가 빠르게 상승한 반면 청약저축금리의 상승폭은 이에 미치지 못하면서 정기예금 가입에 따른 이자수익이 청약저축 대비 큰 상황이다.[8] 이는 결과적으로 청약저축 가입자들의 기회비용 증가를 초래한다는 점에서 최근 주택도시기금의 재원조성을 위한 국민들의 부담이 증가한 것으로 해석할 수 있다.

[2018~2023년 청약저축 및 국민주택채권(제1종) 금리 현황]

(단위: %)

연도	2018	2019	2020	2021	2022		2023
청약저축	1.80				1.80→2.10 (11월 인상)		2.10→2.80 (8월 인상)
기준금리	1.75	1.25	0.50	1.00	3.25	3.25	3.50
국고채금리(3년)	1.82	1.39	0.97	1.80	3.63		3.72
국고채금리(10년)	1.99	1.65	1.68	2.19	3.54		3.86
정기예금	2.27	1.73	1.00	1.99	4.60		3.68

주: 1. 청약저축 금리는 최대 기준이며, 정기예금(2~3년)은 신규취급액 기준
2. 국민주택채권 금리는 발행금리 기준
3. 기준금리와 국고채 금리는 2018~2022년은 12월말, 2023년은 8월말 기준

자료: 국토교통부, ECOS 자료 등을 바탕으로 재작성

7) 2022년 11월 2.10%로, 2023년 8월 2.80%로 인상하였다.

8) 청약저축의 경우 주택청약 신청을 위해 주로 가입한다는 점도 고려할 필요가 있으나, 청약저축의 경우 2018년부터 지금까지 최저(1.8%) 대비 1%p 상승한데 그친 반면 정기예금의 경우 최저(1.00%) 대비 2.68%p 상승하여 금리 차이가 지속적으로 유지되고 있다는 점을 고려할 필요가 있다.

(2) 주택도시기금의 재원 운용방식 분석

주택도시기금은 사업자의 주택 건설, 수요자의 주택 구입 및 전세자금 마련 등에 필요한 자금을 융자함에 있어 전반적으로 시중금리보다는 낮지만 기금의 재원조달금리보다는 높은 금리를 설정하고 있다.

일례로 2020년의 경우 무주택 서민의 주택 구입자금을 융자하는 디딤돌대출과 전세자금을 융자하는 버팀목대출의 금리는 인하 이전까지는 청약저축금리 대비 최대 1.35%p, 1.1%p 높았으며, 기준금리 인하 등에 따라 금리가 각각 1.85~2.4%, 1.8~2.4%로 인하되어 2021년까지 유지되었는데, 이는 같은 기간의 국민주택채권과 청약저축금리 1.0%, 1.8% 대비 여전히 높은 수준이었다.

또한 2022년부터 2023년 8월까지의 디딤돌대출과 버팀목대출의 금리는 각각 2.15~3.0%, 1.8~2.4%로, 같은 기간의 국민주택채권과 청약저축 금리 대비 높은 수준을 유지하였다. 국토교통부는 2023년 8월 청약저축의 금리를 2.1%에서 2.8%로 인상하였으나, 디딤돌대출과 버팀목대출의 금리 역시 0.3%p씩 인상하여 청약저축금리는 버팀목대출보다는 낮지만 디딤돌대출 금리의 중간 수준이 될 예정이다.

[2020~2023년 주택도시기금의 자금조달금리 및 주택구입·전세자금대출 금리 비교]

(단위: %)

구분	2020	2021	2022	2023
국민주택채권	1.00		1.00→1.30 (11월 인상)	1.30
청약저축	1.80		1.80→2.10 (11월 인상)	2.10→2.80 (8월 인상)
디딤돌대출 (주택구입)	2.0~3.15→ 1.95~2.7→ 1.85~2.4	1.85~2.4→ 2.0~2.75	2.00~2.75→ 2.15~3.0	2.15~3.0→ 2.45~3.3
버팀목대출 (전세자금)	2.3~2.9→ 2.1~2.7→ 1.8~2.4	1.8~2.4	1.8~2.4	1.8~2.4→ 2.1~2.7

주: 1. 청약저축 금리는 최대 기준
2. 국민주택채권 금리는 발행금리 기준
3. 디딤돌대출과 버팀목대출의 금리는 일반 기준이며, 상환기간, 소득수준 등에 따라 금리가 차등 적용됨

자료: 국토교통부 자료 등을 바탕으로 재작성

정리하면, 주택도시기금은 국민주택채권과 청약저축을 통해 국민으로부터 저리로 자금을 조달하되, 해당 자금을 국민에게 융자 시 상대적으로 높은 금리를 설정하여 왔는데,[9] 공공주택사업자, 민간임대사업자 등에 대해서는 국민보다 낮은 융자금리를 설정하는 경우도 있다.

예를 들어 2022~2023년 주택도시기금은 한국토지주택공사 등 공공주택사업자의 공공임대주택 건설비용을 융자 시 1.0~1.8%의 금리를 적용하였으며, 민간임대사업자의 주택담보대출 대환에 필요한 비용을 융자하는 집주인임대주택 상품(융자형)에 대해서는 2022년에는 1.5%, 2023년에는 2.5%(조건부 1.5%)[10]의 금리를 적용하였다. 또한 민간임대사업자의 임대주택 건설·매입 등에 필요한 비용을 융자함에 있어서는 1.5~4.0%의 금리를 설정하였다.

[2022~2023년 주택도시기금의 주택구입·전세자금(융자)과 타 상품 간 금리비교]

(단위: %)

자금종류	대상	2022	2023
공공임대주택 (국민·영구·행복·통합공공임대·다가구매입임대)	공공주택사업자 (한국토지주택공사, 지자체 지방공사 등)	1.0~1.8	1.0~1.8
집주인임대주택 (융자형)	민간임대사업자	1.5	2.5 (1.5)
민간임대주택 건설, 매입 등	민간임대사업자	1.5~4.0	1.5~4.0
디딤돌대출 (주택구입)	국민	2.00~2.75→ 2.15~3.0	2.15~3.0→ 2.45~3.3
버팀목대출 (전세자금)	국민	1.8~2.4	1.8~2.4→ 2.1~2.7

주: 1. 집주인임대주택(융자형) 금리는 2023년부터 청년 등 1순위자가 입주할 경우 1.5%의 금리를 적용함
2. 디딤돌대출과 버팀목대출의 금리는 일반 기준이며, 상환기간, 소득수준 등에 따라 금리가 차등 적용됨
3. 2023년은 8월 기준

자료: 국토교통부 자료 등을 바탕으로 재작성

9) 다만 주택도시기금은 신혼부부, 다자녀, 청약저축 장기가입 등에 대해서 우대금리를 적용하고 있으며, 앞서 살펴본 디딤돌대출과 버팀목대출의 금리는 우대금리를 적용하지 않은 경우를 가정한 것으로, 실제 적용금리는 일부 낮아질 수 있다.

10) 2.5%의 금리를 적용하되, 청년, 신혼부부 등이 입주할 경우 1.5%의 금리를 적용한다.

즉, 국민을 대상으로 하는 디딤돌 · 버팀목대출의 최저금리가 공공주택사업자와 민간임대사업자에 대한 최저금리보다 높게 설정되어 있는데, 이는 사업자의 적극적인 주택공급을 유도하고, 고금리 설정에 따른 비용전가[11] 등의 부작용을 방지하기 위한 취지로 보인다.

그런데 집주인임대주택(융자형)의 경우 2022년 3월 민간임대사업자에 대한 대출한도(30억원)가 설정되기 이전까지 소수의 사업자에게 대규모의 대출이 이루어져 1개 업체에 최대 170억 1,600만원의 대출이 이루어진 바 있으며, 이처럼 특정 업체에 대한 저리의 대출은 형평성 측면에서 문제를 야기할 수 있다.[12]

또한 사업자에게 융자되는 재원은 궁극적으로 국민으로부터 저리로 조달된 것이라는 점, 민간임대사업자 대상 융자 시 공공성 확보를 위한 조건[13]을 설정하지 않는 경우도 있다는 점, 주택도시기금의 목적이 국민의 주거복지 증진이라는 점 등을 고려할 때 국민에 대한 최저금리가 민간임대사업자에게 적용되는 최저금리보다 높게 설정되는 것은 적절하지 않은 측면이 있다.

따라서 국토교통부는 국민을 대상으로 하는 조달금리와 운용금리의 격차가 지나치게 확대되지 않도록 하여 국민의 부담[14]을 최소화할 필요가 있으며, 민간임대사업자에 대한 융자 시 적정 금리를 설정하고 공공성 확보를 위한 일정한 조건을 두는 방안을 검토할 필요가 있다.

---

11) 고금리를 적용할 경우 공공주택사업자, 민간임대사업자의 건설비용 증가로 이어질 수 있으며, 이는 높은 수준의 임대료 책정으로 이어져 결과적으로 국민의 주거비용 증가로 이어질 수 있다.

12) 집주인임대주택(융자형)은 민간임대사업자의 주택담보대출 대환에 필요한 재원을 대출해주는 대신 청년, 신혼부부, 고령자 등을 대상으로 우선공급하도록 하고 있는데, 2022년 기준 운영중인 16,585호 중 37.9%에 해당하는 6,286호만 우선공급대상자에게 임대되어 있는 상황이다.

13) 일례로 주택도시기금의 민간임대(융자) 사업에 따른 장기임대 사업은 임대료 인상제한, 주변 시세 대비 임대료 제한, 주거취약계층 의무입주 등의 조건을 설정하지 않고 사업자에게 융자하고 있다.

14) 특히 국민주택채권의 경우 국민이 부동산 거래 시 의무적으로 매입해야 하는 첨가소화채권으로, 일반적으로 구입 즉시 매도하고 있는데, 표면금리가 2015년부터 1% 대를 유지되고 있는 반면 최근 지속된 금리 인상으로 인해 매도 시 적용되는 할인율(시중금리 반영)이 높아짐에 따라 국민주택채권을 의무매입하는 국민의 부담이 과거 대비 증가한 상황이다.

2 주택도시기금의 공자기금 예탁 및 일반회계 전입금 관련 분석

공공자금관리기금(총괄계정) 예탁사업[1]은 주택도시기금의 여유자금을 공공자금관리기금(총괄계정)에 예탁하는 것으로, 동 사업의 2024년도 계획안은 전년 대비 4조 3,218억 500만원 감액된 10조 236억 9,200만원이 편성되었다.

[2024년도 공공자금관리기금(총괄계정) 예탁사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 계획		2024 계획안(B)	증감	
		당초(A)	수정		B-A	(B-A)/A
공공자금관리기금 (총괄계정) 예탁	15,077,132	14,345,497	14,345,497	10,023,692	△4,321,805	△30.1

자료: 국토교통부

일반회계 전입금 사업[2]은 일반회계로부터 주택도시기금의 공공임대주택 공급, 이차보전 등에 필요한 재원을 전입받는 것으로, 2024년도 계획안은 전년 대비 1조 2,710억 2,900만원 감액된 3조 3,059억 8,200만원이 편성되었다.

[2024년도 일반회계 전입금 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 계획		2024 계획안(B)	증감	
		당초(A)	수정		B-A	(B-A)/A
일반회계 전입금	4,278,137	4,558,870	4,558,870	3,305,982	△1,271,029	△27.9

자료: 국토교통부

이규민 예산분석관(dlrbals90@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 주택도시기금(주택계정) 9003-910

2) 코드: 주택도시기금(주택계정) 91-911

2-1. 공공자금관리기금 예탁 관련 분석

가. 현 황

공자기금은 각 회계 · 기금으로부터 예수받은 여유자금을 재원이 부족한 회계 · 기금에 예탁하여 전체적인 여유재원을 효율적으로 활용하는 기능을 수행하고 있으며, 2020~2024년 5년간 주택도시기금의 공자기금 예탁규모는 8.4~15.1조원 수준이다.

[2020~2024년 주택도시기금의 공자기금 예탁 현황]

(단위: 조원, %)

구분	2020	2021	2022	2023	2024
예탁액	11.5	9.4	15.1	8.3	10.0
예탁금리	0.93	1.38	3.18	3.51	-

자료: 국토교통부 제출자료 등을 바탕으로 재작성

나. 분석의견

주택도시기금의 여유자금 규모가 다른 사업성 기금 대비 큰 상황으로, 회계 · 기금 간 여유자금의 효율적인 활용, 국가채무 관리 등을 위하여 여유자금 소요에 대한 면밀한 검토 하에 주택도시기금의 공자기금 예탁규모 확대를 검토할 필요가 있다.

주택도시기금의 최근 5년간 여유자금 비중을 살펴보면 2020년 33.1%에서 2021년 40.5%로 증가한 이후 2022년 부동산경기 악화로 25%까지 감소하였다가 2023~2024년은 27~28% 수준을 유지하고 있다.

[2020~2024년 주택도시기금 지출 대비 여유자금 현황]

(단위: 억원, %)

구분	2020	2021	2022	2023	2024
총계(A)	1,003,031	1,169,141	1,080,022	1,055,355	1,053,952
총지출	288,289	333,877	318,113	332,895	372,813
차입금원금상환	263,000	258,055	334,825	276,237	290,303
내부지출	119,838	103,436	157,581	149,594	103,044
여유자금 운용(B)	331,904	473,773	269,503	296,630	287,792
여유자금 비중(A/B)	33.1	40.5	25.0	28.1	27.3

자료: 국토교통부 제출자료 등을 바탕으로 재작성

여유자금의 규모와 비중이 과거 대비 감소한 상황이긴 하나, 다른 사업성 기금과 비교할 때 여전히 높은 측면이 있다. 구체적으로, 주택도시기금을 포함한 전체 49개 사업성 기금의 총계, 총지출, 여유자금[3] 규모는 각각 182.5조원, 80.9조원. 43.0조원, 총계 대비 여유자금의 비중은 23.57%, 총지출 대비 여유자금의 비중은 53.19%이다. 주택도시기금의 총계, 총지출, 여유자금 규모는 각각 105.4조원, 37.3조원, 28.8조원 수준이며, 총계 대비 여유자금의 비중은 27.31%, 총지출 대비 여유자금의 비중은 77.19%이다.

즉, 총계 대비 여유자금의 비중은 전체 사업성 기금과 주택도시기금의 차이가 4%p 이하이나 실제 사업비 지출규모와 연관성이 높은 총지출 대비 여유자금의 비중은 전체 사업성 기금 대비 주택도시기금이 24%p 높고, 주택도시기금은 전체 사업성 기금 중에서 가장 많은 여유자금을 보유하고 있으며, 총지출 대비 여유자금의 비중은 12번째로 높다.

[전체 사업성 기금의 2024년도 계획안 기준 총계·총지출·여유자금 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	총계	총지출	여유자금	여유자금 비중 (총계 대비)	여유자금 비중 (총지출 대비)
사업성 기금 전체(A)	182,522,597	80,888,061	43,028,035	23.57	53.19
주택도시기금(B)	105,395,180	37,281,327	28,779,151	27.31	77.19
주택도시기금 비중 (B/A)	57.7	46.1	66.9	-	-
주택도시기금 순위	1위	1위	1위	20위	12위

자료: 디지털예산회계시스템을 바탕으로 재작성

3) 통화 · 비통화금융기관 예치 등의 사업으로 구성된 9700번대 프로그램을 의미한다.

전체 사업성 기금 중에서 주택도시기금의 규모가 가장 크기 때문에 주택도시기금을 제외한 나머지 사업성 기금과 주택도시기금을 비교해볼 필요도 있다. 나머지 사업성 기금의 여유자금 비중은 총계 대비 18.47%, 총지출 대비 32.68%로, 주택도시기금 대비 각각 8.84%p, 44.51%p 적다.

[주택도시기금과 나머지 사업성 기금의 2024년도 계획안 기준 총계·총지출·여유자금 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	총계	총지출	여유자금	여유자금 비중 (총계 대비)	여유자금 비중 (총지출 대비)
사업성 기금 (주택도시기금 제외)	77,127,417	43,606,734	14,248,884	18.47	32.68
주택도시기금	105,395,180	37,281,327	28,779,151	27.31	77.19

자료: 디지털예산회계시스템을 바탕으로 재작성

주택도시기금의 규모가 다른 사업성 기금 대비 큰 편이라는 점을 감안하여 총지출 규모가 1조원 이상인 사업성 기금 10개와 주택도시기금을 비교하면, 주택도시기금을 제외하면 여유자금의 규모가 1조원이 넘는 기금은 없다. 또한 총지출 대비 여유자금의 비중이 94.91%인 국유재산관리관리기금 다음으로 주택도시기금의 여유자금 비중이 높다.

[2024년도 계획안 기준 총지출 1조원 이상인 사업성 기금 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	총계	총지출	여유자금	여유자금 비중 (총계 대비)	여유자금 비중 (총지출 대비)
주택도시기금	105,395,180	37,281,327	28,779,151	27.31	77.19
관광진흥개발기금	1,622,181	1,162,238	283,159	17.46	24.36
국민건강증진기금	4,558,131	3,614,398	253,692	5.57	7.02
국민체육진흥기금	3,405,115	1,676,469	983,957	28.90	58.69
국유재산관리기금	3,270,503	1,036,609	983,894	30.08	94.91
기후대응기금	2,415,844	2,286,923	100,293	4.15	4.39
농산물가격안정기금	2,394,770	2,140,414	238,426	9.96	11.14
농업·농촌공익기능 증진직접지불기금	3,019,399	2,909,217	110,182	3.65	3.79
농지관리기금	4,006,330	2,021,720	812,813	20.29	40.20

(단위: 백만원, %)

구분	총계	총지출	여유자금	여유자금 비중 (총계 대비)	여유자금 비중 (총지출 대비)
대외경제협력기금	2,208,746	2,093,789	58,416	2.64	2.79
전력산업기반기금	4,501,041	2,057,146	836,519	18.59	40.66

주: 여유자금 운용이 없는 소상공인시장진흥기금, 중소벤처기업창업및진흥기금은 제외함
자료: 디지털예산회계시스템을 바탕으로 재작성

2022년 재무제표 기준으로 주택도시기금의 자본은 31.7조원이며 자본 중 임의적립금, 전기잉여금 등을 의미하는 적립금및잉여금은 31.3조원 수준이다. 그런데 「2024년도 기금운용계획안 첨부서류」에 따르면 국토교통부는 주택도시기금의 자본이 2023년 36.4조원, 2024년 40.1조원으로, 자본 중 적립금및잉여금은 각각 35.5조원, 38.5조원으로 증가할 것으로 예상하고 있어 기금의 적립금 및 잉여금이 증가하게 된다는 점도 감안할 필요가 있다.

[주택도시기금의 재무제표]

(단위: 조원)

구분	2022	2023	2024	구성항목
자산	220.8	236.5	250.4	주택도시기금의 현금, 투자자산(융자·출자금 등) 등
부채	189.1	200.1	210.4	국민주택채권, 청약저축 등
자본 (적립금및잉여금)	31.7 (31.3)	36.4 (35.5)	40.1 (38.5)	적립금및잉여금, 투자증권평가손익 등

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

결과적으로, 주택도시기금의 여유자금 규모 및 비중이 다른 사업성 기금 대비 큰 편이며, 적립금및잉여금 역시 증가하게 된다는 점에서 현재 10조원 수준으로 계획되어 있는 주택도시기금의 공자기금 예탁규모를 확대하는 방안을 검토할 필요가 있다.

공자기금 예탁 시 「공공자금관리기금의 예수·예탁 및 융자조건 결정기준」[4]에 따라 국고채 이자율과 유사한 수준의 이자를 안정적으로 얻을 수 있는데, 기준금리 인상으로 인해 국고채 이자율이 상승하여 공자기금 예탁에 따른 기대이익이 상승하였다는 점은 공자기금 예탁의 장점으로 볼 수 있다. 또한 국가 전체 측면에서는 공자기금 재원 확보를 통해 재원이 부족한 회계 · 기금으로 재원을 공급하고, 국가채무 증가[5]를 방지할 수 있다는 장점도 있다.[6]

다만 주택도시기금이 여유자금을 추가적으로 공자기금에 예탁할 경우 예탁기간 동안 유동성이 제약될 수 있어 예상하지 못한 지출소요의 발생가능성 역시 검토할 필요가 있다. 주택도시기금의 여유자금은 청약저축 해지 증가에 따른 상환 등 예상하지 못한 지출, 연기금투자풀 예치 등을 통한 수익 창출 등에 활용되며 기금의 수입여건 악화 시 대응재원으로도 사용되기 때문이다.

실제로 2022년의 경우 부동산경기 악화, 기준금리 인상 등으로 인해 주택도시기금의 주요 수입원인 국민주택채권 발행액이 전년 18.8조원에서 14.4조원으로, 청약저축 납입액이 전년 23.1조원에서 18.3조원으로 감소하였다. 또한 예금금리와 청약저축 금리차 확대 등으로 인한 청약저축 해지 증가로 청약저축 원금상환규모는 당초 계획한 15조원 대비 19조원으로 증가하였다. 이에 주택도시기금의 여유자금 운용규모는 2021년 47.4조원 대비 2022년 26.9조원 수준으로 감소한 바 있다.

---

4) 제3조(관리기금의 총괄계정의 예수금리) ① 관리기금의 총괄계정(이하 "총괄계정"이라 한다)이 제2조제1항의 규정에 따라 예수받는 예수금에 대한 예수금리는 국고채권 발행금리를 평균하여 산출한 금리로 한다.
② 제1항의 규정에 의한 금리는 예수일이 속하는 분기의 전전분기 종료월 21일부터 전분기 종료월 20일(해당일이 공휴일인 경우 전일)까지 입찰을 통해 발행하는 국고채권의 낙찰금리를 평균하여 산출한다. 다만, 국고채권 금리의 급변동 등으로 인하여 기획재정부장관이 별도의 금리적용이 필요하다고 인정하는 경우에는 예외로 할 수 있다.
③ 총괄계정이 제2조제2항의 규정에 따라 예수받는 예수금에 대한 금리는 다음 각 호의 금리 범위내에서 시중금리를 고려하여 기획재정부장관이 정한다.
1. 예수기간 3년 초과 7년 미만 : 예수일 직전에 입찰로 발행된 5년만기 국고채권 낙찰금리
2. 예수기간 3년 이하 : 예수일 직전에 입찰로 발행된 3년만기 국고채권 낙찰금리

5) GDP 대비 국가채무는 2019년 37.6%에서 2022년 49.4%(1,067.7조원)로 증가한 상황이며, 2023년 50.4%(1,134.4조원)를 기록할 예정이다.

6) 공자기금이 회계· 기금에 대한 예탁재원 확보를 위하여 국고채를 발행하는 경우 국가채무가 증가하나, 다른 회계· 기금으로부터 예수받은 재원을 예탁재원으로 활용할 경우 국고채 발행량을 줄일 수 있기 때문이다.

그런데 이와 관련해서는 국토교통부가 청약저축 금리를 2023년 8월 최대 2.1%에서 2.8%로 0.7%p 인상하였다는 점, 미국의 추가적인 기준금리 상승과 같은 불확실성이 일부 존재하는 상황이나 부동산시장의 개선 흐름이 나타나고 있다는 점[7], 일부 연구기관의 경우 주택거래량의 증가세, 가격 상승세 등을 바탕으로 시장의 회복을 전망하고 있다는 점[8] 등을 고려할 필요가 있다.

지금까지의 논의를 정리하면, 주택도시기금의 경우 여유자금 운용규모가 과거 대비 감소하였으나 여전히 다른 사업성 기금 대비 여유자금의 규모, 비중이 높은 상황이라는 점, 공자기금 예탁에 따른 기대이익이 과거 대비 상승하였다는 점, 여유자금의 효율적 활용을 통해 국가채무의 증가를 최소화할 필요가 있다는 점 등을 고려할 때 부동산시장에 대한 면밀한 모니터링 하에 여유자금 지출소요를 분석하고 현재 10조원 수준으로 계획되어 있는 공자기금 예탁규모를 확대하는 방안을 검토할 필요가 있다.

7) 전국주택 매매거래량(만건, 신고일): 23.1월 2.6 → 2월 4.1 → 3월 5.2 → 4월 4.8 → 5월 5.5 → 6월 5.3
한국부동산원 전국 공동주택 매매 실거래가격지수(전월대비, %): 23.1월 △0.5 → 2월 0.9 → 3월 0.7 → 4월 0.7 → 5월 0.5 → 6월 0.8 → 7월 0.3

8) 대한건설정책연구원,「2023년 8월 주택시장 동향」

2-2. 일반회계 전입금 관련 분석

가. 현 황

국토교통부는 일반회계 전입금을 통해 주택도시기금의 총지출 중 출자, 주택구입 · 전세자금대출 이차보전 등과 같이 회수가 어려운 지출을 보전하고 있다고 설명하고 있으며, 이에 따르면 일반회계 전입금은 주택도시기금의 총지출 중 일반회계가 부담하는 부분으로 볼 수 있다.

동 전입금은 주택도시기금의 출자 및 이차보전 사업의 규모, 재정여건 등에 따라 변동되어 왔으며, 2024년 주택도시기금의 총지출(37조 2,813억원) 대비 비중은 8.87%이다.

[2020~2024년 주택도시기금 총지출 대비 일반회계 전입금의 비중]

(단위: %)

구분	2020	2021	2022	2023	2024
총지출 대비	8.41	10.76	13.45	13.69	8.87

자료: 국토교통부 제출자료 등을 바탕으로 재작성

[2020~2024년 주택도시기금 수입 및 지출 총계]

(단위: 억원, %)

구 분		2020	2021	2022	2023	2024	연평균 증가율
총계		1,003,031	1,169,141	1,080,022	1,055,355	1,053,952	1.25
수입	일반회계전입금	24,240	35,936	42,781	45,589	33,060	8.07
	복권기금	5,504	5,504	5,504	4,500	4,500	△4.91
	청약저축	211,701	231,384	183,139	215,053	217,500	0.68
	국민주택채권	187,046	188,045	144,455	160,000	160,000	△3.83
	융자원리금회수	175,117	170,652	140,994	210,389	225,997	6.58
	예탁금회수 등	85,521	116,001	96,323	152,371	148,780	14.85

이규민 예산분석관(dlrbals90@assembly.go.kr, 6788-4623)

(단위: 억원, %)

	계정간 전입금	4,572	9,020	5,907	5,380	1,511	△24.18
	여유자금회수	305,644	407,801	453,590	253,020	253,523	△4.57
	기타수입	3,686	4,798	14,230	9,053	9,081	25.28
지출	총지출	288,289	333,877	318,113	332,895	372,813	6.64
	차입금원금상환	263,000	258,055	334,825	276,237	290,303	2.50
	내부지출	119,838	103,436	157,581	149,594	103,044	△3.70
	여유자금운용	331,904	473,773	269,503	296,630	287,792	△3.50

주: 2020~2022년은 결산, 2023년은 수정계획액, 2024년은 계획안 기준
자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

나. 분석의견

공공임대주택 출자의 경우 사업승인 및 착공 지연 등으로 인해 실제 출자 소요가 계획 대비 과소하게 나타날 수 있다는 점, 일반회계 전입금의 조달여건이 긍정적이지 않다는 점 등을 감안할 때 주택도시기금으로의 일반회계 전입금 적정 규모를 재검토할 필요가 있다.

주택도시기금으로의 일반회계 전입금은 공공임대주택 출자 등 회수가 어려운 지출을 일반회계 재원을 통해 보전하는 목적으로 집행되고 있는데, 공공임대주택의 경우 사업승인 · 착공 지연 등으로 인해 출자 소요가 계획 대비 과소하게 발생할 수 있다.

이를 구체적으로 살펴보면, 현재 국토교통부는 사업승인, 착공, 준공 등의 절차로 진행되는 건설형 공공임대주택의 경우 단계적으로 출자를 실시하고 있다. 총 지원금을 사업승인 시 20%, 사업승인 익년도 25%, 착공 시 25%, 준공 시 30%로 나누어 출자하는데, 사업승인이 지연되는 경우 사업승인 익년도분에 대한 출자 소요가 예상 대비 감소할 수 있다.

일례로 공공임대주택의 유형 중 하나인 통합공공임대의 사업승인실적을 살펴보면, 2021년 사업승인물량은 계획물량을 소폭 초과하는 4,098호였으나, 2022년에

는 당초 계획물량 71,155호의 11.3%에 해당하는 8,102호에 그쳤으며, 2023년의 경우 국토교통부는 사업승인 35,171호를 목표로 하고 있으나 7월 기준 사업승인물량은 2,561호 수준이다.

[2021~2023년 통합공공임대주택 사업승인 현황]

(단위: 호)

구분	계획물량(A)	실제물량(B)	차이(B-A)
2021	4,000	4,098	98
2022	71,155	8,102	△63,053
2023.7	35,171	2,561	△32,610

주: 계획물량은 당초계획 기준이며, 2023년 실제물량은 2023년 7월 기준
자료: 국토교통부

이와 관련하여 사업승인이 연말에 주로 진행된다는 점을 고려할 필요가 있으나, 평균 하반기 사업승인 비중은 67.7% 수준인 반면 2023년 7월 기준으로 통합공공임대주택의 사업승인 진도율은 7.3%에 그치고 있어, 평균적인 하반기 사업승인실적을 고려할 때 일부 물량의 경우 사업승인이 이루어지지 않을 가능성이 존재한다.

[2018~2023년 건설형 공적임대주택 사업승인 실적]

(단위: 만 호, %)

연도	사업승인		상반기 사업승인	하반기 사업승인 (B)	하반기 사업승인 비중(B/A)
	계획물량 (A)	실제물량			
'18년	6.17	6.41	1.46	4.95	80.2
'19년	5.91	5.67	1.24	4.43	75.0
'20년	5.85	4.87	0.81	4.06	69.4
'21년	0.40	0.41	-	0.41	102.5
'22년	7.12	0.81	0.10	0.71	11.3
평균	5.09	3.63	0.72	2.91	67.7

주: 2018~2020년은 기존 건설형 공적임대주택(영구·국민·행복 등), 2021~2022년은 신규 건설형 공적임대주택(통합공공임대주택) 기준으로 작성
자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

결국 사업승인이 계획 대비 미달할 경우 2024년도 계획안에 편성된 사업승인 익년도 출자분(25%)의 집행 역시 어려워질 수 있으며, 이는 출자 보전을 위한 일반회계 전입금의 실제 소요에도 영향을 미칠 수 있다.

또한 사업승인 이후 토지보상, 인허가 등의 지연으로 착공이 연기될 경우 출자 소요가 감소하여 일반회계 전입금의 실제 소요에도 영향을 미칠 수 있다. 예를 들어 2022년 기준 건설형 공공임대주택 중 사업승인을 받고 3년 이상 미착공한 물량은 1만 8,592호이며, 사업승인 및 토지매입이 이루어졌음에도 3년 이상 미착공한 물량은 1만 8,542호에 달하고 있다. 그 결과 국토교통부가 2022년까지 사업승인 후 미착공된 물량에 대해서 지금까지 한국토지주택공사에 출자한 금액은 1.2조원 수준이다.

[2022년 말 기준 건설형 공공임대주택 유형별 사업승인물량 중 미착공물량(LH)]

(단위: 호)

유형	합계	사업승인연도					사업승인 후 3년 이상 경과된 물량
		~2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	
사업승인 이후 미착공	60,832	11,847	6,745	9,400	16,032	16,808	18,592
사업승인 및 토지매입 이후 미착공	53,040	11,847	6,695	9,220	13,585	11,693	18,542

자료: 한국토지주택공사

한편, **'1. 주택도시기금의 자금조달 및 운영방식 분석'**에서 검토한 바와 같이 주택도시기금은 국민주택채권, 청약저축 등을 통해 저리로 자금을 조달하고 있는데, 이와 별도로 주택도시기금으로 일반회계 재원을 전입시키기에는 일반회계 전입금의 조달 여건이 긍정적이지 않다는 점도 고려할 필요가 있다.

일반회계의 재원은 당해연도의 세입으로 충당하되 부족분은 국고채 발행을 통해 마련하는데 국고채 금리 측면에서 조달여건을 검토하면, 한국은행의 기준금리 인상 등으로 인하여 국고채 금리는 2018년 2% 대에서 2022년 3% 대로 상승하였으며 2023년 9월 기준으로는 3.52%이다.

[2018~2023년 국고채 조달금리 현황]

(단위: %)

구분	2018	2019	2020	2021	2022	2023.9
국고채 조달금리(평균)	2.43	1.68	1.38	1.79	3.17	3.52

자료: 「기획재정부 월간 재정동향」 등을 바탕으로 재작성

그런데 2023년 9월 FOMC 결과 미국의 기준금리가 연내에 추가적으로 인상되거나 2024~2025년까지도 높은 수준을 유지할 것으로 예상됨에 따라[1] 국고채 금리가 2024년에도 높은 수준을 유지할 수 있다. 이에 주택도시기금이 국민주택채권, 청약저축 등을 통해 저리로 자금을 조달하고 있는 상황에서 동 기금에 대한 재정적 지원을 위하여 별도로 높은 금리의 국고채를 발행하는 것에 대해서는 신중한 접근이 필요하다고 판단된다.

이외에도 주택도시기금으로의 일반회계 전입금을 조달하기 위하여 국고채를 발행할 경우 국가채무 역시 증가하게 되는데, 코로나19 대응을 위한 확장적 재정정책 등의 영향으로 인해 GDP 대비 국가채무는 2019년 37.6%에서 2022년 49.4%(1,067.7조원)로 증가한 상황이며, 2023년 50.4%(1,134.4조원)[2]에 달하게 된다는 점도 감안할 필요가 있다.

결과적으로, 사업승인 · 착공 지연 등으로 인해 공공임대주택 출자 소요가 예상 대비 적게 발생하여 일반회계 전입금을 통한 재원 보전 필요성 역시 감소할 수 있다는 점, 일반회계 전입금의 조달여건 역시 긍정적이지 않다는 점을 종합적으로 고려할 때 주택도시기금으로의 일반회계 전입금 규모에 대한 재검토가 필요하다고 판단된다.[3]

---

1) 국제금융센터의 「9월 FOMC 회의결과 및 평가」에 따르면 2023년 9월 미국 FOMC는 기준금리는 5.25~5.50%로 동결하였으나 2023년 연말 기준금리 전망치(중간값)는 5.625%로 0.25%p 추가인상을 전망하였으며, 2024년말과 2025년말 전망치는 5.125%, 3.875%로 과거 대비 0.50%p 상향되었다.

2) 2022년은 결산 기준, 2023년은 정부의 「2023~2027 국가재정운용계획」 기준

3) 참고로 감사원 역시 2022회계연도 결산검사결과 보고에서 주택도시기금을 여유재원이 과다함에도 일반회계로부터 전입을 받는 기금으로 분석하며, 재원이 부족한 다른 회계나 기금의 상황 등을 종합적으로 고려하여 주택도시기금에 향후 지원될 일반회계 재원을 일시적으로 중단하거나 전입금의 규모를 합리적으로 조정할 필요가 있다는 의견을 제시한 바 있다.

3 주택구입 · 전세자금(융자) 사업의 지원기준 관련 검토 필요사항

가. 현 황

주택구입 · 전세자금(융자) 사업[1]은 소득 · 자산 등의 요건을 충족하는 무주택자를 대상으로 주택구입, 전·월세입주 등에 필요한 자금의 일부를 융자를 통해 지원하는 것으로, 동 사업의 2024년도 계획안은 전년 당초계획액 대비 1조 9,844억 7,300만원 증액된 12조 3,645억원이 편성되었다.

[2024년도 주택구입 · 전세자금(융자)사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 계획		2024 계획안(B)	증감	
		당초(A)	수정		B-A	(B-A)/A
주택구입·전세자금(융자)	8,521,691	10,380,027	11,316,427	12,364,500	1,984,473	19.1

자료: 국토교통부

국토교통부는 동 사업을 통해 주택구입자금을 융자하는 디딤돌대출, 전세보증금을 융자하는 버팀목대출 등을 제공하고 있으며, 2024년부터는 무주택 출산가구를 대상으로는 소득요건을 완화하고 대출한도를 인상하는 신생아특례대출을 실시할 예정이다.

신생아특례대출은 연소득 1.3억원 이하 무주택자를 대상으로 하며, 대상주택(주택가액 9억원 이하, 전세보증금 5억원 이하), 대출한도(주택구입 5억원, 전세보증금 3억원)는 기존 대출상품보다 완화된다. 또한 신생아특례대출은 대출신청일 기준 2년 이내에 아이를 낳은 가구로서 2023년 출산가구부터 적용된다.

이규민 예산분석관(dlrbals90@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 주택도시기금(주택계정) 1231-401

[주택구입 · 전세자금 대출 개요]

(단위: 억원, %)

구분	구입자금 대출(디딤돌대출)		전세자금 대출(버팀목대출)	
	기존	특례	기존	특례
소득	8.5천만원	1.3억원 이하	7.5천만원	1.3억원 이하
자산	5.06억원 이하	5.06억원 이하	3.61억원 이하	3.61억원 이하
대상주택	주택가액 6억원 이하	주택가액 9억원 이하	(보증금) 수도권 4억원, 지방 3억원 이하	(보증금) 수도권 5억원, 지방 4억원 이하
대출한도	4억원	5억원	3억원	3억원
소득별 금리	2.15~3.55	(8.5천만원 이하) 1.6~2.7 (1.3억원 이하) 2.7~3.3	1.5~2.9	(7.5천만원 이하) 1.1~2.3 (1.3억원 이하) 2.3~3.0
주택요건	무주택자			

주: 특례대출의 소득별 금리는 자녀 1인 기준이며, 1자녀 추가 출산 시 0.2%p 우대금리 적용
자료: 국토교통부

나. 분석의견

출산 여부를 기준으로 신생아특례대출을 지원할 경우 혼인신고를 하지 않고 출산한 유주택자 부부 역시 신생아특례대출의 지원대상에 포함되는 등의 부작용이 우려되므로, 무주택자의 내집마련 및 출산율 제고라는 사업목적 달성을 위해 사업추진과정에서 나타날 수 있는 부작용을 사전에 검토하고 이를 최소화할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있다.

주택구입 · 전세자금(융자) 사업의 경우 신생아를 출산한 무주택자를 대상으로 소득기준을 완화하는 신생아특례대출을 새롭게 추진하는 것이 가장 큰 특징으로, 국토교통부는 2024년 주택구입자금 대출소요 34.9조원 중 26.6조원이 신생아특례대출로 소요될 것으로 예상하고 있으며, 전 · 월세자금 대출소요 22조원 중 7.6조원이 신생아특례대출, 전세사기피해가구 임차보증금대출 등에 소진될 것으로 판단하고 있다.

이에 따라 국토교통부는 동 사업을 통해 주택 구입자금 8조 7,670억원, 전월세자금 3조 5,975억원을 직접 융자하는 한편, 그 외의 대출소요에 대해서는 시중은

행을 통해 대응하되 이차보전 지원사업을 통해 직접 융자와 동일한 수준의 금리 적용이 이루어지도록 할 계획이다.

[2024년도 주택구입 · 전세자금(융자)사업 계획안 편성 현황]

(단위: 백만원)

구분	2024년도 계획안	계획안 산출근거
주택구입자금	8,767,000	○ 최근 5개년 평균 대출실적 및 신생아특례 33.8조원, 신혼희망타운 1.2조 등 반영하여 총 35.0조원의 구입자금 소요 예상
전월세자금	3,597,500	○ 최근 3개년 전·월세자금 대출실적 추이, 전세피해 임차인 대출 증가, 비정상거처 대출 공급 규모 등을 고려하여 총 22.0조원의 전·월세자금 소요 예상 - 전·월세자금 공급액 22.0조원 중 신생아 특례, 전세사기 피해 가구 등 임차보증금 대출 18.4조원은 은행재원을 활용하고 기금 예산은 3.6조원 편성

자료: 국토교통부

신생아특례대출을 기존대출상품과 비교할 경우 소득요건이 상향되고 출산가구를 대상으로 하며, 이는 소득요건 상향을 통해 지원대상을 확대하되 실제로 아이를 출산한 가구로 지원대상을 한정하려는 취지로 판단된다.

현재 국토교통부는 연소득을 부부의 근로 · 연금소득 등 모든 종합소득(세전)을 합산하여 산정하도록 하고, 소득발생기간이 12개월 미만인 경우 1년 기준으로 환산하도록 정하고 있다. 또한 자산소득은 부부의 부동산, 일반자산, 자동차 등에서 부채를 차감하여 산정하도록 하고 있으며, 자산기준 5.06억원은 통계청의 가계금융복지조사에 따른 소득 5분위별 자산 및 부채현황 중 소득 4분위 가구의 평균값 이하로 설정한 것이라는 입장이다.

2022년 가계금융복지조사[2]에 따르면 소득 5분위 가구의 월평균 소득은 1분위 1,323만원, 2분위 3,080만원, 3분위 5,036만원, 4분위 7,649만원, 5분위 1억 4,973만원으로[3], 신생아특례대출의 연소득 상한선 1.3억원은 4분위 가구의 평균값

2) 동 조사에 따른 가구소득은 근로 · 사업 · 연금소득 등을 포함한다.

3) 2022년 가계금융복지조사는 2021년 가구소득을 조사한 것이기 때문에 가장 최근 가구소득을 조사한 통계청의 2023년 2분기 가계동향조사를 살펴보면 소득 5분위 가구별 월평균 소득은 1분위 111.7만원, 2분위 264.5만원, 3분위 409.6만원, 4분위 596.6만원, 5분위 1013.8만원이다. 다만 분기별 가구소득은 계절성, 변동성 등을 지니고 있다는 점을 감안할 필요가 있다.

보다는 5분위 가구의 평균값에 가깝게 설정되어 있음을 알 수 있다. 또한 신생아특례대출은 대출신청일 기준 2년 이내에 출산한 가구를 대상으로 하되 2023년 출산 가구부터 적용된다.

이때 국토교통부는 혼인 여부가 아닌 출산 여부를 기준으로 신생아특례대출의 지원대상을 선정할 것인지 검토하고 있는데, 후자를 기준으로 할 경우 혼인신고한 법률혼 부부가 아니더라도 아이를 출산한 부부가 소득 · 자산요건을 충족할 경우 신생아특례대출을 받을 수 있다. 이처럼 혼인이 아닌 출산 여부를 요건으로 할 경우 혼인신고를 하지 않고 사는 부부의 출산도 지원할 수 있다는 장점이 있다.

그런데 이들의 경우 현황을 파악하기 어렵기 때문에[4] 지원대상이 얼마나 될 것인지는 예측하기 쉽지 않은 측면이 있다. 참고할 수 있는 지표로서 혼인신고를 늦게 하는 부부의 현황을 살펴보면, 2022년 혼인신고한 부부 중 약 25%는 실제 혼인연도와 혼인신고연도의 시차가 1년 이상 존재하는 것으로 나타나고 있다.

[2022년 혼인신고한 부부의 실제 혼인연도 현황]

(단위: 건, %)

구분	전체	실제 혼인연도				
		2022	2021	2020	2019	~ 2018
혼인신고	191,690	142,922	28,991	8,377	3,756	7,644
비율	100	74.6	15.1	4.4	1.9	4.0

주: 마이크로데이터상 실제 혼인연도가 2022년 이후로 기재된 경우는 2022년으로 포함하여 작성
자료: 통계청 마이크로데이터를 바탕으로 재작성

통계청의 「법적혼인상태별 출생통계」에 따르면 여전히 대부분의 출생자는 혼인 중 출생자[5]이나 혼인외 출생자[6]의 비중은 2018년부터 2022년까지 2.2%에서 3.9%로 증가추세를 보이고 있다.

4) 참고로 통계청의 「신혼부부 통계」 역시 사실혼 가구는 제외하고 있다.

5) 혼인중 출생자는 혼인관계가 있는 법률상 부부 사이에서 출생한 자를 의미한다.

6) 혼인외 출생아는 법률상 혼인관계(혼인신고)가 없는 남녀 사이에서 출생한 자를 의미한다.

[2018~2022년 연도별 출생아 중 혼인외 출생아 현황]

(단위: 명, %)

구분	2018		2019		2020	
	출생아 총계	혼인외 출생아	출생아 총계	혼인외 출생아	출생아 총계	혼인외 출생아
인원	326,822	7,166	302,676	6,974	272,337	6,876
비율	100	2.2	100	2.3	100	2.5
구분	2021		2022			
	출생아 총계	혼인외 출생아	출생아 총계	혼인외 출생아		
인원	260,562	7,682	249,186	9,763		
비율	100	2.9	100	3.9		

자료: 통계청 자료를 바탕으로 재작성

다만 혼인 여부가 아닌 출산 여부를 기준으로 할 경우 사업 시행에 있어 일부 부작용이 발생할 수 있을 것으로 판단된다. 일례로 부부 중 한 명이 주택을 보유하고 있는 경우 무주택자 요건에 해당하지 않아 신생아특례대출 대상에서 제외되어야 하지만, 혼인신고를 하지 않고 아이를 출산한 경우 주택을 보유하지 않은 사람이 신생아특례대출을 받을 수 있다.

따라서 국토교통부는 신생아특례대출이 무주택자의 내집마련 지원과 이를 통한 출산율 제고라는 사업목적을 달성할 수 있도록 사업 추진과정에서 발생할 수 있는 부작용을 사전에 검토하고 이를 최소화할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있다.

4 이차보전 지원사업의 적정 규모 검토 필요 등

가. 현 황

이차보전은 정부가 특정 정책 추진을 위하여 민간을 통해 저리(정책금리)로 자금을 공급할 필요가 있어 민간의 시중금리와 정부가 목표하는 정책금리의 차이를 정부의 재원으로 보전해주는 정책수단으로, 국토교통부는 주택구입, 전세보증금 마련 등에 필요한 재원을 수요자가 시중은행을 통해 융자받을 경우 시중금리와 정책금리의 차이만큼 보전해주는 이차보전 지원사업[1]을 추진하고 있다.

동 사업의 2024년도 계획안은 전년 당초계획액 대비 6,280억 6,300만원 증액된 1조 3,936억 4,100만원이 편성되었다.

[2024년도 이차보전 지원사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 계획		2024 계획안(B)	증감	
		당초(A)	수정		B-A	(B-A)/A
이차보전 지원	498,184	765,578	1,009,478	1,393,641	628,063	82.0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 주택도시기금을 통한 직접 융자와 달리 투입되는 재원의 회수가 불가능한 이차보전 지원사업의 규모가 빠른 속도로 확대되고 있는 상황으로, 국토교통부는 주택도시기금의 재정건전성에 미칠 영향, 주택도시기금의 여유자금 운용수익 등을 통해 보전할 수 있는 범위 등을 종합적으로 고려하여 이차보전 지원사업의 중장기적인 사업규모를 검토할 필요가 있다.

국토교통부는 수요자인 국민이 주택구입, 전세보증금 마련 등에 필요한 금액을 주택도시기금의 재원을 통해 저리로 융자하는 주택구입 · 전세자금(융자)사업과 시중

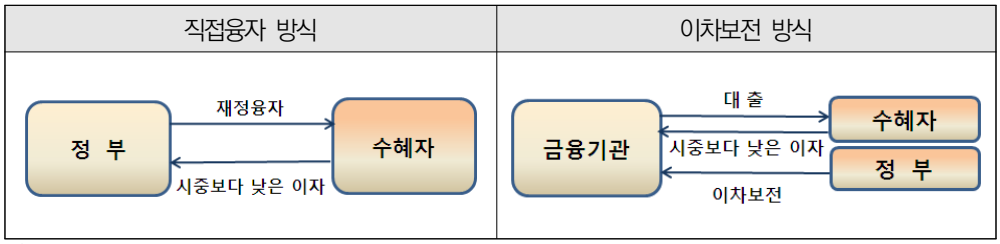
이규민 예산분석관(dlrbals90@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 주택도시기금(주택계정) 1042-401

은행을 통해 융자하되 시중금리와 정책금리의 차이를 보전해주는 이차보전 지원사업을 병행하고 있다.

주택구입 · 전세자금(융자)사업의 경우 수요자에게 직접 융자하기 때문에 재원소요가 큰 반면 이차보전 지원사업의 경우 시중금리와 정책금리의 차이만큼만 소요되므로, 이차보전 지원사업은 직접 융자방식과 비교할 때 같은 재원을 투입하면서 더 많은 수요자에게 저리의 융자를 공급할 수 있으며, 이를 통해 재정지출의 규모를 줄일 수 있다는 장점이 있다.

[직접융자 및 이차보전 방식 비교]



자료: 국토교통부

최근 5년간 사업규모를 살펴보면 이차보전 지원사업은 2020년 2,615억원 수준에서 2024년 1조 3,936억원 수준으로 확대될 예정으로, 이는 2013년부터 이차보전 지원사업이 추진됨에 따라 이차보전의 대상이 되는 대출잔액이 누적되고 있다는 점, 한국은행의 기준금리 인상 등으로 인해 시중금리가 상승하였다는 점[2] 등에 기인한다.

[최근 5년간 이차보전 지원사업 계획액]

(단위: 백만원)

연도	2020	2021	2022	2023	2024
사업비	261,519	356,503	498,184	1,009,478	1,393,641

주: 2020~2022년은 결산 기준, 2023년은 수정계획 기준, 2024년은 계획안 기준임
자료: 국토교통부

2) 한국은행의 시중금리는 2020년 0.5%에서 2023년 9월 기준 3.5%까지 상승하였으며, 주택담보대출금리(신규취급액 기준)은 2020년 2.39%에서 2023년 7월 기준 4.24%까지 상승하였다.

[2024년도 이차보전 지원사업 계획안 산출내역]

(단위: 백만원)

구 분	계획액	산출내역
생애최초주택구입자금	20,934	'24년 예상 평잔(9,182억원) × 이차보전 금리(2.28%)
주택금융공사유동화 취급분	233,308	'24년 예상 평잔(293,072억원) × 이차보전 금리(0.63~0.79%)
디딤돌대출은행취급분	174,480	'24년 예상 평잔(103,242억원) × 이차보전 금리(1.69%)
버팀목대출(중기취업임차보증금) 은행취급분	274,195	'24년 예상 평잔(124,908억원) × 이차보전 금리(1.64~2.46%)
버팀목대출(중기취업제외) 은행취급분	393,762	'24년 예상 평잔(240,099억원) × 이차보전 금리(1.64%)
신생아 특례 은행 취급분	296,962	'24년 예상 평잔(136,758억원) × 이차보전 금리(1.37~2.38%)
합계	1,393,641	-

자료: 국토교통부

이외에도 정부는 2022년 7월 「2022 국가재정전략회의」를 통해 직접 융자사업을 민간금융을 활용하는 이차보전 사업으로 전환하여 지출규모를 줄이고 수혜 규모는 유지·확대할 것을 발표하였으며, 이러한 정책기조 역시 이차보전 지원사업의 규모확대에 영향을 미치는 것으로 보인다.

일례로 국토교통부는 동 사업의 5년간 지출계획을 포함한 중기재정계획을 매년 수립하고 있는데, 2022년 수립한 2022~2026 중기재정계획의 경우 전년 수립한 중기재정계획보다 이차보전 지원사업의 규모가 크게 증가하였다.

가장 최근 수립한 2023~2027 중기재정계획의 경우 증가폭이 더욱 확대되어 2024년도 이차보전 지원사업의 규모를 전년 수립한 계획 대비 약 8,000억원 확대된 1조 3,936억원으로 계상하고 있으며, 2025~2026년 사업규모 역시 지난 계획 대비 약 3,000억원씩 확대할 예정이다.

[이차보전 지원사업 중기재정계획]

(단위: 억원)

중기재정계획	수립연도	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
2021~2025	2021	3,386	3,472	3,272	3,080	2,963	-	-
2022~2026	2022	-	3,850	7,656	5,897	6,254	6,557	-
2023~2027	2023	-	-	7,656	13,936	9,850	10,927	12,455

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이에 따라 이차보전 대출잔액 역시 2020년 45.4조원에서 2024년 111.3조원까지 증가할 예정으로, 이는 향후 시중금리와 정책금리의 차이가 1%p 증가할 때마다 1.1조원이 추가적으로 이차보전을 위해 투입되어야 함을 의미한다.[3)]

[2020~2024년 이차보전 대출잔액]

(단위: 조원)

구분	2020	2021	2022	2023	2024
대출잔액	45.4	46.5	53.6	78.1	111.3

주: 2020~2022년은 실적치, 2023년 및 2024년은 전망치 기준
자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

그런데 주택도시기금의 재원을 직접 융자하는 경우 융자에 필요한 재원을 마련하는 부담은 존재하지만 회수되는 융자원금과 이자를 다시 융자에 활용하는 방식으로 지속적인 사업추진이 가능한 반면, 이차보전으로 투입되는 재원은 회수가 불가능하다는 특징을 지니고 있다.

결국 이차보전 지원사업의 규모가 확대될 경우 주택도시기금의 전체 사업비 중 회수가 불가능한 사업비의 비중이 커짐에 따라 주택도시기금의 재정건전성에 부정적 영향을 미칠 수 있다. 참고로 최근 5년간 주택도시기금의 전체 사업비 대비 이차보전 지원사업 규모는 2020년 0.98%에서 2024년 3.74%까지 증가할 예정이다.

[최근 5년간 주택도시기금 전체 사업비 대비 이차보전 지원사업 비중]

(단위: 억원, %)

연도	2020	2021	2022	2023	2024
사업비(A)	265,616	316,662	292,682	352,464	372,813
이차보전 지원(B)	2,615	3,565	4,982	10,095	13,936
사업비 대비 이차보전 지원 비중(B/A)	0.98	1.13	1.70	2.86	3.74

주: 2020~2022년은 결산 기준, 2023년은 수정계획 기준, 2024년은 계획안 기준임
자료: 국토교통부

3) 다만 조기상환 등을 고려할 때 실제 재정투입액은 감소할 수 있다.

또한 시중금리와 정책금리의 차이가 확대되거나 시중금리가 상당기간 높은 수준을 유지할 경우 이차보전 지원사업에 투입되는 재원 역시 당초 계획보다 커질 수 있으며, 주택도시기금의 재정건전성에 미치는 영향도 당초 계획 대비 커질 수 있다는 점도 고려할 필요가 있다. 실제로 국토교통부의 경우 2023년 동 사업의 당초계획액을 7,655억원 수준으로 편성하였으나 융자수요 증가, 기준금리의 인상[4]에 따른 시중금리의 상승 등으로 인해 1조 94억원 수준으로 계획액을 변경한 바 있다.

또한 2023년 9월 FOMC 결과 미국의 기준금리가 연내에 추가적으로 인상되거나 2024~2025년까지도 높은 수준을 유지할 것으로 예상됨에 따라[5] 2024년 시중금리 역시 높은 수준을 유지할 가능성이 있으며, 이러한 경우 이차보전 투입재원이 당초 예상보다 추가로 필요해질 가능성이 있다.

국토교통부는 주택도시기금이 이차보전 지원사업에 투입하는 재원은 일반회계 전입금을 통해 보전하고 있다는 입장이나, **'2. 주택도시기금의 공자기금 예탁 및 일반회계 전입금 관련 분석'**에서 검토한 바와 같이 재정여건상 일반회계 재원의 투입에도 한계가 있다.

이외에도 2024년 국토교통부는 일반회계 전입금을 통해 보전받아야 하는 지출규모는 공공임대주택 출자, 이차보전 지원 등을 포함하여 약 6.1조원 수준이라고 설명하고 있으나 실제 일반회계 전입금은 3.3조원으로, 이차보전 지원사업에 투입되는 재원의 보전이 온전히 이루어지지 못하고 있는 상황이기도 하다.

결과적으로 이차보전 지원사업의 경우 투입되는 재원은 회수가 불가능하나 그 규모가 빠른 속도로 증가하고 있는 상황으로, 국토교통부는 이차보전 지원사업의 확대가 주택도시기금의 재정건전성에 미칠 영향, 주택도시기금의 여유자금 운용수익 등을 통해 보전할 수 있는 범위 등을 분석하고 이를 바탕으로 지속가능한 이차보전 지원사업의 적정 규모를 중장기적으로 검토할 필요가 있다.

---

4) 동 사업의 예산안이 제출된 2022년 9월 기준 미국의 기준금리는 3.00~3.25%, 한국의 기준금리는 2.5%였으나 2023년 9월 기준 미국의 기준금리는 5.25~5.50%, 한국의 기준금리는 3.5% 수준이다.

5) 국제금융센터의 「9월 FOMC 회의결과 및 평가」에 따르면 2023년 9월 미국 FOMC는 기준금리는 5.25~5.50%로 동결하였으나 2023년 연말 기준금리 전망치(중간값)는 5.625%로 0.25%p 추가인상을 전망하였으며, 2024년말과 2025년말 전망치는 5.125%, 3.875%로 과거 대비 0.50%p 상향되었다.

둘째, 현재 국토교통부는 이차보전 지원사업을 통해 시중은행을 대상으로 시중금리와 정책금리의 차이를 보전함에 있어 기존 대출의 시중금리를 최근 반기의 시중금리로 계산하고 있는데, 이는 실제 금리 차이를 정확하게 반영하지 못할 수 있으므로 산정방식의 개선을 검토할 필요가 있다.

국토교통부는 시중금리와 계좌별 대출금리의 금리 차이를 반기별로 산출하여 시중은행에 지급하는 방식으로 이차보전을 실시하고 있다. 이때 시중금리는 한국은행에서 매월 고시하는 예금은행 가중평균 주택담보대출(신규)금리를 반기별로 산술평균하고, 계좌별 대출금리는 시중은행의 재원으로 대출 시 적용하는 금리(정책금리)를 의미한다.[6] 또한 기존 취급분(기존 대출)의 시중금리를 산출함에 있어서는 최근 반기의 시중금리를 적용하고 있다.

[이차보전료 산출방식]

구분	주요내용
이차보전료 산출식	[계좌별 평균잔액 × 계좌별 금리차] × 해당 반기 중 대출일수 / 해당연도 일수 ※ 계좌별 금리차는 시중금리와 계좌별 대출금리의 차이를 의미
기존 취급분 관련	기존 취급분의 시중금리는 최근 반기의 시중금리를 기준으로 지급

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이러한 방식은 대출 당시의 시중금리와 정책금리의 차이가 아닌 최근의 시중금리와 정책금리를 기준으로 이차보전료를 산출하는 것으로, 실제 금리차이를 정확하게 반영하기 어려울 수 있다.

예를 들어 금리 상승 이전 혹은 상승 도중 이루어진 대출의 경우 최근 반기의 시중금리가 실제 대출 당시의 시중금리보다 높게 산정될 가능성이 있으며, 이는 시중은행으로의 이차보전료가 과다계상되는 결과를 야기할 수 있다.[7] 반대로 금리 인

6) 디딤돌대출(주택구입자금마련대출) 기준이다.

7) 시중은행의 여신금리는 자금조달금리와 가산금리 등을 바탕으로 책정되며 자금조달금리, 가산금리 등이 변동될 경우 여신금리 역시 변화하게 된다. 특히 기준금리의 인상으로 2022년부터 자금조달금리가 상승하였는데, 자금조달금리가 높지 않은 상황에서 이루어진 대출에 대해서도 최근 반기의 시중금리를 적용할 경우 은행의 실제 자금조달금리 대비 이차보전이 과다하게 이루어질 수 있는

하 이전 혹은 인하 도중 이루어진 대출의 경우 최근 반기의 시중금리가 실제 대출 당시의 금리보다 낮게 산정될 수 있으며, 이는 시중은행으로의 이차보전료가 과소 계상되는 결과를 불러올 수 있다.

2022년부터 본격화된 기준금리의 인상으로 인해 시중금리가 상승 추세였음을 감안할 때 기존 취급분의 대출금리를 최근 반기의 시중금리로 보고 이차보전료를 산출하는 방식은 시중은행에 대한 이차보전료 과다지급으로 이어질 수 있으며, 금리 인하 시기에는 이차보전료 과소지급으로 이어져 시중은행에 대한 적정 보수 지급이 어려워질 수 있다.

따라서 국토교통부는 기존대출분에 대한 이차보전료 산출 시 실제 금리차이를 반영할 수 있는 방안을 이차보전 지원사업을 실무적으로 담당하는 주택도시보증공사, 실제 대출을 취급하는 시중은행 등 관련기관과 함께 검토할 필요가 있다.

것이다.

5 주택도시보증공사 관련 검토 필요사항

주택도시보증공사는 주택과 관련된 각종 보증업무를 수행하고, 주택도시기금의 운용 및 관리 업무를 수행하는 국토교통부 소관의 공기업으로, 2023년 8월 기준 보증실적은 기업보증 58.3조원, 개인보증 98.7조원 등 총 157조원이며, 보증잔액은 594조원이다.

[2023년 주택도시보증공사 보증실적 현황]

(단위: 억원)

구분	보증실적		보증잔액	
	2022	2023.8	2022	2023.8
기업보증	1,183,473 (50.4%)	583,028 (37.1%)	3,322,353 (55.7%)	3,140,132 (52.9%)
분양보증	686,955	246,224	2,365,563	2,207,021
주택사업금융보증	21,276	15,854	102,434	100,617
기타기업보증	475,242	320,950	854,356	832,495
개인보증	1,163,508 (49.6%)	987,090 (62.9%)	2,640,076 (44.3%)	2,800,261 (47.1%)
전세보증금반환보증	554,510	488,044	1,047,641	1,192,619
주택구입자금보증	227,723	174,460	667,095	629,452
정비사업자금대출보증	120,952	98,569	404,654	422,774
기타개인보증	260,323	226,017	520,686	555,416
합 계	2,346,981 (100%)	1,570,118 (100%)	5,962,429 (100%)	5,940,394 (100%)

주: ( )는 비중임
자료: 주택도시보증공사 제출자료를 바탕으로 재작성

이규민 예산분석관(dlrbals90@assembly.go.kr, 6788-4623)

5-1. 주택도시보증공사의 재무건전성 악화에 대한 선제적 관리 필요

가. 현 황

주택도시보증공사의 2022년 매출액은 전년 대비 6,396억원 증가한 1조 5,194억원이나, 영업이익은 6,200억원 감소한 △1,259억원, 당기순이익은 4,746억원 감소한 △1,126억원 손실을 기록하였다. 이는 2018~2022년 중 최초로 영업손실과 당기순손실이 발생한 것이다.

[주택도시보증공사 주요 재무 및 손익 현황(2018~2022)]

(단위: 억원)

구분	2018	2019	2020	2021(A)	2022(B)	증감(B-A)
자산	71,832	75,964	78,064	83,713	86,612	2,899
부채	16,829	18,683	18,721	17,600	22,250	4,650
자본	55,003	57,281	59,343	66,113	64,362	△1,751
매출	8,190	10,596	9,760	8,798	15,194	6,396
영업손익	6,067	4,848	3,926	4,941	△1,259	△6,200
당기순손익	5,128	3,836	2,918	3,620	△1,126	△4,746

자료: 주택도시보증공사 제출자료를 바탕으로 재작성

나. 분석의견

주택도시보증공사는 전세보증금반환보증 보증사고의 급증으로 인해 재무건전성이 악화되고 있으나 대위변제 회수가 원활히 이루어지지 못하고 있는 상황이므로, 채권회수 실적제고, 보증 심사체계 고도화 등을 통해 재무건전성을 선제적으로 관리할 필요가 있다.

주택도시보증공사의 2022년 매출액이 전년 대비 증가하였음에도 영업손실과 당기순손실을 기록한 것은 부동산경기 악화, 전세사기 등으로 인한 전세보증금반환보증 대위변제 급증에 기인한다.

2018년 전세보증금반환보증의 보증사고 및 보증사고액은 각각 372건, 792억원이었으며 보증사고에 대해 공사가 실제로 대위변제를 실시한 것은 285건, 583억원이었으나, 부동산경기 악화, 전세사기 등으로 인해 2022년의 경우 보증사고 및 보증사고액은 각각 5,443건, 1조 1,726억원, 대위변제 실적은 4,296건, 9,241억원으로 증가하였다.

[전세보증금반환보증 보증사고 및 대위변제 현황]

(단위: 건, 억원, %)

구분	2018		2019		2020	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액
보증잔액(A)	134,448	287,293	243,721	493,930	315,602	637,904
보증사고(B)	372	792	1,630	3,442	2,408	4,682
대위변제	285	583	1,364	2,837	2,266	4,415
사고율 (B/A)	0.28	0.28	0.67	0.70	0.76	0.73
구분	2021		2022		2023.8	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액
보증잔액(A)	393,162	850,481	456,999	1,047,641	517,177	1,192,619
보증사고(B)	2,799	5,790	5,443	11,726	12,260	27,583
대위변제	2,476	5,040	4,296	9,241	9,017	20,048
사고율 (B/A)	0.71	0.68	1.19	1.12	2.37	2.31

자료: 주택도시보증공사 제출자료를 바탕으로 재작성

또한 2023년 8월 기준 보증사고 및 보증사고액은 각각 1만 2,260건, 2조 7,583억원, 대위변제 실적은 9,017건, 2조 48억원으로, 이는 2023년 개인·기업 보증 전체에 대한 공사의 대위변제 지출계획액 1조 9,641억원을 이미 초과하는 수치이며, 2022년 실적의 2배 이상이다.

[2023년 주택도시보증공사 수입 및 지출계획(당초 기준)]

(단위: 억원)

구분			2022년 결산	2023년 예산
수입	정부 간접 지원	사업수입	9,041	12,254
		위탁수입	699	724
		독점수입	2,464	2,333
		부대수입	420	2,028
	출자금		-	-
	기타		5,133	-
	합계		17,757	17,339
지출	보증 등 사업		5,689	3,637
	기금위탁 사업		53	106
	공통경비		898	1,535
	대위변제		**10,672**	**19,641**
	기타지출		445	393
	합계		17,757	25,312

주: 국토교통부는 2023년 기금운용계획 변경을 통해 주택도시보증공사에 3,839억원을 출자할 예정이며, 상기 표는 당초 기준으로 작성된 수입 및 지출계획이기 때문에 출자금을 기재하지 않음

자료: 주택도시보증공사 제출자료를 바탕으로 재작성

그런데 주택의 매매시세가 기존 전세시세보다 낮은 속칭 '깡통전세'와 기존 시세보다 전세시세가 낮은 '역전세'로 인해 전세보증금을 반환받지 못하는 경우가 2023년 하반기부터 심화될 수 있으며, 이는 전세보증금반환보증 보증사고의 증가로 이어져 공사의 재무건전성을 더욱 악화시킬 우려가 있다.

보다 구체적으로 한국은행은 2023년 4월 기준 잔존 전세계약 중 역전세 위험가구의 비중을 52.4%, 깡통전세 위험가구의 비중을 8.3%로 추산한 바 있으며[1], 국회예산정책처의 분석에 따르면 2023년 하반기와 2024년 상반기에 만기가 도래하는 전세계약 중 역전세 위험가구는 59.4%(65.4만호), 깡통전세 위험가구는 10.9%(11.2만호)로 예상된다.[2]

이처럼 전세보증금반환보증 대위변제가 2024년 상반기까지 증가될 가능성이 있으나, 원인자를 대상으로 대위변제액 회수가 원활하게 이루어지지 못하고 있는 실정으로, 대위변제 회수율은 2020년 50%에서 2023년 8월 기준 14%로 하락하고 있는 추세이다.

[최근 5년간 전세보증금반환보증 대위변제 현황]

(단위: 억원, %)

구분	2018	2019	2020	2021	2022	2023.8
대위변제액(A)	583	2,837	4,415	5,040	9,241	20,048
대위변제 회수액(B)	282	1,654	2,214	2,114	2,179	2,891
회수율(B/A)	48.4	58.3	50.1	41.9	23.6	14.4

자료: 주택도시보증공사 제출자료를 바탕으로 재작성

특히 보증사고 건수가 많은 소위 '악성임대인'의 보증사고 금액과 대위변제 금액이 상당한 수준을 차지하고 있으나, 이들에 대한 대위변제 회수율은 극히 저조한 실정이다. 공사에 따르면 2018년부터 2023년 8월까지 전세보증금반환보증의 대위변제 건수가 100건을 초과하는 인원은 19명으로, 총 사고금액은 약 2,733억원, 1인당 평균 사고금액은 144억원이며, 50건 초과 100건 이하인 인원은 17명으로, 총 사고금액은 1조 3,379억원이며 1인당 사고금액은 약 787억원이다.

1) 한국은행, 「경제전망보고서」, 2023.5.

2) 국회예산정책처, 「2023정기국회·국정감사 한눈에 보는 재정·경제 주요이슈」, 2023.9.

그런데 이들에 대한 대위변제액은 각각 8,203억원, 2,374억원, 회수액은 각각 590억원, 77억원으로, 회수율이 각각 7.2%, 3.2% 수준에 불과한 상황이다.

[대위변제 건수가 2건 이상인 임대인 현황]

(단위: 명, 억원, %)

구분	인원수(A)	보증사고 총 금액(B)	1인당 사고금액(B/A)	대위변제 총 금액(C)	회수액(D)	회수율(D/C)
50건 이하	1,284	9,188	7	11,413	2,335	20.5
50건 초과 100건 이하	17	13,379	787	2,374	77	3.2
100건 초과	19	2,733	144	8,203	590	7.2

자료: 주택도시보증공사 제출자료를 바탕으로 재작성

「주택도시기금법」 제29조제3항[3]은 주택도시보증공사의 손실은 스스로 보전하되 부족 시 정부가 보전할 수 있도록 규정하고 있어, 주택도시보증공사의 재무건전성이 지속적으로 악화될 경우 정부재원이 투입될 수 있다.

2022년 기준 주택도시보증공사의 자본 대비 부채 비율은 34.6%로, 현재는 주택도시보증공사가 손실을 스스로 보전할 수 있는 수준이나 부채비율이 2021년 26.6%에서 2022년 34.6%로 1년만에 8.0%p 증가하였다는 점, 전세보증금반환보증 보증사고가 앞으로도 증가할 가능성이 있다는 점 등을 고려할 때 국토교통부와 주택도시보증공사는 채권회수 실적제고, 보증 심사체계 고도화 등을 통해 주택도시보증공사의 재무건전성을 선제적으로 관리할 필요가 있다.

3) 제29조(손익금의 처리) ③ 공사의 결산에서 손실이 생긴 때에는 제1항제3호에 따른 보증이행준비금으로 보전하고, 그 적립금으로 보전하고도 부족한 때에는 같은 항 제2호에 따른 이익준비금으로 보전하며, 그 적립금으로 보전하고도 부족한 때에는 정부가 보전할 수 있다.

5-2. 주택도시보증공사의 보증배수 관리 강화 필요

가. 현 황

보증한도는 보증배수(보증잔액/자기자본)의 한도를 의미하며, 「주택도시기금법」 제27조[4] 및 동법 시행령[5]은 주택도시보증공사가 행할 수 있는 보증한도를 자기자본의 70배로 규정하고 있다.

이는 2021년 관련 법령의 개정으로 보증배수가 50배에서 60배로 상향된 이후 2년 만에 보증배수가 다시 상향된 것으로, 보증배수의 상향은 보증잔액 급증에 기인한다. 공사의 보증잔액은 2020년 271.5조원에서 2023년 8월 기준 352.3조원으로 증가하였으며, 국토교통부는 보증배수 상향과 함께 출자를 통해 공사의 자본금을 확충하여 보증여력을 확보할 계획이다.[6]

[주택도시보증공사의 최근 5년간 보증배수 현황]

(단위: 억원, 배, %)

구분	2019	2020	2021	2022	2023.8
보증잔액	2,506,168	2,715,070	3,108,522	3,593,971	3,523,384
자기자본	55,003	57,281	63,243	66,114	64,362
보증배수	45.6	47.4	49.2	54.4	54.7
법정 보증배수	50		50 → 60	60	60 → 70

주: 보증잔액은 담보부보증을 제외한 잔액
자료: 주택도시보증공사 제출자료를 바탕으로 재작성

---

4) 「주택도시기금법」
제27조(보증의 한도) 공사가 행할 수 있는 보증의 총액한도는 자기자본의 70배를 초과하지 아니하는 범위에서 대통령령으로 정한다.

5) 「주택도시기금법 시행령」
제23조(보증의 한도) ① 법 제27조에 따른 보증의 총액한도는 자기자본의 70배로 한다.
② 금융기관, 보험회사 또는 이와 유사한 기관의 보증이나 보험에 의하여 보장을 받거나 그 밖에 담보물을 받고 하는 보증은 제1항에 따른 보증의 총액한도에 포함하지 아니한다.

6) 주택도시보증공사의 출자에 대해서는 '5-3. 주택도시보증공사 대상 출자 외에 공사 자체의 자구노력 필요' 부분을 참고

나. 분석의견

국토교통부는 보증배수 상향, 자본금 출자 등을 통해 주택도시보증공사의 보증 확대를 추진하고 있으나 다른 보증기관과 달리 공사의 보증배수는 법정한도에 가깝게 운용되고 있는 상황으로, 공사의 재무건전성 및 보증의 신뢰성 강화 차원에서 적정 보증배수 산출 등을 통해 보증배수에 대한 관리를 강화할 필요가 있다.

공사의 보증배수는 2021년 49.2배에서 2022년 54.4배, 2023년 8월 기준 54.7배까지 증가한 상황으로, 이는 전세보증금반환보증 가입 증가에 주로 기인하고 있다. 주택도시보증공사의 전체 보증잔액 대비 전세보증금반환보증잔액이 차지하는 비율은 2021년 8.9%에서 2023년 8월 12.2%까지 증가하였다.

[주택도시보증공사의 전세보증금반환보증 및 전체 보증잔액]

(단위: 억원, 배, %)

구분	2021	2022	2023.8
보증잔액(A)	3,108,522	3,593,971	3,523,384
전세보증금 반환보증잔액(B)	276,654	351,566	428,256
비율(B/A)	8.9	9.8	12.2
보증배수	49.2	54.4	54.7

주: 보증잔액은 담보부보증을 제외한 잔액
자료: 주택도시보증공사 제출자료를 바탕으로 재작성

국토교통부는 공사의 보증배수가 법정보증한도인 60배에 근접함에 따라 관련 법령을 개정하여 법정보증한도는 70배로 상향하고 2023년 3,839억원, 2024년 7,000억원의 자본금 출자를 추진하고 있다. 이를 반영한 공사의 자기자본금은 7조 5,201억원, 자기자본금 대비 보증잔액한도는 526조 4,070억원 수준이다.[7)]

그런데 주택도시보증공사의 경우 보증배수가 법정보증한도에 근접할때마다 관련 법령의 개정 및 출자를 통한 보증여력의 확보가 반복되고 있는데, 이는 「주택도

7) 다만 이는 2023년 8월 기준이며, 전세보증금반환보증 대위변제로 주택도시보증공사의 자본금이 감소하는 경우 실제 자기자본금 및 보증잔액한도는 이보다 축소된다.

시기금법」 등 관련 법령에서 자기자본금 대비 과도한 보증으로 인해 재무건전성이 악화되지 않도록 하고 보증이행에 대한 신뢰성을 제고하기 위해 보증한도를 두는 취지와 상이한 측면이 있다.

또한 다른 보증기관의 경우 법정 운용배수보다 낮은 적정 보증 운용배수를 별도로 정하여 관리하고 있다는 점도 감안할 필요가 있다. 특히 주택도시보증공사와 유사하게 주택금융에 관한 보증 업무를 담당하고 있는 한국주택금융공사의 경우 주택금융신용보증기금의 법정 보증배수가 30배임에도 내부적으로는 적정 보증배수를 11.7배 ~ 16.3배 사이로 설정하여 운용하고 있다.

[보증기관별 보증 운용배수 현황]

(단위: 배)

구분	주택도시 보증공사	주택금융 신용보증기금	신용보증기금	기술보증기금
법정 보증 운용배수	70	30	20	20
적정 보증 운용배수		11.7~16.3	7~10	10~11

자료: 각 기관 제출자료를 바탕으로 재작성

최근 전세보증금반환보증 가입 급증을 감안할 때 법정보증한도의 상향, 자본금 출자의 필요성은 인정된다고 보이나, 주택도시보증공사의 재무건전성 강화, 보증의 신뢰성 제고를 위해서는 적정 보증배수의 범위를 산출하고 중장기적으로 해당 범위 내에서 보증이 이루어지도록 할 필요가 있다.

5-3. 주택도시보증공사로의 정부 출자 외에 공사 자체의 자구노력 병행 필요

가. 현 황

주택도시보증공사 출자사업[8]은 공사의 보증공급에 필요한 자본금을 출자하는 것으로, 동 사업의 경우 2023년 편성되지 않았지만 국토교통부는 기금운용계획을 자체변경하여 3,839억원을 편성하였으며, 2024년도 계획안으로는 7,000억원이 편성되었다.

[2024년도 주택도시보증공사 출자사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 계획		2024 계획안(B)	증감	
		당초(A)	수정		B-A	(B-A)/A
주택도시보증공사 출자	-	-	383,900	700,000	700,000	-

자료: 국토교통부

앞서 검토한 바와 같이 전세보증금반환보증 가입 증가 등으로 인해 공사의 보증잔액이 증가하여 보증배수가 법정한도에 근접함에 따라, 국토교통부는 관련 법령을 개정하여 법정한도를 60배에서 70배로 상향하는 것 외에 동 사업을 통해 공사의 자본금을 확충하여 보증공급이 원활히 이루어지도록 할 계획이다.

나. 분석의견

주택도시보증공사의 보증여력 확보를 위한 출자 필요성 자체는 인정된다고 보이나, 공사가 관련 규정과 상이하게 복리후생, 보수, 성과급 제도를 운영하고 있다는 점을 감안할 때 불요불급한 지출을 줄이기 위한 기관 자체의 자구노력 역시 강구될 필요가 있다.

「주택도시기금법」 제19조[9]는 주택도시보증공사의 자본금은 5조원으로 하고,

8) 코드: 주택도시기금(주택계정) 1043-301

9) 제19조(자본금 등) ① 공사의 자본금은 5조원으로 하고, 그 2분의 1 이상을 정부가 출자한다.

50% 이상은 정부가 출자하도록 규정하고 있다. 국토교통부는 동 사업을 통해 공사의 자본금을 출자하고 있으며, 2023년 1분기 기준 공사의 자본금 3조 6,920억원 중에서 정부가 납입한 자본금은 2조 2,391억원으로 정부의 지분율은 70.25%이다.

현재 국토교통부는 주택도시기금운용계획을 자체변경하여 2023년에는 3,839억원을 출자하고 2024년에는 7,000억원의 자본금을 추가로 출자할 계획으로, 이에 따르면 정부 납입자본금은 2조 2,391억원에서 3조 3,230억원으로 증가하게 되며, 전체 자본금은 4조 7,759억원으로 법정자본금 5조원에 근접하게 된다.

[주택도시보증공사 자본금 현황]

(단위: 백만원, %)

주주명	2023년 1분기 기준		2023~2024년 출자 가정 시	
	납입자본금	지분율	납입자본금	지분율
정부	2,239,100	70.25	3,323,000	-
주택도시보증공사	1,120,003	18.00	1,120,003	-
국민은행	229,195	8.09	229,195	-
기타	103,733	3.66	103,733	-
합계	3,692,031	100.00	4,775,931	-
법정자본금	5,000,000			

주: 지분율은 발행(소유) 주식수를 기준으로 산정하므로, 2023~2024년 지분율은 산출하지 않음
자료: 알리오 등을 바탕으로 재작성

「주택도시기금법」 제19조가 자본금의 한도 등을 설정한 것은 정부의 재정을 투입하여 안정적인 보증공급이 이루어지도록 하되 과도한 재정투입을 방지하고 준시장형 공기업인 공사의 자체적인 노력을 통해서도 보증공급을 실시하도록 하려는 취지로 판단된다.

최근 전세사기 등으로 인해 전세보증금반환보증 가입수요가 증가함에 따라 보증여력 확보 측면에서 공사의 자본금을 확충할 필요성은 인정된다고 보이나, 「주택도시기금법」 제19조의 취지를 고려할 때 불요불급한 지출은 최소화하는 등 공사의 자구노력도 병행될 필요가 있다.

그런데 주택도시보증공사의 경우 기관 운영에 있어 다음과 같은 측면에서 일부 개선이 필요할 것으로 보인다.

첫째, 「공공기관의 혁신에 관한 지침」에 따르면 공공기관은 임직원에 대한 사회통념상 과도한 복리후생제도 운영을 지양할 필요가 있으며, 주택자금의 융자를 지원하는 경우 대출 한도는 7천만원[10], 대출 이자율은 한국은행 '은행가계자금대출금리(분기별 연동)'를 하한으로 할 것을 규정하고 있다.

그런데 공사는 내부규정인 「임차주택및주택자금대여세칙」에 따라 직원에 대해 주택융자금을 제공하면서 2018년 이후 상당기간 한국은행 가계대출금리 대비 낮은 수준의 금리로 융자금을 제공하거나 7천만원을 초과하여 주택융자금을 지원하여 「공공기관의 혁신에 관한 지침」에서 정한 내용과 상이하게 대출 한도와 대출 이자율을 운영하였다.

[주택도시보증공사 주택융자금 금리와 한국은행 가계대출금리(분기별 연동)의 비교]

(단위: %)

구분	2018.1.	2019.1.	2020.1.	2021.1.	2022.1.	2022.7.	2023.1.
지침에 따라 분기별로 연동되는 한국은행 가계대출금리	3.51	3.64	3.01	2.64	3.46	4.05	5.34
기관 주택융자금 금리	1.0~3.0	1.0~3.0	1.0~3.0	1.0~3.0	1.5	1.5	1.5

주: 기관 주택융자금 금리의 경우 해당 월의 초일 기준(기존 인원에게 적용 중인 금리도 포함)

[「공공기관의 혁신에 관한 지침」 관련 주택도시보증공사 주택융자금 지원 현황]

(단위: 명, %, 천원)

한국은행 가계대출금리 미만 수준으로 주택융자금을 지원한 현황			7천만원을 초과하여 주택융자금을 지원한 현황	
인원	금리	지원액	인원	지원액
38	1.5~2.5	5,295,800	36	5,203,800

주: 2022.1.1. 이후 신규 지원대상 기준

10) 주택 구입에 대한 지원의 경우 무주택자가 85㎡ 이하 주택을 구입하는 경우에 한하여 지원할 수 있다고 규정하고 있다.

구체적으로 2021년 1분기를 제외한 대부분의 기간 동안 공사의 주택융자금 금리가 한국은행 가계대출금리보다 높은 수준으로, 2023년 1월 기준 주택도시보증공사의 주택융자금 금리는 1.5%, 한국은행 가계대출금리는 5.34%로, 3.84%p 차이를 보였다. 또한 공사는 「공공기관의 혁신에 관한 지침」에 따른 대출 한도 7천만원을 초과하여 36명에게 52억원을 융자하였다.

둘째, 「공공기관의 혁신에 관한 지침」은 앞서 검토한 바와 같이 사회통념상 과도한 복리후생제도 운영을 지양하도록 하면서 생활안정자금의 대출을 지원하는 경우 대출 이자율은 한국은행 '은행가계자금대출금리(분기별 연동)'를 하한으로, 대출 한도는 2천만원으로 규정하고 있다.

그러나 공사는 2018년 이후 상당기간 한국은행 가계대출금리 대비 낮은 수준의 금리로 생활안정자금을 제공하였으며, 대출한도 역시 5천만원으로 정하고 있어 「공공기관의 혁신에 관한 지침」에서 정한 바와 다르게 대출 한도와 대출 이자율을 설정하였다.

[주택도시보증공사 생활안정자금 금리와 한국은행 가계대출금리(분기별 연동)의 비교]

(단위: %)

구분	2018.1.	2019.1.	2020.1.	2021.1.	2022.1.	2022.7.	2023.1.
지침에 따라 분기별로 연동되는 한국은행 가계대출금리	3.51	3.64	3.01	2.64	3.46	4.05	5.34
기관 생활안정자금 금리	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5

주: 기관 생활안정자금 금리의 경우 해당 월의 초일 기준(기존 인원에게 적용 중인 금리도 포함)

[주택도시보증공사 생활안정자금 지원 현황]

(단위: 명, %, 천원)

연도	2018	2019	2020	2021	2022	2023.7월말
인원	262	291	291	314	351	341
지원금액	9,135,236	9,705,236	9,901,236	10,407,236	11,017,236	10,792,236
1인당 지원 한도	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000
관련 내부 규정	「생활안정자금 대부기준」					

주: 각 연도 말(2023년은 7월 말 기준) 생활안정자금을 제공받고 있던 인원 기준

셋째, 「공기업·준정부기관의 경영에 관한 지침」, 「2023년 공기업·준정부기관 예산운용지침」 등은 공기업·준정부기관의 장으로 하여금 '정직' 유형의 징계를 받은 자에 대해서는 정직 기간 중 보수 전액을 감액하도록 직원 징계에 관한 규정을 마련하도록 하고 있다.

그런데 공사는 이와 상이하게 '정직' 징계를 받은 인원에게 「징계규정」 제4조에 따라 그들이 직무에 종사하지 않는 정직 기간 중 보수를 지급한 바 있다.

[주택도시보증공사 정직기간 중 보수지급내역]

(단위: 명, 개월, 천원)

연도	2018	2019	2020	2021	2022	2023.7
인원	-	-	1	-	-	-
평균 처분기간	-	-	3	-	-	-
보수지급액	-	-	2,030	-	-	-
관련 내부 규정 ('23.7월말 기준)	「징계규정」 제4조(징계의 종류·기준 및 효력)					
보수 지급 내용 ('23.7월말 기준)	정직처분을 받은 직원에 대하여는 그 기간 중 기준급의 80%를 감액 지급하고, 직무급은 지급하지 아니한다.					

주: 각 연도 내에(2023년의 경우 7월 31일 전) 징계가 확정된 인원 기준

넷째, 「2023년도 공기업·준정부기관 예산운용지침」에서는 성과급 지급 시 등급별 인원(부서) 비율은 최고 등급 10% 이상, 최저 등급 및 차하위 등급을 합하여 10% 이상으로 하고 특정 등급이 50%를 초과하지 않도록 하고, 최하위 등급을 포함하여 6개 이상의 등급을 두는 등 차등화된 내부 기준을 마련하도록 하고 있다.

하지만 공사는 성과급 등급을 5개로 설정하고 있으며 최고 등급, 최저 등급의 인원 비율이 10%를 소폭 하회하고, 특정 등급이 50%를 초과하는 등 관련 지침에서 정한 기준을 준수하지 않고 있다.

[주택도시보증공사 성과급제 운용 현황]

구분	「2023년도 공기업·준정부기관 예산운용지침」 규정사항	주택도시보증공사 성과급제 운용 현황(최근 3년 기준)
등급별 비율	차등 등급 수는 '성과급을 지급하지 않는 최하위 등급을 포함하여' 6개 이상으로 할 것	성과급을 지급하지 않는 최하위 등급이 없으며, 등급 수는 5개임
차등 등급 수	등급별 인원(부서) 비율은 최고 등급 10% 이상, 최저 등급 및 차하위 등급을 합하여 10% 이상으로 하고 특정 등급이 50%를 초과하지 않도록 할 것	최고 등급, 최저 등급의 인원 비율이 10%를 소폭 하회하고, 특정 등급이 50%를 초과하는 것으로 나타남
등급별 성과급 차이	최고 등급의 성과급 지급액이 차하위 등급의 성과급 지급액의 2배 이상이 되도록 할 것	연봉제 외 인원 내부평가급의 최고 등급 성과급 지급액이 차하위 등급의 성과급 지급액의 2배 미만으로 나타남

[최근 3년간 주택도시보증공사 등급별 성과급 지급 현황]

(단위: 명, %)

지급 연도	성과급 구분		경영 평가 등급	첫째 등급		둘째 등급		셋째 등급		넷째 등급		다섯째 등급		여섯째 등급	
				인원	지급률	인원	지급률	인원	지급률	인원	지급률	인원	지급률	인원	지급률
2021	경영평가 성과급		B	9	134	14	110	55	100	14	90	9	66	-	-
	내부 평가급	연봉제		9	134	14	110	55	100	14	90	9	66	-	-
		연봉제 외			110		105		100		95		90	-	-
2022	경영평가 성과급		C	9	134	14	110	55	100	14	90	9	66	-	-
	내부 평가급	연봉제		9	134	14	110	55	100	14	90	9	66	-	-
		연봉제 외			110		105		100		95		90	-	-
2023	경영평가 성과급		D	9	134	14	110	55	100	14	90	9	66	-	-
	내부평가급			9	134	14	110	55	100	14	90	9	66	-	-

또한 공사는 전세보증 보증금지 대상인 임대인에게도 전세보증을 발급하거나 전세보증금반환보증 심사 시 주택가격을 시세정보, 공시가격, 등기부등본 매매 거래가액 등을 순차적으로 적용하여야 하나 등기부등본 매매 거래가액을 적용하는 등 관련 업무 수행에 있어 일부 문제가 발생하고 있다.[11)]

따라서 국토교통부와 주택도시보증공사는 정부의 재정투입을 통한 공사의 자본금 확충 외에 관련 규정과 상충되는 기관운영을 개선하는 등 공사의 자구노력을 강구하는 한편, 내부직원 대상 교육 강화, 주요 오류사례 공유 등을 통해 관련 업무 수행 시 흠결을 최소화할 필요가 있다.

11) 주택도시보증공사의 「2022년 연간 감사결과 보고」

5-4. 국회의 시정요구와 상이한 측면의 기금운용계획 자체변경

가. 현 황

국토교통부가 당초 수립하고 국회가 의결한 2023년 주택도시기금운용계획에는 주택도시보증공사에 대한 출자금이 편성되지 않았으나, 국토교통부는 2023년 7월 기금운용계획 자체변경을 통해 출자사업[12]을 신설하고 공사에 대한 출자금 3,839억원을 편성하였다.

나. 분석의견

국토교통부는 2021년 기금운용계획 자체변경을 통해 주택도시보증공사에 대한 출자예산을 신규 편성하여 국회로부터 시정요구를 받았음에도 2023년 또다시 기금운용계획을 자체변경하여 공사에 대한 출자예산을 신규 편성한 상황으로, 유사 사례가 재발하지 않도록 할 필요가 있다.

국토교통부는 2020년 말 주택도시보증공사의 보증배수(47.4배)가 당시 법정배수한도(50배)에 근접함에 따라 2021년 3월 31일 주택도시기금을 자체변경하여 공사에 대한 출자금 3,900억원을 신규로 반영하여 집행한 바 있다.

그런데 2021년도 기금운용계획안을 수립하여 국회에 제출하는 2020년 9월 이전 공사의 보증배수가 법정한도에 근접한 수준[13]이었으며, 이에 따라 공사에 대한 출자 필요성이 예측가능했다는 점 등을 고려할 때 「국가재정법」 제70조[14] 및 동법

---

12) 코드: 주택도시기금(주택계정) 1043-301

13) 주택도시보증공사의 보증배수는 2019년 말 기준으로 45.6배였으며, 2020년 말 기준으로 47.4배를 기록하였다.

14) 제70조(기금운용계획의 변경) ① 기금관리주체는 지출계획의 주요항목 지출금액의 범위 안에서대통령령으로 정하는 바에 따라 세부항목 지출금액을 변경할 수 있다.
② 기금관리주체(기금관리주체가 중앙관서의 장이 아닌 경우에는 소관 중앙관서의 장을 말한다)는 기금운용계획 중 주요항목 지출금액을 변경하고자 하는 때에는 기획재정부장관과 협의·조정하여 마련한 기금운용계획변경안을 국무회의의 심의를 거쳐 대통령의 승인을 얻은 후 국회에 제출하여야 한다.
③ 제2항에도 불구하고 주요항목 지출금액이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 기금운용계획변경안을 국회에 제출하지 아니하고 대통령령으로 정하는 바에 따라 변경할 수 있다.
1. 별표 3에 규정된 금융성 기금 외의 기금은 주요항목 지출금액의 변경범위가 10분의 2 이하

시행령 제29조[15]에 따른 기금운용계획의 자체변경 사유로 보기 어려운 측면이 있었다.

이에 국회는 2021회계연도 결산 심사 시 국회에서 확정된 기금운용계획에 포함되지 않은 사업을 자체변경으로 추진하는 것은 국회의 예산 심의·확정권을 침해하는 사항으로, 국토교통부에 국회에서 확정된 기금운용계획에 포함되지 않은 사업을 기금운용계획의 자체변경으로 추진하는 관행을 막기 위한 재발방지 대책을 마련할 것을 시정요구한 바 있다.

[2021회계연도 결산 주택도시보증공사 출자사업 관련 시정요구 사항]

시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구유형	조치대상기관
기금운용계획 변경을 통한 신규 사업 추진 지양 필요 등	관련 사업명	주택도시기금 - 주택도시보증공사 출자(1043-301)	주의, 제도개선	국토교통부
	지적 사항	○ 국회에서 확정된 기금운용계획에 포함되지 않은 사업을 자체변경으로 추진하는 것은 국회의 예산 심의·확정권을 중대하게 침해하는 사항임 - 국토교통부는 국회에서 2021년도 기금운용계획 의결 시 포함되지 않았던 본 사업을 기금의 자체변경을 통해 3,900억원을 증액함 - 주택도시보증공사(HUG)가 행할 수 있는 보증의 총액 한도를 자기자본의 50배에서 60배로 확대하는 주택도시기금법 개정안은 2021년 2월 20일에 발의된 상태였으므로(2021. 7. 20. 시행), 법률 개정으로 인해 본 사업의 증액이 필요하였다면 2021년 3월의 추경 심의과정에서 충분히 기금운용계획안의 변경을 요구할 수 있었음		

2. 별표 3에 규정된 금융성 기금은 주요항목 지출금액의 변경범위가 10분의 3 이하. 다만, 기금의 관리 및 운용에 소요되는 경상비에 해당하는 주요항목 지출금액에 대하여는 10분의 2 이하로 한다.(이하 생략)

15) 제29조(기금운용계획의 변경) ① 기금관리주체는 법 제70조제1항에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 세부항목의 지출금액을 변경할 수 있다. 다만, 제3호의 경우에 있어서는 국회의 기금운용계획안 심사과정에서 삭감된 부분에 사용할 목적으로는 변경할 수 없다.
1. 예측할 수 없는 소요가 발생한 경우
2. 긴급한 소요가 발생한 경우
3. 기존사업을 보완하는 경우

시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구유형	조치대상기관
	시정요구사항	○ 국토교통부는 국회에서 확정된 기금운용계획에 포함되지 않은 사업을 기금운용계획의 자체변경으로 추진하는 관행을 막기 위한 재발방지 대책을 마련할 것(주의) ○ 국토교통부는 서민 주거안정을 위한 임대주택 확충 및 정책보증 지원을 지속적으로 강화할 것(제도개선)		

자료: 국회 의안정보시스템

국토교통부는 「국회법」 제84조제2항[16]에 따라 2023년 1월 「2021회계연도 결산 및 예비비지출 승인의 건 심사결과 시정요구사항에 대한 조치결과」를 국회에 보고하며 상기 시정요구에 대해서 '사전에 사업추진사항 등을 철저히 검토하여 예산에 미리 반영하고, 자체변경을 통한 사후 신규예산 편성은 최소화하겠다'고 조치결과를 보고하였다.

그런데 국토교통부는 2023년 7월 또다시 기금운용계획을 자체변경하여 당초 2023년 기금운용계획에는 포함되지 않았던 주택도시보증공사 출자금 3,839억원을 신규로 반영하여 집행하였으며, 이에 대해 2023년도 기금운용계획안의 수립 · 제출 이후인 2022년 9월부터 전세보증사고가 급증하였으며, 전세보증금반환보증 가입은 2022년 11월부터 크게 증가하여 주택도시보증공사에 대한 출자금을 당초 기금운용계획안에 반영하기 어려웠다는 입장이다.

부동산경기의 악화, 전세사기 등의 요인을 예측하기 어렵다는 점을 감안할 필요가 있으나, 공사의 보증배수는 2021년 말 49.2배에서 2023년도 기금운용계획안 제출 이전인 2022년 8월 51.7배까지 증가하는 추세였으며, 국토교통부는 「주거분야 민생안정 방안」을 2022년 7월 발표하면서 깡통전세와 전세사기가 임차인에 대

16) 제84조(예산안 · 결산의 회부 및 심사) ② 의장은 예산안과 결산에 제1항의 보고서를 첨부하여 이를 예산결산특별위원회에 회부하고 그 심사가 끝난 후 본회의에 부의한다. 결산의 심사 결과 위법하거나 부당한 사항이 있는 경우에 국회는 본회의 의결 후 정부 또는 해당 기관에 변상 및 징계조치 등 그 시정을 요구하고, 정부 또는 해당 기관은 시정 요구를 받은 사항을 지체 없이 처리하여 그 결과를 국회에 보고하여야 한다.

한 부담이 될 수 있으며 이에 대해 현장점검 및 관계기관 협력 등을 통해 조기에 대응하겠다고 밝힌 바 있어 깡통전세, 전세사기에 대해 사전에 인식하고 있었다는 점을 감안할 필요가 있다.

결과적으로 국토교통부는 2021년에 이어 2023년에도 기금운용계획을 자체변경하여 주택도시보증공사에 대한 출자금을 신규 편성·집행하게 되었는데, 이는 2021회계연도 결산 심사 시 '국회에서 확정된 기금운용계획에 포함되지 않은 사업을 기금운용계획의 자체변경으로 추진하는 관행을 막기 위한 재발방지 대책을 마련'하도록 한 국회의 시정요구에 부합하지 않은 것으로 볼 수 있다.

또한 「2021회계연도 결산 및 예비비지출 승인의 건 심사결과 시정요구사항에 대한 조치결과」 보고 시 '사전에 사업추진사항 등을 철저히 검토하여 예산에 미리 반영하고, 자체변경을 통한 사후 신규예산 편성은 최소화하겠다'고 보고한 것과 상충되므로, 국토교통부는 유사 사례가 재발하지 않도록 할 필요가 있다.

6 청년월세 한시 특별지원 사업의 집행가능성 검토 필요

가. 현 황

청년월세 한시 특별지원 사업[1]은 일정 소득 이하의 청년을 대상으로 최대 12개월간 최대 20만원의 월세를 지원하는 사업으로, 2024년도 예산안은 전년 대비 338억 4,900만원 감액된 103억 5,100만원이 편성되었다.

[2024년도 청년월세 한시 특별지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023예산 (A)	2024예산안 (B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
청년월세 한시 특별지원	82,149	44,200	10,351	△33,849	△76.5

자료: 국토교통부

동 사업은 2021년 8월 정부의 「청년특별대책」에 따라 경제적 어려움을 겪고 있는 청년층의 주거부담을 경감하기 위해 2022년부터 2024년까지 한시적으로 진행되며, 지자체의 청년 월세지원에 필요한 비용을 보조하는 방식으로 추진된다. 이때 서울특별시는 30%, 그 외 지자체는 50%의 보조율이 적용된다.

지원대상은 부모님과 별도 거주하고 있는 만 19~34세 이하 무주택자 청년으로, 별도 거주하는 주택은 임차보증금 5천만원 및 월세 60만원 이하의 주택이어야 한다. 또한 청년 원가구[2]와 청년가구[3]의 소득 · 재산을 모두 고려하는데, 청년 원가구는 기준 중위소득의 100% 이하, 재산가액 3억 8,000만원 이하여야 하며, 청년가구 소득은 기준 중위소득의 60% 이하, 재산가액 1억 800만원 이하여야 한다.[4]

이규민 예산분석관(dlrbals90@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 1034-311

2) 원가구는 청년가구와 1촌이내 직계혈족을 의미한다.

3) 청년가구는 청년, 배우자, 직계비속, 동일 주소지에 거주하는 민법상 가족을 의미한다.

4) 다만 만 30세 이상, 기혼자, 미혼부 · 모 등은 청년 원가구 소득을 고려하지 않는다.

청년이 지자체에 월세 지원을 신청하면 지자체에서 요건을 검증한 뒤 최대 20만원의 지원금을 매월 지급하며, 신청기간은 2022년 8월부터 2023년 8월, 지급기간은 2022년 11월부터 2024년 12월까지이며, 방학기간 등을 고려하여 수급기간이 연속되지 않더라도 12개월분이 지원된다.

다른 주거지원 사업과의 중복지원 방지를 위해 지원대상 중 주거급여 수급자[5]에게는 20만원에서 주거급여액을 차감한 금액만 매월 지급하고, 청년이 실제 부담하는 월세가 20만원을 상회할 경우 초과분에 한해 청년 월세 저리대출[6]을 연계하여 지원한다.

[청년 월세지원 사업 개요]

○(지원내용) 월 최대 20만원* 임차료 지원(최대 12개월, 생애 1회 한정)
* 실제 월세 범위 내에서 최대 20만원까지 지급

○(사업기간) 2022~2024년 한시
- 신청기간: 2022년 8월 ~ 2023년 8월
- 지급기간: 2022년 11월 ~ 2024년 12월

○(지원대상) 만 19~34세 독립거주 무주택 청년
* 청년가구와 원가구의 소득·재산기준을 모두 충족하여야 하며, 만 30세 이상, 기혼자, 미혼부·모 등은 청년 원가구 소득을 고려하지 않음
- 청년가구 소득기준: 기준 중위소득 60% 이하
- 청년가구 재산기준: 총 재산가액 107백만원 이하
- 청년 원가구 소득기준: 기준 중위소득 100% 이하
- 청년 원가구 재산기준: 총 재산가액 380백만원 이하

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

5) 2023년 주거급여 수급기준은 기준 중위소득의 47%(2022년은 46%)이다.

6) (대출한도/이자) 월 20만원까지 무이자, 초과분 1.0% 저리융자(월 50만원 이내)

나. 분석의견

청년월세 한시 특별지원 사업은 지자체의 유사사업 등으로 인해 당초 계획 대비 수요가 저조한 상황에서 신청기간이 종료되어 2024년 예산안의 집행가능성이 높지 않을 수 있으므로, 국토교통부는 지급인원을 조속히 파악하는 한편 향후 지자체가 추진하는 사업과 유사한 사업을 추진하는 경우 실제 사업수요를 면밀히 검토할 필요가 있다.

당초 국토교통부는 주거부담이 큰 저소득층 청년에 대한 신속한 지원을 위하여 2022년 4월부터 신청을 받고 같은 해 8월부터 월세를 지원할 예정이었으나, 동 사업의 신청·지원대상 선정·월세 지급 등을 처리하는 차세대 사회보장정보시스템 관련 오류[7]로 인해 신청은 2022년 8월부터 2023년 8월까지, 월세 지원은 같은 해 11월부터 2024년 12월까지 실시하는 것으로 사업일정이 변경되었다.

[청년월세 한시 특별지원 사업일정 변경 현황]

구 분	당초 계획	변경 계획	변경 사유
월세지원 신청기간	2022.4.~2023.3.	2022.8.~2023.8.	보건복지부 차세대 사회보장정보시스템 관련 오류
월세 지급기간	2022.8.~2024.9.	2022.11.~2024.12.	

자료: 국토교통부

한편 국토교통부는 청년월세 한시특별지원 사업의 지원대상을 주거급여 대상이 아닌 청년 11.9만명, 주거급여 대상 청년 3.3만명을 합한 15.2만명에게 매월 20만원씩 12개월간 지급할 수 있는 규모로 총사업비를 계상하였는데, 2022년 11월부터 2023년 7월까지의 월세 지급현황을 살펴보면 2022년 11월 19,269명에서 2023년 7월 69,707명으로 지급인원은 증가하는 추세이나, 국토교통부가 당초 예상한 지급인원 15.2만명에는 미치지 못하고 있다.

7) 보건복지부는 일선 현장의 복지수급 업무를 효율화하고 복지서비스의 질을 향상시키기 위해 기존 정보시스템을 통합·개편하여 차세대 사회보장정보시스템을 2022년 9월 개통하였으나, 시스템 오류로 인하여 복지행정 업무에 제약이 발생한 바 있다.

[청년 월세지원 사업 총사업비 추계]

○**주거급여 대상 外: 11.9만명**, 1,302억원
- 서울 189억원 = 11.9만명 × 22%(서울 거주) × 20만원 × 12개월 × 30%보조
- 기타 1,114억원 = 11.9만명 × 78%(기타지역 거주) × 20만원 × 12개월 × 50%보조

○**주거급여 대상: 3.3만명**, 67억원 (차액만 지급)
- 서울 10억원 = 3.3만명 × 22%(서울 거주) × (20만원-16.3만원*) × 12개월 × 30%보조
- 기타 57억원 = 3.3만명 × 78%(기타지역 거주) × (20만원-16.3만원*) × 12개월 × 50%보조

* '22년 청년 주거급여 분리지급 평균 16.3만원 수준

→ 전체 지원대상 11.9만명 + 3.3만명 = 15.2만명

→ 총사업비(국비 기준) 1,302억원 + 67억원 = 1,369억원

→ 총사업비(지방비 포함) 1,369억원(국비) + 1,633억원(지방비) = 3,003억원

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이와 같은 사업일정의 변경, 지급인원 저조 등으로 사업비의 실집행 역시 원활하지 않은 상황이다. 국토교통부는 2022년 예산 821억 4,900만원 전액을 지자체에 교부하였으나, 지자체의 실집행액은 116억원 수준이며, 2023년 8월 기준 실집행액 역시 481억 900만원에 그치고 있다.

[청년월세 한시 특별지원 사업 실집행 현황(전체)]

(단위: 백만원)

연도	국토교통부		보조사업자					
	예산액	집행액	교부액	전년도 이월액	예산현액	실집행액	이월액	불용액
2022	82,149	82,149	82,149	-	82,149	11,600	66,217	4,332
2023.8	44,200	29,311	29,311	66,217	95,528	48,109	-	-

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

국비와 지방비를 포함한 총사업비의 실집행 역시 부진한 실정이다. 당초 국토교통부는 전체 총사업비 소요의 60%가 사업 1년차에 발생할 것으로 예상하였으며, 이에 따르면 월세 지원이 시작된 2022년 11월부터 1년 내에 총사업비(지방비 포함) 3,003억원의 60%인 1,818억원의 지급이 이루어져야 하나, 2022년 11월부터 2023년 7월까지 9개월간 전체 지급된 사업비는 1,065억 2,300만원 수준이다.

[청년월세 한시특별지원 사업 지원 현황]

(단위: 명, 원)

구분	지급인원	지급액 (국비+지방비)
2022년 11월	19,269	21,553,193,000
2022년 12월	30,142	
2023년 1월	35,453	84,969,853,000
2023년 2월	40,625	
2023년 3월	46,474	
2023년 4월	53,568	
2023년 5월	60,659	
2023년 6월	65,145	
2023년 7월	69,707	
합계	421,042	106,523,046,000

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이와 같은 실적 부진은 사업 일정이 지연됨에 따라 사업대상인 청년층의 관심도가 감소한 것 외에도 지자체의 유사 사업 등에 기인하는 것으로 판단된다. 국토교통부는 지자체가 자체적으로 시행하는 현금성 월세지원 사업을 통해 지원을 받는 경우 동 사업의 지원대상에서 제외하고 있으며, 「청년월세 한시 특별지원 사업 매뉴얼」(2022.6)에 따르면 해당 사업은 52개[8]에 달하고 있다.

한국조세재정연구원 역시 동 사업의 사업계획 적정성 검토[9]를 수행하면서 지자체에서 자체 시행중인 월세 지원사업과의 중복 지원 방지로 인하여 수요가 감소할 수 있다는 의견을 제시하였으며, 보다 구체적으로는 서울시의 자체 월세지원을 받은 2.7만명(2021년 기준) 중 일부는 동 사업의 추계에서 제외될 것으로 예측한 바 있다.

그런데 2024년 예산안에는 당초 사업기간별 연부액 103억 5,100만원이 전액 편성되어 있으며, 2023년 7월까지의 지급인원이 당초 예상 대비 저조하다는 점을 고려할 때 해당 예산의 집행가능성에 대한 검토가 필요하다고 판단된다.

---

8) 일례로 서울시는 19~39세 청년에게 최대 20만원의 월세를 10개월간 지원하는 청년월세지원사업을 실시하고 있다.

9) 동 사업은 총사업비가 3,003억원(국비 1,369억원, 지방비 1,633억원)으로 예비타당성조사 대상사업이나, 「국가재정법」 제38조제2항제10호에 따른 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가정책적으로 추진이 필요한 사업에 해당한다는 사유로 예비타당성조사가 면제됨에 따라 사업계획 적정성 검토가 이루어졌다.

[청년월세 한시특별지원 사업의 사업기간별 연부액(국비 기준)]

(단위: 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	합계
연부액	82,149	44,200	10,351	136,900
산출근거	전체 국비 지원액의 60%	전체 국비 지원액의 33%	전체 국비 지원액의 7%	-

주: 전체 국비 지원액은 1,369억원이며, 지방비를 포함한 총사업비는 3,003억원
자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

동 사업의 신청기간은 2023년 8월까지로, 2024년 집행 가능한 예산의 규모는 해당 기간까지 신청한 인원을 대상으로 소득·자산 요건 등을 검증하여 지급대상을 선정한 이후 추정할 수 있는데, 지급대상의 선정은 신청기간 종료 후 2~3개월 내에 이루어질 예정이다.

이에 국토교통부는 지자체와 함께 지급인원 선정을 조속히 완료하고 이를 바탕으로 2024년 실제 소요를 추계할 필요가 있으며, 향후 유사사례가 재발하지 않도록 지자체에서 추진하는 사업과 유사한 내용의 사업을 추진하는 경우 실제 사업수요를 면밀하게 분석할 필요가 있다.

7 공적주택 사업 분석

공적주택은 저소득층 등 국민의 주거 부담을 완화하기 위하여 공공부문이 단독으로 또는 민간부문과 공동으로 공급하는 주택으로, 민간주택 대비 저렴한 가격으로 분양하여 주택의 소유권을 국민에게 이전하는 공공분양주택, 국민에게 일정기간 저렴한 비용으로 임대하는 공적임대주택으로 구분된다.

공적임대주택은 공급주체에 따라서 공공임대주택과 공공지원민간임대주택으로 나눌 수 있다. ① 공공임대주택은 국가·지방자치단체·공공기관 등 공공부문이 재원을 조달하여 임대 목적으로 공급하는 주택이며, 유형별로 살펴보면, 주택을 새롭게 건설하여 국민에게 공급하는 건설형으로 영구임대주택[1], 국민임대주택[2], 행복주택[3], 공공임대주택[4][5], 통합공공임대[6]가 공급된다. 기존 주택 또는 신축예정인 주택을 매입하여 공급하는 매입형으로는 다가구매입임대주택[7]이 있으며, 공공부문이 주택을 임차하여 국민에게 공급하는 임차형으로는 전세임대주택[8]이 있다.

이규민 예산분석관(dlrbals90@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 영구임대주택이란 기초생활수급자 등 소득 1분위 수준의 최저소득계층을 대상으로 50년 이상 임대할 목적으로 건설되는 주택으로, 사업비의 85%를 출자방식으로 지원한다.

2) 국민임대주택이란 일정소득 수준 이하의 저소득층을 대상으로 30년 이상 임대할 목적으로 건설 또는 매입되는 주택으로, 사업비 분담은 각각 융자 40%, 출자 30%, 입주자 20%, 사업주체 10%이다.

3) 행복주택은 사회초년생·신혼부부·대학생 등을 대상으로 대중교통이 편리하고 직주근접이 가능한 부지에 공급하는 임대주택으로, 사업비 분담은 각각 융자 40%, 출자 30%, 입주자·사업주체 30%이다.

4) 임대의무기간(5년 또는 10년)동안 임대하고, 이후 이를 분양전환하는 임대주택으로, 사업비를 주택도시기금에서 융자한다.

5) 현재 정부는 공공분양주택 50만 호 공급물량에 공공임대주택을 통해 공급되는 물량을 포함하고 있으므로 공공임대주택을 공공분양주택의 유형으로 볼 수 있으나, 공공임대주택의 경우 ①의무임대기간이 경과한 이후에야 분양 여부를 선택할 수 있어 임대주택으로서의 성격을 지니고 있으며 ②국토교통부 역시 공공임대주택을 임대주택지원(융자)프로그램의 세부사업 중 하나로 구분하고 있어, 이하에서는 공공임대주택을 공적임대주택으로 분류하였다.

6) 기존 유형(영구·국민·행복)을 통합하여 30년동안 제공하고자 하는 임대주택으로, 사업비 분담은 융자 41%, 출자 39%, 입주자 10%, 사업자 10%이다.

7) 도심 내 기초생활수급자 등 저소득계층이 현 생활권에서 거주할 수 있도록 다가구 주택 등을 매입하여 개보수한 후 임대하는 사업으로, 사업비 분담은 융자 50%, 출자 45%, 입주자 5%이다.

8) 수급자 등 도심내 저소득계층이 현 생활권에서 거주할 수 있도록 공공주택사업자가 기존주택 소유자와 전세계약 체결 후 재임대하는 사업으로, 주택도시기금에서 융자를 95~100% 지원한다.

② 공공지원민간임대주택은 민간부문이 자체적인 재원 조달을 통해 임대 목적으로 공급하는 주택으로, 임대료 · 임대기간 등 임대조건의 규제를 전제로 공공부문의 지원이 이루어진다. 동 유형으로 분류되는 사업으로는 민간의 리츠·펀드를 통해 공급하는 민간임대주택과 집주인임대주택[9] 등이 있다.

정부는 2023년부터 2027년까지 공공임대주택 50만 호, 공공분양주택 50만 호를 공급할 계획으로, 과거의 공적주택 공급계획이었던 「주거복지로드맵」이 공공분양주택 15만 호 공급을 계획했던 것과 비교할 때 공공분양주택의 물량이 크게 증가한 것이 특징이다. 이에 대해 국토교통부는 2018년부터 2022년까지의 공공임대 · 공공분양주택 77.6만 호가 공급되었으나 그 중 63.2만 호가 공공임대주택으로, 내 집 마련 수요에 대응하기 어려웠기 때문에 공공임대주택과 공공분양주택을 균형적으로 공급하게 되었다는 입장이다.

[2023~2027년 공적주택 기본추진방향]

기본방향	과거 계획 대비 비교		
공공임대 · 분양을 균형있게 100만 호 공급 (필요시 탄력 공급)	〈2018~2022〉 공공주택 77.6만 호 공급 - 공공임대 63.2만 호 - 공공분양 14.4만 호	→	〈2023~2027〉 공공주택 100만 호 공급 - 공공임대 50만 호 - 공공분양 50만 호

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

9) 집주인임대주택은 민간이 임대주택을 건설·매입하거나 운영하는데 소요되는 비용을 저리로 융자하여 주거취약계층에게 시세보다 저렴한 임대주택을 공급하는 사업이다.

[2023~2027년 공적주택 공급계획]

(단위: 만 호)

구분	유형	2023년	2024년	2025년	2026년	2027년	연평균
공공임대	건설형	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5
	매입형	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5
	전세형	3	3	3	3	3	3
	소 계	10	10	10	10	10	10
	정책대상별	매년 청년층 · 신혼부부 4.8만 호, 중 · 장년층 4만 호, 고령층 1.2만 호 공급					
공공분양	선택형 나눔형 일반형	7.6	9	10	10.4	13	10
	정책대상별	전체 50만 호 중 34만 호는 청년층(미혼청년 · 신혼부부 등), 16만 호는 청년 외(일반 무주택자 등) 대상 공급					
계		17.6	19	20	20.4	23	20

주: 공공임대(건설형) 공공분양은 사업승인 기준, 공공임대(매입형, 전세형)은 계약기준 공급량임
자료: 국토교통부

보다 구체적인 공공임대주택과 공공분양주택의 공급계획을 살펴보면, 공공임대주택의 경우 매년 10만 호(건설형 3.5만 호, 매입형 3.5만 호, 전세형 3만 호)를 공급하되, 필요 시 도심 내 취약계층에 즉시 공급 가능한 전세형 등을 통한 탄력적 공급을 검토하며, 건설형은 통합공공임대를 중심으로 공급하고, 매입형은 신축주택의 비중을 과거 대비 확대한다.[10] 또한 정책대상 측면으로 공공임대주택의 공급물량을 나눠보면, 매년 청년층 · 신혼부부 대상 4.8만 호, 중 · 장년층 대상 4만 호, 고령층 대상 1.2만 호를 공급할 예정이다.

공공분양주택은 소득 · 자산 여건에 따라 분양방식 · 분양가격을 선택할 수 있도록 나눔형, 선택형, 일반형으로 세분화된 유형을 공급하고, 전체 공급물량 50만 호 중 34만 호는 미혼청년 · 신혼부부 등 청년층을 대상으로, 그 외 16만 호는 일반 무주택자 등 청년 외의 집단에게 공급할 계획이다.

10) 매입형의 신축/기축 비중은 2018~2022년의 경우 34:66이었지만, 2023~2027년의 경우 81:19로 신축비중을 확대할 예정이다.

[공공분양주택 유형별 개요]

구분	나눔형	선택형	일반형
물량	25만 호	10만 호	15만 호
분양 가격	시세 70% 이하	입주시 분양가와 분양시 감정가의 평균	시세 80% 이하
특징	시세 70% 이하 분양 (분양가상한금액 80% 이하) 시세차익 70% 보장	6년간 임대거주후, 분양여부 선택	시세 80% 수준 분양 (분양가상한금액 100% 이하)

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

공적임대주택의 개념, 대상자, 임대기간은 아래의 표와 같으며, 이하에서는 2024년도 주택도시기금 계획안에 포함된 주요 공적임대주택에 대해서 분석한다.

[공적임대주택 사업별 개요]

<table>
<tr><th colspan="3">구분</th><th>개념</th><th>대상자</th><th>임대기간</th></tr>
<tr><td colspan="3">공적임대주택</td><td colspan="3">공공임대주택+공공지원민간임대주택</td></tr>
<tr><td colspan="2">공공임대주택</td><td colspan="4">국가·지방자치단체·공공기관 등이 재정이나 기금의 지원을 받아 공급하는 주택</td></tr>
<tr><td rowspan="6">건설형</td><td>영구임대</td><td>기초생활수급자 등을 대상으로 하는 건설임대주택</td><td>기초생활수급자·국가유공자 등 등</td><td>영구 또는 50년</td></tr>
<tr><td>국민임대</td><td>차상위계층 등을 대상으로 하는 건설임대주택</td><td>도시근로자 월평균소득 70~100% 이하 등</td><td>30년</td></tr>
<tr><td>행복주택</td><td>주로 젊은층을 대상으로 도심내 잔여용지를 활용하여 공급하는 임대주택</td><td>젊은층(대학생, 사회초년생, 신혼부부) 80%, 고령층 20%</td><td>젊은층 최대6년, 고령층 20년</td></tr>
<tr><td>(분양전환) 공공임대</td><td>서민층 내집마련을 위해 5년 이상 임대 후 임차인에게 우선 분양하는 주택</td><td>도시근로자 월평균소득 100% 이하 등</td><td>임대의무기간 5년 또는 10년</td></tr>
<tr><td>통합 공공임대</td><td>기존 유형(영구·국민·행복)을 통합하여 제공하는 임대주택</td><td>중위소득 150% 이하 등</td><td>30년</td></tr>
<tr><td rowspan="2">매입형</td><td rowspan="2">다가구 매입임대</td><td rowspan="2">사업시행자가 기존 다가구주택 등을 매입하여 임대하는 주택</td><td rowspan="2">도시근로자 월평균소득 50~70% 이하 등</td><td rowspan="2">최대 20년</td></tr>
<tr><td>임차형</td></tr>
<tr><td>전세임대</td><td>사업시행자가 기존주택을 임차하여 재임대하는 주택</td><td>최대 20년</td></tr>
<tr><td colspan="2">공공지원민간임대주택</td><td colspan="4">민간이 자기재원으로 조달하여 임대하되, 임대료·기간 등 규제를 전제로 국비를 지원받는 주택</td></tr>
<tr><td colspan="2">리츠·펀드형</td><td>민간리츠·펀드를 통해 공급하는 공공지원민간임대주택</td><td rowspan="2">무주택세대주</td><td rowspan="3">10년 이상 ('20.8.18. 전에는 8년 이상)</td></tr>
<tr><td colspan="2">소규모 정비사업</td><td>정비사업시행자와 연계하여 공급하는 공공지원민간임대주택 (가로주택 및 자율주택정비사업)</td></tr>
<tr><td colspan="2">집주인임대주택</td><td>주택소유자가 저리 융자를 지원받고 기존주택을 활용하거나 신규건설·매입하여 임대하는 주택 (건설개량형, 매입형, 융자형)</td><td>무주택 청년·노인층 등</td></tr>
</table>

자료: 국토교통부가 제출한 자료를 바탕으로 재작성

7-1. 통합공공임대주택·공공분양주택의 사업승인 지연문제 개선 필요 등

가. 현 황

①통합공공임대주택

통합공공임대 사업은 기존의 공공임대주택인 영구임대주택, 국민임대주택, 행복주택의 입주자격이 유형별로 달리 적용되어 수요자 접근성이 낮다는 문제가 제기됨에 따라 각 유형을 통합하여 임대주택을 공급하는 것으로, 2021년부터 주택도시기금의 융자[11] 및 출자[12] 사업으로 추진되고 있으며, 2024년도 계획안은 전년 대비 3,768억 100만원 증액된 2조 6,372억 1,300만원이 편성되었다.

[2024년도 통합공공임대(융 · 출자) 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 계획		2024 계획안(B)	증감	
		당초(A)	수정		B-A	(B-A)/A
통합공공임대(출자)	196,201	1,070,374	1,070,374	1,220,076	149,702	14.0
통합공공임대(융자)	168,482	1,190,038	1,120,038	1,417,137	227,099	19.1
합계	364,683	2,260,412	2,190,412	2,637,213	376,801	16.7

자료: 국토교통부

정부는 2020년 3월 「주거복지로드맵 2.0」을 통해 유형별(영구 · 국민 · 행복)로 운영되고 있는 공공임대주택 체계를 하나로 통합하여 입주 자격을 단일화(중위소득 130% 이하)하고 부담 능력에 따라 적정 임대료를 책정하는 통합공공임대주택을 공급하겠다는 계획을 밝혔으며, 2020년 11월 「서민 · 중산층 주거안정 지원방안」을 통해 통합공공임대주택의 소득요건을 당초 중위소득 130%에서 150%까지로 변경하여 지원대상으로 중산층을 포함하면서 전용면적 범위 또한 60㎡ 이하에서 85㎡ 이하로 확대하였다.

11) 코드: 주택도시기금 1338-406

12) 코드: 주택도시기금 1440-411

통합공공임대주택의 입주자 선정방식은 우선공급과 일반공급으로 구분된다. 저소득층 등 기존의 주거취약계층을 고려하여 공급물량의 60%는 기준 중위소득 100% 이하 가구에게 우선공급되며, 우선공급의 대상에는 기존 영구·국민임대 주택의 우선공급 대상[13]을 모두 포함하도록 하고 있다.

[통합공공임대주택 공급기준 개요]

구분	우선공급	일반공급
공급물량	60% * 시·도지사 승인시 60% 초과 가능	40%
소득요건	기준 중위소득 100% 이하	기준 중위소득 150% 이하 * 맞벌이 신혼부부는 180% 이하
자산요건	2023년 기준, 3.61억원	좌동
선정방법	배점(동점일 경우 추첨)	추첨

주: 입주자격으로 무주택자 또는 무주택세대구성원일 것을 요함
자료: 국토교통부

또한 우선공급의 경우 부양가족 수, 미성년자녀 수 등을 바탕으로 배점을 합산하여 점수가 높은 순서로 입주자를 선정하는 가점제로 운영되며, 소득이 낮을수록 높은 점수를 부여한다. 우선공급에서 탈락한 신청자는 별도의 신청절차 없이 일반공급으로 전환되며, 일반공급의 경우 추첨으로 입주자를 선정한다.

이는 주거지원이 필요한 주거취약계층에게 우선공급이 이루어지도록 하되, 가점제로 인해 입주가 상대적으로 어려울 수 있는 사회초년생 등 청년층, 소득기준으로 인해 기존 공공임대주택에 따른 입주대상에 포함되지 않았던 기준 중위소득 100~150% 이하인 가구에게도 통합공공임대주택이 공급될 수 있도록 하려는 것으로 판단된다.

13) 철거민 등(1%), 국가유공자 등(5%), 장기복무 제대군인 및 북한이탈주민 등(3%), 다자녀가구 등(4%), 장애인(5%), 급여수급자(9%), 청년(11%), 신혼부부(7%), 고령자(10%), 비주택 거주자 등(5%)으로 대상에 따라 공급비율을 정하고 있다.

②공공분양주택

분양주택(융자) 사업[14]은 LH, 지자체 등의 분양주택 공급에 필요한 비용을 융자로 지원하는 사업으로, 2024년도 계획안은 전년 대비 6,522억 9,100만원 증액된 2조 478억 3,200만원이 편성되었다.

[2024년도 분양주택(융자) 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 계획		2024 계획안(B)	증감	
		당초(A)	수정		B-A	(B-A)/A
분양주택(융자)	201,707	1,395,541	1,395,541	2,047,832	652,291	46.7

자료: 국토교통부

앞서 검토한 공공분양주택의 선택형, 일반형, 나눔형 중 일반형과 나눔형이 동 사업의 공공분양 유형에 해당하며, 국토교통부는 2023년부터 2027년까지 일반형 15만 호, 나눔형 25만 호를 공급할 계획으로, 해당 유형의 공급대상과 공급비중 등을 자세히 살펴보면 아래와 같다.[15]

14) 코드: 주택도시기금 1134-401

15) 선택형은 공공임대(융자) 사업을 통해 10만 호를 공급된다.

[공공분양주택 유형- 나눔형]

구분	나눔형	
물량	25만 호(2023~2027년간)	
분양 가격	시세 70% 이하 (분양가상한금액 80% 이하)	
특징	시세 70% 이하 분양	
공급 비중	청년 15%, 신혼부부 40%, 무주택자(생애최초) 25%, 일반공급 20%	
공급 대상	청년	○ 19~39세, 미혼, 주택소유이력 × ○ 도시근로자 월평균소득액의 140% 이하
	신혼부부	○ ① 혼인 7년 이내 또는 6세 이하 자녀, ② 예비 신혼부부, ③ 한부모가족(6세 이하 자녀) ○ 도시근로자 월평균소득액의 130%(맞벌이 140%) 이하
	무주택자 (생애최초)	○ ① 주택 소유이력 ×, ② 혼인 중 또는 미혼자녀 有, ③ 근로자 또는 자영업자로서 소득세 5년 납부자(모두 충족 要) ○ 도시근로자 월평균소득액의 130% 이하
	일반공급	○ 도시근로자 월평균소득액의 월평균 100% 이하 * 순차제, 추첨제 동일(평형 무관)
자산 기준	3.4억원 이하, 청년 유형은 본인 자산 2.6억원 및 부모자산 9.7억 이하	

주: 2022년 기준
자료: 국토교통부 보도자료를 바탕으로 재작성

[공공분양주택 유형- 일반형]

구분	일반형	
물량	15만 호(2023~2027년간)	
분양 가격	시세 80% 이하 (분양가상한금액 100% 이하)	
특징	시세 80% 수준 분양	
공급 비중	신혼부부 20%, 무주택자(생애최초) 20%, 일반공급 30%, 다자녀 10%, 노부모부양 5%, 기관추천 15%	
공급 대상	신혼부부	○ ① 혼인 7년 이내 또는 6세 이하 자녀, ② 예비 신혼부부, ③ 한부모가족(6세 이하 자녀) ○ 도시근로자 월평균소득액의 130%(맞벌이 140%) 이하
	무주택자 (생애최초)	○ ① 주택 소유이력 ×, ② 혼인 중 또는 미혼자녀 有, ③ 근로자 또는 자영업자로서 소득세 5년 납부자(모두 충족 要) ○ 도시근로자 월평균소득액의 130% 이하
	다자녀	○ 3명이상 미성년 자녀 ○ 도시근로자 월평균소득액의 120% 이하
	노부모 부양	○ 65세 이상의 직계존속(배우자의 직계존속 포함) 3년 이상 부양 ○ 도시근로자 월평균소득액의 120% 이하
	일반공급	○ (60㎡ 이하 주택) 도시근로자 월평균소득액의 100% 이하
자산 기준	(60㎡ 이하 주택) 부동산 215.5백만원, 자동차 36,8백만원 이하	

주: 2022년 기준
자료: 국토교통부 보도자료를 바탕으로 재작성

나. 분석의견

민간부문의 주택공급 감소가 예상되는 상황에서 공공부문 역시 사업승인 지연으로 주택공급이 원활하지 않은 실정이므로, 통합공공임대(융·출자) 사업과 분양주택(융자) 사업에 대한 관리를 강화하는 한편, 현실적인 사업승인물량을 고려하여 2024년 계획안에 편성된 사업승인 익년차 지원분의 적정 규모를 검토할 필요가 있다.

금리 인상, 공사비 상승 등에 따른 부동산시장 경기 악화로 인해 2023년 8월 주택 인허가 실적은 21만 2,757호, 착공 실적은 11만 3,892호로, 전년 동기 대비

각각 38.8%, 56.4% 감소한 상황이다. 주택 인허가와 착공은 향후 주택 공급물량을 가늠할 수 있는 선행지표로, 이들 실적의 감소는 2~3년 이후 민간부문의 주택공급이 감소한다는 것을 의미한다.

한편 주택도시기금을 통한 주택공급추이를 살펴보면, 2018년부터 2022년까지 건설형 공적임대주택과 공공분양주택의 사업승인물량이 감소하고 있어 공공부문 역시 향후 준공물량이 감소할 것으로 보인다.[16] 즉, 2018년부터 2022년까지 건설형 공공임대주택의 사업승인물량은 2018년 6만 4,118호에서 2022년 1만 3,866호로, 공공분양주택의 사업승인물량은 2019년 2만 9,438호에서 2022년 1만 5,160호로 감소하였다.

[2018~2022년 건설형 공공임대주택 · 공공분양주택의 사업승인 · 착공 · 준공물량]

(단위: 호)

연도	구분	건설형 공공임대주택	공공분양주택
2018년	사업승인	64,118	13,619
	착공	61,376	12,282
	준공	69,673	15,388
2019년	사업승인	56,679	29,438
	착공	65,865	31,442
	준공	59,852	12,812
2020년	사업승인	48,717	28,885
	착공	61,504	30,249
	준공	72,960	15,246
2021년	사업승인	34,384	23,055
	착공	18,978	13,376
	준공	45,592	13,451
2022년	사업승인	13,866	15,160
	착공	19,604	4,852
	준공	57,170	17,673

주: 공공분양주택의 물량은 분양주택(융자) 사업의 한국토지주택공사 물량을 작성함
자료: 국토교통부, 한국토지주택공사

16) 사업승인 이후 착공이 이루어지므로 사업승인물량 감소 시 착공 · 준공물량 역시 감소하게 된다.

이처럼 사업승인물량이 감소한 것은 교통 · 교육영향평가 등의 각종 행정절차, 관계기관 협의, 3기 신도시 추진 지연, 민원 등으로 인해 사업승인실적이 저조하기 때문이다.

통합공공임대 사업의 사업승인실적을 살펴보면, 2021년 사업승인물량은 계획물량을 소폭 초과하는 4,098호였으나, 2022년에는 당초 계획물량 71,155호의 11.3%에 해당하는 8,102호에 그쳤으며, 2023년의 경우 국토교통부는 사업승인 35,171호를 목표로 하고 있으나 7월 기준 사업승인물량은 2,561호 수준이다.

[2021~2023년 통합공공임대주택 사업승인 현황]

(단위: 호)

구분	계획물량(A)	실제물량(B)	차이(B-A)
2021	4,000	4,098	98
2022	71,155	8,102	△63,053
2023.7	35,171	2,561	△32,610

주: 계획물량은 당초계획 기준이며, 2023년 실제물량은 2023년 7월 기준
자료: 국토교통부

사업승인물량이 당초 계획 대비 미달함에 따라 국토교통부는 2022년의 경우 당초 계획액의 75.8%에 해당하는 1조 3,814억 7,300만원이 불용될 것으로 예상하고 같은 해 12월 기금운용계획 자체변경을 통해 해당 금액을 감액하여 청약저축 해지로 인해 지출소요가 증가한 기타민간예수금원금상환 등의 사업으로 조정하였다.

[2022년 통합공공임대(융출자) 사업 기금운용계획 변경 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	구분 (변경일)	계획변경 사유	계획변경	당초 계획액	변경률 (당초대비)
통합공공 임대(융자)	자체변경 (2022.12.26.)	불용예상액을 기타민간예수금원금상환 등의 사업으로 조정	△796,749	857,477	92.9
통합공공 임대(출자)	자체변경 (2022.12.26.)		△584,724	965,615	60.6
합계			△1,381,473	1,823,092	75.8

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

또한 국토교통부는 2023년 7월에도 기금운용계획을 자체변경하여 통합공공임대(융자) 사업의 계획액 700억원을 공공임대(융자) 사업으로 조정[17]한 상황이며, 연말까지 사업승인이 당초 계획 대비 저조할 경우 추가적으로 기금운용계획을 자체변경할 가능성이 있다고 보인다.

[2023년 통합공공임대(융자) 사업 기금운용계획 변경 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	구분 (변경일)	계획변경 사유	계획변경	당초 계획액	변경률 (당초대비)
통합공공 임대(융자)	자체변경 (2023.7.7.)	예산계획 대비 금년 추진물량 등을 감안하여 공공임대(융자) 사업으로 전용	△70,000	1,190,048	5.8

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

마찬가지로 공공분양주택 역시 2021년의 경우 실제 사업승인물량은 23,055호로 계획물량에 4,924호 미달하였으나, 2022년의 경우 11,916호 미달하는 15,160호에 그쳤으며, 2023년도 7월 기준 계획물량 53,764호 대비 2,800호 수준에 머물고 있다.

[2021~2023년 공공분양주택 사업승인 현황]

(단위: 호)

구분	계획물량(A)	실제물량(B)	차이(B-A)
2021	27,979	23,055	△4,924
2022	27,076	15,160	△11,916
2023.7	53,764	2,800	△50,964

주: 1. 계획물량은 당초계획 기준이며, 2023년 실제물량은 2023년 7월 기준
2. 공공분양주택의 물량은 분양주택(융자) 사업의 한국토지주택공사 물량을 작성
자료: 국토교통부

17) 참고로 「국가재정법」 제70조는 금융성 기금, 비금융성 기금의 경우 각각 주요항목(장 · 관 · 항) 지출금액의 30%, 20% 초과 변경 시 기금운용계획변경안을 국회에 제출하도록 하고 그 이내로 변경하는 경우에는 국회 제출 없이 변경할 수 있도록 하고 있다.

이외에도 사업의 추진주체인 한국토지주택공사 역시 철근누락, 전관업체 특혜 의혹 등으로 인해 혁신방안을 마련중으로, 발표시점, 내용 등에 따라 사업추진에 영향을 미칠 가능성이 존재한다.

또한 한국토지주택공사는 2023년 8월 전관업체 특혜 의혹으로 인해 관련 건설기술용역 추진을 중단한 이후 같은 해 9월말 전관업체의 수주차단 기준[18]을 마련한 바, 해당 기준에 따라 다시 입찰공고, 심사, 업체 선정 등의 절차를 거쳐야 한다는 점도 감안할 필요가 있다.

한편 통합공공임대 사업과 분양주택(융자) 사업은 출·융자[19], 융자[20] 방식으로 사업비를 지원받고 있으며, 사업비는 사업승인 시 20%, 사업승인 익년도 25%, 착공 시 25%, 준공 30%로 나누어 지원한다. 사업승인 익년도의 재정지원은 사업승인 이후 토지보상, 인허가 등에 소요되는 비용을 지원하기 위한 취지이다.

[사업비 지원구조]

업무흐름	시행주체	재정지원
사업계획승인 신청	사업자 → 국토부장관	
↓		
① 사업계획 승인	국토부장관	① 지원금액의 20%
↓		
② 승인 후 익년도		② 지원금액의 25%
↓		
③ 착공	사업자	③ 지원금액의 25%
↓		
입주자 모집	사업자	
↓		
④ 사용검사(준공)	사업자	④ 지원금액의 30%
↓		
입주	입주자	

자료: 국토교통부

18) 업체 평가 시 전관업체에 대한 감점 부여, 퇴직자DB현황 구축 등

19) 통합공공임대 기준으로 사업비의 41%는 융자, 39%는 출자로 지원되며, 공공주택사업자가 10%, 입주자가 10% 부담한다.

20) 호당 55~110백만원까지 융자로 지원한다.

통합공공임대(융·출자) 사업의 경우 2024년 예산안에 2023년 사업승인분 35,171호에 대한 익년차 지원금 1조 2,480억 1,200만원이, 공공분양주택에 해당하는 분양주택(융자) 사업 역시 2023년 사업승인분 53,764호에 대한 익년차 지원금 8,105억 1,300만원이 편성되어 있는데, 앞서 검토한 바와 같이 사업승인이 지연될 경우 사업승인 익년도분에 대해 편성한 예산의 집행 역시 영향을 받게 된다.

[2024년 통합공공임대(융출자) 및 분양주택(융자) 예산안 편성 현황]

(단위: 백만원)

구분			2024 예산안		
			전체	사업승인 익년차 지원분	2023년 사업승인계획물량
건설형 공적임대	통합공공 임대(융자)		1,413,760	633,975	35,171호
	통합공공 임대(출자)		1,198,782	614,037	
	합계		2,612,542	1,248,012	
공공분양	분양주택 (융자)	일반형	426,940	83,358	23,466호
		나눔형	1,620,892	727,155	30,298호
	합계		2,047,832	810,513	53,764호

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

참고로 국토교통부는 사업승인이 연말에 주로 진행된다는 점에서 실적 개선이 가능하다는 입장이다. 그런데 2018년부터 2022년까지 건설형 공적임대주택의 사업승인실적을 상반기와 하반기로 구분해보면, 계획물량이 4,000호로 가장 적었던 2021년을 제외한 나머지 기간의 경우 계획물량의 11.3~80.2%가 하반기에 사업승인이 이루어졌으며, 평균 하반기 사업승인 비중은 67.7% 수준이다.

[2018~2023년 건설형 공적임대주택 사업승인 실적]

(단위: 만 호, %)

연도	사업승인		상반기 사업승인	하반기 사업승인 (B)	하반기 사업승인 비중(B/A)
	계획물량 (A)	실제물량			
'18년	6.17	6.41	1.46	4.95	80.2
'19년	5.91	5.67	1.24	4.43	75.0
'20년	5.85	4.87	0.81	4.06	69.4
'21년	0.40	0.41	-	0.41	102.5
'22년	7.12	0.81	0.10	0.71	11.3
평균	5.09	3.63	0.72	2.91	67.7

주: 2018~2020년은 기존 건설형 공적임대주택(영구·국민·행복 등), 2021~2022년은 신규 건설형 공적임대주택(통합공공임대주택) 기준으로 작성
자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

그런데 2023년 7월 기준 통합공공임대주택과 분양주택의 사업승인 진도율은 각각 7.3%, 5.2% 수준으로, 계획물량을 달성하기 위해서는 8월부터 12월까지 전체 물량의 90% 이상 사업승인이 이루어져야 하나, 평균적인 하반기 사업승인실적을 고려할 때 일부 물량의 경우 사업승인이 이루어지지 않을 가능성이 존재한다.

[통합공공임대 및 분양주택(융자) 사업승인 현황]

(단위: 호, %)

구분	계획물량(A)	실제물량(B)	진도율(B/A)
통합공공임대 (융 · 출자)	35,171	2,561	7.3
분양주택(융자)	53,764	2,800	5.2

주: 계획물량은 당초계획 기준이며, 2023년 실제물량은 2023년 7월 기준
자료: 국토교통부

정리하면, 민간부문의 주택공급 감소가 예상되는 상황에서 주택도시기금을 통한 주택공급 역시 사업승인 지연으로 인해 원활하지 않은 상황으로, 국토교통부는 신속하게 한국토지주택공사의 혁신방안을 수립하는 한편 사업관리를 강화하여 사업승인실적을 제고할 필요가 있다.

또한 현실적으로 통합공공임대(융·출자) 사업과 분양주택(융자) 사업의 2023년 사업승인계획물량과 현재 진도율, 평균적인 하반기 사업승인실적 등을 고려할 때 계획물량 전체의 사업승인이 쉽지 않은 상황이므로, 2024년 계획안에 편성된 사업승인 익년차 지원분의 경우 집행가능성을 고려하여 적정 규모를 검토할 필요가 있다.

7-2. 다가구매입임대주택 중 신축매입약정 주택의 미임대 문제

가. 현 황

다가구매입임대 사업(융 · 출자)[21]은 도심 내 기초생활수급자 등 저소득계층이 현 생활권에서 거주할 수 있도록 다가구주택 등을 매입하여 개·보수 후 저렴하게 임대하는 것으로, 2024년도 계획안은 전년 대비 299억 7,800만원 감액된 6조 463억 2,200만원이 편성되었다.

[2024년도 다가구매입임대(융·출자) 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 계획		2024 계획안(B)	증감	
		당초(A)	수정		B-A	(B-A)/A
다가구매입임대(출자)	2,946,677	2,839,300	2,839,300	2,434,322	△404,978	△14.3
다가구매입임대(융자)	5,440,305	3,237,000	3,237,000	3,612,000	375,000	11.6
합계	8,386,982	6,076,300	6,076,300	6,046,322	△29,978	△0.5

자료: 국토교통부

건설형 공공임대주택과 비교할 때 다가구매입임대 사업을 통해 공급되는 매입형 공공임대주택은 상대적으로 빠른 공급이 가능하다는 장점이 있다. 월평균소득의 일정비율 이하인 일반인, 신혼부부, 청년, 다자녀, 고령자 등을 대상으로 공급이 이루어지고 있으며, 시중임대료 감정가의 50% 이내에서 임대료가 결정되나, 대부분 시세의 30% 수준으로 결정되고 있다.

21) 코드: 주택도시기금 1336-401, 1440-402

[다가구매입임대주택 유형]

구분	대상	임대료	임대기간	매입기준
일반	수급자, 월평균소득 50%이하인 자 등	시세 50% 이내	최대 30년	건령 15년 이내 국민주택규모 (85m2) 이하 다가구, 다세대 등
신혼부부I	월평균소득 70%(맞벌이 90%) 이하 (예비)신혼부부	시세 50% 이내	최대 20년	일반매입주택 중 방 수가 2개 이상 등
신혼부부II	월평균소득 100%(맞벌이 120%) 이하 (예비)신혼부부	시세 80% 이내	최대 10년 (유자녀 14년)	일반매입주택 중 방 2개 이상 등 - 아파트, 주거용오피스텔 등 주요 매입
청년	월평균 소득 100% 이하인 청년(19~39세)	시세 50% 이내	최대 10년	일반매입주택 중 대학교 인근 또는 교통 편리 지역
기숙사형	월평균 소득 100% 이하인 대학(원)생, 청년(19~39세)	시세 50% 이내	최대 10년	일반매입주택 중 대학교 인근 또는 교통 편리 지역
다자녀	월평균소득 70% 이하인 2명 이상 자녀가구	시세 50% 이내	최대 20년	일반매입주택 중 방 수 2개 이상 등
고령자	수급자, 월평균소득 50%이하인 자 등	시세 50% 이내	제한없음	건령 15년 이내 국민주택규모 (85m2) 이하 다가구, 다세대 등
공공전세	무주택세대 구성원	시세 90% 이내	최대6년	일반매입주택 중 방 수 2개 이상 등

자료: 국토교통부

나. 분석의견

국토교통부는 수요자의 선호 반영, 고품질 주택매입, 주택 공급량 순증 등을 위해 신축매입약정주택을 주로 매입하고 있는데, 신축매입약정주택의 미임대율이 전체 매입임대주택 대비 높게 나타나고 있으므로, 매입 시 임대가능성을 보다 철저하게 검토할 필요가 있다.

동 사업에 따른 임대주택의 매입은 이미 준공된 기존주택을 매입하는 경우와 신축예정인 건물을 매입하는 경우(신축매입약정)로 구분할 수 있다. 한국토지주택공사는 2021년부터 신축매입약정주택의 매입을 실시하였고, 2022~2023년 전체 매입임대

주택 중 신축매입약정주택의 매입비율은 70~80% 수준이며, 국토교통부는 해당 비율을 2023~2027년 5년간 81% 수준으로 계획하고 있어 앞으로도 신축매입약정주택이 주로 매입될 것으로 보인다.

[2018~2022년 한국토지주택공사 매입임대주택 매입 현황]

(단위: 호, %)

구분	2018	2019	2020	2021	2022	2023
전체(A=B+C)	11,048	20,344	16,562	24,162	14,054	26,461
신축매입약정(B)	-	-	-	16,254	11,830	22,375
기존주택매입(C)	11,048	20,344	16,562	7,908	2,224	4,086
신축매입약정 비율(B/A)	-	-	-	67.3	84.2	74.6

주: 2023년은 계획 기준으로 작성
자료: 한국토지주택공사

신축매입약정주택의 경우 기존 주택을 매입하는 경우와 달리 주택을 새롭게 건설해야 하므로 실제 공급까지 일부 시간이 소요될 수 있으나, 국토교통부는 설계 단계부터 정책대상의 수요를 반영하여 질높은 임대주택 공급이 가능하다는 점, 주택 공급량을 순증시키는 효과가 있다는 점[22] 등에서 신축매입약정주택의 매입비율을 높이고 있다는 입장이다.

그런데 2023년 7월 기준 한국토지주택공사가 보유한 신축매입약정주택 공급가능물량 중에서 임대조건 산정, 입주자 모집 등으로 공급 준비중인 물량 1,336호를 제외한 재고량은 15,115호에 달하는데, 재고량 중 임대중인 물량은 13,265호, 미임대중인 물량은 1,850호로, 재고량 대비 미임대율은 12.2% 수준이다.

22) 국토교통부는 기존 주택을 매입하여 공급하는 경우 주택 공급량의 변동이 없으나 신축매입약정주택의 경우 새롭게 주택이 공급된다는 점에서 주택 공급량 순증효과가 있다고 설명하고 있다.

[신축매입약정주택 공급 현황]

(단위: 호, %)

공급가능물량 (A)	공급준비물량 (B)	재고량 (A-B)	임대물량 (C)	미임대물량(A-B-C)		
				전체	6개월 이하	6개월 이상
16,451	1,336	15,115	13,265	1,850 (12.2)	1,061 (7.0)	789 (5.2)

주: 괄호 안은 미임대율을 의미
자료: 한국토지주택공사

현재 국토교통부는 다가구매입임대주택의 성과지표로 미임대율을 산정함에 있어 재고량 대비 6개월 이상 미임대주택의 비율을 활용하고 있어 6개월 이상 미임대 물량을 기준으로 신축매입약정주택의 미임대율을 살펴보더라도 그 비율은 5.2% 수준으로, 2023년 7월 기준 전체 다가구매입임대주택의 미임대율 2.9%를 초과하고 있는 상황이다.

[다가구매입임대주택 연도별 미임대율 현황(6개월 이상 미임대물량 기준)]

(단위: 호, %)

연도	재고량	미임대물량	미임대율
2020	137,848	4,596	3.3
2021	153,481	4,283	2.8
2022	162,469	4,587	2.8
2023.7.	166,196	4,859	2.9

자료: 국토교통부

신축매입약정주택의 경우 공급 초기단계로 재고량 중 상당수는 신규주택의 비율이 높을 것으로 예상되는데, 일반적으로 신규주택에 대한 선호도가 높음에도 미임대율이 전체 다가구매입임대주택 대비 높게 나타나고 있다. 이는 수요자의 선호도가 높은 임대주택 공급이라는 사업목적을 달성하지 못하고 있음을 의미한다.

또한 한국토지주택공사는 2023년 4월부터 기존 준공주택은 시장에서 선호도가 높지 않은 매물 위주라는 점을 고려하여 원가 이하로, 신축매입약정주택은 감정평가금액으로 매입가격을 책정하기로 하였는데, 이에 따르면 기존 준공주택 대비 신축매입약정주택 매입에 더 큰 비용이 소요될 예정이다.

따라서 국토교통부는 신축매입약정주택 매입을 위해 편성된 예산이 효율적으로 집행되도록 지역 · 유형별 신축매입약정주택의 미임대 현황 및 원인을 면밀히 분석하여 2024년 매입계획에 반영할 필요가 있으며, 이외에도 한국토지주택공사는 신축매입약정주택 매입 시 외부기관의 검증 강화 등을 통해 임대가능성을 보다 면밀히 검토할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있다.

8 모리츠 유보금 활용을 통한 도시재생지원(융자) 사업의 재원 절감 방안 검토 필요 등

가. 현 황

도시재생지원(융자)[1] 사업은 쇠퇴도심의 지역경제 활성화와 고용기반 창출을 위하여 도시재생 관련 리츠, 민간 등 사업시행자에게 필요한 자금을 주택도시기금을 통해 융자하는 것으로, 2024년도 계획안은 전년 대비 134억 9,000만원 감액된 1,310억원이 편성되었다.

[2024년도 도시재생지원(융자)사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023계획		2024 계획안(B)	증감	
		당초(A)	수정		B-A	(B-A)/A
도시재생지원(융자)	150,062	144,490	144,490	131,000	△13,490	△9.3

자료: 국토교통부

동 사업은 크게 출·융자지원 복합개발사업과 융자만 지원하는 단독융자사업으로 구분된다. 보다 구체적으로, 쇠퇴도심의 지역경제 활성화 등을 위한 복합개발을 추진하는 사업시행자가 리츠를 설립하여 사업을 추진하는 경우 주택도시기금(도시계정)을 통해 출자 외에 융자를 통해서도 지원을 받게 된다.

이처럼 출자와 융자가 모두 지원되는 유형이 출·융자지원 복합개발사업이며, 리츠를 설립하지 않고 진행되어 융자지원만 이루어지는 사업이 단독융자지원 복합개발사업이다. 2024년도 계획안으로는 출·융자지원 복합개발사업 4개소에 대한 융자 지원액이 다음과 같이 반영되었다.

이규민 예산분석관(dlrbals90@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 주택도시기금(도시계정) 1510-997

[2024년도 도시재생지원(융자) 사업 계획안 산출내역]

구분		산출근거	계획안(백만원)
출융자지원 복합개발사업	성남 복합지식산업센터	108,800백만원(승인액) × 50%	55,400
	고양 혁신지구	87,500백만원(승인액) × 70%	62,400
	공간지원리츠 제1호	90,000백만원(승인액) × 7%	6,700
	천안 혁신지구	68,100백만원(승인액) × 10%	6,500

자료: 국토교통부

나. 분석의견

국토교통부는 출자와 융자를 통해 사업시행자를 지원하고 있는데 출자를 실시하는 모리츠에 대규모의 유보금이 남아있는 상황이며 융자보다 출자에 따른 기대이익이 높다는 점을 감안할 때, 신규 사업장 발굴을 통한 추가적인 출자수요가 발생하지 않는 경우 융자 지원 외에 자리츠 출자한도를 상향하는 등 모리츠 유보금을 활용하고 융자 재원을 절감하는 방안을 검토할 필요가 있다.

도시재생지원(융자) 사업은 사업시행자에게 총사업비의 50%까지 융자 형태로 지원하는데, 대규모 복합개발사업의 특성상 사업이 지연되는 경우가 빈번하다는 점, 리츠사업의 경우 신규사업을 발굴하더라도 리츠의 설립 및 영업인가 등의 절차를 거치는데 상당한 기간이 소요된다는 점, 기금 출자가 우선적 집행된다는 점 등으로 인해 집행이 부진하였으나 리츠 설립 및 영업인가가 완료되고 2021년부터 착공이 시작되면서 집행 실적은 개선되고 있다.

[출·융자 복합개발사업에 편성된 리츠들의 사업 경과]

구분	지구 지정	시행계획인가	시공사선정	리츠 설립	리츠 영업인가	착공
성남지식센터	'19.12.	'19.12.	'20.08.	'20.11.	'20.12.	'21.7.
고양혁신	'19.12.	'20.12.	'20.12.	'19.11.	'20.11.	'21.10.
천안혁신	'19.12.	'22.1.	'21.12	'19.11.	'21.05.	'22.11.
공간지원	-	-	-	'19.11	'20.03	-

주: 1. 혁신지구사업의 경우 활성화계획수립은 시행계획인가, 민간사업자공모는 시공자선정 기준으로 작성
2. 공간지원리츠제1호는 도시재생사업으로 조성되는 주택과 상가 등의 자산을 매입하는 리츠이므로, 리츠설립, 영업인가 일정만 기재

자료: 국토교통부

보다 구체적으로 당초계획액 기준 집행률은 2019년과 2020년의 경우 30% 수준에 머물렀으나 2021년 70.6%, 2022년 99.9% 수준으로 상승하였으며, 2023년 7월 기준 집행률은 92.2%이다.

[최근 5년 간 도시재생지원(융자)사업의 집행 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	계획액		이·전용 등	계획현액	집행액 (B)	불용액	집행률 (B/A)
	당초(A)	수정					
2019	132,984	47,120	△85,864	47,120	47,120	-	35.4
2020	170,950	54,200	△116,750	54,200	54,200	-	31.7
2021	223,450	223,450	△79,000	144,450	101,929	42,521	70.6
2022	150,117	150,117	-	150,117	150,062	55	99.9
2023.7	144,490	144,490	85,600	230,090	133,246	-	92.2

자료: 국토교통부

한편 사업시행자에게 필요한 자금을 출자하는 도시재생지원(출자) 사업[2]의 출자한도는 총사업비의 20%이며, '모자리츠 제도'[3]를 통해 모리츠인 '도시재생앵커리츠'에 출자한 이후 대상 사업지를 발굴하고 자리츠가 설립될 때 사업 일정에 맞추어 자리츠로 출자가 이루어진다.

[도시재생지원(출자) 사업 주요내용]

구분	복합개발사업	공간지원리츠	도시재생모태펀드
사업개요	도시재생사업을 추진하는 리츠 등 사업시행자에게 출자 지원	도시재생자산(주택, 상가) 등을 매입하여 임대 운영 후 매각하는 리츠사업	공공과 민간이 공동출자하여 도시재생지역의 중소·벤처·청년기업 등 투자
출자규모	총사업비 20% 이내 (기금내부수익률 2.5% 이상 요구)	총사업비 20% 이내	2019년부터 2022년까지 총 500억원 출자

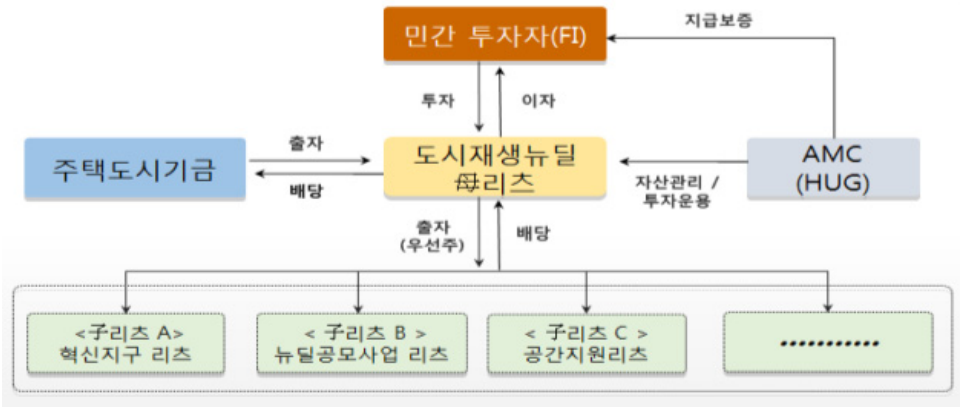
자료: 국토교통부

2) 코드: 주택도시기금 1510-998

3) 모자(母子)리츠란 도시재생리츠의 사업리스크를 분산(리츠 대형화를 통한 투자리스크 완화, 수익사업과 비수익사업간 교차보전 등)하고 민간자본의 참여 활성화를 유도하기 위하여 추진된 제도이다. 모자리츠는 주택도시기금이 출자한 모(母)리츠가 개별 도시재생사업을 수행하는 여러 개의 자(子)리츠에 출자하는 방식으로 추진된다.

모자리츠제도는 개별 사업마다 수익성을 심사하여 기금을 지원하던 기존 방식과 달리 자리츠 사업 전체를 포함한 모리츠를 대상으로 수익성을 심사하도록 하여, 교차보전을 통해 수익성은 낮지만 공공성이 높은 사업에도 기금 지원이 가능하도록 하는 제도이다.

[도시재생 모자리츠의 구조]



자료: 국토교통부

지금까지 주택도시기금에서 모리츠로의 출자는 3,846억원이 이루어졌는데, 모리츠는 자리츠(현재 진행중인 사업장)로 총사업비의 20%인 출자한도까지 모두 출자하였음에도 1,603억원만 출자가 이루어진 상황으로, 투자사업이 추가적으로 발굴되지 않아 2022년 6월부터 지금까지 모리츠에 2,243억원이 유보되어 있으며, 모리츠인 도시재생앵커리츠는 유보금을 정기예금 등에 예치하고 있다.[4]

4) 또한 국토교통부는 모리츠인 도시재생앵커리츠에 단기적으로는 주택도시기금이 100% 출자하여 운용하되 안정적인 운용단계에 들어서면 민간 투자자도 유치할 계획이었으나, 2019년 12월 리츠 설립 이후 2023년 9월까지 민간투자는 없는 상황이다.

[도시재생앵커리츠(모리츠)로의 출자금과 자리츠로의 출자 현황]

(단위: 억원)

구 분	기금→모리츠(A)	모리츠→자리츠(B)	모리츠 유보금	
			당해연도(A-B)	누적
2019	986	-	986	986
2020	1,080	778	302	1,288
2021	1,480	628	852	2,140
2022	300	197	103	2,243
2023.8	-	-	-	2,243
계	3,846	1,603		2,243

자료: 국토교통부

[도시재생앵커리츠(모리츠)로의 출자금과 자리츠로의 출자 현황]

(단위: 억원)

구분	년도	사업명	리츠명	출자액(출자월)
기금 → 모리츠	'19년	도시재생앵커 제1호	㈜도시재생앵커제1호 위탁관리부동산투자회사	986 (12월)
	'20년	도시재생앵커 제1호	㈜도시재생앵커제1호 위탁관리부동산투자회사	600 (03월) 480 (06월)
	'21년	도시재생앵커 제1호	㈜도시재생앵커제1호 위탁관리부동산투자회사	592 (03월) 300 (06월) 588 (11월)
	'22년	도시재생앵커 제1호	㈜도시재생앵커제1호 위탁관리부동산투자회사	300 (06월)
	합 계			3,846
모리츠 → 자리츠	'20년	고양 성사동 혁신지구	㈜고양성사혁신지구재생사업 위탁관리부동산투자회사	3 (02월) 520 (12월)
		천안 역세권 혁신지구	㈜천안역세권혁신지구재생사업 위탁관리부동산투자회사	3 (02월)
		제1호 공간지원리츠	㈜서울도시재생공간지원 위탁관리부동산투자회사	252 (06월)
	'21년	성남 복합 지식산업센터	㈜산단재생2호성남지식산업센터 위탁관리부동산투자회사	392 (04월)
		제2호 공간지원리츠	㈜도시재생공간지원제1호 위탁관리부동산투자회사	236 (12월)
	'22년	천안 역세권 혁신지구	㈜천안역세권혁신지구재생사업 위탁관리부동산투자회사	197 (6월)
	합 계			1,603

자료: 국토교통부

결과적으로 현재 추진중인 사업장의 경우 출자는 한도까지 이루어진 상황에서 융자 지원이 이루어지고 있는데, 출자를 실시하는 모리츠에 대규모의 유보금이 남아있는 상황으로, 지속적인 신규 사업장 발굴을 통한 추가적인 출자수요를 확보하되 발굴에 한계가 있는 경우 융자 지원 외에 자리츠 출자한도를 상향하는 방안에 대한 검토도 필요할 것으로 보인다.

참고로 현재 국토교통부는 융자 시 민간은 2.2%, 공공은 1.8%의 금리를 적용하고 있는데, 출자 시 수익률[5]은 2.5% 이상일 것을 요구하고 있다. 이에 따르면 융자보다 출자에 따른 기대이익이 높은 상황으로, 안정적으로 수익을 확보하고 출자금을 회수할 수 있는 사업장에 대해서는 협의를 통해 출자비율을 상향하고 융자비율은 하향하는 등 모리츠의 유보금을 활용하는 방안을 검토할 필요가 있다.

또한 동 사업의 융자금리는 2020년부터 지금까지 민간 2.2%, 공공 1.8%로 유지되고 있는데, 기준금리의 인상으로 시중금리 역시 과거 대비 상승하였다는 점, 주택도시기금의 자금조달금리로 볼 수 있는 청약저축 금리 역시 단계적으로 상승하였다는 점[6] 등을 고려할 때, 민간사업자에게 지나치게 저리의 금리를 설정하는 것은 적절하지 않은 측면이 있으므로 융자금리 역시 일정수준 현실화할 필요가 있다.

---

5) 실제로는 내부수익률(IRR, Internal Rate of Return)이라는 표현이 사용되나, 의미를 직관적으로 이해할 수 있도록 수익률이라는 표현으로 대체하였다. 내부수익률은 투자에 따른 지출과 수입의 현재가치가 동일하게 되는 수익률로, 투자의 적정성을 판단할 때 사용된다.

6) 최대금리 기준 1.8% → 2.1%(2022.11) → 2.8%(2023.8)로 상승하였다.

9 종전부동산 매각이익 중간정산분의 혁특회계 세입 계상 필요

혁신도시건설특별회계(이하 “혁특회계”)는 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」 제33조[1] 등에 따라, 공공기관 · 기업 · 대학 · 연구소 등을 유치하여 지역발전 거점도시를 건설하는 혁신도시 건설사업을 추진하기 위하여 2008년에 신설된 특별회계이다.

2003년 수도권 집중 완화 및 지역의 발전기반 마련을 위하여 공공기관 지방이전 추진 방침이 발표되었고, 2007년 「공공기관 지방이전에 따른 혁신도시 건설 및 지원에 관한 특별법」의 제정과 10개 혁신도시의 지구지정이 이루어졌다. 2012년부터 혁신도시의 건설과 공공기관의 단계적 이전이 추진되었고, 2019년 이전대상 공공기관의 이전이 완료된 상황이다.

[혁신도시 및 공공기관 지방이전 추진 경과]

◦ (2003.6.) 수도권 집중 완화 및 지역의 자립적인 발전 토대 구축을 위해 ‘공공기관 지방이전 추진 방침’ 발표
◦ (2005.6.) 법적 근거 마련(균특법 제정, 2004.4.), 지자체·이전공공기관 등과의 협의를 거쳐 ‘공공기관 지방이전 계획’ 수립
◦ (2007.1.) 혁신도시특별법 제정 및 10개 혁신도시 지구지정 완료
◦ (2012.12.~) 계획에 따라 부지 조성, 인프라 공급 등 혁신도시를 건설하고, 이전 대상 공공기관을 혁신도시로 단계적 이전
◦ (2019.12.) 이전대상 공공기관 총 153개 중 153개 이전 완료

자료: 국토교통부 보도자료 등을 바탕으로 재작성

이규민 예산분석관(dlrbals90@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」
제33조(혁신도시건설특별회계의 설치 및 관리·운용) ① 공공기관의 지방이전, 혁신도시의 조성 및 발전에 관한 사업을 재정적으로 지원하기 위하여 혁신도시건설특별회계(이하 “회계”라 한다)를 설치한다.

정부는 수도권 소재 공공기관의 지방이전을 계기로 혁신주도형 경제의 지역거점을 형성하여 수도권과 지방 간 불균형을 해소하고 지역의 특색있는 발전을 촉진[2] 하기 위하여 1단계(2007~2015년), 2단계(2016~2020년), 3단계(2021~2030년)로 혁신도시의 건설·육성을 구분하여 추진하였다.[3]

[혁신도시 단계별 개발방안]

구분	주요 내용
1단계 (2007~2015)	도시 건설 및 이전공공기관 정착단계 - 혁신도시 조성, 이전공공기관 및 연관기업 정착
2단계 (2016~2020)	산·학·연 정착단계 - 민간기업, 대학, 연구소 등 유치 및 연계협력
3단계 (2021~2030)	혁신 확산단계 - 혁신도시 내 전략산업 성장동력 확보 - 기업, 대학, 연구소 추가 유치, 자생력 보유한 혁신클러스터 확산

자료: 국토교통부, 「혁신도시 종합발전계획 수립 연구」, 2019.2.

이에 따라 2008년부터 2019년까지 총 10개의 혁신도시를 준공하고 153개 공공기관이 이전을 완료하였으며, 2018년 2월 정부는 기존의 혁신도시 정책이 공공기관 이전 중심으로 추진되어 혁신도시를 당초 목적인 균형발전의 거점으로 만드는 성과가 미흡하다는 인식 하에 혁신도시를 균형발전 거점으로 육성하는 혁신도시 시즌2방안을 발표하여 추진하고 있다.

2) 건설교통부, 「혁신도시 입지선정지침」, 2005

3) 건설교통부, 「21세기 지방화시대를 여는 혁신도시 기본구상 방향」, 2006

[혁신도시 시즌2와 기존 정책 비교]

구분	기존 정책 (혁신도시 시즌1)('05~'17)	혁신도시 시즌2('18~'30)
추진주체	중앙정부(Top Down 방식)	지방정부(Bottom Up 방식)
정책비전	수도권 집중 완화 및 자립형 지방화	국가균형발전을 위한 新지역성장거점 육성
추진목표	공공기관 이전 완료	가족동반 이주율 제고, 삶의 질 만족도 향상, 지역인재 채용 확대, 기업입주 활성화
정책대상	수도권 소재 공공기관	혁신도시 이전 공공기관, 지역주민, 지방대학생, 혁신도시 입주기업 등
추진과제	공공기관의 차질없는 이전, 이전기관 종사자 지원, 수도권 종전부동산 매각	이전기관의 지역발전 선도, 스마트 혁신도시 조성, 산업클러스터 활성화, 주변지역과의 상생발전, 추진체계 재정비

자료: 정부, 「혁신도시 시즌2」 추진방안

가. 현 황

기타재산이자외수입 사업[4]은 매입공공기관의 종전부동산 매입에 따른 이익을 정산 후 혁신도시건설특별회계에 전입하는 것으로, 국토교통부는 2024년 5,581억 8,100만원을 신규 수납할 예정이다.

[2024년도 기타재산이자외수입 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023예산 (A)	2024예산안 (B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
기타재산이자외수입	-	-	558,181	558,181	-

자료: 국토교통부

4) 코드: 혁신도시건설특별회계 11-54-547

나. 분석의견

혁특회계는 매각이 완료된 종전부동산 관련 이익 중 일부는 세입으로 계상하지 않은 상황인데, 해당 이익을 세입으로 계상하고 공자기금 예수원금 상환에 사용하여 혁특회계의 재정건전성을 제고할 필요가 있다.

「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」은 종전부동산 처리계획에 제시된 기한 내에 종전부동산이 매각되지 않는 등 장기 미매각으로 이전 차질이 발생하면 매입공공기관(한국토지주택공사, 한국자산관리공사, 한국농어촌공사)이 매입하도록 하였고,[5] 매입공공기관은 매입한 종전부동산에 대해 부동산 소재지 지자체와의 협의 및 수도권정비위원회 심의를 거쳐 활용계획을 수립하도록 한 후 일반에 재매각하고 손익이 발생하면 혁신도시건설특별회계와 정산을 하도록 하였다.[6]

이에 한국농어촌공사는 농촌진흥청, 국립농업과학원, 농림수산검역검사본부 등 8개 기관의 종전부동산을, 한국자산관리공사는 국립농산물품질관리원, 농림축산검역본부, 국방대학교 등 7개 기관의 종전부동산을, 한국토지주택공사는 경찰대 및 법무연수원의 종전부동산을 매입하였으며, 이들 기관들이 매입한 종전부동산의 위치 및 매입면적, 매입금액 등은 다음과 같다.

---

5) 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」
제43조(종전부동산 처리계획 수립 등) ③ 국토교통부장관은 제1항에 따른 종전부동산 처리계획에 제시된 기한까지 종전부동산이 매각되지 아니하거나 이전공공기관이 원하는 경우 지방자치단체, 대통령령으로 정하는 공공기관(이하 "매입공공기관"이라 한다) 또는 「지방공기업법」에 따른 지방공기업(이하 "지방공기업"이라 한다)으로 하여금 종전부동산을 매입하게 할 수 있다. 이 경우 매입가격은 「감정평가 및 감정평가사에 관한 법률」에 따른 감정평가법인등 2인 이상이 평가한 금액을 산술평균한 금액으로 한다

6) 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」
제44조(종전부동산 매입지원 등) ④매입공공기관 또는 지방공기업의 종전부동산 매입에 따른 이익이나 손실은 대통령령으로 정하는 바에 따라 회계에 전입하거나 회계에서 보전할 수 있다.

[종전부동산 매입 현황]

(단위: 천㎡, 억원)

구분	종전부동산	매입 면적	매입 금액	위치
한국농어촌공사	농촌진흥청, 국립농업과학원, 국립식량과학원, 국립원예특작과학원, 국립축산과학원, 국립종자원, 한국농수산대학, 농림수산검역검사본부 부지 및 건물	2,730	18,113	경기도 수원시 및 화성시
한국자산관리공사	국립농산물품질관리원, 농림축산검역본부, 국립종자원, 국세청주류면허지원센터, 우정사업정보센터, 농식품공무원교육원, 국방대학교 부지 및 건물	386	6,694	서울 광진구, 마포구, 경기도 고양시, 수원시, 안양시
한국토지주택공사	경찰대 및 법무연수원 부지 및 건물	1,100	5,137	경기도 용인시
합 계		4,216	29,944	-

자료: 각 기관 제출자료를 바탕으로 재작성

매입공공기관은 매입한 종전부동산을 현상태 매각, 용도변경 후 매각, 도시개발 후 매각이라는 3가지 방식으로 처분하며, 「종전부동산 매입공공기관 등의 손익산정 및 정산지침」 제11조[7]는 매입공공기관의 정산손익은 '활용계획 단위로 최종매각이 완료되는 시점'까지 실제 발생한 매각대금 및 수익금과 매입대금 및 비용을 기초로 산정하도록 하되, 타당한 사유가 있는 경우 예비정산을 할 수 있도록 규정하여 최종매각이 완료되지 않은 경우에도 중간 정산이 가능하도록 하고 있다.

7) 「종전부동산 매입공공기관 등의 손익산정 및 정산지침」
제11조(정산손익의 산정 등) ① 매입공공기관 등의 정산손익은 활용계획 단위로 최종매각이 완료되는 시점까지 실제 발생한 제3조의 매각대금 및 수익금과 제4조의 매입대금 및 비용을 기초로 산정(개발사업의 준공 전에 매각이 완료된 경우에는 준공시점에 확정된 금액을 기준으로 산정)하여 제13조부터 제15조의 정산절차에 따라 혁신도시건설특별회계와 정산한다.
② 혁신도시건설특별회계의 효율적인 운용을 위하여 제1항의 혁신도시건설특별회계와의 정산시기를 조정하여야 할 타당한 사유가 있는 경우에는 국토교통부장관, 기획재정부장관 및 매입공공기관 등의 장이 협의하여 예비정산을 할 수 있다.

[매각완료된 종전부동산 개발사업 손익 현황]

(단위: 천㎡, 억원)

구분	개발방식	면적	비용(A)	수입(B)	손익 (B-A)
한국농어촌공사	현 상태 매각	470	3,504	2,954	△550
	도시계획시설 후 매각	410	6,009	3,585	△2,424
	도시개발사업 후 매각	1,000	9,604	18,160	8,556
	합 계	1,880	19,117	24,699	5,582
한국자산관리공사	현 상태 매각	20	879	934	55
	도시계획시설 후 매각	69	3,030	3,252	222
	합 계	89	3,909	4,186	277

주: 1. 한국농어촌공사의 경우 개발이 지연되고 있는 5지구(화성시)를 제외한 수치이며, 한국자산관리공사 역시 개발이 지연되고 있는 국방대학교 종전부동산을 제외한 수치임
2. 비용은 매입금액 및 개발비용, 부대비용 등을 말하며, 수입은 매각금액을 의미함
3. 손익은 2023년 8월말 기준임

자료: 각 기관 제출자료를 바탕으로 재작성

이에 농어촌공사가 매입한 종전부동산 중 상당 부분과 한국자산관리공사가 매입한 종전부동산 중 일부는 매각이 완료되어 2023년 8월 기준 한국농어촌공사는 5,582억원, 한국자산관리공사는 277억원의 수익이 발생한 상태로, 중간 정산이 가능한 수익은 존재하고 있다.

그런데 2024년 기타재산이자외수입 사업에 반영된 것은 한국농어촌공사로부터의 중간 정산분 5,582억원으로, 한국자산관리공사의 수익은 제외되어 있다. 이는 한국자산관리공사의 경우 국방대학교 종전부동산의 개발 및 매각이 완료되지 않았기 때문에 해당 부동산까지 매각한 이후 정산하려는 취지로 보이나, 한국농어촌공사의 경우 개발이 지연되는 지구는 제외하고 중간 정산분을 수입에 반영했다는 점을 감안할 때 한국자산관리공사의 수익 역시 중간 정산하는 방안을 검토할 필요가 있다고 판단된다.[8)]

특히 혁특회계의 경우 2019년 153개 공공기관의 이전이 완료됨에 따라 혁특회계의 주된 수입원이었던 종전부동산 매각대금 등 자체세입이 급감하였으며, 청사 신축 등의 사업에 필요한 자금을 일반회계 전입금과 공공자금관리기금(총괄계정) 예

8) 이와 관련하여 국토교통부는 2023년 5월 한국자산관리공사에 정산결과를 2024년도 혁특회계 세입(정부안)에 반영하겠다고 회신한 바 있다.

수금으로 조달함에 따라 내부거래가 전체 세입에서 차지하는 비중은 2018년 63.2%에서 2023년 95.2%까지 증가하였다.

[2018~2024년 혁신도시건설특별회계의 세입 구성 현황]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
세입 총계	274,965	278,330	391,058	376,675	44,139	35,666	585,906
관유물대여료	95	80	10	46	65	12	2
기타이자수입및재산수입	17	27	55	26	51	10	558,194
변상금	14	-	-	-	-	-	-
기타경상이전수입	1	1,632	2,008	151	226	52	302
고정자산매각대	3,817	4,756	234	-	-	-	-
토지및무형자산매각대	83,003	68,959	4,510	1,209	2,320	-	-
전년도이월금	14,261	16,871	-	-	117	-	-
전년도세계잉여금	-	-	45,713	23,373	9,345	1,642	4,801
내부거래(A+B)	173,757 (63.2)	186,005 (66.8)	338,529 (86.6)	351,870 (93.4)	32,015 (72.5)	33,950 (95.2)	22,607 (3.9)
일반회계전입금(A)	25,854 (9.4)	36,976 (13.3)	18,729 (4.8)	80,470 (21.4)	24,015 (54.4)	16,090 (45.1)	22,607 (3.9)
공자기금예수금(B)	147,903 (53.8)	149,029 (53.5)	319,800 (81.8)	271,400 (72.1)	8,000 (18.2)	17,860 (50.1)	- (-)

주: 1. ( )의 수는 세입 총계 대비 비중을 의미
2. 2022년까지는 결산, 2023년은 예산, 2024년은 예산안 기준
3. 국토교통부 소관 세입뿐 아니라 타 부처 소관 혁신도시건설특별회계 세입도 포함한 총액

자료: 디지털예산회계시스템을 바탕으로 재작성

현재 혁특회계는 공공자금관리기금(총괄계정) 예수금의 경우 다시 해당 기금으로부터 자금을 예수하여 상환하고 사업비는 일반회계 전입금을 통해 주로 충당하는 구조로 운영되고 있으며, 혁특회계에 누적된 공자기금 예수잔액은 2023년 기준 8,661억 3,200만원에 달하고 있다.

국토교통부는 매입공공기관의 중간 정산분을 포함한 2024년도 혁특회계 세입 5,859억 600만원 중 98.1%에 해당하는 5,749억 7,800만원을 공자기금 예수원리금 상환 용도로 집행할 예정이며, 이에 따라 2024년 공자기금 예수잔액은 3,026억 7,400만원으로 감소하게 된다.

[2018~2024년 혁신도시건설특별회계의 세출 구성 현황]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
세출 총계	258,094	232,617	367,684	367,212	37,303	35,666	585,906
사업비	29,244 (11.3)	7,277 (3.1)	47,910 (13.0)	80,048 (21.8)	21,491 (57.6)	19,134 (53.6)	10,928 (1.9)
공자기금과의 거래(A+B)	228,850 (88.7)	225,340 (96.9)	319,775 (87.0)	287,164 (78.2)	15,812 (42.4)	16,532 (46.4)	574,978 (98.1)
예수원금상환(A)	200,000 (77.5)	200,000 (86.0)	300,000 (81.6)	268,000 (73.0)	-	-	563,458 (96.2)
예수이자상환(B)	28,850 (11.2)	25,340 (10.9)	19,775 (5.4)	19,164 (5.2)	15,812 (42.4)	16,532 (46.4)	11,520 (2.0)

주: 1. ( )의 수는 세출 총계 대비 비중을 의미
2. 2022년까지는 결산, 2023년은 예산, 2024년은 예산안 기준
3. 국토교통부 소관 사업뿐 아니라 타 부처 소관 혁신도시건설특별회계 사업도 포함한 총액
자료: 디지털예산회계시스템을 바탕으로 재작성

[혁신도시건설특별회계 공자기금 예수잔액 현황]

(단위: 백만원)

구분	2023	2024
공자기금 예수잔액	866,132	302,674

주: 2023년은 예산, 2024년은 예산안 기준
자료: 국토교통부

이에 한국자산관리공사의 수익 중 중간 정산이 가능한 부분은 혁특회계의 세입으로 계상하고 이를 활용하여 공자기금 예수원금을 상환할 경우 공자기금 예수잔액의 추가적인 감축을 통해 혁특회계의 재정여건을 보다 개선할 수 있다고 판단된다.

10 민관협력 지역상생협약 사업 추진 시 민간의 실질적인 참여 필요

가. 현 황

민관협력 지역상생협약 사업[1]은 인구감소지역[2] 내 빈집, 폐시설, 지역자원 등을 활용하여 생활인구[3]의 유입을 도모하는 것으로, 2024년부터 추진되는 신규사업이며, 2024년도 예산안은 135억원이 편성되었다.

[2024년도 민관협력 지역상생협약사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산		2024 예산안(B)	증감	
		본(A)	추경		B-A	(B-A)/A
민관협력 지역상생협약	-	-	-	13,500	13,500	-

자료: 국토교통부

국토교통부는 동 사업을 통해 89개 인구감소지역을 관할하는 비수도권 광역자치단체 9개의 사업비의 50%(3년간 최대 50억원)를 보조할 계획이다.

[2024년도 민관협력 지역상생협약사업 예산안 산출내역]

- 89개 인구감소지역을 관할하는 비수도권 광역자치단체 지원
  (9개 : 부산, 대구, 강원, 충북, 충남, 전북, 전남, 경북, 경남)
  5,000백만원 × 30% × 9개소 = 13,500백만원

자료: 국토교통부

이규민 예산분석관(dlrbals90@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 지역균형발전특별회계(지역지원계정) 5550-302

2) 인구감소지역은「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」제2조 및 동법 시행령 제3조 등에 따라 연평균인구증감률, 인구밀도, 고령화비율 등을 바탕으로 행정안전부장관이 지정한다.

3) 생활인구는 특정지역에 거주하거나 체류하면서 생활을 영위하는 사람으로서 주민등록자 및 통근, 통학, 관광, 휴양, 업무, 정기적 교류 등의 목적으로 특정지역을 방문하여 체류하는 사람으로, 지자체가 다른 지자체와의 경쟁을 통해 정주인구를 늘리기보다는 체류형 인구의 확충에 집중할 필요가 있다는 점에서 도입된 개념이다.

나. 분석의견

국토교통부는 동 사업을 민간과 지자체 중심으로 추진하고, 지역발전투자협약 체결 등을 통해 타 사업과 차별화할 계획이나, 민간의 참여를 현 단계에서 담보하기 어렵고 지역발전투자협약에 민간의 구체적인 역할을 규정하기 쉽지 않다는 점을 고려할 때, 사전에 민간의 참여수요를 발굴하고 사업 초기부터 민간의 적극적 역할을 유도할 필요가 있다.

국토교통부는 동 사업을 통해 인구감소지역 내 빈집, 폐시설, 지역자원 등을 워케이션센터, 세컨드하우스, 취미형 창업연계시설 등으로 활용하여 생활인구의 유입을 도모할 계획이나, 이미 유사한 목적 · 내용의 사업이 추진되고 있는 상황이다.

일례로 행정안전부의 고향올래 사업은 비수도권지역 등[4]의 생활인구 확보를 통한 지역경제 활성화를 목적으로 하며, ①두 지역 살아보기, ②로컬유학 생활인프라 조성, ③은퇴자 공동체마을 조성, ④청년 복합공간 조성, ⑤워케이션, ⑥지역 자율 등 6개 유형으로 나누어 추진된다.

그런데 2023년 8월 공모를 통해 워케이션 유형으로 선정된 부산 해운대, 울산 동구, 강원 평창 등 지자체는 유휴시설을 활용하여 워케이션 센터, 공유오피스 등을 조성할 계획으로, 사업의 목적 · 내용이 국토교통부의 민관협력 지역상생협약과 유사한 측면이 있다고 판단된다.

4) 수도권은 인구감소지역과 관심지역으로 지정된 가평군, 연천군, 강화군, 옹진군, (인천)동구, 동두천시, 포천시만 공모에 신청할 수 있다.

[행정안전부 고향올래 사업 개요]

구분		주요내용	
목적		체류형 생활인구 확보를 통한 지역경제 활력 제고	
대상		비수도권지역 및 수도권지역 일부	
사업내용		①두 지역 살아보기, ②로컬유학 생활인프라 조성, ③은퇴자 공동체마을 조성, ④청년 복합공간 조성, ⑤워케이션, ⑥지역 자율	
	워케이션 유형 (2023년 선정 지자체)	부산 해운대	□ 해운대 워케이션 ▸ 유휴시설 활용한 워케이션 센터 조성, 참여자 대상 관광·숙박 지원
		울산 동구	□ 울산 동구 워케이션 ▸ 유휴상가 리모델링 통한 워케이션 센터 조성, 바다체험, 맛집탐방 등 프로그램 제공
		경기 가평	□ 자라섬 스마트 워케이션 센터 조성 ▸ 기존 건축물 리모델링 통해 코워킹워케이션 센터 조성, 문화·로컬체험 프로그램 제공, 숙박 지원
		강원 평창	□ 평창 워케이션 타운 조성 ▸ 폐교부지를 활용해 공유오피스 공간 조성, 지역관광·지역민교류 프로그램 제공, 숙박 지원
		전남 곡성	□ 워크빌리지 IN 곡성 ▸ 한옥마을 유휴시설 활용해 오피스 공간 조성, 공유차량 서비스·관광·공유주방 서비스 제공
		전남 순천	□ 순천형 워케이션 사업 ▸ 유휴시설 활용해 워케이션 센터 조성, 원도심 투어 등 관광 프로그램 제공, 숙박 지원
지원규모		각 지자체별 100억원 내외(각 유형별 20억원) *지방비 50% 매칭	

자료: 행정안전부 보도자료 등을 바탕으로 재작성

이에 대해 국토교통부는 동 사업은 기업 · 대학 등 민간과 지자체 중심으로 사업을 추진한다는 점, 사업참여주체의 권리 · 의무를「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」제31조[5]에 따른 지역발전투자협약을 통해 명확히 한다는 점에서 차별화된다는 입장이나, 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 민간 중심의 사업 추진을 위해서는 민간의 참여 수요가 전제될 필요가 있는데, 국토교통부는 최근 기업이 사회적 공헌 차원에서 지자체 등 공공부문과 협

5) 제31조(지역발전투자협약의 체결 등)① 국가와 지방자치단체는 국가와 지방자치단체 간이나 지방자치단체 상호 간에 균형발전을 위한 사업을 공동으로 추진하기 위하여 사업내용 및 투자 분담 등이 포함된 지역발전투자협약(이하 "지역발전투자협약"이라 한다)을 체결할 수 있다. 이 경우 미리 지방시대위원회의 심의 · 의결을 거쳐야 한다.

업을 추진하고 있다는 점 등을 감안할 때 민간의 참여 수요가 충분하다고 설명하고 있다.

하지만 동 사업에 참여할 기업이 구체적으로 확정되지 않은 상태이기 때문에 민간의 참여 여부에 대해서는 불분명한 측면이 있으며, 민간의 참여가 충분히 이루어지지 않을 경우 앞서 검토한 고향올래 사업과 유사한 방식으로 추진될 가능성이 있다.

또한 동 사업은 인구감소지역의 생활인구 유입을 위해 빈집, 폐시설 등을 정비하는 정주여건 개선의 성격도 지니고 있는데, 이와 유사하게 쇠퇴한 도시의 정주여건 개선을 목적으로 한 도시재생 사업 역시 국비를 마중물로 하여 민간투자를 유치하려 했지만 민간투자가 원활히 이루어지지 못했다는 비판이 존재하고 있다는 점도 감안할 필요가 있다.[6]

둘째, 국토교통부는「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」상 협약체결의 주체는 국가와 지자체라는 점을 고려하여 지자체와 민간이 사전에 협약을 통해 사업내용, 역할분담 등에 관한 사항을 정한 상태에서 공모에 참여하도록 하고, 공모를 통해 선정된 지자체와 국가가 지역발전투자협약을 체결하는 방식으로 민간의 권리 · 의무가 협약에 간접적으로 반영될 수 있도록 할 계획이다.

[민관협력 지역상생협약 사업 추진계획]

'23.12월	⇨	'23. 2월	⇨	'23. 3~4월	⇨	'23. 5월	⇨	'24. 6월
공모지침 배포		공모접수		① 서면심사 ② 현장실사 ③ 최종평가		사업대상 선정		협약체결 및 사업착수

자료: 국토교통부

이는 현행 법체계, 민간의 부담 완화를 통한 참여 제고[7] 등을 위한 취지로 보이나, 결과적으로 지역발전투자협약 상 민간의 권리 · 의무를 명확히 규정하기 쉽지 않을 것으로 보이며, 이는 국토교통부가 당초 목표로 했던 민간 중심 사업의 제약요인으로 작용할 수 있다고 판단된다.

---

6) 「Reset 대한민국 도시재생 :지난 10년의 시행착오를 바탕으로 새로운 도시재생 정책 방향 탐색」, 건설산업연구원, 2023.1

7) 국가와 법률상 협약을 체결하는 것이 기업 입장에서는 부담으로 인식될 수 있기 때문이다.

정리하면, 국토교통부는 동 사업을 민간의 적극적인 참여를 통해 다른 사업과 차별화하기 위해서 사전에 민간의 참여수요를 발굴하고 사업의 초기 단계부터 민간의 적극적 역할을 유도할 수 있는 방안[8]을 마련할 필요가 있다.

8) 민간과 MOU를 체결하거나 민간의 참여 · 투자의사 확약서 등을 제출한 지자체 등에게 공모 시 높은 가점을 부여하는 등의 방안을 검토할 수 있다고 판단된다.

11 해외시장인프라개척 사업의 PIS 2단계 펀드 조성 시 검토 필요사항

가. 현 황

해외인프라시장개척 사업[1]은 국내 건설업체의 해외시장 진출을 지원하고 관련 펀드의 조성을 통해 해외시장 건설투자를 지원하는 것으로, 동 사업의 2024년도 예산안은 전년대비 227억 9,100만원이 증액된 526억 4,300만원이 편성되었다.

[2024년도 해외인프라시장개척 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023예산 (A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
해외인프라시장개척	69,143	29,852	52,643	22,791	76.3
글로벌플랜트 · 건설 · 스마트시티 펀드조성	20,000	5,000	25,000	20,000	40.0

자료: 국토교통부

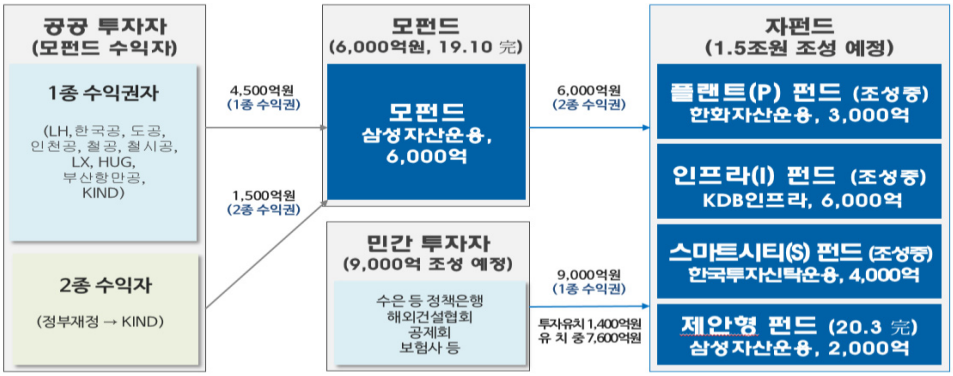
해외인프라시장개척 사업의 내역사업인 '글로벌플랜트·건설·스마트시티(PIS) 펀드 조성' 사업은 대규모 자금 소요 및 투자회수의 장기화로 민간차원의 자발적 자금조성이 어려운 해외인프라개발사업에 대해 마중물 성격의 자금을 지원하기 위한 모펀드를 조성하는 것으로, 2024년도 예산안은 전년대비 200억원 증액된 250억원이 편성되었다.

당초 정부는 국가재정과 공공기관의 투자를 통해 6,000억원 규모의 모펀드를 조성하고 민간투자를 유치(9,000억원)하여 총 1.5조원 규모의 자펀드를 조성할 계획이었으나, 코로나19로 인한 해외건설경기 위축, 민간투자 유치지연 등으로 인해 2023년 8월 기준 자펀드 조성 규모는 1.28조원 수준이며, 모펀드 역시 당초 계획한 6,000억원 대비 소폭 감소한 5,811억원으로 조성되었다.

이규민 예산분석관(dlrbals90@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 4310-301

[PIS 펀드의 구조]



자료: 국토교통부

모펀드는 6개의 자펀드로 구성되어 있는데, 먼저 블라인드 펀드[2] 4종을 살펴보면, 플랜트(P) 펀드는 신재생, 에너지 플랜트 분야, 인프라(I) 펀드는 해외인프라 분야, 스마트시티(S) 펀드는 해외 스마트 빌딩 등 스마트시티 분야가 투자대상이며, 국내기업이 참여하는 사업에 대해 60% 이상 의무투자하여야 한다.

반면 제안형 펀드는 해외 교통·수자원 인프라 등 모든 개발사업 분야에 의무투자비율 없이 투자가 가능하다. 기타 자펀드 2종은 대상 프로젝트가 확정된 후 펀드를 조성하는 프로젝트 펀드로, 제안형 펀드와 유사하게 해외 교통·수자원 인프라 등 모든 개발사업 분야를 대상으로 한다.

2) 투자대상을 정하지 아니한 채 투자자금을 먼저 조성한 후 투자대상을 발굴하여 투자하는 펀드이다.

[PIS펀드 자펀드별 개요]

구분	블라인드 펀드				프로젝트 펀드
	플랜트(P) 펀드	인프라(I) 펀드	스마트시티(S) 펀드	제안형 펀드	
투자 대상 분야	신재생(태양광, 풍력), 가스발전소, 에너지플랜트 등	공항, 도로, 철도, 항만 등 인프라	해외 스마트빌딩, 스마트에너지 등 스마트시티 관련	해외 교통수자원 인프라 등 개발사업분야	해외 교통수자원 인프라 등 개발사업분야
주목적 투자 비율	투자대상 분야 중 국내기업이 참여하는 사업에 대해 60% 이상 의무투자 각 분야에 국내기업 참여 여부와 관계 없이 자율 투자			의무투자비율 없음	의무투자비율 없음

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

나. 분석의견

국토교통부는 PIS 2단계 펀드의 조성을 위하여 250억원을 편성하였으나, 기존 PIS 펀드의 투자실적 부진으로 인해 모펀드에 유보된 금액이 2023년 8월 기준 2,502억원에 달한다는 점을 고려할 때, 기존 펀드의 부진원인을 면밀히 분석하여 PIS 2단계 펀드 조성 시 반영할 필요가 있다.

국토교통부는 기존 PIS 펀드의 매입약정기간이 2024~2025년 중 종료됨에 따라 PIS 2단계 펀드를 조성하기 위하여 2024년도 예산안 250억원을 편성하였다. PIS 2단계 펀드는 2024년부터 2027년까지 국가재정 1,100억원[3], 공공기관 투자 3,300억원을 합한 4,400억원 규모의 모태펀드를 조성한 후 민간투자를 매칭하여 1.1조원 규모의 하위펀드를 조성할 계획이다.

그런데 기존 PIS 펀드의 경우 2023년 8월 기준 투자약정액 1조 2,800억원 중에서 실제로 투자로 이어진 투자승인액은 8,200억원 수준으로, 전년 동월 4,463억원 대비 3,800억원 가량 증가한 상황이나, 자펀드별 투자실적은 차이를 보이고 있다.

플랜트 펀드와 제안형 펀드는 각각 투자약정액 대비 투자승인액의 비율이 80.4%, 94.7%로 자펀드 자금이 대부분 실제 투자로 이어진 반면, 인프라 펀드와 스마트시티 펀드의 경우 투자약정액 중 대비 투자승인액의 비율이 각각 49.1%, 24.5%에 불과한 상황이다.

3) '24년 250억, '25년 350억, 26년 350억, '27년 150억씩 투입할 계획이다.

[PIS펀드의 자펀드별 조성 및 투자현황]

(단위: 억원)

구분		블라인드 펀드				프로젝트 펀드	
		P펀드	I펀드	S펀드	제안형 펀드	신한 PIS	EIP PIS
설정일		'20.9.28	'20.9.28	'20.9.28	'20.3.31	'23.4.11	'23.8.16
매입 약정기간		'24.9.27	'24.9.27	'24.9.27	'23.3.30	'25.4.10	'25.8.15
존속기간		'49.10.30	'35.9.27	'35.9.27	'35.3.30	'26.4.10	'28.8.15
투자약정	공공(모펀드)	900	2,226	1,198	600	228	327
	민간	1,200	2,274	1,202	1,400	531	739
	계(A)	2,100	4,500	2,400	2,000	759	1,066
투자승인(B)		1,688	2,209	589	1,893	759	1,066
투자율(B/A)		80.4	49.1	24.5	94.7	100.0	100.0
운용사		한화자산운용	KDB인프라자산운용	한국투자신탁자산운용	삼성자산운용	신한	EIP

자료: 국토교통부

특히 플랜트, 인프라, 스마트시티 펀드의 경우 투자대상을 매입할 수 있는 매입약정기간이 2024년 9월까지인데, 2022년 8월부터 2023년 8월까지의 투자승인규모, 투자약정액의 수준 등을 고려할 때 인프라 및 스마트시티 펀드의 경우 매입약정기간 종료시까지 투자승인액이 투자약정액에 미치지 못할 가능성이 있다고 보인다.

[PIS펀드 자펀드(블라인드 펀드)의 지난 1년간 투자승인현황]

(단위: 억원, %)

구분		블라인드 펀드			
		P펀드	I펀드	S펀드	제안형 펀드
투자약정액		2,100	4,500	2,400	2,000
투자승인	'22.8 (A)	1,057	1,309	204	1,893
	'23.8 (B)	1,688	2,209	589	1,893
	증감 (B-A)	631	900	385	-

자료: 국토교통부

정리하면, PIS 모펀드는 자펀드인 블라인드 펀드의 투자소요 발생 시 조성된 자금을 출자하는데 인프라, 스마트시티 등 자펀드의 투자실적 부진으로 인해 2023년 8월 기준 자펀드에 출자되지 못하고 PIS 모펀드에 유보된 금액은 전체 조성액 5,811억원의 43% 수준인 2,502억원에 달하고 있다.

따라서 적극적인 투자대상 발굴을 통해 기존 PIS 모펀드의 유보금이 활용될 수 있도록 할 필요가 있으며, PIS 2단계 조성 시에는 기존 PIS 펀드의 투자실적 부진사유를 면밀하게 분석하여 투자대상 · 투자방식 등을 설정할 필요가 있다.

12 국토교통과학기술진흥원의 이월수입을 감안한 지원예산의 적정 편성 필요

가. 현 황

국토교통과학기술진흥원(이하 “KAIA”)는 국토교통 분야 R&D 사업 관련 업무를 수행하는 기관으로, 국토교통부는 KAIA에 기획평가관리비(일반회계·교특회계) 사업[1], 국토교통연구개발운영지원 사업[2]을 통해 R&D 사업의 기획평가관리비와 기관 운영에 필요한 비용을 지원하고 있다.

2024년도 기획평가관리비(일반회계·교특회계) 사업 예산안은 전년 대비 1억 8,300만원 감액된 196억 3,300만원이 편성되었으며, 국토교통연구개발운영지원 사업은 전년 대비 1억 9,000만원 증액된 68억 9,500만원이 편성되었다.

[2024년도 국토교통과학기술진흥원 관련 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
기획평가관리비(일반회계)	13,924	13,144	13,230	86	0.7
기획평가관리비(교특회계)	6,723	6,672	6,403	△269	△4.0
국토교통연구개발운영지원	6,565	6,705	6,895	190	2.8
합계	27,212	26,521	26,528	△44	△0.0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

전반적인 R&D 예산의 구조조정에 따라 국토교통부 소관 R&D 예산 역시 13.8% 감액되었으나 관련 업무를 수행하는 KAIA에 대한 예산지원은 전년과 큰 차이가 없는 상황으로, KAIA의 이월수입 수준을 고려하여 향후 지원예산의 적정 편성을 검토할 필요가 있다.

이규민 예산분석관(dlrbals90@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 4153-303
코드: 교특회계 4159-330

2) 코드: 일반회계 4153-302

정부의 R&D 예산 구조조정에 따라 국토교통부 소관 R&D 예산의 규모 역시 2023년 4,696억 9,400만원에서 4,225억 900만원으로 감소하였으며, 이를 회계 기준으로 구분하면 일반회계에 편성된 R&D 예산은 2,976억 800만원에서 2,565억 6,100만원으로, 교특회계에 편성된 R&D 예산은 1,720억 8,600만원에서 1,659억 4,800만원으로 감소하여 일반회계 R&D 예산의 감소폭이 더 컸다.

과제수 기준으로 볼 때, 국토교통부 예산으로 편성된 과제는 2023년 88개에서 2024년 77개로 감소하였으며, 일반회계는 49개에서 44개로, 교특회계는 39개에서 33개로 감소하였다.

[국토교통부 소관 R&D 사업 현황]

(단위: 백만원, %)

회계	2023		2024		증감	
	예산(A)	과제수	예산안(B)	과제수	B-A	(B-A)/A
일반회계	297,608	49	265,661	44	△47,185	△10.0
교특회계	172,086	39	165,948	33	△6138	△3.6
합계	469,694	88	422,509	77	△41,047	△13.8

주: 1. 국토교통부에 편성된 R&D 사업 기준이며, 기후대응기금(기획재정부 편성-국토교통부 수행)에 편성된 과제 수는 각각 13개, 9개임
2. 균특회계 과제의 경우 별도의 기획평가관리비 사업은 없으며, 균특회계 과제는 2023년 2개, 2024년 1개임

자료: 국토교통부

반면 KAIA에게 지원되는 기획평가관리비(일반회계) 사업은 전년 대비 8,600만원 증액된 132억 3,000만원, 기획평가관리비(교특회계) 사업은 전년 대비 2억 6,900만원 감액된 64억 300만원이 편성되어 국토교통 분야 R&D 예산의 감소폭 대비 기획평가관리비 사업의 감소폭은 크지 않은 상황이다.

[2024년도 국토교통과학기술진흥원 기획평가관리비 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
			B-A	(B-A)/A
기획평가관리비 (일반회계)	13,144	13,230	86	0.7
기획평가관리비 (교특회계)	6,672	6,403	△269	△4.0
합계	19,816	19,633	△183	△0.9

자료: 국토교통부

이는 KAIA가 기획평가관리비 사업을 통해 인건비 등 기관 운영에 필요한 비용을 지원받고 있는데, 인건비의 경우 단기간 내에 조정이 쉽지 않다는 점, 기존에 수행중인 R&D 과제를 차질 없이 수행하기 위하여 일정한 지원이 필요하다는 점 등을 고려한 것으로 판단된다.

그런데, KAIA는 국토교통연구개발운영지원 사업을 통해서도 기관 운영에 필요한 비용을 지원받고 있는데, 해당 사업의 예산 역시 전년 대비 1억 8,000만원 증액된 68억 9,500만원이 편성되었으며, 이를 통해 국제협력 R&D를 담당할 신규인력 1인을 증원할 예정이다.[3)4)]

한편 KAIA의 연도별 수입 및 지출내역을 살펴보면, 이월수입의 규모가 2018년 23억 8,000만원에서 2023년 62억 6,000만원까지 확대되었다. 국토교통부는 코로나19에 따른 국내외 출장 감소, 오프라인 행사의 온라인 전환 등으로 지출이 감소하여 이월수입이 확대되었다고 설명하고 있으며, 코로나19 이후 출장 · 행사 등의 확대로 향후 이월수입이 감소할 것으로 예상된다는 입장이다.

3) 2023년 8월 기준 KAIA의 정원은 152명, 현원은 154명이다.

4) 「2024년도 예산안 편성 및 기금운용계획 작성지침」이 공공부문의 인력 증원이 필요한 경우에도 기존 인력의 재배치를 통해 인건비 증가 소요를 최대한 흡수하도록 하는 등 인력 증원을 최소화하도록 규정하고 있으나, 국토교통부는 KAIA에 국제협력 R&D를 전담하는 인력이 없다는 점, 국토교통 분야의 해외 연구진들과 R&D 사업을 수행할 필요가 있다는 점에서 신규인력의 필요성을 설명하고 있다.

[2018~2023년 KAIA 수입 및 지출 현황]

(단위: 백만원)

구분		2018	2019	2020	2021	2022	2023
수입	기획평가관리비	-	-	-	-	20,647	19,816
	출연금	3,682	5,144	5,442	6,258	6,565	6,705
	수탁사업관리	23,056	21,185	24,075	25,475	3,975	3,487
	이월수입	2,380	4,156	4,202	4,815	6,278	6,260
	수수료	127	217	148	121	191	200
	합계	29,245	30,702	33,867	36,669	37,656	36,468
지출	인건비	10,656	11,805	12,725	13,195	13,659	15,486
	경상운영비	3,231	3,607	3,737	3,779	3,643	4,035
	사업비	10,916	10,496	12,251	12,926	13,801	16,433
	기타	4,453	4,794	5154	6,769	6,553	514
	합계	29,245	30,702	33,867	36,669	37,656	36,468

주: 1. 2022년까지는 결산, 2023년은 예산 기준
2. 2022년부터 수탁사업관라에서 기획평가관리비와 분리하여 작성
자료: ALIO 자료를 바탕으로 재작성

정리하면, KAIA의 경우 정부의 R&D 예산 구조조정에 따라 국토교통분야 R&D 예산이 전년 대비 13.8% 감소하였으나 기획평가관리비는 전년 대비 0.9% 감소에 그쳤고 이월수입은 과거 대비 증가한 상황으로, 이월수입의 추이 등을 고려하여 향후 KAIA에 대한 지원예산의 적정 편성을 검토할 필요가 있다.

13 교통약자 이동편의 증진사업의 목표 달성을 위한 노력 필요

교통약자 이동편의 증진 사업[1]은 「교통약자의 이동편의 증진법」 및 「교통약자 이동편의 증진계획」 등에 따라 장애인 이동권을 제고하려는 것으로, 저상버스 도입보조, 특별교통수단도입보조, BF인증사업 등 총 6개 내역사업으로 구성되어 있다. 동 사업의 2024년도 예산안은 전년대비 67억 700만원 증액된 2,312억 6,700만원이 편성되었다.

[2024년도 교통약자 이동편의 증진 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
교통약자 이동편의 증진	108,743	224,560	231,267	6,707	3.0

자료: 국토교통부

13-1. 저상버스 도입 목표 달성을 위한 사업관리 강화 필요

가. 현 황

저상버스도입보조 사업은 교통약자 이동편의 증진 사업의 내역사업으로, 장애인, 고령자, 유아동반자 등 교통약자의 대중교통 이용 및 이동편의를 증진시키기 위하여 저상버스를 도입하는 운송사업자에 대해 재정지원을 하는 사업이다. 저상버스와 일반버스 가격의 차액(2024년 예산안 기준 1대당 9,200만원)에 대하여 서울시의 경우 국고 40%, 그 밖의 지방자치단체의 경우 국고 50%의 비율로 보조하고 있다.

동 사업의 2024년도 예산안은 전년대비 220억 2,400만원 감액된 1,674억 9,500만원이 편성되었다.

이지선 예산분석관(ezsun@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 4932-301

[2024년도 저상버스도입보조 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
교통약자 이동편의 증진	108,743	224,560	231,267	6,707	3.0
저상버스도입보조	98,359	189,519	167,495	△22,024	△11.6

자료: 국토교통부

나. 분석의견

저상버스도입보조 사업은 예산 실집행실적을 제고하고 제4차 교통약자 이동편의 증진계획에 따른 도입 목표를 달성하기 위하여 사업관리를 강화할 필요가 있다.

「교통약자의 이동편의 증진법」에 따라 수립한 「제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026)」에서는 2026년까지 시내버스의 저상버스 도입률 62% 달성을 목표로 하고 있으며, 지역별로는 서울 90%, 광역시 61%, 도지역 41%의 목표 도입률을 각각 설정하고 있다. 저상버스도입보조는 이를 달성하기 위한 사업으로, 2024년도 예산안 1,674억 9,500만원은 연내 저상버스 3,800대를 도입하는 것을 목표로 편성한 것이다.

그런데 다음과 같은 사항을 고려할 때, 동 사업의 예산 실집행 및 도입 목표 달성에 어려움이 있을 것으로 예상되므로, 사업관리를 강화할 필요가 있을 것으로 보인다.

첫째, 2023년도 예산의 실집행 및 저상버스 도입 실적이 차량 출고 및 지방비 예산편성 지연 등으로 인해 저조한 상황인바, 2024년 예산안도 실집행이 어려울 것으로 예상되며, 이에 따라 예산상 목표인 3,800대를 연내에 모두 도입하지 못할 우려가 있다.

저상버스도입보조 사업의 2023년도 예산액은 1,895억 1,900만원으로, 2022년 대비 92.3% 증액 편성하였다. 이는 「교통약자의 이동편의 증진법」 개정(법률 제18784호, 2023.1.19. 시행)에 따라 2023년도부터 시내버스·농어촌버스·마을버스 대폐차시 저상버스 도입이 의무화된 점을 고려한 것이다.

그러나 2023년 8월말 기준 동 사업의 예산액 대비 실집행률은 32.9%로 저조하며,[2] 이로 인해 2023년도 예산에 따른 도입 목표대수인 4,268대 중 927대(21.7%)만이 도입 완료된 상황이다.

[2023년(8월말) 저상버스도입보조 사업 지역별 실집행내역]

(단위: 백만원, 대, %)

구분	부처			사업시행주체						
	예산액 (A)	집행액	예산상 도입 목표 (B)	교부액	전년도 이월액	예산 현액	실집행액 (C)	실집행률 (C/A)	실제 도입 (D)	목표 대비 도입률 (D/B)
합계	189,519	186,358	4,268	186,358	21,855	208,213	62,432	32.9	927	21.7
서울	26,054	26,054	708	26,054	3,476	29,530	5,953	22.8	118	16.7
부산	11,501	11,501	251	11,501	2,845	14,346	5,142	44.7	50	19.9
대구	4,554	4,554	99	4,554	0	4,554	2,345	51.5	51	51.5
인천	8,129	8,129	179	8,129	964	9,093	1,334	16.4	22	12.3
광주	3,910	3,910	85	3,910	230	4,140	2,438	62.4	48	56.5
대전	2,573	2,573	57	2,573	1,242	3,815	1,840	71.5	22	38.6
울산	1,104	1,104	24	1,104	1,012	2,116	230	20.8	5	20.8
세종	1,472	1,472	32	1,472	322	1,794	782	53.1	10	31.3
경기	100,978	98,732	2,197	98,732	6,184	104,916	25,531	25.3	408	18.6
강원	2,283	2,283	50	2,283	230	2,513	1,314	57.6	18	36.0
충북	3,599	3,599	79	3,599	92	3,691	1,240	34.5	8	10.1
충남	4,278	4,278	93	4,278	368	4,646	2,670	62.4	53	57.0
전북	3,542	3,542	77	3,542	1,037	4,579	2,875	81.2	36	46.8
전남	3,716	2,852	81	2,852	276	3,128	598	16.1	9	11.1
경북	1,794	1,794	39	1,794	0	1,794	552	30.8	12	30.8
경남	8,096	8,096	176	8,096	2,842	10,938	6,439	79.5	57	32.4
제주	1,886	1,886	41	1,886	736	2,622	1,150	61.0	0	0.0

자료: 국토교통부

2) 전년도 이월액을 제외할 경우 실집행액은 474억 3,200만원, 실집행률은 25.0%로 더욱 저조하다.

이에 대해 국토교통부는 저상버스 차량 출고에 시일이 소요되고, 일부 지자체에서 지방비 예산편성이 지연되는 경우가 있어 실집행실적이 부진하다는 입장으로, 대폐차시 저상버스 도입 의무화 등으로 동 사업의 예산액이 증가함에 따라 그에 상응하는 차량 조달 및 지방비 예산 확보가 어려워진 측면이 있는 것으로 보인다.

2024년도 예산안은 2023년에 비해 다소 감액되었으나, 2022년 이전에 비해서는 상당한 규모로 증액 편성된 액수이므로 이러한 문제가 지속될 우려가 있으며, 이로 인해 2024년에도 실집행 및 도입 실적이 저조할 가능성이 있다.

둘째, 현재 저상버스 도입률은 교통약자 이동편의 증진계획에 따른 목표치에 비해 미흡한 측면이 있으며, 시·도간 도입률 편차도 크게 나타나고 있어 지역별 목표 달성도 어려울 것으로 보인다.

2022년말 전국 저상버스 도입률은 34.0%이고, 2023년도 예산에 따른 목표대수를 모두 도입했을 경우에도 예상 도입률은 약 42.7%로, 제3차 계획(2017~2021년)에 따른 2021년까지의 목표 도입률이 42%였고, 제4차 계획(2022~2026년)에 따른 2026년까지의 목표 도입률이 62%임을 감안할 때 저조한 측면이 있다.

또한, 지역별로 도입률 편차가 있어 2022년말 기준 시·도별 도입률 편차가 최대 51.8%p(서울 63.7%, 울산 11.9%) 수준으로 크게 나타나고 있으며, 최대 도입률 편차가 49.8%p(서울 59.7%, 충남 9.9%)였던 2021년말에 비해 격차가 더욱 커졌다. 또한, 2023년 예상 도입률에 따르면 56.6%p(서울 70.5%, 울산 13.9%)로 편차가 더욱 커질 것으로 예상된다.

특히 인천·울산·충남·전남·경북·제주의 경우 2022년말 도입률과 2023년도 목표 달성시 예상 도입률 모두 10~20%대로, 2026년까지의 지역별 목표 도입률인 광역시 61%, 도지역 41%에 비해 저조한 수치인바, 국토교통부의 보조금 예산 배분시 지역간 편차 해소를 위한 노력에 미흡한 측면이 있는 것으로 파악된다.

[지역별 저상버스 도입 현황·목표, 목표달성시 예상 도입률]

(단위: 대, %)

구분	2022년			2023년	
	전체시내버스 (A)	저상버스 (B)	도입률 (B/A)	예산상 도입목표(C)	목표달성시 예상도입률[1]
전국	34,860	11,838	34.0	4,268	42.7
서울	7,390	4,711	63.7	708	70.5
부산	2,517	785	31.2	251	38.3
대구	1,561	642	41.1	99	46.8
인천	**2,204**	**352**	**16.0**	179	**21.7**
광주	1,044	325	31.1	85	36.9
대전	1,039	385	37.1	57	40.9
울산	**871**	**104**	**11.9**	24	**13.9**
세종	254	95	37.4	32	56.4
경기	10,623	2,728	25.7	2,197	40.1
강원	485	186	38.4	50	45.7
충북	640	163	25.5	79	34.2
충남	**903**	**118**	**13.1**	93	**20.4**
전북	839	205	24.4	77	30.9
전남	**719**	**134**	**18.6**	81	**24.8**
경북	**1,219**	**253**	**20.8**	39	**23.0**
경남	1,723	496	28.8	176	36.2
제주	**829**	**156**	**18.8**	41	**22.3**

주: 1) (B+C-저상버스 폐차 예상값)/A. 저상버스 폐차 예상값은 2022년도 전국 저상버스 폐차대수 예측치(1,238대)를 기준으로 하여 시·도 간에 도입 목표 비율대로 배분하여 산정

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

저상버스 도입 실적이 저조할 경우 교통약자의 이동편의를 증진시키기 위한 사업 목표 및 대폐차시 저상버스 도입 의무화 제도의 취지 달성에 한계가 있을 수 있으며, 국가는 지역 간에 차별 없는 이동권을 보장할 필요가 있다.

따라서 국토교통부는 저상버스 물량 및 매칭 지방비를 확보하기 위해 노력하는 한편, 지방자치단체별 보조금 예산 배정 시 도입률을 보다 적극적으로 고려하는 등 저상버스도입보조 사업관리를 강화함으로써 저상버스 도입의 예산상 목표 및 「교통약자 이동편의 증진계획」에 따른 목표 달성을 위해 노력하여야 한다.

13-2. 특별교통수단 법정대수 달성을 위한 지역별 편차 해소 필요

가. 현 황

특별교통수단 사업은 교통약자이동편의증진 사업의 내역사업으로, 버스·지하철 등 대중교통의 이용이 어려운 중증장애인 등의 이동권 보장을 위해 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량인 특별교통수단의 도입비용과 운영비를 지원하는 것으로, 2024년도 예산안은 전년대비 255억 2,300만원 증액된 593억 7,500만원을 편성하였다.

[2024년도 특별교통수단 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
교통약자 이동편의 증진	108,743	224,560	231,267	6,707	3.0
특별교통수단	9,361	33,852	59,375	25,523	75.4

자료: 국토교통부

특별교통수단 사업 예산안의 세부 편성내역을 살펴보면, 특별교통수단 차량 558대 구입 지원을 위한 예산안 123억 9,700만원과 차량 5,100대에 대한 운영비 지원을 위한 예산안 469억 7,800만원이 편성되었다. 특별교통수단 도입비용은 1대당 4,600만원, 운영비는 1대당 1,900만원에 대하여 서울시의 경우 국고 40%, 그 밖의 지방자치단체는 국고 50%의 비율로 보조하고 있다.

[2024년도 특별교통수단 사업 예산안 세부 산출내역]

(단위: 백만원)

구 분	산출내역	금액
차량구입 지원	46백만원(지원단가) × 보조율 40~50% × 558대 * 서울 95대(보조율 40%), 그 외 지역 463대(보조율 50%)	12,397
운영비 지원	19백만원(지원단가) × 보조율 40~50%× 5,100대 * 서울 775대(보조율 40%), 그 외 지역 4,325대(보조율 50%)	46,978

자료: 국토교통부

나. 분석의견

특별교통수단의 시·도별 도입률에 편차가 나타나고 있으므로, 모든 지역에서 법정대수를 달성할 수 있도록 지역별 편차를 해소할 필요가 있다.

특별교통수단은 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량으로, 「교통약자의 이동편의 증진법」 및 같은 법 시행규칙에 따라 중증보행장애인 150명당 1대를 배치하도록 하고 있으며, 시행규칙 개정으로 2024년부터는 인구가 10만명 이하인 시·군의 경우 중증보행장애인 100명당 1대를 배치하도록 법정대수가 상향될 예정이다.[3)]

그런데 특별교통수단의 법정대수 달성률을 살펴보면, 법정대수를 초과달성한 지역이 있는 한편, 도입률이 저조한 지역도 있어 2022년말 기준 시·도별 편차가 최대 55.4%p(경기 114.2%, 부산 58.8%) 수준으로 크게 나타나고 있다.

이는 2021년말 기준 최대 편차가 48.3%p(경기도 112.2%, 충북 64.4%)였던 것에 비해 증가한 수치이며, 2023년말 예상 달성률에 따르면 지역별 편차가 최대 57.3%p(세종 122.7%, 부산 65.4%)로 더욱 심화될 것으로 예측된다.

특히 부산·대전·경북의 경우 2022년말과 2023년말 예상 모두 법정대수 달성률이 80% 미만으로 저조하다. 또한, 2024년 1월 1일부터는 법정대수 상향에 따라 인구 10만명 이하 시·군이 포함된 지역은 달성률이 오히려 감소할 것으로 예상되는바, 이로 인해 전남·경북의 달성률도 80% 미만으로 떨어질 것으로 보인다. 이 중 대전·충남·전남은 대당 이용실적이 전국 평균을 상회하여 특별교통수단에 대한 수요가 상당함에도 충분히 도입하지 못하고 있는 것으로 보인다.

---

3) 「교통약자의 이동편의 증진법」
제16조(특별교통수단의 운행 등) ① 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.
「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」(2024.1.1. 시행예정)
제5조(특별교통수단의 운행 대수) ①법 제16조제1항에서 "국토교통부령으로 정하는 대수"란 다음 각 호의 기준에 따른 대수를 말한다.
1. 인구가 10만명 이하인 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시·군(광역시에 있는 군은 제외하며, 이하 이 조 및 제6조에서 "시·군"이라 한다)의 경우: 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인(이하 이 조 및 제6조에서 "중증보행장애인"이라 한다) 100명당 1대
2. 인구가 10만명을 초과하는 시·군의 경우: 중증보행장애인 150명당 1대

[지역별 특별교통수단 도입률 현황·전망 및 대당 이용실적]

(단위: 대, %, %p, 건)

구분	2022년			2023년		2024년			대당 이용 실적 ('21년 기준)
	법정 대수 (A)	운행 대수 (B)	법정 대수 달성률 (C=B/A)	연말 예상 운행 대수[1] (D)	연말예상 법정대수 달성률 (E=D/A)	2024년 상향 법정대수[2] (F)	상향 법정대수 대비 달성률 (G=D/F)	법정대수 상향에 따른 달성률 변동분 (G-E)	
전국	4,731	4,268	90.2	4,573	96.7	5,047	90.6	△6.1	1,782
서울	727	664	91.3	694	95.5	727	95.5	0	1,719
부산	**318**	**187**	**58.8**	**208**	**65.4**	**318**	**65.4**	**0**	**1,253**
대구	214	180	84.1	195	91.1	214	91.1	0	2,524
인천	255	193	75.7	215	84.3	255	84.3	0	1,682
광주	128	116	90.6	127	99.2	128	99.2	0	1,958
대전	**134**	**96**	**71.6**	**101**	**75.4**	**134**	**75.4**	**0**	**1,881**
울산	90	80	88.9	90	100.0	90	100.0	0	2,052
세종	22	21	95.5	27	122.7	22	122.7	0	1,627
경기	1,034	1,181	114.2	1,192	115.3	1,050	113.5	△1.8	1,694
강원	191	175	91.6	214	112.0	239	89.5	△22.5	2,179
충북	179	136	76.0	174	97.2	207	84.1	△13.1	1,669
충남	**236**	**181**	**76.7**	**204**	**86.4**	**276**	**73.9**	**△12.5**	**2,212**
전북	234	207	88.5	233	99.6	273	85.3	△14.3	1,683
전남	**246**	**184**	**74.8**	**201**	**81.7**	**308**	**65.3**	**△16.4**	**2,423**
경북	**315**	**225**	**71.4**	**239**	**75.9**	**360**	**66.4**	**△9.5**	**1,106**
경남	340	374	110.0	391	115.0	378	103.4	△11.6	1,731
제주	68	68	100.0	68	100.0	68	100.0	0	2,567

주: 1) 2023년 본예산 및 2022년 이월 예산을 통한 특별교통수단 신규 도입(대폐차 대수 제외)를 통해 산출한 예상치

2) 2022년말 기준 중증보행장애인 및 인구통계 자료를 기준으로 법정대수 상향을 반영해 산출

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

특별교통수단의 법정대수는 법률에서 의무로 규정하고 있는 최소 운행대수인 점을 감안할 때, 조속히 법정대수 100%를 달성하여야 하며 모든 지역에서 법정대수를 충족하는 것을 우선적인 목표로 할 필요가 있다.

따라서 국토교통부는 특별교통수단 보조금 배분 시 도입률 편차를 해소하기 위하여 노력하고, 2024년부터는 인구가 10만명 이하인 시·군에 대한 법정대수가 늘어나는 것을 감안하여 해당 지역에 예산을 우선 지원함으로써 법정대수의 규정 취지를 달성하고 중증보행장애인의 이동권을 보장할 필요가 있다.

14 군위탁컨테이너화물자동차관리비 사업 추진방식 재검토 필요 등

가. 현 황

군위탁컨테이너화물자동차관리비 사업[1]은 화물차 집단운송거부 등 국가 물류 위기에 효과적으로 대응하기 위하여 군부대에 위탁 중인 컨테이너화물차(85대)의 유지관리, 노후차량 교체 및 운전인력 교육훈련 등에 필요한 비용을 지원하기 위한 것으로, 2024년도 예산안은 전년대비 16억 4,800만원 증액된 27억 2,400만원을 편성하였다.

동 사업의 예산 집행은 한국철도공사와 국토교통부에서 각각 해당 기관 소유 차량에 대한 자동차세, 보험료 등 제세공과금을 집행하고, 차량을 관리·운영하는 국방부에서 차량정비비, 유류비, 교육훈련비 등을 집행하는 방식으로 이루어지고 있다.

[2024년도 군위탁컨테이너화물자동차관리비 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
군위탁컨테이너화물자동차관리비	764	1,076	2,724	1,648	153.2
제세공과금 등 (국토교통부)	43	76	139	96	126.3
제세공과금 등 (한국철도공사)	99	73	37	△62	△84.9
군위탁차량 유지관리 및 지정운전자 교육	346	367	148	△198	△54.0
노후차량교체비	276	560	2,400	2,124	379.3

자료: 국토교통부

이지선 예산분석관(ezsun@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 일반회계 4034-307

나. 분석의견

군위탁컨테이너화물자동차관리비 사업에 대해서는 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 군위탁화물차량의 노후화에 따른 활용도 저하 및 교체·유지관리 비용 등을 감안할 때, 동 사업의 지속 추진 여부를 재검토할 필요가 있으며, 동 사업을 지속 추진하기 위해서는 노후차량 관리·교체, 군위탁차량의 평상시 활용 등과 관련하여 재정지출의 효율성 제고 방안을 마련할 필요가 있다.

군위탁컨테이너화물자동차관리비 사업은 2003년 화물연대의 집단운송거부를 계기로 철도청이 비상시 활용하기 위한 컨테이너 화물자동차 100대를 구입하여 군부대에 배치한 후, 중앙안전관리위원회에서 해당 화물자동차의 관리비를 국토교통부가 부담하는 것으로 결정함에 따라 2006년부터 편성되었다.

이후 해당 차량들의 노후화로 2018년부터 화물자동차를 순차적으로 교체하면서, 신규로 구입한 화물차는 국토교통부 소유로 하고 있다. 그러나 신규차량으로 교체된 차량은 일부에 불과한바, 2023년 8월말 기준 군위탁화물차량 85대[2] 중 한국철도공사 소유 차량 62대는 모두 2000년~2002년식으로 매우 노후화된 상태이다.

이와 관련하여 국토교통부는 신규차량 구매에 맞추어 노후차량을 폐차할 계획이며, 노후차량을 모두 교체한 후 15대를 추가 구매하여 100대를 보유하는 것을 최종 목표로 하고 있다는 입장이다. 이에 따라 2024년도 예산안에서도 노후차량 15대를 교체하기 위하여 노후차량교체비 내역사업에 전년대비 21억 2,400만원 증액된 24억원을 편성하였다.

2) 「미세먼지 관리 종합계획」 및 「행정·공공기관 노후경유차 감축 시행지침」에 따라 한국철도공사 소유 차량 15대를 의무 감축하였으나, 신규 구매는 하지 않아 전체 보유대수는 감소하였다.

[군위탁컨테이너화물자동차관리비 노후차량 교체·보유 현황 및 계획]

(단위: 대)

구 분	노후차량 교체	소유주체별 보유 현황		
		전 체	국토교통부	한국철도공사
2018	5	100	5	95
2019	5	100	10	90
2020	5	100	15	85
2021	2	100	17	83
2022	2	100	19	81
2023	4	85[1)]	23	62
2024(안)	15	85	38	47

주: 1)「미세먼지 관리 종합계획」 및「행정·공공기관 노후경유차 감축 시행지침」에 따라 한국철도공사 소유차량 15대를 의무 감축하였으나, 신규 구매는 하지 않아 전체 보유대수는 감소

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

그러나 국토교통부의 계획대로 노후차량을 교체하면서 동 사업을 지속 추진하기 위해서는 향후 123억원 이상(2024년 예산안 기준 대당 1.6억원 × 77대=123.2억원)의 차량 교체비용 및 연간 3억원[3)] 이상의 유지비용이 발생할 것으로 예상되는 바, 사업추진방식을 재검토할 필요가 있다.

현행 군위탁컨테이너화물자동차는 그 활용도가 높지 않음에도 불구하고 매년 차량 교체 및 유지관리를 위한 비용이 지출되는 구조로, 이로 인해 상당한 규모의 기회비용이 발생하고 있는 것으로 보이기 때문이다.

차량 노후화로 인하여 집단운송거부 발생 시 대체수송차량을 투입하고자 하는 사업의 본질적인 목적 달성에 한계가 있음에도, 노후차량에 대한 유지·관리비용이 지속적으로 지출되고 있는 상황이다.

2022년 2번의 화물연대 집단운송거부 당시 노후화로 인하여 군위탁차량 100대 중 1차에는 38대, 2차에는 69대만이 각각 투입되었으며, 이로 인해 추가로 지방국토관리청 및 한국도로공사 소유 화물자동차를 투입하여 대체수송을 실시하였다.

3) 군위탁화물차 유지를 위한 국토교통부·한국철도공사의 제세공과금과 군위탁차량유지관리 및 지정운전자 교육의 최근 3년간 예산(안)에 따르면, 2022년 5억 800만원, 2023년 5억 1,600만원, 2024년 3억 2,400만원으로 연평균 3억 4,900만원이 소요되고 있다.

[2022년 집단운송거부기간 대체수송차량 투입 실적]

(단위: 대)

투입기간	전체	군위탁차량	그 외 차량		
			소 계	지방국토청	한국도로공사
(1차) 2022. 6. 7. ~ 6. 15.	61	38	23	19	4
(2차) 2022. 11. 24. ~ 12. 9.	81	69	22	18	4

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이처럼 사실상 대체수송에 활용할 수 없는 노후차량의 경우 신규차량으로 대체하지 못하더라도 폐차를 함으로써 유지비용을 절감할 필요성이 있을 것이다. 그러나 국토교통부는 신규차량 구매대수만큼만 노후차량을 폐차하겠다는 계획인바, 활용도가 낮은 차량에 대해서도 매년 환경개선부담금 등 유지비용이 지출되고 있는 상황이므로, 재정 낭비적 요소가 있는 것으로 보인다.

특히 국토교통부는 노후차량 교체에 대한 중장기적인 계획 없이 매년 예산편성액에 맞추어 차량을 교체하고 있어, 노후화로 인한 문제가 지속될 우려가 있고 향후 재정투입 소요도 불명확한 상황이다. 그리고 차량을 교체하더라도 시일이 지나면 노후화로 인한 활용도 저하 및 교체비용 문제가 주기적으로 다시 발생할 수밖에 없을 것으로 보인다.

그 밖에도 동 사업 시행 이후 약 20년간 대체수송투입횟수가 5회(2008년, 2012년, 2016년 각 1회 및 2022년 2회)에 불과하고, 2016년 이전 투입 건에 대해서는 국토교통부가 투입대수 등 구체적인 투입 내역조차 파악하고 있지 못한 점 등을 감안할 때, 동 사업의 효과가 불분명한 측면이 있다. 또한, 군 지정운전자 교육 목적으로 주행하는 것 외에는 평상시 활용내역도 제대로 파악되지 않고 있어 관리·운영이 미흡한 측면이 있는 것으로 보인다.[4)]

일부 비상시를 제외한 평상시에는 군위탁화물차량이 사실상 활용되지 않고 있고, 비상시에도 노후화 등으로 인하여 대체수송투입에 한계가 있다면, 차량 도입 및 유지관리를 위한 재정지출에도 불구하고 사실상 사업 목적을 달성하지 못하고 있는 것으로 볼 수 있으며, 이는 재원배분의 효율성 측면에서 바람직하지 않다.

4) 국토교통부는 집단운송 거부 시 긴급 투입에 제한을 받지 않는 수준에서 군 긴급 물자수송(무기 및 탄약 수송) 등에도 활용하고 있다고 설명하였으나, 실제 구체적인 활용내역은 불분명한 상황이다.

또한, 2022년 집단운송거부 시 지방국토청 및 도로공사 소유 화물차를 동원한 것으로 미루어볼 때, 국토교통부가 화물자동차를 구매·소유하고 군부대에 위탁하는 방식이 비상수송을 위한 유일한 대응방안이라고 보기도 어려운 측면이 있으며, 관용차량, 공공기관 소유차량, 자가용화물차, 운휴차량 등 물류위기 시 비상수송을 위한 대안을 모색해볼 수 있을 것으로 보인다.

따라서 군위탁화물자동차관리비 사업의 지속 추진 여부를 재검토할 필요가 있으며, 동 사업을 지속 추진하기 위해서는 활용도가 낮은 노후차량은 폐차하여 운영비용을 절감하는 등 노후차량 관리를 강화하고, 중장기적인 교체계획을 면밀히 수립하는 한편, 군위탁차량의 평상시 활용방안에 대한 관리를 강화하는 등 재정지출의 효율성을 제고하기 위한 대책 마련이 필요하다.

둘째, 노후차량교체비의 경우 집행단가 및 중고차량 구입 가능성 등을 감안하여 적정 규모의 예산을 편성할 필요가 있다.

2024년도 노후차량교체비 예산안은 24억원으로, 교체차량 15대에 대하여 대당 1억 6,000만원의 구매단가를 적용하여 편성하였다. 이는 2018년부터 노후차량을 교체하면서 2018년에는 대당 1.2억원, 2019~2023년에는 대당 1.4억원을 기준으로 예산을 편성·집행했던 것에 비해 단가를 인상한 것이다.

이에 대해 국토교통부는 물가상승 등에 따른 차량 가격 상승을 고려하여 구입단가를 증액 편성하였다는 입장이다. 그러나 2023년에도 대당 1억 3,700만원에 구매 계약을 체결한 점과 가격 상승폭[5] 등을 고려할 때, 2024년도에 대당 1억 6,000만원의 편성단가를 책정하는 것이 적절한지 여부에 대한 검토가 필요해 보인다.

또한, 현재 국토교통부는 노후차량 교체 시 신차를 구매하고 있는데, 군위탁화물차량은 기본적으로 비상시에 활용하기 위한 것이고, 당초 철도청의 군위탁 차량 100대 구매 시에는 모두 중고차량을 구매하였던 점 등을 감안하면 재정지출 효율화를 위하여 중고차 구입을 통해 구매단가를 낮추는 방안도 검토할 필요가 있다.

따라서 예산안 심사 시 집행단가 및 중고차량 구입 가능성 등을 감안하여 노후차량 구매단가의 적정성을 검토할 수 있을 것으로 보인다.

---

5) 2021년에는 대당 1.27억, 2022년 및 2023년에는 대당 1.37억에 구매 계약을 체결하였다.

셋째, 군위탁화물차량에 대한 제세공과금 중 조달수수료 편성의 적절성에 대한 검토가 필요하며, 그 밖에 제세공과금 중 예산 편성단가와 실제 집행단가 간에 차이가 있는 항목은 실제 소요를 파악하여 적정 규모의 예산을 편성할 필요가 있다.

동 사업의 내역사업 중 '제세공과금 등(국토교통부)'과 '제세공과금 등(한국철도공사'는 각각 국토교통부 및 한국철도공사가 소유한 차량의 자동차세, 자동차보험료, 자동차검사료 등을 지원하기 위한 것으로, 공공요금 및 제세(210-02목)로 편성되어 있다.

[2024년도 제세공과금 등 예산안 세부 산출내역]

(단위: 천원)

구 분		산출내역	금액
제세공과금 등 (국토교통부)	자동차세	38대 × 201천원	7,625
	자동차보험료	38대 × 2,739천원	104,100
	자동차검사료	23대[1] × 130천원	2,990
	조달수수료	15대 × 1,619천원	24,285
	합 계		139,000
제세공과금 등 (한국철도공사)	자동차세	33대 × 250천원	8,250
	환경개선부담금	33대 × 400천원	13,200
	자동차보험료	33대 × 266천원	8,785
	자동차검사료	33대 × 205천원	6,765
	합 계		37,000

주: 1) 2024년 신규 구매차량 15대의 경우 구매연도에는 자동차검사 면제
자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이 중 '제세공과금 등(국토교통부)'에는 노후차량 교체를 위한 차량 구입에 필요한 조달수수료 2,428만 5,000원(=15대 × 1,619천원)이 반영되어 있다. 그러나 「예산안 편성 및 기금운용계획안 작성지침」에 따르면 자산취득에 직접 소요되는 제세, 수수료 등 부대경비는 자산취득비(430-01목)로 편성하여야 하는 점과 2022년까지는 별도의 조달수수료 편성 없이 차량 구입 단가(1억 4,000만원)에 조달수수료가 포함되어 있었던 점을 감안할 때, 제세공과금 사업에 조달수수료 예산을 별도로 편성하는 것이 적절한지 여부에 대한 검토가 필요하다.

한편, 자동차세, 자동차보험료, 자동차검사료 등은 대부분 자동차 연식 등에 따라 결정되는 것으로, 특별한 사유가 없는 한 변동성이 크지 않고 예측이 가능한 항

목임에도, 일부 항목의 경우 2024년도 예산안의 편성단가와 실제 집행단가(2022년 기준) 간에 상당한 차이가 있는 것으로 나타난다. 특히, 국토교통부 소유 차량에 대한 자동차검사료는 편성단가가 집행단가 대비 3배 이상 높게 책정되었으며, 자동차세 역시 집행단가 대비 80% 이상 증액된 단가를 기준으로 편성되었다. 따라서 군위 탁화물차량 제세공과금 등의 집행단가 등을 바탕으로 실제 필요한 금액을 면밀히 파악하여 적정 규모의 예산을 편성할 필요가 있다.

[군위탁컨테이너화물자동차관리비 사업 제세공과금 등의 예산편성단가 및 실제 집행단가 비교]

(단위: 원, %)

구 분		2022년도 예산집행단가 (A)	2024년도 예산편성단가 (B)	단가 차이 ((B-A)/A)
제세공과금 등 (국토교통부)	**자동차세**	**111,554**	**201,000**	**80.2**
	자동차보험료	2,155,672	2,739,000	27.1
	자동차검사료	**42,853**	**130,000**	**203.4**
	조달수수료	1,004,775	1,619,000	61.1
제세공과금 등 (한국철도공사)	자동차세	329,482	250,000	△24.1
	환경개선부담금	450,557	400,000	△11.2
	자동차보험료	243,051	266,000	9.4
	자동차검사료	147,395	205,000	39.1

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

15 수소대중교통체계 구축지원 사업 및 수소충전소 구축 사업의 2개년도 편성 검토 필요 등

가. 현 황

수소 대중교통체계 구축지원 사업[1]은 교통거점에 대용량 수소충전소 및 부대시설을 갖춘 수소교통 복합기지 구축을 지원하기 위한 지방자치단체 보조 사업으로, 2024년도 예산안은 전년대비 11억 5,000만원 감액된 117억원을 편성하였다.

수소충전소 구축 사업[2]은 고속도로에 대용량 수소충전소를 구축하기 위한 한국도로공사 출자 사업으로, 2024년도 예산안은 전년과 동일하게 45억원을 편성하였다.

[2024년도 수소대중교통체계 구축지원 및 수소충전소 구축 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
수소 대중교통체계 구축지원	14,800	12,850	11,700	△1,150	△8.9
수소충전소 구축	-	4,500	4,500	-	-

자료: 국토교통부

나. 분석의견

수소대중교통체계 구축 및 수소충전소 구축 사업에 대해서는 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 대용량 수소충전소 구축 시 입지여건, 부지확보, 행정절차 등에 소요되는 기간을 고려하여 사전절차 이행 정도에 따라 사업비를 단년도 또는 2개년도 사업으로 구분하여 편성하고, 2개년도 사업으로 편성하는 경우 2024년도 예산액은 1차년도 사업비 수준으로 감액할 필요가 있다.

이지선 예산분석관(ezsun@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 4931-344

2) 코드: 교통시설특별회계 1534-301

수소 대중교통체계 구축지원 사업 및 수소충전소 구축 사업은 각각 지방자치단체의 교통거점 또는 고속도로 휴게소에 대용량 수소충전소를 구축하기 위한 사업으로, 충전소별로 단년도 사업으로 추진하고 있다. 즉, 충전소 구축을 위한 사업 착수부터 준공까지에 필요한 예산 전액을 한 해에 모두 편성하고 있으며, 집행 역시 해당 연도 내에 보조금 또는 출자금 교부를 모두 완료하는 방식으로 이루어진다. 이에 따라 2024년도 예산안에서도 수소 대중교통체계 구축지원 사업은 대용량 수소충전소 2개소, 수소충전소 구축 사업은 대용량 수소충전소 1개소를 각각 신규로 구축하기 위한 예산 전액을 편성하였다.

그러나 실제 해당 사업들에 따른 수소충전소 구축 현황을 살펴보면, 예산 편성 연도 내에 수소충전소 구축을 완료하지 못하고 다음연도 또는 다다음연도에 준공하고 있다. 수소 대중교통체계 구축지원 사업의 경우 2021년도 예산으로 지원한 평택은 2023년 12월에, 2022년도 예산에 반영된 안산·춘천·통영은 2024년 6월에 준공될 예정이다. 2023년도 예산으로 추진 중인 인천도 2024년에 착공 및 준공 예정인바 연내 구축이 불가능하다. 수소 충전소 구축 사업 또한 2023년도 예산으로 문경휴게소에 수소 충전소 구축을 추진하고 있으나, 2024년 8월 준공 예정으로 예산 편성연도 내에 준공이 어려운 상황이다.

[수소 대중교통체계 구축지원 사업 및 수소충전소 구축 사업 추진 경과 및 계획]

구 분		사업대상지	사업자· 대상지 선정	착공	준공
수소 대중교통체계 구축지원	2021	평택	2020. 12.	2022. 8.	2023. 12. 예정
	2022	안산	2020. 12.	2023. 8.	2024. 6. 예정
		춘천	2020. 12.	2023. 7.	2024. 6. 예정
		통영	2020. 12.	2023. 7.	2024. 6. 예정
	2023	인천	2023. 1.	2024. 3 예정.	2024. 12. 예정
수소충전소 구축	2023	문경휴게소 (양평방향)	2023. 6.	2023. 11. 예정	2024. 8. 예정

주: 수소충전소 구축 사업의 경우 2022년도 예산에는 반영되지 않았으며, 2021년도 이전에는 대용량이 아닌 일반 수소충전소 구축을 진행하여 표기하지 않음. 다만, 일반 수소충전소 구축 시에도 협약 체결 이후 준공까지 평균적으로 20~24개월이 소요된 것으로 파악됨.
자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

동 사업들이 연내 구축을 완료하지 못하고 있는 것은 사업자·대상지 선정, 관련 인·허가 및 심의 등 행정절차, 실시설계 및 구축 공사 등에 기본적으로 1년 이상의 기간이 소요되기 때문인 것으로 보인다.

이와 관련하여 국토교통부는 '수소 대중교통체계 구축 지원' 사업의 경우 2024년도 예산안으로 추진할 사업대상지(포항·보령)가 2023년 1월에 이미 선정되었으며, 부지확보 및 관리계획 변경 등 사전 행정절차를 이미 진행 중인 상황으로, 조속한 사업 추진을 통해 연내 구축이 가능하다는 입장이다.

그러나 2020년 12월에 이미 사업대상지가 선정되었던 안산·춘천·통영도 2024년에나 구축이 완료될 예정인 점,[3] 대상지 선정 이후에도 관련 행정절차, 실시설계 및 구축 공사에만 통상 1년 이상이 소요되는 점 등을 함께 고려할 필요가 있으며, '수소 충전소 구축' 사업의 경우 2024년도 대상지 선정이 되지 않은 상황으로 연내 준공이 어려울 것으로 보인다.

연내 완료가 불가능할 것임이 예측 가능한 사업에 대하여 1개년도에 사업 착수부터 준공까지에 필요한 예산을 모두 편성하는 것은 회계연도 독립의 원칙에 비추어 볼 때 적절하지 않은 측면이 있다. 참고로, 환경부에서 수행하는 대용량 수소충전소 구축 사업의 경우 이를 감안하여 부지확보 여부 등에 따라 단년도 또는 2개년도로 사업비를 구분하여 편성하고 있는바, 대부분의 사업을 2개년도 사업으로 추진하고 있다.

따라서 수소대중교통체계 구축 및 수소충전소 구축 사업은 수소충전소 구축에 소요되는 기간을 감안하여 입지여건, 부지확보 및 사전 행정절차 이행 여부 등을 면밀히 검토 후 사업비를 단년도 또는 2개년도로 나누어 편성하고, 2개년도 사업으로 편성하는 경우 2024년도 예산안은 1차년도 사업비에 맞게 감액할 필요가 있다.

3) 국토교통부에서는 안산, 춘천, 통영의 경우 사업대상지는 2020년 12월에 선정되었으나 2022년 예산 확보 후 사전 행정절차 이행 및 사업을 추진하여 사업 추진이 지연되었다는 입장이다.

둘째, 수소 대중교통체계 구축지원 사업의 경우 실제 사업 선정지 등을 고려할 때 환경부에서 추진하는 수소충전소 구축 사업과 중복되는 측면이 있으므로, 대상지 선정 등에 있어 사업수행방식을 차별화할 필요가 있다.

수소 대중교통체계 구축지원 사업은 환승센터, 철도역, 공항, 터미널, 항만 등 교통수요가 집중되는 교통거점에 수소 충전인프라를 설치하기 위한 것으로, 지방자치단체에 대용량 수소충전소 구축 비용(액화수소충전소 100억원, 고압기체충전소 60억원)의 70%를 국고 보조하고 있다.

한편, 환경부에서도 무공해차 충전인프라 구축 사업[4]을 통해 동일하게 지방자치단체에 대용량 수소충전소 구축 비용의 70%를 보조하고 있는 상황이다. 이에 대해 정부는 「수소경제 활성화 로드맵」에 따른 수소충전소 구축과 관련하여 업무의 효율성을 감안해 국토교통부는 고속도로·환승센터 등 교통거점, 환경부는 주요도시·버스충전소 등으로 분담하여 추진하기로 조정한바, 각 부처에서 별도로 수소충전소 구축 사업을 추진하고 있다는 입장이다.

이러한 업무 분담 내용 및 수소 대중교통체계 구축지원 사업의 목적을 고려할 때, 무공해차 충전 인프라의 전반적인 구축을 주도하고 있는 환경부 외에 별도로 국토교통부가 동 사업을 수행할 필요성이 인정되기 위해서는 교통거점에 수소 충전소를 설치함으로써 효율적인 교통체계 구축에 기여하고자 하는 사업 목적에 맞게 차별화된 방향으로 사업을 추진할 필요가 있다.

그런데 수소 대중교통체계 구축지원 사업을 통해 지원 중이거나 지원 예정인 사업대상입지를 살펴보면, 대상지 선정 등에 있어 환경부의 대용량 수소 충전소 구축 사업과 사실상 유사하게 수행되고 있는 것으로 보인다. 동 사업의 사업대상입지의 50%가 버스 또는 화물차 공영차고지에 해당하며, 2024년도 사업예정지로 선정된 포항·보령의 경우도 버스 공영차고지에 충전소를 구축할 예정인데, 환경부 사업을 통해 추진 중이거나 구축 완료된 대용량 수소충전소 96개 사업지 중에도 절반 가량에 해당하는 47개가 버스 차고지(40개) 또는 화물 차고지(7개)이기 때문이다.

4) 코드: 에너지및자원사업특별회계 1633-312

[수소 대중교통체계 구축지원 사업대상지 현황]

구 분		사업대상입지의 특징	부대시설	비 고
2021	평택	항만(평택항)	차량정비소, 쉼터 등	2023. 11. 상업운전 개시 예정
2022	안산	공영주차장 (반월국가산단)	대형주차장, 휴게시설 등	2024. 6. 상업운전 개시 예정
	춘천	화물차 공영차고지	차량정비소, 세차장 등	2024. 6. 상업운전 개시 예정
	통영	버스 공영차고지	차량정비소, 휴게시설 등	2024. 3. 상업운전 개시 예정
2023	인천	공항 (인천공항 T2차고지)	차고지내 부대시설 활용	2023. 10. 위탁협약 체결 예정
2024	포항	버스 공영차고지	차량정비소, 휴게시설 등	2023. 1. 대상지 선정
	보령	버스 공영차고지	차고지내 부대시설 활용	2023. 1. 대상지 선정

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

국토교통부는 동 사업의 경우 부대시설 확충에 드는 비용의 30%를 최대 5억원까지 추가로 지원하고 있다는 점에서도 환경부의 수소 충전소 구축 사업과 차이가 있다는 입장이다. 그러나 추가 구축 없이 기존 차고지 내 부대시설을 활용하는 경우도 있고, 부대시설 확충도 차량정비소, 휴게시설 등 일반적인 시설 위주로 이루어진다는 점에서 국토교통부의 전문성이 필요한 차별화 지점이라고 보기 어려운 측면이 있다.

이러한 점을 고려할 때, 수소 대중교통체계 구축 사업은 환경부의 대용량 수소충전소 구축 사업과 중복되는 측면이 있으므로, 국토교통부는 사업지 선정 시 교통거점 또는 물류거점을 적극적으로 활용함으로써 사업을 차별화할 필요가 있다. 또한, 2023년 하반기부터 동 사업을 통해 구축한 수소충전소가 운전을 개시하므로, 교통복합기지로서의 차별화된 사업 효과가 있는지 여부를 면밀히 분석하여 향후 사업 지속 추진 여부를 검토할 필요가 있다.

16 민자도로 보상자금 선투입 제도 지속 여부 및 보완 방안 검토 필요

가. 현 황

민자도로건설지원 사업[1]의 건설보상비는 민자도로건설을 위한 사업부지 확보에 필요한 토지보상비를 지원하고, 민자도로건설 사업시행자가 대출 등을 통해 선투입한 건설보상자금에 대하여 원금과 이자를 상환하기 위한 것으로, 2024년도 예산안은 전년대비 1,103억 9,700만원 감액된 5,866억 8,500만원을 편성하였다.

각 사업구간의 건설보상비에는 선투입 보상자금 원금상환을 위한 비용이 포함되어 있으며, 보상자금 선투입 이자 사업에는 선투입 보상자금에 대한 이자비용 상환 및 원금 조기상환을 위한 비용이 포함되어 있다.

[2024년도 민자도로건설지원 사업 건설보상비 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
민자도로건설지원	737,047	965,004	903,128	△61,876	△6.4
건설보상비	203,017	697,082	586,685	△110,397	△15.8
· 포천-화도	220,000	479,100	570	△478,530	△99.9
· 광명-서울	98,100	150,200	120,800	△29,400	△19.6
· 평택-부여-익산	87,300	35,700	351,800	316,100	885.4
· 보상자금 선투입 이자	28,874	32,082	113,110	81,028	252.6
· 도로및접도구역매수	3,148	-	405	405	순증

자료: 국토교통부

이지선 예산분석관(ezsun@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 1831-303

나. 분석의견

민자도로건설 사업의 보상자금 선투입은 국가가 채무를 부담하는 행위로 볼 수 있음에도 국회 의결을 받지 않고 있어 국회의 재정통제권 및 국가채무관리의 투명성을 저해할 우려가 있으며, 과다한 금융비용으로 인해 재정지출의 효율성도 담보하지 못하고 있는 등의 문제가 있으므로 제도 지속 여부 및 보완 방안을 검토할 필요가 있다.

민간투자사업 보상자금 선투입 제도는 주무관청이 예산으로 지급하기로 한 건설보상비에 대하여 민간 사업시행자가 대출 등을 통해 보상자금을 선투입한 경우 그 원금 및 조달비용(이자 및 산업기반신용보증기금 보증수수료)을 사업시행자에게 상환하는 것으로, 토지보상을 위한 국가예산 확보가 어려운 경우에 신속히 보상을 추진하여 사업 추진 지연 및 보상비 상승을 방지하기 위해 2014년부터 도입되었다.

이에 따라 2024년도 민자도로건설지원 사업 예산안에 편성된 포천-화도, 광명-서울, 평택-익산 고속도로 건설에도 보상자금 선투입 제도가 활용되고 있는바, 해당 사업 구간에 이미 선투입된 보상자금의 원금 및 이자비용 상환을 위한 예산이 포함되어 있다.

그러나 민자도로건설 사업의 보상자금 선투입은 다음과 같은 문제점이 있는 것으로 보인다.

첫째, 보상자금 선투입은 국가가 채무를 부담하는 행위로 볼 수 있음에도 불구하고 국회 의결을 받고 있지 않아 헌법의 취지에 부합하지 않고, 국회의 재정통제권과 재정지출·국가채무관리의 투명성을 저해하는 측면이 있다.

헌법 제58조에서는 국채를 모집하거나 예산 외에 국가의 부담이 될 계약을 체결하려 할 때에는 정부는 미리 국회의 의결을 얻어야 한다고 규정하고 있다.[2] 이에 「국가재정법」에서는 국가가 법률에 따른 것, 세출예산금액 또는 계속비의 총액의 범위 안의 것 외에 채무를 부담하는 행위를 하는 때에는 사항마다 그 필요한 이유를 명백히 하고 그 행위를 할 연도 및 상환연도와 채무부담의 금액을 표시하여 미리 예산으로써 국회의 의결을 얻도록 하고 있다.[3]

---

2) 「대한민국 헌법」
제58조 국채를 모집하거나 예산 외에 국가의 부담이 될 계약을 체결하려 할 때에는 정부는 미리 국회의 의결을 얻어야 한다.

그런데 선투입한 보상자금의 원금 및 조달비용은 결국 국가예산으로 상환하여야 하는바, 보상자금 선투입은 국가(주무관청)가 사업시행자와 확인서(계약서)를 체결함으로써 국가의 채무부담을 발생시키는 행위로 볼 수 있음에도 국회의 사전의결을 받고 있지 않다.

이로 인해 국회는 예산안 심사 시 이미 선투입된 보상자금의 원금 및 조달비용을 상환하기 위한 예산을 사후에 심사할 수 있을 뿐, 보상자금 선투입 여부·규모와 상환기간 및 연도별 상환계획에 대해 심의·의결할 수 없는 문제가 있다. 또한, 보상자금 선투입으로 인해 사실상 채무부담이 발생함에도 국가채무로 관리되지 않아[4] 국가채무 규모를 실제보다 축소시키는 측면이 있다.

그럼에도 불구하고 국토교통부는 법률상 명확한 근거 없이 보상자금 선투입 제도를 통해 민자도로건설사업을 추진하고 있다. 보상자금 선투입 제도는 「민간투자사업기본계획(기획재정부공고)」에 따른 「민간투자사업 추진 일반지침」[5]을 근거로 시행되고 있을 뿐, 현행법상 동 제도에 대한 근거규정은 미흡한 상황이다.[6]

---

3) 「국가재정법」
제25조(국고채무부담행위) ①국가는 법률에 따른 것과 세출예산금액 또는 계속비의 총액의 범위 안의 것 외에 채무를 부담하는 행위를 하는 때에는 미리 예산으로써 국회의 의결을 얻어야 한다.
③국고채무부담행위는 사항마다 그 필요한 이유를 명백히 하고 그 행위를 할 연도 및 상환연도와 채무부담의 금액을 표시하여야 한다.

4) 국고채무부담행위의 경우 국가채무에 포함된다.

5) 「민간투자사업 추진 일반지침」
제157조(보상자금 선투입) ① 사업시행자는 시행령 제2조의2제4호에 따른 보상비로서 주무관청이 예산으로 지급하기로 한 보상비에 대하여, 주무관청과 협의하여 금융회사등으로부터 해당 보상자금을 차입하거나 사회기반시설채권을 발행함으로써 주무관청을 대신하여 보상자금을 선투입(이하 "보상자금 선투입"이라 하고, 사업시행자가 보상자금 선투입을 위하여 금융회사등과 체결한 대출약정 또는 사회기반시설채권 발행 관련 계약을 "선투입 보상자금 대출약정등"이라 하며, 대출약정을 체결한 금융회사등 또는 사회기반시설채권을 인수한 사채인수인을 "보상자금 금융회사등"이라 한다)할 수 있다.
② 주무관청은 사업시행자가 제1항에 따라 보상자금 금융회사등으로부터 조달하여 선투입한 보상자금의 원금 및 조달비용을 사업시행자에게 지급하며, 정부는 원금 및 조달비용의 상환이 원활하게 이루어질 수 있도록 최대한 노력하여야 한다.

6) 정부는 「사회기반시설에 대한 민간투자법 시행령」 제29조제2항을 동 제도의 근거규정으로 들고 있으나, 이는 산업기반신용보증기금의 보증한도를 규정하는 것으로, 사업시행자가 보상자금을 미리 조달하는 경우에 기금 보증이 가능하다는 점을 간접적으로 알 수 있을 뿐, 보상자금 선투입 제도의 명시적인 근거규정으로 보기는 어렵다.
「사회기반시설에 대한 민간투자법 시행령」
제29조(보증의 한도) ② 법 제34조제4항에 따라 관리기관이 기금의 부담으로 동일한 민간투자사업에 대하여 신용보증을 할 수 있는 최고한도는 다음 각 호의 구분에 따른다.

그러나 국회의 의결을 통해 법률로써 제도의 핵심적인 내용, 조달비용 산정방식 및 관련 절차 등을 규정하지 않은 채로, 헌법상 국회의 의결을 요하는 행위로 볼 수 있는 보상자금 선투입을 국회의 사전 심의·의결 없이 실시하고 있는 것은 적절하지 않다.

이에 대해 국토교통부는 판례[7]에 따르면 도로건설을 위한 민간투자사업에 대한 "건설보조금 등 재정지원은 국회의 사전심의를 거친 국가예산의 범위 내에서 시행되므로, 피고와 참가인 사이에 체결된 이 사건 실시협약은 별도로 헌법 제58조에 따라 국회의 사전결의를 얻어야 하는 예산 외의 국가부담이 되는 계약이라고 할 수 없다"고 판단하였다는 입장이다.

그러나 해당 판례의 판단 대상이 되는 '이 사건 실시협약'은 보상자금을 선투입하기 위한 협약서 체결이 아니라, 민간투자 도로건설사업의 사업시행자 지정을 위한 실시협약을 말한다.[8] 또한, 해당 실시협약은 2004년에 체결되었고, 대법원 판결은 2009년에 선고된바, 이는 보상자금 선투입 제도 시행(2014년) 이전이므로, 해당 판례가 보상자금 선투입에 대해 판단한 것이라고 볼 수 없다.

즉, 해당 판례는 보상자금 선투입 없이 미리 편성한 예산의 범위 내에서 건설보조금 등의 재정지원을 수행하는 민간투자 도로건설 사업에 대해 문제가 없다고 판단한 것으로 보아야 할 것인바, 보상자금 선투입 행위에 대해 국회의 의결을 받지 않아도 된다는 근거로 보기 어렵다.

따라서 현행 보상자금 선투입 제도는 국가의 채무부담행위에 대해 국회의 사전의결을 받도록 함으로써 민주적 재정통제권을 보장하려는 헌법 및 국가재정법의 취지에 부합하지 않는 측면이 있는 것으로 보인다.

둘째, 민자도로 건설사업의 보상자금 선투입 규모가 과다하여 상당한 금액의 금융비용이 발생하고 있으므로, 당초부터 국가예산에 편성하여 토지보상을 하는 것에 비해 효율적인 재정 운용방식이라고 보기 어려운 측면이 있다.

---

2. 사업시행자가 제2조의2제4호에 따른 보상비를 지급하기 위한 자금을 미리 조달하는 경우에 발생하는 금전채무에 대한 신용보증의 경우: 3천억원

7) 대법원 2009. 4. 23. 선고 2007두13159 판결 [도로구역결정처분취소]

8) 동 판례의 제1심인 서울행정법원 2005. 9. 20. 선고 2004구합 34575 판결에서는 "피고(건설교통부장관)는 소외회사와 이 사건 사업 실시협약(이하 '이 사건 실시협약'이라 한다)을 체결함으로써 소외 이사를 이 사건 사업시행자로 지정하였다"고 적시하고 있다.

2024년도 예산안에 편성된 민자도로 건설사업(포천-화도, 광명-서울, 평택-익산)의 보상자금 선투입 현황을 살펴보면, 전체 보상비 2조 4,514억원 중 80.6%에 해당하는 1조 9,760억원을 선투입하고 있으며, 사업 초기뿐만 아니라 준공연도 또는 직전연도까지 지속적인 선투입을 계획하고 있는바 그 비중이 상당히 높다.

[민자도로 건설사업 보상자금 선투입 현황 및 계획]

(단위: 억원, %)

사업명	사업 기간	총 보상비 (A)	선투입 약정 (B)	선투입 비중 (B/A)	선투입 실적 및 계획(2019~2023)					
					계	기투입				계획
						2019	2020	2021	2022	2023
합 계		24,514	19,760	80.6	19,760	779	4,855	9,932	1,213	2,981
포천 -화도	'18~'23	7,780	6,920	88.9	6,920	779	2,159	3,535	353	94
광명 -서울	'19~'24	4,950	2,840	57.4	2,840	-	496	730	184	1,430
평택 -익산	(1단계) '19~'24 (2단계) '29~'34	11,784	10,000	84.9	10,000	-	2,200	5,667	676	1,457

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

그런데 선투입 보상자금에 대한 이자비용은 "기준금리+가산금리+신용보증수수료"로 책정되므로, 약정시점을 기준으로 국고채 평균조달금리보다 높은 금리가 적용되고 있다. 특히 포천-화도 및 평택-익산의 경우 선투입규모가 산업기반신용보증기금의 보증한도인 3,000억원을 초과하여 초과분에 대해서는 더욱 높은 가산금리가 적용되고 있는 것으로 보인다.

또한, 광명-서울 및 평택-익산 구간에 대한 일부 선투입 보상자금의 경우 당초 대출기간이 만료될 때까지 원금을 모두 상환하지 못해 2023년 중에 대출기간을 연장하였거나 연장할 예정인데, 연장 시 4.34~4.43%의 이자율이 적용되므로 상당한 재정부담으로 작용하게 될 것으로 예상된다.

[민자도로 건설사업 선투입 보상자금 대출기간 및 금융약정 현황]

사업명	선투입규모 (억원)		대출 기간	금융약정(%/연)				비고
				계	기준금리	가산금리	신용보증 수수료	
포천 -화도	6,920	2,200	3년 ('19~'22)	2.17	1.37	0.70	0.10	
		2,620	3년 ('20~'23)	1.57	0.77	0.80	-	
		2,100	2년 ('21~'23)	1.95	1.20	0.75	-	
광명 -서울	2,840	2,840	3년 ('20~'23)	1.67	0.87	0.70	0.10	2023. 10. 연장 예정
			1년 ('23~'24)	4.43	3.78	0.55	0.10	
평택 -익산	10,000	3,000	3년 ('20~'23)	1.64	0.84	0.70	0.10	2023. 10. 연장 예정
			1년 ('23~'24)	4.43	3.78	0.55	0.10	
		5,000	2년 ('21~'23)	1.53	0.78	0.75	-	2년 연장 완료
			2년 ('23~'25)	4.34	3.64	0.70	-	
		2,000	3년 ('22~'25)	3.34	2.24	1.10	-	

주: 1. 이자율(고정금리): 기준금리(1년만기 산업금융채권금리 0.77~3.78%) + 가산금리(0.55~0.8%)
2. 이자지급: 최초 인출일로부터 1년 되는 날(인출 금액별 일할 계산) 및 그 후 1년마다 납부
3. 신용보증수수료: 인출 시 및 인출 후 1년마다 인출금액의 0.1%
자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

[2019~2023년 국고채 평균조달금리]

(단위: %)

연 도	2019	2020	2021	2022	2023(9월말)
국고채 평균조달금리	1.68	1.38	1.79	3.17	3.52

자료: 기획재정부, 「2022 국채백서」 및 「월간 재정동향(2023년 10월호)」

이로 인하여 해당 사업 구간의 선투입 보상자금에 대한 금융비용만 총 1,471억 8,000만원이 소요될 것으로 전망되는데, 이는 선투입액의 7.45%에 해당하는 금액으로, 보상자금 선투입 규모가 과다하여 상당한 금액의 조달비용을 발생시키고 있는 것으로 보이며, 재정지출의 효율성을 저해할 우려가 있다.

[민자도로 건설사업 선투입 보상자금에 따른 금융비용 및 상환계획]

(단위: 억원)

사업명	선투입 규모		금융비용						
			합계	기투입			계획		
				2020	2021	2022	2023	2024	2025
합 계	19,760		1471.8	39.1	154.8	284.5	320.9	531.1	141.5
포천 -화도	6,920	2,200	81.9	31.2	45.5	5.1	-	-	-
		2,620	123.0	1.7	34.9	57.6	28.9	-	-
		2,100	86.9	-	6.4	52.0	28.4	-	-
광명 -서울	2,840	2,840	131.5	-	13.0	43.1	45.2	30.3	-
평택 -익산	10,000	3,000	187.8	6.2	37.0	49.3	49.0	46.3	-
		5,000	608.1	-	18.0	77.4	76.5	361.5	74.7
		2,000	252.8	-	-	-	93.0	93.0	66.8

자료: 국토교통부

따라서 보상자금 선투입 제도는 꼭 필요한 경우에 한하여 보완적으로 활용하고, 가능한 한 당초부터 예산 편성을 하여 국가가 직접 토지보상을 하는 것이 바람직할 것임에도, 이러한 예산 편성이 미흡한 측면이 있어 보상자금 선투입이 과도하게 이루어지고 있는 것으로 보인다.

셋째, 이미 선투입한 보상자금의 원금 및 조달비용 상환을 위한 예산안 편성 시에도 선투입으로 인한 재정소요에 대한 내역 구분을 명확히 하지 않고 있어 국회의 예산안 심사를 어렵게 하는 측면이 있다.

2024년도 민자도로건설사업 건설보상비 예산안의 세부산출내역을 살펴보면, 선투입 원금상환을 위한 예산이 각 사업구간별 건설보상비 내역사업과 보상자금 선투입이자 내역사업에 혼재되어 있는바, ① 선투입 원금 상환분, ② 선투입 이자비용 상환분, ③ 일반 건설보상비 지출분 간에 구분이 제대로 되어 있지 않다.

이에 따라 국회의 예산안 심사 시 선투입에 따른 재정지출소요와 원금 및 조달비용 상환 계획을 정확히 파악하는 것이 어려운 상황인바, 국회의 예산안 심의권을 침해할 우려가 있다.

[2024년도 민자도로 건설사업 건설보상비 예산안 세부산출내역]

(단위: 백만원)

내역사업명	세부산출내역	금액
포천-화도 건설보상비	재결 및 소송 등 소요비용	570
광명-서울 건설보상비	사유지 49필지 및 국공유지 21필지 보상비용	42,500
	지장물 이전 등 소요비용	7,500
	보상자금 선투입 원금상환	**70,800**
	소 계	120,800
평택-익산 건설보상비	지장물 이전 등 소요비용	40,000
	보상자금 선투입 원금상환	**311,800**
	소 계	351,800
보상자금 선투입이자	보상자금 선투입 이자비용	53,100
	보상자금 선투입 원금 조기상환	**60,000**
	소 계	113,100
도로및접도구역매수	도로 및 접도구역 매수	405
합 계		586,685

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이러한 사항을 종합적으로 고려할 때, 현행 민자도로건설 사업의 보상자금 선투입 제도는 국회의 재정통제권, 국가채무관리의 투명성 및 재정지출의 효율성 등을 저해할 우려가 있다고 판단된다.

따라서 보상자금 선투입 제도의 지속 여부를 재검토할 필요가 있으며, 동 제도를 지속 추진하기 위해서는 법적 근거를 보완하고, 보상자금 선투입과 관련하여 국회의 사전의결을 받는 방안을 마련하는 한편, 적정 수준의 이자율 및 선투입규모를 설정하고 예산안 편성 시 원금상환을 위한 내역사업을 별도로 편성하는 등 다방면에서 보완책을 마련할 필요가 있다.

17 AI영상감시 설비 구축 및 개량 사업 적정 규모 예산 편성 필요 등

가. 현 황

AI영상감시 설비 구축 및 개량 사업[1](이하 “AI CCTV 구축 사업”)은 육안관제의 한계 및 인력 공백의 대안을 마련하고 범죄·테러 해결을 효율화하기 위하여 철도역사에 지능형 영상감시설비(AI CCTV) 및 통합플랫폼을 구축하고 인공지능 기술을 활용한 영상분석 SW를 도입하는 것으로, 2024년도 예산안은 전년대비 94억 5,900만원 증액된 100억 1,300만원을 편성하였다.

[2024년도 AI영상감시 설비 구축 및 개량 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
철도치안관리	3,496	3,116	12,407	9,291	298.1
AI영상감시 설비 구축 및 개량	859	559	10,013	9,459	1692.1

자료: 국토교통부

나. 분석의견

AI CCTV 구축 사업과 관련하여 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 사업기획 연구용역 결과 및 집행실적을 고려할 때 시범도입에 따른 효과분석 후 단계적 구축이 필요할 것으로 보이므로 2024년도 AI CCTV 카메라 도입 수량을 재검토하여야 하며, 이에 맞게 예산안도 조정할 필요가 있다.

AI CCTV 구축 사업의 2024년도 예산안은 100억 1,300만원이 편성되었는데, 이는 AI CCTV 카메라 하드웨어, 소프트웨어 및 서버 구축비용과 전용망 회선비용 등이 반영된 금액이다.

이지선 예산분석관(ezsun@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 일반회계 2731-341의 내역사업

[AI CCTV 구축 사업 2024년 예산안 세부 산출내역]

(단위: 백만원)

구 분	비목	산출내역	금액
AI CCTV 구축	자산취득비 (430-01)	(H/W) CCTV카메라 1,120대 × 300만원	3,360
		(S/W) VMS 도입 및 솔류션 라이선스 등 1식	2,128
		운영·표출·분석 서버 및 스위치 등 1식	925
		소 계	6,413
AI CCTV 전용망 회선비용	공공요금및 제세 (210-02)	137개역 13,062mbps 기준 월 2억 7,500만원(부가세 제외) × 12개월	3,600
합 계			10,013

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

2024년 예산안 세부 산출내역에 따르면 국토교통부는 2024년도에 1,120대의 AI CCTV 카메라 하드웨어를 도입할 계획이며, AI CCTV의 연도별 구축계획은 다음과 같다.

[AI CCTV 연도별 구축계획]

구 분	1단계 (2022.12.~2023)	2단계 (2024)	3단계 (2025)	4단계 (2026)	5단계 (2027)
대상노선	KTX, SRT 주요 노선	준고속 및 일반·광역	광역철도	광역철도	신설노선 기존노선 보완
AI CCTV 구축	**49여개 역 700 EA**	**65여개 역 1,120 EA**	**50여개 역 850 EA**	**50여개 역 850 EA**	**35여개 역 630 EA**

자료: 국토교통부

그런데 이는 국토교통부가 동 사업 추진 전 사업의 안전성을 확보하기 위하여 진행한 사업기획 연구용역 결과인 「지능형 철도방범 영상분석 플랫폼 구축 사업기획 ISP 보고서(2022.10.)」에 따른 5개년 구축계획상 AI CCTV 구매 물량과 상당한 차이가 있다.

연구용역 보고서에서는 AI CCTV를 2023년까지 20대, 2024년도에는 150대 구매할 것을 제시하고 있는 반면, 국토교통부는 2023년까지 700대, 2024년에는 1,120대를 구매하겠다는 계획이기 때문이다.

[2022년 사업기획 연구용역 보고서상 5개년도 구축계획 총괄표]

구 분		1단계 (2022.12. ~ 2023)	2단계 (2024)	3단계 (2025)	4단계 (2026)	5단계 (2027)
대상노선		KTX, SRT 주요 노선	준고속 및 일반·광역	광역철도	광역철도	신설노선 기존노선 보완
CCTV 구매	**AI PTZ**	**10 EA**	**70 EA**	**100 EA**	**100 EA**	**150 EA**
	AI 고정형	**10 EA (블랙, 돔)**	**80 EA (블랙, 돔)**	**150 EA**	**150 EA**	**250 EA**
	소계	**20EA**	**150EA**	**250EA**	**250EA**	**400EA**
	일반 PTZ	50 EA	100 EA	60 EA	100 EA	100 EA
	일반 고정형	530 EA	600 EA	540 EA	500 EA	400 EA
CCTV 구매총괄		600 EA	850 EA	850 EA	850 EA	900 EA

자료: 「지능형 철도방범 영상분석 플랫폼 구축」 사업기획 ISP 보고서, 2022.10.

사업기획 연구용역 결과에 비해 현재의 AI CCTV 연도별 구축계획 도입 대수가 늘어난 사유에 대해 국토교통부는 도입 계획을 앞당겨 범행 예방에 대한 활용[2] 및 비용의 효율성[3]을 높이기 위함이라는 입장이다.

그러나 해당 연구용역 보고서에서는 "AI카메라의 도입 목적은 엣지단에 고비용·고효율의 카메라를 도입함으로써 서버의 부담을 줄이고 서버 증설을 최소화하는 것이지만, 현재로서는 AI 카메라를 통해 뚜렷한 활용계획을 확정할 수 없다는 결론을 얻었다"며 "AI 카메라 역시 최초에는 시범적으로 도입하는 것이 필요하다"고 결론내리고 있다.

이러한 연구용역 결과를 고려할 때, 현재 국토부가 추진하고 있는 AI CCTV 조기도입 물량은 과다하게 산정된 측면이 있다. 이미 기존 예산을 통해서 구축 중인 700대만으로도 연구용역 보고서상 4단계(2026년)까지의 구축 물량을 초과하고 있

2) AI CCTV 설치 역사가 많을수록 철도를 이용하는 용의자 추적이 용이하고, 사후 재범 목적으로 역사에 출현 시 신속한 검거가 가능하여 범행 예방 효과를 제고할 수 있다.

3) 규모의 경제가 존재하므로, 영상분석SW만 구축하고 AI CCTV(HW)를 단계적 5년으로 구축 시 SW 활용 역사가 제한되어 비용·치안 대응 측면에서 비효율적인 면이 있다.

으므로, 2024년도에 바로 1,120대를 추가로 구축하기보다는 기존 구축물량을 통해 AI CCTV의 효과를 검증한 후 확대 여부를 검토할 필요가 있을 것으로 보인다.

또한, 국토교통부는 동 사업기획 연구용역을 먼저 수행한 후 구축사업에 착수하기 위해 2022년도에 편성한 1단계 구축(AI CCTV 1,500대 및 지능형영상분석 솔루션 등) 사업비 86억 3,500만원을 전액 이월하는 등 사업추진을 지연시켰음에도, 실제 사업 수행 시 해당 연구용역 결과를 충분히 활용하지 않는 것은 적절하지 않은 측면이 있다.

그리고 1단계 구축 예산의 경우 2022년 12월에 사업 발주를 위한 공고를 했음에도 불구하고 2023년 8월말 기준 700대 중 349대가 구축되어 진척률이 50% 수준인바, 2024년도에 구축 목표를 1,120대로 늘릴 경우 구축 소요기간 등을 감안할 때 연내 전부 도입하는 것이 어려울 가능성도 있다.

[AI CCTV 1단계 구축 현황]

(단위: 개, 대, %)

소속	역사수	CCTV 설치현황			대상역
		계획 (A)	완료 (B)	진척률 (B/A)	
본대	8	121	66	54.5	대전, 천안아산, 오송, 조치원, 서대전, 공주, 계룡, 논산
서울지대	12	293	134	45.7	서울, 용산, 영등포, 청량리, 광명, 수원, 수서, 동탄, 평택지제, 행신, 평택, 상봉
부산지대	16	184	114	61.9	부산, 신경주, 울산, 대구, 동대구, 마산, 포항, 부전, 구미, 김천구미, 태화강, 서대구, 창원중앙, 창원, 진주, 진영
광주지대	10	70	35	50.0	목포, 광주, 순천, 익산, 정읍, 나주, 남원, 곡성, 구례구, 여천
제천지대	3	32	-	0.0	만종, 강릉, 서원주
합계	49	700	349	49.8	

자료: 국토교통부

따라서 예산안 심사 시 동 사업의 사업기획 연구용역 결과와 집행실적을 감안하여 AI CCTV 도입 물량 축소 및 이에 따른 예산안 감액을 검토할 필요가 있다.

둘째, 국토교통부는 스마트철도역사 사업을 통해서도 AI CCTV를 구축하고 있으므로, 동 사업을 통해 구축한 AI CCTV와의 연계 활용 방안을 검토할 필요가 있다.

국토교통부는 AI CCTV 구축 사업뿐만 아니라 스마트철도역사 사업을 통해서도 철도역사에 AI CCTV를 설치하고 있다. 고속철도안전 및 시설개량 사업[4]의 내내역사업인 스마트철도역사 사업은 AI CCTV를 통해 긴급상황을 인식해 자동안내를 실시하고, 디지털트윈(3D) 기술을 기반으로 시설물을 통합관리하는 등 역사관리의 안전성·효율성·편의성을 향상시키기 위한 것으로, 2020년에 기본설계를 시작하였으며 2024년 6월 구매설치가 완료될 예정이다.

스마트철도역사 사업을 통해서는 수서·오송·익산·부산역에 131대의 AI CCTV 카메라가 설치될 예정인데, AI CCTV 사업 또한 1단계 구축을 통해 2023년까지 해당 역사들에 80대의 AI CCTV 카메라를 구축할 예정이다.

[스마트철도역사 사업 대상 역사에 대한 AI CCTV 구축 예정 대수]

(단위: 대)

구 분	스마트철도역사 사업	AI CCTV 구축 사업 (1단계)	합 계
수서역	18	26	44
오송역	45	12	57
익산역	51	12	63
부산역	17	30	47
합계	131	80	211

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이에 대해 국토교통부는 AI CCTV 구축 사업과 스마트철도역사 사업은 「개인정보보호법」 제25조제1항[5]에 따른 CCTV 설치·운영의 목적과 주체가 서로 달라 별도로 구축하고 있다고 설명하였다. AI CCTV 구축사업의 경우 철도사법경찰대가

4) 코드: 교통시설특별회계 2731-303

5) 「개인정보보호법」
제25조(고정형 영상정보처리기기의 설치·운영 제한) ① 누구든지 다음 각 호의 경우를 제외하고는 공개된 장소에 고정형 영상정보처리기기를 설치·운영하여서는 아니 된다.
1. 법령에서 구체적으로 허용하고 있는 경우
2. 범죄의 예방 및 수사를 위하여 필요한 경우
3. 시설의 안전 및 관리, 화재 예방을 위하여 정당한 권한을 가진 자가 설치·운영하는 경우

범죄의 예방 및 수사(제2호)를 위하여 이용자 출입 및 범죄자 안면 인식 목적으로 맞이방 출입구에 설치하고, 스마트철도역사 사업의 경우 철도운영자가 시설의 안전관리(제3호) 등을 위하여 장비장애 및 이용객 안전사고 감시목적으로 승강장, 승강설비 등에 설치한다는 차이점이 있다는 것이다.

그러나 두 사업을 통해 구축하는 AI CCTV 카메라의 기능에는 사실상 차이가 없으므로, 범죄 예방과 시설의 안전관리에 모두 사용가능할 것으로 보인다. 또한, 국토교통부는 AI CCTV 구축과 관련하여 규모의 경제를 통해 모니터링 효과와 비용 효율성을 제고할 필요가 있다는 입장인바, 이를 위해 카메라를 신규로 설치하기보다는 이미 설치된 AI CCTV를 함께 활용하는 것이 보다 효율적일 수 있다.

따라서 국토교통부는 AI CCTV 구축 사업과 스마트철도역사 사업을 통해 구축된 AI CCTV 간 연계 방안을 검토해볼 필요가 있을 것으로 보인다.

18 일반철도건설 사업의 실집행 가능성 및 출연금 집행잔액을 감안한 적정 규모의 예산 편성 필요

가. 현 황

일반철도건설 단위사업[1]은 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제4호의 일반철도[2]를 건설하기 위한 것으로, 2024년도 예산안에는 24개 세부사업이 편성되었으며, 전년대비 1,478억 4,600만원 감액된 2조 750억 7,500만원을 편성하였다.

[2024년도 일반철도건설 단위사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
일반철도건설	2,726,009	2,222,921	2,075,075	△147,846	△6.7

자료: 국토교통부

나. 분석의견

일반철도건설 사업은 실집행실적이 저조하여 상당한 규모의 집행잔액이 발생하고 있으므로, 예산안 심사 시 실집행 가능성 및 기존 출연금의 집행잔액 등을 종합적으로 검토하여 예산 규모를 적정 수준으로 조정할 필요가 있다.

최근 5년간(2018~2022년) 일반철도건설 단위사업의 집행실적을 살펴보면, 2022년의 경우 부처 예산의 집행률은 97.3%인 반면 국가철도공단의 실집행률은 29.8%에 불과한 것으로 나타났으며, 2018년 및 2021년의 경우에도 실집행률이 각각 53.2%, 73.3%로 실집행실적이 저조한 상황으로, 이로 인해 출연금 집행잔액의

이지선 예산분석관(ezsun@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 2631

2) 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 다만, 이 법에 특별한 규정이 있는 것을 제외하고는 「철도산업발전 기본법」에서 정하는 바에 따른다.
4. “일반철도”란 고속철도와 「도시철도법」에 따른 도시철도를 제외한 철도를 말한다.

이월, 재이월 및 재재이월까지도 발생하고 있다.

[최근 5년간(2018~2022년) 일반철도건설사업 집행실적 현황]

(단위: 억원, %)

연 도	부처			국가철도공단 실집행내역								
	예산액 (A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액	전년도 이월액 제외		이월액	불용액	실집행률 (C/A)
								예산 현액	집행액 (C)			
2018	23,270	23,270	100.0	23,270	26,326	49,596	38,112	23,270	12,387	10,883	602	53.2
2019	26,202	26,202	100.0	26,202	10,883	37,085	34,651	26,202	23,776	2,426	7	90.7
2020	23,473	23,473	100.0	23,473	2,426	25,899	24,741	23,473	22,325	1,148	10	95.1
2021	32,202	31,806	98.8	31,806	1,148	32,954	24,666	31,806	23,609	8,197	91	73.3
2022	28,023	27,260	97.3	27,260	7,424	34,684	14,427	27,260	8,342	20,257	0	29.8

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

연례적으로 실제 집행가능한 액수보다 많은 출연금 예산이 편성·교부됨에 따라 5년간 연평균 7,358억원의 집행잔액과 181억원의 이자가 발생하였으며, 2022년에는 1조 4,037억원 규모의 집행잔액이 발생하였다.

[최근 5년간(2018~2022년) 일반철도건설 사업 출연금 집행잔액 및 이자 발생 현황]

(단위: 억원)

연 도	2018	2019	2020	2021	2022	5년 평균
집행잔액	10,824	2,444	2,364	7,123	14,037	7,358
발생이자	393	184	48	53	226	181

자료: 국토교통부

이처럼 연내 집행이 어려운 예산을 편성하여 국가철도공단에 출연금이 과도하게 유보되고 있는 것은 한정된 재원의 효율적 배분 및 회계연도 독립의 원칙에 비추어 볼 때 바람직하지 않은 측면이 있다. 그런데 2024년도 일반철도건설 사업 예산안 중에서도 연내 실집행 가능성이 불투명한 사업이 다소 포함되어 있는 것으로 파악되는바, 예산안 심사 시 실집행 가능성에 대한 검토가 필요할 것으로 보인다.

또한, 일반철도건설 사업의 출연금 집행잔액이 상당 규모로 누적되어 있으므로, 어려운 재정 여건을 감안하여 집행잔액을 활용하여 사업을 추진함으로써 재정지출의 효율성을 제고하는 방안을 검토할 필요가 있다.

참고로, 이와 관련하여 2022회계연도 결산 심사 시 소관 상임위원회인 국토교통위원회에서도 "국토교통부는 일반철도사업의 실집행실적이 다년간 전무함에도 예산을 편성하여 국가철도공단에 출연금이 과도하게 유보되는 사례가 재발하지 않도록 적정한 규모의 예산을 편성하고, 집행 가능한 한도 내에서 출연금을 교부할 것(시정)"을 의결한 바 있다.

따라서 예산안 심의 과정에서 일반철도건설 사업의 실집행 가능성 및 기존 출연금 집행잔액을 감안하여 적정 수준으로 예산 규모를 조정할 필요가 있을 것으로 보인다.

19 신공항 건설 사업의 철저한 계획 수립 및 관리 강화 필요

가. 현 황

신공항 건설 단위사업[1]은 공항을 신규 건설하기 위한 것으로, 2024년도 예산안에는 가덕도신공항, 대구경북신공항, 서산공항, 백령도소형공항, 새만금신공항, 울릉도 소형공항, 제주제2공항 및 흑산도 소형공항 등 8개의 신공항 건설을 위하여 전년대비 5,351억 9,400만원 증액된 6,718억 800만원을 편성하였다.

[2024년도 신공항 건설 단위사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
신공항건설	92,184	136,614	671,808	535,194	391.8
가덕도신공항건설	186	13,000	536,321	523,321	4,025.5
가덕도신공항건립 추진단 운영	-	254	260	6	2.4
대구경북신공항건설	-	-	10,000	10,000	순증
서산공항건설	-	-	1,000	1,000	순증
백령도소형공항건설	-	-	4,000	4,000	순증
새만금신공항건설	1,184	13,500	6,551	△6,949	△51.5
울릉도 소형공항 건설	90,350	85,474	90,000	4,526	5.3
제주제2공항 건설	463	17,286	17,286	0	0.0
흑산도 소형공항 건설	0	7,100	6,390	△710	△10.0

자료: 디지털예산회계시스템을 바탕으로 재작성

2024년 신공항 건설 단위사업 예산안에 편성된 세부사업 중 가덕도신공항 건설 사업[2]은 2024년부터 본격적으로 사업이 추진됨에 따라 보상비 및 설계비 소요 등을 반영하여 전년대비 5,233억 2,100만원 증액된 5,363억 2,100만원을 편성하였다. 또한, 2024년도 예산안에 신규로 편성된 신공항 건설 사업은 총 3개로, 대구경북신공항 건설 사업[3]은 100억원, 서산공항 건설 사업[4]은 10억원, 백령도 소형공항 건설 사업[5]은 40억원이 각각 신규 편성되었다.

이지선 예산분석관(ezsun@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 3538

2) 코드: 교통시설특별회계 3538-308

3) 코드: 교통시설특별회계 3538-309

4) 코드: 교통시설특별회계 3538-311

나. 분석의견

2024년도 신공항 건설 사업 예산안이 대규모로 증액 편성된바, 동 사업의 집행실적이 연례적으로 저조하였던 점을 감안하여 철저한 계획 수립 및 사업 관리를 통해 재정지출의 효과를 달성할 필요가 있다.

2024년도 신공항 건설 단위사업의 예산안은 6,718억원이 편성되었는데, 이는 전년대비 5,352억원(391.8%) 증액된 것이며, 2022년도 결산액(922억원)의 약 7.3배에 달하는 규모이다.

이처럼 신공항 건설에 대한 재정지출이 급격하게 증가한 것은 가덕도신공항 건설 사업이 본격화되고, 대구경북신공항, 서산공항, 백령도 소형공항 등 다수의 신규 사업이 추진되기 때문이다. 「2023~2027년 국가재정운용계획」 등에 따르면, 신공항 건설 사업의 본격 추진에 따라 2023년에 3,435억원 수준인 항공·공항 부문의 지출이 2027년 2조 7,809억원까지 연평균 68.7% 급증할 예정이며, 신공항 건설 사업이 포함된 일반공항건설및관리 프로그램의 지출은 연평균 86.2% 증가할 것으로 계획되고 있다.

[2023~2027년 항공·공항 부문 및 일반공항건설및관리 프로그램 지출 계획]

(단위: 억원, %)

구 분	2023	2024	2025	2026	2027	연평균 증가율
항공·공항	3,435	8,425	20,806	24,542	27,809	68.7
일반공항건설및관리	1,601	6,912	8,497	19,929	19,238	86.2

자료: 「2023~2027년 국가재정운용계획」 및 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이러한 적극적인 재정투자가 효과를 나타내기 위해서는 원활한 사업 추진 및 예산 집행을 통해 공항을 적기에 준공하여 사업 목적을 달성할 필요가 있다. 그런데 최근 5년간(2018~2022년) 신공항건설 단위사업의 집행실적을 살펴보면, 매년 예산액 대비 집행률이 50% 미만이었으며, 5년간 평균 집행률이 39.9%로 나타나고 있는 등 집행실적이 저조한 상황이다.

5) 코드: 교통시설특별회계 3538-310

[2018~2022년 신공항건설 단위사업 집행실적]

(단위: 억원, %)

구 분	예산액 (A)	예산현액	집행액 (B)	이월액	불용액	집행률 (B/A)
2018년	335	517	10	183	325	3.0
2019년	151	329	48	20	262	31.8
2020년	1,374	573	326	127	122	23.7
2021년	1,744	1,838	870	54	914	49.9
2022년	1,849	1,831	922	296	614	49.9
5년 평균	1,249	1,217	554	189	452	39.9

자료: 디지털예산회계시스템을 바탕으로 재작성

이와 같이 신공항건설 사업의 집행실적이 부진하였던 사유는 흑산도 소형공항 건설, 새만금 신공항 건설, 제주제2공항 건설 등 주요 신공항 건설사업의 사업관리 미흡으로 인해 관계 기관 협의 등 행정절차가 지연되어 사업이 원활하게 추진되지 못했기 때문인 것으로 파악된다.

흑산도 소형공항 건설 사업의 경우 사업 추진 초기인 2014년부터 사전절차 이행을 위한 기간 소요 및 턴키입찰에 대한 3차례 유찰로 인해 수년간 집행이 부진하였으며,[6] 이후 환경부의 국립공원계획 변경 절차가 지연됨에 따라 2017년부터 2022년까지 집행률이 0~1%대로 저조하고 공사비가 전액 불용되는 등 사업수행기간 내내 집행 부진이 발생하였다.

제주 제2공항 건설사업은 2019년 9월부터 전략환경영향평가 협의 절차에 착수하였으나, 환경부가 공항 건설로 인한 조류충돌 위험성 및 소음영향 등을 사유로 이를 반려하여 사업 추진이 지연되었으며, 2023년 3월에야 조건부 동의로 전력환경영향평가 절차가 완료되었다. 새만금 신공항 건설 사업 또한 전략환경영향평가 협의 등 관련 행정절차에 시일이 소요되어 연례적으로 집행이 부진하였다.

이러한 점을 감안할 때, 신규로 추진되는 신공항 건설 사업에 있어 관계 기관 협의 등과 관련된 사업계획을 철저히 마련하는 등 체계적인 사업 준비를 통해 사업 추진이 지연되지 않도록 할 필요가 있다.

6) 국토교통부는 흑산도 소형공항 건설의 턴키(설계·시공 일괄)방식 공사를 위한 입찰 공고를 하였으나 단독 입찰로 3차례 유찰(2016. 11, 2016. 12, 2017. 1)되었고, 2017년 2월에 턴키공사를 수의계약으로 실시할 수 있도록 조달청에 요청하여 수의계약을 하였다.

그러나 2024년도 예산안에 신규로 편성된 신공항 건설 사업 중에서도 일부 사업의 경우 현재 계획상 2024년 내에 예산 집행이 부진할 우려가 있는 등 사업 추진이 미흡한 측면이 있는 것으로 보인다.

대구경북신공항 건설 사업은 물류·여객중심의 신공항 건설을 통한 국토균형발전과 국가경쟁력 강화에 이바지하기 위해 대구경북 신공항 건설을 추진하는 것으로, 2024년 예산안은 기본조사설계비 50억원과 실시설계비 50억원 등 총 100억원이 편성되었다.

국토교통부가 제출한 대구경북신공항 건설 사업의 추진 경과 및 계획에 따르면, 2023년 11월 기본계획 수립을 시작하여 2024년 11월에 기본계획 고시를 완료한 후에 기본설계 및 실시설계에 착수할 예정이다. 그러나 현재 수행 중인 신공항 건설 사업의 사례를 보면 기본계획 수립부터 고시까지 18개월 이상 소요된 점[7] 등을 감안할 때, 사업 추진이 지연될 경우 연내 설계에 착수하지 못하여 예산을 집행하지 못할 우려가 있다.

[대구경북 신공항 건설사업의 절차별 추진경과 및 계획]

구 분	추진경과 및 계획	구 분	추진경과 및 계획
개발계획 수립	제6차(2021~2025) 공항개발 중장기 종합계획 반영(2021.9.)	기본설계 및 실시설계	2024.11.~2026.4. 예정
사전타당성조사	2020.10.~2023.9.		
예비타당성조사	면제 후 사업계획 적정성 검토 (2023.11.~2024.6.)	공사 입찰공고	2026.5. 예정
기본계획 수립	2023.11~2024.9. 예정	계약	2026.7. 예정
기본계획 고시	2024.11. 예정	착공	2026.7. 예정

자료: 국토교통부

7) 울릉도 소형공항의 경우 19개월(2014.4.~2015.6. 기본계획 수립 및 2015.11. 고시), 흑산도 소형공항의 경우 20개월(2014.4.~2015.6. 기본계획 수립 및 2015.12. 고시)이 소요되었으며, 제주 제2공항의 경우 2018년 12월에 기본계획 수립에 착수하였으나 2023년 9월말 기준 기본계획이 고시되지 못하고 있는 상황이다.

한편, 서산공항 건설 사업은 서산, 당진 등 충남 서해안권 항공서비스 소외지역의 교통편의 제공을 위하여 서산 군비행장 활주로를 활용하여 민항 설치를 추진하는 것으로, 2024년 예산안에는 환경영향평가를 위한 기본조사설계비 1억원과 실시설계비 9억원으로 총 10억원이 편성되었다.

그런데 동 사업은 2021년 12월부터 2023년 5월까지 수행된 예비타당성조사 결과 B/C 0.81, AHP 0.456으로 예비타당성조사를 통과하지 못하여 2023년 8월부터 12월까지 사업 재기획 용역을 수행하고 있어 사업 지속 추진 여부가 불투명한 상황이다. 또한, 사업 재기획 결과 예비타당성조사 대상사업에 해당하지 않게 되더라도, 통상 기본계획 수립 및 고시까지 1년 이상이 소요되는 점을 감안할 때, 현 상태로는 2024년 내에 기본설계 및 실시설계 착수가 어려울 수 있는바, 이는 당초 국토교통부의 사전 타당성 검토 등을 통한 사업계획 수립이 미흡하여 결과적으로 사업 추진이 지연되고 있는 것으로 볼 수 있다.

이러한 점을 감안할 때, 국토교통부의 신공항 건설 사업관리가 미흡한 측면이 있는 것으로 보이므로, 사업계획을 면밀히 수립하고 소요기간 단축방안을 마련하는 등 사업관리를 강화하여 신공항 적기 준공을 위해 노력함으로써 급증하고 있는 신공항 건설 사업의 재정지출이 실제 효과를 달성할 수 있도록 할 필요가 있다.

20 국립항공박물관운영 사업의 출연금 집행잔액 등을 감안한 적정 규모의 예산 편성 필요

가. 현 황

국립항공박물관운영 사업[1]은 2020년 개관한 국립항공박물관의 기관운영 및 사업 수행에 소요되는 출연금을 지원하기 위한 것으로, 2024년도 예산안은 전년대비 10억 100만원 감액된 151억 4,400만원을 편성하였다.

[2024년도 국립항공박물관운영 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
국립항공박물관운영	16,362	16,145	15,144	△1,001	△6.2

자료: 국토교통부

나. 분석의견

국립항공박물관의 사업비 집행실적이 저조하여 사업출연금 집행잔액이 과다 누적되고 있는 점과 유사 기관에 비해 경상비 비율이 높은 점을 감안하여 예산을 적정 규모로 감액할 필요가 있다.

국립항공박물관은 「국립항공박물관법」에 따라 항공산업의 유산을 발굴·보존·연구 및 전시함으로써 항공문화의 진흥과 항공산업의 발전에 이바지하는 것을 목적으로 2019년에 설립하여 2020년에 개관하였으며, 2021년에 기타공공기관으로 지정되었다.

국토교통부는 국립항공박물관운영 사업을 통해 국립항공박물관에 기관 운영을 위한 인건비 및 경상비 지원을 위한 기관운영출연금과 전시·연구·자료수집·교육 및 시설개선 등 각 사업 수행을 위한 사업출연금을 출연하고 있으며, 2024년도 예산안에는 기관운영출연금 90억 9,400만원, 사업출연금 60억 5,000만원이 각각 편성된바, 그 세부 산출내역은 다음과 같다.

이지선 예산분석관(ezsun@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 3637-323

[2024년도 국립항공박물관 사업 예산안 세부 산출내역]

(단위: 백만원)

비목	산출내역	
	내용	금액
기관운영 출연금 (350-01)	인건비: 기본연봉, 성과연봉, 제수당, 법정부담금, 퇴직급여충당금, 처우개선비	5,856
	예비비[1]: 현원 83명, B등급 기준 경영평가성과급	219
	경상비[2]: 전시·체험 위탁운영관리 등 일반용역비 2,122백만원, 박물관 시설관리 등 관리용역비 367만원, 수용비 및 수수료 349백만원 등	3,019
	합 계	9,094
사업출연금 (350-02)	전시사업: 전시·체험프로그램 운영, 찾아가는 박물관, 상설전시 개편 등	1,434
	교육사업: 항공평생교육, 장애인 대상 교육운영, 미래항공교육 등	1,360
	자료수집관리사업: 전략적 자료구입, 기증 예우, 소장자료 보존, 데이터댐(3년차) 등	2,093
	학술사업: 항공·박물관 분야 연구, 국제학술대회, 학술지발간 등	540
	인프라구축사업: 고객편의시설 보강 등	225
	정보화사업: 정보시스템 통합 유지관리 등	268
	홍보사업: 기관 홍보 등	130
	합 계	6,050

주: 1) 총 예산은 자체수입 200백만원(명예퇴직 충당금)을 반영하여 419만원
2) 총 예산은 자체수입 950백만원을 반영하여 3,969백만원
자료: 국토교통부

그러나 다음과 같은 사항을 고려할 때, 국립항공박물관운영 사업 예산안을 적정 규모로 감액 조정할 필요가 있다고 보인다.

첫째, 국립항공박물관의 사업비 지출 실적이 부진하여 출연금 집행잔액이 누적되고 있다.

2022년의 경우 전체 예산현액 대비 집행률이 83.1% 수준이었으며, 특히 사업비의 경우 73.1%로 다소 저조하였다. 또한, 2023년도에도 8월말 기준 예산 대비 집행률이 51.3%이며, 그 중 사업비 집행률은 45.8%로 집행 실적이 저조한 측면이 있다.

[국립항공박물관 예산 지출 현황]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022				2023(8월말)				2024
	예산액	예산 현액 (A)	결산 (B)	집행률 (B/A)	예산액 (C)	예산 현액	결산 (D)	집행률 (D/C)	예산안
인건비	5,634	5,759	5,495	95.4	5,713	5,713	3,394	59.4	5,856
경상비	4,196	4,196	3,543	84.4	4,196	4,196	2,155	51.4	3,969
사업비	7,332	7,332	5,361	73.1	7,034	7,034	3,221	45.8	6,050
전시사업	1,400	1,400	1,246	89.0	2,034	2,034	822	40.4	1,434
교육사업	1,384	1,384	1,325	95.7	1,500	1,500	741	49.4	1,360
자료수집 관리사업	3,086	3,086	1,438	46.6	1,888	1,888	500	26.5	2,096
학술사업	277	277	235	84.8	977	977	582	59.6	540
인프라 구축사업	365	365	318	87.1	225	225	192	85.3	225
정보화 사업	730	730	709	97.1	320	320	312	97.5	268
홍보사업	90	90	90	100.0	90	90	72	80.0	130
예비비	164	39	-	0.0	166	166	-	0.0	419
합 계	17,326	17,326	14,399	83.1	17,109	17,109	8,770	51.3	16,294

주: 예비비 및 경상비는 자체 예산을 포함한 금액임
자료: 국립항공박물관 수입·지출 총괄표 및 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이처럼 사업비의 집행실적이 부진함에 따라, 매년 사업출연금의 집행잔액이 발생하여 누적되고 있는 상황이며, 집행잔액의 규모도 증가 추세에 있다.

[2020~2022년 국립항공박물관 사업목적 출연금 집행잔액 현황]

(단위: 백만원)

구 분	예산액	교부액	집행액	이월액	집행잔액	누적 집행잔액
2020년	3,793	3,793	3,322	467	4	4
2021년	3,975	3,975	2,684	1,020	271	275
2022년	7,332	7,332	5,361	191	1,780	2,055

주: 2020~2021년도에는 기관운영출연금 내에 사업비를 편성하였으며, 국회 지적에 따라 2022년부터 사업출연금(350-02목)을 별도로 편성
자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이로 인하여 국립항공박물관은 설립 당시 납입자본이 100만원에 불과하였으나, 2020년 36.6억원, 2021년 26억원, 2022년 37억원의 당기순이익이 각각 발생하여 2022년말 기준 이익잉여금이 99.8억원으로 3년만에 100억원에 가까운 이익잉여금이 누적되었다. 또한, 2022년말 기준 전체 자산(101억 9,000만원) 중 42.4%에 해당하는 43억 1,600만원이 현금 및 현금성자산이며, 그 중 99.9%를 보통예금으로 보유하고 있는 상황이다.

[국립항공박물관 자본변동표]

(단위: 백만원)

구 분		납입자본	이익잉여금	총 계
제1기	2019.12.23. (설립일)	-	-	-
	자본금 납입	1	-	1
	2019.12.31.	1	-	1
제2기	2020.1.1.	1	-	1
	당기순이익	-	3,664	3,664
	2020.12.31.	1	3,664	3,665
제3기	2021.1.1.	1	3,664	3,665
	당기순이익	-	2,601	2,601
	2021.12.31.	1	6,265	6,266
제4기	2022.1.1.	1	6,265	6,266
	당기순이익	-	3,719	3,719
	2022.12.31.	1	9,985	9,986

자료: 국립항공박물관 감사보고서(2020, 2021, 2022회계연도)를 바탕으로 재작성

[국립항공박물관 자산, 현금및현금성자산 및 보통예금 현황]

(단위: 백만원, %)

구 분	2020	2021	2022
자산총계	3,669	6,468	10,190
현금및현금성자산	1,206	3,040	4,316
(비중)	(32.9)	(47.0)	(42.4)
보통예금	1,206	3,039	4,315
(비중)	(100.0)	(99.9)	(99.9)

자료: 국립항공박물관 감사보고서(2020, 2021, 2022회계연도)를 바탕으로 재작성

둘째, 설립 목적 및 사업내용이 유사한 국립해양박물관[2]과 비교하여 볼 때, 국립항공박물관의 경상비 예산이 과다한 측면이 있는 것으로 보인다. 국립항공박물관의 인건비 대비 경상비 비율이 64.5%로, 국립해양박물관이 37.7%인 것에 비교할 때 상당이 높고, 전체 예산 지출 대비 경상비 비중도 국립해양박물관의 약 1.5배에 달하기 때문이다.

[국립항공박물관 및 국립해양박물관 예산 지출 비중 비교(2022년 결산 기준)]

(단위: 백만원, %)

구 분	정원	예산 지출				인건비 대비 경상비 (B/A)
		인건비 (A)	경상비 (B)	사업비 (C)	합 계 (A+B+C)	
국립항공박물관	83	5,495 (38.2)	3,543 (24.6)	5,361 (37.2)	14,399 (100.0)	64.5
국립해양박물관	66	4,105 (44.0)	1,549 (16.6)	3,665 (39.3)	9,319 (100.0)	37.7

자료: 국립항공박물관 및 국립해양박물관 2022년 수입·지출 총괄표를 바탕으로 재작성

위와 같은 사항을 고려하면, 국립항공박물관은 현재까지 누적된 출연금 집행잔액을 활용하여 사업을 추진할 필요가 있는바 이를 감안하여 적정 규모의 사업출연금을 편성하여야 하며, 어려운 재정여건을 감안할 때 경상비 또한 유사 기관 수준으로 조정하는 것이 적절해 보이므로, 2024년도 예산안에서는 국립항공박물관에 대한 출연금을 감액 조정할 필요가 있을 것으로 보인다.

2) 「국립해양박물관법」
제1조(목적) 이 법은 국립해양박물관을 설립하여 해양문화와 해양수산업의 유산을 발굴·보존·연구 및 전시함으로써 해양문화의 진흥과 해양수산업의 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

21 공항정책 연구개발 사업의 예산 편성 취지에 맞는 집행 필요

가. 현 황

공항정책 연구개발 사업[1]은 공항분야 미래 정책수요에 적기 대응하기 위한 정책개발 관련 연구용역을 추진하기 위한 것으로, 2024년도 예산안은 전년대비 6억 5,000만원 감액된 11억 5,000만원을 편성하였다.

[2024년도 공항정책연구개발 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
공항개발조사	1,853	6,050	5,400	△650	△10.7
공항정책연구개발	921	1,800	1,150	△650	△36.1

자료: 국토교통부

나. 분석의견

공항정책 연구개발 사업에 대해서는 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 공항정책 연구개발 사업 예산은 국회에서 심의·의결한 내용과 다르게 집행되고 있으므로, 당초 예산 편성 취지에 맞게 집행될 수 있도록 사업관리를 강화할 필요가 있다.

2024년도 공항정책 연구개발 사업 예산안은 11억 5,000만원으로, 세부 산출 내역은 다음과 같다.

이지선 예산분석관(ezsun@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 3532-309의 내역사업

[2024년도 공항정책 연구개발 사업 예산안 세부 산출내역]

(단위: 백만원)

내역사업명	비목	용역명	금 액
공항정책 연구개발	일반연구비 (260-01)	ICAO 장애물 제한표면 개정 국내 적용방안 연구	400
		제7차 공항개발 종합계획 수립 연구	500
		공항 해외수출 로드맵 마련 방안 연구	250
		합 계	1,150

자료: 국토교통부

그런데 공항정책 연구개발 사업의 2023년도 예산의 세부 산출내역과 실제 용역 수행 및 집행 현황을 비교하여 살펴보면, 대부분의 예산이 당초 예산 편성 취지와 다르게 집행되고 있는 것으로 파악된다.

동 사업의 예산이 당초 편성 취지와 다르게 수행되고 있는 측면을 보다 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 2023년도에 양양공항 시설확충 및 경기남부국제공항의 사전타당성 조사를 위한 예산이 각각 3억원, 2억원 편성되었으나, 9월말 기준 계약 미발주 상태이며, 경기남부국제공항의 경우 향후 용역 추진 계획도 없는 것으로 파악되는바, 당초 편성 취지와 달리 예산이 미집행되고 있다.[2)]

둘째, 2023년도 예산에 편성된 연구용역을 수행하지 않은 다음, 이를 2024년도 예산안에 재편성하는 사례가 발생하였다.

동 사업은 2023년도에 '공항 해외수출 로드맵 마련 방안 연구'를 위하여 1억 5,000만원을 편성하였으나, 영종대교 통행료 인하를 위한 '영종대교 통행료 인하 재구조화 및 협약변경 지원연구'를 추진함에 따라 이를 수행하지 못하고, 2024년도 예산안에 해당 용역을 재추진하기 위한 금액을 다시 편성하였다.

또한, 당초 'ICAO 장애물 제한표면 개정 국내 적용방안 연구'를 위한 예산으로 7억원을 편성하였으나, 2억원 규모의 계약만을 체결하고 남은 예산으로는 다른 주제의 연구용역을 다수 수행한 후, 2024년에 다시 동일한 목적의 예산안 4억원을 편성하였다.[3)]

---

2) 이에 대해 국토교통부는 양양공항의 경우 사전타당성조사는 미추진하되, 국회 예산 반영취지를 고려하여 양양공항 실태조사 등의 연구를 시행하여 향후 계획 수립 시 활용할 예정이며, 경기남부국제공항의 경우 수원 군기지 이전 문제, 지자체 간 갈등 등으로 공항 입지가 사전 결정되지 않아 사전타당성 검토가 곤란하다는 입장이다.

[2023년도 공항정책 연구개발 사업 예산 편성내역 및 실제 배분·집행 현황]

(단위: 백만원)

예산 편성 세부내역		실제 예산 배분 및 집행 현황(9월말 기준)			
용역명	예산액	용역명	예산 배분액	집행액	추진 현황
공항 해외수출 로드맵 마련 방안 연구	**150**	-	-	-	**2024예산안에 재편성**
ICAO 장애물 제한표면 개정 국내 적용방안 연구	**700**	**ICAO 장애물 제한표면 개정 국내 적용방안 연구 2차 보완**	**200**	**-**	**연내 선금지급 예정, 2024예산안에 재편성**
공항개발 종합계획 운영 합리화방안 연구	150	-	-	-	-
청주공항 활성화 방안 연구용역	300	청주공항 활성화 방안 연구용역	300	170	선금지급 완료, '24년 준공 예정
양양공항 시설개선 사전타당성 조사용역	**300**	**양양공항 시설개선 사전타당성 조사용역**	**300**	**-**	**미발주**
경기남부 국제공항 건설 사전타당성 조사용역	**200**	**경기남부 국제공항 건설 사전타당성 조사용역**	**200**	**-**	**미발주**
-	-	영종대교 통행료 인하 재구조화 및 협약변경 지원 연구	450	308	선금지급 완료, 연내 준공 예정
-	-	공항운영 중장기 발전방향 수립 연구	100	-	연내 선금지급 예정
-	-	효율적인 공항건설을 위한 해외사례 조사연구	70	47	선금지급 완료, 연내 준공 예정
-	-	인천공항 민간투자시설 관리이행계획 연구	70	50	연내 준공 예정
-	-	공항시설법 하위법령 개정안 마련 연구	20	-	연내 준공 예정
-	-	서산 군비행장 민항시설 설치사업 재기획 연구	64	43	선금지급 완료, 연내 준공 예정
합 계	1,800	합 계	1,774	618	

자료: 국토교통부

3) 이에 대해 국토교통부는 2024년도 연구는 ICAO 개정 작업이 완료되지 않을 것을 예상하여 기존 연구를 보완하기 위해 계획하였다는 입장이나, 지속적인 보완이 필요한 연구라면 당초부터 다년도 사업으로 추진하는 것이 적절했을 것으로 보인다.

위와 같은 사항을 고려할 때, 국토교통부는 공항정책 연구개발 사업 예산 집행 시 당초 국회가 심의·의결한 취지대로 사업을 수행할 수 있도록 사업 관리를 강화할 필요가 있을 것으로 보인다.

둘째, 공항정책 연구개발 사업은 정책 개발을 위해 추진하는 연구용역 수행을 포함하고 있으므로, 해당 사업에 대해서는 일반연구비(260-01목)가 아닌 정책연구비(260-02목)로 비목을 조정하여 편성할 필요가 있다.

동 사업은 국토교통부가 공항분야 미래 정책수요에 적기 대응하기 위한 정책개발 관련 연구용역을 추진하기 위한 것으로, 실제 동 사업을 통해 수행하고 있는 연구용역 중 정책연구용역의 성격을 띠는 용역이 다수 존재하는 상황이다.

그런데 「예산안 편성 및 기금운용계획 작성 세부지침」에 따르면 각 부처에서 정책 개발을 위해 추진하는 정책연구용역 관련 비용은 정책연구비(260-02목)로 편성하여야 함에도, 동 사업은 예산액 전체를 일반연구비(260-01목)로 편성하고 있는 바 편성 비목이 부적정한 측면이 있는 것으로 보인다.

따라서 공항정책 연구개발 사업 예산은 일반연구비(260-01목)와 정책연구비(260-02목)로 비목을 분리하여 편성할 필요가 있다.

[예산안 편성 및 기금운용계획 작성 세부지침에 따른 연구용역비(260목) 구분]

연구용역비(260목)	
일반연구비(260-01목)	정책연구비(260-02목)
○ 국가로부터 기술, 평가, 자문 및 시운전, 실태조사, 전산개발, 임상연구 등 지식기반의 업무에 대한 용역 비용 - 기술용역 : 과학기술을 응용하여 사업 및 시설물의 계획, 연구, 설계, 분석, 조사, 구매, 조달, 시험, 감리, 시운전, 평가, 자문, 지도, 산업관리 등을 행하는 경우의 용역 - 전산용역 : 행정업무의 전산화와 관련한 Data 입력, Software 개발 등을 행하는 경우의 용역 - 임상연구용역 : 국립병원, 교도소 등 국가기관에서 의료업무에 종사하는 공무원의 임상연구 - 기타 연구용역 : 실태조사, 자료제작 등 일상적인 조사연구 관련 제반 용역	○ 각 부처에서 정책 개발을 위해 추진하는 정책연구용역(학술연구 포함) 관련 비용 - 과학기술생산기술 및 정책개발에 관한 연구, 주요 현안에 대한 정책협의회(세미나, 간담회 등) 개최 등의 제반 용역과 계약직 연구원(in-house think-tank)의 보수 등 관련 경비 포함

22 대중교통비 환급 지원 사업 및 알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업의 개선 필요 사항

가. 현 황

대중교통비 환급 지원 사업[1](이하 “K-PASS 사업”)은 월 21회 이상 대중교통 이용자를 대상으로 대중교통비 지출액의 일정비율(이용계층에 따라 20~53%, 월 최대 60회)을 마일리지로 환급하는 것으로, 기존의 알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업을 흡수·개편하여 2024년 7월부터 시행할 예정이며, 2024년도 예산안에 신규로 516억 4,100만원을 편성하였다.

알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업[2](이하 “알뜰교통카드 사업”)은 대중교통 이용 시 보행·자전거 등으로 이동한 거리에 비례해 마일리지를 지급하는 것으로, 2024년도에는 6월까지의 운영을 위해 2023년도 대비 19억 3,000만원 증액된 335억 8,700만원을 편성하였다.

[2024년도 대중교통비 환급 지원 및 알뜰교통카드 마일리지 플러스 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
대중교통비 환급 지원	-	-	51,641	51,641	순증
알뜰교통카드 마일리지 플러스	16,075	31,657	33,587	1,930	6.1

자료: 국토교통부

이지선 예산분석관(ezsun@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 4931-354

2) 코드: 교통시설특별회계 4931-331

나. 분석의견

K-PASS 사업 및 알뜰교통카드 사업에 대해서는 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 서울시에서 K-PASS 사업과 중복되는 '기후동행카드' 사업을 자체적으로 추진하고 있는바, K-PASS 사업의 수요 등에 미치는 영향을 면밀히 분석하여 국고보조율 및 국비지원액의 적정성을 검토할 필요가 있으며, 지방자치단체의 중복 사업 추진에 대한 대응 방안을 마련할 필요가 있다.

K-PASS 사업과 알뜰교통카드 사업은 대중교통 이용금액에 대한 마일리지 환급 지원을 통해 정기적 대중교통 이용을 촉진하고 국민의 교통비 부담을 절감하는 것을 그 주요 목적으로 한다. 이를 위해 알뜰교통카드 사업은 지방자치단체에 50% 비율로 국고 보조를 하고 있으며, K-PASS 사업은 서울시에는 40%, 그 외 지방자치단체에는 50%의 국고보조율을 적용할 계획이다.

2024년도 알뜰교통카드 및 K-PASS 사업 예산안의 지역별 배분액 추계치에 따르면, 전체 예산의 약 80%가 수도권에 지원되고, 알뜰교통카드의 경우 전체 예산의 40.5%, K-PASS의 경우 예산의 34.6%가 서울시에 배분될 것으로 예상되는바, 서울시에 대한 지원금의 비중이 높은 상황이다.

[알뜰교통카드 및 K-PASS 사업 2024년 예산안 지역별 배분액 추계치]

(단위: 백만원, %)

구 분	2024 예산안	수도권				그 외 지역
		합계	**서울**	경기	인천	
알뜰교통카드 (상반기)	32,710 (100.0)	26,634 (81.4)	**13,249 (40.5)**	10,753 (32.9)	2,638 (8.1)	6,076 (18.6)
K-PASS (하반기)	50,994 (100.0)	40,592 (79.6)	**17,622 (34.6)**	18,467 (36.2)	4,503 (8.8)	10,402 (20.4)

주: 괄호 안 숫자는 전체 예산액에 대한 해당 지역 예산액의 비중을 의미
자료: 국토교통부

그런데 최근 서울시는 2024년 1월부터 월 6만 5,000원으로 서울 권역 내 지하철, 시내·마을버스, 공공자전거 따릉이 등을 무제한 이용할 수 있는 '기후동행카

드'를 시범판매하겠다고 발표하였는데, 이는 국토교통부의 K-PASS 및 알뜰교통카드 사업과 그 목적 및 내용이 매우 유사하다. 또한, 서울시는 자체적으로 청년 대중교통비 지원사업(서울시, 19~24세, 연간 최대 10만원)도 수행하고 있어 청년층에 대해 더 두터운 혜택을 제공한다는 점에서도 K-PASS 및 알뜰교통카드 사업과 청년 대중교통비 지원 사업이 중복되는 측면이 있다.

이처럼 서울시가 중복 사업을 자체적으로 추진 중이고, 다른 지방자치단체 대비 재정자립도가 높은 점 등을 감안할 때, 동 사업 예산액의 상당 부분을 서울시에 지원하는 것이 재원 배분의 형평성 측면에서 적절한지 여부에 대한 검토가 필요할 것으로 보인다.

또한, 기후동행카드 시행에 따라 K-PASS 및 알뜰교통카드에 대한 서울시의 수요가 예산안 편성 당시의 예측보다 줄어들 수도 있다. 기후동행카드의 경우 ① 적립횟수 제한이 있는 알뜰교통카드 및 K-PASS와 달리 무제한 이용이 가능하여 대중교통 탑승횟수가 많은 이용자들이 선호할 가능성이 크고, ② 공공자전거도 이용 가능하며, ③ K-PASS보다 먼저 실시되고 인지도가 높은 점 등을 고려할 때 동 사업의 이용대상 일부가 기후동행카드로 옮겨갈 가능성이 있기 때문이다.

따라서 예산안 심사 시 기후동행카드 시행이 K-PASS 사업 및 알뜰교통카드 사업에 미치는 영향 등을 면밀히 분석하여 서울시에 대한 국고보조율 및 국고지원액의 적정성을 검토함으로써 국비 예산이 과다편성되지 않도록 할 필요가 있다. 또한, 시내버스·도시철도 등은 기본적으로 지방자치단체 소관 사무인바, 향후 타 지방자치단체에서도 유사한 사업을 추진하는 사례가 확대될 가능성이 있으므로, 국토교통부는 지자체 사업과의 조정 방안 등 사업 중복에 대한 대응책을 마련할 필요가 있을 것으로 보인다.

둘째, K-PASS 사업의 경우 마일리지 환급 상한액이 정해져 있지 않아 과도한 재정부담의 우려가 있으므로, 회당 또는 월별 적립 상한액을 설정할 필요가 있다.

알뜰교통카드 사업은 지원대상에 따라 1회당 교통요금 지출액 구간별로 회당 적립금 상한액과 월 적립 상한액을 설정하고 있으나, 신규로 추진되는 K-PASS 사업의 경우 계획상 일반층 20%, 청년층 30%, 저소득층 53%의 적립률만을 설정하고 있을 뿐, 회당 또는 월별 적립 상한액을 설정하고 있지 않은 상황이다.

[알뜰교통카드 마일리지 사업과 대중교통비 환급 지원 사업의 적립 금액 비교]

구 분	알뜰교통카드 마일리지				대중교통비 환급 지원	
	1회당 교통요금 지출액			비고	적립률	비고
	2천원 미만	2천원~3천원	3천원 이상			
일반층 (월 상한)	250원 (15,000원)	350원 (21,000원)	450원 (27,000원)	보행·자전거 이동거리 (최대 800m)에 비례하여 지급 /월 15~60회	20%	이동거리 무관 / 월 21~60회
청년층[1] (월 상한)	350원 (21,000원)	500원 (30,000원)	650원 (39,000원)		30%	
저소득층[2] (월 상한)	700원 (42,000원)	900원 (54,000원)	1,100원 (66,000원)		53%	

주: 1) 「청년기본법」에 따른 만19~34세
2) 「기초생활보장법」에 따른 기초생활수급자 및 차상위계층
자료: 국토교통부

그러나 적립 상한액을 설정하지 않을 경우, 회당·월별 적립가능액이 알뜰교통카드에 비해 과도하게 늘어날 가능성이 있고, 1회당 교통요금 지출액이 매우 큰 경우에도 한도 없이 마일리지가 적립될 수 있어 재정 부담의 우려가 있을 뿐만 아니라 제도의 형평성 차원에서도 적절하지 않은 측면이 있다.

실제 2023년 8월말 기준 알뜰교통카드의 1회당 교통요금 지출액 구간별 적립 현황을 살펴보면, 3천원 이상 구간에도 상당수의 적립 건이 있는데, 현행 계획대로라면 K-PASS에서는 이들에 대해서도 아무 상한 없이 정률대로 마일리지 적립이 가능하게 된다. 지원대상별 2023년 최고지출액을 기준으로 적립가능액수를 산정해보면, 일반층은 1회당 13,600원, 청년층은 1회당 34,410원, 저소득층은 1회당 38,160원까지도 적립가능한 건이 존재한다.[3]

[알뜰교통카드 마일리지 사업의 1회당 교통요금 지출액별 적립 현황]

(단위: 천건)

구 분	1회당 교통요금 지출액				
	2천원 미만	2천원~3천원	3천원~5천원	5천원 이상	최고지출액
일반층	7,089	720	337	12	68,000원
청년층	14,368	1,403	685	24	114,700원
저소득층	577	34	14	1	72,000원

주: 1) 「청년기본법」에 따른 만19~34세
2) 「기초생활보장법」에 따른 기초생활수급자 및 차상위계층
자료: 국토교통부

3) 이에 대해 국토교통부는 다인승 승차 건으로 일반적인 이용이 아니라고 설명했으나, 이처럼 예외적인 탑승으로 과도한 금액을 적립하는 것을 방지하기 위해서도 상한액이 필요할 것으로 보인다.

이와 관련하여 국토교통부도 적립상한액을 설정할 필요성에 공감하며, 향후 구체적인 상한액을 설정하겠다는 입장인바, 면밀한 검토를 통해 적정 수준의 적립상한액을 설정함으로써 체계적인 사업계획을 수립할 필요가 있을 것으로 보인다.

셋째, K-PASS 사업의 원활한 운영을 위해서는 법령 개정이 필요함에도 불구하고 이에 대한 준비가 미흡한 상황이므로, 사업 시행을 위한 사전 준비를 철저히 할 필요가 있다.

알뜰교통카드 사업의 경우 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」의 개정(2023.2.16. 시행)을 통해 알뜰교통카드의 정의 및 사업 추진 근거를 명시하고,[4] 주민등록지, 저소득층 해당 여부 등에 관한 자료 요청[5]과 알뜰교통카드 사업 및 정보시스템 구축·운영의 위탁[6]에 대한 근거 규정을 마련하였다.

---

4) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」
제10조의12(알뜰교통카드 사업) ① 국토교통부장관은 대중교통수단 이용을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 알뜰교통카드(대중교통수단의 이용과 연계하여 걷거나 자전거 등으로 이동한 거리에 따라 교통요금을 지원받을 수 있는 교통카드를 말한다. 이하 같다)를 사용하여 정기적으로 대중교통수단을 이용하는 사람에 대한 지원 사업(이하 "알뜰교통카드 사업"이라 한다)을 할 수 있다.
② 국토교통부장관은 알뜰교통카드 사업의 추진을 위하여 알뜰교통카드 이용 데이터와 보행 및 자전거 이용 데이터 등 다른 교통데이터를 연계한 정보시스템을 구축·운영할 수 있다.

5) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」
제22조의2(자료 제공의 요청) ① 국토교통부장관(제23조제1항에 따라 권한을 위임받거나 같은 조 제2항에 따라 업무를 위탁받은 자를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)은 알뜰교통카드 사업에 따라 대중교통이용자를 지원하는 데에 필요한 경우 다음 각 호의 자료의 제공을 관계 기관의 장에게 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 관계 기관의 장은 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.
1. 「주민등록법」 제30조제1항에 따른 주민등록전산정보자료
2. 「출입국관리법」에 따른 외국인등록자료(외국인등록번호를 포함한다)
3. 「국민기초생활 보장법」 제2조제2호에 따른 수급자 및 같은 조 제10호에 따른 차상위계층에 해당함을 증명하는 자료
② 국토교통부장관은 제1항에 따른 자료의 제공을 요청할 경우 사전에 정보주체의 동의를 받아야 한다.
③ 제1항에 따라 국토교통부장관에게 제공되는 자료에 대하여는 사용료와 수수료 등을 면제한다.

6) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」
제23조(권한의 위임 등) ① 국토교통부장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제9조의2에 따른 대도시권광역교통위원장(이하 이 조에서 "대도시권광역교통위원장"이라 한다) 또는 시·도지사에게 위임할 수 있다.
② 대도시권광역교통위원장은 제1항에 따라 위임받은 업무의 일부를 국토교통부장관의 승인을 받아 대통령령으로 정하는 기관 또는 단체에 위탁할 수 있다.

기존에는 보조금 지급 관할 지자체 및 우대 대상자 여부 확인에 필요한 증빙서류를 이용자가 회원가입 시 직접 제출하여야 했으나, 법률 개정을 통해 국토교통부 장관이 관계 기관에 직접 자료 제공을 요청할 수 있도록 하여 이용자 편의를 제고한 것이다.

또한, 기존에는 경쟁입찰을 통해 용역업체를 선정하였으나, 위탁 근거 규정이 마련됨에 따라 「알뜰교통카드 사업 운영·관리 업무 위탁기관 지정고시」(2023.7.19.제정·시행)를 통해 한국교통안전공단에 알뜰교통카드 사업 및 정보시스템 운영 · 관리를 위탁하였다.[7)]

그런데 K-PASS 사업에 대해서는 이러한 근거규정이 없어[8)] 사업 시행 전에 관련 법령이 마련되지 않을 경우 이전처럼 가입자에게 증빙자료를 직접 제출하도록 하고 용역업체 선정을 위한 공모 절차를 거쳐야 하므로 이용자 불편을 초래하고 사업 추진이 지연될 가능성이 있다.

그럼에도 불구하고 국토교통부는 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 개정안의 정부 제출이나 입법 예고 등 관련 법령 마련을 위한 절차를 추진하고 있지 않은바, 계획대로 알뜰교통카드 사업을 흡수·개편하여 K-PASS 사업을 원활하게 추진하기 위해서는 법령 개정과 관련한 사전 준비를 철저히 할 필요가 있다.

---

7) 이에 따라 알뜰교통카드 사업의 경우 2024년 예산안부터는 마일리지 정산 및 관리체계 운영비를 일반용역비(210-14목)가 아닌 민간위탁사업비(320-02목)로 편성하고 있다.

8) 현행법상 "알뜰교통카드"를 명시적으로 규정하고 이를 "대중교통수단의 이용과 연계하여 걷거나 자전거 등으로 이동한 거리에 따라 교통요금을 지원받을 수 있는 교통카드"로 정의하고 있으므로, K-PASS 사업에는 알뜰교통카드에 관한 법령을 적용할 수 없는 상황이다.

23 모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원 사업의 면밀한 수요 예측 필요

가. 현 황

모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원 사업[1]은 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」(2023.4. 제정, 2023.10. 시행 예정)에 따른 모빌리티 특화 규제샌드박스 제도를 운영·지원하기 위한 것으로, 2024년도 예산안에 신규로 21억 5,000만원이 편성되었다.

[2024년도 모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
모빌리티활성화지원	-	2,950	2,739	△211	△7.2
모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원	-	-	2,150	2,150	순증

자료: 국토교통부

나. 분석의견

모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원 사업 예산안은 지원 대상에 대한 세부 기준 마련이나 수요조사 없이 산출된 것인바, 실제 예산지원에 대한 수요가 저조할 우려가 있으므로, 사업 준비를 철저히 하는 한편 면밀한 수요 예측을 통해 적정 규모의 예산을 편성할 필요가 있다.

모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원 사업은 2023년 10월 19일부터 시행 예정인 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」에 따른 신속확인, 실증특례 등 규제샌드박스의 안정적 정착 및 활성화를 지원하기 위한 것으로, 한국교통안전공단에 대한 민간위탁을 통해 사업을 수행한다.

이지선 예산분석관(ezsun@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 4931-350의 내역사업

2024년도 예산안에는 실증특례를 받은 기업에 대한 실증지원 예산 18억원, 책임보험료지원 예산 7,500만원이 반영되는 등 21억 5,000만원이 신규로 편성되었으며, 세부 산출내역에 따르면 15개 기업에 대해 각각 실증지원 및 책임보험료를 지원하는 것을 근거로 예산안을 산출하였다.

[2024년도 모빌리티 규제샌드박스 운영 및 지원 사업 예산안 세부 산출내역]

비목	예산	산출내역
민간위탁사업비 (320-02)	2,150백만원	· 실증지원 : 15개×120백만원=1,800백만원 · 책임보험료지원 : 15개×5백만원=75백만원 · 법률자문 등 : 150백만원 · 홈페이지 구축 등 운영비 : 90백만원 · 혁신위원회 운영 : 35백만원

자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는 현행 다른 법률상 규제샌드박스의 실증특례 승인 건 중 모빌리티 분야에 해당하는 연평균 건수(23.5건)를 참고하여 지원대상을 보수적으로 설정한 것이라는 입장이다.

[규제샌드박스 실증특례 승인 현황]

(단위: 건, %)

연도	연평균	2019	2020	2021	2022
전 체	215	195	209	228	228
모빌리티 분야 (비중)	23.5 (10.9)	18 (9.2)	28 (13.4)	35 (15.4)	13 (5.7)

자료: 국토교통부

[모빌리티 분야 관련 규제샌드박스 현황]

구분	산업융합 촉진법 (2019.1.)	정보통신 융합법 (2019.1.)	지역 특구법 (2019.4.)	스마트 도시법 (2019.11.)	모빌리티 혁신법 (2023.10.)
적용분야	산업 융합	ICT 융합	지역 산업	스마트도시	모빌리티
소관부처	산업부	과기부	중기부	국토부	국토부
공간범위	×	×	O (비수도권 규제자유특구)	O (스마트 규제 혁신지구)	×
주요내용	규제 신속확인, 실증특례, 임시허가			규제 신속확인, 실증특례	
전담조직	산업기술 진흥원	정보통신 산업진흥원	산업기술 진흥원	국토교통과학기술 진흥원	교통안전 공단
실증지원 단가	최대 1.2억원	최대 1.2억원 (우수과제 3억원)	제한 없음 (특성·규모별 상이)	최대 5억원[1], 차등지원	최대 1.2억원, 상세 단가 미정
대기업 지원여부	×	×	×	△[2]	미정
지원소요기간[3]	약 267일	약 244일	약 191일	약 180일	-

주: 1) 중소기업(사업비 75% 이내), 중견기업(사업비 60% 이내), 대기업(사업비 50% 이내)에 대해 차등 지원
2) 실증지원은 대기업, 중견기업, 중소기업에 대해 차등 지원을 하고 있으며, 책임보험료의 경우 대기업은 지원대상에서 제외하고 있음. 다만, 실제 대기업에 대해 예산 지원을 한 적은 없음
3) 사업자 신청 → 실증특례 부여 → 예산 지원까지 실제 소요되는 평균 기간
자료: 국토교통부

그러나 다음과 같은 사항을 고려할 때, 동 사업의 2024년도 예산안 산출내역이 체계적인 근거를 통해 산정되었다고 보기 어려운 측면이 있는바, 실제 예산 지원 수요는 예산안보다 저조할 가능성이 있을 것으로 보인다.

첫째, 국토교통부는 모빌리티 실증특례 지원대상 요건 등 세부기준을 마련하지 않고, 수요조사도 수행하지 않는 등 사전 준비가 미흡한 상태에서 동 사업 예산안을 편성하였다.

국토교통부는 예산안 편성 시뿐만 아니라 2023년 9월말 기준으로도 모빌리티 규제샌드박스 사업관리 매뉴얼의 세부 내용을 확정하지 못한 상태로, 동 사업을 통한 지원대상의 구체적인 요건 및 상세 단가 등이 정해지지 않은 상황이며, 모빌리티 분야 실증특례에 대한 별도의 수요조사 등을 실시한 바도 없다.

모빌리티 규제샌드박스의 근거 법률이 2023년 10월 19일부터 시행되는 점을 감안할 때, 이는 사업 준비가 미흡한 측면이 있는 것으로 보이며, 세부 산출내역상 지원대상 기업 수 및 단가가 면밀한 검토를 통해 산정되었다고 보기 어렵다.

둘째, 동 사업은 신규 사업이고, 기존 규제샌드박스의 경우 통상 사업자의 실증특례 신청부터 실증지원까지 6개월 이상 소요되고 있는 점을 감안할 때, 사업 첫 해에는 행정절차 기간 소요 등으로 연내 지원 가능한 기업 수가 예상보다 적을 수 있다.

특히, 책임보험료의 경우 실증지원을 받아 실증을 한 후 사업을 시행하는 시점에 지원하게 되므로 지원금 지급까지 더 많은 시일이 소요되는바, 연내 지급 가능한 수요가 더욱 낮을 것으로 보이므로, 실증지원과 책임보험료 지원의 대상 기업 수를 동일하게 설정한 것은 적절하지 않은 측면이 있다.

셋째, 모빌리티 규제샌드박스가 시행되더라도 타 규제샌드박스를 활용할 수도 있으므로, 기존 모빌리티 분야의 실증특례 수요가 모두 동 사업으로 옮겨오지는 않을 것으로 보인다.

산업융합·ICT융합·규제자유특구의 경우 추후 임시허가까지 가능하고, ICT융합·규제자유특구·스마트도시의 경우 지원액 상한이 더욱 높으며, 규제자유특구·스마트도시는 공간범위가 있는 특징이 있고, 기존 샌드박스의 경우 상대적으로 인지도가 높은 점 등을 감안할 때, 사업의 유형·방식이나 기업의 상황에 따라 다른 규제샌드박스 참여를 선호할 가능성도 있기 때문이다.

넷째, 국토교통부는 대기업에 대해서도 예산을 지원하는 것을 전제로 예산안을 편성하였으나, 대기업은 지원 대상에서 제외하는 것이 적절할 것으로 보이는바, 지원 대상 기업 수를 하향 조정할 필요가 있다.

국토교통부는 모빌리티 규제샌드박스에서 대기업에 대해서도 예산을 차등지원할 계획이라는 입장이며, 이에 따라 기존의 모빌리티 분야 실증특례 사례를 참고함에 있어서도 대기업에 대한 실증특례 건수를 포함하여 연평균 건수(23.5건)를 산정하였다.

그러나 기존 규제샌드박스는 중소·중견기업에 대해서만 예산 지원을 하고 있는 점[2]과 모빌리티 분야 대기업은 그 대상이 특정 기업으로 한정될 수 있는 점 등을 감안할 때, 세부 운영매뉴얼 마련 시 중소·중견기업으로 지원대상을 한정하는 것이 적절할 것으로 보인다.

따라서 국토교통부는 사업 운영 매뉴얼을 조속히 마련하는 등 사업 준비를 철저히 할 필요가 있다. 또한, 예산안 심사 시 이를 근거로 면밀한 수요 예측을 함으로써 적정 규모의 예산을 편성할 필요가 있다.

2) 스마트도시 규제샌드박스의 경우 실증지원에 한하여 대기업에도 차등 지원을 할 수 있도록 하고 있으나, 대기업에서 실증지원 예산을 신청한 적이 없어 실제 대기업에 지원을 한 사례는 없는 상황이다.

24 자동차사고피해지원기금 분석

자동차사고피해지원기금은 「자동차손해배상 보장법」에 따라 자동차 보유자에게 징수하고 있는 자동차사고 피해지원 사업 분담금을 재정으로 편입하여 자동차사고피해지원 사업, 정부보장 사업, 국립교통재활병원 사업 등을 수행하기 위해 2017년에 신설된 기금이다.

2024년도 자동차사고피해지원기금 계획안에 따르면 수입과 지출은 2,653억 8,700만원으로 편성되었다. 수입의 경우 공공자금관리기금예탁원금회수가 1,000억, 비통화금융기관예치금회수가 982억 4,000만원이며, 이를 제외한 주요 수입인 법정부담금은 347억 9,000만원, 기타경상이전수입[1]은 205억 7,400만원이 각각 계상되었다. 주요 지출 사업은 피해자지원 사업과 정부보장사업에 각각 217억 7,500만원, 205억 9,600만원이 편성되었으며, 공공자금관리기금 예탁에 1,500억원이 편성되었다.

[2024년도 자동차사고피해지원기금 수입·지출 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 계획[1]		2024 계획안(B)	증감	
		당초(A)	수정		B-A	(B-A)/A
수 입	260,648	262,622	262,622	265,387	2,765	1.1
기타재산수입	2,262	2,890	2,890	3,065	175	6.1
법정부담금	33,625	34,790	34,790	34,790	-	-
기타경상이전수입	20,582	17,910	17,910	20,574	2,664	14.9
기금예탁원금회수	-	100,000	100,000	100,000	-	-
기금예탁이자수입	1,016	2,200	2,200	5,361	3,161	143.7
통화금융기관예치금회수	2,271	104,832	104,832	3,357	△101,475	△96.8
비통화금융기관예치금회수	200,892	-	-	98,240	98,240	순증
지 출	260,648	262,622	262,622	265,387	2,765	1.1
의무보험가입관리전산망	2,432	2,322	2,322	2,241	△81	△3.5

이지선 예산분석관(ezsun@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 정부보장사업으로 무보험·뺑소니 사고 피해지원자에게 지급한 손해보상금을 가해자로부터 구상하여 회수한 금액, 자동차사고로 인한 사망 또는 중증후유장애인 중 생활이 어려운 가정의 자녀에 대한 생활자금 무이자 대출금의 회수금 및 민간위탁사업비 잔액 반납금액

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 계획[1]		2024 계획안(B)	증감	
		당초(A)	수정		B-A	(B-A)/A
피해자지원	22,623	22,574	22,574	21,775	△799	△3.5
정부보장사업	20,209	20,709	20,709	20,596	△113	△0.5
생활지원 및 학자금융자	1,002	1,119	1,119	1,119	0	0.0
국립교통재활병원	12,320	12,790	12,790	12,086	△704	△5.5
자동차손해배상진흥원	781	781	781	781	0	0.0
공공자금관리기금(총괄계정) 예탁	100,000	100,000	100,000	150,000	50,000	50.0
기금운영비	349	350	350	347	△3	△0.9
통화금융기관예치	100,932	3,357	3,357	3,671	314	9.4
비통화금융기관예치	-	98,620	98,620	52,771	△45,849	△46.5

주: 1) 각각 2023년 당초 계획과 8월말 기준 수정계획을 의미
자료: 국토교통부

24-1. 국립교통재활병원의 설립 취지에 부합하는 운영 필요 등

가. 현 황

국립교통재활병원 사업[2]은 급성기가 지난 교통사고환자들이 재활전문병원에서 집중 전문재활치료를 통해 빠른 시일 내에 건강한 사회구성원으로서 복귀할 수 있도록 지원하는 것으로, 서울대학교병원에 운영을 위탁(2019~2024년)하고 운영교부금, 시설장비 및 재활연구 등에 필요한 비용을 지원하고 있다. 동 사업의 2024년도 예산안은 전년 대비 7억 400만원 감액된 120억 8,600만원이 편성되었다.

[2024년도 국립교통재활병원 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023계획		2024 계획안(B)	증감	
		당초(A)	수정		B-A	(B-A)/A
국립교통재활병원	12,320	12,790	12,790	12,086	△704	△5.5

자료: 국토교통부

2) 코드: 자동차사고피해지원기금 4641-304

나. 분석의견

국립교통재활병원 사업은 교통사고 환자 비율이 저조하여 사업 목적에 맞게 운영되지 못하고 있으므로, 병원 설립 취지에 부합하는 방향으로 운영·관리할 필요가 있다.

국립교통재활병원은「자동차손해배상 보장법」제31조[3]에 따라 자동차사고 후유장애인의 재활을 지원하기 위해 설립된 것으로, 2014년도에 경기도에 양평군에서 개원하였다.

[국립교통재활병원 현황]

구 분	내 용
개원일	2014년 10월 1일
위치	경기도 양평군 양평읍 중앙로 260
규모	- 병원동(지하 1층, 지상 7층), 기숙사동(지상 6층), 재가적응훈련관(지상2층) - 대지 90,973.9㎡(27,520평), 건축연면적 42,822㎡(13,011평)
주요 시설	- 의료재활(23,689㎡): 병동, 외래진료실, 서비스, 관리시설 - 지원시설(25,924㎡): 주차장, 체육관, 운동장 등 - 재가적응(189.12㎡): 재가적응훈련관
병상수	- 허가병상 268병상, 운영병상 247병상

자료: 국토교통부

동 병원은 법률상 명시적으로 자동차사고 부상자나 부상으로 인한 후유장애인의 재활을 지원하기 위하여 설립된 것이며, 서울대병원과의 위·수탁 협약에서도 병원의 서비스대상이 자동차사고 부상자 및 후유장애인임을 명시하고 이에 대한 진료에 지장이 없는 범위에 한해서 일반환자를 진료할 수 있도록 하고 있다.

---

3)「자동차손해배상 보장법」
제31조(후유장애인 등의 재활 지원) ① 국토교통부장관은 자동차사고 부상자나 부상으로 인한 후유장애인의 재활을 지원하기 위한 의료재활시설 및 직업재활시설(이하 "재활시설"이라 한다)을 설치하여 그 재활에 필요한 다음 각 호의 사업(이하 "재활사업"이라 한다)을 수행할 수 있다.
1. 의료재활사업 및 그에 딸린 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업
2. 직업재활사업(직업재활상담을 포함한다) 및 그에 딸린 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업

그런데 국립교통재활병원의 연도별 환자 수 현황을 살펴보면, 전체 환자수 대비 교통사고 환자 수의 비중이 17.6~20.2% 수준으로 저조한 상황이다.[4] 특히 외래환자 및 주간재활 환자의 경우 교통사고 환자의 비중이 매년 10%를 넘지 못하고 있다. 주간재활의 경우 코로나19로 인한 운영 중단·축소가 있었다고 하나, 코로나19 이전인 2018년과 2019년에도 교통사고 환자 비중이 각각 4.0%, 7.8%로 적었을 뿐만 아니라 2023년 5월 정상 운영을 재개한 후에도 8월말까지 교통사고 환자가 단 한 명도 없는 실정이다.

[2018~2023년 국립교통재활병원 환자 수 현황]

(단위: 명, %)

연도	합 계		외래		입원		주간재활	
	전체	교통사고	전체	교통사고	전체	교통사고	전체	교통사고
2018	109,863	20,750 (18.9)	37,182	1,599 (4.3)	63,418	18,777 (29.6)	9,263	374 (4.0)
2019	113,364	19,999 (17.6)	40,302	3,663 (9.1)	61,073	15,402 (25.2)	11,989	934 (7.8)
2020	100,416	20,031 (19.9)	27,097	2,171 (8.0)	67,751	17,648 (26.0)	5,568	212 (3.8)
2021	109,867	22,148 (20.2)	41,544	2,451 (5.9)	65,224	19,521 (29.9)	3,099	176 (5.7)
2022	115,574	20,457 (17.7)	47,604	2,867 (6.0)	67,970	17,590 (25.9)	-	-
2023 (8월말)	74,786	15,048 (20.1)	32,075	1,940 (6.0)	42,258	13,108 (31.0)	453	0 (0.0)

주: 1. 괄호 안 숫자는 전체 환자 대비 교통사고 환자의 비율
2. 주간재활의 경우 코로나19로 인한 축소 운영(2020년 2월~2021년 12월) 및 확산에 의한 중단(2022년 1월~ 2023년 4월)

자료: 국토교통부

그럼에도 불구하고 국립교통재활병원 사업은 2026년까지 총사업비 119억 5,000만원 규모의 주간재활관 증축을 추진하고 있는바, 동 사업이 그 취지에 부합하게 수행되고 있는지에 대한 검토가 필요해 보인다.

4) 이에 대해 국토교통부는 설립 목적의 주요대상인 입원환자의 경우 교통사고 환자의 비율이 보다 높은 편이고, 2021~2023년(9월말 기준) 추이상 환자 중증도가 높아지고 있어 질적으로 성장되고 있다는 입장이다.

[국립교통재활병원 주간재활관 증축공사 개요]

(단위: 백만원)

사업명	국립교통재활병원 주간재활관 증축공사					
사업 위치	경기도 양평군 양평읍 중앙로 260 국립교통재활병원					
사업 규모	지하1층, 지상1~2층, 연면적 약 2,300㎡					
재원조달	자동차사고피해지원기금(100%)					
사업기간	2022년~2026년(5년)					
총사업비	11,950					
	~2022년	2023년	2024년	2025년	2026년~	합 계
	289	612	3,563	3,743	3,743	11,950
예산집행내역	연 도	예산액 (예산현액)	집행액 (실집행액)	이·전용	이월액	불용액
	2022년	2,123 (2,123)	2,123 (289)	-	-	- (1,834)
	2023년 (8월말)	3,867 (3,867)	3,000 (-)	-	-	-

자료: 국토교통부

또한, 동 사업은 5년 단위로 수탁기관을 선정하여 위탁운영하는 방식으로 수행되고 있는데, 수탁기관을 확보하기 어려워 위·수탁협약에 따라 운영 손실에 대한 보조금 지급 등의 인센티브를 제공하고 있는 상황으로, 운영 성과가 미흡하더라도 제재가 어려워 운영의 효율성과 안정성을 담보하기 어려운 측면이 있다.

따라서 국립교통재활병원의 교통사고환자 재활지원 확대 방안 및 운영 성과 관리방안 등을 마련하고, 2024년 9월 서울대병원과의 협약이 종료되는 점을 감안하여 운영 안정성 강화 방안[5]을 모색하는 등 설립 취지에 부합하는 방향으로 운영·관리할 필요가 있다.

5) 이에 대해 국토교통부는 국립교통재활병원의 운영 안정성을 제고하기 위해 병원의 법인화, 수탁기관에 대한 인센티브, 운영여건 개선, 시설 확충 등 다양한 방안을 검토 중에 있다는 입장이다.

24-2. 손해보상환입금의 수납실적 제고 필요

가. 현 황

자동차사고피해지원기금의 기타경상이전수입[6]은 ① 정부보장사업으로 무보험·뺑소니 차량 낙하물 사고 피해자에게 지급한 손해보상금을 가해자로부터 구상하여 회수하는 손해보상환입금, ② 자동차사고로 인한 사망 또는 중증후유장애인 중 생활이 어려운 가정의 유자녀에 대한 생활자금 무이자 대출금의 회수금, ③ 민간위탁사업비의 전년도 잔액 반납액으로 구성되어 있으며, 2024년도 예산안은 전년 대비 26억 6,400만원 증액된 205억 7,400만원을 편성하였다.

[2024년도 자동차사고피해지원기금 기타경상이전수입 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023계획		2024 계획안(B)	증감	
		당초(A)	수정		B-A	(B-A)/A
기타경상이전수입	20,582	17,910	17,910	20,574	2,664	14.9

자료: 국토교통부

나. 분석의견

기금 수입 중 손해보상환입금의 징수결정액 대비 수납액이 저조한 상황이므로, 장기미수납액의 수납률을 제고하기 위한 방안을 마련할 필요가 있다.

자동차사고피해지원기금 기타경상이전수입의 2019~2023년 결산내역을 살펴보면, 2021년 이후 징수결정액 대비 수납률이 4~6%대로 저조한 상황이다.

6) 코드: 자동차사고피해지원기금 59-596

[2019~2023회계연도 자동차사고피해지원기금 기타경상이전수입 결산 내역]

(단위: 백만원, %)

구 분	계획액		계획 현액	징수 결정액(B)	수납액 (C)	수납률 (C/A)	수납률 (C/B)	미수납액	불납 결손액
	당초	수정(A)							
2019년	21,753	21,753	21,753	21,090	21,090	97.0	100.0	-	-
2020년	12,308	15,194	15,194	14,870	14,870	97.9	100.0	-	-
2021년	10,919	15,019	15,019	338,636	15,513	103.3	4.6	293,637	14,514
2022년	16,885	16,885	16,885	314,259	20,582	121.9	6.5	274,576	19,101
2023년 (7월말)	17,910	17,910	17,910	296,480	17,140	95.7	5.8	270,722	8,618

자료: 국토교통부

국회 지적에 따라 2021회계연도 결산부터 구상채권의 누적 미수납액을 징수결정액에 반영함에 따라 2021년도부터 징수결정액 대비 수납률이 저조하게 나타나고 있는 것으로, 미수납액은 전액 손해보상환입금에서 발생하고 있다.

이는 가해자로부터 구상하여 회수하지 못하고 있는 손해보상환입금의 장기 미수납액이 상당함을 의미하는바, 2023년 7월말 기준 미수납액은 2,707억원으로 기금 사업비 지출액(2023년 계획액 기준 606.5억원)의 약 4.5배에 달하는 규모이다.

손해보상금은 본래 가해자가 지급해야하는 것이고, 국가는 무보험·뺑소니 사고에 엄정히 대응할 필요가 있음을 감안할 때, 이를 국고로 지원한 후 구상하지 못하여 장기 미수납액이 누적되고 있는 것은 바람직하지 않은 측면이 있다.

따라서 국토교통부는 손해배상환입금 장기 미수납액의 수납률을 제고하기 위한 방안을 적극적으로 마련할 필요가 있다.[7)]

7) 이에 대해 국토교통부는 무보험·뺑소니 사고의 가해자 특성상 변제자력이 부족한 악성채권이 대부분으로 구상환입에 애로가 크나, 최근 구상업무 전담조직을 구성하여 2022년에는 신규채권(99.7억원)보다 구상실적(113.3억원)이 더 많은 등 구상환입실적 제고를 위해 노력하고 있다는 입장이다.

25 교통시설특별회계 세입의 문제점

가. 현 황

교통시설특별회계는 도로, 철도, 공항 및 항만의 원활한 확충과 효율적인 관리·운용을 위하여 「교통시설특별회계법」에 근거하여 설치된 특별회계[1]로, 도로계정, 철도계정, 교통체계관리계정, 공항계정, 항만계정의 5개 계정으로 구성되어 있다. 그 중 도로계정, 철도계정, 교통체계관리계정, 공항계정은 국토교통부장관이, 항만계정은 해양수산부장관이 관리·운영하고 있다.

2024년도 예산안에 따른 국토교통부 소관 교통시설특별회계의 세입과 세출은 14조 5,783억 1,700만원이다.

[2024년도 국토교통부 소관 교통시설특별회계 세입·세출 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
세입	15,306,800	14,023,811	14,578,317	554,506	4.0
도로계정	8,484,584	7,906,130	7,863,023	△43,107	△0.5
철도계정	5,450,659	4,707,602	4,858,029	150,427	3.2
교통체계관리계정	986,338	993,989	948,242	△45,747	△4.6
공항계정	385,220	416,090	909,023	492,933	118.5
세출	15,261,348	14,023,811	14,578,317	554,737	4.0
도로계정	8,187,992	7,906,130	7,863,023	△42,876	△0.5
철도계정	5,802,794	4,707,602	4,858,029	150,427	3.2
교통체계관리계정	902,165	993,989	948,242	△45,747	△4.6
공항계정	368,397	416,090	909,023	492,933	118.5

자료: 국토교통부

이지선 예산분석관(ezsun@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 「교통시설특별회계법」
제1조(목적) 이 법은 도로, 철도, 공항 및 항만의 원활한 확충과 효율적인 관리·운용을 위하여 교통시설특별회계를 설치함을 목적으로 한다.

나. 분석의견

교통시설특별회계의 세입과 관련하여 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 교통시설특별회계의 주요 재원인 교통·에너지·환경세전입액에 대한 내역 관리 및 법률에 따른 정산이 이루어지고 있지 않아 「교통시설특별회계법」을 위반하고 있으므로, 일반회계전입금 내역을 세목별로 파악하고 교통·에너지·환경세 전입액의 정산 절차를 마련할 필요가 있다.

교통시설특별회계는 「교통시설특별회계법」 제8조에 따라 ①「교통·에너지·환경세법」에 따른 교통·에너지·환경세의 1천분의 680에 해당하는 금액(이하 "교통·에너지·환경세전입액"), ②「개별소비세법」에 따라 승용차에 부과하는 개별소비세액, ③「관세법」에 따라 철도 또는 궤도용 외의 차량 및 그 부분품과 부속품에 부과하는 관세액 등을 일반회계로부터 전입받고 있다.[2)]

[2019~2024년도 국토교통부 소관 교통시설특별회계 세입 및 일반회계 전입금 현황]

(단위: 억원, %)

구 분	2019		2020		2021		2022		2023	2024
	예산	결산	예산	결산	예산	결산	예산	결산	예산	예산안
세입(A)	143,341	143,450	143,772	144,022	194,115	192,793	152,530	154,610	140,238	145,783
일반회계 전입금(B)	126,040	126,359	123,402	123,601	117,896	117,896	101,920	101,919	80,893	115,034
비중(B/A)	87.9	88.1	85.8	85.8	60.7	61.2	66.8	65.9	57.7	78.9

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

2) 「교통시설특별회계법」
제8조(일반회계로부터의 전입) ① 정부는 회계연도마다 다음 각 호의 금액에 해당하는 세입 예산액을 일반회계로부터 이 회계에 전입하여야 한다.
1. 「교통·에너지·환경세법」에 따른 교통·에너지·환경세의 1천분의 680에 해당하는 금액(이하 "교통·에너지·환경세전입액"이라 한다)
2. 「개별소비세법」에 따라 승용차에 부과하는 개별소비세액
3. 「관세법」에 따라 철도 또는 궤도용 외의 차량 및 그 부분품과 부속품에 부과하는 관세액
② 제1항제2호에 따른 개별소비세액은 도로계정의 세입으로 하고, 제1항제3호에 따른 관세액은 철도계정의 세입으로 한다.
③ 도로계정, 철도계정, 교통체계관리계정, 공항계정 및 항만계정은 세출 재원을 확보하기 위하여 제1항의 전입금 외에 예산에서 정하는 바에 따라 일반회계로부터 전입받을 수 있다.

이러한 일반회계전입금은 교통시설특별회계 세입 재원 중 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 2024년 예산안에는 전체 세입의 78.9%에 해당하는 11조 5,034억원이 편성되었다.

그 중에서도 교통·에너지·환경세전입액은 일반회계 전입금의 주요 재원인바, 「교통시설특별회계법」 제9조제3항[3]에서는 교통·에너지·환경세전입액의 예산액과 결산액과의 차액은 늦어도 결산연도의 다음 연도 예산에 계상(計上)하여 정산하도록 규정하고 있다. 이는 교통·에너지·환경세의 경우 과세 대상인 휘발유 및 경유 등[4]의 연료 소비에 따라 세입 실적이 변동될 수 있음을 감안하여, 교통시설특별회계에 대하여 최종적으로 법정 비율만큼의 재원 배분을 보장하기 위한 취지로 이해된다.

그러나 국토교통부에 따르면 기획재정부에서 일반회계전입금을 통합하여 배정받고 있을 뿐, 교통·에너지·환경세전입액을 비롯한 일반회계전입금의 세목별 내역을 별도로 구분하여 관리하고 있지는 않은 실정이며, 교통·에너지·환경세전입액의 정산도 이루어지지 않고 있는 것으로 파악된다.

또한, 기획재정부에서도 해양수산부 소관 계정을 포함한 교통시설특별회계 전체에 대한 전출금 예산만 파악하고 있을 뿐, 전출금 결산 내역이나 소관별·계정별 현황은 관리하고 있지 않은 것으로 확인된다.

---

3) 「교통시설특별회계법」
제9조(각 계정 간의 재원 배분 등) ③ 교통·에너지·환경세전입액의 예산액과 결산액과의 차액은 늦어도 결산연도의 다음 연도 예산에 계상(計上)하여 정산하여야 한다.

4) 「교통·에너지·환경세법」
제2조(과세대상과 세율) ① 교통·에너지·환경세를 부과할 물품(이하 "과세물품"이라 한다)과 그 세율은 다음과 같다.
1. 휘발유와 이와 유사한 대체유류: 리터당 475원
2. 경유 및 이와 유사한 대체유류: 리터당 340원
② 과세물품의 세목과 종류는 대통령령으로 정한다.

[2019~2024년 일반회계의 교통시설특별회계에 대한 전출금 예산 현황]

(단위: 억원)

구 분	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
	본예산	본예산	본예산	본예산	본예산	예산안
교통시설특별회계 전출금(A+B+C)	138,112	133,668	132,847	122,169	94,519	130,421
교통·에너지·환경세의 68%(A)	118,213	114,809	114,539	104,587	75,800	104,215
개별소비세 승용차분(B)	16,027	15,388	14,316	12,880	12,947	21,411
관세 수입차분(C)	3,872	3,471	3,992	4,702	5,773	4,794

자료: 기획재정부

기획재정부는 교통·에너지·환경세전입액의 정산 절차가 이루어지지 않고 있는 사유에 대해 예산액보다 수납액이 낮아 초과 징수가 발생하지 않는 경우가 많기 때문이라는 입장이다.

그러나 최근 4년간(2019~2022년) 교통·에너지·환경세 세입의 결산 내역을 살펴보면, 2021년 및 2022년에는 예산액 대비 수납률이 100% 이상으로 교통·에너지·환경세 세입의 초과 징수가 발생하였음에도 불구하고 이에 대한 정산이 이루어지지 않고 있는 것으로 보인다.

[2019~2022년 교통·에너지·환경세 세입 결산내역]

(단위: 억원, %)

구 분	예산액		예산현액	징수결정액	수납액(B)	수납율 (B/A)
	본예산	추경(A)				
2019년	147,766	147,766	147,766	146,081	145,627	98.6
2020년	157,273	154,636	154,636	139,738	139,379	90.1
2021년	156,903	156,903	156,903	166,312	165,984	105.8
2022년	153,805	109,022	109,022	111,417	111,164	102.0

자료: 기획재정부

이와 같이 일반회계전입금의 내역 및 결산에 대한 정보 관리와 교통·에너지·환경세전입액에 대한 정산이 이루어지지 않고 있는 것은 일반회계전입금의 내역,

교통·에너지·환경세의 배분비율 및 정산 의무를 명시적으로 규정하고 있는 「교통시설특별회계법」의 취지에 부합하지 않는다.

또한, ① 교통시설특별회계에 대한 교통·에너지·환경세의 배분비율이 지속적으로 줄어들고 있고,[5] ② 친환경차 보급 등으로 장기적으로는 교통·에너지·환경세 세입액 감소가 예상되며, ③ 「교통·에너지·환경세법」은 기본적으로 한시적으로 운용되는 특별세로서 현행법상 2024년 12월 31일에 일몰 폐지될 예정이고, ④ 교통시설특별회계의 공공자금관리기금 예탁 잔액이 지속적으로 감소하여 2024년부터는 예수로 전환되는 등 재원 마련방안 검토가 필요한 점 등을 감안할 때, 교통·에너지·환경세전입액에 대한 면밀한 분석을 통해 교통시설특별회계의 중장기 재정운용 계획을 수립할 필요가 있다.

[2019~2024년 교통시설특별회계 공공자금관리기금 예수·예탁 현황]

(단위: 억원)

구 분	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	결산	결산	결산	결산	예산	예산안
공자기금 예탁금	31,296	26,768	52,249	475	-	-
공자기금 예수금	-	-	-	-	-	14,018
공자기금 예탁금 회수	1,833	8,019	67,452	46,055	55,639	8,731
원금		6,007	65,788	44,865	54,858	8,406
이자	1,833	2,012	1,664	1,191	781	325
공자기금 예탁잔액	100,433	121,194	107,655	63,265	8,406	-

자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 재정당국과의 협의를 통해 교통시설특별회계에 대한 일반회계전입금의 내역을 세목별로 관리하고 교통·에너지·환경세전입액의 정산 절차를 마련할 필요가 있다.

5) 1993~2000년 100% → 2001~2006년 85.8% → 2007~2019년 80% → 2020~2021년 73% → 2022년 68%로 변경되었다.

둘째, 교통시설특별회계 세입 예산안 중 전년도 세계잉여금과 철도계정 과징금이 과다 계상된 것으로 보이는바 세입 세출 간 불균형이 발생할 우려가 있으므로, 적정 규모의 예산을 편성할 필요가 있다.

국토교통부 소관 교통시설특별회계 세입 중 전년도 세계잉여금의 경우 2023년까지는 별도로 예산을 편성하지 않았으나, 매년 징수결정 및 수납이 이루어지고 있음을 감안하여 수입 과소 계상을 방지하기 위해 2024년도에는 4,144억 7,000만원을 편성하였다.

[2020~2024년도 국토교통부 소관 교통시설특별회계 전년도 세계잉여금 예산 및 결산 내역]

(단위: 백만원)

구 분		도로계정	철도계정	공항계정	교통체계관리계정	합 계
2020	예산액	0	0	0	0	0
	징수결정액	115,622	56,368	8,863	10,622	191,745
	수납액	115,622	56,368	8,863	10,622	191,745
2021	예산액	0	0	0	0	0
	징수결정액	101,112	950	1,730	212	104,004
	수납액	101,112	950	1,730	212	104,004
2022	예산액	0	0	0	0	0
	징수결정액	0	3,066	0	42,915	45,981
	수납액	0	3,066	0	42,915	45,981
2023	예산액	0	0	0	0	0
2024	예산안	97,595	182,563	134,312	0	414,470

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

그런데 이는 2023년에 세계잉여금이 4,144억 7,000만원 발생할 것임을 전제로 한 것으로, 최근 5년간 국토교통부 소관 교통시설특별회계의 세계잉여금 발생 현황을 고려할 때 과다 계상한 측면이 있다. 2018~2022년 중 오히려 결손이 발생한 해가 더 많았으며, 2022년에만 이례적으로 큰 규모인 2,363억 2,700만원의 세계잉여금이 발생하였는데, 2023년에는 2022년보다도 1.8배 가까이 큰 세계잉여금이 발생할 것으로 예상하는 셈이기 때문이다.

[최근 5년간(2018~2022년) 국토교통부 소관 교통시설특별회계 세계잉여금 현황]

(단위: 백만원)

구 분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	5년평균
도로계정	△220,731	41,270	16,357	△51,605	347	△42,872
철도계정	70,518	56,221	△26,296	3,067	147,584	50,219
공항계정	73,150	△8,384	△20,419	△18,127	6,771	6,598
교통체계관리계정	39,016	△21,448	△34,029	42,915	81,625	21,616
합계	△38,047	67,659	△64,387	△23,750	236,327	35,560

주: 세계잉여금 = 결산상 잉여금(세입결산-세출결산) - 차년도이월금액
자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이에 대해 국토교통부는 기획재정부의 세계잉여금 작성 지침에 따라 각 계정별로 “2024년 전년도세계잉여금 예산액 = 2023년 순잉여(2022년도 결산-2023년도 본예산)+2020~2022년 초과수입 실적 평균+2020~2022년 불용 규모 평균”의 산출식을 적용하여 2024년도 전년도 세계잉여금을 편성하였다는 입장이다.

그러나 2023년 순잉여의 경우 2023년도 본예산이 책정되지 않아 사실상 2022년도 세계잉여금 금액이 그대로 반영되어 있는바, 최근 3년간 초과수입 실적 평균과 불용규모 평균의 합이 곧 세계잉여금 평균이라고 볼 수 있고, 세계잉여금은 원칙적으로 2023년도 세입에 계상되어 2023년에 지출되는 재원임을 감안할 때, 2022년 세계잉여금을 포함하여 2024년도 전년도 세계잉여금 예산액을 산출한 것은 적절하지 않은 측면이 있다. 따라서 2024년도 전년도 세계잉여금의 경우 초과수입 실적 평균과 불용규모 평균의 합만으로 전년도 세계잉여금을 산출하는 것이 바람직해 보인다.

또한, 2023년도에 대규모 세수결손이 예상되는바 기획재정부가 발표한 2023년도 세수 재추계 결과에 따르면 교통·에너지·환경세의 세수가 10.8조원으로 예산(11.1조원) 대비 0.3조원 감소될 것 예측되므로, 2023년 세계잉여금 발생액이 더욱 줄어들 가능성이 있다.

한편, 철도계정 과징금은 철도 관련 법령 위반 사항에 대해 철도운영자 등에게 부과한 과징금 수입으로, 2024년도 예산안에는 59억 9,300만원이 최초로 편성되었다. 이에 대해 국토교통부는 기획재정부와의 협의 하에 최근 3년간 철도계정 과징금의 평균 징수결정액을 2024년도 예산안으로 편성하였다는 입장이다.

그러나 철도계정 과징금은 2021년에 177억 9,800만원을 수납한 것[6] 이외에는 교통시설특별회계 설치 이후 징수 및 수납 실적이 전무하고, 2024년에도 과징금을 부과할 만한 특별한 사정이 없는 것으로 보이므로, 이례적인 사례인 2021년도 수납액에 대하여 기계적으로 평균치를 적용하여 예산안을 편성하는 것은 적절하지 않은 측면이 있다.

[2020~2023년도 철도계정 과징금 결산내역 및 2024년도 예산안 현황]

(단위: 백만원)

연도	예산액		예산현액	징수결정액	수납액	미수납액	불납결손액
	본예산	추경					
2020	0	0	0	0	0	0	0
2021	0	0	0	17,798	17,798	0	0
2022	0	0	0	0	0	0	0
2023	0	0	0	0	0	0	0
2024(안)	5,993	-	-	-	-	-	-

자료: 국토교통부

이와 같이 교통시설특별회계 세입 예산을 과다 계상할 경우 특별회계의 세입·세출 간 불균형이 발생할 것으로 보이는바, 과다 계상된 세입에 맞추어 편성한 2024년도 세출예산이 계획대로 집행되지 못할 가능성이 있으며, 재원 없는 이월이 발생할 우려도 있다.

따라서 2024년도 예산안 심사 시 교통시설특별회계 전년도 세계잉여금 및 철도계정 과징금을 적정 규모로 조정하고, 이에 맞추어 세출예산금액도 조정할 필요가 있을 것으로 보인다.

6) 국토교통부는 공정거래위원회에서 입찰담합 등과 관련하여 건설사에 과징금을 부과하고, 관련 손해배상 판결 결과로서 징수한 것이라고 설명하였다.

행정중심복합도시건설청

Ⅰ 예산안 개요

1 현 황

가. 총수입·총지출

행정중심복합도시건설청 소관 2024년도 예산안은 일반회계 및 행정중심복합도시건설특별회계로 구성된다.

행정중심복합도시건설청 소관 2024년도 예산안 총수입은 44억 2,200만원이다. 회계별로는 행정중심복합도시건설특별회계 44억 2,200만원이다.

[2024년도 예산안 행정중심복합도시건설청 소관 총수입]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 예산	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설특별회계	835	4,422	4,422	-	-
합 계	835	4,422	4,422	-	-

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청 소관 2024년도 예산안 총지출은 1,419억 8,200만원으로 전년 대비 814억 5,200만원(△36.5%) 감소하였다. 회계별로는 행정중심복합도시건설특별회계 1,419억 8,200만원이다.

강지혜 예산분석관(jihyekang@assembly.go.kr, 6788-4626)

[2024년도 예산안 행정중심복합도시건설청 소관 총지출]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 예산	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설특별회계	372,553	223,434	141,982	△81,452	△36.5
합 계	372,553	223,434	141,982	△81,452	△36.5

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 세입·세출예산안

행정중심복합도시건설청 소관 2024년도 세입예산안은 행정중심복합도시건설특별회계로 구성되며, 세출예산안은 일반회계 및 행정중심복합도시건설특별회계로 구성된다.

행정중심복합도시건설청 소관 2024년도 세입예산안은 1,435억 3,100만원으로 전년 대비 815억 300만원(△36.2%) 감소하였다. 회계별로는 행정중심복합도시건설특별회계 1,435억 3,100만원이다.

[2024년도 행정중심복합도시건설청 소관 세입예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 예산	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설특별회계	428,307	225,034	143,531	△81,503	△36.2
합 계	428,307	225,034	143,531	△81,503	△36.2

주: 총계 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청 소관 2024년도 세출예산안은 2,755억 5,500만원으로 전년 대비 1,696억 9,400만원 감소(△38.1%) 감소하였다. 회계별로는 일반회계 1,320억 2,400만원, 행정중심복합도시건설특별회계 1,435억 3,100만원이다.

[2024년도 행정중심복합도시건설청 소관 세출예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 예산	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
일반회계	391,514	220,215	132,024	△88,191	△40.0
행정중심복합도시건설특별회계	374,158	225,034	143,531	△81,503	△36.2
합 계	765,672	445,249	275,555	△169,694	△38.1

주: 총계 기준
자료: 행정중심복합도시건설청

다. 재정구조

2024년도 예산안의 행정중심복합도시건설청 소관 회계 간 재원이전 현황은 다음과 같다.

일반회계의 경우 행정중심복합도시건설특별회계로 1,320억원이 전출된다.

행정중심복합도시건설특별회계의 경우 일반회계 전입금(1,320억원)과 경상이전수입(41억원) 등을 통해 재원을 구성하여 행정중심복합도시 건설(1,145억원), 기관운영비 등(290억원)에 집행하고 있다.

[회계 간 재원이전 현황]

(단위: 억원)

주: 총계기준
자료 : 행정중심복합도시건설청

라. 인건비 및 기본경비

2024년도 행정중심복합도시건설청 소관 인건비 예산안은 127억 8,000만원으로 전년 대비 1억 5,400만원(1.2%) 증가하였다. 2024년도 인건비 예산안이 증가한 것은 정원은 동일하나 직급별 인건비 기준단가 변동 등이 반영되었기 때문이다.

[2024년도 행정중심복합도시건설청 소관 인건비 예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
인건비 합계	12,608	12,626	12,780	154	1.2

자료: 행정중심복합도시건설청

[2024년도 행정중심복합도시건설청 정원 변동 현황]

(단위: 명, %)

구 분	2023년도 정원(A)	2024년도 정원(B)	증감	
			B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설청	147	147	-	-

자료: 행정중심복합도시건설청

2024년도 행정중심복합도시건설청 소관 기본경비 예산안은 34억 5,000만원으로 전년 대비 8,200만원(2.4%) 증가하였다.

[2024년도 행정중심복합도시건설청 소관 기본경비 예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
기본경비 합계	3,970	3,368	3,450	82	2.4

자료: 행정중심복합도시건설청

2 예산안의 주요 특징

2024년도 행정중심복합도시건설청 예산안의 주요 특징을 살펴보면, ① 실질적인 행정수도 기반 마련을 위한 '대통령 제2집무실 건립' 및 '국회세종의사당 건립' 예산이 반영되었고, ② 실질적 행정수도 구축과 관련하여 미래교통수요 대응을 위한 '금강횡단교량 추가 설치' 예산이 신규 편성되었으며, ③ 전국 주요도시로부터 행복도시까지 광역도로망 구축(170억원), 국가 · 지방행정시설 건립(782억원) 및 국립박물관단지 건립(183억원) 사업이 추진된다.

2024년도 행정중심복합도시건설청 소관 예산안에 대한 분석 결과 향후 국회 심의 및 집행에 있어서 다음과 같은 사항에 대한 고려가 필요할 것으로 보인다.

첫째, 행정중심복합도시건설청은 국회세종의사당 건립 관련 국회규칙 제정이 완료되었으므로 유관기관과 협조하여 사업부지 매입 등 후속 절차가 차질 없이 진행될 수 있도록 노력할 필요가 있다.

둘째, 행정중심복합도시건설청의 과학문화건립 센터 사업은 일련의 절차가 지연되고 있어 설계공모 시행이 2024년도에 착수될 것으로 보이므로, 예산안 심의 과정에서 실시설계비를 실제 집행 가능한 수준으로 조정하는 것을 논의할 필요가 있다.

셋째, 청년인턴 사업에 관하여 동 사업은 일용임금 비목(110-04)으로 법정부담금을 포함하여 편성하였으므로, 해당 비용은 고용부담금 비목으로 변경할 필요가 있다.

3 신규사업 및 주요 증액사업

행정중심복합도시건설청의 2024년도 신규사업은 총 1개 사업, 1억원 규모이다.

행정중심복합도시건설특별회계 사업 중 금강 횡단교량 추가설치 사업은 국회 세종의사당 등 국가중추시설 입지에 따른 장래 교통수요 대응을 위해 금강의 남북을 연결하는 교량 추가설치 사업이다.

[행정중심복합도시건설청 소관 2024년도 예산안 신규사업]

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
행정중심복합도시 건설특별회계 (1개)	금강 횡단교량 추가설치	100
합 계		100

자료: 행정중심복합도시건설청

2024년도 주요 증액사업을 살펴보면 행정효율성증진 및 능력개발, 대통령제2집무실 건립, 회덕IC 연결도로, 과학문화센터 건립, 5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립, 5-2생활권 복합커뮤니티센터 건립 등이 있다.

① 행정효율성증진 및 능력개발 사업은 청년인턴 임금 등이 반영되어 증액되었고, ② 대통령제2집무실 건립 사업은 건축설계 착수를 위한 소요예산이 편성되었다. ③ 회덕IC 연결도로 사업은 2025년 준공을 위한 연차별 소요액이 반영되었으며, ④ 과학문화센터 건립 사업은 기본설계 완료 및 실시설계 추진 예산이 편성되었다. ⑤ 5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업은 2025년 준공을 위한 연차별 소요액이 반영되었으며, ⑥ 5-2생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업은 2024년 설계 준공 및 토지 매입을 위한 예산이 편성되었다.

[행정중심복합도시건설청 소관 2024년도 예산안 주요 증액사업]

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2023 본예산	2024 예산안(B)	증 감	
				B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설특별회계(7개)	행정효율성증진 및 능력개발	106	249	143	134.9
	대통령제2집무실 건립	300	1,020	720	240.0
	회덕IC 연결도로	7,605	14,500	6,895	90.7
	광역교통시설 사후환경영향조사	30	130	100	333.3
	과학문화센터 건립	100	1,282	1,182	1,182.0
	5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립	3,959	6,969	3,010	76.0
	5-2생활권 복합커뮤니티센터 건립	500	4,433	3,933	786.6

자료: 행정중심복합도시건설청

II 주요 사업 분석

1 국회세종의사당 건립 사업의 차질 없는 추진 필요

가. 현 황

국회세종의사당 건립[1] 사업은 국회의사당 분원으로서 국회세종의사당을 건립하는 사업으로, 국회사무처와 행정중심복합도시건설청이 사업시행주체이다. 2019년에 행정중심복합도시건설청에 10억원 규모의 국회세종의사당 건립사업 예산이 최초 반영된 이후[2] 2022년에 「국회세종의사당 건립 타당성조사 및 기본계획 수립」 용역 수행을 위해 25억 4,200만원이 집행되었다. 이후 2024년도 예산안은 건설부지 확보를 위한 건설보상비 350억원이 반영되어 2023년도 예산과 동일하게 편성되었다.

[2024년도 국회세종의사당 건립 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
국회세종의사당 건립 사업	2,542	35,000	35,000	-	-

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

행정중심복합도시건설청은 국회세종의사당 건립 관련 국회규칙 제정이 완료되었으므로 유관기관과 협조하여 사업부지 매입 등 후속 절차가 차질 없이 진행될 수 있도록 노력할 필요가 있다.

강지혜 예산분석관(jihyekang@assembly.go.kr, 6788-4626)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 2033-315

2) 국회 소관으로 국회세종의사당 추진 TF 및 실무지원단을 구성하여 기본계획 수립, 국회규칙 제정 준비 등 세부 실행계획 수립을 지원하고 있으나, 별도 세부사업을 신설하지 않고 기존의 예산을 활용하고 있는 상황이다.

국회세종의사당 건립 사업은 세종의사당 설치에 대한 법률적 근거를 마련하는 「국회법」이 2021년 9월에 개정되고, 「국회세종의사당 설치 및 운영 등에 관한 규칙」이 2023년 1월 발의되어 운영위(8월) 및 본회의(10.6.)에서 의결됨에 따라 2024년부터 본격적으로 추진될 것으로 보인다.

[국회세종의사당 건립 사업 추진 경과]

• 국회세종의사당 설치를 위한 「국회법 개정안」 발의(홍성국 · 박완주 · 정진석의원안)
• 2021. 9월 국회세종의사당 설치를 위한 「국회법 개정안」 본회의 의결
• 2021. 12월 「국회세종의사당 설치 관련 국회 운영 효율성 제고방안」 연구용역 착수 (~2022. 6월, 국회사무처)
• 2022. 2월 「국회세종의사당 건립 타당성조사 및 기본계획 수립」 용역 착수(~2022. 10월, 국회사무처)
• 2023. 10월 「국회세종의사당 설치 및 운영 등에 관한 규칙」 제정 (2023. 1월 발의. 8월 운영위 의결, 9월 법사위 의결, 10월 본회의 의결)

자료: 행정중심복합도시건설청

국회세종의사당 건립 사업은 2019년도부터 추진되어, 2021년 본예산에 기본설계비 127억 2,700만원이 편성되었으며 2022년에는「국회세종의사당 건립 타당성조사 및 기본계획 수립」 용역 수행을 위해 기본설계비 일부를 일반연구비로 전용, 25억 4,200만원이 집행되었다. 이후 2023년 예산과 2024년 예산안에는 건설보상비 350억원이 편성되었다.

[연도별 국회세종의사당 건립 사업 예산집행 현황]

(단위: 백만원)

구분	2019		2020		2021		2022[2]		2023[1]		2024
	예산	결산	예산	결산	예산	결산	예산	결산	예산	집행	예산
일반연구비	-	-	-	-	-	-	-	2,542	-	-	-
기본조사설계비	1,000	-	1,000	-	11,727	-	-	-	-	-	-
실시설계비	-	-	-	-	1,000	-	-	-	-	-	-
건설보상비	-	-	-	-	-	-	-	-	35,000	-	35,000
합계	1,000	-	1,000	-	12,727	-	-	2,542	35,000	-	35,000

주: 1) 2023년 집행액은 9월말 기준
2) 「국회세종의사당 건립 타당성조사 및 기본계획 수립」 용역 수행을 위해 기본조사설계비 일부를 일반연구비로 전용하여 2,542백만원 집행

자료: 행정중심복합도시건설청

동 사업은 행정중심복합도시건설특별회계에 행정중심복합도시건설청 소관으로 계상되어 있으나, 국회사무처에 분임재무관 등 분임회계관직을 지정하여 국회가 주도적으로 사업을 관리하는 등 국회와 행정중심복합도시건설청, 그리고 사업부지를 조성한 LH, 관할 지자체인 세종특별자치시 등의 참여 하에 사업이 진행되고 있다.

국회세종의사당 건립을 위하여 10월 6일 본회의에서 의결된 「국회세종의사당 설치 및 운영 등에 관한 규칙」에 따르면, 위치는 세종특별자치시 세종동 일대로, 부지 면적은 약 631,000㎡가 될 것으로 보인다.

이전 대상 위원회는 총 12개로, 국회세종의사당에 위원회의 회의실 및 해당 상임위원회 소속 국회의원의 의원 사무실을 두고 위원회 활동을 하게 된다.[3] 이전 대상 기관은 국회 사무처 소속 부서 일부와 국회도서관 분관, 국회예산정책처와 국회입법조사처이다.[4]

국회는 국회세종의사당의 설치 및 운영에 관한 업무를 효율적으로 추진하기 위하여 국회사무처에 국회세종의사당 관련 업무를 전담하는 부서(국회세종의사당추

---

3) 「국회세종의사당 설치 및 운영 등에 관한 규칙」제4조(이전 대상 위원회 등)
① 국회세종의사당에 다음 각 호의 위원회 회의실을 두고 회의 등 위원회 활동을 한다.
1. 정무위원회
2. 기획재정위원회
3. 교육위원회
4. 과학기술정보방송통신위원회
5. 행정안전위원회
6. 문화체육관광위원회
7. 농림축산식품해양수산위원회
8. 산업통상자원중소벤처기업위원회
9. 보건복지위원회
10. 환경노동위원회
11. 국토교통위원회
12. 예산결산특별위원회
② 제1항제1호부터 제11호까지의 상임위원회 소속 국회의원의 의원사무실은 국회세종의사당에 둔다. 다만, 본회의 또는 「국회법」 제39조에 따른 겸임위원회 활동 등을 위하여 필요한 경우 국회의사당 또는 국회세종의사당에 별도의 사무공간을 제공할 수 있다.

4) 「국회세종의사당 설치 및 운영 등에 관한 규칙」제4조(이전 대상 위원회 등)
③ 다음 각 호의 기관과 부서는 국회세종의사당에 둔다.
1. 제1항 각 호의 위원회 활동을 지원하는 부서 등 「국회법」 제21조에 따른 사무총장(이하 "국회사무총장"이라 한다)이 정하는 국회사무처 소속 부서
2. 「국회도서관법」 제6조에 따라 설치하는 국회도서관 분관(세종특별자치시에 설치하는 경우에 한정한다)
3. 국회예산정책처
4. 국회입법조사처

진단)을 설치하는 등 국회규칙 제정 이후 세종의사당 건립을 위한 후속절차 이행을 추진 중이다.[5)]

관련 규칙 제정이 완료됨에 따라 사업추진방식 등 사업계획 확정, 총사업비 협의, 부지 매입 등 국회세종의사당 건립사업이 본격적으로 진행될 것으로 보이는 바, 행정중심복합도시건설청은 행정중심복합도시건설 주무부처로서 동 사업이 국가를 대표하는 새로운 상징이자 정부청사와 함께 행정중심복합도시의 중심 축이 될 공공건축물을 건립하는 국책사업이라는 점을 고려하여 관련 기관간 협력체계를 공고히 하는 등 차질없는 사업 추진을 위해 노력할 필요가 있다.

5) 제6조(전담 부서의 설치) ① 국회세종의사당의 설치 및 운영에 관한 업무를 효율적으로 추진하기 위하여 국회사무처에 국회세종의사당 관련 업무를 전담하는 부서(이하 "국회세종의사당추진단"이라 한다)를 둔다.

2 과학문화센터 건립 사업의 실시설계비 감액 필요

가. 현 황

과학문화센터 건립[1] 사업은 행복도시 내 스마트시티 국가시범도시(5-1생활권)에 학생 · 학부모를 포함한 시민들이 과학문화를 체험 · 향유할 수 있는 공간을 제공하기 위한 스마트 과학문화시설인 '과학문화센터'를 건립하는 사업으로, 2024년 예산안에는 기본설계비 5억 8,900만원 및 실시설계비 6억 3,300만원, 시설부대비 6,000만원 등 전년대비 11억 8,200만원이 증액된 12억 8,200만원이 편성되었다.

[2024년도 과학문화센터 건립 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
과학문화센터 건립	-	100	1,282	1,182	1,182.0
기본설계비(420-01)	-	100	589	489	489.0
실시설계비(420-02)	-	-	633	633	순증
시설부대비(420-05)	-	-	60	60	순증

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

행정중심복합도시건설청의 과학문화센터 건립 사업은 일련의 절차가 지연되고 있어 설계공모 시행이 2024년도에 착수될 것으로 보이므로, 예산안 심의 과정에서 실시설계비를 실제 집행 가능한 수준으로 조정하는 것을 논의할 필요가 있다.

행정중심복합도시건설청이 제출한 자료에 따르면, 과학문화센터 건립 사업은 2023~2027년간 총사업비 492억 규모로 진행되는 사업으로, 행정중심복합도시건

강지혜 예산분석관(jihyekang@assembly.go.kr, 6788-4626)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 2034-406

설청은 2023년 동 사업의 설계공모를 완료하여 기본설계에 착수한 후 2024년까지 기본 및 실시설계를 완료한다는 계획으로 2024년도 예산안에 기본설계비 5억 8,900만원 및 실시설계비 6억 3,300만원 등 설계비 예상소요액의 50% 이상(기본설계비 100%, 실시설계비 50%) 에 달하는 소요금액과 시설부대비 6,000만원 등 총 12억 8,200만원을 편성하였다.

그러나 현재 동 사업은 설계공모를 위한 건축기획용역을 진행 중(2023.7.18.~2023.11.14., 용역기간 120일)인 상황으로 행정중심복합도시건설청은 동 용역을 통하여 사업 필요성 및 당위성 분석, 사업대상지 현황 분석, 관계법령 검토 및 설계공모 지침 · 평가기준 등을 도출한다는 계획이다.

따라서 행정중심복합도시건설청은 동 용역이 완료되는 11월 이후에야 용역 결과에 따른 기본계획안을 마련하여 2024년 상반기에 설계공모 및 기본설계 등 후속 절차에 착수할 수 있을 것으로 예상된다. 또한, 기본설계 결과에 따라 2024년 중 기획재정부와 총사업비 협의도 진행해야 한다.

[과학문화센터 건립 사업 집행 절차]

추진절차	절차내용
① 기본계획 수립	건립사업 기본계획 수립
⇩	
② 설계공모 실시	설계안 마련을 위한 설계공모 실시 및 당선작 선정
⇩	
③ 기본, 실시설계	기본 및 설계용역 추진
⇩	
④ 공사발주, 착공	건립공사 착공 및 공사 추진
⇩	
⑤ 준공 및 이관	준공에 따른 시설물 이관 및 운영

자료: 행정중심복합도시건설청

[과학문화센터 건립 사업 추진 계획 및 진행상황]

추진계획	현재 사업진행 상황 및 계획
공공건축 사전검토 완료(2023.4.)	공공건축 사전검토 완료(2023.4.)
공공건축 심의 완료(2023.6.)	공공건축 심의 완료(2023.6.)
-	건축기획용역 착수(2023.7.)
과학문화센터 설계공모(2023.6.)	과학문화센터 설계공모(2023.12.)
과학문화센터 설계공모 심사 예정(2023.10.)	과학문화센터 설계공모 심사 예정(2024.3.)
과학문화센터 기본설계 착수 예정(2023.11.)	과학문화센터 기본설계 착수 예정(2024.4.)
과학문화센터 기본설계 완료 예정(2024.6.)	과학문화센터 기본설계 완료 예정(2024.12.)
과학문화센터 실시설계 착수 예정(2024.6.)	과학문화센터 실시설계 착수 예정(2025.1.)

자료: 행정중심복합도시건설청

이러한 점을 감안하면 총사업비 협의 및 설계공모 · 기본설계에 소요되는 기간[2]을 감안할 때 2024년에 실시설계까지 완료한다는 행정중심복합도시건설청의 당초 계획은 실현 가능성이 높지 않은 것으로 보인다. 실제로 행정중심복합도시건설청의 경우 현재 사업 진행 상황 및 계획을 토대로 실시설계 착수를 2025년에 할 계획이라고 밝혔다.

또한 실제 동 사업(사업설명자료 기준 부지면적 9,802㎡, 연면적 12,000㎡, 총사업비 492억원)과 규모가 유사한 행복청의 평생교육원 건립(부지면적 10,000㎡, 연면적 13,645㎡, 총사업비 461억원) 사업의 경우 2020년 6월 설계공모 지침을 수립한 후 2년 3개월이 경과한 2022년 9월에야 실시설계가 완료되었다는 점을 감안할 필요가 있다.

한편 기획재정부의 「2024년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 총사업비 관리 대상 사업 등 투자사업의 경우 원칙적으로 타당성조사 및 기본설계비, 실시설계비, 보상비 및 공사비를 사업 추진 단계별로 각 단계가 종료된 후 다음 단계의 예산을 반영하도록 하고 있다.

따라서, 행정중심복합도시건설청의 과학문화센터 건립 사업은 일련의 절차가 지연되고 있어 설계공모 및 기본설계가 2024년, 실시설계는 2025년에 진행될 것으로 예상되므로 실시설계비 예산은 실제 집행 가능한 수준으로 조정할 필요가 있다.

2) 「설계공모, 기본설계 등의 시행 및 설계의 경제성 등 검토에 관한 지침」
[별표 1] 공종별 설계단계별(기본설계, 실시설계)의 공사비 대비 설계기간을 고려할 때 기본설계의 경우 4.5개월 소요 예상

3 청년인턴사업의 예산 편성 적정성 검토 필요

가. 현 황

청년인턴 사업은 행정효율성증진 및 능력개발[1] 사업에서 청년인턴 제도를 통한 청년들의 일경험 및 국정 참여 기회를 제공하고자 2024년도 신규 추진하는 내내역 사업으로, 2024년 예산안에는 청년인턴 채용 인건비 지급을 위한 일용임금(110-04) 4,400만원이 편성되었다.

[2024년도 청년인턴 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
행정효율성증진 및 능력개발	82	106	249	143	134.9
일용임금(110-04)	-	-	44	44	순증

자료: 행정중심복합도시건설청

동 사업은 19~34세 청년을 대상으로 총 3명을 약 6개월간 채용할 계획이며, 부서별 수요 조사 등을 거쳐 향후 채용 공고 일정 등을 수립할 계획이다.

[청년인턴 사업 2024 예산안 산출근거]

(단위: 백만원)

비목	산출근거	금액
인건비(일용임금 110-04)	2,444,444원*6월*3명	44

자료: 행정중심복합도시건설청

강지혜 예산분석관(jihyekang@assembly.go.kr, 6788-4626)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 1031-303

나. 분석의견

청년인턴 사업에 관하여 동 사업은 일용임금 비목(110-04)으로 법정부담금을 포함하여 편성하였으므로, 해당 비용은 고용부담금 비목으로 변경할 필요가 있다.

동 사업은 일용임금 비목 산출시 월 244만 4,444원을 기준으로 하였는데, 여기에는 고용부담금에 따른 지출이 포함되어 있다.

그런데 「2024년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 「공무원연금법」의 적용을 받지 않는 일용직(110-04목[2]) 등을 고용함에 따라 사용자인 기관이 부담해야하는 퇴직금 및 사회보험료 등 각종 법정부담금은 고용부담금(320-09목)으로 편성하여야 한다.

[고용부담금(320-09목) 내역]

비목	세목(내역)
고용부담금(320-09)	「공무원연금법」의 적용을 받지 않는 기타직(110-02목), 상용직(110-03목), 일용직(110-04목) 등을 고용함에 따라 사용자인 기관이 부담해야하는 퇴직금 및 사회보험료 등 각종 법정부담금

자료: 기획재정부

따라서 행정중심복합도시건설청은 「2024년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따라 청년인턴 3명에 대한 법정부담금을 고용부담금(320-09) 비목으로 변경할 필요가 있다.

2) 일용임금(110-04목): 수개월 또는 수일동안 일용으로 고용하는 임시직 보수

새만금개발청

Ⅰ 예산안 개요

1 현 황

가. 총수입 · 총지출

새만금개발청 소관 2024년도 세입예산안은 일반회계 및 1개 특별회계(지역균형발전특별회계)로 구성되며, 세출예산안은 일반회계로 구성된다.

새만금개발청 소관 2024년도 세입예산안은 81억 3,200만원으로 전년 예산 대비 1억 9,400만원(2.4%) 증가하였다. 회계별로는 일반회계 80억 6,800만원, 지역균형발전특별회계 6,400만원이다.

[2024년도 새만금개발청 소관 세입예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 본예산	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
일반회계	9,733	7,869	8,068	199	2.5
국가균형발전특별회계	187	69	64	△5	△7.2
합 계	9,920	7,938	8,132	194	2.4

주: 총계 기준
자료: 새만금개발청

새만금개발청 소관 2024년도 세출예산안은 일반회계 299억 200만원으로 전년 대비 1,184억 6,700만원(△79.8%) 감소하였다.

[2024년도 새만금개발청 소관 세출예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 본예산	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
일반회계	244,996	148,369	29,902	△118,467	△79.8
합 계	244,996	148,369	29,902	△118,467	△79.8

주: 총계 기준
자료: 새만금개발청

한편, 새만금개발청 소관 2024년도 예산안의 총수입·총지출은 세입·세출예산안 총계와 같다.

강지혜 예산분석관(jihyekang@assembly.go.kr, 6788-4626)

나. 인건비 및 기본경비

2024년도 새만금개발청 소관 인건비 예산안은 116억 6,800만원으로 전년 대비 2억 8,200만원(5.2%) 증가하였다. 2024년도 인건비 예산안이 증가한 것은 정원은 1명 감소하였으나 직급별 인건비 기준단가 변동 등이 반영되었기 때문이다.

[2024년도 새만금개발청 인건비 예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
인건비 합계	10,995	11,386	11,668	282	2.5

자료: 새만금개발청

[2024년도 새만금개발청 정원 변동 현황]

(단위: 명, %)

구 분	2023년도 정원(A)	2024년도 정원(B)	증감	
			B-A	(B-A)/A
새만금개발청	140	139	△1	0.7

자료: 새만금개발청

2024년도 새만금개발청 소관 기본경비 예산안은 39억 500만원으로 전년 대비 1억 4,000만원(△3.5%) 감소하였다. 총액인건비 대상 기본경비 예산안은 10억 3,500만원으로 전년 대비 1,100만원(1.1%) 증가하였고, 총액인건비 비대상 기본경비 예산안은 28억 7,000만원으로 전년 대비 1억 5,100만원(△5.0%) 감소하였다.

[2024년도 새만금개발청 소관 기본경비 예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분		2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
					B-A	(B-A)/A
기본경비 합계		3,815	4,045	3,905	△140	△3.5
	총액인건비 대상	971	1,024	1,035	11	1.1
	총액인건비 비대상	2,844	3,021	2,870	△151	△5.0

자료: 새만금개발청

2 예산안의 주요 특징

2024년도 새만금개발청 예산안의 주요 특징을 살펴보면, ① 사회간접자본(SOC) 등 기반시설 구축 사업 예산 비중이 감소함에 따라 예산이 전년 대비 20.2% 수준으로 축소되었고(2023년 1,484억원 → 2024년 299억원), ② 민간 투자유치 성과 증대, 투자진흥지구 · 이차전지 특화단지 지정 등 경제적 · 제도적 여건 변화를 감안하여 새만금 기본계획 변경을 위한 예산이 편성되었으며(2024년 15억원) ③ 산단 주요 투자 기업의 실제 수요를 고려한 용 · 폐수 공동관로 구축 지원을 위한 예산이 반영되었다(2024년 17억원).

2024년도 새만금개발청 소관 예산안에 대한 분석 결과 향후 국회 심의 및 집행에 있어서 다음과 같은 사항에 대한 고려가 필요할 것으로 보인다.

첫째, 새만금개발청은 2021년에 중장기 계획 수립 등이 포함된 새만금 기본계획 재정비 사업을 추진하였고 그 결과에 근거하여 2022~2023년 새만금 광역기반시설 설치계획 변경사업이 진행된 점 등을 고려하여, 기본계획 변경 범위, 기본계획 변경시 하위 계획 변경 필요성 및 2023년 수립한 광역기반시설 설치계획의 활용 가능성 등을 종합적으로 감안하여 세부 사업 계획을 보다 면밀히 수립할 필요가 있다.

둘째, 새만금 상수도시설 건설사업은 새만금 기본계획에 따라 광역기반시설 설치계획 수립 이후 상수도시설의 기본 및 실시설계를 거쳐 시행되는데 새만금개발청이 새만금 기본계획 변경을 추진하고 있는바, 변경된 기본계획에 따라 시설용량 등 사업계획 변경 가능성이 존재하므로 이러한 점에 유의하여 사업을 추진할 필요가 있다.

3 신규사업 및 주요 증액사업

새만금개발청의 2024년도 신규사업은 ① 새만금 기본계획 변경, ② 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 등 총 2개(32억원)가 편성되었으며, 주요 사업 중 사업 이관 및 통·폐합 외 순수 증액된 사업은 없다.

① 새만금 기본계획 변경 사업은 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」에 따른 기본계획에 민간 투자 활성화, 투자진흥지구 제도 신설 및 이차전지 특화단지 지정 등의 여건 변화를 반영하기 위한 것으로 2024년도 예산안은 15억원이 편성되었으며 ② 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 사업은 새만금 국가산단 내 이차전지 등 업종의 특수성을 고려한 인프라를 구축 지원하는 것으로 2024년도 예산안은 17억원이 편성되었다.

[새만금개발청 소관 2024년도 예산안 주요 신규사업]

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2023 본예산	2024 예산안(B)	증 감	
				B-A	(B-A)/A
일반회계 (2개)	새만금 기본계획 변경	-	1,500	1,500	순증
	새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원	-	1,700	1,700	순증

자료: 새만금개발청

II 주요 사업 분석

1 새만금 기본계획 변경 사업 계획의 면밀한 검토 필요

가. 현 황

새만금 기본계획 변경[1]사업은 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」제6조[2]에 따라 2021년 재정비한 새만금 기본계획을 변경하려는 사업으로, 2024년 신규 사업이다.

해당 사업은 산단의 투자수요 증가에 따른 산업용지 부족 등 여건 변화를 반영하고, 개발지침상 변경주기를 고려하여 기본계획 정비를 추진할 계획이며, 2024~2025년에 걸쳐 30억원 규모로 추진할 계획으로, 2024년도 예산안은 30억원의 50%인 15억원이 편성되었다.

[2024년도 새만금 기본계획 변경 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
새만금 기본계획 변경사업	-	-	1,500	1,500	순증

자료: 새만금개발청

나. 분석의견

새만금개발청은 2021년에 중장기 계획 수립 등이 포함된 새만금 기본계획 재정비 사업을 추진하였고 그 결과에 근거하여 2022~2023년 새만금 광역기반시설 설치계획 변

강지혜 예산분석관(jihyekang@assembly.go.kr, 6788-4626)

1) 코드: 일반회계 5557-412

2) 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」
제6조(기본계획의 수립 등) ① 제34조에 따른 새만금개발청의 장(이하 "새만금청장"이라 한다)은 새만금사업을 효과적으로 추진하기 위하여 기본계획을 수립하여야 하며, 사회적·경제적 여건변화등 필요에 따라 기본계획을 변경 할 수 있다.

경사업이 진행된 점 등을 고려하여, 기본계획 변경 범위, 기본계획 변경시 하위 계획 변경 필요성 및 2023년 수립한 광역기반시설 설치계획의 활용 가능성 등을 종합적으로 감안하여 세부 사업 계획을 보다 면밀히 수립할 필요가 있다.

새만금개발청은 2011년 3월 국무총리실 주도로 새만금종합개발계획이 수립된 이후 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」이 제정(2012.12)됨에 따라 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」제6조 및 제35조[3], 「새만금 사업지역 개발지침」 제4조[4]에 근거하여 새만금 기본계획을 수립 또는 변경하고 있다.

새만금 기본계획은 새만금개발청이 수행하는 모든 사업의 추진근거와 토대가 되는 종합개발계획(Master Plan, MP)으로, 2024년 예산안에 반영된 새만금 기본계획 변경 사업은 산단의 투자수요 증가에 따른 산업용지 부족 등 여건 변화를 반영하고, 개발지침상 변경주기(5년)를 고려하여 추진되는 사업이다. 새만금개발청은 해당 사업과 관련하여 이차전지 투자 급증, 투자진흥지구 지정 등 새만금의 변화된 개발여건을 반영한 기본계획 변경 사업이 필요하다고 밝히고 있다.

그러나 새만금개발청이 2021년에 전면적인 새만금 기본계획 재정비 사업을 추진하였다는 점을 고려할 때 투자수요 증가 등 최근 변화된 여건을 반영하되 기존 기본계획에 따라 이미 진행 중인 사업들과의 정합성도 매몰비용 최소화 등의 측면에서 면밀히 검토하는 등 2024년 기본계획 변경 사업을 내실있게 추진할 필요가 있다.

이와 관련하여 동 사업의 추진 연혁을 살펴보면, 새만금개발청은 2014년과 2017년에 기존 기본계획이 국내외 도시들의 투자유치 경쟁 등 변화된 여건을 반영하지 못한다는 판단에 따라 투자활성화를 위한 용지 세분화, 주거·상업기능 집적 유도 및 개발 사업의 효과성 제고 등을 도모하기 위해 새만금 기본계획을 변경하였다. 또한 2021년에 과거 10년간의 정책여건 변화를 반영하여 기본계획을 전면적으로 정비하는 사업을 추진하여 토지용도별 배치, 토지이용 등 용지조성계획 및 교통·인구 등 각종 지표를 재검토하는 기술용역사업을 추진하였다.

---

3) 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」
제35조(새만금청장의 업무) 새만금청장은 새만금사업과 관련한 정책의 통합·조정·집행에 관한 다음 각 호의 업무를 수행한다.
제1호, 제3~16호 생략
제2호 제6조에 따른 기본계획의 수립 및 변경에 관한 사항

4) 「새만금 사업지역 개발지침」
제4조(기본계획의 정비) 새만금청장은 5년마다 법 제6조에 따른 기본계획의 타당성과 실현가능성을 전반적으로 검토하여 대·내외적 여건변화로 인하여 내용의 일부 조정이 필요한 경우에는 기본계획을 변경할 수 있다.

[새만금 기본계획 수립 및 변경 연혁]

구 분	소요 금액	기간	주요 내용
2011.03	42억원	16개월	새만금 내부개발을 위한 기본구상 및 종합실천계획을 구체화한 마스터플랜인 새만금 종합개발계획(MP) 수립 - 8대 용지 : 농업·복합도시·산업·과학연구·신재생에너지·생태환경·도시·다기능 용지
2014.09	3억원	12개월	새만금개발청 개청 및 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」 제정('13.9) 등 변화된 여건을 반영하여 새만금 기본계획 수립 - 투자활성화 수요자 맞춤형 토지이용계획 및 용지체계 단순화(8→6대 용지) - 6대 용지 : 산업연구·국제협력·관광레저·농생명·환경생태·배후도시 용지
2017.12	-	-	농지관리기금을 투입한 관광레저용지 일부를 잼버리부지로 활용하는 근거를 마련하기 위해 새만금 기본계획 변경
2021.02	32억원	18개월	1단계 사업 종료('20년) 이후 새만금의 미래상과 개발방향을 재설정하기 위하여 새만금 기본계획 재정비(신재생에너지, 우선추진도로 등) - 그린뉴딜과 신산업의 중심지로 역할 재정립, '50년 완료를 목표로 단계적 로드맵 마련, 공공의 역할 강화 및 민간투자여건 개선
2024(안)	30억원 규모	2024년~2025년	차질없는 새만금 개발사업 추진을 위해 새만금사업법에 따라 여건변화를 반영한 새만금 기본계획 변경

자료: 새만금개발청

특히 2021년에 추진된 새만금 기본계획 재정비 사업은 소요금액의 규모에 있어 2011년의 최초 새만금종합개발계획 수립시의 규모와 유사한 대대적인 재정비 사업으로 추진되었으며, 기본계획이 변경된 이후 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」제7조[5]에 근거하여 광역기반시설 설치계획 변경 사업이 2022~2023년에

5)「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」
제7조(광역기반시설설치계획의 수립 등) ① 새만금청장은 기본계획에 따라 토지용도 상호간에 서로 연계하거나 새만금사업지역과 그 밖의 지역을 연계하는 도로·철도·항만·수도 또는 공항 등 대통령령으로 정하는 광역단위의 기반시설을 설치하는 계획(이하 "광역기반시설설치계획"이라 한다)을 수립하거나 변경할 수 있다.

걸쳐 추진되고 있는바, 2022년에 15억원의 예산으로 1차년도 과업을 수행하였고 2023년에 10억 3,400만원 규모의 예산이 편성되어 집행중에 있다.

[새만금 기본계획 및 광역기반시설 설치계획 집행 절차]

추진절차	시행주체	절차내용
① 기본구상 (새만금 기본계획)	새만금개발청	새만금 사업의 효과적 추진을 위한 기본계획 수립
⇩		
② 광역기반시설 설치계획	새만금개발청	광역 단위의 기반시설 설치계획 수립
⇩		
③ 사업 시행	사업시행자 (국가, 공공기관, 지자체, 민간 등)	설계 및 공사 시행

자료: 새만금개발청

이렇게 2021년 기본계획 전면 재정비에 따른 후속 조치가 진행되고 있는 상황에서 2024년에 기본계획을 또다시 전면적으로 변경할 경우, 총 25억 3,400만원이 투입된 광역기반시설 설치계획 등의 후속 조치 또한 새로운 계획에 따라 다시 수립해야 할 것으로 보이는바, 매몰 비용 발생 뿐 아니라 개발사업의 지연 가능성도 존재한다.

한편 기본계획 변경 등에 따라 새만금개발청의 2024년도 사업 규모가 대폭 축소되었는바, 새만금개발청 소관 일반회계 세출예산[6] 총 규모는 299억 200만원으로 2022회계연도 결산 기준 2,449억 9,600만원, 2023년 본예산 기준 1,483억 6,900만원에 비해 각각 2,150억 9,400만원, 1,184억 6,700만원 감액된 규모이다.

6) 새만금개발청의 세출예산의 경우 일반회계로 구성된다.

[2024년도 새만금개발청 일반회계 세출예산 현황]

(단위: 백만원)

구 분	2022 결산(A)	2023 예산(B)	2024 예산안(C)	증감	
				C-B	C-A
총 계	244,996	148,369	29,902	△118,467	△215,094

자료: 새만금개발청

새만금개발청은 이러한 점을 고려하여 매몰 비용 및 사업 지연을 최소화할 수 있도록 기본계획 변경 범위, 기본계획 변경시 하위 계획 변경 필요성 및 2023년 수립한 광역기반시설 설치계획의 활용 가능성 등을 종합적으로 고려하여 세부 사업계획을 보다 면밀히 수립할 필요가 있다.

특히, 기본계획 변경에 따른 용역 최종 결과가 나오기 전이라도 개별 사업의 지속 여부 및 계획 변경 내용 등을 확정하여 새만금 사업 전반의 추진 동력이 유지될 수 있도록 노력할 필요가 있다.

2 새만금 상수도시설 건설사업의 예산안 규모 적정성 검토 필요

가. 현 황

새만금 상수도시설 건설사업[1]은 새만금 지역의 내부개발 활성화 및 투자여건 개선을 위해 새만금 지역 내 생활·공업용수 공급을 위한 옥구배수지를 건설하는 것으로, 2024년도 예산안은 전년대비 149억 1,200만원이 감액된 20억원을 편성하였다.

[2024년도 새만금 상수도시설 건설 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 결산	2023 예산(A)	2024 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
새만금 상수도시설 건설	4,000	16,912	2,000	△14,912	△88.2

자료: 새만금개발청

새만금 상수도시설 건설사업은 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」 제19조[2]에 따라 사업비 전액을 국고로 부담하고 있으며, 총사업비는 옥구배수지 294억원, 계화배수지 110억원 등 총 404억원이다.

동 사업은 전라북도 군산시 옥구읍에 건설하는 옥구배수지 건설사업과 부안군 계화면에 건설하는 계화배수지를 건설하는 사업으로 구분되며, 옥구배수지는 2025년에 완공될 계획이고, 계화배수지는 2023년 7월에 완공되었다.

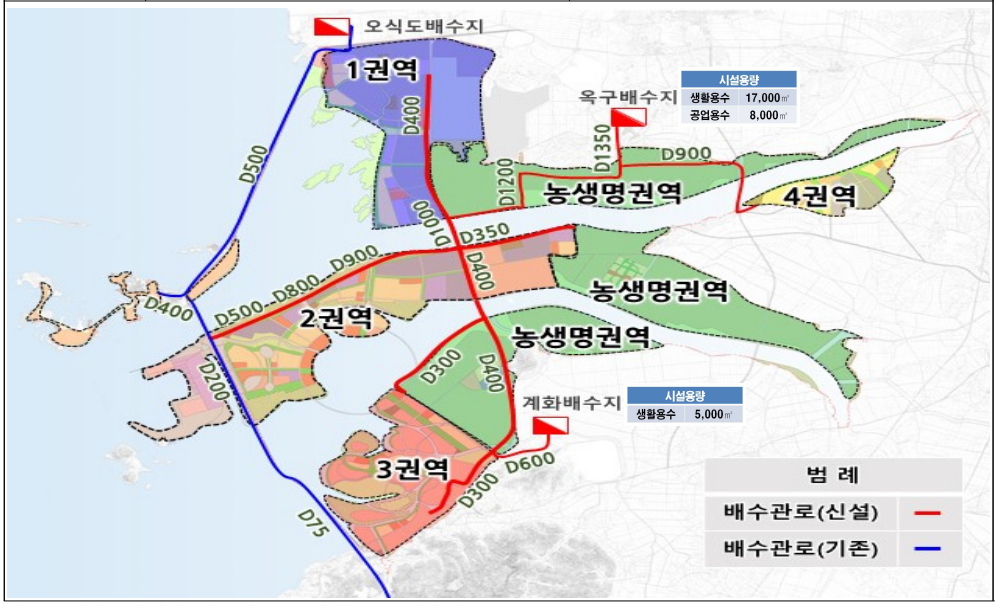
강지혜 예산분석관(jihyekang@assembly.go.kr, 6788-4626)

1) 코드: 일반회계 5557-323

2) 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」
제19조(기반시설의 설치 등)
② 국가 및 지방자치단체는 새만금사업지역의 원활한 기능 발휘를 위하여 필요한 도로, 공항, 철도, 항만, 상·하수도 등 대통령령으로 정하는 시설의 설치비용을 예산의 범위에서 우선적으로 지원한다.

[새만금 상수도시설 건설사업 개요]

구분	옥구배수지	계화배수지
위치	전북 군산시 옥구읍 어은리 대마산 일원	전북 부안군 계화면 의복리 산6-6 일원
취수원	용담댐(생활), 금강 부여취수장(공업)	부안군 부안정수장(생활)
총사업비	294억원	110억원
사업기간	2019년~2025년	2020년~2023년
사업규모	생활 17,000㎥, 공업 8,000㎥	생활 5,000㎥



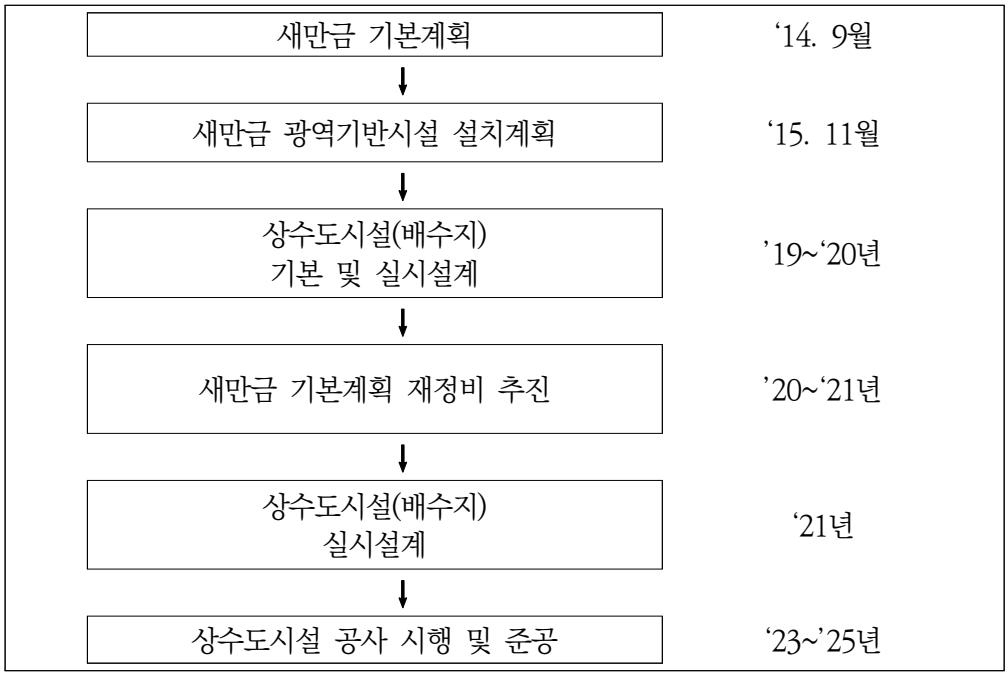
자료: 새만금개발청 제출자료를 바탕으로 재작성

나. 분석의견

새만금 상수도시설 건설사업은 새만금 기본계획에 따라 광역기반시설 설치계획 수립 이후 상수도시설의 기본 및 실시설계를 거쳐 시행되는데 새만금개발청이 새만금 기본계획 변경을 추진하고 있으므로, 변경된 기본계획에 따라 시설용량 등 사업계획 변경 가능성이 존재하므로 이러한 점에 유의하여 사업을 추진할 필요가 있다.

새만금 상수도시설 건설사업은 최상위 계획인 새만금 기본계획 수립 및 동 계획에 따른 광역기반시설 설치 계획으로 사업내용이 확정되는 절차를 거친다.

[새만금 상수도시설 건설 사업 집행 절차]



자료: 새만금개발청

새만금 상수도시설 건설사업은 당초 2020년 실시설계를 완료하고 2021년 착공하여 2022년~2023년 상반기 중으로 준공 예정이었으나, 기본계획 변경이 추진되며 과업이 중지되었다. 이후 2021년 새만금 기본계획 변경 및 배수지 위치 조정 협의가 완료됨에 따라 새만금개발청은 2021년 10월에 실시설계를 완료하였다. 같은 해 12월 공사 계약 및 착공을 추진하였으나, 옥구배수지 건설사업의 경우 토지 보상 지연 등으로 사업이 중단되었다가 2023년 4월 토지 수용이 재결되어 2023년 5월 공사가 재개된 상황이다.

[옥구배수지 건설사업의 실집행 현황]

(단위: 백만원, %)

년도	새만금청		전라북도		군산시		수자원공사			
	예산	교부액	예산	교부액	예산	교부액	예산현액 (A)	집행액 (B)	이월액	실집행률 (B/A)
2019	790	790	790	790	790	790	790	400	390	50.6
2020	919	644	644	644	644	644	1,034	123	911	11.9
2021	2,568	2,568	2,568	2,568	2,568	2,568	3,479	2,820	659	81.1
2022	2,570	-	-	-	-	-	659	659	-	100
2023.8	12,056	7,300	7,300	7,300	7,300	7,300	7,300	601	-	8.2

자료: 새만금개발청

[새만금 상수도시설 건설 사업 중 옥구배수지 사업 추진 경과]

옥구배수지 건설사업
- ('15.11월) 새만금 광역기반시설 설치계획 수립
- ('19.8월) 기본 및 실시설계용역 착수
* '19.12월 실시설계용역 중지
* '20. 4월 실시설계용역 재착수, 9월 중지
- ('19.12월) 금강남부2차 급수체계조정사업 타당성조사 완료(환경부)
- ('21.2월) 새만금 기본계획 변경
* 수요량 재산정 · 시설용량 조정(37천㎥→25천㎥)
- ('21.2~10월) 실시설계 완료
* 사업기간 +2년 조정(준공연도 '22년→'24년)
- ('21.11월) 총사업비 자체조정
* 총사업비 211억원→294억원
- ('21.12월) 공사계약 및 착공
- ('21.12월) 공사중지
* 사유: 토지보상 지연 등
- ('23. 4월) 토지수용위원회 토지수용 재결
- ('23. 5월) 공사 재개

자료: 새만금개발청 제출자료를 바탕으로 재작성

새만금개발청은 2024년 동 사업 예산안에 옥구배수지의 기초 공사 및 진출입로, 관로공사 등 본격적인 사업 추진을 위해 공사비 및 감리비 20억원을 편성하였다.

그러나 앞서 새만금 기본계획 변경 및 그에 따른 광역기반시설 설치계획 수립 변경, 환경부와의 협의 등을 고려하여 사업이 중단되었고, 실제 계획 변경에 따라 배수지의 수요량이나 시설용량 조정 등에 대한 실시설계 변경 등이 이루어진 점을 감안할 때, 새만금개발청이 2024년 새만금 기본계획 변경을 추진하고 있으므로, 사업 추진 과정에서 기본계획 변경이 동 사업에 미치는 영향이 존재하는지 여부를 지속적으로 점검할 필요가 있다. 또한, 새만금개발청은 기본계획 변경 과정에서 기존에 추진 중인 사업의 계획변경 여부 등을 우선적으로 검토하여 불필요한 사업 지연이나 매몰비용 발생 등이 최소화될 수 있도록 유의할 필요가 있다.[3)]

3) 새만금개발청은 현재는 기본계획 변경 수립 준비 단계로 신규 예산 투입 필요 여부를 판단하기 어려우나, 기본계획 변경과 무관하게 현재 새만금 기본계획('21)의 2050년 기준 옥구배수지 용량(생활 53천톤, 공업 34천톤)을 확보하기 위해서는 신규 예산 투입이 필요하다는 입장이나, 2023년 8월 기준 실집행률도 8.2%로 저조한 상황이므로 추가 예산 편성 필요성은 낮을 것으로 보인다.

예산안분석시리즈 III

2024년도 예산안 위원회별 분석

발간일	2023년 10월
발행인	국회예산정책처장 조의섭
편 집	예산분석실 예산분석총괄과
발행처	**국회예산정책처** 서울특별시 영등포구 의사당대로 1 (tel 02·2070·3114)
인쇄처	(주)케이에스센세이션 (tel 02·761·0031)

이 책은 국회예산정책처 홈페이지(www.nabo.go.kr)에서 보실 수 있습니다.

ISBN 979-11-6799-189-8 93350

ⓒ 국회예산정책처, 2023

새로운 희망을 만드는 국회

(07233)서울특별시 영등포구 의사당대로 1
Tel. 02-2070-3114 www.nabo.go.kr

발간등록번호	31-9700460-001506-10
ISBN	979-11-6799-189-8

국회예산정책처
NATIONAL ASSEMBLY BUDGET OFFICE