



2026. 7.

국회예산정책처 | 결산 분석

# 2025회계연도 결산 위원회별 분석

[국토교통위원회]



국회에산정책처  
NATIONAL ASSEMBLY BUDGET OFFICE

2025회계연도 결산  
위원회별 분석

## 결산분석시리즈 IV

### 2025회계연도 결산 위원회별 분석

**총괄** | 김경호 예산분석실장

**기획·조정** | 전용수 사업평가심의관  
서재만 예산분석총괄과장  
이상은 산업예산분석과장  
권순영 사회예산분석과장  
이종구 행정예산분석과장  
변재연 경제산업사업평가과장  
이상준 사회행정사업평가과장  
이은경 공공기관평가과장

**작성** | 임동훈 예산분석관  
김민혁 예산분석관

**지원** | 김병규 예산분석관보  
김정선 행정실무관  
홍지훈 자료분석연구원

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

문의 : 예산분석실 예산분석총괄과 | 02) 6788-3769 | eba@nabo.go.kr

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

• 이 보고서는 재생지를 사용하였습니다.

결산분석시리즈 IV

# 2025회계연도 결산 위원회별 분석

## 【 국토교통위원회 】

2026. 7.

---

이 보고서는 「국회법」 제22조의2 및 「국회예산정책처법」 제3조에 따라 국회의원의 의정 활동을 지원하기 위하여, 국회예산정책처 보고서발간심의위원회의 심의(2026. 7. 8.)를 거쳐 발간되었습니다.

---

# 발간사

2025년은 2024년 말 이후 이어진 정치적 불확실성 속에서 시작되어, 회계연도 중 새 정부가 출범하는 등 재정운용 여건의 변화가 있었고, 연초 발생한 영남지역 대형 산불과 미국의 관세정책 등 예기치 못한 재난과 통상환경의 변화에 대응한 재정의 역할도 요구된 한 해였습니다.

당초 2025년도 본예산은 총수입 651.6조원, 총지출 673.3조원으로 편성되었으나, 이러한 여건 변화에 대응하여 6월 대통령선거 전·후로 각각 추가경정예산을 편성함에 따라 총수입과 총지출은 각각 642.4조원, 703.3조원으로 조정되었습니다.

정부가 제출한 결산 결과 국세수입은 373.9조원으로 추경(372.1조원) 대비 1.8조원 증가하였으나 본예산(382.4조원) 대비로는 8.5조원 감소하였으며, 총수입은 추경 대비 5.0조원 감소한 637.4조원, 총지출은 추경 대비 19.1조원 감소한 684.1조원으로 집계되었습니다. 관리재정수지는 104.2조원 적자로 추경(111.6조원 적자) 대비 7.4조원 개선되었습니다.

이에 국회예산정책처는 국회 결산 심사를 지원하기 위하여 2025회계연도 정부의 재정운용을 분석한 「2025회계연도 결산 분석시리즈」를 발간하였습니다. 이번 시리즈는 총 8종, 22권으로, 「결산 재정총량 분석」, 「결산 분야별 자원 배분 분석」, 「결산 총괄 분석」, 「결산 위원회별 분석」, 「성인지 결산서 분석」, 「온실가스감축인지 결산서 분석」, 「결산 국가재무제표 분석」, 「2024회계연도 결산 국회 시정요구사항에 대한 정부 조치결과 분석」으로 구성되며, 특히 주요 재정현안에 대한 총괄 분석을 한층 강화하여 기존 3권에서 4권으로 확대 발간함으로써 의정활동을 보다 폭넓게 지원하고자 노력하였습니다.

아무쪼록 본 보고서가 2025회계연도 국회 결산 심사 과정에서 유용하게 활용되기를 바라며, 앞으로도 국회예산정책처는 전문적이고 객관적인 분석으로 국회의 예·결산 심의를 적극 지원해 나가겠습니다.

2026년 7월

국회예산정책처장 지 동 하



## 국토교통위원회

### [국토교통부]

#### I. 결산 개요 / 3

- 1. 현 황 ..... 3
- 2. 2025년도 예산안 및 기금운용계획안 관련 국회 논의사항 ..... 13
- 3. 2025회계연도 결산 주요 특징 ..... 14

#### II. 주요 사업 분석 / 16

##### 〈일반회계〉

- 1. 청년월세지원 사업 관련 보완 필요사항 검토 ..... 16
- 2. 비주택거주자 주거상향 실적 제고 필요 ..... 24
- 3. 하자심사분쟁조정 기한 내 처리를 위한 역량 확충 필요 ..... 31
- 4. 부동산중개대상물 허위 광고·표시에 대한 관리 강화 필요 ..... 37
- 5. 스마트시티조성 사업 관리강화 필요 ..... 43
- 6. 공동(空洞) 조사결과 발견된 공동에 대한 신속한 보수 필요 ..... 51
- 7. 건설기능인등급제 사업 관련 보완사항 검토 ..... 56
- 8. 건설기계임대료 체납문제의 실효적 해결 수단 마련 필요 ..... 64
- 9. 지적불부합 및 지적재조사 결과에 따른 재산권 침해 상태의 조속한 해소 필요 .. 71
- 10. 개발앵커리츠 출자 사업 보완 및 관리 강화 필요 ..... 80



# CONTENTS

- 11. 철도사후관리 및 지원 사업 실집행 부진 ..... 86
- 12. 예비타당성조사 장기화에 따른 철도기본계획수립 사업의 연례적 집행부진 문제 ... 93
- 13. 산악벽지용 친환경 전기열차 시범사업 사전검토 미흡 ..... 97
- 14. 국토교통 혁신펀드의 초·중기기업 투자비중 점진적 확대 등 필요 ..... 102
- 15. 국가교통통계의 적시성 제고 방안 마련 필요 ..... 111

## 〈교통시설특별회계〉

- 16. 교통시설특별회계 도로계정 적정 세입·세출예산 편성 필요 ..... 116
- 17. 고속도로조사 사업의 연례적 이·불용 과다 등 문제점 ..... 122
- 18. 위험도로개선 사업의 면밀한 집행관리 필요 ..... 127
- 19. 재정부담을 고려한 민자고속도로 징수통행료 적정 수준 검토 필요 ..... 131
- 20. 민자철도 운영지원 사업의 문제점 ..... 138
  - 20-1. 삼성역 구간 개통 지연에 따른 GTX-A 손실보전금 적정 예산 편성 필요 ..... 140
  - 20-2. 민자철도 관련 분쟁 및 손실보상금 등 지급 현황 분석 ..... 146
- 21. 남부내륙철도 사업의 집행부진 등 문제점 ..... 151
- 22. 청주국제공항 주기장확충 사업예산 재이월의 문제점 ..... 155
- 23. 흑산도 소형공항 건설 사업관리 미흡 ..... 158
- 24. 서산공항 건설사업 타당성재조사 대상 여부 검토 필요 ..... 163
- 25. 대중교통비 환급 지원 사업 적정 지방비 확보방안 마련 필요 ..... 167
- 26. 교통약자 이동편의 증진 사업의 문제점 ..... 173

## 〈지역균형발전특별회계〉

- 27. 유희 물납토지 매각 및 임대 활성화 필요 ..... 183
- 28. 해안권 및 내륙권 발전 사업 관련 문제점 ..... 188



# CONTENTS

## 〈주택도시기금〉

29. 통합공공임대 재무적건전성 및 중형면적 공급 확대 필요성 검토 .....	194
30. 지방 아파트 미분양 문제 해결을 위한 추가적인 대책 필요 .....	202
31. 주택도시기금 자체 용자와 이차보전 규모의 적정성 검토 .....	207
32. 주택정비사업 집행실적 제고방안 검토 필요 .....	214
33. 전세임대 입주실적 제고 및 보증금 미회수 방지 방안 마련 .....	221
34. 집주인임대주택 사업 주거지원계층 임대 실적 제고 필요 .....	229
35. 매입임대 사업 공급 확대 및 품질 관리 관련 논의사항 .....	235

## 〈자동차사고피해지원기금〉

36. 정부보장사업 손해보상금·미반환기불금 장기 미수납 채권의 신속한 해소 필요 ..	245
---	-----

## [행정중심복합도시건설청]

### I. 결산 개요 / 253

1. 현 황 .....	253
2. 2025년도 예산안 관련 국회 논의사항 .....	258
3. 2025회계연도 결산 주요 특징 .....	259

### II 주요 사업 분석 .....

	260
--	-----

## 〈행정중심복합도시건설특별회계〉

1. 세종공동캠퍼스 공익법인 개선 필요사항 검토 .....	260
2. 대통령세종집무실 건립사업의 조속한 추진 필요 .....	265

## [새만금개발청]

### I. 결산 개요 / 271

- 1. 현 황 ..... 271
- 2. 2025년도 예산안 관련 국회 논의사항 ..... 275
- 3. 2025회계연도 결산 주요 특징 ..... 276

### II. 주요 사업 분석 / 277

#### 〈일반회계〉

- 1. 토지대여료 수납률 제고 노력 필요 ..... 277
- 2. 버추얼 새만금 콘텐츠 등 개선 노력 필요 ..... 280
- 3. 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원사업 집행부진 ..... 285
- 4. 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축 사업 실집행 부진 ..... 291



국토교통부



# I 결산 개요

## 1 현 황

### 가. 세입·세출 결산

2025회계연도 국토교통부 소관 세입예산현액은 14조 8,059억 3,900만원이며, 15조 9,479억 6,900만원을 징수결정하여 이 중 90.6%인 14조 4,461억 1,900만원을 수납하고 1조 4,947억 5,200만원을 미수납하였으며 70억 9,800만원을 불납결손처리 하였다.

[2025회계연도 국토교통부 소관 세입 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산액		예산현액	징수 결정액(A)	수납액 (B)	미수납액	불납 결손액	수납률 (B/A)
	본예산	추경						
일반회계	200,971	200,971	200,971	263,632	232,701	30,931	-	88.3
교통시설 특별회계	13,785,641	13,815,622	13,815,622	13,825,474	13,636,617	188,857	-	98.6
에너지및자원사업 특별회계	779	779	779	78	78	-	-	100.0
혁신도시건설 특별회계	204,902	204,902	204,902	27,065	27,065	-	-	100.0
지역균형발전 특별회계	583,665	583,665	583,665	1,831,720	549,658	1,274,964	7,098	30.0
합계	14,775,958	14,805,939	14,805,939	15,947,939	14,446,119	1,494,752	7,098	90.6

자료: 국토교통부

2025회계연도 국토교통부 소관 세출예산현액은 41조 13억 4,300만원이며, 이 중 94.8%인 38조 8,846억 700만원을 지출하고 7,913억 4,300만원을 다음연도로 이월하였으며 1조 3,253억 9,300만원은 불용처리하였다.

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

[2025회계연도 국토교통부 소관 세출 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산액		예산 현액(A)	지출액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
	본예산	추경					
일반회계	23,421,254	24,222,170	24,271,002	23,488,012	29,423	753,567	96.8
교통시설특별회계	13,785,641	13,815,622	14,411,984	13,343,769	719,782	348,433	92.6
에너지 및 자원사업특별회계	13,667	13,667	13,667	11,838	-	1,829	86.6
혁신도시건설특별회계	203,573	203,573	204,423	22,216	124	182,083	10.9
지역균형발전특별회계	2,038,003	2,061,003	2,100,267	2,018,772	42,014	39,481	96.1
합계	39,462,138	40,316,035	41,001,343	38,884,607	791,343	1,325,393	94.8

자료: 국토교통부

## 나. 기금 결산

2025회계연도 국토교통부 소관 기금의 수정 수입계획액은 104조 2,566억 9,900만원이며, 102조 7,600억 8,000만원을 징수결정하여 이 중 98.8%인 101조 5,516억 4,700만원을 수납하고 1조 1,607억 6,800만원을 미수납하였으며 476억 6,600만원을 불납결손처리 하였다.

[2025회계연도 국토교통부 소관 기금 수입 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	수입계획액		계획 현액	징수 결정액(A)	수납액 (B)	미수납액	불납 결손액	수납률 (B/A)
	당초	수정						
자동차사고 피해지원기금	259,159	259,159	259,159	538,555	255,365	268,745	14,445	47.4
주택도시기금	103,391,465	103,997,540	103,997,540	102,221,525	101,296,282	892,023	33,221	99.1
합계	103,650,624	104,256,699	104,256,699	102,760,080	101,551,647	1,160,768	47,666	98.8

자료: 국토교통부

2025회계연도 국토교통부 소관 기금의 지출계획현액은 104조 2,572억 5,300만원이며, 이 중 97.4%인 101조 5,516억 4,700만원을 지출하고 6억원을 다음연도로 이월하였으며 20조 9,969억 3,300만원은 불용처리하였다.

[2025회계연도 국토교통부 소관 기금 지출 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	지출계획액		계획 현액(A)	지출액 (B)	다음 연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
	당초	수정					
자동차사고 피해지원기금	259,159	259,159	259,159	255,365	-	-	98.5
주택도시기금	103,391,465	103,997,540	103,998,094	101,296,282	600	20,996,933	97.4
합계	103,650,624	104,256,699	104,257,253	101,551,647	600	20,996,933	97.4

자료: 국토교통부

**다. 총수입·총지출 결산**

2025회계연도 국토교통부 소관 총수입은 추가경정예산 대비 8조 1,295억 9,300만원(△70.6%)이 적은 19조 5,113억 3,100만원으로, 전년도 결산에 비해서는 1조 5,372억 5,700만원(△7.3%)이 감소하였다.

[2025회계연도 국토교통부 소관 총수입 결산]

(단위: 백만원)

구분	2024 결산(A)	2025				전년 대비 (C-A)
		예산		결산 (C)	추경 대비 (C-B)	
		본예산	추경(B)			
예산	2,305,694	1,692,103	1,692,103	1,536,248	△155,855	△769,446
기금	18,742,894	25,948,821	25,948,821	17,975,083	△7,973,738	△767,811
합계	21,048,588	27,640,924	27,640,924	19,511,331	△8,129,593	△1,537,257

자료: 국토교통부

2025회계연도 국토교통부 총지출은 추가경정예산 대비 16조 571억 1,800만원 (△73.5%)이 적은 44조 4,376억 6,500만원으로, 전년도 결산에 비해서는 11조 1,353억 400만원(△20.0%)이 감소하였다.

[2025회계연도 국토교통부 소관 총지출 결산]

(단위: 백만원)

구분	2024 결산(A)	2025				전년 대비 (C-A)
		예산		결산 (C)	추경 대비 (C-B)	
		본예산	추경(B)			
예산	22,715,328	22,724,841	23,289,590	22,771,031	△518,559	55,703
기금	32,857,641	35,451,171	37,205,193	21,666,634	△15,538,559	△11,191,007
합계	55,572,969	58,176,012	60,494,783	44,437,665	△16,057,118	△11,135,304

자료: 국토교통부

### 라. 재무 결산

2025회계연도 말 현재 국토교통부의 자산은 731조 5,484억 7,100만원, 부채는 198조 8,871억 5,000만원으로 순자산은 532조 6,613억 2,200만원이다.

자산은 금융자산 284조 4,274억 6,200만원, 유·무형자산 443조 7,029억 2,900만원, 기타자산 3조 4,180억 8,000만원 등으로 구성되며, 전기 대비 7조 1,485억 9,800만원(1.0%) 증가하였다. 이는 투자증권과 정부출자금의 증가 등으로 금융자산이 전년 대비 6조 7,294억 6,700만원 증가하였다는 점 등에 기인한다.

부채는 차입부채 198조 6,131억 100만원, 총당부채 694억 7,400만원, 기타 부채 2,045억 7,400만원 등으로 구성되며, 전기 대비 3조 761억 4,400만원(1.6%) 증가하였다. 이는 국채의 감소 및 기타차입부채의 증가 등에 따라 차입부채가 3조 280억 4,000만원 증가하였다는 점 등에 기인한다.

[2025회계연도 국토교통부 재정상태표 요약]

(단위: 백만원, %)

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

자료: 국토교통부

국토교통부는 2025회계연도 재정운영결과 재정지출(비용)이 재정수입(수익)을 초과하여 순비용이 23조 1,259억 4,000만원 발생하였다. 비용은 프로그램 총원가 30조 9,584억 1,000만원, 관리운영비 4,677억 5,500만원, 비배분비용 1조 7,587억 2,200만원으로 구성되며, 수익은 프로그램수행과정에서 발생한 수익 7조 2,117억 2,300만원, 비배분수익 2조 2,625억 2,000만원, 비교환수익 등 5,847억 500만원으로 구성된다.

재정운영순원가(프로그램순원가+ 관리운영비+ 비배분비용- 비배분수익)는 전년 대비 2조 1,724억 1,600만원(10.1%) 증가한 23조 7,106억 4,500만원이며, 이는 임대주택지원 및 광역철도건설 프로그램수익의 증가 등으로 프로그램수익이 전년 대비 1조 15억 2,500만원 증가하였다는 점 등에 기인한다.

총 39개의 프로그램 중 프로그램순원가가 큰 프로그램은 주택시장안정및주거복지향상 프로그램(6조 1,040억 3,300만원), 철도안전및운영 프로그램(3조 7,614억 1,500만원) 등으로 나타났다.

그 밖에 관리운영비는 인건비 3,422억 700만원과 경비 1,255억 4,800만원으로 구성되어 있고, 비배분비용은 이자비용 759억 5,800만원, 기타국가운영비용 1조 1,890억 300만원 등으로 구성되어 있다.

[2025회계연도 국토교통부 재정운영표(프로그램별) 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 회계연도(A)	2024 회계연도(B)	전년도 대비 증감	
			A-B	(A-B)/B
I. 프로그램순원가(가-나)	23,746,688	23,467,363	279,325	1.2
가. 프로그램 총원가	30,958,410	29,677,561	1,280,849	4.3%
나. 프로그램 수익	7,211,723	6,210,198	1,001,525	16.1%
II. 관리운영비	467,755	425,911	41,844	9.8
III. 비배분비용	1,758,722	922,595	836,127	90.6
IV. 비배분수익	2,262,520	3,277,640	△1,015,120	△31.0
V. 재정운영순원가(I+II+III-IV)	23,710,645	21,538,229	2,172,416	10.1
VI. 비교환수익 등	584,705	435,273	149,432	34.3
VII. 재정운영결과(V-VI)	23,125,940	21,102,956	2,022,984	9.6

자료: 국토교통부

국토교통부는 2025회계연도 재정운영결과 비용이 수익을 초과하여 순비용이 23조 1,259억 4,000만원 발생하였다.

비용은 국고보조사업비, 출연사업비 등 이전비용 16조 6,529억 4,100만원, 이자비용, 감가상각비 등 국가운영비용 16조 5,437억 6,000만원 등으로 구성되며, 전기 대비 2조 1,336억 4,400만원(6.9%) 증가하였다. 이는 국고보조사업비 7,948억 1,200만원 증가, 이자비용 4,157억 7,200만원 증가, 기타국가운영비용 4,531억 8,100만원 증가하였다는 점 등에 기인한다.

수익은 부담금수익·기타이전수익 등 이전수익 5,965억 1,900만원, 이자수익·자산처분이익 등 국가운영수익 9조 4,742억 4,300만원 등으로 구성되며, 전기 대비 1,106억 6,000만원(1.1%) 증가하였다. 이는 이자수익 2,567억 9,500만원 증가, 배당수익 1,816억 100만원 증가, 기타국가운영수익 7,787억 3,700만원 증가 등에 기인한다.

[2025회계연도 국토교통부 재정운영표(성질별) 요약]

(단위: 백만원, %)

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

자료: 국토교통부

국토교통부의 2025회계연도 기초순자산은 528조 5,888억 6,800만원이고, 기말순자산은 532조 6,613억 2,200만원으로 기초 대비 4조 724억 5,400만원(0.8%) 증가하였는데, 이는 회계연도 중에 순자산 차감항목인 재정운영결과는 기초 대비 2조 229억 8,400만원 증가, 순자산 가산항목인 조정항목은 기초 대비 9,627억 6,900만원 증가하였으며, 재원의 조달 및 이전은 기초 대비 4,536억 2,300만원 증가하였기 때문이다.

한편, 2025회계연도 재원의 조달 및 이전은 국고수입 등 재원의 조달 42조 3,524억 6,900만원과 국고이전이출 등 재원의 이전 14조 9,100억 5,500만원으로 구성되며, 조정항목은 투자증권평가손익 2,142억 1,700만원, 자산재평가이익 △3,881억 7,000만원, 기타순자산의증감 △700억 6,800만원으로 구성된다.

[2025회계연도 국토교통부 순자산변동표 요약]

(단위: 백만원, %)

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

자료: 국토교통부

국토교통부 2025회계연도 운영활동현금흐름은 8조 4,748억 6,600만원, 투자활동현금흐름은 △9조 8,477억 6,400만원, 재무활동현금흐름은 1조 2,875억 7,500만원으로 현금의 증감은 △853억 2,200만원으로 구성된다.

운영활동으로 인한 현금유입은 이자수입, 기타유입, 국고수입 등으로 인하여 총 45조 3,338억 1,500만원, 운영활동으로 인한 현금유출은 보조금 지급, 출연금 지급, 국고이전지출 등으로 인하여 총 36조 8,589억 4,900만원으로 구성된다.

투자활동으로 인한 현금유입은 금융상품 및 투자증권처분, 대여금회수, 일반유형 자산 및 사회기반시설처분 등으로 인하여 총 62조 61억 6,100만원, 투자활동으로 인한 현금유출은 금융상품 및 투자증권취득, 대여금지급, 일반유형자산 및 사회기반 시설 취득 등으로 인하여 총 71조 8,539억 2,400만원으로 구성된다.

재무활동으로 인한 현금유입은 국공채발행, 차입금차입 등으로 인하여 총 31억 243억 800만원, 재무활동으로 인한 현금유출은 국공채상환, 차입금상환 등으로 인하여 총 29조 7,367억 3,300만원으로 구성된다.

[2025회계연도 국토교통부 현금흐름표 요약]

(단위: 백만원, %)

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

자료: 국토교통부

## 마. 재정 구조

2025회계연도 국토교통부의 회계·기금 간 재원이전 현황은 다음과 같다.

회계 간, 회계·기금 간 거래를 먼저 살펴보면, 일반회계에서 교통시설특별회계로 11조 7,322억원 전출되었고, 일반회계에서 주택도시기금으로 3조 7,070억원 전출되었다.

또한, 교통시설특별회계에서 지역균형발전특별회계로 2,995억원, 기후대응기금으로 3,000억원이 각각 전출되었다.

또한, 공공자금관리기금으로부터 교통시설특별회계로 4,979억원을 예수받고 교통시설특별회계에서 공공자금관리기금으로 예수금 이자 618억원을 상환하였다.

끝으로, 혁신도시건설특별회계에서 공공자금관리기금으로 예수금 원금 50억원과 예수금 이자 82억원을 상환하였다.

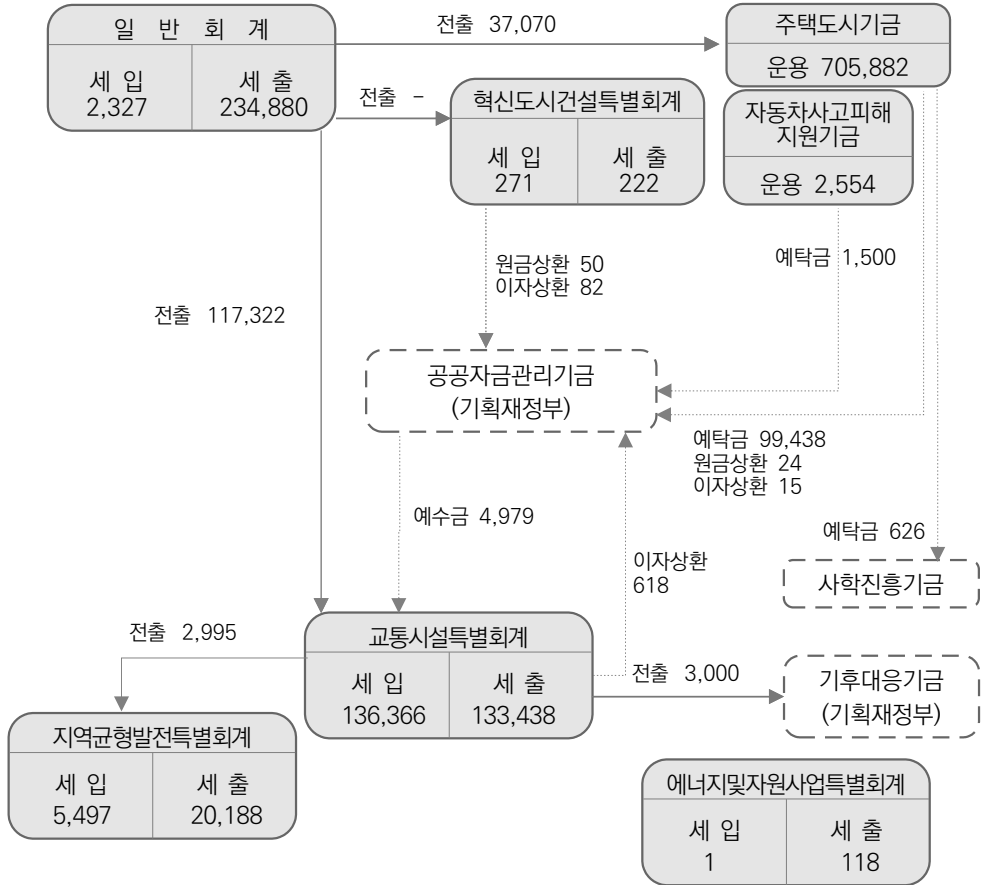
다음으로 기금 간 거래를 살펴보면, 자동차사고피해지원기금에서 공공자금관리기금으로 1,500억원이 예탁되었다.

또한, 주택도시기금에서 공공자금관리기금으로 9조 9,438억원이 예탁되었으며, 예수금 원금 24억원과 예수금 이자 15억원이 상환되었다.

또한 주택도시기금에서 사학진흥기금으로 626억원이 상환되었다.

[2025회계연도 국토교통부 소관 회계·기금 간 재원이전 현황]

(단위: 억원)



주: 총계 기준  
자료: 국토교통부

국토교통부의 2025년도 예산안 (및 기금운용계획안) 국회 심사 과정에서 논의된 주요 사항은 다음과 같다.

국회 심사 과정에서 **예산이 감액된 사업**으로 ① **용산공원조성 및 위해성 저감 사업**, ② **서울-양평 고속도로**, ③ **건설산업정보시스템** 등이 있다.

용산공원조성 및 위해성 저감사업은 어린이 정원 임시개방의 안전성 검토가 필요하여 229억원이 감액(435억원→187억원)되었고, 서울-양평 고속도로 사업은 기존에 출자된 예산 우선집행으로 62억원이 전액 감액(62억원→0억원)되었다. 건설산업정보시스템은 상시점검체계 미구축으로 16억원이 감액되었다<sup>1)</sup>.

국회심사 과정에서 **부대의견이 채택된 사업**으로 ① **수서-광주 복선전철**, ② **다가구 매입임대** 등이 있다. 수서-광주 복선전철 사업은 “수서-광주 복선전철 공사시 인근 주민의 불안이 발생하지 않도록 적극 조치할 것”, 다가구매입임대 사업은 “LH 공공임대주택 공사 비율을 줄이기 위해 다각적인 노력을 기울일 것” 등이 부대의견으로 채택되었다<sup>2)</sup>.

1) 국토교통위원회, 「2025년도 예산안 예비심사보고서」, 2024.11.  
국회, 「2025년도 예산안에 대한 수정안」, 2024.12.

2) 국토교통위원회, 「2025년도 예산안 예비심사보고서」, 2024.11.  
국회, 「2025년도 예산안에 대한 수정안」, 2024.12.

국토교통부는 ① 국토교통 안전분야 투자를 통한 **안전한 국토환경 조성**, ② 맞춤형 주거 지원 등으로 **주거안정 및 주거사다리 복원**, ③ 지역 성장동력 산업을 육성하여 **균형발전과 지방시대 실현**, ④ 특별교통수단도입·벽지노선지원 등을 통한 **교통약자와 소외지역의 기본적인 이동권 보장**, ⑤ 철도·도로 지하화 등을 통한 **도심공간 재창조**를 2025년 주요 정책방향으로 설정하고 예산을 집행하였다.

그러나 2025회계연도 국토교통부 소관 결산에 대한 분석 결과, 다음과 같은 특징이 있었다.

첫째, 스마트시티확산사업의 경우 스마트시티 조성사업 대상지로 선정된 다수의 지자체의 조성 실적이 저조함에도 이미 국비 지원이 종료된 곳이 있는데 이는 사업추진경과를 고려하여 국비를 교부하지 않았다는 문제가 있고, 간접보조사업자의 보조금 부정수급을 신속히 환수하고 모니터링 강화 등 개선방안을 마련하여 부정수급 유인을 차단할 것이 요구된다.

둘째, 이차보전 지원 사업의 경우 이차보전 방식에 편중하여 정책대출을 실행함에 따라 주택도시기금 직접 용자에서 13.6조원의 불용이 발생하였는데, 이차보전 방식에 편중된 사업 추진의 경우 국회 심의 결과에 비추어 국토교통부의 재량이 과도하게 작용한 측면이 있다는 점, 이차보전의 경우 당장의 지출규모는 작게 나타나지만 기실행된 대출 상환 이전까지는 지출규모가 경직적으로 확대될 수 있다는 점, 이차보전이 일반회계 전입금을 재원으로 하는데 국고채 금리 상승으로 이차보전 지출에 대응하는 이자 비용이 지속적으로 증가할 수 있다는 점을 고려할 필요가 있다.

셋째, 주택정비사업(용자)의 경우 2025년 집행실적 저조에 대해 2026년에 용자금리를 크게 인하하여 특판 금리를 제공하는 방식으로 대응하였는데, 서울시 용자사업 사례에 비추어볼 때 홍보 강화 및 지방자치단체 연계 강화로 사업실적을 제

고할 수 있었을 것으로 보이는데, 동 사업에 대한 인지 확대 및 실적 제고 방안을 마련하되 2026년 실시한 용자금리 인하 방식에 대해서는 그 적정성에 대해 논의할 필요가 있다.

넷째, 철도사후관리 및 지원 사업에 총사업비 내 사후환경영향평가비가 포함된 9개 철도건설사업에 대한 사후환경영향평가비를 별도 편성·교부함에 따라 국가철도공단이 집행하지 못하였으므로, 국토교통부는 공단이 미집행한 출연금은 국고로 반납하도록 하는 등 적절한 조치를 취할 필요가 있다.

다섯째, 국토교통부는 민자고속도로 공공성 강화 정책에 따라 민자도로 운영지원 사업을 통해 협약통행료와 징수통행료 간 차액을 재정으로 보전하고 있으나, 통행료 미인상분 보전으로 인한 재정지출 규모가 빠르게 증가하고 있으므로, 이용자 부담 및 재정부담 사이의 균형을 고려한 징수통행료 조정방안을 검토할 필요가 있다.

여섯째, 국토교통부는 교통약자 이동편의 증진 사업과 관련하여 지자체별 저상버스 도입률을 고려하여 연간 저상버스 도입 목표를 설정할 필요가 있으며, 일부 지자체가 법률에 따른 특별교통수단 의무도입 수량을 5년 이상의 기간 동안 준수하지 않은 것으로 파악되므로, 이와 관련한 관리·감독을 강화할 필요가 있다.

## II

## 주요 사업 분석

### 1

### 청년월세지원 사업 관련 보완 필요사항 검토

#### 가. 현황

청년월세 지원<sup>1)</sup> 사업은 청년층의 주거부담 경감을 위해 청년층이 실제 부담하는 임차료 중 일부를 지원하는 것으로, 제2회 추가경정예산을 반영한 2025회계연도 예산액은 1,349억 900만원, 예산현액은 1,395억 8,900만원이고, 이중 1,391억 3,500만원을 집행하고 3,600만원을 이월하였으며 4억 1,800만원을 불용하였다.

[2025회계연도 청년월세 지원 결산 현황]

사업명	2025							2026		
	본예산	추경 <sup>1)</sup>	전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	본예산	추경
청년월세 지원	77,737	134,909	-	4,680	139,589	139,135	36	418	129,953	129,953
자치단체 경상보조	77,737	134,909	-	4,600	139,509	139,099	-	410	129,953	129,953
정책연구비	-	-	-	80	80	36	36	8	-	-

주: 1) 제2회 추가경정예산 기준

자료: 국토교통부

동 사업은 당초 2022년부터 2025년까지 한시사업으로 시행될 계획이었으나 2026년부터는 계속사업으로 전환되어 추진되고 있다.

동 사업은 19세부터 34세 이하의 청년 중 부모와 다른 주택에서 거주하는 무주택 청년을 대상으로 하며, 청년 원가구<sup>2)</sup> 소득이 중위소득 기준 100% 이하이면서 청년가구의 소득이 중위소득 60% 이하여야 지원을 받을 수 있다.

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 1034-311

2) 부모를 포함한 가구를 의미한다.

상기 요건에 해당하더라도 주택을 소유한 경우, 전세방식으로 거주하거나 가족(2촌 이내) 소유의 주택을 임차한 경우, 공공임대주택에 거주 중인 경우, 지방자치단체에서 다른 청년월세지원을 받고 있는 경우 등은 지원대상에서 제외된다.

지원대상이 되는 경우 매월 최대 20만원씩 24개월간 지원을 받게 되며 월세가 20만원 미만인 경우 월세만큼의 지원을 받게 된다. 동 사업에 선정된 후 24개월 지원을 받기 이전에 나이가 만 34세를 초과하게 되는 경우에도 24개월까지 지원을 계속 받을 수 있다.

[청년월세 지원 사업 지원요건]

지원대상	<input type="checkbox"/> (나이) 19~34세 청년 ※ 선정 후 나이가 초과하더라도 계속 지급 <input type="checkbox"/> (소득) 청년가구의 경우 중위소득 60% 이하, 자산 1.22억원 이하 원가구*의 경우 중위소득 100% 이하, 자산 4.7억원 이하 * 부모를 포함한 가구 <input type="checkbox"/> (주거) 부모와 따로 거주. 무주택자
혜택	<input type="checkbox"/> 월 최대 20만원(월세 한도)씩 24개월 간 지원

자료: 국토교통부

동 사업은 지자체보조 방식의 사업으로 서울시에 대해서는 30%의 국비보조율이 그 외의 지역에 대해서는 50%의 국비보조율이 적용된다.

2022년부터 2025년까지 지역별 월세 지원 현황을 보면, 서울이 4.4만명으로 가장 많고 경기 3.4만명, 부산 2.2만명 순으로 나타난다. 총 22.3만명에게 월세지원이 이루어졌고 국비 2,923억원, 지방비 3,437억원으로 총 6,360억원이 투입되었다.

[2022~2025년 지역별 청년월세지원 현황]

(단위: 명, 백만원)

지역	지원인원	지원금		
		국비	지방비	합계
서울	44,236	38,549	89,948	128,497
경기	34,294	42,726	42,726	85,452

(단위: 명, 백만원)

지역	지원인원	지원금		
		국비	지방비	합계
부산	21,893	35,949	35,949	71,898
대구	16,242	25,022	25,022	50,044
경북	14,522	21,277	21,277	42,554
경남	13,652	16,652	16,652	33,304
대전	12,378	19,696	19,696	39,392
광주	9,863	16,137	16,137	32,274
인천	9,592	12,261	12,261	24,522
충남	9,044	12,625	12,625	25,250
전북	8,986	12,951	12,951	25,902
충북	7,584	10,625	10,625	21,250
강원	7,210	10,973	10,973	21,946
전남	5,819	6,799	6,799	13,598
울산	4,235	5,243	5,243	10,486
제주	2,651	3,515	3,515	7,030
세종	1,099	1,276	1,276	2,552
<b>합계</b>	<b>223,300</b>	<b>292,276</b>	<b>343,675</b>	<b>635,951</b>

자료: 국토교통부

## 나. 분석의견

청년월세 지원 사업과 관련하여 다음과 같은 사항에 대한 검토가 필요할 것으로 보인다.

**첫째, 당초 예산에 포함되지 않은 연구용역 추진을 위해 다른 세부사업의 자치단체이전 목을 연구용역비 목으로 전용한 것은 국가재정법이 새로운 사업의 추진 목적으로는 전용할 수 없도록 하고 있음을 감안할 때 부적절한 측면이 있다.**

국토교통부는 2025년 제2회 추가경정예산 편성 당시 예측했던 수요 보다 실제 수요가 높음에 따라 부족분 46억원을 전세보증금반환보증 보증료지원<sup>3)</sup> 사업에서 내역변경을 통하여 조달하였고, 같은 사업에서 향후 소요예산 추계정확성 제고를 위한 용역비용 8천만원을 전용하였다.

3) 코드: 일반회계 1034-322

추계정확성 제고를 위한 용역의 경우 2025년 본예산 및 추가경정예산에는 편성되지 않았던 것으로 2025년 11월 28일 ‘청년월세 수혜인원 및 예산규모 추계 모델 개발 연구’ 주제로 용역이 제한경쟁입찰로 공고되었으나 한국조세재정연구원이 단독 입찰하였다. 2025년 12월 20일 수의계약으로 발주되어 2025년 12월 23일 한국조세재정연구원으로부터 입찰서가 제출되었으며 2025년 12월 31일 계약이 체결되었다.

[연구용역 입찰 및 계약 추진경과]

- '25.11.28. 제한경쟁입찰로 발주
- '25.12.9. 제한경쟁입찰 개찰
- '25.12.20. 수의계약 입찰
- '25.12.23. 수의계약 개찰(입찰자: 한국조세재정연구원)
- '25.12.31. 계약체결(계약상대방: 한국조세재정연구원)

자료: 국토교통부

용역의 과제내용은 청년월세 지원 사업 수혜인원 및 예산규모를 추계하는 모델을 개발하는 것으로, 매년 지원요건 충족자 규모 및 소요 예산규모를 산정하고 지급 대상 청년가구·원가구 소득기준을 10%p 변동시키는 경우 소요액을 추계하는 등의 것이다.

국토교통부는 12월 31일 계약이 체결됨에 따라 용역비용 7,127만원 중 3,600만원을 선금으로 지급하고 나머지 3,600만원은 이월하여 올해 지급할 예정이며, 용역완수예정일은 2026년 6월 28일이다.

동 사업은 2022년에는 수요부족으로 인한 집행 저조, 2023년 이후에는 수요 과다로 인한 예산부족을 겪은 이력이 있어 추계정확성을 제고하기 위한 노력 필요성은 인정되나, 2025년 본예산 및 추가경정예산에 용역을 추진하기 위한 예산을 반영한 것은 아니고 이를 전세보증금반환보증 보증료지원의 지방자치경상보조 예산을 정책연구비 비목으로 변경하여 확보하였다.

국토교통부는 동 사업에 총 46억 8천만원을 다른 세부사업으로부터 확보하였는데, 세부적으로 청년월세 부족분 46억원을 내역변경을 통하여 조달하고 용역비용 8천만원은 전용하였다. 내역변경은 단위사업내에서 동일목을 세부사업 간에 변경하는 것으로 청년월세 부족분은 자치단체이전 목(330)을 다른 세부사업의 같은 목으로 변경한 것으로 내역변경에 해당하나, 용역비용은 연구용역비 목(260)으로 변경한 것이

기 때문에 전용에 해당한다.

그러나 「국가재정법」에 따라 당초 예산에 계상되지 아니한 사업을 추진하기 위한 목적으로 전용할 수 없기 때문에<sup>4)</sup> 예산에 편성되지 않은 신규 용역사업을 위해 예산을 전용한 것은 부적절한 측면이 있다.

이에 대해 국토교통부는 청년월세 지원 사업의 목적은 단순히 월세 지원금을 교부하는 것이 아니라 저소득 무주택 청년의 주거비 부담 완화 및 사업의 안정적 운영이며, 연구용역을 신규 추진한 것은 새로운 급여나 지원체계를 도입하기 위한 것이 아닌 청년월세 사업의 수요 예측, 제도 개선, 예산 추계 등의 목적으로 추진한 것이므로 기존 사업목적 범위 내에서 사업의 효율적 추진을 위한 집행방식 조정에 해당하여 사업의 기초적인 자료를 확보하기 위한 부대적 경비에 해당한다는 입장이다.

다만 사업의 안정적 운영을 위하여 정책연구용역을 실시하여 참고자료를 확보할 필요가 있었다면 예산 편성시 그 소요를 반영하는 것이 타당하였을 것으로 보인다.

**둘째, 청년월세 지원의 경우에도 주거급여 사례에서와 같이 부정수급이 발생하면 환수가 어려운 측면이 있으므로 부정수급에 대한 모니터링을 강화하여 부정수급의 발생을 조기에 방지하고 이미 일어난 부정수급에 대해서는 조속히 환수가 이루어지도록 관리할 필요가 있다.**

동 사업에 따른 지원자의 경우 다른 주거급여 중복수급, 타지자체 전출, 부모와 합가 등의 사정 변경이 있는 경우 청년 월세 지원 제외 대상이 되며 부정수급 기간에 지급된 월세지원금에 대한 환수가 필요하다.

---

4) 「국가재정법」

제46조(예산의 전용) ① 각 중앙관서의 장은 예산의 목적범위 안에서 재원의 효율적 활용을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 기획예산처장관의 승인을 얻어 각 세항 또는 목의 금액을 전용할 수 있다. 이 경우 사업 간의 유사성이 있는지, 재해대책 재원 등으로 사용할 시급한 필요가 있는지, 기관 운영을 위한 필수적 경비의 충당을 위한 것인지 여부 등을 종합적으로 고려하여야 한다.

② 각 중앙관서의 장은 제1항에도 불구하고 회계연도마다 기획예산처장관이 위임하는 범위 안에서 각 세항 또는 목의 금액을 자체적으로 전용할 수 있다. <개정 2008. 2. 29., 2020. 6. 9., 2025. 10. 1.>

③ 제1항 및 제2항에도 불구하고 각 중앙관서의 장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 전용할 수 없다.

1. 당초 예산에 계상되지 아니한 사업을 추진하는 경우
2. 국회가 의결한 취지와 다르게 사업 예산을 집행하는 경우

국토교통부는 동 사업을 한시사업으로 추진하던 2022년부터 2025년까지 총 2억 925만원 규모의 부정수급 사례를 확인하여 환수를 결정하였고 2025년 12월말 기준 35.5%인 7,430만원을 환수한 것으로 확인된다.

[청년월세 지원사업 부정수급 적발 및 환수 현황]

(단위: 원, %)

구 분	환수결정금액	환수액	환수율
2022년	35,984,350	8,892,360	24.7
2023년	88,308,500	26,831,970	30.4
2024년	45,819,860	19,360,610	42.3
2025년	39,136,590	19,217,270	49.1
합 계	209,249,300	74,302,210	35.5

주: 2025년 12월말 기준

자료: 국토교통부

2025년말 기준으로 최초 사업시행연도인 2022년의 환수율이 24.7%로 낮고 그 이후로는 2025년까지 49.1%로 매년 상승하고 있으나 여전히 50%에 미달하는 상태로 나타난다.

이와 같이 한번 부정수급이 발생하면 환수가 어렵기 때문에 사전적으로 이에 부정수급의 발생을 예방하는 등 관리를 강화할 필요가 있다. 특히 동 사업은 2026년부터 계속사업으로 전환되었고 매년 다수의 신청인에게 상당한 규모의 예산이 지원되기 때문에 부정수급 미환수액이 지속적으로 누적될 수 있으므로, 부정수급 모니터링과 적발, 환수 체계 구축에 만전을 기할 필요가 있다.

동 사업과 유사하게 소득요건 및 주거형태 등을 고려하여 주거비용을 지원하는 주거급여<sup>5)</sup> 사업의 경우 2020년부터 2025년까지 연간 환수결정금액이 30억원에서 80억원 수준으로 나타나고 2023년부터 2025년까지 매년 환수결정금액 대비 미환수금액이 40%를 초과한 것으로 확인된다.

5) 코드: 일반회계 1034-302

[최근 5년간 주거급여 부정수급 실태 및 환수 현황]

(단위: 건, 백만원)

구 분		환수결정건수	환수결정금액	미환수건수	미환수금액
2020년	전체	9,272	3,059	934	759
	과오수급	9,203	2,929	922	701
	의도적	69	130	12	58
2021년	전체	20,850	7,334	2,101	1,660
	과오수급	20,788	7,196	2,089	1,595
	의도적	62	138	12	65
2022년	전체	19,633	6,510	2,355	1,743
	과오수급	19,561	6,337	2,342	1,645
	의도적	72	174	13	98
2023년	전체	18,736	8,189	2,349	3,866
	과오수급	18,658	7,978	2,335	3,745
	의도적	78	212	14	120
2024년	전체	16,976	7,664	2,360	3,420
	과오수급	16,910	7,441	2,335	3,242
	의도적	66	223	25	179
2025년	전체	14,064	6,889	2,268	3,837
	과오수급	13,950	6,556	2,242	3,551
	의도적	114	333	26	286

자료: 국토교통부

주거급여 사업에 따른 부정수급 유형에는 자신의 소득이나, 재산, 거주지 등에 변동이 생겼음에도 신고를 하지 않거나 늦게 신고하는 과오수급과 사실혼·위장이 혼 등의 방법으로 급여를 수령하는 의도적 부정수급이 있으며, 국토교통부는 정기 및 수시 확인조사와 복지 부정수급 신고시스템 등을 활용한 주변인 신고, 소득·재산 공적자료 확인 등의 방법으로 주거급여 부정수급 실태를 확인하고 있다.

한편, 동 사업에서 발생한 부정수급건에 대해서는 과오수급 또는 의도적 부정수급인지 여부가 구분되어 있지 않고, 부정수급의 원인이 다른 주거급여와의 부정수급인지 타지자체로의 전출인지 등으로 분류되어 있지 않다는 문제가 있다.

동 사업의 경우에도 소득요건, 거주요건 등을 기준으로 지원금 지급 여부를 결정하므로 주거급여 사업과 유사하게 부정수급이 발생할 여지가 있으며 일단 부정수급이 발생하면 회수가 어려운 측면이 있다. 따라서 부정수급 여부를 조기에 모니터링할 수 있는 체계를 구축하는 한편, 부정수급 여부에 대한 조사를 강화하고 적발 시 조속히 환수하는 등 부정수급에 대한 단속 및 처벌 가능성을 높임으로써 부정수급 유인을 조기에 차단할 필요가 있다.

## 가. 현황

주거급여지원<sup>1)</sup> 사업은 주거가 불안정한 저소득층 보호를 위해 임차료를 보조하고, 주거취약계층의 공공 및 민간임대주택으로 이주할 수 있도록 지원하는 등의 사업으로, 2025회계연도의 경우 제2회 추가경정예산은 3조 368억 2,300만원이고 예산현액은 3조 529억 1,400만원이며, 이 중 3조 513억 2,300만원을 집행하고 12억 2,100만원을 불용하였다.

내역사업인 주거취약계층 주거상향지원 사업은 지방자치단체 및 주거복지센터 등의 주거복지 역량을 활용하여 쪽방·고시원 등 주택이외의거처 및 침수 우려 반 지하 등 3개월 이상 거주자, 아동이 있는 최저주거기준 미달가구 등에 해당되는 대상을 공공·민간임대주택에 이주할 수 있도록 지원하는 것으로, 2025회계연도의 경우 제2회 추가경정예산 및 예산현액은 100억원이며, 이 중 97억 4,500만원을 집행하고 2억 5,500만원을 불용하였다.

[2025회계연도 주거급여지원 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025							2026		
	본예산	추경 <sup>1)</sup>	전년도 이월액	이-전용 등	예산 현액	집행액	다음 연도 이월액	불용액	본예산	추경
주거급여지원	3036823	3036823	524	155672 <sup>2)</sup>	3052914	3051323	370	1,221	3,230,896	3,230,896
주거취약계층 주거상향 지원	10,000	10,000	-	-	10,000	9,745	-	255	10,000	10,000

주: 1) 제2회 추가경정예산 기준

2) 예비비 155억 6,700만원 집행

자료: 국토교통부

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 1034-302

주거취약계층 주거상향 지원 사업은 「주거취약계층 주거지원 업무처리지침」 제 3조에 따라 쪽방, 고시원, 컨테이너, 침수 우려가 있는 반지하주택 등의 주거환경에서 3개월 이상 거주하는 사람, 가정폭력 피해자, 출산예정 미혼모 등 긴급한 주거지원이 필요한 사람 등으로서 소득요건<sup>2)</sup>과 자산요건<sup>3)</sup>을 충족하고, 거주지 관할 시장·군수·구청장 또는 사업시행자가 지원이 필요하다고 인정한 사람 등을 지원한다.

동 내역사업 예산 100억원 중 50억원은 지자체보조 방식으로 지방자치단체에 지급되며 국비 보조율은 50%이다. 나머지 50억원은 한국토지주택공사(LH)에 지원되며 국비 보조율은 100%이다. 해당 예산은 각 지자체 및 LH의 이주지원센터 운영비 지원 등 주거취약계층을 발굴하고 이주 및 정착의 과정을 지원함에 소요되는 비용을 보전하는 것으로 비주택거주자에게 현금성으로 지원되는 것은 아니다.

다만 동 사업의 다른 내역사업인 이사비지원사업을 통하여 가구당 최대 40만원 정도를 지원하고, 주택구입·전세자금(용자) 사업<sup>4)</sup> 내 이주지원 버팀목 대출을 통해 비주택거주자가 공공임대주택 또는 민간임대주택으로 이주할 때의 보증금을 무이자로 용자하고 있다.<sup>5)</sup>

동 내역사업의 추진절차를 살펴보면, 국토교통부에서 LH 및 지방자치단체를 대상으로 사업수요 조사 시, LH 및 지방자치단체는 사업계획안을 제출한다. 제출된 사업계획안을 토대로 국토교통부가 사업 예산을 지원하고, LH 및 지방자치단체가 주거취약계층에게 공공·민간 임대주택 입주상담 및 신청, 입주와 정착까지 밀착하여 지원한다. 이후 국토교통부가 사업계획안을 토대로 예산을 지원하고 지방자치단체가 지역주거복지 역량을 활용하여 주거취약계층에게 공공임대주택 입주상담 및 신청, 입주와 정착까지 밀착하여 지원한다.

2) 입주대상자는 「주택공급에관한규칙」 제2조제4호의 무주택세대구성원으로서 다음 각호의 기준을 만족하는 자로 한다.

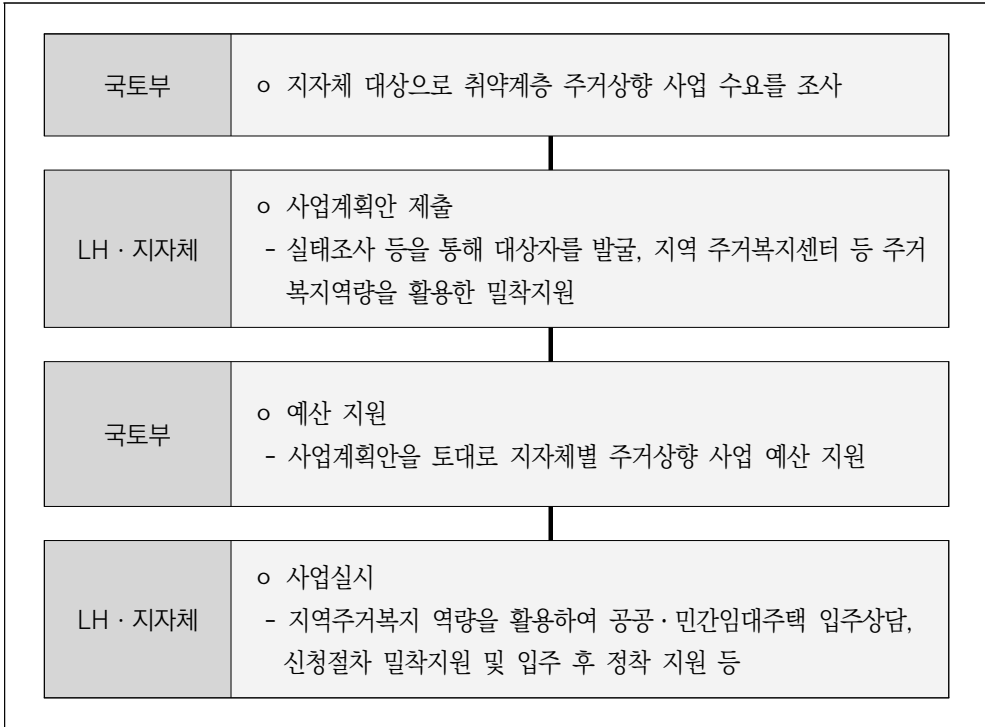
1. 가구원 수가 3인 이상인 경우: 해당 세대의 월평균소득이 전년도 도시근로자 가구원(태아를 포함한다) 수별 가구당 월평균 소득(이하 "전년도 도시근로자 가구당 월평균소득"이라 한다)의 50퍼센트 이하
2. 가구원 수가 2인인 경우: 전년도 도시근로자 가구원수별 가구당 월평균소득의 60퍼센트 이하
3. 가구원 수가 1인 경우: 전년도 도시근로자 가구원수별 가구당 월평균소득의 70퍼센트 이하

3) 「공공주택특별법 시행규칙」 제13조제2항에 따라 국토교통부장관이 정하는 영구임대주택의 입주대상 자산기준이하로, 2025년 기준 총자산가액 2억 3,700만원 이하(자동차 3,803만원 이하)이다.

4) 주택도시기금 1231-401

5) 공공임대주택의 경우 50만원, 민간임대주택의 경우 1억원 한도로 용자가 가능하며, 1억원 중 5천만원은 무이자로 초과분은 1%대 저리로 대출이 이루어진다.

[주거취약계층 주거상향 지원 사업 추진 절차]



자료: 국토교통부

나. 분석의견

국토교통부의 주거실태조사에 따른 비주택거주자 대비 주거취약계층 주거상향 지원이 이루어진 실적이 저조한 측면이 있고, 지원실적이 수도권에 집중된 측면이 있으며, 설문조사 결과 공공주택으로의 이주의사가 있는 반면 정책에 대한 인지도가 낮은 것으로 나타나는바, 주거상향실적이 확대되도록 사업을 보완할 필요가 있다.

최근 3년간 지역별 주거취약계층의 공공·민간임대 이주 현황을 살펴보면, 2023년부터 2025년까지 매년 공공임대주택으로는 1만호에서 1.2만호 정도의 이주가 이루어지고 있고, 민간임대주택으로는 500호 미만의 이주가 이루어지고 있다. 이중 수도권 비중은 공공임대주택의 경우 80.9%~82%, 민간임대주택의 경우 93%~97% 정도로 나타난다.

[주거취약계층 주거상황 실적]

(단위: 호)

지역별	2023		2024		2025	
	공공	민간	공공	민간	공공	민간
서울	4,604	365	5,208	192	5,359	59
부산	378	5	586	1	533	-
대구	182	5	255	-	206	-
인천	778	13	1,008	1	958	2
광주	114	-	174	-	150	-
대전	158	1	147	2	158	3
울산	61	1	54	-	116	-
세종	4	1	7	-	9	-
경기	2,996	88	3,678	18	3,741	8
강원	128	3	108	-	167	-
충북	185	1	171	-	153	-
충남	176	1	190	-	209	1
전북	75	2	104	-	117	-
전남	54	2	43	1	56	-
경북	71	2	76	-	109	-
경남	239	3	252	1	239	1
제주	21	1	26	-	37	-
합계	10,224	494	12,087	216	12,317	74

자료: 국토교통부

국토교통부의 2017년과 2022년 「주택이외의 거처 주거실태조사」에 따를 때, 시설이 비교적 양호한 오피스텔, 기숙사 및 특수사회시설을 제외한 주택이외의거처는 2017년 36만 9,501가구, 2022년 44만 3,126가구로 나타난다. 해당 가구 수는 2015년과 2020년에 각각 실시된 인구주택총조사 결과를 바탕으로 산정된 값이다.

통계에서는 거처유형별로는 가구수 대비 비중으로 제시되는데, 해당 비중을 가구 수에 적용하여 산출한 대략적인 가구수를 살펴보면, 고시원이나 고시텔에 거주하는 인원은 2017년 15.1만가구, 2022년 15.5만가구, 판잣집이나 비닐하우스에 거주하는 인원은 2017년 6,651가구, 2022년 9,962가구로 확인된다.

[주거실태조사 연도별 유형별 주택이외의거처 거주가구 수]

(단위: %, 가구)

구분		2017		2022	
		비중	가구 수	비중	가구 수
전체		100.0	369,501	100.0	443,126
거처유형	숙박업소 객실	8.2	30,299	13.1	58,050
	판잣집·비닐하우스	1.8	6,651	2.3	10,192
	고시원·고시텔	41	151,495	35.7	158,196
	일하는 곳의 일부공간(유주택자)	-	-	14.7	65,140
	일하는 곳의 일부공간(무주택자)	-	-	23.5	104,135
	기타	49	181,055	10.6	46,971

주: 1. 전체 가구 수는 2015년과 2020년의 인구주택총조사 자료에 기반함

2. 거처유형별 가구 수는 통계에서 제시된 전체 가구 수와 거처유형별 비중을 곱하여 산정

자료: 국토교통부 「주택이외의 거처 주거실태조사」를 바탕으로 재작성

2022년 조사결과에 따른 비주택거주자의 지역별 주거유형별 통계를 살펴보면, 전체 44.3만 가구 중 23만 가구가 수도권에 위치하고 있으며, 52% 정도의 비중을 차지하고 있다.

[2022년 지역별 비주택거주자 주거유형별 통계]

(단위: 가구)

구분	전체	숙박업소 객실	판잣집· 비닐하우스	고시원· 고시텔 등	기타 <sup>1)</sup>
계	443,126	58,050	10,192	158,196	216,246
서울	92,890	3,065	1,486	81,929	6,409
인천·경기	137,570	18,159	5,503	55,441	58,605
광역시, 세종시, 특례시	55,863	13,016	614	10,055	32,177
그 외 지역	156,803	23,991	2,666	10,976	119,171

주: 1) 기타에는 일하는 곳의 일부공간 등이 포함

1. 전체 가구 수는 2015년과 2020년의 인구주택총조사 자료에 기반함

2. 거처유형별 가구 수는 통계에서 제시된 가구 수와 거처유형별 비중을 곱하여 산정

자료: 국토교통부 「2022년 주택이외의 거처 주거실태조사」를 바탕으로 재작성

반면, 주거취약계층 주거상향 지원은 공공임대 이주 실적 기준으로 수도권에 80% 이상이 집중되어 있는바, 비수도권의 주거상향 정책대상자 발굴 및 이주 지원이 확대되도록 사업 관리를 강화할 필요가 있을 것으로 보인다.

또한, 공공주택 입주 의사가 있는지 여부에 대해서 2017년의 경우 수도권에서는 55.8%, 비수도권에서는 44.3%가 있다는 의사를 표하였고, 2022년에는 서울의 경우 59.2%, 인천·경기는 53.7%, 광역시, 세종시, 수도권 외 특례시는 40.8%, 그 외 지역은 29.9%가 입주 의사가 있음을 밝혔다.

[지역별 비주택거주 가구 중 공공주택입주 의사가 있는 가구 비중]

(단위: %)

2017		2022			
수도권	비수도권	서울	인천·경기	광역시, 세종시, 수도권 외 특례시	그 외 지역
55.8	44.3	59.2	53.7	40.8	29.9

자료: 국토교통부 「주택이외의 거처 주거실태조사」

입주 의사가 없는 경우라도 자격기준이 안되거나 임차보증금 마련이 어렵다는 점을 이유로 제시한 경우가 전체의 50%를 초과하는 것으로 확인된다. 아울러 주거복지프로그램을 이용하지 못한 이유로 프로그램의 존재를 모르거나 신청방법을 몰라서, 자격이 안될 것 같다고 생각해서 등이 전체의 60% 정도로 나타난다.

[연도별 지역별 공공임대주택 입주 의사가 없는 이유별 구성비]

(단위: %)

연도	구분	자격기준이 안되어서	위치가 좋지 않을 것 같아서	임차보증금 마련이 어려워서	월 임차료와 관리비가 부담되어서	현재 거주 지역에 살고 싶어서	기타
2017	수도권	37.4	12.2	10.1	8.3	23.6	8.4
	비수도권	36.8	9.2	7.8	7.6	37.0	1.6
2022	서울	25.3	19.5	20.6	6.3	26.0	2.3
	인천·경기	42.1	7.8	19.4	6.0	21.3	3.4
	광역시, 세종시 등	40.9	4.4	17.8	5.4	30.4	1.0
	그 외 지역	54.5	4.8	5.4	4.1	30.5	0.7

자료: 국토교통부 「주택이외의 거처 주거실태조사」를 바탕으로 재작성

동 내역사업을 통하여 이주를 지원하고 공공주택 및 민간주택의 거주에 요구되는 보증금에 대한 지원도 마련되어 있다는 점을 감안할 때, 정책대상을 보다 적극적으로 발굴하고 제도에 대한 홍보를 강화할 필요가 있음을 보여준다.

전체 비주택거주자에 비추어 내역사업을 통한 지원실적이 부족한 측면이 있고, 지원실적이 수도권에 집중된 반면 통계적으로 수도권 외 지역에도 상당 수의 비주택거주자가 위치하고 있으며, 공공주택 이주 의사가 있음에도 해당 제도의 존재 자체 또는 신청방법 등에 대한 인지가 부족한 경우가 있다는 점 등을 종합적으로 고려하여 정책대상자 발굴을 확대하고 지방에서의 실적을 제고하는 등 주거취약계층의 주거상황이 확대될 수 있도록 사업을 보완할 필요가 있다.

### 가. 현 황

하자심사분쟁조정위원회 업무위탁<sup>1)</sup> 사업은 공동주택의 하자여부를 판정하고 입주자·사업주체·설계자·감리자간 발생하는 하자분쟁을 신속하고 공정하게 해결하려는 것으로, 국토교통부는 동 사업의 2025회계연도 계획현액 27억 3,300만원 중 26억 6,400만원을 집행하고 6,900만원을 불용하였다.

[2025회계연도 하자심사분쟁조정위원회 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025								2026	
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	본예산	추경
	본예산	추경								
하자심사 분쟁조정 위원회 업무위탁	2,733	2,733	-	±13	2,733	2,664	-	69	2,738	2,738
민간사업 위탁비	2,581	2,581	-	-13	2,568	2,530	-	38	2,581	2,581

자료: 국토교통부

「공동주택관리법」 제39조에 근거하여 하자 여부 판정을 하는 하자심사 업무와 하자보수 등에 관한 분쟁, 하자의 책임범위 등에 대한 분쟁을 조정하는 분쟁조정 및 재정 기능의 수행을 위하여 국토교통부에 하자심사·분쟁조정위원회(이하 “위원회”)를 두고 있다.

위원회는 분쟁조정절차를 완료하는 경우 조정안을 결정하여 당사자에게 제시하는데 당사자 또는 그 대리인이 수락하거나 기한까지 답변이 없는 때에는 당사자 및 그 대리인에게 조정서 정본을 송달하며, 이는 재판상 화해와 동일한 효력이 있다.

또한 위원회는 재정신청된 사건에 대해 재정절차를 완료한 경우 재정문서의 정

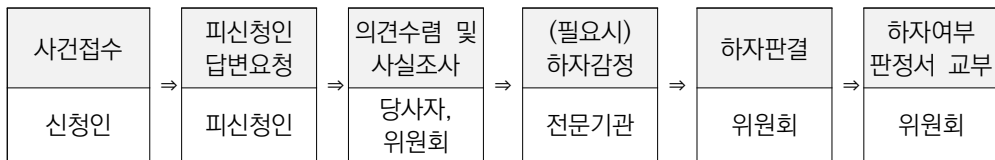
임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 1034-307

본을 송달하며 당사자가 송달된 날부터 60일 내에 재정의 대상인 공동주택의 하자 담보책임을 원인으로 하는 소송을 제기하지 않거나 소송을 취하한 경우 재판상 화해와 동일한 효력이 있다.

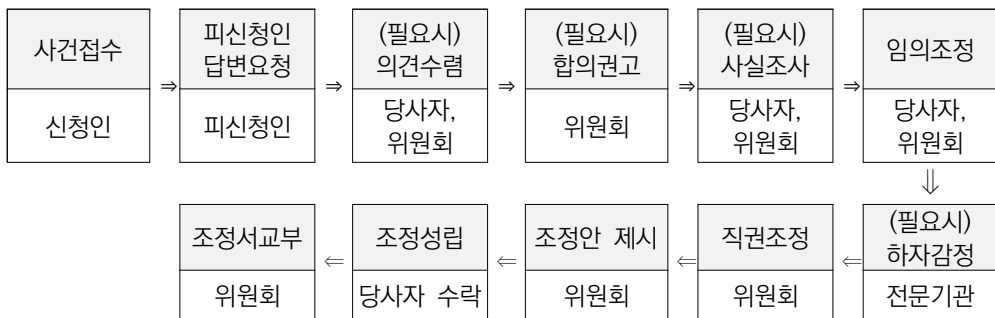
「공동주택관리법 시행령」 제63조에 따라 국토안전관리원에 위원회의 운영을 지원·보조하는 등 그 사무를 처리하기 위한 사무국을 두며, 동 사업에 편성된 민간 위탁사업비 25억 6,800만원은 국토안전관리원에 지급된다.

[하자심사 절차]



자료: 국토교통부

[분쟁조정 절차]



자료: 국토교통부

나. 분석의견

하자심사 및 분쟁조정 사건 수의 증가 및 담당 인력의 부족 등으로 사건처리가 장기화되어 공동주택 입주민의 권리 구제에 어려움이 있는바, 국토교통부는 인력 확보 등을 통하여 하자심사 및 분쟁조정이 법정기한 내 완수되도록 관리하여 입주민의 주거환경의 개선을 지원할 필요가 있다.

「공동주택관리법」 제45조에 따른 때 위원회는 하자심사 및 분쟁조정 신청을 받은 때에 지체 없이 하자심사 및 분쟁조정을 위한 절차를 개시하여야 한다. 위원회는 신청을 받은 날부터 하자심사 및 분쟁조정은 60일(공용부분의 경우 90일) 내, 분쟁재정의 경우 150일(공용부분의 경우 180일) 내에 심사를 완료하여야 한다. 다만, 해당 기간 내에 조정 등을 완료할 수 없는 경우 30일 이내의 범위에서 기간을 연장할 수 있다.2)

동 사업의 성과지표는 ‘공동주택하자심사 및 분쟁조정 건수’로 매년 4,300건의 하자심사 및 분쟁조정 처리를 목표로 하고 있고, 102~110% 정도의 달성도를 보여 사업성과가 우수한 것으로 보인다.

[연도별 성과지표 및 최근 4년간 달성도]

(단위: 건, %)

성과지표	구분	2022	2023	2024	2025
공동주택하자심사 및 분쟁조정 건수	목표	4,300	4,300	4,300	4,300
	실적	4,370	4,559	4,663	4,761
	달성도	102	106	108	110

자료: 국토교통부

그러나 최근 3년간 하자심사 및 분쟁조정 실적을 처리기간별로 나누어보면 기준연도에 종결된 사건 기준으로 2021년의 경우 2,800건 이상의 사건이, 2022년의 경우 3,700건 이상의 사건이 90일을 초과하여 처리되었고, 이후 점차 감소하여 2025년에는 3,300여 건의 사건이 90일을 초과하여 처리되었으나 여전히 법정기한 내 처리되지 못하는 사건 비중이 높은 것으로 확인된다.

2) 「공동주택관리법」

제45조(조정등의 처리기간 등) ① 하자분쟁조정위원회는 조정등의 신청을 받은 때에는 지체 없이 조정등의 절차를 개시하여야 한다. 이 경우 하자분쟁조정위원회는 그 신청을 받은 날부터 다음 각 호의 구분에 따른 기간(제2항에 따른 흠결보정기간 및 제48조에 따른 하자감정기간은 제외한다) 이내에 그 절차를 완료하여야 한다.

1. 하자심사 및 분쟁조정: 60일(공용부분의 경우 90일)

2. 분쟁재정: 150일(공용부분의 경우 180일)

② 하자분쟁조정위원회는 신청사건의 내용에 흠이 있는 경우에는 상당한 기간을 정하여 그 흠을 바로 잡도록 명할 수 있다. 이 경우 신청인이 흠을 바로잡지 아니하면 하자분쟁조정위원회의 결정으로 조정등의 신청을 각하(却下)한다.

③ 제1항에 따른 기간 이내에 조정등을 완료할 수 없는 경우에는 해당 사건을 담당하는 분과위원회 또는 소위원회의 의결로 그 기간을 한 차례만 연장할 수 있으나, 그 기간은 30일 이내로 한다. 이 경우 그 사유와 기한을 명시하여 각 당사자 또는 대리인에게 서면으로 통지하여야 한다.

[연도별 하자심사·분쟁조정 처리기간별 건수]

(단위: 건)

구 분	2021	2022	2023	2024	2025
90일 이내	1,771	566	791	892	1,425
90일 초과 120일 이내	304	183	133	394	755
120일 초과 150일 이내	326	110	302	261	628
150일 초과 180일 이내	311	78	132	859	776
180일 초과 1년 이내	1,571	1,694	1,084	1,470	968
1년 초과	361	1,647	2,026	528	172
합계	4,644	4,278	4,468	4,404	4,724

주: 해당연도에 종결된 “사건 기준”으로 “하자심사”, “분쟁조정” 사건만을 포함하여 집계함  
자료: 국토교통부

특히 위원회의 하자 여부 판정 결과에 대해서는 이의신청을 접수하는 것이 가능하고 이의신청에 대해서는 재심의를 거치는데, 재심의 처리기간도 최초 하자심사와 동일하기 때문에<sup>3)</sup> 최종적인 결론이 도출되기까지 상당한 시간이 소요될 소지가 있다.

이러한 점을 감안할 때 전체적인 하자심사 및 분쟁조정 양적 실적 뿐 아니라 법정 처리기간 내 처리실적도 중요한 성과로 보아 관리할 필요가 있을 것으로 보인다.

아울러 최근 5년간 하자심사 및 분쟁조정 관련 사건접수를 살펴보면, 2022년에 전년 대비 하자심사 및 분쟁조정 접수건수가 크게 감소하였으나 그 이후로는 매년 지속적으로 증가하여 2025년에는 하자심사 접수가 4,346건, 분쟁조정 접수가 391건으로 확인된다.

3) 「공동주택관리법」

제43조(하자심사 등) ④ 제2항의 하자 여부 판정 결과에 대하여 이의가 있는 자는 하자 여부 판정서를 송달받은 날부터 30일 이내에 제48조제1항에 따른 안전진단전문기관 또는 대통령령으로 정하는 관계 전문가가 작성한 의견서를 첨부하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 이의신청을 할 수 있다. <개정 2017. 4. 18.>

⑤ 하자분쟁조정위원회는 제4항의 이의신청이 있는 경우에는 제2항의 하자 여부 판정을 의결한 분과 위원회가 아닌 다른 분과위원회에서 해당 사건에 대하여 재심의를 하도록 하여야 한다. 이 경우 처리기간은 제45조제1항 및 제3항을 준용한다.

[최근 5년간 하자심사 및 분쟁조정 사건접수 건수]

(단위: 건수)

구 분	2021	2022	2023	2024	2025
하자심사 접수건수	7,090	2,699	2,914	3,472	4,346
분쟁조정 접수건수	455	243	236	267	391

자료: 국토교통부

그 중에서 아파트의 하자심사 접수건수는 2023년 1,872건에서 2025년 3,382건으로 지속적으로 증가하는 반면 심사건수 및 하자결정건수의 증가폭은 그에 미치지 못하고 있어 향후에도 신청 접수 후 판정까지의 기간이 단축되기 어려울 것으로 보인다.

[연도별 아파트 및 다세대주택 하자심사 및 분쟁조정 실적]

(단위: 건)

구 분		2023		2024		2025	
		아파트	다세대 주택	아파트	다세대 주택	아파트	다세대 주택
하자 심사	접수건수	1,872	1,215	2,565	303	3,382	71
	심사건수	780	662	837	224	1,380	30
	하자결정건수	551	479	601	172	741	28
분쟁 조정	접수건수	201	56	189	51	222	39
	조정건수	60	20	57	22	57	23
	조정성립건수	25	15	28	21	31	23

주: 하자결정 및 조정성립건수는 해당연도에 종결된 사건 기준

자료: 국토교통부

아울러 하자결정건수에 대한 이의신청 및 소송건수를 살펴보면, 2021년 141건 이후 2025년 69건까지 연도별로 등락이 있다. 이의신청이 있는 경우 기존 하자 여부 의결을 한 분과위원회가 아닌 다른 분과위원회에서 재심의를 하게 되기 때문에 재심의를 맡은 분과위원회에 조사·분석 담당 인력을 별도로 배치해야 하는 상황이 되며 그로 인해 최초 하자심사 접수사건을 심사할 여력이 감소하게 된다.

소송건수의 경우 2021년 2건의 소송이 제기되어 모두 패소하였고 2022년부터 2025년까지 제기된 3건의 소송에 대해 소송이 진행 중에 있어 이를 위한 행정력도 요구되는 상황이다.

[연도별 하자결정 및 이의신청, 소송건수]

(단위: 건)

구 분		2021	2022	2023	2024	2025
하자결정건수		2,785	1,591	2,084	1,774	2,079
이의신청건수		141	59	125	77	69
소송 건수	전체	2	2	0	1	1
	승소	0	1	0	0	0
	패소	2	0	0	0	0
	소송중	0	1	0	1	1

주: 소송건수의 경우 해당연도에 최초로 법원에 접수된 사건 기준으로 집계하여, 동일 사건의 1~3심은 모두 1건으로 집계

자료: 국토교통부

국토교통부는 처리기간 미준수의 주요 원인이 조사·분석 담당 인력 부족이라는 입장이다.

위원회의 연도별 인력을 살펴보면, 전체 인력은 34~40명 수준으로 나타나고, 이 중 기타는 민원담당 및 법률검토 등 사건조사에 종사하지 않는 인원을 의미한다. 기타를 제외한 사건조사 인원은 2025년에 25명으로 2024년 대비 1명 감소하였다.

[연도별 위원회 인력 현황]

(단위: 명)

구 분	2021	2022	2023	2024	2025
연구원	3	10	9	12	12
연구보조원	3	1	0	0	0
보조원	4	4	1	1	2
현장조사원	11	10	11	13	11
기 타	13	14	13	13	15
합 계	34	39	34	39	40

주: 연구원, 연구보조원, 보조원은 계약직으로 구분하고, 그 외 현장조사원 및 기타 구분은 정규직

자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 연례적으로 하자심사 및 분쟁조정 접수건수가 확대되고 있다는 점, 처리기간 미준수의 주요 원인이 조사·분석 담당 인력의 부족으로 판단 된다는 점 등을 종합적으로 고려하여 인력을 확충하고 처리기간을 단축함으로써 하자심사 및 분쟁조정 사건이 법정기한 내 처리될 수 있도록 역량을 확보함으로써 입주민의 주거환경이 신속하게 개선되도록 지원할 필요가 있다.

### 가. 현황

부동산거래조사<sup>1)</sup> 사업은 상업용부동산 임대가격, 수익률 등의 정보를 제공하고 공동주택실거래가격지수생산, 부동산거래질서교란행위 신고센터 운영 등 부동산시장의 건전한 질서를 확립하고 선량한 소비자를 보호하기 위한 것으로, 2025년 예산액과 예산현액은 368억 1천만원이고 이중 364억 6,100만원을 집행하고 3억 4,900만원을 불용하였다.

내역사업인 부동산중개대상물 표시광고 모니터링은 인터넷을 이용한 중개대상물의 부당한 표시·광고 모니터링을 통해 소비자피해를 예방하는 것으로, 2025년 예산액 및 예산현액은 20억 6,700만원이고 이중 20억 2,600만원을 집행하고, 4,100만원을 불용하였다.

[2025회계연도 부동산거래조사 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025							2026		
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	예산액	추경
	당초	수정								
부동산거래 조사	36,810	36,810	-	-	36,810	36,461	-	349	38,185	38,185
부동산중개 대상물 표시광고 모니터링	2,067	2,067	-	-	2,067	2,026	-	41	2,642	2,642

자료: 국토교통부

부동산중개대상물 표시광고 모니터링 사업은 한국인터넷광고재단 및 한국부동산원에 위탁하여 실시한다. 한국인터넷광고재단은 상시 신고접수를 받아 실시하는 기본모니터링과 법 위반이 의심되는 경우 국토교통부 및 한국인터넷광고재단이 조

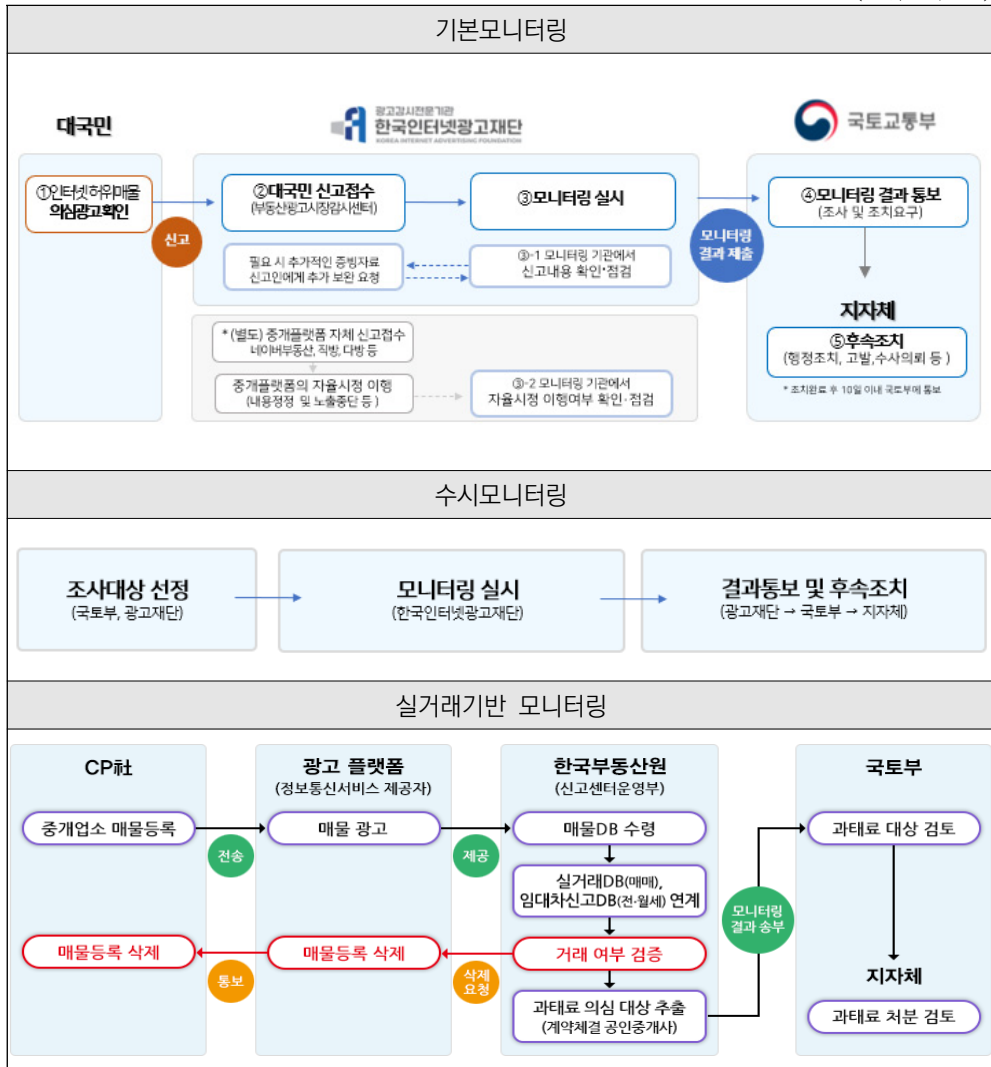
임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 5731-302

사대상을 선정하여 실시하는 수시모니터링을 수행한다. 한국부동산원은 실거래 자료를 바탕으로 허위매물을 확인하여 광고플랫폼에 매물등록 삭제를 요구하고 국토교통부에 과태료 의심대상을 추출하여 송부하는 실거래기반모니터링을 담당한다.

[2025회계연도 부동산거래조사 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)



자료: 국토교통부

## 나. 분석의견

부동산중개대상물 허위 표시·광고는 소비자를 전세사기피해자로 전락하게 하는 등의 피해를 유발할 수 있고, 매년 상당한 규모의 허위 표시·광고가 발생하여 상당한 행정력을 소모하고 있으므로, 허위 표시·광고에 대한 제재강화, 시스템 고도화 등을 통해 허위 광고의 유인을 축소하고 행정력을 경감할 방안을 지속적으로 모색할 필요가 있다.

국토교통부는 부동산중개대상물 표시광고 모니터링 사업을 통하여 공인중개사가 「공인중개사법」 제18조의2에 따른 의무<sup>2)</sup>를 이행하는지 여부를 점검하고, 의무 위반시 과태료 부과 등 제재조치를 취하고 있다.

중개대상물을 허위로 게시하는 경우에는 존재하지 않는 중개대상물을 광고하거나 소유주의 매도희망가격 대비 낮은 가격에 광고하여 소비자(매수인 또는 임차인)를 모집한 후 중개대상물이 이미 매각되었다는 거짓정보를 바탕으로 심리적인 압력을 가하거나 다른 상품을 권하여 시세 대비 높은 가격에 매수하도록 하는 등의 방식으로 소비자에게 피해를 입힐 수 있다.

또한 중개대상물의 소유관계, 근저당권 설정 현황, 보증보험 가입 가능 여부 등을 제대로 명시하지 않거나 주변 지역의 상황 및 전반적인 시세 등을 은폐하여 이를 인지하지 못한 임차인이 전세사기피해자로 전락하는 결과를 초래할 수도 있다.

### 2) 「공인중개사법」

제18조의2(중개대상물의 표시·광고) ① 개업공인중개사가 의뢰받은 중개대상물에 대하여 표시·광고(「표시·광고의 공정화에 관한 법률」 제2조에 따른 표시·광고를 말한다. 이하 같다)를 하려면 중개사무소, 개업공인중개사에 관한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항을 명시하여야 하며, 중개보조원에 관한 사항은 명시해서는 아니 된다.

② 개업공인중개사가 인터넷을 이용하여 중개대상물에 대한 표시·광고를 하는 때에는 제1항에서 정하는 사항 외에 중개대상물의 종류별로 대통령령으로 정하는 소재지, 면적, 가격 등의 사항을 명시하여야 한다.

③ 개업공인중개사가 아닌 자는 중개대상물에 대한 표시·광고를 하여서는 아니 된다.

④ 개업공인중개사는 중개대상물에 대하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 부당한 표시·광고를 하여서는 아니 된다.

1. 중개대상물이 존재하지 않아서 실제로 거래를 할 수 없는 중개대상물에 대한 표시·광고
2. 중개대상물의 가격 등 내용을 사실과 다르게 거짓으로 표시·광고하거나 사실을 과장되게 하는 표시·광고
3. 그 밖에 표시·광고의 내용이 부동산거래질서를 해치거나 중개의뢰인에게 피해를 줄 우려가 있는 것으로서 대통령령으로 정하는 내용의 표시·광고
- ⑤ 제4항에 따른 부당한 표시·광고의 세부적인 유형 및 기준 등에 관한 사항은 국토교통부장관이 정하여 고시한다.

최근 5년간 신고접수를 받아 위반사항유무를 확인하고 조치를 취하는 기본모니터링 실적을 살펴보면, 신고건수는 2021년 9,002건에서 2023년 21,686건으로 가장 많았고 이후 2025년 1만 7천건 정도로 확인된다. 거래유형별로는 전월세 유형의 신고건수가 가장 많다. 2026년 3월말 기준 2024년 매매유형의 조치요구건수 중 150건 정도가, 전월세유형의 조치요구건수 중 230건 정도가 처리되지 않은 상태이다.

[2021~2025년 기본모니터링 결과 조치건수]

(단위: 건)

연도		신고건수	조치요구건수	조치완료건수	행정처분건수
2021		9,002	4,424	4,414	2,881
2022	매매	14,155	2,150	2,148	1,373
	전월세		7,728	7,721	5,384
	기타		26	26	19
2023	매매	21,686	4,091	4,063	2,089
	전월세		9,008	8,996	5,593
	기타		96	95	52
2024	매매	19,259	3,948	3,791	1,981
	전월세		7,855	7,621	4,904
	기타		97	95	49
2025	매매	17,073	3,670	2,573	1,407
	전월세		7,257	4,992	2,957
	기타		64	47	30

주: 1. 2022년부터 거래형태를 매매, 전월세, 기타로 구분하며, 신고인의 미입력·오기입 등은 기타로 분류됨

2. 2026년 3월 31일 기준

자료: 국토교통부

최근 3년간 기본모니터링 결과에 따른 과태료 부과실적을 살펴보면 전반적으로 전·월세 중개거래에서 과태료 부과건수가 많게 나타난다. 2023년의 경우 4,527건, 2024년의 경우 3,732건, 2025년에는 2,257건에 대해 과태료가 부과되었다.

[2023~2025년 기본모니터링 결과 과태료 처분건수]

(단위: 건)

2023			2024			2025		
매매	전·월세	기타	매매	전·월세	기타	매매	전·월세	기타
1,095	3,403	29	1,025	2,688	19	724	1,514	19

주: 2026년 3월 31일 기준

자료: 국토교통부

수시모니터링의 경우 공인중개사가 「공인중개사법」 제18조의2에 따른 의무를 위반한 사실이 의심되는 경우 등 국토교통부장관이 필요하다고 판단하여 실시하는 것으로3), 국토교통부 및 한국인터넷광고재단에서 신고접수 데이터를 바탕으로 지역, 내용, 공인중개사, 정보통신서비스 제공자 플랫폼별 특성 등을 고려하여 조사대상을 선정한다. 이후 온라인조사, 유선조사 등의 방법으로 선별적으로 모니터링을 수행하고, 필요시 정보통신서비스 제공자에게 관련 자료의 제출 요구 및 확인 등을 진행한다.

최근 5년간 수시모니터링 결과 과태료 의심대상에 대한 통보실적을 살펴보면, 2021년에는 738건에 대해 통보하였고, 2023년 608건, 2025년 760건이다. 행정처분건수는 2022년과 2023년에 400여건으로 유사하게 나타나고 2024년과 2025년에는 감소하는 것으로 확인된다. 과태료 부과건수는 2022년 132건, 2023년 182건에서 2025년 39건으로 감소하는 추세가 나타난다.

2025년의 경우 행정처분건수와 과태료 부과건수가 상대적으로 적게 나타나는 데 이는 처분이 아직 이루어지지 않은 것에 기인한 측면이 있는 것으로 보인다.

[2021~2025년 수시모니터링 결과 과태료 통보 및 처리 현황]

(단위: 건)

연도		통보건수	행정처분건수	과태료 부과건수
2021		738	531	406
2022	매매	237	157	54
	전월세	319	237	78
	기타	-	-	-
	소계	556	394	132
2023	매매	86	45	22
	전월세	512	345	157
	기타	10	6	3
	소계	608	396	182

3) 「공인중개사법 시행규칙」

제10조의3(인터넷 표시·광고 모니터링 업무의 내용 및 방법 등) ① 법 제18조의3제1항에 따른 모니터링 업무는 다음 각 호의 구분에 따라 수행한다.

1. 기본 모니터링 업무: 제2항제1호에 따른 모니터링 기본계획서에 따라 분기별로 실시하는 모니터링
2. 수시 모니터링 업무: 법 제18조의2를 위반한 사실이 의심되는 경우 등 국토교통부장관이 필요하다고 판단하여 실시하는 모니터링

(단위: 건)

연도		통보건수	행정처분건수	과태료 부과건수
2024	매매	75	39	12
	전월세	298	167	75
	기타	-	-	-
	소계	373	206	87
2025	매매	136	6	4
	전월세	621	92	35
	기타	3	-	-
	소계	760	98	39

주: 1. 2022년부터 거래형태를 매매, 전월세, 기타로 구분하며, 신고인의 미입력·오기입 등은 기타로 분류됨

2. 2026년 3월 31일 기준

자료: 국토교통부

「공인중개사법」에 따라 의무를 위반한 공인중개사에게 최대 500만원의 과태료를 부과할 수 있음에도 불구하고 허위매물에 대한 신고 및 처분 건수는 지속적으로 유지되고 있다. 허위매물이 계약에 이르기 전에 신고 및 자체 모니터링으로 발견하여 조치를 취하는 경우 실제 피해자가 발생하는 것은 아니지만 허위매물 표시·광고의 유인을 축소하지 못하는 이상 매년 인력과 비용 등이 지속적으로 소모된다는 문제가 있다.

따라서 공인중개사가 의무를 고의적으로 위반하여 소비자에게 피해를 입히는 경우에 대한 제재를 강화하되, 하나의 중개대상물의 입차 또는 매도를 다수의 공인중개사에게 의뢰하는 관행상 중개대상물의 거래완료 여부를 인지하지 못하여 이미 계약된 중개대상물을 지속적으로 광고한 행위, 중개대상물의 정보를 실수로 잘못 기입한 행위 등에 대해서는 예외를 두는 방법으로 허위매물 표시·광고의 유인을 축소할 필요가 있다. 아울러 시스템 고도화 등의 방법으로 허위매물 모니터링에 소요되는 행정력을 경감할 방안을 지속적으로 모색할 필요가 있다.

### 가. 현황

스마트시티확산사업<sup>1)</sup>은 스마트기술을 활용하여 기존도시의 문제를 해결하기 위해 지방자치단체의 스마트시티 조성을 지원하고, 우수 사례의 국·내외 확산을 지원하는 등의 사업으로, 2025회계연도의 경우 제2회 추가경정예산은 733억 1,200만원, 예산현액은 711억 5,000만원이며, 이 중 704억 1백만원을 집행하고 3억 1,500만원을 불용하였다.

내역사업인 스마트시티조성 사업은 지방자치단체 특성에 따라 거점형, 강소형으로 구분하여 3년에 걸쳐 스마트시티조성에 필요한 예산을 지원하는 사업으로, 제2회 추가경정예산은 560억원, 예산현액은 533억 2,300만원이며, 이 중 531억 1,400만원을 집행하고 3,200만원을 불용하였다.

[2025회계연도 스마트시티확산사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025							2026		
	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	본예산	추경
	본예산	추경 <sup>1)</sup>								
스마트시티 확산사업	73,312	73,312	838	3,000	71,150	70,401	434	315	31,615	31,615
스마트시티 조성	56,000	56,000	323	3,000	53,323	53,114	177	32	-	-

주: 1) 제2회 추가경정예산 기준

자료: 국토교통부

국토교통부는 2021년 12월 기존 소규모 단위의 솔루션 도입 방식으로 추진되던 스마트 챌린지 사업을 스마트시티 조성사업으로 개편하여 2022년부터 거점형 및 강소형 스마트시티 조성사업 대상지를 선정하고 조성에 필요한 예산을 지원하고 있다.

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 5637-308

[스마트시티 조성사업 선정 현황]

구 분	2022	2023	2024	2025
거점형	광주광역시, 전남 해남군, 경남 창원시, 강원 횡성군	울산광역시, 경기 고양시	충남 천안시	전북 전주시
강소형		경기 평택시, 전남 목포시, 충남 아산시, 충남 태안군	경기 광명시, 경북 경산시, 강원 태백시	경남 김해시, 경기 안산시, 경북 김천시

주: 2022년의 경우 지역거점형으로 2023년 이후의 거점형, 강소형과 차이가 있음  
 자료: 국토교통부

스마트시티 조성사업 대상지로 선정되는 경우 1년차에는 협약체결 및 실시계획을 수립하고, 2년차부터 본격적으로 착공하여 3년차에 사업종료 후 운영관리 단계로 진입하는 것을 목표로 사업을 진행하게 된다. 선정된 지방자치단체는 3년에 걸쳐 총사업비의 50%를 국비로 지원받는다.

[스마트시티 조성사업 유형별 사업연차별 추진내용]

구분		1년차	2년차	3년차 ~
거점형	행정절차	공모선정 및 협약체결 실시계획 수립	실시계획 승인 사업착공 및 세부사업	사업종료 및 운영관리
	추진내용	스마트시티 서비스 검토	스마트시티 서비스 구축	서비스 구축 및 유지보수
강소형	행정절차	예산확정 및 협약체결 실시계획 수립 및 승인	사업착공 및 세부사업	사업종료 및 운영관리
	추진내용	스마트시티 서비스 검토	스마트시티 서비스 구축	서비스 구축 및 유지보수

자료: 국토교통부

## 나. 분석의견

스마트시티확산사업과 관련하여 다음과 같은 사항에 대한 검토가 필요할 것으로 보인다.

**첫째, 다수의 지자체가 당초 협약과 달리 스마트시티 조성실적이 저조함에도 이미 국비 지원이 종료된 곳이 있는바 사업추진 경과를 고려하여 국비를 교부하지 않았다는 문제가 있고, 추가적으로 교부할 국비가 없어 스마트시티 조성을 독려할 수단이 없다는 문제가 있다.**

2025년 국비가 지원된 14개 스마트시티 조성사업 지자체(거점형 4개, 강소형 10개)의 3차년도의 국비교부액 및 국비실집행액을 살펴보면, 거점형 3곳의 경우 모두 울산과 고양의 경우 전액 실집행되었고, 천안의 경우 3차년도까지는 교부된 국비 145억원이 전액 실집행되었다. 강소형의 경우 태안은 3차년도까지 교부된 국비 120억원 중 1억원을 제외하고 전부 집행되었고, 광명과 경산은 2차년도와 3차년도에 교부된 국비의 전부 또는 일부가 집행되지 않았다. 태백의 경우 2차년도까지 50억원의 국비를 보조받았으나 집행실적이 전무한 상태이다.

[스마트시티 유형별 사업연차별 국비교부액 및 실집행액]

(단위: 백만원)

유형	지역	1차년도		2차년도		3차년도	
		국비교부액	국비실집행액	국비교부액	국비실집행액	국비교부액	국비실집행액
거점형	울산	7,000	7,000	7,000	7,000	6,000	6,000
	고양	7,000	0	7,000	4,900	6,000	15,100
	천안	5,000	1,500	6,000	9,500	3,500	3,500
	전주	2,000	0	4,000	0	-	-
강소형	평택	6,000	6,000	3,000	3,000	3,000	3,000
	목포	6,000	6,000	3,000	3,000	-	-
	아산	6,000	-	3,000	9,000	3,000	3,000
	태안	6,000	6,000	3,000	3,000	3,000	2,900
	광명	2,000	2,000	3,000	2,914.8	2,005	-
	경산	2,000	2,000	3,000	2,360	2,100	-
	태백	2,000	-	3,000	-	-	-
	김해	2,000	1,416	2,100	-	-	-
	안산	2,000	2,000	1,400	-	-	-
	김천	2,000	0	2,100	-	-	-

자료: 국토교통부

국토교통부는 각 지방자치단체가 제출한 사업계획서의 핵심성과지표를 기준으로 분기별 집행점검(현장점검 2회, 제출자료 점검 2회)을 실시하고, 각 지방자치단체가 제출한 월간관리카드를 받아 조성실적을 확인하고 있다.

거점형의 울산과 고양, 강소형의 평택과 아산, 태안에 대해서는 예정된 국비를 모두 교부한 상태이나 국토교통부가 평가한 조성실적은 거점형인 울산과 고양의 경우 55%, 천안은 20% 정도로 나타나며, 강소형 중 목포와 아산, 광명, 경산 등은 50% 미만으로 나타난다.

[스마트시티 조성사업 조성실적]

구 분	지역	1차년도 (2023)	2차년도 (2024)	3차년도 (2025)
거점형	울산	1%	17.5%	55.8%
	고양	1%	15%	55%
	천안	-	2.01%	19.55%
강소형	평택	0%	30%	51%
	목포	0%	10%	22%
	아산	1.37%	21.46%	44.75%
	태안	2.7%	22.97%	56.08%
	광명	-	3%	19.86%
	경산	-	16%	22%
	태백	-	-	0%

주: 1. 2024년 이전 조성사업 대상지로 선정된 지역 기준

2. 천안, 광명, 경산, 태백은 1차년도가 2024년, 2차년도가 2025년임

자료: 국토교통부

스마트시티 조성협약 체결시점에서의 각 지방자치단체별 사업계획에 따르면, 협약시점에서는 3년 내 사업을 완수하는 것을 목표로 하였으나 사업기간이 도래한 6개 지역에서 사업기간을 1년 연장하였다.

3년간의 사업기간을 설정할 당시 1년차에는 사업준비를 하도록 하고 2~3년차에 중점적으로 기술개발 및 시설·설비 구축을 진행하는 것으로 계획함에 따라 1차년도의 조성실적이 저조한 것은 예상할 수 있으나, 2~3년차의 진행속도 역시 기대에 미치지 못하는 수준으로 나타났다.

[스마트시티 조성사업 지역별 사업시작연도 및 완료연도]

구 분	지역	사업시작연도	사업완료연도
거점형	울산	2023년	2025년 → 사업기간 연장으로 2026년(예정)
	고양	2023년	2025년 → 사업기간 연장으로 2026년(예정)
	천안	2024년	2026년(예정)
강소형	평택	2023년	2025년 → 사업기간 연장으로 2026년(예정)
	목포	2023년	2025년 → 사업기간 연장으로 2026년(예정)
	아산	2023년	2025년 → 사업기간 연장으로 2026년(예정)
	태안	2023년	2025년 → 사업기간 연장으로 2026년(예정)
	광명	2024년	2026년(예정)
	경산	2024년	2026년(예정)
	태백	2024년	2026년(예정)

주: 2024년 이전 조성사업 대상지로 선정된 지역 기준  
자료: 국토교통부

그에 따라 3년간 약정된 국비교부가 종료되었음에도 불구하고 사업추진실적이 50%에 이르지 못하는 지자체가 다수 존재하며, 이러한 지자체에 대해서는 향후 사업이 지연되더라도 사업의 신속한 추진을 위해 국비 교부스케줄 조정 등의 방식을 사용하기 어렵게 되었다.

이는 각 지역별 스마트시티 조성사업의 추진경과에 대한 충분한 고려 없이 국비를 기계적으로 교부한 것에 기인한다. 「예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따를 때 보조사업의 사업기간, 지방비 부담조건 등 지방자치단체의 신청내용이 예산으로 편성된 내용과 일치하는지 여부 등을 확인하여 집행 가능한 보조금만을 교부하여야 하나 사업기간이 연장되었고 실제 조성실적이 예산편성시의 계획과 달라졌음에도 이에 대한 검토가 미흡하였던 것으로 보인다.

특히 3차년도까지의 진행도를 2년에 걸쳐 추진된 걸로 간주하여 연평균 진행속도를 평가하더라도 연간 30% 이상 진행되는 곳이 없기 때문에 2026년(4차년도)

까지 사업기간을 연장한 6개 지역에서 4차년도 내에 사업을 완수할지 여부도 불분명한 상황이다.

당초 기존도시의 문제를 해결하고 지방자치단체 시민의 삶을 개선하기 위하여 도시 전역에 걸쳐 스마트기술을 도입하고자 사업을 추진하였는바, 해당 사업이 신속하게 추진되도록 할 필요가 있고 우수사례를 아직 기술을 도입하지 않은 다른 지역에 조기에 적극적으로 확산하는 것이 비용절감과 편익증진에 효과적이다.

한편, 이미 스마트시티 조성사업 시행을 완수하여 전기자전거 500대를 제작하였으나 10개월만 공유 모빌리티 사업에 사용하고 사업종료 후에는 예산 부족을 이유로 제작한 자전거를 방치하고 있는 지역도 있다.

동 내역사업이 스마트시티 조성에 필요한 비용 중 50%를 3년에 걸쳐 국비로 지원하지만 조성사업이 종료된 후 해당 스마트시티를 운영하는 비용은 지자체가 전적으로 부담하여야 하기 때문에 조성 이후 운영이 부실화되는 것을 방지하기 어렵다는 한계가 있는 것으로 보인다.

따라서 국토교통부는 각 지자체가 신속하게 스마트시티 조성을 완수할 수 있도록 장려할 방안을 마련하고 완성된 성과가 유지되고 공유될 수 있도록 사업을 철저히 관리할 필요가 있다.

**둘째, 스마트시티 조성사업 중 용역을 맡은 간접보조사업자의 보조금 부정수급이 발생하면, 스마트시티 조성을 위한 보조금이 무의미하게 낭비되는 결과를 방지하고 간접보조사업자의 부정수급 유인을 차단하기 위하여 이미 발생한 부정수급에 대해 신속히 환수하며, 모니터링 강화 등 개선방안을 마련하고 현재 추진 중인 방지대책이 차질 없이 진행되도록 철저히 관리할 필요가 있다.**

스마트시티 조성사업을 실시하는 지자체는 인프라 구축 및 장비 도입, 시스템 개발 등을 위하여 간접보조사업자에게 용역을 발주한다. 하지만 간접보조사업자 중에는 보조금을 목적 외로 사용하거나 거짓으로 보조금을 신청하는 방식, 용역을 재 위탁하면서 업무를 수행하지 않은 인력의 인건비를 책정하는 방식 그리고 다수의 사업을 신청하여 인건비를 중복으로 집행하는 방식 등 부정한 방법으로 보조금을 교부받는 행위를 하였다.

하지만 이러한 부정수급이 발생하더라도 국토교통부 및 지자체는 간접보조사업

자가 제출하는 서류만을 확인하기 때문에 부정수급을 발견하기 어렵고, 담당 인력의 과중한 업무량 및 관련 전문 지식의 부족으로 부정수급 실태를 정밀 점검하기 어렵다는 입장이다.

특히 서류 위변조 등 지능화된 부정수급 수법이 발생하거나 다수의 지자체에서 사업을 수주하여 인건비 등을 중복으로 수급하는 경우 등을 적발할 수 있는 시스템이 부재하기 때문에 검증에 제한이 큰 상황으로 보인다.

국민권익위원회가 2025년 12월 발표한 실태조사 결과에 따르면, 업무와 관련성이 없는 기업이 사업을 수주하여 이를 다른 기업에게 다시 외주를 주면서 인건비를 청구하여 수급한 사례, 제대로 작동하지 않는 시스템을 개발하고 사업비를 지급 받은 사례 등이 존재한다.

A시의 경우 특수차량 제조업체가 IT 분야 보조사업자로 선정되어 다른 IT업체에 사업을 재위탁하였고 차량제작 공장 직원 등의 인건비 16억원을 보조사업비에 책정하여 허위로 집행하였다. B시의 경우 민간보조사업자가 대부분의 과업을 외부 용역으로 재위탁하였음에도 소속 직원 인건비 11억원을 보조금 예산에 책정하여 집행하였으며, 해당 인력의 수행 실적을 관리하고 있지 않았다. C군의 경우 민간보조사업자가 발주한 용역사업 중 기성내역이 없음에도 민간보조사업자가 용역업체에 2억 5천만원의 기성금을 지급한 것이 확인되었다.

[지자체별 보조금 부적정 집행 사례]

지역	주요사례	부정집행액
A시	- 사업 직접 수행 능력이 없는 업체가 민간보조사업자로 선정되고, 민간 보조사업자는 컨소시엄에서 탈퇴한 통신기업과 보조사업 위탁 용역계약	77억원
	- 특수차량 제작업체가 대부분의 과업(IT분야)을 외부용역으로 재위탁하고, 차량제작·정비 인력 등의 인건비를 보조금 예산에 책정하여 집행	16억원
B시	- 사업 직접 수행 능력이 없는 업체가 민간보조사업자로 선정되고, 민간 보조사업자는 컨소시엄에서 탈퇴한 통신기업과 보조사업 위탁 용역계약	11억원
	- 민간보조사업자가 대부분의 과업을 외부용역으로 재위탁하였음에도, 소속 직원 인건비를 보조금 예산에 책정하여 집행	
C군	- 민간보조사업자가 발주한 용역사업(실시설계 등) 추진과정에서 용역 업체의 기성내역이 없음에도 민간보조사업자가 용역업체에 기성금 지급	2.5억원

자료: 국민권익위원회 보도자료 및 제출자료를 바탕으로 재작성

상기 국민권익위원회 실태조사 이전에 국토교통부는 5개 지역에서 6건의 부정수급 1억 9,530만원을 적발하여 교부결정 취소 및 사업비 환수 등의 조치를 통해 1억 6,170만원을 회수하였으나 국민권익위원회에서 확인한 사례와 비교해볼 때 적발실적 및 회수실적이 저조한 것으로 보인다.

이에 대해 국토교통부는 2026년 5월의 국무총리실 조성사업 실태점검 결과에 따라 인건비 중복 수령 방지 대책<sup>2)</sup>을 마련하여 향후 조성사업 수행 시 즉각 반영할 예정이고, 국민권익위원회 실태조사 결과에 따라 자체 실태조사반을 구성하여 국고보조금 집행실태에 대해 전수조사 중이며, 기획예산처 주관으로 보조사업에 대해 합동점검을 추진 중이라는 설명이다.

따라서 국토교통부는 스마트시티 조성을 위한 보조금이 무의미하게 낭비되는 결과를 방지하고 간접보조사업자의 부정수급 유인을 차단하기 위해 이미 발생한 부정수급에 대해 신속히 환수가 이루어질 수 있도록 하고, 부정사용에 대한 모니터링 확대 및 보조금 중복수급 여부에 대한 검증 강화 등 개선방안을 마련할 필요가 있으며, 현재 진행 중인 방지 대책 및 집행실태 전수 조사가 차질 없이 수행되도록 면밀히 관리할 필요가 있다.

---

2) 민간보조사업자 대상 인건비 중복 수령 방지 협약서 징구, 중복수급 방지를 위한 체크리스트 제출 의무화, 지방정부 및 민간보조사업자 대상 보조금 집행교육 실시 등의 내용이다.

## 가. 현 황

국토안전관리원 출연 사업<sup>1)</sup>은 시설물의 안전 및 유지관리, 건설공사의 안전 및 품질 관리, 지하안전관리 등을 위하여 국토안전관리원에 출연하는 사업으로, 2025 회계연도의 경우 제2회 추가경정예산 및 예산현액은 868억 6,300만원이며, 전액 집행되었다.

사업출연금은 교육원 신축비, 건설 및 지하안전관리, 재난안전관리, 기반시설 안전 및 유지관리, 건축시설 안전 및 성능관리 등을 위한 예산으로, 2025회계연도의 경우 제2회 추가경정예산 및 예산현액은 532억 700만원이며, 전액 집행되었다.

[2025회계연도 국토안전관리원 출연 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025							2026		
	본예산	추경 <sup>1)</sup>	전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	본예산	추경
국토안전관리원 출연	85,950	86,863	-	-	86,863	86,863	-	-	92,819	92,819
사업출연금	52,294	53,207	-	-	53,207	53,207	-	-	44,048	44,048

주: 1) 제2회 추가경정예산 기준

자료: 국토교통부

## 나. 분석의견

지하안전점검 표준매뉴얼에 따른 때 긴급등급 공동의 경우 즉시, 우선등급의 경우 3개월 내 복구하여야 하나 발견된지 2년 이상 경과하였음에도 복구가 진행되지 않은 공동이 있으므로 이에 대한 복구를 조속히 완수할 필요가 있다.

「지하안전관리에 관한 특별법」(이하 ‘지하안전법’) 제34조에 따라 지하시설물관리자는 관할 구역의 지하시설 및 주변지반에 대하여 연 1회 이상 안전관리 실태를 점검하여야 하며, 국토교통부는 지하안전법 제34조제1항 및 같은 법 시행규칙 제16조제1항에 따라 연 1회 이상 육안조사를, 5년에 1회 이상 지표투과레이더(GPR)를 활용한 공동조사를 실시하도록 정하고 있다.

공동조사는 육안으로 발견하기 어려운 공동·침하 위험지역 등을 발견하기 위하여 실시하는 조사로, GPR을 통하여 탐사한 후 탐사 데이터를 분석하여 공동 예상지점을 선정하여 핸드형 GPR로 탐사한 뒤 공동 예상지점을 천공하고 공내 영상을 촬영하는 방식으로 진행된다.

조사결과를 분석하여 공동의 토피<sup>2)</sup>, 내부높이, 면적 등을 바탕으로 긴급등급, 우선등급, 일반등급으로 분류한다. 「지하안전점검 표준매뉴얼(2021.8)」(이하 ‘표준매뉴얼’)에서는 긴급등급의 경우 즉시복구가 이루어지도록 하고, 우선등급의 경우 3개월 이내 복구, 일반등급의 경우 6개월 이내에 복구되도록 정하고 있다.

[공동등급별 요건 및 복구기간]

공동등급		긴급등급	우선등급	일반등급
요건	토피	30cm 미만	30cm 이상 50cm 미만	긴급/우선 등급을 제외한 모든 공동
	내부높이	2.0m 이상	1.0m 이상 2.0m 미만	
	면적	4.0㎡ 이상	1.0㎡ 이상 4.0㎡ 미만	
복구기간		즉시복구	3개월 이내	6개월 이내

자료: 「지하안전점검 표준매뉴얼(2021.8)」

2) 공동의 천단으로부터 지표면까지의 연직 두께를 말한다.

2025년 지역별 탐사실적을 살펴보면, 총 228개의 긴급등급의 공동이 발견되었고, 124개의 우선등급의 공동이 발견되었다.

[2025년 지역별 탐사구간 및 공동발견 현황]

(단위: km, 개)

지역	탐사구간	공동발견		
		긴급	우선	일반
서울	176.77	0	2	0
부산	80.35	12	10	1
대구	104.14	11	5	0
인천	31.9	3	0	0
광주	582.52	40	29	6
대전	71.16	4	2	0
울산	129.59	5	3	2
세종	9.43	0	0	0
경기	843.17	53	20	6
강원	53.68	3	0	0
충북	45.15	4	2	0
충남	93.16	5	1	0
전북	877.33	31	22	5
전남	66.04	1	0	0
경북	171.88	3	4	0
경남	432.82	53	24	8
제주	-	-	-	-
합계	3,769.09	228	124	28

자료: 국토교통부

2023년부터 2025년까지 공동발견 및 복구현황을 살펴보면, 2023년과 2024년의 경우 발견된 대부분의 공동에 대해 복구계획수립 또는 복구가 이루어졌다. 하지만 긴급등급의 공동의 경우 2023년에는 12.1%인 8개가 계획수립 단계에 머물고 있고 2024년은 계획수립이 되지 않은 공동 2개, 계획수립단계의 공동 18개로

16.8%에 대해 복구가 이루어지지 않았다. 2025년말 기준으로는 228개 중 113개에 대해서만 복구가 이루어진 것으로 파악된다.

우선등급의 공동의 경우 2023년에는 95개 중 15개가 아직 계획수립 단계에 머물러 있고, 2024년에는 31건이 계획수립 단계에 머물러 있다. 지하시설물관리주체별로는 국가의 경우 대부분의 공동에 대해 복구를 하였으나 2026년 4월말 기준 2025년에 발견된 긴급과 우선공동 3건을 미복구한 상황이다.

[최근 3년간 공동등급별 발견 및 복구현황]

(단위: 건)

관리주체	공동등급	2023			2024			2025		
		발견	계획수립	복구	발견	계획수립	복구	발견	계획수립	복구
전체	긴급	66	8	58	119	18	99	228	68	113
	우선	95	15	80	131	31	100	124	48	50
	일반	17	3	14	16	5	11	28	12	7
	합계	178	26	152	266	54	210	380	128	170
국가	긴급	-	-	-	-	-	-	2	2	-
	우선	4	-	4	-	-	-	1	1	-
	일반	-	-	-	-	-	-	1	1	-
	합계	4	-	4	-	-	-	4	4	-
지자체	긴급	66	8	58	119	18	99	226	66	113
	우선	91	15	76	131	31	100	123	47	50
	일반	17	3	14	16	5	11	27	11	7
	합계	174	26	148	266	54	210	376	124	170

주: 2026년 4월 30일 기준

자료: 국토교통부

지하 공동은 복구 없이 방치하는 경우 공동이 확대될 수 있고 지반침하로 이어질 수 있기 때문에 즉각적으로 조치를 취할 필요가 있고, 표준매뉴얼로 이와 같은 위험성을 고려하여 공동등급별로 복구기한을 정한 것으로 보인다.

이에 대해 국토교통부는 국토안전관리원은 공동을 발견하여 도로의 관리주체(지방자치단체 등)에게 통보하는 것까지의 역할을 수행하고 그에 대한 복구책임은 도로의 관리주체에게 있다는 입장이다.

그러나 표준매뉴얼에서 조사자는 공동조사 결과 지반침하 위험이 있다고 판단 되는 경우 이를 지하시설물관리자에게 통보하여 안전조치를 취하도록 하고 있어 조사 뿐 아니라 안전조치가 이행되는 것까지를 주문하고 있다. 또한 조사 이후 복구가 이루어지지 않는 것을 방치한다면 지반침하로 인한 위해의 방지 및 공공의 안전 확보라는 취지가 달성되지 못해 공동조사의 효과가 저해되는 문제가 있다.

또한 지하안전법에 따라 국토교통부장관이 지반침하를 예방하기 위하여 5년마다 국가의 지하안전관리에 관한 기본계획을 수립하는데, 2024년 12월 발표된 '제2차 국가지하안전관리기본계획(2025~2029년)'에 지방자치단체의 지하안전관리 책임성 강화 방안, 안전점검과 복구를 위한 비용 분담기준 마련, 관계 중앙부처 및 지자체간 소통체계 구축 및 지반침하 사고 발생 시 신속한 공동 복구를 위한 협력 방안 등을 제시하고 있다. 이에 비추어볼 때, 지자체가 지방도에서의 공동에 대한 복구를 적시에 완수하지 못하고 있다면 국토교통부에서 이에 대한 관리를 강화할 방안을 마련할 필요가 있을 것으로 보인다.

따라서 국토교통부는 발견된 공동에서 피해가 확대되는 것을 방지하기 위해 신속히 조치하고 계획수립 단계에 있는 공동에 대해서도 복구가 완수되도록 면밀히 관리할 필요가 있다.

## 가. 현 황

건설기능인등급제 사업<sup>1)</sup>은 건설근로자 기능등급제<sup>2)</sup> 시행('21.5.)에 따라 건설 기능인력의 양성 및 전문성 향상을 위한 교육을 실시하는 사업으로, 2025회계연도의 경우 제2회 추가경정예산 및 예산현액은 각각 4억원이며, 이 중 3억 9천만원을 집행하고 1천만원을 불용하였다.

[2025회계연도 건설기능인등급제 사업 지원 결산 현황]

사업명	2025								2026	
	본예산	추경 <sup>1)</sup>	전년도 이월액	이전용 등	예산 현액	집행액	다음 연도 이월액	불용액	본예산	추경
건설기능인 등급제 사업	400	400	-	-	400	390	-	10	443	443

주: 1) 제2회 추가경정예산 기준  
자료: 국토교통부

정부는 합동으로 2017년 12월과 2019년 11월에 「건설산업 일자리 개선대책」을 통해 제도 도입을 발표하였고, 2021년 5월 「건설근로자의 기능등급 구분·관리 등에 관한 기준」 제정을 통하여 제도를 본격적으로 시행하였으며, 2022년부터 건설 기능등급제 연계교육을 실시하였다.

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 4306-303

2) 현장근로일수, 자격, 교육 등을 반영한 종합경력에 따라, 초·중·고·특 등급을 부여하는 제도이다.

[건설기능인등급제사업 추진경과]

추진경과
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 정부 합동 「건설산업 일자리 개선대책(‘17.12)」 및 「건설일자리 지원대책(‘19.11)」에 숙련인력 확보를 위한 방안으로 제도 도입 발표</li> <li>- 제도 설계를 위한 세부 추진방안 논의를 위해 건설 노·사·민·정을 대표하는 22개 기관*이 참여하는 추진 TF운영(‘18.2~) <ul style="list-style-type: none"> <li>* 국토부, 고용부, 건설 노·사단체 및 건설근로자공제회, LH, 한국고용정보원 등</li> </ul> </li> <li>- 제도 도입을 위한 「건설근로자법」개정(‘19.11 개정, ‘21.5 시행)</li> <li>- 「건설근로자의 기능등급 구분·관리 등에 관한 기준」 제정(‘21.5)</li> <li>- 「건설근로자의 기능등급확인증 발급 등에 관한 규칙」 제정(‘21.6)</li> <li>- 건설기능등급제 시행(‘21.5~)</li> <li>- 건설기능등급제 연계 교육 시행(‘22년~)</li> </ul>

자료: 국토교통부

현행 건설기능인등급제는 근로자의 현장경력, 자격증, 교육훈련 이수일수, 전국 기능경기대회에서의 포상 등을 경력연수로 환산한 후 해당 경력연수를 기준으로 초급부터 특급까지 4개 등급을 부여하는 방식이다.

사업주가 신고한 퇴직공제 및 고용보험 등의 자료가 건설근로자공제회 시스템으로 연계되기 때문에 건설기능인이 직접 현장근무 현황을 입력하지 않아도 현장근무실적이 집계된다.

[건설기능인등급제 경력연수 산정방식 및 등급 기준]

경력연수 산정 고려사항		경력연수로 환산	등급별 경력연수 기준	
현장경력	등급증명서 발급을 신청한 직종의 현장 근로일수(100% 인정) 이외 직종의 현장 근로일수(50% 인정)		경력연수로 환산	특급
자격증	기능장, 산업기사, 기능사, 인정기능사 등	고급		9년 이상 21년 미만
교육훈련	기능향상훈련, 직업능력개발훈련 이수 일수	중급		3년 이상 9년 미만
포상	국제기능올림픽, 전국기능경기대회, 민간기능대회 등	초급		3년 미만

자료: 건설근로자공제회

국토교통부는 건설기능인의 기술력 향상 및 안전사고 저감 등을 목적으로 2022년부터 건설기능인 대상 승급교육 및 실기교사 양성 등의 교육을 제공하고, 제도 활성화를 위해 홍보 및 교육과정 개선 등의 사업을 추진하고 있다.

2022년에는 721명, 2025년에는 911명이 교육을 수료하였으며, 대부분 승급 교육에 집중되어 있다. 2025년부터는 청년층 유입을 장려하기 위하여 기초 기능교육을 도입하였고 134명이 이수하였다.

[연도별 건설기능인 교육 이수현황]

(단위: 명)

구분	교육과정	목표인원	수료인원	비고
2022	<b>소계</b>	<b>754</b>	<b>721</b>	
	승급 교육(6개 직종)	634	620	초급222, 중급398
	실기교사 양성 교육	120	101	고급 이상 101
2023	<b>소계</b>	<b>780</b>	<b>847</b>	
	승급 교육(12개 직종)	720	785	초급488, 중급297
	실기교사 양성 교육	60	62	고급 이상 62
2024	<b>소계</b>	<b>480</b>	<b>497</b>	
	승급교육(9개 직종)	480	497	초급350, 중급147
	실기교사 양성교육		미 실시	
2025	<b>소계</b>	<b>940</b>	<b>911</b>	
	기초 기능교육*(3개)[신규]	150	134	
	승급교육(12개 직종)	750	737	초급468, 중급269
	실기교사 양성교육	40	40	고급 이상 40

자료: 국토교통부

## 나. 분석의견

건설기능인등급이 건설현장에서 요구하는 숙련도를 충분히 투영하지 못하여 현장 활용도가 다소 미흡한 측면이 있고, 연계교육도 승급에 필수적인 요건이 아니며 작업현장의 요구가 충분히 반영되었다고 보기 어렵기 때문에 수강에 따른 실익이 크지 않은 상황인바, 건설현장의 요구를 반영하여 기능인등급제도를 개선하고 연계 교육이 숙련도 향상 및 검증에 유의미한 역할을 하도록 보완할 필요가 있으며, 제도 보완에 따른 현장 수용성 확보 및 교육소요 증가에도 미리 대비할 필요가 있다.

건설근로자공제회는 건설기능인 등급제의 기대효과로 근로자에게는 기능등급의 상승에 따라 처우가 개선되는 체계를 통하여 직업전망을 제시하고, 사업주에게는 숙련된 기능인에 대한 정보부족 문제를 해소하며 숙련공 확보를 용이하게 하여 시공품질을 향상시킬 수 있도록 하며, 사업전반에서는 청년층의 신규진입을 활성화하고 안정적으로 숙련인력을 수급하도록 하는 것을 제시하고 있다.

건설근로자공제회가 발표한 「2024년 건설근로자 종합생활 실태조사」에 따르면, 건설근로자는 작업능력수준에 따라 일반공, 조공, 준기공, 기능공, 팀장·반장으로 분류되고 일당을 기준으로 한 임금소득도 2024년의 경우 팀장·반장은 21.4만원, 조공은 15.4만원으로 작업능력수준에 따라 유의미한 차이가 발생하는 것으로 보인다.

[작업능력수준별 연간 임금소득차이]

(단위: 원)

구분	평균	팀장·반장	기능공	준기공	조공	일반공
2024	183,368	213,501	208,025	168,674	154,180	144,384
2022	181,166	211,441	198,116	161,707	155,299	135,855

자료: 건설근로자공제회, 「2024년 건설근로자 종합생활 실태조사」

국토교통부도 이러한 건설현장의 특성을 감안하여 건설기능인등급과 작업능력수준이 대응될 수 있도록 기능 요구수준을 기반으로 제도를 설계한 것으로 보인다. 제도 설계에 따르면, 건설기능인등급 기준 초급은 조공, 중급은 준기공, 고급은 기능장, 특급은 팀·반장급에 대응되고 고급부터는 독자적으로 작업수행이 가능하며 진행 상황을 점검하는 등의 수준이 요구되고, 특급은 작업 계획을 수립하며 공법 등에 대해 원청과 협의·조정할 수 있는 능력이 요구된다.

[등급별 작업능력수준별 기능 공통 요구수준]

분류	소분류	세부내용	초급 (조공)	중급 (준기공)	고급 (기능공)	특급 (팀·반장)
지식 및 기능	공구(장비)	사용법 숙지	○	○	○	○
	재료	특성 파악		○	○	○
		결함 식별			○	○
	시공방법	절차 숙지		○	○	○
		독자적으로 작업수행 가능			○	○
문서해독	도면 또는 시공상세도			○	○	
의사 소통	언어	현장 공사용어 이해	○	○	○	○
		전문 기술용어 이해		○	○	○
	비언어	안전신호	○	○	○	○
		공사 기호, 수신호 등		○	○	○
관리	작업준비	작업 계획 수립(순서, 기간, 인력)				○
		작업팀 구성			○	○
	공정관리	공법 등에 대해 원청과 협의·조정				○
		진행 상황 점검			○	○
		검수 및 품질 확인			○	○

자료: 국토교통부

하지만 2021년부터 2025년까지의 건설기능등급 보유자 수와 해당 등급 보유를 대외적으로 증명하는 기능등급증명서 발급건수 실적을 살펴보면, 건설기능등급 보유 대상자 수는 2021년 111.5만명에서 2025년 86.6만명으로 파악되나 기능등급증명서 발급건수는 2021년 2천건에서 2025년 1.2만건 정도로 나타난다.

건설현장에서는 건설기능인의 등급을 확인하는 방법이 기능등급증명서 발급 외에 없기 때문에 위와 같은 발급실적은 기능등급제가 현장에서 충분히 활용되고 있지 못하고 있음을 보여준다.

[최근 5년간 건설 기능등급 보유대상자 수 및 기능등급증명서 발급건수]

(단위: 명, 건)

구 분	2021	2022	2023	2024	2025
건설 기능등급 보유 대상자 <sup>1)</sup> 수	1,114,840	1,001,211	1,042,738	997,664	866,079
기능등급증명서 발급건수	2,307	7,148	16,496	21,743	11,512

주: 1) 해당연도에 1일 이상 통합직종으로 종사한 내국인 근로자로, 보통인부 및 사망자는 제외  
자료: 건설근로자공제회

아울러 현행 건설기능인등급제도 하에서는 별도의 승급교육을 이수하지 않더라도 환산된 경력연수 기준을 충족하면 다음 등급으로 승급할 수 있고, 교육을 이수한다고 하더라도 교육이 이론 및 실기 중심으로 4~5일간 수업을 하는 방식으로 진행되기 때문에 승급과정에서 작업현장에서 요구하는 숙련도를 평가하고 있다고 보기 어렵다.

또한 4~5일간 교육을 수강하는 경우 그 기간에는 건설현장에서 근무하기 어려운데, 건설기능인은 일당 방식으로 임금을 받는 경우가 많기 때문에 교육수당이 소득감소로 직결될 가능성이 높다.

2024년 기준 건설기능인등급 특급에 해당하는 팀장·반장은 일당이 21.4만원, 중급에 해당하는 준기공은 일당이 16.9만원으로 수강에 따른 기회비용이 상당한 반면, 초·중급 기능인에게는 인당 2만 7천원의 교육수당을 지급하고 고·특급 기능인에게는 교육수당을 지급하지 않고 있다.

[건설기능인 등급별 교육기간 및 과목, 참석수당]

(단위: 원)

구분	초급	중급	고급	특급
교육일수	4일	4일	5일	5일
교육과목	승급교육 (이론+실기)	승급교육 (이론+실기)	승급교육 (관리자 역량)	-
			실기교사 양성 교육	
인당 수업료	-	-	-	-
인당 참석수당 (식비, 교통비)	27,000원	27,000원	-	-

자료: 국토교통부

따라서 건설기능인등급제에 대한 현장 활용도가 저조하여 등급에 상응하는 임금으로 연결되기에는 부족한 측면이 있고 연계교육을 받지 않더라도 승급이 가능하며 교육참여로 인하여 기대소득이 감소할 수 있는바, 건설기능인 입장에서도 상위 등급을 취득하기 위해 노력할 유인이 부족하고 그와 연계된 교육을 이수할 필요성을 체감하기 어려울 것으로 보인다.

이러한 이유로 인하여 당초 건설기능인 등급제로 기대하였던 청년층의 신규진입, 건설기능인 직업전망 확보, 숙련된 기능인에 대한 정보부족 문제 해소라는 목표가 달성되지 못하고 있는 것으로 보인다.

이에 대해 국토교통부는 기능등급이 현장에서 요구하는 수준의 실질적 역량을 확보할 수 있도록 체계적인 등급교육을 실시하고 숙련도 평가 수료를 의무화하기 위한 제도 개선을 추진 중이라는 입장이다.<sup>3)</sup>

그러나 이미 별도의 숙련도 평가 없이 상당 수의 건설기능인에게 등급이 부여된 상태로, 2024년 9월부터 2025년 8월까지 1일 이상 통합직종으로 종사한 건설근로자 기준 중급이 29.2만명, 고급 이상이 51.9만명 정도인 상황이다. 이후 제도를 개선하여 엄격하게 등급을 부여하더라도 제도개선 이전 등급을 부여받은 사람이 상당 수 있기 때문에 숙련도 평가 의무화 이전에 이미 부여된 건설기능인등급이 건설현장에서 작업능력으로 인정받을 수 있도록 현장의 수용성을 개선할 방안이 필요할 것으로 보인다.

또한 현재로서는 900명 정도의 교육 이수에 확보한 예산을 대부분 사용하고 있는바, 숙련도 평가 수수료 의무화 등이 이루어지는 경우 교육소요가 크게 증가할 수 있으므로 이에 대한 대비도 필요하다.

---

3) 2028년부터 승급 교육 및 숙련도 평가 의무화를 목표로, 49개 직종에 대해 등급별 교과과정 및 숙련도 평가체계를 구축하였고 2026년 5월부터 숙련도 평가 의무화 관련 시범사업을 추진 중에 있으며 승급 교육 및 숙련도 평가 의무화 등 제도 개선을 위한 고시 개정 추진 중으로 개정된 후 2026년말 정도에 홍보를 실시할 계획이라는 설명이다.

[2025년 8월 기준 건설기능인 등급별 분포]

(단위: 명, %)

구 분	기능등급				합계
	초급	중급	고급	특급	
근로자 수	280,026	291,895	306,940	211,713	1,090,574
비율	25.7	26.8	28.1	19.4	100.0

주: 2024년 9월부터 2025년 8월까지 1일 이상 통합직종으로 종사한 건설근로자(피공제자) 기준  
 자료: 국토교통부

이를 종합해 볼 때, 건설기능인등급제도는 건설현장에서 요구하는 숙련도 및 기능 수준을 충분히 반영하지 못하는 측면이 있으므로, 기능인등급이 작업능력에 대응될 수 있도록 하고 연계교육이 숙련도 향상 및 검증 역할을 효과적으로 수행할 수 있도록 제도를 보완할 필요가 있다.

## 가. 현 황

건설기계임대료 체납신고센터 운영 사업<sup>1)</sup>은 건설기계임대료 체납, 지급보증 미발급 등 불공정 관행으로부터 영세한 건설기계 운전자(대여업자)를 보호하기 위해 대한건설기계협회에 건설기계임대료 체납신고센터의 설치·운영에 필요한 자금을 지원하는 것으로, 국토교통부는 동 사업의 2025회계연도 예산현액 1억 800만원을 전액 집행하였다.

[2025회계연도 건설기계임대료체납신고센터운영 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025								2026	
	본예산	추경 <sup>1)</sup>	전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	추경
건설기계임대료 체납신고센터 운영	108	108	-	-	108	108	-	-	86	86

주: 1) 제2회 추가경정예산 기준

자료: 국토교통부

## 나. 분석의견

건설기계임대료 체납에 대응하기 위해 건설기계임대료 지급보증제도를 활성화할 필요가 있고, 전자대금지급시스템 활용 및 국토교통부의 단속 확대 등으로 임대료 지급여력이 있음에도 악의적으로 지급하지 않는 건설사업자에 대한 제재를 강화함으로써 건설기계 대여업체의 권리를 신속하게 구제할 필요가 있다.

건설기계임대료 체납신고센터는 「건설기계관리법」 제34조, 같은 법 시행령 제17조의3<sup>2)</sup> 등에 근거하여 2015년부터 대한건설기계협회를 통해 운영하고 있으며

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 4308-301

국고보조율은 90%이다. 보조사업자인 대한건설기계협회는 건설기계사업자의 공동 이익을 도모하기 위하여 설립된 협회로, 협회에서 센터에 투입하는 전담 인력은 2025년 기준 2명(실장 1명, 전문위원 1명)이다.

동 센터는 건설기계 임차인의 대금 미지급, 지연 등 발생 시 대여업자가 이를 돌려받을 수 있도록 체납신고센터에서 현장조사 및 관련 자료 수집, 행정처분 요청 등을 수행하여 영세한 건설기계 대여업자를 보호하기 위한 목적에서 설립되었다.

센터에서는 체납신고 접수 내용에 대한 사실 확인 후, 체납업체와 협상을 진행 하고 지급기한 내에 미처리시 행정처분을 요청한다. 또한, 신고인에게 지급명령·채 권가압류를 신청하고, 전문기관에 채권 회수 의뢰, 민사소송 등 법률자문을 제공하는 역할을 수행한다.

최근 5년간 센터의 행정처분 요청건수는 2021년 84건에서 2024년 77건으로 유사한 수준으로 유지되다가 2025년에 121건으로 크게 증가하는 양상이 나타난다. 법률자문건수는 2021년 7건에서 2024년 25건으로 크게 증가한 후 2025년에는 11건으로 다시 감소한 것으로 확인된다.

[최근 5년간 체납신고센터의 행정처분 요청 및 채권 회수 의뢰, 법률자문 실적]

(단위: 건, 억원)

구 분	2021	2022	2023	2024	2025	
행정처분 요청건수	84	83	75	77	121	
채권 회수 의뢰	건수	15	36	10	31	15
	액수	1.89	4.47	1.30	5.80	3.69
법률자문 건수	7	12	8	25	11	

자료: 국토교통부

## 2) 「건설기계관리법 시행령」

제17조의3 ① 법 제34조제1항에 따른 건설기계임대료 등 체납신고센터(이하 “신고센터”라 한다)는 법 제32조에 따라 설립된 협회로서 법 제21조에 따라 건설기계대여업의 등록을 한 자를 회원으로 하는 협회(이하 이 조에서 “건설기계협회”라 한다)가 설치·운영한다.

② 제1항에 따른 신고센터의 업무는 다음 각 호와 같다.

1. 건설기계임대료 등 체납신고서 접수
2. 신고된 내용에 대한 사실 여부 확인
3. 체납된 건설기계임대료 등의 회수방안 강구 및 지원
4. 그 밖에 체납된 건설기계임대료 등의 회수를 지원하기 위하여 필요한 업무

③ 건설기계협회는 신고센터의 제2항에 따른 업무의 처리방법, 절차 등에 관한 신고센터 운영규정을 정하여 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

채권 회수 의뢰는 민원인들이 통상적으로 희망하는 채권추심기관에 채권의 회수를 의뢰하는 것이며, 법률 자문의 경우 센터 내 전담인력이 아닌 대한건설기계협회 내 다른 인력이 담당한다. 민사소송으로 진행되는 경우 외부의 법무법인 변호사에 요청하여 해당 내용에 대한 법률 자문을 의뢰한다.

동 사업의 성과는 건설기계임대료의 체납신고액과 회수액, 회수율 등으로 평가할 수 있다. 그런데 최근 5년간 체납신고 및 회수 실적을 살펴보면, 체납액 회수율(금액 기준)은 2021년 83.8%에서 2025년 56.1%로 매년 지속적으로 감소하고 있다.

[최근 5년간 건설기계임대료 체납신고 및 회수 실적]

(단위: 건, 백만원)

연도	신고(접수)		회수		회수율(%)	
	건수	금액	건수	금액	건수 기준	금액 기준
2020	507	10,534	402	9,122	79.3	86.6
2021	520	9,338	391	7,824	75.2	83.8
2022	569	12,197	390	9,799	68.5	80.3
2023	589	15,998	341	11,346	57.9	70.9
2024	594	11,869	368	7,631	61.9	64.3
2025	571	9,582	340	5,382	59.5	56.1

주: 신고(접수)는 기준연도에 접수된 실적, 회수는 2025년말 기준 회수 실적  
자료: 국토교통부

다만, 이는 해당연도에 접수된 신고 건이 연도와 무관하게 회수된 실적을 나타낸 것으로 신고시점이 최근일수록 회수기간이 짧기 때문에 회수실적이 다소 낮게 나타날 소지가 있다.

이처럼 저조한 체납액 회수율에 대해 국토교통부는, 건설경기 침체로 건설사 폐업 등 단순 중재를 통해 해결할 수 없는 체불사유가 증가 중이며, 센터 예산이 수년간 임금·물가상승률조차 반영되지 않고 감액 및 동결됨에 따라 회수활동(현장조사, 법률지원, 홍보 등)이 약화되고 있기 때문이라는 설명이다.

[최근 5년간 체납신고센터 인력배치 현황]

연도	2021	2022	2023	2024	2025
인원	3인 (팀장, 차장, 과장)	2인 (팀장, 사무원)	3인 (팀장, 차장, 사무원)	3인 (팀장, 차장, 사무원)	2인 (실장, 전문위원)

자료: 국토교통부

건설경기의 악화는 건설기계임대료 체납 규모에 직접적인 영향을 주는 것으로 보인다. 건설경기의 침체는 건설사의 자금난을 야기하고, 이는 곧바로 공사대금 지급 지연으로 이어져 가장 취약한 고리인 근로자 임금과 건설기계임대료의 체납으로 귀결되는 것이다. 따라서 건설경기 상황의 악화로 인해 발생한 임대료 체납에 대해서는 인력을 확대 총원하는 것으로는 한계가 있을 것으로 보인다.

[건설경기와 건설업 임금체불, 건설기계임대료 체납액 추이]

(단위: 천, 억원)

구분	2021	2022	2023	2024	2025
건설업체 말소·폐업 건수	2,383	2,171	2,771	3,072	3,249
건설업 임금체불액	2,615	2,925	4,363	4,780	4,166
건설기계임대료 체납액	93	122	160	119	96

자료: 국토교통부·고용노동부 제출자료, 건설산업정보원 발간물 등을 바탕으로 국회예산정책처 작성

고용노동부에 따르면, 건설업 임금체불액은 건설경기가 악화되기 시작한 2022년부터 증가세로 전환하여, 2023년부터 2025년까지 매년 4,000억원을 초과하는 수준의 임금이 체불되었다. 건설기계 임대료 체납액 역시 비슷한 흐름으로 2021년 93억원이었던 체납액은 2023년 160억원으로 두 배 가까이 급증하였다가 이후에는 다소 감소하는 추세로 나타난다.

이처럼 두 지표는 건설경기가 하강 국면에 접어든 시점부터 동반 상승하는 뚜렷한 경향성을 나타내는데, 이는 두 문제의 근본적인 원인이 건설사의 재정적 지급 여력에 달려있음을 보여준다.

결국 건설기계임대료 체납 문제의 근본적인 해소를 위해서는 임금체불 대지급 제도와 유사한 취지로 도입된 ‘건설기계임대료 지급보증제도’를 활용하는 것이 현실적인 방안으로 보인다.

건설기계임대료 지급보증제도는 「건설산업기본법」 제68조의3에 근거하여 건설기계 대여계약을 체결할 때, 건설기계를 빌리는 측(원도급사 또는 하도급사, 즉 건설사업자)이 건설기계를 빌려주는 측(건설기계 대여업자)에게 임대료를 지급하지 못할 경우를 대비하여, 제3의 보증기관이 그 지급을 보증하도록 하는 제도이다.

보증수수료는 건설기계 대여대금을 지급할 채무가 있는 임차인(건설사업자)이 보증기관에 납입한다.

[건설기계임대료 지급보증제도 작동방식]

1. 건설기계 대여업자와 건설사업자 간에 임대차 계약 체결 시, 건설사업자가 자신의 비용으로 지급보증서를 발급받아 대여업자에게 제출
2. 만약 건설사업자가 임대료를 체납하면, 대여업자는 보증기관에 보증금 지급을 청구
3. 보증기관은 사실 확인 후 대여업자에게 보증한도 내에서 미지급된 임대료를 지급
4. 이후 보증기관은 건설사업자에게 구상권을 행사하여 지급한 보증금을 회수

자료: 관련 법령 등을 바탕으로 국회예산정책처 작성

최근 5년간 건설기계 대여대금 보증실적을 보면, 보증잔액 대비 대위변제 규모 비중은 0.05~0.1%이고, 연도별 대위변제 규모 대비 채권회수 규모는 55.5~104.8% 정도로 양호한 수준으로 나타난다. 이와 같이 건설기계임대료 지급보증제도에 가입하는 경우 대여업자는 안정적인 임대료 회수를 기대할 수 있을 것으로 보인다.

[최근 5년간 건설기계 대여대금 보증실적]

(단위: 건, 백만원)

구분		2021	2022	2023	2024	2025
신규보증 실적	건수	141,244	144,972	153,408	150,774	147,582
	액수	3,442,137	3,835,067	3,989,047	3,989,205	3,817,579
보증잔액 (누적)	건수	175,934	192,722	198,989	193,778	195,408
	액수	5,542,841	6,530,488	7,296,260	7,098,504	7,084,778
대위변제 규모	건수	262	547	421	734	692
	액수	3,265	4,210	3,877	6,426	7,360
채권회수 규모	건수	275	393	419	594	473
	액수	3,423	2,338	3,840	4,710	4,959

자료: 국토교통부

다만, 동 제도는 법적으로는 의무화되어 있으나, 「건설산업기본법 시행규칙」 제34조의4제2항에 따라 발주자가 건설기계임대료를 대여업자에게 직접 지급한다는

뜻과 그 지급방법 및 절차에 관하여 합의한 경우, 1건의 건설기계 대여계약 금액이 200만원 이하인 경우 등에는 지급보증 면제된다.)<sup>3)</sup>

건설기계임대료 체납사건 신고건수의 건당 임대료 미지급액을 살펴보면, 신고건수 1건당 미지급액은 2021년 1,796만원, 2025년 1,678만원으로 2022년과 2023년을 제외하면 매년 2천만원 미만의 수준을 보이고 있어, 「건설산업기본법 시행규칙」에서 정한 보증금액이 적은 경우에는 해당하지 않고 대여업자와 발주자 간 합의로 지급보증 면제된 경우로 보인다.

[건설기계임대료 미지급 신고건수 및 신고액]

(단위: 건, 천원)

연도	2021	2022	2023	2024	2025
신고건수	520	569	589	594	571
신고액	9,338,343	12,197,266	15,998,460	11,869,495	9,582,246
건당 신고액	17,958	21,436	27,162	19,982	16,782

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

아울러 실제 현장에서는 하루나 이틀간 일시적으로 건설기계를 임대하거나 건설기계임대차계약서 작성을 요구하지 않는 대여업자의 장비만을 임차하는 방식으로 인해 실질적으로 건설기계임대차계약서가 작성되지 않는 경우가 존재한다. 이러한 경우 계약서의 부재로 인해 지급보증 발급이 이루어지지 않게 되어 임대료 미지급에 따른 권리구제가 어려워진다.

특히 건설기계 대여업체는 일감이 필요하기 때문에 건설 현장에서 건설기계임대차계약서 작성을 요하지 않는 업체의 기계를 우선적으로 임차하는 경우 그러한 관행을 수긍할 가능성이 높다. 또한 지급여력이 있음에도 현장에서의 위계 및 계약

3) 「건설산업기본법 시행규칙」

제34조의4(건설기계 대여대금 지급보증서 발급면제 등) ② 법 제68조의3제2항에서 “국토교통부령으로 정하는 경우”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당되는 경우를 말한다.

1. 발주자가 건설기계 대여대금을 건설기계 대여업자에게 직접 지급한다는 뜻과 그 지급의 방법·절차에 관하여 발주자·건설사업자 및 건설기계 대여업자가 합의한 경우
2. 법 제68조의3제1항 단서에 따라 건설기계 대여계약별 대금지급 보증의 대상인 경우로서 1건의 건설기계 대여계약 금액(같은 건설기계 대여업자와 2건 이상의 계약으로 분할하여 계약하는 경우에는 각각의 계약금액을 합산한 금액을 말한다)이 200만원 이하인 경우

서 미작성 상황을 악용하여 임대료를 미지급하는 건설사업자가 있으며 이는 대여업체의 자구책으로는 대응하기 어렵다.

이와 관련하여 강요 등에 의한 건설기계 임대계약서 미작성 시 처분근거를 마련하는 「건설기계관리법 일부개정법률안」<sup>4)</sup>이 국토교통위원회에 계류 중이고, 전자대금시스템을 통한 건설기계 대여대금 청구를 의무화하는 「건설산업기본법 일부개정법률안」이 법제사법위원회를 통과하였다.

전자대금지급시스템은 건설공사의 대금 지급 과정을 전자적으로 처리하고 발주자가 이를 실시간으로 모니터링하는 시스템으로 원도급사가 하도급대금, 자재·장비대금, 노무비 등을 지급하는 전 과정을 투명하게 관리하여 대금 유용이나 체불을 방지하는 것을 목적으로 한다. 동 시스템을 통해 대금이 건설기계 대여업체의 계좌로 직접 지급 되도록 설정할 경우 체납 위험을 원천적으로 차단하는 효과를 기대할 수 있다.

또한, 시스템상 지급 지연이나 미지급 사실이 명확히 드러나므로, 문제 발생 시 발주처나 관련 기관이 신속하게 개입하여 문제를 해결할 수 있을 것으로 보인다.

이를 종합할 때, 건설경기의 악화에서 기인하는 건설기계임대료 체불은 불가피한 측면이 있는바 임대계약서 작성 촉구 및 건설기계임대료 지급보증제도 가입 확대 등을 통하여 대응할 수 있도록 할 필요가 있고, 향후 도입되는 전자대금지급시스템의 활용과 국토교통부의 적극적인 개입을 통하여 지급 여력이 있음에도 악의적으로 임대료를 미지급하는 건설사업자에 대한 제재를 강화하여 건설기계 대여업체의 권리를 신속하게 구제할 수 있도록 관리할 필요가 있다.

---

4) 의안번호: 2204201, 윤종오의원 대표발의

## 지적불부합 및 지적재조사 결과에 따른 재산권 침해 상태의 조속한 해소 필요

### 가. 현황

지적재조사<sup>1)</sup> 사업은 토지의 실제 현황과 일치하지 아니하는 지적공부의 등록 사항을 바로 잡고 종이에 구현된 지적을 디지털로 전환하는 것으로, 국토교통부는 동 사업의 2025회계연도 제2회 추가경정예산은 435억 9,300만원이고 전년도 이월액 등을 합한 예산현액은 437억 2,000만원이며, 이 중 436억 6,900만원을 집행하고 5,100만원을 불용하였다.

[2025회계연도 지적재조사 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025							2026	
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
지적재조사	43,593	43,593	27	100	43,720	43,669	-	51	40,485
자치단체 경상보조	41,718	41,718	-	-	41,718	41,718	-	-	38,792

자료: 국토교통부

현재의 지적도는 1910~1918년 토지조사사업 당시 측량기술로 종이도면에 등록되어있으며, 전국의 14.8%(542만 필지<sup>2)</sup>)가 지적불부합지<sup>3)</sup>로 조사된다.

지적재조사 사업은 「지적재조사에 관한 특별법」에 근거하여 2012년부터 2030년까지 지적불부합지를 실제 이용 현황에 맞게 정리하고 디지털 지적공부에 작성하는 사업이다.

각 지방자치단체는 사업지구의 지적불부합정도, 경계분쟁 등을 고려하여 예산

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

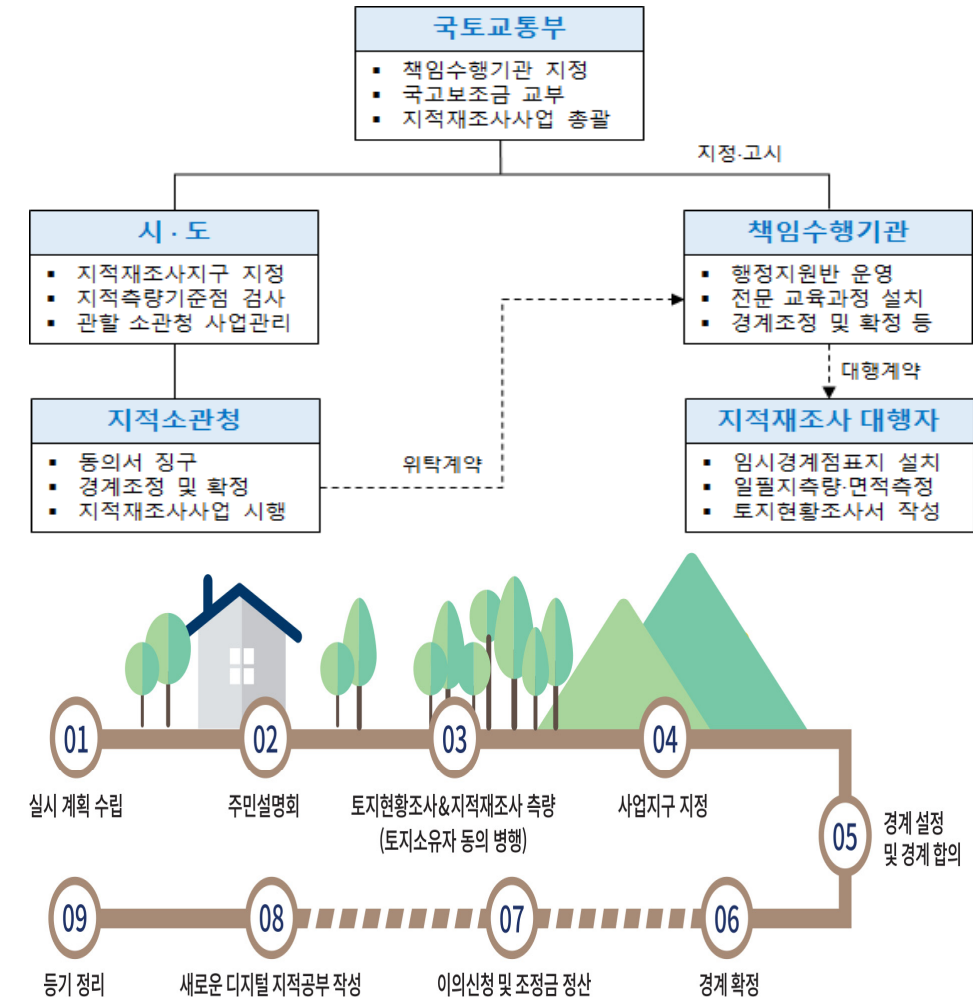
1) 코드: 일반회계 5735-302

2) KDI의 2012년 사업계획 적정성 검토보고서에 근거, 지적도 경계가 실제와 불일치하는 10필지 이상 집단지 현황조사('2007~2012) 결과(554만필지, 6,130km<sup>2</sup>)에 도시개발사업 사업에 따른 개발예정지(12만필지) 제외하여 산정하였다.

3) 지적불부합지는 종이지적도와 실제 토지의 면적·경계 현황이 일치하지 않는 지역을 의미한다.

범위 내에서 우선순위에 따라 사업지구를 선정한다. 선정된 사업지구에서 지적재조사 사업을 하기 위해서는 대상사업지 토지소유자 총수 및 전체 토지면적의 3분의 2 이상의 동의를 확보하여야 하며, 동의를 확보한 후 지적재조사사업지구로 지정<sup>4)</sup>함으로써 본격적으로 사업에 착수할 수 있게 된다.

[지적재조사 사업 추진체계 및 절차]



자료: 국토교통부

4) 「지적재조사에 관한 특별법」

제7조(지적재조사지구의 지정) ② 지적소관청이 시·도지사에게 지적재조사지구 지정을 신청하고자 할 때에는 다음 각 호의 사항을 고려하여 지적재조사예정지구 토지소유자 총수의 3분의 2 이상과 토지면적 3분의 2 이상에 해당하는 토지소유자의 동의를 받아야 한다.

지적소관청은 지적공부를 관리하는 지방자치단체의 장이며, 책임수행기관에 위탁하여 경계조정 및 확정 절차를 진행한다. 「지적재조사에 관한 특별법」 및 동법 시행령에 따라 책임수행기관은 한국국토정보공사(LX 등5)이다.

2021년부터 2025년까지 지적재조사 평균 동의율은 매년 소유자 총수 대비 70% 이상, 토지 면적 대비 79% 이상으로 나타난다.

[연도별 지적재조사 지구 평균 동의율 현황]

2021		2022		2023		2024		2025	
소유자 총수	토지 면적	소유자 총수	토지 면적	소유자 총수	토지 면적	소유자 총수	토지 면적	소유자 총수	토지 면적
72.9%	81.0%	71.7%	79.3%	71.9%	78.9%	73.6%	80.9%	72.1%	79.3%

자료: 국토교통부

지역별 지적불부합지 현황을 살펴보면, 서울의 경우 78,476필지 중 2,125필지만이 지적재조사 사업이 완료되어 사업대상지 대비 진행률이 2.7%에 그치고 있다. 부산의 경우 19.2%, 광주와 울산, 강원도의 경우 30% 미만의 진행률을 보이고 있다.

5) 「지적재조사에 관한 특별법 시행령」

제4조의2(책임수행기관의 지정 요건 등) ① 국토교통부장관은 법 제5조의2제1항에 따라 사업범위를 전국으로 하는 책임수행기관을 지정하거나 인접한 2개 이상의 특별시·광역시·도·특별자치도·특별자치시를 묶은 권역별로 책임수행기관을 지정할 수 있다.

② 법 제5조의2제1항에 따른 책임수행기관의 지정대상은 다음 각 호에 해당하는 자로 한다.

1. 「한국국토정보공사법」에 따른 한국국토정보공사(이하 “한국국토정보공사”라 한다)

2. 다음 각 목의 기준을 모두 충족하는 자

가. 「민법」 또는 「상법」에 따라 설립된 법인일 것

나. 지적재조사사업을 전담하기 위한 조직과 측량장비를 갖추고 있을 것

다. 「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」 제39조에 따른 측량기술자(지적분야로 한정한다)

1,000명(제1항에 따라 권역별로 책임수행기관을 지정하는 경우에는 권역별로 200명) 이상이 상시 근무할 것

③ 책임수행기관의 지정기간은 5년으로 한다.

[2025년말 기준 지역별 지적불부합지 현황]

(단위: 필지)

구분	사업대상(A) (지적불부합지)	사업완료	
		필지수(B)	비율(B/A)
<b>합 계</b>	<b>5,420,003</b>	<b>2,104,539</b>	<b>38.9</b>
서울	78,476	2,125	2.7
부산	171,262	32,949	19.2
대구	47,208	19,434	41.2
인천	63,383	45,275	71.4
광주	155,454	42,903	27.6
대전	33,040	20,766	62.9
울산	81,948	19,240	23.5
세종	8,694	6,455	74.2
경기	470,827	199,887	42.5
강원	727,942	217,724	29.9
충북	545,170	203,222	37.3
충남	439,594	224,218	51.0
전북	626,960	252,573	40.3
전남	900,057	450,793	50.1
경북	399,401	158,798	39.8
경남	599,712	186,880	31.2
제주	70,875	21,297	30.0

자료: 국토교통부

## 나. 분석의견

지적재조사 사업과 관련하여 다음과 같은 사항에 대한 검토가 필요할 것으로 보인다.

**첫째, 지적도 경계의 불일치로 인하여 국민의 재산권 행사가 제한될 수 있고 경계불일치 관련 민사 및 행정소송으로 상당한 규모의 사회적 비용이 발생한다는 점을 감안하여 원래의 계획과 같이 신속하게 지적재조사 사업이 완수될 수 있도록 관리할 필요가 있다.**

국토교통부는 총사업비 1.3조원을 들여 2012년부터 2030년까지 지적불부합지 542만 필지를 정정하여 국민의 재산권 행사가 방해받는 것을 해소하고 토지를 실제 이용현황에 부합하게 함으로써 공정한 토지질서를 만들 것을 발표하였다.

그러나 2025년까지 14년간 총 4,291억원을 집행하여 210만 필지를 정비하는 것에 그쳐 전체 사업량 542만 필지 대비 38.9% 정도의 진도를 보이고 있다. 2026년을 포함하여 사업기간이 5년 남은 상태라는 점을 감안할 때 현재와 같은 추세로는 2030년까지 사업을 완수하기 어려울 것으로 보인다.

[지적재조사 사업 추진실적]

(단위: 억원, 만필지)

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

주: 전체 예산은 1조 3,017억원, 전체 사업량은 542만 필지  
자료: 국토교통부

지적도와 실제 토지 이용상태가 불일치하는 경우 타인의 토지를 정당한 권원 없이 점유하고 있는 자가 민사적으로 점유취득시효 완성에 따른 소유권 주장을 할 수 있다. 이를 늦게 깨달은 원 소유주는 권리 회복을 위해 반환청구소송 등 법적 절차를 거쳐야 하는 부담이 있다.

또한 지적불부합된 지적도가 현실의 토지 경계와 다르게 설정된 경우 본인 소유의 건물이 타인 소유의 토지경계를 침범하는 것으로 나타날 수 있고 타인이 이를 이유로 민사소송을 제기하였을 때 실제 이용현황에 부합하지 않는 지적도가 증거로 인정되어 건물을 철거하여야 하는 결과가 초래될 수 있다.

이러한 법적 분쟁비용과 관련하여 2005년 대한지적공사(現 한국국토정보공사)가 발주한 '2005년 지적재조사사업의 환경분석 및 지적재조사법 작성 연구'(연구기관: 한국토지공법학회)에 따를 때, 2005년도 기준 토지경계분쟁 소송건수 108,415.2건<sup>6)</sup>에 최소 소송비용 350만원을 곱한 약 3,800억원이 지적불부합으로 인한 행정비용으로 제시되고 있다.

지적불부합지에 있는 토지나 건물의 경우 지적공부와 실제 이용현황이 불일치하기 때문에 건축물 신축 및 증축, 도로 확장 등의 개발행위나 매대가 사실상 불가하여 재산권에 대한 제한이 크다. 대법원도 경계 분쟁에 있어 지적도를 기준으로 판단하는 것을 원칙으로 하는 입장이기 때문에 지적불부합이 재산권에 미치는 영향이 상당하다고 할 수 있다.<sup>7)</sup>

동 사업에 따른 지적재조사가 아닌 소유자의 신고로 인한 조사는 경계와 관련된 다른 소유자와 합의가 있어야 측량이 가능하고 소유자 전체의 동의를 통한 '등록사항의 정정'을 거쳐야 한다. 등록사항의 정정을 위해서는 인접 토지소유자의 승낙서 또는 이에 대항할 수 있는 확정판결서 정보가 필요하며<sup>8)</sup>, 「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률 시행령」에 따라 지적소관청이 직권으로 정정하는 것도 가능하다.<sup>9)</sup>

6) 사법통계상 2005년 1월 한달간 접수된 민사소송접수건수 90,346건 중 10%를 토지경계소송으로 보아 1년간 토지경계소송건수를 108,415.2건으로 산출한 추정치로 정확한 수치는 아니다.

7) 어떤 특정한 토지가 지적공부에 의하여 일필의 토지로 등록이 되었다면 그 토지의 소재, 지번, 지목, 지적 및 경계는, 최초의 지적도상의 경계와 현실의 경계가 일치하였는데 그 후 본래의 지적도의 멸실 등으로 복구, 재조제된 새 지적도의 경계가 잘못되었다거나 현실의 경계를 정한 후 이에 따라 지적도상의 경계를 정함에 있어서 기초점을 잘못 선택하는 등 기술적 착오로 말미암아 지적도상의 경계선이 진실한 경계선과 다르게 작성되었다는 등의 특별한 사정이 없는 한 등록으로써 확정되므로 각 토지의 경계는 지적공부인 지적도상의 경계에 따라야 한다. 대법원 2010.10.14. 선고 2010다37059판결

8) 「지적법」 제24조

9) 「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률 시행령」 제82조(등록사항의 직권정정 등)

① 지적소관청이 법 제84조제2항에 따라 지적공부의 등록사항에 잘못이 있는지를 직권으로 조사·측량하여 정정할 수 있는 경우는 다음 각 호와 같다.

1. 제84조제2항에 따른 토지이동정리 결의서의 내용과 다르게 정리된 경우
2. 지적도 및 입야도에 등록된 필지가 면적의 증감 없이 경계의 위치만 잘못된 경우

토지경계를 토지소유자에게 유리하게 변경하는 것은 인접 토지소유자의 권리를 침해할 소지가 매우 크기 때문에 곧바로 인접 토지소유자와의 갈등·분쟁으로 이어져 승낙서 확보에 상당한 어려움이 있을 것으로 예상된다. 승낙서를 확보하지 못하는 경우 소송을 제기하여 법원의 확정판결서를 확보하여야 하는데 판결까지 상당한 비용과 시간이 소요되는 문제가 있다.

한편, 국토교통부는 지적재조사 사업을 통하여 도로가 없는 맹지를 해소하는 등의 방법으로 공시지가를 상승시켜 경제적 가치를 창출하고 있다는 입장이다. 2021년의 경우 44억 3,100만원, 2025년의 경우 20억 5,000만원의 경제적 가치를 창출하였다는 입장으로, 지적재조사 사업은 토지소유자 간 분쟁해결 뿐 아니라 공시지가 상승을 통한 효능도 있는 것으로 보인다.

[지적재조사 사업을 통한 공시지가 상승 규모]

(단위: 백만원)

구분	2021	2022	2023	2024	2025
지가상승액	4,431	3,362	3,264	2,350	2,050

자료: 국토교통부

따라서 지적불부합으로 인한 토지 소유권자의 권리 침해 해소 및 토지경계소송 등으로 인한 사회적 비용 절감 필요성, 토지소유자의 자발적인 노력을 통한 권리 구제의 한계 등을 감안하여 지적재조사가 당초 계획과 같이 신속하게 진행되도록 관리할 필요가 있다.

3. 1필지가 각각 다른 지적도나 임야도에 등록되어 있는 경우로서 지적공부에 등록된 면적과 측량한 실제면적은 일치하지만 지적도나 임야도에 등록된 경계가 서로 접합되지 않아 지적도나 임야도에 등록된 경계를 지상의 경계에 맞추어 정정하여야 하는 토지가 발견된 경우
4. 지적공부의 작성 또는 재작성 당시 잘못 정리된 경우
5. 지적측량성과와 다르게 정리된 경우
6. 법 제29조제10항에 따라 지적공부의 등록사항을 정정하여야 하는 경우
7. 지적공부의 등록사항이 잘못 입력된 경우
8. 「부동산등기법」 제37조제2항에 따른 통지가 있는 경우(지적소관청의 착오로 잘못 합병한 경우만 해당한다)
9. 법률 제2801호 지적법개정법을 부칙 제3조에 따른 면적 환산이 잘못된 경우

**둘째, 지적재조사 결과 발생하는 경계결정 및 조정금 정산에 대하여 다수의 이의신청이 있고 이에 대한 답변은 실시되고 있으나 그 해결 여부를 명확히 알 수 없는 상태이므로 이후 분쟁 해소 여부 및 소송 진행 상황 등에 대해서도 관리를 강화할 필요가 있다.**

지적재조사 결과 토지 경계를 재설정하는 경우 각 소유자 입장에서 토지의 증감에 따른 조정금 정산이 있다. 토지 면적이 증가된 소유자는 그에 따른 조정금을 납부하여야 하는데 해당 조정금은 개별공시지가가 아닌 감정평가액을 기준으로 하여 시세 등을 반영하기 때문에 규모가 상당할 수 있다

특히 지적재조사에 동의할 당시에는 경계의 변경 여부 및 조정금 규모를 예측하기 어렵고 사업대상지 토지소유자 총수 및 전체 토지면적 각각의 3분의 2 이상이 동의하는 경우 지적재조사가 진행되기 때문에 지적재조사 결과 발생하는 조정금을 감당하기 어려운 경우가 있을 수 있다.

그에 따라 경계결정 및 조정금 결정에 이의가 있는 이해관계자는 결과에 대해 이의를 신청할 수 있고 경계결정은 시군구 경계결정위원회, 조정금 이의신청은 시군구 지적재조사위원회가 각각 심의·의결을 하고 있다.

지역별로 지적재조사 결과에 대한 이의신청과 그에 대한 답변실적을 살펴보면, 경계결정에 대해서는 2021년 4,048건에서 2024년 3,462건으로 4년간 16,548건의 이의신청이 있었고 2023년과 2024년의 이의신청건을 제외하면 대부분 답변이 이루어졌다.

조정금 관련해서는 2021년 8,489건의 이의신청이 있었고 2024년 2,410건으로 매년 감소하는 추세에 있으며 2021년과 2022년의 이의신청에 대해서는 답변이 이루어졌다.

[지적재조사 사업 결과 이의신청 및 답변건수]

(단위: 건)

구분		합 계	2021	2022	2023	2024
경계결정	이의신청건수(A)	16,548	4,048	5,456	3,582	3,462
	답변건수(B)	16,505	4,048	5,456	3,545	3,456
	답변완료율(B/A)	99.7%	100.0%	100.0%	99.0%	99.8%
조정금	이의신청건수(A)	21,620	8,489	6,548	4,173	2,410
	답변건수(B)	21,159	8,489	6,548	4,038	2,084
	답변완료율(B/A)	97.9%	100.0%	100.0%	96.8%	86.5%

자료: 국토교통부

다만, 이의신청에 대한 답변을 실시한 것이 분쟁의 해소를 의미하는 것은 아니고 다시 2차 분쟁으로 이어질 소지도 있기 때문에 지자체별 이의신청에 대한 답변 실적만으로는 분쟁해결여부를 알기 어렵다. 국토교통부는 해당 답변으로 이의가 해소되었는지 소송 등 추가적인 분쟁으로 이어졌는지 등 현황에 대한 정책적 통계를 수집하고 있지 않은 상황이므로 이에 대한 관리를 강화할 필요성이 있어 보인다.

따라서 국토교통부는 지적재조사를 신속히 진행함과 동시에 지적재조사 결과 경계결정 및 조정금 등의 문제로 제기되는 이의신청이 원만하게 해소되었는지 소송 등으로 이어지고 있는지에 대한 관리를 강화하고 그와 관련된 분쟁이 해소되지 않고 있는 경우에 대해서는 신속한 대응이 이루어지도록 독려할 필요가 있는 것으로 보인다.

## 가. 현황

PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자<sup>1)</sup> 사업은 PF 시장 위축으로 초기 사업자 금 조달에 어려움을 겪는 우수 사업장에 공공이 선투자하여 민간 대출 마중물 역할을 수행하는 사업으로, 2025회계연도의 경우 제2회 추가경정예산과 예산현액은 모두 2,000억원이며, 전액 집행되었으나 실집행된 예산은 없다.

[2025회계연도 PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 출자 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025							2026		
	예산액		전년도 이월액	이전용 등	예산 현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	분예산	추경
	본예산	추경 <sup>1)</sup>								
PF 선진화 마중물 개발앵커리츠	-	200,000	-	-	200,000	200,000 [0]	-	-	-	-

주: 1) 제2회 추가경정예산 기준

자료: 국토교통부

동 사업은 2025년 제2회 추가경정예산에 신규 편성된 사업으로, 국토교통부가 사업시행자인 한국토지주택공사(LH)에 2,000억원을 출자하면 LH는 자산관리회사(AMC)를 선정하고, 선정된 AMC와 AMC에서 모집한 기관투자자들의 출자액을 합산하여 리츠를 설립한다. 이후 설립된 앵커리츠는 사업장의 사업성, 자본안전성 등을 평가하여 투자를 결정하며, 해당 사업장이 본PF로 전환하는 경우 투자금을 회수하여 다른 사업장에 재투자한다.

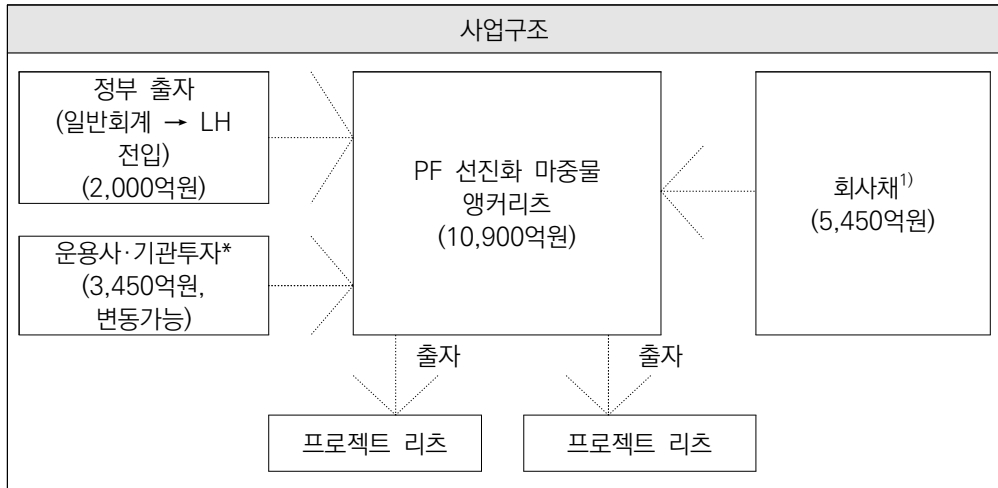
LH는 2025년 7월 AMC 선정 공고를 내서 2025년 11월 (주)코람코자산신탁과 (주)한국토지신탁 2개사를 AMC로 선정하였고 3,450억원의 민간투자를 유치하였다. 이후 2025년 12월 앵커리츠를 설립하였으며, HUG 등 유관기관과 회사채 발행

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 5632-320

등) 세부 운영조건에 협의 중에 있는 상태로 2026년 6월 내 지원 대상 사업장 선정을 완료할 계획에 있다.

[2025회계연도 PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 사업구조]



주: 1) 개발앵커리츠 자본금의 1배 수준으로 HUG 보증 회사채를 발행할 계획  
 자료: 국토교통부

## 나. 분석의견

PF 선진화 마중물 개발앵커리츠 사업에 따른 지원대상 등을 명확히 설정하고 사업추진경과를 기반으로 구체화가 필요한 조건이 있는지 지속적으로 확인할 필요가 있으며, 수립한 투자계획에 따라 사업비 회수 및 재투자가 원활하게 이루어지도록 사업을 철저히 관리할 필요가 있다.

브릿지론은 토지 매입·인허가 등 초기 단계의 비용을 충당하기 위한 대출로 1~2년 내외의 단기 대출이며 사업 초기 불확실성으로 인한 리스크가 크기 때문에 본PF 대비 높은 금리가 적용된다. 이후 본PF가 승인되는 경우 본PF로 브릿지론을 상환하게 된다.

2) AMC는 리츠 설립 신고 후 개발앵커리츠 자본금의 1배 수준(5,450억원)으로 HUG 보증 회사채를 발행할 예정이다.

PF사업절차를 살펴보면, 토지매매계약 체결 후 브릿지론을 실행하여 토지를 매수하고 이후 사업계획승인 등의 절차를 거친 후 착공 이전에 본PF로 전환하여 공사 비용을 확보하게 된다.

동 사업은 사업성, 토지확보율, 인허가현황 등 ‘앵커리츠 투자 가이드라인’ 요건을 충족하는 사업장에 브릿지론을 지원하는 사업으로, 아직 브릿지론 대출을 실행하지 않은 사업장과 기존 브릿지론의 대환이 가능한 사업장 모두 동 사업에 따른 투자를 받을 수 있다.

[앵커리츠 투자 가이드라인]

평가분야	평가항목	세부내용
안정성 (필수)	① 사업성	<input type="checkbox"/> 토지 원가의 적정성 - 토지 매입원가가 과도하지 않았으며, 적정 범위* 내에서 산정된 것으로 판단되는 경우 * 감정평가액, 인근 실거래 사례, 시장조사자료 등 비교
		<input type="checkbox"/> 개발계획의 적정성 - 사업계획서의 계획(공급유형, 공급물량 등)이 해당 입지의 수요 및 공급량에 기반하여 합리적으로 산정된 경우
	② 토지확보	<input type="checkbox"/> 토지 계약 및 확보율 - 토지확보율*이 100% 확보된 경우 * 매매계약 체결, 매수인 변경 협약, 토지사용승낙 등 토지권원확보 ** 인허가 과정에서 국공유지 매입이 함께 협의되는 경우에는 국공유지 제외
	③ 인허가	<input type="checkbox"/> 인허가 현황 - 도시계획변경 없이 사업계획승인이 12개월 이내 가능한 경우 (단, 도시계획변경 사업의 경우 18개월 이내 가능한 경우)
	④ 자본 안정성	<input type="checkbox"/> Equity(자기자본) - 해당 사업의 Equity 규모가 토지비 대비 20% 이상

자료: 국토교통부

국토교통부와 LH는 앵커리츠 투자를 받은 사업장의 본 PF 전환 실패에 대비하여 토지확보가능성과 인허가 가능성 등을 우선적으로 평가하고, 대상 사업장 선정 시부터 토지 원가의 적정성을 검토하여 토지매입비의 50% 이내로 투자함으로써 유사시 토지 매각을 통하여 안정적으로 투자금을 회수할 계획이라는 설명이다.

다만, 동 사업의 취지가 사업성이 우수함에도 불구하고 대출실행에 어려움이 있어 사업추진이 원활히 되고 있지 못한 사업장을 지원하는 것임을 감안할 때 브릿지론 대출 실행에 어려움을 겪는 사업장을 우선적으로 지원할 필요가 있을 것으로 보인다. 이미 브릿지론을 실행받아 사업을 진행하는 사업장의 경우 동 사업에 따른 대환을 받는 경우 금융비용이 절감되는 정도의 효과가 있기 때문이다.

아울러 토지매입비의 50% 이내로 투자함으로써 유사시 투자금을 안정적으로 회수할 수 있다고 하더라도, 동 사업에 따른 투자를 받은 사업장이 신속하게 본 PF 전환에 성공함에 따라 회수한 투자금을 재투자하여 자금 조달에 어려움을 겪는 다수의 사업장을 정상화하는 것이 동 사업의 목표임을 감안할 때, 본 PF로의 안정적인 전환을 지원하면서도 신속하게 자금을 회수하는 것도 중요하다고 할 수 있다. 앵커리츠 자본 확충을 위한 국비 지원은 단년도 예산으로 편성된 1회성 지원이기 때문에 앵커리츠가 확보할 예정인 1조원 정도의 자금을 효율적으로 회전하는 것이 필요하다.

앵커리츠 투자 가이드라인에 따를 때, 도시계획변경 없이 12개월 내(도시계획변경이 있는 경우 18개월 이내) 사업계획승인이 가능한 경우를 대상 사업장으로 하고 있다. 그에 맞춰 국토교통부는 앵커리츠 대출의 상환기간도 그에 맞춰 12개월 내지 18개월 정도로 설정하고 있다. 그러나 사업계획승인 시점은 예상시점으로 착공에 이르기까지 예상 보다 긴 시간이 소요될 수 있기 때문에 대출기간이 12개월 또는 18개월을 초과하는 경우의 상환유예여부 및 연체이자 등에서도 검토가 필요할 것으로 보인다.

이에 대해 국토교통부는 앵커리츠 대출의 상환기간을 18개월로 한정하고, 시점 내 자금 회수가 불가할 경우 원칙적으로 토지 매각을 통해 투자금을 회수토록 규정 하되, 사업계획승인 시점은 예상시점으로 착공에 이르기까지 예상 보다 긴 시간이 소요될 수 있기 때문에 기한 연장 필요성이 높다고 판단되는 예외적인 사항에 대비하여 투자자간 협의를 통해 대출기한 연장여부 및 조건을 정할 수 있도록 허용하고 있다고 설명한다.

사업장별 특수성을 감안할 때 대출기한 및 연체이자 등에 대해 일률적으로 정하기 어렵다는 점은 타당한 것으로 보이나, 예측가능성 확보 및 사업의 안정적인 운용 측면에서 사업진행경과를 기반으로 구체화가 가능한 조건에 대해서는 구체화하는 방안에 대해서 검토할 필요가 있을 것으로 보인다.

2026년 4월 금융위원회 보도자료 「부동산 프로젝트 금융(PF) 상황 점검회의 개최」의 금융권 대출방식별 PF 대출잔액 및 연체율을 살펴보면, 브릿지론은 본PF 대비 대출잔액 규모가 작지만 연체율은 높게 나타난다. 금융권 브릿지론 연체율은 12.5%로 본 PF 연체율 2.61%의 5배 수준이며, 증권사 브릿지론의 연체율은 47.7% 수준으로 나타난다.

[대출방식별 PF대출 대출잔액 및 연체율]

(단위: 조원, %)

구 분			2023.12.	2024.12	2025.6.	2025.12
금융권	대출잔액	브릿지론	17.1	16.9	14.6	14.9
		본PF	118.6	111.2	104.3	101.1
	연체율	브릿지론	8.29	11.99	17.15	12.54
		본PF	1.90	2.12	2.60	2.61
은행	대출잔액	브릿지론	3.8	4.1	2.9	3.0
		본PF	42.3	42.2	39.9	39.6
	연체율	브릿지론	0.13	0.61	7.07	6.98
		본PF	0.37	0.31	0.17	0.35
증권	대출잔액	브릿지론	2.8	3.5	3.1	2.7
		본PF	5.0	7.3	7.0	6.5
	연체율	브릿지론	22.05	33.39	52.37	47.69
		본PF	9.20	14.49	18.67	20.26
보험	대출잔액	브릿지론	3.3	1.8	1.8	2.5
		본PF	38.7	36.4	33.7	33.1
	연체율	브릿지론	2.14	13.00	5.82	1.21
		본PF	0.93	0.95	1.47	1.72
저축은행	대출잔액	브릿지론	0.8	2.4	3.1	3.1
		본PF	8.8	5.2	4.4	3.7
	연체율	브릿지론	12.90	3.81	4.19	2.42
		본PF	6.41	8.91	5.79	1.29
여전	대출잔액	브릿지론	6.2	5.0	3.8	3.5
		본PF	19.6	17.1	16.9	16.5
	연체율	브릿지론	10.10	9.90	12.03	6.91
		본PF	2.91	2.05	3.41	3.38

주: 1. 대출방식 중 상호금융은 브릿지론 2024년 6월말 이후 브릿지론 대출잔액이 없는 관계로 제외  
자료: 금융위원회 보도자료

동 사업은 안정적으로 본 PF 전환을 할 수 있는 사업장을 선별하여 지원하나 실제 토지 매입 및 인허가를 거쳐야 하는 초기 사업단계의 불확실성을 고려할 때 사업지연 및 연체 가능성에 대해 대비할 필요가 있을 것으로 보인다.

따라서 사업취지 달성을 위하여 투자가 실행된 사업장이 본 PF로 신속하게 전환하도록 유인을 부여하고 대출금을 신속하게 회수할 수 있도록 조치할 필요가 있을 것으로 보인다.

종합해볼 때, 사업성은 우수하나 브릿지론 실행에 어려움을 겪는 사업장을 우선적으로 지원하도록 하고 예측가능성 확보 차원에서 향후 사업경과를 바탕으로 예정한 상환기간을 초과하였을 때의 유예기간, 연체이자 등 구체화 가능한 부분이 있는지 검토할 필요가 있으며 수립한 투자계획에 따라 대출금을 신속하게 회수하여 재투자할 수 있도록 사업을 면밀하게 관리할 필요가 있다.

## 가. 현 황

철도사후관리 및 지원<sup>1)</sup> 사업은 철도건설 후 미보상 및 소유권 미이전 토지의 관리, 철도건설 사업의 사후환경영향평가 및 사전·사후평가 등을 수행하는 것으로, 2025회계연도의 경우 본예산에 163억 1,600만원이 편성되었으며, 전액(100%) 집행되었다.

[2025회계연도 철도사후관리 및 지원 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

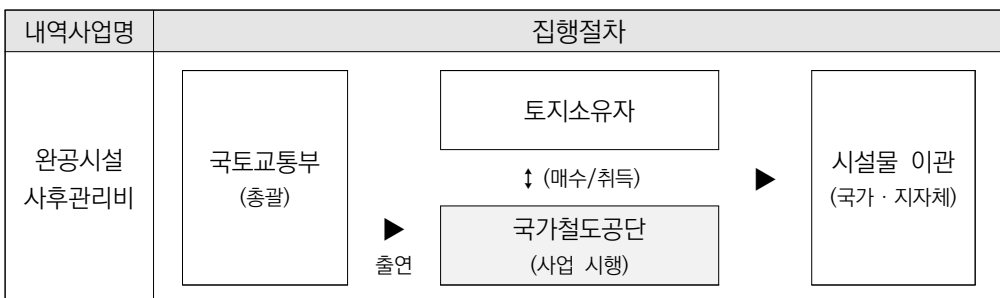
사업명	2025								2026	
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산잔액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
철도사후관리 및 지원	16,316	16,316	-	-	-	16,316	-	-	8,395	8,395

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 국토교통부

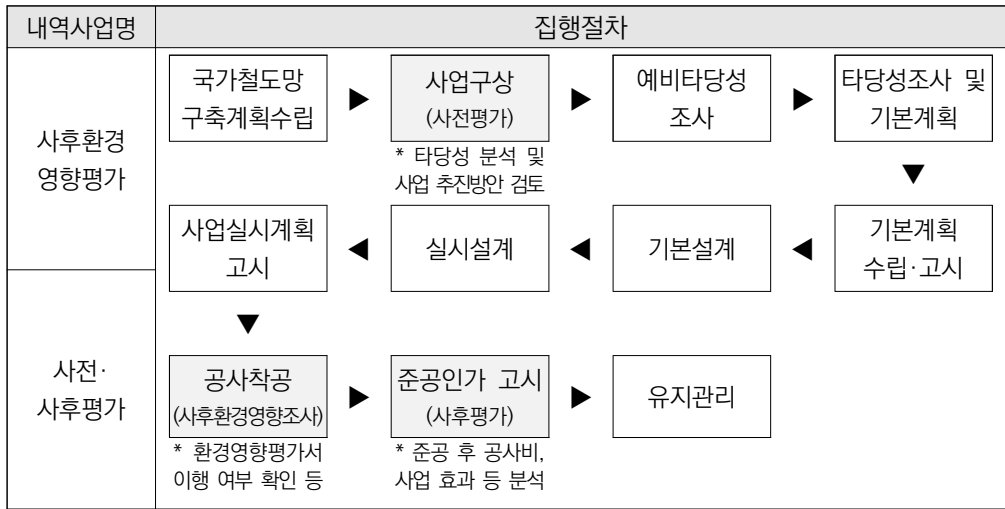
동 사업은 국토교통부가 국가철도공단에 사업비를 출연하고, 국가철도공단이 수행한다.

[철도사후관리 및 지원 사업 집행절차]



김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 일반회계 2731-345



자료: 국토교통부

## 나. 분석의견

철도사후관리 및 지원 사업은 '완공시설사후관리비', '사후환경영향평가' 및 '사전·사후평가' 내역사업으로 구성된다. 완공시설사후관리비 내역사업은 철도건설 이후 철도시설의 효율적인 관리를 도모하기 위하여 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제7호2)에 따라 미보상 및 소유권 미이전 토지 등 건설된 철도시설의 용지 소유권을 확보하는 것이고, 사후환경영향평가 내역사업은 「환경영향평가법」 제36조제1항3)에 따라 철도건설 사업의 착공 이후 동 사업이 주변 환경에 미치는 영향을 조사하는 것이며, 사전·사후평가 내역사업은 국가철도망 구축계획에 반영된

### 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.

7. "철도건설사업"이란 새로운 철도의 건설, 기존 철도노선의 직선화·전철화 및 복선화, 철도차량기지의 건설과 철도역 시설의 신설·개량 등을 위한 다음 각 목의 사업을 말한다.

라. 건설된 철도시설의 토지등(「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 토지등을 말한다)을 취득하거나 그 사용권원(使用權原)을 확보하는 사업

### 3) 「환경영향평가법」

제36조(사후환경영향조사) ① 사업자는 해당 사업을 착공한 후에 그 사업이 주변 환경에 미치는 영향을 조사(이하 "사후환경영향조사"라 한다)하고, 그 결과를 다음 각 호의 자에게 통보하여야 한다.

1. 기후에너지환경부장관

2. 승인기관의 장(승인등을 받아야 하는 환경영향평가 대상사업만 해당한다)

사업에 대한 사전조사 용역과 「건설기술 진흥법」 제52조제1항4)에 따른 사후평가를 실시하는 것이다.

철도사후관리 및 지원 사업의 실집행 내역을 살펴보면, 본예산 163억 1,600만원과 공단 이월액을 포함한 예산현액 248억 6,500만원 중 140억 1,700만원(56.4%)이 실집행되었다. 내역사업별로 실집행실적을 살펴보면, 완공시설사후관리비 내역사업은 원활하게 집행되었으나, 사후환경영향평가 내역사업은 예산현액 77억 2,100만원 중 32억 6,200만원(42.3%)만 집행되었고, 사전·사후평가 내역사업은 예산현액 72억 9,300만원(12.4%) 중 9억 500만원(12.4%)만 집행되어 실집행이 부진하였다.

[철도사후관리 및 지원 2025회계연도 집행 내역]

(단위: 백만원, %)

세부사업명 -내역사업명	2025회계연도						
	본예산	추경	교부액	전년도 이월액 (공단기준)	예산현액 (공단기준) (A)	실집행실적	
						실집행액 (이월포함) (B)	실집행률 (B/A)
철도사후관리 및 지원	16,316	16,316	16,316	8,549	24,865	14,017	56.4
- 완공시설사후관리비	6,507	6,507	6,507	3,344	9,851	9,850	100.0
- 사후환경영향평가	6,739	6,739	6,739	982	7,721	3,262	42.3
- 사전·사후평가	3,070	3,070	3,070	4,223	7,293	905	12.4

자료: 국토교통부

철도사후관리 및 지원 사업의 실집행 부진과 관련하여 다음과 같은 문제가 있다.

**첫째, 철도사후관리 및 지원 사업에 총사업비 내 사후환경영향평가비가 포함된 9개 철도건설사업에 대한 사후환경영향평가비를 별도 편성·교부함에 따라 국가철도 공단이 집행하지 못하였으므로, 국토교통부는 공단이 미집행한 출연금은 국고로 반납하도록 하는 등 적절한 조치를 취할 필요가 있다.**

사후환경영향평가 내역사업은 2025년도 예산안에 67억 3,900만원이 편성되었고, 국가철도공단에 전액(100%) 교부된 것으로 확인된다. 국가철도공단은 전년도 이월액

4) 「건설기술 진흥법」

제52조(건설공사의 사후평가) ① 발주청은 대통령령으로 정하는 건설공사가 완료되었을 때에는 공사 내용 및 효과를 조사·분석하여 사후평가를 하고 사후평가서를 작성하여야 한다.

9억 8,200만원을 포함한 예산현액 77억 2,100만원 중 32억 6,200만원(42.3%)을  
 실집행하였고, 미집행된 44억 5,900만원은 전액 이월하였다.

[사후환경영향평가 2025회계연도 집행 내역]

(단위: 백만원, %)

내역사업명 -내내역사업명	2025회계연도						
	본예산	추경	교부액	전년도 이월액 (공단기준)	예산현액 (공단기준) (A)	실집행실적	
						실집행액 (이월포함) (B)	실집행률 (B/A)
사후환경영향평가	6,739	6,739	6,739	982	7,721	3,262	42.3
- 포승~평택	72	72	72	-	72	72	100.0
- 보성~임성리	470	470	470	-	470	288	61.3
- 서해선	550	550	550	-	550	537	97.6
- 장항선개량2단계	276	276	276	-	276	276	100.0
- 이천~문경	400	400	400	-	400	369	92.3
- 도담~영천	717	717	717	500	1,217	717	58.9
- 포항~삼척	655	655	655	482	1,137	675	59.4
- 동두천~연천	328	328	328	-	328	328	100.0
- 기타 <sup>1)</sup>	3,271	3,271	3,271	-	3,271	-	-

주: 1) (사후환경영향평가비가 총사업비에 포함된 철도건설사업 9개) 인덕원~동탄 복선전철, 월곶~판교 복선전철, 춘천~속초 철도건설, 강릉~제진 철도건설, 여주~원주 복선전철, 광주송정~순천 전철화, 천안~청주공항 복선전철, 대구산업선 철도건설, 수서~광주 복선전철

자료: 국토교통부

그런데, 국가철도공단의 다음연도 이월액 중 32억 7,100만원은 철도사후관리 및 지원 사업이 아닌 개별 철도건설사업에 편성되어야 했던 것으로 파악된다. 이는 인덕원~동탄 복선전철<sup>5)</sup> 등 9개 신규 착공 철도건설 사업에 대한 사후환경영향조사 용역에 필요한 비용을 편성한 것이나, 해당 9개 사업은 본사업 총사업비에 사후환경영향평가비가 이미 포함되어 있기 때문이다. 이에 대해 국토교통부는 관련 규정이 미비하였던 측면이 있으며, 2025년 4월에 국가철도공단 집행지침을 개정하여 현재는 사후환경영향평가비가 총사업비에 포함된 경우 본사업에 이를 편성하도록 명확히 하였다는 입장이다. 국토교통부는 향후 관련 지침에 따라 예산이 적정하게 편성될 수 있도록 조치할 필요가 있다.

5) 코드: 교통시설특별회계 2631-361

[사후환경영향평가비 관련 국가철도공단 집행지침]

18. 철도사후관리 및 지원 (965, 972목)

18-1 사후환경영향평가 (965-01)

- 철도사업 준공 후 3년까지 그 사업이 주변 환경에 미치는 영향 조사를 위한 용역비 및 제반 경비
- 사후환경영향평가비가 총사업비에 포함된 사업은 해당 사업비로 집행

자료: 국토교통부

한편, 국가철도공단의 개정된 집행지침에 따라, 동 이월금 32억 7,100만원은 철도 사후관리 및 지원 사업을 통해서는 지출이 불가능하게 되었음에도, 이를 즉시 반납 조치하지 아니하고 이월 처리한 것이 문제된다. 이에 대하여 국토교통부는 2025년 당시에는 본 사안과 같이 원천적으로 집행이 불가능한 출연금이 편성·교부된 경우에 관한 규정이 별도로 마련되어 있지 않아 불가피하게 즉시 반납 조치하지 못하고 이월한 것이라고 설명하였다. 「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」(국토교통부훈령) 제12조6)는 출연금의 집행잔액을 「국고금 관리법」에 따라 반납할 것을 명시하고 있으나, 이는 이미 종료된 사업에 대한 규정으로 사업이 종료되지 않은 경우에 대한 규정이 미비하였다. 이에 2026년 3월 예산총칙 개정을 통해 계속사업(미종료 사업)의 출연금 또한 주무부처 사전협의를 거쳐 반납할 수 있도록 관련 규정을 보완한 것으로 확인된다. 따라서, 국토교통부는 보완된 규정에 따라 공단이 미집행한 출연금은 국고로 반납하도록 하는 등 적절한 조치를 취할 필요가 있다.

**둘째, 사전·사후평가 내역사업은 제5차 국가철도망 구축계획·철도지하화 통합개발 종합계획 수립 지원 등으로 계획된 사전조사 용역 일부가 순연되었으며, 사후평가 용역의 상당수는 2025년 말 계약이 체결됨에 따라 실집행률이 12.4%에 그치는 등 사업 추진이 부진하였으므로, 국토교통부 및 국가철도공단은 향후 동 사업의 집행관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.**

6) 「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」 제12조(출연사업 종료 후 관리) ① 출연사업자는 종료된 출연사업이 있을 경우에는 출연금의 집행잔액을 「국고금관리법」에 따라 국토교통부장관으로 반납하여야 한다.  
② 출연사업자는 국토교통부장관과 협의하여 제1항에 따른 출연금의 반납기한을 정하되, 해당 출연사업이 종료된 해의 다음 연도 내에 반납이 완료될 수 있도록 하여야 한다.

사전·사후평가 내역사업은 2025년도 예산안에 30억 7,000만원이 편성되었고, 국가철도공단에 전액(100%) 교부된 것으로 확인된다. 국가철도공단의 전년도 이월액 42억 2,300만원을 포함한 예산현액 72억 9,300만원 중 9억 500만원(12.4%)이 집행되었고, 미집행된 63억 8,800만원은 전액 이월되었다.

[사전·사후평가 2025회계연도 집행 내역]

(단위: 백만원, %)

내역사업명 -내내역사업명	2025회계연도						실집행실적	
	본예산	추경	교부액	전년도 이월액 (공단기준)	예산현액 (공단기준) (A)	실집행실적		
						실집행액 (이월포함) (B)	실집행률 (B/A)	
사전·사후평가	3,070	3,070	3,070	4,223	7,293	905	12.4	
충청 및 대구권 광역 연장 사타	-	-	-	83	83	83	100.0	
동해신항선 등 사타	164	164	164	-	164	164	100.0	
철도종합시험선로 순환선 구축 사타	147	147	147	-	147	147	100.0	
동대구역 접근성 증진 방안 사타	182	182	182	-	182	164	90.1	
제5차 국가철도망 구축계획 사타	497	497	497	-	497	-	-	
경의중앙선 지하화	-	-	-	3,000	3,000	-	-	
경부선 지하화	-	-	-	300	300	-	-	
원주~강릉 등 사후	700	700	700	-	700	334	47.7	
대구선 등 사후(5건)	1,359	1,359	1,359	840	2,199	-	-	
기타 부대비	21	21	21	-	21	13	61.9	

자료: 국토교통부

2025년도 사전·사후평가 내역사업에는 ① 동해신항선 등 사전 타당성 조사용역, ② 경의중앙선 및 경부선 지하화 관련 사전조사 용역, ③ 대구선 등 철도건설사업 사후평가 용역 등에 필요한 예산이 편성되었으나 전액 미집행되었다. 국토교통부는 사전·사후평가 내역사업의 집행 부진과 관련하여 첫째 제5차 국가철도망 구축계획 수립이 지연됨에 따라 이와 관련한 사전타당성조사 용역이 지연되었고, 둘째, 2025년 예정되었던 철도지하화 통합개발 종합계획 발표가 지연됨에 따라 이와 관련한 경의중앙선 및 경부선 지하화 관련 사전조사 용역이 미시행되었으며, 셋째, 원주~강릉 등 3건의 철도건설사업에 대한 사후평가 용역을 제외하고 대구선(동대구~영천) 복선전철 등(4건) 사후평가·중앙선 원주~제천 복선전철 등(4건) 사후평가·수원~인천 복선전철 등(2건) 사후평가·호남고속철도(오송~광주송정) 사후평가 등 4건의 사후평가 용역이 2025년 12월 31일에 계약 체결되었고, 1건의 사후평가 용역은 2026년 발주 예정되어 있는 등 사업 지연으로 인해 2025년 집행소요가 부족하였다고 설명하였다.

[사전·사후평가 용역 계약 현황]

(단위: 백만원)

구분	계약명	착수일	완료일(예정)	계약금액
사전조사	동해신항선 등 사전타당성조사 용역	2024-06-13	2025-12-31	344
	철도종합시험선로 순환선 구축 사전타당성조사 용역	2024-09-25	2025-09-19	220
	장래 철도건설사업 동대구역 접근성 증진 방안마련 용역	2025-02-21	2025-11-19	164
사후평가	원주~강릉 철도건설사업 등 3건 사후평가 용역	2025-07-23	2026-03-19	682
	대구선(동대구~영천) 복선전철 등 4건 사후평가	2025-12-31	(2026-10-31)	426
	중앙선 원주~제천 복선전철 등 4건 사후평가	2025-12-31	(2026-10-31)	283
	수원~인천 복선전철 등 2건 사후평가	2025-12-31	(2026-10-31)	328
	호남고속철도(오송~광주송정) 사후평가	2025-12-31	(2026-10-31)	443

자료: 국토교통부

사전·사후평가 내역사업은 2024년 이월액 42억 2,300만원, 2025년 이월액 63억 8,800만원 등 실적행부진에 따른 이월이 반복적으로 이루어지고 있으므로, 국토교통부 및 국가철도공단은 철도건설사업에 대한 사전조사 및 사후평가가 적기에 이루어질 수 있도록 향후 동 사업의 집행관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.

## 예비타당성조사 장기화에 따른 철도기본계획수립 사업의 연례적 집행부진 문제

### 가. 현 황

철도기본계획수립<sup>1)</sup> 사업은 국가철도망구축계획에 따라 추진 중인 철도건설사업의 타당성조사를 수행하고 기본계획을 수립하는 것으로, 2025회계연도의 경우 본예산에 100억 500만원이 편성되었고, 이 중 46억 7,000만원(46.7%)이 집행되었으며, 44억 5,000만원은 다음 연도로 이월되고, 8억 8,500만원은 불용되었다.

[2025회계연도 철도기본계획수립 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025								2026	
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
철도기본계획 수립	10,005	10,005	-	-	10,005	4,670	4,450	885	20,232	20,232

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 국토교통부

### 나. 분석의견

철도기본계획수립 사업은 연례적으로 집행이 부진한 것으로 나타나고 있는데, 철도건설 사업의 예비타당성조사 수행기간이 「예비타당성조사 운용지침」에서 정한 상한인 24개월보다 지연되는 것이 집행부진의 주요한 원인 중 하나로 판단되므로, 국토교통부는 정밀한 사업계획을 통해 사업계획 변경을 최소화하는 등 예비타당성 조사 지연 요인을 줄이기 위해 노력할 필요가 있다.

최근 5년간 철도기본계획수립 사업의 예·결산 현황을 살펴보면, 예산현액 대비 집행률이 24.8~57.1%로 연례적으로 저조한 모습을 보이고 있으며, 매년 50억원 이상 이월 또는 불용이 발생하고 있는 것으로 나타난다.

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 일반회계 2733-303

[연도별 철도기본계획수립 사업 예·결산 현황 : 2021~2025회계연도]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액 (B)	집행액 (C)	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액
	본예산	추경(A)									
2021	5,144	5,144	1,855	-	-	6,999	1,861	36.2	26.6	-	5,138
2022	10,150	10,150	817	-	-	10,967	2,724	26.8	24.8	8,220	23
2023	7,030	7,030	8,220	-	-	15,250	8,714	124.0	57.1	1,855	4,681
2024	5,144	5,144	1,855	-	-	6,999	1,861	36.2	26.6	-	5,138
2025	10,005	10,005	-	-	-	10,005	4,670	46.7	46.7	4,450	885

자료: 국토교통부

동 사업은 예비타당성조사를 통과한 철도건설 사업을 대상으로 사업 타당성 조사를 실시하고 기본계획을 수립하는 것으로, 예산 편성 단계에서는 예비타당성조사의 완료 시점이나 통과 여부를 단정할 수 없기 때문에 구조적으로 이월 및 불용이 발생할 가능성이 높은 측면이 있다.

다만, 예비타당성조사의 과도한 지연이 동 사업의 이월률을 높이는 원인으로 작용하고 있는 것으로 보인다. 「예비타당성조사 운용지침」에 따르면, 철도부문 예비타당성조사는 원칙적으로 12개월 이내에 완료되어야 하나, 불가피한 경우 등에는 최대 24개월까지 연장할 수 있다<sup>2)</sup>. 그런데, 2025회계연도 철도기본계획수립 대상 8개 철도건설사업의 예비타당성조사 수행 현황을 살펴보면, 예비타당성조사 면제를 신청한 ‘광주~대구 달빛철도 건설사업’을 제외한 7개 사업 중 12개월 이내에 예비타당성조사가 완료된 사업이 없었으며, ‘서해선~경부고속선 연결선 사업(16개월 소요)’을 제외한 6개 사업은 최장 기한인 24개월 내에 예비타당성조사를 완료하지 못한 것으로 확인된다.<sup>3)</sup>

2) 「예비타당성조사 운용지침」

제39조(예비타당성조사 기간) ① 예비타당성조사 수행기간은 9개월(정보화부문 6개월, 철도부문 12개월)을 원칙으로 하되, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 기획예산처장관과의 협의를 거쳐 최대 18개월(정보화부문 12개월, 철도부문 24개월) 이내에서 수행기간을 정할 수 있다.

1. 대상사업의 성격상 예비타당성조사 수행기간이 9개월(정보화부문 6개월, 철도부문 12개월)을 초과할 것이 명백한 경우. 이 때, 예비타당성조사 수행기관은 수행기간 종료 시점 등을 감안하여 사전에 기획예산처장관에게 수행기간 연장을 요청하여야 한다.
2. 제34조에 의한 사업계획의 변경이 있는 경우. 이 때, 중앙관서의 장은 변경된 사업내용 등과 함께 기획예산처장관에게 예비타당성조사 기한 연장을 요청하여야 한다.
3. 그 밖에 기획예산처장관이 예비타당성조사 수행기간 연장이 불가피하다고 인정한 경우

[2025회계연도 철도기본계획수립 대상 철도건설사업 예비타당성조사 수행 현황]

(단위: 억원)

세부사업명	총사업비		수행 기관	조사 착수일	조사 완료일	소요 기간	B/C	AHP	통과 여부
	요구액	조장액							
광주~대구 달빛철도	70,024	-	-	-	-	-	-	-	면제 신청
가덕도신공항 철도 연결선	5,306	6,025	KDI	2024-02	2026-03	25개월	0.95	0.603	통과
평택~부발 단선전철	20,300	20,041	KDI	2021-10	2025-07	45개월	0.64	0.419	탈락
서해선~경부고속선 연결선	6,842	7,229	KDI	2023-09	2025-01	16개월	1.07	0.645	통과
삼척~강릉 고속화	10,609	11,507	KDI	2023-02	2026-02	36개월	0.4	0.527	통과
광주~나주 광역철도	15,192	17,222	KDI	2023-06	2025-07	25개월	0.56	0.474	탈락
부산~양산~울산 광역철도	24,272	25,475	KDI	2023-06	2025-07	25개월	0.49	0.502	통과
서부권 광역급행철도	27,199	26,710	KDI	2023-06	2025-07	25개월	0.9	0.547	통과

자료: 국토교통부

최근 5년간(2021~2025년) 철도건설사업 예비타당성조사 수행 실적을 살펴보면, 해당 기간 중 예비타당성조사 절차가 완료된 철도건설 사업은 총 21개인데, 이 중 전체의 3분의 2에 해당하는 14개 사업이 24개월을 초과하여 장기간 예비타당성조사 절차를 수행한 것으로 확인된다.

[철도건설사업 예비타당성조사 소요 기간 : 2021~2025년 완료사업]

(단위: 건, %)

소요기간	사업 수	비율
12개월 이내	1	4.8
12개월 초과 24개월 이내	6	28.6
<b>24개월 초과</b>	<b>14</b>	<b>66.7</b>
합계	21	100.0

주: 예비타당성조사 철회된 사업은 제외

자료: 기획예산처 자료를 바탕으로 국회예산정책처 재작성

- 3) 다만, 이와 관련하여 국토교통부는 철도분야 예비타당성조사 수행 기간이 최장 24개월로 규정된 시점은 2022년 12월이고, 이전에 예비타당성조사를 신청한 사업은 기획재정부장관이 별도로 예비타당성조사 수행기간을 정할 수 있었다고 설명하였다. 이를 고려하면, 2021년 10월 예비타당성조사에 착수한 '평택~부발 단선전철'의 경우는 24개월을 초과하였으나 지침상 최장기한 내에 예비타당성조사를 완료하지 못한 것은 아니다.

이와 같이 철도건설사업의 예비타당성조사가 장기화될 경우 기본계획 수립 등 후속 절차가 지연되므로, 철도기본계획수립 사업의 주요한 집행부진 원인으로 작용하고 있는 것으로 판단된다. 예비타당성조사의 장기화는 통상 조사 과정에서 사업계획의 변경이 있거나, 사업계획 부실 등의 이유로 보완 등이 필요한 경우 발생하게 된다. ‘평택~부발 단선전철(45개월 소요)’ 및 ‘삼척~강릉 고속화(36개월 소요) 사업의 경우 사업계획 변경으로 인하여 예비타당성조사 수행기간이 3년 이상 장기화된 것으로 파악된다. 그 외 4개 사업은 SOC분과위, 재정사업평가위 등 행정절차 소요로 인해 예비타당성조사가 24개월 이상의 기간 장기화된 것으로 확인된다.

[예비타당성조사 장기 수행 사유 : 2025년 철도기본계획수립 대상 사업]

세부사업명	수행기간	장기 수행 사유
평택~부발 단선전철	45개월	사업계획 변경('24. 1.) 등으로 예비타당성 검토를 위한 추가적인 기간 소요
삼척~강릉 고속화	36개월	사업계획 변경('24. 10.) 등으로 예비타당성 검토를 위한 추가적인 기간 소요
광주~나주 광역철도	25개월	SOC분과위, 재정사업평가위 등 행정절차 소요
부산~양산~울산 광역철도	25개월	사업계획 변경('24. 11.) 등으로 예비타당성 검토를 위한 추가적인 기간 소요
서부권 광역급행철도	25개월	사업계획 변경('23. 11.) 등으로 예비타당성 검토를 위한 추가적인 기간 소요
가덕도신공항 철도 연결선	25개월	SOC분과위, 재정사업평가위 등 행정절차 소요

자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 정밀한 사업기획을 통해 사업계획 변경을 최소화하는 등 예비타당성조사 지연 요인을 줄이기 위해 노력할 필요가 있으며, 정부는 예비타당성 조사에 필요한 SOC분과위, 재정사업평가위 등을 적기에 개최하여 행정절차 지연으로 인해 예비타당성조사가 장기화되지 않도록 주의할 필요가 있다.

## 가. 현황

산악벽지용 친환경 전기열차 기술개발(R&D)<sup>1)</sup> 사업은 국내 산악지역 등의 이동편의를 증진 및 교통서비스 향상을 위한 친환경 산악철도 시스템 개발과 시범노선 구축·운영을 위한 것으로, 2025회계연도의 경우 본예산 27억원을 전액 불용하였다.

[2025회계연도 산악벽지용 친환경 전기열차 기술개발 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025								2026	
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
산악벽지용 친환경전기열차 기술개발	2,700	2,700	-	-	-	-	-	2,700	-	-

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 국토교통부

## 나. 분석의견

국토교통부는 산악벽지용 친환경 전기열차 기술개발 사업의 시범사업 공모 선정 과정에서 환경영향평가 통과 가능성 등에 대한 사전검토가 미흡하였던 것으로 보이므로 이와 같은 사례가 재발하지 않도록 주의하고, 동 사업을 통해 개발된 기술의 안전성 등 검증방안을 마련할 필요가 있다.

산악벽지용 친환경 전기열차 기술개발 사업은 급경사(180%) 및 급곡선(반경 10m) 구간 주행이 가능한 산악철도 차량·인프라 기술을 개발하고, 시범노선 구축을 통해 기술의 실용화 이행과 관련 기준을 마련하는 것을 목표로 추진되었다. 사업 기간은 2020년부터 2026년까지 7년간으로 계획되었으며, 정부 투입 예산 규모는 총 290억원으로, 2020년부터 2024년까지 총 223억 7,900만원의 예산이 편성·집행되었다.

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 일반회계 2733-322

[산악벽지용친환경전기열차기술개발(R&D) 사업 예·결산 현황 : 2020~2025년]

(단위: 백만원)

구분	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액	집행액	차년도 이월액	불용액
	본예산	추경							
2020	960	960	-	-	-	960	960	-	-
2021	4,685	4,685	-	-	-	4,685	4,685	-	-
2022	7,203	7,203	-	-	-	7,203	7,203	-	-
2023	7,203	7,203	-	-	-	7,203	7,203	-	-
2024	2,328	2,328	-	-	-	2,328	2,328	-	-
2025	2,700	2,700	-	-	-	2,700	-	-	2,700

자료: 국토교통부

동 사업은 차량·인프라 기술개발과 시범노선 구축·운영을 연계하여 추진하도록 설계되었으며, 시범사업 성과가 과제 최종평가의 주요 지표 중 하나에 해당하였다. 해당 사업은 한국철도기술연구원을 주관연구기관으로 하여 2020년 7월 착수하였으며, 국토교통과학기술진흥원을 전문기관으로 하여 관리하였다. 그런데, 해당 시범사업은 남원시와 협약(2022년 12월)을 통해 추진되었으나, 2025년 2월 남원시의 소규모 환경영향평가 미통과로 시범사업 협약이 해지되었고, 같은 해 4월 특별평가를 통해 지원중단을 결정하였으며, 과제는 2025년 7월 최종평가를 거쳐 9월에 협약이 해약되었다.

[산악벽지용친환경전기열차기술개발(R&D) 사업 연도별 주요 추진성과]

구분	주요 추진성과
1차년('20년)	○ 사업 착수('20.7) - 국내 산악지역 등을 고려한 친환경 산악철도 실증 요구조건(구배, 곡선반경 등) 분석, 산악용 친환경 운송시스템 차량 및 구성품 기본설계
2차년('21년)	○ 시범노선 지자체 선정 공모안 마련 - 산악용 친환경 운송시스템 차량 및 구성품 상세설계, 인프라 구성품 기본설계 등
3차년('22년)	○ 시범노선 공모 및 선정 - 산악용 친환경 운송시스템 차량 구성품(자체, 대차프레임 등) 제작, 인프라 구성품 상세설계, 시범노선 실시설계 및 시공계획 수립 등
4차년('23년)	○ 시범노선 실시설계 등 - 산악용 친환경 운송시스템 차량 구성품(추진·제어장치, 탄성퍼니언, 랙 등) 및 인프라 구성품 제작, 성능시험 및 검증 등
5차년('24년)	○ 시범노선 운영기준 검토 - 산악용 친환경 운송시스템 차량 모듈(차체, 대차, 연결기 등) 단위 제작 및 인프라 구성품 시제품 제작

자료: 국토교통부

해당 시범사업의 공모 및 선정 단계에서 시범노선 입지의 환경영향이 충분히 고려되지 않았으며, 관계기관과의 사전협의 등 국토교통부의 사업관리가 미흡하였던 것으로 보인다. 특히, 시범사업 공모안내서에는 「환경영향평가법」 등 관계 법령을 준수하여야 함을 명시하고 있어 환경영향평가 필요성 등을 인지하였던 것으로 보이나, 선정 단계에서는 시범사업 구역의 도로 여부 등만 중점적으로 판단하고, 환경영향평가 통과 가능성 등은 충분히 고려하지 않은 문제가 있다.

[산악용 친환경 운송시스템 시범사업 주요 추진 경과]

○ '22.02 '산악용 친환경 운송시스템 시범사업' 공모(한국철도기술연구원) * 1km 이상 구축 가능한 노선 대상 정부지원연구개발비 80억원 지원			
○ '22.04 '산악용 친환경 운송시스템 시범사업' 접수마감(~4.22) * 3개 지자체(전북남원시, 강원태백시, 울릉군) 접수			
○ '22.05 '산악용 친환경 운송시스템 시범사업' 1차 평가(5.27) * 3개 지자체(전북남원시, 강원태백시, 울릉군) 중 1개 지자체(전북남원시) 적격			
지자체명	전북 남원시	경북 울릉군	강원 태백시
적격성 여부	적격	부적격	부적격
부적격 항목	-	- 3번(도로 여부), 10번(기존 도로 활용가능성), 11번(물리적 조건) 항목	- 3번(도로 여부) 항목
부적격 사유	-	- 도로지정이 되어 있지 않은 '기타도로' - 급곡선 구간 완화를 위해 절토·성토 등 정비 필요 - 낙석방지시설 미확보	- 제안노선 일부를 제외한 나머지(2,123m)는 현재 도시계획시설 결정진행 중 - 확정상태 아니므로 도시·군관리계획 도로로 볼 수 없음
○ '22.06 '산악용 친환경 운송시스템 시범사업' 2차 평가(6.23) * 전북남원시 우선협상대상자 선정(89.17점)			
○ '22.07 우선협상대상자(전북남원시)와 협상 착수			
○ '22.12 시범사업 협약체결(한국철도기술연구원-전북남원시)			

자료: 국토교통부

구체적으로, 본 시범사업의 사업 구간은 지리산국립공원 및 백두대간 보호지역에는 해당하지 않으나, 해당 지역과 단 18m 이격되어 있어 환경영향평가 통과를

사실상 기대하기 어려웠던 것으로 판단된다. 시범사업 평가 단계에서는 시범사업 구역이 직접적으로 「자연공원법」에 따른 공원자연보전지구 및 「백두대간법」에 따른 보호지역에 포함되어 있는지만 고려하였는데, 시범사업 이후 구축할 것으로 계획된 상용노선 구간에는 공원자연환경지구·보전지구, 백두대간 완충구역·핵심구역 등 「자연공원법」 및 「백두대간법」에 따른 주요 보호지역이 포함되어 있었음에도 전체 노선에 대한 입지 적정성 등이 고려되지 않았다.

[산악용 친환경 운송시스템 시범사업 노선 개요]

구 분	시범노선	상용운영 노선
위 치	고기삼거리~고기담	육모정~고기삼거리~정령치
규 모	L=1km	L=12km
사업비	80억원(국가R&D)	약 1,200억원(국·도·시비 및 민자)
사업기간	2020~2026년(7년)	2027~2029년(3년)
사업내용	차량 1편성(3량) 제작 및 성능검증, 시범노선 건설(L=1km) 및 시스템 검증	차량 추가 편성(4편성), 실용화 노선(L=12km) 연장 구축



자료: 국토교통부

그 결과, 해당 시범사업 계획은 국가환경정책과의 부합성·연계성이 확보되지 않았으며, 사업 추진 시 생태·환경적 보전 가치가 높은 지역의 훼손이 우려되므로 재검토가 필요하다는 이유<sup>2)</sup>로 소규모 환경영향평가를 통과하지 못하였다.

2) 이에 대하여 국토교통부는 소규모 환경영향평가가 반려된 사유는 남원시에서 장기적(10~20년)으로 계획하고 있는 상용노선(13.2km) 전체에 대한 구체적인 건설계획과 환경영향 예측 및 저감 대책이 부재하다는 것으로 사전에 예측하기 어려운 사항이라는 입장이나, 2022년 작성된 시범사업 협약서 등에 이미 해당 상용노선도가 포함된 점 등을 고려하면 사전에 충분히 검토할 수 있었던 것으로 보인다.

[산악용 친환경 운송시스템 시범사업 소규모 환경영향평가 결과 요지]

- 본 개발사업은 산악용 친환경 운송시스템(전기열차)의 기술검증 등을 위한 궤도 설치 후 시범운영하는 사업으로, 향후 지리산 국립공원 및 백두대간 보호지역을 관통하는 상용화 노선(총 연장 13km, 육모정~고기삼거리~정령치)과 연계할 것으로 계획함(평가서 5~7쪽)
  - 금회 사업구간은 지리산국립공원 및 백두대간 보호지역 외에서 1km만을 대상으로 하나, 해당 보호지역과의 지리적 인접성(18m 이격), 생태자연도 1등급 권역의 위치·분포 등을 고려할 때 자연생태적 측면에서 동일 영향권역 수준의 보전·관리가 필요한 지역임
  - 향후 상용화 사업 계획이 국립공원 등 보호지역 내 핵심구간\*을 대상으로 하는 바, 금회 사업계획과 국가환경정책(시책)의 부합성·관련계획과의 연계성 등을 확인하기 위해서는 전체 사업(노선)에 대한 개발계획의 적정성 및 입지 타당성 등의 선행 검토가 필요함
- \* 공원자연환경지구·보전지구, 백두대간 완충구역·핵심구역

자료: 국토교통부

이처럼 국토교통부의 부실한 사업관리로 인하여 지난 5년간 약 224억원의 재정이 투입되어 개발된 산악벽지용 친환경 운송기술이 안전성 검증 등 실증을 마치지 못하는 결과를 초래하였다. 향후 국토교통부는 이와 같은 사례가 재발하지 않도록 주의할 필요가 있다.

한편, 동 사업을 통해 개발된 기술의 안전성 등 검증방안을 마련할 필요가 있다. 국토교통부는 민간기업 및 타 분야에서 활용할 수 있도록 산악용 친환경 운송시스템의 차량 및 인프라 구성품(시제품) 등 연구성과물의 세부목록을 작성·관리하고 있으며, 사업 종료(2025년) 이후 기술이전 3건<sup>3)</sup>을 추가로 실시하였다고 보고하였다. 또한, 국토교통부는 향후 지방자치단체의 수요에 따라 본 연구개발 성과물을 활용할 수 있도록 관련 자료를 제공하겠다는 입장이다. 그러나 시범사업의 추진이 중단되어 실제 현장에서의 실증이 완료되지 못한 만큼, 연구성과물의 활용방안을 강구하기에 앞서 안전성 등에 대한 검증이 선행될 필요가 있어 보인다.

3) 구동장치, 차량설계, 궤도기술 등 민간기업 기술이전 3건

## 가. 현황

국토교통 혁신펀드<sup>1)</sup> 사업은 국토교통분야 혁신기술을 보유한 중소·벤처기업에 대한 투자를 촉진하기 위하여 중소기업 모태펀드 내 국토교통 혁신계정 펀드를 조성하는 것으로, 2025회계연도의 경우 본예산에 150억원이 편성되었으며, 전액(100%) 집행되었다.

[2025회계연도 국토교통 혁신펀드 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025								2026	
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
국토교통 혁신펀드	15,000	15,000	-	-	-	15,000	-	-	8,000	8,000

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 국토교통부

중소기업모태펀드의 국토교통 혁신계정은 국토교통 신성장분야<sup>2)</sup>에 70% 이상 의무적으로 투자하게 되어 있다.<sup>3)</sup> 국토교통부가 주요 출자조건을 설정하고, 한국벤처 투자는 혁신계정 전반의 운용을 맡아 민간운용사에 출자함으로써 자펀드를 조성하고 있으며, 실제 투자 집행은 민간운용사가 담당한다.

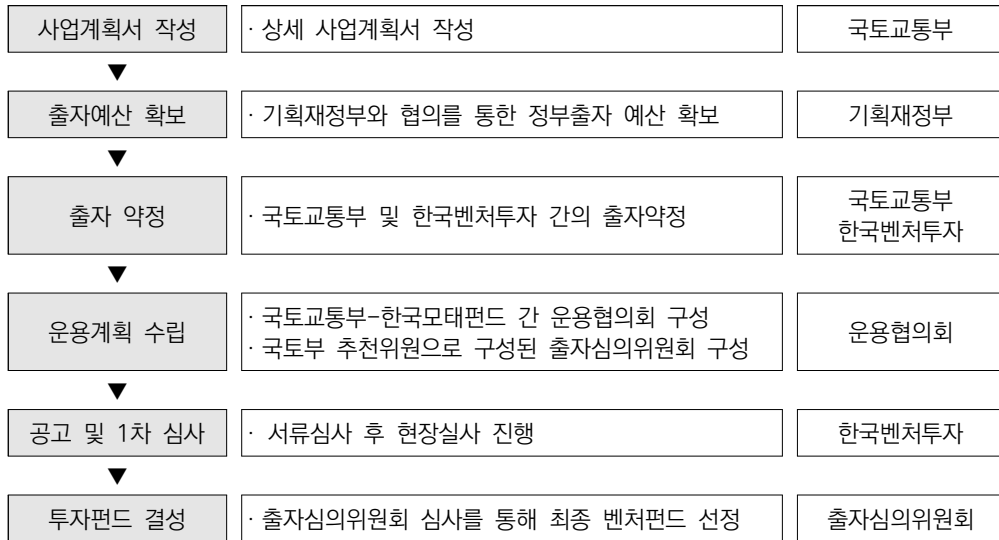
김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 일반회계 7036-307

2) 자율주행차·수소전기차 등 4차산업혁명 기술, 건설·교통·물류 등 주력산업혁신 기술, 데이터 활용·융복합 분야 등

3) 특화펀드의 경우 '스마트시티·물류·건설·드론·자율주행·그린리모델링·공간정보(2024년~)' 등 7개 분야에 60% 이상 투자하여야 한다.

[국토교통 혁신펀드 사업 집행절차]



자료: 국토교통부

## 나. 분석의견

국토교통 혁신펀드가 시장 과소투자 영역 및 초격차 산업 등 국가 정책적 지원 필요성이 높은 분야에 자금을 공급하는 정책펀드 본연의 역할을 충실히 수행할 수 있도록, 국토교통부는 기술분야별 투자 목표 설정 등 투자관리 방안을 마련하고, 업력이 비교적 짧은 창업초·중기 기업에 대한 투자 비중을 점진적으로 확대해 나갈 필요가 있다.

국토교통 혁신펀드는 2020년 처음 조성된 이래 2025년까지 총 8개의 자펀드가 결성되었다. 2025년에는 정부 재원 150억원에 민간 자금 290억원이 매칭되어 총 440억원 규모의 제8호 자펀드(일반형)가 결성되었다. 이에 따라 현재까지 누적 조성 규모는 2,185억원이며, 이 중 정부 재원이 950억원(43.5%), 민간 재원이 1,235억원(56.5%)을 차지하고 있다.

[국토교통 혁신펀드 조성 현황]

(단위: 억원)

연도	펀드명	유형	조성규모			조성 시기	운용사
			합계	모태펀드	민간		
2020	1호	일반	170	100	70	2020.09.	AA
2021	2호	일반	176	100	76	2021.12.	BB
	3호	특화	180	100	80	2022.03.	AA
2022	4호	일반	170	100	70	2022.12.	CC
	5호	특화	417	100	317	2022.12.	DD
2023	6호	일반	247	150	97	2023.12.	EE
2024	7호	특화	385	150	235	2024.12.	FF
2025	8호	일반	440	150	290	2025.09.	GG
누 계			2,185	950	1,235		
(비중)			(100.0)	(43.5)	(56.5)		

주: 1. 2026년 2월 말 기준

2. (일반) 국토교통 산업 및 연관산업에 70% 이상 투자

(특화) '스마트시티·물류·건설·드론·자율주행·그린리모델링·공간정보(2024년)' 등 7개 분야에 60% 이상 투자

자료: 국토교통부

국토교통 혁신펀드와 관련하여 펀드 조성 지연 및 투자 지연에 따른 미투자금액 과다 등의 문제점이 국회에서 반복적으로 지적되어 왔으나, 2025년에는 이러한 문제점이 대부분 해소된 것으로 평가된다. 먼저 펀드 조성 측면에서 살펴보면, 2025년 결성된 제8호 자펀드는 2021년 이후 처음으로 결성시한(3개월) 내에 결성이 완료되었다.

[국토교통 혁신펀드 조성 현황]

펀드명	공고 시기	선정 시기	조성 시기	운용사 선정 후 펀드결성기간
1호	2020.02.	2020.05.	2020.09.	연장시한 내 결성
2호	2021.02.	2021.05.	2021.12.	추가 유예기간 내 결성
3호	2021.11.	2022.12.	2022.03.	결성시한 내 결성
4호	2022.02.	2022.06.	2022.12.	연장시한 내 결성
5호	2022.02.	2022.06.	2022.12.	연장시한 내 결성
6호	2023.03.	2023.06.	2023.12.	추가 유예기간 내 결성
7호	2024.03.	2024.06.	2024.12.	연장시한 내 결성
8호	2025.03.	2025.06.	2025.09.	결성시한 내 결성

주: 결성시한 내(운용사 선정으로부터 3개월 이내), 연장시한 내(운용사 선정으로부터 3개월~6개월 이내),

추가 유예기간 내(운용사 선정으로부터 6개월 초과)

자료: 국토교통부

다음으로 투자 집행 측면을 살펴보면, 2024회계연도 결산 당시 2021년 결성된 제2호 자펀드의 투자율이 56.8%에 그쳐 투자 부진이 지적된 바 있으나, 2026년 2월 기준 결성일로부터 3년 이상 경과한 자펀드는 모두 90% 이상의 투자율을 실현한 것으로 확인된다. 다만, 2023년에 결성된 제6호 자펀드와 2024년에 결성된 제7호 자펀드의 미투자금액은 각각 44억 6,900만원(20.1%), 179억 6,800만원(51.9%)으로 확인된다.

[국토교통 혁신펀드 투자 현황]

(단위: 백만원)

예산	펀드명	구분	조성 시기	존속기간 만료	기준 수익률	조성액 (A)	투자금 (B)	투자율 (B/(A*0.9))	투자 여력	배분금액
2020	1호	일반	2020.09.	2028.09.	3%	17,000	14,867	97.2%	-	2,199
2021	2호	일반	2021.12.	2029.12.		17,600	15,200	96.0%	-	
	3호	특화	2022.03.	2030.03.		18,000	15,250	94.1%	950	
2022	4호	일반	2022.12.	2030.12.		17,000	14,751	96.4%	549	
	5호	특화	2022.12.	2030.12.		41,700	40,089	100.0%	-	
2023	6호	일반	2023.12.	2031.12.	5%	24,750	17,806	79.9%	4,469	
2024	7호	특화	2024.12.	2032.12.		38,500	16,682	48.1%	17,968	
2025	8호	일반	2025.09.	2033.09.		44,000	2,000	5.1%	37,600	
누계						218,550	136,645	69.5%	61,536	2,199

주: 1. 2026년 2월 말 기준

2. 벤처펀드는 일반적으로 펀드 총액의 약 10% 수준에서 운용사에 대한 관리보수 등으로 지출하므로 이를 차감한 후 투자 여력과 투자율을 산정

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

정책펀드는 국가 정책적으로 중요하나 시장실패 가능성이 높은 분야에 자금의 공급을 촉진하기 위하여 정부 재정을 지분투자 방식으로 지원하는 제도이다. 그러나 실질적인 투자 의사결정의 주체인 민간 자산운용사는 민간자금 유치를 위해 수익성을 고려하지 않을 수 없는 측면이 있다. 따라서 정책펀드에 대해서는 정책목표를 명확히 설정하고 그에 부합하는 투자가 이루어지고 있는지 지속적으로 점검할 필요가 있다.

국토교통부는 국토교통 혁신펀드가 자율주행차, 스마트시티·물류·건설, 드론, 공간정보 등 국토교통 혁신기술 분야 기업에 대한 투자를 통하여 국토교통 산업의 미래 성장동력을 확보하기 위한 목적으로 조성되었다고 설명한다. 또한, 동 펀드의

중점 투자분야인 AI·디지털 전환, 스마트건설, 자율주행·미래모빌리티, 도심항공 교통(UAM)·드론 등은 국가 경쟁력 확보 및 미래 신시장 창출을 위해 정책적 지원이 필요한 국토교통 핵심 기술분야로서, 대규모의 초기 투자와 장기간의 실증이 요구 되는 반면 민간 단독 투자에는 한계가 있으므로 마중물 역할로서의 정부 정책금융 지원이 필요하다고 평가하고 있다.

이와 관련하여 국토교통 혁신펀드의 실제 투자가 정책목적에 부합하게 이루어 지고 있는지에 대한 주기적인 투자 성과 점검이 필요하다. 이에 대하여 국토교통부는 매월 투자건수, 투자금액 및 주목적 투자 여부 등 자펀드 투자실적을 한국벤처투자를 통해 보고받고 있다고 설명하였다. 다만, 국토교통부는 자펀드 조성 이전 단계에서 정책목적 및 시장여건 등을 고려하여 투자 분야, 출자 규모 등 기본적인 투자·운영 방향을 수립하되, 펀드 결성 이후의 펀드 운용과 개별 투자대상 선정은 운용사가 판단·수행하고 그에 따른 책임을 부담하는 구조라는 입장이다.

한편, 국토교통부는 전년도 평가, 운용사 간담회 등을 통해 제도 운영 과정에서의 애로사항 및 운용 관련 개선 필요사항 등에 대해 논의하고 있다고 밝혔다. 예를 들어, ‘국토교통 중소·스타트업 펀드 특별간담회’를 개최<sup>4)</sup>하여, 국토교통 산업 투자 이해 관계자들과 초기 스타트업 투자 필요성 및 확대 방안을 논의하였으며, 2026년에는 국토교통혁신펀드의 창업초기기업 투자의무(20%)를 신설하였다. 또한, VC·AC 등 과의 협의회<sup>5)</sup>를 통해 일반·특화 펀드 여부, 특화펀드 세부 분야 추가 필요성 등을 검토하고 있다고 설명하였다.

현재까지 국토교통 혁신펀드의 투자실적을 살펴보면, 2026년 2월 기준 자펀드 (일반형·특화형 합산) 누적 투자금액은 총 1,366억원으로 ICT서비스(37.6%), 전기·기계·장비(19.7%), 유통·서비스(18.4%) 분야 등에 주로 투자된 것으로 나타난다. 다만, 현행 업종 분류체계만으로는 구체적으로 어떠한 기술분야를 대상으로 투자가 이루어졌는지 현황을 파악하기 곤란한 측면이 있다.

4) (2026. 3. 4.) 국토교통부 정책기획관 주재, 자펀드 운용사 등 VC·AC 11개사, 중소스타트업 20개사 참석

5) (2025.11.14.) 국토교통부, 자펀드 운용사, 투자전문가 등 참석

[국토교통 혁신펀드 업종별 투자 현황]

(단위 : 억원, %)

업종	국토교통산업 분야	투자금액	비중
ICT서비스	도로/교통, 주택/도시 등	514	37.6
전기/기계/장비	철도/항공, 주택/도시 등	269	19.7
유통/서비스	건축/건설, 물류 등	251	18.4
ICT제조	도로/교통, 주택/도시 등	138	10.1
화학/소재	건축/건설, 주택/도시 등	115	8.4
바이오/의료	-	74	5.4
영상/공연/음반	-	3	0.2
게임	-	3	0.2
합 계		1,366	100.0

주: 2026년 2월 말 기준

자료: 국토교통부

이와 관련하여 국토교통부는 국토교통혁신계정 자펀드 중 특화형 펀드의 경우 운용사에서 특화 분야별 투자실적을 구분하여 관리하고 있다고 설명하였다. 2026년 2월 기준 특화형 자펀드의 누적 투자금액은 594억원으로, 분야별 투자 비중을 살펴 보면 자율주행차(28.6%), 스마트시티(24.2%), 스마트물류(16.8%)에 투자가 집중된 반면, 공간정보(1.7%) 및 그린 리모델링(0%) 분야의 투자실적은 상대적으로 저조한 것으로 나타나, 분야별 투자 비중 관리가 필요해 보인다.

[국토교통 혁신펀드(특화형) 분야별 투자 현황]

(단위 : 억원, %)

(특화) 분야	투자금액	비중
자율주행차	170	28.6
스마트시티	144	24.2
스마트물류	100	16.8
스마트건설	90	15.2
드론	80	13.5
공간정보	10	1.7
그린 리모델링	-	-
합 계	594	100.0

주: 2026년 2월 말 기준

자료: 국토교통부

이처럼 국토교통부는 일반형 자펀드에 대해서도 특화형 자펀드와 같이 구체적인 기술분야 별로 투자 현황을 관리하는 방안을 검토할 필요가 있으며, 분야별로 투자 목표를 설정하고, 그에 부합하게 투자가 이루어질 수 있도록 관리할 필요가 있다.

한편, 업력 단계별 투자 비중을 살펴보면 창업후기(7년 초과) 기업에 대한 투자 비중이 44.7%로 가장 높고, 창업중기(3년 초과 7년 이하) 35.0%, 창업초기(3년 이하) 20.3% 순으로 나타난다. 2026년부터 창업초기기업 투자의무(20%)가 신설됨에 따라 향후 창업초기 기업에 대한 투자 비중은 일정 수준 이상 확보될 것으로 예상된다.

[국토교통 혁신펀드 업력 단계별 투자 현황]

(단위 : 억원, %)

분야	투자금액	비중
창업초기(3년 이하)	277	20.3
창업중기(3년 초과 7년 이하)	479	35.0
창업후기(7년 초과)	611	44.7
합 계	1,366	100.0

주: 2026년 2월 말 기준

자료: 국토교통부

다만, 최근 5년간 피투자기업 업력별 국내 벤처투자 규모를 살펴보면, 창업 3년 이내의 초기창업기업에 대한 투자 비중이 2022년 26.9%에서 2025년 16.6%로 감소하였으며, 창업초·중기 기업에 대한 투자 비중도 2022년 61.3%에서 2025년 45.6%로 낮아진 것으로 확인된다. 이에 대하여 중소벤처기업부는 후기기업에 대한 투자 비중은 높아지고 초기창업기업에 대한 투자 비중이 낮아지고 있는 것은 검증된 성장기업에 대한 투자가 선호되는 현상으로 해석된다고 평가하였다.<sup>6)</sup>

[연도별 피투자기업 업력별 벤처투자 규모]

(단위 : 억원, 개사)

구분		2021	2022	2023	2024	2025	전년대비
		창업초·중기 (7년 이내)	금액 88,668 비중 55.6%	76,422 61.3%	57,517 52.7%	55,794 46.7%	
창업초기 (3년 이내)	금액	30,585	33,594	26,808	22,243	22,666	+1.9%
	비중	19.2%	26.9%	24.6%	18.6%	16.6%	
창업후기 (7년 초과)	금액	70,703	48,284	51,616	63,663	74,156	+16.5%
	비중	44.4%	38.7%	47.3%	53.3%	54.4%	+2.1%
합계	금액	159,371	124,706	109,133	119,457	136,244	+14.1%

주: 벤처투자회사·조합 및 신기술사업금융업자·조합 실적 합산

자료: 중소벤처기업부

6) 중소벤처기업부, 「보도자료 : 2025년 벤처투자 역대 두 번째 실적, 유니콘기업 27개사 등 제3벤처붐 본격 시작」, 2026. 2. 13.

정책펀드는 시장실패 가능성이 높은 분야에 자금을 공급하는 마중물 역할을 하는 것이 본연의 기능이므로, 최근 시장의 선호에 따라 자금 조달이 상대적으로 용이한 특성이 있는 창업후기 기업보다 민간 자본의 접근이 제한적인 창업초·중기 기업에 대한 투자를 확대하여 자금 공급 공백을 보완할 필요가 있어 보인다. 2025년 12월 기준 중소기업 모태펀드 내 계정별 투자 실적을 비교해보면, 국토교통 혁신펀드는 창업 초기기업에 대한 투자 비중이 18.4%, 창업초·중기 기업에 대한 투자 비중이 56.1%로 중소기업모태펀드 내 타 계정과 비교하면 창업초·중기 기업에 대한 투자 비중이 낮은 편에 속한다.

[중소기업모태펀드 계정별·업력별 투자 현황 : 2021~2025년]

(단위 : %, 억원)

구분		교육	엔젤	중진 (고용)	혁신 모험	지방	특허	도시 재생	관광	문화	청년	스포츠
창업초·중기 (7년 이내)	비중	98.6	90.3	85.0	73.7	72.0	71.2	67.5	66.6	66.6	66.0	65.9
창업초기 (3년 이내)	비중	74.3	56.3	49.8	29.4	34.4	30.8	16.2	24.3	35.4	21.8	32.4
창업후기 (7년 초과)	비중	1.5	9.7	15.0	26.3	28.0	28.8	32.5	33.4	33.4	34.0	34.2
구분		중진 (복지)	과기 정통	보건	중진	영화	국토 교통 혁신	해양	소재 부품 장비	환경	연구 개발 특구	
창업초·중기 (7년 이내)	비중	65.5	63.8	62.4	60.1	57.4	56.1	55.4	54.8	53.8	52.3	
창업초기 (3년 이내)	비중	17.9	25.5	8.6	19.0	47.9	18.4	5.9	21.8	20.3	5.9	
창업후기 (7년 초과)	비중	34.5	36.2	37.6	39.9	42.6	43.9	44.6	45.2	46.2	47.7	

주: 2025년 12월 말 기준

자료: 한국벤처투자

종합하면, 국토교통 혁신펀드의 투자가 당초 수립한 정책목표에 부합하게 이루어질 수 있도록 지속적인 모니터링과 제도개선 노력을 기울일 필요가 있다. 일반형 자펀드에 대해서는 구체적인 기술 분야별 투자 실적을 점검할 필요가 있으며, 특화형 자펀드의 공간정보 및 그린 리모델링 등 일부 분야 투자실적이 상당히 저조한 만큼 기술 분야별 투자 목표를 설정하고 투자 실적을 점검하는 것이 필요해 보인다.

또한, 투자대상 기업의 업력별 투자 현황과 관련하여 정책펀드의 본연의 목적을 고려할 때 창업초·중기 기업 기업에 대한 투자를 중장기적으로 확대해 나갈 필요가 있다. 이러한 측면에서 2026년부터 창업초기기업에 대한 최소 투자의무(20%)를 신설한 것은 바람직한 조치로 평가되며, 향후 동 비율을 점진적으로 상향하는 방안 등을 검토할 수 있을 것으로 보인다.

## 가. 현 황

국가교통조사<sup>1)</sup> 사업은 교통 사회간접자본(SOC)의 수요 예측과 각종 교통정책 수립 시 활용되는 핵심 기초 자료를 제공하기 위하여 교통수단별 여객·화물 기종점 통행량, 교통수단별 이용 현황, 교통수단·시설별 공급·운영실태 등을 포함한 국가교통 조사를 수행하여 교통 데이터베이스로 구축·운영하는 것으로, 2025회계연도의 경우 본예산에 46억 5,800만원이 편성되었으며, 이 중 45억 600만원(96.7%)을 집행하고, 1억 5,200만원을 불용하였다.

[2025회계연도 국가교통조사 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025							2026		
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
국가교통조사	4,658	4,658	-	-	4,658	4,506	-	152	6,138	6,138

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 국토교통부

국토교통부는 「국가통합교통체계효율화법」 제12조2)에 따른 중장기 국가교통조사 계획을 수립하고, 한국교통연구원이 당해연도 세부사업계획을 작성하며, 한국교통연구원 및 한국해양수산개발원과 업무위탁 협약을 체결하여 사업을 수행하고 있다.

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

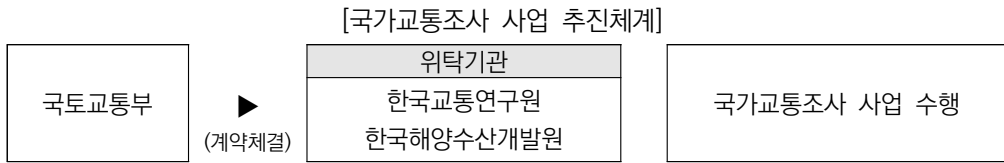
1) 코드: 일반회계 4639-517

2) 「국가통합교통체계효율화법」

제12조(국가교통조사) ① 국토교통부장관은 국가기간교통망계획 및 중기투자계획 등 국가교통정책을 합리적으로 수립·시행하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 국가 차원의 교통조사(이하 "국가교통조사"라 한다)를 하여야 한다.

② 국토교통부장관은 국가교통조사 및 제16조제1항에 따른 개별교통조사의 중복을 방지하는 등 효율적인 교통조사의 시행과 조사 결과의 공동 활용 등을 위하여 5년 단위로 국가교통조사의 목표 및 전략, 세부 조사의 내용 및 방법 등에 관한 국가교통조사계획을 국가교통위원회의 심의를 거쳐 수립하여야 한다.

③ 국토교통부장관은 국가교통조사 또는 제2항에 따른 국가교통조사계획의 수립을 위하여 공공기관의 장에 대하여 필요한 자료의 제출 또는 지원을 요청할 수 있다. 이 경우 공공기관의 장은 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.



자료: 국토교통부

## 나. 분석의견

2026년 현재 2023년 자료가 가장 최신 통계로 제공되는 등 국가교통조사 사업을 통해 산출되는 통계지표의 최신화가 지연되어 정책효과 분석 등에 활용이 제약되는 측면이 있으므로, 국토교통부는 국가교통통계의 적시성 확보를 위한 방법론 개발 등 개선방안을 마련할 필요가 있다.

국가교통조사 사업은 ‘여객교통조사’, ‘화물교통조사’, ‘교통통계’, ‘교통빅데이터’ 및 ‘사업관리’ 5개 내역사업으로 구성되어 있다. 사업관리를 제외한 4개 내역사업은 모두 국가교통통계의 구축과 관련된 것으로, 각 내역사업별로 2025회계연도 주요 성과는 아래 표와 같다.

[2025회계연도 국가교통조사 내역사업별 주요 성과]

내역사업명	주요 성과(통계지표)
여객교통조사	○ 전국 여객 기종점통행량(O/D)(통행목적O/D, 통행수단O/D)
	○ 교통부문수송실적보고(수단별 수송실적, 수단별 분담률)
	○ 시도별 침두/비침두 여객 기종점통행량
	○ 전국 GIS기반 교통망 DB(도로, 철도)
화물교통조사	○ 항공 여객 기종점통행량
	○ 전국 화물 기종점통행량(지역별/품목별/운송수단별 물동량)
	○ 전국 화물 일평균 통행량 및 연간 통행량
	○ 교통부문수송실적보고(수단별 수송실적, 수단별 분담률)
교통통계	○ 해상화물 O/D 구축(컨테이너/일반화물)
	○ 국/내외 국가교통주요통계
	○ 교통접근성지표(평균접근시간, 접근가능 인구비율, 접근가능 시설 수)
	○ 특별교통대책기간(설·추석·하계휴가) 통행행태 및 교통수요전망

내역사업명	주요 성과(통계지표)
교통빅데이터	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 차량모빌리티 기반지도(상세도로망, 주요도로망)</li> <li>○ 사람 모빌리티 기반지도(격자망, 행정구역)</li> <li>○ 공간정보 DB(사회경제지표, 건물공간정보)</li> <li>○ 교통정보DB(관측교통량 DB, 제한속도 DB, 중단경사DB)</li> <li>○ 차량 GPS 기반 도로유형별 주행거리(실험적통계, 2023-004호)</li> <li>○ 차량GPS(내비게이션) 개별차량 경로 DB(승용차, 버스, 화물, 택시)</li> <li>○ 차량GPS 교통망 성능평가지표 (교통량, 속도, 교통혼잡지표, 교통환경지표, 교통안전지표)</li> <li>○ 모바일 이동궤적 데이터 기반 통행DB (기중점통행량 DB, 개별 객체단위 통행DB)</li> <li>○ 모바일 통신데이터 기반 교통지표 (통행량, 통행시간, 통행거리, 통근통행 등)</li> </ul>
사업관리	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 국가교통DB 점검단 운영</li> <li>○ 국가정책지원 및 국회 정책분석 자료 제공(10건) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ OECD-국토부 공동연구(한국의 교통기반 Compact &amp; connect 개발) 데이터 지원 (국토부, 2025.01)</li> <li>▪ 경찰청 정보공개 청구(남태령역 근처 교통현황자료 분석) 대응 지원 (국토부, 2025.01)</li> <li>▪ 택시 수송진단을 위한 국내 여객 수송자료(정부정책지원) (국토부, 2025.02)</li> <li>▪ 국가교통조사지침 개정 지원(2025.06)</li> <li>▪ 법률 기반 기본계획 2024년 추진실적 요구자료 작성 지원(안태준 의원, 2025.06)</li> <li>▪ 2025년 국토의 계획 및 이용에 관한 연차보고서 작성 지원(국토부, 2025.07)</li> <li>▪ 대통령실 하반기 주요 통계 현황 작성 지원(대통령실, 2025.08)</li> <li>▪ 정보공개청구(지자체간 교통량) 작성 지원(국토교통부, 2025.09)</li> <li>▪ 전국 교통수단 관련 이용통계 작성 지원(윤종오 의원, 2025.09)</li> <li>▪ 국토부 종합교통정책관실 교통 관련 조사사업 자료 작성 지원 (국토부, 2025.10)</li> </ul> </li> </ul>

자료: 국토교통부

그런데 해당 사업을 통해 구축된 교통통계자료의 최신 구축기간이 2026년 현재 2023~2024년에 머물러 있어 정책효과 분석 등에 활용하기 어려운 측면이 있다. 예를 들어 2025년 말 최종 갱신된 '대중교통수단분담률'의 자료구축기간은 1991년부터 2023년까지로, 현재 가용한 가장 최신 통계가 2023년 자료에 그치고 있다. 이에 따라 2024년 이후 시행된 국토교통부의 대중교통 이용 활성화 정책이 실제 수단분담률에 미친 영향을 검증하기 어려운 상황이며, 이는 국가교통정책에 대한 적시성 있는 평가를 제약하는 요인으로 작용하고 있다.

[국가교통통계 구축기간 및 최종갱신일 현황(예 : 여객 수송 부문)]

부문	통계(지표)	구축기간	최종갱신일
여객 수송	02-02-01 국내외 여객 수송량 및 총 수송거리	1991~2023	2025-12-31
	02-02-02 대중교통수단분담률	1991~2023	
	02-02-03 도로운송사업 여객 수송인원 및 총 수송거리	1991~2023	
	02-02-04 철도/도시철도/공항철도/경전철 여객 수송인원/총 수송거리	2001~2024	
	02-02-05 국내외 항공 여객 수송인원 및 총 수송거리	2001~2024	
	02-02-06 국제선 항공 환승여객수	2001~2024	
	02-02-07 국내외 해운 여객 수송인원 및 총 수송거리	2001~2023	
	02-02-08 특별교통대책기간 수송량 및 분담률	2003~2024	
	02-02-09 출입국자수	2001~2024	

자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는 장래 교통 기종점통행량(Origin/Destination, O/D)와 같이 실태조사와 조사자료의 분석·가공이 요구되는 통계자료의 경우, 조사 시행부터 자료 구축 결과를 공개하기까지 약 2년의 시간이 소요되므로 익익년에 제공하는 것이 불가피하다는 입장이다.

[교통통계자료 제공 시점에 대한 국토교통부 설명자료]

<p><b>○ 단순 집계 가능한 통계</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 기준연도(Y)의 통계자료를 통계집계가 완료되는 익년(Y+1년)에 제공 중</li> </ul> <p><b>○ 장래 교통 O/D 등 실태조사와 조사자료 분석·가공이 필요한 통계</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 조사 시행(Y), 전수화 등 조사자료 분석·가공(Y+1년)을 거쳐 익익년(Y+2년)에 제공 가능</li> </ul> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Y년도(기준년도): O/D 구축을 위해 기초자료 수집을 위한 조사 수행</li> <li>○ Y+1년도 : 조사자료 분석 및 가공(전수화, 장래예측)</li> <li>○ Y+2년도 : O/D 구축결과 공개 및 외부 제공</li> </ul> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통수단별 수송분담률 통계에는 승용차 수송실적이 반드시 필요한데, 승용차 수송실적은 직접 집계하는 것이 불가능하여 장래 교통 O/D를 기반으로 승용차 수송실적을 가공·생성하는 만큼 수송분담률 통계 등은 장래 교통 O/D가 생성되는 익익년(Y+2년) 제공이 불가피</li> </ul> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 기준년도(Y년) 대중교통(버스·도시철도) 수송실적 : 익년 (Y+1년) 제공</li> <li>○ 기준년도(Y년) 승용차 수송실적 : 장래교통 O/D가 생성되는 익익년(Y+2년) 제공 가능</li> </ul> </div>
--

자료: 국토교통부

이처럼 국가교통조사를 통해 구축된 통계자료는 정책 수립과 예·결산 분석 등에 활용가능성이 높은 핵심 기초자료이나, 자료 최신화의 한계로 인하여 적시성 있는 사업 및 정책 평가에 제약이 따르고 있다. 이는 표본가구 대상 설문조사 및 교통량 실측조사 등 전통적 조사방법론에 의존하는 데서 비롯되는 구조적 문제로, 자료의 수집·검증·공표에 상당한 기간이 소요될 수밖에 없다는 한계를 가진다.

해외 주요국 또한 유사한 문제의식 하에 신(新)자료원(emerging data sources)을 활용한 조사방법론 개선을 중장기 과제로 추진하고 있다. 예컨대, 미국 교통통계국(Bureau of Transportation Statistics, BTS)은 장거리 여행·관광 데이터 프로그램(Long-Distance Travel & Tourism Data Program, TTDP)을 통하여 1995년 시행되었던 미국 여행실태조사(American Travel Survey, ATS)의 방법론을 모바일 기기 자료 등 신자료원을 활용하는 방식으로 현대화하는 사업<sup>3)</sup>에 착수하였으며, 영국 교통부(Department for Transport, DfT)는 1965년부터 시행해 온 국가통행조사(National Travel Survey, NTS)의 통행일지를 2025년부터 디지털 방식으로 전환<sup>4)</sup>하는 등 자료수집 체계를 현대화하기 위한 노력이 이루어지고 있는 것으로 보인다. 이는 교통통계 구축을 위한 전통적 조사방식이 비용과 시간 측면에서 비효율적이고, 자료 시차(data latency)가 크다는 공통의 한계 인식에 기반한 것이다.

따라서, 국토교통부는 우리나라의 국가교통통계의 적시성·활용도 제고를 위해 자료의 수집부터 가공·분석·제공에 이르는 전 단계에 걸쳐 중장기적 개선방안을 마련할 필요가 있다. 구체적으로 빅데이터 수집·정제를 위한 인프라 구축, 통신사·카드사·플랫폼사업자 등 자료원 간 연계체계 정비, 이를 뒷받침할 분석 인력 확충 등 신자료원을 활용한 조사방법론 개선과 관련 인프라 등 구축 방안을 종합적으로 검토하여야 할 것이다.

---

3) Bureau of Transportation Statistics(BTS), Long-Distance Travel & Tourism Data Program(TTDP), 2026. 3. 6., <https://www.bts.gov/TTDP>

4) National Centre for Social Research(NatCen, 영국 NTS 수행기관), A journey through time: 60 years of the National Travel Survey, 2025. 8. 27., <https://natcen.ac.uk/journey-through-time-60-years-national-travel-survey>

### 가. 현 황

「국가재정법」에 따른 세계잉여금은 매 회계연도 세입세출의 결산상 잉여금(세입 예산 수납액 - 세출예산 집행액) 중 다른 법률에 따른 것과 다음 연도 이월액을 공제한 것으로, 2025회계연도 교통시설특별회계의 수납액은 15조 4,731억 500만원이고 지출액은 14조 9,971억 2,100만원으로 결산상 잉여금은 4,259억 8,400만원이나, 다음 연도 이월액 8,923억 3,300만원이 결산상 잉여금을 초과함에 따라 교통시설 특별회계의 세계잉여금은 △4,163억 4,900만원이다.

[2025회계연도 교통시설특별회계 세입·세출 결산]

(단위: 백만원)

구분	수납액 (A)	지출액 (B)	결산상 잉여금 (C=A-B)	차년도 이월액 (D)	세계잉여금 (C-D)
교통시설특별회계	15,473,105	14,997,121	475,984	892,333	△416,349

자료: 국토교통부 및 해양수산부

### 나. 분석의견

2025회계연도 교통시설특별회계 도로계정은 지출액과 다음 연도 이월액의 합이 수납액을 초과하여 음(△)의 세계잉여금이 발생하였으므로, 국토교통부는 도로계정 세입예산을 적정하게 편성하여 계획에 따라 수납할 필요가 있고, 도로건설·도로관리 등 이·전용 등과 이월이 연쇄적으로 과다하게 발생하는 부문에 대해서는 면밀한 사업 계획 수립과 집행관리 노력을 기울일 필요가 있다.

교통시설특별회계는 ‘도로계정’, ‘철도계정’, ‘공항계정’, ‘교통체계관리계정’ 및 ‘항만계정(해양수산부가 관리·운영)’으로 구성된다. 도로계정의 수납액은 7조 2,162억 8,600만원이고 지출액은 7조 2,056억 2,800만원으로 결산상 잉여금은 106억 5,800만원이나, 다음 연도 이월액 5,442억 4,900만원이 결산상 잉여금을 초과하여 세계잉여금은 △5,335억 9,100만원이다. 철도계정의 수납액은 3조 8,502억 6,300만원

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

이고 지출액은 3조 7,904억 3,200만원으로 결산상 잉여금은 598억 3,100만원이며, 이 중 446억 8,300만원이 다음 연도로 이월되어 세계잉여금은 151억 4,800만원이다. 공항계정의 수납액은 1조 386억 6,400만원이고 지출액은 8,260억 7,300만원으로 결산상 잉여금은 2,125억 9,100만원이며, 이 중 1,296억 7,100만원이 다음 연도로 이월되어 세계잉여금은 829억 2,000만원이다. 교통체계관리계정의 수납액은 1조 5,314억 500만원이고 지출액은 1조 5,216억 3,600만원으로 결산상 잉여금은 97억 6,900만원이며, 이 중 11억 7,900만원이 다음 연도로 이월되어 세계잉여금은 85억 9,000만원이다. 마지막으로, 항만계정의 수납액은 1조 8,364억 8,800만원이고 지출액은 1조 6,533억 5,200만원으로 결산상 잉여금은 1,831억 3,600만원이며, 이 중 1,725억 5,100만원이 다음 연도로 이월되어 세계잉여금은 105억 8,500만원이다. 즉, 교통시설특별회계의 음(△)의 세계잉여금은 도로계정에서 결산상 잉여금 대비 다음 연도 이월액이 과다하여 발생하였다.

[2025회계연도 교통시설특별회계 계정별 세입·세출 결산]

(단위: 백만원)

구분	수납액 (A)	지출액 (B)	결산상 잉여금 (C=A-B)	차년도 이월액 (D)	세계잉여금 (C-D)
교통시설특별회계	15,473,105	14,997,121	475,984	892,333	△416,349
도로계정	7,216,286	7,205,628	10,658	544,249	△533,591
철도계정	3,850,263	3,790,432	59,831	44,683	15,148
공항계정	1,038,664	826,073	212,591	129,671	82,920
교통체계관리계정	1,531,405	1,521,636	9,769	1,179	8,590
항만계정	1,836,488	1,653,352	183,136	172,551	10,585

자료: 국토교통부 및 해양수산부

이처럼 음의 세계잉여금이 발생하는 경우 사업의 이월이 이루어졌음에도 그에 필요한 재원은 다음 연도로 이월되지 못하는 이른바 '세입 재원 없는 세출예산의 이월'이 발생할 수 있다. 이는 재원의 부족으로 인해 사업의 규모를 당초 계획 대비 축소하거나, 일부를 다음 연도로 연기하는 등의 방식으로 대처하게 함으로써 사업이 당초 계획대로 추진되지 못하는 원인이 될 수 있으며, 국회가 심의·의결한 내용과 다르게 예산이 집행되는 결과를 가져올 수 있다. 한편 사업을 계획대로 추진하기 위해 부족한 재원을 일반회계나 다른 특별회계 등으로부터 전입받아야 하는 경우에는 재정 부담을

초래할 우려도 있다. 특히, 재원 부족 문제가 해결되지 못하는 경우에는 음의 세계 잉여금이 연이어 발생하게 될 가능성도 있는데, 교통시설특별회계는 2018년부터 2021년까지 4년간 연속하여 음의 세계잉여금이 발생한 이력이 있다.<sup>1)</sup>

[연도별 교통시설특별회계 세입·세출 결산 : 2017~2025회계연도]

(단위: 백만원)

구분	수납액 (A)	지출액 (B)	결산상 잉여금 (C=A-B)	차년도 이월액 (D)	세계잉여금 (C-D)
2017	17,217,240	15,896,199	1,321,042	691,137	629,905
2018	18,586,982	18,315,337	271,645	521,966	△250,321
2019	15,728,459	15,536,303	192,156	359,790	△167,635
2020	16,048,505	15,942,941	105,564	252,127	△146,563
2021	20,908,980	20,758,076	150,904	280,978	△130,074
2022	16,987,399	16,121,648	865,751	615,035	250,716
2023	14,909,719	14,216,873	692,845	646,072	46,773
2024	16,347,002	15,485,927	861,075	698,266	162,809
2025	15,473,105	14,997,121	475,984	892,333	△416,349

자료: 국토교통부 및 해양수산부

2025회계연도 교통시설특별회계 도로계정에서 음의 세계잉여금이 발생한 원인을 세입과 세출 측면에서 분석하면, 세입 측면에서는 ① 일반회계 전입금이 예산액 대비 과소수납되었고, ② 자체수입의 수납률이 저조한 측면이 있으나, 이러한 세입 여건에도 불구하고 세출 측면에서는 ③ 집행부진 사업에 대한 지출구조조정 없이 대부분 다음연도로 이월하였기 때문에 파악된다.

먼저 세입 측면을 살펴보면, 2025년 교통시설특별회계 도로계정의 세입예산액은 제2회 추경 기준 7조 3,894억 8,400만원이었고, 7조 3,503억 300만원이 징수결정되어 이 중 98.2%에 해당하는 7조 2,162억 8,400만원이 수납되었으며, 1,340억 1,800만원은 미수납되었다. 도로계정의 세입 수납액은 예산액(제2회 추경 기준) 대비 97.7% 수준이었다.

통상적으로 음의 세계잉여금은 세입이 과다하게 추계되는 등의 이유로 수납액이

1) 2022년에는 도로계정에서 기타경상이전수입(국고 보조 사업, 출연사업 및 각종 위탁사업 정산 잔액 등의 징수 수입), 정부출자수입(정부투자기관(한국도로공사, 산업은행)에 출자한 누적 출자지분에 대한 이익 배당금), 변상금 등에서 예산 대비 초과수납이 발생하여 수납액이 8조 5,806억원으로 세입예산 8조 4,544억원을 상회하였고, 지출액 및 이월액은 상대적으로 축소되어 음의 세계잉여금이 해소되었다.

세입예산액 대비 저조하였을 때 나타나는데, 교통시설특별회계 도로계정의 경우 일반 회계 전입금<sup>2)</sup> 세입예산액이 제2회 추경예산 기준 6조 7,105억이었으나, 실제로는 6조 2,633억원이 징수결정·수납되어 예산 대비 4,472억원 과소수납된 영향이 크다. 2025년 기준 도로계정의 세입 수납액은 일반회계 전입금 6조 2,633억 200만원이 전체 수납액의 86.8%를 차지하여 일반회계 전입금에 대한 의존도가 높다.

또한, 토지대여료(52.2%), 기타관유물대여료(0.1%), 과태료(23.0%), 변상금(14.0%), 위약금(44.8%), 가산금(2.5%), 기타잡수입(47.7%) 등 자체수입 세목의 수납률이 상대적으로 저조하였던 측면도 있다. 도로계정의 자체수입에 대한 의존도가 높지는 않으나, 2025회계연도 기준 자체수입의 수납률이 52.9%에 불과하고, 미수납액의 합계가 1,340억 1,800만원에 달하므로 자체수입의 수납률 제고 노력이 필요할 것으로 보인다.

[2025회계연도 교통시설특별회계 도로계정 세입 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

〈계정명〉 - 세입목명	예산액		예산현액	징수 결정액(A)	수납액 (B)	미수납액	불납 결손액	수납률 (B/A)
	본예산	추경						
〈도로계정〉	7,280,422	7,389,484	7,389,484	7,350,304	7,216,286	134,019	-	98.2
- 일반회계전입금	6,790,354	6,710,482	6,710,482	6,263,302	6,263,302	-	-	100
- 기금예수금 (공공자금관리기금)	309,013	497,947	497,947	497,947	497,947	-	-	100
- 전년도이월금	-	-	-	304,523	304,523	-	-	100
- 기타 자체수입 <sup>1)</sup>	181,055	181,055	181,055	284,532	150,513	134,019	-	52.9

주: 1. 2025년 추경은 제2회 추경 기준

1) 토지대여료, 건물대여료, 과태료, 변상금, 위약금, 가산금, 기타경상이전수입, 토지매각대 등  
자료: 국토교통부

반면, 이러한 세입 여건에도 불구하고 세출 측면에서는 고속도로건설·국도건설 및 도로관리 등 사업에서 세입 감소에 상응하는 지출구조조정 없이 대규모의 사업 간 이·전용 및 이월 등이 발생한 것으로 확인된다. 2025년 도로계정의 세출예산은 제2회 추경예산 기준 7조 3,894억 8,400만원이었고, 전년도 이월액 4,514억 3,200만원을

2) 교통시설특별회계의 일반회계 전입금은 「교통시설특별회계법」 제8조에 따라 교통·에너지·환경세의 68.0%, 승용차에 부과하는 개별소비세액(도로계정의 세입), 철도 또는 궤도용 외의 차량 및 그 부분품과 부속품에 부과하는 관세액(철도계정의 세입), 그 외 세출 재원 확보를 위한 기타 일반회계 전입금으로 구성된다.

포함한 예산현액은 7조 8,409억 1,600만원이었으며, 이 중 7조 2,056억 2,300만원이 집행되고, 5,442억 4,700만원은 다음 연도로 이월되었으며, 910억 4,300만원은 불용되었다.

국도교통부는 고속도로건설 프로그램 내 9개 세부사업에서 타 세부사업으로 3,662억 4,200만원을 내역변경하여 집행하였으며, 국도건설 프로그램 내 48개 세부사업에서 3,552억 8,500만원을 전용하여 집행하는 등 도로계정 내 사업 간 이·전용 등(내역변경 및 세목조정 포함) 규모가 8,811억 7,900만원에 달하였다. 또한, 도로관리 프로그램 내 10개 세부사업에서 3,361억 8,400만원이 다음 연도로 이월되고, 국도건설 프로그램 내 89개 세부사업에서 1,942억 100만원이 다음 연도로 이월되는 등 도로계정 내에서 총 5,442억 4,900만원의 다음 연도 이월액이 발생하였다.

[2025회계연도 교통시설특별회계 도로계정 세출 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

구분 프로그램명	2025								2026	
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
도로계정	7,280,422	7,389,484	451,432	(±881,179)	7,840,916	7,205,628	544,249	91,038	6,592,195	6,592,195
-고속도로 건설	1,044,467	852,045	261	(±366,242)	852,306	837,575	13,864	867	1,023,904	1,023,904
-국도건설	1,750,049	1,836,049	180,432	(±465,939)	2,016,481	1,816,349	194,201	5,931	1,644,723	1,644,723
-국도교통 연구개발	11,004	11,004	-	-	11,004	11,004	-	-	27,471	27,471
-도로관리	2,706,294	2,892,394	266,735	(±48,998)	3,159,129	2,796,653	336,184	26,292	2,606,317	2,606,317
-민자도로 건설 및 관리	1,171,516	1,183,516	475	-	1,183,991	1,132,284	-	51,708	461,790	461,790
-지자체 도로건설 지원	1,892	1,892	-	-	1,892	1,892	-	-	15,758	15,758
-기타 회계간 거래 등	595,200	612,584	3,528	-	616,112	609,871	-	6,241	812,232	812,232

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 국토교통부

국토교통부는 도로건설 등 사업의 경우 관계기관 협의 지연, 사업계획 적정성 재검토, 타당성재조사, 민원 발생, 용지보상 지연 등 다양한 원인에 따라 집행이 부진한 예산을 타 사업으로 이·전용 등을 통해 집행하였고, 연내 집행가능성이 없는 예산은 다음 연도로 이월하였다는 입장이다. 그러나, 2024년에도 4,514억 3,200만원이 다음 연도로 이월되는 등 대규모 이·전용 및 이월이 연례적으로 발생하고 있다.<sup>3)</sup> 이는 국토교통부의 도로건설 등 사업계획이 적정하게 수립되고 있는지 의문을 제기하게 하며, 이에 근거한 예산 편성의 정합성도 떨어지는 것으로 판단된다.

종합하면, 교통시설특별회계 도로계정의 음의 세계잉여금은 일반회계 전입금이 예산 대비 과소수납되고, 자체수입의 수납률이 저조하였음에도 집행이 부진한 도로건설·도로관리 등 사업의 지출구조조정을 하지 않고, 이·전용 등을 통한 예산 집행과 이월이 과다하여 발생하였다. 특히, 도로건설 등 사업의 계획 부실로 인해 도로계정의 세입·세출예산을 정확하게 편성하는 데 어려움이 있는 것으로 보인다.

따라서, 국토교통부는 도로계정 세입예산을 적정하게 편성하여 계획에 부합하게 수납될 수 있도록 노력할 필요가 있고, 도로건설·도로관리 등 사업 간 이·전용 등과 이월이 연례적으로 과다하게 발생하는 부문에 대해서는 면밀하게 사업계획을 수립하고, 집행관리 노력을 기울일 필요가 있다.

---

3) 최근 5년간 교통시설특별회계 도로계정의 다음연도 이월액 규모는 매년 1,000억원을 상회하였으며, 이월액 규모 또한 지속적으로 증가하고 있다.  
(‘21) 1,476억원 → (‘22) 3,920억원 → (‘23) 4,281억원 → (‘24) 4,514억원 → (‘25) 5,442억원

## 가. 현 황

고속도로조사<sup>1)</sup> 사업은 고속도로 건설사업 추진을 위한 기본설계·실시설계 등을 수행하는 것으로, 2025회계연도 본예산에는 110억 900만원이 편성되었고, 예산현액 112억 7,000만원 중 65억 7,100만원(58.3%)이 집행되었으며, 38억 3,200만원이 이월되고, 8억 6,700만원은 불용되었다.

[2025회계연도 고속도로조사 사업 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025							2026		
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
고속도로조사	11,009	11,009	261	-	11,270	6,571	3,832	867	37,157	37,157

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 국토교통부

동 사업은 「교통시설특별회계법」 제4조제2항제2호2)에 따라 한국도로공사에 출자하여 수행하고 있으며, 2015년까지는 국비 100%로 추진하였으나 2016년부터 국비 분담 비율을 40%로 하향 조정하고, 한국도로공사가 60%를 자부담하도록 하고 있다.

[고속도로조사 사업 집행절차]

구분	집행절차	
고속도로 조사	국토교통부	한국도로공사 (사업 시행, 60% 자부담) - 기본설계, 실시설계 등

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 1531-301

2) 「교통시설특별회계법」

제4조(도로계정의 세입 및 세출)

② 도로계정의 세출은 다음 각 호와 같다.

2. 도로사업 지원을 위한 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관 등에 대한 출자·출연 및 용자

## 나. 분석의견

최근 3년간 고속도로조사 사업의 집행이 부진하여 이월 및 불용액이 과다하게 발생하고 있으므로, 국토교통부는 사업계획을 면밀히 수립하는 한편, 연내 집행가능성 등을 고려하여 적정 수준의 예산이 편성될 수 있도록 노력할 필요가 있다.

2025회계연도 고속도로조사 사업의 집행률은 예산현액 대비 58.3%로 부진한 것으로 나타난다. 동 사업의 집행 부진은 ‘용인-서울 고속도로 건설사업’ 민자적격성 검토 지연(‘25. 7. 완료)에 따른 타당성조사 용역계약 체결 지연 및 ‘완도-강진 고속도로 건설사업’ 타당성조사의 과업 수행 기간 부족에 기인한 것으로, 차년도 이월액 또한 대부분(38억 2,600만원)이 해당 내역사업에서 발생하였다.

[2025회계연도 고속도로조사 사업 결산 세부현황]

(단위: 백만원)

세부사업명 (내역사업명) - 내내역사업명	연장 (km)	예산 및 집행내역					이월 · 불용 사유
		예산액	예산현액	집행액	이월액	불용액	
고속도로조사	194.0	11,009	11,270	6,571	3,832	867	
<사전기본조사 등>		-	59	59	-	-	
- 양주-연천 (사전타당성연구)		-	59	59	-	-	
<기본설계>	100.7	6,789	6,991	2,315	3,826	850	
- 서울-양평 (타당성조사)	27.0	-	202	-	-	202	(불용) 잔여 설계비
- 용인-서울 (타당성조사)	26.1	2,774	2,774	184	2,108	482	(이월) 민자적격성 검토 (24.10~25.7)로 인한 집행지연 (불용) 낙찰차액
- 완도-강진 (타당성조사)	38.9	3,663	3,663	1,779	1,718	166	(이월) 1차 용역 준공에 따른 집행잔액 (불용) 집행잔액 등
- 김해공항-대동 (타당성 및 기본)	8.7	352	352	352	-	-	
<실시설계>	93.3	3,180	3,180	3,180	-	-	
- 안산-인천 (기본 및 실시)	19.8	100	100	100	-	-	

(단위: 백만원)

세부사업명 (내역사업명) - 내내역사업명	연장 (km)	예산 및 집행내역					이월 · 불용 사유
		예산액	예산현액	집행액	이월액	불용액	
- 칠원-창원 (실시설계)	13.1	2,082	2,082	2,082	-	-	
- 김제-삼례 (실시설계)	18.3	246	246	246	-	-	
- 서평택-안산 (실시설계)	33.4	742	742	742	-	-	
- 김해공항-대동 (실시설계)	8.7	10	10	10	-	-	
<스마트건설지원>		920	920	920	-	-	
<시설부대비 등>		120	120	98	6	18	
- 운영비		88	88	76	6	7	(이월) 일반수용비 집행잔액 (불용) 집행잔액
- 여비		19	19	18	-	1	(불용) 집행잔액
- 업무추진비		4	4	4	-	-	
- 시설부대비		10	10	-	-	10	(불용) 집행잔액

자료: 국토교통부

최근 5년간 고속도로조사 사업의 결산 현황을 살펴보면, 2022년까지는 준수한 집행률을 보이다가, 2023년부터 집행률이 하락하기 시작하여 2024~2025년에는 2년 연속하여 집행이 부진하였던 것으로 확인된다.

[연도별 고속도로조사 사업 결산 현황 : 2021~2025회계연도]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이-전용 등	예산 현액(B)	집행액(C) [실집행액]	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액
	본예산	추경(A)								
2021	28,451	28,451	-	-	28,451	26,704 [26,704]	93.9	93.9	386	1,361
2022	33,058	33,058	386	12,619	46,063	43,960 [43,960]	133.0	95.4	59	2,043
2023	35,732	35,732	59	-	35,791	27,334 [27,334]	76.5	76.4	529	7,928
2024	79,504	79,504	529	-	80,033	19,533 [19,533]	24.6	24.4	261	60,239
2025	11,009	11,009	261	-	11,270	6,571 [6,571]	59.7	58.3	3,832	867

자료: 국토교통부

그런데, 고속도로조사 사업은 2016년부터 한국도로공사의 역할을 강화하고 재정 효율성을 제고하기 위해 한국도로공사가 설계비의 60%를 자부담하도록 하고 있으므로, 3) 동 사업의 실질행 현황은 공사의 자부담분을 합산하여 살펴볼 필요가 있다. 공사 자부담분을 합산하여 살펴보면, 2025년도 예산현액 859억 6,400만원 중 367억 6,100만원(42.8%)이 집행되어 실질행률은 국가결산(58.2%) 대비 더 낮은 수준인 것으로 나타난다. 2021~2022년에도 실질행률이 각각 86.2%, 74.4%로 국가결산 대비 낮은 수준이었고, 2023년 실질행률은 46.2%로 이미 2023년부터 해당 사업의 집행이 부진하였던 것으로 확인된다. 4)

[연도별 고속도로조사 사업(국토부 및 한국도로공사) 실질행 현황 : 2021~2025년]  
(단위: 백만원, %)

구분		2021	2022	2023	2024	2025		
예산	기본설계	국토부 (이월제외)	4,704 (4,704)	6,737 (6,601)	5,466 (5,466)	2,388 (2,186)	6,991 (6,789)	
		도로공사 (이월제외)	3,416 (3,156)	5,499 (4,221)	8,197 (6,090)	8,603 (2,148)	4,208 (1,658)	
	실시설계	국토부 (이월제외)	23,377 (23,377)	23,006 (23,006)	28,346 (28,346)	76,798 (76,798)	3,180 (3,180)	
		도로공사 (이월제외)	33,395 (32,948)	61,493 (55,626)	77,872 (53,085)	70,607 (24,042)	69,106 (17,065)	
	기타	국토부 (이월제외)	470 (470)	16,320 (16,070)	1,979 (1,920)	847 (520)	1,099 (1,040)	
		도로공사 (이월제외)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	1,380 (1,380)	
	소계(A) (이월제외)		65,362 (64,655)	113,055 (105,524)	121,860 (94,907)	159,243 (105,694)	85,964 (31,112)	
	실집행	기본설계	국토부	3,247	6,737	5,026	2,186	2,315
			도로공사	2,138	3,392	1,395	5,558	1,839
		실시설계	국토부	23,377	21,006	20,860	16,594	3,180
도로공사			27,528	36,706	27,577	18,533	27,618	
기타		국토부	80	16,218	1,448	753	1,077	
		도로공사	-	-	-	-	732	
소계(B)		56,370	84,059	56,306	43,624	36,761		
실집행률(B/A)		86.2	74.4	<b>46.2</b>	<b>27.4</b>	<b>42.8</b>		

3) 다만, 고속도로조사 사업의 한국도로공사 자부담 비율 60%에 대한 명문화된 근거는 없는 실정이다.

4) 이러한 차이는 사업별로 전체 사업기간 내에서는 분담비율(국고 40:도공 60)이 준수되도록 하고 있지만, 단년도 예산에서는 사업여건 등을 고려하여 분담비율과 달리 예산을 편성·집행하고 있기 때문에 발생한다. 국토교통부는 예기치 못한 여건변경 등을 고려하면 원활한 사업 추진을 위해서 이러한 조정이 불가피하다는 입장이다.

(단위: 백만원, %)

구분		2021	2022	2023	2024	2025	
이월	기본설계	국토부	136	-	202	202	3,826
		도로공사	1,278	2,107	6,455	2,550	2,369
	실시설계	국토부	-	-	-	-	-
		도로공사	5,867	24,787	46,565	52,041	27,556
	기타	국토부	250	59	327	59	6
		도로공사	-	-	-	-	648
소계		7,531	26,953	53,549	54,852	34,405	
불용	기본설계	국토부	1,321	-	238	-	850
		도로공사	-	-	347	495	-
	실시설계	국토부	-	-	7,486	60,204	-
		도로공사	-	2,000	3,730	33	13,932
	기타	국토부	140	-	204	35	16
		도로공사	-	43	-	-	-
소계		1,461	2,043	12,005	60,767	14,798	

주: 예산은 이월액을 포함한 예산현액 기준

자료: 국토교통부, 한국도로공사

따라서, 국토교통부는 최근 3년간 고속도로조사 사업의 집행이 부진하여 이월 및 불용액이 과다하게 발생하고 있으므로, 사업계획을 면밀히 수립하는 한편, 세출예산 편성 시 연내 집행가능성 등을 고려하여 적정 수준의 예산이 편성될 수 있도록 노력할 필요가 있다.

## 가. 현황

위험도로개선<sup>1)</sup> 사업은 국도의 기하구조가 취약하여(노폭협소, 급커브 등) 대형 교통사고가 우려되는 지점에 대해 도로선형을 개량하여 교통사고 예방을 도모하는 것으로, 2025회계연도 본예산은 1,341억 5,600만원이 편성되었고, 예산현액 1,860억 7,000만원 중 969억 4,300만원(52.1%)이 집행되었으며, 824억 9,100만원이 이월되고, 66억 3,600만원은 불용되었다.

[2025회계연도 위험도로개선 사업 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025							2026		
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
위험도로개선	134,156	134,156	51,914	- (±1,974)	186,070	96,943	82,491	6,636	101,973	101,973

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 국토교통부

동 사업은 국토교통부가 18개 국토관리사무소 및 「도로법」 제31조제2항<sup>2)</sup>에 따른 위임국도를 관리하는 지자체(8개 道)를 통해 직접 수행하고 있다.

[위험도로개선 사업 집행절차]

구분	집행절차	
위험도로 개선	국토교통부	(예산 요청) ↔ (예산 내시·배정) 국토관리사무소(18개) 위임국도 관리 지자체(8개 道) - 자체 사업계획 수립 및 시행

자료: 국토교통부

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 1740-461

2) 「도로법」

제31조(도로공사와 도로의 유지·관리 등)

② 제1항에도 불구하고 국토교통부장관은 일반국도의 일부 구간에 대한 도로공사와 도로의 유지·관리에 관한 업무를 대통령령으로 정하는 바에 따라 도지사 또는 특별자치도지사가 수행하도록 할 수 있다. 이 경우 국토교통부장관은 미리 도지사 또는 특별자치도지사와 협의하여야 한다.

## 나. 분석의견

최근 5년간 위험도로개선 사업의 집행률이 지속적으로 하락하고 있으므로, 국토교통부는 실현할 수 있는 사업계획을 토대로 적정 예산이 편성될 수 있도록 하고, 면밀한 사전 준비 및 관계기관과의 긴밀한 협의 등을 통하여 집행 실적을 제고할 필요가 있다.

국토교통부는 도로 폭이 협소하거나 급커브 등으로 교통사고의 위험성이 높은 국도의 개선을 위하여 1989년부터 5년 단위 기본계획을 수립하여 개선사업을 추진하고 있고, 현재는 6단계(2018~2022년) 및 7단계(2023~2027년) 기본계획에 근거하여 위험도로 개선사업을 수행하고 있다.

2025회계연도 위험도로개선 사업은 예산현액 1,860억 7,000만원 중 969억 4,300만원(52.1%)을 집행하고, 824억 9,100만원을 이월하였으며, 66억 3,500만원을 불용하였다. 이월액 및 불용액의 대부분(이월액의 98.3%, 불용액의 90.7%)은 공사비에 해당하는 것으로 파악된다.

[2025회계연도 위험도로개선 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산 및 집행내역					이월·불용 사유
	예산액	예산현액	집행액	이월액	불용액	
위험도로개선	134,156	186,070	96,943	82,491	6,635	집행잔액 발생에 따른 미원인행위액 등
- 실시설계비(420-02)	2,440	4,600	3,702	527	371	
- 공사비(420-03)	126,366	173,165	86,053	81,093	6,018	
- 감리비(420-04)	4,800	7,735	6,682	831	221	
- 시설부대비(420-05)	550	570	506	40	25	

주: 예산액은 제2회 추경 기준

자료: 국토교통부

국토부는 해당 사업의 2025회계연도 집행부진 사유에 대해서 계약·행정절차(보상·지장물 이설 등) 및 관계기관 협의(농·산지전용 등) 등이 지연되거나 부진하였기 때문이라고 설명한다.

그런데, 위험도로개선 사업의 집행부진은 일시적인 것이 아닌 것으로 보인다.

최근 5년간 동 사업의 결산 현황을 살펴보면 최근 3년간 집행이 부진('23년 68.0%, '24년 53.5%, '25년 52.1%)하였을 뿐만 아니라 최근 5년간 집행률이 지속적으로 하락하고 있어 사업 관리 개선이 필요해 보인다. 이에 대하여 국토교통부는 최근 3년간 동 사업의 집행률이 부진하였던 이유는 지방정부 위험도로 개선사업 중 관계기관과의 협의가 지연됨에 따른 것이라는 입장이다.3)

특히 동 사업은 연례적으로 이월과 불용이 과다 발생하고 있으므로, 현실적인 사업계획을 수립하여 적정한 규모의 예산이 편성될 수 있도록 개선할 필요가 있어 보인다. 국토교통부는 면밀한 사업 준비와 지자체 등 관계기관과의 긴밀한 협의 등을 통해 집행률을 제고하여야 할 것이다.

[위험도로개선 사업 결산 현황 : 2021~2025회계연도]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이-전용 등	예산 현액(B)	집행액 (C)	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액
	본예산	추경(A)								
2021	148,608	148,608	7,341	-	155,949	147,142	99.0	94.4	8,156	651
2022	155,054	155,054	8,156	-	163,210	144,051	92.9	88.3	18,455	703
2023	155,943	155,943	18,455	△18,879	159,519	108,526	65.6	68.0	48,065	2,928
2024	159,697	159,697	48,065	△2,418	205,344	109,925	68.8	53.5	51,914	43,505
2025	134,156	134,156	51,914	- (±1,974)	186,070	96,938	72.3	52.1	82,213	6,919

자료: 국토교통부

참고로 국도 위험도로 및 병목지점 개선 기본계획은 5개년 계획이나, 각 사업은 계획기간 중에 단계적·순차적으로 착수하기 때문에 계획기간 내 모든 사업을 완수하는 것은 현실적으로 불가능하며, 국토교통부는 10년 내 완수를 목표로 사업을 추진하고 있다는 입장이다. 6단계 기본계획 사업의 경우 당초 계획사업(284개) 중 계획기간(2018~2022년) 내 120개(42.2%) 사업이 완료되었고, 10년 내 114개 사업을 추가로

3) 2025년 지방정부 위험도로 개선사업을 집행률이 저조한 순으로 살펴보면, 경북 16.9%, 강원 21.6%, 경남 36.7%, 전남 41%, 경기도 48.6% 순으로 나타난다.

완수할 계획이며, 사업구간 중복 등을 이유로 50개(17.6%) 사업은 취소되었다. 7단계 기본계획 사업의 경우 2025년 말 기준 계획기간(2023~2027년) 내 63개(45.0%) 사업을 완수할 예정이고, 13개(9.3%) 사업이 취소된 것으로 확인된다.<sup>4)</sup>

[위험도로개선 기본계획 단계별 사업 추진현황]

(단위: 건)

구분	전체물량	5년(계획기간) 내 종료	10년 내 종료(예정)	사업취소
6단계(2018~2022)	284	120	114	50
7단계(2023~2027)	140	63	64	13

주: 2025년 말 기준

자료: 국토교통부

4) 6·7단계 위험도로개선 사업(63건)의 취소사유를 살펴보면, 타 사업구간과 중복되는 등 타 사업 추진으로 개선이 가능하여 취소된 경우가 41건(65.0%)로 다수를 차지하였으며, 그 외에는 '지역주민의 사업 반대', '관리구간 외', '문화재청 협의 불가', '어항구역 지정으로 인한 사업 불가' 등 불가피한 사유에 따라 사업이 취소된 것으로 파악된다. 다만, 사업구간 중복에 따른 취소 외에는 위험요소가 개선되지 않고 방치될 우려가 있으므로 적절한 관리 노력이 필요해 보인다.

## 재정부담을 고려한 민자고속도로 징수통행료 적정 수준 검토 필요

### 가. 현 황

민자도로 운영지원<sup>1)</sup> 사업은 급증하는 SOC 수요에 대응하면서도 정부의 재정 부담을 완화하고 민간의 창의·효율성을 공공부문에 도입하기 위해 건설된 민자도로의 운영을 지원하는 것으로, 2025회계연도의 경우 본예산에 1,915억 9,700만원이 편성되었고, 전년도 이월액 4억 7,500만원을 포함한 예산현액 1,920억 7,200만원 중 1,905억 3,200만원(99.2%)이 집행되고 15억 4,000만원은 불용되었다.

[2025회계연도 민자도로 운영지원 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025								2026	
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
민자도로 운영지원	191,597	191,597	475	-	192,072	190,532	-	1,540	185,954	185,954

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 국토교통부

해당 사업은 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제53조<sup>2)</sup> 및 같은 법 시행령 제37조<sup>3)</sup>에 따라 부산~울산 등 17개 노선의 민자법인에 대하여 최소운영수입보장

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 1831-301

2) 「사회기반시설에 대한 민간투자법」

제53조(재정지원) 국가 또는 지방자치단체는 귀속시설사업을 원활하게 시행하기 위하여 필요하면 대통령령으로 정하는 경우에 한정하여 사업시행자에게 보조금을 지급하거나 장기대부를 할 수 있다.

3) 「사회기반시설에 대한 민간투자법 시행령」

제37조(재정지원) ① 국가나 지방자치단체는 법 제53조에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 심의위원회의 심의를 거쳐 시설의 건설 또는 운영기간 중 예산의 범위에서 사업시행자에게 보조금을 지급하거나 장기대부를 할 수 있다. 다만, 지방자치단체의 예산으로 보조금을 지급하거나 장기대부를 하는 경우 또는 국가의 보조금이 300억원 미만인 지방자치단체의 사업인 경우에는 심의위원회의 심의를 거치지 아니한다.

1. 법인의 해산을 방지하기 위하여 불가피한 경우

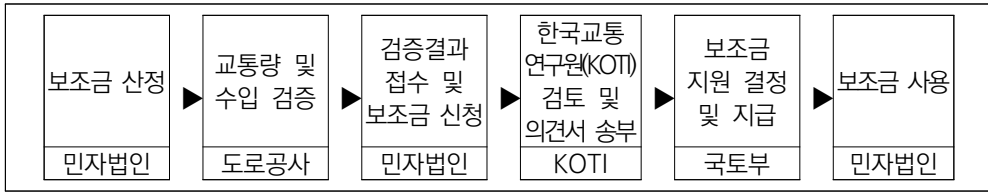
2. 사용료를 적정 수준으로 유지하기 위하여 불가피한 경우

3. 용지보상비가 지나치게 많이 들어 사업의 수익성이 떨어짐으로써 민간자본 유치가 어려운 경우

4. 실제 운영수입(해당 시설의 수요량에 사용료를 곱한 금액을 말한다)이 실시협약에서 정한 추정 운영수입에 훨씬 못 미쳐 해당 시설의 운영이 어려운 경우

(MRG), 통행료 미인상분, 명절면제분 등 실시협약에서 정한 사업자손실분에 대해서 민간경상보조를 하는 것이다.

[민자도로 운영지원 사업 집행절차]



자료: 국토교통부

2025년 말 기준 운영 중인 민자도로 노선은 총 23개이나, 일산-퇴계원, 서울-춘천, 천안-논산, 대구-부산, 인천공항 및 인천대교 6개 노선은 사업재구조화<sup>4)</sup>가 이루어졌으며, 사업재구조화 이후에는 보조금을 지급하지 아니한다.

[민자도로 사업재구조화 현황]

조치유형	사업명	조치시기	조치내용
운영기간 연장	일산-퇴계원	'18.3월	- 요금인하 : 4,800원→3,200원(33.3%↓) - 기한연장 30년→50년
	서울-춘천	'20.12월	- 요금인하 : 5,700원→4,100원(28.1%↓) - 기한연장 30년→45년
공공기관 선투자	천안-논산	'19.12월	- 요금인하 : 9,400원→4,900원(47.9%↓) - 민자종료('32) 후 도공운영(23년간)
	대구-부산	'20.12월	- 요금인하 : 10,500원→5,000원(52.4%↓) - 민자종료('36) 후 도공운영(34년간)
	인천공항	'23.10월	- 요금인하 : 6,600원→3,200원(51.5%↓) - 민자종료('30) 후 SPC 운영(39년간)
	인천대교	'25.12월	- 요금인하 : 5,500원→2,000원(63.6%↓) - 민자종료('30) 후 SPC 운영(33년간)

자료: 국토교통부

5. 민간투자사업에 포함된 시설사업 중 그 자체만으로는 민간투자사업으로서의 수익성이 적으나 전체 사업과 함께 시행되면 공사기간이나 경비가 크게 줄어드는 등 사업의 효율성을 높일 수 있는 시설사업에 대하여 사전에 보조금의 지급 또는 장기대부가 이루어지지 아니하면 그 민간투자사업을 원활하게 시행하기가 어렵다고 판단되는 경우
  6. 지나친 환율 변동으로 인하여 사업시행자가 타인자본으로 조달하는 건설자금용 외화차입금에 대한 환차손이 발생한 경우
- 4) 정부는 국민의 고속도로 통행료 부담을 경감하고 민자고속도로의 공공성을 강화하기 위하여 「민자고속도로 통행료 관리 로드맵(18.8.)」을 수립하여 재정고속도로와 통행료 격차가 큰(1.5배 이상) 노선은 기존 투자자 매각·신규 투자자 모집·운영기간 연장 등 사업 재구조화 방식으로, 통행료 격차가 크지 않은(1.5배 미만) 노선에 대해서는 출자자 지분, 자본구조, 타인자본 조달조건 등 변경을 통해 발생하는 이익을 사업시행자와 주무관청이 공유하는 자금재조달 방식으로 통행료 인하를 추진하였다.

## 나. 분석의견

정부는 민자고속도로 공공성 강화 정책에 따라 민자도로 운영지원 사업을 통해 협약통행료와 징수통행료 간 차액을 재정으로 보전하고 있으나, 통행료 미인상분 보전으로 인한 재정지출 규모가 빠르게 증가하고 있으므로, 국토교통부는 이용자 부담 및 재정부담 사이의 균형을 고려한 징수통행료 조정방안을 검토할 필요가 있다.

민자도로 운영지원 사업의 2025년도 예산에는 통행료 미인상분 보전 및 명절기간 통행료 면제분 등 사업자 손실보전을 위하여 민간경상보조(320-01목) 비목에 1,893억 9,700만원, 협약변경 등을 검토하기 위하여 민자도로관리지원센터 민간위탁사업비(320-02목) 비목에 22억원 등이 편성되었다.

[2025회계연도 민자도로 운영지원 사업 비목별 예·결산 현황]

(단위: 백만원)

세부사업명 -비목명	2025									2026
	예산액		전년도 이월액	이-전용 등	예비비	예산 현액	집행액	다음 연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경								
민자도로운영지원	191,597	191,597	475	-	-	192,072	190,532	-	1,540	185,954
- 민간경상보조 (320-01)	189,397	189,397	-	-	-	189,397	187,857	-	1,540	183,254
- 민간위탁사업비 (320-02)	2,200	2,200	475	-	-	2,675	2,675	-	-	2,200
- 자치단체경상보조 (330-01)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500

자료: 국토교통부

동 사업의 2025회계연도 민간경상보조 집행액은 1,878억 5,700만원으로, 이 중 부산-울산 노선의 최소운영수입보장(타인자본 원리금 상환)을 위한 301억 7,300만원을 제외한 1,576억 8,400만원은 17개 노선에 대한 통행료 미인상분<sup>5)</sup> 및 명절기간 통행료 면제에 따른 손실보전을 위해 투입되었다.

5) 협약통행료에 따른 수입 대비 징수통행료에 따른 수입 차액을 전액(100%) 보전하고 있다.

[연도별 · 유형별 민자도로 손실보전 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	2021	2022	2023	2024	2025
계	51,832	38,162	77,950	144,922	157,684
통행료 미인상	29,573	25,393	47,441	92,820	132,650
(비중)	(57.1)	(66.5)	(60.9)	(64.0)	(84.1)
명절 면제분 등	22,259	12,769	30,509	52,102	25,034
(비중)	(42.9)	(33.5)	(39.1)	(36.0)	(15.9)

자료: 국토교통부

민자고속도로 손실보전을 위해 지급된 보조금 중 통행료 미인상에 따른 보전액은 2021년 295억 7,300만원에서 2025년 1,326억 5,000만원으로 5년 사이 4.5배 증가하였으며, 2025년에는 전체 손실보전액의 84.1%를 차지하였다. 그에 비해 명절 면제분 등 보전액은 2024년 521억 200만원에서 2025년 250억 3,400만원으로 오히려 감소하여 전체 손실보전액의 15.9%까지 비중이 축소되었다. 이는 명절 통행료 면제 등 일시적 정책보전 소요 대비 협약통행료와 징수통행료의 구조적 차이에 따른 상시적 보전 소요가 빠르게 증가하고 있음을 의미한다.

최근 10년간 노선별 협약통행료 및 징수통행료 추이를 살펴보면, 협약통행료는 실시협약에 근거하여 물가상승률 등 비용요인을 반영하여 매년 조정되고 있는 반면, 6) 이용자가 부담하는 징수통행료는 정책적 판단에 따라 장기간 동결되었거나 오히려 인하된 것으로 확인된다. 7) 이에 따라 노선별 협약통행료와 징수통행료 간 격차는 매년 증가하여 재정의 민자사업자 손실보전 부담을 증가시키는 요인으로 작용하고 있다.

[연도별 · 노선별 협약통행료 및 징수통행료 현황 : 2016~2025년]

(단위: 원)

구분		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
인천공항 (38.2km)	협약	7,200	7,300	7,400	7,500	7,600	7,600	7,800	8,100	8,400	8,600
	징수	6,600	6,600	6,600	6,600	6,600	6,600	6,600	3,200	3,200	3,200

6) 민자고속도로 협약통행료는 실시협약에 따라 민간사업자가 매년 소비자물가지수변동분의 범위 내에서 통행료 조정 신청을 하면, 국토교통부가 민간사업자와 협의하여 통행료를 결정한다.

7) 재정고속도로의 경우 구간별로 차등하여 요금ی 부과되는 민자고속도로와 달리 기본요금에 거리에 따른 주행요금이 가산되는 부과체계로 운영되며, 재정고속도로 또한 요금이 장기간 동결되어 있는 실정이다.

구분		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
재정 도로	기본(원)	900	900	900	900	900	900	900	900	900	900
	주행(원/km)	44.3	44.3	44.3	44.3	44.3	44.3	44.3	44.3	44.3	44.3

자료: 국토교통부

(단위: 원)

구분		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
천안-논산 (81.0km)	협약	9,700	9,800	9,900	10,100	10,300	10,400	10,800	11,300	11,700	11,900
	징수	9,400	9,400	9,400	9,400	4,900	4,900	4,900	4,900	4,900	4,900
대구-부산 (82.1km)	협약	10,900	11,100	11,200	11,400	11,400	11,400	11,800	12,400	12,800	12,900
	징수	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
일산-퇴계원 (36.3km)	협약	5,300	5,400	5,500	5,600	5,600	5,700	5,900	6,200	6,400	6,500
	징수	4,800	4,800	3,200	3,200	3,200	3,200	3,200	3,200	3,200	3,200
부산-울산 (47.2km)	협약	4,000	4,100	4,100	4,200	4,200	4,200	4,400	4,600	4,700	4,800
	징수	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000
서울-춘천 (61.4km)	협약	6,800	6,900	7,000	6,000	6,100	6,400	6,700	7,000	7,200	7,400
	징수	6,800	6,800	5,700	5,700	4,100	4,100	4,100	4,100	4,100	4,100
용인-서울 (22.9km)	협약	1,800	1,800	1,900	1,900	2,000	2,000	2,000	2,100	2,200	2,200
	징수	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
인천대교 (12.3km)	협약	6,200	5,500	5,600	5,700	5,700	5,800	6,000	6,200	6,400	6,500
	징수	6,200	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500
서수원-평택 (38.5km)	협약	2,700	2,800	2,800	2,800	2,900	2,900	2,900	3,100	3,100	3,100
	징수	2,700	2,700	2,700	2,700	2,700	2,700	2,700	2,700	2,700	2,700
평택-시흥 (42.6km)	협약	2,900	2,900	3,100	3,100	2,900	3,000	3,000	3,000	3,200	3,200
	징수	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900
수원-광명 (27.4km)	협약	2,900	2,900	2,600	2,700	2,700	2,700	2,900	3,000	3,100	3,100
	징수	2,900	2,900	2,600	2,600	2,600	2,600	2,600	2,600	2,600	2,600
광주-원주 (57.0km)	협약	4,200	4,200	4,200	4,300	4,300	4,300	4,600	4,800	4,900	4,900
	징수	4,200	4,200	4,200	4,200	4,200	4,200	4,200	4,200	4,200	4,200
부산항신항 (15.3km)	협약	-	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	2,100	2,200	2,200	2,300
	징수	-	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900
인천-김포 (28.9km)	협약	-	2,600	2,600	2,600	2,600	2,600	2,700	2,700	2,800	2,800
	징수	-	2,600	2,600	2,600	2,600	2,600	2,600	2,600	2,600	2,600
상주-영천 (94.0km)	협약	-	6,700	6,700	6,700	6,700	6,700	7,200	7,600	7,800	7,800
	징수	-	6,700	6,700	6,700	6,700	6,700	6,700	6,700	6,700	6,700
구리-포천 (50.6km)	협약	-	3,800	3,800	3,600	3,600	3,600	3,800	4,000	4,100	4,100
	징수	-	3,800	3,800	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600
안양-성남 (21.9km)	협약	-	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	2,100	2,100
	징수	-	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900
옥산-오창 (12.1km)	협약	-	-	1,500	1,500	1,500	1,500	1,600	1,700	1,700	1,700
	징수	-	-	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
서울-문산 (35.2km)	협약	-	-	-	-	2,900	2,900	3,100	3,200	3,300	3,300
	징수	-	-	-	-	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900
봉담-송산 (18.3km)	협약	-	-	-	-	-	2,300	2,300	2,500	2,500	2,600
	징수	-	-	-	-	-	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300
화성-광주 (31.2km)	협약	-	-	-	-	-	-	3,700	3,900	4,100	4,100
	징수	-	-	-	-	-	-	3,700	3,700	3,700	3,700
포천-화도 (28.7km)	협약	-	-	-	-	-	-	-	-	2,800	2,800
	징수	-	-	-	-	-	-	-	-	2,800	2,800
평택-부여 (94.0km)	협약	-	-	-	-	-	-	-	-	6,400	6,500
	징수	-	-	-	-	-	-	-	-	6,400	6,400

주: 승용차·전 구간 주행 기준

자료: 국토교통부

노선별로 통행량 변동에 따라 일부 차이는 있으나, 협약통행료와 징수통행료간 격차가 매년 벌어지면서 대부분의 민자고속도로 노선에서 보전 대상이 되는 손실 규모가 전반적인 증가 추세를 보이고 있다. 여기에 노선 신설 등의 요인이 맞물려 민자 고속도로 손실보전을 위한 정부의 재정부담은 매년 증가하고 있다.

[연도별 · 노선별 협약통행료 및 징수통행료 수입 현황 : 2021~2025년]

(단위: 백만원)

노선명	구분	2021	2022	2023	2024	2025
용인-서울	협약(A)	70,184	73,460	77,808	80,920	85,096
	징수(B)	56,678	54,846	54,365	54,492	53,206
	손실(A-B)	13,506	18,641	23,443	26,428	31,890
인천대교	협약(A)	121,910	129,699	139,733	148,314	154,682
	징수(B)	74,302	84,355	126,931	143,414	144,598
	손실(A-B)	47,608	45,344	12,802	4,900	10,084
서수원-평택	협약(A)	98,706	100,816	108,683	112,913	115,322
	징수(B)	100,705	105,081	107,119	107,988	108,147
	손실(A-B)	△1,999	△4,265	1,564	4,925	7,175
평택-시흥	협약(A)	79,088	79,905	80,806	86,728	87,734
	징수(B)	69,070	68,026	68,597	70,239	68,277
	손실(A-B)	10,018	11,879	12,209	16,489	19,457
수원-광명	협약(A)	82,297	82,528	82,759	82,805	83,221
	징수(B)	63,510	64,808	65,937	66,157	63,716
	손실(A-B)	18,787	17,720	16,822	16,648	19,505
광주-원주	협약(A)	90,955	93,967	97,072	100,272	103,575
	징수(B)	61,722	63,565	62,030	63,537	63,456
	손실(A-B)	29,233	30,402	35,042	36,735	40,119
부산항신항	협약(A)	26,440	30,751	36,583	43,252	44,401
	징수(B)	13,972	14,338	15,165	14,133	13,463
	손실(A-B)	12,468	16,413	21,418	29,119	30,938
인천-김포	협약(A)	85,028	88,738	91,403	95,760	99,471
	징수(B)	57,097	56,669	57,368	59,332	57,937
	손실(A-B)	27,931	32,069	34,035	36,428	41,534
상주-영천	협약(A)	108,155	113,720	121,156	126,801	131,175
	징수(B)	70,650	73,873	72,768	75,717	77,615
	손실(A-B)	37,505	39,847	48,388	51,084	53,560
구리-포천	협약(A)	102,087	108,554	116,654	123,144	128,541
	징수(B)	90,778	91,128	94,418	101,197	116,725
	손실(A-B)	11,309	17,426	22,236	21,947	11,816
안양-성남	협약(A)	51,861	60,708	57,547	57,966	58,386
	징수(B)	42,750	42,577	31,593	44,247	45,917
	손실(A-B)	9,111	18,131	25,954	13,719	12,469

(단위: 백만원)

노선명	구분	2021	2022	2023	2024	2025
옥산-오창	협약(A)	13,751	15,543	17,919	20,462	23,277
	징수(B)	4,596	4,795	5,272	5,857	5,820
	손실(A-B)	9,155	10,748	12,647	14,605	17,457
서울-문산	협약(A)	58,827	61,552	65,185	66,780	68,466
	징수(B)	48,162	56,116	58,184	59,971	57,620
	손실(A-B)	10,665	5,436	7,001	6,809	10,846
봉담-송산	협약(A)	19,595	30,106	39,065	44,526	46,698
	징수(B)	13,015	22,136	25,035	27,244	25,930
	손실(A-B)	6,580	7,970	14,030	17,282	20,768
화성-광주	협약(A)	-	25,168	41,258	51,077	56,492
	징수(B)	-	27,685	45,384	56,185	61,567
	손실(A-B)	-	△2,517	△4,126	△5,108	△5,075
포천-화도	협약(A)	-	-	-	39,014	46,101
	징수(B)	-	-	-	22,339	26,411
	손실(A-B)	-	-	-	16,675	19,690
평택-부여	협약(A)	-	-	-	8,628	143,650
	징수(B)	-	-	-	3,233	73,593
	손실(A-B)	-	-	-	5,395	70,057

주: 1. 징수통행료는 사업재구조화로 인한 차액보전금, 재정보조, IC신설로 인한 초과수입액(국토부 귀속), 부가통행료 등은 제외하였음

2. 6개 노선(인천-공항, 천안-논산, 대구-부산, 일산-퇴계원, 부산-울산, 서울-춘천)은 제외하였음

자료: 국토교통부

국토교통부는 협약통행료와 징수통행료 간 격차 확대에 따른 정부의 재정부담 증가 우려에 대하여 고속도로 통행료는 공공요금의 성격을 가지고 있으므로 이용자 부담 완화를 위해 적절한 수준에서 관리하고 있다는 입장을 밝혔다. 그러나, 통행료를 동결함으로써 이용자 부담 완화라는 정책효과가 달성되는 측면이 있는 반면, 이로 인한 민자도로 사업자의 손실은 일반 재정지출을 통해 보전되는 구조이므로 민자고속도로를 이용하지 않는 국민이 부담을 분담하게 되는 결과를 가져온다는 점도 충분히 고려될 필요가 있어 보인다.

따라서 국토교통부는 수익자 부담 원칙, 이용자의 부담 수준과 재정부담 간의 균형, 취약계층 및 지역 교통여건, 재정고속도로와의 형평성 등을 종합적으로 고려하여 민자사업자에 대한 손실보전 규모를 적절한 수준에서 관리할 필요가 있다.8)

8) 이와 관련하여 국토교통부는 고속도로 통행료 정책은 국민의 교통기본권과 직결되므로 수익자 부담 원칙만을 우선하기는 어려운 측면이 있으나, 민자고속도로에 대한 재정지원 증가 추이를 분석하고 재정 지원 효율화 방안을 모색하기 위한 연구용역을 수행 중에 있다고 밝혔다.

\* 민자고속도로 재정관리 효율화 방안 연구(26. 6. 8. ~ 27. 6. 2., 한국교통연구원 수행)

민자철도 운영지원<sup>1)</sup> 사업은 급증하는 SOC 수요에 대응하면서도 정부의 재정 부담을 완화하고 민간의 창의·효율성을 공공부문에 도입하기 위해 건설된 민자철도의 운영을 지원하는 것으로, 2025회계연도의 경우 본예산에 9,170억 6,000만원이 편성되었고, 전년도 이월액 141억 4,600만원을 포함한 예산현액 9,312억 600만원 중 9,303억 7,800만원(99.9%)이 집행되고 8억 2,800만원은 불용되었다.

민자철도 운영지원 사업은 인천공항철도 운영지원, 철도 BTL 사업 임대료 및 운영비, GTX 운영지원 및 철도사업 부대경비 4개 내역사업으로 구성된다.

[2025회계연도 민자도로 운영지원 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025								2026	
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
민자도로 운영지원	917,060	917,060	14,146	±10,657	931,206	930,378	-	828	871,611	871,611
인천공항철도 운영지원	415,976	415,976	-	△5,052	410,924	410,498	-	426	316,629	316,629
철도 BTL 사업 임대료 및 운영비	479,234	479,234	-	△96,605	382,629	382,290	-	338	469,805	469,805
GTX 운영지원	19,106	19,106	13,714	56,900	89,720	89,720	-	-	79,775	79,775
철도사업 부대경비	2,744	2,744	431	44,758	47,933	47,870	-	64	5,402	5,402

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 국토교통부

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 2732-309

2025년 말 기준 국토교통부가 건설·운영중인 수익형(BTO) 민자철도 노선은 총 9개이고, 임대형(BTL) 민자철도 노선은 총 5개이다. 수익형 민자철도사업의 경우 인천국제공항철도 1개 노선, 신분당선 3개 노선(강남-정자, 정자-광교, 용산-강남), 신안산선 1개 노선, 대장-홍대선 1개 노선, GTX 3개 노선(A, B, C)을 운영·건설 중이다.

[민자철도(수익형) 노선별 운영·건설 현황]

(단위: 백만원)

사업명	추진단계	제안방식	실시협약 체결연월	운영기간	투자비 (총액)	국비부담분(총액)			민부담분 (총액)	보장지급액(누계)	
						합계	건설보조금	토자보상비		MRG	최소운영비
공항철도	운영중	정부고시	'01.03.	33년	4080990	829,562	829,562	-	3,201,423	1,456,500	3,525,900
강남-정자	운영중	민간제안	'05.03.	30년	1,727,380	736,971	736,971	-	990,409	-	-
정자-광교	운영중	민간제안	'09.12.	30년	1,402,000	706,703	706,703	-	695,297	-	-
용산-강남	(신사-강남) 운영중 (용산-신사) 보철중	민간제안	'12.04.	30년	1,846,224	768,426	768,426	-	1,077,798	-	-
신안산선	공사중	BTO-rs	'18.12.	40년	4,305,512	2,242,488	1,832,699	409,789	2,063,024	-	-
대장-홍대	공사중	민간제안	'24.06.	40년	2,809,103	1,248,641	1,180,318	68,323	1,560,462	-	-
GTX-A	운영중	정부고시	'24.12.	30년	2,505,245	803,757	803,757	-	1,701,488	-	-
GTX-B	공사중	정부고시	'24.03.	40년	4,674,887	1,644,571	1,553,000	91,571	3,030,316	-	-
GTX-C	착공전	정부고시	'23.08.	40년	4,219,250	1,360,733	1,262,964	97,769	2,858,517	-	-

자료: 국토교통부

임대형 민자철도 사업의 경우 경전선 1개 노선(함안-진주), 서해선 2개 노선(대곡-소사, 소사-원시), 전라선 1개 노선(익산-신리), 부전-마산 복선전철 1개 노선이 운영·건설 중이다.

[민자철도(임대형) 운영·건설 현황]

사업명	추진단계	제안방식	실시협약 체결연월	운영기간	총투자비	정부지급금(누계)			정부지급금('25년)		
						합계	시설업비용	운영비	합계	시설업비용	운영비
경전선 함안-진주	운영중	정부고시	'07.05	20년	425,335	513,444	484,894	28,550	40,822	38,302	2,520
서해선 대곡-소사	운영중	정부고시	'15.12	20년	1,475,349	331,069	247,200	56,869	132,753	109,655	23,098
서해선 소사-원시	운영중	정부고시	'10.12	20년	1,862,318	1,078,883	901,408	177,475	150,917	125,415	25,502
전라선 익산-신리	운영중	정부고시	'07.04	20년	700,679	785,600	741,134	44,466	57,799	54,065	3,734
부전-마산	공사중	정부고시	'13.01	20년	15,484	-	-	-	-	-	-

자료: 국토교통부

## 20-1. 삼성역 구간 개통 지연에 따른 GTX-A 손실보전금 적정 예산 편성 필요

### 가. 현황

GTX 운영지원 내역사업은 수익형 민간투자사업(BTO)으로 추진된 GTX-A 노선의 일부구간 개통 지연에 따른 손실 및 특수계층 할인에 따른 운임수입 손실을 사업시행자에게 보전하는 것으로, 2025회계연도의 경우 본예산에 191억 600만원이 편성되었고, 전년도 이월액 137억 1,400만원과 타 내역사업에서 내역조정한 569억원을 포함한 예산현액 897억 2,000만원을 전액 집행하였다.

[2025회계연도 GTX 운영지원 내역사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

내역사업명 -비목명	2025년											2026년
	예산액		전년도 이월액	이-전용 등	예비비	예산 현액	집행액 [실집 행액]	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						예산 현액	집행액 [실집 행액]			
GTX 운영지원	19,106	19,106	13,714	5,690	-	89,720	89,720	76,006	76,006	-	-	79,775
- 임차료 (210-07)	19,106	19,106	13,714	5,690	-	89,720	89,720	76,006	76,006	-	-	79,775

자료: 국토교통부

### 나. 분석의견

GTX 운영지원 내역사업과 관련하여 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 국토교통부는 2025년부터 GTX-A 민자사업자에게 삼성역 구간 개통 지연에 따른 손실보전금을 지급하고 있으나, 추정 손실보전금의 일부만 지급하고 있어 GTX-A 전구간 개통 이후 손실보전 규모가 재산정·확정되면 수천억원에 달하는 손실보전금 및 지연이자를 지급하게 될 우려가 있으므로, 적정 규모의 손실보전금 예산을 편성할 필요가 있다.

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

GTX-A 노선은 운정중앙역(경기도 파주시)에서 동탄역(경기도 화성시)을 연결하는(11개역, 82.3km)하는 수도권 광역급행철도 노선이다. 총사업비는 5조 587억원으로 재정구간인 '삼성역~동탄역' 구간과 민자구간인 '운정중앙역~삼성역 복단' 구간으로 구분되며, 민자구간은 수익형 민간투자사업(BTO) 방식으로 추진되었다. 민자사업자가 재정구간의 운영도 담당하고 있으며, 운영기간 동안 재정구간에 해당하는 철로사용료를 국가에 납부한다.

재정구간 중 수서~동탄 구간은 2024년 3월에, 민자구간(운정중앙역~서울역)은 2024년 12월 개통을 완료하여 운행 중에 있고, 2026년에는 삼성역 무정차 통과가 이루어질 예정이다. 2026년에 삼성역 무정차 통과가 이루어지는 경우 GTX-A 재정·민자 구간의 연결이 완료된다. 현재 서울시가 담당하고 있는 삼성역 구간의 완전 개통은 2028년으로 예정되어 있다.

GTX-A 삼성역 구간(연장: 1km)은 2016년 10월 국토교통부와 서울시 간 업무협약에 따라 서울시가 영동대로 복합개발과 통합 추진하는 것으로 결정되었으며, 국가철도공단과의 위·수탁 협약 시(21. 7.) 서울시는 재정구간(삼성역~동탄역) 개통 20개월 전까지 작업장을 인계하고, 삼성역 개통을 재정구간 개통에 맞추는 것으로 합의한 바 있다. 그러나, 이후 서울시의 국제공모에 따른 설계 장기화 등으로 사업이 지연되면서 2028년 삼성역 완전 개통을 추진하는 것으로 사업기간이 연장되었다.

이와 같은 삼성역 개통지연의 장기화는 최초 실시협약 당시 예상되었던 내용이 아니었기 때문에 2024년 국토교통부는 민자사업자((주)SG레일)와 삼성역 개통지연에 따른 손실보전 규정을 보완<sup>1)</sup>하여 실시협약을 변경하였으며, 변경된 실시협약에 따라 정부는 민자구간(운정중앙역~삼성역 복단)의 개통 시점부터 삼성역 개통시까지 (주)SG레일 측에 삼성역 미개통에 따른 운영이익 감소분을 지급하여야 한다.

GTX-A 민자구간이 2024년 12월에 개통되었으므로, 국토교통부는 해당 시점부터 삼성역 개통 시점까지 실시협약에 따라 민자사업자에게 삼성역 개통 지연에 따른 손실을 보전해주어야 한다. 이에 따라 2025년에 지급된 삼성역 개통 지연에 따른 손실보전금은 717억 6,100만원이다.

---

1) 삼성~동탄사업 지연에 따른 손실보전 규정은 최초 실시협약(2018.12.)에도 있었으나 삼성역 개통지연 장기화가 확실시되면서 실시협약 변경을 통하여 관련 규정을 보완하였다.

[실시협약 중 삼성~동탄사업 지연에 따른 손실보전 근거규정]

**「수도권광역급행철도 A노선 민간투자사업 변경실시협약(24. 12. 19.)」**

제57조 (삼성~동탄사업 등의 적기준공) ① 주무관청은 사업시행자의 본 사업 수행에 지장이 없도록 삼성~동탄 광역급행철도시설이 본 사업시설 운영개시일 전까지 개통되도록 조치하고, 영동대로 지하공간 복합개발사업 시설이 본 사업시설 운영개시일 전까지 개통되도록 노력하여야 한다.

**② 제1항에 따른 시설이 본 사업시설 운영개시일까지 개통되지 않음으로 인해 순운영이익이 감소하는 경우, 주무관청은 그 지연기간(본 사업시설의 운영개시일로부터 제1항에 따른 시설의 개통일 전일까지의 기간을 의미한다. 이하 본 조 및 부록 18-2에서 같다) 동안의 순운영이익 감소분을 보전한다.** 이 경우 지연기간 동안의 순운영이익 감소분은 아래와 같이 산정하고 구체적인 보전방법은 부록 18-2(순운영이익 감소분의 보전방법)을 따른다.

※ 순운영이익 감소분 = (제1항의 시설이 본 사업시설의 운영개시일 이전에 개통되었을 경우 지연기간 동안 발생하였을 것으로 예상되는 순운영이익)-(지연기간 동안의 실제 순운영이익)

자료: 국토교통부

삼성역 개통 지연에 따른 순운영이익 감소분은 실시협약 상 순운영이익에서 실제 순운영이익을 차감하여 산출한다. 다만, 실제 순운영이익 감소분은 GTX-A 전 구간을 완전개통한 이후 실제 이용실적에 기초하여 전문기관을 통해 재산정하여 확정할 예정으로, 현재는 추정치에 기초하여 보전금을 지급하고 있다. 다만, 2025년 기준 추정 순운영이익 감소분은 1,637억 1,000만원인데, 국토교통부는 이 중 43.8%에 해당하는 717억 6,100만원만 지급한 것으로 확인된다.

[2025년 GTX-A 순운영이익 및 손실보전금 산출·지급 내역]

(단위: 백만원)

구 분	2025년				합계
	1분기	2분기	3분기	4분기	
추정 순운영이익 감소분 (실시협약 상 순운영이익 - 실제 순운영이익)	44,837	39,399	40,257	39,217	163,710
실제 보전금 지급액 (예산 편성액 반영)	14,487	-	40,257	17,017	71,761
최종 보전금	삼성역 완전개통 이후 산정 가능 <sup>1)</sup>				

주: 1) 순운영이익 감소분 확정액은 삼성역 완전개통 이후('28~)에 실제 이용실적을 바탕으로 전문기관을 통해 재산정하여 확정할 계획임. 실시협약에 따라 순운영이익 감소분 보전금액 확정액과 실제 순운영이익의 합산 금액은 실시협약상 추정 순운영이익을 초과할 수 없음

자료: 국토교통부

국토교통부는 수요 불확실성 및 재정 여건 등을 고려하여 추정 순운영이익을 전부 지급하지는 않는다는 입장이다. 다만, 민자구간(운정중앙~서울)의 실제 이용량을 살펴보면, 2026년 4월 5주차 평일기준 69,168명/일로 예측수요(50,037명/일) 대비 138.2%에 달하는 높은 이용량을 보이고 있다. 이러한 점을 종합적으로 고려하면, 향후 확정될 순운영이익 감소분은 현재 지급된 금액보다 높은 수준으로 산정될 가능성이 있다. 그런데 국토교통부는 2025년도 예산 편성 당시 추정 순운영이익 감소분의 13.9%(164억 4,000만원)만 예산에 계상하였으며, 추정 순운영이익 감소분의 43.8%(717억 6,100만원)를 집행하였고, 미지급금은 추정 순운영이익 감소분 대비 919억원에 이른다.

이에 따라 GTX-A 전 구간 개통 이후 재산정을 거쳐 순운영이익 감소분이 확정 되면 국토교통부가 수천억원에 달하는 손실보전금과 그에 대한 지연이자를 지급하게 될 우려가 있다. 그러나, 국토교통부는 2026년도 예산에도 추정 순운영이익 감소분의 64.0%에 불과한 750억 5,400만원을 계상한 것으로 확인된다.

이처럼 국토교통부가 추정 손실보전금의 일부만 지급하고 있어 GTX-A 전구간 개통 이후 손실보전 규모가 재산정·확정되면 수천억원에 달하는 손실보전금과 지연 이자를 일시에 지급하게 됨에 따라 재정부담이 가중될 우려가 있으므로, 국토교통부는 적정 규모의 손실보전금 예산을 편성·집행할 필요가 있어 보인다.

**둘째, 최근 영동대로 지하공간 복합개발 사업 내 GTX 구간에서 증대한 사공 오류가 확인되어 삼성역 개통이 추가로 지연될 우려가 있으며, 이로 인하여 GTX-A 민간사업자에게 지급하여야 할 손실보전금 규모가 증가할 우려가 있으므로, 국토교통부는 삼성역 구간 개통 지연의 책임소재를 명확히 하고 구상권 행사 방안을 마련할 필요가 있다.**

GTX-A 삼성역 구간(연장: 1km)은 2016년 10월 국토교통부와 서울시 간 업무협약에 따라 서울시의 책임 아래 영동대로 지하공간 복합개발 사업과 통합 추진하고 있다. 서울시는 위·수탁 협약 시(21. 7.) 재정구간(삼성역~동탄역) 개통 20개월 전까지 작업장을 인계하고, 삼성역 개통을 재정구간 개통에 맞추는 것으로 합의한 바 있다. 그러나, 이후 서울시의 국제공모에 따른 설계 장기화 등으로 사업이 지연되어 2028년 삼성역 완전 개통을 추진하는 것으로 사업기간이 연장되었으며, 삼성역 구간 개통 지연에 따라 국토교통부는 GTX-A 민간사업자에게 손실보전금을 지급하고 있는 실정이다.

영동대로 지하공간 복합개발 사업은 코엑스~삼성역 사거리 일대에 복합환승센터 및 철도터널을 구축하는 사업이다. 그런데, 최근 동 사업 3공구 지하 5층 승강장부 기동(80분)의 철근 절반이 누락되는 시공 오류가 확인되었다. 이에 따라 시설 안전 확보를 위한 보강작업 등 추가적인 공사 소요가 발생할 가능성이 있으며, 이로 인해 삼성역 구간 개통이 추가로 지연될 우려가 있다.

국토교통부는 시공 오류 등으로 인한 손실보전 기간 연장과 이로 인한 재정부담 증가가 우려되므로, 시공 오류 및 삼성역 개통 지연의 책임소재를 명확히 하고 손실 보전금에 대한 구상권 행사 방안을 마련할 필요가 있다.

[영동대로 지하공간 복합개발 사업 개요]

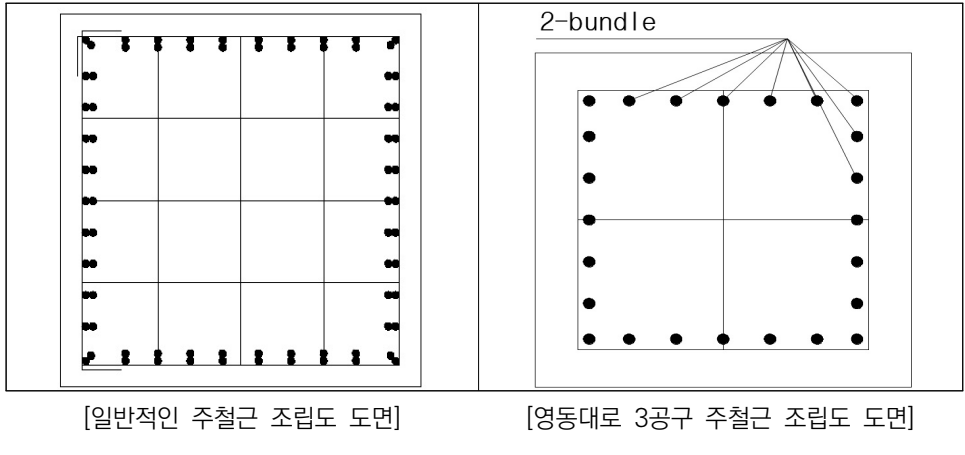
- (사업구간) 코엑스~삼성역 사거리 일대 1km
- (사업규모) 복합환승센터 597m 및 철도터널 403m
- (공사기간) 2021 ~ 2028
- (총사업비) 1조 7,459억원(GTX-A 삼성~동탄 1,841억원, GTX-C 2,689억원 포함)
- (철도노선) GTX-A·C, 위례신사선, 지하철 2·9호선

구 분	1공구	2공구	3공구	4공구
감리사	AA	BB	CC	DD
시공사	㉠㉠	㉡㉡	㉢㉢	㉣㉣

자료: 국토교통부

[영동대로 지하공간 복합개발 사업 시공오류(3공구) 관련 설명자료]

- (오류 내용) 영동대로 복합개발사업 3공구 지하 5층 승강장부 기둥(80본) 철근 1/2을 누락
- (오류 원인) 도면 그림 상 단철근 형태로 표현되어 있어 “2-Bundle”이라는 부기사항 미확인



자료: 국토교통부

## 20-2. 민자철도 관련 분쟁 및 손실보상금 등 지급 현황 분석

### 가. 현황

철도사업 부대경비 내역사업은 민자철도 사업추진을 위한 부대경비(민간위탁사업비, 배상금 등)를 편성·집행하는 것으로, 2025회계연도의 경우 본예산에 27억 4,400만원이 편성되었고, 전년도 이월액 4억 3,100만원과 타 내역사업에서 전용한 447억 5,800만원을 포함한 예산현액 479억 3,400만원 중 478억 7,000만원(99.9%)을 집행하고, 6,400만원을 불용하였다.

이 중 배상금(310-02)는 민자사업자와의 법적 분쟁에 따른 배상금을 지급하는 것으로, 신분당선 무임수송에 따른 손실보상금을 지급하라는 법원의 판결에 따라 타 내역사업에 편성된 임차료 예산 442억 9,300만원을 배상금으로 전용하여 집행하였다.

[2025회계연도 철도사업 부대경비 내역사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

내역사업명 -비목명	2025년											2026년
	예산액		전년도 이월액	이-전용 등	예비비	예산 현액	집행액 [실집 행액]	전년도 이월액 제외		다음 연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경						예산 현액	집행액 [실집 행액]			
철도사업 부대경비	2,744	2,744	431	44,758	-	47,934	47,870	47,503	47,439	-	64	5,402
- 일반수용비 (210-01)	300	300	-	466	-	766	766	766	766	-	-	300
- 사업추진비 (240-01)	30	30	-	-	-	30	30	30	30	-	-	30
- 일반연구비 (260-01)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- 배상금 (310-02)	-	-	-	44,293	-	44,293	44,293	44,293	44,293	-	-	2,158
- 민간위탁사업비 (320-02)	2,304	2,304	431	-	-	2,735	2,671	2,304	2,240	-	64	2,804
- 사업출연금 (350-02)	110	110	-	-	-	110	110	110	110	-	-	110

자료: 국토교통부

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

## 나. 분석의견

국토교통부는 민자철도 사업자가 연계 노선 개통 지연을 이유로 제기한 손실보상 관련 소송에서 연이어 패소하여 재정부담이 가중되고 있는데, 이는 철도건설사업 지연 등 국토교통부의 미흡한 사업관리에서 비롯된 측면이 있으므로, 국토교통부는 철도건설사업의 계획 및 관리를 강화할 필요가 있다.

신분당선은 서울시 용산역과 경기도 수원시 호매실역을 연결하는 총연장 49.2km의 광역철도로, 이 중 ‘광교~호매실’ 구간은 국가철도공단이 재정사업으로 추진하고, 그 외 구간은 각 구간별 민자사업으로 추진 및 운영 중이다.

[신분당선 민자사업 구간별 현황]

사업명	사업구간(연장)	시행단계	운영사	비고
신분당선 (강남~정자)	강남역~정자역 (18.5km)	민자 운영중 (’11.10~)	(주)신분당선	
신분당선 (정자~광교)	정자역~광교역 (12.8km)	민자 운영중 (’16.1~)	(주)경기철도	
신분당선 (용산~강남)	용산역~강남역 (7.8km)	1단계 구간 (신사~강남, 2.5km) 민자 운영중(’22.5~)	(주)새서울철도	2단계 구간 (용산~신사, 5.3 km) 보완설계중

자료: 국토교통부

국토교통부가 2025년 지급한 배상금 442억원의 세부 집행내역을 살펴보면, 신분당선(주)이 연계 철도노선(성남~여주, 정자~광교, 용산~강남) 개통지연에 따른 손실보상(2016년분)을 목적으로 제기한 소송에서 패소<sup>1)</sup>하여 발생한 326억원(원금 218억원 및 이자 108억원)을 지급하였으며, 경기철도(주)가 코로나19에 따른 손실보상(’20~’21년분)을 목적으로 제기한 소송에서 1심 패소함에 따라 배상금 116억원(원금 110억원 및 이자 6억원)을 공탁하였다.

1) 1심 패소(’25. 11.)하였으며 유사 소송에서 이미 패소 확정판결(’21. 2.)을 받은 바 있어 정부는 항소를 포기하였다.

[민자철도 관련 분쟁 현황]

연번	사업명	사건번호	원고	피고	사건명	분쟁내용	진행경과/결과	청구금액	지급결정액
1	강남~정자	대법원 2019두 32467	신분당선(주)	대한민국	손실보상금 청구	개통 시 정부의 개입 인화 결정으로 문민 손실 보상분 청구 인한 손실 보상분 청구	소장 접수(14.12) 1심 피고 승(15.12) 2심 피고 일부패(20.2) <b>3심 상고기각(19.5)</b>	13,690	6,900 (원금: 6,700, 이자: 200)
2	강남~정자	대법원 2020두 36854	신분당선(주)	대한민국	실시협약변경 조정신청	연계 노선 (성남~여주, 정자~광교) 개통지연에 따른 손실보상분(12~14) 청구	소장 접수(15.4) 1심 피고 승(17.2) 2심 피고 일부패(20.2) <b>3심 상고기각(21.2)</b>	110,800	36,600 (원금: 28,600, 이자: 8,000)
3	강남~정자	대법원 2020구합 107963	신분당선(주)	대한민국	손실보상금 청구 등	연계 노선 (성남~여주, 정자~광교) 개통지연에 따른 손실보상분(15) 청구	소장 접수(20.12) <b>1심 피고 패(23.2)</b> <b>항소포기</b>	13,600	19,100 (원금: 13,600, 이자: 5,500)
4	강남~정자	대법원 2021구합 107496	신분당선(주)	대한민국	손실보상금 청구 등	연계 노선(성남~여주, 정자~광교, 용산~강남) 개통지연에 따른 손실보상분(16) 청구	소장 접수(21.12) <b>1심 피고 패(25.11)</b> <b>항소포기</b>	21,800	32,600 (원금: 21,800, 이자: 10,800)
5	강남~정자	대법원 2021구합 106964	신분당선(주)	대한민국	손실보상금 청구 등	연계 노선(용산~강남) 개통지연에 따른 손실보상분(17~19) 청구	소장 접수(22.12) <b>1심 진행 중</b>	501 * 확장 청구 예정	-
6	강남~정자	대법원 2025구합 201163	신분당선(주)	대한민국	손실보상금 청구 등	연계 노선(용산~강남) 개통지연에 따른 손실보상분(20~21) 청구	소장 접수(26.1) <b>1심 진행 중</b>	501 * 확장 청구 예정	-
7	정자~광교	서울행정 2023구합 89651	경기 철도(주)	대한민국	손실보상금 청구의 소	연계 노선 (용산~강남, 광교~호매실) 개통지연에 따른 손실보상분(20~21) 청구	소장 접수(23.12) <b>1심 진행 중</b>	1,000 * 확장 청구 예정	-
8	강남~정자	2024누 33022 (서울행정 2021구합 88562)	신분당선(주)	대한민국	손실보상금 청구	무인운송에 따른 손실보상분(16~20) 청구	소장 접수(21.12) <b>1심 피고 패(23.12)</b> <b>2심 진행 중</b>	6,023	38,200 공탁 (원금: 33,700, 이자: 4,500)
9	강남~정자	서울행정 2025구합 56694	신분당선(주)	대한민국	손실보상금 청구 등	무인운송에 따른 손실보상분(21~24) 청구	소장 접수(26.1) <b>1심 진행 중</b>	501 * 확장 청구 예정	-

(단위: 백만원)

(단위: 백만원)

연번	사업명	사건번호	원고	피고	사건명	본쟁내용	진행경과/결과	청구금액	지급결정액
10	강남~정자	서울행정 2025구합 54383	신분당선(주)	대한민국	손실보상금 청구 등	코로나19에 따른 손실보상분(20~22) 청구	소장 접수(25.6) 1심 진행 중	500 *확장 청구 예정	
11	정자~광고	2024누 61409 (서울행정 2022구합 85522)	경기철도(주)	대한민국	손실보상금 청구	무인운수에 따른 손실보상분(21~23) 청구	소장 접수(22.11) 1심 피고 패(24.8) 2심 진행 중	44,700	9,300 공탁 (원금: 9,000, 이자: 300)
12	정자~광고	2025누 8073 (서울행정 2022구합 53747)	경기철도(주)	대한민국	손실보상금 청구 등	코로나19에 따른 손실보상분(20~21) 청구	소장 접수(22.1) 1심 피고 패(25.8) 2심 진행 중	15,700	11,600 공탁 (원금: 11,000, 이자: 600)
13	공향철도	서울고등(인척) 2023나 11413	인척제철공사 (한양가대본파)	공향철도(주) (한양가대본파)	손해배상청구	T1 교통센터 내 철도시설 무단점유 사용에 따른 손해배상 및 부당이익 반환 청구	소장 접수(15.11) *법원세 과세처분 취소 행정소송 종결까지 진행 중지	28,400 32,140	28,400 (원금: 22,000, 이자: 6,400) *22.9월~적용 종료일까지 860만원/일 지급
14	진라선	서울행정 2024구합 63892	전라선철도(주)	대한민국	운영비 지급채무 존재 확인	운영비 증액 요구	소장 접수(24.4) 1심 진행 중	7,994	
15	서해선	서울행정 2024구합 65256	서부광역철도(주)	대한민국	총간투자비 화인 등 청구의 소	공사기간 연장에 따른 간접비 등 비용 반영 요청	소장 접수(24.4) 1심 진행 중	186,598	
16	서해선	서울행정법원 2026구합 50358	대한민국	서부광역철도(주)	지연손해금 청구의 소	지체상금 부과 반소	소장 접수(26.1) 1심 진행 중	346,818	

자료: 국토교통부

2015년에 (주)신분당선이 성남-여주선 및 신분당선 정자-광고 구간의 개통지연으로 인하여 발생한 손실보상을 청구한 사건(대법원 2020두36854)에서 대법원은 “직접연계철도망이 예정된 시기에 개통되지 않음으로써 발생한 민간사업자의 손실은 정부의 행위·권한·지배범위 내에서 발생한 것이므로 그 위험을 분담하여 손실을 보상할 필요가 있다”는 취지의 원심 판결을 확정하였다.

이는 국토교통부가 민자철도사업을 추진하면서 수요예측에 주요한 영향을 미친 직접연계철도망을 적기에 개통하지 못함에 따라 발생한 민간사업자의 손실위험을 분담할 책임을 인정한 것이다. 국토교통부가 연계철도망 사업계획 수립 및 사업관리 측면에서 보다 면밀한 검토를 하였다면, 이와 같은 재정부담 발생 가능성을 줄일 수 있었을 것으로 보인다.

[신분당선(강남~정자) 손실보상 관련 연계노선 개통 지연 현황]

노선명	개통시기 (예상) <sup>1)</sup>	개통시기 (실제)	주요 지연 사유
성남~여주 복선전철	2012년	2016년	· 부발차량기지 지장수목 명도소송에 의한 공정 부진 등으로 개통 지연('15→'16)
신분당선 (정자~광고)	2013년	2016년	
신분당선 (용산~강남)	2016년	(신사~강남) 2022년	· 용산국제업무지구 무산('13년), 용산미군기지 반환 지연 등으로 인한 사업 지연

주: 1) 신분당선 1단계(강남~정자) 사업 예상교통수요 산정(교통개발연구원 재검증, '05.02.) 기준  
자료: 국토교통부

문제는 신분당선과 관련하여 유사한 취지의 소송이 3건(연계 노선(용산~강남) 개통지연에 따른 손실보상분('17~'19) 청구, 연계 노선(용산~강남) 개통지연에 따른 손실보상분('20~'21) 청구, 연계 노선(용산~강남, 광고~호매실) 개통지연에 따른 손실보상분('20~'21) 청구) 추가로 제기되어 1심 진행 중에 있으며 원고가 이를 확장 청구할 예정에 있어 정부의 재정 부담이 추가로 발생할 수 있다는 점이다.

따라서, 국토교통부는 향후 철도건설사업을 추진함에 있어 수요예측의 합리성을 제고하고, 사업 지연으로 인한 재정부담이 가중되지 않도록 철도건설사업의 계획 및 관리를 강화할 필요가 있다.

## 가. 현황

남부내륙철도<sup>1)</sup> 사업은 수도권과 경남·북 내륙 및 남해안을 연결하는 철도망을 신설하는 것으로, 2025회계연도 본예산에는 1,188억 6,300만원이 편성되었으며, 제2회 추경을 통해 본예산 대비 500억원 감액된 688억 6,300만원이 편성되었으나, 전액 불용되었다.

[2025회계연도 남부내륙철도 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

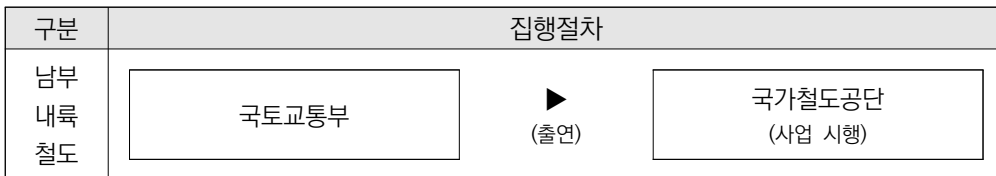
사업명	2025								2026	
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산잔액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
남부내륙철도	118,863	68,863	-	-	68,863	-	-	68,863	260,900	260,900

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 국토교통부

동 사업의 시행주체는 국가철도공단으로, 국토교통부가 사업비 100%를 출연하고 있다.

[남부내륙철도 사업 집행절차]



김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 2631-366

## 나. 분석의견

남부내륙철도 사업은 2025년도 제2회 추경을 통해 연내 집행 가능성을 고려하여 본예산 1,188억원 중 500억원을 감액 편성하였음에도 잔여 예산을 집행하지 못하고 전액 불용하였으므로, 국토교통부는 철도 등 건설사업의 예산 편성 및 집행 관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.

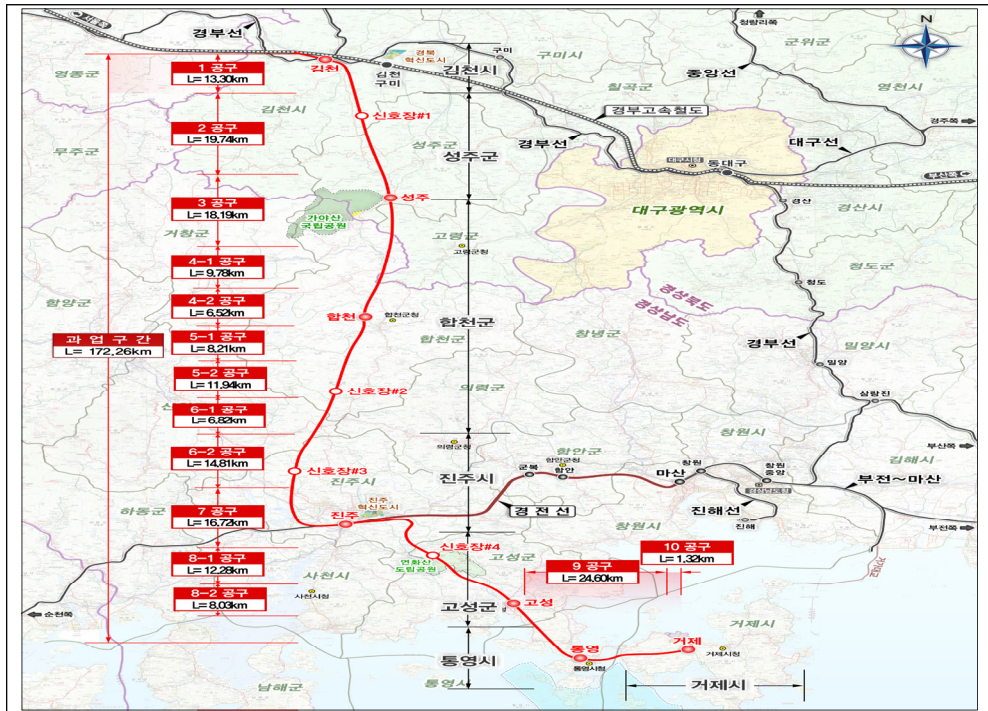
남부내륙철도 사업은 서부 경남 지역으로의 접근성 확대를 위하여 김천~거제 간 총연장 172.3km의 단선전철을 신설하는 것으로, 총사업비는 7조 1,073억원이고, 사업기간은 2020~2031년으로 계획되어 추진하고 있다.

### [남부내륙철도 사업개요]

- (사업목적) 수도권과 경남·북 내륙 및 남해안을 연결하는 철도망을 신설하여 서부 경남 지역으로의 접근성 확대
- (사업내용) 김천~거제 간 172.3km 단선전철 신설
- (총사업비) / (사업기간) 7조 1,073억원(수탁 326억원 포함) / 2020~2031년

자료: 국토교통부

### [남부내륙철도 노선도(안)]



자료: 국토교통부

동 사업은 국가균형발전 프로젝트의 일환으로 2019년에 예비타당성조사 면제 사업으로 선정되었으며, 같은 해 사업계획 적정성 검토를 통과하였다. 2022년에는 동 사업의 기본계획이 고시되었으며, 이후 공구별로 기본 및 실시설계 수립 및 착공 등 후속 절차가 진행되고 있다.

다만, 동 사업은 2023년에 1~9공구에 대하여 총사업비 증가에 따른 사업계획 적정성 재검토에 착수함에 따라 사업 추진이 지연되고 있는 것으로 확인된다. 사업 계획 적정성 재검토 착수는 총사업비가 물가지가를 제외하고 최초 단계(4조 5,903억) 대비 1조 2,574억(27.4%) 증가함에 따른 것으로, 예비타당성조사 면제사업으로 추진된 남부내륙철도 사업은 타당성재조사 면제 요건<sup>2)</sup>에 해당하기 때문에 「총사업비 관리 지침」 제49조의2<sup>3)</sup>에 따라 사업계획 적정성 재검토를 시행('23.10. ~ '24.6.)하였다.

[남부내륙철도 사업 추진경과]

- '19. 1. : 2019 국가균형발전 프로젝트 예비타당성조사 면제사업 선정 (기획재정부)
- '19. 2.~8. : 사업계획 적정성 검토 시행 (KDI)
- '19. 11. : 기본계획 수립 용역 착수 (국토교통부)
- '22. 1. : 기본계획 고시 (국토교통부고시 제2022-18호)
- '22. 6. : 기타공구(제2~8공구) 기본 및 실시설계 착수
- '22. 9. : 대형공사 입찰방법 변경 (T/K→기타)
  - \* (당초) T/K(제1, 9, 10공구) → (변경) T/K(제10공구), 기타(제1, 9공구)
- '22. 11. : 기타공구(제1,9공구) 기본 및 실시설계 착수
- '23. 9. : 기타공구(제10공구) 기본설계 입찰공고
  - \* T/K유찰('23.5.) → 대형공사 입찰방법 변경(T/K→기타. '23.8.)
- '23. 10.~'24. 6. : 사업계획 적정성 재검토 (KDI)
- '25. 12. : 기타공사 2개공구(6-2, 8-1) 착공
  - \* 남부내륙철도 기타공사 10개공구 중 2개공구 先착공
- '26. 1. : 사업실시계획 승인·고시 (국토교통부 제2025-986호)
- '26. 1. : 기타공사 8개공구(2, 3, 4-1, 4-2, 5-1, 5-2, 6-1, 8-1) 착공
- '26. 3. : 실시설계 기술제안 3개공구(1,7,9) 입찰공고

자료: 국토교통부

2) 「총사업비 관리지침」

제49조(타당성재조사의 요건)

② 기획예산처장관은 제1항의 규정에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나의 사유로 인하여 타당성재조사의 실익이 없다고 판단하는 경우에는 타당성재조사를 시행하지 아니할 수 있다.

5. 「국가재정법」 제38조 제2항 및 「예비타당성조사 운용지침」 제20조에 따라 예비타당성조사 대상에서 제외된 사업

3) 「총사업비 관리지침」

제49조의2(사업계획 적정성 재검토) ① 기획예산처장관은 제49조제2항 각 호 및 제49조제1항제3호 본문 단서에 해당하여 타당성재조사를 시행하지 아니하는 사업의 경우에는 타당성재조사 방식에 준하여 적정 사업규모, 총사업비, 효율적 대안 등을 검토하는 사업계획 적정성 재검토를 실시할 수 있다.

그런데, 사업계획 적정성 재검토 절차가 이미 2024년 6월에 완료되었음에도 남부내륙철도 사업의 2025년도 예산 집행이 부진하여 전액 불용된 점이 문제된다. 집행부진 사유에 대해 국토교통부는 사업계획 적정성 재검토 결과를 반영하여 동 사업에 대한 총사업비 협의 및 실시설계를 수행('24.6. ~ '25.10.)하였고, 이후 국가 계약법상 필수 행정절차(입찰·심사 등) 소요로 인해 기타 공구의 전체 공사계약이 2026년 1월에 이르러서야 체결되었기 때문이라고 설명하였다.

다만, 총사업비 협의, 실시설계 및 국가계약 절차 등은 해당 사업에만 특별하게 적용되는 것이 아닌 통상적인 행정절차이므로, 사전에 예측하는 것이 불가능한 지연 사유라고 보기 어려운 측면이 있다. 따라서, 이러한 사유로 인하여 연내 집행이 전액 불가능하였다는 국토교통부의 입장은 납득하기 어려우며, 연내 집행 가능성이 없는 예산을 편성하였거나 국토교통부의 사업관리가 부실하였던 것으로 판단된다.

특히, 해당 사업은 2025년도 제2회 추가경정예산 편성 당시 기타 공구 발주 및 착공 소요 등 일부 집행 가능성을 고려하여 연내 집행 가능성이 없는 500억원만 감액하였는바, 추경안 편성 당시 국토교통부는 당시 연내 집행 가능성이 충분히 있는 것으로 판단하였던 것으로 보인다.

이처럼 본예산 1,188억원을 편성하였으나 추경을 통해 500억원을 감액한 데 이어 잔여 예산마저 전액 불용한 것은 국가재정의 효율적인 활용을 저해하는 측면이 있으므로, 국토교통부는 향후 유사한 사례가 재발하지 않도록 철도 등 건설사업의 예산 편성 및 집행 관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.

### 가. 현 황

청주국제공항 주기장확충<sup>1)</sup> 사업은 청주국제공항의 대형항공기 취항 및 중·장거리 항공노선 신설 등 항공수요의 증가에 대비하기 위한 주기장 확장 시설공사를 추진하는 것으로, 2025회계연도 본예산은 편성되지 아니하였고, 전년도 이월에 따른 예산현액 95억 6,300만원 중 21억 4,500만원(22.4%)을 집행하고, 61억 5,400만원을 재이월하였으며, 12억 6,400만원을 불용하였다.

[2025회계연도 청주국제공항 주기장확충 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025								2026	
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
청주국제공항 주기장확충	-	-	9,563	-	9,563	2,145	6,154	1,264	4,195	4,195

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 국토교통부

해당 사업은 국토교통부(서울지방항공청)가 직접 수행하고 있다.

### 나. 분석의견

국토교통부는 2026년도 예산안 편성 과정에서 2025년 내 집행이 어려운 청주국제공항 주기장확충 사업예산 41억 9,500만원을 불용하는 것을 전제로 2026년도 예산에 동일 금액을 재편성하였으나, 실제로는 2025년도 예산 중 12억 6,400만원만 불용하고 나머지를 재이월하였는바, 국회가 심의·확정한 예산의 취지에 어긋나는 재이월 등 사례가 재발하지 않도록 주의할 필요가 있다.

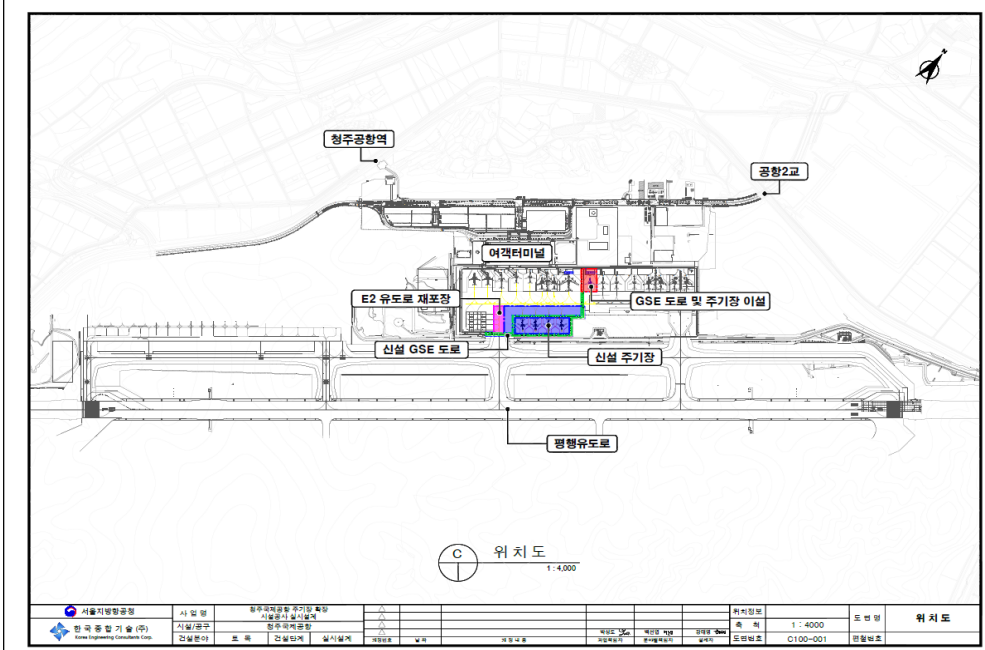
김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 3532-325

청주국제공항 주기장확충 사업은 대형항공기 취항, 항공노선 신설 등 청주국제공항의 항공수요 증가에 대비하여 주기장 확장 시설공사를 실시하는 것으로, 전체 사업비는 100억원이고, 사업기간은 2024년 9월부터 2026년 12월까지 총 28개월로 계획되었다.

[청주국제공항 주기장 확충 사업 개요]

- (사업목적) 대형항공기 취항 및 증장기로 항공노선 신설 등 항공수요 증가에 대한 사전대비
- (사업내용) C급주기장 4개소 신설, 항공등화 16등 설치, GSE도로(L=833m, B=7~8m) 등
- (사업비) 10,000백만원(공사비 9,210, 설계비 580, 감리비 180, 기타 30)
- (사업기간) '24.9월 ~ '26.12월 (총 28개월)
- (청주국제공항 주기장 확충 사업 설계도(위치도))



자료: 국토교통부

2026년도 본예산에는 청주국제공항 주기장확충 사업예산 41억 9,500만원이 편성되었는데, 국토교통부는 2025년 연내 집행이 어려운 예산 41억 9,500만원을 불용 처리하기로 하는 대신 불용예정액과 동일한 금액의 사업비를 2026년 예산안에 재편성하였던 것으로 확인된다. 국회는 국토교통부가 편성한 예산안대로 2026년도 청주국제공항 주기장 확충 사업예산을 확정하였다.

그런데, 국토교통부는 2026년도 예산안 편성 당시 계획과 달리 2025회계연도 해당 사업 잔여 예산 중 12억 6,400만원만 불용 처리하고 61억 5,400만원을 다음 연도로 이월한 것으로 확인된다. 이 과정에서 해당 사업에 편성된 전체 예산이 당초 편성된 100억원에서 141억 9,500만원으로 늘어나게 되었다.

[2025회계연도 청주국제공항 주기장 확충 사업 예산 재이월 경위]

- 청주국제공항 활성화 방안 마련 연구용역('23.5~'24.6) 결과에 따라 청주국제공항 주기장 확충 사업 추진이 확정되고, '24.6월에 예산 100억원\*을 기획재정부로부터 내시 받음  
\* (총사업비) 공사비 9,210백만원, 설계비 580백만원, 감리비 180백만원, 기타(부대비) 30백만원 등
- '24.9월 실시설계 용역\* 발주에 따라 연내 집행이 불가능한 공사비 9,210백만원, 감리비 180백만원, 부대비 26백만원 등 9,563백만원을 '25년으로 이월  
\* (실시설계 용역) 계약기간: '24.9월~'25.2월, 계약금액 457백만원(예산 580백만원 중 '24년 344백만원 집행, '25년 이월 후 113백만원 집행, 123백만원 불용)
- '25.2월 실시설계 용역 완료하였으나, 감리용역 계약 지연('25.10월 감리용역 계약 체결후 착공)에 따라 이월예산 9,536백만원\* 중 4,195백만원 불용이 전망되어 4,195백만원\*\*을 '26년 예산에 반영함  
\* (24년 이월예산) 공사비 9,120백만원, 설계비 147백만원, 감리비 180백만원, 부대비 26백만원 등  
\*\* (26년 예산 요구) 공사비 4,000백만원, 감리비 178백만원, 부대비 17백만원 등
- '25.11월 경 재이월이 가능한 것으로 파악하여, 이에 따라 '25년 불용금액 최소화를 위해 '25년 집행잔액 6,154백만원\*을 '26년으로 재이월함  
\* (25년 재이월) 공사비 6,077백만원, 감리비 54백만원, 부대비 32백만원 등
- '26년 4월 예산현액은 10,010백만원으로, '26년 4월까지 2,831백만원을 집행하고 1,353백만원\*을 불용하였으며, **12월까지 5,816백만원을 집행할 계획으로, 4,195백만원은 불용예정**  
\* (불용) '24년 설계비 89백만원 '25년 공사비 1,230백만원, 설계비 34백만원 등

자료: 국토교통부

국토교통부는 2026년 12월까지 청주국제공항 주기장확충 사업에서 총 58억 1,600만원을 집행하고, 잔여 예산 41억 9,500만원은 불용할 계획이라는 입장이다. 이는 국토교통부가 집행하지도 않을 불필요한 예산을 재이월한 것으로, 국가재정의 효율적인 운용을 저해하는 측면이 있다. 국토교통부는 향후 불필요한 이월 및 불용을 최소화할 수 있도록 사업계획 수립, 예산 편성 및 집행관리를 보다 철저히 할 필요가 있으며, 국회가 심의·확정한 예산의 취지에 어긋나는 부적절한 재이월 사례가 재발하지 않도록 주의할 필요가 있다.

## 가. 현황

흑산도 소형공항 건설<sup>1)</sup> 사업은 흑산지역의 교통 여건 개선을 위하여 공항을 건설하는 것으로, 2025회계연도 본예산은 29억 5,500만원이 편성되었으나, 이 중 29억 4,500만원은 타 사업으로 전용<sup>2)</sup>하여 집행하였으며, 예산현액 1,000만원 중 100만원(10.0%)을 집행하고, 900만원은 불용하였다.

[2025회계연도 흑산도 소형공항 건설 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025							2026		
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
흑산도 소형공항 건설	2,955	2,955	-	△2,945	10	1	-	9	4,845	4,845

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 국토교통부

동 사업은 국토교통부(서울지방항공청)가 직접 수행하고, 한국공항공사가 참여 기관으로 수행하고 있다.

## 나. 분석의견

국토교통부는 흑산도 소형공항 등급 상향(2C → 3C)에 따른 총사업비 증가를 사전에 인지하였음에도 기획재정부에 타당성재조사를 지연하여 요청하고, 서울지방항공청이 수의계약 예비계약자에게 부당하게 설계변경을 지시하여 설계비 증가분 지급을 합의하는 결과를 초래하였으므로, 향후 유사한 사례가 반복되지 않도록 사업 관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 3538-302

2) 무안국제공항 활주로연장(3533-311) 사업에 공사비(420-03) 29억 4,500만원 전용

흑산도 소형공항은 전라남도 신안군 흑산면 예리 일원에 1,200m 규모의 활주로를 갖춘 공항을 건설하여 흑산지역의 교통여건 개선 등을 통해 지역경제를 활성화하고 해양영토 수호 및 해양자원 관리에 기여하려는 것이다.

[흑산도 소형공항 건설 사업개요]

- (사업목적) 흑산지역의 교통여건 개선 · 관광수요 증대를 통한 지역경제 활성화 및 해양영토 수호 · 해양자원 관리에 기여
- (사업내용) 1,200m 활주로 1본, 계류장, 항행안전시설 등 건설
- (사업기간) / (공사기간) 2014~2027년 / 착공일로부터 36개월
- (총사업비) 1,833억원(총사업비 증액 예정에 따른 타당성 재조사 수행 중)
- (흑산도 소형공항 조감도)



자료: 국토교통부

동 사업은 「제4차 공항개발 중장기 종합계획(2011~2015년)」에 포함되어 2013년 3월 예비타당성조사를 통과하고 2014년부터 추진 중인 사업으로, 예비타당성조사 당시 2017년 완료하는 것으로 계획되었으나, 기본계획 수립 결과 반영 및 국립공원 위원회의 심의 · 의결 지연 등으로 인해 사업 기간이 연장되어 현재는 2027년 완료를 목표로 추진하고 있다. 다만, 총사업비 증액으로 인해 현재 한국개발연구원(KDI)이 타당성 재조사를 수행하고 있으며 공사기간 등 후속 절차에 소요되는 기간을 고려하면 실제 개항 시점은 현실적으로 2029년 이후가 될 것으로 보인다.

[흑산도 소형공항 건설 사업 추진경과]

- '11. 1 : 「제4차 공항개발 중장기 종합계획」에 포함
- '11.12~'13.03 : 예비타당성 조사 시행결과 타당성 확보(B/C=4.38)
- '15.12 : 흑산공항건설 기본계획 수립(국토교통부 제2015-960호)
- '16.10 : 턴키(설계·시공 일괄) 입찰공고('16.10, '16.11, '16.12) 및 유찰\*
  - \* 사유 : 금호산업 컨소시엄 단독 입찰(3회)
- '16.11 : 국립공원위원회 심의(1차) : “보류”
- '17. 8 : 기본설계 완료
- '17.12 : 실시설계 일시중지\*
  - \* 기본설계 완료('17.8) 후 실시설계를 추진('17.9~) 중, 설계기간 내 환경부 협의(국립공  
원위원회 심의) 등 선행사항 완료가 불가함에 따라 설계 일시중지('17.12)
  - \*\* 심의서류 보완서 제출('17.7) → 재보완 요구('17.9) → 재보완서 제출('18.2)
- '18. 7 : 국립공원위원회 심의(2차) : “계속 심의”
- '18. 9 : 국립공원위원회 심의(3차) : “정회” → '18.10 : “중단”
- '20.10 : 신안군은 흑산공항 건설사업 예정지를 국립공원 구역에서 해제하고 대신 인근  
갯벌을 대체부지로 제시
  - \* '21.6 지역협의회 통과 → '21.6 총괄협의회 안건(명사심리) 제출 → '21.7 총괄협의회  
(환경부) 안건 통과
- '23. 1 : 환경부 국립공원위원회 제136차 심의 개최 → 심의결과 ‘통과’
- '23. 2 : 환경영향평가용역 재착수
- '24. 1 : 실시설계 재착수
- '24. 7 : 환경영향평가 협의완료
- '25. 2 : 타당성재조사 착수(KDI)

자료: 국토교통부

감사원은 2024년 「지방공항 건설사업 추진실태」 감사를 통해 흑산도 소형공항을 포함한 3개<sup>3)</sup> 지방공항 건설사업의 계획 및 설계·시공 단계에 대한 감사를 실시하였고, 그 결과를 2025년 9월 발표하였다.

동 감사 결과에 따르면, 국토교통부는 ‘도서 소형공항 시설개선 방안 검토’(23. 6) 결과 흑산도 소형공항의 공항등급을 2C에서 3C로 상향함에 따라 흑산도 소형공항 건설사업의 총사업비가 약 1,500억원 이상 증가한다는 내용을 사전에 확인('23. 8.) 하였던 것으로 보인다. 흑산도 소형공항 사업의 총사업비는 1,833억원으로, 총사업비가

3) 울릉도 소형공항 건설, 흑산도 소형공항 건설 및 새만금 신공항 건설

1,500억원 이상 증가할 경우 「국가재정법」 제50조제2항4)에 따른 타당성 재조사의 대상이 된다. 그런데, 국토교통부는 동 사업이 타당성 재조사 대상이 되는 규모의 총사업비 증액 변동 사유를 인지하였음에도 기획재정부에 타당성 재조사를 요청하는 등 필요한 조치를 취하지 않았으며, 이후 2024·2025년도 사업예산을 편성하고 실시설계 등 사업을 지속 추진하였다.

이에 대하여 국토교통부는 서울지방항공청이 실시설계를 통해 설계변경 결과를 도출한 이후 총사업비를 사후 협의하기로 결정하였다는 입장이나, 이미 국토교통부가 총사업비 변동 규모 등을 이미 인지한 상황이었으므로 기획예산처(당시 기획재정부)에 타당성 재조사를 요청할 필요가 있었던 것으로 보인다.

그럼에도 국토교통부는 타당성 재조사를 요청하지 않았으며, 서울지방항공청이 흑산도 소형공항에 대한 실시설계를 먼저 실시하였다. 감사원은 이 과정에서 서울지방항공청이 국가계약법 등 관련 법령을 위반하여 수의계약 예비계약자에게 부당하게 설계변경을 지시하고, 예산이 확보되지 않은 설계비 증가분 지급을 합의하였음을 지적하였다.

이에 대하여 국토교통부는 총사업비 협의(기재부, '25.1)시 공항등급 상향에 따른 공사비·설계비 증가분을 포함하였으며, 향후 타당성 재조사에 적극 협력하여 조사 완료 이후 총사업비 협의를 통해 해당 예산(공사비·설계비 증가분)이 확보될 수 있도록 노력할 계획이라는 입장이다. 그러나, 타당성 재조사 결과 본사업 추진이 불가능하게 되는 경우에도 실시설계 대가를 지급하여야 하는 상황으로, 국회가 심의·확정하지 않은 대금 지급 의무가 발생하였다는 점에서 국회의 예산안 심의권을 침해하였다.

참고로, 이와 유사하게 공항등급 상향에 따른 총사업비 증가로 인하여 타당성 재조사를 실시 중인 백령도 소형공항 건설사업은 실시설계 단계를 거치지 않고 2024년 11월에 타당성 재조사에 착수하였는바, 유사한 사안에 대해서 서로 다른 사업관리 기준이 적용되었음을 확인할 수 있다.

#### 4) 「국가재정법」

##### 제50조(총사업비의 관리)

② 기획예산처장관은 제1항의 규정에 따른 사업 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업 및 감사원의 감사결과에 따라 감사원이 요청하는 사업에 대하여는 사업의 타당성을 재조사(이하 “타당성재조사”라 한다)하고, 그 결과를 국회에 보고하여야 한다.

3. 총사업비가 대통령령으로 정하는 규모 이상 증가한 사업

※ 흑산도 소형공항 건설 사업의 총사업비는 1,833억원으로, 「총사업비 관리지침」은 총사업비 1,000억원 이상인 사업의 경우 총사업비가 100분의 15 이상 증가하면 타당성재조사 대상에 해당

종합하면, 국토교통부는 흑산도 소형공항 공항등급 상향에 따른 총사업비 증가를 사전에 인지하였음에도 기획재정부에 타당성재조사를 지연하여 요청하고, 서울지방항공청이 수익계약 예비계약자에게 부당하게 설계변경을 지시하여 설계비 증가분 지급을 합의하는 결과를 초래하였으므로, 향후 유사한 사례가 반복되지 않도록 사업관리 개선을 위해 노력할 필요가 있다.

### 가. 현황

서산공항 건설<sup>1)</sup> 사업은 충남 서해안권 주민의 교통편의 제공을 위하여 서산 군비행장 활주로를 활용하여 공항시설을 건설하는 것으로, 2025회계연도 본예산은 16억 6,200만원이 편성되었으나, 전액 불용되었다.

[2025회계연도 서산공항 건설 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025								2026	
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
서산공항 건설	1,662	1,662	-	-	1,662	-	-	1,662	1,050	1,050

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 국토교통부

해당 사업은 국토교통부가 직접 수행하고 있다.

### 나. 분석의견

서산공항 건설사업은 예비타당성조사 미통과(23. 5.)로 인하여 사업 재기획을 통해 총사업비를 예비타당성조사 대상 기준 미만인 484억원으로 기획하여 추진해 왔으나, 현장여건 변경 등으로 인해 총사업비가 500억원 이상으로 증가할 가능성이 있으므로, 「국가재정법」 제50조제2항에 따른 타당성재조사 대상 여부를 검토하는 등 절차에 부합하게 사업을 추진할 필요가 있다.

서산공항 건설사업은 충남 서해안권 지역의 교통 여건을 개선하기 위하여 서산 군비행장 활주로를 이용하여 공항시설을 건설하는 것으로, 터미널·계류장·유도로 및 진입도로 등 공항시설을 설치하는 사업이다.

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 3538-311

[서산공항 건설 사업개요(재기획 기준)]

- (사업목적) 충남 서해안권 지역의 교통여건을 개선하기 위하여 서산 군비행장 활주로를 활용한 공항시설 건설
- (사업내용) 터미널, 계류장, 유도로(L=0.6km), 진입도로(L=0.9km) 등 공항시설 설치
- (사업기간) 2022~2028년
- (총사업비) 484억원

자료: 국토교통부

서산공항 건설사업은 「제5차 공항개발 종합계획(2016~2020년)」에 처음 반영되어 사전타당성조사('17. 12.)를 거쳐 예비타당성조사를 실시하였으나, 사업성이 부족하여 예비타당성조사를 통과하지 못하였다.<sup>2)</sup> 이후 국토교통부는 사업 재기획('23. 11.)을 통해 총사업비를 484억원으로 감축하고, 「국가통합교통체계효율화법」 제18조<sup>3)</sup>에 따른 타당성 평가를 거쳐 2024년 2월부터 기본계획 수립용역을 시행 중이다.

[서산공항 건설사업 추진경과]

- '16.5. : 「제5차 공항개발 중장기 종합계획('16~'20)」에 반영
- '16.12.~'17.12. : 「서산 군비행장 민항시설 설치 사전타당성 연구」 시행
- '21.4.~10. : 서산 군비행장 민항시설 설치 사업타당성 보완 연구(충남도)
- '21.12.~'23.5. : 예비타당성조사 시행(KDI)
- '23.8.~11. : 서산공항 사업 재기획(국토부)
- '24.2.~ : 서산공항 건설사업 기본계획 및 전략환경영향평가 용역 착수

자료: 국토교통부

그런데 국토교통부는 2024년부터 서산공항 건설사업 예산에 실시설계 및 환경영향평가 용역 등에 필요한 예산을 편성('24년 10억원, '25년 16.6억원)하였으나, 2년 연속 집행에 이르지 못하고 전액 불용하였다. 2026년도 예산에도 실시설계 및 환경영향평가 등에 필요한 예산 10.5억원이 재편성된 상황이다.

2) 서산공항 건설사업 예비타당성조사 결과('23. 5.): 총사업비 532억원, B/C 0.81, AHP 0.456

3) 「국가통합교통체계효율화법」

제18조(타당성 평가) ① 공공기관의 장 및 「사회기반시설에 대한 민간투자법」에 따른 사업시행자(같은 법 제9조제1항에 따라 사업을 제안한 자를 포함한다. 이하 “교통시설개발사업 시행자”라 한다)는 공공교통시설의 신설·확장 또는 정비사업(이하 “공공교통시설 개발사업”이라 한다)이 포함된 국가기간교통망계획, 중기투자계획 등을 수립하거나 공공교통시설 개발사업을 시작하기 전에 제3항에 따른 투자평가지침에 따라 해당 계획 또는 사업의 타당성을 평가하여야 하며, 해당 연도의 평가대상 공공교통시설 개발사업의 목록과 평가계획을 매년 2월말까지 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

[서산공항 건설사업 예·결산 현황 : 2024~2026년]

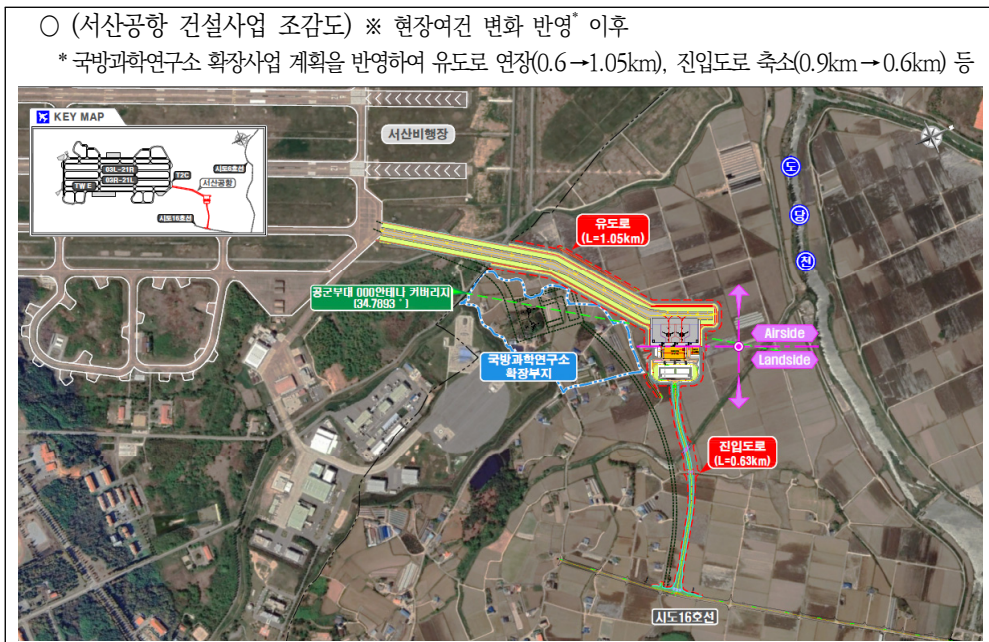
(단위: 백만원)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액(B)	집행액 (C)	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액
	본예산	추경(A)									
2024	1,000	1,000	-	-	-	1,000	-	-	-	-	1,000
2025	1,662	1,662	-	-	-	1,662	-	-	-	-	1,662
2026	1,050	1,050	-	-	-	1,050	-	-	-	-	-

자료: 국토교통부

국토교통부는 동 사업의 기본계획 수립이 지연되어 실시설계 착수 등이 이루어지지 못하고 예산 집행이 부진한 것은 현장여건 변화에 따른 것이라는 입장이다. 서산공항 건설사업 재기획에 따라 유도로 등 설치가 예정된 사업 예정지 중 일부가 국방과학연구소 확장사업(24. 3. 사업계획승인)에 따른 확장부지에 포함되면서, 사업부지가 당초 예정지에서 약 500m 이동하게 되었다고 설명하였다. 그 결과 유도로가 당초 계획된 0.605km에서 1.047km로 연장되는 등 사업내용이 일부 변경<sup>4)</sup>되었다.

[서산공항 건설사업 조감도(기본계획 수립 기준)]



자료: 국토교통부

- 4) ① 사토 → 성토(44만㎡)로 전환, ② 연약지반개량 추가(0 → 5만㎡), ③ 유도로 증가(605 → 1,047m), ④ 공항운영 필수시설(장비고, 경비대 등), ⑤ 항행안전·항공등화 등 의무시설 반영

문제는 이로 인하여 기본계획 수립단계 기준 총사업비가 당초 계획된 484억원에서 899억원으로 415억원(85.7%) 증가하게 되었다는 것이다. 이에 국토교통부는 사업비 절감 방안을 마련하고 있어 기본계획 수립이 지연되고 있다는 입장이다. 그러나, ① 해당 사업이 예비타당성조사를 미통과하였던 2023년 5월 대비 2026년 3월 교통시설건설 공사비지수(2020년 기준)가 130.75에서 135.38로 3.5% 이상 상승하는 등 공사비 소요가 증가하고 있는 점, ② 국방과학연구소 확장부지로 인하여 추가 공사비용 투입이 불가피해 보이는 점 등을 고려하면 동 사업의 총사업비를 500억원 미만으로 절감하는 방안을 마련하는 것이 현실적으로 어려워 보이는 측면도 있다.

이에 서산공항 건설사업은 「국가재정법」 제50조제2항제1호5)에 따른 타당성재조사 대상에 해당하게 될 가능성이 있으므로, 국토교통부는 흑산도 소형공항 건설 사업에서와 같이 타당성재조사를 적기에 실시하지 않는 문제가 재발하지 않도록 관련 법률에서 정한 절차에 부합하게 사업을 추진할 필요가 있다.

5) 「국가재정법」

제50조(총사업비의 관리)

②기획예산처장관은 제1항의 규정에 따른 사업 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업 및 감사원의 감사결과에 따라 감사원이 요청하는 사업에 대하여는 사업의 타당성을 재조사(이하 “타당성재조사”라 한다)하고, 그 결과를 국회에 보고하여야 한다.

1. 총사업비 또는 국가의 재정지원 규모가 예비타당성조사 대상 규모에 미달하여 예비타당성조사를 실시하지 않았으나 **사업추진 과정에서 총사업비와 국가의 재정지원 규모가 예비타당성조사 대상 규모로 증가한 사업**

## 가. 현 황

대중교통비 환급 지원<sup>1)</sup> 사업은 정기적으로 대중교통을 이용하는 사람에게 교통비 지출액의 일부를 환급함으로써 대중교통 이용을 촉진하고 국민의 생활비 부담을 경감하기 위한 것으로, 2025회계연도의 경우 본예산에 2,374억 6,000만원이 편성되었고, 이 중 2,374억 3,700만원(99.9%)이 집행되었으며, 2,300만원은 불용되었다.

[2025회계연도 대중교통비 환급 지원 사업 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025							2026		
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
대중교통비 환급 지원 사업	237,460	237,460	-	-	237,460	237,437	-	23	557,970	748,373

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 국토교통부

동 사업은 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제10조의12<sup>2)</sup> 및 제12조에 따라 대중교통비 지원 및 환급 사업을 시행하면서 그에 필요한 자금을 지방자치단체에 보조하는 것이다. 현행 국고보조율은 서울특별시 40%, 그 외 지자체 50%로 설정되어 있다.

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 4931-354

2) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

제10조의12(대중교통비 지원 및 환급 사업) ① 국토교통부장관은 대중교통수단 이용을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 정기적으로 대중교통수단을 이용하는 사람에 대하여 대중교통수단을 이용한 횟수나 금액에 따라 교통요금을 지원하거나 환급할 수 있는 사업(이하 "대중교통비 지원 및 환급 사업"이라 한다)을 할 수 있다.

제12조(대중교통육성을 위한 재정지원) 국가 또는 지방자치단체는 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위하여 지방자치단체, 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관 또는 대중교통운영자에게 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 사업에 필요한 소요자금의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조하거나 융자할 수 있다.

5. 대중교통비 지원 및 환급 사업



[2025년 연간 시·도별 모두의 카드(K-패스) 이용 및 환급 실적]

(단위: 명, 백만원, 원)

구분	가입자 수 (연말)	월평균 환급대상자 수	연간 이용금액	연간 환급액	1인당 평균	
					월평균 이용금액	월평균 환급액
서울	1,047,961	625,069	488,514	123,497	65,128	16,464
부산	275,657	94,940	58,768	16,195	51,583	14,215
대구	162,974	89,025	60,616	15,777	56,741	14,768
인천	350,752	212,503	173,355	43,950	67,981	17,235
광주	127,211	61,911	32,632	8,574	43,923	11,541
대전	104,246	52,848	34,282	9,006	54,058	14,201
울산	48,111	20,961	14,057	3,685	55,888	14,649
세종	18,098	8,026	5,631	1,369	58,465	14,213
경기	1,622,908	979,346	869,772	217,958	74,010	18,546
강원	25,048	9,397	6,132	1,670	54,380	14,808
충북	27,921	10,408	6,647	1,824	53,217	14,606
충남	47,822	19,644	12,742	3,380	54,053	14,339
전북	29,645	10,336	6,127	1,760	49,403	14,192
전남	32,380	12,600	7,738	2,077	51,179	13,735
경북	48,513	19,767	12,460	3,400	52,528	14,333
경남	279,187	149,878	70,402	17,621	39,144	9,797
제주	19,045	8,276	4,655	1,253	46,868	12,613
전국 합계	4,267,479	2,384,934	1,864,530	472,994	65,150	16,527

자료: 국토교통부

대중교통비 환급 지원 사업의 집행절차를 살펴보면, 먼저 국토교통부는 각 지방자치단체에 대중교통비 환급 지원 사업에 따른 보조금을 교부한다.<sup>3)</sup> 여기에 각 지자체는 국고보조금과 자체 편성한 지방비 예산을 통해 확보된 자금을 더하여 환급금 산정·정산 등 업무를 수행하는 환급비용 정산기관(한국교통안전공단)에 교부한다. 한국교통안전공단은 각 교통카드 사업자로부터 월간 이용내역을 제출받고, 이를 바탕으로 익월 7영업일까지 환급금 지급대상자 및 이용자별 환급금 지급액을 산정하여 통보한다. 교통카드 사업자는 통보받은 내용에 따라 익월 말까지 각 이용자에게 환급금을 지급하게 되며, 익익월 초에 환급금 지급 내역을 한국교통안전공단에게 통보하면 공단이 익익월 말까지 정산해주는 구조이다. 즉, 개별 이용자에게 지급되는 환급금은 한국교통안전공단이 통보한 금액에 따라 교통카드 사업자가 선지급하고 있으며, 한국교통안전공단은 이를 약 1개월 뒤에 정산해주는 구조로 사업이 운영되고 있다.<sup>4)</sup>

3) 2025회계연도에는 2,374억 3,700만원을 총 7회에 걸쳐 교부하였다.

4) 환급금 지급 및 정산 절차에 대해서 각 교통카드 사업자와 협약을 체결하여 운영하고 있다.

[대중교통비 환급 지원 사업 세부 집행절차 및 시기]

절차	추진기관	시기
당해연도 사업추진계획 수립 및 국고보조금 교부	국토부 → 지자체	연중 (‘25년 기준 7회)
보조금 예산 교부	지자체 → 한국교통안전공단	연중 * 기관별 상이
이용자 환급금 산정 및 지급대상자 확정	한국교통안전공단	매월 말 ~ 익월 7영업일
이용자별 환급금 월지급액 통보	한국교통안전공단 → 카드사	익월 7영업일
환급금 지급	카드사 → 이용자	익월 말 * 이용자 결제일
환급금 지급액 통보	카드사 → 한국교통안전공단	익월 말
카드사별 환급금 확인 및 청구 요청	한국교통안전공단 → 카드사	익익월 초
카드사별 지급액 청구	카드사 → 한국교통안전공단	익익월 초
카드사별 청구액 보조금 집행	한국교통안전공단 → 카드사	익익월 말
집행마감 및 정산보고	한국교통안전공단 → 지자체	연말
정산보고 및 잔액(이자) 반납	지자체 → 국토교통부	익년 초

자료: 국토교통부

다만, 2025회계연도에는 3개 지자체(강원 영월·횡성 및 전북 김제)의 지방비 매칭이 이루어지지 못하였으며, 해당 3개 기초자치단체의 지방비 부족분에 해당하는 환급금이 개별 교통카드 사업자를 통해 이용자에게 선지급되었음에도, 지방비 미편성으로 인하여 정산이 이루어지지 못하고 있는 실정이다.<sup>5)</sup> 국토교통부는 각 지자체가 2026년도 하반기 추경예산을 편성하여 정산할 예정이라고 설명하였다.

이에 대하여 국토교통부는 「보조금 관리에 관한 법률」 제13조<sup>6)</sup> 등에 따라 각 지자체는 보조사업에 대한 지방비 부담액을 다른 사업에 우선하여 예산에 계상하여야 할 의무가 있으므로, 원활한 환급업무 처리를 위해 지방비가 매칭되지 않은 부분에 대해서도 국고보조금은 우선 교부하고 있으며 각 이용자에게 환급금이 미지급되는 사례가 없도록 교통카드 사업자를 통해 이용자에게 선지급하고 있다고 설명하였다.

그러나, 지방의회가 동 사업 보조금 예산을 편성하지 않았음에도 그에 상응하는 환급금을 이용자에게 지급하는 것은 「지방자치법」 제47조제1항<sup>7)</sup>에 따라 각 지방의회에 부여된 지자체 예산 심의·확정권을 침해하는 측면이 있다. 따라서, 국토교통부는 지방비 미편성분에 대해서도 환급금을 선지급하는 사례가 재발하지 않도록 한국교통안전공단의 환급금 산정 및 교통카드 사업자 통보 절차를 보완할 필요가 있다.

한편, 동 사업의 2026년도 예산안은 제1회 추경 기준 7,483억 7,300만원으로 전년 대비 3배 이상의 금액이 편성되었다. 모두의 카드 가입자가 꾸준히 증가하고 있고, 정액패스<sup>8)</sup> 신규 도입·일부 인구감소지역(우대·특별지원지역)에 대한 추가

5) 2025회계연도 지방비 매칭 불가에 따른 환급금 미정산 현황은 아래와 같다.

(단위: 원)

지자체명(기초)	지방비 부족분(미정산분)	향후 계획
강원 영월군	3,874,970	'26년도 하반기 지자체 추경 예산 확보 이후 정산 예정
강원 횡성군	2,991,740	
전북 김제시	15,444,940	
합계	22,311,650	

자료: 국토교통부

- 6) 「보조금 관리에 관한 법률」 제13조(지방비 부담 의무) 지방자치단체의 장은 보조사업에 대한 지방자치단체의 지방비 부담액을 다른 사업에 우선하여 해당 연도 지방자치단체의 예산에 계상하여야 한다.
- 7) 「지방자치법」 제47조(지방의회의 의결사항) ① 지방의회는 다음 각 호의 사항을 의결한다.
  - 2. 예산의 심의·확정
- 8) 2026년부터는 이용자별 기준 금액(이용자 유형, 거주지역 특성 등에 따라 차등하여 설정)을 초과하여 사용한 경우 초과분 전액을 환급하는 정액패스 환급방식을 신규 도입하였다.

환급 혜택 등 제도 개편사항을 고려하면 동 사업 운영을 위한 국가 및 지자체의 재정 부담이 빠르게 증가할 것으로 예상된다.

실제로 2026년도 1분기에 지급된 환급액은 1,806억 8,300만원으로 2025년 분기별 평균 환급액 1,182억 4,900만원 대비 52.8% 증가하였고, 올해 고유가 대응 추경에 따른 한시적(6개월) 환급률 인상·환급기준 완화 등 조치로 인하여 2026년 환급금 지출은 상당히 큰 폭으로 증가할 것으로 보인다.

[2026년 1분기 지역유형별 모두의 카드(K-패스) 이용 및 환급 실적]

(단위: 명, 백만원, 원)

구분	가입자 수 (분기 말)	월평균 환급대상자 수	'26년 1분기 이용금액	'26년 1분기 환급액	1인당 평균	
					월평균 이용금액	월평균 환급액
수도권	3,450,678	2,067,027	440,757	138,436	71,077	22,324
일반지방권	1,370,495	651,115	98,783	34,632	50,571	17,730
우대지원지역	54,828	137,863	22,637	7,188	54,733	17,380
특별지원지역	25,877	11,377	1,038	427	30,414	12,512
전국 합계	4,901,878	2,867,382	563,215	180,683	65,474	21,004

자료: 국토교통부

그러나, 모두의 카드 사업의 전신인 알뜰교통카드 사업에서 지방비 미확보로 인해 마일리지 미지급되거나 감액 지급되는 사례가 반복적으로 발생한 바 있으며, K-패스 사업도 2024년 12월에 매칭 지방비가 확보되지 않아 환급금이 일부 감액 지급되는 사례가 발생한 바 있다. 이와 같은 연례적인 지방비 부족 문제는 개선되지 않고 2025년에도 반복되었으며, 향후 지방비 부담이 증가함에 따라 다시 확대될 우려도 있다.

현재 서울시(국비 40 : 지방비 60)를 제외한 모든 지자체에 동일한 국비보조율(50%)이 적용되고 있으므로, 지자체별 재정 여건에 따라 추경 편성 등 지방비 확보가 원활하지 않을 가능성도 있다. 따라서, 국토교통부는 향후 2025년과 같이 지방비가 부족한 경우가 발생하지 않도록 각 지자체의 지방비 편성 현황을 면밀하게 점검할 필요가 있으며, 중·장기적으로는 지자체별 재정 여력과 부담 수준 등을 종합적으로 고려하여 국고보조율을 차등화하는 방안 등을 검토할 필요가 있어 보인다.

## 가. 현 황

교통약자 이동편의 증진<sup>1)</sup> 사업은 저상버스·특별교통수단 도입보조, 장애물 없는 생활환경(Barrier Free, BF) 인증, 교통약자 장거리 이동지원 등 교통약자의 이동권을 보장하기 위한 것으로, 2025회계연도 본예산은 2,264억 1,200만원이 편성되었고, 예산현액 2,238억 2,900만원 중 2,109억 1,500만원(94.2%)을 집행하고, 1,800만원을 이월하였으며, 128억 9,600만원을 불용하였다.

[2025회계연도 교통약자 이동편의 증진 사업 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025								2026
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액 [실집행액]	다음연도 이월액	불용액	예산액
	본예산	추경							
교통약자 이동편의 증진	226,412	226,412	317	△2,900	223,829	210,915	18	12,896	235,899
저상버스 도입보조	160,290	160,290	-	△2,900	157,390	145,686 [124,223]	-	11,704	162,864
특별교통수단 도입보조	64,857	64,857	-	-	64,857	63,941 [59,926]	-	916	70,090
교통약자 이동편의 실태조사	-	-	300	-	300	292 [292]	-	8	500
BF인증 사업	100	100	17	-	117	97 [97]	18	2	460
교통약자 장거리 이동지원	350	350	-	-	350	115 [40]	-	235	400
교통약자 이동편의 통합관리 시스템	815	815	-	-	815	784 [784]	-	31	985

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

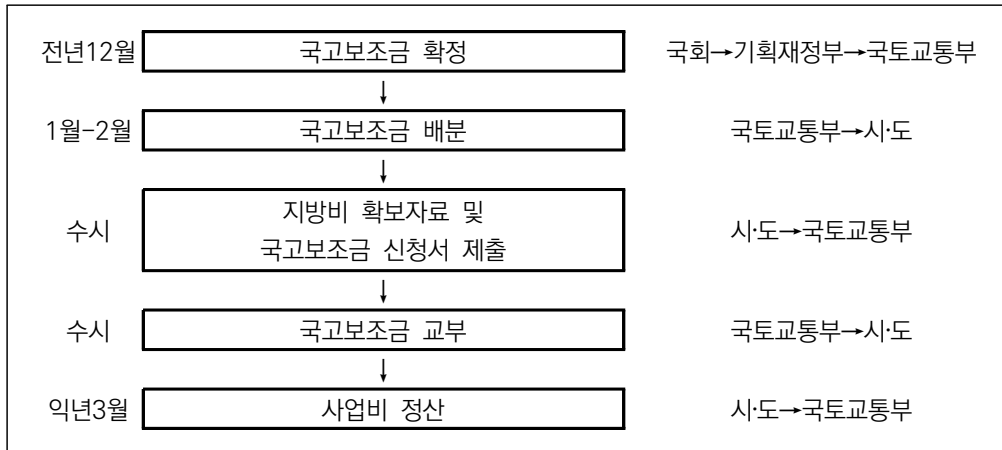
자료: 국토교통부

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 교통시설특별회계 4932-301

저상버스 도입보조 및 특별교통수단 도입보조 사업은 지방자치단체 보조사업으로 매칭비율은 서울특별시의 경우 국비:지방비 40:60, 그 외 지역은 국비:지방비 50:50의 비율로 보조하고 있다.

[교통약자 이동편의 증진 사업(저상버스 도입보조 및 특별교통수단 도입보조 집행절차)]



자료: 국토교통부

## 나. 분석의견

국토교통부는 교통약자 이동편의 증진 사업과 관련하여 다음과 같은 사항들을 개선할 필요가 있다.

**첫째, 국토교통부는 지자체별 저상버스 도입률을 고려하여 연간 저상버스 도입 목표를 설정할 필요가 있으며, 예산 편성 이후 지자체 수요 변경에 따른 집행 잔액이 과다 발생하지 않도록 지자체 수요를 면밀히 관리할 필요가 있다.**

「교통약자의 이동편의 증진법」 제14조제2항<sup>2)</sup> 및 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」 제14조<sup>3)</sup>는 특별시와 광역시의 경우 운행하려는 버스 대수의 2분의 1 이상, 그 외 시·군은 운행하려는 버스 대수의 3분의 1 이상을 저상버스로 운행하는 경우 우선적으로 노선 여객자동차운송사업 면허를 할 수 있도록 하고 있다. 이는 운행되는 노선버스의 2분의 1 이상을 저상버스로 운영하는 것을 권장하려는 취지로 보인다.

최근 5년간 전국 광역 시·도별 저상버스 도입 현황을 살펴보면, 전국 저상버스 도입률은 2021년 30.6%로 법령상 권장하는 수준에 미달하였으나, 2025년 기준 전국 저상버스 도입률은 50.5%까지 상승하여 법령상 취지에 부합하는 수준에 도달한 것으로 나타난다.

다만, 저상버스 도입 비율의 지역 간 편차가 존재하므로 개선이 필요해 보인다. 서울특별시의 경우 저상버스 도입률이 73.6%로 전국에서 가장 높은 도입률을 보이는 반면, 울산광역시의 경우 저상버스 도입 비율이 26.9%에 불과한 것으로 나타나 지역 간 편차가 상당한 것으로 확인된다. 울산, 충남, 경북 및 제주는 저상버스 도입률이 40%에 못 미치는 것으로 나타난다.

### 2) 「교통약자의 이동편의 증진법」

#### 제14조(노선버스의 이용 보장 등)

② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 「여객자동차 운수사업법」 제4조에 따른 여객자동차운송사업 면허를 할 때에는 같은 법 제5조에 따른 면허기준을 갖추고 저상버스등을 대통령령으로 정하는 대수(臺數) 이상 운행하려는 자에게 우선적으로 노선 여객자동차운송사업 면허를 할 수 있다.

### 3) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」

제14조(저상버스 등의 운행 대수 등) ① 법 제14조제2항에서 "대통령령으로 정하는 대수"란 다음 각 호의 구분에 따른 대수를 말한다.

1. 저상버스의 경우: 다음 각 목의 구분에 따른 대수

가. 특별시와 광역시: 운행하려는 버스 대수의 2분의 1

나. 시(특별시와 광역시는 제외한다)와 군: 운행하려는 버스 대수의 3분의 1

[지역별 저상버스 도입 현황 : 2021~2025년]

(단위: 대)

구분	저상버스 도입 비율					저상버스	노선버스
	2021	2022	2023	2024	2025		
서울	59.7	63.7	66.7	71.0	73.6	5,436	7,383
부산	28.9	31.2	36.4	44.0	49.9	1,259	2,523
대구	37.5	41.1	46.5	48.4	51.0	837	1,641
인천	26.3	16.0	18.8	28.9	41.3	908	2,201
광주	29.7	31.1	37.7	41.8	49.1	513	1,044
대전	33.4	37.1	39.7	43.7	45.8	490	1,070
울산	12.1	11.9	14.6	18.7	26.9	231	859
세종	37.3	37.4	46.4	58.3	65.5	273	417
경기	19.2	25.7	32.1	36.0	41.8	4,723	11,287
강원	39.7	38.4	41.9	44.7	56.9	279	490
충북	21.5	25.5	33.3	47.1	53.4	367	687
충남	9.9	13.1	21.7	32.0	39.6	371	937
전북	22.9	24.4	30.5	38.7	47.6	404	848
전남	16.8	18.6	20.3	30.1	40.8	270	662
경북	17.3	20.8	22.7	28.6	37.4	492	1,315
경남	25.2	28.8	37.9	48.1	57.2	1,019	1,782
제주	17.8	18.8	18.9	22.5	36.7	306	833
합계	30.6	34.0	38.9	44.4	50.5	18,178	35,979

주: 연도 말 기준  
 자료: 국토교통부

그러나 지역 간 상당한 편차가 존재함에도 연간 저상버스 도입 목표에는 지역별 저상버스 도입률이 크게 고려되지 않은 것으로 보인다. 2025년 교통약자 이동편의 증진 사업을 통한 전국 저상버스 도입 목표 수량은 3,353대로 이는 2024년 말 노선 버스 수 대비 9.5% 수준으로 설정되었다. 이 중 강원도는 2024년 말 저상버스 도입 비율이 44.7%로 비교적 높은 편(17개 시·도 중 6위)이었는데, 2025년 도입 목표 대수(122대)가 2024년 말 노선버스 수의 25.0%에 달하는 높은 비율로 설정되어 저상 버스를 가장 적극적으로 도입한 것으로 나타난다. 반면, 저상버스 도입 비율이 가장 낮은 울산의 도입 목표는 68대로 2024년 말 노선버스 수의 7.9%에 불과하였다.

[2025년 저상버스 도입보조 사업 지역별 실적행내역]

(단위: 백만원, 대, %)

구분	국토교통부			지방자치단체						
	예산액	집행액	도입 목표 수량 (A)	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (B)	집행액 (C)	실집 행률 (C/B)	도입 수량 (D)	목표 대비 도입률 (D/A)
서울	19,606	19,606	546	19,606	4,110	23,716	20,766	87.6	576	105
부산	8,993	8,993	200	8,993	1,748	10,741	9,797	91.2	217	109
대구	5,085	5,085	113	5,085	-	5,085	5,085	100	113	100
인천	12,870	12,870	286	12,870	-	12,870	12,870	100	286	100
광주	4,500	4,500	100	4,500	-	4,500	4,500	100	100	100
대전	2,475	2,475	55	2,475	-	2,475	1,935	78.2	43	78
울산	3,060	3,060	68	3,060	1,150	4,210	3,760	89.3	83	122
세종	1,800	1,800	40	1,800	-	1,800	1,665	92.5	37	93
경기	41,060	41,060	919	41,060	26,115	67,175	53,989	80.4	1,191	130
강원	5,488	5,488	122	5,488	503	5,990	5,596	93.4	125	102
충북	3,688	3,688	82	3,688	138	3,826	3,826	100	85	104
충남	4,940	4,940	110	4,940	138	5,078	4,943	97.3	111	101
전북	6,480	6,480	142	6,480	952	7,432	3,832	51.6	83	58
전남	4,590	4,590	102	4,590	2,714	7,304	5,813	79.6	128	125
경북	6,863	6,863	152	6,863	92	6,955	6,865	98.7	153	101
경남	10,815	10,815	241	10,815	1,032	11,847	8,982	75.8	199	83
제주	3,375	3,375	75	3,375	1,288	4,663	4,258	91.3	94	125
잔액 <sup>1)</sup>	11,704	-	-	-	-	-	-	-	-	-
합계	157,390	145,686	3,353	145,686	39,979	185,665	158,481	85.4	3,624	108

주: 1) 잔액은 예산 편성 이후 지자체의 저상버스 도입계획 지연·변경 등 수요 변화에 따라 발생  
자료: 국토교통부

2024년 기준 지역별 교통약자(장애인·고령자·어린이 등) 현황을 살펴보면, 지역별 총인구 대비 교통약자 비율은 강원, 전북, 전남, 경북 등 30% 후반대를 보이는 일부 지역을 제외하고 30% 전후의 유사한 수준을 보인다. 즉, 지역별로 저상버스 도입 필요성에 큰 편차가 있다고 볼 수 없으며, 이에 국토교통부는 지역 간 적정 수준의 저상버스 도입이 이루어질 수 있도록 노력할 필요가 있어 보인다.

[지역별 교통약자 현황(2024년 기준)]

(단위: 명)

구분	총인구(A)	교통약자(B)	비율(B/A)
서울	9,331,828	2,706,525	29.0%
부산	3,266,598	1,126,132	34.5%
대구	2,363,629	764,053	32.3%
인천	3,021,010	892,343	29.5%
광주	1,408,422	421,853	30.0%
대전	1,439,157	430,661	29.9%
울산	1,098,049	324,622	29.6%
세종	390,685	113,022	28.9%
경기	13,694,685	3,947,973	28.8%
강원	1,517,766	553,124	36.4%
충북	1,591,177	538,788	33.9%
충남	2,136,574	735,640	34.4%
전북	1,738,690	637,294	36.7%
전남	1,788,819	692,338	38.7%
경북	2,531,384	940,656	37.2%
경남	3,228,380	1,086,979	33.7%
제주	670,368	216,265	32.3%
전국	51,217,221	16,128,268	31.5%

자료: 국토교통부

따라서, 국토교통부는 향후에는 지역별 저상버스 도입률을 고려하여 연간 저상버스 도입 목표를 설정함으로써 저상버스 도입 비율이 낮은 지역에 대해서는 교통약자 이동편의 증진 사업을 통한 저상버스 도입 목표수량이 비교적 높게 설정될 수 있도록 개선할 필요가 있다.

한편, 2025년에는 각 광역 지방자치단체의 저상버스 도입계획 변경 등으로 인해 2025년 117억원의 집행 잔액이 발생하였다. 국토교통부는 예산 편성 이후 지자체 수요 변경에 따른 집행 잔액이 과다 발생하지 않도록 각 지자체의 저상버스 도입 수요를 면밀히 관리할 필요가 있다.

[연도별 집행잔액 현황: 2022~2026년]

(단위: 백만원)

구분	2022	2023	2024	2025	2026
예산	98,565	189,519	167,495	160,290	162,864
집행	98,539	189,514	167,485	148,586	146,864
잔액	26	5	10	11,704	16,000 <sup>1)</sup>

주: 1) 하반기 수요조사 통해 추가 교부 예정

자료: 국토교통부

둘째, 일부 지자체가 법률에 따른 특별교통수단 의무도입 수량을 5년 이상의 기간동안 준수하지 않은 것으로 파악되므로, 국토교통부는 이와 관련한 관리·감독을 강화할 필요가 있다.

「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조제1항<sup>4)</sup>은 중증보행장애 등 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토부령으로 정하는 대수 이상 의무적으로 특별교통수단을 운행하도록 하고 있다.

국토교통부는 「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조제8항<sup>5)</sup>에 따라 각 지자체에 특별교통수단의 도입 및 운영 등에 필요한 예산을 보조하고 있다. 특별교통수단 도입보조 내역사업의 2025년 예산은 648억 5,000만원으로 이 중 639억 3,600만원 (98.6%)의 보조금이 교부되었으며, 전국 지자체는 전년도 이월액 4억 4,000만원을 포함한 예산현액 643억 7,500만원 중 639억 3,600만원을 집행하여 실적행률은 94.9%로 나타났다.

[2025회계연도 특별교통수단 도입보조 사업 지역별 실적행내역]

(단위: 백만원, 대, %)

구분	국토교통부				지방자치단체						
	예산액	집행액	도입 목표	운영 목표	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (E)	집행액 (F)	실집행률 (F/E)	도입 수량	운영 수량
서울	6,421	6,421	30	699	6,421	-	6,421	6,421	100	30	699
부산	2,565	2,565	11	232	2,565	-	2,565	2,379	92.7	10	232
대구	2,866	2,866	28	218	2,866	-	2,866	2,865	100	28	218
인천	3,345	3,345	20	276	3,345	-	3,345	3,344	100	20	276
광주	1,796	1,796	18	131	1,796	283	2,079	1,618	77.8	9	129
대전	1,731	1,731	20	122	1,731	-	1,731	1,496	86.4	14	116

4) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제16조(특별교통수단의 운행 등) ① 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 **국토교통부령으로 정하는 대수 이상**의 특별교통수단을 운행하여야 한다.

5) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제16조(특별교통수단의 운행 등)

⑧ 국가 또는 도(道)는 제1항에 따른 특별교통수단의 확보 또는 제2항에 따른 이동지원센터 및 제3항에 따른 광역이동지원센터의 설치·운영에 소요되는 자금의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다.

(단위: 백만원, 대, %)

구분	국토교통부				지방자치단체							
	예산액	집행액	도입 목표	운영 목표	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (E)	집행액 (F)	실집 행률 (F/E)	도입 수량	운영 수량	
울산	1,538	1,538	24	95	1,538	-	1,538	1,464	95.2	24	95	
세종	408	408	4	31	408	-	408	406	99.5	4	33	
경기	15,601	15,601	123	1,239	15,601	14	15,615	14,695	94.1	142	1244	
강원	4,114	4,114	54	265	4,114	-	4,114	3,897	94.7	54	263	
충북	2,471	2,471	19	202	2,471	-	2,471	2,300	93.1	19	202	
충남	3,327	3,327	39	251	3,327	115	3,442	3,389	98.5	44	250	
전북	4,483	4,483	63	286	4,483	-	4,483	4,330	96.6	62	280	
전남	3,342	3,342	38	250	3,342	28	3,369	3,052	90.6	34	250	
경북	3,948	3,948	54	269	3,948	-	3,948	3,544	89.8	60	280	
경남	5,300	5,300	39	434	5,300	-	5,300	5,219	98.5	40	437	
제주	680	680	-	68	680	-	680	651	95.7	1	69	
잔액 <sup>1)</sup>	914	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
합계	64,850	63,934	584	5,068	63,936	440	64,375	61,070	94.9	595	5,073	

주: 1) 잔액은 예산 편성 이후 지자체의 특별교통수단 도입계획 지연·변경 등 수요 변화에 따라 발생  
자료: 국토교통부

그런데, 동 내역사업의 집행 실적과는 별개로 법률상 의무가 준수되지 않고 있는 지역이 있는 것으로 보인다. 최근 5년간 전국 광역 시·도별 특별교통수단 도입 의무 수량 및 운영 실적을 살펴보면, 부산, 대전, 충남, 전남 및 경북 5개 지자체는 최근 5년간 법령상 특별교통수단 의무 도입 수량을 준수하지 아니한 것으로 확인된다. 2025년 기준 부산광역시의 특별교통수단 의무도입 수량은 301대이나, 동 지자체가 도입·운영 중인 특별교통수단은 232대(77.1%)에 불과한 것으로 확인되었다. 대전 광역시는 의무도입 수량 130대 대비 116대(89.2%), 충청남도는 의무도입 수량 272대 대비 250대(91.9%), 전라남도는 의무도입 수량 288대 대비 250대(86.8%), 경상북도는 의무도입 수량 346대 대비 280대(80.9%)를 도입·운영하고 있다.

이와 관련하여 국토교통부는 특별교통수단 도입·운영은 경우 인건비 등 부담으로 인하여 지자체 재정 부담이 비교적 큰 측면이 있음을 고려할 필요가 있다고 설명하였다.

[지역별 특별교통수단 도입 현황 : 2021~2025년]

(단위: 대)

구분	특별교통수단 도입 현황(도입수량/의무수량)					
	구분	2021	2022	2023	2024	2025
서울	도입수량	622	664	699	699	699
	의무수량	725	583	558	537	528
부산	도입수량	206	187	201	222	232
	의무수량	319	318	312	305	301
대구	도입수량	163	180	199	218	218
	의무수량	216	214	214	212	210
인천	도입수량	169	193	215	256	276
	의무수량	254	255	256	254	255
광주	도입수량	116	116	127	127	129
	의무수량	128	128	127	125	125
대전	도입수량	96	96	101	111	116
	의무수량	134	134	131	130	130
울산	도입수량	76	80	90	97	95
	의무수량	90	90	90	88	88
세종	도입수량	21	21	27	29	33
	의무수량	22	22	24	24	24
경기	도입수량	1,157	1,181	1,209	1,223	1,244
	의무수량	1,027	1,034	1,035	1,037	1,037
강원	도입수량	149	175	218	243	263
	의무수량	195	191	189	228	226
충북	도입수량	116	136	173	194	202
	의무수량	180	179	179	202	200
충남	도입수량	163	181	204	233	250
	의무수량	236	236	235	269	272
전북	도입수량	192	207	233	257	280
	의무수량	236	234	229	259	248
전남	도입수량	179	184	207	230	250
	의무수량	247	246	242	293	288
경북	도입수량	214	225	238	259	280
	의무수량	317	315	305	353	346
경남	도입수량	369	374	391	430	437
	의무수량	344	340	342	367	371
제주	도입수량	66	68	68	68	69
	의무수량	68	68	67	67	66
합계	도입수량	4,074	4,268	4,600	4,896	5,073
	의무수량	4,738	4,587	4,535	4,750	4,715

주: 연도 말 기준  
자료: 국토교통부

그러나, 중증장애인 등 일반적인 대중교통수단의 이용이 곤란한 교통약자의 이동권을 보장하는 측면에서 각 지자체는 법령상 특별교통수단의 도입·운영 의무를 반드시 준수할 필요가 있다. 국토교통부는 ‘지방자치단체 합동평가’ 시 평가지표로 특별교통수단 도입을 설정(‘26. 1.) 등 지자체의 특별교통수단 도입을 유도하고 있으나, 장기간 의무를 준수하지 않고 있는 일부 지자체에 대한 관리·감독을 강화할 필요가 있어 보인다.

한편, 2025회계연도에는 각 광역 지방자치단체의 특별교통수단 도입계획 변경 등으로 인해 9억원의 집행 잔액이 발생하였다. 2026년도 상반기 수요조사에 따른 교부 후 잔액은 47억원으로 파악되며, 하반기 수요조사 후 추가 교부할 예정이다. 국토교통부는 예산 편성 이후 지자체 수요 변경에 따른 집행 잔액이 과다 발생하지 않도록 각 지자체의 특별교통수단 도입 수요를 면밀히 관리할 필요가 있다.

[연도별 집행잔액 현황: 2022~2026년]

(단위: 백만원)

구분	2022	2023	2024	2025	2026
예산	9,361	33,852	60,350	64,857	70,090
집행	9,361	33,852	60,350	63,941	65,380
잔액	-	-	-	916	4,710 <sup>1)</sup>

주: 1) 지자체 추가 수요조사를 통해 교부 예정  
 자료: 국토교통부

### 가. 현 황

개발부담금 징수 및 관리 사업<sup>1)</sup>은 개발부담금 징수수료를 지자체에 지급하고, 행정쟁송 패소에 따라 개발부담금을 환급하며, 개발부담금 물납토지의 관리를 위탁하는 등의 사업으로, 2025회계연도의 경우 제2회 추가경정예산 및 예산현액은 219억 9,700만원이며, 이 중 196억 4,100만원을 집행하고 23억 6백만원을 불용하였다.

[2025회계연도 개발부담금 징수 및 관리 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025						2026		
	예산액 <sup>1)</sup>	전년도 이월액	이전용등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	본예산	추경
개발부담금 징수 및 관리	21,997	-	-	21,997	19,641	50	2,306	21,947	21,947

주: 1) 제2회 추가경정예산 기준

자료: 국토교통부

개발부담금은 「개발이익 환수에 관한 법률」에 따라 개발부담금 부과 대상이 되는 택지개발사업, 산업단지개발사업 등에서 발생하는 개발이익 중 특별자치시장·특별자치도지사·시장·군수 또는 구청장(이하 “지자체의 장”)이 부과·징수하는 금액을 의미하고, 개발부담금의 50%는 국고로, 50%는 지자체에 귀속되며, 국고귀속분의 7%가 지자체에게 징수수료<sup>2)</sup>로 지급된다.

「개발이익 환수에 관한 법률」 제18조제2항 단서에 따라 개발사업의 시행자는 개발부담금을 토지로 물납하는 것이 가능하다. 이때 물납토지의 가치는 토지의 경우 개발부담금 부과 종료 시점의 개별공시지가(물납토지가 부과 대상 토지인 경우에는 종료시점지가)에 부과 종료 시점부터 지자체의 장이 물납토지 수납 여부를 결정하여 서면으로 알린 날까지의 정상지가상승분을 합산한 금액으로, 건축물의 경우에는 부

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 지역균형발전특별회계(지역지원계정) 5737-301

2) 개발비용 산정 용역비, 변호사수임료, 공무원 출장경비 등을 반영하여 산정에 충당하기 위한 목적이다.

과종료 시점 당시의 시가표준액을 기준으로 한다. 개별공시지가 또는 시가표준액이 없는 경우 지자체의 장이 지정하는 감정평가법인 등이 감정평가한 금액으로 한다.

국토교통부는 물납토지를 한국토지주택공사(LH)에 관리 위탁하고, LH는 물납토지를 임대·매각처리하여 그 금액을 지역균형발전특별회계 세입으로 납입한다. 이때 LH는 물납토지 관리경비 및 위탁수수료를 감안하여 임대료의 5% 이하, 매각대금의 0.5%의 수수료를 지급받는다.

## 나. 분석의견

**잔여 물납토지 중 매각되는 규모가 미미하고, 상당한 규모의 토지가 미임대 상태에 있으므로 매각 및 임대를 활성화하여 물납토지의 활용도를 제고하고 매각 및 임대 수입을 신속하게 확보할 필요가 있다.**

최근 5년간 물납토지 현황을 살펴보면, 2021년부터 2024년까지 토지 물납이 없다가 2025년 300㎡의 토지가 물납되었다. 2025년 기준 LH가 관리하고 있는 잔여 물납토지는 40,470㎡이며, 이 중 6.4% 정도인 2,608㎡가 임대 중에 있고 나머지는 유휴 상태로 있다.

2021년과 2022년에는 토지매각 이루어지지 않았으며, 2023년에는 164㎡를 매각하여 1억 6,200만원의 수입이 발생하였고 2024년에는 9,500만원, 2025년에는 27억 5,280만원의 수입이 발생하였다.

[최근 5년간 개발부담금 물납토지 현황]

(단위: ㎡, 천원)

구 분		2021	2022	2023	2024	2025
신규 물납토지 규모	물납신청	-	-	-	-	300
	실제물납규모	-	-	-	-	300
잔여 물납토지 규모		40,898	40,898	40,733	40,216	40,470
임대 중인 토지 규모		1,728	4,199	4,224	4,609	1,935
기준연도 매각 토지 규모		-	-	164	518	46
토지 매각액		-	-	161,964	95,456	2,752,750
LH 수수료 지급액		240	93	925	1,180	15,262

자료: 국토교통부

물납토지의 지역 관리 현황을 살펴보면, 수도권에 6,989㎡로 전체의 17.2%에 해당하는 물납토지가 있고 그 일부가 임대되고 있다. 지방의 물납토지 중에는 임대되고 있는 토지가 없다. 잔여 물납토지 중 공익사업 등 편입예정토지는 약 10,000㎡, 지방자치단체 점유토지가 약 13,000㎡, 기타 유희토지가 17,000㎡ 규모로 이에 대한 관리를 강화할 필요가 있는 상황이다.

[지역별 잔여 물납토지 및 임대 물납토지 현황]

(단위: ㎡)

지역	잔여 물납토지	임대 중인 물납토지
계	40,470	1,935
서울	73	-
인천	1,065	49
경기	5,851	1,886
대구경북	9,290	-
광주·전남	15,709	-
대전·충남	169	-
강원	8,013	-
세종	300	-

자료: 국토교통부

물납토지는 일반재산으로 「국유재산법 시행령」 제42조3)에 근거하여 처분시점 기준 1년 내 산정한 감정평가액으로 예정가격을 결정하기 때문에 감정평가액이 취득가액 보다 낮은 경우 취득가액 미만의 가격으로 매각될 수도 있다. 다만, 국토교통부는 최근 5년간 매각한 물납토지 중 취득가액 보다 저렴하게 매각한 사례는 없다고 설명하고 있다.

3) 「국유재산법 시행령」

제42조(처분재산의 예정가격) ① 증권을 제외한 일반재산을 처분할 때에는 시가를 고려하여 해당 재산의 예정가격을 결정하여야 한다. 이 경우 예정가격의 결정방법은 다음 각 호와 같다.

1. 대장가격이 3천만원 이상인 경우(제2호의 경우는 제외한다): 두 개의 감정평가법인등의 평가액을 산술평균한 금액
2. 대장가격이 3천만원 미만인 경우나 지방자치단체 또는 공공기관에 처분하는 경우: 하나의 감정평가법인등의 평가액
- ② 제1항에 따른 감정평가법인등의 평가액은 평가일부터 1년이 지나면 적용할 수 없다.
- ③ 중앙관서의 장등은 일반재산에 대하여 일반경쟁입찰을 두 번 실시하여도 낙찰자가 없는 경우에는 세 번째 입찰부터 최초 매각 예정가격의 100분의 50을 최저한도로 하여 매회 100분의 10의 금액만큼 그 예정가격을 낮출 수 있다.

물납토지는 개발부담금을 대신하여 그에 상응하는 가치가 있는 토지를 물납받는 것이므로 매각을 통하여 세입을 확보할 필요가 있고, 매각이 여의치 않은 경우에는 임대를 통하여 활용도를 제고할 필요가 있다.

별도의 임대수익이 발생하지 않는 토지의 경우 지가상승에 따른 시세차액을 기대할 수 있으나 예측가능성이 높지 않고 부동산 경기에 영향을 받는 등의 변수가 있으므로 매각을 통한 현금화로 재원을 안정적으로 운용할 필요가 있을 것으로 보인다.

참고로, 최근 5년간 지역균형발전특별회계<sup>4)</sup> 세입 부족을 충당하기 위하여 일반회계에서 지역균형발전특별회계로 전입이 이루어지고 있으며, 전입 규모는 2021년 3.9조원에서 2024년 5.9조원, 2025년 7.2조원으로 매년 증가하는 추세로 나타난다.

[최근 5년간 지역균형발전특별회계 일반회계전입금 규모]

(단위: 백만원)

2021	2022	2023	2024	2025
3,937,726	4,193,902	4,649,119	5,947,012	7,191,204

자료: 디지털예산회계시스템

일반회계 세입 중 일부가 국채로 조달되고 있으므로 지역균형발전특별회계 세입 부족분이 일반회계 전입금으로 충당되는 경우 해당 소요는 국채발행을 통하여 충당된다고 볼 수 있다. 최근 국고채 금리 추이를 살펴보면, 국고채 10년물 금리는 2025년 평균 2.89%이고 12월 기준 3.37%이며, 2026년 3월 기준으로는 3.73%, 5월 기준으로는 4.08%로 나타난다.

[국고채 금리 추이]

(단위: %)

구분	2023	2024	2025	2025.12	2026.3	2026.5
국고채 3년	3.57	3.11	2.57	3.01	3.38	3.68
국고채 5년	3.59	3.15	2.71	3.25	3.62	3.90
국고채 10년	3.64	3.22	2.89	3.37	3.73	4.08

자료: 한국은행 경제통계시스템

4) 2022년 이전에는 국가균형발전특별회계이다.

이와 같이 국고채 금리가 지속적으로 상승하는 중에 있어 국채발행에 따른 이자비용이 증가하고 있으므로, 국토교통부는 잔여 물납토지를 신속하게 매각할 방안을 모색하고 매각이 곤란한 경우 임대를 통하여 수입을 확보함으로써 지역균형발전 특별회계의 세입을 일부라도 확충하여 국채발행 소요를 줄이고 유휴 물납토지의 활용도를 제고할 필요가 있다.

### 가. 현황

해안및내륙권발전사업지원 사업<sup>1)</sup>은 동·서·남해안 및 내륙권을 동북아의 새로운 경제권 및 국제적 관광지역으로 발전시켜 국제경쟁력 강화 및 지역균형발전 도모를 위해, 발전종합계획에 반영된 사업 중 지역 연계, 주요거점 조성 등 사업효과가 우수한 핵심사업을 선정 및 추진하는 것으로, 국토교통부는 동 사업의 2025회계연도 예산현액 177억 1,200만원을 전액 집행하였다.

[2025회계연도 해안및내륙권발전사업지원 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025							2026
	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액
해안및내륙권 발전사업지원	17,712	-	-	17,712	17,712	-	-	68,308

자료: 국토교통부

동 사업은 지방자치단체 보조방식으로 진행되며 국비보조율은 50%이다.

정부는 여러 부처 공동으로 「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법」에 따른 6개 권역<sup>2)</sup>의 발전종합계획에 따라 권역별로 비전을 설정하고 총 673건, 166.7조원 규모의 사업을 추진하는 중에 있다.

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 지역균형발전특별회계 5554-302

2) 동해안권, 서해안권, 남해안권, 백두대간권, 내륙첨단산업권, 대구·광주연계협력권을 말한다.

[6개 권역별 비전 및 사업 수]

(단위: 개)

권역	비전	사업수
합계	-	673
동해안권	지속가능한 환동해 블루 파워벨트	83
서해안권	혁신과 융합의 글로벌 경제협력지대	106
남해안권	상생과 번영의 남해안 공동체	96
백두대간권	자연과 사람이 어우러지는 글로벌 그린벨트	155
내륙첨단산업권	미래 첨단산업의 중심, 국가 혁신성장 선도지역	146
대구·광주연계협력권	끈끈한 영호남 연계·협력, 모범적인 동반성장	87

주: 부처별 사업 수는 국토교통부 240건, 문화체육관광부 91건, 산업통상부 74건, 기타 타 부처 268건  
 자료: 국토교통부

나. 분석의견

국토교통부는 2025년 편성된 예산 중 미교부된 부분을 지자체별 실집행 추이 및 전년도 이월액 등을 충분히 고려하지 않고 연말에 일괄 교부함에 따라 재정 운용상의 비효율이 발생하는 문제가 반복되고 있으므로, 이를 방지하기 위해 사업관리를 강화할 필요가 있다.

국토교통부는 2025년 32개 내역사업에 대해서 국비 177억 1,200만원을 보조하였고, 전액 교부되었다. 그러나 16개 내역사업에서 2025년 국비교부액의 실집행률이 30% 미만으로 나타나고, 이중 10개 내역사업에서는 전액 미집행된 것으로 파악된다. 이월액을 합한 국비교부현액 기준 실집행률이 30% 이하인 구역은 7곳이다.

[내역사업별 권역별 사업구역별 국비교부 및 실집행실적]

(단위: 백만원)

권역	사업구역	2025년 국비교부	2025년 국비교부금 실집행률	2025년 국비 예산한액 (A)	2025년 실집행액 (B)	실집행률 (B/A)
동해안	설악동 재건사업	1,500	59.4	2,526	2,526	100
	동해안 바닷가 경관도로 조성	482	30.2	1,598	1,598	100
	흥해 오도 주상절리 탐방로 조성	630	0.0	1,130	103	9.1
	울진 동해안 내셔널트레일 조성	180	100	180	180	100
	경주 동해안 내셔널트레일 조성	180	100	180	180	100
서해안	노을, 생태갯벌 플랫폼 조성	180	100	180	180	100
	서해안 선셋드라이브 명소화	900	45.0	1,085	673	62
	서해안 관광도로 조성	2,200	81.4	2,370	2,100	88.6
	생태정원과 함께하는 갯벌치유센터 조성	630	80.1	787	787	100
남해안	남해대교 관광자원화	630	99.8	630	629	99.8
	섬진강 영호남 복합형 환승공원 조성	630	28.0	1,765	1,629	92.3
	남도 2대교 건설	180	0.0	2,581	317	12.3
	서남해안 명품경관 조성	180	0.0	180	-	0
	신안천사전망공원	450	0.0	750	181	24.1
백두 대간	백두대간 문화철도역 연계협력	1,260	90.7	1,285	1,165	90.7
	백두대간 휴양관광벨트 거점관광지 조성	1,260	33.4	3,233	2,821	87.3
	섬진강 동화정원 문화예술벨트 조성	630	15.4	861	364	42.3
	황매산 녹색문화체험지구 조성	1,350	95.3	1,350	1,286	95.3
	단양 에코순환루트 인프라 구축	180	8.7	2,074	2,074	100
	백두대간 V-힐링 스타트업 로드 조성	180	7.3	396	246	62.1
	속리산 힐링 아카데미 조성	180	0.2	370	142	38.4
	동서화합 육십령 가야이음터 조성	180	46.8	385	385	100
	선비문화유산 풍류관광벨트 조성	180	0.0	480	300	62.5

(단위: 백만원)

권역	사업구역	2025년 국비교부	2025년 국비교부금 실집행률	2025년 국비 예산한액 (A)	2025년 실집행액 (B)	실집행률 (B/A)
내륙 첨단	심향산 발길 순환루트 치유힐링공간 조성사업	180	51.7	180	93	51.7
	금강권 역사문화관광 플랫폼 구축	1,800	93.7	1,829	1,743	95.3
	죽당리 대지예술공원	180	100.0	180	180	100
	탄금호 자전거 연계거점	180	0.0	480	300	62.5
대구 광주	바래미 생태레저단지 조성	300	2.6	576	291	50.5
	봉무 쉼표공원 조성	180	0.0	680	45	6.6
	낙동강 문화권 에코뮤지엄 조성	180	0.0	403	40	9.9
	수성못 스마트 여행자거리 조성	180	0.0	1,528	772	50.5
	영호남 동서고대문화권 역사관광루트 구축	180	0.0	350	16	4.6

자료: 국토교통부

2025년 국토교통부는 내역사업별로 2회 이상에 걸쳐서 국비를 분할 교부하였으나, 2025년 국비교부액 실집행률이 30% 미만인 사업 중 9개 내역사업에서 12월에 잔여 국비가 전액 교부되었는바, 국비 집행 실적을 충분히 고려하지 않고 편성된 예산을 전액 교부한 것으로 보인다.

[2025년 국비교부금 실집행률 30% 미만인 내역사업별 국비 교부 현황]

(단위: %, 백만원)

사업구역	2025년 국비교부금 실집행률	1차 교부		2차 교부		3차 교부	
		교부 시점	교부액	교부 시점	교부액	교부 시점	교부액
흥해 오도 주상절리 탐방로 조성	0.0	11월	60	12월	570	-	-
남도 2대교 건설	0.0	11월	60	12월	120	-	-
서남해안 명품경관 조성	0.0	5월	100	6월	80	-	-
신안천사전망공원	0.0	3월	150	12월	300	-	-
섬진강 영호남 복합형 환승공원 조성	28.0	3월	240	4월	390	-	-
섬진강 동화정원 문화예술벨트 조성	15.4	4월	300	6월	149	12월	181

(단위: %, 백만원)

사업구역	2025년 국비교부금 실집행률	1차 교부		2차 교부		3차 교부	
		교부 시점	교부액	교부 시점	교부액	교부 시점	교부액
단양 에코순환루트 인프라 구축	8.7	11월	75	12월	105	-	-
백두대간 V-힐링 스타트업 로드 조성	7.3	4월	100	5월	80	-	-
속리산 힐링 아카데미 조성	0.2	5월	100	6월	80	-	-
선비문화유산 풍류관광벨트 조성	0.0	5월	100	6월	80	-	-
탄금호 자전거 연계거점	0.0	3월	50	12월	130	-	-
바래미 생태레저단지 조성	2.6	4월	100	12월	200	-	-
봉무 습표공원 조성	0.0	4월	100	5월	80	-	-
낙동강 문화권 에코뮤지엄 조성	0.0	11월	60	12월	120	-	-
수성못 스마트 여행자거리 조성	0.0	6월	100	12월	80	-	-
영호남 동서고대문화권 역사관광루트 구축	0.0	11월	60	12월	120	-	-

자료: 국토교통부

「2025년 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따를 때, 각 중앙관서의 장은 최소 2차례 이상으로 나누어 보조금을 교부하고, 보조금의 교부여부를 결정할 때 연내 집행 가능성을 명확히 확인한 후 집행 가능한 보조금만을 교부하여 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 한다.

그러나 국토교통부는 2025년 최초 교부된 국비가 집행되지 않았고 결과적으로 교부된 국비가 전액 미집행된 내역사업에 대해서도 국비를 전액 교부함에 따라 보조금을 2차례 이상으로 나누어 교부하여야 한다는 점만을 준수하였고 연내 집행 가능성에 대해서는 면밀하게 고려하지 못하였다.

동 사업에 대해서는 2020·2022회계연도 결산 심사 당시, “보조사업자의 내역사업 추진 상황을 고려하여 교부하는 등 보조금 교부 관련 규정을 준수하여 보조금을 교부함으로써 보조금 예산의 불필요한 이월이나 보조사업자에의 유보를 방지할 것”이라는 시정요구사항이 채택된 바 있다.

이에 국토교통부는 “보조금 집행이 적절히 이루어질 수 있도록 관련 규정에 따

라 최소한 2회 이상 나누어 교부하고, 보조금 예산의 불필요한 이월 최소화를 위해 집행계획 점검 등 조치하였으며, 부진이 우려되는 사업은 중점관리대상으로 선정하여 지속적 점검 등을 통해 이월이 최소화되도록 조치하겠다”는 후속조치 계획을 밝힌 바 있다.

그러나 2023년 국비교부금 395억 9,100만원 중 251억 1,000만원이 이월되었고 이중 재이월액은 28억 4,200만원이었다. 2024년의 경우 157억 3,200만원이 이월되었는데 이중 64억 4,100만원이 재이월액이었으며, 2025년의 경우 이월액 67억 8,300만원 중 20억 6,300만원이 재이월액이었다.

[최근 3년간 국비교부금 중 이월 및 재이월 현황]

(단위: 백만원)

구 분	2023	2024	2025
국비교부금	39,591	26,955	17,712
이월액	25,110	15,732	6,783
이월액 중 재이월액	2,842	6,441	2,063

자료: 국토교통부

국토교통부는 집행부진 사업장에 대한 예산 삭감, 월별 집행실적 점검, 현장점검 등을 통하여 실집행을 제고하기 위해 노력했다는 입장이다. 실제 예산현액 대비 집행률은 2023년 49.9%에서 2024년 69.5%, 2025년 72.9%로 지속적으로 향상되는 것으로 보이고, 2025년 이월액 중 재이월액의 경우 2024년 대비 크게 감소한 것으로 나타난다.

그러나 보조금 교부 관련 규정 미준수 및 보조금 예산의 불필요한 이월이나 보조사업자에의 유보 등에 대한 국회의 지적에도 불구하고 2025회계연도에서도 집행 가능성이 낮은 국비를 연말에 교부하였다. 그에 따라 해당 국비가 연내 집행되지 못하고 이월되었는바, 연례적인 이월이 반복적으로 발생하도록 한 문제가 있다.

따라서 향후 연내 집행 가능성을 명확히 확인한 후 집행 가능한 보조금만을 교부하여 재정이 비효율적으로 사용되는 것을 방지함으로써 유사한 문제가 반복적으로 발생하지 않도록 사업관리를 강화할 필요가 있다.

## 가. 현황

통합공공임대(용자)<sup>1)</sup> 및 통합공공임대 출자<sup>2)</sup> 사업은 기존 공공임대주택 유형을 통합하여 입주자격·임대료체계 등을 수요자관점에서 개선한 통합공공임대주택을 공급하는 사업으로, 2025회계연도의 경우 용자와 출자사업을 합한 계획현액은 3조 747억 4,900만원이며, 이 중 2조 9,609억 4,600만원을 집행하고 1,138억 200만원을 불용하였다.

[2025회계연도 통합공공임대 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025							2026		
	계획액		전년도 이월액	이전용 등	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	당초	수정
	당초	수정 <sup>1)</sup>								
통합공공 임대(용자)	1,481,708	1,481,708	-	-	1,481,708	1,475,428	-	6,280	823,570	823,570
통합공공 임대 출자	1,642,403	1,593,041	-	-	1,593,041	1,485,519	-	107,522	1,479,278	1,479,278
합계	3,124,111	3,074,749	-	-	3,074,749	2,960,947	-	113,802	2,302,848	2,302,848

주: 1) 제2회 추가경정예산 기준

자료: 국토교통부

2020년 3월 발표된 「주거복지 로드맵 2.0」에 따라 2021년부터 일부 공공임대주택 유형을 통합하여 공급하는 통합공공임대주택이 실시되었고, 2020년 11월 전용면적 60㎡~85㎡의 중형주택이 신규로 도입되었다.

통합공공임대는 매입과 신축으로 구분되는데 매입의 경우 매입약정 이후 매입을 거쳐 확보되고, 신축의 경우 사업승인, 착공, 준공 절차를 거쳐 진행된다.

사업시행자는 한국토지주택공사(LH)와 지방공사이며, 용자를 통해 사업비의 33~41%를 지원하고, 출자를 통해 사업비의 33~39%를 지원한다.

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 주택도시기금 1338-406

2) 코드: 주택도시기금 1440-411

## 나. 분석의견

통합공공임대 사업과 관련하여 다음과 같은 사항에 대한 검토가 필요할 것으로 보인다.

**첫째, 통합공공임대 사업추진에 있어 LH는 목표 NPV(회수액현가 - 투자액현가)에 대한 고려를 확대하는 등 목표 대비 초과손실 규모를 경감하기 위해 노력할 필요가 있고, 국토교통부는 LH의 택지 매각 축소 및 주택 직접 공급 확대 등을 감안하여 LH의 재무상태를 지속적으로 모니터링할 필요가 있다.**

LH는 통합공공임대 사업에 있어 권역별로 소형(60㎡ 이하)과 중형(60㎡ 초과 85㎡ 이하)포함에 대해 순현재가치(NPV) 지수 목표를 설정하고 있다. NPV 지수는 회수액현가에서 투자액현가를 제한 금액(NPV)의 투자액현가 대비 비율(NPV/투자액현가)로 산출하며 투자수익률을 의미한다고 할 수 있다.

2025년 기준으로 수도권 과밀억제권역인 1권역에서의 NPV 지수는 소형의 경우 △29.7%, 중형을 포함하는 경우 △31.9%이며, 기타 지방도시인 4권역에서는 소형 △42.4%, 중형 포함 △44.6%를 목표로 하고 있다.

[2025년 통합공공임대 권역별 유형별 목표 NPV 지수]

(단위: %)

구 분	1권역	2권역	3권역	4권역
소형 <sup>1)</sup>	△29.7	△34.6	△37.5	△42.4
중형 <sup>2)</sup> 포함	△31.9	△36.9	△39.7	△44.6

주: 1) 전용면적 60㎡ 이하

2) 전용면적 60㎡ 초과 85㎡ 이하

1. [1권역] 수도권 과밀억제권역, [2권역] 기타 수도권 지역(세종시 포함),  
[3권역] 광역시(군지역 제외, 1·2권역 이외 광역시), [4권역] 기타 지방도시

자료: LH

2025년 사업계획이 승인된 35개 지구 중 21개 지구에서 실제 NPV 지수가 목표 NPV 지수에 미달한 것으로 파악되며, 목표 대비 초과손실액 규모는 4,600억원 수준으로 추산된다. 기본적으로 목표 NPV가 대부분의 지구에서 △30%을 초과하는 수준으로 설정되므로 실제손실액은 초과손실액의 수 배를 상회할 것으로 예상된다.

해당 NPV 목표는 2024년부터 설정된 것으로 2023년 이전에는 NPV 목표가 1권역의 소형의 경우 △35.6%, 중형 포함의 경우 △37.8%로 현재 보다 낮게 설정되어 있었다.

[2021~2023년 통합공공임대 권역별 유형별 목표 NPV 지수]

(단위: %)

구 분	1권역	2권역	3권역	4권역
소형 <sup>1)</sup>	△35.6	△40.5	△44.4	△50.1
중형 <sup>2)</sup> 포함	△37.8	△42.8	△46.6	△52.3

주: 1) 전용면적 60㎡ 이하

2) 전용면적 60㎡ 초과 85㎡ 이하

1. [1권역] 수도권 과밀억제권역, [2권역] 기타 수도권 지역(세종시 포함),

[3권역] 광역시(군지역 제외, 1·2권역 이외 광역시), [4권역] 기타 지방도시

자료: LH

한편, 정부는 2025년 9월 7일 발표한 「주택공급 확대방안」에서 LH가 공동주택용지를 민간에 매각하지 않고 직접 주택 건설사업을 시행하도록 하여 조기에 주택을 공급하겠다는 방향성을 제시하였다.

최근 5년간 LH의 사업부문별 매출액과 매출원가, 매출총이익을 살펴보면 분양토지 부문의 경우 2025년 매출총이익이 2조 1,850억원, 분양주택 부문의 경우 3,427억원으로 양호하게 나타나지만, 통합공공임대를 포함한 임대사업의 경우 매출총이익이 2조 7,383억 적자이며 2021년부터 2024년까지 매년 1조 8천억원 수준에서 2조 5천억원 수준의 적자가 발생하고 있었다.

[최근 5년간 LH의 사업부문별 매출액 및 매출원가, 매출총이익]

(단위: 억원)

구 분	2021	2022	2023	2024	2025	
매출액 (A)	합 계	273,459	196,263	138,839	155,722	135,574
	분양토지	134,112	120,295	65,721	71,090	73,471
	분양주택	119,080	53,799	48,158	58,932	31,767
	임대사업	14,773	15,317	16,464	17,323	18,160
	기타사업	5,494	6,852	8,496	8,377	12,176

(단위: 억원)

구 분		2021	2022	2023	2024	2025
매출원가 (B)	합 계	210,392	171,946	132,552	145,624	134,980
	분양토지	92,224	88,430	46,147	46,949	51,621
	분양주택	80,106	42,329	39,695	49,389	28,340
	임대사업	32,707	34,679	38,703	42,129	45,543
	기타사업	5,355	6,508	8,007	7,157	9,476
매출총이익 (A-B)	합 계	63,067	24,317	6,287	10,098	594
	분양토지	41,888	31,864	19,574	24,141	21,850
	분양주택	38,974	11,470	8,463	9,543	3,427
	임대사업	△17,934	△19,362	△22,238	△24,806	△27,383
	기타사업	139	345	488	1,220	2,700

주: 임대사업의 매출액은 주택임대업에 발생하는 임대료 수입으로 임대주택(아파트, 다가구주택, 단지내 임대상가)에서의 수익이 97% 정도를 차지

자료: LH

LH의 매출총이익 구조에 비추어보았을 때, 택지매각방식을 축소하고 LH의 주택 직접 공급을 확대하는 경우 단기적으로 LH의 매출총이익이 감소하는 결과를 초래할 소지가 있으므로 이에 대한 모니터링이 필요할 것으로 보인다.

최근 5년간 LH의 재무상태표를 살펴보면, LH의 부채규모는 지속적으로 증가하고 있으며, 부채비율은 2024년까지는 210% 후반 수준을 유지하였으나 2025년에 230.8%로 증가하는 것으로 나타난다.

[2021~2025년 LH 재무상태표]

(단위: 십억원, %)

구 분	2021	2022	2023	2024	2025
자산	201,650	213,649	222,857	233,653	248,901
부채	138,888	146,617	152,847	160,105	173,657
자본	62,762	67,032	70,010	73,547	75,244
부채비율	221.3	218.7	218.3	217.7	230.8

주: 총계 기준

자료: 공공기관 경영정보 공개시스템

따라서 LH는 통합공공임대 사업계획 승인 단계에서 NPV 지수 목표치 등에 대한 고려를 확대하는 등 통합공공임대 사업에 따른 목표 대비 초과손실 규모를 경감하기 위해 노력할 필요가 있고, 국토교통부는 LH의 택지 매각 축소 및 직접 주택 공급 확대 과정에서 LH의 재무상태를 지속적으로 모니터링할 필요가 있다.

둘째, 통합공공임대 사업을 통해 기존 공공임대 주택이 제공하지 못하였던 중형 면적의 주택 공급이 신속하게 이루어지도록 하고, 공급실적 평가 시 양적 지표 외에 면적 규모 등 질적인 부분에 대한 평가를 강화할 필요가 있다.

최근 5년간 면적별 통합공공임대 사업승인, 착공, 준공 물량을 살펴보면 2023년 이전에는 40㎡ 이하 면적의 사업승인 비중이 높았으나 2024년부터는 40㎡ 초과 60㎡ 이하 면적이 40㎡ 이하 면적을 앞섰다. 그러나 중형(60㎡ 초과 85㎡ 이하) 면적에 대한 사업승인은 2023년을 제외하면 1,200호 미만이고, 2022년과 2025년에는 200호 수준으로 나타난다.

[연도별 면적별 통합공공임대 사업승인 및 착공, 준공현황]

(단위: 호)

구 분		2021	2022	2023	2024	2025
사업 승인	40㎡ 이하	2,441	3,363	15,483	13,971	14,706
	40㎡ 초과 60㎡ 이하	634	1,678	6,693	20,326	15,705
	60㎡ 초과 85㎡ 이하	1,023	213	1,596	1,183	204
	소계	4,098	5,254	23,772	35,480	30,615
착공	40㎡ 이하	-	1,362	-	4,783	5,479
	40㎡ 초과 60㎡ 이하	-	497	354	4,096	6,588
	60㎡ 초과 85㎡ 이하	-	-	-	492	990
	소계	-	1,859	354	9,371	13,057
준공	40㎡ 이하	-	-	-	386	68
	40㎡ 초과 60㎡ 이하	-	-	-	189	43
	60㎡ 초과 85㎡ 이하	-	-	-	-	-
	소계	-	-	-	575	111

자료: LH

국토교통부의 「2024년 주거실태조사 통계보고서」의 공공임대주택 불만족 이유에 따를 때, 전반적으로 공공임대주택단지에 대한 안 좋은 인식, 시설이나 주변여건 불만족이 높은 비중을 차지하나, 신혼부부의 경우 주택규모가 가구상황에 적합하지 않다는 이유가 가장 높은 비중을 차지하고, 청년가구에서도 해당 이유가 시설이나 주변여건 불만족 대비 높은 비중으로 나타난다.<sup>3)</sup>

3) 공공임대주택 불만족 이유로 신혼부부의 37%가 가구상황에 적합하지 않은 주택규모를 뽑아 전체 이유 중 가장 높은 비중을 차지하였고, 청년가구의 20.1%가 해당 이유를 뽑아 전체 이유 중 2번째로 높은 비중을 차지하였다.

[가구유형별 공공임대주택 불만족사유별 비중]

(단위: %)

유형	임대료가 비싸서	공공임대 주택단지에 대한 인식이 좋지 않아서	시설이나 주변여건이 좋지 않아서	가구상황에 적합하지 않은 주택규모
청년가구	4.1	56.1	19.6	20.1
신혼부부	6.9	30.8	25.3	37.0
노인가구	16.3	12.6	57.4	13.7
소득하위가구	14.2	20.6	55.3	9.9

자료: 국토교통부, 「2024년도 주거실태조사」

또한, 가구원수가 많아질수록 공공임대주택 불만족 이유에서 주택규모 부적합이 차지하는 비중이 높아지는바, 신혼부부 및 3인 이상의 가구 등을 위해서 중형 이상의 공공임대주택이 공급될 필요성이 있을 것으로 보인다.

[가구원수별 공공임대주택 불만족사유별 비중]

(단위: %)

가구원 수	임대료가 비싸서	공공임대 주택단지에 대한 인식이 좋지 않아서	시설이나 주변여건이 좋지 않아서	가구상황에 적합하지 않은 주택규모
1인	6.9	20.4	64.5	8.2
2인	14.6	34.4	36.7	14.2
3인	22.5	36.8	20.5	20.2
4인	21.0	9.4	30.6	39.0
5인	100.0	-	-	-
6인 이상	100.0	-	-	-

자료: 국토교통부, 「2024년도 주거실태조사」

국토교통부가 매년 발표하는 임대주택 재고현황에 따라 때, 2024년말 기준 영구임대, 50년임대, 국민임대, 행복주택<sup>4)</sup> 중 중형 면적은 지방공사가 공급하는 2,023호(85㎡ 초과 271호 포함)로 전체 113만 호 중 0.17% 수준이다.

4) 공공임대주택에는 해당 4개 유형 외에 장기전세주택, 분양전환형공공임대주택이 있으나, 장기전세주택은 대부분 서울특별시의 서울주택토지개발공사(SH)의 미리내집 방식으로 공급된다는 점, 분양전환형임대주택은 5~10년 범위에서 분양전환된다는 점을 감안하여 제외하였다.

[2024년말 기준 공공임대주택 유형별 면적별 재고량]

(단위: 호)

면적별	영구임대		50년임대		국민임대		행복주택	
	LH	지방 공사	LH	지방 공사	LH	지방 공사	LH	지방 공사
합계	167,222	58,188	26,254	88,496	568,167	43,420	141,783	39,525
40㎡ 이하	162,854	53,751	15,067	75,770	260,114	15,820	116,618	25,208
40~60㎡ 이하	4,368	4,115	11,187	11,653	308,053	27,560	25,165	13,729
60~85㎡ 이하	-	322	-	1,073	-	40	-	317
85㎡ 초과	-	-	-	-	-	-	-	271

자료: 국토교통부 통계누리

한편, 청년·신혼부부 등을 대상으로 공공임대주택을 공급하는 사업으로서 현재는 통합공공임대로 통합된 행복주택 사업의 공급 및 미임대 현황을 살펴보면, 2025년말 기준으로 전체 재고량 14.9만호 중 1.8만호가 미임대 상태에 있고 이 중 9,814호는 6개월 이상 미임대 상태에 있다.

[2025년말 기준 지역별 행복주택 공급량 및 미임대 현황]

(단위: 호)

지역	신규공급	재고	미임대	6개월 이상 미임대
서울	-	5,758	310	150
부산	-	2,206	434	314
대구	50	5,081	1,118	779
인천	1,162	9,481	808	302
광주	-	3,595	372	188
대전	800	2,711	359	150
울산	417	2,363	679	75
세종	389	3,147	593	378
경기	5,904	76,579	7,703	3,572
강원	-	2,619	248	95
충북	742	4,289	638	438
충남	-	11,347	2,238	1,704
전북	-	4,931	579	369
전남	-	2,746	379	187
경북	-	3,654	798	551
경남	-	7,492	959	545
제주	-	858	51	17
합계	9,464	148,857	18,266	9,814

주: 1. 준공 실적 기준

2. 신규공급은 2025년 신규 준공된 물량, 재고는 2025년말 기준 전체 재고량, 미임대 및 6개월 이상 미임대는 2025년말 시점 기준

3. LH 보유 물량 기준

자료: 국토교통부

행복주택 미임대 사유로는 정책대상이 청년·신혼부부로 어느 정도의 주거면적이 필요함에도 불구하고 다수의 행복주택이 40㎡ 남짓한 면적으로 공급된다는 점, 대중교통 접근성이 떨어지고 외곽에 위치하는 등 입지가 불리한 점 등이 지적되는 바 이를 참고하여 통합공공임대에서는 정책대상자의 수요에 맞는 중형면적의 공급을 확대할 필요가 있다.

기존 공공임대주택 정책에 대한 평가가 공급호수 실적이라는 양적 평가에 집중됨에 따라 공급되는 주택의 면적 등 질적 평가가 미흡한 측면이 있었으므로, 정책목표 설정 및 중점 추진대상에 중형면적의 공공임대주택 가중치를 확대하는 방안에 대한 검토가 필요할 것으로 보인다.

따라서 정책대상자의 주거만족도를 제고하고 수요에 따른 다양한 유형의 공공임대를 공급하기 위해 중형면적의 통합공공임대주택에 대한 사업승인 및 착공이 확대되고 신속히 주택수요자에게 공급될 수 있도록 사업관리를 강화할 필요가 있다.

### 가. 현황

미분양 안심환매(용자)<sup>1)</sup> 사업은 지방의 준공 전 미분양 주택을 환매조건부로 매입하는 미분양 환매사업의 추진여건을 조성하는 사업이고, 2025회계연도의 경우 계획액 및 계획현액은 500억원이며, 전액 집행되었다.

주택도시보증공사 출자<sup>2)</sup> 사업은 주택도시보증공사(HUG)의 자본금을 확충하는 사업으로, 2025회계연도의 경우 계획액 및 계획현액은 4,000억원이며, 전액 집행되었다.

주택도시보증공사 출자 사업의 내역사업인 미분양 안심환매 사업은 준공 전 미분양 주택을 환매조건부로 매입하여 건설사의 자금난을 해소하는 것으로, 2025회계연도의 경우 계획액 및 계획현액은 2,000억원이며, 전액 집행되었다.

[2025회계연도 지방미분양안심환매 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025							2026		
	계획액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	당초	수정
	당초	수정 <sup>1)</sup>								
미분양 안심환매 (용자)	-	50,000	-	-	50,000	50,000	-	-	-	-
주택도시보 증공사 출자	-	400,000	-	-	400,000	400,000	-	-	-	-
미분양 안심환매	-	200,000	-	-	200,000	200,000	-	-	-	-

주: 1) 제2회 추가경정예산 기준

자료: 국토교통부

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 주택도시기금 1139-401

2) 코드: 주택도시기금 1043-301

## 나. 분석의견

미분양안심환매 사업 신청이 저조함에 따라 HUG는 매입가격 한도를 상향하는 등 보완책을 내고 있으나 사업 구조적 측면에서 수요가 충분히 확보되지 못하고 재원이 비효율적으로 활용된 측면이 있는바, 지방 아파트 미분양 문제를 해결하기 위한 실효성 있는 대책을 추가적으로 마련할 필요가 있다.

지방미분양안심환매 사업은 지방의 준공 전 미분양 상태의 주택을 환매조건부로 매입하는 것으로, 사업시행자인 주택도시보증공사(HUG)에게 용자 방식으로 500억원, 출자방식으로 2,000억원으로 도합 2,500억원이 지급되었다.

국토교통부는 2025년 9월 5일 2025년 3천호를 시작으로 2028년까지 총 1만호<sup>3)</sup>의 미분양 아파트를 매입할 계획을 발표하였다.

동 사업은 2025년 제2회 추가경정예산시에 편성되었는데, 당초 계획에 따를 때 공정률 50% 이상이면서 분양보증<sup>4)</sup>에 가입된 지방아파트를 대상으로 분양가의 50% 한도에서 매입하는 것으로 결정하였다. 또한, 안심환매를 선택한 건설사는 준공 후 1년 이내에 매입가와 세금·등기비용 등 제비용을 지급하고 매각한 아파트를 환매할 수 있다.

2025년 12월 기준 전국의 미분양 주택은 66,510호이고 지방의 미분양은 50,627호이며, 지방의 준공 전 미분양은 26,229호이다. 다만, 이는 전체적인 미분양주택 통계로 동 사업이 목표로 하는 아파트 외의 주택이 포함되기 때문에 동 사업에 따른 정책대상 규모와는 차이가 있다. 국토교통부 역시 주택유형별 통계를 관리하고 있지는 않다는 입장이다.

---

3) 2025년 3천호, 2026년 3천호, 2027년 2천호, 2028년 2천호

4) 사업주체가 부도 등의 사유로 분양계약을 이행할 수 없는 경우 분양계약자(입주예정자)에게 납부한 계약금 및 중도금을 환불하는 상품을 말한다.

[2025년 12월 기준 지역별 미분양 주택]

(단위: 호)

지역	미분양			지역	미분양		
	전체	준공 전	준공 후		전체	준공 전	준공 후
서울	939	266	673	충북	2,400	1,030	1,370
부산	7,541	4,948	2,593	충남	8,140	6,085	2,055
대구	5,962	2,952	3,010	세종	42	0	42
인천	1,927	637	1,290	전북	2,597	1,051	1,546
광주	1,404	623	781	전남	2,715	891	1,824
대전	1,677	1,202	475	경북	5,118	1,832	3,286
울산	1,987	1,155	832	경남	5,451	2,244	3,207
경기	13,017	10,737	2,280	제주	2,650	620	2,030
강원	2,943	1,596	1,347	합계	66,510	37,869	28,641

주: 준공 전 미분양은 전체 미분양에서 준공 후 미분양을 제한 값  
 자료: 국토교통부 통계누리, 「미분양주택현황」을 바탕으로 재작성

2025년 9월 1차 모집에서 3,600억원 수준의 규모로 사업장을 모집하려 하였으나 1,224억원 규모의 신청이 있었고, 신청한 지역은 최종적으로 지원결정되었다. 결과적으로 부산지역에서만 3개 사업장 322호에 대해 1,224억원이 승인되었다.

[모집차수별 지역별 환매 신청 및 매입결정 실적]

(단위: 호, 억원)

지역	1차 모집(신청기간: '25.9.5~11.3)				2차모집 (신청기간: '25.11.3~, 수시접수 중)			
	신청건수 (신청금액)	심의건수	지원 결정건수	지원 결정액	신청건수 (신청금액)	심의건수	지원 결정건수	지원 결정액
합계	322 (1,224)	322	322	1,224	188 (494)	134	134	333
광주	-	-	-	-	92 (296)	38	38	135
부산	322 (1,224)	322	322	1,224	-	-	-	-
전남	-	-	-	-	96 (198)	96	96	198

주: 신청이 있는 지역만 표기  
 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

2025년 11월부터 2차 모집이 진행되었으나 신청수요가 충분하지 않음에 따라 수시모집을 전환하여 계속하여 사업장을 모집하는 중에 있다. 2025년말 기준 2차 모집에서는 188호가 신청하였고 신청금액은 494억원이었으며 2026년 5월 심의위원회 심사결과 134호에 대해 333억원의 매입이 승인되었다. 1차와 2차에서의 승인 규모는 총 456호이며 승인액은 1,557억원이다.

이는 2025년 정부가 목표로 한 3,000호에 크게 미달하는 규모이며 2026년의 목표까지 포함하는 경우 목표 6,000호 대비 실적이 10%에도 미치지 못하는 상황이다.

동 사업에 따른 매입 실적이 저조한 사유에는 시공사 입장에서 매입단가가 낮다는 점도 있으나, 사업주체가 재무적으로 부실해질 것으로 우려되는 경우 등에 한하여 사업장의 부지<sup>5)</sup>에 신탁등기를 설정하는데, 이와 관련해서 부지와 관련된 기존 담보권자의 동의를 확보하기 어려워 매입이 진행되지 못하는 경우도 있다.

2025년 12월 HUG는 감정평가금액이 분양가격의 70% 이상인 경우 매입가격 상한을 기존 분양가격의 50%에서 60%로 인상하였다. 다만, 이러한 조건은 변경 이후 신청하는 사업장에 한정되기 때문에 기존에 50% 조건으로 선정된 경우 소급하여 지원을 받을 수는 없다. 또한, 국토교통부는 공정을 기준을 완화하거나 환매가능 기간을 연장하더라도 기존에 선정된 사업장에 대해서 소급적용하기는 어렵다는 입장이다.

HUG는 사업에 대한 수요가 저조하다는 점을 감안하여 집행을 제고하는 측면에서 기준을 정책대상자에게 유리하게 변경한 것으로 보이나, 지원기준이 가변적이고 유리하게 변경된 기준이 소급적용되지 않는다면 정책대상자 입장에서 정책의 일관성이 부족하게 평가될 소지가 있을 것으로 보인다.

또한 사업수요를 고려하여 각종 요건을 점진적으로 완화하는 경우 재정 여력이 나 분양 가능성이 낮아 향후 환매가 어려운 사업장의 참여가 확대될 수 있다. 이는 당장은 분양가 및 감정평가가 대비 저렴한 가격에 미분양 지방 아파트를 매입하는 것으로 나타나지만 매입한 아파트의 입지 등 조건이 불리하여 선호도가 낮은 경우라면 향후 매각이 어려울 수 있다는 문제가 있다.

공정률이 낮은 상태에서 분양을 실시하였으나 미분양되어 분양수입을 통한 공사비 조달이 어려운 건설사는 안심환매제도를 이용하여 자금을 신속하게 확보하는

---

5) 준공 전 건물은 미완공 상태이므로 건물에 대해서는 신탁등기가 불가하여 부지에 담보(신탁등기)를 설정한다.

것이 미분양에 따른 금융비용을 줄일 수 있어 유리하다. 또한 HUG에 매각한 후에도 분양을 할 수 있기 때문에 이후 환매를 통하여 분양가의 50~60% 수준에서 미분양 주택을 매각한 것에 따른 손해를 회복할 수 있다는 이점도 있다.

그러나 환매조건부로 매각하는 경우 즉각적인 자금 부족은 해소할 수 있지만 환매 가능 기간 내 분양이 이루어지지 않는 경우 환매할 여력이 부족할 수 있고, 환매가능기간이 준공 후 1년 이내이기 때문에 분양 여부가 불분명한 상황에서는 사업 참여가 망설여질 것으로 보인다.<sup>6)</sup> 또한 환매를 하더라도 매입가격 외에 환매시점까지의 매입가격에 자금운용수익률<sup>7)</sup>을 적용한 금융비용과 매입·환매 과정에서의 제세금<sup>8)</sup> 및 이전등기 관련 법무사비, 인지세, 국민주택채권 매입비 그리고 이전등기 후의 관리비용을 시공사가 감당하여야 한다는 것도 부담으로 작용할 것으로 보인다.

이와 같이 사업의 이점에도 불구하고 시공사 입장에서는 현재 조건으로는 사업을 신청하는 것이 유리하다고 판단하지 않는 것으로 보인다. 그에 따라 사업수요가 기대에 미치지 못하여 수시모집으로 전환하고 부분적으로 신청요건을 완화하는 등의 사업변화가 있었으나 여전히 신청실적은 저조한 것으로 나타난다.

아울러 HUG에 대한 출자와 용자를 합산하여 2,500억원의 주택도시기금 재원이 집행되었음에도 실집행은 그에 미치지 못함에 따라 재원이 비효율적으로 활용되는 문제도 있다.

따라서 사업장의 수요가 충분히 확보되기 어려운 구조적 요인으로 인하여 결과적으로 실적과 목표 간 괴리가 발생하고 재원이 효과적으로 집행되지 못한 측면이 있는바, 현행 사업방식에 따른 문제점을 개선하여 지방의 준공 전 미분양 아파트 문제를 해결하기 위한 실효성 있는 대책을 추가적으로 마련할 필요가 있다.

---

6) 환매 가능기간을 준공 후 2년까지로 연장하는 방안이 검토되었으나 당초 동 사업이 50% 이상의 공정률과 준공 후 1년 내 환매 조건을 설정한 취지가 사업주체의 도덕적 해이를 방지하고 신속한 환매를 유도하는 것이었다는 점이 고려되어 실행에 이르지 못하는 못하였다.

7) 자체재원 활용 시 해당 재원의 기회비용, 채권발행 등 외부차입시 조달비용 등을 반영하여 산정된 값을 의미한다.

8) 2026년 1월 1일 시행된 「지방세특례제한법」(법률 제21309호)에 따라 HUG는 2028년부 12월 31일까지 매입한 주거용 건축물과 그 부속토지에 대한 취득세·재산세를 면제받고, 주택건설사업자가 HUG 매입 토지를 환매기간 내 재매입하는 경우 2030년 12월 31일까지 취득세를 면제받는다.

### 가. 현황

주택구입·전세자금(용자)<sup>1)</sup> 사업은 무주택 서민층에 대한 주택구입자금의 원활한 지원 및 저소득 서민에 대한 전월세 자금지원을 하기 위한 사업이고, 2025회계연도의 경우 계획액 및 계획현액은 14조 815억 5,500만원이며, 이중 4,358억 4,800만원이 집행되었고 13조 6,457억 700만원이 불용되었다.

이차보전 지원<sup>2)</sup> 사업은 민간에게 저금리로 주택구입자금이나 전세자금을 공급하기 위하여 시중금리와 정책금리의 차이를 보전하는 것으로, 2025회계연도의 경우 계획현액은 1조 8,398억 3,600만원이며, 이중 1조 6,940억 7,100만원이 집행되었고 1,457억 6,500만원이 불용되었다.

[2025회계연도 주택구입·전세자금(용자) 및 이차보전 지원 사업 결산 현황]  
(단위: 백만원)

사업명	2025							2026		
	계획액		전년도 이월액	이전용 등	계획 현액	집행액	다음 연도 이월액	불용액	당초	수정
	당초	수정 <sup>1)</sup>								
주택구입· 전세자금 (용자)	14057,155	14081,555	-	-	14081,555	435,848	-	13,645,707	10,301,581	10,301,581
이차보전 지원	1,839,836	1,839,836	-	-	1,839,836	1,694,071	-	145,765	1,972,008	1,972,008

주: 1) 제2회 추가경정예산 기준

자료: 국토교통부

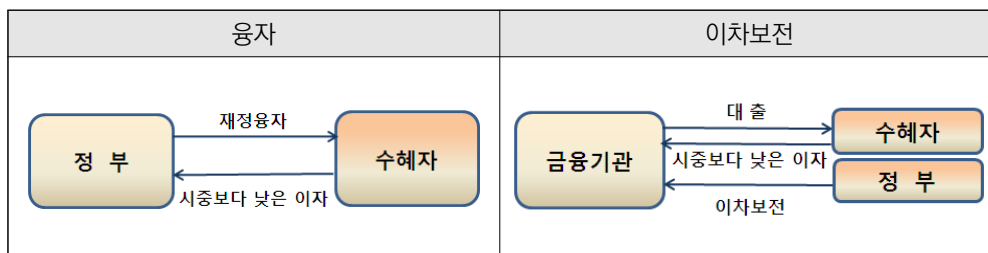
이차보전과 용자 사업은 정부가 정책필요성에 따라 국민에게 낮은 금리로 자금을 공급하는 수단이라는 점에서 공통점이 있으나, 방식의 차이로 인하여 투입되는 재원 규모나 회수 여부 등에 차이가 있다.

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 주택도시기금 1231-401

2) 코드: 주택도시기금 1042-401

[용자 및 이차보전 비교]



자료: 국토교통부

용자 사업의 경우 수요자에게 직접 용자하기 때문에 자원 소요가 큰 반면, 이차보전 사업은 직접 용자방식과 비교할 때 같은 재원을 투입하면서 더 많은 수요자에게 용자를 공급할 수 있으며 이를 통하여 재정지출의 규모를 줄일 수 있다는 장점이 있다. 반면, 용자의 경우 용자로 집행된 재원을 용자원금과 이자로 회수할 수 있어 다시 용자에 활용하는 방식으로 지속적인 사업추진이 가능한 반면, 이차보전으로 투입되는 재원은 지출된 재원으로 회수가 불가능하다는 특징이 있다.

## 나. 분석의견

국토교통부는 국회 심의 결과와 달리 이차보전 방식에 편중하여 사업을 추진한 측면이 있고, 이차보전 방식의 경우 기존 대출분에 대한 이차보전 금액이 경직적으로 누적되어 주택도시기금 전체 사업비 대비 이차보전 비중이 지속적으로 확대되며 그 조달비용을 무시할 수 없다는 문제가 있는바 자체 재원을 활용한 용자를 적정 규모로 실시할 필요가 있다.

최근 5년간 주택구입·전세자금 용자 사업에 따라 주택도시기금 직접 용자방식으로 대출이 실행된 규모를 살펴보면, 2021년 대출잔액은 39.5조원에서 2024년 47.3조원으로 매년 증가하다가 2025년에는 39.6조원 수준으로 다시 감소한 것으로 나타난다. 신규대출의 경우 2021년 10.3조원에서 2024년 8.8조원까지 다소 유사한 수준에서 등락이 반복되다가 2025년 4,357억원 수준으로 급격하게 감소하는 것으로 나타난다.

[최근 5년간 주택도시기금 직접 용자 방식 대출유형별 대출잔액 및 상환액]

(단위: 억원, 만건)

구 분		2021	2022	2023	2024	2025
대출잔액		395,310	414,955	464,486	472,838	396,126
신규대출	건수	12.7	9.7	10.2	5.4	0.4
	금액	103,144	85,217	113,124	87,552	4,357
상환액		80,370	65,572	63,593	79,200	81,177

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

직접 용자방식에 따른 대출의 연간 상환액을 살펴보면, 2021년 8조원에서 2023년 6.4조원으로 감소하였다가 매년 증가하여 2025년 8.1조원으로 나타난다. 이러한 상환액은 주택도시기금의 수입이 되며 공공주택 공급이나 주택 마련 자금을 위한 용자로 재활용될 수 있다.

반면, 같은 대출 유형에 대해 이차보전 방식으로 대출이 실행된 규모를 살펴보면, 2021년 대출잔액은 44.2조원에서 2025년 138.2조원으로 매년 급격하게 증가하는 것으로 확인된다. 신규대출 규모도 2021년 8.6조원에서 2024년 46조원으로 매년 크게 증가하다가 2025년에 34조원으로 감소하여 2023년의 35.7조원과 유사한 수준으로 나타난다.

[최근 5년간 이차보전 방식 대출유형별 대출잔액 및 상환액]

(단위: 억원, 만건)

구 분		2021	2022	2023	2024	2025
대출잔액		442,013	499,102	804,445	1,188,655	1,382,392
신규대출	건수	8.4	12.1	26.6	29.2	21.1
	금액	85,769	124,518	356,852	459,636	340,116
상환액		74,804	67,430	51,509	75,426	146,379

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이차보전 방식에 따른 대출의 연간 상환액은 2021년 7.5조원에서 2023년 5.2조원 수준으로 감소하다가 2024년부터 증가하여 2025년에는 14.6조원 규모로 나타난다.

2025년 기준으로 이차보전 방식에 따른 신규대출 규모는 주택도시기금 직접 용자 방식에 따른 대출규모의 78배 수준으로, 동일한 정책목표를 달성하기 위한 정책수단이 이차보전 방식에 과도하게 편중된 것으로 보인다.

이에 대해 국토교통부는 2025년 6월 발표된 가계부채 관리방안에 따라 전체적인 공급계획 및 대출수요가 감소하였다는 설명이다. 그러나 해당 관리방안은 정책

대출을 연간 공급계획 대비 25% 감축할 것을 요구하는 정도이기 때문에 직접 용자 방식을 통한 자금 공급을 과도하게 축소할 측면이 있고, LTV 규제 및 한도축소로 정책대출소요가 감소하였다는 것으로는 2025년에도 이차보전에 편중된 집행실적을 설명하기는 어려운 것으로 보인다.

[가계부채 관리방안('25.6.) 세부 시행내역]

**(1) 가계대출 총량관리 강화**

- 금융권자체대출과 정책대출의 총량 관리목표를 현행 보다 하향 감축
- ※ 정책대출은 연간 공급계획 대비 25% 감축

**(2) 은행권 자율관리조치를 쏘 금융권으로 확대 시행**

- 수도권·규제지역 내 2주택 이상 보유자의 추가 주택 구입 및 1주택자가 기존 주택 처분 없이 추가 주택 구입시 주담대 금지
- 수도권·규제지역 내 보유주택 담보 생활안정자금 목적 주담대 한도 최대 1억원 제한
- 수도권·규제지역 내 주담대 대출만기 30년 이내로 제한
- 수도권·규제지역 내 소유권 이전 조건부 전세대출\* 금지
- \* 주택 매수자(또는 수분양자)가 전세보증금으로 매매대금 또는 분양잔금을 납입할 때 활용되는 전세대출
- 신용대출 한도를 차주별 연소득 이내로 제한

**(3) 주택구입목적 주담대 여신한도 제한**

- 금융회사가 취급하는 수도권·규제지역 내 주택구입목적 주담대 최대한도 6억원 제한

**(4) LTV 등 규제 강화**

- 수도권·규제지역 내 생애 최초 주택구입 목적 주담대 LTV를 70%(기존 80%), 6개월 내 전입의무 부과
- 정책대출 최대 한도 축소 조정, 주택기금 재원을 주택공급, 서민층 주택자금 지원 등의 역할에 집중

구 분		디딤돌 대출(구입)		버팀목 대출(전세)	
		현행	개선 방안	현행	개선 방안
정책 대출 최대 한도	일반	수도권 2.5억원	수도권 2억원	수도권 1.2억원 지방 8천만원	현행 유지
	생초(디딤돌)	수도권 3억원	수도권 2.4억원	수도권 2억원	수도권 1.5억원
	청년(버팀목)	수도권 4억원	수도권 3.2억원	수도권 3억원 지방 2억원	수도권 2.5억원 지방 1.6억원
	신혼 등	수도권 5억원	수도권 4억원	수도권 3억원	수도권 2.4억원
	신생아	수도권 5억원	수도권 4억원	수도권 3억원	수도권 2.4억원

- 규제지역 내 전세대출 보증비율 80%로 강화(기존 90%)

자료: 금융위원회 보도자료

또한 국토교통부는 기금의 여유재원이 부족하고 재원을 효율적으로 운용할 필요가 있어 은행재원을 활용한 정책대출을 확대하였다는 입장이다. 실제 주택도시기금 여유재원은 2021년 49조원에서 2024년 10.1조원으로 크게 감소하였다. 국토교통부는 2025년 주택구입·전세자금(용자) 사업의 불용액 13.6조원이 없었다면 여유재원이 0.8조원 수준으로 감소하여 기금운용이 곤란한 수준이었을 것이라는 설명이다.

청약저축원리금 상환, 국민주택채권원리금 상환 등의 소요를 감안하여 여유재원을 확보할 필요성은 인정되나 이차보전 방식에 편중된 대출 실행에 있어서는 다음과 같은 사항을 검토할 필요가 있다.

첫째, 주택구입·전세자금 용자 사업의 집행률은 3%, 이차보전 사업의 집행률은 92.1%로 정책소요를 고려하여 기금운용계획을 수립한 후 국회의 심사를 거쳤음에도 불구하고 계획과 집행실적 간 괴리가 과도하고 집행실적이 하나의 정책수단에 편중된 정도가 상당하다는 점을 고려할 때 국토교통부의 재량이 지나치게 작용한 감이 있다.

여유재원이 부족하여 주택도시기금 직접 용자 규모를 축소하여 해당 재원을 여유재원으로 운용하고 이차보전 방식에 집중하여 정책을 추진할 계획이 있었다면 그러한 내용을 기금운용계획안에 반영하여 제출하고 국회의 심의를 받는 것이 타당하였을 것으로 보인다.

둘째, 이차보전 방식의 경우 당장의 지출규모가 줄어들어 단년도 기준으로는 대출실행액 대비 주택도시기금 부담분이 적은 것으로 보이지만, 기실행된 대출이 상환되기 전에는 기존 대출분에 대한 이차보전 금액이 지속적으로 누적되기 때문에 지출규모가 경직적으로 확대된다. 앞서 살펴본 바와 같이 이차보전 방식에 따른 대출잔액은 2021년 44.2조원에서 2024년 100조원을 돌파하였으며 2025년 138.2조원 수준으로 급격하게 증가하는 것으로 확인된다.

최근 5년간 주택도시기금 사업비 대비 이차보전 지출 실적을 살펴보면, 이차보전 규모는 3,565억원에서 2025년 1조 6,941억원으로 지속적으로 증가하고 있으며 주택도시기금 사업비 대비 지출 비중도 2021년 1.1%에서 2025년 7.8%까지 꾸준히 상승하고 있다.

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

(단위: 억원, %)

연도	2021	2022	2023	2024	2025
사업비(A)	333,877	318,114	304,611	327,987	216,110
이차보전(B)	3,565	4,982	9,297	13,902	16,941
비중(B/A)	1.1	1.6	3.1	4.2	7.8

주: 결산 기준

자료: 디지털예산회계시스템을 바탕으로 재작성

두 개의 정책수단이 정책효과 측면에서 동일하지만 2025년에 직접 용자 방식에서 발생한 상환금 8.1조원은 주택정책을 위한 재원으로 재활용이 가능한 반면, 이차보전 방식에 따른 상환금은 회수되지 않는다는 점을 감안할 때 두 개의 정책수단이 중장기적인 기금의 재무건전성에 미치는 영향은 다를 수 있으므로 이에 대한 논의가 필요할 것으로 보인다.

셋째, 주택구입·전세자금 용자 재원의 계획은 14조 816억원이었으나 그중 3% 수준인 4,358억원을 집행하는데 그쳐 13조 6,450억원 이상의 불용이 발생하였다. 그에 따라 주택도시기금의 여유재원은 14.4조원 수준이 되어 국토교통부가 필요로 하는 10조원 규모를 상회하므로 직접 용자를 실행할 여력이 없었던 것은 아니었던 것으로 보인다.

넷째, 이차보전의 경우 일반회계 전입금을 재원으로 하고, 일반회계는 부족한 자금을 국채 발행을 통하여 조달한다. 국고채 금리의 추이를 살펴보면, 국고채 10년물 금리는 2025년 평균 2.89%이고 12월 기준 3.37%이며, 2026년 3월 기준으로는 3.73%, 5월 기준으로는 4.08%로 나타난다.

[국고채 금리 추이]

(단위: %)

구분	2023	2024	2025	2025.12	2026.3	2026.5
국고채 3년	3.57	3.11	2.57	3.01	3.38	3.68
국고채 5년	3.59	3.15	2.71	3.25	3.62	3.90
국고채 10년	3.64	3.22	2.89	3.37	3.73	4.08

자료: 한국은행 경제통계시스템

앞서 논의한 것처럼 과거에 이차보전 방식으로 실행된 대출이라도 아직 상환되지 않았다면 해당 대출에 대한 이차보전 비용을 지속적으로 지급하여야 하므로 매년 이차보전 지출이 증가한다. 이와 더불어 국고채 금리가 지속적으로 상승하는 중에 있으므로 이차보전 지출 규모에 대응하는 이자비용도 증가하게 된다.

따라서 국토교통부는 주택구입·전세자금 직접 용자 대비 이차보전 방식에 따라 중장기적으로 부담하게 되는 회수불가능한 재원 규모를 면밀히 따지고, 기금 자체 재원을 활용한 용자의 적정한 규모를 산출하여 실행할 필요가 있다.

### 가. 현 황

주택정비사업(용자)<sup>1)</sup> 사업은 도심 내 주택공급 확대를 위하여 재건축 및 재개발 사업의 속도 및 안정성을 제고하고자 조합의 기본설계비 등 사업인허가, 시공사 선정에 필요한 초기사업비를 용자하는 사업으로, 2025년 계획액과 계획현액은 400억원이고 이중 45억 5,000만원을 집행하였으며 354억 5,000만원을 불용하였다.

[2025회계연도 주택정비사업(용자) 결산 현황]

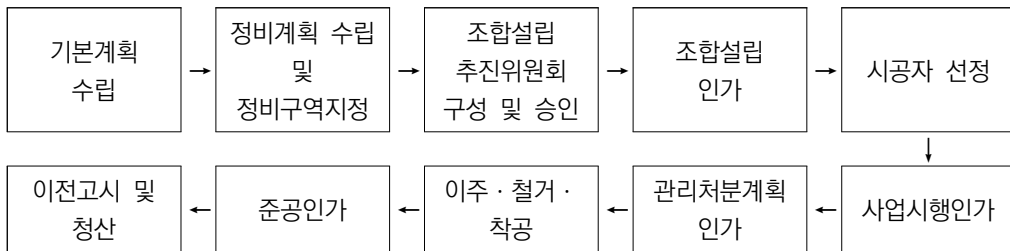
(단위: 백만원)

사업명	2025							2026		
	계획액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	당초	수정
	당초	수정								
주택정비 사업(용자)	40,000	40,000	-	-	40,000	4,550	-	35,450	42,250	42,250

자료: 국토교통부

국토교통부는 2024년 1월 및 8월에 관계부처 합동으로 각각 발표한 주택공급 확대 방안에서 관리처분인가 이전에도 계획수립 등에 필요한 자금조달이 용이하도록 재건축·재개발 조합에게 기금 용자를 제공하겠다고 밝혔다.<sup>2)</sup>

[재개발 사업 추진 절차]



임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 주택도시기금 1520-305

2) ③ 세제·금융 지원 강화

□ (초기자금 지원) 초기사업비\* 일부를 기금에서 용자받을 수 있도록 지원(구역당 50억 이내)하고, 수요 등을 고려하여 적정수준 지속 검토

\* 사업계획 수립 용역비, 총회 개최비, 정비관리업체 용역비 등

국토교통부는 2025년부터 동 사업을 시작하였고 2025년에는 재건축 및 재개발 조합(이하 '조합')을 대상으로 용자하였고 2026년부터는 조합설립 추진위원회(이하 '추진위원회')까지 용자대상을 확대하였다. 다만, 2025년 1월 기준 조정대상지역이었던 서초, 강남, 송파, 용산 내 사업장은 지원대상에서 제외된다.

동 사업에 따른 지원대상으로 선정되는 경우 건축연면적에 따라 용자한도가 상이하다. 2025년의 경우 연면적이 20만㎡ 이하인 경우 용자한도는 18억원, 50만㎡ 초과인 경우 용자한도는 50억원이었고, 2026년의 경우 연면적이 20만㎡ 이하인 경우 조합에 대해서는 30억원, 추진위원회는 최대 10억원, 50만㎡ 초과인 경우 최대 60억원, 추진위원회에 대해서는 최대 15억원의 용자를 제공받을 수 있다.

[건축연면적별 용자한도]

건축연면적		~20만㎡	~30만㎡	~40만㎡	~50만㎡	50만㎡~
2025년	조합	18억원	20억원	30억원	40억원	50억원
2026년	조합	30억원		40억원	50억원	60억원
	추진위	10억원	12억원	13억원	14억원	15억원

자료: 국토교통부

용자금리의 경우 추진위원회와 조합에 일률적으로 2.2%를 적용하되 2026년 12월 31일 이전 신청하여 승인된 사업장에 대해서는 1.0%의 용자금리를 적용한다.

또한 주택도시기금 용자분에 대해서는 주택도시보증공사(HUG)의 보증이 필수이기 때문에 용자 신청 시 용자금에 보증료율(조합 1%, 추진위원회 2.1%)이 적용된 보증료 부담이 1회 발생하게 된다. 이때 2026년의 경우 2026년 12월 31일 이전 용자를 신청하여 승인받은 사업장에 대해서는 조합에 대해서는 0.2%, 추진위원회에 대해서는 0.4%의 보증료율을 적용하고 있다.

[연도별 주택정비사업 용자금리]

구분	2025년 기본 조건		2026년 기본 조건		2026년 <sup>1)</sup> 특판 조건	
	용자금리	보증료율	용자금리	보증료율	용자금리	보증료율
추진위원회	- <sup>2)</sup>		2.2%	2.1%	1.0%	0.4%
조합	2.2~ 3.0%	1.0%	2.2%	1.0%	1.0%	0.2%

주: 1) 2026년 1월 이후 신청하여 12월말 이내 승인된 경우

2) 2025년의 경우 추진위원회에 대해 용자가 실행되지 않음

1. 보증료의 경우 용자를 위해 받아야 하는 보증에 따라 1회성으로 지출되는 비용으로, 용자금에 1%의 요율을 적용한 값임

자료: 국토교통부

## 나. 분석의견

주택정비사업(용자)의 2025년 집행실적이 저조하였는데, 서울시 사례에 비추어 보았을 때 홍보 강화 및 지방자치단체와의 연계 강화 등으로 사업실적을 제고할 여지가 클 것으로 보이는바 동 사업에 대한 인지 확대 및 용자실적 제고 방안을 마련할 필요가 있으며, 2026년 실행한 용자금리 인하 방식에 대해서는 그 적정성에 대해 논의할 필요가 있을 것으로 보인다.

국토교통부는 2025년 주택정비사업 용자사업을 위해서 400억원을 편성하였으나 용자를 신청한 조합이 4곳에 불과하여 4개 조합이 신청한 84억 5,000만원의 용자가 모두 승인되었고, 2025년에는 45억 5,000만원이 실행되는 것에 그쳐 계획 대비 11.4%의 집행률을 보이고 있다.

[2025년 용자신청 및 승인 현황]

조합명	지역	조합원수 (명)	신청액 (백만원)	용자액 (백만원)	용자금리 (%)	2025년 용자 실행액 (백만원)
A구역	부산시	4,172	4,000	4,000	2.2%	100
B구역	경기도	1,757	2,000	2,000	2.2%	2,000
C구역	서울시	912	650	650	3.0%	650
D구역	대구시	834	1,800	1,800	2.2%	1,800

주: 2025년말 기준

자료: 국토교통부

용자가 승인되었으나 집행되지 않은 규모는 39억원으로 이는 2026년 예산으로 집행될 예정이다.

한편, 서울시는 2008년부터 정비사업 추진위원회와 조합을 대상으로 주택정비사업 초기에 필요한 용자를 지원하는 사업(이하 “서울시 사업”)을 실시하고 있으며 2021년부터 2025년까지 총 1,198억원을 지원하였다.

서울시는 구역당 조합은 60억원, 추진위원회는 15억원의 대출한도를 설정하고 있다. 또한, 신용대출의 경우 연 4.0%, 담보대출의 경우 연 2.5%의 금리를 설정하고 있으나 실제로는 조합 및 추진위원회가 제공할 담보가 없어 담보대출이 실행되고 있지 않기 때문에 실질적으로 서울시 사업에 따른 용자금리는 4%라고 할 수 있다.

[서울시 사업에 따른 조합별 용자한도]

연면적(한도산정용)	~20만㎡	20만~30만㎡	30만~40만㎡	40만~50만㎡	50만㎡~
추진위원회	10억원	12억원	15억원		
조합	20억원	30억원	40억원	50억원	60억원

자료: 서울시

2024년 기준으로 서울시 사업에 62개 구역에서 총 1,091억원 규모의 신청이 있었고 심사를 통하여 조합 50개 구역, 추진위원회 4개 구역으로 총 54개 구역에 229억 1,500만원이 지원되었다.<sup>3)</sup> 2025년에는 조합 35개 구역과 추진위원회 9개 구역에 대해 총 239억 9,600만원의 지원이 이루어져 편성한 예산을 전액 소진하였다.

3) 구역당 1억원에서 8억 4천만원의 지원이 이루어졌으며 평균 4억 2,000만원 수준이다.

[최근 5년간 서울시 사업에 따른 용자 현황]

(단위: 백만원, 개)

구 분		2021	2022	2023	2024	2025
예산액		16,000	25,000	30,000	24,800	23,996
조합	신청 구역 수	65	60	58	57	44
	지원 구역 수	61	53	51	50	35
	지원액	12,800	19,900	19,640	21,015	18,255
	최고지원액	400	500	970	716	990
	최저지원액	100	100	45	100	100
추진 위원회	신청 구역 수	11	7	9	5	9
	지원 구역 수	11	6	8	4	9
	지원액	2,440	2,680	5,418	1,900	5,741
	최고지원액	280	530	970	840	1,017
	최저지원액	150	410	470	300	311
소계	지원 구역 수	72	59	59	54	44
	지원액	15,240	22,580	25,058	22,915	23,996

주: 최고지원액과 최저지원액은 구역을 기준으로 함

자료: 서울시

서울시 사업의 경우 용자신청 규모가 예산을 크게 상회함에 따라 용자를 신청한 조합 및 추진위원회 중 일부가 탈락하기도 하고 한정된 예산을 선정된 조합 및 추진위원회에 분배하는 과정에서 각 조합 및 추진위원회가 신청한 만큼의 용자를 제공받지는 못하는 것으로 확인된다.

특히 동 사업과 서울시 사업은 지원대상 및 조건이 유사하기 때문에 같은 사업장이 동 사업 및 서울시 사업에 중복 신청하는 것이 가능하고 두 사업에서 중복 지원을 받는 것도 허용된다. 따라서 서울시 사업에 용자를 신청한 조합 및 추진위원회는 동 사업의 잠재적인 수요자라고 할 수 있다.

서울시 사업은 실질적으로 4%의 이자가 적용되기 때문에 동 사업은 서울시 사업과 비교하여 용자금리도 저렴하고, 전국의 사업장을 대상으로 한다는 점에서 사업대상도 넓다. 또한 서울시 사업의 경우 용자 공급규모 대비 신청규모가 커 용자신청액만큼의 지원을 받지 못하는 반면 동 사업에 따른 용자를 신청할 경우 2025년 기준으로는 신청액만큼의 지원을 받는 것이 가능하였기 때문에 사업장 입장에서는 동 사업에 용자를 신청하는 것이 여러모로 유리한 측면이 있다.

따라서 서울시 사업에 대한 초과수요와 동 사업에 대한 수요부족이 공존하는 것은 조합의 동 사업에 대한 인지 부족이 크게 작용하는 것으로 보이므로, 홍보 강

화 및 지방자치단체와의 연계를 통하여 사업자금이 필요한 조합에 용자를 제공하는 방안 등을 검토할 수 있을 것으로 보인다.

한편, 국토교통부는 사업수요 발굴을 위하여 지자체와 연계한 홍보를 강화하고 찾아가는 설명회 등을 개최하였으며 2026년에 용자금리 인하 및 보증료율 인하를 실시하였다. 그에 따라 2026년 내 용자를 신청하여 승인을 받은 조합은 1%의 금리로 5년간 용자를 받을 수 있게 된다.<sup>4)</sup> 이러한 금리는 2025년에 신청한 조합에 소급 적용되는 것은 아니고 2026년 내에 신청한 조합 및 추진위원회에 한정된다. 다만, 이미 선정된 사업장이 기존 용자를 해지 후 재신청하는 경우에는 적용이 가능하다.

서울시가 같은 조건의 사업장에 대해 사실상 4%의 금리로 용자를 실행하여 편성된 예산을 전액 집행하고 있다는 점에 비추어볼 때 기금 수입 감소를 감내하면서 금리 인하를 추진할 필요까지 있었는지에 대해서는 다시금 살펴볼 필요가 있다.

또한 주택도시기금의 재원 중 일부는 주택청약종합저축으로 조성되는데, 주택청약종합저축의 경우 해지 시점에 이자를 지급한다. 주택청약종합저축 및 청년주택드림청약통장의 연 이자율을 살펴보면 가입기간이 1개월을 초과하는 저축의 최소 이자율이 2.3%로 동 사업의 기본 조건에 따른 용자금리인 2.2%를 상회하며, 특판금리 1%의 2배를 초과한다.

[주택청약종합저축 해지 이자율]

(단위: %)

가입기간	주택청약종합저축	청년주택드림청약통장
1개월 이하	0.0	0.0
1개월 초과 1년 미만	2.3	3.7
1년 이상 2년 미만	2.8	4.2
2년 이상 10년 미만	3.1	4.5
10년 이상	3.1	10년까지는 4.5%, 이후 3.1%

자료: 주택청약종합저축의 이자율 및 운영에 관한 고시

4) 용자실행일로부터 5년 이내로, 사업계획서상 사업시행계획인가 예정일에 1년을 가산할 날까지이며, 사업시행계획인가 및 시공사 선정 시 둘 중 늦을 날로부터 1년 이내 상환하여야 한다.

이와 같이 동 사업에 따른 용자의 자금 조달비용 대비 2026년 특판 금리가 낮은 측면이 있고, 서울시 사업의 경우 4%의 금리 조건에서도 신청규모가 상당하다는 점을 감안할 때 동 사업의 용자금리를 크게 낮출 필요성이 있다고 보기 어려운 측면이 있다.<sup>5)</sup> 특히 2026년 내에 신청한 사업장의 경우 중도에 상환하는 등의 특별한 상황이 없다면 5년 이상 1%의 금리를 적용받기 때문에 이자수입이 감소하는 기간이 길어지게 된다.

국토교통부는 2026년 하반기 재정집행 추이를 검토하여 특판 금리 적용 기간을 연장하는 방안에 대해서도 검토하고 있는바, 서울시 사업의 사례에 비추어볼 때 사업에 대한 홍보 강화 및 지자체와의 연계 등으로도 용자실적을 제고할 수 있는 측면이 있다는 점, 재원 조달 비용에 비해 금리가 낮다는 점 등을 종합적으로 고려하여 금리 인하 방식의 적정성과 그 연장여부에 대해서 논의할 필요가 있을 것으로 보인다.

---

5) 이에 대해 국토교통부는 서울시 사업은 15년 이상 운영된 상품으로 인지도 차이가 크므로 1년 특판 상품을 통하여 홍보 및 인지도 향상을 할 필요가 있었다는 입장이다.

## 가. 현황

전세임대<sup>1)</sup> 사업은 도심내 저소득계층<sup>2)</sup>이 현 생활권에 거주할 수 있도록 공공주택사업자가 기존주택 소유자와 전세계약 체결 후 저렴하게 재임대하는 사업으로, 2025회계연도의 경우 수정계획액과 계획현액은 5조 4,348억 7,200만원이며, 이 중 4조 4,444억 7,300만원을 집행하고 9,903억 9,900만원을 불용하였다.

[2025회계연도 전세임대(용자) 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025							2026		
	계획액		전년도 이월액	이·전용 등	계획현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	당초	수정
	당초	수정 <sup>1)</sup>								
전세임대 (용자)	5,114,122	5,434,872	-	-	5,434,872	4,444,473	-	990,399	5,264,355	5,264,355

자료: 국토교통부

국토교통부는 동 사업에 따른 계획액을 기타민간용자금의 방식으로 한국토지주택공사 및 지방공사에게 용자한다.

전세임대 입주희망자는 공공주택사업자[한국토지주택공사(LH) 또는 지방공사]에 입주를 신청하고, 자격조회를 거쳐 대상자로 선정되며 이후 9개월간 입주할 주택을 물색하여 결정한 뒤 공공주택사업자에게 알린다. 이후 공공주택사업자는 전세가능 여부를 검토하여 임대인과 전세계약을 체결한 후 입주희망자에게 재임대한다.

## [전세임대 입주자 선정 및 계약·입주 절차]

입주신청 ⇄ 입주자자격조회 ⇄ 대상자 발표 ⇄ 입주희망주택 물색·결정  
⇄ 전세가능 여부 검토(권리분석) ⇄ 전세계약 및 임대차계약 체결 ⇄ 입주

자료: 국토교통부

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 주택도시기금 1337-401

2) 생계·의료급여 수급자, 한부모가족, 도시근로자 월평균소득의 50% 이하인 자, 장애인 등을 의미한다.

전세임대는 6개의 유형으로 구분되고, 지원금 한도는 다음과 같다. 입주자는 지원금의 2~20%를 직접 부담하고 지원금에서 직접 부담한 금액을 제한 액수에 1.2~2.2%의 연이율을 적용한 금액을 월세로 납부한다.

[전세임대 유형별 지원자격 및 지원한도, 입주자 부담금]

(단위: 백만원)

구 분	지원금 한도			입주자 부담	
	수도권	광역시	기타지역	보증금	월세
일반·고령자	130	90	70	지원금의 2~5%	용자금에 대한 연이율 적용 (연 1.2~2.2%)
다자녀	155	120	105	지원금의 2%	
신혼 I <sup>1)</sup>	145	110	95	지원금의 5%	
신혼 II <sup>2)</sup>	240	160	130	지원금의 20%	
청년 <sup>3)</sup>	120	95	85	100~200만원	
든든주택 <sup>4)</sup>	200	120	90	지원금의 20%	

주: 1) LH의 경우 (예비)신혼부부, 신생아 가구 또는 6세 이하 자녀를 둔 한부모가족 등으로서 해당 세대의 월평균소득이 전년도 도시근로자 가구당 월평균 소득 70% 이하이고 총자산 33,700만원 이하, 자동차 4,563만원 이하를 대상

2) LH의 경우 (예비)신혼부부, 신생아 가구 또는 6세 이하 자녀를 둔 한부모가족 등으로서 해당 세대의 월평균소득이 전년도 도시근로자 가구당 월평균 소득 130% 이하(본인과 배우자 모두 소득이 있는 경우 200% 이하)이고 총자산 35,400만원 이하, 자동차 4,563만원 이하를 대상

3) 19~39세 청년 대상

4) 기존 전세임대주택 사업의 대상자를 중산층까지 확대하여 공급하는 새로운 유형

자료: 국토교통부 및 LH 제출자료를 바탕으로 재작성

입주자가 지원금을 초과하는 보증금을 직접 부담하는 경우 지원금의 250% 범위까지 보증금을 확대할 수 있다.3)

3) 청년 전세임대주택의 경우 지원금의 200%, 비아파트 전세임대주택은 지원금의 150%를 상한으로 하나, 가구원 수가 5인 이상인 경우, 거주중인 해당 주택을 재계약하는 경우, 공동생활가정 전세임대인 경우에는 250%를 초과할 수 있다.

## 나. 분석의견

전세임대 사업과 관련하여 다음과 같은 사항에 대한 검토가 필요할 것으로 보인다.

**첫째, 입주대상자로 선정된 후 실제 전입으로 이어진 실적이 연례적으로 저조한 경향이 있는바, 입주대상자의 주거탐색 노력이 실제 입주로 연결될 가능성을 제고하고 주거의 질을 향상할 방안을 검토할 필요가 있다.**

최근 5년간 전세임대 입주대상자 선정현황 및 실제 전입현황을 살펴보면, 2021년의 경우 입주대상자 선정건수는 73,313건이나 실제 전입건수는 그중 51%인 37,412건이고, 2025년에는 선정건수는 65,958건인 반면 실제 전입건수는 선정건수 대비 49.9%인 32,933건으로 나타난다. 2023년에는 그 비중이 65% 수준이나 그 외의 연도에는 50% 전후의 실적을 보이고 있다.

[전세임대 입주대상자 선정현황 및 실제 전입현황]

(단위: 건, %)

구 분	2021	2022	2023	2024	2025
입주대상자 선정건수(A)	73,313	72,621	47,221	68,019	65,958
LH 계약건수	37,412	38,096	30,570	35,709	32,933
실제전입건수(B)	37,412	38,096	30,570	35,709	32,933
비중(B/A)	51.0	52.5	64.7	52.5	49.9

주: LH 계약건수는 LH가 임대인과 임대차계약을 체결한 건수를 의미  
자료: 국토교통부

전세임대 입주대상자로 선정되면 9개월의 물색기간이 부여되어 그 기간 중 입주할 주택을 결정하여야 하나 적합한 주택을 찾지 못하는 경우가 상당하다는 것으로 확인된다.

한국부동산원의 주택종합 월별 증위전세가격통계를 살펴보면, 2022년 1월 기준 수도권 전세가격은 3억 1,319만원, 서울은 4억 2,133만원, 6대 광역시는 1억 9,291만원으로 나타난다. 2025년 12월 기준으로는 수도권 2억 7,956만원, 지방권은 1억 2,315만원이다.

[지역(권역)별 주택종합 월별 중위전세가격]

(단위: 만원)

구 분	2022.1.	2023.1	2024.1	2025.1	2025.12
전국	19,741	17,836	17,311	17,622	18,138
서울	42,133	36,972	36,199	37,777	39,392
수도권	31,319	26,208	26,056	27,180	27,956
6대광역시	19,291	16,952	16,147	16,367	17,000
지방권	12,436	12,432	12,072	12,007	12,315

자료: 한국부동산원 부동산통계정보시스템을 바탕으로 작성

위 통계에 비추어볼 때, 입주대상자가 전세임대 지원금으로만 보증금을 충당하기에는 어려움이 있을 것으로 보인다. 동 제도는 지원금을 초과하는 보증금을 입주대상자가 직접 부담하는 경우 지원금의 250% 범위까지 보증금을 확대하는 것을 허용하고 있다<sup>4)</sup>.

그러나 전세임대 방식의 경우 임대차계약서상 임차인은 공공주택사업자이기 때문에 입주대상자가 전세계약을 바탕으로 금융권에서 전세대출을 실행하는 것도 제한된다. 입주대상자가 보유하고 있는 현금이 있거나 신용대출 등의 방식으로 자금을 조달할 수 있는 상황이 아니라면 지원금을 초과하는 보증금을 요구하는 임대차계약이 어려워 입주주택 물색이 좌절되거나 주거의 질이 저하될 수 있다.

2025년 보증금 구간별 지역별 입주실적을 살펴보면, 대부분의 경우에서 보증금이 지원금 범위 내에 있고, 여력이 있는 소수 가구만 자기부담금을 바탕으로 지원금을 초과하는 보증금을 납부한 것으로 파악된다.

4) 청년 전세임대주택의 경우 지원금의 200%, 비아파트 전세임대주택은 지원금의 150%를 상한으로 하나, 가구원 수가 5인 이상인 경우, 거주중인 해당 주택을 재계약하는 경우, 공동생활가정 전세임대인 경우에는 250%를 초과할 수 있다.

[보증금 구간별 전세임대 유형별 지역별 임대차계약건수]

(단위: 건)

계약상 보증금 구간별	청년 전세임대		신혼·신생아 전세임대(Ⅰ형)		신혼·신생아 전세임대(Ⅱ형)	
	수도권	비수도권	수도권	비수도권	수도권	비수도권
1억원 미만	9,942	23,184	3,675	14,607	92	409
1억원 이상 2억원 미만	28,100	2,338	18,401	6,565	1,672	2,345
2억원 이상 3억원 미만	1	-	547	58	4,625	213
3억원 이상 4억원 미만	-	-	48	-	626	22
4억원 이상 5억원 미만	-	-	2	-	116	1
5억원 이상 6억원 미만	-	-	-	-	22	-
6억원 이상	-	-	-	-	3	-

자료: LH

이를 종합해볼 때, 현재의 보증금 지원한도와 실제 전세가격 간 격차가 있어 정책대상자로 선정되더라도 실제 입주하기에는 어려운 측면이 있고, 비록 지원금의 250%까지 보증금을 확대할 수 있으나 전세계약상 임차인이 LH이므로 입주대상자가 본인 명의로 전세대출 등을 실행하기 어렵기 때문에 자금조달이 어렵다는 문제가 있다.

따라서 국토교통부는 당장의 현금이 부족한 입주대상자의 주거탐색노력이 실제 입주로 이어질 가능성을 높이고 주거의 질을 향상할 수 있도록 개선방안을 마련할 필요가 있다.

**둘째, 임대인의 기망행위 등으로 LH가 보증금을 회수하지 못하는 경우가 연례적으로 발생하고, LH의 귀책으로 인한 보증금 미회수 사유로 매년 소송이 제기되고 있는바, 부정행위를 조기에 식별하고 보증금 미회수에 따른 국고 및 행정력 낭비를 방지할 방안을 검토할 필요가 있다.**

최근 5년간 LH가 임대인으로부터 보증금을 회수하지 못한 규모를 살펴보면, 2021년에는 798건에 381억원, 2024년에는 2,545건에 1,652억원, 2025년은 10월까지 2,000건에 1,304억원 수준으로 나타난다. 각 연도말 미반환액 중 2025년 말 기준으로 미반환된 액수도 2021년 14억원, 2023년 133억원에서 2024년 319억원 수준으로 집계된다.

[전세임대 사업 보증금미반환 현황]

(단위: 건, 억원)

구 분	2021	2022	2023	2024	2025
보증금미반환 건수	798	852	1,727	2,545	2,281
보증금 미반환액 <sup>1)</sup>	381	381	1,000	1,652	1,416
2025년말 기준 회수액	367	346	889	1,333	0 <sup>3)</sup>
2025년말 기준 미반환액	14	35	111	319	739
6개월 이상 미반환액 <sup>2)</sup>	14	35	111	319	1,416

주: 1) 보증금 미반환액은 매년 1월~12월까지 발생한 미반환 금액을 다음연도 3월말 확정시키는 금액임(3개월 이상부터 체납(보증금 미반환)으로 보고 있음)

2) 2026년 4월 기준 6개월 이상 미반환액 현황

3) 2025년 회수액이 0인 사유 : 미반환 금액에 대하여 회수를 위한 소송 등 청구 절차(3개월 이상 소요)로 인하여 아직은 회수금액이 없지만 상반기 중으로 일부 회수될 예정

1. 2026년 4월 기준

자료: LH

보증금 미회수 사건이 발생하는 원인으로는 임대인 귀책과 입주자 귀책이 있으며, 임대인 귀책에는 임대인의 사망·파산, 시세하락에 의한 역전세, 다주택자 임대인의 갭투자 등에 따른 역전세 등으로 인한 무자력이 있으며, 입주자 귀책에는 주택 훼손, 관리비·임대료 체납, 입주자 무단전출로 인한 대항력 상실 등이 있다.

[귀책사유별 전세임대 사업 보증금미회수 현황]

(단위: 건, 억원)

구 분		2021	2022	2023	2024
임대인 귀책	건수	20	45	159	369
	보증금 미회수액	11	21	68	171
입주자 귀책	건수	27	90	246	552
	보증금 미회수액	3	13	42	141
기타 <sup>1)</sup>	건수	1	-	1	11
	보증금 미회수액	0.009	-	0.005	6
합계	건수	48	135	406	932
	보증금 미회수액	14	35	111	319

주: 1) 임대인·입주자 간 이사 날짜 조율 중, 임대인·입주자 공동 귀책 등  
 1. 2026년 4월말 기준  
 자료: LH

아울러 임대차계약의 대항력이 계약일로부터 다음 날 발생한다는 점을 악용하여 근저당을 설정하거나, 임대인과 공인중개사가 공모하여 임차인에게 LH가 임대인과 임대차계약을 체결한 주택이 아닌 다른 주택으로 전입하도록 함으로서 대항력을 확보하지 못하게 하는 등의 사례도 있는 것으로 보인다.

주택도시보증공사(HUG)가 전세임대 보증금 미회수 책임이 임차인 대항력 미확보, 전세보증보험 미가입, 보험금 미청구, 권리분석 오류, 임차목적물 미점유 등 LH의 귀책사유에 있다고 판단하여 제기한 소송은 매년 1~2건이 있으며, 각 소송에 다수의 계약이 포함되기 때문에 계약건수를 기준으로 한 사건 수는 2021년 16건에서 2023년 34건으로 나타난다. 2025년의 경우 사건 수는 전년 대비 감소하였으나 피해액은 22억 4,300만원으로 전년 대비 증가하는 것으로 나타났다.

[HUG가 LH 상대로 제기한 소송 및 배상현황]

(단위: 건, 백만원)

구 분	2021	2022	2023	2024	2025
소송건수	1	1	2	2	1
사건수	16	26	34	30	27
피해액	363	1,258	805	1,600	2,243
배상액	254	657	-	-	-

주: 피해액은 각 사건에서 미회수한 금액의 합이며, 배상액은 판결에 따라 LH가 배상하여야 하는 금액을 의미  
자료: LH

이에 대해 LH는 보증보험 청구를 위한 임차권 등기 설정, 소송 등으로 대응하고 있고, 의도적인 부정행위에 대해서는 명도소송, 계약해지, 임차권등기명령 등의 절차를 진행하고 임대인 소재 파악 등을 통하여 소송 등 법적 절차를 진행하고 있다는 입장이다.

국토교통부는 전세임대 사업을 통하여 저소득층에게 매년 3만건 이상의 임대주택을 공급하고 있고, 보증금 회수 실패는 전세임대 공급을 위한 재원이 감소하는 결과로 이어진다는 점을 감안할 때, 지속적인 국고 및 공공기관의 손실을 제도의 한계로 인하여 불가피하게 발생하는 결과로 수용하기는 어렵다.

따라서 국토교통부와 LH는 부정행위를 조기에 식별할 수 있는 인프라 구축을 포함한 제도정비 및 인력확충, 사전·사후 검증 강화 등의 방법으로 임대차계약제도 및 공공부문의 검증 여력의 한계를 악용한 임대인의 악의적 행태를 제재하고 보증금 미회수에 따른 국고 및 행정력 낭비를 방지할 방안을 검토할 필요가 있다.

## 가. 현 황

집주인임대주택<sup>1)</sup> 사업은 민간임대사업자에게 기금을 저리로 용자하되 민간임대사업자가 보유한 주택을 무주택 청년, 신혼부부, 고령자 등 주거지원계층에게 저렴한 임대주택으로 공급하는 것으로, 국토교통부는 동 사업의 2025회계연도 계획현액 490억원 중 251억원을 집행하고 239억원을 불용하였다.

[2025회계연도 집주인임대주택 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025							2026		
	계획액		전년도 이월액	이·전용 등	계획현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	당초	수정
	당초	수정 <sup>1)</sup>								
집주인 임대주택	49,000	49,000	-	-	49,000	25,100	-	23,900	-	-

주: 제2회 추가경정예산 기준

자료: 국토교통부

집주인임대주택은 공공지원 민간임대의 한 종류로, 민간 임대사업자가 주택도시기금 저리용자<sup>2)</sup>를 통해 기존 주택담보대출을 상환할 수 있도록 하여 이자를 경감하는 대신 시세의 85% 수준으로 무주택자인 청년 및 고령자에게 임대주택으로 공급하는 방식이다.

1순위 임차인 집단인 무주택 청년·신혼부부·고령자<sup>3)</sup>에게 임차하는 경우의 금리는 1.5%이고, 2순위인 무주택 일반인<sup>4)</sup>에게 공급하는 경우 2.5%에 용자가 가능하다.

대상 주택은 단독주택, 공동주택(도시형 생활주택 포함), 주거용 오피스텔이며, 초기 임대료(시세 85%), 임차인 자격, 민간임대사업자 등록, 10년 이상 임대 등 의

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 주택도시기금 1333-402

2) (용자조건) 가구당 수도권 1.0억, 광역시 0.8억, 기타 0.6억 / (금리) 1.5%~2.5%

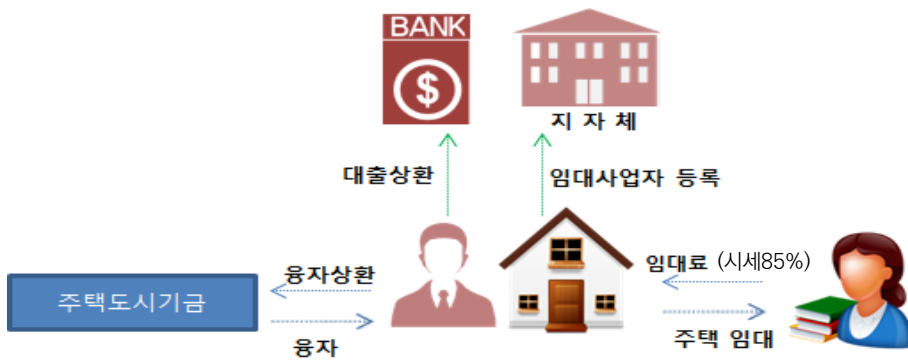
3) 소득요건은 전년도 도시근로자 가구당 월평균소득 120% 이내이다.

4) 법인·외국인 불가, 타 주택도시기금 지원받은 임차인에게 임차하는 것은 제한된다.

무를 준수하면서 집주인이 자율적으로 임대관리를 담당하며, 운영기관인 한국부동산원은 집주인의 임대 의무 준수 여부 등을 점검한다.

동 사업은 초기에 건설개량형, 매입형, 용자형으로 구분되어 추진되었으나, 건설개량형과 매입형 방식은 실적이 저조하여 2019년 4월 폐지되었고, 용자형만으로 운영되다가 2026년부터는 사업폐지로 집주인 임대주택사업 공모 및 신규 대출이 중단되었다.

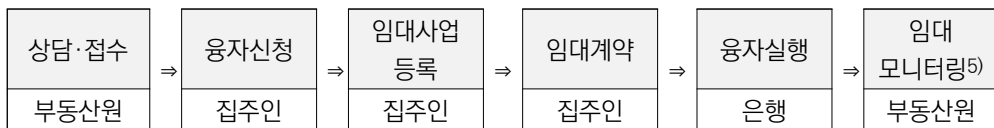
[집주인 임대주택 사업 개요]



자료: 국토교통부

한국부동산원은 사업 상담 및 접수, 임대계약의 적정성 모니터링 업무 등 전반적인 관리 업무를 수행하고 있으며, 사업 절차는 다음과 같다.

[집주인 임대주택 사업 절차]



자료: 국토교통부

5) 집주인으로부터 임대차계약서 등 관련 서류를 제출받아 운영기관인 부동산원에서 임대료, 임대기간, 임차인 자격 등 적격여부 점검

## 나. 분석의견

당초 제도의 취지와 다르게 1순위 임차인이 아닌 2순위 무주택 일반인의 임차 비율이 지속적으로 높게 나타나는바, 현 임대계약이 만료된 집주인임대주택의 경우 다음 임차인 모집 시 청년·신혼부부·고령자 모집이 확대되도록 홍보 강화 등 실질적 제고 방안을 마련할 필요가 있다.

집주인임대주택 사업은 무주택 청년, 신혼부부, 고령자 등 주거지원계층(이하 '1순위 임차인')에게 저렴한 임대료로 지급하려는 취지의 정책으로, 임대사업자(집주인)는 「공공지원민간임대주택 등에 관한 업무처리지침」 제83조 및 제87조<sup>6)</sup> 등에 따라 네이버 부동산, 다방, 직방 등 온라인 부동산거래 플랫폼에 매물을 등록하여 1순위 임차인을 우선적으로 모집한다. 매물 등록 후 30일 이내 1순위 임차인 신청이 없는 경우 무주택 일반인(이하 '2순위 임차인')과 계약을 체결할 수 있다.

2022년부터 2025년까지 동 사업에 따른 공급실적을 1순위 및 2순위 임차인으로 나누어 살펴보면, 임차가 이루어진 물량 기준으로 2022년에는 40.4%, 2023년부터 2025년까지는 40% 미만의 물량만이 1순위 임차인에게 공급되고 있으며, 신규공급량 기준으로는 2025년의 경우 25.6% 수준의 물량이 1순위 임차인에게 공급된 것으로 확인된다.

---

### 6) 「공공지원민간임대주택 등에 관한 업무처리지침」

제83조(입주자모집) ① 임대사업자는 제82조에 따라 사업승인을 받은 임대주택에 입주자 모집공고일 현재 규칙 제14조의3 별표1에서 정하는 공공지원민간임대주택 특별공급대상자를 임차인으로 우선 모집한다.

② 국토교통부장관은 임대사업자가 제1항에 따른 임차인 모집을 위해 공급주택의 명세 및 임차인 자격 등 임대조건을 명시하여 30일 이상 공고하지 않는 경우 사업승인을 취소할 수 있다. 다만, 임대사업자가 입주자 모집공고 전이나 공고기간 중에 제1항에 따른 우선공급자를 모집한 경우 입주자 모집공고를 생략할 수 있다.

③ 임대사업자는 제2항에 따라 공고하였음에도 불구하고 임차인이 모집되지 않는 경우 규칙 제14조의3 별표1에서 정하는 공공지원민간임대주택 일반공급대상자에게 공급할 수 있다.

제87조(세부기준) 국토교통부장관은 집주인용자형 임대주택 사업에 대하여 이 지침에서 정하지 아니한 사항은 해당 사업의 공고 등에 반영하여 시행할 수 있다.

[최근 4년간 집주인 임대주택 사업 임차인 순위별 공급 실적]

(단위: 호, %)

구분	2022	2023	2024	2025
전체재고량(A+B+C)	15,800	16,630	17,019	17,448
1순위 임차인 임대(A)	6,047	6,212	6,349	6,459
2순위 임차인 임대(B)	8,908	9,564	9,808	10,127
1순위 비중(A/(A+B))	40.4	39.4	39.3	38.9
공실(C)	845	854	862	862
신규임대물량(D+E+F)	1,247	830	389	429
1순위 임차인 임대(D)	424	165	137	110
2순위 임차인 임대(E)	766	656	244	319
1순위 비중(D/(D+E))	35.6	20.1	36.0	25.6
공실(F)	57	9	8	-

주: 전체재고량 및 신규임대물량은 1순위 또는 2순위 임대 중인 물량 및 공실 수의 합이며, 용자금을 상환한 주택과 관련 자료를 미제출한 주택은 제외함

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

집주인임대주택 사업의 경우 임차인 순위에 무관하게 시세의 85% 수준의 임차료로 공급되고, 무주택자의 경우 소득이 높더라도 2순위 임차인이 될 수 있기 때문에 고소득자가 1순위 임차인 모집이 불발된 집주인임대주택을 저렴하게 임차하는 경우가 발생할 수 있다.

[최근 4년간 집주인 임대주택 사업 공급 실적]

(단위: 호)

구분	2022		2023		2024		2025	
	아파트	비아파트	아파트	비아파트	아파트	비아파트	아파트	비아파트
소계	11	1,288	-	832	4	385	1	428
합계	1,299		832		389		429	

주: 아파트 구분은 건축물대장에 작성된 용도를 기준으로 함

비아파트는 다가구주택, 아파트 외 공동주택(다세대주택, 도시형생활주택), 주거용 오피스텔(공동주택의 경우 공시가격 2억원 이하, 공시가격이 없는 주택은 담보물 평가 산정 가격의 70%를 공시가격으로 간주)

자료: 국토교통부

집주인임대주택을 공급하는 입장에서의 혜택은 주택도시기금을 통한 저리 용자로, 1순위 임차인에게 임차하는 경우 1.5%의 금리가, 2순위 임차인에게 임차하는 경우 2.5%의 금리가 적용된다. 그러나 용자 한도가 가구당 수도권 기준 1억원에 불과하여 수도권 평균 주택가격에 비해 매우 낮은 수준이므로 용자금리 1%p의 차이로 인해 1순위 임차인을 적극적으로 모집할 유인은 크지 않을 것으로 보인다.

[지역별 용자한도 및 금리 조건]

지역	용자한도	금리조건	
		1순위 임차인	2순위 임차인
수도권	가구당 1억원, 차주당 30억원	1.5%	2.5%
광역시	가구당 0.8억원, 차주당 30억원	1.5%	2.5%
기타	가구당 0.6억원, 차주당 30억원	1.5%	2.5%

자료: 국토교통부

2025년말 기준 지역별 임차현황을 보면, 부산에서 집주인 임대주택 공급량이 많지만 1순위 임차 비중이 39.5%로 낮게 나타난다. 다음으로 경기와 제주의 공급량이 많은데 경기의 경우 1순위 임차 비중이 35.7%, 제주의 경우 36.1%로 40% 미만의 비중으로 나타난다.

[2025년말 기준 지역별 1순위 및 2순위 임대 현황]

(단위: 호, %)

지역	임대 물량			2025년 신규 임대 물량		
	1순위(A)	2순위(B)	1순위 비중 (A/(A+B))	1순위(A)	2순위(B)	1순위 비중 (A/(A+B))
서울	329	179	64.8	1	1	50.0
경기	499	897	35.7	10	6	62.5
인천	17	18	48.6	1	0	100
강원	24	17	58.5	0	0	-
경남	61	266	18.7	1	1	50.0

(단위: 호, %)

지역	임대 물량			2025년 신규 임대 물량		
	1순위(A)	2순위(B)	1순위 비중 (A/(A+B))	1순위(A)	2순위(B)	1순위 비중 (A/(A+B))
경북	105	177	37.2	0	0	-
광주	10	122	7.6	0	0	-
대구	47	86	35.3	0	0	-
대전	5	28	15.2	1	0	100
부산	4,739	7,265	39.5	94	303	23.7
세종	8	2	80.0	0	0	-
울산	68	151	31.1	1	0	100
전남	12	62	16.2	0	0	-
전북	52	80	39.4	0	0	-
제주	287	509	36.1	0	0	-
충남	170	240	41.5	1	2	33.3
충북	26	28	48.1	0	6	0
<b>합계</b>	<b>6,459</b>	<b>10,127</b>	<b>38.9</b>	<b>110</b>	<b>319</b>	<b>25.6</b>

자료: 국토교통부

비록 동 사업이 2026년부터 폐지되어 신규 임대인 모집을 하고 있지 않지만, 이미 등록된 임대주택의 경우 10년 이상의 임대무기간의 적용과 주택도시기금을 통한 저리 용자 혜택을 받고 있으므로, 현행 임대차계약이 만료되어 다시금 임차인을 모집하는 경우 1순위 임차인이 모집될 수 있도록 홍보 강화 등 실적 제고 방안 마련이 필요하다.

## 가. 현황

다가구매입임대(용자)<sup>1)</sup> 사업과 다가구매입임대 출자<sup>2)</sup> 사업은 도심 내 저소득 계층이 현 생활권에 거주할 수 있도록 다가구주택 등을 매입하여 개·보수 후 저렴하게 임대하는 사업으로, 2025회계연도의 경우 용자사업과 출자사업을 합산한 계획액 및 계획현액은 3조 8,082억 7,400만원이며, 이중 3조 7,483억 4,700만원이 집행되고 599억 2,700만원이 불용되었다.

[2025회계연도 다가구매입임대 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025							2026		
	계획액		전년도 이월액	이전 용등	계획 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	당초	수정
	당초	수정 <sup>1)</sup>								
다가구매입 임대(용자)	3,044,394	3,319,894	-	-	3,319,894	3,271,449	-	48,446	637,872	637,872
다가구매입 임대 출자	273,070	488,380	-	-	488,380	476,899	-	11,481	568,219	568,219
합 계	3,317,464	3,808,274	-	-	3,808,274	3,748,347	-	59,927	1,206,091	1,206,091

주: 1) 제2회 추가경정예산 기준

자료: 국토교통부

다가구매입임대는 기존주택을 매입하여 그대로 공급하는 기축매입방식과 건설사업자와 신축 주택 매입약정을 한 후 준공 후 매입하여 공급하는 약정매입방식이 있다. 국토교통부는 다가구매입임대 전체 목표공급량 중 기축매입 20%, 약정매입 80%를 기준으로 예산을 편성하고 있다.

국토교통부는 사업비의 50%를 용자방식으로, 45%를 출자방식으로 지급하고, 매입약정의 경우 3년(34%, 33%, 33%)에 분할하여 지급한다.

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 주택도시기금 1336-401

2) 코드: 주택도시기금 1440-402

## 나. 분석의견

다가구매입임대 사업과 관련하여서는 다음과 같은 점에 대한 검토가 필요할 것으로 보인다.

**첫째, 절대적인 주택 공급량의 부족으로 전·월세난이 발생하고 있는 지역에서는 매입약정 방식으로 주택의 공급량 자체를 확대할 수 있도록 하고, 향후 미임대 가능성이 있는 매입임대가 최소화되도록 사업 관리를 강화할 필요가 있으며, 장기 미임대 상태에 있는 기존 매입임대 주택이 주거난 해소에 활용되도록 할 방안을 모색할 필요가 있다.**

한국부동산원에서 발표한 서울 지역의 전세수급동향<sup>3)</sup>을 살펴보면 2022년 12월 66.6 수준으로 임차인 우위가 있었으나 이후 상승하여 2025년 12월에는 104.7 수준, 2026년 5월에는 115.9로 지속적으로 상승하는 것으로 나타난다. 월세수급동향의 경우에도 마찬가지로 2022년 12월에는 91.7 수준이었으나 2025년 12월에는 105.9, 2026년 5월에는 113.3으로 전반적으로 주택임대차시장은 임차 수요가 많아 임대인 우위 상황인 것으로 파악된다.

[시점별 서울 주택종합 전·월세수급동향]

구분	2022.12	2023.12	2024.6	2024.12	2025.6	2025.12	2026.5
전세수급동향	66.6	92.0	100.7	98.0	101.9	104.7	115.9
월세수급동향	91.7	95.6	100.5	100.2	102.8	105.9	113.3

자료: 한국부동산원

최근 3년간 한국토지주택공사(LH)가 서울시에 기축매입방식으로 확보한 매입임대 현황을 유형별로 살펴보면, 2023년에는 청년유형 36호에 대한 매입이 이루어졌고 2024년에는 청년유형 326호를 비롯해 신혼부부 I유형 137호 등 총 523호에 대한 매입이 이루어졌다. 2025년에는 청년유형 435호 등 총 551호에 대한 매입이 이루어져 청년유형 매입물량이 전체 매입물량 중 대부분을 차지한다.

3) 0에 가까울수록 임차인 우위, 200에 가까울수록 임대인 우위

[최근 3년간 서울 지역에서의 기축매입 실적]

(단위: 호, 백만원)

유형별	2023		2024		2025	
	매입량	매입액	매입량	매입액	매입량	매입액
일반	-	-	-	-	-	-
취약	-	-	13	3,638	76	29,052
청년 <sup>1)</sup>	36	14,259	326	115,393	435	142,697
다자녀	-	-	10	4,102	10	4,607
신혼부부 I <sup>2)</sup>	-	-	137	69,257	10	4,107
신혼부부 II <sup>3)</sup>	-	-	37	18,730	20	9,003
합 계	36	14,259	523	211,120	551	189,466

- 주: 1) 만 19세 이상 39세 이하의 사람으로서 본인의 월평균 소득이 전년도 도시근로자 1인 가구 월평균 소득 100% 이하 충족, 임대보증금 및 임대료가 시중시세의 40~50%
- 2) 해당 세대의 소득이 전년도 도시근로자 가구당 월평균 소득 70% 이하(배우자 소득이 있는 경우 90% 이하) 충족, 임대보증금 및 임대료가 시중시세의 30~40%
- 3) 해당 세대의 소득이 전년도 도시근로자 가구당 월평균 소득 120% 이하(배우자 소득이 있는 경우 140% 이하) 충족, 임대보증금 및 임대료가 시중시세의 70~80%

자료: LH

매입액은 2023년에는 143억원, 2024년에는 2,111억원, 2025년에는 1,895억 원 수준으로 호당 매입단가는 2023년 3억 9,600만원, 2024년에는 4억 400만원, 2025년에는 3억 4,400만원 수준이다.

기축매입 방식은 「기존주택등 매입임대주택 업무처리지침」 및 국토교통부의 공급계획, 매입 대상 지역의 주택여건, 입지여건, 임대수요 등을 종합적으로 평가하여 매입 대상 주택을 선정하는 것이다. 공실 주택을 우선 매입하나 기존 임차인이 있는 경우에도 매입은 가능하며, 임차인이 있는 경우 기 체결된 임대차계약의 잔여기간 과 계약갱신청구권도 보장한다.

최근 3년간 기존주택 매입방식에 따라 매입된 수도권 주택을 매입 이전 거주상황에 따라 구분해보면, 서울의 경우 2024년 매입한 523호 중 411호가 공실, 111호가 세입자 거주로, 2025년은 전체 551호 중 공실이 391호, 세입자 거주가 160호로 나타난다. 경기도의 경우 2024년 매입한 2,118호 중 공실이 1,712호, 세입자 거주가 405호이며 2025년의 경우 공실이 938호, 세입자 거주가 82호로 확인된다.

[기존주택 매입방식으로 매입된 수도권 주택의 매입 이전 거주상황]

(단위: 호)

구 분		2023	2024	2025
서울	공실	36	411	391
	세입자 거주	-	111	160
	집주인 거주	-	1	-
	소계	36	523	551
경기	공실	30	1,712	938
	세입자 거주	-	405	82
	집주인 거주	1	1	2
	소계	31	2,118	1,022
인천	공실	18	328	154
	세입자 거주	-	2	-
	집주인 거주	-	-	-
	소계	18	330	154

자료: 국토교통부

기존주택 매입방식의 경우 즉각적으로 공공임대 물량을 확보할 수 있고 매입임대 방식과 비교하여 주거취약계층에게 신속하게 주택을 공급함으로써 주거복지를 강화하는 효과가 있다.

그러나 세입자가 거주하고 있는 주택을 매입하는 경우 해당 세입자가 거주하는 기간동안 주택공급이 이루어지지 않고, 임대차기간 만료로 세입자가 퇴거하는 경우 퇴거한 세입자가 다음 거주지를 구해야하는 상황이 된다.

기존주택 매입으로는 전체적인 임대차공급량에는 변화가 없고, 세입자가 거주하는 주택을 매입하는 경우에는 퇴거한 세입자가 다음 거주지를 구하게 되어 임대주택 수요가 증가하기 때문에 매입임대주택에 대한 입주자격이 없는 무주택자 입장에서는 전·월세난이 심화될 수 있다.

한편, 서울 지역에서의 약정매입 실적을 살펴보면, 2023년에는 1,873호를 6,007억원에, 2024년에는 769호를 3,047억원에, 2025년에는 964호를 3,939억원에 매입하였다. 매입단가로는 2023년 3억 2,100만원, 2024년에는 3억 9,600만원, 2025년에는 4억 900만원 수준으로 나타난다.

유형별 매입단가 및 입지 등에 따른 가격편차가 있을 수 있으나 2025년 기준 약정매입이 기축매입 보다 호당 6,500만원 정도 비용이 높았고, 2023년과 2024년에는 약정매입의 호당 단가가 저렴한 것으로 확인된다.

[최근 3년간 서울 지역에서의 약정매입 실적]

(단위: 호, 백만원)

유형별	2023		2024		2025	
	매입량	매입액	매입량	매입액	매입량	매입액
일반	24	11,042	-	-	-	-
취약	66	29,180	20	10,067	670	209,642
청년 <sup>1)</sup>	1,286	316,779	502	162,946	-	-
다자녀	-	-	-	-	-	-
신혼부부 I <sup>2)</sup>	429	210,459	235	124,530	72	41,471
신혼부부 II <sup>3)</sup>	68	33,219	12	7,133	222	142,760
합 계	1,873	600,679	769	304,676	964	393,873

주: 1) 만 19세 이상 39세 이하의 사람으로서 본인의 월평균 소득이 전년도 도시근로자 1인 가구 월평균 소득 100% 이하 충족, 임대보증금 및 임대료가 시중시세의 40~50%

2) 해당 세대의 소득이 전년도 도시근로자 가구당 월평균 소득 70% 이하(배우자 소득이 있는 경우 90% 이하) 충족, 임대보증금 및 임대료가 시중시세의 30~40%

3) 해당 세대의 소득이 전년도 도시근로자 가구당 월평균 소득 120% 이하(배우자 소득이 있는 경우 140% 이하) 충족, 임대보증금 및 임대료가 시중시세의 70~80%

자료: LH

이와 같이 서울의 경우 기축매입 및 약정매입 간 호당 단가 차이가 크지 않다는 점, 서울과 같이 절대적인 전·월세 공급량이 부족한 지역에서는 공급량 자체를 확대할 필요가 있다는 점을 감안할 때 약정매입을 통해 신축 과정에서 이전 주택 대비 호수를 늘림으로써 전체적인 임대주택 공급량을 확대하는 것이 기축매입 방식 보다 적합할 수 있을 것으로 보인다.

또한 2025년말 기준 LH가 보유한 매입임대주택 재고 및 미임대 현황을 살펴 보면, 서울의 경우 전·월세 수급동향상 임대인 우위 상황임에도 전체 재고 중 1.6%인 501호가 미임대 상황에 있으며 그 중 321호 이상은 1년 이상 임대가 되지 않은 상태이다.

국토교통부에 따를 때, 매입임대주택의 공실이 발생하는 원인 중에는 외곽지역 이나 소형주택 등 입주자 비선호 주택 매입과 주택 노후화가 있다.

[2025년말 기준 지역별 다가구매입임대주택 재고 및 미임대 현황(LH)]

(단위: 호)

지역	재고	장기 미임대			
		비율	합계	6개월~1년 미만	1년 이상
서울	31,149	1.6%	501	180	321
경기	54,857	2.3%	1,255	884	371
인천	19,886	1.2%	240	170	70
강원	5,224	6.8%	353	171	182
대전	9,877	4.9%	484	292	192
충남	3,302	21.6%	713	227	486
충북	5,200	4.5%	233	74	159
전북	7,385	2.9%	214	88	126
광주	9,494	2.1%	195	144	51
전남	1,696	2.7%	45	27	18
경북	6,945	5.3%	370	234	136
대구	10,539	5.9%	621	345	276
경남	10,036	1.8%	179	121	58
부산	11,880	5.3%	631	319	312
울산	4,539	1.9%	88	48	40
제주	1,740	2.9%	51	28	23
세종	191	6.8%	13	4	9
<b>합계</b>	<b>193,940</b>	<b>3.2%</b>	<b>6,186</b>	<b>3,356</b>	<b>2,830</b>

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

장기간 공실 상태에 있는 주택은 임대인 우위의 부동산 시장상황에서 임차인의 수요가 낮은 주택일 가능성이 있음을 감안할 때, 장기간 공실 상태의 주택을 매입함으로써 양적으로 공급실적을 제고할 수는 있겠으나 주거취약계층의 주거난을 해소하

기에는 부적합할 수 있으므로 매입시 향후 임차 소요를 면밀히 고려할 필요가 있다.

따라서 기축매입 여부 결정 시 선호가 낮아 미임대 우려가 있는 주택을 매입하는 것을 지양하여 악성 미임대 재고가 증가하지 않도록 관리를 강화하고, 공실 상태에 있는 기존 매입임대 주택의 활용도를 제고하는 것이 필요하다.

이를 종합할 때 국토교통부는 전·월세난이 심각한 지역에서는 매입약정을 통하여 주택의 공급량을 확대할 수 있도록 하고, 향후 미임대 가능성이 있는 주택에 대한 매입이 최소화되도록 사업 관리를 강화할 필요가 있다. 또한 미임대 상태에 있는 기존 매입임대 주택이 주거난 해소에 활용되도록 할 방안을 모색할 필요가 있다.

**둘째, LH가 부담하는 하자보수 비용이 지속적으로 증가하고 있는바 중대 하자 중심으로 임대주택의 상태를 철저히 점검하고 품질을 개선하여 중장기적인 하자 보수 비용을 절감할 방안을 모색할 필요가 있다.**

매입약정 방식의 다가구매입임대주택이 공동주택 및 50호 이상 오피스텔인 경우 공동주택관리법령에 따라 매도청구인은 하자보수보증금 지급을 보장하는 보증(이하 '보증보험')에 가입하여야 하며, 보증보험에 가입할 수 없거나 보증금액이 기준에 미달하는 경우에는 보증기간 3년간 건물매입가격의 3% 또는 미달하는 금액을 현금으로 예치하여야 한다.

LH는 하자 관련 분류체계 개선이 2024년 이후부터 이루어진 관계로, 2024년 이후로 매입임대주택의 매도자 하자를 분류할 수 있으며, 기축매입 및 매입약정 유형별 하자 현황을 따로 분류하고 있지는 않다는 설명이다.

2024년 이후 매도자 하자의 접수 및 처리실적을 살펴보면, 2024년의 경우 1,598건의 하자가 접수되었는데 그 중 121건이 접수된 후 60일을 초과하여 처리되었고, 2025년의 경우 접수된 2,375건의 하자 중 53건이 60일을 초과하여 처리되었다.

[매입임대주택의 건설사 책임기간 내 하자접수 및 처리실적]

(단위: 건)

매입약정		2024	2025
하자 접수건수		1,598	2,375
하자 처리건수	15일 이내	1,286	2,256
	15일 초과 30일 이내	138	37
	30일 초과 60일 이내	53	29
	60일 초과	121	53

자료: LH

LH는 원칙적으로 건설사가 하자보수 요청일로부터 15일 내 보수하거나 보수 계획을 통보하도록 하고, 30일 이상 초과시 LH가 품질미흡통지서를 발부하는 등의 하자 처리 규칙을 마련하고 있으나 해당 기간을 경과하여 처리되는 하자도 상당 수 있는 것으로 확인된다.

아울러 공동주택관리법령에 따를 때, 하자는 내력구조부별 하자<sup>4)</sup>와 시설공사별 하자<sup>4)</sup>로 구분되고, 국토교통부의 공동주택 중대하자 판단기준 매뉴얼에서는 건축물의 구조 또는 안전상 결함으로 인해 그 건축물을 사용하는 사람의 생명과 신체가 지장을 주는 안전상 하자, 기능 및 역할을 발휘할 수 없거나 목적물을 사용할 수 없을 정도의 기능상 하자를 중대한 하자<sup>4)</sup>로 본다. LH 시스템 상에서는 중대한 하자<sup>4)</sup>와 그렇지 않은 하자를 구분하고 있지 않아 하자 유형별 처리경과를 확인하기는 어렵다는 문제가 있다.

건설사 책임기간이 종료되면 LH가 자체예산인 임대주택수선비를 사용하여 하자를 보수한다. 2021년부터 2025년까지 매입임대주택 하자보수건수는 2021년 14.2만건에서 2023년 18.1만건, 이후 2025년 15.9만건으로 나타나고, 하자·유지 보수비용은 2021년 987억원에서 2024년 1,432억원, 2025년 1,768억원으로 지속적으로 증가하는 추세에 있다.

4) 「공동주택관리법 시행령」

1. 내력구조부별 하자: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우
  - 가. 공동주택 구조체의 일부 또는 전부가 붕괴된 경우
  - 나. 공동주택의 구조안전상 위험을 초래하거나 그 위험을 초래할 우려가 있는 정도의 균열·침하(沈下) 등의 결함이 발생한 경우
2. 시설공사별 하자: 공사상의 잘못으로 인한 균열·처짐·비틀림·들뜸·침하·파손·붕괴·누수·누출·탈락, 작동 또는 기능불량, 부착·접지 또는 전선 연결 불량, 고사(枯死) 및 입상(서 있는 상태) 불량 등이 발생하여 건축물 또는 시설물의 안전상·기능상 또는 미관상의 지장을 초래할 정도의 결함이 발생한 경우

[최근 5년간 LH 부담 매입임대주택 하자보수 건수 및 하자수선비 총액]

(단위: 건, 억원)

구 분	2021	2022	2023	2024	2025
하자보수 건수	141,658	145,519	181,040	154,488	158,796
하자수선비	987	1,120	1,322	1,432	1,768

자료: LH

따라서 중대 하자 중심으로 임대주택의 상태를 철저히 점검하고 품질 관리를 강화하여 매입임대주택에 대한 중장기적인 하자수선비용을 절감할 수 있도록 관리할 필요가 있다.

**셋째, 든든전세주택은 2024년 실적을 감안할 때 매입수요 부족을 짐작할 수 있었음에도 불구하고 목표치를 과도하게 설정하여 기금이 비효율적으로 집행된 측면이 있으므로 기존 사업의 문제점을 보완한 후속 대책을 마련하는 방안을 검토할 필요가 있다.**

LH의 든든전세 주택은 2024년부터 2025년까지 한시적으로 시행한 사업으로, 무주택 중산층 가구에게 시세 보다 저렴한 조건의 전세로 공급하는 것으로, 분양전환형과 비분양전환형으로 구분된다. 보증금은 시세의 90% 수준이며 소득이나 자산 조건 없이 무주택 세대 구성원이라면 신청이 가능하다. 신생아나 유자녀 가구, 예비신혼부부에게는 가점이 부여되며 점수가 높은 순으로 우선 입주하게 된다.

국토교통부는 2025년 든든전세 주택 14,000호를 매입하여 공급할 목표를 수립하고 용자 방식으로 1억 800만원, 출자 방식으로 1억 800만원으로 도합 2억 1,600만원을 편성하였으나, 2025년 공급실적은 2,893호에 불과하였다.

[2025년 지역별 든든전세 유형별 공급 및 입주실적]

(단위: 호)

지역별	분양전환형 - 든든전세		분양전환형 - 신혼 · 신생아Ⅱ		비분양전환형 - 든든전세	
	공급	입주	공급	입주	공급	입주
서울	-	45	-	-	122	87
부산	-	-	-	-	-	-
대구	111	129	-	-	144	72
인천	414	234	140	330	315	203
광주	7	7	-	-	24	12
대전	-	-	-	-	19	17
울산	-	-	-	-	10	-
세종	-	-	-	-	-	-
경기	910	663	135	44	353	221
강원	-	-	-	-	-	-
충북	11	11	-	-	-	-
충남	-	5	-	-	59	8
전북	51	28	-	-	-	-
전남	-	-	-	-	-	-
경북	-	11	-	-	26	14
경남	-	7	-	-	42	28
제주	-	-	-	-	-	-
합계	1,504	1,140	275	374	1,114	662

주: 공급은 공고 기준으로, 입주에는 2024년 공고에 선정된 자가 2025년에 계약 체결한 경우 포함  
 자료: LH

든든전세는 방 개수 2개 이상 및 전용면적 60㎡ 이상 85㎡ 이하의 주택을 대상으로 하여 기존 다가구매입임대 주택(전용면적 20~85)㎡ 대비 면적 하한 기준이 높다.

LH는 든든전세 공급실적이 저조한 것이 매입수요의 부족 및 입지여건 미흡에 기인한다는 입장이다. 2025년의 경우 2.3만호에 대한 매입심의가 있었으나 그 중 5천호 정도만이 선정되고 1.8만호가 탈락하였다는 설명이다.

2024년의 실적을 감안할 때, 매입수요 부족을 어느 정도 짐작할 수 있었을 것이나 그럼에도 불구하고 목표치를 과도하게 측정한 측면이 있는 것으로 보인다. 이는 집행잔액이 불용됨으로써 다른 사업에 투입될 수 있었던 주택도시기금 재원이 비효율적으로 활용되는 결과를 초래하는바, 향후 신규 주택사업을 추진할시 적정한 수준의 목표를 수립하는 등 기존 사업의 문제점을 보완한 후속 대책의 마련을 검토할 필요가 있을 것으로 보인다.

### 가. 현 황

자동차사고피해지원기금 기타경상이전수입<sup>1)</sup>은 「자동차손해배상 보장법」 제39조<sup>2)</sup>에 따라 정부가 피해자의 손해배상 청구권을 대위행사하여 발생한 손해보상금환입금 및 정부가 보험회사등의 가불금 반환청구권을 대위행사하여 발생한 미반환가불금환입금 등을 수납하는 것으로, 2025회계연도 당초 계획은 221억 1,000만원이었으나 징수 결정액은 3,083억 3,200만원이고, 이 중 251억 4,200만원(8.2%)만 수납되었으며, 2,687억 4,500만원이 미수납되고, 144억 4,500만원은 불납결손 처리되었다.

[2025회계연도 자동차사고피해지원기금 기타경상이전수입 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	계획액		계획현액	징수 결정액(A)	수납액 (B)	미수납액	불납 결손액	수납률 (B/A)
	당초	수정						
기타경상이전수입	22,110	22,110	22,110	308,332	25,142	268,745	14,445	8.2

자료: 국토교통부

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 자동차사고피해지원기금 59-596

2) 「자동차손해배상 보장법」

제39조(청구권 등의 대위) ① 정부는 제30조제1항에 따라 피해를 보상한 경우에는 그 보상금액의 한도에서 제3조에 따른 손해배상책임이 있는 자에 대한 피해자의 손해배상 청구권을 대위행사(代位行使)할 수 있다.

② 정부는 제30조제4항에 따라 보험회사등에게 보상을 한 경우에는 제11조제3항 및 제4항에 따른 가불금을 지급받은 자에 대한 보험회사등의 반환청구권을 대위행사할 수 있다.

③ 정부는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 제23조의3에 따른 자동차손해배상보장위원회의 의결에 따라 제1항 및 제2항에 따른 청구권의 대위행사를 중지할 수 있으며, 구상금 또는 미반환 가불금 등의 채권을 결손처분할 수 있다.

1. 해당 권리에 대한 소멸시효가 완성된 때

2. 그 밖에 채권을 회수할 가능성이 없다고 인정되는 경우로서 대통령령으로 정하는 경우

## 나. 분석의견

국토교통부는 장기간 누적된 정부보장사업에 따른 손해보상금 및 미반환가불금 미결 구상채권을 신속하게 해소할 필요가 있으므로, 납부능력이 있는 채무자에 대해서는 구상채권을 조속히 행사하는 한편, 회수가능성이 없는 미결채권에 대해서는 불납 결손 처분을 신속하게 이행할 필요가 있다.

자동차사고피해지원기금 정부보장사업<sup>3)</sup>은 「자동차손해배상 보장법」 제30조제1항<sup>4)</sup>에 따라 정부가 뺑소니·무보험·차량낙하물 사고 피해자에게 가해자를 대신하여 책임보험의 보험금 한도 범위에서 그 피해를 보상하는 뺑소니·무보험 등 보상 사업과, 같은 법 제11조제5항<sup>5)</sup>에 따라 보험회사 등이 자동차사고 피해자에 대하여 지급한 가불금 중 지불원인이 없는 부분을 반환받지 못하는 경우 이를 대신 보상하는 미반환 가불금 보상 사업 등으로 구성된다. 정부보장사업에 따른 보상업무는 자동차손해배상진흥원(이하 “자배원”)이 수행하고 있다.

3) 코드: 자동차사고피해지원기금 4641-302

### 4) 「자동차손해배상 보장법」

제30조(자동차손해배상 보장사업) ① 정부는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 피해자의 청구에 따라 책임보험의 보험금 한도에서 그가 입은 피해를 보상한다. 다만, 정부는 피해자가 청구하지 아니한 경우에도 직권으로 조사하여 책임보험의 보험금 한도에서 그가 입은 피해를 보상할 수 있다.

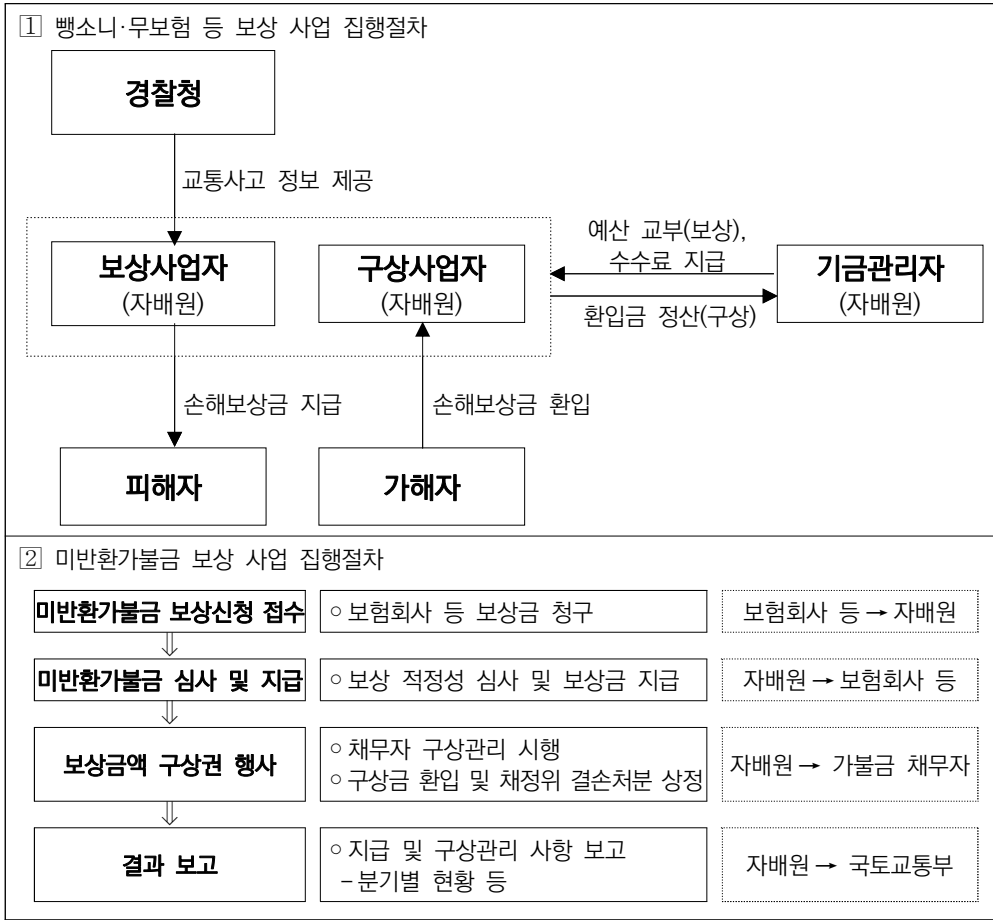
1. 자동차보유자를 알 수 없는 자동차의 운행으로 사망하거나 부상한 경우
2. 보험가입자등이 아닌 자가 제3조에 따라 손해배상의 책임을 지게 되는 경우. 다만, 제5조제4항에 따른 자동차의 운행으로 인한 경우는 제외한다.
3. 자동차보유자를 알 수 없는 자동차의 운행 중 해당 자동차로부터 낙하된 물체로 인하여 사망하거나 부상한 경우

### 5) 「자동차손해배상 보장법」

제11조(피해자에 대한 가불금) ① 보험가입자등이 자동차의 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 피해자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 보험회사등에게 자동차보험진료수가에 대하여는 그 전액을, 그 외의 보험금등에 대하여는 대통령령으로 정한 금액을 제10조에 따른 보험금등을 지급하기 위한 가불금(假拂金)으로 지급할 것을 청구할 수 있다.

- ② 보험회사등은 제1항에 따른 청구를 받으면 국토교통부령으로 정하는 기간에 그 청구받은 가불금을 지급하여야 한다.
- ③ 보험회사등은 제2항에 따라 지급한 가불금이 지급하여야 할 보험금등을 초과하면 가불금을 지급 받은 자에게 그 초과액의 반환을 청구할 수 있다.
- ④ 보험회사등은 제2항에 따라 가불금을 지급한 후 보험가입자등에게 손해배상책임이 없는 것으로 밝혀진 경우에는 가불금을 지급받은 자에게 그 지급액의 반환을 청구할 수 있다.
- ⑤ 보험회사등은 제3항 및 제4항에 따른 반환 청구에도 불구하고 가불금을 반환받지 못하는 경우로서 대통령령으로 정하는 요건을 갖추면 반환받지 못한 가불금의 보상을 정부에 청구할 수 있다.

[정부보장사업 집행절차]



자료: 국토교통부

국토교통부는 정부보장사업에 따라 보상금을 지급한 경우 같은 법 제39조6)에 따라 피해자의 손해배상 청구권 또는 보험회사등의 가불금 반환청구권을 대위행사할

6) 「자동차손해배상 보장법」

제39조(청구권 등의 대위) ① 정부는 제30조제1항에 따라 피해를 보상한 경우에는 그 보상금액의 한도에서 제3조에 따른 손해배상책임이 있는 자에 대한 피해자의 손해배상 청구권을 대위행사(代位行使)할 수 있다.

② 정부는 제30조제4항에 따라 보험회사등에게 보상을 한 경우에는 제11조제3항 및 제4항에 따른 가불금을 지급받은 자에 대한 보험회사등의 반환청구권을 대위행사할 수 있다.

③ 정부는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 제23조의3에 따른 자동차손해배상보장위원회의 의결에 따라 제1항 및 제2항에 따른 청구권의 대위행사를 중지할 수 있으며, 구상금 또는 미반환 가불금 등의 채권을 결손처분할 수 있다.

1. 해당 권리에 대한 소멸시효가 완성된 때
2. 그 밖에 채권을 회수할 가능성이 없다고 인정되는 경우로서 대통령령으로 정하는 경우

수 있다. 이에 따른 구상업무는 국토교통부가 개별 손해보험사에 위탁하여 수행해 왔으나, 「자동차손해배상 보장법」 제45조7)가 개정(2020. 2. 27. 시행)되어 자배원에 구상업무 등을 위탁할 수 있게 됨에 따라 국토교통부는 2020년 3월부터 손해배상금 등에 대한 구상업무, 2022년 2월부터 미반환가불금 보상업무, 2023년 1월부터 뺏소니·무보험 등 보상업무를 자배원에 위탁하여 수행하고 있다.

그런데 최근 5년간 자동차사고피해지원기금 기타경상이전수입 결산 현황을 살펴보면, 징수결정액 대비 수납률이 4.6~8.7% 수준으로 저조한 것으로 나타났으며, 미수납액은 매년 2,600억원을 상회하고 있다. 이는 정부보장사업에 따른 손해배상금 및 미반환가불금 미결 구상채권이 장기간 누적되어 왔음에 기인한다.

이에 대하여 국토교통부는 지급명령·가압류 등 법적 조치를 통해 채권의 시효를 지속적으로 연장·유지하는 한편, 채무자의 변제 여력 발생 시 구상을 추진하고 있다고 밝혔다. 그러나, 채무자 대부분이 자동차보험에 가입할 여력이 없을 정도로 변제 자력이 부족하여 구조적으로 회수가 어려운 특성이 있다는 입장이다.

[기타경상이전수입(자동차사고피해지원기금) 결산 현황 : 2021~2025회계연도]

(단위: 백만원, %)

연도	계획액		이체등 증감액	계획 현액	징수 결정액 (B)	수납액 (C)	수납률 (C/A)	수납률 (C/B)	미수납액	불납 결손액
	당초	수정(A)								
2021	10,919	15,091	-	15,091	338,636	15,513	102.8	4.6	293,637	14,514
2022	16,885	16,885	-	16,885	314,259	20,582	121.9	6.5	274,576	19,101
2023	17,910	17,910	-	17,910	308,451	26,460	147.7	8.6	264,934	17,056
2024	20,574	20,574	-	20,574	314,046	27,425	133.3	8.7	268,960	17,661
2025	22,110	22,110	-	22,110	308,332	25,142	113.7	8.2	268,745	14,445

자료: 국토교통부

7) 「자동차손해배상 보장법」

제45조(권한의 위탁 등) ① 국토교통부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 업무를 보험회사등, 보험 관련 단체 또는 자동차손해배상진흥원에 위탁할 수 있다. 이 경우 금융위원회와 협의하여야 한다.

1. 제30조제1항에 따른 보상에 관한 업무
2. 제35조에 따라 자동차손해배상 보장사업을 하는 자를 보험회사등으로 보게 됨으로써 자동차손해배상 보장사업을 하는 자가 가지는 권리와 의무의 이행을 위한 업무
3. 제37조에 따른 분담금의 수납·관리에 관한 업무
4. 제39조제1항에 따른 손해배상 청구권의 대위행사에 관한 업무

국토교통부는 2020년부터 미결제권 해소 및 수납실적 제고를 위해 다방면으로 노력을 기울이고 있다고 설명하였다.<sup>8)</sup> 그러나, 1978년부터 장기간 누적되어 온 구상 채권 중 회수불능 채권을 2009년 신설된 채권정리분과위원회를 통해 순차적으로 정리하는 데에는 구조적으로 상당한 시간이 필요하다는 입장이며, 2025년부터는 특별위원회 추가 개최를 통해 결손처분 속도를 제고하고 있다고 밝혔다.

다만, 이러한 노력에도 불구하고 여전히 미결 구상채권의 신속한 해소를 위한 국토교통부의 추가적인 노력이 필요해 보인다. 2023년 자동차사고피해지원기금의 기타정상이전수입 수납률 제고 필요성에 대한 국회국토교통위원회의 지적 이후, 2024년에는 미결제권이 오히려 전년 대비 40억원 증가한 것으로 나타났다. 또한, 2025년에는 전년 대비 환입금액이 3억 5,800만원 줄어들었고, 결손처분 속도를 제고하기 위해 특별위원회를 추가 개최하였음에도 불구하고 불납결손 처리 금액은 전년 대비 32억 1,600만원 감소하였다. 그 결과 미결제권은 전년 대비 2억 1,500만원 감소하는 데 그쳤다.

이에 대하여 국토교통부는 2021년 이후 12개 보험사로부터 이관된 미결 구상 채권에 대한 정합성 검증 등이 이루어짐에 따라 매년 보상사업에 따른 신규채권 외에도 채권조정에 따른 신규발생금액이 발생하였기 때문이라고 설명하였다. 국토교통부는 2025년에 이관된 채권에 대한 전수조사를 완료하였다고 밝혔다.

채권조정 등에 따른 신규발생금액을 고려하지 않는다면, 최근 5년간 미결제권 해소 금액은 연평균 214억 9,400만원으로 나타난다. 향후에도 현재와 같은 속도로 미결제권을 해소해나간다면, 미결제권 해소에는 약 12.5년의 시간이 필요할 것으로 예상되며, 신규채권의 추가 발생을 고려하면 실제로는 이보다 더 긴 기간이 소요될 가능성이 있다. 따라서, 국토교통부는 미결 구상채권을 신속하게 해소하기 위하여 납부 능력이 확인된 채무자에 대해서는 구상채권을 조속히 행사하는 한편, 회수가능성이 없는 미결제권에 대해서는 불납결손 처분을 신속하게 이행해 나가야 할 것이다.

8) 구체적으로, 국토교통부는 구상업무를 12개 손해보험사에서 자배원으로 일원화하고, 구상채권 등급분류 및 등급별 대응방안을 마련하는 등 관리체계를 구축해 왔으며, 수납률 제고 필요성에 대한 국회(국토위) 지적(2023년) 이후에는 이관 채권 전수조사를 통한 정합성 재검증, 채무자 추적관찰 및 신용조회 채널 확대 등 장기 미회수 채권을 중심으로 한 사후관리를 집중적으로 강화하였다는 입장이다. 나아가 구조적 수납률 제고를 위해 장기·악성 채권 회수에 경과연도별 인센티브를 부여하는 방향으로 구상수수료 체계를 개편하고, 미반환가불금 구상채권에 대해서도 전담인력 구성 및 수수료 지급 근거 마련을 위한 규정 개정\*\*을 완료하여 2027년도부터 시행할 예정이라고 설명하였다.

\* (개편 전) 총 채권환입금액 × 적용 수수료율 → (개편 후) 개별 채권연령별 환입금액 × 적용 수수료율

\*\* 「자동차보험 미반환가불금 보상사업 업무처리 규정」 개정(26. 3. 26.)

[정부보장사업 구상채권 신규발생 및 환입 현황 : 2021~2025년]

(단위: 건, 백만원, %)

연도	신규발생금액						환입금액		불납결손액		미결제권		
	신규채권		조정										
			건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액	평균금액		
2021	1,496	8,253	1,443	△3701	1,052	1,426	2,291	8,790	1,455	18,863	41,598	283,985	6.8
2022	1,397	7,625	855	9,523	1,414	2,237	2,711	11,288	1,586	17,913	40,249	274,169	6.8
2023	1,343	4,264	1,126	10,039	1,695	3,128	3,090	11,384	1,674	15,282	39,192	264,934	6.8
2024	1,806	6,812	1,082	22,740	2,116	5,170	3,301	13,035	1,494	17,661	38,249	268,960	7.0
2025	1,573	6,912	3,071	14,928	2,158	5,067	3,212	12,677	1,465	14,445	37,222	268,745	7.2

- 주: 1. 2023년 이전에는 정부보장사업관리자(손해보험협회)와 기금관리자(자동차손해배상진흥원)가 이원화되어 있어, 실제 발생 시점과 기금 정산 시점 사이에 한 달의 시차가 존재하였음. 이로 인해 예·결산상 미수납액과 구상채권 미결제금액에 차이가 발생함에 유의할 필요가 있음. 현재는 자배원으로 업무가 일원화됨에 따라 동 문제는 해소되었음
2. 신규채권 : 정부보장사업 보상종결에 따라 발생한 신규 채권
3. 조정(채권조정) : 기존 미결제권 중 정합성 검증 등을 통해 조정된 금액
4. 조정(기타발생) : 환입 시 확정된 원금 외 비용·이자 등 발생 금액
5. 환입금액 : 구상채권 회수 금액
6. 불납결손 : 채권정리분과위원회를 통해 승인된 결손처분 금액
7. 미결제권 : 연도말 기준 구상채권 건수 및 금액과 채권당 평균 금액

자료: 국토교통부



## 행정중심복합도시건설청



# 결산 개요

## 1 현 황

### 가. 세입·세출 결산

2025회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 세입예산액은 2,204억 8,300만원이며, 2,984억 8,300만원을 징수결정하여 이 중 99.9%인 2,983억 6,300만원을 수납하고 1억 2,000만원을 미수납하였다.

[2025회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 세입 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산액		예산현액	징수 결정액(A)	수납액 (B)	미수납액	불납 결손액	수납률 (B/A)
	본예산	추경						
행정중심복합도시 건설특별회계	220,483	220,483	220,483	298,483	298,363	120	-	99.9

자료: 행정중심복합도시건설청

2025회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 세출예산현액은 5,176억 5,500만원이며, 이 중 74.7%인 3,869억 3,300만원을 지출하고 1,267억 8,200만원을 다음연도로 이월하였으며 39억 4,000만원은 불용처리하였다.

[2025회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 세출 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산액		예산 현액(A)	지출액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
	본예산	추경					
일반회계	211,837	211,837	211,837	211,837	-	-	100
행정중심복합도시 건설특별회계	220,483	220,483	305,818	175,096	126,782	3,940	57.3
합계	432,320	432,320	517,655	386,933	126,782	3,940	74.7

자료: 행정중심복합도시건설청

## 나. 총수입·총지출 결산

2025회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 총수입 결산은 예산 대비 778억 8,000만원(900.8%)이 많은 865억 2,600만원으로, 전년 대비 96억원(△10%)이 감소하였다.

[2025회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 총수입 결산]

(단위: 백만원)

구분	2024 결산(A)	2025				전년 대비 (C-A)
		예산		결산 (C)	예산 대비 (C-B)	
		본예산	추경(B)			
총수입	96,126	8,646	8,646	86,526	77,880	△9,600

자료: 행정중심복합도시건설청

2025회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 총지출 결산은 예산 대비 453억 8,700만원(△20.7%)이 적은 1,735억 8,700만원으로, 전년 대비 395억 3,300만원 (29.5%)이 증가하였다.

[2025회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 총지출 결산]

(단위: 백만원)

구분	2024 결산(A)	2025				전년 대비 (C-A)
		예산		결산 (C)	예산 대비 (C-B)	
		본예산	추경(B)			
총지출	134,054	218,974	218,974	173,587	△45,387	39,533

자료: 행정중심복합도시건설청

## 다. 재무 결산

2025회계연도 말 현재 행정중심복합도시건설청의 자산은 2조 396억 9,300만원, 부채는 8,900만원으로 순자산은 2조 396억 400만원이다.

자산은 유동자산 23억원, 일반유형자산 9,308억 5,100만원, 사회기반시설 1조 1,059억 2,500만원, 무형자산 6억 1,700만원으로 구성되며, 전기 대비 76억 7,600만원(0.4%) 증가하였다. 이는 토지의 무상관리전환 및 건물의 기부채납 등에 따른 일반유형자산 844억 500만원 증가 및 감가상각 등으로 사회기반시설 782억 2,000만원 감소 등에 기인한다.

부채는 유동부채 8,900만원으로 구성되며, 전기 대비 1,800만원(25.4%) 증가하였는데 이는 사업비 관련 조달수수료 증가 등에 기인한다.

[2025회계연도 행정중심복합도시건설청 재정상태표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 회계연도(A)	2024 회계연도(B)	전년도 대비 증감	
			A-B	(A-B)/B
자 산	2,039,693	2,032,017	7,676	0.4
Ⅰ. 유동자산	2,300	1,288	1,012	78.6
Ⅱ. 투자자산	-	-	-	-
Ⅲ. 일반유형자산	930,851	846,446	84,405	10.0
Ⅳ. 사회기반시설	1,105,925	1,184,145	△78,220	△6.6
Ⅴ. 무형자산	617	137	480	350.4
Ⅵ. 기타비유동자산	-	-	-	-
부 채	89	71	18	25.4
Ⅰ. 유동부채	89	71	18	25.4
Ⅱ. 장기차입부채	-	-	-	-
Ⅲ. 장기충당부채	-	-	-	-
Ⅳ. 기타비유동부채	-	-	-	-
순 자 산	2,039,604	2,031,946	7,658	0.4
Ⅰ. 기본순자산	8,078	8,078	0	0
Ⅱ. 적립금 및 양여금	1,821,428	1,800,977	2,0451	1.1
Ⅲ. 순자산 조정	210,098	222,891	△12,793	△5.7

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청은 2025회계연도 재정운영결과 재정지출(비용)이 재정 수입(수익)을 초과하여 순비용이 1,743억 6,600만원 발생하였다. 비용은 프로그램 총원가 1,410억 6,800만원, 관리운영비 347억 6,400만원으로 구성되며, 수익은 프로그램수행과정에서 발생한 수익 8억 7,700만원, 비배분수익 5억 8,900만원으로 구성된다.

재정운영순원가(프로그램순원가+ 관리운영비+ 비배분비용- 비배분수익)는 전년도 대비 33억 4,600만원(1.9%) 감소한 1,743억 6,600만원이며, 이는 정부외자산기부 관련 기타비용 감소 등에 따라 프로그램순원가가 전년도 대비 73억 3,800만원 감소한 것에 기인한다.

행정중심복합도시건설청 재정은 행정중심복합도시건설이라는 단일 프로그램으로 구성되어 있으며, 프로그램 순원가는 1,401억 9,100만원으로 전기 대비 73억 3,800만원 감소한 것으로 나타났다. 그밖에 관리운영비는 인건비 134억 8,100만원과 경비 212억 8,300만원 등으로 구성되어 있다.

[2025회계연도 행정중심복합도시건설청 재정운영표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 회계연도(A)	2024 회계연도(B)	전년도 대비 증감	
			A-B	(A-B)/B
I. 프로그램순원가(가-나)	140,191	147,529	△7,338	△5
가. 프로그램 총원가	141,068	147,639	△6,571	△4.5
나. 프로그램 수익	877	110	767	697.3
II. 관리운영비	34,764	30,467	4,297	14.1
III. 비배분비용	-	-	-	-
IV. 비배분수익	589	284	305	107.4
V. 재정운영순원가(I+II+III-IV)	174,366	177,712	△3,346	△1.9
VI. 비교환수익 등	-	-	-	-
VII. 재정운영결과(V-VI)	174,366	177,712	△3,346	△1.9

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청의 2025회계연도 기초순자산은 2조 319억 4,600만원 이고, 기말순자산은 2조 396억 400만원으로 전년 대비 76억 5,800만원(0.4%) 증가하였다. 이는 회계연도 중에 순자산 차감항목인 재정운영결과가 전년 대비 33억

4,600만원 감소하고, 순자산 가산항목인 조정항목은 전년 대비 126억 4,400만원 증가, 재원의 조달 및 이전은 전년 대비 395억 7,800만원 증가하여 순자산 가산항목이 차감항목을 초과하였기 때문이다.

한편, 2025회계연도 재원의 조달 및 이전은 국고수입, 부담금수익, 제재금수익 등 재원의 조달 4,209억 8,000만원과 국고이전이출 등 재원의 이전 2,261억 6,300만원으로 구성되며, 조정항목은 자산재평가이익 △127억 9,300만원으로 구성된다.

[2025회계연도 행정중심복합도시건설청 순자산변동표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 회계연도(A)	2024 회계연도(B)	전년도 대비 증감	
			A-B	(A-B)/B
I. 기초순자산	2,031,946	2,079,857	△47,911	△2.3
II. 재정운영결과	174,366	177,712	△3,346	△1.9
III. 재원의 조달 및 이전	194,816	155,238	39,578	25.5
IV. 조정항목	△12,793	△25,437	12,644	△49.7
V. 기말순자산(I - II + III + IV)	2,039,604	2,031,946	7,658	0.4

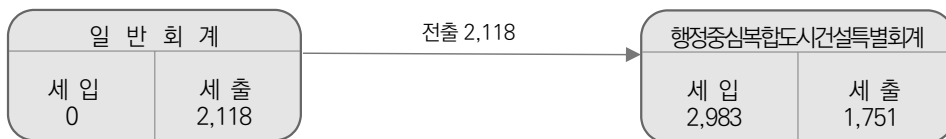
자료: 행정중심복합도시건설청

## 라. 재정 구조

2025회계연도 행정중심복합도시건설청의 회계 간 거래를 살펴보면, 일반회계에서 행정중심복합도시건설특별회계로 2,118억원 전출되었다.

[2025회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 회계 · 기금 간 재원이전 현황]

(단위: 억원)



주: 총계 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청의 2025년도 예산안 국회 심사 과정에서 논의된 주요 사항은 다음과 같다.

국회 심사 과정에서 **예산이 감액된 사업**으로 **대평동 종합체육시설 건립**이 있다.

대평동 종합체육시설 건립 사업은 2027 하계세계대학경기대회에 활용될 실내수영장과 실내체육관 2곳을 짓는 공사를 발주하였으나 네 차례 유찰(24.10.)되는 등 절대공기 부족으로 사업추진이 불투명해짐에 따라 98억 6500만원 전액 감액되었다.

2025년도 행정중심복합도시건설청은 실질적 행정수도 건립을 본격적으로 추진하기 위해 국회세종의사당과 대통령 제2집무실 등 국가중추시설 건립을 본격화하고 세종 국가상징구역과 연계한 체계적인 기반을 구축하며, 실질적 행정수도 지원기능 및 광역협력 강화를 주요 업무 추진 계획으로 제시하고 예산을 집행하였다.

그러나 2025회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 결산에 대한 분석 결과, 다음과 같은 특징이 있었다.

첫째, 세종공동캠퍼스 공익법인 운영 사업은 향후 공동캠퍼스로의 입주수요 제고 및 입주대학의 안정적인 운영을 위해 실험·연구 인프라 확충을 위한 재원을 안정적으로 확보하기 위한 여건 조성이 필요하고, 입주 대학 간 교류를 확대하기 위한 방안 마련이 요구된다.

둘째, 대통령 제2집무실 준공목표시점이 2029년 8월로 이전 대비 9개월 이상 단축되었으나 아직 마스터플랜 구체화용역, 설계업체 선정을 위한 공모, 토지매입 등 다수의 절차가 남아있으므로 이를 신속하게 이행할 것이 요구된다.

## 1

## 세종공동캠퍼스 공익법인 개선 필요사항 검토

## 가. 현 황

세종공동캠퍼스 공익법인 운영<sup>1)</sup> 사업은 세종공동캠퍼스의 학습환경 구성을 위한 공용자산 구입 및 교사시설 운영·관리 등을 담당하는 공익법인의 운영을 지원하는 것으로, 2025회계연도 예산액 및 예산현액은 12억 6,300만원이고, 전액 집행되었다.

[2025회계연도 세종공동캠퍼스 공익법인 운영 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025							2026		
	예산액		전년도 이월액	이전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	본예산	추경
	본예산	추경 <sup>1)</sup>								
세종공동캠퍼스 공익법인 운영	1,263	1,263	-	-	1,263	1,263	-	-	900	900

주: 1) 제2회 추가경정예산 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

동 사업은 세종시에 다수의 대학이 입주하여 공동으로 이용할 수 있는 캠퍼스 시설을 구축하는 것으로, 2021년부터 2025년까지 부지조성공사와 임대형캠퍼스, 행복기숙사 건축을 거쳐 2025년부터 다수의 국립대학교가 본격적으로 입주하였다.

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 1031-515

[세종공동캠퍼스 조성 경과]

(단위: 백만원)

구 분	부지조성공사	임대형캠퍼스	행복기숙사
소요기간	'21.5 ~ '24.5	'21.12 ~ '25.8	'23.4 ~ '25.2
공사비	14,124	281,900	37,241
재원부담	LH	LH	사학진흥기금

자료: 행정중심복합도시건설청

## 나. 분석의견

세종공동캠퍼스 공익법인 운영 사업과 관련하여 다음과 같은 사항에 대한 검토가 필요할 것으로 보인다.

**첫째, 세종공동캠퍼스가 교육부의 국립대학 시설확충 및 실험실습기자재 확충 사업에 따른 지원을 받지 못하는 상태인바, 향후 공동캠퍼스로의 입주수요 제고 및 입주대학의 안정적인 운영을 위해 실험·연구 인프라 확충을 위한 제원을 안정적으로 확보할 수 있는 여건을 조성할 필요가 있다.**

세종공동캠퍼스는 물리적인 시설을 제공하고 「고등교육법」 상 대학(학과)이 입주하는 형태로, 세종공동캠퍼스의 공익법인은 국립대학법인의 지위를 갖추고 있지 않은 상태이다.

현재 세종공동캠퍼스에 서울대 등 5개 대학이 입주한 상태이고, 충남대 등 2개 대학이 2028년 개교할 예정이다 있다. 입주한 전공은 6개, 입주 교직원인 101명, 입주 학생은 802명이다.

[세종공동캠퍼스 입주 대학 현황]

(단위: 개, 명)

대학명	유형 (임대형/분양형)	공동캠퍼스 입주			
		전공 수	교직원 수	입주학생 수	기숙사 입주 인원
서울대	임대형	1	4	70	5
KDI	임대형	2	23	91	3
충남대	임대형	1	50	299	256
충북대	임대형	1	17	134	43
한밭대	임대형	1	7	208	59
충남대	분양형('28년 개교예정)	-	-	-	-
공주대	분양형('28년 개교예정)	-	-	-	-

자료: 행정중심복합도시건설청

국립대학법인은 교육부의 국립대학 시설확충 사업과 국립대학 실험실습기자재 확충 사업에 따라 시설 및 장비 구입에 필요한 지원을 받는다.

그러나 교육부에 따를 때 세종공동캠퍼스에 입주한 대학 중 임대형 방식으로 입주한 대학은 공익법인이 공동캠퍼스 시설의 운영 및 관리를 수행함에 따라 교육부의 국립대학 시설확충 사업에 따른 지원을 받을 수 없다. 분양형의 경우 국립대학이 부지 및 건물을 소유하게 되므로 국립대학 시설확충 사업에 따른 지원을 받을 수 있다.<sup>2)</sup>

또한 교육부는 실험실습기자재 확충 사업의 경우 「국립대학 설치령」에 따라 설치된 국립대학에 「국립대학의 회계 설치 및 재정 운영에 관한 법률」 제4조를 근거로 교육부가 국립대학의 교육과정에 필요한 교육·연구 기자재 구입을 지원하는 사업이기 때문에 세종공동캠퍼스에 직접 실험실습기자재 확충을 위한 지원을 하는 것은 어렵다는 입장이다. 다만, 세종공동캠퍼스에 입주한 국립대학이 자체적으로 배정받은 실험실습기자재 예산을 활용하여 교육과정에 필요한 교육·연구·기자재를 구매하는 것은 가능하다. 그러나 공동캠퍼스에 1개 내지 2개의 전공이 입주하고 캠퍼스의 시설을 여러 대학이 공유한다는 점을 감안할 때 자체적으로 배정받은 예산을 적극적으로 투입할 유인이 크지 않을 것으로 보인다.

2) 2028년 개교 예정인 공주대학교와 충남대학교 캠퍼스는 BTL 방식으로 신축되고 있어 향후 20년간 정부지원금을 받게 된다.

2026년 국회 예산 심의 과정에서 세종공동캠퍼스에 입주하는 대학교를 지원하기 위하여 교육부의 실험실습기자재 확충 사업에 내역사업으로 ‘세종 공동캠퍼스 바이오지원센터’를 신설하고 20억원을 편성하였다. 이는 당초 정부안에 포함되어 있지 않았던 사업으로 그 필요성에도 불구하고 행복청의 자체적인 노력으로는 관련 예산을 확보하기 어려웠음을 보여준다.

현재 동 사업에 따른 예산은 인건비와 셔틀버스 운영 등 각종 용역비에 주로 집행되고 시설비와 자산취득비에 집행된 예산은 2025년 기준 2억 3,500만원 수준에 불과하다. 향후 공주대학교와 충남대학교 입주 등으로 실험 및 연구 인프라에 대한 수요가 증가할 수 있다. 또한 세종공동캠퍼스로의 입주수요를 제고하고 입주 후에도 원활하게 운영되도록 하기 위해서는 인프라 확충을 위한 재원이 안정적으로 확보될 수 있는 여건을 조성하는 것이 중요하므로 이와 관련하여 관계 부처와의 협의를 강화할 필요가 있을 것으로 보인다.

**둘째, 세종공동캠퍼스 행복기숙사 수용인원은 500명으로 향후 국립대학의 입주수요 증가 등을 고려하여 추가적인 기숙사 소요에 대비할 필요가 있다.**

현재 세종공동캠퍼스 행복기숙사는 총 326호실로 500명을 수용할 수 있다. 1인실이 148실(148명)이고, 2인을 수용할 수 있는 공유형 1인실이 172실(344명)이며, 장애인실이 6실로 8명을 수용할 수 있다.

[세종공동캠퍼스 행복기숙사 현황]

(단위: 실, 명)

유형	1인실	공유형 1인실	장애인실	합계
호실 수	148	172	6	326
수용인원	148	344	8	500

자료: 행정중심복합도시건설청

입주를 마친 5개 대학의 기숙사 입주 인원은 366명으로 아직 기숙사 정원 대비 여력이 있으나 5개 대학의 입주학생 수는 802명으로 향후 기숙사 소요가 증가할 수 있고 2028년 충남대와 공주대가 입주할 계획이기 때문에 현 시점의 기숙사 수용능력을 초과한 수요가 있을 수 있다.

행정중심복합도시건설청은 구체적인 기숙사 확충 계획은 없으나 향후 분양형캠 퍼스 개교시기와 학생 정원 등을 고려하여 추가 기숙사 건립규모를 확정하고 확보 방안을 검토할 계획이라는 입장이다.

행복기숙사 건설에 22개월이 소요되었음을 감안할 때, 이미 수요가 공급을 초과한 상황에서 계획을 수립하면 효과적으로 대응하기 어렵기 때문에 현재 입주한 학생 중 추가적인 기숙사 입주 계획, 입주 예정 대학의 수요와 향후의 추가적인 입주 소요를 감안하여 조기에 대응방안을 검토할 필요가 있다.

**셋째, 세종공동캠퍼스를 구축한 것이 각종 시설과 인프라를 공동으로 사용하여 개별 대학의 비용을 절감하고 대학 간 교류를 활성화하기 위함임을 감안할 때, 입주 대학 간 교류를 확대하기 위한 방안을 조속히 마련할 필요가 있다.**

세종공동캠퍼스는 입주한 다수의 대학이 함께 사용할 수 있는 물리적 시설을 제공함으로써 입주 대학의 상호융합연구 및 교육을 활성화하고 개별 대학이 캠퍼스를 구축할 때 발생하는 비용을 최소화하는 취지가 있다.

현재 입주한 대학은 5개이나 전공으로는 6개에 불과하여 입주한 학생이 다양한 분야의 지식을 습득하고 여러 전공과 관련된 연구를 수행하기 위해서는 입주 대학 간 협력이 필수적일 것으로 보인다.

현재까지 입주대학인 한밭대학교 인공지능학과와 충북대학교 수의과대학이 공동으로 헬스케어 융합세미나, 창업캠프 등을 수행한 이력은 있으나 아직 총괄적으로 입주대학 간 프로그램을 운영하고 있는 것은 아니다. 또한 공동교육을 위해 필요한 학교별 학사 규정 정비, 학점교류 협약 등이 미비한 상태이다.

이에 대해 행정중심복합도시건설청은 2027년부터 공동캠퍼스차원에서 학교간 프로그램을 총괄하고 2026년 5월 공동캠퍼스 입주대학 총장협의회에서 공동교육 실무협의회를 발족하여 2027년 1학기부터 공동교육을 시행하는 것을 목표로 할 것이라는 설명이다.

따라서 당초 세종공동캠퍼스 마련 취지와 대학 당 1~2개 수준의 전공만 입주한 상황을 감안하여 입주대학 간 프로그램을 총괄하여 운영할 수 있는 체계를 구축하고 공동교육을 실시하기 위한 기반을 조속히 마련할 필요가 있다.

## 가. 현 황

대통령세종집무실 건립<sup>1)</sup> 사업은 국가균형발전 및 국정운영 효율화를 위해 행정중심복합도시에 대통령세종집무실을 건립하는 것으로, 행정중심복합도시건설청은 동 사업의 2025회계연도 예산현액 56억 5,900만원 중 3억 4,700만원을 집행하고 52억 2,400만원을 이월하였으며, 8,800만원을 불용하였다.

[2025회계연도 대통령세종집무실 건립 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025							2026		
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	예산액	추경
	본예산	추경								
대통령세종 집무실 건립	4,520	4,520	1,139	-	5,659	347	5,224	88	24,000	24,000

자료: 행정중심복합도시건설청

대통령세종집무실 건립은 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법(이하 ‘행복도시법’)」 제16조의2에 설치 근거가 마련되었으며, 주요 추진 경위와 연혁은 다음과 같다.

임동훈 예산분석관(forallglory@assembly.go.kr, 6788-4623)

- 1) 코드: 행정중심복합도시특별회계 2031-307
- 2) 「행복도시법」 제16조의2(대통령과 그 소속기관의 집무실 설치) 대통령과 그 소속기관의 업무를 처리하기 위하여 행정중심복합도시에 집무실을 설치할 수 있다.

[대통령세종집무실 건립 사업 추진 경위 및 연혁]

- '22.6. : 제2집무실 설치 관련 「행복도시법」 개정(강준현 의원 등 발의)
- '22.9. : 대통령 제2집무실 '범정부 합동추진단' 발족('22.9)  
\* (참여부처) 행복청, 국조실, 국토부, 행안부 / (합동추진단장) 행복청 차장
- '22.9.~'23.12. : 대통령 제2집무실 건립방안 기획 연구용역  
\* 제2집무실 사업계획(안)을 도출하고, 전체적 조화를 위해 제2집무실 건축설계와 인근지역의 도시계획을 통합하여 국제공모로 추진 결정
- '23.8. : 대통령 제2집무실 건립사업 예비타당성조사 면제  
\* 국가재정법 제38조제2항제1호에 따라 공공청사에 해당하여 예비타당성조사 면제
- '24.6.~ : 제2집무실 건축설계 등 국가상징구역 국제공모 관리용역(계속)  
\* (주요과업) 제2집무실 건축설계 및 주변 일대(국가상징구역) 마스터플랜의 통합 국제공모 준비·관리를 위한 용역 / (수행) 한국건축가협회
- '24.10. : 대통령 제2집무실 건립사업 총사업비 등록  
\* (총사업비) 3,846억 원 (규모) 부지 15만㎡, 연면적 약 4만㎡ (기능) 집무시설, 관저, 업무시설(비서실·경호처 일부), 소통협력시설(방문자센터, 전시·홍보) 등
- '25.7. : 공공건축심의위원회 심의(사업계획 등) 완료
- '25.9. : 국가상징구역 마스터플랜 국제공모 시행
- '25.12. : 국가상징구역 마스터플랜 국제공모 당선작 선정 및 발표
- '26.1. : 대통령 세종집무실 건축설계공모 시행

자료: 행정중심복합도시건설청

## 나. 분석의견

대통령 제2집무실 준공목표시점이 2029년 8월로 이전 대비 9개월 이상 단축되었으나 아직 마스터플랜 구체화용역, 설계업체 선정을 위한 공모, 토지매입 등 다수의 절차가 남아있으므로 신속하게 사업이 진행될 수 있도록 관리를 강화할 필요가 있다.

2025년 동 사업의 예산에는 기본조사설계비 33억원이 반영되었으나 2025년에도 국가상징구역 마스터플랜 국제공모 단계를 진행하는데 그쳤다, 그에 따라 전년도 이월액 10억원을 포함한 기본조사설계비 43억원 중 8,800만원만 불용되고 나머지 42억 1,200만원이 이월되었다. 그 과정에서 9억 1,200만원 수준의 기본조사설계비는 재이월되는 결과가 초래되었다.

국가상징구역 마스터플랜 국제공모는 국가상징구역의 개략적인 조성계획을 수립하는 것으로 여기에서 선정된 업체가 해당 조성계획을 보다 상세하게 발전시키는 국가상징구역 마스터플랜 구체화용역(이하 '구체화용역')을 수행한다. 구체화용역에는 토지이용계획 및 특화계획수립, 도시계획 변경을 위한 부문별 가이드라인 제시 등의 과업이 포함된다. 2026년 1월 구체화용역에 착수하였고 2026년 7월 완수가 예상되는 상황이다.

행정중심도시복합건설청(이하 '행복청')은 구체화용역과 병행하여 대통령 세종집무실 건축설계공모를 추진하려는 계획인데, 건축설계공모는 대통령 세종집무실을 설계할 업체를 선정하는 공모를 의미한다.

행복청은 당초 대통령세종집무실의 부지위치가 확정되지 않은 상태였기 때문에 국가상징구역 마스터플랜을 통하여 집무실의 부지위치를 확정하고 인근부지 연계성과 도로망 등 집무실 입지에 따른 제반사항을 정하는 것이 선행될 필요가 있었기 때문에 마스터플랜 공모 후 집무실 건축설계공모를 시행할 수 있었다는 설명이다.

2026년 1월 대통령실에서 2029년 8월까지 대통령 세종집무실을 준공하겠다는 목표를 발표함에 따라 기존 준공목표시점은 2030년 5월에서 2029년 8월로 단축되었고 건축설계공모도 2026년 상반기 완료에서 2026년 4월 완료로 변경되었다.

하지만 2026년 4월말 예정되었던 건축설계공모의 발표가 연기되었다. 이는 심사과정에서 대통령 집무실의 국가적 상징성을 고려할 때 설계디자인 등을 보완할 필요성이 지적됨에 따른 것으로 발표시점이 불명확한 상황이다. 그에 따라 기본설계 등 후속절차가 순연될 가능성이 높아졌다.

아울러 대통령세종집무실 위치 확정에 따라 부지를 매입할 필요가 있는데, 토지매입은 2026년 3분기 계약을 시작으로 2027년 상반기 중에 완료할 계획이다. 그런데 현재 총사업비 기준으로 건설보상비는 2022년 조성원가에 따라 1,514억 3천만원 수준이나 2026년의 조성원가 상승분을 감안할 때 총사업비 조정절차를 거쳐 상승분을 반영하여야 하는 상황이었다.

2026년 6월 총사업비 조정이 완료됨에 따라 건설보상비가 1,710억 5,500만원으로 조정되어 2022년 대비 196억 2,500만원 증액되었다.

집무실 대지를 포함한 행정중심복합도시 건설 예정지는 사업시행자(LH)가 이미 수용한 상태로 별도의 협상 절차는 불요한 상태이다.

이를 종합해볼 때, 대통령세종집무실 준공목표 시점은 단축된 반면 건축설계공  
모 발표 연장 등으로 이후의 절차가 순연될 수 있다는 점, 기본조사설계는 이미 몇  
년간 연기되고 있다는 점 등을 감안하여 추가적인 지연이 발생하지 않도록 사업관  
리를 강화할 필요가 있다.



## 새만금개발청



# I 결산 개요

## 1 현 황

### 가. 세입·세출 결산

2025회계연도 새만금개발청 소관 세입예산현액은 91억 9,400만원이며, 135억 7,000만원을 징수결정하여 이 중 80.9%인 109억 7,300만원을 수납하고 25억 9,700만원을 미수납하였다.

[2025회계연도 새만금개발청 소관 세입 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산		예산현액	징수 결정액(A)	수납액 (B)	미수납액	불납 결손액	수납률 (B/A)
	본예산	추경						
일반회계	9,136	9,136	9,136	13,520	10,924	2,597	-	80.8
지역균형발전 특별회계	58	58	58	49	49	-	-	100.0
합계	9,194	9,194	9,194	13,570	10,973	2,597	-	80.9

주: 추경은 제2회 추경 기준

자료: 새만금개발청

2025회계연도 새만금개발청 소관 세출예산현액은 1,139억 8,900만원이며, 이 중 83.9%인 956억 3,800만원을 지출하고 119억 8,200만원을 다음연도로 이월하였으며 63억 6,700만원은 불용처리하였다. 한편, 새만금개발청 소관 2025회계연도 결산의 총수입·총지출은 세입·세출 결산 총계와 같다.

[2025회계연도 새만금개발청 소관 세출 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산액		예산 현액(A)	지출액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
	본예산	추경					
일반회계	112,759	112,759	113,987	95,638	11,982	6,367	83.9

주: 추경은 제2회 추경 기준

자료: 새만금개발청

## 나. 재무 결산

2025회계연도 말 현재 새만금개발청의 자산은 1조 5,007억 2,800만원, 부채는 15억 8,200만원으로 순자산은 1조 4,991억 4,600만원이다.

자산은 금융자산 19억 8,300만원, 유무형자산 1조 4,967억 8,800만원, 기타 자산 19억 5,700만원 등으로 구성되며, 전기 대비 526억 7,900만원(△3.4%) 감소하였다. 이는 무상권리 전환 등으로 사회기반시설이 전년 대비 395억 2,400만원 감소하였다는 점 등에 기인한다.

부채는 차입부채 3억 600만원, 총당부채 1억 9,400만원, 기타부채 10억 8,200만원 등으로 구성되며, 전기 대비 14억 4,300만원(△47.7%) 감소하였다. 이는 공유수면 점용사용료에 대한 선수수익에 따라 기타부채가 15억 1,000만원 감소하였다는 점 등에 기인한다.

[2025회계연도 새만금개발청 재정상태표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 회계연도(A)	2024 회계연도(B)	전년도 대비 증감	
			A-B	(A-B)/B
자 산	1,500,728	1,553,407	△52,679	△3.4
Ⅰ. 금융자산	1,983	4,840	△2,857	△59.0
Ⅱ. 유·무형자산	1,496,788	1,547,186	△50,398	△3.3
Ⅲ. 기타자산	1,957	1,381	576	41.7
부 채	1,582	3,025	△1,443	△47.7
Ⅰ. 차입부채	306	279	27	9.7
Ⅱ. 총당부채	194	154	40	26.0
Ⅲ. 기타부채	1,082	2,592	△1,510	△58.3
순 자 산	1,499,146	1,550,382	△51,236	△3.3

자료: 새만금개발청

새만금개발청은 2025회계연도 재정운영결과 재정지출(비용)이 재정수입(수익)을 초과하여 순비용이 1,378억 7,700만원 발생하였다. 비용은 프로그램 순원가 657억 8,400만원, 관리운영비 229억 4,500만원, 비배분비용 737억 9,500만원으로 구성되며, 수익은 프로그램수행과정에서 비배분수익 246억 4,800만원으로 구성된다.

재정운영순원가(프로그램순원가 + 관리운영비 + 비배분비용 - 비배분수익)는 전년 대비 610억 4,500만원(79.5%) 증가한 1,378억 7,700만원이며, 이는 비배분비용이 전년 대비 689억 8,700만원 증가하였다는 점 등에 기인한다.

새만금개발청 재정은 새만금개발(657억 8,400만원) 단일 프로그램으로 구성되어 있다. 그 밖에 관리운영비는 인건비 127억 6,400만원과 운영비 63억 4,400만원으로 구성되어 있고, 비배분비용은 기타국가운영비용 737억 9,500만원 등으로 구성되어 있다.

[2025회계연도 새만금개발청 재정운영표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 회계연도(A)	2024 회계연도(B)	전년도 대비 증감	
			A-B	(A-B)/B
I. 프로그램순원가(가-나)	65,784	61,341	4,443	7.2
II. 관리운영비	22,945	22,002	943	4.3
III. 비배분비용	73,795	4,808	68,987	1,434.8
IV. 비배분수익	24,648	11,320	13,328	117.7
V. 재정운영순원가(I + II + III - IV)	137,877	76,832	61,045	79.5
VI. 비교환수익 등	-	-	-	-
VII. 재정운영결과(V - VI)	137,877	76,832	61,045	79.5

자료: 새만금개발청

새만금개발청의 2025회계연도 기초순자산은 1조 5,503억 8,200만원이고, 기말순자산은 1조 4,991억 4,600만원으로 기초 대비 512억 3,600만원(△3.3%) 감소하였다. 순자산 차감항목인 재정운영결과는 기초 대비 610억 4,500만원 증가하였고, 순자산 가산항목인 조정항목은 기초 대비 100만원 증가하였으며, 재원의 조달 및 이전은 기초 대비 590억 3,100만원 증가하였다.

한편, 2025회계연도 재원의 조달 및 이전은 국고수입 등 재원의 조달 385억 2,400만원과 국고이전이출 등 재원의 이전 108억 9,300만원으로 구성되며, 조정항목은 자산재평가이익 △2,300만원으로 구성된다.

[2025회계연도 새만금개발청 순자산변동표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 회계연도(A)	2024 회계연도(B)	전년도 대비 증감	
			A-B	(A-B)/B
I. 기초순자산	1,550,382	1,599,606	△49,224	△3.1
II. 재정운영결과	137,877	76,832	61,045	79.5
III. 재원의 조달 및 이전	86,662	27,631	59,031	213.6
IV. 조정항목	△22	△23	1	4.3
V. 기말순자산(I - II + III + IV)	1,499,146	1,550,382	△51,236	△3.3

자료: 새만금개발청

새만금개발청의 2025년도 예산안 국회 심사 과정에서 정부안과 동일하게 편성되었다.

새만금개발청은 ① 핵심 SOC 건설을 차질없이 추진, ② 입주기업 지원 및 민간투자 유치 확대, ③ 안전관리 및 환경개선을 2025년 주요 정책방향으로 설정하고 예산을 집행하였다.

그러나 2025회계연도 새만금개발청 소관 결산에 대한 분석 결과, 다음과 같은 특징이 있었다.

첫째, 최근 2년간 토지대여료의 수납률이 35% 수준으로 저조한 모습을 보이고 있으므로, 새만금개발청은 미수납액을 최소화할 수 있도록 노력할 필요가 있다.

둘째, 용·폐수 공동관로 구축 지원 사업은 당초 2025년 말 준공을 목표로 하였으나, 사업지역 인근 주민의 반대 등으로 인하여 착공이 지연됨에 따라 2025년 사업 집행이 부진하였으므로, 새만금개발청은 향후 유사한 사업계획을 수립함에 있어 지역주민 의견을 사전에 충분히 수렴하는 등 사업 준비에 만전을 기할 필요가 있다.

셋째, 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축 사업은 2025년도 예산안이 확정된 이후에 새만금내 이차전지 등 대규모 전력사용 기업 외에도 일반기업까지 전력공급이 가능하게 하는 것으로 사업내용이 변경되었는데, 이로 인해 사업지연이 발생하고 실집행이 부진하였으므로, 새만금개발청은 향후 유사한 사업계획 수립 시 제반 사항을 보다 면밀하게 검토할 필요가 있다.

## 1

## 토지대여료 수납률 제고 노력 필요

## 가. 현 황

토지대여료<sup>1)</sup>는 새만금 국가산업단지 장기임대용지 입주기업에 대하여 국유재산(토지)의 사용료를 부과·징수하는 것으로, 2025회계연도의 경우 본예산에 18억 6,800만원이 편성되었고, 39억 5,800만원이 징수결정되었으며, 이 중 13억 9,100만원(35.1%)이 수납되고 25억 6,800만원은 미수납되었다.

[2025회계연도 토지대여료 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	예산액		예산현액	징수 결정액(A)	수납액 (B)	미수납액	불납 결손액	수납률 (B/A)
	본예산	추경						
토지대여료	1,868	1,868	1,868	3,958	1,391	2,568	-	35.1

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 새만금개발청

## 나. 분석의견

**새만금개발청은 최근 2년간 토지대여료의 수납률이 35% 수준으로 저조한 모습을 보이고 있으므로, 미수납액을 최소화할 수 있도록 노력할 필요가 있다.**

2025년 12월 기준 새만금 국가산업단지 입주기업 중 토지대여료 납부 대상인 기업은 총 45개로 이 중 10개 기업이 토지대여료를 납부하지 않은 것으로 확인된다. 토지대여료 미수납 10개 기업이 연체한 금액은 총 25억 6,800만원이고, 미수납액이 가장 큰 기업의 미수납액은 16억 7,000만원으로 전체 체납액의 65.0%를 차지한다.

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 일반회계 51-511

[입주기업별 토지대여료 수납 현황]

(단위: 백만원)

연번	기업명	입주계약	수납 여부	미수납액
1	AA	2019. 1.	미수납	1,670
2	BB	2019. 10.		14
3	CC	2020. 1.		61
4	DD	2020. 2.		326
5	EE	2020. 2.		97
6	FF	2021. 1.		110
7	GG	2021. 7.		144
8	HH	2022. 5.		5
9	II	2022. 12.		46
10	JJ	2023. 12.		95
11	그 외 35개 기업	2014. 1.~2025. 9.	수납	-
합 계				2,568

주: 2025년 12월 기준  
자료: 새만금개발청

최근 5년간 토지대여료의 결산 현황을 살펴보면, 2022·2023년에는 징수결정액 대비 각각 74.0%, 61.9%가 수납되어 비교적 높은 수납률을 보였으나, 최근 2년간은 징수결정액 대비 수납률이 35% 수준으로 저조하였다.<sup>2)</sup>

[연도별 토지대여료 예·결산 현황 : 2021~2025년]

(단위: 백만원)

연도	예산액		이체등 증감액	예산 현액	징수 결정액(B)	수납액 (C)	수납률 (C/A)	수납률 (C/B)	미수납액	불납 결손액
	본예산	추경(A)								
2021	1,380	1,380	-	1,380	1,088	534	38.7	49.1	554	-
2022	1,720	1,720	-	1,720	1,545	1,143	66.5	74.0	402	-
2023	1,720	1,720	-	1,720	2,068	1,280	74.4	61.9	788	-
2024	1,728	1,728	-	1,728	3,871	1,362	78.8	35.2	2,509	-
2025	1,868	1,868	-	1,868	3,958	1,391	74.5	35.1	2,568	-

자료: 새만금개발청

2) 이에 대하여 새만금개발청은 2024년부터 장기연체중(파산기업, 파산 절차중인 기업 등)이던 임대토지에도 수입 징수결의를 하고 있기 때문이라는 입장이다.

이에 대하여 새만금개발청은 새만금 산단 입주기업의 기업의 파산·회생 및 경영 악화로 인해 최근 2년간 토지대여료의 체납액이 증가하였다고 설명하였다. 특히, 2025년 5월 파산선고를 받은 1개 기업의 체납액이 전체의 65%를 차지하여 최근 2년간 수납률이 비교적 저조하게 나타났다는 입장이다. 새만금개발청은 2025년 12월 기준 토지대여료를 체납한 10개사 중 4개사의 토지대여료는 보증보험금 지급청구 및 자진 납부 등을 통해 2026년에 수납 완료하였다고 밝혔다.

새만금개발청은 적정 세입의 확보를 위하여 토지대여료의 수납률을 제고할 필요가 있으며, 이를 위해 입주기업이 토지대여료 체납액을 납부할 수 있도록 체납 입주기업에 납부를 독려하거나, 「국유재산법」 제73조제2항<sup>3)</sup>에 따라 관할 세무서장에 징수사무를 위임하는 등의 방법으로 토지대여료 미수납액을 최소화할 수 있도록 노력할 필요가 있다.

---

### 3) 「국유재산법」

#### 제73조(연체료 등의 징수)

② 중앙관서의 장등은 국유재산의 사용료, 관리소홀에 따른 가산금, 대부료, 변상금 및 제1항에 따른 연체료가 납부기한까지 납부되지 아니한 경우에는 다음 각 호의 방법에 따라 「국세징수법」 제10조와 같은 법의 강제징수에 관한 규정을 준용하여 징수할 수 있다.

1. 중앙관서의 장(일반재산의 경우 제42조제1항에 따라 관리·처분에 관한 사무를 위임받은 자를 포함한다. 이하 이 호에서 같다)은 직접 또는 관할 세무서장이나 지방자치단체의 장(이하 "세무서장등"이라 한다)에게 위임하여 징수할 수 있다. 이 경우 관할 세무서장등은 그 사무를 집행할 때 위임한 중앙관서의 장의 감독을 받는다.
2. 제42조제1항에 따라 관리·처분에 관한 사무를 위탁받은 자는 관할 세무서장등에게 징수하게 할 수 있다.

## 가. 현 황

새만금 종합사업관리 기술지원<sup>1)</sup> 사업은 새만금 종합사업관리 체계 구축, 문화관광활성화 지원, 그린인프라 유지·관리, 도로시설 사후환경 영향조사, 도로 건설공사 사후평가 등을 수행하는 것으로, 2025회계연도의 경우 본예산에 16억 3,000만원이 편성되었고, 전년도 이월액 2,500만원을 포함한 예산현액 16억 5,500만원 중 15억 3,800만원이 집행되었으며, 2,300만원이 이월되고, 9,400만원은 불용되었다.

[2025회계연도 새만금 종합사업관리 기술지원 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

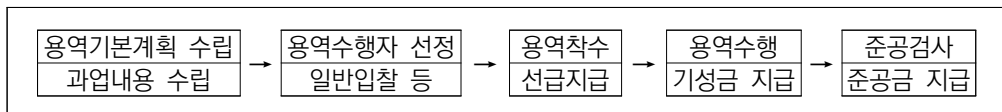
사업명	2025								2026	
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
새만금 종합 사업관리 기술 지원 사업	1,630	1,630	25	-	1,655	1,538	23	94	1,496	1,496
새만금 문화 관광활성화 지원	100	100	25	-	125	123		2	240	240

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 새만금개발청

새만금 문화관광활성화 지원 내역사업은 2024년 4월 개통된 새만금 메타버스 ‘버추얼 새만금’의 콘텐츠 유지·보수를 위한 관리용역비를 집행하는 사업이다.

[새만금 문화관광활성화 지원 사업 집행절차]



자료: 새만금개발청

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 일반회계 5557-337

## 나. 분석의견

새만금개발청은 새만금 홍보 및 투자유치 전략의 일환으로 ‘버추얼 새만금’을 구축·운영하고 있으나, 일부 콘텐츠는 새만금 지역과 연관성이 낮거나 완성도가 미흡한 측면이 있으므로, 버추얼 새만금이 사업 본연의 목적에 실질적으로 기여할 수 있도록 지역 관광 자원과의 유기적인 연계성을 보다 정교화하고 시스템을 최적화할 필요가 있다.

새만금 문화관광활성화 지원 사업은 새만금 기본계획에 대한 홍보 및 투자유치 전략의 일환으로 관광 등 종합적인 관점에서 새만금을 홍보할 수 있는 프로그램을 개발하기 위하여 편성·추진되어온 사업이다. 새만금개발청은 2023년부터 동 사업에 착수하여 2024년 4월 9일 새만금 메타버스 ‘버추얼(Virtual) 새만금’을 개설하였다.

동 사업에는 2023년에 메타버스 플랫폼 구축 및 운영에 필요한 예산 7억원이 편성되어 2024년까지 총 6억 8,000만원이 집행되었고, 2024년 및 2025년에는 유지·보수 비용으로 각각 8,500만원 및 1억원이 편성·집행되었으며, 2026년에는 업데이트 및 기능개선비 1억 4,000만원을 포함한 2억 4,000만원이 편성되었다. 해당 시스템의 유지관리에는 2025년 기준 인건비 5,800만원, 홍보·마케팅 2,000만원, 서버 유지비 2,000만원 등이 집행된 것으로 확인된다.<sup>2)</sup>

[연도별 새만금 문화관광활성화 지원 사업 예·결산 현황: 2023~2025년]

(단위: 백만원)

연도	예산	결산	이월	불용	예산 편성근거
2023	700	478	202	20	○ 버추얼 새만금 플랫폼 구축: 700백만원 · 플랫폼 구축 476백만원 × 1식 · 시스템 개발 및 운영 224백만원 × 1식
2024	85	262	25	-	○ 버추얼 새만금 플랫폼 운영유지비: 85백만원 · 플랫폼 유지·보수비 85백만원 × 1식
2025	100	125	-	-	○ 버추얼 새만금 플랫폼 운영유지비: 100백만원 · 클라우드 서버 사용료 70백만원 × 1식 · 인건비(정보시스템운영자) 30백만원 × 1식

자료: 새만금개발청

### 2) 새만금 문화관광활성화 지원 사업 2025회계연도 집행내역

(단위: 백만원)

구분	세부내역	결산
인건비	IT PM, 정보시스템 운영자, IT 마케터, IT 기획자, IT 품질관리자, IT 그래픽, IT 개발자 등	58
홍보·마케팅	콘텐츠 제작, 이벤트 경품, 이벤트 네트워크 광고 및 수수료, 파워블로그 기자단 등	20
서버 유지비	네이버 클라우드 비용, SSL 인증서 발급, 네트워킹 비용, 웹접근성 품질인증비 등	20
	합 계	98

버추얼 새만금 홈페이지의 누적 방문자 수는 2026년 6월 15일 오후 5시 기준 44만명 수준으로 홈페이지 개설 이후 일 평균 560여명, 연간 20만 6,000여명의 이용자가 방문하고 있는 것으로 나타난다. 해당 홈페이지는 ‘새만금 소개’, ‘새만금’, ‘버추얼 새만금’, ‘교육신청’, ‘커뮤니티’ 등 메뉴로 구성되어 있으며, ‘버추얼 새만금’ 메뉴를 통하여 메타버스 플랫폼에 접속할 수 있다.

[버추얼 새만금 홈페이지 개요]



버추얼 새만금 홈페이지 메뉴구조도

새만금 소개	새만금	버추얼 새만금	교육신청	커뮤니티
새만금청장 인사	오프라인 새만금	플랫폼 접속	교육프로그램 신청	공지사항
새만금 사업소개	새만금 즐기기			갤러리
새만금 변천사 소개	주변지역 즐기기			이벤트
버추얼 캐릭터 소개				

주: 홈페이지 메인 화면 접속일시(2026. 6. 15. 오후 5시)  
 자료: 새만금개발청 제출자료 등을 바탕으로 재작성

현재 버추얼 새만금 메타버스 콘텐츠는 ‘미래의 새만금’, ‘관광레저의 새만금’, ‘현재의 새만금’ 3개의 공간이 구성되어 있으며, 각 공간별로 7개 내외의 세부 콘텐츠 및 구성요소를 포함하고 있다.

[버추얼 새만금 콘텐츠 개요]

버추얼 새만금 공간구성도		
미래의 새만금	관광레저의 새만금	현재의 새만금
		
① 새만금 개발청 ② 첨단산업연구단지 ③ 새만금 신공항 ④ 새만금 수변도시 ⑤ 새만금 K-POP 스테이지 ⑥ 새만금 저스트다운 게임장 ⑦ 새만금 신항만	① 새만금 캠핑장 ② 새만금 33센터 ③ 신시배수갑문 ④ 새만금 방조제 준공탑 ⑤ 가력배수갑문 ⑥ 새만금 저스트고 게임장 ⑦ 비응항	① 새만금 핵심보전지구 ② 국립새만금간척박물관 ③ 생태단지 스테이지 ④ 달팽이 언덕 ⑤ 새만금 생태단지 테마파크 ⑥ 새만금 홍보관 ⑦ 새만금 환경생태단지 체험관

자료: 새만금개발청

그런데 버추얼 새만금 콘텐츠에 접속하여 점검한 결과, 새만금 지역과 연관성이 낮거나 완성도가 미흡한 콘텐츠가 일부 확인되었다. 예를 들어 ‘핵심보전지구(교육용 가상 시뮬레이션)’ 콘텐츠에는 새만금의 자연환경에서 볼 수 없는 사자 등 동물이 배치되어 있었으며, ‘저스트 다운 게임장’, ‘VR 호러 방탈출’ 등 새만금과의 직접적인 연관성보다는 이용자의 흥미 유발을 위한 콘텐츠들도 배치되어 있었으나, 개별 콘텐츠의 완성도가 미흡하여 상호작용 과정에서 오류가 발생하는 등 이용자 경험을 저해하고 있는 것으로 보인다. 이에, 버추얼 새만금이 새만금 지역 관광 홍보 및 방문 유인이라는 사업 본연의 목적에 실질적으로 기여하기 위해 지역 관광 자원과의 유기적인 연계성을 보다 정교화하고 시스템을 최적화할 필요가 있다.

한편, 버추얼 새만금 홈페이지의 ‘교육신청’ 메뉴의 경우 ‘새만금 환경생태단지’를 제외한 ‘국립새만금간척박물관’ 및 ‘버추얼 새만금’에 대해서는 관련 교육정보가 제공되고 있지 않아 개선이 필요해 보인다.

종합하면, 새만금개발청은 새만금 홍보 및 투자유치 전략의 일환으로 연간 1억원 내외의 관리운영비를 투입하여 ‘버추얼 새만금’을 구축·운영하고 있으나, 일부 콘텐츠는 지역 관광 자원과의 유기적인 연계성이 낮거나 완성도가 미흡한 측면이 있으므로, 사업의 본래 목적인 새만금 홍보 및 관광 활성화가 실현될 수 있도록 사업관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.<sup>3)</sup>

3) 참고로, 2026년도에는 콘텐츠 개선 등을 위한 예산 1억 4,000만원이 추가로 편성되었다.

[버추얼 새만금 콘텐츠 점검 결과 : 개선 필요 사례(예시)]



△ (새만금 핵심보전지구) 사자 등 새만금의 자연환경에서 볼 수 없는 동물 객체를 배치



△ (새만금 생태단지 테마파크) 객체와의 상호작용 등이 원활하지 않은 모습

자료: 버추얼 새만금 홈페이지(<https://virtualsmg.go.kr>)

## 가. 현황

새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원<sup>1)</sup> 사업은 다량의 용수 사용 및 폐수 배출이 불가피한 이차전지 기업을 대상으로 용·폐수 공동관로를 신설함으로써 기업 부담을 경감하고 안정적인 용수 공급 및 폐수 배출을 유도하기 위한 것으로, 2025 회계연도의 경우 본예산에 255억 3,900만원이 편성되었고, 예산현액 253억 9,900만원 중 93억 9,600만원(37.0%)이 집행되었으며, 115억 1,200만원이 이월되고, 44억 9,100만원은 불용되었다.

[2025회계연도 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025								2026	
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원	25,539	25,539	580	△720	25,399	9,396	11,512	4,491	-	-

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 새만금개발청

동 사업은 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」 제19조제2항<sup>2)</sup> 및 같은 법 시행령 제13조<sup>3)</sup>와 「국가첨단전략산업 경쟁력 강화 및 보호에 관한 특별조치법」 제20조제1항<sup>4)</sup> 및 같은 법 시행령 제31조제1항<sup>5)</sup>에 근거하여 새만금 이차전지 특화

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 일반회계 5557-418

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.

3) 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법 시행령」

제13조(우선지원대상 기반시설) 법 제19조제2항에서 “대통령령으로 정하는 시설”이란 다음 각 호의 시설을 말한다.

5. 공동구, 상·하수도 및 폐기물처리시설

단지를 위한 산업기반시설인 용·폐수 공동관로를 구축하기 위한 것이다.

동 사업은 새만금개발청이 직접 시행하며, 2025년 준공을 목표로 추진되었다. 공동 용수관로 구축 사업은 배수지부터 산업단지까지 4.7km 구간에 공업용수 공급을 위한 용수관로를 건설하는 것이고, 공동 방류관로 구축사업은 총 6km 길이의 공동 방류관로 및 중계펌프장 시설을 구축하는 것으로, 두 내역사업 모두 2024년 2월 기본 및 실시설계에 착수하였으며, 방류관로 건설사업은 2025년 6월 공사에 착공하였다.

[새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 사업 집행절차]

추진절차	시행주체	절차내용
설계	용역사	기본, 실시 설계 추진
시공	시공업체	발주 및 착공, 준공
관리·운영	군산시	방류관로 관리

자료: 새만금개발청

[공업용수 관로 구축 내역사업 개요]

내역사업명	사업 개요																								
공업용수 관로 구축	○ (사업규모) 신설관로 D=1,100m/m, L=4.7km																								
	○ (시행방법 및 사업기간) 직접시행 / '24 ~ '25																								
	○ (사업비) 12,190백만원																								
	(단위: 백만원)																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>구분</th> <th>사업비</th> <th>'24년</th> <th>'25년</th> <th>비고</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>계</td> <td>12,190</td> <td>700</td> <td>11,490</td> <td></td> </tr> <tr> <td>설계비</td> <td>590</td> <td>590</td> <td>-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>공사비</td> <td>11,572</td> <td>96</td> <td>11,476</td> <td></td> </tr> <tr> <td>부대비</td> <td>28</td> <td>14</td> <td>14</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	구분	사업비	'24년	'25년	비고	계	12,190	700	11,490		설계비	590	590	-		공사비	11,572	96	11,476		부대비	28	14	14
구분	사업비	'24년	'25년	비고																					
계	12,190	700	11,490																						
설계비	590	590	-																						
공사비	11,572	96	11,476																						
부대비	28	14	14																						

자료: 새만금개발청

- 4) 「국가첨단전략산업 경쟁력 강화 및 보호에 관한 특별조치법」 제20조(특화단지 조성·운영 지원) ① 국가 또는 지방자치단체는 특화단지 조성·운영에 필요한 다음 각 호에 대한 비용의 전부 또는 일부를 우선적으로 지원한다.
  1. 특화단지의 원활한 운영을 위하여 대통령령으로 정하는 산업기반시설(천재지변 등 사고가 발생할 경우를 대비한 이중화 시설을 포함한다) 및 공동연구개발 인프라
  2. 그 밖에 특화단지 운영을 위하여 대통령령으로 정하는 사항
- 5) 「국가첨단전략산업 경쟁력 강화 및 보호에 관한 특별조치법 시행령」 제31조(특화단지 조성·운영 지원) ① 법 제20조제1항제1호에서 “대통령령으로 정하는 산업기반시설(천재지변 등 사고가 발생할 경우를 대비한 이중화 시설을 포함한다) 및 공동연구개발 인프라”란 다음 각 호의 시설 및 인프라를 말한다.
  3. 용수공급시설
  7. 폐수처리시설

[새만금산단 용수 공동관로 건설사업 계획평면도]



주: 실시설계 기준  
 자료: 새만금개발청

[공동 방류관로 구축 내역사업 개요]

내역사업명	사업 개요				
공동 방류관로 구축	○ (사업규모) 방류관로(압송) D=900m/m, L=4.2km				
	방류관로(압송) D=500m/m, L=1.8km				
	중계펌프장(Q=95,000m <sup>2</sup> /일) 1식				
	중계펌프장(Q=29,000m <sup>2</sup> /일) 1식				
	○ (시행방법 및 사업기간) 직접시행 / '24 ~ '25				
○ (사업비) 18,049백만원					
(단위: 백만원)					
	구분	사업비	'24년	'25년	비고
	계	18,049	4,000	14,049	
	설계비	1,250	1,250	-	
	공사비	14,747	2,391	12,356	
	부대비	36	32	4	
	감리비(책임)	2,016	327	1,689	

자료: 새만금개발청

[새만금산단 폐수 공동관로 건설사업 계획평면도]



주: 실시설계 기준  
자료: 새만금개발청

## 나. 분석의견

새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 사업은 당초 2025년 말 준공을 목표로 하였으나, 사업지역 인근 주민의 반대 등으로 인하여 착공이 지연됨에 따라 2025년 사업 집행이 부진하였으므로, 새만금개발청은 향후 유사한 사업계획을 수립함에 있어 지역주민 의견을 사전에 충분히 수렴하는 등 사업 준비에 만전을 기할 필요가 있다.

2025회계연도 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 사업의 결산 세부내역을 살펴보면, 공사비의 경우 본예산 238억 3,200만원 중 7억 2,000만원은 국립 새만금 간척박물관 운영 사업으로 전용하여 집행되었으며, 6,200만원은 조달수수료 부족으로 같은 사업 내 시설부대비로 세목조정되어 집행되었다. 착공 지연에 따라 준공 시기가 2026년 6월로 순연되면서 공사비 예산현액 230억 5,000만원 중 80억 9,900만원만 집행되고 108억 9,300만원은 다음 연도로 이월되었으며 40억 5,700만원은 불용되는 등 공사비·감리비 및 실시설계비에서 대규모의 이월 및 불용액이 발생하였다.

[새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 사업 이·전용 등 내역]

구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
전용 (2025417)	새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 (5557-418)	420-03	390	국립 새만금 간척박물관 운영 (5557-392)	350-01	국립새만금간척박물관 기능유지
전용 (2025926)	새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 (5557-418)	420-03	330	국립 새만금 간척박물관 운영 (5557-392)	350-01	국립새만금간척박물관 안전사고 대비 긴급공사비용
세목조정 (2025926)	새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 (5557-418)	420-03	62	새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 (5557-418)	420-05	시설부대비(조달수수료) 부족

자료: 새만금개발청

[2025회계연도 새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원 사업 예·결산 세부내역]

세부사업명 -비목명	2025										
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액	집행액 [실집 행액]	전년도 이월액 제외		다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						예산 현액	집행액 [실집 행액]		
새만금산단 용·폐수 공동관로 구축 지원	25,539	25,539	580	△720	-	25,399	9,396	24,819	8,878	11,512	4,491
- 기본조사설계비 (420-01)	-	-	185	-	-	185	185	-	-	-	-
- 실시설계비 (420-02)	-	-	395	-	-	395	332	-	-	-	62
- 공사비 (420-03)	23,832	23,832	-	△782	-	23,050	8,099	23,050	8,099	10,893	4,057
- 감리비 (420-04)	1,689	1,689	-	-	-	1,689	740	1,689	740	618	331
- 시설부대비 (420-05)	18	18	-	62	-	80	39	80	39	-	41
합 계	25,539	25,539	580	△720	-	25,399	9,396	24,819	8,878	11,512	4,491

자료: 새만금개발청

동 사업의 착공 지연은 폐수의 직방류 계획에 따른 해양 생태계 파괴 및 수산업 피해를 우려한 새만금 지역 어민단체의 사업 반대 시위(24.8.~9.)와 그에 따른 협의 노선 선정 및 설계 지연에 따른 것이다. 이에 따라 2025년 착공이 6월로 지연되었으며, 착공 지연에 따라 미집행된 공사비 등 115억 1,200만원이 다음 연도로 이월되었다.

이와 같이 새만금개발청의 주민 의견수렴 및 반영 등 사업 준비가 미흡하여 착공이 지연됨에 따라 2025년 사업 집행이 부진하여 대규모 이월이 발생하였으며, 이로 인해 이차전지 특화단지에 대한 공업용수 공급 및 폐수 배출을 위한 기반시설 확보 일정에 차질이 빚어졌으므로, 새만금개발청은 향후 유사한 사업 등을 추진할 때 사전에 주민 등의 의견을 충분히 수렴할 수 있도록 노력할 필요가 있다.

한편, 불용액은 총 44억 9,100만원이었으며, 이 중 22억 1,400만원은 낙찰차액에 따른 것이고, 나머지 22억 7,700만원은 당초 예산에는 용수관로 추가설치 수요가 반영되었으나 용수관로 사업의 실시설계 과정에서 수요를 조사한 결과 용수관로의 추가설치 필요 시점이 2028년 하반기로 조정됨에 따라 별도 사업으로 분리 추진하기로 하면서 불용 처리된 것으로 확인된다.

### 가. 현 황

새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축<sup>1)</sup> 사업은 새만금 이차전지 특화단지에 다수의 이차전지 기업이 입주함에 따른 대규모 전력수요를 고려하여 산단 내 전력 공급역량을 확대하기 위한 전력공급시설을 신설하는 등 전력설비를 건설하는 것으로, 2025회계연도의 경우 본예산에 65억 4,200만원이 편성되어 전액(100%) 집행되었다.

[2025회계연도 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	2025								2026	
	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액	예산액	
	본예산	추경							본예산	추경
새만금 이차전지 특화단지 전력 인프라 구축	6,542	6,542	-	-	6,542	6,542	-	-	4,404	4,404

주: 2025년 추경은 제2회 추경 기준

자료: 새만금개발청

동 사업은 「산업입지 및 개발에 관한 법률」 제29조제1항<sup>2)</sup> 및 같은 법 시행령 제27조제1항<sup>3)</sup>과 「국가첨단전략산업 경쟁력 강화 및 보호에 관한 특별조치법」 제20조제1항<sup>4)</sup> 및 같은 법 시행령 제31조제1항<sup>5)</sup>에 근거하여 새만금 이차전지 특화단지를

김민혁 예산분석관(mh.k@assembly.go.kr, 6788-4687)

1) 코드: 일반회계 5557-432

2) 「산업입지 및 개발에 관한 법률」

제29조(기반시설 지원) ① 산업단지의 원활한 조성을 위하여 필요한 항만·도로·용수시설·철도·통신·전기시설 등 대통령령으로 정하는 기반시설은 국가 또는 지방자치단체 및 해당 시설을 공급하는 자가 우선적으로 지원한다.

3) 「산업입지 및 개발에 관한 법률 시행령」

제27조(기반시설의 지원) ① 법 제29조제1항에서 “항만·도로·용수시설·철도·통신·전기시설 등 대통령령으로 정하는 기반시설”이란 다음 각 호의 시설을 말한다.

2. 용수공급시설, 전기시설, 통신시설 및 가스시설

위한 산업기반시설인 전력인프라를 구축하기 위한 것이다. 해당 사업은 한국전력공사에 대한 정액보조 형식으로 시행한다.

[2025회계연도 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축 사업 결산 현황]



자료: 새만금개발청

## 나. 분석의견

새만금개발청은 2025년도 예산안이 확정된 이후에 새만금내 이차전지 등 대규모 전력사용 기업 외에 일반기업까지 전력공급이 가능하도록 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축 사업의 내용을 변경하였는데, 이로 인해 사업지연이 발생하고 실집행이 부진하였으므로, 향후 유사한 사업계획 수립 시 제반 사항을 보다 면밀하게 검토할 필요가 있다.

2025회계연도 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축 사업의 실집행 현황을 살펴보면, 사업시행주체인 한국전력공사에 교부된 보조금 65억 4,200만원 중 17억 3,000만원이 실집행되어 실집행률은 26.4%에 불과하였고, 48억 1,200만원은 다음 연도로 이월되었다.

새만금개발청은 동 사업 실집행 부진 사유에 대하여 사업내용을 변경함에 따라 산단 실시계획 변경(‘25.4.) 등 행정절차 이행에 필요한 추가적인 기간이 소요되어 당초 2025년 11월 예정되었던 착공일정이 2026년으로 순연되었으며, 이에 따라 공사비 등을 집행하지 못하였다고 설명하였다.

- 4) 「국가첨단전략산업 경쟁력 강화 및 보호에 관한 특별조치법」  
제20조(특화단지 조성·운영 지원) ① 국가 또는 지방자치단체는 특화단지 조성·운영에 필요한 다음 각 호에 대한 비용의 전부 또는 일부를 우선적으로 지원한다.
1. 특화단지의 원활한 운영을 위하여 대통령령으로 정하는 산업기반시설(천재지변 등 사고가 발생할 경우를 대비한 이중화 시설을 포함한다) 및 공동연구개발 인프라
  2. 그 밖에 특화단지 운영을 위하여 대통령령으로 정하는 사항
- 5) 「국가첨단전략산업 경쟁력 강화 및 보호에 관한 특별조치법 시행령」  
제31조(특화단지 조성·운영 지원) ① 법 제20조제1항제1호에서 “대통령령으로 정하는 산업기반시설(천재지변 등 사고가 발생할 경우를 대비한 이중화 시설을 포함한다) 및 공동연구개발 인프라”란 다음 각 호의 시설 및 인프라를 말한다.
4. 전기공급시설

[2025회계연도 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축 사업 실집행 내역]

(단위: 백만원, %)

목	세목	사업 시행 주체	부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)									
			예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	전년도		이월액	불용액	실집행률 (C/A)
			본예산	추경 (A)						이월액 예산 현액	이월액 집행액 (C)			
민간 이전 (320)	민간 자본 보조 (07)	한국 전력 공사	6,542	6,542	6,542	6,542	-	6,542	1,730	6,542	6,542	4,812	-	26.4

자료: 새만금개발청

해당 사업은 2025년도 예산안 편성 당시에는 154kV의 개폐소<sup>6)</sup>를 신설하고, 이를 새만금 이차전지 특화단지 내 변전소(비용1·비용2)와 연결하는 송전선로를 건설하는 내용으로 계획되었다. 그러나, 예산 확정 이후 산단 입주기업 수요 등을 고려하여 개폐소를 변전소로 변경하고 송전선로를 추가 설치함으로써 전력공급능력 500MW와 대용량 전력 사용고객을 위한 전용 공급선로 4개를 추가 확보하는 것으로 사업내용을 변경하였다. 이에 따라 총사업비가 575억원 증액되었으나, 증가분은 전액 사업시행주체인 한국전력공사가 부담하여 국비의 추가 부담은 발생하지 않는다.

[2025회계연도 새만금 이차전지 특화단지 전력인프라 구축 사업 결산 현황]

구분	변경 전	변경 후	비고
총사업비	• 510억원(국비포함)	• 1,085억원(국비포함)	• 575억원 증가
형태	• 154kV 개폐소 (변압기 미설치)	• 154kV 변전소 (변압기 4대 설치가능 구조)	• 한전 필요시 변압기 설치
송전선로	• 한전용 4Bay • 고객용 4Bay	• 한전용 4Bay • 고객용 8Bay	• 고객용 : 4 → 8Bay • 새만금국가산단 전력공급 능력 추가 500MW 확보
계통구성	• 송전선로 4km (비용~비용4~동비용)	• 송전선로 7km (군장~비용4~동비용)	• 154kV 1.5CB 적용
보조금	• 255억원(정액)	(좌 동)	• 증액 사업비 한전 부담

자료: 새만금개발청

6) 전압 50kV 이상의 송전선로를 연결하거나 차단하기 위한 설비를 말한다.

다만, 사전에 일반기업의 전력수요 등도 고려하였다면 사업계획 변경 없이 동 사업을 예정대로 추진할 수 있었을 것으로 보인다. 그러나, 새만금개발청은 2025년도 예산안 확정 이후, 한국전력공사의 요청으로 해당 사업의 내용을 변경하였고, 이로 인해 착공이 지연되어 한국전력공사가 공사비 등 예산을 집행하지 못하는 결과를 초래하였다. 새만금개발청은 향후 2025년도에 집행하지 못한 48억원 등을 고려하여 2027년 예산요구액을 자체적으로 감액하고, 공정관리를 통해 집행을 제고를 위해 노력하겠다는 입장으로, 새만금개발청은 이와 같은 사업 지연이 반복되지 않도록 향후 유사한 사업계획 수립 시 제반 사항을 보다 면밀하게 검토할 필요가 있다.

결산분석시리즈 IV  
2025회계연도 결산 위원회별 분석

---

발간일 2026년 7월

발행인 국회예산정책처장 지동하

편 집 예산분석실 예산분석총괄과

발행처 **국회예산정책처**

서울특별시 영등포구 의사당대로 1

(tel 02·2070·3114)

인쇄처 (주)디자인여백플러스(tel 02·2672·1535)

---

ISSN 3140-3220

© 국회예산정책처, 2026



(07233)서울특별시 영등포구 의사당대로 1  
Tel. 02-2070-3114 [www.nabo.go.kr](http://www.nabo.go.kr)

발간등록번호 31-9700460-001471-10

ISSN 3140-3220



**국회에산정책처**  
NATIONAL ASSEMBLY BUDGET OFFICE